

11. 航海傭船契約約款의 解釋論的 研究 - 1994年 GENCON과 英國判例法을 中心으로 -

해사법학과 金 東 權
지도교수 黃 錫 甲

오래 전부터 일정한 書式이 없이 契約當事者의 합의만으로 이루어져 왔던 傭船契約은 19세기에 이르러 標準傭船契約書式의 制定을 검토하기 시작하였다. 처음에는 契約當事者의 특정한 운송에서 이루어지는 傭船契約에 국한하여 합의된 계약서의 사용이 이루어졌다. 1862년에 와서 船舶所有者, 商人 및 仲介人이 설립한 '지중해와 발틱해 운임위원회'에서 곡물운송에 관한 몇 가지의 標準傭船契約書式을 발행하여 사용하기 시작한 것이 현재는 英國海運會議所(The Chamber of Shipping of the United Kingdom)와 발틱國際海運會議所(BIMCO)가 제정한 標準書式이 국제적으로 통용되고 있다. 이러한 標準書式의 제정은 船舶所有者, 送荷人 및 傭船者의 이익을 함께 고려한 결과라 할 수 있다.

標準航海傭船契約書式인 GENCON은 BIMCO에서 최초로 1922년에 제정하고 1976년과 1994년 개정을 거쳐 오늘에 이르고 있다. 이 논문은 국제적으로 標準航海傭船契約書式으로 자리잡고 있는 1994년 GENCON 서식에 관한 개정내용을 영국판례를 중심으로 검토하고 우리 상법과의 비교를 통해 향후 우리가 보완해 나가야 할 점에 대해 살피기로 하였다.

이를 위해 우선 제2장에서는 航海傭船契約에 관한 일반적 고찰로서 그 계약의 성질에 관하여 고찰하였다. 그 결과 航海傭船契約은 送荷人과 運送人, 船舶所有者와 傭船者 사이의 雙務契約이며 동시에 서로의 請約과 承諾에 의해서 이루어지는 諾成契約으로서 일정한 서식에 의한 附合契約임을 알 수 있다. 그리고 航海傭船契約의 운임 지급방법에 따라 全部 航海傭船契約(lump sum voyage charter)과 日日 航海傭船契約(daily voyage charter)으로 분류되며, 混合航海傭船契約(combined voyage charter)은 期間航海傭船契約(round voyage charter)과 連續航海傭船契約(consecutive voyage charter)으로 구분된다.

航海傭船契約과 他 傭船契約과의 비교에 있어서는 契約當事者, 선박의 所有權, 점유권, 선장 및 선원의 先任權, 선박운항의 指揮權 및 대내외적 법률관계 등으로서 여러 가지 차이점을 지적할 수 있다. 특히 그 법적성질에 있어 航海傭船契約은 특정항 사이에 운송물을 운송하는 傭給契約의 성질을 가지고 있으나, 定期傭船契約과 船舶賃貸借 또는 裸傭船契約은 계약 내용에 용선기간 내지 賃貸借契約期間이 장기적이라는 공통성과 使用約款(employment clause)을 향해 상의 지휘 명령을 이전시키는 특약으로 해석함으로써 船舶賃貸借로 보는 견해가 있다.

제3장과 제4장에서는 1994년 GENCON의 약관을 運送人의 責任에 관한 것과 危險 및 紛爭 解決에 관한 것으로 나누어 해석론적으로 접근하였다.

먼저 제3장에서는 運送人의 責任에 관한 約款의 해석으로 航海傭船契約上 基本的 合意 內容에 관한 사항, 船舶所有者의 권리와 의무에 관한 사항, 航海傭船者의 권리와 의무에 관한 사항으로 나누어 고찰하였다.

航海傭船契約上 基本的 合意 內容에 관한 것은 1994년 GENCON의 前文을 적용하고, 나머지 주요한 내용은 (1) 船舶所有者의 권리·의무에 관한 약관, (2) 傭船者의 권리·의무에 관한 약

관, (3) 危險에 관한 약관, (4) 紛爭에 관한 약관으로 나뉘고 있다. 이를 자세히 정리하면 다음과 같다.

(1) 船舶所有者的 권리·의무에 관한 約款으로는 첫째, 船舶所有者的 責任約款으로 商事的 注意義務 즉, 堪航能力的 주의의무와 운송물의 멸실 및 훼손, 파손에 대한 책임에 대해서 언급하고 있는데 船舶所有者는 堪航能力的 유지의무가 있고 그 의무를 懈怠하는 경우에는 발생한 손해에 대해서 책임을 저야한다(제2조 참조).

둘째, 離路約款에서는 정당한 離路에 관하여 運送人과 傭船者 또는 送荷人的 歸責事由가 아닌 원인으로 불가피하게 공동의 이익을 위해서 발생한 離路에 관하여만 인정하고 있다(제3조 참조).

셋째, 留置權約款에서는 船舶所有者的 留置權의 목적을 용선선박에 적재된 화물은 물론 傭船者가 채용선한 경우의 채용선료에 이르기까지 그 범위를 확대하고 있다. 그리고 留置權의 被擔保債權에는 1976년 GENCON에 규정된 운임, 부적인임 및 滯船料에 추가하여 '損害賠償 및 이 傭船契約에 따른 기타 모든 금액과 이를 회수하기 위한 비용을 포함한 모든 금액의 채권'을 추가로 삼입하고 있다(제8조 참조).

넷째, 稅金約款과 代理店約款에서 전자는 신설된 약관으로 선박소유자가 용선선박의 운항과 관련하여 발생하는 세금의 부담원칙을 규정하고(제13조 참조), 후자는 대리인을 선택하고 지정할 권리와 의무는 船舶所有者에게 있음을 명시하고 있다(제14조 참조).

다섯째, 仲介料約款에서는 다른 용선서식과는 달리 중개료 지급자에 대하여 명시적으로 언급하고 있지 않다. 그러나 예정운임을 기초로 중개인에 대한 중개료의 지급이 이루어지도록 하고 있으므로 결국 계약당사자의 합의에 의해 선박소유자 또는 용선자에게 중개료 지급의무를 규정하고 있다고 본다(제15조 참조).

(2) 航海傭船者的 권리·의무에 관한 約款으로는 첫째, 運貨支給約款으로 1976년 GENCON과는 달리 선급 또는 후급을 선택할 수 있는 권리를 계약당사자에게 부여하고 있으며, 선급운임의 관행을 인정하고 있다(제4조 참조).

둘째, 船積·揚陸約款에서는 傭船者가 하역의 책임을 지는 FIO조건만 규정하고 있으므로 용선선박의 선적과 양륙책임은 특약이 없는 한, 航海傭船者的 책임에 속한다(제5조 참조).

셋째, 碇泊期間約款에서는 정박기간의 계산에 있어 선적과 양륙기간을 분리하는 방법과 통합하는 방법을 선택할 수 있도록 하고 있으며, 선박이 항구에 도착하여 선적을 이용하지 않는 때에는 검역 및 통관절차에 관계없이 선박소유자가 하역준비완료 통지를 받을 수 있도록 규정한 것이 특징이다(제6조 참조).

넷째, 滯船料約款에서 滯船料의 지급은 1일 비율로서 지급을 원칙으로 하고, 지급이 늦어지는 경우 船舶所有者는 연속 96시간 내에 지급하도록 서면통지를 할 수 있고, 滯船料를 지급하지 아니하면 船舶所有者는 航海傭船契約의 解除權을 행사할 수 있다(제7조 참조).

다섯째, 解除約款에서 航海傭船者가 傭船船舶이 약정일에서 解除日까지 선적준비를 하지 못할 경우, 解除日(on the canceling date)을 선택적으로 解除할 수 있다. 그리고 解除의 행사시점은 이전 약관의 '당일 또는 그 전'이 아니라, 解除를 행사하고자 하는 당일에 행사하여야 한다. 그리고 船舶所有者가 상당한 주의를 다하여도 解除日까지 船舶所有者 스스로 하역준비완료를 못한 경우, 새로운 解除日의 합의 또는 계약의 해제에 관한 선택은 航海傭船者가 결정하도록 하여 과거 1976년 GENCON에서의 불명확하였던 점을 보완하고 있다(제9조 참조).

여섯째, 船荷證券約款에서는 航海傭船契約시 船荷證券의 사용은 콘젠빌을 사용하도록 명시하고 있다(제10조 참조).

(3) 危險에 관한 約款으로는 첫째, 雙方過失衝突約款은 미국법이 반영된 것으로 충돌에 의한 손해의 발생에 있어 荷主는 충돌에 대한 歸責事由가 있는 선박에 대해 전액보상을 청구할 수 있다(제11조 참조).

둘째, 共同海損과 뉴제이슨約款에는 정산지의 선택에 따라 準據法의 적용이 달라진다. 즉, 런던을 정산지로 한 경우에는 1994년 요크앤트워프규칙을, 뉴욕을 정산지로 한 경우에는 뉴제이슨約款을 적용하도록 명시하고 있다(제12조 참조).

셋째, 戰爭危險約款은 船舶所有者의 범위 및 戰爭危險에 대한 정의의 확대, 船舶所有者의 解除權, 戰爭危險의 노출에 관한 航海備船者의 선적·양륙에 대한 선박소유자의 안전한 선적·양륙의 보장요청, 선장의 우회항로 선택권, 용선선박에 대한 船舶所有者의 적법한 항해를 실현할 수 있는 권리를 명시하고 있다(제17조 참조).

넷째, 얼음約款은 얼음으로 인한 航海의 中斷에 관한 約款으로서 船積港의 경우 얼음으로 인하여 船積港이 폐쇄될 우려가 있을 때 선장은 화물을 선적하지 아니하고 출항할 권리가 있고, 揚陸港에서는 얼음으로 인하여 揚陸港이 폐쇄되거나 지연의 염려가 있을 때 선박소유자에게 安全港으로 항행할 권리가 인정된다(제18조 참조).

(4) 紛爭解決에 관한 約款으로는 첫째, 一般同盟罷業約款으로 1976년 약관에서 同盟罷業과 職場閉鎖로 말미암아 '航海備船契約의 이행이 불가능'할 때로 규정하여 契約當事者의 면책범위가 매우 넓게 적용·해석할 수 있었던 것을 1994년 GENCON에서는 '실제선적 또는 양하에 방해 또는 영향을 준' 것으로 한정하여 同盟罷業과 職場閉鎖의 범위를 축소시키고 있다(제16조 참조).

둘째, 準據法과 仲裁約款은 1994년 GENCON에서 신설된 약관으로 準據法과 仲裁에 관해 英國法과 런던 그리고 美國法과 뉴욕으로 구분하여 선택하거나 계약당사자가 합의하여 지정할 수 있도록 명시하고 있다. 그리고 契約當事者가 準據法을 선택하지 아니한 경우에는 英國法을 準據法으로 하도록 하고 있다(제19조 참조).

12. 선박충돌로 인한 손해배상책임과 보험보상에 관한 연구

해사법학과 김충우
지도교수 정영석

선박의 충돌은 가장 전형적인 海上災害의 한가지로 손꼽히고 있으며, 선박의 대형화·고속화로 인해 선박이 충돌하면 그 피해는 엄청나다. 더욱이 현재의 선박은 종전과 같이 일반 화물뿐만 아니라 원유, 각종 화학물질 등 有害危險物質을 운송하는 경우가 많으므로, 선박충돌은 船體나 積荷 등 단순한 재화의 손실을 야기할 뿐만 아니라 油類나 危險物質의 유출로 해양의 자연환경과 해양 생물자원의 생태를 파괴하기도 한다.

선박충돌과 관련하여서 발생하는 책임은 刑事上 責任과 民事上 責任으로 대별되나, 이 논문에서는 刑事上 責任은 제외시키고 民事上 責任을 중심으로 선박충돌의 法的 側面을 고찰하였다.

이 논문의 내용은 다음과 같다.