

복합운송의 법제화 방향에 관한 소고

김 창 준
(법무법인세경 대표변호사, 법학박사)

1. 해상법 개정작업

현재 법무부에는 海商法 개정위원회가 조직되어 해상법 개정작업을 진행하고 있다. 1991년 12월 31일 해상법이 개정된 이후 변화된 시대환경을 담아내기 위한 작업을 진행중인 것이다. 2005년 상반기까지 개정안 완성을 목표로 작업 중인데, 개정안의 국회 통과는 빨라야 2006년 정도가 되지 않을까 예상하고 있다. 1991년의 해상법 개정으로 Hague-Visby 체제가 우리 해상법에 도입되면서 우리 해운의 법률관계에 근본적인 변화를 겪은 경험이 있는 관계로, 관련 업계에서는 이번의 개정작업에 대하여 초미의 관심을 가지고 주목하고 있다.

2. 복합운송 규정의 신설

개정 해상법 중 복합운송업제와 관련되는 개정내용으로서 관심의 초점은 과연 복합운송에 관한 상법규정이 신설될지 여부이다. 복합운송이 반드시 해상운송을 포함하는 것은 아니므로 일견 해상법 개정과는 무관한 것이 아닌가 생각할 수 있으나, 해상운송을 포함하는 복합운송에 관한 규정을 설치하자는 방향으로 논의되고 있으므로 관련이 없는 것이 아니다. 복합운송에 관한 규정이 상법에 신설되면 우리나라 복합운송의 법률관계에 큰 변화를 초래할 것이다.

모든 개정작업에서와 마찬가지로 기존 체제의 변화를 거부하는 정서가 있고, 특히 복합운송에 관한 규정을 신설하면서 복합운송인의 책임을 가중시키는 방향으로 입법되는 것이 아닌가 하는 우려도 있다. 그러나 1991년의 해상법 개정 당시 Hague-Visby 규칙을 도입하면서 Kg당 책임한도를 배제한 것이라든가, 포장당 책임한도를 Hague-Visby 규칙의 666.67SDR 대신에 500SDR로 규정한 점들을 감안하면, 개정 작업이 반드시 운송업계에 불이익을 초래할 것이라 속단할 필요는 없다. 복합운송 규정을 신설하더라도 필요최소한의 규정만을 두고 기존 FIATA B/L(KIFFA B/L 포함)에 의한 계약자유의 원칙

을 광범위하게 허용하는 방향으로 입법하면 그리 우려할 것은 없다.

3. 복합운송 규정의 필요성

복합운송에 관한 규정을 신설하는 문제에 관하여, 반대론과 찬성론이 극명히 대립하고 있다.

반대론은 국제조약조차 아직 발효되지 않은 상황에서 복합운송에 관한 규정을 상법에 두는 것은 시기상조이고 졸속의 우려가 있다는 점과 실무적으로는 UNCTAD/ICC 규칙에 근거한 FIATA B/L 약관에 따라 복합운송관계가 나름대로 정립되어 있는데 돌출적인 입법을 하게 되면 그러한 확립된 실무처리방식을 무너뜨리게 된다는 점을 논거로 제시하고 있다. 또한 국토도 협소한 우리나라에서 복합운송에 관한 규정을 둘 실익이 무엇이냐는 의견도 제시되고 있다.

찬성론은 컨테이너 화물에 관한 복합운송이 시대적인 대세가 되어 있는 시점에서 복합운송 법률관계의 법적 안정성?예측가능성을 제고하기 위하여는 입법이 필요하다는 점과 남북통일 시대에 시베리아를 통하여 유럽까지 육로 또는 內수로 운송되는 경우에 대비하여 시대를 선도하는 입법작업이 필요하다는 점을 논거로 한다. 또한 화물 유통촉진법상의 복합운송주선업자(Freight Forwarder)가 수행하는 복합운송을 상법의 영역으로 끌어들이므로써 Freight Forwarder의 법률적 지위를 분명히 할 필요가 있다고 한다.

私見으로는 복합운송인의 보호를 위하여 새로운 입법에 찬성하는 입장이다. 예컨대, FIATA B/L에 9개월의 제소시한이 규정되어 있지만 이 규정은 우리 대법원에 의하여 무효로 판시된 일도 있고, 해상운송이 포함되지 않는 복합운송(예컨대 철도 및 항공의 복합운송)의 경우 FIATA B/L은 Kg당 책임한도를 8.33SDR로 정하고 있으나, 이 규정 역시 법원에 의하여 무효로 판결될 가능성이 높다. 이는 FIATA B/L 체제가 복합운송인을 보호하



는데 충분한 법적 장치가 되지 못할 수도 있다는 것을 의미한다. 또한 Freight Forwarder가 상법상의 운송인이냐 아니면 운송주선인이냐에 관하여도 논란이 끊이지 않고 있다. 이런 논란을 종식시키기 위하여도 상법에 명시적인 규정이 필요하다고 본다. 우리나라의 국토가 협소하기는 하지만 우리나라의 복합운송인이 미국이나 유럽대륙 내에서의 운송책임을 인수하는 것도 가능하고 실제로도 많이 이루어지고 있으므로 국토협소론은 정당한 반대론이 되기는 어렵다.

4. 단계적 입법전략

복합운송에 관한 1980년의 UN국제복합운송조약은 아직 발효되지 않고 있고, 복합운송에 관하여 국내법 규정을 설치한 나라도 독일, 네덜란드, 중국 3개국 정도이다. 따라서 입법기술적으로 신뢰성 있는 입법안을 성안하는 데에 어려움이 많다. 이러한 점을 감안하여 복합운송에 관한 법규정을 설치하더라도 처음부터 복합운송 전반에 관한 규정을 두는 것보다는, 1차적으로 해상운송을 반드시 포함하는 복합운송에 관한 규정을 두고 향후 실무의 요구가 있는 경우 추가로 입법하는, 단계적 입법전략을 채택하는 것이 바람직하다고 본다. 이렇게 하면 입법상의 과오를 최소화할 수 있는 장점이 있다.

우리나라에서 수출입되는 물동량 중 99% 이상이 해상운송에 의하여 이루어지고 있으므로 현실적으로 해상운송을 포함하지 않은 복합운송에 관하여 규정할 필요성이 낮다. 이 점에서도 단계적 입법전략의 실효성이 있다.

5. 구간운송법과의 관계

이는 Network Liability System(異種責任制度)과 Uniform Liability System(單一責任制度)의 취사선택에 관한 문제이다. 운송구간별 적용법률(구간운송법; 예컨대, 해상운송의 경우 Hague -Visby 규칙)에 책임한도 또는 제소기한에 관한 규정들이 있는데, 이러한 구간운송법을 존중하자는 것이 Network System이고 구간운송법을 무시하고 독자적인 규정을 두자는 것이 Uniform System이다.

우선, Network System과 Uniform System 중 전자를 도입하는 것이 타당하다고 본다. Network System이 타당하다고 보는 이유는, 예컨대, 실제운송인에게는 구간운송법의 적용으로 Hague -Visby 규칙에 따른 항해과실 면책이 허용되는데 복합운송인에게는 항해과실 면책을 허용하지 않는다면, 실제운송인보다 복합운송인

의 책임이 가중되어 복합운송인의 경쟁력이 심각하게 훼손된다. 이 점에서 복합운송인에게도 구간운송법의 적용을 허용하는 Network System의 장점이 있다.

그러나 손해발생구간이 불명확한 경우에는 어떤 구간운송법을 적용할지 알 수 없다. 예컨대, 해상운송과 항공운송이 결합된 운송에서 사고발생구간을 알 수 없는 경우 어느 특정 구간운송법의 적용을 고집할 수 없다. 책임한도 또는 제소기한과 관련하여 구간운송법 간에는 중대한 차이가 있기 때문이다. 이처럼 손해발생구간이 확인되지 않은 경우에는 사고발생 구간의 확인을 전제로 하는 Network System을 따르는 것은 불가능하다. 私見으로는 복합운송업의 발전을 도모하자는 입장에서, 책임한도로는 항공운송이 포함되는 복합운송의 경우에는 CMR(국제도로운송조약)과 마찬가지로 Kg당 8.33SDR로, 항공운송이 포함되지 않는 복합운송의 경우에는 포장당 666.67SDR 또는 Kg당 2SDR 중 높은 금액으로 하고, 제소시한은 일률적으로 1년으로 하는 것이 바람직하다고 본다.

6. 결 론

복합운송에 관한 규정을 상법에 신설하는 것은 복합운송 법률관계의 법적안정성과 예측가능성을 제고할 수 있고, 우리 물류기업의 현대화 추세에 비추어, 그 입법은 시대의 요구에 부응하는 측면이 크다. 따라서 복합운송에 관한 상법규정을 신설하는 것이 바람직하다고 본다. 다만 복합운송에 관한 법규는 관련 당사자간의 이해관계가 첨예하게 대립되는 분야이므로 관련업계의 의견을 충실히 수렴하는 작업이 반드시 필요할 것이다. 

