

항해용선계약에서 체박손해금에 관한 사례연구: 국내 판결을 중심으로

이양기
부산대학교 무역학과 부교수

이기영
부산대학교 경제통상연구원, 관세사

김진수
부산대학교 무역학과 박사수료

A Case Study on Damage for Detention in Voyage Charter: Focused on the Judgment in Korea

Yang-kee Lee^a, Ki-Young Lee^b, Jin-Soo Kim^c

^aDepartment of International Trade, Pusan National University, South Korea

^bDepartment of International Trade, Pusan National University, South Korea

^cDepartment of International Trade, Pusan National University, South Korea

Received 31 July 2020, Revised 24 August 2020, Accepted 28 August 2020

Abstract

Freight charges are one of the major clauses in the voyage charter. However, in case of unexpected delays at loading and discharging ports, the owner of the ship would not be willing to cover the various costs he should bear by paying the freight receives from the charterer. Therefore, the shipowner, whose time and the ship would be both considered to be an expense, would try to reduce the laytime as least as possible when signing the charter party and to receive compensation such as demurrage and damage for detention from the charterer, just waiting for the agreed laytime to pass. In this study, we review the differences between demurrage and damage for detention and examine the acknowledgeable circumstances through the actual cases. Since the shipowner and the charterer do not often agree on the damage for detention from the respective contract, it is necessary to examine each. Besides, the shipowner and the charterer must acquaint the damage for detention and specify in a contract, to compensate for the actual loss of the shipowner.

Keywords: Damage for Detention, Demurrage, Damage, Voyage Charter

JEL Classifications: K12, K33, L91

^a First Author, E-mail: yangkee21@pusan.ac.kr

^b Corresponding Author, E-mail: lky210@naver.com

^c Co-Author, E-mail: paulus@pusan.ac.kr

I. 서론

코로나19 사태와 맞물려 우리나라 해운·조선업계의 어려움이 연일 가중되고 있다. 조선사의 경우 대형사들은 최근 LNG 프로젝트 등을 체결하며 회생 기대감을 갖기도 하지만, 중소형사들은 수주절벽에 부딪혀 대대적인 구조 조정에 돌입했다. 이처럼 상황이 여의치 않은 것은 해운시장도 마찬가지다. 국내 해운업계의 불황은 2016년 한진해운의 파산을 기점으로 시작됐다. 당시 한진해운은 외국 선사와의 용선료 연체 문제로 매일같이 TV뉴스와 신문의 머리말에 등장했다. 한진해운의 선박이 외국에서 억류되는 일까지 발생해 정상운행에 지장을 받은 일도 더러 발생했다.

선박을 빌려주고 빌려 쓰는 관계에 있어 중요한 문제는 결국 비용과 관련된다. 선박은 여타의 소유물이나 재산보다 그 규모나 가격으로 볼 때 비중이 남다른 것은 부인할 수 없는 사실이다. 따라서 대금의 지급과 관련한 규정은 구체적이면서도 현실적이어야 하며, 계약의 양 당사자 사이에서 충분한 공감대의 형성이 전제돼야만 한다. 선박소유자(이하 선주)와 항해용선자(이하 용선자) 사이에 맺는 용선계약에 있어서는 그 유형이 항해용선, 정기용선, 선체용선으로 구분할 수 있는바, 본 연구에서는 항해용선계약에서 대금과 관련한 계약당사자 간 주요한 이슈 중 하나를 살펴보고자 한다.

항해용선계약이란 선사가 선박의 전부 또는 일부를 사용해 용선자에게 특정 화물을 어느 곳으로부터 어느 곳까지 운송해 줄 것인가를 약정하는 운송계약을 말하는데, 여기에서 실질 조항이라 할 만한 것은 용선료, 즉 운임(freight)에 관한 것이다. 하지만 운임을 정한다 하더라도 선주와 용선자가 서로 만나는 곳인 이 계약의 시작과 끝, 즉 선적항과 양륙항에서 예상치 못한 지체가 발생할 수 있다. 하역작업이 예상보다 지체될 경우에 선주는 용선자에게 받는 운임만으로는 자신이 부담하는 각종 비용인 선비, 연료, 윤활유, 보험료, 유지관리비 등을 감당할 수가 없게 된다. 따라서 시간과 선박이 모두 비용으로 여겨질 선주로서는 용선계약을 체결할 때 정박기간을 조금이라도 줄이고자

할 것이며, 약정된 정박기간이 지나기만을 기다려 용선자에게 체선료, 체박손해금과 같은 보상금을 받아내고자 한다. 용선자의 입장이 선주와 반대임은 물론이다.

이때 정박기간의 개시시점은 체선료 등의 발생과 관련해 계약당사자의 분쟁을 줄일 수 있는 중요한 쟁점이 된다. 항해용선계약의 실질 조항 중 하나인 정박기간(laytime)의 개시와 관련한 3가지 요건은 먼저 해당 선박이 도착선이 되어 하고, 하역준비완료 상태에 이르러야 하며, 마지막으로 하역준비완료통지(Notice of Readingness: NOR)를 제시(tender)해야 한다. 선박이 선적항에 도착해 이제 화물을 실어도 좋다는 표시를 해줌으로써 비로소 정박기간이 개시된다. 용선자는 정박기간 내에서는 별도의 비용을 부담하지 않지만, 정박기간을 초과하게 되면 용선자는 선주에게 합의된 체선료나 체박손해금 성격의 금전을 지급해야 한다. 따라서 항해용선계약을 체결할 때는 물품을 선적 및 양륙하는 데에 이용하는 기간을 명확히 하는 것이 중요하다.

용선자는 정박기간을 통해 화물의 선적이나 양륙 과정 동안 발생할 수 있는 예기치 못한 상태에도 안심할 수 있기를 원한다. 반면에 선주는 항해하는 동안 선박을 다른 장소에서도 이용가능하게 돼 보다 많은 수익을 올리기를 원한다. 이처럼 항해용선계약에서 계약당사자는 정박기간에 대해 서로 다른 비교이익이 있기 때문에, 이를 통해 산출되는 체선료와 체박손해금 비용은 중요한 지위를 가진다. 하지만 이와 관련한 기존의 연구들은 주로 정박기간과 체선료를 집중해 검토하고 있으므로 체박손해금에 관한 사례연구 및 체선료와 체박손해금의 비교에 관한 연구는 기대할 수 없었다.

Hwang Hwa-Jong (2018)은 수입유연탄에 대한 조체선료 산정을, Choi Myung-Kook (2016, 2014)은 정박기간과 체선료에 관해 영국 관습법을 중심으로 검토했고, Lee Won-Jeong (2014)은 정박기간에 관한 최근 분쟁사례를 연구했다. Kim Myung-Jae (2013a, 2013b, 2012)는 체선료의 책임주체와 범위, 영법판례로 살펴본 기한부 정박기간, 및 정박기간에 관한 용선자의 권리와 의무에 관해 분석했다. Kim

Jong-Seok (2012)은 체선료의 법적성질 및 계산기준에 관해 검토했으며, Han Nak-Hyun and Lee Jae-Sung (2012)은 항해용선계약상 도착선의 판단기준에 관해 연구했다. Yeom Jeong-Ho (2010)는 영국법상 용선계약의 해제약관, Kim Jae-Myeong (2009)은 체선기간의 예외규정에 관해 Asbatankvoy서식을 중심으로 연구했으며, Han Nak-Hyun (2009, 2008)은 항해용선계약상 안전항 담보의무 위반에 특정해 초과정박손해배상금(detention)의 청구, 해제 기일 전의 정박기간 개시의 효과에 관해 고찰했다. 또한 Woo Seong-Koo and Han Nak-Hyun (2007)은 체선료와 부적인입에 관한 판례 분석을, Park Kil-Sang and Yang Jung-Ho (2006)는 정박기간의 개시요건에 대해 분석했다.

이에 연구자는 본 연구에서 항해용선계약에서 체선료와 체박손해금에 관한 의의와 함께 체박손해금에 관한 국내 판결을 중심으로 검토했으며, 따라서 본 연구는 선행연구와 차별성을 가진다. 이를 통해 연구자는 체선료와 체박손해금은 어떤 차이를 가지는지, 체박손해금은 어떤 상황에서 인정되는지에 관해 보다 면밀히 검토해 보고자 한다.

II. 체선료와 체박손해금의 의의

1. 정박기간의 개시 등

1) 정박기간의 개시

정박기간이 개시되기 위해서는 3가지 요건을 필요로 한다(Girvin, 2011). 첫째, 입항하는 선박이 도착선이 돼야 한다. 이때 선적 또는 양륙 지점이 선석(berth), 도크(dock), 항만(port) 중 어느 곳으로 명시되느냐에 따라 구분된다. 둘째, 그 선박이 하역준비완료 상태에 이르러야 한다. 세부적인 상황까지 준비될 것을 요구하는 것은 아니지만, 이를테면 선창의 상태는 화물을 받을 상태가 돼 있어야 한다. 셋째, 하역준비완료의 통지(NOR)를 해야 한다. 이는 장소, 시간, 형식 등을 갖춘 유효한 통지여야 하며, 효력이 없을 경우 새로운 통지를 추가해야

한다.

따라서 버스차터의 경우 선박이 하역준비를 마친 특정선석에 도착할 때까지, 그리고 용선계약서에서 규정한 방식대로 하역준비가 되었음을 용선자에게 통지할 때까지 정박기간은 개시되지 않는다. 선박이 제대로 정박하지 못해 정체가 발생하는 경우 선박이 합의된 목적지에 도달하는 것을 막을 수 있다. 즉 선박은 도착선의 상태가 되지 못할 수 있는데, 결과적으로 초래된 지연의 위험은 선주가 떠맡게 될 수 있다. 다만 그가 선석에 접안하기 위해 대기하는 시간도 정박기간으로서 계산할 수 있다고 용선계약서에 삽입한 경우는 그렇지 않다. 일단 선박이 도착선이 되면, 정박기간은 선주가 하역을 위한 NOR을 하는 특정한 기간 내에 개시된다.

2) 정박기간의 계산

선적 및 양륙의 정박기간은 선적양륙준비완료통지를 12시 또는 그 이전에 행한 경우에는 13시에 개시하며, 그 통지를 12시 이후 업무시간 이내에 행한 경우에는 그 다음 작업일 06시에 개시한다(Gencon 1994, cl 6(c)). 즉 용선계약서에서 Gencon 서식을 따를 경우 해당 시간부터 정박기간은 계산된다. 이러한 정박기간의 비용은 보통 지급되는 운임에 포함되며, 따라서 정박기간은 용선자의 자유로운 처분에 맡겨진다. 용선자가 정박기간을 초과하는지 여부에 따라 체선료, 체박손해금 및 조출료 항목을 따지면 그만이다. 이는 모두 하역작업에 대한 벌금의 개념이자 정당한 보상이다.

구체적인 정박기간에 관해서는 계약서에서 관습적 정박기간으로 명시할 수 있다. 이는 특정 항구에서 특정 선박이 하역하는 데 있어 합리적인 시간을 허용한다. 하지만 대개의 경우 정박기간의 형태는 지정된다. 정박기간은 확정된 일자나 시간으로 표시되며, 또는 일당 또는 1일의 부분적 비례에 따라 정박기간에 환산하는 기준으로 표시되기도 한다. 계산조건 중에서는 작업일 중에서도 날씨가 좋아서 하역작업을 할 수 있는 날만을 의미하는 천후작업일(Weather working days: WWD)¹⁾ 조건이 많이

1) Voylayrules 93, Art. 12에서는 'Weather working

쓰이고 있다. 또한 현대 용선계약은 화물의 특정한 일일 비율에 의해 정박기간을 계산하기도 한다.

3) 정박기간의 중단

용선계약에서 정박기간을 고정할 경우 용선자는 규정된 정박기간 내에 하역작업을 완수해야 할 의무가 있다. 정박기간의 중단에 관해서는 용선계약서에서 통제할 수 없는 장애가 예외조항으로써 특별히 규정되지 않는 한, 또는 선주의 책임으로 발생한 장애가 아닌 한 용선자는 이러한 장애의 위험에 대해 책임을 부담해야 한다.

이에 관한 용선계약서에서의 예외조항은 일반적으로 항만혼잡, 동맹파업, 악천후, 지연, 폭동 및 용선자가 통제할 수 없는 기타 원인 등에 관한 것이지만, 이러한 예외조항은 엄격하게 적용되어야 한다(Girvin, 2011). The Forum Craftsman 사건에서도 판시하듯, 불명확하거나 모호한 조항은 계약에서 일반적인 조항에 적용되는 것이며 예외조항은 반드시 명확하게 표현해야 한다. 따라서 용선계약서에서 이를 규정하고자 할 경우 계약당사자는 추후 이로 인한 분쟁이 발생하지 않도록 주의해야 한다.

2. 체선료와 체박손해금의 개념

1) 체선료의 개념

체선료는 선주의 책임 없이 정박기간을 초과한 선박의 지연과 관련해 선주에게 지급할 것으로 합의된 금액을 의미한다(Voylayrules 93, Art. 24). 이는 선주와 용선자가 계약서에서 미리 약정한 금액이기 때문에, Chandris v. Isbrandtsen-Moller Co. Inc. 사건 등에서는 체선료를 계약 위반으로 인한 확정 손해배상금(liquidated damages)이라고 판시한다. 용선자는 계약에서 정한 정박기간을 초과하면 계약을

days'뿐 아니라 'Weather working day of 24 hours', 'Weather working day of 24 consecutive hours'도 함께 규정하고 있다. 계약당사자는 분쟁을 줄이기 위해서 계약서에 보다 구체적으로 조건을 삽입해야 한다.

위반하는 것이 된다. 하지만 용선계약서에서는 용선자가 선적이나 양륙을 완벽하게 하기 위해 부가적인 기간을 특정해 선박을 정박해놓을 수 있다는 조항을 포함할 수 있다.

Gencon 1994에서 선적항과 양륙항에서의 체선료는 계약당사자가 기재한 요율과 방법으로 용선자가 일당 또는 1일의 부분적 비례에 따라 지급한다는 문구가 삽입돼 있다. 이는 Gencon 1976에서 선적항과 양륙항을 합해 10 연속일(ten running days)의 체선이 허용된다는 규정이 있는 것과는 다른 점이다. 즉 Gencon의 최근 서식에서는 체선기간을 확정해 규정하지 않는다.

2) 체박손해금의 개념

체박손해금은 선박의 부당한 지체와 관련해 발생하는 불확정 손해배상금(unliquidated damages)이다(Baughen, 2013). 미리 금액을 정해두는 체선료와는 달리 체박손해금은 용선계약에서 대부분의 경우 선주와 용선자가 사전 합의를 하지 않기 때문이다. 즉 이 금액은 선주가 실제로 입은 손실에 관한 보상이어야 한다. 물론 선박은 합의된 시간이나 합리적인 시간 동안 정박해야 하기 때문에, 선박이 단순히 지체했다는 사실만으로 선주의 계약위반 청구가 가능한 것은 아니다. 부당한 지체는 용선자가 하역작업을 완전히 수행하지 못하는 등의 위반으로 인해 발생할 수 있다. 한편 Han Nak-Hyun (2009)은 체박손해금을 초과정박손해배상금(detention)이라고 지칭한다.

체박손해금은 선주와 용선자가 합의를 통해 확정된 체선요율에 의한 것이 아니므로, 선주가 실제로 손해를 본 금액이어야 한다. 하지만 계약위반으로 인한 손해발생액과 비교해 부당할 정도로 청구액이 높은 경우 법원은 이러한 청구를 기각할 수도 있으며, 이는 체선료에 있어서도 마찬가지다. 체박손해금의 산정을 위해서는 선박의 일별 가치에 대한 계약당사자들의 추정치가 존재하기 때문에, 체선요율이 정해져 있을 때는 그것이 적용되는 경우가 있다.

3) 양자의 비교

체선료와 체박손해금의 정의, 기간, 대상, 비용 및 성질 등을 비교하면 다음과 같다. 체선료는 정박기간 내 선적 및 양륙 작업을 수행하지 못한 경우 용선자가 선주에게 지급하는 금액이다. 체선료의 발생 기간은 정박기간이 종료된 후 진행되며, 하역불능 일자의 산입 여부는 WWD 등 정박기간의 결정형태에 따른다. 즉 체선료는 약정된 체선기간에 대해 지급하는 초과비용을 의미한다. 반면 체박손해금은 체선료가 적용되는 기간을 초과해 정박기간을 사용하는 경우 등에서 용선자가 선주에게 지급하는 금액이다. 이는 체선료 기간을 초과하거나 실제 손실을 반영할 수 있는 기간을 모두 산입할 수 있다. 즉 체박손해금은 체선기간이 초과된 경우 등에 지급하는 보상금액을 의미한다.

체선료가 확정 손해배상금이라면 체박손해금은 불확정 손해배상금이라는 용어로 정의되고는 한다. 이와 같은 정의는 이들이 실제로 손해배상이라는 법적성질을 가지는지 여부와 무관하게 양자의 비교를 위해 곧잘 쓰이고 있다. 하지만 손해배상액의 청구에 있어서는 손해의 발생 사실과 그 손해에 대해서 손해배상을 구하는 청구자가 주장·입증해야 하는 것이므로, 해당 용선계약에서 정한 요율만큼 선주에게 지급되는 체선료는 손해배상의 개념보다 선주의 운임이자 보수라고 보는 견해도 있다. 체박손해금 또한 그 법적성질이 무엇인지에 대해 추가적인 논의가 필요하다.

한편 체선료와 체박손해금은 계약서에서 약정했는지 여부에 따라 직관적으로 구분할 수 있으므로, 해당 금액이 산정되는 기간, 대상 및 비용 또한 계약서에서 사전에 명시된 조항에 따라 따를 것인지 실제의 손실에 따라 따를 것인지에 따라 차이를 가진다. 따라서 체선료는 정해진 체선기간에 대해서 일일 체선요율을 적용해 금액이 산정되었지만, 체박손해금은 체선요율에 근거해 또는 실제의 손실을 평가해 산정될 것이다.

Ⅲ. 체박손해금의 사례연구

1. 울산지방법원 2014. 9. 4. 선고 2012가합1883 판결

1) 사실관계

원고는 2011. 7. 22. 유연탄 4만 톤의 수입 계약을 체결했다. 용선자는 2011. 9. 14. 선주로부터 위 유연탄 중 5,300톤을 러시아 보스토치니 항구에서 대한민국 울산항까지 운송하기로 하는 항해용선계약을 체결했다. 계약 내용 중 체선료와 체박손해금의 조항²⁾을 두고 있었으며, 양하항에서 선하증권 원본의 제시가 불가능한 경우 선주는 은행 보상장을 제공받고 화물을 양하할 수 있기로 했다. 그 밖의 조건은 1994년 Gencon 용선계약 서식에 따른다고 정했다. 다시 원고는 용선자와 2011. 9. 14. 재항해용선계약을 체결했다.

선박은 2011. 9. 23. 울산항에 입항했고 원고는 아직 선하증권 원본이 도달하지 않았던바 대구은행이 발행한 보상장을 제시해 2011. 9. 28. 유연탄 중 700톤을 하역했다. 그런데 대구은행이 해당 보상장은 업무상 착오로 발행된 것이므로 취소한다는 공문을 보내는 등의 사정이 있어 선장은 하역을 중단했다. 원고와 선주는 분쟁을 해결하고자 2011. 10. 17. 원고가 현재 선주가 발행한 선하증권을 소지하고 있는 사실 등을 확인하고, 원고는 즉시 선하증권 원본을 선장에게 교부하고 화물을 수령하도록 합의했다.

2) 해당 용선계약에서 체선료(Demurrage)는 “일당 미화 3,000달러의 비율. 매 항해시마다 불가역적이며 선적항, 양하항에서의 체선료는 운송 완료시부터 15일 이내 합의를 하고 지급되어야 함”이라고 규정했으며, 체박손해금(Detention)은 “선적지나 양하지에 선박이 도착하기 이전에 화물이나 서류가 완비되지 않은 경우에 또는 용선자나 수하인이 화물의 하역이나 선적을 위한 야역장, 충분한 트럭, 부선을 제공하지 않음으로 인해서 정박, 선적, 하역 대기를 하느라 지연된 시간에 대한 체박손해금은 일당 미화 3,000달러의 비율로 발생함. 선적항에서 발생한 체박손해금은 모두 운임과 함께 정산이 되어야 하고, 양하항에서 발생한 체박손해금은 선박의 양하작업이 완료되기 이전에 정산이 되어야 함.”이라고 정했다.

그런데 원고가 합의 이후로도 선하증권을 교부하고 화물을 수령하지 않자 선주는 2011. 10. 26. 및 이를 뒤 원고에게 재차 최고했지만 원고는 결국 화물을 수령하지 않았고, 선주는 2011. 11. 3. 합의 해제를 통보했다. 그 후 피고1은 2011. 11. 3. 피고2와 하역비용 및 2개월분 보관비용을 지급하는 계약을 체결하고, 피고2가 화물을 하역해 보관하고 보관된 화물에 대해서는 선주의 서면 지시가 없이는 반출하지 않기로 했다. 이에 따라 피고2는 2011. 11. 8. 이후 화물을 점유하고 있다.

이에 대해 원고는 피고들의 불법점유로 인해 납품계약을 이행하지 못해 상당한 배상금액이 발생했고, 장기간 보관에 따른 탄질 저하로 인한 가치 감소액 및 장비준비대금까지 손해를 입었으므로 피고들에게 손해배상 책임을 물었다. 법원은 2014. 7. 24. 변론을 종결했으며 2014. 9. 4. 판결을 선고했다.³⁾

2) 판결

울산지방법원은 보상장을 제시한 원고에게 선주가 화물 인도를 거절한 것이 불법행위에 해당하지 않는다고 판결했다. 또한 인도거절 당시 피고들의 화물에 대한 점유권원 유무에 관해 체박손해금을 중심으로 보자면 다음과 같다.

첫째, 피고들의 화물에 대한 유치권능 주장에 대해 선주는 용선자에 대해 갖는 변제기에 도달한 운임, 부수비용, 체당금, 체선료 등 채권을 피담보채권으로 하여 유치권을 갖게 됨은 분명하다. 이 사건 용선계약에서 체선료는 양륙기간을 약정한 용선계약에서 용선자가 약정한 기간 내에 양륙작업을 완료하지 못하고 기간을 초과하여 양륙한 경우에 운송인이 그 초과한 기간에 대해 용선자에게 청구할 수 있는 법정외 특별보수이고,⁴⁾ 체박손해금은 양하지에 선박이 도착하기 이전에 서류가 완비되지 않은 경우 또는 용선자나 수하인이 화물의 하역을 위한 야적장 등을 제공하지 않음으로 인

해서 정박이나 하역 대기를 하느라 지연된 기간에 대하여 발생하는 보수이다.

선박이 울산항에 도착했을 때 원고가 선하증권 원본 등을 구비하지 못했고, 이로 인해 선박이 울산항 부근에 체류해야 했으며, 합의 후에도 원고가 하역 조치를 하지 않아 결국 2011. 11. 8. 하역이 완료됐음을 인정할 수 있으므로 선주는 체선료와 체박손해금 채권을 취득했음을 인정할 수 있다. 그런데 체선료는 양륙작업의 지연에 따른 지체에 기하여, 체박손해금은 서류 미비 또는 하역을 위한 조치의 미비에 따른 지체에 기하여 각 발생하는 것인데, 이 사건의 경우 최초 하역 중단 시에는 원고가 선하증권 원본이나 유효한 보상장 등 화물을 인도받기 위한 서류를 가지고 있지 않았다는 이유로, 합의 이후에는 화물을 하역할 부두나 하역지를 수배하지 못하였다는 이유로 각 하역하지 못하게 된 것이므로 이러한 이유의 지연에 기한 보수는 용선계약에서 정한 체박손해금의 정의에 보다 부합하는 점, 선주도 원고에게 위 기간에 관해 체박손해금으로 청구하기도 한 점 등에 비추어 볼 때, 이는 모두 체박손해금이라고 보는 것이 합당해 보이기도 한다.

둘째, 상법 제807조에서 체박손해금을 유치권의 피담보채권으로 열거하고 있지는 않지만, 그 성격상 선주가 체선기간 중 입게 되는 선원료, 식비, 선박 이용을 방해받음으로 인해 상실한 이익 등의 손실을 전보하기 위한 것이라는 점에서는 체선료와 다를 바 없어, 위 조항이 이를 특별히 배제할 이유는 찾아볼 수 없는 점, 상법 제829조, 제838조에서 선적 또는 양륙 지연의 경우와 그 경우 선주에게 지급할 보수에 관하여 규정하고 있는데, 그 내용상 이는 체선료와 체박손해금을 한꺼번에 규정하고 있는 것으로 보여 상법이 이 사건 용선계약과 같이 지연의 이유에 따라 체선료와 체박손해금을 분명히 구분하고 있는 것으로 보이지는 아니하는 점 등의 사정을 종합해보면, 상법 제807조의 '체선료'에는 체박손해금도 포함된다고 봄이 상당하다.

셋째, 따라서 선주는 2011. 11. 8. 당시 체박손해금 등⁵⁾을 피담보채권으로 한 상법 제807조 제2항에 기한 유치권을 가지고 있었다고 할 것

3) 본 판결은 부산고등법원 2014나7179 판결, 대법원 2016다12151 판결에서 상소심이 진행됐으나, 체박손해금에 대한 울산지방법원의 판단은 변경되지 않았다.

4) 대법원 2005. 7. 28. 선고 2003다12083 판결.

이다. 체박손해금은 정박시간 계산이 개시된 2011. 9. 23. 13:00경부터 하역완료시각인 2011. 11. 8. 05:50경까지 43.7292일에서 양하작업시간 3일을 제한 40.7292일에 관해 일당 미화 3,000달러로 계산한 미화 122,187.60달러가 된다.

3) 검토

이 사건에서 울산지방법원은 원고의 피고들에 대한 손해배상 청구는 인도거부가 불법이 아니고, 피고들에게 유치권능이 있었음을 이유로 해 모두 기각한 후, 다만 피고2에 대한 인도 청구는 상환이행 판결을 선고했다. 따라서 피고2는 선주가 용선자 또는 원고로부터 체박손해금과 하역비를, 자신이 선주로부터 보관비를 각 지급 받음과 동시에 원고에게 화물을 인도할 의무가 있다.

이 판결은 항해용선계약에 부수돼 발생하는 다양한 계약당사자들의 화물 유치권능에 대해 주로 논하고 있지만, 체박손해금의 법적성질에 관해 처음으로 확인한 선례로서 그 의미가 있다. 항해용선계약의 주요한 조항 중 하나인 체선료에 관해서는 국내 판결에서 언급한 선례가 있었다.⁵⁾ 다만 본건 판결에서는 해당 사건에서 지연에 관해 발생하는 비용이 체선료인지 체박손해금인지 분명히 구분하기는 어렵다는 것을 지적한다. 그럼에도 변론종결일에는 체선료 채권도 변제기에 도달했음이 분명하고, 그 요율도 체박손해금과 동일하게 정해져 있으므로 이를 함께 계산한다고 판단했다.

한편 체박손해금은 영문 표현으로 ‘detention’, ‘damage for detention’, ‘detention of charge’ 등으로 불리고 있고, 일부는 이를 체선료의 개념에 포함해 이해하기도 한다. 위 내용처럼 상법에서는 제807조 등에서 체선료를 규정할 뿐 체박손해금 개념은 부재한 실정이다. 본건 판

결에서 상법의 체선료에는 체박손해금도 포함되는 것이 상당하다고 하지만, 이는 상법에서 부재한 체박손해금의 개념을 이해하기 위한 것일 뿐 체선료의 개념 자체에 체박손해금이 포함된다는 의미는 아닐 것이다.

또한 위 판결은 체박손해금을 선주에게 지급하는 보수라고 정의했다. 이는 체박손해금에 관해 체선료를 정의했던 대법원 판례와 동일한 법적성질로 해석한 것으로써, 다만 체선료와 체박손해금에 관해 서로 다른 발생기준을 제시한 데에 큰 의의가 있다. 해당 사건에서는 용선계약에서 체선료뿐 아니라 체박손해금의 일당 요율까지 규정하고 있었기 때문에, 이는 타당하다. 하지만 용선계약에서 체박손해금을 규정하지 않는 경우가 많고, 체박손해금은 체선료 이외에 선주의 실제적 손실을 보상하기 위해 다양하게 분류된다는 점에서 체박손해금은 단순히 선주의 보수일 뿐 아니라 손해배상금으로 이해할 수도 있다. 이 경우 용선자의 고의나 과실이 있어야 할 것과, 선주는 손해의 발생 사실에 관해 주장·입증할 것이 요구된다.

2. 서울남부지방법원 2017. 2. 9. 선고 2016가단13431 판결

1) 사실관계

원고와 피고는 2015. 6. 15. 원고가 씨▽랜드 해운으로부터 용선한 선박인 VENUS TRIUMPH V-59(선주는 Mitsui O.S.K. Kinkai, Ltd.)를 피고에게 재용선하기로 하는 내용의 항해용선계약을 체결했다. 선적항은 대한민국 마산항, 하역항은 카타르 도하항이었으며, BT/BT (Berth to Berth, 부두) 조항을 삽입했다. 기타 모든 조건은 1994년 Gencon 용선계약 서식과 MOKinkai 선하증권에 따른다고 정했다. 하지만 계약 내용 중 j항⁷⁾의 해석이 문제가 돼 소송으로 이어졌다.

5) 이 사건에서 선주는 체선료, 체박손해금, 항비, 하역비, 보관비 중 체박손해금, 하역비를 피담보채권으로 상법 제807조 제2항에 기한 유치권을 가지고 있었다고 인정받았다.

6) 항해용선계약상 체선료는 대법원 2005. 7. 28. 선고 2003다12083 판결, 1994. 11. 25. 선고 93도3274 판결, 대법원 1994. 6. 14. 선고 93다58547 판결 등에서 주요 쟁점 중 하나가 됐다.

7) 해당 용선계약에서 j항은 “하역항에 선하증권의 원본이 도착하지 않거나 화물준비/화물인수가 지연되어서 선박이 억류될 경우 용선자는 모든 실제적인 시간 손실에 대해 화주에게 억류요금을 지불해야 한다. 선석대기, 늘, 또는 용선자의 편의에 의해 야간작업 중단 때문에 발생한 시간손실은 억류로 인한 손해로 간

이 사건에서 선박은 2015. 8. 5. 05:40경 도하항에 도착했고, 원고는 양륙준비완료통지(NOR)를 했다. 하지만 선박은 선석 혼잡으로 부두에 접안 및 하역을 하지 못해 도하항 인근에서 대기하다가 2015. 8. 11. 15:55경 도하항에 정박해 2015. 8. 13. 00:00경 양륙을 완료했다. 이에 원고는 선석대기 5일에 대한 체박손해금을 선주에게 지급했고, 피고에게 같은 금액의 체박손해금 지급을 청구했다. 하지만 피고는 j항에서 언급한 체박손해금이 손해배상액의 예정이며, 선석대기에 관한 자신의 고의 및 과실이 없기 때문에 금전의 지급의무가 없다고 주장했다. 법원은 2016. 12. 15. 변론을 종결했으며 2017. 2. 9. 판결을 선고했다.

2) 판결

서울남부지방법원은 다음과 같이 판결했다.

첫째, 정박기간은 선박소유자가 화물의 선적, 양륙을 위하여 용선자에게 허용한 기간으로, 용선자는 별도의 비용부담 없이 선박기간 동안 선박을 사용할 수 있다. 다만, 정박기간을 초과하게 되면 용선자는 선박소유자에게 보상을 해야 하는데 그 보상액을 정해 놓은 것이 체선료 또는 체박손해금이다.⁸⁾ 즉 화물을 하역할 부두 혼잡으로 하역하지 못하게 된 것으로 용선계약에서 이러한 선석대기로 인한 정박기간 초과를 체박손해로 간주한 점, BT/BT 조항은 양륙준비완료통지를 유효하게 발송할 수 있는 조건이라기보다는 양륙이 선주의 책임과 비용으로 이루어지는 조건으로 해석하는 것이 용선계약의 문언과 Gencon 서식에 보다 부합하는 점, 원고도 썬▽랜스해운에 위 정박기간 초과 시간에 관해 용선계약에서 정한 요율에 따라 발생한 돈 전부를 체박손해금으로 지급하기도 한 점 등에 비추어 볼 때, 선박이 도하항에 도착한 후 양륙준비완료통지가 있었던 2015. 8. 5. 05:40경 이후인 당일 13:00경부터 실제 하역

주한다. 억류에 대한 체박손해금(damage for detention)은 하루에 미합중국통화 13,000달러 또는 시간비율에 따른 금액으로 청구된다.”라고 규정했다.

8) 본건 판결에서 체선료와 체박손해금에 관한 정의는 울산지방법원 2014. 9. 4. 선고 2012가합1883 판결과 동일하게 판시했다.

이 시작된 2015. 8. 11. 15:55경까지의 기간 중 일요일을 제외한 기간은, 용선자가 하역 대기를 하느라 지연된 시간으로서 체박손해금이 발생하는 기간이라고 보는 것이 타당하다. 용선자에게 귀책사유가 없었다거나 양륙작업 완료 전에 체박손해금이 정산되지 아니하였다 하여 달리 볼 것은 아니다.

둘째, 따라서 피고는 원고에게 용선계약에 기하여 그 정박시간 계산이 개시된 2015. 8. 5. 13:00경부터 하역완료시각인 2015. 8. 11. 19:35경까지 6.42708일에서 용선계약에 적용되는 Gencon 서식에서 허용된 양륙작업시간 중 1일을 제외한 5.427098일에 관해 용선계약에서 정한 요율인 일당 13,000달러로 계산한 체박손해금 70,552.04달러 및 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

3) 검토

이 사건에서 서울남부지방법원은 원고의 청구를 상기 인정 범위 내에서 이유 있어 인용하고, 피고는 원고에게 체박손해금 등을 지급할 것을 판결했다. 피고는 해당 용선계약 j항의 해석을 두고 선석대기로 인한 체박손해금의 법적 성질을 손해배상액의 예정이라고 주장했지만, 법원은 피고의 항변을 받아들이지 않고 이를 선주의 보수에 해당한다고 해석한 것이다. 이는 비록 하급심의 판결이지만 선석대기로 인한 체박손해금의 법적성질을 확인한 사안으로써 중요한 지위를 가진다.

손해배상액의 예정이란 채무불이행의 경우 채무자가 지급해야 할 손해배상의 금액을 당사자가 미리 계약으로 정해두는 것이다. 피고의 주장처럼 선석대기로 인한 체박손해금이 손해배상액의 예정에 해당한다면 용선자에게 선석대기를 야기한 고의 또는 과실이 있어야 하는데, 자신은 이에 관한 고의 또는 과실이 없으므로 원고에게 금전을 지급할 의무가 없다는 것이다. 하지만 선석대기로 인한 체박손해금이 선주의 보수에 해당한다면 용선자의 고의 또는 과실에 상관없이 선주에게 체박손해금 청구권이 발생할 가능성이 높다.

본건 판결에서 법원은 위 판결 내용을 근거

로 해 선석대기로 인한 체박손해금을 선주의 보수에 해당한다고 판단했다. 여기에는 용선계약에서 선석대기로 인한 체박손해금을 명시했던 점, 원고가 이 요율에 따라 선주에게 체박손해금을 지급했었다는 점이 중요하게 작용한 것으로 보인다. 앞선 판결에서 판시했듯 선주가 체선기간 중 입게 되는 선원료, 식비, 선박 이용을 방해받음으로 인해 상실한 이익 등의 손실을 전보하기 위한 것이라는 점에서 체박손해금은 체선료와 다를 바 없고, 상법에서 선적 또는 양륙 지연의 경우와 그 경우 선주에게 지급할 보수에 관한 규정 또한 체선료와 체박손해금을 한꺼번에 규정하고 있는 것으로 보이기 때문이다.

다만 용선계약에서 체박손해금에 관해 별도로 명시하지 않았거나 또는 명시했으나 체박손해금의 발생 상황의 아닌 경우에 용선자는 자신의 귀책사유를 주장하며 체박손해금의 법적 성질이 손해배상임을 주장할 여지는 있을 것이다.

3. 외국 사례와의 비교

항해용선계약의 주요한 조항 중 하나로서 체선료는 계약서에 명확하게 작성되고는 한다. 계약당사자들이 이를 누락한다고 하더라도 항해용선계약상 기타 모든 조건은 대개 Gencon 서식을 따르게 되는데, 이 서식에서도 정박기간이나 체선료 등에 관한 규정이 삽입돼 있다. 반면 체박손해금은 선주와 용선자가 계약마다 일일이 합의하는 경우가 많지 않고 이에 관한 Gencon 서식에서의 규정도 부재하기 때문에, 체박손해금이 발생하는 경우를 구분해 검토할 필요가 있다.

이러한 정박기간이 만료됐지만 체선료를 제공받을 수 없는 경우, 선적과 양륙 작업의 기간이 합의되지 않았는데 여기에 소요될 합리적인 기간이 만료된 경우, 체선료가 오직 합의된 기간에만 지급되고 이후 추가적인 지연이 발생한 경우 등에서 선주는 체박손해금을 청구할 수 있다. 이때 첫 두 경우는 선주가 입은 실질적인 손실이 법원에 의해 평가될 것이다. 세 번째의 경우 법원은 합의된 체선요율에 상응하는 액수의 보상금을 산정할 것이다(Girvin, 2011). 한편 앞서 살펴본 국내 판결에서는 하역항에

선하증권의 원본이 도착하지 않거나 화물준비 및 인수가 지연돼 선박이 억류될 경우, 그리고 선석대기 등의 상황 때문에 발생한 시간손실은 억류로 인한 손해로 간주해 용선자의 체박손해금 지급을 청구한 바 있었다. 추후 다른 성격의 체박손해금의 지급이 인정될 수도 있을 것이다.

Moorsom v. Bell 사건에서 항해용선계약은 선적과 양륙기간에 50일을 허용했고, 정박기간을 초과한 10일에 대해서는 일정 금액의 체선료를 부과하기로 했다. 하지만 선박은 65일간 지체됐다. 본건 판결에서는 선박이 약정된 체선기간보다 초과해 정박한다면 달리 반증이 없는 한 체선료 금액만큼의 액수가 보상금으로써 책정돼야 할 것이라며 체선료의 지급을 판시했다. 하지만 선주의 과도한 손실로 인해 보상돼야 하는 실제의 금액보다 보상금이 적다는 것이 선주에 의해, 혹은 선박 그 자체로 증빙이 가능하다면 체박손해금을 충분히 주장할 수 있다고 덧붙임으로써 약정된 초과비용이 아닌 실제의 손실에 대해 체박손해금의 지급 가능성을 열어두고 있다.

The Nordic Navigator 사건에서는 점결단과 원유 운송의 항해용선계약이 각각 있었는데, 화물을 양륙하던 중 원유 사이에서 소량의 점결단이 발견돼 3주의 정박기간이 지체됐다. 또한 항만 탱크의 공간이 불충분함으로 인해 작업이 중단됐고, 결국 선박은 일본의 여러 항만을 전전했다. 이에 선주는 총 30일간의 체선료 및 오와세항, 요코하마항으로 항해했던 운임을 용선자에게 각각 청구했다. 본건 판결에서는 선주가 화물을 적합하게 하역하기 위한 선박의 선창 청소작업에 상당한 주의를 하지 않았다고 판단해 체선료의 청구만 인정할 뿐 체박손해금 성격의 운임 지급은 받아들이지 않았다.

한편 The Boral Gas 사건은 합의된 체선료 금액이 합의되지 않은 손해배상액, 즉 체박손해금의 적절한 금액을 산정하는 데에 활용할 수 있지만, 이는 중재판정 혹은 법원의 판결을 통해 결정해야 할 사실의 문제라고 판시했다. 또한 The Timna 사건에서 용선자는 양륙항에서 하역작업의 지체가 있었지만, 선주와 용선자는 이러한 손실의 척도에 체선요율을 적용하는 것으로 사전에 합의했었다. 하지만 선박은

상당한 수익을 내는 동산으로서 이용된다는 점을 부인할 수 없고 선주는 합리적인 보상을 받을 자격이 있기 때문에, 체선요율은 선주가 입은 손실을 진정으로 나타내지는 못한다는 것이 밝혀질 여지는 있을 것이라고 판시했다. 따라서 법원은 체박손해금의 지급을 무조건 인정하지 않는다는 의미가 아니며, 청구자가 손해의 발생 사실을 적극적으로 주장·입증한다면 체박손해금의 지급 가능성을 열어두고 있는 것이다.

Nolisement (Owners) v. Bunge & Born 사건에서 선주와 용선자는 선적완료 후 검량정산을 위해 선박을 24시간 정박할 수 있도록 규정했지만, 용선자는 선적완료 후 3일간 선박을 정박했다. 사실 용선자는 정박기간이 19일 남은 상황에서 작업을 완료했지만, 이처럼 추가 정박을 했던 데에는 양하장소를 정하지 못하는 등 선하증권 발행까지의 시간이 필요했던 사정이 있었기 때문이었다. 이에 선주는 24시간을 차감한 2일에 대해 체박손해금을 청구했다. 물론 용선자는 정박기간을 남겼기 때문에 선주로부터 조출료를 청구할 수 있다는 판시내용이 추가됐다. 덧붙여 용선자가 하역작업을 완료하지 않았던 경우라면 정박기간 동안 자신의 사정과 상황에 맞는 작업을 할 수 있음이 인정되지만(Margaronis Navigation Agency, Ltd v. Henry W. Peabody & Co. of London, Ltd 사건), 하역작업을 완료한 이상 정박기간이 남아 있다고 하더라도 다른 용도로 사용해 선박을 정박시킬 수 없다고 판시한다.

이와 같이 외국 사례에서도 항해용선계약에서 용선자의 계약위반으로 인한 체박손해금의 지급을 주문한 선례는 많지 않다. 체박손해금에 관한 국내 판결 또한 앞서 검토한 2건에 불과하다. 이는 모두 하급심이며 추후 유사한 사건에서 상급심 법원에 의해 판결 내용이 반복될 가능성도 배제할 수 없다. 그러나 이는 법원이 체박손해금에 관해 상당히 자세한 판시를 한 예로써 참조할 가치가 있다. 이처럼 국내외에서 체박손해금을 언급한 사례나 지급례가 적은 것은 계약당사자가 계약을 체결하면서 대개 체선료에 더해 체박손해금까지 명시적으로 삽입하지 않기 때문이기도 하며 Gencon 서식에서 이에 관한 규정이 없기 때문일 수도 있다.

하지만 체선료와 체박손해금은 손해배상의 성격을 띠면서도 동시에 선주의 운임이자 보수로 봐야 하기 때문에, 계약당사자는 체박손해금에 관해서도 이를 명확히 인지하고 계약서에 삽입하는 것이 필요하다. 체박손해금은 실제적인 손실에 대한 보상이 돼야 하기 때문이다.

IV. 결론

정기선운송과 달리 부정기선 운송은 운송계약서를 작성한다. 부정기선의 운송계약서는 전통적인 표준계약서나 선복확약서를 활용하고 있으며, 용선계약서의 관습적인 조항에 따라 계약을 이행한다. 하지만 전통적인 조항에 의지한 기존의 용선계약서는 정박기간과 정박기간의 초과로 인한 손해배상에 관해 구체적이지 않다는 문제가 있다. 이들은 부정기선 운송에 관한 분쟁 중 가장 많은 부분을 차지한다. 특히 정박기간은 체선과 매우 밀접한 연관이 있으므로 선주와 용선자는 용선계약을 체결할 때 주의를 기울여야 한다. 즉 화물의 하역작업을 위해 선적항과 양륙항의 특성을 고려하고 용선계약서에서 체선에 관한 조항을 수정·보완해 계약서를 작성해야 한다.

본 연구에서는 실무적으로 체선료와 체박손해금을 구분할 필요성에 근간해 다양한 사례를 검토했다. 일반적으로 체선료는 용선자가 용선계약상 선박이 허용된 시간을 초과해 정박 시 초과정박일에 대해 선주에게 지급하는 금액이다. 이는 정박기간 초과에 대한 손해배상금의 일종으로써 용선계약서에 정해진 요율에 따라 지급된다. 또한 체박손해금은 정박기간이 만료했으나 체선료가 정해지지 않은 경우 또는 선적이나 양륙기간이 정해지지 않아 하역작업을 위한 기간이 초과되는 경우 또는 정해진 체선료 지급 일수를 초과하는 지연이 발생하는 경우 등에서 선주가 입은 피해에 대해 용선자에게 청구할 수 있는 미약정 손해배상금이라고 할 수 있다. 체선료의 인정범위를 어떻게 보느냐에 따라 체박손해금의 분류도 다르게 될 수 있는데, 우리나라 상법에서는 이에 관한 명시적인 규정이 없기 때문에 앞선 판결이 중요한

의의를 가진다.

한편 선박의 고속화와 대형화는 국제물품운송에서 해상운송이 주도적인 역할을 수행할 수 있는 원동력을 제공했는데, 그 결과 해상운송을 중심으로 하는 복합운송이 국제물품운송의 주류가 됐다. 향후 해상운송은 국제물품운송에서 차지하는 비중이 더욱 확대될 것이며 과학기술의 발전은 시너지 효과를 발생시켜 다양한 운송형태의 등장을 예견하고 있다. 이러한 환경의 변화는 편리성을 극대화시키고 국제운송의 공급망에도 영향을 미칠 것이다. 하지만 이에 따른 선주와 화주, 선주와 용선자 간의 대립과 갈등 문제도 빈번히 발생될 것이다. 전통적으로 부정기선은 표준용선계약을 기반으로 계약을 체결하는 관행이 현재까지 계승되고 있다. 하지만 시대적 변화와는 달리 전통적인 양식을 그대로 사용하고 있기 때문에 비용 문제와 관련해 계약서에서 구체적으로 명시돼 있지 않다면 분쟁이 발생하게 된다. 특히 정박기간은 항만에서 발생하는 비용과 직접적으로 연결되는 계약조항이라 할 수 있다.

부두와 항만의 구조와 관습이 다양하고 화물의 종류에 따라 하역에 사용되는 장비와 야적장이나 작업장도 달라진다. 허브항이나 중계항은 물동량이나 환적량도 상당하다. 계약당사자는 이러한 항만이나 화물의 특성을 고려해 계약체결 시 정박기간이나 체선료 등에 관한 내용을 계약조항에 충분히 반영해야 한다. 하지만 실무적으로는 전통적인 용선계약을 사용하며 이러한 부분에 관한 고려 없이 계약이 체결되고 체박손해금에 관한 문제도 발생하고 있다. 체박손해금은 체선료와 달리 일반적으로 용선계약서에 별도 조항으로 규정돼 있지 않기 때문에 분쟁의 소지가 많다. 따라서 선주의 입장에서는 이와 같은 정박기간의 손실을 방어하기 위해서는 계약 체결 시 체박손해금에 관한 명시적인 문언조항을 삽입해 손실방지에 노력해야 한다. 또한 정박기간에 관한 문제를 포함해 국제운송환경의 변화를 수용할 수 있도록 표준용선계약서의 계약조항 보안을 위한 국제적인 노력과 협력이 이뤄져야 할 것이다.

References

- Choi, Myung-Kook (2016), "A Study on the Laytime and Demurrage Clauses (LD Clauses) in Contracts for the International Sale of Goods", *The International Commerce & Law Review*, 69, 85-105.
- Choi, Myung-Kook (2014), "A Study on the Demurrage Liabilities in the International Sale Contracts on Shipment Terms", *The International Commerce & Law Review*, 62, 113-132.
- Han, Nak-Hyun (2008), "A Study on Effect for Commencement of Laytime before Laycan Day under Voyage Charter", *Maritime Law Review*, 20(1), 111-149.
- Han, Nak-Hyun and Jae-Sung Lee (2012), "A Study on the Judgement Criterion of Arrived Ship under Voyage Charterparty", *Journal of Korea Port Economic Association*, 28(3), 167-192.
- Hwang, Hwa-Jong (2018), "A study on calculation of despatch & demurrage fee imported bituminous coal", *The Journal of Korea Research Society for Customs*, 19(1), 127-144.
- Kim, Jae-Myeong (2009), "A Study on the Exception Clause of Time on Demurrage under Voyage Charter with Asbatankvoy Form", *Korea International Commerce Review*, 24(4), 165-183.
- Kim, Myung-Jae (2013), "A Study on the Legal Party and its Extent of the Demurrage", *Journal of Korean Navigation and Port Research*, 37(6), 689-697.

- Kim, Myung-Jae (2013), "A Legal Meanings & Its Effects of the Fixed Laytime under English Laws", *Journal of Korea Port Economic Association*, 29(4), 27-53.
- Kim, Myung-Jae (2012), "A Study on the Charterer's Duty & Right in Applying Laytimes of the Voyage Charterparty", *Journal of Korea Port Economic Association*, 28(1), 83-104.
- Kim, Jong-Seok (2012), "A Study on the Legal Character and Calculation Standard of Demurrage", *The Journal of Maritime Business*, 21, 45-64.
- Lee, Won-Jeong (2014), "A Recent Case Study on Laytime Disputes under Contracts for International Sale of Goods", *Korea International Commerce Review*, 29(3), 31-49.
- Park, Kil-Sang and Jung-Ho Yang (2006), "Requirements for the Commencement of Laytime in the Voyage Charterparty", *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 28(1), 277-293.
- Woo, Seong-Koo and Nak-Hyun Han (2007), "A Case Study on Demurrage and Deadfreight under Voyage Charter", *Korea International Commerce Review*, 22(4), 69-86.
- Yeom, Jeong-Ho (2010), "A Study on the Cancelling Clause in the Charter Party under English Law", *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 32(1), 139-189.
- Baughen, Simon (2013), *Summerskill on Laytime*, 5th edition, London: Sweet & Maxwell.
- Cooke, J. et al. (2014), *Voyage Charters*, 4th edition, London: Informa Law from Routledge.
- Girvin, Stephen (2011), *Carriage of Goods by Sea*, 2nd edition, London: Oxford University Press.
- Schofield, John (2016), *Laytime and Demurrage*, 7th edition, London: Informa Law from Routledge.
- Tiberg, Hugo et al. (2013), *The Law of Demurrage*, 5th edition, London: Sweet & Maxwell.
- Chandris v. Isbrandtsen-Moller Co. Inc. case (1951), 1 KB 240, 249.
- Margaronis Navigation Agency, Ltd v. Henry W. Peabody & Co. of London, Ltd case (1965), 2 QB 430 (CA).
- Moorsom v. Bell case (1811), 2 Camp 616; 170 ER 1270.
- Nolisement (Owners) v. Bunge & Born case (1917), 1 KB 160 (CA).
- The Boral Gas case (1988), 1 Lloyd's Rep. 342.
- The Forum Craftsman case (1991), 1 Lloyd's Rep 81, 87.
- The Nordic Navigator case (1984), 2 Lloyd's Rep 182.
- The Timna case (1971), 2 Lloyd's Rep. 91 CA.