

## 유엔 국제화물 운송협약(초안)과 주요 쟁점 연구

최재선\*

- 
- I. 서론
  - II. 협약 초안의 내용 분석
  - III. 협약 초안의 주요쟁점
  - IV. 결론
- 

### I. 서론

물품의 운송관계를 규율하는 새로운 협약 제정작업이 본격화되고 있다. 유엔 산하의 국제상거래법위원회(UNCITRAL)는 지난 1996년부터 선사와 화주 등이 선박이나 철도 등 기타 복합운송수단을 이용하여 화물(물품)을 운송하는 경우에 일어날 수 있는 권리와 의무관계 등을 규정하는 새로운 ‘국제화물운송협약’의 제정작업에 착수, 다양한 의견 수렴작업을 진행하고 있다.<sup>1)</sup>

잘 아는 바와 같이, 국제 간의 개품화물운송에 관해서는 크게 두 가지 국제 규범이 현재 기능하고 있다. 1924년 선하증권의 규정 통일에 관한 국제협약에 기반을 둔 이른바 ‘헤이그-비스비 규칙’과 ‘함부르크 규칙’이라 통칭되는 1978년 국제연합 해상물건운송협약이 이에 해당된다. 두 가지 협약에 관하여 일반적으로, 전자는 선박소유자를 비롯한 선진국의 입장이 비교적 많이 반영되어 있다는 평가를 받고 있다. 이에 반하여 후자의 경우 협약의 제정주체에서

---

\* 한국해양수산연구원, 부연구위원, 법학박사

1) 이 협약의 잠정적인 명칭은 물품(화물)운송협약(Instrument on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea])임.

엮볼 수 있는 것처럼 제정 당시 개발도상국을 포함한 이른바 비동맹그룹(77 Group)의 이익이 상당수 집약된 것으로 보고 있다.

이 같은 국제규범이 있는 데도 불구하고, 유엔에서 새로운 협약을 제정하기로 한 것은 그 나름대로 이유가 있다. 우선 기존협약의 경우 제정된 지 20여년이 지나 복합운송과 같은 새로운 제도와 전자선하증권의 발행 등 환경변화에 제대로 대응하지 못한다는 비판을 받아왔다. 따라서 이 같은 문제점을 해결하는 것이 무엇보다 시급한 과제로 등장하게 되었다.<sup>2)</sup> 하지만 이것보다 더 근본적인 이유는 기존 협약을 하나로 통일할 필요가 있다는 유엔의 판단에 따른 것이라는 게 보다 솔직한 표현이다. 유엔에서 제정한 함부르크 규칙이 헤이그-비스비 규칙에 비해 가입국이 매우 적어 온전한 국제협약으로 활용하는데 한계가 있기 때문이다. 또한 선하증권이나 해상화물운송장(seaway bill)의 기능 등과 관련해서도 기존의 국내법과 국제협약 간에 상당한 간극이 존재하는 점도 이 협약의 제정을 검토하게 된 원인의 하나라고 할 수 있다.

한편, 유엔은 해상화물 운송협약의 제정작업을 신속하게 진행하기 위해 실무작업반(working group)을 구성하여 2002년 봄부터 협약초안에 대한 심의작업을 진행하고 있다. 실무작업반은 2003년 5월 미국 뉴욕회의에서 협약 초안에 대한 1차 독회를 매듭짓고, 2003년 오스트리아 비엔나에서 개최된 제12차 UNCITRAL 운송법 실무작업반 회의와 지난 5월에 끝난 제13차 회의부터는 주요 쟁점사항을 중심으로 협약 초안에 대한 제2차 독회 작업을 계속 진행하고 있다. 따라서 이 같은 작업일정을 고려할 때 향후 1~2년 이내에 국제 운송법 협약이 완성될 것으로 판단된다.

이 협약은 헤이그-비스비 규칙과 함부르크 규칙 체제로 양분되었던 국제 화물운송규범의 통일화와 현대화를 동시에 도모한다는 점과 운송인과 화주의 책임 등과 관련하여 기존의 제도와는 상당히 다른 내용을 포함하고 있는 점을 고려할 때 앞으로 국제무역질서, 특히 물품의 국제간 운송에 미치는 영향이 무척 클 것으로 예상되고 있다. 따라서 이 논문에서는 협약 초안을 토대로 협약에 담겨 있는 주요 내용을 파악하고, 선주와 화주 사이의 이해가 첨예하게 대립하고 있는 주요 쟁점에 대한 검토작업을 시도하여 향후 정부의 정책 결정에 도움을 주고, 이에 관한 또 다른 연구에 디딤돌이 될 수 있도록 하고자 한다.

2) UNCAD, Transport Law : Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] , 29 January 2003

특히 이 연구에서는 이 협약의 제정작업과 관련하여 그 동안 우리나라가 견지한 입장과 선사와 하주의 이해 관계가 어떻게 상반되게 드러났는지 관련 조항을 언급할 때 부분적으로 밝혀두고자 한다.<sup>3)</sup>

## II. 협약 초안의 내용 분석

### 1. 협약 제정 배경

선사와 화주가 선박을 이용하여 화물을 운송하는 경우 서로에게 요구되는 권리와 의무 등 책임관계를 규정한 것이 이른바 해상운송규범이다. 이 같은 규범은 크게 국내법과 국제협약으로 구분되는데, 해운산업의 경우 그 국제적 특성이 강하기 때문에 오래 전부터 이에 관한 다양한 국제협약이 제정되어 시행되어 왔다. 그리고 해운국이나 화주국을 불문하고 대부분의 나라에서는 이 같은 국제협약을 비준하거나 임의 수용하는 방식으로 이를 자체적으로 시행하고 있다. 우리나라의 경우도 예외가 아니어서 상법 제5편 해상편(제789조의 2 이하)에 이와 관련된 규정을 두고, 선사와 화주의 책임관계를 분명히 하고 있다.

그러나 이 같은 국제협약은 제정된 지가 상당히 오래 되어 새로운 기술발달과 환경변화에 제대로 대응하지 못한다는 비판이 제기되어 왔다. 특히 복합운송이 일반화되었음에도 이에 관한 규정을 두고 있지 않을 뿐 아니라 선하증권을 전자적인 방법으로 송부하고 있는 현실을 따라 가지 못하고 있다는 문제점이 지적된 것이 오래 전의 일이다. 더욱이 기존협약은 선사의 책임한도규정을 1978년 이전 기준에 맞추고 있어 그 동안의 물가상승률을 감안한 인상이 필요하다는 평가도 동시에 받아왔다.

하지만 이보다 기존 협약이 갖고 있는 근본적인 문제점은 제정 주체가 국제해법회(CMI)와 유엔무역개발회의(UNCTAD)로 이원화되어 있는 점이다. 즉, 국제해상화물운송규범은 CMI의 헤이그-비스비 규칙(1968년 Hague-Visby

3) 해양수산부는 이 협약 제정작업에 대한 대책을 수립하기 위해 2년 전부터 학계 및 업계 전문가를 중심으로 Working Group을 설치하여 운영하는 한편, 매년 2회 열리는 협약 협상회의에 대표단을 파견하고 있음

Rule)과 UNCTAD의 1978년 함부르크 규칙(1978년 Hamburg Rule)체제로 양분되어 있다. 이 협약 가운데, 헤이그-비스비 규칙은 해운선진국의 입장이 비교적 많이 반영되어 선박소유자에게 유리한 내용으로 되어 있는 반면 후자는 이 같은 기존 시스템에 반기들 든 이른바 당시 비동맹그룹 등이 중심이 되어 제정하였기 때문에 개발도상국과 화주의 이익이 더욱 고려된 협약이다. 따라서 이 같은 문제점 때문에 국제해상운송규범의 현대화와 통일화가 절실하다는 의견이 오랜 전부터 제기되어 왔다.<sup>4)</sup>

<표-1> 헤이그-비스비 및 함부르크 규칙발효 현황

협약명		발효일	비고
헤이그-비스비 규칙 체제	1924년 헤이그 규칙	1931년 6월	영국, 미국 등 80여 개국 비준
	1968년 비스비 규칙	1977년 6월	1924년 헤이그 규칙 개정서
	1979년 개정의정서		금액단위를 SDR로 변경
함부르크 규칙 체제	1978년 함부르크 규칙	1992년	유엔기구에서 제정

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료

## 2. 협약 제정 경과

유엔 국제상거래법위원회(UNCITRAL)는 1996년부터 해상화물의 국제운송에 있어 현행 거래관행과 기존 법률 간의 차이점을 검토하는 작업에 착수, 2002년부터 국제화물운송협약 제정 작업에 본격적으로 나섰다. 이 위원회는 기존 각국의 국내법과 국제협약의 경우, 여러 부분에서 현실과 상당한 차이가 있

4) 양 협약의 차이점을 선사의 책임부담부분을 중심으로 정리하면 다음과 같음. 즉, 화물을 멸실하거나 훼손한 경우에 해상운송인(선사)이 부담하는 책임에 있어 헤이그-비스비 규칙에서는 화물 kg당 2 SDR 또는 화물 포장당 666.67 SDR까지 배상을 하면 되는데 반해, 함부르크 규칙에서는 화물 kg당 2.5 SDR 또는 화물 포장당 835 SDR까지 책임을 지게 되어 있음. 또한 이 밖에도 함부르크 규칙은 항해과실에 대한 면책 조항을 폐지하였을 뿐 아니라 화물이 지연되는 경우 그 손해를 배상하도록 하고 있는 등 운송인 입장에서는 불리한, 그러나 화주에게 유리한 조항은 많이 담고 있음

다는 결론을 내리고, 이 같은 문제점이 결국 화물의 원활한 흐름을 방해할 뿐 아니라 거래 비용을 증가시키는 요인으로 작용하고 있다고 주장하였다. UNCITRAL은 이 같은 문제점을 해소하는 방안을 찾기 위해 그동안 다양한 노력을 기울여왔다.

<표-2> 유엔 해상화물운송협약 제정경과

연도(위원회 별)	주요논의사항
1996년 제29차 위원회	해상화물운송협약 제정 필요성 검토 - 각국 정부 및 국제기구를 상대로 의견수렴
1998년 제31차 위원회	국제해법회(CMI) 협약 작업 결과 청취
1999년 제32차 위원회	국제해법회(CMI) 설문서 송부 및 분석
2000년 제33차 위원회	뉴욕에서 국제해상물품운송협약 학술회의 개최 - 국제해상운송법 문제점 확인 및 해결방안 도출
2001년 제34차 위원회	국제운송법 작업반 구성, 협약 제정 작업 착수 - 구체적인 작업범위 및 참여기관 등 지침 제공
2002년 제35차 위원회	제1차 작업반 회의 개최(4.15~26, 뉴욕) - 해상화물운송협약 예비초안 심의 작업 시작
2002년 9.16 ~ 20	작업반 협약예비안 심의작업 계속
2003년 3.24 ~ 4.4	작업반 협약예비안 심의작업 계속(뉴욕, 1차 독회)
2003년 10.6 ~ 10.17	작업반 협약초안 심의작업 계속(비엔나, 2차 독회)
2004년 5.3 ~ 5.14	작업반 협약초안 심의작업 계속(뉴욕, 2차 독회)
2004년 11. 29~ 12.10	작업반 협약초안 심의작업 계속(비엔나, 2차 독회)

즉, 사무국을 중심으로 각종 국제기구와 국제해법회(CMI), 국제상공회의소(ICC), 그리고 각국의 정부 등을 상대로 광범위한 의견을 수렴하였다. 2002년에는 이 협약의 제정 가능성을 타진하기 위해 미국 뉴욕에서 대규모 국제운송법 학술대회를 개최하기도 하였다. 이 같은 의견 청취과정을 거쳐 기존협약과는 차별화되고, 내륙과 항공운송에 관한 제 규범을 참고로 새로운 협약을 제정

하기로 최종 결론을 내렸다. 그리고 이 같은 협약 제정작업을 원활하게 수행하기 위해 '국제 운송법 실무 작업반(working group)'을 구성하여 2002년부터 운영하고 있다. 실무작업반은 지금까지 모두 4차례의 회의를 개최하여 총 89개 조문으로 이루어진 초안을 마련하고, 이를 토대로 축조심의를 계속하고 있다.

### 3. 협약의 주요 내용

현재 나와 있는 초안에 따르면, 유엔 국제 화물운송협약은 기본적으로 그 내용이 방대한 것이 특징이다. 전체 포함하고 있는 조문수가 모두 89개에 달하고, 각 장 또한 9개장으로 구성되어 있다. 이 협약이 특히 기존의 헤이그·비스비 규칙이나 함부르크 규칙과 비교할 때 크게 다른 점은 제2장에 전자적 통신에 관한 조항을 두고, 제8장에서 운송증권 및 전자적 기록의 유효성을 인정하는 내용을 담고 있다는 점이다. 이 같은 사항은 기존의 개품화물 운송협약에서는 찾아 볼 수 없는 조항으로, IT 산업을 중심으로 하는 전자 상거래가 거래 실무에서 급속도로 확대되는 있는 현실을 반영한 것으로 평가되고 있다.

전자 상거래에 관한 협약의 이 같은 규정 이외에도 협약에 나타난 두드러진 특징의 하나는 복합운송계약에 관한 사항을 끌어안고 있다는 점이다. 주지하는 바와 같이 복합운송은 1960년 대 말 시랜드(SeaLand) 사가 컨테이너 선박을 처음으로 운항하기 시작한 이후 오늘날 화물의 국제운송에서는 빼놓을 수 없는 운송용기로 자리잡고 있다. 그런데 이 같은 컨테이너는 화물의 신속한 운송뿐만 아니라 선박을 통한 해상운송은 물론 이른바 문전수송을 핵심으로 하는 복합운송이라는 새로운 개념을 낳게 되었다. 또한 이 같은 복합운송을 둘러싸고 일어나는 법적 분쟁을 다루는 국제규범도 나타나게 되었는데, 1980년 UNCTAD에서 제정한 컨테이너 복합운송협약이 대표적이다. 그런데 이 협약은 아쉽게도 제정 이후 30년이 경과하였음에도 발효요건을 충족하지 못해 국제협약으로서의 기능이 사실상 사문화되었다. 하지만 현재 심의되고 있는 유엔 국제화물운송협약에서는 해상뿐만 아니라 해상을 포함하는 육상 지역에서 화물이 운송되는 경우에도 적용하는 것으로 하고 있어 복합운송의 새로운 규범화가 가능하게 되었다.

전자 통신과 복합운송에 관한 사항을 제외한 나머지 점은 <표-2>에서 보는

바와 같이 기존의 개품화물 운송협약과 그 열개에서는 큰 차이가 없다. 제1장에 총칙을 두고, 그 이하에서 책임기간이나 운송인의 의무와 책임을 규정한 방식은 헤이그·비스비 규칙과 대동소이하다. 운송물의 처분권, 제소기간, 중재, 공동해손에 관한 사항을 포함하고 있는 것도 형식에 있어서는 같은 모양이다. 다만, 문제는 이 협약은 기존의 상이한 두 가지 개품화물 운송협약의 문제점과 불균형을 해결한다는 취지에서 입법작업에 돌입했기 때문에 내용 면에서는 상당히 상이한 것이 특징이다. 특히 이 협약은 국제 해법회(CMI)에서 준비한 입법 대강을 토대로 UNCITRAL에서 예비초안을 확정하여 계속 심의 작업을 진행하고 있으나 화주국가를 대표하는 스웨덴, 독일, 핀란드, 노르웨이 등과 네덜란드, 일본, 덴마크 등을 중심으로 하는 선주 이익 대표국들이 주요 쟁점마다 서로 상반된 입장을 견지하고 있어 최종안이 어떤 모습으로 만들어질지는 더 지켜봐야 한다.

<표-3> 유엔 국제 화물운송협약 초안의 주요 내용

장 별	주 요 내 용
제1장 (총칙)	협약 용어에 대한 정의, 적용 범위 등 규정
제2장 (전자적 통신수단· 전자식 운송증권)	운송인과 송하인의 동의를 전제로 운송증권을 전자적 통신수단 또는 전자적 기록으로 발행·유통시킬 수 있음
제3장 (책임기간)	운송인은 송하인에게서 화물을 받을 때부터 수하인에게 화물을 인도할 때까지 발생한 책임을 부담
제4장 (운송인의 의무)	운송인은 발항 전, 발항 당시, 항해중에 선박의 감항성 유지 의무 및 적하에 대한 무해 처리권을 행사할 수 있음
제5장 (운송인의 책임)	운송인은 화물의 손해가 천재지변, 전쟁 등으로 발생한 경우를 제외하고 책임을 부담함. 책임한도액에 대해서는 아직 결정되지 않았으며, 포장당 및 중량기준 유지
제6장 (해상운송에 관한 추가 조항)	화물에 대한 손해가 해상인명 및 재산의 구조, [해상 위험 및 사고, 화재(운송인 고의·과실 제외)] 등으로 발생한 경우 책임을 부담

5) 최준선, UNCITRAL 제13차 회의 참가보고서(미 유인물), 2004. 7. 35면

<표-3> 유엔 국제 화물운송협약 초안의 주요 내용

장 별	주 요 내 용
제7장 (송하인의 의무)	송하인은 화물을 운송하기 적합상 상태로 운송인에게 제공해야 하며, 화물에 관한 정보를 제공해야 함
제8장(운송증권 및 전자적 기록)	운송증권이나 전자적 기록은 송하인이 운송인에 화물을 제공한 때 발행하며, 운송인은 증권 명세에 기록된 내용을 그대로 보장해야 함
제9장 (운임)	협약에 따른 운임은 양당사자의 합의가 없는 한 화물 인도시에 지급해야 함
제10장 (수하인에 대한 인도)	운송인은 화물이 최종목적지에 도착한 운송증권에 표시된 바와 같이 수하인이나 증권 소지인 등에 인도해야 함
제11장 (운송물 처분권)	송하인은 화물의 운송 도중 운송인에 대해 운송증권의 명세에 대해 변경할 수 있으며, 그로 인한 비용을 부담해야 함
제12장 (권리의 이전)	유통 운송증권이 발행된 경우 소지인은 증권에 명시된 권리를 제삼자에게 이전할 수 있음
제13장 (제소권)	운송증권에 명시된 권리는 송하인, 수하인, 권리를 정당하게 이전받은 제삼자만이 행사할 수 있음
제14장 (제소기간)	운송인의 화물에 대한 책임은 [1년] 이내에 제소 또는 중재를 신청하지 않으면 소멸
제15장 (재판 관할권)	이 협약에 따른 화물운송에 대한 재판절차는 원고 소재지 법원이나 화물 인도지 등에서 진행할 수 있음
제16장 (중재)	양당사자는 서면합의로 운송계약에 관한 분쟁 해결 가능
제17장 (공동해손)	해상에서 발생한 공동해손의 분담에 관한 일반적인 규정
제18장(다른 협약과의 관계)	이 협약은 해상수화물운송이나 핵물질 운송손해에 관한 기존 협약의 적용을 배제함
제19장 (계약의 자유 제한)	특별한 규정이 없는 한 이 협약에 규정되어 있는 운송인, 송하인, 수하인 등의 책임과 의무의 증감 또는 배제는 무효임



### Ⅲ. 협약 초안의 주요 쟁점<sup>6)</sup>

#### 1. 적용범위 및 책임체계

##### 1) 협약 초안의 명칭

기본적으로 이 협약은 ‘해상을 통한’ 물품의 운송관계를 규율하는 규범임에도 아직까지 적용범위에 대해서 여러 가지 논란이 제기되고 있다. 우선 협약의 제목에 ‘해상을 통한(by sea)’ 이란 문구를 삽입할지 여부를 놓고 아직 명확한 의사결정이 이루어지지 않은 상태이다. 지난 2003년 10월 오스트리아 비엔나에서 열린 제12차 실무작업반 회의에서도 상당한 의견 교환이 이루어졌으나 결론을 내리지 못하였다. 당시 회의에서 스페인 대표와 우리나라 등 일부 국가가 협약명에 ‘국제운송’ 이라는 문구와 ‘해상으로 전부 또는 일부 [wholly or partly] [by sea]’ 라는 표현을 삽입하자는 의견을 제시하였다. 그러나 많은 국가의 대표들이 해상운송구간(sea leg) 이외의 다른 운송부분도 이 협약이 적용되는 것에 대해서는 의문을 표시함에 따라 최종 합의에 이르지 못하고, 잠정적으로 미결상태[ ]로 남겨 두고 다시 논의하기로 하였다.<sup>7)</sup>

##### 2) 협약의 적용범위

협약 초안을 심의하는 과정에서 가장 논란이 되었던 사항의 하나는 협약의 지리적 적용범위를 어디까지로 할 것이냐 하는 점이었다. 헤이그-비스비 규칙 등 전통적인 해상화물운송협약의 경우 ‘항만에서 항만까지’ (port to port 또는 tackle to tackle) 원칙을 수용하고 있기 때문에 신규 협약도 이 원칙에 따른 것인지 아니면 현재 컨테이너 화물 운송에서 일반화되어 있는 이른바 ‘문

6) 이 협약은 현재 제정단계에 있기 때문에 각 부문에 걸쳐 상당한 쟁점이 부각되어 있으나, 이 글에서는 주로 적용범위와 운송인과 화주(송하인)의 책임관계를 중심으로 언급하고자 함.

7) 이 곳에서 협약 초안이라 함은 별도 언급이 없는 한 2003년 12월 4일 UNCITRAL 사무국에서 발행한 초안을 말함.

전수송' (door to door) 원칙을 반영할지 여부를 놓고, 상당한 의견교환이 이루어졌다. 협약 초안 제2조에는 3개의 대안(variant)이 제시되어 있다.

제1안(Variant A)은 UNCITRAL 사무국이 마련한 것으로, 물품의 수령장소(the place of receipt)가 계약국 내에 있거나 인도장소(the place of delivery)가 계약국 내에 있을 때 협약이 적용되는 내용이다.<sup>8)</sup>

제2안(Variant B)은 스웨덴이 주장한 것으로, 물품의 수령장소 또는 적재 장소(the place of receipt or port of loading)가 계약국 내에 있거나 물품의 인도장소 또는 양륙장소(the place of delivery or port of discharge)가 계약국 내에 있을 때 협약이 적용된다.

제3안(Variant C)은 독일의 제안으로, 선적항(port of loading)이 계약국 내에 있거나 양륙항(port of discharge)이 계약국 내에 있을 때 협약이 적용된다는 내용이다.<sup>9)</sup> 즉, 이 같은 대안의 핵심은 Port to Port 원칙과 Door to Door 원칙 가운데, 어느 원칙을 이 협약의 적용 지도원리로 삼느냐 하는데 달려 있다. 이 문제를 두고, 각국 간에 의견이 모아지지 않은 이유는 협약의 적용구간을 내륙까지 확대하는 경우, 유럽국가에서 시행하고 있는 도로 및 철도화물운송협약과 충돌 내지는 그 협약의 적용을 배제해야 하는 문제가 있기 때문이다.<sup>10)</sup> 따라서 이 문제를 해결하기 위해 나온 개념이 이른바 'Maritime Plus' 이다. 즉, 이 협약에서 복합운송을 전제로 하는 Door to Door 원칙을 수용하되, 해상운송구간 전후의(maritime plus) 운송에 대해서는 이행보조자(performing party)<sup>11)</sup>의 책임문제와 연결시켜 해결의 실마리를 풀어가기로 하였다.

또한 협약 초안 제1조(용어 정의)에서 운송계약에 대해 “ 운송인이 운임 지

8) 이 안은 미국 등 다수의 국가가 이 안을 지지하였음.

9) 일본 및 중국 등 소수의 국가가 이 안을 지지하였음.

10) 유럽 지역의 경우 1956년 국제도로화물운송협약(Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, Geneva, 19 May 1956; CMR)과 1999년 국제철도운송협약(Convention Concerning International Carriage by Rail, COTIF-CIM 1999)이 시행되고 있어 이 협약과 도로 및 철도화물운송협약간에 충돌이 발생한다는 주장이 지속적으로 제기되고 있음.

11) 이 협약에서 '이행보조자' 라 함은 운송인 이외에 운송인의 요청 또는 감독·통제 하에 그 자가 운송계약에 따른 법적 책임이 있는지 여부에 관계없이 직접 또는 간접적으로 물품의 운송, 처리, 보관 또는 저장에 관한 운송인의 모든 책임을 실제적으로 이행하는 자를 말하며, 이 같은 이행보조자에는 송하인 또는 수하인 또는 그 사용인, 대리인, 도급인에 의해 고용된 자, 송하인 또는 수하인에 의해 고용된 자의 하도급인은 포함되지 아니하는데, 이 협약에서는 기본적으로 이 같은 이행보조자를 해상운송구간의 업무를 수행하는 해상이행보조자와 해상운송구간 전후의 운송업무를 담당하는 비 해상이행보조자로 구분하고 있음.

급의 대가로 물품의 전부 또는 일부를 한 국가의 지역에서 다른 국가의 지역으로 해상으로 운송할 것을 약정하는 계약”을 의미하고, “이 같은 계약에는 당해 운송인이 그 물품을 해상운송구간의 전후에 대해서도 다른 운송수단으로 운송하는 것을 포함한다”고 규정함으로써 이 협약이 복합일관운송에 대해서도 적용하고 있는 점을 분명히 하고 있다.

### 3) 용선계약의 적용배제

한편, 이 협약은 선박의 국적을 불문하고 모든 운송인, 이행보조자, 송하인, 수하인, 또는 모든 이해당사자에 대해 적용하는 것으로 하고 있음에도 헤이그·비스비 규칙이나 함부르크 규칙과 마찬가지로 용선계약(charter party)에 대해서는 적용하지 않는 것으로 하였다. 다만, 장기화물운송계약(COA), 대량화물운송계약(volume contract) 또는 이와 유사한 계약도 적용을 배제할 지는 아직 확정되지 않은 상태이다. 전통적으로 이 같은 계약을 물품운송에 관한 국제규범에서 규율하지 않는 것은 선주와 화주 등 계약 당사자가 서로 대등한 위치에서 운송계약 조건을 교섭할 수 있는 능력을 갖고 있기 때문이다.<sup>12)</sup> 여기서 한 가지 유의할 점은 이 협약에 기본적으로 용선계약 등에 대해서는 적용하지 않는 것으로 규정되어 있음에도, 유통운송서류나 유통 전자적 기록(electronic record)이 발행되고, 그 증서에 이 협약을 적용하는 뜻을 포함하고 있는 경우에는 용선자 이외의 운송인과 증권 소지인 사이에는 이 협약의 규정이 적용된다는 점이다.<sup>13)</sup>

### 4) 국지적 손해 등의 적용 협약

이 부문은 운송인의 책임과 밀접하게 연관되어 있는 동시에, 손해가 일어난 운송구간을 확인할 수 없는 경우에 어느 협약을 적용하느냐 하는 문제와도 상통되어 있다. 협약 초안 제18조제2항은 “운송인이, 화물이 해상운송에서 또는 해상운송을 전후한 곳 중 어디에서 손상되었는지를 입증하지 못하는 경우, 각

12) 이 문제를 포함하여 계약 자유원칙의 인정 여부(이는 반대로 말하면, 개별 당사자간에 체결된 물품 운송계약을 협약에서 적용하지 않는 문제)를 심도 있게 논의하기 위해 지난 2월 이탈리아 해법학회 주관으로 영국 런던에서 비공식 원탁회의를 가진 바 있음.

13) 협약 초안 제2조제4항

기 다른 운송부분에 적용되는 국제 또는 국내 강행규정 중에서 가장 높은 액수의 책임제한액을 적용한다” 고 되어 있다.

그 동안 논의과정에서 이 조항의 존치 여부를 놓고, 상당한 격론이 벌어졌다. 삭제를 찬성하는 국가가 다수를 차지하고 있는 가운데, 유럽국가들은 이 조항의 유지를 강력하게 희망하였다. 이 문제는 이른바 network liability 문제로서 해상운송구간과 이 구간을 전후하여 육상운송구간이 연결되는 경우, 손해발생지점이 확인되지 아니하는 경우 어느 조약에 따라 운송인이 책임을 질 것이냐 하는 문제이다. 유럽의 대부분의 국가는 국제도로운송조약인 CMR<sup>14)</sup>에 가입하고 있기 때문에 이 때는 CMR의 책임한도액 규정과 본 해상운송협약상의 책임한도액 규정을 비교하여 높은 금액으로 배상하도록 해야 한다는 내용이다. 당연히 유럽 제국, 특히 스웨덴, 독일, 아르헨티나 P&I Club 등은 초안 제18조 제2항의 내용을 지지하는 입장이었다. 이에 반해 미국, 뉴질랜드, 스페인, 그리스 등은 이에 반대하여 제18조 제2항 자체를 삭제하자는 의사를 표시하였다.<sup>15)</sup> 지난 5월 미국에서 개최된 제13차 실무작업반 회의에서는 제18조 제1항(운송인의 책임한도)에 대한 논의가 끝나지 않은 상태에서 이 조항을 다시 재론한다는 것은 무의미하다고 전제하고, 다만 이 조항에 지연손해(연착)에 대한 부문도 삽입하여 추후에 논의를 재개하는 것으로 합의하였다.

## 2. 전자적 통신 규정의 도입

이 협약초안이 다른 물품 운송협약과 다른 특징 중의 하나는 전자적 통신(electronic communication)에 관한 규정을 두고 있는 점이다. 협약초안 제2장에는 두 4개 조문에 걸쳐 이에 관한 규정을 두고 있다. 또한 제8장(운송서류<sup>16)</sup>와 전자적 기록)에서도 이에 관한 일부 조항이 삽입되어 있다. 물론 협약초안의 용어정의(제1장)에서도 전자적 통신, 계약 조항, 소지인, 양도성 있는

14) Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 as amended by 1978 Protocol

15) 최준선·최재선, 국제 운송법 협약 참가 결과보고서, 해양수산부, 2003. 12.

16) 이 협약 초안에서는 선하증권(B/L) 대신에 운송서류(증권, transport document)라는 용어를 사용하고 있으며, “운송인 또는 이행보조자가 운송계약에 따라 다음 각호의 목적을 위하여 발행한 증권을 말함

(i) 운송계약에 따라 운송인 또는 이행보조자가 물품을 수령한 증거 또는

(ii) 운송계약의 증거 또는 명세, 또는 양자를 모두 포함한다.”

전자적 기록의 정의 등을 규정하고 있다. 이 협약에서 주로 많이 사용되는 전자적 통신과 전자적 기록의 정의는 다음과 같다.<sup>17)</sup>

### 1) 전자적 통신

협약에서 전자적 통신이라 함은 전자적, 광학적 또는 디지털 이미지 또는 그 결과의 이용에 관하여 정보를 교류할 수 있는 유사한 수단을 말한다. 통신에는 생성과 저장, 전송 및 수신을 포함한다.

### 2) 전자적 기록

또한 전자적 기록' 이라 함은 운송인이나 이행보조자가 운송계약에 따라 다음 각 호의 목적을 위하여 전자적인 통신수단으로 발행한 하나 이상의 정보를 말한다.

- (i) 운송계약에 따라 운송인 또는 이행보조자가 물품을 수령한 증거 또는
- (ii) 운송계약의 증거 또는 명세, 또는 양자를 모두 포함한다.

운송인 또는 이행보조자가 발행한 전자적 기록이나 또는 달리 연결되어 즉시 또는 그 후에 첨부된 정보를 포함한다.

### 3) 운송서류의 대체

한편, 협약 초안 제3조는 운송인과 송하인이 명시적 또는 묵시적으로 전자식 기록의 발행 또는 추가적인 사용에 합의한 경우에는 이 협약에 의한 운송서류의 내용은 이를 운송서류 대신에 전자적 통신을 이용하여 기록하거나 통신할 수 있다고 규정하고 있다. 이 같은 조항은 전자적 기록의 발행과 그 기록의 전자적 통신은 당사자의 합의에 따라 이루어진다는 점을 밝힌 것이다. 또한 제4조 및 제5조, 제6조는 양도성 있는 전자적 기록의 대체, 당사자간의 합의를 전제로 한 협약에 규정된 모든 통지 및 확인을 전자식 통신으로 대체 가능한 것으로 인정

17) 협약 초안에 나와 있는 전자적 통신과 전자적 기록에 대한 보다 자세한 내용은 손주찬 교수의 논문(한국해법학회, CMI 해상운송법안에서의 운송서류 등의 전자화 - 전자시대의 운송계약법-, 한국해법학회지, 제25권 제1호, 2003. 4)을 참조하기 바람.

하고, 양도성 있는 전자식 기록의 사용절차에 대해 각각 규정하고 있다.

이 가운데, 특히 제3조 및 제4조는 당사자 사이의 합의에 따라 양도성 있는 운송서류를 양도성이 있는 전자식 기록으로 대체할 수 있다고 규정하고 있다. 즉, 양도성 있는 운송서류가 발행되고, 운송인과 소지인이 그 서류를 전자식 기록으로 대체할 것을 합의하는 경우에는 (a) 소지인은 운송인에 대하여 양도성 있는 운송서류의 청구를 포기하여야 하며, 1통 이상이 발행된 경우에는 그 전부를 포기하여야 한다. 또한 (b) 운송인은 소지인에 대하여 양도성이 있는 전자식 기록을 발행하여야 하며, 양도성 있는 운송서류를 대신하여 이를 발행했다는 사실을 표시하여야 한다. 이상의 경우 양도성 있는 운송서류는 그 효력을 상실한다. 한편, 협약 초안 제4조제2항에서는 위의 경우와 반대되는 ‘양도성 있는 전자적 기록을 양도성 있는 운송서류’로 대체하는 것에 대해서도 허용하고 있다.

한편, 지금까지 실무작업반 회의에서 전자적 통신에 관한 사항은 거의 다루어지지 않았다. UNCITRAL에서 별도로 작업을 진행하고 있는 전자 상거래에 관한 실무작업반의 논의결과를 추후에 다시 반영하여 논의하기로 합의하였기 때문이다. 다만, 2002년 뉴욕회의에서 대부분의 나라들이 전자적 통신(Electronic Communication)에 관한 제2장의 규정을 지지하였다. 이러한 바탕 아래 (i) 이 협약과 전자상거래에 관한 UNCITRAL Model Law 규정이 상충되지 않도록 하고, (ii) 종래의 종이문서(paper document)와 전자적 기록(electronic record)이 동일한 효력을 갖는데 있어 의문의 여지가 없어야 한다는 제안이 있었다.<sup>18)</sup>

### 3. 운송인의 책임과 의무

협약 초안에서 운송인의 의무와 책임을 규정하고 있는 부문은 크게 4개 장이다. 제3장의 책임기간, 제4장 운송인의 의무, 제5장 운송인의 책임, 그리고 제6장 해상운송에 대한 추가조항 등이 이에 해당된다. 이 같은 규정은 물품의 운송을 둘러싸고 분쟁이 일어나는 경우 운송인이 부담하는 구체적인 책임원칙

18) 정병석, UN 국제상거래법 위원회의 운송법 제정을 위한 제9차 실무그룹회의 참가 결과 보고, 2002. 5.

과 책임한도 등에 관한 것이므로 이 협약 초안에서 가장 중요한 부분이라 할 수 있다. 기본적으로 이 협약 초안에서는 운송인의 책임의 기초는 과실추정주의에 기반을 두고 있으며, 책임기간에 대해서는 운송인(이행보조자 포함)이 운송하기 위하여 물품을 수령한 때부터 수령한 물품을 수하인에게 인도한 때까지이다.<sup>19)</sup> 주요 사항을 언급하면 다음과 같다.

### 1) 운송인의 감항능력 담보의무

선박의 감항능력에 대해서는 여러 가지 해석이 가능하다. 그러나 ‘선박이 통상의 위험을 견디고 안전한 항해를 하기 위하여 필요한 인적·물적인 준비를 갖추는 것 또는 갖춘 상태’라고 이해하는 것이 일반적이다. 이 같은 감항능력을 갖추어야 하는 시점을 놓고, 기본의 헤이그-비스비 규칙과 함부르크 규칙은 상반된 입장을 보여왔다. 예컨대 전자의 경우 발항 당시까지만 감항능력을 구비하고 있으면 된다는 입장인데 반해 후자에 있어서는 아예 이 조항을 삭제하였다. 선박은 항해기간 내내 감항능력을 갖고 있어야 한다는 것으로 학자들은 풀이하고 있다.

그러면 유엔 협약 초안은 이에 대해 어떠한 입장을 보이고 있는가? 제13조 해상 항해에 적용되는 추가적인 의무에서 “운송인은 선박이 항해에 나서기 전 뿐만 아니라 발항 당시, 그리고 항해기간 동안 상당한 주의의무를 다하여 감항능력을 갖추어야 한다”고 명시하고 있다. 이 같은 결정은 사실상 함부르크 규칙을 수용한 것이다.

그 동안의 논의과정에서 감항능력 담보주의의무에 관해 “항해 개시전”으로 되어 있는 현행 조약들과 달리 이를 “항해중”까지 확장할 것인지에 관해서 의견이 나뉘어져 있었으나 대부분의 대표가 항해 중까지 확장하는데 찬성하였다. 일본은 감항능력 담보주의의무를 항해중으로 확장하더라도 운송인에게 무엇을 더 요구할 수 있을 것인지 분명치 아니하고, 운송인에 대한 소송만 증가시킬 것이라는 이유로 반대하였다. 우리나라는 현대와 같이 통신이 발달된 시대에 감항능력 담보주의의무를 항해전 또는 개시시로 국한하여야 할 이유는 없고, 항해단계에 따라 주의의무를 신축적으로 적용(*evolving standard*)하는 것을 전제로 항해의 전 과정을 통하여 감항능력 담보주의의무를 지도록 하는 입장을 지지한 것으로 알려졌다.<sup>20)</sup> 그러나 우리나라 선사에서는 이 같은 감항

19) 협약 초안 제7조.

능력의 확대에 반대하고 있다.<sup>21)</sup>

<표-4> 운송인의 감항능력 주의의무

헤이그-비스비 규칙	함부르크 규칙	상법(해상편)
발항 전과 발항 당시	전항해 기간 동안	헤이그-비스비 규칙 수용

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료

2) 항해과실과 화재면책 조항

협약 초안은 헤이그-비스비 규칙과 마찬가지로 일정한 면책 카탈로그를 두고 있다(제14조제2항). 그러나 이 같은 규정에도 불구하고, 기존 협약에서 인정하고 있는 항해과실<sup>22)</sup>에 대한 면책조항을 폐지하였다. 또한 항해과실과 함께 운송인의 책임부담과 관련하여 이해관계다툼이 큰 이른바 ‘선박 화재 면책’ 조항도 현재 중요 쟁점으로 부각되어 있다. 폐지와 존치를 주장하는 의견이 팽팽하기 때문이다.

지금까지 논의과정에서 항해 과실 면책과 화재 면책에 대해 상당한 논의가 이루어졌다. 항해상 과실 면책에 관해서는 이를 폐지하자는 의견이 대부분(일본 및 P&I Club 대표는 폐지에 반대)이었고, 화재 면책에 관하여는 입장 차가 팽팽한 가운데 다수가 폐지를 지지하였다. 미국은 선상에서의 화재에 대하여만 화재 면책을 인정하자는 절충안을 제시하였다.<sup>23)</sup>

우리나라는 제9차 실무작업반 회의(2002년 4월 뉴욕)에서 항해상 과실 면책

20) 정병석, 앞의 보고서

21) 선박 조선기술과 통신기술이 발달한 경우에도 선주가 항해기간 중에 감항성 유지를 위하여 무엇을 할 수 있을지가 의문이다. STCW에 따라 인증되고 훈련된 선원을 태우는 것 외에, 선박의 출항 후 해상에서 감항성 유지를 위해 어떠한 추가조치를 취한다는 것은 대단히 어려운 사항이다. 따라서 현재와 같이 선박의 발항당시에 감항성을 갖추었다면 선주/운송인은 주의의무를 다한 것으로 간주해야 할 것이다(H 해운 의견자료).

22) 다음과 같은 사유로 일어나는 화물의 멸실, 훼손 및 인도지연에 대해 운송인이 책임을 부담하는 것을 말함. act, neglect or default of the master, mariner, pilot or other servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship

23) 협약 초안 제22조에는 선박 화재와 관련하여 이를 인정하자는 안과 폐지하자는 안 등 2가지 대안이 제시되어 있었으나, 5월 회의에서는 화재 면책을 인정하기로 결정하였음.



이나 화재 면책이 실제로 운송인의 책임 면제라기보다는 항해상 과실 및 화재로 인한 화물손해의 경우, 운송인의 보험이 이를 책임질 것인지 적하보험이 이를 책임질 것인지와 관련된 손해 분배의 문제이기도 하므로 항해상 과실 면책과 화재 면책을 폐지하였을 경우 업계에 미치는 영향을 검토한 후 폐지 여부를 논의하자는 의견을 개진하였다.<sup>24)</sup> 우리나라 선사는 이 같은 항해과실이나 화재 면책조항의 폐지에 대해 반대하고 있는 반면, 화주단체는 폐지를 찬성하고 있다. 지난 5월 회의에서는 미국, 그리스, 덴마크, 일본 등 과반수 이상의 대표가 이 조항의 존치에 찬성함에 따라 브래킷을 삭제하고, 문안을 존치하기로 최종 결정하였다.

한편, 항해과실의 폐지와 관련해서는 도선사의 과실에 대해 운송인이 책임을 부담하는 것은 의문이 있다는 제안이 받아들여져 이 부문에 대해서는 다음 회기에 다시 논의하기로 결정하였다.

<표-5> 항해과실 및 선박화재·면책카탈로그 인정 여부 비교

헤이그-비스비 규칙	함부르크 규칙	상법(해상편)
인정	폐지(다만, 생동물 및 해난구조로 인한 면책 인정)	인정(헤이그-비스비 규칙과 동일)

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료

3) 운송지연(연착)에 대한 책임

이 협약은 또한 화물의 운송지연, 즉 연착에 대해서도 규정하고 있다. 화물의 인도지연에 따른 운송인의 손해배상책임을 인정하고 있는 함부르크 규칙과 같다. 즉, 운송계약에 명시적으로 합의된<sup>25)</sup> 기간 안에 도착지에 물품이 인도되지 않는 경우를 연착으로 본다.<sup>26)</sup> 그리고 이 같은 인도지연으로 인한 손해의 배상에 대해서는 제2항 등에서 규정하고 있는데, i) 인도 지연된 물품이 멸실

24) 정병석, 앞의 보고서

25) 운송 당사자 간에 이 같은 합의가 없는 때에는 운송조건, 운송의 특성, 항해의 상황을 고려하여 성실한 운송인에게 기대되는 합리적인 기간에 인도되지 않는 것을 인도지연으로 봄.

26) 협약 초안 제16조

이나 훼손되지 않은 경우에는 그 화물에 대해 지급하는 운임의 [몇 배]에 상당하는 금액의 한도에서 책임을 제한할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 ii) 인도 지연된 물품이 멸실이나 훼손된 경우에는 제18조에 언급된 운송인의 책임 제한제도에 따르도록 하였다.

그런데 여기서 문제가 된 부분은 당사자 사이의 합의가 없는 경우에 인도지연을 인정하여 운송인에게 책임을 부담하게 할 것인지 여부와 운임의 몇 배를 지연책임 한도 기준으로 하는지 여부이다. 이 같은 문제에 대해 5월에 열린 제13차 실무작업반 회의에서는 전자에 '별도로 합의하지 않는 한'이란 문구를 넣어 이 조항을 그냥 두기로 결정하였다. 또한 후자에 대해서는 운임의 [1 배]로 규정하되 브래킷을 그대로 두어 앞으로 다시 논의하는 것으로 합의하였다.

#### 4) 운송인의 손해배상 책임한도

물품운송규범에서 중요한 현안의 하나는 운송 목적물이 운송인의 책임 하에 있는 기간 동안 멸실·훼손된 경우에 그에 따른 손해배상액을 어느 정도로 할 것인지 하는 점이다. 이 점에 관해서 협약 초안 제18조에서는 운송인의 책임제한제도를 규정하고 있다. 제1항은 멸실·훼손된 경우의 구체적인 책임한도, 제2항은 손해발생구간이 드러나지 않은 경우의 책임, 제3항은 컨테이너 등 운송(선적) 단위, 제4항은 손해배상액을 결정하게 되는 국제통화기금(IMF)의 계산단위(SDR)에 대해 각각 명시하고 있다.

우선 제1항은 헤이그-비스비 규칙과 동일하게 포장 단위 당 또는 화물 중량 단위당 일정한 금액의 한도에서 운송인은 화물의 멸실·훼손에 대해 책임을 지도록 하였다. 다만, 운송인의 구체적인 책임한도는 아직 결정되지 않았다. 제2절에서 살펴본 바와 같이, 기존 물품 운송법에서 나타난 가장 두드러진 현안 중의 하나가 운송인의 책임한도액이라는 점을 고려할 때, 이번 협약 제정과정에서도 이 부문에서 역시 상당한 논란이 제기될 가능성이 크다.

지금까지 논의에서 제기된 사항을 종합할 때, 미국의 경우 기존 헤이그-비스비 규칙에서 정하고 있는 포장당 666.67 SDR, 그리고 화물 중량당 2 SDR을 선호하는 것으로 나타났다. 미국은 이 같은 금액기준을 제시하면서, 자국에서 처리된 화물손해배상사고의 95% 이상이 이 한도 내에 들어 있다고 주장한 바 있다. 그리고 스웨덴과 브라질의 경우는 이 한도가 헤이그-비스비 규칙보다는 높아야 한다는 의견을 제시하였다.

지난 5월 회의에서 운송인의 손해배상책임한도에 대해 구체적인 수치가 제시되지 않고 있는 가운데, 의장은 각 국제협약과 국내법에 규정되어 있는 각각의 책임한도를 조사하여 다음 회의에서 이 부문은 다시 논의하기로 결정하였다.

한편, 협약 초안 제18조제1항 논의에서 한 가지 간과할 수 없는 사항은 “운송인과 송하인 간의 합의가 있는 경우 이 협약에 정한 책임한도보다 높은 금액을 책임한도로 할 수 있다” 점이다. 일본은 이 단서조항으로 인해 운송인의 책임이 더욱 커질 우려가 있다고 주장하면서 삭제를 요구하고 있다. 그러나 아르헨티나, 독일, 브라질, 스웨덴 등이 문안 전체를 선호한다는 입장을 피력함에 따라 단서조항에 있는 브래킷 문안을 채택한다고 선언하였다.

제18조 제2항은 “위의 규정에도 불구하고, 운송인이 물품의 멸실·훼손이 해상운송과정에서 일어났는지 또는 해상운송을 전후로 한 운송과정에서 발생했는지 확인할 수 없는 경우에는 각각 다른 운송구간을 규율하는 국제협약이나 국내 강행규정 중에서 가장 높은 책임한도를 적용한다”고 정하고 있다. 이 조항은 현재 전체가 미결쟁점사항으로 남아 있다. 손해가 어느 운송구간에서 발생했는지 확인이 불가능한 경우, 국제 협약은 그렇다 손치더라도 협약 가입국의 국내 강행규정에 따르도록 한다는 점이 우선 첫 번째 쟁점이다. 그리고 두 번째 현안은 물품의 멸실·훼손뿐만 아니라 운송지연(연착)에 대해서도 이 규정을 적용할지 여부이다. 지난 5월 회의에서 독일 등은 제2항에서 지연손해에 대한 언급이 누락되었고, 협약 초안 제16조제2항에서 지연손해에 대한 책임한도를 운임의 1배로 비교적 낮게 책정하였을 뿐만 아니라 지연손해의 경우 그 발생구간을 손쉽게 확인할 수 있으므로 이 조항에 지연손해를 삽입한다해도 운송인이 부담이 거의 없을 것이라고 설명하였다. 의장은 이 같은 주장을 받아들여 문안을 다시 작성하기로 하였다.

<표-6> 운송인의 책임한도 등의 비교

구 분		헤이그-비스비 규칙	함부르크 규칙	상 법
책임한도	포장당	666.67 SDR	835 SDR	500 SDR
	중량당	2 SDR	2.5 SDR	없음
기준단위		포장당 또는 선적단위당 또는 중량당		포장당 또는 선적단위당

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료

#### 4. 송하인의 의무와 책임

협약 초안은 제7장에서 모두 8개 조문(제25조 내지 제32조)을 두고, 송하인(shipper)의 의무에 대해 명시하고 있다. 제25조부터 제28조까지는 송하인이 운송인에게 운송물에 대한 정확한 정보제공의무와 일종의 ‘화물의 감항능력의무’를 부과하고 있다. 그리고 제29조 이하는 이 같은 의무를 위반한 경우 송하인이 지게 되는 위험부담, 즉 법률효과에 대해 규정하고 있다.

##### 1) ‘물품의 감항능력 의무’

먼저 제25조를 살펴보면, 협약 초안은 “운송계약의 규정에 별도로 정한 경우를 제외하고, 화주는 선적, 처리, 저장, 고박, 및 양륙 등을 포함하여 예정된 항해에 견딜 수 있고, 손상을 입지 않은 화물을 운송인에게 인도하여야 한다. 화주가 컨테이너 등에 적재한 채로 인도하는 경우에 화주는 예정된 항해에 견딜 수 있고, 손상을 입지 않게 운송물을 컨테이너 안에 적재하고, 고박하여야 한다. 이 같은 조항은 컨테이너 운송이 일반화된 오늘날의 운송계약에서 송하인에게 부여되는 일반적인 의무라 할 수 있다. 다만, 우리나라 상법은 위험화물에 대한 고지의무만 두고 있을 뿐 이에 관한 명문의 규정은 없다. 이는 협약 초안에서 운송인에 대해 선박의 감항능력의무를 부과하고 있는 점에 대응한 송하인의 의무라 할 수 있다. 제26조는 송하인이 이 같은 의무를 준수하도록 운송인에게 자신이 알고있는 정보를 제공하도록 명시하고 있다.

##### 2) 송하인의 정보제공 의무

제25조의 규정이 운송에 적합한 완전한 화물을 운송인에게 인도하라는 의무인데 비해 제27조는 그 같은 화물을 운송하는데 필요한 정보를 운송인에게 제공할 것을 규정하고 있다. 이를테면, 화물취급에 따른 주의사항(a), 화물의 운송이 준수하여야 하는 법규 등(b), 송하인 및 수하인의 성명 등 계약의 명세 등(c)이 이에 해당된다.

### 3) 정보제공의무 위반 책임

그러면 협약 초안에서 규정하고 있는 송하인 및 운송인에게 부여한 정보제공 의무를 위반한 경우의 책임관계는 어떻게 풀어나가는 것이 합리적인가? 제29조에서는 2가지 대안을 놓고, 다음과 같은 책임을 부과하는 것으로 되어 있다.

대안 1 : 송하인과 운송인은 제26조, 제27조 그리고 제28조의 의무를 준수하지 못한 것에서 야기되는 손해에 대하여 서로에게, 수하인에게 그리고 controlling party에게 책임을 부담한다.

대안 2-1 : 송하인은 운송인과 수하인, controlling party에 대하여 제27조와 제28조의 의무에 위반함으로써 기인한 손해에 대하여 책임을 부담한다(1항).

대안 2-2 : 운송인은 제26조와 제28조의 의무에 위반함으로써 야기된 손해에 대하여 수하인과 controlling party에게 책임을 부담한다(2항). 그리고 협약초안은 화물의 손상이 송하인과 운송인의 공동 의무위반으로 일어난 때에는 연대하여 (jointly) 수하인과 controlling party에게 책임을 부담하도록 하였다(3항).

그런데 이 같은 조항을 놓고, 지난 5월 회의에서는 상당한 격론 끝에 제29조를 삭제하기로 하고, 다음과 같이 결정하였다. 첫째, 이 곳의 운송인의 책임(과실책임)은 이 문제를 다루는 곳으로 옮겨 규정한다. 둘째, 송하인의 책임은, 제25조의 의무위반에 대한 책임을 규정한 제30조에 통합 규정한다. 셋째, 위험화물에 대한 정보를 부실하게 제공한 경우에는 테러 위협 등을 고려하여 엄격책임(strict liability)을 부과하는 방향으로 협약의 조문을 재검토한다.

## IV. 결론

국제 화물운송협약 제정작업은 금년 5월 미국 뉴욕에서 열린 제13차 실무작업반 협상까지 두 번째 독회를 계속하고 있다. 지금까지 전자식 통신에 대한 조항이 심의되지 않은 점을 고려할 때 협약 제정작업이 당초 예상보다는 다소

늦어지고 있다는 평가도 나오고 있다. 이에 따라 이번 회의에서 스웨덴은 협약 제정작업을 촉진시키기 위한 문서를 제출한 데 이어 미국이 자국의 사정을 들어 협약문안의 조속한 성안작업을 촉구하고 나섰다.<sup>27)</sup> 스웨덴은 제출한 문서에서 협약 초안에 포함되어 있는 주요 현안에 대해서는 이해 관계국을 중심으로 통신작업반을 구성하여 미리 논의한 다음 본 회의에서 이를 추인하는 방법으로 협상을 진행하자고 제안하여 승인을 받았다.

<표-7> 향후 국제화물운송협약 제정 논의 잠정의제

일 정	주요 논의 의제
2004년 비엔나 제14차 회의	i) 운송인의 책임(제14조 및 현 제22조, 제23조),
	ii) 계약 자유의 원칙(제2조 및 제88조, 제89조)
	iii) 재판 관할과 중재(제72조 내지 제80조의 2) 등
2005년 뉴욕 제15차 회의	i) 운송서류와 전자 상거래(제3조 내지 제6조 및 제33조 내지 제40조)
	ii) 송하인의 처분권과 권리의 이전(제46조 내지 제52조)
	iii) 소송에 관한 조항(제63조 내지 제71조) 등

또한 스웨덴은 향후 회의에서 논의할 의제로, 2004년 11월 29일~12월 10일 까지 비엔나에서 열리는 회의와 내년 뉴욕에서 개최되는 제15차 실무작업반 회의에서는 표와 같은 의제를 논의하자고 제안하여 적극적인 지지를 받았다. 따라서 향후 회의에서는 이 같은 사항에 대하여 중점적인 논의가 이루어질 것이므로 우선 이 부문의 집중 검토가 필요하다.

그리고 이와 더불어 협약 초안에 대한 보다 전반적인 대책도 있어야 할 것으로 판단되는데, 이를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 협약 연구전문가 네트워크를 구축한다. 이번 협약은 전통적인 해상운송법에서 벗어나 전자문서의 효력 등 신기술의 진보를 법규범에 수용하는 사항 등이 포함되어 있으므로 다양한 분야의 전문가 네트워크를 만들어 대응해야 한다. 관련기관으로는 학계를 비롯하여 한국선주협회, 화주사무국, 복합운송업협회, 한국무역정보통신, 한국해양대학, 한국해양수산개발원, 그리고 해상법

27) 미국은 2005년 중에 협약 초안에 대한 2회 독회를 매듭짓고, 2006년에 협약 최종 문안을 채택하자는 의견을 제시하였으나 독일은 반대의사를 표시하였음.

전문 변호사를 중심으로 연구 네트워크를 구성하여 운영하는 것이 바람직하다.

둘째, 우리나라의 협약 대책안을 마련한다. 이 협약은 크게 선사를 운영하는 해상운송인과 화주의 이해관계가 첨예하게 대립하는 사항이 많으므로 협약 대책을 수립하기에 앞서 관련업계의 보다 정확한 의견수렴작업과 이를 바탕으로 한 협약 대책안을 미리 준비해야 한다. 이 협약에 대한 우리나라의 사전 입장이 조율되지 않는 경우, 해상운송인의 책임한도, 항해과실과 화재 면책 특권 등에 있어 선주와 화주 간에 있어 향후 논란이 야기될 우려도 있기 때문에 더욱 그러하다.

셋째, 상법 해상편의 개정 필요성을 검토한다. 국제해상운송협약이 제정되는 경우, 이를 국내에서 시행하기 위해서는 상법(제5편 해상편)의 개정이 이루어져야 한다. 우리나라 상법 해상편의 경우 1962년 상법 제정 이후 1991년에 한 차례 개정에 그쳐 해상운송인의 책임한도 인상, 복합운송에 관한 규정 신설, 전자문서의 효력 인정 등 현실적인 변화를 수용할 필요성이 있다. 이 협약이 기존협약과 다른 사항을 많이 포함하고 있으므로 수용과정에서 업계와 학계의 다양한 의견수렴이 이루어져야 한다.

### 參考文獻

- 정병석, UN 국제상거래법 위원회의 운송법 제정을 위한 제9차 실무그룹회의의 참가 결과 보고, 한국해법학회, 한국해법학회지 제24권 제2호, 2002. 11.
- 최재선, 유엔 해상화물운송협약 제정동향과 대책, 한국해양수산개발원, 해양수산동향, 제1095호, 2003. 3.
- 최준선, UNCITRAL 제13차 회의 참가보고서(미 유인물), 2004. 7.
- 해양수산부, 유엔해상화물운송협약 제정대책수립 Working Group 운영용역, 2003. 12.
- 한진해운, UNCITRAL 운송협약 의견서(미 유인물), 2003. 1.
- UNCITRAL, Transport Law : Preparation of a draft instrument on the carriage of goods [by sea] , 29 January 2003
- UNCITRAL, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its thirteenth session (New York, 3-14 May 2004)
- UNCITRAL, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twelfth session (Vienna, 6-17 October 2003)
- UNCITRAL, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eleventh session (New York, 24 March to 4 April 2003)
- UNCITRAL, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session(Vienna, 30 June-11 July 2003)
- UNCITRAL, Report of the Working Group on Transport Law on the work of its ninth session(New York, 17-28 June 2002)
- UNCTAD, Multimodal transport : the feasibility of an international legal instrument, 13 January 2003



## ABSTRACT

A draft instrument on the international carriage of goods and the outstanding issues

Choi, Jae Sun

United Nations Commission on International Trade Law(hereinafter “UNCITRAL” ), the core legal body of the United Nations system in the field of international trade law, is currently in the process of preparing a draft instrument on the international carriage of goods. In order to facilitate and prompt for new draft instrument, Working Group III was established under the auspicious of UNCITRAL in 2002. Working Group, which was composed of all member countries of UNCITRAL, considered the text of preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea. According to the Working Group’ s report, this new convention deals with issues relating to the international ocean carriage of goods such as the scope of application, the period of responsibility of the carrier, liability of the carrier, obligations of the shipper and transport documents including electronic records. In the course of the second reading, however, there are lots of outstanding issues to deliberate and consider for formulating new version of the ocean cargo liability convention. One of the substantial issues is the snail’s pace of progress in last sessions. Therefore legal adviser and industry representatives assume the next UNCITRAL meeting, in Vienna, Nov. 29-Dec. 10, would be more critical to complete the convention.