

soundings

이번 호에는 매니저의 메시지, 해적행위, 규정 B 부속조항, UKDC 선박 점검 세미나 등이 게재되었음.

매니저의 메시지



Daniel Evans, Club Manager

클럽의 매니저는 지난 3개월여 동안 해운분야가 매우 어려운 시기를 맞고 있음을 잘 알고 있다. 특히 세계적 투자 및 금융시장에 대한 시장의 신뢰가 회복될 때까지 이러한 상황이 상당기간 지속될 것이라는 예측이 나왔다. 이렇게 불확실한 시기를 지나고 있지만 본 매니저는 모든 회원들께 기쁨과 미래에 대한 긍정적 기대로 가득 찬 크리스마스가 되기를 기원한다.

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS MILLER

해적행위

최근 몇 달간 해적행위라는 화제가 해운관련 잡지들을 도배하고 있다. 당연히 선원의 안녕이 가장 중요한 관건이지만 해적행위의 위협은 복잡한 법적 문제를 야기할 수 있다.

해적관련 질의의 대부분은 현재와 같은 정황에서 선박이 아덴만을 지나야 할 의무가 있는가 하는 점이다. 어떤 문제에 대한 논의도 용선계약서 상의 조건에서 시작된다. 대부분의 계약서에는 Bimco Conwartime 혹은 Voywar 조항이 포함되어 있지만 용선계약서에 포함된 조건들은 매우 상이한 내용을 포함할 수 있다.

상기한 두 조항 모두 “전쟁 위험”을 “선장이나 선주의 정당한 판단으로 당해 선박에 위해가 되거나 될 수 있는 개인, 조직, 테러리스트그룹이나 정치적 집단에 의한 해적행위, 테러행위, 적대행위”를 포함한다고 정의하고 있다.

Conwartime 조항은 나아가 “당해 선박은 선장이나 선주의 정당한 판단에 따라 당해 선박이 전쟁위험에 직면하거나 직면할 수 있는 장소, 지역이나 구역으로 향하거나 혹은 이러한 곳들을 통과하여 항해하도록 명령해서는 안 된다”고 규정하고 있다.

“정당한 판단”이란 용어의 사용에는 객관적 기준이 포함되어야 하며,

다른 선장이나 선주들이 흔히 하는 행위를 참조하여 내린 해적 공격의 위험성에 대한 평가가 요구된다. 현재로는 대부분의 선박들이 아덴 만을 안전하게 통과하고 있음을 볼 때 해적의 공격이 발생할 것이라고 주장하기는 어려울 것 같다. 그러나, 공격사례가 증가하거나 보다 많은 수의 선주나 운영자가 아덴만의 통과를 거부한다면 이러한 판단은 바뀔 수 있다.

선주의 입장에서 보면 이 지역의 통과를 거부하는 것은 P&I 및 기타 연루된 문제를 야기하게 된다. 따라서 회원사들은 운송계약의 위반이라는 결과를 초래할 수도 있는 어떠한 결정을 내리기 전에 P&I Club과 의논하는 것이 중요하다.

야기되는 또 다른 문제는 선체 보험과 전쟁위험 보험이 상호 중복될 수 있다는 가능성에 대한 것이다. 아덴만에서 최근 발생한 사고들의 결과로 선체조항이 향후에도 해적행위를 포함할 것인지에 대한 논의가 진행되고 있다. 회원들은 각자의 선체 및 기관 보험을 상세히 검토하고 필요하다면 구체적인 조언을 구할 것을 권고한다.



규정 B 압류

현재의 시장 상황에서 규정 B 압류가 과거와는 전혀 다르게 부각되고 있다. 클럽매니저는 뉴욕법원이 하루 평균 35건의 압류명령을 내리고 있음을 알게 되었다. 작년의 평균은 주당 3-5개였다. 이러한 점에 비추어 아래에 게재된 규정 B 절차의 요약과 최근에 제기되는 몇몇 관련 쟁점을 유념하기 바란다.

당해 절차는 미국 법원이 내리는 “해상 클레임”의 정의에 속하는 클레임에 유용하다. 뉴욕 법원은 최근 한 판결에서 매매 분쟁에 압류의 적용을 허용하였으나 동시에 이 절차가 신조선 계약 하의 클레임에까지 적용되는 것은 아니라고 확인하였다.

명령은 피고를 “관련된 관할지역 내에서 찾을 수 없을 때” 내려진다. 몇몇 용선자들은 현지 대리인을 선임하여 맨하탄에서 사업을 하도록 등록을 하고 다른 어떠한 연관도 남기지 않음으로써 압류를 피하려 하기도 했다. 그러나 이런 방법이 항상 통하는 것은 아니다. 매니저는 최근에 뉴욕에 피고의 대리인이 있음에도 불구하고 규정 B 압류 명령이 내려진 사례를 입수하였다.

이론적으로 규정 B 명령은 그 것이 집행되는 시점에 은행에 있는 자금을 압류만 하는 것이다. 그러나 변호사들이 끊임없이 명령을 송달하는 혼란을 피하기 위해 요즈음은 은행들이 오전 9시 이전에 집행된 명령은 그날 하루 종일 효력이 있는 것으로 취급한다. 동일한 자금에 대한 복수의 압류명령이 내려질 경우 최초로 압류명령을 송달한 당사자가 그 이후에 송달된 압류보다 우선권을 갖는다.

최근 미국 제2 순회 항소법원에서의 한 사례에서는 뉴욕을 통과하는 자금이 뉴욕에 머물 때 그 자금은 송금자가 아니라 중개은행의 재산이라는 주장이 나왔다. 이 사례는 규정 B의 지속적 적용에 위협이 될 수 있다고 예견되었다. 그러나 법원은 중개 은행의 수중에 있는 자금은 출연자의 재산임을 명백하게 확인함으로써 가까운 장래에 이러한 이유로 규정 B에 이의를 제기하는 것을 배제하였다.

이 절차에 대한 비방자도 존재한다. 특히 은행은 규정 B 압류가 영업을 방해한다고 주장한다. 현재 많은 은행들이 그러한 명령의 수령에 처박혀 있다. 또한 뉴욕 판사들의 일부는 이러한 처방에 반대하고 있기도 하다.

규정 B 압류명령은 배상청구자의 유용한 무기가 되어 왔다. 그럼에도 불구하고 영악한 피고들은 뉴욕을 통한 자금 이체를 피할 수 있는 방법들을 찾아낸다. 더욱이 뉴욕 판사들 간에도 규정 B 압류에 접근하는 방법이 다양하게 증가하고 있다. 회원들은 배상청구를 확보할 수 있는 다른 방법에 항상 유념해야 한다. 다음 호에서 최근 남아프리카 공화국에서 발생한 압류 사건 전개에 대한 검토가 게재될 것이다.

UKDC 선박점검 세미나

선박 점검이란 주제는 항상 걱정적인 의견들을 유발시킨다. 지난 달 아테네 힐튼 호텔 갤러리 룸에서 개최되었던 UKDC 정기 추계 세미나에서도 예외가 아니었다. 세미나의 주제가 “선박 점검: 기준의 개선인가 선주의 부담 증가인가?”이었기 때문이다.

매니저 측의 발표자 이외에도 Ship Vet Services사의 핀탄 컬렌 선장 (Captain Fintan Cullen)이 발표하였는데 그는 주요석유회사/SIRE and CDI 점검 분야에서 유명한 전문가이다. 컬렌 선장은 참석자들에게 주요 석유회사의 “승인” 시스템 개발에 대해 그 시작 단계에서부터 현재의 운영 방법에 이르기까지 설명하는 한편 선주들에게 실질적인 지침을 제시하기도 하였다.

뒤이어 claim담당 수석이사인 알렌 맥키년이 주요 석유회사 승인 조항에 대해 협상하고 합의할 때에 무엇을 보아야 하는지, 보다 중요하게는, 무엇을 피해야 하는지에 대해 예리하게 설명을 하였다. 결론에 가서 논의의 초점은 dry bulk 시장으로 옮겨졌으며 마크 잭슨이 RightShip 승인과 본 클럽이 지원했던 “Silver Constellation” 호의 최근 사례에 대해 설명하였다.

이후 한 잔씩 하면서 활기찬 논의가 계속되었다. 견해가 변한 것은 거의 없지만 세미나가 최소한 생각할 주제를 주었을 것으로 기대한다.