

Convention on International Interests in Mobile Equipment

石光現*

-
- I. 머리말
 - II. 협약의 구조와 특색
 - III. 채무자의 채무불이행시의 擔保權者의 구제
 - IV. 航空機엔진에 대한 擔保權의 설정
 - V. 맺음말
-

I. 머리말

현재 우리 항공사가 외국으로부터 리스방식에 의해 航空機를 도입할 경우 航空機의 소유자인 외국의 lessor는 航空機 취득을 위한 금융을 제공하는 대주들에게 航空機 抵當權을 설정해준다.

과거에는 우리 항공사가 賃借한 항공기에 대하여는 소유자인 외국의 lessor가 抵當權을 設定할 수 없었으나, 1992년 7월 1일자로 航空法이 개정되어 賃借航空機에 대하여도 抵當權의 設定이 가능하게 되었던 바, 그 결과 우리 항공사의 리스방식에 의한 항공기의 도입이 보다 용이하게 되었다. 이 경우 航空機 抵當權은 한국의 航空機登錄原簿에 등록되므로 한국법을 準據法으로 하여 설정된다.¹⁾ 이와 같이 현재 航空機에 대한 擔保權의 설정은 어느 국가의 국내법에 따라 이루어지므로 다른 국가에서 그러한 擔保權이 어떠한 효력을 가지는가는 당해 국가의 國際私法 規則에 따르는데, 航空機에 대한 권리의 국제적 승

* 漢陽大學校 法科大學 教授.

1) 이에 관하여는 石光現/曹榮均, 國際航空機 리스에 관한 法的인 問題點, 대한변호사 협회지(1992. 11.), 61면 이하를 참조.

인을 도모하기 위하여 國際條約이 체결된 바 있으나²⁾ 우리나라는 이에 가입하지 않았고 동 협약은 충분히 기능하지 못하는 상태이다.

이러한 상황하에서, 고가의 移動設備에 대해 擔保權의 설정과 실행을 원활하게 함으로써 금융기관의 대출위험을 낮추고 금융비용을 절감하며 담보부채권의 유동성을 제고하기 위한 방안으로 私法統一을 위한 國際研究所(UNIDROIT)³⁾는 國際民間航空機構(ICAO)와 공동으로 航空機를 포함하여 국제적으로 이동하는 설비(철도차량, 컨테이너, 우주시설, 등록선박)에 대한 國際的 擔保權에 관한 협약을 제정하기 위한 작업을 추진중인 바, 이것이 'Convention on International Interests in Mobile Equipment(移動設備⁴⁾에 대한 國際的 擔保權에 관한 협약)'이다. 이를 위하여 이미 몇 차례 정부전문가 회의가 개최되었고⁵⁾ 우리나라의 정부대표도 참석하였으며 회의 결과에 대해 姜仁喆 검사가 보고서를 발표하였고⁶⁾ 金文煥 교수가 국제거래법학회에서 발표한 바도 있다.⁷⁾

필자는 우선 우리나라를 대표하여 정부전문가회의에 참석하고 보고서를 제출하는 등 위 협약과 관련하여 수고하시는 분들의 노고를 치하하며, 보고서에 제시된 견해에 대해 다소 의문이 있음을 지적하려 한다. 이 글은 위 협약에 대한 체계적인 검토를 목적으로 하는 것이 아니며, 단지 과거 航空機抵當權設定契約의 작성과 航空機抵當權의 등록 등 관련 실무를 담당했던 법률가의 입장에서 그에 논의를 한정하여 몇 가지 의견을 제시하기 위한 것이다. 논의에 앞서 협약안의 중요한 특색을 간단히 언급한다.

-
- 2) 이는 '航空機에 대한 권리의 국제적 승인에 관한 제네바협약(Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, signed at Geneva on 19 June 1948)'을 말한다. 한편, 선박의 경우 '船舶留置權 및 船舶抵當權에 관한 1993년 국제협약(1993 International Convention on Maritime Liens and Mortgages)'이 있으나 이는 아직 발효되지 않았다.
 - 3) 이는 프랑스어인 'Institut international pour l'unification du droit privé'의 약자이다. 영어로는 'International Institute for the Unification of Private Law'라고 한다.
 - 4) 'mobile equipment'를 '運送裝備'라고 번역하기도 하나 여기에서는 '移動設備'라 한다.
 - 5) 제1차 전문가회의는 1999년 2월 1일부터 12일까지 로마에서 개최되었고, 제2차 전문가회의는 1999년 8월 24일부터 9월 3일까지 몬트리올에서 개최되었다. 제3차 전문가회의는 2000년 3월 로마에서 개최될 예정이다. 전문가회의 외에도 초안 작업반, 등록작업반, 도산작업반, 재판관할작업반 및 국제공법작업반이 구성되었고 작업반별로 여러 차례 회의가 개최된 바 있다. 작업 전반에 관한 경과는 Unidroit News 1999-3을 참조. 이는 <http://unidroit.org/english/news/news-99-3.htm>에 있다.
 - 6) 姜仁喆, 運送裝備의 國際擔保權에 관한 協約, 저스티스 1999/9 제32권 제3호(통권 제53호), 116~132면.
 - 7) 金文煥, 移動設備에 관한 國際協約(草案)에 관한 會議, 해상·공중운송법에 관한 새로운 문제점(국제거래법학회 1999년 추계 학술대회 자료), 103~119면.

II. 협약의 구조와 특색

협약안⁸⁾에 따르면, 협약은 적용대상인 모든 移動設備에 공통적으로 적용되는 조항을 규정한 기본협약/framework convention 또는 basic convention)과 각 移動設備에 특유한 조항을 정한 의정서(protocol)들로 구성될 예정인 바 현재는 航空機에 관한 의정서 초안과 철도차량에 관한 의정서가 작성된 상태이다. 이와 같은 「기본조약 + 의정서」라는 구조는, 하나의 협약에서 모든 移動設備들에 관한 조항을 함께 규정하는 방식 또는 移動設備 별로 별도의 완결된 협약을 규정하는 방식과 비교할 때 여러 가지 장점이 있는 것으로 우리의 입장에서도 수용할 수 있을 것으로 생각된다.

현재는 準據法인 각국의 국내법에 따라 移動設備에 대한 擔保權이 설정되고 있고, 기존의 國際條約은 그와 같이 설정된 擔保權을 국제적으로 승인하는 것을 목표로 한 것이나, 협약안은 국내법과는 관계없이 협약자체에 기초한 독립적인 國際的 權利(international interests)의 설정을 예정하고 있다. 즉, 협약에 따라 설정되는 擔保權은 어느 국가의 국내법에 의존하지 않는 바 이는 종래에 볼 수 없었던 개념으로서 협약의 중요한 특색이다. 현재는 국제적 권리를 등록할 수 있는 제도가 존재하지 않으므로 협약안은 등록제도, 등록의 대양, 국제적 등록기구의 책임과 면제에 관한 상세한 규정을 두고 있다.

협약안에 따른 國際的 權利, 특히 전통적인 擔保權⁹⁾을 인정할 경우 그 결과는 우리 법상의 抵當權(航空機와 같이 등록할 수 있는 동산의 경우)과 質權을 포괄하는 擔保權이 될 것이고, 質權의 경우 우리법상 인정되는 바와 같이 擔保權者의 점유를 전제로 하는 質權이 아니라 점유를 수반하지 않는 動產質權 내지는 動產抵當 또는 動產讓渡擔保에 상당하는 擔保權을 인정하게 된다. 국제적 권리는 협약이 정한 일정한 요건이 구비되면 유효하게 설정되고 권리의 설정을 위하여 반드시 등록을 필요로 하는 것은 아니나, 擔保權의 優先順位를 판단

8) 협약안은 <http://unidroit.org/english/news/pdconv-99-02.htm>을 참조. 항공기에 관한 의정서안은 <http://unidroit.org/english/news/pdprot-99-02.htm>을 참조.

9) 협약안은 소유권유보부매매와 리스를 담보로 파악하는 미국 통일상법전과는 달리 소유권유보부매매에서의 매도인의 권리와 리스에서의 lessor의 권리를 전통적인 擔保權과 구별한다.

함에 있어 등록이 매우 중요한 의미를 가진다. 이와 같이 등록이 담보의 설정을 위한 요건이 아니라는 점은 우리 법과는 다르다.

협약안은 소유권유보부매매와 리스를 담보로 파악하는 미국의 통일상법전(Article 9)의 방식을 취하는 대신 소유권유보부매매와 리스를 전통적 의미의 擔保權(security interests)과 구별한다. 이러한 입장은 대륙법계인 우리법의 입장과 동일한 것이다. 또한, 협약안은 채무자등록방식(a system of debtor registration)을 사용하여 설정후 취득한 재산(after acquired property)과 담보목적물의 처분대금에도 담보의 효력이 미치도록 하는 미국의 통일상법전의 방식을 취하는 대신 자산별 등록방식을 취하여 설정후 취득재산과 처분대금에 대한 효력을 제한하고 있는 바, 이 점 또한 우리법의 입장과 동일한 것이다.

Ⅲ. 채무자의 채무불이행시의 擔保權者의 구제

1. 협약안의 규정

협약안은 기본협약에서 모든 移動設備에 공통적으로 적용되는 구제방법을 규정하고, 의정서에서 移動設備별 구제방법을 추가적으로 규정하도록 한다. 즉 기본협약안 제8조 제1항은 채무불이행시의 구제에 관하여 다음과 같이 규정한다.

“피담보채무의 불이행이 있는 경우 擔保權者는 아래와 같은 구제의 하나 또는 수 개를 행사하거나

- (a) 담보목적물의 점유를 취득하거나 이를 지배하고,
- (b) 그러한 목적물을 매각하거나 임대하고,
- (c) 그러한 목적물의 관리 또는 사용으로부터 발생하는 소득 또는 이익을 추심하거나 수령하고,

또는 위 행위의 어느 것을 수권하거나 지시하는 법원의 명령을 신청할 수 있다.”¹⁰⁾

10) 원문은 다음과 같다.

1. In the event of default as provided in Article 11, the chargee may, to the extent that the chargor has so agreed, exercise any one or more of the following remedies:

협약안(제 13 조)은 구제방법의 구체적인 내용에 관하여는 당사자가 합의에 의하여 협약과 상이한 구제방법을 약정할 수 있도록 함으로써, 物權法定主義에 따라 원칙적으로 법에서 정한 구제방법만을 인정하는 엄격한 우리법의 입장과는 달리 보다 자유로운 영미법계의 입장을 따르고 있다. 협약안(제 12 조)은 나아가 구제가 행해지는 장소의 절차법에 따른다는 제한을 두고 있다.

2. 보고서

姜仁喆 검사의 보고서¹¹⁾에 따르면, 협약안은 이른바 ‘자력구제(self help)’를 규정한 것인데 자력구제는 채권자에게 집행의 권한을 부여한 것으로 집행관에 의한 집행이라는 우리 법상의 民事執行節次의 大原則을 무너뜨리는 것으로서 허용되지 않는다고 하고, 이러한 이유로 우리 대표단은 협약안의 접근방법에 반대하는 의견을 표시하였다고 한다. 동 보고서는 ‘擔保權者의 재소유(repo-session)’¹²⁾과 ‘법원의 명령이 없는 처분(sale without court order)’을 그러한 자력구제의 예로 들고 있는데¹³⁾ 이는 우리 법상 채무불이행시 擔保權의 실행 방법으로는 자력구제에 의한 방법은 인정되지 아니하며 법원에 의한 강제집행만이 인정된다는 것을 근거로 한다.¹⁴⁾

3. 우리 법상의 해석론

우리 법상 航空機抵當權의 원칙적인 실행방법이 民事訴訟法에 의한 경매임은 의문이 없다.

그러나, 우리 법상으로도 당사자들은 피담보채권의 변제기 전의 약정에 의

-
- a) take possession or control of any object charged to it;
 - b) sell or grant a lease of any such object;
 - c) collect or receive any income or profits arising from the management or use of any such object,
- or apply for a court order authorising or directing any of the above acts.

11) 姜仁喆, 위 글, 125 면. 주 33.

12) 이는 재소유라고 하기보다는 擔保權者가 담보목적물의 점유를 취득하는 것을 말한다. 따라서, 이를 재점유 또는 점유의 회수라고 하는 것이 적절할 것으로 생각된다.

13) 姜仁喆, 위 글, 122 면.

14) 姜仁喆, 위 글, 120 면.

하여, 장래 피담보채무의 불이행이 있는 경우 抵當權者가 저당목적물의 소유권을 취득하기로 하거나, 民事訴訟法에 의한 경매가 아닌 임의의 방법으로 저당목적물을 처분, 환가하기로 약정할 수 있다. 이것이 이른바 流抵當契約과 任意換價의 約定인데¹⁵⁾ 우리 법상으로도 이러한 계약의 효력이 인정됨은 별로 의문이 없다.¹⁶⁾ 따라서, 당사자들이 抵當權者가 저당목적물의 소유권을 취득함으로써 피담보채권을 변제하기로 약정하거나 任意換價의 특약을 한 경우 抵當權者는 民事訴訟法에 따른 경매에 의하지 아니하고 私的인 賣買에 의해 저당목적물을 직접 취득하거나 제3자에게 처분할 수 있다.¹⁷⁾ 任意換價의 約定이라는 抵當權者가 저당목적물을 제3자에게 매각함으로써 抵當權을 실행하는 약정을 말하는데, 통상 抵當權者가 목적물의 소유권을 취득하고 이를 제3자에게 매각하는 것이라고 설명하나, 抵當權者가 목적물의 소유권을 취득한 뒤 제3자에게 매각하는 대신 抵當權設定者가 소유권을 보유한 상태에서 抵當權者가 목적물을 제3자에게 직접 매각하는 방식을 취할 수도 있다.¹⁸⁾ 어느 경우이든 抵當權者는 목적물의 처분을 위하여 抵當權設定者에 대해 목적물의 인도를 청구할 수 있으나,¹⁹⁾ 어느 경우이든 抵當權者는 청산의무를 부담함은 물론이다. 流抵當契約과 任意換價의 約定이 유효하다고 보는 이상 擔保權實行의 방법으로 抵當權者가 목적물의 점유를 회수하여 이를 임대하는 것도 금지할 이유가 없다고 본다.²⁰⁾ 물론 抵當權者의 청산의무에 비추어 임대시에도 합리적인 방법에 의하여 임대하고 청산할 의무를 부담한다고 볼 것이다.

이와 같이 우리 법상 流抵當契約 또는 任意換價의 約定이 유효하다는 점에서, 독일이나 스위스처럼 流抵當契約을 명문으로 금지하는 국가²¹⁾와는 입장이 다르다. 보고서는 우리 법상 자력구제가 금지되어 있다고 하면서 서울지방법원 북부지원 1986. 10. 22. 판결 86가합220(본소), 86가합1008(반소)을 인용하고 있

15) 양자를 포괄하여 '流抵當契約'이라고 하기도 한다.

16) 李英俊, 物權法 (1997) 892 면.

17) 郭潤直 (編輯代表), 民法注解 [VII] (1997), 101 면 이하.

18) 金相容, 物權法 (1993) 782 면.

19) 李英俊, 物權法 (1997) 899 면.

20) 참고로, 미국 통일상법전 §9-504는 채무불이행시 담보권자가 담보목적물을 매각, 임대, 처분할 수 있음을 명시적으로 규정한다.

21) 郭潤直 (編輯代表), 民法注解 [VII] (1997), 102 면. 예컨대 독일 民法 제1149 조는 "소유자는 그에 대하여 채권의 변제기가 도래하기 전에는, 채권자에게 만족을 위하여 토지소유권의 이전을 청구할 권리를 부여하거나 강제집행 이외의 방법으로 토지의 양도를 실행할 권리를 부여할 수 없다."고 규정한다.

다. 동 판결은 “화물자동차 위·수탁관리운영계약(속칭 持込契約)상의 위탁자가 제비용을 체납하였을 때 수탁자는 위탁자의 동의없이 법적절차를 생략하고 수탁차량을 회수 임의처분하여 체납금과 상계할 수 있다고 하는 특약사항의 성격은 자력구제를 내용으로 하는 집행확장계약이며, 이는 헌법상 보장된 기본권으로서의 위탁자의 법관에 의한 재판청구권을 빼앗는 것이므로 위법무효이다.”라고 판시하였다. 그러나, 위 판결은 抵當權者가 아래에서 논의하는 流抵當契約 또는 任意換價의 約定에 기하여 擔保權을 실행하는 경우에 관한 판결이 아니다. 우리 법상 자력구제가 원칙적으로 허용되지 않는다고 할 때의 자력구제와 협약안에서 말하는 자력구제를 동일시할 것은 아니다.

다만, 이와 관련하여 주의할 것은, 당사자들이 流抵當契約 또는 任意換價의 約定에 의하여 擔保權실행을 위한 경매절차를 피할 수 있는 것은 담보목적물에 대해 後順位抵當權者 또는 假押留債權者와 같은 이해관계인이 없는 경우에 한정된다는 점이다.²²⁾ 그러나, 그러한 이해관계인이 있는 경우에도 만일 그들 전원이 동의한다면 流抵當이나 任意換價에 의하여 抵當權을 실행하는 것을 금지할 이유가 없을 것으로 생각된다.²³⁾

4. 航空機抵當權에 관한 현재의 실무

현재 우리 항공사가 航空機를 도입함에 있어서 실무상 체결되는 航空機抵當權設定契約書는 擔保權의 실행에 관하여 다음과 같은 취지로 규정한다.

즉, 피담보채권의 발생근거가 되는 대출계약상 채무자의 채무불이행사유가 발생한 경우 抵當權者는 즉시 抵當權을 실행할 수 있다. 보다 구체적으로 抵當權者는 ① 한국 또는 航空機가 소재하는 국가의 권한 있는 기관에 航空機의 압류를 신청하는 행위, ② 관할법원의 명령 또는 기타 법에 따라 航空機의 매각을 위한 법적 절차를 개시하는 행위, ③ 그의 재량으로 결정하는 조건에 따라 세계의 어느 곳에서든 公的 競賣 또는 私的 契約에 의하여 航空機를 매각하는 행위²⁴⁾와 ④ 航空機를 관리, 정비 또는 수선하거나, 航空機를 임대하거나

22) 郭潤直, 物權法, (1992) 624 면.

23) 이와 같이 일정한 범위내에서 流抵當契約 또는 任意換價의 約定이 가능함은 石光現/曹榮均, 國際航空機리스에 관한 法的인 問題點, 대한변호사협회지(1992. 11.) 64~65 면에서 이미 지적한 바 있다.

운항할 수 있다. 抵當權者는 이러한 절차를 통하여 수령한 금전을 피담보채권의 변제에 충당하고 잔액이 있는 경우 이를 抵當權設定者에게 지급한다.

종래의 이러한 실무는 우리 법에 따라 설정되는 航空機抵當權에 있어서 抵當權者는 民事訴訟法의 경매절차에 의하지 아니하고 流抵當契約 또는 任意換價 約定에 의하여 抵當權을 실행할 수 있음을 전제로 하는 것이다.

그러나, 위에서 본 바와 같이 우리 법상 流抵當契約 또는 任意換價의 約定의 효력이 제한될 수 있으므로, 위 국제적인 航空機 리스거래에 관여하는 한국변호사는 航空機抵當權에 관한 법률의견서에서 抵當權設定契約書의 조항에도 불구하고 後順位抵當權者 또는 假押留債權者와 같은 이해관계인이 있는 경우에는 그 효력이 제한될 수 있음을 지적하고 있다.

5. 협약안에 대한 입장

독일이나 스위스처럼 流抵當契約을 금지하는 국가의 입장에서는 擔保權者의 이른바 자력구제를 허용하는 협약안에 대해 반대하는 것은 자연스럽다고 할 수 있고, 협약안(Article Y)은 이러한 입장을 고려하여 체약국이 조약의 서명, 비준시에, 담보목적물이 당해 체약국에 소재하는 한 담보권자가 목적물을 임대할 수 없다고 선언하거나, 협약 제8조 내지 제10조에 따라 법원의 허가 없이 이용가능한 구제방법에 대해 법원의 허가를 받는 경우에만 이를 행사할 수 있다는 취지의 유보를 선언할 수 있다고 규정한다.²⁴⁾ 그러나, 流抵當契約 또는 任意換價의 約定의 효력을 원칙적으로 인정하는 우리로서는 협약안에 대해 독일이나 스위스처럼 협약안 Article Y에 규정된 유보를 할 것은 아니며 다음과

24) 抵當權者는 抵當權設定者로부터 처분권한을 위임받아 목적물을 제3자에게 처분할 수 있는바, 이처럼 抵當權者에 의한 처분을 가능하게 하기 위하여 抵當權設定契約書는 抵當權設定者가 抵當權者를 그의 대리인으로 선임한 것으로 하고 필요시 위 입장을 교부하도록 규정한다.

25) 원문은 다음과 같다.

1. A Contracting State may declare at the time of signature, ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol that while the charged object is situated within, or controlled from its territory the chargee shall not grant a lease of the object in that territory.

2. A Contracting State may declare at the time of signature, ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol that any remedy available to the obligee under Articles 8 to 10 which is not there expressed to require application to the court may only be exercised with leave of the court.

같이 입장을 정리해야 할 것으로 생각된다.

첫째, 현행 우리 법의 입장에 관하여는, 流抵當契約 또는 任意換價의 約定 자체의 효력이 부인되는 것은 아니고, 後順位權利者 또는 假押留債權者와 같은 이해관계인이 전혀 없거나, 이해관계인이 있더라도 그들 전원이 동의하는 경우에는 流抵當 또는 任意換價는 허용된다. 다만, 이해관계인이 있고 그들이 반대하는 경우에는 流抵當 또는 任意換價가 허용되지 아니한다. 다만, 이해관계인의 범위를 명확히 할 필요가 있을 것이다.

둘째, 협약에 대해 우리가 어떤 입장을 취할 것인가에 관하여는, ① 현행법의 입장을 고수하는 방안과 ② 협약안의 입장을 수용하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 생각된다.²⁶⁾ ①의 방안을 따른다면, 이른바 자력구제를 완전히 금지하자는 의견을 낼 것이 아니라 流抵當 또는 任意換價가 일정한 범위 내에서 허용되는 점에 비추어 적절한 선을 찾아야 하며, 구체적으로는 협약안 Article Y 조를 일부 수정하는 것을 검토할 필요가 있다.²⁷⁾ 반면에 ②의 방안은 1999년 6월 25일 시행된 自動車抵當法과 대법원규칙의 예에서 보는 바와 같이²⁸⁾ 새로운 법을 제정하거나 國際條約에 가입함으로써 우리 법상 수용할 수 있는 것이며, 이를 반드시 우리 법상의 民事執行節次의 大原則을 무너뜨리는 것이라고 하여 배척할 것만은 아니다.

물론 이른바 자력구제를 허용하더라도 抵當權設定者가 계약에 반하여 담보 목적물의 점유이전을 거부하는 경우 抵當權者가 抵當權設定者의 의사에 반하여 이를 강제적으로 탈취할 수는 없다. 미국의 통일상법전(\$9-503)에 따르더라도 擔保權者는 채무자의 채무불이행시 목적물의 점유를 스스로 회수할 수 있으나 이는 平和를 해함이 없이(without breach of the peace) 하는 경우에 한하여 허용되고, 그렇지 않은 경우에는 법원의 도움을 받아야 한다. 前者를 'self-help repossession'이라 하고, 後者를 'judicial repossession'이라 한다.

26) 물론 우리로서도 독일과 같은 입장을 취하여 협약안 Article Y 조에 규정된 유보를 하는 것도 논리적으로는 불가능하지는 않으나, 그렇게 할 경우 외국의 抵當權者는 현재보다도 더욱 불리한 지위에 놓이게 될 것인바 우리가 굳이 그렇게 할 이유는 없다.

27) 우선 생각할 수 있는 것은, 예컨대 Article Y, 제 2 항에 '채약국의 국내법이 법원의 허가를 요구하는 한도 내에서는'이라는 문언을 추가하는 것이다. 현재의 문언상 채약국이 Article Y를 수정하여 유보할 수 있는가는 의문이므로 Article Y가 확정되기 전에 그런 가능성을 미리 확보해 둘 필요가 있을 것이다.

28) 姜仁喆, 위 글, 120면. 주 20 참조.

IV. 航空機엔진에 대한 擔保權의 설정

현행 航空機 등록 관련 법령상 航空機의 엔진은 등록할 근거도 없고 실제로도 航空機登錄原簿에 등록되지 않는다. 우리 법상 航空機는 여러 개의 물건이 각 개성을 잃지 않고 결합하여 단일한 형체를 이루는 이른바 合成物로서 법률상 單一物과 동일하게 1개의 물건으로 취급되나, 航空機의 엔진은 법률상, 사실상 항상 航空機와 함께 처분되는 것은 아니고 엔진이 부착된 航空機로부터 독립하여 다른 航空機에 설치되는 경우도 있다. 航空機의 엔진은 航空機 가격의 상당부분을 차지하는데, 물건의 개념에 관한 民法의 일반이론으로는 航空機의 범위를 정하기에 적절하지 않으므로, 엔진에 대한 체계적인 법률적 취급을 위하여 엔진에 대한 별도의 등록제도를 도입하거나 航空機의 범위를 명확히 함으로써 소유권 또는 抵當權 등 航空機에 대한 물권관계를 보다 명확히 할 필요가 있다.²⁹⁾

협약과 航空機에 관한 의정서에 의하면 航空機 엔진에 대해 擔保權을 설정할 수 있게 될 것이다. 이에 대하여 보고서는 우리나라 物權法의 一般原則과 모순될 뿐 아니라 굳이 엔진만을 분리하여 취급할 이유가 없다고 하나³⁰⁾ 이는 적절하지 않다고 본다. 위에서 지적한 바와 같이 航空機엔진에 대해 담보를 설정할 수 있도록 할 필요가 있을 것으로 본다.

V. 맺음말

우리나라는 國際條約, 특히 私法分野에 관한 다양한 國際條約의 가입에는 매우 소극적인 입장을 취하고 있는 바, 이는 우리가 국제물품매매에 유엔협약(CISG)에 아직 가입하지 않고 있는 것이 그 대표적인 예이다. 또한, 國際條約

29) 石光現/曹榮均, 國際航空機리스에 관한 法的인 問題點, 대한변호사협회지(1992. 11.) 60면.

30) 姜仁喆, 위 글, 130면.

을 받아들이는 경우에도 이를 조약의 형태로가 아니라 예컨대 商法에 편입하는 방식 등을 선호하는 경향을 보이고 있다. 더욱이 國際條約을 성안하는 과정 내지는 이를 위한 국제적인 forum에의 참여는 상당히 부진한 상태이다 보니, 國際條約에 우리의 목소리를 담는 것은 고사하고 그 내용을 따라가는 것조차 힘겨운 실정이고, 정부 대표단이 참석하더라도 대표단의 잦은 변경으로 인하여 업무의 일관성을 유지하기가 매우 어려운 것이 현실이다. 이렇듯 어려운 여건 하에서도 그나마 현재와 같은 작업을 해낼 수 있는 것은 그에 관여하는 일부 법률가나 교수의 개인적인 노력과 능력에 힘입은 것이라고 생각된다. 최근에 이르러 다소 개선되는 감이 없지는 않으나, 앞으로는 국가적인 차원에서 이러한 노력을 보다 조직화하고 제도화하는 것이 절실히 요청되며, 國際條約 내지는 國際的인 規範을 성안하는 과정에 지속적으로 참여할 필요가 있음을 강조하면서 이 글을 마친다.

ABSTRACT

Convention on International Interests in Mobile Equipment

Suk, Kwang Hyun

Under the co-sponsorship of UNIDROIT and I.C.A.O., a preliminary draft Convention on International Interests in Mobile Equipment and a preliminary draft Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment has been prepared. The purpose of the Convention is to provide for the creation and effect of a new international interest in mobile equipment. The Convention's approach is quite novel in that it purports to create an international interest based upon the convention itself. The Convention is intended to be supplemented by Protocols, each of is intended to provide equipment-specific rules necessary to adapt the rules of the Convention to fit the special pattern of financing for different categories of equipment.

To date, two sessions of governmental experts were held in Rome and Montreal. Korean delegations attended the two sessions. One of the members of the Korean delegation published a report on the first session. He expressed his objection to the so called self-help remedy contemplated by the current preliminary draft of the Convention which enables the holder of a security interest to repossess and dispose of the subject of the security interest by private sale rather than public auction on the occurrence of an event of default of the debtor. His view is based upon his understanding that under Korean law, the only remedy available to the holder of a security interest in mobile equipment, such as an airplane, is to apply to the competent court for a public auction.

In my view, his understanding is not quite correct and is inconsistent with the current practice in Korea. Under Korean law, the parties'

agreement for private sale is in principle valid unless there is an interested party who has acquired a security interest after the creation of the prior security interest or a creditor who has caused the subject of the security interest to be attached by a competent court. In this article, I discuss the current Korean law and practice relating to the enforcement of security interests by private sale in more detail.

Key Words : Mobile Equipment, Security Intererst, UNIDROIT