

1. 선박충돌의 의의, 성립요건, 법적 성질, 종류, 재판관할과 준거법을 내용으로 하는 **船舶衝突의 法的 意義** 2. 선박충돌의 손해배상책임의 주체, 선박충돌의 원인과 손해배상책임, 선박충돌로 인한 손해배상책임의 범위를 내용으로 하는 **船舶衝突로 인한 損害賠償責任** 3. 이를 바탕으로 **船舶衝突에 대한 保險補償問題**에 대해 선박보험에 의한 보상과 선주상호보험에 의한 보상으로 구별해서 연구하였다.

船舶衝突의 成立要件으로서, 海商法은 直接衝突에 대해서는 규정하고 있지만 間接衝突에 대해서는 규정하고 있지 않다. 間接衝突도 선박사이의 실제적인 접촉만 없었을 뿐, 直接衝突과 마찬가지로 손해가 발생하므로 損害賠償問題의 합리적이고 신속한 해결을 위해 船舶衝突協約의趣旨에 따라 海商法의 適用對象에 포함시키는 입법론적 해결이 있어야 하겠다.

船舶衝突의 損害賠償責任이 있는 主體로서 定期傭船者와 관련하여서, 定期傭船契約에서 그 契約의 履行 중에 船舶 등의 不法行爲인 船舶衝突로 인하여 제3者에게 損害가 발생하였을 때 責任의 歸屬問題가 발생한다. 앞서 논거한 바와 같이 定期傭船契約의 性質을 海上物件運送契約으로 보는 것이 英國 判例法의 입장이며 對外的 法律關係에서는 일반적으로 船舶所有者가 法律關係의 主體라는 점에서, 定期傭船者가 아닌 船舶所有者에게 賠償責任이 있다는 입장인 運送契約說이 더 타당성이 있다 하겠다.

曳船列과 제3船舶과의 충돌에 있어서 문제점은 曳船列側에 過失이 있어도 예선 또는 피예선의 過失이 不明한 경우에, 예선과 피예선 어느 쪽에 果實責任이 있는가 하는 점이다. 이에 관해 고전적 견해인 單一船舶責任主義와 오늘날의 通說인 曳航指揮責任主義로 나뉘며, 曳船契約의 法的 性質에 따라 責任의 主體를 결정하는 曳航指揮責任主義가 예항행위의 實質的 責任의 소재를 根據로 하므로 더 타당성이 있다 하겠다.

商法 제846조에 있어서의 雙方過失에 의한 衝突의 경우, 人的損害에 대한 連帶責任규정에 의하여 賠償을 한 船舶所有者의 상대 船舶所有者에 대한 求償權의 時效期間에 관하여 명문의 규정을 두어야 賠償後의 유동성 확보에 확신을 기할 수 있을 것이다.

商法은 船舶 및 積荷의 손해에 대하여 滅失과 毀損으로만 규정하고 있고, 損害의 範圍에 관한 구체적인 명시규정을 두고 있지 않기 때문에, 해운실무에서는 船舶衝突의 損害賠償에 있어서 英國의 判例와 海損精算節次에 의존하고 있다. 그러므로 商法에 滅失, 毀損에 대한 규정을 두어야 할 것이다.

13. 船舶優先特權과 實行上의 諸問題에 관한 研究

해사법학과 李龍鉉
지도교수 鄭暎錫

船舶優先特權은 海商法에서만 인정되는 特殊한 海事債權으로서 그 實體法 規定은 商法 第861條 이하에서, 그 實行節次에 관한 규정은 民事訴訟法 第678條 이하의 船舶 등에 관한 強制執行에서 두고 있다. 이 論文은 우리 海商法이 先進海運國들의 立法例나 國際協約을 받아 들였다는 점을 고려하여 船舶優先特權에 관한 研究에 있어 先進海運國들의 立法例와 1926년의 統一協約,

1967年の統一協約, 1993年の統一協約, 1999年の國際協約 등을 檢討하여, 이를 기초로 우리나라의 船舶優先特權과 實行節次上の 問題點을 分析하고, 立法論的 改善方案을 제시하는 것을 研究의 目的으로 하였다.

船舶優先特權은 船舶에 관한 特定債權者에게 그 船舶과 附屬物에 대하여 인정하는 他債權者에 우선하여 辨濟 받을 權利로서 公示됨이 없이 追及力이 인정되므로 다른 擔保權者에게 不測의 損害를 줄 염려가 있고, 船舶優先特權의 實行을 위한 船舶押留는 船舶所有者 내지 海上企業의 활동을 정지시킬 수 있다. 그러므로 船舶優先特權을 둘러싼 利害關係의 調停이 필요하다.

船舶優先特權의 認定根據로서 전통적으로 節次理論, 擬人化理論, 競爭理論 등이 논의되어 왔으며 오늘날에는 海上企業의 特殊性, 船主責任制限制度에 따른 형평의 考慮, 公益의 · 社會政策의 理由, 船舶優先特權의 被擔保債權의 利害關係者 共同利益에 대한 寄與 등이 주요 存在理由라고 할 수 있다.

船舶優先特權의 被擔保債權은 주로 船舶優先特權者와 他擔保權者 사이의 이해관계 調停의 側面에서 논의될 수 있는 바 商法 第861條 第1項 소정의, 債權者의 共同利益을 위한 訴訟費用 · 船舶과 屬具의 競賣에 관한 費用 · 航海에 관하여 船舶에 과한 諸税金 · 導船料와 曳船料와 最後入港後의 船舶과 屬具의 保存費와 檢査費, 船員 기타 船舶使用人의 雇傭契約으로 인한 債權, 船舶의 救助에 대한 報酬 · 共同海損分擔에 대한 債權, 船舶의 衝突로 인한 損害 기타의 航海事故로 인한 航海施設 · 港灣施設 및 航路에 대한 損害와 船員 · 旅客의 生命 · 身體에 대한 損害賠償債權 등이 인정되고 있다.

被擔保債權에 관한 立法論으로 被擔保債權의 範圍 및 順位의 調停, 被擔保債權 債務者의 範圍調停, 船舶優先特權 種類의 差別化 등이 제안될 수 있다.

船舶優先特權의 實行에서 船舶優先特權者와 船舶所有者 사이의 利害關係의 衝突이 두드러지며 前者의 執行便宜를 위한 制度로서 碇泊命令, 競賣申請前 船舶國籍證書 등의 引渡命令, 船舶國籍證書 등의 受取命令, 監守 · 保存 處分 등이 있고 後者의 利益을 고려한 制度로서 船舶押留의 制限, 航行許可, 保證의 提供에 의한 押留의 取消 등이 있다.

實行節次에 관한 立法論으로 抵當權 準用規定 및 押留禁止 規定의 削除, 航行許可制度의 改正, 保證狀 제출에 의한 押留取消, 船舶擔保權 消滅證明書와 船舶登記 등을 提案할 수 있다.

14. 한국 컨테이너터미널의 운영효율화를 위한 리스크관리에 관한 연구

무역학과 장형탁
지도교수 김재봉

컨테이너터미널은 육상운송과 해상운송의 연결점으로 컨테이너의 양·적하, 보관, 분류, 수리 및 통관, 반입, 반출 등 종합적인 기능을 수행하는 장소로서 오늘날 보편화된 국제복합운송의 전과정에 있어서 매우 중요한 역할을 하는 곳이라 할 수 있는데 이를 위해서 고도의 기술적 장비 및 인력을 확보함으로써 생산성의 향상과 함께 효율적인 운영을 통해 선사, 화주 등의 항만