



高丽大学海商法研究中心

Maritime Law News Update

第 9 期 2015.01.18.

首尔市城北区安岩洞高丽大学，法学专门大学院（法科大学）CJ 法学馆 402 室，邮编号码 136-701
海商法研究中心 所长 金仁显 02-3290-2885（研究室），captainihkim@korea.ac.kr /
blog.naver.com/captainihkim 研究员 文思琦 02-3290-2912（中心），sseulkii@naver.com
研究助教 金元珏 pathfinder524@hanmail.net

- 高丽大学海商法研究中心为了韩国海商法的发展，向事务人员随时发送韩国以及外国的海商法的动向。希望诸位积极使用、予以支持。
- 本简报郑重声明，本简报由 Spark International 公司 Sam S.H. Park 董事长赞助的海商法发展基金而编制、发刊。

1、光船租赁登记下适用船旗国法（大法院 2014.11.27.宣告 12014 MA 1099 决定）

<事实关系>

船舶为德国人所有，其船舶在德国已做完了船舶登记。申请人（德国银行）对船舶的所有人 A 提供贷款后，德国银行在船舶登记上设定了船舶抵押权。本案船舶的光船租赁人在马绍尔群岛做了光船租赁登记。光船租赁人从船舶燃油供应方受到燃油供应后，燃油费的债权交给了船舶管理人。由于船舶管理人未能偿还燃油费，于是向全州地方法院群山地方法院提出了任意拍卖船舶申请。《国际私法》第六十条的规定，船舶优先权适用船旗国法。法院把光船租赁登记国，即马绍尔群岛视为本船的船旗国，支持了原告的申请。然而，申请人却（i）船旗国法应该是进行船舶所有权登记的国家的法，即德国法。（ii）依据德国法的规定，由于船舶燃料供应而发生的债权不发生船舶优先权为由向法院提出了异议之诉。全州地方法院支持申请人主张，撤销了任意拍卖船舶申请。而对此不满的船舶管理人再次向大法院提起了抗诉。

<法院的判决内容>

《国际私法》第六十条第一项规定，船舶优先权的成立与否、债权是否被船舶优先权所担保、与船舶优先权的范围适用船旗国法，即船东登记船舶的国家之法成为船舶优先权的准据法。这一法理是在光船租船登记制度下也是如此。本案船舶对光船租赁和所有权分别进行了登记：在马绍尔群岛进行光船租赁登记、在德国进行所有权登记。船舶优先权的准据法应当适用进行船舶所有权登记的国家法--德国法。由于德国商法规定，因燃油费债权不能被船舶优先权所担保。因此，基于船舶优先权撤销抗诉人的任意拍卖船舶申请是正确的。

<意见>

产生船舶优先权后，船舶进行任意拍卖时，由于抵押权人的受偿顺序，就可能不能受偿。于是抵押权人与船舶优先权人之间形成利害关系。在本案中，银行（抵押权人）为了保护自身利益，向法院提出了任意拍卖申请。

向韩国法院提起具有涉外因素的海商案件时，法院往往按照《国际私法》第六十条的规定，按照船舶的船旗国法来划分其法律关系。韩国是实施单一登记和登录的国家。但是，新加坡、德国等国家却可以分别进行光船租赁登记和所有权登记。通常而言，双重登记在国际法上视为无国籍。再说，进行光船租赁登记时，原登记将被停止。此外，当登记制度基于私法上的目的而存在且以行政上的目的进行登记的国家内进行光船租赁时，只有行政上的登记将被停止，司法上的目的的登记将依然存在（有效）。

实际上以船舶为中心进行交易时，在船舶国籍证书上记载的国家是进行光船租赁登记的国家。再言，进行船舶交易的当事人所看到的船舶国籍为进行光船租赁登记的国家。韩国法院对以上情况采取先停止后承认的方式。承认后来进行的光船租赁登记，则原船舶登记国内做的登记将被停止。因此，进行光船租赁的国家的法才是船旗国法。（釜山地方法院 2013.4.24. 宣告 2012 RA 19 决定，大法院 2013.9.13. 宣告 2013 MA 816 决定）

光船租赁登记的目的在于解决所有权等私法问题，而是以行政上的便利和管被选用。通常而言，方便旗国由缺乏管理能力的确定。但光船租赁登记制度下，该国可以管理进行登记的船舶。因此，光船租赁登记方式在船舶管理上更能确保安全。还有，船舶优先权属于所有权等私法领域。考虑以上因素的话，适用于船舶优先权的船旗国法只能是德国商法。大法院的立场也是如实。在英国法下，可以进行光船租赁登记，但船舶的私法（所有权、抵押权以及物权的顺序）问题依然依据原登记国法的法律（1995 年《商船法》，第十七条第七款）。关于光船租赁登记的国际条约规定也是如此（第十二条第三款）。

2、船东对建造中的船舶之责任（釜山地方法院 2014 年 5.15.宣告 2013 GAHAP 47173 判决）

<事实关系>

甲船东（船东）与乙造船厂缔结船舶建造合同后，乙开始建造了。2012 年 3 月 27 日，甲（船东）对该船舶做完了所有权保存登记。4 月 20 日实施第一次试航时，由于机房问题试航未能合格。4 月 21 日，由于天气影响，停靠在造船厂的船舶被风吹向，最终撞上了丙（船舶维修厂）的岸壁。于是丙（船舶维修厂）对此提出了损害赔偿请求。

丙向乙（造船厂）以保管人违背妥善保管义务为由提出损害赔偿的同时，向甲（船东）以民法上的一般侵权行为责任、使用人责任、工作物的占有人责任以及工作物的所有人责任为理由分别提出了损害赔偿要求。

<法院的判断>

（1）造船厂的责任

乙被告（造船厂）作为建船后保管的主体，对停靠在自己设施内的船舶具有妥善保管的义务。但本案中，乙被告却未能尽到妥善保管义务。因此，乙被告（造船厂）对原告需要承担损害赔偿责任。

（2）船舶所有人的责任

1) 一般侵权行为上的责任（《民法》第七百五十条）

原告认为，甲被告（船东）作为本案船舶的所有人，对新船做完试航等对船舶已实施了管理。即，甲被告对船舶具有妥善保管的义务，但最终没能尽到其责任。因此，对原告的损失需要承担损害赔偿责任。

但是，① 甲被告（船东）是对乙被告（造船厂）委托建造本案船舶的定作方。向定作方交船之前，其船舶被承揽方（乙被告）所保管；② 事发当时，该船不仅没有建造完成，而且甲被告没有占有其船舶。因此，甲被告为该船舶的所有人事实为由，对船舶要求妥善保管义务是不合理的。

2) 使用人责任

原告主张，甲被告（船东）把具有高级海员证的 A 派到本案船舶的建造现场后，督阵了造船厂的造船过程。3 月 27 日，由于甲被告（船东）对本船完成了所有权保存登记。即，定作方的甲被告（船东）与承揽方的乙被告（造船厂）之间形成实际使用人与雇用人关系。因此，甲被告（船东）应当承担使用人责任。

① 没有能够证明甲被告（船东）派 A 到建船现场的客观资料；② 高级海员不是督阵建船人，而是上船后驾驶船舶的工作人员。再说，即使高级海员拥有海员证书，但不能督阵船舶建造的全过程；③ 定作方的甲被告（船东）取得船舶所有权的事实为由，与承揽方（乙被告；造船厂）之间不直接形成实际上的使用人关系。因此，甲、乙被告（船东与被告造船厂）之间的关系不得视为实际上的使用人/被用人关系。

3) 作为工作物占有人的责任

原告认为，甲被告（船东）已完成试航后，对船舶进行实际控制并开始了对船舶的托管。因此，甲被告作为工作物的占有人，对原告应当承担侵权行为责任。

① 一般而言，试航合格的船舶方可移交给船东。但是，2012 年 4 月 20 日实施的第一次试航上，由于机房问题此试航没能合格。当时，已经有了修改机房问题后做第二次试航的计划；② 可知，甲被告雇佣的 A（轮机长）上船时，A 只是以试航的见证人身份上船了本船。原告以 A（轮机长）的上船事实为由，不能主张甲被告（船东）对船舶拥有占有权 ③ 乙被告（造船厂）是 2013 年 8 月 7 日以后才把船舶移交给了甲被告（船东）。综上所述，事发当时，甲被告（船东）对船舶不具有占有权。因此，不以支持原告的主张。

4) 作为工作物所有人的责任

工作物的所有人是当占有人尽到妥善保管义务时方可承担损害赔偿责任¹。综合而言，乙被告（造船厂）作为是建船且保管的主体，在自己的设施（岸壁）内停靠的船舶具有妥善保管的义务，但乙被告最终未有尽到责任。即，本案是占有人的过失而发生的。因此，甲被告（船东）不应当承担损害赔偿责任。

<意见>

在乙被告（造船厂）的岸壁上在建造中的船舶，虽然形式上已经完成试航和所有权保存登记后被风吹向，对丙（船舶维修厂）的岸壁造成了损失。于是丙（船舶维修厂）的所有人对船舶占有人，即对甲、乙被告（船东和造船厂）的侵权行为要求了损害赔偿。

在判决中，法院认可了乙被告（造船厂）的责任，即乙被告（造船厂）作为船舶占有人，对船舶未有尽到妥善保管义务。然后，甲被告（船东）是否对建造中的船舶承担赔偿责任问题成了众人的焦点。由于试航未合格其船舶实际上未能交给定作方为由，法院否认了甲被告对侵权行为以及占有人的责任。为了明确侵权行为的使用人责任问题，法院对甲、乙被告（船东和造船厂）的身份（甲为定作方；乙为承揽方）做了进一步的分析。最终，法院根据以上分析，认为甲、乙被告之间不存在使用人和雇用人关系。当试航合格之后，船长及

¹ 《民法》第 758 条(工作物等物的占有人、所有人承担赔偿责任)

① 由于工作物的设置或保存上的瑕疵对他人造成损失时，其工作物占有人承担赔偿责任。但是，占有人已尽到预防发生损失的所需注意时，其所有人承担其赔偿责任。

船员都在船上工作室发生以上事故时，甲被告（船东）应当承担占有人责任。然后，《民法》第七百五十八条规定的因工作物所产生的损害，占有人是否承担赔偿责任这一问题而言，法院认为甲被告（船东）为非占有人，不承担相应责任；而乙被告（造船厂）作为船舶的占有人承担相应的赔偿责任。因此，法院认为，第七百五十八条规定，甲被告（船东）对此不承担无过失责任。²

3、活动介绍

(1) 2014 年海商法专家讲座

- o 2014 年 12 月 4-5 日，举办了海商法专家讲座。
- o 山口律师（日本）和贸易保险公司的 Byungtae Kang（副经理）作为客座讲师发表了文章。
- o 《海洋韩国》出版特刊登载了本座谈会的内容（2015 年，1 月）。
- o 由金仁显教授的主持，Gangseok Joo 常务（长锦商船）、郑佑永律师（广场）、姜宗求律师（太平洋）以及 Sanggap Ahn 常务（韩华损失保险）参与了本座谈会。

(2) 第七次东亚海商法论坛

- o 2014 年 11 月 8-9 日，在日本早稻田大学举办了第七次东亚海商法论坛。
- o 主题：(i) 三国的海商法动向；(ii) 三国的海事法庭与海事仲裁的现状及发展方向。
- o 由蔡利植教授（高丽大学）、金仁显教授（高丽大学）、李喆远律师（金&张）以及 Haeyeon Song 律师（世昌）代表韩国参加论坛并均发表了文章。
- o 第八次论坛今年 10 月份将在中国大连举办。

(3) 海事安全国际论坛

- o 2014 年 10 月 31-11 月 1 日，在高丽大学与海运物流学会共同举办了国际研讨会。
- o 中国的胡正良教授（上海海事大学）、李连君律师（香港齐伯礼律师行律师）、高桥海事保佐人（日本 Toda 法律事务所）、Hosam Bang 教授（全南大学）在论坛上均发表文章。

(4) 第 12 届船舶建造船舶金融法研究会

- o 2014 年 10 月 17 日，郑佑永律师在高丽大学做了“海运保证机构”主题特讲。

(5) 高丽大学-香港大学举办第 2 届海商法实务讲座

- o QS 世界大学排行榜中，排为亚洲第一法学院（全球第 17 位）的香港大学与第 50 位的高丽大学法学院缔签署了交流协议。
- o 香港大学与高丽大学法学院进行着积极的交流。
- o 作为交流的一环，每年 1~2 月份高丽大学与香港大学协同举办海商法实务讲座。
- o 2014 年 1 月 22-27 日，在香港大学举办。

² 当占有人免责时，所有人承担无过失责任。郭润植，债权分论(博英社)，2007，424 页。

o 由高丽大学，法学专门大学院（Law School）海商法专业的3年级学生（5名）、日本九州大学以及香港大学参与本讲座。

4、研究中心动向

（1）蔡利植教授

- o 在德国伯恩大学做完研究回国。
- o 2014年12月4日，在2014年海商法专家讲座做了“我的海商法30年”主题演讲。
- o 2014年第二学期，在高丽大学做完最后授课即将退休。

（2）金仁显教授

- o 2014年10月25日，在第9届韩国法律家大会上，以“韩国近代海商法120年的成果与课题”为主题发表文章。
- o 2014年11月7日，在City University of Hong Kong主办的国际海商法研讨会上，以“Limitation of Liability of the Carrier under the Korean Law”为主题发表文章。
- o 2014年11月8日，在日本早稻田大学举办的第7届东亚海商法论坛上发表文章。
- o 2014年11月10日，以讨论人参加了釜山船舶金融中心挂牌纪念研讨会。
- o 2014年11月19日，在仁川海事高中做了“我的成功秘方”主题特讲。
- o 2014年11月26日，获得了2014年第一学期高丽大学最佳课程奖（商法总则商行为法）。
- o 2014年11月27日，在韩国海法学会，以“韩国海事法庭的激活方案”为主题发表文章。
- o 2014年12月4日，在2014年海商法专家讲座，以“2014年重要海商法判例与运输法修改案”为主题发表文章。
- o 2014年12月13日，在商事法务研究会，以“定期租船人和船舶优先权”为主题发表文章。
- o 2014年12月24日，被选任为仁川港湾公司的运营委员（非常任理事）兼监察委员。
- o 2015年1月19-30日，作为客座教授，在香港大学，法学院做研究。
- o 2015年1月22日，在香港大学做了“The Legal Implication of Sewol Accident”主题讲座。

（3）陈伟汉（Chan W.H. Felix）教授

- o 2014年12月9日，在高丽大学法学专门大学院（Law School）的“海上运输法（英文授课）”课上，做了“海商法研讨会”指导（3小时）。

（4）Jon Zinc 等人

- o 2014年11月4日，总部在洛杉矶的美国著名海商律所 KYL 的 Jon Zinc 等三名律师访问韩国后，与金仁显所长交谈以及共进了晚餐。

（5）山口律师

- o 2014年12月4日，金仁显所长与日本的山口律师达成了关于运营海商法实习项目的协议。
- o 实习项目针对高丽大学法学专门大学院（Law School）学生：2月份，Darim Yoon 将去做实习。

(6) Martin David 教授

- o 2014 年 12 月 11 日, 韩国海法学会会长团以及海商法研究中心的金仁显所长与美国杜兰大学 (Tulane University) 的 Martin David 教授交谈。

5、新到的海商法相关资料

- 在研究中心可预览以下资料：

- o 2014 年修改版德国海商法
- o 高丽大学海商法研究中心：2014 年海商法专家讲座
- o 第七次东亚海商法论坛资料集
- o 金仁显，“泰安油污事故的船东责任限制”，国际交易法学会（2015.2.）
- o 金仁显，“近代海商法 120 年的成果与课题”，将出刊 JUSTICE（2015.2.）
- o 金槩荣，“关于海商货物运输合同中利害关系的适当调整的研究：当事人及其他利害关系人为中心”（高丽大学，法学博士学位论文，2015.2.）
- o 郑丙秀，“关于商法及国际协约上的陆上·海上·航空承运人责任的比较研究”（高丽大学，法学硕士学位论文，2014.12.）
- o Sanghyup Lee，“关于扣船范围的比较法研究”（高丽大学，法学硕士学位论文，2014.8.）
- o 崔龙哲，“关于韩国与中国的船舶担保物权的比较研究”（高丽大学，法学博士学位论文，2014.2.）
- o Hyesung Park，“韩国与新加坡海上运输法的比较研究（A Comparative Study on the Contract for Carriage of Goods by Sea between Singapore Law and Korean Law）”（高丽大学，法学硕士学位论文，2014.8.）
- o Hyojung Park，“船舶优先权与工资优先权间的比较研究：工资债权为中心”（高丽大学，法学硕士学位论文，2014.8.）