

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 우리법상의 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상의 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 SHIPS 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 인도받는데 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

的 利用方法, 貨物先取保證狀(Letter of Guarantee ; L/G)을 받고 船荷證券과 相換함이 없이 貨物을 인도하는 保證渡의 慣行이 생겨났고, 海上運送狀(Sea Waybill)이나 保證信用狀(Standby Letter of Credit)을 貨換信用狀 대신 사용하는 方案이 提示 되었지만 그 利用範圍와 機能에 限界가 있어서 船荷證券의 危機에 대처하는 効果적인 方法이 되지 못하고 있다.

이러한 국제무역환경의 변화는 船荷證券을 EDI화하는 國際的 노력을 기울이도록 하였고 그 결과는 1990년 國際海法會(Comite Maritime International ; CMI)가 電子式 船荷證券에 관한 CMI 統一規則(CMI Rules for Electronic Bills of Lading)을 制定하는 결실을 맺게 되었고, 기타 다른 국제 규칙도 이 제도를 수용하기 위하여 개정작업을 하였다. 동 규칙상의 電子式 船荷證券은 既存의 船荷證券과 다른 개념의 船荷證券이 아니라 文書式의 船荷證券을 발행하는 대신 그 내용을 컴퓨터를 통하여 運送人과 送荷人, 受荷人間에 서로 EDI 메시지를 전송하고 개인 키를 사용하여 貨物에 대한 權利의 證明, 移轉, 引渡를 하는 方法을 말한다. 이러한 電子式 船荷證券을 사용하는 경우 船荷證券의 전달 속도가 빨라지므로 船荷證券의 위기는 해결 될 수 있을 것이다. 그러나, 이러한 편리한 制度가 정착되기 위하여는 社會적인 기능과 효용만 있으면 되는 것이 아니라 법적 안전성을 얻어야 많은 사람들이 안심하고 그 제도를 계속 이용하게 된다. 또한 각종 국제규칙들이 電子式 船荷證券을 인정하는 방향으로 나아가고 있고 서류형식의 거래가 점차 서류 없는 거래로 바뀌고 있다고는 하지만 船荷證券의 權利證券 및 流通證券 등의 특성상 완전한 대체가 이루어지지는 않고 있는 실정이다. 즉 電子式 船荷證券을 現實的으로 實務에 적용하기에는 아직까지 법적 문제와 제도의 정비가 불완전하여 시행되고 있지 못하다.

그리고, 1990년 CMI 統一規則이 制定된 이 후에 계속적인 電子商去來 및 電子資料交換에 대한 법적 환경이 정비되고 電子通信의 안전성을 높일 수 있는 암호화 기법이 발전하면서 船積書類 일체를 電子化하여 이를 상업적으로 운영하는 BOLERO식 船荷證券의 등장으로 현실적으로 실무에서 활용하기 용이하여졌지만 아직도 電子式 船荷證券을 실무에서 사용하기 위하여서는 개선하여야 할 많은 문제점들이 있다. 따라서 이러한 법적 문제점 및 제도의 정비를 위하여 電子式 船荷證券에 따른 法的 問題點을 解決하는 법률의 制定이 필요 할 것이며 國際的인 협약의 제정을 통하여 제도를 개선하여 기존의 法律規範을 수정하는 것도 電子式 船荷證券을 수용하는 한 방법이 될 수 있을 것이다.

結論的으로 既存의 船荷證券이 갖고 있는 문제점들을 해결하기 위한 방법으로 현재까지 사용되어지고 있는 L/G制度 및 海上運送狀 등의 방법으로는 완전한 해결이 불가능하며 이로 인하여 船荷證券의 電子化 즉 電子式 船荷證券의 필요성이 대두되었고 어느 정도 결실도 보았지만 船荷證券 특유의 특성과 電子式 船荷證券으로의 대체에 따르는 法的 問題點을 비롯한 제반 문제점들이 해결되기 전에는 實務的으로 널리 사용되기는 한계가 있다 할 것이다.

8. 海上旅客運送契約에 관한 立法論的 研究

해사법학과 최 원 범
지도교수 이 경 호

최근 국민의 소득 및 여가시간의 증대로 다양한 海洋觀光産業이 요구되고 있다. 따라서 海洋