



제429회 국회 (정기회)
제2차 법제사법위원회

상법 일부개정법률안

검 토 보 고

〈선박사용인 개념에 ‘원격운항자’ 포함 등〉
■ 임호선의원 대표발의(의안번호 제2207224호)

2025. 9.

법 제 사 법 위 원 회

전문위원 박 혜 진

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	2

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 임호선의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 3.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 6.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법상 해상운송계약의 운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 운송물의 수령, 선적, 적부, 운송, 보관, 양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있음.

그런데 현행법에서는 해상운송계약의 이행보조자를 ‘선원이나 그 밖의 선박사용인’으로 한정하고 있어, 인공지능 등 자율운항시스템이나 원격운항자로 인한 손해가 발생할 경우 운송인에게 책임을 묻는 것이 곤란할 수 있다는 지적이 있고, 운송인은 자율운항시스템이나 원격운항자를 활용하여 해상운송계약을 이행하는 것이므로 자율운항시스템이나 원격운항자로 인한 손해도 운송인이 책임지는 것이 공평의 원칙에도 부합하다는 지적이 있음.

이에 해상운송계약의 이행에 있어 자율운항시스템이나 원격운항자로 인한 손해가 발생하는 경우 운송인에게 책임을 물을 수 있도록 하여, 해상운송계약 이행과정에서의 손해배상책임을 명확히 하고 계약당사자 간의 책임분배의 공평을 기하고자 하는 것임(안 제795조).

Ⅲ. 검토의견

1. 선박사용인의 개념에 ‘원격운항자’ 포함(안 제795조제1항)

가. 개정안의 내용 및 취지

□ 현행법은 운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 운송물의 수령·선적·적부(積付)¹⁾·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 주의의 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있는 것으로 규정하고 있음(제795조제1항).

○ 운송인과 마찬가지로 운송물에 대하여 주의의무를 부담하는 ‘선원이나 그 밖의 선박사용인’이란 「선원법」 제2조제1호에 따른 선원²⁾과 선박 운항시 노무를 제공하는 자를 의미함.

1) ‘적부(積付)’란 운송물을 선박의 선창(저장시설)에 고박·고정장치를 시행하여(대법원 1983. 3. 22. 선고 82다카1533 전원합의체 판결) 계획적으로 배치하는 것을 말함.

2) 「선원법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “선원”이란 이 법이 적용되는 선박에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람을 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 사람은 제외한다.

「선원법 시행령」 제2조(선원이 아닌 사람) 「선원법」(이하 “법”이라 한다) 제2조제1호 단서에서 “대통령령으로 정하는 사람”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.

1. 「선박안전법」 제77조제1항에 따른 선박검사원
2. 선박의 수리를 위하여 선박에 승선하는 기술자 및 작업원
3. 「도선법」 제2조제2호에 따른 도선사
4. 「항만운송사업법」 제2조제2항에 따른 항만운송사업 또는 같은 조 제4항에 따른 항만운송관련사업을 위하여 고용하는 근로자
5. 실습선원
6. 선박에서의 공연(公演) 등을 위하여 일시적으로 승선하는 연예인
7. 제1호부터 제6호까지의 어느 하나에 준하는 사람으로서 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의를 거쳐 해양수산부장관이 정하여 고시하는 사람

□ 개정안은 이러한 ‘그 밖의 선박사용인’의 범위에 「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」에 따라 해당 선박이 아닌 육상에 설치된 원격운항센터에서 자율운항선박의 조종·운항·관리 등의 업무를 수행하는 “원격운항자(같은 법 제2조제1항제4호)”³⁾를 추가하려는 것으로, 원격운항자의 과실로 운송물의 멸실·훼손이 발생한 경우에도 운송인이 손해배상책임을 부담하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제795조(운송물에 관한 주의의무) ① 운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 <u>선박사용인</u> 이 운송물의 수령·선적·적부(積付)·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.	제795조(운송물에 관한 주의의무) ① ----- ----- <u>선박사용인(「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」 제2조제1항제4호에 따른 원격운항자를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)</u> ----- ----- ----- -----.

3) 「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」 제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자율운항선박”이란 「선박법」 제1조의2에 따른 선박 중 자율단계에 따라 선원, 원격운항자 등 사람의 개입이 전혀 없거나 최소한의 개입 하에 자율운항시스템에 의하여 선박 스스로 운항이 가능한 선박을 말한다.
3. “원격운항센터”란 원격운항자가 선박에서 보내는 센서 기반 영상·소리, 해상 및 기상 정보 등의 데이터를 이용하여 자율운항선박의 운항 지원 또는 관리를 수행하기 위해 육상에 설치하는 시설을 말한다.
4. “원격운항자”란 원격운항센터에서 자율운항선박에 대한 조종, 운항, 관리 등의 업무를 수행하는 자를 말한다.

나. 구체적 검토

□ 「자율운행선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」에 따른 자율운행선박(같은 법 제2조제1항제1호)은 선박 중 자율단계에 따라 선원, 원격운항자 등 사람의 개입이 전혀 없거나 최소한의 개입 하에 자율운행시스템에 의하여 선박 스스로 운항이 가능한 선박을 뜻함.

○ 이러한 자율운행선박은 자율운행시스템(같은 법 제2조제1항제2호)만으로는 운항할 수 없거나 선원의 승선, 원격운항자의 관리 등이 필요한 “부분 자율운행선박”과, 자율운행시스템만으로 운항할 수 있어 선원, 원격운항자 등의 개입이 필요하지 아니한 “완전 자율운행선박”으로 나눌 수 있음(같은 법 제2조제2항)⁴⁾

□ 개정안은 원격운항자도 다른 선박사용인과 마찬가지로 운송물의

4) 「자율운행선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」 제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자율운행선박”이란 「선박법」 제1조의2에 따른 선박 중 자율단계에 따라 선원, 원격운항자 등 사람의 개입이 전혀 없거나 최소한의 개입 하에 자율운행시스템에 의하여 선박 스스로 운항이 가능한 선박을 말한다.

2. “자율운행시스템”이란 자율항해시스템, 자율기관시스템 및 이와 관련된 모든 장치를 말한다.

가. “자율항해시스템”이란 선원의 조작 없이 주변상황에 대한 외부센서 정보, 「지능형 해상교통정보서비스의 제공 및 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 해상교통정보, 「선박교통관제에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 선박교통관제 정보, 자율운행선박의 내부기기 상태에 대한 정보 등 관련 정보를 스스로 인지하고 판단하여 선박을 운항할 수 있게 하는 자율화 장비, 소프트웨어 및 이와 관련된 모든 장치를 말한다.

나. “자율기관시스템”이란 자율운행선박의 추진 및 전력 생산을 담당하는 핵심 기관시스템의 운전 상태를 실시간 모니터링하여 계측 데이터 기반의 진단·예측을 수행하고 장애 발생 시 원격으로 전문적 정비를 수행할 수 있게 하는 자율화 장비, 소프트웨어 및 이와 관련된 모든 장치를 말한다.

② 자율운행선박의 종류는 다음 각 호와 같이 구분하되, 그 자율등급은 산업통상자원부와 해양수산부의 공동부령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

1. 부분 자율운행선박: 자율운행시스템만으로는 운항할 수 없거나 선원의 승선, 원격운항자의 관리 등 선원, 원격운항자의 개입이 필요한 자율운행선박

2. 완전 자율운행선박: 자율운행시스템만으로 운항할 수 있어 선원, 원격운항자 등 사람의 개입이 필요하지 아니한 자율운행선박

수령·선적 등에 관한 주의의무를 부담하는 것으로 명확하게 규정하여, 그의 과실에 기초한 운송물의 멸실·훼손 등이 있는 때에 운송인이 손해배상책임을 부담하도록 하려는 것으로, 원격운항자 등의 개입이 일정부분 수반되는 “부분 자율운항선박”을 화물선으로 이용하게 되는 변화된 현실을⁵⁾ 적극적으로 반영하려는 취지라는 점에서 긍정적인 입법조치로 보임.

5) 해양수산부와 산업통상자원부는 2024. 9. 23. 부산 북항에서 한국형 자율운항선박 시스템을 실증하는 컨테이너선(포스 싱가포르호, 1,800TEU) 출항식을 개최한바 있음. (해양수산부, “민관 합동 한국형 자율운항선박 실증 돌입”, 2024년 9월 23일 보도자료)

2. 운송인의 운송물에 대한 손해배상책임 발생 사유로 “운송물의 수령·선적 등과 관련한 자율운항시스템의 결함”을 추가(안 제795조제2항 신설)

- 개정안은 운송물의 수령·선적 등과 관련하여 자율운항시스템(「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」 제2조제1항제2호6)의 결함으로 인하여 운송물의 멸실·훼손 또는 연착에 따른 손해 발생시 운송인이 이를 배상하도록 하고, 손해를 배상한 운송인은 자율운항시스템의 결함에 법률상 책임이 있는 자에 대하여 구상할 수 있도록 규정하려는 것으로(안 제795조제2항 신설), 자율운항선박을 화물선으로 운용하는 변화된 현실을 반영하려는 개정이라는 점에서 긍정적인 입법조치로 보임.

현행	개정안
제795조(운송물에 관한 주의의무) <u><신설></u>	제795조(운송물에 관한 주의의무) <u>② 운송물의 수령·선적·적부(積付)·운송·보관·양륙 및 인도와 관련하여 「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」 제2조제1항제2호에 따른 자율운항시스템의 결함으로 인하여 운송물의 멸실·훼손 또는 연착에 따른 손해가</u>

현행	개정안
	<u>발생한 경우 운송인은 이를 배상할 책임이 있다. 이 경우 손해를 배상한 운송인은 자율운항시스템의 결함에 법률상 책임이 있는 자에 대하여 구상권을 행사할 수 있다.</u>

□ 다만, 법체계 및 손해배상책임 관련 법리 등을 고려할 때 심사시 다음 사항을 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

- 첫째, 현행 제795조제1항은⁷⁾ 운송인이 자기 또는 그 밖의 선박사용인의 운송물의 수령·선적 등과 관련한 주의의무 위반으로 인하여 발생한 운송물의 멸실·훼손 등으로 인한 손해배상책임을 부담하는 것으로 정하는 한편, 손해의 발생의 원인이 된 주의의무 위반에 관하여 일반적인 손해배상책임의 법리와는 달리 운송인 측이

6) 「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률」 제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “자율운항시스템”이란 자율항해시스템, 자율기관시스템 및 이와 관련된 모든 장치를 말한다.

가. “자율항해시스템”이란 선원의 조작 없이 주변상황에 대한 외부센서 정보, 「지능형 해상교통정보서비스의 제공 및 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 해상교통정보, 「선박교통관제에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 선박교통관제 정보, 자율운항선박의 내부기기 상태에 대한 정보 등 관련 정보를 스스로 인지하고 판단하여 선박을 운항할 수 있게 하는 자율화 장비, 소프트웨어 및 이와 관련된 모든 장치를 말한다.

나. “자율기관시스템”이란 자율운항선박의 추진 및 전력 생산을 담당하는 핵심 기관시스템의 운전 상태를 실시간 모니터링하여 계측 데이터 기반의 진단·예측을 수행하고 장애 발생 시 원격으로 전문적 정비를 수행할 수 있게 하는 자율화 장비, 소프트웨어 및 이와 관련된 모든 장치를 말한다.

7) 「상법」 제795조(운송물에 관한 주의의무) ① 운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 운송물의 수령·선적·적부(積付)·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.

무과실을 입증해야 하는 것(“과실추정주의”)으로 규정⁸⁾하고 있음.

다만, 안 제795조제2항은 운송인이 자율운항시스템의 결함으로 인하여 발생한 운송물의 멸실·훼손 등으로 인한 손해배상책임을 부담하는 것으로 정하고 입증책임의 분배에 관한 규율을 별도로 마련하고 있지 아니하므로, 현행 제795조제1항과는 달리 손해배상책임에 관한 일반론으로 돌아가 배상을 청구하는 자가 손해 발생의 원인이 되는 “자율운항시스템의 결함”의 존재를 입증해야 하게 되는 차이가 있는 점을 심사시 고려할 필요가 있음.

- 둘째, 안 제795조제2항 후단은 “자율운항시스템의 결함”에 따라 운송물에 발생한 손해를 배상한 운송인의 구상권에 대해 규정하고 있으나, 구상의 상대방이 되는 “자율운항시스템의 결함” 및 “법률상 책임이 있는 자”라는 각각의 개념이 법문상으로는 다소 불명확한 측면⁹⁾이 있으므로 심사시 구체화할 필요가 있음.

- 참고로, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제45조제1항은 자율주행자동차의 결함에 관하여 “성능인증 기준에 적합하지 아니하거나 설계·제조¹⁰⁾ 또는 성능상의 문제로 안전에

8) 대법원 2001. 7. 10. 선고 99다58327 판결 등은 현행 제795조제1항을 “입증책임의 분배”에 관한 규정으로 이해하고 있음.

9) 「자율운항선박 개발 및 상용화 촉진에 관한 법률(법률 제19909호, 2025. 1. 3. 시행)」의 경우 자율운항시스템의 결함에 관한 구체적인 규정을 두고 있지 않음.

10) 「제조물책임법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “결함”이란 해당 제조물에 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 제조상·설계상 또는 표시상의 결함이 있거나 그 밖에 통상적으로 기대할 수 있는 안전성이 결여되어 있는 것을 말한다.

가. “제조상의 결함”이란 제조업자가 제조물에 대하여 제조상·가공상의 주의의무를 이행하

지장을 주는 등 국토교통부령으로 정하는 결함¹¹⁾”으로 규정함.

- 또한, 육상순차운송에 관한 이 법 제138조제2항은 순차운송관계에서 손해를 배상한 운송인의 구상권 행사 대상을 “그 손해의 원인이 된 행위를 한 운송인¹²⁾”으로 규정하고 있음.

였는지에 관계없이 제조물이 원래 의도한 설계와 다르게 제조·가공됨으로써 안전하지 못하게 된 경우를 말한다.

나. “설계상의 결함”이란 제조업자가 합리적인 대체설계(代替設計)를 채용하였더라면 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 대체설계를 채용하지 아니하여 해당 제조물이 안전하지 못하게 된 경우를 말한다.

다. “표시상의 결함”이란 제조업자가 합리적인 설명·지시·경고 또는 그 밖의 표시를 하였더라면 해당 제조물에 의하여 발생할 수 있는 피해나 위험을 줄이거나 피할 수 있었음에도 이를 하지 아니한 경우를 말한다.

- 11) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제45조(제작 결함의 시정 등) ① 자동차제작자들은 성능인증을 받은 자율주행자동차가 제40조제4항에 따른 성능인증 기준에 적합하지 아니하거나 설계·제조 또는 성능상의 문제로 안전에 지장을 주는 등 국토교통부령으로 정하는 결함이 있는 경우에는 그 사실을 안 날부터 적합성 승인을 받은 자가 그 사실과 그에 따른 시정조치 계획을 명확히 알 수 있도록 우편발송, 휴대전화를 이용한 문자메시지 전송 등 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 그 사실을 공개하고 시정조치를 하여야 한다.
- 12) 「상법」 제138조(순차운송인의 연대책임, 구상권) ① 수인이 순차로 운송할 경우에는 각 운송인은 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 연대하여 배상할 책임이 있다.
② 운송인증 1인이 전항의 규정에 의하여 손해를 배상한 때에는 그 손해의 원인이 된 행위를 한 운송인에 대하여 구상권이 있다.

3. 운송인의 면책사유인 항해·선박과실에 “자율운항시스템의 항해·선박관리 관련 결함”을 추가(안 제795조제3항)

- 현행법은 운송인이 운송물에 관한 손해가 선장·도선사 그 밖의 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위(“항해·선박과실”) 또는 화재로 인하여 생긴 경우 손해배상책임을 원칙적으로 면하는 것¹³⁾으로 규정하고 있음(제795조제2항).
- 개정안은 이와 같이 운송인이 면책되는 항해·선박과실의 내용에 “자율운항시스템의 항해·선박관리 관련 결함”을 추가하려는 것으로, 자율운항선박을 화물선으로 활용하려는 변화된 현실에 맞추어 해상운송인의 손해배상책임에 관한 규정을 정비하려는 것으로 긍정적인 입법조치로 판단됨.

현행	개정안
제795조(운송물에 관한 주의의무) ② 운송인은 선장·해원·도선사, 그 밖의 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위 또는 화재로 인하여 생긴 운송물에 관한 손해를 배상할 책임	제795조(운송물에 관한 주의의무) ③ -----도선사나-----항해·선박관리-----행위, 자율운항시스템의 항해·선박관리 관련 결함-----

13) 이와 같이 항해·선박과실로 인하여 발생한 운송물의 손해에 관하여 운송인을 면책하는 근거는 일단 선박이 출항한 다음 항해·선박의 관리와 같은 기술적인 사항에 운송인이 관여하는 것이 불가능하다는 것으로, 최근의 국제적인 경향은 이러한 면책을 축소하여 인정하고 있음.

현행	개정안
을 면한다. 다만, 운송인의 고의 또는 과실로 인한 화재의 경우에는 그러하지 아니하다.	-----. ----- -----.

4. 관계기관 의견

가. 법무부

□ 법무부는 자율운항시스템이나 원격운항자를 이용한 해상운송계약 이행과정에서의 손해배상책임을 명확히 하려는 입법취지에 공감한다는 입장임.

○ 원격운항자는 선장 등 선원의 직무를 대신하는 자로서 선박사용인의 개념에 포함 가능하고, 현재 해상계약 관련 실무와 법리에도 부합하며, 자율운항시스템도 선박시스템의 일부로 그로 인한 운송물의 멸실·훼손·연착 등에 대하여 운송인이 1차적 책임을 부담하는 것은 타당함.

○ 다만, 자율운항선박은 해상법 전반에 영향이 있으므로 일반적 정의규정 도입 또는 추가 개정 검토가 필요하고, 특히 사람의 개입이 전혀 없는 4단계 (완전)자율운항선박¹⁴⁾의 경우 법률관계가 달

14) 한국해양수산과학기술진흥원, “해양수산과학기술 정책·기술동향”, 2025. 4.에 따르면 국제해사기구(IMO)는 해상 인명 안전, 화물 보호, 선박 자체의 안전을 보장하기 위해 해사 산업의 기술 혁신에 발맞춰 원격 제어 또는 완전 자율운항선박의 상업적 사용을 위한 규제를 개발하고자 2024년 12월 제109차 회의에서 MASS(Maritime Autonomous Surface Ships) Code 개발 로드맵을 발표하였고, 자율화 단계를 다음과 같이 정함.

<MASS 자율화 단계>

단계	세부 내용
1단계	자동화 프로세스 및 의사결정 지원 시스템이 있는 선박으로 선원 탑승
2단계	원격 제어가 가능하지만 선원이 탑승한 선박
3단계	원격 제어되며 선원이 탑승하지 않은 선박
4단계	완전 자율운항선박으로 스스로 결정하고 조치를 수행할 수 있는 선박

라질 가능성이 있어 추가 검토가 필요하다는 의견임.

문 의 처
02)6788-5055