

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 물품에 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 사회적인 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 이루어지지 않는 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 方法이 될 수 있을 것이다.

結論的으로 既存의 船荷證券이 갖고 있는 문제점들을 해결하기 위한 方法으로 현재까지 사용되어지고 있는 L/G制度 및 海上運送狀 등의 方法으로는 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 國民의 소득 및 여가시간의 증대로 다양한 海洋觀光産業이 요구되고 있다. 따라서 海洋

을 이용한 觀光産業 및 海洋을 통한 旅客運送 등이 점차 活性化될 것으로 많은 전문가들이 전망하고 있다. 그러나 우리나라는 海洋을 이용한 觀光 및 海上旅客運送事業 등이 삼면이 바다로 둘러싸인 천혜의 자연 조건에 비해 오랫동안 발전되지 못했다. 이는 우리나라의 海運이 주로 物件運送으로 발전하였기 때문이기도 하다.

그러나 韓·中·日간의 交易 및 觀光客의 增大로 이 航路를 運航하고 있는 카훼리(carferry) 船의 운항증가와 순수 觀光 및 旅客運送手段으로 초고속여객선의 등장으로 海上旅客運送이 航空旅客運送과 마찬가지로 중요한 역할을 하게 되었다. 그러나 우리나라에서는 海上旅客運送에 관한 法律關係가 명확하지 아니하여 旅客船事故 발생시 旅客에게는 신속하고 적절한 補償이 이루어지지 못하고 海上旅客運送人은 막대한 補償處理費用으로 인하여 破産으로 이어지고 있다. 海上旅客運送의 경우 수많은 人命의 安全과 연관됨으로 海洋事故 및 人命被害 발생시 海上旅客運送人의 損害賠償責任 등이 명확하게 규정되어야만 한다. 그러함에도 불구하고 우리나라는 1962년 海商法을 立法할 당시에 우리나라는 內航旅客運送뿐이었으므로 오늘날의 國際海上旅客運送과 크루즈 旅客運送事業에 적합하다고 볼 수 없으며, 海商法의 國際 統一化 傾向에 비추어 볼 때 우리나라 海商法의 海上旅客運送 관련 條項들을 國際協約의 基準에 적합한 수준으로 접근시키고, 미비된 問題點을 해결하기 위하여 海上旅客運送契約에 관한 法律을 立法하여야만 할 것이다. 최근 保險市場이 지난 몇 십년간 확대되어 자리잡고 있으며, 航空技術 또는 造船技術 및 航海術이 발달하고 관련 산업들도 상당히 발전되었다. 또한 크루즈여행의 증가로 크루즈船의 사고발생시 새롭고 다양한 유형의 문제점도 발생하고 있다.

이러한 상황에서 航空旅客運送 관련 國際機構에서는 航空旅客運送人의 旅客 死亡事故에 대한 責任制限制度를 자발적인 約款 改正 등을 통하여 撤廢하고 있으며, 航空旅客運送 관련 法規에서 責任制限制度를 인정하고 있음에도 約款을 통하여 旅客의 保護와 權利救濟를 위하여 責任制限制度를 인정하지 않고 있다. 또한 100,000 SDR미만의 금액에 대해서는 運送人에게 過失이 없어도 責任을 묻는 嚴格責任 내지 無過失 責任을 채택하고 있다. 그러나 海上旅客運送에 있어서는 航空旅客運送과 비교해 볼 때 責任制限制度를 廢止할 수 없는 여러 가지 여건들이 존재하고 있다. 그렇지만 최근 國際海事機構(IMO) 國際協約의 動向을 살펴볼 때 海上旅客運送人의 旅客에 대한 責任이 강화되고 있으며, 責任限度額 또한 航空旅客運送의 責任限度額보다 增額된 175,000 SDR로 引上하고, 이에 대한 財政保證制度로 強制保險을 規定하고자 한다.

따라서 이 研究에서는 海上物件運送에 비해 다소 소홀히 다루어졌던 海上旅客運送의 概念을 정립하고, 海上旅客運送에 관련된 法律을 整備함으로써 海上旅客運送의 發展에 기여하고자 한다. 특히 國際海上旅客運送의 경우 法制의 國際的 統一化를 위한 작업이 계속되어 왔으며, 이러한 노력에 의하여 國際協約을 채택하고, 이를 國內法化 하는 방법으로 國際的 統一化를 실질적으로 실현하고 있다. 그러므로 이 研究에서도 旅客 및 手荷物의 損害發生時 責任限度額을 規定하고 있는 1974년 아테네協約의 개정된 내용들을 기준으로 國內法과 比較·檢討하여 海上旅客運送契約에 있어서 타당한 法律案을 提案하고자 한다.