

는다고 보고, 가능한 한 현실공간을 기초로 하는 既存의 法原理에서 類推하거나 既存法規를 類推適用하여 문제에 접근하고, 기존의 法理가 적용될 수 없는 부분에 관하여는 보충적으로 特別法을 制定하여 문제를 해결하고자 하는 입장이며, 둘째는 사이버 공간은 현실의 세계와는 상이한 공간이지만 현실의 공간에 작용을 하면서 현실의 공간에 영향을 받는 등 현실의 공간과 밀접한 관계에 있기 때문에 사이버 공간에서 적용될 法은 현실의 공간을 기초로 한 現行法制度에 대한 전면적 修訂 乃至 再檢討를 통하여 이뤄져야 한다는 입장이고, 셋째는 사이버공간은 현실의 공간과는 전혀 다른 특성을 갖는 별개의 공간이라는 점을 전제로 기존의 法理와는 무관한 사이버 공간의 특성에 맞는 전혀 새로운 法原理와 체계를 정립하여야 한다는 입장이다.

本 論文은 세 가지 입장 중, 첫 번째 입장에서 假想空間(cyber space)上的 契約法 측면, 즉 意思表示, 契約의 成立, 電子文書의 效力 등을 중심으로 다루었다.

論文의 구성은 電子去來의 前身이라 할 수 있는 기존의 EDI와 CALS의 개념을 살펴보고, 이들을 통한 電子去來를 간략하게 소개하였다. 두 번째, 電子去來에 관한 국제적인 규범화 논의와 그 立法現況, 그리고 각국의 法制現況을 고찰하고, 우리 나라 電子去來基本法과 UNCITRAL 모델법을 비교해 보았고, 세 번째, 電子去來가 갖는 특징들과 電子去來의 유형을 살펴본 다음 電子去來에서 발생할 수 있는 諸般 法律的인 문제, 즉 電子의 意思表示論, 意思表示의 發信과 到達에 따른 契約의 成立時期, 意思表示의 瑕疵와 不一致, 電子文書의 書面 代替可能性 등을 검토하고, 마지막으로 結論에서는 이제까지의 논의를 정리하고 電子去來의 원활·확실성을 위한 立法 내지 關聯法規의 改正方向을 제시해 보았다.

3. 船級의 責任制限에 관한 研究

해사법학과 최원준
지도교수 황석갑

船級은 私的인 측면에서는 保險業者, 船舶所有者와 함께 海上運送企業의 중요한 3대 축의 하나이고 公的인 측면에서 보면 國際海事機構를 비롯한 國際機構들과 함께 海上에서의 人命과 財產을 保護하는 기술봉사단체이기도 하다. 즉, 船級은 海上에서의 人命과 財產의 保護라는 절대 절명의 임무를 수행하는 필수 불가결한 團體로서 불가피하게 발생하는 海洋事故로 인하여 한번에 모든 資產을 損害賠償金으로 지불하고 파산하여 버린다면 이로 인하여 船舶檢査管理의 공백이 생김으로서 海上安全이 직접적으로 위협받을 것은 불을 보듯 뻔한 일이다. 따라서 船級은 이러한 破産危險으로부터 벗어나기 위하여 保險에 加入할 것이고 이는 檢査 手數料의 引上으로 이어질 것이다. 이는 船級의 立場에서 보면 그러한 危險이 保險으로 커버되고 있으므로 檢査의 遂行에 있어서 보다 신중하지 못한 檢査를 誘發할 수도 있으며 船舶所有者의 立場에서 보면 責任을 지는 主體가 保險會社이며 그 保險金은 船舶所有者들이 負擔해야 하는 이상한 구조가 되어 버리는 問題點이 있다. 그렇다면 海上安全을 책임져야 할 船級의 가장 중요한 任務는 이러한 責任問題로 인하여 불분명해질 수도 있는 것이다. 결국 船級의 責任制限은 海上安全을 위하여 불가피한 조치라는 결론이며, 이러한 結論을 도출하는 가장 큰 이유는 船級의 存在意義에서 찾지 않을 수 없는 것이다.

船級の 필요성은 異論의 여지가 없으나 고객의 요구에 부응하는 船級만이 살아남을 것이라는 지적에는 同意하지 않을 수 없다. 그러므로 船級の 損害賠償責任을 주장하는 고객들의 요구에도 귀를 기울여야 하고 전통적인 船級の 無責任主義를 주장할 수는 없는 상황에 이르렀다고 생각한다. 國際船級聯合會를 위주로 한 船級の 責任制限에 관한 연구의 결과물인 標準契約條項도 無責任主義를 拋棄하고 책임제한을 채택한 것에서도 이를 알 수 있다.

政府代行檢査의 경우에는 船級 檢査員을 公務受託私人으로 인정하여 國家賠償法上的 責任이면 충분하다고 할 것이다. 즉 故意나 重過失이 아니면 船級에게 求償할 수는 없다고 보아야 한다. 현재 각국의 政府는 그들이 委任한 檢査權을 受任한 船級들에게 垂直監査(Vertical Audit)制度를 施行하고 있으며, 검사 결과의 即時 報告制를 요구하는 등 公務受託私人으로의 理論構成에 전혀 무리가 없을 것으로 여겨진다.

그러나 重過失의 경우를 어떻게 처리할 것인가 하는 문제가 남게 되는데, 이를 해결하는 가장 좋은 방법은 標準協定の 사용일 것이다. 즉, 그러한 경우에도 일정한 수준으로 責任을 制限할 수 있도록 명문의 규정을 두는 것이다. 최근 들어 政府檢査權 委任에 관한 協定締結時에 無限責任을 강요하는 정부가 늘어나고 있으나, 이는 海上安全을 오히려 저해하는 것이라는 認識을 가지고 자제하여야 할 것으로 본다. 왜냐하면 그러한 責任의 가중을 통하여 얻고자 하는 것이 檢査의 強化로 인한 海上安全이기 때문이다. 그러나 이는 앞서서도 언급한 바와 같이 船級の 예기치 못한 파산을 불러올 수도 있으며 오히려 海上安全을 해치는 것이 될 것이다.

船級檢査의 경우에 契約當事者간에는 標準契約條項 등의 約款을 이용하여 責任을 制限하면 될 것이다. 그러나 故意나 重過失의 경우에도 責任을 免除하는 문구를 삽입한다면 이는 約款規制法上으로나 民法의 一般理論에 따라서 無效로 될 것이다. 문제는 契約關係가 없는 第三者에 대한 責任을 어떻게 制限할 것인가 이다. 전술한 것처럼 「1976년 協約」의 責任制限 主體에 船級을 명문으로 挿入하여 船舶所有者와 동일한 免責을 主張할 수 있도록 하는 것이 최선의 방안일 것이다.

생각컨대 標準契約條項을 각 船級の 실정에 맞추어 도입하는 것은 必然的일 것이라 판단되나 責任制限額과 관련하여 최고 300만 計算單位는 檢査 手數料 액수와 비교해 볼 때 현실성이 없어 보인다. 그러므로 私見으로서 檢査 手數料의 최고 몇 배까지로 制限하는 것이 옳을 것이다. 왜냐하면 각 船級들간의 檢査 手數料에 차이가 많이 있으며 심지어는 동일한 국가로부터 수입한 政府檢査의 手數料도 船級에 따라 큰 차이가 있기 때문이다.

4. 海上運送人の 免責事由에 관한 研究

해사법학과 김 윤 덕
지도교수 황 석 갑

오늘날 우리의 해상물건운송은 그 규모가 양적·질적으로 팽창하고 활발해짐에 따라 해상운송 중의 화물손상도 또한 많이 발생되어 화물의 손해발생률이 꾸준히 증가하고 있는 실정이다. 따라서 하주와 운송인간에는 손해배상책임과 운송인의 면책이라는 상반된 법적현상이 계속 충돌하여왔다.