자·피해자인 제3자간의 법률관계에 대하여 각각의 법률관계를 나누어 고찰한 바, 제1절에서는 보험자와 피보험자의 법률관계를, 제2절에서는 보험자와 제3자의 법률관계를, 제3절에서는 피보험자와 피해자와의 법률관계에 대하여 살펴본다.

제5장에서는 우리나라 제조물책임보험의 활성방안에 대하여 고찰한 바, 제1절에서는 피해자보호의 측면에서의 활성화 방안으로 제조물책임보험의 의무보험화를, 제2절에서는 보험자와 피보험자 보호의 측면에서의 활성화 방안으로 현행제조물책임보험의 문제점을 살펴보고 발전방향을 제시한다.

마지막으로 제6장에서는 결론으로서 상기에서 정리한 논점중에서 우리나라의 제조물책임법의 주요내용과 제조물책임보험의 발전방향에 대한 정리로서 결론을 맺었다.

6. 해상운송장에 관한 연구

해사법학과 공 득 인
지도교수 정 영 석

最近의 高速船의 出現과 船荷證券의 相換證券性이 衝突하여 발생한 船荷證券의 危機로 인하여 傳統的인 船荷證券과 貨換信用狀에 의한 貿易去來體系는 時代의 要求에 副應하지 못하고 적지 않은 問題點이 露出되고 있다. 海上運送狀은 이와 關聯해서 생긴 각종 問題를 安定되고 簡潔하게 解決하는 하나의 手段으로 考慮될 수 있으며, 海上運送狀은 이러한 問題를 解決하는 代替手段으로 利用되고 있다. 그러나 이것에는 완전히 契約自由의 原則에 依存하여 拘束力을 가진 法制度가 갖추어져 있지 않으며, 海上運送狀에는 航空運送狀에 대한 바르샤바協約과 같은 法的 拘束力을 가진 國際協約이나 國內法이 存在하지 않아서 契約自由의 原則과 既存 法律의 解釋論에 맡겨져 있는 狀況이다.

本 論文에서는 海上運送狀에 관한 立法案을 提案하기 위해서 海上運送證券의 槪念과 種類에 대해서 살펴보고, 그 가운데에서 船荷證券의 一般的인 槪念과 性質 그리고 海上運送狀의 一般的인 槪念과 性質을 考察하면서 兩 證券 사이의 差異點을 살펴보았다.

이를 바탕으로 하여 船荷證券의 危機와 그로 인한 弊害를 對處하기 위한 既存의 對案들과 새로운 對案들을 각각 考察하면서 가장 적절한 對案으로 海上運送狀의 當爲性을 導出하여 海上運送狀의 使用을 통한 代替 效果도 또한 살펴보았다.

따라서 既存의 船荷證券과 比較하여 보면, ① 運送書類의 發行 및 取扱節次의 簡素化와 이에 따른 運送物의 신속한 引渡, ② 書類의 僞造 등에 의한 詐欺行爲 防止效果, ③ 電子 文書化의 容易, ④ 保證渡에 따르는 分爭除去, ⑤ 證券紛失에 따른 節次上의 問題點 除去, ⑥ 受

荷人에 대한 船積書類 直送, ⑦ 受荷人의 經費節約 등의 많은 長點이 있다.

이러한 長點은 모두 船荷證券의 危機로 일컬어지는 高速船 問題의 解決方案으로서 가장 效果的인 代案이 海上運送狀의 活用이라는 점을 證明하기에 不足함이 없다고 하겠다.

高速船 問題에 대하여 電子式 船荷證券의 使用이 積極的으로 檢討되고 있으며, 貿易節次의 페이퍼리스化를 目的으로 한 것으로서 貿易金融 EDI (TEDI)가 推進되고 있으나, 즉 電子式 運送書類는 一部의 業界·業種 등에서는 船積情報의 중요한 傳達手段의 하나로 되어 가고는 있지만, 모든 運送書類가 그렇게 되는 것은 아니며, 아직 종이를 利用한 運送書類가 利用되고 있고, 運送물 引渡에 관한 運送人의 不安定要因이 남아 있는 地域의 存在 등을 考慮하면 全世界的인 運送書類의 電子化까지는 아직 상당한 時日이 소요될 것으로 생각된다.

이러한 時代의 現實을 考慮하여 書類에 의한 去來를 고집하는 것이 없이 새로운 시스템의 利用을 檢討할 必要가 있다고 생각되지만, 이 때 電子式船荷證券과 같이 讓渡可能한 運送書類를 電子化하지 않아도 費用과 安全性을 考慮하여 海上運送狀을 電子化함으로써 需要가 充足된 경우도 적지 않다는 것을 上記할 必要가 있다.

그래서 將來는 傳統的인 貿易去來體系 上에 電子式船荷證券과 電子式 海上運送狀의 二元化된 EDI化로 貿易去來體系가 構築될 수도 있을 것이다. 이러한 電子式 運送證券의 活用에 對備한다면 더욱 船荷證券보다는 海上運送狀이 훨씬 效果的이라는 점도 海上運送狀의 活用을 積極的으로 檢討하여야 할 중요한 理由로 생각된다.

이러한 海上運送狀의 活性化를 위한 方案을 위해서 立法方向을 提示하여 그 方向들 중에서 法案의 內容을 實際的으로 具體化하기 위해서 다른 각 국의 立法動向과 國際商慣習, 海上運送狀에 관한 國際條約과 規則들을 차례로 살펴보았다.

비록 國際海法會에서 海上運送狀統一規則을 1990년에 制定되었지만, 이것도 法的 强制力을 가진 것은 아니고, 發效가 된 것도 아니다. 이처럼 立法의 不在는 말할 것도 없고, 運送物 轉賣의 限界, 擔保力 不在의 문제, 送荷人의 運送物處分權으로 인한 問題, 運送人 特定과 保險者代位權行使의 問題 등이 存在한다.

물론 이러한 問題는 實務的으로 극복하는 여러 가지 方法이 있을 수도 있지만 非流通證券인 海上運送狀의 本質的인 限界이면서 또한 長點이기도 하다. 따라서 船荷證券에 관한 現行 國際協約과 國內法의 關聯規定 準用 및 約款에 의한 補完, 指名債權讓渡方式에 의한 轉賣, 信用狀 開設銀行을 受荷人으로 記名하는 方式, 送荷人의 運送物處分權抛棄約款 挿入, 權利義務移轉約款의 挿入에 의하여 우선 이러한 問題를 解決할 수 있다.

그러나 더욱 積極的이고 根本的인 解決策은 海上運送狀에 대한 國內立法과 國際的 統一法의 確立이다.

이러한 觀點에서 現行 商法의 船荷證券 規定을 최대한 準用하면서 海上運送狀의 本質을 살릴 수 있는 本 論文의 立法方案이 必要한 것이다. 다만 더욱 바라는 점이 있다면, 좀 더 時間을 두고 硏究한다면 英國과 같은 海上運送證券에 관한 單行法의 制定도 檢討할 機會도 있을 것이다.

dCollection

結果的으로 21세기는 어떤 國家가 電子式 運送書類의 導入의 어려움들을 잘 극복하여, 가장 效果的으로 빨리 導入하느냐에 海上運送法을 先導해 갈 수 있는 입지를 構築한다고 볼 수도 있다. 이러한 面에서 海上運送狀은 電子文書化에 가장 적합한 運送證券으로서 본 論文의 海上運送狀에 대한 立法案이 앞으로의 海上運送狀의 活性化에 寄與하기를 바란다.

7. 선박추정전손에 관한 연구

해사법학과 이 광 호
지도교수 정 영 식

推定全損에 관한 연구는 항해기술 및 통신기술의 발달로 현실전손의 발생의 확률보다 더욱 그 발생 가능성이 높으며 특별히 推定全損이 성립하는 경우중 선박의 손상시 推定全損의 결정기준에 관한 해석상의 이론의 정립이 필요하게 되었다. 이 논문에서는 영국의 1906년 海上保險法(Marine Insurance Act, 1906)의 推定全損에 관한 법조항과 協會期間船舶保險約款(1/10/83) 제19조 및 國際船舶保險約款(1/11/02) 제21조 推定全損(Constructive Total Loss) 조항을 해석하고 더불어 관련 판례들을 고찰하였다.

推定全損을 결정하기 위하여 修繕費를 견적하는 경우에 1회의 사고(a single accident)로 인한 손해만을 계산하는 것인지에 관하여 논쟁이 있었으나, 1965년 "Medina Princess호"사건에서 하나의 항해에 있어서의 모든 손상에 대한 修繕費의 견적액의 총액이 推定全損의 결정기준이 된다는 판결이 있은 후 이를 부정하기 위하여 영국 법원의 건의를 채택하여 선박보험약관상 다음과 같은 규정, 즉 「상기와 같은 결정을 하는데 있어서는 1회의 사고에 관한 비용 또는 그 단일사고로 인한 일련의 손상에 관한 비용만을 고려하여야 한다.」는 규정을 추가하여 그 분쟁의 소지를 없애고 있다.

그러나 앞서 고찰한 바와 같이 여전히 '장래의 구조비 및 선박이 부담할 장래의 共同海損分擔金'에 있어서 '장래'의 기준이 무엇인가의 문제는 船舶保險約款에서 아무런 언급이 없어 명확하게 해결되지 않고 있다.

미국의 경우 1974년 Northern Barge Line Co. v. Royal Insurance Co. Ltd.사건에서 海上保險증권이 「선박의 回復 및 修繕費用이 協定保險價額을 초과하지 않는 한」 推定全損으로 보상받을 수 없다고 규정하고 있는 경우 被保險者는 손상선박이 인양된 후 修繕費가 확정될 수 있을 때까지 그 선박의 委付通知를 연기할 수 있다고 판결하여 被保險者는 보험계약하의 推定全損 여부를 결정하는데 있어서 委付通知 이전에 발생한 回復費用을 포함시킬 수 있으며, 推定全損이 입증된 경우 전손에 대한 協定保險價額에 초과하여 그 회복비용에 대하여 손

dCollection