



2021년 해상법 중요판례소개

김인현 교수
(고려대 로스쿨)

captainihkim@korea.ac.kr

2022.5.3.

- I. 선박금융을 제공한 은행이 항비지급의무가 있는가?
(부산고법 2021.6.17.선고 2020나58147판결)
- II. 안전운임에는 환적화물은 포함되지 않는다
(서울고법 2021.11.17.선고 2021누33915판결)
- III. 외국선박을 이용한 난파물제거가 영해법 위반인가?
(대법원 2021.5.7.선고 2017더9982판결)
- IV. 해양수산부 어업관리단 공무원의 주의의무
(대법원 2021.6.10.선고 286874판결)
- V. 항해용선계약에서 지연손해
(서울중앙지법 2021.5.28.선고2020가합540450판결)
- VI. 감항성 결여의 의미
(부산 고법 2021.5.26.선고 2020노151판결)
- VII. 공정거래 위원회의 과징금 부과
(공정거래위원회 2022.1.8.)

I. 선박금융을 제공한 은행이 항비 지급 의무가 있는가? (부산고법 2021.6.17.선고 2020나58147판결)

1. 사실관계

- 선박 X는 정박기간 중 항만시설사용료가 발생함
- 선박 X의 형식상 소유자는 특수법인(SPC)으로 외국회사
- 국취부선체용선자(BBCHP), 한진해운 회생절차신청
- BBCHP 계약이 해지됨
- 선박 X는 항구에 입항하여 정박, 제3자에게 매각되어감
- 항만공사(원고)는 항만시설사용료를 피고 은행에게 청구함
- 은행은 선박 X에 대한 대출금 채권자 겸 선박저당권자

I. 선박금융을 제공한 은행이 항비지급의무가 있는가? (부산고법 2021.6.17.선고 2020나58147판결)

2. 법원의 판시내용

- 회사의 배후의 자가 회사를 자기 마음대로 이용할 수 있는 지배적 지위
- 지위를 이용하여 법인 제도를 남용하는 행위를 할 것이 요구됨
 - ① BBCHP 국내 해운업계에서는 공공연히 받아들여지고 있고, 관련 법령에서 이를 금지하고 있지도 아니한 점,
 - ② 선체용선계약이 체결시 피고는 SPC의 배후에서 위 회사를 자기 마음대로 이용할 수 있는 지배적 지위에 있지는 않았던 점
 - ④ 한진해운의 항만시설사용료 체납은 위와 같은 한진해운 측의 일방적인 미이행 쌍무계약의 해지권 행사로 초래된 점
- 피고가 SPC의 법인격을 남용하였다고 할 수는 없음
 - 원고의 주장은 이유없음

I. 선박금융을 제공한 은행이 항비지급의무가 있는가? (부산고법 2021.6.17.선고 2020나58147판결)

3. 의견

- 항만법 제30조 제1항(현 제42조), 항만시설을 사용자에게 항만공사는 사용료
- 본 사안에서 항만시설사용자는 국취부 선체용선자로서 한진해운임
- 채권자인 항만공사는 상법 제777조에 따라 당해 선박에 대한 임의경매가능
- SPC에게 대출을 해준 은행은 금융채권자이면서 선박에 대한 저당권자
- 항만공사는 은행이 사실상 SPC를 지배하는 자로서 선박의 실질적 소유자이고 따라서 항만사용료 납부의무자라고 주장하게 됨
 - 법인격 부인론이 성립해야 함
 - 등기상의 소유자인 SPC를 실질적으로 지배하는 자가 은행이 되어야 함
 - SPC는 국취부 선체용선자와 용선계약을 체결하는 등의 기능함
 - 법원도 SPC를 은행이 실질적으로 지배하지 않았다고 함
 - 그러므로 법인격이 부인되는 요건을 충족하지 못함
- 한진해운이 용선계약해지 후 소유자 SPC가 시설사용료 납부가능성 있음

II. 안전운임에는 환적화물은 포함되지 않는다 (서울고법 2021.11.17.선고 2021누33915판결)

1. 사실관계

- 화물자동차법 제5조의2 내지 8이 신설
- 수출입 컨테이너와 시멘트 화물의 경우 안전운임을 부과할 근거가 마련됨
- 법 제5조의4 ②
 - 국토부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐
 - 자동차관리법 제3조, 특수자동차로 운송되는 “수출입 컨테이너” 등의 화물자동차 안전운임을 공표해야 함
 - 절차는 대통령령으로 정함
- 안전운임위원회는 2020년 적용 화물자동차 안전운임고시를 2020.1.1.함
- 제3호, 수출입컨테이너 품목 안전운임(환적 화물) 항목으로 환적 컨테이너 포함
- 정기선사, 고시를 취소하라는 행정소송을 국토교통부장관을 상대로 제기함

II. 안전운임에는 환적화물은 포함되지 않는다 (서울고법 2021.11.17.선고 2021누33915판결)

2. 판시의 내용

- “수출입”과 “환적”은 구분
 - “수출입”이 “환적”을 당연히 포함하지 않음
 - “수출입 컨테이너”도 “환적 컨테이너”를 포함, 상위개념아님
 - “환적 컨테이너”는 국내 반입되지않고 국외에서 들어왔다가 국외 다시 나감
 - 부산항에서 “수출입 컨테이너”와 “환적 컨테이너”들의 처리 실적을 구분함
- 모법 규정, 본문에서 피고가 위원회의 심의·의결 거쳐 안전운임을 공표하도록
 - 운송품목을 제1, 2호에 특정하여 규정함
 - 고시로 구체화할 수 있는 것은 안전운임일 뿐임
- 이미 한정된 안전운임제의 대상인 운송품목을 구체화할 수는 없다고 봄
- 모법 규정은 세부 사항을 시행령이나 시행규칙에서 정하도록 위임하는 체계를 선택한 것이 아니라, 피고가 운송품목의 안전운임을 공표하도록 정하고 있을 뿐임

II. 안전운임에는 환적화물은 포함되지 않는다 (서울고법 2021.11.17.선고 2021누33915판결)

3. 의견

- 안전운임의 모법인 화물자동차법에는 “수출입 컨테이너”만으로 되어있음
- 고시는 수출입 컨테이너에 환적화물을 포함하는 것으로 제정됨
- 모범에서는 안전운임 부과 대상은 “수출입컨테이너”로 되어있지,
- 환적화물을 포함하고 있지 않은데, 고시로 환적화물을 포함하는 것으로 만들면 위임입법의 한계를 넘어선다고 판시함
- 환적은 화물이 국내에 반입되지 않고 다른 선박에 실리는 것임
- 수출입과 다른 개념임
- 법원은 위임입법의 내용은 안전운임제의 대상인 품목은 위임되지 않고 그것을 공표할 것만 위임했다고 보았음
- 자동차 운행자의 장기간 운행으로 인한 피로에 대한 보상의 성격을 가짐
- 환적화물은 그런 장기간의 운행을 내포하지 않음

III. 외국선박을 이용한 난파물제거가 영해법 위반인가? (대법원 2021.5.7.선고 2017더9982판결)

1. 사실관계

- 한국 회사가 영해내(맹골수도)에서 해저조사하여 난파물찾아 매각하는 영리행위함
 - 팔라우 공화국 선적 선박임. 영해법에 위반되어 기소됨
- 영해법 제5조 제1항
 - “외국 선박은 대한민국의 평화, 공공질서 또는 안전보장을 해치지 아니하는 범위에서 대한민국의 영해를 무해 통항할 수 있다”
- 영해법 제5조 제2항
 - “외국선박이 통항할 때 다음 각호의 행위를 하는 경우에는 대한민국의 평화 공공질서 또는 안전보장을 해치는 것으로 본다”.
 - 관계당국의 허가 승인 또는 동의를 받은 경우는 허용됨
 - 제11호에 “조사 또는 측량”이 들어있음
- 피고, 선박입출항법에 따라 신고를 했다고 항변함
 - 원심 영해법 등을 위반하였다는 이유로 유죄가 내려짐

III. 외국선박을 이용한 난파물제거가 영해법 위반인가? (대법원 2021.5.7.선고 2017더9982판결)

2. 대법원의 판단

- 영해법 제5조 제2항의 “외국선박이 통항할 때”라고 함은 외국선박이
 - ① 영해를 횡단할 목적
 - ② 내수를 향하여 또는 내수로부터 항진할 목적
 - ③ 정박지나 항구시설에 기항목적으로 영해를 지나서 항행하는 일체의 경우
 - UN해양법 제19조 제1항을 참조해야 함
- 외국 선박이 “선박입출항법”에 따라 출입신고를 해도 다르지 않음
- 선박입출항법에 따른 출입신고제도
 - 무역항에서 선박입항출항에 대한 지원과 선박운항의 안전/질서 유지 위한 것
 - 외국선박이 영해를 항해할 때 요구되는 무해통항의 원칙과 취지와 목적이 다름
- 외국선박의 영해에서의 무해통항권은 연안국의 주권에 대한 제한을 의미함
 - 연안국의 주권에는 자원개발권, 환경보호권, 과학조사권 등이 포함
 - 무해통항의 요건으로서의 무해성에는 주권적 권한을 침해하지 않는 의미
- 영해법 제5조 제2항 제11호 “외국선박이 통항하면서 조사행위를 한 경우”에 해당

III. 외국선박을 이용한 난파물제거가 영해법 위반인가? (대법원 2021.5.7.선고 2017더9982판결)

3. 의견

- 공해에서는 국적과 관계없이 완전한 항해의 자유(freedom of navigation)
- 배타적 경제수역(EEZ)에서는
 - 연안국이 항해의 안전과 환경보호를 위한 목적에서 제한적인 관할을 가짐
 - 항해의 자유는 약간 제약되게 됨
- 영해 내에서는 연안국의 배타적인 관할권이 미침
 - 외국적 선박의 항해의 자유는 연안국의 제약을 받게 됨
 - 무해하게 영해항해가 가능한 무해통항권(innocent passage)이 인정됨
- 영해 내에서 어로작업, 조사 및 측량 등의 행위는 유해한 것으로 불허
 - 조사 및 측량 등을 목적 허가나 승인을 받으면 가능함
- 선박입출항법에 따른 입항 및 출항에 대한 신고 항변함
- 대법원, 이는 영해법상의 승인과 별개라고 봄
 - 영해법에 따른 허가없이 조사, 난파물을 인양, 매각함. 형사처벌의 대상이 됨

IV. 해양수산부 어업관리단 공무원의 주의의무 (대법원 2021.6.10.선고 286874판결)

1. 사실관계

- 갑 등은 부산신항의 입출항로에서 불법어로 작업중
 - 동해어업관리단의 단속을 피하여 도주함
 - 수중의 암초와 부딪쳐 충돌함
- 단속정(1, 2, 3, 4가 승선중)이 접근하자 두 어선이 최대속력으로 도주
- 추적 중 19:49경 시야에서 위 두 선박을 놓쳤다가 약15초 후 암초와 충돌하여 크게 파손된 이 사건 선박과 부상당한 **선원 소외6**을 발견함
- 소외 1, 3, 4가 내려서 암초로 갔음
 - 소외 4는 소외 선원 6으로부터 소외 선원 5가 물에 빠진 것 같다는 말을 들음
- 소외 1은 어업지도선에 이를 보고함
 - 19:52경 **소외2에게** 사건보고를 본부에 하도록 함
 - 19:55와 59경 어업지도선에 보고한 다음

IV. 해양수산부 어업관리단 공무원의 주의의무 (대법원 2021.6.10.선고 286874판결)

1. 사실관계

- 소외 2는 어업 지도선에서 단속정의 위험부위에 대한 수리를 한 다음
- 20:20시에 암초에 다시 도착함
- 소외 7은 20:15경 현장에 도착, 20:25경 익사한 소외 5를 발견함
- 유족은 구조의무 위반에 따른 손해배상책임을 국가에 물었음
- 원심에서는 공무원의 행위와 사망 사이에 인과관계가 없다고 보았음

IV. 해양수산부 어업관리단 공무원의 주의의무 (대법원 2021.6.10.선고 286874판결)

2. 대법원의 입장

- 공무원이 직무상 의무를 위반하여 피해자가 입은 손해에 대해서는
 - **상당인과관계**가 인정되는 범위에서 국가가 배상책임을 짐
- 이 사건 감독공무원들은 소외 5의 정확한 추락위치조차 모르는 상태였음
 - 사고 주변에서부터 수색범위를 넓혀 갈 수 밖에 없었음
- 소외 5가 단속정에 부딪침 방지위해 수색작업을 천천히 진행
- 단속정이 워터제트 흡입구에 이물질이 끼어 2차 사고가 날 우려가 있었음
 - 소외 2를 본부에 보내 정확한 상황을 알리고 지원요청을 하고 단속정의 위험상태를 해소한 후 수색하는 편이 낫다고 판단한 것으로 볼 수 있음
- 전형적인 익사에 소요되는 시간은 대체로 5-8분정도임
- 소외 5는 혈중 알코올 농도 0.053%의 술에 취한 상태에서 고속으로 진행하던 이 사건 사고 선박에서 예상치 못하게 어둡고 차가운 바다로 추락하였음

IV. 해양수산부 어업관리단 공무원의 주의의무 (대법원 2021.6.10.선고 286874판결)

2. 대법원의 입장

- 소외 5의 추락경위를 잘 아는 소외 7도 수색에 착수한 때부터 약 10분이 지나서야 비로소 사망한 소외 5를 발견함
- 소외1이 단속정을 본부에 이동시키지 않고 해상수색을 하도록 했더라도 소외 5의 생존 가능 시간 내에 그를 발견, 구조할 가능성이 높다고 볼 수 없음

IV. 해양수산부 어업관리단 공무원의 주의의무 (대법원 2021.6.10.선고 286874판결)

3. 의견

- 불법어로 단속을 피하던 어선이 암초에 부딪혔고 사망자가 발생함
 - 유족은 단속을 하던 동해어업관리단이 구조가 늦어서 사망했다고 주장함
- 원심, 관리단 공무원은 구조지연에 대한 과실도 없고 인과관계가 없다고 봄
- 대법원은 사람이 익사까지는 5분 정도 걸리는데
 - 가장 빨리 구조에 참여한 자가 10분이 걸렸으므로,
 - 소외 2가 다른 일에 종사하지 않고 바로 구조에 참여해도
 - 이미 그 순간에는 사망에 이르렀을 것이므로 인과관계가 없다고 판시함
- 19:49시경 사고발생, 나머지 인원은 수색 중이었지만 소외 2는 19:52에서부터 보고, 수리 등의 일에 종사함. 소외 2가 한 일은 불가피한 것임
- 5분 이내에 사망, 구조행위를 하지 않은 것과 인과관계가 없다고 본 것은 정당함

V. 항해용선계약에서 지연손해 (서울중앙지법 2021.5.28.선고2020가합540450판결)

1. 사실관계

- 화주 갑(원고)은 선박소유자 을(피고)과 사이에 연속적인 항해용선계약을 체결
 - 인도네시아산 유연탄을 운송
- 통상 10일만에 항해를 완성, 기관고장 등으로 100일 만에 양륙항에 도착함
- 유연탄이 모자라서 발전소 가동을 중단, 유연탄조달 비용 갑에게 발생
- 갑은 을에게 인도지연에 의한 손해배상을 청구
- 을은 상법 제137조 제1항의 정액배상주의를 주장함
 - 운송물이 연착된 경우 손해배상액은 인도할 날의 도착지의 가격에 따름
 - 도착한 날과의 가격의 차이는 없으므로 배상할 손해가 없다고 주장
- 을은 특별손해, 예견하지 못한 손해라면서 책임이 없다고 주장

V. 항해용선계약에서 지연손해 (서울중앙지법 2021.5.28.선고2020가합540450판결)

2. 법원의 판시내용

- 상법 제137조는 임의규정
 - 당사자간의 약정으로 달리 정할 수 있음
- 본 계약- 적정선박 미확보로 계약이행 못하는 경우
 - 원고의 모든 손해를 배상할 책임을 부담함
 - 선박고장의 경우 피고가 불가항력을 이유로 면책을 주장하지 못하게 함
 - 운송인이 운송지연에 관한 책임을 강화하는 취지로 합의됨
- 계약당사자들은
 - 선박의 고장으로 인하여 발생한 운송물의 인도지연에 관하여
 - 상법 제137조의 정액배상주의의 원칙의 적용을 배제하는 취지로 합의했음

V. 항해용선계약에서 지연손해

(서울중앙지법 2021.5.28.선고2020가합540450판결)

2. 법원의 판시내용

- 석탄운송을 전문으로 하는 업체로서
 - 발전연료인 유연탄의 적시 공급의 필요성과 연착으로 인한 문제점에 대해서도 잘 알고 있었던 것으로 보이는 점,
 - 유연탄은 발전용으로 사용될 것임을 피고도 잘 알고 있었음을 고려하면,
 - 운송지연으로 원고에게 대체품의 구매 및 보관, 운송과 관련하여 손해가 발생할 수 있다는 사정을 알고 있었거나 알 수 있었던 것으로 인정되므로
- 피고의 특별손해에 대한 이 부분 주장도 이유 없음

V. 항해용선계약에서 지연손해 (서울중앙지법 2021.5.28.선고2020가합540450판결)

3. 의견

- 우리 상법 제137조의 정액배상주의 지연 손해에 대하여 비판적 견해있음
 - 인도한 날보다 인도할 날의 가격이 내려간 경우에만 지연손해 청구가 가능함
 - 지연이 발생한 경우에 인도할 날의 가격으로 손해를 배상한다는 문장
- 항해중 침몰한 선박의 경우 멸실된 화물의 가액을 계산할 때에 적용이 가능
 - 대부분의 지연손해의 경우 위와 같이 계산하면 손해가 나오지 않음
- 기관고장으로 선박자체가 장기간 지연되어 발생하는 추가적 비용, 대체선을 구해야하는 비용은 여기에 포함되지 않음
- 지연손해에 상법의 규정을 피해가는 약정이 필요함. 본 사안에 있음.
- 계약서의 내용을 검토하여 상법상 정액배상주의는 적용되지 않는다고 판시함
- 결국 손해의 배상은 민법의 일반이론에 따라야 했음
 - 전문운송업체, 대규모 운항지연이 발생하면 지연관련 손해를 입을 것이 예견가능함
 - 특별손해의 배상을 인정함

VI. 감항성 결여의 의미

(부산 고법 2021.5.26.선고 2020노151판결)

1. 사실관계

- 국내 선박회사가 사실상의 소유자로서 운항하던 선박이 해외에서 침몰함
- 싱가포르를 출항 후 선박이 침몰함
- 출항 직전 선박에 횡격벽 등에 이상이 발견,
 - 선박소유자가 이를 해양수산부에 신고하지 않음
- 선박안전법 제74조 제1항(누구든지 선박의 감항성 결함을 발견한 때에는 해양수산부장관에게 신고하여야한다)의 의무를 해태하였다는 이유로 선주가 기소됨
- 감항성의 “결함”,
 - 감항성이 부족을 의미하는 “흠결” 혹은
 - 감항성이 존재하지 않음을 의미하는 “결여”?
 - 흠결이 되면 위반이 쉽게 인정되어 선박회사의 소유자는 쉽게 처벌됨

VI. 감항성 결여의 의미

(부산 고법 2021.5.26.선고 2020노151판결)

2. 법원의 판단

- 감항성이란 일정한 항해조건에서 선박이 안전하게 항해할 수 있는 성능
- “결함”이란 사전적으로 부족하거나 완전하지 못하여 흠이 되는 부분이
- 법 제74조 제1항에서의 “감항성 결함”은
 - 선체나 기관 등 선박자체 등이 특정 항해에서 안전하게 항해할 수 있는 성능이 부족,
 - 방치할 경우 해양사고나 위험을 초래우려가 있어
 - 일정한 수리나 보완 등의 조치가 필요한 상황
- 신고받은 해수부장관은 확인결과 결함의 내용이 중대, 선박을 항해에 계속 사용하는 것이 선박 및 승선자에게 위험을 초래할 우려 인정되면 결함이 시정될 때까지 출항정지를 명할 수 있음(제74조 제3항).
 - 제3항은 당장 출항정지까지 명할 필요가 없는 정도의 감항성 결함도 전제함
- 만약, 제1항을 감항성 결여, 즉 선박의 감항성이 완전히 상실된 상태로 새긴다면 선박이 충돌 혹은 침몰한 때에만 감항성 결함 미신고로 처벌되어 부당함
- 횡격벽의 변형이 확인, 감항성 결함에 해당하여 신고대상이라는 원심의 판단은 정당함

VI. 감항성 결여의 의미

(부산 고법 2021.5.26.선고 2020노151판결)

3. 의견

- 선박이 주어진 항해를 마치고 목적지에 무사히 도착할 수 있는 능력을 갖추는 것이 감항성 유지의무의 본체임
- 신고의 대상이 되는 감항성 결함이 어느 정도의 것인지가 문제됨
 - 결함이라는 용어의 해석
 - 가장 넓은 흠결과 가장 좁은 결여중
- 제74조 제2항은 “해양수산부장관은 제1항의 규정에 따라 신고를 받은 때에는 소속 공무원으로 하여금 지체없이 그 사실을 확인하게 하여야한다.” 소속공무원이 파견될 정도
- 그렇지 않다면 너무 많은 신고가 필요하기 때문임
- 결여가 되었다면 출항을 못할 정도일 것이라서 범위가 너무 협소하고 흠결은 너무 넓어서 불합리함. 결함은 흠결과 결여의 중간쯤이라고 판단됨
- 법원은 너무 넓게 감항성의 결함을 본 것으로 판단됨

VII. 공정거래 위원회의 과징금 부과 (공정거래위원회 2022.1.8.)

1. 사실관계

- 동남아 정기선사들은 우리나라에서 태국 등의 국가에 수출하는 상품을 이동시켜주고 운임을 받음
- 해운법 제29조, 정기선사 운임공동행위는 허용, 화주와 협의 및 신고절차가 있음
- 선사들은 운임을 일정하게 정하여 화주와 협의와 신고를 해왔음
- 공정위는 2021.5.7. 정기선사들은 15년간 122번의 신고를 하지 않았고 이는 공정거래법 제58조에서 말하는 '다른 법률에 의한 정당한 행위'가 아니라서 법 제19조를 적용, 과징금 8000억원을 부과하겠다는 심사관 보고를 발표함

VII. 공정거래 위원회의 과징금 부과 (공정거래위원회 2022.1.8.)

2. 판시의 내용

- 해운법에 따른 공동행위가 되기 위해서는
 - 절차적으로 선사들은 공동행위를 한 후
 - ① 30일 이내에 해수부장관에게 신고하여야 하며
 - ② 신고 전에 합의된 운송조건에 대해 화주단체와 서로 정보충분히 교환협의를해야함
- 해운법상 신고와 협의 요건을 준수하지 않았으므로
 - 위 운임 담합은 해운법에 따른 정당한 행위가 아니며,
 - 이러한 불법적인 공동행위는 공정거래법 적용 대상임
- 선사들은 120차례 운임 합의에 대해서 해수부장관에게 신고하지 않았음
- 일부 선사들은 18차례 운임회복(RR) 신고 내에 120차례 운임합의(대부분 최저운임·부대운임 합의)가 포함되므로 120차례 합의를 별도로 신고할 필요가 없다고 주장함
 - 18차례 신고와 120차례 운임합의는 전혀 별개의 것, 포함된다고도 볼 수 없음
 - 두개는 운임 합의의 구체적 내용, 합의 시행일, 합의 참가자 등 여러 측면에서 달랐음
- 12개 국적선사들과 11개 외국선사에 대해 시정명령과 함께 과징금 총962억 원을 부과

VII. 공정거래 위원회의 과징금 부과 (공정거래위원회 2022.1.8.)

3. 의견

- 공정거래법 위반을 이유로 법 제19조에 의한 과징금을 부과함
 - 행정청의 처분으로서 정기선사들이 취소소송을 제기할 수 있음
- 신고절차위반에 대하여 정기선사와 공정위의 입장이 크게 다름
 - 법 제58조에서 “다른 법률에 따른 정당한 행위”에서 “정당한”의 해석이 문제됨
- 해운법 제29조는 연혁적으로 공정거래법보다 2년 앞서 제정되었고 완결적임
 - 해운법의 입장이 충분히 반영되어야 함
- 정기선사들의 신고 행위가 신고 후 수리되었는데, 다른 행정기관인 공정거래위원회가 과징금을 부과할 수 있는지 의문이 제기됨
- 공정거래법 적용되어도, 부당한 공동행위라도 효용성 있으면 위법성이 조각됨