

# 정기용선선박의 선속 및 연료사용 유지의무 위반에 관한 분쟁사례 연구

- 벌크선을 중심으로 -

김동열\* · 송영수\*\*

## The Case Study of the Violation of Speed and Bunker Consumption Rate at the Time Chartered Vessel - Focused on the Bulk Carriers -

Dong-yol Kim · Young-Soo Song

### 목 차

- |                                    |                         |
|------------------------------------|-------------------------|
| I. 서론                              | III. 독립된 기상회사 보고서의 증거능력 |
| II. 선속과 연료유 사용 특정의 용선계약서<br>조항과 사례 | IV. 결론                  |

Key Words: Speed, Bunker Consumption Rate, about, good weather, ocean current, smooth water, without guarantee

### Abstract

The time charterer depends on speed and bunker consumption rate of time chartered vessel because it is related charterers' benefit. It is important role of stipulated speed and daily bunker consumption rate at the Time Charter Party, it is generated any dispute against speed and daily bunker consumption rate deficiency. The case of dispute is a restricted word of stipulated speed and daily bunker consumption rate at Charter Party as "about", "good weather or good weather day", "smooth water", "ocean current" and "without guarantee". It happens a dispute against speed and daily bunker consumption rate because it is not well-educated as a vessel operator regarding Time Charter Party interpretation.

▷ 논문접수: 2009.04.23    ▷ 심사완료: 2009.05.27    ▷ 게재확정: 2009.06.01

\* 인천대학교 동북아물류대학원 박사과정, khjhkim@hotmail.com, (02)737-8522, 대표집필

\*\* Vancare engineering 대표, yssongg@chollian.net, (011)9312-8086, 공동저자

## I. 서론

해운선사가 운항하는 선박중 약 90% 정도는 정기용선을 이용하여 운항하고 있다. 그만큼 정기용선이 차지하는 비중이 크고, 용선료와 연료유의 급등과 급락으로 인하여 많은 어려움을 겪고 있기 때문에 정기용선의 경우 최적운항이 무엇보다 중요하다 할 것이다. 최적운항을 통해 화물은 인도예정일 안에 인도할 수 있고, 운항비중 많은 비중을 차지하는 연료유를 절감하여 채산을 개선할 수 있다.

정기용선(Time Charter)은 운항선사가 자본력이 약하거나, 일시적으로 선박이 부족할 경우, 일정기간 타선사의 선박을 빌어 운항하려 할 때 이용되는 방식이다. 용선주는 선주에게 용선료를 지불하고, 연료비, 항비 등 운항비를 부담하며, 선주는 선원의 급료, 식료품, 선체보험료, 수리비, 제세공과금 등 통상의 선비를 부담한다. 정기용선의 법적 성질은 선박의 점유권이 선주에게 있고, 선장은 용선주의 지시를 받아야 하므로, 용선계약의 본질상 선박임대차 및 선원 노무제공의 혼합계약으로 보는 견해가 지배적이다.<sup>1)</sup> 그러므로 선주는 정기용선계약의 성공적인 이행을 위하여 선박의 감항능력(Seaworthiness)과 항해의 효율적인 상태를 유지시켜야 할 기본적인 책임을 가지고 있다. 이와 관련하여 선박소유자는 용선기간 동안 선속감소 방지 의무와 연료소모량의 증가를 방지하기 위하여 계약상의 책임을 성실히 이행해야 할 의무가 있다. 선박소유자가 정기용선기간 동안 부담해야 할 선속유지 의무에 대하여 선속담보약관(speed warranty clause), 가장 빠른 항해성취 약관(utmost despatch duty clause)과 선박정비약관(maintenance clause)<sup>2)</sup> 및 휴항(休航)약관(off-hire clause)이 관련되며<sup>3)</sup> 이의 위반에 따른 분쟁이 발생한다.

정기용선계약의 기본적인 성립요건은 선박의 특정이며, 선박의 특정 중 가장 중요한 사항은 선속과 연료소비량이다. 그러나 많은 수의 선박들이 여러 가지 이유로 인하여 용선계약서 상에 특정한 선속과 연료유 사용량을 유지하지 못해 선주와 용선주 사이에 다툼이 있게 된다. 특정된 선박의 선속유지와 연료유 사용량 유지 의무에 관한 보증은 해상기상 상태에 따라 다르다. 이에 대한 분쟁은 좋은 날씨에 대한 판단을 위하여 독립된 전문 기상회사의 항해분석 보고서를 기준으로 사용하고 있고, 법원도 제기된 소송에 대하여 이를 판단의 근거로 사용하고 있다.

정기용선기간 동안 용선주는 선박운항의 경제적 이익관계가 선속유지 및 연료유 사용량에 크게 의존하기 때문에 선속 또는 연료유 사용량에 대하여 종종 분쟁이 발생하

1) 임석민(1999), 『국제운송론』, 삼영사, p. 135.

2) 선속과 연료사용량 유지의무와 관련하여 용선계약서와 같이 특정되도록 할 의무이다.

3) 박용섭(1982), “정기용선계약상에서 선박소유자의 선속유지 의무에 관한 연구”, 해법회지, 제4권 제 1호, 1982 p.120.

게 됨을 볼 수 있다. 이러한 분쟁은 계약 양 당사들 사이에 합의로서 해결되지만 합의가 이루어지지 않을 경우 중재 또는 법원의 결정으로 해결하게 된다.

정기용선계약에서 용선주는 용선선박의 운항에 필요한 연료비와 항비 등의 직접 운항비를 부담해야 할 의무가 있기 때문에 선속과 연료소비량은 매우 중요한 계약요소이다. 그러므로 선주는 이를 유지하기 위해서 상당한 주의의무를 지켜야 한다. 용선선박의 선속과 연료 소비는 실무적인 문제로서 선주가 그 동안 운항결과로 평가하여 결정한 계량적인 수치이나 이것은 기상과 해상의 영향 및 선박의 기관과 설비 등의 여건에 따라 달라진다. 이 선속은 이론적으로 계산한 선속이 아니기 때문에 선속유지 약관에서는 선속 앞에 약(about)을 명시하여 이를 규정하고 있고, 영국의 중재판정에 따르면 약(about)에 의한 선속의 변화는 0.5kt라고 하였기 때문에, 선속의 경우 용선계약서 상에 특정된 선속에서 0.5kt를 감한 선속을 기준으로 하여 선속유지 의무위반 여부를 결정해 왔다. 그러나 연료의 경우 그 적용에 있어서 특정 몇 톤이 아닌 몇 퍼센트(%)로 해석하여 적용해 왔다.

정기용선 계약상의 분쟁에 대한 다른 분야의 연구는 많이 진행되었으나, 선속 및 연료유 유지에 대한 연구는 미비하였다. Jagmeet Singh Makkar(2003)는 선주의 선속유지 및 연료유 사용유지 의무 위반에 대한 전형적인 계산방법에 관한 연구가 있었다. 박용섭(1982)은 용선계약서 종류에 따라 선속유지 의무에 대한 선주의 각각의 의무에 대한 사례를 든 연구가 있었고, 최근 들어 항로선정에 대한 권한이 선장에게 있는가에 대한 문제를 Hill Harmony 사건<sup>4)</sup>에 대한 영국법원의 판례 해석중심으로 항로선정권과 면책사항에 대한 한 연구<sup>5)</sup>가 있었다. Hill Harmony의 항로선정에 대한 분쟁도 불합리한 항로선정에 따른 항해기간 증가와 연료유의 추가 사용에 따른 용선주의 피해사실이 크기 때문에 발생한 사례 중 하나이다. 양정호 · 박광서는 판례를 중심으로 휴항(Off-hire)의 일반원칙과 성립요건에 대하여 외부적인 원인과 선박 작업에 영향을 주는 사실로 구분하여 연구하였다.<sup>6)</sup>

세계 정기용선 시장에서 용선계약서상의 분쟁해결에 대한 준거법은 영국 법으로 한다고 특정하는 것이 보통이다. 이처럼 영국법이 준용되기 때문에 시간의 경과에 따라 판례들이 변하였고, 그 적용방법도 변해 새로운 해석이 필요하게 되었다.

4) Whistler International Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, English High Court on 20 February 1998, Lloyd's Maritime Law Newsletter(1998) No. 480.

5) 김인현(2002), “정기용선계약하에서 선장의 항로선정권 - 2000년 12월 영국 귀족원의 힐하모니 사건-”, 해사법 연구 제13권 제1호, pp.31-44; 방희석, 이원정(2003), “정기용선계약상 항로지시에 관한 판례연구-The Hill Harmony 사건 -”, 국제상학 제18권 제3호, pp.123-139; 한낙현(2007), “정기용선계약에 있어서 선장의 항로선정에 관한 연구”, 산업경영, pp.95-113.

6) 양정호 · 박광서(2007), “정기용선계약상 Off-hire의 성립요건에 관한 연구”, 산경논총, pp. 43-55.

따라서 본 연구에서는 관례에 따른 용선계약서에 특정된 선속 및 연료유 사용 유지 의무와 관련된 조항인 좋은 날씨와 해상상태, 해류의 영향, 약(about) 조항과 담보예외 조항의 해석을 명확히 하고, 독립된 전문기상회사의 항해분석 보고서의 거증능력을 확인하여 해운실무상 용선계약서상에 특정된 선속유지와 연료사용 유지의무 위반에 관한 분쟁 방지를 목적으로 한다.

벨크션의 정기용선에 있어서 사용되는 용선계약서는 「발틱국제해운 회의소」(The Baltic and International Maritime Conference-BIMCO)가 제정한 표준 정기계약서인 「볼타임」(BALTIME)과 「뉴욕 프로듀스 익스체인지」(New York Produce Exchange-NYPE)의 아스바타임(ASBATIME)을 표준용선계약서<sup>7)</sup>로 선정하여 사용하며, 용선계약에 관련된 분쟁사항은 특별한 경우가 아니면 영국 법에 준거를 두기 때문에 이를 중심으로 사례를 연구하고자 한다.

## II. 선속과 연료유 사용 특정의 용선계약서 조항과 사례

선속과 연료유 사용의 특정에 관하여 영향을 미치는 문구들은 좋은 날씨(Good Weather), 해류(Current), 풍력계급(Beaufort Scale), 파고너울등급표(Douglas Sea and Swell Scale), 약(About) 및 담보예외(Without Guarantee: WOG) 등이 있다.

정기용선계약서상 선박의 선속 및 연료유 사용에 관련된 특정된 조항의 예시와 분쟁에 대한 조항의 적용사례에 따른 해석 연구를 살펴보기로 하자.

예문 1)

“The speed and consumption warranty in the time charter provided:

“Speed /consumption in good weather/smooth sea (no adverse currents) up to maximum Beaufort Scale 4 and Douglas Sea State 3:

About 14.50 knots ballast on about 55.00 mt IFO,

About 13.25 knot laden on about 55.00 mt IFO,

All details ‘about’.”

### 1. 기상 및 해상상태

---

7) 실무에서는 Baltime과 NYPE의 조항을 사용목적과 의도에 따라 혼용하여 사용하고 있기 때문에 어느 계약서를 사용하든 선박선속 및 연료유 사용에 관련된 문구의 해석은 같아 이를 구분하는 것은 의미가 없다.

### 1) 좋은 날씨(Good Weather) 조항

용선계약서 상에서 선속과 연료유 사용량을 특정할 때 담보조건이 좋은 날씨이다. 그런데 좋은 날씨의 시간은 어느 정도인가에 대하여 선주와 용선주 사이에 다툼이 많다. 통상적으로 선박의 선속 및 연료유 사용량을 보고하는 기준은 전일 정오에서 익일 정오까지의 선속과 연료유 사용량이다. 그렇다면 좋은 날씨는 몇 시간 정도가 지속되어야 좋은 날씨로 판단할 것인가에 대하여 영국과 런던의 판례는 최소 12시간 이내라고 했다.

MV. Didymi((1984) 112 LMLN 2(2) )와 MV Gas Enterprise (1993, LMLN 357)사건에서 좋은 날씨란 풍력계급 4<sup>8)</sup> 또는 그 이하라고 판시하였다. 그렇다면, 선속저하일수를 언제로 할 것인가가 문제가 된다. 전체 항해일수 중에 좋은 날씨 일수 기간에서만 선속저하가 발생하였기 때문에 이 기간 동안만을 선속저하로만 적용할 것인가, 아니면 좋은 날씨 일수의 평균선속을 전체항해 일수에 적용할 것인가의 문제가 발생하게 된다. 1997 LMLN 465에 따르면 좋은 날씨 일수 동안의 선속을 전체 항해일수에 적용하는가에 대하여 법원은 선속저하문제는 좋은 날씨 일수동안의 평균선속을 전체 항해일수에 적용해야 한다고 판시하였다. 따라서 그 동안 좋은 날씨 일수에 한하여 선속저하에 대한 클레임을 수인하겠다는 선주의 주장은 설득력이 없게 되었다.

### 2) 좋은 날씨와 잔잔한 수면(Good weather and the smooth water) 조항

바람과 해상상태는 아주 밀접한 관련이 있지만, 정확히 일치하지 않는다. 바람이 부는 범위 내에서 물결이 일어나는 것을 파도라 하고, 그 범위를 벗어난 해역에서 물결이 일어나는 것을 너울이라고 한다.<sup>9)</sup>

풍력계급의 경우 명확하게 표현되어 다툼의 여지가 적지만 해상상태의 경우 표현방법이 특정되지 않아 그 다툼이 빈번하다. 해상상태가 파고너울등급표(Douglas Sea and Swell Scale)<sup>10)</sup>상의 등급으로 특정되면, 그 높이가 명확히 정의되어 있어 다툼의 여지는 없게 된다. 그러나 등급표상에 특정되지 않는 잔잔한 바다(the smooth water)의 경우 그 정도는 어디까지인가에 대하여 1997 LMLN 465에서 바람의 세기가 좋은 날씨의 범

8) 국제기상기구에 따르면 건들바람(Moderate breeze), 풍속 11-16kts, 해상상태는 파고가 작고 파장이 길어지고, 희 물결이 많아지고(Small waves, becoming longer; fairly frequent white horses) 높이는 평균1m이고 최고 높이는 1.5m로 정의하고 있다.

9) The United Kingdom Hydrographic Office(1999), "The Mariner's Handbook", The Hydrographer of the Navy, p.70.

10) 최근 국제기상기구에서 Douglas Sea and Swell Scale 3은 파랑이 약간 있는 해상상태를 말하며 그 높이는 0.5-1.25m라고 명백히 규정하고 있다.

위를 초과하지 않는 조건의 해상상태라고 하였다. 따라서 좋은 날씨라고 표현될 경우 풍력계급 4를 의미하며, 바람의 세기가 풍력계급 4를 초과하지 않을 경우의 해상상태를 의미한다고 봐야 한다.

정기용선 계약서상에서 다음과 같이 "minimum swell"이란 표현이 나타날 때가 있다.

예문 2)

"The speed and consumption warranty in the time charter provided:  
"Speed/consumption in good weather up to maximum Beaufort Scale 4 and minimum swell"

About 13.50 knots ballast on about 32.00 mt IFO,  
About 13.25 knot laden on about 34.00 mt IFO,  
All details 'about'."

minimum swell이란 단어가 유엔국제해사기구나 국제기상기구 등에 정의되어 있지 않고, 판례에서도 발견되지 않고 있다. 파고너울등급표(Douglas Sea and Swell Scale)그렇기 때문에 이 용어가 정의하는 swell의 높이가 얼마인가에 대하여 분쟁이 발생할 수밖에 없다. 선주는 minimum swell(최소한의 너울)이란 swell이 0.5 m이하라고 주장하고 용선주는 minimum swell이란 단어의 공인된 정의가 없으므로 인정할 수 없다고 하는 경우가 있었다. 그러나 선주와 용선주 사이의 오랜 기간 호의적인 영업 관계 때문에 원만하게 합의를 하는 것으로 종결되었다. 이 용어에 대한 해석은 법률상 판단할 문제이지만, 1997 LMLN 465에서와 같이 조건이 good weather /Beaufort scale 4를 전체 조건으로 하였기 때문에 good weather and smooth water의 사례를 준용한다면, 풍력계급 4를 초과하지 않을 경우의 해상상태를 의미한다고 봐야 한다.

### 3) 좋은 날씨 일(Good weather day)의 선속과 연료소모량

선속 및 연료 사용유지 의무에서는 좋은 날씨 일(good weather day)에 항해한 평균 선속에 의해 선박이 용선계약서 상에 특정된 선속을 유지하였는가를 판단하게 된다. Good weather day에 대한 분쟁은 양 당사자의 증거자료가 일치하지 않았을 때 발생하게 된다. 이때 좋은 날씨 일(Good weather day)에 대한 양 당사들 사이의 불일치가 분쟁의 원인이 된다.

판정 사례에서 기상상태의 증거자료로 무엇을 사용할 것인가를 특정하지 않을 경우 기상회사의 항해분석보고서를 준용하지만(1997 LMLN-Lloyd's Maritime Law Newsletter 465), 대부분의 선속 및 연료 사용유지 의무위반에 대한 용선료 감액은 계약서에 명기

된 것처럼 중재나 법원으로 가기 전에 양 당사들 사이의 합의에 의해 해결하고 있다. 그러나 합의가 이루어지지 않을 때 나타나는 다툼의 원인은 주로 좋은 날씨 일(Good weather day)의 일수와 선속이다. 좋은 날씨 일(Good weather day)이 몇일인가에 따라 선속과 사용된 연료유의 양이 다르게 나타나기 때문이다.

선주측은 주로 선박의 항해일지를 기준으로 좋은 날씨 일(Good weather day)의 일수를 주장하고, 용선주 측은 주로 독립된 전문기상회사의 자료를 이용하여 좋은 날씨 일(Good weather day)의 일수를 산정하여 주장한다. 이에 대한 분쟁은 1997 LMLN 465에 따르면 용선계약서 상에 특약이 없다면 기상회사의 좋은 날씨 일(Good weather day) 자료가 우선한다고 봐야 한다. 따라서 전체 항해일수에서 좋은 날씨 일(Good weather day)의 항해일수 선속을 용선계약서가 특정한 선속으로 보고 이 선속에서 약(about) 조항에 따른 0.5kt를 공제한 선속에서 해류로 인한 선속 증감요소를 가감하여 평균선속을 계산하여 전체 항해일수의 평균선속으로 계산한다.<sup>11)</sup> 2005 LMLN 670에서도 같은 취지의 판정이 있었음을 보이고 있다.

연료소모량에 대한 분쟁은 좋은 날씨 일(Good weather day)에 사용한 하루 평균 소모량을 전체 항정에 대입해서 계산을 해야 하느냐, 아니면 전체 항해일수에서 사용한 양을 기준으로 용선계약서상 허용된 선속으로 전체 항해거리를 나눈 일수에 용선계약서 상에 특정된 하루 사용량을 곱해 산정하느냐의 문제가 발생하게 된다. 이 문제는 양 당사자들이 민감하게 받아들이는 것 중 하나이다. 좋은 날씨 일(Good weather day) 기간 동안 사용한 하루 평균 소모량을 기준으로 전체 항해일수에 대입을 할 경우 실제 사용한 총량보다 때로는 많게 때로는 적게 나타나기 때문이다. 예를 들면, 15일 동안 항해를 했다고 할 경우, 용선계약서상 하루 평균사용 연료유 양이 30톤인데 약(about) 조항에 따라 선박이 사용할 수 있는 최대양은 하루 평균 31.5톤이다. 이 선박이 사용할 수 있는 총 연료유 양은 450톤에서 472.5톤이다. 그런데 좋은 날씨 일(Good weather day)에서 하루 평균 30톤을 사용하였다면, 전체 항해일 동안 450톤을 사용한 것으로 계산된다. 그러나 전체 항해일수에서 실제로 510톤을 사용하였다면, 용선계약서에 특정된 사용량 대비 60톤을, 약(about) 5%가 적용된 사용가능 최대 양보다 37.5톤을 더 사용한 것으로 나타난다. 또한 좋은 날씨 일(Good weather day) 기간 동안 하루 평균 연료유 사용량이 33톤이고, 전체 항해일 동안 사용한 총량이 허용 최대양인 472.5톤이라고 가정할 경우, 495톤을 사용한 것으로 나타나고, 실제 소모한 양보다 22.5톤을 더 사용한 것으로 나타난다.

따라서 어떤 계산 방식을 적용할 것인가의 문제는 (2007) 723 LMLN 3에 따르면, 실제로 사용한 전체 연료유 양을 총 항해거리를 용선계약서상 허용가능 한 선속<sup>12)</sup>으로

11) Jagmeet Singh Makkar(2003), "Speed and Consumption Warranties in Time Charterparties," Journal of the Institute of Seatrtransport, Autumn.

나누어 항해 일수를 계산하고, 약(about) 5%가 적용된 하루에 사용 가능한 최대 양으로 나누어 계산하여 소모량의 적고 많음의 정도를 정하는 것이 합리적이라고 봐야 할 것이다.

## 2. 해류의 영향

### 1) 해류의 영향

(2005) 670 LMLN 1에 따르면 선속은 해류의 영향에 관하여 특정하게 용선계약서상에 명시하지 않을 경우라도 해류의 영향으로 인한 선속저하는 고려되어야 한다고 하였다. 그러나 특정하였을 경우라도 선속저하가 바람에 의한 경우가 아니고 오직 해류에 의한 선속저하가 발생하였을 경우 대양항해를 하는 기간에 비교하여 보면 그 정도는 미미하기 때문에 “de minimis” 규칙<sup>13)</sup>에 따라 분쟁을 할 수 없다고 봐야 한다. (2007) 723 LMLN 3에서도 같은 취지의 판결을 내렸음을 확인할 수 있다.

### 2) 역조의 영향을 배제한(No Adverse Current) 조항

정기용선계약서에 “Speed /consumption in good weather/smooth sea (no adverse currents) up to maximum Beaufort Scale 4 and Douglas Sea State 3”으로 특정된 “no adverse current”와 관련하여, 런던중재원 15/07 (2007) 720 LMLN에 따르면 용선주는 씨네(Sines)에서 투바라오(Tubara)까지 공선항해에서 선박의 평균선속이 14.1kts이고 해류에 의한 선속감소가 0.4kts, 기상에 의한 선속감소가 -0.1kt이므로 선박의 평균선속은 13.8kts였다고 주장하면서 선속유지에 문제가 있다고 이의를 제기하였다. 그러나 중재의 결정은 선주는 “no adverse currents”란 문구 때문에 역조에 의한 선속저하의 경우 선속유지 의무에서 자유롭고, 순조에 대한 부분은 용선계약서 상에 명시되지 않았지만, 순조에 의해 증가된 선속을 다룰 수 없다고 하였다. 따라서 선주의 선속유지 의무는 지켜졌기 때문에 용선주의 선속유지 의무위반에 대한 용선료 감액요구에 대해 부당하다고 결정했다. 또한 용선주의 약(about) 조항에 관하여 선박의 특정에 대하여 All details ‘about’의 특정은 선속과 연료유 소모량에 대하여도 동시에 구속된다고 결정하였다.

“NO NEGATIVE INFLUENCE BY SWELL/ADVERSE CURRENT”와 같은 문구가

12) 용선계약서상의 특정된 선속에서 0.5kt를 공제한 나머지 선속을 말한다.

13) de minimis는 미국법의 개념이다. 작은 것을 의미하는 라틴어로부터 온 이 말은 양(금액), 손해 또는 행위가 최소한이거나, 작거나 또는 사소하여 어떠한 강제작용, 규제행위 또는 책임을 촉발시키지 않을 때 사용된다(어떤 사례든지 될 수 있다). 이 말은 민사 및 규제 분야에서 사용되고 형사 분야에서는 사용되지 않는다.

삽입 될 경우도 그 해석은 1997 LMLN 465에 나타난 것처럼 좋은 날씨와 조용한 바다 (Good weather and smooth water)와 동일하게 좋은 날씨(Good weather)상태를 전제 하고 있기 때문에 동일하게 해석되어야 합리적인 것이다.

### 3. 약(About) 조항

용선계약서 상의 약(about) 조항에서 “about”이란 어떤 의미이며, 그 정도는 어느 정도인지에 대한 분쟁이 끊이지 않고 있다. 약(about) 조항이 문제된 것은 1987 LMLN 188에서 “all about”이란 문구는 선주에게 5%의 여유를 준다고 하였다. 중재원과 법원의 견해는 선속과 연료유 소모량 차이에 따라 다르다고 결정하고 있고, 약(about)에 대한 적용범위는 최대 5%라는 것이다.

용선계약서에서 선박의 특정의 경우 약(about)조항에 대한 감속정도는 어느 정도인가에 대한 다툼에서 1985 LMLN 158에 따르면, 약(about)이란 문구의 의미는 약 또는 많거나 적거나라는 의미라고 결정하면서 감속 정도에 대하여 용선주가 3%를 주장하고, 선주가 5%라고 주장하였으나, 사례는 선속의 경우 5%, 연료유 소비량의 경우 4%라고 판시하였다. 또한 선속이 22kts보다 작지 않고, 하루 연료유 사용량이 78톤보다 많지 않았다면 계약서상의 조건을 만족했다고 판시했다.

이 사례에 따르면, 약(about) 조항의 정도는 선속과 연료유 소모량에 따라 그 적용의 정도를 다르게 해야 한다는 것이다. 이 선박의 경우 선속이 빠른 선박이지만, 저속선이 벌크선과 비교를 할 경우 12kts의 선속을 가진 선박에 5%를 적용할 경우 0.6kts이고, 22.5kts의 경우 1.12kts이다. 선속의 차이가 0.52kts가 난다. 또한 연료유 소모량이 20톤을 사용하는 경우 1톤, 75톤을 사용하는 선박의 경우 3.75톤의 차이가 발생하여, 동일하게 적용할 경우 당사자 일방에게 너무 가혹하기 때문에 선박의 특성에 따라 그 적용을 달리 해야 한다고 결정한 것으로 보인다.

2005 LMLN 670에서 about 조항에 대한 적용범위를 5%로 하였고, 2006 LMLN 699, 2007 LMLN 710, 2007 LMLN 723에 따르면 각 판례가 5%를 인정하였다. 따라서 약(about)의 적용범위는 벌크선의 경우 5%로 봐야한다.

또한 약(about) 조항이 선속과 연료유 사용량을 구속하는가에 대하여, 선박의 특징에서 “about 13.25 knot laden on about 55.00 mt IFO”처럼 선속과 연료유에 약(about)이 붙을 경우에 약(about)의 효력을 인정했지만, “about 13.25 knot laden on 55.00 mt IFO”처럼 약(about) 조항이 연료유 사용량 앞에 특정되지 않을 경우 그 효력을 인정할 것인가에 대한 다툼이었다. 그리고 약(about) 조항의 효력에 대한 또 다른 재판이 있었는데 2007 LMLN 720에 따르면 선속과 연료유 소모량을 동시에 구속한다고 판시하여 다툼의 여지를 없게 하였다. 이것은 선속과 연료유 사용량 앞에 약(about)이란 문구를

사용하든 안하든, 통상적으로 실무에서 사용하는 용선계약서 상에는 "all details about, all figures about"이란 문구를 삽입하여 선박을 특정할 때 특별약관으로 명기하고 있기 때문이다.

정기용선기간동안 사용된 연료양이 용선계약서에서 허용한 최대 양보다 많은지 적은지에 대한 계산 방식은 (2007) 710 LMLN 4에 잘 나타나 있다. 이를 살펴보면 용선계약서 상에 선박은 하루 최고 연료사용량을 약(about) 32.5톤이라고 명기하고 있다. 이 선박이 사용가능 최고 양은 34.125톤이다. 그런데, 전체 항해시간 519.7시간 동안 629.6톤을 사용하였고, 이 선박이 사용가능한 연료유 총량은 738.95톤이다. 따라서 이 선박은 용선계약서에 명시된 사용량보다 109.35톤을 절약한 것이므로 용선주는 선주에게 109.35톤에 해당하는 비용을 배상해야 한다고 판시하였다. 다시 말해 선박이 절감한 연료유 양의 계산을 약(about) 5%가 포함된 양에서 실제 사용량과의 차이를 절감기준으로 보았다. 그러나 이것은 약(about) 조항에 대한 잘못된 이해로 볼 수 있다. 왜냐하면 about 5%를 적용시키는 것은 특정된 기준 양에서 허용범위를 나타낸 것이지, 최고 허용범위를 기준으로 절감 정도를 산정하는 것은 아니기 때문이다. 이러한 견해는 (2007) 723 LMLN 3에서 확인되었는데, 법정은 다음과 같이 판시하였다.

"The Owners could not be heard to say that the vessel underperformed and consumed more bunkers than described but because it did not overconsume as much as it might have done we can treat that as a saving and reduce your loss of time claim, For that reason the tribunal would reject the owners' submission that any saving in bunker consumption should be measured by reference to its warranted consumption plus 5%."

따라서, 이 사건과 관련하여 선속과 연료유 사용량에 대하여 "ABT 13.5KN LADEN ON ABT 46MTS IFO (380CST) + 1 MT MDO"라고 특정한 용선계약서상의 조항에 따라 이 선박이 전체 항해기간동안 사용한 연료유양과 계약서상 특정된 46톤을 항해일수에 곱해 그 사용량을 정하고 그 차이를 절감한 양 또는 과소비한 양으로 정하도록 하였다.

#### 4. 담보예외(Without Guarantee : WOG) 조항

담보예외(Without Guarantee)에 대한 조항의 다툼이 처음 나타난 것은 1999년 LMLN 510이고, 정기용선기간에 대한 문제이었다. 이 조항이 선주의 선속유지 의무 위반에 대한 면책특권이 있는가의 재판에 원용되어 적용되었다.

선박의 선속 및 연료유 사용량에 대한 without guarantee조항은 정기용선계약서상에서 자주 나타난다. 선박의 특성 즉, 선체길이, 폭, 크레인 용량, 선속 및 연료유 소비량 등에 "all details above given about and without guarantee(또는 WOG)"가 부가되어 나타난다. 2001년 2월 영국 상법재판소는 "MV. Lipa" 사건에서 선속과 연료 소모량의 정도 대하여 선주는 용선계약서 상에 표시된 특정에 대하여 책임지지 않아도 된다고 판시하였다. 당시 MV. Lipa선의 용선계약서에는 선박의 특정이 다음과 같았다.

예문 3)

"speed/consumption in good weather/calm sea, wind not exceeding Beaufort, scale 4, on even keel  
 about 11 knots on/about 14 mts IFO and about 1,5 mts gasoil;  
 about 12 knots on/about 17,5 mts IFO and about 1,5 mts gasoil;  
 about 14 knots on/about 21 mts IFO and about 1,5 mts gasoil,  
 about 16 knots on/about 33 mts IFO and about 1,5 mts gasoil."  
 "All details "about" - all details given in good faith, but without guarantee"

이 용선계약서에서 문제가 되는 것은 이 조항의 끝에 "All details "about" - all details given in good faith, but without guarantee"이라고 명기된 내용 때문이다. 즉 이 문구는 선속과 연료유 소모량이 이 정도일 것이지만 선주로서는 명확하지 않기 때문에 특정된 정도에 대하여 담보하지 않겠다는 것이다. 다시 말해 과거에는 선속과 연료유 소모량이 위에 표기한 정도이지만 현재 이 명기된 양이 정확한 것은 알 수 없다는 뜻이다.

용선주가 이 조항에 대하여 다툼을 할 경우 선주가 계약체결 당시 신의성실원칙에 의거하여 계약을 하지 않았음을 밝혀야 한다. 그러나 이 부분을 법정에서 증명하기란 쉬운 문제가 아니어서 선주의 선속유지 의무위반 여부에 대한 분쟁은 용선주에게 여러 가지로 불리한 문제이다. 정기용선이란 선박의 임대차 계약인 관계로 선주로부터 용선을 한 용선주가 다른 용선주에게 재용선<sup>14)</sup>을 하는 경우가 해운에서는 일반적이다. 그렇다면 이 조항의 효력은 재용선의 경우 어느 용선주까지 미치는가에 대하여 논쟁이 되고 있으나 이에 관한 법원의 판결은 없는 실정이다.

그러나 어느 용선주가 해당 선박을 수개월에 걸쳐 운항을 한 후 다른 용선주에게 재용선을 해주었을 때, 선속 및 연료유 소모량에 대한 분쟁이 있을 경우 재용선을 해준 용선주에게 담보예외(Without Guarantee) 조항에 따라 그 특권이 보유되는가에 대한 문제가 발생한다. 이 경우 재용선을 해준 용선주는 그 특권을 향유 할 수 없다고 보는

14) 임석민(1999), 전게서, p.136.

것이 합리적이다. 왜냐하면 채용선주는 선박을 운항한 결과 선속과 연료유 사용량이 용선계약서상과 일치하지 않는다는 것을 알면서도 용선계약을 한 것이기 때문에 계약의 신의성실원칙을 위반했다고 볼 수 있기 때문이다.<sup>15)</sup>

## 5. 시간손실과 절감된 연료유의 상계

정기용선 선박을 운항할 경우 선박의 특징에 따라 항차분석을 하면, 때로는 시간손실이 발생하고, 연료유를 더 사용하거나, 덜 사용하게 된다. 이 때 문제가 되는 것이 시간손실분과 절감된 연료유 양에 대한 상계문제이다. 용선계약서상에 서로 상계를 하지 못한다는 특약이 있지 않다면 영국 법에서는 서로 상계하는 것을 원칙으로 삼고 있다. 즉, 상계하고 난 후 시간손실이 발생하면 선주는 이를 용선주에게 보상해야 하고, 연료유 절감양이 있으면 그 만큼 용선주가 선주에게 보상해 줘야 한다. 이러한 취지에 대한 결정은 1980 LMLN 17과 1987 LMLN 188에서 확인되었다.

# V. 독립된 기상회사의 보고서의 증거능력

## 1. 기상회사의 보고서와 항해일지간의 불일치

좋은 날씨(Good Weather)에 대한 다툼에서 거증자료에 대한 문제가 아주 중요하다. 과학기술이 발달하기 이전에는 선박의 항해일지 기록이 우선적으로 좋은 날씨 일수(Good Weather Day)에 대한 증거자료로 채택되었다. 물론 선박의 항해일지에 기록된 기상상태와 해상상태는 관측자가 관측전문가가 아니고, 관측도 정밀기계를 사용하여 관측한 것이 아니라 눈으로 하는 관측이었기에 관측의 정확성에 대하여 논란이 많았다. 그러나 그 장소의 상황을 가장 잘 아는 것은 그 해역을 항해한 선장이기 때문에 관측에 다소 오차가 있을지라도 선장이 선주의 대리인이기 때문에 선주에게 유리하도록 그 당시의 기상상태를 기록할 때 다소 과장이 있더라도 명백하거나 악의적인 과장을 하지 않을 경우라면 선주에게 유리하도록 항해일지의 기록을 우선적으로 인정하는 것이 오랜 관례였다. 그러나 과학기술이 발달하여 해상기상에 대한 정보의 정밀도가 높아짐에 따라 과학기술을 이용한 자료를 기초로 한 전문기상회사의 분석보고서를 법원이 인정하고 있다.

---

15) Lone Voigt Starris(2001), "WITHOUT GUARANTEE (AGAIN !)", Danish defence club new letter, 4.26.

독립된 기상회사의 항해분석 보고서와 항해일지에 기록된 기상이 서로 상이할 경우 어느 쪽이 우선하는가에 대하여 1997 LMLN 465에 따르면 독립된 기상회사의 보고서가 우선한다고 판시하였다. 1997 LMLN 465는 양자 불일치에 대한 특징이 없을 때의 증거자료의 우선순위에 대한 문제였다. 그러나 용선계약서상에 독립된 기상회사의 항해분석 보고서와 선박의 항해일지 간에 불일치가 나타날 경우 어떻게 해야 할 것인가는 용선계약서상의 특징에 따라야 한다. 그 특징의 사례는 양자가 불일치 할 경우 독립된 또 다른 기상회사에 항해분석을 의뢰하고, 이 보고서의 결정이 양 당사자를 구속한다고 명시하는 경우도 있다. 또한 선박의 항해일지가 우선한다고 특정하거나 독립된 기상회사의 항해분석보고가 우선한다고 특정한 경우도 있다. 이럴 경우 다툼의 여지가 없으나, 특징이 없을 경우 증거자료의 우선순위 다툼에 있어 1997 LMLN 465처럼 독립된 기상회사의 항해분석 보고서가 증거자료로써 우선한다.

## 2. 선장의 항로결정권 문제 16)

선장의 항로결정권과 관련하여 헤이그-비스비 규칙 제4조 4항에서는 이로에 대한 항해 과실의 면책특권을 인정하고 있다. 그러나 이 면책특권은 합리적이고 타당한 이유가 있어야 인정된다는 것을 의미한다.

Hill Harmony 사건에서 용선주는 선장이 북태평양을 항해할 때 대권항해<sup>17)</sup>를 할 것을 지시하였으나, 선장은 항정선허해<sup>18)</sup>를 하였다. 이에 용선주는 “utmost dispatch”와 독립된 전문 기상회사의 권고를 통해 통상적이고 합리적인 항로를 따를 것을 지시했으나 선장은 기상이 나쁨을 이유로 “utmost dispatch”와 통상적이고 합리적인 항로를 따르지 않고 남쪽항로로 항해를 했다. 이와 같은 것은 선장의 불합리한 항로결정으로 인하여 용선주에게 손실을 입혔다고 하는 용선주의 주장에 대하여 영국고등법원은 선장이 이로(Deviation)<sup>19)</sup>를 한 이유가 해소되었을 경우 선수를 다시 통상적인 항로로 돌려 정상적인 항해를 하는 것이 타당하다고 판시하여 독립된 기상회사의 항로권고를 따라야 한다고 하였다(1998 LMLN 480). 항로 결정권이 선장에게 있는 것이 사실이지만, 이 경우 선장은 헤이그-비스비 규칙 제 4조 4(a)항에 규정된 항해과실의 면책특권을 불합

16) Stig Gregersen(1997), “IS THE MASTER OBLIGED TO FOLLOW OCEAN ROUTES”, Danish defence club new letter, 5.9.

17) 대권항해란 지구상의 두 지점 사이를 가장 단거리로 항해하는 항법을 말한다.

18) 항정선허해란 두 지점 사이를 항해할 때 각 각의 경도선을 같은 각으로 통과하는 항법을 말한다.

19) ‘Deviation’은 원래 항해를 할 때 통상의 항로를 벗어나는 이로, 즉 항로이탈을 의미했지만, 후에 위험을 증가시키는 일체의 이탈행위를 포함하는 개념으로 확대되어, 중대한 계약위반으로 간주된다.

리하게 적용하여 용선주에게 큰 손실을 입혔기 때문이다. 즉 선주의 대리인인 선장이 통상적이고 합리적인 항로를 항해하지 않고, 정당한 합리적인 이유 없이 항로를 이탈하였기 때문에 선장에게 부여된 항로결정권에 따른 항로결정의 타당성이 부정되었고, 항해과실 면책 특권에 반하여 선장의 책임을 인정한 것이다. 이 사건에서 용선주는 선장에게 최적의 항해거리로 항해를 할 것을 지시함으로써 선주에게 계약상의 의무를 부과한 것이다. 이를 거부할 만한 다른 이유가 없다면, 독립된 기상회사(오션루트)의 항로선정은 선박의 수익능력을 극대화하기 위한 선박의 사용문제와 관련되기 때문에 선장은 기상회사의 항로권고에 따라야 한다는 것이다.<sup>20)</sup>

## VI. 결론

정기용선계약에서 선속 및 연료유 사용유지 의무 위반에 관한 분쟁이 발생하면 많은 시간과 비용이 소모되기 때문에 본 연구에서는 계약서상 이를 제한하는 조항과 문구인 선속, 연료유 사용량, 좋은 날씨, 조용한 바다, 해류의 영향, 약(about), 부담보(without guarantee)에 대하여 판례와 중재판정에 따라 그 정의를 명확히 하는 것에 중점을 두고 연구 하였다. 그리고 해운실무에서 널리 사용하고 있는 독립된 기상전문회사의 항해분석 보고서의 분쟁에 대한 거증능력을 명확히 하였다.

정기용선계약에서 선속과 연료사용에 대한 분쟁을 방지하기 위하여 선속과 연료유 사용에 대한 특정문구를 좋은 날씨에 풍력계급(Beaufort Scale) 4, 해고너울등급표(Douglas Sea and Swell Scale) 3과 같이 정확히 명기하도록 하여야 한다. 또한 계약서상에 사용되는 분쟁의 가능성이 있는 특정문구(해류의 영향, 약(about) 조항 등)는 일반적인 언어보다는 No Adverse Current, about 5% 등 명확한 문구를 사용해야 한다. 과거에는 좋은 날씨에 대한 분쟁의 우선적인 증거는 항해일지 기록이었지만, 현재는 어느 것이 우선한다고 특정되지 않으면 독립된 기상회사의 항해분석 보고서가 우선하고 있다. 그러므로 양자 중 어느 것이 우선하는지도 명기해야 분쟁을 사전에 예방할 수 있다. 선장의 항로선택도 과거의 경험에 의한 선택보다는 합리적인 자료를 기준으로 선택해야 Hill Harmony 사건과 같은 분쟁을 예방할 수 있다. 선주와 용선주는 발생한 분쟁을 해결함에 있어서 일방적인 주장보다는 각 조항의 판례 또는 중재판정 사례에 따라 합리적인 해석과 적용을 해야 한다.

해운시장의 실제 상황을 보면 선복의 여유 여부에 따라 선주가 주도하기도 하고, 용선주가 주도하기도 한다. 즉, 해운시장에서 선복의 여유가 충분할 때는 용선주가 시장

20) Donald Davies(1999), "Right to Routes(the Hill Harmony)", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, p.463.

을 주도하고, 선복이 부족할 때는 선주가 시장을 주도하게 된다. 이때 선주가 시장을 주도할 때는 선속유지의무 사항에 대한 위와 같은 여러 제한 문구를 삽입하여 선주에게 유리한 방향으로 용선계약서를 작성하고 있고, 용선주가 시장을 주도할 때는 용선주에게 유리한 방향으로 위와 같은 제한문구를 삽입하지 않도록 용선계약서가 작성되고 있다. 이러한 현실 때문에 선속 및 연료유 사용에 대한 분쟁이 지속적으로 발생하고 있는데, 정기용선 선박의 용선계약서상 선속 및 연료사용유지 의무위반에 대한 용선료 조정요구도 누가 시장을 지배하느냐에 따라 발생빈도와 형태가 달라지고 있다. 이처럼 어느 한쪽 일방이 시장을 주도한다고 해도 그 기간은 세계 경제 상황에 따라 시시때때로 변경되고 있기 때문에 신의성실과 상호 이익이 되도록 용선계약서가 작성되고 사례에 따라 합리적으로 해석되고 운영되어야 한다.

정기용선 선박의 선속 및 연료유 사용 유지의무 위반에 대한 사례연구는 조항 또는 문구에 대한 일반적인 적용 사례를 중심으로 진행을 했기 때문에, 앞으로는 각각의 사례에 대한 구체적인 연구가 진행되어야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 김인현, “정기용선계약하에서 선장의 항로선정권 - 2000년 12월 영국 귀족원의 힐하모니 사건 -”, 해사법 연구 제13권 제1호, 2002, pp. 31-44.
2. 박용섭, “정기용선계약상에서 선박소유자의 선속유지 의무에 관한 연구”, 『해법회지』, 제4권 제1호, 1982, pp. 119-166.
3. 방희석, 이원정, “정기용선계약상 항로지시에 관한 판례연구 - The Hill Harmony 사건 -”, 『국제상학』, 제18권 제3호, 2003, pp. 123-139.
4. 양정호 · 박광서, “정기용선계약상 Off-hire의 성립요건에 관한 연구”, 『산경논총』, 2007, pp. 43-55.
5. 임석민, 『국제운송론』, 삼영사, 1999, p. 135.
6. 한낙현, “정기용선계약에 있어서 선장의 항로선정에 관한 연구”, 『산업경영』, 2007, pp. 95-113.
7. Donald Davies, “Right to Routes(the Hill Harmony)”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1999, p. 463.
8. Stig Gregersen, “IS THE MASTER OBLIGED TO FOLLOW OCEAN ROUTES”, *Danish defence club News Letter*, 1997.5.9.
9. Jagmeet Singh Makkar, “Speed and Consumption Warranties in Time Charterparties”, *Journal of the Institute of Seatransport*, Autumn, 2003.
10. Lone Voigt Starris, “WITHOUT GUARANTEE (AGAIN !)", *Danish defence club News Letter*, 2001, 4.26.
11. -----, 1 *Lloyd’s Rep.* 147, 2001, “Whistler International v Kawasaki Kisen Kaisha”.
12. *Lloyd’s Maritime Law Newsletter*. (1980 LMLN 17, 1984 LMLN 112, 1985 LMLN 158, 1987 LMLN 188, 1993 LMLN 357, 1997 LMLN 465, 1998 LMLN 480, 1999 LMLN 510, 2005 LMLN 670, 2006 LMLN 699, 2007 LMLN 710, 2007 LMLN 720, 2007 LMLN 723.)

< 요약 >

# 정기용선선박의 선속 및 연료사용 유지의무 위반에 대한 분쟁사례 연구 - 벌크선을 중심으로 -

김동열

정기용선(Time Charter)은 운항선사가 자본력이 약하거나, 일시적으로 선복이 부족할 경우, 일정기간 타선사의 선박을 빌려 운항하려 할 때 이용되는 방식이다. 정기용선기간 동안 용선주의 선박운항에 따른 이익관계는 선속유지 및 연료유 사용량에 크게 의존하고 있고, 이에 대한 분쟁이 발생하게 됨을 볼 수 있다. 분쟁의 주요 원인은 용선계약서상에 선속 및 연료유 사용에 대한 제약 조항인 약(about), 좋은 날씨(good weather), 조용한 바다(smooth water), 대양해류(ocean current), 특정된 선속 및 연료유 사용에 대해 담보하지 않은 경우(without guarantee) 등이 있다. 판례와 중재판정에서는 좋은 날씨(good weather)를 풍력계급표(Beaufort Scale)상 4라 하였으며, 이 때 너울의 높이는 1.25m 이내로 정의하고 있다. 해류는 역조의 영향을 배제한다는 조항(No Adverse Current)이 있다면 좋은 날씨에 항해를 했다하더라도 역조구간은 제외되어야 한다. 정기용선계약서에서 사용되는 약(about)은 선속에 대하여는 특정된 선속에 0.5kt의 감속과 연료유 사용량에서는 5%의 증감을 적용한다고 했다. 부담보(Without Guarantee)의 경우 선주는 계약의 신의성실의 원칙에 의해 면책특권을 향유할 수 있지만, 채용선을 줄 때는 특권을 향유할 수 없다는 것이 일반적이다. 용선된 선박의 선속저하로 발생한 시간손실과 절감된 연료유와 상계는 영국법상 정기용선계약서에 특정하지 않을 경우 원칙적으로 인정을 하고 있다. 좋은 기상에 대한 기상회사의 항해분석 보고서와 항해일지가 일치하지 않을 경우에는 정기용선계약서에 항해일지가 우선한다는 특정이 없을 경우 기상회사의 보고서가 우선하여 적용되며, 정당한 사유가 없는 한 선주의 대리인인 선장은 단거리 항로를 항해해야할 의무가 있다는 것이 Hill Harmony 판례로 확인되었다. 정기용선계약서상에 사용하는 이들 문구나 조항의 정의를 명확히 정의하고 명기하여야 분쟁을 예방할 수 있다.

□ 주제어: 선속, 연료유 사용량, 약(about), 좋은 날씨, 해류, 조용한 바다, 부담보