

유엔국제상거래법위원회 제6실무작업반 논의 동향

법무부 국제법무과 사무관 임 세 영

1. 회의 개요

2022년 6~7월 뉴욕에 열린 제55차 UNCITRAL 본회의에서 유통성 복합운송증권이 새로운 의제로 채택됨에 따라 직전 제41차 제6실무작업반 회의(2022. 11. 28. ~ 12. 2. 오스트리아 비엔나)에서 동 의제에 대한 논의가 처음 시작되었다.

복합운송(Multi-modal transport)이란 단순운송과 달리 해상, 철도 및 항공 등 다양한 운송수단이 결합하여 이루어지는 운송이며 보통 국제운송에서 나타나는 운송 형태이다. 관련하여 다양한 운송서류들이 발행 및 유통되고 있는데, 현재 선하증권은 그 유통성(양도성)이 인정되나 항공화물운송장이나 철도화물운송장에 대해서는 권리증권이나 유통성 유가증권으로서의 성격이 인정되지 않고 있다.

이러한 상황에서 유통성 복합운송증권을 도입함으로써 해당 분야를 규율하는 국제규범을 정비하고 관련 국제거래의 활성화 및 법적 안정성 확보를 도모하고자 하는 움직임이 꾸준히 있어왔다.

직전 회기에서는 향후 성안될 문서의 목적, 적용 범위 등 일반적인 사항과 유통성 화물 증권(Negotiable cargo document, 이하 NCD)의 발행, 기재 내용, NCD 소지인의 권리 등 구체적인 사항들에 대한 논의가 진행되었다. 이번 회기에서도 관련 논의가 계속되었고 그 과정에서 다양한 국제운송협약의 내용 및 관련 실무 동향이 공유되었다.

아래에서는 NCD에 대한 두 번째 회의인 제42차 제6실무작업반 회의의 주요 결과를 간략히 소개하고자 한다.

2. 주요 논의 내용

가. 적용 범위 - NCD의 발행 주체 (초안 제1조 관련)

실무작업반은 향후 성안될 문서(협약 초안)가 적용되는 상황, 즉 적용 범위와 관련하여 NCD의 발행 주체를 어떻게 설정할 것인지에 대한 논의부터 시작하였다. 계약 운송인과 실제운송인의 개념 정의 및 양자간 관계 등에 대해 다양한 의견과 관점이 제시되었다.

논의 결과, 운송계약의 당사자인 계약운송인만이 NCD를 발행할 수 있고 협약의 적용 범위 역시 이러한 상황만을 다루는 것으로 합의가 이루어졌다. 여기서 주의할 점은 계약운송인이라면 해당 운송인이 실제 운송과정의 한 부분을 직접 담당하는지 여부(실제운송인인지 여부)와 무관하게 NCD의 발행 주체가 될 수 있다는 것이다. 즉, NCD의 발행 주체인 계약운송인은 그 개념 범위가 넓게 설정되었다고 볼 수 있다.

나. NCD 발행 방식-운송서류(TD)와 NCD의 관계(초안 제3조 관련)

NCD는 (1) 이미 발행된 운송서류(Transport document, 이하 TD)와는 별도로 새로운 문서를 발행하거나 (2) 이미 발행

된 TD에 추가 기재를 하여 유통성을 부여함으로써 NCD로 사용하는 등 두 가지 방법으로 그 발행 방식을 상정할 수 있다.

이와 관련하여 기존 국제협약이나 국내법에 따라 TD에 유통성을 부여할 수 없거나(예: 철도운송 등) 부여할 수 있는 다양한 상황에 대한 검토가 이루어졌다. 이 과정에서 향후 새롭게 성안될 유통성 복합운송증권 관련 규범이 기존의 국제운송 협상 의무와 충돌하지 않도록 유의해야 한다는 점이 지속적으로 강조되었다.

(2)의 방식을 원칙적인 것으로 하여 하나의 문서가 TD와 NCD의 기능 모두를 할 수 있도록 하는 방안에 대한 선호가 전반적으로 높았다. 이는 단일 문서의 활용이 복수의 문서 유통에 따른 상호 내용의 불일치, 시장의 혼란과 같은 위험성을 줄일 수 있다고 보았기 때문이다.

이러한 논의의 흐름이 반영되어 ▲기발행된 TD의 액면에 추가기재를 통해 NCD로 기능할 수 있도록 하는 것을 원칙으로 하고 ▲대체적 방안으로서 TD가 발행되지 않았거나 국내법상 TD를 NCD로 활용하는 것이 금지된 경우에 한해 별도의 새로운 문서로 NCD를 발행할 수 있도록 하는 발행 체계가 많은 지지를 얻어 채택되었다.

이와 관련하여 ▲기발행된 TD에 유통성

을 부여하는 일종의 ‘업그레이드’를 통해 NCD로 사용하는 것이 원칙적인 방식임이 강조되었고, ▲ 복수의 ‘유통성’ 문서가 동시에 발행 및 유통되는 상황에 대한 금융 업계의 우려가 확인되었으며, ▲ NCD가 TD와 별개의 새로운 문서로 발급되는 상황을 분명히 명시할 것이 요구되는 등 다양한 의견이 표명되었다.

또한 복수의 ‘NCD’ 원본이 존재하게 될 경우에는 그 발행 부수를 액면에 기재하도록 하여 거래의 안정성을 높이고자 하였다.

사무국은 위 논의 경과 및 합의 내용을 반영하여 문안을 수정하고 이를 토대로 추후 더 논의를 진행할 예정이다.

다. 전자적 NCD의 발행(초안 제5조 관련)

현재 초안 제5조에서는 전자적 NCD의 사용 및 효력 요건 등을 규정하고 있다. 이에 대해 현재 문안이 너무 상세한 수준의 내용을 담고 있어 유연성 및 재량의 여지가 부족하기 때문에 국내 도입을 어렵게 할 수 있다는 우려가 제기되었다.

이에 대해 기능적 동일성과 같이 그동안 UNCITRAL 등에서 확립된 기본 원칙의 보장만을 언급하는 등 가급적 최소한의 내용만 논의 중인 초안에 포함하자는 의견이

논의 과정에서 많은 지지를 얻었다. 즉, 전자양도성기록에 관한 UNCITRAL 모델법(UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records, MLETR)의 접근방식(전자 문서의 단일성, 기능적 동일성, 기술적 중립성 등 기본적인 원칙만을 규율하고 구체적인 사항은 각국의 입법정책적 재량에 맡기도록 함)을 엄격히 따르고 있지 않다는 우려가 있었고 이를 해소하기 위해 논의 중인 초안은 일반적이고 원칙적인 내용만을 다루어야 한다는 의견이 제시되었다.

이와 달리 ▲이미 전자적 형태의 운송서류는 해상 운송에 관한 로테르담규칙이나 철도 운송에 관한 e-CMR에서 다루어진 점, ▲현재 초안은 모델법이 아닌 협약 형태로 성안될 것이므로 국내법의 보완 없이 그 자체로서 완결성을 가져야 한다는 점 등을 근거로 제5조가 단순히 유통성 전자 문서의 기능적 동일성만을 보장하는 것은 향후 협약 시스템의 원활한 운용을 저해할 수 있다는 반대 입장도 표명되었다.

관련하여 국제화물운송협회연맹(FIATA)의 전자 복합운송 선하증권(electronic FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)과 전자 CIM/SMGS 화물운송장(electronic CIM/SMGS consignment records) 등이 전자 운송서류의 예시로 언급되었다.

논의 결과, 우선 서면 형태를 전제로 NCD의 발행과 내용, 효력 등에 관한 상세 내용을 확정된 후 추가 논의를 통해 문안을 수정 및 정비하기로 합의하였다. 향후 전자적 NCD에 대해 본격적인 논의가 진행될 때, 서명(signature), 배서(endorsement), 점유 및 배타적 지배 상황(possession 및 exclusive control) 등을 전자적 문서의 맥락에서 어떻게 정의하고 설명할 것인지에 대한 면밀한 검토가 진행될 것으로 보인다.

라. 기타 논의 내용

(1) 실제운송인(actual carrier) 개념의 필요성 유무

실제운송인이란 개념은 현재 초안 제3조 제3항에서 대안으로 제시된 표현으로서 단 1회 등장하고 있어 동 조항에서 용어의 최종 채택 여부에 따라 정의 조항의 필요성이 결정되는 상황이었다. 이에 두 조항에 대한 검토가 동시에 이루어졌다.

이번 회기에서 본 초안의 적용 범위를 광의의 운송인(계약운송인이라면 실제운송인으로서의 역할 수행 여부 불문)으로 결정하였고 초안이 적용되는 운송서류(transport document)의 발행인 역시 이와

같으므로 제3조 제3항 첫 번째 문장에서 운송인(transport operator)과 실제운송인(actual carrier)을 구별할 필요성은 없어졌다. 즉, 제3조 제3항에서 실제운송인이란 표현을 삭제하여도 무방해짐에 따라 실무 작업반은 많은 지지 의견을 토대로 그 정의 조항을 삭제하기로 합의하였다.

(2) 운송서류(transport document) 개념 정의의 필요성

운송서류(transport document, TD)는 이미 기존의 다른 국제운송협약 및 국내법상 자주 등장하는 용어이므로 그 개념 정의를 삭제해도 무방하다는 의견이 있었으나 충분한 지지를 얻지 못하였다. 현재 초안에서 TD를 별도로 정의하고 있는 것은 기발행된 TD와 향후 새롭게 등장할 NCD의 관계 및 상호 작용을 다루기 위함이고, 실제로 현재 초안에서도 TD는 자주 사용되는 용어이므로 그 정의조항의 삭제는 적절하지 않다는 것이 반대 입장의 주요 근거였다.

제2조 제11항의 현재 문안¹⁾에서 (a)와 (b)를 삭제하여 좀 더 간명한 표현으로 수정하자는 의견(독일) 또한 많은 지지를 받지는 못하였는데, (a)와 (b)는 TD가 NCD의 기능을 함께 하는 경우와 관련하여 중요한

1) 11. "Transport document" means a document issued under a transport contract by the transport operator that:
 (a) Evidences the transport operator's receipt of goods under a transport contract; and
 (b) Evidences or contains a transport contract.

내용을 담고 있기 때문이다.

또한 실무상 발생하는 상황의 논리적/시간적 순서 등을 고려하여 (a)와 (b)의 배열 순서를 바꾸자는 제안(CMI)에 대해서는 적지 않은 대표단들이 같은 입장을 표명하였다.

논의 결과, 실무작업반은 (a)의 기합의 내용을 반영하여 “receipt”를 “taking in charge of”로 변경하고, 상품의 복합운송에 관한 UN 협약(MT Convention) 제1조 제4항의 내용을 반영하여 새로운 정의 조항 문안을 마련하였다. 해당 정의에 대해서는 다음 회기에서 다시 구체적으로 논의할 예정이다.

(3) 수하인과 NCD 소지인(Holders)의 관계

① 수하인(화물 수령자, consignee)

수하인을 단순히 운송되는 물품을 수령할 권리가 있는 자(“entitled to take delivery of the goods”)로 정의하는 것에 대한 우려가 있었는데, 이는 실제로 NCD 소지인만이 운송된 물품에 대한 권리를 갖게 된다는 점에 근거한 것이다.

이에 수하인 개념을 보다 명확하고 상세하게 규정하자는 제안이 있었고, 특히 운송계약이 수하인을 결정하는 근거 중 하나

가 되어야 한다는 입장을 표명됨에 따라 “under a transport contract or transport document”를 문장 후단에 추가하자는 수정 의견이 제시되었다.

이와 달리 NCD 소지인(Holder of NCD)에 더 중점을 두고 수하인 개념을 정의하자는 의견도 있었다.

“original consignee” 개념을 도입하자는 의견도 있었으나 이 개념은 초안에서 전제하는 수하인에 해당하지 않기 때문에 논의에서 배제해야 한다는 반대 의견이 있어 수용되지 못하였다.

논의 결과, 실무작업반은 수하인의 개념 정의와 관련하여 운송계약에 보다 비중을 둔 표현을 채택하였으며(“consignee is the person named in the transport contract as the person entitled to take delivery of the goods”), 아울러 수하인은 송하인에 의해 지정된다는 것을 강조하였다. 나아가 제9조 제1항 (c)에서 설명하고 있는 상황 - 증권의 유통 과정에서 그 소지인의 권리가 수하인의 권리를 대체(replace)하는 경우 - 에 대하여는 이후 다시 논의하기로 하였다.

② 소지인(Holder)

전자적 NCD와 관련하여 서면 형태의 NCD를 점유하는 것과 같은 효과를 인정할 수 있도록 “배타적 지배(exclusive control)”

라는 표현을 “소지인(holder)”의 개념 정의에 활용하자는 의견이 있었다.

그러나 실무작업반 내 지배적인 입장은 전자적 NCD 관련 사항은 일반 정의 조항과는 별도로 규정되어야 한다는 것이었다. 아울러 “배타적 지배”라는 표현의 사용은 오히려 개념 정의를 불필요하게 복잡하게 만들 위험성도 언급되었다.

또한, 전자적 NCD의 “배서”에 대해 정의하는 것도 쉽지 않음이 지적되었다. 이에 실무작업반은 앞서 정리한 바와 같이 전자적 형태의 NCD에 관하여 마련될 별도의 섹션에서 배서와 관련한 전자문서의 기능적 동일성에 대해 명시해야 한다는 점에 대해 합의하였다. 이와 관련하여 UNIDROIT와 UNCITRAL이 함께 논의 중인 참고증권에 대한 모델법 초안이 적절한 참고가 될 수 있다는 의견이 있었다.

(4) NCD의 내용

초안 제4조는 운송계약의 내용 중 어떤 정보가 별도 문서로 발행되는 NCD에 포함되어야 하는지를 열거하고 있다.

우선 제2항 전문에서 운송계약상 정보를 NCD에 담는 것을 “reproduce”로 표현하고 있는 현재 문안에 대해 다른 용어 및 표현으로의 교체를 제안하는 의견이 다수

있었다. 이와 관련하여 현재 문안의 기본 취지는 TD와 NCD 상 정보의 불일치를 방지하고 일관성을 확보하는 것임이 논의 과정에서 강조되었고, 이를 고려하여 “include the following information from the transport contract”라는 수정 문안도 제안되었다. 정보의 불일치가 이미 발생한 상황에 대한 해소 방법을 담은 조항을 새로 들 것을 제안하는 의견도 표명되었다.

NCD에 포함될 구체적인 내용을 담은 (a)~(h)와 관련하여, 특히 (b) ‘물품의 현재 상태’는 운송과정상 초기에 체결되는 운송계약과의 실질적인 관련성이 매우 낮아 해당 항목의 적절성에 대한 의문이 제기되었다. 나아가 현재 제2항의 항목들 중 운송계약의 내용이라기보다는 사실적 요소들이 상당수 존재한다는 점도 지적되었다.

또한, 이와 같이 NCD의 기재사항을 결정함에 있어 실제 이용 주체 중 하나인 은행 등 금융업계의 실무 및 입장을 고려할 필요성이 있음이 강조되었다. 사무국은 여러 의견들을 종합하여 수정 문안을 마련하기로 하였다.

3. 향후 계획 및 평가

복합운송에서의 유통성 화물 증권이라는 새로운 형태의 문서와 법체계에 대한

논의인 만큼 이번 회의에서 각 대표단과 옵저버들의 다양한 입장과 관점이 표명되었다.

특히 국제물품거래에 있어 각 국가 또는 지역이 어떤 위치에 있는지에 따라 이번 초안에 대한 입장에 상당한 차이가 있음이 관찰되었다. 우리 역시 현재 글로벌 공급망에서의 우리나라의 위치 및 특수성을 고려하여야 할 것이다.

상당수 대표단과 옵저버는 별개의 독립적이고 새로운 문서 및 법체계가 형성되는 것보다는 큰 변화 없이 기존의 법제 및 실무를 그대로 적용할 수 있는 NCD 이용 법제를 선호하였다. 이에 기존의 TD를 활용한 NCD 발행(동일 문서 이용)을 원칙적인 경우로 정리하였다.

다음 회기에서는 잔여 조항, 특히 전자적 NCD에 대한 논의가 집중적으로 이루어질 예정인 바 관련하여 우리 입장 및 대응 방향을 미리 준비하여야 할 것이다. 우리나라에서는 관련 법제가 완전히 형성되기 전이므로 향후 실무작업반의 논의 동향을 지속적으로 면밀히 살피고 국내법제 및 관련 업계에 미칠 영향을 고려하여 논의 과정에 참여하는 것이 중요하다. 이를 위해 향후 NCD를 이용할 주요 이해관계자(예: 운송업계 및 금융업계)들의 의견을 청취하고 관련 실무 현황을 충분히 파악하여 향후 논의 과정에 참여하여야 하고, 특히 우리나라의 지리적 특성상 해운업계 및 이해관계자들의 입장이 중요한 의미를 가질 것으로 보인다.