

## 항해용선계약상 도착선의 판단기준에 관한 연구<sup>†</sup>

한낙현\* · 이재성\*\*

### A Study on the Judgement Criterion of Arrived Ship under Voyage Charterparty

Nakhyun Han · Jaesung Lee

**Abstract :** The purpose of the study aims to analyse the judgement criterion of arrived ship under voyage charterparty with the Merida Case. A ship is an arrived ship if she is in port and either able to proceed immediately to a berth or in such a position that she is at the immediate and effective disposition of the charterparty. Identification of the specified destination—whether berth or port—impacts on the incidence of loss occasioned by delay in loading or discharging, when the delay is due to the place at which the vessel is obliged by the terms of the charterparty to load or discharge her cargo being occupied by other shipping. The Merida case is an appeal by the charterers from a final Arbitration award of two very experienced arbitrators, dated 20th April, 2009. The arbitrators held that a voyage charterparty, dated 5th February, 2007, of the vessel, The M/V Merida, entered into between charterers and the owners, was a port rather than a berth Charterparty. The Primary relevance of this distinction does to the allocation, as between owners and charterers, of the risk of delay caused by congestion at load and discharge ports. The question of law arising in this appeal is whether the arbitrators were right to conclude that the charterparty was a port and not a berth charterparty. The arbitrators additionally placed some reliance on a post-contractual e-mail from the agents, which suggested that charterers did not dispute the validity of the NOR—and, hence, that this was a port charterparty.

**Key Words :** Voyage Charterparty, The Merida Case, Identification of Specific Destination, Arrived Ship, Port Charter, Berth Charter, NOR

---

▷ 논문접수: 2012.07.30 ▷ 심사완료: 2012.09.25 ▷ 게재확정: 2012.09.26

† 이 논문은 2012년도 경남대학교 학술연구장려금의 지원에 의해 이루어졌음.

\* 경남대학교 경상대학 무역학과 부교수, nhhan@kyungnam.ac.kr

\*\* 일본 와세다대학 상학부 연구원

## I. 서론

오늘날에는 정박기간의 계산에 있어 시간수 또는 일수로 한정하는 확정정박기간(fixed laytime)이 당연한 것으로 되어 있지만, 범선시대의 정박기간에 대한 조건은 관습적 정박기간(customary laytime),<sup>1)</sup> 즉 관습적 조기하역(Customary Quick Despatch : CQD)을 조건으로 하였다. CQD의 판단기준은 용선자가 상당한 주의를 했는지 여부와 관련된 것이었다. 바람과 돛이 석탄과 증기 더욱이 석유와 디젤기관으로 대체되고, 벌크적에 의한 대량운송시대로 발전하고 있다. 이로 인해 점차로 범선이 자취를 감추게 되어 관습적 정박기간도 확정정박기간으로 대체되었다.<sup>2)</sup>

기선의 활동이 본격화되기 시작한 19세기 후반의 Port Charter와 관련된 법원판단은 통일성을 결여하여 혼란된 상태이었다.<sup>3)</sup> 이것을 정리하여 체계적으로 통일한 것이 Carver의 “해상물건운송에 관한 법이론”이다.<sup>4)</sup> Leonis호 사건<sup>5)</sup>의 항소법원판결은 이것에 기초하고 있으며,<sup>6)</sup> Port Charter의 도착선(arrived ship) 요건을 일반원칙으로 정립하게 된 것이다.

항해용선계약의 형태에서 볼 때 Port Charter로 할지, Berth Charter로 할지는 선주와 용선자의 협상과 관련된 문제이다. 계약당사자의 일방 또는 쌍방이 계약형태 또는 도착선 요건을 모르고 용선계약이 체결된 경우 결과적으로 체선료(demurrage)가 발생하게 되어,<sup>7)</sup> 그 청구액의 유무와 관련된 대립이 법원에 회부되게 되면 우선적으로 검증되는 것이 제시된 하역준비완료통지서(Notice of Readiness : NOR)의 유효성이다. 그 판단의 결정적인 논거로 되는 것이 계약형태이므로 해당 용선계약서가 서류심사에 회부되게 된다. 그런데 항해용선계약서에 기재된 여러 조건을 자세하게 보지 않으면 어느 쪽의 계약형태인지 명백하지 않다.

그 이유는 첫째, 항해용선계약서 서식에는 계약형태의 식별을 가능하게 하는 명확한 기술이 없는 것이 일반적이다. 예컨대 계약서 서식의 서두에 “이것은 Berth Charter이다.”고 표시되어 있으면 문제는 없지만, 그러한 표시가 없을 경우 계약서 서식에는 어

1) H. Williams, *Chartering Document*, 3rd ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1996, p.24.

2) 이광희·이원정, 『용선계약실무』, 박영사, 2009, pp.258-259.

3) The Aello [1960] 1 Lloyd's Rep. 623, Court of Appeal, p.78 : The Leonis [1908] 1 K.B. 499.

4) Carver, Thomas Gilbert, 1848-1906년, 법정변호사, 왕실고문.

5) Leonis Steamship Co, Ltd. v. Rank, Ltd.(The Leonis) [1908] 1KB 499 C.A.

6) T. C. Carver, *A Treaties on the Law Related to Carriage of Goods by Sea*, 3rd ed., Stevens & Sons Ltd., 1909, sec.625a.

7) 우성구·한낙현, “항해용선계약에서 체선료와 부적운임에 관한 판례분석-Johnny K호 사건을 중심으로-,” 『국제상학』, 제22권 제4호, 한국국제상학회, 2007, pp.71-73.

는 형태라도 대응이 가능한 것도 있어 식별이 쉽지 않다. 둘째, 계약형태를 구별하는 기본적인 원칙은 있지만 그것을 실무적으로 적용하기에는 해석상의 문제가 제기될 수 있다.

따라서 1950년대부터 1970년대의 영국 법원에서는 계약형태의 식별과 관련된 여러 논의가 전개되어 왔다. 논의의 핵심은 합의된 목적지에 대해 항 또는 선석 중 어느 쪽으로 해석할지이다.<sup>8)</sup> 해석이 필요한 이유는 목적지표시방법에 관한 규칙이 확립되어 있지 않아 계약당사자의 사정에 맞추어 자유롭게 표현되어 왔기 때문이다.<sup>9)</sup>

항해용선계약서상 목적지표시의 위상에 관한 규범이 될 수 있는 판단이 내려지지 않아 법원에서는 이 논의를 방치하고 있었다. 그것은 계약형태의 여부에 불구하고 선석대기 중에 발생한 상실시간의 위험을 모두 용선자에게 전가하는 예외규정이 용선계약서에 편입되었기 때문에 논의의 초점이 그 규정에 관련된 해석으로 바뀌게 되었다. 그 대표적인 것이 Gencon 1922 서식에 도입된 “선석대기로 상실된 시간은 선적하역의 시간으로서 계산한다.”고 되어 있는 예외규정이다. 동일한 문구 또는 효과를 지닌 규정은 정박기간계산과 관련된 조항의 일부로서 항해용선계약서 서식의 인쇄조건 또는 추가조건에서 많이 볼 수 있게 되었다.

이 예외규정은 Gencon 1994 서식의 개정으로 선박이 항내 또는 항외에 도달한 때에 선석이 비어 있지 않은 경우 선박은 검역 또는 통관절차의 완료를 기다리지 않고 NOR을 제시할 수 있는 자격을 얻는다는 내용으로 대체되어 상실된 시간과 관련한 예외규정의 성격이 변경되었다.<sup>10)</sup> 이것을 다시 인식하게 한 것이 2009년 영국 지방법원에서 심리한 Novologistics Sarl v. Five Ocean Corp.(The Merida)사건<sup>11)</sup>의 판단이다. 이 용선계약에는 선석대기와 관련한 예외규정이 설정되어 있지 않았기 때문에 계약형태 자체가 판결이유(*ratio decidendi*)로 되었기 때문이다. 이와 같은 판단에서 Port Charter와 Berth Charter를 식별하기 위한 하나의 방법이 제시되게 된다.

본 연구에서는 도착선의 일반적 개념에 대해 분석하고, 도착선의 판단기준과 관련하여 쟁점이 된 영국의 Merida호 사건을 중심으로 그 사건개요와 판결내용을 분석한 후, Merida호 사건의 판결에서 제시된 목적지와 관련한 해석방법이 다양한 실무 실태를 파악하기에 충분한 법원(法源)으로서의 구속력이 있는지에 대해 분석한다.

8) J. Cooke, et al, *Voyage Charters*, 3rd ed., informa, 2007, para.15.26.

9) *Mediterranean Salvage & Towage Ltd. v. Steamar Trading & Commerce Inc. (The Rebon)* [2008] 2 Lloyd's Rep. 628. ; *Graigwen (Owners) v. Anglo-Canadian Shipping Company (The Graigwen)* [1955] 2 Ll.L.Rep. 260.

10) 김정희, “1994년 Gencon 항해용선계약서에 관한 고찰” 『한국해운학회지』, 제29호, 한국해운학회, 1999, pp.44-47.

11) *Novologistics Sarl v. Five Ocean Corp.(The Merida)* [2010] 1 Lloyd's Rep. 274.

## Ⅱ. 도착선에 대한 일반적 고찰

### 1. 항해용선계약상 도착선의 개념

영국 보통법 하에서의 항해용선계약형태로서 Port Charter는 선박이 항에 도착한 것으로서 도착선으로 간주하는 계약형태를 말한다. 또한 Berth Charter는 선박이 선석(berth)에 도착한 것으로서 도착선으로 간주하는 계약형태이다. 따라서 항해용선계약의 의미에서 목적지와 도착선의 도착지는 같은 의미이지만, 일반적으로 말하는 목적지의 개념과 반드시 일치되지 않는다. 마찬가지로 항은 선박의 통항관리(traffic control)를 포함한 항만당국의 행정권이 미치는 일정한 구획, 즉 선석은 선박이 적재 및 양하를 하는 특정장소<sup>12)</sup>로서 부두(wharf, quay), 잔교(jetty), 외해의 묘박지(anchorage) 등 하역<sup>13)</sup>의 실행이 가능한 장소 모두를 의미한다.

선박의 도착은 선박지연에 대한 위험배분의 관점에서 중요한 개념이며 항해용선계약에 제공된 선박이 항행하고 있는 상태에서 하역으로 이행하는 경계가 된다. 이것과 관련하여 일반원칙은 1908년 Leonis호 사건판결<sup>14)</sup>에서 기초가 구축되고, 1973년 Johanna Oldendorff호 사건<sup>15)</sup>의 법원 판단에 따라 정착된 항해용선계약의 뒤에 설명하는 네 가지의 항해단계와 도착선의 원칙에서 볼 수 있다.

한편 NOR의 제시를 시간계산의 기점으로 하는 정박기간의 개시부터 하역이 완료되기까지 용선자는 선박지연에 대한 위험을 부담해야 한다.<sup>16)</sup> 이 동안에 소요된 시간이 용선계약에서 합의된 정박기간을 초과하면 선박지연의 위험이 구체화되고 그 결과는 체선료의 다과(多寡)에 반영된다. 선박지연의 위험을 신속하게 용선자에게 전가하기를 희망하는 선주로서는 하역의 준비가 되는대로 즉시 NOR을 제시하려고 하지만, 일반원칙으로서 제시된 NOR이 유효하게 되기 위해서는 선박이 목적지에 도착될 것을 필요로 하며 도착하지 않음에도 불구하고 제시된 NOR은 모두 무효가 된다. 아래에서는 이것

12) Voylayrules 1993.

13) 특정되지 않는 한 적·양 하역, 또는 그 양자를 의미한다.

14) Leonis Steamship Co, Ltd. v. Rank, Ltd. (The Leonis) [1908] 1 K.B. 499 C.A.

15) E. L. Oldendorff & Co., G.m.b.H. v. Tradax Export S.A. (The Johanna Oldendorff) [1973] 1 Lloyd's Rep. 285. 이 사건의 구체적인 내용은, 이승환, “항해용선계약상 도착선에 관한 연구-Johanna Oldendorff호 사건을 중심으로-”, 성균관대학교 대학원 박사학위논문, 2012, pp.116-146 참조.

16) 이용근, “항해용선계약의 법리에 관한 연구”, 『한국해운학회지』, 제11호, 한국해운학회, 1990, p.103 ; 선주 측의 사정 또는 과실에 의한 지연과 예외규정에 정해진 사유에 의한 지연은 제외된다.

을 NOR의 도착선 요건<sup>17)</sup>이라고 한다. 따라서 항해용선계약을 체결할 때 선주는 도착선 요건을 신속하게 충족할 수 있는 Port Charter를 선호하게 된다. 한편 용선자는 선박이 항에 도착한 후 선석에 도달하기까지의 시간만큼 위험의 발생시기가 늦어지는 Berth Charter를 선호하게 되는데, 예컨대 항이 선박혼잡으로 인해 하역하는 선석에 선박이 접안할 수 없게 되어 선석이 비기까지 외항에서 투묘해야 하는 경우 이로 인한 상실시간의 위험을 선주가 부담해야 하는데, 따라서 이 형태는 용선자에게 유리하다고 볼 수 있다.

Leonis Steamship Co. Ltd. v. Rank Ltd. 사건<sup>18)</sup>에서 Leonis호는 Bahia Blanca 항에 도달하여 용선자가 적재장소로 정한 잔교(pier) 외곽의 강가에 정박하였다. 정박장소는 선박이 선석을 기다리는 동안 통상적으로 대기하는 장소이었다. 이 사건의 항소법원은 선박이 항구의 상업적 구역(commercial area)내에 있고 용선자의 임의처분에 맡겨졌으므로 도착선으로 인정된다고 판결하였다. 이와 관련하여 법원은 용선계약상 목적지로 항구가 지정되어 있는 경우 이는 특정 거래목적과 관련하여 상사적 관점에서 해석되어야 하며, 항구라 함은 항구의 상업적 영역을 의미한다고 하였다.

그 후 Aello호 사건<sup>19)</sup>에서는 Leonis호 사건 판결을 적용하여 상업적 영역에 대한 기준을 변경하였다. Aello호는 부에노스아이레스항에서 옥수수를 선적하기 위해 용선되었다. 10월 12일에 부에노스아이레스항에 도착하여 선적장소에서 약 39km 떨어진 항구의 통상적인 대기장소 내에서 10월 29일까지 대기하고 있었지만, 도착선이 아닌 것으로 판시되었다. 즉, 선박은 통신수단이나 항구의 설비를 고려하여 선석이 확보되는 때에 선적이 이루어질 수 있는 항내의 일정한 장소에 있을 것이 요건으로 된다.<sup>20)</sup>

그러나 Johanna Oldendorff호 사건<sup>21)</sup>에서 상원은 상업적 영역에 대해 명확하게 정의하기 어려우며 불필요한 법적 불확실성을 야기한다고 설명하였다. 이와 같은 이유로 법원은 Aello호 사건 판결을 기각하였다. Aello호 사건에서 선주는 선박이 정박장소가 목적항(Liverpool)내의 통상적인 선석대기장소이고 항만당국으로부터 정박하도록 지시받은 장소이므로 도착선이라고 주장한 반면, 용선자는 해당 정박장소가 선거 또는 항구의

17) NOR이 유효하게 되기 위해서는 도착선에 추가하여 선박이 실질적으로 하역을 하는 상태에 있으며, 그것이 선주 또는 그 대리인으로부터 용선자 또는 그 대리인에게 제시될 것을 필요로 한다(J. F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 7th ed., Pearson Longman, 2010, pp.58-62).

18) The Leonis [1908] 1 K.B. 499. S. C. Boyd, et al., *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 21st ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2008, pp.131-136.

19) Sociedad Financiera de Biens Raices S.A. v. Agrimpex Hungarian Trading Company for Agricultural Products (The Aello) [1961] A.C. 135.

20) M. Dockray, *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 3rd ed., Cavendish Publishing Ltd., 2004, p.234.

21) The Johanna Oldendorff [1973] 2 Lloyd's Rep. 285.

상업적 구역으로부터 적어도 약 20km 떨어져 있고, 버컨헤드(Birkenhead) 선거 내에 있는 선석에 도달할 때까지 도착선으로 인정될 수 없다고 주장하였다. 선박이 통상적인 대기장소에 있고 용선자가 이에 대하여 반대의사를 표명하지 않았다면 도착선으로 추정한다. 반대로, 선박이 통상적인 대기장소 이외에 있을 경우 선박이 용선자의 임의처분 하에 있음을 입증할 책임은 선주에게 있다.<sup>22)</sup> 통상적인 대기장소는 도착항의 경계 내에 있어야 하며, 도착항의 법정 경계는 상사적 관점에서 항의 영역이 되는 것이 보통이다.<sup>23)</sup>

따라서 Aello호는 위와 같은 요건을 충족하여 도착선으로 인정되었으나, 용선자가 선적이 이루어질 선석을 지정할 권한을 가지고 있는 경우, 용선자가 그러한 권리를 언제 어떠한 방법으로 행사할지 여부는 중요하지 않으며, 이로 인해 발생하는 모든 지연의 위험, 즉 체선료나 초과정박손해배상금(damages for detention)의 지급은 용선자가 부담한다.<sup>24)</sup>

최종적으로 선박이 선적 또는 양하를 해야 하는 선석이 용선계약서에 지정되어 있는 경우 선박은 이 선석에 도달하기까지는 도착선이 되지 않는다. 용선계약서에 지정되어 있다고 하는 것은 계약서작성시점에 지정되었거나 또는 지정할 권리가 용선계약서 자체에 명시적으로 맡겨져 있는 것을 의미한다. 한편 용선계약서상에 선석이 지정되어 있지 않으며, 지정할 권리도 거기에 명시적으로 맡겨져 있지 않을 때에는 묵시된 권리에 의해 용선자는 선적선석을 선택해야 한다. 그런데 이것에 의해 용선자가 지시하는 선석에 선박이 도달한 경우 이 선박은 용선계약서가 작성된 시점에 지정된 장소, 즉 항에 도달한 때에 도착선이 된다.<sup>25)</sup>

## 2. 항해용선계약 형태에 따른 도착선의 기준

선박이 도달해야 할 목적지는 선주와 용선자의 합의에 따라 결정되며 여러 가지 표현으로 계약서상에 기재된다. 예컨대 “No. 1 Gaman Jetty, Busan”의 경우에는 하역이 이루어지는 선석을 중심으로 하고 있는 것에 대해, “Port of Busan”의 경우 항명은 명기되어 있지만 선석은 미확정이다. 더욱이 불명확한 표현으로는 “One Port, Busan

22) D. Davies, *Commencement of Laytime*, 4th ed., informa, 2006, p.10.

23) Federal Commerce and Navigation Co. Ltd. v. Tradax Export S.A. (The Maratha Envoy) [1977] 2 All E.R. 849.

24) S. C. Boyd, et al., op.cit., pp.140-141. p.144 ; 한낙현, “항해용선계약상 안전항담보의무위반에 의한 초과정박손해배상금의 청구에 관한 연구,” 『한국항만경제학회지』, 제25집 제2호, 한국항만경제학회, 2009, pp.152-153.

25) Stag Line Ltd. v. Board of Trade (The Cydonia) (1950) [1950] 83 L.L.Rep. 356 K.B.D.

Bay”에서 “One or Two Korean Ports” 에까지 확대된다. 다만, 항명이나 선석도 구체적으로 명기되어 있지 않은 경우에 용선자는 별도로 규정하는 조건(선박의 통과지점, 일시 등)이 정비된 시점에서 항과 선석을 지정할 의무를 부담한다.

용선자가 목적지를 결정하는 것은 쉬운 일이 아니므로 목적지의 결정에 있어 불명확한 표현이 허용되는 것은 이 때문이다. 예컨대 선석을 특정하기 위해서는 목적지를 확인할 필요가 있지만 항해용선계약의 협상 때부터 몇 주일간 또는 수개월 앞의 도착일시를 확정할 수 없는 선박의 목적지를 확정한다는 것은 매우 어려운 경우가 많다. 이로 인해 항해용선계약은 계약서에 기재된 목적지의 명확성에 따라 다음 세 가지의 계약형태로 분류된다.

### 1) Berth Charter

Berth Charter는 용선계약상 용선자에게 특정 선석을 지정할 권한을 명시적으로 유보하고 있는 것을 말하며, 이 경우 선박이 그 장소에 도달하여야만 도착선으로 간주되며, 반대의 명시적인 규정이 있는 경우를 제외하고 지정된 선석에 접안하기 전에 이루어진 NOR은 효력이 없게 된다.<sup>26)</sup>

“No. 1 Gaman Jetty, Busan” 과 같이 선석명이 목적지로서 용선계약서에 명기되어 있는 항해용선계약이 이것에 해당되고 선박이 선석에 도달하여 계류됨으로써 도착선으로 보는 항해용선계약형태이다. 선석은 계약 시에 선주와 용선자의 합의에 따라 결정된다. 다만, 선주에게 선석의 선택을 맡기는 것이 합의되어 있는 경우에는 “Owner’s berth, Busan” 과 같이 기재된다. 이것은 부선에 의한 부선하역이 예정되어 있는 경우에 많다. 용선자에게 선석의 선택을 맡기는 Berth Charter는 예측불능인 위험을 선주가 부담하는 것이 되므로 상당한 조건이 정비되지 않는 한 이것을 선주가 합의한다는 것은 어려운 일이다.

Berth Charter에서의 선박혼잡의 위험은 선주가 실질적으로 단독으로 부담해야 한다. 선박이 항에 도달해 있더라도 선석대기상태에서 도착선은 인정되지 않기 때문이다.<sup>27)</sup> 유효한 NOR의 제시가 가능하게 되어 정박기간이 계산되는 것은 도착선으로 인정되는 선석계류 후이며 계류된 선박은 이 시점에서 선석대기의 상태에서는 벗어나 있으므로 그 이후에 선박이 지연되어도 그것은 이제 선박혼잡에 의한 것이 아니게 된다. Berth Charter는 도착선의 시점이 가장 지연되는 계약형태이다.<sup>28)</sup>

26) North River Freighters Ltd v. President of India [1955] 2 Lloyd’s Rep. 668.

27) Stag Line Ltd. v. Board of Trade (1950) 84 Ll.L.Rep. 1.

28) 박길상·양정호, “항해용선계약에서 정박기간의 개시요건,” 『한국해법학회지』, 제28권 제1호, 2006, pp.280-281.

## 2) Dock Charter

“Prince’s Dock, Liverpool”과 같이 선거명이 목적지로 되어 용선계약서에 명기된 항해용선계약이 이것에 해당된다. 선박이 선거내에 도달한 것으로서 도착선으로 보는 항해용선계약형태이다.<sup>29)</sup> 용선자에게는 선석지정의 권리·의무가 있다.

여기서 말하는 선거란 항의 구역 내에 있으며 선박의 출입구를 제외하고 육지를 배경으로 선석을 둘러싸고 있는 방파제 또는 그 밖의 구조물이 구축된 장소이다. 다만, Baltic Code 2003 서식, Voylayrules 1993 서식, Charterparty Laytime Definitions 1980 서식의 어느 것에도 선거의 정의에 대한 내용은 없다. 그 이유는 오늘날 Dock Charter는 거의 이루어지지 않고 있기 때문이다.

Dock Charter에서는 소정의 선석에 선박혼잡이 있더라도 선박이 선거 내에 입거해 있기만 하면 도착선이 인정되므로 선석 미도착이더라도 NOR의 제시에 의해 선주는 선박혼잡의 위험을 용선자에게 이전할 수 있다. 그러나 선박혼잡으로 인해 선거 내에도 선석에서 대기하는 선박으로 혼잡해 있어 항만당국에 입거가 허가되지 않은 경우 입거하기까지의 동안에 선주는 선박혼잡의 위험을 용선자에게 이전시킬 수 없다.<sup>30)</sup>

## 3) Port Charter

선박의 목적지가 ‘항’으로 되어있을 뿐, 선거나 선석이 지정되어 있지 않고, 또한 그것을 지정할 권리가 용선자에게 없는 경우를 Port Charter라 한다.<sup>31)</sup> 즉, “Busan”, “Port of Busan” 또는 “Incheon or Busan at charterer’s option”과 같이 용선계약서에 목적지로서 항명은 명기되어 있지만 선석명 또는 선거명이 명기되지 않은 항해용선계약이 이것에 해당하며 선박이 선석으로 직행할 수 없는 경우라도 항내에 도달함으로써 도착선으로 보는 항해용선계약형태이다. 선석지정의 권리·의무는 용선자에게 있다.<sup>32)</sup>

Port Charter의 경우 도착선의 기준을 정함에 있어 어려움이 발생한다. 그 이유는 항만의 영역이 선석이나 선거에 비해 넓고, 항만은 지리적인 관점이나 행정관리상의 관점, 그리고 상업적인 관점 등 여러 관점에서 다양하게 정의되기 때문이다.

29) Tapscott v. Balfour [1872-1873] L.R. 8 C.P. 46.

30) J. Schofield, *Laytime and Demurrage*, 6th ed., Informa Law, 2011, pp.86-87.

31) 한국해사문제연구소, 『용선계약과 해상물건운송계약』, 한국해사문제연구소, 1993, p.113.

32) “One safe berth, Busan”과 “Busan, one safe berth”과 같은 두 가지의 표현방법에 대해 (“one safe berth”가 항명의 전인지 후인지) 어느 쪽을 Berth Charter로 간주할 것인가, Port Charter로 간주할 것인가와 관련된 법적논쟁이 있지만 결정적인 판례가 없으므로 이와 같은 표현의 사용에는 주의가 필요하다.



항의 정의는 Baltic Code 2003 서식과 Voylayrules 1993 서식 모두 내용은 같다. 여기서는 Baltic Code 2003 서식의 정의를 보기로 한다.

항이란 선석, 투묘지, 부표 또는 이들에 상당하는 장소의 어디를 불문하고 선박이 선적 또는 양하를 하는 지역이다. 또한 대개의 경우 여기에서는 선박이 순서를 기다리거나 기다리게 하는 통상의 장소를 포함하고 있다. 항이라는 용어가 사용되지 않아 항이 고유의 이름으로 식별되고 있는(또는 향후 식별되는) 경우에도 이 정의는 적용된다.<sup>33)</sup>

Port Charter의 경우 선박혼잡의 위험분담 논리는 Dock Charter와 마찬가지로이며 선박은 지정된 목적항에 도달하면 도착선으로 인정된다. 이것이 가장 빨리 도착선이 인정되는 계약형태이다.<sup>34)</sup>

### 3. 항해용선계약상 도착선의 판단에 대한 규정

Johanna Oldendorff호 사건에서 본선은 1968년 1월 3일 대기장소인 정박묘박지의 도착 직전에 NOR을 제출하였다. 선주는 이 NOR 제출시점을 기준으로 체선료를 용선자에게 청구하였지만, 용선자는 선박 도착은 선석에 계류된 1월 21일이므로 정박기간의 개시는 1월 22일 또는 23일이라고 주장하여 지급을 거절하였다. 선주는 제소하여 법원에서 도착선의 시기와 관련된 논쟁이 시작되게 되었다.

제1심과 항소법원에서는 선례구속성의 원칙(doctrine of *stare decisis*)에 따라 Aello호 사건<sup>35)</sup>의 귀족원판결이 심리상의 규범이 되어 제1심에서 도착선의 인정여부가 심의되었지만, 부적합하다는 이유로 선주의 주장이 배척되었다. 정박묘박지는 상업구역에 없었으며 프린스 선적장은 곡물운반선이 대기하기 위한 특정 장소가 아니며 NOR을 제시한 시점에서는 프린스 선적장을 벗어나 있었으므로 1월 3일에 제시된 NOR은 무효라고 판단된 것이다.

항소법원에서 선주는 정박묘박지가 지형상, 재정상, 법제상, 행정상 모든 면에서 리버풀/버켄헤드<sup>36)</sup>의 항내에 있다는 것을 논거로 Johanna Oldendorff호가 도착선상태에 있었다는 것을 다시 주장하였다. 또한 Aello호 사건에서 부에노스아이레스묘박지가 상업구역으로 간주되지 않았던 것은 선거구역과는 수로로 연결된 특수한 사정이 있었기 때문이며, 따라서 머시강 하구의 연장선상에 있는 정박묘박지와는 구별되어야 하며 WIBON(whether in berth or not)조건은 선박혼잡의 위험을 용선자에게 이전하는 효력

33) Baltic Code 2003. 谷本裕範宮脇亮次, 『新·備船契約の實務的解説』, 成山堂, 2008, p.217.

34) 정영석, 『해운실무』, 해인출판사, 2004, p.370.

35) Sociedad Financiera de Biens Raices S.A. v. Agrimpex Hungarian Trading Company for Agricultural Products (The Aello) [1961] A.C. 135.

36) 버켄헤드는 리버풀의 일부로 간주되고 있다.

을 가진다는 것을 강력하게 주장하였다.<sup>37)</sup> WIBON 조건이 NOR 조항에 편입되면 NOR의 제시시기를 앞당기는 효과가 있다.<sup>38)</sup> 그러나 Johanna Oldendorff호는 적합한 상업구역에 도착하지 않았기 때문에 도착선으로 인정되지 않았으며 WIBON 조건이 본 선에는 적용되지 않게 되어 패소하였다.<sup>39)</sup> 그런데 1973년 4월 Johanna Oldendorff호 사건의 귀족원판결에서는 Port Charter가 도착선의 일반원칙으로서 인정되게 되었다.

Johanna Oldendorff호 사건과 관련된 Baltime 서식 C의 항해용선계약은 미국에서 선적한 밀과 옥수수 및 대두와 라이보리를 영국 “London, Avonmouth/Glasgow/Belfast/Liverpool/Birkenhead or Hull at the charterer’s option”으로 양하하는 것이 명기된 Port Charter이며 정박기간의 산정조건으로서 NOR 조항에 다음의 내용이 기술되어 있었다. 즉, “통상의 영업시간 내에 서면에 의한 양하의 준비완료통지서가 수령되면 정박기간은 WIBON 조건에 불구하고 다음 날의 영업개시기간부터 산정된다.”는 것이다.<sup>40)</sup>

① 도착선과 NOR의 제시 : 선박은 지정된 항에서 항해를 종료함에 따라 도착선으로 인정되며 선적 또는 하역과 관련된 유효한 NOR는 그와 같은 상태로 되어야 비로소 제시할 수 있다.

② 항해의 종료와 도착선 : 다음의 요건이 충족된 때 선박은 지정항에서 항해를 종료하고 도착선이 된 것으로 인정된다. 즉, (a) 항에 도착한 때에 선적 또는 선거가 비어 있고 그곳으로 직행할 수 있는 경우에는 Berth Charter 또는 Dock Charter와 마찬가지로 선적계류 때 또는 선거내에 도착 때에 도착선이 된다.<sup>41)</sup> (b) 선적으로 직행할 수 없는 경우는 항의 일부에서 선적 또는 양하를 대기하는 선박이 선적으로 항행하기 까지 대기하는 통상의 장소에 도착한 때이다. 다만, 이 장소는 선박이 하역을 위해 용선자의 이용에 맡겨지는 것이 효율적으로 가능한 장소에서 상사적 개념에 적합한 범위 내가 되어야 한다는 것이다.

③ 항의 표기 : 용선계약서에서 지정되는 항은 그것과 관계되는 모든 당사자(그 항을 이용하는 자, 송하인, 용선자와 선주)가 공통된 인식을 가질 수 있는 방법으로 기재되어야 한다.

④ 항내규칙 : 선박이 대기하는 통상의 장소는 항의 범위 내에 있을 것을 필요로 한다. 즉, (a) 선박이 법적 개념 또는 상사적 개념에 기초하여 항내에서 항해를 종료하지 않으면 목적지의 항에 도착하였다고 인정되지 않는다. 법의 개념과 상사적 개념이 규정된 항의 범위가 상이한 경우 상사적 개념에 기초한 항의 범위가 적용된다. (b) 선박이

37) J. Cooke, et al., op.cit., p.357.

38) 임석민, 『국제운송론』, 삼영사, 2007, p.150 ; 谷本裕範·宮脇亮次, 전게서, p.218.

39) The Johanna Oldendorff, H.L. 286.

40) The Johanna Oldendorff, [1971] 2 Lloyd’s Rep. 96.

41) London Arbitration 8/91, L.M.L.N. 304, 29 June 1991.

대기하고 있는 장소가 항내이지만 그것이 어떤 이유로 대기하는 통상의 장소가 아닌 경우에도 그 장소에서 효율적으로 선박을 용선자의 이용에 맡길 수 있는 경우에는 도착선으로 인정된다. (c) 통상의 장소는 항만당국의 방침 또는 법규제에 따라 변경되는 경우도 있다. 선박의 사정이 아니라 항의 사정으로 대기하는 통상의 장소에 정박할 것을 희망하고 있는 선박이 항만당국에 의해 다른 장소에 정박하도록 지시를 받은 경우에 이 선박은 도착선으로 인정된다. (d) 항만당국에 의해 입항을 거절당해 항외에서 대기하도록 지시를 받은 경우에는 도착선이 인정되지 않게 된다.

### III. Merida호 사건판결에 대한 분석

#### 1. Merida호 사건의 개요

이 사건은 선박이 항에 도착 후 즉시 제시된 NOR의 유효성과 관련된 해당 항해용선계약이 어떤 계약형태인가가 쟁점이 된 사안이었다. 2007년 본선에 대해 중국·천진시의 동쪽에 위치한 신항(新港)에서 스페인의 카디즈까지 강판을 운송하기 위한 항해용선계약이 체결되었다. 본선은 약정화물을 적재하기 위해 2007년 3월 10일 이른 아침에 신항의 항내에 도착하자 NOR을 제시하였지만, 선적하역을 위한 선석이 비어 있지 않았으므로 3월 30일 밤까지 대기장소에서 정박할 수밖에 없었다. 3월 30일 밤 선석에 계류된 후 즉시 개시된 선적하역은 3월 31일 아침에 완료되었지만, 체선료가 발생하여 선주는 용선자에게 50만 달러의 금액을 청구하였다. 이것에는 3월 10일부터 30일까지 20일 동안 선석대기를 한 결과라는 것이 명백하다. 용선자는 이 용선계약형태는 Berth Charter이며 도착선 요건을 충족하지 않는 NOR은 무효라고 하여 체선료의 지급을 거부하였기 때문에 이 논쟁은 런던의 중재에 회부되었다. 그러나 중재인은 이것은 Port Charter이며 NOR은 유효하다는 판정을 하였기 때문에 선주의 체선료 청구의 정당성이 인정되었다. 용선자는 이것을 부당하다고 보아 법원에 제소하였다. 이 사건을 담당한 Gross 판사는 중재인 판정을 번복하고 이 계약은 Berth Charter라는 것을 이유로 선주의 체선료 청구는 부당하다고 판시하여 선주의 요구를 배척한 것이었다.

중재인과 판사는 전혀 반대의 판단에 이르게 되었는데, 그 이유는 목적지표시에 대해 규정한 계약조항의 해석의 차이에 있었기 때문이다.

목적지표시는 중재인이 계약서의 실무조항인 제2조 제1항에 있다고 한 것에 대해, 판사는 계약서의 서두부분에 있다고 하였다. 판사는 이 부분을 서문조건(opening term)이라 부르고 있기 때문에 여기서도 그와 같이 부르기로 한다. 문제가 된 적하역의 목적지는 각각 다음과 같이 표시되어 있다.

(1) 서문조건 : [vessel to proceed to] one good and safe chrts' berth terminal 4 stevedores Xingang...이하 양륙지

(2) 실무조항 제2조 제1항 : The vessel to load at one good and safe port/one good and safe charterers' berth Xingang...이하 양륙지

여기서 서문조건에는 적하역이 이루어진다고 고려될 수 있는 장소로서 제4 터미널 (terminal 4)이 구체적으로 지정되어 있는 것에 대해, 제2조 제1항에는 그것이 없다. 그러나 이것만을 이유로 판사가 서문조건이야말로 목적지가 표시되어 있으며 중재인의 인식(목적지표시는 제2조 제1항에 있다)은 잘못이라고 한 것은 아니다. 또한 서문조건 중 문맥에서 보아 의미가 명확하지 않는 하역업자(stevedore)는 기재상의 실수라는 것이 인정되고 있으므로 이것은 무시할 수 있다.

## 2. 판정(판결)이유

중재인은 양 조항 모두 목적지를 표시하고 있다는 것을 인정하고 있지만, 선주 측의 주장을 받아들여 서문조건은 어떤 효력도 지니지 않는 단순한 도입부분에 불과하며, 계약전체를 지배하고 있는 것은 실무조항인 제2조 제1항이며 거기에는 목적지로서 항은 “one good and safe port...”에서 해당 선박이 적재를 한다고 표시되어 있기 때문에 이 계약은 Port Charter라고 판정하였다. 이것에 대해 Gross 판사는 다음의 세 가지를 이유로 서문조건은 이 계약이 Berth Charter라는 것을 나타내기에 충분한 요건을 구비하고 있다는 것을 지적하고 있다.

첫째, 서문조건에는 안전선석으로서 “one good and safe chrts' berth”가 목적지로서 표시되어 있다(이것에 이어 “Xingang”은 목적지가 아니라 선석의 소재지를 가리키고 있는 것에 불과하다). 둘째, 용선자의 선석인 “chrts' berth”의 표시에서 선석지정권이 용선자에게 있다는 것이 강조되고 있다. 셋째, 선박이 도착선으로 인정되기 위해 도달해야 하는 항 중의 특정 장소인 “place([terminal 4])”가 명시되어 있다. 이것이 선석인지, 선석을 포함한 터미널인지는 명확하지 않지만 “terminal 4”에 도달하지 않으면 도착선이 되지 않으므로 Port Charter가 아니라는 것이다.

그러면 제2조 제1항과의 관계를 어떻게 해석하면 되는가가 문제로 된다. 판사는 대립을 유발하는 조항을 편입한다는 것은 의미는 없으며 부자연스러우므로 이것에는 어떤 별도의 의도가 있었을 것이라고 언급한 후에 제2조 제1항은 목적지를 표시한 것이 아니라 안전항과 안전선석에 대한 용선자 담보의무를 기술한 것이라는 결론을 내리고 더욱이 이것은 이미 서문조건에서 확인되고 있는 것의 반복이기 때문에 과잉언급이라고 판시하였다. 그 외에 위의 해석을 지지하는 논의가 전개되어 최종적으로 판사는 용선자

지지의 판결을 내린 것이다.

Merida호 사건에서 Gross 판사는 선례에서 제시된 목적지표시의 관습적인 형태를 그 근거로 하였다. 판사가 예시한 선례의 목적지표시는 5건이 있다. 이 중의 4건의 형태의 공통성이 1975년에 판결된 Finix호 사건<sup>42)</sup>으로 그 부수적 의견에는 다음과 같이 집약되어 있다. 이것을 적용한 계약형태의 식별방법을 “Donaldson 원칙”이라고 부르기로 한다.

용선계약서의 규정에 따라 양하하역이 이루어지는 곳이, 예컨대 (a) “One safe berth, London”, 또는 (b) “London, one safe berth”로 되어 있는 경우에는 애매함이 있다. 이것은 목적지가 런던인지, 선석인지라는 것에 관해 용선계약서를 어떻게 정확하게 해석할지를 테스트하는 것이다. 이 경우 (a)의 경우는 선석이며, (b)의 경우는 런던이라고 이해할 수 있다. 이와 같은 것이 Radnor호 사건<sup>43)</sup>에서도 문제가 되었다.

“One safe berth, London”의 형태로 목적지가 표시되어 있으면 Berth Charter이고, “London, one safe berth”의 형태인 경우에는 Port Charter라고 할 수 있는데, 그 이유는 명확하지 않다. 그러나 이것은 실무적이지만 실태의 일면을 정확하게 표현하고 있다고 할 수 있다. Merida호 사건에서 Gross 판사가 Berth Charter의 실례로서 제시한 4건을 보면 아래와 같다. 이들은 분명히 “one safe berth, London”의 형태에 적합하다.

#### 1) Berth Charter의 목적지표시 예

① Radnor호 사건<sup>44)</sup> 적출지:…one safe berth Dairen …and there load(Gencon 서식 사용)

② Finix호 사건<sup>45)</sup> 양륙지: …discharge at one or two safe berths, one safe port in the Democratic People’s Republic out of Nampo, Heungnam, Chungjin…(Centrocon 서식 사용)

③ Puerto Rocca호 사건<sup>46)</sup> 양륙지:…proceed to one safe berth Seaforth…(Centrocon 서식 사용)

④ Isabelle호 사건<sup>47)</sup> 적출지 :…the vessel shall with the utmost dispatch proceed

42) Nea Tyhi Maritime Co. Ltd. of Piraeus v. Compagnie Grainiers S.A. of Zurich (The Finix) [1975] 2 Lloyd’s Rep. 415.

43) North River Freighters Ltd. v. President of India (The Radnor) [1955] 2 Ll. L. Rep. 73.

44) Ibid.,

45) Nea Tyhi Maritime Co. Ltd. of Piraeus v. Compagnie Grainiers S.A. of Zurich (The Finix) [1975] 2 Lloyd’s Rep. 415.

46) Compania Argentina de Navegacion de Ultraqmar v. Tradax Export S.A. (The Puerto Rocca) [1978] 1 Lloyd’s Rep. 252.

to a berth...as ordered by Charterers in one safe port Algeria...and there load(Shellvoy 서식사용)<sup>48)</sup>

Merida호 사건의 판결 중에서 언급되지 않았지만 Port Charter라고 볼 수 있었던 전형적인 사건에 Donaldson 원칙을 적용한 것은 Donaldson 판사가 이 원칙에 언급한 Finix호 사건의 이전에 판결된 1956년 Werrastein호 사건<sup>49)</sup>이다. 여기서의 목적지표시는 “London, one safe berth”의 형태에 해당하므로 원칙의 유효성을 확인할 수 있다.

## 2) Port Charter의 목적지표시 예

Werrastein호 사건의 양륙지 표시는 “...one safe port on the East Coast of Great Britain...and there deliver the cargo...at any customary dock, wharf or pier as ordered by the charterers or their agents...”(customary dock, wharf or pier은 집합적으로 berth에 상당한다)로 되어 있다.

Merida호 사건에서 목적지표시로서 선주측이 Port Charter라고 주장한 제2조 제[1]항의 “The vessel to load at one good and safe port/one good and safe charterers’ berth Xingang”은 Donaldson 원칙의 “London, one safe berth”와 일치한다.

용선자가 반론으로 제시한 서문조건인 “one good and safe chrts’ berth terminal 4 stevedores Xingang”는 “one safe berth, London”의 형태에 해당하는 Berth Charter이며, 서문조건은 “London, one safe berth”의 형태에 해당하는 Port Charter이다. 그러면 Merida호 사건의 논의의 본질은 하나의 판단재료에 관련한 해석뿐만 아니라 두 가지의 판단재료, 서문조건과 제2조 제[1]항의 어느 쪽인가의 선택 문제이었던 것이다. 계약형태에 관한 해석이 쟁점이 된 사건의 대부분은 하나의 판단재료가 가진 다수의 해석 중 어느 것이 진정한 것인지를 묻는 것이지만, Merida호 사건에서는 대립하는 판단재료의 선택이 결론을 도출한다는 그다지 예가 없는 사례였다고 할 수 있다.

항해용선계약의 형태에 관한 두 가지의 원칙을 정리하면 다음과 같다. 첫째, 선박이 목적지에 도착한 것으로 간주되는 시점에 관련된 원칙이다. 이것은 앞에 설명한 바와 같이 Berth Charter의 경우에는 선석에 도달한 때, Port Charter의 경우에는 항에 도달한 때로 되어 각각 그 성격이 다르다. 둘째, 용선계약서상의 목적지표시에 관한 원칙이

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

48) Isabell호의 용선계약서에 사용된 Shellvoy 3은 Berth Charter용의 계약서 서식이므로 목적지표시의 여하에 불구하고 계약형태는 Berth Charter가 된다.

49) Roland-Linie Schiffahrt GmbH v. Spillers, Ltd., and Others (The Werrastein) [1956] 2 Ll. L. Rep. 211.

다. 용선계약의 기본은 FIO(Free In & Out) 조건이므로 선석의 지정권이 선주에게 있다는 것이 명시되어 있지 않는 한 용선자에게 있지만,<sup>50)</sup> 용선계약서에 용선자의 선석 지정권이 명시되어 있으면 계약형태는 Berth Charter가 되고, 용선계약서에 용선자의 선석지정권이 묵시되어 있으면 계약형태는 Port Charter가 된다. 이것이 ‘목적지식별표시원칙’이라고 불리고 있다.

### 3. Merida호 사건의 판결내용에 대한 분석

#### 1) 도착선원칙에 대한 분석

선박이 도착선으로 되는 경우를 확정함에 있어 항해용선계약에는 세 가지의 형태가 있다는 것을 인식하는 것이 중요하다. 즉, 그것은 선적지가 선석, 선거 또는 항만으로 특정되는지의 여부와 관련이 있다. Berth Charter와 Dock Charter와 관련된 입장은 각각 특정 선석<sup>51)</sup> 또는 선거<sup>52)</sup>에 접안할 때 그 선박이 도착선으로 되는 경우만을 확립한 것이다. 양쪽의 경우에 선주는 특정 선석 또는 선거에 도착함에 있어 그 지연위험을 부담해야 한다. 또한 이와 같은 원칙은 그 지연이 부득이 하게 초래된 결과인 경우에 용선자가 선석 또는 선거를 지정할 명시적 권한을 가지고 있는 경우에도 적용된다.<sup>53)</sup>

그러나 Port Charter의 경우 도착선의 원칙을 구성함에 있어 많은 어려움이 있을 수 있다. 이것은 관련지역의 광대함과 항의 정의의 다의성에 기인한 것이며, 또한 지형적, 행정적 또는 상업적 입장과 관련되는지 여부에도 달려 있다. 초기의 일련의 판례<sup>54)</sup>에서는 쟁점이 되었지만 Johanna Oldendorff호 사건에서 귀족원은 그 견해를 명확히 하였다. Port Charter 하에서 Johanna Oldendorff호 사건의 용선자는 리버풀/버켄헤드 항을 지정하였다. 선박이 그 항에 도달했을 때 접안할 수 있는 선석이 없어 항의 행정적 구역은 아니지만 선거구역에서 약 20km 떨어진 머시(Mersey) 사주(모래톱)에 접안하도록 지시받았다. 그 쟁점은 본선이 머시 사주에 접안했을 때 도착선이 되었는지의 여부이었다. 이 사건을 심리한 귀족원은 “Aello호 사건에서 선거구역을 정의하는 것은 어려우며, 또한 상업구역의 항의 범위 내에 도달한 것에 기초한 것이라는 원칙은 실무상 상사적 의미와 전혀 관계없는 불필요하고 불명확성을 초래한다.”고 비판하였다.

50) 이원정·방희석, “항해용선계약상 F.I.O.조건 판례연구”, 『국제상학』, 제22권 제1호, 한국국제상학회, 2007, pp.47-49.

51) The Mass Glory [2002] 2 Lloyd's Rep. 244.

52) Thorman v. Dowgate S.S. Co. [1910] 1 K.B. 410.

53) Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture [1963] A.C. 691.

54) The Leonis [1908] 1 K.B. 499 ; The Aello [1960] 1 Lloyd's Rep. 623.

Johanna Oldendorff호 사건에서 법원은 머시 사주는 리버풀/버켄헤드의 항의 행정적 영역 내에 있으며, 선박이 항의 선석에서 대기하는 통상적인 정박지이기 때문에 Johanna Oldendorff호는 도착선이라고 판결하였다.

Maratha Envoy호 사건<sup>55)</sup>에서 용선자는 선적지로서 베제르(Weser) 강에 위치한 브레이크(Brake)를 지명하였지만, 거기에는 접안할 수 있는 선석이 없었다. 선박은 상류로 항행하기 위한 어떤 지시도 받지 못해 베제르 등대선에 대기할 수밖에 없었다. 이 등대선은 브레이크로부터 약 45km 하류의 지점에 있는 베제르 내포에 정박하였다. 선박이 비는 선석을 위해 대기하고 있는 동안 선박이 항내에 정박할 수 있는 적정한 정박지가 없었기 때문에 Maratha Envoy호 규모의 선박으로서는 베제르 내포가 통상적인 대기장소이었다. Johanna Oldendorff호 사건에서 제기된 도착선에 대한 기준을 심리한 항소법원은 “용선자의 자유재량으로 선박의 도착이 즉각적 또한 효과적으로 용선자의 이용에 맡길 수 있는지의 여부가 결정적 요인이었다.”고 설명하였다. 그런데 귀족원에서는 주저 없이 이 이론(異論)을 부정하고 Johanna Oldendorff호 사건에서 확립된 견해를 고수하였다. Maratha Envoy호는 브레이크 항의 영역 내에 없었기 때문에 그 선박이 베제르 등대선에 정박하고 있었을 때에는 도착선이 아니었다.

이와 같은 판결은 그 견해를 틀림없이 명백히 하고 있지만 세계해운시장에서 보편적인 찬성을 얻지 못하고 있다.<sup>56)</sup> 다른 재판관할에 채택될 경우 보다 유연한 접근을 함에 있어 그것에 상당하는 보조를 맞출 수 없다는 것이 문제이다. 실무관행상 도착선에 대한 어떤 기준이 필요한 것은 상실된 시간의 위험이 선주로부터 용선자에게 이전된다는 정확한 정의를 내리는 것이다. Johanna Oldendorff호 사건 접근에서의 약점은 전체적 기준이 이와 같은 요건을 결정한다는 사실에도 불구하고 특정 사안에서 항의 구역을 확인하기 위한 실제적·효과적인 기준을 제공하지 못하고 있다는 점이다. Diplock 경은 Johanna Oldendorff 호 사건의 원칙을 채택함에 있어 거의 어려움이 없다고 주장하지만, 항 자체의 정확한 영역보다 특정 항에서 통상적인 대기장소를 확인하는 것이 더욱더 쉽다는 것을 이해할 수 있다는 것에 대해서는 논의의 대상이 되고 있다.

## 2) 목적지식별표시에 대한 분석

각종 항해용선계약서상의 목적지표시는 대개 계약서의 서두 부분에 있다. 그 형태는 여러 가지이지만 기본적인 것은 그다지 다르지 않다. 전통적인 용선계약서 서식에서는

55) Federal Commerce and Navigation v. Tradax (The Maratha Envoy) [1977] 2 Lloyd's Rep. 301.

56) D. Davies, op.cit., Ch.1 ; F. Berlingieri, "The Allocation of Risk in voyage charter parties," 8 *J.M.L.C.*, 1977, p.497.



선박이 항행해야 할 곳을 가리키는 문구인 “proceed to”에 이어서 규정되어 있는 공백 부분이 목적지표시를 하는 곳이며 수기 또는 타이핑으로 기재할 수 있을 정도의 공간이 있다(오늘날에는 컴퓨터로 처리되고 있다). 여기에 구체적으로 어떻게 목적지를 표시하면 용선자의 선석지정권이 명시적 또는 묵시적으로 되는가이다.

원칙적으로 “proceed to”에 이어 예컨대 “No.1 berth, North Side D Basin, New Port, Buenos Aires”<sup>57)</sup>와 같이 선석을 특정하는 구체적인 장소가 표시되어 있으면 계약형태는 Berth Charter라고 판단된다. 한편 Port Charter로 판단되는 항의 표시방법에는 여러 가지가 있을 수 있는데, 즉 항을 중심으로 한 “Rotterdam”, 항 주변의 지리적 범위를 지정한 “Bordeaux Hamburg range”로 하거나, 항의 선택폭을 가리키고 있는 “Amsterdam/Rotterdam/Antwerp” 등이 있다.<sup>58)</sup>

그러나 실무상으로는 이와 같이 원칙대로 이루어지지 않고 있다. 그 이유는 용선자에 있어 용선계약체결 시에 목적지를 결정하는 것은 대개의 경우 어렵기 때문이다. 예컨대 용선자가 해상매매계약의 당사자의 일방(매도인 또는 매수인)인 경우 계약상의 지위의 문제가 있다.

매도인이 재고를 보유하고 있는 많은 상황에서는 약정화물의 공급처와 적출지는 정해지지 않지만 매수의 기회를 상실하지 않도록 적출지 미정인 상태로 선복만을 확보할 뿐만 아니라 매입예정지역으로 항해 빈(공(空)) 화물로 선박을 항행하게 하는 경우가 있다. 한편 매도인이 재고를 보유한 경우에는 매도할 곳을 모색하거나 선별해야 하므로 이것도 판매의 기회를 상실하지 않도록 양륙지 미정인 상태로 상품을 운송하는 상황이 발생하는 것이 고려된다. 이와 같은 경우 선석은 물론 항의 정확한 위치를 결정할 수 없다.

따라서 매매계약이 체결되면 매수인은 약정화물을 선박으로부터 수령하기 위한, 또한 매도인은 약정화물을 선박에 인도하기 위한 인수인도시설을 갖추고 있어야 한다. 인수인도시설은 석유와 석유제품, 화학약품 등 액체 벌크 화물의 경우에는 저장탱크, 곡물 등 건(乾) 벌크 화물의 경우에는 저장사일로가 이것에 해당된다. 이들의 인수인도시설로는 선석에 계류된 선박과의 약정화물의 인수인도를 가능하게 하는 파이프라인과 펌프, 흡입관, 벨트 컨베이어 또는 지게차 등을 들 수 있다.

인수인도시설의 준비는 내륙에 공장 또는 상설의 보관시설이 입지하고 있는 경우에는 약정화물운송의 중계지점의 선정과 관련한 문제이며, 임해공업지역에 입지하는 경우에는 복수 또는 상설보관설비의 특정과 관련한 문제이다. 여기서 중요한 것은 그것을

57) Venizelos ANE of Athens v. Societe Commerciale de Cereales et Financiere S.A. of Zurich (The Prometheus) [1974] 1 Lloyd's Rep. 350.

58) J. Cooke, et al., op.cit., p.104.

확정하는 시기이다. 해상매매에 종사하는 자는 항상 다수의 계약을 하고 있어 운영효율의 유지·향상을 위해서는 인수인도시기의 순서에 맞추어 최적의 물류관리 스케줄을 편성하는 것이 요구된다. 그러나 일기불순, 도착선 시기의 어긋남과 항만과업이 초래하는 연쇄적인 순서의 어긋남뿐만 아니라 재고수준의 급변 등으로 인해 재조정을 해야 하는 경우가 많아 선택폭에 여유가 있는 계획을 편성해야 한다. 더욱이 항만 각각에 고유의 항만규제 등도 있어 하역을 실행하는 선석은 선박의 도착 직전까지 확정할 수 없는 것이 현실이다. 용선계약서의 목적지표시에 있어 여러 형태의 기술방법이 있는 것은 이와 같은 사정이 있기 때문이다.

선석을 특정할 수 없는 경우 목적지로서의 선석을 표시하기 위해 과거부터 많이 이용되어 왔던 것이 ‘하나의 안전선석(one safe berth)’을 원형으로 하는 표현이다.<sup>59)</sup> 목적지가 이와 같은 미특정의 선석으로 표시되더라도 용선자의 선석 지정권은 명시되었다고 판단된다. 그 이유는 용선자는 항에 도달함과 동시에 또는 그 직전까지 특정된 선석을 선주에게 통지해야 하지만, 그것이 선주에게 통지되게 되면 용선계약서 작성 시에 그것이 용선계약서에 기재된 것으로 간주되어 변경불능이 되기 때문이다.<sup>60)</sup> 따라서 하나의 안전선석의 표시는 매우 중요한 의미를 가진다.

그런데 혼란을 초래하는 것은 하나의 안전선석과 항이 함께 표기된 경우이다. 목적지를 하나의 안전선석으로 한 경우 어느 항에 있는 선석인지에 대해 지리적 범위를 특정하거나 선택폭을 가리키는 것으로 표시하지 않으면 선주는 운임을 비롯한 계약조건을 결정할 수 없으므로 항을 표시하는 곳에 목적지표시를 함께 기재해야 한다. 목적지가 항인지 선석인지에 따라 해석이 달라져 계약형태의 특징이 그것에 좌우되게 된다. 문제는 함께 기재된 항과의 관계에서 하나의 안전선석에는 적어도, ① 목적지가 미특정한 선석이라는 것을 나타내거나, ② 하역이 이루어지는 선석의 숫자가 제한되어 있다는 것을 나타내거나, ③ 용선자의 안전선석담보의무규정을 나타내는 등의 해석이 성립하는 점에 있다.

이것에 대해 항에는 두 가지의 해석이 가능하다. 첫째, 목적지를 나타낸다고 하는 해석, 둘째, 선석의 일부로 그 소재지를 나타낸다고 하는 해석이다.

항이 목적지를 나타낸다고 해석하고 위의 ①과 조합하면 모순이 있게 되므로 이 해석은 성립하지 않는다. 그러나 항이 선석의 소재지를 나타내고 있다고 해석하면 위의 ①과는 서로 일치하게 되어 어느 특정한 항의, 하나의 안전한 미특정 선석으로 이해할 수 있다. 이것은 Berth Charter를 의미한다. 그러나 반대로 위의 ①을 부정하고 ②와

59) 다수의 선석이 허용되는 경우에는 “one or two safe berths at charterers’ option” 등으로 변형할 수 있다.

60) Mediterranean Salvage & Towage Ltd. v. Steamar Trading & Commerce Inc. (The Rebon) [2008] 2 Lloyd’s Rep. 630.

③에 따르면 필연적으로 항이 목적지라는 해석이 성립하게 되어,<sup>61)</sup> 이 경우에는 Port Charter를 가리키게 된다.

이것은 예컨대 “one safe berth, Rotterdam”으로 선석을 먼저 표시하지만, 순서를 바꾸어 항을 먼저 표시하여 “Rotterdam, one safe berth”로 하는 경우에도 제기될 수 있는 해석문제는 같다. “One safe berth, Rotterdam”으로 하는 표시는 문장구조가 일반적인 소재지의 표시형식과 같으므로 이 경우에는 Berth Charter이며, 반대로 “Rotterdam, one safe berth”는 항과 선석의 관계가 명확하지 않으므로 이 경우에만 해석문제가 발생한다고 생각하기 쉽다. 이것은 수긍할 것 같은 변명이지만 바람직하지 않다고 볼 수 있다. 따라서 Merida호 사건에서 Gross 판사가 서문조건이 Berth Charter를 나타낸다고 판단한 것은 잘못이라고 볼 수 있다.

### 3) 항과 장소의 구별에 대한 분석

Merida호 사건에서 Gross 판사가 열거한 목적지표시의 예 가운데 이 논의의 또 하나의 중요한 판단이 제시되어 있다. 그것은 목적지표시원칙을 선석에 한정하지 않고 장소(place)의 표시에도 적용시킨 점이다. 이것은 항(port)과 그 일부로서의 장소(place)를 대비시켜 항 중의 장소인 한에 있어 장소(place)가 목적지로서 표시되어 있는 경우 용선자의 선석지정권이 명시되어 있다고 볼 수 있으므로 따라서 Berth Charter가 된다.

Gross 판사가 인용한 것은 판단의 논거로도 된 Cydonia호 사건<sup>62)</sup>의 목적지표시(선적지)에서 이것은 다음과 같이 되어 있었다.

“...proceed to one or two safe ports East Canada or Newfoundland, place or places as ordered by charterers and/or shippers...”

이것은 Port Charter인 것으로 보이지만 지방법원에서 이 재판을 담당한 Devlin 판사는 다음과 같은 이유로 이것을 Berth Charter라고 판단을 내렸는데, 항소심에서도 이 판단은 지지되었다.<sup>63)</sup> 그 판단이유는 장소(place)를 지정하는(order) 권리가 용선자 또는 송하인에게 있다는 것을 명시하고 있다는 점이다. 또한 장소는 항 자체라는 해석도 성립하며 항에 있는 하역가능 지역 또는 선석으로도 해석할 수 있지만 여기서 표시된 장소의 정확한 해석은 후자이다. 그 이유는 전자의 견해는 뉴펀들랜드에서 끝나는 전반부와 장소(place)에서 시작하는 후반부를 구분하는 “,”를 무시하는 결과로 되어 문장 구조상 해석에 무리가 있기 때문이다.

61) North River Freighters Ltd. v. President of India (The Radnor) [1955] 2 Ll. L. Rep. 73.

62) Stag Line Ltd. v. Board of Trade (The Cydonia) (1950) 83 Ll.L.Rep. 356 K.B.D.

63) Ibid.

Gross 판사는 이 해석을 응용하여 서문조건에 기술된 Terminal 4는 분명히 항에 있는 장소이므로 이것이 선석인지 아닌지를 불문하고 이 계약형태는 Berth Charter이라는 판단을 내렸다. 이것이 앞에 설명한 판단이유에 반영되게 된 것이다.

제시된 NOR을 무효로 한 Merida호 사건판결의 시사점을 고려함에 있어 가장 중요한 점은 앞에서 설명한 바와 같이 계약형태의 여하가 판결이유이었다는 것이다. 이것은 Merida호 사건의 판단이 계약형태에 관한 새로운 법원(法源)으로 된 것을 의미한다.

계약형태에 관해 이 이전에 법원이 된 판례는 Cydon호 사건과 Graigwen호 사건이었다. 그 이후 Merida호 사건에 이르는 반세기 이상이나 법원으로 될 수 있는 판결은 내려지지 않고 있다.

Cydonia호 사건판결에서는 앞에 설명한 바와 같이 계약형태의 범리가 명확하게 되었을 뿐만 아니라 장소가 용선자의 선석지정권을 나타내는 표현으로서 인지되게 되었다. Graigwen호 사건에서는 일반원칙으로 명시된 계약조건 간에 모순이 발생한 경우 명시된 계약조건이 우선한다는 것이 확인되게 되었다. Graigwen호 사건에서는 일반원칙에 기초한 해석으로서 선적지의 목적지표시<sup>64)</sup>가 Berth Charter라는 것을 제시한 것이지만, 정박기간에 관한 조항<sup>65)</sup>에 이 행해용선계약서를 Port Charter라고 부를 수 있는 조건이 명시되었기 때문에 Port Charter라고 판단된 것이었다. 앞에 설명한 Plakoura호 사건<sup>66)</sup>은 이것과 대조를 이루는 판례로서 Port Charter와 Berth Charter가 대체되어도 일반원칙으로 명시된 계약조건과의 우열관계는 변함이 없다는 것을 나타내고 있다.

#### 4) 항해용선계약서 서식의 속성에 분석

목적지표시원칙에서는 작성에 이용된 용선계약서 서식이 Berth Charter의 성격을 구비하고 있는 경우 선석지정권은 명시되어 있는 것으로 간주된다고 규정되어 있다(목적지표시 원칙). 이것은 목적지가 어떻게 표시되어 있던 그것에 관계없이 용선계약서의 성격이 용선형태를 결정한다는 것을 의미한다. 1987년 Plakoura호 사건<sup>67)</sup>에서 영국 지방법원의 판단은 이것을 명확하게 하고 있다.

Plakoura호는 Berth Charter용 용선계약서 서식의 대표적인 것으로 인정되고 있는

64) Graigwen (Owners) v. Anglo-Canadian Shipping Company (The Graigwen) [1955] 2 Ll. L. Rep. 260.

65) Ibid. 세관에의 보고는 입항 후 즉시 가능하므로 이 조건은 항에 도달한 시점에서 NOR을 제시할 수 있는 것으로 해석된다.

66) Plakoura Maritime Corporation v. Shell International Petroleum Co. Ltd. (The Plakoura) [1987] 2 Lloyd's Rep. 258.

67) Ibid.

Shellvoy 4(1980)로 계약이 체결되었다. 이것이 Berth Charter용 용선계약서 서식인 이 유는 제13조(정박기간의 개시·하역준비완료통지)에 다음과 같이 규정되어 있었기 때문이다.

선적지와 양륙지 각각에서 정박기간이 개시하는 것은 선박이 모든 점에서, (a) 선적 또는 양하의 준비가 되어 있고, (b) 그 취지를 전달하는 서면을 용선자 또는 대리인이 선장 또는 선주의 대리인으로부터 수리하고, (c) 선박이 선적하역 또는 양하하역이 이루어지는 장소에서 계류된 때이다.<sup>68)</sup>

언더라인부분과 알파벳 기호는 정박기간개시의 3요소를 나타내기 위한 것이다. 이 중의 언더라인부분을 한 (c)의 부분이 특히 중요하며 이것이 이 계약서 서식에 Berth Charter의 성격을 나타내고 있다. 2005년에 개정된 Shellvoy 6에서는 Shellvoy 서식에 Berth Charter로 보이게 하는 (c)의 부분에 대해서는 장소가 선적으로 변경된 이외에 내용적인 변경은 전혀 추가되어 않다. 선적으로 한 것에서 Berth Charter의 성격을 명확하게 한 것이라고 볼 수 있다.<sup>69)</sup>

이와 같은 용선계약서의 목적지표시개소에 Plakoura호 사건에서 기술되어 있었던 것은 “Loading Port(s)/ Place(s)/range”가 “Libya one or two ports at charterers’ option”으로, 그리고 “Discharging Port(s)/Place(s)/range”는 “European Mediterranean one or ports at charterers’ option”으로 되어 있었다. 이것에서 판단하면 이 계약형태는 분명히 Port Charter이지만 이 판단을 담당한 Leggatt 판사는 용선계약서의 성격상 이것은 Berth Charter이라고 주저함이 없이 판단하였다.<sup>70)</sup>

인쇄조항의 규정에 따라 Berth Charter의 성격을 지니고 있는 Shellvoy 서식과는 달리, Gencon 서식은 목적지표시의 방법에 따라 Berth Charter 또는 Port Charter로 속

68) Shellvoy 4, Art.13, (1) (a) …laytime at each loading and discharging place shall commence when the vessel is in all respects ready to load or discharge and written notice thereof has been received from the master or Owners’ agents by Charterers or their agent and the vessel is securely moored at the loading or discharging place.

69) Shellvoy 서식에는 선적으로 직행할 수 없는 경우의 예외규정이 있으며, Shellvoy 6 서식에서는 다음과 같이 규정되어 있다. : However, if the vessel does not proceed immediately to such berth time shall commence to run 6 hours after (1) the vessel is lying in th area where she was ordered to wait or, in the absence of any such specific order, in a usual waiting area and (2) written notice of readiness has been tendered and (3) the specified berth is accessible. A loading or discharging berth shall be deemed inaccessible only for so long as the vessel is or would be prevented from proceeding to it by bad weather, tidal conditions, ice, awaiting daylight, pilot or tugs, or port graphic control requirements(except those requirements resulting from the unavailability of such berth or of the cargo).

70) 이것과는 반대로 목적지표시가 Berth Charter를 표시하고 있음에도 불구하고 용선계약서의 성격에서 Port Charter로 판단된 것이 Graigwen호 사건이다.

성이 변화될 수 있도록 설계되어 있다.<sup>71)</sup>

Gencon 1994 서식의 목적지표시개소에는 선적지와 양륙지의 항 또는 장소를 별도로 기술하도록 되어 있다. 또한 선적지표시에 관한 본문에서는 “the Vessel…shall…proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10…”라고 기술되어 있다. Box 10은 서식상의 목적지표시개소의 공란 번호이다. 여기서의 장소는 항에 있는 선적을 포함한 특정 장소를 의미하므로 목적지표시원칙에 따라 여기에 항의 구체적 이름, 소재지의 지리적 범위 또는 선택지를 기입하면 용선자의 선적지정권이 묵시되게 되는 한편 장소의 소재지를 기입하면 선적지정권이 명시됨에 따라 전자의 경우에는 Port Charter, 후자의 경우에는 Berth Charter라고 해석된다.

동일한 Gencon 서식을 이용한 두 가지의 용선계약이 별도의 형태라는 판단이 내려진 선례가 있다. 목적지가 “…Tripoli(Libya)…and there deliver”라고 표시된 Darrah호 사건<sup>72)</sup>에서는 Port Charter라고 판단되고, “…one safe berth Dairen…and there load”라고 표시된 Radnor호 사건<sup>73)</sup>에서는 Berth Charter라는 판단이 내려지고 있다. Asbatankvoy 서식은 특수한 Port Charter이다. 특수한 이유는 하역준비완료통지(NOR 조항<sup>74)</sup> 중에 “정박기간은, 통지의 수령 후 6시간 경과한 때 또는 선석도착 시(즉, 선적 또는 양하의 경우는 계류 완료 후, 안벽하역의 경우는 완전히 부두도착 시) 중 빠른 때에 개시한다.”고 되어 있어 이 부분만을 보면 Port Charter인지 Berth Charter인지 분명하지 않기 때문이다. 그러나 목적지표시의 공란에는 항을 기입하는 지시가 있는 것과 NOR 조항의 서두에서는 선박이 항에 도착한 때에 NOR을 제시하는 것이 규정되어 있어 이 계약서 서식의 기본적인 속성은 Port Charter라고 할 수 있다.<sup>75)</sup>

---

71) Aldebaran Compania Maritima S.A. v. Aussenhandel A.G. (The Darrah) [1976] 2 Lloyd's Rep. 359.

72) Ibid.

73) North River Freighters Ltd. v. President of India (The Radnor) [1955] 2 L.L. Rep. 73.

74) Asbatankvoy 1977. Art.6. Notice of Readiness. : Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six(6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e. finished mooring when at a sealoading or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf) whichever first occurs. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime,

75) 박길상·양정호, 전계논문, pp.283-288.

## IV. 결론

정박기간이 개시하기 위해서는 선박이 지정된 목적지에 도착하여 도착선으로 인정되고, 용선자가 하역을 개시하기 위한 모든 준비를 완료한 후에 하역준비가 완료되었음을 용선자에게 통지하여야 한다. 도착선의 기준은 용선계약이 Berth Charter인지 Port Charter인지에 따라 다르게 되는데, Berth Charter의 경우는 선박이 지정선석에 도달한 때에 도착선으로 되고, Port Charter인 경우는 선박이 즉각적이고 효과적으로 용선자의 이용에 맡겨질 수 있는 항구의 경계범위 안에 도달한 때에 도착선으로 간주된다.

Merida호 사건에서는 항해용선계약서를 작성할 때 사용하는 계약서 서식의 속성을 식별하여 목적지를 어떻게 표시할지를 신중하게 고려하는 것이 매우 중요하다는 것을 시사하고 있다. 계약형태를 식별하는 것은 정박기간이 언제 개시되는지의 해답을 찾을 수 있는 최초의 일이다. 그러나 Merida호 사건의 판단에는 논리적인 설명이 결여되어 있으므로 명확하지 않는 점이 있다.

계약서 서식에 의해 목적지표시의 문장구조가 다름에 따라 해석의 차이를 초래한다. 특히 계약서 서식과 문장구조의 다양성은 그 적용범위를 제약하게 된다는 점을 고려할 필요가 있다. Finix호 사건<sup>76)</sup>의 용선계약서 서식은 Centrocon 서식이다. 선적지의 문구만을 예시하면, Gencon 서식과는 다음과 같은 차이가 있다. 즉, ① Centrocon: Steamer load...at...always afloat...as much Cargo as..., ② Gencon: Vessel shall proceed to...and there load...<sup>77)</sup>이다. Centrocon 서식의 경우는 “load at...”<sup>78)</sup>의 다음에 목적지가 표시된 후에는 목적지를 지시하는 별도의 동사는 없기 때문에 이것과 관련된 부사인 “there”가 있으므로 문제가 복잡하게 되었다. 목적지와 관련된 동사는 “proceed”인지 아니면 “load”인지가 문제이다. 그것이 “load”이라면 “there”는 어디를 가리키고 있는지(항인지 선적인지), 이 경우 항을 가리키고 있다고 해석하면 계약형태는 Port Charter가 되고, 선적이라면 Berth Charter가 되지만 그 구분은 명확하지 않다.

Merida호 사건의 판결 중에 Gross 판사는 용선계약서 서식의 다양성이 초래한 해석상의 차이에 대해서는 언급하지 않고 있다. 따라서 계약형태와 관련한 재판이 향후 제기되면 이 예와 같이 내재하고 있던 쟁점이 표면화하여 별도의 새로운 견해가 생겨날 가능성은 충분히 있다. Merida호 사건의 판결에서 제시된 목적지와 관련된 해석방법

76) Nea Tyhi Maritime Co. Ltd. of Piraeus v. Compagnie Grainiers S.A. of Zurich(The Finix) [1975] 2 Lloyd's Rep. 415.

77) 양륙지에는 “proceed to...as ordered...and there deliver”와 “as ordered”가 추가적으로 인쇄되어 있다.

78) “load”와 “at”의 사이에는 약정화물명이 표시된다.

은 다양한 실무 실태를 파악하기에 불충분하며 법원(法源)으로서의 구속력이 약해 안정된 지침으로 받아들이기 어렵다고 할 수 있다.

한편 Merida호 사건판결과 관련하여 실무적으로는 다음과 같이 말할 수 있다. Berth Charter를 의도한 경우 Rador호 사건에서의 “one safe berth Dairen”을 Berth Charter로 하는 판단이 선례로 되어 있어 당분간은 이것에 따라 목적지를 표시하는 것에는 문제가 없을 것으로 보인다. Port Charter를 의도한 경우에는 목적지표시원칙에 따라 항만을 표시하는 것이 바람직하지만 선석의 안전성담보와 하역을 위해 선석의 숫자를 제한하는 “...one or two safe berths”라고 하거나, 선석의 위치를 구체적으로 지시하는 “...berth A and berth B in this order” 등의 선석과 관련한 실질적인 조건을 함께 기재할 필요가 있을 때에는 그 부분을 괄호처리로 하는 쪽이 바람직하다고 볼 수 있다.

새로운 법원으로서의 Merida호 사건의 시사점은 다음의 두 가지에 있다고 볼 수 있다. 첫째, 목적지표시원칙의 재확인을 들 수 있는데, 이것은 용선자의 선석지정권의 명시 유무가 계약형태를 결정지울 수 있다는 점과 선석지정권의 명시란 구체적으로 어떤 것인지가 재확인된 점에 있다.

둘째, 목적지표시형태에 의한 계약형태의 식별에 대해 Gross 판사가 두 가지의 대립되는 판단재료의 일방을 선택하여 판단을 내린 것은 각각에 공통되는 목적지표시의 관습적인 형태 중에 계약형태를 식별하는 일정한 규칙성을 인정할 것을 시사하고 있다. 그러나 거기에 인정된 규칙성이 법원으로서 널리 통용될 것인지 여부는 별도의 문제이며 그 보편성에 대해서는 향후 판단해 보아야 할 문제라고 볼 수 있다.



## 참고문헌

- 김정희, “1994년 Gencon 항해용선계약서에 관한 고찰” 『한국해운학회지』, 제29호, 한국해운학회, 1999, pp.43-73.
- 박길상·양정호, “항해용선계약에서 정박기간의 개시요건,” 『한국해법학회지』, 제28권 제1호, 2006, pp.277-293.
- 우성구·한낙현, “항해용선계약에서 체선료와 부적운임에 관한 판례분석-Johnny K호 사건을 중심으로-,” 『국제상학』, 제22권 제4호, 한국국제상학회, 2007, pp.69-86.
- 이광희·이원정, 『용선계약실무』, 박영사, 2009.
- 이승환, “항해용선계약상 도착선에 관한 연구-Johanna Oldendorff호 사건을 중심으로-”, 성균관대학교 대학원 박사학위논문, 2012.
- 이용근, “항해용선계약의 법리에 관한 연구”, 『한국해운학회지』, 제11호, 한국해운학회, 1990, pp.89-110.
- 이원정·방희석, “항해용선계약상 F.I.O.조건 판례연구”, 『국제상학』, 제22권 제1호, 한국국제상학회, 2007, pp.45-66.
- 임석민, 『국제운송론(제3판)』, 삼영사, 2007.
- 정영석, 『해운실무』, 해인출판사, 2004.
- 한낙현, “항해용선계약상 안전항담보의무위반에 의한 초과정박손해배상금의 청구에 관한 연구,” 『한국항만경제학회지』, 제25집 제2호, 한국항만경제학회, 2009, pp.149-17
- 谷本裕範·宮脇亮次, 『新·傭船契約の實務的解説』, 成山堂, 2008.
- Berlingieri, F., “The Allocation of Risk in voyage charter parties,” 8 *J.M.L.C*, 1977, p.497.
- Boyd, S. C., et al., *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 21st ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2008
- Carver, T. C., *A Treaties on the Law Related to Carriage of Goods by Sea*, 3rd ed., Stevens & Sons Ltd., 1909.
- Cooke, J., et al., *Voyage Charterers*, 3rd ed., Informa, 2007.
- Davies, D., *Commencement of Laytime*, 4th ed., informa, 2006.
- Dockray, M., *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 3rd ed., Cavendish Publishing Ltd., 2004.
- Rainey, S., “Arrival, Readiness and the Commencement of Laytime,” D. R. Thomas, ed., *The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties*, informa, 2009.
- Schofield, J., *Laytime and Demurrage*, 6th ed., Informa Law, 2011.
- Williams, H., *Chartering Document*, 3rd ed., Lloyd’s of London Press Ltd., 1996.
- Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 7th ed., Pearson Education Ltd., 2010.

## 국문요약

# 항해용선계약상 도착선의 판단기준에 관한 연구

한낙현 · 이재성

본 연구는 항해용선계약상 목적지표시의 원칙과 그 운용에 대해 Merida호 사건을 중심으로 분석하는 것에 목적이 있다. 선박이 항에 있거나 용선자의 자유재량으로 선박의 도착이 즉각적 또는 효과적으로 용선자의 이용에 맡길 수 있는 선석으로 즉각 도달하거나 또는 그와 같은 위치에 있는 선박은 도착선이 된다. 선박이 용선계약의 조건에 의해 화물을 선적 또는 양하할 의무가 있는 장소에서 지연이 발생한 경우 선박이 선석 또는 항에 있는지의 여부에 불구하고 특정 목적지의 식별표시는 화물의 선적 또는 양하함에 있어 지연에 의해 발생한 손해사고에 대해 영향을 미친다. Merida호 사건은 2009년 4월 20일 용선자가 2명의 지명한 중재인의 최종중재재정에 대해 상소한 사안이다. 2007년 2월 5일 본선 Merida호에 대해 용선자와 선박소유자 간에 체결한 항해용선계약은 Berth Charter이기 보다는 Port Charter이었다. 선주와 용선자 간에 이 차이에 대한 기본적인 관련성은 선적항과 양륙항에서 선박혼잡에 의해 발생한 지연위험의 분담이다. 이 장소에서 제기된 법적 쟁점으로서 중재인이 이 용선계약은 Port Charter이며 Berth Charter가 아니라는 판정을 내릴 수 있는 권리가 있는지 여부이었다. 중재인은 용선자가 하역준비완료통지서의 유효성에 대해서는 논쟁하지 않았다는 것을 판정하면서 따라서 본 용선계약은 Port Charter라고 판정하였다.

**핵심 주제어 :** 항해용선계약, Merida호 사건, 목적지표시, 도착선, 항만용선계약, 선석용선계약, 하역준비완료통지서