



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

법학석사 학위논문

복합운송주선인의 법적 지위와  
책임에 관한 연구

A Study on the Liabilities of Freight Forwarder



지도교수 정영석

2014年 2月

한국해양대학교 대학원

해사법학과

김훈경

본 논문을 김훈경의 법학석사 학위논문으로 인준함

심사위원장 김 철 수

심사위원 지 상 규

심사위원 정 영 석



2014年 2月

한국해양대학교 대학원

해 사 법 학 과

김 훈 경

# <목 차>

제 1 장 서론 .....	1
제 1 절 연구의 목적 .....	1
제 2 절 연구의 방법 및 범위 .....	3
제 2 장 복합운송주선인의 법적 지위 .....	4
제 1 절 복합운송주선인의 개념 .....	4
1. 복합운송의 개념 .....	4
2. 복합운송주선인의 개념 .....	6
3. 각 국의 입법례 .....	8
4. 유사개념과의 구분 .....	14
제 2 절 복합운송주선인의 법적 지위 .....	17
1. 서설 .....	17
2. 복합운송주선인의 상법상 법적 지위 .....	17
3. 복합운송주선인의 물류정책기본법상 법적 지위 .....	18
4. 소결 .....	19
제 3 장 운송주선인으로서의 복합운송주선인의 책임 .....	20
제 1 절 운송주선인의 권리 .....	20
1. 보수청구권 .....	20
2. 유치권 .....	21
제 2 절 운송주선인으로서의 책임 .....	22
1. 운송주선인으로서의 상법상 책임 .....	22
2. FIATA B/L 표준약관상 복합운송주선인의 책임 .....	27
3. KIFFA 복합운송 선하증권 표준약관(1997) 상의 책임 .....	31

제 4 장	운송인으로서의 복합운송주선인의 책임	34
제 1 절	복합운송인으로서의 책임	34
1.	책임의 근거(개입권)	34
2.	복합운송인의 책임원칙	36
3.	복합운송인의 책임과 관련된 국제조약	39
4.	복합운송인으로서의 책임	47
제 2 절	항공운송인으로서의 책임	48
1.	바르샤바조약의 발전과정	48
2.	항공운송에 있어서의 복합운송주선인의 지위	56
3.	항공운송인으로서 복합운송주선인의 책임	57
제 3 절	상법 상의 책임(상법 제816조)	60
제 5 장	입법론적 고찰	61
제 1 절	서설	61
제 2 절	상법 일부 개정 법률안의 내용	63
1.	제안이유	63
2.	주요 내용	64
3.	검토	67
제 3 절	복합운송주선인의 책임과 관련된 규칙	68
1.	FIATA B/L 표준약관 상의 규정	68
2.	로테르담규칙의 규정	71
제 6 장	결론	77
參 考 文 獻		80

# A Study on the Liabilities of Freight Forwarder

*Hoon-Kyung Kim*

*Department of Maritime Law*

*The Graduate School of Korea Maritime and Ocean University*

## ABSTRACT

The importance of the multimodal freight forwarding industry is growing day by day. It is 'door to door' that developed as the 'through transportation' became generalized due to the containerization, which began in 1960. It is the field where the contact with customers happens most actively in multimodal transport and international logistics service industry, and also it plays the role of a middleman that designs and plans shipping between cargo owner and actual carrier in today's international transportation. As the multimodal freight forwarding industry develops, the disputes regarding this also increase, and the importance of rules that regulates the liability of multimodal freight forwarder increases in these disputes. However, there are no rules that privately regulate the liability of multimodal freight forwarder in Korean laws, and the international rules that regulate multimodal transport have not been uniformed, only maintained through individual rules or individual convention for each transportation method. Therefore, the necessity of legislation that would uniformly regulate the liability of multimodal freight forwarder has been increasing in multimodal transport

that is continuously growing and developing. But there is only UN Convention on International Multimodal Transport of Goods that was established in 1980, despite the long discussion on the unified regulations. However, it is difficult to expect even for this to take effect.

Based on the recognition of the problems above, this study first distinguished and defined the concepts of multimodal transport operator and multimodal freight forwarder and examined their legal status. And then it examined the liability of freight forwarder or carrier according the legal status of freight forwarder. Also, it reviewed the main contents of the revised commercial law, which is announced prior to the legislation according to the necessity of unified regulations on 25 November 2013, for the liability at the time when a multimodal freight forwarder has the status of a multimodal transport operator by taking over the debt of the multimodal transport operator, the contents of FIATA B/L standard terms and conditions, and Rotterdam rules that currently regulate the liability relationship of multimodal freight forwarder.

Multimodal freight forwarders basically have the status of freight forwarder according to the commercial law, but they have the status of carrier when they take over the transportation debt through methods such as executing intervention rights. Therefore, the legal status of multimodal freight forwarders cannot be defined uniformly, and it must be judged by considering the contents of specific and individual contracts between the concerned parties.

When multimodal freight forwarders have the status of freight forwarder, they take the responsibility of freight forwarder according to

the commercial law, and they also take the responsibility stated on FIATA B/L terms and conditions and KIFFA B/L, which are the most frequently used transportation terms in the international multimodal transportation work, and which directly regulate the liability relationship of multimodal freight forwarder. On the other hand, when they have the status of transport operator, they take the responsibility as air transport operator or multimodal transport operator.

Upon the revised commercial law, which is announced prior to the legislation, it removed the difference between land carrier and ocean carrier by uniformly limiting the liability of both parties. Also, it clearly defined the concept of multimodal transportation, and for the liability of multimodal transport operators, they take responsibility according to the regulation that is applied to the relevant transportation section in case the transportation section where the damage of freight occurred can be confirmed. In case the transportation section where the damage occurred is unclear or not limited to a certain section, they take responsibility according to the regulation that is applied to the transportation section with the longest distance, thus confirming that the law followed the network liability system.

The discussion above is generated from the fact that there are no domestically or internationally uniform standards that regulate the liability of multimodal freight forwarder. I hope that the uniform standards will be enacted soon.

# 제1장 서론

## 제1절 연구의 목적

그동안 우리나라 수출입 화물의 운송은 대부분 해상운송에만 의존해 왔다. 국제물류를 주도하는 화물 운송의 형태 역시 해상운송이었다. 국제간의 화물운송은 오랫동안 이러한 해상운송과 더불어 육상운송, 항공운송 등과 같이 단일한 운송수단에 의하여 각자 독립된 체계로 발달되어 왔다. 때문에 화주는 각각의 운송구간별로 운송계약을 체결하였고 국제화물운송과 관련된 법규 역시 각 운송구간별로 독립되어 발전되어 왔다.

오늘날 국제화물운송은 ‘door to door’, 즉 복합운송의 시대이다. 복합운송은 1960년대부터 본격적으로 시작된 컨테이너화로 인하여 일관운송이 보편화됨에 따라 발달하기 시작한 운송방법으로 오늘날에는 국가 간의 화물운송체계에서 빼놓을 수 없는 운송방식이며 그 중요성도 커지고 있다. 또한 복합운송의 발달은 기존의 재래식 운송방식에 비하여 하나의 통합된 운송으로서 화주에게 일관된 직접 서비스를 제공함으로써 서비스의 신속성과 신뢰성을 증진시키고, 하나의 복합운송증권을 발행함으로써 복합운송인에게 전 운송구간에 대한 책임을 집중시키며 운송에 대한 비용 절감 등 다양한 이점을 가지고 있다.<sup>1)</sup>

특히 복합운송과 관련하여 복합운송주선업은 국제물류 서비스산업에서 고객들과의 접촉이 가장 활발하게 이루어지는 분야이며 오늘날 국제간의 운송에서 화주와 실제운송인 사이에서 운송을 기획하고 설계하는 중간자로서 매우 중요한 역할을 담당하고 있다.

한편으로는 복합운송이 더욱 발전하고 활성화됨에 따라 국제운송에서 복합운송을 둘러싼 분쟁 또한 늘어나고 있다. 따라서 이러한 분쟁에 있어서 복합운송

1) 정영석, 「해상운송론」, (과주: 텍스트북스, 2013), 180~181면.

주선인의 책임을 규율하는 법규의 중요성도 커지고 있다. 그러나 복합운송주선인의 책임을 사적(私的)으로 규율하는 법규는 전무하며<sup>2)</sup> 복합운송을 규율하는 규범 역시 통일되지 못하고 운송방식별로 개별 법규 또는 개별 협약을 통하여만 유지되어 왔다.

따라서 계속적으로 증가하고 발달하고 있는 복합운송에 있어서 복합운송주선인의 책임을 통일적으로 규율할 법제의 필요성이 증가되어 왔다. 이에 따라 우리나라는 2004년부터 2005년까지 상법·해상편의 전면개정 과정에서 활발한 논의가 이루어져 2007년 8월 3일 개정된 상법 제816조에서 복합운송인의 책임에 관한 1개의 조문이 신설되었다.

국제적으로는 복합운송에 관한 통일된 규범의 제정이 더 오랜 기간 동안 논의되어 왔고, 이와 관련된 국제협약으로 1980년에 UN국제물건복합운송조약이 제정되었으나 발효를 기대하기 어려운 상황이다. 다만 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙 및 FIATA B/L 표준약관이 국제적으로 사용되고 있다. 특히 FIATA B/L 표준약관에서는 복합운송주선인(Freight Forwarder)의 책임관계를 분명히 하고 있다.

하지만 이러한 국·내외적인 노력에도 불구하고 복합운송주선인의 개념 및 책임관계에 관한 명확하고 통일된 규정이 없으며, 실무적으로는 구분된 개념임에도 불구하고 복합운송인과 복합운송주선인의 업무적인 구분이 모호해짐에 따라 두 용어가 혼용되어 사용되고 있다. 그러나 실질적인 계약의 형태 및 운송 형태와는 별개로 복합운송인과 복합운송주선인은 그 법적 지위와 책임이 다르고, 이에 따른 구분된 법 규정이 필요하다.

복합운송을 규제하는 통일된 국제협약 및 법규의 제정에 있어서 가장 핵심적인 요소는 복합운송인 및 복합운송주선인의 책임제도이며, 이는 구분되어 적용되어야 한다. 또한 복합운송주선인의 책임에 관한 법 규정 및 국제적인 조약 또는 규칙이 전무한 현 상황에서 복합운송주선인의 책임을 논하기 위해서는, 복합운송주선인의 개념 및 법적 지위를 먼저 살펴본 후 이를 통해 각 운송주선

---

2) 우리나라의 복합운송주선업에 관한 공법(公法)으로는 물류정책기본법이 있다.



인 및 운송인으로서의 복합운송주선인의 책임을 검토하여야 할 것이다.

따라서 본 논문에서는 복합운송인과 복합운송주선인의 개념을 비교하여 고찰하고, 우리 법상 복합운송주선인의 법적 지위를 살펴보기로 한다. 또한 복합운송주선인이 가지는 법적 지위에 따라 각각 어떠한 책임을 부담하는지를 고찰한 후, 복합운송주선인의 책임과 관련된 국제협약, 규칙 및 입법예고 된 법률안을 검토하고자 한다.

## 제2절 연구의 방법 및 범위

본 논문은 복합운송주선인의 법적 지위와 책임을 중심으로 논하고자 한다. 따라서 이하에서는 기존의 각종 문헌자료를 통하여 복합운송인과 복합운송주선인의 개념을 비교하여 파악하고 복합운송주선인의 법적 지위를 살펴 본 후 운송주선인으로서의 복합운송주선인의 책임과 운송인으로서의 책임 문제를 고찰하고자 한다.

이를 위하여 제2장에서는 ‘복합운송주선인의 법적 지위’라는 제목 아래 복합운송인 및 복합운송주선인의 개념을 살펴본 후 상법 및 물류정책기본법 상의 복합운송주선인의 법적 지위를 검토한다.

제3장에서는 제2장에서 확립된 복합운송주선인이 가지는 두 가지 지위 중 상법상 운송주선인으로서의 복합운송주선인의 권리와 책임에 관하여 고찰하고자 한다.

제4장에서는 복합운송주선인이 운송인으로서의 법적 지위를 가지는 경우에 있어서의 책임을 복합운송인, 항공운송인, 상법 제816조 상의 책임으로 각 구분하여 살펴보고자 한다.

제5장에서는 복합운송주선인의 책임과 관련하여 통일된 법규정의 필요성이 제기됨에 따라 2013년 11월 25일자로 입법예고 된 상법 개정안의 내용, 복합운송주선인의 책임을 직접적으로 규정하고 있는 FIATA B/L 표준약관 및 로테르

담규칙의 규정을 검토하였다.

마지막으로 제6장에서는 이상의 논의를 결합하고 간략하게 요약, 정리하였다.

## 제2장 복합운송주선인의 법적 지위

### 제1절 복합운송주선인의 개념

#### 1. 복합운송의 개념

복합운송이라는 용어는 1992년 항공운송에 관한 바르샤바조약 제4장 복합운송에 관한 규정<sup>3)</sup>에서 최초로 ‘combined carriage(복합운송)’라는 표현으로 등장하여, 통운송(through transport) 또는 연속운송(successive transport)이라는 용어로 사용되어 오다가 1949년 국제상업회의소의 국제복합운송증권에 관한 조약의 예비초안에서 종래의 통운송에 대립된 용어로 복합운송이라는 표현이 실제로 사용되었다.<sup>4)</sup>

따라서 복합운송의 일반적인 개념은 통운송<sup>5)</sup>과 관련하여 이해하는 것이 타당하다. 통운송은 하나의 운송계약에 다수의 운송인이 관여하는 경우로 처음부터 복수의 운송인 및 운송수단이 예정되어 있으며 각 운송구간에서 운송이 동일한 운송방식에 의하여 이루어지는 통운송을 단순통운송이라 하고 다른 종류의 운송방식에 의하여 이루어지는 통운송을 복합운송이라 한다. 그리고 이러한 복합운송이 두 나라 이상에 걸쳐 국제적으로 이루어지면 이를 국제복합운송

3) Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air(국제항공운송인의 책임에 관한 조약), Chapter IV-Provisions Relating to Combined Carriage(제4장-복합운송), Article 31(제31조).

4) 전순환, 「국제운송물류론」, (서울: 한울출판사, 2011), 440면.

5) 일관운송이라고도 하며 이에 관하여는 본 절의 4. 유사개념과의 구분에서 상술하기로 한다.

(International Multimodal Transport)이라고 한다.<sup>6)</sup>

복합운송의 정의를 보다 명확하게 하기 위하여 국제조약상 정의규정들을 살펴 보면 다음과 같다.

(1) 1971년 복합운송조약 상의 정의

1971년 복합운송조약(Project de Convention sur le Transport Combine Internationale de Merchandises) 제2조 제2항에서는 “복합운송이란 해상·내수·항공·철도·도로 기타의 운송방법 중 적어도 두 종류 이상에 의한 두 구간의 운송”이라고 정의하였다. 다만 항공운송에 부수하여 이루어지는 집화·배송·환적작업은 독립된 운송방법으로 취급되지 아니한다고 규정하고 있다.

(2) 1975년 ICC 복합운송증권통일규칙의 정의

1975년 ICC 복합운송증권통일규칙(Uniform rules for Combined Transport Document) 제2장 a항은 “복합운송이란 물건이 수령된 한 국가의 일정한 장소에서 물건을 인도하도록 지정된 다른 국가의 일정 장소로의 적어도 두 종류 이상의 다른 운송형태에 의한 물건운송”이라고 규정하고 있다.

(3) 1980년 UN국제물건복합운송조약의 정의

1980년 UN국제물건복합운송조약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) 제1조 제1항에서는 “국제복합운송이란 복합운송인(Multimodal Transport Operator)이 화물을 자기 책임 하에 인수한 어떤 국가의 일정 지점으로부터 다른 국가의 인도 예정 지점까지 복합운송계약에 따라 적어도 두 개 이상의 운송수단에 의한 물건운송”이라고 정의하

---

6) 정영석, 전게서, 178면.

고 있다.

이상의 개념들을 통해 보면 복합운송이란, ‘하나의 계약에 의하여 운송의 시작으로부터 종료에 이르기까지 전 과정에 걸쳐 운송물이 적어도 두 가지 이상의 서로 다른 운송수단에 의하여 운송되는 것’ 혹은 ‘한 사람의 운송인이 복수의 운송수단을 이용하여 운송을 단독으로 인수하는 것’으로 정리할 수 있을 것이다.<sup>7)</sup> 즉, 복합운송은 운송에 관한 모든 책임을 복합운송인이 부담하는 단일운송계약이고 복합운송인이 자기의 명의로 복합운송을 인수하여 복합운송계약상 운송인수의 당사자가 되기 때문에, 전 운송구간에 걸쳐 인수인으로서 복합운송계약과 관련된 권리·의무의 주체가 된다. 또한 복합운송의 운임은 구간별로 분할된 운임이 아니라 전 운송구간에 대한 단일운임을 적용하고 서로 다른 종류의 운송수단에 의하여 운송되어야 한다. 이는 운송수단의 종류의 문제가 아닌 각 운송수단에 각각 다른 법적 규제가 적용된다는 의미이고 따라서 우리 상법과 같이 도로·철도·내수로 운송에 모두 육상운송법이 적용되는 경우에는 서로 다른 운송수단이 사용된다 하여도 복합운송으로 보지 않는다.<sup>8)</sup>

## 2. 복합운송주선인의 개념

현행 규정상 복합운송주선인에 대한 개념 규정은 없는 상태이며 아직 확립된 용어도 아니다. 오히려 실무상으로는 프레이트 포워드(Freight Forwarder)라는 용어가 흔히 사용되고 있으나, 이마저도 각 나라에 있어서 반드시 동일한 것은 아니며 국제적으로 통일되어 있지도 않다.<sup>9)</sup>

관련 국내법상 복합운송주선인의 정의를 살펴보면 다음과 같다.

7) 유경숙, “복합운송인의 신체계에 관한 연구”, 경상대학교 박사학위논문(2012), 12면.

8) 오원석·양정호, 「국제운송물류」, (서울: 탐북스, 2011), 265~266면.

9) 조성극, “관례를 통해 본 해상운송주선업자(Ocean Freight Forwarder)의 법적 지위”, 「한국해법학회지」, 제26권 제2호(2004), 381면.

## (1) 물류정책기본법상<sup>10)</sup> 국제물류주선업

화물유통촉진법에서는 복합운송주선업을 규정하였으나 물류정책기본법은 국제 복합운송과 관련하여 국제물류주선업을 규정하고 있다. 동법 제2조 제11호에서는 “국제물류주선업이라 함은 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다”고 규정하고 있다. 이처럼 물류정책기본법은 국제물류주선업의 개념요소로 ① 자기의 명의로 계산으로 할 것, ② 타인의 물류시설·장비 등을 이용할 것, ③ 수출입화물의 물류주선을 사업으로 할 것을 열거하여 국내 도착지와 국내 목적지 간에 이동되는 국내 화물을 대상으로 하는 국내 교역에 대하여는 제외함을 분명히 하였다.<sup>11)</sup>

## (2) 상법 상의 운송주선인

상법 상의 운송주선인은 자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자이다(상법 제114조). 상법상 운송주선인의 개념요소로서 ‘운송주선’은 운송계약의 체결뿐만 아니라 운송의 실현을 위하여 필요한 행위, 즉 운송물 검사·포장·개량·수령·보관·인도·기타 필요한 서류의 작성·보험계약의 체결·통관절차의 대행 등도 포함한다.<sup>12)</sup>

이를 나누어 살펴보면 첫째, 운송주선인은 ‘타인의 계산으로 자기의 명의로’ 운송계약을 체결하는 자이다. 이 점에서 운송주선인은 다른 주선인(위탁매매인 및 준위탁매매인)과 동일하지만 본인의 명의로 계약을 체결하는 운송계약의

10) 그동안 우리나라에서 복합운송주선인이라는 용어는 화물유통촉진법 제2조 제6호에서 규정되어 있었으나, 이 개념의 정의에 대한 문제가 제기되어 2007년 8월 3일 법률 제8617호에 의해 “화물유통촉진법”을 “물류정책기본법”으로 전면 개정하였다.

11) 김선철·이길남, “복합운송주선인의 화주에 대한 책임체계에 관한 연구 : 관련 한국법을 중심으로”, 「물류학회지」, 제19권 제2호(2009), 31면.

12) 김선철·이길남, 전제논문, 32면.

‘개별적인 대리인 또는 운송계약의 중개만’을 하는 ‘중개인 또는 중개대리상’과도 구분된다. 또한 이 부분에 있어서 ‘자기의 명의로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업’을 영위하는 물류정책기본법 상의 개념과도 차이가 있다. 둘째, ‘물건운송’의 주선을 하는 자를 말한다. 이 때 ‘물건’이란 운송의 객체가 되는 모든 물건을 말하고, ‘운송’이란 육상·해상 또는 항공의 운송 및 이 중 2자 또는 3자를 통하여 하는 운송을 의미한다. 따라서 모든 물건 또는 유가증권을 주선의 목적으로 하는 ‘위탁매매인’과 다르며 매매 아닌 행위를 주선하는 준위탁매매인이다. 하지만 운송주선인은 주선의 목적이 물건운송이라는 점을 제외하고는 위탁매매인과 같아서 상법은 운송주선인에 대하여 다른 정함이 있는 경우를 제외하고는 위탁매매인에 관한 규정을 준용하고 있다. 마지막으로 운송주선인은 물건운송의 주선을 ‘영업’으로 하는 자이다. 운송주선인은 물건운송의 영업을 함으로써 상인이 된다. 따라서 위탁자(송하인)와 운송주선인의 관계, 즉 주선인수계약의 성질은 위임이 된다.<sup>13)</sup>

### 3. 각 국의 입법례

#### (1) 영국

영국은 대륙법계 국가와는 달리 복합운송주선인에 해당하는 법적 개념이 없고 포워딩이라는 말이 나타내는 업무범위, 주선업자의 자격기준, 소요자본, 훈련 등에 관한 법적 규정이 전혀 없다. 영국에서는 원래 송하인을 대신하여 선박회사와 운송계약을 체결하는 일을 하는 자를 Forwarding Agent라고 하는데 이들은 단지 대리인의 자격을 가질 뿐 운송인으로서의 책임은 없다. 또한 영국에는 운송주선인협회(The Institute of Freight Forwarders LTD: IFF)가 있는

13) 정찬형, 「상법강의(상)」, (서울: 박영사, 2012), 312~314면.

데 이 협회의 정의 따르면 “운송주선인은 일반적으로 이해되고 있는 주선업에 종사하고 있는 자를 가리킨다”라고 한다. 현실적으로는 “운송주선인은 수출업자 또는 수하인을 대신하여 수입화물의 수송에 관련되는 업무에 종사하고, 이와 같은 서비스의 제공에 대한 일정 보수를 목적으로 하는 개인 또는 법인을 가리킨다”고 정의할 수 있다.<sup>14)</sup>

그러나 영국은 성문법상 규정이 없고 IFF의 정의와 같이 운송인과 송하인 사이의 중개인으로서의 복합운송주선인의 지위가 항상 명백한 것은 아니므로 종전의 여러 판례에 의거하여 개별적인 계약 내용 등 주위의 사정을 주의 깊게 분석하여야 비로소 그 지위를 확정할 수 있을 것이다.

## (2) 미국

미국의 경우 우리나라의 해상운송주선인과 유사한 제도가 크게 세 가지 형태로 구분되어 있다. 즉, 주(州)간교통위원회(Institute Commerce Commission)에서 관할하는 국내운송주선인(Domestic Freight Forwarder)과 연방해사위원회(Federal Maritime Commission)에서 관할하는 외항운송주선인(Ocean Freight Forwarder) 및 연방해사위원회에 운임을 신고하는 일반운송인(Common Carrier)의 역할을 하는 무선박운송인(Non-Vessel Operating Common Carrier: NVOCC)의 세 가지 형태로 구분된다.<sup>15)</sup>

이 밖에 연방항공법 상의 항공화물운송주선인(Air Freight Forwarder)은 국내 또는 국제를 불문하고 민간항공위원회(Civil Aeronautic Board)의 관할 아래 있다.<sup>16)</sup>

### (가) 국내운송주선인

---

14) 전순환, 전게서, 47면.

15) 방희석, 「국제운송론」, (서울: 박영사, 2013), 458면.

16) 이시환·김정희, 「국제운송론」, (서울: 대왕사, 2013), 411면.

주(州)간통상법 제4편(Part IV)의 제402조 (a)의 2에 의하면 국내운송주선인은 철도, 자동차 및 내수로운송인이 아닌 일반운송인(common carrier)으로서 보수를 받고 주(州)간 화물의 운송을 하는 것 또는 운송의 준비를 하는 것을 공표하는 자이다. 통상적인 업무내용으로는 i) 화물의 집하, 혼재, 분배, 배송 업무를 수행하거나 또는 준비를 하고 ii) 수령지로부터 인도지까지 화물운송에 책임을 지며 iii) 화물운송을 위하여 철도, 자동차, 내수로운송수단을 이용하는 것 등을 들 수 있다. 즉, 국내운송주선인이란 실제운송인이 아니라 이용운송인이라 할 수 있고 화주에게는 원수운송인으로서 운송책임을 지고 운송증권도 발행하기 때문에 NVOCC의 성격과 비슷하다.<sup>17)</sup>

#### (나) 외항운송주선인

1984년 해운법(Shipping Act) 제3조 제19항에 의하면 외항운송주선인이란 “화주의 대리인으로서 해상운송을 통해 미국으로부터 수출품을 선적 또는 선적을 위한 선복예약 및 기타의 방법을 취하며, 서류작성과 선적에 수반하는 작업을 행하는 자”라고 규정하고 있다. 이와 함께 미국 해운법의 시행규칙이라고 할 수 있는 연방해사위원회의 연방정부조례(Code of Federation Regulation: CFR)에 의하면 외항운송주선인의 업무는 i) 창고로의 화물운송, ii) 수출신고의 준비 및 절차수행, iii) 선복의 예약, iv) 화물인도지시서 및 부두증명서의 작성, v) 선하증권의 작성, vi) 영사서류의 작성 및 사증의 처리, vii) 창고의 주선, viii) 적하보험의 부보, ix) 미국의 수출규정에 따른 통관업무, x) 화주 및 은행에서 필요로 하는 제 서류의 작성 및 운송 등이다.<sup>18)</sup>

외항운송인의 운송주선 서비스에 대한 대가로는 화주로부터 주선수수료를 받고 선박회사로부터는 집화보상금을 받을 수 있도록 규정하고 있다. 또한 해운

17) 송채현·박종은, 「국제물류운송론」, (서울: 탐복스, 2011), 428면.

18) 방희석, 전거서, 458~459면.

법 제17조에 의하면 외항운송주선인으로서 행위를 하기 위해서는 연방해사위원회  
의 면허를 취득하여야 하고 면허를 받으려면 재무장관이 인정하는 보증서  
를 제출하도록 규정하고 있다.<sup>19)</sup>

#### (다) 무선박운송인

무선박운송인은 1993년에 연방해사위원회가 General Order 4(b)에 의하여  
최초로 법제화시킨 개념으로<sup>20)</sup>, 이 규정에 의하면 무선박운송인이란 i) 광고,  
권유, 기타의 방법에 의하여 운임률을 설정 및 고시하고 해운법에 규정된 주  
(州)간 또는 외국항로 사이에서 해상운송을 이용하여 화물운송업무를 제공할  
것을 표명한 자, ii) 화물의 안전운송에 대한 의무를 다하고 법률에 따라 책임  
을 지는 자, iii) 이용선박의 소유 또는 지배 여부를 불문하고 하청운송인인 해  
상운송인과 자기 명의로 당해 화물의 운송계약을 체결하는 자라고 명시하고 있  
다.<sup>21)</sup>

1984년 해운법 제3조 제17항에 따르면 무선박운송인이란 선박 등의 수송수  
단을 보유하지 않고 해상운송인(실제운송인)의 서비스를 이용하여 화물을 수송  
하는 일반운송인이다. 무선박운송인의 서비스는 구체적으로 i) 선박운항운송  
인(Vessel Operating Common Carrier: VOCC)으로부터 운송서비스를 구입하  
여 제3자에게 판매하는 것, ii) 해상운송비용 또는 복합운송비용의 지급, iii)  
화주와의 운송계약체결, iv) 선하증권 또는 이와 동등한 서류발행, v) 통운송  
에서 내륙운송의 수배와 내륙운임의 지급, vi) 해상운송주선인(Ocean Freight  
Forwarder)에 대한 법적 수수료의 지급, vii) 컨테이너 리스, viii) 발송지 또는  
도착지의 대리점과 계약을 체결하는 것 등이다.<sup>22)</sup>

19) 송채현·박종은, 전게서, 429면.

20) 방희석, 전게서, 460면.

21) 송채현·박종은, 전게서, 429면.

22) 이시환·김정희, 전게서, 411면.

### (라) 항공운송주선인

항공운송주선인은 항공기를 보유하지 않은 운송인으로 1978년 항공규제 완화법에 의해 1985년부터 규제가 철폐되었다. 다만 외국인으로서 항공운송주선인이 되려면 미국 교통부에 신고하여야 하고, 상대국에서 미국사업자에게 국내운송사업에 참여를 인정하여야 미국 내에서 외국인 간접항공운송사업자(Foreign Indirect Air Carrier)로 참여할 수 있다.<sup>23)</sup>

### (3) 독일

영국을 제외한 독일 등 유럽의 대륙법계 국가는 각국의 상법에 우리나라 상법 제114조에 해당하는 운송주선인에 관한 조항이 규정되어 있다. 독일 상법 제 407조에 의하면 운송주선인(Spediteur)이란 “자기 명의로 타인을 위하여 육상 운송인 또는 해상운송인에 의한 물건운송의 주선을 행하는 것을 영업으로 하는 자”라고 규정하고 있다.<sup>24)</sup>

한편 독일은 1998년 7월 1일부터 발효한 운송개혁법(Transport Law Reform of Act of 1998: 1998 Transportrechtsreformgesetz)에 의해 운송주선인의 역할을 확대하고 있으며, 이 과정에서 운송주선인(Spediteur)에 관한 규정도 수정되어 과거와 같이 자기의 명의로 타인의 계산으로 영업을 하는 우리 상법 상의 운송주선인과 같은 지위는 더 이상 가지지 않게 되었다.<sup>25)</sup>

이 법에 의하면 운송주선인의 주요 의무는 운송을 조직하는 것인데, 운송의 조직은 3단계로 구성된다. 첫 번째는 운송방식과 운송경로를 결정하는 계획단계, 두 번째는 운송인의 선정, 운송계약의 체결, 보관 및 운송주선계약 및 운송

23) 이시환·김정희, 전거서, 411면.

24) 방희석, 전거서, 456면.

25) Johannes Trappe, “The Reform of German Transport Law”, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 2001, pp402~404.

인에게 정보를 제공하고 지시하는 이행단계, 마지막은 화주에 의해 제기된 일체의 손해배상청구를 보장해주는 후속조치단계이다. 그리고 이 법에 의하면 보험수배, 포장 및 화인(Shipping Mark), 통관절차를 밟는 것은 운송주선인의 의무가 아니므로 운송주선계약의 범위를 벗어나지만 명시적으로 이러한 서비스를 제공하기로 한 경우에는 이러한 사항의 이행을 위한 계약을 수배하여야 한다.<sup>26)</sup>

#### (4) 일본

일본에서는 운송주선인의 정의가 법적으로 명확하게 정립되어 있지는 않지만, 일반적으로는 해상운송주선업무를 수행하는 업종으로 일본 해상운송법 제2조 제7항에서 “자기 명의로 해상에 있어서의 선박에 의한 물건운송을 취급하는 사업”이라고 규정하고 있다. 이는 일본 상법 제559조 제1항에서의 “운송취급인” 중 해상분야의 운송취급인이라 할 수 있다. 또한 오즈나까(乙仲)란 항만운송사업법의 일본 항만운송사업 중에서 개품운송화물의 선박에의 인도 또는 선박으로부터의 인수와 아울러 부선운송 및 간이창고에서의 화물처리와 보관을 일관하여 행하는 것을 지칭한다. 그 대다수는 항만운송사업 이외에 통관업 또는 자동차운송업 등을 겸업하고 있는데 오즈나까를 해운화물취급이라고도 한다.<sup>27)</sup>

한편 일본은 1989년에 화물운송취급사업법을 제정하여 1990년부터 시행하게 되었다. 동법에 있어서의 화물운송취급사업은 종래 해상운송법, 항공법, 도로운송법, 통운사업법, 내항해운법에서 개별적으로 규제되고 있던 이용운송기능부분을 집약한 것이다. 화물운송취급사업법에서는 선박운항사업자, 항공운송사업자, 철도운송사업자, 화물운송사업자와 같은 실제운송인이 하는 운송을 이용하여 화물운송사업을 하는 이용운송사업과 타인의 수용에 응해 유상으로 그리고 자기명의로 운송사업자(실제사업자 및 이용운수사업자)에게 화물의 중개 또는

26) 이시환·김정희, 전거서, 413면.

27) 방희석, 전거서, 457~458면.

그로부터 화물을 수취하거나 또는 타인의 명의로 운송사업자에게 화물운송을 위탁하거나 그로부터 수취하는 사업을 말한다.<sup>28)</sup>

#### 4. 유사개념과의 구분

##### (1) Freight Forwarder

실무적으로 Freight Forwarder는 Forwarding Agent, Shipping Agent, Shipping & Forwarding Agent 등을 총칭하는 개념으로 운송을 위탁한 고객의 대리인으로서 직접 운송수단을 보유하지 않은 채 운송을 위탁한 송하인의 화물을 인수하여 수하인에게 인도할 때까지의 집화, 입출고, 선적, 운송, 보험, 보관, 배달 등 일체의 업무를 주선할 뿐만 아니라 복합운송체제 하에서 스스로 운송계약의 주체가 되어 복합운송인으로서 복합운송증권을 발행하여 전 구간의 운송책임을 부담하는 자를 말한다.<sup>29)</sup>

우리나라에서의 Freight Forwarder 또한 운송인과 화주 사이에서 운송을 주선하는 기능을 주로 하는 것으로 운송수단을 보유하지 않으면서 화주와 운송계약을 체결하고 전 운송구간에 대하여 단일 책임을 지며, 일괄운임을 제시하고 복합운송증권을 발행한다. 이러한 Freight Forwarder들은 소량의 개별 화주들로부터 많은 화물을 확보하여 운송회사와 협상함으로써 보다 유리한 조건으로 운임을 협정할 수 있다는 장점이 있다.<sup>30)</sup>

이처럼 실무상 Freight Forwarder는 본래의 복합운송주선인의 개념보다 발전하여 복합운송인으로 활동하고 있는바, 이하에서는 개념의 구분을 위하여 Freight Forwarder의 의미를 복합운송주선인에 한정하여 사용하고자 한다.

28) 이시환·김정희, 전게서, 414면.

29) 방희석, 전게서, 451면; 한낙현·박영배, 「해상운송과 해상적하보험」, (서울: 도서출판 두남, 2009), 211면.

30) 박성철·황상규, 「국제운송물류론」, (서울: 도서출판 영민, 2011), 199면.

## (2) 통운송인(Through Carrier)

통운송이란 해상, 육상, 내륙수로, 항공운송수단의 결합에 의한 운송으로서, 2 이상의 동종의 운송수단만을 결합한 형태를 단순통운송이라 하고, 2 이상의 이종(異種)수단을 결합한 형태를 복합운송이라 한다.<sup>31)</sup>

이를 자세히 살펴보면, 단순통운송은 통운송과 복합운송을 구별하기 위하여 사용된 것으로 일반적으로 통운송이라 하면 단순통운송을 의미하는 것으로 해석한다. 통운송은 화주와의 계약관계에 따라 1인의 운송인이 전 구간의 운송을 인수하고 그 일부 또는 전부를 다른 하청운송인에게 행하게 하는 하청운송, 수인의 운송인이 공동해서 전 구간의 운송을 인수하고 각 운송인의 담당구간은 운송인들이 내부적으로 결정하는 동일운송, 수인의 운송인이 공동해서 전 구간의 운송을 인수하고 각 운송인의 담당구간을 처음부터 화주에게 명시하는 연속통운송으로 구분된다. 이에 반해 복합운송은 통운송의 일종이지만 반드시 이종의 운송수단의 결합에 의하여 운송이 이루어 져야 한다는 점이 다르다. 그러나 단순히 이종의 운송수단이 사용되었다고 해서 복합운송이 될 수는 없으며, 내륙지역 또는 최초 선적항에서 선적된 하나 또는 둘 이상의 중간 지점을 경유하여 최종목적지의 항만 또는 내륙의 최종 목적지까지 선박, 철도, 도로, 항공기 등 서로 다른 운송수단을 조합하여 일원화된 운송책임 하에 행해지는 운송방식이 복합운송이다.<sup>32)</sup>

## (3) 무선박운송인(NVOCC)

무선박운송인(Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)이라는 용어는 운송인이 된 복합운송주선인을 의미하는 것으로 우리나라에서도 사용되고

---

31) 전순환, 전게서, 6면.

32) 전순환, 전게서, 33~34면.

있으나 앞서 살펴본 바와 같이 원래 미국법 상의 개념이다. NVOCC는 미국의 1961년 연방해사위원회가 “NVOCC란 광고·권유의 방법에 의하여 운임요율을 설정 및 고시하고 1961년 해운법(Shipping Act)에 규정된 주(州)간 또는 외국 항로 사이에서 해상운송을 이용하여 화물운송업무를 제공할 것을 표명하고 화물의 안전수송에 대한 의무를 다하고 법률에 따라 책임을 인수하며, 이용 선박의 소유 또는 지배 여부를 불문하고 실제운송인과 자기 명의로 당해 화물의 운송계약을 체결하는 자”라고 내린 결정에서 기인한다. 이 결정에 따라 1984년 해운법 제3장 제17조에 의하면 NVOCC란 해상운송에 있어서 자기 스스로 선박을 직접 운항하지 않으면서 실제운송인(Ocean Common Carrier)에 대해서는 송하인의 입장이 되는 것이라고 정의하고 있다.<sup>33)</sup>

#### (4) 혼재운송주선인

소량화물(LCL화물)을 집화하여 컨테이너 한 대 분량의 화물(단일화물: FCL화물)로 합하여 운송하는 혼재운송은 복합운송주선인의 가장 대표적인 서비스 형태이다. 혼재운송의 주된 목적은 소량화물 선적의 용이함, 비용절감 등을 위한 것으로<sup>34)</sup> 이는 복합운송주선인의 기능 중 하나로 파악하는 것이 옳다.

한편 상법상 운송주선인이 다수의 위탁자로부터 동일한 운송노선에 관하여 운송을 위탁받고 자기 명의로 자기 계산으로 운송계약을 체결하는 경우 이를 혼재운송계약이라 하고, 이 경우에는 운임이 확정되지 않은 경우에도 확정운임운송주선계약과 동일하게 운송계약으로 해석하는 견해가 있다.<sup>35)</sup>

또한 복합운송주선인이 혼재업무를 하는 경우, 별도의 규정이 없는 우리 상법의 해석으로는 구체적 또는 개별적인 사정을 참작하여 운송주선인의 다양한 기능 중 하나로 해석할 것인지 또는 운송인으로서의 책임을 인수한 것으로 해석

33) 김창준, “복합운송주선업자의 법적 지위에 관한 연구-법해석론적 쟁점을 중심으로”, 경희대학교 박사학위논문(2004), 15면.

34) 한낙현·박영배, 전거서, 214면.

35) 정찬형, 전거서, 321면.

할 것인지 여부를 결정하면 된다는 견해도 있는데,<sup>36)</sup> 계약당사자의 의사와 실 무상 관행을 동시에 고려하여 이를 존중한다는 취지에서 이 견해에 동의한다.

## 제2절 복합운송주선인의 법적 지위

### 1. 서설

앞서 살펴본 바와 같이 복합운송주선인의 개념에 관하여 물류정책기본법에서 정의하는 개념과 상법상 운송주선인의 개념 간에는 차이가 존재한다. 따라서 물류정책기본법 제2조 제11호에서 규정하는 복합운송주선인이 상법 제114조 내지 제124조에서 규정하는 운송주선인에 해당하는지 여부에 관한 문제가 제기된다. 물류정책기본법은 복합운송주선업을 규율하는 공법으로 복합운송주선인의 등록·사업의 폐지 등 주로 행정적인 사항을 규정할 뿐이며, 우리 법상 복합운송주선인의 사법적 권리의무 관계를 규율하는 규정은 없기 때문에 복합운송주선인의 법률상 지위를 규율하는 법률로써 상법의 적용 가능성에 대한 검토가 필요하다.<sup>37)</sup>

또한 복합운송주선인의 법적 지위에 따라 그 책임관계도 달라진다 할 것이므로 이하에서는 상법 및 물류정책기본법상 복합운송주선인의 법적 지위에 관하여 살펴보려고 한다.

### 2. 복합운송주선인의 상법상 법적 지위

상법 제114조에서는 운송주선인은 자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자를 말한다고 정의하고 있다. 여기서 ‘주선’의 의미와 관련하여 상법

36) 김창준, 전계논문, 17면.

37) 김창준, 전계논문, 23면; 조성극, 전계논문, 383면.

조문 자체에서 요건을 직접 규정하고 있지는 않지만, 우리 통설은 ‘타인의 계산’, 즉 운송주선을 의뢰하는 위탁자(송하인)의 계산으로 할 것을 요구하고 있으며, 이 때 운송주선인이 타인으로 영업한다는 것은 주선행위로 인한 손익이 모두 위탁자에게 귀속된다는 의미이다. 상법 규정에 의하면 운송에 관한 거래도 상행위의 하나라는 전제 하에 운송대리인은 운송인을 대리하여 운송거래를 대리·중개하는 것을 영업으로 하는 자라고 한다.<sup>38)</sup> 여기서 운송주선인은 자기 명의로 운송계약을 체결하기 때문에 계약된 화주를 대리하여 운송관계 업무를 수행하며, 자기의 명의로 운송계약을 체결하지 않는 한 운송 자체에 대한 책임은 부담하지 않는다.<sup>39)</sup> 따라서 운송주선계약에 의해 운송물을 화주로부터 수령하고 운송인과의 계약에 따라 이를 운송인에게 인도하고 운송 관련 서류를 교부받아 화주에게 전달한 경우, 운송인은 운송 자체에 대한 책임이 없다. 그러나 운송주선인이 운송물의 수령·인도·보관 및 운송인이나 기타 운송인의 선택, 기타 운송업무와 관련하여 주의의무를 다하였음을 입증하지 못하면 운송물의 손상 또는 연착으로 인한 책임을 부담한다.<sup>40)</sup>

운송주선인은 주선의 목적이 ‘물건운송’이라는 점에서 물건 또는 유가증권의 매매를 주선으로 하는 위탁매매인, 매매 아닌 행위의 주선을 영업으로 하는 준위탁매매인과 다르다. 그러나 운송주선인은 주선의 목적이 물건운송이라는 점을 제외하고는 위탁매매인과 같으므로 상법은 운송주선인에 대하여 다른 정함이 있는 경우를 제외하고는 위탁매매에 관한 규정을 준용하고 있다는 점은 앞서 살펴본 바와 같다.

### 3. 복합운송주선인의 물류정책기본법상 법적 지위

오늘날 국제운송 실무에서는 복합운송주선인이 상법상 규정된 순수한 형태의

38) 김선철·이길남, 전계논문, 33면.

39) 대법원 1987. 10. 13. 선고 85다카1080 판결.

40) 김선철·이길남, 전계논문, 33면.

운송주선인으로 영업하는 경우는 드물고, 대부분은 물류정책기본법 상의 복합운송주선인으로서 화주와 직접, 즉 운송주선인이 아닌 운송인으로서 운송계약을 체결하고 있으며 운송계약으로 인한 손익을 위탁자에게 귀속시키는 것이 아니라 자기의 계산으로 하고 있다. 이들은 화주로부터 받은 운임과 실제운송인에게 지급하여야 할 운임의 차액을 취득할 목적으로 하는 것이지 달리 주선료 등의 보수를 청구하는 경우는 없다. 따라서 이들의 명칭에도 불구하고 상법 상의 운송주선인에 관한 규정이 적용될 수 있을지 여부에 대한 문제가 발생한다.<sup>41)</sup>

물류정책기본법상 복합운송주선인의 개념은 복합운송의 실무를 반영하여 그 범위를 확대·개편한 것으로, 복합운송주선인이 상법 상의 운송주선인인지 여부는 위탁자와 체결된 계약내용에 따라 결정되어야 할 것이다. 즉, 법문 상의 주선이나 자기계산에 의하여 복합운송주선인이 운송주선인인지 여부가 결정되는 것이 아니라, 위탁자와 계약을 체결하면서 복합운송증권을 발행하는 등 처음부터 운송인이 될 의사로 계약을 체결한 경우에는 운송인으로서의 지위를 가지고, 복합운송증권을 발행하지 아니하고 운송주선인으로서 화물수령증(Forwarder's Cargo Receipt: FCR)만을 발행한 경우에는 운송주선인으로서의 지위를 갖는다고 보아야 할 것이다. 일반적으로 운송주선인이 운송인이 되는 경우는 상법 제116조 제1항 제1문의 규정에 의한 운송주선인의 개입권<sup>42)</sup>을 행사하여 다른 사람의 물건을 운송하는 것으로 해석할 수 있다.<sup>43)</sup>

#### 4. 소결

이상에서 살펴본 바와 같이 복합운송주선인은 두 가지 법적 지위를 가진다. 기본적으로는 상법 상의 운송주선인으로서의 지위를 가지며 여기에 운송주선인

41) 김선철·이길남, 전계논문, 34면.

42) 운송주선인의 개입권에 관하여는 제4장에서 상술하기로 한다.

43) 정영석, 「해상법원론」, (서울: 텍스트북스, 2009), 118~119면.

이 개입권을 행사한 경우 운송인으로서의 지위를 가지게 되는데, 이러한 법적 지위에 따라 복합운송주선인의 부담하는 책임도 달라진다.

한편 물류정책기본법에서 규정하는 복합운송주선인이 상법 상의 운송주선인에 해당하는지 여부의 문제는 복합운송주선인과 위탁자(송하인) 간에 체결되는 계약의 내용에 따라 구체적이고 개별적인 사실관계에 따라서 상법상 운송주선인의 법률요건을 구비하였느냐에 비추어 결정하여야 할 것이다.

## 제3장 운송주선인으로서의 복합운송주선인의 책임

### 제1절 운송주선인의 권리

#### 1. 보수청구권

운송주선인은 보통 운송주선계약을 통해 보수의 액과 그 지급시기를 약정하며 그러한 계약에 따라 보수를 청구하게 된다. 그러나 보수의 약정이 없다 하더라도 상인이 그 영업의 범위 내에서 타인을 위하여 행위를 한 때에는 이에 대한 상당한 보수를 지급할 것을 청구할 수 있다(상법 제61조).<sup>44)</sup> 또한 상법은 보수 청구의 시기와 관련하여 특칙을 두었으니, 즉 운송주선인은 운송물을 운송인에게 인도한 때에 위임사무의 처리를 마쳤다고 할 수 있으므로 즉시 보수를 청구할 수 있다(상법 제119조 제1항).<sup>45)</sup>

다만 미리 운송주선계약으로 운임의 액을 정한 확정운임 운송주선계약의 경우에는 다른 약정이 없는 한 따로 보수를 청구할 수 없다(상법 제119조 제2항). 확정운임은 운송주선인의 보수를 포함한 것이므로 운송계약을 체결할 때 운송

44) 송선욱, “국제화물운송에 있어서 복합운송주선인의 책임과 제문제에 관한 연구”, 「건국대학교 대학원 논문집」, 제47집(1998), 216면.

45) 이법찬·최준선, 「상법개론(제10판)」, (서울: 삼영사, 2010), 183면.

주선인은 확정운임의 범위 안에서 실질운임을 정하여야 하는데, 확정운임과 실질운임의 차이가 운송주선인의 보수이므로 운송주선인은 위탁자에 대하여 별도의 보수를 청구하지 못하게 된다. 이러한 확정운임 운송주선계약에 있어서 운송주선인의 보수청구권을 제한하는 법적 근거는 운송주선인이 확정운임으로 운송주선을 하는 것은 결국 운송주선인이 확정운임과 실질운임의 차액을 얻기 위하여 운송을 인수하는 것이고, 위탁자의 계산으로 운송계약을 체결하는 것은 아니므로 이를 개입의 일종으로 보는 개입설(소수설)과, 개입은 상법상 형성권인데 이 경우는 형성권의 행사로 볼 수 없으므로 이를 개입으로 볼 수 없으며 오히려 운송계약으로 보고 운송주선인과 위탁자 간의 법률관계에는 운송에 관한 규정을 적용하는 것이 타당하다고 하는 운송계약설(다수설)이 있다. 판례는 운송계약의 일종으로 보아<sup>46)</sup> 확정운임의 주선계약은 처음부터 운송계약으로 변하여 운송주선인에 관한 규정을 적용할 여지가 없고 운송주선인이 선정한 운송인은 운송주선인의 이행보조자가 되므로 그의 고의·과실에 대하여는 운송인이 책임을 진다(상법 제135조)고 한다.<sup>47)</sup>

위탁자 또는 수하인에 대한 운송주선인의 채권은 1년 시효로 인하여 소멸한다(상법 제122조).

## 2. 유치권

운송주선인은 운송물에 관한 운임, 보수 기타 위탁자를 위한 채당금이나 선대금에 관하여서만 그 운송물을 유치할 수 있는 특별상사유치권을 갖는다(상법 제120조). 운송주선인의 유치권은 피담보채권과 목적물 간에 견련관계가 있어야 한다는 점, 유치목적물의 소유권의 소재 여하·점유취득 원인이 상행위인지 여부를 묻지 않는다는 점에서 일반상사유치권(제58조), 대리상의 유치권(제91조) 및 위탁매매인의 유치권(제111조 및 제91조)과는 다르고 민사유치권(민법

46) 대법원 1987. 10. 13. 선고 85다카1080 판결.

47) 송선욱, 전제논문, 216~217면.

제320조) 및 육상·해상운송인의 유치권(제147조 및 제120조, 제807조)과 같다. 그러나 유치목적물이 운송물로 한정된다는 점에 있어서 민사유치권과도 다르다.<sup>48)</sup>

## 제2절 운송주선인으로서의 책임

### 1. 운송주선인으로서의 상법상 책임

#### (1) 일반적인 의무

운송주선계약은 위임계약이므로 운송주선인은 선량한 관리자의 주의로써 운송주선계약을 이행하여야 한다(상법 제123조, 112조, 민법 제681조). 여기에서 운송주선계약의 이행이라 함은 운송계약을 체결하는 것에 한하는 것이 아니라, 이에 부수되는 업무로서 상관습상 인정되거나 위탁자로부터 지시받은 업무를 포함한다.<sup>49)</sup> 즉, 상법 제115조의 “운송물의 수령·인도·보관·운송인이나 다른 운송인의 선택·기타 운송에 관한 주의”라고 하는 것이 이를 의미한다.<sup>50)</sup> 그러므로 운송주선인은 운송수단과 운송경로를 결정하고 이에 적당한 운송인을 선택하여 운송계약을 체결하여야 하고, 위탁자로부터 운송물을 수령하고 필요한 경우에는 이를 보관하여야 하며, 필요한 운송서류를 작성하고 운송인에게 운송물을 인도하여야 한다. 운송주선인은 이러한 의무를 이행함에 있어서 위탁자의 이익을 고려하여야 하고 위탁자의 지시를 따라야 하며 위와 같은 모든 업무의 처리에 있어서 선량한 관리자의 주의의무를 다하여야 한다.<sup>51)</sup>

또한 운송주선인은 상법상 위탁매매인과 같은 개별적인 의무를 부담한다. 즉,

48) 이법찬·최준선, 전게서, 184면; 정찬형, 전게서, 322면.

49) 정찬형, 전게서, 315면.

50) 최준선, 「상법총칙·상행위편」, (서울: 삼영사, 2013), 334면.

51) 임중호, 「상법총칙·상행위편」, (과주: 법문사, 2012), 505면.

i) 운송주선인이 위탁받은 행위를 한 때에는 지체 없이 이를 위탁자에게 통지하고(상법 제123조 및 104조), ii) 위탁자가 운임을 지정한 경우에는 이를 준수할 의무를 부담하고, 만일 고가로 운송계약을 체결한 경우에는 그 차액을 부담하여야 하며 염가로 운송계약을 체결한 경우에는 그 차액은 위탁자의 이익으로 한다(상법 제123조 및 106조). 또한 iii) 운송주선인은 운송물을 인도받고 그 물건의 훼손 또는 하자를 발견하거나 부패할 염려가 있는 경우에는 위탁자에게 이를 통지하여야 할 의무를 부담하고 일정한 경우에는 이를 처분할 수 있다(상법 제123조 및 제108조).<sup>52)</sup>

## (2) 수하인에 대한 책임

운송주선계약의 당사자는 위탁자와 운송주선인이므로 운송주선인과 수하인은 원칙적으로 아무런 관계가 없지만, 운송물이 도착지에 도착한 때에는 운송주선계약에서 정해진 수하인도 원칙적으로 위탁자와 동일한 권리를 취득한다(상법 제124조 및 140조). 수하인은 운송계약의 당사자는 아니지만 운송의 목적에서 볼 때 수하인을 일체로 인정하는 것이 타당하기 때문이다. 따라서 운송주선인은 수하인에 대해서도 운송주선계약 상의 의무위반으로 인한 책임을 부담하고, 수하인이 위탁자와 같은 권리를 취득하면 운송주선인에 대하여는 보수 기타의 비용을 지급할 의무를 부담한다.<sup>53)</sup>

## (3) 운송물인도에 대한 책임

운송주선인의 의무를 운송주선인이 운송인과 운송계약을 체결하는 것으로서 이행이 완료된 것으로 볼 것인지, 아니면 도착지에서 운송물을 수하인에게 인도할 의무도 포함한다고 볼 것인지에 관하여 견해가 나뉜다. 다수설은 운송주

52) 정찬형, 전거서, 315면.

53) 임중호, 전거서, 509면; 최준선, 전거서, 338~339면.

선인이 운송인과 운송계약을 체결하고 운송인에게 운송물을 인도하였을 때 주선계약의 이행이 완료되며, 보수청구도 그 때 할 수 있다고 본다.<sup>54)</sup> 반면 소수설에 따르면 운송주선의 경우에는 수하인에게 화물을 인도하는 시점에서 운송주선의무의 이행이 완료되는 것이므로, 운송인에게 운송물을 인도하는 것으로써 운송주선인의 임무가 종료되지 아니한다고 한다.<sup>55)</sup>

이와 관련하여 판례<sup>56)</sup>는, 명시적으로 운송주선인의 운송물인도의무를 언급한 것은 아니지만 운송주선인이 신용장개설은행을 수하인으로 한 운송주선인의 화물수취증을 발행하였음에도 실제운송인으로부터 수령한 선하증권 원본을 외국 의 실수입자에게 송부함으로써, 실수입자가 실제운송인으로부터 운송물을 수령하여 임의로 처분한 사안에서, “화물수취증을 발행한 운송주선인으로서 선적서류, 예컨대 선하증권이 화물수취증에 이어 발행될 때에는 그러한 선적서류상의 화물의 처분권에 관한 조건이 화물수취증에 의하여 부과된 의무와 상치되지 않도록 주의하여야 하며 위 화물수취증 상의 운송물 인도에 관한 조건에 위배하여 운송물을 처분하였을 경우에는 그에 대한 책임을 면할 수 없다.”고 판시하였다. 이는 운송주선인에게 도착지에서의 화물인도의무를 인정할 취지의 판례라 하겠다.<sup>57)</sup>

앞서 살펴본 바와 같이 상법 제140조에서는 수하인은 화물이 도착하기 전 또는 도착하면 송하인의 모든 권리를 취득한다고 규정하고 있으며, 운송물과 관련하여 송하인이 운송주선인에 대하여 가졌던 동일한 권리를 행사 할 수 있다. 또한 동법 제115조에서도 운송주선인에게 도착지에서의 운송물 인도의무를 명시하고 있다. 따라서 운송주선인의 의무는 도착지에서 운송계약 상의 수하인에게 운송물을 인도할 의무까지 포함한다고 보는 것이 타당하다고 생각된다.

54) 이범찬·최준선, 전거서, 183면; 정찬형, 전거서, 319면; 다수설을 지지하는 의견은 그 외에도 손주찬, 정동윤, 최기원 등이 있다(김창준, 전거논문, 27면, 각주 12 재인용).

55) 서돈각·정완용, 「상법강의(상)」, (서울: 법문사, 2000), 210~211면; 채이식, 「상법강의(상)」, (서울: 박영사, 1996), 278~279면.

56) 대법원 1988. 12. 13. 선고 85다카1358 판결.

57) 김창준, 전거논문, 61면.

#### (4) 손해배상책임

상법 제115조에서는 “운송주선인은 자기나 그 사용인이 운송물의 수령·인도·보관·운송인이나 다른 운송주선인의 선택 기타 운송에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임을 면하지 못한다”고 운송주선인의 손해배상책임을 규정하고 있다. 운송주선인의 이러한 손해배상책임은 채무불이행책임의 일종이며, 무과실에 대한 입증책임은 운송주선인에게 있다.<sup>58)</sup> 또한 운송주선인의 손해배상책임에 관한 상법규정은 그 사용인의 고의·과실에 대하여도 운송주선인이 책임을 부담하며, 운송주선인이 무과실 입증책임을 부담한다는 점에서 민법상 채무불이행으로 인한 손해배상책임(민법 제390조)에 대한 예외규정으로 보는 견해가 있으나,<sup>59)</sup> 다수설<sup>60)</sup>은 민법에서도 이행보조자의 과실을 채무자의 과실로 보고 있고 입증책임은 해석상 채무자에 있다고 보고 있다는 점에서 민법의 일반원칙에 대한 주의규정이라고 해석한다.<sup>61)</sup>

운송주선인의 손해배상 액수에 관하여는 상법상 특별 규정이 없으므로 민법의 일반원칙에 의한다. 따라서 운송주선인은 원칙적으로 채무불이행과 상당인과관계가 있는 모든 손해를 배상하며(민법 제393조 제1항), 예외적으로 특별손해에 대하여는 운송주선인이 그 사정을 알았거나 알 수 있었을 때에 한하여 배상할 책임을 진다(민법 제393조 제2항). 다만 화폐, 유가증권 기타의 고가물에 대하여는 위탁자(송하인)가 운송의 주선을 위탁할 때에 그 종류와 가액을 명시한 경우에 한하여 운송인이 손해를 배상할 책임이 있다(상법 제124조 및 제136조). 이러한 운송주선인의 손해배상책임은 수하인이 운송물을 수령한 날로부터

58) 최종현, “복합운송주선업자의 법적 책임”, 「연세대학교 법학연구소 법학연구」, 제17권 제2호(2007), 107면

59) 김창준, 전계논문, 62면, 각주 7 재인용.

60) 서돈각·정완용, 전계서, 208면; 정찬형, 전계서, 316면.

61) 김창준, 전계논문, 62면 참조.

1년을 경과하면 소멸시효가 완성되지만(상법 제121조 제2항), 운송주선인이나 사용인이 악의인 경우에는 1년의 소멸시효가 적용되지 아니한다(상법 제121조 제3항).<sup>62)</sup>

#### (5) 순차운송주선인의 책임

순차운송주선인이란 동일한 운송물에 대하여 수인의 운송주선인이 차례로 운송의 주선을 하는 것을 말하며, 그 형태로는 하(下)운송주선, 부분운송주선, 중간운송주선의 3가지가 있다. 하(下)운송주선이란 운송주선인이 위탁자로부터 전 구간의 운송주선을 인수하고 그 운송주선업무의 전부 또는 일부를 다른 운송주선인(제2운송주선인)에게 위탁하는 것으로, 이 경우 원래의 운송주선인(제1운송주선인)만이 운송계약의 당사자로서 위탁자와 직접적인 계약관계가 발생하고 제2운송주선인은 제1운송주선인의 이행보조자에 불과하다. 부분운송주선이란 위탁자가 각 구간의 운송에 관하여 수인의 운송주선인에게 각 구간의 운송주선을 위탁하는 것으로, 각 운송주선인과 위탁자 간에 수개의 독립된 운송주선계약이 존재하게 되므로 각 운송주선인은 각각 별개의 위탁자와 직접적인 법률관계를 가지고 운송주선인 상호 간에는 아무런 법률관계가 발생하지 않는다. 중간운송주선의 경우 제1의 운송주선인이 위탁자로부터 최초 구간의 운송주선을 인수하고 제1운송주선인이 자기의 명의로써 위탁자의 계산으로 제2운송주선인을 선임하여 나머지 운송구간의 운송주선을 위탁한다. 이때 제1운송주선인이 선임한 제2운송주선인을 중간운송주선인(또는 도착지운송주선인)이라 한다. 중간운송주선에 있어서 중간운송주선인은 제1운송주선인과 직접적인 계약관계가 있을 뿐이고 위탁자와는 직접적인 계약관계가 없으므로 제1운송주선인은 중간운송주선인의 선임에 관하여만 책임을 지고 과실에 대하여는 책임을 지지 않는다.<sup>63)</sup>

62) 김홍수·한철·김원규, 「상법강의」, (서울: 세창출판사, 2012), 169~170면.

63) 임중호, 전거서, 516~517면.

## 2. FIATA B/L 표준약관상 복합운송주선인의 책임

국제복합운송주선인연맹(FIATA)은 운송주선인(Freight Forwarder)간의 상호 협조를 통하여 업자들의 이익을 수호할 목적으로 1929년 오스트리아 비엔나에서 설립되었으며, 우리나라는 1977년 정회원으로 가입하였다. FIATA의 목표는 운송주선인 업무의 국제간 충분한 인식과 국제거래에 있어서 운송주선인의 중요성 강조, 운송주선인 이익의 고양, 공통문제의 검토 및 해결, 상호이익을 위한 회원 상호간 정보교환과 운송주선인의 상도덕 향상에 그 목적을 두고 있다.<sup>64)</sup>

이러한 FIATA에서 제정한 FIATA B/L(이하 'FBL'이라 함)이 전 세계의 복합운송실무에서 가장 빈번하게 사용되고 있는 운송약관이며, 우리나라에서도 KIFFA가 제정한 KIFFA B/L과 함께 가장 자주 사용되는 양식이다. FIATA는 1950년대에 이미 복합운송주선인이 화물의 운송을 인수하였음을 증명하고 증권의 제시에 의하여 목적지에서 화물을 인도받을 수 있는 FCT(Freight forwarders Certificate of Transport)를 사용하였으나 이는 운송인으로서의 채무를 인수하고 발행하는 운송증권은 아니었다. 따라서 1970년에 제정된 FBL 양식은 1978년과 1988년에 각 개정되었고, 이는 ICC통일규칙을 근거로 한 것이었다. 이후 UNCTAD/ICC 복합운송증권이 제정되자 FIATA도 1992년에 FBL을 개정하게 되었는데, 이것이 현재 전 세계의 복합운송주선인이 가장 많이 사용하고 있는 운송증권이며 이면약관도 함께 개정되어 1994년 3월 1일부터 시행되고 있다.<sup>65)</sup>

FBL의 약관 내용은 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙을 반영하여 개정되었고 FBL 전면 우측 상단에서는 동 B/L이 동 규칙에 따르는 것을 전제로 발행되었음을 분명히 하고 있다.

64) 송선욱, 전계논문, 205면.

65) 김창준, 전계논문, 90면.

아래에서는 이렇게 만들어진 FBL 표준약관상 복합운송주선인의 책임에 관하여 자세히 살펴보도록 하겠다.

### (1) 책임기간

FBL 약관 제6조 제1항에서는 운송주선인의 책임기간을 운송물을 인수한 시점으로부터 인도하는 시점까지라고 규정하고 있다. 즉, 운송주선인의 책임기간은 운송물을 그의 관리 하에 두고 있는 전 기간이 된다. 따라서 운송주선인의 책임의 시기(始期)는 운송물을 인수한 시점이지만 종기(終期)는 크게 세 가지로 나누어진다. 첫째, 운송물을 인도한 때에 종료된다(제6조 제1항). 둘째, 운송주선인은 화주의 단독책임 하에 운송물을 보관할 수 있으며 그 때 운송주선인의 책임이 종료된다(제12조 제2항). 마지막으로 운송주선인이나 고용계약의 범위 내에서 활동하는 자신의 사용인이나 대리인 또는 계약이행을 위해 사용하는 기타 사람들의 과실이나 부주의가 아닌 방해 또는 다른 종류의 위험에 의해 영향을 받거나 받게 되고 그와 같은 것들이 정당한 노력에 의해 피할 수 없는 것일 경우 화물운송을 포기할 수 있으며, 가능하다면 운송주선인이 안전하고 편리하다고 생각되는 장소에 운송물의 전부 또는 일부를 상인이 처리할 수 있도록 갖다 놓을 수 있고, 그 후에 운송물이 인도된 것으로 간주되어 운송주선인의 책임이 종료한다(제12조 제3항).<sup>66)</sup>

### (2) 책임원칙

FBL상 운송주선인의 책임은 추정과실주의를 따른다. 따라서 운송주선인이나 고용계약의 범위 내에서 활동하는 자신의 사용인이나 대리인 또는 계약이행을 위하여 사용하는 기타 사람들의 과실이나 부주의로 인해 운송물의 멸실, 훼손 또는 지연이 발생하지 않았다는 사실을 입증하지 못할 경우 그와 같은 운송물

---

66) 송선욱, 전제논문, 206면.

의 멸실, 훼손 또는 지연을 야기한 사고가 운송주선인의 책임기간 중에 발생되었을 경우 인도지연뿐 아니라 멸실 또는 훼손에 대해서도 책임을 져야한다(제6조 제2항). 만약 운송물의 멸실 또는 훼손이 복합운송 중 특정구간에서 발생하였고 이와 관련하여 적용 가능한 국제협약 또는 강행적인 국내법규가 다른 책임제한을 규정하고 그와 같은 특정구간을 위한 개별운송계약이 체결되었다면 운송주선인의 책임한도는 상기 국제협약 또는 강행적인 국내법의 규정을 참조하여 정한다(제8조 제6항 a호)고 규정하고 있다. 이는 운송주선인과 손해배상 청구인 양측 모두가 마치 당해 운송구간에 대하여 별도의 운송계약을 체결하였을 경우와 마찬가지로 효력을 갖게 한다. 따라서 FBL 약관은 이중책임체계<sup>67)</sup>에 따른다고 할 것이다.<sup>68)</sup>

### (3) 손해배상책임의 가액

FBL 약관에 따른 운송주선인의 손해배상책임은 확정가액주의를 취하고 있다(제8조 제1항). 따라서 운송주선인의 배상책임은 인도되어야 할 시기와 장소에서의 가액을 한도로 하며 원칙적으로 특별한 손해의 배상은 허용되지 않는다. 책임한도액에 관하여는 운송물의 멸실 또는 훼손의 경우와 인도지연의 경우를 구분하여 책임한도액을 규정하는데, 멸실 또는 훼손의 경우에는 적용 가능한 국제조약 또는 강행적인 국내법에서 정한 책임한도액을 적용한다. 그러나 손해 발생구간이 확인되지 않았거나 확인되었다 할지라도 적용 가능한 국제조약 또는 국내법이 없는 경우, 해수·해상운송구간이 포함된 경우는 포장당 666.67SDR 또는 1kg당 2SDR 중에서 큰 액수를 적용하고, 해상운송구간이 포함되지 않은 경우에는 1kg당 8.33SDR로 책임제한이 가능하다. 인도지연의 경우에는 운임의 두 배를 초과할 수 없는데 이는 우리 상법의 책임한도액에 미달하는 경우도 있어 이 경우에는 무효가 된다 할 것이다.<sup>69)</sup>

67) 복합운송인의 책임 체계에 관하여는 제4장 제1절에서 상술한다.

68) 송선욱, 전게논문, 206~207면.

#### (4) 면책사항

운송주선인이 그 사건의 상황에 있어서 멸실 또는 훼손이 화주 또는 운송주선인 이외의 운송주선인의 대리인이나 운송주선인이 책임지고 운송물을 인수하는 자의 작위 또는 부작위, 포장 또는 화인 및 개수가 부족하거나 하자가 있을 경우, 화주 또는 그 대리인에 의한 화물의 취급, 선적, 적부 또는 양하, 화물 고유의 하자, 파업, 직장폐쇄, 조업정지 또는 작업방해의 사유 중 하나 또는 그 이상으로 인해 발생하였을 경우 면책된다(제6조 제5항). 또한 운송물의 선적 또는 포장이 화주에 의해 직접 행해지거나 상인을 대신하여 운송주선인 이외의 자에 의해 행해질 경우 하자가 있거나, 운송물의 불충분한 포장이나 컨테이너 또는 기타 운송용구에 부적절한 적재 또는 포장에 의한 것이나 화주가 제공한 컨테이너 또는 기타 운송용구의 하자나 부적합성에 의한 것이나, 운송주선인이 제공한 컨테이너 또는 기타 운송용구인 경우 화주의 적절한 검사에 의해 컨테이너 또는 기타 운송용구의 하자나 부적합성이 뚜렷하게 드러남으로써 발생한 멸실 또는 훼손, 비용에 대해서는 운송주선인이 책임지지 않는다. 화주는 위와 같은 이유로 인해 발생한 제반 멸실, 훼손, 책임 및 비용에 대하여는 운송주선인에게 배상하여야 한다(제5조 제2항). 제6조 제6항에서는 화재면책을 규정하고 있다.<sup>70)</sup>

#### (5) 제소기간

FBL 약관 제17조에서는 물품인도 후 또는 물품이 인도되어야 할 날로부터 9개월을 제소기한으로 규정하고 있다. 이는 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙 제10조를 그대로 원용한 것으로 복합운송인으로 하여금 실제운송인에 대한 구상

69) 김창준, 전계논문, 98면.

70) 송선욱, 전계논문, 209~210면.

권을 행사함에 장애가 되지 않게 하려는 의도이다. 그러나 이러한 제소기간은 우리 상법 규정 및 헤이그비스비규칙에서 규정하고 있는 제소기간을 단축시켜 송하인 등 화주의 이익을 침해하는 것이므로 우리 상법상 무효이고 해상운송이 포함된 경우에는 1년, 항공운송이 포함된 경우 손해발생구간이 확인되지 않은 경우에는 바르샤바협약상 최소 2년의 제소기간이 적용되어야 한다는 의견<sup>71)</sup>이 있는데 항공운송인의 책임을 규정한 동 협약과의 충돌 방지를 위해서 이에 동의한다.

### 3. KIFFA 복합운송 선하증권 표준약관(1997) 상의 책임

우리나라 복합운송주선인의 역할은 해상수출화물의 절반가량을 직접 운송할 정도로 하나의 업종으로 자리하였음에도 불구하고 복합운송선하증권에 있어서는 국내 복합운송주선인들이 공통으로 사용할 수 있는 운송증권이 없었다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 KIFFA가 제정한 복합운송선하증권이 KIFFA MT B/L이다. 이는 협회 집행부에서 UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙을 비롯한 UN국제물건복합운송조약, 해상화물에 대한 헤이그규칙, 헤이그비스비규칙, 함부르크규칙 등의 국제규칙을 근간으로 FBL, 일본의 JIFFA B/L, 캐나다의 CIFFA B/L, 영국의 BIFA B/L 및 Ocean Carrier B/L 등을 참조하여 초안을 마련하고 실무회의를 통해 회원사의 의견을 수렴하는 한편, 영국 TT(Through Transport) Club의 자문을 받는 등의 과정을 거쳐 최종적으로 태평양합동법률사무소의 법률검수를 거쳐 작성된 것이다. KIFFA MT B/L은 크게 표준약관과 이면약관으로 나눌 수 있으며, 이면약관은 다시 일반조항, 운송인, 화주와 부가조항으로 나눌 수 있는데<sup>72)</sup> 아래에서는 복합운송주선인의 책임에 대한 규정을 살펴보도록 하겠다.

---

71) 김창준, 전계논문, 104면.

72) 송선욱, 전계논문, 212면.

### (1) 책임기간

KIFFA MT B/L에서는 책임기간을 운송인이 운송물을 인수한 시점에서 이를 인도하는 시점까지로 규정하고 있다.<sup>73)</sup> 따라서 운송물을 인수한 시점에서 책임이 시작되어 인도하는 시점에서 종료된다.

### (2) 책임원칙

운송인은 고용계약의 범위 내에서 활동하는 자신의 사용인 또는 대리인의 작위 및 부작위 또는 계약의 이행을 위하여 사용하는 기타 사람들의 작위 또는 부작위에 대하여 운송인 자신의 작위 또는 부작위와 마찬가지로의 책임을 진다.<sup>74)</sup> 그러나 운송인은 운송물의 멸실, 훼손 뿐만 아니라 인도지연에 대하여 운송인 자신, 사용인, 대리인 또는 기타 계약의 이행을 위하여 사용된 자들의 과실 또는 부주의로 인해 운송물의 멸실, 훼손 또는 인도지연이 발생되지 않았다는 사실을 입증하지 않는 한 인도지연 뿐만 아니라 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 진다. 다만 운송인이 적시인도에 관심을 표시하고 이를 운송인이 수용하여 본 선하증권에 명기하지 않는 한 운송인은 인도지연으로 인한 손해에 있어서는 책임을 지지 아니한다.<sup>75)</sup> 이는 복합운송주선인의 과실책임원칙을 규정한 것이다.<sup>76)</sup>

### (3) 면책사항

운송물의 멸실, 훼손 또는 인도지연이 화주의 고의 또는 과실, 태만, 지시권자

73) KIFFA MT B/L 표준약관 II-3. Liability of the Carrier 1)

74) KIFFA MT B/L 표준약관 II-3. Liability of the Carrier 2)

75) KIFFA MT B/L 표준약관 II-3. Liability of the Carrier 3)

76) 송선욱, 전게논문, 213면.

의 지시에 따랐을 때, 운송물 고유의 하자 또는 성질, 포장의 불완전 또는 기호 또는 화인의 불충분, 화주에 의한 컨테이너의 취급, 적재, 적부 또는 양하, 전쟁, 전쟁과 유사한 작전, 소란, 폭동 및 이유를 불문하는 부분적 또는 전면적인 스트라이크, 공장폐쇄, 노동중지 또는 제한, 운송인 자신이 피할 수 없는 원인 또는 사건으로서 상당한 주의를 기울여도 그 발생을 막을 수 없는 때에는 운송인은 그 책임을 면한다.<sup>77)</sup>

또한 해상 또는 내수로를 이용하여 운송되는 운송물에 관하여는 운송인이 선장, 선원, 도선사 또는 운송인의 사용인에 의한 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위, 태만 또는 부주의, 실제 운송인의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것이 아닌 화재, 선박의 감항능력 결여로 발생한 경우 운송인은 항해의 개시 시에 선박의 감항능력을 갖추기 위해 상당한 주의의무를 다하였음을 입증한 경우에 한하여 운송물의 멸실, 훼손 또는 인도지연에 대하여 책임을 지지 아니한다.<sup>78)</sup>

“화주의 계량, 적재 또는 계수”, “화주가 적입한 컨테이너” 또는 이와 유사한 표현<sup>79)</sup>이 운송증권에 기재된 경우 복합운송계약을 수행하는 운송인 또는 본 계약의 이행을 위한 사용인의 과실, 실수, 태만에 의해 발생되지 않은 컨테이너 내부 물품의 분실이나 훼손에 대해서는 운송인이 책임을 지지 않는다는 부지약관(Unknown Clause)을 규정하고 있다.<sup>80)</sup>

#### (4) 책임제한

운송인은 어떤 경우라도 운송물의 멸실, 잘못된 인도, 오송 또는 훼손에 대하여 또는 운송물과 관련하여 여타 다른 책임에 대하여 1kg당 2SDR을 초과하여 책임을 지지 않는다. 그러나 운송인이 운송물을 인수하기 전에 화주가 운송물의 특성과 가액을 밝히고 운송인이 이를 인정하여 종가운임이 지불되어 그 가

77) KIFFA MT B/L 표준약관 II-3. Liability of the Carrier 6)

78) KIFFA MT B/L 표준약관 II-3. Liability of the Carrier 7)

79) 영문으로는 “shipper’s load & count & seal”, “said to contain” 등으로 쓰인다.

80) KIFFA MT B/L 표준약관 II-3. Liability of the Carrier 8)

액이 운송인에 의하여 운송증권에 기재된 경우에는 그 가액을 배상한도액으로 본다.<sup>81)</sup> 또한 해상 또는 내수로에 의한 운송이 포함되지 않는 경우 운송인의 책임은 운송물의 1kg당 8.33SDR을 한도액으로 한다.<sup>82)</sup>

운송인이 운송물의 인도지연이나 그 인도지연으로 인하여 발생하는 운송물의 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 지는 경우, 운송인의 책임은 운송증권에 의거한 복합운송계약운임을 초과할 수 없으며,<sup>83)</sup> 복합운송인의 총 책임한도를 규정한 것으로 운송인의 책임의 총액은 물품의 전액에 대한 책임한도를 초과할 수 없다.<sup>84)</sup>

## 제4장 운송인으로서의 복합운송주선인의 책임

### 제1절 복합운송인으로서의 책임

#### 1. 책임의 근거(개입권)

##### (1) 의의

운송주선인은 다른 약정이 없으면 직접 운송을 할 수 있으며(상법 제116조 제1항) 이를 운송주선인의 개입권이라 한다. 운송주선인에게 이러한 개입권을 인정할 근거는 운송의 성질상 개입권을 인정하여도 보통 운임이나 운송방법이 일정하여 위탁자에게 피해가 없고, 운송주선인이 운임을 결정하는 경우가 많으므로 운송주선인의 개입권이 인정되는 것이 오히려 편리하기 때문이다.<sup>85)</sup>

81) KIFFA MT B/L 표준약관 II-4. Limitation of Liability of the Carrier 3)

82) KIFFA MT B/L 표준약관 II-4. Limitation of Liability of the Carrier 4)

83) KIFFA MT B/L 표준약관 II-4. Limitation of Liability of the Carrier 7)

84) KIFFA MT B/L 표준약관 II-4. Limitation of Liability of the Carrier 8)

85) 송선욱, 전게논문, 218면.

운송주선인이 개입권을 행사함에 있어서는 개입금지의 특약만 없으면 족하고 위탁매매인의 개입권과 같이 운임에 관하여 시세가 있음을 요하지도 않는다. 또한 운송주선인이 아직 계약을 체결하지 않았어야 한다는 요건도 필요 없다. 따라서 운송주선인이 운송인과 운송계약을 체결한 후라도 위탁자에게 주선계약의 이행을 통지하기까지는 그 운송계약을 해제하고 개입권을 행사하거나, 또는 개입권을 행사하여 그 운송계약을 하수운송계약으로 할 수 있다.<sup>86)</sup>

개입권의 성질은 형성권이므로 운송주선인의 위탁자에 대한 명시 또는 묵시의 단독의 의사표시로 이를 행사한다. 개입의 효력은 이러한 개입의 의사표시가 상대방에게 도달하였을 때 생긴다고 본다(민법 제111조 제1항). 왜냐하면 개입은 운송주선인이 스스로 운송인으로서의 운송채무를 부담하는 효과를 생기게 할 뿐이며 반드시 스스로 운송을 할 필요가 없기 때문에 그 의사표시가 없는 한 개입의 유무를 위탁자가 관별할 수 없어 거래의 안전을 해할 염려가 있기 때문이다. 그러나 운송주선인이 스스로 운송을 개시하고 위탁자가 그 사실을 안 때에는 묵시의 개입의 의사표시가 있었다고 볼 수 있을 것이다.<sup>87)</sup>

## (2) 개입권 행사의 효과

운송주선인의 개입권의 행사가 있는 경우 운송주선인은 운송인과 동일한 권리의무를 가지게 된다(상법 제116조 제1항). 즉, 위탁자와 운송주선인 사이에는 새로운 운송계약 상의 법률관계가 발생하여 운송의 규정을 적용받게 된다. 개입은 운송주선계약을 이행하는 하나의 방법에 불과하기 때문에 위임관계가 종료하는 것은 아니므로, 운송주선인은 개입권을 행사하더라도 운송주선인으로서의 의무를 부담하는 동시에 운송주선인으로서의 권리도 가지고 있어 보수 및 비용 등을 청구할 수 있다. 다만, 이 경우에는 운송주선인이 스스로 운송인이 되는 것이므로 보수청구권의 행사시기는 운송물을 인도 받았을 때가 아닌 현실

86) 정찬형, 전거서, 322면.

87) 정영석, 전거서, 126면.

로 운송을 개시하였을 때라고 보아야 할 것이다. 또한 개입의 의사표시는 위탁자가 그 통지를 받은 때부터 당연히 효력이 생기기 때문에 위탁자가 개입의 통지를 받은 후에 위탁자는 위탁을 취소할 수 없다.<sup>88)</sup>

### (3) 개입의 의제

개입권의 행사는 명시 또는 묵시의 의사표시로 하는데, 상법은 일정한 경우에는 개입권을 행사한 것으로 의제하고 있다. 즉, 운송주선인이 위탁자의 청구에 의하여 화물상환증을 작성한 때에는 직접 운송하는 것으로 의제하고 있다(상법 제116조 제2항). 상법이 이와 같이 개입을 의제하는 규정을 둔 취지는 운송주선인이 자기 명의로 화물상환증을 발행하는 경우에는 개입을 한다는 묵시적인 의사표시가 있는 것으로 볼 수 있고, 또 그러한 운송증권의 유효성과 신용을 확보해 주기 위해서이다. 상법은 화물상환증을 작성한 경우에 대하여만 규정하고 있으나 선하증권을 작성한 경우에도 동일하게 해석하여야 할 것이다. 이때 운송주선인이 발행하는 화물상환증은 자기 명의로 발행된 경우에 한하며, 타인의 대리인으로 발행한 경우에는 개입이 의제되지 않는다.<sup>89)</sup>

## 2. 복합운송인의 책임원칙

복합운송주선인이 화주와 계약을 체결하면서 복합운송증권을 발행하는 등 처음부터 자신이 운송인으로서 운송채무를 인수할 의사로 계약을 체결하는 경우는 복합운송주선인이 처음부터 운송인이 되는 것으로 해석하는 것이 실무와 일치할 뿐만 아니라 당사자의 의사에도 일치한다고 할 수 있다. 이 경우 복합운송주선인은 계약운송인으로서 채무를 부담하게 되며 복합운송인이 화주와의 계약으로 직접 복합운송을 인수하였을 경우 화주에 대하여 부담하는 책임과 거의

88) 정찬형, 전게서, 323면.

89) 정영석, 전게서, 127면.

차이가 없다. 또한 복합운송주선인이 운송주선인으로서 계약을 체결한 후 개입권을 행사한 경우도 마찬가지이다. 하지만 복합운송은 각 구간을 이루는 구간운송에 적용되는 법률이 상이하다는 특징<sup>90)</sup>이 있으며 각 구간에 적용되는 협약마다 책임의 원칙 및 책임기간, 책임한도 등 운송인의 책임에 대하여 서로 다른 체계를 취하고 있다는 문제점이 있다.<sup>91)</sup>

따라서 각 운송구간별로 고유한 책임원칙을 가지고 있는 복합운송과 관련된 조약 및 협약들을 어떻게 통일하여 복합운송인의 책임을 규정할 것인가가 문제이며, 이를 위한 국제법제의 발전이 진행되어 왔는바 이하에서 살펴보도록 한다.

### (1) 이중책임체계(Network Liability System)

이중책임체계는 복합운송인의 책임을 각 운송구간에 적용되는 운송법 상의 책임제도와 연결시키는 원칙이다. 즉 화물의 손해발생구간이 확인된 경우와 손해발생구간이 확인되지 않는 경우를 나누어, 손해발생구간이 밝혀지지 않은 경우에는 그 손해가 해상구간에서 발생한 것으로 추정하여 독자적인 책임규정을 적용하고 손해발생구간이 확인된 경우에는 그 손해발생구간에 적용될 국내법이나 국제조약을 적용하게 된다. 이러한 이중책임체계는 기존의 책임체계와 조화를 이룰 수 있다는 장점이 있다. 따라서 이중책임체계를 따르는 경우 복합운송인의 화주 측에 대한 책임이 동일하므로 복합운송인으로서의 그의 하도급 운송인으로부터 자기가 화주 측에 배상한 액수와 같은 금액을 구상받을 수 있는 편리함이 있으며, 복합운송을 구성하는 각 운송구간별 운송법규와의 충돌을 피할 수 있다.<sup>92)</sup> 그러나 책임체계가 복잡하여 수범자가 이해하기 힘들고 손해발생구

90) 해상운송의 경우 1924년 헤이그규칙, 1968년 헤이그비스비규칙 및 1978년 함부르크 규칙이 적용되고, 항공운송의 경우 1929년 바르샤바협약과 1955년의 헤이그의정서 등이 적용된다. 또한 육상운송에 있어서는 전 세계적인 협약은 없으나 유럽지역 국가들 간 체결된 1952년 국제철도화물운송협약(CIM)과 1956년의 국제도로화물운송협약(CMR)의 영향을 받는다.

91) 김창준, 전제논문, 63~67면.

간이 분명한가의 여부에 따라서 적용되는 책임원칙이 다르게 되어 그 결과 운송인의 책임요건, 면책사유, 배상액 등이 상이하게 되는 것이 불합리하다는 비판이 있다.<sup>93)</sup>

이를 채택한 국제조약은 i) CMI의 도쿄규칙 제8조, ii) TCM 조약안 제11조, iii) ICC 통일규칙 제13조, iv) UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙 제6조 제4항(책임제한), v) FBL 약관 제8조 제6항 a호(책임제한) 및 7-i(지상약관), vi) KIFFA B/L 이면약관 II-5(책임제한), vii) 로테르담규칙 제26조 등이 있다. 이중책임체계는 화주, 복합운송인, 보험업자의 이해관계를 조정하고 기존의 운송법 질서의 급격한 변혁을 방지하는 장점이 있으므로 주로 선진 해운국이 지지하는 책임체계라는 평가를 받는다.<sup>94)</sup>

## (2) 단일책임체계(Uniform Liability System)

이는 각 운송구간에 적용되는 운송법 상의 책임제도와 분리시켜 독자적인 책임원칙에 의하도록 하는 원칙이다. 운송물의 멸실이 복합운송의 어느 구간에서 발생하였느냐를 묻지 않고 별도의 동일한 기준에 따라 책임을 부담하게 된다. 즉, 화물의 손해발생구간이 명확한지 아닌지 여부를 구분하지 않고 모든 운송구간에 대하여 단일한 책임원칙을 적용하여 복합운송인의 책임을 규율하는 방식이다. 단일책임체계는 화주에게 유리하고 복합운송인에게는 다소 불리하며 간명한 책임체계로 규정에 대한 이해가 용이하여 분쟁의 소지를 줄일 수 있으나, 기존의 운송구간별 운송법규상 책임규정과 충돌하는 문제가 있다. 이를 채택한 국제조약으로는 개정 TCM 조약안 제9조 A 내지 제12조 A가 있다.<sup>95)</sup>

92) 최준선·김영주, “복합운송인의 책임체계에 관한 연구”, 「성균관법학」, 제22권 제1호(2010), 232면.

93) 손주찬, “복합운송계약에 관한 입법론”, 「학술원논문집(인문·사회과학편)」, 제43집(2004), 503면.

94) 유경숙, 전계논문, 178면.

95) 유경숙, 전계논문, 177면.

### (3) 변형단일책임체계(Modified Uniform Liability System)

이는 이중책임체계와 단일책임체계의 타협으로 UN국제물건복합운송조약이 채택하고 있는 책임체계이다. UN국제물건복합운송조약은 손해발생구간의 확인 여부와 관계없이 동일한 책임규정을 적용한다는 면에서 기본적으로 단일책임체계를 채택하고 있으나, 손해발생구간이 확인되고 그 구간에 적용될 법에 규정된 한도액이 UN국제물건복합운송조약의 책임한도 보다 높은 경우에는 그 구간법의 책임한도액의 적용을 인정하여 이중책임체계를 일부 받아들이고 있다.<sup>96)</sup>

## 3. 복합운송인의 책임과 관련된 국제조약

### (1) 1949년 ICC의 복합운송계약에 관한 조약 초안

1948년 국제상공회의소(ICC: International Chamber of Commerce)의 의뢰로 1949년 국제해법학회(CMI: Committee Maritime International)가 ‘국제복합운송조약에 관한 초안’을 공포하였다. 이것은 복합운송에 관한 세계 최초의 조약 초안으로 1961년에 사법통일국제연구소(UNIDROIT: International Institute for the Unification of Private Law)에서 재검토되어 새로이 ‘국제복합운송에 관한 조약안’으로 채택되었다. 이 조약안의 책임체계는 주로 도로화물 운송조약(CMR: convention relative au contract de Transport International de Merchandise Par Route)에 기초하여 구성된 점이 특징이다. 국제복합운송 증권 예비 초안에서 통운송과 구별되는 개념으로 구분하여 ‘복합운송(transport combine)’이라는 표현이 처음 사용되었다.<sup>97)</sup>

96) Driscoll & Karsen, “The convention on International Mutlimodal Transport of Goods”, 57 Tulane Law Review 193, 1982, pp235~236, 김창준, 전계논문, 70면 재인용.

97) 박재홍, “복합운송규정의 입법상 주요 쟁점 : 복합운송인의 책임관계를 중심으로”, 「선진상사법률」, 통권 제52호(2010), 135면; 유경숙, 전계논문, 29면.

## (2) 1969년 도쿄규칙

도쿄규칙(Tokyo Rules)은 국제해법회가 1965년 9월 뉴욕에서 개최된 상임위원회에서 국제컨테이너 소위원회를 설치하고, 1968년 9월까지 9차례의 회의를 거쳐 국제복합운송조약안을 초안하였는데 제9안이 1969년 3월에 열린 제28회 국제해법회총회, 즉 도쿄총회에서 만장일치로 채택되면서 도쿄규칙으로 불리게 되었다. 내용은 1924년 헤이그규칙을 기초로 하여 선하증권과 같은 유통성을 구비한 신증권의 창설에 중점을 두고 있다.<sup>98)</sup>

## (3) TCM 조약안<sup>99)</sup>

TCM 조약안은 1965년 사범통일국제협회가 채택한 바게(Bagge)안<sup>100)</sup>과 1969년에 국제해법회가 제정한 도쿄규칙을 절충한 것으로 국제물건복합운송조약이라고도 한다. 위 2개의 초안이 해석상 혼란을 피할 수 없어 유럽경제위원회의 내륙운송위원회(Inland Transport Committee)가 이들을 통합하여 1970년 로마 초안(Rome Draft)을 작성하였고, 이후 항공업계의 의견을 참작하여 정부간 해사자문기구(IMCO)에 의해 4회에 걸친 심의를 거쳐 1971년 TCM 개정안으로 공포되었다. 하지만 이러한 경위로 완성된 TCM 초안은 당초 1972년 11월에 UN경제이사회와 IMCO가 공동으로 주최하는 국제컨테이너수송회의(UN/IMCO Conference on International Container Traffic)에서 정식의 국제조약으로 채택될 예정이었으나, 국제연합무역개발회의(UNCTAD)와 경제사회이사회(ECOSOC)를 통하여 제3회 총회에서 본 조약이 개도국의 경제발전에 어찌

98) 유경숙, 전계논문, 29면; 전순환, 전게서, 426면.

99) 1971년 국제물건복합운송조약안(Project de Convention sur le Transport International Combine de Merchandises)

100) 국제물품 복합운송 협약초안, 스웨덴 해법회 회장인 바게(Algot Bagge)의 주도로 성안되어 바게안이라고 한다.

한 영향을 미치며 기술적인 면에서 과연 국제복합운송에 걸맞는 수준인가라는 의문과 함께 개발도상국들이 조약의 조기 성립에 반대하고 나섰기 때문에 백지화되었다.<sup>101)</sup>

#### (가) 적용범위

TCM 조약안의 적용범위는 해상·내수·항공·철도·도로 기타의 운송방법 가운데 적어도 2종류 이상에 의한 2국(國) 간의 운송에 한하며 적용 또한 임의적이다. 즉, 일정한 요건을 정해놓고 그 요건이 충족되면 자동적으로 적용되는 종래의 국제조약과는 달리 협약의 적용 여부를 당사자의 임의에 맡겨 놓은 것이다. 또한 동 조약이 적용되기 위해서는 국제 간에 적어도 둘 이상의 운송형태에 의한 복합운송계약이 체결되어야 하고 이러한 복합운송계약을 증명하는 복합운송증권이 발행되어야 하는데, 복합운송증권 상에 TCM 조약안의 적용을 받는다는 점이 명기되어 있어야 한다(제1조 제1항 내지 제3항).<sup>102)</sup>

#### (나) 책임체계

TCM 조약안은 책임체계로 이중책임체계를 채택한 것이 가장 큰 특징이다. 즉, 멸실, 훼손 또는 지연이 어느 특정 운송구간에서 발생한 것임을 입증할 수 있는 경우에는 각 운송구간에 고유한 기존의 국제협약 또는 국내 강행법규에 의하여 복합운송인의 책임을 정하도록 하였다(제12조). 하지만 이중책임체계의 특성상 손해발생구간이 확인된 경우 이외에 손해발생구간이 확인되지 않은 구간에 대한 규정이 필수적이다.

TCM 조약안은 크게 손해발생구간이 확인된 경우와 확인되지 않은 경우의 책

101) 김창준, 전계논문, 73면; 유경숙, 전계논문, 30면.

102) 김천식, “국제복합운송에 관한 연구”, 전남대학교 박사학위논문(1988), 27면; 송채현, “국제운송의 발전과 국제운송규칙”, 「전북대학교 산업경제연구소 논문집」, 제28집(1997), 152면.

임에 관한 규정으로 구분하고 있는데, 손해발생구간이 확인된 경우에는 손해가 발생한 구간만을 위하여 운송계약을 체결하였다면 적용되었을 국내법이나 국제협약에 의하여 복합운송인의 책임이 결정된다(제12조 a호). 따라서 복합운송인의 책임을 정하기 위한 기준은 하나의 의제계약으로 되는 것이고, 그러한 계약이 유효하게 성립하기 위하여 운송증권이 발행되어야만 한다면 그러한 증권이 발행되었다는 것 또한 의제한다. 또한 복합운송인의 책임에 적용되는 구간 운송법은 적하이해관계인의 불이익으로 변경될 수 없는 편면적 강행법규뿐이다.<sup>103)</sup>

그런데 여기서 말하는 강행법규가 무엇인가에 대한 해석의 문제가 발생한다. 즉, 보통 국제조약이나 국내법은 어떤 부분은 강행성을 띠고 또 어떤 부분은 임의규정으로 되어있는 경우가 많은데 이러한 강행규정과 임의규정을 병용하고 있는 국제조약이나 국내법이 이 조항에서 말하는 강행법규인가 여부의 문제이다. 이 점에 관하여는 세 가지 견해가 있을 수 있는데, 첫째, 이 규정 상의 강행법을 전체적으로 강행성을 띠고 있는 국제조약 또는 국내법을 의미한다고 보는 입장이다.<sup>104)</sup> 이 견해에 따르면 문리에 충실한 해석이나 제12조 a호의 적용범위를 매우 제한하는 결과가 된다. 두 번째는 이 규정을 전체적인 강행적 책임법이 아니라 법을 구성하는 개개의 규정을 의미하는 것으로 보는 견해이다. 이 견해의 문제점은 하나의 책임법체계를 개개의 규정으로 분리시킴으로써 구체적인 경우에 복합운송인의 책임을 규율할 규정을 찾는 것을 어렵게 하며, 복합운송인의 책임에 서로 다른 규정이 적용되어 동일한 사항에 관하여 어떤 경우에는 강행적인 국내법에 따라서, 또 어떤 경우에는 TCM 조약안의 책임원칙을 적용받게 되어 불합리하게 된다는 점이다. 마지막으로 이 조항에서 말하는 강행법은 약간의 임의규정이 포함된다고 하더라도 그 전체로서 강행성을 띠고 있는 하나의 책임체계를 이루는 규정을 의미한다고 해석하는 방법이다.<sup>105)</sup>

103) 김창준, 전계논문, 제75면..

104) Roland Loewe, "Der IMCO/ECE-Entwurf eines übereinkommers über die gemischte Beförderung in internationalen Güterverkehr", 7 EL 650, 1972, p. 708, 김창준, 전계 논문, 76면 재인용.

TCM 조약안 제12조 제1항 b호에서는 a호에 의하여 적용될 강행규정이 없고 복합운송증권에 이와 다른 국제협약이 적용될 것으로 합의되어 있을 경우에는 그 국제협약이 복합운송인의 책임에 대하여 적용됨을 규정하였고, c호에서는 내륙운송구간에서의 손해에 관하여 복합운송인의 책임은 복합운송인과 불수운송인으로서의 내수운송인 간에 실제로 체결된 계약의 규정에 따르도록 규정되어 있다.

손해발생구간이 확인되지 않은 경우에는 TCM 조약안 제9조 내지 제11조의 규정이 적용되는데 그 내용은 책임원칙으로서 추정과실주의, 운송물의 인수로부터 인도에 이르기까지의 포괄적인 책임, 법정면책사유의 적용이다.<sup>106)</sup> 그러나 손해발생구간이 확인되지 않은 경우에 가장 중요한 요소인 복합운송인의 책임한도액을 구체적으로 확정하지 않고 공란으로 두었다.<sup>107)</sup>

#### (4) ICC복합운송증권통일규칙

TCM 조약안의 채택이 실패로 돌아가고 복합운송에 관한 국제적인 합의가 이루어질 가능성이 보이지 않자 이미 컨테이너 복합운송을 영위하고 복합운송에 관한 국제적인 규제를 위한 법제의 조속한 통일이 필요했던 선진국들은 이제까지의 정부간 차원의 조약체결보다는 민간차원의 상업적인 규칙 제정으로 전환하게 되었다. 이에 따라 국제상업회의소는 복합운송을 위한 상이한 다수의 규정을 만드는 대신 사적인 복합운송계약에 통일적인 법적 효과를 부여하기 위하여 1973년 11월 TCM 조약안을 기초로 하여 통일규칙을 마련하였으며 1975년 6월에는 이를 수정한 복합운송증권을 위한 통일규칙(Uniform Rules for a Combined Transport Documents 1973, 1975 Revision)을 발표하였다. 본 규

105) Reinhard Ganten, "Die Rechtsstellung des Untemehmers des kombinierten Verkehrs (CTO) (TCM Ubereinkommen)", (Hamburg, Ottermdot; Verlag COMMERCIIUM GmbH, 1978), S. 50, 김창준, 전계논문, 76면 재인용.  
106) 이장기, "국제운송법제상의 운송인 책임제도에 관한 비교연구", 전남대학교 박사학위논문 (1991), 17~19면.  
107) 김천식, 전계논문, 28면.

칙에 따르면 화물의 멸실 또는 훼손에 따른 복합운송인의 책임한도는 1kg당 2 SDR이며 손해발생 구간이 불분명한 경우에는 멸실 또는 훼손된 화물의 가액까지 책임을 진다. 또한 인도지연의 경우 지연이 발생된 운송구간이 분명한 경우에만하여 국제조약 또는 국내법상 책임한도를 복합운송인의 책임한도로 한다.<sup>108)</sup>

#### (5) UN국제물건복합운송조약

TCM 조약안은 당초 1972년 11월 UN과 IMCO가 공동으로 주최하는 국제 컨테이너 수송회의에서 정식의 국제조약으로 채택될 예정이었다. 그러나 1971년 4월 UNCTAD 해운위원회에서 동 조약이 선진국 중심으로 초안되었고 개발도상국에 미치는 경제적, 사회적 영향에 관한 검토를 마칠 때까지 채택할 수 없다는 결의를 UN경제이사회에 요청하기로 결의함에 따라 1972년 5월의 UNCTAD 제3회 총회에서 선진국들의 의견이 채택되지 않았다. 이에 따라 결국 TCM 조약안은 폐기되었고, 이후 UNCTAD 산하 TDB에 복합운송에 관한 조약의 초안을 마련하기 위하여 정부간 준비위원회가 창설되어 1973년 10월부터 1979년 3월까지 조약의 제정 작업을 완료하였다.<sup>109)</sup>

UN국제물건복합운송조약의 초안이 UN에 의하여 채택된 것은 1980년 5월 24일 제네바에서 개최된 외교회의를 통해서이다. UN국제물건복합운송조약은 30개국 정부에 의하여 비준된 후 12개월 후부터 효력을 발휘하도록 되어 있는데, 2002년 5월 현재 10개국이 비준한 상황이다. 또한 UN국제물건복합운송조약은 이중책임체계가 아닌 변형단일책임체계를 취하였고, 해상구간에서의 책임에 관하여 헤이그규칙이 아닌 함부르크규칙의 원칙을 채택하였다는 점에서 선진국에서 외면되었고 그 결과 오늘날 복합운송 실무에서는 유명무실하게 되었다. 하지만 운송인에 비하여 약자의 위치에 있었던 화주의 이익을 두텁게 보호하려고 하는 시도는 이후 복합운송에 관한 법적 규제 마련에 큰 영향을 미쳤다

108) 이장기, 전계논문, 23~26면.

109) 송채현, 전계논문, 153~154면.

고 할 수 있다.<sup>110)</sup>

(가) 손해발생구간이 확인된 경우

제19조에서는 운송물의 멸실 또는 훼손의 발생구간이 확인된 경우 그 구간은 송에 적용되는 국제협약 또는 강행적 국내법에 규정된 복합운송인의 책임한도액이 UN국제물건복합운송조약 제18조에 규정된 한도액보다 높은 경우에만 그 규정의 적용을 받는다고 규정하고 있다. 그러나 이는 책임한도액만을 규정한 것이므로 그 외 추정과실책임의 원칙, 면책사유의 제한, 책임범위의 특수성 등은 손해발생구간이 확인되지 않은 경우에 적용되는 원칙이 그대로 적용되며, UN국제물건복합운송조약은 함부르크규칙에서 채택된 원칙을 기초로 하기 때문에 헤이그규칙 제4조 제2항이 정하는 면책 카탈로그는 적용되지 않는다. UN국제물건복합운송조약은 손해발생구간의 확인 여부에 관계없이 동일한 책임원칙을 취하고 있는데 이러한 점에서 볼 때 동 조약은 단일책임체계를 취하고 있다고 볼 수 있다. 다만 손해발생구간이 확인된 경우에는 위와 같이 제19조에 규정을 두어 이중책임체계의 요소를 가미하고 있다.<sup>111)</sup>

(나) 손해발생구간이 확인되지 않은 경우

UN국제물건복합운송조약 제18조에서는 손해발생구간이 명확하지 아니한 경우 화물의 멸실 및 훼손에 대한 복합운송인의 책임을 내수 또는 해상운송구간이 포함된 경우에는 포장단위당 920SDR 또는 1kg당 2.75SDR 중 많은 금액으로 제한하고 있고, 내수 또는 해상운송구간이 포함되지 않은 경우에는 1kg당 8.33SDR로 제한하고 있다. 인도지연의 경우에는 손해배상액을 운임의 2.5배에 상당하는 금액으로 제한하되 복합운송계약 하에서 지급되는 운임 총액을 초과

110) 김창준, 전계논문, 79~80면.

111) 김창준, 전계논문, 81~84면.

할 수 없도록 하였다. 그러나 당사자간 합의에 의하여 복합운송증권상 동 조약의 책임한도액보다 고액의 손해배상액을 약정한 경우와 복합운송인이 ‘손해를 발생시킬 의도로써 무모하게 또는 이를 알면서 한 운송인의 작위 또는 부작위로 인하여 발생한 손해’는 복합운송인의 책임제한이 적용되지 않는다.<sup>112)</sup>

#### (6) UNCTAD/ICC복합운송증권규칙

1980년 성립된 UN국제물건복합운송조약의 가입국 저조로 인한 ‘미발효’라는 국제적 배경에 따라 1980년대 후반부터 UNCTAD와 ICC는 복합운송을 위한 모델규칙을 만들기 위한 논의에 착수하였다. UNCTAD의 해운위원회가 사무국에 기존의 헤이그규칙, 헤이그비스비규칙 등 선하증권과 관련된 규칙을 기초로 하여 복합운송서류에 관한 새로운 규칙을 제정하도록 지시함으로써 UNCTAD와 ICC의 합동작업으로 1991년 11월 UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙이 만들어 졌다.<sup>113)</sup>

UNCTAD/ICC복합운송증권규칙은 ICC통일규칙과 마찬가지로 운송물의 멸실, 훼손, 지연에 관한 책임에 관하여 추정과실주의의 책임원칙을 취하고 있다. 따라서 복합운송인은 자신이나 자기의 사용인 또는 대리인이 그 직무의 범위 내에서 행위를 하는 경우, 그러한 사용인 또는 대리인의 작위 또는 부작위에 대하여 그리고 계약의 이행을 위하여 그 업무를 이용하는 이행대행자의 작위 또는 부작위에 대하여 운송물의 멸실, 훼손, 또는 지연이 이들의 과실 또는 태만으로 발생한 것이 아님을 증명하지 않는 한 배상책임을 부담한다(제5조 제1항).<sup>114)</sup>

또한 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙은 변형이종책임체계를 취하고 있다는 점에서 ICC통일규칙과 동일하다. 그러나 ICC통일규칙은 손해발생구간이 확인된

112) 박재홍, “복합운송법제의 개선에 관한 연구”, 중앙대학교 박사학위논문(2011), 97면.

113) 이장기, 전계논문, 98~99면.

114) 김창준, 전계논문, 88~89면.

경우에는 책임원칙, 책임한도, 면책사유에 관하여 일률적으로 구간운송법을 적용하지만 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙은 책임원칙에 있어서 해상운송구간을 제외한 모든 운송구간에는 동일한 책임원칙이 적용되고, 손해발생구간이 해상운송구간인 경우에는 항해과실 및 화재면책이 허용된다(제5조 제4항)는 점이 다르다. 따라서 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙은 이중책임체계를 기본으로 하지만 ICC통일규칙보다 단일책임체계의 요소가 더 많이 포함되어 있다. 운송주선인의 책임한도에 관하여는 ICC통일규칙과 UN국제물건복합운송조약의 중간수준을 채택하여 컨테이너 조항이 적용될 경우 포장당 666.67SDR 또는 1kg당 2SDR 중 높은 한도액이 적용(제6조 제1항)되는데 이는 헤이그비스비규칙의 책임한도와 일치한다. 해상운송구간이 포함되지 않는 복합운송의 경우에는 UN국제물건복합운송조약과 마찬가지로 CMR에서 내포하고 있는 1kg당 8.33SDR의 책임한도액이 적용된다(제6조 제3항).<sup>115)</sup>

그러나 멸실, 훼손 또는 인도지연을 발생시킬 의도를 갖고 또는 그러한 멸실, 훼손 또는 인도지연이 발생할 것을 알면서 무모하게 행한 복합운송인의 작위 또는 부작위로 인한 멸실, 훼손 또는 인도지연이 발생되었음이 입증된 경우에는 책임제한 이익을 누리지 못한다.<sup>116)</sup>

UNCTAD/ICC복합운송증권규칙은 국제조약의 형식이 아닌 통일규칙 및 보통거래약관의 형식이라는 점에서 일종의 지침에 불과하므로 복합운송계약이 적용되는 국제조약이나 각국 국내법의 강행규정은 본 규칙보다 우선한다. 따라서 통일적이며 조화로운 복합운송의 책임체계를 이끌어내기에는 역부족이라는 평가를 받고 있다.<sup>117)</sup>

#### 4. 복합운송인으로서의 책임

115) 김창준, 전계논문, 89면.

116) 이시환·김정희, 전게서, 392면.

117) 박재홍, 전계학위논문, 100면.

복합운송주선인이 개입권을 행사하는 경우나 화주와의 계약으로 처음부터 운송채무를 인수하는 경우 복합운송인으로서의 법적 지위를 가진다는 것은 앞서 살펴본 바와 같다. 이처럼 복합운송주선인이 운송인이 되었을 경우 화주에게 부담하는 책임관계는 운송수단에 따라 해상운송인, 항공운송인, 혹은 복합운송인이 부담하는 의무와 책임을 그대로 부담한다.

따라서 i) 운송수단이 선박인 경우 복합운송주선인은 해상운송인으로서 자기 또는 선원 기타 사용인의 귀책사유가 없음을 증명하지 못하는 한 화물의 멸실, 훼손, 연착으로 인한 손해를 배상할 책임을 지고(상법 제795조) 이러한 책임은 해상운송인과 동일하게 수하인이 화물을 인도받은 날 혹은 인도 받을 날로부터 1년이 경과하면 소멸한다(제814조). ii) 운송수단이 항공기인 경우에는 항공운송인으로서의 책임을 부담하며 개정상법 제6편 또는 개정 바르샤바조약(몬트리올협약)이 적용되는 국가 간의 항공운송에 있어서는 동 조약에 따른 손해배상 책임을 지게 된다.<sup>118)</sup> iii) 2가지 이상의 운송수단이 사용된 복합운송의 경우 복합운송인으로서의 책임을 부담하는데 실무상 보통 FBL이 발행되므로 FBL 약관에 따른다. 그런데 FBL은 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙을 따르도록 하고 있으므로 결국 복합운송인으로서 복합운송주선인의 책임은 FBL 약관 및 위 복합운송증권규칙에 따라 결정되게 된다. 즉, 손해발생구간이 확인된 경우에는 각 운송구간에 적용되는 국제조약이나 강행적인 국내법에 따라 손해배상책임을 지고, 손해발생구간이 확인되지 않은 경우에는 내수 또는 해상운송구간이 포함된 경우에는 포장당 666.67SDR 또는 1kg당 2SDR 중 큰 액수를 책임한도로 하고, 육상운송에 있어서는 1kg당 8.33SDR을 책임한도로 한다.<sup>119)</sup>

## 제2절 항공운송인으로서의 책임

### 1. 바르샤바조약<sup>120)</sup>의 발전과정

118) 항공운송에 있어서의 운송주선인의 책임은 제2절에서 상술한다.

119) 최종현, 전계논문, 108~110면.

항공화물운송주선업(Air Freight Forwarding Business)<sup>121)</sup>이란 항공운송인의 항공기를 이용하여 타인의 화물을 유상으로 자기의 명의로 운송하는 사업이라고 할 수 있는데, 실제 복합운송주선업을 영위하고 있는 대부분의 국내 복합운송주선인은 육·해·공의 모든 구간의 운송에 관여하고 있다. 오늘날 항공운송은 국제무역에 있어서 중요한 운송수단의 역할을 차지하고 있고 산적화물(bulk cargo)을 포함한 많은 종류의 화물이 항공으로 운송되어 운송량도 급격하게 증가하고 있으며, 종전의 긴급운송을 위한 예외적인 수단에서 상업적인 운송수단으로서의 지위를 갖추게 되었으나 우리나라에서는 항공운송계약에 관한 국내법이 없었다.<sup>122)</sup> 따라서 국제항공운송 분야에 있어서는 1929년 바르샤바조약(Warsaw Convention) 및 1955년 헤이그 의정서, 1961년 과달라하라 조약, 1966년 몬트리올협정, 1971년 과테말라 의정서, 1975년 몬트리올 추가 의정서로 구성된 바르샤바체제가 적용되어 오다가 1999년에 이를 현대화하고 통일화한 몬트리올협약이 채택, 발효되었다. 우리나라 또한 1999년 몬트리올협약을 2007년 9월 20일에 비준하여 2007년 12월 29일부터 발효하고 있는바, 우리나라와 다른 몬트리올협약의 계약국 간에 발생한 국제항공운송에 관한 분쟁에는 몬트리올협약이 적용된다.<sup>123)</sup>

따라서 아래에서는 항공화물운송주선계약의 법원이라 할 수 있는 바르샤바조약의 발전과정을 살펴보고 이를 바탕으로 항공화물운송주선인의 책임을 살펴보고 하겠다.

120) 국제항공에 있어서의 일부규칙의 통일에 관한 조약(Convention for the Unification of certain Rule Relating to International Transportation by Air)

121) 구 항공법 상의 항공화물운송대리점 및 항공운송주선업은 1992년 12월 23일 항공법의 개정 시 삭제되었으며, 1991년 12월에 제정 공포된 화물유통촉진법의 규정에 의한 복합운송주선업으로 일원화되었다.

122) 그러나 2011년 5월 23일 상법 제6편 제896조부터 제935조까지 항공운송에 관한 상법조문이 신설되었다.

123) 이강빈, “항공화물운송인의 책임에 관한 국제협약과 국내입법의 비교연구”, 「항공우주법학지」, 제24권 제2호(2009), 20~21면.

## (1) 1929년 바르샤바조약

### (가) 성립과정

1929년 바르샤바조약은 국제항공운송인의 민사적 책임에 관한 사항을 규정한 최초의 국제조약임과 동시에 지금도 가장 중요한 법원이 되고 있는 바르샤바 체제의 모체이다.<sup>124)</sup>

항공운송에 관한 최초의 국제협약은 1919년 10월 30일 프랑스에서 성립되었으나 본 조약은 항공공법(公法)에 관한 것이었는바, 항공운송인의 책임과 여객 및 화주의 권리 등에 관한 규정 등 항공운송에 관한 사법적인 논의가 필요하게 되었다. 이러한 상황에서 1925년 개최된 제1회 국제항공사법회의에서 프랑스가 항공운송인의 책임에 관한 조약 초안을 제출하였고 국제항공법전문가위원회의 검토를 거쳐 최종 초안이 작성되었다. 동 초안이 1929년 폴란드의 바르샤바에서 개최된 제2회 국제항공사법회의에서 채택되었고 이를 바르샤바조약이라 한다.<sup>125)</sup>

### (나) 책임원칙

바르샤바조약의 특징은 운송계약법의 입장에 입각하여 항공운송인에 대한 유한책임주의를 채택함과 동시에 면책조건으로 무과실의 입증책임을 항공운송인에게 부담시켰다는 것이다. 즉, 바르샤바조약은 유한책임주의와 과실책임주의를 취하고 있다. 조약 제18조에서는 손상, 손실, 훼손된 경우 그 손해의 원인이 된 사고가 항공운송 중에 발생한 때에 책임을 진다고 규정하고 있으며, 제19조에서는 항공기의 연착으로 인해 발생하는 손해에 대하여 책임을 부담함을 규정하

124) 김창준, 전계논문, 115면.

125) 정준우, “국제항공운송에 있어서의 피해자보호에 관한 연구 : Warsaw체제하의 여객운송을 중심으로”, 한양대학교 박사학위논문(1995), 12면.

고 있다. 다만 항공운송인은 운송인 및 그의 사용인이 손해방지를 위해 필요한 모든 조치를 취한 사실 및 그러한 조치를 취할 수 없었다는 사실을 증명한 때에는 책임을 부담하지 않는다(조약 제20조 제1항)고 규정하여 과실책임주의를 나타내고 있다. 화물의 손해에 대한 책임한도액은 1kg당 250프랑이며, 송하인이 화물을 운송인에 인도함에 있어서 인도시의 가액을 신고하고 필요로 하는 요금을 지급한 경우에는 적용되지 아니한다(조약 제22조 제2항).<sup>126)</sup>

(2) 1955년 헤이그 의정서<sup>127)</sup>

(가) 성립과정

1929년 바르샤바조약이 성립된 후에 제2차 세계대전을 거치면서 바르샤바조약의 개정문제가 대두되었고, 이러한 시대적 상황 하에 국제민간항공기구(ICAO: International Civil Aviation Organization)의 법률위원회에서의 영국 법학자 K. M. Beaumont의 개정 초안, 1952년 파리 초안 등이 있었으나 일부 국가들의 반대로 토의의 기초가 되지 못했다. 이와 같이 수차례에 걸친 국제회의를 거쳐 1955년 헤이그에서 부분적으로 바르샤바조약을 개정한 조약이 작성되었는데, 이를 헤이그 의정서라 한다. 헤이그 의정서는 1955년 9월 28일에 서명된 후 1963년 8월 1일자로 시행되었으며 우리나라도 1967년 1월 28일 가입한 후 동년 10월 11일 조약 제259호로 공포하였다.<sup>128)</sup>

(나) 주요 내용

126) 박재홍, 전계학위논문, 54~55면.

127) 1929년 10월 13일 바르샤바에서 서명된 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일을 위한 조약을 개정하기 위한 의정서(Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating International Carriage by Air)

128) 정준우, 전계논문, 15~16면.

헤이그 의정서는 1929년 바르샤바조약 중 개정된 조항만을 규정하는 방식을 채택하고 있는데, 개정된 내용은 여객의 사망 또는 상해에 대한 운송인의 책임 한도액을 125,000프랑에서 250,000프랑으로 상향조정하고(제11조), 1929년 조약의 고의적 비행(wilful misconduct)의 개념을 “with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably occur”이라는 표현으로 대체함으로써 보다 구체화하였으며, 운송인의 이행보조자도 그들이 고용계약의 범위 내에서 행동한 이상 조약이 정한 책임제한을 원용할 수 있음을 규정하고 있다(제14조). 또한 항공운송장에 대한 운송인의 서명시기를 화물의 인수 시로부터 항공기에 적재된 때로 변경하고(제5조), 운송장의 기재내용을 단순화하였으며(제6조), 양도 가능한 항공화물운송장의 발행을 규정하고 있다(제9조). 또한 손상화물에 대한 이의제기 기간을 위탁수하물의 경우 수령일로부터 7일, 화물에 대하여는 수령일로부터 14일, 연착의 경우 화물 및 위탁수하물 공히 처분 가능일로부터 21일로 각 규정하고(제15조), 화물·수하물 운송에 있어서 1929년 조약 항공과실 면책조항(제20조 제2항)을 삭제하였다(제10조).<sup>129)</sup>

헤이그 의정서는 바르샤바조약을 최소한도로 개정한 것에 불과하며, 다만 시대의 변화에 따라 낡은 운송증권에 관한 규정을 수정한 바르샤바조약을 적용함에 있어 문제로 되어 있는 조문의 문언을 명확하게 하고 항공운송인의 여객배상한도를 바르샤바조약의 2배로 증액하는 것을 주요 골자로 하고 있다. 따라서 바르샤바조약의 기본적 원칙인 항공운송인의 유한책임과 과실책임주의의 원칙은 헤이그 의정서에서도 그대로 이어지고 있다.<sup>130)</sup>

### (3) 1961년 과달라하라 조약<sup>131)</sup>

129) 김창준, 전계논문, 117~118면.

130) 박재홍, 전계학위논문, 57면.

131) 계약운송인 이외의 자에 의하여 이행된 국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일을 위한 바르샤바조약을 보충하는 조약(Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air performed by a Person other than the Contracting Carrier)

#### (가) 성립과정

항공운송의 발달에 따라 계약운송인과 실제운송인의 개념이 생기게 되면서 그들의 개념 및 당사자 간의 책임문제 등 복잡한 문제가 발생되었다. 그러나 기존의 바르샤바조약에는 이러한 규정이 없었는바, 이에 대한 해결로써 1960년 캐나다의 몬트리올에서 개최된 ICAO 법률위원회의 소위원회에서 조약 초안을 작성하였고 1961년 멕시코의 과달라하라에서 개최된 항공사법구제회의에서 동 조약을 채택하여 1964년 5월 1일자로 발효되었다.<sup>132)</sup>

#### (나) 주요 내용

과달라하라 조약의 핵심은 운송인의 정의에 있어서 계약운송인 또는 실제운송인의 어느 하나로 규정하지 않고 두 가지를 이원적으로 규정하였다는 것과, 책임에 있어서는 양 운송인에게 연대책임을 인정하는 대신에 양자 모두 책임제한의 혜택을 받을 수 있도록 규정한 것이다. 따라서 일방의 행위는 타방의 행위로 간주되고(제3조), 화물의 훼손 등에 관한 이의제기도 계약운송인 또는 실제운송인 중 어디에 하여도 무방하다. 그러나 바르샤바 조약 제12조에서 규정하는 송하인의 처분권은 계약운송인에 대하여 행사하여야 하고(제4조 단서), 계약운송인과 실제운송인 간에는 바르샤바조약과는 다른 특약을 맺을 수 있는 등 일정한 예외를 인정하고 있다(제10조).<sup>133)</sup>

#### (4) 1971년 과테말라 의정서<sup>134)</sup>

132) 정준우, 전계논문, 18면.

133) 김창준, 전계논문, 119~120면.

134) Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by Protocol Done at the Hague on 28 September 1955.

## (가) 성립과정

국제항공운송에 적용되는 기존의 바르샤바 체제의 개정문제에 대한 논의가 계속되어 왔고, 특히 미국이 바르샤바조약에서의 탈퇴<sup>135)</sup>를 선언함에 따라 이러한 논의가 급속도로 진행되었다. 이에 따라 ICAO의 법률위원회에서는 1965년과 1969년에 개정 초안을 작성하였고 1970년 2월에는 조약 초안을 작성하였다. 그 후 1971년 2월 9일부터 3월 9일까지 과테말라시에서 ‘바르샤바조약의 개정 등에 관한 국제외교회의’가 개최되어 세계 55개국과 2개 국제기구의 대표들이 참석한 가운데 과테말라 의정서가 채택되었다. 본 의정서에는 미국을 포함한 30개국이 서명하였으나 미국이 비준하지 않아 발효되지 못하였다.<sup>136)</sup>

## (나) 주요 내용

본 의정서는 운송인의 무과실책임주의를 채택하고 있으며 항공운송인의 책임 한도액의 인상과 그 절대성, 운송증권의 간소화, 재판관할권의 확대 등 1929년 조약상 운송인의 책임원칙을 근본적으로 수정하고 있지만 이는 여객 및 수하물에 관하여만 개정되었다.<sup>137)</sup>

## (5) 1975년 몬트리올 추가 의정서

위에서 본 바와 같이 과테말라 의정서는 여객 및 수하물에 관하여만 개정되었는바, 화물에 대한 규정의 개정도 필요하게 되었고 이러한 문제를 해결하기 위

135) 미국의 바르샤바조약 탈퇴 통고 이후 이를 막기 위한 노력의 일환으로 1966년 몬트리올 협약이 성립되었지만 이는 여객운송에만 적용되는 것으로 항공운송주선인의 화주에 대한 책임에 관한 본 논문에서는 그 취지상 따로 논하지 않았다.

136) 정준우, 전계논문, 22~23면.

137) 박재홍, 전계학위논문, 69~71면; 정준우, 전계논문, 24~25면.

하여 1972년 ICAO의 법률위원회 소위원회에서 회합 후 수차례의 회의를 거쳐 1974년 10월 바르샤바조약을 개정하는 최종 개정 초안을 작성하였다. 이에 따라 동 초안을 채택하기 위한 외교회의가 1975년 캐나다 몬트리올에서 개최되었는데, 이 외교회의에서 운송인의 책임한도액의 표시단위를 프랑(Poincar franc)에서 국제통화기금의 특별인출권으로 변경하게 되었다. 즉, 제1 추가 의정서(Montreal Additional Protocol No. 1: 책임한도액의 표시단위를 SDR로 변경하는 내용의 것으로서 바르샤바조약에 관한 것), 제2 추가 의정서(Montreal Additional Protocol No. 2: 헤이그 의정서에 관한 것), 제3 추가 의정서(Montreal Additional Protocol No. 3: 과테말라 의정서에 의한 것) 및 제4 추가 의정서(Montreal Additional Protocol No. 4: 여객 및 수하물에 관한 과테말라 의정서와 이를 개정하는 몬트리올 제3 추가 의정서와의 균형을 유지하기 위하여 화물에 관한 규정을 개정하는 것)의 4개 의정서가 채택되었는데, 제1, 2 추가 의정서는 1996년 2월 15일에 발효되었고 제4 추가 의정서는 1998년 6월 14일에 발효되었으나 제3 추가 의정서는 아직 발효되지 않고 있다.<sup>138)</sup>

#### (6) 1999년 몬트리올협약

##### (가) 성립과정

그간의 바르샤바조약체제가 앞서가는 시대에 뒤떨어져 국제항공운송업무의 처리와 국제항공기 소송사건을 다루는데 있어서 불편하고 신속성을 기하지 못한다는 비판 아래, 복잡하게 구성되어 있는 이들 조약과 의정서들을 개정하여 하나로 통합하고 단순화된 조약을 만들자는 움직임이 일어났다. 이에 1999년 5월 ICAO가 국제항공법회의에서 “국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일에 관한 조약(the Convention for the Unification of Certain Rules for

<sup>138)</sup> 박재홍, 전계학위논문, 72~75면.

International Carriage by Air)”을 채택함으로써 그간 논란이 되어왔던 점들을 개선하였다. 이를 몬트리올 협약이라 하며 미국, 영국, 독일, 프랑스, 캐나다 등 30개국이 비준하였고 2003년 11월 4일부터 전 세계적으로 발효되었다. 우리나라 또한 2007년 12월 29일부터 발효되어 국제항공운송에 적용하고 있다.<sup>139)</sup>

## (나) 주요 내용

1929년 바르샤바조약에서는 항공운송인의 책임에 관하여 과실책임을 규정하고 있었고 1966년 몬트리올협약에서도 항공화물운송에 관하여는 면책의 가능성을 남겨두고 있었던 것에 반해 동 협약에서는 항공운송인의 면책가능성을 완전히 배제하였다. 즉, 동 협약상 물적 손해에 대하여는 위탁수하물이든 휴대수하물이든 구분 없이 수하물에 대하여 통일적으로 1인당 최대 1000SDR까지 손해배상책임을 부담하며(협약 제22조 제2항), 운송물에 대하여는 1kg당 17SDR까지는 무과실책임을 부담하도록 규정하고 있다(제17조 제2항, 제22조 제2항, 제25조). 따라서 이러한 규정의 신설로 인하여 1999년 몬트리올협약을 비준한 국가의 국제항공운송인은 물적 손해에 관하여 스스로 고의나 과실이 없음을 입증하더라도 면책될 수 없게 되었다.<sup>140)</sup>

## 2. 항공운송에 있어서의 복합운송주선인의 지위

우리 상법은 운송의 인수를 영업으로 하는 상인을 규율대상으로 한다고 규정하고 있는데, 항공기의 소유 또는 용기 등에 대한 소유 또는 사용권의 존재를 전제로 하고 있지 않다. 또한 상법상 운송주선인은 다른 약정이 없으면 개입권

139) 박재홍, 전계학위논문, 76면.

140) 전삼현, “신 몬트리올협약상 항공운송인의 책임”, 「상사법연구」, 제23권 제3호(2004), 554~555면.

을 행사하여 직접 운송할 수 있으며 이러한 경우 운송주선인은 운송인과 동일한 권리의무를 가진다는 것은 앞서 살펴본 바와 같다.

통설은 여기에서 말하는 운송에는 항공운송도 포함된다는 것으로 본다.<sup>141)</sup> 우리 상법이 운송의 인수를 영업으로 하는 것만을 운송인의 개념요소로 하고 있고 운송주선의 경우 운송인이 개입권을 행사하여 항공운송인이 될 수 있는 여지를 두고 있음을 볼 때, 복합운송주선인이 항공화물운송장을 발행하여 자신이 항공운송인으로서 책임을 인수한 경우 항공운송인이 되는 것으로 볼 수 있고<sup>142)</sup> 개입권을 행사한 경우에도 마찬가지라 할 것이다.

한편, 바르샤바조약에 있어서는 항공화물운송을 인수한 복합운송주선인이 처음부터 운송인으로서의 책임을 인수한 경우, 이러한 복합운송인을 바르샤바조약상 운송인으로 볼 수 있는지 여부가 문제이다. 이 점에 관하여 학계나 실무에서는 계약운송인으로서의 지위를 갖는 복합운송주선인도 당연히 바르샤바조약의 적용대상이 된다는 입장을 취하고 있고,<sup>143)</sup> 우리 대법원도 항공화물운송주선인이 계약운송인이 된 국제항공화물운송에 있어서 바르샤바조약이 당연히 적용됨을 전제로 하여 판시<sup>144)</sup>하고 있으므로 대법원도 같은 입장을 취하고 있다고 보인다.

### 3. 항공운송인으로서 복합운송주선인의 책임

위 복합운송주선인의 지위에서 살펴본 바와 같이 복합운송주선인이 바르샤바조약상 운송인에 해당한다는 것을 전제로 바르샤바조약, 헤이그 의정서 및

141) 서돈각·정완용, 전계서, 206면; 채이식, 전계서, 271면.

142) 김창준, 전계논문, 123면.

143) 최준선, 「국제항공운송법론」, (서울: 삼영사, 1987), 80면; 김갑유, “국제항공화물운송법의 법률관계(상)”, 「인권과정의」, (1992), 101~106면; 유남석, “항공운송취급인의 수하인에 대한 불법행위”, 「대법원판례해설」, 제27호(1997), 174면; 서동희, “국제항공화물의 인도와 관련된 법률문제”, 「한국해법학회지」, 제22권 제1호(2000), 255면, 김창준, 전계논문, 123면, 각주 30 재인용.

144) 대법원 1995. 6. 13. 선고 92다 19293판결 외.

1999년 몬트리올협약의 규정에 따른 항공운송인의 책임을 살펴보도록 하겠다.

### (1) 제소기간

운송인의 책임에 대한 소송은 목적지 공항에 도착한 날 또는 도착하여야 할 날로부터 또는 운송이 중지된 날로부터 2년 이내에 이루어져야 한다(바르샤바조약 제29조 및 몬트리올협약 제35조).

### (2) 사고통보기간

사고통보기간과 관련하여 바르샤바조약에서는 제26조에서 규정하고 있는데, 손상이 있는 경우에는, 손상을 발견한 후 즉시, 늦어도 수화물에 있어서는 그 수령일로부터 3일 이내에, 화물에 있어서는 그 수령일로부터 7일 이내에 운송인에게 이의를 제기하여야 하며 연착의 경우에 있어서 이의는 수하인이 수화물이나 화물을 처분할 수 있는 날로부터 14일 이내에 이를 제기하여야 한다고 하였다.

헤이그 의정서에서는 이를 “손상이 있는 경우에는, 손상을 발견한 후에 즉시, 늦어도 수하물에 있어서는 그 수취일로부터 7일 이내에 화물에 있어서는 그 수취일로부터 14일 이내에 운송인에 대하여 이의를 진술하여야 한다. 연착의 경우에, 이의는 하수인(수하인)이 수하물이나 화물을 처분할 수 있는 날로부터 21일 이내에 진술하여야 한다”로 수정하였다(제15조, 몬트리올협약 제31조 동일).

### (3) 운송인의 책임한도액

바르샤바조약 및 헤이그 의정서에 따르면 항공운송인의 책임한도액은 1kg당 250프랑으로 정하고 있으며, 1955년 헤이그 의정서에 따르면 손해를 일으킬

의도로서 무모하게 그리고 손해가 생길 염려가 있음을 인식하면서 행한 운송인, 사용자, 대리인의 작위 또는 부작위로 인한 손해에 대하여는 책임제한을 주장할 수 없다(헤이그 의정서 제14조).

몬트리올협약은 화물의 운송에 있어서 화물의 파괴·분실·손상 또는 지연이 발생한 경우 운송인의 책임은 1kg당 17SDR<sup>145)</sup>로 제한되며, 송하인이 화물을 운송인에게 인도할 때에 도착지에서 인도시 이익에 관한 특별 신고를 하였거나 필요에 따라 추가 요금을 지급한 경우에는 적용되지 않는다(제22조 제3항). 또한 운송인의 책임한도액을 결정함에 있어 고려되어야 할 중량은 일부 손상의 경우에도 포장단위를 기준으로 한 포장의 중량까지 합친 전체의 중량이며, 또한 일부 화물의 손상이 동일한 수화물표, 항공화물운송장에 기재된 다른 화물의 가치에 영향을 미친 때에는 이러한 화물의 총 중량까지도 책임한도액의 산정에 있어서 포함된다(제22조 제4항).

#### (4) 복합운송에 관한 특칙

몬트리올협약 제4장 제38조는 항공운송이 아닌 다른 운송수단을 이용하여 운송한 복합운송에 관하여 규정하고 있다. 동조 제1항에서는 “운송이 항공과 다른 운송형식에 의하여 부분적으로 행하여지는 복합운송의 경우에는 이 협약의 규정들은, 제18조 제4항을 조건으로 하여 항공운송에 대하여만 적용된다. 단, 그러한 항공운송이 제1조의 조건을 충족시킨 경우에 한한다”라고 규정하고 있다. 즉, 몬트리올협약 제1조에서 정하는 적용범위 내에서 항공운송계약의 이행

145) 협약 제24조(한도의 검토) 제1항에서는 “이 협약 제25조의 규정을 침해하지 아니하고 하기 제2항을 조건으로 하여, 제21조 내지 제23조에 규정한 책임한도는 5년 주기로 수탁자에 의하여 검토되어야 하며, 최초의 검토는 이 협약의 발효일로부터 5년이 되는 해의 연말에 실시된다. 만일 이 협약이 서명을 위하여 개방된 날로부터 5년내에 발효가 되지 못하면 발효되는 해에 협약의 발효일 이후 또는 이전 수정이후 누적 물가상승률에 상응하는 물가상승요인을 참고하여 검토된다. 물가상승요인의 결정에 사용되는 물가상승률의 기준은 제23조제1항에 언급된 특별인출권을 구성하는 통화를 가진 국가의 소비자물가지수의 상승 또는 하강률의 가중평균치를 부여하여 산정한다”고 규정하고 있는데, 이에 따라 현재 항공운송인의 책임한도는 1kg당 19SDR이다.

과 관련된 화물의 탑재·인도 또는 환적을 목적으로 하여 행하여진 경우를 제외하고는 공항 외부에서 행해진 육상·해상운송 또는 내수로운송은 항공운송에 포함되지 않음을 규정하여 복합운송과 단일 항공운송의 관계를 명확하게 하였다.<sup>146)</sup>

### 제3절 상법 상의 책임(상법 제816조)

앞서 살펴본 바와 같이 2007년 개정상법에서는 복합운송의 발달에 따라 이를 통일적으로 규율할 법제의 필요성을 바탕으로 복합운송인의 책임(제816조) 조항을 신설하였다.

상법 제816조 제1항에 의하면 복합운송인은 사고가 해상에서 발생한 경우 해상운송법을 적용받아 그에 따른 책임을 부담하고, 육상에서 발생하면 육상운송법의 적용을 받게 된다. 그러나 손해가 발생한 구간을 확정하기 어려운 경우에 있어서 적용할 법을 확정적으로 정하지 않고 운송거리의 장단에 따라 정하여진다고 하여(제816조 제2항) 이중책임체계를 따르고 있다. 여기에서 운송거리의 장단이라는 요소는 법적 안정성을 위한 예측가능성을 부여한 것으로 판단되지만 편리성의 측면에서는 해상운송법을 적용하는 것에는 미치지 못한다는 의견이 있다.<sup>147)</sup>

한편 제816조의 강행성 여부에 관련하여서도 문제가 제기되는데, 예를 들어 복합운송인과 화주가 어느 구간에서 손해가 발생하더라도 해상운송법에 따라 책임을 부담한다는 약정을 한 경우, 이러한 약정은 제816조 제1항에 따라 무효가 되는지 여부에 대한 의문이 발생하며 제2항에 대하여도 마찬가지이다. 즉, 손해가 육상에서 발생한 것으로 판단되고 한국법을 준거법으로 한 경우, 복합운송인이 발행한 운송증권에 손해발생 구간을 불문하고 해상운송법에서 적용

146) 박재홍, 전계학위논문, 80면.

147) 김인현, “2007년 상법해상편의 편제 및 복합운송에 대한 개정경위와 그 내용”, 「한국해법학회지」, 제30권 제1호(2008), 41면

하는 낮은 책임제한액을 적용한다는 약정이 있다면 이것은 무효가 되고 법원은 주된 운송구간을 육상운송구간이라고 판단하여 상법의 육상운송법을 적용할 수 있는지가 문제된다. 이와 관련하여 현재 우리 상법상 육상운송에 적용되는 운송업 규정에는 책임제한 규정이 없으므로 해상편과는 달리 무효로 삼을 기준이 없고, 제816조가 강행규정이라는 명문의 규정이 없으므로 이를 임의규정으로 보는 것이 타당하며 당사자 사이에 특약이 없는 경우에만 제1항이 적용된다는 견해가 있다.<sup>148)</sup>

생각건대 위와 같은 문제의 해결을 위하여 제816조의 강행규정 여부에 대한 명문의 규정을 두는 것이 필요하며, 하나의 복합운송증권을 발행함으로써 복합운송인에게 전 운송구간에 대한 책임을 집중시키는 복합운송의 취지를 고려할 때, 운송수단에 따라 각 구간마다 다른 책임이 적용되는 것은 부당하므로 해상운송법에서 규정하고 있는 책임제한 규정을 육상운송에서도 규정하여 복합운송인에게 일관된 책임을 부담하게 하는 것이 타당하다고 할 것이다.

## 제5장 입법론적 고찰

### 제1절 서설

복합운송주선인이 단순히 상법상 운송주선인으로서의 지위를 가지는 경우 복합운송주선인의 책임은 상법 제114조 내지 제124조에 따라 규율될 것이다. 그러나 앞선 논의에서 살펴본 바와 같이 복합운송주선인이 개입권을 행사하여 운송인의 지위를 얻게 되거나 처음부터 복합운송증권을 발행하는 등 운송인으로서 계약을 체결한 경우에는 상법상 운송주선인과 관련된 규정만으로 책임을 규율할 수가 없다. 또한 전 장에서 살펴본 바와 같이 복합운송인의 책임에 관한

148) 김인현, 상계논문, 42면.

국제적이고 통일적인 협약의 제정을 위한 많은 노력이 있어 왔으나 현재 협약의 성립 가능성 또한 낮다. 이에 따라 실무에서는 복합운송에 관하여 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙 및 이를 바탕으로 만들어진 FIATA B/L과 같은 보통거래약관으로 책임관계를 규율하고 있다. 그러나 보통거래약관의 경우 구속력이 약하고 운송인에게 일방적으로 유리한 약관이 제정되거나 적용될 가능성이 크기 때문에, 운송인과 화주의 이익을 동시에 고려하면서 거래의 안정성과 공정성을 높이기 위해서는 복합운송인의 책임에 관한 국내 입법이 필요하다.

이와 같은 필요에 따라 우리 상법에서도 복합운송의 제정논의가 있어 왔는데, 1991년 개정상법 당시 논의가 제기되었으나 제정으로 이루어 지지 못하였다.<sup>149)</sup> 그러다가 2006년 1월 7일 법무부가 국회에 제출한 상법 해상편 개정법률안이 2007년 7월 3일 국회를 통과하였고 2008년 8월 4일부터 발효되었다. 2007년 상법 해상편의 개정작업은 먼저 한국해법학회에서 개정의견을 제시하고 법무부 개정위원들이 이를 참고하여 공식적인 작업을 거친 다음 국회에서 일부 수정되었다. 이러한 과정을 거쳐 복합운송인의 책임에 관한 조항인 제816조<sup>150)</sup>가 신설되었다.<sup>151)</sup>

이렇게 신설된 상법 제816조는 해상운송이 포함된 복합운송의 경우에만 적용되며 복합운송에 관한 통칙규정이 아니지만 책임체계의 문제, 강행규정성의 여부, 손해발생구간이 불명확한 경우 운송거리의 장단을 주요 운송구간을 결정하는 기준으로 삼은 점, 히말라야 조항을 반영하지 않은 점 등이 문제점으로 지적되고 있는바<sup>152)</sup> 복합운송인의 책임을 안정적이고 공정하게 규율하기에는 부

149) 유경숙, 전계논문, 35면.

150) 상법 제816조 (복합운송인의 책임) ① 운송인이 인수한 운송에 해상 외의 운송구간이 포함된 경우 운송인은 손해가 발생한 운송구간에 적용될 법에 따라 책임을 진다.

② 어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 불분명한 경우 또는 손해의 발생이 성질상 특정한 지역으로 한정되지 아니하는 경우에는 운송인은 운송거리가 가장 긴 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다. 다만, 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우에는 운임이 가장 비싼 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다.

151) 김인현, “2007년 개정 상법 해상편의 개정내용과 의의”, 「한국해법학회지」, 제31권 제1호(2009), 101면.

152) 송양호, “복합운송에 관한 입법론”, 「한국해법학회지」, 제32권 제2호(2010), 19면.

족하다.

이러한 문제의 제기로 인하여 이후 2010년 4월 8일 법무부는 2010년 상법개정안을 위한 위원회를 또 한 차례 구성하였는데, 총 6차 회의를 거쳐 복합운송법 초안이 만들어졌고 이 초안에 대하여 제7차 회의부터 제9차 회의까지 3차례의 회의를 더 거친 후 일부 수정을 하여 법무부에 입법예고한 제정안이 마련되었다. 추가적으로 법무부의 공청회 및 법제처의 수정제의를 거친 후 2011년 3월 3일 국회에 상법일부개정법률안으로 복합운송제정법안이 제출되었다.<sup>153)</sup> 동법률안은 2013년 11월 25일자로 입법예고 되었다.

따라서 이하에서는 입법예고 된 상법 일부 개정 법률안과 복합운송인으로서 복합운송주선인의 책임관계를 직접적으로 규정하고 있는 FIATA B/L 표준약관 및 로테르담규칙의 규정을 검토하고자 한다.

## 제2절 상법 일부 개정 법률안의 내용

### 1. 제안이유

법무부에서는 오늘날 물류운송이 컨테이너의 개발 등으로 육상, 해상, 항공 운송구간을 한 번에 연결하여 화물을 운송하는 복합운송이 일반적임에도 그 법률관계를 규율할 법규가 충분하지 못하여 화주와 운송인의 권리 및 의무 관계가 명확하지 못하고 화물사고 발생 시 신속한 분쟁해결을 기대하기 어려우므로 변화된 물류운송환경에 맞도록 일부 육상운송규정을 수정하고 복합운송에 관한 규정을 신설함으로써 육상 및 복합운송 법률관계의 법적 안정성과 예측가능성을 제고하고 운송에 관한 체계를 완결적으로 구축하여 물류산업발전을 위한 제도적 기반을 마련하고자 동 개정안을 제안하게 되었다.

153) 유경숙, 전제논문, 38~39면.

## 2. 주요 내용

개정안의 주요 내용은 다음과 같다.<sup>154)</sup>

### (1) 운송인의 책임제한(안 제137조의2 신설)

복합운송물의 손해발생과 관련하여 육상운송규정이 적용되는 경우에는 운송인의 손해배상책임은 운송물의 포장당 또는 선적단위당 666.67SDR(국제통화기금 1 특별인출권에 상당하는 금액) 또는 중량 1 킬로그램당 2DSR로 계산되는 금액 중 많은 금액을 한도로 제한할 수 있도록 하되 운송인의 고의 등으로 인하여 운송물의 손해가 발생한 경우 또는 송하인이 운송인에게 운송물을 인도할 때 운송물의 종류와 가액을 고지하고 복합운송증권 등 운송계약을 증명하는 문서에 기재한 경우에는 책임의 한도에 관한 규정을 적용하지 않도록 하였다.

### (2) 비계약적 청구에 대한 적용(안 제137조의3 신설)

운송인의 불법행위로 인한 손해배상의 책임에도 운송인의 책임에 관한 규정이 적용됨을 분명히 하는 한편, 운송인의 사용인 또는 대리인에 대해서도 운송인의 책임에 관한 규정이 적용되도록 하였다.

### (3) 운송인의 책임경감금지(안 제137조의4 신설)

운송인의 책임에 관한 규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감하거나 면제하는 당사자 사이의 특약, 운송물에 관한 보험의 이익을 운송인에게 양도하는 약정 또는 이와 유사한 약정은 효력이 없도록 하였다.

154) 상법 일부 개정안 입법예고문 참조(법무부 홈페이지, [http://www.moj.go.kr/HP/COM/bbs\\_04/ShowData.do](http://www.moj.go.kr/HP/COM/bbs_04/ShowData.do))

(4) 운송물의 일부 멸실·훼손에 관한 통지(안 제146조)

수하인이 운송물의 일부 멸실 또는 훼손을 발견한 경우에는 수령 후 지체 없이 그 개요에 관한 서면통지를 발송하도록 하되, 그 멸실 또는 훼손이 즉시 발견할 수 없는 것일 때에는 수령한 날부터 7일 이내에 그 통지를 발송하도록 하고 그 통지가 없는 경우 인도된 것으로 추정하며 운송인 및 그 사용인이 악의인 경우에 적용하지 않도록 하는 등 운송인과 화주 사이에 이해관계의 균형과 법률관계의 신속한 확정을 도모한다.

(5) 운송인의 채권·채무의 소멸(안 제146조의2 신설)

운송인의 송하인 또는 수하인에 대한 채권 및 채무는 그 청구원인에 관계없이 운송인이 수하인에게 운송물을 인도한 날 또는 인도할 날부터 2년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸하도록 하되, 이 기간은 당사자의 합의에 따라 연장할 수 있도록 명확히 한다.

(6) 복합운송계약의 의의(안 제150조의2 신설)

복합운송계약은 운송인이 두 가지 이상의 다른 운송수단으로 물건을 운송할 것을 인수하고, 송하인이 이에 대하여 운임을 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생기도록 하여 복합운송계약의 기본 요건을 정하고 그 적용범위를 명확히 하였다.

(7) 복합운송증권 및 전자복합운송증권(안 제150조의3 및 제150조의4 신설)

복합운송계약을 체결한 경우 운송인은 운송물을 수령한 후 송하인의 청구에 따

라 송하인이 서면으로 통지한 운송물의 종류, 중량 또는 용적, 포장의 종별·개수와 기호, 송하인·운송인의 성명 또는 상호 등을 기재한 복합운송증권을 발행하도록 하고 복합운송증권에 선하증권과 같은 법정 유가증권성을 인정하는 한편, 복합운송증권 대신에 전자복합운송증권 및 복합화물운송장을 발행할 수 있도록 하였다.

(8) 복합운송인의 손해배상책임(안 제150조의5 신설)

복합운송인은 운송물의 손해발생 운송구간이 확인되는 경우에는 해당 운송구간에 적용되는 규정에 따라 책임을 지고, 손해발생 운송구간이 불분명하거나 특정한 운송구간으로 한정되지 아니하는 경우에는 운송거리가 가장 긴 운송구간에 적용되는 규정에 따라 책임을 지도록 하여 이중책임(異種責任)제도를 채택하였다.

(9) 비계약적 청구에 대한 적용(안 제150조의7 신설)

복합운송물의 손해발생 운송구간이 불분명하거나 특정한 운송구간으로 한정되지 아니하는 경우 운송인의 불법행위로 인한 손해배상의 책임에도 복합운송인의 책임에 관한 규정이 적용됨을 분명히 하는 한편, 복합운송인의 사용자 또는 대리인에 대해서도 복합운송인의 책임에 관한 규정이 적용되도록 하였다.

(10) 복합운송물의 일부 멸실·훼손에 관한 통지(안 제150조의8 신설)

복합운송의 경우 수하인이 운송물의 일부 멸실 또는 훼손을 발견한 경우에는 수령 후 지체 없이 그 개요에 관한 서면통지를 발송하도록 하되, 그 멸실 또는 훼손이 즉시 발견할 수 없는 것일 때에는 수령한 날부터 6일 이내에 그 통지를 발송하도록 하였다.

(11) 복합운송인의 채권·채무의 소멸(안 제150조의9 신설)

복합운송물의 손해발생 운송구간이 불분명하거나 특정한 운송구간으로 한정되지 아니하는 경우 운송인의 송하인 또는 수하인에 대한 채권 및 채무는 그 청구원인에 관계없이 운송인이 수하인에게 운송물을 인도한 날 또는 인도할 날부터 1년(항공운송구간의 거리가 가장 긴 복합운송의 경우에는 2년) 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸하도록 하되, 이 기간은 당사자의 합의에 따라 연장할 수 있도록 하였다.

(12) 책임경감의 금지(안 제150조의10 신설)

복합운송인의 책임에 관한 규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감하거나 면제하는 당사자 사이의 특약, 운송물에 관한 보험의 이익을 운송인에게 양도하는 약정 또는 이와 유사한 약정은 효력이 없도록 하였다.

3. 검토

입법예고 된 법률안은 개정된 상법 제816조에 비하여 보다 구체적이고 상세한 규정을 두고 있는데, 해상편에 위치한 상법 제816조와는 달리 복합운송에 관한 규정을 운송편에 둬으로써 해상운송이 포함된 운송에만 국한되는 것이 아니라 육상운송이 포함된 복합운송에 관하여도 적용할 수 있도록 하였다.

각 내용을 보면 육상운송인의 책임제한을 해상운송인의 책임제한과 같은 한도로 규정하여 상법 제816조의 한계를 극복하였고, 복합운송의 개념을 명확하게 하고 있으며 복합운송증권에 관하여도 선하증권과 같은 유가증권성을 인정하고 있다. 또한 상법 제816조와 마찬가지로 복합운송인의 책임에 관하여는 이중책임체계를 분명히 하고 있으며, 육상운송인과 복합운송인의 책임경감을 금지함으로써 상법

제816조의 강행규정성 여부에 대한 문제를 해결하였다.

그러나 상법 해상편에서 운송물의 멸실·훼손에 관한 통지를 14일로 규정하고 있는데 반해 동 법률안에서는 육상운송의 경우 7일, 복합운송의 경우 6일 이내라고 규정하여 수하인의 통지기간을 단축하고 있으며, 연착에 대한 책임은 따로 규정하지 않았다. 또한 상법 제816조와 관련하여 히말라야 조항을 반영하지 않았다는 문제점은 여전히 해결되지 않고 남아있다.

### 제3절 복합운송주선인의 책임과 관련된 규칙

#### 1. FIATA B/L 표준약관 상의 규정

FIATA B/L 표준약관상 복합운송주선인의 책임에 관하여는 제3장에서 자세히 살펴보았으므로 이하에서는 책임기간, 책임원칙, 책임제한 및 면책, 제소기간에 관하여 간략하게만 기술하도록 하겠다.

##### (1) 책임기간

복합운송주선인의 책임기간에 관하여는 FBL 약관 제6조 제1항<sup>155)</sup>과 제12조 제2항 및 제3항<sup>156)</sup>에서 규정하고 있다.

155) (Freight Forwarder's Liability) 6.1. The responsibility of the Freight Forwarder for the goods under these conditions covers the period from the time the Freight Forwarder has taken the goods in his charge to the time of their delivery.

156) (Delivery) 12.2. The Freight Forwarder shall also be entitled to store the goods at the sole risk of the Merchant, and the Freight Forwarder's liability shall cease, and the cost of such storage shall be paid, upon demand, by the Merchant to the Freight Forwarder.

12.3. If at any time the carriage under this FBL is or is likely to be affected by any hindrance or risk of any kind (including the condition of the goods) not arising from any fault or neglect of the Freight Forwarder or a person referred to in Clause 2.2. and which cannot be avoided by the exercise of reasonable endeavours the Freight Forwarder may: abandon the carriage of the goods under

## (2) 복합운송주선인의 책임원칙

FBL 약관 제6조 제2항<sup>157)</sup>는 복합운송주선인의 과실추정책임원칙을 규정하고 있고 제8조 제6항 a호<sup>158)</sup>에서는 국제협약 또는 강행적인 국내법의 규정을 참조한다고 하여 동 약관은 이중책임체계를 따르고 있음을 알 수 있다.

## (3) 복합운송주선인의 책임제한 및 면책

복합운송주선인의 책임의 한도는 FBL 약관 제8조<sup>159)</sup>에서 규정하며, 면책사유

---

this FBL and, where reasonably possible, place the goods or any part of them at the Merchant's disposal at any place which the Freight Forwarder may deem safe and convenient, whereupon delivery shall be deemed to have been made, and the responsibility of the Freight Forwarder in respect of such goods shall cease. In any event, the Freight Forwarder shall be entitled to full freight under this FBL and the Merchant shall pay any additional costs resulting from the above mentioned circumstances.

- 157) (Freight Forwarder's Liability) 6.2. The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Clause 2.1.a, unless the Freight Forwarder proves that no fault or neglect of his own, his servants or agents or any other person referred to in Clause 2.2. has caused or contributed to such loss, damage or delay. However, the Freight Forwarder shall only be liable for loss following from delay in delivery if the Consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the Freight Forwarder and stated in this FBL.
- 158) (Limitation of Freight Forwarder's Liability) 8.6. a) When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the Freight Forwarder's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.
- 159) 8. (Limitation of Freight Forwarder's Liability) 8.1. Assessment of compensation for loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should be so delivered.

에 관하여는 제5조 제2항<sup>160)</sup>, 제6조 제5항 및 제6항<sup>161)</sup>에서 규정하고 있다.

---

8.2. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

8.3. Subject to the provisions of subclauses 8.4. to 8.9. inclusive, the Freight Forwarder shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Consignor and accepted by the Freight Forwarder before the goods have been taken in his charge, or the ad valorem freight rate paid, and such value is stated in the FBL by him, then such declared value shall be the limit.

8.7. If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of twice the freight under the multimodal contract for the multimodal transport under this FBL.

8.8. The aggregate liability of Freight Forwarder shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

160) (Description of Goods and Merchant's Packing and Inspection) 5.2. The Freight Forwarder shall not be liable for any loss, damage or expense caused by defective or insufficient packing of goods or by inadequate loading or packing within containers or other transport units when such loading or packing has been performed by the Merchant or on his behalf by a person other than the Freight Forwarder, or by the defect or unsuitability of the containers or other transport units supplied by the Merchant, or if supplied by the Freight Forwarder if a defect or unsuitability of the container or other transport unit would have been apparent upon reasonable inspection by the Merchant. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability and expense so caused.

161) (Freight Forwarder's Liability) 6.5. When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more causes or events, specified in a — e of the present clause, it shall be presumed that it was so caused, always provided, however, that the claimant shall be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of such causes or events:

- a) an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge;
- b) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers;
- c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;
- d) inherent vice of the goods;

#### (4) 제소기간

FBL 약관 제17조<sup>162)</sup>에서는 물품인도 후 또는 물품이 인도되어야 할 날로부터 9개월을 제소기한으로 규정하고 있다.

## 2. 로테르담규칙<sup>163)</sup>의 규정

2002년 유엔 국제 운송법 위원회(UNCITRAL) 제3작업부(운송법)에서는 물건 운송에 관한 법의 국제적인 통일화를 지향하여 해상물건운송에 관한 예비조약 초안을 공표하였고, 2003년에 “전체적 또는 부분적으로 해상물건운송에 관한 조약 초안(Draft Instrument on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)”을 발표하였으며 그 후 21차례의 회의를 통한 검토를 거쳐 2008년 11월에 UN총회에서 로테르담규칙이 정식으로 채택되었다. 동 규칙은 통일성을 지향하여 기존의 국제조약인 헤이그규칙, 헤이그비스비규칙 및 함부르크규칙을

---

e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour.

#### 6.6. Defences for carriage by sea or inland waterways

Notwithstanding Clauses 6.2, 6.3, and 6.4, the Freight Forwarder shall not be liable for loss, damage or delay in delivery with respect to goods carried by sea or inland waterways when such loss, damage or delay during such carriage has been caused by:

a) act, neglect or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship,

b) fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier, however, always provided that whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness of the ship, the Freight Forwarder can prove that due diligence has been exercised to make the ship seaworthy at the commencement of the voyage.

162) (Time bar) The Freight Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these conditions unless suit is brought within 9 months after the delivery of the goods, or the date when the goods should have been delivered, or the date when in accordance with clause 6.4, failure to deliver the goods would give the consignee the right to treat the goods as lost.

163) 정식명칭은 “United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”이다.

대체하기 위한 목적으로 준비되었으며 총 96개의 조항으로 구성되었고 기존의 국제조약에 비해 훨씬 포괄적으로 많은 내용을 다루고 있다.<sup>164)</sup>

아래에서는 복합운송주선인의 책임과 관련하여 동 규칙의 적용범위, 책임기간, 운송인의 의무와 책임, 면책사유, 책임제한 및 제소기간으로 나누어 살펴보고자 한다.

### (1) 적용범위

로테르담규칙의 기본 구상은 해상구간이 수반되는 한, 운송방식에 관계없이 문전간 수송(door to door)에 적용하는 것이다. 동 규칙 제1조 제1항에서는 “운송계약(Contract of carriage)”이란 운송인의 운임의 대가로 화물을 한 장소에서 다른 장소로 운송할 것을 인수하는 계약을 의미하고, 동 계약은 해상운송의 방식으로 할 것을 정한 것이어야 하며 해상운송에 부가하여 다른 운송수단에 의한 운송을 정한 것일 수 있다고 규정하고 있으며, 제5조 제2항에서는 일반적 적용범위에 관하여 운송물이 서로 다른 계약국에서 수령되거나 인도되는 경우 적용되며 수령 또는 인도 장소가 항구일 필요는 없다고 규정하고 있다.<sup>165)</sup>

따라서 로테르담 규칙은 단지 해상운송에만 적용되는 것이 아니라 서로 다른 운송수단을 사용하여 하나의 운송계약에 해상운송을 중심으로 하여 육상·항공·내수로의 운송구간이 포함되어도 계약책임 또는 불법행위책임 여부에 관계없이 그 운송계약 전체에 동 규칙이 강제적으로 적용된다.<sup>166)</sup> 다만 정기선운송 중 용선계약 및 선박 또는 선박의 공간의 사용을 위한 계약, 비정기선 운송계약의 경우에는 적용되지 아니한다(제6조).

164) 김선옥, “로테르담규칙에 있어서 해상물건운송계약당사자의 의무 및 책임에 관한 법리적 연구”, 「통상법률」, 통권 제104호(2012), 76~77면.

165) 양정호, “국제복합운송계약에서 로테르담 규칙의 적용상 문제점에 관한 연구”, 「한국무역학회지」, 제46권(2010), 185면.

166) 김선옥, 전제논문, 78면.

또한 로테르담규칙은 운송인<sup>167)</sup>이라는 개념 외에 “이행당사자(performing party)”라는 개념을 도입하여 로테르담규칙의 인적 적용범위를 명확히 구분하고 있다. 이행당사자란 운송인 이외의 자로서 직접적 또는 간접적으로 운송인의 요구에 따라, 또는 운송인의 감독이나 통제 하에서 행위하는 범위 내에서 화물의 수령, 선적, 취급, 적부, 운송, 관리, 양륙 또는 인도에 관하여 운송인의 운송계약상 의무의 일부를 이행하거나 이행할 것을 인수한 자를 말한다(제1조 제6항 a호). 동 규칙에서는 이행당사자를 “해사이행당사자(maritime performing party)”<sup>168)</sup>와 “비해사이행당사자(non-maritime performing party)”로 구분하여 조약의 적용대상에 차이를 두고 있다. 해사이행당사자는 선적항에서 양륙항까지 한정된 개념으로 i) 항만에서 선적, 양륙 등의 서비스를 제공하는 자, ii) NVOCC의 하청을 받아 운송을 이행하는 자 등이 해당하고 송하인과는 직접적인 계약관계가 없지만 계약책임이 이들에게도 의제되는 것으로 간주되어 동 규칙에서 운송인에게 부과되는 의무와 책임에 따라 운송인과 연대하여 계약 책임에 준한 책임을 부담한다(제19조 및 20조).<sup>169)</sup>

## (2) 책임기간

동 규칙에서 운송물에 대한 운송인의 책임은 운송인 또는 이행당사자가 운송을 위하여 운송물을 수령한 시점에서부터 시작하고 운송물을 수하인에게 인도한 시점에서 종료한다(제12조 제1항). 구체적으로, 수령 장소의 법률에 따르면 운송물이 공적 기관과 제3자에게 인도되어야 하고 운송인이 이로부터 그 운

167) 로테르담규칙상 운송인(carrier)이란 송하인과 운송계약을 체결한 자를 지칭하지만(제1조 제5항), 동 규칙은 해상운송에 국한되는 것이 아니라 복합운송에까지 확대되어 적용되고 있으므로 여기에서 지칭하는 운송인에는 복합운송을 인수한 복합운송주선인이 포함된다고 보아야 할 것이다.

168) 해사이행당사자란 화물의 선적항에서의 도착과 양륙항에서의 출발에 이르는 기간 동안 운송인의 의무의 일부를 이행하거나 이행할 것을 인수한 이행당사자를 말한다. 내륙운송인은 전적으로 항만 내에서만 자신의 서비스를 제공하거나 제공할 것을 인수하는 경우에만 이행당사자가 된다(제1조 제7항).

169) 김선옥, 전계논문, 80~81면.

송물을 인도받아야 하는 경우에 운송인이 그 운송물을 해당 기관이나 제3자로부터 인도받는 시점에서 운송인의 책임기간이 개시되며, 인도장소의 법률에 따르면 운송인이 운송물을 공적 장소 또는 제3자에게 인도할 것이 요구되고 수하인이 이들로부터 운송물을 수령하여야 하는 경우에는 운송인이 운송물을 공적 기관 또는 제3자에게 인도한 때에 운송인의 책임기간이 종료한다(제12조 제2항). 또한 당사자는 운송인의 책임기간을 결정할 목적으로 운송물의 수령과 인도의 시간과 장소를 정할 수 있다(제12조 제3항).

### (3) 운송인의 의무와 책임

기본적으로 운송인은 동 규칙과 운송계약의 조건에 따라 운송물을 목적지까지 운송하고 수하인에게 인도하여야 한다(제11조). 제13조에서는 운송인의 구체적인 의무로 운송물을 수령, 선적, 처리, 적부, 운송, 보관, 관리, 양륙 및 인도에 대한 주의의무를 규정하고 있으며(제13조 제1항), 제14조에서는 항해 시의 구체적인 의무, 즉 운송인의 감항능력주의의무를 규정하고 있는데 헤이그비스비 규칙과 달리 항해 중에도 그 의무가 계속된다.

규칙 제17조에서는 운송인의 멸실, 훼손 또는 연착에 대한 책임을 규정하고 있다. 운송인은 제4장에서 규정한 운송인의 책임기간 동안 운송물에 손상, 손해 또는 지체 또는 손상, 손실 또는 지체를 야기 또는 기여한 사실이 발생하였다는 것을 청구인이 입증하면, 운송물의 손상, 손실 그리고 인도지연에 대하여 책임을 부담한다(제17조 제1항). 또한 동조 제2항에서는 운송인이 자신이나 제18조에 기재된 자<sup>170)</sup>의 과실이 그러한 손상, 손해 또는 지체사고의 원인이 되지 않았음을 입증하면 책임의 전부 또는 일부에서 면제된다고 하여 과실추정주의를 채택하고 있다.

---

170) 모든 이행당사자, 선박의 선장 또는 선원, 운송인 또는 이행당사자의 피용자 또는 운송인의 요청 또는 관리감독 하에서 어떠한 의무라도 이행하거나 이행할 것을 인수한 자를 말한다.

#### (4) 운송인의 면책사유

운송인의 면책사유는 규칙 제17조 제3항에서 규정하고 있다. 구체적인 면책사유로는 다음의 사항들이 있다.

- (a) 불가항력
- (b) 해상 또는 다른 가항수역에서의 위험과 사고
- (c) 전쟁, 적대행위, 무력충돌, 해적, 테러, 폭동 그리고 시민소동
- (d) 검역 상의 억제, 정부, 공공기관, 통치자 또는 시민에 의하여 야기된 개입이나 방해, 운송인 또는 해상이행당사자에 기인하지 않는 지체, 압류 또는 억류 포함
- (e) 스트라이크, 작업상 폐쇄, 작업의 중단 또는 작업의 제한
- (f) 선박에서의 화재
- (g) 상당한 주의로도 발견할 수 없는 선박의 하자
- (h) 송하인, 운송증권 상의 송하인, 처분권자 또는 그 자의 행위로 인하여 송하인 또는 운송증권 상의 송하인이 제34조(명의상 송하인의 권리와 의무 인수) 또는 제35조(송하인의 타인에 대한 책임)에 따라 책임을 부담하게 되는 경우의 자에 의한 작위 또는 부작위
- (i) 제13조 제2항의 따른 합의에 의거하여 행하여진 운송물의 선적, 처리, 적부 또는 양륙. 다만, 운송인 또는 이행당사자가 그러한 행위를 송하인, 운송증권 상의 송하인 또는 수하인을 대리하여 행한 경우는 제외
- (j) 화물의 잠재적인 하자, 품질 또는 결함에 기인한 중량의 감소 또는 손상
- (k) 운송인이 직접 또는 운송인을 대리하여 행하여 지지 아니한 포장 또는 표시의 불충분 또는 하자
- (l) 해상에서의 인명의 구조 또는 구조행위
- (m) 해상에서의 인명구조 또는 구조행위를 위하여 취하여진 합리적인 조치
- (n) 환경에 대한 손상을 피하거나 피하기 위하여 취하여진 합리적인 조치

(o) 제16와 제17조에 의하여 운송인에게 허용된 권리에 따라 운송인이 취한 행위

#### (5) 운송인의 책임제한

운송인이 운송물의 손실 또는 손해에 대하여 지급하여야 하는 배상액은 인도의 장소와 시간에서의 운송물의 가치를 참고하여 정한다(제22조 제1항). 운송인의 책임한도는 지연손해의 경우를 제외하고, 포장 또는 선적단위당 875SDR 및 분쟁대상이 된 운송물의 무게당 3SDR 중 큰 금액으로 하고, 송하인이 운송물의 가격을 신고하고 이것이 계약명세에 포함된 경우 또는 동조에서 규정한 책임제한액보다 큰 금액이 운송인과 송하인 사이에 합의된 경우에는 제외한다고 규정하고 있다(제59조 제1항). 인도지연에 의한 손해에 대한 책임은 지연된 운송물에 대하여 지급되어야 할 운임의 2.5배에 해당하는 금액을 한도로 한다(제60조).

그러나 운송인 또는 제18조에 규정된 자가, 청구인이 동 규칙상 운송인의 의무의 위반으로부터 야기된 손해가 책임제한을 하려는 자의 작위 또는 부작위가 그러한 손해를 야기할 것을 알고 또는 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 결과임을 입증한 경우에는 운송인은 책임제한을 주장할 수 없고 지연손해에 있어서도 마찬가지이다(제61조).

#### (6) 제소기간

로테르담규칙 제62조에서는 제소기간을 2년으로 규정하고 있고, 기산점은 운송물이 인도된 날 또는 인도될 날로부터이다. 제63조에서는 위 기간이 정지 또는 중단의 대상이 되지 않는다고 하고 있는바, 이는 소멸시효가 아닌 제척기간이다. 다만 운송인은 기간 중 청구인에게 선언(declaration)함으로써 제소기간을 연장할 수 있다.

손해에 대한 책임 당사자에 대한 구상청구소송에 있어서는, i) 절차가 개시된 국가의 법에서 허용된 기간 또는 ii) 구상청구소송을 제기한 자가 손해배상 청구에 합의한 날로부터 기산하여 또는 자신에게 제기된 소송에서 송달을 받은 일자 중에서 빠른 날로부터 기산하여 90일 이내 중 늦은 날짜 이내에 제기된 경우에는 제62조에서 정한 2년의 제소기간 만료 후에도 위의 두 기간 중 늦은 기간 안에 제소가 가능하다(제64조).

## 제6장 결론

수출입 의존도가 높은 경제 구조적 특징과 대륙과 해양의 접점에 위치한 지정학적 여건 등을 감안하면 우리나라의 경제발전 과정에서 무역과 국제물건운송의 발전은 필수적이고, 이러한 국제운송의 발전에 따라 오늘날 국제복합운송에 있어서 복합운송주선인은 핵심적인 역할을 담당하고 있다. 즉, 실제운송인과 화주 사이에서 기존의 단순한 운송주선 행위에 그치는 것이 아니라 화물의 운송·집화·입출고·포장·보관·선적·보험 등 운송 관련 일체의 업무를 이행함으로써 업무영역을 확대하여 전 운송구간에 걸쳐 책임을 부담하는 운송 주체로서의 역할을 담당하고 있다.

따라서 오늘날 실무적으로 복합운송주선인은 상법상 운송주선인의 지위로만 행위하는 것이 아니라 복합운송인으로서의 역할까지 수행하고 있다. 하지만 복합운송인과 복합운송주선인은 그 법적 지위가 다르고 각 지위에 따라 부담하는 책임에도 차이가 있다.

본 논문에서는 이러한 복합운송인과 복합운송주선인의 개념을 구분하여 정의하고 법적 지위를 살펴보는 것을 시작으로, 복합운송주선인의 법적 지위에 따라 운송주선인 또는 운송인으로서 부담하는 책임에 관하여 살펴보았다. 또한 복합운송주선인이 복합운송인의 채무를 인수하여 복합운송인의 지위를 가지는 경우, 그 책임에 대한 통일된 법규정의 필요성에 따라 2013년 11월 25일자로

입법예고 된 상법 개정안 주요 내용 및 현재 복합운송주선인의 책임관계를 규율하고 있는 FIATA B/L 표준약관과 로테르담규칙의 내용을 검토하였다.

이상의 내용을 정리하면 아래와 같다.

첫째, 복합운송주선인은 기본적으로 상법상 운송주선인의 지위를 가진다. 하지만 운송주선인이 개입권을 행사하는 등의 방법으로 운송채무를 인수하는 경우 운송인으로서의 지위를 가진다. 따라서 복합운송주선인의 법적 지위는 일률적으로 정의될 수 없고 당사자 간의 구체적이고 개별적인 계약 내용을 감안하여 판단하여야 한다.

둘째, 복합운송주선인이 운송주선인으로서의 지위를 가지는 경우의 책임에 관하여 살펴보았는데, 이때 운송주선인은 상법상 운송주선인의 책임을 부담하며, 전 세계의 복합운송실무에서 가장 빈번하게 사용되고 있는 운송약관이자 복합운송주선인의 책임관계를 직접적으로 규정하고 있는 FIATA B/L 표준약관 및 KIFFA B/L 상의 책임을 부담하기도 한다.

셋째, 복합운송주선인이 운송인으로서의 지위를 가지게 되면, 각 운송수단에 따라 해상운송인, 항공운송인 또는 복합운송인으로서의 책임을 부담하게 된다. 즉, 운송수단이 선박인 경우 상법 제795조에 따라 책임을 부담하고 운송수단이 항공기인 경우에는 개정상법 제6편 또는 개정 마르샤바조약이 적용되는 국가 간의 항공운송에 있어서는 동 조약에 따른 손해배상책임을 지게 된다. 2가지 이상의 운송수단이 사용된 복합운송의 경우 복합운송인으로서의 책임을 부담하는데 실무상 보통 FIATA B/L이 발행되므로 FIATA B/L 표준약관 및 UNCTAD/ICC복합운송증권규칙에 따라 결정되게 된다. 또한 우리 상법은 제 816조에서 복합운송인의 책임을 규정하고 있다.

넷째, 입법예고 된 복합운송인에 관한 상법 개정안 및 명시적으로 복합운송주선인의 책임을 규정하고 있는 FIATA B/L 표준약관과 로테르담규칙을 살펴보았다. 상법 개정안에서는 육상운송인의 책임을 해상운송인의 책임제한과 동일하게 제한함으로써 양자의 차이를 없애고 있으며, 복합운송의 개념을 명확하게 규정하고 복합운송인의 책임을 운송물의 손해발생 운송구간이 확인되는 경우에

는 해당 운송구간에 적용되는 규정에 따라 책임을 지고, 손해발생 운송구간이 불분명하거나 특정한 운송구간으로 한정되지 아니하는 경우에는 운송거리가 가장 긴 운송구간에 적용되는 규정에 따라 책임을 지도록 하여 이중책임체계에 따름을 확인하였다.

FIATA B/L 표준약관에서는 복합운송주선인의 책임기간, 추정과실주의의 책임원칙을 규정하고 있으며 책임한도는 해수·해상운송구간이 포함된 경우에는 포장당 666.67SDR 또는 1kg당 2SDR 중에서 큰 금액, 포함되지 않는 경우에는 1kg당 8.33SDR로 복합운송주선인의 책임을 제한하고 있다.

로테르담 규칙에서는 복합운송주선인을 포함한 운송인의 책임을 보다 상세하고 광범위하게 다루고 있는데 주요 내용으로는 추정과실주의의 책임원칙, 운송인의 책임으로 항해 시의 감항능력 주의 의무, 15가지의 면책사항, 포장 또는 선적단위당 827SDR 또는 1kg당 3SDR 중 큰 금액의 책임제한, 2년의 제소기간 등이 있다. 로테르담규칙의 경우 운송인의 책임을 다른 국제협약들에 비하여 과도하게 규정하고 있어 현행 복합운송에 있어서의 적용가능성 여부는 의문이다.

이상의 논의는 모두 복합운송주선인의 책임을 규정한 법 규정 또는 통일된 국제협약이 없다는 문제에서 비롯된 것인바, 통일된 규정이 하루 빨리 제정되기를 바란다.

## 참고문헌

### 국내문헌

#### 1. 단행본

- 김홍수·한철·김원규, 「상법강의」, (서울: 세창출판사, 2012).
- 박성철·황상규, 「국제운송물류론」, (서울: 도서출판 영민, 2011).
- 방희석, 「국제운송론」, (서울: 박영사, 2013).
- 서돈각·정완용, 「상법강의(상)」, (서울: 법문사, 2000).
- 송채현·박종은, 「국제물류운송론」, (서울: 탐북스, 2011).
- 오원석·양정호, 「국제운송물류」, (서울, 탐북스, 2011).
- 이범찬·최준선, 「상법개론(제10판)」, (서울: 삼영사, 2010).
- 이시환·김정희, 「국제운송론」, (서울, 대왕사, 2013).
- 임중호, 「상법총칙·상행위편」, (과주: 법문사, 2012).
- 전순환, 「국제운송물류론」, (서울: 한울출판사, 2011).
- 정영석, 「해상운송론」, (과주: 텍스트북스, 2013).
- , 「해상법원론」, (서울, 텍스트북스, 2009).
- 정찬형, 「상법강의(상)」, (서울: 박영사, 2012).
- 채이식, 「상법강의(상)」, (서울: 박영사, 1996).
- 최준선, 「상법총칙·상행위편」, (서울, 삼영사, 2013).
- 한낙현·박영배, 「해상운송과 해상적하보험」, (서울: 도서출판 두남, 2009).

## 2. 논문

김갑유, “국제항공화물운송법의 법률관계(상)”, 「인권과정의」, (1992).

김선철·이길남, “복합운송주선인의 화주에 대한 책임체계에 관한 연구 : 관련 한국법을 중심으로”, 「물류학회지」, 제19권 제2호(2009).

김선옥, “로테르담규칙에 있어서 해상물건운송계약당사자의 의무 및 책임에 관한 법리적 연구”, 「통상법률」, 통권 제104호(2012).

김인현, “2007년 개정 상법 해상편의 개정내용과 의의”, 「한국해법학회지」, 제31권 제1호(2009).

—, “2007년 상법해상편의 편제 및 복합운송에 대한 개정경위와 그 내용”, 「한국해법학회지」, 제30권 제1호(2008).

김창준, “복합운송주선업자의 법적 지위에 관한 연구-법해석론적 쟁점을 중심으로”, 경희대학교 박사학위논문(2004).

김천식, “국제복합운송에 관한 연구”, 전남대학교 박사학위논문(1988).

박재홍, “복합운송규정의 입법상 주요 쟁점 : 복합운송인의 책임관계를 중심으로”, 「선진상사법률」, 통권 제52호(2010).

—, “복합운송법제의 개선에 관한 연구”, 중앙대학교 박사학위논문(2011).

서동희, “국제항공화물의 인도와 관련된 법률문제”, 「한국해법학회지」, 제22권 제1호(2000)

손주찬, “복합운송계약에 관한 입법론”, 「학술원논문집(인문·사회과학편)」, 제43집(2004).

송선옥, “국제화물운송에 있어서 복합운송주선인의 책임과 제문제에 관한 연구”, 「건국대학교 대학원 논문집」, 제47집(1998).

송양호, “복합운송에 관한 입법론”, 「한국해법학회지」, 제32권 제2호(2010).

송채현, “국제운송의 발전과 국제운송규칙”, 「전북대학교 산업경제연구소 논문집」, 제

- 28집(1997).
- 유경숙, “복합운송인의 신체계에 관한 연구”, 경상대학교 박사학위논문(2012).
- 유남석, “항공운송취급인의 수하인에 대한 불법행위”, 「대법원판례해설」, 제27호(1997).
- 이강빈, “항공화물운송인의 책임에 관한 국제협약과 국내입법의 비교연구”, 「항공우주법학지」, 제24권 제2호(2009).
- 이장기, “국제운송법제상의 운송인 책임제도에 관한 비교연구”, 전남대학교 박사학위논문(1991).
- 전삼현, “신 몬트리올협약상 항공운송인의 책임”, 「상사법연구」, 제23권 제3호(2004).
- 정재곤, “복합운송규정의 개정과 과제”, 「중앙법학」, 제13집 제2호(2011).
- 정준우, “국제항공운송에 있어서의 피해자보호에 관한 연구 : Warsaw체제하의 여객운송을 중심으로”, 한양대학교 박사학위논문(1995).
- 조성극, “관례를 통해 본 해상운송주선업자(Ocean Freight Forwarder)의 법적 지위”, 「한국해법학회지」, 제26권 제2호(2004).
- 최종현, “복합운송주선업자의 법적 책임”, 「연세대학교 법학연구소 법학연구」, 제17권 제2호(2007).
- 최준선·김영주, “복합운송인의 책임체계에 관한 연구”, 「성균관법학」, 제22권 제1호(2010).

## 국외문헌

- Driscoll & Karsen, “The convention on International Mutlimodal Transport of Goods”, 57 Tulane Law Review 193, 1982
- Jerman, B. (2011), “Himalaya Clause”, European Transport Law, No. 1
- Johannes Trappe, “The Reform of German Transport Law”, Lloyd’s Maritime and

Commercial Law Quarterly, 2001

Reinhard Ganten, “Die Rechtsstellung des Untemehmers des kombinierten Verkehrs (CTO) (TCM Ubereinkommen)”, (Hamburg, Ottermdot; Verlag COMMERCIIUM GmbH, 1978)

Roland Loewe, “Der IMCO/ECE-Entwurf eines Ubereinkommers über die gemischte Beförderung in internationalen Güterverkehr”, 7 EL 650, 1972

