

용선 계약 분쟁에 대한 중재 사례*

오 세 영 **

〈목 차〉

- I. 서 론
- II. 해상 중재의 범위
- III. 용선 계약 분쟁에 대한 중재 사례
- IV. 결 론

* 이 논문은 제2차 해상 중재인 포럼(2004. 5. 7)에서 발표되었던 내용을 새롭게 정리한 것이다.

** 동덕여자대학교 교수, 중재인

I. 서론

이 글은 용선 계약상의 분쟁에 대한 중재 판정 사례를 살펴보고자 한 것이다. 이 사례는 처음에 화주와 용선 계약을 체결한 선주가, 다른 선주와 채용선 계약을 맺고 계약상의 화물을 실제로 운송케 한 경우, 그 운송 중에 화물이 입은 손상에 대하여 용선 계약의 위반으로 책임질 당사자가 누구인가에 관한 것이다. 다시 말하여 화주와 용선 계약을 체결하였던 최초의 선주인가, 아니면 채용선 계약에 의해 실제로 운송을 담당하였던 선주인가에 관한 사례이다. 특히 이 사례는 계약에서 서명이 얼마나 중요한 것인가에 대한 시사해주는 바가 적지 않다.

이 글에서는 먼저 용선 계약 분쟁을 중재로 해결할 경우 그것이 포함되는 해상 중재의 범위를 고찰하고 본 주제인 용선 계약 분쟁 중재 사례를 살펴보고자 한다. 왜냐하면 요즈음 해상 중재 활성화에 대한 논의가 활발하게 일어나고 있으나 해상 중재 범위에 대한 명확한 살핌이 없기 때문이다. 그리고 해상 중재의 범위를 어떻게 볼 것이냐는 해상 중재의 성립과 그 대상에 대한 중요한 기준이 되기 때문이다. 그리고 앞으로 우리나라에서 해상 중재 규칙이 제정될 때를 대비하기 위해서라도 그 범위에 관한 고찰은 필요할 것이다. 이 글에서는 국내외의 해상 중재 법규를 중심으로 그 범위를 살핀다.

II. 해상 중재의 범위

해사는 바다와 관련된 일을 모두 일컫는 말이다. 중재는 당사자 사이의 합의로 사법상의 분쟁을 법원의 판결에 의하지 아니하고 중재인의 판정에 의하여 해결하는 절차이다(중재법 제3조 제1호). 따라서 해

사 중재는 바다와 관련된 일로 말미암은 분쟁에 대한 중재, 즉 당사자 사이의 합의로 바다와 관련된 일로 말미암은 분쟁을 법원의 판결에 의하지 아니하고 중재인의 판정에 의하여 해결하는 절차이다.

해사 중재가 바다와 관련된 일로 말미암은 분쟁에 대한 중재라고 하면 해사의 범위가 어디까지인가를 규정할 필요가 생긴다. 우리나라의 경우에는 해사 중재에 관하여 별도의 중재 기관이나 절차를 정해 놓은 바가 없어, 해사 중재의 범위도 특정된 것이 없다. 따라서 굳이 그 범위를 살핀다면 바다와 관련된 일로 말미암은 분쟁 모두가 해사 중재의 대상이 될 것이다. 일반적으로는 바다와 관련된 일을 바다를 매개로 한 거래에서 발생하는 사법상 법률 분쟁이라고 보고 ① 사람이나 화물에 대한 해상 운송 계약과 관련한 분쟁, ② 선박 용선 계약과 관련한 용선자와 선주와의 법적 분쟁, ③ 선박 충돌, 해난 구조 따위의 선박과 관련하여 발생하는 기타 분쟁 등이 포함되는 것으로 보고 있다.

일본의 경우는 일본 해운 집회소 내에 도쿄 해사 중재 위원회(The Tokyo Maritime Arbitration Commission; TOMAC)가 설치되어 있지만, 도쿄 해사 중재 위원회에서 다룰 수 있는 중재의 범위에 대해서는 구체적으로 규정하고 있지 않다. 다만 해사 중재 규칙 제1조의 목적에서 “이 규칙은 사단 법인 일본 해운 집회소에서 행해지는 중재에 적용된다.”고 규정하고 있으므로 당사자 사이에 중재 합의한 해사 분쟁 사건 모두가 도쿄 해사 중재 위원회의 중재 대상 범위에 해당된다고 할 수 있다. 구체적으로 도쿄 해사 중재 위원회에서 취급할 수 있는 사건으로는 선박 소유권, 선박 임대차나 용선, 해상 물품 운송, 선하 증권, 복합 운송, 복합 운송 선하 증권, 예선료, 해상 보험, 선박 매매, 조선, 선박 개조 또는 수리, 해난 구조, 해손 등과 같은 계약으로부터 발생하는 분쟁 또는 선박과 관련된 모든 해사 분쟁이 포함되는 것으로 본다. 해사라고 하는 전문 분야는 용선 계약, 선박 매매 계약, 조선 계약 이외에 선박 금융, 육·해·공의 복합 운송 등으로 크게 확

대되어 왔으며 업계의 벽이 사라짐에 따라 그 범위는 더욱 확대될 것이다.

영국의 경우에도 중재 규칙에 해사 중재의 범위를 특별히 규정하고 있지는 않지만, 일반적으로 해사 부문에서 중재의 대다수는 선박의 소유권, 조선과 선박 수리와 같은 선박 자체의 문제, 선박의 각종 용선 계약, 복합 운송 계약, 선하 증권, 해상 보험, 선박 충돌과 관련된 분쟁을 해사 중재의 대상으로 하고 있다.¹⁾

그런데 중국의 경우는 해사 중재 규칙에서 해사 중재의 범위를 명확하게 규정하고 있다. 중국 해사 중재 위원회는 독립적이고 공정하게 원양, 연해 및 해양과 서로 통하는 수역에서의 운송, 생산 및 항해의 과정에서 발생한 계약적 또는 비계약적 해사 분쟁을 수리 중재한다. 중국 해사 중재 위원회의 중재 범위를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다(중재 규칙 제2조).

- (1) 선박 구조 및 공동 해손으로부터 발생한 분쟁;
- (2) 선박 사이 및/또는 기타 해상 이동 장치 사이의 충돌로부터, 또는 선박 또는 해상 이동 장치와, 해상, 해상으로 통하는 수역, 항만 따위에 있는 건축물 또는 설비, 그리고 해저 또는 물밑의 설비와 접촉함으로써 발생한 분쟁;
- (3) 해상, 연안 또는 해상으로 통하는 수역에서의 선하 증권, 운송장, 항해 용선 계약 또는 복합 운송 계약 또는 기타 운송 계약에 의한 물품 운송으로부터, 그리고 해상 또는 그와 관련한 수역에서의 여객 운송으로부터 발생한 분쟁;
- (4) 선박의 정기 용선 및 나용선으로부터, 또는 기타 해상 이동 장치와 컨테이너 또는 기타 운송 기구로부터, 그리고 선박 또는 기타 해상 이동 장치의 경영, 운영, 대리, 예인, 인양 및 해체로부터 발생한

1) 대한 상사 중재원(2002), 중재 제도의 활성화를 위한 연구 보고서, 대한 상사 중재원, p. 10.

분쟁;

(5) 선박 또는 기타 해상 이동 장치의 소유권 및 해사 유치권으로부터 발생한 분쟁;

(6) 해상, 연안 또는 해상으로 통하는 수역의 선박 및 기타 해상 이동 장치에 붙여진 보험으로부터, 또는 물품 운송 보험으로부터, 또는 여객 운송 보험으로부터, 또는 해양 자원 개발에 대한 보험으로부터, 또는 이상의 보험에 대한 재보험으로부터, 그리고 선박의 선주상호보험으로부터 발생한 분쟁;

(7) 선박 또는 기타 해상 이동 장치 및 컨테이너 또는 기타 운송 기구의 매매, 건설 및 수리로부터 발생한 분쟁;

(8) 용자에 기인한 선박 기타 해상 이동 장치의 저당권으로부터 발생한 분쟁;

(9) 운송 주선, 물류, 선용품의 공급, 선원의 노무, 어업 생산 또는 어업 등으로부터 발생한 분쟁;

(10) 해양 자원의 개발과 이용, 또는 해양 환경 오염 손해로부터 발생한 분쟁;

(11) 해양 방위로부터 발생한 분쟁;

(12) 기타 해사 분쟁 또는 당사자가 합의하여 중재에 부탁한 해사와 관련한 분쟁;

중국 해사 중재 위원회가 수리한 사건의 범위는 해상 구조, 선박 충돌, 정기 용선과 나용선, 해상 운송 및 복합 운송, 해상 보험 따위와 관련하여 발생한 분쟁으로부터 당사자 쌍방의 합의로 중재를 요구하는 모든 해사 사건이라고 할 수 있다. 최근에는 그 범위가 물류 분쟁과 어로 분쟁까지 확대되고 있다(부록 3 참조).

이상에서 살펴 본 바와 같이 해사 중재의 범위는 매우 넓다고 할 수 있다. 앞으로 해사 중재 위원회가 별도로 설립되고 해사 중재 규칙이 제정된다면 해사 중재의 범위를 어떤 식으로든지 규정할 필요가

생길 것이다. 해사 중재 규칙에서 해사 중재의 범위를 특정하지 않는다면 이는 포괄 주의를 채택하는 것으로 보아 바다와 관련된 일로 말미암은 분쟁이 모두 해당될 것이다. 만약에 해사 중재 규칙에 그 범위를 열거한다면 열거된 내용이 중재의 범위로 한정됨은 말할 나위도 없을 것이다. 어느 것이 더 바람직한지는 여기서 따질 바는 아니나, 일반적으로 포괄 주의를 선호하는 것 같다. 이 경우 지금까지 발생되지 않았던 전혀 다른 모습의 새로운 내용의 분쟁이 발생하더라도 바다와 관련된 일의 분쟁이라면 해사 중재의 대상이 될 수 있을 것이다. 열거 주위의 경우에는 새로이 발생한 사례는 열거되어 있지 않았을 것이므로 해사 중재의 대상이 될 수 없을 것이다. 다만 포괄 주의를 채택하는 경우, 해사 중재라는 어귀에 매달리어 해석하게 되면 중국 해사 중재 규칙에서 열거하고 있는 육상에서의 물류나 육 · 공 복합 운송 따위는 해사 중재의 범위에서 배제될 수도 있을 것이다.

Ⅲ. 용선 계약 분쟁에 대한 중재 사례²⁾

1. 사실 관계와 당사자의 주장

송하인 L 상사는 강철판 3,000톤을 러시아 나호드카 항에서 부산항으로 보내기 위하여 B 상선과 항해 용선 계약을 체결하였다. 그런데 항해 용선 계약의 내용을 포함하고 있는 성약서(fixture note)에는 계약 일방으로서 송하인인 L 상사는 'as Charterer,' 그 상대방으로서 운송인인 B 상사는 'for and on behalf of B상사'라고 기재되어 있었다. B 상사는 선박 소유자인 D 해운과 다시 항해 용선 계약을 체결하

2) 이 사례는 필자가 의장 중재인으로서 판정한 사례로, 판정 사례집 해사 중재(대한 상사 중재원, 2003)에 실려 있다.

고 또 다른 성약서를 작성하였다.

위 첩판을 실은 배 스마일 호(총톤 1976.45, 건조 1979년)는 1999년 12월 13일에 부산 항에 도착하였다. 그런데 이 짐을 풀려고 하는데 첩판에 녹이 쓴 사실이 발견되어 그 다음날 B 선사의 검정인, 수하인과 적하 보험자의 검정인 공동으로 검정을 실시하였다. 검정 결과, 배의 데릭 붐의 지지대가 파손되면서 화물창 해치 커버를 덮은 방수포를 찢었고, 찢어진 방수포를 통하여 해수가 들어가 녹이 쓴 것으로 조사되었다. 이에 적하 보험자인 P 화재 해상 보험사는 L 상사에 보험금을 지급하고 L 상사로부터 그 화물에 대한 대위를 받아 화주의 자격으로 B 선사에 구상금을 청구하는 중재를 신청하였다.

이에 대하여 B 선사 즉 피신청인은, 피신청인이 단순한 선주의 화물 중개인으로서 계약 이행을 성실히 수행한 것밖에는 없다고 주장하면서 이 건 중재에 회부된 분쟁의 당사자가 될 수 없다는 주장을 폈다. 이 사건과 관련하여 실제 운송 계약은 화주측 중개인인 M 해운과 이미 운임이 결정되어 완전한 용선 계약이 성립되었으나(B 상선과 M 해운<'as Charterer'>이 당사자로서 성약서 작성), 화주인 L 상사와, M 해운의 이른바 리베이트를 쉽게 해결하기 위하여 추가 운송 계약서(B 상선과 L상사<'as Charterer'>가 당사자로서 성약서 작성)가 그들 자신들의 필요와 요청에 따라 작성된 것이라는 주장과 더불어 운임이 M 해운을 통하여 실제 운송인인 D 해운에 지급되었고 피신청인인 B 상선은 중개 수수료만을 수령하였기 때문에 자신에게는 이 사건에 대한 책임이 없고, M 해운과 실제 운송인인 D 해운이 책임을 져야 한다고 항변하였다. 또한 우리나라 해상법에 따라 화물이 부러진 뒤 3일 안에 화물 손상에 대한 서면 통보를 피신청인에게 하여야 함에도 전혀 통지한 바 없고, 선주에게 직접 통지한 점으로 보아 피신청인이 단순한 선주 중개인이라는 것을 인정하였다고 피신청인은 주장하였다.

신청인 P 화재는 선주의 상호 보험 조합(Protection and Indemnity Club; P&I Club)과 클레임을 진행하여 오다가 선주가 폐업하고 P&I

보험도 그 시점에 종료하자 피신청인에게 클레임을 제기하였다. 이에 피신청인은 이 건의 클레임을 제기 받을 당사자가 아니라고 주장하였다. 설사 피신청인이 계약의 당사자로서 클레임을 제기 받더라도, 항해 당시 높은 파고와 강풍에 의한 황천³⁾ 항해 중 선원 1명이 실종되는 사고와 제2 데릭 붐의 지주대가 파손되는 선체 사고가 발생한 점으로 보아, 이는 선주나 선원들이 막을 수 없는 불가항력에서 발생한 천재 지변과 같은 명확한 해난 사고임으로 운송인인 선주 즉 피신청인은 당연히 면책이라고 항변하였다.

이상을 살피건대, 이 사건은 중재 절차 진행의 적격성, 해상 운송 계약의 당사자 그리고 손해 배상 책임의 유무 따위가 쟁점이라 할 수 있다.

2. 중재 절차 진행의 적격성

중재는 당사자 사이의 합의로 사법상의 분쟁을 법원의 재판에 의하지 아니하고 중재인의 판정에 의하여 해결하는 절차를 말한다(중재법 제3조 제1호). 중재 합의는 계약에서의 분쟁인지의 여부에 관계 없이 일정한 법률 관계에 관하여 당사자 사이에 이미 발생하였거나 장래 발생할 수 있는 분쟁의 전부 또는 일부를 중재에 의하여 해결하도록 하는 당사자 사이의 합의를 말하며(중재법 제3조 제2호), 이 중재 합의는 독립된 합의 또는 계약 가운데 중재 조항의 형식에 의하여(중재법 제8조 제1항) 서면으로 이루어져야 한다(중재법 제8조 제2항).

따라서 당사자들이 서명한 문서에 중재 합의가 있는 경우, 서신 전보 전신 및 모사 전송 그 밖의 통신 수단에 의하여 교환된 문서에 중재 합의가 포함되어 있는 경우 그리고 한 쪽의 당사자가 당사자 사이에 교환된 문서의 내용에 중재 합의 있는 것을 주장하고 상대방 당사

3) 황천(heavy weather)은 비, 눈, 바람, 물결 등이 몰아치는 나쁜 일기를 말한다.

자가 이를 다투지 않는 경우에는 중재 합의가 있는 것으로 본다(중재법 제8조 제3항). 그리고 중재 합의의 대상인 분쟁에 관하여 소가 제기된 경우에는 피고가 중재 합의 존재의 항변을 하는 때에는 법원은 그 소를 각하하여야 하며(중재법 제9조 제1항), 중재 판정은 당사자에 대하여 법원의 확정 판결과 동일한 효력을 가진다(중재법 제35조). 그러므로 다툼의 당사자 사이에 서면으로 작성된 중재 조항이 있는 경우에는 법원의 재판 관할권이 배제되고 중재 판정에 따라 분쟁을 해결하여야 할 것이다.

이 건에서 우선 중재 합의가 서면에 의하여 작성되었는지에 대해 살펴보았다. 당사자 사이에 체결된 성약서 제17조에 중재는 서울에서 갖되, 한국의 해상법을 적용한다는 조항이 서면으로 명기되어 있었다. 그리고 신청인인 P 화재와 피신청인인 B 선사는 중재 판정부가 중재에 관한 법규와 절차에 따라 정당하게 진행한 중재 심리에 세 차례나 참여하였고 이에 대한 어떠한 항변도 없었기 때문에 이 건 분쟁에 대하여 중재에 의한 해결을 배제할 근거는 없었다.⁴⁾

3. 용선 계약의 당사자

신청인 P 화재는 실제의 화주인 L 상사와 이 건 운송물에 관하여 해상 적하 보험 계약을 체결한 보험자이다. 신청인 P 화재는 피신청인 B 선사가 L 상사와 이 건 운송물에 관하여 용선 계약을 체결한 선주라고 주장하였다. 이에 대하여 피신청인인 B 선사는 이 건의 신청인인 적하 보험자 P 화재의 계약 상대방이 될 수 없고 또한 이 건과 관련하여 어떠한 책임도 질 수 없다고 주장하였다.

이에 대해 중재 판정부는 신청인 P 화재는 화주 L 상사의 적하 보

4) 피신청인이 의도하지 않았더라도, 성약서에 중재 조항을 넣은 이상 그 조항에 의하여 중재에 붙여진 경우 당사자로서의 지위를 벗어날 수 없다.

협자로서 L 상사로부터 정당하게 대위 받아, 계약 당사자로서의 자격을 얻었으므로 이 건의 당사자로서 적격하다고 판정하였다. 한편, 신청인과 피신청인이 합의하여 작성한 성약서의 서명을 살펴보면, 용선자로서(as Charterer) L 상사가 서명하였고 그 계약의 상대자로서 아무 표기 없이 B 선사(For and on behalf of B Line Corp.)가 서명하였다.

이 건 성약서에 피신청인이 선주로서(as Owner) 서명한다는 문언이 없이 단순히 서명만 하였으므로 피신청인은 선주가 아닌 중개인이라고 주장하고 있으나, 용선 계약에서 용선자와 계약을 체결하는 상대는 선주임이 틀림 없을진대, 성약서의 말미 한편에 용선자로서(as Charter) 이 성약서에 화주가 서명하고 있으므로 이 용선 계약의 한쪽 당사자인 용선자의 상대방 당사자인 선주는 성약서에 서명한 피신청인을 꼽을 수밖에 없다.

아울러 이 건 성약서에 따르면, 서명된 성약서에 기재한 조항 이외 것은 쟈켄(GENCON)⁵⁾을 적용한다고 되어 있는데, 쟈켄도 용선자의 계약 상대방은 선주로 인쇄되어 있다. 이렇게 볼 때 피신청인은 선주의 지위를 벗어날 수 없으며, 이 건 운송 계약의 운송인으로 운송에 대한 책임을 회피할 수 없음은 당연하다 하겠다.

또 피신청인은 실제 운송인인 선주 D 해운의 대리인으로서 성약서 작성과 서명을 하였다고 주장하나, 성약서에 이러한 내용이 문언으로 기재되어 있는 않는 이상 실제 선주 D 해운과 피신청인 사이의 내면적인 계약 관계라고 판단된다. 따라서 피신청인은 그로써 제3자에게 대항할 수는 없다고 본다.⁶⁾

5) The Baltic and International Maritime Conference의 전신인 The Baltic and White Sea Conference가 제정한 일반 화물용 항해 용선 계약의 표준 서식의 정식 이름은 Uniform General Charter(1922, 1976, 1994)이나 일반적으로 코드 이름인 GENCON으로 통용되고 있다. 이 서식은 계약의 대상으로 특정 화물이나 항로를 예정한 것이 아니어서, 어떠한 화물이나 항로에서도 이용할 수 있도록 만들어져 있고, 서식의 내용이 다른 서식에 비해 운송인에게 상당히 유리하게 되어 있어, 많은 선주들이 이 서식을 선호하고 있다.

또한 M 해운과 체결한 성약서에 의하여 용선 중개인임을 주장하고 있으나, 이 용선 계약만으로는 피신청인이 용선 중개인이라는 사실을 찾아 볼 수 없을 뿐 더러 같은 날짜에 같은 배에의 운송 계약을 이중으로 체결한 것으로 밖에는 판단할 수 없다. 또한 해상 운임 청구서와 한국 외환 은행의 지급 지시서에 의하여 커미션을 실제 선주로부터 받았으므로 용선 중개인이라고 주장하나, 이도 피신청인과 실제 선주 사이의 내면적인 거래 상황일 뿐이며 제3자에게 대항할 만한 근거는 되지 못한다고 보았다.

또한 우리나라 해상법에 따라 화물이 부러진 뒤 3일 안에 화물 손상에 대한 서면 통보를 피신청인에게 하여야 함에도 전혀 통지한 바 없고, 선주에게 직접 통지한 점으로 보아 피신청인이 단순한 선주 중개인이라는 것을 인정하였다고 피신청인은 주장하였는데, 이는 선박이 부산 항에 들어온 다음 날 양 당사자의 청구에 의해 이 건 사고에 대한 공동 검정이 이루어졌으므로 '3일 이내 통지 의무'는 이루어진 것으로 간주한다. 실무상으로는 화물을 부릴 때 검수인이 작성하는 이른바 본선 협정서에는 화물의 손상, 멸실 따위에 대해 기록되어 있으므로, 화주가 3일 이내에 클레임 통지를 하지 않았다고 항변할 수 없다. 또 B 선사에 대해서 통지가 없었다고 주장하고 있으나, 이는 D 해운의 선박 스마일 호가 B 선사가 고용한 선박이라는 점에서 통지 사실을 모를 리 없어 사리에 맞지 않는다.

또 피신청인은, 신청인이 선주의 P&I 클럽과 클레임을 진행하여 오다가 선주가 폐업하고 P&I 클럽도 그 시점에 종료하자 피신청인에게 클레임을 하였으니 이는 피신청인이 클레임을 제기 받을 당사자가 아니라고 주장하였다. 이도 앞에서 살핀 대로 D 해운의 선박 스마일 호가 B 선사가 고용한 선박이라는 점에서 사리에 맞지 않는다.

위의 내용을 종합하여 판단하여 중재 판정부는, 피신청인은 이 건

6) 영문 문서에 서명하는 방법에 대해서는 부록을 참조할 것.

운송물의 운송인인 선주로서 그 책임을 회피할 수 없다고 판정하였다.

4. 손해 배상 책임

피신청인은 이 사고는 불가항력의 상황에서 발생한 천재 지변(act of God)과 같은 명확한 선박의 해난 사고임으로 운송인인 선주는 당연히 면책되어야 한다고 주장하였다. 그런데 천재 지변은 자연 현상에 의한 재해로서 일반적으로 예견하는 것이 곤란하고, 예견하였더라도 그 결과의 발생을 방지할 수 없는 것을 말하는 것으로 보통 사람이 사전에 어떠한 주의를 다하여도 방지할 수 없는 그런 원인이어야 한다.⁷⁾ 그러므로 운송인이 보통 할 수 있는 그런 주의와 노력을 다하였다면 피할 수 있는 그런 원인이라면 운송인은 면책될 수 없다. 이 사건이 천재 지변으로 일어났다고 보기는 어렵다.

또 피신청인은 이 건 선박이 사고 당시 황천 항해를 하였으므로 바다 고유의 위험(perils of the sea)에 의한 사고임을 주장하며, 선박 항해 일지에 항해 당시의 풍력 계급⁸⁾이 6 또는 7이고, 항해 전후인 1999년 12월 5일부터 19일까지의 동해안의 기상 자료에서는 약 2주 동안에 4번의 폭풍 주의보가 있었다는 사실을 들고 있다.

바다 고유의 위험은 특정 계절, 특정 지역에서 통상 예상되지 않고 또 인간의 힘이나 능력으로 사전에 예방할 수 없을 정도의 불규칙한 해상의 재난을 의미한다.⁹⁾ 그러나 이 건 선박의 사고가 발생한 동해안의 겨울철(매년 10월부터 다음 해 3월까지)의 해상 날씨는 항상 높은 파도와 강풍을 동반하고 있고, 또한 이 지역에서는 항해 중에 강

7) 이 신우 외(1977), 최신 종합 해운: 이론과 실무, 교문사, p. 458.

8) 바다의 파도는 풍속과 밀접하게 관련되어 있다는 것이 알려져, 바다의 상태와 풍속의 관계를 분류하여 정리하려는 노력이 시도되었는데, 그 대표적인 것이 보포트 풍력 계급(Beaufort scale)이다. 이에 대한 자세한 표는 한국 해사 문제 연구소(2002), 해운·물류 큰사전, p. 467을 참조할 것.

9) 박 대위(1979), 선하 증권, 법문사, p. 190.

풍이 발생하였을 때는 선박이 피박 또는 피항할 장소가 없어서 상당한 위험 속에서 항해를 계속할 수밖에 없는 해역이다(피신청인의 답변서). 그렇다면 이 건 운송인은 출항하기에 앞서 항해 중의 강풍과 그에 대비한 피박과 피항 등이 어렵다는 상황은 예견할 수 있는 것이므로 그에 대비한 모든 조치를 다하여야 하였을 것이다.

한편 신청인은 이 건 선박이 황천 항해 중 제2 데릭 붐의 지주대가 파손되면서 화물창 덮개 위로 떨어져 해치 커버를 감싸고 있는 방수포가 찢어짐으로 해수가 화물창으로 침수하여 화물이 손상되었고, 이는 선박의 결함과 감항 능력의 결여로 이어졌다고 주장하였다.

이에 대하여 피신청인은 사고 선박이 한국 선급(Korea Register of Shipping; KR)¹⁰⁾에 가입되어 원양 항해에 적합한 선급 증서와 안전 증서 등 유효한 검사 증서를 소지하고 항해를 수행하였으므로 이 건 선박은 분명히 감항 능력을 충분히 유지하고 있었다고 주장하였다.

그러나 선급 검사 보고서에 따르면 검사 당시 하역 장치 검사(cargo gear survey)는 하지 않은 것으로 되어 있었다. 선급 검사가 선박의 감항 능력을 확고하게 보장하는 것이 아님은 분명하며, 운송인은 언제라도 발항할 때 선박이 감항 능력을 갖추도록 노력을 다하여야 한다.

또한 이 건 사고가 데릭 붐의 지주대를 용접함으로써 그 용접 부분이 매우 약하여 지주대가 데릭 붐을 충분히 지탱하지 못하여 발생되었다는 신청인의 주장에 대하여, 용접 기술의 발달로 말미암아 용접한 부위의 강도를 15-20% 정도 더욱 더 강화시킨다고 주장하였으나 이에 대한 아무 증거도 제시하지 못 하였다.

따라서 피신청인은 운송인으로서 이 건 선박이 선적항을 출항하기에 앞서 통상 겨울철 동해의 폭풍이 예상되는 상황임으로 이에 대항

10) 선급이란 선급 협회가 정한 선박의 구조와 의장에 관한 규격에 적합한 선박에 대하여 선급 협회가 부여하는 등급을 말한다. 선급 협회는 선급을 부여한 선박을 정기적으로 검사하고, 만족스럽지 못한 상태에 있다고 판정되는 경우에는 선급을 취소한다. 그렇다고 해도 선박이 선급을 가졌다고 해서 그 선박의 감항성을 절대적으로 주장하지는 못한다(한국 해사 문제 연구소, 2002, p. 570).

할 만한 충분한 조치를 다 하였어야 하는데 이 건 선박의 경우는 그렇다고 볼 수 없다. 더욱이 이 건 선박의 항해 일지를 따를 때, 사고 시점에서의 바다의 날씨는 폭풍이나 태풍의 상태는 아니었음이 분명하다. 즉 선장이 진술한 해난 보고서에 따르면, 사고 발생 시점의 앞뒤 모두 비교적 평온한 상태(moderate breeze & cloudy with sea high)이었다.

이상을 종합하여 살펴 볼 때, 이 건 사고 손해는 이 건 선박의 항해 중 데릭 붐의 지지대가 파손되었고 그것이 화물창의 해치 커버를 덮는 방수포를 찢어 그 찢어진 방수포를 통하여 바닷물이 들어가 화물이 바닷물에 젖는 손해를 입었다고 중재 판정부는 판정하였다.

한편 운송인은 위에 적은 바와 같이 출항하기에 앞서 항해 중의 강풍과 그에 대비한 피박과 피항 따위가 어렵다는 상황은 충분히 예견할 수 있는 것이므로 그에 대비한 모든 조치를 다하였어야 할 것이다. 따라서 성약서 제8조에 “선박 소유자는 선박의 결함이나 하자로 말미암아 발생한 화물 손해에 대하여 책임을 진다(Owners to be responsible for cargo damages caused by vessel’s defects).”라고 규정하고 있으므로, 피신청인은 이 건 사고는 선박의 결함으로 말미암아 발생한 것으로 이 사고에 대한 책임이 있다고 중재 판정부는 판정하였다.

5. 손해배상금액의 산정

이 건 선박이 도착항인 부산 항에 들어온 1999년 12월 13일자의 바로 다음 날인 12월 14일 피신청인 쪽의 의뢰에 의해 본선을 방문 조사한 뒤 작성된 H 공사의 손해 검정 보고서에는, 이 건 신청인 쪽인 수하인을 대리하여 K 검정 공사와 적하 보험자를 대리하여 D 검정 공사가 공동으로 수행한 것으로 적고 있다(The survey was jointly conducted with a surveyor to Ksco on behalf of the consignee and

Disco on behalf of the cargo underwriter). 한편 신청인 쪽의 요청에 의하여 이루어진 D 검정 공사의 손해 조사는 1999년 12월 16일과 17일에 본선을 방문하였고 피신청인 쪽에서 입회한 기록은 없다. 따라서 신청인 쪽과 피신청인 쪽이 공동으로 참여하여 조사된 검정 보고서가 더욱 신뢰할 수 있다고 중재 판정부는 보았다. 이 검정 보고서에 따르면 이 건의 바닷물에 젖어 입은 녹에 의한 손상은 모두 512 피스이었다.

신청인 쪽의 검정 보고서에는 선적되었던 철판 2,601피스 모두가 녹이 슬었음으로 녹슨 철판 모두에 대해서 손해액의 산정 대상으로 삼고 있으나 이는 무리한 계산이라고 판단하였다. 왜냐하면 이미 철판을 본선에서 인수할 때에 녹이 슬어 있었고(본선 화물 수령증<Mate's Receipt>), 철판의 성질로 보아 시간이 지나면 그 녹은 자연적으로 심해질 것이기 때문이었다. 포장되지 않은 철제 화물의 운송 도중(특히 실을 때와 부릴 때) 조금씩 굽거나 흠이 생기는 것이라든가 녹이 스는 것은 어떻게 할 수 없는 고유의 하자이며 이런 부분까지 손해액의 산정 대상으로 삼는다는 것은 지나치다고 판단한 것이었다.¹¹⁾

한편 이 건 선박의 선하 증권 약관 제12조에 따르면 화물의 멸실이나 손상에 대하여 선하 증권에 의하여 화물을 인도하여야 할 사람에게 화물이 넘겨지기 전 또는 넘겨질 때 화물의 인도 장소에서 서면으로 그 사실을 통지하거나 화물의 멸실 또는 손상이 외관으로 보아 분명하지 않은 때는 3일 이내에 그 사실을 운송인에게 통지하도록 되어 있다. 이미 앞서서도 살펴본 바와 같이 이 건 선박이 도착항인 부산항에 입항한 1999년 12월 13일자의 바로 다음 날인 12월 14일 신청인 쪽과 피신청인 쪽이 함께 본선을 방문 조사하였으며, 신청인 쪽과

11) 헤이그 규칙 제4조에 따르면 화물 고유의 하자(inherent defect)와 화물 자체의 숨은 결함(vice of the goods) 따위로 말미암은 화물의 용적이나 중량의 감소 및 이로 말미암은 일체의 멸실과 손상에 대해서는 운송인은 면책된다. 헤이그 규칙이 적용되지 않는 운송 계약에서도 마찬가지로인데, 화물 고유의 흠으로 인한 멸실이나 손상에 대해서 선주는 면책된다(상법 제789조).

피신청인 쪽 모두 같이 사고 발생의 사실을 확인하였을 뿐만 아니라, 512피스가 심하게 녹슨 사실도 확인하였으며, 이것은 클레임의 통지로 볼 수 있다.

그러나 이후 신청인 쪽으로부터 이 건 화물이 부러진 뒤 3일 이내에 앞에 적은 512피스 이외의 화물 사고에 대해 어떠한 클레임도 피신청인에게 제기하지 않았다. 다시 말하여 신청인은 이 건 철판 512피스가 바닷물에 의하여 녹슬었다는 사실을 인정한 채로 화물을 인수하였다고 추정된다.

따라서 이 건 화물인 철판 2,601피스 가운데, 신청인 쪽과 피신청인 쪽 모두 참여하여 검사한 뒤 인정된 512피스의 철판에 손 녹만을 손해액의 산정 대상으로 삼았다.

손해액 산정 방식은 신청인 쪽과 피신청인 쪽이 녹만 제거하면 쓸 수 있으므로 녹의 제거 비용만 산정하면 된다고 의견의 일치를 보아 다툼이 없었다. 녹 제거 비용도 그 금액에서 다툼이 없었다.

IV. 결 론

이 용선 계약 분쟁 중재 사례를 다루면서 해상 중재에 대한 본격적인 연구와 실천이 있어야 함을 절감하게 된다. 이 사건의 경우는 당사자 모두 내국인이었기 때문에 우리나라에서 중재가 이루어졌지만, 외국 화주나 외국 선주와의 용선 계약의 경우는 대부분 우리나라가 아닌 곳에서 중재가 이루어진다. 우리나라에서 해상 중재가 이루어질 수 있도록 해상 중재를 활성화시켜야 한다.

해상 중재의 영역이 크게 확장되고 있다. 해상 중재의 영역을 설정함에 있어 포괄 주의로 하던 열거 주의로 하던 다른 나라에서는 그 영역이 크게 확장되고 있음을 살펴보았다. 그러나 우리나라에서는 해상 중재라는 표현조차 최근에서야 활발한 논의에 대상으로 떠올랐을

뿐이다. 간간이 몇 편의 연구(박태원 1984; 조정곤 1985; 최동현·최재선 1996; 김성준 2003)에서 해사 중재와 해상 중재 활성화에 대한 문제의 제기를 하였으나, 연구가 연구로 끝난 감이 없지 않았다. 연구가 있고 그것이 타당하다고 인정되면 실행이 뒤따라야 한다. 하루 빨리 해사 중재를 비롯한 전문 중재가 제자리를 찾아야 한다. 이는 중재에 관여하는 모든 이들의 바람일 뿐 아니라, 중재의 고객인 중재를 신청하고 그에 응하는 모든 이들의 바람이기도 하다. 아니 후자의 열망이 더욱 클 것이다. 아울러 중재인들도 전문 영역에 대한 지식을 계속 연찬하여 고객들의 바람을 충족시켜주어야 하고, 더욱이 고객들로부터 원성을 듣는 일은 없어야 한다.

오늘 사례에서도 보았듯이, 해상 중재는 중재인이 알아야 할 실무 지식이 매우 광범위하다. 오늘 사례에서도 성약서(fixture note), 젠컨(GENCON), 데릭 붐(derrick boom), 지주대(stanchion), 풍력 계급(Beaufort scale), 항해 달성의 계절적 요인, 항해 일지(logbook), 해난 보고서(sea protest), 그리고 그 밖에 지금 열거하지 않은 선박에 관련한 수많은 전문 용어들이 등장하고 있다. 해상 중재인에게는 이러한 전문 용어의 간략한 개념에서 그칠 것도 아니며, 실무와 관습에 대한 보다 깊은 지식이 요구된다고 하겠다. 끊임없이 연찬하여야 하고 그러한 연찬의 기회가 마련되어야 할 것이다. 이렇게 될 때 해상 중재가 발전할 것이다.

한 가지 덧붙여 말하고 싶은 것은 외국 중재 기구의 움직임도 신속히 파악하여 벤치 마킹의 대상으로 삼아야 한다. 이미 중국에서는 항해 용선 계약의 표준 성약서(standard fixture note)를 만들어 이의 채택을 운송인과 화주들에게 권장하고 있다(부록 2 참조). 아울러 중국에서는 어로 분쟁이나 물류 분쟁에 관한 중재도 해상 중재의 범위에 포함시켜 해상 중재의 영역을 넓히고 있다(부록 3 참조).

참 고 문 헌

- 김 병준(1994), “중국의 섭외 경제 계약법과 그 분쟁 해결에 관한 연구,” 고려 대학교 대학원, 박사 학위 논문.
- 김 성준(2003), “해사 중재 발전 방향에 관한 소론,” 중재, 제310호. 대한 상사 중재원.
- 대한 상사 중재원(2002), 중재 제도의 활성화를 위한 연구 보고서, 대한 상사 중재원.
- 박 태원(1984), 해사 중재 제도에 관한 연구, “해운 산업 연구, 한국 해운 기술원.
- 박 대위(1979), 선하 증권, 법문사.
- 성 백영(1998), “중화 인민 공화국 중재법의 내용과 문제점 고찰: 섭외 중재 제도를 중심으로,” 한중 법학회 제18회 정례 학술 발표회 발표 논문.
- 오 세영 · 서 문성(2003), 에센스 무역 업무, 서울: 도서출판 범한.
- 한국 해사 문제 연구소(2002), 해운·물류 큰사전, 서울: 재단법인 한국해사문제연구소.
- 윤 진기(1993). 국제 분쟁의 해결 가이드: 중국, 서울: 대한상사중재원.
- _____ (1998), 중국 중재 제도, 마산: 경남 대학교 출판부.
- 이 신우 · 윤 민현 · 김 성만 · 이 선구(1977), 최신 종합 해운: 이론과 실무, 교문사.
- 조 영정(2004), 무역 영어: 미국식 현대 영어, 서울: 법문사.
- 조 정곤(1985), “한국 해사 중재의 정립을 위한 연구,” 석사 학위 논문, 한양 대학교.
- 최 동현 · 최 재선(1996), 해사 중재 제도 활성화 방안, 서울: 해운 산업 연구원.

ABSTRACT

A Case Study on the Arbitration of Disputes arisen between the Parties of Charter Party

Se-Young Oh

This paper is about a case on the arbitration of disputes between the parties of charter party.

'B' vessel owner on the original charter party first made a charter party with 'L' cargo owner on the original charter party. Then, 'B' entered into another charter party with 'D' vessel owner, who will actually take charge of carriage of the cargoes which is described on the original charter party.

Therefore, 'B' is a carrier of cargoes of 'L' and 'D' is a carrier of cargoes of 'B', according to the contracts. The cargoes of 'B' is cargoes of 'L', by nature. In these circumstances, damages to the cargoes occurred in the transit by the vessel of 'D'. Who should take the responsibility for the damage of cargoes? Who must be liable for those, 'B' or 'D'?

According to the original charter party, 'L' signed 'as Charterers' and 'B' was the counterpart of 'L'. But 'B' signed as "for and on behalf of 'B'," without 'as Owners'. Tribunal of arbitration award that 'B' should take the responsibility for the damage to the cargoes, because 'B' is the vessel owner. Although 'B' is a contract carrier, 'B' must bear the liability of transport of the cargoes. The counterpart of charterer, 'L' is 'B' who is presumed to be the vessel owner by the

original charter party. 'D', actual carrier is not the privy of 'L', cargo owner.

This case teach us that signature on the contract is the matter of great importance.

Key words: arbitration, cargo owner, charter party, damage, dispute, liability, responsibility, vessel owner.

(부록 1)

영문 문서에 서명하는 방법은 계약 당사자의 직접 서명과 대리 서명의 두 가지가 통용된다. 대리 서명에도 정식 대리 서명과 약식 대리 서명의 두 가지가 있다.

정식 대리 서명은

per pro. OSY Co. Ltd. <i>Paul S. Y. Oh</i>	For and on behalf of OSY Co. Ltd. <i>Paul S. Y. Oh</i>
---	---

(per pro. = p.p. = per procuration)

약식 대리 서명은

OSY Co. Ltd. By(For, Per) <i>Paul S. Y. Oh</i>	OSY Co. Ltd. <i>Paul S. Y. Oh</i> Sales Department
---	--

따라서 이 건의

For and on behalf of B Line Corp. <i>Jay Kim</i>
--

에서는 단순히 B Line Corp.를 대리하여 서명하였다는 의미로 받아들일 수밖에 없다. 이를 가지고 실제 운송인의 대리인이라는 주장하는 것은 그 근거가 희박하다고 하겠다. 실제 운송인의 대리인으로 서명하였다면 다음과 같은 형식을 취하였어야 하였다.

For and on behalf of

D Shipping Co., Ltd.

Jay Kim

President

B Line Corp.

<부록 2>

China Chamber of International Commerce - Fixture Note of Voyage
Charter Party (2000 Standard Form)

day ____/month____/year____

It is mutually agreed between _____ as Owners
(address: _____ fax: _____ telephone: _____)
and _____ as Charterers (address: _____
_____ fax: _____ telephone: _____) that this Fixture
Note shall be performed subject to the following terms and conditions:

1. Particulars of Performing Vessel:

M/V: _____ Flag: _____ Built: _____

Classification: _____ Registered Shipowners: _____

GT/NT/DWT: _____ / _____ / _____ TS SSW: _____

LOA/BM: _____ / _____ MS Grain /BaleCapa: _____ /

_____ CBMS

Ho/Ha: _____ / _____ Derr: _____ Tweendeck: _____

[add other items when necessary] _____

2. Cargo and Quantity: [Indicate Alternative (A) or (B) with ?]

[] (A) _____ m/ts of _____ in _____ [bag or
bulk], _____% more _____ or less at _____ option [Owners'
option or Charterers' option].

(B) _____ cbms of _____,
_____ % more or less at _____ option [Charterers' option or Owners'
option].

3. Laycan :

_____ / _____.

4. Loading /Discharging Port(s): [Indicate Alternative (A) or (B) with
?]

(A) _____ safe port(s) at _____ / _____.

(B) _____ safe berth(s) at port(s) of _____ /
_____.

5. Loading/Discharging Rate: [Indicate Alternative (A) or (B) or (C)
with ?]

(A) _____ / _____ m/ts per weather working day,
Sundays and holidays excepted unless used (PWWD SHEX UU).

(B) _____ / _____ m/ts per weather working day,
Sundays and holidays excepted even if used (PWWD SHEX EIU).

(C) Customary quick despatch at port(s) of _____ [loading or
discharging](CQD).

6. Laytime Calculation: [Indicate Alternative (A) or (B) with ?]

(A) Separate laytime for loading and discharging.

(B) Total laytime for loading and discharging.

7. Freight Rate: [Indicate Alternative (A) or (B) or (C) or (D)
with ?]

(A) Lumpsum _____ fiost.

(B) _____ per _____ [net or gross] m/t fiost.

(C) _____ per _____ [net or gross] m/t on free in and liner out.

(D) _____ per _____ [net or gross] cbm fiost.

8. Freight Payment: [Indicate Alternative (A) or (B) or (C) with ?]

(A) Freight to be paid within _____ banking days after completion of loading.

(B) Freight to be paid within _____ banking days after completion of loading, but always before breaking bulk.

Freight collected or to be collected as per aforesaid (A) or (B) shall be deemed earned by Owners upon cargo loading on board, and such freight must be paid by Charterers non-returnable and non-discountable whether vessel/cargo lost or not.

(C) Freight to be paid within _____ banking days after completion of discharging.

9. Demmorage/Despatch:

_____ / _____ per day or pro rata to be settled within _____ days after completion of discharging provided that Owner's lien, if any, on the cargo shall not be affected by this provision.

10. Taxes/Dues/ Fee :

Taxes/dues/fee if any on vessel/freight to be for Owners' account, howsoever the amount thereof may be assessed. Same on cargo if any

to be for Charterers' account, howsoever the amount thereof may be assessed.

11. Agency: [Indicate Alternative (A) or (B) with ?]

[] (A) Owners' agents both ends.

[] (B) Owners' agent at loading port and Charterers' agent at discharging port.

12. Commission: [Indicate Alternative (A) or (B) with ?]

[] (A) Commission on freight, dead-freight and demurrage totals ___ percent including address commission.

[] (B) Commission on freight, dead-freight and demurrage totals ___percent , plus ___percent to be for _____.

13. Law and Arbitration :

This Fixture Note shall be governed by and construed in accordance with Chinese law, and the Charter Party shall be established when this Fixture Note is signed. Any dispute arising out of or in connection with this Fixture Note shall be submitted to China Maritime Arbitration Commission for arbitration in Beijing. The arbitration award shall be final and binding upon the parties.

14. Gencon Charter: [Indicate Alternative (A) or (B) with ?]

[] (A) Other terms and conditions are as per Gencon Charter 1994, except Clause 2.

[] (B) Other terms and conditions are as per Gencon Charter 1976, except Clause(s)

_____.

15. Special Provisions:

Owners' signature Charterers' signature

(부록 3)

Fishery Dispute Resolution Center of China Maritime Arbitration
Commission Model Arbitration Clause

"Any dispute arising from or in connection with this matter/ this contract shall be submitted to China Maritime Arbitration Commission Fishery Dispute Resolution Center for arbitration which shall be conducted in accordance with the Special Provisions on Fishery Disputes Cases of CMAC Arbitration Rules of applying for arbitration. The arbitral award is final and binding upon both parties."

The Logistics Dispute Resolution Center Has Been Established

The Logistics Dispute Resolution Center of China Maritime Arbitration Commission (CMAC) has been established in Beijing on Feb 1st, 2004. It is a professional organization specializing in settling the disputes of logistics and composed of experts of the logistics, technology and law. Its scope of accepting cases covers various kinds of disputes of which the logistics are concerned at home and abroad.

The development of the logistics in the developed countries has a history of 20 to 30 years, and it has shifted from introduction stage to the mature stage. As an industry, the logistics has highly taken the eyes of every party concerned in the recent years in our country. Such industry is still in the process of development. To satisfy the needs of the logistics industry and to promote its sustained, steady and healthy development in a more standardized and legalized manner, and to

provide the logistics enterprises with highly professional legal service, the Logistics Dispute Resolution Center has been specially established upon the approval of China Chamber of International Commerce (CCOIC).

CMAC has about 40 years of professional arbitration experience in the maritime area, and many experts who are familiar not only with the logistics affairs and technology but also with the relevant laws and regulations as well as trade customs, which makes it an ideal place to settle the logistics disputes. It is authoritative, flexible and convenient for the awards to be enforced if the relevant disputes are settled by means of arbitration conducted by experts. And the parties concerned can also save the costs and time if so doing. Furthermore, since a wide range of fields are related to logistics, including not only in ocean shipping, land transportation and air transport but also the storage, loading and discharging, processing, information, agency and insurance, etc., the jurisdiction of the logistics disputes are not centralized. In addition, because the logistics is a specialized and newborn industry, such condition is not favorable for the appropriate settlement of logistics disputes. The establishment of the Logistics Dispute Resolution Center in CMAC to ensure centralized jurisdiction of such disputes will effectively avoid the uncertainty in jurisdiction and the judgments of the awards as well as the unnecessary delay in the procedure, and facilitate a package settlement of the logistics disputes.

Upon the approval of CCOIC, the Logistics Dispute Resolution Center of CMAC is entitled to accept all cases involving the logistics dispute, including in ocean shipping, land transportation (highway, railway) and air transport, combined transport, container transport, LCL,

FCL, express service, storage, processing, allocated delivery, storage distribution, agency, management of logistics information, transportation, handling, loading and discharging, production, sale and lease of the storage equipment and establishment, design and consultation of the logistics plans, insurance relating to the logistics and enterprises concerned and tort in respect of the logistics service, etc.

The Logistics Dispute Resolution Center of CMAC will be entrusted with the jurisdiction once the parties to the logistics contract agree to include a valid arbitration clause in the contract or reach a separate arbitration agreement after the occurrence of the dispute submitting the dispute to the above-mentioned organization.