



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

本 論 文 을 장재훈의 經營學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 김 재 봉 (인)

위 원 임 재 욱 (인)

위 원 오 용 식 (인)

2015 년 12 월

한 국 해 양 대 학 교 해 양 금 융 · 물 류 대 학 원

석 사 학 위 논 문

지도교수 오 용 식

해상수입화물 불법반출 문제 및 개선방안

- 보세구역을 중심으로 -



한국해양대학교 해양금융물류대학원

항만물류학과 국제물류경영전공

장 재 훈

2015년 12월

목 차

Abstract	vi
제1장 서론	
제1절 연구의 배경과 목적	1
제2절 연구의 방법과 구성	2
제2장 보세구역에서의 해상수입화물인도의 법적 검토	
제1절 해상운송계약과 운송인의 인도의무	3
1. 해상운송계약	3
2. 해상운송인의 인도의무의 이행	4
3. 선하증권, 화물인도지시서 및 화물선취보증장을 이용한 인도	4
제2절 해상운송의 인도시기	6
1. 인도시기의 의의	6
2. 일반보세화물의 인도시기	7
3. 유류화물의 인도시기	8
4. 벌크화물(bulk cargo)의 인도시기	9
제3절 보세구역에서의 해상수입화물인도에 대한 법적 검토	10
1. 보세구역 선정권과 관련하여 발생하는 법률관계 검토	10
2. 중첩적 임치계약론	11
3. 제3자를 위한 계약론	12
4. 보세창고업자의 손해배상책임	13

5. 운송인 및 선박대리점의 채무불이행책임과 불법행위책임	14
제4절 선행 연구	16
제3장 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출 원인 및 문제점	19
제1절 사례 분석	19
1. 대법원 1998. 11. 27. 선고 97나 31380 판결	19
2. 대법원 2004. 5. 14. 선고 2001다33918 판결	21
3. 대법원 2014. 5. 9. 선고 2014마223 판결	24
4. 검토	25
제2절 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출 원인 및 문제점	25
1. 보세구역 선정권의 역기능	26
2. 화물인도지시서 징구제 폐지	27
3. 수입면허제도의 간소화	28
4. 하역업자 등에 대한 관리감독 부실	29
제4장 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출에 대한 개선방안	
제1절 운송인에 의한 보세구역 선정권 검토와 관세청 고시의 개정	31
제2절 화물인도지시서의 징구제 폐지에 따른 보완책	32
1. 관세청의 입장	32
2. 해운업계의 입장	33
3. 일본의 수입벌크화물의 인도절차 고찰	33
4. 시사점	34
제3절 하역업자와 보세창고업체에 대한 관리감독 강화	35

1. 하역업자에 대한 관리감독 강화	35
2. 창고업자에 대한 관리감독 강화	36
제4절 상법 제795조와 제799조의 개정 논의	36
1. 외국 입법례와 국제조약	37
2. 상법 제799조의 개정 논의	39
제5절 운송인의 책임 제한을 위한 방안	39
1. 포장당 책임제한	40
2. 선박소유자 책임제한	40
3. 과실상계	42
제5장 결 론	
1. 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출 원인 및 문제점	43
2. 개선방안	44
3. 연구의 한계와 과제	46
참고문헌	47

A study on the Problem and Improvement Plan for Illegal Delivery of Cargo Imported by Sea in Bonded Areas

Chang, Jae Hoon

Department of Port Logistics
Graduate School of Marine Finance and Logistics
Korea Maritime And Ocean University

Abstract

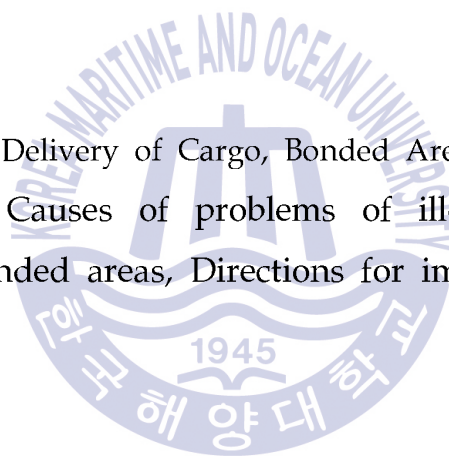
The premise of rights and obligations for carriers to deliver cargoes imported by sea exchanging the bill of lading is that carriers must have the perfect control over cargoes before delivery of them. If there is any problem at the carrier's control over the cargo, it becomes the risk to the nature of exchanging the bill of lading and the procedure of trade settlement system. But there are serious problems about the carrier's control over the cargo during our delivery process of cargo imported by sea in bonded areas and troubles like illegal delivery of cargo occurs continually as a result of them.

Therefore, this research aims to confirm the current procedures and analyze the causes of problems of illegal delivery of cargo imported by sea in bonded areas. It also aims to provide directions for improvement about them.

The causes of problems of illegal delivery of cargo imported by sea in bonded areas are the importer's priority in the selection of bonded areas, the abolition of the procedure submitting a delivery order to customs, the national policy of simplification in the procedures of import clearance and the bad national management about stevedores.

And the directions for improvement about them are the exceptional approval of the carrier's priority in the selection of bonded areas, the development of the national integrated information system of logistics and clearance, strengthening the supervision and guidance of government for stevedores and bonded warehouses suppliers and giving reasonable responsibility of delivery to carriers by the revision of Korean commercial law.

KEY WORDS: Carrier, Delivery of Cargo, Bonded Areas, Bill of lading, Perfect control over cargoes, Causes of problems of illegal delivery of cargo imported by sea in bonded areas, Directions for improvement



제1장 서 론

제1절 연구의 배경과 목적

해상운송은 우리나라 무역량의 99%를 담당하고 있는 만큼 어느 운송수단에 비하여도 그 중요성을 간과할 수 없다. 해상운송은 해상운송계약에 의해서 이 행되고 있으며 해상운송계약은 화물의 운송을 위탁하는 화주와 이를 수탁 받아 목적지까지 운송해주는 운송인 간에 체결되는 것으로 해상운송인은 해상운송계약에서 합의한 장소에서 화주가 인도한 화물을 인수하고 선박에 적재해서 최종 목적지까지 안전하게 운송하여 수하인에게 인도할 책임을 진다.

운송인은 운송물을 운송계약 상 지정된 인도 장소에서 하역조건에 따라 화물을 양하하여 인도하게 되는데, 이때 선상도가 아닌 이상 운송인은 일단 화물 양하 후 수하인으로부터 화물인도청구가 있을 때까지 보세구역에 장치하게 된다. 해상화물운송의 경우에는 운송인은 선박이 양륙항에 입항하여 화물을 양하하기 위해 입항 수속을 받을 뿐만 아니라 자신의 입항 항구에서의 양륙할 화물 목록(적하목록)을 관할세관에 신고를 하게 된다. 이리하여 화물은 적하목록과 함께 신고된 장치장소로 이송되고 보세구역 운영자의 직접점유상태에 놓이게 되며, 수입자는 통관절차를 밟고 화물을 보세구역으로부터 반출해서 처분할 수 있게 된다. 이 때 수입자는 화물이 보세구역으로부터 반출될 때, 비로소 운송인으로부터 화물을 인도받게 되어 인도의 효력이 발생한다. 그런데, 보세구역의 경우 운영자가 운송인 자신이나 대리인 또는 계약자가 아닌 경우에는 수입자는 보세창고운영자에게 보관료만 지불한 채, 운송인의 화물인도가 없는 상태에서 보세창고로부터 화물을 무단 반출하는 경우가 비일비재하다.

이와 같이 보세구역에서 해상수입화물이 불법 반출되는 원인은 운송인이 적

하목록과 함께 장치장소를 세관에 신고하면서 보세장치장소를 결정하는 주체와 보세창고업자와의 권리의무관계가 불분명하고 운송인에게 불리하게 되어 있는 수입통관제도로 인해 운송인이 운송물에 대한 통제권을 상실하는 데에서 발생한다. 이로 인해 보세창고업자가 운송인의 인도지시나 승낙 없이 자신의 보세창고에 장치된 화물을 무단 반출하는 일이 발생하며, 각 이해관계자들은 법적 분쟁에 휘말리게 된다. 특히 선박이 압류되는 경우 운송인 자신이 선주인 경우 선박이 압류 해제될 때까지 운항을 하지 못하게 됨으로써 막대한 손해를 입게 된다.

본 연구는 우리나라로 해상수입되는 화물이 선박으로부터 양륙되어 보세구역에 장치된 후 운송인이 운송물에 대한 통제권을 상실한 상태에서 화물이 무단 반출 되는 문제점에 대한 법적 검토를 한 후 그 원인을 규명하여 실질적인 개선방안을 하고자 한다.

제2절 연구의 방법과 구성

본 연구의 목적을 달성하기 위해, 첫째 국내의 관련문헌, 연구논문(학위, 학술지 게재 논문 등)을 참조하여 이론적인 접근을 하였으며, 둘째 법제도상의 문제점을 파악하기 위해서는 현행의 절차 규정과 해외 입법례를 비교 검토하였으며, 셋째 사례조사를 통해 현행 실무에서 나타나는 문제점을 파악하였으며, 넷째 현행의 실무절차 문제점과 그 원인분석을 위해 우리나라에 선박을 기항시키는 국내외 국적의 주요 선사 및 관련 협회 담당자들 그리고 관세청 및 국회 담당관들과의 직접 면담 또는 통신수단을 이용한 자료 수집 방법을 이용하였다.

이상의 연구의 진행을 위하여 본 논문은 총 4장으로 구성한다. 먼저, 서론에 이어 제2장에서는 일반적인 해상운송계약과 해상운송인의 운송물 인도와 인도 시기에 대해 개관해본 후 보세구역에서의 해상수입화물의 인도와 관련하여 발생하는 법적 책임을 판례와 학설을 통해 분석한다. 제3장에서는 보세구역에서의 해상수입화물 불법인도의 원인을 사례를 통해 파악하여 제4장에서 이에 대한 개선방안을 제시한다. 마지막 제5장에서는 본 논문의 연구결과를 요약하고 연구의 한계와 과제를 제시하며 결론을 맺고자 한다.

제2장 보세구역에서의 해상수입화물 인도의 법적 검토

제1절 해상운송계약과 운송인의 인도 의무

1. 해상운송계약

해상화물운송계약을 체결하여 한국법이 준거법이 될 경우에는 상법 해상편이 적용된다. 우리 상법하의 운송계약은 개품운송과 항해용선계약으로 대별된다. 항해용선계약은 선박소유자와 용선자 사이의 계약이며(상법 제827조 이하) 선박소유자는 운송인으로서 주의의무를 부담한다(상법 제827조, 제841조). 개품운송은 개품운송인과 송하인 사이의 계약이다(상법 제791조 이하). 운송인의 의무는 운송물을 수령하여 이를 선박에 선적한 후 목적지까지 안전하게 보관, 운송한 다음 수하인에게 인도하는 것이며, 운송물에 관한 주의의무(상법 제795조) 중에서 인도 의무가 그 중심이 된다. 해상계약이 체결되면 그 효과로서 운송인은 화주에 대해 일정한 의무를 부담하고 화주는 이에 대해 운임을 지급할 의무를 부담한다.

상법 제795조는 1968년 헤이그-비스비 규칙¹⁾을 받아들여 운송물에 관한 주의의무를 규정하고 있다. 그런데 그 적용범위가 서로 다르기 때문에 해석상 어려움을 야기하고 있다. 즉 우리 상법은 운송인의 의무의 범위에 운송물의 수령과 인도까지를 포함하고 있으나 헤이그-비스비 규칙²⁾은 선적지로부터 양륙시

1) International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels 1924 as amended by the 1968 and 1979 Protocols.

2) ARTICLE 3 The carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

ARTICLE 7 Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from

까지로만 한정하고, 수령시부터 선적시까지, 그리고 양륙시부터 인도시까지는 당사자 간에 합의로 그 책임의 내용을 정할 수 있도록 하고 있다.³⁾ 이러한 운송인의 의무는 감경하지 못하며 송하인에게 불리하게 체결된 약정은 무효가 된다(상법 제799조).

2. 해상운송인의 인도의무의 이행

운송인의 인도의무는 운송물을 수하인에게 안전하게 선적시의 상태로 인도할 의무이다. 그리고 선하증권이 발행된 경우에는 운송인은 선하증권과 상환하여 운송물을 인도할 별개의 의무를 추가적으로 부담하게 된다(상법 제861조, 제129조). 선하증권이 발행되지 않은 경우, 예컨대, 송하인이 곧 수하인이기 때문에 사실상 무역거래가 발생하지 않는 경우나, 상환성이 없는 해상화물운송장(Sea Waybill) 또는 서렌더 선하증권(Surrendered B/L)이 발행된 경우는 운송인은 정당한 수하인에게 운송물을 인도하면 된다.

3. 선하증권, 화물인도지시서 및 화물선취보증장을 이용한 인도

가. 선하증권을 이용한 인도

해상운송을 통한 무역거래는 보통 다른 국가 사이에서 일어나고 수출자와 수입자는 서로 상대방의 신용상태를 모르는 상태에서 거래를 하게 되므로 화물인

entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

3) 이창희, “상법 제788조 1항의 해석에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제27권 제2호, 2005. 11, pp. 44-46 참조.

도에 있어서도 엄격한 규율이 요구된다. 특히 선하증권은 그 소지인으로 하여금 운송물인도를 청구할 수 있는 권리를 표창하고 있는 권원증권이라고 할 것인바, 상법 제861조, 제129조에는 운송인에게 선하증권의 제시가 없는 운송물인도청구를 거절 할 수 있는 권리와 함께 의무를 규정하고 있으므로, 수입자는 선하증권과 상환으로 운송인으로부터 화물을 인도받거나 선하증권과 상환으로 운송인으로부터 화물인도지시서를 발행받은 후 화물인도지시서와 상환으로 보세창고업자로부터 화물을 반출하는 것이 원칙적인 방법이다.

나. 화물인도지시서를 이용한 인도

해상운송에서 널리 이용하는 화물인도지시서(delivery order 이하 D/O)란 운송인이 선장 또는 운송물을 보관하고 있는 보세창고업자로 하여금 인도지시서 소지인에게 운송물을 인도하도록 지시하는 비법정 운송증서이다.⁴⁾ 대개의 경우 운송인은 선장이나 창고업자를 통해 운송물을 간접점유 하게 되나, 운송계약상 운송물에 대한 인도의무는 운송인이 지기 때문에 운송물에 대한 통제를 위해 정당한 수하인이 선하증권을 가지고 자신에게 운송물인도를 요구하게 되면 선하증권을 회수하고 그 대신 운송물을 찾아갈 수 있는 인도지시서를 발행하여 준다.

선하증권의 대용물로서 화물인도지시서의 법적 성질에 관하여 유가증권으로 보아 다시 양도할 수 있는가 하는 점이 문제되는데, 이미 발행된 선하증권이 모두 회수되었기 때문에 D/O에 다시 선하증권을 대체하는 유가증권성을 허용할 필요는 없을 것으로 본다. 다만 창고업자가 인도지시서의 내용에 따라 이를 회수하고 소지자에게 운송물을 인도하였다면 손해배상책임을 부담하지 않을 것이므로 이는 면책증권으로서 성질을 가진다고 볼 수 있다.⁵⁾

다. 화물선취보증장(L/G)을 이용한 인도

4) 서헌제, 「상법강의 上」, 법문사, 2007, p. 368.

5) 이균성, 「해상법대계」, 해양수산개발원, 2010, p. 516.

선하증권이 발행된 경우, 운송인은 선하증권과 상환하여 운송물을 인도할 의무가 있으나, 실무상 운송인은 종종 선하증권 소지인의 의뢰를 받은 은행 등으로부터 화물선취보증서(Letter of Guarantee) 등을 제출받은 후 운송물을 인도하거나, 또는 이러한 보증서 등을 제출받지도 않고 운송물 인도청구를 하는 자를 신뢰하여 추후 선하증권을 제출받기로 하고 선하증권과의 상환 없이 운송물을 인도하는 경우가 있다. 이처럼 운송인이 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 인도하는 경우를 “공도” 또는 “가도”라고 지칭하고, 이 중 은행 등으로부터 보증서를 징구하고 운송물을 선하증권의 상환 없이 인도해 주는 것을 “보증도”라고 한다.⁶⁾

화물선취보증서는 통상 은행의 연서가 부착된 것으로 발행되고 있으며, 선하증권을 취득하는 즉시 이를 운송인에게 인도하겠다는 점과 운송인이 선하증권과 상환함이 없이 운송물을 인도함으로써 인해 운송인에게 발생하게 되는 제반 손해를 보상하겠다는 내용으로 발행되고 있다. 이와 같이 운송인이 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 인도하게 되는 이유는, 해상운송에 있어 선박의 고속화로 인하여 운송물의 운송은 과거와 비교해 훨씬 신속하게 이루어지는 반면, 선하증권은 신용장거래로 인하여 매도인으로부터 매수인에게 이전되는 기간이 해상운송보다 장기간 소요되게 되어 운송물의 매수인은 적시처분을 통한 자금 융통 등 거래의 실정상 선하증권과 상환하지 않더라도 인도받아야 할 필요성이 절실하기 때문이다.⁷⁾

제2절 해상운송의 인도시기

1. 인도시기의 의의

6) 이정원, “운송물의 인도제도”, 「법학연구」 제52권 제1호, p. 196.

7) 이균성, 전제서, p. 517.

화물의 인도는 사실상의 점유의 이전을 의미하기에 이를 추단할 수 있는 요소들을 종합적으로 고려하여 운송인의 화물인도시기를 판단해야 하는데, 화물의 성질과 특성 상 운송계약의 내용 그리고 화물의 보관형태 등을 종합적으로 고려하여 인도시기를 판단할 필요가 있다.

선상도가 일어나는 경우에는 운송물이 선박의 난간을 넘을 때 일어나는 것으로 간주된다. 한편 운송물이 수입자에게 인도되기 이전에 보세창고에 입고되는 때는, 그 보세창고를 사실상 수입자가 정하였는가의 문제와 무관하게 운송인은 인도지시서를 통하여 운송물에 대한 통제권을 가지고 있기 때문에 운송물의 인도가 보세창고에 입고되는 때에 일어나는 것이 아니고 운송인이 인도지시서를 발행하여 수입자에게 교부하여 보세창고에 대한 운송물반환청구권을 양도하는 때에 발생한다(민법 제190조). 운송인의 인도지시서가 발행된 후에도 수입자의 운송물 사용일정 등으로 상당기간 운송물이 보세창고에 남아 있는 경우가 있더라도 이미 운송물의 인도가 이루어진 것으로 볼 수 있을 것이다.⁸⁾ 그리고 보세창고에서 화물인도지시서 없이 운송물을 인도하는 경우에는 현실로 수입자에게 인도하는 때에 운송물의 인도가 있게 된다. 이에 대해서는 후술하도록 하겠다.

운송인은 운송물 인도 시까지 운송물에 관한 주의의무를 가지므로(상법 제795조 제1항) 인도 이후에는 운송물에 대한 주의의무가 종료하게 된다. 구체적으로 화물에 특성에 따른 인도시기를 살펴보도록 하겠다.

2. 일반보세화물의 인도시기

컨테이너 화물의 경우, 화물은 컨테이너에 실린 채 컨테이너 운송선박을 통하여 운송이 이루어지고, 화물이 도착항에 도착하면 하역회사에 의하여 하역작업이 이루어진 후 컨테이너 야적장(CY)에서 보관되다가 통관이 되기까지 보세창고에 장치하게 된다. 그런데 보세창고의 운영 형태가 자가 보세장치장이 경

8) 이진홍, “보세구역에서 무단반출된 수입화물과 관련된 법률관계”, 「국제거래법연구」 제8권, 1999, pp.315-317 참조.

우 대부분이 수입업자의 공장 구내에 위치하고 있고, 보세창고의 관리 형태도 수입자가 행하고 있는 등 운송인은 화물에 대한 통제권을 가진다고 볼 수 없기에 화물이 자가 보세장치장에 입고되는 순간 운송물은 운송인으로부터 화주에게 인도 - 사실상 점유의 이전이 존재 - 되므로, 이 때 운송인은 선하증권과 상환으로 운송물을 인도하여야 할 것이다.9)

그런데 영업용보세창고인 경우 수입자는 창고업자와의 사이에 임치계약을 체결한 후 운송물을 임치하고 있고, 한편 운송인은 보세화물관리규정¹⁰⁾에 의하면 운송인 창고배정권을 가지고 있기에 보세창고는 운송인으로부터 화물의 보관 및 인도 업무를 위임받아 처리하는 운송취급인의 지위에 있으며, 보세창고가 운송인으로부터 화물인도지시서를 청구하는 관행이 존재하는 점에 비추어 볼 때 운송인은 여전히 화물인도지시서를 통하여 보세창고에 대한 관계에서 운송을 지배, 통제하고 있다¹¹⁾고 평가할 수 있으므로, 운송인은 창고업자와 명시적 계약관계를 가지고 있지는 않더라도 묵시적으로 수입업자와 창고업자의 임치계약 외에 별도로 임치관계를 가진다는 것이 우리 법원의 입장이다.¹²⁾

운송인과 창고업자 사이가 중첩적 임치관계에 있다고 할 경우, 운송인은 보세창고에 화물이 보관되어 있더라도 여전히 운송물에 대하여 지배, 통제권을 보유한다고 볼 수 있기에, 운송물이 보세창고에서 반출될 때 화물의 인도(사실상의 점유의 이전)가 이루어졌다고 볼 수 있을 것이다.

3. 유류화물의 인도시기

9) 대법원 1990. 2. 13. 선고 88다카23735호 판결 등. 운송물이 입고되는 창고가 화주의 자가보세장치장인지, 제3자의 타가 보세장치장인지 여부에 따라 취급을 달리하여야 할 것이며, 이는 보세창고에 입고된 화물에 대한 사실상의 지배권일 누구에게 있는지에 따른 분류로 볼 수 있다.

10) 2014. 12. 15. 관세청고시 제2014-117호 보세화물관리에 관한 고시 제4조 참조.

11) 대법원 2004. 1. 27. 선고 2000다63639호 판결.

12) 최종현, “보세창고업자의 화물 불법인도에 대한 운송인의 채무불이행책임 - 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164호 판결”, 한국해법학회지 제27권 제3호 참조.

대법원은 국제적으로 표준화된 항해용선계약서식에 따라 항해용선계약이 체결되고 유조선의 영구호스 연결점에서 유류화물을 인도하는 것으로 약정이 된 경우, 위 약정에도 불구하고 운송인이 수입업자와 별도로 육상의 저장탱크를 관리하는 창고업자에게 수입된 유류화물을 임치하였다고 볼 수 있는 사정이 없는 한 창고업자는 운송인의 유류화물 운송 내지 보관을 위한 이행보조자의 지위에 있다고 할 수 없으므로 유류화물이 영구호스 연결점을 지나는데 운송인의 점유를 떠나 창고업자를 통하여 수입업자에게 인도된 것으로 보아야 하고, 이 경우 운송인이 선하증권과 상환 없이 수입업자로부터 위임받은 창고업자에게 유류화물을 인도함으로써 선하증권의 정당한 소지인이 유류화물에 대한 지배를 상실하는 등 운송물에 대한 권리를 침해당하는 손해를 입게 되어 선하증권 소지인에 대한 불법행위가 성립한다고 하였다.¹³⁾ 유류화물의 인도시점과 관련하여 대법은 유류화물의 운송 및 인도와 관련한 운송계약 당사자들의 약정과 유류화물의 특성을 감안하여 유조선의 파이프라인과 육상 유류저장 탱크의 파이프라인의 연결점인 영구호스 연결점을 지나는 순간 운송물의 인도가 이루어진다고 하였으나, 이러한 대법원의 판시는 근본적으로 유류화물에 대한 사실상 지배권의 이전이 어느 시점에 있었는가 하는 점에 초점을 맞춘 것으로서, 일반 컨테이너 화물이나 벌크화물의 운송에 있어서 운송물의 인도시점을 파악하는 대법원의 태도와 기본적으로 동일한 입장에 근거한 것으로 파악할 수 있을 것이다.¹⁴⁾

4. 벌크화물의 인도시기

운송인이 하역을 전담하는 컨테이너 화물과는 달리, 벌크화물에 있어서는 운송계약의 내용에 따라 선적과 양하를 운송인이 담당할 수도 있고, 화주가 담당할 수도 있다. 일반적으로 벌크화물의 경우 선상도에 의하여 운송물의 인도가 이루어지는데, 이와 관련하여 대법원¹⁵⁾은 FIO (Free In & Out : 화물의 선적과

13) 대법원 2009. 10. 15. 선고 2008다33818 판결.

14) 이정원, “운송물의 인도제도 - 보증도와 인도시기를 중심으로 -”, 「부산대학교 법학연구」 제52권 제1호, 2011. 2, p. 20.

양하를 선주가 아닌 용선자의 책임과 비용 하에 한다는 약정) 계약 조건 하에서 운송인이 선하증권과 상환하지 않고 선상에서 운송물을 수입자가 지정한 하역업자에게 인도하였고, 다시 이를 보관하던 하역업자가 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 수입업자에게 인도하여, 선하증권 소지인이 운송인에게 손해배상을 청구하였고, 이에 대한 손해배상을 청구하였고, 이에 대한 손해배상을 한 운송인이 창고업자에게 구상청구를 한 사안에서, 운송인의 인도의무의 이행방법 및 시기에 대하여는 당사자 간의 약정으로 이를 정할 수 있다고 하면서, 만약 수하인이 스스로의 비용으로 하역업자를 고용한 다음 운송물을 수령하여 양륙하는 방식(선상도)에 따라 인도하기로 약정한 경우에는 수하인의 의뢰를 받은 하역업자가 운송물을 수령하는 때에 그 인도의무의 이행을 다하는 것이 된다고 판시하였다.

따라서 선상도의 경우 운송인의 책임과 의무는 선상에 수하인에게 운송물을 인도하는 시점에 종료되므로, 운송인이 선상에서 선하증권과 상환으로 인도하지 아니하고 임의로 하역업자로 하여금 양하작업을 하도록 하여 운송물을 인도하였다면, 이로써 선하증권의 정당한 소지인에 대한 불법행위는 이미 성립한 것이고, 이후 하역업자가 실수입자에게 운송물을 전달함에 있어서 선하증권을 교부받지 않았다고 할지라도 불법행위가 성립하는 것은 아니라고 보아, 중첩적 임치관계이론이 적용되지 않음을 분명히 하였다. 다만 벌크화물의 경우에도 수하인이 하역을 위한 준비를 하지 않거나 또는 선하증권 원본을 제시하지 않는 경우에는 운송인은 보세구역을 정하여 그곳에 운송물을 장치하게 되는데 이때에는 보세구역에서 운송물의 인도가 일어나게 된다.

제3절 보세구역에서의 해상수입화물인도에 대한 법적 검토

1. 보세구역 선정권과 관련하여 발생하는 법률관계 검토

15) 대법원 2004. 10. 15. 선고 2004다2137 판결.

운송인은 선하증권과 상환하지 않고는 운송물을 인도하지 않을 권리와 의무를 가지고 있다(상법 제129조 및 제820조). 이와 같은 운송인의 권리와 의무는 운송물을 인도할 때까지 운송인이 운송물에 대한 유효한 통제를 가질 것을 전제로 하는데, 현행 관세청 고시는 보세구역 선정권을 수하인에게 우선적으로 부여하고 있어 운송인의 운송물에 대한 통제권에 심각한 문제를 야기하고 있다.¹⁶⁾

선박에서 양하된 운송물은 통관이 되고 수입자에게 인도가 될 때까지 보세구역에 장치되게 되는데, 보세구역을 운송인이 선정하게 되면 운송인은 자신의 이행보조자인 보세구역 설명인을 통하여 운송물에 대한 통제권을 행사함에 있어 문제는 없다. 그러나, 현행제도 하에서 보세구역을 수입자가 정하고 있는바 보세창고업자는 자신을 운송인이 아닌 수입자가 지정하게 되므로 수입자가 보세구역 설명인에게 임의로 운송물의 인도를 요청하는 경우 동 요청을 거부하기 어렵게 된다. 이러한 사정으로 인하여 보세창고업자는 운송인으로부터 화물인도지시서를 받지 않고 운송물을 수입자에게 인도하는 일이 흔히 발생하게 된다.¹⁷⁾

그렇다면, 보세창고업자는 수입자와 임치계약을 체결하고 운송인과 아무런 계약관계를 가지고 있지 않으므로 과연 보세구역 설명인이 운송인의 지시를 받아서 운송물의 인도를 해야 할 의무를 부담하는지의 여부 및 만약 그렇다면 그 근거는 무엇인지가 문제가 된다.

2. 중첩적 임치계약론

대법원은 소위 중첩적 임치계약론을 제시하면서 비록 운송물에 대한 임치계약이 실제 수하인과 창고업자 사이에 체결되었다 하더라도 운송인과 창고업자

16) 2014. 12. 15. 관세청고시 제2014-117호 보세화물관리에 관한 고시 제4조 제1항 제1호.

17) 이진홍, “선하증권이 회수되지 아니한 운송물의 인도에 관한 법률관계”, 「한국해법학회지」 제28권 제2호, 2006. 11, pp. 137-138.

사이에 또 역시 묵시적 임치계약이 성립하고 있다고 판시하고 있다.¹⁸⁾ 그 논거로는 운송인과 일반 보세창고 사이에는 묵시적 임치계약이 성립하였고 보세창고업자는 운송인의 이행보조자로서 운송물의 정당한 수령권자에게 운송물을 인도할 의무를 부담한다고 보고 있다.

중첩적 임치계약론에 따르면 1) 계약성립의 핵심적 요소인 의사표시의 일치가 전혀 없는 경우, 특히 운송인이 보세창고의 선정과 관리에 하등의 관여를 하지 않은 경우에도 운송인과 보세창고업자 사이에 임치계약이 성립하고 있다는 기이한 형태를 어떻게 설명할 것인지 어려운 점이 있으며, 2) 중첩적 임치계약이 성립하고 있다고 의제할 경우, 창고업자는 운송물의 처분과 관련하여 운송인과 실수입자 중 누구의 지시를 받아야 하는가 하는 의문이 있으며, 3) 운송인이 보세창고업자에게 창고료를 지급하지 않는 것은 어떻게 해석하여야 하는가 하는 문제점이 있다.¹⁹⁾ 이러한 중첩적 임치계약론은 보세창고 선정권을 운송인이 아닌 운송물의 매수인인 실수입자가 가지고 있는 제도로 인한 혼란을 효과적으로 정리할 수 있는 장점이 있어서 대법원과 하급심 판결이 계속하여 반복하여 사용하고 있다고 볼 수 있다.²⁰⁾

3. 제3자를 위한 계약론

판례가 채용하고 있는 중첩적 임치계약론의 위와 같은 모순점을 해결하기 위하여 실수입자가 보세창고업자와 체결하는 임치계약을 제3자, 즉 운송인을 위한 계약으로 구성하려는 견해²¹⁾가 있다(민법 제539조).²²⁾ 이 견해에 따르면 제3

18) 대법원 2004. 1. 27. 선고 2000다63639 판결.

19) 최종현, “보세창고업자의 화물불법인도에 대한 운송인의 채무불이행책임”, 「한국해법학회지」 제27권 제2호, 2005. 11, pp. 280-283.

20) 이진홍, 전제 논문, pp. 138-139 참조.

21) 최종현, 전제 논문, pp. 282-283 참조.

22) 제539조(제삼자를 위한 계약) ① 계약에 의하여 당사자 일방이 제삼자에게 이행할 것을 약정한 때에는 그 제삼자는 채무자에게 직접 그 이행을 청구할 수 있다. ② 전항의 경우에 제삼자의 권리는 그 제삼자가 채무자에 대하여 계약의 이익을 받을 의사를 표시한 때에 생긴다.

자를 위한다는 의사의 합치는 반드시 명시적일 필요는 없으며 행위의 성질이나 관행으로부터 추정될 수 있으므로 보세화물관리에 관한 고시에 따라 실수입자가 보세창고업자와 수입화물 임치계약을 체결할 때 운송인을 위한 합의가 있었다고 추단할 수 있다고 한다. 또한 이에 따르면 운송인이 실수입자가 지정한 보세창고에 화물을 입고시킬 때 묵시적인 수익의 의사표시가 있었다고 보아야 한다고 본다.²³⁾

그러나 위 이론에 의하면 실수입자는 창고업자와 제3자인 운송인을 위한 운송물의 임치계약을 체결한다고 하지만, 실제 임치계약의 당사자들인 실수입자와 창고업자 간의 계약 상 의사표시는 운송물에 대한 진정한 권리자인 실수입자 자신의 계산으로 자신의 이익을 위해 운송물의 임치계약을 체결하며, 창고업자의 경우에도 임치계약의 상대방인 실수입자를 위해 운송물을 임치하며 계약의 대가인 창고료도 계약의 상대방인 실수입자로부터 징수한다는 것이 임치계약 당사자의 진정한 의사라고 보아야 한다는 난점이 있다. 또한 운송인의 운송물 입고행위를 수익의 의사표시로 의제할 수 있는가 하는 점에 관해서도, 운송인은 송하인과 체결한 운송계약의 이행의 일환으로서 운송물 인도의무를 이행하기 위해 지정한 창고에 운송물을 입고시킨다고 보는 것이 타당하다는 지적도 있다.

4. 보세창고업자의 손해배상책임

이상의 어느 이론에 의하더라도, 보세창고는 비록 운송인과 임치계약을 체결한 일이 없다고 하여도 운송인의 인도지시에 따라 운송물을 인도할 의무를 부담하게 되며 이를 지키지 않은 경우 운송물 멸실에 따른 손해배상책임을 부담하게 된다. 다만, 중첩적 임치관계 이론에 의하면, 운송인에 대한 보세창고업자의 책임은 불법행위 책임이 되며 제3자를 위한 계약 이론에 의하게 되면 채무불이행 책임이 될 것이다.²⁴⁾

23) 이진홍, 전계 논문, pp. 139-140 참조.

24) 이진홍, 전계 논문, p. 140 참조.

상법 제774조 제1항은, 운송인의 사용자 또는 대리인에게 운송인의 책임제한권을 원용할 수 있는 권리를 부여하고 있다. 보세창고는 독립적 계약자로 해석되므로 원칙적으로 동 규정이 부여하는 운송인의 책임제한권을 원용할 수 없는 것으로 보아야 할 것이나, 중첩적 임치관계 이론에 의하면, 보세창고를 운송인의 사용자로 볼 수 있는 여지도 있다. 그러나 설사 보세창고를 운송인의 사용자로 본다고 하여도 운송인이 인도지시를 받지 않고 운송물을 반출한 보세창고는 “고의 또는 손해가 발생할 생길 염려가 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위의 결과”로 운송물을 멸실시킨 것이므로 책임제한권이 박탈당하게 된다.²⁵⁾ 나아가, 사안에 따라서는 보세창고는 수입자의 운송물 횡령죄의 공동정범이 될 가능성도 있다.²⁶⁾

5. 운송인 및 선박대리점의 채무불이행책임과 불법행위책임

운송인 본인이 보세구역 장치 및 인도지시서 발행업무를 하는 것은 이례에 속하고 통상은 운송인의 양하항 선박대리점이 그 업무를 취급하게 된다. 운송인과 그 대리인인 선박대리점은 운송물을 인도할 때까지 운송물에 관한 보관의무를 부담하므로 운송물이 불법 인도된 결과가 발생한 것에 대하여 일응 계약불이행으로 인한 손해배상책임을 부담하게 된다.²⁷⁾

그런데, 선박대리점이 보세화물 관리에 관한 고시에 따라 수입자가 요청한 보세창고에 운송물을 반입하였는데 보세창고가 선박대리점의 인도지시서를 징구하지 않고 수입자에게 운송물을 인도한 후 수입자가 도산하는 경우 선박대리점은 선하증권 소지인에게 불법행위에 따른 손해배상책임을 부담하는지 문제가 된다.

25) 서울지방법원 1998. 3. 19. 선고 98가합47905 판결.

26) 인천지방법원 1998. 11. 13. 선고 98고합441 판결.

27) 창원지방법원 2004. 10. 15. 선고 2003가합5146 판결. 동 판결에서는 선하증권 소지인이 선박대리점을 상대로 한 청구는 기각을 하면서 운송인 본인에 대한 청구는 인용을 하여 운송인의 채무불이행 책임을 인정하였다. 동 판결은 보세창고를 운송인의 이행보조자로 간주하고 따라서 이행보조자인 보세창고의 위법행위를 근거로 운송인의 채무불이행 책임을 인정하였다.

가. 과거 판례 태도

이와 같은 사안에서 대법원은 수입자가 보세창고를 지정하여 보관료를 납부하게 되므로 보세창고가 인도지시서 없이 화물을 반출하여 줄 가능성이 있으므로 보세창고가 인도지시서를 청구하는 관행이 있다하여 보세창고가 인도지시서와 상환하여서만 화물을 인도하겠다는 약정을 체결하거나 지시를 하는 등의 조치를 하여 운송물이 선하증권과 상환되지 아니라고 불법 인도되는 것을 사전에 방지할 주의의무가 있음에도 이를 게을리 한 과실이 인정된다는 판시를 하며 선박대리점의 불법행위책임을 인정하였다.²⁸⁾ 또 다른 판례²⁹⁾에서는 보세창고업자가 화물을 보관하고 인도하는 것은 수하인에 대한 관계에서는 운송인의 이행 보조자 또는 피용자의 지위에서 하는 것이고, 따라서 보세창고업자가 화물을 수하인의 지시 없이 정당한 수하인이 아닌 사람에게 인도함으로써 수하인의 인도청구권을 침해한 경우에는 운송인은 민법 제756조³⁰⁾에 의해 보세창고업자의 사용자로서 불법행위책임을 진다고 하였다.

나. 변경된 판례와 검토

하지만 이상과 같은 대법원 판결에도 불구하고, 보세창고가 인도지시서를 청구할 의무가 판례상 확립되어 있는 마당에 굳이 보세창고로부터 인도지시서 청구에 관한 약정을 추가로 해야 할 필요성이 있는지 의문이 있고 보세창고가 인도지시서 없는 인도를 하는 것이 그 의무를 알지 못한 바가 아니라 자신을 선임한 수입자의 요청을 거부하기 어려운 사정이 있어 무단반출을 한 사정 하에서 선박대리점에게 책임을 물리는 것이 타당하지 못하다는 비판이 있어, 선박

28) 대법원 1998. 11. 27. 선고 97다31380 판결.

29) 대법원 1999. 7. 13. 선고 99다8711 판결.

30) 제756조(사용자의 배상책임) ① 타인을 사용하여 어느 사무에 종사하게 한 자는 피용자가 그 사무집행에 관하여 제삼자에게 가한 손해를 배상할 책임이 있다. 그러나 사용자가 피용자의 선임 및 그 사무감독에 상당한 주의를 한 때 또는 상당한 주의를 하여도 손해가 있을 경우에는 그러하지 아니하다.

대리점에 대한 불법행위청구를 기각한 하급심 판결이 선고되었다.³¹⁾

이에 대법원은 하급심 판결을 수용하여, 수입자가 지정한 보세창고에 운송물을 입고하더라도 선박대리점은 보세창고를 통하여 운송물에 대한 지배를 계속하고 있다고 할 것이므로 동 보세창고에 운송물을 입고한 행위에 잘못이 있다고 볼 수 없다고 판시하고 나아가, 보세창고의 운송물 무단반출에 대한 위법행위에 대하여 선박대리점이 보세창고의 사용인으로서 사용자책임을 부담하여야 한다는 주장은 선박대리점에게 보세창고의 사용자 지위에 있지 않다고 판시하며 배척하였다.³²⁾

이상과 같이, 보세창고가 선박대리점이 인도지시서를 청구하지 않고 운송물을 무단 반출한 경우 선하증권 소지인이 선박대리점을 상대로 손해배상청구를 하더라도 운송인과 그 대리인인 선박대리점은 불법행위책임을 지지 않는다고 보아야 할 것이다.



본 논문의 연구를 위하여 검토한 해상수입화물의 인도와 관련된 선행연구는 다음과 같다.

박대봉(1997)³³⁾은 해상운송계약에 따른 해상운송인의 의무와 관련하여 최근 일련의 소송사건들 및 그에 따른 법원의 판결에서 운송인은 일방적으로 위험에 노출되어 있기 때문에 공평성의 원칙에 입각하여 운송인의 화물인도와 관련된 제반법규정 및 제도의 보완을 위한 개선 방안을 제시하였다. 구체적으로 수하인의 화물수령의무와 관련하여 운송인에게 불리한 법원의 해석에 대해 관련 고시 규정을 폐지하여 운송인을 보호하여야 하며, 보증도와 관련하여서는 각 이해관계 당사자의 의견을 종합하여 우리 상법 및 관련 법류를 수정, 보완하여

31) 서울고등법원 2003. 10. 24. 선고 2003나26411 판결 등.

32) 대법원 2005. 1. 27. 선고 2004다12394 판결.

33) 박대봉, 「해상운송인의 운송물 인도의무에 관한 연구」, 석사학위논문, 한국해양대학교, 1997.

보증도가 국내에서 법적인 지위를 확보토록 하고 보증도와 관련된 보증서의 발급 및 유통을 합리적으로 제도화하여 한다고 하였다. 또한 수입화물 통관 및 인도와 관련된 법률과 규정이 관세 행정의 편의만이 아닌 당사자의 이해관계의 조화의 차원에서 개정 내지 보완되어야 한다고 하였다.

이상희(2007)³⁴⁾는 해상수입화물의 입항에서 하선장소 선정권에서부터 보세운송절차, 수입통관절차, 수입화물선취보증서 제도까지 현행 업무 절차를 파악하고 여기서 발생하는 문제점을 분석하면서 근본적으로 선하증권원본의 정당한 소지인인가에 대한 점검을 하지 않는 점과 선하증권의 상환증권성이 이루어지지 않고 있기 때문에 불법 반출이 이루어지고 있다고 지적하였고, 이를 보완하기 위한 각 절차상의 개선안을 제시하였다.

김자연(2010)³⁵⁾은 해상화물운송계약상의 당사자인 화주와 운송인 그리고 화주와 운송주선인, 운송주선인과 운송인, 운송인과 창고업자 간의 법률관계 및 책임 문제에 대하여 우리나라 상법과 국제규칙, 판례를 중심으로 살펴보면서 이를 바탕으로 하여 해상화물운송계약 관계 당사자의 책임에 있어 이슈적인 문제인 '위험화물에 대한 관계 당사자의 책임문제'와 '보세구역에서의 화물 불법인도에 따른 관계 당사자의 책임문제'에 대해 분석하였다.

손현수(2012)³⁶⁾는 보세창고에서 운송물 무단반출 시의 법률관계와 판례를 검토하여 보세구역에서의 운송물 인도에 관한 전반적인 현황과 문제점 등을 고찰하였으며, 이를 토대로 문제점에 대한 개선방안과 해결책을 제시하였다. 구체적으로는 운송물의 인도시점을 운송물에 대한 사실상 지배권의 이전이 이루어지는 시점으로 통일적으로 파악하여 그 시점에 선하증권과 상환으로 운송물을 인도하도록 하는 방안이 필요하고 하였으며, 화물인도지시서의 법적 지위와 효력 등에 관한 관련규정의 부재로 인해 많은 문제점이 생기므로 법적 효력을 인정하기 위한 제도 개선이 필요하다고 하였다. 또 외국 입법례에서 찾아볼 수 있

34) 이상희, 「해상수입화물인도의 문제점과 개선방안에 관한 연구」, 석사학위논문, 중앙대학교, 2007.

35) 김자연, 「해상화물운송계약에서의 관계당사자의 법률관계 및 책임에 관한 연구」, 석사학위논문, 건국대학교 대학원, 2010.

36) 손현수, 「보세창고에서의 운송물 인도에 관한 법적 연구」, 석사학위논문, 중앙대학교, 2012.

는 운송인의 화물의 추정적 인도 관련 법제를 도입하여 운송인이 세관이나 법이 정하는 장소에 화물을 장치함으로써 운송인의 화물인도책임을 다한 것으로 간주하는 규정이 뒤야 한다고 하였으며, 현행 화주의 보세창고 지정으로 인하여 발생하는 문제점을 민법상 제3자를 위한 계약이론으로 해결하고 이와 더불어 계약 당사자의 법률행위의 해석으로 문제점을 보완하자고 하였다.

요약하면, 기존 논문들은 해상운송계약의 당사자의 법률관계를 바탕으로 해상수입화물의 인도와 관련된 각 절차상에서 발생하는 문제점을 분석하고 이에 대한 개선안을 제안하긴 하였으나, 문제점에 대한 체계적인 원인 분석이 이루어지지 않았으며, 이에 대한 개선안도 추상적인 이론에 의존하는 부분이 많았다.

본 논문은 기본 논문과 차별성을 두어 보세구역에서의 해상수입화물의 불법 반출과 관련하여 당사자 간의 법률관계와 그 문제점을 살펴보고, 국내외법규와 해외 실무절차 등을 참고하여 문제점에 대한 체계적인 원인분석을 하였으며, 이에 대한 실효성 있는 구체적 개선방안을 논리적으로 제안하고자 하였다는 점에서 그 의의를 두고 싶다.



제3장 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출 원인 및 문제점

제1절 사례 분석

보세구역에서 해상수입화물의 불법반출이 일어나게 되는 것은 근본적으로 운송인이 운송물에 대한 통제권을 상실하는데 있다고 앞서 살펴보았다. 이러한 운송물에 대한 통제권 상실의 원인을 분석하기 위해서 우리나라의 대표적인 항구인 부산항과 인천항에서 일어난 해상수입화물의 불법반출 사례를 살펴보고 구체적인 원인 검토를 해보고자 한다.

1. 대법원 1998. 11. 27 선고 97다 31380 판결

가. 사건의 개요

할렐루야패션은 중국에 있는 웨이하이로부터 미화 92,400 달러 상당의 중국산 앙고라보사 11,000kg을 수입하기로 계약을 체결하고 서울은행에 신용장개설을 요청하였다. 서울은행은 6월 15일에 웨이하이를 수익자로 된 취소불능신용장을 개설하였다.

웨이하이는 위동항운 유한공사와 웨이하이항에서 인천항까지 화물을 운송하기로 해상운송 계약을 체결하였다. 위동항운은 화물을 뉴폴든브리지 117E호 선박에 선적하고 수하인은 서울은행 통지처는 수입업자인 할렐루야 양륙항은 인천항으로 기재된 지시식 선하증권을 발행하여 교부하여 주었다.

화물이 7월 9일에 인천항에 도착하였다. 위동항운의 국내총선박대리점은 서우선박과 인천항내 선박대리점계약을 체결하여 인천지역에서 위동항운의 운송물인도 선하증권회수화물인도지시서의 발행 등의 업무를 수행케 하였다. 서우선박은 위동항운과 인천항에서 적·양하 컨테이너 운송 컨테이너전용장치장 작업 등의 하역계약을 맺고 있는 영진공사에게 본선에서 화물을 하역하여 할레루야로부터 보세장치장의 통보를 받을 때까지 영진공사가 운영하는 컨테이너 전용장치장에 잠시 보관하게 하였다. 7월 11일에 할레루야를 대리한 한보익스프레스로부터 영안창고의 보세장치장을 보관장소로 지정했다는 통보를 받고 동남아종합운수를 통해 보세운송으로 화물을 영안창고에 보관하게 하였다. 서우선박은 영안창고업자가 서우선박이 발행한 화물인도지시서와 상환하지 아니하고는 화물을 제3자에게 인도하지 않겠다는 약정을 체결하거나 그와 같은 내용의 지시를 하지 않은 상태로 화물을 보관하게 하였다.

웨이하이가 자기 거래은행을 통하여 서울은행에게 선적서류를 제시하여 대금지급을 요청하자 서울은행은 웨이하이에게 신용장대금을 지급하고 선적서류를 보관하고 있었다. 할레루야는 수입대금을 서울은행에게 입금하지 못하여 선하증권을 받지 못하자 보세운송대행업자인 천일특송에게 영안창고에서 화물을 반출하여 삼덕보세창고로 보세운송 하도록 요청하였고 그에 따라 천일특송은 인천세관장으로부터 보세운송면허를 받은 후에 영안창고에게 화물의 출고를 요청하였고 영안창고는 서우선박의 지시 또는 서우선박이 발행한 화물인도지시서를 받지 않고 화물을 천일특송에게 반출하여 주었다. 천일특송은 화물을 보세운송하여 삼덕보세장치장에 입고하였다. 할레루야는 수입자용 수입승인서 중에서 업자용이라고 기재된 부분을 세관용으로 변조하여 수입면허를 받은 후에 삼덕보세장치장에 보관 중이던 화물을 무단히 반출하여 처분해 버렸다.

나. 법원의 판단

위동항운은 우리나라와 중국의 합작기업으로서 피고(위동해운)는 199년 7월 16일에 위동항운과 선박총대리점계약을 체결하면서 피고는 위동항운이 운항하

는 선박의 대리점으로 관련 선박의 입·출항 수속 등을 밟아 주고, 화물의 양하 및 인도절차를 대행하면서 선하증권을 회수하는 등의 업무를 처리하여 주며, 그 대가로 위동항운으로부터 소정의 수수료를 지급받되, 컨테이너 전용장치장 등에서 출고된 이후에 발생하는 컨테이너의 손실 및 손상 등에 대하여 피고는 위동항운에게 모든 책임을 지기로 약정하였다.

원심³⁷⁾에서는 위와 같은 사실을 토대로 하여 운송인인 위동항운의 한국 내 선박총대리점인 피고로부터 선박운송물의 인도 및 선하증권의 회수, 화물인도 지시서의 발행 등의 업무를 위탁받은 인천항내 선박대리점인 서우선박은 화물의 인도업무를 처리함에 있어서 화주인 할레루야가 보세장치장의 지정을 하고 보관료를 납부하게 되므로 영안창고가 화주의 요청에 따라 화물인도지시서 없이 화물을 반출하여 줄 가능성이 있었고 만일 그와 같이 이 사건 화물이 이 사건 선하증권과 상환하지 아니하고 인도될 경우 선하증권의 소지인이 화물을 인도받지 못하게 될 것을 예견할 수 있었다고 할 것이므로 화물의 보관자인 영안창고에 대하여 화물을 배정하여 보관시킴에 있어서 화물을 서우선박이 발행한 화물인도지시서와 상환하지 아니하고는 화주를 포함한 제3자에게 인도하여 주지 말 것을 내용으로 하는 약정을 체결하거나 그와 같은 내용의 지시를 하는 등 조치를 취하여 화물이 선하증권과 상환하지 아니하고 불법인도 되는 것을 사전에 방지하여야 할 주의의무가 있음에도 불구하고 보세장치장 설영인이 화물반출시 등에 화물인도지시서를 제출받는 관행이 있다하여 이와 같은 조치를 취하지 않고 영안창고에 의하여 화물인도지시서 없이 할레루야에게 불법인도 되어 멸실케 함으로써 선하증권의 소지인에게 손해를 입힌 것이라고 판단하였는데, 대법원³⁸⁾ 또한 이 같은 판단에 수긍하여 피고에게 손해배상의 책임을 인정하였다.

2. 대법원 2004. 5. 14 선고 2001다33918 판결

37) 서울고법 1997. 6. 20. 선고 96나24950 판결.

38) 대법원 1998. 11. 27 선고 97다 31380 판결.

가. 사건의 개요

(주)연우전자와 (주)선풍교역으로부터 수입위탁을 받은 동성오디오무역(주)은 미국에 있는 미쓰비시전자와 미화 290,072달러에 상당하는 칼라텔레비전과 프로젝션을 수입하기로 계약을 체결하고 서울은행에 신용장개설을 의뢰하였다. 서울은행은 미쓰비시를 수익자로 된 취소불능신용장을 개설하였다. 이에 미쓰비시는 1997년 7월 중순경에 미국 피텔리티트랜스 포트사와 미국 캘리포니아 롱비치항에서 부산항까지 해상운송계약을 체결하였다. 피텔리티는 각각 3번에 걸쳐 수하인을 서울은행으로 통지처는 수입업자인 동성오디오로 양륙항은 부산항으로 기재된 지시식선 하증권을 발행하였다. 피텔리티는 조양상선과 한진해운에 해상운송을 의뢰하였고 조양상선은 피텔리티에게 송하인은 피텔리티 수하인은 한생해운 양륙항은 부산항으로 된 양도불능의 익스프레스 선하증권 3부를 발행하였다. 조양상선과 한진해운은 8월 중순경에 피텔리티로부터 화물이 들어 있는 컨테이너를 인수하여 자신의 선박에 싣고 부산항까지 운송하였다. 피텔리티의 국내대리인인 한생해운항공(주)은 운송물인도, 선하증권회수, 화물인도지시서를 피텔리티를 대신하여 발행하는 업무를 해왔다.

한생해운항공(주)은 통지처인 동성오디오가 세방기업주식회사가 운영하는 의왕내륙컨테이너기지에 있는 보세장치장을 보관장소로 지정하자 조양상선과 한진해운에게 팩스로 그러한 내용이 기재된 혼재화물적화목록을 발송하여 보세장치장에 배정한다는 통지를 하고 통지를 받은 조양상선과 한진해운은 보세운송을 통하여 보세장치장에 입고시켰으며 그 때 마다 한생해운은 세방기업에게 화물을 한생해운이 발행한 화물인도지시서(Delivery Order)나 선하증권과 상환하지 않고 화물을 제3자에게 인도하지 말도록 지시를 하지 않았다. 미쓰비시가 그의 거래은행을 통하여 선적서류를 제시하여 대금지급을 요청하자 서울은행은 미화 282,934 달러를 지급한 후에 선하증권을 비롯한 선적서류를 교부받아 소지하게 되었다. 연우전자와 선풍교역은 서울은행에게 수입대금을 지급하지 못하여 선하증권을 인수받지 못한 상태에서 세방기업에게 한생해운이 발행한 화물인도지시서를 제출하지 아니하고 화물의 반출을 요청하자 세방기업은 그의 지시에 따라 화물을 반출하여 주었다.

나. 법원의 판단

원심³⁹⁾은 피고 한생해운은 계약운송인인 피델리티의 대리인의 지위에 있다 할 것이므로, 선하증권상의 통지처인 동성오디오에게 화물의 도착사실을 통지하고 조양상선이나 한진해운으로부터 화물을 인수하여 수하인인 원고에게 인도할 때까지 이를 안전하게 보관할 의무가 있고, 특히 현재의 보세장치장의 화물 반출 절차상 수하인이나 선하증권 소지인의 승낙 없이 화물이 무단으로 반출될 위험성이 매우 높은 상황이므로, 보세장치장을 운영하는 피고 세방기업에게 자신이 발행하는 화물인도지시서 혹은 이 사건 선하증권과 상환하지 아니하고는 화주를 포함한 제3자에게 이를 인도하여 주지 말도록 지시하거나 그와 같은 무단반출 사고가 발생하지 않도록 특별한 주의를 기울여야 할 의무가 있음에도 이를 위반한 과실이 있으므로, 화물의 무단반출 사고로 인한 손해를 피고 세방기업과 연대하여 배상할 책임이 있다고 판단하였다.

그러나 대법원⁴⁰⁾에서는 원심과는 달리 판단하였다. 보세창고업자가 운송인으로부터 수입화물을 인도받아 보관하게 되는 경우, 운송인 등의 입장에서는 수입화물을 보세창고업자에게 인도하는 것으로 그 화물이 운송인 등의 지배를 떠나 수하인에게 인도된 것으로 볼 수 없으므로 보세창고업자를 통하여 수입화물에 대한 지배(간접점유)를 계속하고 있다고 볼 수 있고, 보세창고업자의 입장에서 운송인 등으로부터 수입화물의 점유를 이전받게 되는바, 결국 묵시적으로 운송인 등이 보세창고업자에게 수입화물의 보관을 의뢰하는 임치라는 점유매개관계가 성립하게 되며, 보세창고업자는 운송인 등의 지시에 따라서 임치물을 인도할 의무가 있게 된다고 보았다. 보세창고업자가 운송인의 지시가 없는 한 수입업자에게 운송물을 인도하지 않아야 할 의무는 운송인의 주의 촉구나 그러한 내용의 약정에 의하여 비로소 발생하는 것이 아니라 임치계약에 의하여 수취인인 창고업자에게 부과된 자기의 고유한 의무라 할 것이고, 따라서 운송인의 국내대리점이 선하증권을 포함한 운송서류를 전혀 실수입업자 혹은 수하인에게조차 교부하지 않았는데 화물이 무단 반출된다는 것은 정상적인 업무처

39) 서울고법 2001. 4. 27. 선고 99나68418 판결.

40) 대법원 2004. 5. 14 선고 2001다33918 판결.

리방식에서 현저히 벗어난 것으로서 달리 특별한 사정이 없는 한 그와 같은 불법적인 일의 발생까지 운송인의 대리점이 모두 예상하고 창고업자에게 주의를 촉구할 주의의무가 있다고 볼 수는 없으므로, 피고 한생해운이 창고업자인 피고 세방기업에게 원고승계참가인의 주장과 같은 사전 조치를 취하지 않았다 하더라도 그것을 가지고 과실이 있다고 인정할 수는 없다고 하였다.

3. 대법원 2014. 5. 9. 선고 2014마223 판결

가. 사건 개요

2013년 4월 국내 선사인 태영상선의 수송물품이 무단 반출되는 사고가 인천항에서 발생했다. 일본 수출업체(한와)와 국내 수입업체(효산스틸) 간 거래화물의 운송을 맡은 한일 간 운송선사인 태영상선은 콘크리트용 철근 3,004톤(20억 원 상당)을 싣고 인천의 내항 1부두(하역사 (주)청명)에 입항했다. 화물 하역 조건은 FIO(하역비 송·수하인 부담)이었으며, 화물은 수입자 효산스틸의 의뢰를 받은 하역사(청명)이 양하 작업을 진행하였다. 운송인인 태영상선과 하역사 청명은 아무런 계약 관계가 아니었다. 양하 화물은 선상에서 통관되지 않고 부두 내 보세 창고로 이동하여 통관 및 보관되었으며, 부두 보세 창고는 하역사 청명에서 관리하고 있었다. 그리고 T선사는 하역사 청명으로부터 운송인의 화물 인도지시서(D/O)나 동의 없이는 화물을 인도하지 않겠다는 각서를 받았으며, 이후 D/O 상환 없이 화물을 반출하지 않을 것을 재차 주의했다.

그러나 하역사 청명은 태영상선의 D/O 없이 수입자 효산스틸의 요청에 따라 화물을 무단 반출하였으며, 이때까지도 세관의 전산시스템 상으로는 화물은 통관은 되었으나, 반출은 되지 않은 것으로 확인되었다. 효산스틸 측은 물품을 임의로 처분한 뒤 중국으로 도주해버렸고, 이후 물품 대금을 받지 못한 한와 측은 6월경 선사에게 OB/L을 제출하며 화물의 인도를 요구하였다. 그리고 11월에는 물품대금 회수를 목적으로 오사카항에서 태영상선의 용선선박을 압류하고

임의경매까지 요구했다.

나. 법원의 판단

태영상선은 수출업체 산와의 청구에 대해 법원에 상법 제769조의 선박소유자 책임제한을 신청했다. 이에 대해 대법원⁴¹⁾은 T선사의 채무불이행책임을 전제로 하여 “선박의 운항이 종료된 후에 발생한 선박소유자의 단순한 채무불이행은 선박의 운항에 직접 관련된 것이라고 할 수 없다”고 하였다.

4. 검토

위 사례 모두 운송인은 화주가 지정한 창고에 물건을 반입하여 화물인도지시서 없이 무단 반출되어 운송계약 상의 채무불이행책임과 손해배상책임을 지게 되었다. 그러나 운송인은 송-수하인 간의 거래 조건과 거래상황에 대하여 알 수 없는 상황이었는데 운송계약과 송-수하인 간의 매매계약은 별개이기 때문에 운송인이 선하증권을 회수하기 전까지는 이를 알 수 있는 방법이 없었다. 또한 창고업자는 무단반출의 문제점을 알고 있지만 선사보다는 화주와의 거래관계가 우선되다보니 화주의 요청을 거절하지 못했다. 아울러 창고업자의 경우 무단반출이 되었지만 사후 결제가 되든지 하여 문제없이 처리되다보니 이에 대한 경각심이 부족했다. 그리고 창고업자의 영세성으로 운송인이 창고업자에 대한 구상청구가 불가능한 경우도 있었다.

이러한 보세창고의 수입화물 무단반출과 같은 불법인도를 근절하기 위해서는 우선 불법인도가 발생하게 되는 원인과 문제점을 먼저 살펴볼 필요가 있다.

41) 대법원 2014. 5. 9. 선고 2014마223 판결.

제2절 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출 원인 및 문제점

1. 보세구역 선정권의 역기능 : 보세화물관리에 관한 고시 위법성 검토

운송인이 운송물을 인도할 때까지는 운송물에 대한 통제권을 확보하여야 한다는 점에서 운송인이 운송물을 보관할 보세창고를 정하여야 하는 것이 논리적으로 당연하지만 우리나라의 경우는 운송인이 보세구역을 정했던 적이 없었던 것으로 보인다. 1969년 이전까지는 운송물이 보관될 보세창고를 관세협회에서 정하였고, 이에 대해 보관료의 책정, 창고 선정 관련하여 수입자들의 원성이 높아지자 1969. 1. 28. 수출드라이브 정책의 일환으로 50톤 이상의 수입화물의 경우에는 수입자가 보세창고를 선정할 권한을 가지게 하는 항만의 관리운영 개선방안이 국무회의에서 의결되게 되었고, 그 이후로 보세창고의 선정권은 화물증량에 관계없이 수입자에게 넘어 가게 되었다.⁴²⁾ 이 점에 관해 현재 보세화물관리에 관한 고시 제4조 1항 1호에는 선사는 화주 또는 그 위임을 받은 자가 운영인과 협의하여 정하는 장소에 보세화물을 장치하는 것을 원칙으로 한다라고 규정하고 있다.⁴³⁾

보세구역을 수입자가 정하게 되면 보세창고 입장에서는 수입자가 자신의 영업고객이므로 수입자의 화물 반출요구에 저항하는 것은 쉽지 않게 된다. 이 점에서 선하증권의 상환성에 본질적으로 심각한 문제가 발생하게 되지만, 한편 효율적인 물류라는 관점에서 보면 수입자가 보세창고를 선정하는 것에는 많은 순기능이 있다. 수입자는 공장과 창고의 위치에 따라서 발생하는 물류소요비용과 시간의 낭비를 막을 수 있고, 장기간 여러 차례에 걸쳐 대량의 원자재를 수입하는 경우에는 원하는 보세창고를 사용하면 원자재를 관리하고 반출일정을

42) 이진홍, “운송물 인도에 관한 법적 문제-보세구역에서의 불법인도를 중심으로-”, 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 2002. 4. pp. 227-228 참조.

43) 제4조(화물분류기준) ① 입항전 또는 하선(기)전에 수입신고나 보세운송신고를 하지 않은 보세화물의 장치장소 결정을 위한 화물분류 기준은 다음 각 호에 따른다. 1. 선사는 화주 또는 그 위임을 받은 자가 운영인과 협의하여 정하는 장소에 보세화물을 장치하는 것을 원칙으로 한다.

수립하여 시행하는 데 편한 점이 있으며, 장기계약을 하면 창고료 할인혜택을 받을 수도 있다. 이러한 장점은 수입자 뿐만 아니라 국가정책의 관점에서 국가 경쟁력 제고를 위하여 효율적인 물류 정책에도 부합된다. 이와 같은 점 때문에 관세청에서도 많은 문제가 있음을 인식하고도 제도의 변경을 하지 못하는 것으로 보인다.⁴⁴⁾

수입자가 정한 보세구역에 운송물을 장치하여야 한다는 보세화물관리에 관한 고시의 규정은 명백하여 동 고시해석에 관한 다른 해석의 가능성은 없어 보인다. 그런데, 기존의 판례의 의하면 운송인이 보세창고와 인도지시서에 관한 약정을 맺건 맺지 않건 간에, 보세창고가 자신과 임치계약을 체결한 수입자의 요청에 따라 인도지시서를 받지 않고 운송물을 반출하게 되면 운송인이 책임을 면할 방법이 없다. 이러한 문제를 법률적으로 접근하면 보세화물관리에 관한 고시 제4조는 선하증권을 소지하기 전까지 운송물에 관하여 아무런 사법상 권리를 가지고 있지 않은 수입업자 본인이 스스로 지정한 보세창고로 운송물을 장치하도록 운송인을 강제하고 있으므로 이는 운송인의 권리 및 의무를 정한 상법에 정면으로 반하는 것으로 위법한 것이다. 상법의 관점에서 보면 창고배정권한은 운송인에게 있으므로 운송인은 수입업자(화주)가 지정한 보세창고에 운송물을 장치할 의무가 없는 것이 명백하고, 더 나아가 선하증권 소지인의 이익을 보호하기 위하여 그렇게 하지 않을 의무가 있다고 볼 수 있는 것이다. 따라서 운송인은 동 고시를 따르게 될 경우 엄청난 손해배상책임을 질 위험에 처하게 되므로 고시를 따르지 않아야 한다는 결론에 이르게 된다. 이와 같은 문제를 제도적으로 해결하지 않고 운송인들에게 기속력 있는 고시 규정을 두는 것은 형평성에 맞지 않다고 볼 것이다.

2. 화물인도지시서 징구제 폐지

과거에도 운송인이 아닌 수입자가 정한 보세창고에 운송물이 반입됨으로써 운송인의 운송물에 대한 통제권에 문제가 발생할 개연성이 있었으나 세관에서

44) 이진홍, 전제논문, pp. 239-242 참조.

수입면허 서류로 운송인의 화물인도지시서(Delivery Order : D/O)를 징구하고 있었기 때문에 운송인의 운송물에 대한 통제권이 간접적으로 확보되어 있었다. 즉, 수입자가 운송물을 사용하기 이전에 관세법 상 수입면허를 얻어야 하는데 수입자가 관세법을 준수하는 한 운송인이 발행하는 화물인도지시서를 얻어야 하고 이를 통하여 운송인은 운송물에 대한 통제권을 행사할 수 있는 기회가 주어졌던 것이다.

그런데 1970. 10. 1부터 관세청은 D/O를 수입면허 서류에서 삭제하였고 그 결과 운송인은 D/O를 통하여 운송물을 통제할 기회를 상실하게 되어 큰 혼란이 발생하였다. 이에 운송인은 관세청에 D/O 징구제 폐지에 따른 보완책을 줄기차게 요구하게 되었고 그 결과 관세청은 운송인들이 D/O를 징구하도록 행정 지도하였다. 이와 같이 관세청의 행정지도로 보세창고가 수입화물 반출 이전에 D/O를 징구하는 것이 관행으로 자리 잡게 되었으나, 현행 제도 하에서는 운송인과 보세창고 사이에 아무런 계약관계가 없기 때문에 위에서 언급한 관세청의 행정지도와 이로부터 파생된 관행 이외에는 보세창고가 D/O를 징구해야 할 명확한 법률적 근거를 찾아보기 어려운 실정이었다. 관세청의 조치에도 불구하고 보세창고들이 D/O 징구 없이 수입물품을 인도해준 결과 물품이 수입업자가 아닌 제3자에게 잘못 인도되는 일이 자주 발생하였다.⁴⁵⁾

3. 수입면허제도의 간소화

이상과 같이 D/O 징구제의 폐지로 운송인의 운송물에 대한 통제권에 문제가 있기는 했으나 수입업자가 관세법을 준수하는 경우에는 수입업자가 수입대금을 은행에 결제하기 이전에는 운송물을 처분할 수 없으므로 위와 같은 제도적 문제점들이 간접적으로 제어되는 효과가 있었다. 즉, 과거에는 운송인의 인도지시서 없이 운송물이 보세구역에서 반출되더라도 수입업자가 도산하기 이전에 수입승인서 원본의 위조 또는 무면허 반출 등과 같은 관세법 위반행위를 하지 않는 한 선하증권 소지인과 운송인 사이에 운송물 불법인도에 관한 분쟁의 발생

45) 이진홍, 전계논문, pp. 228-229 참조

여지가 없었다. 왜냐하면, 선하증권 원본이나 은행의 원본 대조필 사본이 수입 면허를 얻는데 필요한 서류였고 수입업자가 은행에 수입대금을 결제하여야 선하증권 원본이나 원본 대조필 사본을 얻을 수 있었다. 또한 수입면허를 받으려면 수입업자가 세관에 통관용 수입승인서 원본을 제출해야 하는데 신용장 발행 은행은 수입대금이 결제되지 이전에는 통관용 수입승인서 원본을 수입업자에게 교부하지 않으므로 동 제도를 통하여도 수입업자가 수입대금을 결제하는 것이 사실상 강제되었다.

그러나 수입통관절차의 간소화 정책에 따라 대외무역법이 개정되어 1997. 1. 1부터 수입승인서 자체가 폐지됨으로써 수입승인서 원본을 통하여 은행이 수입업자가 수입면허를 얻는데 관여하는 것이 봉쇄되었고, 그 결과 현재는 통관제도와 관련하여 수입대금의 결제확보 기능이 전혀 없는 상태가 되었다.⁴⁶⁾

4. 하역업자 등에 대한 관리감독 부실

수입물품의 무단 반출이 관행적으로 이뤄질 수 있는 또 다른 원인으로 1997년부터 실시한 항만 운영 자율화 조치를 들 수 있다. 97년 정부는 수입물품 반출 과정의 효율화와 간소화, 민간업체의 항만 투자를 활성화한다는 취지에서 그 이전까지 정부가 직접 운영하던 공영 부두의 민영 부두화 작업을 시작해 2007년 20년 만에 부두 운영권 대부분을 민간에 이양했다. 그 핵심이 바로 항만시설에 대한 전용 운용권(하역, 보관, 운송)을 민간 하역업체(Terminal Operation Company · TOC)가 담당하게 하는 TOC 제도였다.

2005년 7월 항만공사법 시행으로 해양수산부(지방해양수산청)의 민간 하역업체 선정 권한은 각 항만공사에 위임됐으며, 해양수산청은 민간 하역업체의 등록 허가 권한만 가진 상태다. 사실 정부가 직접 하역, 보관, 운송에 개입했던 공영 부두의 경우 수입물품의 무단 반출 사건이 단 한 건도 일어나지 않았고, 실제 일어날 수도 없는 구조였다. 하역업체에서 수입물품을 반출하기 전 해양

46) 박승락, “세관의 통관절차 간소화 조치에 따른 수입화물의 불법반출을 예방하기 위한 e-D/O 활용지원 방안”, 「통상정보연구」 제6권 제3호, p. 209.

당국이 반드시 수입상이 물품대금을 냈는지, 즉 화물인도지시서(D/O)를 가져왔는지를 일일이 확인하는 등 반출과 관련한 책임을 모두 정부가 졌기 때문이다.

하지만 민간 하역업체가 각 항만공사에 정해진 임대료를 내고 하역, 보관, 운송 등 부두 운영의 전권을 가지는 민영 부두의 경우, 배에서 화물을 내리고 반출할 때까지 통관절차만 제외하면 그 과정을 감시할 수 있는 공적 절차가 전혀 없는 상태이다.

또한 각 항만공사가 적은 부두와 선석에 많은 민간 하역업체를 선정하는 것도 수입화물의 무단 반출을 부추기는 요인으로 볼 수 있다. 인천항만의 경우 총 7개 부두 48개 선석을 11개 민간 하역업체가 운영하기 때문에 업체 간 물량 유치 경쟁이 치열하고 매출액이 적은 영세업체의 경우 수입물품 무단 반출 같은 거대 수입상의 불법적 요구를 거절하기가 쉽지 않다.

더 큰 문제는 각 항만공사의 민간 하역업체 선정 기준과 각 지방해양항만청의 민간 하역업체 등록 기준에 무단반출과 같은 불법행위를 한 업체에 대한 페널티 조항이 전혀 없다는 점이다. 각종 소송이나 고발을 통해 악덕 수입상들의 죄가 법원에서 최종 인정된다고 하더라도 민간 하역업체는 부두 운영 영업을 계속 하는데 전혀 지장을 받지 않고 있는 실정이다.

제4장 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출 개선방안

제1절 운송인에 의한 보세구역 선정권 검토와 관세청 고시의 개정

보세구역의 선정과 관련된 절차를 살펴보면, 먼저 양하항 선박대리점은 운송물이 선박에서 양하되기 이전에 관할세관에 적하목록을 입항 선박별로 작성하여 제출하고, 이 적하목록에 운송물이 장치될 보세창고가 특정되게 됨으로써 보세창고가 정해진다. 선박대리점은 자신이 임의로 보세창고를 정하지 않고 수입자가 임치계약을 체결한 보세창고에 운송물의 배정을 요청하면 보세화물관리에 관한 고시 제4조에 의해 동 요청에 따라야 할 의무가 있다. 물론, 수입자는 선박대리점에게 배정을 요청하기 이전에 보세창고와 보관료 등 운송물 보관조건에 관해 미리 합의하며 선박대리점도 화물배정사실을 당해 보세창고에 통지한다. 이와 같은 배정절차가 완료되면 운송물은 선정된 보세창고로 입고되게 된다.

앞서 살펴 본 보세창고의 화물의 인도와 관련된 분쟁들은 근본적으로 우리 관세법제의 규정 태도에 기인한다고 볼 수 있다. 특히 선사가 선하증권 원본(Original B/L)을 회수하지 못하거나 수입화물선취보증서(L/G)를 받지 못한 경우에도 수화인이 지정한 하역업체를 이용하도록 보세화물관리에 관한 고시 제4조는 강요하고 있으며, 수하인은 이 제도를 악용하여 수입물품을 착복하고 있다고 볼 수 있다. 수하인이 장치장을 지정하고 용역 대금을 지불하는 갑(고용자)의 지위에 있기 때문에 장치장이 수화인의 인도 요구를 거부할 수 없는 구조적인 문제가 상존해 왔으며, 물품대금을 지급하지 않은 수화인도 하역업체를 지정하는 것이 가능하도록 되어 있는 실정이다. 또한 갑의 위치인 수화인의 요구 또는 편의 제공 차원에서 을의 위치인 장치장은 화물인도지시서를 확인하는

관행을 생략하고 있어 장치장은 임의로 선사의 화물인도지시서를 확인하지 않고 물품을 반출시키고 있는 것이다.

보세구역 선정권을 운송인에게 원상회복시키면 이러한 문제가 해결될 수 있을 것이다. 운송인이 직접 선정하여 관리하고 감독한 보세창고가 위법행위를 하는 경우 운송인이 그 결과에 책임지는 것은 너무나 당연하고, 이에 따라 보세창고에서의 무단 반출과 같은 사고가 일어날 가능성은 현저하게 줄 것이다. 그러나 이것은 보세구역 선정권을 수입자에게 주고 있는 현행 제도의 순기능을 상실할 하게 되는 결과를 가져오게 될 것이다.

따라서 관세청 고시의 개정을 통하여 보세장치장의 선정권은 수입자에게 주는 것을 원칙으로 하지만, 예외적으로 Original B/L을 회수하지 못하거나 L/G를 받지 못한 경우에는 선사가 장치장소를 지정하도록 의무화 하여 무단반출 사고를 미연에 방지하는 방안을 도입할 필요가 있다.

제2절 화물인도지시서의 징구제 폐지에 따른 보완책

1. 관세청의 입장

해운업계에서는 무단반출 사고를 예방하기 위해서 화물인도지서 징구제도를 부활해 주기를 관세청에 간절히 요청하여 왔다. 즉 화물인도지시서를 통관서류에 포함시켜 세관이 확인하고 운송물을 인도하도록 하라는 것이다. 운송물이 세관을 통과하기 위해서 화물인도지시서를 제시하게 되고 이를 확인한 다음에야 운송물은 통관을 완료하게 된다. 지난 1970년대 초반까지는 수입화물을 통관하려면 신고서류와 함께 선사가 발행한 화물인도지시서를 반드시 제출하도록 하였다. 하지만 수출입 간소화라는 명분으로 이 D/O 징구제도가 폐지가 되었다고 앞서 살펴보았다.

이에 대해 관세청은 수입화주와 은행, 선사, 보세구역 운영인 간 물품대금, 운임, 보관료의 지급여부는 사인간의 채권/채무관계로 관세청이 개입할 사항이 아니며, D/O징구제도 부활시 재산권 침해와 통관지연 등 추가 물류비용이 초래된다는, 수용불가 입장을 고수하고 있다.

2. 해운업계의 자구책

이에 따라 2000년에 들어서며 선사에서는 자구책으로 컨테이너 선사를 중심으로 수입화물에 대해 반드시 Original B/L을 회수하거나 L/G확보 등을 통해 일반보세창고에 화물이 배정될 수 있도록 개선노력을 기울여 왔으며, 무역업무 프로세스 혁신 측면에서는 무역업계와 운송업계가 2004년 전자화물인도지시서(e-D/O) 도입을 추진하여, 현재 국적 컨테이너 선사들은 e-D/O를 시행하고 있고, 수입화물의 보세구역에서의 불법 반출 방지에 일정 정도 활용되고 있다. 이로써 컨테이너 화물은 최근 D/O 징구 관련 밀반출 사고에 따른 문제는 거의 발생하고 있지 않으며, 발생한 경우라도 관련 회사들 간에 문제 해결이 이루어지고 있다. 최근 문제가 되고 있는 수입화물 밀반출 사고는 주로 벌크화물, 특히 소규모 부두와 영세 창고업자가 운영하는 보세창고를 이용하는 수입화물에서 발생하고 있다. 이와 관련하여 일본의 수입 벌크화물의 인도 절차를 참고해볼 필요가 있다.

3. 일본의 수입벌크화물의 인도절차 고찰

일본의 수입 벌크화물의 화물인도 절차를 확인한 결과, 일본의 수입 벌크화물은 FIO(Free In & Out)⁴⁷⁾ 조건의 경우 NACCS(Nippon Automated Cargo

47) 적양비용 선주무관계조건. 운송계약 체결 시 운임에 화물의 선적비와 양하비가 포함되어 있지 않은 조건. 화물적재 및 양하와 관련되는 비용을 전부 화주가 부담한다. 주로 선적비와 하역비 부담이 큰 벌크화물을 용선계약에 따라 부정기선에 의해 운송 시 채택하는 조건.

and Port Consolidated System, 일본관세국수출입항만정보처리센터) 시스템을 통해 수입화물의 반출이 체크되고 있으며, NACCS시스템 이용이 불가능한 작은 부두와 화주 자가부두에서는 별도의 본선 입항전 예비신고를 비롯한 제 통관절차와 보세운송 허가여부 및 선사 D/O 발급 여부를 확인 후 본선 하역작업과 화물이 인도되고 있다. 아울러 BT(Berth Term)⁴⁸⁾의 경우에는 화물이 선사가 지정하는 보세장치장에 반입되기 때문에 D/O 사고의 위험성이 없는 것으로 보인다.

구체적으로 살펴보면, FIO조건의 일반적인 수입 벌크화물의 처리는 터미널 게이트에서 NACCS 시스템을 이용해 선임의 입금과 B/L의 회수여부를 체크 뒤, 반출계 체크와 수입통관여부 체크 등 3가지 체크사항을 확인한 뒤에 화물을 반출해주고 있다. NACCS 시스템을 이용할 수 없는, 규모가 작은 부두나 화주의 자가부두를 이용할 경우에는 본선 입항 전 예비신고, 본선 통관, 수입허가 취득 혹은 보세운송 허가 취득, 화주 혹은 용선중개인이 선사의 D/O발급받음, 본선 Checker나 Stevedore 또는 Tally Man이 수입통관, 보세운송 허가여부 및 선사 Paper D/O 발급여부 확인 등을 거친 후에 본선 하역작업과 화물인도를 시행한다. 이 때 화물인도지시서 전달은 본선 Checker나 Stevedore 또는 Tally Man이 하고 있다. 이와 같이 일본의 경우에는 세관의 전산시스템(NACCS)을 통하여 B/L 회수여부가 체크되고 난 후 인도되고 전산사용이 불가능한 경우 Paper D/O 발급 확인 절차를 거쳐야 화물 인도가 가능하므로 우리나라와 같은 불법 무단 반출 사고가 생길 가능성이 낮은 것이다

4. 시사점

따라서 우리나라의 경우에도 KNET 과 같은 EDI 시스템과 선사 자체의

48) Liner Term이라고 함. 해상운송에서 선주와 화주 간 운송계약 체결 시 운임에 선적비와 하역비를 포함시킴으로써 별도의 부담자를 정하지 않는 조건. 개별품목을 정기선 운송계약으로 운송할 때 대개 이 방법을 사용. 선적항에서 Tackle로 화물을 달아 올리고 양하지에서도 Tackle로 달아 내리는 일이 끝날 때까지 선사가 자기 비용 부담과 위험부담으로 행하는 조건.

e-D/O 제도 개선에서 나아가 일본의 NACCS와 같은 수출입항만통합정보처리 시스템 개발과 관리방안이 조속히 마련되어야 할 것이다. 특히 무역원활화를 위해서는 화주 중심의 물류/통관 통합정보관리 시스템 구축이 필요한데 이는 공공기관 및 수출입 유관기관, 물류 B2B 사이트 등과 효율적인 연계방안을 수립함으로써, 물류/통관 관련 정보를 도출하여 윈스톱 통합솔루션을 통한 통관/물류정보를 화주에게 제공할 수 있는 방안을 수립함을 의미한다.⁴⁹⁾ 이를 활용하여 단계별 인도절차 프로세스 확인을 통해 무단반출되는 사고를 미연에 예방할 수 있을 것이다. 또한 이러한 시스템이 미치지 못하는 소규모 부두의 화물 인도에 대해서는 D/O 발급 확인하는 절차를 거치도록 관련 규정의 정비도 필요하다.

제3절 하역업자와 보세창고업체에 대한 관리감독 강화

보세구역에서의 화물 무단 반출 사고가 선사의 개입 없이 수하인과 하역업자와 보세창고업 간의 화물 반출로 인한 과실에 기인하고 있으므로 하역업자와 보세창고업체에 대한 정부의 지도와 감독 강화는 무단반출 사고를 근절할 수 있는 실효적인 방안이라고 생각된다.

1. 하역업자에 대한 관리감독 강화

우선 하역업자의 경우에는 항만운송사업법의 규제를 받고 있는데 동법에서 하역업체에 대한 처벌규정을 신설하고 하역업에 대한 등록기준을 개정할 필요가 있다고 생각한다. 하역업자가 선사의 화물인도지시서 없이 물품을 반출할 경우 횡령, 사기 등의 범죄행위에 악용될 수 있으나, 하역업체에 대한 처벌조항이 없어 업체들의 경각심은 상당히 부족한 상황이다. 또한 최대 수백억원에 달

⁴⁹⁾ 박승락, 전계 논문, p. 221 참조.

하는 고가의 물품을 취급하는 하역업체가 고작 취급 화물의 1/100 수준인 5천만원에서 2억원의 자본금만으로도 영업이 가능하도록 하고 있어 낮은 진입문턱으로 인해 업체에 대한 관리가 사실상 힘든 상황이다.

따라서 하역업체를 규제하는 차원이 아닌 하역업체가 갑의 지위인 수화인에게 정당하게 화물인도지시서 제출을 요구할 수 있는 근거를 마련해주기 위해 현행 항만운송사업법 상에 선사의 반출 허가 없이 화물을 반출하였을 경우에는 등록 취소를 할 수 있도록 하는 법 개정이 필요하다. 또한 하역업체에 대한 신뢰를 강화하고 서비스를 향상시키며 불의의 사고로 인한 하역업체 도산을 예방하기 위해, 등록하고자 하는 하역업체의 자본금을 상향조정할 필요가 있으며 아울러 지급보증보험의 가입을 의무화 필요가 있다.

2. 창고업자에 대한 관리감독 강화

다음으로 창고업자의 경우에도 운송인에게 실효적인 구상청구를 할 수 있도록 이행보증보험이나 책임보험에 강제로 가입하도록 입법화 할 필요가 있다고 생각된다. 이행보증보험의 경우 창고임치계약의 의무를 위반하여 채권자에게 손해를 야기하면 보험자가 보험금을 지급하는 것이다. 피보험자는 운송인 되어야 하지만 기술적으로 사건마다 바뀌는 운송인을 어떻게 특정할 것인지 어려움이 있다. 책임보험의 경우는 창고업자가 보험계약자이면서 피보험자가 되고 보험의 객체는 창고업자가 부담하는 책임이다. 원칙적으로 창고업자가 자신의 과실로 손해배상책임을 부담하게 되어 입은 손해를 보험업자에게 보상 받는 것이지만(상법 제719조), 상법 제724조 2항에 따라 피해자에 해당하는 선하증권 소지인, 운송인은 책임보험자에게 직접청구권을 가진다.

제4절 상법 제795조와 제799조의 개정 논의

운송인이 보세구역에서의 화물무단 반출사고에 대해서 손해배상책임을 지우는 근거조항은 상법 제795조 제1항이다. 동 조항은 운송인의 운송물에 관한 주의의무를 규정하고 있는데, 운송물의 수령, 선적, 적부, 운송, 보관, 양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다고 한다. 또한 상법 제799조50)에서 동 조항은 강행규정으로 운송인의 의무는 감경하지 못하며 송하인에게 불리하게 체결된 약정은 무효가 된다고 하고 있다.

1. 외국 입법례와 국제조약

그런데 비교법적 관점에서 일본, 중국 등과 다른 나라의 입법례를 살펴볼 필요가 있다. 일본 COGSA 제15조에 1항에 따르면 송하인, 수하인 혹은 선하증권 소지인에게 불리한 특약은 무효라고 하면서 2항에서는 운송물의 선적 전 혹은 양륙 후에 발생하는 사실로부터 발생하는 운송물의 손상에 대하여는 적용되지 않는다고 하고 있다.⁵¹⁾ 또한 중국해상법 제46조에서는 비컨테이너 운반화물에 있어서 운송인의 책임기간은 화물을 선적한 시점부터 하역시점까지 화물이 운송인의 관리 하에 있는 전체기간으로 한다고 하면서 위 규정은 비컨테이너 화물의 선적전과 양륙 후에 운송인이 부담하는 책임에 대하여는 어떠한 협의를 하였더라도 그 약정의 효력에 영향을 미치지 않는다고 하고 있다.⁵²⁾

50) 제799조(운송인의 책임경감금지) ① 제794조부터 제798조까지의 규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제하는 당사자 사이의 특약은 효력이 없다.

51) The Japanese Carriage Of Goods by Sea Act, 1992

Article 15 (Prohibition of special agreement)

(1) Any special agreement which is contrary to the provisions of Articles 3 to 5, Article 8, Article 9 or Articles 12 to 14 and is not in favor of the shipper, receiver or holder of the bill of lading, shall be null and void. A benefit of insurance in favor of the carrier or similar agreement shall also be null and void.

(2) The preceding paragraph shall not prevent the carrier from making a special agreement which is unfavorable to him. In this case the shipper may demand that such special agreement be inserted into the bill of lading.

52) 中華人民共和國海商法 第四十六條.

마찬가지로 헤이그·비스비규칙 제1조 (e)호에서는 ‘물건운송은 물건이 선박에 선적되는 때로부터 그 선박에서 양륙될 때까지의 기간을 말한다’⁵³⁾라고 규정하고 있다. 동시에 동 조약 제7조에서는 “본 조약의 규정은 물건을 해상운송하는 선박에의 선적 전과 양륙 후에 있어서, 그 물건의 멸실, 손해 또는 그 물건의 보관, 관리와 처리에 관한 운송인 또는 선박의 의무와 책임에 대하여, 운송인 또는 송하인이 계약 중에 특약, 조건, 유보 또는 면책을 삽입하는 것을 방해하지 아니 한다”라고 규정함으로써 선적 전과 양륙 후에 있어서 완전한 계약의 자유를 인정하고 있고 일본, 중국 등 많은 나라가 이와 같은 원칙에 따르고 있다.

이러한 외국 입법례와 국제 조약 규정이 국내 상법 규정에 비하여 운송인의 책임 범위를 달리 규정하고 있는 것은 해상의 위험과 육상의 위험의 차이로 인하여 책임원칙도 달라야 한다는 점, 운송물을 처리하는 절차와 방법이 나라에 따라서 다를 수가 있기 때문에 선적 전과 양륙 후의 기간에 있어서는 이를 각국의 법적 관할에 맡기는 것이 좋다는 점, 그리고 운송인의 입장에서 예컨대 양륙 후 수하인에게 인도되기 전에 발생한 사건과 같이 그들이 통제할 수 없는 사건에까지 그들의 책임을 확장하고자 하는 것에 대한 반대 등이 원인이 된 것으로 보인다.⁵⁴⁾

다만 우리 법원은 해석상으로 “해상운송거래상 관행이 되고 있는 에프·아이·오(F.I.O)특약은 운송인은 운송물의 선적, 적부, 양륙에 대하여 책임을 지지 아니한다는 특약으로서 운송인과 송·수하인 사이에 운송용역의 조건이 아니라 그 범위를 한정함에 불과한 것이므로 상법 제788조 제1항(현행 제795조)에 규정된 운송인의 의무와 책임을 경감하는 당사자 사이의 특약을 무효로 하는 같은 법 제790조(현행 제799조)의 규정에 실질적으로 위반되지 아니하여 유효하다”고 판시⁵⁵⁾하여 특정한 경우 당사자 간의 계약에 의하여 선적작업이나 양륙작업 등의 특정업무에 대한 책임소재가 이전될 수 있다는 태도를 취하고 있다.⁵⁶⁾

53) (e) “carriage of goods” covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

54) 이창희, 전제논문, p. 63 참조.

55) 서울민사지법 1986. 12. 26. 선고 86가합506 제11부판결.

2. 상법 제799조의 개정 논의

관행적인 F.I.O 특약과 같은 특정한 경우에만 개별약정의 효력을 인정하는 법원의 해석만으로는 운송인이 수입화물의 무단반출과 같은 불법인도에 대해서 책임을 면하기 위해 송화인, 수하인 등과 맺는 선적 전과 양륙 후의 개별약정의 효력을 인정하는 데에는 법 해석상 한계가 있다. 따라서 일본, 중국과 같은 국가에서는 운송인은 개별약정을 통하여 수령, 인도 등에 대하여는 책임을 부담하지 않을 수 있지만, 우리나라의 운송인은 그렇지 못하다. 이들 국가에서는 선박소유자책임제한제도가 수령과 인도의 경우에 적용되지 않는다고 하여도 운송계약을 통하여 그러한 위험을 피할 수 있지만, 우리나라의 제도 하에서는 운송인은 상법 제795조와 제799조에 의하여 선적 전과 양륙 후 발생하는 계약책임을 피할 수 있는 방법이 없다.

여기서 상법 상의 운송인의 책임구간과 실제 관리 가능한 구간 간의 괴리가 발생하게 되고 이를 일치시키도록 상법 개정이 필요하다고 본다. 따라서 우리나라의 상법에도 선적 전과 양륙 후의 운송인의 책임구간에 대해서는 제799조의 적용을 배제하여 임의규정화 하고, 당사자 간의 개별 약정의 효력을 인정하여 운송인이 운송물에 대한 통제권을 상실하게 되는 구간에 대해서는 책임을 이전할 수 있도록 하는 개정이 필요하다.

제5절 운송인의 책임 제한을 위한 방안

상기의 개선방안들은 운송인이 보세구역에서의 화물 불법반출에 대한 책임을 진다는 전제 하에 불법반출 사고의 발생을 미연에 막기 위한 방안이라고 본다. 면, 이미 발생한 불법반출 사고에 대하여 운송인의 책임을 제한하여 당사자들 간의 분쟁을 최소화하여 합리적인 방법으로 해결할 수 있다.

56) 이창희, 전제논문, p. 66 참조.

1. 포장당 책임제한

우리 상법에 따르면 운송인은 포장당 666.67 SDR 혹은 Kg당 2SDR로 책임을 제한할 수 있는 권리가 주어져 있다.(상법 제797조 제1항). 그러나, 이러한 권리도 운송인 자신의 고의 혹은 무모한 행위가 있다면 책임제한을 할 수 없다(동법 제1항 단서). 운송인이 선하증권 원본을 회수하지 않고 운송물을 인도하여 선하증권 소지인의 운송물에 관한 권리를 침해하는 경우에는 동조 1항 단서의 “고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위”에 해당하므로 책임제한을 원용할 수 없을 것이지만, 운송인 자신이 수하인과 결탁하지 않은 이상 운송인에게 운송물 손해를 야기하려는 어떠한 고의 혹은 인식 있는 중과실을 찾기 어렵기 때문에 포장당 책임제한은 인정될 수 있다고 본다.

나아가, 운송인의 인도지시서를 징구하지 않고 운송물을 무단 인도한 보세창고의 경우에는 포장당 책임제한을 원용할 수 없을 것이다.

2. 선박소유자 책임제한

운송인은 포장당 책임제한에 더하여 선박소유자 책임제한도 향유할 수 있다(상법 제769조, 제797조 제4항). 원래는 선박소유자(선주)에게만 인정되던 책임제한제도가 운송인과 같은 운항자에게도 확대 적용되는 것이다. 벌크 화물이나 중량화물의 경우 혹은 선박이 전손된 경우에 포장 당 책임제한을 하는 것보다 선박소유자 책임제한을 하는 것이 더 유리할 수 있다.

가. 판례의 태도

그런데, 우리 상법은 “선박운항과 직접 관련하여” 발생한 채권에 대하여 선박소유자는 책임제한을 할 수 있다고 한다(상법 제769조). 항해 중 선박충돌사고로 운송물에 손해가 발생한 경우는 명백하게 선박운항과 관련하여 직접 발생한 손해라고 할 수 있다. 그런데, 운송물이 양륙을 한 다음 창고 안에 보관 중

불법인도된 경우 운송인의 손해배상책임에 대하여도 운송인은 책임제한을 할 수 있는지가 문제되었다. 하급심 법원은 판결문에서 “선박의 운항이란 통상 선박을 항해에 사용 또는 제공하는 것으로서 항해 중 또는 항해를 위하여 선박을 기계적 용법에 따라 조작 관리하는 것 전체를 가르키는 것으로 해석하여야 하므로, 여기에는 화물의 선적이나 양륙을 위하여 선박을 조작 관리하는 것도 포함된다. 그러나 화물의 해상운송을 위하여 선박을 운항한 경우 화물이 목적항에 도착한 후 양륙되어 보세장치에 반입되었다면 이로써 화물에 대한 해상운송은 종료되었다고 보아야 하므로, 이와 같은 경위로 보세창고에 보관 중이던 화물을 보세창고업자가 무단 반출하는 행위는 선박의 운항에 속하거나 이와 직접적 관련이 있다고 볼 수 없다”⁵⁷⁾고 하였다. 그리고 대법원에서도 “선박소유자의 책임제한 대상을 ‘선박의 운항에 직접 관련하여 발생한’ 손해에 관한 채권으로 한정하고 있는 것은 1976년 해사채권에 대한 책임제한조약(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) 제2조 제1항 (a)호의 ‘occurring in direct connection with the operation of the ship’을 수용한 것으로서, 선박소유자 책임제한제도의 목적, 연혁 및 취지 등을 종합하면, 선박의 운항이 종료된 후에 발생한 선박소유자의 단순한 채무불이행은 선박의 운항에 직접 관련된 것이라고 할 수 없다”고 하였다.⁵⁸⁾ 그러나, 이는 선박운항의 개념을 너무 협소하게 본 것으로 시정되어야 한다.

나. 선박운항의 개념 확장

양륙작업에 의한 사고의 경우에는 선박운항과 직접 관련이 되지만 창고 안에 있는 경우는 이에 해당하지 않는다는 것이 판례의 취지이다. 우리 상법이나 실무에서 사용되는 항해(navigation)와 운항(operation)은 구별되어야 한다. 항해는 선적항의 부두에서 양륙항의 부두에서 종료되며, 양륙은 바로 항해의 종료시점에 해당한다. 운항은 항해와는 달리 영업적인 측면이 가미된 용어로서 화물의 집화와 선적, 운송 및 보관, 그리고 인도라는 운송인의 일련의 운송서비스를 포함하는 개념으로 보아야 한다. 그러므로, 이는 우리 상법상 운송인의 운송물의

57) 서울고법 2014. 1. 22. 선고 2013라1679 결정 참조.

58) 대법원 2014. 5. 9. 선고 2014마223, 결정 참조.

주의의무의 범위와 일치한다고 보아야 할 것이다. 책임제한제도가 운송인 혹은 선박소유자의 경영상의 위험을 제한하여 보호하려는 것이라면 양륙까지는 운송인이 보호되고 양륙 이후 창고 안에서의 인도에 이르는 과정에는 적용되지 않는다고 하면 제도의 취지가 중간에서 단절되는 결과가 된다. 특히, 우리나라 상법은 제809조를 두어 정기용선계약 및 항해용선계약에서 이들이 운송인으로서 손해배상책임을 부담하게 되면 선박소유자도 연대책임을 부담하도록 하고 있다. 따라서 선박소유자 등 운송인을 보호할 필요가 있다.⁵⁹⁾

이러한 법률용어의 해석에는 그 기초가 된 국제조약의 입장도 살펴보아야 한다. 국제조약은 1976년 조약을 채택하면서 “선상에서 발생한” 채권에서 “선박의 운항과 관련한”으로 확대 규정하게 되었다. 그리고 우리 제정 상법(1991년 개정전)에서는 선하증권과 관련한 손해배상도 책임제한의 대상으로 하고 있었다(제정상법 제746조). 따라서 선박 운항의 개념에 운송인의 인도까지 포함하여 해석하는 것이 바람직 할 것이다.

3. 과실상계

보세창고에서의 화물 무단 반출에 대한 대법원의 입장에 따르면 창고업자는 운송인의 이행보조자의 지위에 있으므로, 이행보조자인 창고업자가 과실이나 고의로 상대방에게 손해를 야기하면 본인인 운송인은 과실이 없어도 손해배상책임을 부담하게 된다(민법 제391조). 인도지시서와 상환하여서만 운송물을 인도하겠다는 운송인의 지시가 있었다고 하더라도 운송인은 무과실책임을 부담하므로 책임을 면할 수 없다. 다만 운송인은 과실이 있는 선하증권소지인에 대하여 과실상계를 주장할 수 있다. 선하증권소지인이 은행인 경우에는 은행은 신용장을 발행할 때 수입자의 신용을 확인하여야 하고, 운송물을 오랫동안 보세창고에 방치되어 있음에도 확인하지 않은 점 등을 이유로 과실상계를 주장하여 책임을 제한할 수도 있다(민법 제396조).

59) 김인현, “운송물 불법인도시 운송인의 손해배상 책임과 그 대책”, 해운물류학회 정기학술대회 발표논문(2014), p. 10.

제5장 결 론

운송인이 선하증권과 상환하여 운송물을 인도할 권리와 의무의 전제로 되어야 하는 것은 운송인이 운송물의 인도 시까지 운송물에 대한 완전한 통제권을 가지는 것이다. 이러한 운송인의 운송물에 대한 통제권에 문제가 발생하면 선하증권의 상환증권성 및 이에 기초한 무역결제 제도에 문제가 발생할 수밖에 없다. 그런데 우리나라의 해상수입화물의 인도절차에는 운송물에 대한 운송인의 통제권에 심각한 문제가 있고 그 결과로 해상수입화물의 불법 반출과 같은 관련 분쟁이 계속 발생하고 있다.

이러한 관점에서 본 논문은 보세창고의 운송물에 대한 운송인의 통제권을 위협하는 원인 및 문제점을 검토하여 개선방안을 제시하였다.

1. 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출 원인 및 문제점

보세구역에서 운송물에 대한 운송인의 통제권을 위협하는 첫 번째 원인은 보세구역 장소의 결정을 함에 있어서 관세청의 보세화물관리에 관한 고시에서 화주가 지정하는 장소에 대하여 결정우선순위를 두고 있기 때문이다. 운송인이 화물을 인도하여야 할 장소는 운송계약 시 약정한 장소 즉 선하증권 등에 인도지로 기재된 장소이지만 수하인이 지정하는 장소에 대하여 화물의 하선장소로 배정이 될 경우에는 운송인의 화물인도의무가 운송물에 대한 운송인의 통제권을 벗어하는 곳까지 연장되는 모순 즉 해상법규정과 관세행정규정이 상호 모순이 되는 경우가 발생한다. 이와 같은 문제를 제도적으로 해결하지 않고 운송인들에게 기속력 있는 고시 규정을 두는 것은 형평성에 맞지 않다고 볼 것이다.

두 번째로는 화물인도지시서 징구제 폐지와 수입면허제도의 간소화 정책을

원인으로 볼 수 있을 것이다. 과거 운송인이 아닌 수입자가 정한 보세창고에 운송물이 반입됨으로써 운송인의 운송물에 대한 통제권에 문제가 발생할 개연성이 있었으나 세관에서 수입면허서류로 운송인의 화물인도지시서(D/O)를 징구하고 있었고 수입면허를 받으려면 선하증권의 원본이나 은행의 원본 대조필사본을 제출해야 했기 때문에 수입업자로 하여금 수입대금의 결제를 사실상 강제시켜 운송인의 운송물에 대한 통제권이 간접적으로 확보되고 있었다. 그렇지만 수입통관절차의 간소화 정책에 따라 이러한 제도가 폐지됨에 따라 운송인의 운송물에 대한 통제권은 위협받게 되었다.

세 번째로 수입물품의 무단 반출이 관행적으로 이뤄질 수 있는 또 다른 원인으로 하역업자 등에 대한 관리감독 부실을 들 수 있다. 97년 정부는 수입물품 반출 과정의 효율화와 간소화, 민간업체의 항만 투자를 활성화한다는 취지에서 그 이전까지 정부가 직접 운영하던 공영 부두의 민영 부두화 작업을 시작해 2007년 20년 만에 부두 운영권 대부분을 민간에 이양했다. 민간 하역업체가 각 항만공사에 정해진 임대료를 내고 하역, 보관, 운송 등 부두 운영의 전권을 가지는 민영 부두의 경우, 배에서 화물을 내리고 반출할 때까지 통관절차만 제외하면 그 과정을 감시할 수 있는 공적 절차가 전혀 없는 상태이다.

2. 개선방안

운송인의 운송물에 대한 통제권이 위협받게 되어 발생하는 보세구역에서의 해상수입화물 불법반출 사고를 예방하고 이로 인한 분쟁 해결을 위한 방안은 다음과 같다.

첫째, 보세구역 선정권을 운송인에게 원상회복시키면 이러한 문제가 해결 될 수 있겠지만, 이로서 현행 제도의 순기능들이 상실되는 결과를 낳게 된다. 따라서 보세구역 선정권과 관련한 관세청의 고시 개정을 통해 보세장치장의 선정권은 수입자에게 주는 것을 원칙으로 하지만, 예외적으로 Original B/L을 회수하지 못하거나 L/G를 받지 못한 경우에는 선사가 장치장소를 지정하도록 의무화하여 무단반출 사고를 예방 할 수 있을 것이다.

둘째, 수출입통관 절차 간소화 정책으로 인해 D/O 징구제도나 수입면허 시 기타 수입서류의 제출의무를 부활시키는 것이 바람직하지 않다면, EDI를 통한 통관과 e-D/O의 제도 개선을 통해 공인 전자문서보관소를 구축하고, 물류/통관 통합정보관리 시스템을 개발하여 각 단계별 확인절차를 규정하여 운송인의 운송물 인도 시에 발생할 수 있는 위험을 방지할 필요가 있다.

셋째, 보세구역에서의 화물 무단 반출 사고가 선사의 개입 없이 수하인과 하역업자와 보세창고업자 간의 화물 반출로 인한 과실에 기인하고 있으므로 하역업자와 보세창고업체에 대한 정부의 지도와 감독을 강화할 필요가 있다. 이러한 방안으로 하역업자로 하여금 항만운송사업법 상 위반행위에 대한 등록 취소와 같은 강도 높은 제재를 가하도록 법을 개정하고 자본금 상향과 지급보증보험의 의무 가입제도 도입이 바람직 할 것이며, 창고업자에 대해서는 이행보증보험과 책임보험에 의무적으로 가입하도록 입법화 할 필요가 있다고 생각된다.

넷째, 상법 상의 운송인의 책임구간과 실제 관리 가능한 구간 간의 괴리를 없애고 이를 일치시키도록 상법 개정이 필요하다고 본다. 국내법인 상법 제795조와 제799조에 의해 운송인의 계약자유의 원칙이 상당히 침해받고 있다. 일본, 중국과 같은 국가에서는 운송인은 개별약정을 통하여 수령, 인도 등에 대하여는 책임을 부담하지 않을 수 있지만, 우리나라의 운송인은 그렇지 못하다. 이들 국가에서는 선박소유자책임제한제도가 수령과 인도의 경우에 적용되지 않는다고 하여도 운송계약을 통하여 그러한 위험을 피할 수 있지만, 우리나라의 제도 하에서는 운송인은 상법 제795조와 제799조에 의하여 선적 전과 양륙 후 발생하는 계약책임을 피할 수 있는 방법이 없다. 따라서 다른 국가의 입법례와 같이 우리나라의 상법에도 선적 전과 양륙 후의 운송인의 책임구간에 대해서는 제799조의 적용을 배제하여 임의규정화 하고, 당사자 간의 개별 약정의 효력을 인정하여 운송인이 운송물에 대한 통제권을 상실하게 되는 구간에 대해서는 책임을 이전할 수 있도록 하는 개정이 필요하다.

다섯째, 더불어 이미 발생한 무단반출 사고에 대하여 운송인의 책임을 제한하여 분쟁을 최소화하는 방안으로 먼저 포장당 책임제한과 선박소유자 책임제한 그리고 과실 상계와 같은 상법 상의 운송인 보호 규정을 적극적으로 원용할 수 있도록 해줘야 할 것이다.

3. 연구의 한계와 과제

본 연구는 보세구역의 해상수입화물의 불법반출 사고의 원인은 운송인의 운송물에 대한 통제권 상실에 있다고 보고 이를 위한 제도적인 해결 방안과 사후 발생하는 당사자들의 분쟁을 최소화하기 위한 제도적인 개선 방안들을 제시하였다. 하지만, 이러한 방안들은 현행 우리나라의 수입물류업무에 행정적인 규제를 강화하여 국제무역에 있어서 국가경쟁력을 떨어뜨릴 수 있으며, 화주보다는 선사와 같은 운송인에 대한 일방적인 보호로 인해 무역 당사자들 간의 형평성 논란의 여지도 있다고 생각한다.

이러한 한계를 극복해나가기 위해서, 이미 시행되어 타당성을 검증 받은 외국의 입법례를 비교 검토하여 우리나라의 제도 개선에 반영하는 것이 타당할 것으로 생각되며, 형평성 있는 입법과 행정제도 개선을 위해 다양한 연구기관의 사전검토자료를 수집하여 앞으로도 개선방안에 대한 실효성 있는 연구가 지속되길 희망한다.



참 고 문 헌

[국 내]

김자연, 「해상화물운송계약에서의 관계당사자의 법률관계 및 책임에 관한 연구」, 석사학위논문, 건국대학교 대학원, 2010.

김인현, “운송물 불법인도시 운송인의 손해배상 책임과 그 대책”, 해운물류학회 정기학술대회 발표논문, 한국해운물류학회, 2014.

박대봉, 「해상운송인의 운송물 인도 의무에 관한 연구」, 석사학위논문, 한국해양대학교, 1997.

박승락, “세관의 통관절차 간소화 조치에 따른 수입화물의 불법반출을 예방하기 위한 e-D/O 활용지원 방안”, 「통상정보연구」 제6권 제3호, 2004. 12.

손현수, 「보세창고에서의 운송물 인도에 관한 법적 연구」, 석사학위논문, 중앙대학교, 2012.

서헌제, 「상법강의 上」, 법문사, 2007.

이균성, 「해상법대계」, 해양수산개발원, 2010.

이상희, 「해상수입화물인도의 문제점과 개선방안에 관한 연구」, 석사학위논문, 중앙대학교, 글로벌인적자원개발대학원, 2007.

이용근, “운송인의 화물인도관행의 문제점 및 개선방안에 관한 판례 연구”, 관세학회지 제16권 제2호, 2015. 5.

이정원, “운송물의 인도제도 - 보증도와 인도시기를 중심으로 -”, 「부산대학교 법학연구」 제52권 제1호, 2011.

_____ “화물인도지시서의 법적성질과 보세창고업자의 법률상 지위에 관한 고찰 - 대법원 2009. 10. 15. 선고 2009다39820 판결의 평석을 중심으로-”, 「부산대학교 법학연구」 제54호 제4호, 2013.

이진홍, “보세구역에서 무단반출된 수입화물과 관련된 법률관계”, 「국제거래법

연구」 제8권, 1999.

_____ “선하증권이 회수되지 아니한 운송물의 인도에 관한 법률관계”, 「한국해법학회지」 제28권 제2호, 2006. 11.

_____ “운송물 인도에 관한 법적 문제-보세구역에서의 불법인도를 중심으로 -”, 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 2002. 4.

이창희, “상법 제788조 1항의 해석에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제27권 제2호, 2005. 11.

최대용, “해상운송물의 인도와 해상운송인의 책임 - 보세운송을 중심으로”, 석사학위논문, 한국외국어대학교, 1988.

최종현, “보세창고업자의 화물불법인도에 대한 운송인의 채무불이행책임”, 「한국해법학회지」 제27권 제2호, 2005. 11.

[국 외]

Patrick M. Alderton, Port Management and Operations, LLP, London Hongkong, 2005.

Japanese Carriage Of Goods by Sea Act, 1924.

中華人民共和國海商法, 1992.