

soundings

본호 내용: 포시도니아 해양박람회 2008, 맞춤 서비스, 소송금지가처분과 규정 B 압류

매니저의 메시지

6월의 이사회를 마치며 조합의 회장직이 폴 북트(Paul Vogt)씨로부터 파노스 라스카리디스(Panos Laskaridis)씨에게로 승계 되었다. 북트씨는 1990년 2월 이사회에 참여한 이래 2005년부터 회장직을 맡아왔었다. 북트씨는 지난 몇년간 조합이 당면해 있었던 규정개정 문제에 많이 참여했고 그 변화의 기간 동안 조합을 이끄는 데 큰 도움이 되었다. 6월의 이사회에서는 많은 이사들과 매니저들이 북트씨가 오랫동안 조합을 위해 봉사해 온 데 대해 따뜻한 감사를 표했다. 북트씨에게는 손으로 세공한 수제품 유리 접시가 선물로 전해졌다. 1992년 3월부터 이사로 일해 온 라스카리디스씨가 향후 3년간의 조합의 회장직을 넘겨 받는다.

2008년 8월 4일자로 런던의 매니저 사무실이 Fenchurch가 90번지로 이사했음을 알린다. 모든 이메일이나 전화번호는 전과 같다. 곧 새 사무실에서 여러분을 만날 수 있기를 기대한다.

클럽 매니저 다니엘 에반스

UKDC는
Thomas Miller사가
관리합니다.

포시도니아 박람회 2008



다니엘 에반스 클럽 매니저, 필립 클레이시 토마스 밀러 헬라스 사 지역 디렉터, 그리고 앨런 맥키닌 보상청구 선임디렉터 (사진설명)

Soundings 지난 호에서 언급했듯이 매니저들은 6월 초 그리스에서 열린 포시도니아 박람회에 참석하였다.

아직 잘 모르시는 분들을 위해 말하자면 포시도니아 박람회는 공식적으로 1969년에 시작되었고 고대 그리스의 해신 포세이돈의 이름을 따서 명명되었다. 첫 박람회에는 15개 해양국을 대표하는 80 여 운송 및 조선 회사들이 참가하였다.

2008년에는 세계 70여 개국으로부터 1,650개 이상의 해양관련 회사들이 참가하였었다.올해 박람회 행사의 일환으로 토마스 밀러 헬라스 사무실은 피레우스에 있는 회사 사무실에서 성공적인 사무실 개방 행사를 가졌다. 박람회 기간 동안 다양한 시점에 매니저들은 위의 사진에서 보이듯 이 박람회를 기념하여 특별히 장식된 스마트카를 타고 아테네 전역을 누비고 다녔다.

Fitness for service?

소송금지가처분과 규정 B 압류

싱가포르 고등법원은 최근 리가린도 자원 회사 대 시트렉 운송사 사건(Regalindo Resources Pte Ltd vs Seatrek Trans Pte Ltd[2008] SGHC 74)의 판결을 통하여 소송금지가처분을 통해 시트렉사가 취한 규정B 압류를 무효화할 수 있는지에 대한 결정을 내렸다. 법원은 싱가포르가 이러한 논의에 자연스럽고 적절한 관할국이며 시트렉사가 싱가포르 법에 따라 판결전보 증서를 받을 수 없었을 것이라 하더라도 그런 가처분신청을 허가하지 않기로 결정하였다.

중재를 시작하기 전, 시트렉사는 리가린도 사에 대해 뉴욕에서 법적소송을 진행함과 동시에 미화 3,777,200 달러에 상당하는 담보를 확보하기 위해 규정B 압류 신청을 요구하는 소송을 취하였다. 규정 B 압류는 허가되었고 곧 이어 미화 249,975달러가 압류되었다. 시트렉사는 그 다음 싱가포르에서 정기 용선 규정에 따라 용선사인 리가린도사에 대한 중재를 시작하였다. 리가린도사는 곧이어 시트렉사가 뉴욕에서 소송을 계속하지 못하도록 명령을 내리고 규정 B 압류에 묶인 금액 전체를 해지해주도록 싱가포르 고등법원에 신청하였다.

판사는 전국우주항공산업협회 대 이귀작 사건(Societe Natioale Industrielle Aerospatiale v Lee Kui Jak[1987] AC 871 일명 'Aerospatiale')에서 Goff경이 선언하고 널리 받아 드려진 원칙을 적용하였다. 즉 다른 무엇 보다, 소송금지가처분을 허가하는 법원의 관할권은 재판관을 통한 정의의 실현이 어려울 때 행사된다는 것이다. 싱가포르항소법원은 Koh Kay Yew v Inno-Pacific Holdings Ltd[1997] 3 SLR 121 사례에 Aerospatiale원칙을 적용하며 소송금지가처분은 외국에서의 소송이 소송을 통해 상대방을 괴롭히거나 압력을 행사하려는 것이었음이 가장 명백한 상황에서만 내려져야 한다고 말했다.

판사들은 리가린도 의 실질가치가 불입자본금 S\$2M에 훨씬 못 미치는 S\$290,212-라는 것과 최근의 감사보고서에 따르면 지난 몇 년간 누적 적자가 S\$1,709,788.에 이른다는 것을 인지하였다.

또한 리가린도의 디렉터들은 3 개의 또 다른 회사들을 세워 놓았는데 그 중 하나는 리가린도사와 같은 사업을 하고 있었다. 더욱이 리가린도의 이사진들과 주주들은 현재 리가린도에서의 주식 배분과 같은 비율로 이 세 회사에서 주식을 나누어 가지고 있었다. 시트렉사는 이러한 행태가 이사들이 리가린도를 통해서 사업을 하는 것이 아니라 세계의 새로운 주식회사에 리가린도의 사업을 전환한 것이라 주장했다.

판사는 싱가포르가 이 분쟁의 해결에 자연스럽고 적절한 논의의 장소라는 것과는 상관없이 그 자신은 비록 뉴욕에서의 소송이 리가린도의 사업을 혼란시킬 정도의 영향이 있다고 해도 소송금지가처분 명령을 발하지 않겠다고 하였다. 왜냐하면 뉴욕에서의 소송은 이 상황에서 부당한 것이라고 말할 수 없으며 합리적인 사람이라면 누구나 리가린도가 궁극적으로 중재 보상을 지불할 만한 능력이 없다고 우려할 것이기 때문이다.

용선자는 흔히 선주에게 자신의 용도나 항해에 '꼭 맞도록', 혹은 자신이 운송하려는 화물을 운반하는데 '꼭 맞도록' 선박을 준비해 달라고 요구한다. 일반적인 견해로는 이러한 말이 선박의 물리적 상태에만 연관되어 있다고 생각한다. 그러나 본 조합에 가입한 엘리(ELLI)호가 연루된 사례에서 이러한 관점은 부인 되었다.

“엘리호”와 자매선은 장기 정기용선 중이었는데, 용선 계약은 엘리호가 양면구조벽을 가졌다고 기술하고 있었다. 그러나 MARPOL 단일선체 단계적 폐기법안이 효력을 발생한 후 2005년 4월 선급협회는 엘리호가 완전한 양면구조가 아니라고 결론지었고 그 결과 엘리호는 더 이상 연료유를 운송할 수 없게 되었다. 만약 엘리호가 완전한 양면구조를 가졌더라면 MARPOL 규정 중 관련 부분의 적용을 면제받을 수 있었을 것이다.

이로부터 비롯된 분쟁을 다루며 영국고등법원은 비록 선박이 물리적으로 잘못된 곳이 하나도 없더라도 “서비스에 적합한(fitness to service)”이라는 개념은 법적 적합성까지 확대되며 따라서 일단 당해 선박이 법적으로 연료유를 운송할 수 없다면 선주는 용선계약을 어긴 것이 된다고 판정하였다.

조합의 지원으로 선주는 항소법원에 상고하였고 항소법원은 그 관점에서 “운항에 적합한”이라는 개념이 하급법원이 부여한 넓은 의미를 내포하고 있는지 의문을 제기하였다. 그러나 항소법원은 당해 선박의 용선계약이 때때로 적용될 수 있는 모든 법이 당해 선박으로 하여금 용선서비스를 할 수 있도록 허락하기 위해 필요하다고 요구되는 모든 인증서를 선상에 비치하고 있어야만 한다고 요구하고 있었다는 점을 근거로 선주의 항소를 기각하였다. 법원은 2005년 4월 이후 당해 선박이 연료유를 운송할 수 있도록 해 주었을 MARPOL 관련규정의 면제를 받지 못했기 때문에 선주는 용선계약을 위반한 것이라고 판시하였다.

항소법원의 판결은 놀랄 만큼 간결한 것이었다. 소송과정에서 법원은 “서비스에 적합한”이 무엇을 의미하는지 얘기할 수 있는 어떤 뚜렷한 근거가 없다는 것을 인정했지만 이 논점에 대해 어떠한 결정을 내리는 것도 반대하였다. 인증서에 관한 사실인정에 대해 당해 선박은 만약 그 선박이 완전한 양면구조가 되도록 물리적으로 변경되지 않는 한 MARPOL 면제를 신청할 자격이 없었을 것이다. 따라서 법원의 사실인정의 결과는 선주가 이러한 변경을 시행해야 한다는 것이었다. 그러나 선주가 그러한 선체의 물리적 변경을 하였다더라도 몇몇 국가들은 당해 선박에 대해 MARPOL 면제조항을 인정하지 않았을 것이며, 당해 선박이 오직 이중선체이었어야만 입항을 허락했을 것이다. 따라서 선주가 용선계약의 위반을 피하기 위한 유일한 방법은 수백 만 달러의 비용을 들여 당해 선박을 이중선체로 전환해야 하는가 하는 것이 논쟁이 될수있을 것이다.

선주는 이제 영국의 대법원에 탄원할 수 있는 허가를 얻으려 하고 있으며 이에 대한 최신 뉴스가 Soundings의 다음 호에 실릴 것이다. 그 동안 회원사 제위는 선박이 “서비스에 적합한” 것을 표현하는 어떤 용어라도 그 것의 넓은 의미를 이해하여야 한다. 엘리호 사례의 판결에 비추어 볼 때, 이 판례는 국제 규정의 미래 변화를 포함할 수 있으며 용선계약의 의무를 충족하기 위해서는 상당한 비용을 수반할 수 있다.