

## 현행 항공법상 상업서류 송달업의 문제점과 입법방향

이 창 재\*

### 목 차

- I. 서언
- II. 상업서류 송달업 규정의 현황과 문제점
- III. 상업서류 송달업 규정의 개선방안
- IV. 국제특송업에 관련된 쟁점
- V. 결어

---

\* 성균관대학교 법학연구소 연구원, 법학박사

## I. 서 언

화물운송은 생산자와 시장, 시장과 소비자를 연결하는 수단으로서 상업거래에서 중요한 역할을 수행하는데, 특히 항공운송은 먼 거리를 비교적 짧은 기간 내에 상품과 정보를 수송할 수 있다는 장점으로 20세기 초반부터 급성장하기 시작하여 현재는 어느 정도 성숙기에 진입하였다는 평가를 받고 있다.<sup>1)</sup> 해상운송과 달리 여객의 수하물 운송에서 시작된 항공화물운송은<sup>2)</sup> 오늘날 더 이상 단순히 보조적인 역할을 담당하는데 그치지 않고, 독립적이고도 전문적인 영역을 구축하고 있다. 더욱이 현대에 자본과 기술, 인력의 국가간 자유왕래로 인해 제조기업의 이른바 글로벌 생산(Global Manufacturing)이 일반화됨에<sup>3)</sup> 따라 과거 해상운송에서 주류를 이루던 완제품 위주의 대규모 화물운송과 달리 소비자의 다양한 욕구에 맞춰 부품 및 반제품 위주의 소규모 화물을 신속하게 그리고 빈번하게 운송하는 수요가 많이 생겨나게 되었고, 이러한 경향은 항공화물의 활성화에 크게 기여하였다.

이와 같은 소규모, 다빈도의 운송수요는 비단 기업과 기업(business to business) 간의 화물운송에 그치지 않고 기업과 개인소비자(business to consumer) 간의 혹은 개인소비자 상호간의 거래에서도 확인된다.<sup>4)</sup> 특히 인터넷을 이용한 정보통신기술과 신용카드사용의 확산에 따른 전자상거래의 발달로 소규모 운송수요 즉, 소화물 일관운송의 중요성이 증대되었고 그 중에서도 항공운송을 이용하여 긴급서류나 소규모 물품을 운송하는 국제특송(international express courier)의 역할이 큰 비중을 차지하게 되었다.

우리나라는 세계 10위권의 무역규모를 자랑하면서 국내외를 막론하고 전자상거래가 가장 활발히 이루어지는 나라 중 하나이며,<sup>5)</sup> 항공화물 수송량은 세계최고 수준을 자랑하고 있다.<sup>6)</sup> 그런데 이와 같은 소규모, 다빈도 운송의 대표격이라 할

1) Stephen Dolan, "Reform of Air cargo transport regulation through the WTO and GATS", 29 *Transp. L.J.* 189 (Spring, 2002), at 190.

2) René John Fennes, "International air cargo transport services: economic regulation and policy", Universiteit te Leiden (1997), at 32.

3) Airbus, *Global Market Forecast 2000-2019*, (2000), at 42.

4) Stephen Dolan, *supra.* at 195.

5) 장지웅, "2009년 택배시장 회고와 2010년 전망", 우정정보 제80호 (2010년, 봄), 25면.

6) 항공화물의 경우, 우리나라 대한항공은 2009년 총 82억2,500만 톤킬로미터(FTK=각 항공편당 수송 톤수에 비행거리를 곱한 값의 합계)에 달하는 화물을 수송해 지난 2004년 이후 6년 연속 세계 1

수 있는 국제특송업을 규율하는 법률적 장치는 본고에서 살펴보는 바와 같이 우리나라에서 아직 유지한 수준에 머물러 있어서 문제이다. 특히 국제특송업의 근거로 볼 수 있는 유일한 규정이 현행 「항공법」에 규정되어 있는 ‘상업서류 송달업’이라 할 수 있는데, 동 법에는 이에 관한 형식적인 공법적 규정만 존재할 뿐이다. 또한 ‘상업서류 송달업’은 실제로 상업서류만 송달하는 것이 아니고, 더욱이 이와 관련된 법률의 개정으로 더 이상 동 명칭을 그대로 사용하는 것이 부적절한 상황에 직면하게 되었다.

본 논문은 이러한 문제인식에서 출발하여 오늘날 중요성을 더해가고 있는 국제특송 즉, 항공법상 규정되어 있는 상업서류 송달업에 관한 규정의 의미와 개선방향, 그리고 국제특송업과 관련한 쟁점들에 관하여 살펴보려 한다.

## Ⅱ. 상업서류 송달업 규정의 현황과 문제점

### 1. 의의

운송업은 운송객체를 기준으로 크게 화물운송업과 여객운송업으로 나누어 볼 수 있다. 화물운송은 운송물을 장소적으로 이전하는 것으로 운송과정에서 발생할 수 있는 물리적인 손해나 지연도착 등이 중요한 내용이 되는 반면, 여객운송은 승객을 장소적으로 이동시키는 것으로 승객의 신체적 안전이 주요 관심의 대상이 된다.<sup>7)</sup> 그 밖에 각종 서류의 운송을 위한 통신운송도 운송의 한 종류로 생각해 볼 수 있는데, 신서(信書)의 송달과 전화·전신이 이에 해당한다. 하지만 이는 문서나 정보를 장소적으로 이전하는 것이지만, 통신업 또는 우편사업에 해당하는 것으로 보는 것이 타당하므로 운송업이라고 보기 어렵다는 견해도 있다.<sup>8)</sup>

한편 우리 법률상 신서의 송달과 같은 우편역무의 제공은 국가의 독점사업으로

위를 차지하였다. 출처: 파이낸셜 뉴스 (www.fnnews.com) 2010년 6월 10일자 “대한항공, 국제 항공 화물 6년 연속 세계 1위”, 2011. 11. 2 방문.

7) 서헌재, 「주석 상법 - 상법총칙2」, 행정사법행정학회, 2003, 223면.

8) 서헌재, 위의 책, 223면.

규정되어<sup>9)</sup> 있는데,<sup>10)</sup> 이에 대한 예외로 타인의 문서를 전달하는 행위를 영업으로 하면서도 신서의 송달로 간주되지 않는 경우가 있다.<sup>11)</sup> 그와 같은 예외는 「우편법」 제2조 및 동 시행령 제3조에 규정되어 있으니, (a) 화물에 첨부하는 봉하지 아니한 첩장 또는 송장, (b) 외국과 수발하는 수출입에 관한 서류, (c) 외국과 수발하는 외자 또는 기술도입에 관한 서류, (d) 외국과 수발하는 외국환 또는 외국환에 관한 서류, (e) 국내에서 회사(「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관을 포함)의 본점과 지점간 또는 지점상호간에 수발하는 우편물로서 발송 후 12시간 이내에 배달이 요구되는 상업용 서류, (f) 외국과 특급배달서비스를 이용하여 수발하는 서류 등이 그것이다.<sup>12)</sup> 이와 같은 서류의 명칭을 우리 항공법은 ‘상업서류’로 통칭하고 있고, 이와 같은 서류 즉, 수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품을 항공기를 이용하여 송달하는 사업을 ‘상업서류 송달업’이라고 규정하고 있다.<sup>13)</sup>

상업서류 송달업(commercial documents delivery business)은 수출입 등과 관련된 상업서류에 관하여 신속한 특급(express) 서비스를 제공한다는 점에서 일반적인 송달서비스와 구별되고, 외국(international)과의 특급배달서비스에 이용된다는 점에서 국내운송은 제외되며, 항공기(air)를 이용한다는 점에서 항공기<sup>14)</sup> 이외에 다른 운송수단을 이용하는 운송과 차이점이 있고, 일반 사인이 행하는 송달(private courier)이라는 점에서 국가 공공기관에 의한 우편사업과도 차이가 있다.

9) 「우편법」 제2조 제2항 본문: “누구든지 제1항 및 제4항의 경우[주: 지식경제부장관이 경영을 허락하는 경우]를 제외하고는 타인을 위한 신서의 송달행위를 업으로 하지 못하며, 자기의 조직 또는 계통을 이용하여 타인의 신서를 전달하는 행위를 하여서는 아니 된다.”

10) 미국을 비롯하여 독일, 이탈리아, 프랑스, 스페인 등 많은 유럽 국가들이 우편사업(postal service)을 국가의 독점사업으로 인정하고 있고, 이에 대해 민간특송회사(private courier company)들이 그러한 독점이 공정한 경쟁을 저해한다는 취지의 이의를 다수 제기하였으나 대체적으로 우편사업에 대한 국가의 독점은 규제대상이 아닌 것으로 판단되고 있다. 이에 관해서는 Zepos, Constantine J., “*Liberalizing the Sacred Cows: Telecommunications and Postal Services in the EC*”, Duke J. Comp. & Int’l L. 203 (Fall, 1992) 참조.

11) 「우편법」 제2조 제2항 단서: “다만, 대통령령[주: 우편법 시행령 제3조]이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.”

12) 「우편법」 시행령 제3조 (2011년 6월 27일 시행, 대통령령 제22985호).

13) 「항공법」 제2조 제38호. “상업서류 송달업”이란 타인의 수요에 맞추어 유상으로 「우편법」 제2조 제2항 단서에 해당하는 수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품을 항공기를 이용하여 송달하는 사업을 말한다.”

14) 「항공법」 제2조 제1호. “항공기관 비행기, 비행선, 활공기(滑空機), 회전익(回轉翼)항공기, 그 밖에 대통령령으로 정하는 것으로서 항공에 사용할 수 있는 기기(機器)를 말한다.”

## 2. 구별 개념

### (1) 우편사업(postal service)

우편사업은 우편물에 관한 우편역무제공을 목적으로 하는 사업으로, 여기서 우편물은 통상우편물과 소포우편물로 나눌 수 있다(우편법 제1조의 2 제1호). 통상우편물이라 함은 신서와 통화(송금통지서를 포함한다) 및 소형포장우편물을 말하고(동조 제2호), 소포우편물이라 함은 신서와 통화 외의 물건을 포장한 우편물을 말한다(동조 제3호). 그리고 신서라 함은 의사전달을 위하여 문자·기호·부호 또는 그림 등으로 표시한 문서 또는 전단을 지칭한다(동조 제7호). 이와 같이 신서나 소포를 다루는 기본우편역무에 부가하거나 부수하여 제공하는 역무를 부가우편역무라고 하고(우편법 제15조), 부가우편역무 중 하나가 '국내특급우편'에 관한 역무이다. 국내특급우편이란 등기취급을 전제로 국내특급우편 취급지역 상호간에 수발하는 긴급한 우편물로서 통상적인 송달방법보다 빠르게 송달하기 위하여 접수된 우편물을 약속한 시간 내에 신속히 배달하는 특수취급제도를 말한다(우편법 시행규칙 제25조 제5호).

현재 우체국은 우편법 및 동 시행규칙에 명시된 부가우편역무 제공조항에 근거하여 소포사업의 형태로 우체국택배사업을 영위하고 있다.<sup>15)</sup> 또한 이 밖에도 우체국은 국제특급우편서비스를 제공하고 있는데 이는 편지, 각종서류, 선물 및 상품 등을 최고 30kg까지 송부할 수 있으며, 그 밖에도 외국 특송회사와 연계하여 우체국 창구에서 최대 100kg까지 발송이 가능한 서비스도 제공하고 있다.<sup>16)</sup>

요컨대 오늘날 우체국은 우편법상 규정된 부가우편역무의 일환으로 국내특급우편, 국내택배, 국제특급우편, 국제특송 등의 다양한 업무를 영위하고 있고, 이점에서 현행 상업서류 송달업의 업무범위를 대부분 포함한다고 할 수 있다.

### (2) 택배운송업(private courier service)

택배운송은 소화물일관운송 혹은 문전(門前)배달 등으로 불리며 소형·소량의 운송물을 고객 즉, 송하인의 주택, 사무실 또는 기타의 장소에서 수탁하여 수하인의

15) 출처: 우체국택배 (<http://www.epost.go.kr/bbs.RetrieveGuideNoticeView.comm>).

16) 이에 관해서는 우정사업본부 홈페이지(<http://www.koreapost.go.kr>)참조.

주택, 사무실 또는 기타의 장소까지 운송해서 인도하는 형태를 말한다.<sup>17)</sup> 택배운송에서 운송물은 포장단위당 30kg 이하, 가로와 세로, 높이의 합이 160cm 이내이면서 최장 길이가 100cm 이내의 소형, 소량화물에 국한된다. 그리고 택배운송수단으로는 항공기, 철도, 선박, 차량, 오토바이 등이 이용되나 대부분 차량을 이용한 도로운송으로 이루어진다.<sup>18)</sup> 택배운송은 화물의 포장, 수송, 배달에 이르는 일체의 수송서비스를 운송인의 일관된 책임 아래 door to door(門前)로 운송하는 것이 특징이다.<sup>19)</sup> 근래 일반인들이 많이 사용하는 이륜차운송(이른바 퀵서비스)도 택배운송의 한 형태라고 볼 수 있다.

이러한 택배운송은 배송지역이 국내로 한정되는 점, 항공기와 같은 다른 운송수단이 결합되는 경우도 있지만 자동차나 이륜차 등 육상운송수단이 주로 이용되는 점에서 항공법상 상업서류 송달업과 차이가 있다. 하지만 현재 우리나라에서 사업 규모가 큰 대규모 택배회사<sup>20)</sup> 거의 대부분이 국제택배라는 명목으로 국제특송업무를 수행하고 있다. 택배사업자가 상업서류 송달업을 영위하고 있는 것이다.

### (3) 국제특송업(international express courier service)

오늘날 물류운송의 특징은 다품종 소량생산에 따른 다빈도 소량운송이라 할 수 있는데, 이러한 수요에 부응하여 등장한 것이 통합운송업자(integrator)이다.<sup>21)</sup> 이들은 기존의 육상운송과 항공운송을 통합하여 이른바 일관운송서비스를 제공함과 동시에 하나의 운송물에 대해 freight forwarder와 carrier의 역할을 동시에 담당하여 문전운송(door to door)을 가능하게 함으로써 특송운송(express courier)의 활성화에 크게 기여하고 있고,<sup>22)</sup> 대부분의 통합운송업자는 국제특송업을 영위하고 있다. 우리나라 택배운송인의 사업기반 확장의 궁극적인 목적은 이와 같은 통합운송업 혹은 국제특송업이 될 것으로 보인다.

17) 공정거래위원회 표준약관 제10026호 「택배 표준약관」 제2조 제1항.

18) 공정거래위원회 보도자료, “택배 표준약관 개정 및 퀵서비스 표준약관 제정·시행”, 2008. 1. 4.

19) 송계의, “소화물일관운송에 관한 법제적인 고찰”, 「대한교통학회지」 제10권 제3호, 1992, 141면.

20) 현재 우리나라에는 매출액 기준으로 한진택배, 대한통운택배, 현대택배, CJ GLS가 상위그룹 택배회사로 분류되고 있다. 장지웅, 앞의 논문, 7면.

21) 최정규·박용화, “우리나라 국제특송 사업자들의 경쟁력 평가 연구”, 한국경영학회 추계발표자료, 2005. 11.25, 237면.

22) 대표적인 국제특송업체로는 DHL, FedEx, UPS 등이 있다. 이충배·양재훈·이정민, “국제특송업체의 글로벌 경쟁전략”, 「로지스틱스 연구」 제11권 제1호, 2003.6, 64면.

이와 같은 국제특송업은 외국과의 신속한 송달서비스를 제공한다는 점에서 항공법상 상업서류 송달업과 공통점이 있지만, 항공법상 상업서류 송달업이 '수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품을 항공기를 이용하여 송달하는 사업'으로 범위를 제한하고 있는 점에서 양자는 차이가 있다. 하지만 그와 같은 상업서류 송달업의 제한된 범위는 우편법 및 동 시행령이 개정되면서<sup>23)</sup> 항공법과 차이가 있게 되었다. 이에 대해서는 항을 바꾸어 자세히 살펴보기로 한다.

### 3. 현행 규정의 문제점

종래 우편법 및 동 시행령은 신서송달의 예외인 상업서류의 종류를 (a) 화물에 첨부하는 봉하지 아니한 첩장 또는 송장, (b) 외국과 수발하는 수출입에 관한 서류, (c) 외국과 수발하는 외자 또는 기술도입에 관한 서류, (d) 외국과 수발하는 외국환 또는 외국환에 관한 서류, (e) 국내에서 회사의 본점과 지점간 또는 지점상호간에 수발하는 우편물로서 발송 후 12시간 이내에 배달이 요구되는 상업용 서류의 5가지로 한정하였다. 이에 따라 우리 항공법도 상업서류 송달업을 '수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품을 항공기로 운송하는 사업'이라고 정의하였던 것이다. 이러한 규정의 연혁은 아마도 과거 우리나라의 우편산업이 크게 발달하지 않았던 시절에 수출지향적인 국가산업정책의 일환으로 우리나라 수출기업들이 외국으로 긴급히 서류나 견본품을 송달하는데 따른 부담을 해소하기 위해 우편사업의 예외를 인정하였던 것으로 추정된다. 하지만 동 규정은 제정 당시와 달리 오늘날 산업환경의 발달에 따라 다음과 같은 문제점을 안게 되었다.

첫째, 오늘날과 같이 국제적 교류가 빈번한 사회에서는 비단 화물운송이나 수출입과 관련되지 않더라도 유학서류나 법률서류와 같이 긴급하게 외국으로 송부하여야 하는 서류가 생겨나게 되었고, 그러한 서류에 대해서도 신서송달의 예외를 인정할 필요성이 높아졌다.

둘째, 현재 '상업서류 송달업'으로 사업자등록을 내건 국제특송업자나 국제택배사업자는 우리나라와 외국과의 긴급성 물품의 송달서비스를 제공하고 있는데, 현실적으로 그러한 송달서비스로 운송되는 서류나 물품이 현행법에서 규정하고 있는

23) 우편법 시행령은 지난 2011년 6월 27일 일부개정되어 대통령령 제22985호로 시행되었다.

‘수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품’에 해당하는지 여부를 판단하기가 용이하지 않다. 더욱이 대부분의 국제특송업체들이 상업서류 송달업을 표방하면서 실제로는 상업서류에 해당하지 않는 서류나 물품까지 국제특송의 형태로 운송하고 있는 실정이어서 현실과 법률간의 괴리가 존재한다.<sup>24)</sup>

셋째, 최근 우리정부는 「대한민국과 유럽연합 간의 자유무역협정(이른바 한-EU FTA)」 협상결과, 국제특송을 통한 일반적인 서류송달을 신서송달의 예외에 추가하기로 협정을 맺었다.<sup>25)</sup> 이에 따라 우편법상 신서송달의 예외규정을 개정할 필요성이 있었다.

위와 같은 배경 하에서 2011년 6월 27일 우편법 시행령이 개정되었는데, 기존 신서송달의 예외규정에 ‘외국과 특급배달서비스를 이용하여 수발하는 서류’라는 항목이 추가되기에 이르렀다. 다시 말하면 ‘외국과 특급배달서비스로 수발되는 서류’이기만 하면 그 서류가 화물운송이나 수출입, 외자 및 기술도입, 외국환거래, 회사 본지점간 배달서류 중 하나에 포함되지 않더라도 우리 우편법이 금지하고 있는 ‘자기의 조직 또는 계통을 이용하여 타인의 신서를 전달하는 행위’에 해당하지 않게 된 것이다.

결과적으로 우편법은 국가의 독점사업권을 인정하고 있는 우편사업의 예외를 과거 ‘상업서류송달’에서 현재는 ‘상업서류 및 국제특급배달서류의 송달’로 그 범위를 확대한 셈이다. 이와 같은 우편법 및 동 시행령의 개정에 맞추어 현행 항공법상 상업서류 송달업 규정도 개정이 불가피하게 되었다.

### Ⅲ. 상업서류 송달업 규정의 개선 방안

전술한 바와 같이, 우편법 및 동 시행령의 개정으로 사인에 의한 신서송달행위 금지에 대한 예외는 기존 상업서류에 더하여 국제특급배달서류를 포함하는 것으로 그 범위가 확대되었고, 이에 따라 항공법상 상업서류 송달업에 관한 규정도 개정이

24) 대표적인 국제특송업체인 DHL의 경우, 사업분야가 특송(express), 화물운송(logistics), 우편물(global mail)로 나누어져 있다. 따라서 DHL의 경우 상업서류 송달업으로 사업등록을 하면서도 ‘상업서류’ 이외에 다양한 운송서비스를 제공하고 있는 것이다. 출처: DHL korea 홈페이지 <http://www.dhl.co.kr>.

25) 지식경제부공고 제2011-243호 (「우편법」 시행령 일부개정령(안) 입법예고) 참고.



불가피하게 되었다. 현행 항공법이 제2조 제38호에서 규정하고 있는 상업서류 송달업은 더 이상 ‘타인의 수요에 맞추어 유상으로 수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품을 항공기를 이용하여 송달하는 사업’이라고 지칭하기에 적절하지 않게 된 것이다. 이와 같은 배경에서 현행 항공법상 상업서류 송달업 규정의 개정과 관련하여 다음과 같은 점이 고려될 수 있다.

먼저, 영업의 명칭이 재고되어야 한다. 더 이상 상업서류 송달업은 ‘수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품’을 운송하는 사업이 아니므로 국제특급배달서류 혹은 국제특송이 포함되는 광의의 의미를 내포하는 명칭으로 대체되어야 한다. 이와 더불어 현행 항공법 제139조 혹은 제142조와 같이 ‘상업서류 송달업’이 사용된 법률상 문장도 적절한 개정이 필요하다.

또한 현행 상업서류 송달업 즉, 국제특송업이 국가 간의 이동을 위해 항공기를 이용할 수 밖에 없는 측면이 있다고 하더라도 오늘날 국제특송업 그 자체의 활성화와 중요성을 고려할 때 항공법에 근거규정을 두는 것 이외에, 당사자간의 권리와 의무, 손해배상에 관한 사항은 상법에 규정하거나 혹은 별도 입법을 통하여 규율할 필요성도 있다.

## 1. 「항공사업법」 규정의 정비

2011년 11월말 현재 우리 정부는 현행 항공법의 분법(分法)을 추진 중에 있는데,<sup>26)</sup> 이에 따르면 현행 항공법은 장차 그 내용에 따라 「항공사업법」, 「항공안전법」, 「공항시설법」의 세 부분으로 나누어질 전망이다. 이러한 입법은 (a) 항공운송사업 이외에 항공기 정비업이나 취급업 등 비운송 항공사업의 발전을 위한 각종 기준을 정비하고 규제를 완화하기 위한 목적에서, (b) 항공분야 신기술 발전이나 국제기준 변화에 신속히 대응하기 위한 법제도 정비차원에서, (c) 현행 항공법의 방대한 내용, 복잡한 법체계, 빈번한 개정에 대한 대국민 이해도를 제고하기 위한 목적에서 추진되고 있다.<sup>27)</sup>

이러한 분법 중에서 항공사업법은 항공운송사업, 항공기 사용사업, 항공기 임대

26) 2011년 6월 30일 ‘국토해양부 공고 제2011-627호’.

27) 국토해양부 항공정책실, “항공법 분법배경 및 향후 계획”, 한국항공우주법학회 발표자료, 2011. 11. 11.

업, 항공기 취급업, 항공기 정비업 등의 인허가 절차 및 준수사항을 규정하기 위한 것으로 기존의 항공법 중 항공사업분야와 「항공운송사업진흥법」을 통합한 것이다.<sup>28)</sup> 현행 항공법에 있는 상업서류 송달업에 관한 규정은 항공사업법으로 편입될 예정이다.

그런데 동법 제정안을<sup>29)</sup> 살펴보면 상업서류 송달업에 관한 종전 항공법 규정을 그대로 가져온 것을 알 수 있다. 즉, 제정안 제2조 제12호에서 “상업서류 송달업이란 다른 사람의 수요에 맞추어 유상으로 우편법 제2조 제2항 단서에 해당하는 수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품을 항공기를 이용하여 송달하는 사업을 말한다”고 규정하고 있는 것이다. 제정안은 그 밖에 상업서류 송달업에 대한 규정으로 제7장 이하에서 영업신고(제78조), 사업개선명령(제79조), 명의대여의 금지(제80조), 영업의 양도와 양수(제81조), 합병의 신고(제82조), 사망시 지위의 승계(제83조), 휴업(제84조), 폐업(제85조), 영업의 폐쇄(제86조), 과징금의 부과(제87조) 등에 관해서도 규정하고 있다.

하지만 상업서류 송달업에 관한 동 제정안은 진술한 현행 항공법에 대한 비판과 마찬가지로 다음과 같은 이유에서 재고되어야 한다.

첫째, 제정안이 현행 항공법 규정을 그대로 답습하고 있는 우편법 제2조 제2항 단서 및 동 시행령 제3조가 개정되었으므로, 그 명칭을 ‘상업서류 송달업’으로 좁게 지칭할 이유가 없어졌다. 동일한 이유로 제정안이 상업서류 송달업에 해당하는 운송물의 범위를 “수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품”으로 제한하는 것도 더 이상 타당하지 않게 되었다. 따라서 새롭게 제정되는 항공사업법에서는 시대의 흐름에 맞게 ‘상업서류 송달업’이라는 영업의 명칭을 ‘국제특송업’ 혹은 ‘국제특급 서류배달업’ 등으로 적절히 바꾸어야 할 것이다. 동일한 이유로 제정안 제7장 이하의 규정들도 모두 ‘상업서류 송달업’이라는 명칭이 재검토될 필요가 있다.

둘째, 오늘날 상업서류 송달업을 영위하는 기업의 현실을 볼 때, 국제적으로 운송되는 ‘수출입 등에 관한 상업서류 혹은 견본품’만을 취급하지 않는 것이 사실이고 또한 그러한 운송 품목이 유학서류나 법률서류 등 매우 다양하여서, 그 동안 법률과 현실 사이에 차이가 있었다. 일례로 대표적인 국제특송업체인 DHL의 경우 운송점

28) 홍순길, “항공사업법(안)의 주요내용과 쟁점”, 한국항공우주법학회 발표자료, 2011. 11. 11.

29) 동 제정안은 국토해양부 웹사이트에 게재되어 있다. [http://www.mltm.go.kr/USR/law/m\\_46/dtl.jsp?r\\_id=2556](http://www.mltm.go.kr/USR/law/m_46/dtl.jsp?r_id=2556).

수를 거절할 수 있는 취급불가 운송물을 운송약관에서 제시하고 있는데,<sup>30)</sup> 이와 같이 운송제한 물품을 나열하고 있다는 의미는 동 업체와 같은 국제특송업자 즉, ‘상업서류 송달업자’가 단순히 ‘수출입 관련 서류나 그 견본품’만을 운송하지 않는다는 반증이 될 것이다. 따라서 새로운 입법인 항공사업법에서는 이러한 현실을 반영하여 기존의 ‘상업서류 송달업’ 보다는 범위가 넓은 ‘국제특송업’에 관한 근거 규정을 신설하는 것이 바람직할 것으로 본다.

## 2. 국제특송에 관한 입법 필요성

항공사업법에 기존의 ‘상업서류 송달업’을 대체하는 상위 개념인 ‘국제특송업’에 관한 근거규정을 신설하는 것과는 별개로, 다음과 같은 이유에서 국제특송에 관한 사법적 내용을 규율하는 별도 입법이 마련될 필요가 있다.

첫째, 오늘날 국제특송은 과거 ‘상업서류 송달’에 국한하여 소수의 수출입 기업에서만 이용되는 것이 아니라 일반 대중들이 빈번하게 이용하고 있다. 하지만 이를 규율하는 법률적 근거로 현행 항공법상 ‘상업서류 송달업’에 관한 규정 이외에는 명문규정을 찾아볼 수 없다. 더욱이 항공법상의 규정은 공법적 규정일 뿐이고, 당사자간의 권리와 의무관계 그리고 손해배상 책임관계는 사업자가 일방적으로 제공하는 약관에 따를 수밖에 없다. 하지만 약관은 어디까지나 계약의 일방 당사자가 다수의 상대방과 계약체결을 용이하게 하기 위하여 일정한 형식으로 미리 마련한 계약 형식에 지나지 않고,<sup>31)</sup> 설령 국가기관에 의해 표준약관이 제정되었다고 하더라도<sup>32)</sup> 이를 공시하거나 사업자 및 사업자단체에 그것을 사용하도록 권장할 수 있을 뿐<sup>33)</sup> 강행법규로서의 성격을 갖지 못하는 한계가 있다. 따라서 이러한 입법적 흠결을

30) DHL이 약관에서 규정하고 있는 취급제한 품목은 다음과 같다. (a) 국제기구 혹은 정부기관이 지정한 독극물, 위험물, 금지 또는 제한품목, (b) 세관규칙상 필요한 세관신고를 필하지 않은 물품, (c) 위조품, 동물류, 금괴류, 현금, 세금스티커, 유가증권, 귀금속, 실제(복제)화기류 및 그 부품, 무기류, 폭발물과 탄약, 유골, 포르노그래피, 불법약물 및 마약물, (d) 기타 회사가 안전하게 또는 합법적으로 운송할 수 없다고 판단하는 물품, (e) 포장에 결함이 있거나 적합하지 않은 경우. 출처: DHL korea 홈페이지 <http://www.dhl.co.kr>.

31) 「약관의 규제에 관한 법률」 제2조 제1호.

32) 예컨대 공정거래위원회는 2001년 7월 11일 「택배표준약관」을 승인, 시행토록 하였고, 2007년 12월 28일에는 「택배표준약관 개정안」 및 「이륜차배송 표준약관」을 시행하게 되었다. 공정거래위원회 보도자료, “택배 표준약관 개정 및 커서비스 표준약관 제정·시행” (2008. 1. 4).

33) 「약관의 규제에 관한 법률」 제19조의 2 제5항.

고려하여 국제특송에 관한 사법적 내용을 담고 있는 별도의 법률이 필요하다.

둘째, 국제특송으로 운송되는 물품의 특징을 고려할 때, 별도 입법의 필요성이 인정된다. 국제특송 서비스를 이용하여 수송되는 운송물은 대개 중요한 서류나 일반적으로 소량의 물건으로<sup>34)</sup> 무게가 가볍고 부피가 작지만, 분실이나 지연도착이 발생하게 되면 막대한 손해가 발생할 수 있는 특징이 있으므로 여타 운송물에 관한 손해배상체계와는 다른 원칙의 도입이 검토될 필요가 있기 때문이다.

셋째, 현재 우리나라의 대규모 택배회사들은 국제택배라는 형식으로 특송업무를 하면서 그에 관한 근거규정으로 항공법상 상업서류 송달업에 의존하고 있다. 우리나라 특송시장의 경우 외국계 특송업체들이 전 세계적인 네트워크망과 자사항공기 등을 보유하여 전체 시장의 약 89%를 점유하고 있는 반면, 한국계 토종 업체들은 시장점유율 약 11%대에 머무르고 있는 실정이다.<sup>35)</sup> 향후 국제특송분야에서 우리 기업들이 외국의 우수 물류기업과 같은 국제특송을 전문으로 하는 글로벌 물류기업으로 성장할 수 있는 발판을 제공한다는 차원에서도 국제특송에 관한 법제도적 뒷받침이 마련되어야 할 것으로 본다.

한편, 당사자의 권리와 의무, 손해배상에 관한 입법제정 시에 포함되어야 할 주요 내용으로는 현행 약관에 규정할 수 없는 ‘국제특송 사업자의 사용자 또는 대리인의 책임’ 및 ‘비계약적 청구’에 관한 부분이 추가되어야 할 것으로 보인다. 즉, 해상운송과 관련한 우리 상법 제798조 제1항 내지 제2항을<sup>36)</sup> 참조하여, 국제특송사업자의 책임에 관한 규정이 사업자의 불법행위로 인한 손해배상의 책임에도 적용되도록 규정할 필요가 있다. 또한 운송물에 관한 손해배상청구가 사업자의 사용자 또는 대리인에 대하여 제기된 경우에 손해가 그 사용자 또는 대리인의 직무집행에 관하여 생긴 것인 때에는 그 사용자 또는 대리인은 운송인이 주장할 수 있는 항변과

34) 舊 「자동차운수사업법시행규칙」(시행 1991. 9.27) 제24조의2는 소화물일관운송 즉, 택배로 운송되는 소화물을 해당 중량이 30킬로그램 이하인 화물로 규정하였다. 국제특송으로 운송되는 소화물은 택배에서 말하는 소화물 보다 더 작은 규모인 경우가 일반적일 것이다.

35) 박찬석, “국내 물류기업의 국제택배 진출현황 및 시사점”, 「우정정보」 제74권, 2008, 27면.

36) 상법 제798조 (비계약적 청구에 대한 적용) ① 이 절의 운송인의 책임에 관한 규정은 운송인의 불법행위로 인한 손해배상의 책임에도 적용한다. ② 운송물에 관한 손해배상청구가 운송인의 사용자 또는 대리인에 대하여 제기된 경우에 그 손해가 그 사용자 또는 대리인의 직무집행에 관하여 생긴 것인 때에는 그 사용자 또는 대리인은 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있다. 다만, 그 손해가 그 사용자 또는 대리인의 고의 또는 운송물의 멸실·훼손 또는 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 것인 때에는 그러하지 아니하다.

책임제한을 원용할 수 있도록 규정할 필요도 있겠다.

입법형식과 관련하여서는, 사건으로 현재 우리나라에서 가장 활발하게 이용되는 운송업이라 할 수 있는 택배운송업이 국제택배서비스도 제공하고 있고 여러가지 측면에서 택배업이 상업서류 송달업 즉, 국제특송업과 유사한 점이 많으므로 택배와 관련한 법규정에 국제특송업에 관한 내용을 함께 규정하는 것이 타당할 것으로 생각된다. 하지만 오늘날 물류산업의 꽃이라 불리는 택배운송에 관한 근거법률이 무성한 논의만 있을 뿐, 별도 입법이 마련되지 않고 있어서 문제이다.<sup>37)</sup> 하루 속히 택배법(가칭)에 관한 입법이 성안되고, 그 내용에 국제특송업에 관한 규정도 포함되기를 기대해 본다.

#### IV. 국제특송업에 관련된 쟁점

과거 국제특송업은 상업서류 송달업이라는 명칭에서 알 수 있는 바와 같이, 주로 소수의 수출기업들이 수출입 관련 서류를 송부할 목적으로 이용하거나 수출품의 견본품을 송부하기 위해 많이 이용되었으나, 오늘날에는 전문적이고 상업적인 목적을 가지지 않는 일반인들도 빈번하게 국제특송을 이용하고 있다. 비록 전자문서 사용의 일반화로 과거와 같이 서류자체를 직접 송부하는 예는 많이 줄어들었다고 할 수 있지만, 그 대신 소량의 물품을 송부하는 경우는 꾸준히 증가하고 있다. 특히 국내 국제택배산업은 해외 진출기업 및 유학생의 증가와 더불어 세계적인 한류 열풍, 해외 쇼핑몰을 통한 반입 물자의 증가 등을 이유로 매년 약10% 이상 성장하는 고성장산업이 되었다.<sup>38)</sup> 하지만 국제특송업에 관한 명확한 정의를 내리기 용이하지 않고, 또한 고가의 운송료를 지불하고 운송의뢰되는 국제특송의 대상 물품은 무게와 부피에 비해 상대적 중요성이 높다는 특징에서 당사자간 권리의무 및 손해배상에 관한 다툼의 발생여지가 적지 않다.

아래에서는 이러한 배경에서 국제특송업에 관한 정의와 국제특송업에서 발생할

37) 택배관련 입법의 현황과 문제점에 관한 자세한 사항은 拙稿, “물류법규상 사업자의 손해배상책임에 관한 연구”, 성균관대학교 박사학위청구논문, 2011, 21면 이하의 내용 참고.

38) 박찬석, 앞의 논문, 35면.

수 있는 사업자의 손해배상책임 문제에 관하여 살펴보고자 한다.

## 1. 국제특송업의 법적 지위

국제특송업은 현재 우리 법상 개념은 아니다. 전술한 바와 같이 이에 가장 근접한 명문법규인 항공법에서의 명칭은 ‘상업서류 송달업’이다. 하지만 앞서 살핀 바와 같이 상업서류 송달업은 그 범위가 수출입관련 상업서류와 그에 따른 견본품으로 제한되어 있어 현실을 잘 반영하지 못하고 있어서 현대의 국제특송업을 지칭하는 용어로 적절하지 못한 점이 있다. 항공법상 상업서류 송달업 이외에 우리 법률상 규정되어 있는 이와 유사한 개념으로는 다음과 같은 업종이 있다.

첫째, 상법 제2편 상행위 제9장 제126조 이하에 규정된 운송업이다. 국제특송업자도 송하인으로부터 물품을 접수하여 운송을 영업으로 하는 자임에는 틀림없으므로 국제특송업자도 물건운송인이라 할 수 있다. 다만, 국제특송에서는 신속한 운송을 위해 일반적인 국제운송에서 반드시 거쳐야 하는 수출입신고나 통관 등의 업무를 국제특송업자가 대행한다는 점에서 통상의 운송업과 차이가 있다. 즉 국제특송업자는 국가기관이 요구하는 서류를 작성하거나 각종 법령이나 규정에 따른 관세나 세금을 송하인이나 수하인을 대신하여 지불하고, 송하인의 수출통관 대행, 수하인의 수입통관 대행을 위한 관세사의 지정 등 일반적으로 운송주선인이 담당하는 업무까지 동시에 수행하게 된다. 이런 의미에서 국제특송업자를 통합운송업자(integrator)라고 할 수 있고, 이점에서 국제특송업은 운송업과 차이를 보인다.

둘째, 상법 제114조 이하에 규정되어 있는 운송주선업이 있다. 운송주선인은 자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 한다는 점에서 운송이 의뢰된 화물의 실제 운송을 자신이 직접 수행하는 국제특송업자와 차이가 있다. 다만, 운송주선인이 개입권을<sup>39)</sup> 행사하여 직접 운송인이 되는 경우에는<sup>40)</sup> 국제특송업과 업무범위에서 상당부분 일치한다고 볼 수 있다. 한편, 「물류정책기본법」은 제2조 제11호에

39) 상법 제116조 (개입권) ① 운송주선인은 다른 약정이 없으면 직접운송할 수 있다. 이 경우에는 운송주선인은 운송인과 동일한 권리의무가 있다. ② 운송주선인이 위탁자의 청구에 의하여 화물상환증을 작성한 때에는 직접운송하는 것으로 본다.

40) 이러한 경우를 ‘책임운송주선인’이라 지칭하기도 한다. 채이식, “해상운송주선인의 법률상 지위”, 「고려대 법학논집」 제23집, 1985, 65면.

서 상법상 운송주선인과 구별되는 개념으로 '국제물류주선업'을 별도로 규정하고 있다. 즉, 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업이 국제물류주선업이다. 이러한 국제물류주선업도 운송주선인과 동일하게 개입권을 행사하는 경우에는 국제특송업자와 동일한 범위에서 활동하는 것으로 볼 수 있을 것이다. 하지만 국제특송업은 항상 운송인 자신의 직접운송이 전제된다는 점에서 운송주선인이나 국제물류주선업자와는 본질적인 차이가 있다고 할 수 있다.

셋째, 현행 상법 제816조에<sup>41)</sup> 규정되어 있는 복합운송인<sup>42)</sup> 비교해 보면, 의뢰 받은 물품을 육상이나 항공과 같이 하나 이상의 운송수단을 이용하여 수송한다는 측면에서 국제특송업은 복합운송업과 유사점을 가진다. 하지만 앞서 살펴본 운송인과의 차이에서와 같이 운송주선인이 담당하는 업무 중 일부를 국제특송업자가 자신의 고유업무로 담당하는 점에서 국제특송업은 운송업의 한 형태인 복합운송업과는 일치하는 개념이라 할 수 없다.

한편, 국제특송으로 위탁된 물품이 국제특송업자가 보유하고 있는 항공기 이외에 다른 항공운송인의 항공기로 운송되는 경우가 있다. 외국계 국제특송 사업자의 시장점유 비율이 높은 우리나라의 경우 공급부족에 따라 이러한 사례가 자주 목격된다. 하지만 이러한 경우에는 송하인과의 관계에서 국제특송업자가 계약운송인이 되고, 실제 운송을 담당하는 항공운송인은 실제운송인이 된다.

결론적으로 국제특송업은 기존에 법률상 규정되어 있는 운송관련 사업자의 업무 범위와 일부 중첩되는 측면도 있지만, 일치하지 않는 점이 더 많다. 이점에서 국제특송업의 독립적 지위를 확인할 수 있다.

41) 상법 제816조 (복합운송인의 책임) ① 운송인이 인수한 운송에 해상 외의 운송구간이 포함된 경우 운송인은 손해가 발생한 운송구간에 적용될 법에 따라 책임을 진다. ② 어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 불분명한 경우 또는 손해의 발생이 성질상 특정한 지역으로 한정되지 아니하는 경우에는 운송인은 운송거리가 가장 긴 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다. 다만, 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우에는 운임이 가장 비싼 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 진다.

42) 지난 2005년부터 법무부는 상법 선진화작업을 추진하면서 그 일환으로 오늘날 물류운송에서 복합운송이 일반화된 현실을 반영하여 복합운송에 관한 규정의 개정을 시도하였는데, 최근 그에 관한 개정안이 마련되어 2010년 11월 3일 입법예고 되기에 이르렀다. 법무부공고 제2010-224, “상법 복합운송규정 일부개정법률(안) 입법예고”.

## 2. 국제특송업자의 손해배상책임

오늘날 빈번하게 이용되고 있는 국제특송업에 관한 입법의 필요성이 가장 높은 부분은 특송물품의 손해에 따른 배상책임의 확정이 될 것이다. 현재 국제특송에 관한 성문법규가 없는 이유로 이에 대한 해결은 대부분 사업자의 약관에<sup>43)</sup> 따르고 있다.

국제특송업자의 손해배상책임은 대체적으로 항공운송인의 손해배상책임과 일치한다고 볼 수 있다. 국제특송의 성질상 항공운송이 주류를 이루게 되고, 그에 부수하는 육상운송은 항공운송이행을 위한 수단으로 볼 수 있기 때문이다. 몬트리올 협약<sup>44)</sup> 제18조 제4항에 따르면 항공운송의 기간에는 공항외부에서 행한 육상·해상운송 또는 내륙수로운송은 포함되지 아니하지만, 그러한 항공운송 이외 구간에서의 운송이 항공운송계약을 이행함에 있어서, 화물의 적재·인도 또는 환적을 목적으로 하여 행하여졌을 때에는 반증이 없는 한 발생한 손해가 항공운송 중에 발생한 사고의 결과와 동일하게 취급되고, 항공운송에 관한 배상원칙이 적용되기 때문이다.<sup>45)</sup>

현행 국제특송업자들이 제시하고 있는 약관도 그 배상책임이 항공운송인의 그것과 유사하다. DHL은 책임제한액으로 항공운송구간에 발생한 손해에 대해서는 kg당 미화 25불, 육상운송구간에 발생한 손해에 대해서는 kg당 미화 12불을 설정해 놓고 있다.<sup>46)</sup> 반면 FedEx의 경우에는 발생한 사고에 적용될 협약에 따른 책임제한액을 명시하고 있다.<sup>47)</sup> 즉 몬트리올 제4의정서<sup>48)</sup> 적용되는 경우에는 kg당 17 SDR을, 몬트리올 협약이 적용되는 운송에 대해서는 kg당 19 SDR을, 그리고 바르샤바 협약<sup>49)</sup> 및 헤이그 의정서<sup>50)</sup> 적용되는 운송에 대해서는 kg당 미화 20불을

43) 대표적인 국제특송업체의 약관으로는 DHL의 약관과 FedEx의 약관을 들 수 있다. 출처: DHL 홈페이지 <http://www.dhl.co.kr>, FedEx 홈페이지 <http://www.fedex.com/kr/services/info/scc.html>

44) 정식명칭은 “Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air”

45) 몬트리올 협약 제18조 제4항 전단: The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transshipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air.

46) DHL express 약관 제6호.

47) FedEx 국제특송약관 ‘책임한도’ 부분 제1항 내지 제3항.

48) 정식명칭은 “Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955”.



책임제한액으로 제시하고 있는 것이다.

생각건대 국제특송업은 국가간 이동을 요하는 긴급성 물품을 대상으로 하는 점에서 가장 신속한 교통수단인 항공기의 이용이 불가피하고, 이점에서 국제항공운송에 관한 손해배상 책임체계와 동일한 책임제한액을 운용하고 있는 점은 바람직한 것으로 보인다. 다만 국제특송으로 운송되는 물품은 상대적으로 무게가 가벼운 대신 훼손, 멸실, 분실되거나 지연도착되는 경우에 일반적인 항공화물 보다 손해액이 고가일 것으로 예상되는 점에서, 이에 대한 보완이 필요하다. 사건으로는 운송계약의 체결 시에 책임제한액 이상의 배상을 원하는 송하인에 대해서는 추가요금을 선납하여 별도의 배상보험에 가입하게 함으로써, 실제 손해발생 시에 보다 고가의 배상이 가능하도록 하는 제도를<sup>51)</sup> 활성화 하는 것이 좋을 것으로 생각된다.

## V. 결어

오늘날과 같은 산업사회에서 화물운송은 경제사회 전반에서 중요한 기능을 차지하고 있고, 특히 소비자의 다양한 요구에 따라 소규모 다품종의 화물을 빈번하게 운송하는 항공화물운송업과 택배업, 그리고 양자의 결합이라 할 수 있는 국제특송업은 국민생활과 밀접한 물류분야라 할 수 있다. 하지만 지난 수년간 국제특송에 관한 근거규정으로 역할하였던 항공법상 상업서류 송달업은 현실적으로 국제특송에서 ‘상업서류 및 견본품’ 이외의 품목에 대해서도 운송이 이루어지고 있고, 또한 최근 우편법 및 동 시행령의 개정으로 그 기본개념 조차 수정이 불가피한 상황에 직면하게 되었다. 이러한 배경에서 항공법상 상업서류 송달업의 개정에 관하여 다음과 같이 제안하고자 한다.

첫째, 현행 항공법 규정에서 “수출입 등에 관한 서류와 그에 딸린 견본품”의 문구를 단순히 “상업서류 등”으로 대체하고, “상업서류 송달업”이라는 업종의 명칭도 “국제특송업” 혹은 “특급배달서비스업” 등으로 개칭하는 것이 바람직할 것이다.

49) 정식명칭은 “Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air”

50) 정식명칭은 “Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929”.

51) DHL의 경우 이와 같은 제도를 약관상에 명시하고 있다.

특히 현재 추진되고 있는 현행 항공법의 분법형태인 「항공사업법」에 이와 같은 새로운 내용이 반영될 필요가 있다.

둘째, 오늘날 국제특송업의 중요성을 감안하여 현행 항공법상 규정되어 있는 상업서류 송달업의 근거규정과는 별도로 당사자 간의 권리와 의무, 사업자의 손해배상책임 등에 관한 사법적 내용의 입법을 마련할 필요가 있다. 사건으로는 택배운송업이 국제특송업과 유사한 점이 많고, 대규모 택배사업자들이 국제택배라는 명목으로 국제특송업을 영위하고 있는 점에서 택배와 관련한 법규정을 제정할 때에 상업서류 송달업 즉, 국제특송업에 관한 내용을 추가하는 것이 좋을 것으로 본다.

한편, 국제특송업과 관련한 별도 입법에서는 다음과 같은 점들이 고려되어야 할 것이다.

먼저 국제특송업에 관한 독립적 지위의 확인이다. 국제특송업은 운송주선적 측면과 운송적 측면을 동시에 가지고 있고, 필연적으로 육상과 항공의 복합운송이라는 점에서 독립적인 지위가 확인된다.

또한 국제특송 사업자와 이를 이용하는 소비자 사이의 사법적 측면에 관한 심도 있는 접근이 필요하다. 국제특송업은 오늘날 일반 대중이 빈번하게 이용하고 있고 향후 발전가능성이 높은 만큼 이에 대한 사법적 측면에서의 제도적 뒷받침이 요구되기 때문이다. 국제특송 사업자의 손해배상책임에 관한 책임제한액과 관련하여, 현재 시행되고 있는 사업자의 약관은 대체적으로 항공운송인의 책임제한원칙을 가감없이 수용하고 있다. 항공운송이 전체 국제특송에서 필수적인 부분을 차지하는 점에서 이러한 책임원칙의 도입은 불가피할 것으로 보이나, 특송물품의 특성을 고려할 때 일반적인 항공화물과는 차이를 둘 필요가 있다. 사건으로는 송하인이 국제특송운송계약을 체결하는 시점에 추가 요금을 지급하고 별도의 보험에 가입함으로써 운송물의 손해발생 시에 고가의 손해배상금을 수령할 수 있는 제도를 활성화하는 것이 좋을 것으로 생각한다.

경제발전예 따른 운송수요와 시장환경의 변화에 적절히 대응할 수 있도록 상업서류 송달업에서 한 걸음 나아간 국제특송업에 관한 법제도적 정비도 필요한 시점이다.

## 참고문헌

- 서헌재, 「주식 상법 - 상법총칙2」, 행정사법행정학회, 2003.
- 김영민, “우체국택배의 경쟁력 강화방안에 관한 연구”, 「물류학회지」, 제17권 제2호, 2007.
- 송계의, “소화물일관운송에 관한 법제적인 고찰”, 「대한교통학회지」, 제10권 제3호, 1992.
- 박찬석, “ 국내 물류기업의 국제택배 진출현황 및 시사점”, 「우정정보」 제74권, 2008.
- 이창재, “물류법규상 사업자의 손해배상책임에 관한 연구”, 성균관대학교 박사학위 청구논문, 2011.
- 이충배·양재훈·이정민, “국제특송업체의 글로벌 경쟁전략”, 「로지스틱스 연구」, 제11권 제1호, 2003.
- 장지웅, “2009년 택배시장 회고와 2010년 전망”, 「우정정보」 제80호, 2010.
- 채이식, “해상운송주선인의 법률상 지위”, 「고려대 법학논집」 제23집, 1985.
- 최정규·박용화, “우리나라 국제특송 사업자들의 경쟁력 평가 연구”, 「한국경영학회 추계발표자료」, 2005.
- 공정거래위원회 보도자료, “택배 표준약관 개정 및 킷서비스 표준약관 제정·시행”, 2008.
- “택배산업 선진화 방안”, 국토해양부 및 한국교통연구원 공청회자료, 2010.
- Stephen Dolan, “Reform of Air cargo transport regulation through the WTO and GATS”, 29 Transp. L.J. 189 (Spring, 2002).
- René John Fennes, “International air cargo transport services: economic regulation and policy”, Universiteit te Leiden(1997).
- Airbus, Global Market Forecast 2000-2019, (2000).
- Zepos, Constantine J., “Liberalizing the Sacred Cows: Telecommunications and Postal Services in the EC”, Duke J. Comp. & Int’l L. 203 (Fall, 1992).

국토해양부 (<http://www.mltm.go.kr>).

우체국택배 (<http://www.epost.go.kr>).

우정사업본부 (<http://www.koreapost.go.kr>).

법제처 (<http://www.law.go.kr>).

파이낸셜 뉴스 (<http://www.fnnews.com>).

DHL (<http://www.dhl.co.kr>).

FedEx (<http://www.fedex.com>).

## 초 록

현대산업사회에서 화물운송은 종래 대규모 완제품을 대량으로 운송하던 것과 달리, 소비자의 다양한 요구를 반영하여 여러 종류의 소규모 화물을 빈번하게 수송하는 것이 특징이라 할 수 있는데, 그러한 화물 운송업의 시류를 잘 반영하고 있는 것이 국제특송이라 할 것이다. 특히 해외 진출기업 및 유학생의 증가와 더불어 세계적인 한류 열풍, 해외 쇼핑물을 통한 반입 물자의 증가 등으로 국제택배산업은 매년 10% 이상 성장하는 고성장산업이다.

국제특송에 관하여 현재까지 우리나라에서는 항공법에 ‘상업서류 송달업’으로 규정하여 근거규정을 두고 있었다. 하지만 동 규정에 대해 항공법과 연결되어 있는 우편법이 신서송달의 예외로 종전과 달리 ‘외국과 특급배달서비스를 이용하여 수발하는 서류’를 새롭게 추가하였으므로, 항공법상 상업서류 송달업에 관한 개정도 불가피한 상황에 놓이게 되었다. 항공법상 상업서류 송달업에 관한 규정을 개정하는 방안으로 항공법 특히 현재 제정안이 공포된 「항공사업법」 상에 그 명칭을 변경하거나 문구를 수정하는 방안이 선행되어야 할 것이고, 이러한 근거규정의 정비와 별도로 당사자간의 권리와 의무, 사업자의 손해배상책임에 관한 새로운 입법을 모색하는 것이 바람직할 것으로 생각된다. 사건으로는 향후 택배관련 입법에 상업서류 송달업 즉, 국제특송업에 관한 내용을 추가하는 것을 제안한다.

국제특송업에 관한 입법에서는 먼저 국제특송업에 관한 개념 정의가 필요하다. 국제특송업은 운송주선적 측면과 운송적 측면을 동시에 가지고 있고, 필연적으로 육상과 항공의 복합운송이라는 점에서 독립적인 지위가 확인된다. 또한 국제특송 사업자의 손해배상책임에 관한 책임제한액과 관련하여, 현재 시행되고 있는 사업자의 약관은 대체적으로 항공운송인의 책임제한원칙을 가감없이 수용하고 있다. 항공운송이 전체 국제특송운송에서 필수적인 부분을 차지하는 점에서 이러한 책임원칙의 도입은 불가피할 것으로 보이나, 특송물품의 특성상 일반적인 항공화물과는 차이가 있어야 할 것이다. 사건으로는 송하인이 국제특송계약을 체결하는 시점에 추가 요금을 지급하고 별도의 보험에 가입함으로써 운송물의 손해발생 시에 고가의 손해배상금을 수령할 수 있는 제도를 활성화하는 것이 좋을 것으로 생각한다.

**주제어:** 상업서류 송달업, 국제특송업, 국제택배, 항공사업법, 우편법

## Abstract

### A Study on the Legal Aspects of International Express Courier Business

Lee, Chang-Jae\*

Considering a trend of logistics and transport industry in these days, it can be said that international express courier service is one of the most familiar transport type to the general public. Especially in Korea, due to development of electronic commercial transaction and the popularity of television home shopping, it can easily anticipated that express courier business will continuously grown in the future. However, the legal basis for international express courier is not properly set up so far. The only clause about this can be found on Korean Aviation Law said as 'commercial documents delivery business'. The origin of the commercial documents delivery business in Aviation Law is to make exception from public postal services which has been exclusive status as monopoly based on the Korean Postal Law. Basically, according to this regulation, all the private postal delivery is prohibited except some sort of commercial documents such as consignment notes, packing list, invoice etc. Thus, those documents could be delivered not only by public postal services but also by private courier company according to the Korean Postal Law. This waiver has probably come from under developing condition of Korean postal circumstances, however it should be revised according to the modernized business practice. Reflecting these revisions, the articles of Korean Postal Law adopted 'international express courier document' as the exception of postal service. Therefore, Korean Aviation Law also needs to be revised as Postal Law in due course.

In addition to revision of Korean Aviation Law, some sort of new legislation

---

\* Ph.D, Researcher at Institute of Law, Sung Kyun Kwan University

is required to govern the private legal aspects such as legal liabilities, duties and rights of each parties on international express courier. This should be governed by 'law' not by 'terms and conditions' provided by business operators. Furthermore, to support and develop the current domestic logistics companies as international express courier company, it is required to regulate with the separate express courier law.

**Key Words** : express courier, courier law, aviation law, postal service, logistics