

항해용선계약상 항만체선료의 책임에 관한 연구

† 김명재



† 목포해양대학교 국제해사수송과학부 교수

요 약 : 통상적인 항해용선계약에 따르면 체선료의 책임은 반대의 문언이 없는 한 용선자에게 있는 것으로 추정된다. 그러나 실무에서는 용선자의 책임이 제한되거나 송하인 또는 수하인 등에게 이전되어 선주가 체선료확보에 어려운 상황에 직면하게 되는 경우가 빈번하게 발생되고 있다. 본 연구에서는 용선자, 송하인, 수하인, 선하증권의 배서인, 기타 이해당사자간의 체선료지불 책임에 관한 문제를 영미법의 사례를 중심으로 살펴보고 결론과 시사점을 도출하여 선주나 운항업자의 실무에 도움이 되는 방안을 제시한다.

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

항해용선계약상 항만체선료의 책임에 관한 일고찰
A Study on the Liabilities of Demurrage in Voyage Charter Party

목포 해양대학교
 김명재

1. 서론

- 해운시장에서 부정기선은 완전경쟁시장에 노출되어 있으며 세계의 항만에서 불특정 다수의 화주들 상대로 다 종대량의 해상물류에 중요한 기능을 수행하는 선박이다.
- 해운기업에서 부정기선의 영업이익은 운항기간의 단축으로 창출된다. 선박의 운항기간은 항해와 정박에 요하는 시간을 말하며, 이 중 화물의 적.양하에 필요한 정박기간의 단축은 운항수익제고에 중대한 영향을 미치는 부분이다.
- 정박기간은 항만의 사정이나 화물의 종류, 그리고 용선주의 적극적인 협조여부에 의해 영향을 받으며, 용선계약상에 정해진 정박기간을 초과하게 되면 선주는 체선료로서 운항손실을 보전받게 된다.

- 통상적인 항해용선계약에 따르면 체선료의 책임은 반대의 문언이 없는 한 용선자에게 있는 것으로 추정된다. 그러나 실무에서는 용선자의 책임이 제한되거나 송하인 또는 수하인 등에게 이전되어 선주가 체선료확보에 어려운 상황에 직면하게 되는 경우가 빈번하게 발생되고 있다.
- 본 연구에서는 용선자, 송하인, 수하인, 선하증권의 배서인, 기타 이해당사자간의 체선료지불 책임에 관한 문제를 영미법의 사례를 중심으로 살펴보고 결론과 시사점을 도출하여 선주나 운항업자의 실무에 도움이 되는 방안을 제시한다.

2. 체선료의 의의와 책임주체

- 1) 체선료의 의의
 - 체선료(demurrage)란 선적 또는 양하를 위해 합의된 기간 또는 상당한 기간을 초과하여 선박을 정박시킨 결과 발생된 선박의 지연에 대하여 용선자로부터 선주에게 지불되는 금액을 말한다
 - 체선료기간 경과 후 체선료 규정이 없는 경우는 정박기간 경과 후 선주는 사전 협정액이 아닌 현재의 당해 선박의 운항채산에 따라 산출되는 효율로 체박손해배상금을 청구할 수 있다.

† 중신회원, mjkim@mmu.ac.kr ***.****.*****

2) 체선료의 책임주체

- 일반적인 원칙상 체선료의 지불의무는 용선주에 있다. 용선주는 통상 해상물건운송의 위탁자인 화주를 말한다.
- 그러나 항해용선계약상에 별도의 규정이 있는 한 그 책임주체가 송하인, 수하인, 선하증권의 피배서인 등에게 이전될 수 있다.
- 실무에서는 용선계약서를 체결할 때 체선료 정산에 관하여 운임과 별도로 양후일정할 기간 내에 정산한 이후에 조항을 삽입할 수 없으며 체선료 수령에 상당한 필요요가 발생되므로 이러한 점에 각별한 주의를 기울일 필요가 있다.

3. 판례로 본 체선료의 책임

- 1) 용선자(Charterer)
 - 용선계약에 기초한 체선료에 관한 책임은 반대의 문언이 없는 한 용선자에 있다고 추정된다.
 - 이 용선자의 책임은 어느 경우에는 제한되기도 하고 종료될 수도 있다. 이 경우 책임은 통상 화물의 수취인에게 이전된다.
 - 이러한 용선자의 책임제한 또는 종료는 용선계약서의 책임중단약관(cesser clause) 또는 유치약관(lien clause)을 사용함으로써 달성된다.
 - 즉, 이들의 약관에 따라 체선료나 운임, 체박손해배상금(선적항에서 발생된 것을 제외)의 지불책임은 화물의 수취인에게 놓이게 된다.

- 예를 들면 Gencon 용선계약서식의 유치약관에서 “선주는 운임, 부적운임, 체선료 및 체박손해배상금에 대하여 화물에 대한 유치를 가지며,
- 용선자는 부적운임 및 선적항에서 발생된 체선료(체박손해배상금을 포함)에 대하여 연속책임을 진다.
- 용선자는 또한 운임 및 양항에서 발생된 체선료(체박손해배상금을 포함)에 대하여 유치를 행사하더라도 변제를 받을 수 없었던 금액을 한도로 한다”라고 규정하고 있다. 따라서 유채권 행사 후 수하인으로 부터 변제 받을 수 없는 손실 감수가 불가피한 상황이다.

2) 송하인(Shippers)

- 선하증권에 의해 증명되는 운송계약은 선주와 송하인 사이에 체결된다. 송하인은 통상 선하증권상에 명문의 체선료 조항이 있는 경우 또는 용선계약이 참조문언에 의해 선하증권에 언급되어 있는 경우에 한하여 체선료의 책임을 진다.
- 이러한 경우에도 실무상 송하인이 책임을 지는 경우는 드물다. 그 이유는 선하증권상의 권리와 의무는 통상 양도되며, 선주는 화물의 양수인 또는 용선자에게 통상 체선료의 지불을 요구하기 때문이다. “체선료”라는 말이 사용되고 있지 않은 경우나 용선계약에 언급이 되어 있지 않은 경우에는, 선하증권의 문언은 체선료의 책임을 송하인에게 부담시키는 의미로 해석할 수 있다.

- Cawthron v. Trickett 사건에서 어느 선박이 화물인 암석을 Maidstone으로 운송하였으나 동항에서는 송하인(consignors)과 수하인(consignees)간의 오해에 의해 양하가 지연되었다. 선하증권에는 “본선의 양하는 정규의 순번에 따른다”라고 기재되어 있었으나, 체선료에 관해서는 명기되지 않았다.
- 본선의 공유선주이면서 선장은 체선료의 지불을 요구하며 송하인을 기소하였다. 그 결과 Erle 판사는 다음과 같이 판결하였다.

- “목하 선하증권에 언급하고 있는 계약에 따라 선장이 송하인을 기소한다는 것은 명백하며, 문제의 선하증권상에는 본선이 양하를 정규의 순번에 따라 행한다는 송하인 측의 동의가 있었으므로 생각된다. --- 수하인에게는 목시의 계약에 기초한 책임은 없으므로, 송하인에 대한 소송을 유지하기 어렵다고 함에는 관념의 혼란이 있다.”
- 본건에서 중요한 것은 체선료의 지불을 요구하며 선주는 송하인(shippers)을 기소할 권리가 있다는 점이다. 이는 송하인(consignors)을 기소할 권한을 행할 수 없다는 것은, 목시의 계약과 명시의 계약간에 현저한 차이가 존재하며, 선주의 권리와는 구별되어야 한다는 점이다.

- 3) 선하증권이 양도된 경우 송하인의 책임
- 선하증권상의 권리의무가 이전된 경우 선주는 통상적인 의무의 이행을 양수인에게 요구하게 된다.
 - 그러나 어떠한 사유로서 선주가 양수인에 대하여 선주의 권리를 행사하기 어려운 경우가 발생할 수가 있으며, 이 경우 송하인에게 여전히 책임이 남게 되는지 여부에 대한 의문이 발생한다.
 - 영미법에서 의무는 그 의무를 이행할 것을 요구할 권리를 가지지 않는 한 양도에서 조항이 면제할 수 있으나, 선하증권의 발행 후 선주 또는 선장이 송하인을 면제할 수 없게 되는 것이다.
 - 영미법의 동일원칙이 체선료에서도 적용되는 것으로 이해될 수 있으므로, 체선주의 동의를 한 선하증권이 양도된 경우에도, 송하인의 책임은 여전히 남게 되는 것이다.

- 4) 용선자로서의 송하인의 책임
- 선하증권을 발행 받은 송하인이 동시에 용선자가 되는 경우도 있다. 이 경우 선하증권은 영미법 및 1885년 영국 선하증권법에 따라 소유권을 부여 받고 있지만, 증권의 조건이 용선계약의 내용과 차이가 있는 경우 선하증권은 용선계약에 따라야 한다.
 - 물론 선주는 일반적으로 용선계약에 합치된 선하증권을 발행해야만 한다. 용선계약의 조건이 우선되어야 한다는 원칙에 대한 한 유일한 예외는 선주와 송하인 즉, 용선계약당사자가 선하증권상에 그 변경을 기재하고 용선계약을 변경할 의도가 있었음을 나타내고 있는 경우이다.
 - 따라서, 단순한 선하증권의 발행이나 선장 또는 선주대리점에 의한 서명은 그러한 변경의 의도를 증명함에 충분한 증거가 되지 못한다.
 - 위와 같은 사실은 *Earl of Halsbury Kruger & Co. Ltd. v. Moel Tryvan Ship Co. Ltd.* 사건의 예에서 확인할 수 있다.

- 따라서 송하인이 동시에 용선자인 경우 선주의 체선료 청구권은 용선계약서에 표시되어 있는 바를 근거로 하여야 하며, 선하증권상의 기재부분은 선하증권을 발행함에 따라 계약당사자가 용선계약을 변경할 의도가 있었음이 증명되지 않는 한, 용선계약에 저촉되지 않는 범위 내에서 합리화 된다고 해석된다.
- 선하증권상의 제반 권리에 대한 양도여부에 불문하고, 송하인의 체선료 지불의무는 영미법과 1885년 선하증권법에 의해 마련된 일반원칙에 따라 정해지는 것이 아니며, 대부분의 경우 용선계약의 조건이 우선하여 적용된다는 사실을 주지하여야 한다.

- 5) 선하증권상의 수하인과 피배서인의 책임
- 체선료에 관하여 선하증권상에 명시적인 조항을 규정하고 있거나, 또는 용선계약의 참조문서로서 체선료 조항을 삽입하고 있을 경우, 혹은 운송계약에 따라 송하인이 상당한 기간 내에서 양물을 완결할 것을 약정하고 있음을 추정할 수 있는 경우, 수하인은 체선료에 대한 책임을 지야 한다고 이해된다.
 - 또한 *Lickbarrow v. mason* 사건의 예에서, "상관습에 따라 물품이 선하증권상의 지시인 또는 양수인에게 인도되어야 할 사유로 선적되었다면, 그 물품은 선적 후 항해의 종료 전 배서에 의해 인제라도 양도가 전될 수 있고, 양도가 전 가능하며, 그러한 배서와 인도 또는 송달(transmission)에 의해, 그 물품의 소유권과 제반 권리와 의무가 다른 상대방에게 이전되는 것이다"라고 하여 선하증권상의 피배서인에게도 수하인과 동등하게 체선료에 대한 책임이 있음을 암시하였다.

4. 결론

- 부정기선 영업은 항수익은 운항시간의 단축화에 있으며, 따라서 정박기간 지연에 의한 체선료는 운임의 일부로서 선주의 수익성에 커다란 영향을 미치는 항목이다.
- 체선료의 지불책임은 용선자에게 있으나 간혹 제3자에게 이전되어 선주의 체선료방비에 상당한 어려움을 야기시킨다.
- 특히 용선계약상 체선료의 정산이 양하종료 후에 이루어지는 경우에는 선주의 유치권 행사가 어려우므로, 체선료 정산과 관련한 보다 세부적인 문언삽입이 필요하게 된다.
- 영미법과 관례로 살펴본 바와 같이 체선료의 책임은 송하인, 수하인, 선하증권의 피배서인 등에게도 이전될 수 있으므로 이에 따른 충분한 대비가 필요하다.

- 특히 선하증권상에 체선료에 관한 조항이 있더라도 용선계약서가 우선하므로 계약당시 이러한 점을 감안하여 금액과 정산기한 등에 관해 보다 명확한 문언삽입이 필요하다는 사실을 알 수 있다.
- 또한, 용선계약서상에 체선료에 관한 명확한 약정이 되어 있지 않은 경우에는 선하증권상의 문언에 의해 해석되어야 한다. 그러나 이 경우 선하증권이 용선자 또는 송하인으로부터 제3자에게 이전되는 경우가 많으므로 체선료방비가 보다 복잡한 양상으로 전개될 수 있다.
- 따라서 용선계약체결시 이러한 점을 감안하여 체선료에 대한 책임은 어떠한 경우에도 선주의 동의가 없는 한 용선자에게 있음을 의미하는 보완적인 문언삽입이 필요함을 알 수 있다.

참고문헌

- 大木一男, 『備前契約の實務的解説』, 東京, 成山堂, 1993.
- 西澤興志, 『東洋出, 備前契約と船荷證券の解説』, 東京, 海文堂, 2002.4.
- 小川武, 『不正期船と専用船-大量輸送の主役たか』, 交通研究協會, 東京, 成山堂, 1997.
- (財)日本海技協會, 『備前契約と海上物品運送契約』, 東京, 成山堂, 1983.
- 津田子・藤弘次・吉武雅子, 『備前契約の法理』, 東京, 成文堂, 1986.
- Alan E. Branch, *Elements of Shipping*, Champman and Hall, New York, 1983.
- Alan E. Branch, *Economics of Shipping*, Champman and Hall, New York, 1988.
- Davies Donald et. al., *Commencement of Laytime*, Third Ed., LLP, 1998.
- Dockray M., *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, Third Ed., Cavendish, 2004.
- Goss R. O., Mann, M. C., *The Cost of Ship's Time*, Cambridge University, 1977.
- Julian Coke et. al., *Voyage Charters*, London, 1993.
- John Schofield, *Laytime and Demurrage*, London, 1990.
- Michael B. S., *Laytime*, London, 1982.
- William V. Packard, *Laytime Calculating*, London, 1989.
- Wilson J. F., *Carriage of Goods by Sea*, Fifth Ed., Longman, 2005.

Thanks for your kind attention!!!!