

参考文献

- (1) 交通部, “交通統計年報”, 1971.
- (2) 日本中小型船工業會, “旅客船資料集”, 第2集, 1968.
- (3) 交通部, “交通法典”, 1971年版.
- (4) “海事六法”, 海文堂, 1963年版.
- (5) G. C. Manning, “The Theory and Technique of the Ship Design”, Massachusetts Institute of Technology, 1956.
- (6) 大串雅信, “理論船舶工學”, 海文堂, 1964.
- (7) 菱田敏男, 田中紀男, “安全示數から見た船の重心及び乾舷”, 日本造船協會誌, 第328號.
- (8) R. L. Storch “Stability of Offshore Tugboats”, Marine Technology, Vol. 9, October 1972, SNAME.
- (9) Mitsuo Sato and Others “A Proposed Standard of Stability for Passenger Ship”, 日本造船協會論文集, 第95號.
- (10) J. P. Comstock “Principles of Naval Architecture”, SNAME, 1967.
- (11) R. Norrby “The stability of Coastal Vessels”, RINA, 1962.
- (12) 加藤 弘, “船の動搖週期の近似計算について”, 日本造船協會會報, 第89號.
- (13) R. A. Norrby “小型沿岸船の安定に關する諸問題”, 日本造船協會誌, 第429號.
- (14) 金燦喆, “大韓造船學會 復原力基準에 關하여”, 大韓造船學會誌, 第6卷 第2號, 1969.

(1)

헤그 規則 (1921)의 解說

李 鍾 仁

An Interpretation of the Hague Rules, 1921

by

Lee Jong-In

目	次
序 言	消 滅
I. 適用範圍	V. 送荷人の 責任
II. 運送人の 義務	結 言
III. 運送人の 免責事由	參 考 文 獻
IV. 運送人の 有限責任 및 責任의	

Abstract

The Hague Rules, 1921, properly embodied in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August, 1924, are the fruits of a determined attempt to define the responsibilities of carriers by sea and by universally laws, establish that degree to which they may contract out of their common law obligations.

Despite such a considerable weight of the above Rules over Bills of Lading now in use, most papers in this field have been scarcely approached toward the Hauge Rules, 1921, though the above Convention have been frequently dealt with in so many a article. Therefore, this paper places its prime purpose on the study of the above Rules primarily with their construction.

序 言

初期의 船荷證券이나 備船契約書에는, 免責約款이 전혀 包含되어 있지 아니하였다. 그러나 時間이 經過함에 따라 船主를 保護하기 爲한 保護約款이 挿入되기 始作하여, 終局에는 「船主는 運賃을 受領하는 일 以外에 다른 아무런 義務가 없는 것 같다」라고 하는 말이 생길 程度로 너무도 그 範圍가 擴張되어, 漸次 荷主의 이에 對한 反論이 提起되었다. 元來 荷主國家의 位置에 있던 美國이 最初로 船主의 免責約款을 規制하여 船主의 義務에 關하여 法制化하였으며, 이것이 이른 바 1893年의 Harter Act 이다. 이를 契機로 하여 國際적으로 이러한 運動이 展開되었으며, 船主國家인 英國도 마침내 이에 同調를 하기에 이르렀다.

特殊한 海上의 危險을 負擔하여야 하는 船舶會社의 立場을 考慮하고, 한 便으로는 荷主 其他

船荷證券의 利害關係人의 利益을 保護하며 船荷證券去來의 安定을 確保하기 爲하여는 船荷證券上의 免責約款을 統一하여야 한다는 것은 當時의 絶對的인 要求이었다. 이와같은 要求에 따라 1921年 9月 Holland 의 Hague 에서 國際法協會(International Law Association)의 海法委員會會議가 開催되었으며, 船主의 義務 및 免責約款에 關하여 紛亂을 惹起시키었던 法廷의 判決들을 檢討하고 法律이나 慣習이 相異한 國家들이 賦課하는 責任 및 免責의 程度가 相異함으로 말미암아 惹起되었던 去來上의 混亂 또는 障礙問題의 解決을 試圖하였다. 本會議의 主要한 任務는, 모든 國家들이 受諾하고 認定할 수 있는 方式으로 船主 및 荷主의 權利 및 義務가 詳細하게 規定된 船荷證券에 關한 規則을 起草하는 것이었다. 또한 特히 本會議는 船主의 免責을 規制하고, 荷主에게 一定한 權利를 讓步함으로써, 海上運送物에 關하여 有價證券 即 船荷證券의 所持人을 保護하기 爲한 目的도 지니고 있었다.

上記의 任務와 目的을 爲하여 上記 委員會는 1921年의 海그規則을 制定하였으며, 私的 利害關係者는 可能한 限 國家가 國內法으로서 法制化할 必要性을 切感하였다. 有力한 船舶會社에서도 本規則을 採用하기에 이르렀지만, 全世界의 國家들이 보다 全般的으로 採用할 必要性이 있었다. 따라서 本 海그規則을 基礎로 하여 上記 海法委員會는 1922年 London 에서 草案을 다듬어, 同案이 同年 10月 Brussels 에서 開催된 海法國際會議(International Conference on maritime Law)에 上程되어 出席한 各國에 依해 萬場一致로 採擇되었으며, 專問委員會가 任命되어 同案을 다시 審議하였다. 1923年 10月 Brussels 에서 最終적으로 修正案을 採擇하여, 1924年 8月 條約으로서 署名되었다. 英國은 이에 앞서 1923年에 決定한 修正案을 基礎로 하여 同年 7月 海上物件運送法(The Carriage of Goods by Sea Act, 1924)을 制定하였으며, 다른 國家들도 條約의 主要한 點에 關하여는 立法化하고 있다.

오늘날 使用되고 있는 船荷證券에는 例外없이「本船荷證券은 統一條約 乃至는 海上物件運送法에 따라서 効力を 갖는다」는 趣旨의 至上約款(P paramount Clause)을 挿入하고 있으며, 1921年의 海그規則이 이들의 骨體를 이루고 있다는 것은 두말할 나위가 없다. 따라서 全文 7條로 되어 있는 本規則의 規定을 詳細하게 解説하였다.

I. 適用範圍

Article I. —DEFINITIONS.

In these Rules

- (a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) "Contract of carriage" means a bill of lading or any similar document of title in so far as such document relates to the carriage of goods by sea.
- (c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo carried on deck.
- (d) "Ship" includes any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are received on the ship's tackle to the time when they are unloaded from the ship's tackle.

第1條 定 義

本規則에 있어서,

- (a) 「運送人」이라 함은 送荷人과 運送契約을 締結하는 船主 또는 備船者를 포함한다.
- (b) 「運送契約」이라 함은 船荷證券 또는 모든 準船荷證券 또는 모든 準船荷證券이 海上物件 運送과 關係가 있는 限, 이들 證書를 意味한다.
- (c) 「物件」이라 함은 生動物 및 甲板積貨物을 除外하고 貨物, 賣物, 商品, 其他 모든 物件을 包含한다.
- (d) 「船舶」이라 함은 海上物件運送에 使用되는 모든 船舶을 包含한다.
- (e) 「物件運送」은 物件이, 船舶의 艙庫上에 受領되어, 船舶의 艙庫로부터 揚荷될 때까지의 期間에 適用된다.

本規則은 運送條件이 이룬나 有價證券 卽 通常 船荷證券에 具現되어 있는 運送契約에만 適用을 한다. 備船契約書에는 適用을 하지 아니하지만 헤그 規則을 모두 立法化한 國家間에 備船契約書上의 運送인 경우, 그와같은 貨物에 對하여 發行한 船荷證券은 모두 本規則의 規定을 遵守하여야 한다. 그러나 모든 國家가 同一한 樣式으로 本規則을 成文化시키지는 아니 하였기 때문에, 單只 船積國家의 法律이 本規則의 適用을 要求한다고 해서 貨物이 引渡되는 國家의 그와같은 規定에도 法的인 效果를 賦與하게 된다는 默示를 認定하는 것은 極히 危險한 일이다. 그러나 至上約款(Clause paramount)을 附加함으로써, 備船契約書上 發行하는 船荷證券은 모두 本規則 또는 本規則을 具現한 어떠한 規則을 지켜야 한다는 明示의 規定이 있는 境遇에는 위의 默示를 認定하여도 된다.

本規則의 適用範圍는 形式的으로는 本規則 第1條 및 第5條에서 規定하고 있으나 第5條는 第1條로부터 當然히 생기는 結果를 規定한 것이므로, 本規則의 實質的인 範圍는 結局 第1條의 規定에 依하여 決定하고 있다. 第1條는 形式的으로는 本規則에서 使用되고 있는 特定の 用語에 對하여 特定の 意義를 賦與함에 그치지 아니코 이 用語는 船荷證券이 本質上 關聯하고 있는 海上物件運送契約에 關한 主要한 概念 卽 運送人, 運送契約, 物件, 船舶 및 物件運送 等の 意義를 定하고 있으므로 結局 本規則의 適用範圍를 決定하고 있는 것이다.

1. 契約當事者에 關한 適用範圍

本規則은 한便으로는 海上物件運送契約에 依據하여 運送債務를 負擔하는 「運送人」 卽 船舶所有者 또는 備船者에 對하여 適用됨과 同時에(第1條 a項), 船荷證券 또는 이와 類似한 證券의 所持人에 對하여 適用된다(第1條 b項).

여기에서 「include」를 使用하여 「包含한다」라고 한 것은 船舶所有者 또는 備船者에 限定하는 것이 아니라고 解釋되며, 따라서 送荷人에게 船荷證券을 交付하여 運送債務를 負擔하는 모든 當事者를 運送人이라 하며, 따라서 freight agent, forwarding agent 또는 carriage contractor 等도 運送人中에 包含이 된다고 解釋된다. 本規則에서 말하는 船舶所有者라 함은 物件運送을 爲하여 航海에 從事하는 船舶을 말하며 또 送荷人의 意義를 定하지는 아니하였지 마는 이는 船舶所有者 또는 備船者와 物件運送契約을 締結하는 相對方을 말한다는 것은 本規則 第1條 (a)項規定 自體로부터 明白하며, 事實上 船積業者(shipping agent)는 여기에 포함되지 아니한다.

2. 船荷證券所持人

本規則은 船荷證券 또는 이와 類似한 證券(準船荷證券이라고도 함)의 所持人에게 對하여 海上物件運送에 關한 限 適用된다.

「Covered by a bill of lading」의 意義에는 運送契約이 그의 發端에 있어서 公的으로 또는 非公式的으로의 成立與否에 關係없이 商慣習에 依據하여 當事者의 意圖가 荷送人에게 船積時 또는 船積後, 契約條件이 明示되어 있는 船荷證券을 要求할 수 있는 權利를 賦與할 수 있는 것이라면 모든 運送契約을 包含한다. 이와같은 契約에서는 船荷證券이 事實上 不必要하다거나 또는 發行하지 않는다 하더라도 本規則은 適用이 된다. 위와 같은 解釋으로서 船荷證券의 交付時까지 「運送契約」이 없는 경우, 運送人은 一定한 樣式의 船荷證券을 發行하여야 한다는 第3條 3項의 解釋도 容易하게 된다. 또한 後에 船荷證券을 發行하지 않을 意圖인 境遇에는, 運送人이 願하는 契約이라면 무슨 契約이든지 締結할 수가 있다는 結論이다. 本規則 第6條는 通常 船荷證券이 商慣習에 따라 發行되는 契約에만 適用을 한다.

「Similar document of title」은 1910年의 캐나다의 水上物件運送法(Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910)에서 由來한다. 準船荷證券의 意義는 甚히 曖昧하다. 그러나 必要로 하는 商去來上 船荷證券과 同一한 効力을 갖는 證券이므로, 證券의 正當한 所持人에게 運送契約上의 請求權을 賦與하며, 證券의 移轉이 運送物의 占有의 移轉과 同一한 効力을 갖도록 하며, 流通性이 있는 (negotiable)證券을 말하는 것이라고 解釋할 수 있다. 本規則 第3條 7項에서의 受領船荷證券(received for shipment bill of lading)은 그 例이다.

上記의 第1條(b)中 「In so far as such document relates to the carriage of goods by sea」의 文句는 船荷證券에 依하여 立證된 契約이 一部는 陸上物件運送이며, 一部는 海上物件運送인 境遇에 對하여 規定하기 爲하여 挿入이 되어 있으며, 「Carriage by sea」에는 大型船이 航海할 수 있는 河川 其他의 水域도 包含이 된다. 그러하지 않다면 其他 可航水域의 危險에 對한 第4條 2項(c)에 있는 免責約款은 不必要하다.

3. 物件에 關한 適用範圍

本規則은 船舶에 依하여 運送되는 物件運送契約에 適用된다. 여기에서 말하는 船舶이라 함은 海上物件運送에 使用되는 모든 船舶(Vessel)을 말하며, 物件이라 함은 生動物, 甲板積貨物 및 特殊運送物을 除外하고 運送契約의 目的物이 되는 모든 物件(Goods)를 말한다. 故로 高價物 및 危險物에 對하여도 適用이 된다(第4條 (5) 및 (6)項). 本規則에서 船舶이라는 것은 海上物件運送에 使用되는 모든 船舶을 말하지만, 海上, 湖川, 港灣 等の 區別이 되어 있지 않으므로 어떠한 運送이라는 것을 各國의 國內法으로 規定하고 있다.

本規則은 海上物件運送契約의 目的物이 되는 物件中 그의 特殊한 危險을 考慮하여, 生動物 甲板積貨物 및 特殊貨物에 對하여 그의 適用을 除外하고 있다. 本規則에서 生動物을 除外하는 理由는 이러한 貨物의 運送은 航海上 各種의 危險을 隨伴하므로, 만약 本規則을 適用하여 特約(Special agreement)을 嚴重히 制限하면, 運賃이 현저하게 上昇하든가 하여 오히려 荷送人에게 不利한 結果가 생기므로 이다. 甲板積貨物에 對하여서도 同一하다. 그러나 여기에서 한가지 特記할 것은 特殊貨物에 關한 것이다. 이 特殊貨物이 運送에 對하여 本規則 第5條에 規定하고 있

다. 이 貨物에 있어서는 生動物 및 甲板積貨物의 境遇와는 달리 當然히 適用되지 아니하는 것은 아니다. 이 境遇에 船荷證券을 發行하지 않는다는 條件으로 當事者가 特約에 依하여 本規則의 適用을 排除하는 것이다.

Ⅱ. 運送人의 義務

本規則은 海上運送人(sea carriers)들이 願하는 바 自由로히, 어떠한 條件의 契約이라도 締結하든 以前의 契約 代身에, 한便으로 船主에게 明白한 責任을 負課하는 反面, 權利 및 免責事項을 確定함으로써, 船荷證券上의 그들의 法的地位를 根本的으로 變更을 시키었다. 本規則 第2條에 第1條에서 定義한 貨物의 모든 運送契約에 있어서, 第5條에서 取扱하는 特殊貨物을 除外하고 運送人은 第3條에서 規定한 義務 및 責任을 負擔하여야 하며, 第4條의 權利 및 免責을 받을 수 있다고 規定하고 있다. 이들 條文들은 堪航能力이 있는 船舶을 提供하고, 運送貨物의 船積, 取扱, 積付, 運送, 保管, 管理 및 揚荷에 相當한 注意를 하며, 要求가 있으면 一定한 樣式의 船荷證券을 交付하여야 하는 등 運送人에게 最少限의 義務를 負課하고 있으며 또한 더 以上 增加시킬 수 없는 最大限의 免責을 賦與하고 있다.

1. 堪航能力의 擔保義務

Article III. RESPONSIBILITIES AND LIABILITIES.

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to
 - (a) make the ship seaworthy;
 - (b) properly man, equip and supply the ship;
 - (c) make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.

第 3 條 義務 및 責任

1. 運送人은 發航開始前 및 發航當時 下記事項에 關하여 相當한 注意를 하여야 한다.
 - (a) 船舶이 堪航能力을 갖추도록 할 것
 - (b) 必要한 人員을 配乘시키고 船舶機裝과 必要品을 供給할 것
 - (c) 船艙, 冷藏室, 其他 運送物을 積載할 船舶의 部分을 運送物의 受領, 運送 및 保存을 爲하여 適合한 狀態에 둘 것

本規則은 第3條 1項에서 運送人의 堪航能力의 擔保義務를 規定하고 있으며, 過失主義를 採擇하여 運送人이 船舶의 堪航能力 갖추기 爲하여「相當한 注意」를 하여야 할 것을 要求하고 있다. 또한 우리나라 商法 787條에서도 同一한 內容의 堪航能力擔保義務를 規定하고 있다. 堪航能力이라 함은 船體, 機關, 屬具가 完備되고 充分한 人員을 配乘시키며, 充分한 燃料, 食品, 食水 등을 積載하여 그의 航海를 成就시킬 수 있는 能力을 말하며, 이 能力은 實로, 貨物이 安全하게 目的港에 到達하는 根本的인 要件인 것이다. 堪航能力은 船舶의 特性, 契約을 한 特定航海 및

그航海의特定段階와關係가 있으며夏季의航海, 河川 및 湖沼 또는 海洋航海에 따라 相異하다. 船積의 開始時에 船舶은 貨物을 受領하기에 適合하여야 하며, 貨物을 受領하는 동안 港內에 浮上하고 있는 船舶으로서 通常의 危險(ordinary perils)에 對하여 適合하여야 하지 않는 出航에 適合할 必要는 없다. 出航時에 있어서는 航海中の 危險에 對하여 適合하여야 하며, 그航海에 關하여 積付가 船舶을 위태롭게 할 程度로 되어 있다면 그 船舶은 適合하지가 않다. 그렇지만 出航時에 있어서 貨物을 受領 또는 保存하기에 適合하여야 한다는 擔保는 繼續하지 않는다. 各段階의 完了와 同時에 船舶은 다음 段階가 必要로 하는 程度의 堪航能力을 갖추어야 한다. 이러한 目的의 航海段階는 河川 및 海洋과 같이 物理的인 條件이 서로 相異함으로써 通常 區分이 된다. 通常의 危險(ordinary perils)에는 寄港港의 法律上 船積貨物이 必要로 하는 消毒(fumigation)과 같은 船舶 및 積荷의 取扱도 包含이 된다.

送荷人이 航海의 開始前에 不堪航能力(unseaworthiness)를 發見하였으며, 送荷人이 기다려야 하는 相當한 期間內에 堪航能力을 갖추지 못하였을 境遇에는 運送契約을 取消할 수가 있다. 堪航能力은 堪荷能力(Cargoworthiness)도 包含한다. 船舶이 契約貨物에 關하여 堪航能力을 갖추어야 하므로 特殊貨物을 取扱할 수 있는 裝備가 必要하다.

運送人이 堪航能力을 擔保하여야 할 時期는 「發航前 및 發航當時」(before and at the beginning of the voyage)이다. 이 意味는 「船積을 開始한 때부터 發航을 할 때까지」의 意味이다. 따라서 航海途中 海難 때문에 堪航能力을 喪失하였다 하더라도 堪航態力擔保의 點에 있어서는 義務違反이 아닌 것이다.

運送人은 本規則 第3條 1項(a)(b)(c)에 規定하는 內容의 堪航能力擔保義務의 履行을 하기 爲하여 相當한 注意를 한지 아니하면 안된다. 어떠한 程度의 注意를 가지고 相當한 注意라고 하는가에 對하여는 各各의 境遇에 對하여 決定하여야 할 事實問題(question of fact)이며, 堪航能力의 觀念이 特定한 運送物에 關하여 相對的으로 決定하여야 하므로 當然한 結論이다. 또한 相當한 注意의 行使는 船主自身 뿐만이 아니고 그가 雇傭하는 使用人 및 代理人까지도 該當이 된다.

2. 船積荷物에 關한 義務

2. The carrier shall be bound to provide for the proper and careful handling, loading, stowage, carriage, custody, care, and unloading of the goods carried.

2. 運送人은 運送物의 取扱, 船積, 積付, 運送, 保管, 管理 및 揚荷를 適切하고 慎重하게 하여야 한다.

本規則은 第3條 2項에 運送人의 運送物에 關한 義務를 規定하고 있다. 앞서 第3條 1項이 堪航能力에 關한 運送人의 義務 即 運送手段에 對하여 規定하고 있는 反面에 本項은 運送物自體에 對한 運送人의 義務를 規定하고 있다. 即 前者는 運送品에 對한 間接的인 義務를 規定하고 있다. 이와 關聯하여 우리나라 商法 第788條 1項에서 「船舶所有者는 自己 또는 船員 其他의 船舶使用이 運送物의 受領, 船積, 積付, 運送, 保管, 揚陸과 引渡에 關하여 注意를 懈怠함으로써 因하여 생긴 運送物의 滅失, 毀損 또는 延着에 關한 損害를 賠償할 責任이 있다」라고 規定하고 있다. 이의 違反은 商事過失(commercial risk)로서, 特約에 依하여서도 이를 免除할 수 없음은 第3條 8項의 規定으로부터 明白하다. 但 第4條에 列擧한 免責事由로 因한 境遇에는 免責이 된다.

다. 여기에서 運送人의 義務는 運送人 個人에만 限하지 않고 그의 使用人 모두가 負擔하지 않으면 안된다. 「積付」라 함은 船舶의 安定 및 그 運送物과 다른 運送物과의 關係, 例를 들면 重量貨物과 破損하기 쉬운 物件, 混氣를 받기 쉬운 貨物과 液體類 등의 關係를 充分히 考慮하여 그 運送物을 積入하는 것을 말하며, 「保管 管理」라 함은 넓은 意味에 있어서의 保管, 即 航海中에 適切히 通風을 하거나 또 竊盜 혹은 破壞 等を 막기 爲하여 모든 注意를 하는 것을 말한다. 「適切하고 慎重한」(proper and careful)注意라 함은 相當한 注意(due diligence)와 同一한 意味이며 個個의 境遇에 따라 決定하여야 한다.

3. 船荷證券에 관한 義務

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall on the demand of the shipper issue a bill of lading showing amongst other things

- (a) the leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as will remain legible until the end of the voyage;
- (b) the number of packages or pieces, or the quantity or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper before the loading starts;
- (c) the apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to issue a bill of lading showing description, marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting do not accurately represent the goods actually received.

4. Such a bill of lading issued in respect of goods other than goods carried in bulk and whole cargoes of timber shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with section 3 (a), (b) and (c).

Upon any claim against the carrier in the case of goods carried in bulk or whole cargoes of timber the claimant shall be bound notwithstanding the bill of lading to prove the number, quantity or weight actually delivered to the carrier.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of the description, marks, number, quantity and weight as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars.

6. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that no "received for shipment" bill of lading or other document of title shall have been previously issued in respect of the goods.

In exchange for and upon surrender of a "received for shipment" bill of lading the shipper shall be entitled when the goods have been loaded to receive a "shipped" bill of lading.

A "received for shipment" bill of lading which has subsequently been noted by the carrier,

master or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment shall for the purpose of these Rules be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

3. 物件을 受領하여 保管을 한 後 運送人 또는 船長 또는 運送人의 代理人은 送荷人의 要請에 따라 特히 下記事項을 表示하는 船荷證券을 交付하여야 한다.

(a) 船積을 開始하기 前에 送荷人이 書面으로 提出한 것과 同一한 貨物의 識別에 必要한 主要 荷印, 但 이 荷印은 航海를 終了하기 以前까지 判讀을 할 수 있는 方式으로 스탬프를 찍거나, 포장에 되어 있지 않은 경우 그 物件위에 또는 이 物件이 들어 있는 箱子 또 위에 表示하여야 한다.

(b) 船積開始 以前에 送荷人이 書面으로 提出한 包袋 또는 덩어리의 數量 또는 境遇에 따라는 包裝容積 또는 重量

(c) 運送物의 外觀上의 狀態

但, 運送人, 船長 또는 運送人의 代理人은 品名, 記號, 數量, 容積 또는 重量이, 實際로 受領한 物件을 正確히 表示하지 아니 하였다고 疑心할만한 相當한 理由가 있을 때, 이들을 船荷證券에 表示하지 아니 하여도 된다.

4. 散荷運送物件 및 全部木材貨物 以外의 物件에 關하여 交付한 이와같은 船荷證券은 3項 (a), (b) 및 (c)에 依據하여 거기에 表示된 物件을 運送人이 受領하였다는 一見 確實한 證據이다.

散荷運送物件 또는 全部 木材貨物인 境遇, 運送人에 損害賠償請求를 한 때 請求人은 船荷證券에 不拘하고 運送人에게 實際로 引渡한 數量, 容積 또는 重量을 立證하여야 한다.

5. 送荷人은 運送人에게 그가 提出한 品名, 記號, 數量, 容積 및 重量의 表示가 正確하다는 것을 保證한다고 看做하며, 送荷人은 이와같은 詳細의 不正確에 起因하는 또는 그로부터 招來되는 모든 滅失, 損傷 및 費用을 運送人에게 補償하여야 한다.

6. 物件을 船積하고 난 後 運送人, 船長 또는 運送人의 代理人이 送荷人에게 交付하는 船荷證券은 送荷人이 이를 要求하는 境遇, 「船積船荷證券」이다. 但 「受領船荷證券」其他의 有價證券이 以前에 그 物件에 關하여 交付되지 아니 하여야 한다.

船荷證券과 相換하거나 이를 讓渡함으로써, 送荷人은 物件이 船積된 때 「船積船荷證券」을 受領할 權利가 있다.

此後 運送人, 船長 또는 代理人이 物件이 船積된 1개 또는 數個의 船舶의 名稱 및 船積日字를 記入한 「受領船荷證券」은 本條約의 解釋上 「船積船荷證券」이라고 看做한다.

本規則은 第3條 3項 및 7項에서 運送人의 受領船荷證券(received for shipment bill of lading) 및 船積船荷證券의 交付義務와 그의 記載事項에 關한 規定을 하고 있으며, 이와 關聯하여 4項에서 그의 證據力을 또 5項에서 送荷人의 擔保責任을 規定하였다. 그리하여 3項에서 規定하는 記載事項은 免責約款의 禁止에 關한 8項의 規定에 依하여 크게 그의 信用을 높이고 安全하게 流通하도록 하고 있다. 受領船荷證券은 運送人이 運送物을 受領하여 아직 船積을 하지 아니한 때에 發行되는 것으로 船積을 한 船舶의 名稱, 船積日字를 記入하면 이 證券은 船積船荷證券이 된다. 本規則이 이 證券을 認定한 것에 關하여는 當時 英國銀行家들의 強硬한 反對가 있었지만 오랜 討論의 結果 實際去來上 受領船荷證券의 必要가 絕對적이어서 마침내 本規則에 이에 關한 規定을 插入하기에 이르렀다. 運送人이 受領船荷證券을 交付한 義務는 物件을

運送하기 爲해 受領하여 保管하는 때에 送荷人의 請求에 依하여 發生한다. 따라서 物件이 單只 運送人의 埠頭에 搬入되어 있다는 것만으로는 充分하지 아니하며, 運送人이 이를 受領하여 保管할 것을 必要로 한다. 受領船荷證券에 記載하여야 할 事項은 3가지이다. 卽 (1) 運送物의 識別에 必要한 主要記號 (2) 運送物의 數量, 容積, 重量 (3) 運送物의 外觀上의 狀態 等이다. (1)에 關하여는 送荷人이 船積의 開始以前에 書面으로써 運送人에게 通知할 必要가 있으며, 그 記號는 容器 또는 包裝이 있는 物件에는 그들 위에 包裝이 아닌 物件에는 그 物件위에 表示를 할 必要가 있다. 이 記號의 表示는 Stamp 其他의 方法 어느 것이라도 相關이 없지만 만 드시 航海를 마치고 以前까지 判讀할 수 있는 狀態를 常時 持續할 수 있는 程度로 明確히 記載 할 必要가 있다. (2)에 關하여도 亦是 送荷人이 書面으로 通知할 必要가 있다. 送荷人이 數量, 重量, 容積 3가지를 모두 通知하여도 船荷證券에 記入할 때 運送人은 이들中 하나만을 記載하고 나머지는 不知(unknown)라고 記載할 수가 있다. 故로 重量 및 數量을 通知하였다 하더라도 運 送人은 船荷證券에 數量만을 記載하고 重量은 不知(weight unknown)라고 記載할 수가 있다. 그와같은 境遇의 船荷證券은 貨物의 數量에 對한 一見 證據(Prima facie evidence)이지 重量에 對한 證據는 아니다. (3)에 關하여 運送人 其他 그의 使用은 現實과 똑같은 物件의 狀態 및 外 觀을 記入할 必要가 있다. 따라서 從來의 船荷證券에서 가끔 눈에 띄는 狀態不知(condition unknown)約款은 挿入할 수가 없는 것이라고 생각된다. 「外觀上의 狀態」라는 말은 運送物을 外部 로부터 본 狀態이며, 그의 內容을 일일이 알아 볼 수가 없으므로 이다. 運送人은 以上과 같은 3가지 事項을 記入하여야 할 義務를 가지고 있지만 第13條 3項 但書에서 本規則은 「運送人, 船 長 또는 運送人의 代理人은 品名, 記號, 數量, 容積 또는 重量이 實際로 受領한 貨物을 正確 히 表示를 하지 아니하였다고 疑心할만한 相當한 理由가 있을 때, 이들을 表示를 하지 아니하 여도 된다」라고 規定하고 있다. 이 規定은 送荷人의 書面通知로써 運送人이 實際 그의 記載 대로 受領한 効力이 생기므로, 運送人이 不當한 負擔을 지가므로 이다.

運送人은 運送物의 船積을 完了한 때에는 送荷人의 請求에 따라 船積船荷證券을 發行하 여야 한다. 船積船荷證券의 記載事項으로서 本規則이 要求하고 있는 것은 以上の 5가지이며, 其他의 記載事項에 對하여는 各國의 國內法으로 決定하고 있으며, 우리나라 商法에서도 第814 條에서 그의 記載事項을 列擧하고 있다. 運送人은 運送物을 船積한 때에 船積船荷證券을 交付하는 것이지만 이미 運送物에 關하여 權利을 생기게 하는 證書(document of title to such goods)를 送荷人에게 交付하였을 境遇에는, 이 證書와 서로 交換을 하지 아니하면 船積船荷 證券을 交付할 義務가 없다.

本規則은 第3條 4項에서 船荷證券記載事項의 證據力에 關하여 規定하고 있다. 또한 그의 證 據力은 推定的 證據力이므로 運送人은 그가 記載한 運送物과 實際 船荷證券所持人에게 引渡하는 運送物이 相異한 境遇에 있어서 損害賠償請求를 免하려면 그 運送物이 送荷人의 通知時 또는 船積時에 現在引渡하는 때와 同一한 狀態이라는 것을 立證하지 아니하면 안된다.

또한 本規則은 同條 5項에서 船荷證券과 關聯하여 送荷人의 保潔責任을 規定하고 있다. 卽 送荷人의 主要記號, 數量, 容積, 重量 等에 關한 書面通知에 依據하여 運送人은 送荷人을 信 用하고 運送物의 檢査를 하지 아니하고 船荷證券에 記載함으로, 本規定은 運送人의 利益을 爲하여 必要한 것이다. 送荷人의 書面通知의 不正確으로 여러가지 運送人側의 損害가 豫想되며 送荷人의 容積에 關한 通知不正確으로 積付에 蹉跌이 생긴다든가 또는 重量의 通知不正確으로 因하여 船舶의 起重機 및 人體가 損傷을 입는다든가가 그 例이다.

4. 免責約款의 禁止

8. Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules shall be null and of void and no effect.

7. A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities under this Article, provided such surrender shall be embodied in the bills of lading issued to the shipper.

Article V. —SPECIAL CONDITIONS.

Notwithstanding the provision of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the handling, loading, stowing, custody, care and unloading of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a nonnegotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Article VI. —LIMITATIONS ON THE APPLICATION OF THE RULES.

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the unloading from the ship on which the goods are carried by sea.

8. 本條에서 規定한 義務 및 責任의 概念, 過失 또는 不履行으로 因하여 運送物의 滅失 또는 損傷 또는 運送物에 關한 責任으로부터 運送人 또는 船舶을 免除하거나 또는 本規則에서 規定한 그 責任을 輕減하는 運送契約의 모든 條項, 約款 또는 協約은 이를 無効로 한다.

7. 運送人은 本條上의 그의 權利 및 免責의 全部 또는 一部를 拋棄할 自由를 갖는다. 但 이 와같은 拋棄는 送荷人에게 交付하는 船荷證券에 具體化되어야 한다.

第5條 特別條件

前條의 規定에 不拘하고 運送人, 船長 또는 運送人의 代理人 및 送荷人은 모든 特殊物件에 關하여 그와같은 物件에 對한 運送人의 義務 및 責任에 關한 및 그와같은 物件에 對한 運送人의 權利 및 免責, 또는 堪航能力에 關한 그의 義務, 또는 海上運送物件의 取扱, 船積, 積付, 保管, 管理 및 揚荷에 關한 그의 使用人 또는 代理人의 慎重 또는 注意에 關한 모든 條件의 모든 契約을 締結할 自由를 갖는다. 但 이 境遇 船荷證券을 交付하지 아니하며, 契約條件은 流通禁止의 證券인 受領證에 具體化되어야 하며, 流通禁止의 表示를 하여야 한다.

그와같이 締結한 모든 契約은 完全한 法的 効力を 갖는다.

第 4 條 本規則通用的 制限

本規則中 如何한 規定도 運送人 또는 送荷人이 物件의 海上運送船의 船積以前 및 揚荷 以後, 物件의 滅失 또는 損傷 또는 物件의 保管 및 管理 및 取扱에 對하여 運送人 또는 船舶의 義務 및 責任에 關한 모든 協約, 規定, 條件 또는 免責의 契約을 締結하는 것을 妨害하지는 아니한다.

本規則은 船荷證券의 免責約款에 法的 干涉을 加할 것을 그의 窮極的인 目的으로 하기 때문에, 第3條 8項에 依하여 一便으로는 本規則이 認定하는 免責事由 以外에, 運送人이 다시 特約에 依하여 直接 또는 間接으로 그의 責任을 免除 또는 輕減하는 것을 禁止하였다. 따라서 本項의 規定은 本規則中 重要한 位置를 占하고 있는 것이다. 이와 關聯하여 우리나라 商法은 그의 第790條에 上記와 同一한 趣旨의 規定을 두고 있다. 運送人의 免責約款을 制限禁止하여, 送荷人 및 一般船荷證券所持人의 利益을 保護하기 爲한 것이 本規則의 基本精神이므로, 運送人이 運送契約에 있어서 自己의 權利 또는 免責中의 全部 또는 一部를 拋棄하여 自己의 責任을 加重하는 것은 送荷人 및 船荷證券所持人의 利益이 되며, 따라서 이를 禁止하지는 아니한다. 本規則은 이와 關聯하는 疑問點을 避하기 爲하여 特別히 第4條 7項에 이러한 趣旨의 規定을 두고 있으며, 그러한 경우, 이 特約을 船荷證券에 記載하여야 하는 것이다. 萬若 船荷證券에 記載를 하지 아니하면 그의 所持人이 이 特約을 充分히 利用할 수 없기 때문이다. 또한 本規則은 物件의 船積後 揚荷까지 適用하는데 그치므로, 免責約款의 禁止規定도 이 期間內에 適用하여 船積의 以前이나 揚荷後의 運送人의 特約에는 何等 適用을 하지 아니한다. 第6條에서 本規則은 이와같은 趣旨를 規定하고 있지만 이는 第1條(c)의 規定이 있는 以上 全히 意味가 없는 規定이다.

第5條는 特殊物件(Particular goods)의 運送에 關한 免責約款禁止의 解除規定이며, 但書에서 船荷證券을 交付하지 아니하고 그 代身 流通證券이 아닌 受領證券에 運送의 契約條件을 明示한다는 것을 規定하고 있다. 運送人의 從來의 經驗을 基礎로서 危險을 算出하기가 매우 困難한 運送物, 例를 들면 坐礁船舶의 濡損된 積荷의 換積輸送, 季節을 잃은 果實의 試驗運送 等 이러한 境遇에는, 運送人이 運送을 拒絕하기가 쉬우며, 一般荷主에게도 매우 不便하게 되어 本規則의 目的에 違背가 되는 것이다. 따라서 本規則은 이러한 點을 考慮하여 第5條를 規定하였다고 볼 수 있다. 이 特殊貨物에 對한 特約이 有效하기 爲하여는, 앞에서 말한 마와 같은 物件의 運送과 같이 特約을 正當化하는 境遇와 契約의 條件이 明示된 船荷證券아닌 非流通性의 受領證일 것이며, 또한 公序良俗에 違背되지 아니하여야 함은 勿論이다.

Ⅲ. 運送人의 免責事由

Article IV. —RIGHTS AND IMMUNITIES.

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied.
2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from
 - (a) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

- (b) fire;
- (c) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;
- (d) act of God;
- (e) act of war;
- (f) act of public enemies;
- (g) arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
- (h) quarantine restrictions;
- (i) act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;
- (j) strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- (k) riots civil commotions;
- (l) saving or attempting to save life or property at sea;
- (m) inherent defect, quality or vice of the goods;
- (n) insufficiency of packing;
- (o) insufficiency or inadequacy of marks;
- (p) latent defects not discoverable by due diligence;
- (q) any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents, servants or employees of the carrier.

3. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any deviation authorised by the contract of carriage shall not be deemed to be an infringement or breach of these rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

第 4 條 權利 및 免責

1. 運送人 또는 船舶은 船舶을 堪航能力이 있게 하고 適切한 人員의 配乘, 船舶艙裝品, 또는 必要品の 補給을 確保하기 爲한 運送人側의 相當한 注意를 하지 아니함에 起因하지 아니하는 限 不堪航能力으로 因한 滅失 또는 損傷에 對하여 責任을 지지 아니한다.

2. 運送人 또는 船舶은, 下記事由로 因한 滅失 또는 損傷에 對하여 責任을 지지 아니한다.

(a) 航海 또는 船舶의 管理에 있어서 船長, 航海士, 導船士 또는 運送人의 使用人의 行爲, 懈怠 또는 過失

(b) 火災

(c) 海上 其他 航行할 수 있는 水面에서의 災害, 危險 또는 事故

(d) 天災

(e) 戰爭行爲

(f) 公敵行爲

(g) 君主, 支配者 또는 人民에 依한 抑留 또는 強制管理 또는 裁判上의 差押

(h) 檢疫上의 制限

(i) 送荷人 또는 運送物의 所有者, 그의 代理人의 行爲 또는 不行爲

(j) 原因如何를 不問하고 部分的 또는 全體的인 同盟罷業, 船舶閉鎖 또는 勞動의 停止 또는

妨害

(k) 暴動 또는 內亂

(l) 海上에서의 人命 또는 財産의 救助의 企圖

(m) 運送物의 固有의 瑕疵, 性質 또는 缺陷

(n) 包裝의 不充分

(o) 記號表示의 不充分 또는 不完全

(p) 相當한 注意에 依하여서도 發見할 수 없는 潛在瑕疵

(q) 運送人의 實質的인 또는 故意가 아닌 또는 運送人의 代理人 또는 使用人의 過失 또는 懈怠가 아닌 其他의 모든 事由

3. 海上에 있어서 人命 또는 財産을 救助하기 爲한 모든 離路 또는 運送契約이 認定하는 모든 離路는, 本規則 또는 運送契約의 違反 또는 抵觸이 아니라고 看做하며, 運送人은 그로 因하여 생기는 모든 滅失 또는 損傷에 對하여 責任을 지지 아니한다.

本規則 第4條는 運送人의 免責事由를 規定하고 있다. 海上特有의 危險 一部를 送荷人에게 轉嫁하기 爲한 效果를 지닌 本規定은 海上事業을 助長하고 保護하기 爲하여도 必要한 것이다. 또한 本規定의 免責事由中 가장 特色이 있는 것은 本規則이 相對的 堪航能力의 擔保義務, 및 航海過失에 對한 當然한 免責 및 法定賠償額을 認定한 點이다.

第4條 1項에서 本規則은 運送人의 堪航能力의 擔保義務가 絕對的(absolute)이 아니고 相對的이라는 點을 規定하였다. 即 運送人이 船舶의 堪航能力을 갖추기 爲하여 相當한 注意를 하지 아니한 境遇에만 不堪航能力에 對하여 責任을 지며, 이 點에 있어서 英國의 普通法上의 默示擔保中の 하나인 運送人의 絕對的인 堪航能力擔保義務와 相違한 點이다. 本規則에서 「堪航能力」과 「相當한 注意」의 定義를 하고 있지는 아니하지만 船舶이 堪航能力을 갖추기 爲하여 그 船舶은 그 航海에 適合하고(fit for the voyage), 豫定航海의 모든 危險에 對處하기 爲하여 相當히 適合하여야 한다. 相當한 注意란 愼重한 船主 또는 그의 使用人이 한 注意(diligence)이며, Harter Act 와는 달리 本規則에서는 本規則에 規定하고 있는 義務의 免除를 받기 爲하여 相當한 注意의 行事を 前提條件(Condition precedent)으로 要求하고 있지는 아니 하며, 不堪航能力의 滅失의 原因이 아닌 限 相當한 注意를 하지 못하였다도 運送人은 本規則의 他規에 依하여 免責받을 수가 있다. 本條에서 規定한 相當한 注意는 第3條 1項에서 賦課한 義務와 本條에 依하여 賦與된 免責과가 一致하기 爲하여는, 發航前 및 發航當時의 相當한 注意라고 解釋하여야만 合法的이다.

本規則은 第4條 2項 및 3項에서 運送人의 免責事由를 規定하고 있다. 第4條 2項의 規定中 損傷(damage)이라 함은 運送物의 實質的인 毀損 뿐만이 아니라 遲滯(detention)에 依한 損害도 包含한다. 以下 本規則에서 規定하고 있는 免責事由를 하나 하나 說明하고자 한다.

(a) 船員 其他 船舶使用人의 航海過失(navigational risk) :

本規則은 第3條 2項에서 運送物에 對한 注意義務를 運送人에게 賦課하고 있으며, 이에 對한 違反은 商事過失(commercial risk)로서 免責이 되지 아니한다. 그러나 船舶所有者는 船長, 海員, 導船士 其他 船舶使用人의 航海 또는 船舶의 管理에 關한 過失 이든 바 航海過失로 因한 損害에 對하여는 責任을 지지 아니한다고 規定하고 있으며, 이 點 우리나라 商法 第788條 2項의 規定과 同一하다. 이와같이 航海過失을 免責事由로 한 것은 한 便으로는 免責約款을 禁止하는 傾向이 있으므로 船舶所有者를 保護하여 줄 必要가 있는 것이니, 航海에 關한 事項은 船舶의 操縱

에 關한 純技術的인 事項으로서 이에 對하여 船舶所有者가 깊이 關與할 수가 없는 일일 뿐더러, 船員의 些少한 不注意로 因하여 莫大한 被害를 招來하는 수가 있는 바, 그러한 境遇에까지 船舶所有者에게 責任을 지우는 것은 너무 苛酷한 까닭이다. 本規定에서의「act, neglect or default」의 免責은 Harter Act에서의「fault or errors」보다 多少 廣範圍한 免責이라고 解釋이 된다. 여기에 서 船舶의 管理(management)라 함은 船舶 그 自體에 安全航海를 하기 爲하여 船舶에 對해서 하는 行爲이며, 貨物의 保存에 關한 間接的인 行爲은 아니다. 따라서 너무 廣範圍하게 解釋하여서는 아니된다. 卽 船舶의 管理는 船舶으로서 船舶의 管理이지, 貨物의 運送人으로서의 船舶의 管理는 아니다(management of the ship as a ship and not as a carrier of cargo). 例를 들면 推進機, 汽罐 等の 檢査에 關한 過失, 通風器, 舷窓 等に 關한 過失, 甲板上의 排水에 關한 過失, 水管의 完全與否를 檢査하지 아니한 탓으로 積荷를 毀損한 것, 底荷槽를 잘못 使用한 것, 中間港에서 船艙을 열어둔 채 修繕을 하는 中 降雨로 因하여 積荷가 毀損된 것, 船主使用人의 冷凍器 使用의 過失로 因하여 冷凍貨物이 腐敗한 것 等이다.

(b) 火災 :

火災는 海上危險中 典型的이며, 極히 些少한 過失에 依한 火災라도 積荷全部를 燒失할 憂慮가 있으며, 이 危險을 船舶所有者에게 負擔시킨다는 것은 너무 苛酷한 行爲이므로, 本規則에서 火災를 免責事由로 規定하고 있다. 그러나 이 火災는 運送人側의 故意 또는 過失에 依한 것이 아니라야 된다. 이 但款는 本規則에는 없는 것이지만 1922年의 外交會議에서 美國代表가 主張하여 1924年의 統一條約에는 插入이 되어 있다. 火災는 實際的인 火災이어야만 하며 貨物이 熱을 받은 程度는 火災가 아니다.

本規則에서는 免責事由로서 다만 「火災」라고만 規定하고 있지만 이 意味는 火災에 依한 損害를 免責하기 爲한 趣旨이며, 火災에 依한 直接的인 損害는 勿論 消火行爲에 依한 損害積荷의 避難等의 費用도 含된다. 또한 이 火災는 반드시 船舶內部로부터의 發火한 火災에만 限하지 아니하고 外部의 火災가 船內에 미친 境遇도 包含된다.

(c) 海上 其他 航行할 수 있는 水域에서의 危險 또는 事故 :

本號의 免責約款은 船荷證卷에 第一 項에서 插入하여야 할 約款中의 하나이다. 「海上固有의 危險」(Perils of the sea)에 關하여 자주 그의 定義를 試圖하였지 마는, 아직까지 아무도 그의 正確한 定義를 하지는 못했다. 그러나 Scrutton은 이를 定義하여 「海上固有의 危險에는 船主 또는 그의 使用人이 航海에 있어서 必須的 또는 豫想되는 事故로서 豫測할 수도 없고, 防禦할 수도 없었던 海水, 暴風, 衝突, 坐礁 其他 海上 또는 海上에 있는 船舶에 特有的 危險이 包含된다」라고 하였다. 海上固有의 危險에는 下記 損傷 또는 事項이 包含된다. 卽

- ① 衝突한 他船의 懈怠, 碇, 錨, 浮標, 浮標, 浮標 또는 砲彈 等으로 因하여 뚫린 구멍 또는 배 밑부리가 달려지지 않도록 그 속에 들어 간 어떤 障礙物로 因하여 海水가 船內에 進入하였는 지의 與否에 關係없이 海水로 因한 損傷
- ② 積付에는 懈怠가 없고, 通常의 航海磨耗 以上の 荒天으로 因한 積荷의 損傷
- ③ 海賊 또는 難船掠奪者에 依한 拿捕
- ④ 船舶이 船渠內에서 強風으로 因해 넘어진 境遇와 같이 入渠가 航海遂行의 一部가 되는 境遇 懈怠가 없이 入渠中 받은 損傷. 但 入渠가 航海遂行의 一部가 아닌 境遇는 除外한다.
- ⑤ 送荷人이 懈怠를 立證하지 아니하는 限 航海의 一部로서 發生하지 아니한 坐礁 故로 高潮港에서의 通常의 航海上 坐礁를 한다든가 또는 修繕하기 爲 砂洲上에 배를 끌어올림으로

인한 損傷은 海上固有의 危險이 아니다. 그러나 다음의 境遇와 같이 通常의 航海와는 다른 天氣의 險惡으로 인한 境遇는 海上固有의 危險이다. 卽 큰 Swell이 船舶의 견고한 船底에 부딪치는 경우 또는 船舶이 未知의 窮境에 빠지 坐礁를 하여 安간힘으로 離礁하려고 하는 境遇와 같이 相當한 注意(reasonable care)를 하여도 發見할 수 없었던 通常의 航海上 不測의 危險에 起因한 損傷의 境遇 또는 險惡한 天氣로 因하여 船舶이 高潮港에 밀리어 挫礎하는 境遇 等이다.

(6) 平隱한 天氣下에서 船積中 알 수 없는 原因으로 갑자기 船舶이 傾斜되어 甲板積貨物이 받은 損傷

下記 損傷 또는 事由는 海上固有의 危險에 包含되지 아니한다. 卽

- ① 船舶의 通常의 腐蝕 또는 磨耗에 依한 境遇처럼 全的으로 自然力의 原因이 作用하여 船內에 進入한 海水로 因한 損傷
- ② 送荷人에 依한 適切한 包裝 또는 船主에 依한 適切한 積付에 依하여 豫防手段을 取하여 야 할 航海의 通常의 磨耗에서 招來되는 損傷
- ③ 航海의 効力을 견디기에 貨物의 숨은 不能으로 因하여 惹起되는 損傷
- ④ 荷主에 依하여 損傷이 船主 또는 그의 使用人側의 積付 또는 船舶의 管理에 있어서의 懈怠로 因하여 招來된 것이라고 立證이 될 수 있는 境遇의 事故
- ⑤ 船舶의 原來의 不堪航能力으로 因하여 招來된 損傷
- ⑥ 戰爭으로 因한 損傷
- ⑦ 外國의 法院에 依한 押收 또는 訴訟中인 訴訟의 結果로 因한 損傷
- ⑧ 船員의 不法行爲 또는 故意의 구멍 뚫기
- ⑨ 쥐 또는 벌레가 直接으로 貨物에 끼친 損傷

(d) 天災 :

免責事由「天災」에는 그 事故가 人間의 行爲와는 전혀 關係없이 直接 또는 全的으로 自然力의 原因에 起因하며, 豫期한 바로서 如何한 豫測, 手苦 및 注意에 依하여도 相當히 豫防할 수 없었다는 것을 船主가 立證할 수 있는 모든 事故가 包含된다. 따라서 相當한 사람이 豫見 또는 阻止할 수 없던 直接的이고, 甚하고, 갑작스럽고, 沮止할 수 없는 自然의 行爲(a direct, violent, sudden, and irresistible act of Nature, which could not by any reasonable man have been foreseen or resisted)이며, 換言하면 通常의 豫想밖의 事故이며, 人間의 行爲와는 關係가 없는 事故이다. 故로 天災는 不可抗力(force majeure)보다는 그의 範圍가 넓지 아니하다. 他船의 懈怠로 因한 衝突 및 海賊은, 「海上固有의 危險」이지, 「天災」는 아니다. 따라서 海上特有의 危險이 아닌 雪리(霜), 落雷, 結氷, 暴風 또는 突風 등이 여기에 屬한다. 이 免責事由는 普通法에서 許容하는 免責事由中의 한가지이며, 例外없이 備船契約書 또는 船荷證卷에 插入하고 있다. 霧中에서의 船舶航海로 因해 惹起되는 事故는 이 事故가 一部 人間의 行爲와 關係가 있으므로 天災에는 屬하지 아니한다.

(e) 戰爭行爲 :

(c)號 및 (a)號가 自然力에 依한 事由인데 反하여 이것은 強制處分 乃至 第3者의 行爲에 依한 人爲的 事由라고 하겠다. 「戰爭行爲」라는 말은, 積載船이 中立(neutral)인 경우의 戰爭行爲도 包含하여 廣範圍한 것이지만 戰爭行爲의 直接的인 結果만을 包含하며, 戰時에 있어서 基地로 歸航하는 軍艦과의 衝突과 같은 間接的인 結果에 對하여는 包含하지 아니한다는 點에서 「敵對行爲 또는 軍事作戰의 結果」보다는 그의 範圍가 넓지 아니하다. 이 戰爭行爲에는 內亂 또

는 아직도 外交關係가 持續하고 있는 政府間의 敵對行爲로 因한 行爲도 包含이 된다.

(f) 公敵行爲 :

이는 第三者의 行爲에 依한 免責事由中의 하나이다. 公敵이라 함은, 海賊 또는 이에 準하는 行爲를 말하며 例를 들면 強盜 등을 말한다. 海賊行爲란 公海上에서의 船舶의 掠奪을 말하며, 強盜는 船舶의 外部로부터 侵入하여 暴力을 行하는 強盜이며, 좀도둑(secret theft)은 包含되지 아니한다. 盜賊(thieves)도 또한 船舶의 外部로부터 侵入한 盜賊이며, 따라서 船員들의 竊盜는 盜難防止를 爲해 相當한 注意를 한 境遇 不法行爲이며, 盜賊에는 包含되지 아니한다.

(g) 君主, 支配者 또는 人民에 依한 抑留 또는 強制管理 또는 裁判上の 差押 :

本 免責事由는 強制處分에 依한 것으로서 抑留, 出航禁止 또는 封鎖의 境遇와 같이 強權에 依하여 貨物을 占有하는 國家 또는 政府의 強制的 干涉을 말하며, 그 例를 들면 戰爭突發時 敵國과의 通商에 關한 普通法の 適用, 間接적으로 貨物의 延着을 생기게 하는 其他 目的의 政府 行爲, 檢疫에 있어서와 같이 一時的 또는 貨物이 感染되어 輸入禁止가 되는 경우와 같이 永久 的인 國家에 依한 揚荷禁止, 捕獲이 된 後 捕獲審判所의 命令, 船主政府가 行하는 出航禁止 또는 그와같은 處置의 危險, 禁制品의 沒收 等이다. 人民에 依한 抑留 또는 強制管理라 함은 特殊한 境遇에 公權을 代行하는 境遇이며, 統治權을 가진 者의 뜻으로서 暴徒(tumultuous mob)의 抑留는 아니라고 解釋된다. 強制管理라 함은 公權에 依하여 運送人 또는 運送人에 對하여 各種의 自由를 禁止 또는 制限하는 것이며, 港의 出入, 船積, 揚荷 等の 禁止 또는 制限이 그의 例이다. 公權에 依한 管理行爲는 반드시 直接 船舶에 對하여 한 境遇에만 限하는 것은 아니다. 船舶이 直接 公權이 미치지 아니하는 外國에서 運送人이 管理를 하는 境遇, 例를 들면 中立 國이 그 國家의 運送人에, 交戰國의 人民과 運送契約을 締結하는 것을 禁止하는 것과 같은 것의 強制管理의 한 境遇이다. 이 抑留 또는 強制管理는 二의 危險이 現實的이어야 하므로, 單只 위험의 우려가 있는 것 만으로는 免責의 事由가 되지 않는다.

裁判上の 差押은 위의 君主, 支配者 또는 人民에 依한 抑留 또는 強制管理에 包含이 되지 아니하며, 이 事由가 本規定에 挿入이 된 것은 明白히 船舶이 裁判上の 差押을 받은 境遇는 行政權에 依한 強制管理의 範圍밖이기 때문이다. 船舶의 差押이 그 差押을 하게 한 性質의 貨物을 船內에 搬入함에 있어서, 船主 또는 그의 代理人의 懈怠로 因하여 招來된 境遇에는 適用하지 아니한다. 「差押」이라 함은 그와같이 差押이 法律에 依하여 正當한가의 與否, 또는 敵對 行爲인가 아닌가의 與否에 關係없이 適法한 當局 또는 制壓力에 依하여 強制占有를 하는 모 든 行爲가 包含된다.

(h) 檢疫上の 制限 :

本號의 規定도 前號와 마찬가지로 強制處分中의 하나이다. 船舶이 入港을 할 적에 檢疫을 行하는 것은, 公衆衛生上 必要하여 境遇에 따라서는, 積荷에 對하여 一定한 消毒을 또는 輸入禁止, 또는 出航禁止(embargo) 등을 命하게 된다. 積荷의 消毒을 하라는 命을 받았을 때에는 所定의 場所까지 回航하여 相當한 期間동안 停航시키는 것이 不可避하므로, 이와 關聯해서 일어나는 費用은 勿論 이로 因한 運送物의 滅失, 毀損 또는 延着에 對하여 船主는 責任을 지지 아니한다는 趣旨이다. 이 規定은 事實上 前號의 規定의 內容에 包含되어 있으므로 重復이 되어 있으며 必要가 없는 規定이라고 생각한다.

(i) 送荷人 또는 運送物의 所有者, 그의 代理人의 行爲 또는 不行爲 :

本號 規定의 主된 內容은 (m)號, (n)號, (o)號이다. 이는 送荷人의 責任事由이므로 運送人

이 이에 對하여 責任을 지지 아니한 것은 一般法上 當然하다.

(j) 原因如何를 不問하고 部分的 또는 全體的인 同盟罷業, 船舶閉鎖 또는 勞動의 停止 또는 妨害:

同盟罷業이란 要求事項을 理由로 하여 勞動者가 모두 合議하여 하는 作業拒否(a general concerted refusal by workmen to work in consequence of an alleged grievance)이다. 免責事由인 「同盟罷業 또는 船舶閉鎖」에는 勞動爭議를 理由로 하여 또는 勞動爭議에 附隨하는 人夫 또는 船長들의 作業 또는 職務遂行이 包含이 되지만, 經費를 切減시키기 爲하여 人夫들을 解雇한다든가 疾病을 憂慮하여 作業을 하지 아니하는 人夫들은 包含이 되지 아니한다. 또한 그港이 同盟罷業中인 것을 알고 있으면서도 備船者가 船舶을 그 港으로 出港시키는 것은 免責事由가 아니다. 僱傭主는 自己의 職務遂行에 또는 人夫의 確保에 相當한 努力을 하여야 한다. 따라서 送荷人과 適切한 契約을 締結하였더라면 避할 수 있었던 遲滯는 同盟罷業으로 因한 免責事由로는 되지 아니한다. 同盟罷業으로 因하여 貨物이 船積港에 到着을 하지 못한 것도 本號의 免責事由가 된다. 이렇듯 本號의 免責事由는 勞使關係의 當事者가 그 主張을 貫徹할 目的으로 하는 行爲 및 이에 對抗하는 行爲로서 正當한 運營을 阻害하는 모든 行爲를 말하며, 作業休止 特遇에 있더라도 그 原因이 疾病·戰爭 또는 金融關係等으로 因한 境遇에는 이에 包含이 되지 아니한다.

「原因如何를 不問하고」라는 말은 罷業의 原因의 如何를 不問한다는 趣旨이며, 罷業의 性質을 變更하는 趣旨은 아니다.

(k) 暴動 또는 內亂:

「暴動 또는 內亂」은 前號(f)第 및 (j)와 함께 第3者의 行爲로 因한 免責事由로서 運送人 또는 그의 使用人이 이를 避할 수가 있었음에도 不拘하고, 이 危險에 遭遇한 境遇에는 免責의 事由가 되지 아니한다. 暴動이라 함은 嚴密히 刑法上의 意味이며, 內亂이라 함은 暴動의 一種이라 볼 수 있지만 本條 2項(e)號 規定에 包含된 內戰(Civil War)과 暴動의 中間性的 것을 意味한다.

(l) 海上에서의 人命 또는 財産의 救助 또는 救助의 企圖:

本號의 規定은 다시 本條 3項 詳細히 規定하고 있으므로 別로 必要가 없는 規定이라고 할 수 있다.

(m) 運送物의 固有의 瑕疵, 性質 또는 缺陷:

本號의 免責事故는 英國普通法上의 免責事故인 「運送物의 固有의 缺陷」(Inherent vice in the goods shipped)와 同一하다. 「固有의 缺陷」 또는 「固有의 瑕疵」라는 말은 어느 누구의 懈怠도 없이 運送物 自體의 固有의 性質로 因하여 損傷이 되는 모든 事故에 送語的으로 또는 比喩的으로 使用이 되며, 例를 들면 어떤 病이 든 動物이 船積 그로 因해 航海中 病死한다든가, 腐敗變質되기 쉬운 果實類나 皮革, 穀物의 發熱, 穀物에 바구미가 생긴다든가, 揮發性이 강한 變體의 蒸發 漏洩 等이다. 上記의 腐敗가 運送人側의 不適切한 積付, 또는 通風을 하지 아니한 데 起因한다면 運送人은 免責이 되지 아니하지만, 口氣가 나빠 通風을 못한 境遇 貨物이 그 日氣에 對抗하지 못하였다면 그 貨物은 固有의 缺陷을 가지고 있다고 볼 수 있다.

이와같은 事由 即 運送人이 責任을 負擔하여야 할 事由의 損害에 對하여 運送人이 責任을 지지 아니하는 것은 當然한 것이다. 「固有의 瑕疵」는 潛在瑕疵에 對立하는 觀念으로서 包裝記號의 瑕疵도 이 中에 包含이 된다.

(n) 包裝의 不充分 :

本號의 規定은 上記「固有의 瑕疵」에 包含이 되는 것으로서, 이는, 運送契約의 遂行中 貨物의 取扱에 通常 있을 수 있는 取扱을 견디기에 不充分하게 包裝한 것을 말하며, 他貨物이 同一貨物의 一部일지라도 이 他貨物을 잘못 取扱하는 境遇 견디어 내지 못한다는 것을 意味하지는 아니한다. 內容物이 밖으로 나와 他貨物에 損傷을 끼친 경우, 이는 包裝의 不充分이라 할 수 있다. 그러나 相當한 檢査(reasonable inspection)를 함으로써, 包裝의 不充分이 明白한 境遇에는 船主가 이 免責事由를 主張할 수가 없다. 이는 (o)號 規定「記號表示의 不充分 또는 不完全」에도 마찬가지이다.

(o) 記號表示의 不充分 또는 不完全 :

記號表示를 實際 어떻게 하여야 한다는 것은 本規則 第3條 3項(a)號의 但書에서 規定하고 있다. 即 航海가 終了할 때까지 지워지지 아니할 方法으로 包裝이 되지 아니한 貨物에는 그 貨物 위에 또는 包裝이 되어 있는 貨物에는 그 包裝 위에 스탬프 其他 方法으로 明白히 表示를 하여야 한다고 規定하고 있다. 實際에 있어서 貨物包裝위에 스탬프 된 貨物記號가 不充分 또는 不完全하기 때문에, 貨物이 잘못 引渡되어 揚荷錯誤(mislanding)가 생긴 경우에도 貨物記號의 不充分을 立證하지 아니하는 限 運送人은 그에 對한 責任을 免할 수가 없다.

(p) 相當한 注意에 依하여서도 發見할 수 없는 潛在瑕疵 :

「潛在瑕疵」라 함은 相當히 細心한 熟練者(reasonably careful skilled man)가 한 檢査에 依하여서도 發見할 수 없는 瑕疵이다. 이 免責事由 自體만으로는 明示 또는 默示의 堪航能力 擔保가 되지 아니하며, 「船積時 일지라도」와 같은 文句를 附加함으로써 堪航能力 擔保가 된다. 機關設計의 缺點은 潛在瑕疵가 아니며, 自然發火하기 쉬운 燃料炭도 「船體, 機關 또는 屬具의 潛在瑕疵」가 아니라 貨物에 關한 숨은 缺陷에 對하여는 前號(m), (n), (o)에서 規定하고 있으므로, 本號의 規定은 主로 船體의 潛在瑕疵를 規定하고 있다고 생각할 수 있다. 그러나 萬若 本號에서 船體의 潛在瑕疵를 意味한다면 이는 이미 本條 1項에 包含이 되고 있다. 따라서 本號의 潛在瑕疵의 意味는 船體 뿐만이 아니라 運送人 所有의 陸上起重機가 相當한 注意에 依하여서도 發見할 수 없는 潛在瑕疵로 因하여 破壞되는 境遇, 運送人을 保護할 수 있는 것처럼 더 廣範圍하게 解釋할 수가 있다. 또 한가지 1項의 規定에 附加해서 適用이 되는 것은 事實上 運送人이 相當한 注意를 하였다는 것을 立證할 수 없다 하더라도 그와같은 注意를 하여 發見이 되지 아니한 瑕疵라는 點이다.

(q) 運送人의 實質의인 過失 또는 故意가 아닌 또는 運送人의 代理人 또는 使用人의 過失 또는 懈怠가 아닌 其他의 모든 事由 :

「其他의 모든 事由」는 「如何한 其他의 모든 事由」(any other cause whatsoever)와 區別이 되어 使用되므로, 本號에 있어서 免責事由들은 이들을 모두 包含하는 어떤 性質의 事由가 있는 境遇, (a)號에서 (p)號까지의 免責事由와 同一한 性質의 事由(ejusdem generis)라고 解釋하여야 한다. 그러나 이 免責事由들을 모두 包含하는 어떤 種類를 생각하기는 困難하므로, 이 文句를 좀 더 廣範圍하게 解釋하여, 運送人 또는 그의 使用人의 過失이 없는 境遇에는 모두 그의 責任을 免除하는 것이 必要할 것 같다. 懈怠 또는 故意를 取扱한 本條 2項(a)號의 規定을 除外하고는 荷主가 다시 運送人의 懈怠를 立證하지 않는 限 運送人은 明記의 免責事由로 因한 事故이라는 것을 立證하면 損傷 또는 滅失에 對하여 責任을 지지 아니한다. (q)號의 免責事由上 懈怠 또는 故意를 反證할 據證責任은 分明히 運送人에게 있는 것이다. 損傷의 一部가 免責事

由가 아닌 事由에 起因하는 境遇, 그 損傷이 一部는 免責事由에 起因하는 것이라고 運送인이 立證하는 것만으로는 充分하지가 아니하다. 運送인이 免責을 主張할 수 있는 것은 免責事由에 關한 것만에 限하므로, 어느 程度의 損傷이 免責事由에 起因하였는 것을 明確히 立證하여야 한다. 代理人 또는 使用人에는 獨立된 船內人夫가 使用된다.

本條 2項(1)號 및 3項에서 本規則은 離路에 對하여 規定하고 있으며, 우리나라 商法에서도 이를 法定免責事由로 하고 있다. 本規則의 規定에 美國의 海上物件運送法에서는 貨物 또는 旅客의 船積 또는 揚荷를 위한 離路는 一見 相當하지 아니한(Unreasonable)離路이라고 但書를 붙이고 있으며, 各國의 海上物件運送法中, 離路의 規定에 關한 限 이 但書를 附加한 것은 美國의 海上物件運送法 뿐이다. 通常 船荷證券 또는 備船契約書에 있어서 「離路約款」이라 함은 約款은 本規定에 依據한 것이며, 人命·財産의 救助, 貨物の 積揚, 旅客의 乘降, 燃料의 積載 等の 理由로써 通常 廣告된 豫定航路로부터 벗어나며, 寄港順序를 自由로 變更할 것과, 入渠할 것 등의 自由를 列擧하고 있다. 그러나 實際에 있어서 이들을 解釋할 때는 文字 그대로 解釋하지 아니하며, 이들 規定은 通常 寄港에 나타나 있지 않다 하더라도 船舶의 通常의 地理的인 航路上에 있는 寄港地에 適用되는 範圍까지에 限하여 許容되고 있다. 이렇듯 法律이 離路에 關하여 苛酷한 것은 船舶이 不法으로 離路하는 大部分의 境遇, 荷主의 保險上 擔保가 깨트러져, 事實上 擔保를 하지 아니한 것이나 다름이 없는 結果이기 때문이다. 本規定에서 「離路」의 定義를 하고 있지 아니하나, 運送人側의 契約違反인 契約針路(contractual course), 또는 廣告된 正常航路(advertised normal route)로 부터 離脫하는 것을 말한다. 契約針路는 一部는 明示의 契約에 依하여, 그리고 一部는 商慣俗·商慣習에 依하여 定義할 수 있으며, 이들 規制를 지키는 限 離路가 아니다. 故로 離路의 與否를 決定하기 爲하여 第一 먼저 必要한 것은 通常의 慣習針路로부터 離脫하였는가를 決定하고, 또한 針路에 關한 明示의 契約規定을 違反하였는가를 決定하는 일이다. 그리하여 그와같은 離脫이 없다면 離路가 아니며, 따라서 「相當한 離路」의 問題도 일어나지 아니한다. 「相當한 離路」(reasonable deviation)에 關하여도 本規則은 定義하고 있지 아니하나, 離路가 相當한가의 與否는 當時의 모든 狀況에 比추어 決定하여야 할 事實問題이다. 그러나 航海를 管掌하는 慎重한 者가 어느 누구 한사람의 利益을 決定적으로 考慮하여야 할 義務가 없이, 契約條件 및 事務者 모두의 利益을 包含하여 當時의 狀況을 念頭에 두고서 하는 離路는 相當한 離路이라고 할 수 있다. 英國의 普通法은 다음 4가지 境遇에 限하여 正常航路로부터의 離路를 許容하고 있다. 即 ① 人命救助 ② 切迫한 危險의 回避 ③ 備船者의 過失 ④ 故意 아닌 離路 等の 境遇이다. 普通法上 人命救助의 境遇만 離路가 許容이 되며, 船舶 그 自體나 貨物을 救助할 目的의 離路는 許容이 되지 아니한다. 그러나 本規則은 海上에서의 財産을 救助할 目的의 離路를 許容하고 있으며, 故로 契約의 違反이 아니라고 規定하고 있다. 이 點이 法律과 本規則이 離路에 關하여 相違한 가장 重要한 點이다. 危險은 切迫하고 實質的인 危險이라야 한다. 水門이 混雜하여 한 離路와 같이 一時的인 遲滯를 避하기 爲한 離路는 許容이 되지 아니한다. 切迫한 危險이 있는 경우에 船長은 이들을 避하기 爲해 積極的인 措置를 取하여야 하며, 流水·颶風·안개 等の 自然力의 事由가 이들 切迫한 危險의 例이다. 備船者의 過失로 因하여 離路가 許容이 되는 境遇는 主로 備船者가 契約貨物을 準備하지 못하여 船長이 他貨物을 求하려 다른 곳으로 가는 境遇이다. 또는 故意가 아닌 離路라 함은 船長이 매우 아파서 올바르지 아니한 航海命令을 내리는 경우 等の 離路이다.

船舶修繕을 必要로 할 程度로 損傷이 되었다든지 또는 船長이 그 針路를 繼續 維持한다면,

敵의 拿捕·海賊·流水·其他 航海上의 危險을 船舶 또는 積荷가 무릅쓰게 될 것이라는 신의 할만한 情報이 있었을 境遇, 船長은 危險의 性質을 決定하고 그 危險을 避하기 爲하여 相當한 離路, 또는 相當한 遲滯 또는 損傷을 修繕할 自由 및 義務가 있다. 危險은 船舶 또는 積荷中 어느 하나에만 關係가 있어도 相關이 없으며, 兩者 모두에 共通일 必要는 없다. 故로 離路는 그 離路가 船舶의 不堪能力에 起因한다 하더라도 許容이 된다. 따라서 航海의 遂行 또는 航海의 安全을 爲하는 正當한 事由로 離路, 例를 들면 人命財産의 救助·堪航能力回復·切迫한 危險으로부터의 回避 等を 爲한 離路, 傭船者의 過失로 因한 離路 및 故意가 아닌 離路는 許容이 되며, 運送人은 延着 其他의 損害를 賠償할 責任이 없다. 船長이 正當하지 아니하거나 慎重한 者가 그 狀況下에서 取하였을 範圍 以上으로 遲滯하거나 離路를 한 境遇, 船長의 行爲를 解約의 事由가 되는 義務履行拒否(repudiation)로 取扱할 것인가 또는 損害賠償請求權을 保有하면서 契約을 그대로 持續시킬 것인가는 荷主의 任意이다.

Ⅳ. 運送人의 有限責任 및 責任의 消滅

1. 運送人의 有限責任

4. Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods in an amount beyond £ 100 per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before the goods are shipped and have been inserted in the bill of lading. By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

The declaration by the shipper as to the nature and value of any goods declared shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

5. Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with goods if the nature or value thereof has been wilfully misstated by the shipper

4. 運送人 또는 船舶은 如何한 境遇에 있어서도 運送物의 性質 및 價格을 送荷人이 船積前에 申告하여 船荷證券에 表示하지 아니하는 限 그 金額이 一包裝 또는 一單位當 100 파운드 또는 다른 通貨로 이의 相當額을 超過한 運送物의 滅失, 損傷에 對하여 또는 이 運送物에 關하여 責任을 지지 아니한다.

運送人, 船長 또는 運送人의 代理人 및 送荷人 間의 協約에 依하여 本項의 規定 以外의 最大 金額을 決定할 수가 있다. 但 그 最大值는 上記 數値보다 적어서는 아니된다.

申告한 모든 運送物의 性質 및 價格에 關한 送荷人의 申告는 一見 明白한 證據이나 運送人을 拘束하거나 또는 運送人에게 決定的은 아니다.

5. 運送人 또는 船舶은 如何한 境遇에 있어서도 送荷人이 運送物의 性質 및 價格을 故意로 虛偽申告한 境遇 運送物의 滅失, 損傷에 對하여 또는 이 運送物에 關하여 責任을 지지 아니한다.

本條 5項에서 本規則은 運送人의 損害賠償責任을 制限 또는 免除를 하는 規定을 두었다.

本規則에서 規定하는 有限責任限度額은 운송物의 包裝 또는 單位當 英貨 100파운드 또는 다른 通貨의 이의 同等額이다. 但, 船積前에 送荷人이 運送物의 價格 및 性質을 申告하여 船荷證券에 記載한 境遇에만 그러하다. 또한 當事者間의 協約에 依하여 이와같은 最大限度을 增加할 自由를 認定하고 있다. 海上企業의 主體인 運送人에 對하여 特히 有限責任制度를 採用한 것은 이것이 예로부터 認定되어온 沿革的인 由來를 가졌다는 것과, 巨額의 船舶으로써 危險성이 많은 航海를 하고 있는 航海企業을 保護할 必要가 있기 때문이다. 現在와 같이 海上保險制度가 發達하고 免責約款이 利用되고 있는 實情에서는 有限責任制度의 價値에 對하여 疑問이 없지 않지만, 이 制度는 아직도 海運保護의 方法으로서 有力하다. 우리나라 商法에서도 第 746條부터 第752條에 걸쳐 運送人의 有限責任에 關하여 規定하고 있으며, 1924年의 「船舶所有者의 責任制限에 關한 統一條約」의 立法主義인 船價責任과 金額責任의 兩主義를 併用하는 併用主義를 採擇하였다.

本規則에서 送荷人이 申告를 한 境遇 運送人은 如何한 境遇에 있어서도 英貨 100파운드를 限度로 하여 責任을 진다고 規定하고 있으므로, 運送人의 堪航能力擔保義務違反 또는 運送物에 對한 注意義務에 對한 違反에 起因한 損傷의 境遇라 할지라도, 運送人은 이 程度의 責任만을 負擔하게 된다. 運送人이 責任制限을 主張할 수 있는 損害는 「運送物에 對하여 또는 이들에 關聯하여 생기는 滅失·損傷」이다. 따라서 單只 運送物의 滅失, 毀損에 依한 損害 뿐만이 아니고, 延着에 依한 損害까지도 包含시켜야 한다. 運送人은 1包裝 또는 1單位當 英貨 100파운드를 限度로 한다고 規定하고 있는데, 여기에서 말하는 1包裝이라 함은 case, box, bag 등으로 包裝한 모든 物件을 가리키며, 1單位라 함은 1包裝에 對한 말로서 船荷證券에 通常數 또는 量으로서 記載된 것, 예를 들면 per ton, cuft 등과 같이 또는 自動車類와 같이 包裝이 없이도 날날으로 取扱할 수 있는 것을 말하며, 이 意味는 結局 商慣習(custom of the trade)에 따라 決定하지 않으면 안된다. 損害賠償額은 純粹한 法定賠償額이며, 運送物의 性質 및 價格과 全然 關係가 없으므로 運送物의 實際價格과 損害程度와는 전혀 關係가 없다.

送荷人이 船積前에 運送物의 性質 및 價格을 運送人에게 申告한 경우, 損害賠償은 船荷證券面에 記載된 價格에 따라 하여야 한다. 即 이 경우는 本條에 該當이 없다. 本條에서 申告의 時期를 船積前으로 한 것은 船積後에는 申告의 正否를 檢査하기가 困難하므로 이며, 또 船荷證券에 記載를 必要로 하는 것은 本規則이 船荷證券의 流通을 前提로 하고 있기 때문이다. 여기에서 말하는 性質이라 함은 運送物의 種類를 말한다.

船荷證券에 記載된, 運送物의 性質 및 價格은 運送人을 爲하여 推定的 證據力을 發生한다. 換言하면 運送人은 後日 送荷人 및 船荷證券의 所持人에 對하여 運送物의 性質 및 價格이 申告된 그들과 相違하다는 것을 立證하여 鬭爭할 수가 있다. 本規則이 送荷人의 申告에 依한 船荷證券의 記載에 關하여 擧證責任을 運送人에게 負擔시키고 있는 것은 一見 妥當하지 않은 것 같지만, 이와같은 申告의 記載를 拒絕할 自由를 가짐에도 不拘하고 이를 記載하는 것이므로, 決코 妥當하지 않은 것은 아니다. 送荷人의 申告에 依據하여 船荷證券에 記載된 運送物의 價格은 反證이 없는 限 運送人의 損害賠償額을 決定한다. 또한 運送人, 船長 其他 運送人의 代理人은 1包裝 또는 1單位當 100파운드 以上인 경우에 있어서는 損害賠償에 關한 任意의 協定을 할 수가 있다. 예를 들면 價格이 500파운드인 自動車에 關해서 損害賠償을 150파운드를 限度로 하는 것은 그 例이다. 이는 運送人의 利益을 保護하는 한便 送荷人의 利益을 保護하는 結果도 된다. 損害額이 100파운드 未滿인 境遇, 運送人이 그 實際額만을 賠償하여도 足한 것은

勿論이다.

送荷인이 運送物의 性質 및 價格을 虛偽로 申告한 境遇의 規定은 詐欺를 防止하기 爲한 것이 며, 이는 送荷인의 良心的인 아닌 行爲에 對한 制裁로서 損害賠償請求權을 剝奪하기 爲한 것이 다. 本規定에서 말하는 「故意」라는 말은 運送物의 實際價格과 申告價格과가 一致하지 아니한 다는 것을 알고 있으면서의 意味이므로, 따라서 이들이 서로 一致하지 아니 한다는 것은 알지 못한 境遇에는 適用되지 아니한다.

虛偽申告에 依하여 運送인이 免責된다는 것과 虛偽申告에 依하여 運送인이 損害를 받는 경 우, 예를 들면 爆發 또는 出航禁止의 境遇와는 別個이다.

2. 送荷人之 責任의 消滅

6. Unless written notice of a claim for loss or damage and the general nature of such claim be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before the removal of the goods, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading, and in any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within 12 months after the delivery of the goods.

6. 滅失 또는 損傷에 對한 損害賠償請求 및 그와같은 請求의 一般性質의 書面通知를 運送物의 移動前 揚荷港에서 運送人 또는 그의 代理人에게 書面으로 아니 하는 限 그와 같은 移動은 船荷證券에 記載한 바와 一致하는 運送物을 運送인이 引渡한 一見 明白한 證據이며, 運送物의 引渡後 12個月 以內에 訴訟을 提起하지 아니하는 限 如何한 境遇에 있어서도 運送人 또는 船舶은 滅失 또는 損傷에 關한 모든 責任을 지지 아니한다.

本規則은 第3條 6項에서 運送人之 運送債務의 不履行에 依하여 運送物에 생긴 損害 即 滅失, 毀損 및 延着으로 因한 損害에 對하여 1年의 短期時効를 認定하였으며, 이는 分明히 運送人의 利益을 保護하기 爲하여 둔 規定이다. 그러나 이 1年의 期間은 協約에 依하여 2年으로 延長되는 수가 많다. 本規定에서 「如何한 境遇에 있어서도」라고 하는 것은 船舶의 堪航能力擔保義務違反의 例와 같이 運送人之 債務不履行에 關하여 如何한 境遇를 意味하며 運送人之 惡意를 包含하지는 아니한다.

V. 送荷人之 責任

6. Goods of an inflammable or explosive nature or of a dangerous nature, unless the nature and character thereof have been declared in writing by the shipper to the carrier before shipment and the carrier, master or agent of the carrier has consented to their shipment, may at any time before delivery be destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation to the shipper, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such consent shall become a danger to the ship or cargo they may in like manner be destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation to the shipper.

6. 燃燒性, 爆發性 또는 危險性이 있는 運送物의 性質 및 特性이 船積前 送荷人에 의해 運送人에게 書面으로 申告되어 있지 아니하며, 運送人, 船長 또는 運送人의 代理人의 그들의 船積을 承諾하지 아니 하였다면 運送人은 이들 運送物을 引渡前 何時라도 送荷人에게 損害賠償責任을 負擔하지 아니하고, 破壞하거나 無害措置를 取할 수가 있으며, 이와같은 運送物의 送荷人은 이와같은 船積으로 因하여 直接 또는 間接으로 생기는 또는 招來되는 모든 損傷 및 費用에 對하여 責任을 진다. 그와같은 承諾을 얻어 船積한 이들 運送物이 船舶 또는 積荷에 對하여 危險을 끼칠 憂慮가 있는 境遇, 運送人은 送荷人에게 損害賠償責任을 負擔하지 아니하고 똑 같은 方法으로 이들 運送物을 破壞하거나 無害措置를 取할 수가 있다.

送荷人의 運送人에 對한 責任에 關하여 本規則은 第3條 5項 같이 特別規定을 둔 外에, 第4條 6項에서 危險物에 對한 責任을 規定하고 있다. 危險物 即 燃燒性 또는 爆發性이 있는 運送物 其他 海上運送과 關聯하여 危險을 隨伴하는 運送物은 이의 運送時, 미리 適切한 措置를 取하지 아니하면 船舶 또는 積荷에 物理上의 損害는 勿論 人命에 危害를 끼칠 憂慮가 많다. 따라서 本規則은 比較的 詳細하게 規定하고 있다.

「危險하다」(dangerous)라는 말은 物理적으로 危險한 것은 勿論 船舶의 遲滯의 境遇처럼 運送物의 運送 또는 揚荷에 關하여 法的 障礙로 因하여 危險한 境遇도 包含이 된다. 英國의 普通法上 送荷人은 船主 또는 그의 代理人에게 危險物에 關하여 通知를 하지 아니한다면, 船主 또는 그의 代理人이 相當한 知識과 注意에 依하여서도 알 수 없는 危險한 性質의 또는 危險하게 包裝된 運送物을 絶對로 船積하지 아니한다는 것을 送荷인이 默示的으로 引受하고 있다. 따라서 送荷人에는 그의 運送物이 通常의 方法의 運送에 適合하며 危險하지 않다는 默示擔保가 있다.

그러나 船主 또는 그의 代理人에게 運送物의 危險한 性質을 觀察한 充分한 機會가 賦與되었을 때는 通知를 한 것으로 看做되며, 送荷人은 그에 對한 責任을 지지 아니한다. 그러나 本規定에서는 送荷人의 申告與否에 關係없이 現實적으로 危險이 있는 경우는 勿論, 그러한 危險이 憂慮되는 경우의 運送人의 處置에 對하여 運送人은 責任을 지지 아니한다고 規定하고 있다. 以上과 같은 危險物을 處分한 境遇, 運送인이 損害賠償責任을 免하기 爲하여는 그 運送物이 船舶 또는 積荷에 對하여 危險을 끼칠 憂慮가 있었다는 것과 이 處分이 最善의 方法으로 行하여 졌다는 것을 立證하지 아니하면 안된다.

結 言

船主 또는 그의 使用人의 過失 또는 그와 같은 過失의 比重에 關係없이, 그들의 船荷證券에 免責約款들을 挿入하기가 일수이던 船主들에게 이들 廣範圍한 免責約款의 使用를 規制하고, 堪航態力擔保 其他의 義務違反에 對하여 充分한 注意를 하지 아니한데 對한 責任을 賦課하는 것이 本規則의 目的이라 할 수 있겠다. 그러나 同時에 本規則은 普通法上의 船主의 義務를 大幅 減少시키어, 免責約款이 훨씬 擴張되어 있는 反面에 貨物의 滅失 또는 損傷에 關하여는 免責을 主張할 수 있는 狀況에 嚴格한 規制를 하고 있다는 것도 事實이다. 本規則의 適用을 받지 아니하는 規定 또는 免責約款을 船主가 契約書에 挿入한 境遇, 이들은 一切 無効가 되며 法的으로도 아무런 効力을 가지지 아니한다고 規定하고 있다. 더우기 船主에게는 船舶의 航海 또는 管理에 關한 境遇를 除外하고는 過失에 對하여 自身の 過失은 勿論, 그의 使用人의 過失에 對하여도 免責을 하여 締結한 契約를 明白히 禁止하고 있으며, 이 點 美國의 Harter Act 와 同

一하다. 또한 普通法上의 離路는, 人命救助 또는 危險 등을 避하기 爲한 離路에 局限하던 것을 本規則에서 財産을 救助하기 爲한 離路 및 正當한 離路로 擴張한 것은, 堪航能力이 있는 船舶을 提供하여야 할 船主의 絶對義務로부터의 免除와 더불어 運送人에게 賦與된 主要한 救濟이다.

參考文獻

- (1) J. Milnes Holden; Payne's Carriage of Goods by Sea. 6th ed. London, 1954.
- (2) C. F. H. Cufley; Ocean Freights and Chartering.
- (3) Thomas Edward Scrutton; Charterparties and Bills of Lading. 16th ed.
- (4) Wharton Poor; Charterparties and Ocean Bills of Lading. 4th ed.
- (5) Steward R. Bross; Ocean Shipping, Cornell Maritime Press, 1956.
- (6) McDowell and Gibbs; Ocean Transportation, McGraw-Hill, 1954.
- (7) Victor Dover; The Shipping Industry, New York, 1952.
- (8) 布藤豊路; 米田謹次郎; 海運實務指針, 海文堂, 東京, 昭和41年.
- (9) 海運實務研究會; 海運實務要論. 海文堂, 東京, 昭和41年.
- (10) 小町谷操三; 續一船荷證券法論, 東京, 昭和33年.
- (11) 矢野剛; 船荷證券の研究, 東京, 大正10年.
- (12) 鄭熙喆; 新商法要論(下), 博英社., 서울, 1971.

技術革新에 따른 船員教育體系의 再編成

閔 星 奎

Technical Innovation and Educational Problems of Seafarers

By

Min, Seong Kyoo

目 次

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| I. 序 論 | 2. 船舶의 自動化 |
| II. 海運產業의 特質 | 3. 技術革新과 船員勞動 |
| III. 從來의 船舶技術의 進步 | V. 技術革新에 對應한 船員教育 |
| 1. 船舶技術進步의 概觀 | 1. 船舶運航技術의 發達과 教育內容의 變化 |
| 2. 船舶의 技術進步에 對한 海運企業의 態度 | 2. 船舶士教育和 問題點 |
| 3. 船內作業의 特質 | 3. 主要各國의 船員教育制度上的 變化 |
| IV. 最近의 海運技術革新과 船員勞動의 變化 | VI. 結 論 |
| 1. 船舶技術革新의 特徵 | 參考文獻 |

Abstract

In this paper, the writer outlined the technical innovations which have been introduced on merchant ships in the course of the last ten years and the impact which has had on the seafaring profession. The paper further examined the implications on the various aspects of seafarers' conditions of the modernisation of the industry on the basis of national developments in a certain number of countries and described the measures taken to adapt maritime training schemes to the requirements of automated and rationalised vessels.