

7. 국제선박매매계약에 관한 연구

- 영문법과 한국법의 비교를 중심으로 -

해사법학과 정 선 철
지도교수 김 철 수

國際船舶賣買契約은 國際物品賣買契約로서 物品인 船舶의 賣買를 통하여 法律關係의 發生을 目的으로 國際間에 複數 當事者에 의해 이루어진 法律行爲이다. 國際船舶賣買契約은 크게 船舶建造契約과 中古船舶賣買契約으로 이루어진다. 영국, 노르웨이, 그리스 등의 해운선진국들은 운임시장 외의 오랜 수익사업으로서 船舶賣買를 활발하게 활동한데 비하여, 國內船舶賣買 활동은 잉여 선박, 노후 비경제선의 賣却 등 소극적이고 경미한 활동에 지나지 않았다. 그 주된 원인으로 船舶이라는 特殊한 物品을 賣買하는 國際的인 契約에 있어서 發生하게 될 여러 法律關係와 紛爭에 대한 法的 研究가 國內에는 아직 미비한 점을 부인할 수 없다.

또한 海洋水産部는 한반도를 동북아시아 海運의 中心地로 육성하기 위한 政策의 하나로 海運去來所를 韓國에 설립하여 런던, 뉴욕, 등에 의존하던 海事去來를 國內 海運去來所에서 船舶賣買 등 海事去來를 활성화 시키므로 外國 海運去來所에 지불하던 상당한 仲介費用의 節減, 海事去來 관련 情報의 신속 精確한 分析 등을 제공하고 海運과 相關된 金融, 保險, 專門人力, 法律 서비스 등의 成長基盤을 마련하여 韓國의 海事産業의 수준을 한 단계 올려놓을 수 있는 海事戰略을 마련하였다. 그러나 이와 같은 政府의 大型 國家政策事業도 國際的인 船舶賣買契約에서 發生하게 될 여러 紛爭과 法律關係에 대한 法的 研究와 判例의 축적이 없는 한 砂上의 樓閣이 아닐 수 없는바, 國際船舶賣買契約에 대한 충분한 法的 研究가 先行되어야 할 필요가 있다.

國際船舶賣買契約은 英美法系와 大陸法系를 망라한 모든 國家들이 國境을 不問하고 이루어지는 賣買契約으로서 英國의 축적된 海上分野의 判例, 그리고 海上事件에 있어서 英國法이 차지하는 비중으로 인하여, 英國法을 準據法으로 채택하는 경우가 많다. 특히 英國 貴族院 및 여러 法院들이 개별적·구체적 사건에 대한 裁判에서 확립된 判例를 英國法에서는 제1차적 法源으로 한다. 그러므로 各各의 문제와 相關된 判決들을 통하여 船舶賣買契約에 관한 法的問題에 대하여 一次的으로 英國法의 커먼로(Common Law)상의 法制와 海事判例의 研究가 필요하다.

또한 船舶賣買契約에 있어서 英國이 차지하는 비중으로 인하여, 英國法을 準據法으로 채택하는 경우가 많아 그 주된 法인 1979년 英國物品賣買法(Sale of Goods Act 1979)를 中心으로 解釋論의으로 研究하고, 國際的인 標準에 적합하고 公信力을 얻을 수 있는 한국형 船舶建造契約樣式 및 中古船舶 賣買樣式 제작의 타당성과 우리 民·商法上 船舶賣買에 대한 法

律의 規定이 필요한지, 더 나아가 船舶賣買에 대한 特別法 制定의 必要性을 立法論적으로 研究하고자 하였다.

제1장인 序論에서는 研究의 目的을 밝히고 問題의 提起, 問題解決을 위한 研究의 方法 및 範圍를 提示하였다.

제2장에서는 國際物品賣買契約의 一種인 國際船舶賣買契約에 대한 一般的인 考察로서 船舶賣買契約의 類型, 當事者, 性質, 그 對象인 船舶의 概念과 性質, 船舶賣買書式의 類型, 契約의 成立, 國際船舶賣買에 관련한 法的問題, 國際船舶賣買와 船舶金融에 關聯性에 대하여 研究 · 檢討하였다.

제3장에서는 대부분 新造船舶 建造契約上 準據法 決定이 많은 英國法 중 1979년 SGA를 중심으로 新造船舶 建造契約에 대하여 契約의 法的性質, 契約의 樣式, 財產權의 移轉, 新造船舶 建造者인 賣渡人의 義務, 買受人의 義務, 그리고 新造船舶 建造契約上 兩當事者의 救濟中 먼저 賣渡人의 救濟로 賣渡人의 留置權, 賣渡人의 運送維持權, 賣渡人의 再賣却, 代金請求訴訟에 대하여 考察하고 다음으로 買受人의 救濟를 살펴보았다. 新造船舶 建造契約에 관한 英國法의 研究를 토대로 國際船舶賣買契約에 限定하여 韓國의 民·商法과 比較하여 法理論과 大陸法系 國家인 우리나라의 法理上의 差異를 批判적으로 檢討하고자 하였다. 먼저 新造船舶 建造契約에서는 物品賣買契約으로 보는 英國法과 都給契約 혹은 都給契約의 特殊한 形態인 製作物供給契約으로 보는 韓國法의 法適用의 差異를 比較·檢討 하였다.

제4장에서는 1979년 SGA를 중심으로 中古船舶 賣買契約의 成立, 成立時期, 契約의 條項 중 條件과 擔保, 默示의 條項, 免責條項을 考察하고 中古船舶 賣買의 效力으로서 財產權移轉, 賣渡人의 義務, 買受人의 義務를 살펴보며 다음으로 兩當事者의 救濟中 賣渡人의 救濟으로서 留置權과 賣渡人의 運送品還收, 再賣却權, 賣渡人의 다른 救濟에 대하여 考察하였다. 다음으로 國際中古船舶賣買에 대하여는 1979년 SGA와 韓國의 民·商法의 賣買規定을 比較·檢討 하였다.

제5장에서는 結論의 후으로서 이상의 研究結果를 要約하고, 이것을 토대로 몇가지 提言을 하면

첫째, 船舶 建造契約樣式도 國際的인 標準에 따르는 韓國 船主協會 船舶建造樣式(Shipbuilding Contract of the shipowners Association of Korea, 가칭 SAK Contract)을 製作하고, 中古船舶 賣買樣式 또한 韓國海運去來所와 國際海事委員會(International maritime Council(BIMCO))에서 채택할 수 있는 韓國 船舶代理人協會의 賣買樣式(Korean Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships, 가칭 KSF'2005)

을 製作하여 國際的인 公信력과 信任을 얻어 世界의 造船, 海運國의 위상을 높일 需要가 絶실하다 尠료된다.

둘째, 契約의 成立에 있어서 英美法에서는 合意에 約因(consideration)이 더해지는데 韓國法은 請約과 承諾에 의한 合意만으로서 契約이 成立한다. 즉 船舶賣買契約上에 있어서 有價契約에 의한 韓國法의 接近方法이 더 우수하고 適切하다고 생각된다. 따라서 最近 獨逸은 契約法 改正 가운데 英美法界의 實用的인 法理를 많이 受容하고 있지만 우리 契約法에 改正에 있어 無批判的으로 英美法上의 約因의 法理를 도입하여 改正할 需要는 없다고 생각된다.

셋째, 韓國 또한 英國의 발틱 海運去來所와 같은 海運去來所를 設立하여 高受益, 高附加價値의 海運産業과 世界的인 海運 競爭力을 이루어 나가야 爲해 國際的, 國內的 船舶船舶賣買에 대한 現 韓國法의 規定과 國際去來를 주도하는 英美法과 國際協約 및 海事判例들을 계속 적으로 면밀히 檢討할 需要가 있다. 현재 船舶賣買에 관한 規定도 獨逸民法(BGB) 債權編 제 452조에 規定하고 있다. 이에 우리 民·商法上 船舶賣買에 대한 法規定의 明示가 必要하고 더 나아가 船舶賣買에 대한 特別法 制定이 必要하다는 立法論的 提言을 하고 外國 海運去來所에 의존하던 船舶賣買을 韓國內 海運去來所에서 활발히 이루어지도록 法的으로 一助하여야 하다는 提言으로 이것을 論文의 結論으로 한다.

8. 해상운송인의 책임에 관한 연구

해사법학과 노 전 구
지도교수 정 영 석

海上物件運送에 관한 國際協約은 헤이그規則(1924), 헤이그-비스비規則(1968), 함부르크規則(1978), 國際聯合國際物件複合運送協約(1980)과 運送터미널運營者의 責任에 관한 國際聯合協約(1991) 등이 있다. 이 協約들은 헤이그規則과 헤이그-비스비規則, 이른바 ‘헤이그規則體制’ 및 함부르크規則과 運送터미널運營者의 責任에 관한 國際聯合協約, 이른바 ‘함부르크規則體制’의 二元化로 存在하고 있다. 따라서 協約들은 混亂스럽고 또 具體的인 法의 適用에 있어서도 어려움이 發生되어 統一性을 갖는 새로운 協約이 要求되었다. 이에 따라 2001년 末에 CMI-UNCITRAL의 運送法에 관한 協約案이 發表되어 現在 檢討중에 있으며 2006년 11월 비엔나會議에서 제3회讀을 마치면 이를 UNCITRAL總會에 提出하여 2007년에 協約으로 成案시킬 豫定이다.

이들 國際協約중 헤이그規則, 헤이그-비스비規則, 함부르크規則 및 CMI-UNCITRAL協約案에서 運送物의 滅失이나 毀損 등에 대한 責任主體은 다음과 같다. 헤이그規則과 헤이그-비스