



LIBERTAS
JUSTITIA
VERITAS

高丽大学海商法研究中心

Maritime Law News Update

第 14 期 2016. 03. 11

(02841) 首尔市城北區安岩洞高丽大学，法学专门大学院（法科大学）CJ 法学馆 402 室

- 海商法研究中心所长金仁显 +82-2-3290-2885（研究室），captainihkim@korea.ac.kr;
- 研究教授姜永起 kykuemura@yahoo.co.kr, +82-2-3290-2912（中心）；
- 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。

目 录

I、判例介绍

- 1、货物错误投递时，仓库管理人的责任 1
(大法院 2015. 4. 23、宣告 2012Da115847 判决)
- 2、土耳其法的直接请求权与英国裁判终止命令之间的关系 (The Yusuf Cepnioglu, Lloyd's Reports [2015] Vol. 1, 567) 3
- 3、释放在 EEZ 扣留的船舶之判决 (国际海洋法法庭, The Arctic Sunrise, Lloyd's Reports [2014] 2, 20) 6

II、介绍海商法活动 8

III、设置海事专担裁判部 9

IV、海商法研究中心的消息 10

<提示 1> 高丽大学海商法研究中心对研究海商法的人员开放研究中心（CJ 法学馆 402 室和 408 室）。开放对象为在休研究年的海商法教授、海商律师、海运人士、准备撰写学位论文的学生等。对此感兴趣的人员，请联系至金仁显所长。

<提示 2> 高丽大学海商法研究中心的网站（www.kumaritimelaw.com）正式上线运行。

I、判例介绍

1、货物错误投递时，仓库管理人的（大法院 2015.4.23.宣告 2012Da115847 判决）

- FO 约定之下，由营业保税仓库管理人负货物错误投递责任 -

(1) 事实关系

甲方（进口方，在韩国）从乙方（出口方，在国外）进口铁制品。甲方与丙方（承运人）签订了运输合同。丁方（银行）受甲方的委托开具了以乙方为受益人的信用证。装载货物后，丙方（承运人）于是发行了乙方为送货人；丁方为收货人；甲方为通知人的提单。

当时，运输合同上有 FO（Free Out，船方不承担卸货费）字样，受甲方（进口方）委托的被告（装卸业人兼仓库管理人）进行装卸工作后，把货物保管于营业保税仓库。与被告（仓库管理人）拥有长期业务往来关系且不持有提货单（D/O；由承运人出具）的甲方，光凭船证（Certificate of Shipment）向被告要求交货，被告就把货物交给了甲方。于是向乙方（出口方）支付货款的丁方（提单持有人，银行）向被告（仓库管理人）要求了损害赔偿。

原审依据关于 FO 条款规定的大法院的判决称，在船上进行卸货的那一瞬间就结束承运人的交货义务后，承运人享有凭提单交货的义务。当违背该义务时，由承运人对提单持有人承担侵权行为责任，并非由仓库管理人承担从仓库运出货物而造成的侵权行为责任。于是原告（丁方，银行）向大法院提出了上诉。

(2) 大法院的判决内容

承运人凭提单把货物交给提单持有人后其义务将履行完毕。因此，装卸公司受非为提单持有人（提单上的通知人）委托，卸货完毕之后把货物存入保税仓库的事实并不意味着货物不在置于承运人的支配之下；凭承运人等主体出具的提货单，货物从营业保税仓库出库的，才算仓库管理人完成了其交货义务。

在海上货物运输中，由合法的提单持有人凭提单提货，则没有提就没能合法的提货。当仓库管理人把货物交给不能出示提单且从承运人没有收取提货单的通知人当的行为作为无单放货，合法的提单持有人将不能提货。因此，营业保税仓库管理人未收回提货单或者未获得承运人同意交货使提单持有人遭受损失的，由于其行为属于违法行为，营业保税仓库管理人对此负损害赔偿责任。

（省略）原审依据的判决内容不能断定，在 FO 条款下，把货物从平泽港运输至卸货港后保管于营业保税仓库的货物，不持有提单或者提货单的进口方仅凭提货单取货的惯例存在。由于本案是被告（保税仓库管理人）受通知人（非提单持有人）委托，把卸装的货物储存于自己的营业保税仓库的。因此，即便卸货工作是（1）在 FO 条款下；（2）接受进口方（乙方）的委托；（3）其费用由乙方自负的基础下进行的，承运人对此货物依然享有保管义务。

但原审法院却作出判决认为，FO 条款相当于船上交货约定，并且即使本案货物储存于杨业保税仓库，并不能肯定平泽港凭提货单等单据交货的惯例存在。此外，承运人对被告交付本案货物时已尽了其交货义务，即被告的行为不构成违法。再说，对判决造成了一定影响（有违法性）这样的判决结果是，法官误解 FO 条款下交货的法理没有尽到所需审理。因此，原告的上诉理由为妥当。

原审引用的大法院 2004.10.15. 宣告 2004 Da 2137 判决认为, 卸装人接受实际进口人的委托, 从船上卸载货物后, 其货物储存于私营保税仓库的货物的, 依照 FO 条款, 承运人对货物的保管义就在船上交货而结束。由于该案事实与与本案事实有所不同, 法院不太妥当引用以上判决内容。

(3) 意见

在货物买卖上, 出口方为了确保收取货款, 将受到又进口方的银行出具的信用证。在此交易环节中, 承运人发行的提单持有人是信用证开设银行。对出口放支付出口货款的银行将提单作为担保进行保管。进口放货款向银行支付后, 把次提单出示给承运人后进行提货。承运人发行的提单上收货人则是信用证的开设银行。银行向出口放支付出口货款后作为担保将持有提单; 而进口方把货款支付给银行持有提单后, 把此提示给承运人而收取货物。当承运人不凭提单把货物交给进口方的, 于是承运人对提单持有人将承担关于货物(担保物)的损害赔偿责任。货物经“装船→运输→卸货”流程后, 为了保税通关, 储存于保税仓库的货物过一定时间后将交付给收货人。无单放货(违法行为)后, 仓库管理人对提单持有人将承担损害赔偿责任。当卸货时已经完成交货, 由于结束了运输工作, 于是承运人无需凭单提货, 则仓库管理人对此不再负责任。因此, 承运人交货时期的意义重大。

在大法院 2014.10.15. 宣告 2004 Da 2137 判决中, 由于 FIO 条是指船方不承担装船和卸装费用, 收货人在船上进行卸货时就完成其交货义务。因此, 当不出示货物和提单的承运人将负担违法行为责任。大法院认为, 由于仓库管理人做的无单放货行为是交货义务结束之后发生的, 对提单持有人不能发生两次违法行为, 即不能追究仓库管理人的责任。但该判决结果是针对卸装完毕的货物存放于私营保税仓库(由收货人设置)的, 关于存放于营业保税仓库人的货是否同等看待问题被提出了疑问。¹ 于是韩国的各个港口的惯例, 即在 FO 条款下, 货物存放于营业保税仓库, 进口放凭借由承运人出具的提货单(D/O)就能提货的被提出了为其主要根据。

在该判决中, 大法院明确指出, 以上 2014 年做出的大法院判决仅适用于私营保税仓库, 即在船上交付货物时发生这样的纠纷, 而营业保税仓库在仓库交货时却将结束承运人的交货义务。最终, 前一情况之下仓库管理人不承担违法行为责任, 而后一情况之下需要付承担责任。大法院作为根据, 平泽港依然使用凭提货单提货的惯例为由, 撤销了原审的判凭提货单就能提货的原审判决。即大法院认为, 由于仓库管理人违背了凭单交货的注意义务, 对提单持有人有必要负违法行为责任。

韩国大法院的守固多年以来的立场是 当货物存入私营保税仓库, 存仓的那一瞬卷就结束其交货义务; 货物存入营业保税仓库后, 出库货物的那一瞬间就结束其交货义务。法院在 2004 年做出了提前交货时间的判决, 即在 FO 条款下, 在船上完成交货。但在该案判决却在 FO 条款下, 货物存入私营保税仓库的。从这一判决中就得出货物存入营业保税仓库后, 出库交货方可完成其义务的结论。因此, 当仓库管理人无单放货, 就对提单持有人负有损害赔偿责任。该判决是大法院在 2004 年明确 FO 判决意义的角度上有重要意义。

¹ 具体内容请参考金仁显, 《海商法研究 III》, 419 页, “关于使用提货单与提货担保书的交货的看法-仁川港与釜山港之惯例为中心-”, 韩国海法学会志第 33 卷第 1 号(2011.4.) 61 页。

2、土耳其法的直接请求权与英国裁判终止命令之间的关系 (The Yusuf Cepnioglu, Lloyd's Reports [2015] Vol. 1, 567)

- 土耳其法上直接请求权具有保险合同的性质 -

(1) 事实关系

2014 年 3 月 8 日, 船舶在希腊的某一岛屿上触礁, 在运输的集装箱遭受了损失。定期租船人作为承运人, 对此集装箱发行了提单。其准据法适用土耳其法, 并且土耳其法院对此享有裁判管辖。货主对船舶所有人和承租人通知发生损失, 定期租船人把船舶所有人为被告根据租船合同, 在英国伦敦提起了定期租船合同上的仲裁。当时, 船舶所有人是英国的一家保赔保险协会 (P&I) 的会员, 加入了对第三人的责任保险。其保赔协会章程 (英国法准据法, 适用伦敦仲裁规定) 上有所谓的预付 (先支给) 规定 (pay to be paid rule), 即船舶所有人先予以支付的才保赔协会对此有责任。

2014.5. 承租人再次在土耳其责任保险人, 即对保赔协会的财产要求扣押的同时提起了诉讼。依照土耳其发的规定, 承租人对责任保险人 (保赔协会) 可以行使直接请求权。2014.7. 保赔协会到英国法院提起了由于承租人在土耳其提起的诉讼是船舶所有人与自己签订的责任保险合同上违背英国仲裁规定 (英国准据法) 的, 希望法院下令中止在土耳其提起的诉讼的命令, 即诉讼中止命令 (anti-suit injunction)。在本诉讼中, 英国法院是否以充分理由下禁止命令为其主要争议点。

(2) 法院的判断

① 土耳其法上直接请求权的性质

(i) 在土耳其保险合同法下, 第三人的直接请求以保险合同上达成合意的金额为其最高 (赔偿) 限额 (第一千四百七十三条); 第三人在保险合同规定的时效期间内不行使, 其权力即归于消灭 (第一千四百七十八条)。因此, 直接请求权保险合同上的权利。因此, 英国的保险人对第三人可以主张英国法下的伦敦仲裁规定; (ii) 即便免除保险人的责任, 强制保险的保险人任依然对第三人负相应责任 (第一千四百八十四条)。据 2010 年规定, P&I 保险是强制保险。依照土耳其合同的规定上, 被害人对责任保险人可以行使直接请求权。由于直接请求权是个强行规定, 于是预付规定不能适用于被害人。

② 决定性质

首先, 土耳其法上的直接请求权基于保险合同还是独立的权利成为主要讨论的问题。即便土耳其法不承认预付抗辩, 基本上直接请求权是保险人和被保险人之间行使保险合同的问题。这在 PrestigeII 案上也被肯定了。

③ 英国民事诉讼法上该案的诉讼中止命令能承认吗?

- (i) 根据合同发生纠纷方可下令诉讼中止命令。在此所指的诉讼并非意味着诉讼当事人之间必须有合同关系。在 Greene Wood 案 [2009] Lloyd's Rep 505 中, Longmore 法官认为, “关于合同”的请求”是与英国法为准据法有关联即可的意思, 而不是被告为合同当事人的意思 (第四十五项)。
- (ii) 在本案中, 即使承租人不是与保赔协会签订适用 (船舶所有人之间的) 伦敦仲裁规定的当事人, 但承租人就赔协会享有直接请求权。承租人依据保赔协会和船舶所有人之间签订的合同, 受相当多的限制, 即在伦敦进行仲裁并接受其结果。土耳其

法院有可能不承认这一结果。而且，即便承租人非为保赔协会和船舶所有人之间签订的合同当事人，但与保赔协会“关于合同”的文句上看，与合同有充分的联系点。

④ 对方的行为是压迫和纠缠的行为吗？

- (i) 原告（保赔协会）引用 *Angelic Grace* 案 [1995] 1 Lloyd's Rep 87 称：除非是本案没有不这么做的正当理由，确立了下令诉讼中止命令的原则。原告主张称，在土耳其法律上，由于诉讼是压迫、欺负原告的诉讼行为，法院应当下令中止命令；
- (ii) 原告作为理由（1）虽然当事人之间有适用伦敦仲裁决纠纷的规定，但被告（承租人）还是在土耳其提起了诉讼；（2）据承租人的意图，保险人（保赔协会）行使预付抗辩的机会将被剥夺。被告（承租人）抗辩称，由于自己提起的诉讼只是行使土耳其法予以支持的权利，其要求并不是压迫、欺负原告的行为；
- (iii) 对压迫或者欺负决定，其焦点应当焦点于对保赔协会施加的效果。在土耳其提起的诉讼是违背伦敦仲裁规定而进行的。并且，在土耳其不能提出在英国可以对责任保险人，即被害人（承租人）的预付抗辩。因此，承租人在伦敦可以申请仲裁，但却没有选择仲裁人。保赔协会的角度上看，这就是受压迫、受欺负的。由于承租人进行伦敦仲裁，其责任保险人（保赔协会）对自己的预付抗辩为有效因此没有到伦敦申请仲裁。但在英国法下，保赔协会享有行使预付抗辩的权利。这样的情况之下，只能认为在土耳其提起的诉讼就是受压迫、受欺负的。因此，原告就被告（承租人）可以要求下令诉讼中止命令。

（3） 意见

在英国民事诉讼法中，对仲裁或者裁判有英国管辖合意，但在第三国提起时，一方当事人在英国法院将请求中止在第三国的裁判或者仲裁命令，即“诉讼中止命令（anti-suit injunction）”。² 违背这一命令的将处罚为“褻渎法庭罪”。作出这一命令的要件有：（1）原告与被告之间存在合同关系；（2）成为对象的被告在第三国提起的诉讼或者仲裁对原告具有“压迫性（oppressive）”和“纠缠性（vexatious）”。

本案中，船舶所有人与保赔协会之间的责任保险合同中，保赔协会作为责任保险人合同中有适用英国仲裁的规定。再说，这是原告（保赔协会）在诉讼中止命令遵守该约定。被告（承租人）在土耳其提起了诉讼其诉讼根据为土耳其法肯定的直接请求权。由于诉讼中止命令主要考虑仲裁规定的适用对象（是否局限于本案当事人）。并且，目前的英国判例，凡是对合同有关联的非本案当事人予以适用该仲裁命令。这意味着，直接请求权的法律性质与保险合同有关联即可。因此，法院把中止诉讼的仲裁命令性质是非独立于保险合同的。

世界绝大多数国家在不同程度上均承认直接请求权（direct action）。与韩国的规定类似的国家承认的直接请求权的范围最为广泛。相比之下，英国却承认的范围特别的有限。德国只承认强制保险的直接请求权。在第三国对对方要求请求的，其请求在第三国是有效，但在英国为无效时，在第三国提起的诉讼将成为压迫、纠缠，是否构成诉讼中止命令的要件将成为主要问题。法院认为，在土耳其提起诉讼的，直接请求权保险人在英国进行仲裁的要不利，因此，法院认为这就是压迫、纠缠的。

² 详细内容请参考石光现，《在国际商事仲裁中仲裁合意与诉讼保持命令》，国际私法与国际诉讼第 5 卷，博英社，2012，649 页。

3、释放在 EEZ 扣留的船舶之判决（《联合国海洋法公约》国际海洋法法庭, The Arctic Sunrise, Lloyd's Reports [2014] 2, 20）

(1) 事实关系

挂着荷兰国旗的“极地曙光（Arctic Sunrise）”号破冰船在被使用于绿色和平组织（Greenpeace，以下简称“绿色和平”）抗议在北极海开采石油活动。俄罗斯扣留其船舶后，带到了摩尔曼斯克。当初绿色和平的行为被指控为海盗行为，后指控改为流氓行为（hooliganism）。当时，在该船舶中有 30 名船员。荷兰政府主张称，船舶被扣留的地点为专属经济区（EEZ），当俄罗斯未获得荷兰的同意就不能扣留该船只，但却扣留带走了该船只，这是违背《联合国海洋法公约》（UNCLOS，1982 年）的规定。并且荷兰政府依照《联合国海洋法公约》（以下简称“公约”）的规定提起要求损害赔偿的仲裁请求外，还要求了作为临时措施立即释放其船只，但俄罗斯却没有应诉。

(2) 国际海洋法法庭的判决内容

荷兰政府依照公约附件七项的规定，向国际海洋法法庭（以下简称“海洋法庭”）提起了仲裁外，据公约第二百九十条第一项和第五项的规定，还要求作为临时措施尽早释放被扣留的船舶。其中，当该案的在具备两个条件（一、对本案享有管辖权；二、情况具有迫切性（第二百九十条第五项）），海洋法庭方可进行关于采取临时措施的仲裁。

① 诉讼当事人中没出现的一方也是本程序的一方当事人，该当事人对此案也享有相应的权利和义务。当一方当事人对纠纷具有不同看法，那么另一方当事人不参与仲裁或者不进行答辩的，不导致诉讼中断，也不排除海洋法庭作出临时措施的余地。本案中，荷兰政府对俄罗斯政府予以了声明自身见解的充分时间，但俄罗斯却没有予以声明。

② 荷兰政府主张称，俄罗斯搭载荷兰籍的船舶后，对其船舶行使了调查并截获、扣船的行为，即违背了缔约国的义务。还有，荷兰依据公约第五十八条（公海的自由），对该船享有行使管辖权的资格。根据第一百一十条规定，在公海上搭载外国船舶的行为是被公约所禁止，这延伸至在专属经济区域；

③ 为了采取临时措施，海洋法庭需要具备附件七项规定的相应管辖权。在此层面上，海洋法院并不需要明确作出是否存在荷兰主张的权限存在的裁决。但海洋法院根据荷兰主张的公约附件七项，对纠纷享有一定的管辖权；

④ 两国就公约第五十六条、第五十八条、第六十条、第八十七条以及第一百一十条的解释上有意见差异。这一背景对纠纷将构成组织仲裁裁判的基础。

⑤ 该船舶是破旧的破冰船，需要维修。因船舶被扣押，不能进行维修，于是对船舶安全和适航将造成消极影响。这最终肯定确实对环境和安全起影响，即情况上有所谓的迫切性。

⑥ 根据第二百九十条第五项的规定，当荷兰提供 360 万欧元的担保金，俄罗斯应当立即释放被扣留的船员和船舶。并且，船舶和其船员也可以离开俄罗斯行使管辖权的领海及海域。

(3) 意见

公约第五章创设了关于专属经济区（EEZ）的规定（第五十五条至第七十五条）。公约规定，专属经济区作为公海的一部分，船舶享受航海自由的同时，沿岸国就海洋环境的保护及保存等问题可以行使管辖权（第 56 条）。此外，公约也创设了关于解决双边海洋纠纷的一些规定

（第十五章、第二百七十九条至第二百九十九条）。关于海洋的纠纷，缔约国可以向（i）海洋法庭；（ii）海牙国际法庭（ICJ）；（iii）依据附件的仲裁机构提起诉讼可以解决纠纷（第 287 条）。

本案是绿色和平的船舶抗议俄罗斯在北极海进行钻油工程，被俄罗斯海军截获的事件引起的。根据公约规定（第 287 条），当荷兰向海洋法庭提起仲裁，对释放船舶及其船员需要一定时间。因此，荷兰政府作为临时措施，向海洋法庭提供保证金的方式，向海洋法庭要求俄罗斯尽快释放船舶及船员（第 290 条）。

对此，海洋法庭作为要件：（i）仲裁海洋法庭对本案是否具有管辖权；（ii）是否有紧迫性。由于荷兰在专属经济区上享有公海的自由，因此没有应得船旗国（荷兰）的同意，俄罗斯不能截获荷兰的船舶。俄罗斯不应诉却主张称，根据俄罗斯法规定，可以在专属经济区上扣留其船舶。考虑以上当事人的意见，最起码仲裁海洋法庭对此享有管辖权，即具备了公约所要求的要件（第二百八十八条第一项或者第二项），即海洋法庭可以作出临时措施判决。

沿岸国对其领海内造成损害的船舶可以行使扣押、截获以及要求损害赔偿等管辖权，但是在专属经济区内却不能行使以上权利。由于根据国内法规定，各国在专属经济区上可以行使一定的管辖权，但国际公约和国内法之间存在发生冲突的可能性。在韩国专属经济区上发生的“Tyumen 扣押案”的船舶所有人主张称，韩国政府对此没有管辖权却截获了他的船舶。依据韩国《共有水面管理法》（第十三条第一项）规定，韩国政府对沉船物享有管辖权。首尔中央地方法院认为，该法关于韩国政府管辖的规定不违背《联合国海洋法公约》的宗旨³。

在韩国，释放被扣押船舶的裁决纯粹依赖民事法院，但当事人的其中一方是国家，在海洋法庭可以作出裁决释放船舶。该案时一个具有一定参考价值的好案例。

II、介绍海商法活动

1、介绍第 3 届海外判例研究会及经过

- o 英国等海外判例研究在事务上发挥着特备重要作用，但却缺乏对此的研究和知识的分享。为了消除这一欠缺，在海商法研究中心的赞助之下组成了海外判例研究会。该研究会每月举行一次；
- o 与 2016 年 2 月 1 日，在海事问题研究所举办了第一届发表会。在此发表会上，金仁显教授介绍了加拿大大法院于 2014 年做出的“Realice 号案”（没有排除适用船舶所有人责任限制的理由，即故意或者没有盲目的行为的判决）；
- o 于 2016 年 3 月 7 日，在第二届发表会上，文光明律师针对澳大利亚法院的“Bunga Sero-ja 案”作出了发表。判例内容为，当遇到蒲福风级（Beaufort）为 11 级的暴风雨（heavy weather）使集装箱掉进海里时，承运人在《海牙-维斯比规则》之下，恶劣天气为海上专有危险可以免除其责任。
- o 第三届研究会
 - 2016.4.4（星期一）19 点开始

³ 详细内容请参考首尔高等法院的 2008.1.31. 宣告 2007Na23274 判决。

- 地 方：海事问题研究所（5 号线，光华门站 1 号出口，世宗大厦 10 楼）
- 发表人：Sonny S. W. Park 律师（法务法人世庆）
- 主题：“Rafaela S”：记名式提单的偿还性

2、第 16 届船舶建造金融法研究会

- o 2016 年 3 月 18 日（星期五）从 19 点起开始
- o 地 方：高丽大学 CJ 法学院 5 楼
- o 发表人：金仁显 教授（高丽大学）
- o 主 题：论预付款保函的独立性及其权利滥用的法理
（大法院 2015.7.9. 宣告 2014Da6442 判决）
- o 参与该活动没有任何限制条件。

3、2016 年第 1 届海事保险仲裁人研讨会

- o 2016 年 3 月 22 日（星期二） 18 点 30 分起
- o 主 持：韩国海事保险仲裁研讨会（Sam S.H.Park 董事长）
- o 地 方：Korean Re 大厦，3 楼会议室
- o 发表人：李镇洪律师（Kim&Chang 法律事务所）
- o 主 题：防治污染费是否为责任限制对象债权？

III、设置海事专担部

1、经过

- o 本研究中心与韩国海法学会、船主协会一同，2014 年 12 月组成“激活海事法庭仲裁促进委员会”，在展开着设立海事法院的运动。2015 年 9 月，举办了设置海事法院的国际研讨会和 2015 年 11 月国会公听会。

2、内容

o 2016 年 2 月 22 日，韩国首尔中央地方法院民事合意部的两个部（第 20 部和第 46 部）被指定为海事/国际买卖专担部。高额单独裁判部（第 203 部，由一名部长法官）被指定为海事/国际买卖/企业海事专担部，解决诉讼费用不满 2 亿韩元的案子。其中，首尔高等法院的一个部（第 19 部）被指定为海事/国际买卖海事专担部；釜山地方法院的一个民事合意部被指定为国际买卖/海商/知识产权海事专担部。

	地方法院的海事专担部	高等法院的海事专担部
首尔	- 首尔中央地方法院 民事合意部 第 20 部、第 46 部 - 首尔中央地方法院 单独 第 203 部	首尔高等法院 第 19 部
釜山	釜山地方法院 民事合意部	

- o 海事专担部受理专门负责的案件以及其他民商事纠纷案件的角度上看，不同于一般的海事法院。这一改革相当于设立专门法院的前一个阶段；

- 解决流程：先首尔中央地方法院受理海运、造船、港湾、物流以及其他相关民事案件后，再将分配至海事专担部；
 - 这次改革被评价为，对解决关于海上货物运输的纠纷给予了提升专业性且提高结案速度的好机会。
-

IV、海商法研究中心消息

1、姜永起博士海被任命为商法研究中心研究教授

- 由高丽大学校长任命的一名研究教授（1 年合同工）安排至本研究中心，今后在此基础上可以进行进一步的海商法研究；
- 首任研究教授的姜永起博士毕业于高丽大学经营大学经营学士、日本早稻田大学法学硕士及法学博士，其专业为公司法，但他对船舶金融由很大的兴趣；
- 从此，本研究中心组成了以金仁显教授首，由蔡利植名誉教授、郑丙硕（Kim&Change）、郑佑永（Lee&Ko）国内兼任教授，Felix Chan（香港大学）、Lianjun Li 海外兼任教授以及姜永起研究教授为辅的科研队伍。

2、Pejovic 教授访问韩国

- 日本九州大学的海商法教授 Pejovic 教授访问韩国后，与金仁显所长讨论关于海商法的发展方向；
- 交换了 11 月将要举办的“年轻海商法学者世界大会”的意见。

3、英国 Roderick Cordara QC 访问韩国

- 英国 Essex Court Chambers 所的 Cordara 律师（QC）访问韩国，与金仁显所长讨论了关于交流事宜；
- 该律师毕业于剑桥大学，是一名著名海事仲裁人。

<以上>