

## 국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용상 문제점에 관한 연구\*

양 정 호\*\*

- 
- I. 서 론
  - II. 로테르담 규칙의 적용범위
  - III. 국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용가능성 분석
  - IV. 로테르담 규칙의 적용상 문제점
  - V. 결 론
- 

주제어 : 로테르담 규칙, 복합운송, 적용범위, 네트워크 책임체계

### I. 서 론

최근 세계 경제가 글로벌화 되고 고객의 요구가 다양화되면서 기업들은 고객의 요구에 신속하고 유연하게 대응하는 한편, 공급사슬비용을 절감하기 위해 효율적이고 효과적인 물류관리시스템의 구축에 많은 노력을 기울이고 있다. 이

---

\* 이 논문은 2009년도 상지대학교 교내연구비지원에 의한 것임

\*\* 상지대학교 무역학과 조교수

러한 배경에서 두 가지 이상의 운송수단을 결합하여 물자의 발생지에서 최종 소비지까지 일관운송을 실현하는 복합운송의 중요성이 커지고 있다. 복합운송은 시간과 비용 측면에서 단일운송에 비하여 효율적인 운송시스템으로, 신속하고 원활한 운송을 통해 고객서비스를 개선하고, 재고비용 및 운송비용 등 물류비용을 낮추는데 기여할 수 있다. 물류관리의 중요성에 대한 기업들의 인식과 함께 운송기술 및 정보통신기술의 발달로 인해 국제물류에서 복합운송의 활용이 크게 증가하고 있지만, 화주에 대하여 단일계약을 통해 전 운송구간 원스톱 서비스를 제공하는 복합운송계약에 대한 통일된 법률적 기반이 부재하여 개별 운송구간별로 상이한 법률에 의해 규율되고 있다. 이러한 체제는 운송 중 발생한 손해에 대한 운송인과 화주 간의 책임소재를 명확히 해결하지 못함으로써 혼란을 가중시키고, 불확실성을 증대시킨다는 점에서 복합운송의 활성화에 저해가 된다.

그간 복합운송법제의 통일화를 위한 국제사회의 노력으로 1980년 UN 국제복합운송조약이 제정되었으나 운송인과 화주의 이해관계나 각국의 정치적 입장차이로 인해 발효되지 못한 상태에서 약 30년간 아무런 성과 없이 유지되어 왔다. 하지만, 최근 2008년 12월 UNCITRAL에서 10여 년간의 노력 끝에 로테르담 규칙을 통과시킴으로써 그 결실을 보게 되었다. 로테르담 규칙은 헤이그 비스비 규칙과 함부르크 규칙 등 해상운송인의 책임을 규율하는 기존의 협약을 대체할 새로운 협약으로, 그 적용범위를 확대하여 해상운송을 포함하여 도로, 철도, 항공운송이 연계되어 이루어지는 복합운송의 경우도 적용되도록 하고 있는 바, 현재 각 구간별로 적용되는 개별 운송협약과 충돌을 야기할 수 있을 뿐만 아니라, 해상구간이 포함되지 아니하는 복합운송의 경우에는 적용되지 않는 등 몇 가지 문제점을 안고 있다.

로테르담 규칙이 제정되기까지 동 규칙의 초안이 공개되어 초안상의 몇 가지 쟁점이나 제정방향을 제시하는 연구가 이루어졌고, 동 규칙이 통과된 이후로는 로테르담 규칙의 주요 내용에 관한 일반적 고찰이나 운송인과 송하인의 책임, 그리고 운송서류에 관한 연구 등 주로 새로 제정된 로테르담 규칙을 소개하거나 새롭게 다루어지는 부분들에 관한 논문들이 대부분이며<sup>1)</sup>, 로테르담

1) 김인현, 유엔 운송조약(UNCITRAL)의 새로운 운송조약안의 주요내용, 「한국해법학회지」 제28권 제2호, 2006. 11.; 송옥열, UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임, 「국제거래

규칙의 적용범위와 관련하여 복합운송의 관점에서 기존 운송협약과의 비교분석을 통한 적용가능성이나 적용상의 문제점을 제시한 연구는 아직까지 없다.

본 연구는 복합운송계약에서 손해 발생 시 적용 법률의 통일성과 예측가능성을 높임으로써 좀 더 안정된 법률적 기반 위에서 국제복합운송의 활성화를 도모할 수 있다는 취지에서 국제복합운송계약에서 로테르담규칙의 적용과 관련한 불확실성과 혼란을 줄이는데 목적을 두고자 한다. 이를 위해 복합운송 책임체계에 관한 선행연구들을 토대로 현재의 복합운송에 관한 법률체계를 정리하고 UNCITRAL 작업반의 보고서와 로테르담 규칙상의 관련 조항들을 중심으로 로테르담 규칙의 적용범위를 면밀히 검토한 후, 개별 운송구간별로 적용되는 운송협약과 상호 비교함으로써 국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용가능성을 분석하고자 한다. 이와 병행하여 로테르담 규칙의 적용에 있어서 각 구간별로 적용되는 별도의 국제운송협약과 잠재적 충돌가능성을 분석함으로써 국제복합운송계약에서 로테르담 규칙 적용상의 문제점을 지적하고자 한다. 본 연구는 협약의 제정주체인 UNCITRAL의 작업보고서와 제정과정에 영향을 주었던 운송관련 단체 및 실무계의 의견서, 그리고 국내외 학술저널을 바탕으로 한 이론적·실무적 고찰과 함께 비교법적 연구를 병행한다.

## II. 로테르담 규칙의 적용범위

### 1. 로테르담 규칙의 제정경위

현재 해상운송인의 책임을 규율하는 국제규칙은 헤이그 규칙과 함부르크 규칙으로 이분화 되어 통일되지 못하고 있고, 제정된 지 오랜 세월이 흘러 새로운 운송기술의 발달과 물류환경변화에 적절히 대응하지 못한다는 비판이 제기되고 있다. 특히, 선하증권 등 운송서류가 전자화 되어가는 현실을 반영하지

---

법연구」, 제16권 제2호, 2007.; 이시환, 로테르담 규칙상 운송인의 책임, 「무역상무연구」, 제42권, 2009. 5.; 조현숙, 로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 대한 비교연구, 「무역학회지」, 제35권 제1호, 2010. 2.; 양정호, 국제물품운송에 관한 UNCITRAL 협약초안의 주요쟁점에 관한 연구, 「해운물류연구」 제39호, 2003. 12.; 양정호, 전자운송기록의 법적요건: 로테르담 규칙을 중심으로, 「인터넷전자상거래연구」, 제9권 제4호, 2009. 12. 등

못한다는 점도 문제로 지적되고 있다. 한편, 수출입거래에서 국제복합운송이 차지하는 비중이 급격히 증가하고 있는 상황에서 국제복합운송계약을 규율하는 국제적으로 통일된 법률이 부재하여 복합운송계약 당사자들에게 불확실성을 증대시키고 운송보험, 손해배상절차 및 법률자문 등과 관련한 거래비용을 증가시키고 있다.<sup>2)</sup>

이러한 배경에서 당초 UNCITRAL 운송법 프로젝트는 기존의 헤이그, 헤이그-비스비, 함부르크 규칙을 대체할 새로운 해상운송협약의 제정을 염두에 두고 진행되었다. 이러한 작업은 CMI의 주도로 시작되었고 그 결과 2001년 12월 운송법 초안이 발간되었다. 이 초안은 2002년 4월 구성된 UNCITRAL 운송법 작업반(WGⅢ Transport Law)에서 채택되어 협약제정을 위한 논의를 시작하였다.

그 당시 작업반은 본래 항구 간 운송(port to port transport operation)을 고려하도록 위임을 받았으나 문전운송(door to door transport operation)의 당위성 내지 타당성을 고려하여 적용범위의 확장을 권고할 수 있는 재량권을 가지고 있었다.<sup>3)</sup> 결국 작업반은 제19차 회의에서 강한 반대에도 불구하고 적용범위의 확장을 제안한 바, 이는 새로운 협약은 정기선 운송에서 문전 간 컨테이너운송이 증가하고 있는 국제운송의 새로운 현실에 대응하여야 한다는 취지였다.<sup>4)</sup> 2002년 6월 UNCITRAL 위원회에서 향후 추가적인 검토를 조건으로 이러한 제안을 받아들였고, 제21차 회의가 끝난 2008년 1월 28일 작업반에서 협약초안을 발표하여 동년 7월 UNCITRAL 위원회의 승인을 거쳐 2008년 12월 12일 비엔나에서 개최된 제63차 UN 총회에서 「전부 혹은 일부 국제해상물품운송계약에 관한 UN협약」(UN Convention on Contracts for the

2) 2003년 UNCITRAL에서는 2001년 미국의 총 국제해상운송 물동량 중 약 68%가 정기선 컨테이너 운송으로 이루어지고 있고, 이 중 75% 내지 80%가 복합운송이며, 이를 금액기준으로 환산하면 총 720억 달러 중 490억 달러에 해당하는 규모라고 한다. 또한 2000년 기준 전 세계적으로 운송되는 컨테이너는 6천만 개에 달하며 이중 50%가 복합운송으로 이루어지고 있다고 한다(UNCITRAL Note by the Secretariat, A/CN.9/WGⅢ/WP.29, *paras.* 18, 25.).

3) Official Records of the General Assembly, Fifty-sixth Session, Supplement No. 17 (A/56/17), *para.* 345.

4) UNCITRAL Report of the Working Group on Transport Law, Ninth session (A/CN.9/510), *paras.* 26-32.

International Carriage of Wholly or Partly by Sea)이 성립되었다. 이후 2009년 9월 네덜란드 로테르담에서 서명식을 가졌다.<sup>5)</sup>

## 2. 로테르담 규칙의 적용범위

### 1) Maritime-plus approach

UNCITRAL 작업반의 논의과정에서 로테르담 규칙은, 적용범위의 확장에도 불구하고, 순수 복합운송협약이라기 보다는 해상운송에 관한 기존의 국제협약을 대체하기 위한 것으로, 그 규정도 대부분 해상운송관계에서 진전되어 온 법률관계 내지 법률적 사상을 내용으로 하고 있다.<sup>6)</sup>

로테르담 협약의 기본 구상은 해상구간이 수반되는 한, 운송방식에 관계없이 문전간 수송에 적용하는 것이다. 로테르담규칙 제5조 (1)항에서는 동 규칙의 일반적 적용범위에 관하여 물품이 서로 다른 계약국에서 수령되거나 인도되는 경우 적용되며 수령 또는 인도 장소가 항구일 필요는 없다고 규정하고 있다. 마찬가지로 제12조 (1)항에서 운송인은 물품을 수령한 때로부터 인도할 때까지 책임을 부담한다고 규정하고 있다. 마지막으로 제1조 (1)항에서 운송계약은 해상운송에 대해서 그리고 해상운송에 추가하여 다른 운송방식에 의한 운송에 대해서 체결될 수 있다고 규정하고 있다. 이는 전체 운송 중 적어도 한 구간은 해상운송을 포함하여야 하기 때문에 'maritime plus approach'로 기술되고 있다.

로테르담 규칙은 해상운송을 포함한 문전간 수송에 적용하는 것을 원칙으로 하고 있지만 협약 제12조 제1항에 따라 운송인의 책임은 운송계약상의 조건에 의해 좌우된다. 즉, 협약상의 어떠한 규정도 운송계약 당사자가 운송계약의 범위를 항구간 운송으로 한정하는 것을 금지하고 있지 않다. 제12조 제3항에서도 계약 당사자가 물품의 수령 및 인도시기와 장소에 대하여 합의할 수 있고

<sup>5)</sup> 2009년 9월 23일 개최된 서명식에서 16개국이 공식적으로 지지의사를 표명하였고, 현재 21개국(아르메니아, 카메룬, 콩고, 덴마크, 프랑스, 가봉, 가나, 그리스, 기니아, 마다가스카르, 말리, 네덜란드, 니제르, 나이지리아, 노르웨이, 폴란드, 세네갈, 스페인, 스위스, 토고, 미국)이 서명하였다. 이 규칙은 20개국이 기탁서를 제출한 날로부터 1년 후가 되는 날이 속한 달의 다음달 1일에 발효하게 된다(로테르담 규칙 제94조).

<sup>6)</sup> 이균성, 新 해상법 대계, 한국해양수산개발원, 2010, p. 854

록 명시적으로 허용하고 있다.

제12조 제3항에서 유일하게 제한을 두고 있는 부분은 물품수령시기는 최초 적재가 시작된 이후로 할 수 없고, 물품인도시기는 최종 양륙이 완료되기 전으로 할 수 없다는 것이다. 즉, 제12조 제3항은 운송인과 송하인이 운송인의 책임기간을 선적에서 양륙까지의 기간(tackle to tackle)에 못 미치도록 합의하는 것을 금하고 있는 것이다. 한편, 제12조 어디에도 운송인이 복합운송을 수락하도록 강제하고 있는 규정은 없다. 따라서 운송계약 당사자 간의 합의에 의해 항구간 운송으로 운송구간을 정할 수 있다.<sup>7)</sup>

한편, 로테르담 협약의 계약국이 동시에 CMR, COTIF-CIM, Montreal 협약의 계약국이고, 동일한 운송계약에 대해서 두 협약 모두 적용가능한 경우, 적용범위를 문전수송으로 확장하고 있는 로테르담 규칙과 다른 협약 간에 충돌이 발생할 수 있다. 이에 대비하여 로테르담 규칙에서는 적용상의 예외를 인정하는 조항들을 마련하고 있는 바, 제26조에서는 선적 전 혹은 양륙 후에 발생하는 손해에 대해서는 그 구간에 적용되는 국제운송규칙을 우선하여 적용하도록 하는 네트워크 책임원칙을 규정하고, 제82조에서는 로테르담 규칙의 적용에 있어서 다른 국제운송협약과의 충돌이 발생하는 경우 이를 해소하기 위한 저축규정을 두고 있다.

## 2) 네트워크 책임원칙 - 제26조

로테르담 규칙의 적용범위는 일차적으로 제26조<sup>8)</sup>에 의해 제한을 받는다. 제

---

7) Tomotaka Fujita, "The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications", *Texas International Law Journal*, [2009] 44., p. 354

8) Article 26 Carriage preceding or subsequent to sea carriage

When loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs during the carrier's period of responsibility but solely before their loading onto the ship or solely after their discharge from the ship, the provisions of this Convention do not prevail over those provisions of another international instrument that, at the time of such loss, damage or event or circumstance causing delay:

(a) Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier's activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss of, or damage to goods, or an event or circumstance causing delay in their delivery occurred;

26조의 핵심은 손해발생구간이 확인되고, 그 구간이 해상운송구간이 아닌 경우에 그 구간에 강행적으로 적용되는 단일운송협약상의 일부 규정(운송인의 책임, 책임제한, 제소기간)이 로테르담 규칙에 우선하여 적용되고, 손해발생구간을 확인할 수 없는 경우에는 동 규칙상의 규정에 따라 운송인이 책임을 부담한다는 것이다.

손해발생구간을 확정할 수 없는 경우 즉, 복수의 구간에 걸쳐 손해가 발생하였다거나 어느 구간에서 손해가 발생하였는지를 입증할 수 없는 경우에는 로테르담규칙을 적용한다는 것<sup>9)</sup>이 제26조의 취지인데, 이는 발생구간 불명손해의 비중이 높고, 컨테이너 화물의 경우 대부분 손해발생구간이나 손해의 원인을 알 수 없는 경우가 대부분이기 때문에 이러한 네트워크 책임체계는 복합운송인의 책임에 실질적으로 아무런 영향을 미치지 못한다는 점에서 매우 중요한 의미를 가진다.

손해발생구간을 확정할 수 없는 경우 각 운송구간 별로 적용되는 개별운송협약을 대체하여 로테르담 규칙을 적용하는 것에 대해서 일부 우려가 있었다.<sup>10)</sup> 가령, 다른 운송협약상 운송인의 책임은 엄격책임주의를 취하고 있는데 반해 로테르담 규칙은 과실책임주의와 더불어 일정한 면책항변을 허용하고 있다는 점, 로테르담 규칙은 포장당 875SDR이나 중량당 3SDR 중 더 높은 쪽으로 책임한도액을 정하도록 하고 있는데 반해 다른 운송협약에서는 중량기준(CMR: 8.44SDR/kg, COTIF-CIM과 몬트리올 협약: 17SDR/kg)으로 책임한도액을 정하고 있다는 점 등이다.

제26조에서 사용된 “instrument”란 표현은 “convention”이란 표현보다는 범위가 포괄적이고 로테르담 규칙이 발효된 이후에 지역경제기구에 의해 제정될

(b) Specifically provide for the carrier's liability, limitation of liability, or time for suit; **and**

(c) Cannot be departed from by contract either at all or to the detriment of the shipper under that instrument.

9) 당초 초안상 손해발생구간을 확인할 수 없는 경우에는 로테르담 규칙을 적용한다는 명시적인 규정은 제24차 회의 이후에 삭제되어 현재의 제26조상에는 이에 대하여 명시적으로 언급하고 있지 않다. (UNCITRAL Report of the Working Group on Transport Law, Twenty-first session, A/CN.9/645, *para.* 204).

10) UNCITRAL Report of the Working Group on Transport Law, Eleventh Session (A/CN.9/526), *paras* 228-229.

수 있는 새로운 법규(future regulation)를 포함한다. 다만, 적용 가능한 국내강행법규(mandatory national law)와의 충돌은 제26조의 적용범위에서 제외된다. 따라서 국내 강행법규에 대해서는 제26조의 규정이 적용되지 않는다.<sup>11)</sup>

### 3) 다른 운송조약과의 충돌에 대비한 저촉규정 - 제82조

제26조의 네트워크 책임원칙은 구간별 손해에 대한 로테르담 규칙의 적용에 있어서 다른 협약과의 잠재적 충돌 가능성을 상당부분 제거할 수 있지만, 그럼에도 불구하고 협약 간 충돌이 발생할 수 있는 특수한 상황들이 존재한다.<sup>12)</sup> 로테르담 규칙은 그러한 경우에 대비한 안전장치로 제82조를 두고 있다.

이러한 잠재적 충돌 가능성이 실제로 존재하는지 아니면 단순히 이론적인 추정에 불과한 것인지에 대해서는 명확히 단정 지을 수 없다. 그 이유는 체약국 간에 이들 협약에 대한 해석이 다를 수 있기 때문이다. 즉, 체약국은 이들 협약을 해석할 수 있는 독자적인 권한을 가지기 때문에 협약 간 충돌의 가능성을 무시할 수 없다.

UNCITRAL 사무국에서는 두 편의 보고서<sup>13)</sup>를 통해 로테르담 규칙의 적용 범위와 관련하여 발생할 수 있는 법의 저촉의 문제를 제기하였고, 수차례에 걸친 논의 끝에<sup>14)</sup> 다음과 같이 제82조의 규정을 마련하였다. 먼저 제82조와 제26조의 차이를 주목할 필요가 있다. 애초에 제26조는 협약의 저촉규정(conflict of convention provision)으로 초안되었으나 작업이 마무리되면서 제26조는 선적 전과 양륙 후 운송인의 책임을 다루는 당초와는 다른 목적을 수행하게 되었고, 실제 저촉규정은 제82조가 담당하게 되었다.<sup>15)</sup>

---

11) Anthony Diamond QC, "The Rotterdam Rules", *LMCLQ* [2009], Part 4, p. 456.

12) 이에 관한 내용은 본 논문 제Ⅲ장 4절 참조

13) UNCITRAL Note by the Secretariat (A/CN.9/ WG.Ⅲ/WP.29); UNCITRAL Note by the Secretariat, "Relation with other conventions" (A/CN.9/WG.Ⅲ/WP.78)

14) UNCITRAL 제18차 회의에서 현재 제26조만으로는 운송협약 간 잠재적 충돌의 가능성을 해결하기에 충분치 않다는 일부 의견이 제기되었고, 이에 대비한 추가적인 규정을 둘 것을 고려하였다. 이에 대해 일부는 그러한 추가규정이 불필요하고 제26조가 의도한 목적을 모호하게 할 수 있다는 점을 우려하였으나 그러한 규정을 도입하면 제26조에 의해 해결되지 아니하는 협약 간의 충돌로 인한 나머지 문제들을 다룰 수 있고 실제로 그러한 충돌이 발생하는 경우 있을 수 있는 해석상의 문제에 대비할 수 있다는 의견도 있었다.



제82조는 본 협약상의 어떠한 규정도 항공, 도로, 철도, 내수로 운송을 규율하는 운송협약의 적용에 영향을 주지 아니한다고 규정함으로써 그러한 개별협약의 규정들은 제한된 범위 내에서 로테르담 규칙상의 규정에 우선하여 적용된다고 하고 있다. 그러한 협약들은 로테르담 규칙이 발효될 당시 효력을 유지하고 있는 협약들에 한하며, 향후 그러한 협약들이 개정되는 경우에도 제82조의 규정에 따라 개정된 내용의 적용에 있어서 로테르담 규칙의 영향을 받지 아니한다.<sup>15)</sup> 따라서 동 규정은 로테르담 규칙 발효 이후에 새로 제정되는 협약에 대해서는 적용되지 않는다. 이에 반해 제26조는 이와 관련한 아무런 제한을 두고 있지 않다는 점이 다르다.

### Ⅲ. 국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용가능성 분석

#### 1. 국제복합운송계약에 관한 현행 법률체계

##### 1) 복합운송에 관한 국제규칙

국제복합운송에 관한 통일조약의 제정을 위한 최초의 노력은 CMI(국제해법회)에 의해 이루어 졌다. 1949년 ICC의 의뢰를 받은 CMI는 '국제복합운송에 관한 조약초안'을 마련하였다, 이는 복합운송에 관한 최초의 조약초안으로 1961년 UNIDROIT(사법통일국제협회)에서 재검토되어 새로운 국제복합운송에 관한 조약안으로 채택되었다. 이를 소위 동경규칙이라 한다. 그런데 CMI와 UNIDROIT에서 마련한 두 개의 초안은 해석상의 혼란을 피할 수 없어 유럽 경제위원회(UNECE) 산하의 내륙운송위원회(Inland Transport Committee)에

15) Christopher Hancock QC, "Multimodal transport and the new UN Convention on the carriage of goods", [2008] 14 JIML, p. 493.

16) 하지만, 제82조의 규정은 향후 신규로 제정되는 협약에 대해서는 적용되지 않는다. 초안의 논의과정에서 새로운 단일운송협약의 제정가능성을 배제해서는 안 된다고 하는 견해가 있었으나 로테르담 규칙이 커버하는 운송과 본질적으로 동일한 형태의 운송을 다룰 새로운 운송협약이 제정되는 경우 그러한 협약을 우선적으로 적용하도록 하는 것은 로테르담 규칙의 목적을 해할 수 있다는 점에서 강력한 반대에 부딪혔다(Official Records of the General Assembly, Sixty-Third Session, Supplement No. 17, A/63/17, paras. 250-251.).

서 이를 통합하여 1970년 로마초안을 작성하였고, 그 후 정부간해사자문기구(IMCO)에 의해 4회에 걸친 심의를 거쳐 1971년 11월 TCM 개정안으로 공포되었다. 하지만 1972년 UNCTAD의 제3차 총회에서 TCM 조약안이 근본적으로 개도국의 경제발전에 어떠한 영향을 미치며, 기술적인 면에서 과연 국제복합운송에 걸맞는 수준에 와 있는가 라는 의문과 함께 조약 체결시 개도국의 의견이 충분히 반영되어야 한다는 등의 문제를 제기함으로써 기초입안단계를 벗어나지 못하고 백지화되고 말았다.

TCM 조약안이 백지화된 후, 국제복합운송조약에 관한 논의는 UNCTAD 내의 정부간그룹(IPG: International Preparatory Group)으로 이관되었다. IPG는 1973년 5월에 시작하여 1979년 3월 조약초안을 완성하였고 1980년 5월 스위스 제네바에서 채택되었다. 하지만 이 조약은 선진국과 개도국간의 이해관계의 대립으로 수년이 지난 오늘날까지 발효하지 못하고 있다.<sup>17)</sup> 따라서 현재 세계적으로 승인된 진정한 의미의 국제복합운송조약은 존재하지 않는 실정이다.

국제복합운송조약의 부재로 인한 법률적 공백은 복합운송계약조항에 의해 보충되고 있다. UNCTAD에서 복합운송조약에 대한 심의가 난항을 겪고, 1972년 TCM 조약안이 백지화된됨에 따라 실무계를 대표하는 국제상업회의소(ICC)는 1973년 12월 '복합운송증권에 관한 통일규칙'(Uniform Rules for a Combined Transport Document 1973; 1975 Revision)을 제정·발표하였다. 그리고 동 규칙은 1975년 5월 복합운송에 있어서 지연책임<sup>18)</sup>에 대해 약간의 개정이 이루어져 오늘에 이르고 있다. 복합운송증권에 관한 ICC 통일규칙은 CMI에서 마련한 동경규칙과 UNIDROIT가 작성한 TCM 조약안을 기초로 제정되어 세계적으로 널리 사용되어 왔으며, 특히 FIATA(국제복합운송주선인협회)의 FBL과 BIMCO(발틱국제해운동맹)의 COMBIDOC 같이 널리 사용되는 여러 표준복합운송증권에 채용되어 1992년까지 세계적으로 널리 사용되어 왔다.

17) 동 조약은 운송인의 책임을 대폭 강화시킨 함부르크 규칙을 모태로 하고 있기 때문에 선진 해운국들로부터 외면을 당하고 있는 실정이다.

18) 1972년 ICC가 동 규칙을 마련하였으나 운송인들이 동규칙의 지연책임에 이의를 제기하고 사용을 거부함으로써 지연책임규정을 삭제한 것이 1975년의 개정규칙이다.

또한, 1980년 UN 국제물품복합운송조약의 발효를 앞두고 UNCTAD 해운 위원회는 거래당사자 및 국제기구와 긴밀히 협조하여 1988년 UNCTAD/ICC 합동작업반을 조직하고 3년 동안의 작업과정을 거쳐 Hague Rules, Hague-Visby Rules는 물론이고 ICC 통일규칙과 FBL 같은 현행증권을 기초로 한 복합운송증권에 관한 국제규칙을 제정하였고, 1992년 1월 1일부터 시행되고 있다. 이 규칙은 운송인의 책임제한과 관련하여 network liability 시스템을 채용하여 발생구간이 확인된 손해에 대해서는 그 구간에 적용되는 운송협약에서 규정하고 있는 한도로 책임을 부담하고 발생구간이 확인되지 않은 손해에 대해서는 동 규칙 제6조에서 규정하고 있는 방식에 따라 책임한도액이 결정된다.

표준복합운송계약으로 사용되는 BIMCO의 COMBICONBILL과 MULTIDOC 95 등에서도 복합운송을 위한 일정한 조항들을 두고 있다. COMBICONBILL의 경우 발생구간이 확인된 손해에 대해서는 적용가능한 국제협약이나 국내강행법규가 적용되고, 발생구간 불명의 손해에 대해서는 계약상의 책임한도액이 적용된다고 규정하고 있다 (제11조).

## 2) 단일운송협약상 복합운송관련 규정

상기 복합운송에 관한 국제협약 내지 규칙과 별도로 여러 개별운송협약에서도 일정한 형태로 복합운송에 관한 규정들을 마련하고 있다.

항공운송계약상 운송인의 책임에 관해서는 바르샤바 협약(Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, Warsaw, 1929)이 적용된다. 하지만, 1929년 제정된 바르샤바 협약의 대부분은 2003년 발효된 「국제항공운송을 위한 일부 규칙의 통일을 위한 조약」 일명, 몬트리올 협약에 의해 대체되었다. 현재 89개국이 몬트리올 협약의 체약국으로 가입되어 있으며, 항공기의 출발지 및 도착지가 서로 다른 체약국의 영역내에 있는 경우뿐만 아니라, 출발지 및 도착지가 동일한 締約國의 영토내에 있는 경우에도 예정기항지가 타국에 있다면 그 기항지가 체약국인지 여부를 불문하고 적용된다.<sup>19)</sup> 동 협약 제18.4조에서는 송하인의 동의 없이 다른

<sup>19)</sup> Warsaw Convention, 제1조

방식에 의해 실제 운송이 이루어진 경우 그러한 운송은 항공운송구간에 포함되는 것으로 간주한다고 규정하고 있다. 또한 적재, 양륙 혹은 환적을 위한 목적으로 공항 외부에서 다른 운송수단에 의해 운송이 이루어진 경우 반대의 증거가 없다면 운송 중 발생한 손해는 항공운송 중 발생한 사고로 인한 것으로 추정한다.

국제도로운송에는 유럽제국 간에 체결한 국제도로물품운송계약에 관한 협약(CMR: Convention relative au Contrat de Transport International de Merchandises par Route - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)이 적용된다. CMR 협약은 1956년에 제정되어 1961년 발효되었으며, 현재는 1978년에 개정된 조약이 적용되고 있다. 현재 55개국이 체약국으로 가입되어 있으며 주로 유럽과 그 인접국 그리고 일부 중동지역 국가들로 구성되어 있다. 동 협약 제2조 1항에서는 화물이 도로운송수단에 적재된 채로 선박 혹은 철도화차에 실려 운송되는 경우 전체 운송구간에 대해서 CMR 협약이 적용된다고 규정하고 있다. 다만, 손해가 도로운송인의 작위 또는 부작위에 의해 발생한 것이 아니고 다른 운송수단에 의한 운송과정에서 발생한 것임을 입증하는 경우에는 그러하지 아니하다. 따라서 발생구간이 확인되지 않았거나 도로운송이 아닌 다른 운송과정에서 손해가 발생하였지만 그 손해가 도로운송인의 과실에 기인하는 경우에는 전체 운송구간에 대해서 CMR 협약이 적용되게 된다.

철도운송은 유럽대륙 간의 국제물품운송에 주로 이용되는데, 이에 관해서는 유럽 및 지중해 지역의 국가들을 중심으로 성립된 국제철도운송을 위한 정부간 기구에 관한 협약(COTIF: Convention relative aux Transports Internationaux aux Ferroviaires - Convention Concerning International Carriage by Rail)이 적용된다. COTIF는 1980년 스위스 베른에서 제정·서명되어 1985년 5월 1일부터 발효되었고, 현재 43개국이 OTIF의 회원국으로 가입되어 있다. 1956년에 제정된 국제철도물품운송계약에 관한 통일규칙(CIM: Règles uniformes concernant le contrat le transport International Ferroviaires des marchandises - Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail)은 1985년 국제철도운송을 위한 정부간 기구(OTIF)가 결성되면서, COTIF의 부속서 B에 포함되어 현재는 1999년 개정된 COTIF-CIM 협약이 적용된다. 동 협약 제1.4조에서는 국제운송이 철도운송에 수반되는 해상

운송 혹은 국경을 통과하는 내수로 운송을 포함하는 단일운송계약에 의해 이루어지는 경우, 해상운송 혹은 내수로 운송이 동 협약 제24.1조에 규정된 서비스 목록에 포함된 운송서비스에 따라 이루어지는 것이라면 동 협약이 적용된다고 규정하고 있다.

내수로 운송에 대해서는 내수로 물품운송계약에 관한 부다페스트 협약(CMNI: The Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway)이 적용되며 그 적용범위는 선적항에서 양륙항까지이다. 현재 17개 유럽 국가들이 회원국으로 가입되어 있으며 UNECE의 후원으로 제정되었다. 동 협약 제2.2조에서는 해상운송과 내수로운송이 동일선박에 의해 이루어지는 경우, CMNI 협약이 적용된다. 해양선하증권이 발행되었거나 해상운송구간의 거리가 내수로 운송구간에 비해 더 긴 경우는 예외로 한다.

### 3) 네트워크 책임제도와 동일책임제도의 대립

현재 운송구간별로 적용을 달리하는 단일운송협약체제(unimodal regime) 하에서 해상, 항공, 도로, 철도, 내수로 운송을 부분적으로 포함하는 복합운송계약상 운송인의 책임원칙이나 책임제한 등과 관련하여 불가피하게 발생하는 개별운송협약 간 충돌을 피하기 위한 방법으로 “동일책임제도”(Uniform System)와 “네트워크 책임제도”(Network System)가 서로 대립하고 있다. 전자의 경우 손해발생구간 및 운송방식에 관계없이 단일 책임제도를 적용하는데 반해 후자의 경우는 손해발생구간이 확인된 경우 구간에 따라 서로 다른 책임제도를 적용하는 것이다.

각 시스템 모두 장점과 단점을 가지고 있다. 복합운송인의 관점에서 순수 네트워크 책임제도는 송하인에 대한 자신의 책임이 자신과 하청계약관계에 있는 실제운송인(performing carrier)이 자신에 대해 부담하는 책임과 서로 부합하므로 구상권을 행사하기가 용이하다는 장점이 있다. 하지만, 송하인의 관점에서 보면 동 시스템은 운송인에게 손해배상을 청구하기가 매우 어렵다는 단점이 있다. 컨테이너 운송의 경우 봉인된 상태로 운송인에게 인도되고 목적지에서 인도가 이루어질 때까지 개폐 없이 운송되기 때문에 손해는 원인을 알 수 없는 경우가 대부분이다. 따라서 손해발생구간을 확인하는 것은 실제로 매우 어렵거나 불가능하다. 또한 화물의 손해는 전운송과정 동안 점진적으로

초래되거나 두 구간에 걸쳐 발생하는 경우도 있기 때문에 발생구간 불명의 손해에 대하여 구간별로 적용되는 운송협약의 규정을 대체할 규정을 계약상 합의하지 않은 경우 책임구간의 공백이 발생할 수 있다. 더구나 발생한 손해에 대하여 적용가능한 책임제도의 결정은 손해발생시점이 정확히 언제인가 하는 예측할 수 없는 사건에 좌우되기 때문에 운송계약의 당사자들은 자신들이 부담하는 위험을 평가하기 어렵다.

동일책임제도의 장점은 모든 당사자들에게 단순하고 명료한 해법을 제공한다는 것이다. 하지만, 운송인에게 있어서 이 시스템은 송하인에 대해서는 항상 동일한 원칙에 의해 책임을 부담하되, 자신의 하수운송인에 대한 구상권은 개별 단일운송협약에 의해 규율된다는 점이 단점이다.

이러한 장단점을 고려하여 대부분의 법제는 '수정된'(modified) 혹은 '제한된'(limited) 네트워크 책임제도를 채택하고 있다. 가령, 국제복합운송조약(MMTC)의 경우 운송인의 책임에 관하여 동일책임제도를 원칙으로 하되, 손해발생구간이 확인되고 그 구간에 적용가능한 국제단일운송협약이나 국내강행법규상 운송인의 책임한도액이 동 조약상의 한도액보다 높은 경우에 한하여 네트워크 책임제도를 제한적으로 수용하고 있다.<sup>20)</sup> 이러한 수정 네트워크 시스템은 책임구간의 공백에 대한 해법을 제공하지만 점진적인 손해에 대해서는 마땅한 해결책을 제시하지 못하고, 불확실성으로 인한 불안을 해소하지 못한다. 또한 손해발생구간을 확인할 수 없는 경우에 운송인은 송하인에 대해서는 동일책임원칙의 적용에 따른 책임을 부담하는 반면, 자신의 하수운송인에 대해서는 구상권을 행사하지 못할 수도 있다는 문제가 있다.

## 2. 로테르담 규칙과 다른 운송조약 간의 관계

### 1) 로테르담 규칙과 몬트리올 협약

국제항공운송계약에 대해서는 몬트리올 협약이 적용된다. 또한 항공운송구간을 포함하는 복합운송의 경우에도 제18조 4항의 예외규정이 적용되는 경우를 제외하고 항공구간에 대해서는 몬트리올 협약이 적용된다(제38조 1항).

항공운송을 포함하는 국제복합운송에서 운송 중 발생한 손해가 어느 구간에

20) UN 국제물품복합운송조약 제18조, 제19조

서 발생한 것인지를 확인할 수 없는 경우, 몬트리올 협약상 그러한 손해는 반대의 증거가 없는 한 항공운송 중 발생한 사건에 기인한 것으로 간주한다(제 18.4조). 한편, 로테르담 규칙상 발생구간이 불명인 손해에 대해서는 로테르담 규칙을 적용한다(제26조). 하지만, 이러한 협약 간의 충돌은 제82조에 의해 해소되어 결국 몬트리올 협약이 적용된다.

국제항공운송계약상 송하인의 동의 없이 해상운송이 이루어진 경우 로테르담 규칙이 적용될 수 있다. 한편 몬트리올 협약상 이러한 운송은 항공운송기간에 포함된 것으로 간주하기 때문에 몬트리올 협약 역시 적용된다. 이러한 협약 간의 충돌은 로테르담 규칙 제82조에 의해 해소되고 결국 몬트리올 협약이 적용된다.

마지막으로, 화물의 손해가 선적 전 혹은 양륙 후 기간 동안에 그리고 항공운송 중 발생한 것인 경우 로테르담 규칙 제26조의 규정에 따라 몬트리올 협약이 적용된다.

## 2) 로테르담 규칙과 CMR 협약

국제도로운송에 대해서는 CMR 협약이 적용된다. CMR 협약상 국제도로운송이라 함은 일정국가의 어느 지점으로부터 다른 국가의 어느 지점까지 물품이 도로로 운송되는 것을 말하며, 이들 양 당사국 중 어느 한쪽이 체약국인 경우 일부 다른 운송구간을 포함하는 경우라 하더라도 화물이 도로운송수단에 적재된 채 해상이나 철도, 항공으로 운송된다면 국제도로운송으로 간주한다(제 1조, 제2조). 따라서 국제도로운송이 roll on-roll of 방식의 운송을 수반하는 경우 전체 운송구간에 대해 CMR 협약이 적용되고 제82조의 규정에 따라 로테르담 규칙은 적용되지 않는다. 또한 이러한 경우에 해상운송구간에 대해 CMR 협약이 적용되는지 아니면 로테르담 규칙이 적용되는지는 roll on-roll of 운송인지 여부에 의해 달라진다.

CMR 협약상 국제도로운송이 도로운송수단에서 화물을 양륙하여 선박에 환적하는 일반 해상운송을 수반하는 경우 CMR 협약상의 규정에 따라 도로운송구간에 대해서는 CMR 협약이, 해상운송구간에 대해서는 로테르담 규칙이 적용될 것이다. 따라서 이 경우 협약 간의 충돌은 없게 된다.

### 3) 로테르담 규칙과 CIM 협약

COTIF-CIM 협약 및 CMNI 협약과 로테르담 규칙 간의 충돌가능성은 이들 협약의 적용범위를 고려할 때 매우 제한적이다. 가령, COTIF의 경우 철도 운송에 부수적으로 수반되는 해상운송에 대해서, 그것도 매우 제한된 경로에 한해서만 적용된다(제24.1조).<sup>21)</sup> 이 경우 제82조의 규정에 의해 로테르담 규칙은 적용되지 않는다. 하지만, 국제철도운송에 수반되는 해상운송이 철도운송에 부수적인 것이 아니라 장거리에 걸쳐 이루어지는 경우에는 로테르담 규칙이 적용된다. 또한 철도운송과정에서 발생한 손해에 대해서는 해상운송과는 별도로 철도운송계약을 체결하였을 경우 CIM 협약의 적용을 받았을 부분에 대해서는 제26조의 규정에 따라 CIM 협약이 적용된다.

## 3. 선적 전 혹은 양륙 후 발생한 손해

### 1) 가정 1

동경에서 로테르담까지 국제해상운송과 로테르담에서 베를린까지 국제도로운송을 수반하는 국제복합운송계약이 체결되었다. 당사국인 일본, 네덜란드, 독일 모두 로테르담 규칙의 계약국이라고 가정한다. 도로운송 과정에서 손해가 발생하였고, 송하인은 독일 법원에 소송을 제기하였다.

이 경우 도로운송과정에서 손해가 발생하였기 때문에 로테르담 규칙 제26조가 적용될 수 있는 요건을 충족한다. CMR 협약에서는 운송인의 책임, 책임제한, 제소기한에 관한 특별규정들을 두고 있고, 이들 조항은 강행규정으로 제26조 (b)항 내지 (c)항의 조건을 충족한다. 또한 당사자가 로테르담에서 베를린까지 직접 별도의 운송계약을 체결하였다면 이 계약상의 국제도로운송은 CMR 협약의 적용범위에 해당하기 때문에 제26조 (a)항의 조건을 충족한다. 결론적으로 이 경우 운송인의 책임은 CMR 협약에 의해 규율된다.

하지만, 제26조에서는 단지 로테르담 규칙의 규정이 CMR 협약에 우선하여 적용되지 아니한다(do not prevail over)고 규정하고 있을 뿐 법원에서 CMR

---

21) 영국의 경우 제24조상 서비스 목록에서 2개의 루트만을 지정하고 있다.



협약을 적용하여야 한다(*should apply*)고 하고 있지는 않다. 다시 말해 제26조는 일정한 조건이 충족되는 경우 법원이 다른 협약의 규정을 적용할 수 있도록 허용하고 있는 것이지 해당 협약의 규정을 자동적으로 적용하도록 강제하는 것은 아니라는 점이다.<sup>22)</sup> 따라서 독일 법원이 CMR 협약을 적용하지 않을 가능성도 배제할 수 없다.

이에 반해 다른 복합운송 규칙에서 채택하고 있는 network system의 접근 방식에 따르면 결과는 달라진다. UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙 제6.4조에 서는 다음과 같이 규정하고 있다.

물품에 대한 멸실 또는 손상이 복합운송 중 어느 특정 구간에서 발생한 경우, 당해 운송구간에 대해 별도의 운송계약이 체결되었을 때 그 구간에 적용 가능한 국제협약이나 국내 강행법규상 다른 책임한도액을 규정하고 있다면 그러한 멸실 또는 손상에 대한 복합운송인의 책임한도는 그러한 협약 또는 국내 강행법규의 규정에 의해 결정되어야 한다(*shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law*).

따라서 상기 가정에 대해 UNCTAD/ICC 규칙을 적용하는 경우 운송인의 책임한도는 법원에서 CMR 협약의 적용여부를 어떻게 해석하는지 여부에 관계없이 CMR 협약을 기초로 결정된다.

## 2) 가정 2

동경에서 로테르담까지 국제해상운송과 로테르담에서 베를린까지 국제도로운송을 수반하는 국제복합운송계약이 체결되었다. 당사국인 일본, 네덜란드, 독일 모두 로테르담 규칙의 체약국이라고 가정한다. 도로운송 과정에서 손해가 발생하였고, 송하인은 일본 법원에 소송을 제기하였다.

일본은 CMR 협약의 체약국이 아니므로 CMR 협약의 구속을 받지 않는다. 따라서 운송계약 당사자가 당해 계약의 준거법으로 CMR 협약을 지정하지 않는 한 이를 적용하지 않을 것이다. 만일 적용 가능한 법이 일본법이라면 일본 법원은 이 사건 운송계약에 대해서 CMR 협약을 적용할 여지가 없다.<sup>23)</sup>

<sup>22)</sup> Tomotaka Fujita, op. cit., p. 360.

<sup>23)</sup> 한편, 이 사건에서 로테르담 규칙 제26조 (a)상의 조건이 충족되는지 여부도 불확실하다.

### 3) 가정 3

동경에서 로테르담까지 국제해상운송과 로테르담에서 베를린까지 국제도로운송을 수반하는 국제복합운송계약이 체결되었다. 당사국인 일본, 네덜란드, 독일 모두 로테르담 규칙의 계약국이다. 이 건 화물손해가 어느 구간에서 발생하였는지 확인할 수 없다고 가정한다.

이 경우 운송인의 책임은 로테르담 규칙에 의해 규율되고, CMR 협약은 적용되지 않는다. 제26조는 손해발생구간이 확인되지 않은 경우에는 적용되지 않으며, 손해발생구간이 확인된 경우에도 당해 구간이 해상운송 이외의 구간(선적 전 혹은 양륙 후)인 경우에만 적용된다.

## 4. 제82조의 규정에 따른 적용상의 우선순위

### 1) 가정 4

뉴욕에서 홍콩까지 국제항공운송, 홍콩에서 동경까지 국제해상운송을 수반하는 국제복합운송계약이 체결되었다. 화물에 대한 손상의 원인은 항공운송 중에, 그리고 실제 손해는 해상운송 중에 발생하였다. 수하인은 일본에서 운송인을 상대로 소송을 제기하였다.

로테르담 규칙 제26조는 선적 전 혹은 양륙 후에 손해가 발생한 경우에만 적용된다. 따라서 이 가정에서 항공운송 중 손상의 원인이 발생하였다는 이유만으로는 제26조가 적용되지 않으므로<sup>24)</sup>, 이 건 운송계약은 로테르담 규칙에

제26조 (a)항의 내용 참조 “Pursuant to the provisions of such international instrument would have applied to all or any of the carrier’s activities if the shipper had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage...”

24) 제26조는 “... loss of or damage to goods, or an event or circumstance causing a delay in their delivery, occurs...”라고 규정한 반면, 운송인의 책임원칙을 규정한 제17조는 “loss, damage, or delay, or the event or circumstances that caused or contributed to it took place”라고 규정하고 있다. 따라서 청구권자는 화물의 멸실, 손상 혹은 인도 지연이 운송인의 책임기간 중 발생하였음을 입증하거나 멸실, 손상 혹은 인도지연의 원인이 되는 사건이나 사고가 동 기간 중에 발생하였음을 입증하면 운송인은 그에 대한 책임을 부담하여야 한다(Yavne Baatz et. al., *The Rotterdam Rules: A Practical*

의해 규율된다. 한편, 1999년 몬트리올 협약 역시 이 건 운송계약에 적용된다. CMR 협약과 달리 몬트리올 협약 제38조 (1)항에서는 항공운송구간을 포함하는 복합운송에 적용됨을 분명히 하고 있다.<sup>25)</sup> 물론 이 경우 항공운송구간에 대해서만 몬트리올 협약을 적용한다고 함으로써 적용범위를 제한하고 있지만, 제18조 (1)항에서 운송인은 항공운송 중 발생한 사고로 인한 손해에 대하여 책임을 부담한다고 규정하고 있다.<sup>26)</sup> 따라서 로테르담 규칙 제26조의 규정에도 불구하고 몬트리올 협약의 체약국은 항공운송구간에 대해 몬트리올 협약을 적용해야 하는 로테르담 규칙에 저촉되는 의무를 부담하게 된다. 이러한 상황에서 제82조 (a)항은 몬트리올 협약의 체약국이 당해 협약의 규정을 우선적용하도록 허용한다.

## 2) 가정 5

벨기에 브뤼셀에서 영국 런던까지 국제운송계약이 체결되었다. 운송계약상 화물은 트럭에 적재되어 브뤼셀에서 안티워프까지 운송되고, 화물을 적재한 트럭은 안티워프에서 선박에 실려 런던까지 운송되었다. 영국과 벨기에 모두 로테르담 규칙의 체약국이며, 해상운송 중 손해가 발생하였다.

이 가정에서 운송계약은 해상운송을 포함하는 국제운송으로 로테르담 규칙의 적용을 받는다. 또한 해상구간에 손해가 발생하였기 때문에 제26조도 적용되지 않는다. 동시에 이 경우 벨기에에서 런던까지의 전체운송에 대해서 CMR 협약이 적용된다.<sup>27)</sup> 이러한 상황에서 법원은 로테르담 규칙 제82조 (b)항의 규정에 따라 몬트리올 협약을 적용할 수 있다.

---

*Annotation, Informa London, 2009, p. 47).*

25) Montreal Convention Art 38(1) "In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1."

26) Montreal Convention Art 18(1) "The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air."

27) CMR 협약 제2조 (1)항

동일한 방식으로 로테르담 규칙과 COTIF-CIM 협약 및 Budapest 협약 간에 충돌이 발생하는 경우에도 제82조 (c)항과 (d)항이 적용될 수 있다.

## IV. 로테르담 규칙의 적용상 문제점

### 1. Maritime-plus 접근방식의 한계

로테르담 규칙은 복합운송으로 적용범위를 확장하면서 해상운송구간을 포함하는 복합운송에만 적용할 수 있도록 적용범위를 제한하는 소위 “maritime-plus” 접근방식을 취함으로써 몇 가지 문제점을 노출시키고 있다.

첫째, 국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용가능성이 전체 운송의 구성방식에 따라 달라진다. 가령, 해륙복합운송이나 해공복합운송의 경우에는 로테르담 규칙이 적용될 수 있지만, 도로운송과 철도운송, 도로운송과 항공운송, 철도운송과 항공운송 등 해상구간을 포함하지 않는 복합운송의 경우에는 로테르담 규칙이 적용되지 않는다. 그로 인하여 운송인과 송하인은 로테르담 규칙의 적용범위를 파악함에 있어서 다른 운송협약 및 법규의 적용가능성을 검토하지 않으면 안 된다. 이러한 결과에 대하여 Tetley 교수<sup>28)</sup>는 로테르담 규칙은 복합운송을 규율하는 법규의 통일이라는 목적을 달성하기는커녕 오히려 기존의 복합운송 관련 법률체계의 복잡성을 증가시켰다고 비판하면서, 1980년 UN 국제복합운송조약이 법리적으로는 보다 합리적인 것으로 평가하고 있다.

둘째, 로테르담규칙 제4, 5, 6장에서는 전체 운송기간에 걸친 운송인의 책임에 대한 일반적 기준을 규정하고 있으며, 이러한 기준은 운송인의 책임기준이 과실책임주의와 함께 여러 면책리스트를 두고 있는 해상운송인의 책임체계에 바탕을 두고 있다는 점이다. 이에 대하여 Eric Røseg 교수는 다음과 같이 비판하고 있다.<sup>29)</sup> 로테르담 규칙은 해상운송의 특수성을 들어 다른 운송방식과

---

28) William Tetley, "A critique of and the canadian respond to the Rotterdam Rules", in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules* (Ed., D. Rhidian Thomas), Lawtext, 2009, p. 293.

29) Eric Røseg, *op. cit.*, p. 239.

는 본질적으로 다른 책임규칙들을 정당화하고 있다. 하지만, 그러한 이유로 해상운송의 특이성을 반영한 책임원칙들을 다른 운송방식에 대해서까지 확장하는 것은 논리적으로 맞지 않다는 것이다. 해상운송은 다른 운송방식에 비하여 한 번에 많은 화물을 운송하기 때문에 운송인에게 총체적 책임제한(global limitation)을 허용하고 있지만, 이러한 이유로 다른 운송방식에 비하여 상대적으로 낮은 개별책임한도액을 정당화하기는 어렵다. 또한 해상운송은 다른 운송방식에 비하여 상대적으로 위험성이 크다는 점에서 운송인에게 보다 관대한 책임원칙을 적용하고 있지만, 그러한 상황일수록 책임을 더욱 엄격하게 하여 운송인이 더욱 주의를 기울일 수 있도록 하는 것이 보다 합리적이다.

#### 〈국제운송협약상 운송인의 책임기준 비교〉

협약	운송방식	책임기준	책임한도액	총체적 책임제한
로테르담 규칙	해상	과실책임 면책허용 (제17조)	3SDR/Kg 혹은 857SDR/ unit 중 높은 쪽 (제59조)	LLMC
CMR 협약	도로	상당히 엄격 제17조	8.33SDR/Kg (제23조)	없음
CMNI 협약	내수로	상당히 엄격 제16조	2SDR/Kg 혹은 666.67SDR/ unit 중 높은 쪽 (제20조)	Strasbourg 협약
몬트리얼 협약	항공	매우 엄격 제18조	17SDR/Kg (제22조)	없음
CIM 규칙	철도	상당히 엄격 제36조	17SDR/Kg (제40조)	없음

셋째, 위의 두 번째 이유로 전체 운송의 구성방식에 따라 운송인에게 적용하는 책임기준이 달라지는 바, 이러한 상황은 운송인으로 하여금 자신에게 유리한 방식으로 운송을 인수하도록 하는 유인을 제공하는 결과를 초래할 수 있다는 점이다.

## 2. 제26조 네트워크 책임원칙의 한계

제26조는 네트워크 책임원칙을 제한하는 몇 가지 단서를 포함하고 있다. 첫째, 발생구간 확정외 손해에 대하여 일정 범위 내에서 다른 협약의 내용을 적

용할 수 있도록 규정하고 있으나, 발생구간 미확정의 손해에 대하여는 로테르담규칙을 적용하도록 하고 있다. 따라서 제26조는 손해발생구간이 확인되고 그 손해가 선적 전 혹은 양륙 후에 발생한 것인 경우에는 협약 간 충돌을 회피하는데 도움이 되지만 손해가 해상구간에서 발생하였거나 복수의 구간에 걸쳐 점진적으로 발생한 경우 혹은 손해발생구간을 확인할 수 없는 경우에는 협약 간의 충돌이 발생할 여지가 있다.

다른 협약들 역시 발생구간 미확정의 손해에 대하여 적용되는 규정들을 두고 있기 때문에 로테르담 규칙과 충돌이 발생할 가능성은 더욱 크다. 가령, 몬트리올 협약 제18조 4)항에서는 “적재, 양륙 혹은 환적을 위한 목적으로 공항 외부에서 다른 운송수단에 의해 운송이 이루어진 경우 반대의 증거가 없다면 운송 중 발생한 손해는 항공운송 중 발생한 사고로 인한 것으로 추정한다.”고 하고 CMR 협약의 경우 로테르담 규칙의 내용과 동일하게 발생구간이 확인되지 않은 손해에 대해서는 동 협약의 일반적인 책임기준을 적용하도록 하고 있다. CMR 협약은 복합운송에 관한 협약은 아니지만, roll on-roll off운송의 경우처럼 도로운송수단에 화물이 적재된 채로 해상운송이 이루어지는 경우에도 적용되며, 그러한 경우가 아니라 하더라도 운송인이 손해발생구간을 입증하지 못하는 경우에는 CMR 협약의 일반적인 책임기준에 따라 당해 손해에 대하여 책임을 부담하여야 한다. COTIF-CIM 협약의 경우에도 CMR 협약과 유사한 규정들을 두고 있다.<sup>30)</sup>

발생구간 불명인 손해는 UNCITRAL 작업반의 논의과정에서 가장 민감한 사안 중 하나였다. 여러 국가들, 특히 CMR 협약이나 COTIF-CIM 협약의 체약국들은 컨테이너 운송의 경우 손해발생구간을 확인하는 것이 매우 어렵고 또한 불가능한 경우가 많다는 점에서 손해발생구간을 확인할 수 없는 경우 로테르담 규칙을 우선하여 적용하게 되면 CMR 혹은 COTIF-CIM 협약상 위험 분담원칙을 심각하게 침해할 수 있다는 우려를 표명하였다. 로테르담 규칙상 운송인의 책임한도가 CMR 혹은 COTIF-CIM 협약과 본질적으로 다르다는 점은 이들의 우려를 더욱 증폭시켰다. 따라서 손해발생구간이 확인되지 않은 경우 운송인의 책임은 적용 가능한 국제협약의 규정상 가장 높은 책임한도를 적용해야 한다는 제안이 있었고, 그 결과 협약초안 제62조 (2)항에서 손해발생

30) COTIF-CIM 협약 제27조 (4)항 (b)호

구간이 확인되지 않은 경우 책임한도액이 가장 높은 구간의 법을 적용하도록 하는 취지를 규정하였다.<sup>31)</sup>

하지만, CMR 혹은 COTIF-CIM 협약의 체약국이 아닌 미국, 일본 등은 이러한 접근이 오히려 로테르담 규칙상의 위험분담 원칙을 침해할 소지가 있다며 반대 입장을 취했다.<sup>32)</sup> 모든 운송방식을 동등하게 취급하는 순수 복합운송협약의 경우 상기와 같은 주장이 합리적일 수 있으나 로테르담 규칙은 “maritime-plus”식 접근방식을 취하고 있는 만큼 해상구간을 규율하는 규칙을 적용함이 마땅하다는 것이다. 이러한 논쟁은 국제운송에 있어서 각국의 이해관계가 결부된 것으로 쉽게 해결을 보지 못하였다. 결국 오랜 협의 끝에 협약 초안상 운송인의 책임제한에 관련된 제62조 (2)항은 삭제되었다.

둘째로, 제26조는 운송인의 책임, 책임제한 및 제소기간에 관한 규정에 대해서만 그리고 당해 협약상 당사자 간의 합의에 의해 그러한 규정을 배제할 수 없는 경우에만 적용된다는 점이다. 로테르담 규칙상 이들 규정을 제외한 다른 모든 규정들<sup>33)</sup>은 우선적용되는 다른 협약상의 규정에도 불구하고 적용된다. 이러한 접근은 실무적으로 불확실성을 야기한다는 점에서 바람직하지 않을 수 있다. 가령, 송하인은 운송인에게 어떠한 종류의 운송서류를 요구하여야 하는가에 대하여 혼란스러울 수 있으며, 다른 운송협약 및 국내강행법규에서는 로테르담 규칙과 다른 책임한도를 규정하고 있기 때문에 운송계약 당사자들은 당해 계약에 적용 가능한 책임한도를 예측하기가 매우 어렵다.

또한 해상운송을 전후로 다른 운송방식에 의한 운송을 포함하는 복합운송에서 로테르담 규칙은 제26조에 의해 오직 해상운송구간에 대해서만 적용되는바, 전부 혹은 일부 해상운송에 의한 국제운송계약에 관한 협약인 로테르담 규칙은 실제로 경우에 따라서는 해상운송에만 적용될 수 있다. 이러한 제한된 적용범위는 동일한 운송계약에 대하여 손해발생구간이 어디냐에 따라서 로테르담 규칙과 다른 운송법규가 모두 적용될 수 있는 불확실성의 문제를 야기한다.

31) Uncitral Note by Secretariat, Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea] (A/CN.9/WG.Ⅲ/WP.101), p. 45

32) UNCITRAL, Working Group on Transport Law, Report of Working Group Ⅲ (Transport Law) on the Work of its Nineteenth Session (A/CN.9/621), para. 194

33) 재판관할, 송하인의 책임, 운송서류, 처분권에 관한 규정 등이 이에 해당한다.

### 3. 제82조 저촉규정의 한계

제82조는 로테르담 규칙의 발효 당시에 이미 시행중인 다른 운송협약들을 우선하여 적용함으로써 협약 간의 충돌을 피하고자 하는 분명한 의도를 가지고 있다. 하지만, 동 조에 사용된 표현들을 볼 때 의도한바 목적을 달성할 수 있을지는 불분명하다. 제82조에는 두 가지 중요한 但書を 두고 있다. 이와 관련하여 다음의 두 가지 의문이 제기된다.<sup>34)</sup>

첫째로, 로테르담 규칙과 충돌하는 단일운송협약상의 모든 조항들에 대하여 적용상의 우선순위를 부여하는지 아니면 물품의 멸실 또는 손상에 대한 운송인의 책임을 규율하는 조항들에 한해서만 우선적용을 허용하는지 여부이다.

제82조의 모두에서는 다음과 같이 규정하고 있다. “Nothing in this Convention affects the application of any of the following international conventions in force at the time this Convention enters into force, including any future amendment to such conventions, *that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods.*”

상기 규정에서 이탤릭체로 표기된 단서는 단순히 운송인의 책임을 규율하는 운송협약을 지칭하는 일반적인 의미로 해석할 수도 있고, 운송인의 책임에 관련된 규정에 한해서만 제82조의 저촉규정을 적용하는 것으로 해석할 수도 있다. 만일 전자의 해석이 맞다면 단서의 내용이 별다른 의미를 가지지 못한다. 하지만, 후자의 경우라면 운송인의 책임 이외에도 운송서류, 화물의 처분 및 인도, 송하인의 책임 등과 관련한 협약간의 충돌은 피할 수가 없게 된다. 따라서 이러한 협약 간 충돌의 여지를 없애기 위해서는 로테르담규칙에 가입/비준하는 계약국은 동시에 CMR 협약의 실효를 선언(denounce)해야 할 것이다. 사견으로는 협약 간의 충돌을 회피하기 위한 것이 본 조항의 목적임을 감안할 때 전자의 해석이 보다 적절한 것으로 판단된다.<sup>35)</sup>

<sup>34)</sup> Christopher Hancock QC, *op. cit.*, p. 493.

<sup>35)</sup> Francesco Berlingieri 역시 제82조의 모두에서 규정하고 있는 표현의 의미는 제82조의 적용범위를 제한하는 것이 아니라 특정 운송협약의 일반 목적(general purpose)을 확인하는 것에 불과하다고 하고 있다(Francesco Berlingieri, "Multimodal Aspects of the Rotterdam



둘째 제82조 (b), (c), (d)항에서는 'to the extent that'이라는 표현을 사용하여 로테르담 규칙과 충돌하는 타운송협약을 우선하여 적용할 수 있는 범위를 제한하고 있다.<sup>36)</sup> 가령, 제82조 (b)항의 내용은 CMR협약 제2조의 내용을 반영한 것으로 CMR 협약이 적용되는 운송계약의 모든 부분에 대해서 로테르담 규칙의 적용을 유보하는 것이 아니고, 화물이 트럭에 적재된 채 선박에 실려 운송되는 roll-on roll-off 운송에 대해서 전체 운송구간에 대해서만 CMR 협약을 적용할 수 있도록 한다. 하지만, 이 규정은 분명 CMR 협약상 국제도로운송과정 중 컨테이너를 트레일러와 분리하여 해상운송하는 경우는 포함하지 않고 있다. 따라서 해상운송구간에서 발생한 손해에 대해서 로테르담규칙의 적용여지를 남겨두고 있다.

#### 4. 기타 잠재적 충돌의 가능성

제82조의 저축규정이 운송인의 책임에 관한 규정에 한하여 제한적으로 적용되는 것으로 해석할 경우, 그리고 운송인의 책임과 책임제한, 제소기간에 관하여만 적용되는 제26조의 적용범위상 다음과 같은 부분에서 로테르담 규칙과 다른 운송협약 간에 충돌이 발생할 수 있다.

##### 1) 운송서류

로테르담 규칙과 CMR 규칙이 모두 적용될 수 있는 경우에 운송서류의 발행과 관련하여 로테르담 규칙에서는 운송서류의 발행형식에 관한 아무런 제약이 없지만 CMR 협약에서는 반드시 CMR 협약이 적용되는 도로화물탁송장(Road Consignment Note)을 발행하도록 의무화하고 있기 때문에 운송서류의 발행요건, 효력 및 내용 등에 관하여 로테르담 규칙과 충돌이 발생할 수 있다.

---

Rules", papers presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules 2009, 21 September 2009, p. 16).

36) 동조 (b), (c), (d)항과 관련하여 'to the extent that'이라는 표현을 사용한 것은 로테르담 규칙과 충돌하는 다른 운송협약상의 규정들은 오직 해상구간과 관련하여만 우선적용될 수 있다는 의미이지 해상운송을 전후하여 이루어지는 도로, 철도, 내수로 운송구간에 대해서도 우선적으로 적용된다는 의미는 아니라고 한다(A Diamond QC, "The Next Sea Carriage Convention", [2008] 2, *LCMLQ*, pp. 142-143.).

## 2) 화물의 처분 및 인도규정

화물의 처분 및 인도에 관한 규칙들은 주로 운송서류와 밀접하게 연관되어 있다. 이와 관련하여 로테르담 규칙의 제9장 내지 제11장에서는 CMR 협약의 내용과 다른 다양한 규정들을 두고 있다. 첫째, CMR 협약 제12조와 로테르담 규칙 제51조에 규정된 지배당사자(controlling party)의 개념이 다르다. 둘째, CMR 협약 제12조와 로테르담 규칙 제9장에서 규정하고 있는 서류제시에 관한 규칙들이 서로 상이하다. 셋째, CMR 협약 제14조와 로테르담 규칙 제45조 (C)항에서 규정하고 있는 미인도운송물(non collected goods)에 관한 규칙의 내용이 다르다.

## 3) 송하인의 책임

CMR 협약과 로테르담 규칙 공히 송하인의 책임에 관한 규칙들을 포함하고 있으며, 그 내용도 서로 다르다.<sup>37)</sup> 이는 항공운송, 철도운송 및 내수로운송에 관한 협약의 경우 마찬가지이다. 따라서 송하인은 어느 특정 협약에서 규정하고 있는 내용보다 더 높거나 혹은 낮은 책임을 부담하여야 한다.

# V. 결 론

국제운송규칙의 통일과 현대화를 목적으로 새롭게 채택된 로테르담 규칙은 해상운송뿐만 아니라 해상운송을 수반하는 복합운송에도 적용할 수 있도록 그 적용범위를 확대하고 있다. 이는 국제물류환경 및 운송관습의 변화에 따른 불가피한 결정이었고 또한 환영할만한 일이다. 하지만, 기존의 운송협약과 로테르담 규칙 간의 충돌가능성이 잠재하고 있기 때문에 적어도 단기적으로는 로테르담 규칙의 적용과 관련하여 상당한 혼란과 불확실성을 초래할 것으로 판단된다. 이에 본 논문은 국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용여부를 판단하는데 도움이 될 수 있도록 국제복합운송계약에서 로테르담 규칙 적용가능

---

37) CMR 협약 제7조 내지 제10조; 로테르담 규칙 제7장

성 및 문제점을 분석하였다.

로테르담 규칙과 기존의 운송협약 간에 발생하는 잠재적인 충돌은 제26조와 제82조의 상호작용에 의해 상당부분 해결되어진다. 하지만, 로테르담 규칙의 maritime-plus식 접근방식은 복합운송의 구성방식에 따라 적용여부가 달라지고, 해상운송의 특수성을 반영한 책임원칙들을 다른 운송방식에 의한 운송의 경우에도 그대로 적용함으로써 결과적으로 운송인이 자신에게 유리한 방식으로 운송을 인수하도록 하는 유인을 제공할 수 있다. 또한 제26조 및 제82조의 규정에도 불구하고 당해 규정에 사용된 일부 표현의 해석상의 문제와 제한된 적용범위로 인하여 협약 간 충돌의 문제는 여전히 상존한다.

한편, 제26조와 제82조의 규정은 로테르담 규칙과 다른 운송협약 간의 충돌문제를 해소하는데 도움이 되는 반면, 그로 인하여 국제복합운송에서 로테르담 규칙이 적용될 여지가 줄어든다는 점에서 바람직하지 않은 결과를 초래하게 된다.

결론적으로 로테르담 규칙은 제26조의 네트워크 책임원칙과 제82조의 저촉 규정을 통해서 기존의 운송협약과 조화를 꾀하고 있지만, 생소한 접근방식과 모호한 표현, 그리고 방대하고 복잡한 내용으로 인해 국제운송협약의 통일이라는 당초 의도한바 목적을 달성할 수 있을지는 아직 미지수다.

## 참 고 문 헌

- 김인현, “유엔 운시트랄(UNCITRAL)의 새로운 운송조약안의 주요내용”, 「한국  
해법학회지」 제28권 제2호, 2006. 11.
- 송옥렬, “UNCITRAL 해상운송협약상 송하인의 책임”, 「국제거래법연구」, 제16  
권 제2호, 2007
- 양정호, “국제물품운송에 관한 UNCITRAL 협약초안의 주요쟁점에 관한 연구”,  
「해운물류연구」 제39호, 2003. 12
- \_\_\_\_\_, “전자운송기록의 법적요건: 로테르담 규칙을 중심으로”, 「인터넷전자상  
거래연구」, 제9권 제4호, 2009. 12. 등
- 이균성, 新 해상법 대계, 한국해양수산개발원, 2010
- 이시환, “로테르담 규칙상 운송인의 책임”, 「무역상무연구」, 제42권, 2009. 5.
- 조현숙, “로테르담 규칙에서 해상운송인의 책임에 대한 비교연구”, 「무역학회  
지」, 제35권 제1호, 2010. 2
- Baatz Yavvne *et. al.*, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa  
London, 2009
- Berlingieri Francesco, "Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules", papers  
presented at the Colloquium of the Rotterdam Rules 2009, 21  
September 2009.
- Diamond QC Anthony, "The Rotterdam Rules", *LMCLQ* [2009], Part 4, pp.  
225-537.
- \_\_\_\_\_, "The Next Sea Carriage Convention", [2008],  
*LCMLQ*, Part 2 pp. 135-187
- Fujita Tomotaka, "The Comprehensive Coverage of the New Convention:  
Performing Parties and the Multimodal Implications", *Texas  
International Law Journal*, [2009] 44., pp. 349-373.
- Hancock QC Christopher, "Multimodal transport and the new UN Convention  
on the carriage of goods", [2008] 14 *JIML*, pp. 484-523.
- Roseg Eric, "Conflict of Conventions in the Rotterdam Rules", [2009] 15  
*JIML*, PP. 238-248

- \_\_\_\_\_, "The Applicability of Convention for the Carriage of Goods and for Multimodal Transport" [2002] Part 3., *LMCLQ*, pp. 315-49
- Tetley William, "A critique of and the canadian respond to the Rotterdam Rules", in *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules* (Ed., D. Rhidian Thomas), Lawtext, 2009
- UNCITRAL Note by the Secretariat, "General remarks on the sphere of application of the draft instrument", UNCITRAL Working Group III (Transport Law) 11th Session (A/CN.9/WG.Ⅲ/WP.29)
- \_\_\_\_\_, "Relation with other conventions", Working Group III (Transport Law) 18th Session (A/CN.9/WG.Ⅲ/WP.78)
- \_\_\_\_\_, Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea] (A/CN.9/WG.Ⅲ/WP.101)
- Official Records of the General Assembly, Fifty-sixth Session, Supplement No. 17 (A/56/17)
- Official Records of the General Assembly, Sixty-third Session, Supplement No. 17 (A/63/17)
- UNCITRAL Report of the Working Group on Transport Law, ninth session (A/CN.9/510)
- UNCITRAL Report of the Working Group on Transport Law, Eleventh Session (A/CN.9/526)
- UNCITRAL Report of the Working Group on Transport Law, Nineteenth Session (A/CN.9/621)
- UNCITRAL Report of the Working Group on Transport Law, Twenty-first session (A/CN.9/645)

## ABSTRACT

### A Study on Problems Arising from Application of the Rotterdam Rules under International Multimodal Transport Contracts

Yang, Jung Ho

The continuing advance of multimodal transport with the importance for efficient and effective logistics management emphasizes the need for uniform legal approach to international multimodal transport. However, the current fragmented instrument regulating such transport is being an obstacle to development of multimodal transport as it aggravates confusion and uncertainty.

The Rotterdam rules, which was adopted in December 2008 by UNCITRAL, expands its scope of application to door-to-door transport. However, the new rules has some problems in its application to multimodal transport operation as it has been conceived not to regulate general multimodal carriage but to regulate contract of carriage by sea that extends its services to the transport by other modes.

This article examines conflict of conventions in the Rotterdam Rules. The applicability of the Rotterdam Rules in international multimodal transport contract and possibility of potential conflict with other transport conventions are analyzed with some hypothetical cases. Furthermore, problems arising from application of the Rotterdam Rules under international multimodal transport Contracts are indicated in the chapter IV.

Key Words: Rotterdam Rules, Multimodal Transport, Scope of Application  
Network Liability System, Conflict of Conventions,