

法學博士學位論文

港灣運送事業法の改正에 관한 立法論的 研究

- 韓日 港灣運送事業法을 中心으로 -

A study on Legislation for Amendment of the
Port Transportation Business Act

- based on Korea & Japan P.T.B.A. -

指導教授 朴 容 燮



1995年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

尹 淳 倍



目 次

제 1 장 序 論	1
1. 研究의 背景	1
2. 研究의 目的	1
3. 研究의 構成	2
제 2 장 港灣運送事業法의 沿革的 考察	3
1. 日本 港灣運送事業法의 沿革的 考察	3
2. 韓國 港灣運送事業法의 沿革的 考察	4
제 3 장 港灣運送事業法의 規制 및 免許制度	5
1. 港灣運送事業 種의 種類	5
2. 港灣運送事業의 規則 및 免許制度	6
3. 港灣運送事業 種의 責任原則	8
제 4 장 港灣運送事業者의 責任의 原則	8
1. 概 要	8
2. 港灣運送事業者의 責任原則에 關한 立法論	9
제 5 장 港灣運送事業者의 權利와 義務	12
1. 港灣運送事業者의 權利	12
2. 港灣運送事業者의 義務	13
제 6 장 港灣運送事業財團 抵當制度	13
1. 港灣運送事業法에서 受容	14
2. 港灣運送事業財團 抵當制度의 主要內容	14
제 7 장 立 法 論	15
1. 效率的인 埠頭運營을 위한 總括管理基盤造成	16
2. 港灣運送事業에 대한 政府의 規制方向과 免許基準 모강	16
3. 港灣運送事業者의 立法上의 責任制度 확립	17
4. 港灣運送事業의 自律競爭體制의 확립	17
5. 港灣運送事業 財團抵當制度의 法制化	18



제 1 장 序 論

1. 研究의 背景

國際經濟社會는 國際貿易去來가 날이 갈수록 증대됨에 따라 複雜한 貨物流通의 境로를 통하여 막대한 量의 재화가 유통되고 있다. 이러한 貨物流通이 원활하게 이루어지기 위하여는 流通施設의 확충 및 개발함으로써 부족하며, 재화의 국제적 운송은 규율하는 각종의 법제가 중요한 역할을 담당하고 있다.

특히 經濟의 대외의존도가 높은 우리나라의 현실에서는 원활한 國際貿易은 곧 經濟發展을 추진시켜 왔기 때문에, 재화의 國際的運送에 관한 法制의 精確한 이해와 國際運送法制의 발전추세에 뒤지자 않도록 國內法을 정비하는 것은 매우 중요한 과제라고 할 수 있다.

그런데 19세기말부터 현재에 이르기까지 國際運送關聯法의 통일을 위한 국제적 움직임이 활발하여져서, 鐵道, 道路, 海上, 航空 및 複合運送체로 여러가지 國際協約이 성립되고 시행되어 왔다.

그러나 貨物流通의 圓滑화를 具體로 法的으로 실현하기 위하여는 運送人에 대하여 그 수단별로 運送에 관한 法制의 國際的統一을 실현하는 것 밖으로는 충분하지 아니하다. 왜 냐하면 物건의 運送은 貨物流通의 가장 基本적인 역할을 담당하고 있지만, 이러한 運送과 緊 외에도 物件은 出發地, 中間經由地 또는 目的地에서 일시적 내지 장기적으로 保管하는 경우가 많기 때문에, 物件의 保管을 중심으로 國際的으로 關聯된 法規範의 정비도 緊切히 요구된다.

그리고 1970년대이래 海上輸送에서 盛況되게 시작한 貨物의 컨테이너화는 재래식의 運送樣態를 벗어나, 港灣 및 背後輸送施設의 발전에 큰 변화를 가져 왔다. 복합운송의 발달과 Door to Door Service 運送體制은 單一運送業體의 責任아래 시간과 비용은 최소화할 수 있는 貨物 유통경로를 편성하게 되었다.

따라서 오늘날의 항만은 입출항하는 선박에 의하여 수송되는 貨物을 하역하고 보관 및 통관하는 등의 기능 외에 유통센터, 정보센터로서의 기능까지 겸하는 복합적인 貨物流通 基地로 발전하고 있다.

정부에서는 이와 같은 國際적인 요구에 부응하기 위하여 港灣運營體制을 改訂하고자 하여 여러가지 政策方向을 제시하여 항만관리에 있어서 國際競爭力提高를 위한 제도적인 개선은 추진중이며, 그 중의 대표적인 예로 埠頭運營會社(TOC : Terminal Operating Company)制度를 항만별로 추진하고 있다. 그러므로 본 研究의 目的은 항만의 역할 변화에 맞추어 法制度의 인 측면에서의 改善方向 研究에 집중하고자 한다.

2. 研究의 目的

國際貨物複合一貫輸送體制가 요구하는 國際的 수요에 우리나라 港灣이 부응하기 위해서 우리나라 港灣管理體制가 안고있는 問題點을 살펴보면,

1) 港灣管理가 國有·國營體制로 자율성이 결여되어 항만이 비효율적으로 운영되고 있으며,

2) 埠頭管理의 기능이 多元化되어 일관된 責任管理가 곤란하며,

3) 埠頭運營者가 자기책임 아래에서 貨物을 처리할 수 있는 港灣施設을 확보하지 못하고, 더욱 항만요금이 確定料金體制로 自律競爭에 制約要因으로 나타나고 있으며,

4) 港灣勞務者의 供給體制가 埠頭運營者(港灣運送事業者) 별로 常備化되어 있지 아니하여 埠頭的 機械化가 어려우므로 埠頭的 生産性을 저해하는 요인이 되고 있으며,

5) 埠頭運營上의 危險性에 상응하는 埠頭運營者의 私法上 責任制度가 정립되어 있지 아니하여 國際複合運送에 상응하는 貨物에 대한 一貫的인 責任管理가 어려운 실정이다.

정부는 國際貨物 複合一貫輸送體制의 要求에 따라 港灣管理體制 改善戰略으로 「新經濟의 社會間接資本 擴充戰略」을 제시하여 埠頭運營會社制度를 도입하여 港灣管理를 단계적으로 민영화하며, 港灣을 중심으로 綜合物流情報網을 구축하여 종합일관수송정보를 제공하고자 하고 있다. 港灣當局은 정부의 기본전략을 중심으로 港灣運營體制 改編을 위한 政策課題를 다음과 같이 제시하여 推進하고 있다.

1) 埠頭運營會社制度를 도입하여 港灣運營을 민營化하고,

2) 港灣料金を 港灣施設使用料와 統合料金으로 하여 自律料金體制로 전환하고,

3) 港灣勞働者를 단계적으로 港灣運送事業者(埠頭運營會社)가 常備化하도록 추진하며,

4) 埠頭運營會社의 自律性과 競爭力을 제고시켜 앞으로의 國際的 開放化에 대처하며,

5) 港灣運營 體制의 改編을 위하여 當面政策課題를 法制的으로 뒷받침하기 위하여 港灣運送事業法 改正試案을 제시하고 同法改正을 추진하는 단계에 있다.

이상과 같은 政府의 港灣管理體制에 관한 制度的 改善을 추진하는 단계에서 港灣運送事業法 改正에 관한 立法論的 研究를 통하여 필요한 분야별로 同法의 改正方向에 관한 意見を 제시함으로써 國際貨物 複合一貫輸送體制 아래에서 요구되는 港灣의 機能과 役割을 유도하고 나아가서 政府의 港灣運營體制 改編을 위한 政策課題 推進을 支援하고자 함에 본 研究의 目的이 있다.

3. 研究의 構成

本 研究는 序論을 포함하여 7章으로 構成되어 있다.

제2장에서는 韓·日 港灣運送事業法을 沿革的으로 考察하였으며,

제3장에서는 港灣運送事業法의 概念과 港灣運送事業에 대한 免許制度等を 考察하였으며,

제4장에서는 港灣運送事業者의 民事上의 責任制度를 海上運送人 및 陸上運送人의 責任制度和 비교하면서 考察하였으며,

제5장에서는 港灣運送事業者의 權利와 義務에 관한 現行법상 규정을 중심으로 고찰하였으며, 특히 港灣運送事業의 免許를 받아 港灣運送事業을 營爲하는 者에게는 實定法上 權利

를 인정할 것을 강력하게 주장하였다.

제6장에서는 港灣運送事業者를 保護하고 육성하기 위한 企業金融政策 手段으로 港灣運送事業財團抵當制度의 도입을 주장하였다.

그리고, 제7장에서는 結論으로 지금까지의 제2장에서 제6장까지의 私見을 綜合하여 港灣運送事業法 改正에 관한 立法論을 提案하였다.

제 2 장 港灣運送事業法の 沿革的 考察

港灣運送事業法을 沿革的으로 考察하기 전에 港灣運送事業法の 意義를 說明하였다. 港灣産業과 港灣運送事業의 관련성을 검토하고, 이를 기초로 港灣運送事業의 意義를 港灣運送行爲와 港灣運送事業을 中心으로 說明하였으며, 또 同法の 性質도 함께 검토하였다. 이와 같은 一般的인 說明을 기초로 日本과 韓國의 港灣運送事業法을 港灣産業의 發展단계에 따라 沿革的으로 考察하여 앞으로 컨테이너 輸送體制의 등장에 따른 輸送革命時代를 맞아 우리나라의 港灣運送事業法の 改正을 위한 立法論的인 代案開發에 參考토록 하였다.

1. 日本 港灣運送事業法の 沿革的 考察

1) 戰後混亂期の 港灣運送事業法の 制定(1951년)

세계 제2차 大戰의 종료후에 美進駐軍總司令部의 占領政策의 制約을 받으며, 協約을 거쳐 前後 混亂期에 港灣運送事業法을 制定하였으며, 그 내용은 다음과 같다.

- (1) 港灣運送事業은 免許制가 아닌 登錄制로 出發하였으며, 그 種類는 一般港灣運送事業, 船內荷役事業, 艀船運送事業, 沿岸荷役事業의 4種으로 하였다.
- (2) 港灣運送料金は 認可料金인 確定料金制度를 채택하였고,
- (3) 港灣運送事業은 直營을 원칙으로 하여 全部 下都給을 禁止하였으며,
- (4) 港灣運送事業財團抵當制度를 신설·운영하였다.

2) 港灣運送秩序 混亂에 따른 事業免許制 확립(1959)

港灣運送事業을 登錄制로 運營함에 따라 業體가 난립하여 業體間의 過當競争에 따라 港灣運送秩序가 심한 혼란에 빠졌다. 그러므로 港灣運送秩序를 確立하기 위하여 港灣運送事業法은 다음과 같이 改正하였다.

- (1) 立法目的을 改正하여 港灣運送秩序를 확립하고, 事業의 健全한 發展을 도모하며, 公共福祉의 增進을 기하도록 하였으며,
- (2) 事業의 登錄制度를 免許制度로 전환하고, 免許基準을 強化하며 事業의 種類를 艀船運送, 檢數事業, 鑑定事業, 檢量事業을 추가하였으며,
- (3) 港灣運送事業者에게 運送의 引受義務등 義務規定을 신설하여 港灣運送事業者를 強力하게 규제하도록 하였으며,

(4) 港灣運送料金を認可制에서許可制로 하였다.

3) 數送革新에 따른 港灣運送事業法 改正(1984)

컨테이너輸送體制的 導入으로 國際貨物 複合一貫輸送體制가 일반화되고 보편화되어 감에 따라 국제적 輸送革新에 따른 輸送의 合理化는 經濟原則에 입각한 것이었다. 이와같은 輸送革新의 요구에 따라 港灣運送事業法을 다음과 같이 개정하여 운용하고 있다.

(1) 一般港灣運送事業者가 컨테이너부두시설에서 일정량 이상의 화물을 관리할 경우에는 系列下에 港灣運送事業者에게 全部 下都給을 할 수 있도록 하여 埠頭設施의 總括管理 基盤을 구축하였으며,

(2) 船內荷役事業과 沿岸荷役事業을 統合하여 港灣荷役事業으로 조정하였다.

2. 韓國 港灣運送事業法の 沿革의 考察

1) 前後混亂期の 港灣運送事業法制定(1963)

세계 제2차 大戰의 종식후에 解放과 더불어 우리나라의 基本法制 整備過程을 고찰하고 그와 병행하여 一般法令의 整理過程을 港灣運送事業法の 制定과 함께 고찰하였다. 制定된 港灣運送事業法은 日本의 港灣運送事業法の 變遷과정에서 港灣運送秩序의 混亂期 克服을 위하여 개정하였던 港灣運送事業免許制 下에서의 港灣運送事業法體制를 주로 답습하여 다음과 같은 내용으로 하였다.

(1) 港灣運送事業法の 立法目的은 港灣運送秩序의 확립과 事業의 健全한 發展을 도모하여 公共福利의 增進을 기하도록 하였으며,

(2) 港灣運送事業은 規制行政作用의 일반원칙인 免許制로 하였으며,

(3) 港灣運送事業者에게 運送行爲의 引受義務 기타 各種의 義務를 부과하여 強力하게 事業을 規制하도록 하였으며,

(4) 港灣運送事業은 直營하는 것을 原則으로 全部 下都給을 禁止하도록 하였다.

2) 港灣管理體制的 改編과 港灣運送附帶事業의 一元化

(1) 港灣管理體制的 一元化

컨테이너埠頭를 중심으로 부산항을 開發함에 있어서 世界銀行(IBRD)의 公共借款資金 活用을 위한 借款協定書의 부대조건에 따라 港灣管理體制를 一元化하게 되었다. 港灣의 建設은 당시 建設部에, 港灣의 運營은 당시 交通部에 二元化된 港灣管理機能을 一元化하여 당시 交通部 산하에 海運港灣廳을 설립하고 海運 및 港灣建設과 港灣運營의 업무를 關장하도록 하였으며, 이를 위하여 관련 부속법을 개정하였다.

(2) 港灣界內營業을 港灣運送附帶事業으로 港灣運送事業法에 一元化

港灣管理機能을 海運港灣廳으로 一元化하기 위하여 관련 부속법령을 개정하는 과정에서 開港秩序法上的 港界內營業을 港灣運送事業法상의 港灣運送附帶事業으로 조정하여 港灣關聯事業을 一元化하면서 다음과 같이 港灣運送事業法을 改正하였다.

(1) 港灣의 定義를 규정하는 港灣法の 規定에 따라 港灣의 定義를 新設하였으며,

(2) 開港秩序法上的 港界內營業을 港灣運送事業法上的 港灣運送附帶事業으로 하여 許

可를 믿도록 하였으며,

(3) 全國免許인 檢數事業免許를 港灣別免許로 조정하였다.

3) 輸送革新과 港灣運營體制改編을 위한 政策課題의 대두

컨테이너 輸送革新에 따라 國際貨物 複合一貫輸送體制가 一般化되어 감에 따라 國際貨物의 中間保管期間인 港灣의 기능이 단순한 港灣荷役空間이 아니라 綜合物流據點 機能을 발휘하기 위하여는 埠頭運營事業者가 港灣施設과 貨物을 總括管理할 수 있어야 하며, 貨物處理과정에서의 一貫된 私法上的 責任制度가 확립되어야 한다. 이를 위하여 港灣當局에서는 港灣運營體制改編을 위한 政策課題를 제시하고, 이를 뒷받침하기 위하여 다음과 같이 港灣運送事業法 改正試案을 제시하고 同法을 改正하는 단계에 있다.

(1) 埠頭運營을 港灣運送行爲의 一種으로 신설하고 埠頭運營을 營爲하는 埠頭運營事業은 “국가로부터 港灣施設을 유상 또는 무상으로 賃借하여 운영하는 事業”으로 정의하여 事業의 종류를 신설하고,

(2) 港灣運送事業을 免許制에서 港灣別 登錄制로 전환하되, 업제의 난립 등에 따른 부작용이 심할 때에는 登錄制限을 할 수 있도록 하고,

(3) 港灣運送料金の 自律化를 유도할 수 있도록 認可料金制에서 申告料金制로 전환하도록 하며,

(4) 港灣運送從事者の 教育·訓練을 의무화하는 등 國際貨物 複合輸送體制的 요구에 대처하는 단계에 놓여있다.

제 3 장 港灣運送事業의 規制 및 免許制度

港灣運送事業은 단순한 自由業으로 하지 아니하고 港灣運送事業法の 立法目的을 달성하기 위하여 一般人에게는 禁止하고, 港灣當局의 免許를 받은자만이 事業을 영위할 수 있도록 免許事業으로 하고 있다. 그리고 港灣運送事業의 免許는 事業의 種類별로 하고 있으며, 港灣運送附帶事業중 일부와 海外港灣事業은 港灣運送事業法の 立法目的에 어긋나지 아니하는 범위내에서 登錄制를 유지하고 있다.

그러므로 港灣運送事業의 規制 및 免許制度를 논하기 전에 港灣運送事業의 種類를 먼저 고찰하였다.

1. 港灣運送事業 등의 種類

港灣運送事業法에서 규정하고 있는 事業의 種類는 港灣運送事業, 港灣運送附帶事業 및 海外港灣事業으로 크게 3개 분야로 구분하고 있다.

1) 港灣運送事業의 種類

港灣運送法 제2조 제1항에서 港灣運送行爲를 그 運送 단계별로 船內荷役, 艀船運送, 沿

岸荷役, 뗏목運送, 檢數, 鑑定, 檢量行爲로 구분하고 있다. 그리고 本法 제3조에서는 港灣運送行爲를 중심으로 하여 港灣運送事業의 種類를 4종으로 구분하고 있다.

(1) 港灣荷役事業 : 船內荷役, 舢舨運送, 沿岸荷役 내지 뗏목運送을 일관하여 행하는 사업을 말한다.

(2) 檢數事業 : 檢數行爲를 행하는 사업을 말한다.

(3) 鑑定事業 : 鑑定行爲를 행하는 사업을 말한다.

(4) 檢量事業 : 檢量行爲를 행하는 사업을 말한다.

日本의 港灣運送事業의 種類는 우리나라의 港灣荷役事業에 해당하는 一般港灣運送事業外에 船內荷役과 沿岸荷役을 합하여 港灣荷役事業으로 하고, 舢舨運送과 뗏목運送을 獨立된 事業으로 하여 우리나라의 港灣運送事業의 種類보다 세분하고 있다. 또 港灣當局의 港灣運送事業法 改正試案에서는 埠頭運營事業을 신설하고자 하는바, 이는 컨테이너 輸送體制에 따른 輸送革新의 요구에 부응하고자 하는 措置로서 立法論的 代案으로 適正한 試案으로 판단된다.

2) 港灣運送附帶事業의 種類

港灣運送附帶事業의 種類는 本法 施行令 제3조의 2의 規定에 따라 (1) 港灣用役業, (2) 物品供給業 (3) 船舶給油業 (4) 컨테이너修理業으로 구분하고 있다.

3) 海外港灣事業의 種類

本事業의 종류는 本法 施行令 제11조의3의 規定에 의하여 (1)港灣과 연계한 運送事業 (2)外國에서 발주되는 檢數事業, 鑑定事業, 檢量事業 (3)本法 제2조 제6항의 規定에 의한 運送事業에 부수되는 用役事業으로 구분하고 있다.

2. 港灣運送事業의 規制 및 免許制度

現代國家에서 등장하고 있는 規制行政의 一般概念, 規制行政作用의 特性과 本法에 規制行政作用의 特性으로 표현되고 있는 내용을 먼저 고찰하였다. 그리고 港灣運送事業등에 관한 免許制度和 政府의 規制方向을 說明하고 事業의 免許 또는 登錄基準도 함께 고찰하였다.

1) 港灣運送事業 등에 관한 免許制度

(1) 港灣運送事業

本法 제4조 제1항에서는 港灣運送事業을 營爲하고자하는 者는 海運港灣廳長의 免許를 받아야 한다고 규정하여 規制許可의 形式을 통하여 港灣運送事業을 規制하고 있다. 港灣運送事業에 대한 規制許可의 內容으로서

① 免許를 필요로 하는 事業은 4種의 港灣運送事業 全體이며,

② 免許의 區分을 보면 港灣運送事業과 檢數事業은 港灣別로 免許를 받아야 하며, 鑑定事業과 檢量事業은 全國免許로 하고 있다. 그러나 檢數事業을 港灣別로 免許할 특별한 이유는 없다.

③ 免許權者는 海運港灣廳長이다. 그러나 本法施行令 제12조 제1호에 근거하여 全國

免許인 鑑定事業과 檢量事業을 제외하고는 地方海運港灣廳長에게 委任하고 있다.

港灣運送事業免許의 性質에 관하여는 단순한 相對的인 禁止를 解除하여 自由를 회복시켜 주는 것으로서 一般的인 禁止로 인한 反的 利益에 불과하며, 法的保護의 대상인 利益으로 보지않는 것이 종래의 일반적인 태도이었다. 그러나 實定法上의 權利로 인정함이 타당한 것이다. 본법에서도 部分的으로 權利로 인정하고 있으나 이를 實定法上 明文인한 필요가 있다.

(2) 港灣運送附帶事業

港灣運送附帶事業은 免許制度를 原則으로 하되, 港灣運送秩序에 지장이 없는 범위내에서 例外的으로 登録制度를 유지하고 있다.

1. 免許를 필요로 하는 사업과 免許權者

港灣用役業을 營業하고자 하는 자는 本法 제26조의3 제1항의 규정에 의하여 港灣別로 地方海運港灣廳長의 許可를 받아야 한다.

2. 登録을 필요로 하는 사업과 登録權者

物品供給業, 船舶給油業 및 컨테이너修理業을 영위하고자 하는 자는 本法 제26조의3 제1항 단서 및 本法施行令 제3조의3 제1항의 규정에 의하여 地方海運港灣廳長에게 登録하여야 한다. 그러나 이들 事業의 登録은 각하 예외적으로 港灣運送秩序에 지장이 없도록 미리 정하여 공고한 事業者數(限定數) 범위내에서 가능하다. 그러므로 本法의 立法目的과 調和되는 범위내에서 허용되므로 타당한 立法制度이다.

3. 登録行爲의 性質

海運港灣附帶事業의 登録申請에 대한 行政官廳의 登録行爲는 準法律行爲의 行政行爲인 確認行爲의 일종으로 분류할 수 있다. 그러므로 한번 確認이 行하여지면 새로운 事由의 發生을 이유로 取消하거나 變更할 수 없는 確定力을 발생한다.

(3) 海外港灣事業

海外港灣事業은 本法 제25조의6 제1항의 규정에 따라 海運港灣廳長에게 登録하여야 그 사업을 영위할 수 있도록 登録制度를 유지하고 있다. 본 사업은 規制行政作用으로서의 다른 港灣運送事業의 免許와는 그 성질을 달리하고 있다. 즉 行政指導를 통한 企業助成으로 정부로부터 적극적으로 보호를 받게 되므로 港灣運送秩序 維持를 위한 營業許可와는 行政作用의 性質과 수단이 다르다. 따라서 本法의 立法目的과 그 범주를 달리하므로 본 事業은 本法에서 제외함이 마땅하다.

2) 港灣運送事業등에 관한 政府의 規制方向

港灣運送事業은 自由業으로 하지아니하고, 港灣運送秩序를 維持하는 등의 本法의 立法目的에 따라 政府의 規制下에 두고 있다. 이와같은 政府의 본 事業에 대한 規制의 基本基調은 港灣當局의 港灣運送事業法 改正試案에서도 同一한 方向이다. 本法의 本來의 立法目的은 그대로 유지하며, 埠頭運營會社制의 도입과 함께 港灣運送事業은 許可制에서 登録制로 전환하고자 한다. 그러나 港灣運送秩序에 장애요인이 있을 때에는 그 登録을 제한할 수 있도록 하여, 本法의 立法目的을 유지하고자 하고 있다.

3. 港灣運送事業 등의 免許 또는 登錄基準

1) 港灣運送事業의 免許基準

(1) 港灣運送의 供給과 需要의 適正한 調和

港灣運送事業의 開始로 인하여 港灣運送의 供給量이 需要量을 현저하게 초과하지 아니하도록 하여 港灣運送의 供給과 需要의 適正한 調和를 免許申請에 대한 중요한 심사기준으로 하고 있으며, 이를 客觀的으로 판단하는 基準의 하나로 미리 公告한 限定數制度를 活用하고 있다.

(2) 法令에 定한 免許基準에 適合

免許에 관한 施設基準은 行政立法에 위임하고 있으며, 本法施行令 제2조에서 규정하고 있는 免許基準은 港灣運送事業의 種類別로 구분하여 규정하고 있다. 그러나 동 免許基準은 輸送革新에 따른 國際貨物 複合一貫輸送體制가 요구하는 免許基準으로는 적합하지 못하므로 반드시 改正하여야 한다. 그 改正方向으로는 ①本法 改正試案 중에 포함된 埠頭運營事業을 포함한 港灣運送事業을 영위하기에 적합한 施設基準과 專門人力이 포함되어야 하며, ②施設基準과 專門人力은 港灣運送事業의 免許申請者의 사업계획에 따라 처리하고자 하는 貨物量을 적정하게 처리하기 위하여 필요한 裝備 및 施設과 專門人力을 확보하도록 하여야 하며, ③ 專門人力의 養成 및 補修教育計劃을 사업계획에 포함하도록 하고, 면허교부시에 그 適正性을 검토하여야 한다.

2) 港灣運送附帶事業의 免許 또는 登錄基準

港灣運送附帶事業 중 政府의 許可를 받아야 할 事業은 港灣用役業이며, 其他事業은 登錄을 하여야 한다. 同 許可 또는 登錄事業의 施設基準은 本法 제26조의3 제2항에 근거하여 行政立法으로 本法施行令 제3조의4에서 규정하고 있다.

(1) 港灣用役業은 物品 또는 役務의 需給의 調和

(2) 登錄對象의 港灣運送附帶事業은 限定數以內의 登錄申請

(3) 施設基準의 확보

免許 또는 登錄基準으로 정하고 있는 이와같은 규정내용중 施設基準에 관한 本法 施行令의 규정은 現實에 맞도록 개정하여야 한다. 그 이유는 船舶給油業은 給油船舶이, 物品供給業은 倉庫가, 컨테이너修理業은 修理工場이 각각 필수적이므로 同施設을 事業計劃과 調和되는 수준에서 확보하도록 하여야 한다.

제 4 장 港灣運送事業者의 責任의 原則

1. 概要

現行港灣運送事業法중 港灣運送事業者의 貨物運送에 관한 私法上의 責任에 관하여 규정

하고 있는 내용은 本法 제12조에서 규정하고 있는 港灣運送約款에 관한 규정뿐이다. 동 규정내용은 港灣運送事業者의 私法上の 責任原則에 관하여는 전혀 명시하지 아니하고 港灣運送事業者가 定하는 港灣運送約款에 맡기고 있다. 그러나 輸送革新에 따른 國際貨物 複合一貫輸送體制는 海上運送人과 港灣運送事業者의 私法上 責任原則을 一貫되게 요구하고 있다. 그러므로 國際運送關聯法의 통일을 위한 국제협약이 성립되어 시행되고 있으며, 國際貨物 터미널 運營者의 責任에 관한 協約案이 확정되어 港灣運送事業者의 私法上の 責任原則을 海上運送人과 통일수준으로 定型化하는 단계에 있다.

港灣運送事業者의 私法上の 責任을 本法에서 수용하여 法制度化 하기 위하여 國際複合 運送에 있어서 港灣運送事業者의 責任, 現行 商法上の 運送人의 責任原則, 港灣運送約款制 度, 國際貨物 터미널 運營者의 責任에 관한 協約案 등 港灣運送事業者의 私法上の 責任原則과 관련되는 關聯法制度를 비교하여 考察하였다. 이와같이 고찰한 내용을 중심으로 하여 港灣運送事業者의 責任原則에 관한 立法論을 다음과 같이 제시한다.

2. 港灣運送事業者의 責任原則에 관한 立法論

港灣運送人의 責任制度에 관한 立法論을 제시하기 위하여는 우선 港灣運送人과 海上運 送人의 法的地位와 港灣運送行爲를 수행함에 있어서 터미널 운영상의 危險과 비교하여 危險의 정도에 상응하는 責任을 물을 수 있도록 責任制度를 개편하여야 國際貨物 複合一貫 輸送體制가 요구하는 港灣의 기능을 수행할 수 있다고 본다.

1) 港灣運送人의 地位와 運送危險

(1) 港灣運送人의 法的地位

埠頭運營會社制度 아래에서의 埠頭運營者는 단순한 港灣運送事業者로서의 지위와는 비 교할 수 없으며 海上運送人보다 결코 못하지 않는 港灣法上の 부두를 포함한 運營單位의 인쇄의 港灣施設을 總括管理하는 責任을 지게 된다.

專用埠頭는 船舶에 못지 않게 資本 집약적이며, 세계 최첨단의 運營裝備까지 필요로 하는 기능시설을 포함하는 複合施設인바 이를 管理하고 運營하여야 한다. 國際적으로 一貫輸送 體制 아래서의 전용터미널운영은 船社 또는 船社의 代理店의 總括管理責任하에 실질적으 로 운영되고 있다. 그러므로 港灣運送事業者의 지위는 海上運送人의 지위와 동일하며 그 령게 확고한 위치를 확보해야만 一貫輸送體制가 확립될 것이다.

(2) 港灣運送의 現實의 危險性

商法에서는 陸上運送人의 책임보다 海上運送人의 책임에 관한 특칙을 두고 있는 이유는 『海上危險의 特殊性』 때문이다. 그러므로 港灣貨物 터미널管理責任者로서의 터미널 운영 상의 危險性을 우선 고찰할 필요가 있다고 본다.

①) 빈번한 事故發生

컨테이너터미널은 세계 최첨단기술을 요하는 高價의 荷役機械와 裝備가 설치되어 自動 化된 機械作業으로 운영되고 있다. 그리고 터미널 내에서는 다량의 컨테이너화물이 계속 적으로 移動되고 있다.

그러므로 港灣터미널내에서 貨物操作을 위하여 機械作業에 의한 貨物の 끊임없는 移動은 港灣터미널에서 상당히 잦은 빈도로 貨物損傷의 事故가 발생하고 있다. 이것은 海上危險에 屬하는 港灣危險인 것이다.

② 貨物の 特性에 따른 危險度 加重

國民生活이 질적으로 向上됨에 따라 國際交易貨物도 그 特性이 변하고 있다. 위험물이나 폭발물의 비중이 증가하며 냉동화물, 과일 기타 부패하기 쉬운 生物이 많아지고 있다. 이와같은 특수화물은 港灣터미널에서의 취급에 특별한 관리를 요하며 터미널에 장치하는 중에 터미널운영자가 필요한 注意義務를 다하였음에도 불구하고 貨物自體의 특성으로 인하여 터미널에서 移動이나 保管기간중에 事故가 발생할 위험이 대단히 높다.

③ 重量貨대품의 특성상 危險度 加重

중량·활대품은 일반컨테이너를 사용하지 못하고 Open-top 컨테이너를 사용하여 고박(Lashing)상태로 운송한다. 그러므로 적하항에서는 고박상태가 양호하더라도 海上運送 過程 중의 피로를 견디면서 점점 그 고박 상태가 不良하게 變한 후에 항만터미널에서 양하 과정 중에 견디지 못하여 事故를 유발할 수 있는 특성이 있다. 이 경우에 터미널운영자는 주의의무를 다하였음에도 불구하고 발생한 사고에 대한 위험을 부담하여야 한다.

④ 港灣터미널 危險이 海上에 완전 노출

釜山港 및 東海港과 같이 海港인 경우에는 港灣도 海上에서와 같이 완전히 그 위험이 바다에 노출되어 있다. 비록 海上에서의 선박의 위험보다 海上에 노출된 港灣의 위험이 그 程度는 약할지는 모르나 항만터미널의 裝備가 컨테이너 크레인과 같이 大型化, 長大化 되어 가고 있어서 폭풍기타의 위험에 직면할 때는 그 위험성이 대단히 커져가고 있다. 이러한 港灣은 非安全港으로서 港灣터미널에서의 위험은 定期船의 경우는 海上運送人, 航海傭船에서는 傭船者가 부담하여야 한다.

그러므로 港灣運送人의 民事上 損害賠償責任制度는 商法 海商編과 같이 陸上運送人의 損害賠償責任과 비교하여 보다 責任을 強化하고 동시에 法定免責事由도 인정하여 港灣運送行爲를 수행함에 있어서 直面한 危險性에 상응하는 保護도 받도록 法制度化 하여야 할 것이다.

2) 港灣運送人의 責任制度에 관한 立法論

港灣運送人의 責任을 商法上의 陸上運送人의 責任을 중심으로하는 責任制度는 港灣의 위험이 소규모일 때에는 적합하다고 볼 수 있다. 그러나 釜山港과 같이 港灣運送이 運航船舶의 海上運送에 직결된 경우, 특히 貨物の 受領과 船積, 運送, 揚陸 및 引渡가 海上運送에 포함된 경우에는 海上運送人의 責任, 貨物터미널의 運營上의 위험의 특성, 港灣荷役施設의 대규모성 등을 고려하여 港灣運送人의 독자적이면서 海上運送人과 직결되는 형식의 責任制度가 필요하다고 본다.

그러므로 港灣運送人의 民事上 損害賠償責任制度도 海上運送人의 責任과 동일한 수준으로 보장 받을 수 있도록 立法制度를 강구하여야 할 것이다.

① 損害賠償에 관한 責任主體

港灣의 貨物터미널이 海上運送人의 受領人으로 활동하고 있고, 荷主는 海上運送契約上

의 責任을 요구하고 있기 때문에 海上運送契約의 내용에 따라서 海上運送人을 運送責任의 主體로 하되 港灣터미널 運營者도 主體로 인정함이 타당하다고 본다.

그러므로 港灣運送行爲와 관련하여 埠頭運營會社를 포함한 港灣荷役事業者를 損害賠償에 관한 責任의 主體로 制度化하여 貨物積荷利害關係人을 보호할 필요가 있다. 다만 責任 主體에 관한 구체적인 내용은 國際貨物 터미널運營者의 責任協約案의 범주에서 수용하여야 할 것이다.

2) 損害賠償에 관한 責任原則

海商法에서는 海上運送人의 責任은 過失責任主義를 기본으로 하되, 海上運送人에게 運送責任을 보다 과중하게 하여 損害능력주의의무를 강행규정으로 한 推定過失責任主義를 대하고 있다.

그리고 國際貨物터미널과 인접되는 海上運送 및 航空運送에 관한 國際協約에서는 현재까지도 推定된 過失責任主義를 택하고 있다. 또한 국제화물 터미널운영자 책임협약안에서는 터미널운영자의 責任原則으로 推定過失責任主義를 택하고 있는 것은 이러한 國際的인 흐름 傾向을 반영한 것이다.

앞으로 터미널운영자의 損害賠償責任制度를 확립함에 있어서도 이상과 같은 國內外的인 立法傾向을 감안한 때 터미널運營者의 推定過失責任主義 수준을 수용하여야 할 것이다.

3) 터미널運營者의 責任의 界限

터미널運營者의 損害賠償에 관한 責任을 보다 강화하여 運送人 기타 積荷利害關係人을 보호하기 위해서는 損害賠償責任制度가 확립되어야 할 것이다. 반면 國際運送에서 각종의 運送人 보호를 위하여는 그 責任制限制度를 國際協約 또는 國內法에서 함께 수용하고 있다. 이와같은 정전은 터미널운영자의 責任制度를 확립하는 과정에서도 同一水準으로는 반영하여 터미널運營者의 보호책도 병행하여 강구하여야 할 것이며, 적어도 국제화물 터미널운영자의 책임협약안 수준은 보장되어야 할 것이다.

4) 터미널運營者의 免責

舊法 海上編에서는 海上運送事業者의 法定免責事由로서 1) 不可抗力 2) 貨物の 內在的 瑕疵 3) 荷役人의 行爲 4) 航海上の 過失로 분류할 수 있다.

이들 法定免責事由중 1), 2)항은 港灣運送事業者에게도 공통되는 免責事由이다. 그러나 運送人의 行爲와, 航海過失중 火災 기타 필요한 사유를 港灣터미널 운영자에게도 免責事由로 認定함이 而 運營者의 法的 地位와 위험성을 감안하여 합리적이며 형평 원칙에도 일치하므로 法定免責事由로 海上運送人의 法定免責事由와 동일하게 인정하여야 할 것이다.

즉 港灣運送行爲가 港灣荷役을 중심으로 이루어지기 때문에 海商法上的 免責規定과 責任制限 규정의 法益은 海上運送人만이 향유하고 그 補助者인 受給人을 제외하는 것은 國際復合運送과 海上運送의 본질에 비추어 볼 때 불공평하다고 본다.

5) 立法方案

國際적으로 요구되고 있는 國際貨物 터미널運營者의 責任에 관한 協約案을 수용하는 뜻에서도 국제화물 터미널운영책임에 관한 特別法을 제정 受容하는 것이 바람직하기는 하나, 그러나 이를 受容하는데는 현실적으로 많은 어려움이 예상되며 어느 部處에서 추진한

것인가도 결정하기 어렵다.

그러므로 港灣貨物 터미널운영에 관한 責任制度만이라도 埠頭運營體制 改善方案의 일환으로 港灣運送事業法 개정안에 반영하여 港灣貨物 터미널運營者의 責任에 관한 基本原則을 制度化 하여 國際化物 터미널運營者의 責任을 입법화함에 있어서 선도적 역할을 할 필요가 있다고 생각한다.

제 5 장 港灣運送事業者의 權利와 義務

1. 港灣運送事業者의 權利

1) 權利의 內容과 그 性質

海運港灣廳長의 免許를 받아 영위하는 港灣運送事業과 同 附帶事業등(이하 본장에서 『港灣運送事業等』이라 한다)을 權利로 볼 것인가 아니면 단순한 一般的인 禁止를 解除하여 自由를 회복시켜주는 反射利益으로 볼 것인가는 學者들간에 다툼이 있다. 그러나 福祉社會를 지향하는 本法의 基調아래에서는 判例의 立場에서와 같이 『港灣運送事業을 營爲하는 權利』를 인정하여야 할 것이다. 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 一般學說과 判例가 비록 許可行爲에 의하여 一般的으로 禁止한 自由의 회복이지만 현대의 福祉를 지향하는 사회에서는 自由權의 權利를 인정하고 있으며,

둘째, 實定法上 許可 조건으로 일정한 義務의 부과는 許可의 단순한 명령적 行爲성을 벗어나 特許와의 性質상 차이를 立法的으로 완화된 보기라고 볼 수 있으며,

셋째, 實定法上 許可의 權利性を 인정함을 단편적이거나 찾아볼 수 있는 실예가 있다.

이상과 같은 이유로 港灣運送事業者의 免許를 받아 港灣運送事業을 영위하는 자는 港灣運送事業法, 商法 및 民法의 規定에 따라 港灣運送業을 영위하는 權利를 갖는다.

港灣運送事業者는 同事業을 營爲할 權利가 있는 대신 자기의 사업을 영위함에 있어 善良한 管理者의 注意義務를 다하여 受託받은 運送行爲를 할 義務가 있다. 그러한 의미에서 港灣運送事業法은 港灣運送事業者에 대하여 각종의 公法上의 義務도 부과하고 있다.

2) 港灣運送事業者의 權利의 種類

港灣運送事業者는 港灣運送事業法, 商法 및 民法의 規定에 따라 港灣運送을 引受하는 運送契約에 의하여 港灣運送事業을 營爲하는 權利를 가지며, 그 權利의 種類는 다음과 같다.

- (1) 引導不能貨物의 任置權 (本法 제14조 제1항)
- (2) 運送物의 競賣權 (商法 제142조 제2항, 제413조)
- (3) 運賃 기타의 費用請求權 (본법 제10조, 제13조)

- (4) 留置權 (商法 제147조, 제120조)
- (5) 事業의 讓渡·讓受權 (本法 제23조)

2. 港灣運送事業者의 義務

港灣運送事業法은 港灣運送事業者들에게 自由權의 權利를 부여하는 대신에 各종의 義務한 義務를 부과하여 港灣運送에 관한 秩序를 확립하고, 港灣利用者에게 보다 良善의 港灣서비스를 제공하도록 하여 港灣을 효율적이고 경제적으로 運營함으로써 物流據點機能을 발휘할 수 있는 港灣管理體制를 확보하고 國民經濟發展에 기여하며 公共福利의 증진을 도모하고자 하고 있다.

이와같은 港灣運送事業法의 基本基調하에서 本法에서는 港灣運送事業者 들에게 다음과 같은 各種의 公的인 義務를 부과하여 本法의 目的하는 목적을 달성하고자 하고 있다.

1. 港灣運送事業의 引受의무. (本法 제17조)
2. 事業計劃에 對한 業務의 確保義務. (本法 제22조)
3. 確定料金 徵收의무. (本法 제26조 제2호)
4. 특별이용자에 對한 差別取扱의 禁止의무. (本法 제16조)
5. 名義 利用禁止 의무. (本法 제15조)
6. 全部下都給의 禁止 의무. (본법 제18조)

제 6 장 港灣運送事業財團 抵當制度

港灣運送事業은 원래부터 營業한 중소기업으로 출발하였으며, 同 事業을 수행함에 있어 企業金融을 위한 擔保로서 利用이 가능한 土地 또는 建物等 不動產을 소유하지 못하고, 大部分 登記의 길이 막혀있는 荷役裝備와 曳·艇船이 대종을 이루고 있으므로 企業성 營을 위한 資金確保를 위한 企業金融手段이 不足하여 現在까지도 中小企業으로 營業을 면하지 못하고 있다. 그 위에 輸送革新에 따른 港灣運送事業의 기능과 역할이 강화되고, 港灣運送事業者가 總括的인 터미널 運營者로서의 역할을 다하기 위해서는 集約化되고 大 型化되어 國際的 競爭力이 보장되어야 할 것이다.

이와같은 時代的 要求에 따라 港灣運送事業의 育成策이 必要하며, 그 手段의 하나로 企業金融 支援策이 요청되는데, 이를 위하여 港灣運送事業財團抵當制度를 本法의 改正을 通해서 法制化하고자 立法論을 提示한다.

本 立法論을 뒷받침할 수 있는 배경을 마련하기 위하여 運送業分野別로 企業經營分析指 標을 比較하였으며, 우리나라의 財團抵當制度和 日本의 港灣運送事業財團抵當制度를 中心

으로 立法先例를 비교·검토하였다. 立法例를 고찰한 結果를 토대로 하여 다음과 같이 立法論을 제안한다.

1. 港灣運送事業法에서 受容

民法에 대한 特別法的 效力을 갖는 港灣運送事業 財團抵當制度를 公法的 性質을 갖는 港灣運送事業法에서 도입이 가능할 것인가에 대하여는 다름이 있을 수 있다.

그러나 다음과 같은 이유로 港灣運送事業法으로 제도화 할 수 있다고 확신한다.

첫째, 港灣運送事業法은 原則적으로 公法이다. 그러나 公共性이 강한 運送關聯法이며, 中小企業保護法的인 性質을 포함하여 複合的인 性質을 지니고 있는 特別法이다.

둘째로, 本法은 公法을 기초로 하되, 陸上과 海上의 연결점에서의 運送關聯法으로서의 性質을 가지므로 現行 本法 제12조에서 港灣運送事業者는 運送契約條件의 기본이 되는 내용을 港灣運送約款으로 정하여 政府當局의 認可를 받도록 하고, 또한 海運港灣廳長이 同 港灣運送約款을 認可하는 基準으로 港灣運送責任의 始期와 終期, 損害賠償에 관한 사항 기타 運送約款內容上 필요한 사항을 명확히 하여 認可하도록 규정하고 있다. 이 규정은 이미 港灣運送人의 私法上의 運送契約內容, 특히 民事上의 損害賠償責任原則에 관한 내용을 規定하고 있는 것이다.

셋째로, 우리나라 港灣運送事業法과 유사한 立法體制를 유지하고 있는 日本의 港灣運送事業法에서도 同 法의 제정 당시부터 中小企業保護法的인 性質으로 출발하였으므로 港灣運送事業 財團抵當權을 制度化하였다.

이와 같은 論理的이고 實定法的인 근거를 이유로 港灣運送事業法으로 港灣運送事業 財團抵當制度를 충분히 수용할 수 있다고 판단된다.

2. 港灣運送事業 財團抵當制度의 主要內容

1) 財團의 目的物

港灣運送事業의 종류는 本法 제3조에서 港灣荷役事業, 檢數事業, 鑑定事業, 檢量事業의 4種으로 하고 있다. 이들 4種의 事業 중 港灣荷役事業은 港灣運送事業의 주된 運送行爲인 船內 및 船側荷役, 沿岸荷役, 舢舨運送, 噸木運送 등을 일관하여 행하는 사업이며, 港灣荷役事業者가 同 事業을 遂行함에는 荷役裝備, 埠頭倉庫(上屋) 또는 倉庫, 曳·舢舨 기타 일관된 港灣運送行爲를 행하기 위한 施設을 갖추어야 한다.

더욱이 政府當局에서 港灣運營體制 改編을 위한 政策課題의 하나로 추진하고 있는 『埠頭運營會社』 制度下에서는 政府로 부터 埠頭를 포함한 港灣施設을 賃借하여 자기책임하에 單位埠頭를 전담운영하는 『埠頭運營事業』을 신설하고자 하여 港灣運送事業法 改正試案에 반영하고 있다. 港灣運送事業者 중 이와 같은 港灣荷役事業者와 港灣運送事業法 改正試案上의 埠頭運營事業者에 대하여는 港灣運送事業 財團抵當制度의 立法趣旨上 당연히 港

灣運送事業財團을 설립하여 활용할 수 있도록 하여야 할 것이다.

그러나 4種의 港灣運送事業 중 檢數事業, 鑑定事業, 檢量事業은 주로 檢數員, 鑑定員, 檢量員인 技術者의 技術에 의하여 사업을 시행하는 事業의 性格上 資金調達을 위한 별도의 財團을 설립할 필요는 극히 희박하다고 생각된다.

2) 財團의 構成要素

港灣運送事業 財團抵當制度는 港灣運送企業의 經營을 위한 土地, 埠頭倉庫(土庫) 또는 倉庫 기타의 建物, 荷役裝備, 器具 및 曳·艇船 기타의 船舶 등 物的設備과 港灣運送事業을 영위한 수 있는 權利 등을 한데 묶어서 財團을 구성하고, 그 위에 企業金融을 위한 抵當權을 설정하는 制度이다.

그러므로 同 財團의 構成要求도 그 目的에 따라 企業經營上 最も 有益적 結果를 통하여 利益을 이루는 財産으로서의 財産은 모두 포함하여야 할 것이다. 그러나 同 財産은 동일한 港灣運送事業者에게 속하여야 할 것이다. 또 一般的으로 擔保價値가 높은 土地 또는 建物 등 不動産을 소유하지 아니하는 港灣運送事業者가 賃借權, 地上權, 地役權 등 無體財産權과 荷役機械, 曳·艇船 등 不動産이 아닌 것과 船舶만으로 事業財團을 구성할 수 있도록 한 것인가를 立法過程에서 再考를 하여야 할 것이다. 日本의 港灣運送事業法에서는 제외하고 있다.

3) 工場抵當法の 準用

港灣運送事業 財團에 관하여 기타 필요한 사항은 本法에 규정하여 制度化 하되 本法에 규정하는 것 외에는 鑛業財團抵當法 제5조에서 규정하고 있는 바와 같이, 工場抵當法 중 工場財團에 관한 規定을 準用하도록 한다.

제 7 장 立法論

港灣運營體制의 발전적 改編에 부응하고자 港灣運送事業法 中の 중요한 內容을 중심으
로 第 1章에서 第 6章까지 고찰하였다. 이들을 분야별로 고찰하는 과정에서 제시한 私見
을 중심으로 港灣運送事業法의 改正方向에 관한 立法論을 제시하여 同法의 改正에 발전적
으로 기여하고자 한다.

제시하고자 하는 세부적인 立法論은 다음과 같은 改正方向의 분야별로 나누어 제안하고
사 한다.

1. 效率의인 埠頭運營을 위한 總括管理 基盤造成,
2. 港灣運送事業에 대한 政府의 規制方向과 免許基準의 補強,
3. 港灣運送事業者의 私法上의 責任制度의 確立,
4. 港灣運送事業의 自律競爭體制의 確立,
5. 港灣運送事業 財團抵當制度의 法制化 등이다.

1. 效率的인 埠頭運營을 위한 總括管理 基盤造成

港灣運送事業法上的 港灣運送行爲의 일종인 埠頭運營의 定義(本法 제2조 제1항)를 신설하고, 同 運送行爲를 영위하는 사업을 埠頭運營事業으로 業種을 신설(本法 제3조)하여, 단 위부두별 또는 단위선석별로 정부와 유상 또는 무상의 賃貸借契約을 체결하여 賃借期間中 埠頭運營權을 위탁받아 自己責任 아래에서 선석, 야적장, 창고 기타 港灣施設을 전담하여 운영 할 수 있도록 本法을 개정하여야 한다.

2. 港灣運送事業에 대한 政府의 規制方向과 免許基準 보강

1) 輸送革新에 따른 政府의 規制政策 方向의 維持

港灣產業은 國際貨物 複合一貫輸送體制가 일반화되어가고 있는 輸送革新時代에 직면하고 있다. 그 결과 港灣當局은 國際貨物運送 및 埠頭運營에서 국제적 輸送革新의 요구를 적극적으로 수용하여 國際貨物 複合一貫輸送體制에서 港灣이 본래의 기능을 발휘할 수 있도록 대책을 강구하고 있다.

이를 위하여 정부의 港灣運送事業에 대한 規制政策方向의 전환을 요구하지 아니하며 오히려 行政規制의 幅이나 比重을 강화하여야 하는 면을 엿볼 수 있다. 따라서, 港灣運送事業에 대한 정부의 規制政策方向은 現行法 體制를 유지하여야 할 것이다.

港灣當局이 제시한 港灣運送事業法 改正試案중 港灣運送事業 및 同 附帶事業의 免許制를 登錄制로 전환하도록 立法豫告 하고 있다. 그러나 이는 반드시 政府의 規制政策의 同 一한 方向 아래에서 추진되어야 할 것이다.

2) 港灣運送事業의 免許基準 보강

港灣運送企業의 經濟活動에 관한 行政規制의 基本政策 方向을 기초로 本法에서는 行政規制의 기본적인 내용만을 규정하고, 구체적으로 항만별로 港灣運送事業의 수행상 필요한 基準 施設, 運營資金 및 勞動力은 行政立法으로 정할 수 있도록 委任하였다. 港灣運送事業法 施行令 제2조에서 규정하고 있는 港灣運送事業의 免許基準은 港灣荷役事業과 檢數·鑑定·檢量事業으로 구분하여 규정하고 있다.

이와같이 현행 港灣運送事業法 施行令 제2조에서 규정하고 있는 港灣運送事業의 免許基準은 輸送革新에 따른 國際貨物 一貫輸送體制가 요구하는 免許基準으로는 적합하지 못하므로 반드시 改正되어야 하며 그 改正方向을 다음과 같이 提案한다.

① 新設하고자 하는 埠頭運營事業을 위시하여 단위부두를 총괄적으로 管理·運營할 수 있는 港灣運送事業을 영위하기 위하여 적정한 施設基準과 專門人力을 확보할 수 있도록 정하여야 하며,

② 施設基準과 專門人力은 港灣運送事業 면허를 신청한 자의 事業計劃에 따라 처리하고자 하는 港灣貨物量을 처리하기 위하여 필요한 裝備 및 施設과 이를 관리·운영할 수 있는 施設과 專門人力을 확보하도록 하여야 한다.

3) 港灣運送裝備와 荷役機械는 設備단 施設이므로 當 시설을 관리·운영할 수 있는 專門人力의 養成 및 補修教育計劃을 事業計劃에 반드시 포함하도록 하여야 하며 그 當爲性은 免許 교부시 檢證하도록 하여야 한다.

7) 그리고 免許制를 登録制로 전환하더라도 이와같은 基本基調와 方向은 그대로 유지하여야 할 것이다.

3. 港灣運送事業者의 私法上的 責任制度 확립

海上運送人과 港灣運送事業者의 法的 地位와 運送行爲 수행과정에서의 危險을 상호 비교한 때 동일한 水準이므로, 私法上 損害賠償責任에 關하여 海上運送人에 對해하면 特別은 없이 特別히 保護의 理由가 없다. 더욱이 國際貨物 一貫輸送體制는 國際적으로 海上運送人과 港灣運送事業者의 責任이 一貫的이고 總體的으로 維持되어야만 그 경제적 利益을 保全할 수 있다. 그러므로 港灣運送事業者의 私法上的 損害賠償責任도 海上運送人과 同一한 水準으로 保障받을 수 있도록 다음 사항을 重點으로 港灣運送事業法을 改正하여야 한다.

- 1) 損害賠償責任의 主體
- 2) 損害賠償에 關한 責任原則
- 3) 港灣運送事業者의 責任制限과 法定免責

4. 港灣運送事業의 自律競爭體制의 確立

輸送革新의 要求에 따라 港灣運營體制를 改編하기 위하여 當面課題의 하나로서 港灣運送事業의 自律競爭體制를 確立하는 것이 關수적이다. 이를 위하여 港灣運送事業法을 改定하여 埠頭運營事業者가 埠頭埠頭를 정부로부터 租賃 또는 무상으로 賃借하고 埠頭運營權을 委託받아 同 事業을 營爲할 수 있는 權利를 인정하고, 港灣運賃 및 料率을 自律化하고, 港灣勞動者를 適期에 安定的으로 필요한 요원을 활용할 수 있도록 하여야 할 것이다.

1) 港灣運送事業權(埠頭運營權) 인정

港灣運送事業의 發展을 爲하여 港灣運送事業을 營爲하는 者는 港灣運送事業法, 商法, 및 民法의 規定에 따라 港灣運送에 對한 權利를 갖는다고 본다. 더욱이 港灣當局의 港灣運送事業法 改定試案에 이미 제시한 埠頭運營事業者는 埠頭부두를 정부로부터 租賃 또는 無상으로 賃借하고 埠頭運營權을 위탁받아 總括的으로 管理하게 된다. 그러므로 港灣運送事業法에 法定法上的 權利로 규정하고, 또 그 權利의 讓渡·讓受權을 부여하여 뒤에서 提示하는 港灣運送事業 財團抵當權의 설정에 활용할 수 있어야 한다.

2) 港灣運賃 및 料率의 自律化

港灣의 物流據點機能을 확보하고 埠頭運營의 효율성을 제고하여 국제적으로 경쟁력이 보장되는 港灣運營體制를 확립하기 위하여는 港灣運營을 民營化 할 수 있도록 埠頭運營會社制를 도입하고 自律競爭을 유도하여야 한다. 이를 위하여는 港灣料率을 自律料金制로

自律化 하여 서비스의 質에 따라 경쟁할 수 있도록 立法措置를 하여야 할 것이다.

3) 安定的인 港灣勞動供給의 制度化

港灣運送事業者는 港灣勞動組合으로부터 港灣勞動者를 供給받고 있으며 자기의 常備勞動者를 活用하지 못하고 있다. 그러나 港灣이 專用埠頭 중심으로 開發·運營되고 機械化 되어 감에 따라 단순한 港灣勞動者만으로는 그의 효율적인 運營이 어려우며, 專門技術人力의 확보를 비롯하여 專用埠頭運營者가 自己가 필요로 하는 港灣勞動者를 적기에 안정적으로 活用할 수 있어야 한다.

그 立法手段으로는 港灣運送事業法에서 수용할 수도 있으며 船員法 또는 日本의 港灣勞動法과 같이 一般勞動法에 대한 特別法으로 港灣勞動法을 制定할 수도 있다.

5. 港灣運送事業 財團抵當制度의 法制化

財團抵當制度는 企業經營을 위한 土地, 建物, 機械, 器具, 船舶 기타 物的設備와 營業權 등을 한데 묶어서 하나의 財團을 구성하고 그 위에 抵當權을 설정하는 제도이다. 企業經營을 위한 앞의 財産은 경제상 서로 有機的인 결합을 이루어 전체로서만 意味와 價値를 가지는 것이다.

여기서 이들 財産의 集合을 하나의 物件으로 보아서 이에 擔保權을 설정하는 것이 企業金融의 요구에 부합하게 되며 港灣運送事業의 경우도 동일하다. 港灣運送事業者의 企業金融을 위하여도 港灣運送事業 財團抵當制度를 도입하여 活用할 수 있도록 함으로써 資本調達을 원활하게 하여 企業經營의 基本要件을 갖추 수 있도록 육성하여야 할 것이다.

그렇게 함으로써 港灣運送企業의 經營上의 基盤을 공고히 하고, 港灣터미널運營者로서의 國際貨物 一貫輸送體制 아래에서 埠頭를 총체적으로 관리할 수 있는 經營基盤을 구축하게 될 것이다.