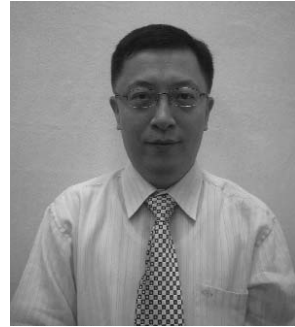




우리의 해상운송 법체계 선진화를 위한 발판 - 상법 해상편 전부 개정 -



(법제사법위원회 입법조사관 이욱희)

1. 시작하며

우리나라는 해상운송물동량 기준으로 세계 5위의 화주국인 동시에 선박보유량 기준으로 세계 8위인 운송국가로, 해상화물운송 규모가 이처럼 큰 만큼 해상운송과 관련된 분쟁이 발생할 가능성도 크할 것이다.

이들 해상운송계약과 관련한 분쟁이 발생할 경우에는 당사자 간의 계약 뿐만 아니라 약관 1)

등에 근거하여 분쟁을 해결하지만, 법이론상으로는 상법 제5편 해상편이 중요한 근거가 된다.

그런데 현행 해상편은 오늘날 대규모 선박을 운송수단으로 사용하면서 세계를 무대로 해운업을 영

위하는 다양한 형태의 현대적인 해상기업 활동을 제대로 반영하지 못하고 있고, 새로운 해상운송 환경에 적합한 여러 국제해상조약의 내용을 수용하지 않고 있으며, 해상화물운송장제도 등 변화된 현대 해상실무를 적절하게 반영하지 못하고 있고, 구성에서도 “운송”과 “용선(傭船)”이 혼재되어 이해하기 어렵게 되어 있어 우리의 화주 및 선주로부터 외면 받고 있다는 지적이 그동안 계속 있어 왔다.²⁾

해상운송 실무에서도 각종 해상거래가 대부분 국제적 약관에 따라 이루어지고 준거법도 외국법이며 우리의 법원이 관할법원으로 선호되지 않고 있는 것이다.

정부는 이와 같은 문제인식을 담아 상법 해상편

1) 이들 해상운송계약은 대체로 계약당사자의 개별 의사보다는 정형화된 계약조건에 따라 계약이 성립되는 부합계약의 성격을 지닌다.
2) 각종 해상거래가 대부분 국제적 약관에 따라 이루어지고 준거법도 외국법이며 우리의 법원이 관할법원으로 선호되지 않고 있는 이유 등으로 우리 해상법의 발달을 위한 촉진제가 없었다고 하며, 심지어 각종 국가고시에서 출제가 되지 않는 분야(송상현·김현, 「해상법원론」, 박영사, 2005, iv쪽)라고 함. 이는 우리의 해상편이 놓여있는 현실을 그대로 나타낸다고 할 것임.

의 체계를 현대화하기 위한 「상법 일부개정법률안」을 2006년 1월 17일 제출하게 되었다.

이에 따라 국회법제사법위원회는 2006년 11월 24일 이 법률안을 전체회의에 상정한 후 법안심사제1소위원회 차원의 간담회(2007년 6월 4일) 및 수차례의 소위원회 심사를 거쳐 지난 7월 2일 전체회의에서 일부 수정하여 의결하였고, 본회의는 7월 3일 법제사법위원회의 심사대로 의결, 정부는 8월 3일 공포하였다.

2. 개정법률의 준비 과정

상법 분야가 대체로 전문성이 필요하지만 특히 해상편은 국제적인 해상운송 실무에 대한 이해가 있어야 하는 점에서 이번과 같은 해상편의 체계를 전부 개정하기 위하여는 정부·학계 및 업계의 장시간의 노력이 전제될 필요가 있었다.

이번 개정법률을 준비하는 데에도 사단법인 한국해법학회가 자체적으로 “해상법개정문제연구회”를 구성하여 약 2년 6개월(2001. 9. 28 ~ 2004. 3. 27) 동안 활동하면서 개정시안을 마련한 바 있고, 법무부도 2004년 6월 24일 상법(해상편)개정특별분과위원회를 구성하여 1년 3개월 동안 활동하였으며, 공청회(2005년 9월 26일)를 개최하여 이해관계자들의 의견을 수렴하여 중요 관계부처인 해양수산

부와 협의를 거쳤다.

개정법률은 이와 같이 약 4년 동안 학계·업계(한국선주협회 및 한국하주협의회 등) 및 관계부처의 의견을 수렴하고 많은 관계자의 이해를 조정하여 제출되어 법안심사에서 이해조정이 필요한 쟁점이 명확하게 부각되었기 때문에 더욱 효율적인 법안심사가 가능하게 되었다.

3. 개정법률의 주요 특징³⁾

□ 구성상의 특징

개정법률은 해상편의 구성에서 종래의 해상운송계약을 운송과 용선으로 구분하고, 용선계약을 다시 항해용선, 정기용선 및 선체용선으로 구분하면서 이들을 각 절(節)로 대등하게 편성하였다.

이는 현행 해상편이 개품운송계약과 용선계약을 구별하지 않고 이를 혼합하여 규정함으로써 이해하는 데에 어려움이 있었고, 오늘날 해상운송에서 주된 내용을 차지하고 있는 개품운송계약보다도 오히려 용선계약에 관하여 더 많은 규정을 두고 있는 등 현실적합성이 부족하다는 그동안의 지적을 개선하기 위한 것이었다.

즉, 제2장 운송과 용선에서 개품운송계약에 관한 규정을 용선계약(특히 항해용선계약)과 구별하여 별도의 절(제1절)로 둬으로써 개품운송계약의 성격

3) 이 부분은 국회법제사법위원회 전문위원 검토보고서를 정리하였음.

4) 상법(해상편)개정특별분과위원회의 논의 과정에서 최근 상법에서 회사법을 분리해 별도의 법을 제정한 일본의 사례를 참고하여 해상편 자체를 분리하는 문제에 대해서도 논의하였으나, 우리의 경우 회사편이 상법에서 분리되지 않고 있는 사정 등을 고려하여 이번 개정안에서는 체계를 정리하는 수준으로 논의를 정한 바 있음(전문위원 검토보고서).

5) 이러한 해상법 체제의 변경은 민법과 비교하여 볼 때 제1장은 총칙적인 규정에, 제2장은 법률행위 내지 계약법적 성격의 규정에, 제3장은 비계약적 채권에 관한 규정에 각각 해당한다고 볼 수 있고 이는 장차 해상법이 단행법화 할 수 있는 길을 열어두는 역할을 하게 된다고 함(김현, 상법(해상편)개정공청회 발표문, 2005. 9. 26, 4쪽).



이나 기능이 용선계약과 전혀 다름을 분명하게 하였다.⁴⁾

이러한 해운실무를 반영하여 개정법률은 상법 “제5편 해상”을 총 3장으로 개편하여 제1장 해상기업, 제2장 운송과 용선, 제3장 해상위험으로 분류하였다.⁵⁾

현행 해상편과 개정법률의 체계를 비교하면 다음과 같다.

제5편 해상(현행)	제5편 해상(개정법률)
제1장 선박 제2장 선박소유자 제3장 선장	제1장 해상기업 제1절 선박 제2절 선장 제3절 선박공유 제4절 선박소유자들의 책임제한 제5절 선박담보
제4장 운송 제1절 물건운송 제2절 여객운송	제2장 운송과 용선 제1절 개품운송 제2절 해상여객운송 제3절 항해용선 제4절 정기용선 제5절 선체용선 제6절 운송증서
제5장 공동해손 제6장 선박충돌 제7장 해양사고구조 제8장 선박채권	제3장 해상위험 제1절 공동해손 제2절 선박충돌 제3절 해난구조

□ 개정방식의 특징(해상편 전부개정형식의 상법 일부개정)

개정법률이 해상편 구성의 변경에 따라 기존 조

문의 순서를 재배치하는 등 변경할 부분이 많아 해상편 전부를 개정하는 형식(상법 전체 기준으로는 일부개정)을 취하고 있지만, 외형상 신설·개정·삭제되는 조문 수는 개정된 전체 조문 수(조 기준) 157개 중에서 30여 개에 해당하여 실질심사는 이들 30여 개 조문에 집중되고 나머지 조문은 최근의 입법경향에 맞게 자구정리를 하였다.

□ 개정의 최소화

현행 해상편 규정 중 그동안 판례 및 학계 등에서 논의되었던 많은 쟁점을 한 번의 개정작업으로 수용하기에는 그 작업이 너무 방대하고 장시간이 필요하기 때문에, 이번 개정법률에서는 해상편의 구성을 새롭게 하고 변화된 현대해상실무를 반영하며 선주 및 화주 등 해상운송 당사자 간의 이해조정이 비교적 쉬운 부분에 초점을 맞추어 개정 대상을 최소화하였다.

4. 개정법률의 주요 수정내용

앞에서 살펴본 바와 같이, 개정법률은 상법 해상편을 전부개정하는 형식을 취하였지만 주요 내용을 개정한 것은 30여 개 조문에 불과하고 그 내용 또한 국회에 제출하기 전에 4년여 기간 논의되면서 쟁점을 최소화하였으며 법제사법위원회 심사과정에서

6) 개정법률의 주요 내용 및 심사과정은 「상법 일부개정법률안」심사보고서를 참조. <http://www.assembly.go.kr>

7) “계산단위”라 함은 세계통화기금(IMF)이 1979년에 사용하는 특별인출권(Special Drawing Right, SDR)으로, 특별인출권의 가치는 미국·영국·일본 등 주요국의 통화가치에 바탕하여 결정되어 매일 공표됨(2006. 11. 1. 기준으로 1 계산단위는 1.120410유로, 1.529470미달러, 180.814000엔, 0.759948파운드, 1,421.950000원에 해당함. IMF홈페이지 참조).

8) 오늘날 일반화된 컨테이너에 의한 복합운송 관련 규정을 상법에 수용하는 것이 필요한데, 이 경우 상법충척 편에 두는 것이 당연하지만 상법에 항공운송 규정이 없고 우리나라의 지정학적 위치로 인하여 복합운송은 대부분 해상운송에 부수하여 이루어진다는 점을 고려하여, 개정법률은 상법 해상편에 복합운송규정을 두는 것으로 하였음(전문위원 검토보고서).

도 전문위원실을 중심으로 실무적으로 검토를 마쳤기 때문에 법안심사 제1소위의 집중심사기간에는 크게 5개 주요 쟁점에 초점을 두었다.⁶⁾

□ 운송인 책임한도의 중량기준 도입에 따른 경과조치를 신설함(제797조 제1항)

우선, 현행 규정은 운송물의 중량에 따른 배상책임제한규정을 두고 있지 않아서 자동차 또는 핫코일 등과 같이 선적단위는 1개이지만 중량이 무거운 고가물인 경우에 손해가 발생하면 제대로 보상을 받지 못하는 불합리한 경우가 생길 수 있는 문제점이 지적되어, 개정안은 오늘날 세계적으로 널리 적용되고 있고 주요 해운국들이 수용하고 있는 「헤이그-비스비 규칙」에 맞추어 운송인의 책임한도를 매 포장당 또는 선적단위당 666.67 계산단위⁷⁾로 상향 조정하면서 중량기준을 도입하여 중량 1킬로그램당 2×계산단위의 금액 중 큰 금액으로 책임한도를 정하도록 하였다.

그러나 중량기준이 도입되면 외국의 화주(특히 미국 소재 등)들은 자국에서 클레임을 처리하기보다는 훨씬 나은 보상이 예상되는 한국에서 소송을 제기할 것이 자명하고, 이러한 약점을 이용하여 악의적인 클레임 청구가 남발할 가능성이 농후하며, 이로 인해 우리 국적선사들은 많은 시간과 비용을 지급하지 않을 수 없게 될 것이라는 반대의견이 제기되었으나, 법제사법위원회는 중량 기준을 도입하되 공포 후 3년이 지난 후 시행하도록 하여 중량 기준 도입의 파장을 최소화하도록 하였다.

□ 복합운송인의 책임을 산정하는 기준을 법문에 명확히 함(제816조 신설)

다음으로, 오늘날 물건운송은 항공·해상·육상 운송수단을 함께 동원하여 송하인의 문전에서 수하인의 문전까지 운송물을 운송하는 복합운송이라는 특징을 가지고 있는데, 현행 해상편은 복합운송에 관하여 전혀 규정을 두고 있지 않아 실제의 운송 상황을 반영하지 못하고 있다는 비판이 제기되어 왔으며, 이에 따라 개정안은 관련 규정을 신설하게 되었다.⁸⁾

그런데 당초 개정안은 어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 불분명한 경우 및 손해의 발생이 성질상 특정한 지역으로 한정되지 아니하는 경우에는 “주된 운송구간”에 적용될 법에 따라 책임을 지고, 주된 운송구간은 법원이 운송거리·운임 그 밖의 제반사정을 참작하여 정하도록 규정되어 있었다.

그러나 법안 심사과정에서 “주된 운송구간”이라는 불확정개념은 법률관계의 조속한 안정과 분쟁의 자율적인 해결을 저해할 우려가 있고 우리의 경우 복합운송구간 중 해상운송구간이 가장 긴 경우가 많으므로, 당사자 사이에 특별한 약정이 없는 한 해상운송구간에 적용될 법에 따라 책임을 지도록 명문으로 규정하는 것이 바람직하다는 지적이 있어, 운송인은 운송거리가 가장 긴 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 지도록 하되 다만, 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우에는 운임이 가장 비싼 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 지도록 수정하였다.

□ 개품운송계약에서 적용범위 규정을 삭제함(안 제817조 삭제)

그동안 운송이 우리나라와 외국 사이에 이루어지



는 경우 해상편의 적용 여부가 자주 문제되었던바, 개정안은 현대 해상운송의 주를 이루고 있는 개품 운송계약에서 출발지·도착지 등이 우리나라일 경우 당사자가 준거법의 지정 기타의 방법으로 운송인의 의무 또는 책임에 관한 해상편의 강행규정을 무력화하는 것을 방지하기 위한 규정을 신설하였다.

그러나 법안 심사과정에서 상법 조항을 광범위하게 강제적으로 적용하는 것은 실제 상거래가 빠르게 변천하고 또 약관도 많이 생성되고 있는 것에 비추어 문제가 있고, 상법은 사법(私法)으로 어떤 법이 적용될 것인지는 강제에 의해서가 아니라 법 자체의 우월성으로 결정될 사항이라는 지적이 제기되어 이 규정을 삭제하였다.

□ 전자선하증권의 효력 규정을 명확히 함(제 862조 신설)

개정안은 현행 종이선하증권을 대신하여 전자선하증권 제도를 도입하고 있는데, 종이선하증권의 법적 효력, 특히 상환증권성, 지시증권성, 처분증권성 및 선하증권교부의 물권적 효력이 전자선하증권에 적용되는지가 직접적으로 규정되어 있지 않다는 문제점이 지적되어 종이선하증권과 같은 법적 효력을 가진다는 명문의 규정을 신설하였다.

□ 나용선(裸傭船) 용어를 “선체용선”으로 수정함(제5절 신설)

끝으로, 개정안이 선체만을 빌리는 경우에 대하

여 “선박임대차”라는 용어 대신 “나용선”이라는 용어를 사용한 것은 실무관행을 존중하기 위한 취지였으나 일본식 표현이라는 지적에 따라 국립국어원의 자문을 받아 “선체용선”으로 수정하였다.

5. 마무리하며

「상법 일부개정법률」이 해상편의 체제를 전면적으로 개편하고 국제적인 해상기준에 적합한 조항을 도입하는 등 외형상 많은 내용을 개정하는 것임에도, 제268회 임시국회에서 통과될 수 있었던 것은 학계 및 업계 그리고 정부 차원에서의 준비과정이 충실하였고 법제사법위원회 법안심사 제1소위원회에서도 법안 내용을 미리 검토하여 정부안 중 받아들일 부분과 검토가 필요한 쟁점 부분을 구분함으로써 쟁점 위주로 집중적으로 심사하는 등 선택과 집중 심사를 성공적으로 수행하였기 때문이라고 생각된다.

한편, 유엔의 국제거래법위원회(UNCITRAL)⁹⁾에서는 새로운 국제해상운송 기준을 마련 중인데, 더 현대화된 상법 개정법률을 만들기 위한 우리의 노력이 헛되지 않기 위해서는 정부·학계 및 업계가 새로운 국제동향을 우리 상법에 수용할지를 미리 검토하는 수고를 아끼지 말아야 할 것이다.

끝으로 이번 상법 개정법률을 심사하는 과정에서 알게 된 민간부분에서 분투하고 계시는 많은 분의 노고에 대하여 감사한 마음을 전하고자 한다.

9) United Nations Commission on International Trade Law