

Issue 4, October 2008

# soundings

이번 호에는 매니저의 메시지, 선박의 적합성인가, "ACHILEAS"호 사례가 실려있음

## 매니저의 메시지



UKDC Seminar in Hamburg

10월 초 독일의 함부르크 항에서 열린 세미나에서 제기된 화두에는 컨테이너의 폭발, 위험화물, 용선자 종료 등이 포함되었다.

60 명이 넘는 독일 해운업자 회원들이 매니저의 발표를 청취하고 적극적인 역할 연기 시나리오의 형식을 빌어 사상자 발생 후 일어날 수 있는 문제를 탐구하였다.

배역을 맡은 참여자들은 담배 라이터를 가득 실은 컨테이너의 폭발로 인해 MV "ATLANTIC" 호가 겪었던 불행한 사태, 즉 심각한 선박 파손, 장기간에 걸친 수리, 그리고 결국 장기 용선계약의 해지 등에 대해 자세히 살펴보았다. 이날의 행사는 당해 사건 당사자들의 변호사인 MFB측을 대변하는 Andrew Wright 와 Holman Fenwick Willam사의 Julian Clark 간의 열띤 공방과 전문가로서의 중인인 Brookes Bell Jarrett Kirman 사의 John Third 에 대한 반대심문을 포함하는 모의 중재법정에서 절정에 달했다. 법정의 소란이 겨우 진정되고 LMAA 중재사 Michael Baker Harber를 통해 분쟁이 해결되었다. 행사는 저녁 때의 칵테일 리셉션으로 막을 내렸는데 리셉션 동안에도 활발한 논의가 뒤를 이었다.

UKDC  
IS MANAGED  
BY THOMAS MILLER

## 적합선박 인증

매니저들은 선박이 적합성 검사기구에 연관된 선주의 의무에 대해 많은 질문을 받았다. 이 기구는 2001년 결성된 BHP Billiton 과 Rio Tinto and Cargil 간의 합작회사로 전세계 해운산업의 안전과 효율성을 촉진하는 고급선박 검사 전문회사라고 자처하고 있다.

영국 고등법원은 선주가 용선계약 전 기간을 통하여 RightShip 인증을 취득 유지하여야 한다는 명백한 계약상의 의무가 없는 경우 용선계약의 전 기간 동안 과연 그렇게 해야 하는가에 관한 분쟁에 대해 판결을 내렸다.

용선계약은 본 협회 회원인 "SILVER CONSTELLATION"호의 선주와 Glencore International A.G. 간에 2003년 11월에 체결되었다. 용선계약은 RightShip 인증과 관련하여 어떠한 명백한 조건도 포함하지 않았다.

더욱이 용선계약 협상과정에서 Glencore사는 회원사에게 용선 전 기간 동안 RightShip 인증을 유지하도록 요구하는 조항에 동의할 것을 요청하였다. 회원사는 이 요청을 거절하였고 이후 Glencore사는 RightShip 조항 없이 용선할 것임을 확인하였다.

용선 기간 4년째 되는 해에 Glencore사는 당해 선박이 RightShip 인증을 받지 않아 상당한 피해를 입었다고 주장하며 회원사에 대해 중재재판을 신청하였다.

Glencore사는 용선계약에 당해 선박이 RightShip 인증을 득해야 한다는 특정 조항은 없었다고 인정하면서도, 철광석과 석탄의 수송에는 RightShip 인증이 필수적이며 이 인증이 없으면 선박의 활용에 심각한 제약이 따른다고 주장하였다. Glencore사는 회원사가 당해 선박이 모든 면에서 운용에 적합해야 하며 그러한 운용을 위해 적용 가능한 모든 법률과 규정을 준수해야 한다는 용선계약상의 의무를 이행하지 않았다고 주장한 것이다.

## Achilleas (아킬레스호)

영국 상원(귀족원)은 최근에 Soundings 지난호에서 언급하였던 “ACHILEAS” 호 사건에 대한 결정을 내렸다

요약하면, 용선자의 반선 10일전 통보 조건으로 ACHILEAS호의 선주는 당해 선박을 일 39,500달러의 요율로 6개월의 용선을 결정하였다. 그러나 기준 용선계약에 따른 선박의 마지막 항해 기일이 지연되어 당해 선박이 뒤늦게 반선되었고 다음 용선의 취소기간을 맞추지 못했다. 이 와중에서 용선 시장의 상황이 상당히 악화되었고 선주는 다음 용선을 일 8,000 달러 할인된 가격으로 재협상을 해야만 했다.

이전에는 용선자의 계약 위반 이후 선주가 지연된 기간에 대한 시장 요율과 용선 요율의 차액만을 보상받을 수 있는 것으로 간주되었으며 이에 따르면 “ACHILEAS”호의 경우 미화 158,000달러를 보상받을 수 있었을 것이다. 그러나 중재심판관은 다음 용선 요율의 손해가 지연된 선박 반선과 “상관없지 않은 결과” 때문이라는 점에 기초하여 선주에게 다음 용선의 전기간 동안 매일 8,000달러의 이익 손실에 대한 배상을 허용하였다. 고등 법원과 항소법원 모두 이 판결을 지지하였다.

귀족원은 이 판결을 뒤집고 선주에 대한 배상지급을 지연된 기일에 대한 것으로 한정하였다. 그러나 귀족원의 다섯 법관의원들은 결국 동일한 결과에 도달하긴 했지만 놀랄 만큼 다른 생각을 통해서였다.

법관의원들이 우려했던 것은 선주에게 다음 용선의 손해를 배상토록 하는 법 적용이 용선자를 계량할 수 없는 큰 잠재적 위험에 빠뜨리게 될 것이라는 점이었다. Hoffman 의원은 용선성약 후에 발생된 손해에 대한 청구는 성공하지 못할 것임을 시사하였다. 만약 용선자가 그러한 위험을 부담해야 한다면 그는 반대급부로 어떤 종류의 보상을 원하게 될 것이다. 다른 법관의원들은 선주가 다음 용선에 당해 선박을 어떻게 사용할 것인지에 관해 용선자가 안다고 기대하기 힘들다는 점에 같은 비중으로 관심을 가졌다. 선주의 손해는 용선자의 반선 지연 때문이라기보다는 극도로 변화무쌍한 당시의 시장 여건 때문이며, 선주의 손해가 그토록 크지 않았더라면 용선자가 책임 질 수도 있었을 것이란 주장이었다.

이 판결에 대한 논쟁은 계속될 것이다. Hoffman 경의 발언은 뒤따르는 용선에서 발생하는 손해에 대한 보상청구는 성공하지 못할 것이라고 의견을 어느 정도 지지한다고 보인다. 그러나 Roger 경의 의견은 시장 침체가 보다 덜했다면 결과가 달라졌을 것임을 시사하고 있다. 어느 편에서 바라보건 이 사례가 마지막은 아닐 것이다.

## 적합선박 인증 (1면에 이어서)

중재재판소는 Glencore사의 주장에 동의하며 회원이 RightShip 검사에 순응하여 RightShip 인증을 득하고 유지해야 할 의무가 있었다고 판단하였다.

그러나 고등법원은 그러한 판결의 일부를 뒤집었다. 고등법원은 특정한 언급이 없는 이상, 용선계약서는 RightShip 인증을 득하고 유지해야 할 어떠한 의무도 포함하지 않고 있다고 판결하였다. 고등법원은 또 운용적합성 의무는 법률상 부과된 요구조건에만 관련되며 RightShip과 같은 개별적인 검사 조항에는 연관되지 않는다고 판단하였다. 그러나 고등법원은 당해 회원사가 NYPE 양식의 8항에 의거하여 당해 선박의 “고용에 대한 용선자의 명령과 지시를 따라야 한다”는 의무를 완수하기 위해서는 RightShip 검사를 허락해야 할 의무가 있다는 중재재판소의 결정을 존중하였다.

재판관이 상기 두 문제에 대해 항소법원에 상고할 수 있도록 허락하였으므로 이 사례는 아직 끝난 것은 아니다.

당분간은 RightShip 인증을 요구하는 명백한 조항이 없는 경우 선주가 그 인증을 득해야 할 의무를 이행하려 하지 않을 것으로 보인다. 그러나 용선자가 요구한다면 선주는 RightShip 검사를 허락하게 될 것이다. 만약 검사 후 인증을 못 받더라도 용선자가 고소할 근거를 찾을 수는 없을 것이다. 그렇지만 RightShip 데이터베이스에 있는 모든 정보는 가입자들이 접할 수 있을 것이고 부정적인 RightShip 등급은 당해 선박의 향후 영업에 영향을 미칠 수 있을 것이다.