KOREA P&I CLUB
한국선주상호보험조합

2019. No.80
(발행일 : 2019.1.31)

MAILING SERVICE

KP&I Legal News

http://www.kpiclub.or.kr

서울시 영등포구 국회대로 68 길 17 TEL.02-739-9755 FAX.02-739-9759

KOREA P&I CLUB
한국선주상호보험조합

Case Study

공동해손과 선박의 불감항성

공동해손의 성립과 범위 및 정산에 관한 국제적인 통일 규칙인 York Antwerp Rules(이하 "YAR")은 공동해손 분담금을 과실이 있는 당사자로부터 구상 받을 수 있는 길을 열어두고 있습니다. 예를 들어 공동해손에 이르게 된 사고가 선박 불감항성에 기인한 것이고 그 불감항성이 운송계약위반에 해당된다면 화주측은 공동해손분담금 지급을 거절하거나 지급한 분담금을 운송계약을 위반한 선주에게 구상청구할 수 있는데 아래 소개해 드리는 호주 연방법원의 판결(Mount Isa Mines Ltd v The Ship "Thor Commander", 29 August 2018)은 그 전형적인 사례에 해당합니다. 선주는 운송계약 위반으로 법률상 회수가 불가능하게 된 화주측 공동해손분담금을 P&I Club으로부터 보상받을 수 있습니다. 보다 상세한 자료가 필요하신 분은 보상2팀 홍진택 부장 (3701-6805, jthong@kpiclub.or.kr)에게 연락 주시기 바랍니다.

1. 배경 사실

이 사건 원고 Mount Isa Mines Ltd(이하 "Mount 사")는 가액이 USD63million 가량되는 동양극(Copper Anode)화물의 화주이고, 이 사건 피고 Thor Commander 호(이하 "이 사건 선박")는 이 화물을 칠레 Angamos 항에서 호주 Townsville 항까지 운송하기로 한 선박입니다. 이 선박의 선주는 MarShip GmbH & Co KG MS "Sinus Aestuum'(이하 "MarShip 사")입니다.

Mount 사는 2008 년 3 월 20 일 연간 20,000 톤에서 70,000 톤의 동양극 화물을 구매하는 매매계약을 체결 후 2014 년 11 월 27 일 Thorco Chile 사와 8,500 톤의 동양극 화물을 Thorco Challenger 호 또는 대체선으로 Angamos 항에서 Townsville 까지 운송하기로 하는 항해용선계약을 체결 하였습니다. 항해용선계약상의 선주인 Thorco Chile 사는 Thorco Challenger 호를 이 사건 선박으로 대체하였고, 이 사건 선박의 선장은 대리점으로 하여금 2014 년 12 월 13 일 선하증권을 발행케 하였습니다.

2015 년 1 월 11 일 이 사건 선박이 호주의 대산호초(Great Barrier Reef) 지역 인근을 항해 할 무렵 주기관 고장이 발생하여 Coral Sea 를 표류하게 되었고, MarShip 사는 이 사건 선박을 Gladstone 항으로 예인하여 수리할 목적으로 예인선 Smit Leopard 호를 수배하였습니다. 그러나 호주해사안전청(Austrailian Maritime Safety Authority, AMSA)은 예인선의 적기 도착이 불확실해지자, 인근 항해 선박에게 구조를 요청하는 경보를 발령하였고, 1 월 12 일 케이프사이즈 화물선 Xinfai Hai 호는 AMSA 의 지시에 따라 이 사건 선박을 대산호초 지역 밖으로 예인하여 Smit Leopard 호에 인계하였습니다.

2015 년 1 월 13 일 이 사건 선박은 Smit Leopard 호에 의해 Gladstone 으로 예인된 후 공동해손을 선포하였는데, Mount 사의 적하보험자는 Xinfai Hai 호 선주에게 구조 보수로 USD1million 을 지급하였고, 2015 년 11 월 13 일 MarShip 사는 Xinfai Hai 호 선주와 구조 보수 USD100,000 을 지급하기로 하는 합의를 하였습니다. 한편 Mount 사는 AUS$147,956.27 의 비용을 지급하고 이 사건 화물을 Galdstone 항에서 Townsville 까지 운송하였습니다.

2. 이 사건 쟁점에 관한 법원의 판단

1) Hague Rules 이 이 사건 화물 운송에 적용되는지 여부

이 사건 화물의 선하증권은 Mount 사와 MarShip 사 간에 체결된 운송계약의 증거이고, 호주는 Hague Rules 이 법률로써 효력을 갖는 한편, 이 사건 선하증권의 이면약관은 선적지에서 Hague Rules 가 법률로써 효력을 갖지 않으면 Hagure Rules 가 적용된다고 규정되어 있는 점, Mount 사는 선하증권 소지자로서 선하증권과 상환하여 화물을 인도받을 권리를 갖고 있는 점을 고려할 때 선하증권이 이 사건 화물의 운송계약이며 Hague Rules 가 적용된다고 판단하였습니다.

2) 이 사건 선박 주기관의 고장이 MarShip 사의 과실에 기인한 것인지 여부

이 사건 선박의 주기관은 Rolls-Royce 사에 의해 제작된 것으로, Rolls-Royce 사는 2014 년 11 월 6 일 연료분사밸브를 4,000 시간마다 청소해야 한다는 안내문을 기관장에게 이메일로 발송했습니다. 그러나 소송과정에서 연료분사노즐이 교체 주기 이내에 교체되지 않은 것으로 밝혀졌고 판사는 공무감독 또는 기관장이 주의 의무를 다했다면 이 사건 선박이 항해를 시작하기 전에 연료분사노즐을 교체하였을 것이라고 지적했습니다. 즉 선주는 Hague Rules 3.1 의 (a) 및 (b)에 규정된 감항성 유지 주의 의무를 위반했다는 것입니다.

3) Xinfai Hai 호는 구조 보수를 받을 자격이 있는지 그리고 그 보수는 적정한지 여부

호주의 항해에 관한 법률(Navigation Act)에 따르면 구조자는 자발적인 구조자일 필요는 없고 위난에 처한 선박에 도움을 주는 행위가 있어야 한다고 규정되어 있고, 호주가 효력을 부여하고 있는 국제구조협약 1989(Salvage Convention 1989)에 따르면 구조자는 환경손해를 방지하거나 경감하기 위한 조치를 다해야 하며, 성공적인 구조 활동에 대해서는 보수를 받을 자격이 있다고 규정하고 있습니다.

이 사건 선박은 좌초의 위험을 안고 대산호초 지역을 향해 표류하고 있었고, Smit Leopard 호가 적기에 도착하는 것이 확실하지 않았으므로 그러한 위난으로부터 이 사건 선박을 구조한 Xingfai Hai 호는 구조 보수를 받을 자격이 있다고 판단했습니다. 한편, 법원은 구조 보수의 적정성을 판단함에 있어 국제구조협약 1989 의 Article 13.1 의 기준(구조 기술과 노력, 성공 여부, 위난의 성격, 구조 작업에 소비된 연료유 비용 및 항해 연장 기간, 구조선과 피구조선간의 충돌 위험)을 참고하여 USD1million 이 적합한 구조 보수 총액이라고 결정하며, Mount 사가 Xinfai Hai 호

선주와 USD1M 의 구조보수 지급을 합의한 것은 합리적이지 않다고 보고, USD909,000 만 MarShip 사에 배상청구할 수 있다고 판결하였습니다.

4) Mount 사는 공동해손 분담금을 지급할 책임이 있는지 여부

이 사건 선하증권 이면약관 3 조는 YAR 에 따라 공동해손이 정산될 것을 규정하고 있는데, YAR Rule D 는 과실(actionable fault)이 있는 당사자로부터 공동해손 분담금을 구상 청구할 수 있다고 규정하고 있는 한편, 공동해손에 이르게 된 이 사건 선박의 주기관 고장은 Hague Rules 3.1 의 (a), (b)를 위반하여, 즉 선박의 발항전 감항성 유지 의무를 게을리 하여 발생한 것이므로, MarShip 사는 Mount 사에게, Mount 사가 Xinfai Hai 호에게 지불했어야 하는 적정 구조 보수 USD909,000 및 화물 환적 비용 AUS$147,956.27 을 배상할 책임이 있다고 판결하였습니다. 끝.