

法學碩士 學位論文

碇泊期間과 滯船料의 算定基準에 관한 研究

- 英國 判例法을 中心으로 -

A Study on the Standard of Deciding the
Calculation of Laytime and Demurrage

指導教授 黃錫甲

2002年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

金 亨 洙

本 論 文 을 金 亨 洙 의 法 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함

委 員 長 鄭 暎 錫 (印)

委 員 申 鍾 澈 (印)

委 員 黃 錫 甲 (印)

2001年 12月 日

韓 國 海 洋 大 學 校 大 學 院

海 事 法 學 科

金 亨 洙

- 目次 -

Abstract

第1章 序論	1
第1節 研究의 目的	1
第2節 研究의 方法 및 範圍	3
第2章 碇泊期間과 滯船料의 概念	4
第1節 碇泊期間의 概念	4
1. 碇泊期間의 意義	4
2. 碇泊期間의 設定方法	5
第2節 滯船料의 概念	7
1. 滯船料의 意義 및 法的 性質	7
(1) 滯船料의 意義	7
(2) 滯船料의 法的 性質	8
2. 滯船料와 滯泊賠償金	9
3. 滯船料와 早出料	11
第3章 碇泊期間의 算定基準	13
第1節 碇泊期間의 開始要件	13
1. 目的地에 到達(着船)	13
(1) 船席傭船契約	14
(2) 도크傭船契約	15
(3) 港傭船契約	15
2. 船積·揚陸 準備의 完了	21
(1) 法的 準備完了	21
(2) 物理的 準備完了	22
3. 準備完了通知	23
(1) 通知의 目的	24
(2) 通知의 內容	25

(3) 通知의 相對	26
(4) 通知의 方法	26
(5) 通知의 時期 및 場所	27
(6) 通知의 送達	27
(7) 通知의 效果	28
4. 猶豫期間의 經過	28
第2節 碇泊期間 開始의 變更	30
1. “Whether in berth or not” 約款	31
2. “Time lost in waiting for berth” 約款	33
3. “Whether in port or not” 約款	35
4. “In regular turn” 約款	35
第3節 碇泊期間의 中斷	36
1. 不可抗力에 의한 中斷	36
2. 當事者의 特約에 의한 中斷	37
3. 港의 慣習에 의한 中斷	39
4. 海上運送人의 過失에 의한 中斷	39
第4節 碇泊期間의 算定	40
1. 確定 碇泊期間의 算定	40
(1) 船積·揚陸期間을 分離하여 計算하는 경우	40
(2) 船積·揚陸期間을 平均 또는 通算하는 경우	49
2. 不確定 碇泊期間의 算定	51
(1) 慣習的 빠른 荷役	52
(2) 船舶이 受領/引渡할 수 있는 만큼 빨리	53
第4章 滯船料의 算定基準	55
第1節 滯船料의 發生要件	55
1. 전혀 船積 또는 揚陸하지 않은 경우	55
2. 運送物의 一部分만 船積 또는 揚陸된 경우	56
3. 不可抗力으로 船積 또는 揚陸이 不可能한 경우	57
第2節 滯船料의 算定	57
1. 滯船期間의 開始	57

2. 滯船期間의 길이	57
3. 滯船期間의 算定	58
4. 滯船料의 算定	60
第3節 滯船料의 支給	62
1. 滯船料의 支給時期	62
2. 滯船料의 支給債務者	62
(1) 船積港에서의 支給債務者	63
(2) 揚陸港에서의 支給債務者	63
第4節 滯船料 債權의 擔保	67
1. 法定 留置權	67
2. 約定 留置權	69
第5章 結論	71
參考文獻	75

A Study on the Standard of Deciding the Calculation of Laytime and Demurrage

By Kim Hyung-Su

*Department of Maritime Law
The Graduate School of Korea Maritime University
Pusan, Korea*

Abstract

The purpose of this paper is to describe the legal problems on the standard of deciding the calculation of laytime and demurrage under the voyage charter.

In the Charterparty Laytime Definitions 1980, Laytime means the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the ship available for loading/discharging without payment to the freight.

If loading or discharging is not completed within the time allowed, then the shipowner is entitled to be compensated for the extra time taken. In the Charterparty Laytime Definitions 1980, demurrage means the money payable to the owner for delay for which the owner is not responsible in loading and/or discharging after the laytime has expired. The difference between demurrage and damages of detention, which is distinguished in maritime affairs in the United Kingdom. In this paper, both concepts are considered as a demurrage comprehensively. If loading or discharging is completed within the laytime allowed, then if so provided for in the charter, despatch will be usually payable in respect of all time saved. Where despatch money is payable, it almost always is at half the demurrage rate.

To commence laytime, normally three conditions must be satisfied before the charterer can be required to start loading or discharging. First, the ship must have arrived at the destination specified in the charter. Voyage charters are divided into berth, dock and port charters. Berth and dock charters on the whole create few problems, since it is comparatively easy to say whether a vessel has reached its berth or dock. The port charter, however, is more difficult. Until the decision of the Court of Appeal in *Leonis Steamship Co v. Rank*, the law was in some

confusion, but in that case the court held that in a port charter, the specified destination was reached when the vessel arrived in the commercial area of the port and not as some of the earlier cases had suggested when the vessel actually arrived in berth. Later, difficulties arose in deciding what the Court of Appeal had meant and what factors had to be taken into account before it could be decided whether the usual waiting place was within the commercial area of the port. These were resolved by the House of Lords in *The Johanna Oldendorff*, where Lord Reid laid down.

"Before a ship can be said to have arrived at a port she must, if she cannot proceed immediately to a berth, have reached a position within the port where she is at the immediate and effective disposition of the charterer."

The presumption is that if the vessel concerned is at a place where waiting ships of that type usually lie and this is within the port, then she is at the 'immediate and effective disposition of the charterer'.

Second, the ship must be ready and in a fit condition to receive or discharge her cargo. It is decided on the basis of commercial sense whether the ship is ready in the aspects. Third, where required, notice of her readiness must have been given to the charterer. In the absence of an express provision to the contrary, however, this last requirement only applies at the first load port under English Common law. Where these conditions have been met the vessel is an Arrived ship and subject to the expiry of any period prescribed in the charter laytime begins to run.

It is, however, open to the parties to advance the time when laytime commences or to provide in some other way for time to count earlier than would be the case under the normal rules. In the case of a berth charter, the parties may agree that time should count "whether in berth or not", thus advancing commencement of time when the delay is due to congestion. Similarly, the parties may wish to allow time to start as soon as the vessel ceases to be underway, even if still outside the port limits.

Once laytime commences, it will not be interrupted unless otherwise agreed. But it is possible that actual loading or discharging operation would be interrupted due to owners' fault or the third's action which is beyond the control of the contractual parties. If charterers commit a fault and cargo operation is interrupted, then laytime is continued on behalf of owners and contrarily owners commit a fault and cargo operation is interrupted, then laytime is interrupted on behalf of

charterers. A difficult problem to solve is that the interruption of cargo operation is caused by the action of the third party or force majeure. To settle this kind of problem, some specific clauses have been usually incorporated into the relevant charterparty.

Once commenced, laytime will continue to run until loading(or discharging) has been completed, or until it expires, if these operations are not finished earlier. The laytime allowed may be a single period covering both loading and discharging, or the charter may provide for separate calculations for each. In the event of the latter, provision may be made for the transfer of unused laytime from loading to the time allowed for discharge, or vice versa. The different methods by which this can be achieved are referred to as averaging and reversing.

A charter may either provide a specific duration for demurrage or more commonly just provide for a demurrage rate, leaving the period unspecified.

A phrase much used with regard to demurrage is "once on demurrage, always on demurrage". What this is intended to signify is that demurrage is payable on a running day basis, and that laytime exceptions do not apply once demurrage commences. Liability for demurrage rests with the charterer and even if the terms of the charter are effectively incorporated into the bills of lading issued under the charter. But it is controversial about the relationship among receivers and holders of bill of lading when they are more than one person. However, one way in which the receiver may be made liable for demurrage, particularly demurrage at the discharging port, is by the grant of an express lien on the cargo in favour of the shipowner. Lien has two kinds - contractual lien which admitted under special contract between two parties and legal lien which is prescribed by the law for the auction.

Because there are just a few relevant articles for this field in Korea, it is insufficient to settle a dispute on laytime and demurrage. Considering the shipping power of Korea in the world, it is necessary to legislate more detailed articles

第1章 序論

第1節 研究의 目的

우리 商法은 海上運送契約을 海上物件運送契約과 海上旅客運送契約으로 나누고 있다. 그리고 海上物件運送契約은 航海傭船契約(voyage charter), 定期傭船契約(time charter) 및 個品運送契約(contract of affreightment-COF)으로 分類하고 있다.

定期傭船契約에 있어서는 처음부터 期間이 確定되어 있고, 契約內容이 그 期間동안 船舶의 提供 및 利用을 許容한다는 것 뿐이므로, 傭船者가 約定期間을 渡過해서까지 反船(redelivery)을 遲滯한 때에는 結果적으로 滯船(反船遲滯)의 問題가 生길 수 있으나, 이러한 경우에도 傭船期間內에서는 傭船者의 自由裁量으로 船舶의 航海期間과 碇泊期間을 利用할 뿐이므로, 海上運送人으로서는 아무런 利害關係가 生기지 않는다. 個品運送契約 또한 一定한 航海區域에 있는 여러 港을 計劃된 運航表에 따라서 定期的으로 航海하는 定期船 運送에서 一般的으로 利用하는 契約으로서 定期傭船契約의 特質을 지닌다고 볼 수 있다.

그러나 航海傭船契約은 否定期 運航의 典型的인 運送形態로서 期間을 定함이 없이 特定の 航海를 單位로 船舶을 傭船한다. 이 경우 海上運送人은 傭船料의 代價로서 船積한 後에 揚陸港까지 가능한 한 빨리 航海를 完了할 直航義務와 運送物을 船積 또는 揚陸하기 위해 船舶을 特定港에 約定된 碇泊期間(許容碇泊期間)동안 碇泊시킬 義務를 負擔한다. 반면, 積·揚荷 作業은 傭船者의 責任下에 이루어진다. 따라서 各 港口의 特殊한 事情, 날씨 또는 傭船者의 努力 如何에 따라 船積 또는 揚陸을 完了하는데는 豫想밖의 많은 時間이 所要되기도 하는데, 이러한 경우 航海傭船에 있어서는 運送物의 船積 또는 揚陸의 遲滯에 의하여 船舶이 豫定된 碇泊期間(約定碇泊期間)을 超過하여 碇泊하게 되는 滯船의 問題가 生기게 된다.

그러므로 傭船者는 契約締結時 運送物의 船積 또는 揚陸을 위한 碇泊期間을 가능한 한 길게 利用할 수 있도록 定하여 두고, 그 期間동안 荷役作業을 가장 便利하고도 經濟적으로 有利한 速度로 行하여 荷役期間을 節約하고, 그 節約된 期間에 대한 早出料를 請求함과 同時에 超過碇泊에 대한 滯船料의 支給을

積極 回避하려 할 것이다. 따라서 傭船者로서는 許容碇泊期間을 定함에 있어, 그 設定方法·길이·그 期間의 停止와 中斷의 事由·算定方法 등으로부터 나아가 超過碇泊期間에 대한 滯船料에 관한 事項은 매우 重要한 關心事라 할 수 있다.

이와 같이 碇泊期間과 그에 따른 特殊한 問題는 契約當事者의 利害가 對立되는 部分이다. 게다가 오늘날 船舶의 航海速度는 점점 빨라져 航海時間은 더욱 短縮되고 있으나, 全世界 海運物動量의 增加로 인해 船舶의 輻輳와 港口의 施設未備 등으로 荷役에는 相對的으로 많은 時間이 所要되며, 여기에 날씨, 勞動爭議 등에 의해서 荷役作業은 더욱 遲滯되게 되는 바, 이러한 要因들은 碇泊期間과 滯船料에 關連한 海上運送人과 傭船者 등의 利害關係를 더욱 尖銳하게 對立하게 하고 있다.

한편 傭船契約에 관한 用語의 解釋을 둘러싸고 海上運送人과 傭船者의 紛爭을 豫防하고자, 1980年 빔코(BIMCO), 國際海法會(CMI), 國際海運仲介人과 代理人 全國總聯合(FONASBA) 그리고 英國海運 總評議會(GCBS)가 傭船契約用語의 定義를 統一시킨 解釋基準을 定하여 「1980年 傭船契約의 碇泊期間 定義規定」(The Charterparty Laytime Definitions 1980 ; 以下 「1980年 定義案」이라 함)을 制定하였다.¹⁾

「1980年 定義案」制定 以後, 數年동안 이 定義案이 實務에서 어떻게 適用되어 왔는지 그리고 航海傭船契約書에 어느 정도 插入되어 使用되어졌는가를 檢討·分析한 後, 修正·補完하여 새로운 定義案인 「航海傭船契約의 碇泊期間 解釋規則 1993」(Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993 ; 以下 「VOYLAYRULES 93」이라 함)을 制定하였다.

本 研究에서는 現在 實務上 널리 使用되어지고 있는 「1980年 定義案」의 解釋規則에 따르고, 다만 「VOYLAYRULES 93」에서 意味上 큰 變化를 보인 “Weather working day”와 “Whether in berth or not” 등에 대해서는 簡略하게 比較·分析하고자 하였다. 따라서 本 研究에서는 먼저 碇泊期間과 滯船料에 관한 用語解釋을 「1980年 定義案」을 中心으로 把握하여 研究의 基礎를 마련한 후, 이와 關連한 英國의 判例와 우리나라 商法을 檢討하여 整理함으로써 海上運送人과 傭船者 사이에 發生할 수 있는 紛爭을 豫防하고 解決하는데 그 目的이 있다. 나아가 우리 商法의 改訂時에 碇泊期間과 滯船料에 대한 未洽한

1) 朴容燮, 「海商法論」(서울 : 螢雪出版社, 1998), 468쪽 參照.

規定을 補完하는데 寄與하고자 한다.

第2節 研究의 方法 및 範圍

本 研究는 傭船契約書中에 使用된 用語의 意味를 明確하게 함으로써, 解釋에 따른 紛爭을 未然에 防止하고자 實務上 널리 使用되어지고 있는 「1980年 定義案」과 우리나라 뿐만 아니라 거의 모든 海運國家들이 準據法 및 管轄國으로 하는 英國의 判例를 주된 參考 內容으로 하여 判例의 動向 및 學界 權威者의 主張을 살펴보고, 이와 더불어 海運業界의 實務的인 去來形態를 살펴보고, 가능한 한 現在의 海運實務에서 重要性이 認定되고 또한 研究가 必要한 部分에 대해 論하고자 하였다.

第1章 序論에서는 本稿의 研究背景과 目的을 敘述하였고, 第2章에서는 碇泊期間과 滯船料의 概念에 대하여 살펴본다. 本 章에서는 碇泊期間의 意義와 設定方法에 관해 그리고 滯船料의 意義 및 法的 性質에 관해 考察한 다음, 滯船料와 滯泊賠償金 그리고 早出料에 대한 比較概念을 살펴본다. 第3章에서는 碇泊期間의 開始要件을 먼저 考察한 다음, 碇泊期間의 開始의 變更과 中斷 그리고 算定條件에 관한 特別約款에 대해서 살펴보고, 第4章에서는 滯船料의 算定基準에 관한 一般的인 考察로서, 먼저 滯船料 發生要件에 대해 살펴보고 滯船料의 算定基準이 되는 滯船期間과 滯船料의 支給에 관해서 그리고 滯船料 債權의 擔保로서 法定 留置權과 約定 留置權에 대해서 살펴본다. 끝으로 第6章에서는 結論으로 本文에서 上述한 碇泊期間과 滯船料에 關聯된 主要 問題에 대하여 論理的 妥當性を 살펴보고 그 對應策을 摸索해 본다.

第2章 碇泊期間과 滯船料의 概念

第1節 碇泊期間의 概念

1. 碇泊期間의 意義

「1980年 定義案」에서는 碇泊期間(laytime)을 다음과 같이 定義하고 있다.
“碇泊期間이라 함은 合意된 運賃 이외에 追加支給 없이 海上運送人이 船舶을 船積/揚陸에 利用하게 하고 또한 계속 利用할 수 있게 하는 동안의 當事者 사이에 合意된 期間을 意味한다”(“LAYTIME” means the period agreed between the parties during which the owner will make and keep the ship available for loading/discharging without payment additional to the freight).

英國의 判例에서도 “運送物의 船積과 揚陸에 所要될 時間은 明示的 또는 默示的으로 規定하여야 한다. 만일 明示的 規定이 없다면, 法에서 默示的으로 認定된 相當한 期間을 말하거나, 法 또는 當事者가 確定한 期間을 말한다. 이 期間 동안에는 備船者는 船舶 使用料를 支給하지 않고서, 運送物의 船積 또는 揚陸을 위해서 船舶을 自由롭게 使用할 수 있다”라고 判示²⁾하여 碇泊期間의 概念을 確立시켰다.

備船者는 海上運送人의 船積 또는 揚陸準備完了가 通知되면 이것에 根據해서 運送物을 船積하거나 揚陸하는데는 相當한 時間이 所要된다. 그래서 海上運送人과 備船者는 船舶의 人的·物的 設備, 運送物의 種類 및 數量, 港口의 諸般事情 등을 考慮하여 豫定된 運送物 全量을 船積하거나 揚陸하는데 必要한 期間을 豫想하고 約定하게 되는데, 이 期間 동안 海上運送人은 船舶을 船積港 또는 揚陸港에 碇泊시켜 船腹을 提供하고, 備船者는 그 期間內에 運送物 全量을 自由로이 船積하고 揚陸할 수 있다. 이와 같이 備船者가 豫定된 運送物 全量을 船積하는데 所要되는 時間을 船積期間(time of loading)이라고 하며, 揚陸港에서 豫定된 運送物 全量을 揚陸하는데 所要되는 時間을 揚陸期間(time of discharging)이라고 한다.

따라서 이러한 碇泊期間은 海上運送人의 立場에서 볼 때는 備船者의 荷役을 위해 船舶을 碇泊시켜야 하는 義務的 期間인 同時에, 備船者側에서는 自己의

2) The Ulyanovsk (1990) 1 Lloyd's Rep. 425(Q.B.).

荷役을 위해 船舶을 碇泊시켜 둘 수 있는 權利的 期間이다. 바꾸어 말하면, 約定된 碇泊期間이란 海上運送人은 이를 超過하여 船舶을 더 碇泊시켜 줄 義務가 없고, 傭船者로서는 그 안에 船積 또는 揚陸을 마쳐야 할 義務를 지는 時間的 限界(limitation of the time)를 意味한다.

傭船者는 自身の 努力에도 불구하고 豫想하지 못했던 事情, 예컨대 自身の 過失, 港內의 滯船, 荷役設備의 不足, 惡天候, 荷役人夫의 爭議 등에 의해서 約定된 碇泊期間內에 船積 또는 揚陸을 完了하지 못하는 경우에는, 傭船契約中 船荷證券의 例外條項에 適用되지 않거나, 海上運送人이나 그 使用人의 歸責事由가 아닌 한 碇泊期間內에 船積이나 揚陸作業이 完了되지 않았기 때문에 發生한 모든 損害에 대하여 責任을 負擔하여야 한다. 海上運送人은 碇泊期間을 定하는 方法에 關係없이, 當事者의 特約이나 當該 港口의 慣習에 反하지 않는 한 約定된 碇泊期間을 超過하면서까지 船舶을 碇泊시킬 義務는 없고, 傭船者가 船積 또는 揚陸作業을 위해 碇泊期間을 모두 使用한다고 해도, 그 사이에 通常 發生하는 모든 費用은 契約上의 傭船料에 包含되어 있는 것이기 때문에 所定の 傭船料 이외에 特別한 代價의 支拂을 請求할 수 없다.

2. 碇泊期間의 設定方法

우리 商法에서는 碇泊期間을 「船積期間의 約定이 있는 경우」(同法 第782條 第2項), 「船積期間을 經過한 後」(同法 第784條 第2項), 「揚陸期間의 約定이 있는 경우」(同法 第798條 第2項) 및 「揚陸期間을 經過한 後」(同法 第798條 第3項)로 規定하여 船積期間과 揚陸期間으로 나누고 있다.

다만 船積期間 또는 揚陸期間에 대하여 ‘約定이 있는 경우’라고 明示하여, 이 荷役期間은 契約當事者의 約定에 의하여 明示로 定한 것 이외에도 다른 決定法이 있음을 默示로 認定하고 있다.³⁾

碇泊期間의 設定方法은 船積, 揚陸 및 滯船期間을 包含한 넓은 뜻의 碇泊期間을 決定하는 一般原則은 契約當事者間의 特約이 있을 때는 그 特約에 따르고 그러한 特約이 없을 때는 荷役港의 地方規則(local law and regulation)에 따른다. 만약 特約 및 地方規則이 없다면 荷役港의 慣習(custom of the port)에 의해서 決定되고, 위의 어느 것에도 따를 수 없는 경우에는 그때의 事情에

3) 朴容燮, 前掲書, 498쪽.

따라 가장 適合한 時期로 決定하게 된다.⁴⁾

그러나 實際로 碇泊期間을 決定하는 경우, 그 決定方法으로는 確定 碇泊期間과 不確定 碇泊期間으로 나눌 수 있는데, 어느 것으로 定하는가에 따라 效果에 相當한 差異가 있다.

確定 碇泊期間이란 碇泊期間을 定함에 있어 그 期間이 날(days), 連續日(running days), 連續時間(running hours), 作業日(working days) 中 어느 것으로 表示되든 關係없이, “The cargo to be loaded in five running days”와 같이 具體적으로 미리 며칠間으로 表示하는 直接的인 方法⁵⁾과, “The cargo to be discharged at the average rate of …tons per working hatch per day”와 같이 運送物量과 하루當 荷役量 또는 船舶의 크기 등 기타 間接的인 方法⁶⁾으로 碇泊期間을 算定하기도 한다.

이와 같이 碇泊期間을 約定함으로써 海上運送人은 例外規定이 없다면 船舶이 어느 정도 船積 또는 揚陸港에 碇泊할 것인가를 미리 豫測할 수 있으며, 例外規定이 있는 경우에도 어느 程度의 遲延이 있을 것인지 알 수 있는 長點이 있다.⁷⁾

不確定 碇泊期間은 碇泊期間을 定함에 있어 “With all despatch according to the custom of the port” 처럼 具體的인 날짜를 定하지 않음은 물론 하루當 또는 船艙口當 荷役量 등도 定하지 않고, 단지 港의 慣習과 그 當時의 事情에 의한 荷役의 結果에 따라 定하는 경우이다.

이와 같이 碇泊期間을 約定한 경우, 傭船者가 相當한 時間(reasonable time) 동안 船積 또는 揚陸을 完了하지 못하였다면 海上運送人은 契約에 따라 滯船料 形態의 賠償請求를 할 수 있다. 한편 傭船者는 不確定 碇泊期間에 있어서 相當한 時間 以前에 荷役을 完了한다는 것은 不可能한 일이므로 早出料의 獲得은 期待할 수 없다.⁸⁾ 不確定 碇泊期間의 屬性에 의해, 海上運送人은 長期的

4) 山戶嘉市, 「碇泊期間と滯船料」(東京: 啓文社, 1985), 18쪽.

5) 이러한 방법에는 Calendar days · Conventional days · Running days · Working days · Weather working days · Working days of 24 hours · Working hours per working day · Working days of 24 consecutive hours · Working days of 24 running hours · Weather working day of 24 consecutive hours 등이 있다.

6) 이러한 방법에는 Rate per working hatch(or available workable hatch) · Rate per hatch · Rate per hook 등이 있다.

7) John Schofield, *Laytime and Demurrage*, 3rd ed.(London: Lloyd's of London Press Ltd., 1996), p.7.

8) William V. Packard, *Laytime Calculating*, (LONDON: Fairplay Publications, 1979), p.30.

이며 補償되지 않는 船舶遲延에 따른 危險可能性으로 인한 높은 運賃을 받을 것을 豫想할 수 있는 반면, 傭船者는 船積 또는 揚陸의 責任을 回避할 수 있는 長點이 있다.⁹⁾

第2節 滯船料의 概念

1. 滯船料의 意義 및 法的 性質

(1) 滯船料의 意義

傭船者는 許容碇泊期間內에 豫定된 積·揚荷 作業을 完了하지 않으면 안된다. 그러나 海上運送人의 責任이 아닌 遲延에 대하여 傭船者가 約定된 碇泊期間, 즉 船積 또는 揚陸期間을 超過하여 運送物을 船積 또는 揚陸을 한 경우에는 그 超過碇泊期間(over laytime : 滯泊期間 또는 滯船期間)에 대하여 海上運送人에게 相當한 金額을 支給하여야 한다. 그 理由로서는 契約締結時 約定碇泊期間에 대한 報酬를 미리 傭船料에 包含시킨데 反하여, 約定碇泊期間 經過後 船積이나 揚陸作業 때문에 要한 超過碇泊期間에 대한 報酬는 미리 豫測할 수 없는 것이어서 傭船料에 전혀 包含시키지 않았기 때문이다.

우리 商法은 傭船者가 約定된 船積期間 또는 揚陸期間을 經過한 後 運送物을 船積 또는 揚陸한 때에는 海上運送人은 相當한 報酬를 請求할 수 있다고 規定하고 있다(同法 第782條 第3項 및 第798條 第3項). 이 報酬를 滯船料 또는 碇泊料(同法 第800條 第1項 參照)라고 하는데 實務에서는 이를 通常 滯船料라고 한다.

「1980年 定義案」에서는 滯船料(demurrage)를 다음과 같이 定義하고 있다.

“碇泊期間이 經過된 後에 船積 및/또는 揚陸中에 海上運送人의 責任이 아닌 遲延에 대하여 海上運送人에게 支給하는 金額을 意味한다”(“DEMURRAGE” means the money payable to the owner for delay for which the owner is not responsible in loading and/or discharging after the laytime has expired).

滯船料는 航海傭船契約에서만 볼 수 있는 特殊한 것으로 定期傭船契約에서는

9) *Ibid.*, p.31.

契約의 性質上 存在하지 아니한다. 海運實務에서 約定하는 ‘Demurrage’라는 用語는 金額(money)이외에 期間으로도 解釋되어 왔으나, 英法上 ‘Demurrage’의 正確한 用法은 이 超過碇泊期間에 대하여 支拂되는 金額만을 意味하며, 超過碇泊期間을 나타내는 趣旨라면 ‘On demurrage’라는 形態¹⁰⁾로만 使用하여야 한다.

(2) 滯船料의 法的 性質

滯船料의 法的 性質¹¹⁾에 대해서는 傭船者는 約定된 船積 또는 揚陸期間內에 船積 또는 揚陸을 完了해야 할 契約上의 義務를 負擔하고 있다는 것을 前提로, 滯船料는 이러한 傭船契約上의 債務不履行으로 인한 損害賠償이라고 보는 損害賠償說¹²⁾과 傭船者의 船積 및 揚陸義務는 眞正한 意味의 債務는 아니며 그 不履行에 의해 傭船者가 法律上의 不利益을 받는데 지나지 않고(商法 第784條 第2項 및 第796條 參照), 超過碇泊期間中에 海上運送人이 負擔하는 船員의 給料·食費·碇泊費用의 支出 등은 滯船料에 包含되지 않으므로, 이는 法이 衡平의 觀點에서 海上運送人의 超過碇泊에 대하여 特別히 認定하는 報酬(法定特別報酬)로 보는 特別報酬說¹³⁾로 크게 對立하고 있는 外에 折衷說이라고 볼 수 있는 몇몇 小數說인 追加運賃說, 特別補償說, 二分說 등이 있다.

이에 대해 各國의 判例와 立法例에서는 그 性質을 달리하고 있다. 英法에서 約定碇泊期間을 超過하여 滯船한 것은 傭船契約의 違反이므로 傭船者가 損害賠償의 責任이 있다는 損害賠償說이 通說이다.¹⁴⁾ 그러나 大陸法係에서는 滯船

10) 「1980年 定義案」第28條 參照.

11) 이에 관한 자세한 내용은 朴鉉淳, “滯船料에 관한 研究” 1986. 2, 서울大學校 大學院 碩士學位論文, 15~18쪽; 山戶嘉市, 前掲書, 168~174쪽 參照.

12) 鄭燦亨, 「商法講義(下)」(서울: 博英社, 2001), 788쪽.

13) 李基秀, 「保險法·海商法學」(서울: 博英社, 1996), 452쪽; 崔基元, 「商法學原論」(서울: 博英社, 2000), 1328쪽.

14) Islamic Republic of Iran Shipping Lines v. Ierax Shipping Co.(The Forum Craftsman)[1991]1 Lloyd's Rep. 81, cited in Julian Cooke et al, *Voyage Charters*, (London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993), p.276:

Hobhouse J. 判事는 碇泊期間과 滯船料에 관한 一般原則을 다음과 같이 提示하였다. “滯船料의 責任은 契約違反에 대한 損害賠償이다. 契約違反은 許容된 碇泊期間內에 船積 또는 揚陸을 完了할 義務에 대한 違反이다. 이 義務는 두 가지 側面에서 考察할 수 있는데, 첫째 揚陸義務이며, 둘째 制限된 時間內에 揚陸할 義務이다. 制限된 時間이 經過하기 前에는 契約違反이 發生하지 않는다. 만일 制限된 時間을 超過하면 그에 相應하는 損害賠償責任이 따르며, 揚陸을 完了할 때까지 契約違反이 持續된다.”

料的 法的 性質이 相當히 多樣한 편이다. 프랑스法에서는 超過碇泊期間中에도 碇泊期間中과 같이 傭船者가 船舶의 使用權을 가지고 있으므로 運賃補充說을 通說로 한다. 그러나 1966年 海商法에 依據하여 滯船料를 運賃에 追加할 것을 規定하고 있으므로 法定報酬說을 取하고 있다고 하겠다. 日本에서는 損害賠償說과 特別報酬說이 있으나 日本 商法에 이를 報酬라고 明示하고 있으므로 特別報酬說이 通說이다.¹⁵⁾ 우리나라 商法은 約定碇泊期間을 超過한 때에는 運送人은 相當한 報酬를 請求할 수 있다고 規定하고 있으므로(同法 第782條 第3項, 第798條 第3項 參照) 報酬說을 通說로 取하고 있다.

私見으로는 傭船者의 船積 또는 揚陸義務는 이른바 訴求 可能한 眞正한 義務는 아니고 그 違反이 債務不履行이 되는 것은 아니며, 滯船料의 支給은 損害의 發生을 條件으로 하지 않으며 비록 滯船이 되었다 하더라도 반드시 實質的으로 海上運送人에게 損害가 發生하였다고만 볼 수 없다는 점 그리고 超過碇泊期間에 대해 當事者間의 特約이 있는 경우에 傭船者 등이 갖는 그 期間中 船舶을 碇泊시킬 權利에 對應하여 海上運送人에게 支給되는 報酬를 損害賠償이라고 볼 수 없다는 점¹⁶⁾ 등의 理由로 損害賠償說은 不當하며, 이것은 衡平의 觀點에서 認定된 法定 特別報酬說이 妥當하다고 본다. 判例도 이와 같다.¹⁷⁾

2. 滯船料와 滯泊賠償金

航海傭船契約에서는 一般的으로 運送物을 船積 또는 揚陸하기 위한 期間으로서 許容碇泊期間과 또는 補充的으로 超過碇泊期間(滯船期間)을 미리 約定해 두고 있다. 滯船料의 支給에 約定이 있는 이상, 海上運送人은 遲延된 期間(滯船期間) 동안 계속 船舶을 碇泊시킬 義務를 負擔하게 된다.

15) 朴容燮, “BIMCO定義案과 英國海事判例法”, 「韓國海法會誌」 第3卷 第1號(1981. 8), 120쪽.

16) 李基秀, 前揭書, 452쪽.

17) 大判 1994. 11. 25. 93도 3274(揚陸期間을 約定한 傭船契約에 있어서 傭船者가 約定한 期間內에 揚陸作業을 못하고 期間을 超過하여 揚陸한 경우에 있어 船舶會社가 그 超過한 期間에 대하여 傭船者에게 請求할 수 있는 이른바 滯船料는 그 滯船期間中 船舶所有者가 입는 船員料, 食費, 滯船費用, 船舶利用을 妨害받음으로 인하여 喪失한 利益 등의 損失을 填補하기 위한 法定의 特別報酬라고 할 것이므로, 船積港에서의 滯船料는 다른 特別한 事情이 없는 한 輸入物品의 去來價格을 申告할 때 加算하여야 할 關稅法 第9條의3 第1項 第6號 所定の “運送에 관련되는 費用”에 包含된다고 보아야 한다).

滯船料를支給할 것을條件으로 한許容된 期間(滯船期間)까지도 超過하여 船舶이 여전히 碇泊할 때에는 海上運送人은 備船者에 대해 滯泊賠償金(damages for detention)을 請求할 수 있다. 그러나 滯泊賠償金은 항상 超過碇泊期間이 約定되어 있는 경우에 限하여 생기는 것은 아니다.

첫째, 許容碇泊期間에 관한 約定만 있고 超過碇泊期間(滯船期間)에 관하여 전혀 約定이 없는 경우에 許容碇泊期間을 超過하여 碇泊한 경우.

둘째, 許容碇泊期間 조차 確定的으로든 不確定的으로든 전혀 約定하고 있지 않으나 船積 또는 揚陸에 要하는 相當한 期間을 超過하여 碇泊한 경우.

셋째, 超過碇泊期間이 約定되어 있음에도 불구하고 더욱 遲延되어 約定된 滯船期間을 超過하여 碇泊하는 경우.

이러한 경우의 超過碇泊에 대하여 支拂되는 것을 통틀어 滯泊賠償金이라고 하고 있다.

英國의 實務에서는 超過碇泊期間(滯船期間)의 約定이 있는 경우 이 期間內에 許容碇泊期間을 超過하여 碇泊한 期間에 대한 代價를 滯船料(demurrage)라 하여 滯泊賠償金(damages for detention)과 區別하고 있다.¹⁸⁾ 그러나 英國에서도 兩者를 모두 合하여 'Demurrage'라는 말을 使用하기도 한다.¹⁹⁾

本稿에서는 一般 海運實務에 따라 滯船料의 概念을 넓게 把握하여 英國 實務의 이른바 'Demurrage'와 'Damages for detention'을 모두 이에 包含시켜 考察하고자 한다.

하지만 滯船料와 滯泊賠償金에는 相當한 差異가 있다. 滯船料의 경우에는 備船者(受荷人)가 本船을 超過碇泊期間까지 待泊시킨 契約上의 權限을 行使한 것이므로 契約違反(breach of contract)이라 할 수 없다.²⁰⁾ 그래서 滯船料는 確定 損害賠償金(liquidated damages)²¹⁾인데 反하여, 滯泊賠償金은 備船者의 積·揚荷 場所에 관한 指定 또는 荷役作業上 過失 혹은 契約違反으로 發生하는 不確定 損害賠償金(unliquidated damages)이므로 滯船料率(demurrage rate)과는 전혀 別途의 方法으로 算定하는 것이 通例이다.²²⁾ 다만 契約 또는

18) E. R. Hardy Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, 13th ed.(London : Butterworths, 1989), p.56.

19) Sir Alan Abraham Mocatta et al, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 18th ed.(London : Sweet & Maxwell, 1977), p.303.

20) Michael Summerskill, *Laytime*, 3rd ed.(London : Stevens & Sons Ltd, 1982), p. 221.

21) Raul Colinviaux, *Carver's Carriage By Sea*, Vol. 2, 13th ed.(London : Sweet & Maxwell, 1982), para.1814.

法律의 規定이 있으면 이에 따르나 경우에 따라서는 滯船約款이 定한 約定率에 의하는 경우도 있다.²³⁾

3. 滯船料와 早出料

傭船者가 約定碇泊期間을 超過하여 運送物の 船積 또는 揚陸을 한 경우, 그 超過碇泊期間에 대하여 支拂하는 滯船料와는 반대로 早出料는 傭船者가 積·揚荷 作業을 許容碇泊期間內에 完了한 경우, 海上運送人이 傭船者에게 支拂하기로 合意한 金額을 말한다.²⁴⁾

滯船料의 性格을 約定運賃의 追加費(surcharge)로 본다면 早出料는 約定運賃의 還拂金(rebate)이라 할 수 있다. 즉 傭船者가 荷役作業을 빨리 履行함으로써 海上運送人은 自己 船舶의 運賃率을 높이게 되어 利益을 確保할 수 있게 되므로, 傭船者로 하여금 迅速한 荷役作業의 履行을 促求하고 그에 대한 補償으로서 支給하는 것이다.²⁵⁾

早出料에 대해서는 一般的으로 法에 明文規定이 없고, 通常 航海傭船契約인 경우에는 滯船料에 관한 約定과 함께 早出料에 관한 約定도 設定한다. 따라서 早出料는 傭船者と 海上運送人 사이의 特約이 있을 때 비로소 發生하며 그 法律問題도 모두 當事者의 契約에 基礎하여 解決하게 된다.²⁶⁾

早出料는 一種의 報酬로 그 算定基準이 多樣하지만 一般的으로 約定滯船料의 半額으로 하는 것이 通例이다.²⁷⁾ 그러나 當事者 사이의 特約에 의하여 滯船料와 早出料를 獨立的으로 算定하지 않고 統合하여 算定하기도 한다. 이것은 滯

22) 이에 관한 자세한 내용은 Carver, *op. cit.*, para.1812~1814; Julian Cooke, *op. cit.*, pp.329~331 參照.

23) Harris & Dixon v. Marcus Jacobs & Co. (1885) 15 Q.B.D. 247 cited in Michael Summerskill, *op. cit.*, p.240.

24) 「1980年 定義案」第29條 參照.

25) 朴容燮, 前揭論文, 122쪽.

26) 서울高判 1986. 4. 9. 84나 2669(傭船者가 船主에 대하여 早出料의 支給을 請求하려면 그에 관한 特約이 있어야 하고 그러한 約定이 傭船契約上 明白히 表示되지 아니하면 碇泊期間이 節約되었다 하더라도 그 節約期間에 대한 補償으로서는 물론 報酬로서의 金錢적인 早出料 請求는 할 수 없다고 할 것이므로 早出料에 대한 法律關係는 當事者의 意思에 따라 解決할 수 밖에 없다. 그리고 船主가 직접 傭船者가 아닌 荷役業者에게 早出料를 支給하는 것이 海運港灣上 商慣習이라고 볼 수 없다).

27) Thomasson Shipping Co. Ltd. v. Peabody & Co. Ltd.[1959] 2 Lloyd's Rep. 296 at p.303.

船料와 早出料의 差異로 인한 不公平한 結果를 防止하기 위한 것으로 볼 수 있다.²⁸⁾

早出料의 算定에 있어서 어려운 점은 早出期間의 決定이다. 이 早出期間의 計算方法이 曆日을 基本으로 하느냐, 아니면 確定的인 日曜日이나 公休日과 같은 休日是 除外하여야 하는가 또는 積·揚荷 作業이 完了된 뒤의 勞動爭議나 날씨不良과 같은 偶然의 事情(fortuitous circumstance)에 의해 妨害되는 날도 除外되어야 하는가 하는 점이다. 그러나 이러한 경우 결국 各各의 特定된 各 條項에 쓰이고 있는 特定文言에 대한 當事者의 意思解釋의 問題라 할 것이다.²⁹⁾ 實務적으로는 普通 全節約期間(all time saved)을 早出料의 支給基準으로 하고 있다.

28) United British SS Co. v. Minister of Food(1951) 1 Lloyd's Rep. 111.

29) 심재두, “英國海上物件運送法(9) 航海傭船契約(3)-碇泊期間, 滯船料, 滯泊損害金, 早出料-”, 「海洋韓國」第240號(1993. 9), 151쪽.

第3章 碇泊期間의 算定基準

第1節 碇泊期間의 開始要件

碇泊期間이 언제부터 開始되는가 하는 것은 碇泊期間의 起算時點 問題로서 海上運送人과 傭船者 사이에 利害關係가 가장 相衝되는 部分의 하나이다. 따라서 碇泊期間의 開始에 관하여는 明確히 해 둘 必要가 있다.

一般的으로 英美를 비롯한 海運實務에서 碇泊期間이 開始되기 위해서는 다음의 세 가지 要件이 充足되어야 한다.³⁰⁾

첫째, 船舶이 傭船契約에서 約定된 目的地에 到達할 것. 즉 着船(arrived ship)이 되어야 한다.

둘째, 船舶이 船積 또는 揚陸準備를 完了할 것.

셋째, 傭船者에게 準備完了의 通知를 할 것.³¹⁾

傭船船舶이 위의 세 가지 要件을 充足시켰을 경우 本船은 到着船(arrived ship)이 되고, 이 時點부터 法律 또는 特約에 의해 通知 後 一定한 猶豫期間(turn time)이 認定되는 경우에는 이 猶豫期間이 終了하는 때부터 碇泊期間이 開始된다.³²⁾

1. 目的地에 到達(着船)

碇泊期間이 開始되기 위해서는 그 첫째 要件으로서 船舶이 約定된 目的地에 到達(着船 : arrived ship)하여야 한다.

船舶이 到達하여야 하는 目的地는 具體적으로 當事者間的 約定에 의해 決定되는데, 一般的으로는 特定港을 指定하는 경우(Port Charter), 도크(dock)와 같은 港內의 特定 區域을 指定하는 경우(Dock Charter) 또는 더욱 더 範圍를 좁혀서 現實적으로 荷役作業을 할 수 있는 船席(berth)을 指定하는 경우(Berth Charter)가 있다.

本船이 위와 같은 場所中에서 當事者の 約定에 따라 指定된 場所에 到達해야

30) Carver. *op. cit.*, para.1891; John Schofield, *op. cit.*, p.63.

31) 다만 英國의 判例와 實務에서는 揚陸港에서의 準備完了通知는 傭船契約書에 別途의 特約을 두지 않는 한 不必要하다고 한다.

32) Michael Summerskill, *op. cit.*, p.55.

만, 目的地 到達(着船)이라는 碇泊期間 開始의 첫 要件이 具備되게 된다.

以下 各 경우에 있어서 着船이 되기 위한 條件과 그에 따른 事例를 中心으로 說明하고자 한다.

(1) 船席傭船契約(Berth Charter)

航海傭船契約이 船席傭船契約의 特質을 가지기 위해서는 傭船者에 대하여 契約上 特定の 船席이나 場所를 指定할 權限(船席 指定權)을 享有하고 있음을 傭船契約書에 明示적으로 規定해야 한다. 그 具體적인 內容은 契約의 內容에 따라서 다르나, 船席의 種類에 따라서 決定된다.³³⁾

「1980年 定義案」에서는 船席(berth)을 다음과 같이 定義하고 있다.

“船席이란 船舶이 船積하거나/또는 揚陸할 수 있는 特定場所를 말한다. 만일 船席이라는 用語가 사용되지 않아도 그 名稱에 의하여 特定場所인 것이 確認되어진(또는 되어질) 경우에도 이 定義는 適用된다”(BERTH means the specific place where the ship is to load and/or discharge. If the word "Berth" is not used, but the specific place is(or is to be) identified by its name, this definition shall still apply).

一般的으로 船席(berth)이란 제티(jetty), 와프(wharf) 또는 도크(in a dock system)의 箇箇의 荷役場所를 말하며, 普通 船席番號(예로, No. 1 berth)로서 區別되어진다. 海運實務에서는 傭船契約書에 目的地를 “One safe berth X port”로 指定하여 傭船者가 特定 港의 어느 船席을 指定할 수 있으며, 通常 港灣局(Port Authority)으로부터 船席을 配定 받는다.³⁴⁾

船席傭船契約에 따른 船積 또는 揚陸航海는 船舶이 指定船席에 接岸하여야만 終了하고 同時에 着船이 된다. 그러므로 港內 滯船, 惡天候 또는 潮水 등의 障礙로 인해 指定船席에 接岸할 수 없어 附近 場所에서 待期하더라도 現實적으로 接岸하기까지의 待期한 時間은 모두 海上運送人이 負擔한다.³⁵⁾ 그러므로 海上運送人은 責任없는 事由로 인하여 着船이 되지 못하여 입게되는 不利益을 避하고자 傭船契約書에 船席에 到着하든 않든지 간에 碇泊期間을 開始시키는 特約(whether in berth or not) 또는 船席待기로 喪失한 時間을 碇泊期間에 算

33) 朴容燮, 前揭書, 479쪽.

34) John Schofield, *op. cit.*, p.69.

35) Michael Summerskill, *op. cit.*, p.58.

入하는 特約(time lost in waiting for berth)을 設定하기도 한다. 다만 傭船者 歸責事由로 인해 船席到着이 늦어진 경우에는 契約上 義務의 履行을 妨害해서 는 안되기 때문에 海上運送人이 船席 接岸에 必要한 모든 義務를 다 한 때에 着船으로 看做되어 그 時點부터 碇泊期間은 起算된다.³⁶⁾

(2) 도크傭船契約(Dock Charter)

傭船契約書에 船舶의 目的地로서 特定の 도크가 指定되어 있는 경우를 도크 傭船契約이라고 한다. 도크傭船契約에서 着船이 되기 위한 判斷基準에 대하여 英國 判例는 Tapscott v. Balfour 事件³⁷⁾에서 Denman 判事は “船舶이 도크內에 到着하였을때(in the dock) 海上運送人으로서 해야 할 모든 義務를 다 했다”라고 判示하였다. 또한 Thorman v. Dowgate Steamship Co. Ltd. 事件³⁸⁾에서 Hamilton 判事は “傭船契約이 特定港의 特定 도크에 航海하는 것인 경우, 傭船契約의 一般原則에 따라 船舶이 도크內에 있었을 때가 目的地에 到着한 것이다”라고 判示하여 도크의 進入을 着船이 되기 위한 成立要件으로 하였다.

즉 傭船契約 締結時 또는 契約締結 後 本船이 當該 港口에 到達할 때 傭船者가 特定の 도크를 指定하는 경우, 實際 船席의 接岸 與否에 相關없이 그 도크 안에(in the dock) 있다면 着船으로 된다. 예컨대 도크안에 들어왔으나 滯船 등으로 인해 船席에 接岸할 수 없는 경우에도 指定 目的地에 到達한 것으로 된다.

현재 도크傭船契約은 實務적으로 잘 使用되어지지 않으며, 도크는 港口보다는 작은 範圍이며 또한 特定の 範圍를 意味하기 때문에 實務적으로 紛爭의 所持는 다른 傭船契約에 비해 적은 편이다.

(3) 港傭船契約(Port Charter)

航海傭船契約에서 記載된 船舶의 目的地가 단지 目的港의 이름만이 明示되어 있고 船席 등 特定場所에 관하여 전혀 明示되어 있지 않는 경우, 즉 傭船者에

36) Sunbeam Shipping Co., Ltd. v. President of India (1973) 1 Lloyd's Rep. 482.

37) (1872) LR 8 CP 46 cited in John Schofield, *op. cit.*, p.70.

38) (1909) 15 CC 67 cited in *ibid.*, p.72.

게 船席이나 도크와 같은 具體的인 指定權이 없는 傭船契約을 港傭船契約이라 한다. 이 경우에 指定場所를 港으로만 記載한 경우, 港의 어느 範圍에 到達하여야 着船이 되는가 하는 점에 다툼이 있게 된다.

이에 대해 「1980年 定義案」에서는 港(port)의 概念을 다음과 같이 定義하고 있다.

“港이란 船舶이 貨物을 船積 및/또는 揚陸하는 區域안을 의미하며, 이 區域으로부터 距離와는 關係없이 順序를 기다리거나 또는 順序를 기다리도록 指示된 또는 기다려야 하는 通常의 場所를 말한다. 港이라는 用語가 使用되지 아니하여도 그 名稱에 의하여 港이라는 것이 明白하면(또는 明白할 때에) 이 定義는 여전히 適用된다”(PORT means an area within which ships are loaded with and/or discharged of cargo and include the usual places where ships wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area. If the word “Port” is not used, but the port is(or is to be) identified by its name, this definition shall still apply).

그러나 이러한 定義는 契約當事者間에 明示적으로 同意할 경우에만 適用되어지며, 通常 待期場所가 港內에 있지 않는 곳에서는 이러한 定義規定이 不適切하게 된다. 特定 港의 港界는 行政的, 財政的, 地理的 그리고 商事的 目的에 따라 각각 다르게 定義될 수 있기 때문이다.³⁹⁾

着船에 관한 英美法上の 判例는 많이 있으나, 1908年の Leonis号 事件에서 船舶이 港口의 商事的 區域(the commercial area of the port)에 到達하여야 着船이 된다고 하여 英法上 指導的 事例(leading case)를 남겼다. 이 判例는 1961年 Aello号 事件을 거쳐 1973年 Johanna Oldendorff号 事件에 이르러 商事的 區域의 範圍가 擴大되면서 着船 概念의 發展을 보게 되는데, 1977年 Maratha Envoy号 事件에서 이를 주저하고 商事的 區域에 관한 從來의 解釋에서 더 나아가는 것을 拒絶하였다.

以下 이러한 주된 判例를 中心으로 港傭船契約에 있어서 港의 概念에 대하여 說明하고자 한다.

① Leonis号 事件⁴⁰⁾

39) John Schofield, *op. cit.*, p.73.

40) Leonis SS. Co. v. Rank [1908] 1 K.B. 499 cited in Carver, *op. cit.*, para.1897; 裴炳泰, “碇泊料請求權發生에 관한 法律問題”, 「韓國海法會誌」第1卷 第1號(1979).

Leonis号는 航海傭船契約되어 目的地(Bahia Blanca 港)에 到達하였으나, 港內 滯船으로 인하여 使用할 船席이 없어 船席에서 수백미터 떨어진 埠頭 밖 河口에 投錨하였다. 本船이 待期한 場所는 通常 船席待期하는 곳이었고 그곳에서 船積도 하려면 할 수 있는 곳이었으므로, 投錨 後 바로 船積準備完了의 通知를 하였다. 그러나 實際로 船席이 비어 使用할 수 있게 된 것은 約 5週가 지난 뒤였다.

本 事件에서는 本船이 埠頭 바깥쪽 河口 錨泊地에 投錨한 때에 着船된 것인가가 爭點이었다.

原審에서는 本船이 指定船席에 가기 위해서 待期한 場所는 通常的이 아니라 다만 可能的 船積場所일 뿐이었으므로, 碇泊期間은 本船이 埠頭に 到着하였을 때 開始한 것이라 判示하였다. 그러나 抗訴院(Court of Appeal)에서는 本船이 通常的 船積場所에 到達하였을 때 着船이 된 것이 아니라, 本船이 港의 商事的 區域內(within the commercial area of the port)에 到達하여 傭船者의 處分에 提供된 即時 着船이 되었다고 判示하였다.

이 判決理由에서 Kennedy卿은 “傭船契約에 目的地點으로서 어느 港이 指定된 경우, 本 法院은 商事活動領域에서 특히 重視하여야 할 現實的 便宜성과 合理性에 따라 判斷해왔다. 地理的으로 어느 港口는 財政上 또는 導船區域上 몇 개의 限界를 가지고 있으므로, 어느 港이 商事的 目的上 商事去來文書에 指定된 때에는 그 語句는 特定去來目的에 관한 商事的 意味로 解釋해야 한다. 이러한 商事的 意味의 港口는 實際로 船積이나 揚陸作業을 하는 地點을 뜻하지는 아니한다.

어느 港의 商事的 區域(commercial area)이란 그곳에 本船이 到達하면 着船이 되어 船積準備完了通知를 發送할 수 있고, 通知期間이 滿了되면 碇泊期間이 開始되는 區域으로서, 指定된 目的港의 그 區域內에 到達하면 海上運送人이 本船의 使用을 有效하게 傭船者의 處分에 맡길 수 있어야 하고, 本船은 實質的으로 船積準備가 되어 있어야 하며 可能的 한 事實上的 船積地點에 가까워야 한다. 그곳은 埠頭, 岸壁, 棧橋 또는 錨地이거나 船積地點에 들어가기 위하여 船舶이 通常 待期하는 곳이어야 한다. 만일 그러한 곳이 하나 이상일 경우에는 事情이 許諾하는 한 傭船者에게 便利한 곳이어야 한다”라고 判示하였다. 이 判決에서 過去の 通常 積·揚荷 場所라고 한 判斷基準을 버리고, 港口

8), 70~71쪽 參照.

의 地理的, 財政的 및 導船區로서의 港界를 考慮함이 없이, 商事契約의 解釋上 商事의 觀念만을 앞세워 商事의 區域이라는 새로운 判斷基準을 提示하였다. 이러한 判斷基準은 半世紀 以上 英美法上의 着船을 決定하는 一般原則이 되어 왔다.

그러나 港의 商事의 區域이라는 것도 만드시 明確한 基準이 되기 어려울 뿐만 아니라, 오늘날 港의 廣域化와 港內 交通量 增加와 같은 새로운 海運環境의 變化에 이 基準을 適用하기에는 어려움이 없지 않다.

② Aello号 事件⁴¹⁾

Aello号는 航海傭船契約되어 옥수수를 船積하기 위해 目的港인 Buenos Aires港에 到着하였으나 港內 滯船으로 인해 接岸하지 못하고, 港灣局 統制에 따라 船積埠頭로부터 約 22마일 떨어져 있는 交叉路(intersection) 附近 錨泊地 (free anchorage)에 投錨 待期하다가 17일이 지나서야 船席에 接岸하게 되었다.

本 事件에서는 本船이 錨泊地에 投錨한 때에 着船이 되었는가 아니면 待期後 接岸한 때인가가 爭點이었다.

抗訴院(Court of Appeal)은 通常 待期場所가 法定 港界內에 있어도 實際로 船積場所에서 22마일 정도 떨어진 곳이라면, 商事區域의 안이 아니므로 그곳에 到達하는 것은 着船으로 볼 수 없다고 判示하였다.

貴族院(House of Lords)에서도 抗訴院에서 제시한 着船 基準을 받아들여, Aello号가 待期한 錨泊地는 商事의 區域에 들어오기 위한 待期場所이므로 錨泊地에 投錨한 때에 着船이 되지 않는다고 判示하였다.

이것은 Leonis号 事件에서 提示된 原則이 維持되고 있는 것이나, 判決理由에서 商事의 區域의 判斷은 地理的 距離보다는 船積될 貨物의 種類가 通常 取扱되는 곳인가 하는 點에 力點을 두었다. 海上運送인과 傭船者가 처음부터 어떠한 區域을 豫定하였다면, 그 區域內에 到達함과 同時에 海上運送인은 船舶을 傭船者에게 自由로이 使用할 수 있게 委任할 수 있어야 한다. 그리고 船舶의 位置는 周圍의 事情이 許諾하는 한 實際로 船積場所에 近接하여야 하며 가깝기 때문에 通常 待期船舶이 碇泊하는 場所이어야 한다. 이로써 船舶이 그러한 區

41) [1960] 1 Lloyd's Rep. 623(H.L.) cited in Carver, *op. cit.*, para.1900; 裴炳泰, 前揭論文, 72~74쪽 參照.

域으로 航進하여 위의 要件에 合致하는 位置에 到達해야만 비로소 地理的 側面에서 着船이 되는 것이다. 이 判決의 基本原則은 商事의 區域이 港口의 水域이고 同時에 同種 運送物의 荷役이 可能한 通常의인 碇泊場所라고 하였지만, 역시 港內라는 좁은 뜻으로 解釋하기 때문에 港이 廣域化되고 滯船이 심한 港口에서는 이 基準을 適用하기에는 어려움이 없지 않다.

③ Johanna Oldendorff号 事件⁴²⁾

Oldendorff号는 航海傭船契約되어 美國에서 穀物을 싣고 英國으로 航海를 하었는데, 傭船者의 指示에 따라 Liverpool/Birkenhead로 향하였다. 通關手續을 마쳤으나 利用할 船席이 없었기 때문에 港灣局의 命令에 따라 가장 가까운 揚陸船席에서 17마일 떨어져 있으나 通常의으로 穀物船이 船席을 待期하는 場所인 Mersey Bar에 投錨 待期하였다. 그리고 같은 날 傭船者에게 準備完了通知를 하였고, 그 후 17日을 待期한 後 接岸하여 揚陸을 始作하였다.

本 事件에서는 本船이 Mersey Bar에 投錨한 時에 着船이 되었는가 아니면 待期 後 接岸한 時인가가 爭點이었다.

抗訴院(Court of Appeal)은 船舶이 港口의 商事의 區域에 到達하지 못하였고, 當該 待期場所는 商事의 區域內에 있어야 하며 商事의 區域은 船席이 利用可能할 時 船舶의 揚陸이 可能한 港口의 한 部分이어야 한다는 理由로 本船은 着船이 아니라고 判示하였다. 그러나 貴族院(House of Lords)은 Aello号 判例를 破棄하고 本船은 Mersey Bar에 投錨하였을 時 着船이 되었다고 判示하였다.

判決理由에서 “船舶이 着船으로 되기 위해서는 即時 그리고 有效하게 傭船者의 自由使用이 可能한 港口內의 한 地點에 到達하여야 한다. 그 地點은 通常 待期船이 待期하는 港內의 場所를 말하는데 反證은 傭船者가 立證하여야 한다. 반대로 本船이 上記와 다른 場所에서 待期하는 경우에는 그곳에서 本船은 通常 待期場所에 있는 것과 마찬가지로 即時 그리고 有效하게 傭船者의 利用에 맡겨져 있었다는 事實을 海上運送人이 立證하여야 한다”고 하여 着船에 관한 새로운 原則을 確立하였다.

42) Oldendorff(E.L) & Co. G.m.b.H. v. Tradax Export S.A. [1973] 2 Lloyd's Rep. 285 cited in A.D. Hughes, *Carriage of Goods By Sea*, (LONDON : Blackstone Press Limited, 1994), pp.340~347.

특히, 着船의 基本的인 判斷基準으로서 傭船者의 即時 그리고 有效하게 自由使用할 수 있게 港內에 있어야 한다고 指摘하였다. 그리고 地理的 位置의 重要性을 第2次的인 것으로 判示하였다.⁴³⁾

本 判例는 앞서 살펴본 判例들이 提示한 着船이 되기 위한 商事的 區域의 一般原則으로부터 發展可能性을 提示하였으나, 이 判例 역시 着船이 되기 위해서는 船舶이 港內에 到達하여야 한다는 原則은 지키고 있다. 그러나 世界 各港口의 實情과 海運의 實態로 보아 반드시 港內에 到達하여야 한다는 것은 不合理할 뿐만 아니라, 港의 區域이 法律的으로나 行政的으로든 明確하게 定해지지 않은 港口에서는 船舶이 當該 港의 港界內에 到着하였는가 아닌가를 判定하기가 어렵다. 또한 船舶의 高速化와 無線通信의 發達로 船舶이 비록 港界內에서 얼마간 떨어져 있어도 即時 그리고 有效하게 傭船者의 自由使用이 可能하므로 그곳이 港內이 아니기 때문에 着船이 될 수 없다면, 이는 매우 不當한 結果가 아닐 수 없다.

④ Martha Envoy号 事件⁴⁴⁾

Martha Envoy号는 航海傭船契約되어 美國에서 穀物을 싣고 出航하였다. 本船은 傭船者로부터 Brake港에서 運送物의 一部를 揚陸하고 Bremen으로 향하도록 指示를 받고, 이에 따라 Weser 燈臺船에 到着 投錨하였다. 이곳은 Brake 港界 밖에 位置하고 있지만 通常 待期場所이다. 錨泊地에서 待期하는 동안 本船은 Weser江을 따라 Brake港으로 올라갔으나, 滯船으로 待期할 場所도 없고 港 附近 또는 港內의 江에 錨泊하는 것도 禁止되어 있어 다시 錨泊地로 돌아왔다. 그 후 다시 Brake港에 갔으나 여전히 滯船때문에 使用할 船席이 없어 겨우 檢疫通過許可書만 받고 錨泊地로 돌아와 準備完了通知를 하였다. 그러나 受荷人이 이를 拒絶하였으며, 그 후 18日을 待期한 後에 Brake港의 船席에 接岸하였다.

本 事件은 港界 밖에서 待期한 本船이 언제 着船이 되었는가가 爭點이었다.

抗訴院(Court of Appeal)은 本船의 錨泊地가 Brake 外港에 있다고 하나, Brake港의 通常 待期場所인 이상 本船이 그곳에 到達하여 事實上 傭船者의

43) 朴容燮, 前掲書, 476~477쪽.

44) Federal Commerce & Navigation Co. Ltd., v. Tradax Export S.A.(The Maratha Envoy) [1977] 2 Lloyd's Rep. 301.

使用에 맡겨졌을 때 着船이 된다고 判示하였다. 그러나 貴族院(House of Lords)은 抗訴院의 判決을 破棄하고 Weser 燈臺船 錨泊地는 Brake港으로부터 25마일이나 떨어져 있고, 法律的·行政的·財政的 限界 밖에 있어 Brake港 當局이 統制하지 않는 곳이며, Brake港을 使用하는 當事者들도 위 錨泊地를 Brake港의 一部로 보지 아니한다는 理由에서 이 錨泊地는 Brake 港域밖이라 하고, 本船이 港域밖의 通常의 待期場所에 到達하여도 航海를 끝낸 것이 아니므로, Weser 燈臺船 錨泊地에 到達하였다하여 着船으로 볼 수 없다고 判示하였다.

이 判示는 傳統的인 着船의 成立要件 가운데 通常的인 商事的 碇泊區域을 排除함은 물론, J. Oldendorff 判例에 의한 港內 通常 待期場所라는 原則을 維持하고 있다. 이 基準에 따르면 傭船者가 通常의 有效하게 利用할 수 있는 碇泊地와 法定 港界는 다를 수 있기 때문에 國際海運의 秩序를 破壞할 危險性이 提起되었고, 同時에 着船 概念의 法的 安定性에 混亂이 加重되었다.⁴⁵⁾

2. 船積·揚陸 準備의 完了

船舶이 目的地에 到達하여 着船이 된 後에 碇泊期間이 開始되기 위해서는 準備完了가 通知된 當時 約定된 運送物을 船積 또는 揚陸하기 위한 모든 準備가 完了되어야 한다. 이 準備가 完了되기까지의 碇泊期間은 傭船者에게 過失이 없다면 準備完了가 不可能하였던 경우를 除外하고 開始되지 않는다.

有效한 準備完了通知(notice of readiness)를 傭船者(또는 受荷人)에게 提示하기 위하여는 本船은 現實的으로 運送物을 船積 또는 揚陸하기 前에 當該 港에서 行政上 必要한 法的 準備(legal readiness)와 運送物을 船積 또는 揚陸하는데 必要한 物理的 準備(physical readiness)가 完了되어야 하는 두 가지 條件이 充足되어야 한다.

(1) 法的 準備完了(Legal readiness)

有效한 準備完了通知를 하기 위해서는 船積港 또는 揚陸港의 港灣에 관한 法律, 關稅法, 檢疫法, 기타 國際協約 등이 船舶에 대하여 運送物의 積·揚荷 作

45) 朴容燮, 前揭書, 477쪽.

業에 앞서 어떤 行政的 節次의 履行이나 證明 등을 要求하는 경우에는 먼저 이러한 要求를 充足시켜야 한다.

예컨대 檢疫交通許可書(free pratique)⁴⁶⁾, 入出港許可書(clearance), 船籍登錄證明書(ship's certificate of registry), 航海日誌(official log book), 貨物目錄書(cargo manifest), 課稅品目錄(list of dutiable stores), 船員名簿(crew list), ISM Code 認證書⁴⁷⁾ 등의 必要한 諸般書類들을 荷役前에 미리 具備하여야 한다.⁴⁸⁾

實務적으로 特定 港口에서 要求하는 所定の 證明書 등은 이미 備船契約書上에 具備할 것을 規定하고 있기 때문에 當該 證明書を 具備하지 못하는 경우에는 準備完了通知의 不可는 물론이고 契約違反責任 또한 海上運送人이 負擔한다.⁴⁹⁾ 그러나 이러한 書類中 實質적으로 海上運送人에게 보다는 備船者에게 대해서 附課하는 것이 보다 妥當한 것이 있다. 예를 들면 積載運送物中에 揚陸港의 檢疫規則에 抵觸되거나 特別한 通關書類의 取得을 必要로 하는 경우, 이로 인하여 發生되는 準備完了의 遲延을 海上運送人만의 責任으로 보는 것은 困難하다.⁵⁰⁾

(2) 物理的 準備完了(Physical readiness)

海上運送人은 運送物을 船舶에 船積 또는 揚陸하는데 앞서 이에 必要한 事實

46) Shipping Developments Corporation SA v. V/O sojuzneftexport V/O(The Delian Spirit) [1971] 1 Lloyd's Rep. 506 : Delian Spirit号는 2月 19日 새벽 1時에 tuapse의 商業地域에 到着하여. 船長은 船舶이 船積準備가 되었음을 通報했다. 本船은 2月 24日 該當 船席에 接岸指示를 받고 當日 午後 1時 20分에 船席에 到着하여 午後 4時에 檢疫必證을 發給받고 當日 午後 9時 50分에 船積作業이 始作되었다. 이 事件에서 Denning 判事는 檢疫必證은 언제 發給만더라도 船積作業을 遲延시키지 않을 수 있었기 때문에 船積準備完了 通報는 有效하다고 判決하였다.

47) 國際航海에 從事하는 旅客船 및 總噸數 500噸 理想의 油탱커, 케미컬 탱커, 가스 캐리어, 貨物 고속정, 벌크 캐리어는 1998年 7月 1日부터(總噸數 500噸 以上の 移動式 海上構造物 및 모든 貨物船은 2002年 7月 1日부터 適用豫定) ISM Code의 認證獲得에 의한 證書 所持가 義務化되어 各國 PSC에서는 이 證書를 所持하고 있지 않은 船舶의 入出港을 統制하고 있다.

48) John Schofield, *op. cit.*, p.99.

49) 沈相道, “碇泊期間의 開始와 中斷에 관한 研究” 1999. 8, 韓國海洋大學校 大學院 碩士學位論文, 27쪽 註 82에서 再引用.

50) Logs and Timber Produce(Singapore) Pte. v. Keely Granite(pty) Ltd.(The Frejio) [1978] 2 Lloyd's Rep. 1(C.A.).

的·物理的 準備도 마쳐야 한다. 다만 準備의 程度는 一般的으로 傭船者의 積·揚荷 準備의 程度와 相關關係를 지닌다. 그러므로 海上運送人이 準備完了 通知를 한 때에 반드시 荷役의 準備가 모두 完全한 狀態로 되어 있어야 하는 것은 아니다. 傭船者(또는 受荷人)가 現實的으로 荷役作業을 開始하려고 할 때에 充分히 맞추어 圓滑하고도 迅速하게 作業을 進行할 수 있는 程度의 準備가 完了되면 充分하고, 이 狀態가 荷役作業 開始時부터 終了時까지 持續되면 되는 것이다.⁵¹⁾

船舶이 物理的으로 準備가 完了된 것으로 看做되려면, 傭船者가 船積 또는 揚陸作業에 必要한 限度에서 船舶 全部를 自由롭게 支配하고 使用할 수 있도록 船艙, 甲板 및 荷役機器 등이 堪貨能力을 지녀야만 한다. 그렇지 않다면 그 準備完了通知는 有效하지 않다. 예컨대 準備完了通知 當時에 船艙 등에 害蟲 등이 있을 경우 이러한 害蟲 등이 完全히 消毒되기 前에 通知된 準備完了는 有效하지 않다.⁵²⁾

受荷人이 多數인 경우에는 각 受荷人에게 個別로 이러한 準備가 完了되어야 한다. 예컨대 混積貨物(overstowed cargo)인 경우에는 下積되어 있는 運送物에의 接近(accessible)이 可能할 때까지는 그 運送物에 대하여는 有效한 準備完了通知를 할 수 없다. 그러나 下積貨物에 대한 準備完了通知를 하기 위해서는 단지 그 運送物에 대한 接近만을 必要로 하며 上積貨物이 모두 揚陸될 것까지 要求하지는 않는다.⁵³⁾

3. 準備完了通知(Notice of readiness)

船舶이 目的地에 到達하여 運送物의 船積 또는 揚陸準備가 完了된 때에는 反對의 特約이 없는 한, 傭船者나 受荷人에게 그 準備完了의 通知를 하여야 한다. 이러한 準備完了通知는 約定된 方法에 의해 提示되어 지는데 海上運送人은 한시라도 빨리 通知를 하여 碇泊期間의 開始時點을 앞당기려고 할 것이고, 傭船者 등은 이러한 通知가 有效한 通知인가를 把握하기 위하여 努力할 것이다.

51) 山戶嘉市, 前掲書, 43쪽.

52) The Tres Flores [1972] Lloyd's Rep. 384 and [1973] 2 Lloyd's Rep. 247(C.A.)

53) Government of Ceylon v. Societe Franco Tunisienne d'armement Tunis (The Massalia (No 2)) [1960] 2 Lloyd's Rep. 352.

「1980年 定義案」에서는 準備完了通知(notice of readiness)를 다음과 같이 定義하고 있다.

“準備完了通知란 本船이 港 또는 船席에 到着하고 船積/揚陸準備가 된 것을 備船者, 送荷人, 受荷人 또는 備船契約에 의해 要求되어진 다른 當事者에게 通知하는 것을 意味한다”(NOTICE OF READINESS means notice to the charterer, shipper, receiver or other person as required by the charter that the ship has arrived at the port or berth as the case may be and is ready to load/discharge).

以下 準備完了通知에 관한 重要 內容을 說明하고자 한다.

(1) 通知의 目的

船舶이 目的地에 到達하고 또한 荷役準備를 完了하면 그러한 事實을 備船者나 受荷人에게 알리는 것이므로, 結果적으로 碇泊期間의 開始에 관한 確定的인 發生要件이라 할 것이다. 또한 그러한 通知는 海上運送人の 重要한 法定義務이기도 하다(商法 第782條 第1項 및 第798條 第1項). 하지만 通知를 碇泊期間의 開始를 위한 絶對的 義務인 法定條件으로 보기보다는 오히려 그 自體에 대한 當事者의 意思에 따른다고 할 수 있다.⁵⁴⁾

英國의 判例와 實務에서는 最初의 船積港에서의 準備完了通知는 普通法(common law)에서 반드시 必要한 것으로서, 最初의 船積港에서는 備船契約上 通知에 대한 趣旨 與否를 不問하고 通知할 것을 要求하고 있다.⁵⁵⁾ 그러나 最初의 船積港 이외의 港口(追加的인 船積港 또는 揚陸港)에서는 契約上 通知를 하여야 한다는 特約이나 적어도 明白한 慣習이 없는 한 準備完了通知는 不必要한 것으로,⁵⁶⁾ 送荷人 및 受荷人은 各各 本船의 動靜을 살필 義務가 있고, 늘 相當한 注意(due and reasonable diligence)를 하여야 한다.⁵⁷⁾ 그러므로 本船의 揚陸準備가 現實적으로 끝난 이상, 예컨대 受荷人이 本船의 到着事實을 전혀 모르고 있어도 碇泊期間은 開始된다. 그러나 美國의 判例 및 學說에서는 이와

54) 李永洙, “碇泊期間의 開始와 算定에 관한 考察”, 「貿易報國의 길(朴大衛 教授 華甲 紀念 論文集)」(1996, 7), 60쪽.

55) Scrutton, *op. cit.*, p.143.

56) Michael Summerskill, *op. cit.*, pp.111~112; Burnett Steamship Co. Ltd. v. Oliver & Co. Ltd(1934) L1.L. Rep. 238 cited in John Schofield, *op. cit.*, p.109.

57) Carver, *op. cit.* para.1890.

는 反對로 揚陸港에서도 準備完了通知를 要求하고 있으므로, 受荷人 스스로가 本船의 到着事實을 알도록 하는 義務를 附課하기 위해서는 그러한 特約을 할 必要가 있다.⁵⁸⁾

우리 商法에서도 船積 및 揚陸의 경우 모두 그 準備完了의 通知를 하도록 規定하고 있다(同法 第782條, 第798條). 船積準備完了의 通知義務를 懈怠한 경우에는 傭船者 또는 船積人이 船積期間內에 船積을 하지 못한 때에도 船長은 出航할 수 없으며(同法 第784條 第2項 參照) 出航의 遲延에 따른 滯船料를 請求할 수 없다고 본다.⁵⁹⁾

實務적으로는 通常 傭船契約書에 最初의 船積港 이외의 다른 港에서도 準備完了의 通知를 하여야 한다고 明示적으로 規定하고 있다.

(2) 通知의 內容

碇泊期間이 開始되기 위해서는 船舶이 目的地에 到達하여 有效한 荷役準備完了의 事實이 傭船者나 受荷人에게 通知되어야 한다. 그러므로 準備完了가 되어있지 못한 船舶이 故意 또는 過失로 準備完了通知를 하는 경우, 당연히 그 通知는 有效한 通知가 될 수 없다.⁶⁰⁾

問題는 不適格의 準備完了通知를 한 船舶이 곧 不適格의 原因이 된 欠缺을 解消하였을 때 準備完了通知를 다시 하여야 하는지, 아니면 이미 通知한 準備完了가 그 欠缺이 解消된 時點부터 有效하게 되는지 與否이다. 이에 대해 相當한 論議가 있어왔다.⁶¹⁾

積極적으로 解釋하면 特約에 의해 通知할 必要가 없다고 되어있지 않는 한 당연히 再 通知하여야 하나, 英國의 判例는 分列된 모습을 보이고 있다.

準備完了通知를 다시 할 必要가 없다는 主張⁶²⁾은 不適格한 準備完了通知가

58) Poor, *Charterparties and Ocean Bills of Lading*, 2nd ed. p.108, 權榮範, “碇泊期間과 滯船料에 관한 研究” 1985. 2. 韓國外國語大學校 大學院 碩士學位論文, 35쪽에서 再引用.

59) 孫珠瓚·鄭東潤, 「註釋 商法(VIII) [海商]」(서울 : 韓國司法行政學會, 2001), 307쪽.

60) N.V. Bodewes Scheepswerven and N.V. Kuva v. Highway Construction Ltd.(The Jan Herman) [1966] 1 Lloyd's Rep. 402.

61) 이에 관한 자세한 내용은 John Schofield, *op. cit.*, pp.114~117 參照.

62) The Massalia(No 2) [1960] 2 Lloyd's Rep. 353 : 이 事件에서 Diplock 判事は 下積되어 接近이 不可能한 混積貨物에 대한 準備完了通知에 대하여 그 接近性이 確保되면 別途의 準備完了通知가 必要없이 처음에 提示된 通知는 有效하다고 判決하였다.

그 不適格을 除去함에 따라 그 時點부터 效力을 당연히 認定하는 것이고, 反對로 다시 準備完了通知를 하여야 한다는 主張⁶³⁾은 傭船者가 船舶의 不適格 狀況의 除去 與否를 알 수 없다는 現實的 理由를 들고 있다.

海上運送人과 傭船者의 利害關係가 尖銳하게 相衝되는 碇泊期間의 開始에 대하여 故意 또는 過失로 인한 不適格한 準備完了通知로 인하여 傭船者가 不測의 損害를 보는 것은 不當하므로 果實責任의 原則에 따라 海上運送人은 欠缺을 除去하고 다시 有效한 通知를 하여 傭船者가 不測의 損害를 입는 것을 防止하는 것이 妥當할 것이다.

(3) 通知의 相對

準備完了通知는 船積港에서는 傭船者(送荷人) 또는 그 代理人에게 通知되어야 하나, 傭船者 이외의 第3者 이른바 船積人이 있는 경우에는 實際의 船腹利用者인 再傭船者(subcharterer)에게 通知할 수 있다.⁶⁴⁾ 揚陸港에서는 受荷人에게 通知를 하여야 한다(우리 商法 第782條, 第783條 및 第798條 參照).

實務上 傭船者 대신 送荷人, 受荷人 또는 第3者에게 準備完了가 通知되어질 수 있으므로, 可能한 한 傭船契約 締結時 契約書上에 通知의 相對를 明確히 明示하여야 한다.

(4) 通知의 方法

普通法(common law)에서 準備完了通知는 口頭 또는 書面으로 可能하나, 傭船契約書에 特別한 方法의 通知를 規定하는 경우에는 傭船者가 이미 準備完了의 事實을 알고 있다는 理由로 그 方式을 無視하고 單純히 通知하는 것만으로는 不充分하며, 반드시 契約上의 特別한 方式으로 通知해야만 한다. 그렇지 않으면 碇泊期間은 開始하지 않는다.⁶⁵⁾

63) Christensen v. Hindustan Steel Ltd. [1971] 1 Lloyd's Rep. 395 : 이 事件에서는 3日前, 24時間前 準備完了通知가 規定되어 있는 경우, 到着 24時間前의 通知가 과연 準備完了通知인가가 論點이 되었는데, Donaldson 判事は 24時間前의 通知는 豫見되는 準備完了를 나타내는 것이며 提出 當時에 本船은 準備가 되어있지 않음을 默示的으로 傭船者에게 報告하는 것이다. 즉 本船은 24時間前 通知를 한 後 實際로 準備完了된 時點에서 有效한 準備完了通知를 하여야 한다고 判示하였다.

64) 大阪抗訴·大正15·3·13 新聞 2565号 12頁, 山戶嘉市, 前掲書, 49쪽에서 再引用.

65) Michael Summerskill, *op. cit.*, pp.108~109.

準備完了通知는 現實的이고 積極的인 通知이므로 現實적으로 確實히 알 수 있는 通知만⁶⁶⁾이 碇泊期間 開始의 法的 效果를 지닌 通知가 된다. 그러나 英美法에서는 傭船者가 周圍의 事情으로 本船이 目的地에 到達하였고 荷役準備가 完了되었다는 事實을 알고 있었든지 아니면 적어도 그러한 事實을 알 수 있는 경우에는, 契約上 특히 書面에 의한 通知를 要求하지 않는 한 準備完了 通知의 效力發生에는 이 事實의 認識만으로도 充分하다.⁶⁷⁾

(5) 通知의 時期 및 場所

通知의 提示時期에 關係 實務적으로는 契約當事者間의 紛爭을 막기 위해, 通常 傭船契約書에 受領人의 營業時間中(during office or business hours)의 午前 9時부터 午後 5時까지(土曜日에는 正午까지)와 같이 限定하고 있다.

傭船契約書에 時限을 定하지 않고 단지 業務時間(office hours)에 하도록 規定하고 있는 경우, 日常的인 業務時間을 決定하기 위해서는 當該 港口의 慣習과 當 契約書의 碇泊期間과 관련된 條項을 參考로 決定하여야 한다.⁶⁸⁾ 우리나라와 日本의 경우 一般的으로 稅關의 執務時間에 따르는 것이 慣行으로 되어 있다. 어떠한 경우이든 通知 그 自體는 營業時間中에 送達되어야 하는데, 營業時間이 아닌 日曜日, 公休日 등의 休日과 土曜日 午後에는 送達할 수 없다. 예컨대 土曜日 午後에 送達할 수 있게 하기 위해서는 傭船契約書上에 “Saturday afternoon to be considered as office hour”라는 文句를 通知의 送達時間에 關한 規定에 添附해 두어야 한다.

通知해야 할 場所에 關係서는 傭船契約書上에 特約이 있다면 그에 따르고, 없다면 一般原則에 따라 通知를 받는 者의 住所나 營業所가 通知해야할 場所가 된다.⁶⁹⁾

(6) 通知의 送達

66) 반드시 書面에 의한 通知만을 意味하지는 않는다.

67) Franco-British Steamship Co. Ltd. v. Watson & Youell(1921) 9 LIL Rep. 282 cited in John Schofield, *op. cit.*, pp.108~109.

68) London Arbitration-LMLN 15, 29 May 1980; London Arbitration-LMLN 44, 9 July 1981.

69) 山戶嘉市, 前掲書, 53쪽.

우리 商法은 「……運送物을 船積(揚陸)함에 必要한 準備가 完了된 때에 遲滯없이 備船者에게 그 通知를 發送하여야 한다」고 規定하고 있는 바(同法 第782條 第1項, 第798條 第1項 參照), 原則的으로 發信主義를 取하고 있다. 日本 商法(第741條 및 第748條)의 경우에도 이와 같다. 그러나 英美法을 비롯하여 여러 나라의 法은 大部分 到達主義를 採擇하고 있으며, 日本 海運業界도 마찬가지로 到達主義를 取하고 있다.⁷⁰⁾

私見으로는 準備完了通知의 目的으로 본다면 단지 發信만으로는 充分하다고 볼 수 없고, 現實的으로 通知의 受領뿐만 아니라 通知의 內容이 相對方에게 알려져야 하는 것이므로 到達主義가 보다 妥當하다고 본다.

(7) 通知의 效果

通知의 法的 效果는 碇泊期間 進行의 開始 그 自體이다.⁷¹⁾ 備船者가 海上運送人이 發送한 準備完了通知를 接受하였다면 事後에 準備完了의 適合性과 有效性을 否定할 수 없다.⁷²⁾ 故意的으로 行한 否定한 準備完了通知를 除外하고 비록 準備完了通知가 有效하지 못하더라도 備船者가 이러한 通知의 眞僞를 제대로 把握하지 않고 荷役作業을 指示하여 實際로 荷役作業을 開始하였다면, 海上運送人의 欠있는 準備完了通知를 理由로 碇泊期間의 開始를 否定하는 것은 非商事的인 것이기 때문이다.

有效한 準備完了를 通知한 結果로서 一旦 碇泊期間이 開始되고 나면, 後에 어떠한 事情으로 荷役作業이 事實上 開始할 수 없게 되던가 또는 荷役作業이 一時的으로 中斷되어도, 準備完了通知 그 自體에는 어떠한 影響도 미치지 아니한다. 그러므로 그러한 一時的인 障礙가 除去되어 事實上 다시 荷役作業의 開始가 可能하여도 다시금 船積 또는 揚陸準備完了를 通知한다는 意味의 通知는 必要하지 않다.

4. 猶豫期間의 經過

70) 山戶嘉市, 前掲書, 53쪽.

71) 通常 碇泊期間은 어느 정도의 猶豫期間이 경과 후 開始하는 것이 一般的이다.

72) Pacific Carrier Corporation v. Tradax Export SA(The North King)[1971] 2 Lloyd's Rep. 460; Surrey Shipping Co. Ltd v. Compagnie Continentale (France) SA (The Shackelford) [1978] 1 Lloyd's Rep. 191; Sofial SA v. Ove Skou Rederi(The Helle Skou) [1976] 2 Lloyd's Rep. 205.

船積 또는 揚陸準備의 完了가 通知·到達되었다 하더라도 特約이 없는 한, 그 即時 碇泊期間이 開始되는 것은 아니고 法律⁷³⁾, 慣習⁷⁴⁾ 또는 特約⁷⁵⁾에 의해 許容된 猶豫期間(turn time)⁷⁶⁾이 經過한 後에 開始된다.

이 猶豫期間은 傭船者가 碇泊期間의 進行開始와 同時에 積·揚荷 準備를 위해 自由롭게 使用하도록 許容되어진 期間이다.

이 猶豫期間은 碇泊期間의 一部로 생각할 수 없는 것이므로 特約이나 其他의 條件에 따라 猶豫期間이 전혀 認定되지 않는 경우에는 傭船者는 荷役準備를 위해 碇泊期間의 一部를 使用할 수 밖에 없을 뿐 아니라, 準備完了가 通知된다면 即時 碇泊期間은 開始된다.⁷⁷⁾

猶豫期間과 관련하여 實務上 論難이 되는 것은 碇泊期間이 開始되기 前인 猶豫期間中 또는 猶豫期間前에 傭船者 등이 미리 船長의 承認(또는 同意)을 얻어 荷役作業을 開始한 경우에, 곧바로 碇泊期間이 開始되고 그 時間을 碇泊期間에 包含시킬 수 있는가 하는 點이다.

猶豫期間中 荷役開始⁷⁸⁾에 관해 獨逸 判例는 이를 肯定하고, 프랑스 判例는 使用한 猶豫期間의 折半만을 碇泊期間에 插入하여야 한다고 한다. 반면에 英國에서는 日曜日 및 休日을 船積·揚陸作業에 利用하여도 原則적으로 그 날은 당연히 碇泊期間에 插入되지 않는 것과 마찬가지로 猶豫期間을 船積·揚陸作

73) 예컨대 우리 商法 第782條 第2項 및 第798條 第2項에서는 「準備完了通知가 午前에 있는 때에는 그 날의 午後 1時부터 起算하고 午後에 있는 때에는 다음날 午前 6時부터 起算한다」라고 規定하고 있다.

74) 猶豫期間이 港灣의 慣習上 認定되는 경우에는 港灣에 따른 多少의 差異는 있으나, 碇泊期間은 海上運送人이 稅關에 積貨目錄을 提出한 뒤 24時間을 經過하여 開始되는 것이 普通이다.

75) 예컨대 GENCON 第6條 (c)項에서는 「船積과 揚陸에 관한 碇泊期間은 荷役準備完了通知를 12時를 包含하여 12時까지 그 通知를 送達하였을 때에는 13시에 開始한다. 만일 12時 以後의 勤務時間 동안에 그 通知를 送達하였다면, 그 다음 作業日의 06시에 開始한다」라고 規定하고 있다.

76) 猶豫期間에 대한 正式 名稱으로는 여러 가지가 使用되고 있다. 'Free time', 'Turn time' 등이 使用되고 있는데 Michael Summerskill은 船舶이 船積 또는 揚陸場所에 到達하고 本船의 荷役次例를 기다리고 있을 때 이 次例를 기다리고 있는 時間을 'Turn time'이라고 한다. 따라서 이러한 猶豫期間을 自由期間이라고도 하는데 實務적으로는 通常 'Turn time'이라는 用語를 使用하고 있다(沈相道, 前掲論文, 35쪽 註 107에서 再引用).

77) 崔淑珍, “航海傭船契約上 碇泊期間의 開始에 관한 考察”, 1997. 2, 慶北大學校 大學院 碩士學位論文, 51쪽.

78) 이에 관한 자세한 내용은 山戶嘉市, 前掲書, 62~65쪽 參照.

業에 利用하여도 碇泊期間中에 算入하여서는 안된다고 判示하였다.⁷⁹⁾

猶豫期間前의 荷役開始⁸⁰⁾에 關係 英國의 判例를 보면 Khios Breeze号 事件⁸¹⁾에서 猶豫期間이 開始하기 前에 始作한 荷役作業에 대하여, 碇泊期間이 揚陸開始와 同時에 開始한다는 合意가 있었다고 推定할만한 根據를 찾기 어렵다는 理由로, 猶豫期間前에 所要된 揚陸時間은 碇泊期間에 插入되지 아니한다고 判示되었다. 즉 傭船契約書上 이에 關係 明確한 規定이 있지 않으면 單純히 傭船者가 船長의 協力을 얻어 碇泊期間 또는 猶豫期間 開始前에 船積 또는 揚陸作業을 實施한 事實만으로는 碇泊期間의 開始가 荷役의 開始와 同時에 始作되어진다고 할 수 없다는 것이다.

實務적으로는 이러한 紛爭을 豫防하기 위하여 “Laytime shall commence twelve consecutive hours after Notice of Readiness is tendered …or when loading commences, whichever first occurs ….” 라는 文句를 插入하여 使用하고 있다.⁸²⁾

各 荷役港에서 準備完了通知를 하여야 하는 경우에는 反對의 特約을 두지 않는 한, 一般적으로 各 港마다 猶豫期間이 認定된다. 이에 反하여 英國의 判例와 學說은 普通法上 最初의 船積港에서만 準備完了通知가 必要하므로, 이러한 論理에 依據하여 最初의 船積港 이외의 港口(追加的인 船積港 또는 揚陸港)에서 의 猶豫期間을 認定하고 있지 않다.

第2節 碇泊期間 開始의 變更

一般적으로 碇泊期間은 船舶이 約定한 目的地에 到達하여 傭船者가 自由로 使用할 수 있게 荷役準備를 完了하고 準備完了를 傭船者에게 通知하여 所定の 猶豫期間이 經過하면 비로소 開始한다. 그런데 契約當事者로서는 그때의 周圍 事情으로 보아서 一般原則에 따르는 것이 適切하지 않을 경우에는, 그때의 事

79) Pteroti Compania Naviera S.A. v. National Coal Board [1958].

80) 이에 關係 자세한 내용은 山戶嘉市, 前揭書, 65~67쪽 參照.

81) [1958] 1 Lloyd's Rep. 245.

82) 「VOYLAYRULES 93」 第15條에 傭船契約書 作成時 碇泊期間開始와 관련된 文句에 附加하여 使用되어질 수 있는 새로운 定義案인 “UNLESS SOONER COMMENCED”을 作成하였다. 原文은 다음과 같다. “UNLESS SOONER COMMENCED shall mean that if laytime has not commenced but loading or discharging is carried out, time used shall count against laytime.”

情에 맞추기 위하여 特約을 設定하여 直接 또는 間接적으로 碇泊期間 開始의 一般的인 條件을 變更시키고 있다.

이러한 約款으로는 “Whether in berth or not(WIBON)”, “Time lost in waiting for berth(TIME LOST)”, “Whether in port or not(WIPON)”, “Reachable on Arrival”, “So near thereto as she may safely get”, “In regular turn”/“In usual turn”, “Demurrage in respect of waiting time”, “Time to commence on being reported at the Custom House”, “To be loaded as per colliery guarantee” 등이 있으며 이 중 一般化되어 있는 重要 特約에 관하여 說明하고자 한다.

1. “Whether in berth or not” 約款

船席備船契約의 경우에는 船舶이 指定船席에 接岸하여야만 航海를 終了하고 着船이 된다. 그러나 目的港에 到達하였으나 港內 滯船 등으로 인해 船席이 없어 接岸하지 못한 때에는 現實적으로 接岸하기까지의 待期한 時間은 모두 海上運送人이 負擔하게 된다.

그러므로 海上運送人은 船席備船契約을 締結하면서 이러한 不利益을 避하기 위하여 本船이 目的港에 到達한 때⁸³⁾에는 船席에 接岸하든 않든지 관계없이 準備完了通知를 할 수 있게하여 碇泊期間의 開始를 앞당기기 위해 “WIBON” 約款을 附記⁸⁴⁾해 두게 된다. 이에 의해 船席備船契約의 着船時期가 앞당겨지고 나아가 碇泊期間 開始가 變更되어 結果적으로 港備船契約과 같게 된다. 그러나 本 約款은 碇泊期間의 開始時點을 앞당기는 效果가 있을 뿐, 船席備船契約이 港備船契約으로 轉換되는 것은 아니다.⁸⁵⁾

“WIBON” 約款은 船席이 利用不可能할 경우에만 適用되고, 船席은 利用可能 하지만 안개와 같은 날씨上 問題 때문에 接岸할 수 없는 경우에는 適用되지 않는다.⁸⁶⁾

83) 着船이 되기 위해서는 港備船契約에서 規定하는 着船의 要件을 充足시켜야 한다. 즉 船舶은 港內的 卽時的이고 效果的으로 備船者가 使用할 수 있는 狀態이어야 한다(The Seafort [1962] 2 Lloyd’s Rep. 147).

84) 一般的으로 使用되는 “WIBON” 文句는 다음과 같다. “Notice of Readiness to load/discharge may be tendered by the vessel …whether in berth or not”(沈相道, 前掲論文, 42쪽 註 124에서 再引用).

85) 港備船契約에서의 碇泊期間의 開始는 船席의 接岸 與否에 따라 決定되지 않기 때문이다; John Schofield, *op. cit.*, pp.132~133.

86) Seacrystal Shipping Ltd. v. Bulk Transport Group Shipping Co. Ltd.,(The

「1980年 定義案」에서는 船席에 接岸하든 않든지 간에(whether in berth or not)를 다음과 같이 定義하고 있다.

“船席에 接岸하든 않든지 간에 라고 함은 船積/揚陸을 위하여 指定된 場所가 船席이고 또한 船舶이 即時 船席에 接近할 수 없는 경우에는 本船이 船席이 있는 港에 到着하면 準備完了通知를 할 수 있다는 것을 意味한다”(WHETHER IN BERTH OR NOT or BERTH NO BERTH means that if the location named for loading/discharging is a berth and if the berth is not immediately accessible to the ship a notice of readiness can be given when the ship has arrived at the port in which the berth is situated).

그러나 「VOYLAYRULES 93」에서는 “船舶이 到達한 때에 船積 또는 揚陸을 위한 船席이 없다면, 本船이 港內 또는 港外의 通常 待期場所에 到達한 때에는 準備完了通知를 할 수 있으며 碇泊期間은 契約에 따라 開始된다. 碇泊期間 또는 滯船期間은 船席이 利用可能하면 中斷되어지고 本船이 船席에서 荷役作業을 할 수 있는 準備가 되어질 때 다시 進行된다”(WHETHER IN BERTH OR NOT)(WIBON) or “BERTH OR NO BERTH” shall mean that if no loading or discharging berth is available on her arrival the vessel, on reaching any usual waiting-place at or off the port, shall be entitled to tender notice of readiness from it and laytime shall commence in accordance with the charterparty. Laytime or time on demurrage shall cease to count once the berth becomes available and shall resume when the vessel is ready to load or discharge at the berth)라고 定義하고 있다.

“WIBON” 約款에 대한 이 두 定義案에는 相當한 差異가 있음을 알 수 있다.⁸⁷⁾

첫째, 「1980年 定義案」에 따르면 船舶이 荷役船席이 位置한 港內(at the port)에 到達한 때에 準備完了의 通知가 可能하나, 「VOYLAYRULES 93」에서는 通常 待期場所라면 港內 또는 港界 밖(at or off the port)에 있어도 通知를 보낼 수 있다.

둘째, 가장 重要な 差異點은 「1980年 定義案」에서는 到達하였으나 船席에 即時 接近(accessible)할 수 없는 경우 通知가 可能하도록 하였으나, 「VOYLAYRULES 93」에서는 到着하였으나 利用(available)할 수 있는 船席

Kyzikos) [1989] 1 Lloyd's Rep. 1.

87) 이에 관한 자세한 내용은 John Schofield, *op. cit.*, pp.135~136 參照.

이 없다면 通知가 可能하도록 하였다.

셋째, 더욱 큰 差異點은 「VOYLAYRULES 93」의 마지막 文章에서 알 수 있듯이 船席에 接近할 수 없을지라도 船席이 利用可能하게 된다면 碇泊時間과 滯船時間이 中斷하게 된다는 점이다.

「VOYLAYRULES 93」에 따른 “WIBON” 約款의 定義案은 商事的 觀點 및 法的 觀點에서 論難의 餘地가 있다.

먼저 商事的인 觀點에서 본다면, 海上運送人은 船席備船契約 締結時 滯船으로 인한 不利益을 避하기 위해 “WIBON” 約款을 利用하나, 「VOYLAYRULES 93」에 따르면 船席에 接近할 수 없으나 船席이 비게 된다면 碇泊時間이 中斷하게 됨으로써 오히려 經濟的인 不利益을 받을 수 있게 된다는 것이다.

法的인 觀點에서 본다면, “WIBON” 約款에 의한 碇泊期間의 開始에 대한 影響이 碇泊期間이나 滯船期間의 進行에도 影響을 미치는가 하는 점이다. 普通法上 滯船期間의 “Once on demurrage, always on demurrage”라는 原則에 附合하지 않을 뿐만 아니라, 碇泊期間 또한 進行되면 中斷事由에 의한 것이 아니라면 繼續 進行되어진다는 一般原則에 맞지 않는다.

이러한 解釋上의 論難을 避하기 위해서는 備船契約 締結時 「1980年 定義案」 또는 「VOYLAYRULES 93」에 따른다는 趣旨를 明確히 하여야 할 것이다.

2. “Time lost in waiting for berth” 約款

“TIME LOST” 約款⁸⁸⁾은 특히 船席備船契約에 있어서 目的港에 到達하였으나 船席이 없어 이를 기다리며 喪失한 時間을 碇泊期間에 算入함으로써 船席待期로 인한 喪失時間의 不利益을 備船者에게 負擔시키는 特別約款이다.

本 約款은 航海備船契約에서 到着船(arrived ship)의 成立要件이 매우 嚴格하여 備船者에 比하여 海上運送人의 責任이 훨씬 무겁기 때문에 이 兩者의 衡平을 維持하기 위하여 制定된 것이다.

이 約款의 效果에 대하여 具體적으로 살펴보면 첫째, 港備船契約 또는 船席備船契約에서 船舶이 指定된 荷役船席에 到着할 것을 要하는 경우, 荷役船席을 待期한 時間은 本 約款에 의하여 그리고 荷役船席에 到着한 後에는 碇泊期間 約款에 의하여 海上運送人의 責任을 輕減시키는 效果를 얻는다. 둘째, 船席備船契約에서 本 約款과 “WIBON” 約款이 모두 約定되어 있는 경우 荷役船席

88) 「1980年 定義案」 第25條 參照.

을 待期하는 동안 準備完了의 通知를 하면 碇泊期間이 開始된다. 港傭船契約에서는 到着船의 要件이 緩和되어지며 荷役船席을 기다리는 동안에 碇泊期間이 始作된다고 할 수 있다.⁸⁹⁾ 그러나 本 約款은 船舶이 滯船으로 인해 船席으로의 移動이 不可能한 경우에만 效果가 있으며, 날씨나 기타 事由로 인한 待期일 경우에는 適用되지 않는다.⁹⁰⁾

本 約款은 船席待期中 喪失時間을 碇泊期間에 算入한다는 점은 “WIBON” 約款과 그 實質적인 效果面에서 類似하나, 主要한 差異點은 船舶이 待期하는 場所가 반드시 港內에 있어야 할 必要는 없다는 것이다. 하지만 最大限 港口에 가까운 곳에서 船席을 기다려야 할 것이다.⁹¹⁾

“TIME LOST” 約款의 경우에는 碇泊期間의 除外事由(laytime exceptions)가 待期時間(waiting time)에 適用되느냐가 특히 問題가 된다.⁹²⁾

이와 關聯된 英國 判例는 Radnor号 事件⁹³⁾에서 “TIME LOST” 約款과 “LAYTIME” 約款의 獨立理論을 펴서 船席待期中 喪失時間에는 碇泊期間의 除外事由가 適用되지 않고 모두 碇泊期間에 算入된다고 하였으며, 이는 1971年 Loucas N号 事件⁹⁴⁾에서도 維持되었다.

그러나 이러한 獨立理論은 海上運送人에게 船舶이 船席待期할 때 接岸하였으면 除外되었을 時間도 繼續해서 碇泊期間에 包含되어 오히려 傭船者에게 不公平한 結果를 招來한다는 批判을 받았는데, 1976年 Darrah号 事件⁹⁵⁾에서 위 判例들의 獨立理論을 받아들이지 않고 船席待期中 喪失時間에의 計算에 있어서 船舶이 荷役船席에 實際로 接岸하였더라면 碇泊期間의 除外事由에 의해서 除外될 수 있는 全 期間을 控除하여야 한다고 判示하였다. 따라서 이 경우 船席待期中 喪失時間을 碇泊期間의 앞에 붙여 計算하게 되면 結果적으로는 碇泊期間의 開始가 船席待期를 始作한 時點부터 앞당겨져 變更되는 것으로 된다. 다만 이 경우에도 船席待期가 끝나고 本船이 船席에 接岸하게 되면 準備完了通知를 하여야 하며, 船席待期가 끝난 때부터 猶豫期間이 終了할 때 까지의 時

89) 朴容燮, 前揭論文, 116쪽.

90) Aldebaran Compania Maritima SA v. Aussenhandel AG (The Darrah) [1976] 2 Lloyd's Rep. 359 (H.L.).

91) John Schofield, *op. cit.*, p.137.

92) 이에 관한 자세한 내용은 朴容燮, 前揭論文, 116~117쪽 參照.

93) [1955] 2 Lloyd's Rep. 668. cited in John Schofield, *op. cit.*, p.139.

94) [1971] 1 Lloyd's Rep. 215 (C.A.).

95) Aldebaran Compania Maritima SA v. Aussenhandel AG (The Darrah) [1976] 2 Lloyd's Rep. 359, at p. 366.

間은 碇泊期間 算定에서 除外된다.⁹⁶⁾

3. “Whether in port or not” 約款

“WIPON” 約款은 港傭船契約에서 一般的으로 使用되는 約款으로 船舶이 目的港內에 到達하여야 準備完了通知를 할 수 있으나, 本 約款에 의해서는 滯船 등으로 인해 利用可能한 船席이 없으며 또한 港內 進入을 할 수가 없어 當該 港口의 通常의인 港外의 待期場所에 到達한 경우에도 準備完了通知를 할 수 있게 하는 效果를 가지고 있다.⁹⁷⁾ 다만, 港外의 待期場所의 範圍가 어디까지인가에 관하여 明確히 提示되고 있지는 않지만, 反對의 特約이 없는 한 通常 待期場所에 到達하여야 하고 卽刻的이고 有效하게 傭船者의 利用下에 있어야 한다.

“WIBON” 約款과 마찬가지로 날씨나 航海要因으로 인해 船舶이 港內 進入이 不可能하다면 이 約款은 適用되지 않는다.

4. “In regular turn” 約款

港이 좁고 荷役施設이 充分하지 못한 港에서 船舶의 輻輳가 심하여 오랜 時間을 待期하여야 할 때에 到着順序에 따라서 荷役埠頭に 接岸하고 이때부터 碇泊期間을 開始한다는 뜻의 約款이다.

이 順序(turn)는 港灣當局이 자기 港에 到着하는 船舶을 到着順序대로(in turn) 指定한 接岸荷役의 次例(sequence)를 意味한다.⁹⁸⁾ 本 約款은 海上運送人에게 本船의 荷役順序를 通知하여 不必要한 待期碇泊의 危險을 除去하여서 本船의 不當한 遲延으로 發生할 수 있는 損害를 保障받는 約款(warranty clause)이며, 한편 傭船者에게는 이 順序에 따라 運送物の 船積 또는 揚陸計劃을 合理的으로 準備하고 待期時間의 다툼을 事前에 豫防하기 위한 것이다.⁹⁹⁾ 一般的으로 傭船契約書에 “In turn”, “In regular turn” 또는 “In regular turn of loading or unloading”과 같은 文句로 使用되어지고 있다.

96) 朴鉉淳, 前揭論文, 37쪽.

97) The Kyzikos, [1989] 1 Lloyd's Rep. 1.

98) 朴容燮, 前揭書, 507쪽.

99) 上揭書, 508쪽.

本約款의 效果는 船舶이 船積 또는 揚陸을 하기 위한 順序가 될 때까지의 待期時間은 碇泊期間에 算入되지 않으며, 船舶이 指定港에 入港하고나서 荷役準備를 完了하였음을 通知한 後 順序에 따라 本船이 指定 船席에 到着한 後에는 다시금 새로운 通知를 하지 아니하여도 된다.

第3節 碇泊期間의 中斷

一旦 碇泊期間이 開始되면 原則적으로 中斷없이 繼續 進行된다. 그러나 確定 碇泊期間이라 하더라도 전혀 中斷이 許容되지 않을 만큼 嚴格한 性格을 지닌 것은 아니다.¹⁰⁰⁾

不可抗力이나 契約上 特約 또는 海上運送人의 過失에 의한 荷役中斷이 아닌 한, 傭船者는 許容碇泊期間內에 荷役作業을 完了해야 할 嚴格한 責任을 지고 있으므로 荷役을 中斷시키는 事情에 대하여 責任을 負擔하여야 한다. 반면 不確定 碇泊期間의 경우 傭船者의 管理範圍 밖의 荷役障礙가 發生하면, 이러한 障礙가 아니었다면 傭船者가 適切한 早出을 위해 相當한 行爲를 하였을 것이라는 것을 前提條件으로, 實際로 荷役作業이 妨害된 期間에 대하여 傭船者는 責任이 없다.¹⁰¹⁾

實務적으로 碇泊期間의 開始와 함께 碇泊期間의 中斷事由로 인한 荷役의 遲延으로 인해 滯船料의 發生 등 契約當事者間의 利害가 尖銳하게 對立되는 分野이다. 碇泊期間의 中斷事由로는 不可抗力이거나 傭船契約書上의 特約 또는 荷役港의 慣習 및 海上運送人의 過失에 의한 中斷이 있다.

1. 不可抗力에 의한 中斷

우리 商法은 碇泊期間中에 不可抗力으로 인하여 船積 또는 揚陸할 수 없는 날이 있다면 그러한 날은 碇泊期間에 算入하지 아니한다고 規定(同法 第782條 第2項 및 第798條 第2項)하여 不可抗力을 法定 中斷事由로 하고 있다. 그러나 이 規定은 그 性質이 任意規定이기 때문에 契約當事者間의 合意에 따라서 確定 碇泊期間을 不可抗力에 의한 荷役不能의 날이 있어도 除外하지 않는다는 趣旨下에 連續日(running days)이나 連續作業日(running working days) 등으

100) 山戶嘉市, 前掲書, 94쪽.

101) 沈相道, 前掲論文, 48~49쪽.

로 約定할 수 있다. 이 경우에는 商法 第782條 및 第798條를 適用하지 아니한다고 解釋한다.¹⁰²⁾

여기에서 말하는 不可抗力(force majeure)은 暴風雨, 바람, 海溢 또는 自然的 산불 등의 自然的 不可抗力과, 이와 對立되는 概念으로서 個人 또는 團體의 行爲에 의한 戰爭, 內亂, 罷業 등의 人爲的인 不可抗力을 들 수 있다.¹⁰³⁾ 그러나 안개¹⁰⁴⁾나 埠頭의 滯貨 또는 滯船으로 인해 荷役作業이 不可能한 경우에는 不可抗力이라고 할 수 없다.

이러한 不可抗力에 의한 荷役不能日을 碇泊期間 算定에서 除外하는 것이 一般的이지만, 英美에서는 契約條項에 대한 嚴格 解釋原則에 따라 確定 碇泊期間의 경우에는 傭船契約書에 除外條項을 插入하지 않았다면 除外日을 認定하지 않는다. 다만, 例外的으로 荷役港의 法에 의해 荷役이 不可能한 경우와 海上運送人의 歸責事由¹⁰⁵⁾에 의한 荷役不能의 경우에는 除外를 認定한다. 不確定 碇泊期間의 경우에는 運送物의 船積이나 揚陸은 그때의 여러 가지 事情을 考慮하여 相當한 時間(reasonable time)¹⁰⁶⁾으로 決定하여야 한다.

2. 當事者의 特約에 의한 中斷

約定된 港의 社會的·文化的·宗教的 影響은 不可抗力 이외에도 荷役을 中斷시키는 原因이 될 수 있다. 예를 들면 日曜日·公休日·날씨不良 등과 같은 경우에는 公式적으로 荷役作業을 하지 않기 때문에 通常 碇泊期間은 繼續되지 않는다.¹⁰⁷⁾

英美의 契約條項에 대한 嚴格 解釋原則에 따라, 傭船契約 締結時 碇泊期間 中斷에 관한 特約을 設定하지 않으면 碇泊期間의 進行은 原則적으로 中斷없이 進行된다. 그래서 碇泊期間中 어떤 事情으로 荷役作業이 不可能하게 되어도 그 날은 期間에 算入되어 傭船者만이 不利益을 甘受하게 된다.

102) 朴容燮, 前掲書, 500쪽.

103) 上掲書, 694~695쪽 參照.

104) 안개가 낀 것은 自然的 現象으로서 不可抗力이 아니라 하나의 氣象狀態로 理解하여야 한다.

105) 例로는 荷役裝備에 重大한 故障이 생기거나 海上運送人이나 그 使用人의 過失을 들 수 있다.

106) 港口의 事情, 地域慣習, 그리고 船舶의 碇泊中에 일어나는 諸般與件에 따라 決定되어진다.

107) 朴容燮, 前掲書, 500쪽.

傭船者로서는 이러한 不利益을 避하고자 傭船契約 締結時 荷役이 不可能하게 되는 경우를 考慮하여, 通常 作業日만을 碇泊期間으로 한다는 뜻에서 “Working days” 또는 “Weather working days”의 約款을 使用하거나, “Sundays and holidays excepted(SHEX)”, “Sundays and holidays excepted, unless used” 또는 “Sundays and holidays excepted, even if used”라는 文句로서 碇泊期間의 中斷을 特約으로 規定하고 있다.

碇泊期間과 關聯된 條項에 “Sundays and holidays excepted”라는 文句가 있을 때는 日曜日이나 公休日に 荷役을 하여도 그러한 날은 通常 碇泊期間中에 算入되지 않는다. 公休日이란 荷役이 이루어지는 곳에서 通常적으로 作業을 하여야 하는 동안에 地方法 또는 地方慣習에 의하여 荷役이 이루어지지 않는 날을 말한다.¹⁰⁸⁾ 公休日 與否는 事實問題로서 當該 港口의 慣習 또는 法律에 따라 決定될 事項이다.¹⁰⁹⁾

“Sundays and holidays excepted, unless used”의 경우에는 “SHEX” 約款에 따라 日曜日이나 公休일은 碇泊期間에서 除外되나, 이러한 除外된 休日に 荷役이 이루어진다면 그 時間을 碇泊期間에 算入하게 된다. 그러나 荷役時間이 約 1~2時間 程度의 短時間인 경우에 이 날을 1日의 荷役日로 할 것인지, 아니면 實質 荷役時間만을 碇泊期間에 算入할 것이냐가 問題이다.

이와 같은 短時間을 하루의 碇泊期間으로 보는 것은 “SHEX” 約款의 趣旨에 비추어 傭船者에게 不合理하므로 妥當하지 않다. 이 경우 實質 荷役時間만을 算入하는 것으로 解釋하는 것이 妥當하다.¹¹⁰⁾

實務적으로는 “Sundays and holidays excepted, unless used, but only time actually used count. ...if used actual time to be counted as laytime” 과 같은 文句를 碇泊期間과 關聯된 條項에 附加하여 事전에 紛爭을 豫防하고 있다.

“SHEX, unless used”와 反對되는 規定으로 “Sundays and holidays excepted, even if used”가 있다. 이 規定은 除外期間中 荷役이 이루어져도 그 荷役時間을 碇泊期間에 算入하지 않는 效果를 가지고 있다. 단지 作業日의 意味를 明確히 하는 것에 지나지 않는다.

108) 「1980年 定義案」第13條 參照.

109) A/S Westfal-Larsen & Co. v. Russo-Norwegian Transport Co. Ltd., (1931) 40 LIL Rep. 259, at p.261.

110) 朴容燮, 前揭書, 501쪽.

3. 港의 慣習에 의한 中斷

碇泊期間의 中斷을 認定하는 慣習이 當該 港口에 있는 경우에는 特別한 約定이 없는 한 慣習에 따라 中斷한다.

예를 들면 碇泊期間을 連續日(running days)로 規定하고 있어도 事實問題로 當該 港口에서는 日曜日이나 公休日과 같은 休日에는 一切 作業을 하지 않는다는 慣習이 있다면 그 날은 碇泊期間에서 除外시켜야 한다. 英國에서 銀行休日(bank day)은 港灣 勞動者の 休日是 아니나, 銀行業務가 中斷되기 때문에 英國 全 社會가 慣習적으로 業務를 中斷시키게 하므로, 特約으로 碇泊期間의 進行을 中斷시키고 있다.

그러므로 傭船契約書에 단지 「港의 慣習에 따라서 除外한다」(according to the custom of the ports...excepted)의 文句를 明示하는 것이 通例이다. 1916年 Love and Stewart Ltd. v. Rowtor SS. Co. 事件¹¹¹⁾에서 航海傭船契約書의 “各 港의 慣習에 따라서 船積 및 揚陸에 있어서 日曜日, 全國 또는 地方休日を 使用하지 아니한다면 除外한다”(according to the custom of the respective ports, Sundays and general or local holidays(unless used) in both loading and discharging excepted)의 文句는 港의 慣習休日の 效力을 認定한 것이라고 判示하였다.¹¹²⁾

4. 海上運送人の 過失에 의한 中斷

傭船契約書에 明示적으로 規定하지 않더라도 海上運送人 또는 海上運送人の 責任있는 者の 過失에 의한 船積 또는 揚陸作業 遲延은 碇泊期間에서 除外된다. 그러한 遲延 및 遲延의 原因은 同時에 發生(또는 存在)하여야 한다.¹¹³⁾

海上運送人の 行爲로 인하여 荷役作業이 中斷되었다는 事實만으로는 碇泊期間을 中斷할 수 없으며, 中斷하기 위해서는 中斷의 原因이 海上運送人の 過失에 의한 것이라는 立證이 必要하다.¹¹⁴⁾

111) [1916] 2 A.C. 527(H.L.).

112) Love and Stewart Ltd v. Rowtor SS Co. (1916) 2 AC 527(HL), 朴容燮, 前掲書, 502쪽에서 再引用.

113) John Schofield, *op. cit.*, p.164.

114) Gem Shipping Co. of Monrovia v. Babanaft (Lebanon) SARL (The Fontevivo) [1975] 1 Lloyd's Rep. 339, at p.342.

第4節 碇泊期間의 算定

碇泊期間은 傭船契約의 條項에 따라 決定되고 그 算定에 관한 問題는 通常 契約條項에 定해진 대로 따르게 된다.

碇泊期間에는 具體적으로 미리 며칠간으로 表示하는 直接的인 方法과 荷役日을 一定量의 比率로 荷役한다는 間接적인 方法으로 碇泊期間을 算定하기도 한다. 傭船契約에 따라서는 碇泊期間을 定함에 있어 “With all despatch” 처럼 直接的 또는 間接적인 方法으로도 定하지 않고, 단지 港의 慣習과 그 當時의 事情에 의한 荷役의 結果에 따라 算定하기도 한다.

一旦 碇泊期間이 進行되어 約定碇泊期間이 滿了된 後에 超過하여 碇泊하게 되면 滯船의 問題가 發生하게 된다. 이와 같이 碇泊期間의 算定은 當事者의 利害가 尖銳하게 對立하는 絶對적인 問題이다.

1. 確定 碇泊期間의 算定

(1) 船積・揚陸期間을 分離하여 計算하는 경우

① 期間이 直接的으로 設定되어 있는 경우

碇泊期間의 길이가 明示된 確定 碇泊期間은 時間이 經過함에 따라 海運의 發展과 함께 그 形態가 많이 變化되고 있다.

옛날에는 傭船契約에 아무런 條件도 붙지 않은 날(day)로 表示하여 하루를 子正에서 始作하여 그 다음 子正에 끝나는 24時間으로 計算하였다. 여기에서 점차 進展되어 當該 港口에서 通常적으로 荷役이 이루어지는 날인 作業日(working days)을, 더욱이 19世紀 末葉에는 荷役實施를 크게 左右하는 날씨狀態를 考慮하여 惡天候를 除外하고 作業可能 날씨일(weather working day)만을 碇泊期間으로 計算하게 되었다.¹¹⁵⁾

예컨대 傭船契約 締結時 契約書에 “The cargo shall be loaded and discharged in not more than … total working days” 또는 “The cargo to be loaded in six

115) 山戶嘉市, 前掲書, 106쪽.

running days”와 같이 具體的으로 定한 경우이다.

碇泊期間이 進行되면 約定된 碇泊期間의 單位에 따라 許容碇泊期間이 滿了되어질때까지 進行되어진다. 이 경우 實際 碇泊한 期間의 算定은 위 約定 單位日(또는 期間)이 經過된 숫자에 따라 計算하게 되며, 傭船者는 滯船料의 發生을 避하고 나아가 作業時間을 줄여 早出料를 發生시켜¹¹⁶⁾ 利益을 피하고자 할 것이다. 이처럼 날(day)의 形態, 解釋 및 算定方法은 海上運送人과 傭船者의 利害와 直結되므로 이들에 대한 明確한 理解가 무엇보다 重要하다.

以下 碇泊期間을 算定하는데 基準이 되는 여러가지 날(day)의 概念에 대해 說明하고자 한다.

(가) 날(Day)

碇泊期間을 定하거나 碇泊期間에 算入되지 않는 期間을 定하는 경우에 날(day)을 單位로 하는 것이 많다. 이 경우 날(day)라는 것이 하루의 全 期間을 말하는 것인가, 아니면 通常의 荷役時間만을 말하는 것인가 또는 土曜日은 半日이 되는가 등 碇泊期間과 不算入 時間과의 關係에서 時間單位로 合算함에 紛爭이 發生하기 쉽다.¹¹⁷⁾ 이렇게 아무런 條件도 붙지 않은 날(day) 및 連續日(running days)이라는 用語는 普遍的인 것으로 公休日 및 기타의 休日を 包含하는 “All and every days”를 意味하며, 다음에 敍述하는 作業日(working days)과는 明確히 區分된다. 즉 日曜日이나 公休日과 같은 休日是 물론, 惡天候 및 기타 不可抗力 때문에 전혀 荷役이 이루어지지 않는 날이 있어도 碇泊期間에서 除外되지 않고 包含되는 中斷없는 期間이다.¹¹⁸⁾

傭船契約書上에 碇泊期間이 날(day)로 表示되어 있을 때에는 明示된 例外規定이나 當該 港口의 反對慣習 등이 없는 한 連續日(running days)을 意味하는 것으로, 만약 日曜日이나 休日에는 荷役을 하지 않는 것이 當該 港口의 慣習이거나 傭船契約書上에 “Sundays and holidays excepted”라는 文句가 附記되어 있다면 이러한 날(day)들은 碇泊期間에 算入되지 않는다. 반면에 日曜日이나 休日과 같이 荷役作業이 中斷되는 날도 碇泊期間에 算入하고자 할 경우에 解釋上의 論難을 避하기 위해 단순한 날(day) 대신 連續日(running days)이라

116) 早出料의 特約이 없으면 안된다.

117) 山戶嘉市, 前掲書, 108쪽.

118) Scrutton, *op. cit.*, pp.309~310.

는用語를使用하여야한다.

「1980年定義案」에서는날(day)을“文脈의前後關係에서다른意味가要求되지않는한子正에서子正까지의24時間連續되는期間을意味한다”(DAY means a continuous period of 24 hours which, unless the context otherwise requires, runs from midnight to midnight)라고定義하고있다.

그런데連續日의條件으로碇泊期間이定해져있는경우,碇泊期間의開始日이나終了日에端數日(part day, broken day)이發生하는경우날의算定問題가惹起된다.英國에서는이러한경우에傭船者는荷役作業을開始함에있어端數日을使用할義務없이온날(a whole day)만을使用할權利를가지고있으므로端數日다음의온날부터荷役을開始할수있다.¹¹⁹⁾물론使用하지않는한端數日是碇泊期間에算入되지않는다.그러나마지막荷役日이端數日로끝난경우나荷役開始日이端數日인경우,그날에一部나마荷役作業이이루어진경우에는契約上反對意思가充分히推定되지않는한,그端數日も一曆日로看做되어온하루의碇泊期間으로計算된다.¹²⁰⁾이러한경우Hough v. Athya 事件¹²¹⁾에서는碇泊期間이9일인데傭船者가船積港에서4½日,揚陸港에서5½日을荷役作業에使用하자海上運送人과傭船者사이에滯船料紛爭이發生하였다.이에法廷은荷役作業에使用한碇泊期間을5日과6日을合算한11日로算定하여2日間の超過碇泊期間에대한滯船料를海上運送인에게支給하도록判示하였다.그러나오늘날一般的으로使用되고있는航海傭船契約書式에는適用되지않는것으로되어있다.다만慣行的으로마지막날에荷役作業에使用된하루의端數는하루의一部分으로取扱하는것이一般的이다.¹²²⁾

(나) 作業日(Working days)

碇泊期間을作業日로約定하는경우에는作業日의意味,특히作業일에算入되지않는날및作業日의時間的範圍가問題된다.

「1980年定義案」에서는作業日(working days)을다음과같이定義하고있

119) Commercial SS. v. Boulton (1875) L.R. 10 Q.B. 346.

120) Michael Summerskill, *op. cit.*, p.166.

121) (1879) 6 Sess. Cas., 4th series, 961, 李永洙, 前掲論文, 63쪽에서再引用.

122) Reardon Smith Line Ministry of Agriculture(1963) A.C. 691, 738.

다.

“作業日이란 傭船契約에 따라서 碇泊期間에서 明示적으로 除外되지 아니하고 그리고 休日이 아닌 날이나 날의 一部를 意味한다”(WORKING DAYS means days or part(s) thereof which are not expressly excluded from laytime by the charterparty and which are not holidays).

作業(working)이라는 概念은 하루에 이루어지는 일로서 定義한 것이 아니라, 일을 하는 날이라는 그 날의 性格을 表示하여서 作業日이라 한 것이다.¹²³⁾ 그러므로 實際의 荷役과는 아무런 關係가 없다. 이러한 意味로 使用되는 作業日은 普通 連續日에서 休日을 除外하는 것이고 단순히 날씨不良으로 인한 荷役不能日 같은 것은 除外되지 않는다.

그러나 이 定義案에는 重大한 두 가지 問題가 包含되어 있다. 하나는 作業日에 休日을 明示적으로 除外하고는 있지만 日曜日을 除外하고 있지 않다는 것이다. 이것은 「1980年 定義案」에 있는 休日(holiday)의 定義¹²⁴⁾에 따르면 休일에 日曜日을 包含시키고 있지 않기 때문이다. 따라서 이 定義案에 의하면 傭船契約에서 明示적으로 除外하지 않는 한, 日曜日도 作業日에 包含시키는 것이 된다. 하지만 作業日도 역시 曆日의 한 形態여서 具體적으로는 荷役港의 地方法 내지 慣習에 따라서 決定되고, 결국 特定 港口에서의 通常의인 荷役이 이루어지는 날(working day) 하루를 碇泊期間의 1일로 計算한다.

따라서 荷役港에서 日曜日이나 公休일에 一切 荷役을 하지 않는 慣行이 確立되어 있다면 그러한 休일은 碇泊期間에서 除外된다. 그러나 日曜日이라도 그 港口에서 荷役이 이루어지는 慣行이 存在한다면 碇泊期間에서 除外되지 않는다. 즉 休일에 日曜日도 包含되는가 하는 與否는 該當 港에서의 事實問題인 것이다. 實務에서는 作業日에 대한 解釋上の 紛爭을 避하기 위하여 “Working days, Sundays and holidays excepted”라는 文句로 주로 使用되어지며, 이러한 作業日에서 除外된 날에 荷役을 할 경우 이것을 荷役日數에 더하기 위해서 “Unless used”를 附記한다. 또한 除外日에 荷役을 하더라도 絶對로 算入하지 않기 위해서 “Even used”를 追加할 수 있다. 그리고 荷役に 使用된 實際의 時間만을 算入할 것을 明確히 하기 위해서는 “If used, actual time to be counted as laytime”이라고 附記하면 된다.

다른 하나는 作業日에 대하여 分割概念을 認定하는가에 대한 問題이다. 예컨

123) 朴容燮, 前掲論文, 100쪽.

124) 「1980年 定義案」第13條 參照.

대 土曜日은 다른 曜日(weekday)과 달리 그 一部는 作業日이고 午後부터의 一部는 非作業日이기 때문에, 英國 判例¹²⁵⁾에 의하면 傭船契約書中에 反對로 解釋될 수 있는 規定이 없다면 그 午後가 一般的으로 非作業日이라 할지라도 午後를 休日로 認定하여 除外하는 것은 許容되지 않는다. 즉 反對의 特約이 없는 한 다른 作業日과 마찬가지로 온 하루(a whole working day)로 취급하고 碇泊期間에 算入한다.¹²⁶⁾ 그런데 이에 반해 「1980年 定義案」에서는 作業日이 되기 위해서는 하루의 一部分만으로도 充分하므로 날(day)의 一部가 休日도 되고 作業日도 되는 경우에는 曆日の 하루가 休日이며 同時에 作業日이라 할 수 있다. 傭船者의 利益保護 次元에서는 「1980年 定義案」의 解釋案에 따르는 것이 보다 合理的인 것으로 보인다.

어느 傭船契約書에는 “24時間 作業日”(working days of 24 hours) 또는 “連續 24時間의 作業日”(working days of 24 consecutive hours)이라는 文句를 使用하고 있다. 이 두 가지 表現은 分明히 區別되는 바, “24時間 作業日”로 約定한 때에는 作業日의 荷役可能 時間이 여러 날에 걸쳐 있더라도 그 港口에서 荷役하는 各 24時間을 碇泊期間의 1日로 計算한다. 예컨대 어느 港口의 特定 荷役時間이 1日 6時間일 경우 契約 當事者 사이에 特別한 約定이 없는 한, 曆日の 4일이 24時間 作業日의 하루로 計算된다. 이처럼 24時間 作業日은 慣習的으로 荷役하는 동안에 그 날의 部分的인 荷役作業時間으로서 成立되는 것이다. 이 條件의 荷役作業期間의 約款은 傭船者에게 有利한 반면 海上運送人에게는 不利한 內容이다.

이에 대하여 “連續 24時間의 作業日”은 夜間의 時間의 包含하여 連續的인 24時間의 하루로서 24時間이 正常的인 荷役作業日이므로, 어느 港口의 通常 作業時間이 午前 6時부터 午後 6時까지라 하여도 단순히 그 時間만이 아니라, 그 時間 前後 各 6時間도 碇泊期間에 算入하게 된다. 예컨대 “連續 24時間의 作業日”이라는 文句는 1 作業日을 24時間으로 하기 위한 것이다.¹²⁷⁾

(다) 作業可能 날씨일(Weather working day)

125) Love and Stewart Ltd v. Rowtor Steamship Co. Ltd., [1916] 2 A.C. 527 (H.L.).

126) Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture, Fisheries and Food [1963] A.C. 691.

127) 山戶嘉市, 前掲書, 113쪽.

作業可能 날씨일은 날씨가 當該 荷役實施를 完全히 妨害하지 않는 作業日을 말하는 것으로, 碇泊期間을 算定함에 있어 날씨(weather)라는 用語에 대한 解釋上 많은 問題가 發生하고 있다.

荷役이 날씨에 의하여 完全히 妨害되거나 되었을 경우에는 이러한 날은 作業可能 날씨일이 아니며, 部分的으로 妨害가 되거나 되었을 때에는 作業可能 날씨일이라고 할 수 있다. 그러나 傭船者는 이러한 妨害되어진 荷役時間을 碇泊期間 算定에서 除外할 수 있다.¹²⁸⁾

이는 作業日에서 날씨가 나빠서 荷役이 妨害받은 날을 除外하고 날씨의 妨害 없이 荷役作業을 實施하는 것이 商事의 觀點에서 相當하다고 認定되는 作業日만을 碇泊期間에 算入하게 되는데, 이것은 實際 作業實施 與否와 相關없는 것으로서 具體的인 경우에 날씨의 妨害가 있다고 보는 것이 妥當한가 아니면 없다고 보는 것이 妥當한가는 매우 微妙한 問題이다.

惡天候란 強雨, 強雪, 結氷, 海岸波, 強風 등을 말하는데, 이러한 要因으로 단순히 날씨가 나쁘다는 것 만으로는 不足하며 商事의 觀點에서 客觀的으로 荷役이 可能한 날씨인가 아닌가를 判斷하여야 한다. 이처럼 惡天候로 인한 碇泊期間의 中斷 與否는 그 港의 事情과 運送物의 種類에 따라 달라지므로, 箇箇 船舶의 狀況에 따라 決定되어야 한다.

예컨대 強雨로 인해 벌크船의 設糖 荷役作業은 妨害를 받지만, 탱커船의 경우에는 荷役作業에 影響을 받지 않는다. 즉 두 척의 船舶이 같은 時間에 같은 港口에 있다 하더라도 한 척이 惡天候 때문에 荷役을 하지 못하였다는 理由로 다른 船舶 또한 惡天候로 荷役을 할 수 없음을 뜻하지는 않는다.¹²⁹⁾ 그러나 날씨로 인한 各 船舶에 대한 作業中斷 與否를 決定하기 어려운 경우에는 海上 運送人과 傭船者(또는 受荷人) 사이의 合意에 의하여 定하는 것이 바람직하다.

英國 判例에서 荷役作業이 不可能한 날씨를 살펴보면, 날씨가 매우 추워서 結氷의 危險 때문에 船積作業이 中斷된 경우¹³⁰⁾, 비가 내려서 荷役作業을 進行할 수 없었던 경우¹³¹⁾, 本船에서 바야지에 移積한 貨物을 海岸波(surf)가 침하여 바야지에서 陸上으로 揚陸하지 못하는 경우¹³²⁾ 등은 荷役作業을 할 수

128) Michael Summerskill, *op. cit.*, p.39.

129) John Schofield, *op. cit.*, p.183.

130) Dampskibsselskabt Botina A.S. v. C.P. Bell & Co.(1932) 2 K.b. 569.

131) Compania Naviera Azuero S.A. v. British Oil & Cake Mills Ltd., [1957] 2 Q.B. 293.

132) Bennetts & Co. v. Brown(1907) 13 C.C. 110.

없는 날씨일(non-weather working day)라고 判定하였다.

날씨不良으로 하루 미만의 端數日이 생기게 되는 경우에 이러한 端數日을 하루로 計算한다면 海上運送人에게 有利한 반면, 이를 전혀 反映하지 않는다면 傭船者에게 有利하게 될 것이다. 이에 대해 作業可能 날씨일에서 날씨란 하루의 荷役時間中 恒常 良好한 狀態가 繼續되는 것만을 意味하는 것이 아니라 部分的으로 良好한 時間도 包含한다는 것을 考慮할 때, 그 部分的인 時間 동안 現實적으로 이루어진 荷役이라는 것은 반드시 그 時間數에 相當할 만큼 進行되지는 않는 것이다. 따라서 이러한 경우에는 荷役作業이 可能的인 時間과 그 港口의 通常의인 하루 荷役時間의 比率에 따라 荷役時間을 計算하는 것이 가장 妥當하며, 그 結果로 發生된 端數日은 만약 部分的인 妨害가 있게 되었을 경우 그 날은 아직도 作業可能 날씨일이지만, 傭船者는 그 部分을 碇泊期間의 算定에서 除外할 權利를 가진다는 점에 根據하여 比例的으로 碇泊期間에 算入되어야 하고, 특히 碇泊期間의 終了에서 端數日이 發生하는 경우에 碇泊期間의 終了時點은 그 端數日과 終了日상의 날씨에 의해 妨害받은 時間을 包含한 때가 된다.¹³³⁾

「1980年 定義案」에서는 作業可能 날씨일(weather working day)을 다음과 같이 定義하고 있다.

“作業可能 날씨일이란 날씨에 의한 妨害없이 運送物을 船積/揚陸하거나, 또는 만일 船舶이 繼續하여 順序를 기다리는 경우에는 船積/揚陸을 할 수 있는 作業日의 全部 또는 그 一部를 意味한다……”(WEATHER WORKING DAY means a working day or part of a working day during which it is or, if the vessel is still waiting for her turn, it would be possible to load/discharge the cargo without interference due to the weather. If such interference occurs(or would have occurred if work had been in progress), there shall be excluded from the laytime a period calculated by reference to the ratio which the duration of the interference bears to the time which would have or could have been worked but for the interference).

그러나 「VOYLAYRULES 93」에서는 作業可能 날씨일(weather working day), 24時間 作業可能 날씨일(weather working day of 24 hours) 및 連續 24時間의 作業可能 날씨일(weather working day of 24 consecutive hours)에 대

133) 李永洙, 前揭論文, 68쪽.

한 共通의 定義案은 다음과 같다.

“날씨가 船積 또는 揚陸作業을 妨害하거나 作業이 進行中이었다면 妨害했었을 時間을 除外한 連續 24時間 作業日을 意味한다”(“WEATHER WORKING DAY”(WWD) or “WEATHER WORKING DAY OF 24 HOURS” or “WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS” shall mean a working day of 24 consecutive hours except for any time when weather prevents the loading or discharging of the vessel or would have prevented it, had work been in progress).

이 定義案은 「1980年 定義案」第17條의 “連續 24時間의 作業可能 날씨일”(weather working day of 24 consecutive hours) 約款¹³⁴⁾과 效果的으로 同一하다. 이 定義案에 따르면 作業日을 24時間으로 定義하고 있으며 날씨로 인해 荷役作業이 實際 中斷된 期間을 荷役港에서 荷役作業의 實行 與否와 關係 없이 碇泊期間에서 控除하게 된다. 그러나 이 定義案은 喪失時間(time lost)에 대한 計算을 簡單하게 할 수 있으나, 傭船契約書에 「VOYLAYRULES 93」에 따른다는 趣旨을 分明히 한 경우에만 適用되어야 한다.¹³⁵⁾

“作業可能 날씨일” 約款과 類似한 “날씨許容”(weather permitting) 約款¹³⁶⁾은 날씨의 妨害로 인해 荷役作業이 事實上 이루어지지 않은 경우 그 날(또는 時間) 만을 碇泊期間에서 除外한다는 점에서 “作業可能 날씨일”과 差異가 있다.

② 期間이 間接적으로 設定되어 있는 경우

運送物을 船積하거나 揚陸하기 위한 碇泊期間을 設定함에 있어 具體적인 碇泊期間이 明示되어 있지는 않지만, 提示된 條件에 의해 碇泊期間을 間接적으로 算定할 수 있도록 定한 경우로서, 用語 解釋上의 混亂과 端數日의 碇泊期間에의 包含 與否등의 算定方法에 대해 海上運送인과 傭船者の 見解差가 있으

134) 原文은 다음과 같다. “WEATHER WORKING DAY OF 24 CONSECUTIVE HOURS”-means a working day or part of a working day of 24 hours during which it is or, if the ship is still waiting for her turn, it would be possible to load/discharge the cargo without interference due to the weather. If such interference occurs(or would have occurred if work had been in progress) there shall be excluded from the laytime the period during which the weather interfered or would have interfered with the work.

135) John Schofield, *op. cit.*, pp.24~25.

136) 「1980年 定義案」第18條 參照.

므로 이를 여러 判例를 통해 좀더 明確한 算定方法을 살펴보고자 한다.

(가) 하루當 荷役量으로 算定하는 경우

碇泊期間은 종종 貨物이 船積 또는 揚陸되는 噸數比率에 의해서 算定되는데, 이는 備船契約書上에 “to be loaded at the rate of … tons per running day and at destination cargo to be received at … tons per weather working day.” 와 같은 文句를 附記함으로써 明示된 하루當 船積/揚陸 噸數로 全 貨物量을 나누어 荷役に 必要한 日數를 算定하는 것이다. 이는 미리 ‘날 또는 期間’으로 碇泊期間을 定하여 두는 경우와 거의 같은 結果로 된다.

그런데 이 算定方法에 있어서 마지막 荷役日에 하루當 荷役量에 不足한 端數가 생기는 경우, 그 殘量의 荷役に 대해 그 端數에 比例하는 만큼의 期間만을 算入할 것인가 아니면 온날로서(as a full day) 計算할 것인가가 問題이다.

初期의 判例¹³⁷⁾에서는 端數를 하루 全體로 計算하지 않고 比例的으로 計算하여야 한다고 하였으나, 最近의 一般的인 傾向으로는 契約上에 反對의 特約이 없다면 온날로서 計算하여 마지막 날에 생긴 端數를 許容하지 않고 있다.¹³⁸⁾

(나) 船艙口마다 하루當 積·揚荷 責任量으로 算定하는 경우

㉠ 하루當 船艙口마다(Per hatch per day)

「1980年 定義案」에서는 다음과 같이 定義하고 있다.

“하루當 船艙口마다 에서의 碇泊期間은 貨物量을 貨物을 船積/揚陸하는 船艙口마다의 1日 約定率과 船舶의 船艙口數를 곱하여 나누어서 計算되어진다”(“PER HATCH PER DAY” means that laytime is to be calculated by multiplying the agreed daily rate per hatch of loading/discharging the cargo by the number of the ship’s hatches and dividing the quantity of cargo by the resulting sum….)

이는 荷役に 適合하고 使用可能한 모든 船艙口를 일제히 約定된 荷役率으로써 積·揚荷 作業을 始作하여서 全 船艙口가 同時에 끝이 나도록 貨物을 分配하

137) Horsley Line Ltd v. Roechling Brothers, 1908 S.C. 866.

138) 權榮範, 前揭論文, 66쪽.

는 計劃을 樹立하고 實際로 이에 따라 荷役이 完了하는 때에 있어서 理論上의 碇泊期間을 말한다. 그러나 實際로는 荷役作業이 全 船艙에 同時에 끝날 수가 없는 實情이므로 理論上의 約定 荷役率에 의하여 作業이 完了하지 못하면 바로 滯船狀態(on demurrage)에 들어가게 되어 傭船者에게 不利한 條項이다.

㉔ 하루當 作業 船艙口마다 또는 하루當 作業可能 船艙口마다
(Per working hatch per day or per workable hatch per day)

「1980年 定義案」에서는 이를 “碇泊期間은 最大容積을 가진 貨物艙內의 貨物量을 作業中인 또는 作業可能한 船艙口마다 1日의 約定率에 그 貨物艙(hold)을 利用하는 船艙口の 數를 곱하여 나누면 되는 것이다”(“PER WORKING HATCH PER DAY OR PER WORKABLE HATCH PER DAY” means that laytime is to be calculated by dividing the quantity of cargo in the hold with the largest quantity by the result of multiplying the agreed daily rate per working or workable hatch by the number of hatches serving that hold)라고 定義하고 있다.

이는 現實的으로 船積된 貨物量과 船舶의 構造的 差異 등에 관계없이 積·揚 狀況에 따라 荷役作業이 가장 긴 時間을 必要로 하는 船艙口の 荷役期間을 基準으로 하여 碇泊期間을 算定하는 것이다.

英國 判例에서는 “average rate of discharge of 125 tons per working hatch per day”의 條件에 대하여 4개의 船艙口를 가진 船舶의 荷役率은 1日 500噸이 아니라 1日 船艙口當 荷役率이 125噸이므로 荷役이 끝난 船艙口가 있으면 全 荷役率은 比例的으로 減少¹³⁹⁾하여야 한다고 判示하였다.¹⁴⁰⁾

이 判例는 1日의 各 船艙口の 荷役率이 碇泊期間의 確定基準이 되며 荷役作業을 行하는 船艙口の 數에 의한 1日의 總 荷役量으로서 碇泊期間의 算定基準을 삼지 아니하는 것에 注意를 하여야 한다.¹⁴¹⁾

(2) 船積·揚陸期間을 平均 또는 通算하는 경우

139) 500噸에서 始作하여 漸次的으로 375噸, 250噸 그리고 最終的으로 125噸으로 減少한다.

140) The Sandgate(1930) p.30 (C.A.) cited in John Schofield, *op. cit.*, p.34.

141) 朴容燮, 前揭論文, 95쪽.

運送物の 船積과 揚陸은 各各 다른 港口에서 이루어지는 個別的 作業이므로, 船積地 또는 揚陸地의 荷役設備, 慣習 및 기타 自然條件이 다르므로 荷役に 必要로 하는 時間도 各各 別途로 計算되어야 한다. 즉 碇泊期間은 船積港에서는 船積期間만으로 揚陸港에서는 揚陸期間만으로 各各 別途로 計算하여 各 港 別로 滯船料 또는 特約이 있다면 早出料를 算定하는 것이 原則이다.

그러나 傭船契約書上에 特約을 設定하여 各各의 碇泊期間을 平均 또는 通算 할 수 있는 特殊한 計算基準에 대하여 說明하고자 한다.

① 平均(Average)方式

「1980年 定義案」에서는 다음과 같이 定義하고 있다.

“平均함이란 船積과 揚陸에 관하여 各各 分離하여 計算이 이루어지며 한 쪽의 作業에서 節約된 時間은 다른 쪽의 作業에서 超過하여 使用한 時間에 대하여 相計하는 것을 意味한다”(“TO AVERAGE” means that separate calculations are to be made for loading and discharging and any time saved in one operation is to be set against any excess time used in the other).

一般的으로 航海傭船契約에서 船積 및 揚陸의 타임 시이트(time sheet)는 各各 別途로 作成하는 것이 原則이다. 그러나 傭船契約書上에 “Charterer to have the right to average the days allowed for loading and discharging”라는 文句가 明示되어져 있는 경우에는 船積港과 揚陸港에서 獨立的으로 作成된 타임 시이트를 토대로 하여 早出荷役과 滯船荷役을 一括적으로 相計하여 解決할 수 있다.

예컨대 早出時間(despatch time)과 滯船時間(demurrage time)을 相計하는 경우 普遍的으로 傭船契約에서 滯船料가 早出料의 2倍이고 船積港 및 揚陸港의 荷役期間으로써 相計하므로 傭船者에게 相當히 有利한 條件이다. Alma号 事件¹⁴²⁾에서 “船積 및 揚陸에 使用한 碇泊期間을 相互 平均할 權利란 傭船者가 船積時와 揚陸時에 所要된 時間을 各各 分離하여 計算하며, 揚陸港에서 節約된 早出時間에 대한 早出債權으로서 船積港에서 發生한 滯船時間의 滯船債務를 控除할 수 있는 權利를 가진다”고 判示하여 「1980年 定義案」第21條의 “平

142) Alma Shipping Co. S.A. v. V. M. Salgaoncar E. Iramaos Ltda [1954] 2 Q.B. 94

均함”(to average)은 實際로 相計하는 것으로 解釋한다.

② 通算(Reversible)方式

「1980年 定義案」에서는 다음과 같이 定義하고 있다.

“通算함이란 船積 및 揚陸에 許容된 期間을 서로 合算한다는 것에 관하여 傭船者에게 주어진 選擇權을 말한다. 選擇權을 行使할 경우 그 效果는 全 期間이 船積과 揚陸作業을 包含하기 위하여 特定된 것과 同一하다”(“REVERSIBLE” means an option given to the charterer to add together the time allowed for loading and discharging. Where the option is exercised the effect is the same as a total time being specified to cover both operations)

따라서 傭船者가 選擇權을 行使한 때에는 船積 및 揚陸을 위한 許容碇泊期間이 合算되어 그 合算期間이 船積 및 揚陸作業을 위해 通算되어, 實際로 使用된 時間을 마치 積·揚荷 作業이 같은 港口에서 이루어지는 것 같은 方法으로 計算되어진다.¹⁴³⁾¹⁴⁴⁾

예컨대 이에 따라 船積港에서 모든 碇泊期間을 使用해 버린 때에는 揚陸港에서의 碇泊期間은 이미 없으므로 그곳에 使用된 모든 時間은 滯船時間이 된다.

2. 不確定 碇泊期間의 算定

傭船契約書에 運送物을 船積하거나 揚陸하기 위해 必要로 하는 碇泊期間이 전혀 確定되지 않거나 計算不能인 경우가 있다. 이러한 不確定 碇泊期間은 碇泊期間을 考慮함에 있어 無制限의인 것은 아니고, 海上運送人의 協力下에서 荷役作業을 可能한 한 相當한 期間內에(within a reasonable time) 實施되도록 하여야만 한다.¹⁴⁵⁾

不確定 碇泊期間의 代表的 約款으로는 “Customary quick despatch(CQD)” 約款과 “Fast as can(FAC)” 約款을 들 수 있는데 이들은 특히 木材나 펄프 및 鑛石의 傭船契約書에 많이 使用되고 있다.¹⁴⁶⁾

143) Love and Stewart Ltd. v. Rowtor Steamship Co. Ltd. [1916] 2. A.C. 527; Verren v. Anglo-Dutch Brick Co. (1927) 45 T.L.R. 556.

144) 傭船契約書에 따라서는 “Time for loading and discharging under this charterer to be reversible”와 같은 文句로 明示되기도 한다.

145) Michael Summerskill, *op. cit.*, p.43.

(1) 慣習的 빠른 荷役(Customary quick despatch)

“CQD” 約款은 “as customary”, “in the customary manner”, “with all despatch as customary of the port” 등 여러가지 表現으로 使用되고 있으나, 결국 同一한 趣旨이다. 이러한 表現에 따른 “CQD” 約款에 대한 英國의 判例 및 學說上의 解釋은 一致되어 있고 매우 嚴格하여 確定 碇泊期間을 算定하기 위한 普通 또는 標準的인 條件으로 보지 아니한다.¹⁴⁷⁾

「1980年 定義案」에서는 慣習的 빠른 荷役(Customary despatch)을 “傭船者が 船積 또는 揚陸하는 때의 그 當時의 事情에서 可能的 빨리 船積 또는 揚陸하는 것을 意味한다”(“CUSTOMARY DESPATCH” means that the charterer must load and/or discharge as fast as is possible in the circumstances prevailing at the time of loading or discharging)라고 定義하고 있다.¹⁴⁸⁾

즉 “CQD” 約款에 의할 경우 傭船者は 碇泊期間이 確定되어 있지 아니하므로 船積 또는 揚陸作業에 있어서 相當한 期間內에 相當한 注意로서 最善을 다하여야 한다.¹⁴⁹⁾ 그러나 傭船者의 注意懈怠에 起因하여 碇泊期間이 超過하게 되면 이에 대한 責任을 져야한다. 여기서 “相當한 期間內의 荷役”이란 傭船者가 相當히 빨리(reasonable speed) 荷役을 하여야 하는 것을 意味한다.

相當한 期間의 判斷基準은 그 當時의 現存하는 모든 事情과 慣習의으로 使用된 方法에 의하는데 이를 相當한 期間의 構成要件이라 할 수 있다.

積·揚荷 作業에 相當한 影響을 주는 現存하는 모든 事情은 그 港에 있어서 同盟罷業, 港灣當局의 措置, 法律違反 및 送荷人과 傭船者의 業務 등을 包含한다. 그리고 慣習的으로 使用된 方法(the customary methods employed)은 그 港에서 設定된 慣行에 따라 可能的 빠른 荷役을 意味한다. 여기서 말하는 慣習(custom) 또는 慣行(practice)은 法律上의 概念이 아니라 地方의 慣習(local custom)에 따라서 相當한 期間內에 積·揚荷 作業을 하여야 할 傭船者의 義務를 意味하는 默示的 責任을 意味하는 것이다.¹⁵⁰⁾

146) 山戶嘉市, 前掲書, 145쪽.

147) Lyle Shipping Co. v. Cardiff Corporation (1910) C.B.B. 138; Fawcett v. Baird (1900) 16, T.L.R. 198.

148) 「VOYLAYRULES 93」에서는 本 約款이 削除되었다.

149) Postlethwaite v. Freeland(1880) 5 App.Cas. 599(H.L) cited in Michael Summerskill, *op. cit.*, p.48.

예컨대 港口의 滯船 또는 暴雨 때문에 運送物을 船積하지 못하였다면, 이러한 경우 傭船者는 相當한 行爲를 하였다고 할 수 있다. 그러나 船舶이 港口에 到着하였으나 運送物의 準備가 이루어지지 않았을 때는 傭船者의 歸責에 속한다. 즉 傭船者의 運送物 準備義務는 傭船者의 歸責範圍 밖의 事由로 不可能할 경우에도 여전히 傭船者의 責任으로 남는다.¹⁵¹⁾

(2) 船舶이 受領/引渡할 수 있는 만큼 빨리

(As fast as the vessel can receive/deliver)

“CQD” 約款에 의한 경우에는 當該 事情에 의하여 通常의 빠른 速度로 荷役하면 되지만, “船舶이 受領/引渡할 수 있는 만큼 빨리”(as fast as the vessel can receive/deliver(FAC))의 경우는 當時의 事情에 따라 可能的 迅速한 方法, 즉 積·揚荷 作業에 利用할 수 있는 方法中에서 가장 迅速한 方法으로 荷役할 것을 要求하고 있다.¹⁵²⁾

「1980年 定義案」에서는 다음과 같이 定義하고 있다.¹⁵³⁾

“船舶이 受領/引渡할 수 있는 만큼 빨리(FAC)란 完全한 作業狀態의 船舶이 運送物을 船積/揚陸할 수 있는 最大의 荷役率을 參考하여 計算되어진 期間이 碇泊期間인 것을 意味한다”(“AS FAST AS THE VESSEL CAN RECEIVE/DELIVER” means that the laytime is a period of time to be calculated by reference to the maximum rate at which the ship in full working order is capable of loading/discharging the cargo).

이를 바꾸어 말하면, 本船의 荷役能力을 參考로 한 最高의 荷役速力에 의해 全 運送物을 荷役할 경우에 必要로 하는 時間으로 碇泊期間을 算定하는 것이다.

여기서 “FAC” 約款의 解釋에 있어서 問題點은 “CQD” 約款과의 關係 및 “FAC” 約款이 確定 碇泊期間을 算定하는 原則의 하나인지 또는 不確定 碇泊期間의 原則의 하나인지가 論難이 되고 있다.

예컨대 “As fast as the ship can deliver but at not less than 100 tons per

150) 朴容燮, 前揭論文, 92쪽.

151) Carver, *op. cit.*, para.1879; Packard, *op. cit.*, p.31.

152) 以下 “FAC” 約款에 관한 자세한 내용은 Carver, *op. cit.*, para.1862~1868 參照.

153) 「VOYLAYRULES 93」에서는 本 約款이 削除되었다.

day”의 條件인 경우, 즉 最小 荷役率(minimum rate)인 경우에는 이를 토대로 하여 確定 碇泊期間을 미리 算定할 수 있다. 船舶의 機械的 能力(mechanical ability) 또는 現實的으로 存在하는 事情 아래에서 船舶의 能力(ship's ability)을 考慮하여 算定한 確定 碇泊期間인 것이다. 그러므로 傭船者는 絶對的 責任(absolute obligation)을 負擔하게 된다.

그러나 “FAC, but according to the custom of the port”의 條件인 경우에는 港의 慣習이 問題가 되므로 “FAC” 約款만의 條件일때와는 그 뜻이 다르다. 즉 港의 事情 및 狀況을 考慮하여야 하기 때문에 傭船者의 絶對的 責任은 免除된다.¹⁵⁴⁾

이와 같이 實際로 “FAC” 約款만이 單獨으로 使用되는 경우는 매우 드물고, 一般的으로 “CQD” 約款 등의 文句와 함께 使用되고 있다. 따라서 現實的으로 “FAC” 約款과 “CQD” 約款이 함께 使用되면 全體的으로는 港의 事情과 狀況에 支配되는 不確定 碇泊期間으로 보는 것이 妥當하다.¹⁵⁵⁾

海上運送人은 “FAC” 約款에 의한 紛爭이 發生한 경우에는 本船이 一定한 荷役率으로써 荷役準備가 完了되었다는 證據가 明白한 事件(prima facie case)¹⁵⁶⁾으로 立證한 때에는, 傭船者는 그 當時 事情에서 相當한 注意으로써 最善을 다 하였음을 反證하여야 한다.

154) 朴容燮, 前揭論文, 96쪽.

155) 李永洙, 前揭論文, 73쪽.

156) 訴訟當事者의 一方이 自己가 主張하는 訴訟原因 또는 抗辯을 明白하고 充分하게 立證하여 相對方이 이 證據에 反하는 證明을 하지 못하는 한 勝訴한 一方이 充分하게 證明하였으므로 證據가 明白한 事件(prima facie case)이라고 한다(朴容燮, 前揭論文, 96쪽 註 31에서 再引用).

第4章 滯船料의 算定基準

第1節 滯船料의 發生要件

傭船者나 受荷人이 傭船料의 代價로서 約定된 許容碇泊期間內에 船積이나 揚陸을 完了하지 못하고 碇泊期間을 超過하여 船積 또는 揚陸한 때에는 海上運送人과 傭船者間의 滯船料에 관한 特約을 두지 않아도, 그 超過한 碇泊期間에 대해서는 相當한 報酬, 즉 滯船料를 請求할 수 있다.

이처럼 傭船者(受荷人)가 許容碇泊期間을 超過하여 使用한 碇泊期間에 대하여 當事者間의 特約이 없어도 당연히 滯船料가 發生한다는 것은 海運實務에 있어서 確立된 原則이라 할 수 있다. 다만 英國의 海運實務에서와 같이 滯船料(demurrage)와 滯泊賠償金(damages for detention)을 區別하는 경우에는, 이른바 滯船料는 당연히 發生하는 것이 아니고 當事者間의 特約 또는 港口의 慣習에 의해 滯船期間이 定해져 있는 경우에만 發生한다. 그러나 이러한 滯船期間에 관하여 전혀 約定이 없는 경우에도 滯泊賠償金이 發生하므로 결국 滯船料는 어떠한 경우에도 當事者의 特約이 없어도 당연히 發生한다고 할 수 있다.

以下 滯船料가 發生하게되는 具體的인 경우에 대해 살펴본다.

1. 전혀 船積 또는 揚陸하지 않은 경우

우리 商法에서는 船積의 경우 傭船者가 碇泊期間內에 運送物을 전혀 船積하지 않으면 傭船契約을 解除 또는 解止한 것으로 보고 船長은 船舶을 發航시킬 수 있다고 規定하고 있다(同法 第784條 第1項, 第2項 및 第796條).

전혀 船積없이 碇泊期間이 지난 뒤에 繼續 碇泊하여도 本來의 契約履行으로 看做될 수는 없으며, 그것은 海上運送人 自身の 危險負擔으로 繼續 碇泊하는 것이다. 따라서 滯船料를 請求해서는 안된다. 다만 碇泊期間이 지난 뒤 傭船者가 船積을 開始하고 海上運送人이 아무런 異意를 提起하지 않는 경우에는 傭船契約을 그대로 存續시킬 意思가 있는 것으로 볼 수 있으므로 海上運送人도 그 超過碇泊期間에 대하여 滯船料를 請求할 수 있다.

揚陸의 경우에는 傭船者나 受荷人이 揚陸期間內에 運送物을 전혀 揚陸하지

않으면 許容碇泊期間 終了時 바로 滯船狀態로 들어간다. 전혀 揚陸을 하지 않았다고 하여 傭船契約을 解除 또는 解止할 수는 없으며, 이는 超過碇泊을 해서라도 船積된 運送物을 揚陸하지 않으면 안되기 때문이다.

2. 運送物의 一部만 船積 또는 揚陸된 경우

傭船者는 運送物의 一部만 船積했을 경우에도 船長에게 發航을 請求할 수 있으며, 船長 역시 船積期間의 經過 後에는 即時 發航할 수 있다(商法 第784條). 傭船者가 發航請求權을 行使하지 않고 海上運送人(船長) 역시 發航權을 行使하지 않은 채 繼續하여 碇泊한다면, 傭船契約은 그대로 繼續 存續하게 되는 것이므로 傭船者는 遲滯에 대한 滯船料를 支拂해야만 한다. 그러나 本船이 超過碇泊을 繼續하였으나 傭船者가 더 이상 船積을 하지 않는 경우에 이 遲滯에 대하여 無限定 滯船期間으로 된다고 볼 수는 없으며, 特別한 事情이 없는 한 나머지 運送物의 船積에 必要한 相當한 期間에 대해 滯船料를 請求할 수 있는 것으로 보아야 할 것이다. 왜냐하면 이 경우 傭船者는 이미 나머지 運送物을 船積할 意思가 없는 것으로 볼 수 있기 때문이다. 이 期間을 넘은 뒤의 碇泊은 海上運送人 自身の 危險負擔에 의한 것이므로 滯船料를 請求할 수 없다.

다만 傭船者가 滯船期間이 지난 뒤에도 계속 船積한다면 그 期間의 길이에 관계없이 海上運送人은 그 期間에 대하여 滯船料(滯泊賠償金)를 請求할 수 있다. 傭船者로서는 그러한 結果를 避하고 法律關係를 明確히 하기 위해서는 나머지 運送物을 船積하지 않고 이에 대한 不積運賃(dead freight)을 支拂하고 即時 海上運送人(船長)에게 船舶의 發航을 請求하여야 할 것이다.

揚陸港에 있어서는 揚陸中에 發航하거나 發航을 請求할 수는 없으므로 揚陸期間이 渡過해도 揚陸이 完了되지 못한 경우에는, 海上運送人은 船舶을 繼續 碇泊시키지 않을 수 없기 때문에 당연히 滯船과 滯船料가 發生하게 된다. 다만 揚陸期間內에 揚陸되지 않은 運送物은 海上運送人(船長)이 이를 揚陸하여 供託할 수도 있으므로(商法 第803條 參照) 이에 의해 供託한 때에는 그 이상의 滯船은 생기지 않는다.

이와 같이 運送物을 供託하는 경우에 海上運送人(船長)은 善良한 管理者로서의 注意를 다하여 揚陸하였음에도 불구하고 滯船이 생기게 된 경우에는 供託의 原因¹⁵⁷⁾이 傭船者의 歸責事由로 解釋되는 한 傭船者는 그 滯船에 대한 滯船料를 支拂하여야 한다고 볼 수 있다.¹⁵⁸⁾

3. 不可抗力으로 船積 또는 揚陸이 不可能한 경우

滯船期間은 傭船者나 受荷人이 船積이나 揚陸에 대한 遲滯에 의해서 생기는 것이기 때문에 그 期間中에 不可抗力으로 船積이나 揚陸할 수 없는 날이 있어도 加算되는 것이다. 즉 超過碇泊期間(滯船期間)中에 船舶이 海上運送人이나 傭船者(受荷人) 어느 쪽에도 歸責되지 않는 事由로 한 때 船積 또는 揚陸할 수 없더라도 그 期間은 超過碇泊期間中에 算入되어 滯船料를 負擔하여야 한다.

第2節 滯船料의 算定

1. 滯船期間의 開始

우리 商法은 滯船期間의 開始에 관하여 어떠한 規定도 두고 있지 않다. 그러나 滯船期間은 約定된 許容碇泊期間이 終了하면 바로 開始된다.

開始에는 海上運送人이 傭船者나 受荷人에게 碇泊期間의 終了나 나머지 運送物을 船積 또는 揚陸하라는 催告 및 기타의 어떠한 節次 등도 必要로 하지 않는다.

2. 滯船期間의 길이

傭船契約書에 미리 特約을 두어 滯船期間을 約定한 경우¹⁵⁷⁾에는 滯船期間의 길이에 대하여 論難의 餘地가 없다. 그러나 滯船期間에 관하여 直接的이든 間接的이든 아무런 特約도 없고 또한 寄港地의 明白한 慣習도 없는 경우가 問題이다.

實務적으로는 대부분의 航海傭船契約書에 滯船期間을 確定하지 않고, 예컨대 “If the Vessel be detained beyond her loading time the Charterers to pay

157) 孫珠瓚·鄭東潤, 前掲書, 374~375쪽 參照.

158) 山戶嘉市, 前掲書, 178쪽.

159) 예컨대, “The charterer shall have 10 days to load cargo, and 10 days further on demurrage at a certain rate per day . . .”

Demurrage at the rate of …per running hour” 또는 “ …demurrage shall be paid at the rate of three pence British Sterling per gross register ton per running day and *pro data* for any part of a day. Such demurrage shall be paid day by day, when and where incurred.”¹⁶⁰⁾와 같이 滯船料率(demurrage rate)만을 約定하고 있다.

揚陸港의 경우에는 傭船者나 受荷人이 揚陸을 마칠때까지 또는 海上運送人(船長)이 이 運送物을 揚陸하여 供託을 할때까지는 滯船期間이 繼續 進行된다.

그러나 船積港에서 一部 運送物만 船積되어 있는 경우에 있어서는 滯船期間中 傭船者가 發航을 請求한 때 또는 海上運送人(船長)이 發航權을 行使한 때에는 滯船期間의 進行이 끝난다. 問題는 傭船者가 더 이상 船積을 하지 않은 채 發航請求도 하지 않고 海上運送人(船長) 역시 發航權을 行使하지 않고 繼續 待泊한 경우인데, 이때에는 超過碇泊한 期間이 無限定 滯船期間으로 된다고 볼 수 없으며, 特別한 事情이 없는 한 나머지 運送物의 船積에 必要한 相當한 期間(reasonable time)으로 制限된다고 보아야 할 것이다.¹⁶¹⁾

實務上 滯船은 無限定 進行되지 않으며 傭船者가 契約을 拋棄(repudiation)하거나 契約이 frustra 트레이션(frustration: 契約目的 達成不能)¹⁶²⁾ 되어질 때 滯船狀態는 끝나는 것으로 본다.¹⁶³⁾

3. 滯船期間의 算定

滯船期間은 許容碇泊期間이 終了함과 同時에 進行을 開始하고 原則적으로 許容碇泊期間의 進行을 沮止하는 除外事由나 其他 事故에 의해 中斷됨이 없이 繼續 進行된다. 英美法에서는 滯船期間中에 碇泊期間의 除外事由를 適用할 수 없는 原因은 滯船狀態가 契約違反의 結果로 보기 때문이다.¹⁶⁴⁾

160) Michael Summerskill, *op. cit.*, p.222.

161) 山戶嘉市, 前掲書, 158쪽.

162) 英美法에서는 契約이 締結되어 履行되기 以前에 어떤 事情의 變更으로 인하여 契約當事者의 歸責事由 없이 그 履行이 不法 또는 不可能하게 되거나 商業적으로 無意味하게 된 것을 ‘frustration of contract’라고 한다. frustra 트레이션의 效果는 契約 自體를 破棄하여 無效로 하는 것이 아니라 契約當事者의 將來 履行의 債務를 免除하게 하는 것이다(이에 관한 자세한 내용은 金鎮權, “英國法上 frustra 트레이션 法理에 관한 考察”, 「韓國海法會誌」第12卷 第2號(2000. 12), 225~253쪽 參照).

163) John Schofield, *op. cit.*, p.293; Michael Summerskill, *op. cit.*, p.229.

164) *Salamis Shipping(Panama) S.A. v. Edm. van Meerbeeck & Co. S.A.(The Onisilos)* [1971] 2 Lloyd’s Rep. 29.

英國에서는 이것을 法的으로 原則化하여 “Once on demurrage, always on demurrage”(一旦 滯船이 되면 恒常 滯船)이라 한다. 이것은 傭船契約書中에 反對의 特約을 두지 않는 한 滯船期間은 連續해서 繼續된다고 하는 原則이다.

滯船期間中에 通常 碇泊期間에서 除外되는 日曜日이나 休日같은 除外期間이 있어도 그 期間은 滯船期間을 中斷시키는 事由로 되지 않는다.¹⁶⁵⁾ 그러나 傭船契約書上에 日曜日이나 公休日 같은 休日を 滯船期間에서 除外하기로 特約 하였거나 當該 港口에 이러한 商慣習이 確立되어 있다면, 公共秩序에 反하지 않는 한 이러한 期間은 滯船期間에서 除外된다.¹⁶⁶⁾

滯船期間中에 不可抗力의 事故로 船積이나 揚陸作業을 전혀 할 수 없게 되는 날은 滯船期間에서 除外한다는 明示的 特約을 두고 있지 않다면, 이러한 날은 滯船期間에 算入될 뿐 滯船期間에서의 除外는 許容되지 않는다. 또한 海上運送人이나 傭船者 어느 쪽에도 歸責되지 않는 事由로 荷役이 中斷되었던 期間도 除外되지 않고 滯船期間의 算定에 算入된다. 예를 든다면 罷業에 의한 免責이 滯船期間을 中斷시키는 것은 滯船에 관해서 傭船者를 免責시키는 罷業免責約款이 碇泊期間 約款이나 滯船料 約款에 採擇되어 있는 경우 뿐이다.¹⁶⁷⁾ 또는 센트라콘(Centrocon) 스트라이크 約款下에서 滯船期間 뒤에 始作된 罷業은 滯船期間을 中斷시키지 않는다고 判示되었다.¹⁶⁸⁾ Dias号 事件¹⁶⁹⁾에서는 滯船期間中の 消毒에 所要된 時間은 滯船期間에서 控除되지 않는다고 判示되었다.

즉 滯船期間의 進行은 傭船者(受荷人)의 過失이나 歸責事由를 必要로 하지 않으며, 傭船者는 그 責任없이 荷役할 수 없었음을 理由로 滯船期間의 除外를 主張할 수 없다. 傭船者가 許容碇泊期間內에 荷役을 完了하였다면 本船은 이미 發航하여 그 後에 생긴 事情에 의해 遲滯되지 않았을 것이기 때문이다.¹⁷⁰⁾ 그러므로 傭船者로서는 그 責任을 免할 수 없으며 遲滯한 期間은 모두

165) Hugo Tiberg, *The Law of Demurrage*, 3rd ed.(London : Stevens & Sons, 1979), p.547.

166) 山戶嘉市, 前掲書, 163쪽.

167) Yone Suzuki v. Central Argentine Ry. (2 CCA 1928) 27 F.2d 795.

168) Union of India v. Compania Naviera Aeolus SA(The Spalmatori)[1962] 2 Lloyd's Rep. 175, at p.180 cited in John Schofield, *op. cit.*, p.317.

169) [1978] 1 Lloyd's Rep. 325, at p.329. : 小麥을 積載한 本船이 碇泊期間이 滿了된 後에 碇泊地에서 船席을 기다리다가 貨物을 消毒하였다. 傭船者는 滯船期間에서 消毒作業 消費時間을 控除해야 한다고 主張했다. 이에 英國高等法院은 海上運送人에게 有利한 判決을 내렸으나, 抗訴院은 이것을 顛覆하여 “Once on demurrage, always on demurrage”이라는 原則을 再確認했다.

滯船期間에 算入되어야만 한다.¹⁷¹⁾

問題는 滯船期間中에 海上運送人이나 그 使用人의 過失로 인해 荷役을 할 수 없었던 期間은 滯船期間의 進行이 停止되고 이를 滯船期間에서 除外할 수 있는가 하는 점인데 이는 事實問題로 具體的인 事情에 따라 判斷해야 할 것이다.

碇泊期間을 通算(reversible)方式으로 約定한 경우, 船積港에서 모든 碇泊期間을 使用해 버린 때에는 揚陸港에서의 碇泊期間은 이미 없으므로 揚陸港 到着 即時 滯船狀態가 된다. Tsukuba Maru 事件¹⁷²⁾에서도 이러한 경우 揚陸港에서의 猶豫期間 등은 滯船期間에서 控除되지 않는다고 判示되었다.

4. 滯船料의 算定

오늘날 一般的으로 傭船契約書에는 滯船料率에 관하여 1日마다 얼마로 하여 1日 未滿은 比率로서 算定하거나, 運送物 總噸當 또는 船舶 總噸當 얼마라는 식으로 미리 約定해 두는 경우(주로 이른바 demurrage의 경우)가 大部分이다. 이러한 경우 滯船料 算定에 困難한 問題는 생기지 않는다.

그러나 滯船料率에 관하여 아무런 約定도 없는 경우(주로 damages for detention의 경우) 이를 어떻게 定할 것인가가 問題이다. 우리 商法은 단지 相當한 報酬라고만 規定하고 있어 결국 相當性이라는 法解釋의 問題로서 모든 事情을 綜合하여 合理的인 金額으로 決定하여야 한다. 결국 本船이 滯船期間中 또는 滯船으로 인하여 支出한 諸 費用(charge and expense), 즉 船員의 給料과 食費, 本船의 練料費와 港費, 本船의 運航喪失費, 本船의 種類와 크기 등을 綜合하여 決定하여야 한다.

만약 船積港 또는 揚陸港의 어느 한쪽에 대해서만 滯船料率을 定해 두고 있는 경우, 이를 나머지 港口에서의 滯船料 算定에도 適用할 수 있느냐가 問題이다. 이러한 경우에는 原則적으로 許容되지 않는다. 왜냐하면 어느 한쪽의 滯

170) 朴鉉淳, 前揭論文, 50쪽.

171) Food Corporation of India v. Carras Shipping Co. Ltd.(The Delian Leto) [1983] 2 Lloyd's Rep. 496 : 傭船契約에 '揚陸港에서 船舶의 짐을 가볍게 하는 것(lightening)은 海上運送人이 責任지고 自身の 費用으로 하며 그 과정에서 使用된 時間은 碇泊 時間으로 算定되지 않는다'고 規定되어 있었으나 法院에서는 一旦 碇泊期間이 終了 되면 上記 條項은 더 이상 適用되지 않기 때문에 傭船者는 짐을 가볍게 하는데 使用된 全 期間에 대해 責任을 負擔하여야 한다고 判決하였다.

172) [1979] 1 Lloyd's Rep. 459.

船料率을 定해두면서, 다른 쪽 港口에 대한 滯船料率을 定하지 않는 것은 그 港口의 事情이 不明한 경우가 많기 때문이다. 그러나 當事者が 明示的 또는 默示的으로 이를 容認하거나, 어느 한쪽의 滯船料率을 定하여 둘과 함께 다른 港口와 共通的으로 碇泊期間을 定하여 두고 있는 것과 같은 경우에는, 船積港과 揚陸港의 事情이 대체로 같다고 보아, 當事者は 그 한쪽의 特約을 다른 쪽 港口의 滯船料에도 準用토록 한 것으로 推定할 수 있다.¹⁷³⁾ 즉 이를 相當한 滯船料 算定을 決定하는 하나의 基準으로 參酌할 수 있는 것이다.

滯船料 金額의 算定에 있어서 또한 問題가 되는 것은 滯船料의 增減 與否이다.¹⁷⁴⁾ 滯船料率에 관하여 約定이 없는 경우에는 滯船 當時의 모든 具體的인 事情을 考慮하여 相當하게 滯船料를 決定하므로 增減의 問題는 發生하지 않을 것이다. 그러나 滯船料率에 관하여 미리 約定한 경우에는 約定 當時에 過多하게 約定될 수도 있고, 約定 後의 事情變更으로 인해 不當히 過多하게 될 수도 있다. 이러한 경우에 具體的인 事情을 考慮하여 過多한 滯船料의 減額 與否가 특히 問題이다.

이 問題에 관하여는 滯船料의 本質을 어떻게 보느냐에 따라 달라질 수 있다. 예컨대 이를 損害賠償으로 본다면 滯船料의 約定은 理論上 損害賠償額의 約定으로 될 것이므로, 損害賠償額의 約定에 관하여 減額을 認定하는 法制下에서는 滯船料率의 減額을 認定하게 될 것이다. 그러나 滯船料의 本質을 報酬 내지 追加運賃으로 본다면, 滯船料의 約定도 報酬 내지 運賃에 관한 約定으로 될 것이므로 契約은 지켜져야 한다는 原則에 비추어 볼 때 그 減額을 認定하기 어려울 것이다. 이에 대해 實務上 어떻게 取扱하고 있는가는 明確하지 않지만, 英美에서는 滯船料率의 減額 등에 관하여 아무런 約定을 두고 있지 않다면 契約에 대한 嚴格解釋의 原則에 따라 滯船料率의 減額을 認定하기에는 어려운 것으로 본다.

이와는 反對로 滯船料의 增額 與否에 대해서는 滯船料의 本質을 損害賠償으로 본다고 하더라도 損害賠償額의 約定에 관한 增額은 認定되지 아니하므로 滯船料의 增額은 認定될 수 없다. 다만 傭船者의 滯船에 관하여 滯船料外에 別途의 違約金 約定 등의 特約을 設定한 경우에는 海上運送人은 滯船料外에 船舶利用喪失에 의한 損害額의 範圍 안에서 滯船으로 인한 損害의 賠償을 받을 수 있다.

173) 山戶嘉市, 前掲書, 180쪽.

174) 이에 관한 자세한 내용은 朴鉉淳, 前掲論文, 53~56쪽 參照.

第3節 滯船料의 支給

1. 滯船料의 支給時期

傭船契約書上에 滯船期間에 관하여 特約을 두지 않은 경우에도 滯船料는 許容碇泊期間이 終了함과 同時에 發生한다. 實務上 滯船料의 金額은 日(days), 時間(hours), 分(minutes) 單位까지 計算하여 算定함이 普通이다. 그러나 發生한 滯船料의 支給을 每 瞬間마다 하는 것은 不可能하고 不便하므로 實務上 普通 미리 一日 또는 數日을 單位로 計算하도록 支拂約定을 한다.¹⁷⁵⁾

예컨대 이러한 實務上의 慣行을 尊重하여 1994年 GENCON 航海傭船契約書에서는 1976年의 “每日當 支給”(payable day by day)이라는 文言을 “每日每日 確定하고 海上運送人의 請求를 받고서 支給된다”(fall due day by day and shall be payable upon receipt of the owner’s invoice)라고 改訂¹⁷⁶⁾하였다. 즉 滯船料 債權은 每日 發生하며 傭船者는 海上運送人의 滯船料 支給請求를 받은 때에 支給할 것을 具體化하고 있다.

이와 같이 滯船料의 支給은 實務上 約定된 期間마다 定算하며 約定된 場所에서 授受한다는 趣旨를 契約書上에 約定해 두고 있다.

2. 滯船料의 支給債務者

船積 및 揚陸作業이 各各 獨立的으로 別個의 港口에서 이루어지는 한, 一般的으로 滯船料는 船積港의 경우 傭船者의 船積遲滯에 의하여, 揚陸港에 있어서는 受荷人의 揚陸遲滯에 의하여 獨立的으로 發生한다. 그러나 船積港의 滯船料는 傭船者만이 揚陸港의 경우 受荷人만이 滯船料의 支給義務를 지는 것은 아니다.

傭船者와 受荷人의 同一性 與否에 따라, 傭船契約上의 約定內容에 따라 또는 船荷證券의 發行 與否와 船荷證券의 記載內容에 따라 各 港에서의 滯船料 支

175) 山戶嘉市, 前掲書, 191쪽.

176) GENCON 第7條에 의하면 「船積港과 揚陸港에서 滯船料는 빈칸 20에 明示된 1日料率로서, 1日 未滿은 比率로서 傭船者가 支給한다. 滯船料는 每日每日 支給期日로 하고, 海上運送人의 請求書를 受領할 때에 支給하여야 한다……」라고 規定하고 있다.

給債務者와 그들간의 關係가 달라진다. 따라서 海上運送人으로서는 各 港에서
의 滯船料 支給債務者를 把握하는 것은 重要한 問題인 것이다.

(1) 船積港에서의 支給債務者

船積港에서의 滯船料는 送荷人(Shipper)의 船積遲滯에 의해 發生한다. 여기서
送荷人이라 함은 傭船者 또는 그 代理人 혹은 傭船契約에 따라 傭船者로서의
法律關係를 지닌 第3者를 말한다.

海上運送人은 傭船者 이외에 누구와도 直接的인 法律關係가 없으므로 船積港
에서 發生한 滯船料 支給債務者는 傭船者나 그 代理人 뿐이다.¹⁷⁷⁾

(2) 揚陸港에서의 支給債務者

揚陸港에서의 滯船料는 運送物의 引渡請求權者의 遲滯 때문에 發生한다. 여
기서 引渡請求權者라 함은 傭船者나 그 代理人 또는 傭船者와는 關係가 없는
船荷證券所持人을 말한다.

揚陸港에 있어서는 특히 傭船者와 受荷人의 同一性 與否, 傭船契約書上의 約
定內容 그리고 船荷證券의 發行 與否와 記載內容에 따라 그들간의 法律關係가
달라지므로, 海上運送人은 이들에게 어떻게 滯船料의 支拂을 請求할 수 있는
가 하는 점이 複雜한 問題라 할 것이다.

① 傭船者

航海傭船契約上 傭船者(charterer)는 原則적으로 滯船料의 支給義務를 負擔한
다. 즉 傭船者는 受荷人이 따로 있어도 船積港의 滯船料만이 아니라 揚陸港의
滯船料에 대해서도 責任을 진다. 揚陸港에서 受荷人이 따로 있고 受荷人에 의
해 滯船料가 發生하였다는 것만으로는 傭船者의 支給義務가 당연히 免除되지
는 않는다.¹⁷⁸⁾ 또한 傭船者가 自己에게 交付된 船荷證券을 다른 사람에게 背
書讓渡한 경우에도 이 義務는 여전히 存續한다.¹⁷⁹⁾

177) 山戶嘉市, 前掲書, 181쪽.

178) Carver, *op. cit.*, para.1963.

179) Erichsen v. Backworth (1858) 3 H. & N. 601 cited in *ibid.*

傭船者は 傭船契約書 또는 船荷證券에 責任終了約款(Cesser Clause)을 挿入하여 運送物の 船積과 同時に 運賃, 滯船料 등의 債務를 免하고자 한다. 여기서 責任終了約款이란 海上運送人이 請求한 運賃과 滯船料 등의 債權을 確保하기 위하여 傭船船舶에 실린 그 運送物を 留置(lien)하면, 傭船者は 運賃과 滯船料 등의 債務를 免하게 되는 것을 말한다.¹⁸⁰⁾

Sinoe号 事件¹⁸¹⁾에서 責任終了約款은 傭船者が 運送物を 單純하게 船積하였다고 그 效力을 認定받는 것이 아니라, 海上運送人이 運送物에 대한 留置權을 行使할 수 있게 하는 別途의 法的 救濟를 가진 範圍內에서 傭船者の 責任을 終了시키는 것을 意味한다고 判示되었다. 따라서 航海傭船契約에 海上運送人の 特定한 請求와 관련하여 留置權 約款에 그 內容이 없거나 또는 傭船者에게 모든 負擔을 免責한다는 別途의 特約이 없는 한, 傭船者は 責任終了約款이 있다고 하여도 그 責任을 지는 것으로 解釋하여야 할 것이다.¹⁸²⁾

예컨대 留置權 約款에서 滯泊賠償金(damages for detention)을 그 對象으로 하지 않는 경우에, 만일 그 滯船이 約定 滯船期間을 渡過(超過碇泊)하였다면 責任終了約款이 있어도 傭船者は 滯泊賠償金を 支給할 義務가 있다.¹⁸³⁾ 英國 判例에서는 이 約款의 效力으로서 傭船者の 支給義務가 免除될 것인가 아닌가 하는 問題는 箇箇의 事件에 있어서 解釋問題로 取扱하고 있으며, 一般的으로 免除의 效力을 認定하지 않고 있다.¹⁸⁴⁾

② 受荷人

여기서 受荷人(consignee, receiver)이라 함은 揚陸港에서 海上運送人에게 運送物の 引渡를 請求하여 이를 受領할 權利를 가진 者를 말한다.

船荷證券이 發行되지 않은 경우에는 傭船契約上 受荷人으로 指定된 者가 受荷人이고, 船荷證券이 發行된 경우에는 그 正當한 所持人이 受荷人이 된다.

(가) 船荷證券이 發行되지 않은 경우

180) *Ibid.*, para.1966~1981 參照.

181) [1971] 1 Lloyd's Rep. 514.

182) John Schofield, *op. cit.*, p.347.

183) Gray v. Carr (1871) L.R. 6 Q.B. 522 cited in Scrutton, *op. cit.*, p.326.

184) E. R. Hardy Ivamy, *op. cit.*, p.241.

우리 商法에서 受荷人は 運送物이 揚陸港에 到着하면 送荷人と 同一한 權利를 取得하고, 運送物의 引渡를 請求한 때에는 受荷人の 權利가 送荷人の 權利에 優先한다고 規定하고 있다(同法 第140條). 또한 運送物을 受領하는 때에는 傭船契約 또는 船荷證券의 趣旨에 따라 運賃, 附隨費用, 替當金, 碇泊料 등을 支給할 義務를 負擔한다고 規定하고 있다(同法 第800條). 즉 滯船料의 支給義務는 受荷人이 運送物을 引受함으로써 商法 第800條의 規定에 의하여 당연히 發生하는 法律上の 義務이다.

그러므로 船荷證券이 發行되지 아니한 경우에 受荷人は 原則적으로 運送物을 受領함에 있어 미리 傭船契約書上에 反對의 特約을 두지 않는 한, 船積港 및 揚陸港에서 생긴 滯船料의 支給義務를 負擔하게 된다. 그러나 送荷人の 運賃 및 滯船料 등의 支給義務가 消滅되는 것은 아니고, 어느 한편에서 履行할 때까지 兩者의 義務는 竝存한다.¹⁸⁵⁾ 즉 受荷人と 送荷人 또는 傭船者는 이 債務에 대하여 不眞正連帶債務의 關係에 있다고 볼 수 있다.

(나) 船荷證券이 發行된 경우

船荷證券이 發行된 경우에 船荷證券上에 定하여진 受荷人 또는 背書讓渡를 받은 所持人이 受荷人이 된다. 船荷證券所持人이 運送物을 受領한 때에는 海上運送人에 대하여 滯船料의 支拂義務를 負擔한다. 단 이 義務는 船荷證券의 記載된 趣旨에 따른다(商法 第800條 參照). 船荷證券上에 滯船料에 관한 事項이 記載되어 있지 않다면 海上運送人은 船荷證券所持人에 대하여 傭船契約上 滯船料에 관한 條項만을 直接 根據로 하여 船積港은 물론 揚陸港에서의 滯船料의 支給도 請求할 수 없다.¹⁸⁶⁾ 다만 揚陸港의 滯船料는 通常 受荷人인 船荷證券所持人 自身の 揚陸遲延으로 인한 것이므로 船荷證券 條項에 의하지 않고도 支給義務를 負擔한다고 한다.¹⁸⁷⁾

船荷證券에 “運送物의 運賃의 支給, 其他 一切의 條件에 대하여 傭船契約書에 따른다”(… against payment of freight and all other conditions as per charterparty)는 趣旨의 文句가 明記되어 있는 경우, 이 其他 一切의 條件(all other conditions)에 따라 傭船契約書上의 船積港에서의 滯船料에 관한 特約을

185) 孫珠瓚·鄭東潤, 前掲書, 394쪽.

186) 山戶嘉市, 前掲書, 185쪽.

187) 朴鉉淳, 前掲論文, 59쪽.

援用할 수 있는가가 문제이다.

이에 대해 英國의 判例·學說은 船荷證券이 傭船契約의 滯船料 約款을 援用해야 할 뿐만 아니라, 船荷證券所持人이 傭船契約上의 滯船料 支給義務를 負擔한다는 趣旨가 明確히 表示되어야만 船積港의 滯船料에 關해서 船荷證券所持人에게 支給義務를 負擔시킬 수 있다고 한다.¹⁸⁸⁾ 그래서 實務上 滯船料에 關한 特約을 包含하고 傭船契約의 모든 內容을 援用할 수 있도록 “All terms, conditions, clauses and exceptions contained in the said charterparty one herewith incorporated”라는 文句가 使用되어지고 있다.¹⁸⁹⁾

③ 數人の 滯船料 債務者의 關係

海上運送人과 船荷證券所持人の 關係는 原則적으로 證券上의 記載에 따라서 決定되어지기 때문에, 各 船荷證券上에 獨自的인 滯船料 條項이 設定되어 있다면 所持人들은 그 記載된 內容에 따라 債務를 負擔하므로 다른 船荷證券所持人과의 相互關係를 考慮할 必要가 없다.

問題는 傭船者가 傭船契約上 同一한 滯船料 條項을 設定한 數通의 船荷證券을 여러 사람에게 背書讓渡한 경우이다. 만약 이러한 數人の 船荷證券所持人이 同時에 運送物의 揚陸을 怠慢히 하여 滯船料가 發生한 경우에는 所持人은 當然히 支給義務를 負擔하게 되는데, 이때 이들 사이에 어떠한 債務關係가 發生하게 되는가가 問題이다.

一般的으로 海上運送人이 各 船荷證券에 傭船契約書上의 滯船料 條項을 引用한다는 趣旨는 어떤 船荷證券所持人인가를 묻지 아니하고, 그러한 사람에게 대하여 滯船料의 金額을 請求함으로써 傭船契約上의 滯船料 請求權을 確保하려는데 지나지 않으며, 또한 이것이 傭船者나 船荷證券所持人の 意思라고 할 수 있다. 그러므로 이 債務는 단지 分割債務가 아니라 不眞正連帶債務의 關係에 있는 것으로 解釋할 수 있으며, 滯船料를 支拂한 船荷證券所持人은 支拂하지 않은 다른 所持人에 대하여 不當利得에 根據한 返還請求權을 지니게 된다. 이 返還請求의 比率는 各 船荷證券所持人の 運賃債務와 滯船料 債務와의 比率에 따라서 決定된다.¹⁹⁰⁾

188) Scrutton, *op. cit.*, pp.64~65; Hugo Tiberg, *op. cit.*, pp.588~594 參照.

189) 山戶嘉市, 前掲書, 185쪽.

190) 上掲書, 188쪽.

이와 같은 경우에 있어서 英美를 비롯한 여러 나라의 判例 및 學說은 一致하지 않고 있다. 英國에서는 海上運送人이 各 船荷證券所持人으로부터 滯船料 全額을 支給받을 수 있음¹⁹¹⁾을 示唆하는 事例들¹⁹²⁾은 있었으나, 이것은 理論上 可能하나 實際로 適用되어진 事例는 報告되어지지 않고 있다.¹⁹³⁾ 獨逸과 스칸디나비아제국의 通說은 運送物을 受領해야 하는 船荷證券所持人은 海上運送人에 대한 滯船料 支給에 대해 連帶債務를 負擔한다고 解釋하고 있다.¹⁹⁴⁾

第4節 滯船料 債權의 擔保

海上運送人이 滯船料 債權擔保를 위한 權利로써 가장 널리 利用되는 制度는 留置權의 行使이다. 一般的으로 海上運送과 관련한 留置權의 行使는 傭船者(受荷人) 등이 運送物을 受領하면서 海上運送人에게 支給하여야 할 運賃, 滯船料 등의 關聯債務를 辨濟하지 아니할 때, 海上運送人은 請求債權을 強制的으로 辨濟받기 위하여 運送物에 대한 留置權을 行使하는 것이다. 이는 留置權의 特性上 단지 運送物을 留置하여 傭船者側에서 債務의 履行을 間接的으로 強制케 하는데 意義가 있다.

우리 商法에서는 法の 規定에 의한 留置權(legal lien)을 認定하고 있으나 英國에서는 이와는 달리 契約에 의한 留置權(contractual lien)을 認定하고 있다.

1. 法定 留置權

海上運送人이 그 占有下에 있는 運送物을 運賃, 滯船料, 기타 債權을 辨濟받을 때까지 留置하고 傭船者(受荷人)에게 引渡를 拒絶할 수 있는 權利(留置權)를 法律로써 認定하는 것이 法定 留置權 制度이다. 우리 民法에서는 留置權을 他人의 物件 또는 有價證券을 占有한 者가 그 物件이나 有價證券에 관하여 생긴 債權이 辨濟期에 있는 경우에는 辨濟를 받을 때 까지 그 物件 또는 有價證券을 留置할 權利가 있다(同法 第320條 第1項)라고 規定하고 있다. 따라서 法定 留置權은 法定의 要件을 갖추었을 때에는 當事者의 意思가 어떤가에 關係

191) 債務者들은 滯船料 支給에 대해 重疊的 義務를 負擔한다는 것을 意味한다.

192) Leer v. Yates(1811) 3 Taunt 387; Straker v. Kidd(1878) 3 Q.B.D. 223; Porteous v. Watney(1878) 3 Q.B.D. 227, 534(C.A.).

193) John Schofield, *op. cit.*, pp.355~356.

194) Hugo Tiberg, *op. cit.*, p.639.

없이 발생한다. 다만 당사자는 特約으로써 이를 排除할 수 있으며 이미 發生된 留置權을 拋棄할 수도 있다. 그 理由로서 海上運送人(船長)의 留置權은 公益에 관한 것이라기 보다는 오히려 債權者인 海上運送人의 利益擔保上 特別한 擔保를 附與한다는 趣旨에서 出發한 것으로 볼 수 있기 때문이다.¹⁹⁵⁾

우리 商法은 受荷人의 義務 및 船長의 留置權으로서 受荷人이 運送物을 受領하는 때에는 運送契約 또는 船荷證券의 趣旨에 따라 運賃, 附隨費用, 替當金, 碇泊料, 運送物의 價額에 따른 共同海損 또는 海洋事故救助로 인한 負擔額을 支給하여야 하고, 相換하지 않으면 運送物을 引渡할 義務가 없다고 規定하고 있다(同法 第800條). 이처럼 海上運送人(船長)은 法의 規定에 따라 碇泊料, 碇泊料, 碇泊料 請求權에 관하여 運賃請求權과 마찬가지로 運送物上에 留置權이 認定되어 있다.

그리고 海上運送人에게 實質的인 優先辨濟權을 保障하기 위하여 運送物競賣權을 認定하고 있으며(商法 第804條) 또한 留置한 運送物에 대하여서는 破産法上의 別除權을 가진다(破産法 第84條). 이밖에도 海上運送人은 法定의 要件이 갖추어졌을 때에는 滯船料 債權에 起因한 運送物에 대한 民事留置權(民法 第321條) 및 商事留置權(商法 第58條)을 갖는다.

海上運送人의 留置權에 따라 擔保된 滯船料 債權은 衡平의 處地에서 認定된 法定 特別報酬請求權이다. 그러므로 留置權이 發生하기 위하여는 留置物인 運送物이 滯船料 債權의 發生要件을 構成하는 法律事實로 되어 있어서, 運送物의 存在와 滯船料 債權의 成立과의 사이에 因果關係가 存在하여야 한다. 그리고 原則적으로 留置權은 物件의 占有를 잃으면 消滅하기 때문에(民法 第328條) 運送物이 船舶 위에 있을 때 留置權을 行使하여야 한다.

同一한 運送物이라도 船積港에서 傭船者의 船積遲延으로 인한 滯船料 債權과 揚陸港에서 受荷人이 運送物의 受領을 遲延함으로써 생긴 滯船料 債權은 區別해서 생각해야만 한다. 受荷人인 船荷證券所持人은 揚陸港에서 滯船料 支給義務가 있다고 하겠으나, 船積港의 滯船料는 船荷證券에 滯船料에 관한 傭船契約中の 約款이 援用되어 있지 않는다면 이를 支給할 義務가 있다고 할 수 없다. 船積 및 揚陸期間을 通算(reversible)하도록 約定한 경우에는 揚陸港에서 하나의 滯船料 債權이 생겨 船荷證券所持人이 먼저 支給義務를 負擔한다.¹⁹⁶⁾

195) 崔鎔春, “滯船料에 관한 小考”, 「露南 姜渭斗 博士 華甲紀念 商事法論叢(下)」(1996, 2), 307쪽.

196) 山戶嘉市, 前掲書, 223쪽.

海上運送人の 留置權은 擔保物權 내지 留置權의 一般的 消滅原因에 의하여 消滅한다. 따라서 海上運送人이 運送物을 拋棄 또는 喪失한 때에는 留置權은 당연히 消滅된다. 그러나 우리 商法 第804條는 海上運送人이 運送物을 占有하고 있지 아니하여도, 引渡 後 30日까지 그 運送物에 대하여 競賣權을 法定하고 있기 때문에, 短期間이지만은 非占有狀態에서 留置權의 保護를 強制하고 있다. 이 경우에도 運送物을 引渡한 때에 留置權은 消滅하나 競賣權은 留置權과는 別個의 權利인 것이다.

2. 約定 留置權

英國 普通法에서는 海上運送人은 運送物에 대한 運賃, 共同海損 分擔金 및 運送物 保存費에 局限하여 留置權(possessory lien)을 가진다.¹⁹⁷⁾ 그 이외에 不積運賃, 滯船料, 不運한 損失 또는 기타 모든 費用(all charges whatsoever)을 被擔保債權에 包含시킨다는 合意를 船荷證券 또는 傭船契約書에 明記한 경우에만 留置權이 發生한다.¹⁹⁸⁾

이와 같이 英國에서는 滯船料 債權의 擔保로서는 法定 留置權을 認定하지 않고 特約에 의해 設定된 留置權(contractual lien)만을 認定하고 있다. 法定 留置權과 마찬가지로 그 成立 및 存續에는 原則적으로 항상 運送物의 占有를 必要로 한다.

海上運送人과 傭船者는 留置權 約款을 設定함에 있어 傭船契約書에 따라 多少間의 差異는 있으나, “The carrier shall have a lien for any amount due under this contract and cost of recovering same and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims.”이라고 된 留置權 約款을 設定해 두는 것이 普通이다.

法에 의해서 당연히 留置權이 發生하는 國家에서는 이러한 留置權 約款을 別途로 設定할 必要는 없다. 다만 訴訟이 英國 및 기타 滯船料 債權에 관한 法定 留置權을 認定하지 않는 國家의 法院에 提起되거나, 특히 그러한 國家의 港口가 運送物의 揚陸港으로 指定되는 경우에는 留置權 約款을 設定할 必要가 있다. 國際私法으로 미루어 보아 運送物의 約定 留置權을 하나의 物權으로 取

197) E. R. Hardy Ivamy, *op. cit.*, p.273; The Corinthian Glory (1977) 2 Lloyd's Rep. 280(Q.B.D.).

198) Scrutton, *op. cit.*, pp.385~386.

扱하게 되면 運送契約의 履行과 관련하는 事項으로서 항상 履行地와 結付되어, 적어도 揚陸地에서 생긴 滯船料에 관해서는 揚陸港, 즉 英國의 港口를 支配하는 法廷地法이 適用되어 오로지 留置權 約款에 따라서 約定 留置權의 效力, 擔保의 範圍, 順位, 行使의 方法 등이 解決되어진다.¹⁹⁹⁾

原則적으로 約定 留置權은 傭船者나 그 代理人 또는 送荷人이나 受荷人에만 拘束하므로 이러한 當事者가 아닌 船荷證券所持人에게는 留置權의 約定이 당연히 미친다고는 할 수 없다. 그리하여 傭船契約書에 滯船料 債權을 위한 留置權을 認定하는 規定을 둘 뿐만 아니라, 船荷證券에도 傭船契約書上의 滯船料 規定을 援用한다는 特約을 設定하여야만 船荷證券所持人에 대한 留置權을 가진다. 이러한 경우에도 留置權이 船積港의 滯船料까지 擔保하려면 船荷證券所持人이 船積港의 滯船料까지 支給義務를 負擔한다는 趣旨가 明確히 明示되어야만 한다. 단순히 船荷證券上에 “Freight to be paid as per charterparty”라는 援用約款의 文句만으로는 船荷證券所持人을 拘束할 수 없다. 그러나 證券에 “The consignee is to pay freight and other condition as per charterparty”와 같이 包括적인 特約을 明記해 둬으로써 受荷人の 範圍를 擴張시킬 수 있다.

滯船料에 대한 留置權에 반드시 滯泊賠償金(damages for detention)이 包含되는 것이 아니므로, 契約上 船積港에서의 滯船料 規定이 있다고 하여 船積港에서의 滯泊賠償金에 대하여 마찬가지로의 留置權을 行使할 수는 없다.²⁰⁰⁾ 다만 滯泊賠償金도 廣義의 滯船料에 속하므로 滯船料의 留置權이 明確히 表示되어 있다면, 이 留置權은 滯泊賠償金에 대해서도 認定될 수 있다.

199) 山戶嘉市, 前掲書, 227쪽.

200) 韓國海事問題研究所編, 「傭船契約과 海上物件運送契約」(서울: 韓國海事問題研究所, 1993), 144쪽.

第5章 結論

航海傭船契約下에서 傭船者는 傭船料의 代價로서 船積 및 揚陸을 위해 船舶을 一定期間 碇泊시킬 權利를 갖는다. 이 期間을 碇泊期間이라 하며, 이것은 傭船契約에 明示적으로 定해져 있는 경우도 있으며 默示적으로 規定하고 있는 경우도 있다. 碇泊期間의 許容期間과 適用方法도 各各의 傭船契約의 特別約款의 設定에 따라 다르다. 傭船契約書上에 碇泊期間이 經過한 경우에 傭船者는 滯船料를 支拂해야하는 것으로 規定하거나, 碇泊期間의 滿了前에 本船이 出航한 경우에는 海上運送人은 이에 대한 早出料를 支拂해야하는 것으로 規定하고 있는 경우도 있다. 이처럼 碇泊期間은 그 期間에 따라 滯船料 또는 早出料를 算定하는 基準이 된다. 따라서 契約當事者는 碇泊期間에 관한 概念을 正確히 理解함으로써 用語 解釋上의 紛爭을 事前에 防止해야 할 것이다.

碇泊期間이 언제부터 開始되는가 하는 것은 碇泊期間의 起算時點 問題로서, 碇泊期間이 開始되기 위해서는 먼저 各 傭船契約의 種類에 따라 船舶이 着船이 되어야 한다. 船席傭船契約과 도크傭船契約에서는 傭船者가 特定の 場所를 指定할 權限이 明示적으로 規定되어 있으므로, 着船 與否에 대해서 그다지 紛爭이 發生하지 않는다. 하지만 港傭船契約에서는 港의 어느 範圍에 到達하여야 着船이 되는가 하는 점에 다툼이 있게 된다. 船舶이 港口의 商事의 區域에 到達하여야 着船이 된다고 判示한 Leonis号 事件 以後, 그 範圍를 좀 더 擴大하여 實務에 맞게 變更한 것이 Johanna Oldendorff号 事件으로, 本 判例는 船舶이 傭船者의 即時 그리고 有效하게 自由使用할 수 있는 港內에 있어야 着船이 된다고 判示하였다. 그러나 本 判例 역시 着船이 되기 위해서는 船舶이 港內 到達하여야 한다는 原則을 지키고 있어, 現在의 海運現實을 제대로 反映하지 못한 批判을 받고 있기도 하다. 그러므로 契約當事者는 碇泊期間의 開始要件中 着船에 대한 正確한 理解가 있어야 할 것이며, 着船에 관한 法은 '港內' 라는 制限을 固執할 必要없이 港이 輻輳하거나 기타 海上運送人의 統制할 수 없는 事由가 있는 경우에는 '傭船者의 即刻的이고 有效的인 處分에 따를 수 있는 港 또는 그 附近'이라는 基準으로 發展되어야 한다고 생각한다.

船舶이 着船이 된 後에는 約定된 運送物을 船積 또는 揚陸하기 위하여 法的·物理적으로 準備完了 되어야 한다. 다만 準備의 程度는 商事의 觀點에서 傭船者의 積·揚荷 準備의 程度와 相關關係를 지닌다. 이후에 傭船者에게 準

備完了通知를 하면 本船은 到着船이 되고, 이 時點부터 法律 또는 特約에 의해 通知 後 一定한 猶豫期間이 認定되는 경우에는 이 猶豫期間이 終了하는 때 부터 碇泊期間은 開始된다. 猶豫期間은 碇泊期間과 다른 性質의 期間이므로 碇泊期間을 中斷시키는 事由가 猶豫期間 동안 發生하였다 하더라도 이러한 事由에 전혀 影響을 받지 않고 繼續 進行한다.

上述한 바와 같이 船舶이 着船이 된 후 準備完了通知를 하고 猶豫期間이 終了하면 비로소 碇泊期間이 開始된다. 그러나 船席傭船契約의 경우 目的港에 到達하였으나 港內 滯船 등으로 인해 船席에 接岸하지 못한 때에는 着船으로 認定받지 못하고 이에 따라 碇泊期間이 開始가 되지 않는다. 이러한 경우, 現實적으로 接岸하기까지 待期한 時間은 모두 海上運送人이 負擔하게 된다. 따라서 이러한 船席待期損失時間을 防止하기 위하여 挿入되는 特別約款이 “TIME LOST” 約款과 “WIBON” 約款이다. 이들 約款은 그 效果面에서 類似하나 그 適用에는 根本적인 差異가 있다. 먼저 “TIME LOST” 約款은 船舶이 使用可能한 船席이 없어서 船席待期할 때 適用되는 約款으로 단지 船席待期만 하면 그 待期時間은 碇泊期間에 算入되는 것이다. 그리고 船舶의 待期場所가 반드시 港內에 있어야 할 必要는 없으므로 海上運送人에게 有利한 約款이다. 단, 最大한 港口에 가까운 곳에서 船席을 기다려야 할 것이다. “WIBON” 約款은 船舶이 着船이 되기 前에 海上運送人에게 準備完了通知를 할 수 있는 資格을 附與함으로써 碇泊期間의 開始를 앞당기는 것을 그 目的으로 한다.

碇泊期間이 開始되면 原則적으로 中斷없이 繼續 進行된다. 그러나 不可抗力에 의하거나 傭船契約의 特約 또는 荷役港의 慣習 및 海上運送人의 過失에 의해 中斷이 되기도 한다. 이 중 특히 問題가 되는 것은 不可抗力에 의한 中斷이다. 不可抗力에 의한 荷役不能日을 碇泊期間에서 除外하는 것이 一般的이지만, 英美에서는 契約條項에 대한 嚴格 解釋原則에 따라, 傭船契約書에 除外條項을 挿入하지 않았다면 除外日을 認定하지 않는다. 따라서 傭船者는 契約締結時 必要한 事項을 明確히 契約書에 挿入하여야 紛爭을 豫防할 수 있을 것이다.

一旦 碇泊期間이 進行되어 約定碇泊期間을 超過하여 碇泊하게 되면, 滯船의 問題가 發生한다. 그러므로 碇泊期間의 算定은 當事者의 利害가 가장 尖銳하게 對立한다. 碇泊期間을 作業日(working days)로 約定한 경우, 「1980年 定義案」에 따르면 傭船契約書에 의해 明示적으로 除外되지 않는 한 日曜日도 作業日에 包含되므로, 解釋上의 紛爭을 避하기 위해 “Working days, Sundays

and holidays excepted”라는 文句를 使用할 수 있으며, 이러한 作業日에 除外된 날에 荷役을 할 경우 이것을 荷役日數에 더하기 위하여 “Unless used”를 또는 除外日에 荷役을 하더라도 絶대로 算入하지 않기 위해서 “Even used”를 追加로 附記할 수 있다. 반면 碇泊期間을 作業可能 날씨일(weather working day)로 約定한 경우에는, 날씨의 用語에 대한 解釋上 問題가 發生한다. 그러나 惡天候로 인한 碇泊期間의 中斷 與否는 그 港의 事情과 運送物의 種類에 따라 달라지므로, 箇箇 船舶의 狀況에 따라 商事的 觀點에서 客觀적으로 作業可能한 날씨인가를 判斷해야 할 것이다.

碇泊期間을 전혀 確定하지 않거나 計算不能인 경우, 碇泊期間은 無制限의 인 것은 아니고 海上運送人의 協力下에서 荷役作業을 可能한 한 相當한 期間內에 實施되도록 하여야 한다. 이 相當한 期間의 判斷基準은 그 當時의 現存하는 모든 事情과 慣習적으로 使用된 方法에 따라 決定하여야 한다.

이와 같이 碇泊期間의 算定은 當該 港口의 慣習에 많은 影響을 받으므로, 契約締結前에 當該 港口의 事情을 반드시 考慮해야 할 것이며, 碇泊期間을 定하는 데 있어서 날이나 時間에 대한 不算入의 條件이 附加될 경우, 碇泊期間의 算定에 論難이 많으므로 그 意味를 分明하게 해 두어야 할 것이다.

滯船期間은 그 性質上 許容碇泊期間의 終了와 同時에 開始된다. 그러나 우리 商法에서는 滯船期間의 開始에 관한 規定과 決定方法 및 算定方法에 관한 規定을 두고 있지 않다. 一般的으로 開始에는 海上運送人이 傭船者나 受荷人에게 碇泊期間 終了의 通知나 船積 및 揚陸해야만 한다는 趣旨의 催告, 기타의 어떠한 節次를 要하지도 않는다. 그러나 滯船期間의 設定目的으로 볼 때, 碇泊期間이 끝난 뒤 海上運送人(船長)이 곧바로 發航할 意思가 없음을 表示함과 同時에 傭船者(受荷人)를 保護한다는 趣旨에서 注意를 喚起할 必要가 있다고 본다. 특히 不確定的이긴 하나 約定에 따라 滯船期間이 發生할 수 있는 “FAC” 約款에 의한 碇泊期間의 경우, 海上運送人으로부터 船積이나 揚陸作業이 終了하였다는 것 또는 終了될 日時를 傭船者(受荷人)에게 通知함으로써 滯船期間의 開始 與否를 알리는 것이 實務에서 紛爭을 막을 수 있는 한 方法이라 하겠다. 滯船料의 算定에 있어서 滯船料率을 미리 約定해 둔 경우에는 算定에 困難한 問題는 생기지 않으나, 滯船料率에 관하여 아무런 約定도 없는 경우 이를 어떻게 定할 것인가가 問題이다. 우리 商法은 단지 相當한 報酬라고만 規定하고 있어 결국 相當性이라는 法解釋의 問題로서 모든 事情 즉 船員의 給料과 食費, 本船의 練料費와 港費, 本船의 運航喪失費, 本船의 種類와 크

기 등을 綜合하여 合理的인 金額으로 決定하여야 할 것이다.

끝으로 우리나라 商法の 碇泊期間과 滯船料에 관련된 規定을 보면, 第782條와 第798條에서는 船積 및 揚陸의 準備完了通知와 그 期間에 대해서 그리고 海上運送人의 報酬請求權에 대해서 規定하고, 第800條에서는 受荷人의 碇泊料(滯船料) 支給義務와 滯船料 債權에 관하여 船長에게 留置權을 附與하고, 第804條에서는 海上運送人에게 實質的인 優先辨濟權을 補償하기 위하여 運送物 競賣權을 認定하고 있으며, 第803條에서는 船長의 運送物에 대한 供託權을 認定하고 있다. 그밖에 商法은 第784條에서 傭船者의 發航請求權과 船長의 發航權에 대해서 規定하고 있으며, 第796條에서는 傭船者가 船積期間內의 不船積에 대해 契約을 解止 또는 解除한 것으로 본다고 規定하고 있다.

이와 같은 商法の 規定은 國內 當事者間에서 國內法을 適用하기로 한 碇泊期間과 滯船料에 관한 事件에 대해, 充分히 規律할 수 없을 만큼 너무나 未備하다. 특히 契約內容의 正確한 理解의 不足으로 빈번히 發生하는 碇泊期間과 滯船期間의 算定問題에 대해서는 보다 詳細한 規定을 두어야 할 것이며, 또한 이에 대한 合理的인 分析 및 研究도 뒷받침 되어야 할 것이다.

參考文獻

가. 國內文獻

1. 單行本

- 朴容燮, 「海商法論」, 서울: 螢雪出版社, 1998.
- 孫珠瓚·鄭東潤, 「註釋 商法(VIII) [海商]」, 서울: 韓國司法行政學會, 2001.
- 李基秀, 「保險法·海商法學」, 서울: 博英社, 1996.
- 鄭燦亨, 「商法講義(下)」, 서울: 博英社, 2001.
- 崔基元, 「商法學原論」, 서울: 博英社, 2000.
- 韓國海事問題研究所編, 「傭船契約과 海上物件運送契約」, 韓國海事問題研究所, 1993.

2. 論文 및 其他

- 權榮範, “碇泊期間과 滯船料에 관한 研究”, 碩士學位論文(1985. 2).
- 金鎮權, “英國法上 프리스트레이션 法理에 관한 考察”, 「韓國海法會誌」第12卷 第2號(2000. 12), 225~253쪽.
- 朴容燮, “BIMCO定義案과 英國海事判例法”, 「韓國海法會誌」第3卷 第1號(1981. 8), 77~125쪽
- 朴鉉淳, “滯船料에 관한 研究”, 碩士學位論文(1986. 2).
- 裴炳泰, “碇泊料請求權發生에 관한 法律問題”, 「韓國海法會誌」第1卷 第1號(1979. 8), 65~90쪽.
- 沈相道, “碇泊期間의 開始와 中斷에 관한 研究”, 碩士學位論文(1999. 8).
- 심재두, “英國海上物件運送法(9) 航海傭船契約(3)-碇泊期間, 滯船料, 滯泊損害金, 早出料-”, 「海洋韓國」第240號(1993. 9), 145~151쪽.
- 李永洙, “碇泊期間의 開始와 算定에 관한 考察”, 「貿易報國의 길(朴大衛 教授 華甲紀念 論文集)」(1996. 7), 53~75쪽.
- 崔淑珍, “航海傭船契約上 碇泊期間의 開始에 관한 考察”, 碩士學位論文(1997. 2).
- 崔鎔春, “滯船料에 관한 小考”, 「霽南 姜渭斗 博士 華甲紀念 商事法論叢(下)」

(1996. 2), 293~319쪽.

法制處, <http://www.moleg.go.kr>

나. 外國文獻

1. 單行本

山戶嘉市, 「碇泊期間と滯船料」, 東京 : 啓文社, 1985.

Colinvaux, Raoul, *Carver's Carriage By Sea, Vol. 2*, 13th ed., London : Sweet & Maxwell, 1982.

Cooke, Julian, Kimball, John D., Young, Timothy, Martowski, David, Taylor, Andrew and Lambert, LeRoy, *Voyage Charters*, London : Lloyd's of London Press Ltd., 1993.

Hughes, A. D., *Casebook on Carriage of Goods By Sea*, London : Blackstone Press Limited, 1994.

Ivamy, E. R. Hardy, *Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, 13th ed., London : Butterworths, 1989.

Packard, William V., *Laytime Calculating*, London : Fairplay Publications, 1979

Schofield, John, *Laytime and Demurrage*, 3rd ed. London : Lloyd's of London Press Ltd., 1996

Mocatta, Sir Alan Abraham, Mustill Michael j. and Boyd, Stewart C., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 18th ed., London : Sweet & Maxwell, 1977.

Summerskill, Michael, *Laytime*, 3rd ed., London : Stevens & Sons Ltd., 1982

Tiberg, Hugo, *The Law of Demurrage*, 3rd ed., London : Stevens & Sons, 1979