

다. 따라서 운임의 안정화 차원에서 무분별한 시장교란 행동을 방지하려면 양국정부는 한중항로 유지 및 경영상황에 대하여 협의를 통한 합의방식의 기본 운영방식을 유지하고 양국관련 선사들은 서로의 이익을 위해 협력체제를 구축하여 한중항로가 지속적인 발전을 하도록 노력해야 한다.

6. 保證保險의 法的 性格에 관한 研究

海事法學科 金 萬 紅
指導教授 黃 鉦 源

본 論文은 歐美의 본드(Bond)制度를 繼受하여 발전된 保證保險에 관한 연구로서 保證保險의 法理에 관한 타당한 解釋論의 정립을 主目的으로 하였다. 즉 保證保險이라 함은 保險者가 保險料를 받고 債務者인 保險契約者가 債權者인 被保險者에게 契約上의 債務不履行 또는 法令上의 義務不履行으로 損害를 입힌 경우에 그 損害를 보상하는 것을 목적으로 하는 新種保險으로서 商法 保險編에 규정된 典型保險이 아니라 그 法的 根據를 保險業法 제5조 제1항의 規定에 두고 있다.

保證保險이 保證性과 保險性의 二重의인 성격을 가지고 있음으로 하여 法理解釋에 있어서 첨예한 의견대립을 노일 뿐만 아니라, 실무에 있어서도 때로는 保險의 法理가, 때로는 保證의 法理가 적용되면서 혼선을 빚고 있다. 지금까지 保證保險에 있어서 保證保險의 保險性을 인정할 수 있는가와 관련하여 保險事故의 偶然性이 缺如되는지 여부와 保證保險이 보호하고자 하는 것이 反公序良俗에 反하는가에 대하여 論爭이 많았다.

그리고 保證保險의 법적 성질을 民法上의 保證契約으로 볼 것이냐 아니면 保險契約으로 볼 것인가와 관련하여 쟁점이 되고 있는 것은 保證保險의 保險料, 保險者 代位權의 性質, 保險金の 지급요건 등에 대하여도 論難이 많았는데, 이러한 것은 保證保險의 本質에 대한 糾明이 이루어지지 아니한 것에 起因한 것이라고 보여진다. 따라서 본 論文은 保證保險의 法的 性格 및 法律關係에 대한 考察을 통하여 保證保險契約에 대한 體系의이고 統一的인 解釋論을 정립하고자 하였다.

保證保險의 성질에 대하여 논란이 일게 된 原因중의 하나가 保證保險의 법적 근거를 公法인 保險業法에 두고 있기 때문이라고 사료되어 保證保險契約의 法的 性質에 대한 규명을 근거로 商法 保險編의 典型保險으로 편입시키는 立法論的 방법에 대하여 부수적으로 검토하였다.

본 論文은 소정의 研究目的을 이루기 위하여 保證保險制度의 沿革과 外國의 立法例, 각종 保證保險約款과 大法院判例에 대하여도 살펴보았다. 그리고 保證保險과 유사체도인 責任保險, 信用保險, 「본드」와의 比較法的 연구를 통하여 다른 측면에서 保證保險의 성질을 규명하고자 하였다.

본 연구를 통하여 도출하고자 하는 결론은 保證保險은 어디까지나 保險契約이며 따라서 그 성질이 허용하는 한 保險契約에 관한 規定이나 法理가 우선 적용되어야 하고, 保證에 관한 民法의 規定은 從的·補充的 의미를 가지는데 불과하다는 것이다. 따라서 保證保險의 保險料는 保證의 手數料가 아닌 위험부담의 대가로서 납부되어야 하는 保險料이어야 하며, 保證保險의

保險契約性을 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 高法 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의 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 平和的으로 解決할 수 있어야 하는데, 이러한 法律은 누구나 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의 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의 危險負擔을 荷主에게 전가시키고, 이에 대하여 荷主의 運賃負擔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 하터법을 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