

화물관리인과 임시승선자

최석윤* · 홍성화** · † 하창우

*,**한국해양대학교 교수, † 제주지방해양경찰청 해양오염방제과장

Supercargo and Temporary Passengers

Suk-Yoon Choi* · Sung-Hwa Hong** · † Chang-Woo Ha

*,**Korea Maritime and Ocean University, Busan 49112, Japan

† Marine Pollution Response Division of JeJu Regional Coast Guard, Jeju 63236, Korea

요약 : 이 논문은 선박안전법시행규칙 제5조 제9호에 규정된 임시승선자의 연혁과 현황을 살펴보고, 외국의 입법례를 참고하여 개선방안을 제시하였다. 2015년 해양수산부장관은 농산물·수산물·가축 운송차량 등의 운전자를 임시승선자로 규정한 선박안전법시행규칙 제5조 제9호는 여객선에만 적용되고 화물선에는 적용되지 않는다는 유권해석을 내렸다. 이러한 유권해석은 전통적 해석방법론 뿐만 아니라 오늘날 일반적으로 통용되는 해석방법론에도 부합하지 않기 때문에 근거가 부족하고 설득력이 없어 보이며, 이 방법론에 따르면 선박안전법시행규칙 제5조 제9호는 여객선뿐만 아니라 화물선에도 적용될 수 있다. 또한, 로로화물선의 경우 선원과 동승하여 생활하는 선원의 가족이나 선박소유자 등은 임시승선자로 인정하더라도 승선인원의 안전과 선박의 안전운항에 문제가 없다고 하면서도, 화물관리인은 임시승선자로 인정하지 않는 것은 형평성에도 어긋날 뿐만 아니라 논리적 모순이 있다. 따라서 불필요한 논쟁과 송사를 피하기 위해서는 법률개정을 통한 입법론으로 개선방안을 마련하는 것이 바람직하며, 우리나라에서 운송되는 화물의 특수성이나 선박 운항의 특수성과 물류시스템의 현황을 반영하고, 자의적인 해석이 아니라 일반인의 상식적 판단에 따른 객관적 기준을 제시하기 위해서는 선박안전법시행규칙 제5조 제9호는 “화물의 특성상 특별한 관리가 필요한 농산물·수산물 운송차량, 가축 운송차량 및 폭발성·인화성 물질 운송차량의 화물관리인(운전자는 화물관리인을 겸할 수 있다)”으로 개정하여야 한다.

핵심용어 : 선박안전법시행규칙, 임시승선자, 유권해석, 화물차량 운전자, 해석방법론, 문리해석, 논리적·체계적 해석, 주관적·역사적 해석, 객관적·목적론적 해석

Abstract : This research paper examines the history and present of 'temporary passengers' prescribed in Paragraph 9 of Article 5 of the Ships Safety Act Enforcement Regulations and suggests improvement plans referring to the examples of legislation of other countries. In 2015, Ministry of Ocean and Fisheries made authoritative interpretation that Paragraph 9 of Article 5 of the Ships Safety Act Enforcement Regulations, which prescribes special cargo drivers such as agricultural, marine or livestock vehicles as temporary passengers, is applied only to passenger ships and not to cargo ships such including Ro-Ro cargo ships. As the authoritative interpretation of the Ministry does not agree with not only the traditional interpretational methodology but also the interpretational methodology that are commonly used today, it lacks logical basis and looks unpersuasive. Paragraph 9 of Article 5 of the Ships Safety Act Enforcement Regulations can be applied not only on passenger ships but also on cargo ships. Also in case of Ro-Ro cargo ships, it is logically contradictory and against fairness not to acknowledge special cargo vehicle drivers as temporary passengers when there is no problem with safe navigation and safety of passengers on board even when the sailor, the sailor's family and the ship owner may be acknowledged as temporary passengers. To avoid unnecessary disputes and lawsuits, improvement plans using theory of legislation through statutory reform is more desirable. Therefore, the Paragraph should be amended to "Supercargo who deals with cargo that requires special care due to the characteristics of the cargo, such as transportation vehicles for agricultural products, marine products, livestock, explosives or flammable materials (drivers can serve as supercargos)" to reflect the distinct characteristics of cargo and ship navigation in Korea including the current distribution system, while setting an objective standard based on common sense of ordinary people and not on arbitrary interpretation.

Key words : The Ships Safety Act Enforcement Regulations, Temporary Passengers, Authoritative Interpretation, Vehicle Cargo Driver, Interpretation Methodology, Grammatical Interpretation, Logical·Systematic Interpretation, Subjective·Historical Interpretation, Objective·Teleological Interpretation

1. 현 황

선박안전법시행규칙 제5조에 규정된 임시승선자 가운데 화

물차량 운전자와 관련된 제9호 “여객선에 적재가 곤란한 악취가 나는 농산물·수산물 운송차량, 혐오감을 주는 가축운송차량 및 폭발성·인화성 물질 운송차량의 화물관리인(운전자는

† 교신저자 : changwow@korea.kr

* 종신회원, choisy@kmou.ac.kr

** 종신회원, shhong@kmou.ac.kr

화물관리인은 겸할 수 있다)”는 2007년 11월 23일 임시승선자의 범위를 확대하면서 신설되었다. 이후 2015년 해양수산부 장관은 “선박안전법시행규칙 제5조 제9호는 악취로 여객선에 적재가 곤란한 화물 등을 여객선에 적재하였을 경우 동승한 다른 여객들의 안전 및 불편해소를 위해 해당화물 관리를 위한 관리인을 추가로 승선시키기 위한 조항으로 여객선에만 적용되며 화물선에는 적용할 수 없는 규정(화물선의 화물은 원칙적으로 선원이 관리)”이라는 유권해석을 내렸다.

이로 인하여 종래 화물차량과 함께 임시승선자로 승선하였던 운전자는 12명까지만 여객으로 승선하고 나머지 화물차량 운전자는 항공기 등 다른 교통수단으로 이동해야 함으로써 원활한 화물운송이 곤란한 뿐만 아니라 과도한 비용과 불편이 초래되고 있다.

이 논문은 임시승선자의 한 부류인 화물관리인에 관한 선박안전법시행규칙 제5조 제9호의 연혁과 현황을 살펴보고, 외국의 입법례를 참고하여 개선방안을 제시한 것이다.

2. 개선방안(요약)

이 논문의 주요내용을 간략하게 정리하면 다음과 같다.

2.1 유권해석의 적정성

선박안전법시행규칙 제5조 제9호에 대한 유권해석으로 인해 종래 화물차량과 함께 임시승선자로 승선하였던 운전자가 12명까지만 여객으로 승선하고 나머지 화물차량 운전자는 항공기 등 다른 교통수단으로 이동해야 함으로써 원활한 화물운송이 곤란한 뿐만 아니라 과도한 비용과 불편이 초래되고 있다.

특히, 로로화물선의 경우 선원과 동승하여 생활하는 선원의 가족이나 선박소유자 등은 임시승선자로 인정하더라도 승선 인원의 안전과 선박의 안전운항에 문제가 없다고 하면서도, 화물관리인은 임시승선자로 인정하지 않는 것은 형평성에도 어긋날 뿐만 아니라 논리적 모순이 있다. 왜냐하면 악취가 나는 농산물·수산물 운송차량, 혐오감을 주는 가축운송차량 및 폭발성·인화성 물질 운송차량을 선적할 경우에 전문지식을 갖춘 해당 화물차량의 운전자를 화물관리인으로 지정하여 임시승선자로 승선시킴으로써 문제가 발생할 경우 신속한 대처가 가능하므로 오히려 승선인원의 안전과 선박의 안전운항을 도모할 수 있다.

2.2 국제협약 및 다른 나라의 사례

SOLAS협약이나 유럽연합 규정 등에서 여객이나 선원과 구분되는 ‘기타의 자’가 일본의 선박안전법시행규칙 제5조에서 ‘기타 승선자’로 변형되면서 범위가 확대되었으며, 더 나아가 우리나라 선박안전법시행규칙 제5조에서 ‘임시승선자’로 변형되면서 그 범위가 한층 더 확대되었다.

유럽과 일본은 물류시스템이 잘 정비되어 있을 뿐만 아니라 대부분의 화물차가 물류회사 소유이기 때문에 화물선으로

는 차량만 운송하고 출·입항마다 운전자를 별도로 운영하고 있는 것으로 보인다. 이와 달리 우리나라는 물류시스템이 유럽이나 일본만큼 정비되어 있지 않을 뿐만 아니라 화물운송차량이 농산물, 수산물, 축산물 또는 폭발성·인화성 물질을 적재한 경우가 많고, 그러한 차량이 대부분 개인소유인 지입차량(전체의 약 80%)이며, 운전자가 자기차량을 남에게 맡기지 않는 실정이기 때문에 선박안전법시행규칙 제5조 제9호에 해당하는 임시승선자를 인정한 것으로 보인다.

2.3 해석방법론에 의한 평가

해양수산부장관의 유권해석은 문리해석, 논리적·체계적 해석, 주관적·역사적 해석, 객관적·목적론적 해석 등과 같은 전통적 해석방법론 뿐만 아니라 오늘날 널리 통용되는 해석방법론에도 부합하지 않기 때문에 근거가 부족하고 설득력이 없어 보인다. 전통적 해석방법론이나 오늘날 일반적으로 통용되는 해석방법론에 따르면 선박안전법시행규칙 제5조 제9호는 여객선뿐만 아니라 화물에도 적용될 수 있다.

2.4 법률개정을 통한 입법론적 개선방안

해석론은 통한 개선방안으로도 업계의 요구나 현실적인 필요에 대부분 부응할 수 있지만, 불필요한 논쟁과 송사를 피하기 위해서는 법률개정을 통한 입법론으로 개선방안을 마련하는 것이 더 바람직하다. 따라서 우리나라에서 운송되는 화물의 특수성이나 선박운항의 특수성 및 물류시스템의 현황을 반영하고, 자의적인 해석이 아니라 일반인의 상식적 판단에 따른 객관적 기준을 제시하기 위해서는 선박안전법시행규칙 제5조 제9호는 “화물의 특성상 특별한 관리가 필요한 농산물·수산물 운송차량, 가축운송차량 및 폭발성·인화성 물질 운송차량의 화물관리인(운전자는 화물관리인을 겸할 수 있다.)”으로 개정하여야 한다. 또한, 동조 제1호 내지 제9호에 해당하는 임시승선자의 최대인원을 12인 이내로 제한한다면, 선박 운항의 안전과 승선인원의 안전 및 화물의 안전도 보호할 수 있을 뿐만 아니라 화물선 업계와 관련 산업의 경쟁력도 제고할 수 있을 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 구모영, “형법해석의 한계에 관한 방법적 성찰”, 비교형사법연구 제4권 제1호, 2002
- [2] 김대휘, “형법해석의 한계와 방법론”, 법률해석의 한계(신동운 외 4인 공저), 2000
- [3] 김선복, “형법상 해석과 유추”, 비교형사법연구 제3권 제2호, 2001
- [4] 김영환, “형법상 해석과 유추의 한계”, 법률해석의 한계(신동운 외 4인 공저), 2000
- [5] 김영환, “형법해석의 한계 - 허용된 해석과 금지된 유추와의 상관관계”, 법률해석의 한계(신동운 외 4인 공저), 2000

- [6] 박영선, 선박안전법해설, 한국해사문제연구소, 2008
- [7] 배종대, 형법총론, 홍문사, 2017
- [8] 변종필, “공직선거법상 기부행위로서의 ‘제공’의 의미와 죄형법정원칙”, 비교형사법연구 제4권 제2호, 2002
- [9] 신동운, “형법법규의 흠결과 해석에 의한 보정의 한계”, 법률해석의 한계(신동운 외 4인 공저), 2000
- [10] 이상돈, “형법해석의 한계”, 법률해석의 한계(신동운 외 4인 공저), 2000, 41면 이하
- [11] 이상돈, 법학입문, 박영사, 2001
- [12] 정승환, “형법상 유추금지에 관한 고찰”, 안암법학 통권 제12호, 2000
- [13] 최봉철, “문언중심적 법해석론 비판”, 법률해석의 한계(신동운 외 4인 공저), 2000
- [14] Hassemer, Tatbestand und Typus, 1968
- [15] Kaufmann, Analogie und “Natur der Sache”, 1965
- [16] Larenz/Canaris(허일태 역), 법학방법론, 2000
- [19] Sax, Das strafrechtliche Analogieverbot, 1953