

영국법상 선하증권에 편입된 용선계약의 특징*

이원정**

A Specification of Charterparty Incorporated in a Bill of Lading under English Law

Won-Jeong Lee

목 차

- | | |
|--------------------|----------------|
| I. 서론 | IV. 해석원칙과 우선순위 |
| II. 용선계약 조건의 편입 요건 | V. 결론 |
| III. 판례의 분석 | |
-

Key Words: Charterparty, Bill of Lading, Incorporation Clause

Abstract

In order to establish whether any charterparty terms are incorporated into the bill of lading, the first necessity is to specify the charterparty alluded to the incorporation clause in the bill of lading. However, this becomes a potential problem where the date of a charterparty is not inserted on the face of the bill of lading in case a vessel is in operation under a number of charterparties. Over many years this issue has frequently been raised before the English courts, but it is still causing problems.

The purpose of this study is to examine the several English authorities which dealt with the issue relating to the specification of charterparty incorporated into the bill of lading and to present some interpretation rules and the order of priority.

As a result, the comparative analysis of English authorities shows that they failed to give clear guidance on this issue. This article therefore suggests four interpretation rules such as the precedence of a B/L's face, the rule of appositeness, surrounding circumstances, the contra proferentem rule and shows that the precedence of a B/L's face is most applicable for all parties.

▷ 논문접수: 2009.01.26 ▷ 심사완료: 2009.03.12 ▷ 게재확정: 2009.03.13

* 이 논문은 덕성여자대학교 2008년도 교내연구비 지원에 의하여 연구되었음

** 덕성여자대학교 경상학부 국제통상학전공 전임강사, wjaylee@duksung.ac.kr, 02)901-8560

I. 서론

선주와 용선자 간에 항해용선계약이 체결되고, 지정 선박에 화물이 선적되면 용선계약부 선하증권(Charter Party Bill of Lading)이 발행된다. 용선계약부 선하증권이라 함은 용선계약의 전부 또는 일부가 선하증권에 편입된다는 소위, "편입조항(incorporation clause)"을 포함하고 있는 선하증권을 말한다.¹⁾ 즉 선주는 선하증권 소지자와의 관계에서 용선계약 이상으로 책임을 지지 않기 위하여 편입조항을 기재하는 것이다.²⁾

용선계약의 특정 조건이 선하증권에 유효하게 편입되기 위해서는 다음 네 가지 요건이 충족되어야 한다. 첫째, 편입된 용선계약이 선하증권 문면에 표시되어야 한다. 둘째, 편입조항은 포괄적으로 서술되어야 한다. 셋째, 편입된 용선계약 조건은 선하증권에도 적용될 수 있도록 적절히 기술되어야 한다. 넷째, 편입된 용선계약의 조건은 선하증권의 명시적 조건과 조화를 이루어야 한다.

위 요건들 중에서 선하증권에 편입된 용선계약의 일반적인 표시방법은 선하증권 전면에서 용선계약 체결일자를 기재하는 것이다.³⁾ 즉 해상운송실무상 용선계약부 선하증권의 표준서식으로 널리 활용되고 있는 CONGENBILL(2007) 이면 제1조에서 "전면에 기재된 용선계약상 준거법조항, 중재조항, 분쟁해결조항을 포함하여 모든 조건과 면책사유가 선하증권에 편입된다"⁴⁾라고 규정되어 있고, 다시 전면에서 "운임은일자 용선계약에 따라 지급된다"⁵⁾라고 명시되어 있는 바, 이 공란에 기재된 일자에 체결된 용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 인정된다.

그런데 영국법원은 편입된 용선계약이 선하증권에 표시되어 있지 않은 모호한 편입조항이 규정된 경우라도 편입조항의 효력을 배제하지 않음으로 해서 "용선계약의 특정"이 문제된다. 예를 들어, 선주 A와 정기용선계약을 체결하여 일정기간 선복을 확보한 B가 C와 항해용선계약을 체결하였고, C는 다시 D와 재항해용선계약을 체결하여, D에게 용선계약 체결일자가 누락된 용선계약부 선하증권이 발행된 경우, 선하증권에 편입된 용선계약이 A와 B간 정기용선계약인지, B와 C간 항해용선계약인지, 아니면 C와 D간 재항해용선계약인지 명확하지 않다. 특히, 화물손해가 발생하여 선하증권 소지인 E가 계약운송인을 A로 확

1) Norman J. Lopez, *Bes's Chartering and Shipping Terms*, 11th edition, Barker & Howard Ltd., 1992, p.274. ; Peter Brodie, *Dictionary of Shipping Terms*, 14th edition, LLP, 2003, p.59.

2) Paul Todd, *Contract for the Carriage of Goods by Sea*, BSP Professional Books, 1988, pp.17-18. ; 이원정·방희석, "항해용선계약상 F.I.O.조건 판결사례연구", 『국제상학』, 제22권, 제1호, 2007, p.53.

3) John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 4th edition, Pearson Education Limited, 2001, pp.234-238.

4) "All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated."

5) "Freight payable as per CHARTER PARTY dated : _____"

정하여 손해배상을 청구할 때, 위 세 가지 용선계약이 상이한 분쟁해결조항을 규정하고 있는 경우, 용선계약의 특징에 관한 분쟁소지는 더욱 커질 수밖에 없다.

통상 항해용선계약은 영국법을 준거법으로 하며, 영국법원에 재판관할권을 위임하는 것이 실무관행이다. 따라서 선하증권에 편입된 용선계약의 특징 문제는 이론적·실무적 측면에서 상당히 중요한 분야임에도 불구하고, 이에 대한 국내 연구는 활발하지 않은 실정이다. 용선계약부 선하증권에 관한 선행연구에는 서영화(1992)⁶⁾, 유여동·정영석(2004)⁷⁾, 한낙현(2006)⁸⁾, 정해덕(2006)⁹⁾ 등이 있다. 그런데 이 논문들은 용선계약이 선하증권에 편입되기 위한 요건에 관한 것으로서, 선하증권에 편입된 용선계약의 특징에 관한 본 논문과 차이가 있다.

따라서 본 논문의 목적은 다수의 용선계약이 관여된 용선계약부 선하증권에 용선계약 체결일자가 기재되지 않아서 선하증권에 편입된 용선계약의 특징이 쟁점으로 되었던 영국의 주요 판례들을 비교·분석하고, 이 문제에 적용될 수 있는 해석원칙과 우선순위를 제시하는데 있다.

II. 용선계약 조건의 편입 요건

1. 용선계약의 표시

우리나라 대법원은 용선계약 조건이 선하증권에 편입되기 위해서는 선하증권상 편입조항에 용선계약의 일자가 기재되어 해당 용선계약이 표시되어야 한다고 판시하고 있고,¹⁰⁾ 미국법원도 선하증권에 편입되는 용선계약이 표시되지 않은 경우 편입조항을 무효로 간주한다.¹¹⁾ 따라서 선하증권에 용선계약상 특정 조건이 유효하게 편입되기 위해서는 우선적으로 선하증권 문면에 용선계약 체결일자가 기재되어 편입되는 용선계약이 명확히 표시되어 있어야 한다.

그러나 영국법원은 편입조항이 선하증권에 기재된 경우, 용선계약 체결일자가 누락되었다고 하더라도 당사자에게 용선계약의 편입을 부인하려는 의사가 있었다고 추정되지 않는다고 보아 편입조항을 무효로 간주하지 않는다.¹²⁾ 이러한 완화된 입장에 있어서는 물론

6) 서영화, “용선계약의 선하증권에의 편입”, 『한국해법학회지』, 제14권, 제1호, 1992, pp.353-368.
 7) 유여동·정영석, “A Study on Incorporation of Terms of Charter Party into B/L”, 『해사법연구』, 제16권 제1호, 2004, pp.275-294.
 8) 한낙현, “용선계약 선하증권상의 중재조항의 효력에 관한 연구”, 『국제상학』, 제21권, 제4호, 2006, pp.43-64.
 9) 정해덕, “해사중재에 관한 몇 가지 법률문제 고찰”, 『중재』, 제320호, pp.36-42.
 10) 대법원 2003. 1. 10. 선고 2000다70064 판결.
 11) USA v. Cia Naviera Continental S.A. [1962] AMC 2403; Southwestern Sugar & Molasses Co. v. Eliza Jane Nicholson [1955] AMC.746.
 12) Pacific Molasses Co. and United Molasses Trading Co. Ltd. v. Entre Rios Compania Naviera

송에 다수의 용선계약이 관여된 경우에 어느 용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 판단해야 하는가라는 용선계약의 특징이 문제로 남게 된다.

2. 편입조항의 포괄성

편입조항은 용선계약 조건이 선하증권에 편입되도록 충분히 포괄적이어야 한다. 예를 들어, "용선계약의 모든 조건 및 면책(all the terms, condition and exception of the C/P)"이 편입된다는 일반적 편입문구(general words of incorporation)는 편입 범위가 무한한 것으로 보일 수 있으나, 이 문구는 단지 선하증권계약과 직접 관련된 물품의 선적, 운반, 양륙 또는 운임의 지급에 관한 용선계약상 조건들만이 편입된다.¹³⁾ 따라서 선하증권 계약에 직접적으로 관련이 없는 부수조건은 편입조항에서 명시적으로 언급된 경우에만 선하증권에 편입된 것으로 인정된다.¹⁴⁾

한편 무엇이 부수조건인가가 문제되는데, 용선계약상 중재조항과 재판관할권조항이 여기에 해당된다는 것이 판례로 확립되어 있다.¹⁵⁾ 즉 *Welex A.G. v. Rosa Maritime Ltd.* 사건¹⁶⁾에서 "All the terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party including the Law & Arbitration Clause"라는 편입조항은 용선계약상 중재조항을 편입한다고 판시하였고, *Siboti K/S v. BP France S.A.* 사건¹⁷⁾에서 "all terms whatsoever of charterparty"이라는 편입조항은 용선계약상 재판관할권조항을 편입하지 않는다고 판결한 바 있다.

3. 용선계약 조건의 기술성

S.A. (The San Nicholas) [1976] 1 Lloyd's Rep.8. ; Bangladesh Chemical Industries v. Tex-Dilan Shipping Co. (The S.L.S. Everest) [1981] 2 Lloyd's Rep.389. ; Orinoco Navigation Ltd v. Ecotrade S. A. (The Ikariada) [1999] 2 Lloyd's Rep.365. ; The Epsilon Rosa [2002] 2 Lloyd's Rep.81. ; 특히, The San Nicholas 사건에서 Lloyd J.판사는 선하증권에 편입된 용선계약 체결일자가 기재되지 않았다는 이유로 운송계약 자체(whole contract of carriage)가 무효로 된다는 *Smidt v. Tiden* (1874) L.R. 9 Q.B. 446 사건 판결에 기초한 당사자의 주장을 기각한 바 있다. ; 홍콩법원은 *The Yaoki* [2006] HKCFI 411. 사건에서 선하증권에 용선계약이 특정되어 있지 않다고 하더라도 편입조항을 인정하고 있어 영국법원의 태도를 취하고 있다.

13) *Thomas v. Portsea* [1912] A.C. 1 (H.L.) ; *The Merak* [1965] P.233 (C.A.) : Alan Abraham Mocatta et al., *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 19th edition, Sweet & Maxwell, 1994, pp.63-65.

14) *The Annefield* [1971] P. 168(C.A.) ; *The Merak* [1965] P.233 (C.A.)

15) *Clyde & Co., Examining Bills of Lading and Key Shipping Documents*, 2000, pp.6-7. ; Stig Gregersen, "GENCON 1976/1994," BIMCO Seminar Shipping in the new Millennium at Istanbul, 2001, pp.25-26. ; Simone Schnitzer, *Understanding International Trade Law*, Law Matter Publishing, 2006, p.104.

16) [2002] 2 Lloyd's Rep. 701.

17) [2003] 2 Lloyd's Rep. 364.

편입조항이 포괄성 요건을 충족하여 용선계약상 특정 조건이 선하증권에 편입된 것으로 추정되었다고 하더라도, 편입된 용선계약 조건은 선하증권의 문맥(in the context of the bill of lading)과 의미가 통하도록 적절히 기술되어야 한다. 따라서 편입된 용선계약 조건의 문언(language)이 인위적인 조정(manipulation)에 의해서만 편입될 수 있는정 경우, 그러한 용선계약 조건은 선하증권에 편입될 수 없다. 그 예로, Hamilton v. Mackie사건¹⁸⁾에서 "all disputes arising under this charterparty shall be referred to arbitration"이라는 용선계약의 중재조항은 선하증권에서 발생한 분쟁에는 적용되지 않는다고 판결한 바 있다.¹⁹⁾ 또한 Miramar사건²⁰⁾에서 선주는 용선자의 파산으로 선적항에서 발생한 체선료를 회수할 수 없게 되자 편입조항에 따라 선하증권소지자에게 체선료의 지급을 청구하였는데, 최고법원은 용선계약상 체선료약관에서 "용선자는 체선료를 지급한다(charterer shall pay demurrage)"라고 규정하고 있으므로 동 약관은 선하증권소지자에게는 적용되지 않는다고 판시하였다.

그러나 용선계약 조건의 기술성은 엄격한 요건이 아니라는 점에 유의해야 한다. 즉 편입된 용선계약 조건이 물품의 선적, 운반, 인도와 관련된 것인 경우, 용선계약 조건의 문구를 선하증권의 문맥상 의미가 통하도록 어느 정도의 수정이 허용된다.²¹⁾ 그리고 이러한 문구의 수정은 기계적(mechanically)이지 않고, 지능적(intelligently)으로 행해져야 한다.²²⁾ 반면, 물품의 선적, 운반, 인도와 관련이 없는 용선계약상 중재조항의 문구 수정은 계약당사자의 편입의사가 명백한 경우에만 예외적으로 허용된다.²³⁾

4. 용선계약 조건의 조화성

편입조항에 의하여 편입된 용선계약 조건은 선하증권의 명시적 규정과 상충되지 않고 조화를 이루어야 한다. 예를 들어, Gardner v. Trechmann사건²⁴⁾에서 용선계약상 운임규정이 선하증권상 운임규정과 일치하지 않은 경우, 용선계약상 운임규정은 편입될 수 없고, 선하증권상 명시적 규정을 변경할 수도 없다고 판시하였다. 따라서 편입된 용선계약의 조건이 선하증권의 조건과 모순되는 경우, 선의의 선하증권 소지자 보호를 위해 후자가 우선 적용된다.²⁵⁾

18) [1889] 5 TLR 677. 이와 동일한 취지의 판결은 다음을 참조. The Phonizien [1966] 1 Lloyd's Rep. 150. ; The Nai Matteini [1988] 1 Lloyd's Rep. 452.

19) The Merak [1964] 2 Lloyd's Rep. 527.

20) [1984] The Miramar 2 Lloyd's Rep.129.

21) The Merak [1965] P.233 (C.A.) ; The Annefield [1971] P. 168 (C.A.)

22) The Annefield [1971] P. 168(C.A.)

23) The Miramar [1984] 2 Lloyd's Rep. 129. ; The Nerano [1996] 1 Lloyd's Rep.1.

24) [1884] 15 Q.B.D. 154.

25) Sabah Flour and Feedmills Sdn Bhd v. Comfez Ltd. [1988] 2 Lloyd's Rep. 18.

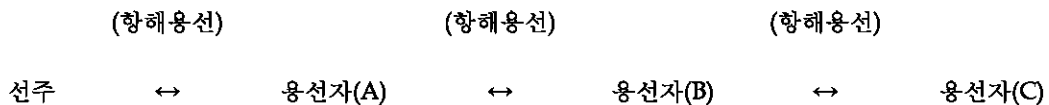
III. 판례의 분석

1. 원용선계약(Head Charter)이 인정된 사례

1) The San Nicholas 사건²⁶⁾

라이베리아 국적 San Nicholas호의 선주는 1972년 2월 4일자에 용선자(A)와 브라질에서 미국간 당밀을 운송하기로 하는 항해용선계약을 체결하였다. 항해용선계약서 제13조는 영국법 준거조항을, 제18조는 런던중재조항을 각각 규정하고 있었다. 동일 날짜에 용선자(A)는 용선자(B)와 원용선계약과 동일한 조건으로 항해용선계약을 체결하였고, 다시 동일 날짜에 용선자(B)는 용선자(C)와 동일 항해에 대하여 항해용선계약을 체결하였다. 용선자(B)와 용선자(C)가 체결한 항해용선계약서 제19조는 선박국적법 준거조항 즉, 라이베리아법을 준거법으로 규정하고 있었다(<그림 1>참조).

<그림 1> The San Nicholas 사건 용선계약 구조



1972년 2월 21일자에 화물이 선적되었고, 선장이 서명한 선하증권에 "본 화물은 운임들과 지급 조건을 제외하고 용선계약의 모든 조건에 따라 운송되며, 용선계약 조건은 본 화물에 대한 이해당사자의 권리를 지배한다."라는 편입조항이 규정되었으나, 용선계약 체결일자는 누락되었다.

1972년 5월 6일자에 본선은 양륙항으로 항해 중 침몰하여 화물이 멸실되었다. 용선자(B)와 용선자(C)는 원용선계약이 선하증권에 편입되었으므로 영국법 준거조항에 따라 영국법원에서 선주를 상대로 소송을 제기하였다. 선주는 선하증권에 용선계약 체결일자가 표시되어 있지 않으므로 편입조항은 무효이고, 원용선계약에 의해 영국법이 준거법이라는 원고의 주장은 기각되어야 한다고 항변하였다.

26) Pacific Molasses Co. and United Molasses Trading Co. Ltd. v Entre Rios Compania Naviera S.A.(The San Nicholas) [1976] 1 Lloyd's Rep.8.

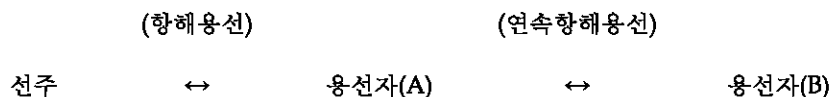
제1심법원과 제2심법원 모두 원용선계약이 선하증권에 편입되었다고 하면서 원고의 주장을 인정하였다. 즉 법원은 "선하증권에 편입된 용선계약이 표시되지 않은 이유는 선장이 선적항에서 선하증권을 발행할 당시 용선계약 체결일자와 용선계약 당사자를 알 수 없었기 때문이므로 편입조항이 무효로 되지 않는다. 또한 *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*에 따르면,²⁷⁾ 편입조항이 언급하는 용선계약은 원용선계약이며, 그 이유는 선하증권의 서명자가 선주이기 때문이다. 따라서 선주가 체결한 원용선계약이 선하증권에 편입되었다."라고 판시하였다.

그러나 이 사건에서 법원은 "*Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*"의 문언을 단순히 인용하면서, 선하증권의 서명자가 선장인 경우에 선주가 운송인이 되므로 선주가 당사자인 원용선계약이 편입된다고 판시한 점에서 용선계약의 특징에 관한 세밀한 논리전개가 부족했다고 평가할 수 있다.

2) The Sevonia Team 사건²⁸⁾

Sevonia Team호의 선주는 1976년 6월 17일자에 용선자(A)와 페르시아안절프에서 미국 동안간 원유를 운송하기로 하는 항해용선계약을 체결하였다. 한편 위 항해용선계약이 체결하기 전인 1974년 9월 23일자에 용선자(A)는 용선자(B)와 연속항해용선계약(*consecutive voyage charter*)을 체결하였고, 이 계약서에는 용선자(B)의 포괄용선계약서에 따른다는 규정이 있었다. 즉 용선자(A)는 용선자(B)와 체결한 연속항해용선계약을 이행하기 위하여 선주와 항해용선계약을 체결한 것이다(<그림 2>참조).

<그림 2> The Sevonia Team 사건 용선계약 구조



27) Alan Abraham Mocatta et al., *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 18th edition, Sweet and Maxwell, 1974, p.63.

28) *K/S A/S Seateam & Co. v Iran National Oil Co. and Others (The Sevonia Team)* [1983] 2 Lloyd's Rep. 640.

1976년 6월 21일자에 본선은 89,936톤의 원유를 선적하였고, 선장이 서명한 선하증권에는 목적지에서 운임이 지급된다는 문언과 편입조항이 포함되어 있었으나, 용선계약 체결 일자가 누락되었다. 1976년 7월 26일자에 본선은 미국 메인(Maine)에 도착하여, 동년 8월 13일자에 양륙작업을 종료하였다. 선주는 용선계약에 따라 후급운임 USD684,091를 용선자(A)에게 청구하였으나, 그 일부인 USD333,410만 지급되자 수하인에게 잔여운임을 청구하는 소송을 제기하였다. 그러나 수하인은 선하증권에 편입된 용선계약이 표시되지 않았기 때문에 원용선계약과 재용선계약 모두 선하증권에 편입되지 않았고, 자신은 계약당사자가 아닌 선주에게 잔여운임을 지급할 책임이 없다고 항변하자, 결국 선주는 영국법원에 소송을 제기하였다.

법원은 The San Nicholas 사건²⁹⁾의 판결을 인용하면서, "선하증권의 편입조항이 언급하는 용선계약은 원용선계약을 의미한다는 것이 기본 원칙(normal rule)이다. 또한 이 사건에서 선주와 용선자(A) 간에 체결된 원용선계약은 항해용선계약이므로 선하증권에 편입되기에 전체적으로 적절(wholly apposite)한 반면, 용선자(A)와 용선자(B) 간에 체결된 연속항해용선계약은 포괄적 규정이므로 선하증권에 편입되기에 적절하지 않다. 따라서 수하인은 선하증권에 편입된 원용선계약상 상대방인 선주에게 잔여운임을 지급해야 할 책임이 있다."고 판결하였다.

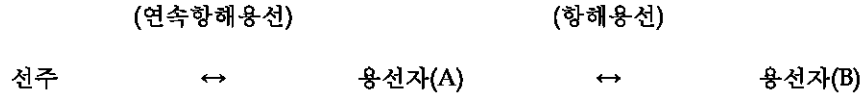
3) The Nai Matteini 사건³⁰⁾

선주는 1976년 7월 13일자에 용선자(A)와 체결된 연속항해용선계약에 의거하여 페르시아안절프에서 유럽간 원유 운송을 위해 선박 Nai Matteini를 투입하기로 약정하였다. 동 계약서 35조에서 모든 분쟁은 중재로 해결하며, 준거법을 이탈리아법으로 규정하고 있었다. 용선자(A)는 1981년 4월 30일자에 용선자(B)와 페르시아안절프에서 유럽간 원유를 운송하는 항해용선계약을 체결하였다. 항해용선계약 제24조는 런던중재조항과 영국법준거조항을 규정하고 있었다. 1981년 5월 15일에 원유가 선적된 후, 용선계약 조건에 따라 운임은 후 지급된다는 문언과 "용선계약상 모든 조건과 면책이 편입된다"는 편입조항이 포함된 선하증권이 발급되었다. 그러나 용선계약 체결일자는 선하증권에 표시되지 않았다(<그림 3> 참조).

29) Pacific Molasses Co. and United Molasses Trading Co. Ltd. v Entre Rios Compania Naviera S.A.(The San Nicholas) [1976] 1 Lloyd's Rep.8.

30) Navigazione Alta Italia SpA v. Svenska Petroleum AB (The Nai Matteini) [1988] 1 Lloyd's Rep. 452.

<그림 3> The Nai Matteini 사건 용선계약 구조



본선은 1981년 6월 25일자에 지정 양륙항에서 화물의 양륙을 완료하였으나, 수하인은 2,305톤(시가 USD558,027)의 부족인도를 주장하였다. 수하인은 런던중재절차의 개시를 선주에게 통지하였다. 선주는 원용선계약서에서 런던중재조항을 규정하지 않았으므로 런던중재의 중단을 청구하는 소송을 제기하였다

법원은 앞서 언급한 The San Nicholas 사건³¹⁾과 The Sevonia Team 사건³²⁾의 판결을 인용하면서, "선하증권에 용선계약 체결일자가 기재되지 않은 경우 기본 원칙은 원용선계약을 편입한다는 것이 선하증권계약 당사자의 추정된 의사로 보며, 이 사건과 같이 원용선계약이 연속항해용선계약이라도 이 원칙이 그대로 적용된다. 따라서 재용선계약상 런던중재조항은 선하증권에 편입되지 않았다."라고 판시함으로써 선주의 주장을 인정하였다.

2. 재용선계약(Sub-Charter)이 인정된 사례

1) The Sonja 사건³³⁾

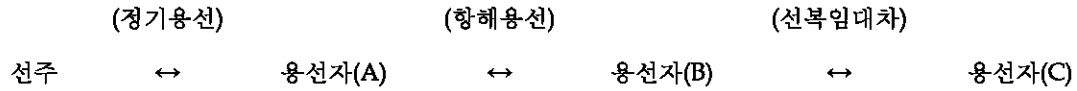
일반화물선 Sonja호의 선주는 용선자(A)와 정기용선계약을 체결하였다. 용선자(A)는 용선자(B)와 정박기간조항과 체선료조항을 규정하고 있는 항해용선계약을 체결하였다. 다시 용선자(B)는 용선자(C)와 선복임대차계약(tonnage space charter)을 체결하였는데, 이 계약서의 명칭은 용선계약서(charterparty)라고 표시되어 있었다. 선적항에서 본선에 목재가 적재된 후, 용선자(B)는 용선자(C)에게 선하증권을 발행하였다. 동 선하증권에는 "under conditions as per charterparty"라는 편입조항이 규정되었고, 서명란에는 용선자(A)가 운송인으로서 기재되었다(<그림 4>참조).

31) Pacific Molasses Co. and United Molasses Trading Co. Ltd. v Entre Rios Compania Naviera S.A.(The San Nicholas) [1976] 1 Lloyd's Rep. 8.

32) K/S A/S Seateam & Co. v Iran National Oil Co. and Others (The Sevonia Team) [1983] 2 Lloyd's Rep. 640.

33) Lignell v. Samuelson & Co. Ltd. (The Sonja) [1921] 9 Lloyd's Rep. 361.

<그림 4> The Sonja 사건 용선계약 구조



화물이 목적항에 도착하자 용선자(A)는 정박기간과 체선료 규정이 포함된 항해용선계약이 선하증권에 편입되었다고 하면서 선적항에서 발생된 체선료를 수하인에게 청구하였으나, 수하인이 지급을 거절하자 선박에 적재된 화물에 대하여 유치권을 행사하였다. 이에 수하인은 선하증권에 편입된 용선계약은 선복임대차계약이고, 동 계약서에는 정박기간과 체선료 규정이 포함되어 있지 않으므로 선주의 유치권 행사는 부당하다고 항변하면서 소송이 제기되었다.

법원은 “선주의 화물에 대한 유치권은 선하증권에서 규정하고 있는 경우에만 행사될 수 있다. 선하증권에서 언급하고 있는 용선계약서는 용선자(B)와 용선자(C)가 체결한 선복임대차계약이다. 그런데 동 계약서는 선주의 유치권을 인정하는 어떠한 규정도 포함하고 있지 않다. 따라서 선주가 미지급 체선료를 회수하기 위한 목적으로 수하인의 화물에 대하여 유치권을 행사하는 것은 부당하다.”라고 판시하였다.

이 사건은 The San Nicholas 사건³⁴⁾과 용선계약 구조상 유사하다. 즉 두 사건 모두 특정 화물운송에 수 개의 항해용선계약 또는 그와 유사한 계약이 관여된 경우에 선하증권에 편입된 용선계약은 무엇인가가 쟁점이 된 사건이다. 그런데 The Sonja 사건에서 법원은 용선자 또는 수하인이 체결한 재용선계약이 선하증권에 편입되었다고 판시한 반면, The San Nicholas 사건에서 법원은 The Sonja 사건에 대한 참조 없이 선주가 체결한 원용선계약이 선하증권에 편입되었다고 판시하였다.

2) The SLS Everest 사건³⁵⁾

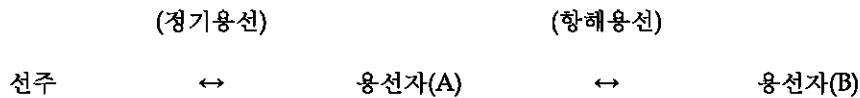
SLS Everest호의 파나마 선주는 용선자(A)와 정기용선계약을 체결하였다. 용선자(A)는 용선자(B)와 카사브랑카에서 치타공까지 인광석을 운송하기로 하는 항해용선계약을 체결하였고, 이 계약서는 영국중재법(1950)에 따라 런던에서 해결한다는 중재조항을 규정하고 있었다. 선적항에서 인광석 9,000톤을 본선에 선적 후, 선장은 선주를 대신하여 선하증권

34) Pacific Molasses Co. and United Molasses Trading Co. Ltd. v Entre Rios Compania Naviera S.A.(The San Nicholas) [1976] 1 Lloyd's Rep.8.

35) Bangladesh Chemical Industries Corporation v. Henry Stephens Shipping Co. Ltd. and Tex-Dilan Shipping Co. Ltd.(The SLS Everest) C.A. [1981] 2 Lloyd's Rep. 389.

에 서명하였다. 이 선하증권의 편입조항은 “면책조항을 포함하여 운임과 기타 조건은.....에 따른다(Freight and other conditions as per.....including the exoneration clause)”라고 규정되어 있었다. 즉 편입조항에는 용선계약(charterparty)이라는 문언도 없었고, 용선계약 체결일자도 누락되어 있었다(<그림 5>참조).

<그림 5> The SLS Everest 사건 용선계약 구조



본선은 선적항을 출발한 지 얼마 후, 기관실로 해수가 유입되어 침몰하였고, 화물손해도 발생하였다. 선주는 런던에 있는 선채보험자에게 전손보험금을 청구하였다. 용선자(B)는 선주에게 화물손해배상을 청구하는 한편, 자신의 채권을 확보하기 위해 선채보험자가 선주에게 지급할 보험금의 지급증지명령을 영국법원에 신청하였다. 선주는 영국법원이 재판관할권이 없다고 항변하였다.

제1심 법원과 제2심 법원은 “편입조항의 운임(freight)이라는 문언상 편입된 용선계약은 항해용선계약을 의미하며, 이것은 용선자(A)와 용선자(B)가 체결한 채용선계약이라는 점을 필연적으로 암시한다. The San Nicholas 사건 판결에 따라 원용선계약이 선하증권에 편입되어야 하지만, 이 사건에서는 원용선계약이 정기용선계약이므로 항해용선계약인 채용선계약이 편입된다. 선하증권에 편입된 채용선계약을 전체적으로 고려할 때 영국법이 준거법으로 인정되므로 영국법원은 자산동결을 명령할 수 있는 재판관할권을 갖는다.”라고 판시하였다.

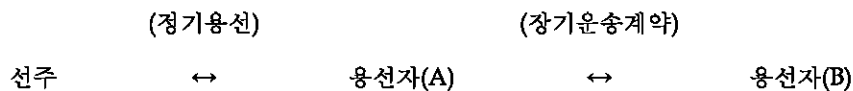
따라서 편입조항에서 언급하는 용선계약은 원용선계약으로 추정된다는 The San Nicholas 사건 판결원칙은 The SLS Everest 사건에서 수정되었다. 즉 편입된 것으로 추정되는 원용선계약이 정기용선계약이고 채용선계약이 항해용선계약인 경우, 정기용선계약보다 항해용선계약이 선하증권에 편입되기에 적절하기 때문에 편입조항에서 언급하고 있는 용선계약은 채용선계약이라는 것이다. 즉 선하증권 전면에 기재되는 편입조항에서 운임(freight)이란 문구는 정기용선계약에서는 일반적으로 사용되지 않는 표현이기 때문에 정기용선계약보다는 항해용선계약을 언급하는 것으로 해석해야 한다는 것이다.

3) The Heidberg 사건³⁶⁾

Heidberg호의 선주와 용선자(A)는 정기용선계약을 체결하였다. 이 계약의 협상은 전화로 이루어 졌는데, 양 당사자는 중요사항만 합의하고, 세부사항은 선주가 제시한 견적용선계약서(영국법준거조항과 런던중재조항 포함)에 따르기로 하였고, 이 내용은 성약확인서에 의해 확정되었다. 한편 용선자(A)는 용선자(B)와 프랑스에서 네덜란드까지 옥수수 2,500톤을 최소 6항차/최대 12항차를 운송하기로 약정하는 장기운송계약(C.O.A)을 체결하였다. 동 계약서는 파리중재조항을 규정하고 있었고, 용선자(A)는 이 계약을 이행하기 위하여 정기용선으로 확보한 Heidberg호를 투입하였다.

용선자(B)는 영국에 소재하고 있는 매수인에게 C.I.F.조건으로 옥수수를 매도하고, 프랑스 보험자와 적하보험계약을 체결하였다. 옥수수 2,550톤이 선적된 후, 화물의 송하인인 용선자(B)에게 선하증권이 발행되었다. 이 선하증권에는 중재조항을 포함하여 용선계약상 모든 조건이 편입된다는 편입조항이 포함되어 있었으나, 용선계약 체결일자가 기재되지 않았다. 한편 선하증권이 정발행되는 시점에서, 파리중재조항을 포함하고 있는 용선자(A)와 용선자(B)간 장기운송계약서는 서명이 완료되었으나, 런던중재조항을 포함하고 있는 선주와 용선자(A)간 정기용선계약은 구두로만 합의된 상태였다(<그림 6>참조).

<그림 6> The Heidberg 사건 용선계약 구조



선적항을 떠난 본선은 프랑스 지롱드강 부근에서 잔교(jetty)와 충돌하였고, 그로 인해 화재가 발생하였다. 화재진압과정에서 선박에 적재된 화물에 침수손해가 발생하였다. 본선은 구조선에 의해 구조된 후, 수리를 위해 선적항으로 회항하였고, 정상화물은 타선박으로 환적되어 목적항으로 운송되었다. 한편 충돌사고로부터 며칠 후, 매수인은 원본 선하증권을 포함한 선적서류와 상환으로 물품대금을 지급하고, 적하보험자는 매수인에게 분손보험금을 지급하였다. 대위권을 취득한 적하보험자는 채용선계약이 선하증권에 편입되었다고 하면서 선주를 상대로 화물손해배상금을 청구하는 파리중재를 개시하였고, 중재판정부는 적하보험자의 청구를 인정하였다. 반면 선주는 선하증권에 편입된 용선계약은 원용선계약이고, 따라서 당사자간 분쟁은 런던중재로 해결해야 한다고 주장하면서 런던지방법원에

36) Partenreederei M/S Heidberg and Vega Reederei Friedrich Dauber v. Grosvenor and Feed Co. Ltd. and Union Nationale des Cooperatives Agricoles and Assurance Mutuelles Agricoles (The Heidberg) [1994] 2 Lloyd's Rep. 287.

소송을 제기하였다.

런던지방법원은 선하증권의 발행시점에서 구두로 체결된 용선계약상 중재조항이 선하증권에 편입되지 않는다고 본 파리중재판정부의 결정에 구속됨을 승인하였다. 다만, 영국법원은 용선계약의 특징에 관하여 다음과 같이 상세한 부수적 의견(obiter dictum)을 개진하였는데, "선례의 참조 결과, 선하증권에 편입된 용선계약은 원용선계약이 아니라, 재용선계약인 장기운송계약이다. 원용선계약이 선하증권에 편입된다는 영국법상 기본원칙은 선주가 운임이나 체선료를 수취할 목적으로 화물에 대한 유치권을 확보하기 위해 편입조항이 규정된 경우에만 적용된다. 선하증권에 편입된 용선계약을 특정하는 경우, 쌍무계약이라는 선하증권의 법적 성질을 고려하여 선하증권을 발행하고 서명하는 선장의 의사와 선하증권 문언의 초안을 작성하고 선장에게 선하증권의 서명을 요청하는 송하인의 의사에 동일한 무게가 주어져야 한다. 이 사건의 경우 장기운송계약을 편입하고자 하는 상업적 요구가 있었다. 특히, 중요한 점은 선하증권 문면에서 운임이 용선계약에 따라 지급된다(freight payable as per charterparty)라고 명시적 규정을 두고 있다는 사실이다. 동 조항에 의거하여 용선자(B)는 용선계약에 따라 운임을 지급해야 하는 바, 여기서 의미하는 용선계약을 원용선계약이라 해석하는 것은 송하인이 원용선계약의 내용을 전혀 알지 못한다는 점, 그리고 자신이 체결한 계약과 상이한 내용을 규정하고 있다는 점을 고려할 때 부당하다. 따라서 재용선계약인 장기운송계약이 선하증권에 편입되었다."라고 판시하였다.

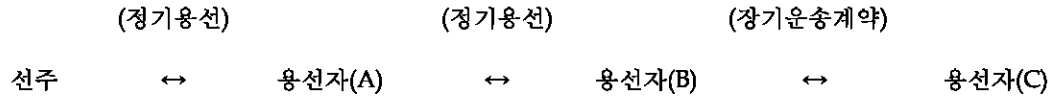
용선계약의 특징에 관한 위 판결은 부수적 의견임에도 불구하고 몇 가지 중요한 사항을 시사한다. 첫째로 원용선계약이 선하증권에 편입된다는 영국법상 기본 원칙이 절대적이지 않다는 점이고, 둘째로 선하증권의 발행시점에서 선장과 송하인의 의사가 중요하게 고려되어야 한다는 점이다.

4) The Vinson 사건³⁷⁾

선주는 용선자(A)와 공동운항협정(pool arrangement)을 체결하고, Vinson호를 용선자(A)에게 Ecotime99 용선계약서에 의거하여 정기용선하였다. 공동운항협정서와 Ecotime99 용선계약서는 뉴욕중재조항을 규정하고 있었다. 용선자(A)는 Vinson호를 용선자(B)에게 Balttime 용선계약서에 따라 정기용선하였고, 동 계약서에는 런던중재조항을 규정하고 있었다. 용선자(B)는 다시 용선자(C)와 장기운송계약을 체결하였다. 선주는 화물을 수령한 후, 운송인으로서 CONGENBILL 발행하였다. 동 선하증권 이면에는 중재조항을 포함하여 모든 용선계약 조건이 편입된다는 편입조항이 규정되어 있었으나, 전면에 용선계약 체결자가 기재되지 않았다(<그림 7>참조).

37) QBD (Comm Court) [2005] 677 LMLN. 1.

<그림 7> The Vinson사건 용선계약 구조



수하인은 화물이 손상된 상태로 인도되자, 편입된 용선계약서는 용선자(A)와 용선자(B) 간에 체결된 Baltime 용선계약서이므로 동 계약서에서 규정하고 있는 런던중재조항에 따라 런던에서 선주를 상대로 중재절차를 개시하였다. 런던중재판정부는 수하인의 주장을 받아들여 편입된 용선계약서는 Baltime 용선계약서라고 판정하였다. 이에 선주는 자신이 당사자인 Ecotime99 용선계약서가 선하증권에 편입되어야 하고, 이에 런던중재가 아닌 뉴욕중재로 분쟁을 해결되어야 한다고 주장하면서 법원에 소송을 제기하였다.

법원은 "영국법상 편입된 용선계약이 선하증권에 표시되지 않은 경우, 원용선계약이 편입된다고 추정하는 경향이 있으나, 이러한 추정은 The SLS Everest³⁸⁾사건의 판결에 따르면 불변의 원칙이라고 볼 수 없다. 이 사건에서 원용선계약서는 주로 공동운항문제를 다루고 있기 때문에 원용선계약서 보다는 용선자(A)와 용선자(B) 간에 체결된 채용선계약서가 선하증권에 편입되기에 가장 적절(most appropriate)하다. 이에 선하증권에 편입된 용선계약서는 Baltime 용선계약서이다."라고 판시함으로써 선주의 청구를 기각하였다. 따라서 이 사건은 원용선계약이 편입된다는 영국법상 경험칙(Rules of Thumb)을 적용하지 않고, 적절성(appositeness)을 고려하여 용선계약을 특정하였다는 점에서 의의가 있다.³⁹⁾

IV. 해석원칙과 우선순위

1. 해석원칙

주요 학자들은 모호한 편입조항이 규정된 선하증권에서 편입된 용선계약의 특정에 관한 영국법의 기본원칙을 다음과 같이 정리하고 있다.⁴⁰⁾ 첫째, 선하증권에 편입된 용선계약이

38) Bangladesh Chemical Industries Corporation v. Henry Stephens Shipping Co. Ltd. and Tex-Dilan Shipping Co. Ltd.(The SLS Everest) [1981] 2 Lloyd's Rep. 389.

39) North of England P & I Association, "Charterparty dates in bills of lading - a reminder", Signal, Issue 62, 2006, p.5. ; Ince & Co., "Which charterparty does the bill of lading incorporate if this is not identified in the bill", Shipping Law Update, Issue 14, 2006, p.3.

40) Jullian Cooke et al., *Voyage Charter*, 3rd edition, Informa London, 2007, pp.476-477. ; Stewart C. Boyd et al., *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 20th edition, Sweet and Maxwell,

표시되지 않았다고 하더라도 편입조항은 무효로 되지 않으며, 이 때 편입된 용선계약은 통상 선주가 계약운송인이 되므로 그가 당사자인 원용선계약이 편입된 것으로 추정한다. 둘째, 편입된 것으로 추정된 원용선계약이 정기용선계약인 경우에 항해용선계약 또는 유사계약(장기운송계약, 연속항해용선계약, 선복임대차계약 등)이 재용선계약으로 존재하고 있다면, 이 계약이 편입된 것으로 확정한다.

그러나 위 견해는 일반론에 불과하다고 할 수 있다(<표 1>참조). 먼저, The Sonja 사건⁴¹⁾에서 원용선계약인 정기용선계약, 제1의 재용선계약인 항해용선계약, 제2의 재용선계약인 선복임대차계약이 선하증권에 각각 관여되었는데, 법원은 제2의 재용선계약인 선복임대차계약이 선하증권에 편입되었다고 보았다. 그런데 이 사건 선하증권에서 계약운송인은 제1의 재용선계약상 관리선주(disponent owner), 즉 선주로부터 선박을 정기용선한 정기용선자라고 기재되어 있으므로 위 기본원칙에 따르면, 제1의 재용선계약인 항해용선계약이 편입된 것으로 보아야 한다.

또한 The Vinson 사건⁴²⁾에서 원용선계약인 정기용선계약, 제1의 재용선계약인 정기용선계약, 제2의 재용선계약인 장기운송계약이 선하증권에 각각 관여되었는데, 법원은 제1의 재용선계약인 정기용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 보았다. 하지만 항해용선계약이 정기용선계약보다 우선한다는 기본 원칙에 따르면, 제2의 재용선계약인 장기운송계약이 선하증권에 편입된 것으로 보아야 할 것이다.

따라서 영국법상 선하증권에 편입된 용선계약의 특징에 관하여 명확한 해석원칙이 존재하고 있지 않다. 영국법원이 선하증권에 용선계약 체결일자가 표시되지 않았다고 하더라도 편입조항의 효력을 배제하지 않는 이상, 용선계약의 특징을 위한 해석원칙이 절실히 요구된다고 하겠다.

이하에서, 일반 계약법상 적용되고 있는 해석원칙을 차용하여, 용선계약의 특징에 적용될 수 있는 해석원칙을 문면강조의 원칙, 주변정황의 고려원칙, 적절성의 원칙, 작성자불이익의 원칙 등 네 가지로 구분하여 검토하기로 한다.

1996, p.68. ; Nicholas Gaskell et. al., *Bills of Lading : Law and Contracts*, LLP, 2000, p.696. ; John F. Wilson, *op.cit.*, p.238. ; Richard Aikens et al., *Bills of Lading*, Informa London, 2006, p.151.

41) *Lignell v. Samuelson & Co. Ltd. (The Sonja)* [1921] 9 Lloyd's Rep. 361.

42) *QBD (Comm Court)* [2005] 677 LMLN. 1.

<표 1> 용선계약의 특징에 관한 영국판례의 비교

구분	사건명	판결
선하증권에 수 개의 항해용선계약(유사계약 포함)만이 관여된 경우	The San Nicholas사건	원용선계약인 항해용선계약 (용선구조 : V/C → V/C → V/C)
	The Sevonia Team사건	원용선계약인 항해용선계약 (용선구조 : V/C → Consecutive V/C)
	The Nai Matteini사건	원용선계약인 연속항해용선계약 (용선구조 : Consecutive V/C → V/C)
선하증권에 수 개의 항해용선계약(유사계약 포함)과 정기용선계약이 관여된 경우	The Sorja사건	제2의 채용선계약인 선복임대차계약 (용선구조 : T/C → V/C → Space Charter)
	The SLS Everest사건	채용선계약인 항해용선계약 (용선구조 : T/C → V/C)
	The Heidberg사건	채용선계약인 장기운송계약 (용선구조 : T/C → C.O.A.)
	The Vinson사건	제1의 채용선계약인 정기용선계약 (용선구조 : T/C → T/C → C.O.A.)

1) 문면강조의 원칙

문면강조의 원칙이라 함은 선하증권상 계약운송인(contractual carrier)이 당사자인 용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 해석한다는 원칙이다. 즉 선하증권 문면에는 통상 운송인의 성명이 기재되는 바, 이 기재는 물품의 해상운송에 대한 모든 책임을 부담하고, 화물손해 발생시 손해배상책임을 부담하게 되는 계약운송인을 확정할 때 중요한 판단기준이 된다.⁴³⁾ 특히, The Starsin 사건⁴⁴⁾에서 최고법원은 문면강조의 원칙에 따라 선하증권 전면에 기재된 운송인의 성명이 운송인 확정시 가장 강력한 기준이 된다고 판시한 바 있다.

UNCITRAL이 제정한 국제운송법초안 제38조(1)(e)항에서 운송서류는 운송인의 성명과 주소가 기재되어야 하고, 다시 제39조(1)항에서 운송서류는 운송인 또는 그로부터 권한을 위임받은 자만이 서명해야 한다고 규정하고 있다.⁴⁵⁾ 또한, 2007년 개정된 신용장통일규칙(UCP 600) 제20조에서도 선하증권에는 운송인의 명칭이 기재되어야 함을 명시하고 있다. 이를 반영하여, 최근 개정된 CONGENBILL(2007)은 선하증권 전면에 운송인 성명의 기재란을 신설하고, 서명도 운송인 또는 그를 대신하는 선장 또는 대리인만이 할 수 있도록 함으로써 앞으로 선하증권에 운송인의 성명이 기재되는 것이 실무적 관행으로 정착될 것이다.

43) Won- Jeong, Lee, "A Comparative Analysis on the Identification of the Bill of Lading Carrier", Journal of Korea Trade, Vol.10, 2006, pp.143-167.
 44) Hamburg Houtimport B.V. v. Agrosin Private Limited & Others (The Starsin) [2003] 1 Lloyd's Rep. 571.
 45) UNCITRAL, "Draft convention on the carriage of goods[wholly or partially by sea]", UN Doc. A/CN.9/WG.III/WP.56.

따라서 선하증권에 편입된 용선계약의 특징에 있어서도 계약운송인의 확정시 우선적으로 적용되는 문면강조의 원칙을 차용하여, 선하증권의 문면에 기재된 운송인이 당사자가 되는 용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 추정하는 것이 바람직하다. 용선계약의 특징에 관한 영국법의 기본원칙은 The San Nicholas 사건⁴⁶⁾ 판결에 따라, 선주가 통상 계약운송인으로 간주된다는 가정에서 원용선계약이 편입된다고 판단하고 있으나, 이러한 원칙은 획일적이고 단편적이라는 비판을 피할 수 없다. 반면, 문면강조의 원칙을 적용하는 경우, 선하증권에 공시된 운송인이 누구인가에 따라 선하증권에 편입된 용선계약이 특정되기 때문에 탄력적인 해석이 가능하다고 본다.

2) 주변정황의 고려원칙

주변정황의 고려원칙이라 함은 선하증권계약의 체결시점에서 주변사정을 고려하여 선하증권에 편입된 용선계약을 특정한다는 원칙을 말한다. 즉 The Diana Prosperity 사건⁴⁷⁾에서 공백상태(in a vacuum)에서 체결되는 계약은 없으므로 당사계약의 해석시 계약의 상업적 목적(거래의 기원, 배경, 계약당사자의 참여시장 등)을 고려해야 한다고 판시함으로써, 주변정황의 중요성을 강조한 바 있다.

선하증권계약상 특정 문구가 모호하게 규정된 경우, 계약체결시점에서 계약당사자의 행위에 관한 정황증거는 특정 문구의 해석에 결정적인 영향을 미칠 수 있다.⁴⁸⁾ 여기서 선하증권계약의 체결시점이란 선하증권의 초안을 송하인이 선장에게 제시하거나, 반대로 선장이 송하인에게 제시하는 때가 된다. 따라서 이 시점에서 선하증권에 편입될 용선계약에 관한 주변정황은 용선계약의 특징에 있어서 중요한 기준이 될 수 있다.

그러나 운송인과 수하인 간의 분쟁에서 주변정황의 고려원칙은 적절하지 않다. 즉 수하인은 선하증권의 적법한 소지인이 될 때 비로소 운송인에 대한 계약당사자가 된다.⁴⁹⁾ 따라서 운송인과 수하인 간에는 선하증권의 발행시점에서 주변정황에 관한 증거가 존재하지 않기 때문에 동 원칙을 적용하기에는 무리가 있다고 본다.

3) 적절성의 원칙

적절성의 원칙이란 선하증권계약 당사자의 법적 관계를 규율하기에 가장 적절한(the most appropriate) 용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 해석한다는 원칙이다.⁵⁰⁾ 이 원칙

46) Pacific Molasses Co. and United Molasses Trading Co. Ltd. v Entre Rios Compania Naviera S.A.(The San Nicholas) [1976] 1 Lloyd's Rep.8.

47) Reardon Smith Line v. Hansen-Tangen(The Diana Prosperity) [1976] 1 WLR 989. ; [1976] 2 Lloyd's Rep.621.

48) Stewart C. Boyd et al., *op.cit.*, p.11.

49) The Carriage of Goods by Sea Act 1992, 제2조 (1)항.

50) G. H. Treitel and F. M. Reynolds, *Caver on Bill of Lading*, Sweet and Maxwell, 2001, p.82.

은 앞서 살폈던 두 가지 사례에서 적용된 것으로, The SLS Everest 사건⁵¹⁾에서는 채용선 계약인 항해용선계약이 원용선계약인 정기용선계약보다 선하증권에 편입되기에 적절하다는 이유로 전자가 선하증권에 편입되었다고 판시하였고, The Savonia Team 사건⁵²⁾에서는 원용선계약인 항해용선계약이 채용선계약인 연속항해용선계약보다 선하증권에 편입되기에 적절하므로 전자가 선하증권에 편입된 것으로 판결한 바 있다.

4) 작성자불이익의 원칙

작성자불이익의 원칙(*contra proferentem rule*)이라 함은 계약의 의미에 관하여 의문이 생기는 경우, 계약서의 작성자(*author*)에게 불리하게 해석한다는 원칙을 말한다.⁵³⁾ 이 정의에 따르면, 불이익자(*proferens*)의 범주에 ① 계약서 전체를 작성한 자 ② 특정조항을 작성한 자 ③ 특정조항의 효력에 따라 이익을 얻는 자 등이 모두 포함될 수 있다. 이 점에 관하여, 과거에는 위 ③의 해석을 적용하였으나,⁵⁴⁾ 최근에는 계약서의 기안자(*the person who drafted the agreement*)를 불이익자로 보아 위 ① 또는 ②의 해석을 적용하고 있다.⁵⁵⁾ 따라서 *Leather's Best v. S.S. Mormaclynx* 사건⁵⁶⁾에서 운송인의 선하증권양식으로 발행된 경우, 모호한 문구는 운송인의 이익에 불리하도록 해석한다는 판시하였다. 반면 송하인의 선하증권 양식으로 발행된 경우, 모호한 문구는 송하인에게 불리하게 해석한다는 사례도 있다.⁵⁷⁾

따라서 용선계약 체결일자가 표시되지 않은 선하증권의 경우, 불이익자는 이 선하증권의 작성자 또는 기안자이다. 즉 송하인이 자신의 양식에 따라 선하증권을 작성하였으나, 용선계약 체결일자를 기재하지 않은 경우에는 운송인에게 유리한 용선계약서가 편입된 것으로 해석하고, 반대로 운송인의 양식에 의거하여 선하증권이 발행된 경우에는 송하인에게 유리한 용선계약서가 편입된 것으로 해석하면 될 것이다.

한편 *St. Edmundsbury and Ipswich Diocesan Board of Finance v. Clark (No.2)* 사건⁵⁸⁾에 따르면, 작성자불이익의 원칙은 특정 조항의 해석시 확실한 결론에 도달할 수 없거나, 특정 결론에 도달하기 위하여 고려할 수 있는 요인(*factor*)이 없는 경우에만 적용되어야 한다. 또한 *Tersons Ltd. v. Stevenage Development Corp.* 사건⁵⁹⁾에서도 작성자불이익의 원칙은 불이익자를 명확히 확정할 수 없거나, 계약당사자 모두 동일한 불이익자로 간주되

51) [1981] 2 Lloyd's Rep. 389.

52) [1983] 2 Lloyd's Rep. 640.

53) K. Lewison, *The Interpretation of Contract*, 3rd edition, Sweet & Maxwell, 2004, p.102. ; William Tetly, *Marine Cargo Claims*, 3rd edition, Blais, 1988, p.84.

54) *Burton & Co. v. English & Co.* [1883] 12 QBD. 218.

55) *Tam Wing Chuen v. Bank of Credit and Commerce Hong Kong Ltd.* [1996] 2 BCLC. 69.

56) [1970] 1 Lloyd's Rep. 527.

57) *Alcoa S.S. Co. v. U. S. A.* 80 F. Supp. 158.

58) [1975] 1 WLR. 468.

59) [1963] 2 Lloyd's Rep. 333.

는 경우에는 적용될 수 없다고 판시하였다. 결국, 작성자불이익의 원칙이 적용되기 위한 요건은 상당히 엄격하고 제한적이라 하겠다.

2. 우선순위

앞서 검토한 바와 같이, 용선계약의 특징을 위해 적용 가능한 해석원칙에는 문면강조의 원칙, 적절성의 원칙, 주변정황의 고려원칙, 작성자불이익의 원칙 등이 있다. 이 중에서 문면강조의 원칙과 적절성의 원칙은 선하증권계약 당사자 모두에 적용될 수 있다는 장점이 있다. 즉 수하인은 용선계약의 당사자가 아니며, 선하증권 발행과정에서 협상력을 갖지 못하므로 주변정황의 고려원칙과 작성자불이익의 원칙은 운송인과 송하인간의 분쟁에만 적용될 수 있다.

문면강조의 원칙은 영국법원에 의해 참조된 바 없으며, 적절성의 원칙만이 The Sevonia Team 사건⁶⁰⁾과 The SLS Everest 사건⁶¹⁾에서 인용된 바 있다. 이 점에서 Treitel과 Reynolds(2001)는 선하증권에 편입된 용선계약의 확정시, 일차적으로 선하증권계약 당사자의 법률관계를 규율함에 있어서 가장 적절한 용선계약을 고려하는 것이 영국법원의 입장이라고 한다.⁶²⁾

그러나 권리증권이라는 선하증권의 특성을 고려할 때, 적절성의 원칙 보다는 문면강조의 원칙을 우선 적용하여 선하증권 문언에 운송인으로 기재된 자가 당사자인 용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 해석하는 것이 선하증권의 유통성 확보와 거래의 안전을 도모할 수 있다고 본다. 또한 이 방안은 선하증권 소지인과의 관계에서 손해배상책임자인 계약운송인의 확정에 관한 영국법원 입장과도 조화를 이룬다.

한편 선하증권에 운송인의 성명이 누락되어 문면강조의 원칙을 적용할 수 없는 경우가거나, 문면강조의 원칙을 적용하여 특정된 용선계약이 선박사용계약의 하나인 정기용선계약이어서 선하증권에 편입되기에 부적절한 경우에는 적절성의 원칙을 적용함으로써 선하증권계약 당사자의 권리·의무관계를 가장 적절히 규율할 수 있는 용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 해석해야 한다. 그리고 다수의 용선계약이 선하증권계약에 편입되기에 모두 적합하여, 적절성의 판단이 용이하지 않은 경우에는 주변정황의 고려원칙을 적용해야 할 것이다. 마지막으로, 선하증권 발행시점에서 주변정황에 관한 증거까지도 존재하지 않은 경우에 비로소 작성자불이익의 원칙에 따라 용선계약의 특정 문제를 해석해 나가는 것이 타당하다고 본다.

60) [1983] 2 Lloyd's Rep. 640.

61) [1981] 2 Lloyd's Rep. 389.

62) G. H. Treitel and F. M. Reynolds, *op.cit.*, p.83.

V. 결론

영국법원은 용선계약부 선하증권에 용선계약 체결일자가 누락되었다고 하더라도 편입조항 자체가 무효로 되지 않는다는 입장을 견지해 왔다. 이러한 완화된 입장 하에서는 다수의 용선계약 중에 선하증권에 편입된 용선계약이 무엇인가라는 용선계약의 특정 문제가 필연적으로 대두된다. 그러나 판례분석의 결과, 용선계약의 특정 문제에 관하여 명확한 해석원칙이 존재하지 않는다는 점이 규명되었다.

용선계약의 특정 문제에 적용될 수 있는 해석원칙에는 문면강조의 원칙, 주변정황의 고려원칙, 적절성의 원칙, 작성자불이익의 원칙이 있다. 이 중에서 특히, 문면강조의 원칙은 선하증권 문면에 기재된 운송인이 당사자인 용선계약이 선하증권에 편입된 것으로 해석하는 것으로, 선하증권의 유통성 확보와 거래의 안전을 도모할 수 있다는 점에서 가장 적절한 해석원칙이다. 그리고 문면강조의 원칙이 적용될 수 없는 경우에 한하여 적절성의 원칙, 주변정황의 고려원칙, 작성자불이익의 원칙의 순서로 용선계약의 특정 문제를 해석해 나가는 것이 바람직하다고 본다.

실무적인 분쟁예방 차원에서 용선계약부 선하증권이 발행되는 경우, 해상운송계약 당사자는 용선계약 체결일자를 반드시 선하증권에 기재함으로써 용선계약의 특정에 관하여 확실성과 예측성을 확보해야 한다. 그런데 선주는 원용선계약의 당사자이고, 용선자 또는 송하인은 재용선계약의 당사자이므로 그 일자의 기재에 있어서 양자의 이해관계가 충돌될 수 있다. 따라서 용선자는 자신이 당사자인 용선계약 체결일자가 선하증권에 기재되어야 한다는 조항을 용선계약서에 미리 규정해 둬으로써 해당 일자의 기재를 강제할 필요가 있다. 이러한 규정이 없는 상태에서, 용선자가 자신이 당사자인 용선계약 체결일자를 선하증권에 기재할 것을 요청하는 경우, 선주는 동 계약서의 사본을 검토하여 문제가 없다고 판단될 때까지 선하증권의 발행을 거부할 수 있는 권한이 있으므로 또 다른 분쟁소지가 될 수 있기 때문이다.

본 연구는 선하증권에 편입된 용선계약을 특정하기 위해 적용될 수 있는 몇 가지 해석원칙과 우선순위를 제시하였으나, 영국판결만을 분석대상으로 삼고 있어서 심도 있는 논의가 이루어지지 못하였다. 따라서 영국법원과 같이 선하증권에 편입되는 용선계약 체결일자가 누락되었다고 하더라도 편입조항의 효력을 인정하고 있는 홍콩법원을 포함하여 주요국 법원의 입장을 비교·분석한다면 보다 설득력 있는 논거를 제시할 수 있을 것으로 판단된다.

참 고 문 헌

1. 서영화, "용선계약의 선하증권에의 편입", 『한국해법학회지』, 제14권 제1호, 1992, pp.353-368.
2. 유여동·정영석, "A Study on Incorporation of Terms of Charter Party into B/L", 『해사법연구』, 제16권, 제1호, 2004, pp.275-294.
3. 이원정·방희석, "항해용선계약상 F.I.O.조건 판결사례연구", 『국제상학』, 제22권, 제1호, 2007, pp.45-65.
4. 정해덕, "해사중재에 관한 몇 가지 법률문제 고찰", 『중재』, 제320호, 2006, pp.36-42.
5. 한낙현, "용선계약 선하증권상의 중재조항의 효력에 관한 연구", 『국제상학』, 제21권, 제4호, 2006, pp.43-64.
6. Aikens, Richard et al., *Bills of Lading*, Informa London, 2006.
7. Boyd, Stewart C. et al., *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 20th edition, Sweet and Maxwell, 1996.
8. Brodie, P., *Dictionary of Shipping Terms*, 14th edition, LLP, 2003.
9. Clyde & Co., *Examining Bills of Lading and Key Shipping Documents*, 2000.
10. Cooke, Jullian et al., *Voyage Charter*, 3rd edition, Informa London, 2007.
11. Gaskell, Nicholas et al., *Bills of Lading : Law and Contracts*, LLP, 2000.
12. Gregersen, S., "GENCON 1976/1994," BIMCO Seminar Shipping in the new Millennium at Istanbul, 2001, pp.25-26.
13. Ince & Co., "Which charterparty does the bill of lading incorporate if this is not identified in the bill", *Shipping Law Update*, Issue 14, 2006, p.3.
14. Lee, Won- Jeong, "A Comparative Analysis on the Identification of the Bill of Lading Carrier", *Journal of Korea Trade*, Vol.10, 2006, pp.143-167.
15. Lewison, K., *The Interpretation of Contract*, 3rd edition, Sweet & Maxwell, 2004.
16. Lopez, Norman J., *Bes's Chartering and Shipping Terms*, 11th edition, Barker & Howard Ltd., 1992.
17. Mocatta, Alan Abraham et al., *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 18th edition, Sweet and Maxwell, 1974.
18. _____, *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, 19th edition, Sweet & Maxwell, 1984.
19. North of England P & I Association, "Charterparty dates in bills of lading - a reminder", *Signal*, Issue 62, 2006, p.5.
20. Schnitzer, S., *Understanding International Trade Law*, Law Matter Publishing, 2006.
21. Tetly, W., *Marine Cargo Claims*, 3rd edition, Blais, 1988.
22. Todd, P., *Contract for the Carriage of Goods by Sea*, BSP Professional Books, 1988.
23. Treitel, G. H. and Reynolds, F. M., *Caver on Bill of Lading*, Sweet and Maxwell, 2001.
24. UNCITRAL, "Draft convention on the carriage of goods[wholly or partially by sea]", UN Doc. A/CN.9/WG.III/WP.56.
25. Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, 4th edition, Pearson Education Limited, 2001.

< 요약 >

영국법상 선하증권에 편입된 용선계약의 특징

이원정

용선계약상 특정 조건이 선하증권에 유효하게 편입되었는가를 판단하기 위해서는 우선적으로 선하증권의 편입조항이 언급하고 있는 용선계약을 특정해야 한다. 그러나 선하증권 전면의 용선계약 체결일자가 기재되지 않고, 화물운송에 다수의 용선계약이 관여된 경우에는 용선계약의 특징이 문제된다. 이 문제는 오랫동안 영국법원에서 쟁점으로 다뤄져 왔으며, 현재까지도 분쟁의 소지가 되고 있다.

본 연구는 선하증권에 편입된 용선계약의 특징이 쟁점으로 되었던 영국의 주요 판례들을 비교·분석하여, 이에 관한 명확한 해석원칙이 존재하고 있지 않다는 점을 규명하였다. 따라서 본 연구는 용선계약의 특정 문제에 적용될 수 있는 네 가지 해석원칙을 제시하였는 바, 즉 문면강조의 원칙, 주변정황의 고려원칙, 적절성의 원칙, 작성자불이익의 원칙이 그것이다. 특히, 이 중에서 문면강조의 원칙이 선하증권의 유통성 확보와 거래의 안전을 도모할 수 있다는 점에서 가장 우선적으로 고려되어야 할 해석원칙이 된다.

□ 주제어 : 용선계약, 선하증권, 편입조항