



LIBERTAS
JUSTITIA
VERITAS

高丽大学海商法研究中心

Maritime Law News Update

第 21 期 2017.11.15.

(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 Hyeoun 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. 定期租船人发生拖船费债权时的船舶有优先权 1
(仁川地方法院 2017.10.17. Ja 2015 Ra 838 决定)
2. 安全港保证义务和对共同侵权行为人是否要求索赔 3
(英国大法院 2017.5.10.)

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、定期租船人发生拖船费债权时的船舶有优先权

(仁川地方法院 2017.10.17. Ja 2015 Ra 838 决定)

(1) 事实关系

定期租船人（乙）从船舶所有人（甲）以定期承租了船旗为韩国的 X 船舶。乙出入韩国港口时与拖船公司签订了使用拖船服务合同。甲向乙提供拖船服务后，乙却没有支付相应的拖船费。于是拖船公司对 X 船舶申请任意拍卖，仁川地方法院就予以认可了。对此，甲依据韩国法律规定，对定期租船人发生的债权不能适用船舶优先权为由向法院提起上诉了。

(2) 法院的决定内容

2007 年修改的现行《商法》引进了定期租船合同相关的概念，该概念代替了之前的船舶租赁合同的概念。之后，在《商法》第五编第二章增加两节，分别规定“定期租船合同”（第四节定期租船）和“船舶租赁合同（光船租赁合同）”（第五节光船租船），把两者明确予以区分了。调整与第三人法律关系的 1991 年修改前《商法》第七百六十六条和 2007 年修改前《商法》第七百六十六条对应现行《商法》第八百五十条。该条规定，光船租赁人以商业行为或者其他牟利为目的，将船舶使用与航海的情况下，对其利用的事宜光船租赁人对第三人享有与船舶所有人同样的权利义务（第一款）；根据该条规定，关于船舶使用而发生的船舶优先权对船舶所有人也有法律效力。但是，当船舶优先权人知道违反规定其使用的合同规定时，则不然。亦即明确表示调整与第三人法律关系的第八百五十条仅限适用于光船租赁人的规定；在编制上此规定在第五节光船租赁章节外，第四节定期租船章节里没有类似于第八百五十条的规定或者予以准用的规定。

于是，1993 年条约的关于定期租船人的债权应当不能承认船舶优先权。¹ 大法院在 2014.1 0.2. 宣告 2013 Ma 1518 决定中指出，之前关于定期租船人的债权的规定能解释为承认船舶优先权，以后该规定修改为定期租船人的债权不再发生船舶优先权的对象。再说，此法条修改应当理解为适当地缩小·调整因船舶优先权所担保的债权的同时，强化船舶抵押权人的法律地位及顺畅船舶金融为目的的。因此，解释现行《商法》第八百五十条时，需要综合考虑这样的判决法理以及宗旨。

¹ 大法院 2014.10.2. 宣告 2013 Ma 1518 决定

从韩国《商法》的规定体系、修改过程以及关于船舶优先权的大法院的判决法理的角度上看，由于在定期租船合同船舶所有人仍然对船舶享有整体上的支配管理权，而承租人不享有这样的权利，从本质上讲定期租船合同与船舶租赁合同及光船租赁合同是可以区分的；并且现行《商法》第八百五十条第二款第一项规定与文言上，以上规定明确是仅限适用于光船租船合同的，于是该规定不能类推适用于定期租船合同。因此，应当理解为即使在定期租船合同因船舶使用产生船舶优先权，对船舶所有人没有其法律效力。

由于本案的拖船费债权是被上诉人对定期租船人（债务人）享有的债权，即使该债权为因船舶使用而产生的费用可以产生船舶优先权，而且其船舶优先权为《商法》第七百七十七条第一条第一项规定予以担保的，被上诉人就是不能以此对抗船舶所有人（上诉人），则不能向法院申请拍卖上诉人所有的本案船舶。

（3）意见

船舶优先权是船舶本身作为债务人的角度上，与韩国法的对人诉讼区别开来的对物诉讼的衍生产物。船舶优先权为物权，但没有记载于船舶注册表的情况下，它的效力却优先于抵押权人。船员的工资债权、港口债权、引航费债权、因船舶碰撞的损害赔偿债权等债权都是在韩国法上可以产生船舶优先权（《商法》第七百七十七条）。但是，与韩国一样，只有对人诉讼的国家而言，债务人于船舶优先权之间的相关性总成为人们关注的焦点。

韩国《商法》第八百五十条第二款规定，同船舶所有人，对光船租赁人发生的债权也能发生船舶优先权。有问题的船舶时定期租船的船舶，但韩国《商法》规定定期租船的章节中却没有类似于第八百五十条的规定。目前，韩国的判例与学说均把关于定期租船的对外效力集中在适用第八百五十条。

多数学者²所持观点和大法院判决³认为，《商法》第八百五十条是适用于光船租赁使用的规定，定期租船有类似于光船租赁的性质，于是可以准用第八百五十条规定。基于这一逻辑，定期租船也可以准用同条第二款，则能推断出能够发生《商法》第七百七十七条的船舶优先权的结论。虽然一审法院采取了类似船舶租借学说，当二审却否定了法院的这一立场，其理由为：**(i)** 2007 年修改《商法》时，立法委员会对定期租船合同没有新设类似于第八百五十条的规定，则对此没有准用的意图；**(ii)** 大法院在 2014 年做出的判决中有指出，在 1993 年条约下，当定期租船人和航次租赁人成为债务人的情况下，船舶债权不再是发生船舶优先权的对象。但是，

² 裴炳泰、崔钟贤、金仁显

³ 1992.2.25. 宣告 91 Da 14215 判决

关于定期租船的对外效力问题是 1961 年制定《商法》时就有的，而且 2007 年修改《商法》时对此没有进行任何讨论；而且，二审法院指出的大法院在 2014 年做出的判决是判断俄罗斯的法律规定，于是不能理解为韩国采取了 1967 年条约规定。此外，中国采取 1993 年条约，对光船租赁人发生的债权承认船舶优先权；并且，船舶优先权也是物权的一种，没有法律规定的情形下是否享有法律效力将成为主要反驳根据。

当成为债权人的拖船人或者引航员提供服务时，他们没法确定该船舶的租船形态（定期租船或者光船租船）；即使就如《商法》第八百五十条第二款规定知道违反其使用目的，即定期租船人向船舶所有人没有告知有产生船舶优先权时，对此就不产生船舶优先权。两者之间法律意义维持平衡，这个结论是支持方肯定此解释的另一个论据。

（对商业行为）赋予预测可能性，使商业行为更加顺畅是《商法》的立法宗旨。如今，之所以在韩国法院提起诸多关于船舶优先权的诉讼，是因为韩国法院（对一个问题）往往做出不一致判决。（总之，为了避免今后发生类似的情况发生，笔者认为）韩国《商法》应当明文规定关于定期租船的对外效力。

2、安全港保证义务和对共同侵权行为人是否要求索赔

(英国大法院 2017.5.10.)

(1) 事实关系

一艘好望角型船舶 **Ocean Victory** 轮被船舶所有人先光船租赁后，再被定期承租使用。当该船舶停泊于位于日本东部的鹿岛港。由于天气不好，打算开船离港避难。在蒲福九级烈风下，船舶同时遭遇强风巨浪，再次决定回港内避难；但 2006 年 10 月 24 日该船最终在防波堤触礁。鹿岛港有时发生 (i) 没风却发生涌浪 (swell) 及 (ii) 因强风不能再航道航行；事发当时涌浪和强风同时存在。

船舶所有人与光船租赁人的租船合同适用 **Barecon89** 标准格式；两者在 **Part II** 删除第五条后增加了第二十九条：“船舶将使用于良好且安全的港湾 (the vessel was to be employed only between good and safe ports)”。据此，光船租赁人向船舶所有人负有安全港保证义务，但光船租赁人把船舶在租给定期租船人，依据（双方）约定定期租船人向光船租赁人负有安全

港保证义务。另外，依据光船租赁合同第十二条规定，光船租赁人与保险人签订船舶保险合同成为投保人后，（在其保险合同上）船舶所有人、光船租赁人和抵押权人列为共同被保险人。

Barecon 第十二条和第十三条是在保险合同关系上可以选择使用的规定（依据第十二条规定，光船租赁人签订船舶保险和包赔保险；而依据第十三条船舶所有人要签订船舶保险）。以上两个条文在船舶所有人与光船租赁人为自身利益成为共同被保险人的角度上看是一样的。依据第十三条规定，船舶所有人将成为投保人后，即使发生保险事故，船舶所有人和保险人不向光船租赁人追究责任，但第十二条却没有类似的规定。本案删除第十三条反而选择适用第十二条，该条将成为光船租赁合同的一部分发生法律效力。因此，在此合同下，没有船舶所有人对光船租赁人要求索赔的明文规定。

船舶保险人（**Gard**）对船舶所有人支付保险金的船舶保险人（原告）代位行使了船舶所有人对定期租船人（被告）享有的损害赔偿请求权。（i）光船租赁人对船舶所有人负有安全港保证义务，但光船租赁人却违反其义务并导致，船舶触礁；船舶保险人（原告）把保险金支付给船舶所有人后，代位船舶所有人对发生的损失有过失的光船租赁人行使了损害赔偿请求权；（ii）定期租船人也对光船租赁人违反了同样的保证义务，于是定期租船人应当赔偿光船租赁人在（i）遭受的损失；（iii）受让光船租赁人对定期租船人享有的同样的损害赔偿请求权的船舶保险人作为原告对定期租船人要求了索赔，即保险人（原告）向船舶所有人支付保险金后，船舶所有人和光船租赁人各自代位了对光船租赁人和定期租船人享有的损害赔偿请求权。

对此被告定期租船人提出了两个主张：

一是被告自己没有违背安全港保证义务。当分析强风或者涌浪的前提下，鹿岛港有可能不是安全港，但本案事故是以上两个原因的共同作用下发生的。不安全港（**unsafe port**）是能够预测的前提下才能成立的，但本案事故是非正常的天气情况而发生的，则鹿岛港为安全港。因此你，指定鹿岛港的角度上看，承租人没有违背安全港保证义务。

二是光船租赁人列为光船租赁合同共同被保险的并交纳保险金的主体，则与保险人不能以保险人代位要求索赔。原告船舶保险人不能取得对光船租赁人的索赔权，即使不仅光船租赁人没有受损事实，而且定期租船人违背了安全港保证义务，也不能向定期租船人要求索赔。因此，船舶所有人不能代位光船租赁人对定期租船人享有的请求权，则驳回原告的诉讼请求。

(2) 法院的判决内容

① 安全港

安全港以正常情况为前提。亦即当所有特性、数值、体制为正常的情况下，预测在特定时间内该船舶到达港口是否安全。“非正常的发生”（**abnormal occurrence**）有通常的意义。“发生”（**occurrence**）是指在特定场所，在特定时间内，以特别的方式发生的；“非正常的”（**abnormal**）是指非在正常情形下发生的事情。这是脱离一般情况且无法预测的，一般情况下租船人时没法预想到的。本案的争议焦点是造成事故的风险是例外且没能预想到的非正常的还是特定船舶是否处于在特定时间内能泊岸的状态。在合同上的安全的意义上，鹿岛港不是不安全的港口。2006年10月24日，对鹿岛港造成影响的状态是非正常的。因此，租船人没有违反安全港保证义务。（笔者也）同意上诉法院的判决结果。

② 对共同被保险人要求索赔可能性

在此适用的 **Barecon 1989** 标准格式第十条规定，由光船租赁人投船舶保险和包赔保险，这时船舶所有人和光船租赁人列为共同被保险人（实际上也列为共同被保险人）。当发生全损事故，船舶所有人与光船租赁人约好将平分其保险额。该条是共同保护合伙企业利益为目的的条文。第十三条明确规定，当损失发生，船舶所有人和光船阻力人对光船租赁人不行使保险人代位等权利。该合同删除第十三条后就留下了第十二条规定，但第十二条却没有这样的内容。编写该便准格式的 **BIMCO** 认为，第十三条是考虑短期光船租赁合同，由船舶所有人签订船舶保险的情形而做出规定的。于是，没有第十三条规定却能列为共同被保险人的规定应当理解为船舶所有人对承租人没有要求索赔的意思。因此，船舶保险人对自己的被保险人也不能基于保险人代位要求索赔。

③ 责任限制

1976年条约第二条第一款规定的损害是指船舶所有人的船舶以外的船舶上发生的损害。英国上诉法院在“**The CMA Djakarta**”判决中，法院指出“船舶成为受害人的同时不能成为加害人。而且，条约所指的财产是该船上装载的第三人财产或者是船舶外部的财产。”通常的解释上，第二条是关于船舶的损害限制损害赔偿请求的权利将成为责任限制的对象，于是不包括计算船舶吨位的其船舶的损害。

(3) 意见

① 安全港保证义务

上诉法院和大法院均认为，在鹿岛港发生的事故是格外例外的天气状况下发生的，则租船人没有违背安全港保证义务。安全港保证义务是租船合同或者默认约定的，于是根据当事人意思自治原则下予以承认。韩国《商法》没有关于安全港的规定，没有特别约定的情形下，承租人是否负担安全港保证义务将成为争议焦点。因此，（笔者认为）有必要在韩国《商法》海商编增加安全港保证义务。如果有以“如没有其他约定，由承租人负担安全港保证义务”为内容的任意规定，即使没有约定，承租人将对船舶所有人负有安全港保证义务，最终能防止纠纷的发生。

② 光船租赁合同中，保险人是否行使代位权

在船船租赁合同下，有义务与保险人签订保险合同的主体是光船租赁人。船舶所有人和光船租船人将成为共同被保险人。保险人对造成保险事故的有过失第三方代为行使被保险人的损害赔偿请求权是保险人代位的法理。假设定期租船人有违反安全保证义务后，光船租船人为了向定期租船人要求了索赔，光船租赁人能否优先与船舶所有人列为共同被保险人且投保人的光船租赁人行使保险人代位权是本案的主要争议焦点。上诉法院和大法院（多数意见）查看光船租赁合同的内容后，在判决书中指出该保险合同的构造上可知船舶所有人对光船租赁人不要求索赔的意思。如果其次结论为前提想让光船租赁人赔偿的话，就删除第十三条 a 款第二句外，在其光船租赁合同中增加船舶所有人对光船租赁人仍然可以行使求偿权的规定即可。但实际上以方便旗国船或者特殊目的公司（SPC）的名义造船后，实际所有人作为套光船租赁人的身份签租船合同。再说，光船租赁人为船舶所有人的情形下，没有要求赔偿的理由，即这样的约定是没有存在意义的非现实性规定。以上分析内容为对该判决结果的一个人的看法外，由于以 3 比 2 的多数决的形式进行裁决的，于是也有人认为本案的争议焦点有可能再被讨论。

③ 对承租人能否承认的船舶所有权责任限制

英国大法院假设定期租船人在违背安全港保证义务而承担责任的情形下，定期租船人是否能够引用船舶所有人责任限制的可能性。大法院分别介绍下级法院审理的“**The Agean Sea**”轮案和“**The CMA Djakarta**”轮案的同时，根据《1976 年责任限制条约》和英国《商船法》的规定在此明确指出，即使船舶所有人对承租人要求损害赔偿，对能成为责任限制对象的船舶的损害不能限制其责任。

II、海商法研究中心主办的研讨会

1、第 24 届船舶建造金融法研究会

- o 日期：2017 年 9 月 29 日；
- o 地点：韩国船主协会的大会议室；
- o 主题：海运界的会计与税务的争议点；
- o 讲师：Yeonho Lee 会计师（Dasan 会计法人）
- o 40 名来自业内外人的各界人士参加了这次研讨会。



2、第 10 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大连海事大学共同主办；
- o 韩国的代表团共有八名。



3、第 3 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);
- o 主管方: Sangsoo An 国会议员;
- o 在此研讨会上 5 个人进行主题发表, 10 个人对此进行了讨论外, 共 150 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、对海洋安全审判员进行法律教育

- o 日期: 2017 年 11 月 6 日至 11 月 10 日;
- o 海商法研究中心针对 30 余名海洋安全审判员的调查官提供授课;
- o 授课的课程为“法学概论”、“民法”、“民事诉讼法”、“刑法”、“刑事诉讼法”、“行政法”、“宪法”、“防止船舶碰撞法”、“海上保险”、“海商法”。

2、Byungil Kang 挪威律师访问

- o 2017 年 11 月 3 日访问海商法研究中心;
- o Kang 律师毕业韩国海洋大学后去挪威留学 (在奥斯陆大学就读法律并成为挪威律师)。

3、引航员协会奖学金颁奖仪式

- o 日期: 2017 年 9 月 24 日;
- o 地点: 高丽大学;
- o 韩国引航员协会 (会长 Jongpal Na), 在高丽大学学习海上发法的 Sojeong Kim 和 Mi nwoo Kim 学生授予奖学金; 至今, 引航员协会在高丽大学学习海商法的 14 名学生授予了奖学金;

o 受引航员协会授予的奖学金成为律师的 Sungmin Lee（和友）、Jeongsoo Chae（金和张）、Soohyun Son（地平）、Jaehee Kim（鲜律）、Dayeon Anh（现代集团）等人筹钱作为奖学金授予与 Dongwook Yang 学生。

IV、新书介绍

1、《海商法重要判例集》

- o 高丽大学海商法研究中心发刊的“Maritime News Update”第 1 期至 20 期中介绍的韩国判例和其判决书全文进行整理后，由法文社 12 月份将要出版。

<翻译：文思琦>