

준설선의 등기등록 및 저당권설정에 대한 연구

A Study on the Registration and Mortgage Setting of Dredger Ships

신 장 현*
Shin, Jang-Hyun

목 차

- I. 서설
- II. 선박 및 건설기계의 소유권이전 및 저당권설정
- III. 주물과 증물
- IV. 대법원 판례에 따른 준설선 등기와 저당권 검토
- V. 결론

국문초록

이 논문은 해저면의 토사물 등을 처리하기 위하여 수상에서 작업하는 준설선의 권리관계를 검토한 것이다. 준설선은 주로 수상에서 작업해야 하는 관계로 선박의 형태를 취하고 있다. 선박법에 따르면 소유자는 선박등기법에 따라 등기를 한 후에 선박등록을 신청하도록 하고 있다. 선박은 동산이지만 일반적인 동산의 물권변동과는 달리 등기 또는 등록을 해야지만 제3자에 대하여 대항력이 발생하기 때문이다. 또한, 선박은 고가의 물건이므로 선박등기법에 따른 저당권의 설정 등을 통하여 자본조달의 편의성을 지원하고 있다. 그러나 2007년 선박법 개정으로 인하여 건설기계관리법에 따라 건설기계로 등록된

논문접수일 : 2020. 07. 16.

심사완료일 : 2020. 08. 11.

게재확정일 : 2020. 08. 11.

* 법학박사/항해사·한국해양진흥공사 투자보증본부 팀장

준설선은 선박법 및 선박등기법에 따른 적용에서 제외되고 있다. 준설선은 선박의 형태를 갖추고 있어 기본적으로 선박법의 적용을 받도록 하고 있으나 실질적인 목적은 수상에서의 토사물 제거라는 작업이므로 건설기계로 분류될 수 있음을 감안한 조치이다. 따라서 건설기계관리법에 따라 등록하고 자동차 등 특정동산 저당법에 따라 저당권을 설정할 수 있도록 하고 있다. 그러나 건설기계관리법에 따르면 준설선의 물건변동에 대해서는 언급이 없다. 소유자는 등록하도록 하고 있지만, 운행을 위한 요건이지 권리관계를 위한 요건은 아니다. 동산과 같이 점유의 이전만으로 해결할 수 있는 사안은 아니다. 또한, 선박의 형태를 하고 있지만, 건설장비가 탑재된 시설이므로 저당권의 범위가 선박과 건설장비가 별도로 분리되어 처리되어야 하는지도 의문이다. 종물은 주물의 처분에 따르게 되어 있는데 건설장비를 종물로 볼 수 있을지 모호하다. 이 논문은 준설선의 물건변동과 저당권의 효력이 미치는 목적물의 범위에 대하여 살펴보고, 대법원 판례를 통하여 이를 검토해보고자 하는 데 의의가 있다.

주제어 : 준설선, 건설기계, 선박법, 건설기계관리법, 선박의 등기 및 등록

1. 서설

선박은 동력을 가지고 해상을 이동하는 운송 도구이다. 민법상 토지 및 그 정착물은 부동산이고 그 이외의 물건은 동산이므로 선박은 동산에 속한다. 동산의 물건변동은 인도 즉, 점유의 이전으로써 효력이 발생한다.¹⁾ 그러나 동산인 선박이 점유의 이전으로 물건변동의 효력이 발생한다면 다음과 같은 문제가 발생할 수 있다. 첫째, 선체용선과 같이 진정한 소유자로부터 점유가 완전히 이탈하는 경우에서의 공시효과,²⁾ 둘째, 동산의 공시는 공신력이 있으므로 선의

1)곽윤직·김재형, 물권법[민법강의 II] (제8판(전면개정)보정), 박영사, 158면

2) 선체용선은 용선자가 자기의 관리와 지배하에 선박을 운항하게 되므로 일반적으로 자신이 선원을 고용하고 의장을 하게 된다(최종현, 해상법상론, 박영사, 493면). 이러한 이유 때문에 외관상

취득이 가능한데, 고가의 선박에도 선의취득 인정이 가능한지에 대한 여부, 셋째, 선박은 대규모의 차입을 통하지 아니하고서는 확보하기 어려운 고가의 물건이므로 선박을 질권의 목적으로 할 수 있는지에 대한 문제이다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 일정한 규모 이상의 선박은 동산임에도 부동산과 같이 선박등기법에 따라 등기를 하고 저당권을 설정할 수 있게 한다. 그러나 모든 선박이 선박등기법의 적용을 받는 것은 무리가 있다. 왜냐하면, 군함·경비정과 같이 특수한 목적으로 사용되는 선박이나 레저용 보트와 같이 경제적 가치가 낮고 규모가 작은 선박, 또는 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선까지 등기하기에는 행정상 효율적이지 아니할 수 있다. 그러므로 선박등기법은 총톤수 20톤 이상의 기선과 범선, 총톤수 100톤 이상의 부선에 대해서만 적용하고 있다(동법 제2조).

2007년 8월 3일, 선박법의 일부 개정으로 건설기계관리법에 따른 준설선(浚渫船)은 선박법 제26조에 따라 등기 및 등록의 규정을 적용받지 않는 것으로 되었다. 준설선은 선박 형태의 수상 선체 구조물과 건설기계 형태의 준설 장비가 탑재되어 해저의 토사물을 제거하는 작업을 하는 선박이다. 외관상 선박의 형태를 가지고 있지만, 선박법에서는 일부 적용을 제외 받는 선박이다. 이러한 상황에서, 기존의 선박법에 따라 등기가 되고 근저당권이 경료된 상황에서 법의 개정으로 건설기계관리법에 따라 등록이 되었다면, 기존의 등기와 근저당권은 무효가 되는지에 대하여 다툼이 발생하였다. 또한, 준설선은 선박 부분과 건설기계인 준설 장비로 이루어져 있으므로 각각 별개의 물건으로 보아야 하며, 이에 따라 준설선에 관한 경매절차의 배당금 중 건설기계 부분과 선박 부분은 달리 배당되어야 한다고 주장하는 사안도 발생하였다. 이에 대해 본 논문에서는 선박을 비롯하여 자동차 등 특정 동산의 등기·등록 및 저당권에 관한 사항을 연구하고 이와 더불어, 저당권이 주물과 종물, 부합물 및 속구에 미치는지에 대한 문제를 다루어서 준설선에 어떻게 해석할 수 있는지 살펴보고자 한다.

용선자와 소유자와의 구별이 용이하지 아니하다.

II. 선박 및 건설기계의 소유권이전 및 저당권설정

1. 선박의 물권변동

가. 선박의 소유권이전

상법에서 규정한 선박은 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 항해에 사용하기 위하여 사회 통념상 선박으로 인정되는 구조물을 말한다(상법 제740조).³⁾ 부동산은 토지 및 그 정착물을 말하는데, 선박은 토지나 그에 따른 정착물이 아니므로 동산으로 보아야 한다(민법 제99조 제2항). 동산에서의 물권변동 효력은 인도(引渡)하여야 발생하는데(민법 제188조), 인도란 목적물에 대한 사실상의 점유가 동일성을 유지하면서 양수인의 지배로 이전되는 것을 말한다.⁴⁾ 이러한 동산의 양도는 외관의 표시에 의하여 외부에 공시되므로 점유의 이전이 타인에 대하여 대항력을 발생시키는 효력요건이 된다. 반면 부동산의 경우에는 그 목적물을 인도로써 취득한 경우에도 등기를 해야지만 비로소 권리를 주장할 수 있다.⁵⁾ 즉, 법률행위로 인한 부동산의 득실변경은 등기하여야 그 효력이 발생한다(민법 제186조). 요컨대, 동산은 물건의 ‘인도’가, 부동산은 ‘등기’가 물권변동효력의 발생요건이 된다.

그러나 선박은 동산임에도 민법상 동산의 규정에 적용되지 않고 부동산의 규정과도 다르다. 상법에서는 달리 규정하고 있기 때문이다. 즉, 등기 및 등록을

3) 사회통념상 선박이라는 구조물이 되기 위해서는 수면 및 수중에서 사람과 화물을 운송할 수 있는 능력을 갖춰야 하는데, 미국법에서는 수상운송수단으로 사용될 수 있는 배(watercraft)나 인공장치를 말하고 독일판례에서는 수상에서 사람 및 물건의 이동을 위한 항해 가능한 부유체로 일정한 내부공간이 있어야 한다고 하고 있다.; 정해덕, “개정상법 하에서의 선박의 의의와 선박 등록·등기”, 법조 제57권 제3호, 2008, 198면

4) 점유의 이전이 인도이다(곽윤직·김재형, 전거서, 158면).

5) 등기라 함은 국가기관인 등기관이 각종 법령에 따라 공적장부인 등기부에 일정한 권리관계를 기재하는 것 또는 그 자체를 말한다. ; 우보연, “선박 공시제도의 문제점과 개선방안”, 외법논집, 제33권 제3호, 2009, 410면; 이는 외부에 공시를 통하여 현재 이해관계에 있거나 장래에 이해관계에 있을 자가 그 법률행위로 인하여 부당하게 권리를 침해당하지 않고 불측의 손해로부터 보호받게 하기 위함이다.

할 수 있는 선박의 경우에는 당사자 사이의 합의만으로 소유권 이전의 효력이 발생한다.⁶⁾⁷⁾ 그러나 그 효력은 상대방에만 주장할 수 있을 뿐이고, 등기하고 선박국적증서에 기재하여야지만 제3자에게 대항할 수 있다(상법 제743조). 그러므로 양수인은 양도인에게 등기를 청구할 수 있는 권리를 가지게 된다.⁸⁾ 민법에서 부동산의 물권변동은 등기를 성립요건주의로 하고 있는데 반하여, 상법에서는 선박의 등기를 대항요건주의로 채택하고 있다.⁹⁾ 선박이 항해 중에 있거나 외국 항에 있는 이유로 인하여 국내등기가 용이하지 않을 수 있으므로 민법상의 물권변동의 일반원칙인 형식주의의 예외를 인정하여 의사주의를 채택하고 있다.¹⁰⁾ 한편, 상법 제743조에서 ‘선박국적증서에 기재’한다는 의미는 등록하려는 선박의 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 신청을 하여 선박원부(船舶原簿)에 등록하는 것으로, 이 절차를 통하여 선박국적증서를 발급받게 된다. 그러나 등기할 수 있는 선박이 선박국적증서를 발급받으려면 선박등기를 하여야지만 선박등록이 가능하다(선박법 제8조 제1항). 요컨대, 선박은 당사자 사이의 합의만으로 소유권 이전의 효력이 발생하지만, 선박에 대한 소유권을 취득하여 제3자에도 대항하기 위해서는 먼저 선적항을 관할하는 지방법원, 지원 또는 등기소에서 등기를 하고(선박등기법 제4조), 그 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 선박을 등록하는 절차를 거쳐야 한다. 즉, 등기와 등록이라는 이중의 절차를 거쳐야 한다.¹¹⁾

6) 등록이란 선박의 동일성과 국적을 증명하기 위하여 해양수산부 등의 국가기관의 선박원부에 선박의 표시사항 및 소유자를 기재하는 행정행위를 말한다. ; 우보연, 전개논문, 412면

7) 이를 의사주의라고 하는데 모든 선박이 이 적용을 받는 것이 아니라 등기 및 등록을 할 수 있는 선박의 경우에만 해당이 된다고 상법 제742조에서 규정하고 있다. 등기 및 등록을 할 수 있는 선박이란 선박등기법 제2조에 따라 총톤수 20톤 이상의 기선(機船)과 범선(帆船) 및 총톤수 100톤 이상의 부선(浮船)을 말한다. 그러나 선박법에서는 상기의 조건에 해당된다고 하더라도 군함 및 경찰용 선박, 선박계류용 및 저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선, 어선법에 따른 어선, 건설기계관리법에 따른 준설선, 수상레저안전법에 따른 수상오토바이, 모터보트, 고무보트, 및 요트 등은 제외된다.

8) 정해덕, 전개논문, 214면

9) 박윤직·김재형, 전개서, 160-161면; 최종현, 전개서, 57면

10) 정동윤, 주식상법-해상편(제2판), 한국사법행정학회, 81면; 송상현·김현, 해상법원론(제5판), 박영사, 95면

11) 단, 선박법 제8조의2에서는 소형선박은 소유권의 득실변경을 등록으로 하고 있는데, 소형선박은 총톤수 20톤 미만인 기선 및 범선과 총톤수 100톤 미만인 부선을 말한다.

나. 선박저당권설정

선박은 그 자체로 경제적·재산적 가치가 높은 고가의 운송 용구이므로 기업이 선박을 확보하기 위해서는 자체 자금으로만 조달하기에 쉽지 않고 선가 일부를 외부로부터 차입하는 경우가 대부분이다. 동산은 채무의 담보를 위하여 질권을 설정하는 경우가 보통인데, 질권자에게 목적물을 인도함으로써 그 효력이 발생한다(민법 제330조). 그러나 해운기업은 물적조직인 선박이라는 고가의 운송 용구를 이용하여 영리활동을 하게 되는데, 동산의 질권과 같이 질권자에게 목적물을 인도하게 되면 해운기업은 이를 사용·수익하지 못하게 된다. 더구나 질권자는 질권설정자로 하여금 질물의 점유를 금지하고 있으므로(민법 제332조), 선박을 확보하고 영리활동을 하기 위한 해운기업의 금융 필요성과 채무를 담보하기 위한 금융업자의 담보 확보라는 이해가 상충하게 된다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 상법은 등기한 선박에 한해서는 저당권의 목적으로 할 수 있게 하고 있다(상법 제787조 제1항).¹²⁾ 즉, 일정한 조건 이상의 선박에 대해서는 동산의 성격을 가지고 있는 선박이라 하더라도 공적 장부인 선박등기부에 등기함으로써 저당권설정을 허용하여 해운기업의 금융 편의를 도모하고 있다. 또한, 선박저당권은 그 특성에 반하지 않는 한 순위, 효력, 소멸 등은 민법의 저당권 규정을 준용하도록 하고 있다(상법 제787조 제3항).¹³⁾

2. 건설기계의 물권변동

가. 건설기계의 소유권이전

앞서 말한 바와 같이, 동산에 관한 물권양도의 효력은 양수인이 그 동산을 사실상 지배하는 정도로 점유를 함으로써 발생한다. 그러나 항공기¹⁴⁾, 소형선

12) 다만, 소형선박은 자동차 등 특정동산 저당법 제5조에 따라 선박원부에 등록함으로써 저당권의 효력이 발생한다.

13) 정완용, 선박담보법 연구, 경희대학교 출판국(서울), 2005, 209면

14) 항공법 제5조(소유권 등의 등록) ① 항공기에 대한 소유권의 취득·상실·변경은 등록하여야 그 효력이 생긴다.

박¹⁵⁾, 자동차¹⁶⁾ 등과 같은 특정 동산의 소유권 이전방식은 민법상 동산의 물권 변동과는 달리 등록이라는 제도를 통하여 득실변경이 발생하도록 법률로 정해 놓고 있다. 이는 항공기, 소형선박, 및 자동차 등은 운송의 수단으로 사용되므로 행정 목적상 관리를 필요로 하는 점, 상대적으로 재산적 가치가 높은 고가의 자산이므로 이해관계인 사이에서 권리가 대립될 수 있는 것을 고려하면 국가의 공적 장부에 기록이 필요한 점, 안전과 관계되어있는 특정 동산의 성질상 일정한 성능 유지를 위하여 국가의 감독이 필요한 점 등을 들어 등록을 의무화 하고 있다고 볼 수 있다. 그러나 건설기계의 경우는 항공기, 소형선박, 자동차 등과 같은 특정 동산의 물권양도 방식과는 상이한 것처럼 보인다. 건설기계관리법에서는 건설기계를 소유한 자가 특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사에게 등록신청을 하도록 하고(동법 제3조 제2항), 등록된 후가 아니면 사용하지 않거나 운행하지 못하게 할 뿐(동법 제4조 제1항), 물권변동에 대해서는 특별히 규정하고 있지 않기 때문이다.¹⁷⁾ ‘소유자가 등록신청을 함’은 소유에 대한 정당한 권원을 가지고 있는 자가 등록이라는 절차를 이행하는 것으로 볼 수 있어, 유체동산과 같이 점유의 이전만으로 물권양도의 효력이 발생하는 것처럼 이해될 수 있다. 그러나 명시적으로 규정하고 있지는 않지만, 민법상 동산의 점유이전이 아니라 자동차 등과 같은 특정 동산처럼 등록함으로써 물권의 득실변경이 발생하는 것으로 보아야 한다. 왜냐하면, 건설기계는 소형선박, 자동차, 항공기와 같이 자동차 등 특정동산 저당법에서 저당권의 목적물로 하고(동법 제1조), 민사집행법에서 강제집행을 동일하게 취급하고 있어 이들 특정 동산과 달리 건설기계만 점유이전으로 소유권 득실변경이 발생한다고 볼 수 없는 점¹⁸⁾, 점유

15) 선박법 제8조의2(소형선박 소유권 변동의 효력) 소형선박 소유권의 득실변경(得失變更)은 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.

16) 자동차관리법 제6조(자동차 소유권 변동의 효력) 자동차 소유권의 득실변경은 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.

17) 건설기계의 경우 그 소유자는 건설기계의 사용본거지를 관할하는 특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사에게 등록신청서를 제출하도록 하고 있을 뿐(건설기계관리법 시행령 제3조 제2항) 등록이 소유권 이전의 효력발생 요건인지에 대해서는 규정이 없다.

18) 김봉수, 건설기계의 소유권 득실변경에 관한 공시방법, 성신법학 제10호, 성신여자대학교 법학연구소, 2011, 31면; 건설기계에 관한 저당권의 득실변경, 강제집행절차, 가압류집행 등에 관한 규정에 비추어 보면, 건설기계관리법도 건설기계에 관하여 자동차 등과 궤를 같이 하여 등록을 그 소유권의 득실변경에 관한 공시방법으로 규정하고 있다고 봄이 상당하다는 판례로 수

의 이전만으로 권리의 득실변경이 발생한다면 동산과 같이 건설기계의 선의취득을 인정하여야 하는데 자동차 등 특정동산 저당법에 따라 등록을 통하여 저당권설정을 한 저당권자가 선의취득한 제3자로 인하여 저당권을 상실하는 부당한 결과가 발생할 수 있는 점¹⁹⁾, 등록을 하지 않으면 사용 및 운영을 못하게 하는 것은 행정 목적상 관리를 필요로 하고 안전과 관련된 특정 동산의 성질상 성능유지를 위하여 국가의 감독이 필요하다는 점에 있다.²⁰⁾ 생각건대, 건설기계의 소유권 이전방식도 등록이라는 제도를 통하여 득실변경이 발생하도록 입법이 필요해 보인다.

나. 건설기계의 저당권설정

건설기계관리법에 의하여 등록된 건설기계는 저당권의 목적물로 할 수 있는데, 이는 건설기계라는 동산을 담보로 하여 신용을 확장하고 금융편의를 도모하여 건설사업의 원활한 수행을 하게 함에 그 목적이 있다. 1966년 12월 23일에 법률 제1855호로 시행된 건설기계저당법에 따라 건설기계에 대한 저당권의 득실변경 및 압류·가처분 등의 권리집행은 등록원부에 등록하여야지만 그 효력이 발생하였다. 그러나 2009년 3월 25일자로 제정된 자동차 등 특정동산 저당법으로 건설기계를 포함하여 자동차, 소형선박, 및 항공기 등을 통합하여 건설기계의 저당권의 권리관계를 변경하게 되었다(동법 제1조). 이 법은 건설기계관리법 등에 따라 등록된 건설기계 등의 저당권에 관한 사항을 정하여 담보제공에 따른 자금 유통을 쉽게 하고 저당권자·저당권설정자 및 소유자의 권익을 균형 있게 보호함을 목적으로 한다. 건설기계관리법에 따라 등록된 건설기계 등이 특정 동산의 저당권의 목적물로 할 수 있는데(자동차 등 특정동산 저당법 제3조 제1호), 저당권에 관한 득실변경은 건설기계의 경우 건설기계관리법에 따른 건설기계등록원부에 등록함으로써 효력이 발생하게 된다(자동차 등 특정

원지방법원 2000.07.07. 선고 99가합19073 판결

19) 김봉수, 전계논문, 31면

20) 선박등록의 목적은 국적을 명확히 하고 해상안전 및 질서를 유지하기 위하여 관리·감독의 편익을 도모하기 위함이다; 우보연, 전계논문, 412면; 정소민, “등기·등록 일원화에 관한 연구”, 한양법학 제22권 제1집, 2011, 607면

동산 저당법 제5조 제1항 제1호). 요컨대, 같은 유체동산이라 하더라도 선박은 등기를 통하여 저당권설정의 효력이 발생하는데 반해, 건설기계와 같은 특정 동산은 공적장부 등에 등록함으로써 발생한다. 그렇다면 준설선은 선박인 동시에 건설기계로도 분류될 수 있는데, 선박의 등기와 건설기계의 등록 사이에서 어떠한 법이 규정되어야 하는지 의문이다. 준설선의 권리관계는 다음 항에서 검토하도록 한다.

3. 준설선의 물권변동

가. 준설선의 정의

준설선은 강, 운하, 항만 등에 퇴적되어 있는 흙, 모래나 광물 등을 퍼내기 위한 목적으로 건조된 수상에서 작업을 하는 선박 형태의 구조물을 말한다. 강, 운하, 항만 등은 보통 선박의 통항을 위하여 일정한 수심의 유지가 중요한데 준설작업을 통하여 토사 등으로 퇴적되고 있는 항로 및 부두의 수심을 유지하거나, 또는 더 깊게 만들어 대형 선박의 입출항을 가능하게 한다. 또한, 수중 구조물을 축조하기 위한 기초공사를 하거나 해저 폐기물이나 광물 등을 채취하기 위한 용도로 사용되기도 한다. 준설선은 자체 동력이 있는 자항선(自航船, Self-propelled Barge)과 동력이 없어 예인선 등으로 외부의 힘에 의하여 끌려다니는 비자항선(非自航船)으로 크게 나눌 수 있다. 준설선의 종류로는 펌프 준설선, 바켓 준설선, 닛퍼 준설선, 그레브 준설선, 드래그 석션 준설선과 쇄암선 등이 있다.²¹⁾

나. 준설선의 득실변경

과거에 일정한 형식의 준설선은 종래 건설기계관리법²²⁾에 의한 등록 대상

21) 박종현·전용배·박종혁, 건설기계화사공, 성안당(파주), 2011, 415면

22) 건설기계관리법 제2조 제1호에서 "건설기계"란 건설공사에 사용할 수 있는 기계로서 대통령령으로 정하는 것을 말하는데, 건설기계관리법 시행령 [별표 1] 건설기계의 범위에 비자항식 준

이면서 동시에 선박법과 선박등기법에 의한 등기·등록 대상이었는데, 현재는 2007년 8월 3일자 법률 제8621호로 일부 개정된 선박법에 의하여 건설기계관리법에 따라 등록된 준설선은 더 이상 선박법의 등기·등록 적용을 받지 않게 되었다.²³⁾ 건설기계관리법에 따라 등록된 준설선이 선박법의 등기·등록 적용에서 제외된 이유로는 다른 법률에서 등록 및 관리하고 있는 선박에 대하여는 선박법에 의한 등록을 면제하여 이중등록의 불편을 없애는 등 현행 제도의 운영상에서 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것이라고 선박법 일부 개정법률안 심사보고서는 설명한다.²⁴⁾ 즉, 건설기계관리법에 따라 등록된 준설선을 사용 및 운행하기 위해서는 과거 선박법과 선박등기법에 따라 등기·등록을 하는 것이 아니라, 건설기계관리법 제4조에 따라 건설기계등록원부에 등록하여야 한다. 건설기계관리법에 의해 등록해야 되는 준설선은 건설기계관리법 시행령 제2조에 따라 펌프식, 바켓식, 닷퍼식 또는 그레브식으로 비자항식만 해당되고, 이에 대한 단서 규정으로 해상화물운송에 사용하기 위하여 선박법에 따른 선박으로 등록된 것은 제외한다고 하고 있다. 그러므로 펌프식, 바켓식, 닷퍼식 또는 그레브식 비자항식 준설선은 건설기계관리법에 따라 등록하여야 득실변경이 발생하고, 그 외의 준설선은 여전히 선박과 동일하게 득실변경이 발생한다고 보아야 한다. 한편, 자동차 등 특정동산 저당법 제3조에 의하여 건설기계는 저당권의 목적으로 할 수 있는데, 건설기계관리법 시행령에 의해 등록해야 되는 준설선은 자동차 등 특정동산 저당법 제5조에 따라 건설기계등록원부에 등록을 하여야 득실변경에 따른 효력이 발생한다. 요컨대, 준설선을 담보로 채무자가 금융을 제공받기 위해서는 선박등기부

설선만 포함되어 있다.

23) 제8조(등기와 등록) ① 한국선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이 경우 「선박등기법」 제2조에 해당하는 선박은 선박의 등기를 한 후에 선박의 등록을 신청하여야 한다.

제26조(일부 적용 제외 선박) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 제7조, 제8조, 제8조의2, 제8조의3, 제9조부터 제11조까지, 제13조, 제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다. 다만, 제6호에 해당하는 선박에 대하여는 제8조, 제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다.

- 중략 -

7. 「건설기계관리법」 제3조에 따라 건설기계로 등록된 준설선(浚渫船)

- 하략 -

24) 법률 제8621호, 2007.8.3., 선박법 일부개정법률안 재정·개정이유

또는 건설기계등록원부에 등록을 하여 저당권을 설정하여야 하는 공시절차를 필요로 한다.

4. 소결

동산의 물건변동의 효력발생 원인은 점유의 이전이고 부동산은 등기이다. 선박은 동산이지만 일정 규모 이상의 선박 즉, 등기할 수 있는 선박은 당사자 사이의 합의만으로 물건변동의 효력이 발생한다. 단, 등기 및 등록을 해야 제3자에게 대항할 수 있다. 상법에서는 등기한 선박을 저당권의 목적으로 할 수 있으므로, 저당권의 대상이 되는 선박은 선박등기법에 따른 일정한 규모 이상의 선박이 된다. 동산인 선박을 부동산등기법의 규정을 준용하게 하고 민법의 저당권에 관한 규정을 준용하게 한 이유는 재산적·경제적 가치가 높은 유체동산이므로 외부로 권리관계를 분명히 공시하여 이해관계자들을 보호하고 담보제공에 따른 자금유통을 편리하게 하여 금융편의를 도모하는 등 해운산업을 활성화하기 위함이라고 할 수 있다. 그러나 모든 선박이 등기의 대상이 아니므로 모든 선박이 저당권의 목적이 될 수 없다. 선박등기법에 따라 등기할 수 있는 선박은 총톤수 20톤 이상의 기선(機船)과 범선(帆船) 및 총톤수 100톤 이상의 부선(舁船)만 해당되지만, 여기에 해당된다고 하더라도 군함·경찰함, 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선²⁵⁾은 제외된다. 특히, 준설선의 경우 2007년 선박법의 개정으로 인하여 건설기계관리법에 따라 건설기계로 등록되어 있다면 외형상 선박의 요건을 갖추고 있다고 하더라도 선박등기법이 아닌 건설기계관리법에 따라 등록되어야 한다. 따라서 자동차 등 특정동산 저당법에 의하여 건설기계등록원부에 등록하여야 저당권 효력이 발생한다.

25) 선박법시행규칙 2000.01.06. 전부개정 전에는 선박의 규모와는 상관없이 압항부선 및 해저조망 부선을 제외하고는 모든 부선이 등기제의 대상이었으며 준설선도 추진기관을 장치하지 않으면 선박으로 취급될 수 없어 저당권의 목적으로 하지 못했다. 참고판례 대법원 1998. 5. 18. 자 97마1788 결정

Ⅲ. 주물과 종물

1. 저당권의 효력이 미치는 목적물의 범위

가. 서설

선박은 선박저당권의 대표적인 담보목적물이다. 선박이 담보로써 저당권의 목적이 되려면 등기할 수 있어야 한다.²⁶⁾ 등기·등록할 수 있는 선박의 소유권 이전은 당사자 사이의 합의로서 효력이 발생하지만, 등기를 하고 선박국적증서에 기재 즉, 등록을 하여야지만 제3자에 대하여 대항할 수 있다. 등기한 선박은 저당권의 목적으로 할 수 있다고 규정하고 있을 뿐, 등록까지 요하는 지에 있어서는 규정이 없기 때문에 이에 대해서는 확실하지 않다(상법 제787조 제1항). 선박의 저당권은 그 성질에 반하지 않는 한 민법의 저당권에 관한 규정을 준용하고(상법 제787조 제3항) 부동산 물권의 득실변경은 등기를 하는 것으로 그 효력이 생기므로(민법 제186조), 생각건대 선박은 등기만으로 제3자에 대항할 수 있는 것으로 보아야 한다. 선박의 등기는 소유권, 저당권, 임차권과 같이 사적 권리관계를 공시하는 기능을 수행하는데 반하여, 등록은 국가가 해상안전 및 질서유지를 위하여 선박을 감독할 목적으로 행정편의를 위하여 이루어지고 있는 점도 이를 뒷받침하고 있다.

나. 부합물

민법에서 저당권의 효력은 저당부동산에 부합된 물건, 즉 부합물에 미친다(민법 제358조). 부합이란 저당부동산에 어떤 특정한 물건이 부착되어 저당부동산이나 특정한 물건을 훼손하지 아니하고서는 분리할 수 없거나, 분리하는데 과도한 비용이 발생하는 경우, 또는 분리가 되더라도 독립적으로는 가치가 현저하게

26) 선박등기는 총톤수 20톤 미만의 기선(機船)과 범선(帆船) 및 총톤수 100톤 미만의 부선(舢舨)에 대하여 적용하지 않고 있다(선박등기법 제2조).

낮아져 그 자체로 경제적인 손실을 피할 수 없는 경우를 말한다.²⁷⁾ 선박의 경우 부합이라 하면 선박이 건조가 완료되어 인도할 시점에는 없었던 구조물이 필요에 의하여 영구적으로 설치된 시설을 말하는 것으로 시타델(Citadel)²⁸⁾이나 황산화물 등을 저감할 수 있는 장치²⁹⁾를 그 예로 들 수 있다. 이러한 부합물은 선박 본체를 훼손하지 않고서는 분리가 힘들고 분리가 되더라도 본래의 가치를 잃어버려 물건의 경제적인 가치가 낮아지므로 이에 대해서는 저당권의 효력이 미친다고 보아야 한다. 한편, 민법 제256조에서는 타인의 권원에 의하여 부속된 부합물의 소유권은 소유자가 취득하지 못한다고 규정하고 있는데 저당권의 효력이 미치는지가 의문이다. 이에 대해 대법원 판결은 타인의 권원에 의하여 부속된 물건이라 하더라도 그 권리가 미치지 않는 것은 분리되어도 경제적 가치가 있는 것에 한하고, 분리가 되면 경제적 가치가 없는 것에도 타인이 권리를 주장할 수 있는 것은 아니라고 판시하였다.³⁰⁾ 요컨대, 타인의 권리로 부속시킨 물건이 분리되어 사회통념상 경제적인 가치가 없는 것으로 판단되는 경우라면 그 타인이 소유권을 주장할 수 없고 저당권의 목적물로 보아야 하는 것이 타당하다.

다. 속구

- 27) 부합이란 분리 훼손하지 아니하면 분리할 수 없거나 분리에 과다한 비용을 요하는 경우는 물론 분리하게 되면 경제적 가치를 심히 감소케 하는 경우도 포함하고, 부합의 원인은 인공적인 경우도 포함하나(대법원 1962. 1. 31. 선고 4294민상445 판결 참조), 부동산에 부합한 물건이 타인이 적법한 권원에 의하여 부속한 것인 때에는 민법 제256조 단서에 따라 그 물건의 소유권은 그 타인의 소유에 귀속되는 것이다. 다만 부동산에 부합된 물건이 사실상 분리복구가 불가능하여 거래상 독립한 권리의 객체성을 상실하고 그 부동산과 일체를 이루는 부동산의 구성 부분이 된 경우에는 타인이 권원에 의하여 이를 부합시켰더라도 그 물건의 소유권은 부동산의 소유자에게 귀속된다(대법원 2012.01.26. 선고 2009다76546 판결, 대법원 1985. 12. 24. 선고 84다카2428 판결, 대법원 2008. 5. 8. 선고 2007다36933, 36940 판결).
- 28) 사전적인 의미로 '요새'라는 뜻을 가지고 있는데, 2000년 중반에 소말리아 등의 해역에서 해적이 창궐하자 선박납치와 같은 긴급상황이 발생할 경우 선원들이 급히 대피할 수 있는 장소이다. 해적이 승선하더라도 외부에서는 들어올 수 없도록 튼튼한 대피소로 만들어 졌으며 외부와 교신할 수 있는 통신장비와 통상 3일분의 음식 등을 갖추도록 되어 있다.
- 29) '스크러버(Scrubber)'로 불리는 이 장치는 국제해사기구(International Maritime Organization)가 2020년 까지 선박 황산화물 배출량을 현행 3.5% m/m에서 0.5% m/m으로 제한하면서 개발된 탈황장치이다.
- 30) 대법원 2007.07.27. 선고 2006다39270 판결

선박의 저당권은 그 선박의 속구에 미친다고 한다(상법 제787조 제2항). 속구란 선박과는 달리 독립적인 물건으로서 선박의 상용에 공하기 위하여 그 선박에 다른 물건을 부속하게 하는 것³¹⁾으로 구명정(Life Boat), 구명별(Life Raft), 나침반(Compass), 정박하기 위한 굵은 밧줄(Hawser), 해도(Chart), 여유분의 닻(Anchor)이나 레이다(Radar) 등이 여기에 속한다. 이렇듯, 속구는 선박의 물리적인 손상이나 과도한 비용을 들이지 아니하여도 분리가 가능하며, 분리를 한다고 하더라도 경제적 가치에 큰 영향을 주지 않는 것을 말한다. 그러므로 외관상 그 물건의 소유주가 불분명한 경우가 많으므로 속구목록(屬具目錄, Inventory List)에 기재된 물건은 선박의 종물로서 추정하고 있으며(상법 제742조), 선박소유자가 아닌 타인이 소유주임을 주장하려면 반대입증을 통하여 증명하여야 한다. 민법에서의 종물은 주물의 처분을 따르도록 하므로(민법 제100조 제2항) 속구목록에 기재된 물건은 선박의 종물로 추정되어 선박과 함께 양도되고, 또한 주물에 저당권이 설정되면 종물 역시 저당권의 목적물이 된다.³²⁾ 그렇다면 속구목록에 기재되지 아니한 속구는 저당권의 목적이 될 수 있는지가 의문인데, 상법규정에서 저당권은 속구에 미친다고 규정하고 있으므로 저당권의 목적이 된다고 할 수 있다(상 제787조 제2항).

라. 종물

종물은 주물의 소유자가 그 물건의 상용에 공하기 위하여 자기 소유인 다른 물건을 부속하게 한 때에는 그 부속물은 종물이 된다(민법 제100조 제1항). 저당권의 효력이 종물에도 미치지만, 당사자의 합의로 달리 정하거나 법률규정에 다른 약정이 있으면 그러하지 아니하다(동법 제358조) 종물의 요건으로는 노도선에서 선체와 노의 관계에서와 같이 선체가 주물이 되고 노가 종물이 되는 것처럼 밀접한 장소적 관계에서 주물의 경제적 가치와 효용을 높이는 관계이어야 한다. 또한, 구성 부분이 아닌 독립된 물건이어야 하며 종물은 주물의 소유자와 동일하여야 한다.³³⁾ 종물은 주물의 상용에 이바지한다고 하더라도 주물 자체에

31) 정해덕, 전계논문, 209면

32) 정해덕, 전계서, 210면

경제적인 가치를 높이거나 효용을 주지 못하면 종물이 될 수 없다.³⁴⁾ 민법상 종물은 주물의 소유자와 동일하여야 하지만 선박에서는 종물이 반드시 선박소유자일 필요는 없다. 왜냐하면, 상기 종물의 요건에서와 같이 주물의 상용에 이바지하여 경제적 가치를 높이는 점, 소유자가 다르다는 이유로 주물에서 종물이 분리되면 주물의 가치가 현저히 하락할 가능성이 있는 점, 기본적으로 선박은 독립적인 가치와 효용을 지니고 있는 여러 물건들이 총합을 이루고 있는 점 등을 그 이유로 들고 있다.³⁵⁾ 이러한 이유로 종물의 소유자가 자신의 소유라는 점을 입증하지 않는 한 속구목록에 기재된 속구는 종물로 추정되고 주물의 처분에 따라 저당의 목적이 된다.³⁶⁾

오징어 채낚이 어선에 설치된 오징어잡이용 어구는 선박의 소유자가 어로작업을 위하여 선박에 부속시킨 독립적인 유체동산으로 선박과의 관계에서는 주물과 종물의 관계로 보는 것이 타당하며, 선박에 미치는 근저당권 및 가압류 등 공법상의 처분효력이 종물에도 당연히 미치는 것으로 법원은 판시하였다.³⁷⁾ 한편 주물이 아닌 종물에만 공법상의 처분효력이 미쳐 강제집행이 된다면 일체를 이루어 경제적 가치가 형성되는 주물의 가치에도 부당하게 손상시키는 결과가 초래되므로 종물에만 강제집행이 허용되는 것은 용납될 수 없다고 판시하여 주물 및 종물의 일체화된 집행을 확립하고 있다.³⁸⁾

2. 준설선에서 저당권이 미치는 범위

준설선은 강, 운하, 항만 등의 선저에 퇴적되어 있는 흙, 모래나 광물 등을 파내기 위한 목적으로 준설장비가 부착된 선박을 말한다. 준설선은 기본적으로 선박의 통항을 원활하게 하기 위하여 강, 운하, 항만 등의 수상에서 해당 구역의 바닥을 깊게 하는 작업을 하는 것으로 육상에서 땅을 파내는 건설기계와 그

33) 지원림, 민법강의(제12판), 홍문사, 2014, 167면

34) 대법원 2007.12.13. 선고 2007도7247 판결

35) 김인현, 해상법(제5판), 법문사, 2018, 122-123면

36) 김인현, 전게서, 123면

37) 울산지방법원 1998.09.03. 선고 98가단16905 판결

38) 울산지방법원 1998.09.03. 선고 98가단16905 판결

종류를 달리한다. 준설선의 종류로는 펌프석션(Pump Suction)준설선³⁹⁾, 그레브(Grab)준설선, 딧퍼(Dipper)준설선, 바켓(Bucket)준설선, 쇄암(Rock Cutter)준설선 방식 등이 있고, 항해방법에 따라 자항식과 비자항식으로 크게 나뉜다. 준설선에서 저당권이 미치는 범위를 검토하기 위하여 종류별 구조를 살펴보면 다음과 같다. ①펌프석션 준설선은 자항식과 비자항식이 있다. 자항식 펌프석션 준설선은 호퍼(Hopper)라고 하는 파이프를 통하여 해저에 침전된 토사를 흡입하고 이를 선창에 저장하였다가 준설토를 투기한다. 비자항식 펌프석션 준설선은 커터(Cutter)가 부착된 래더(Ladder)를 해저에 내리고 커터를 회전시켜 토사를 흡입하여 선창에 저장하고 준설토를 투기한다. ②그레브 준설선은 선체에 부착된 크레인과 크레인에 부착된 그레브 바켓(Bucket)으로 준설을 한 다음 준설토를 투기하는 방식으로 준설선(모선)과 부속선(예인선, 토크선)으로 구성된다. ③딧퍼 준설선은 굴착력을 강하게 하기 위해 딧퍼 암(Dipper Arm)이라는 준설장비 바켓을 달아 작업을 하는 것으로 대부분 비항식이다. ④바켓 준설선은 여러 개의 바켓을 순차적으로 연결하여 이를 회전함으로써 준설토를 채취하게 된다. ⑤쇄암 준설선은 단단한 지반을 파쇄하기 위하여 중력이나 공기압축을 이용한 추나 해머(Hammer)를 부착하여 준설하는 방식이다.⁴⁰⁾ 상기 준설선의 종류로 간략하게 살펴본 것과 같이 대부분의 준설선은 준설장비가 선체에 부착되어 하나의 구성물로 이루어져 있는 것을 알 수 있는데, 이러한 경우 저당권의 범위는 각각 분리하여 미치는 것이 아니라 일체를 이루고 있는 선체 전반에 미친다고 보아야 한다.

Ⅳ. 대법원 판례에 따른 준설선 등기와 저당권 검토

1. 준설선의 등기 및 등록절차

가. 사실관계⁴¹⁾

39) 펌프 준설선은 선박에 모래펌프(Sand pump)를 설치하고 흡입관을 바닥에 대고 물과 토사를 함께 흡입하여 토사를 제거하는 방식

40) 박종현·전용배·박종현, 건설기계화시공, 성안당(파주), 2011, 413-437면

2007년 8월 3일자로 법률 제8621호에 의하여 선박법이 개정되기 전인 2003년 9월 30일, 소송의 쟁점이 된 준설선을 소유권보존등기하였다. 법률 제8621호로 일부개정된 선박법 제26조 및 건설기계관리법 제3조에 따라 건설기계로 등록된 준설선은 선박법 제22조 제1항 제3호에 따라 그 사실을 안 날로부터 30일 이내에 선박소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 말소등록 신청을 하여야 한다. 이 사건 준설선은 법률 제8621호로 선박법이 개정된 후인 2008년 12월 3일에 건설기계등록원부에 건설기계로 등록을 하였으나, 선박법 시행규칙 제31조와 구 선박등기규칙(2012. 5. 29. 대법원규칙 제2413호로 전부 개정되기 전의 것) 제33조의 선박등록 말소에 따른 선박등기 말소절차에 관하여 규정하고 있음에도 선박등기부상의 소유권보존등기를 말소등록 하지 않았다. 그 후 말소절차를 밟아야 함에도 하지 아니한 선박등기부의 소유권보존등기에 기초하여 피고 명의로 근저당권설정등기를 하였고, 또한 원고 명의의 근저당권설정등기가 차례대로 경료되었다. 이어서 건설기계등록원부에 원고 명의로 선박등기부상의 근저당권설정등기와 같은 내용의 근저당권설정등록이 경료되었다. 그 이후 이 사건 준설선에 관한 경매절차가 진행되었고 배당순위를 결정함에 있어 피고에게 선박우선평권자로서 1순위의 지위와 또한 선순위 근저당권자로서 3순위의 지위로 배당하는 배당표가 작성되어 원고가 소를 제기하게 되었다.

나. 대법원 판결 및 쟁점

원고는 이 사건 준설선이 개정 전의 선박법에 따라 소유권보존등기를 하였으나, 선박법이 일부 개정됨에 따라 건설기계로 등록되었다면 위 소유권보존등기는 말소되어야 하는 등기이므로 무효임을 주장하였다. 따라서 위 소유권보존등기에 기초한 피고 명의의 근저당권설정등기도 무효라고 주장하였다. 이에 대하여 원심은,⁴²⁾ “관계 법령이 건설기계로 등록된 준설선의 선박등록과 선박등기의 말소에 관하여 규정하면서도 이미 존재하는 선박등기의 효력에 관하여는 규

41) 대법원 2015. 9. 15. 선고 2015다204878 판결

42) 광주고법 2015.1.8. 선고 (전주)2014나1671 판결

정하고 있지 아니하고 있지만, 건설기계 등록으로 인하여 선박등기가 말소되어야 한다고 하더라도 기존의 선박등기에 관한 이해관계인은 보호되어야 하므로 그 선박등기를 무효로 볼 수 없다”고 판단하면서 원고의 주장을 배척하였다. 원고는 상고에서 피고 명의의 근저당권설정등기가 유효하지 아니하므로 배당표의 경정을 요구하였으나, 대법원은 원심이 선박법 및 선박등기법의 법리를 오해한 잘못이 없고 원심의 판단을 수긍할 수 있다고 보았다.

다. 사건

준설선이 선박의 형태를 갖추고 있음에도 건설기계관리법에 의하여 등록되었다면 선박법에서의 등기와 등록의 적용을 제외한 이유는 건설기계관리법 등에서 등록·관리하고 있는 선박에 대해서는 선박법에 의한 등록을 면제하여 이중등록의 불편을 없애는 등 절차의 간소화를 위해서이다.⁴³⁾ 즉, 자항식 준설선은 기존대로 상법 및 선박등기법에 따라 등기·등록으로 공시를 하고, 비자항식 준설선은 등록만으로 외부에 공시하여 행정적인 업무를 줄이면서 저당권자 등 이해관계자들의 권리 관계를 용이하게 파악하게 함이 그 목적이다. 한편, 개정된 선박법에 따라 등기·등록을 한 선박이 법률에 의하여 더 이상 등기·등록을 할 필요가 없으면 동법에 의하여 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 말소를 신청하여야 한다(동법 제22조). 그러나 기존의 선박법에 따라 등기를 한 선박이 개정된 법에 따라 말소를 하지 않은 이유로 기존의 저당권을 설정한 선순위저당권자가 손해를 보아야 하는지는 의문이다. 왜냐하면, 법의 개정으로 인하여 말소신청을 해야 함에도 하지 않을 때의 효과나 이미 존재하고 있는 선박등기와 저당권의 효력에 대해서는 명문으로 규정하고 있지 않은 점, 원고는 건설기계관리법에 의한 등록원부를 통하여 새로운 이해관계를 맺은 저당권자가 아니므로 불측의 손해를 입었다고 볼 수 없는 점, 선박법의 개정은 법을 강화하여 효력을 엄격하게 단속하기 위함이 아닌 절차의 간소화 및 효율적인 행정을 달성하기 위한 점으로 보아야 하기 때문이다. 그러므

43) 법률 제8621호, 2007.8.3., 일부개정에 대한 제정·개정이유

로 기존의 선순위저당권자가 선박법의 개정으로 인하여 기존의 선박등기 및 저당권설정등기가 말소되지 않고 건설기계의 등록원부에 등록되지 않음을 기화로 하여 기존의 후순위 저당권자인 원고가 선순위 저당권자의 권리무효를 주장함은 행정적인 편의를 이유로 개정된 선박법의 취지를 고려하여 보면 기존의 다른 이해관계자들에게 손해가 미칠 수 있으므로 원고의 주장은 받아들이지 않음이 마땅하다고 생각한다.

2. 준설선과 준설장비에 대한 저당권의 효력

가. 쟁점

원고는 선박등기부가 공시하는 선박과 건설기계등록원부가 공시하는 건설기계가 각각 별개의 물건이므로 이 사건 준설선에 관한 경매절차의 배당금 중 건설기계 부분은 원고에게 배당되어야 한다고 주장하였다. 이에 대법원은 원고의 주장에 대하여, “건설기계관리법 시행령 제2조 제25호가 준설선을 선박 부분과 준설기계 부분을 포함한 하나의 물건으로 규정하고 있는 점, 이 사건 준설선의 선박 부분과 준설기계 부분이 일체로 제작되어 있어서 분리할 경우 어느 것도 독립적인 기능을 할 수 없는 점을 근거로 하여 이 사건 준설선을 하나의 물건이라고 판단하면서, 건설기계 부분에 대한 배당금을 원고에게 배당하는 것으로 배당표의 경정을 구하는 원고의 예비적 청구를 배척하였다.”

나. 사건

준설선은 선박이나 부선과 같이 수상에 떠다니는 구조물 위에 준설장비가 결합된 것이므로 준설장비가 구조물로부터 따로 분리된 채로는 강, 운하 및 항만과 같은 장소에서 준설이라는 소기의 목적을 달성할 수 없다. 준설장비는 선박이나 부선 등의 상용에 공하기 위하여 부속된 것을 말하는데, 선박 등에 물리적인 손상이나 과도한 비용을 들이지 않고서는 분리가 불가능하며, 설령 분리가 되더라도 경제적인 가치하락에 영향을 줄 수 있기 때문에 부함물로 봐야 한다.

또한, 밀접한 장소적 관계에서 준설장비가 선박 등의 효용을 도와 하나의 경제적 가치를 높이고 소유자가 동일하다는 점에서는 종물로 볼 수 있으나, 독립된 물건인지에 대해서는 의문이 있으므로 주물의 일부분인 구성부분으로 보아야 한다. 요컨대, 원고가 건설기계라고 주장하는 준설장비는 그 자체로 독립적인 기능을 할 수 있을 정도로 분리할 수 있는 것이 아니라 선박과 장비가 일체로 제작되어 있어 분리한다고 하더라도 경제적인 가치를 별도로 측정할 수 없으므로 선박자체의 부합물로 보아야 한다. 준설이라는 작업자체가 준설선의 목적이므로 그 장비가 없이는 독립적인 구조물로는 효용가치가 없기 때문이다. 이러한 이유로 준설선은 선박 부분과 준설장비가 하나의 물건이므로 분리하여 등기할 수 없다. 따라서 경매시 일괄적으로 매각되어야 하는 준설선의 경우에는 해당 역시 일괄적으로 하여야 한다고 생각한다.

V. 결론

일정한 규모 이상인 선박의 득실변경은 동산임에도 등기를 통하여 공시한다. 소유권 이전에 대하여 제3자에 대항하려면 등기 및 등록을 하여야 하고 등기한 선박은 저장권의 목적으로 할 수 있는데, 이는 고가라는 선박의 특징에 의한 금융의 필요 때문이다. 외관상 선박의 형태를 띠고 있다 하더라도 군함, 경찰함정, 선박계류용 및 저장용 부선 및 어선 등은 등기의무에서 제외되는데, 특히, 선박법에 따라 특정 형태의 준설선은 등기를 하지 않고 건설기계관리법에 따른 등록을 통하여 득실변경이 발생하게 된다. 선박법의 개정은 행정절차상의 간소화를 위한 것이므로 준설선이 선박법이 개정되기 전에 설정한 등기를 개정 이후 말소하지 않고 또한 건설기계관리법에 따라 등록을 하지 않았다고 하더라도 기존의 선순위 권리자가 불이익을 받는 것은 불합리하다. 또한, 준설선은 선체와 준설장비가 일체화된 구조를 이루고 있으므로 이를 분리하면 경제적·사용적 가치가 현저히 하락하게 되므로 근저당권은 준설선 전체에 미치고 처분에 따른 배당은 일괄적으로 해야 한다.

참고문헌

- 곽윤직·김재형, 『물권법』, 박영사, 2015
김인현, 『해상법』, 법문사, 2018
박종현·전용배·박종혁, 『건설기계화시공』, 성안당, 2011
송상현·김현, 『해상법원론』, 박영사, 2015
정동운, 『주석상법-해상편』, 한국사법행정학회, 2015
정완용, 『선박담보법 연구』, 경희대학교 출판국, 2005
지원림, 『민법강의』, 홍문사, 2014
최종현, 『해상법상론』, 박영사, 2014
- 김봉수, “건설기계의 소유권 득실변경에 관한 공시방법”, 『성신법학』 제10호, 성신대학교 법학연구소, 2011. 2.
우보연, “선박공시제도의 문제점과 개선방안”, 『외법논집』 제33권 제3호, 한국외국어대학교 법학연구소, 2009. 8.
정소민, “등기·등록 일원화에 관한 연구 -선박의 공시제도를 중심으로-”, 『한양법학』 제22권 제1집, 한양법학회, 2011. 2.
정해덕, “개정상법 하에서의 선박의 의의와 선박등록·등기”, 『법조』 제57권 제3호, 법조협회, 2008. 3.

[Abstract]

A Study on the Registration and Mortgage Setting of Dredger Ships

Shin, Jang-Hyun

Korea Ocean Business Corporation

This paper is a review of the real rights of dredger ships working on the water to dredge with earth objects, etc. on the seabed surface. Dredger ships take the form of ships mainly because they have to work on the water. Under the Ship Act, owners are required to apply for signing up of ships at Ministry of Oceans and Fisheries after registration under the Ship Registration Act. Unlike the usual transfer of real rights of movable properties, ships must be registered. In addition, since ships are expensive goods, the convenience of capital procurement through the establishment of collateral rights are provided under the Ship Registration Act. However due to the revision of the Ship Act in 2007, dredger ships registered as a construction machinery under the Construction Machinery Management Act were excluded from application under Ship Act and Ship Registration Act. The measure takes into account that dredger ships are basically subject to Ship Act because they have the form of ships but the actual purpose is to remove soil from the seabed which can be classified as construction machines. Therefore it is allowed to register in accordance with Construction Machinery Management Act and to set mortgage rights in accordance with Act on Mortgage on Motor Vehicles and other Specific Movables. Under Construction Machinery Management Act, however, there is no mention of changes in the property rights of dredger ships. Owners are required to

register but it is a requirement for operation, not for rights. Also, it is questionable whether the scope of the mortgage should be treated separately from the ship because it is a facility that has the form of a ship but is equipped with construction equipment. An accessory is supposed to follow the disposal of a main object but it is unclear whether construction equipment can be viewed as an accessory. This paper is meaningful in that it is intended to examine through Supreme Court precedents the extent to which dredger ships transfer in property rights and mortgage rights take effect.

Key words : Dredger Ship, Construction Machinery, Ship Act, Construction Machinery Management Act, Registration and Signing up of Ships