

무역상무연구
제69권
2016. 2, pp. 221~237.

논문접수일 2016. 01. 12.
심사완료일 2016. 02. 18.
게재확정일 2016. 02. 19.

UCP 600 제26조 상의 부지문언과 갑판적재표시의 법률적 효력에 관한 연구*

박성철**

-
- I. 서론
 - II. UCP 600 제26조상의 운송서류 수리요건
 - III. 갑판적과 부지문언 관련규정 및 실무적 문제점
 - IV. 결론
-

주제어 : 갑판적, 부지문언

I. 서론

신용장통일규칙(Uniform Customs and Practice for Documentary Credit ;이하에서는 별명이 없는 한 “UCP 600”으로 기술한다)은 국제상업회의소(International Chamber of Commerce)에서 원활한 신용장거래를 위해서 제정해 놓은 국제규칙이다. 2007년 7월1일부터 적용되고 있는 UCP 600은 운송서류에 대한 규정을 강화하여 상세하게 규정하고 있으며, 제19조에서 복합운송서류, 제20조에서 해상선하증권, 제21조에서 비유통성해상화물운송장, 제22조에서 용선계약부선하증권, 제23조에서 항공운송서류, 제24조에서 도로·철도·내수로 운송서류, 제25조에서 특송배달영수

* 오원석 교수님 정년퇴직 기념논문집에 논문을 게재하게 되어 무한한 영광으로 생각하며 이 논문을 바칩니다.

** 배화여자대학교 국제무역과 부교수, E-Mail : scpark834@naver.com

증과 우편영수증에 대해서 그리고 제26조에서 갑판적재표시와 부지문언¹⁾표시에 대해서, 제27조에서 무사고운송서류의 요건에 대해서 각각 규정하고 있다. 특히 제26조의 내용은 운송서류의 종류에 관계없이 모든 운송서류에 적용되는 조항이며, 운송서류상에 가장 일반적으로 표시되는 내용이기도 하다. 그러나 실무적으로는 갑판적재화물과 관련되는 화물손해와 부지문언 관련 클레임은 빈번히 발생되고 있으며, 또한 화물의 갑판적 문제는 해상운송인의 손해배상책임과 적하보험자의 손해배상책임과도 밀접하게 관련되어 있다. 따라서 단순히 신용장통일규칙만의 검토로는 당해 조항과 무역실무상의 관련 내용을 종합적으로 이해하기 힘들다. FCL 화물²⁾의 경우와 같이 화주가 컨테이너에 화물을 직접 적입하고 봉인작업을 하는 경우에 운송인은 현실적으로 컨테이너 내부의 화물의 상태나 수량에 대해서 알 수 없는 상황에서 선하증권을 발행하게 된다. 이러한 경우에 선하증권 상에 기재된 화물의 수량이나 상태와 관련하여 수하인으로부터 클레임이 발생하는 문제에 대해서 운송인이 면책을 주장하기 위해서 기재하고 있는 것이 부지문언이다. UCP 600에서는 부지문언이 기재되어 있는 선하증권은 은행에서 수리한다고 규정하고 있다³⁾. 그러나 실무적으로 이러한 부지문언의 효력에 대해서는 여전히 다툼이 발생하고 있는 사안이다.

따라서 이 논문에서는 UCP 600 제26조에 규정하고 있는 갑판적재표시와 부지문언의 표시에 대한 내용을 중심으로 UCP 600 제26조의 효용성을 실무적 관점에서 확대하여 살펴보고자 한다. 단순히 UCP 600의 요건만 충족시키는 운송서류상의 기재내용으로서 확인되어지면 추상성의 원칙에 의해 신용장거래는 충족될 수 있다. 그러나 이 논문에서는 UCP 600의 요건 충족뿐만 아니라 운송서류상에 표시되는 갑판적재 및 부지문언 관련 표시의 효용성까지 확대하여 고찰하기로 한다. 즉,

- 1) 본 논문에서는 부지약관(unknown clause)과 부지문언(unknown wording)을 구분하여 기술하기로 한다. 부지약관은 선하증권 등 운송서류 이면약관으로 기재되어 있는 것으로 컨테이너조항(containers clause) 등에서 규정되어 있고, 부지문언은 선하증권 전면의 “shipper’s Load & Count”, “SLC”, “STC” 등으로 기재된 것을 의미한다. 한진해운 선하증권 이면약관(부지약관) 제8조 (e) If any container is delivered sealed by the Merchant to the carrier, this Bill of Lading is evidence of the receipt only of the number of containers shown on the Bill of Lading, and the condition and any particulars of the contents are unknown to the carrier; and the Merchant warrants that the containers and contents thereof are suitable handling and carriage. In the event of breach of this warranty, the carrier shall not be responsible for any loss or damage to or in connection with the Goods, and Merchant shall be liable for loss of or damage to any other property, or ….
- 2) Full container loaded cargo로 1인 화주의 화물로 한 컨테이너를 가득 채울 수 있는 화물이다. 만재화물 이라고도 한다.
- 3) UCP 600, Art.26.b : A transport document bearing a clause such as “shipper’s load and count” and said by shipper to contain is acceptable.

신용장거래에 개입하는 은행은 운송서류상의 표시 또는 기재사항과 관련한 법적 효력의 문제에는 개입하지 않기 때문에 단순한 서류일치의 문제만 생각하고 신용장 거래에 임하게 되면 다른 법적 문제로 인하여 회사에 경제적 손실을 초래할 수도 있기 때문에 운송서류상의 기재사항과 관련한 법적 효용성까지 확장하여 검토해 봄으로써 업무 담당자들에게 실무적인 도움이 될 수 있을 것으로 본다.

이와 관련된 선행연구로는 유록상의 “Hague Rule상의 갑판적 화물의 지위”⁴⁾, 유중원의 “국제해상운송에서 갑판적과 책임제한의 배제”⁵⁾, 송채현·박종은의 “갑판적운송화물에 대한 국제물류운송인의 손해배상책임에 관한 연구”⁶⁾, 최종현의 “선하증권상의 부지약관의 효력”⁷⁾, 김인현의 “부지문구·약관의 효력”⁸⁾, 박세운의 “선하증권 인쇄약관에 관한 연구”⁹⁾, 신정식의 “국제무역거래에서 서류조건에 관한 연구”¹⁰⁾, 박세운·한기문의 “기명식 선하증권의 담보효력”¹¹⁾ 등이 있으나 모두 신용장거래의 실무적 관점에서 문제를 검토하지는 않고 있으며, 법리적 연구에 초점을 두고 있다. 따라서 논자는 UCP 600의 규정에 따라 선하증권 상에 갑판적재 표시여부가 신용장거래 실무에서 어떠한 문제점이 있는지와 부지문언과 갑판적재 표시의 법률적 효력을 실무적 관점에서 살펴보고자 한다. 실상은 성질이 다른 두 개의 주제에 대해서 동시에 다룬다는 한계점이 있지만 UCP 600 제26조를 하나의 논문에서 정리해 보고자 시도해 보았다.

이 연구를 위하여 과거 연구 자료와 논문을 참조하는 문헌적 연구를 중심으로 하며, 실무적 관점에서 현장 실무자들의 의견을 전화 또는 e-메일로 조사하는 방법을 사용하기로 한다.

-
- 4) 유록상, “Hague Rule상의 갑판적 화물의 지위”, 해법회지 Vol. 10, No.1, 한국해법학회, 1988, pp. 123~147.
 - 5) 유중원, “국제해상운송에서 갑판적과 책임제한의 배제”, 법조 Vol.636, 법조협회, 2009, pp. 193~240.
 - 6) 송채현·박종은, “갑판적운송화물에 대한 국제물류운송인의 손해배상책임에 관한 연구”, Korea Logistics Review 제19권 제2호, 물류학회, 2009, pp. 255~282.
 - 7) 최종현, “선하증권상의 부지약관의 효력”, 한국해법학회지 제25권 제2호, 한국해법학회, 2003, pp. 165~179.
 - 8) 김인현, “부지문구·약관의 효력”, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1998.1, pp. 180~188.
 - 9) 박세운, “선하증권 인쇄약관에 관한 연구”, 무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회2011.2, pp. 359~378.
 - 10) 신정식, “국제무역거래에서의 서류조건에 관한 연구”, 무역상무연구 제54권, 한국무역상무학회, 2012.5, pp. 99~122.
 - 11) 박세운·한기문, “기명식선하증권의 담보효력”, 무역상무연구 제53권, 한국무역상무학회, 2012.5, pp. 181~206.

II. UCP 600 제26조상의 운송서류 수리요건

1. UCP 제26조상 갑판적재표시의 문제점

UCP 600 제26조 a항에서는 운송서류는 ‘물품이 갑판적재 되거나 갑판적재 될 것이다’라는 표시가 되어서는 안 된다고 규정¹²⁾하고 있으나, ‘물품이 갑판적재 될 수도 있다’(The goods may be carried on deck)고 기재된 운송서류는 수리된다고 규정¹³⁾하고 있다. 즉, 갑판적재를 명시적으로 언급하고 있는 운송서류는 수리거절되지만 갑판적재 유보문언, 즉 갑판적재에 대한 자유재량권조항(general liberty clause)¹⁴⁾이 들어있는 운송서류는 은행에서 수리될 수 있음을 규정하고 있다.

이 규정을 뒷받침하는 ICC의 공식견해를 살펴보면, 선하증권상에 “송화인의 위험하에 상하기 쉬운 물품을 갑판적함(Perishable Cargo on Deck at Shipper’s Risk)”이라고 기재하고 있는 경우에 신용장에서 별도로 허용하고 있지 않는 한 선하증권은 수리 거절된다고 밝히고 있다.¹⁵⁾ 그러나 갑판적재와 관련하여 ‘may’가 사용되면 갑판에 적재되었다는 것이 확실하지 않기 때문에 이러한 선하증권은 거절사유가 되지 않는다고 밝히고 있다.¹⁶⁾ 이러한 문언적 규정은 실무적으로는 갑판적재가 허용된다는 것인지 안 된다는 것인지가 애매모호할 수 있다. 또한 ‘may’가 사용되어 애매모호하게 하는 경우는 ISBP 745¹⁷⁾ UCP 제20조의 적용 E20조항에서도 찾아볼 수 있다. 즉, 선하증권상에 ‘packaging may not be sufficient for the sea journey’라고 기재된 경우에도 ‘clean 선하증권’을 요구한 신용장 조건에서 불일치가 아니라고 규정하고 있다.¹⁸⁾ 그러나 ‘packaging is not sufficient for the sea journey’라고 기재된

12) 제26조 a항 : A transport document must not indicate that the goods are or will be loaded on deck.

13) UCP 600 제26조 a : A clause on a transport document stating that the goods may be loaded on deck is acceptable.

14) 한진해운 B/L 이면약관 8. Containers : On any vessel or other mode of transportation designed to carry containers, carrier has the right to carry Goods in containers in any area designed for such carriage. Such carriage of goods shall constitute “under deck” stowage for all purposes, ~~; 갑판적재 되더라도 선창적재 된 것으로 본다는 취지가 들어있다.

15) ICC opinion R358.

16) ICC opinion R419.

17) International Standard Banking Practice로서 ICC에서 제정한 규칙으로 현재는 2013년 4월17일에 국제상업회의소 은행위원회에서 ISBP 745를 채택하여 사용되고 있다.

18) ISBP 745, Application of UCP Article 20. E20.

선하증권은 수리거절 된다고 규정하고 있다.¹⁹⁾ 이 또한 ‘may’를 사용하여 실무에서 혼란을 초래할 수 있는 여지가 있다. 그러나 실무적으로 포장과 관련하여 ‘may’가 사용되었다고 하더라도 이러한 문구가 기재된 경우에 은행에서 수리하는 데는 어려움이 예상된다고 할 것이다²⁰⁾.

유보문언의 법적 효용성이 어느 정도까지 인정되는가에 따라서 달라질 수 있다. ‘물품이 갑판적 될 수도 있다’라는 표현은 실제로 갑판적 될 수 있는 여지를 가지고 있으며, 실제로 컨테이너 운송의 경우에는 갑판적운송이 일반화되어 있는 현실을 감안해 보면 이러한 UCP 조항은 실제 실무와 다소의 괴리가 있는 것으로 이해되어진다.

컨테이너 운송에서는 갑판적재가 일반화되어 있으며, 갑판적재 없는 컨테이너운송은 상상하기 힘들다²¹⁾. 실제로 갑판적 운송이 이루어졌음에도 불구하고 운송서류상에 갑판적재표시를 하지 못하도록 규정화하고 있는 것은 실제 사실과 다르게 기재하도록 요구하는 것으로써 얼핏 보기에라도 문제가 있는 것으로 보인다. 다시 말하면 운송서류상에 실제사실과 달리 표시하도록 요구하는 것은 아닌가 하는 의구심을 갖게 하는 부분이다. 컨테이너의 선박적재업무는 전산시스템에 의해 특정 컨테이너를 어느 위치에 적재할 것인가를 검토하여 적부하게 될 것이다. 그러면 어느 컨테이너가 선창적재 되며, 어느 컨테이너가 갑판적재 되는지는 적재과정에서 결정되어진다. 따라서 컨테이너의 실제 적재장소와 운송서류상의 표기를 통일시킬 수 있는 실무적인 방법은 얼마든지 찾을 수 있다고 본다. 선하증권은 유통증권으로서 거래자들은 선하증권 상의 기재내용을 신뢰하고 거래에 참여하게 된다. 그런데 선하증권 상의 기재내용이 실제 사실을 반영하고 있지 못하면 유통과정의 신뢰성 확보에도 문제가 발생할 수 있다.

비록 컨테이너 전용선에 의한 컨테이너운송의 경우에도 갑판적은 선창적 보다는 보다 많은 위험에 노출된다고 할 수 있다. 즉, 선박이 악천후를 만나면 갑판유실(washing overboard)의 위험이 높을 뿐만 아니라 선박의 조난 시 1차적으로 투하(jettison) 대상의 화물이 될 수 있으며, 해수의 침입에 의한 해수손을 입을 가능성도 훨씬 높다. 특히, 화물의 성질상 특별한 통풍장치가 된 컨테이너나 난방 장치가 된 컨테이너, 냉동컨테이너 등이 필요한 경우에는 선창적 운송을 하여야 함을 주목해야 한다.²²⁾ 따라서 화주나 보험자의 입장에서는 컨테이너 화물의 갑판적 문제는

19) ISBP 745, Application of UCP Article 20. E20.

20) (주) 닥터물류 CEO 면담을 통하여 확인한 사실임.

21) 그러나 특수컨테이너까지 갑판적 상관습이 확립되어 있다고는 할 수 없다(마린브릿지물류 대표 전화통화로 확인).

22) 정영석, “미국법상 갑판적 화물의 책임법리”, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1993년 2호,

중요한 관심사가 아닐 수 없다. 따라서 적하보험에서는 갑판적 화물과 선창적 화물에 대한 부보를 구분하여 요구하고 있다. 그런데 실무적으로 무사고선하증권(clean bill of lading)이 발행된 경우에, 그리고 운송인이 화물의 실제 적재 장소에 대한 기재를 하지 않고 침묵을 하고 있다고 하더라도 화물운송에 적합한 장소인 선창에 적재되는 것으로 이해한다.²³⁾ 결과적으로 UCP 600 제26조는 컨테이너화물이 실제로 갑판적재 되거나 선창적재 되든 상관하지 않으며, 다만 운송서류상에만 명시적으로 갑판적재 표시를 하지 말 것을 요구하고 있다. 이는 적재 장소에 따라 위험의 정도가 다름에도 불구하고 이를 무시하고, 실제 적재사실과 달리 표시되는 운송서류를 요구하고 있는 것으로 운송계약의 위반을 구성할 수 있다는 점에서 재검토가 요구된다. 즉 화주와 별도의 약정 없이 화물은 실제로 갑판적재 운송하면서 무사고선하증권이 발행된 경우에는 운송계약의 근본적인 조건위반(fundamental breach of contract)을 한 것으로 보아 운송인은 선하증권 상의 면책조항이나 책임제한의 이익을 누릴 수 없다는 문제에 봉착할 수 있다.²⁴⁾ 물론 UCP 600하에서 갑판적이 인정되려면 개설의뢰인이 화물의 성격에 따른 위험을 스스로 판단하여 신용장 개설 요청 시에 반영해야 한다.

2. 부지문언관련 문제점

UCP 600 제26조 b조항에서는 운송서류상에 “shipper’s load and count” 또는 “said by shipper”와 같이 표시하고 있는 서류는 수리하는 것으로 규정하고 있다. 이는 FCL화물의 경우에 운송인은 컨테이너 내부의 화물의 상태나 수량에 대해서 구체적으로 알 수 없으며 송화인이 신고하는 대로 운송서류상에 기재하는 관습을 인정해 주는 것으로 1974년 개정된 UCP부터 삽입하고 있는 조항이다. 위와 같은 문구는 운송서류 이면에 기재하고 있는 부지약관(unknown clause)²⁵⁾과는 구분되는 것이다. 부지약관이 운송서류 이면에 기재되어 있는 관계로 운송서류 전면에 표시하고 있는 수기문언이나 스탬프 문언 즉, 전면약관²⁶⁾과 충돌하는 경우에 효력을 인정받

pp. 104.

23) W.Tetly, “Marine Cargo claims, 3rd ed.”, *Canada, BLAIS*, 1989, pp. 651~652.

24) Royal Exchange Shipping Co. v. W.J. Dixon & Co., (1886) 12 App. Cas.11.; *Evans & Son v. Andrea Mezario Ltd* (1976) 2 Lloyd’s Rep. 165.

25) 한진해운 B/L이면약관 : If any container is delivered sealed by the Merchant to the carrier, this Bill of Lading is evidence of the receipt only of the number of containers shown on Bill of lading, and the condition and any particulars of the contents are unknown to the carrier;~

26) 전면약관우선의 원칙이 적용될 수 있다.

기 어렵게 되자 운송인들이 운송서류 이면의 부지약관과 동일한 효력을 갖도록 하기 위하여 전면 상에 “SLC” 또는 “STC”와 같이 별도로 표기하게 된 문구로써 “부지문언” 또는 “부지문구”라고 부를 수 있다.

이러한 부지문언은 보다 구체적으로 표기하는 경우도 있다. 예를 들면, “Particulars furnished by shipper-carrier not responsible” 또는 “Undermentioned particulars as declared by shipper, but not acknowledged by the carrier”와 같이 명시적으로 운송인의 책임을 면제하는 내용으로 기재할 수 있다. 이러한 표기는 하자가 아닌 것으로 보는 것이 ICC(International Chamber of Commerce)의 입장이다.²⁷⁾ Mata K호 사건²⁸⁾에서도 구체적으로 “weight, measure, quality, quantity, condition, condition and value unknown”이라고 선하증권 상의 수량표기와 병기하고 있었다.

이러한 부지문언의 표기의 법적 효력에 대해서 거래은행은 관여하고 싶지 않기 때문에 실무상의 관행으로 표기하고 있는 부분에 대해서 수용하면서 거래 관계를 해치지 않겠다는 의도로 UCP에서 이러한 표기를 불일치로 보지 않는다고 명시하고 있다.

그러나 이러한 부지문언을 표기함으로써 운송서류상에 구체적으로 기재되어 있는 수량이나 품질 등의 법적 효력에 영향을 줄 수 있다는 점에 주의해야 한다. 즉, 하나의 운송서류상에 운송인이 구체적으로 1,000톤과 같이 수량을 표기하고 그 아래에 “SLC”와 같이 병기하면 거래에 참여하는 사람들은 무엇을 신뢰하고 그러한 서류를 취급해야 할 것인가 하는 문제가 발생한다. 특히 선하증권이 제3자에게 양도된 경우에는 선하증권상의 기재사항과 관련하여 소위 금반언(estoppel)의 문제²⁹⁾가 발생할 수 있다. 즉, 운송인은 기재한 화물의 수량이나 상태에 대해서 반대되는 주장을 할 수 없다고 볼 수 있다. 즉, 운송인이 선하증권상에 “중량미상(weight unknown)”이라고 표시하는 경우에 운송인은 B/L상에 기재된 중량에 반대되는 증거를 제시할 수 없다³⁰⁾는 것이다. 따라서 수입지에서 수화인이 이와 같은 부지문언이 들어있는 선하증권으로 화물을 수령하는 과정에 수량부족이 발생하면 운송인에 대하여 손해배상을 청구할 수 있는지가 관건이다.

27) ICC opinion TA539.

28) Lloyd's Rep.614, 1998] 2.

29) Guenter Treitel and F.M.B. Reynolds, “Caver on Bill of Lading, Second ed”, *Sweet & Maxwell, London*, 2005, para. 2-001.

30) Richard Aikens et al, “Bills of Lading”, *Informa, London*, 2006, para.4.27.

Ⅲ. 갑판적과 부지약관 관련규정 및 실무적 문제점과 대응방안

1. 갑판적 관련 규정

갑판적 화물에 대해서 헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙에서는 운송계약에서 갑판적채로 기재되고 실제로 갑판적운송이 있는 경우에 적용을 제외하고 있다³¹⁾. 그러나 선하증권 상에 갑판적채 표시가 없음에도 불구하고 갑판적 운송하는 경우에는 운송계약 위반을 구성하고 책임제한의 이익을 누릴 수 없다.³²⁾ 이는 Chanda사건³³⁾에서 확인되어진 바와 같이 영법상의 근본적인 계약위반(fundamental breach of contract)을 구성하여 화주에게 손해배상청구권과 더불어 계약해제권을 부여할 수 있다. 또한 이러한 위반으로부터 발생하는 모든 결과에 대해서 운송인이 책임을 부담하여야 한다. 그러나 컨테이너운송과 같이 갑판적 운송의 관습이 존재하고 있는 상태에서 갑판적으로 운송되고 Clean B/L이 발행된 경우에는 헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙이 적용된다.³⁴⁾ 미국법에서는 비지리적 이로(deviation)로 보아 운송인에게 책임제한의 이익을 주지 않으며, 계약해제권과 손해배상청구권을 인정하고 있다. 세계의 법원들은 이와 같이 선하증권 상에 별도의 기재없이 화물을 갑판적채 운송하는 경우에는 면책조항의 적용을 배제하는 원칙을 따르고 있다.³⁵⁾

한편, 함부르크규칙에서는 송화인과의 합의 또는 특정거래의 관행이 있거나 법제화된 규칙이나 규정에 의하여 갑판적채 할 수 있도록 허용하고 있다.³⁶⁾ 그러나 갑판적채 운송을 하는 경우에는 그러한 취지를 운송서류에 기재하도록 요구하고 있다.³⁷⁾ 또한 운송인은 갑판적 운송에 대한 합의 없이 갑판적 운송하다가 손실이 발생하는 경우에는 운송인은 이러한 갑판적운송이 무모한 것으로 판정되면 운송

31) Hague rules. Art.1(c) : Goods includes goods, wares, merchandises, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated being carried on deck and is so carried.

32) 갑판적에 대한 합의나 관습이 존재하지 없음에도 불구하고 갑판적 운송한 경우.

33) Wibau Maschinenfabrik Hartman S.A v. Mackinnon Mackenzie & Co.(1989) 2 Lloyd's Rep. 494.

34) 유록상, 전제논문, p. 127.

35) W.Tetly, *op.cit.*, p. 656.

36) Hamburg rules. Art.9(1) : The carrier is entitled to carry the goods on deck if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

37) Hamburg rules. Art.9(2).

인은 책임제한의 이익을 누릴 수 없게 된다.³⁸⁾

로테르담규칙에서도 법에서 요구되어지거나 갑판적재 운송에 적합한 컨테이너나 운송용구에 의해서 운송되는 경우, 그리고 운송계약에 따르거나 당해 무역거래의 관습이나 관행에 의한 경우에 갑판적재를 허용하고 있다.³⁹⁾ 그리고 운송계약 당사자가 명시적으로 선창적재를 합의했음에도 불구하고 갑판적재를 행한 경우에는 운송인은 책임제한의 이익을 누릴 수 없다고 규정하고 있다.⁴⁰⁾

한편 우리나라 상법에서는 별도의 갑판적 운송에 대한 약정 없이 임의로 화물의 일부를 갑판적으로 운송하여 손상을 야기한 경우 상법 제789조의 2 제1항 단서조항에 따라 즉, 갑판적재를 행한 행위에 대해서는 고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 손해로 보아 선주의 책임제한이익을 향유할 수 없는 무모한 행위로 보고 있다.⁴¹⁾ 그러나 선하증권이나 그 밖에 운송계약을 증명하는 문서의 표면에 갑판적재 하여 운송할 취지를 기재하여 갑판적재 운송을 행하는 운송에 대하여는 운송인의 책임을 경감하는 약정이 가능한 것으로 규정하고 있다.⁴²⁾

2. 부지약관 관련 규정

헤이그규칙 제3조에는 운송인은 화물을 수령한 후에 송화인의 요구에 따라(on the demand of shipper) 송화인이 서면으로 통지한 대로(as furnished in writing by the shipper) 수량을 기재한 선하증권을 발행하도록 요구하고 있다. 다만 운송인은 수량이 실제로 수령한 화물을 정확히 나타내지 못한다고 의심할만한 정당한 근거가 있거나 이를 검사할 적절한 방법이 없는 경우에는 선하증권에 이를 기재할 의무가 없다고 규정하고 있다.

헤이그-비스비규칙에서는 선하증권이 제3자에게 양도된 경우에 반증을 허용하지 않는다. 즉, 선하증권에 기재된 수량에 대해서 운송인은 추정적 증거가 아닌 결정적 증거로써 책임을 진다고 규정하고 있다.

한편 함부르크규칙 제16조에서는 운송인은 선하증권에 기재된 수량이 실제로 인수한 수량을 정확하게 나타내고 있지 않다는 것을 알고 있거나 그렇게 의심할만

38) Hamburg rules. Art.8(1).

39) Rotterdam rules. Art.25(1).

40) Rotterdam rules. Art.25(5).

41) 대법원 2006.10.26. 선고 2004다27082 판결; 서울지방법원 2007.12.21. 선고 2006가합8979 판결.

42) 한국 상법 제799조 제2항.

한 정당한 이유가 있는 경우, 그리고 그러한 사항을 확인할 정당한 방법이 없는 경우에 유보조항을 선하증권 상에 삽입하도록 규정하고 있으며, 그렇지 않은 경우에는 기재된 대로 수령하였다는 추정적인 증거가 되며, 제3자에게 양도된 경우에는 반증을 허용하지 않는다고 규정하고 있다.

또한 우리나라 상법⁴³⁾에서는 ‘선하증권이 발행된 경우 운송인과 송하인 사이에 선하증권에 기재된 대로 개품운송계약이 체결되고 운송물을 수령 또는 선적한 것으로 추정 한다’고 규정하고 있으며, 선의의 소지인에 대해서는 기재된 대로 운송인은 책임을 진다고 규정하고 있다.

3. 실무적인 문제점과 대응방안

실무적으로 선하증권상에 갑판적재 유보문언이 있는 경우에 실제로 화물이 갑판적재 되었는지 선창적재 되었는지를 알 수 없는 불확실한 상태에서 선하증권은 유가증권으로서 유통되어 진다는 것이다. 또한 이러한 불확실한 표시를 믿고 은행은 선하증권을 물적 담보로 하여 신용장 대금 결제에 참여하게 된다는 것이다. 앞에서 언급한 포장과 관련한 불확실한 표현, 즉, “Packaging may not be sufficient for the sea journey”라고 기재한 선하증권은 실무적으로 수리하기가 용이하지 않겠지만, The goods may be carried on deck”라고 기재된 선하증권은 은행이 정상적으로 수리하고 있다. 이와 같이 “may”가 사용된 문장의 실무적 적용과정에서 나타나는 불확실성과 애매모호함을 해소하기 위해서 컨테이너운송의 경우에 실제 적재내용과 선하증권 상의 기재사항의 표기를 일치시키는 작업이 필요하다. 다만, 해상보험 및 해상운송인의 책임과 관련하여 컨테이너화물의 경우에는 갑판적재를 선창적재로 간주한다는 선하증권 상의 이면약관⁴⁴⁾의 효력을 충실히 인정하는 것이 필요하다.

부지문언의 경우에 운송인이 송화인이 요구한대로 부정하지 않고 수량을 기재하고 있으면서, 동시에 이러한 기재사실에 반하는 부지문언의 병기는 헤이그규칙 등에서 규정하고 있는 추정적 증거로서 기재수량을 인정할 것인지 아니면 부지문언의 효력을 인정할 것인지가 문제가 된다고 할 것이다. 운송인은 송화인 통지한 화물의 수량이나 용적, 중량 등에 대해서 정확성을 의심할만한 정당한 이유가 있거

43) 제853조.

44) 한진해운 선하증권 이면 약관 제8조 container clause (a) On any Vessel or other mode of transportation designed to carry containers, the Carrier has the right to carry Goods in containers in any area designed for such carriage of the Goods shall constitute “under deck” stowage for all purpose, including Hague/Visby/COGSA regulations and General Average.

나 이를 확인할 적당한 수단이 없는 경우 등 특별한 사정이 있는 경우에는 기재하지 아니하거나 운송물의 내용에 관한 부지문언을 삽입할 수 있을 것이나 그러한 특별한 사정이 있었음을 입증해야 할 책임은 운송인이 부담한다. 반대로 송화인은 선하증권에 기재된 대로 운송인에게 실제로 컨테이너에 적입되어 인도되었다는 사실을 입증하지 못하는 경우에 운송인에게 채무불이행책임을 물을 수 없을 것이다.

4. 사례연구

1) 갑판적재 운송 약정 없는 컨테이너의 갑판적재 운송 판례⁴⁵⁾

본 사례에서 원고는 산업용 로봇을 제조, 종합무역 등을 하는 법인이며, 피고1은 복합운송주선업을 하는 운송주선인, 피고2는 외항해상운송사업을 하는 실제 운송인이다. 원고는 일본에 실린더헤드라인 갠트리로더를 수출하기로 하고 피고1(운송주선인)과 운송계약을 체결하고 House B/L을 발급받았다. 그리고 피고1(운송주선인)은 피고2(실제운송인)과 운송계약을 체결하고 Master B/L을 받았으며, Master B/L 이면에는 갑판적재유보문언이 포함되어 있었다. 반면 House B/L이면에는 갑판적재 유보문언이 포함되어 있지 않았다. 운송도중에 화물은 선창적재 되었던 3개의 컨테이너 화물은 손상을 입지 않았으나 갑판적재 되었던 1개의 컨테이너에 적재된 화물에 손상이 발생했다. 여기에 이용된 컨테이너는 플랫폼 랙 컨테이너로서 사방이 열려 있으며, 기둥만 있는 컨테이너였다. 피고들은 이 사건에서 원고의 포장불충분을 주장하고 있으며, 또한 선하증권 이면약관에 따른 책임제한의 이익을 누릴 수 있다고 주장하고 있다. 여기에 대해서 법원의 판결요지는 다음과 같다.

“피고들은 화물을 안전하게 선창 적부할 의무가 있음에도 불구하고 갑판적재 운송하여 손상을 야기하였으므로 손해배상책임이 있으며, 피고2의 선하증권 이면에는 갑판적재 유보문언이 있음에도 불구하고, 이를 피고1이나 원고에게 설명하지 않았다는 점, 선하증권 표면에 갑판적재에 대한 규정이 없다는 점, 피고1이 발행한 선하증권에는 갑판적재 유보문언이 없었다는 점을 들어 피고2는 책임제한의 이익을 누릴 수 없다고 판시했다”

이 사건에서 법원은 특수 컨테이너의 갑판적재 상관습을 인정하지 않았다. 이 사건에 사용된 플랫폼 랙 컨테이너(Flat-Rack Container)는 일반 드라이 컨테이너(Dry Container; 건화물 컨테이너)와는 완전히 다른 구조로 일반적인 드라이 컨테이너와 같이 상관습적으로 갑판적을 인정해 줄 것인가 하는 문제가 대두된다. 송채현 등은

45) 서울서부지법 2007.12.21. 선고 2006가합8979 판결.

이러한 특수한 컨테이너의 경우에도 갑판적 상관습은 인정되어야 한다고 주장하고 있다. 또한 이러한 특수한 컨테이너의 경우에도 아무런 추가적인 위험방지 조치 없이 갑판적재를 행한 운송인에게 무모한 행위를 한 것으로 볼 수 없다고 주장하면서 오히려 원고에게 포장불충분을 주장하는데 의견을 같이하고 있다.⁴⁶⁾ 그러나 동일하게 선창에 적재된 3개의 컨테이너는 아무런 손상이 발생하지 않았다는 점을 고려하면 포장불충분을 주장하는 것은 근거가 미약한 것으로 보이며, 단지 컨테이너가 갑판적재 되었기 때문에 손상이 발생한 것으로 보인다. 실무적인 관점에서 보면 이러한 특수한 컨테이너의 경우 선창적재가 원칙이며, 특별히 약정하지 않는 한 선창 적재한 컨테이너와 동일한 상태로 즉, 추가적인 해수침입 방지조치를 하지 않고 갑판적재 하는 것은 무모한 행위를 한 것으로 보이며,⁴⁷⁾ 이러한 운송인은 선량한 관리자로서 충분히 손상을 예측할 수 있는 것으로 보이기 때문에 이를 감행한 것은 운송인의 재량권 남용이라고 볼 수 있다. 물론 특수 컨테이너의 경우에도 상응하는 위험방지조치를 취한 경우에는 갑판적재를 허용할 수 있다고 본다. 또한 House B/L의 경우에는 갑판적재 유보문언이 없었기 때문에 피고¹은 당연히 책임제한의 이익을 주장할 수 없으며, 원고는 피고^{1,2}에 대해서 계약위반에 따른 손해배상책임을 물을 수 있다고 본 판결로 평가 된다. 그러나 판결문에서 선하증권 표면에 갑판적재 표시를 요구한 점이나 이면약관의 설명을 요구하고 있는 점은 실무적 관점에서 수용하기 어려운 부분이다. 이러한 판례가 누적되면 선하증권 이면약관을 모두 전면으로 이관하려고 할 것이며, 실무적으로 선하증권 발행 시 이면약관 설명여부에 대한 화주들의 동의를 받아야 하는 불편을 야기할 수도 있다.

2) 수량표기 및 부지문언의 병기와 관련된 판례

앞에서 언급한 Mata K호 사건에서 영국의 Queen's Bench Division은 부지문언이 기재되어 있는 선하증권에 대해서 추정적 효력을 인정하지 아니하고 부지문언의 효력을 인정하여 운송인에게 책임이 없음을 판시하고 있다.⁴⁸⁾ 이와 같이 영국의 경우에 여러 판례⁴⁹⁾에서 부지문언의 효력을 인정하고 있으나 운송인이 화물 수령 시에 상태나 수량을 확인할 수 있는 합리적인 수단이나 방법이 존재하지 않는 경

46) 송채헌·박중은, “갑판적운송화물에 대한 국제물류운송인의 손해배상책임에 관한 연구”, 물류학회지, 제19권 제2호, 2009년 6월, p. 271.

47) 상법 제797조 제1항에 규정된 무모한 행위에 해당 됨.

48) 최종현, 전개논문, p. 170.

49) New Chinese Antimony Co., Ltd v. Ocean Steamship Co., Ltd사건;(1917) 2 K.B.664, Ace Imports Pty. Ltd. v. Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro, The Esmeralda 1(1987) 110N.S.W.L.R.32 [1988] 1 Lloyd's Rep.206.

우에 제한적으로 인정 된다⁵⁰⁾고 할 것이다.

또한 우리나라 대법원 2001년 2월 9일 선고된 사건⁵¹⁾에서도 부지문언의 효력을 인정하여 운송인에게 책임이 없음을 선고하고 송하인에게 입증책임을 부과하고 있다. 그러나 이러한 부지문언의 효력을 부인하는 사례도 있다⁵²⁾는 사실을 유의할 필요가 있다. 즉, 컨테이너 화물이라고 할지라도 무게를 달아보는 방법으로 수량의 정확성을 확인할 수 있는 방법이 있는 경우 즉, 컨테이너를 계량하여 확인할 필요가 있는 경우에 이를 게을리 하면 부지문언의 효력을 인정받지 못할 수도 있다는 것이다. 따라서 아직까지 우리나라 판례는 부지문언의 효력에 대해서 긍정적인지 부정적인지는 확립은 되지 않았으나 운송인 물품을 수령할 당시에 특별한 사정이 있었는가 하는 것이 중요한 판단기준으로 작용할 것으로 본다.

IV. 결 론

이 논문에서 논자가 가장 중점적으로 언급하고자 하는 내용은 UCP에서 갑판적인지 아닌지에 대한 애매한 표현으로 규정(The goods may be carried on deck)하지 않기 위해서는 어떻게 하면 실무운송현장에서 일어나고 있는 실제 사실(fact)과 선하증권 상의 기재사항을 일치시킬 것인가 하는 문제이다. 즉, 기재내용의 불일치라는 문제를 해결하기 위한 방안을 찾고자 하는 것이다. 가장 좋은 방법은 실제 사실과 동일하게 선하증권 상에 기재하고, 그러한 기재사항에 대하여 관련 규칙 등에서 널리 인정해 주는 것이 바람직하다고 본다.⁵³⁾ 다시 말하면, 실제 컨테이너의 적재 장소에 따라 갑판적인지 선창적인지를 명확하게 표시하고, UCP에서는 컨테이너 화물의 경우에 갑판적재 표시 선하증권을 인정해 주며, 적하보험에서는 지금과 마찬가지로 컨테이너화물의 경우에 선창적과 갑판적에 구분 없이 동일하게 부보 할 수 있도록 하면 된다. 그리고 헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙에서도 갑판적재 표시하고 갑판적재 운송하는 컨테이너화물의 경우에도 적용될 수 있도록 개정이 요구된다고 할 것이다.

오늘날 선하증권 상에 일반적으로 삽입되고 있는 부지문언은 선하증권의 문언

50) 조영철, “선하증권의 부지약관과 부지문언의 유효성에 대한 연구”, 한국해운학회지 제25권 제2호, 한국해운학회, 2003, 11. p. 46.

51) 98다490784 사건.

52) 대법원 1987.6.23. 선고 85다카2666 판결.

53) 제이콘솔(주) 영업부장과의 전화면담을 통해 확인함.

증권성을 해치는 것으로 선하증권의 유통성을 저해할 수도 있다. 그러나 오늘날 컨테이너 운송이 일반화되어 있는 상황 하에서 운송의 신속성을 확보하기 위해서는 필요한 것이라는 주장이 힘을 받고 있다. 그러나 무분별한 부지약관은 법원에서 그 효력을 부인 받을 수 있기 때문에 주의해야 한다. 즉, 송화인의 통지가 부정확하다고 믿을만한 정당한 사유가 있거나 이를 확인할 적당한 방법이 없는 때는 유효하나 그렇지 않으면 효력을 인정받을 수 없다. 즉, LCL화물과 같이 수량을 확인할 수 있는 경우에는 부지문언이 삽입된다고 하더라도 효력이 없다고 할 것이다. UCP에서는 은행이 부지문언의 효력여부에는 관여하지 않기 때문에 그러한 기재사실을 불일치 요건으로 보지 않는다고 하더라도 실무자들은 이러한 부지문언의 사용에 주의를 해야 한다.

참 고 문 헌

- 김인현, “부지문구·약관의 효력”, 해양한국, 한국해사문제연구소, 1998.1.
- 박세운, “선하증권 인쇄약관에 관한 연구”, 무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회, 2011.2.
- 박세운·한기문, “기명식선하증권의 담보효력”, 무역상무연구 제53권, 한국무역상무학회, 2012.5.
- 송채현·박종은, “갑판적 운송화물에 대한 국제물류운송인의 손해배상책임에 관한 연구”, Korea Logistics Review 제19권 제2호, 물류학회, 2009.
- 신정식, “국제무역거래에서의 서류조건에 관한 연구”, 무역상무연구 제54권, 한국무역상무학회, 2012.5.
- 유록상, “Hague Rule상의 갑판적 화물의 지위”, 해법회지 Vol. 10, No.1, 한국해법학회, 1988.
- 유중원, “국제해상운송에서 갑판적과 책임제한의 배제”, 법조 Vol.636, 법조협회, 2009.
- 정영석, “미국법상 갑판적 화물의 책임법리”, 해양 한국 233, 한국해사문제연구소, 1993.
- 조영철, “선하증권의 부지약관과 부지문언의 유효성에 대한 연구”, 한국해운학회지 제25권 제2호, 한국해운학회, 2003,11.
- 최종현, “선하증권상의 부지약관의 효력”, 한국해법학회지 제25권 제2호, 한국해법학회, 2003.
- Aikens. R. et al, *Bills of Lading*, Informa, London, 2006.
- Tetly, W., *Marine Cargo claims, 3rd ed.*, Canada, BLAIS, 1989.
- Treitel,G. and F.M.B. Reynolds, *Cover on Bill of Lading*, Second ed., Sweet & Maxwell, London, 2005.
- Hague Rules.
- Hague-Visby Rules.
- ICC opinion R358.
- ICC opinion R419.
- ICC opinion TA539.
- ISBP 745.
- Hamburg rules.

ABSTRACT

A Study on the Legal Effectiveness of Unknown Wording and on Deck Indication of the Article 26 of UCP 600

Sung-Cheul PARK

This study aims to review the article 26 of UCP 600. The article 26 of UCP 600 deals with 'on deck cargo' and 'unknown wording' in L/C transaction.

The article 26 of UCP 600 says that a transport document stating that the goods may be carried on deck is acceptable. UCP 600 requires to reject transport documents which evidence that the goods are or will be loaded on deck. So the bank will not accept the B/L containing a clause stating the goods are or will be loaded on deck.

But in practice a container cargo is carried on deck actually but we do not describe this fact on the Bill of Lading. The deck stowage is not allowed under the clean B/L. But in case of container cargo, the carrier has the right to carry the container on deck in practice. In spite of this practice the carrier can not describe this fact correctly like this : "The container cargo loaded on deck". If carrier describes on B/L like this, the bank rejects the B/L in L/C transaction. So the carrier describes as "the goods may be carried on deck" on the back of the B/L. But they loaded the container on deck actually. This article suggests some ideas on this matter.

In addition, the article 26 of UCP 600 says that a transport document bearing a clause such as "shipper's load count" or "said by shipper to contain" is acceptable. This means that a carrier has no responsibility on the contents of containers. In case of FCL Cargo, it is impossible for a carrier to check the details of container cargo. Therefore it is inevitable to insert the expressions such as "SLC(shipper's load and count)" or "STC(said to contain)".

The wording described on the face of B/L should be interpreted as intended and consistently. The intention of the carrier is not the actual quantity or weight. So unknown wording does not represent the actual quantity or weight. But some cases show that the carriers are indemnified by such insertion but others

reject the effectiveness of such insertion. So this study emphasizes that unknown wording can not fully indemnify the carriers and that the insertion of such expressions shall be minimized.

Keywords : B/L, L/C, SLC, STC, On Deck Cargo, Unknown Wording