

서울고등법원

198 8. 3. 9 판결 선고	사무관
198 8. 3. 9 원본영수	인

제 11민사부

판 결

사 건 87나2251 집행판결

원고, 피항소인 만토바니 오앤드씨 에스 피. 에이 (Mantovani O & C S.P.A)

이태리국 베로나시 37/22 뉴오바 포르타 코르소93

(93 Corso Porta Nuove 37/22 Verona Italy)

사장 레모 파도바니 (Remo Padovani)

소송대리인 변호사 장수길, 정병석, 최종현, 박인제

소송특대리인 변호사 이진홍

피고, 항 소 인 주식회사 한양공영 (漢陽工營)

인천 남구 주안동 3의 21

대표이사 정제관

소송대리인 변호사 주재우

변론종결 1988. 2. 17.

원심판결 서울민사지방법원 1987.4.23. 선고 86가합3539판결

주 문 피고의 항소를 기각한다.

항소비용은 피고의 부담으로 한다.

항소취지 원판결을 취소한다. 원고의 청구를 기각한다. 소송총

비용은 원고의 부담으로 한다.

청구취지 원고와 피고 사이의 "사모스로" 1983.1.12.자 용선

계약사건에 관하여 중재인 마크햄서, 존 셀윈, 도날

드 데이비스가 1985.9.23. 영국런던에서 한 별지기제의 중재판정은

이를 집행할 수 있다. 소송비용은 피고의 부담으로 한다 라는

판결 및 가집행선고

이 유 각 성립에 다툼이 없는 갑제1호증(중재판정원본), 갑

제2호증(용선계약서등본), 갑제3호증의 1,2(중재잡지표지

및 내용), 갑제4호증(중재판정번역문), 갑제5호증(용선계약서번역문)의

각 기재에 변론의 전취지를 종합하면, 원고가 피고와 1983.1.

12. 원고소유의 선박 "사모스(Samos)호"에 관하여 원고를 선주,

피고를 용선자로 하여 곡물 1,200,615입방피트를 미국의 걸프(G

ulf)항에서 중동의 아카바(Agaba)항까지 운송하기 위한 항해용선

계약을 뉴욕해운집회소(New York Produce Exchange)양식에 따라

체결함에 있어 용선계약서 제17조에 "선주와 용선자 사이에 분쟁

이 발생하는 경우. 분쟁사항은 당사자들이 선임하는 중재인 및 선

임된 중재인들이 선임하는 제 3중재인으로 런던에서 구성되는 3인

의 중재인들에게 의탁된다. 중재인들의 또는 중재인들중 2인의 결

정은 최종적이며 그 판정의 집행목적상 법원의 판결을 얻을 수

있다. 중재인은 해상상인이어야 한다(That Should any dispute

arise between Owners and the Charterers, the matter in

dispute shall be referred to three persons at London,

One to be appointed by each of the parties hereto, and

the third by the two so chosen ; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purpose of enforcing any award, this agreement may be made a rule of the Court. The Arbitrators shall be commercialmen)" 라는 중재합의조항을 든 사실, 그후 원고와 피고사이 에 선박지체료에 관한 분쟁이 발생하자 원고의 중재인으로는 마크햄셔 (Mark Hamshire)가, 피고의 중재인으로는 존 셀윈 (John Selwyn) 이 각 선임되고(다만 그 중재인이 피고에 의하여 선임된 것인가 에 대하여는 뒤에 살펴), 위 중재인들이 제 3중재인으로 도날드 데이비스(Donald Davies)를 선임하여 중재절차를 진행한 결과 위 마크햄셔, 도날드 데이비스가 1985.9.23. 별지기재와 같은 내용 의 중재판정을 한 사실(존 셀윈은 반대의견을 제시하였다), 중재 판정지인 영국이 1975.9.24. 외국중재판정의 승인 및 집행에 관 한 유엔협약(The United Nations Convention on the Recogn

ition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 1958.

6.10. 성립, 1959.6.7. 발효, 이하 뉴욕협약이라고 함)에 가입한 사실을 각 인정할 수 있고 이에 배치되는 듯한 원심증인 이상복, 원심 및 당심증인 채대성, 당심증인 현봉길의 각 일부 증언은 믿을 수 없고 달리 반증없으며, 우리나라가 1973.2.8. 위 뉴욕협약에 당사관련분쟁한정 및 상호주의의 유보아래 가입하였음은 당원에 현저한 사실이다.

원고 소송대리인은, 위 뉴욕협약 제4조의 규정에 따라서 공증인에 의하여 증명된 번역문이 첨부된 정당하게 인증된 이 사건 중재판정원본(갑제1, 제4호증) 및 정당하게 증명된 중재합의조항이 포함된 용선계약(갑제2, 제5호증)을 각 제출하여 이 사건 중재판정의 승인 및 집행을 구하는 바, 이 사건 중재판정은 위 뉴욕협약 제5조 소정의 거부사유가 없는 한 우리나라에서도 집행할 수 있다 할 것이다.

그런데 피고는, 우리나라가 뉴욕협약에 가입하면서 상호주의의 유보를 하였으므로 이 사건 중재판정의 우리나라에서 승인 및 집행이 되려면 중재판정이 내려진 영국 본판 아니라 중재판정의 당사자인 원고의 국적이 있는 이태리국도 뉴욕협약에 가입하고 있어야 하므로 원고의 청구에 응할 수 없다는 취지의 주장을 하나 무릇 뉴욕협약을 적용함에 있어 상호주의의 판단은 중재당사자들의 국적에 의할 것이 아니라 중재판정이 행해진 국가가 뉴욕협약에 가입되어 있는가의 여부에 따라 결정하여야 할 것인 바, 이 사건 중재판정이 행해진 영국이 1975.9.24. 뉴욕협약에 가입한 사실이 앞에서 본 바와 같으므로 피고의 위 주장은 더 나아가 살피볼 필요없이 이유없다.

또한 피고는, 피고가 1983.5.31. 소외 주식회사 한양해운(이하 소외회사라고만 한다)에게 해상운송사업에 관련된 선박, 영업자산등을 영업양도하면서 위 "사모아호"와 관련된 채권, 채무와

업무는 그 양도양수내역에서 제외하였는데 소외회사가 피고로 부터 아무런 권한을 부여받음이 없이 이 사건 중재인을 선임하는 등 이 사건 중재절차를 진행하여 이 사건 중재판정이 내려졌으므로 이는 뉴욕협약 제5조 제1항 나, 라호 소정의 판정이 불리하게 인용되는 당사자가 중재인의 선정이나 중재절차에 관하여 적절한 통고를 받지 아니하였거나 또는 기타의 이유에 의하여 응할 수 없을 경우, 중재기관의 구성이나 중재절차가 당사자 간의 합의와 합치하지 아니하는 경우에 해당되어 원고의 청구에 응할 수 없다 하는 취지의 주장을 하므로 살피건대, 피고의 위 주장사실에 부합하는 듯한 원심증인 이상복, 원심 및 당심증인 채대성, 당심증인 현봉길의 각 일부 증언(뒤에서 일부 믿는 부분 각 제외)은 뒤에서 보는 증거들에 비추어 믿을 수 없고, 달리 이를 인정할만한 아무런 증거가 없으며, 오히려 각 성립에 다툼이 없는 을제2,3호증(각 텔렉스), 을제4내지 9호증(각 서신), 을제10

호증(법인등기부등본), 을제13내지 15호증의 각 1,2(각 텔레스의  
본문 및 번역문), 변론의 전취지에 의하여 진정성립이 인정되는  
갑제6호증의 1내지 5(각 텔레스), 원심증인 이상복의 증언에 의하여  
진정성립이 인정되는 을제1호증(영업양도양수계약서)의 각 기재와  
위에 본 증인들의 각 일부 증언(앞에서 일부 믿지 아니하는  
부분 제외)에 변론의 전취지를 종합하면, 피고회사는 원태 인천  
남구 주안동 3의 21에서 철구조물을 생산판매하는 것을 주된 영  
업으로 하면서 한편 서울 중구 무교동 32의 2에 해운사업부를  
따로 두어 인천본사와는 별도의 인적, 물적 시설을 갖추어 해상운  
송사업을 영위해 온 사실, 피고회사가 속한 속칭 한양그룹의 경  
영진은 영업상 전혀 별개의 조직체로서 활동하는 위 해운사업부를  
피고회사로부터 분리하기로 방침을 정하여 1983.5.6. 위 해운사업  
부의 종래의 물적 인적 시설을 그대로 활용하여 소외회사를 설  
립하고 그 소외회사는 1983.5.31. 피고회사로부터 해상운송사업에

관련된 선박 영업자산등 영업일체를 양수받은 사실(따라서 피고회사  
의 해운사업부는 폐지되었음), 위와 같은 피고회사의 해운사업부  
폐지 및 소외회사의 설립에 따라 피고회사와 소외회사는 종래의  
해운사업관련 거래 상대방에게 그와 같은 사실을 고지하였으며 그  
과정에서 이 사건 용선계약을 증명한 한샘인터내셔널(원고의 국내대  
리점이기도 함)에게도 장차 해운관련업무는 소외 회사에 연락하여  
처리하도록 한 사실, 위 소외회사의 설립이전에 이미 원고와 피  
고간에는 이 사건 용선계약에 관한 분쟁이 발생되어 있었으나 소외  
회사의 설립시까지 그 분쟁이 해결되지 않고 있었으며 원고는 그  
후 위 분쟁의 해결을 위하여 위 중재합의조항에 따라 중재요청을  
하고 그 사실을 한샘인터내셔널을 통하여 소외 회사에게 1983.

11.23. 통지한 사실, 그 통지를 받은 소외회사는 영국런던에 소  
재한 홀만 페닉 앤드 윌란(Holman Fenwick and Willan) 법률사  
무소를 피고의 대리인으로 선임하였고 위 법률사무소는 다시 피고

를 위한 증재인으로 존 셸인을 선임함으로써 이 사건 증재판정에  
이르게 된 사실을 인정할 수 있는 바, 위 인정사실에 의하면  
피고는 이 사건 용선계약에 관한 분쟁도 소외회사가 피고를 대리  
하여 처리하도록 위임하였다고 보아야 할 것이고(피고와 소외회사간  
의 1983.5.31.자 영업양도양수계약의 내역에 이 사건 용선지체료가  
포함되어 있지 않다 하더라도, 이는 당시 분쟁이 있을 뿐 그 체  
무가 확정된 것도 아니어서 이를 그 부채내역에 포함시키지 아니한  
것으로 보아야 할 것이고, 그 분쟁의 처리를 소외회사에 맡기지  
아니하고 피고가 독자적으로 처리할 양으로 일부부 부채내역에서 제  
외시켜 놓은 것으로 볼 것은 아니다), 또한 이 사건 용선계약에  
관한 분쟁의 해결에 있어서 피고를 대리하는 소외회사가 위에 본  
바와 같이 증재절차의 통지를 받고 런던소재의 법률사무소로 하여금  
그 절차에 응하도록 하고, 위 법률사무소가 증재절차가 행해지는  
현지법에 따라 적법하게 증재인을 선임하여 증재절차에 참가한 이상  
피고의 위 주장도 모두 이유없는 것이라 할 것이다.

그렇다면 달리 이 사건 중재판정의 집행을 거부할 수 있는  
 사유에 대한 주장, 입증에 없는 이상 위 중재판정의 집행을 구  
 하는 원고의 이 사건 청구는 이유있어 이를 인용할 것인데 원심  
 판결은 이와 결론을 같이 하여 정당하므로 피고의 항소는 결국  
 이유없는 것이 되어 이를 기각하기로 하고 항소비용은 패소자인 피  
 고의 부담으로 하여 주문과 같이 판결한다.

1988. 3. 9.

재판장 판 사 이 철 환 \_\_\_\_\_

판 사 김 황 식 \_\_\_\_\_

판 사 조 대 현 \_\_\_\_\_

판사 조대현 전출로 서명날인 불능임.



재판장 판 사 이 철 환 . \_\_\_\_\_

1950-1979 중 제법

및

신 청 인 ( 선 주 ) 만로바니 오엔드씨 에스 피 에이(Mantovani  
O&C S.P.A. ) 와

피신청인 (용선자) 주식회사 한양공영 사이의  
중 제건

사모스호 1983. 1. 12.자 용선계약

중 제확정판정

1. 1983. 1. 12.자 뉴욕 해운 집회소 (NYPE) 양식의 용선계약에 따라  
신청인(이하 "선주"라 한다)은 피신청인(이하 "용선주"라 한다)  
에게 사모스호를 미국 걸프로부터 아카바까지 정기용선을 하였다.
2. 상기 용선계약서는 선주와 용선자 사이의 모든 분쟁은 각 당사자  
가 2인의 중재인을 선임하고 각 선임된 2인이 제3중재인을 선임  
하는 런던 중재에 회부하기로 한다고 규정하고 있다.
3. 당사자 사이에서 다음과 같은 분쟁이 발생하였다. 선주는 그의  
중재인으로 International House, 1St. Katharine's Way,

London E, 9UN 에 주소를 둔 마크햄서(Mark Hamshire)를 선임하였다. 용선자는 그의 중재인으로 Orchard Way, Ewhurst Lane, Speldhurst, Tunbridge Wells, Kent TN3 0JX 에 주소를 둔 존 셀윈(John Selwyn)을 선임하였다. 위 2인의 중재인은 제3중재인으로 Albert Buildings, 49 Queen Victoria Street London EC4N 4SB 에 주소를 둔 도널드 데이비스(Donald Davies)를 선임하였다.

4. 선주는 미불금 미화66,390.93달러 및 이에 대한 이자와 비용을 청구하였다. 용선자는 청구에 대하여 책임을 부인하였고 용선자에게 선주가 지체하고 있는 금액으로 미화8,934.29달러에 관한 반소를 제기하였다.
5. 중재인들은 당사자들의 변호인으로부터 제출서류를 받았다. 당사자들은 중재인들이 구두변론없이 제출서류에 기초하여 판정하도록 동의하였다. 선주는 이유를 붙인 판정을 해주도록 요청하였는 바 중재인들의 판정이유는 중재판정문에 첨부되어 그 일부를 이른다.
6. 이에 본건 중재회부에 위임을 받은 위 마크햄서와 도널드 데이비스(존 셀윈은 반대의견)는 제출된 서면증거와 주장을 검토한후 다음과 같이 다수 확정판정을 선고한다.

- (1) 선주의 미화 66,390.93불 청구는 미화 65,744.83달러 한도 내에서 이를 인용한다. 용선자의 반소 청구는 이를 기각한다.
- (2) 그러므로 본 중재인들은 용선자가 선주에게 미화 65,744.83달러 (육만오천칠백사십사 달러 팔십삼센트) 및 이에 대한 1983. 5. 7.부터 본 중재판정일까지 연 10.5퍼센트 비율에 의한 이자를 즉시 지급할 것을 판정한다.
- (3) 본 중재인들은 나아가 용선자가 그 자신 및 선주의 중재비용 (당사자들 사이에 동 비용에 관한 합의가 이루어지지 않는 경우의 이를 사정할 권리를 중재인들이 유보함) 및 영국화 1,015파운드(존 셸윈의 보수 포함)로 사정된 본 확정판정에 대한 비용을 부담할 것을 판정한다. 단 선주가 본 판정 비용의 일부를 우선 부담한 경우에는 즉시 동 금액을 용선자로 부터 상환받을 권리를 가진다.

1985. 9. 23. 런던에서 자필서명.

서명

선주측 중재인

서명

입회인

서명

제3중재인

서명

입회인

사모스호

1983. 1. 12.자 용선계약

확정 중재판정의 일부인 판정이유

1. 본건은 선주의 미불금 미화 66,390.93달러 청구에 관한 사건이다. 용선자는 미화 8,394.29달러의 미불금을 받을 권리가 있다고 주장하고 있다. 당사자들은 다음의 3가지 점에 관하여 분쟁이 있다.
  - (1) 아카바에서의 시간 일실 및 디젤유 소모 : 미화 72,154.38달러
  - (2) 전정보험료 : 미화 2,524.74달러
  - (3) 요르단에서의 법률비용 : 현재 진행되고 있는 중재절차에서 선주에 대하여 제기된 선주가 승소한 경우
  - (4) 기라청구 : 미화 646.10달러
2. 분쟁중인 모든 사항은 사실상 양하항인 아카바에서의 선박이 블랙리스트에 등재된 것과 관련되어 있다. 선박은 루지어나주

대로우에서 아카바까지 뉴우 헤운 집회소 양식의 정기용선계약에 따라  
재용선 되었다. 선박은 콩을 벌크상태로 적제하고 1983. 2. 25.  
아카바항에 도착하였다. 그러나 2월 28일 아카바항만청은  
선박대리점에 선박이 아랍보이 코르사무소 블랙리스트에 등재  
되었음을 통지하였다. 블랙리스트 해제는 3월 17일에 통지  
되었다. 이점에 관하여 잘못이 있었던 것이다. 보이코르명부  
상의 사모스호는 1943년에 건조되었다. 그러나 본건 선박은  
1966년 사모스호가 아진 이름으로 건조되었고 1968년 현소유자가  
구입하였을 때 사모스호로 개명되었던 것이다.

3. 용선자는 선주가 추가조항 제43조 위반 내지는 선박이 용선계약  
제외 기간에 있었으므로 지체에 대한 책임을 저야한다고 주장  
하였다.

제43조:

선주는 선박이 미합중국 및 아랍당국에 의해 블랙리스트에  
등재되지 않고 있음을 보증한다.

4. 다수의견은 선주가 제43조 소정의 보증을 위반하지 않았다고 인정한다.

첫째, 보증은 일반적으로 보증하는 당시에만 관련되는 것인바 본건의 경우는 당사자들이 용선계약을 체결하는 시점이다. 그 당시 본건 선박은 블랙리스트에 등재되지 않았고 어느 누구도 블랙리스트에 등재되어 있다고 잘못 생각하지 않았기 때문에 선주가 블랙리스트에 관한 보증을 위반하였다는 것을 문제가 제기 될 수 없는 것이다.

6. 보증은 적절히 표시되어 있거나(본건의 경우는 그렇지 않음) 묵시적으로 함의된 경우에는 지속적인 성격의 것으로 볼 수 있다. 일정한 종류의 지속적인 보증이 계약의 사업적 효율성을 부여하기 위하여 묵시적으로 포함되어 있다고 주장될 수 있다. 그러나 그러한 주장을 받아들인다고 하여도 이에 관한 의무는 최초에 주었던 보증을 유지함에 있어 합리적으로 행동하는 것에 관한 것 뿐이다. 용선계약 체결 당시 선주의 보증 위반이 없었으므로 선주의 지속적인 보증위반이란 있을 수 없는 것이다. 묵시의 지속적인 의무가 사실상 절대적인 성격의 지속적인 의무로 확장될 근거를 찾아볼 수 없다.

7. 둘째, 선주가 한보증은 용선계약의 목적물인 선박, 즉 용선 계약서에 1966년 건조된 것으로 기재된 사모스에 관한것이라는 점은 면백하다. 그 선박에 관하여 한 보증은 사실상 용선계약 체결시 및 전용선계약 이행기간 동안 정확하였다. 아카바에서 블랙리스트에 등재된 선박은 용선된 사모스가 아니었다. 블랙리스트에 등재된 사모스는 그러므로 선주가 제43조에 따라 보증하였던 선박이 아니었으며 될 수도 없는 것이다.

8. 제43조에 따라 주어진 보증은 보증 당시 실제로 정확하였기 때문에 제43조 위반이 될 수 없는 것이다. 제43조가 장래에 선박이 블랙리스트에 등재되었다는 잘못된 생각을 가진 누군가에 의하여 선박의 사업수행이 방해받지 않는다는 것을 보증한 것은 아니다. 기본적으로 이것은 존 셸윈씨가 주장하는 취지이다. 선주가 한 보증이 정확하다는 것 외에 나아가 어느누구도 보증의 목적물에 관하여 잘못된 생각으로 선박의 사업수행을 방해할 수도 있는 행위를 하지 못하도록 점검하고 보증할 의무를 선주에게 부과 하기 위하여는 가능한 가장 명백한 표현이 요구될 것으로 생각된다. 우리가 보기에는 용선계약상의 문제조항이

그렇게 광범위하고 부담스러운 의무를 부담시키는 것이 아님은 명백하다.

9. 용선주는 선박이 용선계약 제외 기간에 해당한다는 예비적 주장을 개진 하였다. 용선주는 표준조항 제15조에 의지하고 있다. "선박의 완전한 작동을 방해하는...또는 다른 어떠한 사유에 의한 일시기간의 경우 용선료는 그 일시기간 동안은 발생하지 않는다..."

10. 당사자들은 "AQUACHARM", "APPLLO" 및 "MASTRO GIORGIS"를 포함한 여러사건을 인용하였다. 또는 다른 어떤 사유라는 표현이 동종 해석의 원칙의 적용을 받지는 않지만 이에 관하여 어떠한 제한이 가해져야 한다는 것은 일반적으로 받아들여지고 있다. 이것은 "AQUACHARM" 판결, "MASTRO GIORGIS" 판결 및 "RIJ" 사건에 관한 머스릴 판사의 판결(동 판결을 당사자들이 인용하지는 않았으나 윌포드의 "정기용선" 253/4페이지 참조)에 의하면 명백하다. 어떻든 선박이 그 자체로서는 완전하나 완전한 작동을 방해하는 사유가 전적으로 외부적인 경우에는 그 선박이

용선계약 제외기간에 해당하는 것은 아니다. 외부적인요인으로 선박이 용선계약 제외기간에 해당하는 사건의 경우엔 그 요인들이 모두 어느 정도는 선박자체나 승무원과 관련이 있었다. 본건의 경우 사모스호사 효율요건을 충족시킨 점에 관하여는 의문의 여지가 없다. 더구나 아카바에서의 지체에 대한 근거의 또한 가장 직접적인 원인은 지역항만청의 실수였다. 그러므로 현재 영국법에 따라 해석되는 한 제15조의 의미의 범의내에서는 선박의 완전한 가동을 방해하는 요인이 없었던 것으로 입증되었다.

11. 용선주로서는 자신의 귀책사유없이 상당한 기간동안 선박이용을 박탈했다는 것이 매우 불행하였던 것은 틀림없다. 그러나 용선계약에 관한 분쟁에서 흔히 발생하는 바와 같이 불운에 의하여 야기된 상황에 대하여 진정한 책임을 판별하는 것에는 의문이 있을수 없다. 본건에 있어서는 선주편에서의 계약 위반이 없고 용선자가 사인이 용선계약 제외기간에 해당하는 입증을 하지 못하였으므로 손실은 용선자가 부담 해야 한다.

12. 용선자는 아카바에서 지체된 기간 동안은 만약 발생하였다면 용선자가 이를 부담하였을 전쟁보험료 지급의무가 발생하지 않았다고 주장하였다. 아카바에서의 지체에 관한 책임에 관한 판단에 의하면 용선자의 전쟁보험료 지급의무에 관한 용선계약 규정이 지체기간 동안 적용되지 않을 근거가 없음이 명백하다.

13. 마지막으로 등기된 선박소유자는 동시에 진행중인 중재절차에서 블레이크스르 해제를 위하여 등기된 선박소유자(더 정확히 말하자면 그의 선주 상호 보험조합)가 선임하였던 Maitre Habeishy 에 대한 비용 회복을 구하고 있다.

선주는 그가 등기된 선박소유자에게 책임이 있다고 인정될 경우에 대비하여, 용선자가 계약의 이행을 확보하기 위하여 협력할 일반적인 의무를 근거로 하여 선주가 블레이크스르를 해제하여 줄 것을 요청하였다는데 기초하여 그 비용의 회복을 구하고 있다. 비록 동시에 진행된 중재절차에서 선주가 등기된 선박소유자에 대하여 그 비용에 관한 책임이 인정되지 않았으나 회복 가능성에 대한 주장이 제기되었으므로 이에 관한 견해를 관략히 피력하고자 한다.

14. 이를 회복하기 위하여서 선주는 용선자의 용선계약 위반 또는 그의 회복청구권이 명시적인 요청에 근거하였음을 입증하여야 한다. 본건에 있어 용선자의 용선계약위반이 문제되지 않음은 명백하다. 용선자에게 비용에 관한 종국적인 책임을 부담시키기에 충분한 요청이 있었는가? 선주가 상황을 해결해야 한다고 선주에 대하여 용선자가 요청한 것이 그 요청으로 용선자가 등기된 선박소유자와 선주 상호 보험조합이 선임한 변호사의 보수를 용선자가 종국적으로 부담한다는 것을 인정하였다는 판단을 정당화하기에 충분히 정확한 것으로 볼수는 없다. 선박이 압류되거나 억류된 경우에 압류로 인하여 야기되는 종국적인 책임을 선주 또는 용선자 누가 부담하는가에 관하여 무관하게 우선 그 선박의 압류해제를 확보해야 할 실질적인 필요성이 있는 것은 바로 선주라는 것은 의문의 여지가 없다. Maitre Habeishy 를 선임한 것이 종국적으로 문제를 해결함에 있어 가장경제적이고 효과적인 방법이었다는 선주의 주장은 의심의 여지가 없다. 그러나 사실만으로는 비용에 관한 종국적인 책임을 용선자에게 부담시킬수 없다. 그렇게

하기 위하여는 선주가 개입할 정족한 방법 및 선주 개입에 대한 특정의 요청이 요구될 것이나 교환된 렐렉스는 너무 막연하기 때문에 이러한 결론을 뒷받침할 수 없다.

15. 마지막으로, 용선자는 선주의 수정된 용선료 내역에 포함되어 있으나 용선자가 부담할 것이 아닌 용선료 일실보험에 관한 미화 546.12달러를 반소 청구 하였다. 용선계약중에 동보험료를 용선주가 상환해야 한다는 규정을 찾아 볼 수 없으므로 이 반소 청구를 인용한다.

용선자는 청구인의 은행이 공제한 은행수수료에 관한 미화 64.05달러를 반소 청구 하였다. 용선자는 물론 자산의 은행이 청구한 수수료가 용선료에 포함될 것으로 기대할 수는 없는 것이나 요금은 선주의 은행이 요구한 것이기 때문에 용선자는 그의 지급의무를 이행한 것이 되고 따라서 동 반소 청구를 인용한다.

마지막으로 용선자는 용선자가 부담할 것이 아닌 전보비용 미화 17.93달러의 반소 청구를 하고 있다. 용선자는 전보요금이 최초 제시되었을 때 이를 다루었다.

송신자에 대한 청구의 유효성에 관하여는 선주가 입증책임을 부담하는 것이며 선주의 제출서류에는 문제된 요금에 관한 입증자료가 포함되어 있지 않으므로 동 반소청구를 인용한다. 합계 미화646.10달러는 선주의 청구에서 공제되어야 한다.

451

## 반 대 의 견

1982. 10. 22. 자 용선계약에 의하여 선박소유자는 이스라엘을 재역한 IWL 지역내의 전세계 교역을 위하여 4/5 개월동안 사모스호를 용선하여 주었다.

### 제43조 :

선박소유자는 선박이 아랍당국에 의하여 블뤼리스르에 등재되지 않고 있음을 보증한다. 1983. 1. 12. 만호바니는 등기되지 않은 선주로서 미국으로부터 아카바까지의 화물을 위하여 사모스호를 재용선인에게 1983. 1. 7. 안르워프에서의 인도를 조건으로 재용선 하였다.

원 용선계약의 제43조는 재용선계약에 삽입되었다. 사모스호는 2월 25일 아카바항에 도착하였으나 정박이 허용되지 않았다. 3월 2일 항만당국은 요르단 채무성 및 관세청에 다음과 같은 최지의 서신을 보냈다.

"기록증에서 선박이 블랙리스트에 등재되어 있음을 발견하였으므로  
항만당국은 선박을 받아들이지 않았다."

이를 총지 반자마지 용선자는 만호바니에게 간곡한 표현을 하였다  
만호바니는 선박소유자에게 문제를 해결하라고 부락하였다.

선박 소유자는 Maitre Habeishy 를 선임하였던 바 선박소유자는  
그 비용과 경비를 만호바니에게서 상환받으려 하고 만호바니는 다시  
용선자에게 이를 청구하고 있다.

Habeishy 는 다마스쿠스에 있는 보이코르 본부에 세차례 방문하여  
현재 아카바에 있는 사모스호는 1966년 건조된 이전 이름이 Despina C  
인바 1964년에 블랙리스트에 등재된 사모스와는 다른 선박이므로  
아카바 관세당국으로 하여금 사모스호의 정박을 허용하라는 렐렉스를  
요청하였다. 마침내 3월 12일 보이코르 본부는 요르단 보이코르 지역  
사무소가 요르단 항만당국에 "1966년에 건조된 이전 이름이 Despina C  
인 사모스호는 보이코르 사무소의 제제조치와는 관계가 없거 이전  
에 총지받은 배는 1943년에 건조된 이전 이름이 존 엘 스토다드이며  
동 선박은 해체되었으므로 1983. 3. 9. 블랙리스트에서 해제되었다"  
고 연락해줄 것을 요청하였다. 3월 15일 요르단 재무 및 관세장관은

아카바항만청에 대하여:

"우리는 다마스쿠스에 있는 보이코르 본부로 부터 1966년에 건조된 이전이름이 Despina C 인 위에서 언급한 그리이스 선박은 1943년에 건조된 블렉리스크에 올라있는 선박(사모스)이 아니라는 렐렉스 홍보를 받았다. 명부를 점검해 본결과 동 선박은 보이코르규정 위 반사실이 없는 것을 발견하였으며 따라서 상기 선박이 아카바에서 양하할 수 있는 것을 허락하는데 동의한다."

리차드 베허러는 장관의 서신과 보이코르 본부의 1983. 5. 11.자 결정을 언급하면서 이 선박이 1983년 3월 아랍당국에 의하여 블렉리스크에 등재되지 않았음은 의심의 여지없이 명백하다고 주장하였다.

본인은 절대로 동의할 수 없다.

다마스쿠스의 보이코르 본부도 그요르담 지역사무소도 아랍당국이 아니다. 만호바니가 보증한 당국은 요르단 재무 및관세당국의 지시하에 있는 아카바항만청이다.

사모스라는 이름을 가진 어떠한 선박도 도착하면 블렉리스크에 올린다는

것은 부적절하다는 의미에서 이와 같은 권한은 자의적으로 행사된 것이다. 어느 국가의 불렛리스르 등제는 어떠한 선박은 허용하고 어느 선박은 배제한다는 것에 관한 그 국가의 대권을 자의적으로 행사하는 것이다.

아카바항에서 사모스호에 대하여 발생하였던 일은 새로운 사실이 아니다. 아랍의 항구로 항해하는 선박의 선주는 선박등기의 표화상례로 인하여 선명이 증첩될 수 있고 그 결과 선주가 보이코르본부의 불렛리스르에 등재되어 있지 않은 것을 알고 있으나 선주가 보이코르 본부로 하여금 항만당국에 그 이름의 선박에 관한 이전의 고시가 현재 그 항구에 있는 선박에게는 적용되지 않는다는 통지를 하도록 할 수 있을 때까지는 항만당국이 어느 선박을 불렛리스르에 등재된 것으로 간주할 수 있다는 현존하는 위험이 있음을 아는 것으로 간주된다. 그러므로 선주는 1966년에 건조된 이전 선명 Despina C 인 사모스호가 아랍(아카바) 당국에 의하여 불렛리스르에 등재되어 있지 않다는 보증을 함에 있어 잘못을 한 것이다. 그 보증은 조사없이 주어진 것이다. 선주는 그 잘못을 지유할 시간을 가지고 있었다. 선주는 용선자가 보증을 신뢰하여 배를 인수하였다는 것을 알고 있었다.

만호바니가 원 용선계약상의 선박 소유자가 보증한 바를 신뢰하였다는 점이 용선자가 일실한 용선료, 연료 및 비용에 관한 손해배상 청구에 대하여는 방어사유가 되지 못한다.

서 명

---

존 설인

1950 - 1979 증재법

신청인(선주) 만호바니 오앤드씨 에스 피 에이  
(Mantovani O&C s.p.a.)와

피신청인(용선주) 주식회사 한양공영 사이의  
증재건.

사모스호 1983. 1. 12.자 용선계약

---

증재확정판정 및

증재확정판정의 일부인 판정이유

---

정 본 이 다.

198 A 년 3 월 9 일

서 울 고 등 법 원

법원사무관

이 상 진