

## 영법판례로 살펴본 기한부 정박기간의 법적의미와 그 효과

김명재\*

### A Legal Meanings & Its Effects of the Fixed Laytime under English Laws

Myung-jae Kim

**Abstract** : It is a generalized way for the chartering business to fix the laytime bars except rarely adapting the customary despatch of the cargo work in port. The way of customary despatch is usually accepted by the owners in case the port facilities and other relevant infrastructures are in the satisfactory level for the cargo work whereas the laytime bars to be widely incorporated in the charterparty for almost all occasions for owners and charterers to bind each other in loading and discharging cargo in port. The main purpose of establishing laytime bars on the charterparty is to secure the right and duty for both parties of the owners and the charterers, and furthermore to make the vessel despatched quickly from the port, whereby the costs incidental to the loading and discharging in port to be saved as much as possible. and the minimized costs in port will contribute to the profits in all parties involved in loading and discharging cargo. The conditions and terms on the laytime bars are expressed variously in their kinds according to the types of the charterparty to be used. The owners and charterers or the ship operators, however, seems not to be so accustomed in lawful understanding on these terms and conditions, and therefrom lots of disputes are noticed practically in the business field. As a result, this study is focused to render the owners and charterers rather clear understanding on their meanings and effects in legal aspects, and the various English Law Cases are referred in order to achieve the purpose of this study.

**Key Words** : Laytime bars, English Law, running days, owners, charterers.

---

▷ 논문접수: 2013.11.11    ▷ 심사완료: 2013.12.25    ▷ 게재확정: 2013.12.28  
\* 목포해양대학교 국제해사수송과학부 조교수 mjkim@mmu.ac.kr, 010-7549-1802

## I. 서론

선박의 운항채산성제고는 높은 운임을 취득하고 선비와 운항비 등 제반 비용을 절감함으로써 실현된다. 그러나 작금의 해운시장은 세계경기둔화와 무역량 감소 등으로 인하여 선박공급이 운송수요를 초과하고 있고, 선박의 대형화와 높은 유류비 등에 따른 운항원가상승 등에 의해 그 침체의 늪에서 헤어나지 못하고 있어 선주나 운항업자들로 하여금 수익성실현이 어려운 상황이다. 이른바 저 운임 고비용의 시장상황이 지속되고 있는 상황이다. 이러한 상황에서는 해운기업의 영업 및 운항부서에서 영업실적을 호조시킬 수 있는 최선의 방법은 선박운항회전율을 극대화 시키는 것이다. 선박운항회전율은 항해시간을 줄이고 항만에서 정박기간을 최소화시키는 것이다(Allen E. Branch, 1983). 선박의 항만체류시간은 주로 선적과 양하를 위한 하역작업을 위해 소모된다. 그래서 선주나 운항업자들은 화물 용선자와 운송계약을 체결할 때 용선계약서상에 정박기간 즉, 하역기간에 대하여 다양한 조건을 붙인 조항을 삽입한다. 그러나 이러한 조항이 반드시 선주나 용선자에게 유리하게 작용한다고는 할 수 없다. 이러한 계약조건의 유·불리에 따라 운임율과 기타의 운송계약 등에 영향을 미치기 때문이다. 그러나 이러한 계약조건도 현재와 같은 하주옵션의 시장에서는 선주가 불리한 입장에 설 수 밖에 없다. 시장에 화물이 희소한 상황에서는 하주의 계약조건에 리드당할 수밖에 없기 때문이다.

실무에서는 정박기간과 관련한 하역조건에 대하여 일정한 기한이 없이 항만의 관습적인 방법에 따라 행하는 경우도 있으나, 주로 정박기간을 일정하게 확정하는 기한부 정박기간(fixed laytime)의 조건이 대부분이다. 특히 오늘날 선박의 대형화에 따라 이러한 경향은 더욱 두드러진다. 오늘날 정박기간의 조건에 관해서는 오랜 시간을 거치면서 비교적 잘 정립되어 있다고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 일정한 기한부 정박기간 또는 하역조건에 대하여 선주나 하주, 또는 용선자 간에 간혹 분쟁이 야기되며, 각자의 이익을 고려한 입장에서 해석기준을 제시하는 등의 상황을 목격할 수 있다. 정박기간과 그 조건에 관한 해설은 그동안 주로 용선계약과 관련한 저서나 교재 등에서 목격할 수 있으나, 대부분 일반적인 조항의 설명에 한정하고 있으므로, 이에 대한 판례들을 소개함으로써 실무에서 용어의 역사적 의미를 이해하는데 도움을 주고자 한다. 용선계약의 각 조항은 화물의 유형과 계약방식에 따라 다양하게 변경 및 응용되고 있으며, 용선분야에 오랜 경험을 가지는 경우 상당부분 그 의미에 관해 잘 이해를 할 수 있겠지만, 특히 초심자의 경우 보다 명확한 이해를 하고 계약에 임하기가 어려울 것이다.

이에 본고에서는 일정하게 주어지는 기한부 정박기간 또는 하역조건에 관하여 용선계약상에 열거되는 조항의 유형별 종류를 열거하고, 그에 따른 해석기준과 법적의미를

영국법의 판례를 중심으로 고찰해 보고자 한다. 아울러 이러한 연구의 결과가 해운기업의 운항관리자 및 하주 또는 용선자에게 보다 객관적 법적인 의미의 판단기준을 확보하는데 도움이 되고자 한다.

## II. 기한부 정박기간의 의미와 그 유형

### 1. 선행연구

본 논제의 정박기간과 관련한 연구는 다음과 같이 소개 되었으며 이들 선행연구에서는 주로 항만에서 선박의 체항과 그에 따른 시간손실에 관한 비용부분, 정박기간의 개시에 관한 요건이나 효과, 그리고 용선계약서상의 삽입문언 등에 관한 분석이 이루어졌다. 이를 소개하면 다음과 같다. 즉, 항해용선 계약법리에 관한 연구(이용균, 1990), 선박체항 시간비용의 추정에 관한 연구(장영태·김성귀, 1993), 선박의 운항채산분석에 관한 연구(정동윤, 1997), 1994년 Gencon 항해용선에 관한 고찰(김정희, 1999), 국내벌크선박의 체선원인에 관한 실증적 분석(사공훈·최석범, 2009), 항해용선계약상 정박기간에 관한 용선자의 권리와 의무에 관한 연구(김명재, 2012), 항해용선계약상 체제기일전의 정박기간개시의 효과에 관한 고찰-front commander호 사건에 대한 판례평석-(한낙현, 2011), 항해용선계약에서 정박기간의 개시요건(박길상, 양정호, 2006), 우리나라 항만에서의 체선·체화 시간비용 재 추정(장영태, 성숙경, 1982)) 등이다.

### 2. 기한부 정박기간의 법적의미와 유형

정박기간은 확정할 수도 있으나 항만의 관습에 따른다고 하여 그 기한을 확정하지 않을 수도 있다. 이것은 용선계약의 당사자의 합의에 의한 조건에 따를 것이기 때문이다. 이 때 어느 일정한 기간 동안 하역작업 등을 위해 주어진 정박기간을 명확히 확정하는 경우 이것을 기한부 정박기간으로 이해할 수 있다(Michael B. S., 1982). 이 경우 “5연속일(five running days)”처럼 명백하게 기재하든지, “천후작업일당 5,000톤”처럼 작업량에 따른 계산이 되도록 명기한다. 한편, “화물은 본선이 수취하여 적부를 행할 수 있는 한 조속히 제공할 것”이라는 형식이나, 화물의 선적과 양하의 속도에 관하여 용선계약서상 어떠한 규정도 없는 경우는 정박기간을 확정할 수가 없을 것이다(Davises et. al., 1998). 결국 이러한 것은 용선계약서의 조건을 정할 때 선주와 용선자에 의해 결정된다. 이 경우 양 당사자는 당해의 거래와 관계하는 제반 항만 및 당해 선

박의 시장상황에서 현재의 유용성이라는 사정에 관한 여러 가지 정보를 감안하여 합의 될 것이다. 이처럼 정박기간을 확정하고 이를 보다 명백히 하기 위해서는 일수나 시간 수 및 기타 계산이 가능한 방법으로 정박기간을 표시하며 그 유형은 다음과 같다.

### 1) 일수(days)

용선계약서의 조항에 의하면 정박기간이 명백하게 규정되어 있거나, 또는 계산이 가능한 경우 일은 단순히 일수, 연속일, 작업일, 또는 천후작업일 등 다양한 종류별로 기록되고 있다. 1일에 대하여 일정한 비율로 화물선적을 하도록 되어 있는 경우, 정박기간의 계산에 기준이 되는 총 수량은 실제로 선적한 수량이며, 선적해야할 수량 혹은 선적될지도 모를 수량이 아니다(William V. Packard, 1989).

이 경우는 일수(days), 연속일(running days) 또는 작업일(working days)로 규정하며 다음과 같이 표기된다(Julian Coke et. al., 2007). 즉, 화물은 선적을 ...일 간으로, 양하를 ...간으로 행하도록 한다(The cargo shall be loaded in ...days and discharged in ...days). 선적정박기간은 24시간의 ...연속일 이내로 한다(laytime for loading shall be no more than ...running days of 24 hours), 또는 화물의 양하는 24시간의 ...연속일 이내로서 행하는 것으로 한다(the cargo shall be discharged ...in no more than ...running days of 24hours)(General Ore Charter Party-Genorecon). 선적정박기간은 24시간의 3연속일 이내로 한다(laytime for loading shall be no more than three(3) running days of 24 hours)(Iron Ore Charter Party, Vale do Rio Doce Terms-Riodoceore, 1967). 화물은 (a)선적을 ...일 간으로, 양하를 ...일 간으로 행하도록 한다. 또는 (b) 선적과 양하를 ...일 간의 전 작업일로 행하도록 한다(the cargo shall be (a) loaded in ...discharged in ... or (b) loaded and discharged in ...full working days)(Scandinavian Voyage Charter-Scancon, 1993). 화물의 선적과 양하는 천후가 허락하는 한 적·양항 공통의 조건으로 하고, ...일 간의 작업일로서 ...행하도록 한다(the cargo to be loaded and discharged ...in ...working days reversible<sup>1)</sup>, weather permitting)(Norsk Hydro-Elektrisk-Hyrdocharter, 1923). 등이다.

### 2) 연속일(running days)

‘연속일’이란 어구는 단순한 ‘일수’ 즉, 일요일과 휴일을 포함한 통상의 ‘일수’ 및 ‘작업일’을 구별하기 위하여 사용되고 있다. 그것은 ‘일수’보다 더욱 명확하며 또한 선주의 견해에서 본다면 ‘작업일’보다도 더욱 유리하다.

정박기간을 연속의 의미인 시간수로 명확히 규정하는 경우는 다음과 같이 다양하게

---

1) Reversible이란 용어는 실무에서 선적과 양하항의 하역조건이 동일하다는 의미로서 같은 내용을 이중으로 표기하는 것을 피하기 위해 사용되고 있다.

표기 된다 Michael B. S., 1982). 즉, 화물의 선적은 …연속일 간으로 행하도록 한다 (cargo to be loaded in …running hours)(Cement Charter Party-Cemenco, 1922), 본선은 선적을 …연속시간으로 행하도록 한다(the vessel shall be loaded in …running hours)(Coasting Coal Charter Party-Welcon, 1913). 화물의 선적과 양하는 …연속시간으로 행하도록 한다(Cargo to be loaded and discharged in …running hours)(Stone Charter Party-Panstone, 1920). 화물의 선적은 … 및 양하는 …연속시간으로 행한다 (the cargo shall be loaded … and discharged in … running hours)(Fertilizer Charter-Ferticon, 1942). 화물의 선적은 제16란 기재의 연속시간이내에서 행하도록 한다(the cargo shall be loaded within the number hours as

indicated in Box 16)Uniform General Charter -Gencon, 1922). 화물의 선적은 연속시간으로 행하도록 한다(the cargo to be loaded in …running hours)(Coal Charter-Baltcon, 1921). 본선은 …연속시간으로 적·양하를 행하도록 한다(the vessel shall be loaded and discharged in …running hours)(Coasting Coal Charter Parties-Coastcon, 1920). 용선자에게 선적과 양하를 위해 천후가 허락하는 한을 조건으로 하여 …연속시간(일요일, 휴일을 제외하고)을 허용한다(…running hours (Sundays and holidays excepted), weather permitting, shall be allowed the charterers for loading and discharging)(Tank Vessel Voyage Charter Party). 화물의 선적은 본 용선계약 체결일에 유효한 선적수량 표에 명시되어 있는 연속시간표 이내에서 행하도록 한다(the cargo shall be loaded within the number of running hours as set out in the loading Scale in force on the date of the Charter Party)(Coal Voyage Charterm-Polcoalvoy, 1997). 선적과 양하를 위한 모든 정박기간은 SHIN(Coal Voyage Chartery, 1976)의 조건으로, 연속시간으로 …행한다(total laytime for load. and disch. in running hours, SHINC…)(Gas Voyage Charter Party-Gasvoy). 모든 정박기간은 연속시간으로 …행하도록 한다(total laytime in Running Hours)(Tanker Voyage Charter Party-Warshipoilvoy) 등이다.

### 3) 24시간의 일(days of 24 hours) & 연속 24시간의 일(24 consecutive hours and 24 running hours)

정박기간조항 중에는 다음과 같이 관용구를 볼 수 있다(Michael B. S., 1982). 24시간의 천후작업일(weather working day of twenty-four hours), 연속24시간의 천후작업일(weather working day of twenty-four consecutive hours), 연속 각 24시간의 천후작업일(working day of twenty-four (24) consecutive hours each)(North American Grain Charterparty-Norgrain, 1989) 및 연속24시간의 천후작업일(weather working day of twenty-four running hours) 등이며, 상기의 각 관용구에서 ‘천후(weather)’라는

문구를 삭제하고, 대신 ‘천후가 허락하는 한(weather permitting)’이라는 어구를 붙이거나, 혹은 붙이지 않고 사용하는 예도 있다.

24시간의 작업 또는 천후작업일(working or weather working of 24 hours)이란 역일과는 다른 인위적인 날로서 연속할 필요가 없는 24시간으로 성립된다. 모든 사례에서 보편적으로 적용될 수는 없겠으나 이 정의에 따르면, 이 작업일은 24작업시간에서 성립되는 인위적인 날로 간주된다(William V. Packard, 1989). 그 시간은 용선자의 사용여부에 관계없는 항만에서 소비되는 평상의 작업시간이다. 예를 들면 계약상의 지정 항에서 1일당 8시간이라고 한다면 24작업시간의 1작업일이 성립하기 위해서는, 그 사이에 별도의 제외일이 오지 않고서 3역일(3 calendar days)이 필요하게 될 것이다. 이러한 조항이 정의된 결과 선주로서는 연속24시간의 일을 정한 조항에 비하여 불리하게 되었다.

24시간의 천후작업일(weather working day of twenty-four hours)을 해석하는 또 하나의 방법은, 이 표현과 단순한 천후작업일(weather working day)의 표현과는 어떠한 차이가 없다는 점이다. 이 해석방법은 당사자가 동의하는 한 명확하며 확실하다는 이점만 있을 뿐이다. 또 한편으로 계약당사자는 통상 그들이 사용하는 계약문언에서 뭔가 특별한 효과를 거두기 위한 것으로 이해된다(Julian Coke et. al., 2007). 이 해석에 의하면 ‘24시간의(of 24hours)’라는 표현의 의미를 신중하게 다루어야 할 필요성이 있음을 암시한다. 그 이유는 1역일은 실제로 24시간으로 이루어지므로, 작업(working)이라고 하는 말은 그 24시간보다도 오히려 그 역일 쪽으로 설명하기 위해 사용되고 있다고 할 수 있기 때문이다.

#### 4) 연속 24시간의 일(Days of 24 consecutive hours and 24 running hours)

연속 24시간의 작업일(a working day of 24 consecutive hours and 24 running hours)이란 야간시간을 포함하여 24시간 실제로 연속한 시간의 1일이며 일요일 또는 휴일과는 전적으로 대립되는 통상의 작업일이다(Julian Coke et. al., 2007). 이 표현은 적당한 어구 예를 들면 ‘천후작업일(weather working day)과 천후가 허락하는 한(weather permitting)’이라는 표현에 있는 ‘천후(weather)’라는 어구에서 수식할 수가 있다.

#### 5) 천후작업일(Weather working days)

천후작업일이란 그 날 중에 천후로 인하여 당해선박의 작업이 완전히 방해받는 일이 없고, 작업을 하지 않더라도 만약 작업이 예정되어 있다면 천후로 인하여 작업이 전혀 방해받는 일이 없으리라 생각되는 작업을 말한다(Julian Coke et. al., 2007). 작업이 천후로 인하여 전적으로 방해받거나, 혹은 방해를 받았을 경우에는 그 날은 천후작업일

이 아니다. 부분적으로 작업이 방해받거나 방해를 받았을 것으로 생각되는 경우에는, 그 날은 또한 천후작업일이지만 용선자는 정박기간의 계산을 위해 그 방해받은 시간을 공제할 수가 있다. 일견 간단한 속기문자처럼 보이는 ‘천후작업일’이라는 어구는 많은 판례로부터 설명되어 있다. 이것은 19세기 말경 즉 1890년대에 선적관계로 사용되기 시작한 표현으로서 ‘작업일’의 표현이 출현한 이후부터라고 설명되고 있다.

### 6) 기타 확정된 정박기간의 의미

상기 이외 정박기간에서 말하는 1작업일이란 24시간의 시간이며, 반대의 입증에 없는 한 어느 특정한 날의 오전 0시에 시작하여 다음날 오전 0시에 끝나는 것을 의미한다. 그 날은 안식일(a day of rest) 또는 휴일(holidays)이 아니라는 의미로서, 그 기간 동안 당해 항에서 작업이 통상 이루어지는 기간이다. 작업일이라는 표현을 사용하면 일요일과 휴일을 정박기간에 산입하지 않는다는 것이 명백하게 된다. 보다 단순히 ‘일수’라는 어구가 사용되고 있는 경우일지라도 그러한 관습이 있다면 제외될 것이다 (John Schofield, 2011). 이러한 제외규정은 또한 작업이 통상 이행되지 않는 날, 예를 들면 회교국의 금요일에도 미친다.

정박기간을 정하는 이유는 정해진 조항을 근거로 초과정박이 발생할 경우 체선료(demurrage)로서 용선주가 선주에게 그 손해를 보전해야 하고, 그 반대의 경우에는 조출료로서 선주가 용선자에게 그 대가를 지불하기 위함이다. 따라서 이와 같은 계산을 위하여 상기의 확정일수와 시간 수 외에 다음과 같은 문언을 삽입한다(Julian Coke et. al., 2007).

첫째, 작업 중 또는 작업 가능한 화물창구(hatch)의 수를 지정하며 그 문구는 다음과 같다. 즉, 화물의 양하는 수하인이 천후작업일당 작업 가능한 화물 창구에 대하여 평균 ...의 표준비율로 행하도록 한다(the cargo shall be discharged by the consignees ...at the average rate of ...standards per workable hatch per weather working day).

둘째, 천후작업일로서 그 문구는 다음과 같다. 즉, 화물의 선적은 수하인이 천후작업일당 작업 가능한 창구에 대하여 평균 ...의 표준비율로 행하도록 한다(the cargo shall be discharged by the Consignees ...at the average rate of ...standards per workable hatch per weather working day). 화물의 선적은 천후작업일당 포대화물은 500톤 비율로, 산적화물은 1,000톤의 비율로 행하도록 한다(the cargo shall be loaded at the rate of 500 tons for cargo in bags and 1,000 tons for cargo in bulk per weather working day)(Australian Grain Charter-Austral, 1928). 정박기간은 천후작업일당 (2,240 파운드를 1톤으로 한다) ...톤의 비율로 계산한다(laytime computed at the rate of ...tons (2,240 pounds) each per weather working lay day)(Bulk Sugar Charter, 1969). 등이다. 셋째, 일 또는 연속일, 작업일, 24시간 또는 연속 24시간의 일로 표시하고 그 문구

는 다음과 같다. 즉, 선적 및 양하를 위한 수량 1,000톤까지 1일당 300톤, 1,000-1,400톤까지 1일당 350톤, 1,400-1,800톤까지 1일당 400톤, 1,800-2,200톤까지 1일당 450톤, 이것을 초과하는 경우는 약정에 의한다(Phosphate Charter-Phoscon, 1914). 본선은 연속 일당 500톤의 비율로 선적을 행한다(the steamer shall be loaded at the rate of 500 tons per running days)(River Plate Charter Party-Centrocon, 1914). 화물의 선적은 하기재화중량 ...의 선박에 대하여 연속24시간의 천후작업일당 평균 1,500톤 이상의 비율로 행하도록 한다(the cargo shall be loaded at not less than the average rate of 1,500 tons for vessel with a summer deadweight of (etc.) ... per weather working day of 24 consecutive hours)(Australian Grain Charter, 1972). 화물의 적·양은 제19란(C)에 기재된 시간 수/연속24시간의 일수 이내에서 행하도록 한다(the cargo shall be loaded and discharged within the number of hours/days of 24 consecutive hours stated in Box 19(C)(Baltic and International Maritime Conference Standard Ore Charterparty-Orevoy). 화물의 선적은 연속24시간 천후작업일당, 매트릭 톤당 제13란 기재의 평균비율로 행하도록 한다(the cargo shall be loaded at the average rate as stated in Box 13 per metric tons per weather working days of 24 consecutive hours). 화물의 수취는 양하항에서 수하인이 연속24시간의 1일당 1,000킬로그램을 1톤으로 하여, 제19란 기재의 평균비율에 따라 선측에서 행하도록 한다(the cargo shall be taken from alongside by the consignees at the port of discharge ... at the average rate as stated in Box 19 per tons of 1,000 Kilos per day of 24 running hours)(Soviet Coal Charter-Sovcoal, 1962). 화물의 선적은 ...톤 비율로, 또한 양하는 연속24시간의 청천작업일당 500톤의 비율로 행하도록 한다(the cargo to be shipped at the rate of ...tons and to be discharged at the rate of 500 tons per clear working day of 24 consecutive hours)(Mediterranean Iron Ore Charter Party). 화물의 선적은 중합판 및 목재합판은 평균 ...의 표준비율로, 보드 및 또는 두께 1인치 이하의 보드 끝단은 평균 ...의 표준비율로, 그 외의 목재는 평균 ...의 표준비율로 행하지만, 모든 그 비율은 연속24시간의 천후작업일당 작업이 가능한 화물 창구 당으로 한다(the cargo ...shall be loaded at the average rate of standards for Deals and Battens ... standards for Boards and/or Boards Ends under 1 inch thick, and ...standards for other goods, all per workable hatch per weather working day of 24 consecutive hours)(Soviet Wood Charter Party-Sovietwood, 1961). 화물의 선적은 연속24시간의 천후작업일당 평균 ...보드 매저피트/입방미터의 비율로 행하도록 한다(cargo to be loaded at the average rate of ...Board Measure Feet/Cubic Meters per weather working day of 24 consecutive hours)(Nanyozai Charter Party-1967).



### Ⅲ. 유형별 법적의미와 정박기간적용의 효과

#### 1. 일수(days)

##### 1) 판례와 주요쟁점

일수의 법적의미에 관한 것은 다음의 사건(Hain Steamship Co., Ltd. v. The Minister of Flood, 1949)에서 잘 이해할 수 있다. 즉, 곡물을 운송하기로 약정한 용선 계약서의 용선자는 곡물이외에 기타의 합리적인 상품도 선적할 수 있는 선택권이 주어져 있었다. 또한, 그 용선계약서에는 다음의 조항이 부가되어 있었다. 즉, “본선은 연속 일당 500톤의 비율로 선적하도록 한다. 단, 토요일 오후 1시 이후, 일요일과 휴일은 제외…(the steamer shall be loaded at the rate of 500tons per running day, Saturdays after 1 p. m. Sundays and holidays excepted…)” 그런데 정박기간의 산출근거에 대하여 분쟁이 발생하였다. 주요쟁점은 용선자는 그 근거를 본선의 적재중량톤수라고 하고, 선주는 실제로 선적한 수량, 혹은 인도한 수량이라고 주장하였다. 판결에서는 선주의 주장이 인정되었다. 또한 정박기간조항은 운임조항과는 무관하며 독립적이라고 하면서 정박기간 조항에 관하여 다음과 같이 기술하고 있다.

“…만약 본 조항이 용선자의 변호인이 주장하는 바와 같은 의미를 가진다고 한다면 본 조항 속에 하나의 문건을 계속하여 삽입할 필요가 있을 것이다. 즉, 다음과 같이 읽혀져야 함이 명백할 것이다. 본선은 연속일당 500톤의 비율로 선적하고, 본선의 적재중량톤수에 근거하여 계산하도록 한다(the steamer shall be loaded at the rate of 500 tons per running day, calculated on the deadweight capacity of the ship).” 한편, ‘일수(days)’라고 하는 경우 어떠한 조건도 붙이지 않는 것이 관습이었다. ‘일수(days)’라고 하는 표현에서 그 일자에 작업이 실제로 행하여졌는지의 여부에 관계없이 모든 일자를 나타낸 것이다. 그런데 일요일, 휴일은 계산에 산입해야 할지의 여부에 관하여 분쟁이 발생하였다. 그래서 오늘날 당사자는 일요일, 휴일을 용선자에게 불리하게 계산하지 않는다는 것을 의도하는 경우에는, 그 뜻을 확실히 나타내기 위해 거의 예외 없이 ‘일요일, 휴일은 제외(Sundays and holidays excepted)’라는 어구를 추가하고 있다. 이에 관한 판례는 다음 사건(Nielsen v. Wait, 1885)에서 잘 나타난다.

“정박기간은 용선계약서 속에서 다양한 문구로 규정되고 있다. 때때로 선적 또는 양하를 위한 일수가 정해져 있는 경우가 있다. 그러한 일자가 단순히 ‘일수’로서 표시되고 있을 뿐으로서 정박기간이라는 호칭이 없는 경우일지라도, 그것이 선적 또는 양하를 위한 ‘일수’라고 말할 수 있을 때는 역시 정박기간이다. 즉, ‘일수’와 ‘정박기간’은 용선계약서상에서 실제로 같은 의미인 것이다.”

또한 다음의 사건(Brown v. Johnson, 1842)에서도 ‘일수’에 관해 보다 명확한 법적 의미를 이해할 수 있다.

“일수(days)와 연속일(running days)은 어느 특별한 관습이 있는 경우를 제외하고 동일한 뜻 즉, 연속하는 일수(consecutive days)를 의미한다. 만약 당사자가 어느 특정 ‘일수’를 계산에서 제외하려고 한다면 그 취지를 명시해야만 한다.” 여기에서 관습이 적용되는 경우는 예외로 한다고 하였으므로 그 효과를 살펴볼 필요가 있으며, ‘일수’가 작업일로서 취급될 때 ‘일수’라고 하는 단어가 가진 통상의 의미와 그 효과를 변경한 특별한 관습의 예로서 오래전 사건(Lord Abinger C. B., Brown v. Johnson, 1842)에서 볼 수가 있다. 엘베강에서 런던으로 물품수송을 위해 발행된 선하증권에 다음과 같은 기재가 있었다. 즉, “14일에 걸쳐 양하 하도록 한다. 그렇지 못할 경우 1일당 체선료로서 5기니를 지불할 것.” 이에 대하여 용선자는 런던항에서 이 문구가 의미하는 것은 14 작업일 이므로 일요일과 세관휴일은 포함되지 않는다고 주장하여 인정되었다. 그 결과 당시 12월21일은 성토머스일로서 제삿날이며, 또한 크리스마스와 그 후의 3일간도 역시 휴일이었으므로, 본선의 체선기간은 본래의 개시일보다도 휴일의 일수 분만큼 지연되어 개시되었다. 당시 화물은 본선에서 양하가 가능하였으나 세관에 의해 양육이 될 수 없었다. 이 때문에 ‘일수’란 ‘연속일’을 의미하는지 혹은 ‘작업일’을 의미하는지에 관한 의견이 상반되고 있었다. 판례는 다음과 같다.

“만약 어떠한 증거가 제출되지 않는다고 한다면-그래도 당해 조항자체에 근거하여 결정할 수밖에 없지만-그것은 연속일을 의미한다는 견해를 취했을 것이다. ...그럼에도 불구하고 법이 존재하는 한 본 선하증권에 기재된 문언이 연속일인지 혹은 작업일인지, 그 의미를 명확히 하기 위하여 관습에 따라 결정되어야 할 것이다. ...지금 문제가 존재하는 이상 이러한 기재가 있는 선하증권에 대하여 런던시내의 특별배심원으로부터 상 관습의 의견을 듣는 것이 전반적으로 중요하다. ...만약 법의 해석에 위탁한다면 원고의 의견을 인정해야 하고, 다른 한편으로는 만약 관습의 사실이 명백히 입증된다고 한다면, 선하증권에 기재된 14일은 작업일을 의미하고, 그것은 일요일과 세관휴일을 제외한다고 해석된다. 즉 피고에 유리한평결로 되어야만 한다.”

이 사건에서 배심원은 피고 즉, 화물의 이해관계자에게 유리한 평결을 내린 것이다. 이것이 ‘일수’라는 단어의 의미를 논한 최초의 기록으로 남게 된 사례로 보여지며 그 지역의 관습에 따른 ‘일수’를 ‘작업일’의 효과로 인정한 것으로서 의미하는 바가 크다.

## 2) 시사점

상기에서 일수에 대한 정박기간의 산입기준은 선박의 적재능력이 아니라 실제로 선적한 수량을 의미함을 알 수 있다. 또한 ‘일수’라는 단어는 다른 조건이 붙지 않는 경우 ‘연속한 일수(continuous days)’를 의미하지만, 이것과 반대의 관습 또는 명백한 규정이

있을 때는 일요일, 휴일은 예외로 취급되어야 한다는 점이다. 예를 들면 기독교국 및 대부분의 나라에서는 휴일은 작업을 하지 않는 것이 관습이다. 따라서 그러한 날은 별도로 명백히 제외되어 있지 않더라도 관습에 의해 중단한다고 주장할 수 있을 것이다. 그러한 경우 ‘일수’는 작업일만을 의미할 것이며 별도로 삽입된 ‘연속일’이라는 어구만이 실질적인 연속이라는 의미의 작업일 수로 간주될 것이다.

## 2. 연속일(running days)

### 1) 판례와 주요쟁점

연속일의 의미에 대하여서는 다음 사건(Nielsen v. Waitm 1885)에서 잘 이해할 수 있다. 즉, 이 사건의 판례에서 “연속일이란 어구는 작업일이라는 일요일과 휴일을 제외하는 즉, 선주에게는 불만족스러운 방식을 배제하는 표현법”이라고 규정하고 있다. 그러나 이 경우에도 해상에서 부선으로 작업을 하다가 부두로 이동하여 하역을 하는 경우에는 정박기간적용에 주의를 요한다. 위 사건에서 주요쟁점은 선박이 Gloucester 수역에서 17마일 떨어진 Sharpness에서 행한 작업시간에 추가하여, 동 수역에서 Sharpness 간의 항행시간도 계산에 산입해야 할 것인가에 관한 것이다. 이에 대하여 고등법원은 “선박은 매일 ...주야를 불문하고 항해(running)하고 있는 물체”이긴 하나 양하를 중단하는 때의 시간은 계산되지 않는다.”라고 판시하여 수역의 이동시간은 정박기간의 연속일로 인정하지 않은 것이다.

이 사건에서 Esher 판사는 다음과 같이 부연하여 기술하고 있다.

“...항해일(running days)이라는 용어가 관습 즉, 일요일과 같은 정박기간의 도중에 있는 날은 당해 항에서 제외된다고 하는 그러한 관습을 입증한 경우 그것과 모순되는 가이다. 나는 모순된다고 생각하지 않는다. 그것은 그 용선계약서 속에서 연속일이라는 용어가 어떠한 역할을 하는가를 설명하는 것이며, 만약 관습이 그것에 반하는 것이라면 그 용어는 연속한다는 역할이 될 수 없는 것이라고 말할 수 있을 것이다.”

선박의 항해시간과 정박시간은 구분되어 이해되어야 하며 선박이 정박하고 있을 때에는 일요일이든 공휴일이든 별도의 관습이 없다면 연속일이 적용된다는 점을 명백히 한 것으로 해석된다.

### 2) 시사점

여기서 ‘연속일’이 의미하는 바에 관해 보다 자세히 살펴볼 필요가 있다. 우선 ‘연속일’이 갖는 어원을 중심으로 상기사건의 판례에서 잘 설명되고 있으며, 이러한 판례가 나오기 전에는 용선자와 선주가 용어에 관해서 명확한 이해를 하지 못하고 있었음을

추론할 수 있다. 즉, 일요일 또는 휴일에 당해 항에서 작업의 유무에 관계없이 위험은 용선자가 져야하며, 이를 위해 그 관습-일정한 날에는 작업을 행하지 않는다는 관습-에도 불구하고 정박기간은 계산해야만 한다고 생각하고 있었다. 이러한 이유로서 그들은 ‘연속일(running days)’이라는 새로운 용어를 사용한 것이다. 즉, 이 판례에서 선박에서 run이란 의미는 잘 알려진 바와 같이 예컨대, 서인도제도에서 영국까지 run하는데 며칠이 소요되는가를 기준할 때 그러한 것이 바로 running이라고 하여, 이것이 선박의 항해용어에서 나온 것임을 명백히 하고 있다. 따라서 ‘running’이라는 어구가 ‘day’에 부가된 경우 일요일과 휴일을 제외하기 위해서는 그 취지의 문언을 명백하게 삽입해 놓든지, 관습에 의해 그 제외함의 정당성을 입증해야만 하는 것으로 이해할 수 있다. 여기서 중요한 의미는 명시적 삽입문언과 관습이 없다면 즉, 본선 측의 화물 인수·인도의 불능이라는 사항으로 그 연속성이 방해받지 않는 한, 이 조건하에서 정박기간은 모든 화물 이해관계자에 대하여 연속적으로 진행되는 것으로 해석되어야만 하는 시사점을 남긴다.

### 3. 작업일(working days)

#### 1) 판례와 주요쟁점

작업일의 법적 의미에 관하여는 다음의 판례(Reardon Smith Line Ltd. v. Ministry of Agriculture, 1963)를 참조할 수 있다.

“...물론 항에 따라서는 회교국의 금요일 등과 같이 작업일이 아니지만 일요일이나 휴일처럼 표현될 수 없는 날이 있다...” 즉, 이 경우 쟁점은 관습적인 휴일이 작업일에서 제외되는가의 여부이다. 결론은 이와 같은 회교국에서 금요일은 작업일에서 제외된다는 의미로 해석되는 것이다. 작업일이란 어느 특정한 날의 오전 0시에 시작하여 다음 날 오전 0시에 끝난다는 결정은 하나의 기본 예로 간주할 수 있다. 그 이유는 다른 적당한 별도의 문언을 사용함으로써 그 적용을 배제할 수가 있기 때문이다. 예를 들면 하역준비정돈의 통지(N/R ; Notice of Readiness)를 발하고부터 일정의 시간경과 후 정박기간이 개시하는 것으로 되어 있는 경우, 각 시간의 시기는 오전 0시가 아니라 용선계약에 정하여진 일정한 시간이 되기 때문이다.

그러한 기간은 ‘역일(calendar day)’과는 일치하지 않으므로 그 도중에서 안식일 또는 휴일이 시작될 수가 있다. 안식일이나 휴일은 그 일수(day) 자체가 24시간 연속하므로 전술한 24시간의 작업일은 그 제외 일을 감안하여 앞의 부분과 뒤의 부분이 두 개로 나누어지는 어느 곳이 될 것이며, 판례(Hain SS. Co. Ltd. v. S. A. Commercial de Exportacion e Importacion, 1934)에 따르면 이 경우 그 휴일의 적용기간은 오전 0시에

서 오전 0시까지 이다.

일반적으로 작업일은 어느 특정의 약정기간의 경과를 필요로 하는 경우를 제외하고 하역준비완료의 요건이 갖추어 졌을 때에 개시한다. 예를 들면 1994년에 개정된 Gencon 용선계약서 제6조 C항은 다음과 같이 규정하고 있다. “선적정박기간 및 양하정박기간은 하역완료(N/R : Notice of Readiness)의 통지가 정오보다 앞에 이루어진 때는 오후 1시에, 오후의 집무시간 중에 이루어진 때는 다음 작업일의 오전 6시에 개시한다.” 이는 N/R이 통지된 후에 이미 어느 일정기간이 경과한 시간은 화물 이해관계자에게 충분한 준비기간을 주기 위한 필요에서 생긴 것이다. 물론 통지의 요건이 완료한 시점, 또는 전술한 이미 일정의 기간이 경과한 시점은 모두 ‘역일(calendar day)’이 시작하는 최초의 시점과 일치할 필요는 없다. 따라서 그 날의 24시간이 경과하는 것은 오전 0시 이외 타의 시점이 될 수도 있다. 이러한 상황에서는 각 1일은 ‘역일’과 달리 인공일 또는 인위적인 일이 될 것이다. 이에 관한 예는 다음 사건(Leonis SS. Co. Ltd. v. Rank No.2, 1908)의 판례에서 볼 수 있다. 본건에서 정박시간은 서면에 의한 하역준비 정돈의 통지를 교부하고서 12시간 경과한 후에 개시하도록 하는 이른바 TT(Turn Time)이 주어져 있었다. Bigham 판사는 본 조항에 관하여 다음과 같이 기술하고 있다. “본 조항에 그 기재가 없었다면 이것과는 다른 해석이 나올 수 있으나 본건의 선적시간이 개시하는 것은 선장이 교부한 통지와 관련하여 24시간 중 어느 특정 시간에 개시한다는 것이 나의 견해이다.”

따라서 작업일의 의미가 24시간이 적용되는 것이 원칙이나 N/R이 주어지고 일정한 시간이 경과된 후 개시된다는 정박기간에 관한 별도의 문언이 있는 경우 개시시기가 그 만큼 변경되며, 이 경우 24시간의 의미 즉, 0시에서 0시의 기간이 적용되지 않을 수도 있다는 의미로 해석되며 이는 실무에서 통상 적용되는 방식이다.

## 2) 사사점

작업일(working days)이라는 용어 중 ‘작업’이라는 어구는 그 ‘일수(days)’에 관한 전체의 설명이며, 당해 일을 안식일과 휴일로부터 구별하고 있는 것에 불과하다. 따라서 작업일은 24시간보다도 짧거나 길어도 관계없는 것이다. 예를 들면 상기에서 작업일이 관습상 8시간을 기준으로 1일로 할 때, 용선자는 1작업 일을 ‘3역일(three calendar days)’로 사용할 권리가 있다고 주장할 수는 없다는 점을 시사하고 있다. 작업일과 비작업일에 관해서는 다음의 판례에서 보다 명확히 알 이해할 수 있다.

### (1) 비 작업일(Non-working days)

‘일수(days)’에 따라서는 통상의 작업일로서의 특성을 결여하고 있으므로 그 날은 간혹 비작업일로 부르고 싶은 때가 있다. 토요일이 이 부류에 해당하는 것이다(John

Schofield, 1990). 그 외에도 그 날의 몇 시간 또는 전체 1일에 대하여 작업원의 전원 또는 일부의 자가 시간외수당을 받아야 하는 날이나, 그날의 작업시간이 다른 날의 작업시간에 비하여 상이한 날이 있다. 그러나 이러한 요인들은 그 작업일을 휴일이나 안식일로 변경하는 것이 아닌 한 작업일을 비작업일로 변경할 수 없다. 작업일과 비작업일의 중간에 해당하는 것은 없기 때문이다. 국가에 따라서는 실제로 작업이 없는 휴일(non-working holidays)로서 알려지는 특이한 날이 있으며 그러한 날은 공포되어 있다. 그 경우 문제는 그러한 날이 휴일로 간주할 수 있는지의 여부이다. 이에 관한 정의는 다음의 두 판례(Reardon Smith Line Ltd. v. Ministry of Agriculture(1963) & Alvion SS. Corporation Panama v. Galvan Lobo Trading Co. S. A. of Havana, 1955)에서 보다 명확히 알 수 있다. 이들 두 사건은 모두 용선계약서에는 ‘천후작업일’로 규정되어 있었으나, 작업일이라는 어구가 무엇을 의미하는가에 대하여도 검토하였다. 작업일이란 오늘날에 와서는 반증이 없는 한 심야의 오전 0시에 시작하여 오전 0시에 끝나는 24시간의 일수(days)로 취급되어야만 함은 전술한바와 같다.

그러나 이것과 다른 또 하나의 견해는 이들 사건에서 명확히 정리된 바와 같이, 작업일이란 통상의 작업시간이 시작되는 때에 개시하고, 통상의 작업시간이 종료하는 때에 종료한다고 하는 것이다. 작업일에 관하여 Keith 판사는 다음과 같이 진술하고 있다. “종래 업계에서는 정박일 또는 정박작업일(a lay working day)이란 24시간의 역일이라는 견해에서 어떤 것을 찾으려는 경향이 존재해 왔으며 재판정이 이러한 점을 지지한 판례도 몇몇 있는 듯하다.

천후작업일이라는 용어가 용선계약서 속에 도입되었을 때 작업일이란 어느 몇 시간의 작업시간으로부터 성립되는 ‘일수’라고 하는 견해는 화물의 적·양하 작업 중의 악천후에 의해 생긴 중단시간의 합계를 내는데 정확을 기하기 휘함이라는 이유에서 보다 사실적인 것처럼 보인다. 그러나 이 작업시간을 결정함에는 뭔가의 어려움이 발생할 것이다.” 따라서 여기에서 작업일은 통상적인 작업이 허용되는 날이면 토요일도 적용된다는 의미로 이해할 수 있다. 그럼에도 불구하고 작업일에 관하여 이와 같은 기존의 입장을 지지하는 사례가 있는 반면, 이에 대하여 또 다른 입장을 밝히는 사례도 있으므로 해석에 주의를 요한다. 이하에서는 이들 두 부류에 대한 판례를 살펴보도록 한다.

## (2) ‘작업일’에 관한 기존의 정의를 지지하는 판례

작업일에 관해 상기와 같은 입장을 지지하는 고등법원의 판례 (A. Nielsen v. Wait , 1885)에서 “8연속일 단, 일요일을 제외(eight running days, Sundays excepted)”라는 문구의 해석에 관한 것이었다. Esher 판사는 다음과 같이 기술하고 있다. “작업일이란

## 영법판례로 살펴본 기한부 정박기간의 법적의미와 그 효과

당해 항에서 선적을 하는 선박과 양하를 하는 선박 각각에 대하여, 당해 항의 관습에 따라 작업이 행하여지는 날을 의미한다. 그리고 이 어구에는 일요일은 포함하지 않는다.” 즉, 동 판사는 주로 일, 연속일, 작업일 간의 구별에 관하여 논하였으나, 그 중에서 ‘작업일’이라는 어구는 ‘1역일’ 중 작업을 한 시간만을 지칭한다는 것이 아니며 당해 항의 관습에 따라 작업이 행하여지는 날을 의미함을 명확히 한 사례이다. 이 사건에서는 일요일에도 일부 작업을 행하였으므로 선주는 일요일도 정박기간에 산입할 것을 주장하였으므로 이와 같은 분쟁이 발생한 것이다. 결국 이러한 판례에 따라 오늘날에는 ‘if used to be counted…’라고 하여 일요일에도 작업을 행하였다면 정박기간에 반영한다는 문언을 명시하고 있다.

이에 관해 다른 유사판례(Saxon SS. Co. v. Union SS. Co., 1900)도 있다. 본건은 귀족원의 판결이며 ‘탄광작업일(colliery working day)’의 의미에 관한 것이었다. 여기에서 Halsbury 판사는 다음과 같이 기술하고 있다. “작업일이란 통상의 용어로서 휴일과는 구별되는 날로 해석해야 한다. 그 휴일 속에는 일요일이나 어떤 결정된 통상의 공휴일로서 작업을 하지 않는 날, 예를 들면 일요일, 크리스마스, 성탄절, 그 외 유사한 날이 포함된다. 통상의 어구로서 어느 특정의 날을 작업일이라 말하면 그 날을 일요일이나 인지된 이미 정해진 휴일과는 구별하는 것이다. 즉, 그것은 작업일이란 노동자가 각각의 직업에서 통상대로 작업에 종사하는 날에 지나지 않는다는 것을 설명하고 있는 것이다. 그것은 그러한 날들에 적용되는 총칭으로서 그 이상의 것을 의미하는 것은 아니다.” 즉, 어느 특정지역과 항만에서 관습적으로 휴일로 인정되는 날은 작업일로 인정하지 않는다는 점을 명백히 한 것으로 이해된다.

이와 다른 다소 특이한 조건의 사례인 ‘천후작업정박기간(일요일, 휴일 및 우천일은 정박기간 또는 작업일로서 계산하지 않음…; weather working lay days(Sundays, holidays, and rainy days not to be counted as lay or working days…)’이라는 표현의 해석에 관한 판례(Reardon Smith Line Ltd. v. Ministry of Agriculture, 1963)가 있다. 즉, 이 사건에서 1작업일이란 합계하여 24작업시간이 되는데 필요한 시간보다도 오히려 연속 24시간의 1일-반중이 없는 한 밤 오전 0시부터 오전 0시까지-이라고 판시된 것이다. 이와 관련하여 Devlin 판사는 다음과 같이 기술하고 있다. “…working 이란 어느 날이 어떠한 날인지 그 종류를 설명하는 것이라 생각된다. 반중이 없는 한 그 날은 일요일과 휴일이 24시간의 날-양 일 모두 제외규정이 있다면 정박기간에서 제외되지만-인 것처럼 24시간의 1역일이다. …어느 날이 작업일인가 하는 특징은 표준요율의 적용에 따라 결정될 수 있는 것이 아니다. 그 견해에 대한 독립된 판례도 없다. 그러한 견해가 생긴 것은 정박기간조항의 작업일이라는 어구가 그 날 중에 선박에 대하여 선박에 작업을 강제할 수 있는 시간에 한하며, 뭔가의 관계가 있다고 하는 잘못된 사고에서 유래하는 것이라고 생각한다.” 이 판례에서는 하역작업이 분산되어 이루어지는 경우 그

시간수를 합산하여 1작업일로 간주하는 것이 아니라 연속된 24시간이 1작업일로 정의되어야만 한다는 점을 강조한 것으로 이해할 수 있다.

### (3) 작업일의 의미에 관하여 또 다른 견해를 지지하는 판례

이에 관한 또 다른 견해가 있다. 그러나 이것은 현재로서는 일반적으로 지지되고 있지 않고 있으나 여기에서 여러 판례를 요약하여 언급하는 이유는, 이들의 판례가 역사적으로 흥미 있는 문제인 점, 작업일에 관한 오늘날의 의미에 보다 명확한 설명을 가하고 있는 점, 또한 장래에 용선계약서를 개정하여 이들 견해를 받아들일 수 있는 가능성이 있다는 점 등의 이유에서이다. 우선 스코틀랜드 최고민사재판정에서 다루어진 판례의 사건(Mein v. Ottman, 1904)에서 다음의 문언에 관하여 검토되었다. 즉, “본선은 9일간의 작업일로 선적을 행할 것. 단, 천후가 허락하는 한의 조건에서 일요일, 휴일을 제외..., 선적시간은 본선이 세관에 도착하여 하역준비완료의 통지(N/R: Notice of Readiness)를 교부한 이후 오전 6시부터 계산한다. ...본선은 요청이 있는 경우 주야를 불문하고 작업을 행하도록 한다.” 문제의 본선은 스페인에서 철광석을 또한 튀니지에서 esparto grass를 싣고 영국으로 향하였다. 튀니지에서는 선적정박기간으로서 2일간이 남아있었으며 어느 곳에서나 모두 그 작업기간은 오전 6시부터 오후 6시까지 12시간이었다. 당사자는 정박기간은 도착한 익일 오전 6시에 개시한다는 점에서는 합의하였다. 문제는 정박기간이 종료한 시점이며, 선주가 주장한바와 같이 그 익일 2회째의 작업기간이 경과한 오후 6시로 할 것인지, 또는 용선자가 주장한바와 같은 실제로 48시간이 경과한 그 다음 다음날의 오전 6시로 할 것인가 하는 점이었다. 동 재판정은 작업일이란 작업시간수로부터 이루어지는 것이며 단순히 역일(calendar days)-그 날에 부수하여 작업이 통상 이행되지 않는 날-이 아니라는 선주의 견해를 지지한 것이었다. 이에 대하여 Trayner 판사는 다음과 같이 기술하고 있다.

“...첫째, 작업일이란 그 날 중에 주야를 포함 24시간의 기간으로 이루어진다는 것은 잘못이라고 생각한다. 둘째, 만약 야간시간이 작업일에 포함된다고 한다면 그 취지를 명백히 규정해 놓아야 한다고 생각한다. 본선계약서는 만약 양방향에서 필요하다면 본선은 주야도 작업해야한다는 취지를 규정하고 있다. 이 규정은 양하에 관련하여 작성된 것으로서 선적에 관한 것이 아니다. 결론적으로 말할 수 있는 것은, 그 규정은 전자에게만 특별히 언급하고 있어 후자에게 관계하지 않는다고 하는 것은 이해할 수 없으며, 명시하고 있지 않은 경우는 배제된다는 의미로 말할 수 있다.”

이들 외의 유사판례로서 공소원의 사건(Alvion SS. Co. Corporation Panama v. Galvan Lobo Trading Co. S, A. of Havana, 1955)이 있다. 본건에서 “정박기간은 평균...의 비율로...단, 본선이 일요일, 휴일 및 토요일의 오후를 제외하고 천후작업일당 전술한 비율로 수취할 수 있는 조건으로, 상기의 용선자에 대하여 본선의 선적이 조속히



행하여지지 않는 경우에 선적과 지시대기를 위해 허용하는 것으로 한다.” 본선은 카디나스와 하바나에서 선적하였으나 그곳에서 적용된 비율은 1일에 1마대 100파운드 6,500마대였다. 본선은 카디나스에서 90,000마대, 하바나에서 72,690마대를 선적하였다. 양항에서 통상의 작업시간은 관습에 따르면 7시부터 11시까지 및 13시부터 17시까지로서 8시간과 토요일의 7시부터 11시까지의 4시간이었다. 이에 대하여 용선자는 고등법원에서 “정박기간의 계산방법으로서 8시간의 일(a day of eight hours), 토요일은 4시간의 일이라는 원칙을 적용하는 것이 옳바르다.”라고 주장하였다. 배심원들은 용선자에게 유리한 판단을 내렸다. 즉, 본 용선조항에 따라 1일 8시간을 기준으로 하여 실제로 작업한 시간만을 1일의 정박기간으로 적용하여야 하며, 선적준비를 위해 본선에서 대기한 시간은 정박기간에서 제외한다는 점을 명백히 한 것이다. 예컨대 이 경우 1일 8시간의 정박허용기간 중 7시부터 11시까지 본선이 선적준비를 위해 대기하고, 비로 인해 1시간 동안 선적을 중단하였다면, 이 날 실제로 정박기간이 허용된 시간은 이 5시간을 제외한 3시간이 될 것이다. 따라서 선주는 이 3시간을 사용함으로써 1일이라는 작업일을 이용한 것이 된다. 이 경우 선주는 정박기간에 대하여 불리한 입장에 처할 수밖에 없다.

#### 4. 24시간의 일(days of 24 hours), 연속 24시간의 일(24 consecutive hours and 24 running hours)

##### 1) 판례

이 해석방법에 대하여는 이미 여러 판례(Forest SS. Co., Ltd. v. Iberian Iron Ore Co., Ltd., 1899 & Bovill & Sons, 1916)가 있다. 따라서 유사한 사건이 발생한다면 재판정은 유사한 결론에 이를 가능성이 높다. 이들 사례의 두드러진 특징을 살펴보면 다음과 같다.

먼저 위 판례 중 Forest SS. Co., Ltd. v. Iberian Iron Ore Co., Ltd. 사건에서는 “24시간의 작업일에 대하여 천후가 허락하는 한 일요일과 휴일을 제외하고 350톤(350 tons per working day of twenty four hours, weather permitting(Sundays and holidays excepted))”이라고 하여. 본선은 요구가 있을 때는 야간 및 일요일, 휴일에도 작업하는 것으로 한다. 만약 사용되었을 경우 그 시간은 정박기간으로 계산하도록 되어 있었다. 또한, Watson Brothers Shipping Co., Ltd. v. Mysore Manganese Co., Ltd. 사건에서는 “24시간의 청천작업일(천후가 허락하는 한)에 대하여 500톤, 일요일 및 휴일을 제외(500tons per clear working day of 24 hours(weather permitting), Sundays and holidays excepted.” 라고 하여 본선은 일요일 및 휴일의 작업을 허용할 수 있으며, 만약 사용하였다면 그 시간의 절반을 정박기간으로 사용하도록 되어 있었다. Orpheus

SS. Co., v. Bovill & Sons 사건에서는 “일요일 등을 제외, 각 24시간의 작업일 (working days of twenty four hours each)”로서 8일간의 정박기간이 허용 되었으며, 본선은 언제든지 시간에 관계없이 양하를 행할 수가 있었다. 용선계약서에는 약천후에 의한 중단규정은 없었다.

## 2) 주요쟁점과 시사점

이들 3건의 사례에 존재하는 용선계약서상의 사소한 표현의 사소함은 유사한 문구를 가진 다른 사례의 결론에 대하여 영향을 미칠 수도 있겠으나 그렇지 않을 수도 있다. 이 3사건 중 계약서상의 지정항에서 통상의 작업시간만을 계산해야만 한다는 용선자의 주장이 인정되지 않은 것은, 마지막에 예를 든 Orpheus 사건의 경우뿐이다. 처음 두 사건의 예 즉, Forest 사건과 Watson 사건에서는 제외시간은 만약 사용하였다면-모든 시간 또는 절반에 대하여-계산한다는 규정이 있었으므로, 논쟁은 용선자에게 유리하게 판단된 것으로 생각된다. 즉, Forest 사건(Rhymney SS. Co., Ltd. v. Iverian Iron Ore Co., Ltd., 1898)에서 고등2법원의 Smith 판사는 ‘만약 사용하지 않는다면(unless used)’이라는 표현에 중요한 의미를 부가하였다.

Orpheus호 사건에서 유추된 가장 중요한 결론은 ‘각 24시간의 작업일(working day of twenty four hours each)’이라는 어구 그 자체로만 해석할 때 작업을 하지 않는 시간은 계산에서 제외된다는 것을 보증하는 것이 아니라고 생각된다는 점이다. 만약 이것과는 반대의 유일한 판결이 Forest 사건의 경우라고 한다면, ‘만약 사용하였다면(if used)의’ 표현을 담은 조항은 작업시간외의 모든 시간에 적용되므로, Forest 사건은 Orpheus 사건에 대하여 상호 보완적인 관계에 있다고 이해할 수 있을지도 모른다. 따라서 당연히 계산의 대상에 해당되지 않는 시간도 그 문구가 있다면 사용한 경우 산입되었다. Watson 사건은 다른 두 개의 사건에 합치하기에 어려운 사건이다. 그 이유는 작업시간 외의 시간은 ‘24시간의 작업일(working day of 24 hours)’이라는 표현이 사용되고 있으므로<sup>2)</sup> 계산에서 제외되고 있었다고 볼 수 있기 때문이다. 만약 이 표현을 사용하는 것만으로 충분하다고 한다면 Forest 사건과 Orpheus 사건을 단적으로 또한 유효하게 구별하는 것은 곤란하게 될 것이다.

---

2) Forest SS. Co., Ltd. 사건에서는 본선은 일요일과 휴일 그리고 야간에도 요청이 있으면 작업을 행할 의무가 있다고 판시되었다. 또한 이 사건에서 “천후가 허락하는 한”이라는 용어에 대해서도 다음과 같이 언급되었다. 즉, 천후로 인하여 작업이 될 수 없는 경우에도, 만약 시간의 진행이 중단한다면 아마도 이것은 작업시간외에서의 시간은 진행하지 않는다는 것을 의미할 것이다. 그 이유는 이 용어는 작업이 행해지고 있을 때는 적용될 수 없기 때문이다.

## 5. 연속 24시간의 일(Days of 24 consecutive hours and 24 running hours)

### 1) 판례와 주요쟁점

이와 관련된 사건(Turnbull Scott & Co. v. Cruickshank & Co., 1904)에서는 다음의 판례를 인용할 수 있다. 본선에서 “선적과 양하는 연속 24시간의 작업일(천후가 허락하는 한)당 500톤의 비율로 행한다. 단, 일요일과 공휴일은 항상 제외한다.”라고 규정되어 있었다. 본선은 철광석을 스페인에서 스코틀랜드로 운송하였다. 스코틀랜드 최고민사재판정은 “천후에 의해 방해받지 않거나, 혹은 일요일 또는 휴일이 중간에 들어 있지 않는 한, 선적 또는 양하의 개시로부터 연속 24시간마다 500톤의 광석을 선적 또는 양하를 해야 한다.”라고 판시한 경우이다.

본건의 용선계약에 의하면 용선자는 지연 즉, 육상화물운반수단인 열차의 운행중지 또는 용선자 자신이 제어할 수 없는 사유에 의해 지연이 발생한 경우의 체선료에 대해서는 면책되며, 본선은 요청이 있는 경우 주야를 불문하고 하역할 것으로 되어 있었다. 쟁점은 선주는 ‘연속 24시간의 1작업일’이란 실제로 연속하는 24시간의 1일 즉, 통상의 의미에서 1일을 의미하므로 선적 또는 양하준비를 완료했을 때로부터 선적 또는 양하가 완료할 때까지 전 시간(일요일 및 휴일을 제외)을 계산해야 한다고 주장하는 문제였다. 이에 대해 용선자는 그 의미는 모든 시간에 대하여 선적 또는 양하작업이 통상대로 행하여지는 인위상의 24시간의 기간을 의미하므로, 따라서 야간시간은 존재하지 않는 것으로 본다고 주장하였다. 용선자는 전술한 Forest SS. Co. Ltd. v. Iberian Iron Ore Co., Ltd. 사건의 귀족원 판결을 근거로 주장한 것이었다. 선주는 용선자에게 체선료를 청구하고 용선자는 그 면책조항을 근거로 항변하였다.

본건의 화물에 대한 관습적인 양하방식은 철도무개화차로 직접 이송하는 방식이었다. 철도회사가 충분한 대수의 무개화차를 제공하지 않았으므로 지연이 발생하였다. 용선자는 이 무개화차의 제공부족은 ‘용선자 개인이 제어할 수 없는 사정’에 해당한다고 주장하였다. 재판의 결과는 “연속 24시간의 작업일”(working day of twenty-four consecutive hours)의 어구에 대하여 선주의 해석이 옳바르다고 판시하였다. Trayner 판사는 Forest SS. Co., Ltd, 사건에서 사용되고 있는 ‘24시간의 작업일당(per working day of twenty-four hours)’이라는 표현은 연속 24시간이 아닌 24작업시간의 의미라고 지적하고 본 사건과는 구별하였으며 다음과 같이 부연하였다.

“문제의 조항에는 천후에 의해 선적 또는 양하가 방해된 시간과 일요일 및 휴일은 용선자에게 불리하게 계산되지 않는다는 취지의 제외규정이 존재한다. 그러나 선적 또는 양하의 개시로부터 매 연속 24시간 마다, 만약 천후에 의해 방해를 받거나 일요일과

휴일이 중간에 들어 있지 않으면 500톤의 선적 또는 양하를 행하도록 되어 있다. 따라서 문제의 조항에 있는 "작업일"이란 어구는 일요일 또는 휴일과는 정반대의 어구로서만 사용된다는 것이 나의 견해이다."

또한, 스코틀랜드 최고민사법정은 하급재판정의 집행대리관(the Sheriff-substitute)의 의견을 인용하였다. 그 집행대리관은 다음과 같이 기술하고 있다. "나는 연속시간이란 연속작업시간과 동의어이거나 서로 사이를 두지 않고 바로 연속하는 시간 이외의 것을 의미한다고는 이해할 수 없다." 그 때 집행대리관은 전술한 Forest SS. Co., Ltd. 사건을 인용하고, 여기에서 용선계약서는 '24시간'이라는 표현에 언급하고 있다는 이유를 들어 본 사건과는 구별하고 다음과 같이 부가하였다.

"그 사건의 용선계약서는 본선은 만약 요청이 있으면 야간하역을 할 것으로 규정한 후, 또한 그러한 시간은 만약 사용하지 않으면 계산하지 않는다고 규정하고 있다. 그것은 사실상 통상적인 경우의 작업일을 통상의 작업시간으로 제한한 것이 된다. 한편 본건의 용선계약서는 본선은 만약 요청이 있다면 야간하역을 행할 것으로 규정하고는 있으나, 그러한 시간은 토요일의 오후 5시부터 월요일의 오전 7시까지를 제외하고, 만약 사용하지 않는다면 계산하지 않는다는 취지의 규정은 없다. 따라서 이것을 추측해 보면 작업일에 작업하지 않는 시간은 사용여부에 관계없이 계산한다는 해석이 옳바르다."

재판정은 '열차의 운행중지 또는 용선자 자신의 제어할 수 없는 사유'라는 표현은 '동종제한의 원칙'에 비추어 해석해야 한다고 판시하였다. 철도화차의 부족은 동종제한의 원칙에 의하면 열차의 운행중지와 같다. 용선자는 그 지연이 화차부족에서 생긴 한에서 체선료지불의 책임은 면제되었다. Trayner 판사는 본건의 체선료를 부과하지 않는 시간은 통상의 작업일 중 통상은 화차가 제공되는 시간임에도 실제로는 제공되지 않는 시간에 한한다고 하였다. 동 판사는 덧붙여 다음과 같이 기술하고 있다. "피고는 화차를 제공할 수 없는 야간시간도 똑 같이 공제해야 한다고 주장한다. 만약 용선자가 주야로 작업을 하고자 하여 통상의 시간외에 화차를 요구해서 거부당하였다면 그들의 주장에도 이유가 있을 것이다. 그러나 본건은 그렇지 않다. 따라서 야간시간은 원고의 청구로부터 공제할 수는 없다."

## 2) 시사점

이 사건에서 중요한 것은 용선자가 육상 화물운반용 화차를 불충분하게 수배함으로써 발생하는 지연에 대하여는 책임이 있지만, 육상측의 용선주가 제어할 수 없는 사정에 의한 사유에서는 선주가 '연속 24시간의 일수' 조건의 정박기간 조건일지라도 체선료 청구가 어렵다는 점에 주목할 필요가 있다.

## 6. 천후작업일(Weather working days)

### 1)판례와 주요쟁점

천후작업일의 정의는 Pearson 판사가 다룬 사건(Compania Naviera Azuero S. A. v. british Oil and Coke Mills Ltd. 1957)에 의해 내려졌다. 동 판사는 그의 판결에서 이에 관한 결정적인 판례는 없음을 강조하고 다음과 같이 기술하고 있다. “나의 견해로는 ‘천후작업일’이란 천후가 당해작업을 행함에 있어 방해가 되지 않는 날이며, 사람이 그것을 이용하는지 여부는 무관계하다. 환언하면 여기에서 말하는 천후에 관한 것은 작업일을 말한다.” 이것은 실제로는 이전의 다른 사건(Bennets & Co. v. Brown, 1908)에서 내린 정의이나 그것에 ‘사람이 그것을 이용하는지 여부는 무관계함’이라고 하는 중요한 표현이 부가되었다는 점이다. 이 판례는 악천후가 없는 날을 논한 점에서 보다 명확한 정의를 내린 경우이다. 이것과는 별도의 또 하나의 상황으로서 작업일이 전체 1일이거나 또는 일부이거나 작업을 행하면 방해할 듯한, 혹은 실제로 작업을 방해하는 종류의 악천후가 존재하는 날이 있다. 이에 대하여 동 판사는 다음과 같이 논하고 있다.

“마찬가지로 그것에 해당하지 않는 날을 정의함에도 같은 근거에서 출발해야만 한다고 나는 생각한다. 어느 날이 천후작업일이 아니라고 하는 것은 그 날의 천후가 당해작업을 행함에 방해가 된다고 하는 범위에서, 그 날은 천후작업일에 해당하지 않는다고 할 수 있으며, 따라서 그 날에 사람이 당해작업을 할 의도나 계획을 가지고 있었는지 여부, 혹은 준비를 하고 있었는지 여부를 묻는다는 것은 아무런 중요한 문제가 아니다. 어느 날이 전체 1일 또는 부분적으로 천후작업일인지 여부는 전적으로 그 날 자체의 천후에 따라 결정될 것이며, 사람의 행위나 의도 계획 등과 같은 외부의 요인에 의해 결정되는 것은 아니다. 이 용어를 그렇게 해석함으로써 나에게서는 불합리라고 생각되는 해석 즉, 계속적으로 비나 눈, 돌풍과 같은 바람에 조우한 날, 그날에 어느 누구도 당해작업을 행할 계획을 수립하고 있지 않았을 경우라면, 여전히 천후작업일이 계속된다는 이상한 해석을 회피하기 어려울 것이다.” 즉, 천후작업일을 판단함에 있어서 외부의 요인인 작업인부들이나 기타 하역이해관계자들의 판단이 중요한 것이 아니라, 전적으로 그 날 자체의 천후에 따라 결정된다는 점을 명백히 한 것에 중요한 의미가 있다. 이 경우 그 날의 천후작업일을 판단함에 있어서는 화물의 종류나 사용되는 하역장비, 그리고 부두사정에 따라 정박기간에 영향을 미칠 수 있는 것으로도 이해할 수 있다.

천후작업일에 관하여 그 일부를 정의한 판례로서 고등법원이 내린 사건(Bennetts & Co., v. Brown, 1908)이 있다. 본 사건에서 천후에 의해서 작업이 전혀 방해받지 않는 작업일이 천후작업일이라는 정리를 확립시켰다. 본건의 용선계약서는 석탄운송계약으로서 양하에 관하여 ‘천후작업일(일요일과 휴일제외)당 평균최저 250톤의 비율’로 행한다고 기재되어 있었다. 또한 ‘…파랑(surf)…에 의한 지연 …에 의해 발생한 체선은 선적

또는 양하의 정박기간에 산입하지 않는다'는 취지의 규정도 있었다. 선주와 용선자간에는 항장이 파랑일(surf day)이라고 선언한 날은 천후작업일이 되는지 여부, 그리고 그 날은 전체 1일이 제외되는지 여부, 또한 파랑에 의한 지연으로 발생한 체선료 기간의 장단 등 각각에 대하여 의견차이가 발생하였다. 이에 관하여 Walton 판사는 '천후작업일'의 용어에 관하여 다음과 같이 기술하고 있다(Reardon Smith Line Ltd. v. Ministry of Agriculture, 1963).

“이 용어가 문법상 완전하거나 완벽하게 우수한 영어인지 여부는 내가 검토해야 할 사항이 아니다. ...그것은 자연적인 의미를 가진다. 즉, 양하작업-물론 선적작업에 관해 언급할 수도 있겠으나 여기에서는 양하작업을 의미함-이 악천후로 인하여 방해받지 않는 날을 의미한다. 이 용어는 절반의 날에도 적용할 수 있을 것이다. 어떤 날에 대하여 반일은 천후작업일이 아니나 그 후의 반일은 천후작업일인 경우가 있을 것이다. ...나는 어떠한 관습에서건 용선자가 천후작업일이라는 용어가 가진 당연한 의미와는 다른 의미를 부여하는 듯한 관습을 적용할 수 있으리라고는 생각하지 않는다. 명백히 용선자는 항장이 무엇이 천후작업일이며 무엇이 그렇지 않은가를 최종적으로 결정하는 중재인과 같은 역할을 하는 바와 같은 관습에 기댈 수는 없다...”

따라서 Walton 판사는 1일 중 일부분 또는 통상의 항 작업시간외의 악천후의 효과, 그리고 역일과 통상의 작업시간만으로 이루어지는 1일과의 차이를 고려할 필요는 없었다.

## 2) 시사점

예컨대 천후작업일에서 전체 1일 중 천후 즉, 파랑 등으로부터 방해받지 않는 일부의 시간에 대하여서는 정박기간으로 계산하여야 한다는 중요한 시사점을 남긴다. 즉, 오전에 파랑이 일어 작업을 못하였으나 오후에는 파랑이 없어 작업을 할 수 있는 경우라면 용선자는 하역을 수배하여야 하나, 이 경우 간혹 항만에서 하역인부수배가 원활하지 않을 수도 있으므로 작업을 회피할 수도 있기 때문이다. 실무에서는 이러한 상황이 종종 발생되고 있으나 이에 관한 입증에 많은 어려움이 따르므로 주의를 요한다.

## IV. 결론

용선계약에서 정박기간이 정해지는 경우 사용되는 문구는 종류별로 다양하게 규정될 수 있으며 그에 따른 법적의미와 효과는 사안에 따라 여러 형태로 나타난다. 본고에서는 화물의 종류에 따라 그 내용을 달리 하는 일정한 기한 내에 하역작업을 완료해야 되는 정박기간의 규정에 대하여 법적 정의와 그 효과에 대하여 영미법의 판례를 중심

## 영법판례로 살펴본 기한부 정박기간의 법적의미와 그 효과

으로 살펴보았고 그에 따라 다음과 같은 결론을 얻을 수 있었다.

첫째, 정박기간이 명백하게 규정되어 있거나, 또는 계산이 가능한 경우 일은 단순히 일, 연속일, 작업일, 또는 천후작업일 등 다양한 종류별로 기록되고 있음을 알 수 있다. ‘일’이라는 단어는 다른 조건이 붙지 않는 경우 ‘연속한 일(continuous day)’을 의미하지만, 이것과 반대의 관습 또는 명백한 규정이 있을 때는 일요일, 휴일은 예외로 취급된다. 예를 들면 기독교국 및 대부분의 나라에서는 휴일은 작업을 하지 않는 것이 관습이다. 따라서 그러한 날은 별도로 명백히 제외되어 있지 않더라도 관습에 의해 중단한다고 주장할 수 있을 것이다. 그러한 경우 ‘일’은 작업일 만을 의미할 것이며 별도로 삽입된 ‘연속일’이라는 어구만이 실질적인 연속이라는 의미를 갖게 될 것이다. 그러나 이 경우에도 해상에서 부선으로 작업을 하다가 부두로 이동하여 하역을 하는 경우, 그 이동시간은 정박기간에 산입되지 않는다는 점에서 세심한 주의가 필요하다. 따라서 작업일의 의미가 24시간이 적용되는 것이 원칙이나 N/R이 주어지고 일정한 시간이 경과된 후 개시된다는 정박기간에 관한 별도의 문언이 있는 경우 개시시기가 그 만큼 변경된다. 이 경우 24시간의 의미 즉, 0시에서 0시의 기간이 적용되지 않을 수도 있다는 의미로 해석되며 이는 실무에서 통상 적용되는 방식이다.

또한 작업일은 통상적인 작업이 허용되는 날이면 토요일도 적용된다는 의미로 이해할 수 있다. 그럼에도 불구하고 작업일에 관하여 이와 같은 기존의 입장을 지지하는 사례가 있는 반면, 이에 대하여 또 다른 입장을 밝히는 사례도 있으므로 해석에 주의를 요한다. ‘작업일’에 관한 기존의 정의를 지지하는 판례에 따르면 하역작업이 분산되어 이루어지는 경우 그 시간수를 합산하여 1작업일로 간주하는 것이 아니라 연속된 24시간이 1작업일로 정의되어야만 한다는 점을 강조한 것으로 이해할 수 있다. 이에 관한 다른 견해를 지지하는 판례에서 작업일이란 작업시간수로부터 이루어지는 것이며 단순히 역일(calendar days)이 아니라는 견해를 지지한 사례도 있으므로 해석에 주의를 요한다.

둘째, 24시간의 일(days of 24 hours), 연속 24시간의 일(24 consecutive hours and 24 running hours)의 규정이 있을 경우 공휴일 등 제외 시간은 사용한 경우 반드시 정박시간에 산입해야한다는 추가문언이 필요하며 그렇지 않은 경우에는 통상의 작업시간만이 인정된다는 점에 유의해야 한다. 이 조항에 관한 해석에서 야간, 일요일 및 휴일은 평상시의 시간외에 있으므로 계산하지 않는 것이 보편적이라는 해석이 설득력 있게 이해되고 있으며, 이들의 기간을 사용한다면 그 사용한 시간이 24시간 중에 계산에 반영됨을 알 수 있다. 이러한 추가문언이 없는 경우 평상시의 작업시간외의 시간을 사용한다면, 이는 그 24시간의 일부로서 간주되어 용선자에게 불리하게 계산되게 될 것이다. 특히 ‘연속 24시간의 일’의 적용에서 이러한 정의가 엄격히 적용됨을 알 수 있다.

셋째, 천후작업일(Weather working days)의 조건에서는 전체 1일 중 천후로 방해받

한국항만경제학회지 2013 제29권 제4호, 27-53.

지 않는 일부의 시간에 대하여서는 정박기간으로 계산하여야 한다는 입장을 지지한 것으로서, 천후작업일의 적용에 있어서 중요한 시사점을 남긴다. 즉, 오전에 천후의 사정으로 작업을 못하였으나 오후에는 작업을 할 수 있는 경우라면 용선자는 하역을 수배하여야 하나, 이 경우 간혹 항만에서 하역인부수배가 원활하지 않을 수도 있으므로 작업을 회피할 수도 있기 때문이다. 실무에서는 이러한 상황이 종종 발생되고 있으나 이에 관한 입증에 많은 어려움이 따르므로 주의를 요하는 시사점을 남긴다.



## 참 고 문 헌

- 김정희, “1994년 Gencon 항해용선에 관한 고찰”, 『한국해운물류학회』, 1999, pp.43-73.
- 김명재, “항해용선계약상 정박기간에 관한 용선자의 권리와 의무에 관한 연구”, 2012, 『한국항만경제학회』, 제28권 1호, pp.83-104.
- 박길상, 양정호, “항해용선계약에서 정박기간의 개시요건”, 『한국해법학회』, 제28권, 2006, pp.277 -293.
- 사공훈, 최석범, “국내벌크선박의 체선원인에 관한 실증적 분석”, 『한국해운물류학회』, 제25권 제2호, 2009, pp.277-293.
- 이용균, “항해용선계약법리에 관한 연구”, 『한국해운물류학회』, 제20호, 1990, pp.45-55.
- 장영태, 김성귀, “선박체항시간비용의 추정에 관한 연구”, 『한국해운물류학회』, 제16호. 1993, pp.229-259.
- 장영태, 성숙경, “우리나라 항만에서의 체선·체화 시간비용 재추정”, 『한국항해항만학회지』, 제.26호, 4호, 2002, pp.383-390,
- 정동윤, “선박의 운항채산분석에 관한 연구”, 『한국해운물류학회』 제25호, 1997, pp.70-82.
- 한낙현, “항해용선계약상 체제기일전의 정박기간개시의 효과에 관한 고찰-front commander 호 사건에 대한 판례평석-”, 『한국해사법학회』 제20권 1호, 2011, pp.88-103.
- Alan E. Branch, *Elements of Sipping*, Champman and Hall, New York, 1983,
- Davies Donald et. al., *Commencement of Laytime*, Third Ed., LLP. 2006.
- Julian Coke et. al., *Voyage Charters*, London, 2007.
- John Schofield, *Laytime and Demurrage*, London, 2011.
- Michael B. S., *Laytime*, London, 1982.
- William V. Packard(1989), *Laytime Calculating*, London, 1989.

### <주요인용판례>

- Alvion SS. Co. Corporation Panama v. Galvan Lobo Trading Co. S, A. of Havana*, 1955, 1 Q. B. 430 (The Rubystone).
- A. Nielsen v. Wait*, 1885, 16 Q. B. D. 67.
- Bennets & Co. v. Brown*, 1908, 1 K. B. 490. 496.
- Branckelow SS. Co. v. Lamport & Holt*, 1897, 1 Q. B. 570.
- Brown v. Johnson*, 1842, 10 M. & W. 331.
- British and Mexican Shipping Co. Ltd. v. Lockett Brothers & Co. Ltd.*, 1911, 1 K. B. 264.
- Compania Naviera Azuero S. A. v. British Oil and Cake Mills Ltd.*, 1957, 2 Q. B. 302.
- Cochran v. Retberg*, 1800, 3 Esp. 121.

- Forest SS. Co. Ltd. v. Iberian Iron Ore Co. Ltd.*, 1899, 5 Com. Cas. 83 (H. L.).  
*Hain SS. Co. Ltd. v. S. A. Commercial de Exportacion e Importacion(The Trevarrack)*  
1934, 49 Ll. L. Rep. 86. 88.  
*Hain Steamship Co. Ltd. v. The Minister of Flood*, 1949, 1 K . B. 492 (C. A.).  
*Lord Abinger C. B., Brown v. Johnson*, 1842, 10 M. & W. 331 334.  
*Leonis SS. Co. Ltd. v. Rank (No.2)*, 1908, 13 Com. Cas 161.  
*Mein v. Ottma*, 1904, 6 Fraser (Ct. of Sess., 5th Ser.) 276.  
*Nielsen v. Wait*, 1885, 16 Q. B. D. 67 (C. A.) 71.  
*North American Grain Charterparty(Norgrain)*, 1973.  
*Orpheus SS. v. Bovill & Sons*, 1916, 114 L. T. 750.  
*Reardon Smith Line Ltd. v. Ministry of Agriculture*, 1963, A. C. 691 (H. C.) 741.  
*Rhymney SS. Co., Ltd. v. Iberian Iron Ore Co. Ltd.*, 1898, 3 Com. Cas 316.  
*Saxon SS. Co. v. Union SS. Co.*, 1900, 5 Com. Cas. 381.  
*Turnbull Scott & Co. v. Cruickshank & Co.*, 1904, 7 Fraser (Ct. of Seas., 5th Ser.) 265.  
*Z SS. Co., Ltd. v. Amtorg, New York*, 1938, 61. Ll. L. Rep. 97.  
*Watson Brothers Shipping Co., Ltd. v. Mysore Manganese Co. Ltd.*, 1910, 15 Com. Cas.

## 국문요약

# 영법판례로 살펴본 기한부 정박기간의 법적 의미와 그 효과

김명재

용선계약에서 정박기간은 확정할 수도 있고 미확정인 상태로 그 항만의 관습적인 방법에 따라 선적 및 양하를 행하는 것이 일반적인 관례이다. 항만설비나 기타 제반 여건이 좋아 하역작업이 조속히 이루어 질 수 있는 상황이라면 선주는 그 항만의 관습에 따라 행하는 하역작업을 허용할 수도 있으나, 항만이 신설되거나 여건이 좋지 않을 경우 일정한 기한 내에 작업을 행하도록 용선계약상에 명문화 하는 것이 통상적인 운송계약방식이다. 그 이유는 용선자나 선주가 조속한 하역작업을 위해 각자의 권리와 의무에 최선을 다하고, 가능한 조속히 하역을 완료하여 선박이 항만에서 체류하게 되는 시간을 최소화시켜 운항효율성을 제고하는 한편, 그에 따라 운임과 항만비용 등 제반 운송비용을 절감함으로써, 용선자나 선주가 공동의 이익을 실현할 수 있기 때문이다. 이러한 기한부 하역조건에는 용선계약의 양식과 화물의 종류 등에 따라 매우 다양하게 표현할 수 있다. 그러나 이러한 용어에 관하여 용선자나 선주의 명확한 이해부족으로 많은 분쟁이 발생한다. 따라서 본고에서는 용선계약에서 언급되는 기한부 하역조건 또는 정박기간의 조건을 영국법의 판례로 살펴보고 그에 따른 법적의미와 해석기준을 제시하여, 국제무역과 해운기업의 실무에 도움이 되고자 한다.

**핵심 주제어 :** 기한부, 정박기간, 용선계약, 법적의미, 효과, 하역작업, 운항효율, 판례.