

**Railway Traffic Between Lithuania and Poland (Railway Sector Landwarów-Kaisiadorys)**  
**[PCIJ Series A/B No. 42]<sup>1</sup>**

**I. 개관**

**1. 배경 사실**

이 분쟁은 Vilna에서 Kovno를 거쳐 Libau로 이어지는 노선의 일부인 Landwarów-Kaisiadorys 철도 노선과 관련이 있다.<sup>2</sup> 참고로 위 세 도시는 제1차 세계 대전(1914-1918) 당시 러시아의 영역 내에 있었는데, 전쟁 동안 모두 파괴되었다.<sup>3</sup> 한편, 제1차 세계 대전 중 러시아와 폴란드의 교전 기간 동안 일부 철도 노선은 전쟁 물자 수송 등의 목적으로 잠시 복구되었으나, 1920. 10. 9. 폴란드가 Vilna를 점령한 이후 후 복구된 노선은 다시 파괴되었다.<sup>4</sup>

Vilna를 소유한 리투아니아는 1927. 10. 15. 국제연맹 이사회에 폴란드를 상대로 전쟁 중 폴란드의 파괴 행위로 비롯한 결과에 대하여 책임을 묻는 분쟁을 제기하였다.<sup>5</sup> 이 사회의 중재로 양 당사자는 1928년 협상을 개시하였고, 특히 철도 노선과 관련하여 상당한 협의를 진행하였으나 어떠한 결과도 얻지 못하였다.<sup>6</sup>

결국, 1928. 12. 14. 이사회는 리투아니아와 폴란드 사이의 통신 및 이동의 자유 및 동 자유에 대한 방해 문제와 관련하여 자문 및 기술 위원회에 회부하였다.<sup>7</sup> 1930. 9. 4. 자문 및 기술 위원회는 파괴된 Landwarów-Kaisiadorys 철도 노선의 재건을 위한 조치를 권고하는 내용의 보고서를 이사회에 제출하였다.<sup>8</sup>

**2. 권고적 의견 요청 절차**

위 보고서는 리투아니아 및 폴란드 양 측으로부터 모두 승인을 받지 못하였다. 이에, 결국 이사회는 1931. 1. 24. 상설국제재판소(Permanent Court of International Justice, 이하 “PCIJ”)에 권고적 의견을 요청하였다.<sup>9</sup>

**3. 권고적 의견 요지**

---

<sup>1</sup> Railway Traffic between Lithuania and Poland, Advisory Opinion, 1931 P.C.I.J. (ser. A/B) No. 42 (Oct. 15), 이하 “본건 의견”.

<sup>2</sup> 본건 의견, pp. 111, 113.

<sup>3</sup> 본건 의견, pp. 111-112.

<sup>4</sup> 본건 의견, p. 112.

<sup>5</sup> 본건 의견, p. 112.

<sup>6</sup> 본건 의견, pp. 112-113.

<sup>7</sup> 본건 의견, p. 113.

<sup>8</sup> 본건 의견, p. 113.

<sup>9</sup> 본건 의견, p. 113.

PCIJ는 리투아니아가 Landwarów-Kaisiadorys 철도 노선을 개방할 의무를 부담하는 내용의 국제 계약을 체결한 사실이 없으므로, 리투아니아는 해당 노선을 개방할 필요가 없다고 보았다.<sup>10</sup>

## II. 권고적 의견 세부 사항

### 1. 주요 쟁점

- 국제 계약으로 인해 리투아니아가 Landwarów-Kaisiadorys 철도 노선의 통행을 위해 필요한 개방 조치를 취해야 하는지 여부.

### 2. PCIJ 권고적 의견

#### 가. 리투아니아 측 의견

리투아니아는 현재 폴란드와의 관계를 근거로, 자국 영토 내에 있는 한 Landwarów-Kaisiadorys 철도 노선의 운행을 재개할 의사가 없다고 밝혔다. 리투아니아는 폴란드에 평화적으로 보복하기 위한 방법으로 해당 성명을 발표하였으며, 빌나와 인접한 영토의 할당 문제가 중재에 의해서 또는 양국 정부의 요청에 따른 법원 결정에 의해 해결될 때까지 해당 철도 사용을 복원하지 않을 것이라고 언급하였다.<sup>11</sup>

#### 나. 폴란드 측 의견

폴란드는 리투아니아의 정치적 독립과 영토 보전을 충분히 인정하고 존중하였다는 의견을 밝혔다. 다만, 그로드노와 빌나 지역을 왕래하는 또는 코니츠베르크, 메멜, 라바, 리가를 오가는 화물의 원활한 국제 운송을 위해 Landwarów-Kaisiadorys 간의 철도 구간은 복원해야 하고 이는 국제 협정이라고 명시하는 국제연맹 조약 제23조(e)가 고려되어야 한다는 의견을 개진하였다. 이에 따라서, 리투아니아는 국제 협정을 위반하고 있었고, 이는 해당 철도 노선을 의무적으로 개통해야 한다는 것을 의미한다는 것이 폴란드 측의 의견이었다.<sup>12</sup> 기본적으로, 폴란드는 제3국이 협정 제23조(e)에 따라 권리가 부여되는 수송 및 통신에 대한 자유 혜택을 더 이상 누릴 수 없을 것이라고 주장하였다.

#### 다. PCIJ 권고적 의견

---

<sup>10</sup> 본건 의견, p. 122.

<sup>11</sup> 본건 의견, pp. 113-114.

<sup>12</sup> 본건 의견, pp. 118-119.

폴란드는 리투아니아가 이사회의 협상 권고를 수용하였다는 사실에서 리투아니아는 Landwarów-Kaisiadorys 철도 노선을 개방해야 하는 구속력 있는 의무를 부담하게 되었다고 주장하였는데, PCIJ는 구속력 있는 의무를 발생시키는 것은 명시적으로 의무를 창출하는 내용을 담은 계약에 의하여야 한다는 점을 들어 폴란드의 의견을 받아들이지 않았다.<sup>13</sup>

덧붙여 재판소는 협상 권고의 수용이 계약 체결 의무를 의미하지는 않는다고 보았고, 또한 재판소는 리투아니아가 철도 부문의 교통 재개에 필요한 행정 및 기술 협정을 체결하기로 약정하지 아니한 사실 역시 근거로 활용하였다. 결론적으로, PCIJ는 협정의 23조(e)가 리투아니아가 구체적인 의사 소통의 통로를 개방하여야 하는 특정된 의무 조항을 암시하지 않는다고 언급하였고, 이는 폴란드의 주장을 기각한 이유가 되었다.<sup>14</sup>

### III. 추후 경과

국제연맹 이사회 제66회기 4차 회의(1932. 1. 28.)에서 이사회는 PCIJ의 의견에 주목하였다. PCIJ의 의견을 토대로 관련 논의를 전개하였다.

### IV. 의의 및 시사점

본건 권고적 의견은 ‘선의’의 협상 의무에 대해 논의한 첫 국제적 사례라는 점에서 의미가 있다. 특히 PCIJ의 입장은 아래 내용에 압축되어 있다.

“PCIJ는 국제연맹 이사회의 (협상을 진행하라는) 결의를 리투아니아와 폴란드가 준수하기 위해서는 단순히 협상을 개시하는 것뿐만 아니라 그러한 협상을 통해 양국이 합의에 이르기 위하여 협상을 지속적으로 추구하는 것이 포함되어 있다. [...] 그러나 협상 의무는 반드시 합의 체결 의무를 포함하는 것은 아니다.”<sup>15</sup>

(“The Court is indeed justified in considering that the engagement incumbent on the two Governments in conformity with the Council's Resolution is not only to enter into negotiations, 'but also to pursue them as far as possible, with a view to concluding agreements. [...] But an obligation to negotiate does not imply an obligation to reach an agreement [...])

---

<sup>13</sup> 본건 의견, pp. 121-122.

<sup>14</sup> 본건 의견 p. 122.

<sup>15</sup> 본건 의견 p. 116.

비록 PCIJ가 “선의(good faith)”라는 용어를 여기에서 명시적으로 사용하지는 않았지만, 합의에 이르기 위하여 협상을 가급적 최대한 추구하여야 한다는 표현은 결국 선의의 협상 의무를 지칭하는 것으로 해석된다.<sup>16</sup>

이러한 선의의 협상 의무는 지금도 여러 협정에서 자주 등장하는 용어이다. 다만 지금은 보다 그 의무가 더욱 구체화되어 협상에 최선의 노력을 다하여 임하도록 하는 “최선 노력 조항 (best effort clause)”으로 들어와 있다. 이러한 최선 노력 조항은 반드시 특정한 결과를 이끌어 낼 의무는 없으나 그러한 결과를 위해 최선의 노력을 경주할 의무는 부담한다. 결과에 대한 의무가 아니라 과정에 대한 의무로 이해할 수 있다. 그리고 최선의 노력을 경주하였는지 여부의 판단은 결국 제반 사정을 고려하여 선의로 협상과 합의에 임하였는지에 따라 결정된다. 이러한 점을 감안하면 이 권고적 의견의 기본 입장은 100년이 경과한 현재 시점에도 여전히 유효한 법리를 제시하고 있다.

작성자	안정혜 변호사 최세영 변호사	법무법인(유한) 을촌 법무법인(유한) 을촌
감수자	이재민 교수	서울대학교 법학전문대학원

※ 본 판례 해설 내용은 작성자와 감수자 개인의 견해로 산업통상자원부의 공식견해와 무관함을 밝힙니다.

<sup>16</sup> Pedro Barasnevicius Quagliato, “The Duty to Negotiate in Good Faith”, IJLMA 50,5, pp. 220-221.  
<https://quagliatoadvogados.com.br/artigos/The-duty-to-negotiate-in-good-faith.pdf>