

선박연료유 검정인의 법적지위와 책임에 관한 연구

최정환¹ · 유진호² · 이상일[†]

(Received August 2, 2016 ; Revised October 17, 2016 ; Accepted October 17, 2016)

A study on the legal status and liability of bunker surveyors

Jung-Hwan Choi¹ · Jin-Ho Yoo² · Sang-Il Lee[†]

요약: 선박연료유는 운항비의 높은 비율을 차지하는 필수적인 요소이다. 그러므로 기준에 적합한 적정량의 연료유를 수급 받는 것은 운항손실을 예방하기 위해서도 중요한 작업이라 할 수 있다. 하지만 연료유 수급 시 발생하는 분쟁은 연료유 공급항을 중심으로 매년 지속적으로 발생되고 있으며, 선박소유자는 이러한 분쟁을 예방하고 효과적으로 대응하기 위하여 검정업체와의 계약을 통해 독립적 제3자인 선박연료유 검정인을 연료유 수급과정에 참여시켜 사실관계에 대한 증명서 발급을 요청한다. 하지만 현재 연료유 수급분쟁 발생 시 선박연료유 검정인의 지위와 역할이 명확하지 않아 효과적으로 대응하지 못하고 있다. 따라서 이 논문에서 과연 선박연료유 검정인이 가지는 법적지위 및 책임을 규명해보고 선박연료유 검정인이 수급분쟁에 있어서 실질적인 역할을 할 수 있는 대책에 대하여 논하고자 한다.

주제어: 선박연료유 검정인, 연료유 수급분쟁, 이행보조자, 불법행위책임, 채무불이행책임

Abstract: Bunker oil is an essential expense, and it is a high cost in ships' operations. Therefore, it forms an important part of the work shipowners do to minimize losses during operations. With bunkering disputes consistently occurring, bunker surveyors could be employed by shipowners through them and bunker survey companies signing a contract for a bunker surveyor service. Bunker surveyors could play the role of independent contractors and issue statements of fact in relation to bunkering. However, it would be impossible for bunker surveyors to immediately resolve a bunkering dispute since their role and the legal status is not clear while bunker surveys are being conducted on ships. Thus, this study sets out to define the legal status and liability of bunker surveyors and to seek an additional role for them when bunkering disputes occur.

Keywords: Bunker Surveyor, Bunkering dispute, Servant, Tort liability, Non-performance liability of obligation

1. 서론

해운산업의 발전에 따라 해사분야의 다양한 직업전문가들이 발생하게 되었고, 그들의 지위와 역할에 대하여 많은 논의가 있어왔다. 해상에서의 여객과 화물의 안전 및 해양환경의 보호를 책임지는 주체로는 선박소유자·화물소유자·조선소·안전관련 행정기관 등을 들 수 있으나, 특히 선박의 감항성 내지 안전성에 관해서는 선급협회의 역할을 빼놓을 수 없다. 또한 해상보험에서 담보된 화물의 물적손해가 발생하거나 보험금 청구소송이 발생하였을 때 독립적 제3자의 입장에서 객관적으로 검사를 진행하고 사실관계를 확인해주는 해사검정인들도 해운산업에서 중요한 역할을 하고 있다. 이러한 해사검정인의 목적과 업무에 따라 화물검사, 해난사고 및 구조·조사, 선창검사, 하

역검사 등으로 구분되어진다.

선박연료유 검정인(Bunker Surveyor)는 해사검정인으로 구분되어지며, 그들의 업무는 연료유 수급과정에 독립적 제3자로 수급량과 품질검사, 각종 문서 등을 점검하고 사실관계에 대한 증명을 하는 역할을 하고 있으며, 선박연료유 공급시장이 성장할수록 그들의 역할 및 중요성도 커지고 있다. 일반적인 해사검정인은 독립계약자의 지위를 가지며 운송인 및 선박소유자와 계약을 체결한 검정업체의 이행보조자 지위를 가진다. 선박연료유 검정인 역시 해사검정인과 같은 지위를 가지고 있지만, 선박연료유 검정인의 업무는 일반적인 해사검정인과 다르게 화물검사, 해난사고 검사, 선창 및 하역검사 등과 같이 선박의 감항성과 직접적으로 연관되어 있지 않아 감항능력주의의무를

† Corresponding Author (ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4009-813x>): Department of Ship Operation, Korea Maritime and Ocean University, 727, Taejong-ro, Yeongdo-gu, Busan 49112, Korea, E-mail: silee@kmou.ac.kr, Tel: 051-410-5099

1 Department of Maritime and Policy, Graduate School of Korea Maritime and Ocean University, E-mail: roman2321@kmou.ac.kr, Tel: 051-410-5099

2 U.S Attorney, Department of Maritime and Policy, Graduate School of Korea Maritime and Ocean University, E-mail: jhyoo@krs.co.kr, Tel: 070-8799-8033

가지느냐는 운송물의 훼손에 관하여 운송인이 검정업체의 이행보조자인 선박연료유 검정인의 고의·과실을 입증할 수 있느냐에 따라 결과는 달라질 것이다. 하지만 현재 선박연료유 검정인의 감항능력주의 해태에 따라 발생한 손해배상책임 사례는 찾아보기 힘들다.

실제로 선박연료유를 수급 받고자 할 때 선박소유자는 선박연료유 검정인을 도움을 받아 수급 시 발생하는 분쟁 및 품질에 관한 손상에 대하여 적극적으로 대응하기 위해 노력하고 있지만, 선박연료유 검정인의 지위와 책임이 명확하지 않아 역할 수행의 한계를 가지고 있다.

이 논문에서는 선박연료유 검정인의 필요성과 역할 및 기능에 대하여 알아보고, 선박연료유 검정인이 가지는 법적 지위와 책임에 대하여 살펴보고자 한다. 또한 선박연료유 수급 분쟁을 선박연료유 검정인을 통해 효과적으로 해결할 수 있는 추가적인 연구방안에 대해서도 제시하고자 한다.

2. 선박연료유 검정인의 특징 및 역할

2.1 선박연료유 검정인의 필요성

선박연료유 공급시장이 성장하게 됨에 따라 연료유 수급 분쟁도 증가하게 되었다. 특히, 연료유 수급 방법 및 기술 발달에 따라 대형선박에 공급되는 연료유 양을 조금만 조작하여도 많은 이익을 얻게 되므로, 공급자는 수단과 방법을 가리지 않고 수급량을 인위적으로 조작하여 부당이득을 얻고자 한다. 연료유 수급량에 관한 분쟁을 일으키는 가장 대표적인 원인으로서는 연료유 공급호수에 공기를 주입하여 연료유 부피를 팽창시키는 것으로, 흔히 카푸치노 효과(Cappuccino Effect)라고 한다. 이는 연료유 최대 공급항인 싱가포르에서 빈번하게 발생되고 있다. 이러한 카푸치노 효과는 연료유 수급이 완료된 후에도 쉽게 사라지지 않고, 일정 시간이 지나야 공기가 빠지면서 수급 받은 연료유의 실제량 측정이 가능해진다. 연료유 공급자는 의도적으로 연료유에 공기를 주입하여 부피를 팽창시키고 연료유 수급이 완료된 후 곧바로 다음 항로로 투입되어야 하는 선박의 특성을 잘 알고 있기 때문에 선박책임자의 운항지연에 대한 부담감을 이용하여 최종 연료유 수급량을 협상하려고 한다^[1].

연료유 수급량에 관한 분쟁 중 공급자와 수급자 사이의 연료유 측정 및 온도보정방법에 따른 수급분쟁이 빈번하게 발생된다. 연료유를 공급받게 될 때 Volume¹⁾의 형태로 수급 받게 되며, 각 선박의 연료유 탱크를 고려하여 Metric Ton²⁾의 단위로 환산 및 온도 보정에 따른 계산을 하여 최종 연료유량을 산출하게 된다. 이때 공급자와 수급자 간의 정확한 온도 합의가 이루어지지 못할 경우 최종 수급 받은 연료유량의 환산과정에서 많은 차이가 발생하게 된다. 또한 수급 받은 연료유 계산방법이 서로 불일치 할 경우 연

료유 수량의 확연한 차이가 발생하게 된다.^[1] 선박소유자는 이러한 수량에 관한 분쟁을 사전에 예방하기 위하여 선박연료유 검정인을 고용하여 연료유 수급과정에 참여시켜, 신뢰성 있는 보고서 및 증명서의 발급을 요청한다.

선박연료유 검정인은 연료유 품질 보증을 위해서도 필요하다. 선박에 공급되는 연료유는 각기 다른 최소한의 기준 요건³⁾을 갖추고 있지만, 연료유 공급자는 화학물질을 첨가하거나 기준미달의 연료유를 공급하여 기기손상 및 대기환경피해를 발생시킨다. 선박연료유 검정인은 독립적인 연료유 샘플을 채취 및 보관하여 차후 발생하는 연료유 분쟁에서의 중요한 역할을 하게 된다.

2.2 선박연료유 검정인의 기능

일반적으로 해양분야에서 검정인은 기국검사, 선급검사, 일반선박들에 검정업무⁴⁾(검량, 검수, 감정)를 수행하는 자를 말한다. 우리나라의 경우는 「항만운송사업법」 제7조에 따라 자격증명을 취득한 자로 검수사는 선적화물의 개수 계산, 인도·인수 증명 관련 업무를 수행하며, 검량사는 선적화물의 용적 또는 중량의 계산 증명 관련 업무를 수행한다. 감정사는 선박화물 및 선박에 관련된 증명 조사 및 감정 관련 업무를 담당하는 직종으로 해상보험에 담보된 화물이 선적, 운송, 적·양하작업 중 물적 손해가 발생함에 따른 보험금 청구소송이 발생하였을 때 보험금 지급 여부와 관련하여 제3자의 입장에서 객관적인 검사를 진행하고 사실관계에 대한 증명서를 발급하는 전문가를 의미한다.^[3]

선박연료유 검정인은 연료유 수급을 위해 고용된 제3자로서 연료유 수량, 품질, 기기손상에 대해 조사하고 사실 증명서를 발급하는 전문가이다. 연료유 수급 검정에 있어서는 연료유 공급 전·후 상황을 면밀히 확인 한 후 객관적인 최종 공급수량 보고서를 발급한다. 또한 품질 검정에 있어서는 MARPOL 73/78협약(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/1978, 이하 “MARPOL 73/78협약”이라 한다) 부속서VI장 제8규칙에서 규정하고 있는 공급자와 수급자에게 제공되어야 하는 연료유 샘플과 더불어 선박연료유 검정인은 별도의 연료유 샘플을 채취 후 수분함유량 및 화학첨가물의 포함여부를 분석한다^[4].

선박연료유 검정인은 연료유 수급과정에서 발생하는 모든 상황을 기록하고, 최종 수급 받은 연료유를 검정하여 보고서를 선주 및 공급자에게 제공한다^[5]. 선박연료유 검정인이 제공하는 사실증명서는 연료유 수급 시 발생하는 수량 및 품

3) MARPOL 73/78 부속서VI장 제14규칙에 따라 선박에 사용되는 연료유 황함유량을 제한하고 있다. 또한 ISO 8217 기준에 따라 선박연료유의 최소한의 기준을 제시하고 있다.

4) 감정이란 통상적으로 산적화물에 대한 톤수 및 홀수에 대한 정량적인 측정, 화물적부 검사에 관하여 조사 및 확인·증명을 의미한다. 특히 화물사고에 따른 해운회사 및 하주의 권익보호를 위하여 객관적인 제3자의 관점에서 공증업무를 포함한다. 또한 감정업무는 최종적으로 화물에 대한 검량 및 검수과정에서 확인되는 산적화물에 대한 물적 손해에 대해서 해당 손해의 범위를 측정하는 것이다^[2]^[3].

1) 부피를 나타내는 단위로서 한 번의 길이가 단위 길이인 정육면체를 취하여 그것을 단위로 측정한 값을 나타낸다.

2) 중량의 단위로서 1,000kg을 1톤으로 하는 수량단위를 말한다.

질 분쟁에 있어서 결정적 증거로서의 역할을 하게 된다.

2.3 선박연료유 검정인의 특징

2.3.1 독립성 보유

선박연료유 검정인은 선박연료유 공급에 있어서 사전검 증 및 측정, 샘플채취 등에 따른 증명서 발급과 관련하여 독립된 제3자로 연료유 최종수급 증명서 및 품질확인서를 수급자 및 공급자의 요구나 외압에 구속받지 않고 자체적인 기준과 절차에 따라 관련 증명서를 발급한다.[5] 선박연료유 검정인은 연료유를 수급 받는 선박소유자와의 계약관계에 따라 검정역할을 하게 되지만, 공급자와 수급자와는 별도의 연료유 샘플을 채취하여 보관하며 연료유 수급 전 안전점검 및 수급량, 최종 수급량을 측정하여 독립적인 위험평가서 및 객관적인 보고서를 작성하여 수급자와 공급자에게 발급해준다.

2.3.2 선박연료유 공급관련 직업전문가

현재 많은 선박소유자들이 연료유 수급과정에서 발생하는 공급자의 불법행위로 운항손실 및 기기손상과 같은 막대한 경제적 피해 입고 있으며, 이러한 공급자의 불법행위를 방지하기 위하여 외부전문가의 감시, 감독, 증명, 확인 등의 기술적·문서적 지원을 통해 정확한 연료유를 수급 받고자 한다.

흔히 직업에 있어서의 전문가 정의에 대한 견해로는 영국 R.M Jackson & J.L Powell의 업무의 본질상 고도의 훈련과 특수성이 요구되고 지적 훈련에 장시간의 시간을 요할 것, 이타주의적인 직업논리규정이 있을 것, 내부적인 자율규제를 위한 단체의 결성이 있을 것, 일정한 지위 유지를 위한 사회적 승인이 있을 것 등의 전문가 정의를 구성하는 요소로 제시하였다[6]. 또한 미국 펜실베이니아 주(州)법에는 지적이고 다양한 특성을 가질 것, 재량과 판단에 있어서 계속적인 실행이 있을 것, 전문적인 고등교육에서 학문이나 학식을 습득할 것, 일정기간 내에 정형적인 결과를 가져오는 것이 아닐 것 등을 전문가 요건으로 제시하였다[7]. 일본의 西島梅治 교수는 업무에 대하여 일반원리가 확립되어 있으며, 그 지식에 기초한 기술을 습득하기 위하여 장기간의 이론적·실제적 훈련이 고도로 요구될 것, 면허·자격제도가 실시되고 있을 것, 업무단체의 결성과 자기통제의 확보를 필요로 할 것, 영리성이 배제될 것, 업무수행의 주체성·독립성이 유지 될 것 등의 요건으로 전문가를 정의하고 있다[8].

이와 같이 전문가에 대한 정의와 특징을 바탕으로 정의해 보면 전문가란 법률에 기초하여 일정한 자격을 인정받고, 계약의 상대방인 의뢰인에 대하여 특수영역에 관한 고도의 전문적인 기술과 정보를 제공하는 것을 주 업무로 삼는 자를 일컫는다고 할 수 있다.

선박연료유 검정인은 오랜 실무경험을 바탕으로 「항만운송사업법」 제7조에 따라 자격증명을 취득한 자⁵⁾로서 정확한 연료유 측정시스템 및 품질검증 방법 등의 전문적 기

술을 가지고 있으며, 연료유 공급시장에서의 신뢰성을 보유한 전문가라고 할 수 있다[9].

2.3.3 해사검정인과의 차별성

Bradshaw와 Monk의 판결에서 해사검정인은 숙련된 기술을 가지고 있으며, 선장을 도와 선박의 감항성 및 물적손해를 조사하는 전문가라고 정의하였다[10]. 선박연료유 검정인은 해사검정인이라고 할 수 있으나, 본연의 업무에 있어서는 일반적인 해사검정인들과는 차이가 있다.

선박연료유 검정은 연료유의 특성 및 국제법규에 대한 이해, 기술적 지식 및 오랜경험 등이 요구되므로, 선박연료유 검정인이 아닌 일반적인 해사검정인이 관련 업무를 수행하는 것에는 한계가 있을 수 있다. 선박연료유 검정은 선박의 물적손해 및 해상보험과 직접적인 연계되어 있는 것이 아니라 선박연료유 수급량 및 품질검사 등에 한정되어 있으므로 선박연료유 검정인의 개인에 따라 업무역량의 차이가 심하게 발생된다. 또한 해사검정인은 선박 감항성과 직접적으로 연관되어 있는 업무를 수행하지만, 선박연료유 검정인은 그 지위와 책임이 명확하지 않아 선박 감항성에 직접적으로 연관되어 있다고 말할 수 없다. 다만 국제적 기준에 부적합한 연료유를 수급하게 되었을 때 기기손상의 원인이 되며, 이는 선박의 감항성에 있어서 중요한 요인이 될 수 있다. 하지만 연료유 품질검사의 업무에 대한 책임관계가 명확하지 않아 부적합한 연료유 수급에 따른 기기손상에 대해 선박연료유 검정인의 책임이라 단언하기도 어렵다.

2.4 선박연료유 검정인의 역할

2.4.1 공급량에 대한 검수 및 검량

해사검정인을 영어로 표현하면 ‘Marine Surveyor’이며, 독일어로는 ‘Besichtiger’로 표현된다. 화물의 선적작업 과정에서 화물의 물적손해에 대한 기술적인 검수(tallying)·검량(measuring)·감정(surveying) 작업을 책임지는 자를 말한다[3].

특히, 선박연료유 검정인은 해사검정인 중 하나로서 본선에 수급된 연료유 량을 제3자의 입장에서 정확한 수급량을 측정·검수하여 사실관계를 확인해 주는 역할을 하며, 이는 선박연료유 검정인의 기본적 역할이라고 할 수 있다.

2.4.2 연료유 공급과정의 증명

선박연료유 검정인은 일반적으로 연료유 수급 완료 시까지의 모든 과정에 참여한다. 연료유 수급에 관한 안전점검) 합의 및 문서 확인, 최종 연료유 수급 완료 증명서 발

5) 일부 선박연료유 검정인 중에서는 「항만운송사업법」 제7조에 따른 자격증명 없이 관련 업무를 종사하는 자들도 있다.

행 등과 같은 업무를 수행하면서 연료유 수급 분쟁 발생 시 기초자료가 되며, 각종 재판 및 심판에 있어서 증명인으로서 중요한 역할을 한다.

2.4.3 연료유 품질 적합성 판정

연료유의 품질 문제는 대기환경과 직결되는 문제로 범세계적으로 해양환경보호를 위한 규제 설정 및 연료유 품질에 대한 관리·감독을 강화하고 있다. 하지만 부적합한 연료유를 공급하고자 하는 공급자의 불법행위가 지속적으로 발생되고 있으며, 이에 따라 운항하는 선박은 막대한 운항손실 및 기기손상과 같은 경제적 피해를 입게 된다. 선박연료유 검정인은 MARPOL73/78협약 부속서VI장의 연료유 품질요건을 충족하는 연료유 공급이 이루어 질 수 있도록 연료유 품질 확인(기)을 하며, 독립적인 연료유 샘플 채취로 차후에 발생하는 분쟁에 있어서 중요한 역할을 할 뿐만 아니라 자체 분석을 통해 선박소유자에게 적절한 연료유 사용에 대해 권고하기도 한다[13].

2.4.4 선박연료유 공급 분쟁 시 중재

선박연료유 공급관련 분쟁이 발생하게 될 경우 이를 입증하는 것이 중요한 문제인데, 그 중 공급자의 수급량 조작에 따라 발생한 손해를 입증하는 것이 어렵다. 그 이유로는 공급자의 불법행위에 대한 객관적 입증이 선박에서는 현실적으로 어려울 뿐만 아니라 운항지연에 대한 부담으로 선박책임자가 적극적으로 대응하지 못한 결과라 할 수 있다. 선박책임자는 운항지연에 대한 부담으로 연료유 공급서(Bunker Delivery Note)에 기재되어진 최종 수급량 보다 실제 적은 연료유를 공급받았음에도 불구하고 최종 확인서명을 하게 되는 경우가 많다[1].

선박연료유 검정인은 수급량에 관한 분쟁이 발생하게 될 경우 제3자로 연료유 측정, 검수검량을 진행하게 된다. 따라서 공급자와 수급자 사이에 발생하게 되는 분쟁에 있어서 비교적 정확한 수급량을 산정해 줄 수 있고, 수급자는 선박연료유 검정인의 증명서를 바탕으로 공급자와 최종 수급량에 대한 중재를 진행할 수 있다. 또한 선박연료유 검정인은 연료유 공급 국가의 관련 법규에 대한 이해도와 신뢰도를 가지고 있는 직업전문가로 공급자와 수급자 사이의 중재인 역할도 기대해 볼 수 있다.

3. 선박연료유 검정인의 법적지위와 책임

3.1 문제제기

선박연료유는 해운산업의 경제적 측면에 있어서 필수적 요소 일뿐만 아니라 대기환경 및 해상안전보호의 측면에서도 중요한 역할을 차지하고 있다. 이는 선박연료유 공급관련 분쟁이 지속적으로 발생되고 있는 이유이기도 하다. 즉, 선박소유자는 기준에 적합한 연료유를 정량으로 수급 받기를 원하지만, 공급자의 불법행위가 근절되지 않고 지속적으로 발생하게 되면 수급 분쟁은 줄어들지 않을 것이다.

따라서 선박소유자는 이러한 분쟁을 사전에 차단하기 위하여 전문적 기술을 보유한 독립적 제3자인 선박연료유 검정인을 고용하여 연료유 수급 과정에 참여시켜 관련 사실 증명서의 발급을 요청한다. 앞서 살펴본 바와 같이 선박연료유 검정인은 선박연료유 공급시장에서 전문기술 및 신뢰성을 보유하고 있는 전문가로서, 선박연료유에 관한 검수검량, 품질 보증, 공급 분쟁 발생 시 증명인 및 중재인의 역할을 담당하고 있다. 하지만 선박연료유 검정인의 법적지위에 대해서는 해사검정인 및 선급검사원, 해상기업인의 이행보조자와 다르게 명확한 지위에 대하여 논의되지 못했다. 특히, 우리나라의 경우 해사검정인은 해상보험에 담보된 화물이 선적, 운송, 적·양하 작업 중 발생하는 물적손해에 대하여 객관적인 검사 및 사실관계를 조사함으로써 실제로 적체된 화물과 관련된 사실 확인을 해준다. 이러한 해사검정인은 「항만운송사업법」 제7조의 자격증명에 관하여 명확하게 법제화되어 있다.

반면, 선박연료유 검정인들 중 일부는 「항만운송사업법」 제7조에 따른 자격증명 없이도 검수·검량 업무를 수행하고 있는 자들도 있다. 이들은 검정업체에 소속되어져 있으며, 선박소유자와 검정업체의 계약체결에 의해 업무를 할당받게 된다. 일반적으로 해사검정인들은 화물 선적과 적·양하 작업 등의 해상보험에 있어서 중요한 역할을 하기 때문에 선박소유자는 반드시 관련 자격증명을 가진 해사검정인을 고용하여 신뢰성을 얻고자 한다. 하지만 선박연료유 검정업무는 해사검정인의 업무와 확연한 차이가 있는 전문적 분야로 평가받고 있기 때문에 자격증명을 가진 해사검정인이 관련 업무를 단독적으로 수행하기 어려울 뿐만 아니라, 선박연료유 검정업무에 대한 경험과 지식이 없이 단지 자격증명만 가진 해사검정인이 선박연료유 검정업무를 수행하게 될 때 선박소유자 및 수급담당자의 신뢰를 받기 어려울 것이다.

선박연료유 검정인은 해사검정인으로 구분하여 업무수행에 있어서 독립성과 전문성을 가지고 있지만 자격증명에 관한 강제성이 결여되어 있고, 연료유 수급분쟁 발생 시 선박연료유 검정인의 보고서 및 증명서는 단순히 사실관계 확인으로 활용되고 있다. 따라서 연료유 수급 분쟁에 있어서 선박연료유 검정인은 독립적 제3자로서 중요한 역할을 수행 및 전문성과 신뢰도 향상을 위해서는 법적지위와 책

6) 연료유를 수급 받고자 하는 선박은 SOLAS협약 부속서VI장 제5-1규칙에 따라 선박 연료유의 화학적 특성, 취급에 대한 사전 위험성, 취급방법 및 관리에 대해 기록되어진 물질안전보건자료(MSDS, Material Safety Data Sheets)를 제공받아야 한다[11].

7) 2011년 11월 4일 Gard P&I Club에 소속된 여객선은 싱가포르 항에서 수급 받은 부적합 연료유로 인해 주기관 및 보조기관의 연료유 계통의 기기 손상이 발생하게 되었다. 선박소유자는 싱가포르 항에서 수급 받은 연료유를 신환하기로 결정하고, 선박연료유 검정인의 품질 보증 및 샘플 분석을 통해 기준에 적합한 연료유를 다시 수급 받았다[12].

임에 대하여 명확히 정의할 필요가 있다.

3.2 선박연료유 검정인의 법적지위

3.2.1 선박소유자의 대리인 지위를 가지는가?

선박연료유 검정인의 법적지위에 대하여 알아보려고 할 때, 우선적으로 고려해야하는 사항으로 과연 선박연료유 검정인이 계약당사자의 대리권을 가지느냐에 대하여 살펴 볼 필요가 있다.

대리권이란 타인이 본인의 이름으로 의사표시를 하거나 의사표시를 수령함으로써 그 법률효과가 직접 본인에게 귀속되도록 하는 법률상의 지위 또는 자격을 말한다.^[14] 이러한 대리권에는 법정대리권과 임의대리권이 있는데, 법정대리권은 본인의 의사와 관계없이 발생한 대리권을 총칭한다. 그 발생 원인으로 법률의 규정, 지정권자의 지정 및 법원의 선임 세가지가 있다.⁸⁾ 임의대리권은 우리나라 민법 제128조 법률행위에 의하여 수여된 대리권이라고 하여 본인이 대리인에게 대리권이 수여하여야 비로소 발생되고, 대리권을 수여하는 행위를 수권행위라고 한다.

일반적인 계약관계의 대리권은 임의대리이며, 대리권이 형성되기 위해서는 수권행위가 있어야 한다. 따라서 선박연료유 검정인이 선박소유자의 대리권을 가진 대리인이 되기 위해서는 수권행위가 있었느냐가 중요한 관점이 될 것이다. 수권행위를 가지느냐는 본인이 대리인에게 직접 대리권 수여의 의사표시를 하는 경우를 말하며, 수권행위는 불요식행위로 반드시 서면으로 할 필요는 없으며 구두로도 할 수 있다. 또 명시적 의사표시 외에 묵시적 의사표시로도 할 수 있다. 대리권의 존재 또는 범위를 명확하게 하기 위하여 수권행위는 보통 위임장을 작성·교부하는 방식을 행하여진다^[14].

선박연료유 검정인이 선박소유자의 대리인으로 지위를 가지기 위해서는 계약관계에서 수권표시가 있어야 하며, 보통 계약관계의 수권표시는 서명자의 이름 앞에 ‘On behalf of’ 등의 문언을 붙여 계약당사자의 대리임을 표시한다^[15]. 하지만 실제로 선박연료유 검정에 관한 도급계약⁹⁾을 체결할 당시 계약당사자의 대리권에 대해 수권표시를 하는 경우는 없을 것이다. 왜냐하면 선박연료유 검정인의 사실관계 확인행위가 선박소유자를 위하여 증서를 발급한다는 표시를 한다고 볼 수 없고, 그 증명서는 선박소유자 뿐만 아니라 연료유 공급자에게도 제공되며, 양자간 분쟁에 있어서 결정적 증거로서 역할을 하기 때문에 고도의 증명성

또는 독립성을 유지하여야 하기 때문이다.

따라서 대리는 본인을 위한 법적 장치라고 볼 수 있으며 원칙적으로 민법 제115조10)에서 본인을 위한다는 표시, 즉 현명주의를 요한다는 점을 고려할 때 선박연료유 검정인은 선박소유자의 대리인 지위를 가지지 못한다.

3.2.1 선박소유자의 이행보조자의 지위를 가지는가?

우리나라 상법 제794조에서는 운송인이 「선원 그 밖의 선박사용인」의 감항능력주의를 해태하지 않았음을 증명하지 아니하면 운송인이 손해배상의 책임을 부담한다고 규정하고 있고, 우리나라 민법 제391조에서는 채무자가 타인을 사용하여 채무를 이용하는 경우에는 그 타인(이행보조자)의 고의나 과실은 채무자의 고의·과실로 본다고 규정하고 있다. 따라서 상법 제794조 및 민법391조 양자가 모두 채무자가 타인의 행위에 대해서도 책임을 지는 근거규정이 될 수 있다. 따라서 선박연료유 검정인이 이행보조자로서의 지위를 가지는지에 대하여 민법과 상법상 요건 및 규정의 성격을 살펴보고 고찰해 볼 필요가 있다.

3.2.1.1 민법상 이행보조자 의사관여 요건

이행보조자는 채무자의 의사에 의하여 채무의 이행을 위하여 끌어들이는 자이어야 한다. 채무자의 부탁과 같은 명시적 의사 또는 용인과 같은 묵시적 의사에 의하여 개입된 자가 아닌 자는 사실상 이행보조자라고 할 수 없다. 이행보조자와 채무자 사이에 고용이나 위임, 도급 등의 계약이 존재하여 그 계약의 이행행위로서 활동하는 경우에는 채무자의 이행보조자로서 지위를 가진다고 할 수 있다. 이행보조자의 요건에 대하여 다수 학자들은 이행보조자는 채무자가 채무이행을 위하여 사용하는 자로 사회적·경제적·종속적 지위에 있을 필요는 없고, 채무자가 제3자의 행위에 대하여 단지 간섭가능성을 가지면 족하고, 그 간섭가능성은 선임·지휘 감독이 가능한 것을 의미한다.^{[14],[16]}

우리나라에서는 이행보조자를 협의의 이행보조자와 이행대행자로 나누며, 우선 ‘협의의 이행보조자’란 수족과 같이 사용하는 자¹¹⁾으로써 이 자의 행위에 대하여 채무자는 선임·지휘·감독 등의 간섭할 수 있는 가능성이 있어야 한다.

한편, ‘이행대행자’란 단순히 채무자의 채무이행 행위에 협력하는데 그치지 않고, 오히려 독립하여 채무의 전부나 일부를 채무자에 갈음하여 이행하는 자를 이행대행자¹²⁾라

8) 법률의 규정에 의하여 대리인이 되는 경우에는 일상가사대리권을 가지는 부부, 친권자등이 있고, 지정권자의 지정으로 대리인이 되는 경우는 지정후견인, 지정유언집행자 등이 있다. 또 법원이 선임하는 자가 대리인이 되는 경우는 부재자 재산관리인, 선임후견인, 상속재산관리인, 유언집행자 등이 있다^[14].

9) 당사자 일방이 어느 일을 완성할 것을 약정하고, 상대방이 그 일의 결과에 대하여 보수를 지급 할 것을 약정하는 계약으로 낙성·유상·쌍무계약에 속한다^[14].

10) 민법 제115조 대리인이 본인을 위한 것임을 표시하지 아니한 때에는 그 의사표시는 자기를 위한 것으로 본다. 그러나 상대방이 대리인으로서 한 것임을 알았거나 알 수 있었을 때에는 전조제1항의 규정을 준용한다.

11) 협의의 이행보조자의 예로 공사의 경우 수급인이 건축공사에 사용하는 목공이나 인부, 또는 의사가 환자를 치료 할 때에 도움을 받는 조수나 간호원 등이 있으며, 관례는, 은행의 당좌계 대리인 근무하는 자를 그 은행 지점장의 이행보조자로 인정하여 그 직원인 대리가 의무를 태만히 하여 고객에게 발생한 손해에 대하여 은행이 채무불이행 책임을 부담한다고 판결하였다^[17].

고 하여 협의의 이행보조자와 구분한다.[18]

해상기업 활동에 있어서의 이행보조자는 선박소유자가 채무자로서 채권자에 대하여 채무를 이행하기 위해 그 이행을 보조하는 자라고 할 수 있으며, 그 보조하는 자의 범위에 대해서 대법원 판례는 지위의 종속성 또는 독립성을 따지지 않고 넓게 보고 있다. 선박연료유 검정인의 경우 선박소유자와 계약을 체결하여 사실관계 확인의 증명서를 발급하는 행위는 선박소유자가 제3자에 대하여 채무를 이행하기 위한 수단으로서 활용하고 있다고 보기에는 어렵다. 오히려, 연료유 공급업자와의 사전·후 분쟁을 없애고 선박소유자 자신의 공급된 연료유에 대한 확인을 객관적인 전문가를 통해 더 공식화하려는 의도에서 기인한다고 볼 수 있다. 예컨대, 특정 사안에 대하여 로펌이나 회계법인을 통해 자문보고서를 받아 이를 제3자에 대하여 활용하는 것과 유사한 법률관계로 볼 수 있다.

따라서 선박연료유 검정인의 지위는 선박소유자의 채무이행을 이한 이행보조자(협의의 이행보조자 또는 이행대행자)라고 보기에는 어려움이 있다. 다만, 검정업체 소속직원이 아닌 검정업체와 도급이나 위임계약을 체결한 외부의 제3자로서 활동하는 경우에는 검정업체의 이행보조자로서의 지위 및 선박소유자의 복이행보조자로서의 지위를 가진다고 할 수 있다.¹³⁾

3.2.1.2 상법상 선박사용인 요건

상법상 선박사용인은 선박상의 노무에 종사하기 위하여 선장에 의해 고용된 자를 말하며, 도선사·선적·양륙격선·이선 등의 작업에 종사하는 자는 모두 선박사용인이다. 선장, 선원 기타의 선박사용인은 운송인이 직접 고용한 자든 아니든, 계속적 사용이든 일시적 이용이든 이를 묻지 않는다. 이것을 형식적으로 이해하면 운송인의 육상보조자나 선박상의 업무에 종사하지 않는 보조자의 행위에 대해서는 불감항책임을 지지 않는 것으로 생각할 수도 있다. 그러나 국내의 일부학자들은 이를 넓게 해석하여 선박사용인을 민법 제391조의 이행보조자와 같은 의미로 이해하거나 헤이그 규칙에서 말하는 대리인(Agents) 또는 사용인(Servent)을 의

미하는 것으로 해석하고 있다.[19]

상법 제794조의 감항능력주의의무 위반과 상법 제795조 제1항의 상사과실에 따른 해상운송인의 손해배상책임은 그 성질이나 내용이 민법상 채무자의 손해배상책임과 동일하므로 민법상의 채무불이행책임에 관한 예외규정이 아니라 민법상의 일반원칙을 운송인에 관하여 구체화 시켜 놓은 것에 불과하다는 것이 국내의 다수설이다.[20] 하지만 상법 제794조에서 운송인의 선박사용인의 개념에 대해 대법원 판례는 지위의 종속성이 없이 자기의 고유사업을 영위하는 독립계약자는 상법상 운송인의 책임제한항변을 원용할 수 없다고 하였다. 선박연료유 검정업체 또는 그와 계약을 체결한 독립계약자로서의 선박연료유 검정인은 객관적인 사실관계 확인을 하는 중립적이고 제3자적 지위를 본질로 하는 확인업체로서 선박소유자와의 계약체결을 이유로 선박소유자의 지휘감독을 받는다고 말할 수 없다. 단, 선박을 운항하기 위해서는 선박소유자는 독립적 지위의 제3자(보험업체, 선급법인, 기타 전문가)를 활용하기도 하고, 지휘감독을 받는 피용자(선장, 선원, 육상직원 등)를 활용하기도 한다. 민법상 이행보조자는 선박소유자가 채무자로서 채무의 이행을 위해 사용하는 자로서 채무이행성을 갖는 한 독립적인 제3자도 때로는 활용이 가능하나 대부분은 채무의 이행목적이 아닌 보험료 절감이나 정부의 범규충족 또는 기타 목적에 활용하기 위한 적합성 평가 등으로 활용되는 경우도 많다. 특히, 상법상 선박사용인은 상법 제774조의 선주책임제한을 할 수 있는 자의 범위와도 연동되어 범위는 그 범위를 제한적으로 판단하고 있다. 따라서 민법상 제391조의 이행보조자와 상법 제794조의 선박사용인의 개념은 같다고 볼 수 없다.

다만, 상법 774조, 777조, 781조 등의 규정취지를 종합하면 선박사용인은 오히려 선박소유자의 지휘 감독을 받는 종속적 지위에 있는 자로 한정되는 것으로 보인다. 반면, 민법 제391조의 이행보조자는 채무자의 이행을 보조하기 위하여 채무자의 의사관여가 있는 한 지휘감독 여부, 종속적 지위 여부를 불문한다는 점에서 훨씬 더 넓은 개념으로 보인다. 대법원의 선박사용인 지위에 대한 판결을 보면 “구 상법 제789조의3 제2항에서 운송인이 주장할 수 있는 항변과 책임제한을 원용할 수 있는 ‘사용인 또는 대리인’이란 고용계약 또는 위임계약 등에 따라 운송인의 지휘·감독을 받아 그 업무를 수행하는 자를 말하고 그러한 지휘·감독과 관계없이 스스로의 판단에 따라 자기 고유의 사업을 영위하는 독립적인 계약자는 포함되지 아니하므로, 그러한 독립적인 계약자는 구 상법 제789조의2에 기한 운송인의 책임제한 항변을 원용할 수 없다”고 판시하였다.¹⁴⁾

따라서 선박연료유 검정인은 독립계약자로서 지위를 가

12) 이행대행자의 예로써 수치인에 갈음하여 임치물을 보관하는 제3수치인, 조산사가 산부인과 전문의에게 출산을 돕게하는 경우, 고장난 보일러의 수리계약을 체결한 보일러업체가 전문기술자에게 그 보일러를 수리하도록 하는 경우, 하도급업자, 운송업자, 임차인으로부터 전대를 받은 전차인등이다[17].

13) 사건 약관 제14조, 제17조는 여행업자가 여행자에 대하여 기획여행계약상의 부수의무로서 부담하는 신의칙상의 안전배려의무를 구체적으로 명시한 것이고, 기획여행에서 여행업자가 부담하는 업무가 개별 서비스의 수배·알선에만 국한된다고 보기는 어려우며, 이 사건 약관 제14조 및 제17조가 규정하는 ‘현지 여행업자’는 ‘여행업자의 여행지 현지에서의 이행보조자 내지 여행업자가 사용을 승낙하였거나 또는 적어도 사용에 묵시적으로 동의한 복이행보조자’를 의미하는 것으로 해석함이 상당하다.(대법원 2011.05.26. 선고 2011다1330 판결)

14) 대법원 2007.04.27. 선고 2007다4943 판결 ;대법원 2009.08.20. 선고 2007다82530 판결.

지나, 대법원 관례에 따른 상법상의 선박사용인 지위를 가진다고 볼 수 없다.

3.3 선박연료유 검정인의 법적책임

3.3.1 채무불이행책임

선박연료유 검정인의 손해배상책임 중 채무불이행책임 문제가 제기되는 것은 선박연료유 검정인이 검정업무수행함에 있어서 제대로 된 연료유 품질 검사 및 최종 연료유 공급 수량에 관한 측정·검정·검수를 제대로 하지 않은 채 사실증명서를 발급하여 선박소유자가 손해가 발생된 경우나 연료유 샘플의 채취 및 연료유 관련 문서를 누락 등 따른 검정계약위반으로 채무불이행책임이 제기되는 경우를 예상할 수 있다.

채무불이행책임이란 계약관계에 있는 채무자가 약정된 채무를 이행하지 못한 경우에 발생하는 것이다. 선박연료유 검정업체가 선박소유자와의 도급 또는 위임계약에 따른 선량한 관리자로서의 주의의무를 다하지 못하여, 선박소유자가 손해를 입은 경우에 손해배상을 청구하는 것이다. 우리 법상으로는 민법 제390조 이하의 채무불이행책임법리가 적용된다. 예컨대, 민법 제390조는 「채무자가 채무의 내용에 좇은 이행을 하지 아니한 때에는 채권자는 손해배상을 청구할 수 있다. 그러나 채무자의 고의나 과실 없이 이행할 수 없게 된 때에는 그러하지 아니하다」고 규정하고 있다.

당사자 자치의 원칙에 의하여 당사자들은 위와 같은 계약상 책임에 대하여 책임을 제한하는 약정을 할 수 있다. 이러한 규정은 당사자자치의 원칙에 따라 공서양속에 반하지 않는 한 유효하다.[22]

3.3.2 불법행위책임

민법 제750조에서는 「고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다」고 규정하고 있다. 민법 제750조의 해석상 불법행위의 성립요건으로는 ① 고의·과실, ② 책임능력, ③ 위법성, ④ 손해발생과 인과관계가 있어야 한다. 특히 과실의 개념에 관한 우리나라의 통설적 견해는 일정한 주의의무의 인정 및 주의의무 위반으로 인한 결과발생에 대한 예견가능성과 회피가능성이 있었는가를 기준으로 판단하고 있다. 영미법상으로도 불법행위의 성립요건으로는 ① 가해자의 작위 또는 부작위, ② 고의·과실 또는 엄격의무의 위반, ③ 권리침해의 결과발생을 들고 있는데, 영국의 경우 손해배상의 범위와 관련해서는 가해행위와 근인(Proximate Cause)의 관계에 있는 손해만이 배상의 대상이며 이러한 인과관계의 판단에 있어서는 합리적 일반인의 결과발생에 대한 예견가능성이 기준이 되며, 예견가능한 직접적 결과가 배상범위가 된다.

예컨대, 선박연료유 검정인의 의도적인 연료유 수급량 조작행위 및 품질조작, 연료유 공급업자와의 공모에 따른 기타 위법행위로 발생하는 손해는 불법행위의 성립요건으

로 선박소유자는 선박연료유 검정인에 대한 불법행위책임 청구권을 가질 수 있다.

3.3.3 이행보조자책임

채무불이행책임에 있어서 선박연료유 검정인의 과실은 곧 검정업체의 과실이 되고, 검정업체는 그 손해배상책임을 부담하게 되는데 이를 이행보조자책임이라고 한다. 우리나라 민법 제391조는 「채무자의 법정대리인이 채무자를 위하여 이행하거나 채무자가 타인을 사용하여 이행하는 경우에는 법정대리인 또는 피용자의 고의나 과실은 채무자의 고의나 과실로 본다」고 규정하고 있다.[22] 따라서 선박연료유 검정계약의 이행보조자 책임에 있어서 채무자는 검정업체가 되며, 검정업체의 피용자 및 법정대리인은 검정업체의 고용이나 위임, 도급 등의 계약을 체결한 선박연료유 검정인이 된다.

3.3.4 사용자책임

불법행위에 있어서 선박연료유 검정인의 고의·과실에 기인한 손해에 대하여 그 사용자인 검정업체가 부담하게 되는 것을 사용자책임이라고 한다. 우리나라 민법 제756조 제1항에서는 「타인을 사용하여 어느 사무에 종사하게 한 자는 피용자가 그 사무집행에 관하여 제3자에게 가한 손해를 배상할 책임이 있다. 그러나 사용자가 피용자의 그 선임 및 그 사무감독에 상당한 주의를 한때 또는 상당한 주의를 하여도 손해가 있는 경우에는 그러하지 아니하다」라고 규정하고 있다.[15] 이때 불법행위자인 선박연료유 검정인은 그의 책임이 면제되는 것이 아니라 검정인은 민법 제750조에 기한 책임을, 검정업체는 민법 제756조 제1항에 기한 책임을 부담하고 양자의 책임은 연대책임이다.[23]

3.3.5 이행보조자에 대한 구상권 청구

일반적으로 사용자가 피용자의 업무수행과 관련하여 행하여진 불법행위로 인하여 직접 손해를 입었거나 그 피해자인 제3자에게 사용자로서의 손해배상책임을 부담한 결과로 손해를 입게 된 경우에 사용자는 그 사업의 성격과 규모, 시설의 현황, 피용자의 업무내용과 근로조건 및 근무

15) 민법 제391조의 이행보조자로서의 피용자라 함은 채무자의 의사 관여 아래 그 채무의 이행행위에 속하는 활동을 하는 사람을 의미하므로, 채무자의 채권자에 대한 채무 이행행위에 속한다고 볼 수 없는 활동을 하는 사람을 민법 제391조의 이행보조자에 해당한다고 볼 수는 없다. 또한, 반드시 채무자의 지시 또는 감독을 받는 관계에 있어야 하는 것은 아니므로 채무자에 대하여 종속적인가 독립적인 지위에 있는가는 문제되지 않는다. 따라서 이행보조자가 채무의 이행을 위하여 제3자를 복이행보조자로서 사용하는 경우에도 채무자가 이를 승낙하였거나 적어도 묵시적으로 동의한 경우에는 채무자는 복이행보조자의 고의·과실에 관하여 민법 제391조에 의하여 책임을 부담한다 (대법원 2002.7.12. 선고 2001다44338 판결; 대법원 2007. 07.14. 선고 2007다10290 판결; 대법원 2013.08.23. 선고 2011다2142 판결; 대법원 2002.07.12. 선고 2001다44338 판결; 대법원 2011.05.26. 선고 2011다1330 판결)

태도, 가해행위의 발생원인과 성격, 가해행위의 예방이나 손실의 분산에 관한 사용자의 배려의 정도, 기타 제반 사정에 비추어 손해의 공평한 분담이라는 견지에서 신의칙상 상당하다고 인정되는 한도 내에서만 피용자에 대하여 손해 배상을 청구하거나 구상권을 행사할 수 있다.¹⁶⁾

채무불이행책임에 있어서의 원고는 선박소유자와의 검정계약을 체결한 본인인 검정업체에게만 손해배상책임을 물을 수 있지 그 이행보조자인 검정인과의 직접적인 계약 관계가 없으므로 청구를 할 수 없다. 하지만 검정업체와 이행보조자인 검정인과의 고용·위임·도급 등의 노무제공이나 사무처리에 관한 계약관계가 존재하는 경우에는, 이행보조자는 당연히 그 계약위반을 이유로 검정업체에 대한 채무불이행책임을 부담한다.

불법행위책임에 있어서 대부분의 경우에 원고는 검정업체에 대하여 사용자책임을 물을 것이고, 손해를 배상한 검정업체는 민법 제756조 제3항에 따라 불법행위자인 선박연료유 검정인에게 구상청구가 가능하다. 다만 구체적인 구상범위에 관하여는 당사자의 여러 가지 사정을 고려하여 신의칙에 의하여 인정되는 범위에서 합리적으로 결정되어야 할 것이다.^[17]

4. 시사점

선박연료유 검정인은 연료유 공급에 있어서 고도의 전문 기술 및 오랜 경험을 겸비한 직업전문가로 선박연료유 공급 분야에서 검정 및 증명인, 연료유 품질 및 수급 분쟁 발생 시 중재 기능을 하고 있다. 앞서 선박연료유 검정인의 법적지위 고찰은 법적책임 관계에 있어서 중요한 요소로 명확하게 지위를 확인 할 필요가 있다.

우선 선박연료유 검정인은 선박소유자의 대리인으로써의 지위를 가지지 못한다. 그 이유는 검정계약에서의 명시적, 묵시적 수권행위가 없기 때문이다. 다만, 검정업체의 대리인 지위는 가능할 것이다. 만약 선박연료유 검정인이 대리권을 가지게 될 경우 검정인의 독립성이 저해될 뿐만 아니라 공급자와 수급자 사이에 발생한 분쟁해결을 위한 선박연료유 검정인 본연의 역할 수행이 어려울 것이며, 공급자와의 지속적인 분쟁이 발생 될 수 있다. 수급량에 관한 분쟁이 발생하게 될 경우 이를 입증하는 방법이 쉽지 않으며, 온도 보정 및 측정방법에 따라 수급량 차이가 발생되므로 최종 수급량을 측정, 검수 및 검정하는 자를 일원화 할 필요가 있다. 또한 대다수 선박들이 연료유 공급을 받게 되는 곳이 외국 항만으로 국내 법규에 대한 이해도 및 언어 문제 등으로 선장 및 수급책임자가 적극적으로 대응하기가 힘들기 때문이다.

선박연료유 검정인은 민법 제391조의 독립하여 채무의 전부나 일부를 채무자에 갈음하여 이행하는 ‘이행대행자’

인 검정업체의 이행보조자 지위를 가진다. 상법상 선박연료유 검정인은 선급협회, 조선업자, 수리업자와 마찬가지로 독립계약자 지위를 가지며, 대법원 판례에 따른 선박소유인의 지위를 가진다고 할 수 없다. 선박연료유 검정인은 해사검정인의 업무와 다르게 선박 감항성과 직접적으로 연관되어있다고 할 수 없으며, 고의·과실에 따라 발생된 감항능력주의 해태에 관하여 입증하는 것이 어렵고, 이러한 지위나 책임에 대하여 명확하지 않아 운송인 또는 제3자를 통한 배상책임을 제기가 쉽지 않다.

앞으로 선박연료유 공급관련 분쟁 해결을 위해서는 검정인의 역할이 무엇보다 중요하다. 이들의 법적지위 및 책임을 검정계약 체결 시 약관으로 명확히 명시하여 선박소유자는 연료유 수급 분쟁을 효과적으로 대응해야 할 것이다.

5. 결 론

지금까지 선박연료유 검정인의 법적지위 및 책임에 대하여 살펴보았다. 선박연료유 검정인은 검정업체와 선박소유자의 선박연료유 검정계약에 따라 검정업체에 의해 고용된 직업전문가로서 독립계약자인 검정업체의 이행보조자로서의 지위를 가진다. 그에 따른 책임으로는 검정업체의 선박소유자에 대한 검정계약위반에 따른 채무불이행책임 및 불법행위의 책임에 대해서 일정한 책임 영향에서 자유롭지 못하다.

검정업체의 이행보조자인 선박연료유 검정인에 대한 구상권 청구에 관해서는 검정업체와 이행보조자인 검정인과의 고용·위임·도급 등의 노무제공이나 사무처리에 관한 계약관계가 존재하는 경우에는, 이행보조자는 당연히 그 계약위반을 이유로 검정업체에 대한 채무불이행책임을 부담한다. 즉, 검정업체는 이행보조자인 검정인과의 고용·위임·도급 계약이 존재한다면 검정인에 대한 계약위반 책임으로서 실질적인 구상에 해당되는 청구를 할 수 있을 것이다.

현재 선박연료유 공급에 있어서 수급자인 선박소유자는 관련 분쟁을 효과적으로 대응하고, 해결하기 위하여 선박연료유 검정인의 전문적 도움을 받고자 한다. 하지만 선박연료유 업무를 담당하는 수급책임자 및 육상 실무담당자는 선박연료유 검정인의 역할 및 지위에 대하여 많은 의문을 가지고 있다. 특히, 선박연료유 검정인들이 본인의 업무를 단지 사실관계 증명의 역할로 한정하여 분쟁해결에 있어서 큰 도움을 주지 못하고 있기 때문이다. 그러므로 연료유 수급 분쟁을 효과적으로 대응하고 예방하기 위해서는 선박연료유 검정인의 지위를 확립하고, 역할을 세분화 하여 그에 따른 책임도 명확히 할 필요가 있다.

따라서 선박연료유 검정인에 대한 지위를 확립해 주고 역할을 명확히 하기 위한 추가적인 연구 및 대안을 다음과 같이 제시하고자 한다.

첫째, 연료유 검정계약을 체결 시 선박연료유 검정인의 역할 및 책임에 관한 약관을 상세히 기재할 필요가 있을 것이다.

둘째, 해사검정인은 해상보험에 담보된 화물이 선적, 운송, 적양하작업 중 물적 손해가 발생함에 따른 보험금 청구

¹⁶⁾ 대법원 2009. 11.26. 선고 2009다59350 판결; 대법원 2014.05.29. 선고 2014다202691 판결.

소송이 발생하였을 때 보험금 지급 여부와 관련하여 제3자의 입장에서 객관적인 검사를 진행하고 사실관계에 대한 증명서를 발급하며, 선박연료유 검정인은 해상보험에서 담보하는 화물과는 무관하게 연료유 공급과정에 참여하여 수급량과 품질에 관한 사실증명을 하는 전문가이다. 해사검정인은 해상보험에 있어서 중요한 역할을 하기 때문에 자격증명을 보유한 자가 관련 업무를 수행하고 있지만, 선박연료유 검정에서는 자격증명을 가지지 않은 일부의 검정인이 오랜 경험과 지식을 바탕으로 관련 업무를 종사하고 있다. 따라서 선박연료유 검정인의 지위와 책임을 명확히 하기 위해서는 자격증명에 관한 규범적 보완을 고려해 볼 필요가 있다.

마지막으로 해운산업이 성장함에 따라 연료유 공급시장도 꾸준하게 성장되고 있으며, 많은 국가들이 연료유 공급향으로써 중심적 역할을 하기 위해 노력하고 있다. 특히, 국가경쟁력 및 신뢰도 향상을 위한 제도적 방안이 마련되어 있으며, 선박연료유 검정인의 독립성 및 신뢰도 향상을 위해 행정기관에서 직접 관리하고 있다. 우리나라도 연료유 공급향으로써 신뢰성 확보를 위해 선박연료유 검정인을 행정기관에서 통합 관리할 수 있는 방안을 모색해보아야 할 것이다.

후 기

본 연구는 2016년도 전기학술대회에 발표한 논문을 수정 및 확장한 논문입니다.

References

- [1] J. H. Choi and S. I. Lee, "Limitation and counter-measure for dispute settlement in relation to ship's bunkering," *Maritime Law Review*, vol. 28, no. 1, p. 240, p. 249, 2016 (in Korean).
- [2] S. J. Kim, "Introduction to Maritime Jobs : Damage Surveyor," *Monthly Maritime Korea*, Korea Maritime Research Institute, Korea, p. 94, 1997. (in Korean).
- [3] C. H. Lee and S. H. Hong, "A study on the status and role of marine warranty surveyor for offshore plant construction insurance," *Journal of Law and Policy*, vol. 20, no. 3, p. 255, p. 267, 2016 (in Korean).
- [4] C. Neil, *Neil Cockett on Bunkers*, 1st ed, UK: Informa Law from Routledge, 1997.
- [5] N. Draffin, *An Introduction to Bunker Operations*, 1st ed, UK: Petrosport Ltd., 2010.
- [6] R. M. Jackson and J. L. Powell, *Professional Negligence*, 3rd ed., UK: Sweet&Maxwell, 1997.
- [7] Y. K. Kim, "The Theory of Specialist's Liability and Doctor's Liability," *Law Study in Dankook Law Institute*, p. 279, 1995. (in Korean).
- [8] S. H. Park and S. H. Bae, "Professional liability and consumer protection," *Law Research*, no. 2, p. 172, 1999 (in Korean).
- [9] M. George, "A bunker surveyor's job," *Monthly Report for The Voice of Asian Shipping*, pp. 10-11, 2013.
- [10] B. J. Beck, "Liability of marine surveyors for loss of surveyed vessel: When someone other than the captain goes down with the ship," *NotreDame Law Review*, no. 64, p. 247, 1989.
- [11] IMO, "Recommendations for material safety data sheets for MARPOL ANNEX I oil cargo and oil fuel," UK, IMO Res. MSC.286(86) 2009.
- [12] Gard P&I Loss Prevention Circular No.08-01, <http://www.gard.no/Content/72995/Gard%20Loss%20Prevention%20Circulars%20December%202013.pdf> Accessd May, 23, 2016.
- [13] DNV Petroleum Services, *Bunker Quality*, http://www.dnvusa.com/Survey,Binaries/BQS_tcm153-482822.pdf, Accessd May, 23, 2016.
- [14] W. R. Ji, *Civil Law*, 11th ed, Korea: Hong Moon Publishing Ltd., 2013. (in Korean).
- [15] A. Mandarake-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, 1st ed, UK: Cavendish Publishing Ltd., 2001.
- [16] W. J. Kwak, *A General theory of Bond*, 1st ed, Korea: Parkyoung Publishing Ltd., 2003.
- [17] S. W. Lee, "Servant", *YeungNam Law Journal*, vol.7, no.1, pp. 111-117, p. 130, 2001 (in Korean).
- [18] S. W. Yang, "Study on the legal status of ship's servant employed by the carrier as an assistant," *Commercial Law Review*, vol. 33, no. 2, pp. 211-212, p. 225, 2014 (in Korean).
- [19] K. H. Kwon, "Responsibility of the carrier for the seaworthiness caused by the negligence of agent," *Maritime Law Review*, vol. 20, no. 1, pp. 94-95, 2008 (in Korean).
- [20] I. S. Choi, *Commercial Law II*, 3rd ed, Korea : Parkyoung Publishing Ltd., 2003.
- [21] I. H. Kim, *Maritime Commercial Law*, 1st ed, Korea : Bobmunsa Publishing Ltd., 2011.
- [22] I. H. Kim, *Study on Maritime Commercial Law II*, 2nd ed, Korea: Samwosa Publishing Ltd., 2008.
- [23] Y. C. Lee, S. I. Lee, and D. Nam, "A study on the legal responsibility of ship survey," *Maritime Law Review*, vol. 23, no. 2, p. 37, 2011 (in Korean).