

(3) 危險에 관한 約款으로는 첫째, 雙方過失衝突約款은 미국법이 반영된 것으로 충돌에 의한 손해의 발생에 있어 尙主는 충돌에 대한 歸責事由가 있는 선박에 대해 전액보상을 청구할 수 있다(제11조 참조).

둘째, 共同海損과 뉴제이슨約款에는 정산지의 선택에 따라 準據法의 적용이 달라진다. 즉, 런던을 정산지로 한 경우에는 1994년 요크앤트위프규칙을, 뉴욕을 정산지로 한 경우에는 뉴제이슨約款을 적용하도록 명시하고 있다(제12조 참조).

셋째, 戰爭危險約款은 船舶所有者의 범위 및 戰爭危險에 대한 정의의 확대, 船舶所有者의 解除權, 戰爭危險의 노출에 관한 航海備船者의 선적·양륙에 대한 선박소유자의 안전한 선적·양륙의 보장요청, 선장의 우회항로 선택권, 용선선박에 대한 船舶所有者의 적법한 항해를 실현할 수 있는 권리를 명시하고 있다(제17조 참조).

넷째, 얼음約款은 얼음으로 인한 航海의 中斷에 관한 約款으로서 船積港의 경우 얼음으로 인하여 船積港이 폐쇄될 우려가 있을 때 선장은 화물을 선적하지 아니하고 출항할 권리가 있고, 揚陸港에서는 얼음으로 인하여 揚陸港이 폐쇄되거나 지연의 염려가 있을 때 선박소유자에게 安全港으로 항행할 권리가 인정된다(제18조 참조).

(4) 紛爭解決에 관한 約款으로는 첫째, 一般同盟罷業約款으로 1976년 약관에서 同盟罷業과 職場閉鎖로 말미암아 '航海備船契約의 이행이 불가능'할 때로 규정하여 契約當事者의 면책범위가 매우 넓게 적용·해석할 수 있었던 것을 1994년 GENCON에서는 '실제선적 또는 양하에 방해 또는 영향을 준' 것으로 한정하여 同盟罷業과 職場閉鎖의 범위를 축소시키고 있다(제16조 참조).

둘째, 準據法과 仲裁約款은 1994년 GENCON에서 신설된 약관으로 準據法과 仲裁에 관해 英國法과 런던 그리고 美國法과 뉴욕으로 구분하여 선택하거나 계약당사자가 합의하여 지정할 수 있도록 명시하고 있다. 그리고 契約當事者가 準據法을 선택하지 아니한 경우에는 英國法을 準據法으로 하도록 하고 있다(제19조 참조).

12. 선박충돌로 인한 손해배상책임과 보험보상에 관한 연구

해사법학과 김충우
지도교수 정영석

선박의 충돌은 가장 전형적인 海上災害의 한가지로 손꼽히고 있으며, 선박의 대형화·고속화로 인해 선박이 충돌하면 그 피해는 엄청나다. 더욱이 현재의 선박은 종전과 같이 일반 화물뿐만 아니라 원유, 각종 화학물질 등 有害危險物質을 운송하는 경우가 많으므로, 선박충돌은 船體나 積荷 등 단순한 재화의 손실을 야기할 뿐만 아니라 油類나 危險物質의 유출로 해양의 자연환경과 해양 생물자원의 생태를 파괴하기도 한다.

선박충돌과 관련하여서 발생하는 책임은 刑事上 責任과 民事上 責任으로 대별되나, 이 논문에서는 刑事上 責任은 제외시키고 民事上 責任을 중심으로 선박충돌의 法的 側面을 고찰하였다.

이 논문의 내용은 다음과 같다.

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 鄭映錫

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,