

4. 정박기간과 체선료의 산정기준에 관한 연구

해사법학과 김형수
지도교수 황석갑

오늘날 선박의 항해속도는 점점 빨라져 항해시간은 더욱 단축되고 있으나, 전 세계 해운물동량의 증가로 인해 선박의 폭주와 항구의 시설미비 등으로 하역에는 상대적으로 많은 시간이 소요되며, 여기에 날씨, 노동쟁의 등에 의해서 하역작업은 더욱 지체되게 되는 바, 이러한 요인들은 정박기간과 체선료에 관련한 해상운송인과 용선자 등의 이해관계를 더욱 첨예하게 대립하게 하고 있다. 본 연구에서는 먼저 정박기간과 체선료에 관한 용어해석을 「The Charterparty Laytime Definition s 1980 ; 이하 「1980년 정의안」이라 함)」을 중심으로 파악하였다.

「1980년 정의안」에서는 정박기간을 “합의된 운임이외에 추가지급 없이 해상운송인이 선박을 선적/양륙에 이용하게 하고 또한 계속 이용할 수 있게 하는 동안의 당사자 사이에 합의된 기간”이라고 정의하고 있다. 이처럼 정박기간은 그 기간에 따라 체선료 또는 조출료를 산정하는 기준이 된다. 따라서 정박기간이 언제부터 개시되는가 하는 것은 정박기간의 기산시점 문제로, 정박기간이 개시하기 위해서는 먼저 각 용선계약의 종류에 따라 선박이 착선이 되어야 한다. 특히, 항용선계약에서는 항의 어느 범위에 도달하여야 착선이 되는가 하는 점에 분쟁이 일어나게 된다. 선박이 항구의 상사적 구역에 도달하여야 착선이 된다고 판시한 Leonis호 사건 이후, 그 범위를 좀더 확대하여 실무에 맞게 변경한 것이 Johanna Oldendorff호 사건으로 선박이 용선자의 즉시 그리고 유효하게 자유사용할 수 있는 항내에 있어야 한다고 판시하였다. 그러나 본 판례 역시 착선이 되기 위해서는 선박이 항내 도달이라는 원칙을 지키고 있어, 현재의 해운현실을 제대로 반영하지 못한 비판을 받고 있다. 그러므로 계약당사자는 정박기간의 개시요건 중 착선에 대한 정확한 이해가 있어야 할 것이며, 착선에 관한 법은 ‘항내’라는 제한을 고집할 필요없이 항이 폭주하거나 기타 해상운송인의 통제할 수 없는 사유가 있는 경우에는 ‘용선자의 즉각적이고 유효한 처분에 따를 수 있는 항 또는 그 부근’이라는 기준으로 발전되어야 할 것이다.

선박이 착선이 된 후에는 약정된 운송물을 선적 또는 양륙하기 위하여 법적·물리적으로 준비완료 되어야 한다. 다만 준비의 정도는 상사적 관점에서 용선자의 적·양하 준비의 정도와 상관관계를 고려하여 판단하여야 할 것이다. 선박이 착선이 된 후 준비완료통지를 하고 일정한 유예기간이 인정되는 경우에는 이 유예기간이 종료하는 시점부터 정박기간은 개시된다. 그러나 선석용선계약의 경우 목적항에 도달하였으나 항내 체선등으로 인해 선석에 접안하지 못한 때에는 착선으로 인정받지 못하고 이에 따라 정박기간이 개시가 되지 않는다. 해상운송인은 이러한 불이익을 피하고자 계약체결시 삽입되는 대표적인 약관이 “Whether in berth or not” 약관과 “Time lost in waiting for berth” 약관 등이 있다.

정박기간이 개시되면 원칙적으로 중단없이 계속 진행된다. 그러나 불가항력에 의하거나 용선계약의 특약 또는 하역항의 관습 및 해상운송인의 과실에 의해 중단이 되기도 한다. 이 중 특히 문제가 되는 것은 불가항력에 의한 중단이다. 불가항력에 의한 하역중단일을 정박기간에서 제외하는 것이 일반적이지만, 영미에서는 계약조항의 엄격해석의 원칙에 따라, 용선계약서에 제외조항을 삽입하지 않았다면 제외일을 인정하지 않는다. 따라서 용선자는 계약체결시 필요한

사항을 명확히 계약서에 삽입하여야 분쟁을 예방할 수 있을 것이다.

정박기간을 작업일(working days)로 약정한 경우, 「1980년 정의안」에 따르면 용선계약서에 의해 명시적으로 제외되지 않는 한 일요일도 작업일에 포함되므로, 해석상의 분쟁을 피하기 위해 “Working days, Sundays and holidays excepted”라는 문구를 사용할 수 있으며, 이러한 작업일에 제외된 날에 하역을 할 경우 이것을 하역일수에 더하기 위하여 “Unless used”를 또는 제외일에 하역을 하더라도 절대로 산입하지 않기 위해서 “Even used”를 추가로 부기할 수 있다. 반면 정박기간을 작업가능 날씨일(weather working day)로 약정한 경우에는, 날씨의 용어에 대한 해석상 문제가 발생한다. 그러나 악천후로 인한 정박기간의 중단 여부는 그 항의 사정과 운송물의 종류에 따라 달라지므로, 개개 선박의 상황에 따라 상사적 관점에서 객관적으로 작업가능한 날씨인가를 판단해야 할 것이다.

정박기간을 전혀 확정하지 않거나 계산불능인 경우, 정박기간은 무제한적인 것은 아니고 해상운송인의 협력하에서 하역작업을 가능한 한 상당한 기간내에 실시되도록 하여야 한다. 이 상당한 기간의 판단기준은 그 당시의 현존하는 모든 사정과 관습적으로 사용된 방법에 따라 결정하여야 한다.

이와 같이 정박기간의 산정은 당해 항구의 관습에 많은 영향을 받으므로, 계약체결전에 당해 항구의 사정을 반드시 고려해야 할 것이며, 정박기간을 정하는 데 있어서 날이나 시간에 대한 불산입의 조건이 부가될 경우, 정박기간의 산정에 논란이 많으므로 그 의미를 분명하게 해 두어야 할 것이다.

체선기간은 그 성질상 허용정박기간의 종료와 동시에 개시된다. 그러나 우리 상법에서는 체선기간의 개시에 관한 규정과 결정방법 및 산정방법에 관한 규정을 두고 있지 않다. 일반적으로 개시에는 해상운송인이 용선자나 수하인에게 정박기간 종료의 통지나 선적 및 양륙해야만 한다는 취지의 최고, 기타의 어떠한 절차를 요하지도 않는다. 그러나 체선기간의 설정목적으로 볼 때, 정박기간이 끝난 뒤 해상운송인(선장)이 곧바로 발항할 의사가 없음을 표시함과 동시에 용선자(수하인)를 보호한다는 취지에서 주의를 환기할 필요가 있다고 본다.

체선료의 산정에 있어서 체선료를 미리 약정해 둔 경우에는 산정에 곤란한 문제는 생기지 않으나, 체선료율에 관하여 아무런 약정도 없는 경우 이를 어떻게 정할 것인가가 문제이다. 우리 상법은 단지 상당한 보수라고만 규정하고 있어 결국 상당성이라는 법해석의 문제로서 모든 사정 즉 선원의 급료와 식비, 본선의 연료비와 항비, 본선의 운항상실비, 본선의 종류와 크기 등을 종합하여 합리적인 금액으로 결정하여야 할 것이다.

끝으로 우리나라 상법의 정박기간과 체선료에 관련된 규정을 보면, 제782조와 제798조에서는 선적 및 양륙의 준비완료통지와 그 기간에 대해서 그리고 해상운송인의 보수청구권에 대하여 규정하고, 제800조에서는 수하인의 정박료(체선료) 지급의무와 체선료 채권에 관하여 선장에게 유치권을 부여하고, 제804조에서는 해상운송인에게 실질적인 우선변제권을 보상하기 위하여 운송물 경매권을 인정하고 있으며, 제803조에서는 선장의 운송물에 대한 공탁권을 인정하고 있다. 그밖에 상법은 제784조에서 용선자의 발항청구권과 선장의 발항권에 대해서 규정하고 있으며, 제796조에서는 용선자가 선적기간내에 운송물의 선적을 하지 아니한 때에는 계약을 해지 또는 해제한 것으로 본다고 규정하고 있다.

이와 같은 상법의 규정은 국내 당사자간에서 국내법을 적용하기로 한 정박기간과 체선료에 관한 사건에 대해, 충분히 규율할 수 없을 만큼 너무나 미비하다. 특히 계약내용의 정확한 이해의 부족으로 빈번히 발생하는 정박기간과 체선기간의 산정문제에 대해서는 보다 상세한 규정을 두어야 할 것이며, 또한 이에 대한 합리적인 분석 및 연구도 뒷받침 되어야 할 것이다.