



LIBERTAS
JUSTITIA
VERITAS

高丽大学海商法研究中心

Maritime Law News Update

第 20 期 2017.08.17.

(02841) 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

- 海商法研究中心所长金仁显 +82-2-3290-2885(研究室), captainihkim@korea.ac.kr;
- 研究助教 Hyoeun Jang, jhe621@naver.com;
- 网址: <http://kumaritimelaw.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, 本简报由海松法律文化财团和 Spark International Sam S.H. Park 董事长等人赞助的海商法 发展基金而编制、发刊。感谢大家给予我们的大力支持。

目 录

I、判例介绍

1. 光船租购人是否享有保险金受领权 1
(首尔高等法院 2017.1.10.宣告 20152029365、2029372 判决)
2. 岁月号搭载的卡车上装载的货物是否为投保对象 3
(首尔高等法院 2016.4.21. 宣告 2015 Na 2030020 判决)

II、海商法研究中心主办的研讨会 5

III、海商法研究中心的最近消息 6

IV、新书介绍 7

<提示 1> 作为本研究中心的会员 (会费为每年 10 万韩元), 我们将各种资料邮寄给会员;

<提示 2> 希望成为本所会员或者愿意赞助我们的, 在附件中的赞助文件上签字并回复给金仁显所长并将赞助金转账至指定的银行账号;

<提示 3> 高丽大学海商法研究中心的网站 (www.kumaritimelaw.com) 或者金仁显教授的博客 (blog.naver.com/captainihkim) 上可以阅览上一期高丽大学海商法研究中心简讯以及各种海商法资料。

I、判例介绍

1、光船租购人是否享有保险金受领权

(首尔高等法院 2017.1.10.宣告 20152029365、2029372 判决)

(1) 事实关系

韩国的承租人（原告）与被告（船舶所有人）签订了租期为 50 个月的光船租赁合同。租金为 130,000 日元/天，交船费为 38,00,000 日元；2008 年被告把船舶交予原告使用；其合同上有租船到期后被告把船舶所有权移转给原告的约定；租船合同的详细内容适用 NYPE（1993）格式。其中，租船合同第二十条规定，当船舶灭失时，已付的交船费中尚未过期的金额（有灭失或者最后消息之日起起算）立刻返还给承租人。

该船舶与 H 保险人签订了投保额为 1,350,000 美金的船舶保险。其保险由收原告委托船舶管理的 S 予以签订，保险费由原告予以支付。本案保险证券的投保人为所有人（owner）被告、管理人（manager）S。

2013 年 7 月本案船舶发生了沉没事故，其事故均发生在租船期即投保期限内。从 S 受让保险金请求权的原告主张自己为投保人，向 H 保险人要求支付宝现金，反而被告向 H 主张称自己为合法的保险金请求权人。于是 H 以不能确定债权人由，把被共托人做为原告或者被告向釜山地方法院交纳了大约 14 亿元韩元的保证金。

原告主张称：由于该租船合同为（1）保留所有权买卖，相当于 92%的租船费和交船费 217,100,000 日元已支付完毕，于是对该船舶享有 92%的物权期待权；（2）虽然保险证券上有记载管理人 S，但 S 为原告的代理人，根据隐名代理的投保人为原告本人，则向法院提起了 92%的提取保证金请求权归于原告的确证之诉。

(2) 法院的决定内容

本案的光船租赁合同的内容为原告向被告支付约好的租船费等费用（一天 130,000 日元的 50 个月份的租船费加上交船费 38,000,000 日元）后，被告向原告移转本案船舶所有权。其合同性格实际上类似于保留所有权买卖。

由于本案光船租赁合同包含租船费除外，还包含交船费 38,000,000 日元。租期届满后，当原告交付相当于总租船额（197,730,000 日元）20%的交船费方可取得本案船舶的所有权。一般取得所有权为条件的租船合同除租船费外没有额外的交船费，即使有交船费，其金额也不多。基于实践，本案租船合同的性质应当理解为（租期届满后取得所有权的）租赁合同，非为

一般的取得所有权为条件的租船合同。本案租船合同是保留所有权买卖为前提的合同。因此，原告对此船舶享有物权期待权（保险利益）的主张是没有理由的。

本案租船合同第九条、第十五条规定关于本岸川船舶的保险应当由承租人原告承担的事实、本案保险合同由受托管理该船舶的船舶管理公司 S 与 H 签订的事实、其保险费由原告承担的事实。

2012 年 7 月签订的保险合同的保险证券上记载的投保人是“所有人原告和管理人 S”，但签订本案保险合同上却变更为“所有人被告、管理人 S”；这一记载并不是 S 的失误，而是原告 S 的负责员工之间达成合意而记载的。笔者认为，保险单的投保人的所有人从原告变更为被告的原因为保护该案船舶所有人被告的保险利益。因此，本案的提取保证金请求权应当归于本案保险证券上的投保人，即所有人被告。

（3）意见

租船合同而言，发生船舶碰撞后，承租人对受害人承担损害赔偿责任；在船舶保险依据碰撞条款规定，由保险人对被害人予以损害赔偿。因此，光船租赁人对船舶业享有投保利益。况且，船期到期后取得所有权的取得国籍为前期的租船合同而言，承租人对船舶享有基于物权的期待权。当租期届满时，承租人将处于船舶金额支付完毕的状态，则船舶沉没时承租人丧失对其经济利益，这就是承租人的投保利益。基于上述理由，实务上光船租赁人同船舶所有记载为投保人。

取得国籍为前提的租船合同又称为保留所有权的光船租赁合同，其合同分为两种情况：一是租期届满后所有权将移转给承租人的光船租赁合同；二是租期届满时承租人可以选择取得所有权的合同。

光船租赁合同的租船费是纯粹的船舶使用费其金额不会很大，而取得国籍为前提的光船租赁合同的租船费为船价其金额肯定很多，这是光船租赁合同与取得国籍为光船租赁合同的最大差异。船舶买卖时，对其享有选择权的取得国籍为前提的租船合同中，当行使其选择权时将支付很多金额，则其租船费应当类似于光船租赁合同的使用费。在此情形下，租期中承租人对船舶的物权期待权将不会很高。

在本案中，即使租期将要到期，当船舶发生沉没后光船租赁人向国内的保险人要求了船体保险金，但此保险证券上就船舶所有人和船舶管理人记载为投保人，于是保险人向法院交纳保证金而免除了其债务。因此，光船租赁人是否享有要求保险金资格为本案的主要法律焦点。

首尔高等法院认为，由于该租船合同中租期届满时，承租人向船舶所有人将要交付相当于 20% 的船价，而且 50 个月间支付的租船费与作为船舶使用代价的租船费的相差不大。再说，该光船租赁合同并不是纯粹的保留所有权的光船租赁合同，而是附有船舶买卖选择权的光船租赁合同，于是否认了光船租赁人的物权期待权（即光船租赁人对船舶不享有投保利益）。此外，船舶管理人为光船租赁人自身的代理人为由自然成为投保人的原告承租人的主张而言，法院认为本案合同与之前的保险合同不同，在投保人名称中有加船舶所有人的目的是保护其船舶所有人。

当双方当事人之间有签订租船合同终止的同时没有额外的金额支付的合同，法院将肯定光船租赁人的物权期待性，即投保利益。在取得国籍为前提的光船租赁的情况下，只要光船租赁人也为列为投保人才能没有争议地取得船舶保险金（庭审中，还有争议到被告不当得利于是其利益，则其利益应当返还给原告，但此主张没有被采纳；此案已上诉至大法院）。

2、岁月号搭载的卡车上装载的货物是否为投保对象

（首尔高等法院 2016.4.21. 宣告 2015 Na 2030020 判决）

（1）事实关系

从事货运代理工作的被告签订了把货物从首尔运输至济州的运输合同，为了防止其货物的运输过程中发生事故而对货物要承担的赔偿责任，与原告保险公司签订了货物金额为 4 亿韩元的赔偿责任保险合同。

2014 年 4 月，被告在仁川把装载货物的车辆搭载于岁月号后，在运输过程中岁月号发生事故沉没了。原告的本案保险合同仅承担投保人在从事车辆运输即货物运附属工作的过程中发生的保险事故而遭受的损失，但本案事故是在海上运输过程中发生的非为其范围内的事故。于是原告向被告不承担根据该案保险合同的赔偿责任为由向法院提起了不存在债务的确认之诉。

被告对此主张称，当原告签订本案保险合同时，车辆搭载于船舶而移动的过程中发生的事故而遭受的损失不予以赔偿的保险商品内容及投保对象没有尽到说明义务，则原告不能排除基于违反说明义务而遭受的损失的危害赔偿。

(2) 法院的判决内容

根据本案合同条款规定，该保险的投保对象仅限于《货车运输事业法》规定的货车运输人及承运加盟公司；在用语的定义规定上，“法定赔偿责任”定义为“根据《货车运输事业法》规定的损害赔偿责任的赔偿金”。《货车运输事业法》时调整汽车运输的法律。该法第七条关于货物的灭失、毁损或者交货迟延而发生的承运人的损害赔偿，准用韩国《商法》第一百三十五条的承运人的损害赔偿规定，而韩国《商法》对海上承运人的损害赔偿特地在“海商编”设有根据规定，但《货车运输事业法》却不准用海上承运人的损害赔偿规定。

该保险合同条款承担的损害是“运输过程中发生的保险事故”，其运输过程为“车辆及货物运输附属业务”（第四十六条），则车辆运输以及货物运输附属业务范围外发生的事故应当不属于该保险合同的担保范围。“车辆运输”是指车辆作为动力工具适用于运输的，车辆搭载于船舶或者航空器后，其船舶或者航空器作为动力工具而移动时车辆并不能视为使用于动力工具，则这一情形下的运输不是车辆运输。

该保险合同的条款规定，保险人将投保人以车辆为动力源在路上运输货物的过程中发生的事故对货主造成的损害时方可承担起赔偿责任；而投保人把装载货物的货车搭载于船舶进行运输而造成的损失保险人不予以赔偿。上述规定是涉及保险人的责任范围及相当于该保险商品的重要内容，则其规定为保险人将具体、详细地尽说明义务的内容之一。（省略）当被告没被听取说明就很难预测其保险合同的担保范围仅限于陆上运输。

由于本案没有任何证据能够证明原告向被告有尽到明示·说明义务，原告则不能主张百保险合同承担的师傅范围仅限于陆上运输。因此，该事故应当视为保险合同中承担的运输过程中发生的事故，即其事故而发生的损失是该保险合同承担的损害之一。

(3) 意见

从事货车运输工作的被告是车上装载货物而运输的人，于是必须要投装载货赔偿责任保险，而被告的车辆时搭载于岁月号被运输的过程中受到灭失·毁损。赔偿损失的承运人向责任保险人要求保险金后，原告以其事故非为担保事故为由向法院提起了不存在债务的确认之诉。法院认为，该保险合同是依据《货车运输事业法》第三十五条承担承运人的赔偿责任，在海上运输中发生的事故不属于该保险合同的投保范围，况且投保对象的“车辆运输”中的事故中，所谓的车辆运输是以车辆作为动力工具使用的，因此搭载于船舶的车辆不能视为车辆运输的状态。装载货责任保险是强制担保《货车运输事业法》规定的路上货物运输人之损害赔偿责任的保险，

于是法院的这一解释妥当。就如上述理论，从仁川至济州被海上运输的车辆所有人就不能受到保护，于是被装于车上的货物的所有人投货物保险较好。

此外，保险人明示·说明义务。由于运输中的车辆搭载于海商运输工具进行运输的不属于该保险合同的担保范围的内容为该保险的重要内容，于是法院把这一内容视为保险人应当告知投保人的重要内容。

依据《关于条款规制等法律》，当保险人为尽到说明义务的情形下，保险人不得以条款内容主张免责（第三条第四款）。给予上述规定，法院做出了保险人向投保人享有给予保险金的义务的判决。

II、海商法研究中心主办的研讨会

1、第 22 届船舶建造金融法研究会

- o 日期：2017 年 5 月 26 日；
- o 地点：韩国船主协会的大会议室；
- o 30 名来自业内外人的各界人士参加了这次研讨会。



2、第 23 届船舶建造金融法研究会

- o 日期：2017 年 7 月 21 日；
- o 地点：高丽大学 CJ 法学馆最高位课程室；
- o 40 名来自业内外人的各界人士参加了这次研讨会。



3、第 3 届海商法研究中心研究课程

- o 日期：2017 年 6 月 21 日至 7 月 8 日；
- o 主题：关于定期租船的法律焦点；
- o 主办方：高丽大学海商法研究中心；
- o 第一届研究课程针对海洋安全审判院审判员进行（2015 年）；第二届研究课程与南安普顿大学（University of Southampton）教授，以“比较研究韩国-英国海商法”为主题进行；
- o 25 名来自业内外人的各界人士参加了这次研讨会。

III、海商法研究中心的最近消息

1、第三届港湾物流法研讨会

- o 日期：2017 年 8 月 30 日；
- o 地点：韩国国会议员会馆第二小会议室；
- o 主题：“韩进海运事态一周年，法律争议及克服方案”；
- o 主办方：高丽大学海商法研究中心和仁川港湾公司（IPA）。

2、第十届东亚海商法研讨会

- o 日期：2017 年 10 月 28 日；
 - o 地点：日本九州鹿儿岛大学；
 - o 由日本的早稻田大学、韩国的高丽大学和中国的的海事大学共同主办。
-

IV、新书介绍

1、金仁显教授的论文

- o 5 月 26 日，在高丽大学 CJ 法学院举行了第二十二届船舶建造金融法研究会；
- o 这次研究会的主题为：“韩进海运事态下，金融公司在法律体系中的地位”。

2、金仁显教授，《Transport Law in South Korea（第三版）》

- o 2017 年 7 月，由 Kluwer 出版社出版；
- o 有意者联系至金仁显教授。

3、其他专业学刊

- o 日本《海事法研究会志》2017 年 5 月；
- o Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly May 2017。

<翻译：文思琦>