

## 선적지매매계약에서 채선료의 부담책임에 관한 연구 -편입조항에 관한 영국관습법을 중심으로-

최 명 국\*

- 
- I. 서 론
  - II. 편입조항의 필요성
  - III. 편입조항의 삽입에 관한 원칙
  - IV. 편입조항의 효과
  - V. 결 론
- 

주제어 : 편입조항, 용선계약, 채선료, 선적지매매계약

### I. 서 론

CIF나 CFR 계약에서의 운송계약체결의무는 매도인이 부담하며, 반면에 FOB 계약에서는 원칙적으로<sup>1)</sup> 매수인이 이 의무를 부담한다.<sup>2)</sup> FOB 계약에서

---

\* 경일대학교 국제통상학과 교수

1) 그러나 FOB 계약의 경우, 매수인의 요청이 있는 경우나 상관행이 있는데 매수인이 적시

의 매수인이나 CIF나 CFR 계약에서의 매도인은 이러한 의무를 이행하기 위하여 선박을 용선하는 경우 통상적으로 항해용선계약(Voyage Charter Party)을 체결하고 있다. 항해용선계약에서 용선자는 특정항해 동안 선박을 사용하며, 용선자가 선적항에서 양화항까지의 화물운송에 따르는 운임을 지급한다. 이러한 운임은 화물의 적재와 양화를 위해 용선자가 사용할 기간, 즉 정박기간(laytime)을 포함하고 있다. 그렇지만 정박기간은 제한되어 있기 때문에 적재와 양화가 정박기간 내에 완료되지 않으면, 용선자는 적재나 양화작업을 위해 정박기간을 초과한 기간에 대한 체선료(demurrage)<sup>3)</sup>를 지급하여야 한다.

CIF나 CFR 계약의 매도인이 화물운송을 위한 용선계약을 체결할 때, 용선계약에 적용되는 원칙과 용선계약조건은 그들이 체결하는 매매계약의 내용과 관련하여 매우 중요하다. 왜냐하면 매도인은 자신의 용선계약에 따라 매수인이 양화항에서 화물을 지체하여 양화함에 따르는 체선료를 지급하여야 하는 경우가 많기 때문이다.<sup>4)</sup> 이러한 문제점을 방지하기 위하여 용선계약을 체결하는 당사자는 화물의 적재와 양화와 관련된 용선계약조건을 그들의 매매계약에 편입시키고 있다(이하 이를 편입조항(Incorporation Clause)으로 약칭한다.). 이렇듯 매매계약에 편입조항을 두는 경우가 많고 또 이에 대한 법률적 판단이 장기간에 걸쳐 많이 축적되어 있지만, 편입에 의해 제기되는 책임의 성격과 정도에 관해서는 아직 명확하지 않다.

따라서 본고는 선적지매매계약에 용선계약조건과 관련한 편입조항을 둘 때 매

---

에 그에 반대하는 지시를 하지 않은 경우에, 매도인은 매수인의 위험과 비용으로 통상적인 조건으로 운송계약을 체결할 수 있다(FOB 규칙 A3 a), Incoterms<sup>®</sup> 2010). 영국계 FOB 계약에서도 매도인은 운송계약체결의무를 부담할 수 있는데 이를 “운송계약을 체결할 추가의무부 FOB 계약”으로 부를 수 있다.

- 2) FOB, CIF, CFR 규칙들은 물품의 인도가 선적 시에 발생하기 때문에 선적지매매계약으로 잘 알려져 있다.
- 3) *Lockhart v. Falk* 사건((1875) LR 10 Ex 132, 135)에서 체선료는 “부당한 지체에 대한 보상”(compensation for undue detention)으로 간단하게 정의되어 있다(Schofield J., *Laytime and Demurrage*, 6th edition, Routledge, 2011, p. 357). 체선료에 관한 자세한 설명은 오원석, 국제운송론, 박영사, 1990, p. 80 참조.
- 4) Debattista C., “Laytime and demurrage clauses in contracts of sale-links and connections”, *LMCLQ*, 2003, p. 509. FOB 계약의 매수인도 마찬가지로인데, 매도인이 선적항에서 선적을 지체하여 정박기간을 초과한 경우 이에 대해 매수인이 선주에 대해 책임을 부담하여야 하기 때문이다.

매계약당사자들의 채선료 부담책임에 관한 문제를 고찰하는데 그 연구의 목적을 두었다. 이를 위해 제2장에서는 선적지매매계약에 편입조항을 두어야 할 필요성을, 제3장에서는 편입조항의 삽입에 관한 원칙을, 제4장에서는 편입조항의 효과를 고찰한 후, 제5장에서 결론을 맺고자 한다.

본고는 주로 문헌적 연구방법과 사례 연구방법을 원용한다.

## II. 편입조항의 필요성

### 1. 용선계약을 통한 해결방안

본 장에서는 편입조항이 매매계약의 상대방당사자의 지체로 인하여 발생한 채선료 책임을 면하고자 하는 용선자 측의 유일한 해결방안인지의 여부에 관해 고찰한다. 이 문제의 논의를 위해서는 용선계약과 관련한 원칙을 살펴보는 것이 중요하다. 용선자는 자신의 용선계약에 의거하여 선주에 대한 책임을 면할 수 있는가? 만약 그렇다면 어떤 용선계약조건이 용선자를 구제할 수 있는가? 용선계약과 관련한 판례는 용선계약상의 책임종료조항(Cesser Clauses)이 물품의 적재를 완료하고 운임을 지급한 후에 야기되는 책임을 면하고자 하는 CIF나 CFR 계약의 매도인인 용선자들에게 도움이 될 수 있다는 점을 보여주고 있다.<sup>5)</sup>

그러나 책임종료조항이 용선자로 하여금 물품이 적재된 이후 야기되는 책임을 면제시키는 효과를 가진다고 하더라도, 이는 절대적인 것은 아니다. 즉, 선주는 담보물을 제공받지 않고는 용선자의 책임을 면제해 준다고 기대할 수 없기 때문에, 책임종료조항에서 달리 명확하게 명시되어 있지 않는 한, 영국관습법 하에서 책임종료조항의 적용은 선주 측의 유지권에 대해 조건적이라는 점은 명백하다.<sup>6)</sup> 결과적으로 선주가 화물에 대해 유지권을 행사하는 것이 가능

5) Deniz Celik, D., "Incorporation of charterparty clauses into international sale contracts on shipment terms", *European Transport Law*, No. 5, 2013, p. 447.

6) *Fidelitas Shipping v. V/O Exportchleb* [1963] 2 Lloyd's Rep. 113, 122.

한 경우에 책임종료조항의 적용은 제한된다.

## 2. 매매계약을 통한 해결방안

### 1) Incoterms<sup>®</sup> 2010 규칙

전술한 바와 같이, FOB 계약의 매수인과 CIF나 CFR 계약의 매도인은 용선계약 하에서는 체선료 문제에 대한 효과적인 해결방법을 찾을 수 없다고 볼 수 있다. 그렇다면 계약당사자들이 매매계약서에 Incoterms<sup>®</sup> 2010을 준거규칙으로 두는 경우 이 문제를 해결할 수 있는가 하는 점이다. 즉, Incoterms<sup>®</sup> 2010이 당해계약에 적용될 때, FOB 계약의 매수인은 선적항에서 매도인에 의해 발생된 체선료를 회수할 수 있는가와 CIF나 CFR 계약의 매도인은 양화항에서 매수인에 의해 발생된 체선료를 회수할 수 있는가 하는 문제이다. Incoterms<sup>®</sup> 2010 상의 FOB 규칙 A6는 “매도인은 물품이 A4에 따라 인도될 때까지 물품과 관련되는 모든 비용을 지급하여야 한다.”고 규정하고 있다.<sup>7)</sup> 또한, CIF와 CFR 규칙 A6 c)에서 매수인은 “부선료와 부두사용료를 포함한 양화비용(그러나 그러한 비용을 운송계약상 매도인이 부담하기로 한 때에는 그에 따른다)을 지급하여야 한다.”고 규정하고 있다. 즉, Incoterms<sup>®</sup> 2010은 매도인과 매수인 사이의 적재와 양화비용의 분담을 위한 지침을 제공하고 있지만, 매도인과 매수인이 자신의 적재의무와 양화의무를 어느 정도로 신속하게 이행하여야 하는가를 명확히 하고 있지 않다.<sup>8)</sup> 더욱이 Incoterms<sup>®</sup> 2010은 매

7) FOB 규칙 A4에서 “인도는 물품이 지정선적항에서 본선에 적재될 때 발생한다.”고 정의하고 있으며, CIF, CFR 규칙 A4도 마찬가지로 취지를 규정하고 있다. 영국관습법에서도 Incoterms를 준거규칙으로 두지 않은 매매계약의 경우에도 마찬가지로 원칙이 적용되고 있다(*Scottish & Newcastle International v. Othon Ghalanos* [2008] 1 Lloyd's Rep. 462).

8) Ramberg 교수는 FOB 계약에서의 용선계약과 관련하여 다음과 같이 기술하고 있다. “It is therefore necessary to match the conditions of the charter party with the terms of the contract of sale so that the FAS or FOB buyer, in his capacity as charterer in the charter party, does not have to pay demurrage without recourse against the seller when the latter fails to bring the goods to the ship within the time needed for avoiding payment of demurrage to the shipowner.” 그는 또한 CIF나 CFR 계약에서의 용선계약과 관련하여 다음과 같이 기술하고 있다. “When the discharging

도인과 매수인 사이에 체선료와 같은 비용이 어떻게 분담될 수 있는지와 이러한 목적을 위해 용선계약 상의 체선료 조항에 의존할 수 있는지의 여부에 관한 지침을 제공하지 않고 있다.<sup>9)</sup>

## 2) 묵시조건

용선계약을 통해서도 또 Incoterms<sup>®</sup> 2010을 통해서도 체선료 문제에 대한 효과적인 해결방안을 찾을 수 없기 때문에, 편입조항의 필요성을 피하기 위한 묵시조건이 매매계약상에 있는지를 고찰할 필요가 있다.

먼저 CIF나 CFR 계약의 경우 용선계약 하에서 체선료 책임을 피하기 위하여 매수인은 신속히 화물을 양화할 묵시의무가 있는지의 여부에 관한 문제이다. *Congimex v. Tradax* 사건<sup>10)</sup>에서 항소법원(Court of Appeal)은 CIF나 CFR 계약의 매수인은 양화항에서 신속히 화물을 양화할 묵시의무가 없다고 판시하였다.<sup>11)</sup> *Mallozzi v. Carapelli* 사건에서 항소법원은 CIF 계약의 매도인은, 매매계약에서 체선료 조항을 두고 있지 않는 한, 매수인에게 체선료를 청구할 수 없으며 또한 체선료 책임에 관한 묵시조건이 없다고 판시하였다.<sup>12)</sup>

다음으로 FOB 계약의 경우 매도인이 매매계약에서 편입조항이나 체선료 조항을 두고 있지 않을 때 선적항에서 발생한 체선료에 대해 책임을 져야 하는

operations are for the buyer's account under the contract of sale, it is necessary to specify how much time he is allowed before he has to pay demurrage for keeping the ship in port. The buyer must be prepared to discharge the ship as soon as so-called notice of readiness has been given. If time starts to run before he is ready to undertake the discharge, he assumes the risk. In addition, he will assume the risk for various hindrances preventing the discharging operations unless the hindrances are excepted under the terms of the contract of sale. Again, it is necessary to match the terms of the contract of sale with the terms of the charter party(Ramberg, Jan, *ICC Guide to Incoterms<sup>®</sup> 2010, Understanding and practical use*, ICC, 2011, pp. 28-29)."

9) Tiberg H., *The Law of Demurrage*, British shipping Law Library, 1995, p. 664.

10) [1983] 1 Lloyd's Rep. 250.

11) 그러나 본 건은 목적항인 Lisbon 항에 물품이 도착했을 때 그 물품의 수입이 불법이 되어 프러스트레이션(Frustration) 사건으로 처리되어 매수인의 묵시의무의 존재여부를 정확히 판단할 수는 없다.

12) [1976] 1 Lloyd's Rep. 407.

가 하는 문제이다. *Einar Bugge v. Bowater* 사건<sup>13)</sup>에서 FOB 계약의 매도인은 용선계약에 의해 선적항에서 발생한 체선료에 대해 매수인에 대한 책임이 있는지의 여부에 관한 문제가 제기되었다. 매매계약은 체선료 지급에 관한 명시조항을 두지 않았으며, 항소법원 또한 이러한 경우에 체선료 부담에 관한 묵시조건이 있는지의 여부를 논의할 필요가 있었다. 항만의 혼잡과 파업으로 인하여 선적항에 있는 철도당국은 제한된 범위 내에서만 화물을 선적하도록 허용하였다. 본 건에서 항소법원은 매도인은 선적항에서의 체선료에 대해 책임이 없음을 판시하였다. 이러한 판시내용을 뒷받침하기 위하여 항소법원은 매도인은 항구의 관습에 따라 합리적인 시간 내에 물품을 선적할 의무가 있다는 점을 언급하였다.<sup>14)</sup> 매도인은 용선계약의 당사자가 아니었기 때문에, 매수인의 용선계약 상 체선료율은 매도인에게는 적용되지 않았으며<sup>15)</sup>, 용선계약조항이 매매계약에 편입되지 않았다. 중요한 점은, 항소법원이 합리적인 시간 내에 물품을 선적할 묵시의무를 매도인에게 부여하고 있다고 하더라도, 동 법원이 용선계약에서 체선료 책임을 방지할 수 있는 비율에 따라 물품을 선적할 의무를 부여하지 않았다는 점이다. 이러한 사례를 통하여 볼 때, 합리적인 시간 내에 물품을 선적할 매도인의 묵시의무가 용선계약조항을 매매계약에 편입시킬 필요성을 간과할 수 없다는 점은 분명하다.<sup>16)</sup>

이와 같은 결론은 항소법원에 의한 보다 최근의 사례인 *The World Navigator* 사건<sup>17)</sup>에서도 지지되고 있다. 본 건은 GAFTA 64 서식과 Argentine Centro Conditions(이하 ACC로 약칭한다.)이 삽입된 FOB 계약에 관한 것이었다. ACC는 매도인은 선박 측이 수령할 수 있는 한 특정의 비율로 선적하여야 한다는 점과 매도인은 불가항력의 사유로 상실한 시간에 대해서는 책임이 없음을 명시하고 있었다. 선적서류의 하자로 인하여 선박이 부두에 적기에 접안되지 않아 선적지연이 발생하였다. 매수인은 물품의 적재를 위해 적절한 서류를 취득하여야 하는 매도인의 과실을 이유로 해서 손해배상청구의 소를 제

13) [1925] 21 Ll. L. Rep. 80.

14) *Ibid.*, at 82.

15) *Dunlop Pneumatic Tyre v. Selfridge* [1915] AC 847.

16) *Debattista C., op. cit.*, p. 513.

17) [1991] 2 Lloyd's Rep. 23.

기하면서, 매도인이 용선계약에 의해 발생된 채선료에 대해 책임이 있음을 주장하였다. 반면에 매도인은 선적지연이 있었지만 물품은 ACC에서 규정된 기간 내에 선적되었음을 주장하였다. 본 건에서 항소법원은 ACC는 선박이 접안되었을 때에만 적용되며, 선적항에 선박의 진입을 촉진시킬 묵시의무는 매수인에게 용선계약에 의해 발생된 채선료를 회수할 수 있는 권리를 허용하지 않는다고 판시하였다.

이상의 논의를 통해 CIF, CFR, FOB 계약 등에서 매매계약에 용선계약조건을 편입시키는 것이 채선료 회수를 위한 유일하고도 효과적인 방안임은 분명하다.<sup>18)</sup>

### Ⅲ. 편입조항의 삽입에 관한 원칙

#### 1. 편입의 형식과 시기

먼저 용선계약조건을 매매계약에 편입시키는 데 필요한 형식과 시기에 관해 살펴볼 필요가 있다. 편입을 의도하고 있는 용선계약은 서면이어야 하는가? 용선계약조건이 언제 매매계약에 편입되어야 하는가? *Gill & Duffus v. Rionda* 사건<sup>19)</sup>이 이러한 의문에 답을 주고 있다. 본 건에서 매수인이 서류와 상환으로 대금지급을 하지 못해 선박 측에 대해 양화항에서 화물을 양화하지 못하도록 지시함에 따라 매도인 측에는 용선계약에 따라 채선료가 발생되었다. 매도인과 매수인 사이의 매매계약은 모든 조건은 용선계약에 따른다는 점과 채선료는 매도인이 부담한다는 점을 규정하고 있었다. 매수인은 매매계약이 체결되었을 때 용선계약은 초안조차 준비되지 않았다는 근거에서 용선계약조건을 매매계약에 편입시키는 것을 반대하면서 채선료의 지급을 거절하였다. 즉, 매수인은 매매계약이 체결되었을 때 용선계약은 존재하지도 또 서면화 되지도 않아 편입조항을 서류로 취급할 수 없다고 주장하였다. 매수인은 자신의 주장

18) Deniz Celik, D., *op. cit.*, p. 451.

19) [1994] 2 Lloyd's Rep. 67.

을 뒷받침하기 위하여 선화증권이 발행될 때 용선계약이 서면으로 존재하여야 한다고 하는 법원의 판례들<sup>20)</sup>을 인용하였다. 그렇지만, 본 건에서 항소법원은 국제물품매매에서 중요하고도 보편적인 국면, 즉 CIF나 CFR 계약의 매도인은 매매계약을 체결한 후 운송계약을 체결하고 있다는 점을 고려하여 매수인의 주장을 기각하였다. *O.K Petroleum v. Vitol Energy* 사건<sup>21)</sup>에서 Colman 판사도 이와 마찬가지로 견해를 가지고, 매매계약은 매매계약이 체결된 후에 체결된 용선계약을 편입시킬 수 있다고 판시하였다. *Northern Progress* 사건<sup>22)</sup>에서 Rix 판사도 마찬가지로 이 점을 승인하였다. 즉, 그는 용선계약은 매매계약이 체결되기 전이나 또는 체결된 후나에 관계없이 물품이 매매계약에 충당되는 나중의 어느 단계에서 계약에 편입된다는 점을 분명히 하고 있다.<sup>23)</sup>

## 2. 편입조항의 문언요건

매매계약을 체결할 때 편입조항의 내용이 “용선계약상의 모든 조건”(all terms as per charter party)과 같이 단순하고 평범한 문언일 경우, 매매계약이 체결될 때 존재하지 않은 용선계약조건을 만족스럽게 편입할 수 있는가에 대해 논쟁이 있을 수 있다. 즉, 체선료를 포함하는 선적과 양화에 관한 용선계약조건이 통상적이지 않거나 또는 부담을 주는 경우에 그러한 단순하고 평범한 문언을 통하여 편입할 수 있는가 하는 문제이다. *Northern Progress* 사건<sup>24)</sup>에서 통상적이지 않거나 또는 부담을 주는 용선계약조건은 용선계약에 관한 단순하고 평범한 문언으로는 매매계약에 편입될 수 없다고 판시되었다. 본 건에서 Rix 판사는 매매계약에는 용선계약에 관한 단순하고 평범한 문언으로는 특별전환조항(Special Diversion Clause)인 용선계약 제55항이 편입되지 않았음을 판시하였다.

---

20) *The Heidberg* [1994] 2 Lloyd's Rep. 287과 *The Petr Schmidt* [1998] 2 Lloyd's Rep. 1 사건임.

21) [1995] 2 Lloyd's Rep. 160.

22) [1996] 2 Lloyd's Rep. 319, 326.

23) Goode R., *Commercial Law*, Butterworths, 2009, pp. 1043-1044.

24) [1996] 2 Lloyd's Rep. 319.



또한, 용선계약에 관한 단순하고 평범한 문언이 용선계약상의 모든 조항을 매매계약에 편입할 수 있는가 하는 문제가 있다. 이 문제는 *O.K Petroleum v. Vitol Energy* 사건<sup>25)</sup>에서 깊이 있게 논의되었다. 본 건에서 매도인은 체선료 조항이 매매계약에 편입되었다고 주장하면서 매수인에 대해 체선료 조항을 적용시키려고 하였다. 매수인은 체선료시간제한조항(Demurrage Time Bar Clause)도 체선료 조항과 함께 매매계약에 편입되었다고 하면서 체선료시간제한조항을 이유로 체선료에 대해 책임이 없음을 주장하였다.

매수인이 체선료를 부담할 책임이 있는지의 여부를 결정하기 위한 주된 쟁점은 매매계약상의 편입조항의 문언이 체선료시간제한조항을 매매계약에 편입시키기에 충분한지의 여부이다. 본 건에서의 편입조항은 용선계약상의 체선료 시간제한조항에 관한 특별한 문언을 두지 않은 용선계약에 관한 단순한 문언이었다. Colman 판사는, 운송계약에서의 편입조항에 관한 사례들과 매매계약에서의 편입조항에 관한 사례들 사이의 차이점을 고려해서,<sup>26)</sup> 용선계약이 선화증권에 편입된 사례들로부터 지지를 도출하였다. 이러한 점에서 그는 *Thomas v. Portsea* 사건<sup>27)</sup>에서의 귀족원의 판결에 주로 의존하였다. *Thomas v. Portsea* 사건에서 귀족원은 용선계약에 관한 일반적인 문언은 운송계약의 본질적인 내용의 범주 내에 해당되는 조항들만 운송계약에 편입될 수 있음을 판시하였다. 따라서 Colman 판사는 체선료시간제한조항은 매매계약의 본질적인 내용의 범주 내에 해당되지 않으며, 이는 단순히 매매계약의 부수적인 사항임을 언급하였다.<sup>28)</sup> 따라서 그는 용선계약에 관한 일반적인 문언만 있는 경우에 체선료시간제한조항은 매매계약에 편입되지 않았음을 판시하였다.

비록 앞에서 언급한 원칙이 체선료시간제한조항의 편입과 관련되어 있다고 하더라도, 이러한 원칙은 중재와 재판관할권과 같은 여타의 용선계약조항의 편입에도 확대해서 적용할 수 있음은 분명하다. 이러한 사례들에 비추어 보아

---

25) [1995] 2 Lloyd's Rep. 160.

26) *Thmas v. Portsea* [1912] AC 1; *The Federal Bulker* [1989] 1 Lloyd's Rep. 103; *The Rena K* [1978] 1 Lloyd's Rep. 377; *The vareenna* [1983] 2 Lloyd's Rep. 592; *Siboti K/S v. BP France SA* [2003] 2 Lloyd's Rep. 364.

27) [1912] AC 1.

28) [1995] 2 Lloyd's Rep. 160, at 168.

매매계약에의 편입에 관한 규칙은 다음과 같이 요약할 수 있다. 운송계약에의 편입의 경우와는 달리, 용선계약은 매매계약이 체결되기 전에 체결되어야 할 필요는 없다. 매매계약에의 편입에 관한 문언의 효과와 관련하여, *O.K Petroleum v. Vitol Energy* 사건에서의 원칙에 따라, 법원은 운송계약에서의 원칙과 마찬가지로의 과정, 즉 편입에 관한 일반적인 문언은 매매계약의 본질적인 내용의 범주 내에 해당되는 용선계약조항만을 편입할 수 있다는 입장을 취할 것으로 보여 진다.<sup>29)</sup>

#### IV. 편입조항의 효과

편입조항의 효과를 살펴보기 위하여 다음의 두 가지 문제에 중점을 두어 고찰하고자 한다. 첫째는 편입조항이 용선계약과는 독립적으로 어떤 책임을 창출하는가 또는 편입조항이 용선계약에 의해 책임을 부담한 당사자를 위한 배상의 방법으로서만 작용하는가? 둘째는 편입된 용선계약조건이 용선계약의 원칙에 따라 해석 되는가 또는 별도의 의미가 주어지는가? 만약 편입된 용선계약조건이 독립적으로 책임을 창출하고, 또 매매계약에서 달리 해석된다고 판명된다면, 매매계약당사자들은 매매계약서를 초안할 때 원칙적으로 매매계약에 적합한 관습법에 따라야 한다. 다음의 논의는 대부분의 사례에서 편입된 용선계약조건은 매매계약의 본질적인 원칙에 따라 다른 의미로 해석되고 있다는 점을 보여주고 있다. 그러나 또한 용선계약의 원칙이 그 해석에 있어서 일정한 역할도 하고 있는 것으로 나타나고 있다.

##### 1. 용선계약과의 독립성 여부

계약해석에 있어서 법원은 원칙적으로 문언적 원칙(literal rule)을 적용하며, 문언적 원칙에 “자연스럽고 통상적인”(natural and ordinary) 의미를 부여하

---

29) Deniz Celik, D., *op. cit.*, p. 453.

며,<sup>30)</sup> 또한 거래의 진정성, 배경, 내용 및 당사자들이 활동하고 있는 시장 등에 관한 지식이 요구되는 “계약의 상업적 목적”(commercial purpose of the contract)을 고려하고 있다.<sup>31)32)</sup> 그렇지만 법원은 사업가의 상식에 부합하지 않을 때에는 문언적 원칙의 엄격한 적용을 배제하고 있다.<sup>33)</sup>

이러한 해석원칙에 따라 법원은 매매계약당사자들이 매매계약에서 용선계약과는 독립적으로 의무를 창출할 의도인지의 여부를 결정할 때 편입조항의 문언에 상당한 신뢰를 부여하고 있다. *The Devon* 사건<sup>34)</sup>에서, CFR 계약은 “as per charter party per day pro rata”라는 체선료 조항을 두고 있었다. 매수인이 실제로는 용선계약에 의해 어떤 체선료도 발생시키지 않았음에도 불구하고 매도인은 양화항에서의 지연을 이유로 매수인에게 체선료 조항을 적용하려고 하였다. 매도인은 체선료 조항이 용선계약에 의해 실제로 발생한 체선료를 회수하는 데 그 역할을 한다고 주장하였다. 반면에 매수인은 체선료 조항은 강제할 수 있는 것이 아니라는 점을 주장하였다. 이를 뒷받침하기 위하여 매수인은 용선계약과 매매계약 사이에는 어떤 연결고리가 있는데, 체선료와 관련하여 용선계약에서의 묵시적인 방어를 매매계약에서의 방어에도 마찬가지로 적용될 수 있다고 주장하였다.<sup>35)</sup>

본 건에서 항소법원은 이 문제는 해석상의 문제라는 견해를 취하였다. 항소법원은 전반적인 계약내용과 상업적 상식을 고려하여 체선료 조항은 독립적인 의무를 창출하였다고 판시하였다. 이 점과 관련하여 Mance 판사는 매매계약 당사자들이 매매계약에서 독립적인 체선료 의무를 가지게 하는 “간단하고”(simpler) 또 “보다 수용 가능한”(more acceptable) 문언을 찾을 수 있을 것이란 점을 기술하고 있다. 선적과 양화활동 중의 지연이 있는 경우 매매계

30) *Investors Compensation Scheme Ltd v. West Bromwich Building Society* [1998] 1 WLR 896, 912-913.

31) *Reardon Smith Line v. Hansen-Tangen* [1976] 1 WLR 989, 995-996.

32) 그러나 법원은 성문법을 해석할 때는 합목적성 원칙(purposive rule)에 의존하는 경향이 있다(Slapper G., *The English Legal System*, Routledge, 2013, p. 101).

33) *The Antaios* [1985] AC 191.

34) [2004] 2 Lloyd's Rep. 282.

35) [2004] 2 Lloyd's Rep. 282, 294.

약상의 독립적인 체선료 조항은 양 당사자들에게 그들이 정확히 어떤 입장에 처해 있는지에 관해 도움을 줄 수 있다는 점과 그들이 용선계약에 따라 체선료 책임의 유무를 조사할 필요가 없어진다는 점에 근거에서 이러한 견해를 취하였다.<sup>36)</sup>

최근의 CIF 계약과 관련된 *The Team Anmaj* 사건<sup>37)</sup>에서 Beatson 판사는 *The Devon* 사건에서의 Mance 판사의 판시내용에 따라 용선계약조건의 편입은 독립적인 의무를 창출하였다고 판시하였다. 본 건에서 Beatson 판사는 두 가지 근거를 제시하였다. 첫째는 본 건에서 편입조항의 문언이 편입조항이 매매계약상 독립적인 체선료 책임을 창출하였다고 판시된 *The Devon* 사건에서의 문언과 다르지 않다. 둘째는 용선계약상의 정박기간(laytime) 조항이 매매계약상의 정박기간 조항과 일치하지 않아, 후자의 조항이 우선한다.

마찬가지의 견해가 *The Adolf Leonhardt* 사건<sup>38)</sup>에서도 있다. 본 건에서 FOB 계약의 매도인은 청구된 체선료 금액이 용선계약에 의해 발생된 금액보다 많다는 근거에서 매수인에 의해 제기된 체선료 클레임을 거절하였다. 매도인은 “time to count as per Centrocon charter party”와 “demurrage as per C/P”란 매매계약상의 편입조항은 함께 고려하여야 하고, 이들 편입조항은 보상조항으로 취급되어야 한다고 주장하였다. 본 건에서 법원은 또다시 이러한 문언은 독립적인 체선료 의무를 창출한다고 판시하였다.

반면에, 정박기간과 체선료에 관한 편입조항이 단지 배상의 방법으로만 작용한다고 하는 판례도 있다. *Socap International v. March Rich* 사건<sup>39)</sup>에서 FOB 계약상의 편입조항은 “체선료는 용선계약조건에 따른다.”는 점과 매수인은 매도인이 “자신의 공급업자로부터 그러한 체선료를 회수할 수 있는”(is able to recover such demurrage from his Supplier) 경우를 제외하고는 매도인으로부터 체선료를 회수할 권리가 없다는 점을 명시하였다.

이러한 사실로부터 알 수 있듯이, 본 건은 매매계약이 용선계약과는 독립적인지의 여부에 관한 문제가 아니라, 매매계약상의 체선료 책임이 매도인과 자

36) [2004] 2 Lloyd's Rep. 282, 295.

37) [2011] EWHC 2756, § 17.

38) [1986] 2 Lloyd's Rep. 404.

39) [1990] 2 Lloyd's Rep. 175.

신의 공급업자와의 계약에 달려 있는지의 여부에 관한 문제이다. 법원은 이 문제를 해석상의 문제로 취급해서, 앞에서 인용한 문언을 “매도인은 그러한 채선료를 자신의 공급업자로부터 회수한다.”(the seller recovers such demurrage from his Supplier)로 해석하였다. 법원은 사업가의 상식을 고려하여, 매도인이 실제로 채선료를 회수하지 못한 경우에 그가 채선료 지급에 합의할 이유가 없다는 점에 근거해서 자신의 판결을 정당화시켰다.

본 건은 매매계약상의 채선료 책임이 용선계약에 의해 실제로 발생한 채선료에 종속될 수 있는 가능성을 보여주고 있다. 이렇게 볼 때, 매매계약에 편입된 용선계약조건은 독립적인 의무를 창출한다고 하는 확고한 원칙은 없다고 볼 수 있다.

이상의 논의를 통해 다음의 두 가지 결론을 도출할 수 있다. 첫째는 편입된 채선료 조항이 독립적인지의 여부에 관한 문제는 편입조항의 문언에 관한 진정한 해석에 의해 결정된다는 점이다. 이 때 법원은 매매계약당사자들의 의도를 확인하기 위하여 사업가의 상식과 계약의 실제적인 상황도 고려하고 있다는 점이다. 둘째는 편입조항의 문언을 해석함에 있어서 애매함이 있는 경우, 법원은 편입된 채선료 조항을 독립적인 것으로 취급하는 것을 선호하고 있다는 점이다.<sup>40)</sup>

## 2. 편입조항의 해석문제

선적과 양화에 관한 용선계약조건이 매매계약에 편입된 경우, 이러한 편입조항을 어떻게 해석하여야 하는지의 문제가 제기된다. 즉, 편입조항을 용선계약의 원칙에 따라 해석하여야 하는지 아니면 매매계약에 따라 다른 의미가 부여되는지의 여부 문제이다. 이 문제에 대한 영국관습법의 태도는 양분되어 있기 때문에 여기서는 이 문제를 고찰한다.

### 1) 매매계약에 따라 다른 의미가 부여된 경우

*Handy Mariner* 사건<sup>41)</sup>에서 항소법원은 용선계약에 의한 도착선박인 The

---

40) Deniz Celik, D., *op. cit.*, pp. 458-459.

Handy Mariner 선박이 매매계약의 의미 내에서도 도착선박으로 간주될 수 있는지의 여부에 관한 문제를 다루었다. 선박이 양화항에 입항하였으나 항만의 혼잡으로 화물을 양화하기 위하여 부두에 2주 동안 기다린 결과로 발생한 체선료를 CIF 계약의 매수인이 부담하여야 하는지의 여부를 결정하기 위하여 이 문제를 해결하여야 했다. 매도인은 당연히 용선계약의 원칙을 엄격히 적용할 것을 주장하였다. 즉, 용선계약의 원칙에 따르면 일단 양화항에 입항한 선박은 도착선박으로 간주되며 따라서 체선료 책임은 CIF 계약의 매수인에게 전가된다. 그러나 항소법원은 CIF 계약의 매수인의 정당한 기대를 고려하여 도착선박에 관한 용선계약의 원칙을 매매계약에 적용하는 것을 거절하였다. 항소법원은 또한 CIF 계약의 매수인은 분명한 문언이 없는 경우 그러한 책임을 부담하는 것으로 볼 수 없다고 판시하였다.<sup>42)</sup>

선적과 양화에 관한 편입조항의 해석에 있어서 국제물품매매계약의 성격이 또한 그 중심적인 역할을 한 FOB 계약에 관한 *Kronos Worldwide v. Sempra Oil Trading* 사건<sup>43)</sup>이 있다. 본 건에서 화물이 부두에 도착하지 않아 선박이 선적을 위해 부두에서 기다리는 동안 매수인의 용선계약에 따라 체선료가 발생되었다. FOB 계약의 매수인은 매매계약에 편입된 정박기간과 체선료 조항에 근거해서 체선료를 회수하려고 하였다. 항소법원은, FOB 계약의 매수인이 매도인을 수익자로 하는 신용장을 개설하지 못하였기 때문에, 매수인이 신용장을 개설하여야 할 의무는 물품을 선적할 매도인의 의무에 대한 선행조건(precedent condition)이라는 매매계약상의 원칙을 적용하여, 매수인은 체선료를 회수할 권리가 없음을 판시하였다.

이 문제에 관한 보다 최근의 사례는 *Soufflet Bunge v. Negoce* 사건<sup>44)</sup>에서의 항소법원의 판결이다. 본 건에서 FOB 매매계약의 제6항은 매수인은 매매계약에서 명시된 기간 동안 화물을 선적할 준비가 된 선박을 수배하여야 한다는 점을 규정하고 있었다. 시장상황이 좋아지자 선박 측이 선적준비통지서(Notice of Readiness : NOR)를 보낸 후 매도인은 물품선적을 거절하였다.

---

41) [1991] 1 Lloyd's Rep. 378.

42) *Ibid.*

43) [2004] 1 Lloyd's Rep. 260.

44) [2011] 1 Lloyd's Rep. 531.

선박의 선창이 더럽다면 선박이 준비된 것으로 간주할 수 없다는 용선계약의 원칙에 의거하여 매도인은 자신의 물품선적거절을 정당화하였다. 따라서 매도인은 선박의 선창이 더럽기 때문에 선박이 물품을 수령할 준비가 되지 않았으며 또 매수인은 매매계약 제6항의 위반에 있었다는 점을 주장하였다. 항소법원은 매도인의 용선계약의 원칙에 대한 신뢰가 잘못되었다고 판시하였다. 이 점과 관련하여 용선계약의 원칙의 엄격한 적용은 전혀 상업적 상식이 아니라는 점이다. 즉, FOB 계약에서 물품에 관한 멸실 또는 손상의 위험은 선적 시에 매수인에게 이전된다. 따라서 FOB 계약의 매수인이 선창이 더러운 선박을 준비했을 때, 매도인은 물품의 손해에 대한 책임이 없다.

이상의 고찰을 통해서만 볼 때 편입조항의 해석에 관한 법원의 입장은 상업적 상식을 매매계약에 반영하는 경향을 보여주고 있다.

## 2) 용선계약의 원칙에 따라 해석된 경우

최근의 *The Hang Ta* 사건<sup>45)</sup>에서, CIF 매매계약은 WIBON/WIPON<sup>46)</sup>을 참조한 양화와 선적활동에 관한 규정을 두고 있었다. 이들 용선계약조건은 혼잡에 의한 지연의 위험을 용선자에게 부담시키고 있다. 이들 조항들에 대해 필요한 변경을 가하여 매매계약에 적용될 수 있다면, 혼잡의 위험은 CIF 계약의 매수인이 부담하여야 한다.<sup>47)</sup> 본 건에서 Burton 판사는, *Handy Mariner* 사건에서 항소법원의 판결에도 불구하고, 이들 조항들이 CIF 계약의 매수인에게 마찬가지로 적용했어야 하는지의 여부에 관해서는 언급하지 않았다. 이미 본 바와 같이, *Handy Mariner* 사건에서 항만의 혼잡에 기인한 지연은 CIF 계약의 매수인의 부담이 아니라고 판시되었다. Burton 판사는, *Handy Mariner* 사건을 참조하지 않고, WIBON/WIPON 조항은 *The Kyzikos* 사건<sup>48)</sup>에서 귀족원에 의해 수립된 용선계약의 원칙에 따라 CIF 계약의 매수인에게 적용될 수 있다고 판시하였다. Bruton 판사의 접근방법은 *Handy*

45) [2011] 2 Lloyd's Rep. 278.

46) WIBON은 “whether in berth or not”을 의미하며, WIPON은 “whether in port or not”을 의미한다.

47) *Ibid.*

48) [1987] 1 Lloyd's Rep. 48; [1989] 1 Lloyd's Rep. 1 (HL).

*Mariner* 사건에서의 매매계약은 WIBON/WIPON 조항을 두고 있지 않았다는 점에서 *Handy Mariner* 사건에서의 판결과 구분될 수 있다는 근거에서 지지될 수 있을 것이다.

법원이 또한 매매계약과 관련한 체선료를 계산함에 있어서도 용선계약의 원칙을 엄격히 고수하고 있다는 점은 놀라운 일이다. *Choil Trading v. Sahara Energy Resources* 사건<sup>49)</sup>에서 지연이 선주 측에 의해 기인되지 않는 한 선박은 체선료 책임이 있다는 용선계약의 원칙이 매매계약의 당사자들에게도 적용되었다. Clarke 판사는 체선료 계산에 FOB 계약의 매수인 측의 과실에 기인하여 지연된 기간을 고려하였다. *The Bonde* 사건<sup>50)</sup>에서 Potter 판사는 선적과 양화 지연에 기인하는 손해를 계산함에 있어서 FOB 계약의 매수인이 이와 다른 형태의 위반과 손해를 입증하지 못할 경우에 그 매수인에게 체선료 이외에 별도의 손해배상청구를 허용하지 않았다. 이와 같은 결론을 도출함에 있어서 그는 선적과 양화의 지연에 대해 선주는 손해배상으로 체선료만 받을 수 있다는 점과 선주가 다른 형태의 위반과 손해를 입증하지 못할 경우 별도의 손해배상액이 부과될 수 없다는 용선계약의 원칙에 의거하였다.

앞에서 인용한 사례들 외에도 용선계약의 원칙이 필요한 변경을 가하여 매매계약에 적용된 사례는 많다. 그럼에도 불구하고, 법원은 매매계약의 기본적인 원칙에 보다 많은 비중을 두고 있다는 점과 편입조항에 대해 다른 의미를 부여하고 있다는 점을 또한 기억하여야 할 것이다.

## V. 결 론

CIF, CFR, FOB 계약 등에서 매매계약당사자들은 매매계약에 용선계약조건을 편입시키는 것이 체선료 문제를 해결하기 위한 유일하고도 효과적인 방안임은 분명하다. 영국관습법은 이러한 편입조항에 관하여 제기되고 있는 여러 쟁점들에 대해 명확한 지침을 제공하고 있는 것으로 보인다. 즉, 편입조항의

---

49) [2010] EWHC 374 (Comm).

50) [1991] 1 Lloyd's Rep. 137.



문언은 용선계약의 원칙이 매매계약에 대해 미치는 영향의 정도를 결정하는데 있어서 중요한 역할을 한다는 점이다. 따라서 달리 분명하게 규정된 바가 없다면, 법원은 매매계약의 기본적인 원칙의 범위 내에서 그리고 국제무역법의 기초를 해하지 않는 범위 내에서 편입조항에 대해 용선계약의 원칙을 적용하는 경향이 있다. 이러한 관점에서 법원은 또한 당사자들의 의도를 객관적으로 확정하기 위하여 계약의 실제적인 상황을 고려하고 있다.

그러나 영국관습법은 매매계약에 편입된 용선계약조건의 효과에 관해서는 아직 명확한 지침을 제공하지 못하고 있다. 이 문제에 관하여 영국관습법은 단지 단편적인 해결책을 제공하고 있을 뿐이며, 아직 소송이나 중재에 회부된 적이 없는 편입조항의 해석에 도움이 될 만한 일반적인 원칙을 도출하기도 어렵다. 따라서 매매계약당사자들은 그들의 매매계약에 체선료 문제를 바람직한 방향으로 해결할 수 있도록 하는 편입조항을 두어야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

오원석, 국제운송론, 박영사, 1990.

Debattista C., “Laytime and demurrage clauses in contracts of sale—links and connections”, *LMCLQ*, 2003.

Deniz Celik, D., “Incorporation of charterparty clauses into international sale contracts on shipment terms”, *European Transport Law*, No. 5, 2013.

Goode R., *Commercial Law*, Butterworths, 2009.

ICC, *Incoterms® 2010, ICC rules for the use of domestic and international trade terms, ICC Publication No. 715E*, 2010.

Ramberg, Jan, *ICC Guide to Incoterms® 2010, Understanding and practical use, ICC*, 2011.

Schofield J., *Laytime and Demurrage, 6th edition*, Routledge, 2011.

Slapper G., *The English Legal System*, Routledge, 2013.

Tiberg H., *The Law of Demurrage*, British shipping Law Library, 1995.

## ABSTRACT

### A Study on the Demurrage Liabilities in the International Sale Contracts on Shipment Terms

Choi, Myung Kook

Judicial decisions make it clear that in all CIF, CFR and FOB contracts, incorporation of charter party into sale contracts is the only effective way for recovery of demurrage in the context of sale contracts. The case law would appear to clarify a number of important issues: The words of incorporation in the sale contract play a vital role in determining the extent of the influence of the charter party principles over the sale contract. Hence, unless it is expressly provided otherwise, the courts tend to apply the charter party principles to the incorporated charter party provisions to the extent that they make sense in the context of sale contract, and that they do not undermine the underlying foundations of international trade law. In this respect the courts also take into account the factual background of the case with a view to objectively ascertaining the intention of the parties.

The law is, however, less clear on the effects of the incorporated charter party provisions in sale contracts. There is still no straightforward answer to the question of to what extent the charter party law is applied to the incorporated charter party provisions in the context of sale contracts. The case law on this matter merely provides piecemeal solutions, and it is not possible to extract a general rule which will help interpretation of those charter party provisions which have not yet been subject to litigation or arbitration. Therefore, it should be noted that the parties would prepare

Incorporation Clause in their sale contracts in reliance of the rules to achieve the desired results.

Key Words : Incorporation Clause, Charter Party, Demurrage,  
International Sale Contracts on Shipment Terms