

체선료의 책임주체와 그 범위에 관한 연구

† 김명재

† 목포해양대학교 국제해사수송과학부 조교수

A Study on the Legal Party and its Extent of the Demurrage

† Myung-Jae Kim

† Division of International Maritime Transport Science, Mokpo National Maritime University, Mokpo 530-729, Korea

요 약 : 체선료는 운임의 일종으로서 항만에서 선박의 체항에 따른 시간적 손실에 대한 보상이다. 통상적인 항해용선계약에 따르면 체선료의 책임은 반대의 문언이 없는 한 용선자에게 있는 것으로 추정된다. 그러나 실무에서는 용선자의 책임이 제한되거나 송하인 또는 수하인 등 제3자에게 이전되어 선주가 체선료 확보에 어려운 상황에 직면하게 되는 경우가 빈번하게 발생되고 있다. 본 연구에서는 용선자, 송하인, 수하인, 선하증권의 배서인, 기타 이해당사자 간의 체선료지불 책임에 관한 문제를 영미법의 사례를 중심으로 살펴보고, 그 결과에 따른 시사점을 도출하여 선주나 용선자의 실무에 도움이 되는 방안을 제시한다.

핵심용어 : 체선료, 책임, 용선자, 수하인, 송하인, 선하증권배서인, 용선계약서

Abstract : The demurrage is regarded as a kind of the ocean freight and a remuneration of the time lost for the vessel while in port. In ordinary occasions of the voyage charter, the liability of a demurrage is usually laid on the charterers unless any exceptions are incorporated. The owners are, however, often meeting somehow difficulty to secure demurrage in the field as the liability is limited or transferred to a third party from the charterers. This paper is focused on clearing the liabilities to be held by the parties involved through the English Law cases, and what's more is rendering a proper suggestions to the owners and charterers on dealing with the ship's operation business.

Key words : Demurrage, Liability, charterers, consignee, shipper, B/L endorsee, receivers, charterparty.

1. 서론

해운시장에서 선박의 운항기술은 선주의 수익성제고에 필수불가결한 요인이다. 일반적으로 해운기업에서 선박의 운항은 주로 영업부서에서 이루어지고 있으며, 해운영업의 주된 업무는 주로 화물집하와 선박운항업무이다. 선박운항에서 주된 수익성 창출방안은 다름 아닌 높은 운임률을 받을 수 있는 화물운송 성약과 선박운항 회전을 제고이다. 즉, 선적과 양륙이 빠른 화물을 확보하고 높은 운임률을 획득할 수 있다면 최적의 운항기술을 발휘할 수 있는 것이다(Goss, 1977).

그러나 이러한 경쟁력을 확보한다는 것은 쉬운 일이 아니다. 특히 글로벌 경기침체로 인해 해운시장 하락이 장기화되고 있는 현실에서 선주들의 운항 회전을 제고 및 그에 따른 수익성 방비는 매우 어려운 실정이다. 선박의 운항채산에 영

향을 미치는 요인은 화물의 종류, 항해거리, 선적과 양륙시간 및 선비와 운항비 등이다. 이 중 선적과 양륙시간은 항만에서 체항시간에 직접적인 영향을 미치는 요인이며, 오늘날 선박의 대형화와 화물종류의 다변화로 인해 그 영향력은 날로 증대되고 있다(Oki, 1993). 특히 부정기선의 경우에는 높은 수익성을 찾아 불특정 다수의 화물과 하주를 상대로 수송 수요에 응해야 하며, 전 세계의 항만이 기항 대상이 된다. 국제무역에 연동된 해상운송 서비스는 수많은 이해관계인이 개입되며, 때론 운송화물을 둘러싼 이해관계인들의 대립이 예기치 못하게 발생되기도 한다(Kokawa, 1997). 통상 선주는 화물 용선자를 상대로 해상운송계약을 체결하고 그에 적합한 용선계약에 따라 수송서비스를 이행하여 운임 등 제반 비용을 수취하면 되는 것이나, 실무상 운송계약을 이행하는 과정에서 여러 가지 예기치 못한 상황에 봉착될 수 있다. 예컨대 정박기간의 문제로

† Corresponding author : 종신회원, mjkim@mmu.ac.kr 061)240-7181

체선료가 발생되었을 경우 그에 따른 책임은 당연히 최초의 용선계약당사자가 부담하여야 할 것이나, 이러한 책임이 화물의 선적과 양륙에 관련된 선적자 및 수하인, 그리고 화물의 소유자임을 증명하는 선하증권의 소지인 또는 피배서인 등에게 전가되기도 한다. 이러한 경우 선주의 비용청구대상이 복잡하게 이전되어 수익성 방비가 어렵게 될 수도 있다. 따라서 본고에서는 운임에 이어 선박운항수익에 지대한 영향을 미치는 항만 체항시간과 관련한 비용문제인 체선료에 관한 책임주체를 살펴보고, 그 책임의 시기와 범위 등에 관해 영미법 판례를 인용하여 고찰해 보고자 한다.

2. 선행연구

본 논제는 해운기업의 선박운항에 따른 정박기간 및 체선과 관련된 책임의 주체와 범위의 문제이다. 즉, 약정된 정박기간을 초과할 경우 발생하는 체선료는 선적항과 양육항에서 동시에 발생할 수 있으나, 이 경우 화물의 장소적 이전에 따른 소유권의 주체가 변경됨으로써, 그에 따른 책임의 시점과 범위의 이전에 관한 문제가 야기된다. 이 경우 선주의 권리행사가 간혹 곤란하게 되는 경우가 발생되므로, 이에 관한 보다 체계적인 이해력이 필요하게 될 것이다. 따라서 이와 관련한 직접적인 연구는 없으나, 정박기간 및 체항과 관련한 유사 선행연구를 살펴보면 다음과 같다. 즉, 배병태(1979)는 정박료 청구권 발생에 관한 법률문제를, 장영태·김성귀(1993)는 선박체항시간비용의 추정에 관한 연구를, 그리고 장영태·성숙경(2002)은 우리나라 항만에서의 체선·체화 시간비용 재 추정에 관해 연구를 행하였으며, 박길상·양정호(2006)는 항해용선계약에서 정박기간의 개시요건에 관해서, 한낙현(2011)은 항해용선계약상 체제기일전의 정박기간 개시의 효과에 관한 고찰을 행하였고, 김명재(2012)는 항해용선계약상 정박기간에 관한 용선자의 권리와 의무에 관한 연구를 행하였다. 이들 연구는 대부분 정박기간과 체항에 따른 비용문제를 다루고 있다.

3. 체선료와 책임주체

3.1 체선료의 의의

체선료(demurrage)란 선적 또는 양하를 위해 합의된 기간 또는 상당한 기간을 초과하여 선박을 정박시킨 결과 발생한 선박의 지연에 대하여 용선자로부터 선주에게 지불되는 금액을 말하며, 영미법의 판례에 따르면 다음과 같이 정의된다(Lloyd's Rep. 379, 1968).

“선비의 금액과 운항경비의 대부분은 선박이 항만에 체류하는 기간에도 발생한다. 따라서 만약 약정한 것보다 장기간 경과하여 본선 차항의 화물운송이 연기되어야 한다면 선주는 심대한 손실에 직면하게 된다. 어느 정도의 손실을 보상하도

록 협정하여 용선자는 통상 정박기간을 초과한 체박에 대하여 1일 당 얼마의 비율로 체선료 지불을 약정하고 있는 것이다”

체선료라는 말은 금액뿐만 아니라 지연자체를 나타내기 위해 사용된다. 용선계약서 중의 체선료 규정은 통상 ‘체선료는 1일당 150 파운드, 1일 미만은 안분(pro rata)’이라는 문언처럼 본래 미래의 무기한이다. 또한 정박기간의 경우처럼 체선료기간이 ‘체선료는 12일간에 대하여 1일당 150파운드 1일미만 안분하여 그 비율로’처럼 고정되는 경우가 있다(John, 1990). 체선료기간 경과 후 체선료 규정이 없는 경우는, 정박기간경과 후 선주는 사전 협정액이 아닌 현재의 당해선박의 운항채산에 따라 산출되는 요율로 체박손해 배상금을 청구할 수 있다(Lloyd's Rep. 90, 1924).

3.2 책임의 당사자와 그 범위

체선료의 책임은 우선적으로 운송계약당사자인 용선자에게 있을 것이다(Davis Donald et. al., 1998). 그러나 실무에서는 화물이 선적지에서 양하지로 이전함에 따라 선하증권의 소유주가 이서 등의 방법으로 변경되며, 이 경우 운송계약자인 용선주의 주체가 변경 또는 이전되므로, 체선료에 관한 분쟁이 발생했을 때 이에 관한 의무를 저야할 실질적인 주체가 은닉되어, 그 책임의 당사자를 선택하여 법적 책무를 지움에 있어 간혹 어려움이 따른다. 그러나 일반적인 무역관행에서 선적에서 양하 완료까지 화물운송과 관련한 책임의 당사자와 그 범위는 다음과 같이 추론할 수 있으며, 그 권리와 의무에 대한 당사자는 바로 최초의 용선계약자, 송하인, 선장, 수하인, 선하증권소지인, 선하증권 피배서인, 화물수취인 등이다. 이하에서는 이들에 대한 책임과 그 범위에 관하여 살펴보고자 한다.

1) 용선계약자

용선계약에 기초한 체선료에 관한 책임은 반대의 문언이 없는 한 용선자에게 있다고 추정된다. 다시 말하면 Gencon 용선계약서식(1994) 제7항의 체선료 조항에서 체선료의 지급을 1일 비율로써 지급하는 것을 원칙으로 하고, 체선료 채권은 매일 발생하며, 용선자는 선박소유자의 체선료 지급청구를 받는 때에 지급할 것을 구체화 하고 있다. 만일 용선자가 체선료를 96시간 안에 지급하지 않을 경우, 선박소유자는 용선선박이 선적항 안에 있으면 용선계약을 해지하고, 이로 말미암아 생긴 손해에 대해서 용선자에게 손해배상청구권을 행사할 수 있다. 이의 당사자는 문맥상 송하인과 수취인 등 계약 당사자를 의미하며, 체선료에 관한 책임은 채상 보충되는 어구가 없는 한 이들 용선 주체에게 놓이게 된다(Lloyd's Rep. 1979).

이 용선자의 책임은 어느 경우에는 제한되기도 하고 종료될 수도 있다. 이 경우 책임은 통상 화물의 수취인에게 이전된다. 이 제한 또는 종료는 용선계약서의 책임중단약관(cesser clause) 또는 유치약관(lien clause)을 사용함으로써 달성된다(Tsuda, 1986). 1994년 GENCON에서는 책임중단약관이 삭제되고 선박소유자의 유치권 목적을 용선선박에 적재된 화물과

용선자가 채용선한 경우의 채용선료까지 확대하였다. 그리고 유치권의 피담보채권에는 1976년의 GENCON에 규정된 운임, 부적운임 및 체선료에 추가하여 손해배상금액 및 그 밖에 이용선계약에 따라 지급받을 기타 금액과 이를 확보하기 위한 구상비용을 포함한 모든 금액의 채권이 포함된다(Oh et. al., 2013). 또한 GENCON 1976년에 규정되었던 용선자 책임중단 약관(cesser clause)은 선박소유자가 청구할 운임과 체선료를 확보하기 위하여 용선선박에 실린 화물을 유치하면, 용선자는 운임과 체선료 채무를 면하게 하는 약관이다. 1994년 개정된 GENCON 계약서에서 이러한 용선자의 책임중단 약관이 삭제된 것은 용선자가 항해용선계약에 따라서 선박소유자에게 지급할 모든 채무를 변제할 의무가 있음을 보다 명백히 한 것이다. 위의 약관에 따라 송하인과 화물 수취인은 체선료와 기타의 항목, 예를 들면 운임이나 체박손해 배상금 등의 지불에 대한 책임주체가 된다. 실무에서는 용선계약서를 체결할 때 체선료 정산에 관하여 운임과는 별도로 양하 후 일정한 기간 내에 정산한다는 조항을 삽입하는데, 이러한 경우 화물이 수취인에게 인도된 이후에는 유치권행사를 할 수 없으므로 체선료 수령에 상당한 애로가 발생될 수 있어 각별한 주의가 요망된다.

2) 송하인

송하인의 책임에 있어서는 선하증권이 양도되지 않았을 경우와 양도된 경우를 구별하여 그 책임과 범위가 결정된다. 먼저 선하증권이 양도되지 않았을 경우를 살펴보면 다음과 같다. 즉, 선하증권에 의해 증명되는 운송계약은 선주와 송하인 사이에 체결된다. 송하인은 통상 선하증권상에 명문의 체선료 조항이 있을 때, 또는 용선계약이 참조문언에 의해 선하증권에 언급되어 있는 경우에 한하여 체선료 책임을 진다. 그러나 이 조건에서도 실무상 송하인이 책임을 지는 예는 드물다. 그 이유는 선하증권 상의 권리의무는 통상 양도되며, 선주는 양수인 또는 용선자에게 통상 체선료의 지불을 요구하기 때문이다. “체선료”라는 말이 사용되지 않는 경우나 용선계약에 언급이 되어 있지 않은 경우에는, 선하증권의 문언은 체선료의 책임을 송하인에게 부담시키는 의미로 해석할 수 있음을 다음의 판례에서 알 수 있다.

Cawthron v. Trickett 사건(1864)에서 어느 선박이 화물인 암석을 Maidstone으로 운송하였으나, 동항에서 송하인(consignors)과 수하인(consignees)간의 오해로 인하여 양하가 지연되었다. 선하증권에는 “본선의 양하는 정규의 순번에 따른다.”라고 기재되어 있었으나, 체선료에 관해서는 명기되지 않았다. 본선의 선장 및 공유선주는 체선료의 지불을 요구하며 송하인을 기소하였으며 판례는 다음과 같다.

“목하 선하증권에 언급되어 있는 계약에 따라 선장이 송하인을 기소한다는 것은 명백하며, 문제의 선하증권 상에는 본선이 양하를 정규의 순번에 따라 행한다는 송하인 측의 동의가 있었던 것으로 생각된다. …수하인에게는 목시의 계약에

기초한 책임은 없으므로, 송하인에 대한 소송을 유지하기 어렵다고 함에는 관념의 혼란이 있다.”

본건에서 중요한 것은 선주는 선하증권이 양도되지 않았을 경우에 별도의 문언이 없는 한, 송하인(shipppers)에게 체선료의 지불을 요구하며 기소할 권리가 있음을 강조하고 있다는 점에 있다.

다음으로 선하증권이 양도된 경우에 체선료의 책임에 관해서 살펴보면 다음과 같다. 즉, 선하증권 상의 권리의무가 이전되어 있는 경우 선주는 통상의무의 이행을 양수인에게 구한다. 그러나 어떠한 이유로서 선주가 양수인에 대하여 선주의 권리를 행사하기 어려운 경우 곤란함이 발생할 수가 있으며, 그 경우 여전히 송하인에게 책임이 남게 되는지 여부에 관한 의문이 발생한다. 이것은 Humble v. Hunter 사건(1848)에서 Common Law에서 의무는 그 이행을 구할 권리를 가지는 자의 동의하에서만 이전될 수 있다고 하였다. 또한 Lewis v. M'kee 사건(Llyd's Rep. 4 Ex. 58, 1868)의 판례는 “송하인은 선하증권 상 그 취지가 명기된 계약이 있던지, 선하증권의 발행 후 선주 또는 선장이 송하인을 면제할 경우에 한하여 운임 지불의 의무가 면제된다.”라고 하여, Common Law의 동일원칙이 체선료에서도 적용되는 것으로 판단할 수 있다.

제정법 하에서는 체선료에 대한 송하인의 책임이 선하증권의 양도에 따라 이전되는 것에 이론이 있다. 1885년 영국 선하증권법(the Bill of Lading Act 1855)의 제2조는 다음과 같이 규정되어 있다. 즉, “본법의 어떠한 규정도 최초의 송하인 혹은 하주에 대한 운임청구권…에 제한을 가하거나 영향을 미치는 것은 아니다.”

이 제2조는 송하인에 대한 운임청구권을 유보한 채로 모든 피배서인과 기명 수하인은 어디까지나 자신들이 선하증권상의 운송계약을 체결한 바와 같이 “전소권을 양도받고 있으며, 동일한 책임을 진다.”라는 취지를 규정하는 제1조에 연속하는 것이다. 그러나 송하인에 대한 체선료의 청구권은 선하증권이 양도된 때에 종료한다. 라는 주장을 유지한다는 것은 제1조가 책임의 이전을 소권이전과 동일하게 규정하지 않았다고 하고 있으므로 곤란할 것이다. 따라서 당해 운송과 관련한 선하증권이 양도된 경우에도 체선료에 관해 송하인은 그 책임을 면하기 어렵다고 해석해야 할 것이다.

3) 선장의 체선료 청구권

Cawthron v. Trickett 사건(1864)에서 논점은 화물의 거래 지연에 대하여 목시의 계약을 근거로 선장이 수하인을 기소할 수 있는지의 여부에 관한 것이었으며, 동 판결에서 선장이 본선의 선주나 공유선주가 아닌 상황 하에서도 발생하는 체선료를 청구할 권리가 있음을 예시하고 있었다는 점에서 선장의 청구권이 인정된다고 할 수 있다. 판사 Willes는 Stinott v. Roberts 사건(1848)에서 다음과 같이 판시하고 있다. “선하증권은 본선의 정규순번에 따라 선장이 화물을 취급하는 계약이라고 말할 수 있다. 따라서 이것은 원고와의 사이에 체결된 계

약에 기초한 소송이라는 것이 명백하다.” 등 판결에서는 선장에 의한 본선의 공유문제에 관해서는 언급되지 않았지만, 변호인과의 논쟁 중에서 Willes 판사는 선장의 입장을 “몇 년이나 걸쳐서 또는 암묵적으로 스스로의 지분을 공유자로서 빌려주고 있다.” 즉, 선장이 공유차지 또는 차가인의 입장에 있었음을 강조한 것이다. 만약 선장이 본선에 대한 권리를 가지고 있지 않았다고 한다면 재판소는 어떠한 견해를 취했을까 라는 점에 있어서 의문이 제기된다. 그러나 이 경우에도 다음의 판례에 따라 선장에게 청구권이 있는 것으로 해석되며, 이 견해는 Willes 판사가 참조한 Evans v. Forster 사건(1830)에서 지지를 받을 수 있다. 동 사건에서는 잠화가 Limerick에서 런던으로 운송되었으나, 런던항에서 본선은 수하인을 기다리는 관계로 지연이 발생되었다. 체선료는 수하인이 지불해야 한다는 목시의 계약이 있다고 주장되었으나, Tenterden C. 판사는 이 청구를 물리치고 다음과 같이 판결하였다. “그로부터 일어나는 불미스러운 사건에 있어서는 잘 알려진 바와 같이 선하증권의 여백에 수석어를 삽입함에 따라 회피할 수 있었고, Jesson v Sally 사건(1811)에서도 이 방법이 취해져 선장은 소송을 유지할 수 있다는 판결을 얻었다.” 즉, 선장이 본선에 대한 선주의 지위를 가지고 있지 않더라도 체선료의 청구권이 있음을 의미하는 것이다.

4) 용선자로서의 송하인

선하증권을 발행받은 송하인이 동시에 용선자인 경우도 있다. 이 경우 선하증권은 Common Law 및 1885년 영국선하증권법에 따라 소유권을 부여받고 있지만, 증권의 조건이 용선계약의 그것과 다른 한 선하증권은 용선계약에 따라야 한다는 판례가 있으며, 이는 Smurthwaite v. Wilkins 사건(1862)에서 잘 설명되고 있다. 물론 선주는 일반적으로 용선계약에 합치된 선하증권을 발행해야만 한다. 용선계약의 조건이 우선되어야 한다는 원칙에 대한 유일한 예외는 선주와 송하인-용선자가 선하증권면에 그 변경을 기재하고 용선계약조건을 변경할 의도가 있었음을 나타내고 있는 경우에 생긴다. 단순한 선하증권의 발행이나 선장 또는 선주대리점에 의한 서명은 그러한 변경의 의도를 증명함에 충분한 증거가 되지 못한다. Kruger & Co. Ltd. v. Moel Tryvan Ship Co. Ltd. 사건(1907)에서도 “선하증권은 사전에 선주와 상인 간에 합의된 사항, 당사자 간의 최종적 또는 결정적 합의인 증서에 명기된 사항을 자유롭게 변경할 수 없다. 바로 그것이 선하증권이라는 것이다.”라고 하여 송하인이 동시에 용선자인 경우 선주의 체선료 청구권은 용선계약서에 표시되어 있는 바를 근거로 하여야 하며, 선하증권 상의 기재부분에서 당사자가 용선계약을 변경할 의도가 있었음이 증명되지 않는 한, 용선계약에 저촉되지 않는 범위로 제한된다. 선하증권 상의 제반 권리에 관한 양도여부에 불문하고, 송하인의 체선료 지불의무는 Common Law와 1885년 선하증권법에 따라 마련된 일반원칙에 의해 정해지는 것이 아니며, 대부분의 경우 용선계약의 조건만이 관계하는

것이다. 결론적으로, 송하인이며 용선자인 경우 체선료에 관한 책임과 그 범위는 용선계약에 기재된 조건에 따라 우선하여 처리해야 됨을 알 수 있다.

5) 수하인

선하증권에는 통상 수하인의 이름을 표시한다. 즉, 특정 선하증권에는 화물의 명세를 기재한 후에 “화물은 상기의 …항에서 …또는 그 양수인에게, 동일한 외관상의 양호한 상태로 인도된다.”라고 하며, 화물의 수하인은 “인도항에서 화물을 도착 시에 인도받아야 할 자”로 표시되어 있다. 선하증권면에 수하인명을 기재하는 것은 송하인의 선장에 대한 지시로 해석된다. 화물이 수하인에게 인도되기까지는 어느 시점에서든 송하인은 이 지시를 취소할 수 있다. 그 이유는 그 기재에 따라 선주와 수하인 간에 아무런 계약관계가 발생되지 않기 때문이다.

체선료에 관하여 선하증권에 명시된 조항을 규정하고 있거나, 또는 용선계약참조로서 그 체선료 조항을 삽입하고 있는 경우, 혹은 운송계약상 송하인이 상당한 기간 내에서 양하를 약정하고 있음이 추정될 수 있을 때에는 수하인은 책임을 질 가능성이 있다. 이들 수하인의 책임에 관해서 1885년 영국선하증권법이 제정되기 이전에는 Common Law 하에서 화물을 취득하기 위해 선하증권을 제출해야 함으로써 발생되었다. 그 시대에 거래를 지배한 원칙은 화물과 교환을 위해 선하증권을 제출한 수취인이 수하인이 아닐지라도 통상 수하인과 같은 적용을 받은 원칙과 같은 것이었다. 1885년 영국선하증권법은 다음과 같이 규정하고 있다.

“선하증권에 기명의 수하인은 모두 그러한 위탁으로, 또는 그것에 의해 증권기재의 물품소유권의 양도를 받고… 모든 소권을 양도받아 선하증권에 기재의 운송계약이 자기와 직접 체결된 경우에 준하여 증권기재의 물품에 관한 채무를 부담한다.”

따라서 수하인의 체선료에 관한 책임은 그러한 선하증권을 제시하고 물품의 청구를 함으로써 발생하는 것이 아니라, 물품의 소유권이 “그러한 위탁에 놓이거나, 또는 위탁에 따라” 이전함으로써 발생하는 것이다. 소유권이 위탁에 놓이거나 또는 그에 따라 이전한다는 것은 만약 있다고 하더라도 매우 드물다. 그 이유는 송하인과 수하인 간의 매매계약에 소유권의 위탁행위, 즉 선하증권면에 기명의 시점에서 이전한다고 규정하는 것은 매우 희소하기 때문이다. Lickbarrow v. Mason 사건(1793)에서 특별배심원이 그 판단을 다음과 같이 요약하였다.

“…상관습에 따라 물품 또는 상품이 지시인 또는 양수인에게 인도되어야 할 이유로서 선적되었음이 표시되어 있는 선하증권은, 그 물품의 선적 후 …항해의 종료전, …배서에 의해 언제라도 양도 이전할 수 있고, 양도이전 가능하며, 그러한 배서와 인도 또는 송달(transmission)에 의해, …그 물품의 소유권은 그러한 다른 상대방에게 이전된다…”

이상에서 원칙상 물품소유권의 이전은 선하증권 상에 매매 계약 당사자인 수하인의 배서로 인한 인도 또는 송달에 의해 서만 발생함을 알 수 있으며, 이 경우 채선료의 책임도 양도되는 것으로 해석할 수 있다.

6) 선하증권의 피배서인

선하증권의 피배서인이란 화물이 아직 수취인에게 인도되지 않은 경우에 증권 상에 양수인의 이름을 기입하고 증권에 따라 증명되는 계약 하에서의 권리와 의무의 양도를, 송하인, 수하인 또는 그 이전의 피배서인이 의도하고 있었던 자를 말한다. 증권 하에서 물품을 “지시인에게” 또는 “지시인 또는 양수인에게” 인도되는 경우, 물품의 소유권은 양도인으로부터 양수인에게, 매매계약에 따라 의도된 대로, 또한 의도된 시점을 따라 이전한다.

Common Law에서 피배서인의 채선료에 관한 책임은 피배서인이 동일하게 양도받은 화물을 청구하며 선하증권을 제출하는 수취인인가의 여부에 달려있었다. 매매가액의 지불을 병행한 증권의 배서는 당사자의 의도에 따라 물품의 소유권이 이전되는 효과를 가지는 것이었지만, 해상운송계약으로 발생된 권리와 의무를 피배서인에게 이전하는 것은 아니었다. 이에 대하여 1885년 영국선하증권법에는 다음과 같이 규정하고 있다.

“선하증권 상의 피배서인은 모두 ...그러한 배서에 임하여, 또는 배서 후에 증권기재의 물품소유권의 양도를 받고 ...모든 소권을 양도받아 선하증권에 기재의 운송계약이 자신과 직접 체결된 경우와 준하여 증권기재의 물품에 관한 채무를 부담한다.” 따라서 피배서인의 채선료에 대한 책임은 피배서인이 선하증권을 제시하고 물품을 청구하는 수취인으로서 뿐만 아니라, 그러한 배서에 있어서, 또는 배서 이후에 물품의 소유권이 피배서인에게 이전하는 것을 말한다. 소유권이 통상적인 배서로 인하여 이전되는 것으로 이해하는 것이 아니라, 매매계약 당사자의 의도가 그렇게 되는 것이라고 인정할 때 배서의 시점에서 이전하는 것이다. 이에 관해서는 Wolff v. Horncastle 사건(1798)의 판례에서 보다 자세히 이해할 수 있다.

“이 법률에는 약간의 부정확한 표현이 있다고 생각된다. 이 법률에는 상관습에 따라 선하증권이 배서로 인하여 이전이 가능하므로 물품의 소유권이 배서에 의해 ...피배서인에게 이전하는 것으로 기재되어 있다. 그러나 본래 소유권은 배서에 의해 이전하는 것이 아니라 배서를 이행하게 되어 있는 계약에 의해서 성립하는 것이다. 만약 유통과정에 있는 화물이 매각된다면 선하증권이 배서되지 않았어도 소유권은 매입자에게 이전한다. ...따라서 소유권은 계약에 따라서 이전한다는 것을 지적하고 싶을 따름이다.”

이처럼 증권의 배서와 동시에 피배서인은 채선료에 대하여 책임을 지는 것이 된다. 이는 그 책임이 그 시점에서 발생하는지의 여부를 불문한다. 그 이유는 동법은 단순히 “그러한 물품에 관한 책임”이라고 하는 것만으로 그 적용을 기 발생된

책임에 관한 것에만 한정하지 않기 때문이다. 만약 피배서인 자신이 그 다음의 당사자와 공동으로 소유권을 이전하기로 의도하여 선하증권에 배서하고, 그래서 소유권이 이전한다면, 원래의 피배서인에 대한 채선료의 책임은 소멸하고 새로운 피배서인에게 이전한다. Smuthuaite v. Wilkins 사건(1910)에서 화물손상에 관하여 손해배상청구자이며, 또한 피배서인인 용선자에 대하여 용선계약상의 제외사유는 항변으로서 불충분하였으나, 선주는 선하증권 상의 제외사유를 인용할 수가 있었다. 예컨대 용선계약을 토대로 화물이 Basrah에서 런던으로 선복운임(lumpsum freight) 조건으로 일부화물로 운송되었다. 선하증권은 “본 용선계약을 해함이 없이(without prejudice to this charterparty)”의 문언으로 서명되어 있었다. 선하증권은 운송인에게 지불한 전불금과 교환으로 용선자에게 배서되었다. 화물은 일부손상은 입었으나 선하증권을 제시한 용선자에게 양하 되었다. 그 시점에서 용선자는 질권자이며 동시에 화물매매와 관련하여 송하인의 대리인이기도 하였다. 용선자는 물품의 가치감소 상당액을 선복운임에서 차감하기를 요구하였다. 이에 대하여 담당판사는 화물이 용선계약과는 상이하게 선하증권상 선주면책으로 되어있는 원인에 의해 손상을 받은 것으로 간주된다고 하여 용선자는 운임전액에 대하여 책임이 있는 것으로 판결하였다. 동 판결에서 위의 어구 “본 용선계약을 해함이 없이(without prejudice to this charterparty)”란 의미는 다음과 같이 해석되었다.

“용선계약에서 선장이 용선계약상의 권리를 해함이 없이 선하증권에 서명한다는 규정이 설정되어 있는 경우, 그 의도는 용선자와 선주 어느 일방도 그 서명에 의해 용선계약에 기초한 어떠한 행위에 관여되는 상호관계에 영향을 받지 않는다는 것이다. 본 건의 경우 이들 화물은 용선계약에 기초하여 용선자에 의해 선적된 것이 아니며, 또한 용선자는 용선계약에 기초하여 이들 화물을 취득한 것도 아니다. ...피고가 항해의 종료 시 선하증권 하에서 화물의 인도를 청구했을 때, 그것은 선하증권을 제시하고, 그 결과 이해를 갖는 당사자로서 이루어지는 것이다. 1855년 영국선하증권법 하에서 제시와 동시에 선하증권에 의해 표시된 또는 증명된 계약이 피고와 선주와의 사이에서 피고를 구속하는 것이 된다.”

이상에서 선하증권상의 피배서인의 책임은 단순히 선하증권상에 배서를 함으로써 양도되는 것이 아니라 실질적으로 그 물건이 피배서인에게 소유되는 시점에서 이전되는 것임을 알 수 있다.

7) 화물수취인

선하증권에 기명되어 있는 수하인이 아니고 배서에 의해 소유권의 이전을 받은 피배서인도 아닌 증권소지인이 증권기재의 물품을 수취하기 위하여 선하증권을 제시한다면, 그 소지인은 통상 선주에 대하여 어떤 청구권을 행사하고 있는 것으로 간주된다. 그 청구권은 화물을 수취할 권리를 가지는 반면, 증권에 기재 또는 인용되고 있는 조건에 스스로를 구속한

다고 말할 수 있다. 선주가 이 청구권을 받아들여 화물을 인도한다면, 그 증권소지인은 운임이나 체선료의 지불의무를 진다. 청구시점에서 특별히 책임에 관한 이의를 제기하지 않는 한 그 증권에 규정된 화물에 부수한 그 이외의 사안에 대하여서도 책임을 지게 된다. Allen v. Coltart & Co. 사건(1883)에서도 이 원칙이 적용된 판례를 볼 수 있다.

“...어떤 조건이 충족하여 물품을 선하증권소지인에게 인도할 수 있도록 되어있을 때 인도를 청구하는 행위는, 소지인의 입장에서 보아 이러한 조건에 따라 청구를 하는 증거가 되므로, 선장이 그에 따라 인도를 한다는 것은 그 청구를 수락하는 근거가 된다.”

이러한 상황 하에서 수취인의 책임은 법률문제로서 생기는 것이 아니라 그러한 합의의 존재여부가 사실문제이다. 각 사건은 개별적인 사실관계에 의존하지만 선하증권소지인이 책임을 부인하지 않는 한, 대부분 그러한 합의가 존재한 것으로 추정할 수 있을 것이다.

그러나 수취인이 체선료의 책임을 부인하는 경우가 발생할 수 있다. 즉, 배서로 인해 물품의 소유권(property)이 이전되는 수하인이나 피배서인도 아닌 선하증권의 소지인이 물품의 수취 시 또는 그 이전에 책임을 부인하고 있는 경우, 운임과 체선료 지불의 책임을 묻기가 어려울 것이다. 책임을 부인한다면 물품의 인도청구가 선하증권계약의 일부분인 책임의 인수를 조건으로 하여 성립되는 청구권으로 간주하기가 어렵다는 의미이다. 책임부인이 물품의 목적지 도착 이전에 이루어진 사례는 Sanders v. Vanzeller 사건(1843)에서 볼 수 있다. 즉, 선주가 체선료가 아닌 운임을 청구하였으나 원칙은 동일하다. 이 사건에서 본선은 양모를 다뉴브강에서 런던으로 용선계약 하에 운송하였다. 선하증권 상에 “인도는 런던에서 용선자 또는 그 양수인에 대하여 행하며, 용선계약에 따른 전술한 물품의 운임을 지불해야한다”는 규정이 있었다. 용선자는 화물을 영국인의 매입자에게 매각하고 매입자는 매매계약에 따라 “매도자가 결정한 또는 결정하는 용선계약 또는 운임협정의 전부를 이행하며 준수한다. 단, 체선에 관하여 지불해야할 비용부분은 어떠한 경우에도 배제하며 매입자는 책임을 지지 않는다.”라고 약정하였다. 선하증권은 배서되어 매입자에게 인도되었다. 양모의 품질에 관하여 분쟁이 있었으나 선주는 매입자에게 운임지불을 청구하였다. 매입자는 책임이 없다고 판결되었으며 그 내용은 다음과 같다.

“...배심원이 당해 재판소에 위탁한 문제는 법률문제이다. 이 사실에서 법은 정해진 요율의 운임을 지불한다는 계약이 피고와 원고에 의해 성립하였다고 추정할 수 있는지의 여부이다. 본 재판소는 추정하지 않는 것으로 확신한다. ...나아가 배심원이 그러한 계약이 있었음을 판정하기에 충분한 증거가 있었는지는 모르나, 법에 따른 그러한 존재를 추정할만한 약속은 없었던 것으로 생각된다. 만약 피배서인이 당해운임에 대한 책임을 부인하지 않고 화물을 수취하였다고 한다면, 선주가 유리하다는 판정을 내릴 수 있을 것이다. 그러한 선하증권

의 피배서인이 증권상의 화물을 수취한다면 당해운임을 지불한다는 것은 단순히 그에 대한 관행에 지나지 않는 것이다.”

한편, 용선계약운임을 선하증권상에 인용하는 것에 대하여 동 판결에서 다음과 같이 기술되어 있다.

“...선하증권상에 용선계약을 인용하는 것은 용선계약을 불변으로 유지하고, 용선계약운임에 대한 유치권(lien)을 보전하는 것이 목적으로서 신규계약을 창출하기 위한 것이 아니다. 즉, 각국의 선하증권상의 화물을 용선계약상의 요율에 따라 각기 개별적 운임지불이 있었던 시점에서 인도한다는 점이다.”

선하증권의 소지인이 운임과 체선료에 대한 책임의 부인여부는 사실문제이다. 이에 관해서는 SS. County of Lancaster Ltd. v. Sharp & Co. 사건(1889)에서 잘 나타나 있다. 즉, 수하인은 화물의 일부를 인수하고 선주는 잔여 화물에 대하여 유치를 행사하였다. 1885년 선하증권법의 의미에서 위탁에 따른 소유권의 이전이 수하인에 대하여 행해진 것은 아니었다. 선주는 수하인이 대리인으로서 행동하고 있는 점을 알고 있었다. 판결은 수하인이 체선료를 지불해야할 계약의 증거는 없다고 하며, 다음과 같이 기술하고 있다.

“...수하인은 운임의 지불에는 동의하나 체선료의 지불에는 동의하지 않는다는 명시적 양해상에서 인도를 받은 것이다. Wegener v. Smith 사건(1854)에서 수하인에 의한 화물의 수취와 선하증권상의 요율에 따른 화물운임지불은, 수하인이 선하증권의 전조건에 스스로를 구속한다는 계약존재의 결정적 증거가 됨을 나타내는 것으로서 채택된 것이다.”

동 판결에서 인용된 사건은 사안을 달리 한다. 즉, 피배서인은 체선료의 지불을 정한 선하증권 하에서 거래하였으므로 책임을 거부한 것임에 반하여, 본건에서 수하인은 위와 같은 명시규정이 없으므로 단순히 체선료를 지불할 수 없다고 주장하는 것으로 이해한 것이다. 따라서 선하증권의 피배서인이 아닌 수취인이 책임을 부인하는 경우 선주는 체선료에 관한 방법이 어렵게 됨을 알 수 있다.

8) 기타 이해관계자의 책임

화물의 송하인 또는 실질적으로 체선료의 지불에 동의하고 있음을 추정할 수 있는 화물을 취득하기 위하여 ...선하증권을 제출해야 하는 자, 혹은 선하증권면에 기명되거나 위탁(consignment)에 의해 물품상의 소유권(Property in the goods)이 이전된 수하인 및 배서인, 또는 그 이후의 인도에 의해 소유권을 이전한 선하증권의 피배서인은 용선자 이외에 체선료 지불의 책임을 지는 자이다. 이들에 대한 각각의 입장에서 책임은 각인이 용선자인 경우의 책임과는 다르며, 선하증권에 따라 증명되는 계약상의 권리의무에 의해 구속되거나, 또는 그 후 구속됨으로써 발생하는 것이다. 선하증권에는 보통 체선료에 관하여는 명기되어 있지 않다. 선하증권 하에서 용선료에 관한 책임은 대부분의 경우 선하증권이 체선료의 규정을 가진 용선계약서의 조항을 포함하고 있는 경우에 발생된

다. 다만 개중에는 Conlinebill이나 Conlinethrubill의 경우처럼, “운송인은 본선의 총 등록 톤마다 1톤당 1일에 해당하는 …비율에 따라 체선료의 지불을 받는다.”라고 체선료에 관하여 명기하고 있는 것도 있으므로, 용선계약서와 대비하여 차별적인 사항에 주의를 기할 필요가 있다.

4. 유치권의 행사와 책임중단

해상 운송인이 운임과 체선료 등을 지급받을 때 까지 운송 화물을 수하인에게 인도하지 아니하고 자신의 점유하에 유치할 수 있는 권리를 해상운송인의 유치권(lien)이라고 한다. 해상운송과 관련한 유치권의 행사는 화주 또는 수하인 등이 운송물을 수령하면서 운송인에게 지급하여야 할 운임 등의 운송 관련 채권을 변제하지 아니할 때에, 해상운송인은 청구채권을 강제적으로 변제받기 위하여 운송물에 대한 유치권을 행사하는 것이다. 영미법에서 lien은 특정 또는 불특정 채무를 우선적으로 변제해야 할 채무자 또는 제3자 소유의 동산이나 부동산의 부담으로 표시되지만, 커먼 로우(Common Law) 하에서의 유치권과 형평법상의 유치권 및 제정법에 의한 유치권(statutory lien) 등으로 분류된다(Oh et. al., 2013).

그러나 커먼 로우에서는 부적운임이나 체선료 등에 관하여 유치권을 인정하고 있지 않으므로, 해상운송인의 권리보호의 측면에서 미흡하다. 따라서 이를 보완하기 위해 당사자의 계약으로 유치권에 관한 사항을 삽입하는 것이며, 1994년의 GENCON에서 이를 명백히 하고 있다. 유치권은 해상운송인이 운송화물을 점유하고 있어야만 발생하고 존속하는 것이며, 이에 대한 점유를 잃게 되면 즉시 소멸하게 된다. 그러므로 화물을 수하인에게 인도하면 유치권은 더 이상 주장할 수 없게 되므로 이에 대한 주의가 필요하다.

1994년 GENCON이 개정되기 전인 1976년까지의 계약서식에서는 책임중단약관(Cesser Clause)이 존재하여, 용선자가 선주에 대한 비용을 지불하게 되는 즉시 그 책임이 중단되었다. 책임중단약관은 대다수의 용선계약에서 볼 수 있는 규정이었으며 그에 따라 용선자의 책임이 화물의 선적과 함께 중단한다. 이 약관은 대개 다음과 같은 문언으로 표현되어 있었다. “본선 계약상 용선자의 책임은 화물이 선적되면 종료한다.” 혹은 “선주는 운임, 부적운임 및 체박손 해배상금에 대하여 화물에 유치권을 가진다. 용선자는 부적운임과 선적항에서 발생하는 용선료 및 체박손해 배상금에 대하여 계속하여 책임을 진다. 용선자는 또한 운임과 양하항에서 발생하는 체선료 및 체박손해 배상금에 대하여 계속하여 책임을 지며, 그 한도는 선주가 화물에 대하여 유치권을 행사하더라도 회수할 수 없는 부분에 한한다.”라고 되어 있었다. 이 경우 약관은 먼저 우선적으로 유치권을 인정하고 용선자에게 일정의 책임을 남겨놓으려고 하는 것이지만, 그 책임을 열거된 항목에 대하여 선주가 유치권을 행사하기 어려운 부분에서 제한하고 있다. 이와 관련한 판례는 다음과 같이 소개된다.

Kish v. Cory 사건(1873)에서 “용선계약에 다른 반대의 조건이 없을 경우, 이 조항은 적어도 그것이 적용되는 한 선적 전 또는 선적완료시에 발생하는 의무와 선적 후에 발생하는 의무에 병행하여 적용된다.” 라고 하여 용선자의 책임이 중단한다는 말은 단순히 용선자의 책임이 선적 후까지 확대되거나, 혹은 연장될 수가 없다는 뜻으로까지 이해될 수 있는 것은 아니다. 그러나 이 어구는 책임의 존속이 명백히 의도되어 있는 경우는 별개로 하더라도, 유치권의 규정에 따른 경우 용선자가 선적이후는 전혀 책임을 지지 않게 된다는 의미로도 일반적으로 해석되고 있다.

예를 들면, Francesco v. Massey 사건(1873)에서 석탄을 운송하기 위해 용선된 선박은 “15작업일 내에 선적하고, 천후가 허락하는 한 1작업일 당 35톤을 하회하지 않는 비율로 양하하며, …전술의 일수를 초과하는 체선료 기간은 10일간으로 하여 체선료를 1일당 8파운드로 한다. …용선자의 책임은 본선이 선적한 때에 중단한다. 단 선장은 운임 및 체선료에 대하여 화물에 유치권을 가진다.” 라고 되어 있었다. 선주는 선적항에서 체선료와 체박손해배상금의 지불을 용선자에게 청구하였다. 이에 대하여 판결은 용선자는 선적체선료에 대하여 책임이 없음이라고 하며, 다음과 같이 그 이유를 기술하고 있다.

“이 약관이 양하항에서 뿐만 아니라 선적항에서 발생하는 체선료에 대하여 즉, 현재 본 소송에서 구하고 있는 체선료에 대하여 유치권을 부여하지 않으리라고 할 수는 없을 것이다. 또한 책임이 중단하게 되어 있었던 채권이 유치권이 부여하고 있었던 사건과 동일하지 않다고 판결하는 것은 불가능할 것이다.” 또한, 이 사건에서 책임중단약관은 “용선자의 책임은 본선이 선적한 때에 종료하며, 선장 또는 선주는 운임과 체선료에 관해 화물에 유치권을 가진다.”라고 되어 있었다. 석탄이 운송되는 과정에서 선적이 약정된 기간 이상으로 소요되었으므로, 선주는 용선계약 중의 10일 간 체선료 기간에 관한 규정에 따라 그 중 5일의 선적 체선료를 청구하였다. 결론은 용선자는 선적에 대하여 선적 체선료에 관한 책임을 면제 받는다고 판시되었다. 이러한 위반에 대하여 용선자의 책임을 중단하는 원칙에 있어서 반대론이 표명되었으나, 법정은 상업문서가 항상 이러한 판례를 명제로 작성되고 있으므로, 이러한 판례를 번복할 수 없다는 입장인 것으로 알려졌다.

그러나 사안이 선결판례에 구속되지 않는 것이라고 한다면 선적완료 전에 용선자가 범한 위반에 대하여, 책임이 존속하는 것으로 판시할 수 있는 가능성이 있음을 담당판사는 다음과 같이 부언하고 있다.

“…선주의 입장에 관한 한 체선료가 선적항에서 발생하거나 양하항에서 발생하거나 하등의 변화가 없다. 어떠한 경우에도 선주는 유치권이 있으며, 체선료가 양하항에서 발생한 경우는 선주가 유치권을 원용할 수 있으므로 용선자의 책임중단권을 부여할 수 있고, 선적항에서 발생한 경우는 원용할 수 없다고 판시한다는 것은 합리적이라 생각되지 않는다.”-

또한, 책임중단약관은 선적전과 선적후의 쌍방에 발생하는

책임에 적용되는 것이며, 이는 Fidelitygas Shipping Co., Ltd. v. V/O Exportchleb 사건(Lloyd's Rep. 113, 1963)의 고등법원에서 다음과 같이 인정되었다.

“선적에 있어서 책임중단은 선적후에 발생하는 사실에 관한 책임뿐만 아니라 선적 전에 발생한 책임으로부터의 해방도 포함한다.” 이상에서 책임중단약관에 따른 유치권의 행사와 관련한 용선자의 책임중단은 선하증권 등에 특별한 명시적인 규정이 없는 한 선적과 동시에 중단되므로, 선주는 그 이후의 책임당사자에 대한 체선료 확보에 어려움이 있었다.

그러나 1994년의 GENCON 서식에서 위와 같은 책임중단약관을 삭제함으로써 용선자의 책임을 보다 명백히 하였다.

5. 결론 및 시사점

체선료는 운임의 일부로서 선박운항채산에 중요한 항목으로 작용한다. 그러나 실무에서 체선료가 발생할 경우 용선자는 그 책임을 회피하거나 다른 이해관계자들 즉, 송하주, 수하주, 선하증권의 피배서인 및 화물의 수취인 등에게 이전하여 선주의 수익성방비를 곤란하게 하는 경우가 종종 있다. 이 경우 선주는 채권회수를 위해 많은 시간과 노력을 들여야 하는 문제가 발생한다. 본고에서는 이러한 점을 감안하여 화물소유권의 이전에 따른 책임의 당사자 내지는 주체를 파악하고, 그 책임의 범위에 관하여 판례를 중심으로 살펴보았다. 그 결과 다음과 같은 결론과 시사점을 얻었다.

첫째, 체선료의 책임주체는 최초의 용선계약자, 송하인, 수하인, 선장, 선하증권의 소지인, 선하증권의 피배서인, 화물수취인 등으로 요약되었으며, 이들에 대한 책임의 범위는 용선계약서와 선하증권의 문언, 그리고 화물소유권의 이전에 따라 제한 또는 양도됨을 알 수 있었다.

둘째, 위의 주체별 그 책임과 범위는 다음과 같이 확인되며, 상황에 따라 제한 및 양도됨을 알 수 있었다. 즉, 용선계약자는 계약서상에 별도의 문언규정이 없는 한 체선료에 대하여 모든 책임을 가진다. 그러나 이 책임은 상황에 따라 제한되기도 하고 종료될 수도 있다. 이 경우 그 책임은 통상 화물의 수취인에게 이전되므로 선주의 권리행사는 용선계약서상의 유치권에 의해 달성될 수밖에 없다. 또한, 송하인은 선하증권상에 명문의 체선료조항이 있을 때, 또는 용선계약이 참조문헌에 의해 선하증권상에 언급되어 있는 경우에 한하여 책임을 진다. 그러나 이 경우에도 선하증권이 양도되는 경우에는 그 책임이 제한된다. 선장의 경우는 선주를 대신하여 체선료의 청구권리가 있음을 알 수 있었으며, 수하인은 선하증권상에 명시된 조항이 있거나, 용선계약에 따른 체선료 조항을 삽입하고 있는 경우, 또한 운송계약상 송하인이 일정한 양하기간을 약정하고 있는 경우 및 선하증권의 피배서인이 된 경우에는 책임을 면할 수 없다. 그 외에 화물의 수취인 또는 이해관계자는 해당 화물을 수취하기 위해 선하증권을 제시하고, 선주가 이 청구권을 받아들여 화물을 인도할 경우라면 실질적

으로 화물의 소유권이 인정되어 체선료의 책임을 면할 수 없음을 알 수 있었다.

셋째, 체선료에 대한 용선자의 책임에 대하여서는 1994년의 유치권 조항에서 1976년 계약서의 책임중단약관이 삭제됨으로써 보다 명백히 되었다.

References

- [1] Kim M. J.(2012), “A Study on the Charterer’s Duty & Right in Applying Laytimes of the Voyage Charterparty,” Journal of Korea Port Economic Association, Vol. 28, No. 1. pp. 83-104.
- [2] Park K. S. and Yang J. H.(2006), “The Factors of Laytime Commencement in the Voyage Charterparty,” Journal of the Korea Maritime Law, Vol. 28, No.1 pp. 277-293.
- [3] Bae B. T.(1979), “Law Matters of the Wharfage Request,” Journal of the Korea Maritime Law, Vol. 28. No.1, pp. 65-90.
- [4] Sa K. H. and Choi S. B.(2009), “Empirical Study on the Congestion of Bulk Ships- Focus on the Queuing Time for Berthing” The Association Journal of Shipping and Logistics,” Vol. 61, No. 2, pp. 263-284.
- [5] Jang Y. T. and Kim S. K.(1993), “A Study on the Estimation of the Ship’s Time Cost in Port,” The Association Journal of Shipping and Logistics,” Vol. 16, pp. 229-259.
- [6] Jang Y. T. and Seong S. K.(2002), “Revisit to Estimate the Time Cost of Ships and Cargoes,” Journal of Navigation and port Research,” Vol. 26, No.4. pp. 383-390.
- [7] Han N. H.(2011), “A Study on the Laytime Commencement Effects before the Lay days-Front Commander Case-,” Journal of Korea Institute of Maritime Law, Vol. 20, No. 1. pp. 88-103.
- [8] Oki I. M.(1993), Interpretation on Charterparty Practice. , Shouseidou. Tokyo, Japan.
- [9] Oh H. K. and Kim J. K. · Ryoo D. K. · Kim M. J.(2013), Ship Chartering, Doonam, Seoul, pp.111-121.
- [10] Nishitaku S. J. and Higsashi T. S.(2002), Interpretation on the Charterparty and Bill of Lading, Kaimondou, Tokkyo, Japan..
- [11] Kokawa M.(1997), Trumper and Specialized Carrier-Big Core Carriers, Transport Research Institute, Shouseidou, Tokyo, Japan..

- [12] Japan Mariner's Association(1983), Charterparty and Carriages of Sea, Shouseidou, Tokyo, Japan..
- [13] Tsuda K. I.(1986), Legal Interpretation on the Charterparty, Shouseidou, Tokyo, Japan.
- [14] Allen v. Coltart & Co. (1883) 11 Q. B. 782; 52 L J Q. B.686; 48 L. T. 944.
- [15] Cawthron v. Trickett(1864) 15 C. B. (N. S.) 754; 3 New Rep, 383; 33 L. J. C. P. 182; 9 L. T. 609;
- [16] Davies Donald et. al.(1998), Commencement of Laytime, Third Ed., LLP.
- [17] Dockray M.(2004), Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea, Third Ed., Cavendish.
- [18] Evans v. Forster(1830), 1 B. & Ad. 118; L. & Welsb. 285; 8 L. J. (O. S.) K. B. 348; 109 E. R. 731.
- [19] Francesco v. Massey(1873) L. R. 8 Exch. 101; 42 L. J. Ex. 75; 21 W. R. 440.
- [20] Goss R. O. and Mann, M. C.(1977), The Cost of Ship's Time, Cambridge University.
- [21] Julian Coke et. al.(1993), Voyage Charters, London.
- [22] John Schofield(1990), Laytime and Demurrage, London.
- [23] Jesson v. Solly(1811) 4 Taunt. 52; 128 E. R. 247.
- [24] Kruger & Co. Ltd. v Moel Tryvan Ship Co. Ltd.(1907) A. C. 272; 76 L. J. K. B. 985; 97 L. T. 143.
- [25] Kish & Cory(1875) L. R. 10 Q. B. 553; 44 L. J. Q. B. 205; 32 L. T. 670; 23 W. R. 880; 2 Asp. M. L. C. 593.
- [26] Lickbarrow v. Mason(1794) 4 Bro. P. C. 57; 6 East 22n.; 2 E. R. 39.
- [27] Lloyd's Rep. 379(1968), Navico A. G. v. Vrontados Naftiki Etairia P. E. 9-01, 9-55.
- [28] Lloyd's Rep. 123 C. A(1979), George Veflings Rederi A/S v. President of India.
- [29] Lloyd's Rep. 246(1963); Affirmed 2 Lloyd's Rep.(113. C. A. Fidelitgas Shipping Co., Ltd. v. V/O Exportchleb.
- [30] Lewis v. Louis Dreyfus & Company(1926) 24 Ll. L. R. 333 v. M'kee(1868) L. R. 4 Ex. 58; 38 L. J. Exp. 62; 19 L. T. 522; 17 W. R. 325.
- [31] Michael B. S.(1982), Laytime, London.
- [32] Smurthwaite v. Wikins(1862) 11 C. B. (N. S.) 842; 31 L. J. C. P. 214; 5 L T. 842.
- [33] Sanders v. Vanzeller(1843) 4. Q. B. 260; 3 Gal. & Dav. 580; 11 L. J. Q. B. 261. 12 L. J. Ex. 497; 114 E. R. 897.
- [34] William V. Packard(1989), Laytime Calculating, London.
- [35] Wilson J. F.(2005), Carriage of Goods by Sea, Fifth Ed., Longman.
- [36] Wolff v. Horncastle(1798) 1 B. & P. 316.
- [37] Wegner v. Smith(1854) 15 C. B. 285; 3 C. L. R. 47; 24

L. J. C. P. 25; 24 L. T.(O. S.) 76; 139 E. R. 432.

원고접수일 : 2013년 10월 4일
 심사완료일 : 2013년 11월 25일
 원고채택일 : 2013년 11월 28일