



현재 상법개정 작업이 한창인 가운데 해상운송을 근간으로 하는 복합운송에 대한 입법도 함께 추진되고 있어 입법에 따른 복합운송에 대한 법적 지위가 더욱 확고해질 것으로 전망되고 있다.

국제 화물운송에 있어 복합운송은 지속적으로 증가하는 추세이며 그 만큼 복합운송과 관련한 법적 분쟁 소지도 커지고 있어 관련 법안의 정비가 현재 연내 입법을 목표로 추진되고 있다. 국제화물운송은 컨테이너화가 가능해 짐에 따라 화물의 운송·환적 등에 의한 멸실 또는 훼손 등에 대한 문제점이 크게 해소되었다. 따라서 운송수단이 바뀔 때마다 화주가 화물을 처리해야 할 필요성이 줄어들게 되고 이러한 운송여건의 변화는 육상·해상·항공 등 다양한 경로가 하나의 운송경로로 연결되는 국제운송의 일관화를 가능케 했다. 따라서 국제복합운송은 이러한 다양한 경로를 통한 하나의 운송을 담당하기 위해 태어난 새로운 운송 개념 중 하나다.

기존의 운송체계에서는 화주가 운송수단별로 개별 운송계약을 수배해야 하는 어려움이 있었다. 그렇지만 복합운송의 등장으로 복합운송인의 책임 하에 전 운송과정이 맡겨짐으로써 더욱 효율적인 화물운송이 가능해졌다.

이전의 각 구간별 운송 계약의 경우에는 해상 또는 육상의 관련 법규에 따라 책임 소재가 가려질 수 있었다. 그러나 복합운송의 경우 멸실 또는 훼손 등의 사고 발생 시 적용할 수 있는 책임 원칙에 대한 강행법규가 마련되지 않아 복합운송에 대한 입법은 오래 전부터 요구돼 왔다.

복합운송 강행규정 없어 보통 약관으로 책임 따져

실제 우리나라에는 복합운송을 규율하는 법률규정과

복합운송을 이루는 각 구간 운송의 적용법률이 상이(해상, 항공, 도로 등 각기 다른 국제 법규 적용)해 복합운송인으로서의 법적 지위를 일률적으로 설명하기가 어렵다.

국제적으로도 1980년 제정된 UN국제복합운송조약이 국제협약으로서 효력을 얻지 못하고 있어 실무상에서 복합운송주선인의 지위는 복합운송증권(FIATA B/L, KIFFA B/L)약관에 의해 규율되고 있다.

물론 현재 통용되고 있는 FIATA(국제복합운송협회연맹) B/L(운송증권)과 KIFFA(한국복합운송협회) B/L은 UNCTAD/ICC(국제연합무역개발회의와 국제상업회의소가 합동작업으로 제정)의 규칙을 채택하고 있어 국제적인 규칙을 바탕으로 이뤄진 것이기는 하다.

그러나 복합운송증권의 근간이 되는 UNCTAD/ICC 복합운송규칙은 국제적으로 하나의 지침에 불과해 법적 분쟁이 발생했을 경우 복합운송계약에 적용될 수 있는 국제조약이나 국내외 강행규정 등이 이에 우선 적용되는 불안정한 지위를 갖고 있다.

따라서 실무에서 종종 복합운송증권 약관 내용이 우리 상법과 국제조약과 같은 강행규정과 충돌했을 경우 그 효력에 있어 문제가 발생하곤 한다. 실제로 복합운송주선인은 하주에 대해 상법상의 운송주선인의 지위에서 영업을 영위할 경우 그 책임 문제에 대해서는 상법(강행규정)의 운송주선인에 관한 규정으로 해결이 가능하겠다.

그러나 복합운송업자가 단순히 운송주선의 기능만을 하는 경우는 드물고 계약운송인(복합운송을 인수)의 지위에서 영업활동을 하고 있어 육상·해상 등 구간운송법과의 관계 설정에 대한 책임 체계 문제가 발생하게 된다.

앞서 설명한 바와 같이 복합운송인으로 영업을 하



며 복합운송증권을 발행하는 경우 여타 책임 등의 문제는 복합운송을 규율하는 국내법이 없는 관계로 복합운송증권(FIATA B/L, KIFFA B/L)약관에 의해 규율되고 있다.

현재 통용되고 있는 복합운송증권 약관은 국제적 지침을 근간으로는 하고 있으나 국제조약이 아닌 보통거래 약관으로, 국제적 운송계약관계를 보통거래 약관으로 규율할 경우 약관 작성인인 운송인에게 유리한 약관이 제정 적용되는 문제점도 발생할 우려가 있다.

보통거래 약관이라는 것이 계약의 일방당사자가 특정 종류의 계약을 다수의 상대방과 계속 반복하여 체결할 것에 대비해 미리 정해 둔 계약조항이라는 특성상 복합운송증권약관은 운송인에게 일방적으로 유리하게 제정돼 화주의 이익을 해할 우려와 함께 당사자간의 이해 대립이 발생하게 된다.

이러한 현실속에서 약관으로 정하는 계약당사자간의 법률관계는 책임요건 등에 관한 조항이 충분치 못해 오래 전부터 국내외 관련 법규의 정비가 시급한 것으로 지적돼 왔다.

국제협약인 UN국제복합운송조약은 제정된 지 20년이 넘었으나 운송인의 책임원칙에 대한 선진국들의 반대로 30개국 정부의 비준, 가입이 있어야 하는 발효요건 등을 충족하지 못하고 있어 국제협약으로서 효력을 발생하기까지는 상당한 기간이 필요할 것으로 예상되고 있다.

따라서 현재 추진되고 있는 국내법에서의 복합운송에 대한 입법에 더욱 의미가 부여되고 있다.

증권 기 반영 사항으로 안정적 법적지위 기대

관련업계에서는 국내입법을 통해 국제조약이 발효되기 전까지는 국내적으로라도 복합운송에 대한 예측 가능성과 함께 법률관계는 더욱 명확해 지고 운송주선인이 아닌 복합운송인으로서의 독립성도 보장받을 수 있을 것으로 기대하고 있다.

또한 입법안으로 검토되고 있는 한국해법학회의 제정(안)은 UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙과 현재 통용되고 있는 FIATA B/L, KIFFA B/L 등에서 이미 반영돼 사용하고 있는 사항들로 복합운송규정의 상법 내 도입은 복합운송증권 발행에 따른 지위를 더욱 확고히 할 수 있는 계기가 될 전망이다.

복합운송인은 국제 운송에 관한 전문지식으로 가장 신속하고 안전한 운송로를 모색하는 자로 국제운송의 설계자로 불리며 그 중요성을 인정받고 있다.

우리나라는 이들 복합운송인이 활발히 성장할 수 있는 대륙과 해양의 접점에 위치하며 국제적인 물류기지로 계속해서 발전하고 있다.

특히, 최근 우리나라를 거치고 있는 해상, 항공화물의 물동량 수준은 세계적인 규모에 이르며 복합운송업에 대한 중요성과 그 필요성은 더욱 강조되고 있다.

따라서 이번 법 개정 작업은 이 같은 시대상황에 맞춰 복합운송인에 대한 법적 지위와 독립성을 보장할 수 있는 계기가 될 것으로 예상되며 국내 복합운송업계의 발전도 함께 기대해 볼 수 있겠다. ☺

