

## 국제물품매매계약에서 정박기간과 체선료조항(LD Clauses)에 관한 연구 - 영국관습법을 중심으로 -

최명국\*

- 
- I. 서론
  - II. 매매계약에 LD 조항을 두어야 할 필요성
  - III. 매매계약상의 LD 조항의 독립성
  - IV. 매매계약상의 LD 조항과 용선계약과의 연관성
  - V. 결론
- 

주제어 : LD 조항, 용선계약, 정박기간, 체선료, FOB 계약, CIF 계약

### I. 서론

국제물품매매계약, 특히 FOB 계약의 매수인과 CIF 계약의 매도인은 매매계약상의 자신의 의무를 이행하기 위하여 선주와 용선계약을 체결하는 경우가 많다. 이 경우 용선자인 매매계약의 일방 당사자는 매매계약의 상대방 당사자가 유발한 적재나 양화의 지연에 따라 체선료가 발생할 수 있는데, 용선자는 선주에 대해 이러한 체선료의 지급에 책임이 있다. 선주에 대해 체선료의 지급에 책임을 부담하는 용선자는 그 체선료를 매매계약의 상대방 당사자로부터 회수하기 위하여 매매계

---

\* 경일대학교 국제통상학과 교수, E-Mail : mkchoi-2@hanmail.net

약상에 정박기간과 체선료 조항(Laytime and Demurrage Clauses: 이하 LD 조항으로 약칭한다)을 두는 경우가 많다. 그렇지만 매매계약에 LD 조항을 별도로 두지 않고 단순히 편입조항(Incorporation Clause)<sup>1)</sup>만을 두는 경우도 있고, LD 조항을 두고 있지만 그 내용이 불충분한 경우도 많아 매매계약 당사자 간에 분쟁이 발생하는 원인이 되고 있다. 따라서 본고는 이러한 매매계약상의 LD 조항의 성격과 내용을 검토하여 매매계약 당사자들이 상대방 당사자가 유발한 적재나 양화의 지연에 대해 보다 효과적으로 대처할 수 있는 방안을 모색하는데 그 연구의 목적을 두었다.

본고는 이러한 연구의 목적을 달성하기 위하여 먼저 제2장에서 매매계약에 LD 조항을 두어야 할 필요성과 제3장에서 매매계약상 LD 조항의 독립성 문제를 검토한다. 그리고 제4장에서 매매계약상 LD 조항의 용선계약과의 연관성 문제를 검토한 후, 제5장에서 결론으로 매매계약상의 LD 조항을 준비함에 있어서의 유의점을 제시하고자 한다. 본고의 연구를 위하여 문헌적 연구방법과 사례연구방법을 주로 원용한다.<sup>2)</sup>

## II. 매매계약에 LD 조항을 두어야 할 필요성

매매계약의 일방 당사자인 용선자가 용선계약상의 LD 조항에 따라 선주에 대해 체선료를 지급하여야 하는 경우, 용선자는 그 사실 자체만으로 매매계약의 상대방 당사자로부터 자신이 선주에게 지급한 체선료를 회수할 수는 없다. 그렇지만 매매계약의 일방 당사자가 매매계약상의 LD 조항에 따라 상대방 당사자에게 체선료를 지급할 의무를 부담시키고 있다면, 일방 당사자는 용선계약에 따라 선주에 대해 체선료를 지급할 의무가 있는지의 여부에 관계없이, 상대방 당사자는 매매계약상의 LD 조항에 따라 체선료를 지급하여야 할 것이다.<sup>3)</sup> 다시 말하면, 매매계약의 일방 당사자가 선주에게 지급한 체선료를 상대방 당사자로부터 회수하기 위해서는 매매계약상에 LD 조항을 두어야 할 것이다. 그 이유는 다음과 같다. 첫째, 매매계

1) 선주와 용선계약을 체결하는 매매계약의 일방 당사자가 화물의 적재나 양화와 관련된 용선계약상의 특정조항을 자신의 매매계약에 편입시킨 조항을 의미한다.

2) 본고의 주제와 관련한 국내논문은 거의 찾아볼 수 없다. 다만, 필자는 무역매매계약에서 체선료의 부담책임과 관련하여 영국관습법을 중심으로 편입조항에 관한 전반적인 연구를 한 바 있다(최명국, “선적지매매계약에서 체선료의 부담책임에 관한 연구 - 편입조항에 관한 영국관습법을 중심으로”, 무역상무연구 제62권, 한국무역상무학회, 2014. 5, pp. 113~132).

3) *Ets Soules v. Intertraded* [1991] 1 Lloyd's Rep. 378, 385.

약과 용선계약은 상이한 당사자들 간의 상이한 계약이라는 점이며 또한 용선계약상의 LD 조항은, 이를 매매계약에 명시적으로 편입함이 없이는, 매매계약에 적용될 수 없다는 점이다.<sup>4)</sup> 둘째, 매매계약상에 LD 조항을 두고 있지 않는 경우, 매도인과 매수인 상호간에 적재나 양화에 관한 묵시의무를 부담하여야 하는지가 전혀 명확하지 않다는 점이다. 이하에서는 CIF 계약에서 매수인의 양화에 관한 묵시의무와 FOB 계약에서 매도인의 적재에 관한 묵시의무를 고찰함으로써 매매계약에 LD 조항을 두어야 할 필요성을 고찰하고자 한다.

## 1. CIF 계약에서 매수인의 양화에 관한 묵시의무

CIF 계약에서 LD 조항을 두고 있지 않은 경우, 용선자인 매도인은 매수인이 화물의 양화를 지연시켜 발생한 용선계약상의 체선료를 매수인으로부터 회수할 수 있는가 하는 문제이다.<sup>5)</sup> 매도인은 매수인이 합리적으로 신속하게 화물을 양화할 의무를 부담하고 있다거나 또는 매수인이 용선계약상의 체선료 발생을 피할 수 있는 비율로 화물을 양화할 의무를 부담하고 있다는 점을 주장할 수도 있다. 그러나 *Congimex v. Tradax* 사건<sup>6)</sup>에서의 판결에 비추어 볼 때, 이러한 매도인의 주장은 당해계약에 묵시되어 있다고 보기는 어려울 것이다. 본건은 CIF 계약의 매수인에게 물품을 양화할 묵시의무가 없다고 판시하였다.<sup>7)</sup> 본건에서 양화항인 리스본 항의 규정은 CIF 계약의 매수인에게 물품의 수입을 금지하였으며 따라서 매수인은 당해계약이 후발적 불법으로 인해 프러스트레이션(*frustration*)<sup>8)</sup> 되었다는 근거에서 물품대금의 지급을 거절하였다. 항소법원은 그 계약이 프러스트레이션 되지 않았음을 판시하였다. 즉, GAFTA<sup>9)</sup> 표준계약서 100으로 체결된 동 계약은 매수인에게 양화에 관한 아무런 의무도 부여하지 않았으며 따라서 리스본 항의 규정 때문에 양화 시에 양화가 불법이 되는 프러스트레이션도 성립되지 않았다. 따라서 매매계약에 LD 조항을 두지 않은 경우<sup>10)</sup>, 매수인은 화물을 양화할 의무가 없으며, 또한 그

4) *Einar Bugge v. Bowater* (1925) 31 Com. Cas. 1, 2, per Scrutton, L.J.

5) 매도인이 선주에게 체선료를 지급하였는지의 여부와는 관계가 없다.

6) [1981] 2 Lloyd's Rep. 687, approved [1983] 1 Lloyd's Rep. 250 (C.A.).

7) Todd, P., "Laytime and Demurrage Provisions in Sale Contracts", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, 2013. 5, p. 151.

8) 프러스트레이션 법리에 관한 개괄적인 설명은 양영환·최명국, *무역매매론*, 박영사, 1994, pp. 369~376 참조.

9) Grain and Feed Trade Association.

10) 매매계약에 Incoterms<sup>®</sup> 2010이 적용되는 경우, CIF 계약의 매수인은 "물품이 인도되었을 때(즉, 물품이 본선에 적재되었을 때) 물품의 인도를 수령하여야 할 의무"뿐만 아니라 "지

는 주어진 시간 내에 화물을 양화할 묵시의무도 없을 뿐만 아니라 매도인이 용선 계약에 따라 선주에게 지급하여야 하는 체선료에 대해서도 매도인에게 지급할 의무도 없다.<sup>11)</sup>

또한, *Mallozzi v. Carapelli* 사건<sup>12)</sup>에서도 항소법원은 CIF 계약의 매도인은, 매매 계약에서 체선료 조항을 두고 있지 않는 한, 매수인에게 체선료를 청구할 수 없으며 또한 체선료 책임에 관한 묵시의무도 없다고 판시하였다.<sup>13)</sup>

요컨대, 용선자인 CIF 계약의 매도인은 자신이 선주에게 지급한 용선계약상의 체선료를 자신의 매수인으로부터 회수하기 위해서는 반드시 매매계약에 LD 조항을 두어야 할 것이다.<sup>14)</sup>

## 2. FOB 계약에서 매도인의 적재에 관한 묵시의무

CIF 계약과는 달리, FOB 계약의 매도인이 물품을 적재할 묵시의무가 없다는 것을 주장하는 것은 불가능하다.<sup>15)</sup> FOB 계약의 매도인은 특정기간 내에 물품을 적재

---

정목적항에서 운송인으로부터 물품을 수령할” 명시적 의무를 부담한다(Incoterms<sup>®</sup> 2010 CIF Rule, B4) 점을 언급할 필요가 있다. 2010년에 개정된 Incoterms<sup>®</sup> 2010에 관한 전반적인 연구는 필자의 “인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점”, 무역상무연구 제 49권, 한국무역상무학회, 2011. 2 및 오세창, “Incoterms<sup>®</sup> 2010 Rules의 문제점과 대안”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011. 8 참조.

- 11) Debattista, C., “Laytime and demurrage clauses in contracts of sale-links and connections”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 4, 2003. 11, pp. 511~512.
- 12) [1976] 1 Lloyd’s Rep. 407.
- 13) 최명국, “선적지매매계약에서 체선료의 부담책임에 관한 연구-편입조항에 관한 영국관습법을 중심으로-”, 무역상무연구 제62권, 한국무역상무학회, 2014. 5, p. 117.
- 14) Ramberg 교수는 CIF나 CFR 계약에서의 용선계약과 관련하여 다음과 같이 기술하고 있다. “When the discharging operations are for the buyer’s account under the contract of sale, it is necessary to specify how much time he is allowed before he has to pay demurrage for keeping the ship in port. The buyer must be prepared to discharge the ship as soon as so-called notice of readiness has been given. If time starts to run before he is ready to undertake the discharge, he assumes the risk. In addition, he will assume the risk for various hindrances preventing the discharging operations unless the hindrances are excepted under the terms of the contract of sale. Again, it is necessary to match the terms of the contract of sale with the terms of the charger party.”(Ramberg, Jan, *ICC guide to Incoterms<sup>®</sup> 2010, Understanding and practical use*, ICC, 2011, pp. 28~29).
- 15) 적재항에서 매도인 측의 선적지연에 대해 매수인을 보호할 필요성이 있기 때문에, 체선료에 관한 문제가 화물을 운송하기 위하여 선박을 용선하는 FOB 계약의 매수인 측에게도 발생할 수 있다. 그렇지만 이 문제는 FOB 계약에서는 비교적 덜 민감한 문제이다. 왜냐하면, LD 조항을 두고 있지 않더라도, FOB 계약의 매수인은 적재지연으로부터 어느 정도 보호를 받고 있기 때문이다. *Tradax Export SA v. Italgrani di Francesco Ambrosio* 사건([1896] 1

할 의무를 부담한다. 왜냐하면, 그가 본선에 물품을 적재함으로써 물품을 인도할 자신의 의무를 이행하는 것이 FOB 계약의 본질이기 때문이다.<sup>16)</sup> 이러한 의무는 또한 매도인이 매매계약에 명시된 선적기간 내에 물품을 인도하여야 한다는 의미에서도 본질적인 것이다.<sup>17)</sup> 물론 매매계약에서 선복수배를 매수인이 하도록 한 경우 매도인이 선적기간 내에 물품을 선적할 수 있도록 매수인이 적절한 선복을 준비하여야 한다는 것을 선행조건으로 한다.<sup>18)</sup>

그러나 FOB 계약의 매도인이 매매계약에 명시된 선적기간 내에 물품을 본선에 적재할 목의무를 부담한다는 것은 FOB 계약의 매도인이 매수인이 선주에 대해 부담하여야 하는 체선료의 발생을 피할 수 있는 기간 내에 적재할 목의무를 부담한다는 것을 의미하지 않는다. *Einar Bugge v. Bowater* 사건<sup>19)</sup>에서 FOB 계약의 매도인은 용선계약에 의해 선적항에서 발생한 체선료에 대해 매수인에 대한 책임이 있는지의 여부에 관한 문제가 제기되었다. 매매계약은 체선료 지급에 관한 명시 조항을 두지 않았으며, 항소법원 또한 이러한 경우에 체선료 부담에 관한 목의무가 있는지의 여부를 논의할 필요가 있었다. 항만의 혼잡과 파업으로 인하여 선적항에 있는 항만당국은 제한된 범위 내에서만 화물을 선적하도록 허용하였다. 본건에서 항소법원은 매도인은 선적항에서의 체선료에 대해 책임이 없음을 판시하였다. 이러한 판시내용을 뒷받침하기 위하여 항소법원은 매도인은 항구의 관습에 따라 합리적인 시간 내에 물품을 선적할 의무가 있다는 점을 언급하였다.<sup>20)</sup> 중요한 점

---

Lloyd's rep. 112)에서, 만약 선적기간이 명시되어 있고, 매수인이 지명한 선박이 선적기간이 종료되기 전에 적재할 충분한 시간 내에 적재할 준비가 되어 있다면, “매도인은, ...계약의 조건(condition)으로서, 선적기간이 종료하기 전에 물품을 적재할 의무가 있다”는 점이 보편적인 근거로 받아들여졌다. 그러나 이러한 보호는 충분한 것으로 볼 수는 없을 것이다. *ERG Raffinerie Mediterranee SpA v. Chevron USA Inc. (The Luxmar)* 사건([2007] EWCA Civ 494; [2007] 2 Lloyd's Rep 542)에서 용선계약상의 적재속도에 관한 조항이 매매계약에 편입되었다. 본건은 잠재적인 함정을 보여주고 있다. 여기서 매매계약상의 기간조항은 일반적으로 조건으로 해석되지만, 용선계약상의 정박기간조항은 조정조항(*innominate terms*)이다. 본건에서 정박기간조항의 편입은 매매계약상의 조건에 해당하는 기간조항을 FOB 계약의 매수인이 시황이 불리한 경우에 유효하게 이행을 거절하는 것을 방지할 수 있고, 또한 선박의 출항을 명할 수 있는 조정조항으로 변경시키는 효과가 있었다.

16) *Wimble v. Rosenberg* [1913] 3 K.B. 743, 756-757, per Hamilton, L.J.; Bridge, M., et. al., *Benjamin's Sale of Goods*, 8th edition, Sweet & Maxwell, 2010, §20-015; D'Arcy, L., et. al., *Schmitthoff's Export Trade-The Law and Practice of International Trade*, Sweet & Maxwell, 2000, p. 15; Sasson, David M., *CIF and FOB Contracts*, 4th edition, Sweet & Maxwell, 1995, §437.

17) 이 점이, 매도인이 선화증권을 제공하여야 하는 경우, 그가 수령선화증권이 아닌 선적선화증권을 제공하여야 하는 이유이기도 하다(*Yélo v. Machado* [1952] 1 Lloyd's Rep. 183).

18) 양영환·최명국, 전거서, p. 90.

19) [1925] 21 Ll. L. Rep. 80.

은, 항소법원이 합리적인 시간 내에 물품을 선적할 묵시의무를 매도인에게 부여하고 있다고 하더라도, 동 법원이 용선계약에서 체선료 책임을 방지할 수 있는 비율에 따라 물품을 선적할 의무를 부여하지 않았다는 점이다.<sup>21)</sup>

이와 같은 결론은 보다 최근의 사례인 *The World Navigator* 사건<sup>22)</sup>에서도 지지되고 있다. 본건은 GAFTA 64 서식과 Argentine Centro Conditions(이하 ACC로 약칭한다)이 삽입된 FOB 계약에 관한 것이었다. ACC는 매도인은 선박 측이 수령할 수 있는 한 특정의 비율로 선적하여야 한다는 점과 매도인은 불가항력의 사유로 상실한 시간에 대해서는 책임이 없음을 명시하고 있었다. 선박의 접안관련서류의 하자로 인하여 선박이 부두에 적기에 접안되지 않아 선적지연이 발생하였다. 매수인은 물품의 적재를 위해 적절한 서류를 취득하였어야 하는 매도인의 과실을 이유로 해서 손해배상청구의 소를 제기하면서, 매도인이 용선계약에 의해 발생한 체선료에 대해 책임이 있음을 주장하였다. 반면에 매도인은 선적지연이 있었지만 물품은 ACC에서 규정된 기간 내에 선적되었음을 주장하였다. 본건에서 항소법원은 ACC는 선박이 접안되었을 때에만 적용되며, 선적항에 선박의 진입을 촉진시킬 묵시의무가 용선계약에 의해 발생한 체선료를 매도인으로부터 회수할 수 있는 권리를 매수인에게 허용하는 것은 아니라고 판시하였다.<sup>23)</sup>

이상의 논의를 통해 알 수 있는 것은 적재와 양화에 관한 묵시의무는 매매계약의 상대방 당사자로부터 체선료를 회수하는데 있어서 용선자에게는 큰 도움이 되지 않는다는 점이다. CIF 계약의 매수인에게는 주어진 시간 내에 양화할 묵시의무가 존재하지 않으며, 또 FOB 계약에서 매도인이 명시된 비율로 적재할 의무는 그 근거가 너무 빈약한 것이다. 용선자가 자신의 용선계약상의 체선료 책임을 자신의 매매계약을 통하여 회수하고자 한다면, 용선자는 자신의 매매계약상에 적재와 양화의 이행계획과 그 위반 시의 제재를 수립하는 명시조항을 통하여 상대방 당사자에게 적재와 양화의무를 분명하게 부담시켜야 할 것이다.<sup>24)</sup>

20) *Ibid.*, at p. 82.

21) Debattista C., *op. cit.*, p. 513.

22) *Kurt A. Becher v. Roplak Enterprises(The World Navigator)* [1991] 2 Lloyd's Rep. 23(C.A.).

23) Ramberg 교수는 FOB 계약에서의 용선계약과 관련하여 다음과 같이 기술하고 있다. "It is therefore necessary to match the conditions of the charter party with the terms of the contract of sale so that the FAS or FOB buyer, in his capacity as charterer in the charter party, does not have to pay demurrage without recourse against the seller when the latter fails to bring the goods to the ship within the time needed for avoiding payment of demurrage to the shipowner." (Ramberg, Jan, *op. cit.*, pp. 28-29).

24) 매매계약상의 LD 조항은 그 내용이나 형식 면에서 다양하게 나타나고 있다. 즉, 어떤 조항들은 내용이나 형식면에서 용선계약상의 LD 조항과 매우 유사하며, 어떤 조항들은 너무 단순해서 용선계약상의 LD 조항과 그 유사성이 전혀 없는 것으로 보인다. 도착도 조건(Delivered

### III. 매매계약상의 LD 조항의 독립성

매매계약상의 LD 조항의 목적이 용선계약에서 발생한 책임을 매매계약의 상대방 당사자에게 이전시키는데 있지만, 특정기간 내에 물품을 적재하거나 양화할 의무를 부여하는 매매계약상의 LD 조항은 용선계약과는 독립적이다.<sup>25)</sup> 따라서 매매계약에 LD 조항을 두는 것은 용선자가 매매계약의 상대방 당사자로부터 용선계약에 따라 발생된 체선료를 배상받을 수 있도록 하는 의도를 명확하게 하는 것이며, 매매계약상의 LD 조항은 적재나 양화를 함에 있어서 매매계약의 상대방 당사자에게 독립적인 의무를 부여하고, 이러한 의무를 위반하는 경우 손해를 배상할 의무를 부담시키는 것이다. 다시 말하면, 매매계약상의 LD 조항은 매도인과 매수인 간으로서 적재나 양화의 지연으로 인한 손해액을 청산하는 것이다. 즉, LD 조항은 다른 계약상의 다른 조항에 의해 매도인이나 매수인이 선주에 대해 부담하는 책임을 면제시키지는 못한다.<sup>26)</sup>

Terms)을 근간으로 한 영국과 아일랜드 간의 곡물매매계약서인 GAFTA의 표준계약서 79B는 매도인이 적재차량에 불합리하게 지연해서 적재하는 경우 매수인은 모든 입증할 수 있는 추가적 비용을 회수할 권리가 있다는 점과 반대로 양화차량에서 매수인이 불합리하게 지연해서 양화하는 경우 매도인은 모든 입증할 수 있는 추가적 비용을 회수할 권리가 있다는 점을 극히 간단하게 규정하고 있는 조항을 두고 있으며, 이를 체선료조항으로 부르고 있다. 또한 CIF 계약과 CFR 계약을 근간으로 하여 아시아 국가 내의 사료공급계약용인 GAFTA 표준계약서 21은 선박은 “합의된 비율로 양화하여야 하며, 달리 합의된 바가 없다면 체선료와 조출료율은 용선계약에 따른다”와 같이 극히 간단하게 규정하고 있다. 또한, 상품거래에서 많이 사용되는 CIF 계약용 GAFTA 표준계약서 100은 제13항의 양화조항에서 정박기간, 체선료 또는 양화준비통지를 언급함이 없이 양화는 선박이 양화항의 관습에 따라 인도할 수 있을 때부터 가능한 한 빨리 양화하여야 한다는 것과 같이 극히 간단하게 규정하고 있다. 마찬가지로 자주 사용되는 야채류와 해상오일(marine oil)과 같은 벌크화물의 CIF 계약용 FOSFA(Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Limited)의 표준계약서 54는 “선화증권, 용선계약 등에 따라 ... 선주 측으로부터 양화준비통지를 받은 후 관습적인 조기출항으로”만 매수인에게 물품의 수령의무를 부담시키고 있다. 이렇듯 자주 사용되는 표준계약서가 적재나 양화와 관련한 내용을 너무 간단하게 규정하고 있기 때문에, 상품거래의 무역업자들 간에 체결되는 다수의 계약은, 표준계약서상의 LD 조항과는 별도의 특약을 통하여 LD 조항을 준비하고 있는 것으로 보인다.

25) *Gill & Duffus v. Rionda* [1994] 2 Lloyd's Rep. 67, 77; *Debattista C., op. cit.*, p. 511; *Todd, P., op. cit.*, pp. 150-152, *The Devon* [2004] EWCA Civ 82; [2004] 2 Lloyd's Rep. 283.

26) *OK Petroleum v. Vitol Energy* [1995] 2 Lloyd's Rep. 160, esp. at 164. 본건에서 CIF 계약의 매도인은 편입조항을 매매계약상의 체선료 조항에 들으로써 자신의 용선계약상의 조항을 매매계약에 편입시켰다. 따라서 매도인(용선자)은 자신의 선주에 대해 발생한 모든 체선료 책임을 자신의 매수인으로부터 회수할 수 있기를 바랐다. 그러나 매도인(용선자)은 자승자박이 되었다. 즉, 용선계약상의 체선료조항은 용선계약 하에서 체선료 청구를 방어할 때에

매매계약상의 LD 조항이 용선계약과는 독립성을 가진다고 하는 것은 다음과 같은 결과를 낳는다. 첫째, 제2장에서 고찰한 바와 같이, 매매계약에 따른 상대방 당사자의 체선료 지급 책임은 단순히 용선자가 자신의 용선계약에 따라 선주에 대해 체선료 책임을 부담하여야 한다는 이유만으로 발생하지 않기 때문에, 용선자는 자신의 매매계약에도 반드시 LD 조항을 두어야 할 것이다. 둘째, “용선계약의 조건에 따라” 지급하도록 하는 매매계약상의 체선료 지급 책임은 용선계약에 따라 체선료가 실제로 지급되는 경우에만 발생한다. 셋째, 매매계약상의 적재율과 체선료 지급률은 그 금액이 용선계약에 따라 지급되는 금액보다 많은 적든 간에 매매계약에 따라 결정되는 금액으로 한다. 넷째, 매매계약상의 LD 조항이 용선계약상의 책임과는 독립적인 것과 마찬가지로, 반대의 분명한 조항이 없는 경우, 매매계약상의 LD 조항은 연속매매에서 다른 매매계약에 따른 책임과도 독립적이다. 이하에서는 둘째, 셋째 및 넷째 문제에 관하여 고찰한다.

## 1. 용선계약과의 연관성

매매계약상의 LD 조항이 용선계약에 의해 지급한 체선료를 상대방 당사자로부터 회수하는데 필요한 것이기 때문에, 용선자는 매매계약상의 LD 조항을 용선계약과 명시적으로 연관성을 가지게 함으로써 매매계약의 상대방 당사자가 유발한 용선계약상의 지연의 결과에 대해 자신을 충분히 보호할 수 있어야 한다. 이러한 명시적 연관성을 갖추기 위하여 매매계약에 “정박기간, 체선료 및 조출료는 용선계약에 따름”과 같이 극히 단순한 조항을 두는 경우도 있고, 매매계약에 적재나 양화 규정을 두고 있지만 용선계약상의 체선료나 조출료에 관한 조항을 편입하는 경우도 있다. 이러한 조항들은 용선자가 용선계약에 의해 선주에게 지급한 체선료를 매매계약의 상대방 당사자로부터 회수할 수 있는 권리를 제공하는 것으로 볼 수 있다.

그러나 *Malozzi v. Carapelli* 사건<sup>27)</sup>에서와 같이, 용선계약과 매매계약 간의 부주의한 불일치가 용선자로 하여금 용선계약에 의해 선주에게 지급한 체선료를 매매

---

는 매도인(용선자)에게 유리하지만 매매계약 하에서 매수인에게 그러한 청구를 할 때에는 극히 불리한 90일이라는 짧은 기간제한(time-bar)을 두고 있었다. 본건에서 Colman 판사는, 매매계약상의 LD 조항은 용선계약과는 전적으로 독립적인 것이라는 점을 견지하면서, 용선계약상의 체선료 조항의 기간제한 내용은 매매계약의 본질에 대해 부수적인 것이며 따라서 매매계약상의 일반적인 편입조항으로 편입될 수 없었다고 판시하였다.

27) [1976] 1 Lloyd's Rep. 407.



계약에 의해 상대방 당사자로부터 회수할 수 없게 할 여지를 남겨 둘 수 있다는 점에 유의하여야 한다. 본건에서 CIF 계약의 매도인인 용선자는 선박을 기간용선한 후 “용선계약에서 명시된 비율로 양화에 관한 체선료와 1/2의 조출료는 매수인 부담”<sup>28)</sup>이라는 명시적인 양화율을 포함하고 있는 두 건의 매매계약을 통하여 곡물을 판매하였다. 항소법원은 전원일치로 매도인인 용선자는 매수인이 물품의 양화를 지연시킨 기간 동안 기간용선계약에 따라 선주에게 지급한 용선료에 해당하는 금액을 체선료의 방식으로 회수할 수 없다고 판시하였다.<sup>29)</sup> 본건에서의 특징적인 면은 매도인이 먼저 용선을 하고 나중에 물품을 판매하였다는 점과 따라서 용선계약상의 체선료에 대한 매매계약상의 조항은 의미가 없다는 점을 알았어야 한다는 점이다. 즉, 항소법원은 매도인이 스스로 유발한 문제에 대해서는 매도인을 지원할 의도가 없음을 분명히 하였다. 매매계약이 용선계약에 선행하는 경우에도 마찬가지로의 결과를 낳을 것으로 추측된다. 즉, 여기서 매도인이 선박을 기간용선할 때 그는 이전에 체결된 매매계약상의 체선료에 관한 규정은 의미가 없는 것이라는 따라서 강제할 수 없는 것이라는 점을 알고 있거나 또는 알고 있었어야 하는 것으로 추정된다. 어느 경우에서든, 용선계약상의 체선료 조항을 매매계약에 편입하였다는 착각이 있었고, 따라서 두 계약은 상호간에 연관성이 없으며, 매도인인 용선자는 불일치하는 조항에 대한 대가를 지급하여야 했다.

그러나 매매계약과 용선계약 간의 불일치에 관한 책임을 단정적으로 매도인 측으로 돌릴 수 없는 경우도 있다. *Grill & Duffus v. Roinda* 사건<sup>30)</sup>에서 원고는 네 건의 연속매매 중 두 번째의 거래자인 CIF 계약의 매도인이었다. 매도인은 용선자로부터 물품을 구입한 후 이를 양화율을 두고 있으나 용선계약상의 체선료 조항을 편입한 매매계약에 따라 매수인에게 판매하였다. 분쟁은 매매계약에서의 체선료에 관한 것이었으며, 매수인의 보증인이 패소하였다.<sup>31)</sup> 매도인인 원고와 그의 매수인

28) “demurrage/half despatch on unloading at the rates indicated in the charterparty for Buyer’s account”.

29) 본건에서 Megaw 판사는 다음과 같이 언급하였다. “The relevant charter-party contains no provision for demurrage on unloading and no rates for demurrage. So the buyers’ case was really perfectly simple: never mind how long the time was that was occupied and whether or not that involved not complying with the ‘average rate of discharge’ laid down in the first sentence [of the discharge clause in the sale contract]: having regard to the fact that the sellers had chosen-no doubt for their own good purposes-to enter into a contract with shipowners, namely the time charter-party, which did not involve any provision for demurrage nor indicate any rates for demurrage, there was nothing to be paid. In my judgement it is as simple as that; and that contention is right.”(*Ibid.*, p. 411).

30) [1994] 2 Lloyd’s Rep. 67.

31) 보증서 상의 보증인의 지급의무는 매수인이 매매계약에 따라 매도인에게 체선료를 지급할

간에 매매계약이 체결된 때에는 아직 용선계약이 체결되지 않았다. 그러나 Clarke 판사는 당연히 매매계약 체결 시에 선박은 합의된 양화항으로 항해할 것이며 또 체선료는 명시된 비율이 될 것이라는 점에 대한 선주와 용선자 간의 합의가 있었다고 보았다. Clarke 판사는 이 점과 관련하여 다음과 같이 기술하고 있다. “관련 용선계약이 진정한 상업적 합의라는 전제로, 본인은 매매계약이 체결된 때 용선계약이 준비되지 않았다는 것이 문제로 되거나 또는 사실 체선료율이 용선자와 선주 간의 고정된 합의에 달려 있었다고는 생각하지 않는다.”<sup>32)</sup> 결과적으로 매매계약에 언급된 용선계약이 매매계약이 체결된 때에는 존재하지 않았다는 사실에도 불구하고, 원고인 매도인은 매매계약에 의해 자신의 매수인으로부터 체선료를 회수할 수 있었다. 매도인은 그가 매매계약을 체결했을 때 용선계약이 체결된 정확한 시기를 알지 못했으며, 더욱이 합리적으로 알 수도 없었다. 반면에 매수인은 자신의 매매계약이 자신에게 일정한 비율로 양화할 의무를 부담시키고 있다는 점을 익히 알고 있었다. Clarke 판사는 매수인의 명백한 양화의무 위반에 대해 매도인이 배상을 받지 못할 이유가 없다고 보았다.

이상 두 사례를 통하여 다음과 같은 사실을 알 수 있다. 먼저, 용선자가 단순히 용선계약상의 체선료 조항을 매매계약에 편입하는 것만으로는 충분한 보호를 받지 못한다. 사실 용선계약 자체가 체선료에 관한 책임을 부과하고 있지 않을 경우에 매매계약에서 체선료라는 용어를 사용하는 것은 구제를 배제하는 효과를 가질 수 있다. 다음으로, 법원은 매매계약을 통하여 지연에 대한 배상을 구하는 당사자가 매매계약상의 체선료 조항과 용선계약상의 체선료 조항 간의 불일치에 대해 책임을 져야 하는 자가 용선자가 아닌 경우에 보다 융통성 있는 접근방법을 취할 것으로 보인다.<sup>33)</sup>

## 2. 용선계약과는 독립적인 체선료율

매매계약과 용선계약의 두 계약에 있는 조항들 간의 모든 불일치가 부주의에 기인하는 것은 아닐 것이다. 예컨대, 용선 시장에서는 취약하지만 상품 시장에서는 강한 일방 당사자는 용선계약에서 합의된 체선료율보다 CIF 계약에서 보다 높은 체선료율을 규정함으로써 용선계약상의 체선료에 대한 충격을 감소시키면서 판매

---

의무가 있는지의 여부에 달려 있었다.

32) *Ibid.*, p. 73.

33) *Debattista C.*, *op. cit.*, p. 516.

된 상품에 대한 이익을 증가시키는 것이 가능하다는 것을 알 수 있다.<sup>34)</sup> 용선계약에서보다 매매계약에서 먼저 정박기간이 종료되고 체선료가 개시된다면 마찬가지로의 결과가 나온다. 어느 경우에서든 CIF 계약의 매도인은 자신의 용선계약에서보다 더 많은 체선료를 회수할 수 있으며, 이는 자신의 매매계약에 의해 초과이익을 달성하는 것이다. 반대의 경우도 역시 발생할 수 있는데 이는 초과손실을 낳을 것이다. 용선계약에서 높은 체선료율을 부담하는 약자인 용선자는 매수인이 주도하는 시장(buyer's market)에서는 CIF 계약에서 자신의 매수인과 보다 낮은 체선료율을 명시하고 있다는 것을 알게 될 것이다. 이러한 결과는 매매계약상의 LD 조항이 용선계약상의 LD 조항과는 독립적이라는 점과 매도인과 매수인 간으로서 체선료의 회수를 규정하고 있는 매매계약상의 조항이라는 기본적인 전제에서 나온다. 따라서 *Houlder Bros. v. Commissioner of Public Works* 사건<sup>35)</sup>에서, 귀족원(House of Lords)은 CIF 계약의 매도인이 자신의 용선계약에 따라 책임을 져야 하는 체선료보다 더 많은 체선료를 자신의 매매계약에 따라 회수할 수 있다고 판시하였다. Atkinson 경은 “CIF 계약의 매도인이 그 계약상의 체선료 조항을 통하여 자신을 위해 이익을 확보할 수 없을 것이라는 법의 규칙은 없다”고 하였다.<sup>36)</sup>

### 3. 연속매매에서 여타 계약과의 독립성

매매계약상의 LD 조항은 용선계약상의 LD 조항과 독립적일 뿐만 아니라 연속매매의 전후 계약인 다른 매매계약상의 LD 조항과도 독립적이다. *The Adolf Leonhardt* 사건<sup>37)</sup>에서 네 건의 연속매매 중 세 번째인 FOB 계약의 매수인은

34) 매매계약이 용선계약에서 이미 합의된 것보다 더 높은 체선료율을 명시하고 있을 경우, 매매계약상의 체선료 조항은 벌칙조항(penalty clause)으로 강제할 수 없다는 점에 대해 다툼의 여지가 있을 수 있다는 점이 주장되었다(H. Tibergh, *Law of Demurrage*, 4th edition, Sweet & Maxwell, 1994, p. 666). 이러한 주장이 유지될 수 있기 위해서는 두 비율 사이의 폭이 상당히 커야 할 필요가 있다는 견해가 있다(Debattista C., *op. cit.*, p. 517).

35) [1908] A.C. 276.

36) [1908] A.C. 276, 291. 최근의 싱가포르 고등법원의 판결인 *Profindo Pte Ltd. v. Abani Trading Pte Ltd.* 사건([2013] SGHC 10, [31] (District Court Appeal No. 5 of 2012))에서 CFR 계약의 매도인은 자신이 선주에게 지급한 US\$8,200 만(선주가 매도인에게 청구한 체선료는 이 보다 훨씬 많았지만, 매도인이 선주와 교섭 후 지급한 금액임) 매수인에게 손해배상으로 청구하였다. 그러나 동 계약의 LD 조항에 따르면 매수인이 부담하여야 할 체선료는 US\$10,637이었으며, Judith Prakash 판사는 원칙적으로 매도인은 선주에게 실제로 지급한 금액보다 많은 금액의 체선료를 매수인으로부터 회수할 수 있었다고 판시하였다(Todd, P., *op. cit.*, p. 154; Awofeso, A., “New laytime and demurrage considerations under sale contracts”, *Shipping & Trade Law Vol. 13, No. 1, Jan./Feb. 2013*, pp. 1~3).

“Demurrage/Despatch as per C/P”란 문언이 있는 Centrocon 용선계약서에 의하여 기간을 계산한다고 규정하고 있는 매매계약에 따라 자신의 매도인에게 체선료를 청구하였다. Staughton 판사는 매매계약에 편입된 Centrocon 용선계약서의 동맹파업 조항은 매도인의 매수인에 대한 체선료 책임을 면제시킨다는 근거에서 매수인의 체선료 청구를 기각하였다.

물론 연속매매에서 두 당사자들이 그들 간의 매매계약에서 체선료 지급의무를 연속매매에서의 다른 계약에 의한 체선료의 발생 또는 회수를 조건으로 한다는 것을 합의하는 것은 가능하다. 따라서 예컨대, 연속매매에서 CIF 계약의 매수인은 실제로 자신의 후속 매수인으로부터 체선료를 회수하는 범위 내에서만 자신의 매도인에게 체선료를 지급할 것임을 명시함으로써 자신의 매도인에 대한 체선료 책임을 보호할 수 있다. 그러나 연속매매에서 개별계약상의 LD 조항의 독립성은 너무나 철저한 것이어서 그러한 효과를 가져 오기 위해서는 극히 명확한 문언을 둘 필요가 있다. *The Ama Uglen* 사건<sup>38)</sup>에서 CIF 계약의 매수인은 자신의 구매계약에서 용선계약에 따라 그러나 자신의 후속 매수인으로부터 “회수할 수 있는(can be recovered) 금액의 범위 내에서” 자신의 매도인에게 체선료를 지급할 것임을 합의하였다. 매수인은 “회수할 수 있는”이라는 문언은 “회수되는(is recovered)”이라는 의미로 해석되어야 하며 그리고 매수인은 자신의 후속 매수인으로부터 체선료를 회수하지 못하였기 때문에 매도인에 대한 체선료 책임이 없음을 주장하면서 매도인의 체선료 클레임을 반박하였다. 항소법원은, 전원일치로 매도인의 승소 판결을 하면서, “회수할 수 있는”이라는 문언을 “상당한 주의를 기울여(with the exercise of due diligence) 회수할 수 있는”이란 의미로 해석하였다.<sup>39)</sup> 매수인은, 자신의 후속 매수인에 대해 적극적으로 체선료 클레임을 추구함이 없이 단순히 체선료 클레임만을 제기함으로써, 상당한 주의를 기울이지 않았으며 따라서 주매매계약에 따라 매수인은 매도인에 체선료를 지급하여야 하였다.<sup>40)</sup>

37) [1986] 2 Lloyd's Rep. 395.

38) [2001] 1 Lloyd's Rep. 512.

39) *The Ama Uglen* 사건에서의 항소법원의 판결은 *Socap International v. Marc Rich* ([1990] 2 Lloyd's Rep. 175) 사건에서의 Saville 판사의 판결을 고려하였는데, Saville 판사는 그 판결에서 다음과 같이 판시하였다. “... a clause in an f.o.b. contract restricting the buyer's right to demurrage from the seller 'to the extent that Seller is able to recover such demurrage from his Supplier' should be construed to mean that the buyer could only recover demurrage from the seller if the seller actually 'recovers' demurrage from his seller and that as he had not, neither could the buyer.”

40) Debattista C., *op. cit.*, pp. 517-518.

## IV. 매매계약상의 LD 조항과 용선계약과의 연관성

제3장에서 매매계약상의 LD 조항은 단순히 용선계약상의 손해를 용선자에게 배상할 의무라기보다 독립적인 의무를 구성한다고 보았다. 본 장에서는 매매계약상의 LD 조항과 용선계약의 원칙 간의 연관성을 고찰하고자 한다. 특히 매매계약상의 LD 조항을 적용함에 있어서 용선계약상의 LD 조항의 해석을 둘러싸고 발전해 온 판례법들을 적용하여야 하는지의 여부에 관한 문제가 있다. 이 문제와 관련된 여러 사례에서 다음과 같은 네 가지의 상이한 그러나 내용적으로 연관된 쟁점들을 낳고 있다. 첫째, 매매계약에서 정박기간의 개시 시점을 결정함에 있어서, 정박기간은 선박이 도착하자마자 개시되는가? 그리고 적재항 또는 양화항에서의 혼잡의 위험은 매매계약에 따라 용선자로부터 그의 상대방 당사자에게 이전되는가? 둘째, 매매계약이 양화준비통지를 규정하고 있을 때, 정박기간은 용선계약에 따라 선장이 양화준비통지를 유효하게 주었을 때 또는 물품을 현실적으로 매수인이 이용 가능한 상태로 두었을 때에만 개시되는가? 셋째, CIF 계약에서 매도인의 적재의무가 예컨대, 매수인으로부터 신용장의 접수와 같은 선행조건이 있는 경우에, 선행조건이 충족되지 않은 경우에도 불구하고 정박기간은 개시될 수 있는가? 마지막으로, 매매계약상의 체선료 조항은 지연에 따른 손해와 관련한 구체전반을 포괄하고 있는가? 이하에서는 이러한 점에 관하여 고찰한다.

### 1. 정박기간의 개시시점

용선계약이 적재나 양화장소로 특정의 항구를 지정하고 있는 경우, 적재나 양화준비통지의 제공을 명시하고 있는 용선계약상의 조항을 조건으로 해서, 정박기간은 선박이 합의된 장소에 도착할 때 즉, 선박이 지정된 항구에 도착하자마자 개시된다. 결과적으로 그 항구의 정확한 경계가 선주와 용선자 간의 주요 쟁점이 되고 있다. 즉, 선박의 도착과 용선자의 이해관계가 되는 실질적인 접안 사이에 소요된 일정한 시간이 용선계약에서 합의된 정박기간에 포함되어 선주의 체선료 수입이 시작되는 시간이 앞당겨지는가 하는 점이다. *Ets Soules v. Intertradedex* 사건<sup>41)</sup>에서 지정된 항구에의 선박의 도착과 그 접안 사이의 혼잡의 위험을 부담할 당사자에

41) [1991] 1 Lloyd's Rep. 378, 383.

관한 문제가 용선계약상의 선주와 용선자 간이 아니라 매매계약상의 매도인과 매수인 간에서 제기되었다. CIF free out Lorient(프랑스에 있는 항구) 조건으로 체결된 매매계약은 용선계약에 대한 언급 없이 양화와 체선료에 관한 자체의 조항을 두고 있었다. Lorient 항에 도착한 선박은 접안을 위하여 13일을 기다렸는데, 쟁점은 정박기간이 그 기간 동안 개시되었는지의 여부였다. 항소법원은 선박이 접안을 위해 기다리고 있는 동안 매수인에 대해 정박기간이 개시되지 않았음을 판시하였다.<sup>42)</sup> Neill 판사는 매매계약에서 정박기간의 개시 시점을 확정함에 있어서 가장 중요한 관점은 정박기간에 관한 용선계약의 원칙이라기보다 매매계약의 성격이 우선되어야 한다는 자신의 견해를 명백히 하였다.<sup>43)</sup>

본건은 항소법원이 매매계약상의 LD 조항을 매매계약 조항으로 정당하게 해석한 사례이다. 그러나 여기서 항소법원은 매매계약상의 양화조항이 용선계약을 참조하였거나 또는 양화준비통지를 규정하고 있는 경우 다른 결과를 낼 수 있는 여지를 남겨 두었다. 그렇지만 이러한 상황이 전혀 다른 결과를 낼 수 있는지에 관한 이유를 알기 어렵다. 즉, 용선계약상의 적재, 양화, 체선료 또는 조출료 조항을 매매계약에 편입시키는 것으로는 매매계약의 성격을 변경시키지는 않는다. 그러한 편입은 정박기간과 체선료의 산정에 필요한 수학적 가치를 제공하지만, 용선계약상의 정박기간과 체선료에 관한 원칙을 매매계약의 환경으로 이식시켜서는 아니 될 것이다. 마찬가지로, 정박기간의 개시에 관한 두 번째의 열쇄 즉, 양화준비통지의 제공을 명시하고 있는 매매계약상의 조항이 당사자들이 혼잡의 위험을 매수인 측에 부담시키기로 의도했다는 결과를 낼 수 있는 이유를 알기가 어렵다.<sup>44)</sup> 용선계약상의 “도착 선박”(arrived ships)에 관한 용어의 의미를 매매계약의 환경으로 이식하는 것은 CIF 계약을 그 성격이 전혀 다른 “항구” 또는 “부두” 매매계약 즉, 도착지매매계약으로 분류하는 결과를 낼 수 있다.

42) 몇몇 표준계약서는 정박기간은 선박이 접안될 때에만 개시된다는 점을 명백히 하고 있다. 예컨대, Argentine Centro의 표준조항은 “Loading rate. Once vessel is berthed alongside berth suitable to sellers and ready to load this parcel, sellers guarantee, provided that the vessel is able to receive, a minimum average loading rate of 500 tonnes per weather working day …”라고 규정하고 있다.

43) Neill 판사는 이 점과 관련하여 다음과 같이 언급하였다. “It is important to remember throughout that this is a contract between sellers and buyers. The contract clearly contemplates the shipment of goods but it contains no direct reference to a charter-party or to any of the provisions to be found in a charter-party relating to, for example, the tender of a notice of readiness … The natural meaning to be placed on any stipulation as to the time of discharge between seller and buyer is that the time should run from the moment the seller places the goods at the disposal of the buyer.”(Ibid., p. 388).

44) Debattista C., *op. cit.*, pp. 519-520.

## 2. 양화준비통지

*Ets Soules v. Intertradex* 사건의 요지는 매매계약에서 명시적으로 또는 용선계약으로부터의 편입에 의해 양화준비통지에 관한 조항을 두고 있지 않는 경우에 정박기간은 매도인이 물품을 매수인의 처분에 두는 순간부터 개시된다는 점이다. 또한 *Ets Soules v. Intertradex* 사건에서 매매계약이 양화준비통지에 관한 조항을 두고 있는 경우에도 정박기간은 여전히 유효한 양화준비통지가 이루어진 순간부터 개시된다는 점, 즉 혼잡의 위험은 용선자인 CIF 계약의 매도인에게 있다는 점이 주장되었다.

그러나 양화준비통지에 관한 조항이 있는 경우에도 문제는 여전히 남는다. 즉, 매매계약에서 매수인에 대한 정박기간을 개시하기 위한 양화준비통지와 관련하여, 용선계약 하에서 이루어진 통지가 유효하기 위해서는 선박이 양화준비가 되어있어야 할 필요가 있다는 의미에서 선박이 양화할 준비가 되어있는 것으로 충분한가? 아니면 무역업자들이 통상 바라는 바와 같이 물품 자체가 실제로 양화를 위해 준비되어 있어야 하는가 하는 문제이다. *Ets Soules v. Intertradex* 사건에서 Neill 판사가 “매도인이 물품을 매수인의 처분에 두는 때부터 정박기간은 개시되어야 한다”<sup>45)</sup>라고 언급한 것은, 만약 매매계약에 의한 분쟁 때문에 또는 연속매매의 경우 연속매매의 범주 내에 있기 때문에, 물품을 양화할 수 없는 상황이라면, 매매계약에서의 정박기간은 개시될 수 없다는 것을 의미한다고 보여진다. 매매계약상의 LD 조항이 독립적이라면, 양화준비통지에 관한 모든 조항들은 용선계약의 원칙에 의해서가 아니라 매매계약의 기본적인 목적에 의해 해석되어야 할 필요가 있음은 확실하다.

이 문제는 *Gill & Duffus v. Rionda* 사건<sup>46)</sup>에서 제기되었다. 본건에서 원고는 용선자가 아니면서 자신의 매매계약에 의해 자신의 매수인의 보증인에게 체선료를 청구하고 있는 CIF 계약의 매도인이었다. 매수인의 후속 계약은 신용장에 의한 대금지급을 규정하고 있었는데, 후속 매수인은 신용장 개설에 실패하였으며 이에 따라 매수인은 운송인에게 물품을 양화하지 말 것을 지시하였다. 매수인이 매매계약에서 체선료에 관한 매도인의 클레임을 반박한 근거의 하나(성공하지 못함)는 선장의 양화준비통지는 그것이 매매계약에서 유효하기 위해서는 선박이 양화준비가 되어있어야 할 뿐만 아니라 물품을 양화할 의지가 있어야 하기 때문에 유효하지

45) [1991] 1 Lloyd's Rep. 388.

46) [1994] 2 Lloyd's Rep. 67, esp. at pp. 74~78.

못하였다는 것이다. 즉, 여기서 매수인의 지시에 따라 행동하는 선박은 양화를 꺼렸고 따라서 그 통지는 유효하지 못하였다는 것이다. *Clarke* 판사는 이러한 매수인의 주장을 거절하면서, 매매계약상의 그 조항은 “선장은 무선으로 통지하는 것을 허용 받았다”는 것을 명시하고 있다는 점 즉, 이는, 매수인이 실제로 물품에 접근할 수 있었는지의 여부에 관계없이 선박이 양화준비가 되어있었다면, 용선계약에서 통상적인 방법으로 제공될 수 있고 결과적으로 유효한 것으로 간주될 수 있는 선장의 통지였다고 판시하였다.

*Gill & Duffus v. Rionda* 사건에서 *Clarke* 판사의 판결결과에 대해 논쟁하기는 어렵겠지만, 본건에 내재하는 생각과 *Ets Soules v. Intertradex* 사건에서의 항소법원의 생각 간에는 불일치하는 부분은 남아있다. 즉, *Gill & Duffus v. Rionda* 사건에서는 매수인이 물품을 수령할 수 없다는 사실에도 불구하고 왜 매수인에 대해 정박기간이 개시되며, *Ets Soules v. Intertradex* 사건에서는 그가 선박에 접근할 수 없다면 왜 그에 대해 정박기간은 개시되지 않는가? 달리 말하면, 왜 용선계약의 원칙은 정박기간의 두 가지 개시시점에 관한 기준 중 한 가지 즉, 양화준비통지의 유효성에 관해서는 기술하고 다른 기준 즉, 선박의 도착에 대해서는 기술하고 있지 않는가? 물론 *Ets Soules v. Intertradex* 사건에서는 양화준비통지에 관한 조항이 없으며 또한 이들 사례 간에 기술적인 저축이 없다는 근거에서 이들 사례들은 쉽게 구분이 된다. 그러나 매매계약상의 조항과 용선계약의 원칙 간의 연관성에 관한 기본적인 생각은 여전히 불편한 상태로 남아있다.<sup>47)</sup>

따라서 현실적으로 생각할 수 있는 방안은 무역업자들이 그들의 매매계약에 정박기간의 개시시점과 관련하여 두 번째의 기준 즉, 선박의 도착 기준을 도입할지의 여부를 고려하는 것이며, 그 도입을 고려한다면, 그러한 통지를 위한 조항은 매매계약당사자들 간의 분쟁에 대해 그러한 통지가 적합한 것이 될 경우 예상하지 못한 결과를 피할 수 있도록 준비하여야 할 것이다.

### 3. 정박기간과 적재의무

정박기간과 적재의무에 관한 문제는 매도인이 선주와 용선계약을 체결하고 있는 CIF 계약에서보다 매수인이 선주와 용선계약을 체결하고 있는 FOB 계약에서 주로 나타나고 있다. 따라서 FOB 계약의 매도인이 매매계약을 체결할 때 LD 조항을 제대로 준비하였다면 최근의 사례인 *Kronos Worldwide Ltd. v. Sempra Oil Trading* 사

47) *Debattista C., op. cit.*, pp. 520-522.



건<sup>48)</sup>에서 매도인에게 발생한 예상하지 못한 결과를 피할 수 있었을 것으로 보인다. 본건에서 Chambers 판사는 선주가 용선자에게 체선료에 관한 클레임을 제기하였다면 이에 적용하였을 것과 똑같은 방식으로 FOB 계약상의 LD 조항에 적용하였다. 본건에서 FOB 계약의 매수인은 자신의 매도인에게 체선료를 청구하였다.<sup>49)</sup> 매도인은 적재항에서의 정박기간은 매매계약에 따라 자신이 적재의무를 부담할 때에만 개시될 수 있기 때문에 정박기간은 개시되지 않았다는 근거에서 매수인의 체선료 청구를 거절하였다. 즉, 매도인은 매수인이 매매계약에 따라 해지기간(laycan)의 마지막 날까지 신용장을 개설하지 않았기 때문에, 자신은 적재할 의무가 없으며 따라서 정박기간이 개시될 수 없다고 주장하였다. 매도인이 적절한 시기에 적재할 화물을 준비하지 않았다는 사실에 영향을 받았을 것으로 보이지만, Chambers 판사는, 매도인의 적재의무에 관한 계약당사자들 간의 기본적인 계약상의 입장에 영향을 받지 않고, 매매계약상의 LD 조항에 따라 정박기간이 개시되었다고 판시하였다. Chambers 판사는 “화물을 적재할 매도인 의무의 연기는 현 상황에서 정박기간의 개시를 구성하는 것과 동의어인 것으로 생각하지 않았다. 이러한 두 가지의 상황을 같은 것으로 다루는 것은 용선계약 하에서 체선료에 관한 매수인의 의무와 신속한 신용장 개설의 실패로부터 야기되는 당사자들 간의 별도의 계약상의 입장에 관하여 허용할 수 없는 생략을 내포하고 있는 것으로 보인다.”<sup>50)</sup>고 언급하고 있다.

매매계약상의 LD 조항의 목적은 용선자가 용선계약상 선주에게 지급한 체선료를 매매계약의 상대방 당사자로부터 회수할 수 있도록 하는 것이다. 매매계약상의 LD 조항이 독립적 의무라면, 그것은 매매계약이라는 새로운 환경에 완전히 체화되어야 하며, 따라서 매매계약 당사자들이 획득하는 기본적인 계약상의 입장에 영향을 받아야 할 것이다. 이와 다른 견해는, *Kronos Worldwide Ltd. v. Senpra Oil Trading* 사건에서와 같이, 매수인이 합의한 신용장의 미개설로 아직 대금지급을 확보하지 못한 매도인에게 물품을 적재하도록 압박하기 위하여 체선료라는 도구를 사용할 수 있는 예상하지 못한 결과를 낳을 수 있다.<sup>51)</sup>

따라서 FOB 계약의 매도인이 매매계약을 체결할 때 LD 조항을 제대로 준비하지 못할 경우에, 용선계약상의 원칙이 매매계약과 관련한 기본적인 원칙에 우선해서 적용될 수도 있을 것이다.

48) [2003] EWHC 378; (2003) LMLN 610.

49) 본건에서의 원고는 사실 매도인이었다. 여기서 매도인은 매수인이 다른 매매계약에서의 다른 분쟁의 해결과정에서 지급한 총액에서 공제한 체선료에 관한 매수인의 클레임에 상응하는 금액지급을 청구한 경우이다.

50) *Ibid.*, §17.

51) Debattista C., *op. cit.*, pp. 522-523.

#### 4. LD 조항과 다른 구제방안과의 관계

용선계약상의 LD 조항에 관한 원칙들을 매매계약상의 LD 조항에 적용한다는 생각은 아마 *The Bonde* 사건<sup>52)</sup>에서 Potter 판사에 의해 가장 분명하게 채택된 것으로 보인다. 본건에서 FOB 계약은 만약 일정한 적재율에 도달하지 못하였다면 체선료 지급의무를 만회하기 위한 적재율을 매도인에게 부여하였다. 그 계약은 또한 선박이 선적기간 내에 도착되지 못한다면 매도인이 화물의 운송관련 수수료를 매수인으로부터 회수할 수 있도록 하는 조항을 두고 있었다. 매도인은 정박기간을 초과하였으며, 계약당사자들 간에 체선료 금액이 합의되고 해결되었다. 그러나 매도인은 자신의 체선료 부담을 줄이기 위하여 운송수수료 조항(carrying charges clause)에 따라 자신이 지급한 운송수수료를 매수인으로부터 회수하고자 하였다. 이에 대한 매수인의 주장은, 만약 매도인에게 운송수수료를 허용한다면, 자신은 이러한 수수료를 매도인이 야기한 일정 적재율 미달에 따른 손해로 환수할 수 있어야 한다는 것이었다. 법원의 논의는, 청구한 추가적인 손실은 선박의 사용에 관한 손해와는 다른 성격의 손해임과 정박기간 내의 적재의무에 대한 추가적인 의무의 위반으로 발생하였다는 것을 원고가 입증할 수 없는 한, 체선료는 적재나 양화 상의 지연에 따른 손해에 대해 회수 가능한 금액 전액을 청산한다는 용선계약의 원칙을 둘러싼 문제였다. 당사자들 간의 주된 논쟁점은 용선계약의 원칙이 매매계약에 적용되어야 하는지의 여부에 관한 문제였다. 매수인은, 용선계약상의 지연은 선주의 선박사용만을 불가능하게 하는 반면에, 예컨대 물품의 가격이 선화증권 상에 기재된 날짜대로 적재의 완료에 달려 있는 경우와 같이, 매도인의 적재지연은 보편적으로 훨씬 큰 여타의 상업상의 손해를 유발한다고 주장하였다. 따라서 매수인은, 용선계약의 원칙이 일단 새로운 매매계약의 환경에 이식되었다면, 용선계약의 원칙을 매매계약상의 LD 조항에 적용하는 것은 전혀 이치에 맞지 않는다고 주장하였다. Potter 판사는 다음과 같이 언급하면서 이 점에 대해 회의적이지 않았다. “... 체선료 부담에 관한 한 용선계약상의 원칙을 SGA의 원칙에 적용하는 것은 약간의 변경을 가하여 정박기간과 적재율 조항의 위반에 관한 한 당사자들의 구제에 적용하는 제한에도 적용되어야 한다.”<sup>53)</sup> 이는 용선계약상의 LD 조항의 해석과 적용에 관하여 법원에 의해 발전되어온 원칙들을 매매계약 조항에 적용시키는 판례의 경향에 관한 가장 명확한 예시임을 보여주고 있다.

52) [1991] 1 Lloyd's Rep. 136.

53) *Ibid.*, p. 143.

## V. 결 론

용선자인 매매계약의 일방 당사자가 상대방 당사자의 적재나 양화의 지연으로 선주에게 지급한 체선료를 상대방 당사자로부터 회수하기 위해서는 매매계약상에 반드시 LD 조항을 두어야 할 것이다. 매매계약상의 LD 조항은 용선계약상의 이에 상응하는 조항들에 대해 독립적인 지위를 가진다. 따라서 매매계약상의 LD 조항은 용선계약의 종속물로서가 아니라 매매계약상의 조항들로 해석되고 적용되어야 할 것이다. 즉, 매매계약상의 LD 조항의 해석은 용선계약상의 원칙이 아니라, CIF 계약과 FOB 계약의 매도인과 매수인의 계약상의 의무와의 연관성에 따라 해석되어야 한다. 이러한 의미에서 용선자인 매매계약의 일방 당사자가 상대방 당사자와 매매계약을 체결할 때 LD 조항을 준비함에 있어서 많은 것이 함축되어 있다.

매매계약 당사자들은 LD 조항을 통하여 정확히 무엇을 원하는가를 명확히 해 둘 필요가 있다. 매매계약 당사자들은 이러한 점과 여러 사례들의 결과를 유념하여 다음과 같은 실질적인 의문점에 대처할 수 있는 LD 조항을 준비하여야 할 것이다. 첫째, 매매계약에서의 적재와 양화기준을 동업자나 동업자협회의 표준계약서에 둘 것인가? 아니면 적재와 양화기준을 매매계약을 체결할 때 임의적인(ad hoc) 교섭으로 남겨 둘 것인가? 둘째, 적재 또는 양화기간이나 그 비율, 체선료 및 조출료를 포괄할 수 있도록 적재나 양화기준이 가능한 한 완전한가? 아니면 다른 문제들은 “용선계약에 따름”과 같은 문언에 의해 규율되도록 남겨두면서 특정의 문제에 대해서만 명확히 규정하면 충분한가? 셋째, 적재나 양화준비통지에 관한 명시조항의 편입은 매도인과 매수인 간에서 정박기간의 개시시점과 관련하여 예측 가능한 역할을 하는가? 넷째, 매매계약에서의 적재와 양화기준을 실제로 “LD 조항”으로 부를 수 있는가?

## 참 고 문 헌

- 양영환 · 최명국, 무역매매론, 박영사, 1994.
- 오세창, “Incoterms<sup>®</sup> 2010 Rules의 문제점과 대안”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011. 8.
- 최명국, “인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점”, 무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회, 2011. 2.
- \_\_\_\_\_, “선적지매매계약에서 채선료의 부담책임에 관한 연구-편입조항에 관한 영국관습법을 중심으로-”, 무역상무연구 제62권, 한국무역상무학회, 2014. 5.
- Awofeso, A., “New laytime and demurrage considerations under sale contracts”, *Shipping & Trade Law Vol. 13, No. 1*, Jan./Feb. 2013.
- Bridge, M., et. al., *Benjamin’s Sale of Goods*, 8th edition, Sweet & Maxwell, 2010.
- Cooke, J., et. al., *Voyage Charters*, 2nd edition, Informa, 2001.
- D’Arcy, L., et. al., *Schmitthoff’s Export Trade-The Law and Practice of International Trade*, Sweet & Maxwell, 2000.
- Davies, D., *Commencement of Laytime*, 3rd edition, Informa, 1998.
- Debattista, C., “Laytime and demurrage clauses in contracts of sale-links and connections”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 4, 2003. 11.
- Deniz Celik, D., “Incorporation of charterparty clauses into international sale contracts on shipment terms”, *European Transport Law*, No. 5, 2013.
- ICC, *Incoterms<sup>®</sup> 2010 rules for the use of domestic and international trade terms*, ICC Publication No. 715E, 2010.
- Sasson, David M., *CIF and FOB Contracts*, 4th edition, Sweet & Maxwell, 1995.
- Schofield, J., *Laytime and Demurrage*, 6th edition, Routledge, 2011.
- Tiberg, H., *Law of Demurrage*, 4th edition, Sweet & Maxwell, 1994.
- Todd, P., “Laytime and Demurrage Provisions in Sale Contracts”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, 2013. 5.

## ABSTRACT

### **A Study on the Laytime and Demurrage Clauses (LD Clauses) in Contracts for the International Sale of Goods**

Myung-Kook CHOI

The fact that one of the parties to the sale contract has had to pay demurrage to the shipowner under LD clauses in the charterparty does not of itself mean that he can recover that loss from his sale counterparty under the sale contract: the route to such recovery is through express clauses in the sale contract itself. LD clauses in a sale contract stand free and independent of their counterparts in the relevant charterparty. LD clauses in a sale contract should be construed and applied as clauses in sale contracts, not as adjuncts to charterparties. Their interpretation should therefore be coloured not by decisions on laytime and demurrage in charterparties, but by their relationship to the contractual duties of CIF and FOB sellers and buyers. The results discussed here have implications for the drafting of LD clauses in sale contracts.

If unwelcome surprises are to be avoided, it seems to be advisable to start from the principle: what exactly do traders want or need in LD clauses. They need a clause which covers them against charterparty losses where those losses are the result of delay caused by the counterparty to the sale contract. The parties to the sale contracts are well advised to prepare LD clauses concentrating on that purpose and bearing in mind the following questions. First, should the loading and discharge code in the sale contract appear in traders' or trade associations' standard terms and conditions or should they be left to ad hoc negotiation in contract sheets? Second, should that code be as complete as possible, covering loading or discharge periods or rates, demurrage and despatch, or is it enough for only some of those matters to be covered explicitly, leaving other matters to be governed "as per charterparty"? Third, does the introduction or incorporation of a stipulation for the giving of a notice of readiness make the start of laytime more or less predictable as between seller and buyer? Finally should a loading and discharge code in a sale contract actually be called a "laytime and demurrage clauses"?

Keywords : LD Clauses, Charterparty, Laytime, Demurrage, FOB Contract, CIF Contract