導入으로 인한 장기간의 船員 및 그 가족의 생활보장, 船員의 保險金請求權의 확실한 확보 등 公的機關의 확립으로 여러 가지 문제를 해결할 수 있다.

독립적인 체제를 가지고 있더라도 그 내용이 대동소이하고 特殊性으로 인하여 보장된 災害補償이 이루어지지 않고 있으므로 각각의 내용보완보다는 하나로 통일된 체제를 구축함이 합리적이라 생각된다. 産災保險法으로의 船員災害補償의 흡수는 船員의 特殊災害에 대한 특별규정의 삽입으로 인한 船舶所有者의 追加保險料 및 그외의 문제가 발생할 수도 있으나, 보다 확실한 船員의 生存權 保障을 위해 극복해야 될 문제라 생각된다.

12. 해상운송법 개정방향에 관한 연구

해사법학과 황 순 영
지도교수 정 영 석

商法典이 1962년 1월 20일에 法律 제1000호로 공포되어 1963년 1월 1일부터 시행되어 왔는데, 商法 제5편의 海商法에 관하여는 1991년 개정된 新海商法이 1993년 1월 1일부터 시행되기에 이르렀다. 이 改正에서는 1924년의 船主責任制限條約의 수용에서 1976년 海事債權責任制限條約을 수용한 것, 또 海上物件運送에 관한 1924년의 헤이그 규칙의 수용에서 1968년의 헤이그 비스비 규칙을 수용하였고, 海上運送實務를 반영한 定期傭船契約에 관한 規定의 신설과 정비 등에 중점을 두었다. 그 결과로 나타난 商法은 당시의 기준으로 볼 때에는 결코 시대에 뒤떨어졌다고는 볼 수 없지만, 이후 급변하는 기업환경은 비록 10여년의 기간 동안이지만, 海商法에도 상당한 변화를 요구하게 되었다. 또한 우리 海商法은 不定期海運에 있어 海上物件運送의 契約形態와 관련하여 중요한 지위를 차지하고 있는 傭船契約에 관한 立法이 미비하여 세계 10대 해운국에 진입한지 벌써 수 년여의 시간이 지났음에도 불구하고, 國內海運企業間에 海上物件運送에 관한 法律的 紛爭이 발생하여도 法廷地選擇(forum shopping)에서 大韓商事仲裁院과 大韓民國 法院은 當事者間의 管轄合意에 있어 외면당하고 있는 現實임을 부인할 수 없다. 海商法이 實務에 부합되게 合理的이고 合目的的으로 改正되어야 하는 이유는 여기에 있다.

이 논문은 주로 海上物件運送法의 문제점과 개정방향을 고찰한다. 1991년 海商法은 1968년 헤이그 비스비규칙을 수용하여 혁신적인 改正을 이루었다고는 하나, 海上物件運送法의 핵심이라할 수 있는 包裝當 責任制限 등의 規定에 관하여는 獨自的인 規定을 두고 있고, 또한 國內 海運企業間에도 빈번히 체결되고 있고 海上物件運送契約의 중요한 축을 이루고 있는 傭船契約을 규율할 만한 規定이 빈약하므로 海商法 改正時 반영되어야 할 海上物件運送法의

體系에 대하여 논하기로 한다. 이와 관련하여 海上物件運送法의 國際的 統一化 움직임과 改正論議, 外國의 立法例, 實務界의 意見을 종합 정리한다. 특히, 國際的인 海上物件運送法에 대한 改正論議 등을 살펴보고, 英美의 판례를 통하여 형성된 一般的인 原則도 필요한 부분에서 살펴보고, 현재 實務界에서 논의중인 海商法 改正方向에 관한 意見을 고찰한다.

새로운 海上物件運送法은 個品運送契約과 傭船契約을 분리하여 각각 별도로 規定을 마련하는 것이 바람직하다고 볼 수 있다. 個品運送契約과 傭船契約은 본질에 있어서 현격한 차이가 있다. 傭船契約은 船舶이라는 재화를 공급하는 것을 목적으로 하는 契約인데 반하여, 個品運送契約은 작업을 완료하는 것을 목적으로 하는 契約이다. 그리고 運送에 참가하는 主體가 양자를 완전히 구분하여 거래에 참여하고 傭船契約과 個品運送契約을 경제적인 측면에서 달리 이해하고 있으므로, 이러한 사실도 立法을 하는데에 반영되어야 한다고 생각한다. 나아가 個品運送契約과 傭船契約을 구분하여 이해하고 규율하는 것이 세계적인 경향이기도 하다. 16~17세기 중상주의 시대에 일반적인 海上運送契約의 형태가 傭船契約인 때에는 현행 商法의 체계가 적정했을지 모르지만, 컨테이너라는 용구를 이용한 定期船이 海上運送의 총아로 등장하는 21세기에 이르러 변화된 환경에 적응하려면 傭船契約과 분리된 個品運送契約에 관한 별도의 運送契約法 體系가 필요하다.

여러 運送契約에 공통적인 요소가 있는 것이 사실이다. 특히 個品運送契約과 航海傭船契約은 여러가지 요소를 공유한다. 결국 형량을 하여 정할 立法技術의 문제일 것이다. 필요하다면 모두에 적용될 일반적인 사항을 通則으로 두지 못할 이유가 없다. 또한 전체적으로 보아 兩者를 분리하는 것에 따르는 이익이 너무 크고, 분리에 따르는 立法上의 불편함은 그렇게 크지 않을 것으로 보인다. 따라서 양자의 분리를 심각히 고려하여야 할 것으로 보인다.

傭船契約에 관한 規定을 따로 둔다면 다시 傭船契約을 다시 航海傭船과 定期傭船契約으로 나누어서 별도로 規定하여야 한다. 裸傭船契約도 함께 規定할 수 있겠지만, 현재와 같이 船舶賃貸借契約으로 그대로 둔다 하더라도 문제는 없을 것이다. 앞서 언급하였듯이 裸傭船契約은 定期傭船契約 및 航海傭船契約과 그 法的 性質을 달리하기 때문이다.

傭船契約에 관한 規定을 따로 둔다면 이어서 規定할 내용을 정하여야 한다. 傭船契約은 성질상 당사자간 권리나 의무의 내용이 주된 規定대상일 것이다. 그런데 傭船契約에 관한 規定은 個品運送에 관한 規定과 달리 任意規定일 수 밖에 없다. 商法에 規定을 둔다 하더라도 任意規定이기 때문에 當事者의 意思를 보충하는 효력 밖에 없다. 즉, 個品運送契約에 관한 規定이 당사자가 좀처럼 運送契約에서 정하지 아니하는, 의무를 이행하지 아니한 때에 발생하는, 責任의 문제를 다루는데 반하여, 傭船契約에 관한 規定은 당사자가 통상 스스로 자세히 정하는 이행할 의무나 행사할 권리에 관한 것이고, 또 相對的 强行性을 갖는 個品運送契約이 당사자의 약정을 개폐하는 효력을 갖는데 반하여, 任意的 性格을 갖는 傭船契約에 관한 規定은 당사자가 약정을 하지 않는 경우에 보충적인 효력 밖에 갖지 못한다. 그런데 실제로 傭船契約은 國際的으로 널리 인정된 전형적인 契約樣式이 있어 이에 가감을 하는 방식으로 체결된다. 이 國際的으로 통용되는 契約書에는 보통 당사자가 이행할 권리와 의무가 매우 자세히

dCollection

정해져 있다.

그러나, 契約을 체결하고 그 내용과 조건을 傭船契約書에 구성할 때 法律에 規定이 없다면 實務者들이 企業運用에 있어서 불안해하며, 企業實務의 처리에 어려움을 겪게 된다. 결국 우리 海商法은 法律關係에 관한 예측가능성의 부여를 하지 않는 것이 되어, 契約의 締結 당시 契約條件 構成의 根據規範으로서 또는 契約의 締結 이후 契約解釋의 根據規範으로서의 역할을 스스로 포기하게 되는 것이다. 따라서 海商法에 傭船契約의 規定들을 정비하고 規定하는 문제는 의미가 있다.

海上物件運送法과 유기적 관계에 있는 기타의 영역에 있어서도, 國際的 立法動向의 추이를 지켜봐가며 國際條約을 적극적으로 國內法으로 수용할 것을 제안하였고, 특히 船舶의 押留·假押留 解放時 필요한 擔保의 제공에 있어서 國際海運實務에 부합하도록 입법하여야 할 필요성에 관하여 논하였다. 共同海損에 있어서도 國際的인 統一規則으로서 효력을 갖고 있는 요크앤트워프 규칙에 따라 積荷處分權이 확대되도록 입법할 필요성을 고찰하였다.

13. 중국의 WTO 가입 이후 한·중 무역발전방안

- 방직산업을 중심으로 -

무역학과 윤 동 일
지도교수 이 수 호

1978년 중국정부가 대외개방정책을 천명한 이후 중국경제는 급속도로 발전하였고 있었다. 방직산업은 중국경제의 중심산업으로서 중국 대외무역 중에서 아주 중요한 자리에 위치하고 있다. 한국방직산업은 강한 경쟁력을 가지고 있고, 이 분야의 기술방면에도 중국을 앞서고 있다.

2001년 중국이 WTO에 가한 이후 과세의 하락, 무역장벽의 점차 폐지에 따라, 한국의 방직상업은 필연코 중국 방직산업과 한·중무역의 영향을 받을 것이다. 본 논문의 목적은 바로 한·중 방직품무역의 발전방향을 찾아내기 위하여 한국 방직산업의 발전방향을 모색하는 것이다.

한·중방직품무역의 발전정책에 대한 분석을 통하여 우리는 아래 몇 개점을 볼 수 있다.

1. 한국 방직산업은 중국 방직산업에 대한 경쟁력평가 모델을 구축해야 하고 그리고 이것을 활용하여야 한다.
2. 한국방직업은 대중국 직접투자 및 자본참여를 확대하여야 한다.
3. 한국기업은 중국을 그 생산기지로 만들고, 동시에 중국의 풍부한 저임금 노동력을 활용

dCollection