

保險契約性を 인정하는 한 保證人으로서의 求償權은 있을 수 없으므로 保險者의 代位權 法理만이 적용되어야 함을 주장하고자 한다. 또한 保證保險의 法的 性質에 대한 논쟁을 불식시키는 최종적인 수단으로 商法 保險編에 保證保險에 관한 규정을 增設하는 방안도 바람직하다고 생각된다.

7. 국제해상물건운송법의 비교 연구

해사법학과 정 이 기
지도교수 정 영 석

海上物件運送人の 責任을 규율하는 法은 世界 各國이 동일한 法原則을 지향하는 國際性 또는 世界的 統一性이 가장 큰 특징 중의 하나이다. 이는 海上活動으로 표현되는 海上運送活動의 國際性에 기인한 자연스런 현상으로 國境을 초월한 자유로운 海上活動을 위해서는 결국 利害關係의 衝突을 法律에 의하여 合理的이고 平和의으로 解決할 수 있어야 하는데, 이러한 法律은 누구나가 수긍할 수 있는 國際的 合意로서의 統一法이어야 함을 의미한다. 海上運送法에 있어서는 분명히 이러한 理念에 따라 法制的 國際的 統一化를 위한 노력이 지속적으로 이어져 왔고, 이러한 勞力에 의하여 國際協約을 採擇하고 이를 國內法化하는 방법으로 國際的 統一化를 實質的으로 實現하고 있다.

최근까지 이루어진 國際海上物件運送人 責任에 관한 統一協約은 크게 헤이그 規則 체제(헤이그-비스비 規則 포함)와 함부르크 規則 체제로 대별되는데, 사실상 헤이그 規則 體制가 가장 널리 수용된 統一法의 役割을 하고 있다.

먼저 1924年 헤이그 規則과 1968年 헤이그-비스비 規則은 일부 기술적인 改正 內容을 제외하면 거의 같은 體制와 意味를 갖고 있는데, 海技過失免責을 특징으로 하는 變形된 過失責任主義原則을 도입하여, 運送人の 危險負擔을 荷主에게 전가시키고, 이에 대하여 荷主의 運貨負擔을 경감시키는 것을 對價關係로 商業的 合意가 이루어진 것이다. 1968年 비스비 議定書에 의하여 修正 및 補完된 헤이그-비스비 規則은 國際的 統一法으로서 큰 무리없이 기능을 해 오고 있고, 國際海法會의 調査에서도 가장 널리 支持를 받고 있다.

이에 비하여 함부르크 規則은 美國을 中心으로 國際聯合貿易開發會議에서 採擇한 國際協約으로 運送物의 損害에 대한 運送人과 荷主 사이의 危險配分에 대하여 海技過失을 비롯한 免責事由를 廢止함으로써 典型的인 過失責任主義에 접근한 것이다. 이는 法理上으로는 헤이그 規則 체제에 비하여 合理的이라고 할 수 있으나 商業的 合意에는 도달하지 못함으로써 海運國의 약 5% 미만이 採擇하고 있어 統一法으로서의 기능은 하지 못하고 있다.

한편 美國은 海上物件運送人 責任과 관련하여 지난 1893年 採擇한 하터法을 沿岸海上運送 등에 適用하고, 1924年 헤이그 規則을 수용한 1936年 海上物件運送法을 지난 60여년간 改正없이 그대로 사용해 오고 있다. 이에 美國의 船主와 荷主는 모두 이의 改正 必要性을 느끼고 있었으나 荷主側의 함부르크 規則 선호와 학계의 헤이그-비스비 規則의 선호 사이에서 의견의 조정이 어려워 그동안 전혀 손을 대지 못하고 있었다. 그러나 지난 1993年 美國 海法會에서 1936年 海上物件運送法에 대한 改正作業에 착수하여 4년여의 작업 끝에 함부르크 規則의 가장 큰 특징인

海技過失免責을廢止하고 헤이그-비스비規則의責任制限制度를混合한海上物件運送法改正案을提案하여 이를 다시美國議會에서美國法の現代化計劃에 따라用語와體制에 있어서全面修正을가한1999年海上物件運送法을上院에提案하게되었다.

이法案은尙主,海運業界등 많은利害關係者들의立場에서 타협한立法案으로 이루어진 결과 훌륭한 의도를 가지고 있지만, ①運送人概念의 혼란, ②1916/1994年船荷證券法과의概念上 또는適用範圍에 있어서의 혼란, ③하터法の適用範圍의縮小와 그適用上의混亂, ④複合運送契約에 대한概念上의 혼란, ⑤火災免責法(Fire Statute)과의衝突, ⑥立證責任에 관한 복잡한規定, ⑦準據法, 裁判管轄權 및 仲裁管轄規定의國際私法一般原則의排除, ⑧法案의가다른 용어와立法體制의複雜性으로 인한 난해함 등의 많은問題點을 내포하고 있다.

이러한問題點을 안고있는1999年海上物件運送法案이採擇·施行될 경우 예상되는 영향과對策은 다음과 같이 들 수 있다.

첫째, 1999年海上物件運送法案이採擇될 경우,中國海商法 등과 함께國際物件運送法の國際的統一化運動에逆行하는 결과를 초래하게 될 것이다.美國의1999年海上物件運送法案의採擇이 우리海運業界에 미치는否定的인影響(특히海技過失免責廢止에 따른運送人責任의擴大와美國法과裁判管轄權의排他的適用 등)을 미친다는 점에서 관련國際會議 외교채널 등을 통해서同法案의採擇을 반대하거나 바람직하지 못한條項의修正을 제시할 필요가 있다. 또한 우리나라도商法改正 등 헤이그-비스비規則體制를 충실하게維持·固守하고, 이를 바탕으로美國의海上物件運送法도國際的統一運動에 적극 동참할 것을 요구하여야 할 것이다.

둘째, 1999年海上物件運送法案이採擇될 경우에는國內海上保險業界에 이에 따른補償範圍의彈力的對應과求償權行使의範圍擴大와多樣化에 따른損害率의 재정립을 통한約款과經營의合理化가 필요하다. 또 장기적으로는船主相互保險 뿐만 아니라損害保險社에 의한運送人責任保險의商品開發이 필요하다.

셋째, 1999年海上物件運送法案은美國의法을排他的인準據法으로 하고,美國의法廷과仲裁審判廷만이裁判管轄權과仲裁管轄權을 가지도록 하고 있고('99年法案第7條(i)(2), (3), (b)),外國法廷과仲裁審判廷合意는請求權發生以後에만 가능하도록 하고 있다('99年法案第7條(i)(2)). 그러나 이法案이施行된다고 하더라도,美國의國內法에 불과하기 때문에外國의海上物件運送法과國際私法을無效로 할 수는 없다. 따라서 경우에 따라서는二重的準據法과裁判管轄權(仲裁審判廷)이 효력을 발생시키는 경우가 생길 수 있다. 따라서 분쟁 발생시原告와被告가 각각 유리한法廷에서 유리한法律을適用하여裁判이나仲裁를 진행하는法廷地選擇(forum shopping) 현상이 극에 달할 수 있을 것이다. 이러한 경우에는現行法體制에 비하여訴訟費用의過多支出이 예상된다.

결국 최소한 활용할 수 있는制度는同法案第7條(i)(2)의規定에 의한請求權發生以後의合意管轄 또는合意仲裁地選擇을 적극 활용할 수 밖에 없는데, 그效果는 미지수가 아닐 수 없다고 생각된다.

이상 검토한 바와 같이 1999年美國海上物件運送法案은 그內容上 헤이그-비스비規則과1978年 함부르크規則을混合·折衷한合理的인法이라고 주장하고 있지만, 그 내용이나立法體制에 있어서 사실상 전혀 새로운法案으로서施行上 많은問題點을 가지고 있고國際海上物件運送法の國際的統一化에도否定的影響을 미칠 것으로 보인다. 그러나美國海法會가同法案採擇時 278대 33이라는 압도적 지지로提案이 되었을 뿐 아니라美國議會도法案에 강한 의지를 보이고 있으며海技過失免責과 같은核心事案에 대하여는尙主側의 강력한 주장이 바탕이 되고 있다. 따라서 이法案이 원문대로採擇이 되던 아니면 외부로부터의 반대에 의하

여 일부 수정이 있게 되던 美國 海上物件運送法の 改正方向에 대한 가장 강력한 意思表現으로 볼 수 있다. 따라서 앞으로 이 法案의 採擇過程을 계속하여 예의주시하면서 採擇과 施行에 대한 충분한 對備策을 마련할 필요가 있다.

8. 선박검사 및 심사부문의 품질경영시스템 구성요인과 선박안전에 관한 연구

무역학과 노창균
지도교수 이종인

본 연구에서는 선박검사 및 심사서비스가 선박안전 향상 기여에 밀접하게 연관되어 있음 인식하고 이러한 사항을 충족하기 위해서는 선박검사 및 심사부문의 품질경영 활성화가 중요함을 알 수 있었다. 이러한 연구수행을 위해 먼저 기존 연구결과를 토대로 선박검사 및 심사부문의 품질경영시스템 구성요인을 품질경영 원천, 품질경영의 실천, 품질경영 성과 등으로 함축할 수 있었고 선박검사 및 심사서비스의 만족 결정요인과 선박안전 향상 기여의 관계를 정립할 수 있었다.

선박검사 및 심사부문의 품질경영시스템 모형 수립을 위해 검사기관과 검사수검업체를 대상으로 설문조사한 결과를 실증분석하였다. 실증분석에는 SPSS 7.5와 Amos 4.0 통계 패키지를 이용하였으며, 분석결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 가설 1의 품질경영 원천은 경영책임, 자원관리, 제품실현, 측정·분석 및 개선에 유의한 영향을 미치고 있다. 또한 가설 2의 품질경영 실천영역중 경영책임과 측정·분석 및 개선 요인이 시스템 운영성과에 통계적으로 유의한 영향을 준 반면에 자원관리와 제품실현 요인은 시스템 운영성과에 통계적으로 유의한 영향을 미치지 않으나 품질경영 실천과 품질경영 성과의 상관분석 결과에서 상관관계가 있음을 비춰 서로 관련이 있었다. 결과적으로 품질경영의 원천과 품질경영 성과의 관계에서 경영검토, 자원관리, 제품실현, 측정·분석 및 개선 등의 품질경영 실천의 요인들이 매개적인 역할을 하였음을 알 수 있겠다.

둘째, 가설 3의 품질경영 성과에서는 시스템 운영성과와 조직 구성원 만족의 관계는 통계적으로 유의한 영향을 미치는 것으로 나타난 반면에 고객만족에서는 유의한 영향을 보이지 않았다. 또한 품질경영 원천은 시스템 운영성과와 조직구성원 만족에 각각 정(+)의 영향을 미쳤고, 자원관리는 조직구성원 만족에, 조직구성원 만족은 고객만족에 각각 정(+)의 관계를 보였다.

셋째, 가설 4의 검사 및 심사서비스의 만족 결정요인(친절도, 청렴도, 기술서비스, 전문성, 공정성)은 선박안전 향상기여에 유의한 영향을 주었다. 따라서 검사기관의 경영자는 상기 항목을 중심으로, 특히 기술서비스, 전문성, 공정성 등 항목에 전략적인 접근을 통한 체계적인 관리가