

1999년 船舶假押留에 관한 國際條約과 船舶執行

鄭完溶*

목 차

- | | |
|---------------------------------|------------------------------|
| I. 1999년 선박가압류에 관한 국제조약의 채택 경위 | 9. 제9조 선박우선타권의 비참설 |
| II. 船舶假押留條約의 주요내용과 토의 사항 | 10. 제10조 유보조항 |
| 1. 제1조 정의 | 11. 제11조 기탁 |
| 2. 제2조 가압류 권한 | 12. 제12조 서명, 비준, 수락, 승인 및 가입 |
| 3. 제3조 가압류권의 실행 | 13. 제13조 하나 이상의 법체계를 가진 국가 |
| 4. 제4조 가압류된 선박의 해방 | 14. 제14조 발효 |
| 5. 제5조 재가압류 및 복수가압류권한 | 15. 제15조 개정과 수정 |
| 6. 제6조 가압류된 선박의 소유자 및 선박임차인의 보호 | 16. 제16조 폐기 |
| 7. 제7조 본안에 대한 재판관할권 | 17. 제17조 언어 |
| 8. 제8조 적용범위 | III. 맺음말 |

I. 1999년 선박가압류에 관한 국제조약의 채택 경위

해사채권자는 선박을 가압류하여 그의 채권의 만족을 얻고자 한다. 선박가압류도 일반 가압류의 일종이므로 가압류에 관한 민사소송법의 일반원칙이 적용된다. 그런데 선박가압류에 관하여 대륙법계 국가와 영미법계 국가간에 여러 가지 제도상의 차이를 보임에 따라서 이를 통일한 필요성이 제기된다. 이에 따라서 일찍이

* 경희대학교 법과대학 교수

1952년 제9차 브뤼셀 해사법외교회의에서 “1952년 선박가압류조약(International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Arrest of Sea-going Ships, Brussels, May 10th, 1952)”이 채택된 바 있다. 이 조약은 17종류의 해사채권에 관하여만 선박가압류를 인정하는 대신 담보의 제공에 의한 집행취소를 허용하고 있는데, 이는 제한된 해사채권에 대하여 선박의 집행을 인정하는 영미법과 아무런 제한 없이 일반 금전채권에 널리 선박가압류를 허용하는 대륙법의 타협의 소산이라고 할 수 있다.

그러나 1952년 선박가압류조약의 성립이후 해운환경의 변화에 따라서 동 조약의 개정문제가 제기되었고, 1981년 유엔무역개발위원회(United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD)와 국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)는 1952년 선박(가)압류조약의 재검토를 결의하였다. 이 작업을 도울 목적으로 1985년에 국제해법회(CMI)가 양국제기구의 조약개정작업에 협력하기로 하고 1985년 5월 24일 국제해법회 리스본 총회에서 1952년 선박 가압류조약 개정초안(Draft Revision of the International Convention for the Unification of certain Rules Relating to the Arrest of Sea-going Ships, done at Brussels, May 10th, 1952: May 24, 1985)을 작성하였다.

한편 UNCTAD/IMO 양기구는 합동 정부간전문가회의를 1986년부터 개최하여 1993년 새로운 선박우선특권·저당권조약(International Convention on Maritime Liens and Mortgage, 1993)을 채택하였다. 이 조약의 채택 후에 양 국제기구는 제7차(1994년), 8차(1995년), 제9차(1996년) 합동 정부간 전문가회의를 개최하여 1985년 국제해법회의의 개정초안을 토대로 새로운 선박 가압류조약 개정안(Draft Articles for a Convention on Arrest of Ships)을 마련하였다. 이 개정안을 가지고 금번 1999년 3월 1일부터 12일까지 UNCTAD/IMO는 스위스 제네바에서 선박가압류조약 채택을 위한 전권외교회의(Diplomatic Conference on Arrest of Ships)를 개최하여 새로운 “1999년 선박 가압류에 관한 국제조약(The International Convention on Arrest of Ships, 1999, 이하 1999년 선박가압류조약이라 한다.)”을 채택하였다.

II. 船舶假押留條約의 주요내용과 토의 사항

1. 제1조 정의

[조약 내용]

이 조약의 목적을 위하여

1. “해사채권(maritime claim)”이라 함은 다음의 하나 또는 그 이상으로 부터 발생된 채권을 말한다:

- (a) 선박운항으로 발생된 멸실 또는 훼손;
- (b) 선박운항과 직접 관련하여 육상 또는 해상에서 발생된 人的死傷;
- (c) 해난 구조활동 또는 해난구조계약, 여기에는 적용 가능하다면 환경에 손해를 끼칠 선박 또는 적하에 관한 해난구조활동에 관련된 특별보상금을 포함한다;
- (d) 선박에 의해 야기된 환경, 연안 또는 관련된 이해관계자에 대한 손해 또는 손해위험; 그러한 손해를 방지하고, 최소화하고 제거하기 위하여 취한 조치; 그러한 손해에 대한 보상금; 실제로 취해지거나 취해져야 할 환경복구의 합리적 조치비용; 그러한 손해에 관련된 제3자에 의해 야기되거나 입은 손실; 및 본 (d)호에 명시된 것과 유사한 성질을 갖는 손해, 비용 또는 멸실;
- (e) 선상에 있었거나 선상에 있는 것을 포함하여, 침몰, 난파, 좌초 또는 유기된 선박의 부양, 제거, 회복, 파괴 또는 무해조치에 관련된 비용 및 유기된 선박의 보존 및 그 선원의 유지에 관련된 비용;
- (f) 용선계약 또는 다른 계약에 포함되어 있는 선박의 사용 또는 임대 관련된 계약;
- (g) 용선계약 또는 다른 계약에 포함되어 있는 선박상의 적하 또는 여객의 운송에 관한 계약;
- (h) 선상에서 운송되는 (수하물을 포함하여)적하에 관련된 멸실 또는 손해;
 - (i) 공동해손;
 - (j) 예선;
 - (k) 도선;

- (l) 선박의 운항, 관리, 보존 또는 유지를 위하여 선박에 제공된(컨테이너를 포함
한)물건, 물질, 보급품, 연료유, 장비 또는 서비스;
 - (m) 선박의 건조, 재건조, 수선, 개조 또는 의장;
 - (n) 항세, 운하세, 도크세, 부두세 및 기타 수로세 및 부담;
 - (o) 선박의 고용에 관련된 선장, 선원 및 다른 피용인에게 지급해야 할 임금 및
다른 금액, 여기에는 이들을 대신하여 지급할 송환비용 및 사회보험료가 포
함된다;
 - (p) 선박 또는 선주를 대신하여 발생된 채당금;
 - (q) 선주 또는 선박임차인을 대신하여 지급될 선박에 관한 보험료(상호보험료를
포함한다);
 - (r) 선주 또는 선박임차인을 대신하여 또는 그에 의하여 선박에 관하여 지급될
수수료, 중개료 또는 대리인 수수료;
 - (s) 선박의 소유권 또는 점유권에 관한 분쟁;
 - (t) 선박의 이용 또는 소득에 관한 선박공유자간의 분쟁;
 - (u) 저당권 또는 선박에 동일한 성질을 갖는 부담;
 - (v) 선박의 매매에 관한 계약에서 발생하는 분쟁;
2. “(가)압류”(arrest)라 함은 해사채권을 확보하기 위하여 법원의 명령에 의한 선박
의 억류 또는 선박의 이동 제한을 의미한다. 그러나 여기에는 판결 또는 다른
집행수단의 집행 또는 만족을 위한 선박의 억류를 포함하지 않는다.
 3. “인”(person)이라 함은 법인이든 아니든, 국가 또는 그 하부조직을 포함하여 개
인 또는 조합, 공적 또는 사적 단체를 의미한다.
 4. “채권자”(Claimant)라 함은 해사채권(maritime claim)을 주장하는 자를 말한다.
 5. “법원”이라 함은 한 국가의 권한있는 사법기관을 말한다.

[검토 내용]

1. 해사채권의 제한적 열거방식과 예시적 열거방식

제1조 1항:

1952년 조약은 동조약 1조 1항에서 17종류의 해사채권을 정하고 있다. 1999년

조약은 동조약 1조 1항에서 해운환경의 변화에 따라서 발생된 종전의 조약에서는 인정되지 않고 있는 새로운 해사채권을 추가하고 있다. 예컨대 c)호의 해난구조활동에 관련된 특별보상금채권, d)호의 환경손해채권, e)호의 무해조치 관련채권, f)호 용선계약 또는 다른 계약에 포함되어 있는 선박의 사용 또는 임대와 관련된 계약상의 채권, o)호의 선원의 송환비용 및 사회보험료채권 등이다(총 22종류의 해사채권).

한편 본 회의의 최대 쟁점사항 가운데 하나인 해사채권의 규정방식과 관련하여 제한적 열거방식(Closed or Exhaustive List)과 예시적 방식(Open - List)에 대한 견해가 대립되었다. 세계적인 차원에서 통일된 규범을 마련하고 또한 선박가압류의 남용을 방지하기 위하여 예외적인 경우에만 선박의 가압류를 허용함으로써 법적용의 확실성을 보장하자는 소위 제한적 열거주의(Closed List)를 주장하는 국가가 다수를 차지하였다(중국, 독일, 이집트, 홍콩, 벨기에, 그리스, 몰타, 스페인, 헝가리 등). 한편 법적용상 융통성을 발휘할 수 있는 이점이 있고, 기술발전과 시대변화에 따라 향후 발생하는 해사채권의 유형까지 포함할 수 있는 예시적 방식(Open - List)을 지지한 국가도 상당수 있었다(예, 미국, 브라질, 아르헨티나, 네델란드, 노르웨이, 덴마크, 스웨덴, 핀란드 등). 절충안으로서는 기본적으로 열거주의로 하되, 새로운 변화를 수용하는 차원에서 적절한 시기에 조약을 재검토하는 메카니즘의 삽입을 제안한 터키, 스리랑카 등과 같은 나라도 있었다.

미국은 양 방식을 절충한 수정안(제한적 열거방식에 접근한 방식임)을 제시하였다.¹⁾ 미국의 제안은 수정을 거쳐서 우리 대표단을 포함한 영국, 핀란드, 싱가포르 등 다수국가의 지지를 얻어 결국 조약에서는 위와 같이 이 방식이 채택되었다.

1) 미국의 제안은 다음과 같다.

Article 1 Definition

(1) "Maritime Claim" means any claim concerning or arising out of:

- (w) the ownership, construction, repair, maintenance, preservation, possession, management, operation, or trading of a ship, or arising out of a mortgage or hypothec or charge on a ship, provided such claim is of a similar nature to the claims described in subparagraphs (a) through (v);

A/CONF.188/CRP.16, 5 March 1999, Preparation and Adoption of a Convention on Arrestion of Ships, Draft articles for a convention on arrest of ships, proposals submitted by the United States(GE. 99-50777).

1항 d호(환경손해발생 위험에 대한 채권)

미국이 초안내용 중에서 “예방적 조치(preventive measures)를 삭제하는 내용의 수정안을 제시하였고, 동 수정안은 다수국의 지지로 해양환경(marine environment)이라는 용어에서 “marine”이라는 용어를 삭제하고, “선박에 의해 야기된(caused by ship)”이라는 용어를 추가하여 채택되었다.²⁾ 우리 대표단을 비롯하여 러시아, CMI 대표 등은 미국의 수정안을 지지하면서도 ‘제3자에 의해 발생된 손해’에 관한 문구는 d호와 직접적인 관련이 적으므로 삭제하자는 주장을 하였으나, 다수국의 지지를 얻지는 못하였고, 그리하여 현재와 같은 내용으로 존치되었다.

우리 대표를 비롯하여 다수국의 제안으로 1항 n호에 항세, 부두세 등이 신설되었다.

2항은 “arrest”의 개념을 정의하고 있다. 본 조약상의 “arrest”의 개념은 우리나라 민사소송법상으로는 금전적 채권에 의한 선박의 “가압류”와 선박의 소유권에 대한 분쟁이 있는 경우의 계쟁물인 선박에 대한 “가처분” 및 선박을 목적으로 하는 담보권의 실행에 관한 “압류”를 널리 포함하는 개념이다. 본 논문에서는 편의상 종래의 관행에 따라서 “arrest”를 “가압류”라는 용어로 번역하여 사용하고자 한다.³⁾

2. 제2조 가압류 권한

[조약내용]

1. 선박은 계약국 법원의 권한으로만 가압류되거나 가압류가 실행된 계약국의 법원의 권한으로 가압류로부터 해방될 수 있다.
2. 선박은 해사채권으로만 가압류될 수 있고, 다른 채권으로는 가압류될 수 없다.

2) (d)호의 “환경손해에 대한 합리적인 복구비용” 개념은 1984년 유탁민사책임조약 개정의정서(1984 Protocol to the Civil Liability Convention)와 유해·유독물질조약(HNS Convention)상의 용어를 수용한 것이다.

A/CONF.188/CRP.16, 5 March 1999, Preparation and Adoption of a Convention on Arrestion of Ships, Draft articles for a convention on arrest of ships, proposals submitted by the United States(GE. 99-50777).

3) 배병태, 『주석 해상법』(서울:한국사법행정학회, 1980), 425면 이하에서도 “arrest of ships”을 船舶假押留로 번역하고 있다.

3. 선박은 관련 계약상의 관할 조항이나 중재조항에 의하여 가압류를 실행한 당해 해사채권이 가압류를 실행한 국가이외의 국가에 재판관할이 속한 경우, 또는 그 해사채권이 다른 국가의 법률에 중재관할이 속한 경우라 하더라도, 담보를 얻을 목적으로 가압류될 수 있다.
4. 이 조약의 규정에 따라서, 선박 가압류절차 또는 그 해방절차는 가압류가 실행 되거나 청구된 국가의 법률에 의하여 규율된다.

[검토내용]

사무국 초안(TD/B/IGE.1/5)에서는 제2조 3항에서 항해준비완료선박에 대해서도 가압류할 수 있다고 규정하고 있었다.⁴⁾ 금번 회의에서는 안전 문제, 실질적으로 가압류를 실행하기 어려운 점, 남용 가능성 그리고 제3자의 이해관계를 고려하여(예, 화물운송선의 경우 화주의 이해관계) 항해완료선을 가압류대상에서 제외하자는 입장(네델란드, 중국, 러시아, 이태리 등)과 이를 존치하자는 입장(미국, 영국, 캐나다, 몰타 등)이 대립되었다. 제 3안으로 유엔 해양법에 관련 조항(연안국 권리 및 무해 통과)이 있는 만큼 3항 자체를 삭제하고 국내법에 맡기자는 입장(호주, 태국, 싱가포르 등)도 있었다. 토의 결과 3항을 삭제하기로 결정되었다. 이에 따라서 순차적으로 4항, 5항, 6항이 3항, 4항, 5항으로 이동되었다.

우리 나라 상법도 항해의 준비를 완료한 선박과 그 속구는 압류 또는 가압류를 하지 못한다고 규정하고 있다. 다만 항해를 준비하기 위하여 생긴 채무에 대하여는 예외적으로 압류 및 가압류를 허용하고 있다(상법 제744조).

3. 제3조 가압류권의 실행

[조약내용]

1. 가압류는 다음의 경우 해사채권이 주장되는 선박에 관하여 허용될 수 있다:
 - (a) 해사채권이 발생될 때에 선박을 소유한 자가 그 채권에 대하여 책임이 있고, 가압류가 실행된 때에 선박의 소유자인 경우; 또는

4) Article 2 (3) A Ship may be arrested even though it is ready to sail or is sailing.

- (b) 해사채권이 발생될 때에 선박의 임차인이 그 해사채권에 책임이 있고, 가압류가 실행된 때에 선박의 임차인 또는 소유자인 경우; 또는
 - (c) 그 채권이 선박저당권 또는 선박에 대한 동일한 성질의 담보에 관한 피담보채권인 경우; 또는
 - (d) 선박의 소유권 또는 점유권에 관련된 채권; 또는
 - (e) 그 채권이 선박의 소유자, 임차인, 관리자 또는 운항자에 대한 것으로서, 가압류가 신청된 국가의 법상으로 인정되는 선박우선특권에 의하여 담보되는 것.
2. 가압류가 실행된 때, 해사채권에 대하여 책임이 있는 자가 소유한 다른 선박 및 해사채권이 발생되었을 때 다음과 같은 자가 소유한 다른 선박에 대하여도 가압류가 허용된다:
- (a) 해사채권이 발생되었던 선박의 소유자이었던 자; 또는
 - (b) 그러한 선박의 임차인, 정기용선자 또는 항해용선자였던 자.

이 규정은 선박의 소유권 또는 점유권에 관한 채권에는 적용하지 않는다.

3. 본조 1항과 2항의 규정에도 불구하고, 해사채권에 대하여 책임이 있는 자가 소유하지 않은 선박에 대한 가압류는, 오직 가압류가 신청된 국가의 법률상으로, 그 채권에 대한 판결이 그 선박의 강제경매에 의하여 그 선박에 대하여 집행될 수 있다면, 허용되어야 한다.

[토의사항]

가압류의 대상이 되는 선박의 범위에 관하여 조약은 다음과 같이 세가지로 나누어서 규정하고 있다. 첫째, 해사채권의 발생에 관계된 당해 선박에 대한 요건의 문제, 둘째, 자매선에 대한 요건의 문제, 셋째, 제3자 소유선박의 가압류에 관한 요건 문제 등이다. 가압류의 대상이 되는 선박의 범위에 관한 문제는 선박가압류 국제소위원회와 리스본 국제회의에서 각 국가간에 가장 논란이 많았던 사항이다.

해사채권이 발생한 당해 선박에 대한 가압류는 당해 선박의 소유자가 그 해사채권의 채무자인 경우에만 가압류를 허용하는 것을 원칙으로 할 것인가 하는 것이 문제로 되었다. 선박우선특권 및 선박저당권에 의하여 담보되는 해사채권에 대하여

는 채무자소유선박이 아니더라도 가압류를 할 수 있다. 따라서 이러한 채권 이외의 해사채권에 대하여 채무자소유의 선박일 것이 필요한가에 대하여 종래부터 문제가 되었다.

이에 관하여는 상반되는 두 가지 견해가 있다. 그 하나는 선박이라는 것이 해사채권을 발생시키는 모든 거래행위의 중심이라는 것이다. 이 견해에 따르면 선박소유자가 누구인지 관계없이, 그리고 그 소유자가 해사채권에 책임이 있는지 여부에 관계없이 해사채권이 주장되는 당해 선박을 가압류할 수 있게된다. 선박의 활동과 관련하여 채권을 갖는 제3자는 선박소유자가 누구인지를 묻지않고 그 선박에 대하여 이 채권을 행사할 수 있도록 하는 것이 자연스러운 것이다. 이러한 견해는 영미법상 해산의 개념에 기한 대물소송절차(in rem procedure)에 근거를 둔 것이다.

또다른 견해는 해사채권에 의한 선박의 가압류는 채권이 선박우선특권이나 선박저당권에 의하여 담보되거나 또는 선박소유자가 채권에 대한 개인적인 책임을 지는 경우에만 허용되어야 한다는 것이다. 왜냐하면 만약 이러한 조건이 충족되지 않고 가압류가 허용된다면 선박소유자가 그의 선박을 가압류로부터 해방시키기 위하여 그가 개인적으로 책임을 지지도 않는 채권에 대하여 담보를 제공할 수밖에 없는 부당한 결과가 되기 때문이다. 더구나 만약 선박우선특권이나 선박저당권에 의하여 담보되지 않는 채권 및 선박소유자가 개인적으로 책임을 지지 않는 채권에 의한 선박의 가압류는 강제경매에 이를 수 없다. 그러므로, 가압류의 유일한 목적은 선박소유자에게 제3자의 채무를 위한 담보를 제공하도록 강요하게 되는 것 뿐이다. 이는 전통적으로 가압류 등의 경우에 채무자소유요건을 취하고 있는 대륙법계 국가들의 견해이다.

결국 조약에서는 선박소유자(또는 선박임차인)의 개인적 책임을 요건으로 하는 타협안이 채택되었다.

3조 1항은 전체적으로 CMI의 초안에 대한 검토의견이 상당부분 반영된 것이다. 즉 1항은 해사채권이 발생된 선박의 소유자 또는 나용선자의 경우에 당해 선박에 대한 가압류를 허용하는 규정이다.

1항 (a)호는 해사채권 발생시 선박소유자로서 해사채무를 지는 자가 가압류 실행당시에도 선박소유자인 경우, 가압류가 해사채권이 발생된 당해 선박에 대하여

허용된다는 것을 정하고 있다.

(b)호는 해사채권 발생시 해당 선박의 나용선자(선박임차인)로서 해사채무를 지는 자가 가압류 실행당시에도 나용선자이거나 선박소유자인 경우, 해사채권이 발생된 당해 선박에 대하여 가압류가 허용된다는 것을 정하고 있다. (c)호와 (d)호는 해사채권이 선박저당권 또는 선박우선특권에 의하여 담보되는 피담보채권인 경우에 당해 해사채권을 가지고 가압류를 실행할 수 있음을 정한 것이다.

1항 (e)호의 국내법상 인정되는 우선특권(허용우선특권)이 있는 채권으로 선박을 가압류할 수 있다는 초안의 내용에 대하여 CMI의 수정안을 토대로 노르웨이 대표가 수정제안한 내용이 다수국가의 지지를 얻어 현재와 같은 내용으로 채택되었다.

3조 2항은 소위 자매선에 대한 규정이다.

3조 2항의 자매선에 대한 가압류 규정에서 초안상의 ‘해사채권에 대하여 “개인적으로(personally)” 책임이 있는 자’라는 문언중에서 “개인적으로(personally)”라는 단어를 삭제하자는 주장과 이를 존치하자는 주장이 대립되었으나 최종적으로 현재와 같이 삭제되었다.

마찬가지로 2항 (b)호의 “선박임차인(demise charterer)”의 책임규정에서 “demise”라는 단어의 삭제여부를 둘러싸고 대립이 있었으나, 다수의견은 동 단어를 그대로 존치하자는 의견이어서 이는 그대로 유지되었다.

한편 영국 대표는 본조 2항과 관련하여 실질적인 영향력(effective control)을 행사하는 지배회사와 피지배회사간의 관계에 있어서 지배회사가 해사채무자인 경우 피지배회사가 소유하는 선박(associate ship)에 대하여도 자매선원칙을 적용하도록 하는 수정안을 제안하였다. 이에 대하여 다수국가는 이 문제는 회사법의 법리를 적용하여 해결할 사항이지 선박가압류조약에 직접 규정할 사항은 아니므로 본조약에 규정하는 것은 반대한다는 의견을 제시하여 채택되지 못하였다.

4. 제4조 가압류된 선박의 해방

[조약내용]

1. 가압류된 선박은 충분한 담보가 만족할 만한 형식으로 제공된 때에는 해방되어야 한다. 다만 선박이 1조 1항 (s) 및 (t)에 열거되어 있는 해사채권에 관하여 가압류된 경우에는 그렇지 않다. 그러한 경우에, 법원은 선박점유자에게 충분한 담보를 제공하는 것을 전제로 선박거래를 계속하도록 허용할 수 있다. 또는 그렇지 않은 경우에는 가압류기간동안 선박의 운항을 검토할 수 있다.
2. 당사자 사이에 담보의 충분성과 형식에 대하여 합의가 없는 경우에, 법원은 가압류된 선박의 가액을 초과하지 않는 범위에서 그 종류와 한도를 결정하여야 한다.
3. 담보의 제공을 근거로 하여 선박에 대한 가압류해방을 신청하는 것은 책임의 승인이나 또는 책임제한권의 포기를 뜻하는 것으로 해석되어서는 않된다.
4. 만약에 선박이 비채약국에서 가압류되어 해방되지 않은 경우, 비록 그 선박에 대한 담보가 동일한 채권에 관하여 채약국에서 제공되었다 할지라도, 그 담보는 채약국에서 법원에 대한 신청에 기하여 반환이 명해져야 한다.
5. 만약에 비채약국에서 선박이 만족할 만한 담보의 제공으로 해방되었다면, 동일한 채권에 관한 채약국에서 제공된 어떠한 담보도 두 나라에서 제공된 총담보금액이 다음을 초과하는 한도에서 반환이 명해져야 한다:
 - (a) 선박을 가압류한 그 채권, 또는
 - (b) 선박의 가액
위 금액중에서 낮은 금액.
 그러나 그러한 반환은 만약에 비채약국에서 제공된 담보를 실제로 채권자가 사용할 수 없고, 그 담보가 자유롭게 이전될 수 없다면 그러한 반환은 명령되어서는 안된다.
6. 본조 1항에 따라서 담보가 제공된 경우에 그러한 담보를 제공한 자는 어느 때든지 법원에 담보의 감액, 변경 또는 취소를 청구할 수 있다.

[토의 내용]

우리 대표단은 1항의 충분한 담보규정과 관련하여 P&I클럽, 은행 등이 발행한 보증서에 의한 압류해제도 가능하도록 담보의 형식을 규정할 필요가 있고, 담보채

공시 외화표시로 클레임이 제기된 경우 그것과 동일한 통화로도 담보를 제공할 수 있어야 한다는 제안을 하였다. 이에 대하여, 그리스 대표단도 유사한 입장을 표명하였고, 그리스 대표단은 나중에 정식 제안서를 제출하였으나, 다수의 지지를 얻지 못하여 조약의 내용에 반영되지 못하였다.

4항에서 초안은 선박이 조약당사국에서 담보가 제공되었지만 비체약국에서 가압류되어 해방되지 않은 경우, 담보의 반환을 규정하면서 “그렇게 하는 것이 부당한 예외적인 경우를 제외하고(save in exceptional cases where it would be unjust to do so)”를 괄호에 넣었는데 동 규정의 삭제에 관하여 논의가 있었다. 결국 동 문구는 삭제하기로 결정하여 현재와 같이 규정되었다.

5. 제5조 재가압류 및 복수가압류권한

[조약내용]

1. 어느 국가에서 선박이 이미 가압류되었다 해방된 경우 또는 그 선박에 관한 담보가 이미 해사채권을 확보하기 위하여 제공된 경우에는 그 선박은 그 이후로는 다음의 경우를 제외하고는 동일한 해사채권에 관하여 재가압류되거나 또는 가압류되어서는 안된다:
 - (a) 담보의 총액이 선박의 가액을 초과하지 않는 것을 조건으로, 동일한 채권에 관하여 이미 그 선박에 제공된 담보의 성질 또는 금액이 부적절한 경우; 또는
 - (b) 이미 담보를 제공한 자가 자신의 채무의 전부 또는 일부를 이행할 수 없거나 또는 이행할 수 없는 것으로 판단되는 경우; 또는
 - (c) 다음 중 하나의 사유로 가압류된 선박이 해방되거나 또는 이전에 제공된 담보가 반환된 경우:
 - (i) 신청에 의해서 또는 합리적인 이유에 기한 채권자의 동의로, 또는
 - (ii) 채권자가 합리적인 조치를 취함으로써 가압류해방을 막을 수 없을 경우.
2. 그렇지 않은 경우 동일한 해사채권에 관하여, 가압류될 다른 선박은 다음과 같은 경우가 아닌 한 가압류되지 않는다.
 - (a) 동일한 해사채권에 관하여 이미 제공된 담보의 성질 또는 금액이 부적절한

경우5); 또는

(b) 본조 1항 (b)호 또는 (c)호의 규정이 적용되는 경우.

3. 본조에서 말하는 “해방”이라 함은 불법적인 해방 또는 가압류로 부터의 회피를 포함하지 않는다.

[토의내용]

본조는 선박소유자의 동일 선박 또는 그의 다른 선박이 동일한 해사채권에 기하여 다시 가압류되는 것을 방지함으로써 선박소유자의 이익을 보호하고, 다른 한편으로는 해사채권자가 그의 모든 채권에 대한 담보를 얻을 수 있는 합리적인 이익 사이의 균형을 도모하기 위하여 재가압류 및 복수가압류권에 관하여 규정한 내용이다.

동일한 해사채권에 기한 재가압류를 원칙적으로 금지하고, 예외적인 경우에 한하여 허용하는 것은 선박소유자와 해사채권자간의 이해의 공평을 기하기 위한 것이다. 즉 선박소유자로서는 동일한 해사채권에 의하여 또다시 가압류가 행해지지 않는 것이 바람직하며, 반면에 해사채권자로서는 자기의 채권을 충분히 보장할 수 있는 담보를 확보할 것을 바라는 것이다. 본조는 1952년 조약과 비교하여 볼 때 재가압류금지원칙에 대한 예외요건을 보다 명백히 한 것이며, 동시에 동일한 선박의 재가압류의 경우(1항)와 그 이외의 선박의 경우(제2항)로 나누어서 규정하고 있다. 본조의 내용은 대체로 CMI의 1985년 선박가압류조약 개정초안 제5조의 내용을 거의 그대로 수용한 것이다.

본조에 대하여는 회의과정에서 몇가지 자구 수정과 함께 1항 (c)호의 삭제여부가 논란되었으나 그대로 존치하는 것으로 결정되었다.

6. 제6조 가압류된 선박의 소유자 및 선박임차인의 보호

[조약내용]

1. 법원은 선박 가압류의 조건으로써 또는 이미 실행된 가압류의 유지를 허용하는

5) 예컨대 어느 해사채권자가 甲 선박을 가압류하였으나, 그것으로는 자기의 채권을 보전하기가 불충분한 경우에 다시 乙 선박을 가압류하는 경우가 여기에 해당한다. 이 경우 동일 선박을 재가압류하는 것과는 달리 1항 a)호와 같은 선박의 가액에 의한 금액 제한은 없다.

조건으로써 가압류를 구한 채권자 또는 선박의 가압류를 확보한 채권자에게 그러한 조건에서 가압류의 결과로서 피고가 입을 수 있는 손해에 대비하고, 그 채권자가 다음과 같은 사유로 그 피고가 입을 수 있는 손해에 대하여 채권자에게 책임이 있음이 밝혀지는 경우에 대비하여 법원의 결정에 따라 특정한 종류 및 금액으로 담보를 제공할 의무를 부과할 수 있다:

- (a) 가압류가 위법하거나 부당한 경우; 또는
 - (b) 과도한 담보가 요구되거나 또는 제공된 경우.
2. 가압류가 실행된 국가의 법원은 다음과 같은 결과로 발생될 수 있는 손실 또는 손해를 포함하지만 이에 국한하지 않고 선박의 가압류에 의하여 야기된 손실 또는 손해에 대하여 채권자의 책임의 범위를 결정하기 위한 재판관할권을 갖는다:
 - (a) 가압류가 위법하거나 부당한 경우; 또는
 - (b) 과도한 담보가 요구되거나 또는 제공된 경우.
 3. 본조 2항에 따른 채권자의 책임은 가압류가 실행된 국가의 법을 적용하여 결정되어야 한다.
 4. 만약 다른 국가의 법원 또는 중재원이 제7조의 규정에 따라서 본안사건을 재판하여야 하는 경우에는 본조 2항에 따른 채권자의 책임에 관한 절차는 그 결정이 보류될 수 있다.
 5. 본조 1항에 따라서 담보가 제공된 경우, 그러한 담보를 제공한 자는 언제든지 법원에 그 담보의 감액, 변경 또는 취소를 청구할 수 있다.

[토의내용]

본조의 내용은 1985년 CMI 의 선박가압류조약 개정초안 제6조의 내용을 수용한 것이다.

위법한 가압류(wrongful arrest)가 있는 경우에 손해배상책임의 이행을 확보하고, 또한 근거없는 가압류를 방지하기 위하여 가압류의 요건으로서 담보의 제공을 정한 규정이다. 위법한 가압류에 대한 담보제공 여부의 판단은 법원의 재량사항으로 정하고 있다(1항).

회의 과정에서 의장은 초안 6조 1항과 2항의 괄호안에 있던 [또는 가압류가

“부당한 경우(or unjustified)”라는 용어를 삭제하자는 몇몇 국가의 주장에도 불구하고 다수국가의 지지로 위 문언의 괄호를 풀어서 “부당한 경우”라는 문구를 존치하기로 결정하였다.

7. 제7조 본안에 대한 재판관할권

[조약내용]

1. 당사자들이 재판관할권 또는 중재를 허용하는 다른 국가의 법원에 분쟁에 관한 소를 제기하기로 하는 유효한 합의를 한 경우가 아닌 한, 가압류가 실행된 또는 선박의 압류해방을 위하여 담보가 제공된 국가의 법원은 본안사건을 재판할 관할권을 갖는다.
2. 본조 1항의 규정에도 불구하고, 가압류가 실행된 국가의 법원 또는 선박의 압류해방을 위하여 담보가 제공된 국가의 법원은 그 국가의 법상으로 재판거부가 허용되는 경우 및 다른 국가의 법원이 재판관할을 허용한 경우에는 그러한 재판관할권의 행사를 거부할 수 있다.
3. 가압류가 실행되었거나 또는 선박의 압류해방을 위하여 담보가 제공된 국가의 법원이:
 - (a) 본안사건을 재판할 관할권을 갖지 않는 경우; 또는
 - (b) 본조 2항의 규정에 따라서 재판권행사를 거부한 경우,
그러한 법원은 청구에 의하여 채권자가 관할권있는 법원 또는 중재원에 소송을 제기하도록 기간을 정하여 명령하여야 한다.
4. 만약에 소송절차가 본조 3항에 따른 제소명령기간내에 제기되지 않은 경우에는 가압류된 선박 또는 제공된 담보는 신청에 의하여 해방명령이 내려져야 한다.
5. 만약에 소송절차가 본조 3항에 따라서 제소명령기간내에 진행되거나 또는 만약 관할법원 또는 중재원에 그러한 제소명령없이 소송이 제기된 경우에, 그러한 절차의 결과로 내려지는 어떠한 최종결정도 다음을 조건으로 승인되어야 하고, 가압류된 선박 또는 압류해방을 얻기 위하여 제공된 담보에 관하여 효력을 갖는다:

- (a) 피고가 그러한 소송절차에 관한 합리적인 통지를 받았고, 변론을 위하여 본안에 출석할 합리적인 기회를 가진 경우; 및
- (b) 그러한 승인이 공서양속에 반하지 않는 경우

6. 본조 5항에 포함된 어떠한 것도 선박의 가압류가 실행되거나 압류해방을 위하여 담보가 제공된 국가의 법률상으로 외국 판결 또는 중재판정에 부여된 그 이상의 효력을 제한하지 않는다.

[토의내용]

본안청구의 재판관할문제는 영미법과 대륙법이 대립하는 사항 중의 하나이다. 영미법계에서는 대물소송절차에 따라 가압류된 선박소재지의 법원만이 본안청구의 재판관할권을 갖는다. 반면에 대륙법계에서는 가압류는 보전절차이고, 본안채권 그 자체를 해결하기 위한 본안청구소송과는 별개의 목적과 성질을 갖는 절차이기 때문에 양자의 재판관할은 당연히 일치하는 것은 아니고, 각각의 취지에 따라서 별도로 결정될 수 있는 것이다.

1952년 조약 제7조 1항은 가압류 실행국의 국내법이 재판관할권을 인정한 경우와 기타 예외적인 몇가지의 경우에 한하여 가압류 실행국의 법원이 본안청구에 대한 재판관할권을 갖는다고 규정함으로써, 이 문제에 관하여 실질적으로는 각 국내법에 맡겨놓은 결과가 되어 국제적 법제의 통일에는 실패하였다고 볼 수 있다.

1999년 개정 조약은 제7조 1항에서 가압류가 실행된 또는 선박의 압류해방을 위하여 담보가 제공된 국가의 법원이 본안사건의 재판관할권을 갖는 것으로 규정함으로써 영미법계의 법원칙을 따르고 있다.

회의 과정에서 본조에 관하여서는 조약 당사국의 법원이 사건의 본안에 대한 관할권이 없을 경우, 채권자가 관할권이 있는 법원에 본안소송을 제기해야하는 시기와 관련하여 특정기간을 정하자는 주장(이란, 키프러스 등)과 각국 마다 해당 규정이 다르므로 초안상의 문언을 그대로 유지하자는 주장(프랑스 등)이 제기되었다. 이를 그대로 존치하자는 주장이 다수국에서 지지를 얻어 현재의 문언대로 존치되었다.

본조 5항에서 초안규정상 “due process”와 관련하여 CMI측은 동 표현이 애매하

므로 각국이 다른 해석을 할 수 있음을 감안하여 통지를 포함한 보다 구체적인 내용으로 수정할 것을 제안하였다. 이에 대해서 프랑스 대표의 수정제안을 토대로 홍콩, 캐나다 대표 등이 참여한 비공식 초안작성그룹에서 마련한 수정안이 다수국의 지지를 얻어 조약의 내용으로 채택되었다. 즉 ‘가압류된 선박에 대한 본안소송 또는 중재절차가 가압류법원 이외의 관할 법원에서 진행된 결과로 내려진 판결 (혹은 중재판정)은 첫째, 피고에게 합리적인 통지가 이루어지고, 공서양속에 위반되지 않는 것을 조건으로 가압류선박 및 제공된 담보에 대하여 그 효력이 승인되어야 한다.’

8. 제8조 적용범위

[조약내용]

1. 본조약은 선박이 계약국의 기를 게양하고 있는지 여부를 묻지 않고, 계약국의 재판관할내에 있는 어떠한 선박에도 적용된다.
2. 본조약은 국가가 소유하거나 운항하고 그 기간 동안 오직 비상업적인 공공역무에 사용되는 군함, 해군보조함 또는 다른 선박에 적용되지 않는다.
3. 본조약은 국가 또는 국가 기관 또는 공공기관 이나 부두 또는 항만관청에게 그 재판관할권내에서 선박의 항행역류 또는 항행금지에 관하여 부여된 권리나 권한에 영향을 미치지 않는다.
4. 본조약은 채무자의 총자산에 영향을 미치는 명령을 내릴 국가 또는 법원의 권한에 영향을 미치지 않는다.
5. 본조약의 어떠한 것도 가압류가 실행된 국가에서 책임제한에 관한 국제조약 또는 그에 효력을 부여하는 국내법에 영향을 미치지 않는다.
6. 본조약의 어떠한 것도 그의 주소지 또는 영업소 소재지가 그러한 국가내에 있는 자의 기국의 재판관할권내에 물리적으로 존재하는 선박의 가압류와 관련하여 계약국에서 법원칙을 강제적으로 수정하거나 영향을 미치지 않는다.

[토의내용]

본조 1항에서 초안의 '항해선(seagoing ship)'이라는 용어가 다수 국가의 제안에

따라서 단순히 '선박(ship)'이라는 용어로 수정된 것 이외에는 초안과 별로 달라진 규정이 없다. 대신에 비행행선에 대하여는 체약국이 조약의 적용을 유보할 수 있도록 10조에서 유보조항으로 규정하였다.

9. 제9조 선박우선평권의 비창설

[조약 내용]

본조약의 어떤 것도 선박우선평권을 발생시키는 것으로 해석되지 않는다.

[토의내용]

본조는 본래 초안 8조 3항에 있었던 것이나 규정의 성격상 별개의 조문으로 규정하여야 한다는 제안이 있어서 9조로 독립한 것이다.

제10조이하 제17조까지는 절차규정이므로 조약의 내용만 간단히 소개한다.

10. 제10조 유보조항

[조약내용]

1. 본조약의 서명, 비준, 수용, 승인 또는 그 이후 어느 때라도 본조약의 가입시에 어떤 국가든지 다음의 전부 또는 일부에 대하여 본조약의 적용을 배제할 권리를 갖는다:
 - (a) 비행행선;
 - (b) 체약국의 기를 게양하지 않은 선박;
 - (c) 1조 1항 (s)호의 채권.
2. 어느 국가가 내수항행에 관한 특정조약의 체약국인 때, 본 조약의 서명, 비준, 수용, 승인시에 그러한 조약에서 정하고 있는 재판관할권, 법원판결의 승인 및 집행에 관한 규정은 본조약 7조의 규정보다 우선한다.

11. 제11조 기탁

본 조약은 국제연합의 사무총장에게 기탁 보관된다.

12. 제12조 서명, 비준, 수락, 승인 및 가입

1. 본 조약은 1999년 9월 1일부터 2000년 8월 31일까지 뉴욕의 국제연합 본부에서 서명할 수 있고, 그 이후에는 가입할 수 있도록 비치된다.
2. 각 국가는 다음의 방법에 의하여 본 조약에 구속되는 것에 대한 동의를 표시할 수 있다.
 - (a) 비준, 수락 또는 승인에 관한 유보없는 서명;
 - (b) 비준, 수락, 승인을 조건으로 한 서명후 비준, 수락, 승인;
 - (c) 가입
3. 비준, 수락, 승인 또는 가입은 기탁소에 그러한 효력을 갖는 서면을 기탁함으로써 효력이 발생한다.

13. 제13조 하나 이상의 법체계를 가진 국가

1. 어느 국가가 본 조약이 적용되는 사건에 관하여 서로 다른 법체계가 적용되는 둘 이상의 영토를 가지는 경우에는 그 국가는 서면, 비준, 수락, 승인 또는 가입 시에 본 조약이 위 모든 영토에 적용되거나 오직 하나 또는 그 이상의 영토에 적용할 것을 선언할 수 있으며, 언제든지 다른 선언을 제출함으로써 이 선언을 변경할 수 있다.
2. 이러한 선언은 모두 기탁소에 통지되어야 하고 본 조약이 적용되는 영토를 명시적으로 기재하여야 한다.
3. 다른 영토에서 적용되는 선박가압류에 관한 둘 이상의 법체계를 가진 계약국과 관련하여 본 조약상의 국가의 법원 및 국가의 법에 대한 사항은 각각 그 국가내의 관련된 영토의 법원과 관련된 영토의 법을 지칭하는 것으로 해석한다.

14. 제14조 발효

1. 본 조약은 10개국이 가입한 날로부터 6개월이 경과하면 효력을 발생한다.
2. 본 조약이 효력을 발생한 이후에 위 동의를 표시한 조약가입국가에 대하여는 그러한 동의는 그 동의를 표시한 날로부터 3개월 후에 효력을 발생한다.

15. 제15조 개정과 수정

1. 본 조약을 개정 또는 수정할 것을 목적으로 하는 체약국들의 회의는 체약국의 3분의1의 요청으로 국제연합 사무총장이 소집한다.
2. 본 조약의 개정이 효력을 발생한 후 본 조약에 구속되기로 하는 모든 동의는 본 조약을 개정된 대로 적용하기로 하는 것으로 본다.

16. 제16조 폐기

1. 본 조약은 어느 체약국이라도 본 조약이 그 국가에 효력을 발생한 후 언제든지 실효를 선언할 수 있다.
2. 폐기는 기탁소에 폐기문서를 기탁함으로써 효력이 생긴다.
3. 폐기는 폐기문서에 기재된 바에 따라 기탁소가 폐기문서를 수령한 후 1년 또는 그 보다 긴 기간 후 효력을 발생한다.

17. 제17조 언어

본 조약은 아랍어, 중국어, 영어, 프랑스어, 러시아어와 스페인어의 단일 원본으로 성립되며, 각 언어의 본문은 동등하게 인증된다.

본 조약은 1999년 3월 12일 제네바에서 성립되었고, 이상의 증거로서 각 정부로부터 전권을 수여받은 하기 서명인들은 본조약에 서명하였다.

Ⅲ. 맺음말

1999년 선박가압류조약은 선주와 해사채권자의 상반된 이해관계를 조화시키는 데 중점을 두고 각 조항이 검토되었다.

금번 회의에서는 해사채권자의 보호와 선주의 보호라는 상반된 이해관계를 어떻게 조화시키고 선박 가압류에 관한 국제규범의 통일을 잘 이룰 수 있는가 하는 문제를 둘러싸고 의견이 대립되었다. 즉 선주국과 하주국 그리고 선박의 편의치적을 많이 하는 국가들이 자국의 이해에 따라서 각각 상이한 주장을 하였다. 우리 대표단도 우리 나라가 세계 11위의 선주국임과 아울러 해사채권의 명확화 및 우리 법제의 체계 등을 고려하여 조약의 성안에 우리 입장을 반영하도록 노력하였다. 구체적으로는 1조의 해사채권이 제한적 열거주의로 채택된 점, 우리 상법 744조와 배치되는 조약 초안 2조 3항(항해준비완료선에 대한 가압류 허용조항)의 삭제 등을 들 수 있다.

본 조약은 10개국이 비준 가입한 날로부터 6개월이 지난 시점에서 발효하도록 되어 있다(동 14조 1항). 이러한 발효요건은 다른 국제조약과 비교하여 볼 때 완화된 것이며, 따라서 본 조약의 발효는 큰 어려움이 없을 것으로 전망된다. 다만 대륙법계 국가중 본 조약에 대해 부정적인 시각을 가진 나라가 있음을 볼 때 본 조약이 다수국의 지지를 얻어서 국제적인 통일 규범으로서 역할을 할 수 있을 지는 의문이다. 우리 나라로서는 본 조약의 비준추이를 보아 가면서 국내 상법, 민사소송법등 관련입법의 정비방안을 검토해 나가는 것이 바람직하다고 본다.

이와 관련하여 본조약의 적용범위에 따르면 우리 나라가 본 조약에 가입하지 않더라도 우리 나라 선박이 계약국의 영해내에서는 본 조약의 적용을 받게 되어 있으므로 본 조약의 발효후에는 우리 나라도 본 조약에의 가입여부를 보다 적극적으로 검토해야 할 필요성이 있을 것으로 본다.