

항해용선계약상 안전선석의 묵시조건에 관한 연구*

한낙현** · 김은주***

A Study on the Implied Terms of Safe Berth under Voyage Charterparty

Nak-Hyun Han · Eun-Joo Kim

목 차

- | | |
|------------------------|-----------------------|
| I. 서론 | IV. Rebon호 사건판결내용의 분석 |
| II. 선석의 안전성에 관한 일반적 고찰 | V. 결론 |
| III. 안전선석에 관한 묵시조건 | |

Key Words: implied terms, safe berth, voyage charterparty, the Rebon case, obligation to nominate a berth

Abstract

The purpose of this study aims to analyse the implied terms of safe berth under Voyage charterparty with the Rebon case. Where the safety of the berth is warranted, but not the safety of the port, then the charterer's obligation is to nominate a berth which can be approached safely from within the port and which was itself, save insofar as affected by hazards or risks which affect the port as a whole or all of the berths within it. This case is an appeal from an order made by the judge dismissing an appeal from a final declaratory award on preliminary issues made by arbitrators.

The judge expressed the question for decision somewhat differently as follows: if a specific load port is named in a voyage charterparty and there are several possible berths within that port to which a vessel could be directed to load by the charterers and there is no express warranty in the charterparty of the safety of either the port or the berth to which the vessel is to be directed by the charterers, is the charterparty subject to an implied term that the charterers must nominate a safe berth at that load port?

▷ 논문접수: 2010.07.08. ▷ 심사완료: 2010.08.21 ▷ 게재확정: 2010.08.31

* 이 연구결과물은 2010년도 경남대학교 학술연구장려금의 지원에 의하여 이루어진 것임.

** 경남대학교 경제무역학부 부교수, nhhan@kyungnam.ac.kr, 055-249-2437, 대표집필

*** 일본 후쿠오카(福岡)대학 상학부 연구원, 010-9334-6525, 공동저자

I. 서론

영국 보통법에서 판례로 정립된 안전항의 개념은 어떤 선박이 이례적인 사태가 발생하지 않는 한, 상당 기간 통상의 조선항해기술을 가지고 회피할 수 없는 위험에 처하여지지 않은 상태로 이에 도착하여 이를 사용하고 이로부터 돌아 갈 수 있는 곳을 말한다.¹⁾ 그리고 어떤 항구가 안전항인지는 개개의 사안마다 해당 선박의 종류, 운송서비스의 성질, 해당 항구의 조건에 따라 판단하여야 하는 사실문제(matter of fact)이다.²⁾ 다만 항구의 안전성 여부에 대한 판단은 사실문제가 되고 해당 항구가 안전항인가의 여부를 판단함에 있어서 적용되어야 할 기준은 결국 법률적인 판단이 되어야 하므로 그 기준은 법률문제가 되는 것이다.³⁾

그리고 항에는 어느 정도의 위험이 따르기 마련이므로 위험이 있다고 하여 무조건 안전하지 않은 항구가 되는 것은 아니다. 즉 위험이 있더라도 통상의 조선항해기술을 가지고 회피할 수 있는 위험이라면 안전항이라 할 수 있다. 다시 말하면 통상의 항해조선기술을 가지고 회피할 수 없는 위험이 있어야만 안전하지 않은 항구가 된다.⁴⁾

항해용선계약이나 정기용선계약의 경우에 해상운송인의 의사와는 관계없이 용선자는 용선선박의 선적과 양륙 또는 인수, 반선을 위하여 특정항을 지정할 권리를 가지며, 또한 용선자는 선박이 출입항 및 하역작업을 이행할 수 있는 안전항(안전선석)을 선정할 주의의무가 있다.⁵⁾ 영국 보통법에서는 용선자에게 선적항과 양륙항을 지정할 권리 및 안전항(안전선석)을 지정할 묵시적 의무를 부과하고 있다.

안전항(안전선석)을 지정할 용선자의 묵시적 의무는 보통 용선계약서에서 명시적 조건에 의하여 강화되고 있다.⁶⁾ 그런데 명시적 조건이 없더라도 해상운송계약의 특성상 용선자의 안전항(안전선석) 지정의무는 운송계약의 묵시적 의무로서 당연히 인정된다.⁷⁾

1) *The Eastern City* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127.

2) 예컨대 25만 톤급 대형 탱커가 입항하기 어려운 항구일지라도 보통의 선박이 아무런 위험없이 입항할 수 있을 경우에는 그러한 선박에 대하여는 안전항으로 인정이 될 것이다 ; 어떤 항구가 안전항인지 여부는 사실과 정도의 문제로서 해당 선박과 관련하여 본선의 감항능력을 전제로 하여 결정되어야 한다. 광의의 안전항의 요건은, ① 도달할 수 있고, ② 사용하며, ③ 이례적인 사태가 없는 한 회피할 수 없는 위험에 노출되지 않고서 해당 항구로부터 회항할 수 있으면 된다. 이 요건이 충족되지 않는 한 안전항이라 할 수 없으며 이것은 특정선박이 특정기간에만 한정되는 사항이다(이광희·이원정, 『용선계약실무』, 박영사, 2009, p.57).

3) *Lensen Shipping Ltd v. Anglo-Soviet Shipping Co Ltd* (1935) 52 L.L.Rep. 141.

4) 송상현·김현, 『해상법원론 제4판』, 박영사, 2008, pp.457-458 ; 한낙현, “항해용선계약상 안전항 담보의무위반에 의한 초과정박손해배상금의 청구에 관한 연구,” 『한국항만경제학회지』, 제25집 제2호, 한국항만경제학회, 2009, p.150.

5) 박용섭, 『해상법론』, 형설출판사, 1994, p.522.

6) S. Baughen, *Shipping Law*, 4th ed., Cavendish Publishing Ltd., 2009, pp.215-216 ; S. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford University Press Ltd, 2007, pp.248-249.

7) 심재두, “영국 해상물건운송법⑥,” 『해양한국』, 통권 제237호, 1993, p.146 ; 정영석, 『용선계약 법강의』, 2005, p.136.

용선계약에서 선적항과 양륙항의 안전성에 대한 의무를 용선자에게 부담시키는 이유는 선주의 편의와 그 지정에 따른 비용부담을 고려한 것이 아니라 선적항과 양륙항의 지정은 용선자의 상업적 필요에 따른 것이기 때문이다. 따라서 용선자는 실질적으로 중요한 안전항(안전선석) 지정이라는 상사사항을 행사하기 때문에 선의의 관리자로서 주의를 기울여야 한다.⁸⁾ 이와 같은 안전항(안전선석) 지정의무는 용선계약의 표준서식⁹⁾에 선적항, 양륙항 및 반선항에 관한 약관에서 안전항(안전선석)의 지정에 관한 규정을 두고 있다.

한편 *Mediterranean Salvage & Towage Ltd. v. Seamar Trading & Commerce Inc. (The Rebon)* 사건¹⁰⁾(이하, “Rebon호 사건”이라 한다)은 최종선언적 중재판정에 의해 제기된 법률상의 논점(point of law)에 대해 1996년 중재법 제69조상의 상소와 관련된 사안으로, 이 사건에서는 안전선석의 묵시조건이 주요한 쟁점이었다.

안전항·안전선석과 관련된 선행연구로는, 김종석(2010), 오세영·유시용(1997), 이창희(2005), 한낙현(2009)¹¹⁾ 등이 있는데 이들 연구에서는 안전항의 의미와 판단기준, 안전항지정의무, 안전항담보조건을 중심으로 분석한 것에 비해, 본 연구에서는 항해용선계약에서 안전선석의 묵시조건이 쟁점이 된 Rebon호 사건에 대해 영국법을 중심으로 분석하고 있는 것에 차이가 있다.

본 연구에서는 안전선석과 관련된 일반적인 사항을 고찰하고 안전선석과 묵시조건을 관계를 분석한 후, 이 같은 분석을 기초로 안전선석과 묵시조건 간에 쟁점이 된 Rebon호 사건을 중심으로 분석하여 그 시사점을 도출하는데 목적이 있다.

II. 선석의 안전성에 관한 일반적 고찰

일반적으로 항해용선계약에 적용되는 기준은 정기용선계약에도 적용된다. 추밀원은 *Houston City*호 사건¹²⁾에서 다음과 같이 판시하였다. 정기용선계약에서 용선자가 본선을 양호, 안전한 항 간의 항해에 사용해야 할 것을 약속한 경우 용선자의 책임은 적어도 통상의 상태에서는 항해용선계약에서 용선자가 안전항을 지정하는 것을 약속한 경우와 마찬가지로이다.¹³⁾

8) 김종석, “안전항의 판단기준에 관한 연구,” 『해양비즈니스』, 제15호, 한국해양비즈니스학회, 2010, p.60 ; 오세영·유시용, “용선계약의 안전항 담보조건,” 『한국해법학회지』, 제19권 제1호, 한국해법학회, 1997, p.167.

9) 1939년 *Baltim*(2001년 개정)서식 제1조, 제2조, 1993년 *NYPE*서식 제12조, 1994년 *Gencon*서식 제1조.

10) [2009] *EWCA Civ.* 531.

11) 김종석, 전제논문, pp.59-80 ; 오세영·유시용, 전제논문, pp.157-170 ; 이창희, “용선자의 안전항 지정의무에 대한 소고,” 『한국해법학회지』, 제27권 제1호, 한국해법학회, 2005, pp.41-73 ; 한낙현, 전제논문, pp.149-174.

12) *Reardon Smith Line v. Australian Wheat Board (The Houston City)* [1956] 1 *Lloyd's Rep.* 1.

그러나 APJ Priti호 사건¹⁴⁾에서 Bingham판사가 지적한 바와 같이 선적항 또는 양륙항이 명시되거나 또는 기재되어 있는 항해용선계약 하에서의 운항시보다도 선주가 세계의 여러 항으로 항해할 것을 요구받는 정기용선계약 하에서의 운항시에 본선의 선주는 안전항의 약속에 기초한 보호를 보다 많이 필요로 하고 있다. Evia(No.2)호 사건¹⁵⁾의 변론 중에 Roskill경은 대부분의 항해용선계약 하에서 다시 지정할 권리의 결여를 포함하여 정기용선과 항해용선의 이 분야에 대한 구별을 염두에 두고 지정항이 지정된 후에 비안전하게 된 때 정기용선자에게 부과되는 제2차적 의무가 항해용선자에게도 마찬가지로 적용되는지 여부를 설명하는 것을 거부하였다.¹⁶⁾

안전항담보의무가 있는 경우 용선자는 기항을 지시한 항의 선거(dock), 안벽, 선석, 기타 장소의 안전성에 대해서도 책임을 진다.¹⁷⁾ 이것은 본선이 항상 부양상태로 안전하게 정박할 수 있는 장소에서 선적, 양륙한다는 의무가 규정되어 있지 않더라도 마찬가지로 해석이 될 것이다.

Baltimere서식에 의해 용선된 Terneuzen호는 레닌그라드에서 지정된 선석의 비안전성으로 인해 손해를 입었다. 그래서 용선계약 제1조의 문구에 의해 용선자에게 부과된 의무의 범위에 대해 문제가 제기되었다. 즉 제1조의 문구는 “본선은 아래의 범위에서 항상 부양상태이며 안전하게 정박할 수 있거나 또는 안전하게 정박할 수 있는 양호하고 안전한 항 또는 선석 간의 합법적 항해에 사용되어야 한다”고 규정되어 있었다. 항소법원은 다수의견으로 위의 문구는 그 자체에서 본선이 항내의 안전선석을 지정받아야 한다고 해석할지 또

13) Batis Maritime Corporation v. Petroleos del Mediterraneo, S. A. (The Batis) [1990] 1 Lloyd's Rep. 345.

14) Atkins International HA v. Islamic Republic of Iran Shipping Lines (The AJP Priti) [1987] 2 Lloyd's Rep. 37.

15) Kodros Shipping Corporation v. Empresa Cubana de Fletes (The Evia (No.2)) [1982] 2 Lloyd's Rep. 307.

16) D. R. Thomas, *Legal Issues Relating to Time Charterparties*, Informa, 2008, pp.20-21 ; 용선자의 제2차적인 의무를 인정한다는 것을 전제로 하면 선박이 지정된 항구에 입항하기 전에 그 항구가 예측하지 못한 사유로 이미 안전하지 않게 된 경우에 용선자는 다른 안전항을 지정할 의무를 지고 있는데, 용선자가 이를 이행하지 않을 경우에는 선주는 입항을 거절할 수 있다. 이는 일반적으로 정기용선에 해당하는 것으로 보아야 한다. 그러나 이러한 의무를 항해용선계약에도 인정한다면 항해용선계약의 성질상 선주에게 계약의 해지권을 인정할 수도 있다고 보아야 할 것이다. 따라서 항해용선의 경우에도 용선자의 제2차적 의무를 인정한다는 것을 전제로 한다면 안전항 지정의무는 중간(무명)조건으로 보아서 그 구체적인 위반의 상황에 따라 계약의 해지나 손해배상의 청구가 가능하다고 보아야 할 것이다(정영석, 전게서, p.140 ; J. F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Pearson Education Ltd., 2008, pp.31-32).

17) 미국의 경우도 안전항과 안전선석의 담보는 정기용선계약에 필수적 부분이라고 보고 있다. 용선자는 선적항과 양륙항을 지정할 때에 광범한 자유를 부여받음으로 이 담보는 용선자가 지정항과 선석이 용선계약을 이행할 때에 용선된 선박에 있어 안전하다는 담보를 제공하는 의미에서 선주에게 매우 중요하다. 용선자가 비안전항 또는 비안전선석을 지정하였기 때문에 본선이 손상 또는 지연된 경우에 선주는 용선자로부터 회수할 권리를 가진다. 더욱이 선주에게는 비안전항 또는 비안전선석에 대한 용선자의 항행지시의 수락을 거절할 정당한 사유가 있다고 보고 있다(D. R. Thomas, *op.cit.*, pp.286-287 ; T. Coghlin, et. al., *Time Charters*, 6th ed., Informa, 2008, p.224).

는 이 문구가 있음에 따라 이것과 같은 효과를 가진 조항이 용선계약에 묵시적으로 포함되어 있다고 해석해야 할지, 그 어느 쪽이라고 판시하였다. Slessor판사는 이 사건에서 제1조의 규정은 거기에 거래통념상 양호하고 안전한 항에 선박을 향하게 하는 선주의 권리를 포함하며 따라서 항 또는 장소라는 것은 그 범위내에서 양호하고 안전한 선석을 포함한다는 것을 요구하고 있다고 설명하고 있다.¹⁸⁾

안전선석에 관한 용선자의 의무는 안전항에 관한 것과 마찬가지로이다.¹⁹⁾ Carnival호 사건²⁰⁾에서는 항내에서 접안중인 해당 선박에 타선박이 근접하여 항해한 영향으로 본선의 선체에 손상이 발생한 사안이다. 이 사건에서 영국 법원은 본선이 접안되어 있던 선석은 펜더의 형태 및 부착위치가 잘못되어 있고 또한 항만의 도선 시스템 및 항의 안전에 대한 주의가 전반적으로 결여되어 있으므로 해당 항은 안전항이 아니며, 따라서 용선자는 안전항 지정의무를 위반하였다고 판시하였다. 그러므로 본선의 손해는 타선박의 부주의에 의한 항해와 용선자의 안전항 지정의무 위반이 결합되어 발생하였으므로 공동 피고인 타선박의 소유자와 용선자는 관련법²¹⁾에 따른 과실비율로 선주에게 배상해야 한다고 판시하였다.

Mediolanum호는 NYPE서식으로 용선되었다. 용선기간중 용선자는 대리인을 통해 본선에 있어 안전항인 Las Minas에서 본선에 연료유를 급유하였다. 연료유를 급유할 때에 용선자는 암묵리에 연료유공급업자에게 연료유를 급유할 정확한 장소를 선택할 것을 수권하였다. 연료유공급업자가 실제로 선택한 장소는 교사에 관한 내용이 해도에 기재되어 있지 않은 곳이므로 그곳은 비안전하여 그 결과 본선은 손해를 입었다.²²⁾

항소법원은 연료유 공급업자는 연료유 적재장소의 선택할 때 실제로 용선자의 대리인으로서 행동하였는지 여부에 중대한 의문을 표명하였다. 이 사건에서 Kerr판사는 Isabelle호 사건²³⁾에 대한 Goff판사의 판결내용에 동의하면서, “공급업자는 항장(港長) 또는 항만당국과 유사한 기능을 대신해 수행할 수 있다고 간주하고 항장 또는 항만당국의 행위는 용선자의 행위가 아니라”고 판결하였다.

공급업자가 용선자의 대리인이라는 것에는 커다란 의문이 있어 이것은 상정할 수 없다고 하여 법원은 안전항에 대한 약속의 위반은 없으며, 따라서 용선자에게 책임은 없다는 것을 인정하였다. 더욱이 공급업자가 독립의 계약자로서보다 오히려 본선에 지시할 대리인으로서 진정하게 행동했다더라도 용선자가 대위책임을 부담할 공급업자 측에 과실은 없었다.²⁴⁾

18) Lensen Shipping v. Anglo-Soviet Shipping (1935) 52 Ll.L.Rep. 141. 또한 Stag Line v. Ellerman & Papayanni Lines사건((1949) 82 Ll.L.Rep. 826)도 참조.

19) Compania Naviera Maropan S/A v. Bowater's Pulp and Paper Mills Ltd. (The Stork) [1955] 1 Lloyd's Rep. 349.

20) Prekookeanska Plovidba v. Felstar Shipping Corporation and Sotromar Srl. and ST Scantrade A.B. (Third Party) (The Carnival) [1992] 1 Lloyd's Rep. 449, [1994] 2 Lloyd's Rep. 14 (C. A.).

21) The Civil Liability (Contribution) Act 1978.

22) Mediolanum Shipping Co. v. Japan Lines Ltd. (The Mediolanum) [1984] 1 Lloyd's Rep. 136.

23) Cosmar Compania Naviera S. A. v. Total Transport Corporation (The Isabelle) [1982] 2 Lloyd's Rep. 81.

Mediolanum호 사건에서 항소법원이 표명한 주의와 더욱이 Isabelle호 사건에서 Goff판사의 판결을 법원이 채택하였는데도 불구하고 Staughton판사는 Erechthion호 사건²⁵⁾에서 Dawes섬의 묘박지에서 발생한 본선 손해에 대해 그곳에서 명령한 Port Harcourt의 항장의 지시는 NYPE서식상 용선자의 지시로서 고려해야 한다. 즉 그 지시는 이것에 따를 선주에 대해 용선자가 보상하는 묵시적 의무에 의해 증명된다고 판시하였다. 그러나 판사는 대리의 문제로서가 아니라 항장이 지정한 Port Harcourt의 양륙장소로의 항해에 대해 용선자가 지시했다는 것을 근거로 오히려 사건으로 취급할 것을 선호하고 있다고 표명한 것은 주목할 가치가 있다.

Evaggelos Th호 사건²⁶⁾에서 Donaldson판사는 본선은 항상 안전한 부양상태로 정박할 수 있다고 하는 문구에 대해 그것은 선석의 순수한 해사적 성격에 한정된다고 해석하였다. 그러나 이 판사는 “본선은 항상 안전한 부양상태로 정박할 수 있다”는 문구가 Baltimere 서식과 NYPE서식에서 사용되고 있는 것과 다르다는 것을 분명하게 인정하고 있다. 따라서 이들의 문구는 이 판사와 같이 제한적으로 해석해야 할 것이 아니라 거기서 검토된 모든 측면에 관한 안전성의 규정이라고 이해해야 할 것이다.

Ⅲ. 안전선석에 관한 묵시조건

최근 일반적인 계약이나 용선계약에 조건을 묵시하는 경우의 문제점에 대한 정확한 접근은 귀족원 판례인 Attorney General of Belize v. Belize Telecom Ltd.사건²⁷⁾에서 제시되고 있다.²⁸⁾ 이 사건에서 Hoffmann경은 계약서상에 어떤 문제가 발생할 경우에 그것을 명시적으로 규정하지 않을 경우에 묵시의 문제가 발생한다는 중요한 점을 지적하고 있다. 당사자가 어떤 사건이 발생하기를 의도했다면 계약서에 그러한 내용이 기술되어야 할 것이다. 그러하지 않을 경우 그 계약서의 명시규정은 계속적으로 방해받지 않을 것이다. 어떤 사건이 당사자의 일방 또는 타방에 손해를 초래한 경우 그 손실은 그것이 발생한 경우의 상태를 의미하는 것이다.

24) The Mediolanum [1984] 1 Lloyd's Rep. 136.

25) New A Line v. Erechthion Shipping Co. (The Erechthion) [1987] 2 Lloyd's Rep. 180.

26) Vardinoyannis v. The Egyptian General Petroleum Corporation (The Evaggelos Th) [1971] 2 Lloyd's Rep. 200.

27) [2009] U.K.P.C. 10.

28) Hoffmann경의 분석은 과거의 판례인 Investors Compensation Scheme v. West Bromwich Building Society사건([1998] 1 W.L.R. 896)에서도 계약의 해석에 대한 그의 접근이 상당 부분 언급되어 있었다. 향후 묵시조건에 대한 상세한 분석이 필요하며 이것은 계약전체로서의 해석에 있어서 하나의 과제로 삼기에 충분하다고 할 수 있다(Trollope & Colls Limited v. North West Metropolitan Hospital Board [1973] 1 W.L.R. 601 ; Equitable Life Assurance Society v. Hyman [2002] 1 A.C. 405).

Hoffmann경은 역사적으로 사용되어 왔던 심리기준인 “묵시계약은 지극히 당연한 것으로 존재해야 하는지, 또는 원활한 거래를 위해 불가결한 것으로 존재해야 하는지”와 관련된 것이 아니라 문제의 상황 하에서 증거문서가 전체적으로 무엇을 의미하고 있는지를 합리적으로 판단하는 것이라고 강조하였다.

항의 안전성에 관해 명시 또는 묵시의 조항이 존재하지 않고 항의 모든 선석이 같은 방법으로 같은 정도로 비안전하다고 예측되는 경우에 선석의 안전성에 관한 명시조항이 선주에게 도움이 되는 것은 아니다.²⁹⁾ APJ Priti호 사건에서 항소법원은 이러한 용선계약의 안전선석조항은 항내의 지정선석으로의 이동과 대립한다고 하여 항으로의 접근수로에 대한 안전성을 대상으로 하기 위해 사용할 수 없다고 판시하였다.

항의 경우와 마찬가지로 선석의 예측되는 안전성은 지정선석에 대한 지시의 시점에서 판단되어야 한다. 일반적으로 어느 항으로의 항해가 결정되기 전에 이 지시가 이루어질 필요는 없다.

다음의 경우에는 대리인이 용선자를 대신하여 비안전선석의 지시에 대한 책임을 진다. ① 모든 상황에서 지시는 용선자의 지시로 간주되지만, 대리인이 용선계약상 명시 또는 묵시의 안전선석에 대한 의무에 위반한 경우, ② 진정한 대리인으로 독립의 계약자가 아닌 대리인에게 과실이 있는 경우이다. 이 경우 용선계약상 안전선석담보의무의 무시에 대해 용선자는 대위책임을 진다. 그러나 항내의 특정 선석 또는 장소로의 항행을 본선에 지시하는 모든 자가 용선자에게 책임을 지게하는 일은 결코 없다.

용선자에게 본선을 배선하는 항의 안전성에 대한 명문의 규정이 없는 경우 법원은 어느 상황 하에서는 그 안전성에 관한 조항이 묵시되어 있다는 것을 인정하고 있는 것으로 보인다.

1968년 11월 유조선 Evaggelos Th호가 홍해 기타 해역으로의 항해에 용선되었다. 당시 그 부근은 전쟁지역이었다. 용선자는 선주의 전쟁보험료에 대한 일부를 지급할 것에 합의하였다. 용선계약에는 본선이 배선될 가능성이 있는 항의 안전성에 대한 규정은 없지만, 선적 또는 양륙은 본선이 항상 안전한 부양상태로 정박할 수 있는 장소에서 이루어진다는 규정이 있었다. 용선자는 본선에 수에즈 행의 항해를 명령하였다. 이 시점에서 수에즈는 휴전상태이었다. 그러나 본선 도착후 다시 교전상태로 되어 포격으로 인해 본선은 추정전손으로 되었다. 법원은 “항상 안전한 부양상태로 정박한다는 문구는 양륙지의 해상적 성질에만 관계하는 것이다. 안전성에 관한 묵시의 약정이 있다고 볼 수 있지만 거기서 말하는 안전성은 양륙항이 지정된 시점에서 안전하며 본선도착에서 출항까지의 동안에 안전하다고 예상할 수 있는 정도에 한정되어야 한다. 수에즈는 지정되었을 때 안전했으며 또한 그 시점에서 위협하게 된다고는 예상할 수 없었다. 따라서 용선자는 묵시의 안전성에 관한 조항에 위반하지 않고 있다”고 판결하였다.³⁰⁾

29) The APJ Priti [1987] 2 Lloyd's Rep. 37.

30) The Evaggelos Th [1971] 2 Lloyd's Rep. 200.

Evia(No.2)호 사건에서 Roskill경은 Evaggelos Th호 사건의 판결에 동의하였지만 그 논거에는 의문을 표시하였다.

법원은 용선계약에 상업상의 효력을 부여하는 것에 필요하다는 견해를 밝히지 않는 한 안전성에 관한 조항이 묵시된다고는 인정할 수 없다.

APJ Priti호는 이란·이라크 전쟁 중에 Damman에서 이라크의 3개의 지정항 중 1항의 '1 내지 2'개의 선석까지의 조건으로 항해용선되었다. 용선자는 Bandar Khomeini을 선정하였다. 항의 안전성에 관한 명시적 조항은 없었다. 전쟁위험조항에서 본선이 전쟁에 의해 위협하게 될 경우에 선장에게는 항해를 중단할 권리가 있었다. Bandar Khomeini로 접근하는 도중에 본선은 전투미사일에 의해 손해를 입었다.

항소법원은 양륙항의 안전성에 관한 약속이 묵시되어 있다는 것을 요구하는 것은 부적당하다는 선주의 양보를 인정하였다. Bingham판사는 “충분히 고려한 후에 명시담보를 태만히 하고 있으며 묵시조항은 용선계약상 거래의 효력에 있어 필요하지 않으며 그 같은 묵시조항은 용선계약의 명시담보가 있어야 비로소 그 역할을 할 수 있게 되므로 선언된 항이 안전하다고 예측되는 담보를 묵시할 근거는 없다”고 설명하였다.

안전항조항이 없는 경우에 안전선석담보의무는 항으로의 접근항로에까지 확장되지 않으며 항역내의 이동에 한정된다. 더욱이 전체로서의 항 또는 항내의 모든 선석에 영향을 미치지 않는 위험으로부터의 안전만에 관련되어 있다. Bingham판사는 “지정선석이 비안전하다고 예측되어도 전체로서 모든 선석 또는 항이 같은 규모로 비안전하다면 용선자 측에 위반은 없다”고 설명하였다.

한편 Rebon호 사건에서는 용선자는 묵시조건을 입증할 필요는 없었다. 당사자는 용선자가 선적선석의 안전을 담보할 것을 의도했다면 대개의 항해용선계약에서 일반적인 것과 마찬가지로 당연히 그렇게 할 수 있었을 것이며, 또한 그렇게 했을 것이다. 때때로 인쇄조항이나 타입핑된 조항에서는 명시적 안전항과 안전선석을 담보한다는 것을 규정하고 있다. 용선자가 그렇게 할지의 여부는 선택문제로서 이 사건의 특별한 상황에서 그렇게 하는 것이 필요하다는 결론을 정당화하는 것은 아니라고 보아야 할 것이다.

IV. Rebon호 사건 판결내용의 분석

1. 사실관계

1) 개요

2003년 1월 10일 개정 Gencon서식 하에서 항해용선계약이 체결되고, 본선의 선주인 원고가 피고인 용선자에게 본선을 용선하였다. Rebon호(이하, “본선”이라 한다)은 레바논의 Chekka항에서 Algiers항으로 5%의 선주임의로 과부족을 용인하는 조건으로 8,000M/T의

시멘트운송에 사용되었는데, 중재에서 선주는 용선자가 지정한 선적선석에서 해저의 돌출물에 접촉하여 선체에 손상을 입었다고 주장하였다. 2008년 8월 1일 제1심인 Aikens판사는 2007년 11월 6일 3명의 LMAA 중재인에 의해 이루어진 예비적 쟁점에 관한 최종선언적 중재판정을 기각하였는데, 이 사건은 Aikens판사에 의해 이루어진 결정에 대한 상소와 관련된 사안이다. 이 상소는 중재인이 예비적 쟁점으로 간주한 네 가지 문제 중 첫 번째 문제에 해답을 한 것 중에서 제기되었다. 용선자는 안전선석을 지정할 절대적 의무가 있다는 조건이 용선계약상에 묵시된다는 질문을 중점시하였다. 중재인은 이 질문에 대해 부정적인 해답을 하였다.

Aikens판사는 그 결정에 대한 질문을 다음과 같이 다소 다르게 설명하였다. 즉 ① 항해용선계약에 특정선적항을 지정하고 있거나, ② 항내에 용선자에 의해 선석을 지시할 수 있는 몇 개의 가능한 선석이 있거나, ③ 용선계약상 선박에 대해 용선자에 의해 지시되어야 할 항 또는 선석 중 안전성에 대한 명시담보는 존재하지 않아, 용선계약상 용선자가 선적항에서 안전선석을 지정할 묵시조건에 따르고 있는지 등이다. 판사는 법률문제라는 성격을 변경하지 않으면서 다소 정확한 조건에 기초하여 그 논점을 고려한 후, 그 질문에 대해서는 부정적인 해답을 하였다.

Rebon호 사건에서의 쟁점은 중재에 회부되어 용선자에게 유리한 판정이 내려졌다. 이로 인해 선주는 지방법원에 상소하였지만 기각되었기 때문에 더욱이 항소법원에 상소를 하게 된 것이다.

2) 용선계약

용선계약서에는 26개의 Box를 포함한 표면약관, 1-19의 숫자약관으로 된 개정표준 Gencon서식을 포함한 2페이지, 20-42의 인쇄된 숫자약관을 포함한 5페이지를 편입하고 있었다. Box 10은 Chekka항의 1선석—허용가능한 흘수는 27FT SW—을 선적항 또는 선적지로, Box 11은 Algiers항을 양륙항 또는 양륙지로 각각 표기하고 있었다(제20조). Box 20과 제19조 제(a)호에 의해 용선계약은 영국법에 준거하며 용선계약에서 발생하는 어떠한 분쟁도 런던 중재에 회부된다는 것에 합의하고 있었다.

Rebon호 사건에서 쟁점이 된 주요 조항은 아래의 제1조와 제20조와 관련된 것이다.

(1) 제1조

본선은 Box 10에 명기된 선적항 또는 선적지로 향하거나, 본선은 항상 부양상태이어야 하며, 본선이 도달할 수 있는(…she may safely get and lie always afloat…) 인접항에서 선적되어야 하며, 또한 본선이 Box 11에 명기된 양륙항 또는 양륙지로 향하는 본선을 안전하게 도달할 수 있는 인접항에서 화물을 인도해야 한다.

(2) 제20조

선주는 본선이 도착하자마자 또는 선적항이나 양륙항에 출발하기 이전에 특히 흘수를 포함하여 본선은 정박지, 선석을 포함한 위의 항에 접근할 경우에 모든 규제를 충족해야 한다는 것을 보증하고 담보해야 한다. 또한 선주는 용선계약을 체결하기 전에 항의 설계

명세서 및 제규제와 관련하여 최대한의 이행사항을 충족해야 한다.

따라서 Chekka항이 선적항으로 합의되고 하역선석을 지정하는 것은 용선자이며 항이나 선석도 그 안전성에 대한 명시담보가 존재하지 않는다는 것에는 쌍방에 이의가 없다. 따라서 선석의 안전에 대한 묵시계약의 존재를 선주는 입증해야 한다. 원고 측의 Bailey변호사는 선주에게 선석을 지정할 용선자의 의무 자체는 묵시조건이며, 따라서 유일한 문제는 묵시의 정확한 형태와 관련된 것이라고 설명하고 있다.

3) 선주의 주장

(1) 선주 측의 Bailey변호사는 다음과 같은 세 가지의 전제를 제기하고 있다.

① 용선계약서에 별도의 규정이 없는 한 선주는 안전하지 않는 곳에서 선적 또는 양륙할 지시에 따를 의무는 없다. 다만 그 곳이 용선계약서에 명시적으로 지정된 경우에는 예외이다. 이것은 용선자에게 선박이 선적 또는 양륙할 곳을 지정하지 않은 특정구역으로 선정할 권리를 유보하고 있기 때문이며 그 권리의 행사는 반드시 안전한 곳을 선정할 묵시적 의무를 수반하는 것이다.

② 실질적인 해석상에서 보아 이 용선계약은 용선자에게 지정되지 않는 곳의 구역으로부터 선박에 선적할 장소를 선정할 권리가 부여된다는 것이다.

③ 용선계약서상의 명시조건은 선석의 안전성과 관련하여 반드시 묵시적 의무의 범위를 한정하지만, 용선계약서상의 명시조건은 전체로서의 항 또는 항내의 모든 선석에 영향을 미치지 않는 위험으로부터 안전하다고 예측되는 선적지를 선정하는 것은 용선자 측에 주어질 묵시적 의무와 불일치되는 것은 아니다(...또는 선석의 설계명세서·제규제로부터 발생하는).

(2) 선주는 일련의 지정항구에서 어느 항구를 지정하는 것과 특정되고 한정된 구역내에서 수많은 지정되지 않은 항구 중의 하나를 지정하는 것과는 기본적인 차이가 있다는 것을 주장하고 있다. 그런데 선주는 어느 경우에도 그 차이점의 성격을 분석할 것을 시도하지 않았다.

Bailey변호사는 몇 가지의 상세한 부분에 있어서 그 차이점의 성격을 아래와 같이 제시하였다.

(3)-① 안전선석을 지정할 권리는 용선자에게 부여된 것이며 그 권리의 행사는 추가적인 책임에 포함되어 있다. 이 책임 중 가장 중요한 것은 그 선택이 이루어지는 모든 구역 또는 항내의 모든 장소에 영향을 미치지 않는 위험으로부터 안전한 곳을 선정 또는 지정하는 것이다.

② 지정된 선석과 지정되지 않는 선석 간에는 중요한 차이점이 있다는 것은 사실이다. 안전선석이 용선계약서에 명기되지 않았다는 사실은 다음과 같은 중요한 결과를 초래하게 된다.

(a) 선주는 지정항의 안전선석 구역내에서 하나의 지정되지 않는 선석에 선적할 것을 계약하는 경우만을 전제로 한다. 이 경우 선주가 받아들여야 할 위험은, 항 자체에 적용될

수 있는 위험과 그 위험은 항내의 모든 선석에 일반적인 위험이다.

(b) 용선자는 특정선석을 선정하고 지정할 권리를 부여받는다든 것을 전제로 한다. 용선자는 지정선석이 전체로서의 항 또는 항내의 모든 선석에 반드시 영향을 미치지 않는 독특한 위태로부터 면책되는 위험에 대해 책임이 있는 것으로 추정한다.

2. 판결내용의 분석

Rebon호 사건의 항소심에서는 Bailey변호사가 위의 사실들이 이 사건의 사실에 적용되어야 한다고 주장하고 있는 한 그의 제안을 받아들일 수 없다고 보고 있다. 더욱이 보편적인 제안의 일부에 대해서는 효력이 있다는 것을 인정할 수 있지만 그 원칙은 이들 주장에 대해 충분히 작용하지 못하고 있다. 또한 이 용선계약에 대한 그의 접근을 지지하는 어떠한 판례도 없으며 따라서 그 상소는 용선계약의 특정조건과 관련하여 실패하고 있다.

1) 안전선석과 묵시조건의 관계

이러한 특정조건을 고찰하기에 앞서 그 주장들은 Attorney General of Belize v. Belize Telecom Ltd.사건에서 Hoffmann경이 설명하고 있는 바와 같이 각 용선계약 또는 다른 계약에 있어 특정조건의 중요성을 강조하고 있다는 것에 유의할 필요가 있다. 예컨대 Bailey 변호사는 Evaggelos Th호 사건³¹⁾에서 Donaldson판사가 “단순한 정기용선계약에 직면했다면 당연히 해야 할 것에 관해 그의 견해를 표명했다는 것”을 강조한 내용을 상당히 원용하고 있다. 그러나 Rebon호 사건의 법원은 “어떤 제안된 묵시조건은 거래의 일반적인 사업배경과 용선계약의 명시조건에 대해 고려되어야 한다. 더욱이 조건이 묵시되면 그것은 합리적인 선주와 용선자에 의해 분명히 합의되었을 것은 당연하다”고 설명하고 있다.

Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo SA (The Aegean Sea)사건³²⁾에서 Thomas판사는 위와 같은 취지를 설명하였다. 그는 당사자가 선하증권상에 양륙항을 지정할 권리가 있는 경우(그는 양륙항을 지정하지 않았다고 판결하였다), 어느 조건이 항과 양륙지는 안전해야 한다는 것에 대해 선하증권상에 묵시되어야 하는지 여부를 고려해야 한다고 설명하고 있다. 또한 용선계약상 수많은 지정되지 않은 항의 선정에 대해 규정하고 있는 경우 지정항은 선박이 도달가능하다는 것의 묵시담보임에 틀림없다고 설명하고 있다.³³⁾ Thomas판사는 명기되지 않는 항의 구역이 있는 경우, Norgrain과 Asbatankvoy표준서식과 같이 명시담보가 있는 항해용선계약과는 대조적으로 안전성에 대한 명시담보가 없는 경우에 어떤 조건이 항해용선계약에 묵시되어야 하는지 여부는 미해결 문제라고 설명하고 있다. 그 이유는 항해용선계약표준서식 중에는 안전성에 대한 명시담보를 포함하지

31) [1971] 2 Lloyd's Rep. 200.

32) [1998] 2 Lloyd's Rep. 39.

33) Aktieselskabet Olivebank v. Danske Svovlsyre Fabrick (The Springbank) [1919] 2 K.B. 162 ; Reardon Smith Line Ltd. v. Ministry of Agriculture Fisheries and Food [1962] 2 Q.B. 42.

않고 있기 때문이다.

그 당시 Thomas판사는 정기용선계약상의 안전담보는 자주 묵시된다는 전제를 지지한 Evaggelos Th호 사건을 언급했다. Bailey변호사는 Evaggelos Th호 사건에서 Donaldson판사가 판결한 내용을 원용하였다. 그런데 Rebon호 사건의 항소법원은 단순한 정기용선에 직면한 경우 선박은 용선자에 의해 지정된 특정구역내의 항 또는 장소로 이동하여 화물을 선적해야 하며 그 항 또는 장소가 안전하다는 조건을 묵시하고 있다는 것에는 주저하지 않고 있다. 법원은 선주가 용선자에게 선박이 접안할 곳을 선택할 권리를 위임하고 있는 경우에 상식과 업무의 효율성에 보아 그것을 필요로 하기 때문이며, 이것은 선례와 일치한다고 설명하고 있다.

Thomas판사는 항해용선계약에는 이미 효력을 갖지 못한다고 설명하고 있다. 그러나 그는 Stork호 사건³⁴⁾에서 Devlin판사가 판결한 다음과 같은 내용을 언급하였다. 즉 “적어도 하나의 선적지를 지정해야 한다. 허위로 지정하는 것을 막기 위해 어떤 조건내에서 안전에 관한 것이 묵시되어야 한다.”

Morris판사도 이 법원에서 동지를 언급하였다. Bailey변호사는 이 원칙을 원용하였지만, Rebon호 사건의 항소법원도 절대적으로 분명하다는 것에 염두를 두어 용선계약의 다른 조건을 원용하는 것에 유의하는 것이 중요하다고 판단하였다.

부수적 의견에 기초하여 Thomas판사는 Stork호 사건에서 법원은 안전에 관한 담보를 묵시하고 있으며 용선자는 비안전항을 지정하지 않을 의무를 부담하고 있다고 설명하였다.³⁵⁾ 이 견해에 대해서는 의문점이 있지만 일반적으로 안전에 관한 조건은 명기하지 않은 항의 구역에 있는 경우 항해용선계약에서는 항상 묵시된다는 결론을 내릴 수 없다고 본다. 그 쟁점은 어느 조건이 안전에 관해 묵시되어 있는지, 또한 의무의 범위는 용선자의 특정조건에 귀속될 수 있는지 여부이다.

Rebon호 사건의 항소법원은 Donaldson판사의 판결과 동지라는 것을 설명하고 있다. 즉 선석이 안전하다고 묵시되어야 한다는 절대적인 규칙은 없지만,³⁶⁾ 특정 용선계약의 조건에 상당히 원용되고 있는 것은 사실이다.

34) [1955] Q.B. 68.

35) J. Cooke, et al., *Voyages Charters*, 3rd ed., informa, 2007, pp.114-115.

36) T. Coghlin, et. al., *op.cit.*, pp.210-211 ; 1993년 NYPE서식은 용선자는 안전항에 배선해야 한다고 규정하고 있다. Baltime서식 등도 마찬가지이며 일반적으로 건화물(dry-cargo)에 관한 표준적인 정기용선계약에서 용선자는 선박을 안전항에 배선할 절대적인 의무를 진다고 규정하고 있다. 한편 Shelltime 등 대부분의 유조선과 관련된 표준적인 정기용선계약에서는 안전항으로의 배선에 관해 용선자는 상당한 주의를 기울여야 한다고 규정하고 있다. 이 같은 규정에 의하면 용선자는 안전항으로의 배선에 관해 상당한 주의를 기울이면 면책된다. 법률적인 표현에서 보면 안전항에 배선할 용선자의 의무는 건화물에서는 절대적이며, 유조선에서는 상대적이라 할 수 있다. 한편 특약에 의해 건화물에서 용선자의 의무가 상대적 의무로 되기도 하며, 또한 유조선에서 용선자의 의무가 절대적인 의무인 경우도 있어 주의가 요구된다(松井孝之, 『設問式 定期備船契約の解説(改訂版)』, 成山堂, 2007, p.72).

2) 용선자의 선석지정의무에 대한 분석

Bailey변호사는 항을 식별하기 위한 관행으로 사용되고 있는 기본방법을 설명하고 있다. 예컨대 “Rotterdam”과 같이 지정항을 식별하는 경우, “Amsterdam/Rotterdam/Antwerp”와 같이 1/2항의 선택이 이루어지는 여러 지정항을 규정하는 경우, Bordeaux/

Hamburg구역”과 같이 특정구역 내에서 지정되지 않는 항구를 규정하는 것 등이다. 이들 각 경우에 용선자가 항내의 선석 또는 장소를 지정한다는 것을 명시하지 않으면 묵시된다는 것을 추가로 설명하고 있다. 또한 예컨대 “1/2 safe berth 1/2 safe ports Bordeaux/Hamburg range”와 같이 안전담보를 명기하는 것이 일반적이며, 이러한 조항이 없더라도 용선자는 선석을 지정할 권리가 있다고 설명하고 있다.³⁷⁾

위와 같이 안전성에 관해 상세하고 다양한 유형의 문제를 설명하고 있다.³⁸⁾ 그런데 Rebon호 사건의 상소에서는 여기서 논의된 문제 중에서 몇 가지만이 관련된 것이었다. 위에 설명한 Stork사건의 부수적 의견과 Aegean Sea호 사건에서의 Thomas판사의 접근에 유의해야 할 필요가 있다.³⁹⁾ 특히 안전묵시담보가 묵시조건에 대한 정상적인 계약상의 원칙을 원용할 수 있는지 여부에 대해 언급하고 있는 Thomas판사의 견해에 유의해야 한다. Rebon호 사건의 항소법원도 이것에 동의하고 있으며 그 기준은 필요성 중의 하나라고 설명하고 있다.

이러한 담보의 묵시 여부는 용선자가 선박이 선적 또는 양륙되는 항 또는 장소를 선택하기 위해 용선계약조건 하에서 향유하는 자유재량의 정도에 의해 크게 영향을 받는다. 또한 원칙상 자유재량을 확대하면 할수록 담보를 묵시할 필요성이 더욱더 커지게 된다. 반대로 용선자에게 주어진 정보가 의도된 항 또는 장소에 관해 선주에게 더욱더 명확하게 전달되면 될 수록 선주는 그것의 안전성에 대해 만족할 것이며 비안전이라는 위험에 대처할 준비를 할 수 있다는 결론에 도달하는 것이 더욱더 합리적일 것이다.⁴⁰⁾

Rebon호 사건의 법원도 이것을 정확하고 일반적인 접근법으로서 받아들이고 있다. Houston City호 사건⁴¹⁾과 AJP Priti호 사건⁴²⁾을 인용하면서, 전자의 사건에 대한 언급은 호주지방법원에서 Dixon판사의 반대 판결과 관련된 것을 설명하기 위한 것이라 본다.⁴³⁾ 결국 이 사건에서 Dixon판사의 의견은 추밀원에서 인정되게 되었다.⁴⁴⁾

또한 과거에 확립된 세 가지 유형의 상황을 기초로 하여 설명할 수 있는데, 즉 안전에

37) J. Cooke, et al., *op.cit.*, p.104.

38) 표준용선계약서식중, 예컨대 Asbatankvoy와 Norgrain서식은 용선자 측의 선적항·양륙항 또는 선적선석·양륙선석의 안전성에 대한 명시담보를 편입하고 있지만, Gencon서식은 어떠한 명시담보도 편입하지 않고 있다. 그 경우 명시담보가 없을 경우 안전담보가 묵시되는지 여부가 문제점으로 제기된다(*Ibid.*, p.112).

39) *Ibid.*

40) *Ibid.*

41) [1954] 2 Lloyd's Rep. 148.

42) [1987] 2 Lloyd's Rep. 37.

43) J. Cooke, et al., *op.cit.*, p.112.

44) [1956] A.C. 266.

대한 명시담보가 없는 하나 또는 그 이상의 지정항 또는 선석이 있는 경우 그러한 담보는 묵시되지 않는다는 것이다.⁴⁵⁾ 여기서도 AJP Priti호 사건에서 Dixon판사의 판결내용을 원용하고 있다. Rebon호 사건의 항소심에서 선주 측은 특히 Dixon판사의 판결을 원용하고 있는데 그 내용은 다음과 같다. 즉 “용선자가 용선계약을 인수할 때에 화물의 인수가 가능한 장소 또는 그것이 인도되기를 희망하는 장소를 명기하려는 경우 선주는 자선이 안전하게 접안할 수 있을지 또는 그러한 것에 대한 위험을 인수할지 여부를 확인할 책임을 부담한다. 그가 그 장소에 동의한다면 면책위험에 따라 자선에 대한 그의 책임은 확정적인 것이 된다.”

Houston City호 사건의 용선계약은 선박이 서부호주의 1/2개의 안전항으로 항행하여 화물을 선적할 것을 규정하고 있는 것과 관련되어 있지만, Dixon판사는 그 상황과 항 또는 장소의 구역이 있는 상황을 서로 비교하였다.

선주는 본질적으로 어떤 선석도 용선계약상에 지정되지 않았기 때문에 Chekka항에서의 하나의 선석이상이라고 보아야 하며, 또한 이러한 상황에서 용선자가 선적선석을 지정하였기 때문에 그 선석은 반드시 안전하다는 조건을 묵시하는 것이라고 주장하고 있다. Rebon호 사건의 항소법원은 어느 경우에는 그렇게 될 수 있다는 것을 충분히 이해할 수 있다고 설명하고 Thomas판사의 견해에 유의하여 지정항이 안전하다는 조건을 반드시 묵시할 필요가 있다는 견해에 더욱더 치중하였다.⁴⁶⁾ Thomas판사가 Aegean Sea호 사건에서 지적한 바와 같이 이러한 점에서 항해용선자는 항해용선계약과 등가라고까지 극단적으로 말할 수 있는 어떤 판결도 존재하지 않는다. Donaldson판사는 특정되지 않는 항의 구역이 한정되어 있지 않다면 항해용선계약에도 동일하게 적용될 수 있다는 것을 시사하고 있다. 한편 정기용선이든 항해용선이든 용선계약상에 항 또는 선석의 지정을 규정하고 있는 경우에는 항 또는 선석이 안전하다는 담보는 묵시되지만, 이것은 불변의 것이 아니므로 용선계약의 특정조건도 원용할 수 있다.⁴⁷⁾ Rebon호 사건의 법원은 정기용선계약상의 논거를 항해용선계약에 직접적으로 적용할 수 없다고 보고 있다. 특히 선석의 위험은 선주나 용선자에 의해 확인될 수 없는 것이며, 그 문제는 단지 당사자가 위험을 부담할 경우 바뀌어 말하면 어떻게 그 위험을 배분할지와 관련된 것이다. 이 사건의 법원은 모든 것은 상황에 따라 판단해야 하며 특히 특정용선계약의 조건과 관련되는 경우에 담보를 묵시할 필요가 있는지 여부라고 설명하고 있다.

3) 선주 측 변호사의 전제에 대한 분석

이들 상황에서 Rebon호 사건의 항소법원은 앞에서 설명한 선주 측의 Bailey변호사가 언급한 단순한 전제((1)-①)를 받아들일 수 없다고 판결하고 있다. 또한 법원은 (1)-②의 전제

45) J. Cooke, et al., *op.cit.*, pp.112-113.

46) *Ibid.*, p.114.

47) S. C. Boyd, et al., *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 21st ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2008, p.119.

는 인정하고 있지만, (1)-(3)의 전제는 인정하지 않고 있다. 이에 따라 법원은 (2)의 전제는 인정한 것이라 볼 수 있다. 이 사건의 사실문제를 결정하기 위해 반드시 필요로 하는 것은 아니지만, 지정항과 지정장소와 관련된 용선계약과 지정되지 않은 항과 관련된 용선계약의 차이를 설득시키지 못하고 있다. 특정 하천에서의 1/2항이라고 표기한다면 지도를 보면 쉽게 확인할 수 있을 것이다.

이 사건의 법원은 한편으로 지정되거나 확인된 항 또는 장소와 다른 한편으로 지정되지 않거나 확인되지 않은 항 또는 장소 간에 그 차이를 도출할 수 있다고 보고 있다. 그러나 관련 원칙은 위에 설명한 Bailey의 전제(3)에서 강조하고 있는 바와 같이 그렇게 규범적이지 않다.

선석이 아니라 항의 안전에 대한 명시담보가 있는 경우 용선자는 선석을 지정할 것이 유보되어 있다. 지정된 항이 안전해야 한다면 선석은 묵시적으로 안전해야 한다고 추정된다.⁴⁸⁾ Rebon호 사건의 항소법원은 위의 입장에 대한 전제는 Leeds Shipping Co. Ltd. v. Société Française Bunge (The Eastern City)사건⁴⁹⁾에서 안전항에 대한 Sellers판사의 설명에 따르고 있다는 것을 인정하고 있다. 즉 Sellers판사는 “항이 해당 기간에 있어서 비안전하다고 말해진다면 특정선박이 항에 도달하지 못하거나 사용할 수 없게 될 경우 거기서부터 회항할 수 있다. 어떤 이례적인 사태가 없을 경우에 양호한 항해나 항해조선기술로 회피할 수 없는 위험에 노출되지 않은 경우에 법의 광의적 표현으로서 모든 상황을 충족해야 한다”고 설명하고 있다.⁵⁰⁾

안전항은 선박을 사용하는데 안전하다고 예측되어야 하며 당연히 선적선석의 사용을 포함하고 있다. 따라서 항의 안전성에 대한 명시담보 내에 묵시되어야 한다. Bailey변호사는 이러한 분석을 인정하지 않았기 때문에 이 사건의 법원은 그의 제안을 받아들이지 않았다.

현재의 주장과 관련하여 APJ Priti호 사건에서의 법원 판결은 상당히 중요한 내용을 포함하고 있는 것으로 보인다. 용선자는 선석이 안전하다는 것을 보장할 수 있는 선석을 지정할 의무 하에 있다는 단순한 사실에도 미치지 못하고 있다. 이 사건의 사실은 그것을 명백하게 증명하고 있다. Bailey변호사는 그러한 묵시조건이 있다면 협의의 조건으로 표현

48) J. Cooke, et al., *op.cit.*, p.115.

49) [1958] 2 Lloyd's Rep. 127.

50) 이 사건에서 Sellers판사는 “안전항이란 특정의 선박이 이례적인 사태가 발생하지 않는 경우에 적절한 항해조선기술에 의해서도 회피할 수 없는 위험에 노출되지 않고 해당 기간 중 입항, 사용, 출항할 수 있는 항을 말한다”고 판시하였다. 이 정의에서도 ① 해당 기간, ② 특정선박, ③ 이례적인 사태가 발생하지 않는 경우, ④ 적절한 항해조선기술에 의해서도 회피할 수 없는 위험이라는 조건이 부가되어 있어, 여기에서도 안전항이란 일반론으로서 설명하기 어려우며 개별의 조건으로써 고찰해야 할 사항이라는 것으로 이해할 수 있다. 또한 안전항에 대해서는 그 항의 기상, 지세뿐만 아니라 정치적 환경·분쟁도 그 판단요소이다(이균성, 『신해상법대계』, 한국해양수산개발원, 2010, pp.471-472 ; H. Williams, *Chartering Document*, 3rd ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1996, pp.69-70 ; 谷本裕範·宮脇亮次, 『新·備船契約の實務的解説』, 成山堂, 2008, p.195).

되어야 한다는 것을 분명하게 인정하였다. 그는 정확하게 항이 안전하다는 명시담보가 없으며 또한 묵시된 안전선석담보가 있다면 그것은 그 범위에서 안전선석담보가 존재하지 않는다는 것도 인정하였다.

이것은 APJ Priti호 사건 제1심에서 용선계약의 특정조건을 고찰함으로써 알 수 있게 된 것이다. APJ Priti호 사건의 용선계약은 개정 Gencon서식으로 체결되고 있으며, 그것에는 Damman에서 용선자의 임의로 Bandar Abbas의 1/2개 안전선석, Bandar Bushire의 1/2개 안전선석, Bandar Khomeini의 1/2개 안전선석까지의 요소(bagged urea)의 화물운송에 대해 규정하고 있었다. 더욱이 지정된 양륙항 또는 양륙장소로 항행하고 선박은 항상 부양 상태이어야 하며 선박이 안전하게 도달할 수 있는 인접항에서 선적되어야 한다는 것도 규정하고 있었다. 여기서는 3개의 지정항이 있었기 때문에 선적항이 안전하다는 묵시담보는 없었다는 것을 인정하였다. 묵시담보에 기초한 클레임은 성공할 수 없었으며 그러한 담보는 반드시 용선계약 또는 다른 기준에 대해 사업상의 효율성을 제공하는데 필요한 것은 아니었다.

Bingham판사도 이와 관련하여 같은 취지로 설명하고 있다. 즉 “지정된 항이 안전하다고 예측되는 담보를 묵시할 근거는 없다. 그 이유는 명시담보의 태만은 아주 신중하게 다루어져야 하며 그러한 묵시조건은 반드시 용선자의 사업상의 효율성에 대해 필요로 하지 않기 때문이다.”

APJ Priti호 사건은 이란·이라크전쟁의 발생위험과 관련된 사안이었다. 당연히 용선계약의 조건은 이것과는 상이한 것이었지만 명시안전항담보의 지나친 태만은 신중히 다루어져야 할 것이다. Rebon호 사건의 용선계약은 지정항에서의 선적을 규정하고 있었다. Bailey 변호사는 용선자는 Chekka항이 안전하다고 묵시적으로 담보했다는 것에 대해 논쟁하지 않았지만, 그러한 논쟁을 했더라면 처음부터 실패했을 것이다.

4) 용선계약의 안전선석조항에 대한 분석

묵시안전선석담보는 존재하지만 안전항담보가 존재하지 않는 경우에 대해서는 APJ Priti호 사건에서 명확하게 되었지만, 이와 관련하여 그 다음 사항으로서 안전선석이란 무엇을 의미하는지가 문제이다. 이 문제는 Bingham판사에 의해 명확하게 고찰되었다. 그는 위에 언급한 Sellers판사의 안전항에 대한 설명에 유의하였다. 동일한 원칙은 두 가지의 조건에 따라 안전선석에도 적용되어야 한다. 첫째의 조건은 용선자가 그 항은 안전하다고 약속하지 않았기 때문에 그 선석으로 또는 선석으로부터의 선박의 통행은 그 항으로 또는 항으로부터의 통행을 포함하지 않는다. 둘째의 조건은 용선자의 약속은 선석 또는 지정선석이 전체로서의 항 또는 모든 선석에 영향을 미치지 않는 위험으로부터 안전하다고 예측될 수 있는 약속에 한정되는 것으로 이해할 수 있다. 그는 해당 안전성은 지정선석에 특별한 것이어야 하며, 전체로서의 항 또는 항내의 모든 선석에 일반적인 것이어서는 안된다고 하는 용선자의 주장을 인정하였다. Rebon호 사건의 항소법원에서는 이 원칙이 특별한 경우에 적용될지에 대해 논쟁할 필요는 없다고 보고 있다. 상당 부분은 특정항의 형태와 관련

된 것이다. 그러나 Rebon호 사건의 항소법원은 묵시조건이 존재했다면 그 성질은 계약의 명시조건, 특히 위에 언급한 제1조와 제20조에 의해 당연히 영향을 받을 것이라는 것을 Bailey변호사는 정확하게 인정하였다고 보고 있다.

제1조와 관련하여 Bailey변호사는 인쇄된 Gencon서식상의 “safely”라는 문구는 용선계약의 진정한 해석과 관련된 합의에 의해 도출될 수 있다는 사실을 인정하였다. 그것은 안전과 관련된 인쇄조항에서 유일한 경우이다. 당사자는 안전항 또는 안전선석을 요구하는 명시조건을 의도하지 않았다는 것은 사실이다. 더욱더 중요한 것은 Bailey변호사는 제1조와 관련하여 항이 안전하다는 어떠한 담보도 존재하지 않았다는 사실을 정확하게 인정하였다. 그는 용선자가 선석으로의 수로는 안전했다는 담보를 하지 않았다는 결론에 이르고 있다. 그러나 그는 담보는 묵시되어야 하며 선석 자체는 안전해야 한다는 것을 제안하였다.

한편 Strimon호 사건⁵¹⁾의 중재과정에서 용선자 측은 계약서상의 안전선석조항에서 “용선자는 선박이 안전하고 또한 항상 안전하게 부양해 있을 수 있는 항에만 선박을 취항시킬 수 있게 상당한 주의를 기울여야 한다”는 내용을 근거로 용선자는 항을 지정할 때에 상당한 주의를 기울일 책임만 있을 뿐 항의 안전을 담보하는 것은 아니며, 상당한 주의를 기울이기만 했다면 해당 항에서 항의 비안전으로 인한 손해나 사고가 발생하더라도 아무런 책임이 없다고 주장하였다. 중재인들은 용선자가 하역항을 지정하는데 상당한 주의를 기울이지 않았다는 근거는 없다고 인정했으나 용선자의 주장대로 상당한 주의만 기울이면 항의 비안전으로 인한 손해나 사고의 발생에도 책임이 없는지는 판단하지 않았다. 여러 판례들의 경향을 볼 때 항의 안전여부는 사실의 문제이며 그 기준은 객관적이며, 용선자가 항의 비안전한 사실을 알고 있었는지의 여부와는 상관이 없이,⁵²⁾ 항의 비안전으로 인한 선주의 손해는 용선자의 책임이라는 법원의 기준인 “상당한 주의를 기울여야 한다”는 문구는 용선자가 특정항을 지정할 때의 주의의무를 강조하는 것으로 본다.⁵³⁾

최초로 Bailey변호사는 선석의 비안전성은 담보위반이라는 것을 제안하였지만 그가 제안하는 과정에서 그러한 담보는 제20조와 관련하여 충족하지 못했다는 것을 인정하였다. 이것은 앞에 제시한 (1)-③에서의 괄호부분의 내용인 “...선석의 설계명세서 또는 제규제로부터 발생한다는” 전제를 반영하고 있다. 따라서 그는 비안전성이 선석의 설계명세서와 제규제의 특징이었다면 제20조의 명시조건은 그것과 관련하여 묵시조건을 부정하고 있다는 것을 정확하게 인식하였다.

그러나 Bailey변호사는 여기서 비안전성은 선석의 설계명세서 또는 제규제의 이유에 의해서가 아니라 숨겨지고 알려지지 않은 해저의 돌출물에 의한 것이라는 것을 제안하였다.

51) Sea Goddess Shipholding Inc. v. Standard Tankers Bahamas Ltd. New York Arbitration: Society of Maritime Arbitrators: 15 Oct. 2003.

52) 예컨대 Maintop Shipping v. Bulkindo Lines (The Marinicki)사건([2003] 2 Lloyd's Rep. 655)에서도 항만당국의 업무상의 과실에 대하여 용선자는 예측할 수가 없었다. 그러나 법원은 용선자의 손해배상책임을 인정하였다(S. Baughen, *op.cit.*, p.217).

53) 이창희, 전제논문, pp.66-67.

그는 묵시되어야 할 담보는 제20조와 모순이 되지 않는다고 설명하였다. Rebon호 사건의 항소법원은 제20조상의 설계명세서와 제규제와 관련된 것은 통고되었으며 이들 사항은 선석의 숨겨지고 알려져 있지 않은 특성과 관련된 것이 아니라는 Bailey의 제안을 인정하였다. 그러나 AJP Priti호 사건에서 Bingham판사가 언급한 바와 같이 특히 안전항담보와 관련하여 그러한 묵시조건이 용선계약의 명시조건에 추가됨으로써 불안한 상태로 놓이게 된다는 것이다. Rebon호 사건의 제1심에서 Aikens판사와 마찬가지로 제2심 법원도 또한 명시조건과 일치되지 않는다는 것을 시사하였다.

피고 측의 Croall변호사는 용선자를 대신하여 제안된 묵시조건의 근거는 용선자가 선적선석을 지정해야 한다는 것이며 따라서 용선자는 선적선석을 지정하기 이전에 선석의 안전성을 확인하는 것은 당사자에 의해 합리적으로 기대되는 것이라고 설명하였다. 왜냐하면 선주는 용선자가 어떤 선석을 지정했는지를 모르기 때문이다. 사실 그것은 앞에 설명한 선주 측의 주요한 전제에서도 알 수 있는 바와 같이 주장된 묵시조건의 필수적인 근거로 된다. 그러나 Croall변호사는 그 입장이 일반적인 경우라도 그러한 묵시조건은 제20조와 일치되지 않는다는 것을 시사하였다.

Rebon호 사건의 항소법원은 그 제안을 인정하고 있다. 제20조에 의해 선주는 Chekka항에 있던 선적선석에 도착하자마자 본선은 선석에 접근할 것을 포함하여 항의 모든 규제를 충족해야 하며 선주는 용선계약을 체결하기 전에 Chekka항의 설계명세서와 제규제와 관련된 내용을 최대한으로 이행해야 한다는 것을 보장하고 담보해야 한다. 제20조에서 “제규제”란 문구가 명시적으로 규정하고 있는 바와 같이 선석에 대한 규제사항도 당연히 포함하고 있다. 따라서 선주는 Chekka항의 선석과 관련하여 기꺼이 담보를 제공해야 했었다. 또한 선주는 사실 Chekka항의 선석을 점검해야 했으며 Chekka항의 선석이 안전선석인지 여부를 확인하는 것도 포함하고 있었다.

1) Rebon호 사건의 항소법원은 제1심의 Aikens판사에 의해 제시된 견해와 동지라는 것을 설명하고 있다. 즉 제20조는 선주가 Chekka항의 선석이라는 것에 대해 그곳에서 점검하거나 선석을 사용하거나 선석으로부터 출발해야 할 선석을 지정할 위험을 인수할 것에 합의했다는 것을 시사하고 있다.

2) Rebon호 사건의 항소법원은 제1심의 Aikens판사가 언급한 견해에 따르고 있다. 즉 용선자의 유일한 선택은 선적선석을 선정하고 지정하는 것이다. 선석이 지정되면 최초로 용선계약상에 기술된 바와 같이 취급되어야 한다. 모든 상황에서 선주는 용선자에게 선석을 선택할 권리가 있다는 것을 인정하고 있었다. 유일한 하나의 규제, 즉 선박은 27피트의 흘수상태에서 거기에 접안할 수 있다는 것이다. 그러한 선박을 접안시킬 수 없는 선석을 지정할 경우에 선박이 접안하는 것이 불가능하기 때문에 타당한 것이 되지 못한다.

3) Rebon호 사건의 항소법원은 제1심의 Aikens판사가 언급한 견해와 일치하고 있다. 제1조와 제20조를 함께 고려하면 선주는 선박이 Chekka항의 지정선석으로 항행해야 하며 또한 선박이 항상 부양상태이어야 하며 선박이 도달할 수 있는 인접항에서 화물을 선적할 것에 대해 책임을 인수해야 한다. 이 의무는 선박의 안전성과 관련하여 부수적인 것은 아

니었다. 용선자가 지정되지 않는 항의 구역 중에서 항을 지정할 권리를 가지는 경우의 용선계약과 Rebon호 사건과는 매우 상이한 것이다.

이러한 이유로 Rebon호 사건의 항소법원은 중재인과 제1심의 Aikens판사의 견해와 같은 취지로 판결하고 있으며 그것은 계약을 체결하기 위해 제시된 조건을 묵시하기 위해 필요한 것은 아니었다. 더욱이 Attorney General of Belize v. Belize Telecom Ltd.사건에서 Hoffmann판사에 의해 확인된 유일한 질문은, 즉 해당 배경을 고려하면 용선자는 전체로서의 항 또는 항내의 모든 선석에 영향을 미치지 않거나 선석의 설계명세서와 제규제로부터 초래되지 아니한 위험으로부터 Chekka항에서 선석의 안전성을 담보한다는 것에 대한 의미를 합리적으로 이해할 수 있는지 여부이다. 그 해답은 부정적이다. 그 문제는 단지 용선자가 숨겨진 위험으로부터 선석의 비안전성에 대한 위험을 인수할 것을 합의하였는지 여부이지만, 그 해답도 부정적이다. 이러한 이유로 Rebon호 사건의 항소심은 상소를 기각하였다.

V. 결 론

용선자가 선석의 안전을 담보한다면 물론 선주는 선석의 지정을 기꺼이 인정할지 아니면 안전의 결여에 근거하여 거부할지 여부에 대해 지정시에 고려할 수 있다. 그러나 용선자가 선석의 안전을 담보하지 않는다면 그것은 비안전적인 것이 분명하며 선주는 안전에 의문을 가질 충분한 이유를 가질 것이다. 그는 항행을 거절하는 당사자간에 계약의 다른 규정 또는 고려대상에 근거할 수 있다. 물론 다른 사안에서는 선주는 그 거절에 대한 법적 근거를 입증할 수 있는 위험을 인수할 것이다. 따라서 비안전선석으로 항행하는 지시는 불법적인 지시이므로 선주는 항행을 거부할 수 있다. 그것은 안전묵시담보로서가 아니라 항 또는 선석에 접안할 수 없는 곳을 지정하지 않을 의무이기 때문이다. 그것이 인정된다면 거절하기에 충분하며 적어도 계약의 이행불능이 된다.⁵⁴⁾ 유사한 문제는 항 또는 선석(안전을 담보하고 있더라도)의 유효한 지정이 지정 후에 어떤 이례적인 사태의 결과로 비안전하게 되는 경우에 발생한다.⁵⁵⁾

그러한 경우 항해용선계약이 좌절되었는지, 용선자가 다시 지정해야 하는지 또는 그 문제가 계약의 또 다른 조건에 의해 해결되어야 하는지의 여부는 미해결 문제이다.⁵⁶⁾ 항해

54) 잠재적인 위험이나 또는 단일 수로에 장애물이 있어서 장기간 출입항이 지연되는 경우는 비안전항으로 취급된다. 여기서 말하는 장기간 지연이란 항해일수와 비교형량적으로 판단하여 결정하여야 하는데 영국 법원은 계약의 후발적 이행불능을 구성하는 경우에만 안전항 지정의무의 위반으로 보고 있다. 즉 계약의 후발적 이행불능을 구성할 정도의 지연이 있어야만 그 항이 안전하지 않다고 인정할 수 있다고 보고 일시적인 지연만으로는 안전항이 아니라고 해석한다(정영석, 전게서, pp.145-146 ; J. F. Wilson, *op.cit.*, 27-31).

55) 이 문제는 Evia(No.2)호 사건([1983] 1 A.C. 736)에서 미해결상태로 남아 있다.

56) J. Cooke, et al., *op.cit.*, pp.117-119.

용선과 정기용선 하에서 이와 관련된 입장은 아직도 식별하기 어려운 문제라고 할 수 있다.

선석 자체의 안전을 담보하지 않는 항내에서 항해용선자에게 선석의 선택에 있어 안전에 대한 묵시담보를 확장하는 선례는 존재하지 않는다. 그것에는 항의 안전담보는 선석의 안전담보를 포함하는 것으로 보이지만, 그것도 당연하게 적용되어야 한다고 본다.⁵⁷⁾ 명시담보가 없는 경우 항의 안전담보가 존재하지 않으면 선석의 안전담보도 존재할 수 없다. 이러한 상황이 항상 존재하는지 여부는 예컨대 거대한 로테르담항과 같은 경우에는 결정할 필요가 없다. 그러나 Rebon호 사건에서는 선주가 논쟁하고 있는 나머지의 조건에 대해서도 묵시한다는 것은 불가능한 것으로 보인다.

Rebon호 사건에서 선주는 선석이 안전하다고 묵시되는 것이 필수적이었다고 주장하였지만, 때로는 그럴지도 모르지만 절대적인 것은 아니다. 모두는 상황에 따라 판단해야 한다. 즉 ① 항에 대한 안전성담보는 명시되어있는데도 불구하고 선석에 대한 기재가 없는 경우 용선자가 지정하는 선석은 묵시적으로 안전해야 한다. 안전항 담보란 어느 선박이 안전하다는 것을 예측할 수 있고 그 항을 안전하게 사용할 것을 담보하는 것이므로 그 항 중에는 선석도 포함하고 있다. ② 안전선석담보는 묵시적으로 존재하지만 안전항담보가 존재하지 않는 경우 안전선석이란 무엇인가라는 의문이 있을 수 있다. 안전선석담보가 존재한다면 ①과 마찬가지로 항의 안전도 담보하고 있다고 할 수 있지만 아래의 점에 대해서는 주의가 필요하다. 즉 용선자는 항의 안전을 약속하지 않으므로 선석으로의 접근과 달리 항으로의 접근은 담보의 대상이 되지 않으며 또한 용선자가 약속한 안전이란 지정선석고유의 안전이며 전체로서의 항 또는 항내의 모든 선석에 공통된 위험에 대한 안전은 아니다.

용선계약에 묵시조건이 있다고 한다면 그 묵시조건은 본질은 용선계약의 명시계약, 특히 제1조와 제20조에 의해 영향을 받을 것이다. 제1조에서 Gencon서식의 인쇄조항 중의 “safely”란 단어를 합의 상 소거한 사실은 용선계약의 해석상 매우 중요하다. 인쇄조항에서 안전에 관한 문구가 소거된 것은 이 부분뿐이다. 이것을 소거했다는 사실에서 양 당사자가 항 또는 선석의 안전을 요구하는 명시적 문구를 규정하려고 하지 않았던 사실이 추정되며 더욱이 안전항담보가 없다는 사실에서 용선자는 선석의 수로에 대한 안전을 담보하지 않는다는 결론을 내릴 수 있다.

결론적으로 말해 제1조와 제20조를 함께 이해한다면 선주는 본선을 Chekka항의 지정선석에 도달하여 선적하역할 것을 인수하였지만 이것은 안전성을 조건으로 한 것은 아니었다. 따라서 이 사건의 법원이 안전항 담보의 존재를 묵시적으로 인정하지 않는다고 하여 계약이 원활하게 작용하지 않는 것은 아니라고 판결한 것은 타당하다고 판단되며, 또한 이 사건의 판결내용은 우리나라의 선주나 용선자에게도 안전선석의 묵시조건과 관련된 사안이 발생한 경우에 그 적용에 있어서 상당히 도움이 될 수 있는 판례라고 생각한다.

57) *Ibid.*, p.115 ; T. Coghlin, et al., *op.cit.*, p.24.

참 고 문 헌

1. 김종석, “안전항의 판단기준에 관한 연구,” 『해양비즈니스』, 제15호, 한국해양비즈니스학회, 2010, pp.59-80.
2. 박용섭, 『해상법론』, 형설출판사, 1994.
3. 송상현·김현, 『해상법원론 제4판』, 박영사, 2008.
4. 심재두, “영국 해상물건운송법⑥,” 『해양한국』, 통권 제237호, 1993, p.146.
5. 오세영·유시용, “용선계약의 안전항 담보조건,” 『한국해법학회지』, 제19권 제1호, 한국해법학회, 1997, pp.157-170.
6. 이광희·이원정, 『용선계약실무』, 박영사, 2009.
7. 이균성, 『신해상법대계』, 한국해양수산개발원, 2010.
8. 이창희, “용선자의 안전항 지정의무에 대한 소고,” 『한국해법학회지』, 제27권 제1호, 한국해법학회, 2005, pp.41-73.
9. 정영석, 『용선계약법강의』, 해인출판사, 2005.
10. 한낙현, “항해용선계약상 안전항담보의무위반에 의한 초과정박손해배상금의 청구에 관한 연구,” 『한국항만경제학회지』, 제25집 제2호, 한국항만경제학회, 2009, pp.149-174.
11. 谷本裕範·宮脇亮次, 『新·備船契約の實務的解説』, 成山堂, 2008.
12. 松井孝之, 『設問式 定期備船契約の解説(改訂版)』, 成山堂, 2007.
13. Baughen, S., Shipping Law, 4th ed., Cavendish Publishing Ltd., 2009.
14. Boyd, S. C., et al., Scrutton on Charterparties and Bill of Lading, 21st ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2008.
15. Coghlin, T., et al., Time Charters, 6th ed., Informa, 2008.
16. Cooke, J., et al., Voyages Charters, 3rd ed., informa, 2007.
17. Girvin, S., Carriage of Goods by Sea, Oxford University Press Ltd, 2007.
18. Thomas, D. R., Legal Issues Relating to Time Charterparties, Informa, 2008.
19. Williams, H., Chartering Document, 3rd ed., Lloyd’s of London Press Ltd., 1996.
20. Wilson, J. F., Carriage of Goods by Sea, 6th ed., Pearson Education Ltd., 2008.

<요 약>

항해용선계약상 안전선석의 묵시조건에 관한 연구

한 낙 현 · 김 은 주

항의 안전이 아니라 선석의 안전이 담보되는 경우 용선자는 항이나 항내의 모든 선석에 영향을 미치는 해대 또는 위험에 의해 영향을 받지 않는 항내에 안전하게 접근할 수 있는 선석을 지정할 의무가 있다.

Rebon호 사건에 있어서 판사는 중재인에 의해 이루어진 예비적 쟁점에 관한 최종선언적 중재판정을 기각하였는데, 이 사건은 제1심의 판사에 의해 이루어진 결정에 대한 상소와 관련된 사안이다. 제1심 판사는 결정에 대한 질문을 다음과 같이 다소 다르게 설명하였다. 즉 항해용선계약에 특정선적항을 지정하고 있거나, 용선자에 의해 항내에 선석을 지정할 수 있는 몇 개의 선석이 있거나, 용선계약상 선박에 대해 용선자에 의해 지시되어야 할 항 또는 선석 중 안전에 대한 명시담보가 없는 경우, 용선계약상 용선자가 선적항에서 안전선석을 지정할 묵시조건에 따르고 있는지 등이다. 판사는 법률문제라는 성격을 변경하지 않으면서 더욱더 정확한 조건에 기초하여 그 논점을 고려하였다. 그런데 판사는 그 질문에 대해 부정적으로 대답하였다. 이 사건에서의 쟁점이 중재에 회부되어 용선자에게 유리한 판정이 내려졌다. 선주는 지방법원에 상소하였지만 기각되었기 때문에 항소법원에 상소한 사안이다.

본 연구에서는 항해용선계약의 안전선석에 대한 묵시조건과 관련된 사안인 Rebon호 사건을 중심으로 분석하는데 목적이 있다.

□ 주제어 : 묵시조건, 안전선석, 항해용선, Rebon호 사건, 선석지정의무