

## 중국 해상법 개정 내용과 시사점

최 용 철\* · 나 성 호\*\*

### 〈국문초록〉

중국의 현행 해상법은 일찍이 1951년에 제정 작업을 시작했으나 40여 년이 지난 오랜 작업 끝에 1993년에 시행되었다. 동 법은 중국이 건립된 후 처음으로 국제조약을 기초로 하여 제정한 국내법이었고 당시 중국의 국내법에서 가장 체계적인 법률 중의 하나였으며 278개의 조문으로 조문이 가장 많았다. 동 법은 시행 30여 년간 중국의 해운 산업 발전에 긍정적인 역할을 했을 뿐만 아니라 경제발전 및 국제무역의 촉진에도 중요한 작용을 했다. 다만 동 법이 시행된 이래 많은 국제조약이 수정 및 제정되어 국제적 해운 입법에 뒤처져 갔고, 일련의 국내법이 개정 및 제정되어 조화를 이루지 못했으며, 더 이상 경제발전 또는 국제무역의 촉진에 부응하기 어렵다는 과제를 안고 있었다.

동 법이 시행 후 24년이 지난 2017년에 개정 작업은 시작되었으나 지금까지 몇 년째 개정 작업은 진행 중이다. 즉, 2018년 “해상법 개정 초안”이 작성된 바 있고, 2020년에 2018년 개정 초안을 기초로 수정한 “해상법 개정안”이 작성되었다. 특히, 2024년 8월 30일, “해상법 개정안”이 국무원 상무위원회 회의에서 원칙적으로 통과됨에 따라 빠른 시일 내에 시행될 것이라는 가능성을 보여주고 있다. 동 개정안은 동 법의 136개의 조항을 수정했고 69개의 조문을 신설하여 총 336개 조문으로 구성되어 있으며 전반적인 내용을 수정 및 보완했다. 본 문은 동 개정안의 전반적인 내용을 요약 정리함과 동시에 조문의 수정 및 신설이 가장 많은 부분인 “제2장 선박물권”, “제4장 해상화물운송계약”, “제12장 선박유류오염 손해책임(신설)” 부분을 중심으로 서술했고, 이에 대응되는 시사점으로 “해상법 적용 범위를 확대”, “해상운송 증서의 전자화에 대응”, “선박유류오염 방지를 강화”했다는 점을 서술했다.

주제어 : 중국 해상법, 선박물권, 해상화물운송계약, 전자선하증권, 선박유류오염

• 투고일 : 2024.10.09. / 심사일 : 2024.10.28. / 게재확정일 : 2024.10.29.

\* 제1저자, 연변대학교 법학원 부교수, 고려대학교 법학전문대학원 객원교수.  
\*\* 공동저자, 고려대학교 일반대학원 상법전공 박사과정.

## I. 서론

해상법은 해상운송과 관련한 특정된 법률관계를 조절하고, 이에 따른 해운 산업은 국가의 필요한 물자를 운송하는 중요한 역할을 분담한다. 그러므로 해상법이 국가의 경제발전에 대체할 수 없는 중요한 역할을 함은 의심의 여지가 없다. 중국은 일찍이 1951년에 해상법의 제정 작업을 진행했으며 국가의 제1대 지도자들도 해운 산업의 발전을 아주 중요시했음을 알 수 있다. 물론 지금도 해운 산업의 발전을 위해 상당한 노력을 기울이고 있으며 현재는 “해양강국”이라는 새로운 목표를 향하여 앞으로 나아가고 있다.

중국의 현행 해상법은 1992년 제7기 전국인민대표대회 상무위원회 제28차 회의에서 통과되어 1993년부터 시행되었다. 시행 24년이 지난 2017년 “해상법의 개정 작업”이 시작되어 2018년 해상법 개정 초안이 작성된 바 있고, 2020년에 2018년 개정 초안을 기초로 수정한 해상법 개정안이 국무원에 제출되었다. 2024년 8월 30일, 해상법 개정안은 국무원 상무위원회 회의에서 원칙적으로 통과되었으며, 전국인민대표대회 상무위원회의 심의를 기다리고 있다.<sup>1)</sup>

본 논문은 위와 같은 배경하에 중국의 1993년 해상법과 2020년 해상법 개정안 조문을 비교, 분석했다. 특히, 2020년 해상법 개정안의 내용에서 조문의 수정 및 신설이 가장 많은 부분인 “제2장 선박물권”, “제4장 해상화물운송계약”, “제12장 선박유류오염 손해책임” 부분을 중심으로 서술하고 이에 따른 몇 가지 시사점을 정리했다. 따라서 본 논문은 중국 해상법의 개정 과정과 목적 및 그 개정안의 주요 내용을 이해하는 데 도움이 될 것이고, 앞으로 중국 해상법의 연구에 필요한 기초자료가 될 것이다.

## II. 중국 해상법 개정 개관

### 1. 해상법 연혁

중국의 현행 해상법은 1951년의 제정 작업을 시작으로 1993년에 시행되는

1) 中國政府网, 李强主持召开國務院常務會議, 研究推動保險業高質量發展的若干意見, 部署落實大食物觀相關工作, 審議通過加快完善海河流域防洪體系實施方案和網絡數據安全管理條例(草案), 討論中華人民共和國海商法(修訂草案), [https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202408/content\\_6971464.htm](https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202408/content_6971464.htm), 입력일: 2024년 08월 30일, 검색일: 2024년 10월 5일.

40여 년이란 오랜 시간이 걸렸다. 그 주요 과정은 1951년에서 1963년까지와 1981년에서 1992년까지인 두 단계로 나누어 볼 수 있으며 그 입법의 주요 지도 사상과 입법 원칙도 변화가 있었다.<sup>2)</sup>

첫째, 1951년에서 1963년까지의 해상법 제정 과정이다. 중국은 일찍이 해상법이 국가의 경제발전 및 국제무역에서의 중요성을 인식했다. 이 시기는 해상법의 초안 제정 작업이 시작되었으나 여러 외부 요인으로 인해 해상법의 제정 과정이 일시적으로 중단된 바 있다. 이 시기의 해상법 입법 원칙은 주로 중국의 사회 제도와 정책에 부합해야 하는 동시에 국제무역에 적응을 기초로 했다. 해상법의 체계와 내용은 주로 “전 소련 해상법”을 참조<sup>3)</sup> 했다고 한다.

둘째, 1980년에서 1992년까지의 해상법 제정 과정이다. 중국은 1978년 개혁 개방을 시작으로 국제무역은 급격히 확대되었고 해상법의 중요성은 더욱 커졌다. 해상법 제정 작업은 1980년 6월부터 다시 착수하여 1992년 11월 7일 통과되어 1993년 7월 1일부터 시행되었다.

1993년부터 시행된 중국 해상법은 중국이 건립된 후 처음으로 국제조약을 기초로 하여 제정한 국내법이고 이는 법률 속성이나 입법형식 및 법률 내용상에 모두 독특한 품격과 특징을 가지고 있다.<sup>4)</sup> 당시 해상법은 중국의 국내법에서 가장 체계적인 법률 중의 하나였고 278개의 조문으로 조문이 가장 많았다. 특히 민법통칙(1986년)만 있었고 통일적인 민법전 및 상법전이 없었던 관계로 해상법은 민법의 특별법으로 존재하였으며, 해상법에 규정이 있으면 해상법의 규정을 우선하여 적용하였고, 해상법에 규정되지 않은 것은 민법통칙의 관련 규정을 적용하도록 하였다.<sup>5)</sup> 1993년 해상법은 헤이그 비스비규칙을 토대로 하여 함부르크규칙의 내용을 일부 수용한 점이 특색이며, 또한 당시 급속히 발전하고 있는 컨테이너에 의한 복합운송에 관하여 하나의 절<sup>6)</sup>을 두고 있는 점에서 진보적이라 평가<sup>7)</sup>를 받은 바 있다.

2) 張永堅, “反思修改中國海商法之努力”, 『中國海商法研究』第24卷 第3期, 2013年, 15면.

3) 張永堅, 앞의 논문, 15면.

4) 司玉琢, 『海商法 第二版』, 法律出版社, 2007年, 서 1면.

5) 채이식, 「(한중일 비교) 해상법: 制定과 改正」, 세창출판사, 2013년, 333면.

6) 중국 해상법 제4장 제8절 “다식연락운송계약의 특별규정(多式聯運合同的特別規定)”은 해상운송을 포함한 복합운송에 적용된다.

7) 최중현, 『海商法詳論』, 博英社, 2009년, 16면; 최용철, “중국 선박유치권제도에 관한 연구”, 『법학논총』 제30권 제4호, 2013년, 235면.

## 2. 해상법 개정 목적

1993년 해상법은 시행 30여 년간 중국의 해운 산업 발전에 긍정적인 역할을 했을 뿐만 아니라 경제발전 및 국제무역의 촉진에도 중요한 작용을 했다.<sup>8)</sup> 다만, 해상법의 특성상 국제적인 특징이 강하나 중국 해상법은 시행 후 30여 년이란 시간이 지나 국제적 해운 입법에 뒤처져 갔고, 일련의 국내법의 제정 및 개정에도 조화를 이룰 필요가 있었으며, 더 이상 경제발전 또는 국제무역의 촉진에 부응하기 어렵다는 과제를 안고 있었다. 1993년 해상법은 시행 후 24년이 지난 2017년에 개정 작업은 시작되었으나 지금까지 몇 년째 개정 작업은 진행 중에 있다. 해상법 개정의 주요 목적은 다음과 같다.

첫째, 해상법이 국가의 전략적 측면에서 해운 및 무역의 새로운 발전에 부응하지 못한다. 중국의 2013년 “일대일로”<sup>9)</sup>라는 이니셔티브의 제기와 2017년 “교통강국의 전략”<sup>10)</sup>은 모두 국가 간의 무역과 경제발전을 촉진하는 데에 그 초점을 두고 있으며 이에 해상운송이 극히 중요한 역할을 분담한다. 특히 해상법은 해상 무역과 교통질서를 보장하는 법적 기반으로, 국내외 해운 기업에 법률적 지원을 제공해야 할 뿐만 아니라 글로벌 해상 분야에서 관련 당사자들의 이익 관계를 효과적이고 합리적으로 조절하는 역할을 해야 한다.

둘째, 해상법이 시행된 이래 많은 국제조약이 수정 및 제정이 되었으며, 국제 해운 입법에 뒤처졌다.<sup>11)</sup> 중국 해상법은 국제조약을 최초로 참조한 국내법

8) 중국은 1993년 해상법이 시행된 이래, 지난 30여 년간 해상법의 부족한 부분에 사법해석의 발표를 통해 보완해 왔다. 중국의 사법해석은 최고인민법원 또는 최고인민검찰원이 특정 법률에 관한 해석을 발표하여 시행 중인 법률의 부족한 부분을 보완해 주는 것으로서 판결의 지침이 되며, 실질적으로 법률과 같은 작용을 한다. 1995년 해상법 관련 첫 사법해석의 제정 및 시행되었고 지금까지 총 10개의 사법해석이 시행되고 있으며 “최고인민법원 선박충돌 및 접촉 사건의 재산 피해 배상에 관한 규정”, “최고인민법원 해상 소송 관할 문제에 관한 규정” 등이 있다.

9) “일대일로(The Belt and Road, 약칭 B&R)”는 “실크로드 경제벨트”와 “21세기 해상 실크로드”의 약칭으로, 2013년 9월과 10월에 중국 국가주석 시진핑이 각각 제안한 협력 구상이다. 이 구상은 중국과 연선 국가 간의 경제 협력과 상호 연결성을 강화하기 위한 것이며, 실크로드 경제벨트는 육상 교통망을 중심으로, 21세기 해상 실크로드는 해상 교통망을 통해 중국과 다른 국가들을 연결하는 것을 목표로 하고 있다.

10) 2017년 10월, 중국은 중국공산당 제19차 전국인민대표대회에서 처음으로 “교통강국” 건설을 제안하였으며, 이를 위해 “교통강국 건설 강요”와 “국가 종합 입체 교통망 계획 강요”를 이행 지침으로 삼았다. 그 핵심 목표는 “국민이 만족하고, 보장이 확실하며, 세계 선도적인” 교통 운송 체계를 구축하는 것이다.

11) 交通運輸部關於中華人民共和國海商法(修訂征求意见稿)公開征求意见的通知, 2018年 中華人民共和國海商法修訂說明, [https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202006/t20200623\\_3308111.html](https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202006/t20200623_3308111.html), 2-3면. 입력일: 2018년 11월 05일, 검색일: 2024년 10월 5일.

으로 입법 당시부터 국제조약과의 연결성을 중요시했음을 알 수 있다. 비록 사법해석의 발표와 같이 관련법률의 일시적인 보완 작업은 가능하나 일정한 한계가 있는 것은 사실이다. 특히 해상법의 시행된 30여 년간 개정 및 새롭게 채택된 국제조약과 규칙으로는 공동해손에 관한 국제 통일 규칙인 요크·앤드워프 규칙(1994년, 2004년, 2016년 수정)이 있고, 해사채권책임제한에 관한 1976년 해사채권에 대한 책임제한조약(1996년 수정) 등이 있고, 이 외에도 1996년 유독 유해 물질의 해상운송에 따른 손해배상책임에 대한 국제조약, 1999년 선박가입류에 관한 국제조약, 2002년 국제선박 및 항만 시설보안 규정, 2008년 전부 또는 일부 해상운송에 의한 국제물품운송계약에 관한 유엔협약(로테르담 규칙) 등이 채택되었다. 따라서 앞서 서술한 국가 전략의 실현은 물론이고 국제적인 연결을 중요시할 수밖에 없는 해상법은 국제 해사 조약, 국제 해운 관행, 해운 표준 계약 및 외국의 선진 해사 입법 중 중국의 실정에 적합한 부분을 적극적으로 수용하여<sup>12)</sup> 국제 해사 규칙과의 조화를 유지해야 한다.

셋째, 해상법이 일련의 국내법의 개정 및 제정함에 따라 조화를 이루지 못한다. 1993년 해상법의 시행 당시 중국의 민사 입법에는 민법통칙(1986년)만 시행되고 있었고, 계약법, 물권법, 불법행위책임법 등의 법률은 제정되어 있지 않았으며 법률 체계가 완비되지 않았었다. 따라서 해상법의 제정 당시 관련 국제조약을 참조하는 동시에 선박물권, 해상보험계약, 선박충돌 등의 관련 입법을 함에 있어 모호한 처리를 취한 부분이 있었고, 일반 민사법률의 범주에 속하는 규정들을 둘 수밖에 없었다. 해상법이 시행된 이후 일반 민사 입법은 근본적인 발전을 이루었으며 담보법(1995년), 보험법(1995년), 계약법(1999년), 물권법(2007년), 불법행위책임법(2010년), 외국인사관계법률적용법(2011년), 민법총칙(2017년) 등의 법률이 시행되었다. 그 후 계약법, 물권법, 불법행위책임법, 민법총칙 등은 민법전(2021년)으로 통합되어 시행되었다.<sup>13)</sup> 해상법이 일반 민사법률의 특별법이라고 하지만 상당한 일반 민사법률의 규정이 중복되고, 용어 불일치, 심지어는 규정 충돌 등의 문제가 발생하고 국내법과의 조화를 이루기 위해서 수정 및 보완이 필요하다.<sup>14)</sup>

12) 孫思琪/鄭睿, “論國內海商法與國際海事條約的一致解釋”, 『國際法研究』第5期, 2023年, 82면.

13) 董澤瑞, “海商法修改背景下船舶所有權變動的法律解釋論——以法律規範相互融貫之展開”, 『國際經濟法學刊』第2期 2024年, 129면.

14) 交通運輸部關於中華人民共和國海商法(修訂征求意见稿)公開征求意见的通知, 2018年 中華人民共和國海商法修訂說明, [https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202006/t20200623\\_3308111.html](https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202006/t20200623_3308111.html), 4-5면. 입력일: 2018년 11월 05일, 검색일: 2024년 10월 5일; 孫思琪/胡正良, “民法典對於海商法修改影響論要”, 『國際法研究』第1期, 2021年, 49면.

### 3. 개정 해상법 체계

1993년에 시행된 해상법은 총칙, 선박, 선원, 해상화물운송계약, 해상여객운송계약, 선박임대계약, 해상예선계약, 선박충돌, 해난구조, 공동해손, 해사배상책임제한, 해상보험계약, 시효, 섭외 관계의 법률적용, 부칙으로 총 15개 장 278개 조문으로 구성되어 있다. 2018년 제정된 해상법 개정 초안은 1993년 해상법의 관련 규정들을 수정하는 동시에 가장 큰 변화로는 “제5장 국내수로(水路)화물운송계약”과 “제13장 선박오염손해배상책임”이 추가 되었고 기존의 15개의 장에서 17개의 장으로 수정되었고 278개의 조문은 347개의 조문으로 조정되었다. 그 후 2년간의 의견 수렴 및 수정된 2020년 해상법 개정안은 2018년 해상법 개정 초안에 비하면 “제5장 국내수로화물운송계약”이 제4장 제7절로 편입되었고 “제13장 선박오염손해배상책임”은 “제12장 선박유류오염손해책임”으로 수정되었으며, 17개의 장은 16개의 장으로 수정되었다.

2020년 해상법 개정안은 제1장 총칙(6개 조문), 제2장 선박물권(6절, 34개 조문), 제3장 선원(2절, 8개 조문), 제4장 해상화물운송계약(9절, 84개 조문), 제5장 해상여객운송계약(22개 조문), 제6장 선박임대계약(3절 29개 조문), 제7장 해상예선계약(10개 조문), 제8장 선박충돌(8개 조문), 제9장 해난구조(22개 조문), 제10장 공동해손(11개 조문), 제11장 해사배상책임제한(12개 조문), 제12장 선박유류오염손해책임(4절, 25개 조문), 제13장 해상보험계약(6절, 43개 조문), 제14장 소송시효(8개 조문), 제15장 섭외 관계의 법률적용(12개 조문), 제16장 부칙(2개 조문)으로 총 16장 336개 조문으로 구성되어 있다. 자세한 내용은 아래 표1을 참고 바란다.

표1: 2020년 해상법 개정안의 주요 내용<sup>15)</sup>

1993년 현행 해상법	2020년 해상법 개정안	주요 개정 내용	신설	삭제	수정
제1장 총칙	-	해상운송 적용 범위의 확대함	-	-	4
제2장 선박	제2장 선박물권으로 수정	선박유치권과 선조 중의 선박에 관련 규정을 신설함	11	2	14
제3장 선원	-	선장의 해양 환경오염 방지 의무 규정을 신설함	-	1	5
제4장 해상화물운송계약	-	실제송화인, 전자운송기록, 국내수로화물운송계약 관련 규정을 신설함	22	3	37

제5장 해상여객운송계약	-	해상여객운송인 책임 제한을 향상하고, 귀책 원인과 강제보험제도를 조정 및 보완함	2	-	16
제6장 선박용선계약	-	적용 범위를 선박 금융리스로 확대함	1	-	3
제7장 해상예인계약	-	당사자의 약정이 없는 경우에만 본 장의 적용을 받는다고 명확히 함	-	-	4
제8장 선박충돌	-	선박충돌 책임 주체를 확정하는 규정을 신설함	2	-	2
제9장 해난구조	-	내수는 적용을 배제함	1	-	8
제10장 공동해손	-	선박의 유출 혹은 배출로 인한 환경오염 손해는 공동해손에서 배제함	-	-	6
제11장 해사배상책임제한	-	선박 관리자를 책임 주체로 확정하고 책임 제한액을 향상함	-	-	10
-	제12장 선박유류 손해책임(신설)	선박유류오염, 선박연료유오염에 관한 손해배상책임과 손해배상기금 관련 규정을 신설함	25	-	-
제12장 해상보험계약	제13장으로 변경	피보험자의 고지의무에 관한 규정을 신설함	2	-	12
제13장 시효	제14장 소송시효로 수정	제3자에 대한 구성권을 명확히 함	-	3	7
제14장 섬외관계의 법률적용	제15장으로 변경	선박물권에 관한 채권 변제 순서는 법정지법을 적용한다고 명확히 함	3	-	8
제15장 부칙	제16장으로 변경	-	-	-	-

### III. 중국 해상법 개정 내용

2020년 해상법 개정안은 앞에서 살펴본 바와 같이 1993년 시행된 현행 해상법의 전반적인 내용을 수정 및 보완한 것으로 볼 수 있다. 즉, 제2장의 “선박”을 “선박물권”으로 수정하고, 제13장의 “시효”를 “소송시효”로 수정하고, “선박유류오염 손해(배상)책임”을 새로운 장으로 추가 했으며, 136개의 조항이 수정되었고 69개의 조문이 신설되었다. 수정 및 보완된 내용을 살펴보면 해상법의 적용 범위, 선박유치권 및 건조 중인 선박, 선장의 해양 오염방지 의무, 전자운

15) 필자가 1993년 해상법과 2020년 해상법 개정안의 조문을 비교, 분석하여 정리했다.

송기록(電子運輸記畧, 이하 전자선하증권으로 통일하여 사용함),<sup>16)</sup> 선박충돌의 책임 주체, 선박유류오염 손해책임, 선박물권의 채권 변제 순위에 관한 준거법 등의 관련 규정들이 있다. 이중 조문의 수정 및 신설이 가장 많은 부분은 제2장인 “선박물권”, 제4장인 “해상화물운송계약”, 제12장인 “선박유류오염 손해책임(신설)” 부분이다. 이하에서는 이 3개 장의 내용을 중심으로 서술한다.

## 1. 선박물권 관련 내용

2020년 해상법 개정안은 1993년 해상법 제2장 “선박”을 “선박물권”으로 수정했고, 기존의 선박소유권, 선박저당권, 선박우선특권인 3개의 절을 일반규정, 선박소유권, 선박저당권, 선박우선특권, 선박유치권, 건조 중인 선박의 소유권으로 6개의 절로 수정 했으며 총 11개의 조문을 신설하고 14개의 조문을 수정했다. 제1절 일반규정에서 선박물권은 선박소유권, 선박저당권, 선박우선특권과 선박유치권을 포함한다고<sup>17)</sup> 명확히 합과 동시에 기존의 선박소유권과 선박저당권의 등기 대항 규정을 통합하는 규정 두었고,<sup>18)</sup> 선박담보물권 간의 채권 변제 순위를 규정하고 있으며 선박우선특권을 제외한 기타 선박담보물권자가 선박보험금, 손해배상금, 징수(征收)보상금 등에 우선변제권이 있다고<sup>19)</sup> 규정했다. 제2절 선박소유권에서는 기존의 국가 소유 선박에 관련 규정을 삭제했다.<sup>20)</sup> 제3절 선박저당권에서는 공유 선박에 대한 저당 문제와 설정된 선박저당권 간의 우선순위를 명확히 했다.<sup>21)</sup> 제4절 선박우선특권에서는 기존의 선박유치권 관련 규정 관련 내용을 제5절에서 규정하는 수정 작업을 거쳤다.<sup>22)</sup> 유

16) 1983년 SEADOCs은 최초의 전자선하증권 관리시스템이고, 그 후 1990년 CMI규칙, 1998년 볼레로(BOLERO)시스템이 있다(이현균, “전자선하증권 활성화를 위한 법적 연구”, 『한국해법학회지』 제45권 제1호, 2023년, 21면; 최석범/김태환, “전자선하증권의 기능에 대한 사례분석과 시사점”, 『통상정보연구』 제7권 제1호, 2005년, 173-177면; 이양기/이기영/김종건, “무역거래에서 스마트 선하증권 도입의 필요성과 효과에 관한 연구”, 『무역학회지』 제46권 제6호, 2021년, 97-98면); 王明嚴, “數字貿易背景下區塊鏈電子提單的應用研究”, 『對外經貿實務』第42卷 第1期, 2024年, 68면; 馬炎秋/趙彬初/李忠美, “韓國電子提單立法介評”, 『大連海事大學學報(社會科學版)』第19卷, 第2期, 2020年, 13면.)

17) 2020년 해상법 개정안 제7조.

18) 1993년 해상법 제9조, 제13조를 2020년 해상법 개정안은 제8조에서 통합하여 규정하고 했고, “소유권 및 저당권의 등기를 하지 아니한 경우 제3자에게 대항하지 못한다.”는 내용에서 뒷부분인 “제3자”를 “선의의 제3자”로 수정했다.

19) 2020년 해상법 개정안 제9조, 제10조.

20) 1993년 해상법 제8조.

21) 2020년 해상법 개정안 제19조, 제23조.

22) 1993년 해상법 제25조.

의해야 할 점이 있다면 신설된 제5절 선박유치권과 제6절 건조 중인 선박의 소유권에 관련 내용이다.

첫째, 1993년 해상법의 선박유치권 관련 규정(제2장 제3절 선박우선평특권)은 제25조로 하나의 조문으로만 존재했었다. 동조 제2항에서 “선박유치권이라 함은 선박을 건조하거나 혹은 수리한 상대방이 계약을 이행하지 아니하는 경우 그 건조비 혹은 수리비의 지급을 담보하기 위해 선박건조인 혹은 선박수리인이 점유하고 있는 선박을 유치할 수 있는 권리를 말한다. 선박유치권은 선박건조인 혹은 선박수리인이 건조 혹은 수리한 선박을 더 이상 점유하지 아니하면 소멸한다.”로 규정하고 있다. 2020년 해상법 개정안은 동조(제25조)의 내용과 유사하게 제5절 제33조에서 “선박유치권은 선박건조인, 선박수리인은 계약 상대방이 약정한 선박의 건조비 혹은 선박의 수리비를 지급하지 아니한 경우, 건조 혹은 수리한 선박을 유치할 수 있고, 대상 선박에 대한 우선 변제를 받을 권리를 말한다.”고 규정했다. 이외에도 당사자들의 다른 약정이 있는 경우를 제외하고, 건조인, 수리인이 선박 유치 2개월 지난 후에도 채무자가 계속하여 채무를 이행하지 아니하면 법적 절차에 따라 유치한 선박을 경매할 수 있고, 경매 대금에서 채권을 우선 변제받으며,<sup>23)</sup> 타인의 신청으로 선박이 법원에 압류되어 경매가 진행된 경우에도 선박유치권자인 건조인, 수리인의 우선 변제를 받을 권리는 영향을 받지 않는다<sup>24)</sup>는 규정을 두었다.

그러므로 2020년 해상법 개정안도 1993년 해상법에서 존재했던 예선인이 피예선인에 대한 선박유치권(제161조), 구조자가 피구조선에 대한 선박유치권(제188조 제3항), 인양자가 피인양선에 대한 선박유치권과 관련한 문제<sup>25)</sup>들을 고려하지 않았고, 기존의 입법취지와 같이 해상법상의 선박유치권은 선박의 건조 혹은 수리로 인한 건조인 혹은 수리인의 선박유치권으로 한정된 것으로 해석이 가능하다.<sup>26)</sup> 다만, 1993년 해상법 제25조에 한정된 선박유치권에 비하면 유치권을 행사할 수 있는 2개월 기간을 명확히 했고, 기타 선박의 압류로 인한 선박유치권자의 권리가 영향을 받지 않는다는 내용을 명확히 했으며 이러한

23) 2020년 해상법 개정안 제34조.

24) 2020년 해상법 개정안 제35조. 이 부분과 관련한 내용으로 최용철, “중국 선박유치권제도에 관한 연구”, 『법학논총』 제30권 제4호, 2013년, 256면, 258면의 내용을 참고 바란다.

25) 최용철, 앞의 논문(각주24), 241면.

26) 이는 1993년 해상법에서 선박유치권을 규정함에 있어 “1967년 선박우선평특권 및 저장권에 관한 국제 협약(1993년 개정 협약의 유치권 내용은 같음)”을 참조한 결과이다. 孫光, “論修船人在船舶扣押後的船舶留置權”, 『第二屆廣東海事高級論壇論文集』 大連海事法院, 2008年, 335면; 최용철, 앞의 논문(각주24), 240면.

부분은 긍정적으로 평가할 수 있다.

둘째, 1993년 해상법의 건조 중인 선박에 관한 규정(제2장 제2절 선박저당권)도 제14조로 하나의 조문으로만 존재했었다. 동조는 “건조 중인 선박은 선박저당권을 설정할 수 있다. 건조 중인 선박의 저당권 등기는 선박등기 기관에 선박 건조계약서를 제출해야 한다.”로 규정하고 있다. 2020년 해상법 개정안은 제37조로 동 조문(1993년 해상법 제14조)을 그대로 유지함과 동시에 건조 중인 선박의 소유권의 귀속 문제는 계약에 따르고, 계약에 약정이 없는 경우 건조인이 소유권을 갖는다고 규정했다.<sup>27)</sup> 이외도 제38조 제1항은 “건조 중인 선박의 저당권 설정은 등기하지 아니한 경우 선의의 제3자에게 대항하지 못한다.”<sup>28)</sup>로 규정하고 있고, 제39조는 건조 중인 선박의 저당권 설정에 관한 저당재산의 범위를 규정하고, 제40조는 건조 중인 선박에 설정된 저당권의 행사와 관련된 내용을 규정했다. <sup>29)</sup>

그러므로 선박 건조계약서에 건조 중인 선박의 소유권 관련 약정이 없는 경우 건조인에게 소유권을 귀속시키는 것과 저당 재산의 범위 및 저당권의 행사와 관련한 규정을 둔 점을 살펴볼 때 중국의 조선업 발전에 중요한 의미가 있고 긍정적인 요소로 작용할 것으로 판단된다. 다만, 법률의 체계상으로 살펴볼 때 제2장 “선박물권”에서 제1절로 일반규정을 두었다는 점과 제38조 등기의 대항요건과 관련한 규정과 제40조 저당권의 행사와 관련한 규정은 일반규정에 불과하므로 제1절인 일반규정에서 규정하여야 하는 것이 더 합리적일 것으로 보인다.

그리고 제2장 “선박”을 “선박물권”으로의 수정에 대해 “선박은 해상법에서 의인화하는 전통이 있고, 선박우선평권이 존재로 일관하게 물권으로 단정하기는 어렵다.”로 주장하고 수정을 반대하는 견해<sup>30)</sup>가 있다.

27) 2020년 해상법 개정안 제36조.

28) 선의의 제3자에 대한 해석은 董澤瑞, 앞의 논문, 137면 참고 바람.

29) 한국은 선박이 건조된 다음 운항에 상용될 때부터 상법(해상법)의 적용을 받는다. 따라서 운항 전 단계인 건조 중의 선박(저당권 제외)은 원칙적으로 상법(해상법)의 적용 대상이 아니다(고려대학교 해상법연구센터, 「해상법 주간 브리핑」 제119호, 2024년, 1면).

30) 付本超/張超, “海商法修改背景下船舶優先權法律性質之歷史考辨”, 「大連海事大學學報(社會科學版)」第4期 第23卷, 2024年, 18면. 선박우선평권은 영미법 대물소송의 영향을 받은 것으로 선박 자체를 의인화하여 선박이 사고를 야기한 주체로서 직접적인 책임을 부담한다는 관념에서 인정된다(최용철, “선박우선평권 및 저당권제도에 관한 연구”, 「일감법학」 제28호, 2014년, 388면).

## 2. 해상화물운송계약 관련 내용

2020년 해상법 개정안은 1993년 해상법 제4장의 제목 “해상화물운송계약”은 수정 없이 그대로 사용했고, 기존의 8개의 절에 “국내수로화물운송계약”을 제7절로 추가하여 모두 9개의 절이 되었다. 즉, 제1절부터 제6절까지는 국제해상화물운송을 규정한다는 점에서 매절의 제목에 “국제해상화물운송계약”이라는 내용을 추가하여 “국제화물운송계약의 일반규정”, “국제화물운송계약 운송인의 책임” 등의 방식을 취하여 수정했고, 제8절은 “항차용선계약(항해용선계약)”<sup>31)</sup>, 제9절은 “다식연합운송계약의 특별규정(복합운송계약)”<sup>32)</sup>으로 하고 있다. 제4장은 제7절이 새롭게 추가되었다는 점에서 신설된 조문이 비교적 많고 총 22개의 조문이 신설되었고 37개의 조문이 수정되었다. 제4장을 내용으로 나누어 보면 “국제해상화물운송계약(제1절-제6절)”<sup>33)</sup>, “국내수로화물운송계약(제7절)”, “항해용선계약(제8절)”, “복합운송계약(제9절)”<sup>34)</sup>으로 구분이 가능하다. “국제해상화물운송계약(제1절-제6절)”에서는 “국제해상화물운송계약”이라는 개념을 명확히 했고,<sup>35)</sup> “실제송화인”이라는 개념을 새로 도입했으며,<sup>36)</sup> 운송인의 책임을 향상 조절했다.<sup>37)</sup> “국내수로화물운송계약”은 새롭게 도입된 절이고, “항해용선계약”은 수정된 내용이 거의 없고, “복합운송계약”은 국내 수로 운송 구간의 내용을 추가 했다.<sup>38)</sup> 유의해야 할 점이 있다면 “국제해상화물운송계약”에서의 “전자선하증권”<sup>39)</sup>과 제7절에 신설된 “국내수로화물운송계약”과 관련한 내용이다.

첫째, “전자선하증권”은 2020년 해상법 개정안에 새롭게 도입된 내용 중의 하나이다. 제50조는 “전자선하증권은 해상화물운송계약에 따라 운송인이 전자통신으로 발송한 하나 이상의 전자문서에 기재된 정보를 말하고, 해상화물운송계약 및 물품이 운송인 또는 실제 운송인에 의해 접수 또는 선적되었음을 증명한다.”고 규정하고 있다. 선하증권의 관련 규정에 비추어 전자문서로 전환된

31) 항해용선계약을 말하고 김인현, 『해상법 제7판』, 법문사, 2023년, 223면 참고 바람.

32) 복합운송계약을 말하고 김인현, 앞의 책, 391면 참고 바람.

33) 개품운송계약을 말하고 김인현, 앞의 책, 238면, 참고 바람.

34) 해상법에서 규정한 복합운송계약은 한국과 같이 해상운송이 반드시 포함된 복합운송을 말한다 (김인현, “상법 제2편 상행위편 운송규정과 제5편 해상편 개정안에 대한 연구”, 『한국해법학회지』 제46권 제2호, 2024년, 53면).

35) 2020년 해상법 개정안 제49조.

36) 2020년 해상법 개정안 제50조.

37) 2020년 해상법 개정안 제55조(운송인의 책임 구간), 제65조(화물운임의 2.5배) 등.

38) 2020년 해상법 개정안 제132조.

39) 2020년 해상법 개정안 제50조, 제51조, 제82조.

부분을 제외하면 내용은 거의 같다.<sup>40)</sup> 이 외에 제4절에서 선하증권과 같이 규정하고 있으며, 제90조는 지시 혹은 무기명 전자선하증권을 규정함과 동시에 전자선하증권도 양도 절차에 따라 양도가 가능 하도록 명확하게 규정하고 있다.<sup>41)</sup> 전자선하증권 제도를 도입은 현대 국제 해상 화물 운송의 전자화 추세에 발맞추어 해상운송계약 및 관련 서류가 전자화 형태로 존재하게 함을 허용함과 동시에 유통할 수 있는 법적 근거를 마련하였으며, 해상운송계약의 절차를 간소화하고 거래 비용을 낮추며 효율성을 향상하였다는 평가<sup>42)</sup>를 받고 있다.

둘째, “국내수로화물운송계약”도 2020년 해상법 개정안에 새롭게 도입된 내용 중의 하나이다. 제108조는 “국내수로화물운송계약은 운송인이 운임을 받고 송하인의 위탁한 화물을 수로를 통해 중국의 항구 혹은 기타 지점에서 다른 항구 혹은 기타 지점으로 운송하는 계약이다.”고 규정하고 있다. 제109조는 “선박”, “운송증서”와 같은 일반규정에 해당하는 용어를 정의하고 있고, 제110조는 운송의 의무(감항능력 주의의무)를 규정하고 있고, 제111조는 화물의 지연 교부와 관련한 내용을 규정하고 있으며, 제112조는 국내수로화물운송계약에 일반적으로 포함되어야 하는 조항을 규정하고 있다. 이외에 제119조의 내용을 살펴볼 때 국내내수화물운송계약은 운송인의 책임 기간<sup>43)</sup>, 운송인이 화물에 대한 관리 의무<sup>44)</sup>, 운송인의 면책<sup>45)</sup>, 운송인의 손해배상<sup>46)</sup>, 운송인과 실제운송인과의 관계<sup>47)</sup>, 송하인의 의무와 책임<sup>48)</sup>, 송하인과 실제송하인의 연대책임<sup>49)</sup>, 운송증서와 전자선하증권<sup>50)</sup>, 수하인의 화물 수령<sup>51)</sup>, 운송계약의 변경<sup>52)</sup> 등 같은

40) 2020년 해상법 개정안 제50조 제8항.

41) 한국은 2007년 상법 개정을 통하여 전자선하증권의 제도를 마련하였다. 상법 제862조(전자선하증권) 운송인은 제852조 또는 제855조의 선하증권을 발행하는 대신에 송하인 또는 용선자의 동의를 받아 법무부 장관이 지정하는 등록기관에 등록하는 방식으로 전자선하증권을 발행할 수 있다. 이 경우 전자선하증권은 제852조 및 제855조의 선하증권과 동일한 법적 효력을 갖는다. 특히 전자선하증권 제도는 법무부 장관이 지정하는 등록기관에 의한 등록을 통해서만 전자선하증권 사용이 가능한 독자적인 제도이기에 그 실효성 및 국제적 범용성에 대한 문제가 계속해서 이어지고 있다(이언호, “전자선하증권과 관련한 주요국 입법 동향 및 분석”, 『한국해법학회지』 제45권 제3호, 2023년, 183면).

42) 溫州市交通運輸局, “航運數字化再邁新台階 正本提單將進入無紙化流轉模式”, [https://wzjt.wenzhou.gov.cn/art/2022/2/17/art\\_1692208\\_58925221.html](https://wzjt.wenzhou.gov.cn/art/2022/2/17/art_1692208_58925221.html), 입력일: 2022년 02월 17일, 검색일: 2024년 10월 06일.

43) 2020년 해상법 개정안 제54조.

44) 2020년 해상법 개정안 제56조.

45) 2020년 해상법 개정안 제62조.

46) 2020년 해상법 개정안 제63조.

47) 2020년 해상법 개정안 제68조-제71조, 제73조.

48) 2020년 해상법 개정안 제75조-제78조.

49) 2020년 해상법 개정안 제81조.

내용은 제4장 “국제해상화물운송계약(제1절-제6절)”의 관련 규정을 적용한다.

그러므로 제4정에 신설된 제7절 “국내수로화물운송계약”의 관련 규정들을 살펴볼 때 제108조 “국내수로화물운송계약”에 대한 정의를 제외하면 상당수의 규정은 일반규정에 불과하고 기타 내용은 제1절-제6절의 규정을 원용하여 적용한다는 해석이 가능하다. 이와 같은 입법 방식을 취한 이유는 국내 운송의 기준을 “국제해상화물운송”의 관행에 더욱 근접하게 하여 “국내수로화물운송”의 법적 규범성을 강화하기 위함이라고 할 수 있다.<sup>53)</sup> 다만, “국내수로화물운송계약”을 제4장 “해상화물운송계약”의 제7절 규정하는 것을 반대하는 의견도 있다. 즉, 기존의 2018년 해상법 개정 초안과 같이 별도의 장을 두어야 한다는 견해가 있고, 그 이유는 입법의 기술적인 측면을 고려하여 별도의 장으로 신설하는 경우 입법이 상대적으로 쉽고, “국제해상화물운송”은 여전히 국제적인 규칙과 일치시키고,<sup>54)</sup> “국내수로화물운송”은 국내의 상황을 고려하여 제도를 제정하는 것이 유리하다는 것이다. 특히, “국내내수화물운송”을 “국제해상화물운송”과 같이 규정하는 경우 해상법의 개정 과정을 지연시킬 수 있다는 우려를 표하기도 했다.<sup>55)</sup> 이외에도 “국내수로화물운송”을 해상법에서 규정하는 경우 국내 내수에서의 화물 운송은 해상법의 “해”와 관계가 없다는 견해<sup>56)</sup>도 있다.<sup>57)</sup>

### 3. 선박유류오염 손해(배상)책임 관련 내용

2020년 해상법 개정안 “제12장 선박유류오염 손해책임”은 신설된 장이고, 일

50) 2020년 해상법 개정안 제82조.

51) 2020년 해상법 개정안 제92조.

52) 2020년 해상법 개정안 제104조-107조.

53) 胡正良/孫悅, “國內水路貨物合同法律制度: 當前主要問題之解決”, 『中國海商法研究』 第34卷 第1期, 2023年, 24면; 吳煦, “海商法修改背景下的國內水路貨物運輸之立法模式選擇”, 『中國海商法研究』 第30卷 第1期, 2019年, 12면.

54) 張文廣, “海商法修訂的若干焦點問題”, 『中國遠洋海運』 第六期, 2018年, 69면.

55) 張文廣, 앞의 논문, 69면.

56) 鄧代婷, “海商法修改背景下國內水路貨物運輸立法模式探析”, 『武漢交通學院學報』 第23卷, 第3期, 2021年, 23면.

57) 현재 학계는 영해 화물운송을 해상법에 포함해야 한다는 의견은 일치하나, 내수 화물운송을 해상법에 포함해야 하는가에는 의견이 일치하지 않고 여전히 더 논의되어야 한다고 한다(李志文/韋蒙/袁必磊, “海商法修改研究回顧及展望”, 『大連海事大學學報(社會科學版)』 第23卷 第1期, 2024年, 4면; 余曉漢, “海商法修改不宜納入內河船舶和內河運輸”, 『中國遠洋海運』 第12期, 2019年, 2면).

반규정, 선박유류오염 손해책임, 선박연료유오염 손해책임, 선박유류오염 손해 배상기금으로 4개의 절 25개의 조문으로 구성되었다. 본 장은 중국 관할 해역과 바다와 연결된 항해할 수 있는 수로에서 발생한 선박의 오염 손해 및 이를 방지 혹은 경감을 위해 취한 예방 조치에 적용한다고 규정했으며,<sup>58)</sup> 선박의 유류오염 손해가 발생할 수 있는 수역의 범의를 명확히 했고, “오염손해”, “예방조치”, “사고”, “오염물”<sup>59)</sup>, “선박소유자”<sup>60)</sup>, “선박유류오염 손해배상기금”과 같은 용어를 명확히 규정했다.<sup>61)</sup> 이외에 기타 제3자의 고의나 부작위, 전쟁, 무력 충돌, 테러활동, 등대 또는 기타 항행 보조시설의 관리를 담당하는 국가 관련 기관이 직무를 수행하는 과정에서 과실로 인해 발생한 경우를 제외하고는 선박소유자가 책임이 있다<sup>62)</sup>고 규정하고 있으며, 이와 같은 선박소유자의 책임은 1992 CLC(민사책임협약)의 엄격책임을 참고했다<sup>63)</sup>고 한다. 이하에서는 선박 유류와 연료유의 오염 손해책임과 손해배상기금의 내용을 나누어서 살펴본다.

첫째, 선박유류오염 손해책임은 선박이 산적유(散積油)를 운송함으로써 발생한 오염 손해의 책임에 적용되고, 여기에서의 “선박”은 산적유를 운송하기 위해 건조되거나 개조된 선박(유조선)으로써 실제로 산적유를 운송하는 기간에만 본 절의 선박으로 간주 된다. 다만, 산적유를 운송하지 않는 선박 혹은 운송을 완료한 선박은 선박에 해당 산적유의 잔여물이 없음을 증명해야 한다. “유류”는 지속성 탄화수소 광물유(持久性烴類礦物油)를 말한다.<sup>64)</sup> 선박유류오염 손해배상책임은 5,000톤 미만의 선박은 4,510,000SDR이고, 5,000톤 이상의 선박은 5,001톤부터 초과하는 부분에 대해서는 증가 톤수마다 631SDR를 추가하지만, 배상 책임 한도는 89,770,000SDR를 초과하지 않도록<sup>65)</sup> 규정하고 있다. 선박소유자 또는 책임보험자, 재무담보자는 앞의 손해배상책임 규정을 원용하려면 관할 법원에 책임제한기금(손해배상기금)을 설립하고<sup>66)</sup>, 기금이 설립된

58) 2020년 해상법 개정안 제247조.

59) “오염물”은 본 장 제2절과 제3절에서 규정한 유류와 연료유를 포함한다(2020 해상법 개정안 제248조 제4항).

60) 책임의 주체를 명확히 하기 위해 “선박소유자”를 규정했고, 선박소유자에는 선체용선자, 선박경영자, 선박관리자를 포함한다(2020 해상법 개정안 제248조 제5항).

61) 2020년 해상법 개정안 제248조.

62) 2020년 해상법 개정안 제249조.

63) 楊成, “海商法修訂下關於船舶油污損害賠償制度的研究”, 『中國海事』 第9期, 2022年, 67면.

64) 2020년 해상법 개정안 제257조.

65) 2020년 해상법 개정안 제258조.

66) 여기에서 어느 한 사람이 기금을 설립하더라도 책임자가 설립한 것으로 간주한다(2020

이후 손해 배상 청구자는 선박소유자(채무자)의 모든 재산에 대하여 어떠한 권리도 행사할 수 없으며 이미 법원에 압류되었거나 제공된 보증금은 해제하거나 반환해야 한다.<sup>67)</sup>

둘째, 선박연료유오염의 손해책임은 선박 연료유의 유출 또는 배출로 인한 손해의 책임을 말한다. 여기에서의 “연료유”는 “선박유류오염 손해책임(제2절)”에서 규정한 유류 이외에 선박에 적재된 연료유를 말하고, 연료유는 본선의 조작 또는 추진을 위해 사용되거나 사용될 예정인 탄화수소 광물유를 의미하며, 윤활유 및 이와 같은 종류의 유류 잔여물도 포함한다.<sup>68)</sup> 특히 선박 연료유의 유출 혹은 배출의 행위자가 2인 이상인 경우 연대책임을 지고, 선박연료유오염 손해책임은 해사배상책임제한(제11장)의 적용을 받는다.<sup>69)</sup>

셋째, “선박유류오염 손해배상기금”은 앞서 서술한 바와 같이 관할 법원에 설립한다.<sup>70)</sup> 설립된 기금은 제266조에 따라 관련 손해를 배상하고 제267조<sup>71)</sup>에 따른 손해는 배상하지 아니한다. 유류오염 사고의 유류오염손해 기금의 한도, 손해배상의 선행지급, 손해배상의 순서는 국무원 관련 주관 부문의 규정을 따른다.<sup>72)</sup> 이 외에 손해배상기금 손해배상 선행지급의 범위에 한정하여 대위권리가 인정되고 손해책임자에 구상권을 행사할 수 있다.<sup>73)</sup>

그러므로 2020년 해상법 개정안은 “제12장 선박유류오염 손해책임”을 신설함에 있어 오염 구역의 범위를 “중국 관할 해역과 바다와 연결된 항해할 수 있는 수로”라는 점을 명확히 했고, 이에 관련한 개념들을 명확히 정의했다. 특히, 유의해야 할 점이 있다면 산적유 운송과 관련한 선박유류오염에서의 선박(유조선)은 항상 동 절의 규제를 받는 것은 아니고 실제로 유류를 운송하는 경우에만 동 절의 적용을 받는다는 점, 선박유류오염 사고는 해사배상책임제한(제11장)의 적용을 받지 않으나 선박연료유오염 사고는 해사배상책임제한(제11장)의 적용을 받는다는 점, 손해배상기금 손해배상 선행지급의 범위에 한정하여 구상권이 인정된다는 점이다.<sup>74)</sup> 이번 개정안에 제12장을 신설한 것은 선박

해상법 개정안 제259조, 제260조).

67) 2020년 해상법 개정안 제261조.

68) 2020년 해상법 개정안 제263조.

69) 2020년 해상법 개정안 제264조, 제265조.

70) 2020년 해상법 개정안 제259조 제1항.

71) 2020년 해상법 개정안 제267조 오염 손해가 전쟁, 테러, 무력 충돌로 인한 경우와 청구인이 이 선박으로 인한 손해임을 증명하지 못하는 경우는 기금의 배상을 받지 못한다.

72) 2020년 해상법 개정안 제268조-제270조.

73) 2020년 해상법 개정안 제271조.

74) 제12장의 전반적인 내용을 살펴볼 때 “일반규정”, “유류오염”, “연료유오염”, “손해배상기

유류오염이 해양 환경 오염의 주요 원인 중 하나이며, 공공 환경에 돌이킬 수 없는 피해를 초래할 수 있기 때문이고 해양 환경의 보호를 위한 필수적 사항이라고 평가<sup>75)</sup> 한다. 또한, 유류오염손해 기금의 한도와 배상의 방법을 주관 부문의 관련 규정을 따르게 한 것은 기금 사용의 최적화와 실천에서의 원활성을 고려했다는 평가<sup>76)</sup>가 있다. 이외에도 접경 해역, 해협 범위 내에서 주변 국가와 연합 체계를 설립하여 연합 기금을 설립하는 등의 비정부 조직의 관리 감독의 작용을 적극적으로 활용해야 한다는 견해<sup>77)</sup>도 있다.

#### IV. 중국 해상법 개정 내용의 시사점

##### 1. 해상법 적용 범위의 확대

2020년 해상법 개정안은 1993년 해상법의 전반적인 내용을 수정 및 보완했다. 이 과정에서 해상법의 적용 범위도 확대되었고 주요한 내용은 다음과 같다.

첫째, 선박물권에 관한 적용 범위의 확대이다. 1993년 해상법 제2장 “선박”으로 선박소유권, 선박저당권, 선박우선특권인 3개의 절로 구성되었으나 2020년 해상법 개정안은 “선박”을 “선박물권”으로 수정하고 3개의 절을 추가했다. 즉, 일반규정(제1절), 선박유치권(제5절), 건조 중인 선박의 소유권(제6절)이다. 선박유치권의 경우 1993년 해상법 제25조인 하나의 단서로만 존재했고, 선박유치권의 채권 변제 순위와 여기에서 말하는 선박유치권(건조인과 수리인의 유치권)이 무엇인지에만 명확히 했다. 따라서 선박유치권과 관련하여 제25조에 규정하지 않은 부분은 일반법의 적용을 받는다. 이와 관련하여 2020년 해상법 개정안은 유치권자가 선박유치권을 행사할 수 있는 기간과 대상 선박이 법원에 압류되는 경우 선박유치권자의 지위에 대하여 확대 규정했다. 건조 중인 선박도 1993년 해상법 제14조로 하나의 단서로만 존재했었고, 건조 중인 선박은 선박저당권 설정이 가능하고 선박등기 기관에 선박 건조계약서를 제출해야 한

금”으로 되어 있으나 제3절인 연료유오염(3개의 조문에 불과함) 부분이 본 장의 기타 내용과의 연결성이 부족하다.

75) 楊成, 앞의 논문, 64면.

76) 楊成, 앞의 논문, 68면; 李雯雯/胡正良, “中國船舶油污損害基金制度的不足与完善”, 『中國海商法研究』第29卷 第3期, 2018年, 40면.

77) 馬偲雨, “國際船舶溢油污染民事責任研究”, 『中國集集体經濟』第26期, 2017年, 80면.

다. 이와 관련하여 2020년 해상법 개정안은 선박의 건조계약서에 건조 중인 선박의 소유권 관련 약정이 없는 경우 건조인에게 소유권을 귀속시키고, 건조 중인 선박의 저장 재산의 범위 및 저장권의 행사와 관련한 비교적 자세한 내용으로 확대 규정했다.

둘째, “화물운송”에 관한 적용 범위의 확대이다. 1993년 해상법에 따른 “화물운송”이라고 하면 “제4장 해상화물운송계약”을 말한다. 그러나 제2조 제2항은 “본법(本法) 제4장의 해상화물운송계약에 관한 규정은 중화인민공화국 항구간 해상화물운송에는 적용되지 않는다.”로 명확하게 규정했고, 다시 제4장 제41조는 “항구에서 다른 항구로 운송”한다는 내용을 명확하게 하고 있으며, 여기에서의 하나의 항구는 반드시 외국의 항구여야 한다는 해석이 가능하고 국제해상화물운송계약만의 제4장의 적용을 받았다. 이에 대하여 2020년 해상법 개정안은 1993년 해상법 제2조 제2항을 삭제하고 “제4장 해상화물운송계약”에 “제7절 국내수로화물운송계약”을 추가했으며 해상화물운송계약에 국내수로화물운송계약을 포함하게 되었다. 따라서 국내 항구에서 외국 항구로의 국제 해상화물운송, 국내 항구 간의 화물운송; 내수에서의 화물운송인 모든 해상 및 수로 화물운송이 2020년 해상법 개정안 제4장의 적용을 받는다는 해석이 가능하다. 그러므로 1993년 해상법에서 규정한 “화물운송”이 국제해상화물운송으로 한정했다면 2020년 해상법 개정안은 선박이 항해가 가능한 국내외 모든 수역에서의 “화물운송”을 포함하는 것으로 “화물운송”의 적용 범위는 대폭 확대된 것이다.

## 2. 해상운송 증서의 전자화 대응

1993년 해상법은 시행 30여 년이 지난, 오래된 법률이고 동 법률의 제정 당시에는 전자선하증권<sup>78)</sup>에 대한 논의는 전혀 없었던 것으로 파악이 된다.<sup>79)</sup> 물론 전자선하증권의 보급은 글로벌 무역에 큰 편의를 제공하고, 정보의 전달이 더욱 신속하고 효율적이며, 이미 많은 국가와 지역에서 전자선하증권의 모델을 도입하여 무역의 효율성, 작업의 편의성을 높이고 그 중요성은 강화되었다.<sup>80)</sup>

78) 전자선하증권의 주요 도입 모델은 최석범/김태환, 앞의 논문, 173-177면 참고 바람.

79) 필자는 아직 관련 자료를 찾지 못했다. 당시는 이미 전자선하증권에 관한 CMI규칙이 1990년에 채택되었었다(이양기/이기영/김종건, 앞의 논문, 97-98면 참고 바람).

80) 單紅軍/胡曉喆, “區塊鏈賦能中國航運業的法律障礙及對策研究”, 「航空航天大學學報(社會科學版)」, 第37卷 第5期, 2023年, 원문 3면. 劉國慶, “比較法視角下提單立法數字化變革與中國回應”, 「國際經濟法學刊」, 第1期, 2024年, 49면. HMM은 2022년 3월 Bolero International의

그러나 중국은 한동안 전자선하증권에 대한 법적 효력을 인정하지 않았고 비교적 보수적이었으며, 이에 따라 국제해상화물운송의 경쟁력이 제한받을 것이라는 점을 예측할 수 있다.

그 후 2017년 “해상법의 개정 작업”이 진행됨에 있어 전자선하증권의 도입에 관한 내용이 포함되었고,<sup>81)</sup> 전자선하증권의 세부적인 내용과 관련하여 관련 법적 규제가 미비한 경우 그 효력의 저해를 초래하므로 전자선하증권의 유통 및 담보 기능을 보장해야 한다는 주장<sup>82)</sup>이 있었다. 2020년 해상법 개정안은 제4장 “제1절 일반규정” 제50조에서 전자선하증권에 대한 개념을 명확히 규정하고, 1993년 해상법 제4절에서 “선하증권”으로만 규정하던 모든 조문을 “선하증권 혹은 전자선하증권”으로 수정했으며, 제90조에서 전자선하증권의 종류 및 양도를 명확히 규정했다. 따라서 2020년 해상법 개정안은 국가 전략의 실현은 물론이고 국제적인 연결을 중요시하여 국제 해사 조약, 국제 해운 관행, 해운 표준 계약 등을 중국의 실정을 고려하여 적극 수용했으며, 선하증권의 전자화 전환에도 적극적인 대응을 했다고 평가할 수 있다.

특히, 유의해야 할 점이 있다면 2020년 해상법 개정안 제4장에서 국내외 모든 해상 및 수로 운송을 포함한다는 점과, 제4장에서 규정한 전자선하증권이 국제해상화물운송은 물론이고 국내 해상 및 수로의 모든 화물 운송에 이용될 수 있다는 점을 고려한다면, 앞으로 국내에서의 이용이 활성화될 것이고 급속한 변화 및 발전이 이뤄질 것으로 생각이 된다.

### 3. 선박유류오염 방지의 강화

1993년 해상법의 시행 이전의 해상법 초안에 “선박유류오염 손해배상” 장이 있었으나 1992년 최종 통과된 해상법에서는 삭제된 적이 있고, 2018년 해상법 개정 초안 및 이번 2020년 해상법 개정안에는 “제12장 선박유류오염 손해책임”으로 새롭게 도입되었다. 물론 지금까지는 선박유류오염 관련 법규로 하나

---

갈릴레오 플랫폼을 활용하여 중국-인도 간 화물운송에 전자선하증권 시범 사용에 성공했고, 한국은 2022년 11월 HMM과 포스코 인터내셔널에서 전자선하증권을 활용한 무역거래를 성공했다. 이현균, 앞의 논문, 25면; 글로벌 경제신문, “포스코인터내셔널, 블록체인 ‘전자선하증권’ 도입…디지털 무역거래 선도”, <https://www.getnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=608004>, 입력일: 2022년 12월 01일, 검색일: 2024년 10월 5일.

81) 曹興國/初北平, “作爲特別法的海商法的修改——制度体系、修法時机及規範設計”, 『政法論叢』 第1期, 2018年, 87면.

82) 朱文菁/孟國碧, “海商法修改應設立的電子運輸記象規制之研究”, 『中國海商法研究』 第32卷 第1期, 2021年, 19면.

의 짝으로 그 목적의 달성을 위해 존재하는 1992년 CLC(민사책임협약)과 FC(국제기금협약)에서 1992년 CLC는 1999년에 가입을 제의하여 2000년에 발효되었다. 단 CLC의 가입은 섭외적인 선박유류오염 문제의 일정 부분 해소로 한정된다.<sup>83)</sup> 이외의 국내 법규로는 해양환경보호법(海洋環境保護法)<sup>84)</sup>, 선박해양환경오염방지관리조례(防治船舶污染海洋环境管理条例), 선박유류오염손해배상기금의 징수와 사용관리방법(船舶油污損害賠償基金征收和使用管理辦法)이 존재했고, 선박유류오염의 문제를 해결했었으나 선박유류오염의 손해배상 및 보상의 입법은 불완전하고, 적용 법률이 복잡하여 법적 효력이 떨어지고, 법원 판단의 통일성 없어 혼란을 가져온다는 비판<sup>85)</sup>이 있었다. 특히 여전히 세계의 원유 수입 대국인 중국<sup>86)</sup>은 선박으로 인한 유류오염은 가장 두드러지며 보편적으로 발생하고 있는 심각한 환경 문제 중 하나로 평가<sup>87)</sup>받고 있다.

2020년 해상법 개정안에 “제12장 선박유류오염 손해책임”을 신설한 것은 위에서 서술한 법적 문제는 일정 부분은 해소될 것이고 법적 안정성을 보장하는 큰 의미가 있을 것으로 판단 된다. 특히 선박유류오염과 관련하여 선박의 유류오염 손해가 발생할 수 있는 수역의 범의<sup>88)</sup>, 유류오염 손해가 발생의 예방조치<sup>89)</sup>, 유류오염 손해배상 주체<sup>90)</sup>, 유류오염 책임보험 가입의 의무화<sup>91)</sup>, 유류오염 손해배상기금의 한도와 설치 및 운영<sup>92)</sup>과 관련된 규정을 살펴볼 때 선박의 유류오염으로 인한 손해배상은 물론이고 유류오염의 방지를 강화했다고 평가할 수 있다. 이외에도 2020년 해상법 개정안 제12장은 선박의 유류오염에 한정

83) 최용철, “중국의 선박유류오염손해배상 및 보상제도”, 『일감법학』 제25호, 2013년, 209면.

84) 해양환경보호법(海洋環境保護法)은 1982년에 통과 및 시행되었고, 그 후 1999년, 2013년, 2016년, 2017년, 2023년에 수정 작업을 거쳤고, 2023년 수정된 해양환경보호법은 2024년 1월 1일부터 시행되었다. 중화인민공화국생태환경부(中華人民共和國生態環境部), [https://big5.mee.gov.cn/gate/big5/www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/202310/t20231025\\_1043942.shtml](https://big5.mee.gov.cn/gate/big5/www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/202310/t20231025_1043942.shtml), 입력일: 2023년 10월 25일, 검색일: 2024년 10월 4일.

85) 최용철, 앞의 논문(각주83), 209면; 呂其威, “淺析中華人民共和國海商法(修訂征求意见稿)中的船舶油污損害賠償制度”, 『商業觀察』第6期, 2020年, 84면.

86) 문화일보, “중동·중국發 오일 쇼크 조짐… 1.6% 물가에 안심 이르다”, <https://www.munhwa.com/news/view.html?no=2024100401073111000003>, 입력일: 2024년 10월 4일, 검색일: 2024년 10월 4일.

87) 崔彩賢/邢帥超, “船舶油污防治的國內法思考—基于國際船舶油污防治的法律框架”, 『中國海洋大學學報』第6期, 2016年, 26면.

88) 2020년 해상법 개정안 제247조.

89) 2020년 해상법 개정안 제248조 제2항.

90) 2020년 해상법 개정안 제248조 제5항.

91) 2020년 해상법 개정안 제255조.

92) 2020년 해상법 개정안 제258조, 제259조, 제266조-제271조.

하지 않고 선박의 연료유오염도 포함한다는 점과, 제3장 선박의 “제43조 선장의 선박 관리와 운행” 조항에서 선장에게 “해양 환경오염의 방지”의 의무를 추가했다는 점 모두는 해양 환경오염 및 유류오염의 방지를 강화했다는 해석이 가능하다. 이 모두는 전 세계가 녹색 해운을 추구하고 선박의 설계, 운영 및 폐기 등의 과정에서 해양 환경 보호에 대한 보다 엄격한 기준을 도입함에 따라 이에 따른 중국의 의지로 보인다.

## V. 결론

해상법은 중국의 국제무역은 물론이고 경제발전에도 중요한 역할을 했다. 그러나 1993년에 시행된 해상법은 이미 30여 년이란 오랜 시간이 지났고 현대의 상황에 부응하지 못한다는 과제를 안고 있었다. 해상법의 개정 작업은 2017년의 시작으로 지금도 진행 중에 있다. 특히 이번 해상법 개정안이 2024년 국무원 상무위원회를 통과함에 따라 빠른 시일 내에 시행될 것이라는 가능성을 보여주고 있다. 따라서 본문은 2020년 해상법 개정안의 전반적인 내용을 요약 정리함과 동시에 조문의 수정 및 신설이 가장 많은 부분인 “제2장 선박물권”, “제4장 해상화물운송계약”, “제12장 선박유류오염 손해책임(신설)” 부분을 중심으로 서술했고 이에 상응하는 시사점을 다음과 같이 정리했다.

첫째, 해상법의 적용 범위를 확대했다. “선박물권”의 경우 “선박유치권(제5절)”, “건조 중인 선박의 소유권(제6절)”을 추가했다는 점에서 선박물권에 관한 규정은 대폭 확대되었다. 특히 건조 중인 선박의 소유권과 관련된 제도는 선박 건조 강국인 한국도 참고 필요가 있다. “화물운송”의 경우 “국내수로화물운송계약(제7절)”을 추가함에 따라 “화물운송”의 적용 범위는 국내외 해상 및 수로의 화물운송을 모두 포함하게 되었고 그 적용 범위는 기존에 비해 대폭 확대되었다.

둘째, 해상운송 증서의 전자화에 대응했다. 즉, 제4장은 “전자선하증권”제도를 도입했고 선하증권과 동등한 법적 효력을 갖추게 되었으며, 선하증권이 전자화되어 전환하는 추세에 적극적으로 대응한 것으로 보인다. 특히 제4장에서 국내외 해상 및 수로의 화물운송을 포함한다는 점에서 국내 화물운송에서 이용될 수 있는 전자운송증서의 활약이 기대된다.

셋째, 선박유류오염 방지를 강화했다. 물론 제12장 “선박유류오염 손해책임”

을 신설했다는 점에서 선박유류오염의 방지를 강화했다고 해석할 수 있다. 내용 면에서는 선박의 산적유와 연료유 모두를 규정하고 있고, 제3장에서 선장의 선박 관리 및 운행에 관한 해양 환경오염방지 의무를 추가 했다.

[참고문헌]

1. 국내문헌

- 김인현, 「해상법 제7판」, 법문사, 2023년.
- 채이식, 「(한중일 비교) 해상법 : 制定과 改正」, 세창출판사, 2013년.
- 최종현, 「海商法詳論」, 博英社, 2009년.
- 고려대학교 해상법연구센터, 「해상법 주간 브리핑」 제119호, 2024년.
- 김인현, “상법 제2편 상행위편 운송규정과 제5편 해상편 개정안에 대한 연구”, 「한국해법학회지」 제46권 제2호, 2024년.
- 이현균, “전자선하증권 활성화를 위한 법적 연구”, 「한국해법학회지」 제45권 제1호, 2023년.
- 이언호, “전자선하증권과 관련한 주요국 입법 동향 및 분석”, 「한국해법학회지」 제45권 제3호, 2023년.
- 이양기/이기영/김종진, “무역거래에서 스마트 선하증권 도입의 필요성과 효과에 관한 연구”, 「무역학회지」 제46권 제6호, 2021년.
- 최용철, “중국 선박유치권제도에 관한 연구”, 「법학논총」 제30권 제4호, 2013년.
- , “중국의 선박유류오염손해배상 및 보상제도”, 「일감법학」 제25호, 2013년.
- , “선박우선특권 및 저당권제도에 관한 연구”, 「일감법학」 제28호, 2014년.
- 최석범/김태환, “전자선하증권의 기능에 대한 사례분석과 시사점”, 「통상정보연구」 제7권 제1호, 2005년.

2. 외국문헌

- 司玉琢, 「海商法 第二版」, 法律出版社, 2007년.
- 孫思琪/鄭睿, “論國內海商法與國際海事條約的一致解釋”, 「國際法研究」第5期, 2023년.
- 孫思琪/胡正良, “民法典對於海商法修改影響論要”, 「國際法研究」第1期, 2021년.
- 孫光, “論修船人在船舶扣押後的船舶留置權”, 「第二屆廣東海事高級論壇論文集」大連海事法院, 2008년.
- 董澤瑞, “海商法修改背景下船舶所有權變動的法律解釋論——以法律規範相互融貫之展開”, 「國際經濟法學刊」第2期, 2024년.
- 余曉漢, “海商法修改不宜納入內河船舶和內河運輸”, 「中國遠洋海運」第12期, 2019년.
- 王明嚴, “數字貿易背景下區塊鏈電子提單的應用研究”, 「對外經貿實務」第42卷 第1期, 2024년.
- 馬炎秋/趙彬初/李忠美, “韓國電子提單立法介評”, 「大連海事大學學報(社會科學版)」

第19卷 第2期, 2020年.

胡正良/孫悅, “國內水路貨物合同法律制度: 当前主要問題之解決”, 「中國海商法研究」第34卷 第1期, 2023年.

吳煦, “海商法修改背景下的國內水路貨物運輸之立法模式選擇”. 「中國海商法研究」第30卷 第1期, 2019年.

張文广, “海商法修訂的若干焦點問題”, 「中國遠洋海運」第六期, 2018年.

張永堅, “反思修改中國海商法之努力”, 「中國海商法研究」第24卷 第3期, 2013年.

鄧代婷, “海商法修改背景下國內水路貨物運輸立法模式探析”, 「武漢交通學院學報」第23卷 第3期, 2021年.

楊成, “海商法修訂下關於船舶油污損害賠償制度的研究”, 「中國海事」第9期, 2022年.

李雯雯/胡正良, “中國船舶油污損害基金制度的不足与完善”, 「中國海商法研究」第29卷 第3期, 2018年.

李志文/韋蒙蒙/袁必磊, “海商法修改研究回顧及展望”, 「大連海事大學學報(社會科學版)」第23卷 第1期, 2024年.

馬偲雨, “國際船舶溢油污染民事責任研究”, 「中國集體經濟」第26期, 2017年.

單紅軍/胡曉喆, “區塊鏈賦能中國航運業的法律障礙及對策研究”, 「航空航天大學學報(社會科學版)」第37卷 第5期, 2023年.

劉國慶, “比較法視角下提單立法數字化變革与中國回應”, 「國際經濟法學刊」第1期, 2024年.

曹興國, 初北平, “作為特別法的海商法的修改——制度体系、修法時機及規範設計”. 「政法論叢」第1期, 2018年.

朱文菁/孟國碧, “海商法修改應設立的電子運輸記錄規制之研究”, 「中國海商法研究」第32卷 第1期, 2021年.

呂具威, “淺析中華人民共和國海商法(修訂征求意见稿)中的船舶油污損害賠償制度”, 「商業觀察」第6期, 2020年.

崔彩賢/邢帥超, “船舶油污防治的國內法思考——基于國際船舶油污防治的法律框架”, 「中國海洋大學學報」第6期, 2016年.

付本超/張超, “海商法修改背景下船舶優先權法律性質之歷史考辨”, 「大連海事大學學報(社會科學版)」第4期 第23卷 2024年.

### 3. 기타 자료

글로벌 경제신문, “포스코인터내셔널, 블록체인 ‘전자선하증권’ 도입…디지털 무역 거래 선도”, <https://www.getnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=608004>.

문화일보, “중동·중국發 오일 쇼크 조짐… 1.6% 물가에 안심 이르다”, <https://www.munhwa.com/news/view.html?no=2024100401073111000003>.

중화인민공화국 생태환경부(中華人民共和國生態環境部), [https://big5.mee.gov.cn/gate/big5/www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/202310/t20231025\\_1043942.shtml](https://big5.mee.gov.cn/gate/big5/www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/202310/t20231025_1043942.shtml).

中國政府网, “李强主持召開國務院常務會議, 研究推動保險業高質量發展的若干意見, 部署落實大食物觀相關工作, 審議通過加快完善海河流域防洪体系實施方案和網絡數據安全管理條例(草案), 討論中華人民共和國海商法(修訂草案)”, [https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202408/content\\_6971464.htm](https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202408/content_6971464.htm).

交通運輸部關於中華人民共和國海商法(修訂征求意见稿)公開征求意见的通知, “2018年中華人民共和國海商法修訂說明”, [https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202006/t20200623\\_3308111.html](https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/fgs/202006/t20200623_3308111.html).

溫州市交通運輸局, “航運數字化再邁新台階 正本提單將進入无紙化流轉模式”, [https://wzjt.wenzhou.gov.cn/art/2022/2/17/art\\_1692208\\_58925221.html](https://wzjt.wenzhou.gov.cn/art/2022/2/17/art_1692208_58925221.html).

[Abstract]

## Amending Content and Implication of Chinese Maritime Law

Cui, Longzhe\* · Luo, Shenghao\*\*

China's current maritime law was drafted as early as 1951, but was only implemented in 1993 after more than 40 years of work. This law is one of the first domestic laws formulated on the basis of international treaties after the establishment of China, and is considered one of the most systematic laws in China's legal system at the time. With 278 articles, it was also the law with the greatest number of articles. In its first 30 years of implementation, the Law played a positive role in the development of China's shipping industry, as well as an important role in promoting economic development and international trade. However, since its implementation, numerous international treaties have been amended and enacted, causing the law to gradually fall behind the evolving trends in international maritime legislation, and a series of domestic laws in China have also been revised and introduced, resulting in a lack of harmonization between Chinese maritime law and other domestic laws and no longer meeting the challenges of economic development and the promotion of international trade. In 2017, 24 years after the Law's implementation, the revision process began, but it has been ongoing for several years now. In 2018, the "Draft Revision of the Maritime Law" was prepared, and in 2020, the "Revision of the Maritime Law" was prepared, which was revised based on the 2018 draft. In particular, on August 30, 2024, the "Amendments to the Maritime Law" was approved in principal by the Standing Committee of the State Council, indicating that it will likely be implemented in the near future. The amendments amended 136 articles of the Law and added 69 new articles, totaling 336 articles, and generally revised and supplemented the content. This article summarizes the overall content of the amendments, focusing on the sections

---

\* Associate Professor, School of Law, Yanbian University; Visiting Professor, School of Law, Korea University.

\*\* Korea University Graduate School, PhD student in Commercial Law.

with the most amendments and new articles, namely “Chapter 2, Real Right of Ships”, “Chapter 4, Contract of Carriage of Goods by Sea” and “Chapter 12, Liability for Ship Oil Pollution Damages (New)”. On this basis, the article further summarizes the corresponding implications, namely “expanding the scope of maritime law”, “responding to the electronicization of maritime transportation documents” and “strengthening the prevention of ship oil pollution”.

Keywords : Chinese Maritime Law, Real Right of Ships,  
Contract of Carriage Goods by Sea, Electronic Bill of Lading,  
Oil Pollution of Ships