

의해 심각하게 위협받고 있다. 따라서 전체 지구환경 악화의 마지막 방어자인 해양을 건강하게 보전하고 유지하여야 하는데 있어 없어서는 안 될 자연자원인 연안습지를 지킬 의무는 지역주민만의 의무가 아니라 전 국민의 의무이자 전 세계인의 의무라고 생각한다.

4. 해상소송에 있어서 국제재판관할에 관한 연구

- 선박충돌과 선하증권을 중심으로 -

해사법학과 장 경 식
지도교수 정 영 석

海上企業은 國際性을 특징으로 한다. 따라서 海上企業의 활동과정에서 법적분쟁이 발생하면 가장 먼저 어느 나라의 法廷에서 訴를 제기하여야 하는가에 대한 國際裁判管轄이 문제된다. 현재 國際裁判管轄에 관하여 전 세계적으로 승인된 國際協約이나 國際法上의 原則이 확립되어 있지 아니하다. 따라서 분쟁은 各國別로 개별적인 원칙에 따라 해결을 하고 있어 어느 나라의 법원에서 재판을 받느냐에 따라서 소송의 결과가 다르게 나올 수 있으므로 분쟁 당사자들은 자신에게 유리한 곳에서 재판받기를 원하게 되어 이른바 “法廷地探索”(forum shopping)을 하게 된다.

이 논문에서는 海事法律關係에 있어서 不法行爲責任의 대표적인 사건 유형인 船舶衝突事件에 있어서 國際裁判管轄의 결정문제와 契約責任의 대표적인 유형인 船荷證券과 관련한 분쟁사건에 있어서 國際裁判管轄의 결정문제를 검토하여 이와 관련한 海事訴訟에 있어서의 國際裁判管轄에 대하여 국제적 추세 및 法原理에 적합한 立法論的 개선안을 제시하고자 하였다.

먼저 船舶衝突의 경우에 國際裁判管轄을 결정하는데 있어서는 船舶衝突水域을 領海와 公海로 분류한 후에 領海內에서의 衝突은 自國領海와 外國領海 그리고 公海上에서의 衝突은 同一國籍船 사이의 衝突과 다른 國籍船 사이의 衝突의 경우로 구분하여 살펴보았다.

첫째, 船舶衝突이 領海에서 발생한 경우에는 不法行爲地(衝突地)인 沿岸國의 法院이 원칙적으로 裁判管轄權을 가지며 公海에서의 同一國籍船舶 사이의 衝突인 경우에는 同一旗國法에 의한다.

둘째, 領海에서의 선박충돌 시에는 沿岸國의 裁判管轄을 기준으로 하되 衝突船舶의 國籍이 같은 경우에는 訴訟經濟의 측면을 고려하여 自國領海이던 外國領海이던 公海上 衝突의 경우와 마찬가지로 共通旗國의 裁判管轄과 法을 긍정하는 것이 타당하다고 생각한다.

셋째, 公海에서의 국적이 다른 선박간의 충돌의 경우에 우리 國際私法은 加害船旗國法主義를 채용하고 있으나, 加害船 판정의 어려움 및 각국의 입장은 不法行爲와 관련한 國際裁判管轄의 결정기준인 不法行爲地法을 대체로 승인하나 피해자인 原告의 선택권 및 자국민의 이익을 중시하고 있는 점 등을 고려하여 볼 때 문제가 있다. 公海에서의 국적이 서로 다른 선박충돌의 경우에 加害船旗國法에 의하도록 한정시키지 말고 公海에서의 우리나라 선박이 관련된 충돌에 관하여는 모든 경우에 裁判管轄을 인정하도록 함이 타당하다. 이에 따라 國際私法 제61조를 다음과 같이 개정하여야 한다고 본다.

“제61조(선박충돌)

① 개항·하천 또는 영해에서의 선박충돌에 관한 책임은 그 충돌지의 관할과 법에 의한다. 다만 동일한 선적국에 속하는 선박의 영해에서의 선박충돌에 관한 책임은 그 선적국의 관할과 법에 의한다.

② 공해에서의 선박충돌에 관한 책임은 각 선박이 동일한 선적국에 속하는 때에는 그 선적국의 관할과 법에 의한다. 우리나라의 선박이 관련된 경우에는 우리나라의 관할과 법에 의하고 그 외 각 선박이 선적국을 달리하는 때에는 가해선박의 선적국의 관할과 법에 의한다.” 다음으로 船荷證券 紛爭의 國際裁判管轄의 決定에 대하여는 선하증권의 物權的 效力 및 債權的 效力과 관련 있는 분쟁의 경우의 국제재판관할의 문제와 선하증권 상의 裁判管轄約款의 有效性 인정문제로 나눌 수 있다.

첫째, 船荷證券을 授受한 送荷人과 船荷證券所持人과의 분쟁의 경우는 주로 船荷證券의 引渡 및 處分이 증권에 기재된 운송물 자체의 引渡 및 處分과 동일한 효력을 가진다는 船荷證券의 物權的 效力과 관계있는 사항이다. 물권적 효력과 관련한 분쟁에 있어서는 선하증권의 인도를 곧 운송물의 인도로 의제할 수 있으므로 선하증권이 운송물을 대표하는 점, 운송물의 물권적 處分과 운송인에 대한 處分權行使는 선하증권에 의해서만 할 수 있는 점, 선하증권은 유통성을 그 본질로 하는 점 및 선하증권의 提示 및 相換證券性에 의하면 결국 운송물의 목적지와 선하증권의 소재지는 일반적으로 일치하는 점 등을 종합적으로 고려할 때 證券所在地 國家의 裁判管轄과 법이 타당하다.

둘째, 運送契約의 당사자가 아닌 船荷證券所持人과 海上運送人 사이의 운송물의 引渡請求權에 관한 채권적 관계를 정하는 船荷證券의 債權的 效力과 관련한 분쟁에 있어서는 船荷證券이 발행된 경우 선하증권의 유통성에 따른 거래의 안전을 확보하기 위하여 원칙적으로 운송인은 그 선하증권에 기재된 바에 따른 債務履行責任을 져야 하므로 기초가 되는 운송계약의 締結地가 아닌 선하증권 所在地 國家의 裁判管轄과 법의 적용이 인정되어야 할 것이다. 이는 일반적으로 선하증권 상에 기재된 목적지에서 선하증권과 상환으로 운송물에 대한 引渡義務를 이행하게 되므로 결국 선하증권의 소재지는 운송물의 목적지 및 債務履行地와 일치하게 되는 점을 고려하여 볼 때에도 합리적이라고 본다.

셋째, 선하증권의 債權的 效力은 船荷證券所持人과 관련 海上運送人과의 관계이므로 이는

선하증권 상의 裁判管轄約款의 有效性과도 관계가 있다. 私的自治의 原則 및 裁判管轄合意에 대한 여러 가지 고려사항을 감안한다면 선하증권 상의 裁判管轄合意의 效力을 우선 인정하여야 할 것이다.

넷째, 선하증권의 管轄約款의 有效性 인정 여부에 대하여는 각국의 판례검토 결과 외국의 경우에는 國際訴訟의 管轄合意를 일반적으로 인정하고 있으나 우리나라 大法院은 管轄合意에 대하여 대체로 否定的이다. 선하증권이 발행된 경우, 관할에 관한 합의가 현저하게 불합리하고 불공정한 것이 아닌 한, 私的自治의 原則 및 외국처리례, 운송인 주사무소 관할과 被告住所地國 原則의 일치, 소송경제측면에서의 해운산업보호, 관련당사자간의 예측가능성, 관련성에 관한 지나친 분석판단은 당사자간 합의규정에 대한 法的安定性 침해 등을 고려하여 당사자간의 관할합의가 우선 인정되어야 한다. 특히 기업간 국제거래의 경우에 그것이 현저하게 불합리하고 불공정한 것이 아닌 한 법원은 私的自治를 존중하고 그것이 실현될 수 있도록 당사자간의 管轄合意를 인정함이 타당하다고 생각한다.

이에 따라 船荷證券과 관련한 분쟁의 경우에 있어서 國際裁判管轄의 결정과 관련하여 다음과 같이 國際私法 제63조를 신설하여야 한다고 본다.

“제63조(선하증권)

- ① 선하증권이 발행된 경우의 물건운송에 있어서 당해운송물에 관한 권리의 득실변경은 해당 선하증권 상의 합의된 관할과 법에 의한다.
- ② 제1항의 합의가 현저하게 불합리하고 불공정하거나 합의의 부재 또는 이행불능의 경우에는 다툼이 발생한 당시의 해당 선하증권이 소재하는 증권소재지국의 관할과 법에 의한다.”

5. 중국의 선박가압류제도에 관한 연구

- 한국법과의 비교를 중심으로 -

해사법학과 이 용 현
지도교수 정 영 석

한국과 중국은 1978년 중국의 개혁·개방 이후 구 소련 및 동구권 붕괴이후의 세계적인 화해와 협력의 조류에 부응해서 1992. 8. 24. 수교하였고, 그 후 10년여의 짧은 수교기간에도 불구하고 양국의 지리적 위치로 인해 정치, 경제, 사회, 문화 등 제 방면에서 급속한 관계발전을 이룩하였으며, 2003년도부터 중국은 과거 한국의 주요 수출국 1, 2위였었던 미국과 일