

의 현장검사보고서를 포함한 3회의 현장검사보고서, 한국기계연구원 및 한국선급의 소견서, 한국해양대학교수들의 의견서 및 審判部에서 직권으로 수집한 방대한 증거자료를 토대로 적법하고 정당한 증거조사와 이에 근거한 자유심증주의 한계 내에서 공정하고 신빙성 있는 재결을 함으로써 선장과 기관장의 불복으로 大法院에 제기된 裁決取消訴訟에서 승소할 수 있었던 것으로 판단된다.

그리고 전문성과 과학성을 토대로 한 海洋安全審判院의 「야요이호 좌초사건」 재결은 관련 민·형사 사건에서 결정적인 증거자료로 채택됨으로써 사고원인의 명확성과 함께 공정성과 정당성이 입증되었으며, 이 사건을 계기로 海洋事故의 비전문가인 사법부가 海洋安全審判院의 전문성을 인정하였을 뿐만 아니라 特別行政審判制度인 海洋安全審判制度에 대하여 적법성과 정당성을 인정하였다.

특히 「야요이호 좌초사건」의 裁決取消訴訟과 관련하여 제기된 해양사고사건 행정쟁송심급에 대한 위헌법률심판제청신청에서 大法院은 中央海洋安全審判院의 주장대로 해양안전심판재결취소소송을 대법원에서 단심제로 다루도록 규정한 海洋安全審判法 제74조 제1항이 위헌이 아니라는 결정을 내린 것은 법리를 제대로 판단한 것으로 너무나 당연한 결과로 여겨지며, 관련자들이 이에 불복하여 憲法裁判所에 憲法訴願審判을 청구하였다가 이를 취하함으로써 海洋安全審判法의 違憲與否에 대한 憲法裁判所의 판단은 유보되었으나 이 사건을 계기로 海洋安全審判法에 대한 더 이상의 위헌 논란은 없을 것으로 여겨진다.

이상에서 살펴본 바와 같이 해양사고사건은 그 특성상 實體的 眞實發見이 대단히 어려우므로 이에 대한 쟁송을 다룸에 있어서는 행정심판선행원칙에 따라 법관보다는 해사전문가로 구성된 합의체 심판기관의 先行審判이 절대적으로 필요하며, 소송경제적 측면에서도 사법심사는 가능한 최소화하는 것이 바람직하다. 따라서 해양사고사건에 대하여 해양사고전문가인 심판관으로 구성된 해양안전심판원에 의한 2심제 해양안전심판(행정심판)을 한 후 이에 불복하는 행정소송은 행정법원이나 고등법원을 거치지 않고 대법원에서 사실심리를 포함한 사법심사를 받도록 하고 있는 현행 해양사고사건행정쟁송의 3심제 심급제도는 위헌성이 전혀 없을 뿐만 아니라 매우 합리적이고 효율적인 제도임에 틀림이 없다 할 것이다.

6. 油類汚染損害에 관한 私法救濟의 改善에 관한 研究

해사법학과 신 해 수
지도교수 정 영 석

第 2次 世界大戰 이후 産業의 발달로 인해 油類의 海上運送이 늘어나고 油類運送에 이용되는 油槽船의 규모도 大型化됨에 따라 海難事故 등으로 인한 油類流出은 심각한 환경파괴를 초래하고 막대한 經濟的 損失로 인하여 被害者 救濟를 위한 법률제도의 필요성을 불러일으켰다.

특히 1967년 토리 캐년호 사고를 계기로 1969년 民事責任協約과 1971년 國際基金協約이 채택, 발효되었고, 이후 이들 협약의 1976년 개정의정서, 1984년 개정의정서, 1992년 개정의정서가 각각 채택되었다. 한편 우리나라의 경우는 뒤늦은 1992년에 1969년 民事責任協約과 1971년 國際基金協約을 수용하여 油類汚染損害賠償保障法을 제정하여 1993년 3월 8일부터 국내발효가 되

었다. 이 법은 1984년 개정의정서의 내용을 많이 수용하고 있었으나 油類汚染損害에 대한 1992년 개정의정서가 1996년 5월 30일 국제 발효함에 따라 국내에서도 油類汚染損害 發生時 충분한 賠償金を 확보하고 국제적 油類汚染損害賠償體制를 확립하기 위하여 1992년 개정의정서를 수용하여 油類汚染損害賠償保障法을 개정하게 되었다.

그러나 거듭되는 産業의 발달과 海洋이라는 특수성 및 油類汚染損害 發生時의 被害의 극대화라는 측면을 봤을 때, 국제적으로나 국내적으로나 油類汚染損害賠償保障이라는 被害者의 私法的 救濟의 측은 항상 끊임없는 변화와 발전을 요하고 있다. 이러한 관점에서 본 논문은 우리나라 油類汚染損害賠償保障法의 解釋論的, 立法論的 未備點을 분석하여 補完點을 제시하고자 하였다.

油類汚染損害의 賠償과 補償에 관하여 국제적으로 통일된 규범을 만들고자 했던 국제적인 노력은 損害의 유형에 해석이라는 면에서 각국의 法體系에 따라 상이점을 보이고 있다. 이러한 점에서 우리법의 입장과 國際基金의 政策은 대부분 동일하나 일부 유형의 損害에 관하여 다른 점을 보이고 있다. 이러한 문제는 汚染損害의 범위의 해석에만 한정하여 우리法上의 因果關係 法理를 융통성 있게 해석함으로써 해결할 수 있을 것이다.

또한 環境損害 賠償에 있어서 조치의 合理性을 요구하고 있는데 이러한 合理性에 대한 인정 여부의 해석에 있어서 많은 논란이 야기될 수 있다. 따라서 環境損害에 대한 구체적 산정기준을 마련하는 방안이 필요하다.

그리고 油類汚染損害에 있어서 지역적 방제체제를 구축하고자 하는 국제적 추세에 발맞추어 현행 油類汚染損害賠償保障法上의 지리적 범위를 적극적인 방제조치를 취할 수 있도록 확대하는 방안을 마련하는 것이 바람직할 것이다.

7. 電子式 船荷證券에 관한 研究

海事法學科 李在廣
指導教授 鄭映錫

20世紀 後半 이후 海上運送手段의 급속한 발달과 電子商去來의 획기적인 발전으로 인한 貿易 環境의 변화는 전통적으로 사용되어지던 船荷證券의 危機를 불러왔고 더불어 電子資料交換方式 이 해상운송을 비롯하여 각종 업무에 널리 이용됨에 따라 국제무역거래에서 가장 중요한 기능을 갖는 船荷證券에 대한 EDI화도 진행되었다. 즉, 컨테이너에 의한 單位積載方式의 보급 및 선박의 高速化로 대표되는 運送手段의 劃期的인 發展으로 인하여 최근에 이르러서는 화물이 船荷證券보다 먼저 도착하는 소위 "船荷證券의 危機(THE B/L CRISIS)" 또는 高速船의 問題(THE FAST SHIP'S PROBLEM)가 발생하게 되었다. 이러한 이유로 受荷人은 화물을 제때에 引渡 받지 못하여 시장을 잃거나 판매기회를 상실할 우려가 있기 때문에 船荷證券 없이 화물을 인도 받는데 따르는 擔保費用을 負擔하고 運送人은 運送物을 迅速하게 인도하여 주지 못함으로 인하여 滯船 기간이 길어져 附帶費用이 증가하고 다른 화물을 운송할 기회를 상실할 뿐만 아니라 船荷證券과 相換하지 않고 물건을 인도한 것에 대한 책임을 부담하여야 했다.

이와 같이 船荷證券이 현대에 부딪치게 된 機能의 한계를 보완하기 위하여 船荷證券의 變形