

을 중심으로 25개국의 유럽공동체가 비준할 가능성이 높으므로 조속한 기간 이내에 발효할 것으로 예상된다.

결국 국제항해에 종사하고 있는 우리나라 선박은 직접적으로 영향을 받게 될 것이고 정부는 선적국으로서 이러한 선박이 적기에 대비할 수 있도록 난파물제거협약을 비준할 필요가 있으며, 또한 국내법으로의 수용을 위한 사전 검토가 필요하다고 생각한다.

난파물제거협약을 국내법으로 수용하는 방안으로는 현행 관련 법률에 그 내용을 수용하는 방안과 별도의 단일법을 마련하는 방안이 고려될 수 있다. 현행 관련 법률에 그 내용을 수용할 경우에는 난파물을 제거하여 선박의 안전한 항해를 확보하고자 하는 난파물제거협약안의 주된 목적과 부합되는 해상교통안전법이 적합하다고 생각한다. 다만 이 경우에 해상교통안전법이 모든 선박에 대해 영해 및 내수에서만 적용되도록 규정하고 있기 때문에 현행 해상교통안전법을 개정하여 난파물제거협약안의 적용범위인 영해이원의 배타적경제수역에서 적용될 수 있도록 명시해야 한다. 강제보험제도에 대한 국내법으로의 수용은 일본이 유탁손해보상보장법에서 연료유오염손해 및 난파물제거비용을 전보하는 보험가입에 대해 규정하고 있는 것과 같이 난파물제거협약안과 유사한 강제보험제도를 규정하고 있는 우리나라 유류오염손해배상보상법에 수용하는 방안도 검토할 필요가 있다고 생각한다.

마지막으로 2006년도 4월에 개최예정인 제91차 IMO의 법률위원회 회의에서는 난파물제거협약안의 채택에 따른 선박소유자 및 정부의 영향과 국내법으로의 수용방안 등을 고려하여 적극적으로 대응하여야 할 것이다.

7. 선박가압류의 집행에 관한 연구

해사법학과 김 상 중

지도교수 정 영 석

선박가압류에서 그 대상이 되는 선박이라는 것은 민법상으로는 동산이지만, 상대적으로 그 가액이 고가일 뿐만 아니라 그에 관하여 다수의 이해관계인이 생겨 법률관계가 복잡하게 되는 등 부동산과 유사한 면이 많으므로 그 집행에 있어서 부동산의 경우에 준하여 집행을 하게 된다.

이러한 선박가압류의 원인채권으로는 우리나라는 영미법계와는 달리 해사채권에 한하지 아니하고, 일반 민사채권 등 對人訴訟節次인 요소가 강하기 때문에 폭넓은 원인채권으로 존재하므로 채권을 해사채권과 비해사채권으로 구분하는 것은 중요하지가 않다. 그러나 상법에서 규정하는 선박우선특권의 채권에 대해서는 임의경매 및 강제경매로 바로 집행이 가능

하기 때문에 어느 채권이 우선특권의 채권으로 되는 것인지는 상당히 중요한 것이다. 그런데 선박우선특권으로 지정된 채권의 해석과 관련하여 어느 범위까지 인정되는지를 둘러싸고 아직도 판례의 형성이 부족한 우리나라에서 종종 다툼이 일어나는 경우가 있다. 그런 경우에 판례가 축적되기만을 무작정 기다릴 수도 없거니와 그 정도까지의 축적된 판례를 쌓기 위해서는 엄청난 시행착오를 겪어야 함은 오랜 역사를 통해서 보아왔다는 것을 알아야 한다.

선박가압류의 집행의 대상이 되는 선박은 외국선박, 등기선박, 건조중인 선박 등이 있다. 여기서 문제가 되는 것은 편의치적선을 국내의 선박으로 볼 것인지 외국선박으로 볼 것인가 문제가 되나 거래의 안정성 및 효율적인 절차성의 문제로 인하여 편의치적선을 외국선박으로 보아야 한다. 그렇다고 해서 신의성실의 원칙이나 권리남용으로 인한 세금, 채무회피 등을 위한 편의치적선은 우리나라 대법원의 판례에 의하여서도 인정되듯이 그 법인격이 부인되듯이 공서양식에 반한 법인격은 인정하지 아니한 것으로 본다.

1999년 선박어레스트 협약과 관련하여 우리나라에의 수용에 대한 내용은 해사채권자의 보호와 선주의 보호라는 상반된 이해관계를 조화시켜 선박가압류에 관한 국제규범의 통일을 이루는 일이 어렵고, 실제로 위 조약의 토의과정에서도 각 국은, 자국의 이해관계에 따라 각각 상이한 주장을 하여왔다.

우리나라가 본 조약을 수용할 경우 이를 외국선박에 대한 국제분쟁 이외에 국내선박 또는 국내분쟁에도 적용할 것인지 여부는 입법정책적으로 결정하여야 할 문제라 할 것이나, 우리나라 법체계와 본 조약의 체계가 근본적으로 상이하므로 일률적으로 적용하지 말고, 특정국 혹은 외국선박에 대하여 이분적으로 적용하여 수용하여야 할 것으로 보인다. 왜냐하면 각국의 다른 법률체계를 가진 상황에서 우리나라 법만을 고집한다면 결국엔 국제사회에서 해상 활동을 하기가 어려워진다. 오늘날 세계적으로 공통표준을 만들어 가는 상황에 더욱 능동적으로 대처하여 우리나라법상의 여러 가지 문제점 해결에도 많은 기여를 할 수 있을 것으로 보여지므로 수용하는 것이 나은 것으로 사료된다.

선박집행의 대상이 되는 선박에 대하여 그 대상이 적절하지 못한 경우, 첫 번째로 정당한 선주가 아닌 자에 대해서는 대법원 판결 및 현 이론에 있어서 용선자들의 성격을 제대로 파악하지 않고 모든 용선자들을 동일시하여 취급한다는 데에 문제점이 있다. 비록 선박소유자가 아니더라도 하더라도 용선계약의 성질이 다르므로 그에 따른 선박에 대한 책임관계가 달라지므로 용선자의 성격에 따라 선박가압류를 집행함에 선박소유자에게 대항할 수 있다고 보아야 할 것이다.

두 번째로 편의치적선에 대한 선박가압류의 경우에는 법인격부인이론과 같이 논의되어져 왔고 또한 아직까지 그 근거 및 논의가 더욱더 필요로 할 것이다. 현재 편의치적에 대한 국제적인 판례로 인정되는 만큼 편의치적에 대한 선박가압류는 국제적 관계를 고려하지 않을 수 없는 상황이다. 그러므로 편의치적선에 대한 선박가압류는 더욱더 신중해져야 할 것이며, 법인격부인이론의 어떤 학설이든지 신의 성실의 원칙과 권리남용금지의 원칙이 지켜져야 할 것으로 보이며, 그 한계를 벗어난 경우에는 그에 대한 책임을 질 수 있어야 할 것이다.

세 번째로 위법 부당한 선박 가압류의 경우에는 선박가압류의 개념과 나라마다 상이하다. 더군다나 1999년 선박가압류협약도 위법 또는 부당한 선박가압류로 인한 손해배상책임에 관하여 규정하고 있으나, 위법·부당한 가압류에 개념에 해당되는 규정을 두고 있지 않다. 이는 영미법과 대륙법의 입장차이로 인한 것이며, 아직 그 개념이 각 나라의 준거법에 달려있다고 할 수 있다. 하지만 무분별한 선박가압류로 인하여 국제상거래에 대한 거래의 안정성을 해칠 염려가 있으므로 채권자는 위법·부당한 선박가압류를 했을 경우 그에 대한 책임을 져야 함은 분명하다. 그것은 위법·부당한 가압류로 인한 채무자를 보호하기 위함과 동시에 채권자의 가혹행위를 제한할 필요에 의함이 필요하다.

선박가압류의 집행 대상이 선정 된 후의 문제로서 준거법과 관할권의 문제가 발생하게 된다.

그 첫 번째로 준거법은 선적국법에 따른다는 것이 우리나라 국제사법에서도 규정되어져 있고 다른 국가에서도 실체법을 선적국에 따른다고 하고 있다. 하지만 절차법은 각국의 법률에 맡겨져 있으므로 선박의 소재지에 따라 그 절차가 달라지게 된다. 여기서 문제가 되는 것은 어느 것이 절차법이고 실체법인가하는 것이 발생된다.

그러므로 그러한 논의에서 집행절차는 우리 법에 따라야 할 것이나 집행의 전제가 되는 실체법상의 권리에 관하여는 국제사법의 일반원칙에 따라 준거법을 결정할 수밖에 없을 것이다.

두 번째로 관할권에 관한 문제로서 가장 논의가 되는 것은 관할표준시점에 관한 문제로 여러 가지 학설이 있으나 우리나라와 일본의 경우 가압류개시결정시점이 통설이라고 한다. 하지만 선박의 여러 가지 특성을 감안하였을 때를 고려하여 판단하건대 가압류효력발생시점으로 인정함이 타당하다. 특히 외국선박의 경우 차후에 다시 대한민국의 항구에 올 것이라는 아주 불투명한상황과 만약 대한민국항구에 들어왔다고 하더라도 몇 시간 내에 혹은 몇 일내에 출항 할 것인지 모르는 상황에서 채권자의 이익을 보호하기 위하여 가압류 효력발생시점으로 보는 것이 타당할 것이라고 본다.

한편 상법 제744조 압류제한규정의 경우의 문제는 오늘날 여러 학자들이 주장하듯이 그 폐지가 요구된다고 할 수 있다. 첫 번째로 제744조의 입법취지가 현시대의 상황과 너무 달리 하며, 두 번째로 대륙법계와 영미법계의 형평성의 원칙도 고려하여야 할 것이며, 세 번째로 실무적으로도 그러한 규정 자체가 잘 지켜지지 않는다는 것이다. 그러므로 그 규정이 폐지되어야 한다고 생각하지만, 아직도 명문법으로 규정되어 있는 경우이므로 그 운용에 있어서 현실에 맞게 적절히 운용되어야 할 것으로 보여진다.

오늘날 국제간의 무역규모의 확대와 국제적 거래의 증가에 따라서 외국선박이 우리나라 항구에 입항하는 수가 크게 증가하고 그에 비례하여 국제적 분쟁사건의 증가 등 각종 용인에 의해서 외국선박에 대한 국적증서 등의 수취집행사건도 크게 증가하고 있다. 그러나 국적증서 등의 수취명령에도 불구하고 실무상으로 거의 국적증서의 수취를 하지 않아도 가압류의 효과가 발생하는데, 굳이 국적증서 수취 집행이 필요한가이다. 물론 확실한 선박 가압류

의 집행을 함에는 당연하다고 보아야 할 것이다. 그리고 오늘날과 같이 선박감수보존에 처한 상황에서도 선박의 이동성이라는 특성을 최대한 살려서 도주하는 사고가 발생하는 등 여러 가지 사고가 발생한다. 그러므로 선박에 대한 국적증서 등의 수취 집행사건 집행을 위하여서는 더욱 특별한 대비책이 요망되어지고 있다.

선박가압류가 집행된 경우 채무자는 선박의 사용·수익을 하지 못하고 그리고 채권자와의 채권관계에 대한 시시비비를 가려야 하는 그 기간 동안 선박에 대한 사용·수익을 하지 못하므로 실로 엄청난 손해가 발생한다. 그러한 손해를 방지하기 위하여 해방공탁제도라는 것을 두고 있지만, 실제적으로도 우리나라의 해방공탁제도는 채무자에게 너무 불리한 것이 사실이다. 채권자는 채무자에게 청구금액을 부담시키려는 의도로 채권액을 과다하게 청구하는 사례가 많다. 이러한 경우 가압류해방을 위한 보증액의 기준이 되는 채권액의 확정에 많은 문제점이 발생하게 되며 더군다나 우리나라의 법원은 오로지 현금공탁으로 결정을 내리는 경우가 태반이므로 그에 대하여 채권자에게 너무 가혹하다는 의견이 지배적이다. 그래서 채권액이 부당하게 산정된 경우에 법원이 보증금액의 기준이 되는 채권액을 합리적으로 정할 수 있는 절차나 방안을 마련되어야 할 것이다. 만약 우리나라와 같이 선박소유자에게 가압류된 선박의 해방을 위해 무조건 현금공탁만을 요구하게 된다면 선박운항을 중지하게 됨으로써 가압류비용이 과다하게 증가할 수 있고, 결국은 선박은 운항정지손실이 커져서 채권자나 채무자 모두에게 손해를 가져 올 수 있을 것이다.

그러므로 국제적 추세에 따라 P&I 보증장, 담보 및 금융기관이 보증으로서 담보를 제공하여 압류해방을 인정하도록 하여야 할 것이다.

우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 있는 지정학적 위치와 그리고 남북 분단으로 인한 대륙으로의 진출이 어려운 현실 등의 문제로 바다를 이용한 해상활동이 주로 이루어져 왔다. 이러한 해상활동을 하다보면 그 운송수단인 선박을 이용하여 왔으며, 선박을 제외한 해상활동이란 단연코 생각하지 않을 수 없는 것이다.

오늘날 원활한 국제거래관계 및 세계로 진출하기 위한 전초기지의 역할을 하기 위해서는 채권자 및 채무자뿐만 아니라 제3자의 이해관계인 등 모두를 포함한 적절한 이해관계 등을 해결하기 위해 노력하여야 할 것이다. 그러기 위해서는 우리나라 법체계에 대한 이해를 확실히 하고 對物法體系를 갖추고 있는 영미법체계를 보다 비판적인 입장에서 숙지하여야 하며 한걸음 더 나아가 국제협약에 대해서 적절하게 수용되어 우리나라의 법체계에 맞추어 수용하여야 할 것이다.