



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 136-701
- 海商法研究中心所长金仁显+82-2-3290-2885(研究室), captainihkim@korea.ac.kr;
- 研究员李恩晶+82-2-3290-2912 (中心), sara_eun@naver.com ;
- 研究员蔡政洙 olympus@naver.com;
- 研究助教文思琦 sseulkii@naver.com。

o 高丽大学海商法研究中心为了韩国海商法的发展，向实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。

o 郑重声明，本简报由 Spark International Sam S. H. Park 董事长赞助的海商法发展基金而编制、发刊。
感谢董事长给予我们的大力支持。

1. 当处理国家事务时，事务管理的成立要件

(大法院 2014. 12. 11. 宣告 2012Da15602 判决，首尔高等法院 2012. 1. 13. 宣告 2009Na 99916 判决)

〈事实关系〉

原告是从事海上防治业务的公司。于 2007 年发生河北精神号碰撞事故，使大量原油泄漏于韩国西海海域上进行了防治业务。以后，原告已大韩民国政府作为原告，向法院提起了支付防治费用的请求之诉。原告主张与被告之间构成承揽合同，但法院其合同没有以书面形式订立为由却否定了原告的主张。而后，原告与被告之间构成事务管理关系为由，向被告再次要求了支付其费用。被告大韩民国却以防治工作为河北精神号的事务为由主张不构成事务管理关系的同时，又主张称正在进行的责任限制程序外不能另外要求事务管理费用。

〈法院的判决内容〉

(1) 处理国家事务中，构成事务管理的要件

事务管理的构成要件包括如下三点：第一，这里所指的事务是为他人的事务；第二，为他人处理事务，即管理上的实际利益归给他人的意思；第三，对处理的事务对自己不利或者不明显违背自己的意思。当他人的事务为国家事务时，原则上个人没有法律依据，不能执行国家事务。再说，在此所指的国家事务个人可以代替国家处理，并且考虑事务处理的紧急性等，个人对国家事务的介入具有正当性时方可构成事务管理；这时，个人在此范围内，为国家能处理国家事务时，个人可以向国家要求对此付出的所需费用以及改善费用。

事发当时，由于船舶所有人一方的措施没法应付原油泄漏事故带来的海洋污染，需要采取紧急措施；原告实施的防治工作与国家处理的国家的义务范围及利益领域的事务相符合，并且在海洋警察的指挥下进行了其防治工作。综合以上内容可知，原告是处理国家事务的意思之下进行了其防治工作，基于事务管理可以向国家要求与防治工作相关的费用。

(2) 根据《油赔法》的规定，进行责任限制程序时，是否能另外提出事务管理的费用之诉

《关于船舶所有人等主体的责任限制程序的法律》的立法宗旨只是对限制基金以外的财产进行强制执行，而且确保执行权限和执行问题应当区分。因此，本案即使根据《油类污染损害赔偿保障法》的规定进行责任限制程序，原告可以向被告提起要求事务管理费用之诉。

〈意见〉

(1) 是否构成事务管理关系

事务管理是 1) 他人的事务；2) 他人的归属意见；3) 对本人不利或者不明显违背自己的意思。此外，属于国家事务的 4) 该国家事务的性质时个人可以代替国家处理的；5) 紧急性等个人的介入具有正当性等需要具备以上构成要件。

- 1) 根据旧《海洋污染防治法》的规定，当泄漏油类等废弃物时，船舶所有人首先对此负有防治责任；但船舶所有人的防治不够充分或者需要进行紧急防治时，海洋警察厅对此拥有防治责任，这就是国家的责任。本案由于泄漏大量的原油，船舶所有人一方的防治是不够的，对此需要进行紧急防治。再说，国家对此具有防治义务，其防治义务属于国家事务。因此，原告实施的防治工作满足他人性；
- 2) 原告在还妖精的指挥下进行了防治工作，即满足事务的他人归属意思。如果原告基于自己的处理意思之下进行防治工作时，不会接受海警的指挥；
- 3) 原告代替做了国家责任领域的事务，对国家有利；
- 4) 海上油类防治工作的性质属于不能他人代替进行的事务；
- 5) 船舶所有人的防治措施不够充分，由于情况比较紧急，个人的介入带有正当性。

(2) 与责任限制程序的关系

韩国的民事程序分确认有债权的阶段（确保执行权）和执行已确保的债权的阶段。其中，本案所指的责任限制程序属于后者的执行阶段，即具有各种债权的债权人只能对责任限制基金进行“执行”。在责任限制程序之下，也对执行权有一些争议，但原则上执行权的确保可以独立进行。即原告向被告要求支付事务管理费用属于确认债权的过程，原告可以向被告提起给付之诉。

2. 陆空联运的责任限制条款的适用范围(大法院 2014. 11. 27. 宣告 2012Da14562 判决)

<事实关系>

甲方(买方, 收货人)从中国的乙方(卖方, 送货人)进口 3,334 个, 重量为 11.5kg, 其价格为 139,217.50 美元的贵金属(以下均称“本案货物”)。之后, 甲方对送货人丙方(被告)要求将本案货物交给乙方, 由乙方从中国工厂通过空运和陆运把本案货物运输至甲方的办公室(韩国首尔)。

写好的运输合同交付给乙方之后, 货物的航空货物运输单的背面上有写关于送货人的责任限制(Limitation of Liability)内容: “合同条件(Conditions of Contract)” ; “当不适用《华沙公约》等相关国际公约或者法律, 送货人对货物进行高价申报但未付额外费用时, 被告根据航空货物运输单, 其责任限制以 100 美金/货物, 或者 9.07 美元/磅(20 美金/Kg) 计算责任限制额适用计算金额较大的”。航空货物运输单的货物信息栏中有记载“包裹数量: 一件; 重量: 11.5Kg; 货物名称: 宝石(18K 金); 货价: 139,217.50 美金”。运输费根据货物价格, 即本案货物应当适用高价运输费。但是, 甲方却适用一般运输费并付给了丙方。

丁方(原告, 保险公司)与甲方订立了关于本案货物的货物保险。该货物保险时“协会航空条款(担保所有危险)及货物价格通知送货人后, 相当于货物价格的费用将付给保险公司(Full value declared to Carrier and Valuation Charge Paid), 并且在国内运输的过程偕同保镖(It is warranted that the subject matter insured be accompanied by Guard during whole course of transit within domestic are)”为其投保条件。丙方通过陆空联运方式, 把本案货物从乙方的中国工厂运到甲方的办公室的运输过程中(路运)部分货物遭遇了盗窃。甲方对丁方要求理赔后, 丁方以本案货物的投保条件及其违反效果没有完好地说明给乙方为由, 对甲方进行了理赔(投保条件不视为货物保险合同的内容之一)。

<法院的判断>

(1) 关于事发阶段及条款责任限制的法理

甲方与乙方之间订立的运输合同属于国际航空运输合同, 《蒙特利尔公约》将优先适用于被告的条款或者《民法》以及《商法》规定。《蒙特利尔公约》第十八条第四款及第三十八条第一款上, 履行航空运输合同货物装载、交付或者转载为目的而运输时, 当没有反证, 任何损害均可以推定为在航空运输中发生的事故结果。本案的盗窃事故是在仁川机场办理通关手续后发生的, 当时推断为在陆上运输阶段发生, 在航空运输中发生的事故的推测被破解了。

(2) 关于条款上责任限制规定的法理

航空货物运输单背面上记载的, 关于责任限制的合同条件作为条款, 结合航空运输和陆上运输来构成本案运输合同的内容, 当没有特别限制其适用范围规定的, 其责任限制规定是包括陆上运输阶段的贯穿于本案运输合同而适用的。即使本案盗窃事故在陆上运输阶段发生, 对本案货物仅做了高价申报, 对此没有给付额外费用, 被告的责任将限制为合同条件的规定范围以内。因此, 对陆上运输中发生的损害, 不适用《蒙特利尔公约》或者本案航空货物运输单的背面条款的原审判决有误。

(3) 关于保险人代位的法理

根据《商法》第六百八十二条规定，对第三人的保险人代位被认可时，保险人对被保险人需要具有理赔责任。当保险人对属于重要内容没有尽到对免责条款的说明义务时，根据《关于条款规制的法律》第三条第四项的规定，其免责条款不能主张为合同内容，对此需要进行理赔的仅限于保险人对被保险人具有理赔责任，保险人可以要求保险人代位。丁方违反对免责条款的说明义务，该免责条款不能主张为合同内容，对甲方有理赔责任，认可原告的保险人代位的原审判断是正确的。

〈意见〉

在联运合同，航空货物运输单背面上记载的责任限制条款的适用范围(第一论点)，由于丁方违反免责条款的说明义务，其免责条款不能主张为合同内容而向被保险人进行理赔的，是否可以适用保险人代位(第二论点，《商法》第六百八十二条)。

第一论点而言，原审认为，航空货物运输单的背面上记载的责任限制条款适用于航空运输阶段上发生的损害为前提条件，所以在陆上运输阶段发生损害的则不适用责任限制条款；当事人订立的是联运合同，航空货物运输单背面上记载的责任限制条款将明示适用范围限制为航空运输阶段的除外，不能仅适用于航空运输阶段。由于条款为联运合同的内容之一，对陆上运输阶段发生的损害也应当适用其条款规定。

在此讨论的条款以“合同条件”的名称而记载的内容上看，责任限制的适用范围基于航空运输本身的危险性，被解释为适用至陆上运输阶段。这一规定稍微释带有违当事人的意思表示。

韩国《商法》仅对包扩海运的联合送货人的责任有相关规定，除此之外的联合送货人的责任没有特别规定。包括海运的联合送货人，依据对发生损害的运输阶段适用的法律负相关责任(第八百一十六条第一款)；当不能区分在哪一运输阶段上发生损害；或者发生的损害在性质上不能限定为特定地区的，原则上适用运输距离最长的运输(一般是海运阶段)适用的法律而承担责任(同一条文第二款)。就本案而言，其损害阶段被确定为陆上阶段的，对陆上运输阶段适用的法律，即《商法》商行为编的规定承担相应责任。但对陆上送货人的责任，《商法》第一百三十七条第二款规定“货物受到部分灭失或者损坏的损害赔偿额，以交货日的到达地价格为其计算标准；对陆上运输中发生的事故，没有限制送货人相关规定。因此，对陆上阶段发生的损害的责任限制可以适用条款的规定。

还有，在《联运提单标准条款》中，联合送货人的责任限制包括海上或者内水运输的联运，送货人的责任不能超过每件或者单位(相当于666.67SDR的或者相当于每公斤2SDR)的货物重量中，计算责任限制额金额较高的(《联运提单标准条款》第八条第三款)。这相同于1968年《海牙-维斯比规则》的责任限制规定。对运输阶段适用的国际公约或者与强行国内法有特别规定责任限制的，对不同阶段适用不同的责任限制(《联运提单标准条款》第八条第六款第一项)，即适用网状责任制(network liability system)。由于对陆上运输阶段适用的责任限制没有相应的国内法规定，依据《联运提单标准条款》且在陆上运输阶段发生的损害而言，送货人的责任将限制为条款规定的每件或者单位(666.67SDR或者每公斤2SDR)中适用计算金额较高的。

当订立联运合同的当事人只发行提单，在此提单背面记载责任限制条款的，在陆上运输阶段发生的损失是否自然适用问题而言不能其判例为判断标准。就与本案一样，责任限制条款作为“合同条件”被记载的除外，当责任限制条款没有限制明示阶段的仅适用于海运阶段。这时，从装运港到卸货港，提单在此期间具有证明运输合同的特点。基于提单的偿还性，在卸货港可使用为货物提取证，责任限制条款考虑海上固有危险而达成协议的角度上看，认为这是比价合适的解释。

第二论点而言，当保险人对被保险人尽到对免责条款的说明义务，保险人对被保险人将免除理赔责任。但本案是保险人没有尽到说明义务导致的结果，即保险人对此不能主张免责。保险人对被保险人的“理赔责任”时，适用《商法》第六百八十二条。对于保险人的代位问题，大法院认为，这也是具有理赔责任的情形之一，认可保险人代位，正面支持了原审的主张。当保险人对条款不尽说明义务时，将禁止其条款适用于合同内容，即《条款规制法》的目的是防止交易人滥用交易商的地位和规制不公正条款。保险人代位制度的目的是，防止被保险人受到双重理赔，对由过失的乙方给予相应责任，并公平分担损害。因此，《条款规制法》上的保险人负违反说明义务责任的，不能成为否定保险人代位的理由。

3. 介绍英国Ocean Victory案

(英国上诉法院2015. 1. 22. 宣告 GARD MARINE & ENERGY LTD V CHINA NATIONAL CHARTERING CO LTD (THE “OCEAN VICTORY”) 判决)

〈事实关系〉

在日本鹿岛港靠岸停泊的好望角型(Cape Size)船舶Ocean Victory，因天气恶劣，在出航中遇到强北风和长波，在驶离港口时船舶失控，被冲到防波堤并随后触礁。本案船舶先被光船租赁后，后被定期租船。理赔的Ga

rd P&I 就违反光船租赁合同的安全担保义务为由，向船舶所有人要求了求偿。英国上诉法院以两个法律正义点进行了判断：一、鹿島港是否为安全港；二、光船租赁人（共同被保险人；已付保险费）能否成为要求求偿的对象？

〈英国上诉法院的判断〉

不是“异常(abnormal)” 状况下发生的事故是不安全港口的构成要件。长期以来，在鹿島港没有发生类似事故，这次事故是在异常的状况下，因强潮流和强风（北风）船舶被推开而发生的，即不属于不安全港口的定义。光船租赁人支付了保险费。对支付保险费的人而言，理赔的保险人不要求求偿，直接给予免责的意图从保险合同上开始存在。因此，船舶保险人对光船租赁人的进行的求偿将被否决。

〈意见〉

光船租赁人对船舶所有人、定期租船人对光船租赁人或者对船舶所有人负有指定安全港的义务。进不安全的港口后发生损害，租船人对船舶所有人承担无过失责任。但哪种情况不属于安全港一直有争议。安全港义务不是根据制定法而成立的，而是通过英国判例法上得以确立的。没有异常情况 (Abnormal occurrence, 1958 年 The Eastern City) 是安全港的主要构成要件。具体而言，多次对船舶的进出港或者停泊造成、认知危险的才是不安全港口。再说，因遇预测不了的强风而发生船舶触礁的不属于不安全港口。开港后 20 多年以来，好望角型船舶进出鹿島港 5000 多次，但从未发生过类似事故。在此标准下，本案事故被区分为例外事故。上诉法院根据 1958 年发生的 Eastern City 案判决的不安全港定义，该案不属于不安全港口。不安全港口义务是否在韩国法下也得到认可？韩国法没有明文规定。那么，没有约定的情况下，租船人是否对船舶所有人提供安全的义务？要注意修改的日本《商法》海商编，对租船人的安全港指定义务做出了明确规定。

在该案中，作为被保险人的船舶所有人理赔的保险人是否能对有责任的光船租赁人要求求偿？上诉法院认为，由于光船租赁人是支付保险费的人，即不能要求求偿。在韩国法下也有类似的争议。为自己的保险上，被保险人即为保险合同当事人时不能要求求偿，但为他人的保险即使保险合同利息(在此时光船租赁人)为了被保险利息(船舶所有人)支付保险费的情形也一样，保险人可以对保险合同当事人进行求偿是大法院的判例。对此，学说则主张不能进行求偿。光船租赁而言，光船租赁人为了船舶所有人支付保险费。光船租赁人成为保险合同当事人，则船舶所有人成为被保险人。这时，依据韩国大法院的判例，船舶保险人对光船租赁人享有船舶所有人对光船租赁人享有的安全港以担保违反为根据的损害赔偿请求权可以进行代位求偿。但在本案中，光船租赁人成为共同被保险人。因此，在韩国法下光船租赁人也是被保险人，即可以达到不能进行求偿的结论。不是因支付了保险费，而应当视为因为作为被保险人则不能进行求偿。

对判决决定而言，由于事故的发生船舶所有人受到了损害，保险人理赔，对有过失的一方进行求偿，但没能对光船租赁人进行求偿。那么，船舶所有人对违反安全港义务的光船租赁人追究责任，光船租赁人再应当向违反安全港义务的定期租船人追究责任，由于上诉法院称前者不能求偿，最终达到船舶保险人不能进行求偿的奇怪的结论提起批判并且当保险人没有介入时，船舶所有人对光船租赁人，而光船租赁人对定期租船人顺序的追究损害赔偿赔偿责任。由于介入保险制度，作为成为最终负责人的定期租船人不承担责任的奇怪的决定。真期待英国大法院的最终判断。

3. 研究中心动向

(1) 金仁显中心所长

- 在香港召开的第十九次海事仲裁人大会上，对《韩国的货主保护法制度》做出了发表；
- 对首尔中央地方法院关于在甲方板上装载的货物损失之诉，作为专门审理委员提交了意见书(共两次)；
- 访问首尔高等法院国际交易专门负责部，就设立海事法院和交换关于海商事件判决书等问题交换意见；
- 参加中央海洋安全审判院裁决评析会议，发表了关于船员常务规定活用的意见。；
- 有关海商法研究中心的消息刊登于高丽大学宣传报——高大 TODAY（查看附件）

(2) 第三次韩国海事仲裁法庭促进委员会会议

- 金仁显所长与韩国海法协会的崔重贤会长、郑炳硕顾问、朴永竣总务理事、大韩船主协会梁洪根常务及孙点烈副总参与了第三次促进委员会会议。在此会议上金仁显所长被指名为事务局长；
- 本打算 6 月底召开“为建设海事法庭的国际研讨会”将延迟到 9 月初。

(3) 召开第十三次造船金融法研究会

- 6 月 25 日，研究中心举办了第十三次造船金融法研究会；

o 英国律师 Mark Davis 对退款保证 (RG) 做出了发表; 金&张律师事务所的 Kim, Na-rae 律师等 30 多名人士出席其活动。

(4) 与中央海洋安全审判员与签订教育协定

o 6 月 29 日, 高丽大学法学专门大学院 (院长 Shin, Young-ho) 与中央海洋安全审判院 (院长 Ji, Hee-jin) 签订了交换海审审判官调查官的教育与高丽大学法学专门大学院学生的地方海审实习生的教育协定。

(5) 计算渔船碰撞过失比例的研究课题

o 海商法研究中心与水协中央会订立了“制作计算渔船碰撞过失比例标准”的研究课题合同。金仁显教授(高丽大学)、朴世民教授(高丽大学)、朴永竣教授(檀国大学)、孙守护律师、李恩晶律师作为研究员参与此课题;

o 2006 年, 金教授作为责任研究员参与了中央海洋安全审判院制作的“船舶碰撞原因提供比例的计算标准”课题。

(6) 扩展研究中心

o 研究中心增加高丽大学 CJ 法学馆的 408 室后, 布置为海商法资料室;

o 408 室的海商法资料是今年退休的蔡利植教授所藏的 AMC (美国海事判例集)、英国的劳氏法律报告集以及金仁显教授的海商法资料为基础而成;

o 将开放给非高丽大学的相关人员。

(7) 高丽大学一般大学院入取结果

o 6 月结束的高丽大学一般大学院法学院考试上入取了一名硕博连读研究生和两名硕士研究生。以上三名均是毕业于海洋大学海技师, 分别从事于海运公司及与海运相关的公共机关;

o 高丽大学法学专门大学院为了满足毕业于海洋大学的海技师, 在一般大学院法学院商法专业上新设海事公法 (海事安全法规、有关海事的国际公约及港湾物流法课) 后将第二学期开始进行授课。

4. 活动介绍: Mark Davis 律师的特别讲座

o Mark Davis 律师是撰写《光船租赁合同》的作家。去年, 受海商法研究中心的邀请在高丽大学进行做特别讲座;

o 今年出版了《退款保证 (Refund Guaranty)》一书。访问韩国时, 受高丽大学的邀请在高丽大学对此进行了特别讲座;

o 退款保证大致可以分为两个: 一是传统保证, 二是独立保证。传统保证 (traditional guaranty, secondary liability guaranty) 是受原因关系影响的保证。当基础合同成无效时, 其保证也成无效; 独立保证 (dem and guaranty) 是与原因关系完全分离的保证。即使基础合同称无效, 对其保证没有丝毫影响。因此, 订造人尽可能希望开独立保证;

o 在独立保证之下, 无论其原因关系, 凡是发生其保证书上有记载的事由, 订造人向保证人可以要求退款预付金;

o 法院确定传统保证和独立保证的标准是 Peget Presumption: (i) 外国人之间的保证; (ii) 银行等金融机关发行的;

o 考虑各种内容后, 法院将判断其保证为独立保证海事传统的一般保证。在武汉案例上, 一审法院认为其保证性质为一般保证, 但二审却把它视为独立保证。

5. 介绍著书及论文

(1) 金仁显, 《海商法 (第四版)》

o 金仁显教授撰写的《海商法 (第四版)》 (法文社) 7 月 7 日出版;

o 本书增加了港湾公司、港湾装卸公司、造船厂等与海商法有关主体的责任；提单的物权效力；船舶优先权的债务人范围等内容。

(2) 朴世民, 《保险法(第三版)》

- o 保险法专家的朴世民教授出版了《保险法(第三版)》;
- o 朴世民教授今年3月出版了《Insurance Law in South Korea》(全英文)。

(3) 陆海香的硕士学位论文

- o 比较研究韩国与中国的海运法为主题的论文在高丽大学作为硕士学位论文顺利通过了。

<公告>

海商法研究中心对研究海商法的人员开放高丽大学 CJ 法学官 402 室和 408 室。开放对象是在休研究年的海商法教授、海商律师、与海运机关有关系的的工作人员、准备写博士学位论文的学生等。对此有兴趣的人员, 请联系金仁显所长(captainihkim@korea.ac.kr)。