



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

해상운송인의 감항능력 주의의무
이행 판단의 근거에 관한 연구
(영국판례를 중심으로)

A Study on the interpreting basis of carrier's
Seaworthiness
(Based on British court cases)

The seal of Korea Maritime University is a circular emblem. It features a central shield with a stylized anchor and a ship's mast. The shield is set against a background of wavy lines representing water. The text 'KOREA MARITIME UNIVERSITY' is written in a circular path around the top of the shield. Below the shield, the Korean text '1945 해양대학교' is visible, indicating the university's founding year and name.

指導教授 池 祥 圭

2012年 8月

韓國海洋大學校 産業大學院
海事法學科

朴相俊本論文을 朴相俊의 法學碩士學位論文으로
認准함.

委員長 정영석 (인)
위원 정대 (인)
위원 지상규 (인)



2012年 8月

韓國海洋大學校 産業大學院

海事法學科

朴相俊

<목 차>

| | |
|--|-----------|
| Abstract | ii |
| 제1장 서 론 | 1 |
| 제1절 연구의 목적 | 1 |
| 제2절 연구의 방법 및 범위 | 2 |
| 제2장 해상운송인의 감항능력 주의의무 규정의 연혁과 법적 근거 | 4 |
| 제1절 해상운송인의 감항능력 주의의무 규정의 의의 및 연혁 | 4 |
| 제2절 감항능력 주의의무 규정의 법적근거 | 9 |
| 제3장 해상운송인의 감항능력 주의의무의 내용과 영국 판례의 경향 | 20 |
| 제1절 선체능력 요건 | 20 |
| 제2절 항해능력 요건 | 24 |
| 제3절 인적능력 요건 | 28 |
| 제4절 감하능력 요건 | 33 |
| 제4장 상법상의 감항능력 주의의무의 내용 및 대법원 판례의 검토 | 40 |
| 제1절 상법상의 감항능력 주의의무 규정 | 41 |
| 제2절 대법원 판례의 경향 및 시사점 | 43 |
| 제5장 결 론 | 52 |
| 참 고 문 헌 | 56 |

Abstract

A Study on the interpreting basis of carrier's Seaworthiness (Based on British court cases)

Park, Sang Jun

Dept. of Maritime Law
Graduate School, Korea Maritime University
(Directed by Prof. Ji, Sang-Gyu)

It is reasonable for ship on the sea to possess the diligence for seaworthiness and the ship without the diligence for seaworthiness is not able to achieve the voyage for the proper purpose. Under the circumstance, carrier by sea bears the diligence for seaworthiness during the voyage and law and internal regulation regulate the liabilities and obligation of carrier by sea on this issue.

For instance, Hague-Visby Rules Article 3, Section 1 and Korea Commercial code Article 794 regulate the obligation of policy on the due diligence for seaworthiness of the carrier.

The criteria of the due diligence of ship is not regulated at the same and the most important is the basis of fact during voyage. It

is to be judged by the real situation and circumstances.

Meanwhile, it can be classified as the due diligence for Vessel seaworthiness, for Voyage seaworthiness, for Human seaworthiness and for Cargo worthiness.

Most major sea accident is caused by the default of human and therefore, the due diligence for Human seaworthiness is gradually getting important. Cargo worthiness is that the matter of transporting ship on the loaded cargo. that is, the ship must have the proper conditions through the wide-ranging part of hulls, voyage, manpower and cargo-loading capacity in order that the ship acquires the due diligence for seaworthiness.

The carrier should pay attention to the due diligence properly to obtain the due diligence for seaworthiness.

Due to the recently-frequent sea accident, there are many domestic & foreign demanding which we will have to take the stronger measures to gain the marine safety and to protect the marine environment. For this purpose, IMO has reinforced the international cooperation related more and more.

In case that a loss is brought to the ship due to unseaworthiness of the ship and the carrier is charged to compensate the loss, the carrier should submit substantial evidence that he/she had taken every rational and necessary measures to prevent such a loss if he/she tries to be exempted from such responsibility.

In this study, I have researched the recent standard of

seaworthiness and the British precedents and Korean precedents. Compared to two different precedents, I criticized Korean precedents from Supreme court and suggested the way to seaworthiness for better protection of sea accidents.

In a conclusion, it should apply more strict standard to judge ship's seaworthiness for prevention of sea accident. Also, the regulation and law of seaworthiness set up internationally and each nation have to discuss this issue more deeply.



제1장 서론

제1절 연구의 목적

일반적으로 해상운송과 관련하여 해상운송인은 선박이 안전하게 항해를 할 수 있도록 하여야 하며, 필요한 선원의 승선, 선박의장과 필요품을 보급하고, 선창·냉장실, 그 밖에 운송물을 적재할 선박의 부분을 운송물의 수령·운송과 보전을 위하여 적합한 상태로 둘 의무를 부담하게 되는데 이러한 의무를 감항능력 주의의무라 한다. 이러한 감항능력 주의의무(Seaworthiness)와 관련하여 상법 제794조에서 “해상운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 발항 당시 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하기 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다” 이를 규정하고 있다. 그러나 해상운송인의 감항능력 주의의무는 절대적 의무가 아니고 상대적 의무이다¹⁾. 따라서 특정항해의 제반 상황을 검토하여 보통의 신중한 해상운송인(ordinary and prudent carrier)이 발항 당시에 자기 선박이 갖추어야만 되겠다고 판단할 정도의 항해적합성(fitness)이므로, 선박의 특성·계약상의 예정된 항해·계절 등에 따라서 달라질 수 있다.²⁾ 이렇게 선박소유자 또는 해상운송인에게 요구되는 감항능력 주의의무와 관련하여 우리나라 상법과 Harter Act, Hague/ Hague-visby Rules, Marine Insurance Law, Hamburg Rules, ISM Code, SOLAS 등에 규정되어 있으며, 이는 선박이 안전하게 항해를 하게 함으로써 해상사고를 방지하려는 목적과 경제적으로 우위에 있는 선박소유자의 횡포로부터 화주를 보호하기 위하여서다.³⁾ 또한 해상운송인이 감항능력 주의의무를 성실히 이행하고 화물이

1) 정영석(2005), 「해상보험론」(부산:해인출판사), p. 247.

2) 정찬형(2012), 「상법강의요해(제11판)」(서울:박영사), p. 1074.

3) 서헌재(1983), “감항능력 주의의무에 관한 일고찰”, 「법학연구」, 제26권. 제2호, 부산대학교 법학연구소, p. 229.

목적항에 안전하게 도착하고, 인도되었다면 감항능력과 관련하여서는 어떠한 손해배상의 문제도 발생하지 않을 것이다. 그러나 화물을 운송하는 선박이 이러한 감항능력을 유지하지 못하고, 이로 인해 화물이 멸실·훼손되거나 또는 운송 지연으로 인해 시장에서의 가치를 상실하여 경제적으로 손해가 발생하는 경우, 다음과 같이 책임의 문제가 발생한다. 첫째, 책임의 부담 주체는 누가 될 것인가? 둘째, 누가 입증 책임을 부담하는가? 셋째, 해상운송인은 계약상 또는 국제 협약상의 책임면책 규정 또는 책임 제한규정을 원용할 수 있는가? 등이다.

따라서 본 연구는 이미 여러 논문에서 연구되어진 바 있는 선체능력(vessel seaworthiness), 항해능력(seaworthiness of the vessel's equipment and documentary), 인적능력(human seaworthiness)에 관한 일반적인 감항능력의 주요내용과 책임의 기본적 구조, 입증책임, 그리고 해상운송인의 면책조항 및 책임제한의 원용 등에 관하여 상법과 국제협약들을 토대로 하여 살펴보고자 한다.

제2절 연구의 방법 및 범위

감항능력주의의무를 논하기 위해서는 우선 감항능력 주의의무에 관한 기본적인 의의를 살펴보는 것이 필요하다.

제2장에서는 해상운송인이 준수하여야 하는 감항능력 주의의무의 기본적인 개념과 법적성질 그리고 연혁에 대하여 살펴보았고, 관련 법률들의 규정 및 그 발전, 마지막으로 각국의 입법례에 대하여 고찰하였다.

제3장에서는 감항능력 주의의무의 기본적 구성요소인 선체능력, 항해능력, 인적능력 및 적하능력에 대하여 자세하게 살펴보고, 각각의 구성요소의 해석근거를 영국판례를 중심으로 하여 제시 하겠다.

제4장에서는 상법상의 감항능력 주의의무규정들에 관하여 고찰하고, 대법원의 판례의 경향에 대하여 살펴볼 예정이다. 아울러 제3장에서 제시된 영국법원 감항능력 주의의무의 판단근거와 대법원의 해석기준의 차

이를 분석해보고, 향후 감항능력 주의의무 판단 시 고려할 사항들이 무엇인지 제시될 수 있도록 연구에 힘썼다.

이 연구가 해상운송인에게 기본적 의무로서 요구되는 감항능력 주의의무의 이행여부를 판단할 수 있는 근거를 영국판례를 기본으로 하여 제시함으로써 향후 해양사고 예방에 기여하기를 바라마지 않는다.



제2장 해상운송인의 감항능력 주의의무 규정의 연혁과 법적 근거

이 장에서는 먼저 해상운송인이 준수하여야 하는 감항능력 주의의무 규정 기본적 개념과 법적성질 그리고 연혁에 대하여 살펴보고자 한다. 다음으로 감항능력 주의의무 규정의 법적근거와 관련하여 고대 및 중세 법상의 규정, 근대 영국법상의 규정, 하터법·헤이그/헤이그-비스비 규칙·함부르크 규칙 및 로테르담 규칙상의 규정 그리고 영국해상보험법상의 규정과 ISM Code 및 SMS 상의 감항능력 주의의무 규정의 내용을 고찰 하도록 하겠다.

제1절 해상운송인의 감항능력 주의의무 규정의 의의 및 연혁

1. 감항능력 주의의무의 의의와 특성

1) 의의

선박이 감항능력을 가지기 위해서는 바다의 모든 작용에 견딜 수 있는 능력이 요구되는 것은 아니고 특정 항해 또는 운송의 수행에 있어서 일반적으로 존재하는 위험사정에 견딜 수 있으면 족하다. 그러므로 선박의 감항능력이란 “특정의 항해 또는 운송을 함에 있어서 일반적으로 예상되는 위험사정에 견딜 수 있는 특정선박의 능력을 의미 한다”고 할 수 있다.⁴⁾

영국학자 브라운(Brown)은 감항능력에 대하여 “선박은 특정 피보험항해의 목적을 위하여 모든 면에서 적합하여야 한다. 모든 면에서 적합한 상태로 하기 위해서는 선박의 선체와 속구뿐 아니라 보급품, 연료보급, 설비, 특수설비, 추진기, 기타 기계와 전기기계 및 장치에 대해서 주의를

4) 박용섭(1998), 「해상법론」(서울:형설출판사), p. 357.

다하여야 한다. 또한 선박에서 자격 있는 선장과 해기사 및 보통선원의 정원을 승선시켜야 한다”라고 정의하고 있다.⁵⁾ 그밖에 감항능력의 뜻을 밝힌 영국의 많은 학자들⁶⁾은 감항능력의 정의를 제시하였다기 보다는 해상보험계약상 감항능력의 내용과 그것을 갖추기 위한 조치를 설명하였다고 볼 수 있다.

2) 법적성질

(1) 감항능력 주의의무의 사실성과 형식성

선박의 감항능력 주의의무는 항로, 항해의 시기 및 기간을 고려하여 그 항로시기에서의 통상의 해상위험과 적하의 성질·수량 등에 대해 구체적인 사실에 따라 규정한 것이다.⁷⁾ 즉, 선체·속구·승무원·식료 기타의 준비가 실제로 항해를 하는데 적합하고 항해상 통상의 해상위험에 감내할 수 있는 상태라면 감항능력 주의의무가 있다고 인정된다. 따라서 감항능력 주의의무는 사실문제이고 형식적으로 규정할 것은 아니다. 따라서 선

5) Brown, Robert H(1978)., *Marine Insurance Vol. 1. - The Principles, 4th Ed*, London: Witherby & Co. Ltd, p. 70.

6) 영국학자 Eldridge는 “선박은 선체와 속구가 견고하여야 할 뿐아니라 피보험항해를 위하여 필요한 모든 것이 양호하여야 한다. 그 선박의 선장은 적격하여야 하며 선원도 충분하여야 한다. 그리고 항해의 일부에서 도선사가 필요한 경우에는 도선사를 승선시켜야 한다. 보급품은 적절하여야 하며 만약 증기선이라면 연료가 적당하게 공급되어야 하며 선박의 기계는 정상이어야 한다. 한편, 만약 선주 또는 용선자가 선박으로써 화물을 운송할 것을 인수하려면 그 선박은 그 특정화물의 안전한 운송에 적절한 상태에 있어야 한다. 따라서 감항능력담보에 적용되는 판단 기준은 다음의 주장을 정당화한다. 즉, 선박은 어떤 항해에 대하여 감항능력이 있지만 다른 항해에 대해서는 감항능력이 없을 수도 있다. 선박은 단계로 분할할 수 있는 항해의 어떤 부분에 대하여 감항능력이 있어도 나머지 부분 전부 또는 일부에 대하여 감항능력이 없을 수도 있다. 선박은 어떤 화물에 대하여 감항능력이 있어도 다른 화물에 대해서는 감항능력이 없을 수도 있다”라고 설명한다 (Eldridge, William Henry, *Marine Policies*, 3rd ed. by Harry Atkins (London: Butterworths & Co., 1938, p.131). 이에 대하여 영국의 다른 학자인 Goodacre는 위의 설명이 감항능력에 대하여 가장 구체적인 설명이라고 평가하였다(Goodacre, J. Kenneth, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed., (London: Itherby & Co., Ltd., 1981, p.62).

7) 小町谷操三(1931), 「統一船荷證券法論」, 岩波書店, p. 76.

박검사를 받았다는 사실만으로 선박의 감항능력 주의의무가 있다고 할 수 없다.⁸⁾

현행 우리나라 상법에서도 감항능력 주의의무의 증명에 대해 법정증거력을 부여하는 규정이 없기 때문에 법관의 자유재량에 맡길 수밖에 없다. 흔히 선급협회가 발행한 검사증명서를 가지고 해상운송인이 감항능력 주의의무에 대해 상당한 주의(due diligence)를 했다는 것에 대한 결정적 증거력밖에 가지지 못한다고 해석하여야 한다. 이것은 선박승무원의 자격에 대해 감항능력 주의의무과의 관계에서도 동일하다고 할 수 있다. 즉, 승무원의 해기면장은 그것을 취득한 자에 대해 그것에 상당하는 능력이 있는 것으로 추정할 뿐이며 그 항해실행에 대해 항상 적격성을 부여한 것은 아니다. 따라서 해원이 소정의 해기면장을 취득하지 않았다는 이유로 선박이 불감항이라고 할 수 없다.⁹⁾

선박의 감항능력 주의의무 자체는 단지 형식상의 문제가 아니라 구체적인 사실상의 문제라고 할 수 있다. 예를 들면 선박의 의장 그 자체가 선박안전법에 위반한 때¹⁰⁾ 또는 선박직원이 선박직원법에서 말하는 무자격자인 때 등은 선박이 불감항이라고 판단하는 경우가 많다.¹¹⁾ 결론적으로 감항능력 주의의무는 구체적인 사실상의 문제이지 추상적 형식상의 문제는 아니다.¹²⁾

(2) 감항능력 주의의무의 절대성과 상대성

8) Michael, T. and Steel, D.(1976), *The Merchant Shipping Act. 7th ed.*, Stevens & Sons, pp.133~134.

9) 加藤由作, 「海上危險新論」, 春秋社, 1961, 588면.

10) 만재흡수선의 표식의 은폐·변경·말소, 제한기압의 초과, 최대승선인원의 초과, 만재흡수선 초과 화물적부, 무선시설을 구비하지 않은 경우를 말한다.

11) Michael, T. and Steel, D., *op.cit.*, pp.126~134.

12) *McFadden v. Blue Star Line* 사건에서 Channel J는 다음과 같이 감항능력 주의의무를 정의했다. "... that degree of fitness which an ordinary careful and prudent owner would require his vessel to have at the commencement of her voyage having regard to all the provable circumstances of it"(McFadden v. Blue Star Line, [1905] 1 K.B. 697)

감항능력 주의의무는 절대성과 상대성으로 구별하는 경우가 있다. 전자는 특정항해의 특수사정과 관계없이 항해상의 모든 작용에 감내할 수 있는 능력을 의미하며, 후자는 특정항해의 특수사정을 고래하여 특정 선박이 기도하는 특정항해 또는 일반적으로 예상되는 항해의 위험에 감내할 수 있는 능력이다.¹³⁾ 여기서 말하는 특정항해는 그 항로에 관계가 있을 뿐만 아니라 항해의 시기에도 관계가 있다. 해상법에서 감항능력 주의의무이라고 할 때는 전자가 아니라 후자의 의미를 가리킨다.

오늘날 절대 완벽한 감항능력을 기대하는 것은 선박항해의 기술상에서 보아 불가능하다. 특히 해상법의 영역에서 보면 감항능력 주의의무는 운송물을 안전하게 운송하기 위한 능력이므로 항상 운송물과 서로 관련지어서 생각해야 하며 선박은 동일한 항해에서도 운송물이 상이하게 됨에 따라 일부 운송물에 대해서는 감항능력 주의의무를 가지지만 다른 운송물에 대하여는 그러하지 않을 수 있다. 또한 일반의 물건운송에 대해서는 감항능력 주의의무를 가지고 있어도 냉동장치를 필요로 하는 물건운송에는 설비가 없기 때문에 불감항이 되는 경우도 있다.¹⁴⁾ 따라서 감항능력 유지의 여부는 항해의 상황, 특히 각 항해의 목적 및 항행의 시기 등 제반 사정을 고려하여 판단해야 하며 일정불변의 기준이 있는 것은 아니다.

(3) 감항능력 주의의무의 객관성 및 주관성

감항능력 주의의무의 객관성이란 선박이 사실상 불감항으로 되면 선박소유자가 이것을 알고 있는지의 여부, 이것을 모르는 것에 대해 과실이 있는지의 여부 또는 감항능력 주의의무에 대해 주의를 하였는지의 여부에 관계없이 불감항이라는 사실에 대해 면책되지 않는다는 의미이다(무과실책임성). 이것에 비하여 선박소유자가 상당한 주의를 했다면 책임을 면하게 되는 것을 주관성(과실책임성)이라 한다.

13) Abraham, H. J., Das Seerecht, Walter de Gruyter & Co.(1969), SS. pp. 120~121.

14) Maori King V. Hughes [1895] , 2 Q. B., p. 550.

2. 연혁

1) 유래

감항능력 주의의무의 유무에 대한 판단은 확립된 법률이 만들어지기 이전에는 기본적으로 관례와 관습에 따라 정하여 졌다. 그러나 15세기에 들어오면서 전세계로의 항해가 가능해지면서 베니스(Venice)에서 사용된 Law Merchant라는 관습법에 따라 이를 규율하였고, 이 관습법이 현대적인 해상법의 근간이 되었다.¹⁵⁾ 이후 이 법은 지속적으로 발전하여 20세기에 이르러 국제적인 협약 즉 “Unification of Certain Rules of Law, “Brussels”, “1924 Hague Rules”, “1968 Hague-Visby Rules”, “1974 Safety of Life at Sea Convention”, “1976 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims” 등으로 발전하였다. 또한 해운산업과 관련한 국제적인 조직, 즉 “IMO”, “CMI”, “UNCITRAL”들은 이러한 법률들을 해양산업에 적용하려고 노력하고 있으며, 지속적으로 발전시키고 있다.

2) 감항능력 주의의무와 관련한 각종 법률의 발전

19세기까지는 해운산업을 규율하는 법률들이 개별적으로 각 국가에서 실행되었다. 예를 들면, 영국의 관습법, 미국의 하터법 등이다. 그러나, 해운업이 국제적으로 광범위하게 발전하면서 화주와 선박소유자사이에 계약의 불이행에 따른 분쟁이 증가 되었고, 이후 일반적인 해운활동을 규제할 수 있는 통일규칙의 필요성이 대두되었다. 특히 감항능력 주의의무에 대한 통일적 규제에 대한 의견들이 제기되었다. 이러한 필요에 따라 감항능력 주의의무에 대한 첫 번째 국제적인 협약이 1924년 Hague Rules 이었으며, 본 규칙은 해상운송인이 감항능력 있는 선박을 제공할 의무가 있음을 규율하였다 (헤이그 규칙 제3조). 해상운송인의 감항능력

15) Grant Gilmore & Charles L. Black(1975), *The Law of Admiralty. 2nd Ed.*, The Foundation Press, Inc, pp. 1~50.

주의의무는 절대적 의무로서 상당한 주의를 통해 선박이 감항능력을 확보하도록 하였다. 또한 이 규칙은 해상운송인의 기본적 책임에 관하여도 규정하고 있다. 이후 이 규칙은 1968년 Hague-Visby Rules로 수정되었고(Hague-Visby Rules Article III), 대부분의 나라들은 헤이그 규칙 또는 헤이그 비스비 규칙을 해상운송분야에 광범위하게 적용하고 있다. 이 규칙들은 이후 1978년 함부르크 규칙에 영향을 미치게 된다. 그러나 다음과 같은 점에서 Hague-Visby Rules과 기본적인 차이를 가지게 된다(Hamburg Rules Article 5. Basis of liability). 첫째, 감항능력 주의의무(seaworthiness)라는 문구를 사용하고 있지 않다. 둘째, 해상운송인의 의무 즉, 상당한 주의(due diligence)의무에 대한 책임기간이 화물의 선적항, 운송과정 및 양륙항까지 해상운송인의 관리 하에 있는 모든 구간으로 확대되었다(Hamburg Rules, Article 4. Period of Responsibility). 셋째, 해상운송인의 책임을 만약 해상운송인이 그의 무과실을 입증하지 못하는 한 화물의 멸실과 훼손에 대하여 책임을 부과한다고 규정하고 있다. 넷째, 마지막으로 해상운송인의 책임제한에 관한 예외를 인정하고 있지 않다. 따라서 이러한 차이점으로 인해 약 30개국만이 함부르크 규칙을 받아 들였으며, 대부분의 나라들이 본 규칙을 승인하지 않고 있다. 이외에도 UNCTAD에서 화주국인 개발도상국의 요구로 1978년 UNCTRAL이 채택되었으나 감항능력 주의의무에 관하여는 헤이그 비스비 규칙의 내용과 대체로 유사하다.

제2절 감항능력 주의의무 규정의 법적근거

1. 고대 및 중세법

감항능력에 관한 담보의무는 오래된 성문법전인 “함무라비 법전(the code of Hammurabi)”, “로오드 해법(lex Rhodia de Jactu)” 및 “올레론 해법(waw's of Oleron)”에서 이미 규정되고 있었으며, 그 후 “위스비 해

법(laws of Wisbuy)”등의 법에서 그 엄격성을 요구한 규정이 발견되고 있다. 즉, 기원전 250년경의 “로로드 해법”에서는 용선계약서에 선장이 충분한 수의 선원과 안전한 장비를 준비해야 한다는 뜻의 규정이 있었다. 모든 유럽 해법의 기초가 된 “올레론 해법”에서도 용선계약서에 선장이 충분한 선원의 확보 및 마스트, 돛, 강한 닻 및 불, 물, 소금을 갖추지 않으면 안된다는 조항을 두어야 한다고 규정하고 있다. 이러한 규정은 17세기 이전의 해법은 물론 프랑스 루이 14세의 “해사칙령” 이전의 프랑스 법에서도 나타나고 있는 바, 중세에는 용선계약에 감항능력 담보 조항을 두는 것을 관습으로 하고 있었던 것으로 추측할 수 있다.¹⁶⁾ 한편, 중세 후기에 해사관습과 법은 같은 의미로 사용되었다는 점에 비추어 볼 때 감항능력 주의의무는 그 기원을 용선계약상의 관습에 두고 있다고 할 수 있다. 1681년의 프랑스 “해사칙령(L’Ordonnance de la Marine mois d’aout)” 제11조에서는 “선박이 발항시에 항해불능인 경우 선장은 운임 청구권을 잃고 손해배상 의무를 부담한다”고 규정하여 감항능력에 대한 선장, 선주의 무과실 책임을 인정하고 있다. 또 본 칙령 제8조는 적하와 여객의 안전확보를 위하여 선장의 감항능력 검사 의무를 규정하고 있다.¹⁷⁾ 이 “해사칙령”은 일본 상법을 계수한 우리나라 구상법에도 영향을 미친 것으로 추정된다.

2. 근대 영국법

영국 커먼로(Common Law)상 해상물품계약에서는 별도의 특약이 없는 한 선박을 제공하는 측에서 당해 선박이 운송목적에 적합하다는 것을 담보할 의무가 있다. 이 의무는 절대적 약속으로서 선박소유자 등의 의무자가 단순히 선박에 감항능력을 부여하기 위해서 최선을 다한 것으로

16) 김천식(1985), “해상운송인의 감항능력주의의무”, 한국외국어대학교 무역대학원 석사학위논문, pp. 12~13.

17) 전영우(1993), “해상보험계약과 해상운송계약상의 감항의무에 관한 비교적 고찰”, 「법학연구」, 제5호, pp. 66~67.

충분하지 않고 선박이 객관적으로 감항능력을 갖지 않으면 아니 된다.¹⁸⁾ 16세기 중반부터 17세기 초반에 걸쳐 영국에서 선박소유자는 용선계약상의 의무로서 감항능력 담보의무가 나타난 것으로 보이며, 18세기에서는 해상보험법 분야에서 선박의 감항능력이 없을 때에는 무조건 당사자간의 보험계약이 없던 것으로 인정되었다. 해상보험계약은 선박을 중심으로 체결되는 것이기 때문에 선박으로서의 기본 기능인 감항능력이 없는 선박과의 보험계약은 계약의 기본을 뿌리부터 흔들기 때문이라는 것이다.¹⁹⁾ 즉, 보험계약에서는 당시부터 선박의 감항능력에 매우 엄격한 태도를 유지하였다. 18세기 후반에는 발항당시 커먼로상 해상운송인의 감항능력 유지의무는 절대적인 담보의무로서 감항능력이 유지되지 아니하면 면책될 수 없었다.²⁰⁾ 이때 감항능력의 판단은 중세의 약관에서 내려오던 “선박은 방수되며, 단단하고 강해야 한다(ship must be tight, staunch and strong)”가 기준이 되었다.²¹⁾ 그러나 선박이 점차 대형화하고 그 구조가 복잡해짐에 따라 해상운송인에 의한 완전무결한 선박의 검사와 관리가 곤란해지자 무과실책임을 인정하는 것은 선박소유자에게 너무 가혹하다는 의견도 제기되었다.¹⁹⁴⁵

19세기가 되어 해상보험분야에서 감항능력의 담보에 관하여 많은 판례가 축적되어 감항능력의 내용, 인정기준, 거증책임, 불감항의 추정 등에 관한 기준이 마련되었다. 한편 해상운송계약 분야에서 선주들은 강력한 경제력을 이용하여 선하증권 상에 각종의 면책약관을 삽입하기 시작하였으며, 선박의 감항능력 담보의무를 면제하는 조항도 삽입하게 되었다. 그 결과 커먼로상의 절대적 책임을 지던 해상운송인은 약관에 따라 각종 책임을 면하게 되면서 “해상운송인은 운임을 수령하는 것 이외에는 아무런 의무를 부담하지 아니한다(there seems to be no other obligation on the shipowner than to receive the freight)”는 주장도 나왔다.²²⁾

18) *Steel v. State Line*(1877), 3 App. Cas 72. per Lord Blackburn, p.86.

19) *Park*(1787), *A System of the law of Marine Insurance*, p. 260.

20) 커먼로상 해상운송인(common carrier)란 일반 화주로부터 운임을 받고 운송서비스를 제공해주는 영미법상의 해상운송인 개념이다.

21) 김천식(1985), *전게서*, p. 15.

3. 하터법(Harter Act)

해상운송계약의 체결에 있어 영국을 중심으로 하는 선박소유자들의 횡포가 심하여지자 화주국인 미국은 자국의 이익을 보호하기 위하여 1893년 “하터법(Harter Act)”을 제정하여 선박소유자의 면책조항에 대항하였다. 이 법은 감항능력 주의의무를 감소 또는 면제하는 약관을 금하고, 항해상의 과실에 의하여 해상운송인이 면책되기 위하여는 감항능력에 관한 상당한 주의를 하여야 하며, 법정 면책사유에 “선박의 항해 또는 관리의 과실 (fault or errors in navigation or in the management of said vessel)”을 규정하였다.

하터법은 선박소유자의 상사과실과 선장이 선박의 항해에 부주의하여 생긴 항해과실을 구별한 최초의 입법으로서 이후 1924년 헤이그규칙의 모델이 되었다.²³⁾ 또 이 법에서는 해상운송인의 감항능력 주의의무를 주관적 주의의무로 바꾸어, 해상운송인이 감항능력 유지를 위하여 상당한 주의의무를 다 한 때에는 책임이 면제되도록 하고 있다. 즉, 해상운송인의 책임이 커먼로상의 무과실책임에서 과실책임주의로 바뀌게 된 것이다.

4. 헤이그규칙(Hague Rules) 및 헤이그-비스비 규칙 (Hague-Visby Rules)

해상운송계약상 해상운송인의 권리와 의무를 정하는 최초의 통일적인 조약은 1924년 브뤼셀에서 채택된 “헤이그규칙”이다. 이 조약에서는 운송물이 선적되었을 때부터 양륙될 때까지 해상운송인의 책임을 정하고 있으며, 운송물의 선적, 보관, 운송, 양륙에 대한 해상운송인의 과실책임을 면제하는 조항은 무효라고 규정하고 있다. 반면에 해상운송인은 항해 또는 선박의 관리에 대한 과실 책임으로 부터는 면책된다.

22) Mocatta, Mustill and Boyd(1984), *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed London: Stweet & Maxwell, p. 210.

23) 공경자(1991), “해상운송인의 감항능력주의의무-영·미 판례를 중심으로”, 한국해양대학교 대학원 법학석사 학위논문, p. 11.

선박의 감항능력에 관하여 “헤이그 규칙”은 “하터법”보다 더 완화하여 규정하고 있다. 즉 “상당한 주의가 부족한 경우가 아니라면 해상운송인과 선박은 감항능력의 부족에서 생기는 멸실 또는 훼손에 대하여 책임을 지지 아니한다(Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of 열 diligence to make the ship seaworthy)”라고 규정²⁴⁾하여 “하터법”보다 면책의 여지를 넓게 인정하고 있다.

5. 유엔해상물건운송협약(함부르크 규칙)

유엔무역개발위원회(UNCTAD)는 “헤이그-비스비 규칙”이 해상운송인을 너무 보호한다는 화주국인 개발도상국의 주장을 반영하여 1978년 “국제연합 해상물건운송협약(이하 함부르크 규칙)”을 채택하였다. 이 규칙에서는 해상운송인인 운송물의 손해에 대한 배상책임의 원칙을 간단하게 재편성하고 있다. 즉, “자기 또는 사용인이나 대리인이 그 손해의 원인이 된 사고 또는 그 결과를 회피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취했다는 것(that he, his servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences)”을 증명하지 못하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 인도 지연으로 인한 손실에 대하여 배상책임을 져야 한다고 규정²⁵⁾하여 손해를 방지하기 위한 의무를 위반한 경우 운송물의 손해에 대해 해상운송인은 책임을 져야 한다고 한다. 또 선박의 감항능력에 관하여는 아무런 규정을 두고 있지 아니하지만 그 구체적 내용은 헤이그 규칙의 내용과 대체로 같다고 할 수 있다. 다만, 헤이그-비스비 규칙의 경우 감항능력의 확보의무가 선박의 발항전 또는 발항당시 시점에서 이행하면 되었으나 이 규칙에서는 상기의 해상운송인 과실추정의 원칙에 따라 감항능력 때문에 화물에 손해가 발생하지 않도록 전 항해기간에 걸쳐 감항능력

24) 헤이그-비스비 규칙 제4조 제1항.

25) 함부르크 규칙 제5조 제1항.

을 유지하여야 한다고 규정하고 있다.²⁶⁾

6. 로테르담 규칙(Rotterdam Rules)상의 감항능력 주의의무 규정

감항능력 주의의무와 관련하여 로테르담 규칙은 제14조(항해시의 구체적 의무)에서 “해상운송인은 항해 전, 항해의 개시, 그리고 항해 중에 있어서 다음에 대하여 상당한 주의를 다하여야 하다: (a) 선박의 감항능력을 확보하고 이를 유지할 것, (b) 선원의 승선, 선박의장 및 필요품의 보급을 적절히 행하고, 항해하는 동안 그러한 상태를 유지할 것 그리고, (c) 선창과 기타 화물을 적재할 선박의 부분, 그리고 해상운송인이 제공하여 화물을 운반하는 컨테이너를 화물의 수령, 운송 및 보관에 적합하고 안전한 상태로 두고 이를 유지할 것”이라고 규정하고 있다. 그러나 이러한 규정은 기존의 헤이그 비스비 규칙 및 함부르크 규칙과는 다른 책임을 부과하고 있는 것이 특징이다. 즉, 해상운송인에 대해 항해 전 또는 항해 개시, 또는 항해 중에 선박에 항해를 견딜 수 있도록 유지하는 등 여러 의무를 지우고 있다는 것이다. 본 규정에 따른 경우 해상운송인은 기존 협약에서 규정하고 있는 감항능력 주의의무의 확보 기간이 발항 당시(헤이그 비스비 규칙)에서 확대되어 항해전과 항해기간 동안에도 지속적으로 감항능력 주의의무를 부담하게 되는 것이다. 이는 해상운송인의 의무를 확대하는 결과를 초래하게 되고, 운영에 있어 부담요인으로서 작용하게 될 것이다. 즉, 선박이 출항한 후에는 거친 파도 또는 강풍 등 예기치 않은 항해 여건 변화 등으로 감항능력을 상실할 가능성이 더욱 커지기 때문이다.

이와 같은 이유로 감항성 주의의무와 관련된 로테르담 협약의 도입을 많은 국가와 해상운송인들이 반대하고 있다.

26) 함부르크 규칙 제5조 제1항.

7. 영국 해상보험법상의 감항능력 주의의무 규정

1) 의의

영국 해상보험법에서 선박의 감항능력은 항해보험계약에서 구체적으로 규정하고 있으나, 기간보험에서는 선박소유자에게 불감항을 「알고서 고의」(privity)로 출항시킨 경우에 보험자는 면책이라고 규정하고 있다. 이는 기간보험계약의 특징이 항해 중인 선박을 보험목적물로 삼았기 때문에 감항능력이 존재함을 전제로 한 것이다. 해상보험법에서는 피보험자에게 화물을 적재할 선박이 당해 항해를 완성할 수 있게 감항능력을 담보할 것을 요구하고 있다.

선박의 감항능력은 해상보험에서 뿐만 아니라, 해상운송계약에서도 선박소유자가 저야 할 가장 기본적인 묵시 의무의 하나이다.²⁷⁾ 이것은 선박의 종류에 관계하지 않고 관련 선박은 감항능력을 유지하여야 한다는 것을 뜻하는 것이다. 특히 해상운송인의 감항능력 주의의무가 비록 과실책임주의에 바탕을 두고 있지만 해상운송계약에서는 이 점을 고려하여 감항능력 주의의무의 경감을 금지하는 강제조항을 두어서 해상운송인에게 무거운 책임을 지우고 있다(헤이그 비스비 규칙 제3조 제1항 규정 참조).

영국 해상보험법 제33조에서 선박기간보험의 경우 선박소유자는 피보험선박이 감항능력이 부족함을 알고서 항해에 사용한 경우에 보험자는 책임을 면한다고 규정하고 있다. 그 대신 선박 항해보험계약에서는 항해를 개시할 때에 감항능력이 부족할 경우에 보험자 면책으로 규정하고 있다.

2) 특질

해상운송계약에서 해상운송인의 감항능력 주의의무는 해상법 또는 영국

27) E R Hardy Ivamy(1989), *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, London, Butterworths, p. 111.

해상물건운송법(코그사)에 의한 과실책임주의를 원칙으로 하나, 협회 선박기간보험계약에서 규정한 피보험자의 감항능력 워런티는 영국 해상보험법에서 요구하는 엄격한 주의의무이다. 그러므로 코그사에서 요구하는 감항능력 주의의무와는 이것이 큰 차이점이다. 즉 영국 해상법에서는 감항능력 주의의무는 커먼로에의 원칙을 근거로 피보험자의 묵시적 워런티인 것이다. 그러므로 영국 해상보험법 제39조에서는 항해보험에서 항해를 시작할 때에 묵시의 “선박의 감항능력 워런티(warranty of seaworthiness of ship)”로 규정하고 있으므로 대표적인 묵시의 워런티이다(영국 해상보험법 제39조 제1항).

3) 감항능력의 내용 및 시기

선박기간보험증권에서는 감항능력 주의의무 개시 시기는 항해보험계약에서와 같이 “항해 개시 시에(at the commencement of the voyage)”로 규정(영국 해상보험법 제39조 제1항)하지 않고, 대신에 피보험자가 “선박의 불감항을 알고서 고의로 선박을 출항시킨 경우(with the privity of the assured, where the ship is sent to sea)”로 규정하고 있다(영국 해상보험법 제39조 제5항). 본 조항에서 구체적으로 본선의 감항능력 주의의무 시기를 언급하지 않고 있으나, 기간 보험의 특질에 비추어 본다면, 본선이 선박기간보험의 보험기간 동안에는 항상 감항상태로 유지할 것을 묵시적인 워런티로 인정하여 선박보험계약을 체결한 것으로 풀이하는 것이 합리적이다.

(1) 정도

영국 해상보험법에서 “감항능력의 정도”에 관하여 항해보험에서는 항해개시 시에 보험에 가입된 특정의 해상사업의 실행을 위하여 선박은 감항능력이 있는 것을 묵시적 워런티로 한다(영국 해상보험법 제39조 제1항)로 규정하여 그 정도를 해상사업의 실행목적에 두고 있으므로 상대적

이다. 감항능력의 정도는 상대적인 것으로 피보험선박의 항로, 화물, 기상 조건 및 해상 조건에 따라서 정하여 진다.

(2) 내용

“감항능력의 내용”에 관하여 영국 해상보험법에서는 구체적으로 명시하지 않고 있으나, 해법의 일반원칙을 적용하여 헤이그 비스비 규칙에서 열거한 바와 같은 내용으로 해석하여야 한다. 그러므로 영국 해상보험법에서 규정하는 “모든 점에서 적합한(fit in all respects to)”의 내용은 해상물건운송법의 감항능력을 의미하는 세 가지 요소인 선체와 기관의 감항능력, 선원과 항해준비의 항해능력 및 화물운송의 감하능력과 같은 뜻으로 해석하는 것이 원칙이며 영국의 판례 또한 이와 같다.

(3) 시기

원칙적으로 영국 해상보험법에서 규정한 “감항능력 주의의무의 개시 시기”는 특약이 없는 한, 위험이 개시 될 때에 시작한다. 그러므로 영국의 해상보험법에서 규정한 감항능력은 커먼로의 단계이론(doctrine of stage)을 근거로 하여, 각 기항지마다 출항할 때에 개별적인 감항능력을 요구하고 있음에 유의하여야 한다. 이 점이 영국 해상물건운송법에서 규정한 발항당시에 있어서 해상운송인의 감항능력 주의의무의 시기와 다른 차이점이 있다.

(4) 증명책임의 전환문제

영국 해상보험법에서는 감항능력의 증명책임에 관하여 명시적 규정이 없다. 만약 선박에 감항능력의 부족으로 손해가 발생한다면 보험자가 면책의 법익을 가진다. 이러한 원칙에서 본다면 선박의 감항능력 부족에 관한 증명책임은 보험자에게 있다고 하겠다. 다시 말하면 해상보험에서

피보험자가 담보위험으로 말미암아 손해가 생겼음을 증명하여 보험금의 지급을 청구할 때에, 보험자가 면책임을 주장하기 위해서는 그 선박의 감항능력 부족에 대하여 증명책임은 보험자에게 있다.²⁸⁾ 그러나 선박을 직접 운항하지 아니하는 보험자로서 선박의 감항능력의 부족을 입증하는 것은 매우 어려운 사항이므로, 영국 법원은 특수한 경우에 감항능력 부족의 증명책임을 피보험자에게 전환시키고 있다. 특히 “손해의 사항 (circumstances of damage)이 감항능력의 부족으로 밖에 생각할 수 없는 경우에는 법원이 피보험자에게 감항능력의 증명책임을 명령한 방법도 있다. 예컨대, 영국 법원은 선박이 출항한 직후에 침몰손해가 발생하였다면, 이 선박은 출항 당시에 이미 감항능력이 부족한 상태에 있었다고 추정되므로 증명책임은 보험자로부터 피보험자에게 전화되어야 한다고 판시하였다.²⁹⁾

8. ISM Code 및 SMS 상의 감항능력 주의의무 규정 내용

국제해사기구(International Maritime Organization; IMO)는 그 동안 선박의 안전운항 확보와 해양환경보호를 위해 주로 선박구조와 설비의 강화 및 이들 선박을 운항하는 선원의 자질향상을 위한 국제협약을 채택하는 등 주로 선박자체의 물질적 측면만을 중시하여 왔으나, 해상사고의 대부분이 선박 자체의 결함보다는 인적과실에 의하여 대형 인명사고 및 해양오염사고 등 크고 작은 해양사고가 끊임없이 발생되고 있다는 사실을 인지하고 해상안전, 해상사고방지 및 해양환경보호를 위한 시스템을 개발하여 국제적인 관리기준인 국제안전관리코드(International Safety Management Code; ISM Code)을 제정하였으며 이 코드는 1998년 7월 1일부터 국제적으로 발효되었다.

ISM Code가 선종에 따라 시차를 두고 1998년 7월 1일부터 단계적으

28) Parker v Potts (1817) 3 Dow, 23; *Maris & Co. v London Assurance Co.* (1935) 52 LILR. 211 CA.

29) *Pickup v Thames & Mersey Marine Insurance Co* (1878) 3 QBD 594.

로 적용됨으로써 우리 정부에서도 해상안전관리체계, 인증심사기관의 지정 등 국내 도입을 위한 제반규정을 마련하여 일반선박의 안전관리체계를 조기에 확보함으로써 해양사고방지에 기여하고, 안전관리가 극히 취약하고 영세한 국내 연안 해운선사에 대해서도 안전관리체계를 개발하고 있다.

IMO의 해사안전위원회(MSC)와 해양환경보호위원회(MEPC)가 주도되어 지난 1970년대부터 1990년대 초까지 발생한 유조선 중심의 한 상선의 대형해양사고를 분석하여 보면 선박운항과 안전관리에서 인적과실이 주요한 원인으로 작용하였음을 알 수 있다. 즉, 인명과 선박의 안전을 확보하고 해양오염사고를 방지하기 위한 대책으로 국제적인 제도적 장치의 필요성이 대두되어 1987년 11월 IMO 제15차 총회에서 “Shipboard·Shore-based Management Procedure”에 관한 지침의 개발을 지시하였다.³⁰⁾ 그리고 2년 뒤인 1989년 10월 16차 총회에서 안전관리체계(Safety Management System; SMS)를 채택하여 1993년 5월 해사안전위원회에서 ISM Code 초안을 확정하고 1993년 11월 IMO 제18차 총회에서 ISM Code의 채택 및 해상인명안전을 위한 국제협약(International Convention for the Safety of Life at Sea; SOLAS) 제9장 신설을 결정하게 되었다.

1994년 5월 해사안전위원회 제63차 회의를 개최하여 ISM Code를 1974년 SOLAS 제9장 “선박의 안전운항을 위한 관리(Management for the Safe Operation of Ships)”에 삽입할 것을 합의하여 ISM Code가 강제화 되었으며, 이 코드는 13개장으로 구성되어 있다. 그리고 이 코드는 각 해운회사의 SMS에 많은 영향을 미쳤다. 이러한 규범을 통하여 선박 소유자의 감항능력 주의의무는 매우 광범위하게 그 적용범위를 확대하고 있다.³¹⁾

30) <http://www.kmst.go.kr/report/2000/2000>.

31) 정준식(2005), “선박관리와 감항성 주의의무에 관한 연구”, 「한국항만경제학회지」, 제21집, 제4호, 한국항만경제학회, pp. 122~123.

제3장 해상운송인의 감항능력 주의의무의 내용과 영국판례의 경향

본 장에서는 감항능력 주의의무의 기본적 요소로서 첫째, 선박이 안전하게 항해를 하기 위해서 선박자체가 항해를 감당할 수 있는 상태를 요구하는 선체능력, 둘째 선박이 필요한 선원을 승선시키고 선박 의장을 갖추어야 하는 항해능력, 그리고 마지막으로 운송물을 적재할 선박의 부분을 적합한 상태에 두는 능력으로서의 감항능력에 관하여 살펴보도록 할 예정이며, 각각의 감항능력 주의의무의 요건에 대한 영국판례의 경향을 살펴봄으로써 제5장 대법원의 감항능력 주의의무의 해석기준의 기준을 제시하도록 하겠다.

제1절 선체능력 요건

1. 개념

선박의 선체감항능력 주의의무(physical seaworthiness of the vessel)이란 선박 자체의 상태를 의미한다. 즉, 선박이 항해를 수행하는 동안 조우할 것으로 예상되는 통상의 위험에 대처하기 위해 적합한 상태에 있어야 하며, 선박의 종류, 선령, 수면의 종류, 항해의 시기 등을 전체적으로 고려하여야 한다. 따라서 선박이 선체감항능력 주의의무를 확보하기 위해서 해상운송인은 항해 개시 전에 상당한 주의의무를 다하여야 하며, 항해에 적합하도록 하여야 한다. 만약 그러하지 못할 경우에는 화물의 멸실 또는 손해에 대하여 불감항을 이유로 책임을 지게 된다. 이러한 선체 감항능력 확보 여부는 항해중 발생하는 여러 환경에 의해 결정된다. 즉, 선박의 항로, 항해할 호수·강·바다 등의 수면의 종류, 선박의 종류, 화물의 종류, 항해 장소 등이 영향을 미친다. 따라서 만약 정기적으로 같

은 항로를 운항하는 선박이라 하더라도, 항해 시기(계절) 또는 화물의 종류에 따라 감항능력을 확보하지 못할 경우가 있다.

1) 항해의 시기

항해의 시기는 감항능력 판단의 상당히 중요한 요소이다. 왜냐하면, 만약 선박이 여름 항해에 적합하도록 설계되었다면, 겨울 항해에 있어서는 감항능력이 확보되지 않을 수 있다. 따라서 선박소유자는 선박이 특정 시기의 항해에 적합한 상태를 갖추어야 하며, 상당한 주의의무를 다하여야 한다.

2) 수면의 종류

위에서 수면의 종류, 즉 담수, 해수, 호수, 강, 해양 등은 감항능력 판단에 영향을 미친다고 설명하였다. 따라서 내륙수로만을 항해하도록 설계된 선박은 해양이나 바다에서 항해하는 것은 허용되지 않으며, 만약 선박소유자가 수면이 다른 여러 구간에서 항해를 기항시키기 위해서는 각 구간별로 감항능력을 확보하여야 한다.

3) 선박의 종류

선박의 감항능력 여부를 결정짓는 요인으로서 고려되어야 할 중요 요소 중 하나가 선박의 종류이다. 이는 크게 두 가지 요인이 중요하게 논의 되는데, 첫째가 수면의 종류 즉, 호수, 강, 해양 등을 운항 할 수 있는 능력이고, 나머지는 화물을 적절하게 운송할 수 있는지 여부이다. 첫 번째 요인과 관련하여, 특정된 수면의 종류에 항해할 수 있는 선박의 능력은 그 선박이 감항능력 주의의무를 확보하고 있는지 그렇지 않은지 결정하는 중요한 역할을 한다. 왜냐하면, 선박이 내륙수로의 운항에 적합하도록 건조되었다면, 강이나 호수에서의 항해는 감항능력을 확보할 수 있으

나, 바다나 대양의 항해에는 적합하지 않으므로 감항능력이 없다. 이와 관련된 판례를 살펴보면 다음과 같다.

4) 영국판례의 경향

(1) 사실관계³²⁾

증기선인 Ganges는 영국 Indus 강을 항해할 수 있도록 건조되었다. 상기 선박은 Liverpool에서 Karachi 또는 Calcutta까지 항해하도록 되어 있었으며, 보험증권은 해양 항해도 담보되도록 발행되었다. 하지만 상기 선박은 강을 운항하는 증기선이었으므로, 해양 항해에서 예상되는 통상의 위험에 대비하기 위하여 선박소유자에 의하여 개조되었다. 피보험자는 해양 항해라는 특별한 위험을 담보하기 위해 보험자에게 추가의 보험료를 지급하였고, 선박 개조에 대하여도 고지하였다. 그러나 상기 선박은 항해중 돌풍과 조우하였고, 결국 침몰하였다. 이에 보험자는 상기 선박은 해양이 아닌 강을 운항하도록 건조되었으므로 감항능력을 확보하지 못하였으므로 보험금을 지급할 수 없다고 주장하였다.

(2) 법원의 판단

법원은 “상기 선박이 특정 수면의 종류에 적합하도록 설계되지 않았다면 비록 해상운송인이 요구되는 항해를 수행하기 위하여 필요한 모든 조치를 다했다 하더라도 여전히 선박은 감항능력이 없다. 그러나 만약 보험자가 이러한 위험을 인수하였고 해상운송인이 선박을 개조하는데 가능한 모든 수단을 다했다면 보험자는 보험금의 지급을 거절할 수 없다”고 판시하였다.

32) *Burges v. Wickham*, 3 B & S 669.

2. 기존의 관례, 지식 그리고 기술의 이용

1) 개념

선박의 감항능력은 항해 당시의 해운산업에서 지배적으로 적용되는 관례에 의존하여 판단한다. 따라서 만약 해양 산업 전반에 최신 기술이나 장치가 선박에 적용되어 사용하고 있지 않다면, 이러한 최신 기술이나 장치를 선박에 장착하지 않았다고 하여 선박이 감항능력을 잃는 것은 아니다. 예를 들면, 위성항법장치는 과거에 사용되지 않았으나 현재는 대부분의 선박들이 이 장치를 사용하고 있으므로 만일, 이와 같은 장치가 설치되어 있지 않다면 감항능력이 없다고 볼 수 있다. 이와 관련된 관례를 살펴보면 다음과 같다.

2) 영국관례의 경향

(1) 사실관계³³⁾

선박 Westerdok호에 화물인 감자가 선적되었다. 그러나 선박이 항해 중 황천과 조우하였고 선박소유자는 갑작스런 해수의 유입을 방지하기 위하여 해치(hatch)를 닫았으나 환기장치의 부족으로 도착후 화물을 확인한 결과 화물이 손상되었다. 이에 화주는 화물을 운송하기 위해 충분한 환기장치가 설비되어 있어야 함에도 불구하고 그러하지 못하였으므로, 상기 선박은 감항능력을 확보하지 못하였다고 손해배상을 청구하였다. 이에 대하여 재판관 McNair는 상기 선박의 감항능력을 판단하기 위하여 다음과 같이 선박소유자에게 질문을 건넸다. “만약 신중한 선박소유자라면 선박의 이와 같은 하자를 알고 있음에도 불구하고 선박을 운항하겠는가?” 이에 대하여 선박소유자는 “만약 신중한 화주는 항해 당시의 시기

33) M. D. C., Ltd. v. N. V. Zeevaart Maatschappij, (1962) 1 Lloyd's Rep. p. 180.

가 황천이 일어날것을 충분히 예상할 수 있으며, 이와 같은 황천의 경우에는 일반적으로 해치를 닫는다.”라고 답변했다.

(2) 법원의 판단

법원은 “화물의 손상은 일반적으로 항해 당시 예상되는 범위를 벗어나지 않았으므로, 선박은 감항능력을 유지하였다”고 판시했다. 결론적으로, 위의 사례에서 살펴보았듯 선박의 감항능력 판단에 있어 법원은 현재 해운산업에 적용되는 기존의 관례, 지식 그리고 기술 등을 고려하였다. 따라서 만약 새로운 관례, 지식 그리고 기술이 해운산업에 광범위하게 사용되고 있음에도 불구하고, 이를 갖추지 못했다면 불감항으로 판단될 가능성이 있다.³⁴⁾

제2절 항해능력 요건

1. 선박의 속구

해상운송인의 중요한 의무는 선박이 항해 개시시에 선박과 선박의 속구가 항해를 수행하는데 적합한 상태를 갖추어야 한다.³⁵⁾ 따라서 이러한 해상운송인의 의무는 선박의 엔진이나 장비들이 항해 개시시에 충분히 작동될 수 있도록 하여야 한다. 다시 말하면, 해상운송인은 모든 장비와 설비들이 제대로 작동되지는 여부를 검사하여야 하며, 만약 검수인이 특정부분에 대한 수리를 권고하는 경우에는 이에 따라야 한다. 또한 해상운송인은 선박의 안전 항해에 필수적인 장비들, 즉 위성항법장치, 레이더 등을 선박에 비치하여야 한다. 그러나 이미 앞에서 언급하였듯, 해상운송

34) Virginia Co. v. Norfolk Shipping Co., 17 Com. Cas. 277, p. 278.

35) 연료탱크, 식수탱크, 펌프, 밸브, 닻, 닻줄, 돛, 볼트, 기중기, 소화기, 통풍장치, 항해등, 통신기, 오수관, 해도, 나침반, 측정의, 갑판적 목재 결속장치 등의 설비를 적당하게 갖추어야 한다.

인은 선박에 광범위하게 사용되지 아니하는 최신의 장비를 설치할 필요는 없다.³⁶⁾ 결론적으로 해상운송인의 책임은 선박과 그에 속한 장비나 장치들이 충분히 작동할 수 있도록 하여야 하고, 해상운송인의 대리인 또는 독립계약자가 선박의 감항능력을 위해 상당한 주의의무를 실행할 수 있도록 보장 하여야 한다.

2. 필수 서류

기본적으로 해상운송인이 선박의 감항능력을 확보하기 위해서는 선체 능력, 항해능력, 인적능력을 갖춘 선박을 제공하여야 한다. 그러나 그럼에도 불구하고, 만일 해상운송인이 항해의 안전 및 국제적·지역적 협약이나 법률에서 요구하는 필요한 서류를 갖추지 못하였다면 불감항이 된다.³⁷⁾ 따라서 안전한 항해를 위해서 필요한 서류는 선박의 입·출항에 있어 매우 중요하다. 대표적인 서류로는 해도, 선체도 등을 들 수 있다. 그러나 이러한 서류를 단지 선박에 비치한다고 하여 감항능력을 확보하는 것은 아니다. 따라서 해상운송인 또는 대리점들은 반드시 위 서류들을 정기적으로 갱신하여야 한다. 뿐만 아니라, 만약 무역상의 관례에 따라 선박이 반드시 특정 서류를 구비하도록 요구된다면 반드시 이를 갖추어야 한다.³⁸⁾ 그러나 만약 해상운송인이 특정 항구 및 입항할 항구에서 요구되는 특정된 서류의 존재를 알지 못하고, 또한 이러한 서류가 일반적으로 해상운송인이나 선장에게 발급되지 않는 것이라면, 비록 이와 같은 서류를 구비하고 있지 않다고 하더라도 선박의 감항능력에 영향을 미치지 아니한다.³⁹⁾

안전항해에 필수적으로 요구되는 서류는 크게 3가지로 구분할 수 있다. 첫째, 안전한 항해를 위한 서류. 둘째, 선체도. 셋째, 화물의 선적, 양

36) Bradley v. Federal Steam Navigation(1926), 24 Ll. L. Rep. p. 446.

37) Arnould, Law of Marine Insurance and Average, 12th Ed., pp.702~703.

38) Levy v. Costerton, 4 Camp. p. 389.

39) Chellew Navigation Company, Ltd. v. A. R. Appelquist Kolimport, A.G. (1933) 45 Ll. L. Rep. p. 190.

하 또는 목적항에 입항할 수 있는 서류들이다.

1) 항해를 위한 서류

선박은 반드시 정기적으로 갱신된 해도, 항행지침서, 등대의 목록, 항로고시, 조석표 및 기타 예정항해에 필요한 모든 항해용 간행물 등을 구비하고 있어야 한다. 이와 같은 서류는 선박의 나침반, 레이더와 같이 매우 중요하며, 선박소유자가 서류의 구비에 대하여 책임을 부담한다.⁴⁰⁾ 선박소유자는 감항능력 있는 선박의 제공에 관한 의무를 대리점이나 이항보조자에게 위탁하거나 또는 필요서류의 제공을 선장이나 대리점에 위임할 수 있다. 그러나 만약 이러한 서류의 제공이 제대로 이루어지지 않아 선박이 불감항이 되는 경우에는 선박소유자가 직접 그 책임을 부담한다. 왜냐하면 감항능력 있는 선박의 제공 의무는 개인적인 것으로서 누구에게도 위임할 수 없기 때문이다.⁴¹⁾

2) 선체도

(1) 개념

선박은 반드시 선체도를 비치하여야 하며, 선체도는 선박 각 부분 즉, 배관, 소방시설, 엔진 등의 작동원리를 보여주며, 선박이 정상적으로 운영될 수 있도록 돕는 역할을 한다. 따라서 만약 선원이 특별한 형태의 선박에 대하여 해기능력(competent) 또는 경험이 부족하다 하더라도, 선체도가 있음으로 인해 위험을 최소화 시킬 수 있다. 왜냐하면, 비록 선원들의 해기능력이 선박의 감항능력 확보에 부족하다 하더라도 선체도가 있다면, 선체도를 근거로하여 위험에 적절하게 대처할 수 있기 때문이다.

40) Grand Champion Tankers Ltd. v. Norpipe A/s and Others, [1982] 2 Lloyd's Rep. p. 52.

41) Union of India v. N. V. Reederij Amsterdam, [1963] 2 Lloyd's R.

이와 관련된 판례를 살펴보면 다음과 같다.

(2) 영국판례의 경향

① 사실관계⁴²⁾

선박소유자는 항해할 때 2등 기관사를 고용했다. 그러나 선박소유자는 2등 기관사의 경험이나 능력이 자신이 요구하는 조건에 미치지 못한다는 것을 알았다. 당시 선박은 엔진실의 배관 시스템에 관한 선체도를 선박에 비치하지 않았고, 또한 선박소유자도 2등 기관사에게 선박에 대한 예 비교육을 실시하지 않았다. 선장은 Montreal의 도크(dock)에서 선박의 고정을 위해 발라스트 2번 탱크에 물을 채우도록 했다. 그러나 2등 기관사는 실수로 다른 밸브를 개방하였고, 결국 화물이 적부되어 있는 2번 선창에 해수가 유입되어 화물이 손상되었다.

② 법원의 판단

법원은 “비록 선박소유자가 2등 기관사의 고용에 상당한 주의의무를 다하지 못하였다는 사실이 있더라도, 만약 선체도가 비치되어 있었고 2등 기관사가 이를 사용할 수 있었다면 잘못된 밸브를 개방하는 일은 일어나지 않았을 것이다.”라고 판시했다.

(3) 선박의 감항능력과 관련하여 간접적으로 필요한 서류

선박의 입·출항시 항만당국이 요구하는 서류는 항만국 통제(port state control)절차에 따라 각 항만당국이 요구하는 서류를 말하며, 각 항만마다 차이가 있다.⁴³⁾ 그러므로 해상운송인은 항해에 있어 필요한 서류와

42) Robin Hood Flour Mills, Ltd. v. N. M. Paterson & Sons, Ltd., [1967] 2 Lloyd's Rep. p. 276.

항만국 통제절차에 있어 필요한 서류를 조사하여 선박에 비치하여야 할 것이다. 항만국 통제절차에 있어 일반적으로 요구되는 서류로는 검역증서, 종합위생상태증서, 출항면허증, 회항인가증서, 무선국증서, 기름기록부, 선급증서, 하역장치 등록부, 톤수증서, 선장의 야간지시록, 관세관계 서류 등이 있다. 그러나, 불감항을 구성할 정도의 필요한 서류는 선박이 항해에 있어 입·출항 또는 기항하는 항구에서 요구하는 서류를 살핀 후 구체적 타당성 있게 해석하여야 한다.⁴⁴⁾

제3절 인적능력 요건

화물손해의 발생원인 중 인적 요소에 의한 선박의 감항능력 주의의무 부족은 매우 중요한 문제로 인식되고 있다. 로드 도날슨의 조사보고에 의하면, 해난의 원인에게 인간의 과실이 차지하는 비중은 약 80% 정도를 차지하여 그 중요성이 더욱 강조되고 있다.⁴⁵⁾ 비록 선박이 외관상 감성능력을 확보하고 있다 할지라도, 해기능력(competence)을 충분하지 못한 선원은 사고의 위험을 증가시킬 수 있으며, 또한 화물의 멸실과 손상을 초래한다. 따라서 선박소유자는 선박에 충분히 훈련되고 해기능력을 갖춘 선원을 승선시켜야 한다. 선박소유자는 선장이나 선원이 선박소유자의 특징이나 특성을 알도록 하여야 하며, 만일 그렇지 못할 경우에 선박은 위험에 직면하게 될 것이다.⁴⁶⁾ 아래에서는 인적능력에 영향을 미치는 요소들에 대하여 살펴보도록 하겠다.

1. 선원의 해기능력

43) 항만국통제제도에 의하여 선박이 억류되거나 출항지연이 발생할 가능성이 있는 서류는 보타 폭넓어지고 있는 추세에 있다는 점을 유의하여야 한다.

44) 김영후(1996), “영국 해상보험법상 감항성 주의의무 위반에 관한 고찰”, 「한국해사법학회」, 제8권, 제1호, p. 232.

45) Cornalson, Safer Ship. Cleaner Seas-Lord Donlson's Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping, Cm 2560 (May 1994), para. 2.1.

46) Manifest Shipping & Co. Ltd. v. Uni-polaris Insurance Co. Ltd. and la Reunion Europeene. [1997] 1 Lloyd's Rep. p. 360.

선박소유자는 선박의 감항능력을 확보하기 위하여 반드시 해기능력을 갖춘 선원을 고용하여야 한다. 따라서 선장이나 기사(engineers)들은 선박의 관리에 책임이 있으므로, 이들을 모집할 때는 상당한 주의를 하여야 한다. 여기서 말하는 해기능력이란 선박, 장비들에 관하여 충분히 양지하고 있으며, 항해중 발생할 수 있는 문제들을 처리할 수 있는 능력을 의미한다.

선박소유자는 선원을 고용함에 있어 지원자가 항해 도중 직면하게 될 위험상황에 어떻게 대처하는지를 아는 것도 상당히 중요하다. 왜냐하면 해기능력은 위험상황의 처리능력을 포함하기 때문이다.⁴⁷⁾ 뿐만 아니라 선박소유자는 선장이나 선원이 선박에서 행하는 행동에 주의를 기울여야 한다. 그 이유는 만약 그들이 음주습관이 있거나 또는 질병에 걸렸다면 위임된 의무를 제대로 이행할 수 없기 때문이다.⁴⁸⁾

2. 선원의 승선인원

1) 개념

해상운송인은 반드시 적정수의 선원을 승선시켜야 하며, 선원의 수는 통상적인 임무를 수행하고 또한 선박이 조우하는 통상적인 위험을 극복하기에 적합하여야 한다.⁴⁹⁾ 따라서 만약 선박이 충분하지 않은 선원으로 항해를 했다면 선박은 감항능력이 없는 것이며, 해상운송인은 감항능력 있는 선박을 제공하여야 하는 의무를 위반하게 되는 것이다.

2) 영국 판례의 경향

47) Roger White, The Human Factor in Unseaworthiness Claims, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1995, pp. 24~25.

48) Moore and Another v. Lunn and Others.(1923) 15 Ll. L. Rep. p. 155.

49) Hunter v. Potts (1815) 4 Camp. p. 203.

(1) 사실관계⁵⁰⁾

선박은 24개월 동안 정기용선 되었다. 선박이 Liverpool에서 Osaka까지의 항해중 선박소유자는 선원 8명을 해고하였고 선원의 보충까지 약 15주가 걸렸다. 이에 용선자는 상기 선박은 충분한 인원을 확보하지 못하였고 선원도 해기능력을 갖추지 못하였으므로 불감항 이었다고 주장했다.

(2) 법원의 판단

법원이 사실관계를 조사할 결과 기관실의 선원수가 부족하였다는 사실과 기사들이 해기능력을 갖추지 못했다는 사실을 발견하였다. 이에 법원은 “선박은 감항능력을 확보하지 못하였다”고 판시 하였다. 결론적으로, 선박소유자는 만약 선박의 항해중 결원이 발생했다면 가능한 빨리 대체 선원을 고용하여야 한다. 특히 결원된 선원의 업무가 중요하고 남은 선원 누구도 이를 대체할 수 없다면, 가능한 빨리 선원을 대체하여야 감항능력을 확보할 수 있는 것이다.⁵¹⁾

3. 선원의 무지

인적능력의 판단에 있어 다음의 두 가지 상황을 구별하는 것은 매우 중요하다. 첫째, 외적인 요소로서 해기능력이 없는 선원이 선박을 운항하고 있다면, 선박은 자동적으로 감항능력이 없다.⁵²⁾ 그러나, 다른 하나는 선원이 해기능력과 요구되어지는 모든 기술을 갖추고 있다 하더라도 해상운송인이 선박이나 화물에 발생할 수 있는 위험을 적절하게 회피할 수 있는 중요한 정보를 선원에게 전달하지 못한 경우이다. 후자의 경우가

50) Hongkong Fir Shipping Company, Ltd. v.Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd., [1961] 2 Lloyd's Rep. p. 478.

51) Burnard & Alger, Ltd. v. Player & Co. (1928) 31 Ll. L. Rep. p. 281.

52) Standard Oil Company of New York v. Clan Line Steamers, Limited. [1924] A.C. p. 100.

선원의 무지(ignorance)에 해당한다. 이러한 경우 선원들은 선박을 운항하는데 중요한 정보를 갖고 있지 못하므로 인해 해기능력이 없는 것이 취급된다. 결론적으로 해상운송인은 선박의 운항에 필요한 중요 정보를 선원에게 전달하여야 하며, 그러하지 못한 경우에는 해기능력있는 선원을 제공하여야 할 의무를 위반하는 효과가 있다.

4. 선원의 태만과 무능력

1) 개념

선원의 무능력(Incompetence)과 태만(negligence)의 구별은 매우 중요하며, 사고로 인한 멸실 또는 손상의 경우에 있어 심각한 영향을 미치게 된다. 이와 관련하여 헤이그 규칙 제3조 제1항, 헤이그 비스비 규칙 제4조 제1항과 함부르크 규칙 제4조 제2항 (a)에 따르면 각각 다른 결과가 나온다. 즉, 선박소유자가 해기능력있는 선원을 고용하지 못함으로 인해 멸실 또는 손상이 발생하였다면 선박소유자는 헤이그 비스비 규칙 4조 2항의 면책 규정을 원용할 수 없다. 왜냐하면 헤이그 비스비 규칙에 있어 감항능력 있는 선박을 제공하여야 하는 선박소유자의 의무는 모든 의무에 앞서기 때문이다.⁵³⁾ 그러나 만약 사고의 원인이 선박의 불감항성과 관련이 없거나 또는 상당한 주의의무를 다하였다면 선박소유자는 면책 규정을 원용할 수 있다. 이와는 대조적으로 함부르크 규칙 아래에서는 선박소유자는 선원의 과실에 의한 손해발생에 있어 헤이그 비스비 규칙상의 4조 2항 규정을 원용할 수 없다.⁵⁴⁾ 따라서 Hamburg Rules하에서

53) Maxine Footwear Co. Ltd. and Another v. Canadian Government Merchant Marine Ltd, [1959] A.C. 589.

54) Hamburg Rules Article 5. Basis of liability

"1_ The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, or damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence

해상운송인은 만약 자신 또는 이행보조자 또는 대리점에게 과실 또는 악의(privy) 없음을 증명하지 못한다면 그 자신을 보호할 수 없다.

여기서 태만(negligence)과 무능력(incompetence)에 대한 개념의 구별이 필요하다. 일반적으로 선원이 선박을 운항하는데 있어 필요한 지식, 경험 그리고 기술을 갖추고 있다면 그 선원은 해기능력이 있는 것이다. 반대로 해석하면, 만약 선원이 동등한 직책에 일반적으로 요구되는 수준의 지식, 경험 그리고 기술을 가지고 있지 못하다면 무능력(incompetence)이 된다. 그러나 선박소유자가 선원을 고용함에 있어 상당한 주의를 통해 요구되는 자격, 지식, 그리고 경험을 갖추고 선박도 요구되는 모든 장비와 서류를 갖추었음에도 불구하고, 만약 선원이 책임 지워진 의무를 해태하거나 또는 지식, 장비를 적절히 사용하지 못함으로 인해 선박을 위험에 빠지게 하였다면 이는 무능력(incompetence)이 아니라 태만(negligence)으로 보아야 한다.⁵⁵⁾

2) 영국 판례의 경향

(1) 사실관계⁵⁶⁾

선박은 항해를 수행하는 동안에 조우할 것으로 예상되는 통상의 위험에 대처할 수 있는 감항능력을 확보하고 있었다. 선박은 통로로 사용되는 벌워크(bulwarks)가 설계되어 있었는데, 이 설비는 필요에 따라 올리

and its consequences.

4_ (a) The carrier is liable:

(i) or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents:

(ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences".

55) Steel et Al. v. The state Line Steamship Company, (1877-78)L.R. 3 App. Cas.

72. Lord Bkackburn..

56) Hedly v. The Pinkney and Sons Steamship Company, Limited, [1892] 1 Q.B. p. 58.

고 내릴 수 있었다. 항해중 선박 별위크의 난간(rail)이 내려져 있었고, 선원이 항해사에게 난간을 올려야 하는지 여부를 물었다. 그러나 항해사는 그럴 필요가 없다고 이야기 했고, 선장 또한 이를 알고 있음에도 불구하고 어떠한 조치도 취하지 아니하였다. 선박은 항해중 폭풍과 조우하였고 선원 한명이 개방된 난간을 통해 바다로 떨어졌고 결국 익사하였다. 그의 유가족은 난간이 개방되어 있었으므로 선박은 불감항 상태에 있었다고 주장했다.

(2) 법원의 판단

법원의 Esher. M.R.경은 . “선박은 반드시 승선했던 선원의 안전과 관련하여 감항능력을 확보하고 있어야 한다. 그러나 감항능력은 반드시 선박의 상태와 관련 있어야 하는 것은 아니다. 따라서 이 경우 선박은 감항능력이 있었다”고 판시하였다. 결국 법원은 난간을 올리지 않은 선장의 태만이 있음을 인정하였으나, 감항능력과 관련하여서는 유가족의 주장을 받아들이지 아니하였다.

제4절 감하능력⁵⁷⁾ 요건

선창·냉장실 기타 운송물을 적부할 선박의 부분을 운송물의 수령·운송과 보존을 위하여 적합한 상태에 두는 것을 말한다(상법 제794조 제3호). 선박은 예상되는 위험에도 불구하고 특정한 화물을 안전하게 운송하는데 적합하여야 한다. 즉, 선박은 운송수단인 동시에 화물창고이어야 하므로 적부할 부분이 운송에 적합하여야 한다. 따라서, 선박의 선체가 항해에 적합할지라도 만약 선박의 적부가 적절하지 못하다면, 선박은 불

57) 감하능력 또는 적부능력이란 용어중 대부분의 학자들은 감하능력이란 용어를 사용하고 있으나 화물능력 또는 적부능력이란 용어를 사용하는 학자도 있다. 감하능력이란 화물자체의 감항능력 주의의무(seaworthiness)를 뜻하는 것이 아니라 적하설비 등의 화물을 수령·운송·보관하기에 적합한 능력 즉, 운송용기 내지 부동창고(floating warehouse)로서의 적합성이 있다는 것을 의미한다.

감항이 된다. 이와 같이 적부능력은 적부화물에 대한 운송선박의 상태에 관한 문제이다.

해상운송인은 감항능력 있는 선박을 제공할 의무를 부담하게 되는데 이는 크게 2부분으로 나눌수 있다. 첫째는 선박의 외형적인 감항능력, 즉 선체 자체, 선원 그리고 필수적 서류에 관한 것이다. 둘째는 선박이 화물을 선적하고 이를 목적항까지 안전하게 운송할 수 있는가에 관한 것이다.⁵⁸⁾ 따라서 해상운송인은 선박이 항해를 개시할 때 감항능력이 있음을 담보하여야 하며, 또한 화물을 선적 또는 적부하기에 적당하다는 것을 담보하여 한다.⁵⁹⁾ 해상운송인은 적하능력이 있는 선박을 제공할 의무가 있음을 운송계약서에 명시할 필요는 없다. 왜냐하면, 이러한 해상운송인의 의무는 감항능력 주의의무의 일부분이기 때문이다. 선박의 적하능력에 관한 개념을 크게 두 부분으로 나누어 보면, 첫째는 일반적인 여러 종류의 화물을 적하할 수 있는 능력이며, 둘째는 특별한 화물을 적하하기에 적합하여야 한다. 또한 적하능력과 관련하여 중요한 구별 사항은 선박이 화물을 적부하기에 부적합(unfitness)하다는 것과 부적절한 적부를 구분하여야 한다. 이하에서는 선박의 적하능력과 관련된 여러 사항들을 분석해 보도록 하겠다.

1. 특수 화물

1) 개념

해상운송인은 적하능력이 있는 선박을 제공할 의무가 있으며, 만약 계약에 의하여 특별한 장치나 설비가 요구된다면, 해상운송인은 계약에 따른 선박을 제공할 의무가 있다. 만일 그러하지 못할 경우에는 해상운송인이 계약상 의무위반이 된다. 예를 들면, 만일 화물이 냉동상태로 운송

58) Elder, Dempster and Company, Limited, and Others Appllants v. paterson, Zochonis and Company, Limited and Others, [1924] A.C. p. 522.

59) McFadden v. Blue Star Line, [1905] 1 K.B. p. 697.

되어야 한다면, 선박소유자는 반드시 냉동장치가 설치된 선박을 제공하여야 하며, 장치가 정상적으로 작동하여야 한다. 이렇게 특별 화물의 운송과 관련된 판례를 살펴보면 다음과 같다.

2) 영국 판례의 경향

(1) 사실관계⁶⁰⁾

냉동된 화물 “양고기”가 양호한 상태로 선박에 선적되었고, 선하증권 상에도 화물의 냉동이 명시되어 있었다. 화물이 도착 후 내품을 확인한 결과 냉동 장치의 결함으로 인해 화물이 손상되어 있었다.

(2) 법원의 판단

법원은 “여러 정황을 살피건대, 선하증권의 명시된 바에 따라 선박소유자는 묵시적 보장조건(implied obligation)⁶¹⁾에 따라 선박은 냉동장치를 갖추었어야 했다. 이와 같은 묵시적 보장조건은 선박이 항해 개시시점에 장비가 제대로 작동될 것이라는 기대를 포함하고 있기 때문이다. 따라서 선박소유자는 감항능력 있는 선박의 제공의무를 위반했다.”고 판시했다. 위의 법원의 판결을 확대하여 해석하면 금과 같은 고가물을 운송할 경우에 선박은 안전을 위해 특별한 금고가 설치된 선실을 제공하여야 한다.

이와 같은 특별 장치의 제공은 도난을 방지하기 위한 것으로서 계약상 특별히 명시하지 않더라도 화주와 해상운송인 사이에 인정되는 묵시적 사항이다. 결과적으로 해상운송인은 묵시적으로 요구되는 의무에 따라 화물의 운송에 적합한 조치를 취하여야 하며, 그러하지 못할 경우에는 감항능력을 잃게 된다.⁶²⁾

60) Owners of Cargo on Ship “Maori King” v. Hughes, [1895] 2 Q.B. p. 550.

61) 묵시적 보장조건이란 계약의 기본적 조건으로 계약당사자가 그 조건을 구체적으로 명시하지 아니하여도 계약성립의 조건으로 당연히 인정한 것이므로, 반드시 계약서에 명기할 필요가 없다(정영석(2005), 「해상보험론」(부산:해인출판사), p. 243).

2. 적부불량

선박이 적하능력을 포함하여 감항능력을 유지하고 있다고 하더라도 화물을 선적할 때 부적절한 적부로 인해 선박이 불감항이 될 수 있는데, 이를 적부불량(bad stowage)라 한다. 따라서 적하능력이 없다(uncargo-worthiness)라는 의미와 적부불량(bad stowage)은 구별 할 필요가 있다. 적하능력이 없는 경우에는 선박이 화물을 선적할 수 없거나 또는 선박을 선적하더라도 장비의 하자나, 배관시설의 누수, 화물을 선적하기에 적합한 장치가 없어 감항능력을 상실하는 경우이다.⁶²⁾ 그러나 적부불량은 선박 자체는 감항능력이 있으나 적부불량으로 인해 불감항이 되거나 또는 화물에 손상을 발생하게 한다. 이러한 적부불량은 크게 두 가지 나눌 수 있는데 적부불량이 선박의 안전에 영향을 미치는 경우와 화물의 안전에 영향을 미치는 경우이다. 이하에서 그 내용을 자세하게 살펴보도록 하겠다.

1) 선박의 안전에 영향을 미치는 적부불량

(1) 개념

적부 불량이 선박의 안전에 영향을 미치는 경우는 해상운송인이 감항능력 있는 선박을 제공하고 화물을 운송하기로 하였으나 화물의 적부불량으로 선박의 안전에 영향을 미치게 되고 결국 선박이 감항능력을 잃게 되는 것이다. 이와 같은 경우, 해상운송인이 화물의 선적 또는 적부에 모든 책임을 부담하였다면 당연히 적부불량에 대하여 책임을 부담하며⁶⁴⁾, 만일 선적과 적부의 책임이 화주 또는 용선인에게 있다 하더라도 선박의

62) Queensland National Bank Limited v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, [1898] 1 Q. B. p. 567.

63) Madras Electric Supply Company v. P. & O. Steam Navigation Company, (1923) 16 Ll. L. Rep. p. 240.

64) Ingram & Royle, Limited v. Services Maritimes 여 Tréport, [1913] 1 K.B. p. 538.

안전과 관련 있으므로 선장은 이러한 적부와 선적에 대하여 작업을 감독할 책임이 있다. 따라서 이와 같은 경우에는 해상운송인이 위반에 대한 책임을 부담한다.⁶⁵⁾

(2) 영국 판례의 경향

① 사실관계⁶⁶⁾

바지선은 화물인 목재펠프를 선박으로부터 이송 받아 강쪽 항구로 운송하기로 하였다. 그 당시 바지선은 감항능력을 확보하고 있었다. 그러나 바지선은 화물을 과적하였고, 그 결과 침몰하였다. 이로 인해 화물 또한 멸실되었다.

② 법원의 판단

항소 법원은 “비록 화물을 선적할 당시에 바지선이 감항능력을 확보하고 있었다 하더라도, 화물의 과적으로 인해 선박은 감항능력을 상실하였다.”고 판시하였다.

2) 화물의 안전에 영향을 미치는 적부불량

화물의 안전에 영향을 미치는 적부불량의 경우로서 이는 적부불량이 선박의 안전에 영향을 미치는 것이 아니라, 적부불량으로 인해 화물이 멸실 또는 손상되는 것이다. 이와 같은 경우는 선박의 감항능력과 직접적 관련이 없다. 따라서 적부불량이 직접적으로 감항능력에 영향을 미치는 것은 아니며, 해상운송인에게 요구되는 상당한 주의의무를 위반한 것은 아니다.⁶⁷⁾

65) Court Line v. Canadian Transport, (1940) 67 Ll. L. Rep. p. 161.

66) A.E. Reed and Company, Limited v. Page, Son and East, Limited, and Another, [1927] 1 K.B. p. 743.

67) Ismail v. Polish Ocean Lines, [1976] 1 Lloyd's Rep. p. 489.

3) 적부불량이 송하인, 용선자 또는 화주에 의해 발생한 경우

(1) 화물의 안전과의 관계

① 개념

적부불량이 송하인, 용선자 또는 화주에 의해 발생하고, 이러한 적부불량이 화물의 안전에 영향을 미칠 수 있다. 적부는 기본적으로 해상운송인에 의하여 부담되는 것이 일반적이나, 용선계약에 의한 경우에는 예외적으로 송하인 또는 용선자등에 의하여 적부가 실시될 수 있다.

② 영국 판례의 경향

(a) Jordan II 사건⁶⁸⁾ : 화물인 스틸 코일(steel coil)은 송하인인 용선자에 의해 선박에 선적되었다. 용선계약서 제17조에 의하면 선적, 적부 그리고 양하의 모든 작업을 화주가 담당하기로 규정되어 있었다. 양하지에서 화물이 인도되었을 때 화물이 손상되어 있는 것이 발견되었다. 조사결과 화물의 손상은 선적·양하시의 거친 작업처리와 적부시 던너지(dunnage)를 사용하지 않음으로 인해 화물의 밑부분의 상당한 압력으로 인해 발생한 것으로 밝혀졌다. 이에 관하여 상원은 “만약 손해의 발생이 헤이그 비스비 규칙 Art 3조 2항에 규정된 해상운송인의 면책규정과 관련이 없다면, 화물의 선적·양하 그리고 적부의 모든 작업이 화주/용선자에 의하여 이행되었으므로 해상운송인에게는 책임이 없다”고 판시 하였다.

(b) Ciechocinek 사건⁶⁹⁾ : 화물인 감자 포대는 용선계약서 제49조⁷⁰⁾에

68) Jindal Iron and Steel Co. Ltd. and Others v. Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc., [2005] 1 Lloyd's Rep. p. 57.

69) Ismail v. Polish Ocean Lines, [1976] 1 Lloyd's Rep. p. 489.

70) 용선계약서에는 다음과 같이 규정되어 있었다. “고박과 적부에 대한 지시는 용선자에 의하며, 이에 따라야 한다. 그러나 이러한 작업은 선장의 감독하에 이루어

따라 화주의 지시하에 선박에 선적되고 적부되었다. 그리고 화주는 선장에게 화물의 포장상태는 상당히 양호하며, 고정을 위한 던니지(dunnage)는 필요하지 않다고 고지했고, 선장은 그들의 지시에 따랐다. 그러나 선박이 목적지인 London에 도착했을 때 화물의 1/2이 손상되었고, 그중 2/3는 적부불량에 의하여, 나머지 1/3은 화물의 고유한 하자에 의해 발생한 것으로 밝혀졌다. 화주는 사고의 원인이 부적절한 적부에 의하여 발생하였다고 주장하며, 소송을 제기하였다. 이에 해상운송인은 용선계약서 제49조에 따라 화주가 작업의 모든 지시를 하였고, 단지 이에 따랐을 뿐이라고 주장하였다. 항소 법원은 “첫째, 화물의 선적·적부는 용선계약서 제49조에 따라 화주의 지시에 의하여 이루어졌으며, 특히 화주는 화물의 포장상태가 양호하며, 던니지(dunnage)가 필요 없다고 선장에게 장담했다. 둘째, 해상운송인은 헤이그 규칙 제3조 제2항에 따라 용선자 또는 화주의 행위나 착오에 의한 화물의 멸실 또는 손해에 대하여 해상운송인은 책임을 지지 아니한다. 이를 종합하여, 해상운송인은 손해배상의 책임이 없다”고 판시하였다.

(2) 선박 안전과의 관계

송하인, 용선자 또는 화주에 의한 적부불량과 관련하여 비록 화물의 선적과 적부의 의무가 화주나 용선자에게 이전되었다 하더라도, 만약 이러한 선적과 적부 작업이 선박의 안전과 적정성에 영향을 미치게 된다면, 선장은 해상운송인의 이익을 위하여 이러한 작업을 간섭하거나 정지시킬 권리가 있다 할 것이다. Court Line v. Canadian Transport 사건⁷¹⁾에서 법원은 만약 선장이 선적 및 적부가 선박의 적정성 또는 감항능력에 영향을 미침에도 불구하고 감독 또는 통제에 실패하였다면, 선장은 이에 책임을 부담하며, 나아가 해상운송인은 감항능력 있는 선박을 제공하여야 한다는 의무를 위반한 것이 된다고 판시 하였다. 결론적으로 비록 화

저야 한다. 따라서 선장은 적절한 적부와 고박에 대하여 책임이 있다”.

71) Court Line v. Canadian Transport (1940) 67 Ll.L. Rep. p. 161.

물의 선적 또는 적부가 화주 또는 용선자에 의해 이행되도록 정하여 졌다 하더라도 만약 이러한 행위가 선박의 감항능력에 직접적으로 영향을 주게 된다면, 설령 이러한 내용이 운송계약서에 규정되어 있지 않더라도 해상운송인은 화물의 멸실 또는 손상에 책임을 부담한다고 해석되어야 할 것이다.

3. 적절한 예방조치의 해태

선박이 출항시 감항능력을 확보하고 있었고 필요한 의장을 갖추었다면, 감항능력을 확보하였다 할 것이다. 그러나 항해 중 선박과 화물의 안전에 필요한 예방조치를 해태(negligence)하였다면 선박의 감항능력은 확보되는가와 관련하여 관련된 판례를 살펴보면, 선박이 하역구(porthole)를 적절하게 결속하지 못한 결과 해수가 유입되어 화물이 손상된 사례에서 법원은 “문제의 하역구는 실무상 간혹 열려 두어야 하며, 필요시 신속하게 폐쇄할 수 있도록 되어 있었으므로 선박은 불감항이 아니다.”⁷²⁾ 그러나 다른 사례에서는 하역구에 화물이 둘러싸여 있어 이를 치우지 않고서는 신속하게 하역구를 폐쇄할 수 없을 경우에는 불감항이 된다고 판시 하였다.⁷³⁾ 결과적으로 선박이 감항능력을 확보하기 위해서는 선박의 안전을 위해 필요한 예방조치를 취하여야 하며, 이를 해태할 경우에는 선박이 불감항이 된다고 해석할 수 있다.

72) Steel v. State Line S. S. Co. [1877] 3 A. C. p. 72.

73) G. E. Dobell & Co. v. S. S. Rossmore & Co. Ltd., [1895] 2 Q. B. p. 408.

제4장 상법상의 감항능력 주의의무의 내용 및 대법원 판례의 검토

본장에서는 상법에 규정되어 있는 감항능력 주의의무에 관한 일반적인 규정들에 관하여 살펴보고, 아울러 기타 법률들에 규정되어 있는 감항능력 주의의무 관련 규정들에 관하여 고찰할 예정이다. 또한 대법원의 감항능력 주의의무에 대한 판단 근거를 제시한 주요 판례들의 내용 및 논점들에 대하여도 살펴볼 예정이다. 마지막으로 영국법원의 감항능력 주의의무에 대한 해석이 대법원의 해석기준들과 어떠한 차이점이 있고, 시사하는 점에 대하여 검토할 예정이다.

제1절 상법상의 감항능력 주의의무 규정

1. 우리나라 상법상의 규정

우선 우리나라 상법은 감항능력 주의의무를 유지하기 위한 상당한 주의의무는 감항능력 주의의무의 구체적인 내용을 달성하기 위한 것이라고 규정하고 있다(상법 제794조). 그 내용은 선박의 종류, 운송물의 성질과 종류, 항로의 장단과 시기 등과 관련한 항해구역 등에 따라 달라진다. 현행상법 제794조는 해상운송인 또는 선원 기타의 선박사용인이 발항 당시 감항능력 주의의무에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해에 대해 배상책임이 있다고 규정함으로써, 선박의 감항능력 주의의무 확보에 관하여 과실 책임주의를 채용하고 무과실의 입증책임은 해상운송인에게 부담시키는 것이 우리나라의 유력설이다.⁷⁴⁾ 또한 감항능력 주의의무에 관한 규정은 강행규정이므로 당사자 사이에 해상운송인의 주의의무나 책임을 경감하

74) 손주찬(2005), 「상법(하)」(서울:박영사), p. 823; 정찬형(201), 전거서, p. 945.

는 특약을 하더라도 그것은 무효이다(상법 제799조). 감항능력 주의의무의 위반효과에 대하여는 특별한 규정이 없고 채무불이행의 일반원칙에 의하여 용선자 또는 송하인은 감항능력 주의의무가 있는 선박의 제공청구 또는 운송계약의 해제 또는 손해배상을 청구 할 수 있다.

2. 선원법상의 감항능력 주의의무 관련규정

우리나라 선원법에서는 항해안전을 위한 항행법상의 의무로서 선장은 출항전에 선박이 항행중 위험을 감내할 수 있는가와 화물이 실려 있는 상태 및 항해에 적합한 장비·인원·식료품·연료 등이 갖추어져 있는지를 검사할 것을 요구하고 있다(선원법 제7조). 각국의 선원법에도 동일한 취지의 규정이 있다.⁷⁵⁾ 본 규정에서 말하는 출항전이란 우리나라 상법 제794조와 달리 첫 출항의 경우뿐만 아니라, 중간 기항항을 출발하는 경우도 포함한다고 해석하여야 한다. 선박의 감항능력 주의의무, 즉 선박이 안전하게 항해할 수 있는 능력의 유무는 선내의 인명과 재산의 안전에 중대한 영향을 미치기 때문에 선장에게 그 의무를 지운 것이다(선원법 제135조 제1항).

3. 상법상 감항능력 주의의무의 판단 요소

본선은 요구되는 항해를 수행하는 동안에 조우할 것으로 예상되는 통상의 위험에 대처하기 위해 적합한 상태로 적절한 인원과 기기가 구비되어야 한다. 이 의무는 , ①본선과 그 기기의 물리적 상태(선체능력), ②선용품과 서류의 적절성(항행능력), ③ 선장과 승무원의 능력(인적능력)과 관계되는 것이다. 또한 본선은 당해 화물을 인수하는데 적합하여야 하므로 감항능력이 있어야 한다.⁷⁶⁾

75) 네덜란드 해상법 제34조, 이탈리아 항행법전 제297조, 영국 상선법 제457조 등.

76) 정준식(2005), 전거서, P. 130.

이미 앞서 설명한 바와 같이 상법은 다음과 같이 규정하고 있다(상법 제794조). 즉, ① 선박이 안전하게 항해를 할 수 있게 할 것(협회의 감항 능력 주의의무),⁷⁷⁾ ② 선창·냉장실 기타 운송물을 적부할 선박의 부분을 운송물의 수령·운송과 보전을 위하여 적합한 상태에 둘 것(감항능력) 등을 규정하고 있다.⁷⁸⁾ 뿐만 아니라, 선박에는 필요한 선원이 승선하여야 하고 선박의장을 갖추어야 하며 필요품을 보급하여야 하는데 이것을 항행능력이라 한다. 여기서 선박의장이라 함은 그 항해에 필요한 서류와 속구를 비치하는 것을 말한다. 해도·나침반·항해일지 등이 이에 해당하며, 필요한 보급품이라 함은 항해에 필요한 필수품, 예컨대 연료·물·식량·의료품 기타 보급품을 준비하는 것을 말하며, 항해중 자연발화하기 쉬운 석탄은 아무리 충분히 실어도 불감항이 된다.⁷⁹⁾ 또한 출항시 해기능력을 갖춘 선장과 충분한 수의 적격성(competence)있는 선원을 선박에 승무시켜야 한다.⁸⁰⁾ 이것을 인적능력이라 하는데 운항에 필요한 인적설비로서 필요한 선원이 승선하여야 하는데 당해 선박과 항해, 적하와 관련하여 자격있는 선원이 충분하게 승선하는 것을 말한다. 선장 그 외의 선원의 능력부족도 불감항에 해당된다.⁸¹⁾

77) 이것은 선박 자체가 안전하게 당해 항해를 할 수 있게 함을 필요로 한다는 것이다. 따라서 그 선박은 항행구역에 관한 규정에 적격이어야 함은 물론, 그 선령·구조 등이 사실상 당해 항해를 하는데 적합한 것이어야 한다는 것이다. 선박은 또한 운송물의 적부 방법의 여하에 따라서 그 안전을 해하는 일이므로 해상운송인은 이 점에 있어서도 선박으로 하여금 감항능력 주의의무를 가지게 하여야 한다. (손주찬(2005), 전게서, P. 823)

78) 선창·냉장실(및 냉기실) 등은 운송물이 가장 많이 이용되는 부분이므로 예시적으로 제기한 것이다. 기타의 선박의 부분으로서 이를테면 보온장치를 요하는 운송물을 위한 보온실 또는 금화의 운송을 위한 금고 같은 것이 그것이다. 따라서 이러한 장치가 없는 선박을 가진 해상운송인이 이러한 장치를 필요로 하는 운송물의 운송계약을 하여 선박운송을 한 때에는 본 규정에 의한 의무 위반이 된다. 그러나 이와 같은 장치는 이를 필요로 하는 운송물의 운송의 경우에만 요구되는 것이지, 모든 운송물에 대하여 동일한 장치가 필요한 것은 아니다(손주찬(2005), 전게서, P. 823).

79) 정병윤(1998), “감항성 주의의무에 관한 일고찰”, 「해법·통상법」, 제10권, 제2호, 한국해법학회, p. 534.

80) E. R. Hardy Ivamy(1985), Marine Insurance Act 1906, 4th Ed., London, Butterworths, p. 297.

81) Hongkong Fir Shipping. [1962] 2 QB26.

제2절 대법원 판례의 경향 및 시사점

1. 사례 연구

1) 대법원 1998. 2. 10. 선고 96다45054 판결

(1) 사실관계

Y가 1994. 3. 18 경 소외 갑과의 사이에 시멘트 30,000포를 목포항에서 Y소유의 기선인 제3남광호에 선적하여 제주항까지 운송하기로 하는 내용의 해상운송계약을 체결하였다. 이 사건 선박은 3. 20. 19:45경 시멘트 선적을 마치고 선장인 을의 항해지시에 따라 제주항으로 향하던 중 출항 당시에는 아무런 이상이 없던 레이더가 갑자기 고장 나서 화면이 제대로 나오지 않는 현상이 포착되었다. 이에 을은 이 사실을 Y의 사무소에 보고한 후 레이더를 수리하기 위하여 부산항으로 이로하여 1994. 3. 21. 17:30경 부산항에 기항하여 레이더를 수리하고 기타 선용품을 적재한 후 제주항에서의 하역작업 시간에 맞추기 위하여 부산항에 대기하다가 1994. 3. 23. 15:30경 부산항을 출발하여 목적지인 제주항을 향하여 항해하였다.

그런데 다음날인 1994. 3. 24. 09:30경 제주도 부근 바다에 폭풍주의보가 발표되어 위 주의보는 3. 24. 10:00경 발효되었다. 을은 항해 중 라이오를 통하여 위 폭풍주의보의 발표사실을 알았으나, 당시의 항해지점은 제주항으로부터 불과 12마일 떨어진 곳으로서 근처에는 마땅히 피할 곳이 없어서 제주항을 향하여 계속 항해를 하는 외에 다른 방법이 없었으므로 속도를 종전의 시속 8노트에서 시속 6노트 정도로 감속하여 제주항으로 계속 항진할 것을 지시하였다. 이 선박이 제주항으로의 입항예정시각을 1시간 앞둔 같은 날 11:00경 해상상태가 악화되다가 11:20경부터 갑자기 기상이 돌변하면서 바람이 거세지고 높은 파도가 일더니 이 사건

선박 주변에서 갑자기 돌풍이 발생하여 파도가 3, 4차례 연속적으로 이 사건 선박을 덮치면서 화물창 부분을 강타하는 바람에 시멘트가 적재된 화물창 위에 덮여 있던 시트 및 화물창구 덮개가 파손되면서 그 틈으로 많은 양의 해수가 화물창 안으로 유입되었다.

이러한 사항에 이르자 을은 선원들에게 퇴선준비를 지시하고 제주지방 항만청에 위기 사항을 보고한 후 양수기로 화물창 안에 있던 해수를 퍼내는 한편, 화물창에 적재된 시멘트를 보호하기 위한 조치를 취하였으나 이미 유입된 해수로 인하여 시멘트가 굳어져서 효용을 상실하게 되었다. 원고 X는 3. 19. 갑과의 사이에 이 선박에 선적되어 운송되는 위 시멘트에 대하여 부보가액을 금 84,000,000원으로 하는 해상적하보험계약을 체결한 보험자로서 위 보험계약에 따라 1994. 4. 30경 갑에게 보험금으로 금 84,000,000원을 이 사건 사고의 원인과 손해액의 검정을 위한 비용으로 손해사정인에게 금 4,400,000원을 각 지급하였다. 그 후 X는 Y에게 감항능력주의의무의 위반으로 인하여 갑이 입은 손해에 대하여 구상권을 행사하였다.

이에 Y는 이 선박은 사고 당시 항해에 필요한 감항능력을 구비하고 있었으며, 이 사건 사고는 선장인 을의 항해과실로 인하여 발생한 것으로 Y는 상법 제788조 제2항(현행 상법 제795조 제2항)에 따라 면책되거나 그렇지 않다고 하더라도 위 사고는 상법 제789조 제2항 제2호(현행 상법 제796조 제2호) 소정의 불가항력에 의한 사고이거나, 제2항 제11호(현행 상법 제796조 제11호) 소정의 선박의 숨은 하자로 인한 사고로서 Y는 이 사고로 인한 손해배상책임을 부담하지 않는다고 항변하였다.

(2) 법원의 판결 요지

선박은 약정된 항해에서 통상 예견되는 황천(황천) 기타 기상이변에 대비한 준비가 되어 있어야 할 것인바, 해당 항로를 항해하는 선박이 통상 예견할 수 있는 정도의 돌풍이나 삼각파도에 의하여 선체 자체의 손상이나 인명피해 없이 화물창구 덮개의 일부만이 파손되었다면 발항 당

시 선박이 불감항의 상태에 있었고, Y 또는 그 선박사용인이 발항 전 상당한 주의로써 선체의 각 부분을 면밀히 점검 조사하여 감항능력의 유무를 확인하였더라면 화물창구 덮개의 노후 등 하자를 발견하여 안전성을 확보할 수 있었는데도 이를 다하지 아니함으로써 선박의 화물창구 덮개 일부가 파손되고 거기로 해수가 유입되어 운송물이 침수되는 사고가 발생하였다고 봄이 상당하다고 판단하였다. 또한 선적항을 출항하여 항해하던 중 레이더 장비의 노후에 따른 성능유지를 위하여 필요한 일상적인 점검을 받고 선용품도 공급받기 위하여 다른 항구로 임시 기항하였다면 선주는 선적항을 출항할 당시 선박에 설치된 레이더 장비의 성능과 고장 여부를 점검하여 감항능력을 유지 확보하여야 하는데도 이를 게을리 하였으며, 발항 당시 레이더에 관한 감항능력주의의무의 이행을 다하지 아니한 선박이 출항한지 하루도 지나지 않은 상태에서 레이더의 수리 점검 및 선용품 공급을 위하여 예정된 항로를 변경한 것은 정당한 이유로 인한 이로에 해당한다고 할 수 없다고 하여 선박의 감항능력 없음을 판결하였다.

(3) 대법원 판결에 대한 사건

본 사안에서 갑자기 기상이 돌변하면서 바람이 거세지고 높은 파도가 일더니 선박 주변에서 갑자기 돌풍이 발생하여 많은 양의 해수가 화물창안으로 유입되어 화물이 손상을 입은 경우, 발항 당시 감항능력주의의무를 다하였다고 볼 수 있으나 하는 점과 선적항을 출항하여 항해하던 중 레이더 장비의 노후에 따른 성능유지를 위하여 필요한 일상적인 점검을 받고 선용품도 공급받기 위하여 다른 항구로 임시 기항한 경우 정당한 이로냐 아니냐 하는 점이 논점이 된다.

본 사안에 대하여 대법원은 감항능력주의의무에 관하여 그동안 논란이 되어오던 사항에 관하여 언급한 매우 중요한 판결에 하나이다. 즉 해상 운송인이 부담하는 감항능력주의의무의 정도로서 상당한 주의의무도 실시하고 있고, 불감항을 추정하는 기준의 하나를 예시한 점 그리고 불감

항상태를 보정하기 위하여 이로한 것은 정당한 이유로 인한 이로가 아니라고 판시한 점, 당해 항해에서 통상 예견되는 위험을 극복할 수 있는 능력을 갖추어야 한다는 점, 그리고 선박의 감항능력 등 감항능력주의의 무에 관한 모든 중요한 점이 다 언급되어 있다는 점에서 의미있는 판결이라고 판단한다.

2) 대법원 1998. 2. 10. 선고 96다45054 판결

(1) 사실관계

X조합에 가입하고 있는 어선은 선박직원법에 따라 발항 당시에 6급기관사 자격 이상의 자를 선장으로 고용하여 출항하여야 함에도 불구하고, 과거 경력에 비추어 이 사건 어선의 항해 중 기관장 역할을 무난히 수행할 수 있는 충분한 능력을 갖추고 있었다고 보아, 이 사건 어선의 선장으로 고용되어 운항중 사고가 발생하였고, 피고인 선주는 공제 약관에 따른 보험금(공제금)의 지급을 X조합에 요청하였다. 그러나 원고인 X조합은 '발항 당시 통상의 해상위험을 사실상 감내할 수 있을 정도로 적합한 상태'에 있었거나, '발항 당시 통상의 해상위험을 사실상 감내할 수 있도록 유자격선장 및 기관장의 승선 등 어선의 안전운항에 필요한 제반 조치를 결여한 상태'에 있었으므로 약관에 따른 공제금을 지급할 수 없다고 항변하였다.

(2) 법원의 판결 요지

원칙적으로 선박직원법에 따른 해기사면허가 없는 선원이 승선한 선박은 소위 인적 감항능력을 결여한 것으로 추정되나, 선원이 그 면허를 소지하였는지 여부만이 선박의 인적 감항능력의 유무를 결정하는 절대적인 기준이 되는 것은 아니고, 비록 그 면허가 없다고 하더라도 사실상 특정 항해를 안전하게 수행할 수 있는 우수한 능력을 갖춘 선원이 승선하였다

면 이러한 경우까지 선박이 인적 감항능력을 결여하였다고 할 수는 없다.

(3) 대법원 판결에 대한 사건

선박직원법에 의하면 평수구역을 항해하는 선박이 750KW 미만의 경우에는 6급 이상의 해기사면허를 소지하여야 한다고 규정하고 있다. 따라서 선박의 안전한 항해를 위해서는 발항 당시 필요한 인적, 물적 준비를 갖추고 있어야 만 감항능력을 확보할 수 있다고 할 것인데, 본 법원의 판결은 면허의 소지가 감항능력을 결정하는 절대적인 기준이 된다고 보지 아니하고, 비록 그 면허가 없다고 하더라도 항해를 안전하게 수행할 수 있다면 감항능력을 갖춘다고 판단하고 있는데 이와 같은 판단은 기존의 대법원 판결 88다카16924의 판결과도 상이한 결과이다. 즉, 이전 판결문에 의하면 ‘비록 어로장이 승선하지 아니한 선장과 동종의 해기면장을 보유하고 있다고 하더라도 선장과 어로장의 직무내용이 상이하고 더구나 어로장이 해기사의 자질과 기술의 유지향상을 위하여 필요한 보수교육을 받지 아니하였으므로 위 선박은 출항 당시 인적 감항능력을 갖추지 못한 상태에 있었다’고 판시하고 있다. 따라서 본 대법원의 판단은 감항능력 주의의무의 판단을 객관성에 두는 것이 아니라 주관적인 기술력에 의존하여 감항성 판단에 대한 기준을 모호하게 만들었다는 비난을 피하기 어려운 것이다.

2. 영국판례의 경향

1) 선체능력에 관한 사항

선박의 선체능력이란 선박이 안전하게 항해를 하기 위해서 선박자체가 항해를 감당할 수 있는 상태를 유지하여야 한다는 것을 의미한다. 이에 관련한 영국 판례의 경향은 첫째, 선박이 특정 수면의 종류에 적합하도

록 설계되어야 하며⁸²⁾, 둘째 감항성 판단에 있어 현재 해운산업에 적용되는 기존의 관례, 지식 그리고 기술 등을 고려해야한다고 엄격하게 판단하고 있다.⁸³⁾

2) 항해능력에 관한 사항

선박에 필요한 선원이 승선하여야 하고 선박 의장을 갖추어야 하며, 필요품을 보급하여야 하는 것을 선박이 항해능력이라 한다. 이에 관하여 영국 판례는 첫째, 무역 거래시 관례에 의해 선박이 반드시 특정 서류를 구비하도록 요구되고 있다면 받듯이 이를 갖추어야 항해능력을 인정할 수 있으며⁸⁴⁾, 둘째 선박소유자는 감항능력 있는 선박의 제공에 관한 의무를 대리점이나 이행보조자에게 위탁하거나 또는 필요서류의 제공을 선장이나 대리점에 위임할 수 있으나, 그에 대한 전적인 책임은 선박소유자가 부담하며⁸⁵⁾, 셋째 선체도를 반드시 선박에 비치하여야 하며, 이에 관한 교육도 실시되어야 하는데 그러하지 못한 경우에는 비록 선체도가 비치되어 있다하더라도 감항성을 확보하는 것은 아니라는 입장을 취하고 있다.⁸⁶⁾ 아울러 선박소유자는 선원을 고용함에 있어 특정 항해에 적합한 자를 고용하여야 하며, 결원이 발생할 경우에는 가능한 빨리 선원을 대체하여야 한다고 하여 선원의 자격에 대해 엄격한 기준을 적용하고 있다.⁸⁷⁾

3) 감항능력에 관한 사항

82) *Burges v. Wickham*, 3 B & S 669 재인용.

83) *M. D. C., Ltd. v. N. V. Zeevaart Maatschappij*, [1962] 1 Lloyd's Rep. 180 재인용.

84) *Grand Champion Tankers Ltd. v. Norpipe A/s and Others*, [1982] 2 Lloyd's Rep. 52 재인용.

85) *Union of India v. N. V. Reederij Amsterdam*, [1963] 2 Lloyd's R 재인용.

86) *Robin Hood Flour Mills, Ltd. v. N. M. Paterson & Sons, Ltd.*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 276 재인용.

87) *Burnard & Alger, Ltd. v. Player & Co.* (1928) 31 Ll. L. Rep. 281 재인용.

감항능력이란 선창, 냉장실 기타 운송물을 적재할 선박의 부분을 운송물의 수령, 운송과 보존을 위하여 적합한 상태에 두는 것을 의미한다. 이에 관한 영국 판례의 경향은 첫째, 화물의 안전을 위해 계약상 명시되지 않더라도 고가의 화물의 경우에는 도난 방지를 위해 적절한 안전장치를 확보하여야 하며⁸⁸⁾, 둘째 과적이 발생하여 감항성을 상실하였다면 이는 감항능력을 확보했다고 할 수 없고⁸⁹⁾, 셋째 선장이 선적 및 적부가 선박의 적정성 또는 감항능력에 영향을 미침에도 불구하고 감독 또는 통제에 실패하였다면, 운송인은 감항능력 있는 선박을 제공할 의무를 위반하는 것이다.⁹⁰⁾

3. 대법원의 법률해석과 그 시사점

위에서 영국법원의 감항능력 주의의무에 대한 해석 기준들에 관하여 살펴보았다. 그렇다면 과연 대법원은 각각의 감항능력 주의의무 내용들에 대하여 어떠한 입장을 취하고 있는지에 대한 검토가 필요할 것이다. 첫째, 선박의 선체능력에 관한 사항이다. 이에 대하여 대법원은 첫째, 예정된 항로를 따라 항해하는 선박의 경우 통상 예견되는 위험을 견딜 수 있을 만큼 견고한 선체를 유지해야 하며, 만약 선체가 노후되어 통상 예견되는 계절품을 견디지 못하였다면 이는 감항성을 확보하지 못한 것이며⁹¹⁾, 출항전에 이미 선박이 낡아 있어 강풍과 풍랑으로 해수가 유입되었다면 이는 감항능력을 확보하지 못한 것이다⁹²⁾라고 판시하고 있다. 둘째, 선박의 항해능력에 관한 사항이다. 이에 대하여 대법원은 해기사의 자질과 기술의 유지향상을 위하여 필요한 보수교육을 받지 아니하였다면 이는 감항능력을 충분히 갖추지 못한 것이며⁹³⁾, 약 2개월의 경험밖에 없

88) Queensland National Bank Limited v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, [1898] 1 Q. B. 567 재인용.

89) A.E. Reed and Company, Limited v. Page, Son and East, Limited, and Another, [1927] 1 K.B. 743 재인용.

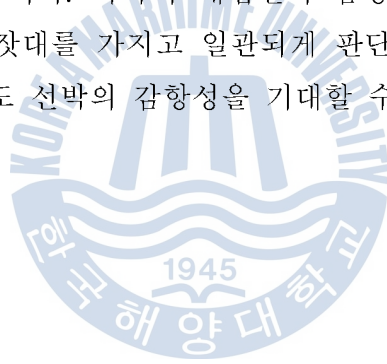
90) Court Line v. Canadian Transport (1940) 67 Ll.L. Rep. 161 재인용.

91) 대법원 1985. 5. 28. 선고 84다카966 판결.

92) 대법원 1976. 10. 29. 선고 76다1237 판결.

는 항해사는 안전항해능력이 부족하므로 선박소유자는 불감항에 대한 책임을 면하지 못하며⁹⁴⁾, 선박소유자가 선장이 항로에 익숙하지 못한 사실을 알면서 추천하였다면 이에 대한 책임은 선박소유자에게 있다⁹⁵⁾고 판시하고 있다.

위에서 설명하고 있는 대법원의 판단하여 종합하면 선박의 감항능력 판단의 기준이 영국의 판례에서 살펴본바와 다르지 않다는 사실을 알게 된다. 즉, 대법원의 감항성 판단은 영국의 감항성 판단기준과 비교하여 뒤쳐지지 아니한다. 그러나, 위에서 살펴보았듯, 일부의 경우에는 선박의 상대성을 강조함으로써 감항성 판단의 엄격성을 무시하는 경향을 엿볼 수 있다. 선박소유자의 감항능력 주의의무는 운송인이 지쳐야할 가장 근본적인 의무중 하나이다. 따라서 대법원이 감항능력을 판단함에 있어서는 엄격한 기준과 잣대를 가지고 일관되게 판단하여야만 화주를 보호하고 해상운송인에게도 선박의 감항성을 기대할 수 있을 것이다.



93) 대법원 1989. 11. 24. 선고 88다카16924 판결.

94) 대법원 1975. 12. 23. 선고 75다83 판결.

95) 대법원 1966. 9. 27. 선고 66다1448 판결.

제5장 결 론

해상을 항해하는 선박이 감항능력 주의의무를 갖추어야 하는 것은 당연한 것으로 감항능력 주의의무가 없는 선박은 목적하는 항해를 성취할 능력이 없기 때문에 해상운송인에게 운송에 사용되는 선박에 대하여 감항능력 주의의무를 갖추도록 의무화하거나 이를 위반한 경우에는 손해에 대하여 책임을 지도록 하고 있다. 헤이그 비스비 규칙 제3조 제1항에 의하면 화주의 화물을 수탁 받은 해상운송인은 그 화물을 목적지까지 안전하게 운송해 주기 위한 모든 조건을 갖추어야 하는데, 그 조건은 선박 자체의 감항능력 주의의무뿐만 아니라 그 선박을 운항할 선원과 선박운항에 필요한 여러 가지 장비 및 필수품 그리고 필요한 서류를 갖추어야 선박이 계획한 항로를 안전하게 운항할 수 있으므로 이러한 제반조건을 갖추도록 해상운송인은 모든 주의를 다해야 한다.

물론 우리 상법 제794조에도 해상운송인의 감항능력 주의의무를 규정하고 있다. 이를 한마디로 정의하면 해상운송을 위하여 해상운송인이 제공하는 선박이 안전하게 항해할 수 있는 능력을 선체 감항능력이라 하고 감항능력 주의의무를 갖추도록 준비하는 해상운송인의 의무를 감항능력 주의의무라 한다. 이러한 선박의 감항능력 주의의무에 대한 판단은 일률적으로 정하여지는 것이 아니라 사실의 문제이며, 상황에 따라 판단하여야 하는 상대적 특성을 가지고 있다. 또한 감항능력 주의의무를 결정하는 요소로는 크게, 선체감항능력, 항해감항능력 그리고 감하능력으로 나뉘고 있다.

첫째, 선체감항능력이란 가장 기본적인 감항능력 주의의무 판단의 요소로서, 선박이 항해를 수행하는 동안 조우할 것으로 예상되는 통상의 위험에 대처하기 위해 접합한 상태의 선박을 제공하는 것이다. 따라서 선체감항능력 주의의무를 판단하기 위한 조건으로서는 선박의 종류, 선령, 수면의 종류, 항해의 시기 등을 전체적으로 고려하여야 할 것이다. 둘째, 항해감항능력이란 항해(운항)능력을 갖추기 위해서 필요한 인적·물

적 장비를 갖추 것을 요한다. 따라서 안전한 항해를 위해서는 선박의 속구, 충분한 예비품과 보급품을 갖추고 있어야 하고, 안전항해를 위하여 필요로 하는 일체의 해사공법상의 서류와 입·출항 시 항만당국이 요구하는 일체의 서류를 갖추어야 한다. 아울러 해기능력을 갖춘 선장과 충분한 수의 적격성있는 선원을 선박에 승무시켜야 한다.

해상사고의 대부분이 인간의 과실에 의해 발생하고 있으므로 인적감항능력 주의의무의 중요성은 점점 커지고 있다. 따라서 인적능력이 없는 선원으로 인하여 화물이 멸실 또는 손상되는 경우에는 해상운송인이 손해배상책임을 부담한다. 넷째, 감항능력이란 선박은 운송수단인 동시에 화물 창고이므로 적재할 부분이 운송에 적합하여야 한다. 따라서 감항능력은 적재화물에 대한 운송선박의 상태문제이다. 이렇듯 선박이 감항능력 주의의무를 확보하기 위해서는 선체, 항해, 인적 및 적재능력 등 광범위한 부분에 걸쳐 적정한 요건을 갖추어야 하고 해상운송인은 선박의 감항능력 주의의무를 확보하기 위한 상당한 주의의무를 다하여야 한다.

이러한 해상운송인의 감항능력 주의의무와 관련하여, 해상운송인은 선박의 불감항으로 인하여 손해가 발생하면 해상운송인의 과실이 추정되며, 해상운송인이 책임을 면책하기 위해서는 그러한 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였음을 입증하여야 한다. 즉 해상운송인은 감항능력 있는 선박의 제공을 위하여 상당한 주의를 다 하였음을 입증함으로써 손해에 대한 책임을 면할 수 있다 할 것이다. 상법(제796조 본문)도 국제협약과 같이 해상운송인에게 입증책임을 부담시키고 있다. 그러나 해상운송인의 책임은 불감항에 의한 손해의 경우에 한하며, 그러하지 않을 경우에는 헤이그 비스비 규칙 제4조 제1항에 따라 면책된다. 따라서 법원이 해상운송인의 책임을 판단할 때 한 가지 이상의 원인이 멸실 또는 훼손에 기여 하였다면, 불감항이 손해에 얼마나 기여 하였는지를 판단하여 해상운송인의 책임을 논하여야 할 것이다. 상법 제795조, 제796조 및 제797조에 따라 해상운송인은 손해에 대하여 면책 또는 책임제한을 원용할 수 있다. 또한 헤이그 비스비 규칙 및 함부르크 규칙의 경우에도 해상운송인의 책임면책과 책임제한 규정을 두고 있다.

이러한 면책 및 책임제한 규정은 계약자유 원칙상 신의칙에 반하지 않는 한 유효하다고 할 것이다. 그러나 해상운송인이 이러한 면책규정이거나 또는 책임제한 규정을 원용하기 위해서는, 자기 또는 그 사용자 및 대리인이 사고와 결과를 방지하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것을 입증하여야 한다. 따라서 그러하지 못할 경우에는 면책 또는 책임제한 규정을 원용할 수 없다.

선박의 감항능력 주의의무 규정과 관련하여, 영국법원과 한국법원은 각각의 고유한 형태의 판례를 확립하여 감항성 판단에 대한 해석기준을 제시하고 있다. 영국법원의 감항성 판단에 대한 기준은 선박이 특정 수면의 종류에 적합하도록 설계되어야 하며, 둘째 감항성 판단에 있어 현재 해운산업에 적용되는 기존의 관례, 지식 그리고 기술 등을 고려해야 한다고 판시하고 있다. 아울러 선장이 선적 및 적부에 대한 감독 또는 통제를 중요한 감항성 판단의 기준으로 요구하고 있다. 따라서 선장이 이러한 의무를 게을리 한 경우에는 비록 선적 및 적부의 의무가 화주에게 있다하더라도 감항성 주의의무 위반으로 판단하고 있다. 이러한 영국 판례의 경향에도 불구하고 대법원은 감항능력 판단의 중요한 요건 중 하나인 선원의 자격 판단 기준에 있어 영국과 다른 해석 기준을 갖고 있다. 즉 영국의 경우에는 선원의 자격이 중요한 감항성 판단 근거로 여겨지고 있으나 대법원은 기존의 판결과 달리 비록 법에서 요구하는 해기사 자격을 취득하지 못하였다 하더라도 특정 항해에 충분한 경험을 갖추고 있다면 감항성을 확보하고 있다고 판시하고 있다는 점이다. 이는 감항성 판단의 기준을 엄격하게 해석하고 있는 영국법원의 경향 및 국제협약의 방향과는 배치되는 태도라고 비판하지 아니할 수 없다.

최근 해양사고 다발로 인하여 해양안전을 확보하고 해양환경을 보호하기 위한 보다 강력한 조치를 취하라는 국내외의 요구가 거세게 일고 있어 그 결과 국제해사기구에서는 관련 국제협력을 크게 강화하고 있으며 선박에 대한 통제를 더 한층 강화하고 있는 추세이다. 따라서 선박의 감항능력 판단에 있어서도 더욱 엄격한 기준을 적용할 것은 분명하다. 이에 본 논문에는 감항능력 주의의무와 관련한 영국의 많은 판례와 대법원

의 판례를 소개하였다. 따라서 본 연구에서 언급된 사례와 판례를 바탕으로 선박의 감항능력 확보를 위한 기준 및 감항능력 주의의무의 판단에 있어 좀 더 엄격한 기준이 적용되길 바라며 해양사고 예방에 기여하였으면 한다.



참 고 문 헌

국내 문헌

- 손주찬(2005), 상법(하), 서울:박영사.
- 이기수·최병규·김인현(2008), 보험·해상법 제8판, 서울:박영사.
- 정영석(2005), 「해상보험론」, 부산:해인출판사.
- 정찬형(2012), 「상법강의요해(제11판)」, 서울: 박영사.
- 최기원(2008), 「상법학신론(하) 제15판」, 서울:박영사.
- 공경자(1991), “해상운송인의 감항능력주의의무-영·미 판례를 중심으로,”
한국해양대학교 대학원 법학석사 학위논문.
- 김영후(1996), “영국 해상보험법상 감항성 주의의무 위반에 관한 고찰,” 「해법·통상법」, 제8권, 제1호, 한국해사법학회.
- 서헌제(1983), “감항성 주의의무에 관한 일고찰,” 「법학연구」, 제26권, 제2호(부산대학교 법학연구소).
- 양정호(2011), “로테르담 규칙에 대한 평가와 전망,” 「무역상무연구」, 제51권, 한국무역상무학회, 2011
- 이시환(2009), “로테르담 규칙상의 운송인의 책임,” 「무역상무연구」, 제42권, 한국무역상무학회.
- 이우홍(1997), “해상물건운송인의 감항성 주의의무,” 「사법논단」, 제11집.
- 정준식(2005), “선박관리와 감항성 주의의무에 관한 연구,” 「한국항만경제학회지」, 제21집, 제4호.
- 정병윤(1998), “감항성 주의의무에 관한 일고찰,” 「해법·통상법」, 제10권, 제2호, 한국해법학회.
- 지상규(2010), “영국판례를 중심으로 감항능력 주의의무 위반에 관한 연구,” 「한국법학회」, 제39집..
- 지상규·정영석(2010), “감항능력 주의의무의 구성요소에 관한 고찰,” 「중

- 양법학」, 제12집, 제2호.
- 한낙현(2004), “항해중의 감항성 유지의무에 관한 문제점 고찰,” 한국
해법학회지 제26권 제2호.
- 홍성화(2008), “선박공제약관상의 감항성 담보조항의 문제점과 개선방
안,” 한국해사법학회지, 제30권, 제1호.

외 국 문 헌

- 小町谷操三(1931), 統一船荷證券法論, 岩波書店, 1931.
- 加藤由作(1961), 海上危險新論, 春秋社, 1961.
- Bennett, H.(1996), *The Law of Marine insurance*, Oxford
University Press, 1996
- Brown, Robert H.(1978), *Marine Insurance Vol. 1. - The Principles*,
4th Ed.London: Witherby & Co. Ltd).
- Berlingieri Francesco(2009), The Rotterdam Rules-An attempt
to clarify certain concerns that have emerged, 5 August.
- Chambers., J.(2000), “Nature of owner’s obligation as to seaworthiness
under voyage charter,” *Journal of International Maritime
Law*”
- Eldridge(1938), *William Henry, Marine Policies*, 3rd ed. by Harry
Atkins (London: Butterworths & Co.
- E. R. Hardy Ivamy(1985), *Marine Insurance*, 4th ed., London,
Butterworths.
- E. R. Hardy Ivamy(1976), *Chalmers’s Marine Insurance Act 1906*,
8th ed, London, Buterwoths.
- Gilmore G. and Black, CL.(1975), *The Law of Admiralty*, The
Foundation Press.
- Griggs P. and Williams R(2004), Limitation of Liability for

Maritime Claims, 4th ed.

Hodges, S.(1998), "Seaworthiness and safe ship management,"
International Journal of Insurance Law.

INCE & Co. *Owner's obligation of seaworthiness and due diligence under a voyage charter, P& I International, 200*

Michael, T. and Steel, D.(1976), *The Merchant Shipping Act*, 7th ed, Stevens & Sons.

Mocatta, Mustill and Boyd(1984), *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 9th ed, London: Stweet & Maxwell.

Park, A *System of the law of Marine Insurance*, 1787

Savante O. Johansson et al., A Response to the attempt to clarify certain concerns over the Rotterdam Rules published 5 August 2009, April 2010

Steel v. State Line(1877), 3 App. Cas 72.

Tetley(2008), *William, Marine Cargo Claims*, 4th ed, Editions Yvon Blais.

Tetley(2008), William, Summary of Some General Criticisms of the UNCITRAL Convention, p. 11.

White, R.(1995), "The Human Factor in Unseaworthiness Claims," *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*.

Wilson, J.F(1991), *Carriage of Goods by Sea*, 5th ed, Pitman.