

soundings

이번 호에는 2008-9년 재정결산 / Shanghai”로” 혹은 Shanghai“쪽으로” / 그리고 징벌적인가 아닌가? 등이 실려있다



2008/9 재정 결산

2009년 2월 20일로 종결된 클럽의 회계연도 재정결산 요약은 홈페이지에서 보실 수 있다. 유의할 핵심 사안은 클럽의 자유적립금이 1770만 파운드에서 1980만파운드로 증가하였고 총 자산액은 4840만 파운드에서 5400만 파운드로 증가하였다는 점이다. 본 회계연도의 투자 수익은 430만 파운드로 2007/8 회계연도 보다 160만 파운드 증가하였다.

클럽의 연례보고서와 결산보고서가 오는 9월 총회 이전에 회원사들에게 우송될 것이다.

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

“TS SINGAPORE”호 사례: Shanghai 로 혹은 Shanghai를 향하여...

본 클럽이 연관된 최근의 사례에 관한 것이다.(TS Lines Ltd. V Delphis NV[2009] EWHC 933 Comm) 영국 고등법원은 선박이 항해하도록 명령을 받은 지점 쪽으로 항해를 하고 있었지만 궁극적인 목적지가 다른 곳이라면 당해 선박은 용선 된 것으로 볼 수 없다고 판결하였다.

이 사건의 사실관계는 다소 드문 경우라 할 수 있다. “TS SINGAPORE”호는 일본의 요코하마에서 컨테이너들을 적재한 후 상해로 항해하도록 지시를 받았다. 그러나 당해 선박은 태풍의 와중에서 방파제와 충돌하였다. 일정 기간 지연된 후 당해 선박의 선급협회는 당해 선박이 홍콩으로 항해하여 모든 화물을 하역하고 중국의 수리조선소로 향하도록 요구하는 조건을 부과하였고 당해 선박은 그대로 수행하였다.

용선계약은 선박이 연속 20일 이상 off-hire 중이라면 그 용선계약이 종료될 수 있다는 조항을 포함하고 있었다. 홍콩에서 하역이 완료된 시점은 방파제와의 충돌이후 20일 이상이 지난 때였고 따라서 용선자는 당해 선박이 충돌시점 이후 off-hire 라고 주장하며 용선예약을 해지하였다.

선주는 충돌 후 지연 기간 동안 당해 선박이 off-hire 중이었음을 인정하였다. 그러나 요코하마로부터 홍콩까지 그리고 요코하마로부터 상해까지의 초기 항로는 동일한 것이며 선주는 따라서 당해 선박이 일본을 출발한 이후 하루 반 동안은 용선기간으로 간주되며 20일 연속의 off-hire 기간은 단속되었다고 주장하였다.

문제는 그 하루 반 동안 당해 선박이 용선계약에서 요구된 용역을 수행하고 있었는가 하는 점이다. 두 명의 저명한 런던 중재인들은 홍콩까지의 항해의 첫 부분에서 당해 선박이 용선자가 요구했던 대로 상해를 향해 항해했었을 경우와 같은 항로에 있었다는 데 근거하여 당해 선박이 계약에 따른 용역을 수행했었다고 판결하였다. 따라서 그 기간 동안 당해 선박은 용선자가 요구했던 것, 즉 상해를 향해 나아가고 있었다는 것이다.

Penalty or not?

징벌적인가 아닌가?

본 UK Defence Club 회원이 관련된 Lansat Shipping 대 Glencore ([2009] EWHC 551) 사례에 대한 영국 고등법원의 최근 판결에서 법원은 반환 지연의 결과에 따른 선주의 손해를 보상하기 위해 고안된 용선계약의 한 조항이 징벌적 조항으로 간주되므로 이 조항은 유효할 수 없다는 주장을 심리 해달라는 요청을 받았다. 이 조항은 시장의 용선료가 높고 향후 더욱 상승할 수 있다고 평가되었을 당시 특별히 합의된 것이다.

마지막 항해 조항으로 알려진 문제의 이 조항은 용선자가 마지막 항해 명령을 내릴 때 정확한 조사를 하지 못하고 그 마지막 항해가 최대 용선계약 기간을 초과하게 되면 용선계약기간 마지막 30일의 용선료는 당시의 용선시장가격 상승분이 보상될 수 있도록 조정된다는 조건을 제시하고 있다.

상기 판례에서 당해 선박은 실제로 6일 늦게 반환되었고 선주는 마지막 항해조항을 들어 미화 약 47만 달러의 손실에 대한 보상을 청구하였다. 용선자는 반환지체 기간에 대해 당시 용선시장가격을 지불해야만 한다는 점을 인정하였지만 마지막 항해 조항은 징벌조항이며 영국법에서는 강제 집행할 수 없다고 항변하였다.

영국의 중재재판소는 용선자의 주장을 받아드려 선주의 배상청구를 기각하였다. 그러나 선주에게는 영국 고등법원에 항소할 수 있도록 허가하였다.

선주의 주장은 어떠한 마지막 항해 명령도 그것이 규정위반이라고 알려지게 되면 즉시 계약을 해지하고 용선료를 인상된 시장가격으로 재 조정할 수 있게 된다는 것이었다. 이는 많은 경우 선주로 하여금 당해 조항을 적용할 때 보다도 더 유리한 입장에 서게 할 것이다. 같은 종류의 선박의 1회 항해 기간은 약 60일이었는데 선주의 견해는 상기 조항에서 언급된 30일이 상식적이고 중간적 입장을 반영하고 있다는 것이었다. 요약하자면 당해 조항은 선주가 선박을 조기에 반환 받아 보다 유리한 시장에서 거래할 수 있는 기회를 상실한 데 대한 보상을 위해 고안 되었다는 것이다.

그러나 영국고등법원은 이에 동의하지 않았다. 영국대법원의 "ACHILLEAS" 호 판례에서 확인한 바에 따라 만약 불법적인 마지막 항해명령이 주어졌을 때 선주는 그 명령에 따르거나 혹은 거절할 수 있는 선택을 가지고 있었다는 것이다. 만약 선주가 그 명령을 따르기로 선택했다면 용선자가 합의된 최대 용선기간을 넘겼을 때 발생한 그의 손해는 초과기간에 대한 당시 시장용선료로 제한된다는 것이며 이는. 법원은 또 선박이 단 한 시간만 늦게 반환이 되었다더라도 상기 조항이 적용되어 상당한 손해 배상이 이루어졌을 것이라고 지적하였다. 법원의 견해는 이러한 점은 불공평하다는 것이며 따라서 법원은 이 조항이 실제로 징벌조항이라고 판시하였다.

그렇다고 이것으로 모든 것이 결정된 것은 아니다. 선주는 현재 상고를 진행 중이다. 클럽은 고등법원의 판결이 나오는 즉시 회원들에게 그 결과를 알려드릴 것이다.

“TS SINGAPORE”호 사례: Shanghai 로 혹은 Shanghai를 향하여… 이어서

그러나 재판관들은 그들이 이 결론에 도달하기까지 어느 정도 고심했음을 시사하였다.

용선자는 항소하였고 고등법원은 중재 판결을 번복하였다. 고등법원은 핵심 문제는 당해 선박이 그 특정 시점에서 무엇을 하고 있었는가 하는 것이 아니라 어떠한 지시를 받고 운항하고 있었는가라는 것이라 결론지었다. 용선자는 당해 선박이 단순히 상해를 향하여 나아가기 보다는 상해로 가도록 요구하였다. 비록 당해 선박이 초기에 만약 선박이 손상을 입지 않았다면 택했을 항로와 같은 항로로 항해를 하였지만 용선자의 지시를 수행하고 있었던 것은 아니라는 것이다. 왜냐하면 당해 선박은 모든 화물을 다른 곳, 즉 홍콩에 하역하고 수리조선소로 향하라는 선급협회의 요구를 받고 있었기 때문이다. 따라서 당해 선박은 충돌 시점으로부터 중국에서 수리가 끝날 때까지의 시점까지 off-hire 중이었으며 용선자의 계약 해지는 적법한 것이었다는 것이다.

이 판례의 사실관계는 상당히 특이한 것이며 법원이 특정 상황에 법을 적용함에 있어 계약의 상업적 목적이 유지되도록 실용적인 접근을 지향함을 보여준다.