

送物損害와 因果關係가 없음을 증명하지 못하면 運送人은 責任을 면할 수 없다는 원칙을 확립하고 있다.

오늘날 해상운송법의 통일 규범으로 작용하고 있는 헤이그·비스비規則은 특히 免責事由와 관련하여 英美法系와 大陸法系의 타협으로 이루어진 모자이크式 立法이라는 비난과 함께 航海過失과 火災를 免責하고 發航前과 發航當時에만 堪航能力注意義務를 물음으로써 지나치게 運送人에게 유리하다는 개발도상국측의 비판을 받고 있다. 이는 過失推定主義原則을 확립하고 海洋事故救助 및 山動物의 固有한 性質로 인한 손해에 대하여만 免責을 허용하며, 火災에 대하여는 免責을 폐지하는 대신 荷主에게 立證責任을 지우는 1978년 함부르크規則과 매우 대조적인 것이다.

과실책임주의원칙에 충실하게 접근한 1978년의 함부르크規則은 그 法理가 헤이그·비스비規則에 비하여 매우 논리적이라는 평가를 받고 있다. 특히 헤이그·비스비規則 제4조 제2항(4)호의 해석상 '同種의 原則'이 적용되지 않음으로써 航海過失과 火災를 제외한 기타 15가지의 個別的 免責事由에 대한 규정의 해석상으로는 굳이 별도로 면책리스트를 둘 필요성을 느끼지 못할 정도이다.

다만, 航海過失과 火災免責은 해상기업의 보호정책의 일환으로서 실제로는 영미법의 약인 이론에 근거하여 낮은 운임과 운송인 책임의 경감 사이에 목시적인 합의가 이루어져 있다는 배경이 그 타당성을 지지하고 있는 것이다. 운송 실무상 이러한 현실을 무시할 수는 없지만, 법리적 타당성 면에서는 여전히 함부르크 규칙과 같은 면책사유의 폐지가 상당한 설득력을 얻고 있다는 점을 부인할 수 없다는 점에서 우리 상법의 개정 또는 국제해상운송법의 개정을 위한 작업 과정에서 과실책임주의에 충실한 함부르크 규칙과 같은 원칙의 확립, 즉 면책리스트의 폐지는 적극 검토할 필요가 있다. 즉, 運送人責任法의 발전방향으로서 헤이그·비스비 규칙상의 면책사유의 폐지를 고려해 볼 필요가 있다.

9. 미국의 해운정책 관련법의 문제점과 영향

해사법학과 임경민
지도교수 정영석

미국은 자유경쟁의 원칙에 의해 가격이 형성되는 시장질서를 국가 경제 기본 원칙으로 가진 나라로서 미국의 해운정책은 국가안보 및 자유해운의 국가 경쟁력 강화라는 2대 목표를 달성하기 위해 국내외 정치, 경제, 기술분야의 다양한 욕구를 취합하고 이해를 조정한 결과로써 제정되어 왔다. 미국 항로와 관련되어진 외항정기선해운시장의 변화는 타 지역을 운항

하는 정기선 선사들에게도 직접영향을 미치게 되므로 이러한 큰 변화 중의 하나가 관련 국가의 해운에 대한 규제 정책이며 해운 규제 정책의 기본은 각 국가의 해운법 및 해운관련 규제법이다. 이러한 의미에서 한국 해운의 가장 큰 시장인 북미항로를 관장하고 있는 미국 정부의 해운 정책의 기본인 미 해운법의 변천과정을 살펴보고 그 최신 동향과 전망을 분석하는 매우 중요하다고 생각한다.

1890년에 미국 연방의회에서 각 주간(州間) 또는 국제거래에서의 독점 및 거래제한을 금지하기 위하여 제정된 독점금지법(Anti Trust Act)에 의해 국제 카르텔인 해운동맹의 결성을 금지 하였다. 그 후 해운동맹의 결성을 금지하는 것은 오히려 심한 경쟁을 유발시킬 우려가 있으므로 해운동맹의 독점에 따르는 폐해를 정부가 직접 규제하는 것을 조건으로 해운동맹에 대한 독점규제법의 적용면제를 권고한 알렉산더 보고서가 의회에 제출 되었고, 동 보고서를 기초로 1916년 미국 해운법(Shipping Act of 1916)이 제정되었다.

1916년 해운법에서는 해운동맹이 선사의 자유로운 가입과 탈퇴를 허용하도록 규정하여 개방 동맹이 탄생하게 되었고, 해운규제의 감독기관으로 미국해사위원회(The United States Shipping Board)의 신설 등을 규정하였거, 1961년 보너법은 이중운임제를 허용하였을 뿐만 아니라, 연방 해사위원회(Federal Maritime Commission: 이하 FMC)의 권한에 대해서 명기하는 등 미국항로 정기선해운에 대한 미국 정부의 본격적인 규제를 위한 기존 법체제를 재정비하였다.

70년대 두 차례의 석유 파동으로 인한 경기침체는 해상물동량의 감소로 이어졌고 선복과 잉현상을 초래했다. 집화경쟁의 심화로 적취물량이 떨어지기 시작한 개발도상국들이 중심이 되어 해상물동량의 공평한 유치 및 선적을 주요 내용으로 하는 정기선동맹협약(UNCTAD LINER CODE)이 1983년 발효되게 되었다. 그러나 동 협약의 발효에 반대 의견을 갖고 있던 미국은 국제해운시장에서 자국의 선, 하주를 보호하기 위해 84년 미신해운법을 제정, 발효시키게 되었다. 그 후 1916년 해운법 가운데 외항해운규제에 관한 조항만을 분리, 독립시켜, 1984년 해운법이 되었고 동법이 시행되어 해운동맹의 무력화와 해운 시장에 일대 혼란을 일으켜 다수 외항 정기선 선사들의 도산과 이로 인한 정기선 해운 시장의 구조를 변경 시켰다.

98년 미외항해운개혁법은 미국의 정기선 해운시장에 보다 많은 융통성을 부여하면서 운임 신고제도의 간소화, 적용 제외 품목의 확대, 거치 운임 할인의 허용, 해운회사의 내륙운송비용에 대한 공동협상의 인정으로 해상운송인에 대한 규제를 대폭 완화 하는 원양 해상운송 서비스에 정착된 계약 운송 제도를 바꾸었다는 긍정적인 측면이 있는 반면에 관련 국가 및 해운 실무계에서는 상기 법률은 미국의 보호주의 강화, 외국선사에 각종 규제 및 자유시장원리의 장애요인 등으로 그 시행에 관하여 부정적인 입장을 취하고 있다.

미국해운정책은 일찍부터 실정법으로 명문화되었다. 이러한 미국의 해운정책 관련법들은 다음과 같은 문제점을 가지고 있다. 우선 자국 해운산업에 대한 지나친 보호주의 강화적 성향을 지니고 있다는 것이다. 이는 자국선사의 경쟁력을 약화시켜 결국 외국계 선사로 인수 합병되는 결과를 낳았다고 볼 수 있다. 선사적 측면에서 볼 때 하주를 상대로 우대운송계약 유치시 운임 경쟁이 더 치열해져 해상운임 하락을 부추겨 선사의 채산성을 약화시킬 수 있

다. 또한 서비스 및 운항에 주력해야하나 우대운송계약 관련 업무에 치중 될 수 있어 대하주 서비스 측면에서 소홀해 질 수 있다. 운임동맹적 측면에서 해운동맹은 시장 지배력을 상실, 선복조정기능을 상실했으며, 운임 결정력 약화에 따라 운임 하락세가 지속되고 있다. 또한 1980년대의 전통적인 수요 중심의 주요 관심 사항은 운임 안정이었으며, 이를 해결하기 위한 수단은 전형적이며 운임구속력을 갖춘 동맹이었다. 그러나 강력한 비동맹선사의 출현은 대부분 정기 선사들의 서비스 동질화를 가져옴과 동시에 강력한 동맹과 약체인 비동맹 선사의 기존 업계의 붕괴를 가져왔다. 이는 다시 말해, 운임 하락시 독단적으로 운임 보전에 실패할 경우, 선사의 파산을 의미 하기도 한다. 하주적 측면에서 대형하주 위주에게 운임교섭력을 강화 시켜주지만, 중소형 하주에 대해서는 운임교섭력 약화로 인하여 운송비 증가가 불가피 하게 되었다. 해상운송중개인적 측면에서는 해상운송중개인의 개념이 새로이 도입되었고, 그 기능과 자격이 크게 제한되고 미국의 내륙운송시장은 물론 외항정기선해운시장에서의 역할 이 크게 축소되고 있으며, 선사에 비해 많은 부분(예: 운임, 신속한 조치, 시스템분야 등)에서 경쟁력이 떨어져 그 생존이 위협 받고 있다. 하역, 내륙운송, 항만업자적 측면에서는 선사 경쟁유치가 치열해져 채산성 악화로 인하여 부두 노동자들의 파업이 예상되어지고 있다. 끝으로 FMC의 기능적 측면에서는 FMC가 외국의 해운정책에 보다 적극적인 영향력을 행사함으로 경쟁국의 해운 및 항만산업에 있어 미국의 해운정책에 조화되지 못할 경우 또는 시장개방이 더딘 경우 이에 대한 조정과정에서의 지나친 간섭으로 자칫 타국에 대한 내정간섭의 문제를 유발시킬 수 있으며, 선사 및 해상운송중개인들에 대한 지나친 규제는 자칫 해운업계 및 물류업계의 건전한 발전을 저해 할 수 있다.

이와 같이 현재 발효중인 OSRA는 많은 문제점을 가지고 있으면서도 미국이라는 나라의 강대국이 시행하고 있는 법이기 때문에 별다른 저항 없이 시행되고 있으나, 많은 관련산업과 해운관련업계가 고전하고 있다. 따라서 미 행정부의 해운정책에 대한 철저한 분석을 통해 그에 대한 적절한 대응을 함으로써 늘 해운부흥을 일으키려는 미국의 정책에 관심을 가져야 할 것이다.

10. 한국법과 칠레법 하에서의 해상운송인 책임제도

- 비교연구를 중심으로 -

해사법학과 Fernando G. Thauby
지도교수 정 영 석

요약문

한국과 칠레 사이의 쌍무 무역의 점진적 성장은 우리의 양 국가에 있어서의 해상운송인에