

船舶所有者的 責任制限法

— 1957 년의 條約과 1968 년의 英國法 —

梁 承 圭*

一. 머리 말

우리 나라는 三面이 바다로 둘러싸였고, 더구나 8.15 해방 이후에는 뜻하지 아니한 남북의 분단으로 인하여 大陸으로의 진출의 길이 막혀 섬 나라의 구실 밖에 하지 못하는 실정에 있음은 주지하는 바와 같다. 그리하여 우리 나라에 있어서는 무엇보다도 海運業의 조성에 힘써 최소한 自國貨自國船主義의 원칙에 이바지할 수 있도록 되지 않으면 안된다. 여기에서 海運業의 조성의 한 방안으로서 생각할 수 있는 것의 하나가 이른바 船舶所有者的 責任制限에 관한 것으로서 海上企業主體로서의 船舶所有者에 대하여 企業에서 생기는 債務를 면제 또는 가볍게 하여 주는 것이라 할 수 있다. 海商法의 중심은 마로 海上企業의 主體로서의 船舶所有者를 보호하기 위하여 船舶所有者가 海上企業의 수행에 있어서 부담하는 稅務에 대하여 그 責任을 어떻게 규정하느냐에 두고 있음을 주목할 필요가 있다.

船舶所有者的 責任制限에 관한 이념은 古代로부터 존재하였고, 船舶所有者的 責任制限은 거의 모든 船舶所有國家의 海商法의 일부를 이루고 있다.⁽¹⁾ 이에 대한 각 나라의 立法例가 구구하여 그 통일이 요구되고 있는데, 1924 년의 船舶所有者的 責任制限에 관한 統一條約과 1957 년의 그것이 그 일환으로서 성립을 보게 될 것이다. 물론 아직도 각 나라는 그 나라의 전통적인 입장과 국내 사정 때문에 여러가지로 통일화의 움직임에 주지하고 있긴 하지만, 海運의 國際化의 현상은 각 나라에 있어서 統一條約의 批准 내지는 統一條約의 내용에 따른 國內法의 改正이라든가 새로운 立法을 함으로써 海商法의 統一化 내지는 近代化의 현상을 찾아볼 수 있다.

우리나라 商法도 주지하는 바와 같이 1962 년에 제정함에 있어 船舶所有者的 責任制限에 관하여는 舊商法의 委付主義(舊商 690 條)를 버리고, 1924 년의 統一條約에 따라 船價責任主義와 金額責任主義를 併用하는 立法主義를 취하고, 또 金額責任에 관한 부분은 1957 년의 條約을 참작하여 규정하고 있는 점에서 상당히 앞선 立法이라고 할 수 있으며, 이 점에서 우리 法의 近代化의 한 면을 엿볼 수 있다 하겠다. 그러나 우리는 이것으로 만족할 수는 없으며 한 걸

* 서울대학교 법학연구소 전임강사

(1) Grant Gilmore and Charles L. Black, Jr., *The Law of Admiralty*, 1957, p. 663.

음 더 나아가서 앞으로의 海運立法의 방향에 대해서도 주시를 게울리해서는 안될 것이다. 이러한 점에서 1957년의 航海船所有者의 責任制限에 관한 國際條約 (International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships signed at Brussels, on October 10, 1957)과 이條約에 따라 새로 제정한 1958년의 英國商船法(船舶所有者 등의 責任法) [Merchant Shipping (Liability of Shipowners and Others) Act, 1958]의 규정을 全文 번역하여, 여기에 소개하고자 한다.

二. 1957년 條約과 英國法の 개요

(1) 1957년 條約 1957년의 航海船所有者의 責任制限에 관한 統一條約은 1924년의 그것이 船價責任主義와 金額責任主義의 二元的인 責任構造를 인정한 것을 金額責任主義로 一元化함으로써 貨幣金融時代의 요청에 적응하고 있다. 第1條에서 船舶所有者의 責任制限을 주장할 수 있는 事故의 原因을 들고, 이것을 物的損害와 人的損害로 나누고 있으며, 그 責任은 事故主義에 따르도록 하고 있다(條約 2條). 그리고 條約은 經濟狀態의 推移에 대응하여 船舶所有者의 責任限度額을 대폭 인상하여 物的損害에 대하여는 船舶의 1톤당 1,000 프랑, 人的損害에 대하여는 1톤당 3,100 프랑⁽²⁾을 限度로 責任을 지도록 하고, 이것을 貨幣價値의 변동에 대비하기 위하여 「프랑」은 純度 1,000분의 900에 대한 65.5밀리그램의 金으로 이루어지는 單位를 가리키는 것으로 하고 있다(條約 3條). 또 物的損害와 人的損害에 대하여 별개 독립의 責任制限基金 (limitation fund)을 설정하는 방식을 취하여 物的損害와 人的損害가 동시에 발생한 때에는, 톤당 3,100 프랑으로 계산한 금액 가운데 2,100 프랑의 비율의 부분은 人的損害에 대하여, 나머지 1,000 프랑의 비율의 부분을 物的損害에 충당하도록 하고, 최초의 부분이 人的損害의 지급에 충분하지 아니한 때에는 그 부족분은 1,000 프랑의 부분에 대하여 物的損害로 인한 被害者와 競合하도록 하여(條約 3條1項C), 人的損害로 인한 被害者 또는 利害關係人의 이익을 보호하고 있다. 이條約에 의하여 責任制限을 주장할 수 있는 측은 船舶所有者 뿐만 아니라 傭船者, 船舶管理人 및 船舶運航者와 이들의 被傭者인 船長과 海員에게도 적용하도록 하고 있으며(條約 6條 2項), 특히 船長 또는 海員에 대한 訴가 제기된 경우에는 그 債權의 원인이 된 事故가 船長 또는 海員의 過失 또는 契約上의 관계(privity)에 기인한 경우에도 그 責任을 제한할 수 있게 하고 있다(條約 6條 3項). 이것은 經濟的 弱者인 船員의 地位를 고려한 타당한 것이라 할 수 있다. 그러나 이條約은 資料가 없어 확실치는 않으나, 英國을 비롯하여 프랑스, 스페인 등 몇몇 나라에 의하여 批准되고 加入하였을 뿐 아직 發效되고 있지 않은 것이 현 실정이 아닌가 생각된다. 앞으로의

(2) 1960년을 기준으로 英國의 貨幣로 환산하면 1,000 프랑은 24 파운드, 3,100 프랑은 50 파운드가 되어 1924년의 條約에 비하여 責任限度額이 대략 3배가 오른 셈이다(W.V.J. Clarke, Cole's Merchant Shipping Acts, 8th ed., 1960, p. 250 참조).

發效가 주목되고 있다.

(2) 1958 년의 英國法 英國에서는 1734 년 이전에는 船舶所有者의 無限責任의 원칙이 지배하였으나, 1734 년 法에 의하여 普通法上의 無限責任의 원칙을 변경하여 船舶所有者의 責任을 船價와 運賃에 한정하였고, 그 후 몇 차례의 면천을 거쳐 1894 년 商船法 제 503 조에 의하여 金額責任主義를 확립하였다.⁽³⁾ 이 1894 년의 商船法 제 503 조는 1898 년의 商船法 (船舶所有者의 責任法), 1900 년의 商船法 (船舶所有者 등의 責任法), 1906 년의 商船法 (제 69—71 조) 및 1958 년의 商船法 (船舶所有者 등의 責任法)에 의하여 수정되었다.⁽⁴⁾ 이 1958 년의 法은 앞에서 본 1957 년의 부룩셀에서 성립한 國際條約에 따라 종래의 法을 광범하게 변경하여 종래 파운드貨로 표시하던 責任限度額까지도 條約과 같이 「프랑」貨로 표시하고, 交通部長官이 필요에 따라 그때그때 1,000 프랑, 3,100 프랑에 상당하는 英國貨의 금액을 告示하도록 하고 있다(同法 1 조). 따라서 이 法은 1898 년의 商船法을 폐기하고 그 밖의 法에 있어서도 부분적으로 폐기하여 (同法附表 참조) 船舶所有者의 責任制限에 관하여는 1958 년의 商船法 이외에 1894 년의 商船法을 비롯한 몇몇 法이 적용되는 것이다. 이에 관하여는 다른 기회에 자세히 검토하기로 하고, 1958 년 法에 의하여 개정되기 전의 商船法 제 503 조의 全文을 그대로 옮겨 참고에 이바지하고자 한다.

§ 503. (1) The owners of a ship, British or foreign, shall not, where all or any of the following occurrences take place without their actual fault or privity; (that is to say,)

- (a) When any loss of life or personal injury is caused to any person being [carried in the ship;
- (b) Where any damage or loss is caused to any goods, merchandise, or other things whatsoever on board the ship;
- (c) Where any loss of life or personal injury is caused to any person carried in any other vessel by reason of the improper navigation of the ship;
- (d) Where any loss or damage is caused to any other vessel, or to any goods, merchandise, or other things whatsoever on board any vessel, by reason of the improper navigation of the ship;

be liable to damages beyond the following amounts; (that is to say,)

- (i) in respect of loss of life or personal injury, either alone or together with loss of or damage to vessels, goods, merchandise, or other things, an aggregate amount not exceeding fifteen pounds for each ton of their ship's tonnage; and
- (ii) in respect of loss of, or damage to, vessels, goods, merchandise, or other things, whether there be in addition loss of life or personal injury or not, an aggregate amount not exceeding eight pounds for each ton of their ship's tonnage.

(3) 石井照久 海商法 146 面.

(4) Cole's, *ibid.*, p.249.

(2) For the purposes of this section

- (a) The tonnage of a steam ship shall be her [registered tonnage with the addition of any engine room space deducted for the purpose of ascertaining that tonnage]; and the tonnage of a sailing ship shall be her registered tonnage:

Provided that there shall not be included in such tonnage any space occupied by seamen or apprentices and appropriated to their use which is certified under the regulations scheduled to this Act with regard thereto.

- (b) Where a foreign ship has been or can be measured according to British law, her tonnage, as ascertained by that measurement shall, for the purpose of this section, be deemed to be her tonnage.

- (c) Where a foreign ship has not been and cannot be measured according to British law, the surveyor general of ships in the United Kingdom, or the chief measuring officer of any British possession abroad, shall, on receiving from or by the direction of the court hearing the case, in which the tonnage of the ship is in question, such evidence concerning the dimensions of the ship as it may be practicable to furnish, give a certificate under his hand stating what would in his opinion have been the tonnage of the ship if she had been duly measured according to British law, and the tonnage so stated in that certificate shall, for the purposes of this section, be deemed to be the tonnage of the ship.

- (3) The owner of every sea-going ship or share therein shall be liable in respect of every such loss of life, personal injury, loss of or damage to vessels, goods, merchandise, or things as aforesaid arising on distinct occasions to the same extent as if no other loss, injury, or damage had arisen.

三. 1957 年 航海船所有者的 責任制限에 관한 國際條約

제 1 조

(1) 航海船의 所有者는 다음에 드는 諸事故(occurences)의 어느 하나에서 생기는 債權(claims)에 관하여 이 條約의 제 3 조에 따라 그 責任을 제한할 수 있다. 그러나 그 債權을 생기게 한 事故가 所有者의 事實상의 過失(actual fault) 또는 契約上の 관계(privity)로 인한 경우에는 그러하지 아니하다.

(a) 運送을 위하여 船舶에 있는 사람(any person)의 死亡 또는 身體의 傷害 및 船舶에 있는 物件의 滅失 또는 毀損

(b) 陸上 또는 水上에 있는 그 밖의 사람의 死亡 또는 身體의 傷害, 그 밖의 財産의 滅失 또는 毀損, 또는 모든 權利의 侵害가 船舶에 있는 사람으로서 所有者가 責任을 지는 者 또는 船舶에 있지 아니한 사람으로서 所有者가 責任을 지는 者의 行爲(act), 懈怠(neglect) 또는 過失(default)에 의하여 생긴 것, 그러나 이 최후의 사람(this last class of person)의 行爲, 懈怠 또는 過失에 관하여는 所有者는 그 行爲, 懈怠 또는 過失이 航海, 船舶의 管理, 運送物의 船積, 運送 또는 揚陸, 旅客의 乘船, 運送 또는 上陸 중에 일어난 예에만 그 責任을 제한할 수 있다.

(c) 難破物의 除去에 관한 法律에 의하여 지워진 모든 債務 또는 責任으로 沈沒, 坐礁 또는 拋棄된 船舶 (그러한 船舶 위에 있는 모든 物件을 포함한다)의 引揚, 除去 또는 破壞에서 생긴 것,

그리고 港口의 築造物(harbour works), 船渠(basins) 및 可航水路에 가한 損害로부터 생긴 모든 債務 또는 責任

(2) 이 條約에서 「人的損害」(personal claims)라 함은 死亡 및 身體의 傷害에서 생긴 債權을 의미하고, 「物的損害」(property claims)는 이 조 제 1항에 든 그 밖의 모든 債權을 뜻한다.

(3) 所有者가 이 조 제 1항에 든 경우에 그 責任을 제한할 수 있는 權利는 그 責任이 所有者의 懈怠 또는 所有者가 責任을 지게 되는 者の 懈怠의 證明이 없이 船舶의 所有, 占有, 保管(custody) 또는 支配에 의하여 생긴 경우에도 이를 인정한다.

(4) 이 조는 다음의 경우에는 적용하지 아니한다.

(a) 海難救助 또는 共同海損分擔에 관한 債權

(b) 船長, 海員, 船舶使用人 또는 所有者의 使用人으로서 船舶에 관계있는 職務를 수행하는 者の 債權. 이 債權에는 所有者와 위의 使用人(servants) 사이의 雇傭契約을 지배하는 法律에 의해서 所有者가 그러한 債權에 責任을 제한할 수 없는 경우, 또는 그 法律에 의해서 이 條約 제 3조에 정한 金額보다 많은 金額으로써만 그 責任을 制限할 수 있도록 허용한 경우에 그를 使用人の 相續人, 代理人(personal representative) 또는 遺族(dependents)의 債權을 포함한다.

(5) 船舶所有者가 어떤 債權者에 대하여 동일한 事故에서 생긴 損害에 대하여 債權을 행사할 수 있는 權利를 가지는 경우에는 각 債權은 相計하고, 이 條約의 규정은 나머지가 있는 경우에만 적용한다.

(6) 債權을 생기게 한 事故가 所有者의 事實상의 過失 또는 契約上の 관계로 인한 것이냐 아니냐에 관한 立證責任을 누가 지느냐는 法廷地法(lex fori)에 의해서 결정한다.

(7) 責任制限을 주장하는 것이 그 責任의 承認으로 되는 것은 아니다.

제 2 조

(1) 이 條約 제 3조에 정해진 責任의 제한은 어떤 다른 특수한 事故(distinct occasion)에서 생기고 또는 생길 수 있는 어떤 債權과는 관계없이 어떤 특수한 事故에서 생긴 人的損害와 物的損害의 전체에 적용한다.

(2) 어떤 특수한 事故에서 생긴 債權의 총액이 제 3조에서 정한 責任의 限度額을 초과하는 경우에는 그 責任限度額에 상당하는 총액으로써 하나의 특별한 責任制限基金(limitation fund)을 설정할 수 있다.

(3) 앞의 항에 의하여 설정된 基金은 責任制限을 주장할 수 있는 債權의 辨濟에 대해서만 이를 충당한다.

(4) 基金이 설정된 후에 그 基金에 대한 債權者는 그 制限基金이 債權者의 이익을 위하여 실제로 이용되는 경우에는, 그 基金에 대한 그의 債權에 관하여 船舶所有者의 다른 어떠한 資產(assets)에 대해서도 權利를 행사할 수 없다.

제 3 조

(1) 船舶所有者가 제 1조의 규정에 따라 責任을 제한할 수 있는 金額은 다음과 같다.

(a) 事故가 物的損害만을 생기게 한 경우에는 그 船舶 噸수의 噸당마다 1,000 프랑의 총액;

(b) 事故가 人的損害만을 생기게 한 경우에는 그 船舶 噸수의 噸당마다 3,100 프랑의 총액;

(c) 事故가 人的損害와 物的損害의 양쪽을 생기게 한 경우에는 그 船舶 噸수의 噸당마다 3,100 프랑의 총액, 그 가운데 그 船舶 噸수의 噸당마다 2,100 프랑에 이르는 제 1 부분(first portion)은 人的損害에 관한 債權의 辨濟에만 충당하고, 船舶 噸수의 噸당마다 1,000 프랑에 이르는 제 2 부분은 物的損害에 관한 債權의 辨濟에 충당한다. 그러나 제 1 부분이 人的損害에 관한 債權을 완전히 辨濟하는데 부족한 경우에는 그들 債權의 辨濟를 다 받지 아니한 나머지는 基金의 제 2 부분에서 辨濟를 받기 위하여 物的損害에 관한 債權과 비례적으로(rateably) 경합한다.

(2) 責任制限基金의 각 부분에 있어서 債權者 사이의 분배는 그들의 확정된 債權額에 대한 비율에

따라 행한다.

(3) 基金의 분배에 앞서 所有者가 제 1 조 제 1 항에서 든 債權의 전부 또는 일부를 辨濟한 경우에는 所有者는 그 支給額을 限度로 하여 그 基金에 관하여 그 債權者와 동일한 지위를 차지한다. 그러나 所有者가 辨濟한 債權은 그 債權者가 基金을 설정한 國家의 法律에 의하여 所有者에 대하여 賠償請求權을 가지게 되는 範圍에 한한다.

(4) 所有者가 제 1 조 제 1 항에 든 債權의 전부 또는 일부의 支給이 뒷날(later date)에 강제될 수 있다는 것을 입증한 경우에는 基金이 설정된 나라의 法院 또는 그 밖의 權限있는 機關은 所有者가 앞의 항에 든 條件으로 基金에 대하여 그 뒷날에 그의 債權을 행사할 수 있도록 충분한 金額을 留保한(set aside) 것을 명할 수 있다.

(5) 이 조의 규정에 따라 所有者의 責任의 制限을 確定하기 위하여 300 톤 比 的의 船舶의 噸수는 300 톤으로 본다.

(6) 이 조에서 말하는 프랑은 純度 1,000 분의 900 에 대한 65.5 밀리그램의 金으로 이루어지는 單位 量을 가리키는 것으로 본다. 이 조 제 1 항에 든 金額은 責任 制限이 주 장 되고 있는 나라의 通貨로 환산한다. 그 환산은 船舶所有者가 制限基金을 설정하고, 지급하고 또는 그 나라의 法律에 따라서 그 지급과 동일한 擔保를 제공하는 날 자에 그 通貨가 위 에 정한 單位에 해당하는 貨幣의 價 值 量 基 초로 하여 행한다.

(7) 이 條約의 적용에 있어서 船舶의 噸수는 다음과 같이 계산한다.

汽船 또는 그 밖의 發動機船에 있어서는 순 噸수를 정하기 위하여 총 噸수에서 공제된 發動機가 차지하고 있는 容積을 순 噸수에 더한 것,

그 밖의 모든 船舶에 있어서는 순 噸수.

제 4 조

基金이 설정되는 경우에 그 制限基金의 설정과 분배에 관한 규정 및 모든 節次規定은 이 條約 제 3 조 제 2 항의 規 定을 배 합이 없 이 그 基金이 설정된 나라의 法律에 의 하여 이 를 정 한다.

제 5 조

(1) 船舶所有者가 이 條約에 따라 그 責任을 제한하는 權利를 가지는 경우 그리고 그 船舶 또는 동 일한 所有者에게 속하는 다른 船舶 또는 다른 財產이 한 締約國의 裁判管轄區域 안에서 押留되었거나 押留를 면하기 위하여 保證金(bail) 또는 다른 擔保(security)를 제공한 경우에는 그 나라의 法院 또는 權限있는 機關은 船舶所有者가 이 條約에 따라 그의 責任의 最高限度額과 같은 금액으로 충분한 保證金 또는 擔保를 이미 제공하였고, 또 제공된 保證金 또는 다른 擔保가 債權者의 權利에 따라서 債權者의 이익을 위하여 실제로 이용되고 있는 것이 입증된 때에 船舶 또는 그 밖의 財產의 押留 解除 또는 제공한 擔保의 免除를 명할 수 있다.

(2) 이 조 제 1 항에 든 경우에 있어서 다음의 곳에서 保證金 또는 그 밖의 擔保가 이미 제공된 경우에는,

(a) 債權을 생기게 한 事故가 일어난 港口에서;

(b) 事故가 港口에서 일어나지 아니한 경우에는 事故 후의 최초의 到着港에서;

(c) 債權이 人的損害 또는 積荷의 毀損과 관련된 경우에는 上陸 또는 揚陸港에서;

法院 또는 그 밖의 權限있는 機關은 이 조 제 1 항에 정한 條件에 따라 船舶의 押留解除 또는 保證金 그 밖의 擔保의 제공의 免除를 명하여야 한다.

(3) 이 조 제 1 항과 제 2 항의 규정은 이미 제공된 保證金 또는 그 밖의 擔保가 이 條約에 따른 責任의 最高限度額보다 그 총액이 적은 경우에도 역시 적용된다. 다만 그 差額에 대하여 충분한 保證金 또는 그 밖의 擔保가 제공될 것을 조건으로 한다.

(4) 船舶所有者가 이 條約에 따른 責任의 最高限度額과 같은 액을 保證金 또는 그 밖의 擔保로 제

공한 경우에는 그 保證金 또는 그 밖의 擔保를 특수한 事故에서 생긴 모든 債權으로서 船舶所有者가 그 責任을 제한할 수 있는 債權의 辨濟에 充당할 수 있다.

(5) 이 條約의 규정에 따라 제기되는 訴에 관한 節次와 이러한 訴를 제기하여야 하는 期間은 訴가 제기되는 締約國의 國內法에 따라서 정한다.

제 6 조

(1) 이 條約에 있어서 船舶所有者的 責任은 船舶 자체의 責任을 포함한다.

(2) 이 조 제 3 항에 따라, 이 條約의 규정은 이를 船舶所有者 자신에 대하여 적용하는 것과 같이, 船主者, 船舶管理人(manager) 및 船舶運航者(operator of the ship)에 대하여, 그리고 船長, 海員 및 그 밖의 船舶所有者, 船主者, 船舶管理人, 또는 船舶運航者의 被傭者로서 그들의 業務에 종사하고 있는 者에 대하여 이를 적용한다. 그러나 하나의 특수한 事故에서 생긴 人的損害와 物的損害에 관한 所有者와 그 밖의 모든 사람의 責任限度의 총액은 이 條約 제 3 조에 따라 정해진 금액을 초과하지 못한다.

(3) 船長 또는 海員에 대하여 訴가 제기된 때에는, 그 債權을 생기게 한 事故가 그들의 하나 또는 그 이상의 사실상의 過失 또는 契約上の 관계에 기인한 경우에도 그 責任을 제한할 수 있다. 그러나 船長 또는 海員이 동시에 船舶所有者, 船舶共有者, 船主者, 船舶管理人, 또는 船舶運航者인 때에는 이 항의 규정은 문제된(in question) 행위, 懈怠 또는 過失을 그들이 船長 또는 海員으로서의 資格으로 저지른 경우에만 적용한다.

제 7 조

船舶所有者 또는 제 6 조의 규정에 의하여 船舶所有者와 동일한 權利를 가지는 그 밖의 어떤 사람이 그 締約國의 法院에서 그 責任을 제한하고, 또는 제한하고자 하는 경우, 또는 그 나라의 管轄區域 안에서 扣留된 船舶이나 그 밖의 財産의 解除 또는 保證金이나 그 밖의 擔保의 免除를 받거나 하는 경우에는 언제나 이 條約을 적용한다.

그러나 각 締約國은 모든 非締約國에 대하여 또는 그 責任을 제한하고자 하거나 제 5 조의 규정에 따라 扣留된 船舶이나 그 밖의 財産의 扣留解除 또는 保證金이나 그 밖의 擔保의 免除를 받거나 하는 者가 締約國의 하나에 住所 또는 主營業所를 가지고 있지 아니한 경우, 또는 責任의 제한이나 免除를 받거나 하는 船舶이 위에 정한 날에 한 締約國의 國旗를 달고 있지 아니한 경우에는 그 법에 대하여 이 條約의 이익의 전부 또는 일부를 거부할 權利를 가진다.

제 8 조

각 締約國은 다른 어떠한 종류의 船舶을 이 條約을 위한 航海船과 같이 분 것이나를 결정할 權利를 留保한다.

제 9 조

이 條約은 海法外交會議(Diplomatic Conference on Maritime Law)의 제 10 차 회의에 대표자를 보낸 나라에 의한 署名을 위하여 비친다.

제 10 조

이 條約은 批准하여 批准文書를 벨기에政府에 寄託하여야 한다. 벨기에政府는 外交上の 경로를 통해서 모든 署名國과 加盟國에 대하여 批准書의 寄託이 있었음을 통고하여야 한다.

제 11 조

(1) 이 條約은 적어도 열 批准書의 寄託이 있는 날부터 6 월 후에 效力이 발생한다. 이 批准書가운데 적어도 다섯은 각각 총톤수 백만 톤 또는 그 이상의 船舶을 보유하고 있는 나라에 의한 것이어야 한다.

(2) 이 조 제 1 항에 정한 바와 같은 效力의 발생을 결정하게 하는 批准書의 寄託日字 후에 條約을 批准한 각 署名國에 대하여는, 이 條約은 그 批准書의 寄託이 있는 날로부터 6 월 후에 效力이 생긴다.

제 12 조

海法外交會議의 제10차 회의에 대표자를 보내지 아니한 나라도 이 條約에 가입할 수 있다.

加入書는 벨기에 政府에 寄託하여야 하고, 벨기에 政府는 外交上의 경로를 통해서 모든 署名國과 加入國에 대하여 加入書의 寄託이 있었음을 알려야 한다.

이 條約은 그 加入國에 대하여는 加入國이 그 加入書를 寄託한 날로부터 6월 후에 效力이 생긴다. 그러나 제11조 제 1 항의 精神에 따라 이 條約의 效力이 생기는 날자 이전에는 그러하지 아니하다.

제 13 조

각 締約當事國은 이 條約이 그 締約國에 대하여 效力이 생긴 후에도 언제든지 이 條約을 廢棄(denounce)할 權利를 가진다. 그러나 이 廢棄는 벨기에 政府가 그 通告를 받은 날로부터 1년 후가 아니면 效力이 생기지 아니한다. 벨기에 政府는 外交上의 경로를 통해서 모든 署名國과 加入國에 대하여 그 廢棄通告를 알려야 한다.

제 14 조

(1) 모든 締約當事國은 이 條約을 批准 또는 條約에의 加入時에 또는 그 후 언제든지 벨기에 政府에 대하여 書面으로 하는 通告에 의하여 그 나라가 國際關係에 있어서 責任을 지는 어떤 지역에 이 條約의 적용을 擴張할 것을 宣言할 수 있다.

이 條約은 벨기에 政府가 그 通告를 받은 날로부터 6월 후에 그 通告書에 지정된 지역에 적용된다. 그러나 그 締約當事國에 대하여 이 條約의 效力이 생기는 날자 이전에는 그러하지 아니하다.

(2) 이 조 제 1 항에 따라 그 나라가 國際關係에 있어서 責任을 지는 지역에 條約의 적용의 擴張을 宣言한 모든 締約當事國은 그 후 언제든지 벨기에 政府에 대한 通告에 의하여 이 條約을 그 지역의 適用擴張을 廢棄할 것을 宣言할 수 있다. 이 廢棄는 벨기에 政府가 그 通告를 받은 날로부터 1년 후에 效力이 생긴다.

(3) 벨기에 政府는 外交上의 경로를 통해서 이 조에 의하여 받은 모든 通告를 모든 署名國과 加入國에 알려야 한다.

제 15 조

모든 締約當事國은 그 締約當事國에 대하여 이 條約의 效力이 생긴 뒤 3년이 지나거나 또는 그 후에는 언제든지 이 條約의 改正에 관한 審議를 위하여 會議을 召集할 것을 청구할 수 있다.

이 權利를 행사하고자 하는 모든 締約當事國은 벨기에 政府에 그 뜻을 通告하여야 하고, 벨기에 政府는 그 후 6월 이내에 會議을 召集하여야 한다.

제 16 조

이 條約을 批准 또는 條約에 加入한 나라 사이의 관계에 있어서, 이 條約은 1924년 8월 25일 부룬셀에서 署名된 航海船所有者의 責任制限에 관한 약간의 規定의 統一을 위한 國際條約에 대치하고, 또 이를 폐기한다.

그 證明으로서 정당하게 委任된 全權委員들은 이 條約에 署名한다.

1957년 10월 10일 부룬셀에서 동일한 效力이 있는 두 개의 原文을 佛語와 英語로 一通 작성하여 벨기에 政府의 文書局(archives)에 寄託하여 보관한다. 벨기에 政府는 認證있는 謄本을 발행하여야 한다.

署名議定書

(1) 모든 나라는 이 條約에 대한 署名, 批准 또는 加入時에 제 2 항에 든 留保를 할 수 있다. 이 條約에 대한 그 밖의 留保는 이를 인정하지 아니한다.

(2) 다음의 事項에 대해서만 留保가 인정된다.

(a) 제 1 조 제 1 항 (c)의 적용을 배제하는 權利의 留保

(b) 300 톤 미만의 船舶에 적용하는 責任制限의 방법에 관하여 國內法으로 특별한 규정을 제정하는 權利의 留保

- (c) 이 條約에 法律의 效力을 부여함으로써 또는 이 條約의 규정들을 國內立法에 적용하는 형식으로 國內法에 포함시킴으로써 이 條約에 效力을 생기게 하는 權利의 留保

四. 1958 年 商船法(船舶所有者 등의 責任法)

6 & 7 Eliz. II. ch. 62

1894 年 商船法 제 VIII 부와 1900 年 商船法(船舶所有者 등의 責任制限法)

제 2 조의 개정 및 이에 관련된 사항을 규제하기 위한 법

[1958 年 8 월 1 일]

제 1 조 船舶所有者 등의 責任의 확장. 57 & 58 Vict. c. 60. 63 & 64 Vict. c. 32.

(1) 1894 年의 商船法 제 503 조 또는 1900 年의 商船法(船舶所有者 등의 責任法) 제 2 조에 의한 사람들의 責任에 관한 제한을 확인하고, 이를 다음과 같이 바꾼다.

(a) 商船法 제 503 조에 정해진 15 파운드의 금액은 3,100 金프랑에 상당하는 금액으로;

(b) 商船法 제 503 조에 정해진 8 파운드의 금액마다 1,000 金프랑에 상당하는 금액으로;

그리고 총톤수 300 톤 미만의 船舶에 있어서는 이 항 (a) 호에 의하여 배치된 금액에 따라 계산하는 수는 300 으로 한다.

(2) 이 조에 정한 1 金프랑은 純度 1,000 분의 900 에 대한 65.5 밀리그램의 金으로 이루어지는 單位를 가리킨다.

(3) 交通部長官(Minister of Transport and Civil Aviation)은 때때로 法律文書(statutory instrument)에 의하여 내리는 命令(order)으로써 이 조에 정한 3,100 金프랑과 1,000 金프랑에 상당하는 금액을 각각 확정지을 수 있다.

(4) 앞에서 정한 제한에 따르는 責任에 관하여 金錢을 法院에 納入한 경우(또는 스코트랜드에서는 法院에 供託한 경우)에는, 그 責任制限에 관한 確定額은 그 뒤 이 조 제 3 항에 따라 확정된 금액에 변동이 있어도 영향을 받지 아니한다. 그러나 納入 또는 供託된 金額이 앞의 항에 따라 그 당시 실시되고 있는 命令에 의하여 확정된 금액보다 그 限度額이 적을 때에는 그러하지 아니하다.

제 2 조 1894 年 商船法 제 503 조에 의하여 제한된 責任의 성질에 관한 개정

(1) 1894 年 商船法 제 503 조 제 1 항에서, (c)와 (d)호를 다음과 같이 바꾼다.

「(c) 航海나 船舶의 操業 중에 또는 積荷의 船積, 運送 또는 揚陸 중에 또는 旅客의 乘船, 運送 또는 上陸 중에 어떤 사람(船舶에 있든 없든 묻지 아니하고)의 作爲나 不作爲에 의하여 또는 船舶에 있는 사람의 그 밖의 作爲나 不作爲에 의하여 船舶으로 運送하지 아니하는(not carried in the ship) 사람에 대한 死亡 또는 身體의 傷害가 생긴 경우;

(d) 航海나 船舶의 操業 중에 또는 積荷의 船積, 運送 또는 揚陸 중에, 또는 旅客의 乘船, 運送 또는 上陸 중에 어떤 사람(船舶에 있든 없든 묻지 아니하고)의 作爲나 不作爲에 의하여 또는 船舶에 있는 사람의 그 밖의 作爲나 不作爲에 의하여 (이 항 (b) 호에 든 物件 이외의) 모든 物件이 滅失 또는 毀損되었거나 모든 權利가 侵害된 경우;」

그리고 「船舶, 財産(goods), 商品, 또는 그 밖의 物件의 滅失 또는 毀損」이라는 用語는 그것이 (i) 호에서 일어난 경우이든 (ii) 호에서 일어난 경우이든 둘 다 「이 항의 (b)와 (d) 호에 든 것과 같은 滅失, 毀損 또는 侵害(infringement)」라는 말로 바꾼다.

(2) 위에 말한 제 1 항의 규정에 따라 債務와 責任이 나옴의 사항에서 생긴 경우에는,

(a) 沈沒, 坐礁 또는 拋棄된 船舶 또는 그 船舶 위에 있는 物件의 引揚, 除去 또는 毀壞와 관련하여, 또는

(b) 港口의 築造物, 船渠 또는 可航水路에 대한 損害(그러나 原因이 됨)에 관하여,

債務 또는 責任을 생기게 한 事故는 같은 항의 (b)와 (d)호에 정한 事故의 하나로서 다루고, 債務와 責任은 損害에 대한 責任으로서 다룬다.

(3) 責任制限에 관한 商船法 제 503 조의 적용은 責任을 생기게 한 事故가 어떤 사람의 過失에 기인한 것이 아니라는 이유만으로 배제되는 것은 아니다.

(4) 앞에 말한 제 503 조에 의하여 責任이 제한되는 사람의 전부 또는 일부와 雇傭契約을 맺어 乘船한 사람 또는 船舶에 관련된 職務에 종사하는 사람의 死亡이나 身體의 傷害, 또는 財産의 滅失이나 毀損 또는 權利의 侵害에 관한 責任에 대하여는 그 雇傭契約이 英國 이외의 나라의 法律의 지배를 받고 또 그 法律이 그 責任에 대한 制限을 인정하지 아니하거나 그 責任의 限度가 같은 조에 규정한 限度額을 초과할 때에는 같은 조의 규정은 적용되지 아니한다.

(5) 이 조의 제 2 항 (a)호의 규정은 交通部長官이 法律文書에 의하여 내리는 命令으로써 지정하는 날까지 效力이 생기지 아니한다.

(6) 交通部長官은 命令에 의하여 港灣 또는 港灣管理委員會(conservancy authorities)에 대하여 이 조 제 2 항 (a)호에 따른 減損(reduction)을 등 위원회에 보상하는데 필요하고, 같은 호에 정한 債務와 責任에 관하여 위원회에 의하여 회복할 수 있는 금액의 지급을 위하여 사용될 基金(fund), 및 위원회에 의하여 제기된(raised) 다른 금액(sums)과 마찬가지로 船舶에 관하여 委員會에 의하여 제기되고 수집된 分擔金(contribution)에 의하여 그러한 委員會와는 별도로 유지될 基金의 설정과 관리에 관한 규정을 제정할 수 있다. 그리고 그 命令에는 交通部長官이 필요 또는 편리하다고 생각하는 附隨的이고 補充的인 規定을 포함시킬 수 있다.

(7) 이 조 제 6 항에 따라 命令을 내리는 權限은 그 뒤의 命令으로 그 命令을 변경하거나 取消하는 權限을 포함한다. 이 權限은 法律文書에 의하여 행사하여야 하고, 그 法律文書는 議會의 決議가 있으면 取消된다.

제 3 조 船舶所有者에 적용되는 규정의 人的範圍의 확장

(1) 1894 년 商船法 제 VIII 부에 의하여 船舶에 관련된 責任이 배제 또는 제한되는 사람에는 僱船者(charterer), 船舶에 利害關係를 가지고 있는 者 또는 占有者, 및 특히 船舶管理人 또는 船舶運航者를 포함한다.

(2) 船長, 海員의 作爲 또는 不作爲로 인하여 생긴 債權, 船舶所有者 또는 이 조 제 1 항에 정한 者의 使用人(船長, 海員의 資格이 없는 者)으로서 그 雇傭 중에 있는 者의 作爲 또는 不作爲로 인하여 생긴 債權에 관하여는

(a) 앞에서 정한 바와 같이 責任이 배제 또는 제한되는 者는 船長, 海員을 포함하고, 船長과 海員이 이 항과는 관계없이 責任이 배제 또는 제한되지 아니하는 者의 使用人인 경우에는 그 使用人도 責任이 배제 또는 제한되지 아니한다. 그리고

(b) 船長, 海員 또는 使用者가 그 資格으로 사실상의 過失(actual fault) 또는 契約上の 관계(privity)가 있는 경우에도 앞에서 정한 바와 같이 그 責任이 배제 또는 제한된다. 그러나 1894 년의 商船法 제 502 조 (ii)호의 경우에는 그러하지 아니하다.

제 4 조 未登記船舶과 建造 중의 船舶

(1) 1894 년의 商船法 제 VIII 부는 船舶으로서 또는 船舶의 부분(part of a ship)으로서 완성 또는 완성 단계(in course of completion)에 있거나, 進水되고 航海에 사용한 목적이 있는 어떠한 構造物(any structure)에도 적용하고, 위의 제 VIII 부와 이 법에서 사용하는 「船舶」(‘ship’)이라는 용어는 이에 따라서(accordingly) 해석한다.

(2) 앞에 말한 제 VIII 부는 英國의 船舶에 대하여는 아직 登記가 되지 아니한 경우에도 이를 적용한다.

(3) 이 조에 의하여 앞에 말한 제 VIII 부를 적용하는 船舶 또는 構造物의 噸수는 그 제 VIII 부의

목적에 위하여는 外國船舶(foreign ships)에 관한 1894 년의 商船法 제 503 조 제 2 항의 규정에 따라 확정한다.

제 5 조 船舶의 扣留解除 등

(1) 1894 년의 商船法 제 503 조의 규정에 따라 제한되는 責任을 근거로 하여 法院에 제기된 損害賠償債權(claims)과 관련하여 船舶 또는 그 밖의 財産이 扣留된 경우 또는 그 扣留를 방지하거나 免除받기 위하여 擔保(security)를 제공한 경우에, 이 조 제 2 항에 규정된 條件을 충족시킨 때에는 法院은 船舶, 財産의 扣留解除 또는 擔保의 免除를 명령할 수 있고, 또 이 조 제 3 항에 규정된 사정이 있는 때에는 그 명령을 내려야 한다. 그러나 解除의 명령이 내린 경우에는 그 명령을 신청한 사람은 管轄法院에 그 債權에 대한 審理를 하도록 訴를 提起한 것으로 본다[또는 스코트랜드에서는 그 管轄權을 擴張權(prorogate) 것으로 본다].

(2) 앞에서 말한 條件이란 다음과 같다.

(a) 法院의 의견(opinion)으로 충분하다고 하는 擔保(이 조에서 「保證」(‘guarantee’)으로서 인용한다)가 앞에서 말한 責任 또는 동일한 사고로 생긴 그 밖의 다른 責任에 관하여 英國(United Kingdom)이나 그 밖의 지역에서 이미 제공되었고, 또 法院이 그 債權이 확정되는 경우에, 保證을 위하여 제공된 금액 또는 그 債權에 상응하는 부분을 債權자가 실제로 이용할 수 있음을 확인할 것, 그리고

(b) 保證이 앞에서 말한 責任限度額보다 적지 아니한 금액이거나 保證과 함께 제공된 擔保가 그 限度額보다 적지 아니한 금액일 것.

(3) 이 조 제 1 항에서 말한 사정이란 그 債權에 관하여 한 港口에서 保證이 제공된 것을 말한다. 港口는 사건에 관련된 港(the relevant port) (또는, 경우에 따라서는 하나의 관련된 港 <a relevant port>)이고 또 그 港口는 締約국 안에 있는 것을 이른다.

(4) 이 조의 목적을 위하여

(a) 한 나라 이상의 나라에서 擔保의 제공에 의하여 제공된 保證은 擔保가 최후에 제공된 나라에서 제공된 것으로 본다.

(b) 擔保의 금액이 (그 자체만으로 또는 다른 금액과 합하여) 1894 년의 商船法 제 503 조에 의하여 설정된 責任限度額 이하이나 아니냐의 문제는 그 擔保가 제공된 때를 기준으로 결정한다.

(c) 保證으로 제공된 금액의 부분만을 債權자가 이용할 수 있는 경우에, 그 밖의 다른 부분이 이 조 제 1 항에 정한 바와 같은 責任制限이 인정되지 아니하는 責任에 관한 債權자가 이를 이용할 수 있는 때에는, 保證된 부분은 債權자의 債權에 부합하지 아니하게 된다.

(5) 이 조에서

「締約國」(Convention country)은 條約을 실시하고 있는 나라(동 條約 제 14 조에 의하여 條約의 적용을 확장하고 있는 나라를 포함하여)를 의미한다.

「관련있는 港口」(relevant port)란——

(a) 모든 債權에 관하여는, 그 債權이 생기게 된 事故가 일어난 港口 또는 그 事故가 港口에서 일어나지 아니한 경우 事故 발생 후에 최초로 도착한 港口를 의미한다. 그리고

(b) 死亡 또는 신체의 傷害로 인한 損害 또는 積荷에 대한 損害로 인한 債權에 관하여는, 上陸港 또는 揚陸港을 포함한다.

「條約」(the Convention)은 1957 년 10 월 10 일에 부속원에서 署名된 航海船所有者の 責任制限에 관한 國際條約을 의미한다.

(6) 女王(Her Majesty)이 勅令(Order in Council)으로 勅令에 지정된 어떤 나라가 이 조의 의미에서 締約국이라고 선언한 경우에, 勅令은 그것이 실시 중에(in force) 있는 동안 그 나라가 締約국이라는 확정적인 증거(conclusive evidence)가 된다. 그러나 이 조에 따른 어떤 勅令도 그 위의 勅令으로

로 변경 또는 폐기할 수 있다.

(7) 스코트랜드에서 이 조를 적용함에 있어서는, 押留에 관한 關係條文(reference to arrest)은 訴訟 또는 對物(in rem) 訴訟의 係屬에 관한 押留에 관련있는 것으로 해석하여야 하고, 押留解除에 대한 關係條文 또는 그 解除의 命令에 대한 關係條文은 押留의 取消(recall)에 대한 關係條文으로 바뀌어야 한다.

제 6 조 擔保 제공 후의 強制的 制限

(1) 1894 년 商船法 제 503 조에 의하여 制限이 인정되는 責任에 근거를 둔 債權에 대한 判決 또는 命令(decree)은 英國 또는 그 밖의 지역에서 그 責任 또는 동일한 사고에서 발생한 責任에 관하여 앞에 말한 限度額보다 적지 아니한 금액에 대한 擔保가 제공되고, 또 그 擔保가 충분하며, 擔保로 제공된 금액 또는 債權에 상응하는 擔保의 부분이 勝訴判決 또는 命令을 받았거나 判決 또는 命令을 구한 사람이 실제로 이용할 수 있는데 충분하다는 法院의 의견이 있는 경우에는, 그것이 비용(costs) [또는 스코트랜드에서는, 경비(expenses)]이 아닌 한 강제할 수 없다.

(2) 이 조의 목적을 위하여——

(a) 擔保의 금액이 1894 년 商船法 제 503 조에 의하여 설정된 責任限度額보다 적지 아니하다는 문제는 그 擔保가 제공된 때를 기준으로 결정한다.

(b) 擔保로 제공된 금액의 부분만을 勝訴判決 또는 命令을 받았거나 判決 또는 命令을 구한 사람이 이용할 수 있는 경우에, 그 밖의 다른 부분은 이 조 제 1 항에 정한 바와 같은 責任制限이 인정되지 아니하는 責任에 관한 債權자가 이용할 수 있는 때에는, 擔保의 부분은 그 債權자의 債權에 부합하지 아니하게 된다.

제 7 조 制限基金의 분배

(1) 1894 년의 商船法 제 504 조에 따라서 분배함에 있어서, 法院은 英國 이외의 어떤 나라의 法院에 제기되어 후에 확정될 수 있는 債權을 참작하는 것이 적당하다고 여겨지는 때에, 그것이 담당하다고 생각하면, 분배될 금액의 그 부분에 관한 분배를 연기할 수 있다.

(2) 船舶 또는 物件에 대한 抵當權 또는 그 밖의 權利는 위에 든 제 504 조에 따라 그 금액을 數人의 債權者 사이에 분배하는 데 있어서의 비율에는 영향을 미치지 아니한다.

제 8 조 개정과 폐기

(1) 1894 년의 商船法 제 502 조에 있어서 「航海」(sea-going)라는 용어는 생략한다.

(2) 1894 년의 商船法 제 503 조 제 3 항은 다음과 같이 바꾼다.

「(3) 같은 조(therein)에서 정한 責任에 대하여 이 조에 의하여 인정된 제한은 어떤 특수한 事故(distinct occasion)에서 생긴 責任의 전부에 적용하고, 또 다른 事故에서 생긴 責任에는 관계 없이 각각의 특수한 事故에 관해서 적용하여야 한다.」

(3) 1894 년의 商船法 제 504 조에 있어서, 「死亡, 身體의 傷害 또는 船舶이나 財產의 滅失 또는 毀損에 관하여」라는 용어는 「이 법 제 503 조에 따라 제한되는 責任에 관하여 생긴 事故에 관하여」라는 용어로 바꾼다.

(4) 1894 년의 商船法 제 VIII 부에 있어서, 「所有者」(owner)라는 표현은, 제 502 조에 의하여 責任이 생긴 경우에는 이 법 제 3 조 및 그 밖의 法律에 의하여 責任이 배제되는 모든 사람을 포함하여 해석하여야 한다. 그러나 제 505 조에 의하여 責任이 생긴 경우에는 같은 조에 의하여 責任이 제한되는 모든 사람을 의미하는 것으로 해석하여야 한다.

(5) 1947 년 刑事訴訟法(the Crown Proceedings 'Act) 제 5 조 가운데 제 6 항 (a)호는 다음과 같이 바꾼다.

「(a) 같은 법 제 VIII 부가 1958 년 商船法(船舶所有者 등의 責任法) 제 4 조에 의하여 적용되는 모든 構造物 그리고」

또 제 8 항에 있어서, 1898 년 商船法(船舶所有者的 責任法)에 대한 關係條文은 이 법 제 3 조와 제 4 조에 대한 關係條文으로 바뀐다.

(6) 이 법의 附表(Schedule)에서 든 法令(enactments)들은 이 법에 의하여 그 附表 제 3 난에서 정한 범위까지 폐기된다.

제 9 조 施行 이전의 장소에서 생긴 事故에 대한 適用保留

이 법은 이 법의 施行 이전의 장소에서 생긴 事故로부터 일어난 어떠한 責任에 관해서도 적용하지 아니한다.

제 10 조 北 아일랜드에 관한 규정

(1) 이 법은 北 아일랜드에도 적용한다.

(2) 이 법을 北 아일랜드에서 적용함에 있어서, 1947 년 刑事訴訟法 제 8 조에 대한 關係條文은 北 아일랜드에서 그것이 적용될 때에는 그 법에 대한 關係條文이 된다.

(3) 1920 년 아일랜드 統治法(Government of Ireland Act) (法律制定에 대한 北 아일랜드議會의 權限에 관련된) 제 6 조를 위하여는, 이 법은 같은 조의 목적에 따라 지정된 날자 이전에 통과된 것으로 본다.

제 11 조 英國領土 등에 대한 이 법의 적용

(1) 女王은 勅令으로 이 법의 모든 規定 및 (그것들을 勅令과는 별도로 적용 범위를 확대하지 아니한 한) 현존의 責任制限法을 勅令으로 다음의 地域을 지정할 때에 그 例외의 범위, 適用 범위 및 修正 범위를 정할 것을 지시할 수 있다.

(a) 맨섬(the Isle of Man),

(b) 모든 海峽諸島(the Channel Islands)

(c) 모든 植民地, 또는 당분간 女王의 管轄權이 미치는 女王의 統治權 밖에 있는 나라나 지역, 또는 하나 또는 그 이상의 植民地의 일부 그리고 女王의 管轄權이 미치는 하나 또는 그 이상의 나라나 지역의 일부를 구성하는 모든 領土.

(2) 이 조에서 「현존의 責任制限法」(the existing limitation enactments)은 1894 년 商船法 제 VIII 부, 1900 년 商船法(船舶所有者 등의 責任法) 제 2 조, 및 위에 말한 제 VIII 부 또는 제 2 조를 적용하는 法令의 附隨規定 또는 補充規定을 의미한다.

제 12 조 이 법의 構造, 略題 및 引用

(1) 이 법에 있어서 다른 法令에 대한 모든 關係條文은 그것을 개정한 條文이고, 또 이 법을 포함하여 附隨法令에 따라 여기에 적용되는 關係條文을 포함한다. 그러나 그 條文에 다른 정함이 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

(2) 이 법은 1894 년 내지 1954 년의 商船法과 더불어 그 하나로써 해석하여야 한다.

(3) 이 법은 1958 년 商船法(船舶所有者 등의 責任法)으로서 인용할 수 있고, 또 이 법과 1894 년 내지 1954 년의 商船法을 1894 년 내지 1958 년의 商船法으로서 함께 인용할 수 있다.

附 表

폐기된 法令

期 및 章	略 題	폐기의 범위
57 & 58 Vict. c. 60.	1894 년의 商船法	제 502 조 가운데 「航海」라는 말 제 508 조
61 & 62 Vict. c. 14.	1898 년의 商船法 (船舶所有者의 責任法)	法 전부
63 & 64 Vict. c. 32.	1900 년의 商船法 (船舶所有者 등의 責任法)	제 1 조
6 Edw. 7. c. 48.	1906 년의 商船法	제 70 조 및 제 71 조
11 & 12 Geo.V. c. 28.	1921 년의 商船法	제 1 조 제 2 항

이 法에서 참조한 制定法表

略 題	期 및 章
1894 년의 商船法	57 & 58 Vict. c. 60.
1898 년의 商船法 (船舶所有者의 責任法)	61 & 62 Vict. c. 14.
1900 년의 商船法 (船舶所有者 등의 責任法)	63 & 64 Vict. c. 32.
1920 년의 아일랜드統治法	10 & 11 Geo. 5. c. 67.
1947 년의 刑事訴訟法	10 & 11 Geo. 6. c. 44.