



2023년 12월 22일

Circular Number : 23/12-03

수신 : 관련 가입사

중동인근 해역의 긴장고조와 용선계약

2개월 전부터 시작된 이스라엘-하마스간 전쟁이 날로 심각해 지고 있습니다. 하마스를 지원하는 예맨 후티반군이 이스라엘과 연관된 선박만을 공격하겠다는 기존의 입장을 바꿔, 이스라엘로 향하는 모든 선박에 대한 공격을 감행하기 시작하였습니다. 또한 레바논과 접한 이스라엘 북부 도시에서도 이스라엘군과 헤즈볼라간의 전투가 격화되면서 지역을 둘러싼 긴장이 고조되고 있고, 한편에서는 소말리아 해적이 활동을 재개하고 있다는 소식도 들려오고 있습니다.

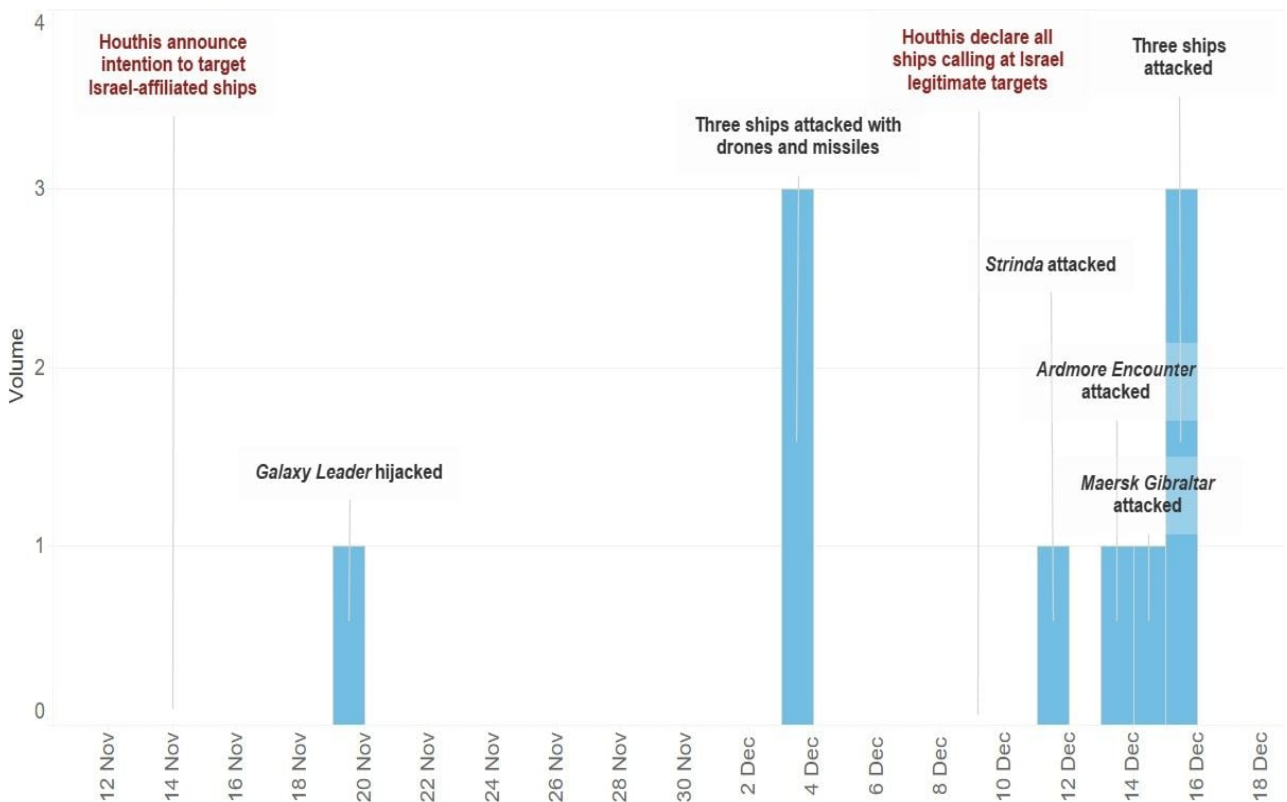
이번 Circular 에서는 중동인근 해역에서 발생하고 있는 긴장과 관련하여 용선계약상 유의사항 등을 간략하게 검토해보고자 합니다. 이 Circular 는 발행 시점(12월18일)까지의 정보를 바탕으로, 일반적인 가이드를 제공하기 위한 목적으로 작성되었습니다. 시시각각 변화하는 상황에 따라 관련 내용이 유효하지 않을 수 있으므로 구체적인 사안은 변호사의 자문을 구하거나 클럽에 문의(보상팀 조덕현 차장/dhcho@kpclub.or.kr)하셔야 할 것입니다.

2023년 10월 7일 새벽 팔레스타인 무장단체인 하마스의 미사일 공격으로 촉발된 이스라엘-하마스간의 전쟁이 2개월을 훌쩍넘겼습니다. 11월 24일 국제사회의 중재로 양측이 휴전에 돌입하였으나, 12월 1일 이스라엘은 하마스가 휴전을 위반하고 이스라엘 영토를 향해 미사일을 발사하였다고 주장하면서 전투를 재개하였습니다. 최근에는 레바논과 접한 이스라엘 북부 도시에서 이스라엘군과 헤즈볼라간의 국경 충돌이 격화되면서 전면전에 대한 우려도 높아지고 있습니다.

이번 갈등의 여파는 육상에만 미치는 것은 아닙니다. 이스라엘의 일부 항만에서는 군사작전 등을 이유로 간헐적인 GPS 미작동/오작동이 발생하고 있다고 합니다. 또한 예맨 후티 반군이 이스라엘 국기를 게양하거나 이스라엘 선사가 운항하는 선박들에 대한 공격을 선언한 후, 실제 이스라엘과 직간접적으로 연관이 있는 선박들에 대한 공격도 이어지고 있습니다. 실제

2023년 11월 19일 하마스를 지지하는 예멘의 후티 반군이 자동차선 *Galaxy Leader* 호를 홍해 남부 해상에서 나포하는 영상을 공개하였습니다. 최근 후티 반군이 이스라엘로 향해하는 모든 선박에 대한 공격을 선언한 후, 이스라엘과 관련이 없는 머스크 및 독일 하이팩로드 선박이 피격되기도 하였습니다.

Direct attacks against commercial vessels in the Red Sea



<출처: Lloyd's List Intelligence / Searcher, UKMTO, Centcom>

더구나 중동지역 정세가 불안해지자 소말리아 해적들이 활동을 재개하였다는 소식도 들려오고 있습니다. 지난 11월 탱커선 *Central Park* 호가 소말리아 해적에게 피랍될뻔 하였으나, 조난신호를 받고 출동한 미해군으로부터 구조되기도 하였습니다. 그리고 지난 14일 불가리아 벌크선 *Ruen* 호가 아라비아해에서 구조신호를 보낸 후 소말리아 해적으로 추정되는 인원들에게 피랍되었다고 합니다. 이러한 상황에서 선주 혹은 용선자들은 용선계약 체결시 혹은 선박 운항시 아래내용에 유의하셔야 할 것입니다.



용선계약관련 유의사항

BIMCO 의 표준 조항들이 포함된 최신 용선계약서(NYPE 2015 혹은 GENCON 2022)를 제외하고는, 현재상황과 관련하여 직접 적용될 수 있는 조항은 CONWARTIME(VOYWAR) 혹은 BIMCO Piracy Clause 일 것입니다. 설사 이러한 조항들이 용선계약에 편입되어 있지 않다 하더라도, 용선자는 일반적으로 안전항을 지정하여야할 의무를 부담하게 되므로 현상황을 이러한 맥락에서 생각해볼 수도 있습니다. 만약 현 상황을 심각하게 판단하는 선주나 용선자라면, 계약이행불능(Frustration)이나 불가항력(Force Majeure) 주장을 고민할 것으로 생각됩니다.

1. CONWARTIME/BIMCO PIRACY CLAUSE

CONWARTIME 2013이 편입된 정기용선계약에서 선주는 선장 혹은 선주의 합리적인 판단(Reasonable Judgement)에 따라 선박이 전쟁위험에 노출시킬 수 있는 지역(War Risks Area)으로의 항해를 거부하거나 해당지역에서 벗어날 수 있습니다. 만약 해당 지역을 항해함으로써 부과되는 추가보험료(Additional Premium)나 선원보너스 등은 용선자가 부담하게 됩니다. 선주는 기국 혹은 관계 국가, 국제연합 안전보장이사회, 보험사의 요구 등을 따를 수도 있고 화물이 선적된 경우라면 용선자에게 화물 양하를 위한 안전한 대체항 지정을 요구할 수도 있습니다. VOYWAR 2013이 편입된 항해용선계약도 큰 골자는 CONWARTIME 2013이 편입된 정기용선계약과 유사하고, 선주는 선장 혹은 선주의 합리적인 판단(Reasonable Judgement)하에 계약을 취소할 수 있습니다. 다만 선주는 용선자에게 안전항을 지정하도록 요구하고 난 후 48시간이 경과하여야 계약 취소 권리를 행사할 수 있습니다.

‘해적(pirate)’에 의한 ‘해적행위(acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure, ‘Piracy’)의 위험이 존재하면, BIMCO Piracy Clause for Time Charterparties 2013가 편입된 정기용선계약에서 선주는 선장 혹은 선주의 합리적인(Reasonable Judgement) 판단하에 위험지역으로의 항해를 거부할 수 있고, 만약 해당 지역으로 항해가 이루어지면 용선자는 관련 비용(예방조치를 포함한)을 부담하게 됩니다. 항해용선계약용 조항(BIMCO Piracy clause for Single Voyage Charter Parties 2013 혹은 BIMCO Piracy clause for Consecutive Voyage Charter Parties



and COAS 2013)에서는 선주에게 명시적인 항차 취소권한을 부여하지 않고 있으나, 선주에게 대체항로를 선택할 수 있는 권한을 부여하고 관련 비용은 항해용선자가 부담하도록 명시하고 있습니다. 연속항해용선계약에 적용되는 조항(BIMCO Piracy clause for Consecutive Voyage Charter Parties and COAS 2013)은 항로 변경으로 늘어난 항해거리가 100마일을 초과할 경우 추가 운임이 지급되도록 하고 있고, 해적행위로 선박이 공격을 받거나 나포되면 이로 인한 시간손실을 용선자가 체선료의 절반 기준(half the demurrage rate for any time lost)으로 보상하도록 규정하고 있습니다.

1) CONWARTIME VS PIRACY CLAUSE

BIMCO Piracy Clause 은 해적의 ‘해적행위(Actual, threatened or reported acts of Piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure, “Piracy”)’에 국한되어 적용된다는 점에 유의하여야 합니다. 해당 조항에는 해적행위에 대한 명확한 정의를 내리고 있지 않지만 유엔해양법협약(UNCLOS) 101조에서는 “any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft”를 해적행위로 보고 있습니다. 이러한 해석을 적용하면, 소말리아 해적과 달리 후티반군은 정치적 목적(최소한 대외적으로는)을 내세우고 있어 BIMCO Piracy Clause 상 해적의 정의에 포함되기 어려워 보입니다. 현재 홍해 및 중동 인근해역에서 후티반군, 소말리아 해적 그리고 신원이 밝혀지지 않은 집단이 선박 나포(및 나포 시도), 미사일 및 드론 공격 등은 감행하고 있습니다. 선박 나포 등은 BIMCO Piracy Clause 에서 정의하고 있는 해적행위에 포함되겠지만, 단순 미사일/드론 공격까지 이러한 정의에 해당할지는 다소 의문입니다. 물론 CONWARTIME 에서는 해적행위를 포함한 전쟁위험(War Risks)을 폭넓게 정의하여 홍해 및 아라비아 해상에서 발생하고 있는 대부분의 사건들이 CONWARTIME 상 전쟁위험에 포함될 것으로 판단됩니다. 따라서 이 지역에서 발생하는 사고 유형 및 행위 주체에 따라 적용되는 조항이 달라질 수 있음에 유의하여야 합니다.

또한 선박이 나포되었을 경우 BIMCO Piracy Clause 에서는 Off-hire 에 대해 명문으로 규정하고 있습니다. 즉 나포 후 90일까지는 용선자가 용선료 지급 의무를 부담하나, 그 이후 기간부터 선박이 풀려날 때 까지는 용선료 지급 의무가 중단됩니다. 그러나 CONWARTIME 의



경우 Off-hire 에 대한 규정이 없습니다. 더구나 소말리아 인근에서 해적에게 피랍된 *Captain Stefanos*[2012]EWHC 571(Comm)에서 판사는 CONWARTIME 은 Off-hire 와는 상관이 없다고 판단하면서, 다른 조항을 검토하여 해당사건의 Off-hire 여부를 판단하였습니다. 따라서 선박 나포 및 관련 시간손실이 우려되는 선주께서는 편입된 용선계약 혹은 고려중인 용선계약의 내용을 면밀히 검토하셔야 할 것입니다.

2) 합리적 판단(reasonable judgement)의 기준?

선장 혹은 선주의 판단이 ‘합리적(reasonable)’인지 평가할 수 있는 구체적이고 명확한 기준은 존재하지 않습니다. 다만 *Triton Lark*[2011] EWHC 2862에서 Teare J 판사는 합리성 및 관련 위험성을 평가하는 데 있어서 다음과 같은 기준을 제시하였습니다.

“Assuming that CONWARTIME 1993 conferred a discretion or power on the owners to make a decision which could affect both parties there was no necessity to imply any term as to how that discretion or power must be exercised because the clause said expressly that the owner’s judgment must be “reasonable”. The effect of that clause is that the Owners must make a judgment. It must be made in good faith; otherwise it would not be a judgment but a device to obtain a financial gain. Further, the judgment reached must be objectively reasonable. An owner who wishes to ensure that his judgment is objectively reasonable will make all necessary enquiries. If he makes no enquiries at all it may be concluded that he did not reach a judgment in good faith. But if he makes those enquiries which he considers sufficient but fails to make all necessary enquiries before reaching his judgment I do not consider that his judgment will on that account be judged unreasonable if in fact it was an objectively reasonable judgment and would have been shown to be so had all necessary enquiries been made.”

“What is dangerous will depend upon the facts of the particular case. It will depend upon both the degree of likelihood that a particular peril might occur...and the gravity or otherwise of the consequences to the vessel, cargo and crew should that peril occur.”

모호한 면이 있지만, 위험평가는 신의성실하게 그리고 객관적으로 이루어져야 합니다. 즉, 선장 혹은 선주는 객관적인 증거를 바탕으로 필요하고 충분한 조사를 실시하여 위험성을 평가해야 합니다. 그리고 법원은 특정 위험이 발생할 가능성(degree of likelihood)과 그러한



위험이 발생했을 때 발생하는 결과의 심각성(gravity)을 고려하여 위험성을 판단할 것으로 예상됩니다.

현재 중동 및 홍해 지역에서 발생하고 있는 사고들의 심각성이 높다는 점은 부인하기 어려울 것 같습니다. 그러나 여전히 여러 척의 선박들이 해당 지역을 통항하고 있다는 점과 수에즈 운하청(Suez Canal Authority)의 12월 18일 발표(*Galaxy Leader* 호가 나포된 11월 19일 이후 약 2,128척의 선박이 수에즈 운하를 통과했고, 55척의 선박이 희망봉으로 우회하였다고 합니다.) 등을 감안하면, 위험성에 대해 법원이 어떠한 결정을 내릴지는 쉽게 판단하기 어려워 보입니다. 따라서 BIMCO Clause 를 원용하려는 선주라면, 보안업체, 대리점 등을 통해 위험관련 정보를 확보하고 용선계약서, 예정된 항차 정보 등을 고려하여 위험 평가를 하셔야 할 것으로 판단됩니다.(해당 판례는 CONWARTIME 2004를 기준으로 판단을 한 것으로, CONWARTIME 2013에서 요구되는 수준은 다소 경감되었으나 법원이 판단하는 기준들은 크게 다르지 않을 것으로 생각합니다.)

3) 그 밖의 유의사항

앞선 *Triton Lark*[2011] EWHC 2862에서 영국법원은 CONWARTIME 2004의 위험평가를 두고 선주가 선박이 전쟁 위험에 노출될 수 있는 ‘현실적인 가능성(real likelihood)’을 입증하여야 한다고 판시하였습니다. 이는 앞서 이야기한 추측(speculation) 이상의 명확한 증거(real)와 단순 가능성(bare possibility) 이상의 것(likelihood)을 의미한다고 덧붙였습니다. BIMCO 에서는 입증의 어려움과 복잡성을 해소하고자 2013년 버전의 CONWARTIME 및 PIRACY Clause(항해용선계약에 적용되는 조항들도 함께)에서 요구되는 위험수준을 다소 경감시켰습니다.(may be, or are likely to be, exposed to -> may be exposed to war risks under CONVAWRTIME / is likely to be or to become dangerous -> may become dangerous for Piracy Clause) 또한 VOYAGE 1993은 추가 전쟁보험료에 대한 용선자 부담을 명시하지 않아, 전쟁보험료의 지불 주체에 대한 분쟁 소지가 있었습니다. BIMCO 에서는 2013 버전에서 추가 전쟁보험료가 용선자 부담임을 명시하는 한편, 그 밖에 제기되었던 여러 이슈들과 요구사항등도 반영하였습니다. 따라서 용선계약을 체결하려는 선주들은 가급적 최신 버전의 CONWARTIME/Piracy Clause(항해용선계약의 관련 Clause)가 용선계약에 편입될 수 있도록 하셔야 할 것입니다.



2. 안전항 지정 의무

Eastern City[1958]2 Lloyd's Rep. 127 을 통해 널리 인정되고 수립된 안전항에 대한 정의는 다음과 같습니다.

A Port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship....

정의에 따르면 목적항이 안전해야하는 것은 물론, 항로도 안전해야합니다. 그러나 목적항 혹은 항로에 해적 혹은 반군의 적대 행위가 있다고 하더라도, 이러한 사실이 해당 항구를 바로 안전하지 않은 항으로 만드는 것은 아니라는 점에 주의하셔야 합니다. *Saga Cob*[1992]2 LLR 545 에서 SAGA COB 호는에리트리아 Massawa 에 입항하는 과정에서 게릴라 반군에 의해 피습을 당해 선체손상을 입었고, 선주는 용선자가 안전항 지정의무를 위반하였다고 주장하며 용선자를 상대로 손해배상을 청구하였습니다. 해당 선박은 피습 3 개월 전에도 Massawa 인근 해상에서 반군의 공격을 당한 적이 있었습니다. 그러나 법원은 3 개월전 사고는 이례적인 상황(abnormal occurrence)으로 판단하였습니다. 동시에 이번 입항은 해군 에스코트 및 Convoy 와 같은 적절한 예방책이 수립된 상황에서 이루어졌으므로, 이번 반군의 공격도 이례적인 상황에 해당한다고 판단하면서 용선자가 안전항 지정의무를 위반하지 않았다고 판단하였습니다. 따라서 해적 혹은 반군의 공격이 있다고 해서 해당항이 안전하지 않은 것은 아닙니다. 안전성은 당해 선박이 목적항으로 가는 과정에서 발생할 수 있는 제반 상황등(공격의 빈도, 선박차원의 대응, 국제사회의 대응)을 종합적으로 고려하여 판단되어야 합니다.

또한 위험지역으로의 항해(선주의 동의)가 상황에 따라서는 선주의 손해배상 청구권 포기로 간주될 수 있다는 점에도 유의하셔야 합니다. *Chemical Venture* [1993] 1 Lloyd's Rep 508 에서 본선 선원들은 이란-이라크 전쟁을 이유로 쿠웨이트로의 항해를 거부하였습니다. 그러나 선주의 제안으로 용선자가 선원을 설득하고 이들에게 보너스(USD36,000)를 지급하면서 해당지역으로 항해가 이루어졌습니다. 그러나 본선은 쿠웨이트 인근에서 미사일 공격을 받고 심한 선체손상을 입었습니다. 이에 선주는 용선자가 안전항 지정 의무를 위반하였다 주장하며 손해배상을 청구하였으나, 영국법원은 선주와 용선자간의 교신 내용 등을 근거로 선주가 손해배상 청구권을 포기한 것으로 판단하였습니다. 따라서 위험지역으로의 항해 동의를 자칫 손해배상 청구권의 포기로 간주되지 않도록 유의하여야 합니다.



3. Frustration/Force Majeure

상황이 심각하여 계약이행이 어렵다고 판단하는 선주나 용선자는 불가항력(Force Majeure) 혹은 계약이행불능(Frustration) 법리를 활용하고자 할 것입니다. 그러나 영국법상 불가항력(Force Majeure)은 계약상 권리가기에, 관련 조항이 편입되어 있지 않으면 불가항력 주장이 인정되지 않습니다. 차선책으로 계약이행불능도 고려될 수 있겠으나, 영국법상 계약이행불능이 인정되는 경우도 매우 한정적입니다.

용선 계약 체결 이후 일방 당사자의 귀책없이 계약의 이행이 불법이 되거나 불가능할 경우 이행불능(frustration) 상황에 놓일 수 있습니다. 물론 단순히 계약 이행에 수반되는 비용이 현격하게 증가한다는 사정만으로는 이행불능을 주장할 수 없습니다. 특히 정기용선계약에서는 대체항로 혹은 대체항차 지정으로 비용이 증가한다고 하여, 이행불능을 주장할 수 없을 것으로 판단됩니다. 예를 들어 현 상황과 동일하지는 않지만, *Sea Angel*[2007] 2 Lloyd's Rep. 517에서 영국법원은 구조작업에 투입된 본선이 계약된 용선기간(20일)을 초과한 기간(108일)동안 억류되었음에도 불구하고, 용선자의 계약이행불능 주장을 받아들이지 않았습니다. 법원의 이와 같은 태도를 감안하면 정기용선계약에서 이행불능 주장도 쉽게 인정될 것으로 보이지는 않습니다. 물론 정기용선보다 계약 내용(화물 및 선적/영하항 등)이 특정되고 상황이 심각해지기 이전에 체결된 항해용선계약이라면 선주의 계약이행불능주장이 상대적으로 인정될 가능성도 있을 것입니다. 이는 상황이 심각해지는 시점 혹은 새롭게 체결된 항해용선계약이라면 계약의 바탕이 되는 현재의 상황이 용선계약 체결에 충분히 반영되었다고 봐야하기 때문입니다.

P&I 담보관련 유의사항

일반적으로 전쟁과 관련하여 발생한 손해 및 비용은 클럽에서 담보하지 않습니다. 우리 클럽 규정 제36조 일반제외조항은 '전쟁....기타 유사한 사변 및 교전국에 의한 또는 교전국에 대한 적대행위(제36조1항2.(가)호)'와 '기뢰, 수뢰, 폭탄, 로켓, 포탄 또는 이와 유사한 무기의 사용(제36조1항2.(다)호)'에 따라 발생한 손해 및 비용 등은 담보되지 않음을 명확하게 하고 있습니다. 그러나 이와 관련된 손해 혹은 비용이 선체보험 부보가액 혹은 선가 중 높은 금액을 초과할 경우, 동조 2항에 따라 보험가입증서 상의 보상한도액 혹은 미화 5억불 중 적은 금액을



한도로 담보가 가능(제36조2-1항(1))합니다. 다만, 이러한 담보는 미국 혹은 기타 서방세계가 참전하여, 영국, 미국, 프랑스, 러시아, 중국들간에 전쟁이 발발하지 않을 것을 전제로 합니다. (제36조2-1항2.(다)(ㄱ)호) 따라서 현상황과 관련하여 일반적인 P&I 담보는 쉽지 않을 수도 있다는 점에 유의하셔서, 필요할 경우 가입된 클럽에 담보와 관련된 상황을 협의하셔야 할 것입니다.

결론

후티반군이 국적을 가리지 않고 이스라엘로 향하는 모든 선박에 대한 공격을 선언한 이후, 이스라엘 ZIM Line 을 비롯한, 머스크, 하이팍로드, HMM 등 대부분의 컨테이너 선사들이 안전상의 이유로 아프리카 희망봉을 우회하기로 결정하고 있습니다. 이 경우 항해거리가 약 9,000km 가량 늘어나고, 항해기간도 7~14일정도 늘어날 것으로 예상되어 이에 따른 비용도 증가할 것으로 보입니다.

다행스럽게도 12월 19일 미국이 다국적 해군을 모아 홍해지역을 공동순찰하는 번영의 수호자 작전(Operation Prosperity Guardian)을 출범시켰다고 합니다. 연합작전이 본격적으로 시행되기까지는 다소간의 기간이 소요될 것이나 이번 작전을 계기로 선원과 선박, 화물의 안전이 담보될 수 있기를 기대하고 있습니다. 그럼에도 이 지역을 항해하려는 선주나 용선자는 시시각각 변화하는 상황에 예의주시하면서 항해계획을 수립하셔야 하고 필요할 경우 변호사 혹은 클럽과 협의하셔야 할 것입니다.

관련 링크 (클릭)

[BIMCO WAR RISKS CLAUES FOR TIME CHARTERING 2013\(CONWARTIME 2013\)](#)

[BIMCO WAR RISKS CLAUSE FOR VOYAGE CHARTERING 2013\(VOYWAR 2013\)](#)

[PIRACY CLAUSE FOR TIME CHARTER PARTEIS 2013](#)

[PIRACY CLAUSE FOR SINGLE VOYAGE CHARTER PARTIES 2013](#)