

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 시장개 방이 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

적용할 수 있는 법적인 규칙들을 비교의 기초 위에서 재고하려는 노력들을 정당화한다.

우리의 연구는 해상운송에 부수적인 우리의 두 나라 사이의 가장 적절한 법적인 차이점들을 서술하기 위해서, 이용할 수 있을 때마다 실제적인 예들로서 설명되어진 법적 분석을 포함한다.

이 논문의 첫 번째 부분은 법적 책임의 개념과 어떻게 이것이 해상운송인에게 적용되는지에 관해서 다룬다.

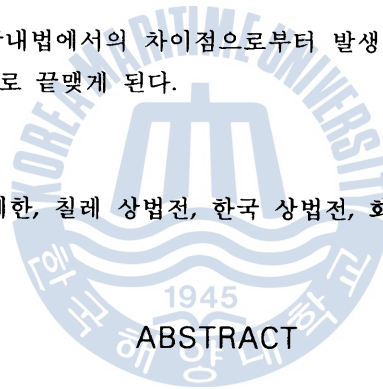
그 다음은, 우리는 한국 상법전과 칠레의 상법전의 가장 중요한 특성들의 요약된 연구를 한다. 왜냐하면 그 법전들은 운송계약에서의 당사자들에게 특별한 의미를 가진 해상운송인들 책임, 책임의 주제, 책임의 법칙, 운송인들 책임의 기초 그리고 면제들과 면책들에 관한 제도들을 규율하기 때문이다.

그 다음 즉시, 우리는 칠레법전들과 한국법전들 양자에게서의 선박의 감항성의 개념에 관해서 그리고 어떻게 손상된 법적 차이점들이 소송을 위한 원인이 될 수 있는지에 관해서 간략한 연구를 한다.

논문은 우리의 각각의 국내법에서의 차이점으로부터 발생된 문제점들에 실행가능한 해결책들에 대한 약간의 결정들로 끝맺게 된다.

- 중요단어들 -

운송인들 책임, 책임의 제한, 칠레 상법전, 한국 상법전, 화물, 관할권, 중재, 해상운송, 해상물건운송



## Title: Ocean Carriers Liability Regimes Under Chilean And Korean Laws: A Comparative Study

Abstract: The steady growth of bilateral trade between Chile and Korea justifies the effort to review, on a compared basis, the legal rules applicable to the ocean carrier in both our countries. Our research includes a legal analysis illustrated with practical examples when available, in order to depict the most relevant legal differences between our two countries incidental to maritime transport. The first part of this paper deals with the concept of legal liability and how it applies to the ocean carrier. Following that, we make a summarised study of the most important characteristics of the Chilean Code of Commerce and the Korean Commercial Code, as they govern the maritime carriers liability, with a special mention to the parties in the contract of carriage, subject of

liability, the principle of liability, basis of the carriers liability and the regime for exemptions and immunities. Immediately after, we make a short study on the concept of Seaworthiness of the vessel in both Chilean and Korean Codes and how the spotted legal differences might be a source for litigation. The paper ends with some proposals for feasible solutions to the problems derived from the differences in our respective national Laws.

Key words: Carriers Liability, Limitation of Liability, Chilean Code of Commerce, Korean Commercial Code, Cargo, Jurisdiction, Arbitration, Maritime Transport, Carriage of Goods by Sea.

## 11. 선원재해보상제도의 문제점 및 개선방안

해사법학과 우보연  
지도교수 정영석

과학 및 기술의 발달로 인하여 선박의 대형화 및 고속화로 海上活動에 경쟁력을 부과하더라도 해상에서의 위험으로부터 벗어날 수는 없을 것이다. 육상으로부터 격리된 항상 위험이 도사리는 해양에서, 선박이라는 장소에서 근로를 제공하고 임금을 받는 船員 또한 그러한 위험을 피할 수는 없다. 이러한 해상의 위험에 노출되어 船員이 災害를 당한 경우 船員法에서는 船舶所有者가 이를 보상하도록 규정하고, 船員災害補償의 실효성 있는 이행을 위해 船舶所有者로 하여금 보험에 가입하도록 강제하고 있다.

船員災害補償制度는 船員의 손해를 보상하는 損害補償의 性格 뿐만 아니라 勤勞關係를 바탕으로 한 船員 및 그 가족의 인간다운 생활을 보장하기 위한 勞動法的 側面的 生活保障的 側面도 가지고 있다. 다만 船員災害補償制度는 아직까지 사용자 즉 船舶所有者의 直接補償方式에서 국고의 補助 및 年金化와 같이 間接補償方式으로의 전환, 즉 사회보험화가 이루어지지 않아 아직까지 社會保障化 되지 못하고 있다.

船員災害補償制度는 船員法上 8가지의 형태로 구성되어 있는데, ① 船員이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 경우에 그 부상이나 질병이 치유될 때까지 船舶所有者의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 하는 療養補償, ② 요양중에 있는 船員에게 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액을 지급해야 하는 傷病補償, ③ 療養補償과 傷病補償에 있어 船員이 2년이 지나도 그 부상이나 질병이 치유되지 아니하는 경우 지급되는 일시보상, ④ 船員이 직무상 부상 또는 질병이 치