

한국 컨테이너 해상화물 표준장기운송계약서 쟁점에 관한 연구

- 손해배상예정액과 최소약정물량을 중심으로 -*

A Study on the Disputable Issues of the Standard Form of Korea Service Contract - Focusing on Liquidated Damage and Minimum Quantity Commitment -

윤재웅** Jae-woong Yoon

허윤석*** Yun-seok Hur

I. 서론	V. 결론
II. 표준장기운송계약서 도입 과정	참고문헌
III. 표준장기운송계약서 주요 내용	Abstract
IV. 표준장기운송계약서의 선화주 쟁점	

국문초록

본 연구는 컨테이너 해상화물 표준장기운송계약서 내용과 쟁점에 관한 연구이다. 한국은 한진해운 파산을 계기로 컨테이너 해상화물 부분에 장기계약 제도 및 표준장기운송계약서를 제작 배포(2019)하였으며 이후 공급망 위기때에 표준장기운송계약서를 개정(2022)하였다. 표준장기운송계약서는 선화주의 이해가 달라 합의가 필요한 항목들이 존재한다. 이에 본 연구에서는 표준장기운송계약서의 주요 내용을 분석하고 선화주에게 미치는 실무적 의미를 도출하였다. 아울러 표준장기운송계약서 제정과정에서 선화주의 최대 쟁점사항인 손해배상예정액과 최소약정물량 대한 내용 및 성격과 의미를 분석하여 선화주가 동 조항에 대한 이해가 어떻게 달라지는지 분석해 보았다. 결론적으로 선화주는 장기운송계약에 손해배상예정액을 책정할 시 매우 합리적인 수준으로 책정해야 위약별로 손해배상청구 소송을 별도로 진행하지 않게 된다. 또한 최소약정물량 책정과 더불어 균등 배분은 선

* 이 논문은 2023학년도 제주대학교 경상대학·경영대학원 발전기금 학술연구비 지원사업에 의하여 연구되었음.

** 한국해양수산개발원 부연구위원(주저자), jwoong01@kmi.re.kr

*** 제주대학교 무역학과 부교수(교신저자), yshur@jejunu.ac.kr

사에게 매우 중요한 항목이기에 이를 포함하되 성수기에도 화주의 추가 선복 요구를 수용할 수 있도록 하는 우대 조건이 필요하다. 아울러 화주는 위약벌 대신 다른 장기계약에서도 활용 중인 이해보 증을 통해 계약의 이행을 담보하는 것도 고려해 볼 수 있을 것이다.

〈주제어〉 컨테이너장기계약, 최소약정물량, 손해배상에정액, 표준장기운송계약서, 우대운송계약

I. 서론

한국에 컨테이너 해상운송에 장기계약 제도와 표준장기운송계약서가 도입된 해는 2019년 8월 해운법 개정 때이다. 한진해운의 법정관리(2016)와 파산(2017) 과정에서 정부는 선화주 상생을 위해 컨테이너 장기계약을 제도화하는 내용을 해운재건5개년 계획(2018)에 포함시키고 여기에 컨테이너 운임 안정과 계약 관행의 개선을 목적으로 컨테이너 해상화물 표준장기 운송계약서(이하 표준장기운송계약서)를 2020년 도입 배포하였다(해운법 제29조의 2)¹⁾.

2020년 이전 한국의 해상화물 컨테이너 장기계약은 형식과 계약 내용에 제약이 없었다. 그래서 제도 도입 전에는 국내에서 공표운임보다 할인된 운임을 적용받기 위해서 화주는 선사에게 지속적으로 3개월 이상의 이용계약을 체결하되 물량의 약정, 배상 책임의 의무는 지지 않도록 계약하여 공표운임을 회피할 수 있었다(윤재웅, 안영균, 김주현, 2018). 이러한 허점을 보완하고 국내 선화주의 상생을 유도하고자 장기계약 요건과 혜택을 성문화 하고자 한 것이 입법 배경이다.

한국에 도입된 장기계약 제도는 미국의 우대운송계약(Service Contact) 제도를 벤치마크 하여 도입된 것인데 미국의 그것²⁾과 달리 국내에서는 1) 운임 및 요금의 우대조건, 2) 최소

- 1) 제29조의2(화물운송의 계약 등) ① 제28조제1항 각 호에 해당하는 자와 화주는 화물운송거래를 위한 입찰을 하거나 계약을 체결하는 경우에는 공정하고 투명하게 하여야 한다.
 - ② 제28조제1항 각 호에 해당하는 자와 화주가 3개월 이상의 기간을 정한 화물운송계약(이하 “장기운송계약”이라 한다)을 체결하는 경우에는 다음 각 호의 내용을 포함하여야 한다.
 1. 운임 및 요금의 우대조건
 2. 최소 운송물량의 보장
 3. 유류비 등 원재료 가격 상승에 따른 운임 및 요금의 협의
 4. 그 밖에 산업통상자원부, 국토교통부, 공정거래위원회 등 관계 중앙행정기관과 협의하여 대통령령으로 정하는 내용
 - ③ 제28조제1항 각 호에 해당하는 자와 화주가 제2항에 따른 장기운송계약을 체결하는 경우에는 제31조제1항 제1호 및 같은 조 제2항제1호를 적용하지 아니할 수 있다.
 - ④ 해양수산부장관은 제2항에 따른 계약의 체결에 필요한 표준계약서를 작성하여 보급·활용하게 하거나 대통령령으로 정하는 해운관련 단체로 하여금 표준계약서를 작성하여 보급·활용하게 할 수 있다.
- 2) 미국 우대운송계약은 선화주 쌍무 협의가 반영된 운송 계약을 별도로 제도화한 것이다. 미국은 우대운송계약 자체를 특정한 양식으로 규제하고 있지는 않지만 계약 내용에 기간, 항로, 운임, 우대서비스 항목(운임할인율 등), 최소약정물량(Minimum Quantity Commitment: MQC)과 손해배상약정액 등을 의무적으로 포함시켜 미연방 해사위원회(Federal Maritime Commission: FMC)에 신고하도록 하고 있다(윤재웅 외, 2018).

운송물량 3) 유류비 등 원재료 가격 상승에 따른 운임 및 요금의 협의, 4) 기타 대통령령으로 정하는 사항에 대하여만 신고하도록 되어 있고 기타 손해배상액(Liquidated Damage) 등 다른 사항은 표준계약서에서 다를 수 있도록 하고 있어 제정된 표준장기운송계약서의 역할이 크게 확대된 특징이 있다(해운법 29조의 2 제3항 및 제4항)³⁾.

해상운송계약은 무역에 있어 선화주가 반드시 체결해야 하는 파생계약이지만 컨테이너 운송의 경우 선하증권이 계약의 증빙이 되고 선하증권 이면약관, 영국해상법이 관례적으로 분쟁의 준거 역할을 하기 때문에 별도의 계약서가 존재하지 않는 업계 관행이 있었다. 따라서 선화주 분쟁 발생시 분쟁 당사자가 누구인지부터 지급액이 주선자의 수수료인지 선사의 운임인지에 관한 해석 차이 등 계약서가 없어 겪는 불필요한 분쟁도 있고 더욱이 기간 운송에서는 과실이 당해 한항차에 해당하는가 아닌 장기계약 전체의 과실인가에 대한 분쟁, 최소약정물량 및 손해배상에정액에 대한 선화주 이해차이에서 오는 갈등도 있다.

이처럼 한국에서의 표준장기운송계약서의 제정 및 배포는 제도 도입 취지인 운임 및 화물 수취의 안전성을 담보하고 선화주의 불필요한 갈등을 해소하는 한편 법에서 규정하지 못한 강제성을 계약서를 통해 부여하고자 하는 취지가 있어 매우 중요하다 할 수 있다. 이에 본 연구에서는 2019년과 2022년 개정판까지 한국 컨테이너 해상화물 표준장기운송계약서의 도입과정을 고찰하고 그 내용을 비교 분석하여 각 항목이 장기계약에서 갖는 의미를 살펴보고자 한다. 특히 표준장기운송계약서의 가장 중요한 합의사항인 최소약정물량과 손해배상에정액에 있어 선화주 쟁점을 파악하여 실무적인 함의를 도출하고자 한다. 그리하여 본 연구는 장기계약 체결 당사자들 및 이해관계자들이 계약서 작성과 해석에 주의함으로써 불필요한 분쟁을 막는데 기여하고자 한다.

II. 표준장기운송계약서 도입 과정⁴⁾

1. 해상화물 표준장기운송계약서 도입 배경

한진해운 파산을 기점으로 마련된 해운재건 5개년 계획은 크게 선박지원, 화물확보지원, 선사 경영지원으로 나누어져 있다. 이 중 화물확보 지원책은 선박지원을 위해 설립되는 해양진흥공사의 금융지원에 맞춰 늘어나는 선복량의 화물을 어떻게 채울 것인가 하는 매출 지원책으로 출발하였다. 특히 한진해운 및 현대상선이 원양에 강점을 둔 컨테이너 선사로서 원양 항로의 손실이 컸기 때문에 미주, 유럽 항로의 화주들이 모두 외국적 선사를 이용할 수 밖에

3) 앞의 주 1) 참조

4) 본 장의 내용은 표준장기운송계약서 마련 및 개정을 위해 마련된 1. 장기표준계약서 가이드라인 제정협의회(2019년 4월~8월) 2. 선화주 상생협의회(2021년 11월~2022년 2월)의 논의 및 의결 내용을 논문 형식에 맞게 재구성한 것임

없어 국내 수출 화주들의 애로사항이 매우 컸다(한국무역협회, 2017). 더욱이 국내 컨테이너 해상운송의 대부분을 차지하는 거래가 구두(유선) 또는 메일로 계약서를 대신하여 이루어진다는 관행에 운임 조정, 선복예약 파기 등이 빈번하게 이루어지는 현상도 자국화물 적취율의 결핍돌이 되고 있음을 인식하였다(윤재용 외, 2018)

이에 화물확보 지원책은 국내 선화주 상생에 기반할 수 있도록 민관이‘해상수출입 경쟁력 강화 상생위원회’를 조직하고 장기운송계약 모델과 표준계약모델 및 약관 마련을 정책 과제로 선정하였다(해운재건 5개년 계획, 2018). 이에 따라 표준장기운송계약서 배포 등 해운재건 5개년 관련 입법안이 국회를 통해 2018년 11월 제출되었으며⁵⁾ 표준장기운송계약서 양식은 한국해양수산개발원과 한국해운협회가 마련하여 2019년 9월 배포하였다.

제도 도입 이전 한국에서 컨테이너 장기계약은 운임공표제의 회피수단으로 이용되었다. 운임공표제란 외항 항로의 해상운임을 공표하고 공표된 운임을 다음 공표시기까지 ±10% 내에서 강제하는 제도로 해운법령에 그 내용이 규정되어 있다(해운법 제28조 1항, 제31조)⁶⁾.

5) 의안번호 16699 해운법 일부개정법률안(윤준호의원 대표발의)

6) 제28조(운임 및 요금의 공표 등) ① 외항 정기 화물운송 시장의 공정한 경쟁과 거래를 위하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 운임 및 요금을 정하여 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 각각 공표하여야 한다. 공표한 운임 및 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다.

1. 외항정기화물운송사업자
2. 국내항과 외국항 사이에서 외항 정기 화물운송사업을 경영하는 외국인
3. 외항 정기 여객운송사업을 경영하는 자(제6조에 따른 외국의 해상여객운송사업자를 포함한다)로서 여객 및 화물 겸용 여객선으로 컨테이너 화물을 정기적으로 운송하는 사업자
4. 그 밖에 운임 및 요금의 공표가 특별히 필요하다고 인정되는 자로서 대통령령으로 정하는 자

제31조(외항화물운송사업자 등의 금지행위) ① 제28조제1항 각 호에 해당하는 자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 제28조에 따라 공표하거나 신고한 운임 및 요금보다 더 많이 받거나 덜 받는 행위
2. 제28조에 따라 공표하거나 신고한 운임 및 요금보다 덜 받으려고 이미 받은 운임 및 요금의 일부를 되돌려주는 행위
3. 비상업적인 이유로 특정한 사람이나 지역 또는 운송방법에 관하여 부당하게 우선적 취급을 하거나 불리한 취급을 하는 행위
- 3)2. 운송계약을 정당한 사유 없이 이행하지 않거나 일방적으로 변경하는 행위
4. 비상업적인 이유로 외국수출업자에 비하여 한국수출업자에게 부당하게 차별적인 운임 또는 요금을 설정하는 행위
5. 비상업적인 이유로 화물운송과정상 발생한 분쟁, 그 밖의 손해배상청구의 조정·해결에 있어서 화주를 부당하게 차별하는 행위
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 비상업적인 이유로 화주를 부당하게 차별하는 행위

② 제28조 제1항 각 호에 해당하는 자와 운송거래를 위해 입찰을 하거나 계약을 체결한 화주는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 제28조에 따라 공표되거나 신고된 운임 및 요금보다 비싸거나 싸게 화물을 운송하게 하는 행위
2. 운송 화물의 품목이나 등급에 관하여 거짓의 운임청구서를 받아 지급한 운임 및 요금의 일부를 되돌려 받는 행위
3. 우월적 지위를 이용하여 부당하게 입찰에 참여하게 하거나 계약을 체결하도록 유인하거나 강제하는 행위
4. 운임 및 요금을 인하하기 위해 고의적으로 제입찰하거나 입찰에 참가한 다른 사업자의 단가 정보를 노출하는 행위
5. 운송계약을 정당한 사유 없이 이행하지 않거나 일방적으로 변경하는 행위
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 비상업적인 이유로 해상화물운송사업자를 부당하게 차별하는 행위

③ 외항 부정기 화물운송사업을 경영하는 자(외국인 부정기 화물운송사업자를 포함한다)는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. <개정 2016. 3. 29., 2017. 3. 21.>

1. 제1항제3호부터 제5호까지에 해당하는 행위

운임공표제도는 노선 운임의 안전성을 보장하는 장점이 있는 반면 해운시황의 호불황에 따라 운임 변동을 즉각 반영하지 못하여 선화주의 매출 상승 또는 비용 절감의 기회를 박탈하는 것이라 반발하는 목소리도 적지 않았다. 그래서 해양수산부는 그 대책으로 고시를 통해 특정 화주와 3개월 이상의 기간을 정하여 일정량 이상의 화물제공 및 그 안정적 운송을 약정한 경우에 한하여 운임공표 의무를 면제해 주었다.

소극적이었던 장기계약 진흥정책은 미국의 우대운송계약을 벤치마킹하면 제도로서 적극 도입되게 되었다. 왜냐하면 미국의 우대운송계약 도입 효과에 따르면 미국 우대운송계약 이용률은 80% 이상으로 국내에 도입할 경우 자국 수출입 화물의 자국선사 이용율을 높일 수 있을 것이라 기대되었기 때문이다.

〈표 2-1〉 98년 미국 개정해운법(OSRA)의 우대운송계약 영향 평가

<ul style="list-style-type: none"> • 선사들의 보고에 따르면 자사 화물의 80% 이상이 S/C 계약으로 운송되고 있으며 S/C 계약건수는 1999년 5월 대비 200% 이상 증가하였다고 보고하였음 • 동맹/선사들과의 S/C 계약은 2% 미만이며 대부분 개별선사와 계약함 • S/C 계약의 화주 구성은 개별화주 73%, NVOCC 25%, 화주연합 2%였음 • 계약기간은 90%가 11개월 이하였음(최단 수일, 최장 2년) • 최소물량은 60%가 100 TEU 미만(최소 1, 최대 68,000 TEU) • 우대운임은 90% 이상이 Tariff 연동형인이며 상위 35%는 GRI 항목을 포함하고 있음. all in rate는 10% 미만임 • 10% 미만이 추가 서비스 조건을 명시함(품질기준, 필수장비, 불룸인센티브 등)
--

자료: Federal Maritiem Commission(2001), 윤재웅 외(2018), p.15 재인용

그러나 미국의 우대운송계약이 동맹운임으로부터 선사의 운임 책정권을 부여하기 위해 경쟁법으로부터 자유로운 별도의 운송제도인 반면 이를 국내 상법에 별도의 운송편으로 두는 것은 어려운 일이고 대신 해운법에 제29조의 2(화물운송의 계약 등)으로 2019년 개정되었다. 그리고 2020년 1월 개정 내용 발효됨에 따라 동병으로 공표의무를 면제하고 있다.(해양수산부고시 제2016-36호 제6조)7)(해운법 제28조의 제2항 제2호)8).

2. 제1호에 따른 행위를 이용하여 다른 외항화물운송사업자와 부당하게 경쟁하는 행위
 3. 그 밖에 대통령령으로 정하는 비상업적인 이유로 화주를 부당하게 차별하는 행위
 7) 제6조(운임공표의 제외) ① 다음 각호의 1의 운임은 이를 공표하지 아니할 수 있다.
 1. 특정화주와 특정공표의무자간에 3월이상의 기간을 정하여 일정량 이상의 화물제공 및 그 안정적 운송을 약정한 계속적 계약관계에 의하여 계약당사자간에 한하여 적용되는 운임으로 미리 해양수산부에 신고하여 승인 받은 운임
 2. 공표된 운임의 10분의1의 범위 내에서 변경되는 운임
 3. 화물운송 상대국의 법령이나 운임정책, 국제협약 등에 따라 운임을 경쟁사업자나 제3자에게 공표하는 것이 금지되어 있는 항로 및 지역의 운임으로 미리 해양수산부에 신고한 운임
 4. 수입컨테이너 운임
 5. 수출컨테이너 중 특수컨테이너(Open Top, Flat Rack)와 화주소유 컨테이너(SOC) 운임
 8) 앞의 주 2) 참조

2. 해상화물 표준장기운송계약서 제정 과정

표준장기운송계약서 초안은 해양수산개발원이 2018년 국내외 여러 화물운송 장기계약서 사례를 분석하여 당사자간 합의내용이 나타나는 본 계약서(Part 1)와 이에 부수하는 약관(Part 2)으로 구성하여 마련하였다(운재웅 외, 2018). 이를 바탕으로 2019년 장기표준계약서 가이드라인 제정협의회는 1. 계약서의 워딩(wording) 스타일을 통일하고 2. 용어의 정의를 실무에 맞게 교체/통일하고 3. 장기계약의 핵심 합의 사항인 계약기간, 최소약정물량, 계약운임, 손해배상에정액 항목을 중심으로 계약서를 작성할 수 있도록 하며 4. 개별 항차에서 발행되는 B/L, 해상운송장, 선복예약서 등의 이면약관을 계약서에 포함하도록 하되 중복되는 항목은 삭제하여 간결성을 도모하는 방향으로 재구성하고자 하였고 5. 운송계약은 불요식 계약으로 선·화주가 자율적으로 작성할 수 있기 때문에 계약서 작성시 필요한 항목이 빠지지 않도록 풍부하게 항목을 구성하되 장기계약제도의 핵심인 쌍무 합의 사항 및 이와 관련된 부수 약관이 먼저 보이도록 그 순서를 바꾸었다. 이렇게 해운협회 주도로 완성된 해상화물 표준장기운송계약서는 해운협회를 통해 보급되고 해양수산부에 운임공표제 제외 신고를 할 때 권고 양식으로 활용되었다.

2022년 무역협회 및 산업통상부의 권고로 기존의 표준장기운송계약서를 일부 개정한 개정판이 제작되었다. 2019년 장기계약 진흥이 한진해운 파산에 기인하였다면 2022년 장기계약 진흥은 공급망 위기에 기인한다. 코로나로 인해 장치장 적치기간이 길어지면서 원양 해운 선복이 부족해 집에 따라 선화주의 선복 장기계약의 필요성이 증대되게 되었다. 그러나 현재의 표준장기운송계약서는 운송인 면책, 운송 중 불가항력에 대한 비용 부담, 최소약정물량 불이행시 화주측 손해배상에 대한 선사의 반대급부 부재를 이유로 개정안을 요구하였고 해수부와 산업부도 이에 대한 선사 측의 절충안 제시를 요청하였다⁹⁾. 그 결과 선화주 양측이 주요 조항에 대한 합의를 바탕으로 개정 표준장기운송계약서를 도출하고 이를 한국해운협회와 한국무역협회 양 측에서 공동으로 배포하기로 하였다¹⁰⁾.

3. 2022년 표준장기운송계약서 개정 사항

제3장에서 표준장기운송계약서 개정판 내용을 분석하기에 앞서 본 절에서는 2022년 개정판 제작 당시 선화주측이 상호 수정하기로 합의한 사항과 합의 과정을 2019년 원본과 비교 분석하여 계약 당사자들이 장기계약시 합의에 도달하기 위해 고려해야 할 실무적 쟁점 사항

9) 1차 선화주 상생협의회(21년 11월)에서 한국무역협회는 ‘표준계약서 확대 보급방안 연구’ 결과로 화주측 검토 의견을 선사측(한국해운협회)에 전달하였는데 그 내용은 상호책임(운송인의 손해배상 의무 명시), 동일의무(변동사항에 대한 운송인의 통지 및 협의 의무), 면책권 제한(운송인의 포괄적 면책특권)을 수정 요구하였음.

10) 한국해운협회(www.oneksa.kr)는 업무팀 홈페이지에서 한국무역협회(www.kita.net)는 수출입물류포털에서 배포하고 있음

을 포괄적으로 유추할 수 있게 하고자 한다. 2022년 개정은 Part II에서만 이루어졌는데 주요 변경 사항은 다음과 같다.

1. 선사의 입장에서 화주를 일컫던 Customer는 B/L과 같은 서류에서 칭하는 화주 의미인 Shipper로 교체되었다.
2. 의미의 확대 및 축소가 없는 수준에서 간결하고 이해하기 쉬운 영문 워딩(Wording)으로 교체하였다.
3. 제1항 정의 중 Tariff에 기존의 명시된 운임 및 요금(Rate and Charges)에서 Demurrage, Detention, Free time이 포함된 운임 및 요금으로 바꿔 명시하였는데 이는 코로나에 따른 공급망 위기로 인해 장치장 적입/적출 관련 선화주 갈등이 심화되었기 때문이다.

2019	2022
Definition I. "Tariff" shall mean the rates and charges specified at Clause 7 of Part I.	I. "Tariff " shall mean the rates and charges specified in Clause 7 of Part I that include demurrage, detention, or free time incurred in relation to the Container.

4. 제3항 Service에서 선사는 합당한 주의 의무에 관한 면책 약관이 있었는데 이 부분이 개정에서 삭제되었다. 선사는 이행보조자 부주의나 화물 정보의 부재로 서비스에서 주의 의무가 제한적일 수 있다는 점은 보편적이라고 주장하나 화주는 불공정한 책임 분배라고 주장하였다. 결과적으로 이는 준거법에 의해 보장되는 면책으로 굳이 계약서에 표시할 필요 없다하여 삭제하였다.
5. 제4항 선사의 의무에 약속된 장비나 선복이 제공되지 않을 경우 또는 연기(delay)나 롤오버(rollover)가 있을 경우 화주에게 구두 또는 서면으로 사전에 최대한 공지하도록 하는 것을 의무로 하는 내용이 삽입되었다. 또한 제5조 화주의 의무에서 최소약정물량 균등배분의 의무가 시행하는데 어려움이 있는 경우 사전 합의일자 내에서 서면고지'에서 합의일자 대신'합리적인 일자 내에 적절한 서면 고지'로 다소 완화되었다.

2019	2022
4. Carrier's commitment -	B. If the Carrier is unable to provide equipment or freight space promised to the Shipper or there is a delay in the schedule or a rollover, the Carrier shall endeavor to provide prior oral or written notice to the Shipper.
5. Shipper's commitment A. The Customer shall specify and tender to the Carrier not less than the MQC and shall endeavor to provide the Cargo evenly distributed throughout the Period of Contract unless otherwise agreed. In the event the	A. The Shipper shall specify and tender to the Carrier not less than the MQC and shall endeavor to provide the Cargo evenly distributed throughout the Period of Contract unless otherwise agreed. In the event the

Customer is unable to specify and tender the Cargo evenly in this Contract, it shall give not less than () days' prior written notice to the Carrier of any variation in its requirements. Any significant variation to the MQC at the Customer's requests shall be only effective by mutual agreement.	Shipper is unable to specify and tender the Cargo evenly in this Contract, it shall reasonably provide adequate written notice to the Carrier of any variation in its requirements. If the Shipper requests for any changes to the MQC, such requests shall only be effected by the parties' mutual agreement.
--	--

6. 제6항 운임과 요금에서는 '양자가 합의한 운임 인덱스의 [*]%가 계약 제시 후 3개월 후 도래하는 경우 일방이 Tariff의 운임 변경을 요청하고 이를 합의하여 조정할 수 있다. 양간의 조정이 어려운 경우 양자가 선택한 전문가에게 조정을 맡길 수 있다.'로 기존의 'Tariff의 운임 및 요금 변경은 사전 서면 합의에 의해서만 가능'한 것 큰 변화가 있었다. 이는 COVID로 인해 노선 운임이 크게 요동치는 현상을 겪은 선화주가 모두 장기 계약 우대운임도 조정이 필요할 수 있음에 공감하였기 때문이다.

2019	2022
<p>6. Freight and Charges</p> <p>Any changes of the rates and charges in the Tariff(Annex #) shall be discussed and agreed between the parties in writing and such changes shall be attached to this contract.</p>	<p>In the event that [please specify a name of the relevant shipping index] agreed by the Parties increases or decreases by [*]% after the elapse of three (3) months from the Commencement Date of the Contract, either party may request the other party to adjust the freights and the charges set forth in the Tariff (Annex [*]), in which case both parties may adjust the freights and the charges with written agreement by reference to [please specify a name of the relevant shipping index] available at the time of such request . The revised Tariff shall be annexed to, and become part of, this Contract. If adjustment is not possible by agreement, the parties may agree to jointly appoint an expert and follow the expert's determination on the adjustment of the freights and the charges.</p>

7. 제7항의 불이행 관련하여 개정판에서 화주의 입장이 크게 반영되었다. 기존의 손해배상약정금(liquidated Damage) 미지급시 선사가 계약을 취소할 수 있는 조건을 개정판에서는 삭제하였다. 반면 화주는 선사가 최소약정물량/월 만큼 장치 및 선복을 제공하지 못할 경우 1) 최소약정물량을 줄일 수 있는 옵션과 2) 장기 계약을 일정비율 연장하거나 계약을 종료할 수 있는 옵션을 갖도록 개정되었다. 이는 기존의 최소약정물량을 줄이고 반복되는 경우에 계약을 종료할 수 있도록 한 화주의 단일 옵션을 확대한 것이다. 또한 기존에 없는 장치(컨테이너)의 오염, 훼손, 파손이 있는 경우 교체를 요구할 수 있는 항목이 추가되었다. 이에 따라 제9항 계약기간에서는 제7조에 의한 사유로 계약 연장이 이루어진 경우 계약기간이 자동 갱신됨을 개정판에 신규로 명시하였다.

2019	2022
<p>7. Non Performance</p> <p>A. Customers - If the Customer fails to provide the Cargo of the MQC tendered it shall pay to the Carrier the liquidated damages as measured for the difference between the TEUs actually shipped and the MQC at the rate per TEU stated in Part I 7. Such liquidated damages shall be paid to the Carrier within () days following written notification to the Customer by the Carrier. In the event of any failure for the payment of the liquidated damages by the Customers, the Carrier may terminate this Contract in accordance with Clause 10(Termination).</p>	<p>A. Shipper - If the Shipper fails to provide the quantity of the Cargo at the level of the MQC, it shall pay to the Carrier the liquidated damages in accordance with Clause 5 of Part 1 of this Contract, per TEU based on the difference in quantities between the actual shipment and the MQC. Such liquidated damages shall be paid to the Carrier within () days following a written notice sent to the Shipper by the Carrier.</p>
<p>B. Carriers - If the Carrier fails to ship the Cargo tendered by the Customer less than MQC, the Customer has the option to reduce the MQC by the quantity of the Cargo which was tendered but not shipped, or in the event of the repeated breach, which is more than () times of breach by the Carrier, to terminate this Contract in accordance with Clause 10(Termination).</p>	<p>B. Carrier - If the Carrier fails to ship the Cargo tendered by the Shipper with the quantities less than MQC, the Shipper shall be entitled to reduce the MQC to the extent the Carrier will not be able to load, or terminate this Contract in accordance with Clause 10,B of this Contract. If the Carrier shall be unable to provide the equipment and the cargo space promised to the Shipper as per the monthly MQC, that the Shipper has already committed to the Carrier, the Shipper may elect to extend the Period of this Contract by [one month times (x) number of TEUs that was tendered by the Shipper to the Carrier, but failed to be carried, due to a lack of divided (/) by the monthly MQC]</p>
<p>-</p>	<p>G. The Shipper shall provide a written notice to the Carrier within [] days from its receipt of the Container provided by the Carrier with damages, debris or contaminations. Upon receipt of this notice, the Carrier shall resolve any issues amicably with the Shipper. In the event that the Parties' amicable resolution shall not be made despite the reasonable requests from the Shipper, the Carrier shall be responsible for any additional costs and expenses incurred by the Shipper in connection with the replacement, cleaning, transshipment of the Cargo inside the Container as the case may be, to the extent that such losses shall be proven by the Shipper.</p>

8. 제10항 종료 A에 기존의'기간 내 지정된 최소양정물량이 모두 운송되면 일방에 의한 서면통지로 계약이 종료됨'을'상호 합의하에 동 계약을 종료할 수 있음'으로 변경하였다. 이는 기존 A가 제9항 계약기간 종료에 따라 효력이 정지됨을 반복한 것이라 삭제하고 대신 개정판에는 양당사자의 합의에 따라 계약은 언제든지 종료될 수 있음으로 대체하였다.

9. 제16항 책임 B의 (a)에서 '선사의 책임을 본 계약 내 또는 선하증권, 해상운송장, 선복 예약서보다 증가하는 그 어떤 다른 합의 사항도 무효임'을 삭제하였는데 화주는 선사의 과도한 면책 범위를 지적하였기 때문이다. 그리고 선사 역시 선하증권 등 개별 운송계약의 적용 우선성, 주요 준거법인 영국 해상법(UKCOGSA)이 모두 헤이그-비스비 조약을 따르게 되어 있는 점(최병권, 2019), 한국도 상법 제799조 운송인의 책임경감금지를 명시하고 있는 점이 있어 동 항목 삭제에 동의하였다. 또한 같은 이유로 개정판에서는 B의 (b), (i)의 'special, indirect or consequential loss'에 대하여 선사의 과실이 없어야 면책임을 부여하였다.

2019	2022
16. Liabilities B.(a) Should there be any other arrangements, including this Contract that are made between the Customer and the Carrier in writing upon additional changes to the increase Carrier's liability for more than those limited hereunder and/or the Bills of Lading or the Seaway Bills or the Booking Notes (or Confirmation) shall have no effect, the special arrangement shall prevail.	-
(b).(i) special, indirect or consequential loss;	(b).(i) special, indirect or consequential loss (including but not limited to loss of profits), unless such losses were caused by the Carrier's willful misconduct or gross negligence, and the Carrier knew of or could foresee special circumstances;

10. 제19항 D에 대하여 '불가항력을 이유로 발생한 비용에 대하여 화주의 무조건적인 부담'을 문제 삼아 '불가항력으로 인해 화물의 멸실, 손상, 연착을 방지하기 위해 지출된 합리적인 비용을 화주가 부담한다'로 개정하고 E의 '불가항력 상황이라도 화주는 화물을 Tariff에 지정된 기간 내에 인도한다. 그렇지 않으면 선사의 임의 처분이 가능하다.'를 삭제하였다.

2019	2022
19. Force Majeure D. If, due to a Force Majeure event, the Carrier incurs any additional costs and expenses that are beyond its control, including but not limited to further surcharges, storages or other operational costs, all such costs shall be on the account for the Customer.	D. The Shipper shall pay any reasonable expenses incurred by the Carrier in order to prevent loss of, damage to or delay in carriage of the Cargo due to Force Majeure in accordance with paragraph A of Clause 19 of this Contract above.

Ⅲ. 표준장기운송계약서 주요 내용

표준장기운송계약서는 권고사항으로 이를 부합적으로 사용할 필요 없이 각 항목의 변경과 삭제, 첨항이 가능하기 때문에 사용하고자 하는 당사자들은 각 항목의 목적과 내용을 이해하

여 계약시 불이익이 없도록 해야 한다. 이에 본 장에서는 앞의 변경된 사항이 포함된 표준장기운송계약서 개정판을 중심으로 그 체계와 주요 항목의 각해를 통해 실무적인 합의를 살펴보고자 한다.

1. 컨테이너 해상화물 표준장기운송계약서 Part 1

본 계약서(Part 1)에는 운임, 품목에 관한 항목과 상호 합의를 요하는 우대 서비스 조건 등을 명시하도록 되어있고 여기에 계약 화물의 명세, 계약 항로 등 기술 내용이 많은 항목은 별도로 부속서(Annex)를 부가하도록 하였다. 해운 관례상 영미법을 준거법으로 주로 선택하고 주요 문서가 영문으로 작성되는 점을 고려하여 영문 계약서로 제작하였다(윤재웅 외, 2018).

먼저 계약의 개요로 계약 당사자의 상호를 밝히고 계약 조항과 조건에 따라 상호 법률적 구속을 계약일에 시작에 따라 받게 됨을 나타낸 전문(Preamble)과 Part I의 8개 항목 및 서명란이 1면을 구성한다. 본 계약서의 8개 항목은 ① 우대운송계약 번호(Service Contract Number), ② 선사 상호와 주소(Carrier: name and address) ③ 화주 상호와 주소(Shipper: name and address), ④ 계약기간(Period), ⑤ 손해배상액예정액(Liquidated Damages) ⑥ 최소약정물량(Minimum Quantity Commitment) ⑦ 운임 및 요금(Rates and Charges) ⑧ 화물(Cargo) ⑨ Part 2를 동 계약서의 일부분으로 포함한다는 규정(Part II as amended and attached form an integral part of this Agreement)이다. 부속서가 필요한 운임 및 요금, 화물 명세, 항로 등은 해당 부속서 번호를 표시할 수 있도록 하였다.

상호 합의를 필요로 하는 항목을 중심으로 그 내용을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 계약사항인 전면 Part 1에서 본 계약이 단기가 아닌 장기임을 나타내는 계약기간, 손해배상예정액, 최소약정화물량과 약정운임이 주요 고려 사항이다. 계약기간은 장기계약이 유효한 시작일자와 마침일자를 기재한다. 국내 해운법에 따라 3개월부터 장기계약이기 때문에 운임공표의 예의를 받아 자유로운 운임을 지정하기 위해서는 최소 3개월의 기간이 필요하다.¹¹⁾

손해배상예정액은 약정한 최소약정물량 대비 실제 적재량이 적을 경우 그 차이에 대하여 TEU 당 손해배상액을 예정하는 것이다. 손해배상예정액은 매우 크거나 작은 경우 위약별로 간주되어 영미법에서는 인정되지 않고 인정되더라도 법원에 의해 감액되기 때문에 실제 손해를 예측하여 USD/TEU로 적는다.

최소약정물량은 항차별로 약정한 최소 적재량으로 주 또는 월별 약정 TEU 기재한다. 최소약정물량이 연단위로 체결되는 경우 보통 매월(MQC/12) 또는 매주(MQC/52)로 물량이 분배될 것으로 기대한다. 따라서 매월 또는 매주 정량 배분인지 아니면 분기 정산인지, 특정 시즌에 따른 최소약정물량 집중이 허용되는지 등을 부속서나 PART 2 제5항 화주의 의무에 명시하지 않는 경우 분쟁의 소지가 될 수 있다.

운임 및 요금은 계약된 운송구간, 할인 운임, 부대 서비스를 기입하는 칸으로 구간 및 화

11) 앞의 각주1) 해운법 29조의 2 참조

물별 부대 요금, 프리타임, BAF 등 조건이 다르기 때문에 이에 대한 합의 사항을 운임률표 (Tariff) 형태의 부속서로 첨부한다. 이 때 Tariff에 all in rate로 표기하는 경우 운임과 부대 요금을 구별하기 어려워 향후 추가비용의 계산에 따른 다툼의 소지가 있을 수 있고 장기계약 신고사항도 구별을 원칙으로 하기 때문에 Rate와 Charge를 구별하여 Tariff를 지정하는 것이 좋다. 아울러 장기계약 대상이 되는 화물은 냉장/냉동화물, 위험물, 특수화물(건설자재, 기계 등)이 모두 다른 운임으로 Tariff에 포함되는데 이 경우 화물 항목에도 Tariff를 부속서로 하고 그 부속서 번호를 기입한다.

〈그림 3-1〉 한국 컨테이너 해상운송 표준장기계약서 Part I (2022)

SERVICE CONTRACT	
<p>THIS SERVICE CONTRACT AGREEMENT ("Contract") is made and intended to be effective this ____ day of _____, _____ by and between, _____ ("Carrier") and _____ ("Customer").</p> <p>WHEREAS, Customer desires to appoint Carrier to provide transportation services pursuant to terms and conditions set forth in this Contract; and</p> <p>WHEREAS, Carrier desires to provide transportation services in exchange of rates and charges Customer is to pay in accordance with said terms and conditions;</p> <p>NOW THEREFORE, intending to be legally bound, Carrier and Customer agree as follows:</p>	
Part I	
<p>Carrier: (name and full style address)</p>	<p>Service Contract Number:</p> <hr/> <p>Period:</p> <p>a. Commencement Date:</p> <p>b. Expiration Date:</p>
<p>Customer (Shipper): (name and full style address)</p>	<p>Liquidated Damages</p> <hr/> <p>Minimum Quantity Commitment (MQC)</p>
<p>Rates and Charges: As specified in the Tariff (Annex _____)</p>	
<p>Cargo: (Annex _____)</p>	
<p>Part II as amended and attached form an integral part of this Agreement.</p>	
<p>(Carrier)</p> <p>Signature</p> <hr/> <p>Name:</p> <p>Title:</p>	<p>(Customer)</p> <p>Signature</p> <hr/> <p>Name:</p> <p>Title:</p>

자료: 한국해운협회(https://oneksa.kr:4431/boards/business_team/view?&page=3&id=11929)
 한국무역협회(https://kita.net/files/KITA_Contract.zip)

④ 선사의 의무(Carrier's Duties), ⑤ 화주의 의무(Shipper's Duties), ⑥ 운임과 요금(Freights and Charges), ⑦ 불이행(Non-Performance), ⑧ 화물의 인수(Delivery of Cargo), ⑨ 계약기간(Contract Period), ⑩ 계약종료(Termination), ⑪ 양도 및 갱신 금지(Assignment and Novation), ⑫ 통지(Notices), ⑬ 개별 운송 계약(Contract of Carriage), ⑭ 준거법과 재판관할(Governing Law and Jurisdiction), ⑮ 기타 계약상 일반규정(General Provisions), ⑯ 책임(Liabilities), ⑰ 지급(Payment), ⑱ 유치권과 처분(Lien and Sale), ⑲ 불가항력(Force Majeure), ⑳ 냉장 컨테이너(Reefer Containers) ㉑ 위험화물(Dangerous Cargo) 조항이다.

Part 2 약관 항목 중 합의 및 작성에 주의가 필요한 사항에 관한 내용은 다음과 같다.

1) 계약 용어의 정의(Definition)

먼저 제1항 정의 부분에는 기본적으로 화물, 컨테이너, 계약, 개별운송계약, 고객, 주체, 최소약정물량, 서비스, 운임표(Tariff), 기간, 화물의 인도가 정의되어 있는데 필요한 경우 정의 항목을 가감한다. 예를 들어 위험 화물, 항로 등을 추가로 정의할 수도 있고 고객의 정의와 범위를 다시 하는 것도 가능하다. 특히 장기계약에서만 나타나는 계약기간, 최소약정물량, 개별운송계약 등의 용어는 본 계약에서 의미하는 바와 범위를 정의해 두는 것이 좋다. 또한 계약서상 PART 1, 2 및 Tariff의 용어와 정의가 모두 일치하도록 해야 분쟁이 없다.

2) 서비스 및 당사자 의무(Service and Duties)

제3항부터 제5항은 서비스와 당사자들 의무에 관한 사항이다. 제3항 서비스에서 해운서비스의 특성상 선사는 서비스를 수행함에 있어 다른 선사와 운송 체인을 생성할 수도 있고 창고업자, 도로운송업자, 대리인 및 중개인, 관세사 등 여러 하급계약자(이행보조자)와 서비스 계약을 이행해야 함에 따라 이에 따른 서비스 범위 및 하도급 계약 가능에 대하여 명시한다. 단, 이때 항차간 거리가 짧거나 현지 사정으로 이행보조자 특정이 어려울 경우 등을 고려하여 적절한 통지방법을 함께 고려하여야 하며 선사의 하도급 및 서비스 범위의 임의 선택에 있어 화주의 우려가 있을 수 있기 때문에 상호 합의가 매우 중요하다.

B 및 D에 합의된 부대서비스는 본 계약에 포함된 서비스로 간주되나 선화주는 그 요금에 관하여 Tariff에 명시하도록 합의해야 한다. 왜냐하면 all in Rate 경우 B에 언급된 서비스인 주선, 보관, 통관 등에 대하여 비용이 운임에 포함되었는가를 놓고 선화주간 분쟁의 소지가 다분하기 때문이다. 예를 들어 D와 관련하여 서비스에 포함되지 않는 도착지에서 특송, 별도 포장, 업무 대행 등)가 필요할 경우 별도로 해당 서비스 내용과 요금을 합의/서명하여 계약서에 수정 또는 첨부해야 분쟁의 소지를 줄일 수 있다.

제4항 운송인의 의무에서 운송인(선사)은 최소약정물량과 추가 화물(요청되고 승인된)에

선복을 제공할 의무를 가진다. 추가 요청화물은 선화주 합의가 필요한데 서면(in writing) 여부에 따라 편리(convenience) 뿐만 아니라 이해(benefit)도 달라지게 때문에 합의된 방법을 삽입하는 것이 중요하다.

제5항 고객(화주)의 의무는 첫째 최소약정물량 제공과 최소약정물량 균등 배분 의무가 있다. 이는 장기계약의 기대효과인 비수기때 안정적인 물동량확보와 성수기에 안정적인 선복확보는 선화주의 상호 이익을 담보하는 장치이기 때문에 비수기때 물량을 제공하지 않는 것은 계약의 본질을 훼손하는 것으로 간주될 수 있다. 따라서 균등 배분이 어려운 경우 비수기와 성수기의 최소약정물량을 다르게 명시하고 이를 상호 합의하여 Tariff에도 일치하게 명시하는 것이 매우 중요하다.

3) 운임과 요금(Freight and Charges)

제6항 운임과 요금 관련 동 계약에 첨부된 Tariff의에 따르며 적용 대상은 계약된 최소약정물량 화물량, 적용기간은 계약 기간 동안임을 명시한다. 선화주는 상황에 따라 장기계약 운임보다 일반운임이 유리할 때가 있어 약정된 화물량과 선복량을 두고 갈등할 수 있다. 그렇기 때문에 장기계약에서 체결된 화물은 사전 고지와 화약을 통해 특정하고 이에 대한 장기 계약 Tariff를 적용함을 명시하여 일반운임 적용을 금지하도록 한다. 또한 운임과 요금을 구분하여 산정할 것을 명시함으로써 all in rate에서 발생하는 운임 해석에서 오는 불필요한 선화주 갈등을 방지하고 각 기항국가의 세금 및 다른 서비스 역시 화주가 부담할 것을 명시하여 선사의 화주 대납, 대리 비용이 운임과 요금에 포함되지 않음을 명시한다. 다만 컨테이너 운임 변동성이 커지고 장기계약 기간이 과거 3개월보다 긴 경우 등을 대비하여 장기계약 운임이 상호합의된 인덱스 변동에 따라 조정 요청될 수 있도록 하는 장치가 C에 마련되었다.

4) 불이행(Non-Performance)

제7항은 불이행에 대한 구제방법을 합의하는 항으로 선사는 최소약정물량 미선적분에 대하여 PART 1의 손해배상예정액을 기간내 수취하고 화주는 최소약정물량 선복량이나 장비 미제공시 최소약정물량 축소, 계약 해지, 해당분에 대한 계약 연장을 요구할 수 있다.

5) 화물인도(Delivery of Cargo)

제8항 화물인도는 도착지에서 화물의 수취가 일어나지 않을 경우 선사의 가능한 행위에 대하여 나열되어 있다. 컨테이너 적치기간 및 인도기간이 Tariff에 명시된 무료장치기간(free time)내에 반출하지 못할 경우 선사는 체선료와 지체료(Detention and Demurrage)를 수취할 수 있고 서면 통지에 의해 화물 처분도 가능하다는 내용이다. 화물의 시장상황이 좋지

않거나 내륙물류의 악화로 체선되는 경우 장치장의 화물적채물이 높아지고 컨테이너 회전률이 낮아져 리드타임이 길어지는 악순환이 발생한다. 이를 방지하기 위해 선사에게는 필요한 항목이나 화주에게는 화물 수취인의 사정에 따라 인도시점이 변동 될 수 있는 위험이 있어 Tariff의 free time과 D&D 요금에 대한 선사와의 합리적인 책정이 필요하다.

6) 계약의 종료(Termination)

제10항은 계약의 종료 조건을 나열하고 있다. 상호의 합의, 일방의 계약조건 위반, 일방의 계약 이행 능력 상실이 정의되어 있는데 계약 기간 및 당사자 합의에 따라 조건을 추가하거나 완화하는 것도 가능하다.

7) 준거법과 당사자 책임(Governing Law and Liabilities)

제13항 개별운송계약과 제14항 준거법 및 관할 그리고 제16항의 책임은 계약당사자를 구속시키는 기준과 연결지어 결정해야 한다. 제13항 개별운송계약이란 각 항차별로 발행되는 선하증권, 해상화물운송장, 선복예약서 등을 의미하는데 여기에 포함된 이면약관이 본 계약에 포함되고 우선한다는 내용이다. 본 계약의 배상책임, 면책적용 등의 이해가 다를 경우 시황에 따라 선화주 일방이 본 계약서를 우선적으로 적용하기 위해 개별운송계약보다 본계약이 우선하도록 계약할 수도 있다. 그러한 경우 선화증권 기준 헤이그비스비 규칙 대신 제14항 준거법 조항에 따라 분쟁이 해결되게 되며 아울러 제16항 운송사의 책임액 역시 우선 적용되게 된다. 이에 표준장기계약서에서는 시황에 따른 선화주 영향을 감소시키고자 하는 장기계약 취지에 맞게 선화주의 개별운송계약이 존중되도록 항차별 개별계약이 본 계약을 우선하도록 설정되었다.

IV. 표준장기운송계약서의 선화주 쟁점

일반해상운송계약과 달리 특정기간동안 여러 항차를 수행하는 장기계약에서는 선화주는 시황에 따라 이해와 불리함이 교차하게 되는데 이러한 변동성을 감소시키는 것이 장기계약의 목적이다. 따라서 계약 일방의 불이행으로 이러한 변동성 감소의 목적을 달성하지 못하는 것에 대한 방어 장치가 필요한데 이것이 손해배상예정액과 최소약정물량이다. 표준장기운송계약서 내용 제작시 두 조항에 대한 선화주 측 당사자들의 해석이 달라 상당한 쟁점이 되는데 본 장에서 그 쟁점 사항과 함의를 살펴보고자 한다.

1. 손해배상에정액(liquidated damage) 양방 적용 유무

1) 쟁점 사항

표준장기운송계약서에는 Part 1의 손해배상에정액은 Part 2의 제7항 불이행에 따라 화주가 선사에게 최소약정물량을 제공하지 못했을 경우 선적한 화물량과 약정된 화물량의 차이에 대하여 적용하여 선사에게 배상하도록만 규정되어 있다. 이에 대하여 화주는 선사에게도 동일하게 제공하지 못한 최소약정물량 선복량만큼 손해배상에정액을 적용해 보상하도록 조항을 개정해야 한다는 점과 손해배상에정액을 선화주가 다르게 해야 한다는 점을 주장하였다.

반대로 선사는 장기계약을 통해 제공하는 운임은 우대운송운임으로 시장운임보다 할인된 운임이며 또한 시장운임이 상승하는 성수기에 높은 운임으로 판매할 수 있는 기회를 포기하고 화주에게 고정된 운임으로 제공하기 때문에 두 가지 우대서비스가 제공된다고 주장하였고 이에 이 두 가지 우대서비스에 대한 안정장치가 모두 필요하다고 하였다. 그래서 최소약정물량의 균등 배분과 예약 파기(NO-SHOW)에 대한 손해배상에정액이 반드시 필요하고 이 두 가지가 없으면 선사는 장기계약에 임할 이유가 없다고 주장하였다.

다만 양측 모두 어느 일방의 한 항차 최소약정물량을 지키지 못한다고 하여 다른 일방에게 계약 해제의 권리를 부여하는 것은 계약의 신의성실 원칙에 비해서도 지나친 조치이고 선화주가 장기적인 협력 관계를 구축하고자 하는 제도 본연의 취지와도 맞지 않는데 동의하여 완화하였다.¹²⁾

2) 쟁점 사항에 대한 선주와 화주측의 입장

쟁점의 배경에는 선사와 화주가 장기계약을 통해 얻는 이익과 위험이 다른데 있다. 화주는 장기계약을 통해 얻는 이익 중 가장 큰 이익은 적시성이다. 즉, 장기계약을 이용하는 화주는 주로 공기를 맞추어야 하는 프로젝트 화물의 화주거나 성수기에 판매 기회를 잃지 않도록 미리 재고를 보유할 수 있는 제품의 화주이다. 그렇기 때문에 성수기 때 선복을 구하지 못하는 위험을 회피하고자 성수기 때 필요한 선복량 만큼 최소약정물량을 예약하고자 하는 것이라 화주는 비수기때 필요 없는 선복량을 많이 보유하게 된다. 화주의 총 운송 비용은 비수기때 불필요한 선복X손해배상에정액 + (비수기 선복량+성수기 필요한 선복)X우대운임이며 이것이 동 기간 동안 운송량X평균 예상 운임보다 낮을 것이라라고 예측되면 장기계약의 유인이 생긴다. 반대로 선복이 성수기에 공급되지 않거나 롤오버되어 납기에 문제가 생기면 시장 판매 기회를 놓쳐 손실을 보는 것뿐만 아니라 본계약인 무역 매매계약에 따라 손해배상 또는 지

12) 컨테이너 해상화물 장기계약은 우수선화주 인증의 심사항목(해운법 시행규칙 제16조의 7 별표 4의2)이다. 또한 우수선화주 인증을 받은 기업은 세계해택(화주)/항만이용료 감면(선사)의 제도적 혜택이 있다(해양진흥공사, <https://www.kobc.or.kr/ebz/kor/contents.do?mId=0414020000>).

연배상, 시장 점유율 하락, 신용도 하락과 같은 추가적인 손해가 뒤따르게 된다.

선사는 장기계약을 통해 얻는 가장 큰 이익은 평균 운임의 상승이다. 선사의 매출은 비수기 물동량 \times 시장운임+성수기 물동량 \times 시장운임인데 비수기 시장운임의 한계치는 고정비/TEU이다.¹³⁾ 따라서 성수기 상당한 운임 상승이 기대되지 않는다면 비수기 시장 운임을 고정비+변동비 이상으로 고정시켜 놓아 평균 운임을 높이는 것이 유리하기 때문에 장기계약의 유인이 생긴다. 이에 따르면 선사는 성수기에 최소약정물량이 없어도 더 높은 운임에 선복을 대체 판매 할 수 있지만 비수기에 물동량을 받지 못하면 보상받을 방법이 없기 때문에 선사의 이익과 위험은 비수기 운임에 한정되게 된다.

3) 쟁점의 대상인 손해배상예정액의 성격

손해배상예정액이 화주에게만 부여되도록 작성된 이유는 손해배상예정액의 의미가 양 당사자에게 다른데 기인한다. 법리상 손해배상예정액은 위약금의 일종인데 위약금은 손해배상예정액과 위약벌(Penalty)로 나눌 수 있다. 손해배상예정액은 당사자들이 손해배상의 법률문제를 간편하게 처리하기 위하여 미리 손해배상액을 정해놓은 것이고, 위약벌은 계약을 위반한 사람을 제재하고 계약의 이행을 간접적으로 강제하기 위하여 정해놓은 것이다(김재형, 2014).

선사는 손해를 비수기 운임과 대체비용 차액 범위에서 예정할 수 있고 위약금으로 계약불이행에 대한 보상이 가능하기 때문에 손해배상예정액으로서 위약금이 분명해 보인다. 특히 국내법에 따르면 화주가 운송물을 제공하지 않은 경우 화주는 운임의 전액을 지불하도록 되어있기 때문에 운임을 위약금으로 선정하면 선사는 이행과 불이행에 차이가 없다(법 제5편 해상의 제792조 제2항)¹⁴⁾

하지만 화주의 손해는 운임에 국한되지 않고 차익손실 및 신용위험 등을 포함하여 책정되기 때문에 예정하기 매우 곤란하고 또한 운임 대비 손해배상 규모가 크기 때문에 화주가 손해배상예정액을 선사와 다르게 책정하길 원하는 이유이기도 하다. 결과적으로 화주에게 손해배상예정액은 계약의 이행을 담보하기 위한 위약벌의 성격이 있어 온전한 손해배상예정액으로 볼 수 있는지 다툴 여지가 있다.

만약 화주의 손해배상예정액이 삽입되는 경우 첫 번째 선사는 수많은 화주와 개별적인 손해배상예정액 산정에 대한 협상을 하여야 한다. 이 때 화주의 화물에 대한 정보를 알지 못하기 때문에 B/L 또는 상업송장을 기준으로 화물 가치와 그 손해를 책정해야 하는데 이러한 행정 과정이 선사가 장기계약을 체결하는데 장애로 작용하게 된다. 두 번째 선사의 손해배상예정액은 불이행에 대한 별도의 손해배상 청구권이 없고 그 금액도 합리적인 수준에서 감액

13) 선사는 변동비보다 낮은 운임을 받더라도 고정비보다 높으면 운항하는 편이 유리하기 때문에 운임료를 낮춰서라도 최대한 화물을 수취하게 된다. 그러나 시장운임이 고정비 이하로 낮아지면 계산이 유리하기 때문에 고정비/TEU를 선박의 계산점이라고 한다. 계산점은 선박마다 다르다.

14) 제792조(운송물의 제공) ①송하인은 당사자 사이의 합의 또는 선적항의 관습에 의한 때와 곳에서 운송인에게 운송물을 제공하여야 한다.

② 제1항에 따른 때와 곳에서 송하인이 운송물을 제공하지 아니한 경우에는 계약을 해제한 것으로 본다. 이 경우 선장은 즉시 발항할 수 있고, 송하인은 운임의 전액을 지급하여야 한다.

되는데 반해 화주의 손해배상예정액이 위약벌일 경우 화주는 위약벌 금액의 수취는 물론 손해배상 청구를 별도로 할 수 있다(채동현, 2018)¹⁵⁾. 이러한 경우 선사의 위약금 지급 여부 뿐만 아니라 또 다른 손해배상 청구 소송, 잔여 항차의 이행 불투명 등 장기계약임에도 선화주 관계 악화가 예상된다. 마지막으로 화주의 손해배상예정액이 위약벌일 경우 청구 가능한가가 준거법에 의존하다는 점에서 실효성이 있는가이다. 위약벌은 대륙법계에서 일반 계약으로 효력이 있다. 독일, 프랑스, 일본 등 대륙법계 국가에서는 위약벌의 효력을 인정하고 계약자치를 존중하여 위약벌 조항이 유효하다. 한국에서도 위약벌 약정을 손해배상액의 예정보다는 다른 일반적인 계약에 더 가깝게 취급하며 위약벌의 무효는 공서양속에 위반되는 계약으로 민법 103조와 104조에 의거해 판단되어야만 한다(강희주, 2020).¹⁶⁾ 반면 미국과 영국은 계약의 형평성을 해치는 위약벌을 원칙적으로 인정하지 않고 있다(김재형, 2014; 권영준, 2016)¹⁷⁾. 따라서 화주는 위약벌을 효과적으로 부과하고자 한다면 대륙법계를 준거법으로 하는 것이 필요한데 해상운송은 주로 영국법을 채택하기에 실효성에 의문이 있다.¹⁸⁾

2. 최소약정물량(Minimum Quantity Commitment)의 균등 배분 의무

1) 쟁점 사항

최소약정물량을 제공하는 화주의 의무에 대응하여 선사는 최소약정물량에 대응하는 선박과 장비를 제공하는데 이견은 없다. 그러나 최소약정물량을 균등하게 배분하는 의무는 화주에게만 있는데 이에 대하여 화주 측은 수요공급의 변동 등에 탄력적으로 대응할 필요가 있는데 장기계약임에도 지나치게 경직된 조건이라 장기 계약율을 떨어뜨릴 수 있다며 당 항목의 의무가 아닌 권고나 상방의 합의로 조정하고자 하였다.

15) 위약벌은 손해배상예정액과 달리 감액할 수 없어 이에 대하여 위약벌도 감액할 수 있도록 민법을 개정하도록 하거나 손해배상예정액과 위약벌의 성격을 모두 갖는 약정 및 판례가 있기때문에 위약금으로 이 둘을 통일하도록 민법을 개정하자는 연구가 있다(김동훈, 2011)(김재형, 2014; 김 현, 2016; 권영준, 2016)

16) 한국 민법에서 위약벌의 약정은 채무의 이행을 확보하기 위하여 정해지는 것으로 손해배상의 예정과는 그 내용이 다르므로 손해배상액의 예정에 관한 민법 제398조 제2항을 유추 적용하여 그 액을 감액할 수 없으나, 다만 그 의무의 강제에 의하여 얻어지는 채권자의 이익에 비하여 약정된 벌이 과도하게 무거울 때에는 그 일부 또는 전부가 공서양속에 반하여 무효로 된다고 보는 것이 주류적 판례의 입장으로 보인다.(대법원 2015. 12. 10. 선고 2014다14511 판결; 대법원 2013. 12. 26. 선고 2013다63257 판결; 대법원 2010. 12. 23. 선고 2010다56654 판결; 대법원 1993. 3. 23. 선고 92다46905 판결 등)

17) 국제규칙에서는 절충적인 조항을 포함하는데 1983년 국제연합 국제상거래위원회(UNCITRAL)에서 발표된 위약금 조항에 관한 통일 규칙(Uniform Rules on Contract Clauses for an Agreed Sum Due upon Failure of Performance) 제8조는 상당히 과도한 위약금의 감액에 관하여 규정하고 있으며, 1994년 제정된 사법통일 국제연구소의 국제상업계약원칙(UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts) Article 7.4.13(불이행)에서는 LD조항의 남용을 막기 위해서 비록 LD조항을 삽입하기로 합의하였더라도 불이행으로 인한 손해 기타 제반사정에 비추어 그러한 약정금액이 현저하게 과도한(grossly excessive) 때에는 이를 합리적인 정도로 감액할 수 있도록 규정하고 있다(오원석, 윤영미, 이경화, 2011; 권영준, 2016).

18) 다만 표준장기운송계약서에서는 기본적으로 준거법과 관할지가 한국으로 채택되어 제공되고 있다.

2) 쟁점 사항에 대한 선주와 화주측의 입장

화주의 입장이 쟁점 사항과 일치한다면 선사는 이에 대하여 다음과 같은 입장을 피력하였다. 공표 운임을 회피하기 위한 화주의 요구로 선사는 최소약정물량만 있고 균등 배분이나 손해배상약정액이 없는 3개월의 장기계약을 형식적으로 신고해 왔다. 이 때 화주는 성수기에 해당하는 최소약정물량을 체결하였으나 균등 배분이 없어 비수기에 물동량이 배분되지 못하고 이에 대한 손해배상예정액 청구도 현실적으로는 어려워 장기계약이 시장 운임 적용을 위한 도피 수단으로만 이용되어 왔다.

실무 상 계약기간 만료 전에 최소약정물량이 충족되지 못할 것이 예상된다면 지금까지는 화주와 운송인 간 상호합의에 의해서 최소약정물량을 대폭 경감하는 방법으로 수정하여 의도적으로 화주는 운송인에게 손해배상예정금을 지불하지 않아도 되도록 하는 경향이 있었다. 또한, 운송인도 장래 화주에 대한 영업을 위해 이러한 변칙 계약변경 행위에 대해 공식적인 이의 제기를 하지 않아서 장기운송계약 본래의 취지에 부합하지 않는 문제가 있었다(김인현, 이종덕, 2022).

선사는 비수기에 선복량을 대기해야 하는 의무가 있어 판매시기에 대한 부담이 있고 성수기에는 시장가보다 낮은 우대운임으로 화주에게 약속된 선복을 모두 제공해야 하기 때문에 최대한 적은 최소약정물량이 유리한 역설이 발생한다. 이러한 이유로 균등 배분이 없는 최소약정물량은 현재 형식적으로 유지되는 장기계약 신고와 다르지 않는 결과를 초래할 것이라 예상하였다.

이에 화주는 균등배분의 의무를 부담하는 대신 선사는 화주의 요청이 있는 경우 성수기를 포함 우대운임으로 추가 화물을 승인하는 조건을 의무로 부담하는 것으로 표준장기운송계약서를 구성하는 것에 합의하였다.

3) 최소약정물량 균등 배분의 성격

최소약정물량은 미국 우대운송계약 제도와 국내 해운법에 있는 항목으로 컨테이너 장기운송계약의 고유한 특징이다. 이는 일반 개품 운송 및 수량/기간 할인과 독립적으로 분리되어 대량화물이라는 서비스 대상이 새롭게 정의된 것으로 가장 최근의 해운 국제 규칙인 로테르담 규칙¹⁹⁾까지 그 영향을 끼친 개념이다. 따라서 운송계약에서 선복의 제공과 운임의 수취는 장기계약에 한해 최소약정물량 제공과 우대운임의 수취에 대응하게 된다.

그런데 최소약정물량은 균등배분이 있는 계약과 없는 계약에서 계약 대상으로서 선사에게 가치가 달라지게 된다. 균등 배분이 있는 경우에는 선사는 계약기간 동안 평균 운임을 극대화 하기 위해서 손해배상예정액을 포함한 비성수기 수익만큼 성수기에 할인된 운임으로 선복

19) 2008년 유엔 국제 해상운송법 협약을 로테르담 규칙이라고 한다. 동 규칙에 컨테이너 대량화물계약(Volume Contract)에 대한 특칙이 도입되었다(SNN쉬핑뉴스넷, 2016)

을 제공할 유인이 있다. 하지만 균등 배분이 없는 장기계약의 경우에는 최소약정물량이 성수기에 제공되는 물동량으로 장기계약 매출의 전부이기 때문에 할인된 운임을 제공할 이유가 없다.

한편 화주는 균등 배분 의무가 없다면 최대수요인 성수기 수요에 맞추어 최소약정물량을 체결함으로써 경제적인 가격에 선복을 충분히 확보할 수 있다. 왜냐하면 비수기에 화물을 제공하지 않아도 되기 때문에 불필요한 지출(운임 및 보관료)이 없는 반면에 성수기에는 우대 운임으로 최대 수요에 맞추어 선복을 확보 할 수 있기 때문이다.

따라서 최소약정물량의 균등 배분이 없는 장기계약은 화주에게는 선복 미확보 위험을 선사에게 전가하는 효과가 있는 반면 선사에게는 비수기 공선 및 성수기 할인 판매라는 시장 위험을 모두 감수해야 하는 일방적인 성격을 갖기 때문에 선사에게는 불공평한 계약이 된다.

3. 손해배상예정액과 최소약정물량의 실무적 함의

손해배상예정액과 최소약정물량은 선사의 위험을 담보하는 경향이 크다. 손해배상예정액이 클수록, 최소약정물량이 많을수록 선사가 장기계약에서 고정되는 매출이 크기 때문이다. 반대로 화주는 손해배상예정액은 작게, 최소약정물량은 균등 배분만 없다면 성수기 물동량만 큼만 장기계약하는 것이 가격 변동 위험과 선복 미확보 위험을 회피하는 방법이다. 따라서 선화주는 이 두 가지 배타적인 입장을 조율하는 것이 중요한데 이는 시황에 따라 결정되게 되며 그 감내할 수 있는 시황 변동성 범위를 표준장기운송계약서 제6항 C에 표기하도록 하고 있다.

그렇다면 선사가 유리한 시황에 손해배상예정액을 무한히 크게 확대할 수 있고 반대로 화주의 시황이 유리할 때 손해배상예정액을 한없이 작게 할 수 있는가? 시장에서 이러한 일방적인 계약은 발생하기 매우 어렵고 비록 일방적인 계약 조건이 성립하였다 하더라도 이 경우 위약금은 손해배상예정액인가 위약벌인가에 따른 분쟁의 소지가 매우 크다.

손해배상예정액은 손해배상을 편리하게 하려는 목적이 크기 때문에 그 범위를 실제 손해 범위로 제한하도록 해야 하며 그렇지 않은 경우 소송에서 법원에 의해 감액되거나 위약별로 간주되어 다른 법리가 적용된다. 이는 보통법계(영미법)나 대륙법계 모두에서 나타나며 국내 민법에도 손해배상예정액은 법원에 의해 감액이 가능한 반면 위약벌은 그렇지 않다(김재형, 2014; 권영준, 2016; 김현, 2016; 채동현, 2018).²⁰⁾²¹⁾ 따라서 선화주는 손해배상예정액을

20) 민법 제398조(배상액의 예정) ① 당사자는 채무불이행에 관한 손해배상액을 예정할 수 있다.

② 손해배상의 예정액이 부당히 과도한 경우에는 법원은 적당히 감액할 수 있다.

③ 손해배상액의 예정은 이행의 청구나 계약의 해체에 영향을 미치지 아니한다.

④ 위약금의 약정은 손해배상액의 예정으로 추정한다.

⑤ 당사자가 금전이 아닌 것으로서 손해의 배상에 충당할 것을 예정한 경우에도 전4항의 규정을 준용한다.

21) 단, 일본은 국내 손해배상예정액과 같은 조항을 가지고 있으나 법원의 감액은 불허하고 있다.

정하되 그 범위를 준거법에 따라 합리적인 수준으로 제한할 경우에만 약정된 금액을 청구할 수 있다(오원석,윤영미,임성철, 2013).

실무적으로 선사의 경우 합리적인 수준의 예상되는 손해의 범위는 실제적 손해가 발생할 수 있는 비수기의 운임 범위와 일치할 것이다. 구체적으로 공표운임²²⁾보다 낮고 선사의 고정비와 변동비보다는 높은 수준이 손해배상 예정액의 범위가 될 수 있으며 여기에 만약 선사가 화주의 불이행된 선복의 전부 또는 일부를 대체거래 하여 손해를 만회한다면 손해배상에 정액은 이를 고려하여 감액될 수 있을 것이다.

반면 화주는 앞 절 선화주 쟁점에서 나타난 바와 같이 운임 범위에서의 손해배상에정액은 화주의 손해를 보상하기에 부족할 수 있고 매매 손실액은 손해배상에정액으로 선사가 합의하기 쉽지 않을 뿐더러 합의하여도 위약벌의 법리가 달라 또 다른 분쟁으로 이어질 수 있기 때문이다. 예를 들어 화주의 지연 판매 손해가 지불할 운송금액 증가분보다 더욱 클 경우에 화주의 손해 예상액이 선사의 위약금보다 매우 클 것이다. 그러므로 비록 화주의 책정하고자 하는 손해배상에정액이 성수기 계약운임과 시장운임 차이보다 크다 하더라도 타당할 수 있으나 이는 선사로부터 손해의 실질적 보상을 기대한다기 보다 계약 이행을 구속하려는 목적이 더욱 크다고 할 수 있다.

이에 선사는 만약 성수기 선복 제공에 실패할 경우 운임보다 매우 큰 금액의 손해배상 위험을 부담해야 한다면 굳이 장기계약을 체결하는 것이 불합리할 것이기에 장기 계약에 소극적일 수 있다. 즉, 선사는 장기계약이 체결되었다 하여 미적재 화물에 대한 손해 배상액을 크게 감당하는 것보다 최대한 성수기에 높은 운임을 받고 보상 한도 이상에 대한 면책을 누리는 것이 유리해 지기 때문에 운송 중 화물 손상에 대한 보상 범위 이상을 굳이 부담하고자 하지 않을 것이다(최병권, 2019)²³⁾.

이러한 상황에서 화주는 불황기에 유리한 지위를 이용하여 실질 손해에 대한 보상을 손해배상 예정액으로 책정하여 장기계약을 체결할 수 있고 반대로 선사가 유리한 상황에서는 성수기 계약운임과 공표운임의 차이 및 지연손해에 대한 보상만을 손해배상에정액으로 책정할 수도 있다. 종합하면 결국 화주의 위약금 책정은 어떠한 경우에도 다른 일방으로 하여금 소송을 통해 손해배상에정액이 위약벌임을 입증하여 별도의 손해배상 소송을 진행하고자 하는 유인을 생기게 한다.

이에 화주가 선사의 손해배상에정액과 유사한 편리와 비용으로 선사의 계약 이행을 보장

- 22) 공표운임과 시장운임의 괴리에 관한 논의는 본 논제의 범위에서 벗어나기 때문에 다루지 않았다. 단, 한국에서 컨테이너 해상운임(Tariff)이 장기계약의 우대운임이 아닌 시장운임으로서 공표운임보다 10% 내외를 벗어나는 것은 위법이기 때문에 본 논문에서 시장운임은 공표운임으로 가정하였다.
- 23) 헤이그 비스비 규칙의 화물 배상 범위는 '선적전에 신고하여 B/L에 기재하지 않은 화물에 대하여는 포장당 666.67SDR과 총중량 1kg당 2SDR중 많은 금액을 운송인의 책임한도액'으로 한다. 함부르크 규칙에서는 '포장당 또는 선적단위당 835SDR나 kg당 2.5SDR 가운데 많은 금액으로 하고, 지연손해는 지연화물 운임의 2.5배(단, 운송계약상의 운임총액을 상한으로)'로 규정하고 있다. 한국은 헤이그 비스비 규칙이나 함부르크 규칙을 비준하지 않았으나 상법 제797조에 의해 해상운송인의 책임 한도는 '당해 운송물의 매 포장당 또는 선적단위당 666과 100분의 67 계산단위의 금액과 중량 1킬로그램당 2 계산단위의 금액 중 큰 금액을 한도'로 제한할 수 있다고 하여 헤이그 비스비 규칙을 준용하고 있다.

받기 위해 실무적으로 적용하는 방법으로는 불이행시 계약을 해지하는 것, 현 항차의 불이행을 다음 항차로 이연시켜 이행을 반드시 실현시키는 것, 지연 손해 및 지체 상금을 손해배상 예정액으로 책정하는 것²⁴⁾²⁵⁾, 비수기의 최소약정물량을 줄여 선사의 장기계약 이익을 감소시키는 것, 장기계약시 이행 보증을 요구하는 방법 등이 있다. 빔코(BIMCO)의 우대운송계약 표준계약서(SERVICECON)에는 화주도 선사와 마찬가지로 손해배상예정액을 요구할 수 있도록 하였고²⁶⁾, 표준장기계약서에서는 최소약정물량을 줄이거나 지연된 최소약정물량을 1개월 안에 비율적으로 연장하는 방법을 명시하였다²⁷⁾. 그리고 입찰시 이행보증²⁸⁾을 요구하는 경우나 납기 지연에 따른 지체상금의 약정은 부정기선 장기계약²⁹⁾ 및 해외 건설³⁰⁾과 같은 프로젝트성 도급 계약의 경우에 주로 이용되기에 화주는 본인의 위험과 계산으로 적절한 방법으로 계약하는 것이 필요하다.

V. 결론

컨테이너 해상화물 장기계약은 화주와 선사가 모두 요구하는 시장 안정장치이다. 그것은 해상운임이 상승시기에는 화주가 안정적인 선복량을 확보하기 위해 장기계약이 필요하고, 해상운임이 낮아지는 시기에 선사는 최소한의 운임을 보장받기 위해 장기계약이 필요하다. 한국은 한진해운 파산을 계기로 장기계약 제도화에 관심을 두어 2020년 도입하였다. 이 때 표준장기운송계약서를 함께 제작하였는데 이는 다시 코로나로 인해 발생한 공급망 위기로 화주에 의해 장기계약 활성화 필요성이 제기되어 화주의 수정 요구를 반영한 2022년 개정판이 나왔다.

표준장기운송계약서는 전면의 계약서와 이면 약관으로 구성된다. Part I에는 전문(Preamble)과 의 8개 항목 및 서명란이 1면을 구성한다. 본 계약서의 8개 항목은 계약 번

-
- 24) 도급계약의 지연손해 및 지체상금은 손해배상예정액이라는 것이 주된 판례이다(판례로 본 건설분쟁, 2012; 석지윤, 2019).
- 25) 지체상금에 대한 손해배상액 기준은 상품거래의 표준계약서인 ICC Model International Sale Contract General Conditions 제10항에서는 계약금액의 일주일당 0.5% 최대 5%(10주)로 한정하고, 건설도급계약의 경우 국제건설엔지니어링연맹(Federation Internationale Des Ingenieurs-Conseils; FIDIC)에서 제공하는 표준계약서의 지체상금 한도액은 계약금의 5%-15% 범위이다(오원석 외, 2013; 석지윤, 2019).
- 26) BIMCO SERVICECON STANDARD SERVICE CONTRACT “5. Non-Performance (c) Carrier-If the Carrier fails to carry the cargo tendered(provided the Shipper has complied with Sub-cluse3(a))by the end of the Contract Period, it will pay proven damages directly arising from such failure which for each container shall not exceed the rate per TEU stated in Box 7”
- 27) 표준장기운송계약서 Part 2, 제7항 Non Performance의 B
- 28) 이행보증금의 성질은 손해배상예정액의 성격이라는 것이 주요 판례이다(홍성재, 2015; 최승재, 2016).
- 29) 한국해양진흥공사는 부정기선 화물운송계약에 대한 입찰계약시 요구되는 이행보증금을 공사의 보증서로 대체하는 상품을 출시하였다(한국해양진흥공사, <https://www.kobc.or.kr/ebz/kor/contents.do?mId=0412010000>)
- 30) 1970년대 이래로 국제건설공사에서 수주자가 발주자에게 독립보증을 제공하는 것이 보편화되었다(최명국, 2010).

호, 선사 상호와 주소, 화주 상호와 주소, 계약기간, 손해배상액예정액, 최소약정물량, 운임 및 요금, 화물 명세이다.

Part 2는 총 21개 조항으로 구성되며 Part 1을 보완하는 이면약관이다. 21개 조항은 용어의 정의, 목적, 서비스, 선사의 의무, 화주의 의무, 운임과 요금, 불이행, 화물의 인수, 계약기간, 계약종료, 양도 및 갱신 금지, 통지, 개별 운송 계약, 준거법과 재판관할, 기타 계약상 일반규정, 책임, 지급, 유치권과 처분, 불가항력, 냉장 컨테이너, 위험화물 조항이다. 이들 21개 항목 중 선화주가 Part 1에 이어 상호 구체적인 합의가 필요한 항목이 정의와 서비스, 불이행과 각각 선화주의 의무, 운임과 요금 및 계약종료, 개별운송계약과 준거법 및 재판관할, 선화주의 책임 부분이다. 정의와 서비스는 선화주가 약정하는 본 계약의 범위와 운송서비스를 지정하는 것이고 불이행과 선화주의 의무는 손해배상예정액과 최소약정물량의 약정에 관련하여 상호 보상 범위를 결정하는 것이다. 운임과 요금은 장치장의 보관과 지체료를 포함 각종 요금에 관한 범위를 지정하는 항목이며 준거법과 관할권은 선화주의 책임 범위를 결정하는 것이다. 따라서 이들 주요 항목을 어떻게 합의하고 수정하는가에 따라 선화주의 이해가 달라질 수 있어 계약시 가장 유의하여 살펴보아야 한다.

또한 표준장기운송계약서 제정과정에서 선화주의 가장 큰 쟁점 항목은 손해배상예정액과 최소약정물량 항목인데 본 연구에서 이에 대한 쟁점 내용과 성격과 의미를 분석하여 선화주가 동 조항에 대한 이해가 어떻게 달라지는지 분석해 보였다. 해운 장기운송계약에서 손해배상예정액은 선사에게는 주로 위약금으로서 손해배상청구를 대신하는 보상제도이나 화주에게는 계약의 이행을 담보하려는 위약벌의 성격이 크다는 차이가 있다. 또한 화주의 매매 손실 보전을 위해서는 그 위약금 규모가 선사와 달라 양 당사자의 합의가 어려움이 크다.

반면 또 다른 쟁점인 최소약정물량의 경우 핵심 쟁점은 물량이 아닌 균등배분 여부이다. 최소약정물량을 균등 배분하지 않을 경우 화주는 최대한 많은 최소약정물량을 성수기에 집행하고 비수기에 집행하지 않음으로써 경제적이고 안정적인 성수기 운송권을 확보할 수 있으나 반대로 선사는 비수기 손실과 성수기 낮은 운임으로 많은 선복을 계약한 것이 되어 균등 배분이 반드시 필요하다 하겠다.

따라서 실무적으로 선화주는 장기운송계약에 손해배상예정액을 책정할 시 매우 합리적인 수준으로 책정해야 위약별로 손해배상청구 소송을 별도로 진행하지 않게 되고 장기계약도 계약한 기간 동안 유지할 수 있을 것이다. 또한 최소약정물량 책정에도 균등 배분은 선사에게 매우 중요한 항목이기에 이를 토대로 하데 성수기에도 화주의 추가 요구를 수용할 수 있도록 하는 우대 조건이 필요하다. 아울러 화주는 위약벌 대신 다른 장기계약에서도 활용 중인 이행보증을 통해 계약의 이행을 담보하는 것도 고려해 볼 수 있을 것이다.

표준장기운송계약서는 권고 사항이지 의무사항이 아니며 그 내용도 선화주 합의에 따라 얼마든지 수정이 가능하다. 다만 장기적으로 관계를 맺고 상호 이용률이 높은 수출입 기업과 선사는 변동성을 낮추고 제도가 제공하는 이점을 취하기 위해서라도 장기운송계약을 고려함

이 마따하다. 이때 실무적으로 장기계약에 필요한 각 항목을 파악하고 이에 대한 자사와 상대방의 이해관계를 숙지하여 필요한 부분을 수정, 가감하면 불필요한 갈등과 분쟁을 사전에 예방할 수 있을 것이기에 표준장기운송계약서가 양당사자들에게 널리 활용되는데 본 논문이 일부 기여하길 기대한다.

참고문헌

- 강희주(2020), “이행보증금의 법적 성질—대상판결: 대법원 2016. 7. 14. 선고 2012 다 65973 판결—,” 「증권법연구」, 제21권 제1호, pp.1-21.
- 권영준(2016), “위약벌과 손해배상액 예정: 직권감액 규정의 유추 적용 문제를 중심으로,” 「저스티스」, 통권155호, pp.199-244.
- 김동훈(2011), “위약금에 관한 민법 규정의 개정론,” 「법학논총」, 제23권 제2호, pp.449-473.
- 김인현, 이종덕(2022), “소형화주들의 장기운송계약체결 촉진을 위한 법제도 연구,” 「한국해법학회지」, 제44권 제1호, pp. 97-126
- 김현(2016), “위약벌도 감액할 수 있을까?: 대법원 2016. 1. 28. 선고 2015 다 239324 판결,” 「대한토목학회지」, 제64권 제4호, pp.58-59.
- 대한기계설비건설협회(2012, 5), “판결사례: 판례로 본 건설분쟁,” 「월간 기계설비」, 제262권 pp. 24-67
- 석지운(2019), “도급계약에서 지체상금약정의 검토,” 「동아법학」, 제82호, pp.179-213.
- 오원석, 윤영미, 이경화(2011), “국제물품매매계약에서 매도인의 물품인도 의무 위반에 대비한 손해배상액의 예정조항 (Liquidated Damage Clause; LD 조항) 의 활용에 관한 연구: ICC Model International Sale Contract 를 중심으로,” 「무역상무연구」, 제50권, pp.1-26.
- 오원석, 윤영미, 임성철(2013), “국제물품매매계약에서 매도인의 계약위반에 대한 매수인의 손해배상청구권 행사의 문제점: CISG 와 UNIDROIT Principles (2010) 을 중심으로,” 「무역상무연구」, 제58권, pp.3-33.
- 윤재웅, 안영균, 김주현(2018), 「컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구」(현안연구 2018-5), 부산:한국해양수산개발원.
- 채동현(2018), “손해배상액 예정과 위약벌의 구분 기준 및 관련 쟁점에 대한 검토: 대법원 2016. 7. 14. 선고 2012 다 65973 판결에 대한 검토,” 「법학연구」, 59(1), 359-403.
- 최명국(2010), “해외건설공사에서 독립보증에 관한 분쟁과 그 대책,” 「무역상무연구」, 47, 129-156.

- 최병권(2019), “영국법상 Hague-Visby 규칙의 강행적 적용에 따른 지상약관의 효력에 관한 연구,” 「무역학회지」, 제44권 제6호, pp.1-21.
- 최승재(2016), “기업인수합병시 이행보증금의 법적 성격과 감액 가능성에 대한 연구: 대법원 2016.7. 14. 선고 2012 다 65973 판결을 중심으로,” 「증권법연구」, 제17권 제3호, pp.35-61.
- 최영주(2018), “판례로 본 M&A 계약상 이행보증금의 법적 성질,” 「법학연구」, 제59권 제3호, pp.133-167.
- 홍성재(2015), “도급계약에서의 계약이행보증금의 성질에 관한 판례의 검토,” 「법학연구」, 제43권, pp.429-468.
- Federal Maritime Commission(2001), *The impact of the ocean shipping reform act of 1998*, Federal Maritime Commission available at https://www.fmc.gov/wp-content/uploads/2019/04/OSRA_Study.pdf
- 관계부처합동(2018), 「해운재건 5개년 계획(2018~2022)」, 산업경쟁력강화 관계장관회의 안건4, Available at http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028&searchNttId1=MOSF_000000000016642&menuNo=4010100
- “한진해운 파산에 따른 수출 물류환경 변화(조사보고서),” 「한국무역협회」, Available at <https://www.kita.net/asocGuidance/nesDta/nesDtaFileDown.do?nPostidx=7377&nIndex=2>
- 한국해운협회, 표준장기운송계약서, Available at https://oneksa.kr:4431/boards/business_team/view?&page=3&id=11929
- 한국무역협회, 표준장기운송계약서, Available at https://kita.net/files/KITA_Contract.zip
- 한국해양진흥공사, 해운 정책사업운영: 우수선화주인증제도, <https://www.kobc.or.kr/ebz/kor/contents.do?mId=0414020000>
- _____, 해운기업 경영 지원(코로나19지원): 입찰 및 계약이행보증 프로그램, <https://www.kobc.or.kr/ebz/kor/contents.do?mId=0412010000>
- (엄대윤(2016.07.07.), “제33강 국제해상운송관계 국제조약·규칙(Ⅳ)-2008년 로테르담규칙,” 「SNN쉬핑뉴스넷」 Available at <http://www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=16238>
- BIMCO Contract and clauses, SERVICECON, Available at <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/servicecon>

A Study on the Disputable Issues of the Standard Form of Korea Service Contract

- Focusing on Liquidated Damage and Minimum Quantity Commitment -

Jae-woong Yoon

Yun-seok Hur

Abstract

This study revealed practical implications by analyzing the clauses and disputable issues of the Korea Service Contract. Korea introduced Service Contract in the container part since Hanjin Shipping's bankruptcy and distributed the standard form(2019). After that, the standard form was revised during the supply chain crisis(2022).

In the standard form, there are clause that require agreement due to conflicting interests of shipper and carrier. Therefore, the main clauses of the standard form were analyzed to derive the practical meaning to the both parties. In addition, in the process of introducing the standard form, the most disputable issues, liquidated damages and minimum quality commitment, were deeply analyzed to explain how shipper and carriers' benefit and loss differ as the clause changes.

In conclusion, both parties must set LD at a very reasonable level so that they do not proceed separately with penalty. In addition, 'evenly' is a much more important than quantity for carrier in the establishment of MQC, so extra box option for shipper even during the peak season is needed to accommodate with service contract.

〈Key Words〉 Container, MQC, Liquidated Damage, Standard Form, Service Contract