

해상공사에 투입된 예·부선 용선계약의 문제점과 개선방안에 관한 연구

† 장영준

† 해양수산부 중앙해양안전심판원 심판관

A study on Problems of Charterparty for Tug & barge Ship which Employed in Marine Construction and its Systematic Improvement Plan

† Yeong-Jun Jang

† Mairne Judge, KOREAN MARITIME SAFETY TRIBUNAL Ministry of Oceans and Fisheries

요 약 : 일반적으로 해상공사에 투입된 예인선의 용선계약은 정기용선계약으로 이루어지고 있고, 부선의 용선계약은 선체용선계약의 형태로 이루어진다. 현재 사용되는 예·부선의 용선계약에는 표준화된 서식이 존재하지 않아 계약 당사자간 임의적으로 내용을 정하고 있으므로 운항 중 사고 발생시 책임주체를 명확히 하고 있는 조항이 미비된 경우가 많다. 또한 계약서에 사용되는 용어가 현행 상법상의 용어와 달라 혼란을 야기하고 있다. 이는 계약 당사자간에 용선계약의 성질에 대한 합의를 분명히 하고 계약서의 표제 명칭과 용어를 상법상의 용어와 일치시키는 것만으로도 상당부분 해결 가능할 것이다. 또한 이를 위하여 표준계약서의 작성이 추진되어야 할 것이다. 본 연구는 해상공사 현장에 투입된 예·부선의 용선계약의 실태를 알아보고 그 문제점을 검토하여 이를 개선하는 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 이를 위하여 본 연구에서는 먼저 실제 발생한 관련 사고에서 계약서의 흠결로 그 책임관계가 논란의 대상이 되었던 사고 사례를 살펴보고 이를 해결하기 위한 방안으로 표준계약서의 작성을 제안한 다음 표준계약서 작성에 있어 유의할 점을 살펴보고자 한다.

핵심용어 : 해상공사, 정기용선계약, 선체용선계약, 항해용선계약, 예인선, 부선, 표준계약서, 계약당사자

Abstract : In general, a regular charterparty form is used as a charterparty for tugboats which are employed in marine construction and a bareboat charter form is generally used for barge boat charterparty. As the tug-barge charterparty which are currently used do not have a standardised form, contracting parties arbitrarily decide on the terms and conditions of the contract. As a result, provisions of the charterparty usually do not specify in the contract which party bears the burden of liability in case of accident. Furthermore, the terminologies used in the charterparty are different from legal terms of current commercial law which causes confusion. These problems can be solved mostly by clarifying the legal character of the charterparty between the contracting parties and by conforming the terminologies. In addition, endeavour to standardise the contract form must be carried forward at the same time. This research purports to study actual condition of current charterparty for tug-barge ship which are employed to marine construction and to suggest systematic improvement plan. For this purpose, this research focuses on studying cases in which dispute arose due to lack of clarity in the provisions of the contract with regard to which party bears the burden of liability in case of accident. This research also purports to suggest forming the standardised contract terms of the charterparty as one way of solution and examine matters to be attended in writing a standardised form.

Key words : Marine construction, Regular charterparty, Bareboat charterparty, Voyage charterparty, Tugboat, Barge, Standardised contract, Contracting parties

1. 서론

해상공사에 투입된 예·부선의 용선계약은 현재 실무에서 선박임대차, 장비임대차 등 다양한 명칭을 사용하여 약식 계약서가 작성되거나 심지어 구두계약으로 계약이 이루어지고 있으며 크레인 조종, 투묘나 양묘 등의 업무를 하는 부선의 선두가 포함된 부선은 소위 '선원부 선체용선계약'의 형식으로 계약이 이루어지고 있다. 현재 우리나라에는 공사현장에 투입

되는 예·부선의 용선계약은 일반적으로 사용되는 표준화된 서식이 존재하지 않아 계약 당사자간 임의적으로 내용을 정하고 있으며 특히 운항중 사고 발생 시 책임주체를 명확히 하고 있는 조항이 미비된 경우가 많다.

본 연구는 해상공사 현장에 투입된 예·부선의 용선계약의 실태를 알아보고 혼란이 있어 문제가 되었던 경우, 실무에서의 혼란 - 책임소재 불명확으로 인한 안전관리 비철저(바지선 좌초사건 등) 이로 인한 사고를 방지하고 법 실무상의 논

† Corresponding author : 정희원, j5119yj@korea.kr 044)200-6113

란에 대하여 살펴보고 이에 대한 해결책을 제시하는 것을 목적으로 한다.

2. 해상공사에 투입된 예·부선의 용선계약 실태

2.1 해상공사에 투입된 예인선의 용선계약

해상공사에 투입된 예인선의 용선계약은 일반적으로 정기용선계약으로 이루어지고 있다. 정기용선계약은 선박소유자가 용선자에게 선원이 승무하고 항해 장비를 갖춘 선박을 일정한 기간 동안 항해에 사용하게 할 것을 약정하고 용선자가 이에 대하여 기간으로 정한 용선료를 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생긴다.¹⁾ 실무에서 해상공사에 투입되는 예인선에 대한 정기용선 표준계약서는 없고 약식의 용선계약서 또는 구두에 의한 계약이 이루어지고 있다. 별도의 계약서 없이 구두 약정 후 공사 현장으로 이동하더라도 용선계약은 원칙적으로 그 방식과 내용을 자유로이 정할 수 있는 불요식의 낙성계약이므로 청약과 승낙의 의사표시가 합치되면 성립하므로 당사자간의 의사표시의 합치만으로 계약은 성립한 것으로 볼 수 있다. 정기용선계약에 있어 국제적으로 통용되고 있는 NYPE²⁾나 BALTIME³⁾ 서식에 따른 계약내용을 해상공사에 투입되는 예인선에 대한 정기용선계약에 적용시키기에는 적합하지 않고 또한 그럴 필요까지는 없을 것이나 현장에서 발생하는 각종 사고의 책임관계에 대한 다툼들을 고려할 때 계약당사자가 중요하게 고려하는 사항에 대하여는 서면에 의한 계약 체결이 필요한 것으로 판단된다.

실무에 사용되는 계약서들의 주요 내용을 살펴보면 임대료⁴⁾, 임대기간, 임대료의 지불, 작업구역(항행구역) 등이 있다. 또한 선박(장비)에 대한 정비·선박검사·수리는 임대인의 책임과 비용이며 연료유는 용선자의 비용이다. 임대장비(예인선)의 운전원은 임차인의 지시에 절대 복종하여야 하고, 임차인은 불응하는 운전원의 교체를 요구할 수 있다.⁵⁾

현재 해상공사 현장에서 사용하고 있는 예인선의 용선 계약서는 그 양식이 제각각이며 정기용선계약의 특징을 잘 나타내고 있는 계약서도 있지만 문구 해석상 선체용선과 혼동되는 조건을 가진 계약서도 있다. 이는 과거 정기용선의 개념이 우리 상법에 들어오기 전에 정기용선을 선박임대차와

노무공급계약의 혼합계약으로 보던 관습이 이어졌기 때문인 것과 해상공사에서 예인선을 용선하는 건설업자들이 선박의 용선에 대한 개념이 부족했기 때문에 이를 “장비임대차계약” 등으로 명칭을 정했던 까닭인 것으로도 판단된다. 따라서 현장에서 사고 예방과 분쟁 해결을 위하여 표제 및 용어의 사용에 주의하여 표준 계약서를 만들 필요가 있다고 판단된다.

2.2 해상공사에 투입된 부선의 용선계약

해상공사에 투입된 부선의 용선계약은 일반적으로 선체용선계약의 형태로 이루어진다. 선체용선계약은 용선자의 관리·지배하에 선박을 운항할 목적으로 선박소유자가 용선자에게 선박을 제공할 것을 약정하고 용선자가 이에 따른 용선료를 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생긴다.⁶⁾ 선박소유자가 선장과 그 밖의 해원을 공급할 의무를 지는 경우에도 용선자의 관리·지배 하에서 해원이 선박을 운항하는 것을 목적으로 하면 이를 선체용선계약으로 본다.⁷⁾ 실무에서 해상공사장에 투입된 부선은 보통 “장비임대차계약” 등의 명칭을 가진 용선계약서로 계약이 체결되며 준설, 준설토운반, 터파기, 공사자재 운반 등의 작업에 동원된다. 용선료는 기간으로 정하며 크레인 조종, 예인줄을 잡거나 풀어주는 일, 투묘, 양묘 혹은 이묘하는 일 등의 업무를 하는 부선의 선수가 포함된 부선을 이른바 “선원부 선체용선계약” 양식으로 입차한다.

실무에 사용되는 계약서의 주요 내용에는 선박의 명세, 임대금액, 사용장소, 임대료 지불방법 등이 있다. 또한 계약기간은 출발지 출항~회항지 도착까지로 주로 정하고 있다.⁸⁾ 그리고 장비안전은 용선자가 관리자로서의 의무를 부담하며 기상악화 시 사전에 피항조치를 취하여야 한다.⁹⁾ 용선자는 또한 선박의 투입철수 및 작업도중에 발생한 장비(부선) 파손 시 책임을 진다. 수리비 중 자연고장은 선박소유자의 비용으로 수리하며¹⁰⁾, 무리한 작업으로 인한 수리는 용선자가 책임진다. 유류 및 소모품 유회유 등은 일체 용선자가 책임진다.¹¹⁾ 또한 부선 선수는 용선자 측 관리감독자의 작업지시에 따라야 한다.

한편, 2007년 개정 전의 상법에는 선박임대차라는 표현을 사용하였으나 2007년 상법개정시 선박임대차라는 용어 대신에 선체용선계약이라는 용어를 채택하는 한편 이를 용선계약

1) 상법 제843조.

2) 미국의 뉴욕거래소(NYPE) 서식.

3) BIMCO에서 만든 BALTIME 서식.

4) 식대, 수당 기타 소모품 비용을 포함한 금액일 경우도 있다.

5) 기타 조건들로는 무자격자에 의한 운전으로 발생한 사고, 임차인의 지시 없이 장비를 가동시켜 발생한 사고, 장비의 노후로 인하여 발생한 사고 및 조종원의 불찰로 인한 사고는 임대인의 비용 또는 산재보험으로 처리한다는 내용 등이 있다.

6) 상법 제847조 제1항.

7) 상법 제847조 제2항.

8) 때로는 현장도착~현장출발로 정하기도 한다, 단 이때는 인수와 반선을 위한 예선 비용 용선자가 부담한다.

9) 피항조치를 하지 않아 발생한 손해는 용선자의 책임이 된다.

10) 예를 들어 ‘10만원 미만의 수리비는 용선자가 부담한다.’는 조항 등이 있다.

11) ‘크레인 와이어 1,000시간 이상 사용 시 용선자의 부담으로 교체한다.’ 등의 조항이 있다.

의 한 종류에 포함시켜 항해용선, 정기용선과 함께 이를 모두 제2장 ‘운송과 용선’ 부분에서 규정하고 있다.¹²⁾

3. 용선계약 조건의 해석에 대한 법원의 태도

3.1 용선계약 조건의 해석에 대한 판례의 검토

대법원은 2010년 국제5호 진도대교 충돌사건의 판결문에서 “타인의 선박을 빌려 쓰는 용선계약에는 기본적으로 선박임대차계약, 정기용선계약 및 항해용선계약이 있는데, 이 중 정기용선계약은 선박소유자 또는 선박임차인(이하 통칭하여 ‘선주’라 한다)이 용선자에게 선원이 승무하고 항해 장비를 갖춘 선박을 일정한 기간 동안 항해에 사용하게 할 것을 약정하고 용선자가 이에 대하여 기간으로 정한 용선료를 지급할 것을 약정하는 계약으로서 용선자가 선주에 의해 선임된 선장 및 선원의 행위를 통하여 선주가 제공하는 서비스를 받는 것을 요소로 하는바, 선박의 점유, 선장 및 선원에 대한 임면권, 그리고 선박에 대한 전반적인 지배관리권이 모두 선주에게 있는 점에서, 선박 자체의 이용이 계약의 목적이 되어 선주로부터 인도받은 선박에 통상 자기의 선장 및 선원을 탑승시켜 마치 그 선박을 자기 소유의 선박과 마찬가지로 이용할 수 있는 지배관리권을 가진 채 운항하는 선박임대차계약과는 본질적으로 차이가 있다”고 실시하면서 “예인선이 철골구조물을 실은 무동력 부선을 예인하던 중 강한 조류에 떠밀리는 바람에 철골구조물이 다리 상판과 충돌한 후 해저로 추락하고 그 과정에서 부선이 파손된 사안에서, 위 예인선 용선계약은 예인선 소유자가 영업의 일환으로 예인선을 용선자의 철골구조물 운반 작업에 제공하고 이를 위하여 자신의 피용자인 선장과 선원들로 하여금 예인선을 운항하도록 한 정기용선계약으로 봄이 상당하므로, 예인선 소유자는 예인선 선장의 항행상 과실로 인하여 파손된 부선의 손해를 배상할 책임이 있다고 판시하였다.¹³⁾

3.2 용선계약의 책임원칙 해석에 대한 법원의 태도 분석

2003년의 우정호 사건¹⁴⁾ 이전의 판결에서는 우리 법원은 정기용선계약을 선박임대차와 유사하게 선장과 선원들에 대하여 지휘감독권을 가지는 노무공급 계약적 요소가 수반된다는 논리로서 외부적 관계에서는 정기용선자가 선박임차인으로서 책임을 부담하는 것으로 판단했다. 이는 용선계약의 법적성질 규명에 의하여 대외적 책임관계를 획일적으로 규명하

고자 하는 태도로서 계약자유의 원칙에 기반을 둔 용선계약의 대외적 책임관계를 다루는 입장이 아니었다.

우정호 사건 이전의 대법원 판결을 보면 정기용선계약을 선박임대차와 유사하게 선장과 선원들에 대하여 지휘감독권을 가지는 노무공급계약적 요소가 수반된다는 논리로서 외부적 관계에서는 정기용선자가 선박임차인으로서 책임을 부담하는 것으로 판단하였다. 이는 용선 계약의 법적성질규명에 의하여 대외적 책임관계를 획일적으로 규명하고자 하는 태도로서 계약자유의 원칙에 기반을 둔 용선계약의 대외적 책임관계를 다루는 자세로는 옳은 태도가 아니라고 판단된다.

그러나 우정호 사건부터는 소위 ‘해기·상사 구별설’에 의한 판단을 하고 있는 것으로 보이며 이는 정기용선계약의 기본 사항중 하나인 “선박의 항해 및 관리(navigation and management of ship)”는 선박소유자의 책임영역이고 용선자의 선박 사용과 관련하여 발생한 손해는 용선자의 책임영역이라는 입장이다. 현재 우리 법원은 용선계약서의 명칭과 상관없이 그 계약조건의 본질을 파고들어 용선계약의 성질을 판단하는 태도를 취하고 있으며 이는 용선계약의 특징인 계약자유의 원칙에 미루어 바람직한 태도로 판단된다.

3.3 선박소유자와 용선자간의 책임관계

(1) 용선계약과 계약자유의 원칙

오늘날 계약법의 특징 중의 하나는 ‘상사(商事)계약¹⁵⁾(Park, 1995)과 소비자계약의 분리’이다. 즉, 계약이 상사(商事)목적인지 소비 목적인지의 여부에 따른 계약사이의 분리 현상은 오늘날 계약법의 가장 중요한 변화중의 하나인데, 소비자계약에 대하여는 계약자유를 제한하고 제정법상 강행규정을 삽입하여 약자인 소비자를 보호한다. 반면에 상사계약에 있어서는 매우 폭넓은 사적자치의 허용하여 ‘계약자유의 원칙’에 따라 원칙적으로 계약의 자유로운 형성이 보장된다. 상사계약에 있어서는 계약당사자간 사이에 사회적 및 경제적 차이가 있더라도 동등하게 취급된다.¹⁶⁾(Park, 1999) 이러한 경향에 비추어 해상운송계약법을 다시 구분하여 보면 개품운송계약은 소비자계약의 범주에 속하며 용선계약은 상사계약의 범주에 속하는 것으로 정리가 된다.

따라서 소비자계약에 속하는 개품운송계약에 관하여는 상법 제799조 (운송인의 책임경감금지) 제1항에서 ‘제794조 내지 제798조의 규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제하는 당사자간의 특약은 효력이 없다.’고 규정하여 개품운송계약에 있어서 운송인의 책임 등에 대한 우리

12) 당초의 상법개정안에는 선박임대차라는 용어 대신에 실무상 많이 사용되고 있던 나용선(裸傭船)이라는 용어를 사용하고 있었으나 국회 심의과정에서 선체용선계약으로 대체됨.

13) 대법원 2010.4.29. 선고 2009다99754판결.

14) 대법원 2003.8.22. 선고 2001다65977 판결.

15) commercial contract. 기본적으로는 소위 professionals의 범주에 들어가는 기업가, 경영자, 상인간의 계약을 뜻한다. 그러나 commercial contract의 ‘commercial’은 대륙법체계의 민사(civil)와 구분되는 상사(commercial)의 뜻은 아니다. 박영복, “최근의 계약법리에 관한 일고”, 현대민법의 전망, 경상대학교 법학연구소(1995년), 456면.

16) 박영복, “독일 민사법의 동향”, 사법행정(1999년 12월호), 22면.

상법의 규정이 강행규범임을 밝히고 있다. 이에 비하여 특히 정기용선계약의 경우에는 1991년 이전까지 관련 제정법이 존재하지 않았으며 1991년 상법 개정 시에 국제적으로 통용되는 정기용선표준계약서의 내용 중 일부 규정만이 삽입되었을 뿐이나 그 규정들도 임의규정으로 법 실무적으로는 거의 의미가 없는 상황이다.

정기용선계약에 대하여는 많은 국가가 관련 제정법을 두고 있지 않다. 영미에서는 정기용선계약 관련 분쟁의 해결을 위해서 주로 당사자가 체결한 계약의 약관해석에 의하여 책임관계를 결정하는 다수의 판례를 남겼고, 이것이 정기용선계약을 규제하는 법규범으로서 형성된 것이며, 학설에서는 이러한 판례를 정리 검토하고 있는 정도이다. 따라서 정기용선계약을 포함한 용선계약중인 선박이 관련된 손해에 대하여 그 책임관계는 기본적으로 계약자유의 원칙에 따라 계약서에 합의된 약관해석에 의하여 결정되어야 할 사항이다. 그러므로 종래의 용선계약의 법적 성질 규명에 의하여 확립적으로 책임주체를 결정하려던 우리 법원의 태도는 계약자유의 원칙에 입각한 용선계약의 성질과는 근본적인 괴리를 가지고 있었으나 이미 앞에서 살펴 본 바와 같이 최근에는 일본 및 한국의 법원도 용선계약의 법적 성질을 먼저 고려하던 태도를 버리고 당해 계약 내용의 실체에 파고들어 검토를 한 후 결론을 도출하는 태도를 보이고 있다.

(2) 일반적인 정기용선 및 선체용선의 책임원칙

정기용선계약은 선박소유자 또는 선체용선자가 용선자에게 선원이 승무하고 항해 장비를 갖춘 선박을 일정한 기간 동안 항해에 사용하게 할 것을 약정하고 용선자가 이에 대하여 기간으로 정한 용선료를 지급할 것을 약정하는 계약이다. 용선자가 선주에 의해 선임된 선장 및 선원의 행위를 통하여 선주가 제공하는 서비스를 받는 것을 요소로 하는 것이고, 선박 자체의 이용이 계약의 목적이 되어 선주로부터 인도받은 선박에 자기의 선장 및 선원을 탑승시켜 마치 그 선박을 자기 소유의 선박과 마찬가지로 이용할 수 있는 지배관리권을 가진 채 운항하는 선체용선계약과는 본질적으로 차이가 있다. 정기용선계약에 있어서 선박의 점유, 선장 및 선원에 대한 임면권, 그리고 선박에 대한 전반적인 지배관리권은 모두 선주에게 있고, 특히 화물의 선적, 보관 및 양하 등에 관련된 상사적인 사항과 달리 선박의 항행 및 관리에 관련된 해기적인 사항에 관한 한 선장 및 선원에 대한 객관적인 지휘·감독권은 달리 특별한 사정이 없는 한 오로지 선주에게 있다. 한편, 정기용선된 선박의 선장이 항행상의 과실로 충돌 사고를 일으켜 제3자에게 손해를 가한 경우 용선자가 아니라 선주가 선장의 사용자로서 배상책임을 부담한다.

선체용선은 선박 자체의 이용이 계약의 목적이 되어 선주로부터 인도받은 선박에 통상 자기의 선장 및 선원을 탑승시켜 마치 그 선박을 자기 소유의 선박과 마찬가지로 이용할 수 있는 지배관리권을 가진 채 운항하는 형태의 용선계약이다. 선체용선계약의 경우에도 선박소유자가 선원들을 공급할 의무를 지는 선원부 선체용선계약의 경우 정기용선계약과 유사한 측면이 있으나, 용선자가 그 관리·지배하에 선박을 운항한다는 점에서 정기용선계약과는 구별된다.¹⁷⁾ 즉, 선원부 선체용선계약의 경우 용선자가 선박을 점유하고 선원에 대한 지휘·감독권을 행사하나 정기용선계약의 경우에는 어디까지나 소유자가 선장을 통하여 선박을 점유하고 선원에 대한 지휘·감독권을 행사한다는 점이 다르다. 선체용선계약은 그 성질에 반하지 아니하는 한 「민법」상 임대차에 관한 규정을 준용한다.¹⁸⁾ 따라서 민법 제374조에 따라 용선자는 목적물을 인도하기까지 ‘선량한 관리자로서의 주의의무’가 발생된다. 또한 상법 제850조(선체용선과 제3자에 대한 법률관계)에 따라 선체용선자가 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 선박을 항해에 사용하는 경우에는 그 이용에 관한 사항에는 제3자에 대하여 선박소유자와 동일한 권리의무가 발생한다. 따라서 선체용선한 선박의 사용 중 손해가 발생한 경우에는 선체용선자의 책임이 된다.

(3) 예·부선의 용선과 책임관계

이미 살펴 본 바와 같이 해상공사장에 투입된 예인선의 용선계약은 정기용선계약이다. 대법원은 예인선 국제5호의 피예인선 진도대교 충돌사건에서 판결¹⁹⁾을 통해 “정기용선계약은 선박소유자 또는 선박임차인(이하 통칭하여 ‘선주’라 한다)이 용선자에게 선원이 승무하고 항해장비를 갖춘 선박을 일정한 기간 동안 항해에 사용하게 할 것을 약정하고 용선자가 이에 대하여 기간으로 정한 용선료를 지급할 것을 약정하는 계약으로서 용선자가 선주에 의해 선임된 선장 및 선원의 행위를 통하여 선주가 제공하는 서비스를 받는 것을 요소로 하는바, 선박의 점유, 선장 및 선원에 대한 임면권, 그리고 선박에 대한 전반적인 지배관리권이 모두 선주에게 있는 점에서, 선박 자체의 이용이 계약의 목적이 되어 선주로부터 인도받은 선박에 통상 자기의 선장 및 선원을 탑승시켜 마치 그 선박을 자기 소유의 선박과 마찬가지로 이용할 수 있는 지배관리권을 가진 채 운항하는 선박임대차계약과는 본질적으로 차이가 있다”고 판단하였다.²⁰⁾ 대법원은 동 판결을 통하여 “기록에 의하면 용선자는 선박소유자로부터 선원이 승무한 위 예인선들을 빌리면서 그 중 국제1호에 대해서는 필요한 시간 동안, 국제5호에 대해서는 2007. 4. 20.부터 같은 달 27.까지 1일 용선료 800만 원을 지급하기로 약정하여 이

17) 상법 제847조 제2항.

18) 상법 제848조.

19) 대법원 2010.4.29. 선고 2009다99754 판결.

20) 중해심은 동 사건의 재결(중해심 재결 제2008-018, 예인선 국제1호, 국제5호의 피예인부선 현대로얄10001호 제1진도대교 접촉사건)에서 본 사건의 용선계약을 “일정기간을 정하여 선박소유자가 제공한 선원이 포함된 선박인 국제5호등을 용선자가 운항하는 형태의 임대차용선(Demise Charter)”으로 판단하였다.

사건 용선계약을 체결한 사실, 당시 국제5호에는 위 예인선들의 소유자인 피고가 고용한 국제5호의 선장인 소외 1을 포함한 선원 4명이, 국제1호에는 선장업무 대행자인 1등 항해사 소외 2를 포함한 선원 3명이 각각 승선하였고, 국제5호의 선장인 소외 1이 위 예인선들을 지휘하여 이 사건 선박을 예인한 사실, 피고 소유 예인선들의 용선자인 원고 보조참가인은 용선기간 중 선박의 관리·운영이나 발생한 사고에 관하여 자신이 책임지기로 하는 등의 약정을 하지는 아니한 사실을 알 수 있다”고 판시하였다.

따라서 대법원은 “앞서 본 법리에 비추어, 이 사건 용선계약은 위 예인선들의 소유자인 피고가 그 영업의 일환으로 위 예인선들을 용선자인 원고 보조참가인의 재킷 운반 작업에 제공하고 이를 위하여 자신의 피용자인 국제5호의 선장 소외 1을 비롯한 선원들로 하여금 위 예인선들을 운항하도록 한 정기용선계약으로 봄이 상당하다”고 판시하였다. 즉 대법원은 “위 예인선 용선계약은 예인선 소유자가 영업의 일환으로 예인선을 용선자의 철골구조물 운반 작업에 제공하고 이를 위하여 자신의 피용자인 선장과 선원들로 하여금 예인선을 운항하도록 한 정기용선계약으로 봄이 상당하므로, 예인선 소유자는 예인선 선장의 항행상 과실로 인하여 파손된 부선의 손해를 배상할 책임이 있다”고 판결하였다. 예인선 태광호 침몰사건²¹⁾에서도 계약서의 표제는 “장비임대차계약서”이었으나 대법원은 태광호의 용선계약을 정기용선계약으로 보았다.²²⁾ 한편 정기용선된 선박의 선장이 항행상의 과실로 충돌사고를 일으켜 제3자에게 손해를 가한 경우 그 선박소유자가 손해배상책임을 부담한다. 일반적으로 해상 공사 현장에 투입된 예인선의 경우 선주가 채용한 선장 등이 승선한 선박을 용선기간에 따른 용선료를 지불하고 공사현장에서 부선의 이동 및 공사에 참여하는 등의 업무를 현장에서 수행하게 하는 정기용선의 형태로 용선된다.

위와 같이 우리 법원은 용선계약서의 명칭과 상관없이 그 계약조건을 본질을 파고들어 용선계약의 성질을 판단하는 태도를 취하고 있으며 이는 용선계약의 특징인 계약자유의 원칙에 미루어 바람직한 태도로 판단된다. 기본적으로 정기용선계약에 있어 법적 책임은 ‘해기·상사 과실 구별설’에 따라 해기과실은 선주가 상사과실은 용선자가 부담한다.

해상공사장에 투입된 부선의 용선계약은 주로 선체용선계약으로 이루어지고 있다.

선체용선계약에서 선박소유자는 원칙적으로 선원들을 공급할 의무를 지지 않지만, 선박소유자가 선원공급 의무를 부

담하되 선체용선자의 관리·지배하에 선장 등이 선박을 운항하는 것을 약정하는 내용을 선체용선계약에 추가한 경우에도 선체용선자와 선장 등의 관계가 실질적으로 관리·지배관계이기 때문에 이를 선체용선계약으로 보도록 한다.²³⁾ 선체용선계약은 그 성질에 반하지 아니하는 한 「민법」상 임대차에 관한 규정을 준용한다.²⁴⁾ 따라서 민법 제374조에 따라 용선자는 목적물을 인도하기까지 ‘선량한 관리자로서의 주의의무’가 발생되고 상법 제850조(선체용선과 제3자에 대한 법률관계)에 따라 선체용선자가 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 선박을 항해에 사용하는 경우에는 그 이용에 관한 사항에는 제3자에 대하여 선박소유자와 동일한 권리의무가 발생한다. 또한 해상공사의 주체인 시공사(수급인)는 도급받은 건설공사 전체에 대하여 “안전관리계획”을 수립하고 그에 따라 안전점검을 하여야 한다.²⁵⁾ 따라서 이미 살펴본 바와 같이 선체용선한 선박의 사용 중 손해가 발생한 경우에는 선체용선자의 책임이 된다.

4. 현행 예·부선 용선계약의 검토

4.1 예·부선 용선계약서의 실태

(1) 예·부선 용선계약의 실태와 표준계약서의 필요성

앞에서 살펴 본 바와 같이 예·부선의 용선계약에는 일반적으로 사용되는 표준 서식이 존재하지 않아 계약 당사자간에 임의적으로 계약 내용이 정해지고 있으며 특히 사고 발생 시 책임주체를 명확히 하고 있는 조항이 미비된 경우가 많다. 뿐만 아니라 약식의 용선계약서 또는 구두에 의한 계약²⁶⁾이 이루어지고 있는 경우도 많아 사고 발생 시 책임 주체를 확정하기 어려운 경우도 존재한다(Kim, 2011). 용선계약에 있어 국제적으로 통용되고 있는 NYPE나 BIMCO 등의 서식에 따른 계약내용은 예·부선의 용선계약과 맞지 않은 부분이 많아 계약서의 형식을 NYPE나 BIMCO 등의 서식 수준까지 만들 필요는 없으나 계약당사자가 중요하게 고려하는 사항에 대하여는 계약서에 해당 사항을 명확히 밝히는 것이 필요하다.

비록 용선계약서에 해당 손해의 책임소재에 관한 규정이 없더라도 앞에서 살펴 본 바와 같이 이를 보완하는 상법규정, 상관습법, 민법, 조리 등의 차례로 책임 소재를 판단할 수 있으나 항행 및 공사 현장의 안전을 위하여서라도 당사자간의 합의를 거쳐 책임 관계를 계약서상에 명확히 하는 것이 필요하다.

21) 중해심 제2007-12호 예인선 태광호 침몰사건.

22) 대법원 2008.8.21. 선고 2007추80 판결.

23) 상법 제847조 제2항.

24) 상법 제848조.

25) 「건설기술관리법」 제26조의2(건설공사의 안전관리).

26) 상법 제828조는 용선계약의 당사자는 상대방의 청구에 의하여 용선계약서를 교부하여야 한다고 규정하고 있으나 용선계약서의 교부는 용선계약의 성립의 요건은 아니다.

(2) 예·부선 용선계약서의 명칭

현행 예·부선 용선계약서의 표제명칭이 상법상의 용어와 다르고 혼란을 일으키는 것은 1991년에 정기용선의 개념이 우리 상법에 도입되었지만 그 이전에는 정기용선계약을 선박 임대차계약과 노무공급계약이 혼합된 특수한 계약관계로 보았기 때문에 실제적으로 정기용선에 해당되는 용선에 선박임대차계약을 사용하던 관행이 아직도 남아있기 때문인 것으로 판단되며 또한 2007년 상법 개정시 선박임대차계약이 선체용선계약으로 개정되었다. 그럼에도 불구하고 아직도 실무에서는 선박임대차계약으로 부르는 관행이 계속되기 때문인 것으로 판단된다. 또한 크레인 부선(실무에서는 그라브선 등으로 부름)을 선박이 아닌 건설장비로 보아 표제를 ‘장비임대차계약’으로 표시하여 선체용선에 기준한 책임문제의 판단에 혼란을 주고 있다.

예인항해에 사용되는 예·부선의 경우 항해용선계약서를 사용하는데 이 경우의 계약서는 항해용선계약의 특징인 하역기간이나 체선료 등을 명시하고 있다. 이는 예인항해에 예·부선을 사용하는 용선자들이 해운을 잘 아는 물류회사들이기 때문인 것으로 판단되며 반대로 해상공사 현장의 용선자들은 주로 건설회사들로 장비임대차에 대한 개념은 있으나 선박의 용선에 대한 개념은 없기 때문에 정기용선계약서에도 선박임대차 혹은 장비임대차계약서로 표제를 표시하고 있는 것으로 보인다.

이미 언급한 바와 같이 실무에서 예·부선 용선에 사용되는 정기용선계약서를 살펴보면 ‘정기용선계약’ 규정이 우리 상법에 신설된 1991년 이전의 양식을 빌어 선박임대차계약서로 작성되기도 한다. 예인선 태광호 침몰사건에서도 대법원은 본 건 용선계약을 정기용선계약으로 보았으나 실제 계약서의 표제는 “장비임대차계약서”이었다. 이 같이 계약서의 표제가 제각각이라 예인선 국제5호의 피예인선 진도대교 충돌사건과 같이 용선계약서가 존재함에도 불구하고 해양안전심판원은 본 건 용선계약을 선체용선으로 보고 법원은 이를 정기용선으로 보는 상황이 발생한다. 이미 수차례 언급한 바와 같이 예인선 태광호 침몰사건에서도 해심은 재결서상에서 본 사건 선박이 임대차계약을 체결했다고 언급하고 있으나 대법원은 이를 정기용선계약으로 보았다. 따라서 이러한 혼란의 방지를 위하여 예·부선의 용선계약서는 현행 상법상의 규정인 항해용선, 정기용선 및 선체용선의 용어를 사용하도록 개선되어야 한다.

4.2 현행 예·부선 용선계약의 개선방안

(1) 예·부선 용선계약서의 명칭에 관한 개선 방안

실무에서 공사현장에 투입된 예인선의 용선에 사용되는 정기용선계약서를 살펴보면 ‘정기용선계약’ 규정이 우리 상법에 신설된 1991년 이전의 양식을 빌어 선박임대차계약서로 작성되기도 한다. 앞에서 예로 든 예인선 태광호 침몰사건에

서도 우리 법원은 태광호의 용선계약을 정기용선계약으로 보았으나 실제 계약서의 표제는 “장비임대차계약서”이었다.

사용되는 용어도 임대인(선박소유자), 임차인(용선자), 임대료(용선료), 장비(선박), 임대장비(용선한 선박) 등 정기용선계약의 성질과는 차이를 보인다. 따라서 해양사고 발생시 계약서에 명시되지 않은 사실의 책임관계를 명확히 하여 예인선 운용의 안전을 확보하기 위하여 계약서의 표제를 “정기용선계약서”로 표시하고 용어로 상법상의 용어로 수정할 필요가 있다.

(2) 예·부선 용선계약서의 내용에 관한 개선 방안

용선자의 안전항 지정의무 같은 조항은 굳이 명시하지 않더라도 상관습법상 인정되는 용선자의 의무이므로 굳이 명시할 필요가 없지만 책임소재 불명확으로 인한 안전관리 비철저로 인한 사고를 방지하기 위하여 정기용선계약의 기본이 되는 해기과실과 상사과실의 책임을 각각 계약서에 명시하여 선박의 항해나 관리에 기인한 손해는 선박소유자의 책임으로 선박의 사용으로 인한 손해는 용선자의 책임으로 명시하는 표준계약서를 만드는 것이 각 상황에서 지휘계통이나 책임관계를 분명히 할 수 있는 근거가 되고 또한 안전의 확보에도 도움이 될 것이다.

(3) 공사현장에 투입되는 부선 용선계약서의 개선 방안

공사현장에 투입되는 부선의 용선계약 실무에서 사용되는 계약서의 표제는 일반적으로 “선박임대차계약서, 장비임대차계약서” 등으로 되어 있고 선박소유자, 용선자라는 용어 대신 임대인, 임차인이라는 표현을 사용하는 등 현행 상법상의 용어와 달라 혼란을 야기하고 있다. 또한 표준화된 서식이 존재하지 않아 계약 당사자간 임의적으로 내용을 정하고 있으므로 운항중 사고 발생시 책임주체를 명확히 하고 있는 조항이 미비된 경우가 많다. 이러한 문제에 대하여 계약서의 표제를 “선체용선계약”으로 바꾸는 것만으로도 해당 용선계약의 성질에 대한 당사자간의 의도를 알 수 있어 책임관계의 판단에 도움이 될 것이다.

(4) 표준계약서의 필요성

예부선의 용선계약에는 일반적으로 사용되는 표준 서식이 존재하지 않아 계약 당사자간에 임의적으로 계약 내용이 정해지고 있다. 특히 사고 발생 시 책임주체를 명확히 하고 있는 조항이 미비된 경우가 많다. 따라서 우리 해상공사 현장의 실정에 맞는 표준계약서의 작성은 해상공사 현장에서의 책임소재를 분명히 하여 사고 위험을 줄이고 사고시 책임소재와 관련한 분쟁을 줄일 수 있을 것이다. 나아가서 작성된 표준계약서가 현장에서 사용될 수 있도록 노력하여야 하며 이를 위하여 예인선선주협회, 예부선협회, 한국건설경영협회 및 한국건설기술인협회 등에 널리 홍보하여야 할 것이다.

5. 결 론

1. 해상공사 현장에 투입되는 예인선의 용선에 해당되는 정기용선계약은 명칭부터 ‘선박임대차계약’, ‘장비임대차계약’ 등의 명칭을 가지고 있는 경우가 많아 선박소유자와 용선자간에 책임 원칙이 서로 다른 선체용선계약과의 구분에 혼란을 주고 있다. 이는 앞에서 살펴 본 바와 같이 1991년 정기용선의 개념이 우리 상법에 들어오기 전에 정기용선을 선박임대차와 노무공급계약의 혼합계약으로 보던 관습이 이어졌기 때문인 것과 해상공사에서 예인선을 용선하는 건설업자들이 선박의 용선에 대한 개념이 부족했기 때문에 이를 “장비임대차계약” 등으로 명칭을 정했던 까닭인 것으로도 판단된다. 따라서 기간으로 예인선을 빌려 용선자가 선장을 통하여 해상공사에 사용하고 선장(선박소유자)의 책임분야에 속하는 항해 및 선박관리로 인한 손해는 선박소유자의 책임이라는 부분과 선박사용과 관련한 손해는 용선자의 책임이 되는 정기용선계약의 성질을 분명히 하고 이를 계약서에 표시하는 것이 필요하다. 또한 계약서 표제도 정기용선계약으로 분명하게 표시하여야 한다.
2. 해상공사 현장에 투입되는 부선의 용선에 해당되는 선체용선계약은 2007년 상법개정 이전의 명칭인 임대차계약이라는 용어를 사용하여 ‘선박임대차계약’, ‘장비임대차계약’ 등의 표제를 사용하고 있다. 책임관계에 대하여 계약서의 흠결을 보완하는 상법의 규정을 적용하는데 혼란을 주지 않기 위하여 표제 및 용어를 상법상의 용어와 일치시킬 필요가 있다.
3. 예·부선의 용선계약에는 일반적으로 사용되는 표준 서식이 존재하지 않아 계약 당사자간에 임의적으로 계약 내용이 정해지고 있으며 특히 사고 발생 시 책임주체를 명확히 하고 있는 조항이 미비된 경우가 많다. 뿐만 아니라 약식의 용선계약서 또는 구두에 의한 계약이 이루어지고 있는 경우도 많아 사고 발생시 책임 주체를 확정하기 어려운 경우도 존재한다. 위에서 살펴 본 논란들은 계약 당사자 간에 용선계약의 성질에 대한 합의를 분명히 하고 계약서의 표제 명칭과 용어를 상법상의 용어와 일치시키는 것만으로도 상당부분 해결 가능하다.
4. 상기와 같은 이유로 해상공사 현장에 투입되는 예·부선의 용선계약에 사용될 표준계약서의 작성이 필요하다. 표준계약서의 사용은 해상공사 현장 등에서의 책임소재를 분명히 하여 사고 위험을 줄이고 사고시 책임소재와 관련한 분쟁을 줄일 수 있을 것으로 기대된다. 또한 용선계약에 대한 이해도를 높여 해상공사 현장에서의 책임관계를 분명히 할 수 있도록 예인선선주협회, 예·부선협회, 한국건설경영협회 및 한국건설기술인협회 등에 관련 내용을 홍보할 필요성이 있다.

References

- [1] Kang, Nam-ho(1996), 「Legal Knowledge of Maritime Law」, Chunggrim Publishing co., Ltd.
- [2] Kim, In Hyeon(2011), "Maritime Law"(Edition No.3), Bubmunsu co. Ltd.
- [3] Park, Yeong-bok(1995), "Notice of Recent Contract Law", 「View of the modern civil」, Gyeongsang National University Law Institute, p. 456.
- [4] Park, Yeong-bok(1999), "Overview of the German civil law", Judicial administration No.1999-12, p. 22.
- [5] Seo, Dong-hee(2007), "Practice Maritime Law·Maritime Insurance", Bubmunsu co. Ltd.
- [6] Korean Maritime Safety Tribunal, "Attribution and restructured Improvement and Leasehol example, barge line fishing operations offshore accident"(Publication No. 11-1192251-000002-01).
- [7] Korean Maritime Safety Tribunal Restructured No.2007-12, "Sinking of Tugboat Taekwang".
- [8] Korean Maritime Safety Tribunal Restructured No.2008-18, "Contact events of Tugboat Kukje No. 1, Kukje No. 5 with barge Hyundai Royal No.10001 and No.1 Jindo Bridge".
- [9] Supreme court of Korea 2003.8.22. Sentenced 2001다 65977 Judgment.
- [10] Supreme court of Korea 2008.8.21. Sentenced 2007추80 Judgment.
- [11] Supreme court of Korea 2010.4.29. Sentenced 2009다 99754 Judgment.

원고접수일 : 2014년 9월 15일
 심사완료일 : 2014년 10월 20일
 원고채택일 : 2014년 10월 24일