

있는 상품원가를 절감하려는 과정에서 상품원가의 대부분이 또한 물류비라는 점을 인식하게 된 것이다. 즉 상품의 수송비와 저장비를 어떻게 절감하느냐에 따라 상품의 원가를 낮출 수 있고 상품의 시장가격이 다소 고정적이라 하더라도 기업의 최종 이윤을 더 남길 수 있다는 점을 발견한 것이다.

글로벌 기업들은 이에 따라 육상과 해상, 항공 등 육, 해, 공의 모든 운송수단을 복합적으로 활용해 물류비를 최소화하는 노력을 기울이게 되었으며 글로벌 물류기업을 유치하기 위해 각국 정부들도 복합물류 산업 활성화를 위한 배려와 지원을 아끼지 않고 있다. 특히 우리나라의 경우 지난 4월 한국고속철도 KTX의 출범으로 본격적인 복합운송 시대의 막을 열게 돼 앞으로 복합물류산업에 큰 변화가 예상되고 있다.

이런 측면에서 본 연구는 KTX가 개통된 뒤 급변하게 될 우리나라 물류산업의 변화 양상과 국내 복합 물류망이 어떻게 변화할 것인가에 대한 각계의 전문가들을 상대로 설문조사를 실시하였다.

전문가 그룹은 물류업무와 연관성이 높은 4개의 그룹으로 나누었다. 첫 번째 그룹은 해양수산부와 철도청, 두 번째 그룹은 부산광역시와 부산발전연구원, 세 번째 그룹은 한국해양대학교 그리고 마지막으로 네 번째 그룹은 한진해운과 신선대 컨테이너 터미널이다.

설문 응답자들에게 주어진 10개의 문항 가운데 8개는 연구팀의 예상응답과 일치한 것으로 조사됐으며 나머지 2개 문항에 대해서는 연구팀의 예상응답이 실제 응답자들의 반응과 일부 다르거나 크게 다른 것으로 나타났다. 물론 일부 문항들에 대해서는 예상보다 더 폭 넓은 답변이 도출되었으나 일부 문항에 대해서는 연구팀의 예상응답과 설문 응답자들의 응답이 아주 깊이 일치한 것으로 나타났다.

7. 연안해양사고 대응방안 구축에 관한 실증연구

해운경영학과 고 덕 진
지도교수 안 기 명

우리나라 연안 해운은 외항해운에 비하여 선박과잉, 선박의 노후화, 자본의 영세성 등으로 노후선 대체 및 안전설비와 우수 선원 인력의 확보가 어려워 선박안전운항을 위협하고 있다. 이러한 연안해운의 문제점은 잦은 해양사고를 발생시켜 인명 및 물적피해 뿐만 아니라, 우리나라가 동북아 물류중심화하는데 커다란 장애요인으로 작용하고 있다. 우리나라 연안해양사

고의 발생유형과 원인분석을 토대로 연안해양사고의 발생원인 및 문제점을 분석하고 이를 해결하여 연안해운의 경쟁력을 강화할 수 있는 대응방안을 구축하는 것이 본 연구의 목적이다. 이러한 연구목적을 달성하기 위해서 본 연구에서는 연안해양사고 대응방안을 도출하고 이러한 대응방안이 우리나라가 동북아 물류중심화를 하는데 핵심적인 역할을 담당할 연안해운의 경쟁력을 강화시킬 수 있는 방안을 제시하는데 구체적인 목적을 두고 있으며, 이러한 연구목적을 달성하기 위한 본 연구의 수행결과는 다음과 같다.

첫째, 해양사고의 직접적인 원인을 대부분 선박종사자의 과실로 파악되고 있지만 근본적으로는 항만시설, 선박자체, 종사자 및 국민, 해운, 정책, 경영목표, 안전관리체제, 해양환경등 복합적인 요인이 결합하여 사고가 발생된다고 보아야한다. 따라서 해양안전환경에 대한 다각적인 분석을 통해 문제점을 파악하고 실효성 있는 해양사고 대책의 수립이 필요하다.

둘째, 해양사고는 항만관리자, 선원등 선박종사자의 해양교통 안전의식과 운항관리 능력이 부족하여 발생하는 인적과실이 80%이상을 차지하는 점을 감안할 때, 우선 해양사고를 줄일 수 있는 근본적인 대책은 운항자 과실을 줄이는 것임은 두말할 나위가 없다.

복지행정의 사각지대에 있는 선원관련 복지제도에 대한 법률을 정비하여 선원의 근로조건 개선과 복지를 증진시켜 선원직업의 매력화를 강구함으로써 선원수급이 안정화되어 우리나라가 세계 해운강국으로 발전할 수 있도록 선원문제에 대한 총체적인 대책의 수립이 필요하다. 또한 현재의 해기사면허체계·시험제도가 선진국보다 품질보증을 하기에는 미흡한 점도 해양사고의 원인이 되는 것으로 판단되므로 선원훈련·자격증명 및 당시기준에 관한 협약(STCW)에 정한 수준까지 해기사의 자질을 향상시켜야 한다.

셋째, 해양사고의 방지는 선박운항자인 선원의 자질향상만으로는 해결할 수 없는 어려운 문제를 안고 있다. 우선적으로 선박의 안전성 강화를 위한 정부기관의 정책적 고려가 필요하다. 선박검사, 항만국통제를 강화하여 안전성이 결여된 채 운항하는 선박으로 인한 사고를 미연에 방지하도록 한다.

영세사업자에 대하여 선박안전확보를 위한 세제지원, 융자금 지원 등을 통하여 제도적·행정적 지원이 필요하다.

넷째, 부족한 항만시설을 확충하고 대형화, 고속화 되어 가는 선박이 안전하게 항행할 수 있는 안전한 항로의 확보, 선박의 안전항해에 필수적인 항로표지시설의 확충 및 보강, 해상 안전을 위한 관련법령의 정비 등 안전한 해상교통환경을 조성하는 것도 정부가 해결해야 할 문제이다.

선박이 현대화 자동화에 따라, 선박자동식별시스템(AIS), 항만교통정보시스템(PTMS)등을 확대 설치하여 선박 상호간, 관제소와의 원활한 정보교환이 가능하도록 하여야 한다. 항만교통정보시스템은 밀집되는 항만 또는 연안에서 선박의 교통상황을 분석하여 안전운항에 필요한 정보를 제공하여 해양사고를 예방하고 선박교통의 흐름을 촉진시키고자 하는 기능으로 그 운영요원은 수년간의 선박에 승선한 경험이 있는 해기사가 담당하는 것이 바람직하다. 그러나 우리나라의 경우 대부분 선박 통신사들에 의해 비효율적으로 운영되고 있어 선박운항

경험이 풍부한 해기사로 대체하는 것이 바람직하다.

항해선박에 대하여 수로조사 및 수로도·서지등 항행통보사항을 수시 제공하며 해상의 기상상태를 신속히 측정하여 전달할 수 있는 해상기상 장비의 확충등 해상교통안전 정보체제를 강화하고 해상교통안전에 대한 홍보와 지도 감독도 지속적으로 실시할 필요가 있다.

우리나라의 전체 해양사고중 중·소형 선박의 연안에서의 사고가 80%이상을 차지한다. 이들은 척수가 많기 때문에 우리나라 연안의 교통량은 실질적으로 중·소형 선박이 주류를 이루고 있다. 따라서 이들 선박에 대한 특별한 안전 대책이 필요하다. 해양사고 방지를 위한 정부의 정책은 규제완화와는 반대로 해상의 안전을 위해 더욱 강화되어야 할 요소들이다.

8. 중국의 세이프가드제도에 관한 연구

- 한국무역구제법과의 비교를 중심으로 -

해사법학과 박문진
지도교수 황정원

세이프가드조치는 무역자유화와 시장개방에 따른 국내산업 피해를 한시적으로 경감하며 그러한 시장개방에 의해 유입되는 수입품과의 건전한 경쟁을 위한 산업구조조정을 촉진하는 제도로서 개방화 추세로 발전되어 가는 현재의 국제통상체제에 중요한 역할을 하고 있다.

본 논문은 2004년 4월 개정된 대외무역법과 동해 3월에 개정된 세이프가드조치조례를 중심으로 하고, 이에 앞서 제정된 관련법규 및 규정을 연구범위로 하고 있다.

본 논문은 서론에 이어 제2장에서 WTO체제하의 세이프가드제도 개관을 간단하게 살펴보고, 제3장에서는 WTO가입협상에서의 중국의 약속과 중국의 세이프가드제도를 개괄적으로 검토하며, 중국의 세이프가드조례의 제정과 법령체제 및 운영기관을 소개한다.

제4장에서는 중국세이프가드조치의 발동요건, 제5장 세이프가드조치의 절차, 제6장 세이프가드조치의 적용범위, 제7장에서는 세이프가드조치의 효과 등을 고찰한다.

제8장에서는 현재까지 중국의 유일한 세이프가드조치 발동사례인 일부 수입 철강에 대한 세이프가드조치를 상세히 분석하고 그의 적법성 여부에 대해서도 검토해보며, 이러한 비교 분석을 통하여 제9장에서는 중국 세이프가드제도의 문제점을 지적하고 개선방향에 대해 제시하는 것으로 결론지려고 한다.

본 논문은 소정의 목적을 달성하고자 다음과 같은 연구방법을 사용하였다.

첫째, 비교법학적 방법을 이용하여 중국의 세이프가드조례와 한국무역구제법을 비교함으로써