



商法상 運送人과 運送周旋人の 차이에 관한 小考

조 성 극 변호사 동서법률사무소



서론

한국복합운송주선업협회(Korea International Freight Forwarders Association)의 회원은 복합운송주선인(Freight Forwarder)이다.

그런데 상법상에는 운송인(상법 제125조 제150조, 해상운송인에 대하여는 상법 제780조 제831조)과 운송주선인(상법 제114조 제124조)에 대하여는 규정하고 있으나, 복합운송주선인에 대하여는 별도로 규정하고 있지 않다. 비록 화물유통촉진법에서 복합운송주선업을 규정하고 있으나(화물유통촉진법 제2조 제6호, 제8조 제22조), 이것은 복합운송주선업의 등록, 사업의 폐지 등 주로 행정적인 사항을 규정한 것으로, 복합운송주선인의 권리 의무관계는 상법상 운송인 또는 운송주선인의 규정에 따를 수 밖에 없다고 할 것이다.

그러나 복합운송주선인이라는 명칭에 운송주선인이라는 용어가 들어있다고 하여도, 복합운송주선인을 상법상 운송주선인이라고 단정할 수는 없다.

①복합운송주선인이 자신의 명의로 위탁자인 송하인(shipper)에게 선하증권을 발행하였는지 여부, ②복합운송주선인이 실제운송인(actual carrier)과는 독립적으로 운임을 계산하여 청구하는지 여부, ③복합운송주선인이 운송인으로서의 책임과 의무를 감당할 만한 능력이 있는지 여부, ④목적지에서 수하인에게 운송물을 인도할 의무를 실제운송인이 아니라 복합운송주선인이 부담하는지 여부 등등을 종합적으로 고려하여, 각각의 경우별로 복합운송주선인이 운송인인지 아니면 운송주선인인지 여부를 판단하여야 할 것이다.

이렇게 운송인과 운송주선인을 구별하는 이유는, 이들이 상법상 상당한 차이가 있기 때문이다. 아래에서는 상법상 운송인과 운송주선인 사이의 중요한 차이를 살펴보고자 한다.

□ 商法상 운송주선인과 운송인의 차이

▲ 손해배상책임상 차이

▲ 개념상 차이

상법상 운송주선인(상법 제114조)은, 물건 운송의 주선(周旋)을 영업으로 하는 상인을 말하는 바, 여기서 주선이란 자신의 名義(명의)로 그러나 타인(즉, 운송 주선을 위탁한 송하인)의 計算(계산) 아래 거래하는 것을 말한다. 즉 운송주선인이란, 위탁자인 송하인의 의뢰를 받아 운송주선인 자신의 이름으로 그러나 송하인의 계산으로 운송인과 운송계약을 체결하는 것의 위탁을 받고 이를 실행하는 자이다.

이에 반하여 운송인(상법 제125조, 제780조)은 운송 자체를 인수하는 자를 말한다.

화물이 해상운송 중 손상을 입은 경우, 해상운송인은 운송계약상의 청구이건 불법행위상의 청구이건 모든 청구에 있어서 원칙적으로 포장당 또는 선적단위당 500 SDR(이것은 IMF의 특별인출권<Special Drawing Right>의 약어로, 현재 1 SDR은 약 미화 1.40달러에 해당함) 한도로 손해배상책임을 제한할 권리가 있다(상법 제789조의2 제1항, 제789조의3 제1항).

이에 반해 운송주선인에게는 손해배상책임 제한의 규정이 없다. 그리하여 운송주선인은, 민법의 일반원칙에 따라 운송계약상 청구이건 불법행위상 청구이건 모든 청구에 있어서 원칙적으로 상당인과 관계가 있는 손해 전부에 대하여 책임을 진다(민법 제393조, 제763조).



▲ 時效(시효)상 차이

수하인 등이 해상운송인에게 책임을 묻기 위해서는 화물을 수하인에게 인도한 날 또는 인도할 날(화물이 전손된 경우)로부터 1년 내에 재판상 청구를 하여야 하는 바, 이 기간은 당사자의 합의에 의해 연장될 수 있다(상법 제 811조). 여기에서 1년의 기간은 제소기간으로 그 성격은 除斥期間(제척기간)이다.

이에 반해 수하인에 대한 운송주선인의 책임은, 수하인이 화물을 수령한 날 또는 인도할 날(화물이 전손된 경우)로부터 1년을 경과하면 消滅時效(소멸시효)가 완성한다(상법 제121조). 즉 1년의 기간의 성격은 소멸시효이다.

제척기간과 소멸시효의 차이는, 제척기간에 있어서는 소멸시효와 달리 중단되는 경우가 없다는 것이다. 따라서 예를 들어, 1년 소멸시효에 있어서는 운송 중 손상이 발생한 화물을 수령하였음에도 운송주선인에게 아무 조치를 취하지 않고 있다가 수령한 날로부터 364일이 되었을 때 비로소 운송주선인에게 손해배상을 催告(최고)하고 이로부터 다시 아무 조치를 취하지 않다가 5개월 후에야 訴(소)를 제기하여도, 소멸시효는 위 최고 시 중단되어 완성되지 않는다(민법 제174조, 제168조 제1호). 즉, 이렇게 늦게 소를 제기하여도 운송주선인에게 책임을 물을 수 있다. 그러나 해상운송인에 대하여는 이렇게 늦게 소를 제기하는 경우 만일 위 1년 제척기간 만기 전에 기간 연장 동의를 받지 않았다면, 그 소는 각하된다.

▲ 채권상 차이

해상운송인이 송하인 또는 수하인에게 운임을 받지 못한 경우, 해상운송인의 운임 채권 역시 화물을 수하인에게 인도한 날 또는 인도할 날(화물이 전손된 경우)로부터 1년 내에 재판상 청구를 하여야 하는 바, 이 기간은 당사자의 합의에 의해 연장될 수 있다(상법 제811조). 즉 여기에서도 1년의 기간은 제소기간으로 그 성격은 제척기간이다.

이에 반해 운송주선인의 위탁자인 송하인 또는 수하인

에 대한 운송 주선료 채권은 1년간 행사하지 않으면 소멸시효가 완성한다(상법 제122조). 즉 1년의 기간은 소멸시효이다.

◆ 기타 : 화물유통촉진법상 복합운송주선인의 개념

화물유통촉진법 제2조 제6호에 따르면 “타인의 수요에 응하여 자기의 명의로 계산으로 타인의 선박 항공기 철도 차량 또는 자동차 등 2가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업”을 복합운송주선업이라고 정의하고 있다. 이 정의에서 복합운송주선업은 ‘자기의 명의로 자기의 계산으로’ 하는 것을 명백히 하고 있다. 그렇다면 복합운송주선업에서의 운송 周旋이란, 실제로는 운송 引受를 의미하는 것이 아닌가 생각된다. 따라서 복합운송주선인이란 ‘자기의 명의로 자기의 계산으로’ 운송을 인수하는 것이므로, 상법상 운송주선인보다는 운송인에 훨씬 가까운 개념이라고 생각된다.

그런데 우리나라 판례는, 복합운송주선인을 운송인으로 본 경우도 있고 운송주선인으로 본 경우도 있다. 따라서 복합운송주선인으로서의 계약체결 시, 위 제1항의 복합운송주선인을 운송인 또는 운송주선인으로 판단할 때의 고려사항 등을 참작하여, 자신이 운송인인지 운송주선인지에 대하여 보다 확실한 인식을 갖는 것이 필요할 것이다. ☺

