

항해용선계약상 정박기간에 관한 용선자의 권리와 의무에 관한 연구

김명재*

A Study on the Charterer's Duty & Right in Applying Laytimes of the Voyage Charterparty

Myung-jae Kim

Abstract : The main purpose of tramp ships in shipping markets is to produce operation profits by minimizing the running days in a contract of the voyage charterparty. It is an especially difficult task for the owners to earn operation profits in the present recessionary shipping market. Tramp ships are moving towards globalization in order to look for a variety of cargoes, which are distinguished from the liners operating regularly as per the fixed time schedule. Tramp shipping, therefore, requires special attention every voyage to secure operation efficiency which comes from minimized sea and laytime in port. The laytime is allowed by owners but if the charterers use more laytime than that which is incorporated in the charterparty, then a compensation known as 'demurrage' must be paid to owners. Conversely if the time is shorter this is called 'despatch' and in this case the owners are paid. As the laytime issue in the voyage charter is somewhat delicate, it often causes much disputes between charterers and owners during the cargo handling in ports. This study focuses on the charterers' right and duty on the laytime which is usually applied for the benefit of the charterers. Reference is also made to English law cases to reinforce this study and the conclusion will make relevant suggestions for further research.

Key Words : Tramp, Laytime, Owners, Charterers, Rights, Duties, Demurrage, Despatch.

▷ 논문접수: 2012.01.27 ▷ 심사완료: 2012.03.27 ▷ 게재확정: 2012.03.28

* 목포해양대학교 국제해사수송과학부 전임강사 mjkim@mmu.ac.kr, 010-7549-1802

I. 서론

해운산업에서 부정기선은 전 세계를 무대로 화물이 있는 곳을 찾아 배선되는 선박이다. 따라서 일정한 시간과 정해진 스케줄에 따라 영업을 수행하는 정기선과는 달리 늘 새로운 화물과 항만을 상대로 영업을 해야만 한다. 오늘날 컨테이너화에 의해 주로 고가의 개품운송품들이 수송되고 있는 정기선과는 달리, 부정기선에 선적되는 화물은 주로 중량 또는 용적에 비하여 단위당 운임부담력이 낮고, 수입가격인 취득가액에 접하는 운임의 비율이 수송물품보다 큰 화물이 대부분이다. 특히 부정기 해상무역화물의 수송 서비스에 있어서는 규칙성과 신속성은 거의 문제시 하지 않는 반면, 저 운임수송이 매우 중요한 서비스요인이 된다. 따라서 대개 거래단위가 커서 단위화물만재의 대량수송에 적합한 운송수단이 되는 것이다(小川武, 1997).

그러나 부정기선시장은 수송수요의 흐름이 단속적일뿐만 아니라 물품에 대한 무역거래가 보다 싼 취득가격을 찾아 빈번하게 공급지를 변경하므로 항상 그 시간적, 장소적 화물출현이 불규칙하고 불안정하다. 따라서 이들 개별수요를 잘 조합시켜 접속함으로써 일련의 지속적인 수송수요를 확보할 수 있고 선박의 효율적인 이용을 유지할 수 있다.

부정기선은 진입과 퇴출이 자유로운 완전경쟁시장에서 시간과 장소가 불규칙적으로 출현하는 수송수요를 대상으로 운항하므로 소위 주문생산의 형태를 취하게 되며, 사전에 취항항로를 특정화하여 선적과 양하지를 고정화하는 것이 아니라 임기응변으로 항로를 바꾸어 자유로운 운항활동을 전개한다. 즉, 부정기선의 선주는 어느 시점과 지역의 시장상황에 따라 이익이 된다고 생각하는 한, 언제나 모든 항만을 화물의 종류에 불문하고 수송에 응하는 것이다. 따라서 부정기선은 본질적으로 세계를 단일시장으로 하고 세계적인 영역을 활동범위로 하여 스스로 유리한 수송수요를 찾아 끊임없이 새로운 시장을 개발해야 하는 것이다.

부정기선 해운시장에서는 하주와 선주 간 특정 화물운송을 위하여 일반적으로 항해용선계약(voyage charterparty)이 사용되며, 주로 정형화된 표준양식¹⁾이 사용되나 때로는 하주가 제정한 비공인 사적서식도 사용되므로 표준서식이 없는 특수한 항로에서는 충분한 주의가 필요하다. 항해용선계약서에는 운송과 관련한 일반적인 기재사항인 계약당사자의 명칭, 선박명과 그 명세, 선적과 양하항 및 운송화물 등에 부가하여 운임이나 해약기일 및 정박기간 등에 관한 약정사항이 기재된다(大木一男, 1993).

본고에서는 이 중 정박기간에 관하여 용선자 즉, 하주와 선주간의 권리와 의무에 관

1) 일반적으로 GENCON(Uniform General Charter)서식을 사용하며, 이는 발틱국제해운동맹(the Baltic and International Maritime Conference : BIMCO)의 전신인 발틱백해운동맹(the Baltic and White Sea Conference)이 1922년에 제정하였으며, 그 이후 BIMCO가 1950년에 개정하여 지속적으로 수정, 보완하며 현재까지 사용되고 있다.

하여 살펴보고자 한다. 정박기간(laytime)의 적용이나 해석문제는 실무에서 하주와 선주 간 가장 많은 분쟁이 발생하는 사안으로서, 그 계산방법이 조건에 따라 매우 복잡다양하다. 특히 선적과 양하작업과 관련하여 화물과 지역에 따라 변화무쌍한 상황이 전개되고 발생한다. 항만에서 선박에 대한 정박기간의 장단에 따라 선주의 입장에서는 선박 운항채산에 커다란 영향을 미치며, 하주의 입장에서도 운송비용을 절감하기 위해 중요한 항목으로 작용하므로 운송계약 당사자의 입장에서 이에 대한 올바른 이해가 특별히 요구된다고 할 수 있다.

이와 같은 배경으로 본 연구에서는 주로 영미법 판례를 중심으로, 정박기간적용과 관련하여 발생된 사건별 쟁점을 열거하고 해당 판결을 소개하며 그에 대한 해설을 추가한다. 특히 화물의 종류에 따라 선적과 양하와 관련하여 제기되는 용선자인 하주와 선주간의 상황별 권리와 의무사항을 중점으로 다루게 되며, 용선자의 권리에 관해서는 양하작업이 완료되기 이전과 이후로 구별하여 논의하고, 의무와 관련하여서는 선적과 양하시로 구분하여 검토한다. 마지막으로 결론과 시사점을 도출하여 해운기업의 운항과 영업실무에 유용한 도움이 되도록 하고자 한다.

II. 선행연구

본 논제와 관련된 정박기간과 선박의 항만체선 등에 해당되는 유사 논문은 다음과 같이 소개되었다. 즉, 사공훈·최석범(2009)은 ‘국내벌크선박의 체선원인에 관한 실증분석’에서, 선박의 체선성은 항만내에서의 정체현상 없이 신속하게 입출항하여 예정된 항해를 완료함으로써 확보되는 것이다 라고하며, 선박의 체선현상은 다양한 원인에 의해서 발생하는 것으로서, 항만시설부족, 계절적요인, 기상악화 등에 기인한다고 하여 항만의 체선원인을 분석하고 있다.

그리고, 박길상·양정호(2006)는 ‘항해용선계약에서 정박기간의 개시요건’에서, 항해용선계약에서 하역업무는 통상 용선자가 부담하므로 선주가 하역기간을 통제할 수 없는 반면, 하역이 지연되면 선주는 그 기간만큼 손해를 보게 되므로 이를 방지하기 위해 정박기간에 관한 조항을 둔다고 하며, 정박기간은 선적 및 양륙을 위해 용선자에게 허용된 기간으로 용선자는 운임을 지불한 대가로, 약정된 정박기간 동안에 자유로이 선적 및 양륙작업을 수행할 수 있으며, 약정된 정박기간을 초과하는 경우에는 초과일수에 대하여 미리 약정된 손해배상금을 체선료로 지불하게 된다고 하여, 선주와 용선자에 미치는 재정적인 영향을 고려할 때 정박기간의 개시시점을 명확히 하는 것이 중요함을 제시하고 있다.

또한, 장영태·김성귀(1993)는 ‘선박체항시간비용의 추정에 관한 연구’에서, 도로나 항

만 등의 사회간접시설에 대한 효율성은 개선된 서비스 시설로 인하여, 차량이나 선박이 도로나 항구에서 보내는 시간이 얼마나 줄어들 수 있는가 로 나타난다고 하며, 선박이 항만에서 화물을 적재하고 체항할 경우 발생하는 선박 및 화물의 경제적 기회비용을 추정하여 제시하였다.

이 외에도 한낙현(2011)의 ‘항해용선계약상 체제기일전의 정박기간개시의 효과에 관한 고찰-Front Commander호 사건에 대한 판례평석-’이 있다.

한편, 정박기간에 관한 직접적인 내용이 아닐지라도 어느 일정부분 관련성이 있는 유사 선행연구로서 이용근(1990)은 ‘항해용선계약의 법리에 관한 연구’에서, 항해용선계약의 주요조항으로서 정박기간은 기간 산정상 정박기간의 개시 일을 명확하게 규정할 필요가 있고, 일반적으로 정박기간은 용선자가 적양하에 대한 하역완료준비통지(N/R : Notice of Readiness)를 받은 시점부터 기산하며, 정박기간이 종료되는 시점은 하역이 완료되는 시점이라고 명시하고 있다. 아울러 정박기간이 정해져 있지 않은 경우에 용선자는 합리적인 기간 내에 선적 또는 양육해야 한다고 하여 선박사용권에 관한 용선자의 권리를 제한하고 있다.

또한, 정동윤(1997)은 ‘선박의 운항채산 분석에 관한 연구’에서, 선박의 운항수익으로 이어지는 생산성 향상 방안은 운항회전율제고에 있으며, 그 구체적인 방법으로는 항해시간과 정박기간의 단축을 들고 있다. 특히 정박비용은 장소적 비용이므로 이를 최소화함으로써 선박의 회전율과 선복이용율을 증대시키는 것이 중요함을 강조하고 있다.

마지막으로, 김정희(1999)의 ‘1994년 Gencon 항해용선계약서에 관한 고찰’에서는, 용선자가 정박기간을 초과한 경우 선주에게 체선료(demurrage)를 지불해야하며, 이 경우 체선료란 정박기간이 완료한 후에 선주에게 선적 또는 양육에 귀책사유가 없는 선박을 지연시킨데 대하여 용선자가 선주에게 지급하는 배상금을 말하며, 이는 손해배상액의 예정(liquidated damages)²⁾을 의미한다고 하였다. 또한 용선자가 체선료를 지불하지 않는 경우 선주는 용선자에게 96연속시간(96 running hours) 내에 체선료를 납부할 것을 서면으로 통지하고, 용선자가 이때까지도 체선료를 지불하지 않고 또한 본선이 선적항에 있는 경우, 선주는 언제든지 용선계약을 해제하고 이로 인해 발생한 손해배상금(damages for loses)을 청구할 권리가 있다고 규정함으로써, 선주에게 용선계약해제 및 손해배상청구권한을 부여하고 있다고 하였다.

이상에서 살펴본바와 같이 항해용선계약에서 정박기간은 선주의 입장에서 운항수익성에 직접적인 영향을 미치므로 이를 최소화하기 위한 노력이 필요하고, 용선자의 입장에서선적과 양하를 위해 선박을 사용함에 있어 일정한 권한의 제한과 의무가 부여

2) 채무불이행의 경우에 채무자가 지불해야할 손해배상액을 당사자 사이의 계약으로 미리 정해두는 것으로서, 이는 채무불이행의 경우에 발생하는 손해배상에 대한 거증의 번거로움을 피하려는데 그 목적이 있다.

되고 있음을 알 수 있다.

Ⅲ. 정박기간의 의의와 용선자의 권리

1. 정박기간의 의의

선박의 운항재산은 화물에 대한 운임율을 기본으로 하여 항해에 소요되는 시간과 항만에서 적양하를 위해 체제하는 정박기간의 장단에 의해 결정된다. 항해에 소요되는 시간이란 금회의 항차를 수행하기 직전의 양하항에서 금회의 선적항 및 양하항까지 소요되는 항해거리를 말한다(Alen E. Branch, 1988). 이에 반하여 정박기간은 금회의 선적항과 양하항에서 화물의 적양하를 위해 소요되는 모든 시간을 포함한다(John Scofield, 1990). 정박기간(laytime)에 관하여서는 Esher 기록장관이 다음과 같이 정의하고 있다(Nielsen v. Wait, 1885).

‘화물의 선적과 양하에 요하는 시간에 대하여는 별도의 규정이 없는 한 명시적이든 묵시적이든 시간을 정해야만 한다. 만약 명시적 규정이 없을 경우엔 법이 묵시하는 상당한 시간을 의미한다. 그러나 어느 경우에도 법에서 또는 당사자가 시간을 정하는 경우 어떠한 방식으로 정하는가이다. 이것은 당사자가 어느 일정한 기간을 허용한 것이다. 그 기간이란 용선자가 대가를 지불함이 없이 본선을 자유롭게 사용하여 선적 또는 양하를 할 수 있는 기간이다. 이것이 정박기간의 의미이다’ 즉, 정박기간은 선주에 의해 일정하게 주어진 시간을 용선자가 선적과 양하를 위하여 활용할 수 있는 시간을 의미하며, 용선계약서에 상호 약정을 하여 시간에 대한 산출방법의 약정을 삽입하여 적용한다는 의미이다.

실무에서는 통상 항해용선계약서에 정박기간에 관한 하역조건³⁾을 정하고 약정한 정박기간이 초과할 경우, 선주에 대한 지체배상금으로서 체선료(demurrage)⁴⁾의 명목으로 일정액의 금액을 보전해 주도록 하며, 이와 반대로 주어진 정박기간을 단축시켜 용선자가 적양하를 완료한 경우에는, 선주가 용선자측에 조출료(despatch)로서 단축기간을 계산하여 일정액의 금액을 지불한다(Alen E. Branch, 1988).

정박기간을 초과한 체선료는 통상 선주의 입장에서 운임의 보전으로 이해되고 있는

3) 하역 조건은 일반적으로 천후작업일(weather working days)에 공휴일을 포함(sunday holiday included) 또는 공휴일 제외(sunday holiday excluded) 등으로 표현하며, 협의에 의해 24시간 또는 연속 24시간 작업일(24 hours running days) 등으로 약정된다.

4) 체선료는 용선계약서에 상호 약정한 정박기간을 초과하여 적양하가 이루어진 경우 그 지연된 기간에 관하여 선주에게 용선자가 지급하는 금액을 말하며 그 반대는 조출료이며 일반적으로 조출료는 체선료의 반액이다.

바 Inverkip SS. Co. Ltd. v. Bunge & Co. 사건(Liyod's Rep.193, 1917)에서 그 성격이 잘 나타나고 있다. 이 판결에서 Scrutton 판사는 '용선계약서에 정해진 운임의 총액은 선적과 양하를 위해 약정한 기간인 정박기간과 항해기간의 모든 기간에 대하여 당해선박을 사용하기 위해 충당되는 것이다'라고 하였고, 또한 Shipping Developments Corporation S. A. v. V/O Sojuznefexport 사건(Llyod's Rep.506, 1971)에서도 '피고인은 정박기간을 매입하고 운임이라는 형태로 대가를 지불한다'라고 하여 정박기간이 운임의 일종으로 간주된다는 것을 명백히 하였다.

따라서 정박기간이란 선박이 선적 또는 양하를 하기 위한 목적으로 항만에 정박하고 있는 시간을 의미하며, 일정한 기간을 정하여 약정하고 그에 대한 체선료와 조출료의 조항을 삽입함으로써 운임의 형식으로 보전토록 하고 있는 것이다(日本海技協會, 1983). 또한 선행 판결에 의하면 선주는 자신의 선박을 항해용선계약서에 약정된 시간과 장소에 준비시켜 용선자가 적시에 사용을 할 수 있도록 하는 책임을 지고, 용선자는 준비된 선박에 대하여 정해진 기간 내에 선적과 양하 작업을 완료해야 하는 의무를 다함으로써, 정박기간을 허비하지 않도록 해야 하는 의무를 강조하고 있음을 알 수 있다(大木一男, 1993).

2. 용선자의 권리

용선계약서 또는 선하증권에 삽입되어 있는 정박기간의 규정은 용선자가 선주를 위하여 보증한다는 형식을 취하는 것이 통상적이다(President of India v. Moor Line Ltd, 1958). 이 규정은 선적 또는 양하를 행하기 위하여 용선자에게 허용된 시간을 제한하는 것이며, 이를 위한 목적으로 확정기간을 정해 놓든지 시간의 산출방법을 정해놓는 것이다. 그렇지 않다면 상당한 시간을 허용한다는 방법을 취한다. 그 기간을 조금이라도 초과하면 용선자는 그에 대하여 체선료를 지불해야할 책임을 지게 되는 것이다. 그 책임은 지연이 선주의 과실에 의해 발생된 것이 아닌 한, 또는 용선계약상의 면책조항에 해당하지 않는 한, 더 나아가 그 선박을 사용하는 것이 이행지의 법률에 반하여 생긴 것이 아닌 한 절대적이라고 이해된다(津田 子·椿 弘次·吉武雅子, 1986).

그러나 전술한 보증이 용선자를 위해 발생하는 것으로 간주되는 상황이 일어날 수가 있다. Dobell v. Watts, Ward & Co. 사건(Michael B. S, 1982)에서 그러한 상황이 실제로 존재하였는데, 즉 퀘벡에서 런던으로 향하는 목재운송이었으며 그 용선계약서에는 다음과 같이 약정되어 있었다. '화물은 선적항에 있어서는 본선이 통상의 작업시간 내에 수령할 수 있는 한 신속히 본선에 공급하여 선적될 수 있을 것, 또한 양하항에서는 본선이 통상의 작업시간에 관습에 따라 인도할 수 있는 한 신속히 본선의 선측에서 인도될 수 있도록 한다. 일요일은 선적과 양하를 불문하고 상시 제외한다. 1일당 선적 또

는 양하수량은 100 스탠다드 이상으로 한다. 상기의 정박기간을 초과하는 체선기간은 10일로 하고, 체선료의 요율은 1일당 70파운드로 한다.’

런던항의 관습에 의하면 하역작업원은 본선측에서 수배하는 것으로 되어 있었으며 이들은 파업을 일으켰다. 용선자는 화물의 인도지연을 이유로 체선에 대한 손해배상을 청구하였다. 선주는 본선계약의 올바른 해석에 의하면 정박기간이 확정되어 있을 것, 또는 용선자측에 적어도 1일당 100 스탠다드의 화물을 수령해야할 절대적인 의무가 있음을 주장하였다.

Wills 판사는 본 조항은 용선자에게 유리한 규정으로 판시하고, 그 효과는 본선에 대하여 1일당 최저 100 스탠다드의 화물을 인도할 의무를 부과하고 있으며, 상대방 용선자도 그 조항에 의해 본선으로부터 인도에 응할 수 있는 신속성으로 화물을 수령해야 할 의무가 있으므로 선주의 이익도 보호되고 있다고 진술하였다. 선주는 상소하였으나 고등법원은 기각하였다. Lindley 판사는 그 판결문에서 다음과 같이 진술하고 있다.

‘나는 다음과 같은 관점에서 Wills 판사와 같은 의견이다. 즉, 1일당 100 스탠다드라고 정한 규정이 용선자를 보호하기 위하여 삽입되어 있는 점, 또한 당해조항의 올바른 해석에 의하면 선주는 적어도 1일당 그 비율로서 양하를 해야 할 의무가 부과되어 있는 점이다.’ 즉, 정박기간이 용선자를 위해 보호되고 있다는 것을 강조한 것으로 이해할 수 있다.

용선자는 선적 또는 양하를 위하여 정박기간을 모두 사용할 권리가 있다. 따라서 용선자는 본선에 대하여 하역을 보다 빠르게 할 수 있음에도 불구하고 정박기간이 만료하기까지 본선을 정박시켜 놓아도 계약위반으로는 되지 않는다. 다시 말해 하역이 이루어지지 않더라도 용선자가 하역을 거부하지 않는 한 본선은 정박기간 중 계속해서 선적항에 정박시켜놓아야 한다. 용선자가 거부한다면 그것은 결정적인 계약위반으로 되며, 선주는 이것으로 용선자의 계약이행거부로 받아들일 수가 있다(Julian Coke et. al.,1993).

1) 선박을 정박시킬 권리

용선자는 선박에 대한 하역을 보다 신속히 할 수 있음에도 불구하고 이를 행하지 않고 정박기간이 만료하기까지 선박을 정박시켜 놓아도 용선계약위반으로 되지 않는다는 명제에 대하여, 고등법원이 내린 Petersen v. Dunn & Co. 사건(Harries v. Edmonds, 1845)의 판결이 인용되고 있다(Michael B. S., 1982).

본건은 선적항이 Ardrossan인 석탄운송을 위한 용선계약이었다. 계약서에는 선적은 ‘관습적 방법에 의해 약 12일간의 탄광작업일내’에 행하도록 규정되어 있었다. 본선은 ‘당해항의 관습에 따라 선적 한다’라고 되어 있으며, 또한 ‘탄광인부나 그 외의 자에 대한 스트라이크 및 록 아웃’은 면책위험으로 되어 있었다. 아울러 본선계약서에는 ‘본선

은 즉시 선적을 행할 것, 정박기간은 본선이 선적준비를 마치고 그 통지가 주어진 때로부터 계산 한다'라고 규정하였다. 선적준비완료의 통지가 있고부터 7탄광작업일 경과 후 스트라이크가 발생하였다. 석탄은 12탄광작업일이 완료하기까지 선적되지 않았다(이 석탄의 실제 선적은 그 후 2일간을 요하였다). 선주는 본선이 즉시 선적을 행하였다면 가능하였으며 또한 그렇게 해야 했었다고 주장하고, 용선자는 그럼에도 불구하고 스트라이크가 발생하기까지 수일간 선적을 하지 않고 대기하고 있었기 때문에 체선료를 지불할 책임이 있다고 주장하였다.

이에 대하여 용선자는 스트라이크가 발생한 날로부터 석탄이 최초로 Ardrossan으로 반출된 날, 즉 선적개시직전 일까지 작업일은 제외되므로 체선료는 발생하지 않았다고 주장하였다. Matthew 판사는 다음과 같이 판시하였다.

‘……만약 화물이 준비되어 있었다면 본선의 선적은 2일간으로 완료했을 것이다. 본선계약은 선적을 위하여 12일간을 허용하고 있었지만, 원고(선주)의 주장은 스트라이크 발생 전의 이용 가능한 시간을 감안할 때 겨우 7일 밖에 허용하고 있지 않은 것으로 된다.’ 이상에서 이 판결이 앞의 명제, 즉 용선자는 실제상으로는 보다 단기간에 선적을 완료할 수가 있었음에도 불구하고, 그것을 하지 않고 선박을 정박기간이 완료하기까지 정박시킬 권리가 있다고 하는 명제에 대하여 하나의 선례로 되는가에 대한 의문이 발생한다. Morgaronis Navigation Agency Ltd v. Henry W. Peabody & Co. of London Ltd. 사건(Lloyd’s Rep.300, 1965)에서 용선자를 위해 다음의 주장이 제기되었다.

만약 Matthew. 판사가 이 명제를 허용하고 있지 않았다고 한다면, 판사 스스로가 용선자에게 책임이 없다고 판시할 수는 없었을 것이다. 본건의 제1심을 담당한 Roskill 판사는 다음과 같이 진술⁵⁾하며 용선자의 주장을 인정하였다. ‘……그것이 이 판결에서 필연적으로 추론되어야 하는 것은 명백하다고 나는 생각한다.’ 이 사건에서 선박은 케이프타운에서 옥수수를 선적하기 위하여 용선되어, ‘연속 24시간의 천후작업일(일요일, 휴일을 제외)당 평균 1,000톤을 하회하지 않는 비율로’ 선적하게 되어 있었다. 선적은 12월27일에 개시하여 12월29일 금요일 오후 5시까지 12,588.4톤의 화물이 선적되었다. 시간외 비용을 지불한다면 금요일 오후 5시 이후와 토요일에 작업을 지속하여 선적을 완료하는 것도 가능하였다. 그러나 용선자는 이것을 실행하려고 하지 않고 익년 1월2일 화요일에 선적을 재개하여, 그날 오전 8시가 되어서야 겨우 총수량 12,600톤의 선적을 완료하였다. 그 이유는 1월부로 선하증권을 발행하고자 함이었다. 선주는 금요일 오후 5시부터 화요일 오전 8시까지의 기간에 대한 체박손해배상금⁶⁾을 청구하며 다음과 같이

5) Roskill의 판결은 항소원(Lloyd’s Rep.153, 1964)에서 시인되었다. 단, 항소원에서는 이 건에 관한 원칙에 한정하고 본선을 정박기간 중 정박시켜 놓을 권리의 문제에 관해서는 고려하지 않았다.

6) 선적과 양하작업 이후에 발생하는 지연에 대한 손해배상금으로서 적양하 작업지연으로 발생하는 체선료와 구별된다.

주장하였다.

본선은 금요일 저녁에 만선회물의 선적을 완료하였다. 나머지 11.6톤에 관해서는 ‘본건과 무관한(de minimis non curat lex)’ 법칙이 적용되기 때문이다. Roskill 판사는 용선자에게 유리하게 판시하고 본건 용선계약서에 관하여 다음과 같이 진술하였다.

‘용선자가 그 인정된 기간 내⁷⁾에 선적을 할 권리가 있는 경우에 용선자에 대하여 그 보다 짧은 기간에 선적을 완료하도록 의무를 부과할 어떠한 이유를 생각할 수 있겠는가. 용선자의 권리에 대한 그러한 구속은 계약의 해석문제 또는 필연적인 추정문제 중의 하나에 해당되는 것이다. 나는 선주의 변호인이 주장하는 바와 같은 취지의 조건을 추정할 아무런 근거를 발견할 수 없다. 나는 해석의 문제로서 다음과 같이 생각한다. 용선계약상 용선자에게 선적을 위한 확정기간(이것은 예를 들면 12천후 작업일 또는 1일당 하역비율을 정하고, 이를 토대로 선적총수량을 나누어 결정한다는 문언을 명백하게 기재함으로써 얻어질 수 있다)이 주어져 있는 경우 용선자는 그 기간을 선적을 위해 사용할 권리가 있다. 이 경우와 Nalishment 사건(Lloyd’s Rep.160, 1971)⁸⁾과 다른 점이 이와 같은 나의 판단이다. 즉, 용선자는 그 확정기간을 선적을 위해 사용할 수는 있지만 한번 선적을 완료하였으면 그 기간을 별도의 목적으로 사용해서는 아니 된다. 그러나 용선자가 선적을 완료하지 아니하는 한 그 기간은 용선자의 것이며, 용선자는 이렇게 주어진 기간을 단축하기 위해 선적비율을 가속할 의무는 없는 것이다.’

항소원은 고등법원의 이 판결(Lloyd’s Rep.153)을 시인하고 용선자는 그 선적을 보다 조속히 했어야 한다는 선주의 주장에 대해서는 논하지 않았다. 항소원은 ‘본건에 관한’ 법칙의 적용에 관하여 검토하였지만, 본건의 선적이 금요일의 시점에서 아직 완료하고 있지 않았다는 인정을 저해하는 것은 아니라고 판시하였다.

환언하면, 용선자는 허용정박기간 중 매일 하역을 해야만 한다거나, 평균적인 선적 혹은 양하비율을 유지해야만 한다는 의무가 없으며, 또한 정박기간이 아직 만료되지 않았으며 하역도 완료되지 않은 경우, 용선자는 그러한 소비시간에 대하여 체선료나 손해배상금을 지불할 의무는 없는 것으로 해석된다.

또한, 이 명제는 Shipping & Developments Corporation S. A. v. Sojuzneftexport 사건(Lloyd’s Rep.153, 1971)의 항소원에서도 지지되었다. Denning 판사는 다음과 같이 판시하였다.

‘……용선자가 지연을 야기 시킨 경우 정박기간을 초과한 지연에 관해서는 약정률에 따른 체선료를 선주에게 지불해야만 하므로, 용선자는 그러한 경우 정박기간을 적용하여 그 지연에 대한 청구를 경감하거나 삭감시킬 수가 있다. 그 이유는 용선자가 그 정

7) 당해시간은 정박기간조항에 규정된 요율로부터 계산할 수 있다.

8) 본건에서 선주는 화물이 선적되었을 때 선하증권을 발행할 수 있고 발행해야만 한다고 하며, 그 후는 본선을 정박대기를 시킬 수 없다고 판시하였다.

박기간을 매입하여 운임이라는 형태로 대가를 지불하기 때문이다. 따라서 용선자는 자신에게 가장 이로운 방법으로 그것을 사용할 수가 있는 것이다. 특히 자신이 책임져야 할 지연을 소멸하거나 경감하기 위해 정박기간을 사용할 수가 있는 것이다……’

즉, 만약 용선자가 정박기간 내에 하역을 완료한다면 용선계약서상 조출료의 규정이 있는 경우, 용선자는 그 규정에 근거하여 보수를 받을 수 있을 것이며, 반대로 그 기간 내에 하역을 완료할 수 없으면 용선자는 선주에게 보상해야만 한다는 것을 의미⁹⁾하는 것이다.

정박기간을 용선자가 사용할 수 있는 것은 목하 선적 또는 양하가 진행되고 있거나, 아직 선적 또는 양하작업이 남아있는 경우일 뿐이다. 선적이 완료했을 때는 용선자는 본선에 대한 사용권리를 철회(Nalisement v. Bunge & Born, 1971)하고 상응하는 시간 내에 선하증권을 제출하여 서명을 받아야만 한다. 이 의무는 정박기간의 만료여부에 불문하고 발생한다. 이 의무에 위반한 용선자는 용선계약에 정한 비율에 의한 체선료가 아닌 체박손해배상금을 지불할 책임이 있다. 그 이유는 체선료는 하역작업을 하기 위하여 본선이 체선하는 경우에만 지불되기 때문이다. 손해배상금의 정도는 당사자가 계약 체결 시에 이미 상정하고 있었으리라고 합리적으로 추정되는 금액이다. 이것은 통상 본선이 그 당시에 합리적으로 보아 접근 가능한 구역 내에서 취득할 수 있는 1일당 수입 금액에서 정박으로 지출을 면한 일절의 금액을 차감한 금액이 될 것이다.

용선자가 아무리 조속히 하역을 하더라도 선적 또는 양하를 완료했을 때 그 선박에 대한 사용권리를 철회하지 않으면, 용선자는 불법구속의 책임을 져야할 것이며, 만약 검량의 정산이나 선하증권의 서명, 그 외의 작업을 완료할 필요가 있을 때는 그에 상응한 합리적인 할증시간이 허용된다(William V. Packard, 1989).

Nolisement (Owners) v. Bunge & Born 사건(Lloyd's Rep.160, 1971)에서, 곡물운송을 위한 용선계약서상에 1일당 일정의 비율로 선적하는 것으로 하며, ‘이 일정의 비율로 선적이 되지 않으면 용선자는 체선료를 지불해야만 한다’라고 규정되어 있었다. 선장은 ‘용선자 또는 그 대리인이 요구하는 운임율에 따라, 본 계약서 이면에 표시의 서식에 의한 선하증권을 발행하는’ 것으로 되어 있었다. 본선은 8일간 선적을 완료하고 정박기간 만료까지는 19일간이 남게 되었다. 그러나 선하증권과 양하항 지정은 선적완료 후 3일이 경과하기까지 준비되지 않았다.

그 이유는 용선자가 그때까지 양하항을 어디로 할 것인가를 결정하지 않았기 때문이었다. 용선자는 선적완료 후 검량정산을 위하여 24시간 본선을 체박시켜 놓을 권리가 있도록 약정되어 있었다. 그래서 선주는 24시간을 차감한 나머지 2일간에 대하여 체박손해배상금을 청구하였다. 공소원은 정박기간이 아직 만료되지 않았다고 하더라도 용선

9) 통상적으로 체선료를 지불하는 것만으로 족하며 선주가 지연에 의해 여타의 손해를 입은 경우 전반적인 손해를 지불할 수는 없는 것으로 이해된다.

자는 하역완료 후에 본선을 체박시킬 권리는 없다. 용선자는 상응하는 시간(24시간으로 약정되어 있었음)내에 선하증권을 제출하여 서명을 받아야만 한다. 그 이후는 용선자의 계약위반으로 된다고 판시하였다. 그러나 용선자는 절박된 그 19일간에 대하여서는 조출료를 청구할 수 있다고 판시하였다. 그 19일간에는 용선자가 손해배상금을 지불해야 할 2일간도 포함되었다. Swinfen Eady 판사는 다음과 같이 진술하였다(Lloyd's Rep.160, 1971).

‘제13조에 의하면 만약 본선의 선적이 약정한 비율로 이행되지 않으면 체선료를 지불하게 된다. 실제상 본선의 선적은 가속된 비율로 이행되었다. 따라서 선적완료 후의 2일만큼 본선을 체박시켰다고 하더라도 당해조항에 의한 체선료의 청구권은 발생하지 않을 것이다. ……만약 정박기간의 전부가 선적을 위하여 사용되었다고 한다면 용선자가 책임을 져야할 만한 계약위반은 되지 않는다. 그러나 이와 유사한 계약에 있어서 선적이 가속된 비율로 이행되어 완료된 경우, 용선자는 선적시간이 아직 충분히 남아 있으므로 체박손해배상금을 지불할 의무가 없는 잔여 정박기간 중에도 본선을 체박시킬 수가 있다는 것은 있을 수 없다. ……이 경우의 손해배상금액은 본 계약체결당시 본 계약에 위반한 경우 당연한 결과로서 양당사자가 예정하고 있었다고 합리적으로 추정되는 금액이다.’

즉, 정박기간 중은 만약 아직 하역작업이 완료하지 않았다면 용선자는 선적을 할 수도 있고 또한 하지 않아도 무관하다. 그러나 만약 일단 하역작업을 완료해버리면 아직 정박기간이 만료하지 않더라도 용선자는 선박에 대한 사용 권리를 철회시켜야 하는 것이다.

2) 지연의 면책권리

선적 또는 양하가 완료한 후에는 용선자는 자신의 과실로 기인한 것이 아닌 한 지연에 관하여 일절 책임을 지지 않는다(Michael B. S., 1982). 양하항 지정의 지연은 또한 선하증권발행의 지연을 수반하는 것이며 이것은 용선자의 책임으로 귀속될 것이다. 그러나 선주가 출항수속을 밟을 수 없었기 때문에 발생한 지연(Barret v. Dutton, 1815)¹⁰⁾ 또는 결빙에 의해 발생한 지연(Jamieson & Co. v. Lawrie, 1796 and Pringle v. Mallett, 1840), 더 나아가 용선자의 계약위반에 의해 발생한 지연조차도, 만약 선주가 그 결과를 사전에 방지할 수 있었다고 한다면 이러한 것은 모두 선주의 책임이라고 판시되고 있다(Lloyd's Rep.332, 1865).

아울러, 선적 또는 양하가 완료한 후에 결빙이 발생하고 그로 인하여 야기된 선박의 지연도 용선자측에 어떠한 과실이 없을 경우 선주의 부담으로 된다(Goss, R. O. &

10) 이 사건에서 선적은 이미 종료하였지만 세관에서 화재가 발생하여 통관수속이 지연 되었으나 용선자는 이 지연에 대하여 책임이 없다고 판시하였다.

Mann, M. C., 1977). Jamieson & co. v. Lawrie 사건(1796)에서 이러한 사례가 잘 나타난다. 즉, 본선은 Cronstadt에서 선적을 행하였다. 본선은 출항의 준비를 마친 후 악천후로 인하여 출항이 지연되어 6개월에 걸쳐 얼음 속에 갇히게 되었다. 항소원은 스코틀랜드 재판소에서 상소된 본건에 대하여 다음과 같이 판시하였다. ‘선주는 본선의 출항준비를 완료한 시점까지는 체선료를 청구할 수 있지만, 그 이후에는 체선료로 보기 어려우며 체박손해배상금도 일절 청구할 수 없다.’

또한, Pringle v. Mollett 사건(1840)에서는 12월에 오데사에서 잡화를 선적하고 있었던 본선이 결빙으로 폐쇄되어 2월말까지 런던으로 향해 출항이 불가능하게 되었다. 선주는 용선계약에 따라 정해져 있었던 10일간에 대해서는 체선료를 청구하고 그 이후의 잔여지연기간에 대해서는 체박손해배상금을 청구하였다. 용선자는 선적이 완료해버린 후에 결빙에 의해 발생한 지연기간에 관해서는 책임을 부인하였다. 선주는 체박은 용선자에 의해 보상되어야 한다는 것이 법의 원칙이라고 주장함과 동시에, 용선자는 피할 수 없는 체박을 이유로 계약의 이행을 면할 수 없다는 것은 선례(Barret v. Dutton, 1815)¹¹⁾로부터 입증되어 있다고 주장하였다. 재판소는 선주의 주장은 인정될 수 없다고 판시하였다. 재판기록에 의하면 ‘결빙에 의한 그 체박은 피고(용선자)의 과실에 의해 발생한 것이 아니다. 피고에게 책임을 묻기 위해서는 그 체박이 선적을 위해 발생했다는 것이 필요하다.’ 라고 진술하고 있다. Parke 판사는 선주가 인용한 판례에서 선박이 방해받은 것과 관련하여 살펴 보건데, 본건의 경우 선적 진행 중에는 체박이 발생하지 않았음을 밝히고 선주가 인용한 판례는 합당하지 않다고 하였다.

더 나아가 용선자가 선적 또는 양하작업이 완료되었음에도 불구하고 선박에 대한 사용권리를 철회하지 않음으로써 선박지연의 손해가 발생되었을 경우에 있어서도, 만약 선주가 그 지연을 예견하여 손해를 방지할 수 있었음에도 불구하고 그에 대한 합당한 조치를 취하지 않았다면 선주는 체선료 또는 체박손해배상금을 청구할 수 없다고 알려져 있다. 예를 들면 용선계약서상에 명확하게 표시되지 않은 비용부담문제, 즉 일부 항목의 항비지불에 관하여 선주 또는 용선자가 항비를 부담해야 되는지의 여부에 관하여 약간의 의문이 있을 경우에도, 이것을 선불함으로써 지연을 단축시킬 수 있다고 한다면 선주는 그 지불을 선행하고 선박을 출항시켜야 된다는 의미이다(津田 子·樺 弘次·吉武 雅子, 1986).

Moller v. Jecks 사건(Lloyd's Rep.332, 1865)에서 본선은 핀란드에서 Lowestoft까지 원목을 운반하였다. 화물의 양하를 완료하고 운임을 선장에게 지불한 후에 용선자는 화물의 양하를 위해 지불해야 할 항비의 지불을 거부하였다. Willes 판사는 다음과 같이 진술하고 있다. ‘본선선장은 후일 용선자에 대하여 청구하겠다는 취지를 주지시키고 당

11) 본건은 서리로 인하여 방해되었지만 용선자는 그 지연에 대하여 책임이 없다고 판시되었다.

시 그 항비를 스스로 지불하고 당해 항에서 출항할 수 있었을 것이며, 또한 당연히 그렇게 했어야 했다. 본건의 원고(선주)가 채택한 바와 같은 수단으로 타인에 대하여 손해를 증대시킬 권리는 없는 것이다.’라고 하여 선주는 선박의 지연을 최소화하기 위한 조치를 우선적으로 취하여야 함을 강조하고 있다.

V 정박기간의 적용에 따른 용선자의 의무

1. 선적과 관련한 의무

용선자의 의무는 선적작업에 관한 한 화물이 당해선박의 난간을 넘은 때에 종료하는 것으로 일반적으로 알려져 있으나 이것은 올바른 해석이 아니다. Harris v. Best, Ryley & Co. 사건(1892)에서 Esher 기록장관은 다음과 같이 진술하고 있다(John Schofield, 1990).

‘일반적인 관습에 의하면 송하인은 선주가 용선계약에 따라 정해진 기간 내에 선적할 수 있도록 화물을 선측까지 운반하고, 또한 당해 선박의 난간까지 화물을 게양해야만 한다. 그 이후 본선에서 화물을 수령하여 적부하는 것은 선주의 의무이다.’ 그러나 동 판사는 다음과 같이 선적은 공동 작업임을 강조하고 있다.

‘선적은 송하인 또는 용선자와 선주간의 공동 작업이다. 즉, 이것은 단독으로는 행할 수 없는 양자의 공동행위라는 의미이다. 그렇다면 이 경우 양자에 대한 각각의 의무란 무엇을 의미하는가. 각자는 그 작업 중 자신의 지분을 실행함과 동시에 상대가 그 지분을 실행할 수 있도록 상응한 어떤 무엇을 실행해야만 한다.’

이 사건이후 양하를 취급한 사건(Petersen v. Freebody, 1895)에서 동 판사는 다음과 같이 진술하고 있다.

‘선주는 화물을 본선의 난간까지 제공했을 때에 선주의무의 중요한 부분을 다한 것으로 된다. 다만 선주는 그 이상의 것을 해야만 한다고 나는 생각한다. 즉, 선주는 수하인이 그 화물의 인도를 받을 수 있는 장소에 화물을 비치해야만 한다. 선주는 수하인이 화물수령을 개시할 수 있도록 선측을 넘긴 장소까지 화물을 제공해야만 하는 것이다. 다만, 화물이 수하인의 손이 미치는 범위 내에 비치되는 순간 수하인은 양하 작업에서 자신이 부담할 부분을 인수해야만 한다.’

위 내용도 또한 그 작업이 공동적인 성질임을 강조하고 있는 것이다. 선박의 난간은 화물에 대한 주의의무의 문제와 관련하여 간혹 언급된다. 1971년 해상물품운송부칙¹²⁾

12) 제1조(e). 1977년6월23일부 1977(S.I.제981호) 해상물품운송법 (개시) 명령의 결과, 1924년 해상물품운송법은 1971년 해상물품운송법으로 대체되었다. 1971년 법의 ‘물품운송’의 정의

은 다음과 같이 언급되어 있다(Wilson, J. F., 2005). ‘물품운송은 물품이 선적된 때로부터 선박으로부터 양하될 때까지 미친다.’ 따라서 선적과 양하는 공동 작업이므로 당사자 일방의 의무가 선박난간에서 종료한다는 생각은 위험하다. 당사자는 Esher 기록장관이 언급한 ‘그 작업 중 자신이 부담 하게 되는 부분’을 실행하고 있을 동안은 의무가 있다고 보는 것이 상관습과 일치하고 있다. 1971년 해상물품운송법이나 1924년 브루셀 조약도 선박의 난간에 관해서는 일언도 언급하고 있지 않다. 선박의 난간이 중요한 의미를 가진다는 견해에 대해서는 Devlin 판사가 Pyrene Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd. 사건(Lloyd’s Rep.402, 1954)에서 다음과 같이 진술하고 있다 Michael B. S., 1982). ‘가장 열정적인 법률가만이 화물이 데릭(derrick) 끝단의 위치에서 흔들리며 본선의 난간에서 위로 솟구치는 추상적인 수직선상을 횡적으로 절단할 때에 책임이 간신히 이전하고 있는 모습을 만족스럽게 바라볼 수가 있을 것이다.’

본건에서는 본선의 속구(tackle)로 소방차를 선적하고 있는 과정에서 그 중 한 대가 본선의 난간을 통과하기 전에 낙하하여 파손하였다. 선하증권은 발행되지 않았다. 재판의 결과 선적작업은 이미 개시되고 있었으므로 선주는 헤이그 규칙에 따라 책임을 제한할 수 있다고 판시되었다. 용선자가 이행할 작업은 화물을 본선까지 운반하고 본선에서 화물을 인도할 때까지로 이해할 수 있다. 용선자는 선적 또는 양하작업 중 스스로 해야 할 행위를 정박기간 내에 모두 이행해야만 한다. 화물이 선상에 비치됨에 따라 이것을 수령하고 적부 함은 선주의 의무이다. 물론 용선계약의 명시규정에 따라 용선자 자신이 그 의무를 인수하는 경우에는 별개의 문제이다. 용선자가 선적에 관하여 자신의 의무를 완수한다는 것은 정박기간의 계산에서 반드시 선적완료의 의미가 되지 않는다는 것을 주의할 필요가 있다(Argonaut Navigation Co. Ltd. v. Ministry of Food, 1949).

선박이 선적이나 양하와 관련된 작업¹³⁾을 모두 완료하고 더 이상 지체할 필요가 없게 되고 출항의 준비가 완료된 때는 용선자에 대한 시간계산은 종료하게 된다. 출항수속과 그 외의 장애가 용선자의 책임에 의하지 아니할 것을 조건으로 한다.

선적에 관하여 살펴보면 화물을 준비하기 위하여 당연히 필요로 하는 작업이 지속되는 한 그 기간은 계속하여 용선가 사용한 시간으로 계산된다(John Schofield. 1990). C. With. Svenssons Travaruaktiebolag v. Cliffe SS. Co. 사건(Lloyd’s Rep.490, 1932)에서 그 선적작업의 범위가 문제로 되었다. 그 범위는 화물을 안전하게 운송이 가능한 상태로 만들기 위하여 필요로 하는 모든 것-적부 외에 필요하다면 고박(lashing)도 포함-에 미친다고 언급하였다. 본건은 스웨덴 복수의 항에서 영국으로 목재를 운송하기 위해 작성된 용선계약에서 발생한 사건이다. 본선은 제2의 선적항에서 경사에 의해 한쪽으로

는 1924년 법에 포함하고 있는 내용과 동일하다.

13) Hatch 개폐에 요하는 시간의 계산여부에 관한 결정은 당해용선계약서와 그 작업을 용선자와 선주 중 어느 쪽에서 행할 것인가에 정한 기준에 따른다.

기울어지게 된 대량의 화물이 선외로 유실되었다. 이 때 이미 하역기로 들러 올리어진 최후의 갑판적 화물도 갑판상에 놓여있었지만 적부는 아직 완료되지 않았다. 용선자는 선주를 제소하고 유실된 화물의 가액 상당액을 청구하였다. 그 결과 본선은 선적개시의 시점에서는 화물의 수취 및 보관에 관하여 감항능력이 있었고, 또한 화물유실의 시점에서 화물의 적부가 아직 끝나지 않았으므로 선적작업이 완료되지 않았다는 점을 이유로 들어, 감항능력담보위반은 아니므로 용선자는 손해를 회수할 권리가 없음으로 판시하였다.

Wright 판사는 이 판결에서 불감항에는 단계가 있을 것. 즉, 최초의 단계는 선적작업의 개시시점이며 그 다음의 단계는 선적작업이 완료한 시점이라는 것을 지적하였다. 선주의 입장에서 선적작업과 관련한 선적이란 소량의 작업에 그칠지라도 단순히 선상에서 화물의 수취를 이행하는 것에 지나지 않는다고 하였다. 이 주장에 대하여 Wright J. 판사는 다음과 같이 진술하고 있다. ‘본건의 경우, 또한 여타의 경우에도 유사하게 적용될 것이지만, 단지 수취하는 것만으로서, 또는 화물을 해상에 내리는 것만으로서 선적이 완료된다고는 생각될 수 없다. 그 이유는 나는 선적작업이란 화물을 운송 가능한 상태로 만들기 위하여 필요로 하는 다종의 일들을 포함한다고 생각하기 때문이다.’

동 판사는 선박이 경사한 때에 뭇가의 적부가 역시 필요하였다고 하며 다음과 같이 진술하고 있다. ‘그러나 각 슬링의 화물에 대하여서는 뭇가의 적부를 행할 필요가 있었던 화물의 지지목(stanchion)¹⁴⁾ 위치에 낙하시킬 수 없는 불가피한 적부를 행할 필요가 있는 부분도 있었을 것이다. 또한 지지목은 통상 그 둥근 측면을 가능한 한 바르게 세우고 틈을 최소화하는 정돈이 필요로 했을 것이다.’

이것은 간단한 작업으로서 각 슬링의 화물에 대하여 겨우 몇 분만을 요할 뿐이었지만, 최후의 슬링화물은 아직 그 작업이 남아 있었다. 즉, 선적은 아직 완료되지 않았던 것이다. Wright 판사는 본건에서는 고박이 선적작업의 일부로 간주될 것인가의 여부에 대하여서는 결정할 필요는 없었지만, 만약 이에 대한 판단이 필요로 한다면 본건의 사실에 비추어, 고박은 필요했다고 판단했을 것이라고 진술하며 다음과 같이 부언하고 있다. ‘본건의 고박은 본선의 승조원에 의해 이루어지고 있지만 그것은 하역작업원이 하역작업을 완료한 직후에 이행되고 있다-본선 승조원은 사고가 발생한 때 후갑판화물의 고박에 종사하고 있었다- 따라서 나는 본건과 같은 상황에 처해있는 선박에서, 더구나 갑판화물을 선적한 상태로 위험에 노출되어 있는 정박지에서 정박하고 있는 선박에서 고박은 선적작업 중에서도 불가결의 부분으로 생각된다.’

이로 인하여 유사한 상황에서 화물의 고박에 요한 시간은 선적에 사용한 시간으로 계산한다는 사례가 현실적으로 발생한다. Wright 판사의 견해는 Argonaut Navigation

14) 원목선의 경우 갑판적을 할 때 선측에 세워지는 지지대를 말한다.

co. Ltd. v. Ministry of Food 사건(Lloyd's Rep.572, 1949)에서 인용되었다. 이 사건은 용선자가 곡물을 본선에 선적한 후에 중갑판에서 적부를 위해 균분작업(trimming work)을 행할 필요가 있었다. Sellers 판사는 균분작업과 적부는 선적작업의 일부임을 판시하고 다음과 같이 진술하였다(Micheal B. S., 1982).

‘선상에 화물을 인도하는 작업은 화물에 따라서는 선적이 곤란한 경우, 특히 접근하기 어려운 장소에서 적부를 해야만 하는 경우나, 화물자체의 구조나 뒀가의 장애가 원인으로 되어 간혹 속도가 늦어질 수 있다. 이러한 경우 체선료를 산출하기 위해서 선적에 요한 시간을 계산할 때에는, 적부와 화물의 선창까지 진입에 요하는 시간을 배분(정확한 시기는 어려우므로 대략적인 계산을 기준으로)해야 한다는 제안이 있었다는 사실에 대하여 나는 아직 들은바가 없다. 나는 안전을 위하여 또는 안전을 목적으로 한 강행법규에 따르기 위하여 어느 정도까지 균분작업을 할 필요가 있는 산적화물에 대하여, 무슨 이유로 계산을 달리 해야만 하는지를 알지 못한다.’라고 하여 용선자의 하역작업이 완료할 때까지 선주의 정박기간 의무는 계속됨을 명확히 하고 있다.

2. 양하와 관련한 의무

1) 감항트림(seaworthy trim)의 의무

이상에서 살펴본 바에 따르면 선적작업을 위해 용선자에게 주어진 시간은 적부, 고박, 및 균분, 등의 시간을 포함할 것이며, 실제로 화물을 운송 가능한 상태로 비치하는데 요하는 모든 시간을 포함할 것이다. 그러나 제1의 양하항에서 제2의 양하항으로 향하기 위해 재삼 본선의 감항트림을 취하는데 요하는 시간은 용선계약서에 그 취지에 관해서 명시적인 규정이 없는 한 정박기간에 산입하지 않는다(Michael B. S., 1982).

Chandris v. Government of India 사건에서는 Austral 용선계약서식에 기초하여 아르헨티나에서 인도로 향하는 소맥이 운송되었다. 그 용선계약서 중에 ‘……선주가 제1의 양하항에서 제2의 양하항으로 향하기 위해 본선 감항트림을 취할 목적으로 행하는 화물의 정돈, 양하 및 적치에 요하는 일절의 비용은 ……용선자가 지불하기로 한다……’로 규정한 감항트림 조항이 있었다. Cochin에서 화물의 일부를 양하한 후 본선은 봄베이로 향하기 위해 감항트림을 취하면서 그로 인해 지연을 발생시켰다. 산적화물인 소맥을 하창에서 정돈하면서 그 위를 타파올린(tarpaulin)으로 덮고, 또다시 그 위에 포대에 넣은 소맥을 배치하여 균분작업을 행하였다. 선주는 용선계약서상의 ‘……제1의 양하항에서, ……비용 ……’으로서 승조원의 시간외 수당과 본선이 입은 21시간에 해당하는 금액 또는 체선료를 청구하였다.

선주는 그 주장의 하나로서 본선이 항해를 지속하기 위하여 재삼 감항트림을 취하기

까지는 양하가 완료되었다고 볼 수 없으므로 본선이 소비한 그 시간은 양하에 요하는 시간이 될 것이므로 정박기간으로 계산해야 한다고 하였다. 이에 대하여 항소원은 용선자는 승조원의 시간외수당에 대하여서는 지불해야할 책임이 있지만 본선의 지연에 관해서는 지불할 책임이 없다고 하고, 또한 ‘비용(expenses)’이란 자비로 지출한 금액¹⁵⁾의 어떤 것을 의미하며 시간의 손실은 포함되지 않는다고 판시하였다. 선주는 예비적 주장으로서 그 손실시간을 정박기간으로 계산해야 한다고 주장하였으나 화물의 정돈은 양하작업의 일부가 아니며 양하작업은 그 이전에 이미 완료하였다는 이유를 들어 선주의 주장은 인정되지 않았다. Morris 판사는 다음과 같이 진술하고 있다(Lloyd’s Rep.11, 1956).

‘만약 당사자가 본 조항을 작성함에 있어서 제2의 양하항으로 향하기 위해 본선의 감항트림을 취할 목적으로, 제1의 양하항에서 화물의 정돈에 요하는 시간은 모두 정박기간의 일부로 산입한다는 규정을 설정해 놓기를 원했다면, 그들에 의해 이것은 간단하게 이루어질 수 있었을 것이며, 그 외에 그 문언에 관해서도 여러 상황에서 당사자가 일정한 목적을 위하여 시간을 산입하는 취지의 약정을 할 때에 사용하는 문언과 유사한 문언을 사용하는 것도 간단히 할 수 있었을 것이다.’

Chandris 사건의 판결은 J. C. Carras & Sons (Shipbrokers) Ltd. v. President of India 사건(Lloyd’s Rep.282, 1970)에서 채택되었다. 본건은 Baltimore Form C 서식을 기준으로 텍사스주 버몬드에서 켈커타로 향하는 소맥운송이며, 도중에 마드라스를 중간기항지로 하고 있었다. 용선계약서에는 ‘본선은 항만간의 항행을 위하여 감항트림을 유지할 것’이라고 규정한 감항트림 조항이 있었다. 마드라스에서 일부 양하를 한 후 잔여 본선의 곡물은 표층의 부분이 사방으로 이동하여, 그로 인해 본선은 불감항으로 되었다. 그래서 수하인의 하역작업원은 곡물을 9,900포대에 담고 이것을 산적상태의 화물 위에 적재하였다. 이 포대작업 도중 항만당국은 본선에 대하여 부표에 전묘하도록 명하였다. 용선자는 그 포대작업 동안은 정박기간이 진행되지 않는다고 주장하였다. 또한 용선자는 전묘비용 또는 포대작업 기간 중의 경영비용과 이익에 대한 선주의 청구에 대하여 모두 거부하였으며 그 근거는 다음과 같다. ① 감항트림 조항은 각각 중간항에서는 적용되지 않는다. ② 화물의 비율만큼 적용된다. ③ 단순한 선언적인 것에 지나지 않는 법률상의 효과는 없다. Mocatta 판사는 우선 본 계약의 감항트림 조항은 두 개의 양하항-그것은 중간항을 수반한 1 양하항과는 전혀 다르다-이 있을 경우에 적용된다고 하는 용선자의 주장을 철회시켰다.

동 판사는 ‘감항트림을 유지하는 것(to be left in seaworthy trim)’이라는 문언은 본선을 좌우 어느 현에도 기울지 않도록 이븐 킬(even keel)로 만들 때만 적용된다는 주

15) 차항으로 향하는 도중 해상 위험에 대비하여 선박을 항해에 적합하도록 하기 위해 발생한 비용은 용선자의 부담이 된다는 판례가 있다(Lloyd’s Rep.196, 1935).

장(Lloyd's Rep.196, 1935)도 거부하고, 덧붙여 동 조항은 단순히 선언적인 것에 지나지 않는다는 부분도 부인 하였다. 동 판사는 정박기간에 대하여 다음과 같이 진술하고 있다. '……제1의 양하항 또는 중간 항에서 양하 예정의 화물을 부두에 양육했을 때, 또는 부선이 사용될 경우는 부선에 양육했을 때 당해 항에서 양하는 완료한 것으로 나는 판단한다. 따라서 본선의 감항트림을 취하기 위하여 필요한 기간까지 정박기간이 진행되는 것은 아니다. 이 결론은 The Eugenia Chandris 사건 중 항소원에서 판결(Lloyd's Rep.11, 1956)되었을 때와 유사한 의견에 따르는 것이다……'

The Eugenia Chandris 사건은 '선주가 지출한 일질의 비용'이라는 문언을 바탕으로 하고 있으나 본건에서는 그 문언은 없었다. 본건에서 용선자는 본선이 항과 항 사이를 이동할 수 있도록, 양하로 인하여 상실된 감항성을 잃기 이전의 상태로까지 감항트림을 회복시키기 위하여 필요한 비용을 부담해야만 하였다. 선주는 전묘비용은 회수할 수 있었지만 용선자는 본선의 경영비용과 일일 이익을 부담할 의무는 없었다.

2) 양하의 종료범위 유지의무

양하가 언제 종료했는가를 결정한다는 것은 다소 어려운 점이 따른다. Trans-oceanic Societa Italiana 야 Navigation v. H. S. Shipton & Sons 사건(Lloyd's Rep.31, 1916)에서 McCardie 판사가 내린 판결 중 다음 1절에서 잘 나타난다. 알렉산더리아에서 지연이 발생하여 선주는 이에 대한 체선료¹⁶⁾와, 지연의 결과 선주가 런던 항만당국에 지불해야하는 과징금의 일부를 청구하였다. 동 판사는 다음과 같이 진술하였다(Julian Coke et. al., 1993).

'양하작업은 공동 작업이다. 어느 작업원이 선창 내에 있을 동안은 본선 측의 요원으로 간주되어 본선을 위하여 작업을 하는 것이다. ……그런데 곡물을 선창에서 엘리베이터로 인양했을 때로부터 옥상-그 곳에서 포대에 넣어 소형선에 적입함-까지 운반하는 작업은 수하인을 위하여 이루어지는 것이다. 따라서 하나의 일관작업이지만 사실문제로서 작업의 할당에 관해서는 명백한 구분이 있다.'

수하인은 과징금 중 자신의 부담부분에 대해서는 책임이 있다고 하였지만, 지연에 대해서는 대맥의 조속한 양하가 가능하다는 보증이 없었다는 점, 또한 그 상황 하에서 수하인은 상응한 시간 내에서 양하를 종료했다고 하는 이유로 책임이 없다고 판시되었다. 본건은 정박기간의 종료라는 점에서는 문제로 되지 않았지만 McCardie 판사의 판결에 따른다면 정박기간은 선주에게 할당된 업무가 종료하고, 더 나아가 용선자가 분담하는 업무가 본선의 출항에 지장이 없을 만큼 완료되었을 때까지 계속된다고 생각한다. 선주의 의무에는 화물을 수하인의 Barge나 부선(Robinson v. Turpin, 1805), 또는 화물차

16) 선하증권에는 체선료 조항이 없고 용선계약서에도 어떠한 언급이 되어있지 않았다.

혹은 옥외의 부두(Hyde v. Trent Mersey Navigation Co., 1793)에 인도하거나, 때에 따라서 원목의 경우 등은 어느 양하 장소에서 바다에 투하하는 방식도 포함된다 (British Steel Corporation v. National Dock labour Board, 1970).

VI. 결론과 시사점

부정기선 운항영업에서 선주와 하주 간 정박기간(laytime)과 관련한 분쟁은 가장 많이 발생되고 있는 부분이다. 그럼에도 불구하고 선주나 운항업자들은 기존의 용선계약서로 통상적인 조항에 의지하여 정박기간계산을 소홀히 하는 경향을 많이 볼 수 있다. 따라서 선주와 용선자는 계약체결당시 화물과 적양하지의 특성을 충분히 검토하여 용선계약서상에 명확한 문언적 조항이 보완되어야 할 것이다.

선박의 체선과 밀접한 관련이 있는 정박기간과 관련한 문제는 다양한 양상으로 발생될 수 있으나, 본고에서는 주로 정박기간의 적용에 관한 용선자의 권리와 의무의 관점에서 고찰하였으며, 화물의 종류와 항만에 따라 다양한 판례가 검토되었다. 즉, 정박기간은 기본적으로 화물의 적양하를 위해 용선자에게 유리한 방향에서 적용되고 있음을 알 수 있었으며, 특히 선박을 정박시킬 권리에 대하여서는 양하가 완료되지 않는 한 장기간의 지연이 발생되어도 선주로서는 계약을 해지할 권리가 없다. 그 이유는 용선자가 약정된 정박기간을 초과하여 하역을 완료하였다면 체선료에 의해 운임으로 갈음할 수 있기 때문이다.

그러나 용선자는 무한정 선박을 정박시킬 권리는 없다는 사실도 알 수 있다. 본고의 판례에 의하면 정박기간을 용선자가 사용할 수 있는 때는 화물의 선적 또는 양하가 진행되고 있을 때뿐이다. 만약 화물의 적양하가 완료되었다면 용선자는 사용할 수 있는 정박기간이 남아 있더라도 즉시 선박에 대한 사용 권리를 철회시켜 출항을 할 수 있도록 해야 한다. 즉, 용선자가 하역을 완료하였음에도 선박을 출항시키지 않는다면 불법구속의 책임을 져야하는 것으로 해석된다.

또한 양하가 완료된 이후의 모든 지연에 관하여서는 용선자의 과실에 의하지 않는 한 선주의 책임이다. 주의할 것은 용선자의 계약위반에 의해 발생한 지연일 경우에도 선주가 그 결과를 예견할 수 있는 경우에는 용선자에게 책임을 물을 수 없으므로, 이 경우 선주는 본선을 출항시키기 위한 선결 조치를 취하고 그 이후에 용선자에 대한 권리를 주장해야 한다는 점이다. 나아가 하역이 완료된 이후 천후에 의한 결빙이 발생되어 지연이 야기될 경우에도 모든 책임은 선주에게 있으므로, 선박의 운항영업을 위한 정박지의 세심한 사전 주의검토가 요구된다고 할 것이다.

아울러 용선자의 의무는 화물이 본선의 난간을 통과한 때에 종료한다고 이해하기 쉬우나 이것은 올바른 해석이 아님을 알 수 있다. 즉, 선적일 경우 화물이 본선의 선창에 안착하여 균분작업을 행하거나 고박이 완료된 이후에 끝나며, 또한 양하 시에는 화물이 안전하게 용선자가 지정한 선측의 지정장소에 비치될 때 완료한다고 하여, 하역작업이 양 당사자의 공동행위이며 공동의무임을 강조하고 있다.

마지막으로, 양하항이 두 개 이상인 경우 첫 항만에서 하역작업을 끝낸 이후 차항으로 안전한 항행을 수행하기 위해 요구되는 감항트림에 필요한 작업에 있어서, 용선자는 그 작업에 투입된 승조원의 시간외 수당은 지불해야할 의무는 있지만 시간의 손실, 즉 정박기간의 연장에 관한 체선료는 지불할 의무가 없다는 점을 주의해야 한다. 따라서 선주의 입장에서 이와 같은 정박기간의 손실을 방어하기 위해서는 계약당시 명시적인 문언조항을 삽입하여 손실방지에 노력해야 한다는 시사점을 남긴다.

참고문헌

- 김정희, “1994년 Gencon 항해용선계약에 관한 고찰”, 『한국해운학회지』, 제29호, 1999, 43-73.
- 박길상·양정호, “항해용선계약에서 정박기간의 개시요건”, 『한국해법학회지』, 28권, 2006, 277-293.
- 사공훈·최석범, “국내벌크선박의 체선원인에 관한 실증적 분석”, 『해운물류연구』, 제25권 제2호, 2009, 263-284.
- 이용균, “항해용선계약 법리에 관한 연구”, 『한국해운학회지』, 제20호, 1990, 45-55.
- 장영태·김성귀, “선박체항시간비용의 추정에 관한 연구”, 『해운학회지』, 제16호, 1993, 229-259.
- 정동윤, “선박의 운항채산분석에 관한 연구”, 『한국해운학회지』, 제25호, 1997, 70-82.
- 한낙현, “항해용선계약상 체제기일전의 정박기간개시의 효과에 관한 고찰-Front Commander호 사건에 대한 판례평석-”, 『해사법연구』, 제20권 1호, 2011.
- 大木一男, 『傭船契約の實務的解説』, 東京, 成山堂, 1993.
- 西澤興志英·東 通生, 傭船契約と船荷證券の解説“, 東京, 海文堂, 2002.4.
- 小川 武, 『不正期船と専用船-大量輸送の主役たち-』, 交通研究協會, 東京, 成山堂, 1997.
- (財)日本海技協會, 『傭船契約と海上物品運送契約』, 東京, 成山堂, 1983.
- 津田 子·椿 弘次·吉武雅子, 『傭船契約の法理』, 東京, 成文堂, 1986.
- Alan E. Branch, *Elements of Shipping*, Champman and Hall, New York, 1983.
- Alan E. Branch, *Economics of Shipping*, Champman and Hall, New York, 1988.
- Davies Donald et. al., *Commencement of Laytime*, Third Ed., LLP, 1998.
- Dockray M., *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, Third Ed., Cavendish, 2004.
- Goss R. O., Mann, M. C., *The Cost of Ship's Time*, Cambridge University, 1977.
- Julian Coke et. al., *Voyage Charters*, London, 1993.
- John Schofield, *Laytime and Demurrage*, London, 1990.
- Michael B. S., *Laytime*, London, 1982.
- William V. Packard, *Laytime Calculating*, London, 1989.
- Wilson J. F., *Carriage of Goods by Sea*, Fifth Ed., Longman, 2005.

국문요약

항해용선계약상 정박기간에 관한 용선자의 권리와 의무에 관한 연구

김명재

해운시장에서 부정기선은 주로 항해용선계약에 의해 운송계약을 체결하고 선적과 양하에 소요되는 항차일수를 최소한으로 단축시켜 운항이익을 창출하는 선박이다. 특히 작금의 불황이 지속되고 있는 해운시황에서 선주의 입장에서 열악한 해상운임으로 운항이익을 창출한다는 것은 매우 어려운 일이 아닐 수 없다. 일정한 항만을 상대로 타임 스케줄에 의해 정기적으로 운항하는 정기선과는 달리, 부정기선은 수많은 종류의 화물을 찾아 세계의 모든 항만에 기항한다. 따라서 항해용선계약은 매 항차 각기 다른 하주를 상대로 운송계약을 맺어야 하고, 그에 따라 운항효율성제고에 부단한 노력이 요구되는 특성을 가진다. 부정기선의 운항효율성에 영향을 미치는 것은 항해기간과 정박기간이다. 이 중 정박기간은 항만에서 선적과 양하를 위해 용선자에게 허용된 시간으로서 용선계약서에 그 기간이 약정된다.

용선계약서에 명시된 약정된 기간을 초과하여 정박기간을 사용하였다면 용선자는 선주에게 체선료를 지불해야하고, 그 반대인 경우는 선주가 용선자에게 조출료를 지불한다. 그러나 정박기간의 적용범위와 관련하여서는 가장 많은 분쟁이 발생하는 부분이다, 그 이유는 화물에 따라, 그리고 항만의 관습에 따라 매우 다양한 상황이 전개되기 때문이다. 본고에서는 이러한 점에 중점을 두고 정박기간과 관련하여 용선자의 권리와 의무에 관하여 고찰한다. 일반적으로 정박기간은 용선자를 위해 주어지며 용선자에게 유리한 형식을 취하는 것이 통상적이기 때문이다. 이의 연구목적은 달성하기 위해서 주로 영미법에 의한 판례를 살펴보고 그에 대한 해석을 덧붙이며 결론과 시사점을 도출한다.

핵심 주제어 : 부정기선, 정박기간, 선주, 용선자, 권리, 의무, 체선료, 조출료.