



高丽大学海商法研究中心

Maritime Law News Update

第 13 期 2016. 01. 18.

首尔市城北区安岩洞高丽大学，法学专门大学院（法科大学）CJ 法学馆 402 室，邮编号码 136-701
- 海商法研究中心所长金仁显 +82-2-3290-2885(研究室), captainihkim@korea.ac.kr;
- 研究员李恩晶 +82-2-3290-2912 (中心), sara_eun@naver.com ;
- 研究助教文思琦 sseulkii@naver.com。

- o 高丽大学海商法研究中心为了韩国海商法的发展，向实务人员随时发送韩国以及外国的海商法的动向。希望诸位积极使用、予以支持。
- o 郑重声明，本简报由 Spark International Sam S.H.Park 董事长赞助的海商法发展基金而编制、发刊。感谢董事长给予我们的大力支持。

I、火灾免责、船舶所有人责任限制规定的任意规定性及排除达成合意的可能性

(大法院 2015. 11. 17. 宣告 2013 Da 61343 判决)

<事实关系>

甲方（送货人）与乙方（承运人）签订了把车辆（如下均称“本案货物”）从釜山运输至济州的运输合同（如下均称“本案合同”）。乙方定期租赁诉外的丙公司所有的船舶来履行了合同，但其船舶在航海中发生火灾，在该船上积载的家的货物全部被烧毁，于是甲向乙提起了损害赔偿之诉。此时，以定期租赁人（乙方；承运人）申请为可以援用责任限制利益的收益债务人，船舶所有人（丙）就本案事故的损害赔偿额申请设立、开始了责任限制基金程序。甲方与乙方之间另外签订的运输合同（非提单）包含在运输过程中发生的一切事故由乙方来负责的具体内容，但其内容中却没有明确提到《商法》规定的免责事项以及排除责任限制的规定。乙方（被告；承运人）主张称承运人的火灾免责、承运人的单位（责任）限制及船舶所有人的责任限制；而甲方（原告；送货人）主张称依照运输合同规定，被告对发生的损失无能免责或者限制其责任。原审（广州高等法院 2013. 7. 17. 宣告 2012 Na 1018 判决）判决称，由于火灾免责、承运人的责任限制、船舶所有人等主体的责任限制都是任意规定，排除这一内容的当事人合意将合法有效。

<法院的判决内容>

韩国《商法》第七百六十九条的规定形式和内容及立法宗旨上看，该规定应该看作为任意规定。于是，根据当事人合意可以排除适用船舶所有人等主体的责任限制。依据《商法》第七百九十九条第一项的规定，双方当事人达成的关于海上运输承运人责任的，当不违背同法第七百九十四条至第七百九十八条减轻或者免除承运人义务则合法有效。法律行为的解释是明确确定当事人对其表示行为赋予的客观上的意义，即使不局限于规定上使用的词语，无论当事人的愿意就根据被使用的词语，应当合理解释当事人对其表示行为赋予的客观上的意义。依照原审判决，原被告以本案条款规定，委托运输的车辆在釜山港验收后在济州港露天堆货场验收之前，被告约好对外在因素发生的一切事故负责任。即被告约好，当实际客户及货主拒绝提新造车辆，则替换新的车辆；当可以维修，则提供修理费和折扣；当丢失对新造车辆提供的垫子等零件，则提供实际费用。根据该法理来分析以上事实关系，原被告达成了排除适用火灾免责或者船舶所有人等主体限制责任或者关于海上承运人的责任限制的《商法》规定的合意。因此，对上述合意判决称合法有效的原审判决为妥当。此外，本判决也没有误解《商法》的关于船舶所有人等主体及海上承运人的责任限制或者关于当事人意思解释的法理。

〈意见〉

本案是釜山与济州的内港运输中发生的事故。这样的货物运输非发行提单，而根据当事人之间签订的运输合同而进行运输。由于证明以上运输关系的运输合同为非条款，则不适用《关于条款规制等的法律》。承运人可以享有《商法》的火灾免责、承运人责任限制（单位责任限制）以及船舶所有人责任限制（海事赔偿责任限制）的利益。国际货物运输通常发行提单为，而其程序构成运输合同的一部分。由于提单是承运人提前做好的，其内容往往包含对承运人有利的上述免责或者责任限制等内容。在本案中，当事人双方签订的运输合同上有承运人负责对货主产生的一切责任的大意如此的具体内容。但上述规定并不是排除适用火灾免责或者船舶所有人责任限制的内容。事故发生后，承运人主张了火灾免责、承运人责任限制、船舶所有人责任限制利益，但原审及大法院的判决却判决称以上规定均为任意规定，因此排除适用即对承运人不利的规定将合法有效。即使合同上 6 没有明示当事人不能主张航海过失免责或者责任限制为达成合意的内容，但韩国法院把承运人负责一切损失大意如此的条文内容却作了扩大解释。虽然赞成航海过失免责与承运人的责任限制的大法院的判决结果，但关于船舶所有人责任限制制度的判决结果上认为有再考虑的余地。航海过失免责或者承运人责任限制制度是局限于当事人之间的法律关系，因此通过条款约定就可以排除适用；但船舶所有人责任限制包括不仅包括当事人之间的法律关系，也包括与第三人的法律关系以及基于运输合同的不履行债务责任及侵权行为责任，则该责任限制不是根据当事人的约定而发生的权利，而根据相关法律的规定而被赋予权利，就不敢能肯定当事人之间达成的合意发生效力。因此，当事人在合同上明确规定排除适用的才可以排除适用。送货人和承运人都是注册资金只有两亿韩元的小公司。他们不知类似于航海过失免责或者船舶所有人责任限制制度的可能性较高。在本案中承运人主张称，由于送货人利用承运人冒失或者无经验与送货人签订了排除适用火灾免责、责任限制规定大意如此的合同，这相当于《民法》的不公正法律行为（第一百零四条）而应当无效。但原审和大法院却作出判决称，由于承运人为上市公司，不可能在一般交易上缺少经验等为理由，承运人与送货人签订的合同应当不属于不公正的法律行为。实际上，当事人由于缺少认知海商法特有的法理及制度却依照一般法理签订合同而货物运输当事方遭受损失的情形发生的较多。对内港运输而言，当制定、适用标准运输合同的话，应当不再发生类似的纠纷。标准格式（合同）均保护送货人和承运人的同时，为当事人的法律关系将提供可预见性。本案判决最终为我们提示了：不知海商法制度，承运人将遭受很大的损失；对运输产业全体再三强调标准格式的必要性。此外，新指定的《鹿特丹规则》对送货人不利的规定将作为无效的同时，对承运人不利的规定也是无效的强行规定。如果依照《鹿特丹规则》排除适用承运人责任限制（单位责任限制）相关的约定为无效，承运人可以限制责任。

II、交货后发行的提单之效力(大法院 2015.12.10. 宣告 2013 Da 3170 判决)

〈事实关系〉

原告甲（送货人）向乙（承运人）委托了货物出口至约旦的货物运输。于是原告（甲，送货人）要求开具与货物相关的文件（指海上货物运输单）后，承运人就向送货人开具了此文件。被告（乙，承运人）把本案货物海上运到卸货港后，海运单上记载的货物之收货人从乙方受到提货单（D/O）的同时办理了提货手续。当时，从收货人尚未收取运费的甲（送货人）为了担保支付货款，向乙方要求发行提单，而乙方的职员却误解为提货向甲方发行了提单。之后，发现货物已经被取走的甲方（送货人）向乙方（承运人）提起了损害赔偿之诉。甲方诉称，（1）承运人应当先从送货人收取运费后，向收货人方可交货的惯例或者默示约定，但却违背了这一惯例或者默示约定；（2）已发行提单意味着承运人应当凭借提单交货，但却未能做到的为损害赔偿请求的基础。综上所述，法院（1）不承认

所谓的惯例或者默示约定的存在；（2）由于提单为要因证券，交货后发行的提单没有法律效力为由，判决原告败诉。

〈大法院的判决内容〉

提单是具有交货请求权的有价证券。由于提单的内容基于运输合同，《商法》把承运人从送货人实际收货或者装载货物为其成立的前提条件。因此，没有收货或者装载货物而发行的提单意味着没有具备原因和要件，即标的物拥有瑕疵而无效，这一法理也适用于货物合法的交给收货人而发行提单的情形。（省略）在没有发行提单的海上运输中，当货物到达目的地之前，由于送货人的权利为优先，收货人对货物不享有任何权利（《商法》第八百一十五条、第一百三十九条）；货物到达目的地后，当收货人要求交货时，收货人的全力将优先于送货人（《商法》第八百一十五条、第一百四十条第二款）。综合以上法理，收货人向承运人要求到达目的地的货物后，即使依据运输合同向送货人发行提单，持有提单的送货人对承运人不能享有要求交货等权利。本案的船舶证券（提单）是本案货物到达目的地并交货给合同上的正确收货人后发行的，因而无效。并且本案运输合同的当事人的原告，由于不属于《商法》第八百五十四条第二款规定的“善意取得提单的持有人”，因此即使原告持有本案提单，但其提单没有法律效力，被告对原告不享有提单上的交货义务。由于原告支付运费之前，双方之间不能推定被告对收货人不交货的关惯例或者默示约定；凭借发行提单为由，收取运费之前不能推定对原告赋予了将货物不交给收货人的信赖，而且更不能推定为交货则违背了禁止反演原则。

〈意见〉

海运单（sea waybill）没有偿还性的属性上可以与提单予以区别。因此，承运人确认收货人后，把货物交给正当的收货人时其义务将结束，并非凭借海运单而具有交货义务。而发行提单时，承运人必须把货物交给正当的提单持有人，违背其义务时承运人对提单持有人将要承担损害赔偿责任。但是，由于提单是要因证券，没有货物而发行的提单则没有法律效力，即无效的提单也不再具有偿还性。在本案中，先发行海运单后交付了货物。之后，因特别情形，送货人向承运人再要求发行、收取、持有了提单。这时，由于货物已经交给收货人，与运输相关的承运人-送货人关系将视为结束。依照《商法》第八百五十四条规定的提单的文言性，承运人应当对善意的第三人承担闻言记载的责任；可是送货人不是善意取得的第三人，即使是这样由于要因性而发行的提单为无效的情形下就不必承担责任。发行提单的承运人信任提单的同时，对支付货款的持有人享有损害赔偿责任。《商法》第八百五十四条的效力而言，由于提单无效而承担侵权行为责任是大法院和一部分少数说的立场，承担债务不履行责任是多数说的立场。不论学说的差异，归根结底本案不是信任提单的收货人对承运人要求损害赔偿责任，而是送货人对承运人要求损害赔偿的角度上看有区别。即使基于误解承运人向送货人发行提单，如果送货人却信任其偿还性而失去收款机会的被法院肯定的话，认为可以适用其他法理向承运人追究责任。