

海上貨物運送論(II)*

Carriage of Goods by Sea (1985)

趙 宗 柱**

目 次

第3章 船貨證券

- 船貨證券의 機能
 - (1) 契約의 證據
 - (2) 受取證으로서 船貨證券
 - (3) 權利證券으로서 船貨證券
 - 國際協約
 - 다양한 協約
 - 國際規則의 解釋
 - 1971年 英國海上物品運送法
 - Hamburg Rules
 - 船貨證券에 사용되는 條項
 - 船貨證券의 默示의 確約
 - A. 船主의 確約
 - B. 送貨人의 確約
 - 船貨證券上의 權利와 義務의 讓渡
 - 契約의 讓渡
 - 物品의 所有權移轉
 - 船主의 運賃請求權 保護
 - 送貨人의 運送留止權의 保護
 - 再讓渡의 效果
 - 1977年 英國不當契約條項法
 - 船貨證券과 本船受取證의 比較
- 第4章 傭船契約書 및 船貨證券의 解釋
- 약간의 解釋原則
 - 채택할 것이 허용된 證據
 - 法의 抵觸

第5章 豫備航海

- 船積港으로 항해할 것을 確約
 - 解約條項
 - 免責約款의 適用 및 範圍
 - 豫備航海의 frustration
- 第6章 船積, 揚陸 및 引渡
- 船積
 - 船主의 義務
 - 傭船者의 義務
 - 揚陸
 - 揚陸港의 指定
 - '安全港'의 要件
 - '또는 本船이 안전하게 도착할 수 있는 부근의 場所'
 - 非安全港의 入港에 의한 損害
 - 揚陸準備整頓의 通知
 - 約定期間內의 揚陸
 - '耐航性있는 트림(trim)'
 - 引渡
 - 引渡를 행할 場所
 - 受貨人에 의한 船貨證券의 提示
 - 受貨人에로의 直接 引渡
 - 貨物의 區分
 - 引渡請求할 수 없는 物品의 揚陸 및 倉庫保管
 - 船主의 責任의 終了
 - 損害賠償額의 算定
 - 出訴期限

* 이 글은 筆者가 E.R. Hardy Ivamy의 著書 「Carriage of Goods by Sea」(1985)를 翻譯하여 3차례로 나누어 연재하는 두번째의 것임.
 ** 全北産業大學校 講師.

- 序 言 -

우리나라를 둘러싼 國際貿易環境을 살펴보면 각종 保護貿易主義的인 貿易障壁이 완화될 기미를 보이지 않는 가운데 地域主義가 더욱 강화되고 있다. 더우기 美國에서는 相互主義와 公正貿易의 強化를 예고하는 등 상당한 불리한 여건에 놓여 있다. 이러한 環境의 變化를 극복하고 무역을 진흥하기 위해서는 研究開發, 自動化 및 合理化를 통한 製品의 競爭力을 제고하여야 함을 물론 國際物品賣買契約의 履行을 원활하게 하기 위한 研究도 필수적임은 말할 나위도 없다.

國際物品賣買契約은 賣買契約을 主契約으로 하고, 그 履行을 위한 從屬契約인 國際運送, 海上保險 및 貿易決済 등으로 해서 이루어진다. 특히 國際運送은 場所에 따라서 陸上運送, 海上運送 및 航空運送으로 분류되나 그 中心은 현재까지도 海上運送이며, 우리나라는 三面이 바다로 둘러싸여 있어 더욱 그러하다.

우리나라의 海上運送에 대한 慣行과 慣習은 英國判例의 影響을 강하게 받고 있다. 그래서, 海事實務處理에 있어서 Hardy E.R. Ivamy가 지은 Carriage of Goods by Sea(1985)를 통하여 수많은 判例中에서 전형적인 것을 숙지함으로써 海上運送業務를 원활하고 유리하게 진행할 수 있을 것으로 생각되어 本書를 해석하게 되었는데 지난 호에 第1章의 商業實務와 備船契約을 게재한 바 있으며, 이번호에서는 第3章 船貨證券, 第4章 備船契約書와 船貨證券에 관한 解釋, 第5章 豫備航海 그리고 第6章 船積, 揚陸 및 引渡를 게재한다. 그러나 淺學非才한 제가 이 책을 해석함에 있어서 부족한 점이 많으리라 생각되므로 많은 분들의 비판과 지도를 부탁드립니다.

끝으로, 무능한 저를 학문의 길로 인도하시고 가르침을 주신 成均館大學校의 梁暎煥 教授님과 많은 격려와 지도를 하여 주신 선배님들께 감사드립니다.

제3장 船貨證券

船貨證券의 機能

船貨證券은 法的인 觀點에서 보면 여러가지의 機能을 갖고 있다.

① 船貨證券은 運送契約 그 自體는 아니지만 運送契約의 有력한 證據이다. 왜냐하면, 보통의 경우, 運送契約은 船貨證券이 발행되기 이전에 체결되기 때문이다.

② 船貨證券은 선적된 物品의 受取證이고, 선적되는 時點에 있어서 物品의 數量과 狀態를 확인하는 것이다.

③ 船貨證券은 權利證券이고, 그것이 없다면, 보통의 경우 物品의 引受를 받을 수가 없다.

船貨證券이 傭船契約書와 완전히 다른 점은 ②와 ③의 機能이다. ①의 機能에 관해서 양자가 서로 유사성이 있다. 傭船契約書는 항상 契約 그 자체이지만 그것 이상 아무것도 아니다. 傭船者가 동시에 送貨人인 경우에 船貨證券은 일반적으로 物品의 단순한 受取證과 權利證券에 불과하다. 그러나 船貨證券은 어떠한 경우에도 權利證券으로서의 機能만은 상실하지 않는다.

(1) 契約의 證據로서의 船貨證券

傭船者가 동시에 送貨人인 경우, 船主와 傭船者의 權利義務關係는 傭船契

約만에 의해서 결정되어진다. 船貨證券은 傭船契約書의 條項을 變更하거나 그것을 追加할 수 없다. 단, 확실히 그 意思를 船貨證券上에 명시하고 있으면 다르다.

그러나, 傭船者가 그 船舶을 個品運送船으로 사용한 경우, 各 送貨人과의 運送契約은 그 送貨人 앞으로 발행된 船貨證券에 의해서 증명되어진다. 비록 그 내용이 傭船契約과 다르게 되어 있어도 船貨證券이 우선하지만, 그 경우도 반대의 합의가 명확하게 되면 별개이다. 또 個品運送船의 경우, 送貨人이 그 運送船에 관해서 傭船契約의 존재를 알고 있었다면, 送貨人은 傭船者와 계약한 것이 되어 傭船者를 상대로 訴訟을 제기할 수 있고, 傭船者에게서도 訴訟을 제기받을 수도 있지만, 만약, 용선된 船舶인 것을 알지 못했다면, 契約은 船主와의 사이에서 성립된 것이 된다.

용선된 船舶에 선적된 物品의 送貨人이 船貨證券을 傭船者에게 讓渡한 경우에도 船長의 船貨證券署名權이 傭船契約에 반하지 않는 범위에 한정되어 있는 한, 傭船者와 船主와의 關係는 여전히 傭船契約에 의해 결정된다.

傭船者가 船貨證券을 그것에 의해서 증명되어지는 權利와 義務를 이전하여 第3者에게 背書讓渡한 경우에는 그 讓受人은 傭船契約의 條項의 영향을 받지 아니한다. 단, 다음의 경우는 例外이다.

(1) 傭船契約의 一部 또는 全部의 條項을 삽입한다는 趣旨의 記載가 船貨證券에 있는 경우(이 기재는 명확하게 표시되어야 한다), 혹은

(2) 船貨證券이 傭船契約의 條件 때문에 船長에 의하여 유효하게 발행될 수 없는 경우.

船貨證券 中에 어떤 특정한 傭船契約의 諸條項을 삽입한다는 것을 의도한 約款이 있는 경우, 삽입된다고 간주되는 條項을 物品의 船積, 運送, 혹은

引渡에 직접 관련이 있는 것이고, 해당 傭船契約에서의 傭船者(責任中斷契約이 傭船契約中에 있을 때에는 이 傭船者는 受貨人 혹은 船貨證券 所持人 으로 교체되고, 同約款이 없을 때에는 傭船者에 受貨人 혹은 船貨證券所持人을 포함한다)에 대하여 義務를 부과하는 條項에 한정된다고 하는 일반적인 解釋原則은 존재하지 않는다.

그런데 免責條項은 종종 사용되고 있고, 그것에 관하여는 契約法上 잘 알려진 문제가 발생한다. 즉, 일반 印刷書式의 形態로 請約을 승락한 者는 어떤 範圍까지 그 條項에 구속되는 것인가 하는 문제이다. 이 問題는 海運會社의 責任制限條項을 인쇄한 乘船權에 관해서 주로 발생한다. 解答은 「乘客은 그 條項에 관해서 타당한 통지를 받은 한, 乘客이 그것을 읽었는지의 여부를 불문하고 그것에 구속된다」는 것이다. 만일 船主가 共同海損分擔金을 부담하지 않으려고 하는 엉뚱한 條項을 船貨證券에 삽입하려고 생각하면, 단순히 그것을 확실하게 記載할 뿐만 아니라 통상의 능력을 가진 人間이면 누구에게도 注意를 할 수 있는 活字를 사용하고, 그 記入場所도 선택하여 눈에 띄도록 하지 않으면 유효하게 되지 않는다는 것이다.

(2) 受取證으로서의 船貨證券

현대에 있어서 선적된 物品의 量과 狀態를 確認하는 것으로서 船貨證券은 보통 積貨周旋人(loading broker)에 의해 서명되지만, 때로는 船長이 서명하기도 한다. 그 確認行爲의 효과는 아주 중요하다. 왜냐하면, 船舶은 「免責危險에 의하여 免除되지 않는 한, 受取된 物品을 그 狀態로」인도되지 않으면 안된다는 法則이 있기 때문이다.

여전히 船貨證券에는 物品의 主要貨印(leading marks)이 記載되거나 物品

의 品質에 관한 記述이 되어진 것도 있다.

(A) 數量에 관한 受取證

(i) Common Law

船貨證券은 선적된 것으로 기재되어 있는 數量의 物品이 실제로 선적되었다고 하는 推定的(prima facie) 證據이다. 그러나 船主는 실제로 선적되지 않은 것을 명확하게 할 權利가 있다. 그 경우에는 船主가 기재된 數量에 관해서 責任을 지지 않는다.

예컨대, Grant v. Norway 事件에서, 船長이 12 梱포의 면에 대하여 船貨證券에 서명하였지만, 船主는 그것이 선적되지 않았음을 입증했다.

(판결) 船長은 선적되지 아니한 物品에 대해 船貨證券에 서명할 權限을 가지고 있지 않기 때문에 船貨證券의 所持人은 物品의 引渡不履行에 대하여 船主에게 損害賠償을 청구할 수 없다.

船貨證券에 「重量 혹은 數量不知」(weight and quantity unknown)이라는 文言이 있으면, 數量 및 重量에 관해서는 推定的 證據가 되지 않기 때문에 引渡不履行의 訴訟에서 勝訴하기 위해서는 貨主側에서 기대된 대로 실제 선적되어진 것을 입증하지 않으면 안된다.

(ii) 1971年 英國海上物品運送法の 경우

1971年 英國海上物品運送法下에서 送貨人은 「送貨人이 서면으로 통고한 包裝 또는 個品の 數, 容積 또는 重量을 기재한 船貨證券의 발행을 요구할 수 있다. 이와 같은 船貨證券은 그것에 기재된 物品의 受取證으로서의 推定的 證據에 불과하지만, 船貨證券이 善意의 第3者에게 讓渡된 때에는 確定的 證據가 되어 반대의 입증은 허용되지 아니한다.

送貨人は 스스로 통고한 數量 및 重量이 정확하다는 것을 보증한 것으로 간주되어, 그것이 부정확함으로 인해 발생한 滅失, 損傷 및 費用에 관해서는 船主에게 보상하지 않으면 안된다. 역시 船長은 包裝의 數와 重量을 기재할 義務가 없는 것에 유의할 필요가 있다. 만일 「數」가 기재되어 있으면, 「重量不知」(Weight unknown)이란 文言의 記入이 가능하여 충분한 效力을 갖는다.

예컨대, Oricon Waren - Handels GmbH v. Intergraan NV 事件에서, Hague Rules의 적용을 받는 船貨證券에 야자유지 2,000 箱子가 기재되어 있고, 다른 條項에는 「內容物, 內容物の 狀態, 容積, 重量不知, 등이 船貨證券에 기재되어 있어도 運賃計算의 目的으로만 사용된다」는 趣旨가 기술되어 있었다. 또, 「貨物の 明細」의 란에는 “Said to weight Gross, 105,000 kg”이라고 기재되었다.

(판결)에 船貨證券은 선적된 物品의 數의 推定的 證據가 되지만, 重量에 관해서는 여하한의 證據로 되지 않는다.

(iii) 1855年 英國船貨證券法の 경우

受貨人과 船貨證券讓受人은 船主에 대하여 訴訟을 제기할 수는 없지만, 1855年 英國船貨證券法 第3條를 활용할 수가 있다. 同條는 船貨證券이 그들의 手中에 있는 한, 기재된 物品이 선적된 것의 確定的 證據로서 船長 또는 기타 署名者에 대하여 效果를 갖는다고 규정되어 있다. 단, 다음의 경우에 이 規定은 적용되지 아니한다.

(A) 船貨證券의 所持人이 그 證券의 取得時에 物品이 선적되지 않았음을 알고 있었던 때 또는

(B) 船貨證券署名者가 證券面の 不實表示는 送貨人과 證券所持人 또는 證

券所持人が 代理人으로 청구할 者の詐欺에 의한 것임을 입증한 때

第3條는 船長과 기타 證券所持者에게 物品의 引渡不履行에 관해서의 責任을 부담시키는 것은 아니다. 단, 受貨人과 船貨證券의 有償讓受人은 物品이 선적되었다고 입증할 責任을 부담할 것을 法的으로 인정될 것뿐이고, 個別請求의 原因을 구성하는 것은 아니다.

船主의 授權없이 物品이 선적되었음을 船貨證券에 서명하고, 그 物品이 실제로 선적되지 않은 경우, 署名者는 船貨證券의 기재를 믿고, 그것을 양수받은 者에 대하여 無權代理의 法理(warranty of authority)에 기초해서 損害를 賠償하여야 한다.

(B) 物品의 狀態에 관한 受取證

船貨證券에 “양호한 狀態로 선적되었음”이라고 기재가 된 경우, 그 效果는 다음과 같다.

(1) 船主와 備船者인 送貨人과의 사이

이 경우에, 備船契約이 兩者의 關係를 결정하고, 船貨證券의 影響을 받지 않는다. 이 점 이외에 관해서는 다음 (2)에 兩者間의 關係에서도 적용된다.

(2) 船主와 備船者가 아닌 送貨人과의 사이

이 경우에 船貨證券面의 기재는 船主에 대하여 確定的은 아니라 해도, 어떤 證據로서의 效果를 갖는다. 그러나, 단지 物品이 損傷狀態로 인도되었다는 사실로 반드시 船主가 責任을 부담하는 것으로 되지 않는다. 船主에게 責任을 부담시키기 위해서 送貨人은 物品의 損傷이 船主의 過失에 의하여 발생되었다든가, 物品이 진실로 양호한 狀態로 선적되었음을 입증해야 한다.

단, 船貨證券의 기재가 確定的 證據力을 가졌다는 趣旨를 當事者의 權利關係를 결정하는 서류에 명시적으로 합의하는 것은 自由이나, 그러한 合意가 있으면, 上記 (1) 및 (2)에 기술한 것은 적용되지 않는 것에 유의해야 한다. 이런 류의 推定的 證據約款은 送貨人側에서 詐欺가 없는 한, 船主를 구속한다.

(3) 船主와 船貨證券讓受人과의 사이

(i) Common Law

Common Law 하에서 讓受人이 船貨證券의 기재를 믿고 양수한 것을 부정하는 證據가 없으면, 船主는 證券記載 事項이 사실과 다르다는 反證을 할 수 없다. 그러나, 이와 같은 禁反言(estoppel)을 유지시키기 위해서 증권기재는 명확하지 않으면 안된다. 「外觀上 양호한 狀態로 수취되었음」이란 趣旨의 기재를 부정하는 文言이 별도로 그 證券面에 존재하는 경우는 無故障船貨證券(clean B/L)이라고 하지 않으며, 그런 경우에 禁反言의 效力이 생기지 않는다.

예컨대, Canadian and Dominion Sugar Co. Ltd v. Canadian National (West Indies) Steamship Ltd. 事件에서, 貨物인 사탕에 대하여 발행된 船貨證券중에 「無故障 本船受取證이 제출된다고 하는 保證下에서 서명되었다」는 적요가 있고, 동시에 本船의 受取證은 無故障이 아니며, 다수의 자루는 얼룩이 지고, 찢어지고, 다시 기웠다는 기재가 있었다.

(판결) 船貨證券은 無故障이 아니고, 船主는 船積時에 貨物이 양호한 상태로 있었다고 하는 記載에 구속되지 않는다.

船主가 船貨證券에 「양호한 상태로 선적되었다」고 기재하여, 그 責任을 묻는 것은 物品이 적절하게 검사되면 명확하게 발견할 수 있는 損傷과 이상

이 있었던 경우 뿐이다.

예컨대, *Compania Naviera Vazcongada v. Charchill and Sim* 事件에서, 명확하게 기름으로 오염되어 있는 목재가 船貨證券면에서는 「양호한 狀態로 선적되었다」고 기재되어 있었다.

(判決) 證券讓受人(被背書人)은 船主에게 損害賠償을 청구할 수가 있고, 船主는 證券의 기재에 반하는 입증을 할 수 없다.

또, *The Peter dev Grosse* 事件에서, 船貨證券에 「양호한 상태로 선적되었음. 重量, 內容物, 價格不知」라는 기재가 있었다. 物品은 引渡時에 內部(內容物) 및 外部的(包裝)으로 손상되어 있었다.

(判決) 船貨證券은 物品의 포장이 양호한 상태로 선적되었다고 하는 증거이고, 貨主가 어떻게 하여 損害가 발생되었는 지의 여부를 입증할 필요는 없다. 따라서 船主에게 責任이 있다.

또, 일단 船貨證券에 禁反言의 효력이 발생하면, 비록 船長이 送貨人의 사기에 의해서 서명하게 되었다고 하여도 善意의 讓受人에 대하여 그 효력이 소멸되지 않는다.

물론 被背書人(讓受人)이 本船의 傭船者인 경우에도 그 입장에 영향을 미치지 않는다. 이와 같은 경우에는 傭船者로서가 아니고, 證券의 讓受人의 입장에서 船主에게 訴訟을 제기하면 된다.

(ii) 1971年 英國海上物品運送法

1971年 英國海上物品運送法가 적용되는 경우에 送貨人은 物品의 外觀 狀態에 관한 기재가 되어진 船貨證券의 발행을 요구할 수가 있다. 船貨證券에 이 기재가 있는 경우, 物品은 그 기재된 상태대로 선적되었음의 推定的 證據로 되는 것이다.

단, 船貨證券이 善意의 第3者의 手中에 있는 경우, 推定的 證據가 아니고 反證이 허용되지 않는 證據로 된다.

(C) 「主要貨印」에 관한 受取證

(i) Common Law

1885年 英國船貨證券法 第3條는 貨印이 物品을 特定한 후에 중요한 경우 이지 않는 한, 船貨證券面 表示의 貨印과 실제로 物品에 부착된 貨印과 동일하지 않다고 주장할 수 있는 것을 船貨證券署名者에게 인정하고 있다.

예컨대, Parsons v. New Zealand Shipping Co. 事件에서, 貨物은 冷凍肉의 몸체로 피고인이 서명한 船貨證券에 「622X, 608몸체, 488X, 226몸체」로 기재되어 있었다. 揚陸港에서 貨物의 몇개는 522X, 나머지는 388X로 표시되어 있는 것을 알았다. 被背書人은 被告가 證券의 記載에 구속되게 되어 기재된 대로 貨物을 인수하지 않은 것에 관하여 責任이 있다고 주장했다.

(判決 : 訴訟法院의 多數意見)

船貨證券上의 貨物의 番號와 證券의 蘭外에 貨物에 관한 記載는 貨物의 性質, 品質 혹은 商品價値와는 무관한 것이라고 인정하였다. 船貨證券法은 선적되어 있지 않음에도 불구하고 선적됐다는 취지의 虛僞記載를 믿고 거래한 者를 보호하는 것이지만, 本件인 貨物의 貨印은 買受人으로써 거의 무의미한 것이고, 선적된 物品과 동일한 品質과 價格의 냉동육이 買受人에게 인도된 것은 명확하다.

(ii) 1971年 英國海上物品 運送法

同法이 적용되는 경우, 送貨人은 「物品을 식별하기 위하여 필요한 主要貨印」을 기재한 船貨證券의 발행을 요구할 수 있다. 船長은 포장되지 않은 物

品 또는 物品이 包裝되어 있을 때에는 그 箱子와 포장위에 「航海終了까지 관독할 만큼 견딜수 있는 방법으로」 명료하게 貨印이 기재되어 있지 않는 한, 物品의 貨印을 船貨證券에 기재하는 것을 거절할 수 있다. 또 船長은 送貨人의 통고가 부정확하다고 믿을 만한 상당한 증거가 있는 경우와 그 정확성을 확인할 적당한 방법이 없는 경우에도 기재를 거부할 수 있다.

主要貨印이 船貨證券에 기재되면, 그 貨印이 있는 物品은 선적되었다는 추정적 證據가 된다. 단, 善意의 第3者에게 船貨證券이 讓渡된 때는 그 기재가 사실과 다르다고 하는 反證을 허용하지 않게 된다.

그러나 신중하게도 本法은 送貨人은 物品에 관한 통고사항이 선적때에 있어서 정확하다는 것을 保證한 것으로 간주되어 그 부정확함에 의하여 船主에게 발생한 損害를 보상하지 않으면 안된다고 규정하고 있다. 따라서 貨印과 數量에 관한 부정확한 통고가 船貨證券에 기재되어 그 결과로 船貨證券의 讓受人이 船主에게 訴訟을 제기한 경우, 船主는 책임을 부담하지만, 그것에 의한 損害의 補償을 送貨人에게 청구할 수 있다는 것이다.

(D) 品質에 관한 受取證

통상의 경우, 船長이 物品의 품질을 船貨證券에 기재하여도 船主는 그것에 구속되지 않는다.

예컨대, Cox v. Bruce 事件에서, 品質을 표시한 貨印이 부착된 끈포의 마가 선적되었지만, 船貨證券에는 잘못되어 좀더 양질인 것을 의미하는 다른 貨印이 기재되어 船貨證券 所持人에게서 價格差를 보상하라고 하는 소송이 제기되었다.

(判決) 船主는 品質에 관한 한, 證券面の 기재를 부정하는 것을 금하지

아니한다. 品質에 관한 貨印을 기재하는 것은 船長의 義務가 아니기 때문에 船長이 그것을 차이나게 기재하여도, 船主 自身은 證券面에 기재된 物品은 실제로 선적되지 않았음을 입증하여 책임을 면할 수 있다.

(3) 權利證券으로서의 船貨證券

많은 경우, 船貨證券을 소유하고 있는 것은 物品을 소유하고 있는 것과 法的으로 동일하다. 船貨證券의 所持人은 揚陸港에서 物品의 인도를 받을 수가 있고, 物品이 운송되고 있는 사이에도 船貨證券을 讓渡함에 의해서 物品을 인도할 수가 있다. 이것은 C.I.F계약에서 특히 중요한 效果를 갖는다.

예컨대, Horst Co. v. Biddell Bros 事件에서, 샌프란시스코에서 런던으로 향하는 호프의 賣買契約이 船積書類 相換現金支給 C.I.F契約으로 체결되었다. 買受人은 物品이 실제로 인도될 때까지 대금의 支給을 拒絶하였다.

(판결) B/L을 소유하고 있는 것은 物品을 소유하는 것과 法的으로 동일하고, C.I.F契約에서 賣渡人은 物品을 선적하고, 買受人에게 그 權利證券을 제공한 때에 代金の 支給을 요구할 수가 있다.

Sanders v. Maclean 事件에서, 買受人은 3通의 B/L중에 2통 밖에 제공하지 않았기 때문에 代金の 支給을 거절하였다.

(판결) 특별한 條項이 없는 이상 1통을 제공하면 충분하다.

B/L은 환어음(bill of exchange)과 달라서 流通證券(negotiable Instrument)은 아니다. 따라서, 證券所持人은 자신이 가지고 있는 이상의 權利를 그 證券의 讓受人에게 부여할 수 없다. 결국 원래 權利가 없으면, 그 權利를 讓渡할 수 없다는 것이다.

B/L에 관하여 「流通」(negotiable)이란 用語가 사용되고 있어도 그것은 단

지 讓渡可能(transferable)이란 의미에 지나지 않는다. 그러나 「非流通」(non-negotiable)이라고 기재된 B/L의 인도가 權利의 이전을 발생시키는가의 여부에 관해서는 아직 결론이 나지 않았다.

國際規則

規則(Rules)

1921年 9月, 헤이그에서 國際法協會(Int'l Law Assosiation)의 會議가 개최되어 그 곳에서 船主와 貨主와의 權利·義務를 일정한 법칙에 따르게 하기 위하여 B/L에 관한 일련의 規則이 채택되었다. 그 이전에 船主와 貨主의 權利義務關係는 각국에 의해서 각기 다르게 정의되고 있어서 國際貿易의 阻害要因이 되고 있었다.

上記 會議에서 채택된 규칙은 이후 Hague Rules로 부르게 하는 것으로 하여 1924年 8月 브뤼셀에서 서명된 國際規則中에 포함된 것이다. 또 同年 同月, 英國議會에서 1924年 英國海上物品運送法이 통과되고, Hague Rules이 英國國內法으로서의 效力을 갖게 되었다.

1924年の 브뤼셀 國際規則은 1968年 2月 23日, 동일한 브뤼셀에서 서명된 議定書에 의해 일부 수정되어 Hague-Visby Rules로 알려진 새로운 規則이 채택되었다. 英國은 議定書의 署名國으로서 이 수정조약을 自國 國內法の 效力을 갖게 하기 위하여 1971年에 英國 海上物品運送法을 입안하였다.

1978年 3月에 함부르크에서 海上物品運送에 관한 國際聯合會議가 개최되었다. 이 회의에서는 Hamburg Rules로 부르게 되는 새로운 規則을 구체화시킨 規則이 채택되었다. 이 規則은 언젠가는 Hague Rules 및 Hague-Vusby Rules로 대체할 것이다. 단, 英國에서는 이 새로운 規則은 아직 效力이 없

다.

國際規則의 解釋

1924年 英國 海上物品運送法이 국제적인 Hague Rules에 기초를 하여 만들어진 이상 그 解釋은 각 裁判所에서 각기 다르게 되지 않도록 해야 할 것이다.

이 점에 관련하여 Atkin 경은 Stag Line Ltd v. Foscolo, Mango & Co., Ltd. 事件에서 다음과 같이 진술하고 있다.

統一的 解釋을 위하여 중요한 것은 裁判所가 오래된 法律에 대한 애착에도 불구하고 사용하고 있는 言語 그 自體에 意義를 두고자 하는 것이다. 이 경우에도 그 言語가 英語로 되고, 어떤 法文中에는 이미 사용하고 있어서 일정한 解釋이 확립되어 있을 때에는 그 의미로 사용하고 있다고 생각하면 된다.

또 同 事件에서 Macmillan경은 '그러한 國際規則은 外國의 法院에서도 문제가 되는 것이 명백하기 때문에 解釋의 統一을 도모하기 위하여 오래된 英國國內法에 따라서 엄밀하게 해석하는 것 보다는 일반적으로 받아들여질 수 있는 광범위한 原則을 근거로 해서 해석해야 할 것이다.'라고 진술했다.

동일한 原則은 1971年 英國海上物品運送法 中에 규정되어 있는 Hague-Visby Rules의 解釋에 적용하여도 될 것이다.

예컨대, The Morviken 事件에서 Diplock경은 다음과 같이 진술하고 있다. 'Hague-Visby Rules의 諸條項은 엄밀한 文言解釋에 의하는 것 보다도 目的적으로 解釋하여야 할 것이다. 특히 字句解析에 의한 경우, 船貨證券에 관한 締約國의 國內法 統一이란 國際規則의 당연한 목적달성이 저해될 때는

동 Rules에서 확실하다고 인정하고 있지 않지만, 특별히 금지되고 있지 않는 한, 의제적인 공부를 하여도 해석할 만 하다.’

1971年 英國海上物品運送法

이 法律의 주요한 規定은 다음과 같다.

(1) 1924年 英國海上物品運送法の 廢止

1971年 法은 그 전의 1924年 法을 閉止한다.

(2) 改正 Hague Rules의 採擇

議定書로 개정된 Hague Rules이 1971年の 附則으로서 채택되어 법으로서의 효력을 갖게 되었다.

(3) 法律의 適用範圍

이 法律은 特定 種類의 契約에만 적용된다. 生動物과 甲板上的의 貨物運送에 관해서 특별한 규정이 마련되어 있다. 船舶이 용선된 것이고, 船貨證券이 傭船契約하에서 발행된 경우에 本法은 어떤 일정한 時期에서만 적용된다. 또 本法의 適用은 運送契約의 일정한 部分에 관해서만 이다.

(a) 適用對象이 되는 契約의 種類

本法의 適用對象은 다음과 같다.

(i) 船積港이 英國의 港이고, 契約이 明示 또는 默示的으로 船貨證券 또는 同種의 權利證券 발행을 규정하고 있는 경우의 船舶에 의한 海上物品運送契約.

(ii) 船貨證券의 約款에 있어서 또는 船貨證券에 의해서 증명되는 계약에 있어서 Hague Rules에 의해 규제된다는 趣旨가 규정되어 있는 경우, 그 船貨證券.

(iii) 受取證 中の 約款에 있어서 또는 受取證에 의해 증명된 契約에 있어서 마치 受取證이 船貨證券인 것 같이 Hague Rules에 의해서 規制된다는 趣旨가 규정되어 있는 경우, 非流通性인 受取證.

本法은 船積港에 도달할 때까지 또는 揚陸港 이후의 運送 또는 保管에는 적용되지 않는다. 그들은 內陸運送이므로 海上運送이 아니기 때문이다.

그러나, 物品이 선적된 후 他船에 환적하기 전에 중간항에서의 揚陸, 保管되고 있을 때는 그 기간에 관해서는 본법이 적용된다. 그와 같은 保管은 「船舶에 의한 海上物品運送에 관련한」 作業이기 때문이다. 물론, 陸上의 保管이 2개의 航海사이에서 長期間에 걸칠 때에 本法은 적용되지 않을 것이다.

(b) 生動物과 甲板積貨物의 運送

이러한 貨物이 英國의 港에서 선적된 경우, 1971年 法の 적용을 받지 않는다. 甲板積貨物이란 契約上 甲板積으로 운송된다는 것과 실제로 그렇게 하여 운송한 것이다.

그러나, 船貨證券과 流通不能의 受取證에 있어서 Hague Rules의 適用을 받는다는 趣旨의 規定이 있으면, 生動物과 甲板積이라도 本法에 적용된다.

(c) 傭船契約下에서 발행된 船貨證券

本法은 傭船契約에서는 전혀 적용되지 않는다. 船舶이 용선된 것이고, 傭船契約에 근거로 해서 船貨證券이 발행된 경우, 船貨證券은 단순한 受取證에 불과하고, 同法은 적용되지 않는다. 그러나, 「船貨證券과 그것과 유사한

權利證券이 運送人과 證券所持人과의 關係를 규제하게 되는 시점부터는」 동법의 적용을 받는다.

예컨대, 船貨證券이 傭船者에게 발행되고, 傭船者가 그것을 第3者에게 讓渡하면, 船貨證券은 運送人과 讓受人과의 關係를 규제하는 서류가 되어 讓渡의 時點에서 同法の 적용을 받는 것이다.

(d) 1971年 法の 적용을 받는 契約의 範圍

同法の 契約中の 海上運送에 관한 부분만이 적용됨과 동시에 「物品의 船積에서 船舶에서의 養育까지의 기간」만이 적용된다.

運送人과 送貨人은 船積前 및 揚陸後에 物品의 保管, 取扱, 또는 그와 관련한 滅失·損傷에 대한 運送人과 船舶의 책임에 관련하여 條件과 免責을 포함하여 어떠한 合意의 規定을 하여도 된다.

(4) 耐航性에 관한 絶對的 擔保의 廢止

1971年 法이 적용되는 경우, 運送人은 耐航性이 있는 船舶을 제공하는 것을 絶對的 擔保라고 간주되지 않는다. 그러나, 運送人은 航海의 開始에 즈음하여 船舶이 耐航性은 유지하도록 相當한 注意를 다하여야 한다.

(5) 離路權利의 擴張

財産을 구조하는 경우 또는 離路를 하는 것이 正當한(reasonable) 경우에 離路의 自由가 인정된다.

(6) 船貨證券에 기재해야 할 事項

船主는 送貨人의 요구에 의해서 선적된 物品의 量과 그 外觀上의 狀態 등

의 事項을 기재한 船貨證券을 발행해야 한다.

(7) 貨物에 대한 注意

運送人은 「적절하고 신중하게 物品을 船積, 取扱, 續付, 運送, 保管, 配慮 및 揚陸해야 한다」.

그러나, 運送人은 선적에 있어서 그가 수행할 임무를 送貨人과 協商하는 것은 자유이다. 그러나, 運送人이 선적을 하게 되면, 運送人이 그것을 적절하게 하지 않으면 안된다는 것이다.

「적절히」(properly)란 말의 의미에는 약간의 의문이 있다. 一說은 「적절히」란 「合理的인 방법에 따라서」라고 의미한다고 한다. 그것은 각 物品의 性質에 관하여 運送人이 알고 있든가 또는 알아야 할 모든 知識에 비추어서 합리적인 方法을 채용한다고 하는 것이다.

또 一說은 「적절히」란 말은 「신중히」(carefully)란 말을 약간 보충한 것이고, 「合理的인 方法에 기초해서」란 의미라고 한다. 그래서 合理的인 方法이란 個別 貨物의 弱點과 特性에 적합한 것으로 할 필요는 없고, 運送人의 一般慣行에 관련한 모든 狀況下에서 合理的인 것이면 좋다고 하고 있다.

또 다른 說은 「적절히」란 말은 「적절한 方法으로」란 의미이라고 한다. 「신중히」란 언어가 단지 注意를 한다고 하는 좁은 의미로 되면, 「적절히」라는 것은 「신중히」라고 하는 언어에 무엇인가를 부가하는 것이고, 그것에 의해서 기능이든가 合理的인 方法이라고 하는 要素가 注意를 다한다고 하는 것에 추가되는 것이 된다고 하는 것이다.

運送人이 그 義務를 위반했는 지의 여부는 각 事案에서의 事實問題이다.

예컨대, (i)소금에 절인 魚類의 貨物이 過失로 續付되어서 換起되었는가

의 여부 (ii)자루에 넣은 코코아 貨物이 續付되고, 배밀갈기(dunnaged)가 되어, 보호되는데 過失이 있었는지의 여부 (iii)코코아 유지의 續付와 換氣에 過失이었는지의 여부 (iv)수박, 마늘, 양파가 어분과 동일한 船艙에 적입된 것은 續付와 換氣面에서 過失이 있었는지의 여부 (v) 전기삽이 相互間的 틈사이를 비워서 積付한 것이 過失인가 (vi)스트라이크 중에 港에 入港하여 滯船하였기 때문에 貨物인 굴이 부패된 것은 過失에 의한 것인가 (vii)木材는 안전하게 積付되어 있었는가 (viii)바나나를 넣은 箱子의 續付는 적절하였는가 (ix)화물이 미끄러져 떨어지지 않도록 積付되어 있었는가, 解船을 本船에 댈때 過失은 없었는가 (x)사과가 적입된 容테이너의 續付에 追加의 dunnage를 사용되지 않는 것은 過失인가 (x i)17인치의 높이의 상자에 적입된 멜론이 換氣없이 船艙에 적입된 것은 적절하다고 말할 수 있는가 (x ii)자동차가 지나치게 접근되어 積付된 것은 적절한가 (x iii)貨物인 사과와 배가 冷凍船에 적절하게 積付되었는가 (x iv)화물안 판유리가 좀더 튼튼하게 donnage를 적당히 나누어 주었는가

(8) 運送人에게 부여된 免責

本法은 免責危險을 열거하고 있다. 그래서, 이 사유에 의해서 滅失·損傷이 발생한 경우, 船主는 本法下에서의 義務를 다하고 있는 한 면책된다.

運送人은 책임을 가중할 수는 있지만, 免責危險의 範圍를 확대할 수 없다.

本法에서 부여된 면책은 不法行爲에 근거로 한 것과 免責不履行에 근거로 한 것이라면, 物品의 滅失·損傷에 관하여서의 運送人에 대한 모든 소송에 적용된다.

만일 訴訟이 運送人의 使用人 또는 代理人(이와 같은 使用人 또는 代理人은 獨立契約者가 아님)에 대하여 제기된 경우, 그는 法律上 運送人에게 부여된 抗辯事由를 원용할 수가 있다.

(9) 運送人에게 부여된 權利

運送人은 危險物을 船外에 投荷할 수 있다. 運送人은 送貨人이 貨物의 明細를 사실과 다르게 기재함에 의해서 발생한 자기의 損失에 대해 補償을 청구할 수 있다. 그러나, 送貨人은 자기 또는 그의 代理人 혹은 使用人의 過失에 의하지 않고 運送人이 입은(船舶 등의) 滅失·損傷에 관해서 책임을 지지 아니한다.

(10) 責任의 制限

本法은 物品의 또는 物品에 관한 滅失·損傷에 대한 運送人의 責任을 1包裝 또는 1單位當 666.67計算單位中 높은 쪽의 金額으로 制限하고 있다.

이 法律上의 責任制限은 不法行爲에 근거로한 것과 債務不履行에 근거로한 것이라면, 物品의 滅失 또는 損傷에 관해서 運送人에 대한 모든 訴訟에 적용된다.

만일 訴訟이 運送人의 使用人 또는 代理人(이와 같은 使用人 또는 代理人은 獨立契約者가 아님)에게 제기된 경우, 그들도 이 責任制限을 주장할 수 있다.

(11) 出訴期限

運送人의 責任은 物品의 引渡日字 또는 인도되어야 할 日字로부터 1年 이

내에 訴訟이 제기되지 않을 때에는 消滅한다.

단, 第3者에게 보상을 청구하는 訴訟은 그 訴訟을 관할하는 裁判所에 적용되는 法律에서 인정되고 있는 期限內이면 1년을 경과하여도 유효하다.

(12) 本法의 適用을 배제하는 契約

1971年法은 일정한 權利를 보증함에 의해서 船貨證券 所持人을 보호하도록 하는 것이 주된 目的이다. 따라서 이 法律이 적용된 경우, 運送人은 法律에서 규정된 특정한 상황에만 그 책임을 면할 수 있다.

유의해야 할 것은 이 法律上 運送人이란 送貨人과 계약한 船主 또는 傭船者로 정의하고 있는 것이다. 즉, 船貨證券 所持人에 의해서 소송을 제기 받는 者라는 것이다.

일반적으로 말해서 運送人의 法律上 免責은 契約에 의해서 그 範圍를 확대할 수 없다. 그와 같은 約款 또는 契約은 無效이고, 모든 效力을 갖지 못한다고 명문으로 規定하고 있다.

그래서, 送貨人이 運送人側의 過失과 상당한 注意의 缺如를 입증하지 못하는 한, 運送人은 어떠한 손해에도 책임을 지지 아니한다고 하는 約款은 立證責任을 送貨人에게 전가하는 것이므로 無效이다. 또, 「파손되고, 찢어지고, 얼룩진 끈포 및 그것에 의한 缺課」에 관해서는 免責한다고 하는 約款은 無效로 되었다. 또 메론의 腐敗를 免責으로 하는 것도 無效이다.

한편으로, 運送人은 船貨證券에 명기하는 것에 의해서 법률상 차기의 權利를 拋棄 혹은 그 責任을 加重할 수 있다. 이趣旨가 유효한 것이 되기 위하여는 명확하게 표현되지 않으면 안된다. 「法律上の 免責拋棄는 확실하게 기재하지 않으면 안된다」.

또 本法은 「특정한 物品」이 선적되고, 그 취급이 통상의 상거래에 있어서의 통상의 商業的 船積이 아닌 경우, 일정한 제약하에서 運送人과 送貨人이 어떠한 條件으로 계약을 체결하여도 된다고 규정되어 있다. 일정한 제약이란 船貨證券의 발행이 되지 않고, 합의된 運送條件이 유통성을 갖지 않는다란 趣旨를 기재한 受取證에 표시되어 있는 것이다. 이러한 運送條件은 法的으로 완전히 有效하지만, 耐航性에 관한 責任의 制限은 公益에 반하지 않으면 유효하다.

「특정한 物品」에 관한 명확한 의의는 판례상 아직 명확하게 되지 않았다.

「運送物의 特徵 및 狀態, 또는 運送이 행해지는 事情 및 條件이 特約을 정당하게 하는 것에 어울리는 경우」에 本法의 適用을 배제하고 契約할 수 있다고 한다. 但書의 條件이 약간의 參考로는 되지만, 이 但書 自體는 다소간 애매한 것이다. 약간의 주저가 있지만, 다음과 같이 말할 수 있다. 특정 종류의 物品이 선적되고, 이러한 物品과 관련해서 運送人으로서의 통상의 義務와는 완전히 다른 임무를 運送人이 수행하도록 當事者가 합의한 경우에 運送人은 그 통상의 義務를 수정하도록 요구할 수 있다.

함부르그規則(Hamburg Rules)

海上物品運送에 관한 國際聯合 會議가 1978年 3月 함부르그에서 개최되었다. 이 會議에서 하나의 協約이 채택되었고, 그 規則은 Hamburg Rules로 알려져 있다. 이 規則은 20個國의 비준서 등의 기탁이 있는 일자부터 1年 經과후에 발효하는 것으로 되어 있다. 각 締約國은 그 국가에 조약이 발효된 일자부터 海上運送契約에 協約의 規定을 적용시켜야 한다.

이 Hamburg Rules의 主要內容은 다음과 같다.

(1) Hague Rules의 廢止

成立 또는 그 후 수정된 것이든가를 불문하고 Hague Rules의 採擇國이 Hamburg Rules의 締約國이 된 경우, 後者가 해당 締約國에 대하여 유효하게 된 시점에 Hague Rules를 폐기하지 않으면 안된다.

(2) 適用範圍

本 條項의 規定은 다음의 어느 것에 해당하는 경우, 그 國間의 모든 海上 運送契約에 적용된다.

- (a) 契約上의 船積港이 締約國內에 있는 경우.
- (b) 契約上의 揚陸港이 締約國內에 있는 경우.
- (c) 契約上의 선택적 揚陸港의 1 港에서 揚陸됨과 동시에, 그 港이 締約國內에 있는 경우.
- (d) 船貨證券 또는 契約을 증명하는 기타의 證券이 締約國에서 발행된 경우.
- (e) 船貨證券 또는 契約을 증명하는 기타의 證券이 본 規則의 規定 또는 본 規則에 효력을 부여하고 있는 國內法을 계약에 적용한다는 취지가 규정되어 있는 경우.

本 規則의 規定은 傭船契約에 적용되지 않는다. 그러나 傭船契約에 근거로 하여 船貨證券이 발행되어, 그 船貨證券이 運送人과 傭船者 이외의 船貨證券 所持人의 關係를 규제하도록 한 경우, 그 船貨證券에는 이 규칙이 적용된다.

本規則은 物品運送에만 적용된다. 「物品」에는 生動物이 포함된다. 「物品」이 콘테이너, 팔레트 또는 同種의 運送用具를 사용하여 積付되어 지든가 혹은 物品이 포장되어 있는 경우, 그 용구나 포장을 送貨人이 제공한 것이 라면 그들도 物品에 포함된다.

(3) 運送人의 責任

運送人의 物品에 대한 責任은 運送人이 船積港에서 物品을 보관하고 있는 기간, 運送中의 期間 및 揚陸港에서 貨物을 保管하고 있는 期間에 계속된다.

運送人은 物品의 滅失·損傷 또는 引渡遲延을 생기게 한 事故가 運送人의 物品 保管中에 발생한 경우, 그 原因과 結果를 방지하기 위하여 自身, 그 使用人 또는 代理人이 모든 手段을 다하였음을 입증하지 못하는 한, 物品의 滅失·損傷 및 引渡遲延에 대한 責任을 진다.

物品의 滅失에 관하여 賠償請求를 할 수 있는 者는 引渡豫定日 以後 60日 以內에 引渡가 되지 않은 경우, 貨物은 滅失된 것으로 생각할 수 있다.

運送人은 火災에 의한 損害라도 다음의 경우에 그 責任을 진다.

(i) 請求權者는 火災가 運送人, 그의 使用人 또는 代理人側의 過失, 不注意에 의해서 발생한 것임을 증명한 때에는 그 火災에 의한 物品의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延에 관해서

(ii) 그 火災를 消火하고, 그 影響의 擴大를 피하거나 또는 경감하기 위하여 합리적으로 요구되는 일절의 措置를 취함에 있어 運送人, 그의 使用人 또는 代理人에게 過失 또는 不注意가 있고, 그것에 의해서 발생한 것임을 請求權者가 입증한 物品의 滅失, 損傷 또는 引渡遲延에 관해서

生動物에 관하여 運送人은 그러한 運送에 고유한 특별한 危險에서 생긴 死亡, 損傷 또는 引渡遲延에 대해 責任을 지지 아니한다.

運送人은 送貨人과의 合意 또는 特定の 商去來 慣習에 의한 경우 또는 法令에 의한 경우에 한하여 甲板積으로 物品을 운송할 수가 있다. 運送人과 送貨人이 物品을 保管적으로 운송할 것 또는 운송가능할 것을 합의한 때에는 船貨證券에 그 趣旨를 기재하여야 한다. 기재가 없으면, 합의가 된 것의 입증책임은 運送人이 부담하는 것으로 한다.

(4) 送貨人の 責任

送貨人은 자기, 그의 使用人 및 代理人의 過失에 의하여 발생한 경우를 제외하고 運送人의 損失 또는 船舶의 손해에 대한 책임을 부담하지 않는다. 또, 이러한 損害에 관하여 送貨人의 使用人 또는 代理人도 자신의 過失 또는 不注意에 의하여 발생한 것이 아닌 한 責任을 지지 아니한다.

送貨人은 적절한 방법으로 危險物에 위험하다는 취지의 貨印을 부치거나 또는 라벨을 첨부하여야 한다.

(5) 運送書類

運送人이 자신의 관리하에 物品을 수취하였을 때에 送貨人의 청구에 의해 船貨證券을 送貨人에게 발행하여야 한다.

船貨證券에 여러가지의 項目을 기재하여야 한다. 예컨대, 物品의 일반적인 種類, 識別에 필요한 主要貨印, 包裝 혹은 個品の 數, 重量 또는 量, 의 관상의 狀態, 送貨人 및 受貨人이 名稱, 船積港, 揚陸港이다.

「船積」 船貨證券이 발행된 경우, 기재되어 있는 物品이 선적된 것의 추정

적 증거가 된다. 단, 그 證券上의 記載를 신뢰한 善意의 所持者인 受貨人을 포함한 제3자에게 船貨證券이 讓渡된 때에 運送人은 선적되지 않았다는 반증을 들 수가 없다.

(6) 損害의 通告

物品이 受貨人에게 인도된 日字의 다음 營業日 이전에 受貨人이 運送人에 대하여 서면으로 滅失 또는 損傷의 概況을 명기하여 滅失 또는 損傷의 통고를 하지 않은 때에 그러한 인도는 運送人이 物品을 運送書類에 기재되어 있는 대로 인도한 것의 推定的 證據가 된다.

滅失 또는 損傷이 外觀상 나타나지 않은 경우에 있어서 통고가 物品의 受貨人에게 인도된 일자에서 15연속일 이내에 되어지지 않을 때에 전술한 규정이 준용된다.

受貨人에게 인도되어질 때에 物品의 상태가 당사자의 입회에 의한 鑑定 또는 調査에 의해 확정된 滅失 또는 損傷에 관해서는 書面에 의한 통고를 요하지 않는다.

書面에 의한 통고가 受貨人에게 物品이 인도된 일자로부터 60연속일 이내에 運送人에게 되지 않을 때 引渡遲延에 의해 발생한 손해에 관하여 손해배상을 청구할 수 없다.

(7) 出訴期限

어떠한 訴訟도 2년 이내에 裁判上의 手續 또는 仲裁手續이 개시되지 아니하는 한 期間經過에 의해 지장을 받는다.

(8) 責任制限

物品의 滅失 또는 損傷으로 생긴 損害에 관한 運送人의 責任은 1包裝 혹은 1船積單位當 835計算單位에 동등한 額 또는 滅失 혹은 손상된 物品의 總重量의 1kg當 2.5計算單位에 동등한 額의 어느 높은 額에 제한된다.

콘테이너나 그것과 동종의 運送用具가 物品을 통합하기 위하여 사용된 경우에는 그러한 用具 中에 통합되어 있는 것으로서 船貨證券에 기재되어 있는 包裝 또는 船積單位의 數가 責任制限計算上의 기준으로 된다. 包裝 등의 數가 船貨證券에 기재되어 있지 않으면, 이러한 運送用具內의 物品은 1개의 船積單位로 간주된다.

引渡遲延에 관한 運送人의 責任은 지연된 物品에 지급되어야 할 運賃의 2.5倍를 限度로 한다. 단, 그 金額은 運送契約에 근거로 하여 지급되어야 할 運賃의 總額을 초과하지 못한다.

滅失·損傷 혹은 引渡遲延을 생기게 할 意圖를 갖고, 또는 무모하게, 동시에 滅失, 損傷 혹은 引渡의 遲延이 생길 우려가 있는 것을 알면서 한 運送人의 行爲 또는 不作為의 結果로 滅失, 損傷 또는 引渡遲延이 생길 것이 입증된 때, 運送人은 그 責任을 制限하지 못한다.

船貨證券에 자주 사용되는 約款

船貨證券의 實際條件은 각 發行會社마다 다르지만, 보통 어떤 것에도 다음의 事項이 규정되어 있다.

- (1) 船名, 船積港, 揚陸港, 受貨人

- (2) 선적된 物品의 數, 外觀上的 狀態 및 主要貨印
- (3) Hague-Visby Rules을 삽입한다는 취지의 約款(至上約款)
- (4) 「免責危險」의 列舉
- (5) 「離路」約款
- (6) 지급되어야 할 運賃의 額
- (7) 物品에 대한 船主의 留置權 및 그 範圍
- (8) 引渡의 方法
- (9) 共同海損에 관한 1974年 York-Antwerp規則을 삽입한다는 취지의 約款
- (10) 「雙方過失」衝突 約款
- (11) 契約에 적용되는 法律
- (12) 仲裁約款

船貨證券에 있어서의 默示的 確約

船貨證券에는 Common Law 또는 制定法에 의해 다양한 默示的 確約이 포함되어 있다.

(A) 船主측의 確約

船主는 다음의 事項을 確約한다.

- (1) 船舶이 耐航性을 유지할 것
- (2) 船舶이 상당히 迅速하게 항행할 것
- (3) 船舶이 부당한 離路를 하지 말것

(1) 耐航性

(a) Common Law의 경우

이미 기술한 바와 같이, 航海傭船契約下에서 船主의 義務는 현실적으로 耐航性이 있는 船舶을 제공하는 것이다. 船貨證券의 경우도 동일하다고 말할 수 있다. 또 耐航性에는 耐貨能力(cargo-worthiness)도 포함한다.

예컨대, Cargo per Maori Kong v. Hughes 事件에서, (판결) 냉동육의 運送에 관해서는 적당한 냉동장치가 없는 船舶은 不耐航이다,

船主는 애매하고 일반적인 언어로 자기를 비호할 수는 없다.

예컨대, Ingram & Royal Ltd v. Services Martine du Treport 事件에서, 船舶의 補修管理에 상당한 注意를 다하고 있는 한, 어떠한 義務 및 擔保에서도 船主는 면제된다는 條項이 船貨證券에 기재되었다.

(판결) 그것은 지나치게 애매해서 船主의 耐航性을 가진 船舶을 제공해야 할 義務를 免除시키는 것은 아니다.

또 Nelson Line(Liverpool) Ltd v. James Nelson & Sons Ltd 事件에서, 냉동육의 운송에 있어서 「保險補償 가능한」損害에 관해서는 運送人이 책임을 부담하지 않는다는 趣旨의 合意가 있었다. 問題의 冷凍肉은 船舶이 耐航性에 瑕疵가 있었기 때문에 도달했을 때에 손상되어 있었다.

(判決) 이것만으로는 耐航性이 있는 船舶提供의 義務를 면제하기 위해서는 충분하지 않다.

더 나아가, 책임을 일정금액에 제한 하는 것 또는 일정기간내에 청구가 없게 되면 면책된다는 趣旨의 約款도 손해가 不耐航에 의해서 발생한 경우에는 그 취지가 명기되어 있지 아니하는 한, 運送人을 보호하는 것으로 되지 않는다.

예컨대, Tattersall v. National SS Co. 事件에서, 船貨證券下에서 船主는 소의 질병 또는 死亡에 대하여 면책되고, 責任額도 1두당 5파운드까지로 하는 條項을 규정하였다. 소가 本船에 적재되었을 때에 本船이 충분히 소득되지 않았기 때문에 foot and mout병에 걸렸다.

(判決) 소득을 태만히 한 것은 耐貨能力의 確約違反을 한 것이다. 그래서 1두당 5파운드의 責任制限 約款의 원용은 인정되지 않는다.

(b) 制定法の 경우

1971年 英國海上物品의 運送法이 적용되는 경우, 耐航性を 절대적으로 確約한다고는 默示되어 있지 않다. 그러나 運送人은 航海의 前 및 開始時에 (i) 船舶을 항해에 견딜 수 있는 상태로 놓을 것 (ii) 船員, 船舶의 儀裝 및 補給品을 적절히 갖추어 줄 것 (iii) 船艙, 冷凍室, 冷藏室, 기타 運送物의 積載場所를 物品의 受取, 運送, 保管에 적절하고 양호한 狀態로 維持, 등에 관하여 상당한 注意를 다하여야 한다.

「耐航性」이란 통상의 의미로 사용되고, 확장되거나 부자연한 의미를 갖는 것은 아니다. 그것은 船長 및 船員이 승선한 船舶 그 自體가 航海中の 危險에 견딜 수가 있고, 그 航海에서의 貨物을 안전하게 운송하기에 적합한 상태로 유지하는 것을 의미하는 것이다. 그래서 파나마운하를 통과하기 위하여 船舶이 가벼워 져야 한다고 하여도 그 船舶은 여전히 운송에 적합한 상태로 된다.

「航海前 및 開始時에」(before and beginning of the voyage)란 늦어도 船積의 開始時부터 船舶이 發港할 때까지의 期間을 의미하고 있다.

「航海」(Voyage)란 船貨證券面에서 기재된 船積港에서 揚陸港까지의 契約上の 航海를 말한다. 航海가 燃料의 補給을 위하여 「數段階」로 나누어 지는

경우, 運送人은 最初의 段階에서 航海에 충분한 燃料을 補給받고, 各 中間 港에서 적절한 燃料의 種類를 수배하여 契約航海를 수행가능하도록 航海 前 및 開始時에 상당한 注意를 다하여야 한다.

相當한 注意를 다하였는지의 여부는 各 事案에 있어서 事實問題이다. 그 점에 관한 事例로서는 다음과 같은 것이 있다. 燃料공급을 충분히 하였음. 操舵의 故障, 보일러 튜브의 爆發, 船舶設計上의 瑕疵, 밸브조임의 確認有 無. 아세틸렌버너를 사용하여 배수관의 얼음을 녹이는 것. 감속기어의 고 장. 부정기선에 레이더나 로랜(장거리 航海에 사용하는 自己位置特定裝置) 을 장치하지 않은 것. 燃料系統의 操作에 관해서의 機關員에 대한 指示의 不徹底. 무능한 機關士를 고용한 것. 機關室의 配管圖를 제공하지 않은 것. 前部船艙의 배수관 파이프의 점검을 태만히 하여 船艙을 貨物保管上 危險에 처하게 한 것. 最下層 甲板窓口的 주변이 위험하게 되어 있는 것을 통고하 지 않은 것. 衛生水系統의 點檢을 태만히 한 것. 무선신호리스트의 최신판 을 갖추지 않은 것. 船舶의 용구인 깨어지기 쉬운 콘테이너를 갑판상에 방 치한 것. 外販의 點檢을 태만히 한 것. 甲板積 貨物을 견고히 고착시키는데 태만히 하여 貨物이 이동하여 本船의 復原力을 妨害한 것. 本船의 主要電池 의 內部の 鐵製箱子에 있는 크랭크 및 기타 瑕疵의 점검을 怠慢히 한 것. 本船의 鐵製工作物의 腐敗發見을 태만히 한 것.

運送人의 使用人이나 代理人의 過失은 運送人 自身을 有責으로 하기에 충 분하다. 但, 運送人은 船舶建造業者側의 造船上의 過失에 관해서는 不實工 事를 묵인하거나 한 것 같이 運送人 또는 運送人이 責任을 부담하여야 하는 기타의 者의 過失이 없는 한, 責任을 부담하는 것은 아니다.

修理의 경우에는 실제로 수리에 참여한 修理業者의 過失에 대해 運送人이

책임을 부담한다.

예컨대, Riverstone Meat Co Pty Ltd v. Lancashire Shipping Co. Ltd. 事件에서, 修理業者가 고용한 鎔接工이 폭풍우용 밸브의 점검덮개의 取扱을 잘못하였기 때문에 항해중에 밸브에서 海水가 침수되어 貨物이 손상되었다.

(판결) 鎔接工의 過失은 運送人이 책임져야할 상당한 注意義務의 結여와 같다. 나침판 操作技士의 過失에 관해서도 동일하게 運送人은 책임을 부담하여야 한다.

船舶을 새로 建造하거나 購入할 때에 있어서는 Lloyd's 檢査員의 證明이 있으면, 運送人은 상당한 注意를 다하였다는 것을 확정적으로 증명한 것으로서 法院에서 인정되기 쉽다. 그것 이상으로 완화하면, 「통상의 運送人이 해야 할 주의 보다 후퇴하는 것이 될 것이다」. 또 로이즈 證明書는 運送人이 매일 하여야 할 船舶의 管理上의 義務에 관해서는 조금도 인정되지 않는다.

檢査證書는 船舶에 耐航性을 갖게하기 위하여 「상당한 注意를 다하였다는 것의 確定的 證據」라고 하는 約款은 1971年 英國海上物品運送法 附則 第3條 第8項에 의해 無效이다.

同法下에서 不耐航의 立證責任은 그것을 주장하는 者에게 있다. 不耐航이 입증되면, 이번에는 運送人側에서 상당한 注意를 다했음을 입증해야 한다.

(2) 相當한 迅速

航海備船契約에 있어서와 동일하게 相當히 신속하게(reasonable despatch) 航海를 하지 않으면 안된다는 것은 船貨證券에 있어서도 목시되어 있다.

1971年 英國海上物品運送法은 이 默示的 確約에 관하여 어떠한 언급도 없다. 그러므로 同法이 적용되는 경우에도 이 確約은 契約의 一部를 구성하고 있는 것으로 생각된다. 이 確約이 Hague Rules上 언급되지 않았던 것은 단지 간과에 의한 것이다. 왜냐하면, 同法에 규정되어 있는 이의의 內容(條件)은 당연히 契約에 포함되지 않도록 하는 명확한 意圖가 있었던 것이지만, 이 意圖에 근거로 해서 상당한 迅速의 確約은 本法에서 제외된다고는 생각되지 않기 때문이다.

(3) 離路하지 않을 것

一般原則

(a) Common Law의 경우

航海傭船契約의 경우와 동일하게 船貨證券에서도 항해의 수행상 필요한 目的을 위하여 또는 船舶의 安全이나 人命의 救助와 같은 正當한 理由가 없는 한, 契約된 航路에서 離脫하지 않는다고 하는 默示的 確約이 있다.

(b) 制定法の 경우

1971年 英國海上物品運送法에 있어서 離路에 관한 중요한 變更은 同法이 적용되는 경우에 海上에서의 財產救助의 目的을 위하여 한 離路가 正當한 것으로 되어 契約違反으로 되지 않게 되었다는 것이다.

또 同法은 「相當한 理由가 있는 離路」(reasonable deviation)는 契約違反으로 간주되지 않는다고 규정되어 있다.

개개의 離路가 相當한 理由가 있는 離路인가의 여부는 각 事案에서의 事實問題이다.

예컨대, Stag Line Ltd v. Foscolo, Mango & Co. Ltd 事件에서, Swansea

에서 Constantinople로 航海中 연료절약기기의 實驗 때문에 승선하고 있던 技士를 St. Ives에 양육하기 위하여 이로를 하여 St. Ives를 출항한 후 船은 暗礁에 부딪혀서 침몰되었다.

(判決) 이 離路는 상당한 理由있는 離路가 아니다.

本件에 있어서 Atkin경은 다음과 같이 진술하고 있다.

「離路는 契約當事者가 당초에 생각하고 있지 않은 우발적 상황 (fortuitous circumstances)에 의해서 종종 일어날 수 있다. 그것이 단지 船舶만을 위한 것인가, 혹은 貨物만을 위한 것인가, 혹은 그 어떤 것을 위한 것이 아니라 하여도 상당한 이유있는 離路가 되는 경우도 있다. 예컨대, 乘客이나 船員이 本船出航 후 國家的 重大事項 때문에 갑작스럽게 출두를 요구받든가, 船上의 어느 누구가 도망자로 즉시 송환할 필요가 있다고 하는 경우이다. 要는 契約의 內容, 모든 當事者의 利益을 포함한 그 시점의 모든 상황을 고려하고, 그리고 그 어느 쪽도 편향된 판단없이 그 때에 항해를 지휘하는 신중한 인간이라면, 선정할 수 있는 航路에서 이탈하였는 지의 여부가 진정한 試驗臺이다.

또 Thiess Bros(Queensland) Pty Ltd v. Australian SS Pty Ltd 事件에서, 船貨證券上 貨物은 멜브론에서 인도될 것으로 되어 있었지만, 本船은 다음 항해의 油類補給을 위하여 航路에서 4마일 이탈한 뉴캐스틀에 기항하였다.

(判決) 이것은 不當한 離路이다.

그러나 Danae Shipping Corpn v. and Guven Turkish Insurance Co. Ltd. the Daffodil B 事件에서, 시실리島の Milazzo에서 터키의 Tutunaftlik보다 안전하지는 않다고 하여도 Piraeus와 동일한 程度로 안전한 港이다. 왜냐하

면, Piraeus로 향하는 도중의 혼잡한 水路에서 本船이 航海不能이 되었다고 하면, 他船과 衝突의 危險性은 Lavrion의 경우에 비하여 높지 않다고 하지만, 적어도 동일한 程度이기 때문이다.

甲板積貨物을 운송할 目的으로 건조된 콘테이너선의 甲板에 콘테이너화물을 적부한 것은 契約에서 부당한 離脫로 간주되지 않는다.

離路를 인정하는 明示的 約款

航海傭船契約인 경우와 동일하게 船貨證券에도 종종 통상의 항로에서 이탈된 항구에 기항하는 權利를 船主에게 인정한 약관이 보여진다.

예컨대, Leduc v. Ward 事件에서, 船貨證券중에 「순서를 불문하고 모든 항에 기항할 權利 및 人命 또는 財産求助를 위하여 이로할 權利」가 명문화되어 있었다. 그 항해는 Fiume에서 Dunkirk까지 이었지만, 船主 자신의 사정으로 Glasgow로 이로하였다. 그 후 船舶은 Clyde에서 폭풍우로 침몰되었다.

(판결) 上記 約款은 통상의 航路上 任意의 港에서 寄港할 自由를 의미하고 있는 것에 지나지 않으므로 本件의 경우에 船主는 有責이다.

전술한 約款을 解釋하는데 있어서 法院은 契約의 주된 目的이 저해되지 않는 것이라는 一般原則을 적용한다. 그래서 地理的으로 直航의 航海에서 벗어난 港에 寄港하려고 하는 離路約款이 명시되어 있어도 約定한 航海를, 예컨대 「Malaga 에서 Liverpool까지」라고 특기되면, 그 航路의 中間港에서 寄港할 自由밖에 없도록 제한되어 해석된다.

반면에, 아주 포괄적인 離路約款이 船主를 보호한 事例가 있다.

Connolly Shaw Ltd v. Nordenfjeldske SS. Co. 事件에서, Palermo에서 런던으로 향하는 레몬의 運送에서, 船貨證券에는 「揚陸港 또는 揚陸場所로 항해하기 前後를 불문하고(逆의 방향이거나, 揚陸港의 방향으로 부터 離脫하거나 넘어선 경우) 어떠한 港으로도 항해하거나 또는 歸航할 수가 있고, 그것은 몇 회라도 좋고, 貨物, 乘客, 石炭, 船用品의 荷役을 위하여 또는 기타 어떠한 目的을 위하여 揚陸港으로부터 逆 또는 正方向으로 航海하는 것이라도 좋다. . . . 이러한 港, 場所 또는 航海는 의도한 항해에 포함된 것으로 본다」고 하는 條項이 있었다. 런던으로 항해하기 전에 船舶이 Hull에서 離路를 하였다. 그 사이에 航海의 遲延이 있었음에도 불구하고 레몬은 런던에 양호한 상태로 도착하였지만, 市場價格이 하락하였다.

(判決) Hull에로의 離路는 이 條項에서 인정되고 있기 때문에 船貨證券의 被背書人は 船主에 대하여 損害賠償을 받을 수 없다.

(B) 送貨人側의 確約

送貨人は (1)船主에게 明示的으로 통고하는가 또는 (2)船主가 알고 있든가 또는 알고 있어야 할 경우를 제외하고, 선적된 物品이 통상의 方法으로 운송되는 한, 위험하지 않다는 것을 묵시적으로 確약한다.

예컨대, Brass v. Maitland 事件에서, 표백분을 포함한 표백제가 선적되어 다른 貨物을 손상시켰다. 그 손해에 관해서 책임을 지게 된 船主는 送貨人에게 소송을 제기하였다. 送貨人は 자기가 선적한 物品의 性質을 알고 있었음이 입증되었다.

(判決) 船長은 표백제에 표백분이 포함되어 있었다는 것을 알고 있어야 할 것이기 때문에 送貨人は 責任이 없다.

이 送貨人의 默示的 確約은 物品의 無害性에 關係서의 絶對的 保證이라는 것보다 자신이 알고 있는 한 危險한 것이 아니고, 또는 危險하지 않다는 것을 確認하기 위하여 상당한 注意를 다한다는 確約이라고 간주된다.

物品의 性質을 이유로 하여 船舶이 沒收되거나 遲延하게 될 염려가 있으면, 그 貨物은 前記의 (1) 및 (2)의 경우를 제외하고 이러한 原則의 의미에서 '위험한' 것이 된다. 그러나 送貨人은 貨物이 신속하게 揚陸 가능하도록 까지 默示的 確約을 하고 있는 것은 아니다.

예컨대, *Transoceanica Italiana v. H S Shipton & Sins* 事件에서, 모래나 들이 혼합된 보리가 揚陸될 때, 흡입필프가 막혀서 船舶이 지연되었다.

(판결) 送貨人은 그 지연에 대하여 責任을 지지 아니한다.

危險物의 運送에 關하여 尙장에서 기술한 制定法은 船貨證券에 의한 運送에도 적용된다. 추가로 英國海上物品運送法이 적용될 경우에 運送人 또는 船長은 賠償金을 지급할 責任을 지지 않고 危險物을 파기하거나 무해하게 할 수 있다.

船貨證券上の 權利와 義務의 讓渡

Common Law에 있어서 契約은 讓渡할 수 없었다. 그래서 貨物의 所有權을 讓渡할 것을 目的으로 하여 船貨證券을 讓渡하여도 運送契約上的 權利와 義務를 讓渡한 것으로 되지 않고, 단지 貨物의 所有權이 이전하는 것에 지나지 않았다.

그러나, 1855년 英國船貨證券法은 이 점에 있어서 많은 변화가 있었다. 同法律 第1條는 다음과 같이 규정하고 있다.

「船貨證券에 기명된 受貨人 및 委託 또는 背書할 때 또는 그것에 의해 證券에 기재된 物品의 所有權을 讓渡받는 被背書人은 모든 訴權이 讓渡되어 자신에게 귀속되고, 船貨證券에 기재된 運送契約이 자기와 직접 체결된 경우에 준하여 證券에 기재된 物品에 관한 責任을 부담한다.」

船貨證券에서 지명된 受貨人이 1人뿐인가 어떤가는 규정되어 있지 않다. 그 法은 複數의 受貨人이 기재될 가능성도 예상하고 있었던 것 같다.

法은 船貨證券에 지정된 者 또는 被背書人에게 所有權이 이전한다고 하는 계약에 기초해서 그 受貨人 또는 被背書人에게 所有權이 이전한 경우만을 상정하고 있는 것 같이 보인다. 그러나 이것 이외의 방법으로 所有權이 이전하는 경우에 訴權이 新所有權者에게 이전하지 않는다고 하는 견해는 지지 받을 수 없다.

契約의 讓渡

讓渡되어야 할 契約은 船貨證券中에 구현된 것이고, 離路를 하지 않는다고 한 것과 같이 모든 運送契約에 法律上 默示的으로 포함되어 있는 條項도 대상이 된다. 만일 船貨證券이 최초의 契約上 합의가 된 일부를 포함하지 않은 경우, 그 부분은 船主와 船貨證券 讓受人과의 사이에서 拘束力을 갖지 못한다.

예컨대, Leduc v. Ward 事件에서, 船舶이 Glasgow로 離路한 후에 沈沒되었다. 船貨證券의 被背書人이 貨物의 引渡不履行을 이유로 소송을 제기하였다.

(判決) 船積前에 送貨人이 Glasgow로 離路하는 것을 승인하였음을 보여주는 證據가 있다고 하여도 그것은 船主와 被背書人과의 사이에 있어서 同證

券에 포함되어 있는 계약을 변경하려고 한 것이기 때문에 인정되지 아니한다.

貨物이 船貨證券에 기초로 해서 선적되고, 受貨人の 欄에 그 船舶의 傭船者의 명이 기재되어 있는 경우에 있어서는 船貨證券이 第3者에게 讓渡된 후에 傭船者는 貨物の 滅실에 관하여 船主에게 損害賠償을 청구할 수 없게 된다. 왜냐하면, 傭船者는 貨物の 所有權을 갖지 못했기 때문이다.

예컨대, The Albazero 事件에서, 原油가 베네주엘라의 La Salina에서 Antwerp로 향하는 船舶에 선적되어, 傭船者에 의해 背書된 후 第3者에게 讓渡되었다. 항해중 船舶과 貨물이 함께 전손으로 되었다. 傭船者는 船主가 傭船契約上の 義務를 위반하고, 그것에 의하여 손해를 발생케 하였다고 주장하면서 船主에게 損害賠償을 청구하였다.

(判決) 傭船者는 損害發生의 時點에 貨물에 대한 所有權을 갖고 있지 않았기 때문에 어떠한 손해도 입지 않았다. 그래서 傭船者는 패소하였다.

貨物の 所有權移轉

Common Law는 物品의 運送中 船貨證券의 背書와 引渡는 契約當事者들의 所有權移轉의 意思表示로서 被背書人에게 物品의 所有權을 부여하는 것으로 하는 商業上の 慣行으로 法的效力을 인정한다.

단, 船貨證券의 讓渡에 의하여 物品의 所有權을 이전하기 위하여 다음의 條件이 만족되어야 한다.

(1) 船貨證券이 그 證券面上 流通性(transferable)을 가질 것.

(2) 物品이 運送中일 것

物品이 海上에 있을 것을 필요로 하지 않지만, 船主나 運送周旋業者에게

인도완료되어, 아직 船貨證券上 請求權을 가진 者에게 인도되지 않은 것

(3) 船貨證券은 物品에 대하여 正當한 權利를 가진 者에 의해서 유통되어야 할 것.(이 점이 船貨證券과 流通證券의 다른 점이다. 즉, 流通證券에 있어서 善意의 有償所持人은 그 前의 背書人의 權利正當性에 關係없이 완전한 權利를 갖는다.)

(4) 所有權을 이전하려고 하는 意思가 존재할 것. 船貨證券의 背書와 引渡는 當事者가 이전시키려고 의도한 物品의 所有權만을 이전시키는 것이다. 그래서

(a) 다음의 경우는 所有權이 移轉하지 아니하는 예이다.

代金支給을 받지 못한 賣渡人이 物品이 處分權을 유보하기 위하여 船貨證券上의 受貨人을 자기 또는 자기의 代理人으로 하는 것이 보통이지만, 그 代理人에게 證券이 발송되어도, 그것은 代金を 지급하기 전에 買受人이 物品을 受取하는 것을 막으려고 하는 것이어서 그 代理人에게 所有權을 이전시키려고 意思表示를 한 것이 아니다.

다른 예로서는 被背書人이 이전하려고 하는 所有權을 갖고 있지 않은 경우나 物品이 이미 유효하게 第3者에게 인도되어진 경우에 所有權은 이전되지 않는다.

(b) 條件附로 所有權이 이전하는 경우

代金支給을 받지 못한 賣渡人이 條件附로 船貨證券을 讓渡하여 支給의 擔保를 획득하려고 하는 수가 있다. 예컨대, 物品의 代金 相當分의 換어음과 함께 船貨證券을 買受人에게 발송하는 것이다. 이 점에 관해서 1979年 英國 動產賣買法 第19條 第3項은 다음과 같이 규정하고 있다.

「物品의 賣渡人이 代金請求를 위하여 買受人을 支給人으로 하는 換어음을

발행하고, 어음의 引受 또는 支給을 획득하기 위하여 船貨證券과 함께 그 어음을 買受人에게 송부한 경우, 買受人이 어음을 지급하지 않을 때 그리고 買受人이 過失로 船貨證券을 留保할 때에 그 경우에 物品의 所有權은 買受人에게 이전되지 않는다。」

그러나 이러한 경우에도 買受人은 賣渡人의 承認을 득하여 物品에 대한 權利證券의 占有를 하고 있다는 것에 유의해야 한다. 그래서, 만일 買受人이 善意의 第3者에게 有償으로 그것을 讓渡하였다면, 비록 前者가 換어음의 支給을 하지 않았다고 하여도 後者는 1889年 代理商(工場)法(Factors Act 1889)에 의해 物品에 대한 유효한 權利를 취득하게 된다.

(c) 絶對적으로 所有權이 移轉하거나 또는

(d) 貸金の 擔保로서의 物品에 대한 抵當權이나 質權으로서의 效果를 생기게 하는 경우도 있다.

예를 들면, 送貨人이 背書된 船貨證券을 은행에 예치하고, 은행이 그것에 첨부된 어음을 할인하여 직접 送貨人에게 자금을 공여하는 경우이다.

예컨대, Sewell v. Burdick 事件에서, 機械類가 Poti로 향하는 船舶에 선적되어 운임의 지급시에 送貨人 또는 讓受人에게 인도되어야 할 것으로 되어 있었지만, 送貨人은 借入金의 擔保로서 船貨證券을 銀行에 質入하였다. 그것 때문에 送貨人은 貨物의 引渡請求를 할 수가 없었고, 貨物은 러시아稅關에 의해 매각되었지만, 關稅와 諸費用 以上の 金額으로 팔리지 않았다. 船主는 船貨證券의 所持人인 銀行에 運賃의 支給을 요구하며 提訴하였다.

(判決) 質入을 위한 背書와 引渡는 被背書人에 대한 貨物의 所有權移轉의 效果를 발생시키지 않으므로 船貨證券상의 責任을 質權者가 부담하는 것이 아니다.

그 事件에서 Selborne경의 견해는 當事者들의 意思表示가 어떠하였는가가 問題라고 강조하고 있다. 동 판사는 다음과 같이 진술하였다.

「하나의 試驗臺는 送貨人이 船貨證券에 있어서의 계약에서 船主에 대하여 소송을 제기할 權利를 보유하고 있다는 것을 정당화할 수 있을 정도로 貨物에 대한 所有權을 갖고 있는 지의 여부이다. 만일 所有權이 送貨人에게 있는 경우에 1855年 英國船貨證券法이 그들의 權利를 送貨人에게서 빼앗아 被背書人에게 이전시킬려고 하려는 것으로 생각되지 않는다. 만일 權利가 이전되지 아니하면, 義務가 이전되지 않는 것과 같다.

그러나 1855年 英國船貨證券法은 物理的 移動을 수반하는 賣買에만 한정하여 적용되는 것은 아니다. 擔保로서 船貨證券을 양수받은 者(被背書人)가 「상징적 占有를 실제로 貨物을 취득함에 의해 현실적 占有로 변경된」 경우에도 적용된다는 것이다.

또 주의해야 할 것은 船貨證券의 被背書人은 그 背書에 의해서 貨物의 총체적 所有權을 획득하지 못해도 반드시 船主에 대한 구제를 받을 수단이 모두 없다는 것을 의미하는 것은 아니다.

예컨대, Brandt v. Liverpool, Baziland River Plate Steam Navigation Co. Ltd 事件에서, 船貨證券이 質權者에게 背書되어 質入되고, 船貨證券을 제시함과 동시에 운임을 지급하여 貨物을 인수받았다.

(판결) 質權者는 1855年 英國船貨證券法을 원용할 수가 없어도 船貨證券의 條項에 따라서 貨物을 引渡·引受하는 契約은 船貨證券이 제시와 동시에 運賃이 지급될 때 物品이 引渡·引受된다는 사실로 부터 추론되어야 한다.

船主의 運賃請求權 保護

1855年 英國船貨證券法 第2條는 船貨證券이 送貨人에 의해 타인에게 讓渡되어도 船主는 원 送貨人에게 運賃을 청구할 權利를 보전하고 있다.

送貨人의 運送留止權의 保護

1855年 英國船貨證券法 第2條는 당초의 送貨人이 貨物의 運送中에 중지할 權利를 인정하고 있다. 代金의 支給을 받지 못한 賣渡人은 條件附 背書를 할 權利나 財産處分權(jus disponendi)을 留保할 수 있는 權利 외에 運送留止權을 행사하여 貨物의 占有를 회복할 수 있다는 것이다. 이것은 1979年 英國物品賣買法 第44條에 의하여 다음과 같이 規定되어 있다.

「本法은 별도의 規定이 없는 한 買受人이 支給不能으로 된 경우에 代金支給을 받지 못한 賣渡人은 物品의 占有를 상실한 후라도 運送留止權을 갖는다. 즉 賣渡人은 物品이 運送中에 있을 때에 그 占有를 회복하여, 代金의 支給 또는 提供이 있을 때까지 物品을 留置할 수 있다.」

이 權利에 관해서 주의해야 할 것은 다음의 4가지 점이다.

(1) 買受人이 支給不能이어야 한다.

그가 破産이어야 할 필요는 없고, 기한이 도래한 債務를 이행할 수 없는 것만으로 충분하다.

(2) 留止權은 物品이 運送中에 있는 期間에만 행사할 수 있다.

運送期間은 주로 당사자의 의사에 달려있다. 통상, 運送은 物品이 賣渡人의 占有를 이탈한 때에 開始하고, 買受人의 占有하에 놓여질 때 終了된다. 運送을 目的으로 買受人의 代理人에게 인도되면, 目的地의 延長이 賣渡人에게 통지되지 않는 한 代理人에로의 引渡時點에서 運送은 終了된다.

運送人에로의 引渡는 비록 그 運送人이 買受人에게 고용된 자이더라도 運

送을 종료시키지는 못한다. 단, 當事者의 意思가 이와 반대인 것이 명확한 경우는 別個이다. 그래서 買受人이 船舶을 용선하여도 종료되지 아니한다. 비록 賣渡人이 그 船舶에 物品이 적재됐는 곳을 몰라도 위와 동일한다. 단, 買受人에게 완전한 재배권을 가지는 賃貸借契約이면, 그 船舶의 船長에게 物品을 無條件으로 인도하는 것은 운송을 종료시키는 것이 된다. 그리고, 買受人이 現實적으로 船舶을 소유하고 있는 경우, 그 推定은 買受人이 運送留止權을 소멸시킬려고 하는 無條件의 引渡를 할려고 하는 것보다 더 강하다. 또, 運送人이 受貨人을 위하여 物品을 보관하기로 합의한 경우, 예컨대, 受貨人을 위하여 倉庫에 보관하기로 동의를 한 경우, 運送은 이미 종료한 것으로 간주된다.

(3) 運送留止權의 履行은 賣買契約을 取消하는 것이 아니고, 단지 物品의 占有를 賣渡人에게 회복시키는 것 뿐이다.

1979年 英國物品賣買法 第48條 第1項은 다음과 같이 규정하고 있다.

「本條에 규정된 경우를 제외하고, 賣買契約은 代金支給을 받지 못한 賣渡人에 의해 留置權 또는 運送留止權의 단순한 行使에 의해 해제되는 것은 아니다.」

(4) 船貨證券을 有償이고 善意로 양수한 者에 대하여 행사할 수 없다. 일반적으로 運送留止權은 買受人 또는 그 이후의 모든 者에 대하여 유효하고, 買受人에게서 전매를 한 者(購買者)에게도 행사할 수 있다.

1979年 英國物品賣買法 第47條 第1項은 다음과 같이 규정하고 있다.

「본법에 별도의 규정이 없는 한, 代金支給을 받지 못한 賣渡人の . . .
· 運送留止權은 買受人이 그 物品의 賣却 또는 處分을 하여도 賣渡人이 그 것을 동의하지 않는 한 그 效力에 영향을 미치지 아니한다」

그러나 購買者가 善意·有償으로 船貨證券 또는 기타 權利證券을 취득하고 있는 경우, 留止權은 소멸한다. 1979年 同法 第47條 第2項은 계속해서 다음과 같이 규정하고 있다.

「物品에 대한 權利證券이 買受人 또는 物品의 소유자로서 어떤 자에게 적법하게 讓渡되고, 그 양수받은 者가 또 그것을 他人에게 讓渡하고 그 자가 善意·有償으로 그 權利證券을 취득한 경우,

a) 그 취득이 매매에 의한 것일 때, 代金支給을 받지 못한 賣渡人의 留置權 또는 運送留止權은 소멸한다. 또

b) 그 취득이 有償으로 質入 또는 處分에 의한 것일 때, 대금지급을 받지 못한 賣渡人의 留置權 또는 運送留止權은 讓受人의 權利를 침해하지 않는 정도에서만 행사할 수가 있다.

따라서 船貨證券의 被背書人은 당초의 受貨人보다 유리한 입장이 된다. 왜냐하면, 後者의 物品에 대한 權利는 送貨人의 運送留止權의 제한을 받고 있기 때문이다.

예컨대, Lickbarrow·v. Mason 事件에서, T가 物品을 선적하고, 4통을 1세트로 한 船貨證券이 「T 또는 그 지시인 또는 讓受人」을 受貨人으로 하여 발행되었다. 2통이 白紙背書로 買受人인 Freeman에게 송부되었다. Freeman은 物品을 有償으로 善意의 購買者인 Lickbarrow에게 매각하고, 그 2통의 船貨證券을 讓渡하였다. Freeman은 그후에 파산되었다. T는 物品의 운송을 중지하고 수증의 船貨證券 1통을 Mason에게 송달하여, Mason이 物品의 占有를 취득하였다.

(判決) T의 運送留止權은 Lickbarrow에게 船貨證券을 讓渡함에 의해 소멸되었기 때문에 Lickbarrow는 物品의 占有를 되찾을 수 있다.

再讓渡의 效果

船貨證券의 被背書人이 物品을 매각하고, 船貨證券을 再背書한 경우, 그는 契約上의 義務에서 解放된다. 그러나 그가 船貨證券을 소지하고 있는 경우, 단순한 再賣却만으로는 船貨證券上의 義務에서 解放되지 않는다. 船貨證券의 再背書는 物品이 運送中이고 인도가 되기 전에 이루어져야 한다.

英國不當契約條項法(The unfair Contract Terms Act 1977)

1977年 英國不當契約條項法 第2條 第1項에 규정된 船舶에 의한 모든 物品 運送契約에 적용된다는 규정에 의해 어떠한 者도 契約條項이나 일반적인 자 또는 특별한 者에게 통지함에 의해서는 過失에 의한 死亡 및 負傷의 責任을 면한다거나 감할려는 것은 가능하지 않게 되었다.

同法 第 2, 3, 4 및 7條는 消費者로 간주되는 者를 유리하게 하기 위한 경우를 제외하고 海上運送契約에 적용되지 않는다.

船貨證券과 Mate's receipt의 비교

船貨證券과 비교하여 Mate's receipt가 그 所持人에게 權利를 부여하는 효과는 매우 제한된다.

Wright경은 다음과 같이 진술하고 있다. 「本船受取證은 선적된 物品에 대한 權利證券이 아니다. 그것의 讓渡는 物品의 所有權을 이전시키는 것이 아니며, 그것의 占有는 物品을 占有하고 잇는 것으로 되지 않는다. 그것은 確

定的證據力を 갖지 못하고, 그記載事項은 船長의 授權下에서 서명된 船貨證券의 記載事項과는 달리 船主를 구속하지 못한다. 그러나 그것은 受取된 物品의 量과 狀態에 관한 推定的證據이고, 그것의 受領者나 占有者는 자신의 앞으로 船貨證券의 발행을 요구할 權利가 있는 자로 추정되는 效果가 있다. 그러나 Mate's receipt上的 送貨人과 동 受取證을 수취한 자가 다르게 기재되어 있고, 그리고 특히 所有權이 送貨人에게 있고, 書面上 送貨人이 運賃을 지급한 運送契約의 당사자인 경우에 船主는 추정적으로 그 送貨人에게 船貨證券을 발행할 수가 있고 또 발행해야 한다.」

그러나 Sarawak와 싱가포르간의 貿易에 있어서 Mate's receipt를 船貨證券과 동등한 權利證券으로 취급하는 慣行이 보편적으로 확립되어 있다.

제4장 傭船契約書 및 船貨證券의 解釋

傭船契約 및 船貨證券의 解釋에 관하여 충분히 확립된 약간의 原則이 있고, 法源의 그들에 의거하고 있다. 그러나, 一定한 證據만이 채택될 수 있다. 契約을 규율하는 특정한 法體系가 확정되어야 할 것이 종종 있다. 그것이 法の 抵觸(The Conflict of Law)問題이다.

解釋原則

解釋問題는 다수의 경우 첫번째의 인상의 問題이다. 이 問題는 각각의 事案의 事情과 解釋의 對象인 契約에서 사용되고 있는 정확한 文言에 의하는 경우가 아주 많다. 물론 法源은 당면한 問題에 채용할 수 있고, 관련이 있는 解釋基準을 스스로의 지침으로 하고 있다.’

다음은 解釋에 임하여 有意하여야 할 필요가 있는 약간의 解釋原則이다.

(1) 어떠한 계약에 있어서도 해석상 첫번째로 고려해야 할 것은 契約當事者의 意思表示이다. 그래서, 傭船契約 또는 船貨證券은 그것을 사용하게 된 特定の 約定(目的)에 비추어서 解釋해야 한다.

(2) 失手나 不注意로 인한 契約書의 印刷部分과 記入部分과의 不一致가 발생한 경우, 記入部分에 표시된 意思表示가 印刷部分에 표시된 意思表示에 優先해야 한다는 것이 一般原則이다. 따라서 모든 印刷條項의 文言 대로 效力을 부여한다는 것은 불필요하고, 실제상 불가능하다.

(3) 契約書의 애매한 條件은 그것에 의하여 利益을 향유할 것을 의도한 當事者, 예컨대 船貨證券의 경우에 船主에 대하여 가장 불리하게 解釋되어야 한다. 이것이 이른 바 ‘作成者에게 불리하게 해석하는 原則’(Contra

proferentum)으로 알려져 있다.

(4) '同種制限'(ejusdem generis)으로 알려진 解釋原則이 종종 적용된다. 즉, 特定的 文句의 末尾에 추가된 一般的 文句는 特定的 文句에 의해서 표시된 것과 同種의 物 또는 事情만을 지적한 것으로서 解釋해야 한다고 하는 原則이다.

예컨대, Tillmans v. Knutsford事件에서, '戰爭, 騷擾 또는 기타 一切의 原因' 이라고 하는 文句에서 '기타 一切'이라고 하는 一般的 文句의 普遍性에 관계없이 氷海를 포함하지 않는다고 판시되었다.

그렇지만 몇개의 事例에서 一般的 文句가 支配的인 意味를 갖는 文句이고, 特定的 文句는 부수적인 것으로 하고 있다.

예컨대, Ambatielos v. Anton Jurgens Margarine事件에서, '傭船者가 支配할 수 없는 諸原因, 즉 檢疫, 氷, 颱風 --- 등에 의해 本船이 遲滯된 경우에 滯船料의 支給을 免除한다'고 條項에 규정되어 있었다.

(판시) 一般的 文句가 支配的인 意味를 갖는 文句이기 때문에 同盟罷業은 免責事由에 해당한다. 本件의 경우에 特定的 文句는 一般的인 文句에 부수되게 사용되고, 그 逆으로 되지 않는 것에 주목해야 한다.

그러나 解釋의 對象인 條項이 '와 같은'(such as)이란 文句를 포함하고 있는 경우, 열거된 다른 文句에 관하여 同種制限의 原則의 適用 또는 그 原則을 검토하는 것이 실제로 많은 도움을 주는 지의 여부에 관하여 의문이 제기되고 있다.

예컨대, Diana Maritime Corpn. of Monrovia v. Southern Ltd. 사건에서 '封鎖, 輸送禁止, 戰爭, 同盟罷業, 工場閉鎖, 騷擾, 氷, 暴風雨 또는 그들의 결과와 같은 運送人이 지배할 수 없는 諸原因에 의해', 本船이 揚陸港

에 入港하지 못하든가, 揚陸港에서 상당한 期間 이상을 遲延되어질 것으로 예상되는 경우에 運送人은 揚陸하기에 事情이 양호한 港으로 항해할 수 있다고 船貨證券에 규정되어 있었다. 本船은 契約上의 揚陸港에 入항하면 遲延이 예상되기 때문에 사정이 양호한 港에 양육을 하였다. 貨主는 契約不履行을 이유로 運送人을 상대로 訴訟을 제기하고, 契約上의 揚陸港까지 貨物을 운송하기 위하여 지급해야 할 輸送費用(回送費用)에 대해 損害賠償을 청구하였다.

(판시) 運送人은 回送費用을 지급해야 한다. 當事者들의 意思表示는 運送人이 지배할 수 없는 모든 原因을 포함한다는 것이 아니고, 단지 特定된 原因과 같이 運送人이 지배할 수 없는 原因만을 포함한 것이다. 그래서 本船은 契約上의 港 이외에 양육하지 않아야 했다.

同種制限의 原則은 契約書에 적절한 文句를 삽입함에 의해 적용이 배제될 수 있다. 예컨대, Sidermar SpA v. Apollo Corpn, The Apollo 事件에서, '船員의 不足 및/또는 怠慢, 또는 船用品의 不足, 火災, 船體, 機關 또는 設備의 故障 또는 損傷, 坐礁, 船舶 또는 貨物の 海損事故에 의한 滯泊, 檢査 또는 船底塗裝을 의한 入渠 또는 本船의 충분한 可動을 방해하는 기타 一 切의 原因(or by any other cause whatsoever)'에 의한 時間의 喪失이 발생한 경우, 傭船料의 支給을 정지한다는 趣旨가 期間傭船契約書의 條項에 규정되어 있었다.

(판시) '또는 기타 一切의 原因'(or by any other cause)이란 文句의 뒤에 기재된 어떠한(whatsoever)이란 文句의 使用은 同種制限의 原則의 적용을 배제하고, 本船은 港灣當局이 檢疫除外證書를 제공하지 않았기 때문에 적재를 하지 못하게 된 때부터 그 前의 港에서 의사 발진티푸스에 걸린 乘

務員 2명이 檢診後에 행해진 本船의 檢査完了까지의 사이에 傭船料의 지급은 정지된다.

마찬가지로 Belcore Maritime Coron. v. Flli Miretti Cereali SpA, The Mastro Giorgis 事件에서, 期間傭船契約에 ‘過失 및/또는 . . . 本船의 완전한 可動을 방해하는 原因에 의해(any other cause whatsoever) 時間의 喪失이 발생한 경우, 그렇게 하여 상실한 時間에 대해 傭船料의 支給을 정지한다. . . .’고 規定하고 있었다.

(판시) 어떠한(whatsoever)이란 文句의 使用은 同種制限의 原則을 배제하고, 本船은 押留中の 期間에 대하여 傭船料의 支給을 요구하지 못한다.

(5) 法源이 契約書에서 삭제된 條項을 받아 들여 참고로 할 수가 있는지에 관해서는 판례상 확립되지 않았다.

(6) 契約書の 自體를 고려해야 한다.

예컨대, Nereide SpA di Navigazione v. Bulk Oil International Ltd., The Laura Prima 事件에서, 航海傭船契約의 第6條에 慣習上의 錨地에 도착한 직후 投錨地(berth)有無를 불문하고 船長은 船積準備의 通知를 하는 것으로 하고, 그러한 通知가 된후 6時間을 경과한 때 또는 本船이 投錨地(berth)에 도착된 때 碇泊期間은 개시되어야 한다고 하지만, 船積準備 通知가 되어진 후, 傭船者가 지배할 수 없는 事由에 의해 本船의 投錨地 到着에 遲延이 발생한 때, 그러한 遲延은 碇泊期間에 삽입되지 않는다고 규정되어 있었다. 동 ‘第9條에 本船은’ ‘傭船者가 수배하여 지정해야 하고, 到着時에 도달하려는 안전한 場所’에서 선적해야 할 것을 규정하고 있었다. 傭船者는 第6條에 규정된 “berth”를 ‘임의의 berth’(any berth)의 의미라고 주장했다.

(판시: 귀족원) 傭船契約은全體로서解釋되지 않으면 안되며, 第6條에 규정된 'berth'는 第9條에 규정된 傭船者에 의한 手配·指定된 berth를 의미하는 것이다.

(7) 反對의 意思가 명확하게 된 경우를 제외하고, 文法에 합당한 解釋이 채택되어야 한다.

(8) 文句는 그들의 보통의 意味로 解釋하여야 하지만, 專門用語는 그의 專門的 意味를 부여해야 한다.

(9) 意味는 文句가 사용되고 있는 文脈의 制限을 받는다.

(10) 契約書上의 文句는 當事者의 意思를 성취하도록 하기 위해서 가능한 한, 文字 그대로 解釋되어야 한다.

(11) 특정한 文句가 2가지로 해석할 여지가 있는 경우, 當事者의 推定意思를 표시하는 것으로서 合理的인 解釋을 선택하여야 한다.

(12) 契約上의 明示的 條件은 그것과 일치하지 않는 默示的 條件에 우선한다.

(13) 契約書上의 동일한 文句 또는 語彙는 가능하면 동일한 意味로 해석되어야 하지만, 이 原則은 특정한 文脈보다 항상 열위에 선다.

採擇이 허용되는 證據

계약이 서면에 하나로 정리된 경우에 있어서 구두의 證據는 그 證書面에 附加되거나, 그것을 變更 또는 否認하기 위하여 채용될 수 없다는 것이 一般原則이다. 그러나, 商事契約의 當事者는 契約이 관련을 갖는 特定去來 또는 地方에 있어서의 一般的인 慣習을 參照로 하여 契約을 체결하였다는 推定이 성립된다. 단, 그러한 慣習은 合理的이고, 確定的이며 또 有名한 것이

어야 한다. 이 推定은 當事者가 그 慣習을 배제하는 意思가 있었음을 입증만 하게 되면 거절될 수 있다. 그렇게 하는 가장 有效한 方法은 契約書上의 明示的 文言이 삽입하고자 하는 去來慣習과 不一致하는 것을 증명하는 것이다. ‘어떠한 反對의 港의 慣習에 관계없이’(any custom of the port to the contrary notwithstanding)란 文句가 그런 明示的 文言의 同一 例이다.

A/S Sameiling v. Grain Importers(Eire) 事件에서, 傭船契約에 船主의 船內人夫는 貨物인 곡식의 揚陸에 雇用될 수 없다고 규정되었다. 揚陸港인 Cork港에서 貨物의 受取人이 양육하기 전에 貨物을 백 또는 바켓트에 채우고, 그 費用의 半額을 船主에게 청구할 權利를 갖는 慣習이 있었다.

(판시) 이 慣習은 傭船契約의 明示的 文言과 모순되지 않기 때문에 유효하다.

‘어떤 慣習이 明示的 文言과 모순되고 있다는 것을 이유로 그 慣習을 배제시키기 위해서는 慣習이 契約書에 明示되면’ 契約을 무의미한 것 또는 일관성을 결한 것으로 하는 것이지 않으면 안된다. 그래서, 慣習은 契約의 履行方式을 규율할 수 있도록 하는 것인 반면에 契約의 本質을 變化시키는 것이어서는 안된다. 船貨證券의 경우에 去來慣習의 存在立證은 傭船契約 보다 더 용이할 것이다. 즉, 傭船契約은 契約書 그 自體인데 반하여, 船貨證券은 契約의 非公式 覺書(memorandum)에 지나지 않는다.

契約이 그 文脈上 명확하게 2개이상의 意味를 가질 수 있는 경우에 있어서 그 文句가 가능한 2개의 意味中에 하나의 意味만을 갖는다고 하는 合意를 基礎로 當事者가 실제로 교섭했다고 주장하게 되면, 當事者가 해당 文句를 그 하나의 意味에 있어서만 사실상 사용하고 있든가 안든가, 當事者는 그 共通의 意味의 결과로서 그 文句에 辭典上의 意味를 부여했는가 어떨는

가를 확정하기 위하여 法源은 外部證據를 검토할 수가 있다.

그래서, *Partenreederei MS Karen Oltmann v. Scarsdale Shipping Co. Ltd.*, *The Karen Oltmann* 事件에서, 船舶이 '2年間 단, 14日間の 伸縮은 任意'로 하는 條件으로 期間傭船契約에 의해 傭선되었다. '3個月마다 通知하는 條件으로 12個月 사용후에 傭船者는 返船의 選擇權을 갖는 것'으로 하는 條項이 있었다. '12個月의 使用 後'(after 12months' trading)이란 文句는 '12個月의 使用이 만료되는 때'(on the expiry of 12months' trading)를 의미한다고 船主는 주장하였다. 이것에 대하여 傭船者는 그 文句는 '12個月의 使用이 만료한 후 任意의 時'(at any time after the expiry of 12months' trading)을 意味한다고 주장하였다.

(판시) 船主의 主張을 증명하기 위하여 契約締結前에 교환한 텔레그램을 用할 수 있다.

法律의 抵觸

船貨證券 또는 傭船契約의 當事者는 종종 서로 國家를 달리하는 者이며, 契約이 이행되는 場所는 契約이 체결된 場所와 다르다. 이 때문에 각 契約에 적용되어야 할 法體系가 어떤 것인가를 결정하는 것이 중요하다. 이것을 契約의 準據法(governing or proper Law)이라 부른다.

Atkin경은 契約의 準據法을 결정하는 原則을 다음과 같이 설명하고 있다.

'契約의 準據法問題에 관하여 英國의 法源에 지침이 되는 法原則은 현재 충분히 확립되어 있다. 그것은 當事者가 적용할 것을 의도한 法이다. 當事者의 準據法에 관한 意思가 契約書에 표시되어 있으면 그것에 의해 확정되어, 그것이 결정적인 것이 된다. 準據法에 관한 어떠한 意思가 표시되어

있지 않는 경우, 그 意思는 契約의 內容 및 중요한 周圍의 事情으로부터 法源에 의해 추정된다. 法源은 그 결론을 내리는데 있어서 當事者が 어떠한 法の 適用을 의도하고 있는가라는 점에 관해서 特定の 事實 또는 條件이 일단의 證據로 추정되며, 경우에 따라서 거의 결정적인 推定을 도출하려는 原則을 지침으로 하게 된다. 特定の 事實 또는 條件이란 契約締結國, 契約履行國, 契約이 不動產과 관련된 경우에는 그의 所在國, 運送契約에 의해 物品을 운송하는 船舶의 旗國 등이다. 그러나 이 原則은 意思를 일단의 證據表示로서 도움이 되는 것에 지나지 않는다. 즉, 그들의 原則은 反對의 意思表示를 함에 의해 모두 부정될 수 있는 것이다. 그렇다고 하지만 대부분의 경우에 그런 意思表示를 제시하기가 어려울 것이다.'

또 영국의 귀족원이 판결을 내린 事件에 있어서 契約의 準據法은 契約이 체결될 당시에 준거된 法體系, 또는 去來가 가장 밀접하고, 현실적 관련을 가진 法體系라고 진술하였다.

또 유력한 判例에서 Wright경은 추밀원사법위원회의 판결을 내릴 때에 다음과 같은 사실을 다시 한번 상조하였다. 즉, 契約의 準據法은 '각 事案에 있어서의 契約의 內容, 當事者が 놓여있는 狀況을 고려하고, 또 일반적으로 周圍의 모든 事實을 기초로 확정되어야 할' 當事者の 意思에 의거하는 것이다.

海上運送契約의 경우에 Alkin경이, 旗國法이 적용된다고 하는 일단의 證據原則을 언급한 것은 주목할만한 점이다. 이 原則의 例는 다수가 있다.

예컨대, Lloyd v. Guibert 事件에서, 덴마크領 서인도諸島에 거주하는 英國民에 의해 하이티에서 리버풀까지의 航海에 대해 프랑스 船舶이 용선되었다. 本船을 수리를 위하여 포르투갈의 港에 입항하고, 船長은 修理費用을

지급하기 위하여 冒險貸借證書에 의해 代金を 借入할 의무가 있었다. 船舶 또는 運賃의 價額이 借入金을 在支給하기에 불충분한 것으로 判明되었기 때문에 貨物이 分擔되어야 했다. 貨主인 原告는 船主에게 補償을 청구했다. 原告는 이것에 대해 덴마크, 포르투갈, 英國法에 의하면, 청구할 권리가 있지만 프랑스法에서는 청구할 權利가 인정되지 않는다.

(판시) 船長의 權限은 船舶의 旗國法에 의해 제한되므로 貨主는 補償을 청구할 權利가 없다.

단, 旗國法이 海上運送契約을 규율한다고 하는 일단의 證據原則은 명시되거나 또는 事案의 事情으로부터 默示된 當事者의 意思를 존중한다는 最高原則에 대하여 열위에 선다.

예컨대, The Industrie 事件에서, 런던 商人이 獨逸 船主의 소유에 속하고, 獨逸 國旗를 게양한 船舶으로 인도에서 英國까지 쌀을 운송하기 위하여 런던에서 英國의 仲介人과 傭船契約을 교섭하였다. 契約은 통상의 영문 傭船契約書式에 기초로 하여 체결되고, 同書式에는 英國法에 고유한 어구가 기재되어 있고, 運賃이 pound貨로 지급될 것이 규정되어 있었다.

(판시) 英國의 法律上の 표현이 고의로 선택된 것과 契約이 두개의 英國 會社間에 영국에서 체결된 사실과 함께 고려해 볼 때, 英國法에 준거하는 契約을 체결할 명백한 意思가 나타난다.

陸上運送의 一部와 海上運送의 一部를 포함한 通運送契約에 적용될 法律에 관하여 어느 정도의 의문이 제기된다. 아마 最善의 見解는 反對의 意思가 契約書에 표시되든가 契約書에서 묵시된 경우를 제외하고, 陸上運送區間에 관하여는 運送이 행해지는 國家의 法律이 적용되고, 海上運送區間에 관해서는 旗國法이 지배한다는 것이다.

當事者が 契約의 準據法 選擇에 대해 자기의 意思를 명시적으로 表明하고 있는 경우, 명시된 意思가 善意이고, 適法한 것인 한, 그리고, 公共의 秩序를 이유로 그 選擇을 취소할 어떠한 이유가 없는 한, 그 意思에 어떠한 制限을 가할 수 없다는 것이다.

제5장 豫備航海

船積港으로 항해할 確約

法源은 어떤 條項을 각 事案의 特정한 周邊狀況에 따라서 條件(condition) 또는 단순한 擔保(warranty)의 어느 것인가를 구별하여 해석할 경우가 있다. 그의 좋은 예는 船舶을 船積港으로 항해시킬려고 하는 船主의 確約이다.

왜냐하면, 그 條項은

(1) 確定日字까지 船積港을 향하여 출항하든가 또는 도착하는 것을 絶對的으로 確約하고 있는 경우와,

(2) 단지 상당한 注意를 다한다는 確約, 예컨대 '상당히 신속하게 航海할' 것을 確約하는 경우가 있기 때문이다.

前者의 경우에 船舶이 確定日字까지 出航 또는 到着하는 것이 傭船者의 船積에 관한 停止條件(condition precedent)이다.

예컨대, Glaholm v. Hays 事件에서, 傭船契約書에 船舶은 英國에서 船積港으로 향하여 2月 4日 또는 그 이전에 출항할 것으로 규정되어 있었다. 本船은 2月 22日에야 출항을 하였다.

(판시) 傭船者는 船積義務를 부담하지 않는다.

그러나, 確定日字가 규정되지 아니한 경우, 상당한 期間內에 출항하는 것이 確約되어 있다. 그 경우에 (그 遲延이 傭船契約의 目的達成을 저해한 것이 아니면) 傭船者는 선적을 해야 하지만, 遲延에 의해서 발생한 損害가 있으면 損害賠償請求訴訟으로 구제를 받을 수 있다. 그러나 상당한 注意를 다할 確約이 파기되어 航海의 目的이 frustrate로 되는 경우에 傭船者는 船積을 거부할 수 있다.

예컨대, freeman v. Taylor 事件에서, 船舶은 케이프타운으로 항해하고, 그 곳에서 상당히 신속하게 봄베이로 향할 것으로 되어 있었다. 상당한 注意를 다하여 航海하면, 本船은 6週刊을 빨리 도착할 수 있었다.

(판시) 傭船者가 船積을 거부한 것은 정당하다.

傭船契約書에 船積港의 到着豫定日字가 규정되어 있는 경우, 船主는 상당한 속도로 항해하여 到着豫定日 또는 거의 그 일자경에 船積港에 도착하기 위하여 통상 출항해야 하는 日字에 선적항으로 향하여 출항할 絶對的인 義務를 지고 있다.

解約條項

傭船契約書에 解約條項이 규정되는 수가 있다. 이 경우 傭船者는 계약에 규정된 사항이 발생한 때에는 해당 契約의 條項에 기초로 해서 契約의 履行을 거부할 選擇權을 갖는다.

傭船契約書에 解約日을 규정하는 目的은 解約日까지 船舶이 도착하지 아니할 때에는 契約의 根本的 違反이 되어, 傭船者는 契約의 履行을 거절할 권리를 갖는다는 趣旨를 船主에게 알리기 위한 것에 지나지 않는다. 즉 이 條項은 상당히 신속하게 船積港으로 항해할 船主의 第1의 義務 및 이 第1義

務에 不履行이 있을 경우에 傭船者가 그 결과로 입은 損害에 대하여 賠償金을 지급한다고 하는 第2의 義務를 어느 것도 면제하지는 못한다.

解約條項은 權利喪失條項(forfeiture clause)이고 가볍게 적용되어야 할 것은 아니다.

解約條項은 傭船者에게 어떠한 선택도 인정하지 않을 정도로 엄격한 규정일 수도 있다.

船主는 解約日까지 船舶을 船積港에 도착시키는 것이 불가능한 경우에도 船舶을 船積港으로 항해시킬 義務가 있다. 船主가 이 의무를 지키지 않을 경우, 傭船者는 不履行에 의해서 발생한 損害에 대해 배상을 청구할 수가 있다.

本船이 解約日까지 도착하지 못해서, 傭船者가 그 傭船船舶 대신에 他船 船積을 하도록 變更手續을 취하여야 했고, 그 때문에 費用이 지출될 경우, 만일 그 費用이 當事者에 의해서 상당히 예상된 것이라면 傭船者는 船主에게 그 費用을 구상할 수가 있다.

傭船者가 解約權 行使를 遲延한 경우에도 船主는 여전히 解約通知를 인정하고, 그 지연에 대해 갖는 權利를 포기할 수가 있다.

解約條項에 규정된 기일이 도달할 때까지 契約上の 解約權이 존재하지 않는다.

예컨대, Cheikh Boutros Selim El-khoury v. Ceylon Shipping Lines Ltd., The Madeleine 事件에서, 船舶이 期間傭船契約下에서 용선되었다. 契約에 本船은 켈커타에서 傭船者에게 인도될 것으로 규정되었다. 解約條項에 '本船이 1957年 5月 10日 18時 00分까지 인도되지 아니할 때에는 傭船者는 본 契約을 해제하든지 말든지의 選擇權을 갖는다'고 규정되어 있었다. 船主

는 5월 10일에 傭船者에 대하여 本船을 5월 10일 아침에 인도할 것을 통지했다. 그러나 港灣檢疫當局의 檢疫官에 의한 檢疫을 받은 결과, 훈증소독할 것을 지시받았다. 훈증소독은 5월 10일 24시 이전에 완료하기가 불가능하였다. 傭船者는 5월 10일 8시 00분에 傭船契約의 取消을 통지하였다)

(판시: 부수의견) 解除條項을 근거로 한 解約의 通知는 解約期日(5월 10일 18시 00분)이 도래하지 않았기 때문에 無效이다.

단, 傭船者가 契約이 frustration되었다거나 또는 先行의 契約違反(履行期 도래전에 중대한 契約違反이 있음)이 존재해서 契約의 解除權이 발생하였다고 주장하는 경우에 傭船者는 그러한 경우에 普通法上的의 인정되는 권리를 갖는다.

이러한 경우, 解約權이 frustration 또는 履行期 到來前의 契約違反의 어느 것으로부터 발생한다고 주장되어도 그것을 둘러싸고 많은 불명확한 問題가 생기는 것은 명확하며, 解約條項에 의해 부여받은 商去來上의 確實性은 존재하지 않는다.

免責條項의 適用 및 範圍

傭船契約書의 免責條項은 船積港으로의 豫備航海에도 적용된다.

따라서 용선된 船舶이 '航海中の' 免責危險에 의해 船積港으로의 入港이 방해받거나 또는 到着의 遲延을 생기게 한 경우에 免責條項이 적용된다. 단 이것이 적용되는 것은 어디까지나 그 豫備航海가 傭船契約에 명확하게 부수된 것이고, 그 일부인 것으로 간주될 때에 한한다. 傭船契約 締結時에 船舶이 他 航海에 종사하고 있고, 그 航海에서 免責危險에 의해 可動이 되지 않는 경우에 船主는 後의 傭船契約에 관하여 면책되지 아니한다.

免責條項이 傭船契約 全體에 적용되는 경우, 免責危險에 의해 遲延이 발생했다고 하는 사실은 船舶이 確定日字까지 船積港을 향하여 출항하고 또는 船積港에 도착하지 않았다는 것에 대한 損害賠償 請求訴訟에 있어서 船主의 抗辯事由로 된다. 그러나 이것은 船舶이 確定日字까지 出航 또는 도착하지 못한 경우의 傭船者의 解約權에 영향을 미치지 못한다. 이 傭船者의 解約權은 絶對的인 것이고, 免責條項의 適用을 받지 않는다. 환언하면, 免責危險은 責任을 면제하기 위해서만이 적용된다. 그것은 船主가 이행하지 못한 義務를 이행했다고 주장하는 것을 허용하지 않는다.

예컨대, Smith v. Dart & Son 事件에서, 傭船契約書 中에 ‘性質 또는 種類가 어느 것인지를 불문하고, 海上의 危險 또는 事故’는 相互 면책된다고 하는 免責條項이 있었다. 本船은 12月 15日까지 최초의 船積港에 도착하고, 檢疫을 종료할 예정이 었다. 다른 條項에 의하면, 上記의 日字까지 그곳에 도착하지 못할 경우에 傭船者는 傭船契約를 解約할 수 있다고 규정되어 있었다. 本船은 12月 13日에 도착하였지만, 12월 15일까지 檢疫終了의 상태로 되지 않았다. 그래서 傭船者는 12월 16일에 傭船契約를 解約했다.

(판시) 傭船者는 解約할 수 있다. 船主는 免責危險에 의해 船積港에 도착할 수가 없었다는 趣旨를 주장할 수가 없다.

豫備航海의 frustration

契約當事者는 어느 當事者가 契約를 위반하지 않는 한, 契約履行의 不能 또는 遲延을 이유로 責任을 면하게 된다.

船積(shipment)

船主의 義務

합의된 船積場所로 또는 별도의 約定이 없는 경우에는 통상의 船積場所로 船舶을 항행시키는 것이 船主의 義務이다. 그후 船舶의 船積準備가 정돈되었다는 사실을 傭船者에게 통지하여야 한다. 傭船者는 本船의 동정에 注意를 기울일 義務가 없기 때문에 船主가 上記의 通知를 태만히 함에 의해 船積의 開始가 지연되는 경우에는 傭船者에게 責任이 없다. 積載가 행해질 指定場所가 港 또는 埠頭일 경우, 船積이 이루어질 그 場所에 船舶이 도착지 않더라도 그 港 또는 埠頭に 到着 直後에 整頓通知를 할 수가 있다. 그러나 船積場所가 특별히 지정된 경우는 그렇지 않다.

積載에 관련된 船主, 傭船者와 船長의 의무에 대하여 Lord Wright는 다음과 같이 설명하고 있다.

‘別途의 規定 또는 事情이 있는 경우는 제외하고, 貨物을 적절히 續付하는 것은 本船의 義務이다. 현대에 續付作業은 일반적으로 港灣勞動者에게 위탁되어지지만, 그 荷役人夫를 傭船契約을 근거로 수배하고 있는 경우에 있어서도 그것에 의하여 船主의 義務가 일반적으로 면책되지 않는다. 단 明示的 또는 默示的으로 船主가 免責效果를 갖는 特別規定이 있는 경우는 제외된다.’

Lord Wright는 法廷에 제출된 傭船契約書의 規定에 대해서 언급했다. 그중에 傭船者의 費用負擔으로 貨物을 積載, 續付, 貨均作業을 한다고 하는 條項이 종종 삽입된다. 이것에 대해서 Wright는 다음과 같이 진술했다.

‘그러한 條項은 貨物의 積載 및 續付業務를 傭船者의 責任으로 한다는 것을 필연적으로 의미한다고 생각한다. 그 결과, 그 條項은 船舶의 積載 및

續付義務를 免責시킬 뿐만 아니라 不良續付에 대한 책임을 「船長の 監督下에서」란 文句가 있는 경우를 제외하고 免責하는 것이다. 이 「船長の 監督下에」란 문구는 船長이 어떠한 경우에도 가져야 할 權利, 즉 傭船者가 행하는 積載와 續付作業을 監督할 權利를 船長에게 명시적으로 부여하는 것이다. 船長이 監督權을 행사하고 傭船者가 행하는 續付管理에 제한을 가할 경우, 傭船者의 責任은 그 制限을 가하는 정도까지 免責될 것이다.’

기계상에 의한 續付責任을 傭船者가 부담한다는 條項이 傭船契約書에 없는 경우에, 船舶의 航海士가 기계상에 의한 甲板上에의 續付方法을 檢査하고 그 方法을 승인한다면, 그것은 法律에 목시된 「物品을 受取하고, 注意를 기울여 船舶에 續付」 한다는 船主의 責任에서 船主를 면제하는 默示的 合意가 존재한다는 주장에 대한 反證으로 된다고 하는 판시도 있다.

다른 事件에서, 「짐밑 깔개 깔기(dunnaging)와 續付를 傭船者의 지시에 따라 注意를 다하지만, 船長の 監督下에서 짐밑 깔개 깔기와 續付가 행해지고, 船長이 여전히 적절한 짐밑 깔개와 續付에 대한 責任을 부담한다」고 규정된 條項은 貨物을 안전하게 續付하여야 할 船主의 의무를 면책하는 것이 아니라고 판시되었다.

또, 「傭船者는 本船上의 荷役裝置를 자유로이 사용할 수 있다」고 하는 條項이 傭船契約書상에 규정된 경우, 그것은 傭船者가 續付責任을 부담해야 한다는 것을 默示하는 것이 아니라고 판시되었다.

· 사실상 貨物의 續付는 船舶側의 책임이기 때문에 續付作業의 準備 및 그 費用의 支給은 船舶代理店의 權限의 範圍內에 있다.

船主는 다음과 같은 경우를 제외하고 甲板上에 物品을 적재하지 못한다.

(i) 甲板上에 적재하는 것이 貿易慣習으로 되어 있는 경우, 또는

(ii) 傭船者が 明示 또는 默示의 同意를 부여한 경우.

傭船者の 義務

傭船者は 다음과 같은 義務를 이행해야 한다.

- (1) 貨物을 手配할 義務
- (2) 貨物을 船側에 運搬하여야 할 義務
- (3) 船舶에 貨物을 滿船積載할 義務
- (4) 約定된 時間內에 積載할 義務

(1) 貨物을 手配(提供)할 義務

傭船契約書에는 일반적으로 傭船者が 어떻게 貨物을 수배할 것인가의 方法을 규정한 條項이 없다. 그것은 傭船者が 埠頭に 貨物을 준비하여 놓는 것이 前提條件으로 되어 있기 때문이다.

貨物의 手配가 불가능하다는 사실은 원칙적으로 傭船者の 責任을 면제하지 않는다. 船主 자신이 貨物을 수배할 경우, 船主는 傭船者と 같이 동일한 책임을 부담한다.

예컨대, Hills v. Sughrue事件에서, 船主는 Iehaboe로 항해하여 그곳에서 인조비료인 貨物을 船主 자신이 수배하여 선적한다는 것에 합의했다. 船舶到着 後, 상당한 時間內에 인조비료를 수배하지 못했다.

(판결) 船主는 傭船者에 대하여 責任을 부담해야 한다.

그렇지만 傭船者가 貨物의 提供義務 또는 貨物積載義務를 부담한 경우에 다음과 같이 그 義務를 면책하는 일이 있다.

(a) 英國 또는 契約이 이행될 國家의 法이 어떤 사태에 의하여 契約의 履

行을 違法으로 할 경우

예컨대, Esposito v. Bowden事件에서, 小麥인 貨物이 Odessa에서 적재될 예정이었다. 그런데 船舶이 그곳에 도착하기 전에 英國과 러시아간에 전쟁이 발발했다.

(판결) 傭船者의 貨物積載 義務는 免責된다. 그 이유로 契約을 이행하려고 한다면, 交戰國과의 交易으로 英國法에서 違法으로 될 것이기 때문이다.

(b) 船主가 停止條件을 파기했을 경우이다. 예, 傭船契約의 締結日에 船舶의 位置에 관한 確約이 停止條件이다.

(c) 契約書에 傭船者의 責任을 면제하는 明示的 規定이 있는 경우이다.

예컨대, Gordon SS Co v. Moxey 事件에서, Penarth에서 Buenos Aires까지 석탄을 운반하기 위하여 船舶이 용선되었다. 同盟罷業 또는 工場閉鎖로 石炭勞動者들의 作業이 중지될 경우, 그 作業의 中止가 船積準備時로부터 연속 6일간 계속될 때에는 傭船者가 그 契約을 해제할 수 있다고 傭船契約書에 규정되었다. 1912년 4월 4일에 船舶은 積載準備가 완료되었다. 그러나 石炭勞動者들의 同盟罷業때문에 石炭이 4월 11일 까지 Penarth港에 도착되지 않았다.

(판결) 同盟罷業 自體는 4월 9일에 끝났지만, 作業中止의 原因이 同盟罷業이었기 때문에 傭船者는 계약을 해제할 권리가 있다.

(d) 全 航海事業이 履行不能(frustrate)이 된 경우이다.

履行不能說은 前章에 설명했다.

(e) 貨物의 不積이 船主의 不履行(default)에 기인되고, 船主가 그런 不履行에 대해 法律上的 免責事由를 갖지 아니한 경우.

이 경우에 傭船者는 船主의 不履行이 직접적인 原因으로 발생한 損害에

대하여 船主에게 損害賠償을 청구할 수가 있다. 船主가 契約의 履行을 거절하고 있는 경우, 傭船者는 貨物을 제공하고 선적할 義務를 면책받을 뿐만 아니라, 船主가 그후 契約履行의 意思를 표시한다 해도 상기 義務를 이행할 필요가 없다.

(2) 貨物을 船側에 운반할 義務

契約書에 傭船者가 貨物을 '船側'에 運搬하여야 한다고 규정된 경우, 그 危險과 費用은 傭船者에게 전가된다. 傭船者는 실제로 貨物을 船側에 운반하고, 필요할 경우에 舁船料를 부담해야 한다.

그러므로 通常의 條項에 다음과 같이 규정되어 있다.

“貨物은 船舶自體의 삭구로 선적할 수 있도록 船側에 운반되어야 한다. 傭船者는 陸上 또는 舁船上에서 作業을 하기 때문에 그곳에서 필요한 인부를 수배하고 그 費用을 지급한다. 船主는 다만 本船에 貨物을 적재하면 된다.”

船積에 관한 港의 慣習이 존재하는 경우, 그 慣習이 계약의 文句와 모순되지 않는 한에 있어서 그 慣習을 모르는 자라 할지라도 구속한다. 그 慣習이 합리적이고 명확하며, 그리고 法과 저촉되지 않는 한, 契約當事者는 그 慣習에 따르기로 계약한 것으로 추정된다. 港의 慣習이 契約의 明示的 規定과 모순될 때만 그 推定에 대하여 抗辯이 성립한다.

또, 同盟罷業, 結氷 등이 傭船契約書上에 免責事由로 각각 열거되어 있는 한에는 이와 같은 사태에 의해 貨物을 船側에 운반하는 것이 방해하거나 또는 지연을 생기게 하여도 傭船者는 면책되는 것이 아니다. 傭船者는 船積 그 자체가 방해될 경우에만 그 條項에 의해 보호된다. 免責危險에 의해 선적이 商業的으로 불가능할 경우에 絶對的 積載不能이 아니라 하더라도 면책

될 수 있다.

예컨대, Grant v. Coverdale 事件에서, 船舶은 Cardiff에 항해하여 철을 적재할 예정이었다. 積載時期는 同盟罷業, 서리 또는 기타 선적을 방해하는 불가피한 事故가 발생하는 경우를 제외하고 船舶이 積載準備를 완료한 후에 개시한다는 것이다. 서리때문에 貨物을 繼船場(dock)에 운반하는 것이 지연되었다.

(판결) 傭船者는 면책되지 않는다.

그러나 港에 따라서는 保管裝置가 없어서 실제 積載場所로부터 상당히 떨어진 保管場所까지 물품을 운반해야 한다. 그런 경우에 傭船者는 보관창고 運送中에 관해서도 그 운송이 실제적 積載作業의 일부를 구성하는 한, 免責危險의 利益을 누릴 權利가 있다. 왜냐하면 契約當事者는 그런 趣旨의 尤보를 하고 契約를 체결하였다고 생각되었기 때문이다. 때에 따라서 傭船者는 傭船契約書에 따라서 船舶을 다른 埠頭로 이동하도록 할 權利를 갖는다.

(3) 貨物을 滿船으로 적재할 義務

船舶을 용선한 경우에 傭船者는 화물을 만선으로 적재할 것을 확약하지만, 傭船契約書에 규정된 대로 船舶의 積載能力과 동등한 貨物을 적재하는 것을 확약한 것이 아니다.

예컨대, Hunter v. Fry 事件에서, 傭船契約書에 船舶은 「積載能力 약 261톤」으로 기재됐지만, 계약된 화물에 관해서도 400톤까지 적재할 수 있었다.

(판결) 船主는 傭船者가 단지 336톤밖에 적재하지 못한 것에 의해서 발생한 運賃의 損失에 대하여 賠償을 청구할 權利가 있다.

유사한 예로서 Windle v. Baker 事件에서, 傭船契約書에 船舶의 積載能力은 180~200톤으로 기재되었다.

(판시) 船舶의 실제 積載能力이 257톤이라는 것을 이유로 傭船者는 적재를 거절할 權利가 없다.

貨物을 滿船으로 적재할 義務는 de minimis rule(實質履行의 原則)의 적용을 받는다. 그 법칙은 계약이 이행되었는가 안되었는가를 명기한 義務로부터의 離脫이 무시될 만큼 사소한 것인가 아니면 중요한 것인가의 여부에 달렸다. 滿船貨物인가의 여부는 각 事實의 關係에 따라서 결정된다. 예컨대, 12,600톤을 만선화물로 하는 경우에 12,588톤을 적재하여도 상업적 의미에서 만선적재가 아니라고 판시되었다. 그 이유는 事實關係에서 판단하게 되면 de minimis rule의 적용범위를 넘어선다고 하는 것이다.

만선으로 화물을 적재하여야 하는 이유는 船舶의 積載能力의 일부가 사용되지 않으면 船主의 運賃收入이 감소되기 때문이다. 그래서 滿船貨物을 적재하지 못할 경우에 傭船者는 실제로 적재된 화물의 運賃에 추가하여 不積運賃을 지급해야 한다. 이 支給義務는 不積運賃에 대한 선적화물상에 유치권을 부여한 'cesser' clause(責任終了, 責任中斷條項)에 근거해서 船貨證券의 所持人에게 이전하는 것도 있다.

그러나 어떤 경우에 傭船契約書는 적재되어야 할 量에 대하여 船主에게 재량권을 부여하고 있다. 예컨대, '2,240파운드를 1톤으로 10,000톤, 10%의 過不足은 船主任意'

傭船契約書에 '合法的 商品(lawful merchandise)'만을 적재할 것을 규정하고 있다. 이 用語는 그 積載港에서 통상적으로 적재되는 商品을 의미한다. 그리고 '合法的 商品'이란 傭船契約를 근거로 적재된 물품이 적재항에서 強制力이 있는 法을 위반하지 않고 적재될 뿐만 아니라 合法的으로 운송되어 양육항에서 양육된 것이라고 판결되었다.

傭船契約書에 數種의 貨物을 적재하도록 인정한 경우가 있다. 그 경우에 傭船者는 반대의 규정이 없는 한, 傭船者가 선택한 貨物의 運賃이 船主가 예상한 貨物의 운임보다 적을 수가 있지만 한 종류의 貨物 또는 數種의 貨物로 만선적재할 수 있다.

예컨대, Moorson v. Page事件에서, 傭船契約書에는 제공될 貨物으로써 「銅, 수지, 수피 또는 기타 商品」을 규정해 놓았다. 실제로 수지와 수피가 제공됐지만, 船主는 동까지 선적할 것을 요구했다.

(판결) 가벼운 貨物을 선택한 결과로 船主가 바닥짐의 선적을 요구하더라도 貨物의 選擇權은 傭船者에게 있다.

傭船者가 貨物을 만선으로 적재할 義務와 수종의 貨物을 적재할 選擇權을 가질 경우에도 不積空間이 남는 貨物의 적재를 선택할 수 없다.

그 경우 傭船者는 그 不積空間을 채울 의무가 있다.

예컨대, Cole v. Meek事件에서, 傭船者는 만선화물로서 ‘설탕 또는 기타 적법한 상품’을 적재해야 한다고 규정되었다. 그곳에서 傭船者는 船積港의 商品인 마호가니 통나무를 적재했지만 통나무사이에 부적공간이 생겼다.

(판시) 傭船者는 船積港에서 설탕 또는 기타 상품을 제공하여 船腹을 충만시킬 의무가 있다. 그러나, 傭船者는 그렇게 하지 못한 것에 대해 船長에게 損害賠償을 해야 한다.

그러나 傭船者는 積載港의 慣習에 따라서 不積空間에 대한 책임을 면책받을 수 있다.

예컨대, Cuthbert v. Cumming 事件에서, 傭船契約書에 ‘만선화물으로써 설탕, 당밀 그리고/또는 適法한 商品’을 선적할 것을 규정해 놓았다. 당해 船積港에서는 설탕과 당밀을 큰통 또는 큰 나무통에 넣어서 선적하는 것이 관

습화되었다. 傭船者는 그 慣習에 따라 선적했다. 그 결과, 설탕, 코코아 등 작은 包裝物을 적재할 만큼 충분한 不積空間이 많이 남았다.

(판결) 傭船者는 船積港의 慣習에 따라 선적을 행한 것으로 충분하다.

두개의 다른 方法으로 貨物을 선적할 수 있는 경우에 하나의 방식은 다른 方法보다 船腹을 더 경제적으로 이용할 수 있는 것이고, 다른 방법은 통상의 方法으로 적재할 경우, 傭船者는 傭船契約書에 明示的으로 어떤 방식을 금지하지 않는 한 어떤 방식으로든 선적을 할 수 있다. 貨物을 滿船으로 적재할 義務가 있다는 사실은 傭船者의 이 選擇權을 박탈하는 것이 아니고, 또 非經濟的인 方法을 선택했다는 이유로 不積運賃에 대하여 책임을 부담하는 것도 아니다.

傭船契約이 傭船者에게 貨物의 選擇權을 부여하고 있는 경우, 예컨대, 소맥 그리고/또는 옥수수 그리고/또는 흑밀을 선적할 수 있다고 규정되어 있는 경우에 있어서 소맥의 선적을 시작한 후에 소맥의 輸出이 금지된 경우, 傭船者는 변경된 사정을 어떻게 대체할 것인가를 결정하기 위하여 또는 적재가능한 화물을 수배하기 위하여 필요한 상당한 時間의 유예가 목시되어 있다. 상당한 時間이란 事實의 問題이다. 또, 同盟罷業으로 인하여 선적이 저지된 경우에도 동일한 규칙이 적용될 것이다.

傭船者는 代替貨物을 적재할 의무가 있을 경우도 있지만, 積載與否에 대한 自由選擇權을 갖는 경우도 있다. 어떤 경우에 속하는 가는 傭船契約書에 규정된 개개의 文句의 解釋에 따른다.

예컨대, Reardon Smith Line Ltd v. Miuistry of Agriculture, Fisheries and food事件에서, 傭船契約書에 傭船者는 '散貨物로 된 소맥' 그리고/또는 산화물로 된 보리 그리고/또는 포대에 든 밀가루를 만선으로 적재'하

도록 규정되었다. 傭船者는 割増運賃律로 ‘보리와 밀가루를 각기 1/3까지 선적’할 選擇權을 가졌다. 傭船者는 소맥을 적재하기 시작했지만 同盟罷業이 발생하였기 때문에 그 후 적재가 지연되었다.

(판결) 傭船契約上の 본래 義務는 소맥을 적재하는 것이기 때문에 傭船者는 同盟罷業으로 영향을 받지 않는 보리와 밀가루를 代替貨物로 선적할 의무는 없다.

(4) 約定期間內에 선적할 義務

貨物은 규정된 期間內에 선적되어야 한다. 그렇게 하지 못할 경우에 傭船者는 船舶의 지체에 대하여 滯船料 또는 滯船損害賠償金을 지급해야 한다.

航海傭船契約이 2년의 連續航海契約으로 되어 있는 경우에 화물을 선적하기 위하여 船舶이 傭船者에게 제공될 때마다 碇泊期間에 관한 규정에 따라 규정된 기간내에 선적을 하지 않으면 안된다.

揚陸(discharge)

揚陸港의 指定

荷品運送船일 경우에 揚陸港은 船貨證券에 기재되지만, 船舶이 용선될 경우에는 주의 깊게 구분하여야 할 2가지의 경우가 다음과 같다.

(i) 傭船契約書에 港이 合意되고 指定된 경우.

기타의 조항에 의해 제한되지 않는 한, 指定港으로 항해할 의무는 절대적이다.

(ii) 傭船契約書上에 港이 지정되지 않은 경우.

傭船者는 안전한 港을 지명해야 한다. 그런 취지에 대한 明示規定이 없음

에도 불구하고 그것은 傭船者의 義務이다. 傭船者가 안전하지 못한 港을 지명한 경우에 船主는 그러한 항에 揚陸할 의무를 지지 아니하고, 最近距離의 安全港에 양륙을 하면 運賃을 획득할 수 있다.

그러나, 일단 港이 지정되어고 船主(즉 船貨證券에 서명한 船長) 또는 그 代理人에 의해 합의가 되면, 그 후에 船主는 그 항이 안전하지 못한 항이라는 이유로 당해 항에 항해할 것을 거부하지 못한다. 그렇지만, 船主는 항이 안전하지 못했기 때문에 입은 船舶의 損傷에 대해서는 損害賠償을 청구할 수 있다.

船舶이 傭船者의 揚陸港指定을 태만함에 의해 지연된 경우, 傭船者는 損害賠償 責任을 진다. 그리고 傭船者가 양륙항의 지정을 못했기 때문에 船主가 運賃을 획득하지 못한 경우에는 契約의 違反에 대한 損害賠償으로 운임을 지급해야 한다.

傭船者가 船長에게 한 지시가 指定揚陸港으로 향하기 위한 指示로서 충분한 것인지 어떤지는 그 때의 사정에 따라 다르다.

船舶은 지시에 따라 指定揚陸港으로 항해하여 船長이 船舶의 到着 通知를 傭船者에게 한후 특정한 기간내에 傭船者가 그런 지시를 하도록 傭船契約書에 규정된 경우에는 비록 그 지시가 特定期間內에 船長에게 도착되지 않더라도 船長은 상당한 기간동안 그 지시를 기다려야 한다는 것으로 그 계약은 해석된다.

船長은 特定期間이 경과한 직후 자유재량으로 寄港地를 출항하지 못한다. 그러나, 이것 때문에 발생한 지연에 관해서는 契約書에 규정이 되어 있으면, 傭船者는 손해를 배상하지 않으면 안된다.

揚陸港에 관하여 傭船者가 選擇權을 부여받은 경우에 法院은 揚陸港의 地

理的 順序에 따라 항을 지정해야 한다고 그 조항을 해석하였다.

예컨대, Pilgrim Shipping Co Ltd v. State Trading Corpn of India Ltd, The Hadjitsakos 事件에서, 船舶은 영국의 Columbia에서 'India에 있는 하나 또는 둘의 安全港'을 향하여 항해하도록 용선되었다. 船舶은 싱가포르를 경유하여 항해하였다. 그리고 傭船者는 地理的 順序에 따라 양육항으로 Bombay와 Calcutta를 지명하였다.

(판결) 傭船契約書의 解釋에 따르면 船舶은 西海岸에서 다음에 東海岸이라고 하는 地理的 順序로 揚陸을 하도록 하는 것을 當事者는 예상하지 못했기 때문에 傭船者는 그런 순서로 揚陸港을 지정할 권리가 없다.

安全港의 要件

傭船者는 '安全港'을 지정해야 한다. '安全港'이란 船舶이 자연의 상태에서 船積이 가능해야 하며, 항상 해상에 정박하고 양륙할 수 있는 항을 의미한다. 특정 기간중 특정한 船舶이 異常事態가 발생하지 않았고, 그리고 양호한 航海術과 船舶操縱術에 의해 피할 수 없는 손해에 조우함 없이 그 항에 도착하고, 그 港을 사용하고, 그 항을 回航할 수 없는 한 그 항은 安全港이 아니다.

예컨대, Leeds Shipping Co Ltd v. Societe Francaise Bunge 事件에서, 傭船契約書에는 船舶이 Morocco에 있는 하나 또는 두개의 安全港으로 항해할 것을 규정하고 있었다. 傭船者는 船舶이 Mogador로 항해하도록 지시했다. 그 항은 避難場所가 없고, 들풍으로 닻을 빨리 올리지 못하는 곳이었다. 또 港口는 岩壁에 매우 접해 있었고, 碇泊地가 아주 한정되어 있었다.

(판결) 그 항은 安全港이 아니다.

安全港은 안전하게 출항할 수 있는 港이어야 한다.

예컨대, Islander Shipping Enterprises SA v. Empresa Maritima del Estado SA, The Khian Sea 事件에서, 船舶은 Valparaiso에 있는 港으로 향하도록 지시받았다. 船舶은 Baron부두에 계유하던 중에 악천후로 큰 파도와 조우했다. 다른 2척의 船舶이 부두에 너무 근접하게 정박하고 있어서 2척의 船舶이 이동하기 전에는 本船이 출항할 수 없었다. 그 때문에 本船은 상당한 損害를 입었다.

(판결) 그 埠頭는 안전하지 않다. 왜냐하면, 그 埠頭를 사용하는 船舶이 신속한 出港을 필요할 경우에 이동에 필요한 적절한 海上의 空間을 확보한 상태에 있음을 입증하는 증거가 없다.

실제로 港이 不安全한 港인데, 사정에 밝은 者가 오인하여 港이 안전하다고 通知하는 것도 問題는 되지 아니한다.

港의 安全性은 船舶이 적절한 人員과 裝備를 갖추고, 過失없이 양호한 航海操縱術에 따라 항해되고 취급되는 관점에서 검토되어야 한다.

危險을 피하기 위하여 通常의 신중함과 航海術 이상의 것이 필요한 경우에는 안전한 항이 아니다.

예컨대, Kristiansands Tankrederi A/S v. Standard Tankers(Bahamas) Ltd, The Polyglory 事件에서, 船舶은 Port la Nouvelle로 향하도록 지시받았다. 船舶은 바닥짐의 7,000톤 중 3,500톤을 적재하였는데, 船長과 強制水路案内人は 바람이 풍력 6에서 7로 도달하고 있다는 이유로 船舶을 즉시 출항하도록 했다. 계류장치와 좌현닻은 모두 船舶內에서 사용되지 않았다. 그것 때문에 우현닻이 끌려가다가 수중의 파이프라인을 손상했다. 그러나 위험을 피하기 위해 통상의 신중함과 操縱術 以上の 것이 요구되었다.

(판결) Port la Nouvelle는 安全港이 아니다.

港口는 貨物을 운송하고 있는 該當 船舶에 있어서도 안전해야 한다.

政治的으로도 物理的으로도 안전해야 한다. 그것은 각 事案에 대한 事實의 問題이다. 즉, 船主는 폐쇄를 선언한 항구에 입항하여 沒收의 危險에 처할 필요는 없다. 또 指定港口에 예선이 구비되지 않았는데 용선된 船舶이 너무 커서 예선의 원조없이 항구에 입항할 수 없을 경우, 그 항은 그 船舶에 있어서 안전한 항이 아니다. 船舶이 그 항으로 향하는 모든 화물을 적재하였는데 指定場所에 안전하게 입항할 수 없는 경우에 船主는 最近거리의 안전한 場所에 하역할 권리가 있다. 船主는 貨物의 일부는 港外에, 그리고 일부는 港內에 양륙한다고 하는 港의 慣習에 구속되지 않는다.

일시적인 危險狀態는 그 狀態가 부당하게 장기간 지속되지 않는 한, 港口를 불안정하게 하는 要素는 아니다. 그래서 逆도 사실이라는 것, 즉 일시적으로 안전하지만 즉시 위험한 상태로 될수 있는 항은 特定傭船契約의 의미에서 필연적으로 안전한 港이라는 것은 아니다.

出港이 대폭 지연되어 航海의 frustration을 초래할 경우에 그 항은 안전하지 않다.

예컨대, Unitramp v. Garnac Grain Co Inc, The Hermine 事件에서, 홍수가 미시시피강의 上流에서 발생하여 침니가 축적됐기 때문에 강의 수심이 낮아져서 船舶은 Destrehan을 출항하지 못했다. 그래서 지연의 기간이 며칠간 지속될 것인가를 알지 못할 危險에 있었다. 사실상 船舶은 37일간 지연되었다.

(판결) 그 遲延은 航海의 frustration 을 초래할 만큼 길지 않았기 때문에 Destrehan항은 여전히 安全港이다.

航海傭船契約上の傭船者が 최초로 지명한 港이 안전하지 않을 경우에 다시 새로운 항을 지정할 의무가 있는지 없는지의 여부는 未解決된 問題이다.

‘또는 船舶이 안전하게 입항할 수 있는 근접한 場所’

上記의 文句는 揚陸港을 지정한 후에 보통 추가된다. 그것의 趣旨는 그것이 없는 경우에 모래, 모래톱, 結氷, 封鎖 등에도 불구하고 지정한 港에 입항한다고 하는 船主의 絶對的 義務를 면제하는 效力을 갖는 것이다. 한편, 이 條項은 傭船契約書에 港口가 지정되지 않았을 경우에도 이용된다.

이 條項은 영속적으로 존재하는 障害에 관계된 것이지, 航海中 通常적으로 발생하는 사고로 예측되는 장애에 관계된 것이 아니다. 일시적으로 발생하는 障害, 즉 조류의 형편이 나쁜상태 또는 船舶이 계선장에 입항할 수 없는 水深은 契約條件에 별도의 規定이 없는 한, 그 港을 불안정한 항으로 되게하여 그것에 의해 船主의 揚陸義務를 면책하는 사유가 되지 않는다. 또 그 조항의 단순한 존재는 별도의 規定을 필요로 하지 않는다.

船舶은 일시적으로 발생한 障害가 제거될 때까지 대기해야 한다. 그러나 船長은 그 조항을 채용하기 전에 傭船者에게 상당한 時間의 猶豫를 부여하지 않으면 안된다고 하여도 부당하게 긴 시간을 대기할 의무는 없다.

예컨대, Dahl v. Nelson 事件에서, 지정계류장이 너무 복잡하여 船舶이 무한정한 기간동안에 입항할 수 없어서 지정계류장의 입구에 항해는 중단되었다. 그럼에도 불구하고, 傭船者는 다른 揚陸地의 지명을 거절했다.

(판결) 船主는 계류장에 입항하기 위하여 부당하게 긴 시간동안 대기할 의무가 없다.

또 Metoalfe v. Britannia Ironworks Co 事件에서, 船舶은 Azof해의 Taganrog에서 화물을 인도할 예정이었다. 傭船契約書에 船舶은 ‘Taganrog항

또는 本船이 안전하게 입항하여 해상에서 물품을 인도할 수 있는 근접한 場所'로 항해할 것이 규정되었다. 船舶이 도착한 12월에는 Azof해는 결빙으로 폐쇄되어 5개월 동안 개방되지 않은 것으로 생각되었다.

(판결) 船主는 입항 가능한 근접한 場所에 인도를 하고 運賃을 받을 권리가 없다. 障礙物이 일시적 또는 영속적인 지의 여부문제는 期間의 길이문제가 아니라 항해중에 발생할 수 있는 사고를 예측할 수 있는가의 문제이다. Azof해는 일년중 그때에 결빙되는 것은 當事者들이 예측할 수 있는 사태이다.

또 The Athamas(Owners) v. Dig Vijay Cement Co. Ltd. 事件에서, 備船契約書의 규정에 의해 船舶은 'Pnom-Penh 또는 船舶이 안전하게 입항할 수 있는 근접한 장소'에 화물을 양륙하도록 되어 있었지만, 船舶은 Pnom-Penh에 입항할 수가 없었다. 그래서 거기서 250마일 떨어진 Saigon에 화물을 양륙했다.

(판결) 本件의 狀況에서 Saigon항에 양륙한 것은 備船契約書의 규정과 충분히 일치한다.

그 判決에서 Pearson LT는 다음과 같이 진술하였다. '當事者들은 일반적인 海事知識을 갖고 있으므로 그 지역에 港口가 드문드문 있다는 것을 안다. 그래서 指定港과 代替港과의 거리가 길 가능성이 있다고 당연히 생각한다.' 그 문제는 指定港이 유럽의 서해안 또는 지중해 또는 흑해라는 문제와 구별된다. 問題는 程度의 問題이고, 商業的 知識과 經驗을 토대로 결정되어야 한다.

'항상 海上에 浮揚되고(always afloat)'란 문구가 종종 條項中에 삽입된다. 많은 현대 船舶들도 좌초되면 손상된다. 그래서 그 文句는 船主의 의무

를 한정하는 것이 된다.

Treglia v. Smiths Timber Co 事件에서, 船貨證券이 상기의 문구를 포함하고 있었고, 船舶은 지정항에서 좌초의 모험없이 양륙할 수 없었다.

(판결) 船長은 근접된 안전한 장소에 하역할 의무가 있다.

그러나, 船舶이 어떤 기간 동안에 부두에 부양되나 계속 부양되지 않는 부두에 정박을 거절할 권리는 船主에게 부여된 것이 아니다.

안전하지 못한 港의 入港에 의해 발생한 損害

傭船者가 안전하지 못한 항을 지명하고, 船舶이 그 곳으로 항해하다가 손상된 경우에 傭船者는 그 손해에 대하여 책임을 부담한다. 그 경우에 그 항이 안전하지 못한 港이라는 것을 알고 있는 船長이 그 항으로 항해할 것을 주장한 결과로 船舶이 손상을 당한 경우, 行爲와 結果間의 相當因果關係 또는 *hocus actus interveniens*(因果關係의 中斷)의 문제가 존재한다. 그 경우 船長이 그 항으로 항해하던 중 합리적인 行爲를 했는지 않았는지의 여부에 따라 결정된다. 船長이 불합리한 行爲를 한 경우에는 傭船者는 책임을 지지 아니한다.

예컨대, Reardon Smith Ltd v. Australian Wheat Board 事件에서, 傭船者는 西部 Australia의 어떤 항으로 船舶을 항해하도록 지시했다. 그 船舶은 目的港에 도착하여, 船積中에 태풍으로 인하여 심한 손상을 입었다.

(판결) 港은 안전한 항이 아니었지만 船長은 그곳에 항해하는데 합리적으로 행동했다. 船舶이 입은 피해는 傭船契約書의 위반으로 발생했기 때문에 傭船者에게 책임이 있다.

揚陸準備의 通知

船舶이 揚陸地에 도착될 때, 受貨人 또는 船貨證券의 被背書人은 물품을 수취할 준비를 하여야 한다.

반대의 慣習 또는 特約이 없는 한, 船主는 揚陸準備 事實을 受貨人에게 통지할 의무가 없다. 다만, '또는 船舶이 안전하게 입항할 수 있는 근접한 場所'라는 조항에 따라 항해를 할 경우, 船主는 항해할 目的地를 受貨人에게 통지할 필요가 있다. 그러나 일반적으로 船舶의 到着을 아는 것은 船貨證券의 所持人의 義務이다. 그 이유로 B/L은 항해중에 양도될 소지가 있고, 그 경우에 船長은 물품을 수취할 權利가 있는 者를 알지 못하기 때문이다. 受貨人이 船舶의 도착을 알수 없었던 原因이 船主側의 過失(default), 즉 그릇되게 또는 오해하기 쉬운 船名으로 船舶의 入港手續을 한 경우, 傭船者는 그러한 原因으로 발생한 지연에 대해 책임을 지지 않는다. 稅關에의 通知, 船積書類의 提出 또는 그 외에 規則에 요구되는 事項 등 모든 手續節次는 船舶의 到着時에 취하여야 할 船主의 義務이다.

約定된 期間內에서의 揚陸

船舶이 규정된 시간내에 양륙을 할 수 없는 경우, 傭船者는 滯船料에 대한 損害賠償金을 지급할 의무가 있다.

또, 계약이 2년에 걸쳐진 연속항해 傭船契約인 경우, 船舶이 그 기간동안에 화물을 양륙하도록 傭船者에게 제공되면, 傭船者는 約定된 碇泊期間內에 하역을 하지 않으면 안된다.

揚陸費用

船主 또는 傭船者 中 누가 揚陸費用을 부담할 것인가는 傭船契約의 內容에 따라 결정된다.

SG Embiricos Ltd v. Tradax Int'L SA, The Azuero 事件에서, 傭船契約上의 條項에 다음과 같은 조항이 규정되었다. '揚陸港에서 傭船者에게 소속된 荷役人夫를 船舶에 고용하고, 揚陸費用은 船舶이 부담하지 않음'. 揚陸港에서 荷役人夫는 揚陸中에 甲板의 昇降口를 열고 닫았다. 船主는 그 費用(甲板의 昇降口를 첫번째 여는 作業과 최후에 닫는 作業은 제외)을 荷役費用의 일부라고 주장하고, 반면에 傭船者는 荷役時에 貨物을 적절히 관리하는 의무를 지는 船舶이 부담 해야 하는 費用의 一部라고 주장했다.

(판결) 昇降口의 開閉는 荷役作業의 一部이기 때문에 傭船者가 그 費用을 부담해야 한다.

傭船契約書에 傭船者는 船積의 完了時 또는 그 前에 揚陸費用은 船舶와 無關係라는 趣旨를 선언할 수 있는 규정이 있다.

耐航性있는 trim

船舶이 두 港 이상에서 양륙을 행할 경우, 傭船契約書에 항에서 항으로의 각각 항해에 있어서 船舶은 '耐航性 있는 trim상태에 있어야 한다'고 규정될 수 있다.

'耐航性있는 trim'이란 용어는 船舶이 다음 항까지 항해중에 조우하는 모든 危險에 대처하기 위하여 本船의 均衡이 유지되고 있어야 한다는 것이다. 이 경우 적당한 量의 貨物을 적재하여 배의 均衡을 잡고, 필요한 貨物의 一部를 묶어서 항해중 貨物의 이동을 못하도록 하는 것이다.

引 渡

引渡를 행하는 場所

별도의 합의가 없는 한, 受貨人은 船側에서 貨物을 수취하여야 한다. 그 의무는 契約書의 明示的 規定과 모순되지 않는 한, 港口의 慣習에 따라 변경될 수 있다. 그러나 船主가 船側에서 貨物을 인도할 義務만은 일반적인 原則이다.

예컨대, Petersen v. Freebody 事件에서, 섬광석인 貨物은 '船側에서 舢舨船으로' 양륙하도록 되어 있었다. 受貨人은 舢舨船을 船側에 준비했지만, 舢舨船의 人員이 부족하여 양륙하도록 정해진 시간내에 貨物을 인수를 하지 못했다. 船主는 그 遲延으로 인해 발생한 손해의 賠償을 청구하였다.

(판결) 船主는 섬광석을 舢舨船의 本船上에 적재할 의무가 없다. 그의 義務는 貨物을 船舶의 欄干을 통과하여 舢舨船의 本船上에서 人夫의 손길이 닿는데 놓는 것이다. 그래서 受貨人은 荷役의 遲延에 대한 책임이 있다.

受貨人에 의한 船貨證券의 提示

船長은 船貨證券의 提示를 받고, 그것에 名義가 기재된 受貨人 또는 1조의 船貨證券이 數通으로 발행되고 동일한 組의 다른 船貨證券의 處理方法을 조금도 알지 못하고 있는 경우에 정당하게 배서된 船貨證券의 한 通을 최소에 제시하는 者에게 物品을 인도하는 것이 정당하다.

Glyn v. East and West India Dock Co 事件에서, 物品은 'Cottam and Co, 또는 그의 讓受人'에게 인도하도록 되어 있었다. 受貨人은 貸付金의 擔保로 한통의 船貨證券을 原告에게 맡기고, 둘째의 船貨證券으로 양륙을 한 후 貨物을 창고에 보관하고 있는 埠頭會社로부터 인수했다. 原告는 埠頭會

社가 위법한 引渡를 했다고 고소했다.

(판결) 그 訴訟은 敗訴됐다. 그 이유로 埠頭會社는 正當한 船貨證券을 제시하는 者에게 物품을 인도할 權利가 있기 때문이다.

한 貨物에 대한 複數의 引渡請求가 競合하는 경우, 그 중의 한 者에게 引渡를 이행하는 것은 船長이 그 결과에 대한 危險을 부담해야 한다. 그 경우에 船長이 취하여야 할 措置는 權利者 確認訴訟을 제기하든가 또는 貨物을 수취할 權利가 다른 者에게 있다고 判明된 경우에 그것에 의해 被害를 입는 船長의 損害를 배상한다는 趣旨의 補償張을 제공받은 후에 어떤 者에게도 物品을 인도할 수가 있다.

반대로, 船長은 船貨證券을 제시하지 아니한 자에게 物품을 인도하는 것은 부당하다.

예컨대, The Stettin事件에서, 몇 배럴의 기름이 'Mendelsohn 또는 그의 讓受人'을 受貨人으로 하는 船貨證券下에서 선적되었다. 貨主는 1통의 船貨證券을 소지하고, 나머지 船貨證券을 代金支給의 確保를 위해 그의 代理人에게 발송했다. 船長은 船貨證券을 제시받지 않고 그 기름을 Mendelsohn에게 인도했다.

(판결) 船主는 그렇게 引渡를 한 것에 대하여 送貨人에게 責任을 부담해야 한다.

그러나 1978년까지 油類貨物의 運送에 있어서 船長이 船貨證券의 제시를 주장하지 않는 것이 萬國共通의 實務는 아니지만 보통 일반적인 것이라는 것이 명백하게 되었다.

受貨人에게 直接 引渡

物品은 受貨人 또는 그의 代理人에게 직접 인도되어야 한다.

예컨대, Bourne v. Gatliff 事件에서, 物品은 原告 또는 그의 讓受人을 受貨人으로 하는 船貨證券下에서 운송되었다. 貨物을 船舶이 도착한 翌日에 부두에 양륙하였다. 受貨人은 船舶의 到着을 알지 못하여 貨物을 埠頭에서 인도받지 못했다. 揚陸後 24時間안에 物品이 우연한 火災로 소실되었다. 陪審은 그 埠頭에서의 引渡는 그 港의 특별한 慣習에 비추어서도 적당한 引渡가 아니라고 판단했다.

(판결) 船主는 貨物의 價額에 대한 責任을 부담해야 한다. 貨物의 引渡는 상당한 시간이 유예되어야 한다. 그래서 그 시간이 경과할 때까지는 運送人으로써 船主의 責任은 계속된다. '契約書에 物品은 런던항에 있는 受貨人에게 인도되어야 한다고 되어 있었지만, 受貨人에게 인도하는 대신에 fanning부두에 쌓아 놓았다.' 단, 揚陸港의 慣習이 특정한 引渡方式을 인정하는 경우에 직접 인도할 필요는 없다. 즉, 埠頭會社가 貨物을 수취하여 引渡請求가 있을 때까지 보관하는 것이 통상적일 경우에 埠頭會社에 인도하면 충분하다. 더 나아가, 揚陸港의 規則이 貨物을 수취하는 港內運搬人의 사용을 요구하는 경우, 港內運搬人에게 引渡는 引渡後의 貨物의 損傷에 대해서 船主의 책임을 면책하는 것이 충분한 이유가 된다고 판시되었다.

또, 船主는 成文法 또는 契約의 明示의 規定에 의해 直接引渡 義務를 면책받는다.

예컨대, Chatered Bank of India v. British India Steam Navigation Co. 事件에서, 物品은 船貨證券에 따라 '指示人 또는 그의 代理人에게' Penang에서 인도하도록 하고 선적되었다. 이 船貨證券은 '모든 狀況下에서 運送人의 責任은 物品이 船舶의 삭구에서 이탈되는 때에 소멸하고, 이 物品은 送

貨人 또는 受貨人の 責任下에 놓여진다고 하는 條件을 포함하고 있었다. 運送인이 지명한 揚陸代理人은 受貨人 以外の 者에게 물품을 引渡하는 詐欺行爲를 했다.

(판결) 引渡는 船貨證券에 근거해서 이루어지지 않았지만, 上記의 條項은 有效하고, 船主를 보호한다.

貨物の 區分(Apportionment)

貨物이 航海中에 혼합되어 區分이 되지 않을 경우, 다음과 같은 2가지의 事例로 분류하여 생각할 필요가 있다.

(1) 貨物の 混合이 免責危險에 의해 발생한 경우.

各自의 受貨人은 各自의 利益의 比率로 混合貨物의 共有者(tenants in common)가 된다. 그래서 船主는 受貨人의 持分比率에 따라 物品을 引渡해야 한다. 단, B/L의 規定 또는 引渡港의 慣習에 의해 船主는 이 責任을 면책할 수 있다.

(2) 貨物の 混合이 免責危險에 의해 발생하지 아니한 경우.

船主는 각 船貨證券의 所持人에 대해서 책임을 져야 한다.

船主는 混合貨物을 比率에 의해서 인도하는 것으로 引渡의 義務를 면제받지 못한다. 그리고 船貨證券에 특약이 있어서 그 규정이 유효하게 적용될 가능성이 있다면, 그것에 의해서 船主는 引渡義務를 면하는 것은 아니다.

예컨대, Sandeman v. Tyzack etc Co. 事件에서, 마의 艀포가 여러명의 受貨人 앞으로 운송됐다. B/L에는 서명된 수개의 艀포에 대해 船主를 구속한다고 규정되어 있었다. 艀포에는 명확한 貨印이 되어 있지만, 船主는 貨印의 消滅 또는 不在에 대해서는 면책되고 있었다. 貨物이 양육되었을 때, 14

개의 곤포는 없어졌고, 11개의 곤포는 누구의 화물인가를 확인할 수 없었다. 4명의 受貨人을 제외하고 모두 자신의 貨物을 수취하였기 때문에 船主는 4인의 受貨人 間에 11개의 곤포를 할당할 것을 주장했다.

(판결) 船主는 선적된 전 곤포를 인도하지 못했다는 것 때문에, 그는 貨印의 消滅을 이유로 免責의 이익을 주장하지 못한다. 그리고 분실한 곤포와 受貨人이 확인할 수 없었던 곤포의 全價額에 대해서 船主는 책임져야 한다.

물품이 散貨物로 적재되고 구분되지 않는 散貨物을 대표하는 상이한 복수의 船貨證券이 발행됐는데 그 貨物이 항해중에 손상된 경우, 船主는 損傷貨物을 각 船貨證券의 所持人에게 할당할 의무가 없다. 船主는 貨物을 인취할 첫번째 受貨人에게 손상되지 않은 물품을 인도할 권리가 있다. 船主의 이 權利는 所持人이 물품의 不足과 損傷을 부담한다는 것을 각종의 船貨證券에 특약되어 있다 하더라도 침해당하지 않는다. 그 이유로 特約은 다만 船貨證券 所持人들 間의 權利를 규정하는 것에 지나지 않는다고 판시되었기 때문이다.

引渡請求가 없는 物品의 揚陸과 倉庫搬入

船主의 代理人으로써 船長은 普通法 또는 1894年の 商船法(Merchant Shipping Act)에 근거한 權利로써 引渡請求가 없는 物品을 양륙하여 보관할 권리를 갖는다.

船主責任의 終了

船主는 運送이 契約 또는 通常의 去來에 의해 종료될 때까지 運送人으로서 책임을 부담한다. 그리고 商品은 그 所有者가 수취준비가 될 때까지 보

관되게 된다. 物品이 目的地에 도착했다는 단순한 사실만으로 船主의 責任은 종료되지 않는다. 運送人은 物品을 보관한 후 이제 안전하게 관리할 義務가 없음을 受貨人에게 통지하며 受貨人이 그 통지를 수리하게 되면, 자기의 책임을 受託者의 책임으로 되게 한다. 受貨人의 物品受取拒絶 또는 상당한 기간내에 受取怠慢도 船主는 運送人으로써 책임을 종료케 한다.

船主가 1894年の 商船法(Merchant Shipping Act)의 第493條에 따라 물품을 倉庫에 보관했을 때, 그는 이제 物品의 安全에 대한 責任을 부담하지 않는다. 倉庫業者는 물품의 안전을 확보하여야 할 船主의 代理人이 아니다. 倉庫業者의 義務는 '船主가 契約에 따라 物品을 인도할 義務가 있는 者와 동일한 者'에게 인도하는 것이고, 船長에게 인정되고 있는 것과 동일한 사정에 의해 倉庫業者에게 면책이 인정된다.

船主의 責任은 物品의 換積이 행해진 時點에 終了한다고 契約書에 규정되는 경우가 있다.

損害賠償額의 算定

앞선 사례에서 확립된 損害賠償額의 算定에 관한 原則은 다음과 같다.

'當事者가 契約을 체결하고, 一方이 契約을 위반한 경우에 있어서 그 違反에 대하여 他方이 수취할 수 있는 損害賠償額은 違反에 따라서 당연히, 즉, 事物의 자연성행에 따라 발생하여 公平하고 그리고 合理的이라고 생각되는 額 또는 契約締結時에 契約의 違反이 발생하면 지급하기로 한 金額에 상당하는 額이 된다.'

이러한 原則을 적용하는데 발생하는 問題는 매우 많다. 그리고 이 問題는 入門서에 상세하게 논할 수 없다. 그러나 다음 설명은 海上運送契約의

不履行에 대하여 裁判所가 一般原則을 어떻게 적용하고 있는가를 보여준다.

(1) 物品이 滅失 또는 損傷된 경우

특별한 사정이 있는 경우를 제외하고, 物品이 損傷 또는 滅失되었을 경우에 있어서 배상되어야 할 물품의 價額은 양호한 상태에서 인도되었던 時點 및 場所에서의 價額이다.

(2) 物品이 目的港에 미달하여 인도된 경우

損害賠償額의 算定은 Monarch SS Co Ltd v. Karlshamns事件에서 검토한다.

Perte경은 다음과 같이 진술했다.

“直接的이고 自然的인 結果로써 受貨人은 그 이후의 運送契約을 체결하고 그에 상당하는 費用을 船主에게 부담시켜야 하는 것이다.”

그 경우에 1939年 4월에 英國船舶은 滿洲에서 콩을 운반하기 위하여 용선되었다. 6월에 傭船者는 貨物에 대한 船貨證券을 발급받고 揚陸港으로 스웨덴에 있는 Karlshamn항을 지정했다. 傭船契約에 의거해서 船主는 耐航性있는 船舶의 제공하기로 되어 있었으나, 船舶은 不耐航性때문에 航海가 지연됐다. 1939年 9월에 전쟁이 발발한 직후 船舶은 英國海運省(admiralty)에 의해 Glasgow로 항해하도록 지시받고, 그 곳에서 콩을 양륙했다. 그후 受貨人은 그 貨物을 (傭船者는 傭船契約의 內容이 삽입된 船貨證券을 受貨人에게 양도했다) 21,000파운드 이상의 費用을 들여서 中立國船으로 Karlshamn항에 운반했다.

(판결) 受貨人은 換積費用을 損害賠償金으로써 船主에게 보상받을 權利가 있다.

(3) 物品의 引渡遲延이 발생한 경우

일반적으로 말해서 이 경우에 損害賠償額의 算定은 물품이 인도되어져야 할 때의 市場價格과 실제로 引渡될 때의 市場價格과의 差額이다.

예컨대, The Ardennes(owner of cargo) v. The Ardennes(owner)事件에서, 중국오렌지의 輸出業者는 船舶이 Cartagena에서 London으로 직항한다는 船主의 代理人과 口頭約束을 하고 화물을 선적했다. 실제로 船舶은 Antwerp로 향했다. 그 結果로 화물이 London에 도착했을 때, 중국오렌지의 輸入稅가 증가하였고 동시에 중국오렌지가 늦게 도착하였기 때문에 價格이 하락하였다.

(判決) 當事者들은 物品이 빨리 도착하면 도착할수록 價格이 높다는 것을 알고 있다고 생각되기 때문에 船主는 貨主가 지급한 輸入稅의 增加分과 到着의 遲延에 의해 발생된 市場價格의 손실된 範圍에 대한 損害賠償責任이 있다.

또, The Heron II, Koufos v. C Czarnikow Ltd 事件에서, 船舶은 Constantza에서 Basrah까지 사탕을 운송하기 위해서 航海備船되었다. 船舶은 船主를 위해 가축을 Berbera에서 적재하기 위하여 離路하였다. 船舶이 離路하지 않았을 경우에 실제의 날짜보다 10일 빨리 도착되었을 것이다. 備船者는 引渡豫定日과 실제 引渡日에 있어서 사탕의 市場價格간의 差額에 대해 損害賠償을 청구했다.

(판결) 備船者는 그 差額을 청구할 權利가 있다.

間接的 利益의 損失과 같은 특별한 滅失 또는 損傷이 海上運送契約의 不履行에 대한 損害賠償으로 보상받을 수 있는가를 결정하는 경우, 중요한 문제는 契約締結時에 運送人이 알고 이용할 수 있는 情報를 토대로 판단할 경우에 滅失 또는 損傷이 契約不履行의 당연한 結果이거나 또는 그런 種類의

滅失 또는 損傷이 運送人에 의해 豫測可能하다고 단정하는 것이 정당하게 되는가의 정도에서 해당 滅失 또는 損傷이 契約違反의 結果로써 충분히 발생할 수 있는지의 여부이다.

責任의 制限

船主는 1894年の 商船法の 第503條에 의거해서 物品의 滅失과 損傷에 대한 그의 責任을 제한할 수 있다. 더 나아가 1971年の 英國海上物品運送法이 적용될 경우에 同法附則 第IV條 第5項에 의해 그의 책임을 제한할 수 있다.

出訴期限

(i) 契約의 規定에 의한 出訴期限

物品이 引渡되지 않거나 또는 損傷된 狀態로 인도되었을 경우에 傭船契約書 또는 船貨證券上에 반대의 규정이 없는 한(통상 그런 條項이 있음), 訴訟은 6年以內에 제기되어야 한다. 그와같은 條項이 있는 경우에 통상 짧은 기간이 인정된다. 'Centrocon' 傭船契約書의 仲裁條項에 다음과 같이 규정되어 있다.

'본 계약에서 발생하는 모든 紛爭은 런던에서 職務를 보고 있는 2명의 仲裁人의 判斷을 최종으로 하는 仲裁에 위임해야 한다. 訴訟은 모두 書面으로 하여야 하며, 原告의 仲裁人은 最終揚陸後 3個月 以內에 선임되어야 한다. 이 규정이 준수되지 않을 경우에 그 소송은 포기된 것으로 간주되어 절대적으로 금지된다.'

그러나, 그와 같은 仲裁條項이 契約書에 있어도 運送中에 船舶이 심해에 침몰되어 전손으로 되어 揚陸이 불가능할 경우에 상기의 仲裁條項은 적용되

지 않고, 出訴期限이 6年으로 된다. '揚陸'이란 用語는 '契約의 正當한 履行이 되면 도래하는 揚陸의 日字로' 해석되지 않는다.

예컨대, Denny Mott and Dickson Ltd v. Lynn Shipping Co Ltd 事件에서, 貨物이 스웨덴의 Munksund에서 London으로 향하는 船舶에 적재됐다. '모든 訴訟은 書面으로 제기하여야 하고, 原告의 仲裁人은 最終揚陸日字의 12個月 以內에 지명되어야 한다. 그렇지 않으면, 그 訴訟은 포기된 것으로 간주되어 期間의 經過에 의해 절대적으로 금지된다'고 규정된 仲裁條項을 포함한 傭船契約의 第32條는 船貨證券에 삽입되어 있었다. 1959年 6月 18日에 물품을 운송하던 船舶이 전손되었다. 船貨證券의 被背書人은 1961年 7月 17日에 船主를 상대로 소송을 제기했다. 그러나 船主는 貨物이 양륙된 日字로 부터 12個月 以內에 仲裁人을 선임하지 않았다는 이유로 出訴期限을 초과했으므로 無效라고 주장했다.

(판결) 訴訟은 出訴期限을 초과하지 않았다. 貨物은 전손되었기 때문에 결코 양륙되지 않았으므로 第 32條(傭船契約)는 적용되지 않는다. '最終 揚陸日字'란 文句는 貨物이 양륙되었거나 또는 양륙되어야 하는 日字를 의미하지 않는다.

蓮續航海傭船契約이 'Centrocon' 仲裁條項을 삽입하고 있다면, '最終揚陸日에서 9個月 以內'란 文句는 분쟁이 발생한 항해에서의 最終揚陸日에서 9個月 以內를 의미하는 것이지, 당해 계약하에서 운송되는 最終貨物의 揚陸終了日에서 9個月 以內를 의미하는 것이 아니다.

傭船契約書에 原告는 一定期間內에 仲裁人을 지명하지 않을 경우에 訴訟은 금지된다고 규정되어 있는 경우, 지명된 仲裁人은 그 期間內에 지명의 通知를 실제로 받아야 한다.

Tradax Expot SA v. Volkswagerwerk AG事件에서, 傭船契約書에는 紛爭의 如何를 불문하고 각 當事者는 ‘最終 揚陸日에서 3個月 以內에 仲裁人을 選任’하여야 한다는 仲裁條項이 포함되었다. 1963年 12月 15日에 貨物은 양륙 되었지만, 當事者間에 紛爭이 발생하였다. 傭船者는 1964年 1月 27日에 仲裁人을 선정하였으나, 그 仲裁人에 대하여 자기의 仲裁人으로 행동해 줄 것을 요청하는 趣旨를 7月 24日까지 통지하지 않았다. 2月 17日에 자신의 仲裁人을 선임한 船主는 傭船者가 자기의 仲裁人을 期限內에 有效하게 선임하지 않았다는 이유로 그 條項에 근거하여 出訴期限을 초과했다고 주장했다.

(판결) 그 訴訟은 禁止되었다. 왜냐하면 選任은 有效한 選任을 의미하는 것이기 때문이다. 그래서 被選任者에게 통지되지 아니 한 단순한 指名은 그 者를 선임한 것이 되지 않는다. 仲裁手續開始에 필요한 期間을 연장하지 않으면 부당하게 가혹한 상태가 발생한다고 생각되는 경우에 法院은 그 기간을 연장할 權利가 있다.

(ii) 1971년의 英國海上物品運送法에 의거한 경우

本 法이 적용된 경우, 物品이 運送契約에 의해 인도받을 권리가 있는 者에게 인도되기 前 또는 그 때에 그 자가 運送人 또는 揚陸港에서 그의 代理人에게 書面으로 滅失 또는 損傷 그리고 그 概況에 관하여 통지를 하지 않는 한, 또는 滅失 또는 損傷이 외부에서 확인되지 않는 경우에는 物品의 引渡後 3日 以內에 통지하지 않는 한, 運送人이 商品을 船貨證券에 기재된 대로 인도했다는 推定的 證據가 된다.

物品의 狀態는 物品이 수취될 때에 共同檢査에 의해 확인된 경우에는 서류에 의한 通知를 필요로 하지 않는다.

運送人 또는 船舶은 어떠한 경우에도 物品을 인도한 때 또는 인도되어야

할 때에는 1年 以內에 訴訟을 제기받지 않는 한 상품에 관하여 어떠한 책임도 지지 않는다. 그러나 그 期間은 當事者가 訴訟原因 發生後에 합의한 때에는 연장할 수가 있다.

滅失 또는 損傷이 현실적으로 발생하거나 또는 발생할 것이라고 疑心이 가는 경우에 運送人 또는 受貨人은 物品의 檢査와 檢數를 하도록 상호간에 상당한 편의를 제공해야 한다.

仲裁手續의 開始에 전기한 규정의 의미에 있어서의 「訴의 提起」와 동일한 것이다.

예컨대, The Merak 事件에서, 原告所有의 貨物이 Hague Rules을 준거로 한 船貨證券下에서 운송되었다. 同貨物은 1961年 11月 21日에 손상된 狀態로 양륙되었다. 船貨證券에는 어떠한 紛爭도 最終揚陸日에서 12個月 以內에 仲裁에 위임한다는 趣旨의 條項이 포함되었다. 原告는 1962年 11月 15日에 訴訟을 제기하여, 1964年 7月 28日에 裁判에 들어갔다. 그때 豫審判事는 當事者 間에 분쟁을 중재에 위탁한다는 趣旨의 합의를 하였다는 이유로 訴訟을 중지시켰다. 仲裁條項에 의거하여 出訴期限은 1964年 7月 28日에 이미 초과되었다. 原告는 上告하여, 仲裁條項은 Hague Rules 第3條 第6項 또는 第8項에 저촉되기 때문에 無效이고, 最終揚陸日에서 1年 以內에 소송을 제기할 權利가 여전히 존재하므로 실제로 訴訟을 제기할 수 있다고 주장했다.

(판결) 訴訟은 중지되어야 한다. 仲裁條項은 有效하며, 本件은 12個月 以內에 중재에 위탁되지 않았기 때문에 原告는 救濟方法을 가질 수 없다. Hague Rules 第3條 第6項에 있는 訴訟(Suit)이란 어구는 仲裁手續의 開始를 포함한다.

‘訴訟이 1年 以內에 제기되지 않는 한’이란 文句는 ‘訴訟이 英國의 法院

에 1年 以內에 제기되지 않는 한'을 의미하는 것이지, '訴訟이 1年 以內에 어떠한 곳에 제기하지 않는 한'을 의미하는 것은 아니다.

예컨대, *Compania Colombiana de Seguros v. Pacific Steam Navigation Co* 事件에서, 被告의 船舶에 선적된 貨物인 電線은 Colombia의 Buenaventura에서의 항해를 위하여 原告가 保險을 인수하였다. 1954年 12月 12日에 貨物은 損傷된 狀態로 인도되었다. 原告는 貨物所有者에게 損害에 대한 保險금을 지급하고, 被告에 대한 請求權을 代位에 의해 양수받았다. 1955年 11月 2日에 原告는 New York의 最高法院에서 被告를 상대로 訴訟을 제기했지만, 裁判官割權의 결여로 기각되었다. 그래서 原告는 1960年 1月 7日에 被告를 상대로 本件의 訴訟을 英國法院에 제기하였다.

(판결) 그 訴訟은 1924年 英國海上物品運送法, 附則 第III條 第6項에 의거하여 出訴期限 超過로 금지된다. 뉴욕에서 訴訟手續이 1年 以內에 개시된다고 하는 사실은 중요하지 않기 때문이다.

다시 當事者間의 契約에 의해 Hague Rules이 적용되는 船貨證券이 仲裁條項을 삽입하고 있는 경우에도 運送人이 가지는 1年の 出訴期限을 박탈하지 못한다.

1971年 英國海上物品運送法이 적용되는 船貨證券이 'Centrocon' 仲裁條項을 포함하고 있는 경우에 있어서 同仲裁條項은 最終揚陸日에서 9個月 以內에 仲裁人을 선임해야 한다고 규정되어 있는 한, 1年の 出訴期限, 즉 1971年 法에 규정되어 있는 出訴期限이 적용되는 것이 아니기 때문에 無效이다.

그러나 物品의 滅失 또는 損傷이 揚陸後에 발생하는 경우에 1年の 出訴期限이 적용되지 않고 6年の 出訴期限이 적용된다. 그 이유로 1971年 法은 揚陸後의 物品에 관하여 발생한 사실을 대상으로 하지 않기 때문이다.

1971年 英國海上物品運送法이 적용되는 경우에도 法院은 出訴期限을 연장하지 않으면 부당하게 가혹한 상태가 발생된다고 판단되는 경우에 그 기한(仲裁手續開始日字)을 연장할 수가 있다.

第3者를 상대로 한 賠償請求訴訟은 事案이 계속되고 있는 法廷地의 法에 의해 허용되고 있는 期間內에 제기된 때에는 1年의 出訴期限이 도래된 후이라도 제기할 수 있다. 그러나 허용된 期間은 이 賠償請求訴訟을 제기하는 者가 損害賠償額을 지급한 일 또는 그 者에 대한 訴訟에 관한 訴張의 送達을 받은 日字에서 기산하여 3個月 未滿이 되지 않으면 안된다.

(iii) 英國海法會의 協定을 근거로 한 경우

船主가 英國海法會의 會員으로 되어 있는 경우에 다음에 규정하는 同會協定 第4條에 의해 出訴期限이 연장된다.

‘船主는 貨物을 대표하는 當事者의 要請에 따라 (Hague Rules의 규정에 따라 物品의 引渡後 또는 인도되어야 할 日字에서 12個月의 期間이 滿期되기 前 또는 後 이든지 를 불문하고) 出訴期限을 다시 12個月 연장한다. 다만, (A)가능한 한 상세한 內容의 請求通知가 12個月 內에 되어지지 않는 경우, (B)관련된 情報를 모집하여 請求를 신청할 때에 受貨人 또는 受取人 또는 保險業者 側에서 부당한 遲延이 존재하는 경우를 제외한다.’