

soundings

이번 호에는 매니저 서신, 남 아프리카의 억류 건, 그리고 조선에 대한 소식이 실려있습니다



UKDC 새 홈페이지 오픈

저희는 클럽의 홈페이지가 새로 바뀌었음을 기쁜 마음으로 알려드립니다. 새 홈페이지는 전면 업데이트 되었습니다.

새 홈페이지에는 클럽에 대한 상세한 정보, 최근 사례들에 대한 검토, 그리고 클럽이 발간한 간행물 및 회보 전체의 목록이 게재되어 있습니다. 모든 회원사들이 www.ukdefence.com으로 새 홈페이지를 방문해 주시기를 고대합니다. 새 홈페이지에 관한 어떠한 의견이라도 환영합니다.

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS MILLER

선박 억류 -

남아프리카 공화국을 주목하라

남아프리카 공화국은 전통적으로 계열 선박의 억류 가능 능력 때문에 선박억류의 적합한 장소로 활용되어 왔다. 미국에서 규정 B 압류 조항의 빈번한 적용이 억류선박의 숫자 감소라는 결과를 낳았는데 최근 해운 시장의 붕괴로 인해 남아프리카공화국은 다시 선박억류 장소로 확실하게 자리매김을 하게 되었다.

해사 보상청구의 담보를 집행하거나 확보하기를 원하는 청구자에게 남아프리카 공화국이 할 수 있는 일은 무엇일까? 당해 선박에 대한 조치 혹은 당해 선박의 선주에 대한 조치를 위한 관할권을 확보하기 위해 선박에 대한 억류가 집행되는 동안, 청구자들이 가장 관심을 가지고 있는 것은 담보 억류 능력이다.

이는 국내 혹은 국외에서, 외국 법정이나 중재재판소 등에서 이미 진행 중이거나 고려 중인 소송에 대한 담보로 선박 혹은 기타 자산(연료유 포함)을 억류하는 것이다.

해외 소송을 위한 담보 억류를 위해서는 청구자가 아래의 사항을 증명해야 한다:

1. 청구자는 억류 대상 선박의 선주에 대한 조치, 혹은 억류 대상 선박이나 계열 선박에 대한 조치를 통해 집행 가능한 청구권을 가지고 있어야 한다.

2. 이러한 청구에 관련하여 집행 가능한 증거가 확실한 사례가 성립되어야 한다.
3. 청구자는 청구와 관련하여 담보를 설정하기 위한 실질적이고 합리적인 필요성을 가져야 한다.

상기한 세가지 요건을 보면 첫째 요건은 청구인이 (가)남아프리카 공화국 법(해양 및 해사에 관련된 어떠한 청구에도 다소간 해당되는)에 정의된 해사 청구권을 가지고 있어야 하며 (나)이는 당해 선박에 대한 조치를 통해 집행할 수 있는 것이어야 한다는 것이다.

언뜻 보기에 명백한 사례도 논쟁의 여지가 있는 청구보다 더 나올 것이 없다. 법원은 청구권의 성립여부에 크게 연루되려 하지 않을 것이며(비록 청구자가 틀림없이 사건실태에 대한 신념을 표명하겠지만) 일단 당해 선박이 억류되고 억류 해지를 위해 담보가 설정되면 남아프리카 공화국 법정은 더 이상 그 사건을 다루는 일에서 벗어날 수 있다.



선박 억류 - 남아프리카 공화국을 주목하라

항소법정은 극히 최근에 **Stocznia Gdynia SA v Gearbulk Holdings Ltd**[2009] EWCA Civ 750에 대한 판결에서 환불보장에 따라 인도전 분할 납입금에 대한 보상청구를 제기한 선박건조계약 상의 구매자는 조선소를 상대로 여타의 손해에 대한 배상도 추구할 수 있다고 판시하였다.

구매자는 조선소와 3척의 선박에 대한 건조계약을 체결하였는데 선박은 인도되지 않았다. 구매자는 계약을 해지하고 환불보장에 따른 인도 전 분할 납입금에 대한 배상을 청구하기로 결정하였다. 구매자는 또 조선소에 대하여 계약위반에 따른 여타 손해에 대하여도 소송을 제기하였다.

조선소가 계약이행을 거절하여 계약위반을 하였고 구매자가 계약해지권을 가진다는 데에는 논란의 여지가 없다. 그러나 런던 중재재판소의 재정 상고에 따라 영국의 고등법원은 환불보장에 따른 배상 청구를 함에 있어 구매자는 계약상의 조건을 집행하였고 이 과정에서 구매자는 계약에 따르기로 결정한 것이며 따라서 관습법에 따른 손해에 대하여는 권리가 없다고 결정하였다.

공정하게 말하자면 해운업계에서는 이 결정을 받아드리며 상당한 우려를 표명하였다. 이 결정은 조선소가 선박을 인도하지 않기로 결정한 경우 구매자는 선박의 여지를 가진다는 점을 부각시켰다.

구매자는 분할 납부금, 오직 자신이 납부한 분할납부금 만을 보장은행으로부터 신속히 회수하거나 아니면 분할납부금의 회수를 비롯한 조선소에 대한 모든 배상청구를 중재재판에서 천천히 추구하여 조선소가 청산되는 날 마지막 순간에 회수하려고 할 수도 있다.

항소재판소는 현재 이러한 결정을 반복하였다. 법원은 만장일치의 판정으로 환불보장에 의거한 보상을 획득할 수 있는 권리는 계약 해지와 함께 나타남에 유의할 것, 그리고 마치 중재 조항이 계약 후에도 유효한 것처럼 이 권리가 계약해지 후에도 유효하도록 의도된 것이 분명하다는 점에 유의할 것을 표명하였다.

역설적으로 이러한 결정은 구매자에게는 남는 것이 없는 승리가 될지도 모른다. 왜냐하면 문제의 조선소가 어려운 정황에 처해 있을지 모른다는 점이 널리 알려졌기 때문이다. 그렇지만 많은 신조선 프로젝트가 확실치 않은 현 시점에서 선주들은 이러한 결정을 양식으로의 회귀라 생각하여 널리 환영할 것이다.

진실로 담보만을 필요로 한다면 자산이 많은 상대를 대할 때 문제가 되었을 수도 있다. 그러나 현재 같이 시장이 불확실할 때에는 대부분의 청구자들이 담보의 필요성을 입증할 수 있을 것으로 생각한다.

이와 마찬가지로 억류의 조건은 비교적 단순하며 대부분의 청구자들은 이 기준을 만족시킬 수 있을 것이다. 그렇지만 많은 청구자들이 남아프리카 공화국으로 끌리는 이유는 별개의 배 한 척짜리 회사가 소유하고 있지만 상호 부조하는 동일한 선주에게 속해 있거나 통제를 받는 선박에 대한 억류 능력이며 이는 다른 곳에서는 찾아보기 어렵다. 남아프리카공화국에서는 소송사유가 발생할 당시 배상청구에 연루된 선박의 소유주가 소유하고 있거나 직접 혹은 간접으로 통제하고 있다는 점에 근거하여 선박을 억류할 수 있다는 것이다.

그렇다면 연루를 입증하기 위해 어떠한 증거가 필요한가? 가장 많이 활용되는 증거는 동일한 운영자나 주주, 선박간의 상호 담보나 부저당 제공, 그리고 담보의 공동 보증자 등이다. 때로는 소유권을 주장하는 신문보도나 홈페이지가 사용될 수도 있다. 그러나 증거를 확보한다는 것은 항상 쉽지만은 않으며 철저한 조사를 필요로 한다.

남아프리카 공화국에서의 억류가 비교적 단순하긴 하지만 어느 정도의 준비가 필요하며 매니저들은 이러한 점에서 도움이 되는 다수의 남아프리카 공화국 법률회사들과 좋은 관계를 유지하고 있다. 미국 법원이 현재 접수되고 있는 규정 B 압류의 접수 물량에 대처하라 지속적으로 법무하고 있는 와중에 남아프리카 공화국이 실용적인 대안으로 부각되고 있다.