

## 정기용선계약에서 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 손해배상청구\*

한낙현\*\*·정준식\*\*\*

### Shipowner's Lost Profit and Its Claim resulted from Delay in Redelivery under Time Charter

Nak-Hyun Han · Jun-Sik Jung

#### 목 차

- |                                |                                   |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| I. 서론                          | IV. <i>Achilleas</i> 호 사건의 판결내용분석 |
| II. 최종항해와 반선시 선박의 상태           | V. 결론                             |
| III. <i>Achilleas</i> 호 사건의 개요 |                                   |

Key Words : lost profit, redelivery, charter-party, the *Achilleas* case

#### Abstract

The purpose of this study aims to explore shipowner's lost profit and its claim resulted from delay in redelivery under time charter with the *Achilleas* case.

In this case, the charterers submitted that there was an established prima facie measure of damages in cases of late delivery, namely the difference between the market rate and the charter-party rate for the period from the time when the vessel should have been delivered until the time of her actual redelivery. An award for lost profit in respect of a subsequent charter could only be made under the second limb because the charterers had not been told, at or before the making of the addendum, that the owners were going to enter into a subsequent fixture and that it was critical that redelivery take place on time. However, the owners said their losses that was a not unlikely consequence of the charterers' breach. There was no special rule that the first limb could only lead to damages calculated by taking the difference between the market and the charter-party rate for the overrun.

To award damages in the *Achilleas* case on the basis of the difference between the market and the charter rate for the overrun would compensate the owners for only a fraction of the true loss caused by the breach.

▷ 논문접수: 2007.07.16    ▷ 심사완료: 2007.09.12    ▷ 게재확정: 2007.09.17

\* 본 연구는 2007년도 경남대학교 학술연구장려금의 지원에 의하여 수행되었음.

\*\* 대표저자, 경남대학교 경제무역학부 조교수, nhhan@kyungnam.ac.kr, 055-249-2437

\*\*\* 공동저자, 경남대학교 경제무역학부 조교수, jungjs@kyungnam.ac.kr, 055-249-2403

## I. 서론

정기용선계약이 이루어지는 것은 용선자가 장기간 부정기 선박을 필요로 할 때이며, 예컨대 일정기간에 연속하여 대량의 화물을 운송할 필요가 있는 경우 등이다. 정기용선계약은 미리 항해를 특정하지 않고 일정한 항행구역 내에서 몇 개월 또는 몇 년간 화물운송을 행하는 계약이므로 속력, 연료소비량, 재화용적 등 경제적으로 중요한 선박의 특질에 대해서는 선주가 담보할 것과 선박의 인수인도, 반선의 시기 및 장소에 대해서도 계약에 규정된다.

정기용선계약에서는 기간을 계약의 요소로 하는 나용선계약 및 임대차에 의한 용선계약의 경우와 마찬가지로 용선기간에 있어서 최종항해(final voyage)를 종료하기 위해 용선기간을 지연(연장)(overlap) 또는 단축(underlap)하는 것이 항상 문제로 되고 있다.<sup>1)</sup>

실무자도 정기용선계약의 최종기일(final terminal date)에 관한 내용에 대해서는 난해한 문제로 취급하고 있다.<sup>2)</sup> 주로 이것은 계약기간의 종기가 근접한 때에 용선자에게 당연히 요구되는 최종항해소요일수를 계약잔존일수에 합치시키는 것의 곤란에 기인한다. 물론 실무상 용선자에게 무리 없이 최종항해의 배선계획이 가능토록, 예컨대 ‘12개월, 단지 15일간의 신축은 용선자의 임의(12 months, 15 days more or less in the charterer’s option)’와 같은 여유 또는 허용(margin or tolerance)에 대한 기간의 규정을 두는 것이 일반적이다.<sup>3)</sup>

위의 예에서 계약최장기간인 12개월 15일을 경과하여도 최종항해가 종료되지 않아 선주에게 반선<sup>4)</sup>이 지연된 경우, 용선자와 선주 간에 어떤 법률문제가 발생하는지에 대한 판례상의 주요 쟁점을 정리하면 다음과 같다. ① 용선자가 최종항해의 입안(立案)이나 지시를 하는 시점에서 최종항해가 계약기간 내에 종료되지 않을 것을 합리적으로 예측할 수 있을 때 선주는 어떤 권리를 가지는지가 쟁점이 된다. ② 이미 발항한 최종항해가 12개월 15일

- 
- 1) Gilmore, G. & Black, C. L., *The Law of Admiralty*, 2nd ed., Foundation Press Inc., 1975, p.231.
  - 2) Scrutton에 의하면 정기용선계약의 기간에 대한 분쟁은 통상 종기(終期)에 관한 것이므로 시기(始期)와는 관계가 없다고 설명하고 있다(Boyd, S. C., Burrows, A. S. & Foxton, D., *Scrutton Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 1996, p.348).
  - 3) 예컨대 *Watson Steamship Co. v. Merryweather & Co.* 사건((1913) 18 Com.Cas. 294)에서는 ‘1912년 5월 15/31일부터 1912년 10월 15/31일까지(from 15/31 May 1912 until 15/31 October 1912),’ *Democritos*호 사건([1976] 2 Lloyd’s Rep. 149)에서는 ‘대개...1항해, 기간은 약 4개월 내지 6개월 (about a trip..., duration about 4 to 6 months),’ *Johnny*호 사건([1977] 2 Lloyd’s Rep. 1)에서는 ‘최단 11, 최장 13역월(曆月)(minimum 11/maximum 13 calendar months),’ *Peonia*호 사건([1991] 1 Lloyd’s Rep. 100)에서는 ‘대개 최단 10개월, 최장 12개월의 정기용선, 정확한 기간은 용선자의 임의(about minimum 10 months maximum 12 months time charter, exact duration in charterers’ option),’ 또한 *Gregos*호 사건([1993] 2 Lloyd’s Rep. 335)에서는 ‘용선자의 임의에 의한 기간 약 50일, 최장 70일의 정기용선(a period of about 50 to maximum 70 days time charter)’ 등이 있다.
  - 4) *The Peonia* [1991] 1 Lloyd’s Rep. 100 ; Baughan, S., *Shipping Law*, 3rd ed., Cavendish Publishing Ltd., 2004, p.258.

을 경과해도 종료되지 않은 경우에 용선자·선주의 어느 쪽도 책임이 없이 반선이 지연된 때 그 지연기간(overlap)<sup>5)</sup>이 짧은 일수, 예컨대 2, 3일이라도 허용되는지가 쟁점이 된다.

이와 같은 쟁점의 각각에 대해서는 그 동안 자주 법적 해석상의 혼란이 발생한 적도 있었지만, 현재는 오랜 동안의 판례의 축적을 통하여 이들 문제점이 해결되어 정기용선계약의 최종항해에 대한 개념이 정립되어 있다고 볼 수 있다.<sup>6)</sup>

또한 계약기간 내에 반선이 이루어지지 않아 용선자의 계약위반이 인정된 경우 선주에게 부여되는 구제는 다음과 같은 것이 있을 수 있다.

손해배상에 대한 보통법의 근거에 있는 견해는 계약위반이 없었다는 것으로 가정한 때의 피위약자의 금전적 지위의 회복이다.<sup>7)</sup> 그러나 이 원칙은 인관관계의 연쇄를 고려하면 위약자에게 가혹하므로 손해배상의 범위를 규정한 고전적인 *Hadley v. Baxendale* 사건<sup>8)</sup>에서 '손해의 원격성(remoteness of damage)'에 관한 법원칙이 탄생하였다. 즉 피위약자가 보상받는 손해는 계약의 위반이 사물의 통상의 경과를 거쳐 발생했다고 간주하는 것이 공평하며 이치에 타당하다는 원칙(제1원칙, 통상손해(first limb))과, 계약체결 시 계약위반의 개연적 결과로서 양 당사자의 뇌리에 있었다고 무리 없이 추측할 수 있는 원칙(제2원칙, 특별손해(second limb))이다. 예컨대 이 사건에 있어서 법원은 "두 당사자가 체결한 계약이 한쪽 당사자에 의해 파기되었다고 할 때 다른 당사자가 계약위반으로 인해 보상받아야 할 손해는 이 계약위반자체로부터 자연적으로, 즉 사물의 통상의 경과를 거쳐 발생했다고 간주하는 것이 공평하며 도리에 맞는 것이거나, 또는 계약위반이 발생할 수 있었던 결과에 대해 계약체결을 할 때 양 당사자의 뇌리에 있었다고 무리 없이 추측할 수 있는 것이어야 한다. 실제로 계약이 체결된 때 특별한 사정이 원고로부터 피고에게 전달되어 양 당사자가 그것을 알고 있었다면 양 당사자에게 무리 없이 고려할 손해액은 이와 같이 전달되어 알 수 있게 된 특별사정 하에서 계약위반으로부터 통상 발생할 수 있는 손해의 금액이다"고 판시하고 있다.

이 사건에 있어서 제1원칙과 제2원칙은 각각 우리 민법 제393조의 통상손해와 특별손해에 거의 상응한다고 볼 수 있다. 그러나 민법 제393조가 채무불이행시 특별사정의 예견가능성을 문제로 삼고 있으며, 또한 불법행위에도 준용되는 것에 비해,<sup>9)</sup> 이 사건의 제2원칙은 계약체결 시 손해발생의 개연성을 문제로 삼고 있으며, 특히 예견가능성에 착안한 불법행위와는 엄격하게 구별하고 있는 것에 주목할 필요가 있다.

5) 반선이 조속하게 이루어져 용선기간이 12개월 15일보다 짧은 때는 단축기간(underlap)의 문제가 발생하게 된다(Wilford, M. Coghlin, T. & Kimball, J. D., *Time Charters*, 5th ed., Lloyd's of London Press Ltd, 2003, p.129, p.142 ; Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 5th ed., Pearson Education Ltd., 2004, pp.85-86).

6) 여성구, "정기용선계약의 최종항해에 대한 사례연구," 『한국항만경제학회지』, 제21권 제4호, 한국항만경제학회, 2005, pp.76-77.

7) *Robinson v. Harman* (1948) 1 Exch. 850.

8) (1854) 9 Exch. 341 : Treitel, S. & Reynolds, F. M. B., *Carver on Bill of Lading*, Sweet & Maxwell Ltd., 2001, p.522, pp.526-527.

9) 김형배, 『민법학강의[이론·판례·사례]』 제4판, 신조사, 2005, p.777, pp.782-783.

한편 정기용선계약에 관한 선행연구로는 양정호·이병문(2007), 여성구(2005), 이승호(2004), 임동철(2004)<sup>10)</sup> 등이 있는데, 이들 연구에서는 용선정지의 성립요건, 최종항해, 선장의 불법행위에 대한 선주의 책임문제, 선주 및 용선자의 제3자에 대한 책임문제 등을 각각 분석하고 있는데 비해, 본 연구에서는 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 그 손해배상책임청구에 대해 분석하고 있는 것에 차이점이 있다.

본 연구에서는 정기용선계약에서 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 그 손해배상청구와 관련된 영미의 판례를 분석한 후, 특히 *Achilleas*호 사건 판결내용을 중심으로 그 함축된 의미를 고찰하는데 목적을 두고 있다.

## Ⅱ. 최종항해와 반선시 선박의 상태

### 1. 최종항해

#### 1) 관련조항

기간에 의하여 용선료를 계산하는 정기용선계약에서 그 기간을 정하는 방법은 용선자와 선주 모두에 대해 중요한 의미를 지닌다. 특히 계약용선료와 반선시의 시장용선료 사이에 차이가 있는 경우에 이 문제는 중요하다. 그 이유는 시황이 좋으면 용선자는 가능한 선박을 오래 동안 사용하려고 할 것이고, 시황이 나쁘면 가능한 조속하게 선주에게 반선하려고 할 것이기 때문이다.

최종항해란 용선기간 만료시점 앞뒤에 이루어지는 항해를 말하는데, 이와 관련하여 용선자에게 기간을 초과해서 사용할 권리가 있는지(시황이 좋은 때), 반대로 용선기간 만료 이전에 반선할 권리가 있는지(시황이 나쁜 때)에 관해서 분쟁이 발생할 수 있다.

이와 관련하여 1946년 개정 NYPE 서식(현재는 1993년 NYPE 서식이 사용되고 있음)과 1950년 Baltime 서식에는 관련규정을 두고 있는데,<sup>11)</sup> 이들 서식의 특징은 다음과 같다.

10) 양정호·이병문(2007)에서는 용선정지조항의 해석과 관련한 쟁점들에 관하여 영미 판례들을 중심으로 용선정지의 성립요건을 고찰하고 있으며, 여성구(2005)에서는 정기용선계약에 있어서 최종항해와 관련된 현재까지의 여러 판례를 분석한 후 이와 관련된 *Gregos*호 사건을 중심으로 고찰하고 있으며, 이승호(2004)에서는 정기용선의 외부관계에서의 문제해결을 위한 정기용선계약의 성질에 대한 검토와 정기용선과 관련된 기존의 판례를 분석한 후 우리나라의 대법원의 입장에 대해 고찰하고 있으며, 임동철(2004)에서는 운송물, 즉 화물의 멸실·훼손 등으로 인한 손해에 대한 책임문제를 중심으로 각각 고찰하고 있다.

11) NYPE 서식 전문조항. "That the said Owners agree to let, and said Charterers agree to hire the said vessel, from time of delivery, for about..."

NYPE 서식 제4조. "That the Charterers shall pay for use and hire of the said Vessel at the rate...commencing on and from the date of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of month; hire to continue until the hour of the day of her redelivery..."

NYPE 서식에는 기간의 기재 앞에 '약(about)'이라는 어구가 붙어 있는데, 이 어구를 의도적으로 삭제하지 않거나 잊어버리고 삭제하지 못한 것이 법적으로 중요한 의미를 가질 수 있다. 하지만 Baltime 서식에는 이와 같은 어구가 없다.

또한 NYPE 서식에는 반선될 때까지 계약용선료를 지급해야 하는 것으로 규정되어 있다. 한편 Baltime 서식에도 반선까지 계약용선료를 지급해야 한다는 것을 규정하고 있으나, 다른 부분에서 기간을 초과한 부분에 대해서는 시장용선료가 계약용선료보다 높을 경우에 전자에 의하여 지급하도록 규정하고 있다.

## 2) 확정기간

용선기간 중에는 당사자가 예측할 수 없는 여러 가지 사건이 발생된다. 예컨대 악천후, 질병, 파업, 전쟁 등이 그러한 것들인데, 이를 미리 예측하여 용선기간을 정한다는 것은 사실상 불가능하다. 따라서 일반적으로 정기용선계약에서 기간은 계약의 요소로 되어 있지 않다. 이것은 확정기간(예컨대 12개월)을 한정하여 계약하였을 경우에도 그러하다. 합리적인 범위 내라면 확정기간의 만료일 이전이나 이후에 용선자가 반선하는 것이 인정된다. 다만 기간을 초과하여 최종항해를 하는 것을 인정하는 데에는 용선자의 합리적인 행동이 요구된다. 판례는 3개월로 정한 용선기간이 9월 26일에 만료되는데, 9월 30일에 종료할 것을 알고도 행한 최종항해가 실제로 10월 31일까지 걸린 경우,<sup>12)</sup> 3개월의 왕복항해에 있어서 왕복 개시 전에 토사붕괴 등의 불가항력에 의하여 기간이 만료되어, 결국 2개월 23일이 지연된 경우,<sup>13)</sup> 그리고 6개월의 용선기간이 만료되는 13일 전에 최종항해를 개시하였으나 그 선박이 행할 수 있는 최단항해<sup>14)</sup>에 대해서는 모두 합리적인 지연에 따른 것으로 판시하고 있다. 그러나 "from 15/31 May to 15/31 October"라고 하고서 게다가 수기(手記)로 "Delivery between 15th-31st October"라고 삽입하였던 경우에 대해서 10월 31일 이후의 반선은 계약위반이라고 판시하고 있다. 기간만료 후에 신규항해를 한다는 것은 당연히 계약위반이 된다.<sup>15)</sup> 또 기간 만료 뒤에 최종항해를 종료하고 약정된 반선항 이외의 항

---

Baltime 서식 제1조. "The Owners let, and the Charterers hire the Vessel for a period of...calendar months from the time...the Vessel is delivered and placed at the disposal of the Charterers..."

Baltime 서식 제6조. "The Charterers to pay as hire...per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her delivery to the Owners,"

Baltime 서식 제7조. "...Should the Vessel be ordered on a voyage by which the Charter period will be exceeded the charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow redelivery about the time fixed for the termination of the Charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein"

12) *Gray and Co. v. Christie* (1889) 5 T.L.R. 577.

13) *Straits of Dover Steamship Co. v. Munson*, 99 F. 690 (S.D.N.Y. 1899).

14) *Anderson v. Munson*, 104 F. 913 (S.D.N.Y. 1900).

구에 정박하고 있을 때에는 선주는 그 항구에서 반선할 것을 요구할 수도 있다.<sup>16)</sup>

### 3) ‘약’...월

이 경우 확정기간의 용선의 경우와 마찬가지로 합리적인 초과기간에 대해서는 계약용선료를 지급하고 선박을 사용할 수 있다. 그러나 기간만료일이나 그 후에 개시되는 항해는 계약위반이다.<sup>17)</sup> ‘약’이라는 말이 부기된 용선(‘about’ charter)에 관해서는 미국 판례상 ‘지연(연장)(overlap) 또는 단축(underlap)’이라는 원칙이 있다. 그것은 기간에 ‘약’이라는 말이 부기되어 있는 경우에는 최종항해의 개시일로부터 용선기간의 만료일(예컨대 ‘약’ 1년의 경우라면 인도일부터 1년을 경과한 날)까지의 기간이 용선기간의 만료일부터 최종항해의 만료일까지의 기간보다 길면 그 최종항해는 합리적이며 그 반대의 경우에는 합리적이지 아니라는 것이다.

또한 미국 법원은 위의 원칙을 ‘약’이라는 말이 부기되지 않는 확정기간의 용선계약에도 적용하려는 경향이 있다. 또 뉴욕의 중재인간에는 일반적으로 1년까지의 기간에 ‘약’이라는 말이 부기되었을 경우 그것은 2주간에서 반개월을 의미하는 것으로 해석되고 있다.

### 4) ‘약’ ...월에서 ‘약’...월까지

‘약’이라는 말의 용법은 다음과 같이 다양하다.

- (1) ‘about’ X to ‘about’ Y month
- (2) ‘about’ X to Y month
- (3) ‘about’ X to maximum Y month
- (4) minimum X to ‘about’ Y month

이러한 기재방법에 관한 것은 앞의 3)의 경우에 비하여 판례나 중재판정이 그다지 존재하지 않지만 약간의 예를 들면 다음과 같다.

*Federal Voyager*호 사건<sup>18)</sup>에서 “about four to about seven consecutive calendar month”라고 기간이 정해져 있었다. 용선자는 7개월간 사용할 선택권을 행사함과 동시에 이 기간을 11일 초과하는 항해를 했는데 중재위원회는 위의 문구를 “about seven month”의 용선기간과 동일한 의미라고 인정하여 이 최종항해가 합리적인 것으로 인정하였다.

‘about’ X to Y month라는 기간을 정하는 방법에 대한 선행로서는 1976년의 영국 판례가 있다. *Marbienes v. Ferrostaal(The Democritos)* 사건<sup>19)</sup>에서 ‘about 4 to 6 months’라는 기

15) *Watson Steamship Co. v. Merryweather & Co.* (1913) 18 Com.Cas. 294.

16) *Istok (Owners) v. Drughorn* (1902) 6 Com.Cas. 220.

17) *Meyer v. Sanderson (R. F.) and Co.* (1916) 32 T.L.R. 428.

18) [1955] A.M.C. 880.

간을 정하여 1969년 12월 18일에 인도가 이루어졌다. 용선자는 1970년 5월 11일에 종료된 항해 뒤에 다시 항해를 개시하였는데 이 항해는 7월 23일에 종료되었다. 판결에서는 6월 18일부터 5일간의 초과일수(6월 23일까지)에 대해서는 합리적 초과이므로 계약용선료를 지급하면 되지만 그 이후 7월 23일까지의 1개월간에 대해서는 용선자가 6월 23일까지 항해를 종료할 수 있다는 '합리적 예상'을 하지 못했다는 이유로 시장용선료를 적용해야 한다고 판시되었다.

### 5) 최저...개월(에서) 최고...개월

이와 같은 기재(minimum X month (to) maximum Y month)에 관해서는 *Mareva AS*호 사건<sup>20)</sup>에서 다음과 같이 판시하고 있다. 이 사건 용선계약의 기간에 관해서는 당초 "five month 20 days more or less in Charterers' option"이라고 계약되어 있었다. 그 후 선주와 용선자가 부속각서로 "two month minimum three months maximum"이라는 문구로 그 기간을 연장하는 것에 합의하였다. 용선자는 최초의 용선기간인 5개월 20일간 선박을 사용한 뒤, 다시 부속각서의 최종기간(3개월)을 선택하여 1항해를 실시하였다. 예정상 이 항해는 최종기간의 만기일인 23일에 종료될 것이었는데 실제로는 종료일을 46일나 경과하여 종료된 것이다.

용선자가 5월 5일(5개월 20일의 종료일) 이후 다시 본선을 사용할 수 있었는가라는 중재인의 질문에 대해서, 법원은 "five months 20 days more or less" 및 "two months minimum three months maximum"의 어느 문구도 그것들의 최장기간을 초과하는 것을 합리적으로 허용하는 것이 아니라고 판시하였다.

미국에는 "18 months minimum and 21 calendar months maximum"이라는 문구 아래 용선자가 21개월 용선하는 선택권을 행사하였을 때에 이것은 21개월을 확정기간으로 하는 용선이라고 보고 4, 5일의 초과를 합리적으로 인정한 판례가 있다.<sup>21)</sup> 그러나 그 이후의 미국 중재에서는 "minimum of 6 months/maximum 7 months" 및 "minimum of thirty-five (35) months to maximum of thirty-eight (38) months"라는 문구의 경우 최장기간을 10일 및 8일 초과한 것은 용선계약의 위반인 것으로 판정되었다. 그 이유는 어느 사안의 경우에도 '약'이라는 인쇄문언이 삭제되어 있었는데 이것이 용선자가 선택한 최장기간에 '경직적이고 절대적'인 성질을 부여하는 효과를 가진다는 점에 있다.<sup>22)</sup>

미국 판례에는 '약'이라는 인쇄문언을 삭제하였을 경우에는 선택권에 의하여 인정된 최장기간에 허용일수를 추가시킬 수 없다는 의견이 기술되어 있다.<sup>23)</sup>

19) [1976] 2 Lloyd's Rep. 149.

20) *Mareva Navigation v. Canadria Armadora SA(The Mareva AS)* [1977] 1 Lloyd's Rep. 368.

21) *Ropner v. Inter-American S.S. Co.*, 243 F. 549 (2d Cir. 1917).

22) *The Romandie*, S.M.A. 1092 (Arb. at N.Y. 1977).

23) *The London Explorer* [1972] A.C. 1 ; [1971] 1 Lloyd's Rep. 523.

6)···년(월), ···(월, 주 또는 일) 이상 또는 이하

‘이상이나 이하(more or less)’라는 문구는 일정기간 내에 용선을 완료하여 반선하는 것은 불가능하다는 이유로 묵시적으로 용선기간에 부가되어 있다고 간주되는 허용일수를 그 어구가 부가된 기간에 한정하는 효과를 지닌다. 이 점에 관한 영국 판례인 *Alma Shipping Corporation of Monrovia v. Mantovani(The Dione)* 사건<sup>24)</sup>에서는 “six months time charter 20 days more or less”로 된 용선계약에서 6개월 20일을 초과한 8.4일에 대하여 용선자에게 계약용선료보다 높은 시장용선료를 지급하도록 판시하고 있다. 법원은 *London Explorer* 호 사건<sup>25)</sup>에서 “12 months 15 days more or less”라고 하는 계약(다만 ‘about’가 삭제되어 있었다)에 있어서 용선자가 12개월 15일을 초과하는 항해를 실시한 것은 위반이라고 하여 8.4일을 계약위반으로 한 것이다.<sup>26)</sup>

## 2. 반선시 선박의 상태

### 1) 관련조항

정기용선계약서에는 선박이 선주에게 반선될 때의 선박의 상태에 관한 규정을 두고 있다.<sup>27)</sup>

즉 *Baltim* 서식 제7조에 의하면, “본선이···용선자에게 인도된 때와 동일하고 양호한 상태로(명백한 지연소모를 제외) 선주에게 반선”하는 것이 의무로 되어 있다. 그러나 이 조항(이하 원상회복조항이라 한다)은 용선계약 중 다른 조항과의 관련 하에서 해석되어야 한다. 이에 관한 다른 조항도 존재하고 있다.<sup>28)</sup>

### 2) 성능유지조항과의 관계

이 조항에 따라 선주는 용선기간을 통하여 선박을 ‘양호한 이동상태’로 유지할 의무를

24) [1975] 1 Lloyd’s Rep. 115.

25) [1972] A.C. 1 ; [1971] 1 Lloyd’s Rep. 523.

26) 津田滋·竹村英員·川原泰正, 『備船契約と海上物品運送契約』, 成山堂, 1983, pp.50-54.

27) NYPE 서식 제4조. “...hire to continue until the hour of the day of her redelivery in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted...”

*Baltim* 서식 제7조. “The Vessel to be redelivered on the expiration of the Charter in the same good order as when delivered to the Charterers(fair wear and tear excepted).”

28) NYPE 서식 전문조항(성능유지조항). “...with hull, machinery and equipment in a thoroughly efficient state...”

NYPE 서식 전문조항(안전항조항). “...between safe port and/or ports..”

NYPE 서식 제8조(사용·보상조항). “The Captain...shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency...”



갖는다. 그러나 이 조항에서 선주의 의무와 원상회복조항에서의 용선자의 의무를 어떻게 조화시키는가하는 문제는 어려운 문제이다. Carver는 “원상회복조항은 용선자에 따라서 또는 용선자의 지휘에 따른 것으로 인하여서는 도저히 발생할 수 없는 손해에는 적용되지 않는다”라고 말하고 있다.<sup>29)</sup> 또한 Scrutton은 “이 조항에서 반선할 때에 선박의 상태에 결함이 있다고 하여도 그것이 계약상 자기의 과실에 의한 경우가 아니라면 그 결함에 대해서 용선자에게는 아무런 책임도 없다는 결론을 내릴 수 있을 것 같다”라고 말하고 있다.<sup>30)</sup>

### 3) 안전항 및 사용·보상조항과의 관계

정기용선 중 자주 발생하는 선체손상의 원인으로서는 수심이 얇은 항구로 항해하도록 지휘를 받는 까닭에 선저에 손상을 입든가, 또는 화물의 하역에 의하여 그레브(*grab*)가 선창에 부딪쳐 선창을 손상시키는 경우가 있다. 이와 같은 손상에 대해서는 어느 경우에도 원상회복조항에 의하여 선주가 용선자에게 회복을 요구할 수 있다는 판례가 있다.<sup>31)</sup>

그러나 비안전항으로의 항행지시에 의하여 선체가 손상을 입었을 경우에는 원상회복조항 이외의 다른 조항이나 의무, 예컨대 선적이나 양륙장소는 안전항에 국한된다는 명시나 묵시의 의무에 위반하였을 경우나, 사용·보상조항에 따라서 용선자가 선주에게 책임을 지는 경우에 한해서, 선주가 청구할 권한을 갖는다는 것이 정당한 해석일 것이다. 다음으로 하역작업 중에 발생한 선창의 손상에 대해서는 위의 판례에서와 같이 그와 같은 손상은 원상회복조항 중의 ‘명백한 자연소모’가 아닌 것으로 인정되어 있다. 그러나 Carver는 이 판례에 대해서 “이 판례는 사용·보상조항에 따라 선주에게 회수할 권리가 주어져 있다는 판례로서 고찰되어야 할 여지가 있다”라고 말하고 있다.<sup>32)</sup> 그렇지 않으면 용선기간 중 선박을 양호한 가동상태로 유지하도록 규정한 성능유지조항에 의하여 선주가 이와 같은 손상을 수리해야 함에도 불구하고 그 손상이 수리되지 않으면 용선자가 반선시에 수리해야 한다는 결과가 된다고 말하고 있다.

### 4) 하역인부에 의한 손해와 반선시간

NYPE 서식 제8조에 따르면 용선자가 자기의 비용으로...선적, 적부 및 짐고르기를 행하도록 되어 있고, 또한 Baltime 서식 제13조에 따르면 용선자나 그 사용인의 태만한 행위나

29) Colinvaux, R., *Carver's Carriage by Sea*, Vol.1, 13th ed., Stevens & Sons Ltd., 1982, p.512.

30) Boyd, S. C., Burrows, A. S. & Foxton, D., *op.cit.*, pp.365-366.

31) 비안전항에 관한 사건(*Wye Shipping Co. Compagnie Paris-Orléans* (1922) 10 Ll.L.R. 85), 또한 선창의 손상에 관한 사건(*Chellev Navigation Co. v. A. R. Appelquist Kolimport, A.G.* (1933) 38 Com.Cas. 218) 참조.

32) Colinvaux, R., *op.cit.*, p.486.

과실에 의하여 본선에 손해가 생겼을 때에는 용선자가 그 책임을 져야 하는 것으로 되어 있다.

하역인부에 의한 선체에 대한 손상, 즉 하역인부에 의한 손해에 대한 책임관계는 하역인부가 선주와 용선자 어느 쪽의 사용인이나에 따라 다르다.

하역인부에 의한 손해에 대하여 용선자가 책임을 진다는 취지를 규정한 용선계약서 (Baltim 제13조)나, 특별약관에서 같은 취지를 규정한 경우 또는 약관상 명백하게 용선자의 사용인으로 간주되는 경우에는 용선자는 그 사용인인 하역인부의 과실에 의하여 선체에 입은 손해에 대해서는 책임을 지지 않으면 안된다. 이에 비하여 하역인부가 선주의 사용인인 경우에는 선주와 하역인부 간의 고용계약에 의하여 처리되어야 할 것이다. 또한 일반적으로 "Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense "(NYPE 서식 제8조), "Cargo to be loaded, stowed and discharged free of risk and expense to the vessel", "The Charterers to provide a stevedore to do the stowing under the supervision of the Master" 등의 조항 하에서는 하역인부는 용선자의 사용인으로 해석된다.

그러나 실제로 용선자가 책임을 져야 하는 하역인부에 의한 손해도 시간과 장소의 형편에 따라서 반선시까지 수리가 연기되는 일이 많다. 이 때문에 선주는 수리를 완료하지 않으면 반선을 인정하지 않는다는 뜻을 주장하여 용선기간 만료 전후에 선주와 용선자 간에 분쟁이 발생하는 일도 드물지 않다. 그러나 수리가 완료되기까지는 반선되지 못한다 (다시 말하면 그때까지 용선자는 용선료를 계속해서 지급해야 한다)는 선주의 주장은 잘못이다.<sup>33)</sup> 용선계약은 최종항해의 종결 또는 도선사가 하선할 때 종료된다. 그러므로 미완료의 수리는 그 뒤의 항해수행에 특히 지장이 없으면 다음 입거기회까지 연기되어 시행되어야 할 것이다. 선주가 입은 이와 같은 손해의 범위는 해당 용선계약의 특정 용선료에 따르는 것이 아니라 수리할 때에 있어서의 시장용선료에 수리비를 가산한 것이 된다.<sup>34)</sup>

### 3. 최종항해와 반선기간의 관계

대부분의 정기용선계약은 약 12개월이라는 기간의 약정에 의해 자주 한정되는 일정 기간동안 계속된다. 확정기간이 만료되는 정확한 기일에 반선이 이루어진다는 것은 어느 당사자도 기대할 수 없는 것이 분명하므로 확정기간이 만료되기 전 또는 만료 후에 반선하는 경우에 용선자에게 부여되는 허용기간에 관해 문제가 발생한다.

지연기간과 단축기간에 관한 기본적 원칙은 용선자는 용선계약이 종기(終期)에 근접한 때 선박사용의 약속에 대해 상당한 여유를 부여받는다라는 견해에 유래하고 있다.<sup>35)</sup> 법원은

33) *Wye Shipping Co. Compagnie Paris-Orléans* (1922) 10 Ll.L.R. 85.

34) 津田滋·竹村英員·川原泰正, 전계서, pp.57-59.

35) *Straits of Dover S.S. Co. v. Munson*, 95 F.690, (S.D.N.Y. 1899).

이 원칙을 발전시켜 확정기간의 종기가 근접한 때라도 선박을 상업적으로 실행가능한 방법으로 사용해야 한다고 판시하였다.<sup>36)</sup> 실제로 용선자는 반선기간이 다소라도 근접해 오면 기간지연분에 항해를 하지 않고 반선한 경우의 잔존기간분보다 짧다면 약정기일을 경과하여 반선하게 된다고 하더라도 최종항해를 할 수 있다는 것을 뜻한다. 또한 용선자는 확정기간에 근접한 반선을 할 수 있는 유효하며 상업상 실행가능한 항해를 할 수 없다는 것을 증명할 수 있다면 조기에 반선할 수 있다.

예측불가능한 지연에 의해 발생한 지연기간에 관해 곤란한 문제가 발생한다. 예컨대 용선자는 확정기간의 종료때까지 또한 확정기간종료 후의 허용되는 유예기간내에 완료하는 것이 정당하게 기대되는 최종항해를 할 수 있다. 그러나 스트라이크, 돌연한 선박적체 또는 악천후로 인해 항해가 1개월 이상 지연되어 그 결과 확정기간을 대폭적으로 초과하는 일이 있다. 대부분의 판례는 최종항해의 적부(適否)는 용선자가 이와 같은 항해를 하는 약속을 한 시점에서 이것을 결정해야 한다고 판시하고 있다.<sup>37)</sup> 따라서 위의 사례에서는 용선자는 실제의 지연기간에 대해 위반한 것이 되지 않을 것이다.

극단적인 지연기간 또는 단축기간에 기한 손해의 산정은 일반적으로 간단하다고 할 수 있다. 단축기간의 경우 선주는 약정한 용선요금과 잔존기간에 대한 선박에 의한 수익과의 차액을 청구할 수 있다. 마찬가지로 지연기간의 경우 선주는 시장요금과 약정요금과의 차액을 청구할 수 있다.

그런데 선주는 극단적인 지연기간이 되는 것을 스스로가 인식하고 있는 항해를 수행해야 하는지에 대해 어느 뉴욕중재에서는 선박이 화물을 적재하지 않고 추가항해를 하여 선주가 손해를 입는 경우에 선주는 반선을 요구할 수 있는 것으로 판정되었다.<sup>38)</sup> 그러나 다른 뉴욕중재에서는 선주가 추가항해의 성약(成約)이 이루어진 것을 이미 알고 있거나 그 항해를 해도 부당한 지연기간이 되지 않는 경우에는 선박의 철수는 불법이 되어 선주는 용선자가 입은 손해에 대해 책임이 있는 것으로 판정되었다.<sup>39)</sup>

한편 용선자가 반선지연이라는 계약위반을 한 경우 가령 기간 내에 반선할 수 있는 최종항해의 지시가 있었다고 하더라도 결과적으로 기간 내에 반선할 수 없게 되면 선주에게 귀책사유가 있는 경우에는 별도로 하더라도 손해배상의 책임을 면할 수 없게 된다.<sup>40)</sup> 그리고 그 손해배상액은 지금까지의 일반적인 견해에서는 반선이 최종반선일을 초과한 때는 실제적인 반선때까지 계약용선료의 지급이 계속된다는 것이었다. 또한 이것에 추가하여 시장용선료가 높으면 그 차액도 손해배상액으로 인정된다는 점에서, 그 후 실제로 반선되기까지의 초과기간분에 대해, ① 시장용선료가 계약용선료보다 낮으면 계약용선료가, ② 반대로 시장용선료가 계약용선료보다 높으면 시장용선료의 요율이 지급된다는 것이었

36) *The Rygea*, 161 F. 106(2d Cir., 1908).

37) *Straits of Dover S.S. Co. v. Munson*, 95 F.690, (S.D.N.Y. 1899) ; *Power S.S. Co. v. States Marine Corp.*, 1954 A.M.C.1015.

38) *The Warm Springs*, 1967 A.M.C.140.

39) *The Mary Lisa*, S.M.A. No.884(1974).

40) *The Peonia* [1991] 1 Lloyd's Rep. 100.

다.<sup>41)</sup> 그리고 여기서 말하는 시장용선료란 초과기간과 동일한 기간의 1 T/C Trip의 용선료가 아니라 계약위반이 된 용선계약과 같은 기간의 정기용선계약의 용선료로 되어 있다.<sup>42)</sup>

### Ⅲ. Achilleas호 사건의 개요

#### 1. 사실관계

Achilleas호 사건<sup>43)</sup>에 있어서 본선인 Achilleas호는 69,180dwt의 벌크운송선(bulk carrier)으로써 2003년 1월 22일에 1946년 개정 NYPE 서식에 의해 정기용선되었다. 당초의 용선계약은 'about 5 to about 7 months (exact period at Charterers' option, about means+/-15 days)'이었지만 그 후 추가사항에 의해 연장되어 허용범위를 포함한 최종적인 반선기일은 2004년 5월 2일로 되었다.

2004년 4월 8일 용선자는 반선기간을 4월 30일부터 5월 2일로 하는 '20 days notice'를 하고, 그 이후에도 반선기간을 '15 days notice' 및 '10 days notice'를 각각 4월 15일 및 4월 20일에 하였다. 그리고 4월 21일경 선주는 소외 Cargill과의 사이에 기간을 'about 4-6 months', 용선료를 39,500달러/day, Laycan<sup>44)</sup>을 2004년 4월 28일부터 5월 8일로 하는 이 계약 종료 이후의 이행을 예정한 새로운 정기용선계약(Cargill charter)을 체결하였다.

그런데 4월 23일 용선자는 반선기간을 4월 30일부터 5월 2일로 하는 '7 days notice'를 했지만 중국의 칭타오(靑島)에서 일본의 토바타(戶畑) 및 오이타(大分)까지의 석탄운송의 채용선계약에서 지연이 발생하였기 때문에 4월 27일이 되어 반선일을 5월 4일부터 5월 5일로 하는 수정사항을 추가한 반선통지를 하였다. 또한 4월 30일에는 더욱이 반선일을 5월 8일부터 5월 9일로 하는 재수정을 추가한 반선통지를 하였다. 그리고 5월 5일 선주는 본선이 지연할 것이라는 것을 인식하고 Cargill charter에서의 해제일(Cancelling date)을 5월 8일부터 11일로 변경할 것에 Cargill과 합의하고 그 때 용선료는 시장용선료를 반영하여 39,500달러/day에서 31,500/day까지 인하하기로 하였다.

41) *The London Explorer* [1971] 1 Lloyd's Rep. 523.

42) *The Johnny* [1977] 2 Lloyd's Rep. 1.

43) *Transfield Shipping Inc. v. Mercator Shipping Inc.(The Achilleas)* [2007] 1 Lloyd's Rep. 19.

44) Laydays는 선적 및 양화를 위해 합의된 복수일로 Laytime과 동의어로 사용되지만, Laycan days는 선주가 용선자에게 선적을 기대하는 가장 빠른 일자 및 계약이 해약되는 위험을 수반하지 않고 가장 늦게 선적지에 도착할 수 있는 일자를 의미한다. 또한 Laycan 기간의 중요성에 대해서 그것은 용선자에게 언제 화물을 준비해야할지를 알려 주고 또한 양 당사자에게 용선자가 본선을 무상으로 해약하여 다른 선박을 수배할 수 있는 시기를 알리지만 본선이 예정보다 빨리 도착한 경우에는 선주는 Earliest layday보다도 이전에 선적하는 것을 허가할 수 있지만 반대로 본선이 해제일보다 늦게 도착한 경우에는 용선자는 해당 계약을 해제하지 않고 유지할 수 있다(Girvin, S., *Carriage of Goods by Sea*, Oxford University Press Ltd, 2007, p.421,pp.484-485).

본선은 최종적으로 5월 11일 08:15에 용선자로부터의 반선과 함께 Cargill에 제공되어 이 Cargill charter는 2004년 11월 18일 08:15까지의 191일 11시간 계속되었다. 그리고 선주는 1일당 8,000달러의 차액에 대한 Cargill charter의 전기간 분에서 반선지연에 의해 향유한 금액을 공제한 1,364,584.37달러를 손해배상액으로 청구하고 예비적으로 5월 2일 자정부터 5월 11일 08:15까지의 기간의 계약용선료와 시장용선료의 차액 158,301.17.달러를 청구하였다.

## 2. 당사자의 주장내용

### 1) 선주의 주장내용

중재판정부는 정기용선계약상의 반선지연이, ① 다음의 계약에 대한 지연, ② 드라이독에 대한 지연, ③ 본선의 매매에 대한 지연 등을 초래할 수 있다고 말하고, 이들 반선지연에 대한 위험에 대해서는 해운업에 종사하는 자에게는 이미 인식되어 있으며 또한 시장도 항상 변동할 수 있다는 것이 알려져 있다는 사실을 인정하였다. 그리고 손해의 범위가 예상한 것보다 컸다는 사실은 손해배상청구상에 문제로 되지 않으며 선주가 주장하는 손해의 종류가 추가사항의 체결 시에 당사자에 의해 계약위반으로부터 발생한 'not unlikely'한 결과로서 상정된 것이므로 선주의 주요한 청구는 *Hadley v. Baxendale* 사건<sup>45)</sup>상의 원칙인 '통상손해(first limb)'에 해당한다고 하여 중재인 다수결로 이것을 인정하였다.

### 2) 용선자의 주장내용

이것에 대해 용선자는 지금까지 반선지연에 의해 상실수익이 인정된 선례는 없기 때문에 일반적으로 알려진 손해배상액의 산정기준은 동 원칙의 '통상손해'에 기초하여 반선해야 할 일자로부터 실제로 반선된 일자까지의 시장용선료와 계약용선료와의 차액을 말한다고 주장하고 있다. 따라서 상실수익이 손해배상액으로서 인정되기 위해서는 동 원칙의 '특별손해(second limb)'를 기초로 하여 용선자가 계약체결 시에 스케줄대로 반선되는 것이 중요하다는 취지의 통지를 받아 반선지연에 의한 손해에 대해 책임을 진다는 것을 인식하고 있었던 것이 필요하다고 주장하여 상소하였다.

45) (1854) 9 Exch. 341. 이 사건에서 계약위반에 의해 손해를 입은 원고가 취득할 수 있는 손해배상액은, ① 위반의 결과로서 당연히 발생할 수 있다고 정당하게 간주되는 금액(통상손해), ② 계약 체결 시에 예상되는 결과로서 그 당사자가 상정했다고 합리적으로 간주되는 금액(특별손해)이라고 판시되어 우리나라 민법 제393조(손해배상의 범위)의 기초로 되었다(김형배, 전게서, pp.1062-1063).

## IV. Achilleas호 사건의 판결내용분석

### 1. 선주의 대응

용선자의 반선지연에 대해 선주가 취할 수 있는 대응에 대해서는 '적법한 최종항해 (legitimate last voyage)' 기준에 의해 검증된다. 이 기준에 의하면 용선자에 의한 최종항해의 지시에 대해 그 항해를 이행하는 시점(본선이 이전의 항해의 양륙을 완료하고 최종항해의 준비가 정비된 시점)에 있어서 기간 내에 반선할 수 있는 적법한 지시인지의 여부를 판단하게 된다. 가사 지시의 시점에서 적법했다라도 이행하는 시점에서 부적법한 경우에 선주는 용선자에 대해 기간 내에 반선할 수 있도록 새로운 지시를 요구할 권리가 발생한다. 이 요구에 대해 용선자가 부적법한 지시에 고집한 경우에는 용선자가 이제 계약에 구속되지 않는다는 의사를 표명한 이행거절에 해당하므로 선주는 원래의 지시에 따른 후에 손해배상을 청구할 수 있다.<sup>46)</sup> 또한 용선자가 기간 내에 본선을 반선하는 의무는 '무명약관(innominate term)' 또는 '중간약관(intermediate term)'에 해당하므로 단기간의 연장에 대해 선주가 계약을 해약하는 것은 인정되지 않는다.<sup>47)</sup>

### 2. 반선지연에 대한 당사자의 권리관계

여기서는 이미 발항한 선박의 최종항해가 용선자의 임의연장기간을 포함한 12개월 15일을 경과해도 종료되지 않아 반선이 몇 일이나 지연된 경우에 용선자·선주 간의 권리관계에 대해 설명한다.

용선계약기간을 예컨대 '3역월(3 calendar months)간' 이라 규정하고 그 신축에 대하여 당사자 간에 합의가 없을 경우, 계약의 문구상으로는 종기가 확정일에 도래하게 되지만, 중재인이나 판사는 합리적인 일수의 범위 내에서 기간연장을 인정하고 있다.<sup>48)</sup> 이에 비해 '계약기간은 12개월, 단 15일간의 신축은 용선자의 임의(12 months, 15 days more or less the charterer's option)' 라고 한다고 규정되어 있을 때는 12개월 15일에 추가하여 상당한 여유(resonable allowance)를 인정할 여지가 없으므로 용선자는 12개월 15일까지 하루라도 지연되는 일없이 선박을 반선해야 한다. 예컨대 *Dione*호 사건<sup>49)</sup>에 있어서 기록장관인

46) *The Gregos* [1995] 1 Lloyd's Rep. 1.

47) *Ibid.*

48) *Watson Steamship Company v. Merryweather & Co.* 사건((1913) 18 Com.Cas. 294)에 있어서 Atkin 판사는 "당사자는 명시적 규정이 없는 한 계약만료를 위한 기간을 계약의 필수기간으로 간주하도록 구속되는 것은 아니다"고 판시하고 있다. 또한 *London Explorer*호 사건([1971] 1 Lloyd's Rep. 523)에 있어서 Reid 경은 "용선계약의 만료를 위한 특정기일은 근접한 일자에 불과한 것이라고 할 수 있는 추정적 근거가 있다"고 판시하고 있다.

49) [1975] 1 Lloyd's Rep. 115.

Denning경에 의하면 “이 조항은 명백하게 20일간의 신축을 규정하고 있다. 따라서 목시의 여유기간을 인정할 여지는 없다. 이 여유기간을 명시했다는 것은 선박을 연장 20일 이후까지 반선하는 것이 용선자의 책무이다”고 판시하고 있다. 또한 *Peonia*호 사건<sup>50)</sup>에 있어서 Bingham판사는 “당사자가 명백하게 여유기간을 합의하면 목시의사의 추정은 할 수 없다. 모든 정기용선계약에는 최종기일이 있다. 그것은 계약상 용선자가 그 날까지 선박을 반선해야 하는 기일을 말한다. 당사자가 용선계약에서 허용되는 여유기간을 합의한 경우에 그 최종기일은 합의된 여유기간의 종료와 함께 도래한다. 정기용선계약의 본질에서 용선은 한정된 기간을 말하며 최종기일이 도래하면 용선자는 계약상 선박을 선주에게 반선해야 할 의무를 진다”고 판시하고 있다.

이 해석에 대해서는 과거 최고법원(귀족원(House of Lords))의 판결에서 판사들의 의견에 차이가 있었기 때문에,<sup>51)</sup> 어느 것에 근거할 지에 따라 그 이후의 지방법원(High Court) 및 항소법원(Court of Appeal)의 판례에서는 혼란이 있었지만, 원칙적으로 두 가지의 상이한 의견이 모두 본 사안의 판결에 직접적인 영향을 주지 않는 방론(*orbiter dictum*)에 해당하는 것이므로 *Peonia*호 사건에서는 위에서 설명한 결론이 도출되었다고 볼 수 있다.

### 3. 반선지연에 대한 선주의 손해

정기용선계약에서 선박의 반선이 최종기일을 과도하게 경과한 때 선주가 입는 손해로서 우선적으로 생각되는 것은 용선료의 차손(差損)이다. 예컨대 용선계약에 ‘용선료는 . . . 선박반선의 일시까지 계속하여 지급된다(Hire...to continue until the hour of the day of her redelivery)’라고 되어 있어도 시황이 변동하여 계약용선료와 시장용선료<sup>52)</sup>에 차이가 발생한다면 최종기일 이후의 용선료에 대해 어느 것을 기준으로 지급해야 할지의 분쟁이 제기될 수 있다. 용선자는 계약용선료의 지급으로 충분하다고 주장할 수 있겠지만,<sup>53)</sup> 선주

50) [1991] 1 Lloyd’s Rep. 100 ; Williams, H., *Chartering Document*, 3rd ed., Lloyd’s of London Press Ltd., 1996, p.67.

51) *London Explorer*호 사건([1971] 1 Lloyd’s Rep. 523)에 있어서 Reid경에 따르면 “15일의 신축은 유연성의 정도를 한정된 통상의 유연성 추정을 배제할 것을 의도하고 있다”고 판시하고 있다. 또한 이 사건에 있어서 Morris경에 의하면 “12개월, 단지 15일 신축의 종료기일은 *Watson Steamship Company v. Merryweather & Co.* 사건([1971] 1 Lloyd’s Rep. 523)의 10월 15일과 31일의 기일이 음미하고 있는 것과 마찬가지로 유연성을 엄격하게 결여하는 것은 아니다”고 판시하고 있다. 이와 같이 의견이 대립되어 Cross경은 전자의 설에, Guest경과 Donovan경은 후자의 설에 찬성하였다(Colinvaux, R., *op.cit.*, p.464).

52) 손해배상액의 산정에 있어서 주의할 점은 계약용선료와 비교되는 시장용선료가 다양하다는 것이다. ① 시장정기용선기간을 원계약과 동일하게 보아야 할지의 문제, ② 시장운임을 정기용선료의 환산에 이용할 경우에 기초로 되는 항로의 문제, ③ 시시각각으로 변동하는 시황의 파악시점 문제 등이 있지만, 이들 대부분은 법해석상의 문제가 아니라 중재인에 의한 제1심(the first instance)의 사실인정문제로 되고 있다.

53) 시황하락의 경우에 용선자가 자신의 반선지연을 계약위반이라고 스스로 인정하여 최종기일 이후의 초과기간에 대해서는 계약용선료가 아니라 손해배상금, 즉 계약용선료보다 낮은 시장용선료

의 입장에서 보면 계약최종기일 현재 운임의 시황 및 용선료의 시황이 등귀하고 있다면 선박자체를 이용할 수 없게 되므로 수익의 기회를 상실하게 된다. 이와 같은 용선료의 차이는 *Hadley v. Baxendale* 사건의 제1원칙에 따라 손해배상의 대상이 된다. 예컨대 *Dione*호 사건의 기록장관인 Denning경은 적법한 최종항해의 경우 결과적으로 반선이 지연되어 최종기일을 과도하게 경과한 때는 가사 시황이 등귀하더라도 용선요금만 지급하면 된다고 설명하고 있는데, 이 점에 대해 Scrutton과 Wilford<sup>54)</sup>도 동의하고 있다. 하지만 현재로는 이 주장에 동의하는 자는 소수에 불과하므로 구속력 있는 선례(binding authority)로 볼 수 없다.

또한 *London Explorer*호 사건의 Morris경에 의하면 “용선계약서에 규정된 시일은 필수요건이 되지 않으며 규정된 시일을 초과한 선박의 사용이 계약위반이 되는 일이 없다고 하더라도 반선은 합리적 기간 내에 이루어져야 할 필요성은 있을 것이다. 따라서 용선자는 반선때까지 계약요율로 용선료를 지급하고, 이에 추가하여 합리적 기간 내에 반선을 해태한 것에 대해서는 손해배상금을 지급해야 할 것이다”고 판시하고 있다.<sup>55)</sup>

다음으로 고려될 것은 선주가 선박의 반선이 기간 내에 이루어질 것을 기대하여 특별히 유리한 계약<sup>56)</sup>을 체결하였지만, 용선최종기일까지 반선이 이루어지지 않아 그 계약을 실효시키거나, 실효까지는 시키지 않지만 특별한 계약의 유리한 점이 경감된 때는 선주의 손실이 보통법의 일반원칙상 배상의 대상이 될 수 있는 종류의 손해로 인정될지의 여부가 문제일 것이다.<sup>57)</sup> 위에서 설명한 바와 같이 상업거래상 예견되는 손해종류의 범위는 사업의 관습 및 당사자의 절박한 상황에 대해 광의로 해석될 여지가 있으며, 이와 같이 특별히 유리한 계약의 경우에 대해서도 제1원칙이 적용될 가능성은 있다. 또한 제2원칙 적용의 가부(可否)에 대해서는 정기용선계약의 경우에 소요의 예견시점이 반드시 계약체결의 시점과 일치하지 않으며, 또한 위에서 설명한 바와 같이 계속계약에 대해서도 최종항해의 지시전달의 시점으로 판단될 수 있으므로 향후의 판례동향에 주목할 필요가 있다.

#### 4. 반선지연에 대한 법적 효과

선박의 반선이 최종용선기일을 과도하게 경과한 때는 최종항해가 적법 또는 부적법한 경우에 해당되지만, 선주가 마지못해 복종했는지에 대해서는 그 법적 효과에 그다지 차이

---

의 지급으로 충분하다고 주장한 특수사례로서, *London Explorer*호 사건이 있다(Gaskell, N., Debattista, C. & Swatton, R. J., *Chorley & Giles' Shipping Law*, 8th ed., Pitman Publishing Ltd., 1995, p.312).

54) Boyd, S. C., Burrows, A. S. & Foxton, D., *op.cit.*, p.348 ; Wilford, M. Coghlin, T. & Kimball, J. D. *op.cit.*, 135-136.

55) [1971] 1 Lloyd's Rep. 523.

56) 선박이 자유롭게 되는 시일, 지역·선형의 특수성, 기관 기타 장비의 규격 등이 특별한 선박의 수요에 합치될 수 있도록 일반시장요율보다 유리한 운임 및 용선료를 취득하는 경우가 있다는 것은 쉽게 예상할 수 있다.

57) 여성구, 전계논문, pp.87-88.



가 없으며 12개월 15일간이 경과한 시점에서 즉시 용선자는 계약위반이 되게 된다. 예컨대 *Gregos*호 사건의 *Simon Brown*판사에 의하면 “현재는 최종기일을 결정하는 방법이 명확하며 반선의 지연은 그것이 적법한 최종항해에 계속되는 것이든, 선주가 종사할 것을 선택한 부적법한 항해에 계속되는 것이든, 완전히 같은 결과가 된다는 것이 *Peonia*호 사건에 의해 해명되었다. 선주는 어느 경우에도 초과기간에 대해 손해배상을 청구할 수 있으며 손해액은 통상의 계약원칙에 따라 결정된다. 나는 *Peonia*호 사건은 이 법률영역에서의 획기적 판결이며 부적법한 최종항해의 법원칙에 관한 이전의 모든 견해에 대해 재검토가 필요하다고 생각한다”고 판시하고 있다.<sup>58)</sup>

계약위반이 있더라도 항해를 중단하여 선박의 반선을 요구한다는 것은 해상운송의 특수성에서 보아 타당하지 못하다고 할 수 있다.<sup>59)</sup> 또한 선주에게 부여되는 구제는 대부분의 경우에 손해배상금(damages)에 그치고 있다. 그러나 계약최종기일의 규정은 조건약관(condition term)·담보약관(warranty term)의 어느 경우에도 속하지 않는 무명약관(innominate term) 또는 중간약관(intermediate term)에 해당하므로,<sup>60)</sup> 계약위반의 형태에 따라 중대한 결과를 초래하는 특수한 경우에는 즉시 계약해제로 연결될 수 있다.

여기서 최종항해의 종료가 계약기간을 대폭으로 초과하더라도 계약의 해제는 물론 손해배상의 청구조차 선주에게 인정되지 않는 경우도 있을 수 있다. 계약서식에 ‘선박이 용선 계약기간의 만료 때에 항해중이라면 계약기간의 규정에 불구하고 용선자는 선박이 현재 취항중인 왕복항해를 완료하기 위해 필요로 하는 연장기간에 대해 반선항에 복귀하기까지 동일한 요율·조건으로 선박을 사용할 수 있다’는 조항<sup>61)</sup>이 있으면 반선의 지연은 계약위

58) [1993] 2 Lloyd's Rep. 335.

59) *The London Explorer* [1971] 1 Lloyd's Rep. 523 ; Baughan, S., *op.cit.*, p.258 ; Colinvaux, R., *op.cit.*, pp.464-469.

60) *Bunge Corporation v. Tradax Export S.A.* 사건([1918] 2 Lloyd's Rep. 1)에 있어서 Scarman경에 의하면 “조건약관이란 그 불이행이 있으면 상대방에게 계약을 종결시키는 권한을 부여하는 약관이다. 담보약관이란 그 불이행이 손해배상의 대상이 되지만 계약을 해제하거나 상대방에게 계약 해제권을 부여하는 일이 없는 약관이다. 무명약관 또는 중간약관이란 그 불이행의 효과를 위반의 종류 및 결과에 따라 양 당사자가 명시적 또는 묵시적으로 합의하는 약관이다. 계약이 명시적 규정 또는 계약의 종류·목적·상황에서 필연적으로 인정되는 묵시의 합의에 의해 어느 규정이 조건약관 또는 담보약관에 불과한지가 명확하지 않을 때는 그것은 무명약관이며 그 위반에 대한 구제는 위반의 종류·결과·효과에 따라 좌우된다”고 판시하고 있다 ; *Hong Kong Fir Shipping Co., Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.* 사건([1961] 2 Lloyd's Rep. 478)에 있어서 Diplock경에 의하면 “그러나 조건약관 또는 담보약관으로 분류할 수 없는 복잡한 계약상의 약속이 다수 있다. 이와 같은 약속에 대해 말할 수 있는 것은 그 중에는 피위약자로부터 그가 계약에서 얻으려고 한 모든 이익을 박탈하려는 사태를 초래하는 위반도 있으며, 또한 그러하지 않는 위반도 있다. 그리고 이러한 약속의 위반이 초래하는 법적 효과는 계약에 명백한 규정이 없으면 위반이 발생된 결과의 성질에 좌우되는 것이므로 약속의 조건약관 또는 담보약관에 관한 사전의 분류방법에 자동적으로 따르는 것은 아니다”고 판시하고 있다.

61) Notwithstanding the provisions of Clause-stating the charter term-, should the vessel be upon a voyage at expiry of the period of this charter, charterer shall have the use of the vessel at the same rate and conditions for such extended time as may be necessary for the completion of the round voyage on which she is engaged until her return to a port of redelivery- ;

반이 되지 않는다. 지금까지는 최종항해가 계약기간 내에 완료될 것이라고 합리적으로 예측할 수 없는 항해는 부적법한 것이며, 또한 적법·부적법을 불문하고 실행에 옮겨진 항해가 최종용선기일을 지나도 완료되지 않을 때는 용선자의 계약위반이 되었다.<sup>62)</sup> 그러나 예외적이라 할 수 있는 위에서 설명한 예에서 말하면 계약종기의 하루 전, 극단적으로는 몇 시간 전이라도 일단 항해가 개시되면<sup>63)</sup> 반선의 지연이 계약위반으로 되지 않는다.

## 5. 상실수익에 대한 손해배상청구

*Achilleas*호 사건에서 지방법원은 선주가 취득할 수 있는 손해배상액은 지금까지의 초과 기간에 대한 계약용선료와 시장용선료의 차액에 한정되지 않고 반선지연에 의해 그 후의 용선계약의 해제일의 변경이 부득이하게 되어 그 교섭에서 시장의 변동에 의해 부득이하게 용선료의 감액을 해야 하는 경우에는 그 변경된 용선계약이 계속되는 전기간에 대한 용선료의 감액분을 상실수익으로 회수할 수 있다고 판단하였다.

지방법원의 *Clarke*판사는 우선적으로 용선자가 준거한 반선지연에 관한 선례<sup>64)</sup>에 관해 검토하였다. 그러나 그 어느 것도 상실수익의 문제를 취급하지 않았다고 하여 이 사건들을 *Achilleas*호 사건에 대해 적용하는 것을 부정하였다.

다음으로 동 판사는 *Hadley v. Baxendale* 사건의 원칙에 대해 검증하고 이것에 대해 충분한 고찰을 한 선례인 *Heron II*호 사건에서 다음과 같은 정리를 도출하였다. “그것은, ① 어느 종류의 손해가 예견가능하다는 단순한 사실은 ‘too remote’라는 결과를 예견하는 자도 있으므로 그 자체로서는 손해배상을 가능하게 하기에는 불충분하지만, ② 그래도 원고는 예측 가능한 결과에 대해, 그것이 대개의 상황에 있어서 발생하는 경우와 피고에게 알려져 이용 가능한 사실에 관한 한 그 발생의 가능성이 상당히 적다고 하더라도 이례적이

---

*Pacific Sun*호 사건(1983 A.M.C. 830 (Arb. at N. Y. 1983))에 관한 뉴욕중재에 따르면, “Texacotime 2 (Shelltime 3도 동일)에서는 최종항해조항이 필요한 범위까지 기간조항에 우선적으로 적용된다고 보고 있다. 그것은 ‘합리적 계산’의 원칙을 명시적으로 (Intertanktime 80과 Balttime과 동일하게는) 또는 묵시적으로 (Stbtime과 Mobilttime과 동일하게는) 일체화되지 않는다”고 설명하고 있다. 다만 동일조항을 규정한 *Beepeetime 2*에 대해서는 ‘Notwithstanding the provision of Clause 3 hereof’가 삭제되어 있으므로 그 판단을 회피하고 있다. 또한 동일한 판례로서 *Narnian Sea*호 사건(1991 A.M.C 274(Arb. at N.Y. 1986))를 들 수 있다 ; *World Symphony*호 사건([1992] 2 Lloyd’s Rep. 115)의 Butler-Sloss 판사에 따르면 “제18조 (Shelltime 3서식의 최종항해조항, 다만 현행의 서식 Shelltime 4에서는 제19조)가 제3조 (Shelltime 3서식의 용선기간조항, 다만 현행의 서식에서는 제4조)에 우선되어야 하는 것은 명백하며, 그 결과 용선자는 최종항해의 지시를 할 권리를 가지고 있었다”고 판시하고 있다.

62) 여성구, 전제논문, pp.83-85.

63) 예컨대 최종항해는 계약종기를 초과하여 30일 내지 40일이 되는 경우도 있을 수 있다.

64) *Watson Steamship Company v. Merryweather & Co.* (1913) 18 Com.Cas. 294 ; *Meyer v. Sanderson (R. F.) and Co.* (1916) 32 T.L.R. 428 ; *The London Explorer* [1971] 1 Lloyd’s Rep. 523 ; *The Dione* [1975] 1 Lloyd’s Rep. 115 ; *The Johnny* [1977] 2 Lloyd’s Rep. 1 ; *The Peonia* [1991] 1 Lloyd’s Rep. 100 ; *The Black Falcon* [1991] 1 Lloyd’s Rep. 77.

아닌 경우에 손해배상청구가 인정되며, ③ 다만 실질적인 가능성으로서 그 발생을 예견할 수 있다고 하더라도 거의 경미한 상황에서밖에 발생하지 않고 또한 그 발생이 이례적인 경우에는 원고의 배상청구는 인정되지 않는다는 것이었다. 그리고 동 원칙은 과거 150년 이상이나 정식으로 이용되는 과정에서 상반되는 두 가지의 '손해(limb)'로 분리하여 경직화된 것이었지만, 최근의 접근법은 위의 *Heron II*호 사건 및 다른 동 원칙을 취급한 선례에서 이 두 가지의 '손해'를 통일화하여 적용하는 경향에 있다"고 판시하였다.

더욱이 중재판정부의 사실인정에 의하면, ① 용선자의 지식으로서는 다음의 용선계약의 해약기일에 맞출 수 없게 된다는 것에 대해 반선지연에 의한 위험으로서 인식되고 있었으며 그것은 이례적인 것이 아니라 반대로 당사자가 상정한 결과의 부류이며, ② 시장용선료가 급격하게 변동한다는 것은 시장에서의 상식이며, ③ 선주가 입은 금액의 손해, 즉 반선지연에 의해 용선개시의 일시를 용선료를 감액하는 것으로 조정할 필요성은 'not unlikely'한 위반의 결과라고 당사자가 상정했다고 하여 선주의 주요한 청구는 'too remote'가 아니라는 결론을 내려 중재판정부의 판단을 지지하였다.

더욱이 동 판사는 "이 결론이 다른 선례<sup>65)</sup>와 모순되지 않는다는 취지를 지적한 후에 계약위반에 대한 손해배상은 금전으로 해결될 수 있는 한 원고를 계약이 이행되었다면 처하게 되었을 상황과 같은 입장에 두는 것이다.<sup>66)</sup> 따라서 시장가격의 차이를 이용하는 것은 단순히 이 원칙의 적용을 의도하고 있는 것에 불과하며 상황에 따라서는 손해배상액의 산정이 어렵게 된다는 사실이 실제의 손해보다 현저하게 적은 손실밖에 회수할 수 없도록 제한한다는 것을 의미하는 것으로는 생각되지 않는다"고 판시하여 그 판단의 타당성을 강조하였다.

## V. 결 론

1994년 10월말에 정기용선의 최종항해에 대한 *Gregos*호 사건(항소법원 판결)의 귀족원 판결이 내려졌는데,<sup>67)</sup> 이 사건판결의 특징은 다른 해사판례에서 볼 수 있는 해운실무에 대한 실무상의 고려가 거의 없다는 점이다. "계약은 계약이다"고 말하고 있는 *Templeman*

65) 조속한 용선계약의 종료에 관한 사건(*The Elena d'Amico* [1980] 1 Lloyd's Rep. 75), 화물의 불착에 관한 사건(*R. & H. Hall, Ltd. v. W. H. Pim, Junr., & Co. Ltd.* (1928) 30 Lloyd's L. Rep. 159), 화물의 인도지연에 관한 사건(*Louis Dreyfus Trading Ltd. v. Reliance Trading Ltd.* [2004] 2 Lloyd's Rep. 243), 손상화물에 관한 사건(*Obestain Inc. v. National Mineral Development Corporation Ltd.* [1987] 1 Lloyd's Rep. 465) 참조.

66) 이 원칙에 대해서는 2007년 3월 28일 최고법원(귀족원)에서 판결된 *Golden Strait Corporation v. Nippon Yusen Kaisha [sic] Kaisha* 사건([2007] UKHL 12)에서 그 유효성이 재인식되고 있다.

67) 1993년 5월 27일의 항소법원 판결에서는 최고법원(귀족원)으로의 상고허가가 인정되지 않았지만 (Leave to Appeal to the House of Lords was refused), 1993년 11월 23일에 선주의 신청을 수리하여 심리한 최고법원 상소심사회의에서는 상고를 허가하였다. 그 후 1994년 6월 27, 28, 29일에 심리가 이루어져 10월 27일에 판결된 사안이다([1995] 1 Lloyd's Rep. 1).

경의 의견은 상징적이지만 Mustill경조차도 “문제의 해결을 시도하는데 있어서 실무상 초래되는 결과를 추측할 것이 아니라 계약이 무엇을 규정하고 있는지를 직시하는 것이 중요하다”고 말하면서 *Peonia*호 사건에 있어서 지방법원의 Savill판사의 의견에 동의하고 있다.<sup>68)</sup>

해사판례가 보통법의 발전, 그 중에서도 계약법의 분야에서 중요한 위치를 차지하고 있었던 것은 물론이지만, 종래에는 해사법을 계약의 특수한 분야로 보는 경향도 많았던 것으로 생각된다.<sup>69)</sup>

*Gregos*호 사건판결에서 일관되고 있는 입장은 해사분쟁을 계약법의 일반 기본원칙에서 규율하려고 하는 것에 있다고 볼 수 있다. 보통법에서는 이행기 이전의 계약이행거절이 있으면 피위약자가 이것을 인정한 이후는 자신의 계약의무이행을 면하게 되지만, 다만 인정의 의사표시는 명백하게 되어야 한다. 그러나 일단 이것을 인정하면 철회는 허용되지 않는다. 그 후 당사자가 계약이행을 하였더라도 양 당사자의 권리의무는 새로운 계약으로 결정된다.<sup>70)</sup>

*Gregos*호 사건판결에 의해 최종기일은 대개 무명약관으로 해결되고 있지만, 그 이유를 선주의 선하증권소지인에 대한 목적항까지의 화물운송의무만으로 파악하려고 한다면 용선자와의 관계가 애매하기 되기 쉽다. 항해 중에 용선계약의 최종기일이 도래하였기 때문에 선주가 중간항에 기항하여 화물을 양화하고, 선하증권의 목적지까지 전송하는 노력과 비용을 아끼지 않는다면 용선자는 계약이 해약되어도 그 이후는 용선료의 지급의무를 면하게 되므로 용선자에게는 문제가 되지 않는다고 생각한다. 선주가 화물전송수단을 고집하기까지 하여 계약을 해약한 이상 반선을 재촉하는 이득이 있을 것이므로 전송비용의 부담을 그대로 용선자에게 손해로서 구상할 수 있는지 여부도 문제가 된다.

또한 가령 용선자가 전송비용의 구상에 응했다고 하더라도 조기 반선에 의해 지급을 면하게 된 용선료의 절감분을 고려할 경우 용선자는 해약을 환영할 것이다. 위의 사정이 조건약관일지라도 해약권을 행사할지 여부는 선주의 선택이므로 변함이 없다. 원래 무명약관으로 할 필요성은 반선의 지체에 관한 여러 사정에 의해 선주의 해약권을 제약하고 용선자의 보호를 도모하는 것에 있으므로 위의 사례의 판결이유에 열거한 설명으로는 근거가 빈약하다고 생각한다.

그런데 시장의 호황이 계속되는 상태에서는 용선자는 정기용선계약에서 인정되는 최대한의 시점까지 본선을 사용할 수 있도록 하는 최종항해를 체결할 것이다. 그러나 이와 같

68) *The Peonia* [1991] 2 Lloyd's Rep. 100.

69) 해사판례에 자주 언급되는 '상업해운의 긴급성(exigencies of maritime commerce)'이 적정한 예이다. 또한 달리 예컨대 *Gregos*호 사건의 원심에 있어서 Hirst경의 “구속받는 선례가 없을 때 법정 취해야 할 정당한 해결법은 선주와 용선자의 영업상의 여러 요청과 상업상 일반적으로 고려해야 할 각종 사항을 비교·고찰하는 것이다”고 판시하고 있다([1993] 2 Lloyd's Rep. 335).

70) Cooke, J., et al, *Voyage Charters*, 3th ed., Informa Law Ltd, 2007, pp.34-35 ; 선례로서는 용선료 미지급을 이유로 선박을 철수시킨 후 다시 계약이행을 개시한 *Aegnoussiotis*호 사건([1977] 1 Lloyd's Rep. 268)이 있다.

은 행위는 당연히 반선지연의 가능성을 초래하게 되어 면책조항에 해당하지 않는 한,<sup>71)</sup> 가령 그 지연이 양륙지에서의 선박의 혼잡 및 하역인부의 스트라이크 등 용선자에게 아무런 책임이 없는 사유에 의해 발생하였다고 하더라도 용선자에 대해 단지 초과기간분의 배상뿐만 아니라 선주의 그 이후의 상실수익에 대해서까지 배상하게 하는 위험을 내포하게 된다.<sup>72)</sup>

따라서 *Achilleas*호 사건에서 본 바와 같이 선주로서는 반선지연이 발생할 것 같은 경우 시장용선료 등에 관해 가능한 증거로 될 수 있는 많은 정보를 수집하여 나중의 손해배상 청구에 대비해 두는 것이 중요하며, 한편으로 용선자로서는 *Shelltime 3* 제18조<sup>73)</sup>의 규정을 두어 손해배상의무의 위험을 회피해 둘 필요가 있을 것이다.

즉 *Achilleas*호 사건에 있어서 2006년 12월 영국 지방법원은 정기용선계약상의 반선지연에 대한 손해배상액의 문제에 대해 새로운 판단을 내렸다고 볼 수 있다. 거기서는 현재까지 검토되었던 적이 없었던 반선 이후의 실제의 선주의 상실수익에 대해서도 손해배상액에 포함시킬 수 있게 되었다는 점에서 향후의 판례에 하나의 중요한 지침을 제공하는 선례라고 할 수 있다.

## 참 고 문 헌

1. 김형배, 『민법학강의[이론·판례·사례]』 제4판, 신조사, 2005.
2. 양정호·이병문, “정기용선계약에서 용선정지(off-hire)의 성립요건에 관한 연구,” 『해운물류연구』, 제52호, 한국해운물류학회, 2007.
3. 여성구, “정기용선계약의 최종항해에 대한 사례연구,” 『한국항만경제학회지』, 제21권 제4호, 한국항만경제학회, 2005.
4. 이승호, “정기용선 선장의 불법행위에 대한 선주의 책임,” 『한국해법학회지』, 제26권 제1호, 한국해법학회, 2004.
5. 임동철, “정기용선계약에서 선주 및 용선자의 제3자에 대한 책임문제에 관한 약간의 고찰,” 『한국해법학회지』, 제26권 제2호, 한국해법학회, 2004.
6. 津田滋·竹村英員·川原泰正, 『傭船契約と海上物品運送契約』, 成山堂, 1983.
7. Baughan, S., *Shipping Law*, 3rd ed., Cavendish Publishing Ltd., 2004.
8. Boyd, S. C., Burrows, A. S. & Foxton, D., *Scrutton Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 1996.
9. Colinvaux, R., *Carver's Carriage by Sea*, Vol. 1 & 2, 13th ed., Stevens & Sons Ltd., 1982.
10. Cooke, J., et al, *Voyage Charters*, 3th ed., Informa Law Ltd, 2007.

71) 예컨대 1946년 NYPE 서식 제16조의 규정 등이다.

72) *Achilleas*호 사건에 있어서 드라이독과 선박매매의 지연에 대해 중재인은 용선자 대리인의 동의를 얻어 당사자가 인식하고 있는 위험이라고 판단하였지만, Clarke판사는 이 결론에 대해 논의의 여지가 있다고 언급하고 있다.

73) “...Notwithstanding the provision of clause 3 hereof, should the vessel be upon a voyage at the expiry of the period of this charter, charterers shall have the use of the vessel at the same rate and conditions...”

11. Gaskell, N., Debattista, C. & Swatton, R. J., *Chorley & Giles' Shipping Law*, 8th ed., Pitman Publishing Ltd., 1995.
12. Gilmore, G. & Black, C. L., *The Law of Admiralty*, 2nd ed., Foundation Press Inc., 1975.
13. Girvin, S., *Carriage of Goods by Sea*, Oxford University Press Ltd, 2007.
14. Treitel, S. & Reynolds, F. M. B., *Carver on Bill of Lading*, Sweet & Maxwell Ltd., 2001.
15. Wilford, M. Coghlin, T. & Kimball, J. D., *Time Charters*, 5th ed., Lloyd's of London Press Ltd, 2003.
16. Williams, H., *Chartering Document*, 3rd ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1996.
17. Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 5th ed., Pearson Education Ltd., 2004.

<요 약>

## 정기용선계약에서 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 손해배상청구

한낙현·정준식

*Achilleas*호 사건은 정기용선계약에서 용선자의 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 그 손해배상청구와 관련된 사안이다.

이 사건에서 중재판정부는 정기용선계약상의 반선지연이, ① 다음의 계약에 대한 지연, ② 드라이독에 대한 지연, ③ 본선의 매매에 대한 지연 등을 초래할 수 있다고 말하고, 이들이 반선지연에 대한 위험이라는 것을 해운업에 종사하는 자에게는 이미 인식되고 있으며, 또 시장이 항상 변동한다는 것도 알려져 있는 사실이라는 것을 인정하였다. 그리고 손해의 범위가 예상한 것보다 컸다는 사실은 손해배상청구상에 문제가 되지 않으며, 선주가 주장하는 손해의 종류가 추가사항의 체결 시에 당사자에 의한 계약위반으로부터 발생한 것이기 때문에 선주의 주요한 청구는 '통상손해'에 해당한다고 하여 중재인 다수결로 이것을 인정하였다.

이것에 비해 용선자는 지금까지 반선지연에 대해 상실수익이 인정된 선례는 없기 때문에 일반적으로 알려진 손해배상액의 산정기준은 동 원칙의 '통상손해'에 기초하여 반선해야 할 일자로부터 실제로 반선된 일자까지의 시장용선료와 계약용선료와의 차액을 근거로 해야 한다는 것이다. 따라서 상실수익이 손해배상액으로서 인정되기 위해서는 동 원칙의 '특별손해'를 근거로 용선자가 계약체결 시에 스케줄대로 반선하는 것이 중요하다는 취지의 통지를 받고 반선지연에 의한 손해에 대해 책임을 진다는 것을 인식하고 있었던 것이 필요하다고 주장하여 상소하였다.

본 연구에서는 정기용선계약에서 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 그 손해배상청구와 관련된 지금까지의 여러 판례를 분석한 후, 특히 *Achilleas*호 사건 판결내용을 중심으로 그 함축된 의미를 고찰하는데 목적을 두고 있다.

□ 주제어 : 상실수익, 반선, 용선계약, *Achilleas*호 사건