

### 3. 중국해상법에 있어서 운송인의 기본적 의무에 관한 연구

해사법학과 이 추 영  
지도교수 박 용 섭

이 논문에서는 감항능력 주의의무, 직항 의무, 항해를 빨리 완성할 의무 등의 운송인의 의무를 중국의 해상법을 통해 살펴보고자 한다. 중국 해상법은 국제 운항에 관하여만 적용될 뿐 중국 내항간의 해상물건 운송에 관하여는 적용되지 아니한다.

먼저 운송인의 감항능력 주의의무에 대하여 살펴보면,

헤이그-비스비 규칙 제3조 제1항에서는 (1) 선체의 감항능력 (2) 항해능력 (3) 감항능력에 관해서 운송인이 주의의무를 다할 것을 규정하고 있다. 그리고, 이 주의의무는 하주와의 계약으로도 배제할 수 없도록 규정하고 있다. 중국 해상법 제50조에서는 감항능력 주의의무를 위반한 경우에는 화물에 대한 보호, 직항의무의 이행, 기타 다른 어떤 이유로 운송인의 면책을 주장할 수 없다고 규정하고 있다.

둘째 직항 의무에 대하여 고찰하면,

중국 해상법 제49조와 헤이그-비스비 규칙 제4조 제4항에서는 운송인에게 미리 합의된 또는 관습상 또는 지리적인 직선항로를 통하여 항행하여 목적항에 양륙하여야만 한다고 규정하고 있다. 즉 이로(deviation)의 금지를 규정하고 있는 것이다. 다만, (1) 계약상 명기된 부분에 관련된 이로, (2) 생명 또는 재산의 구조 또는 그 시도를 위한 이로, (3) 항행에 있어서 선박의 안전을 위한 이로, (4) 불가항력 또는 운송인 혹은 선주의 잘못에 기인하지 아니하는 어떤 이유로 인하여 운송물을 목적항에 양륙하지 못하고 안전항 또는 인접항에 양륙한 경우 등에 관하여 이유 있는, 즉 합리적인 이로로 인정하고 있다. 여기에서 합리성의 판단은 그 당시 상황들에 의존하여야 할 것이며, 특히 항해 중 선박을 제어할 수 있는 사람(일반적으로 선장)의 주관적 판단을 중시하고 있다.

그리고 중국 해상법 제49조와 헤이그-비스비 규칙 제3조 제2항에서는 운송인의 물건의 선적, 처리, 적부, 운송, 보관, 주의, 양륙에 관한 주의의무를 규정하고 있다. 여기에서 중국해상법과 헤이그-비스비 규칙의 화물에 대한 “주의”의 정도는 동일한 것이며, “주의를 다한다(carefully)”라 함은 운송인이 화물의 손해방지를 위해 모든 합리적인 조치들을 다할 것임을 의미한다.

대부분의 나라의 해상법에서는 감항능력 주의의무, 직항의무를 항해를 빨리 완성할 의무와 함께 운송인의 묵시적 의무로 보고 있는 것이 일반적인데 반하여 중국 해상법에서는 두 의무를 강제적 의무로 규정하고, 법적 구속을 받도록 하고 있다.

셋째, 항해를 빨리 완성할 의무에 대하여 검토하면,

중국 해상법 제50조에서는 “사전에 명백히 합의한 시간 내에 양륙항에서 물건을 인도하지 못한 경우 운송의 지연이 발생된다”고 규정하고 있다. 이러한 인도의 지연이 발생한 경우에는 그 지연에 대하여 운송인이 책임을 부담하게 된다. 그러나 도착시간에 대한 명백한 합의가 사전에 없는 경우에는 운송인은 비록 지연이 있었다 하여도 그에 대한 책임을 부담하지 아니한다.

시장의 손실, 이익의 손실, 그들이 이용하는 화물의 손실 등을 경제적 손실이라 하며, 중국 해상법에서는 시장의 손실, 이익의 손실은 거의 인정하나, 다른 손실에 관하여는 일반적으로 인정하고 있지 않다. 이처럼 운송의 지연이 발생한 경우에 운송인은 화물의 도착 당시의 시장가격과 원 도착예정시간의 시장가격의 차이에 관하여 책임을 부담한다고 명백히 법률에서 규정하고 있다. 그리고 이러한 경제적 손실의 범위의 확정에는 중국 민법상의 기본 원칙인 (1) 예측가능성의 원리, (2) 책임경감의 원리, (3) 신의성실의 원칙 등에 따른다. 또한, 해상법이나 국제협약 상에 손해배상범위를 확정짓는 명백한 기준이 마련되어 있지 않기 때문에 운송의 지연으로 인한 특별한 손해에 대한 배상의 범위는 제반상황의 고려와 함께 신의성실의 원칙을 바탕으로 법원이 결정할 수밖에 없다.

## 4. 동북아 중심항만 역할수행을 위한 부산 신항만 물류기반 조성방안 연구

무역학과 정 승 기  
지도교수 이 수 호

최근 동북아 경제권의 성장과 동북아 지역 물동량의 급증, 항만물류환경의 변화로 인하여 동북아 국가들은 자국의 항만을 동북아의 중심항만으로 육성하기 위하여, 각국 항만을 항만 및 연계 운송의 중심지 역할 뿐 아니라, 많은 부가가치를 창출할 수 있는 물류거점화를 달성하기 위하여 노력하고 있다.

본 연구의 목적은 동북아 경제권의 형성과 함께 물류거점화를 달성하기 위하여 동북아 주요 경쟁항만간의 경쟁이 치열하게 전개되고 있는 가운데 부산신항만이 동북아의 중심항 역할 수행을 위해 필수적인 물류경쟁력을 제고하기 위한 것이다.

항만물류 경쟁력평가요소의 도출은 항만의 경쟁력평가요소 중 항만물류와 밀접한 관계가 있는 요소인 시설, 비용, 서비스 등 3가지 요소와 서비스부분에 포함되어 있는 정보서비스는 항만물류에 있어서 전체적인 활동을 관여하는 활동이므로 하나의 요소로서 포함시켰다. 또한 국가의 항만물류정책이 항만물류기반 조성의 중요한 요소임을 감안하여 물류정책을 포함시킴으로서 물류비용, 물류시설, 물류산업, 물류정책, 물류정보화 등 총 5개의 항만물류 경쟁력평가요소를 도출하였다. 도출된 5개요소에 의해 부산항과 동북아 주요 경쟁항만인 일본의 고베항, 대만의 카오슝항의 물류경쟁력을 비교 평가하였다. 그 결과 부산항은 물류비용, 물류정보화 부문에서만 다소 경쟁력이 있으며, 나머지요소에서는 경쟁력이 없는 것으로 평가되었다. 부산항이 동북아 물류중심항만의 역할을 수행하기 위해서는 물류시설, 물류산업, 물류정책의 개선이 시급하고 물류비용, 물류정보화 부문에서도 더욱 더 경쟁력을 가져야 겠으며, 이는 부산 신항만 개발시 물류기반 조성을 위한 과제가 되고 있다. 부산항은 물류비용, 물류정보화 부문에서만 다소 경쟁력이 있으며, 나머지요소에서는 경쟁력이 없는 것으로 평가되었다.

부산항의 세부 문제점을 살펴보면 물류비용면에서 부산항의 물류비용은 항만시설사용료, 관련 서비스료, 하역료를 기준으로 할 때 경쟁항만에 비해 경쟁력이 있는 것으로 평가되었다. 그