

용선한 선박에 적재된 화물에 대해 발행된 선하증권의 서명에 따른 책임관계[†]

김선옥^{*}

Liability under the master to sign B/L issued on Chartered Ship

Sunok Kim

Abstract : This article reviews some problems arises from signing by the master bills of lading issued on time chartered ship. The underlying purpose of time charters is generally for the charterers to have the services of the vessel in order to engage in the business of carriage of goods by sea, a business which is likely to involve the issue of bills of lading to shippers.

Charterer under the charter have a right to issue B/L, thereby the master must sign bill of lading as presented, but may not vary the contract. Bills of lading signed by, or on behalf of the master, impose contractual liabilities upon the shipowner. Charterer have no right to ask the master to sign a bill of lading in any way deviating from the charterparty. If the shipowner suffers loss as a result of the master obeying any order about employment or agency, he will be entitled to an indemnity from the charterer. The master may refuse to sign bills of lading which contain some discrepancy such as a false statement and manifestly inconsistent with the requirements of the charterparty.

Key Words : Time Charterparty, Chartered Ship, Master's Duty to sign B/L, Refuse to sign B/L

▷ 논문접수: 2013.02.01 ▷ 심사완료: 2013.03.25 ▷ 게재확정: 2013.03.29

[†] 이 논문은 2011-2012년도 창원대학교 연구비에 의하여 연구되었음.

* 창원대학교 국제무역학과 조교수, ksok@changwon.ac.kr

I. 서 론

정기용선자에게 용선계약에서 약정한 범위 내에서 선박의 서비스를 무제한으로 사용할 수 있도록 하는 것이 정기용선계약의 본질이며 또한 선장은 계약조건에 따라 용선자의 명령을 준수하여 서비스를 제공하여야 한다. 용선자의 이러한 선박의 사용 권리와 선장에 대해 명령할 수 있는 계약의 약정에 따라 용선자는 선장에게 그가 제시한 선하증권에 제시한 대로 서명을 하도록 요구할 권리가 있다.

정기용선계약은 계약자유 원칙이 강하게 지배하는 분야이고, 정기용선계약에 강행적으로 적용되는 국제조약도 없어, 당사자 간의 합의에 의해 계약내용이 결정되고 있는 거래의 실정 등을 고려하면, 정기용선계약에서 발생하는 문제를 해결하는데 있어서는 계약서에 기재된 문언과 선례의 비중이 크게 작용한다. 계약조건을 공평하고 객관적으로 해석하여, 계약당사자의 합의사항을 합리성에 기초하여 찾아내는 것이 문제해결을 위한 바람직한 접근방법이며 그러한 과정에서 선례의 해석을 참조로 하여 결론을 이끌어낸다.

따라서 계약당사자 간의 권리와 의무의 범위 및 그로 인하여 발생하는 책임 문제 등을 해석하는데 있어서는 계약서의 내용에 의존할 수밖에 없어, 용선계약의 조건은 문제가 발생한 경우 특히 중요한 역할을 한다. 명시적 조건이든 묵시적 조건이든 간에 본질적으로 계약의 조건은 계약당사자들이 합의에 의해 그 계약에서 발생할 수 있는 위험의 분배를 반영하고 있고 또한 그것은 계약당사자들이 부담하는 비용에도 직접적 또는 간접적으로 반영되어 있다. 그러므로 계약당사자들은 용선계약을 통하여 그들이 추구하고자 하는 이익을 기대하기 위해서는 계약자유 원칙을 기초로 하고 있는 용선계약에 계약을 통하여 추구하고자 하는 사항을 계약조건으로 명확하게 설정하는 것이 본질적이고 핵심적인 사항이면서 출발점이라는 것을 인식해야 할 것이다.

본 연구는 정기용선한 선박에 적재된 화물에 대해 발행된 선하증권에 선장의 서명으로 인해 발생할 수 있는 의문점에 대해 해운관계자 및 실무자들이 지도적 판례를 편리하게 참조할 수 있도록 하는데 있다. 선하증권에 대한 서명은 선하증권계약에 관한 책임주체를 판단하는데 있어 고려되는 중요한 요소이지만, 용선한 선박을 사용하여 제삼자의 화물을 운송하는 경우에는 서명주체만을 고려하여 책임관계를 판단하지는 않았다. 그렇지만 선장의 서명은 책임관계를 파악하는데 있어 중요한 요소로서 작용하고 있고 또한 선주의 이익에도 영향을 미칠 우려가 있어 선장에게 서명을 요구할 수 있는 용선자의 권한의 범위에 대

해서는 분석할 필요가 있다. 용선자의 상업적인 목적을 고려하여 선장의 서명의무를 인정하면서도 한편으로는 선주에게 미칠 영향을 고려하여 그러한 의무의 이행을 거절할 권리도 인정하고 있어 관련당사자 간의 계약관계를 복잡하게 하는 경우가 있다.

본 논문에서는 용선한 선박의 서비스를 활용하여 제삼자의 화물을 운송하기로 계약을 체결하고 선하증권을 발행해야 하는 경우에 용선자의 선하증권 발행권리를 선장의 서명 의무와 관련지어서 그 특성과 범위에 대한 분석을 비롯하여 어떠한 경우에 선장에게는 선하증권에 서명거부권이 합법적으로 인정되는지 등에 관해 주로 영미선례를 중심으로 하여 분석·검토할 것이다.

II. 선하증권의 발행에 관한 용선자의 권리와 책임

정기용선계약의 주요한 목적은 일반적으로 정기용선자가 화물의 운송(일반적으로 정기선운송)에 종사하기 위해 선주로부터 선박의 서비스를 빌리는 것이다.¹⁾ 정기용선자가 종사하는 화물의 운송은 보통 송하인에게 선하증권을 발행하는 사업이기 때문에, 정기용선계약에는 선장은 선주를 위해서 또는 선주를 대리하여 선하증권에 서명해야 한다는 내용이 기재된 약관(예, “Master to sign bills of lading as presented)을 포함하고 있고, 그로 인한 계약적인 책임이 선주에게 부과되는 경우가 있다.²⁾

선장에게 선하증권에 서명하도록 요구할 수 있는 용선자의 권한은 “선장은 용선자의 지시와 명령에 따라야 한다(The Captain shall be under the orders and directions of the Charterers...)”고 약정한 용선계약의 조건에 따라 인정되

1) Angela Maxwell, "EMPLOYMENT from Claim Waters to War Zones: The Unique Nature of Time Charters and a Time Charterer's Right to Exploit the Full Earning Power of the Vessels", 79 Tul. L. Rev. 1505, 2005, p.1; Saville J in *Kuwait Maritime Transport Co. v Rickmers Linie KG(The Danah)*, [1993] 1 Lloyd's Rep.351.

2) *The Rewia*[1991] 2 Lloyd's Rep. 325; *MB Pyramid Sound N.V. v Briese-Schiffprts GmbH & Co Kg*[1995] C.L.C. 886; *The Hector*[1998] 2 Lloyd's Rep. 287.

비록 용선계약에 선장은 용선자를 위한 대리인으로서 선하증권에 서명하여야 한다는 조항이 있어도 용선자의 양식을 사용한 선하증권이 발행되고 그 선하증권의 표면에 운송인은 용선자라는 문언이 기재되어 있지 않는 한, 선장에 의해 이루어진 서명은 선주와 계약을 체결한 것으로 간주하게 된다.

Sunrise Maritime Inc v Uvisco Ltd(The Hector)[1998] 2 Lloyd's Rep. 587; *The Venezuela*[1980] 1 Lloyd's Rep. 393.

는 것이며, 선장이 용선자의 지시에 따라 그의 의무를 수행함으로써 결과적으로 선주에게 어떠한 손해를 초래하였다면, 용선자는 선주에게 그러한 손해를 보상해야 한다는 것을 전제(명시적이든 묵시적이든³⁾)로 하여 용선자의 선장에 대한 지시권한이 인정되고 있다.⁴⁾ 용선계약을 규율하는 국제규범이 없는 상황에서 선주와 용선자 간에 약정한 계약에서 인정하는 권한에 기초하여, 용선자는 그가 제시한 대로 선하증권에 대한 서명을 선장에게 요구할 수 있으며, 선장은 용선자나 그의 대리인에 의해 제시된 대로(as presented) 선하증권에 서명해야 할 의무가 있다.

”제시된 대로 선하증권에 서명“(Master to sign bills of lading as presented) 할 것을 요구하는 약관은 항해용선계약에서도 발견할 수 있으나, 정기용선계약에서는 용선계약에서 수립한 한정된 범위 내에서 용선자에게 선하증권을 발행할 수 있는 권리를 인정하고 있는 것으로 해석하고 있다. 즉, 용선계약의 내용을 변경시키지 않는 선하증권을 제시해야 하는 것이 용선자의 의무이다.⁵⁾ 따라서 정기용선계약서의 조건과 상반되는 조건이 포함된 선하증권을 발행하거나 또는 용선계약에는 선주의 면책사항으로 되어 있는 내용이 선하증권에는 포함되지 않은 이유 등으로 인하여 결과적으로 선주에게 책임이 부과되었다면, 정기용선자는 용선계약위반으로서 선주에게 보상해야 할 것이다.⁶⁾ 비록 선장이 정기용선계약의 조건과 일치하지 않은 선하증권에 서명을 거부할 수 있는 권리가 있어도, 선장이 선하증권에 용선계약의 내용과 상반되는 조항이 있음을 발견하지 못하고 서명을 한 경우에도 용선자의 선주에 대한 보상책임이 면제되는 것은 아니다.

원칙적으로 용선계약하에서 선장의 선하증권 서명의무는 용선자로부터 제시된 선하증권에 서명해야 하는 의무로서, 용선계약의 내용과 다른 내용으로 선하증권이 발행되었어도 선장은 서명의무를 이행하여야하므로, 그 결과 선주에게

3) Naviera Mogor SA v Societe Metallurgique de Normandie, The Nogar Marin[1988] 1 Lloyd's Rep. 412 p.422; SIG Bergesen DY A/S v Mobil Shipping and Transportation Co, The Berge Sund[1993] 2 Lloyd's Rep.453, p.462; Triad Shipping Co v Stellar Chartering & Brokerage Inc, The Island Archon[1994] 2 Lloyd's Rep. 227; Deutsche Ost-Africa Linie v Legent[1998] 2 Lloyd's Rep. 71.

4) Davies, D(1999), "The Hill Harmony", LMCLQ, p.461.

5) Scrutton(2008), *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, 21th ed., p.80.

6) 선주의 보상권에 대해 NYPE93(제30조 (b))과 Baltime(제9조)에서는 아래와 같은 문언으로 명시적으로 인정하고 있으나, 보통법에서는 이러한 명시적 규정이 없어도 묵시적으로 인정하고 있는 것으로 해석하고 있다. "the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency between the Charter Party and any bill of lading or waybills signed by the Charterers or by the Master at their request."

용선한 선박에 적재된 화물에 대해 발행된 선하증권의 서명에 따른 책임관계

손해를 초래할 수도 있어 용선자에게 선주에 대한 보상책임을 인정하고 있다. 예를 들면, 정기용선계약에서는 선주의 면책사유이지만 선하증권에서는 면책으로 인정되지 않은 사고가 발생한 경우, 용선자는 하주에게 손해를 배상한 선주에게 보상을 해야 할 것이다. 또한 제시된 대로 서명해야 하는 선장의 의무는 만약 제시된 선하증권이 용선계약의 조건과 일치하였다면, 선장이 새로운 추가조건을 선하증권에 포함시키고 싶어도 그러한 조항을 추가하도록 주장할 수는 없다. 선장이 정기용선계약상의 의무로서 서명해야 하는 선하증권은 선장에게 제시된(presented) 증권이며, 선장이 고안한 선하증권이 아니기 때문이다.⁷⁾

일반적으로 정기용선계약에서는 용선자에게 선하증권을 발행하고 서명할 권한을 부여하고 있는 경우가 있어, 용선자는 선장에게 서명을 요구하지 않고 직접 자신이 서명하는 경우도 있다. 용선계약상의 조건에 따라 용선자와 그의 대리인에 의해서 선하증권에 이루어진 서명에 의해 초래되는 책임은 용선자에게 남는다.

용선자의 양식을 사용한 선하증권이 발행되고, 그 선하증권에는 선주의 이름이 나타나 있지 않으면서 용선자에 의해서 서명이 이루어진 경우, 그 서명으로 인한 책임은 용선자가 부담하게 된다. 그리고 비록 용선자가 선장을 위하여(for the master)서명하였다는 표시가 선하증권에 나타나 있어도 실제로 선주와 선장이 용선자에게 서명할 권한을 부여하지 않는 한, 그렇게 이루어진 서명으로 인하여 선주에게 책임이 전가되지는 않는다.⁸⁾

선주를 위하여 선하증권을 발행할 수 있는 권리가 용선자에게 주어졌어도 그 권리는 계약에서 약정한 조건에 따라 이루어져야 한다. 예컨대, 본선수취증에 기재된 내용과 일치하지 않은 내용을 기재한 선하증권을 발행함으로써 어떤 손해가 발생하였다면, 그러한 손해에 대해 용선자는 책임을 져야 할 것이다. Mahroos 사건(1988)에서 선적 전에 손상을 입은 화물의 상태에 대해 본선수취증에는 기재를 하였으나, 용선자는 그러한 하자표시를 하지 않고 양호한 상태로 선적한 것으로 표시한 선하증권을 발행한 것에 대해, 법원은 비록 용선자가 선주를 위해 선하증권을 발행할 권리가 있어도 용선자에게 주어진 권리는 본선수취증에 기초하여 발행할 것을 요구하는 제한된 권리로서 존재하는 것으로 해석해야 할 것이라고 판시하였다.⁹⁾

7) Gulf Steel Co. Ltd v Al Khalifa Shipping Co. Ltd.(The Anwar Al Sabar)[1980] 2 Lloyd's Rep. 261.(QBD).

8) Roger Halson(2008), LMCLQ, p.119.

Demsey & Associates v. S.S. Sea Star,(1972) 461 F. 2d 1009(2d Cir.); Ross Industries Inc. v. M/V Gretke Oldendorff(1980) 483 F. Supp. 195, AMC 1397(E.D. Tex. 1980).

9) Mahroos v. Tatiana L.,(1988) AMC 757(S.D.N.Y. 1986).

Ⅲ. 용선계약에서 발행된 선하증권의 서명

용선계약하에서 선하증권은 용선자의 상업적인 목적을 위해 발행되고 화물의 소유권을 이전하는데 편리하게 이용할 수 있어 활용되고 있지만, 선주의 입장에서는 선하증권이 누구를 위해 발행되고 어떤 조건으로 발행되는지에 대해서는 관여할 바가 아니다. 그렇지만 용선자가 제시한 선하증권에 선장이 서명을 함으로써 선하증권계약에서 발생하는 계약적인 책임을 선주에게 전가되는 경우도 발생할 수 있어, 선주는 선하증권의 서명으로 인한 책임을 면제받기 위하여 면책약관을 용선계약에 포함하는 경우도 있다.

용선자는 용선계약의 조건에 따라 선장에게 선하증권에의 서명을 요구할 수는 있으나 용선계약의 조건과 일치하지 않는 선하증권에 서명을 요구할 권리를 가지는 것은 아니다.

그렇지만 실무적으로는 이러한 원칙에 따라 선하증권이 발행되는 것만은 아니며, 또한 특정한 상황이 발생함에 따라 초래되는 위험과 비용을 회피하기 위하여 새로운 조항을 선하증권에 포함시킴으로써 법률적인 문제가 발생하기도 한다. 이하에서는 이러한 문제를 해결하는데 있어 적용할 수 있는 “as presented”의 문언과 “Without Prejudice to the Charterparty”의 문언의 의미에 대한 해석의 흐름을 분석한다.

1. “as presented”의 의미와 선장의 선하증권 서명의무

NYPE 서식에는 선하증권 서명에 대한 선장의 의무와 그 범위에 대해서 다음과 같이 규정하고 있다. 즉, “선장은 선하증권이 제시된 경우는 본선 수취증(Mate’s Receipt) 또는 검수인의 검사증(Tally Clerk’s Receipts)의 기재에 기초하여 서명하여야 한다(the Captain, who is to sign Bills of Lading for cargo as presented, in conformity with Mate’s Receipt or Tally Clerk’s Receipts). 이것은 NYPE93의 경우도 마찬가지이다.

그러나 Baltim 서식(제9조)에는 선장은 “제시된 대로 선하증권에 서명하여야 한다”는 규정은 없으나 선장은 용선자의 지시에 따라야 한다는 규정에 근거하여 선장의 서명의무를 인정하고 있다.

탱커선의 표준적인 정기용선계약서식으로 사용되고 있는 Shelltime 4 서식(제13조)에서도 NYPE 서식 및 Baltim 서식과 마찬가지로, 선장은 용선자 또는 그의 대리인이 지시한 대로 선하증권에 서명하여야 한다(the master shall sign

bills of lading as Charterers or their agents may direct)고, 선장의 서명의무를 약정하고 있다. 선장에게 제시된 대로(as presented) 서명하도록 요구하는 명시문언은 선장의 서명의무의 범위를 나타내는 것으로서, 원칙적으로 선장은 용선자로부터 제시된 선하증권에 그대로 서명해야 한다. 따라서 “as presented”의 문언이 용선계약에 있는 한, 제시된 선하증권이 용선계약의 내용과 상이하거나 또는 용선계약에 의해 부담하는 책임보다도 더 많은 책임을 선주에게 부과시키는 약관이 포함된 선하증권이 제시되어도¹⁰⁾ 원칙적으로 선장은 서명을 거부할 수 없게 된다.

선장의 서명의무의 성격에 대해 취급하고 있는 지도적인 판례(leading case)는 항해용선계약에 관한 사례로서 Jones v. Hough(1879)사건¹¹⁾이지만, “as presented”의 의미를 해석하는데 있어서는 정기용선계약에도 그대로 적용할 수 있을 것이다.

본 사건에서 선주는 용선자로부터 제시된 선하증권에 새로운 조항의 삽입을 요구하였으나 용선자가 거절하였고, 그로 인해 용선계약서에 있는 “as presented”의 문언에 대한 해석이 주목받게 된 것으로서 사실관계는 다음과 같다.

“화물에 대한 수입세가 6월 30일부터 상승할 것으로 예상한 선주는 선박이 6월 30일 이후에 도착한 경우에, 세금이 증가한 부분만큼 운임에서 공제되어 운임수입이 감소될 것을 우려하여, 통상적으로 사용해 오던 선하증권에 서명할 것을 거부하면서, “7월 1일 이전에 선박이 양륙항에 도착하지 않음으로써 발생하는 세금에 대해서는 본선은 책임을 지지 않는다”는 특약을 선하증권에 삽입할 것을 주장하였다. 결국, 용선자는 특약을 삽입한 선하증권을 거부하고 선하증권 없이 선박을 출항시켰다. 법원은 용선자로부터 제시된 선하증권은 통상적으로 사용하는 서식의 선하증권이라는 것을 인정 한 후에 선주가 이러한 선하증권에 서명을 거부하는 것은 용선계약의 위반에 해당되는 것으로 판시하였다.” Bramwell 판사는 선장의 서명의무는 통상의 선하증권의 경우에 해당되고, 통상의 서식과 다른 선하증권까지 포함하는 것은 아니며, 다만 특별한 이유가 있는 경우에는 서명을 거부할 수 있음을 인정하였다.

제시된 대로 서명해야 하는 선장의 의무는 용선계약에서 약정한 준거법과 상이한 재판관할조항을 포함한 선하증권이 발행된 경우에도 적용된다(Vikfrost 사

10) 용선계약에서 선주가 인정하고 있는 책임보다도 더 가중된 책임을 선주에게 부과시키는 선하증권에 서명하도록 선장에게 요구하는 것은 그러한 선하증권을 제시하였다는 점에서 용선계약위반에 해당한다는 견해가 지배적이다. The Island Archon[1994] 2 Lloyd’s Rep. 227.

11) Jones v. Hough[1879] 5 Ex. D. 115; Hansen v. Harrold[1894] 1 Q. B. 612; The Anwar Al Sabar[1980] 2 Lloyd’s Rep. 261; The Garbis[1982] 2 Lloyd’s Rep. 283.

건)¹²⁾. 예컨대, 용선자가 정기용선계약에서 약정한 재판관할지역이 아닌 다른 지역을 재판관할지역으로 정한 조항이 있는 선하증권을 제시하였을 때, 선장은 그 선하증권에 서명을 거부할 권리를 가지지 않는다. 이런 형태의 선하증권은 정기용선계약에 “분명히 모순”되는 것으로 인정할 수 없어, 용선자 또는 그의 대리인은 상이한 재판관할지역을 표시한 조항을 포함하는 선하증권을 발행할 권한을 가지고 있는 것으로 묵시적으로 인정하고 있다.

Vikfrost호 사건에서 정기용선계약에는 노르웨이의 법을 준거법으로 하고 오슬로의 중재조항이 포함되어 있었다. 그러나 선장이 제시한 선하증권에는 영국법을 준거법으로 약정하고 런던의 재판관할조항을 포함하고 있었다.

법원에서는 정기용선계약과 제시된 선하증권 간에 분쟁해결지역 또는 준거법이 상이해도 두 계약 간에는 모순된 것은 아니며, 본질적인 차이점은 없다고 판단하여 선장의 서명의무를 인정하였다. 정기용선계약은 정기용선계약에 기초한 선주와 용선자 간의 분쟁을 해결하기 위한 지역을 정하는 것이므로, 다른 계약에 기초한 다른 당사자 간의 분쟁은 다른 법정에서 결정한다고 하는 선하증권의 규정과 모순하지 않는 것으로 해석하였다.¹³⁾ 이러한 판결에 따르면 선장은 용선계약과 상이한 재판관할 또는 준거법이 포함되어 있는 선하증권이 제시되어도 서명을 거부할 수 없게 된다.

선장의 서명의무는 “as presented”의 문언이 없는 경우에도 원칙적으로 용선자로부터 제시된 대로 선하증권에 서명할 의무를 부담하는 것으로 해석하는 것이 영국의 견해이다.

Nanfri호¹⁴⁾를 용선할 것을 목적으로 한 정기용선계약에는 “as presented”의 조항이 없었으나, 선장은 용선자로부터 제시된 대로 서명할 의무가 있음을 인정하는 판결을 하였다.

본 사건에서 선주는 용선자가 공제해서는 안 되는 비용을 부당하게 용선료와 상쇄한 것에 대한 보복으로 운임선불의 선하증권에 서명하는 것을 거부하고, 유치권(lien)조항을 포함하고 있는 정기용선계약의 조항을 선하증권에 삽입하도록 선장에게 지시하였다. 이에 대해 용선자는 대항조치로서 용선계약을 해지하였다.

법원에서는 선장은 용선자로부터 제시된 선하증권을 거부할 수는 없고, 운임선불의 선하증권에 서명을 거부하거나 혹은 유치권조항을 포함하고 있는 정기용

12) The Vikfrost[1980] 1 LLR 560; Orinoco Navigation Ltd v Ecotrade SA(The Ikariada)[1999] 2 Lloyd's Rep. 365.

13) The Vikfrost[1980] 1 Lloyd's Rep. 560; The Paros[1987] 2 Lloyd's Rep. 269; Daval Aciers d'Usinor et de Sacilor v Amare SRL, The Nereno[1996] 1 Lloyd's Rep. 1, CA.

14) Nanfri[1979] 1 LLR 203.

선계약을 선하증권에 삽입하도록 특별히 요구하는 것은 용선계약의 위반에 해당되는 것으로 판시하였다.

결국 as presented의 문언이 없어도 선장은 용선자로부터 제시된 선하증권에 서명할 의무를 부담하게 된다. 다만 “as presented”의 문언은 용선자의 입장에서선 선장에게 신속하게 선하증권에 서명하도록 요구할 수 있는 명확한 근거로서 작용하고 있으며, 선주와의 관계에서는 용선자로부터 제시된 선하증권에 신속하게 서명하였으나 그 결과 발생한 손해에 대해서 보상을 요구할 수 있는 근거로서 실무적으로 매우 편리한 조항으로서 기능하고 있는 정도이다.

미국 일반해사법(the general maritime law)에서는 NYPE 서식에서 선하증권을 발행할 권리를 용선자에게 주고, 용선자가 제시한 선하증권에 서명하도록 선장에게 요구하여, 선장이 그러한 선하증권에 서명을 하는 것은 선주를 위한 대리인의 입장에서가 아니라 용선자를 위한 대리인으로서 서명한 것으로 해석하고 있다. 따라서 용선자의 선하증권에 이루어진 선장의 서명은 용선자를 구속할 뿐만 아니라 어떤 경우에는 용선자만을 구속할 수 있다는 입장을 채택하고 있다.¹⁵⁾

2. “Without Prejudice to the Charterparty”의 의미

선장은 용선계약을 침해하는 선하증권에 서명해서는 안 된다(the master is to sign the B/L, without prejudice to the charterparty)는 문언이 용선계약에 포함되어 있는 경우가 있다. Shelltime 4 서식(제13조)이 전형적으로 이 경우에 해당된다. 이 문언에 근거하여 만약 제시된 선하증권에 용선계약의 내용과 상이한 조항이 삽입되어 있는 경우, 선장은 그러한 선하증권에 서명을 거부할 권리가 있는가 하는 의문이 생긴다.

판례에서는 제시된 선하증권이 용선계약의 내용과 상이해도 선장은 서명해야 할 의무가 있는 것으로 인정하고 있다. 다만 “without prejudice to the charterparty”의 문언에 의해 선장의 서명은 용선계약의 당사자인 선주와 용선자 간의 계약상의 관계에는 어떠한 영향을 미치지 않는 것으로 해석하고 있을 뿐이다.¹⁶⁾

미국에서도 용선계약에 “without prejudice to the charterparty”의 문언이 있어도 선장은 용선자가 제시한 선하증권에 서명할 의무가 있으며, 그러한 서명에 의해 선주와 용선자 간의 용선계약상의 권리와 의무에는 어떠한 영향을 받지

15) Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, *Time Charters*, 4th ed., 2001,p.340.

16) Hanson v. Harrold[1984] 1 QR 612; Turner Haji Goolam[1904] A.C 826; The Nanfri[1979] 1 Lloyd’s Rep. 201.

않는다는 법칙은 Crossman v. Burrill(1900)사건¹⁷⁾에서 확립되어 오늘날에도 영향을 미치고 있다. Crossman 사건을 심리한 법원에서는 "용선계약의 권리를 침해하지 않고 제시된 선하증권에 서명해야 한다"는 용선계약의 규정은 선하증권을 소지하고 있는 하주가 용선계약의 모든 조항을 준수해야 한다는 것을 의미하는 것은 아니며, 선박과 선주에 대한 용선자의 의무는 서명된 선하증권에 의해 좌우되지 않는다는 것을 의미하는 것으로 해석하였다. 이 문제와 관련하여 NYPE 93 제30조 (b)항에서는 "어떠한 선하증권 또는 해상운송장도 정기용선계약을 침해해서는 안 되고, 용선자는 정기용선계약과 용선자의 요청에 의해 선장이 서명한 모든 선하증권 또는 해상운송장 간의 불일치로 인해 발생하는 모든 결과 또는 책임에 대해서 선주에게 보상한다"고 규정하고 있다.

이 조항을 적용하여 용선자의 선주에 대한 책임을 인정할 경우가 있었다. 즉, 선주는 선장의 과실로 인하여 발생한 책임을 부담하지 않는 조건으로 용선계약을 체결하였으나, 용선자가 발행하고 선장이 서명한 선하증권에는 용선계약에 있는 선주의 면책조항이 포함되어 있지 않았다. 그러나 불행하게도 화물은 선장의 과실로 인하여 멸실되었고, 선주는 선하증권의 양수인에 의해 제기된 소송에서 화물의 가치만큼 배상액을 지급하지 않을 수 없게 되었으며, 양수인에게 배상을 한 선주는 지급한 금액에 대해 용선자를 상대로 보상을 요구하는 청구를 하였다.

용선자의 대리인과 선장 두 사람은 모두 선주를 면책하는 약관이 선하증권에 포함되지 않았다는 사실을 인식하지 못한 점에서 법률적으로는 잘못을 하였으나 선의적으로 행동하였다는 점은 인정되었다. 그러나 용선계약의 조항에 따라서 용선계약에 의해서 면책되는 선주를 책임지게 하는 위협에 노출시킨 용선자는 선주에게 보상해야 하는 책임이 있는 것으로 판시하였다.¹⁸⁾

IV. 선장의 선하증권 서명거부권

1. 서명거부권이 인정된 사례

"as presented" 혹은 "without prejudice to the charterparty"의 문언에 관계 없이 원칙적으로 선장은 용선자로부터 제시된 선하증권에 서명할 의무가 있다.

17) Crossman v. Burrill(1900) 179 U.S. 100. 109.

18) A.D. Hughes, Casebook on Carriage of Goods by Sea, 2nd ed., 1999, p.430.

용선한 선박에 적재된 화물에 대해 발행된 선하증권의 서명에 따른 책임관계

그러나 서명을 요구하는 용선자의 권한은 절대적 성질을 가지는 권한은 아니므로 예외적으로 선장은 선하증권의 서명을 거부할 수 있는 권리도 가지고 있다. 그런 경우는 어떠한 경우일까? 어떠한 사정이 있으면 선장은 선하증권의 서명을 거부할 수 있는가?

선장이 서명을 거부할 수 있는 선하증권에 서명함으로써 발생한 결과에 대해서는 판례는 명확한 판단을 내리고 있지는 않다.

판례에서는 정기용선계약의 내용과 명확하게 모순되는 조항이 포함되어 있는 선하증권을 제시한 경우(예, 정기용선계약에서 정한 항로에서 벗어난 지역에 있는 목적항을 지정한 경우), 정기용선계약에서 요구되는 조항이 포함되지 않은 선하증권을 제시한 경우, 그리고 선적된 화물의 상태 및 수량에 관한 정보에 대해 허위의 내용으로 기재되어 있는 선하증권을 제시하는 경우에는 선장은 그러한 선하증권에의 서명을 거부할 수 있는 것으로 인정하였다.

이하에서는 선장의 선하증권 서명거부권을 인정한 사례의 분석을 통하여 선장의 서명거부권에 대해서 구체적으로 살펴보고자 한다.

첫째, 용선자가 정기용선계약의 내용과 명확히 모순되는 조건이 포함된 선하증권을 제시하는 경우이다.

선장의 서명의무는 정기용선계약의 내용과 분명히 모순된 조건(manifestly inconsistent with the terms of the charter)을 포함한 선하증권에까지 적용되는 것으로는 인정하지 않고 있다. 선장의 서명의무의 이행범위와 관련하여 오늘날 까지 선례로서 영향을 미치고 있는 *Kruger v. Moel Tryvan*(1907)사건¹⁹⁾에서 *Halsbury* 판사는 선장은 정기용선자로부터 제시된 모든 선하증권에 서명하여야 하는 것은 아니며, 제시된 선하증권의 기재내용이 정기용선계약과 명확하게 일치하지 않은 조건이 있거나 또는 이상한 조건(extraordinary terms)이 포함되어 있는 경우에는 서명을 거부하는 것이 선장의 의무라는 견해를 제시하였다.

정기용선계약에서 금지하고 있는 사항이 선하증권의 조항에 포함되어 있거나 또는 정기용선계약의 취지에 위반되는 조항이 선하증권에 포함되어 있는 경우는 정기용선계약의 내용과 분명히 모순되는 경우에 해당되는 것으로 인정하고 있다.²⁰⁾

정기용선계약과의 모순으로 인하여 선장이 선하증권에 서명을 거부할 수 있는 경우에는 정기용선자와 그의 대리인도 선장을 대신하여 서명할 권한을 가지지

19) *Kruger v. Moel Tryvan*[1907] *Lloyd's Rep.* A.C. 272.

20) *The Berkshire*[1974] 1 *Lloyd's Rep.* 185; *W. & R. Fletcher(New Zealand) Ltd v Sigurd Haavik A/S*[1980] 1 *Lloyd's Rep.* 560; *Gulf Steel Co v Al Khalifa Shipping Co*[1980] 1 *Lloyd's Rep.* 261; *Garbis Maritime Corp. v Phillipine National Oil Co.*(*The Garbis*)[1982] 2 *Lloyd's Rep.* 283.

않는다.²¹⁾

그러나 제시된 선하증권에 표시된 조항이 용선계약의 내용과 일치하지 않는 정도가 경미하거나(merely inconsistent) 또는 단순히 다른(different)정도에 불과한 정도로서 분명히 모순되는 것으로 볼 수 없는 경우에는 선장은 그러한 선하증권에의 서명을 거부할 수 없는 것으로 해석하고 있다.

영국에서는 선하증권에 포함된 디마이즈 조항(demise clause)은 이상한 조항(extraordinary clause)에 해당되는 것으로 간주하고, 용선자는 그러한 조항이 포함된 선하증권을 제시하는 것 자체가 위법이며, 그러한 선하증권에 서명하였어도 선주는 그 서명으로 인한 책임을 부담하는 것은 아니라고 판시하였으나, 이러한 해석에 대해 비판도 제기되고 있다.²²⁾

목적항이 정기용선계약에서 정한 항로밖에 있는 것으로 표시된 선하증권을 제시한 경우에도 그러한 선하증권은 분명히 용선계약과 모순되는 경우에 해당하는 것으로 인정하였다. Halcyon Steamship v. Continental Grain(1943)사건²³⁾에서 Mackinnon 판사는 용선자가 용선계약에서 한정된 항로를 벗어나는 지역을 향해하는 것으로 표시된 선하증권의 서명을 요구하는 경우, 선장이 그러한 선하증권에 서명을 거부하는 것은 정당하다고 지적하였다. 또한 동판사는 선장은 용선계약에서 정한 항로밖에 있는 항구를 목적항으로서 지정한 선하증권에 서명을 거부할 권리를 가질 뿐만 아니라 거부할 의무도 있는 것으로 판시하였다.

둘째, 정기용선계약에서 선하증권에 삽입하도록 요구한 조항이 포함되지 않은 선하증권을 제시하는 경우이다.

정기용선계약에는 명시적으로 정기용선계약에 의거하여 발행되는 선하증권에 포함되어야 할 것으로 규정하고 있는 조항이 제시된 선하증권에는 포함되어 있지 않은 경우, 선장은 그러한 선하증권에 서명을 거부할 수 있는 것으로 인정하고 있다²⁴⁾. 예컨대, 용선계약에서는 헤이그/비스비규칙을 준거법으로 하는 선하증권이 발행되어야 함을 규정하고 있었음에도 불구하고, 함부르크규칙에 준거하는 문언이 명시된 선하증권을 선장에게 제시하는 경우이다.

그러나 정기용선계약에 포함된 조항(예, 유치권(lien) 조항)이 선하증권에 삽입되어 있지 않거나 또는 정기용선계약의 조항을 전반적으로 포함하고 있지 않다는 단순한 이유만으로는 선장은 서명을 거부할 수 없다. The Nanfri(1979)사건에서 Wilberforce경은 선주가 정기용선계약의 조항을 선하증권에 포함하도록 기

21) Tillmanns v. Knutsford[1908] Lloyd's Rep. A.C. 406; The Vikfrost[1980] 1 Lloyd's Rep. 560.

22) Michael Wilford, Terence Coghlin and John D. Kimball, op.cit., p.332.

23) Halcyon Steamship v. Continental Grain((1943) 75 L.I.R. 80.

24) Wilford, op.cit., pp.329-334.

용선한 선박에 적재된 화물에 대해 발행된 선하증권의 서명에 따른 책임관계

재를 요구할 수 없는 사항은 정기용선계약의 상업적 목적에 반하는 경우이며, 정기용선계약에 있는 조항을 선하증권에 포함시키도록 하는 선주의 요구사항이 정기용선계약의 상업적인 목적에 위배되는 경우에는 선장은 그러한 선하증권에 의 서명을 거부할 수 없다고 하였다.

셋째, 선적된 화물의 상태, 선적일 또는 수량에 대해 사실과 다른 내용이 기재되어 있는 선하증권을 제시한 경우이다.

선적된 화물의 양, 화물의 상태, 선적일자 등에 관한 항목에 대해 사실과 다른 내용이 선하증권에 기재되어 있는 경우, 선장은 그러한 선하증권에 서명을 거부할 권리가 있을 뿐만 아니라 서명을 거절해야 하는 것으로 인정하고 있다.²⁵⁾ 이러한 권리는 용선계약에 “as presented”의 문언이 있는 경우에도 동일하게 인정된다.

선장은 화물을 선적할 당시에 화물의 외관 상태를 확인할 수 있고 또한 화물의 상태를 확인하여 그 사실을 선하증권에 기재하여야 하는 의무를 가지고 있다. 그렇기 때문에, 용선자가 하자 있는 화물에 대해 무고장선하증권을 제시하고, 선장 또는 선주의 대리인이 그러한 형태로 제시된 선하증권에 서명하는 경우, 그 서명으로 인하여 발생한 손해에 대해서 선주는 용선자에게 청구할 수 없게 된다.

Nogar Marin호의 사건에서는 하자있는 화물이 선적되었음에도 불구하고 선장은 본선수취증에 하자사항을 기재하지 않았으며(clean Mate's Receipt) 이러한 사실에 근거하여 용선자는 무고장선하증권을 발행하여 서명을 요구하였다. 실제로 코일 몇 개는 녹이 슬어 있는 상태였으나 선적 전에 화물을 검사한 선장이 녹에 대해서 언급하지 않고 서명을 한 점에 있어서는 과실이 있었다. 본선의 대리인은 무고장 본선수취증의 기재에 기초하여 선장을 대신하여 무고장선하증권에 서명하였다. 선주의 용선자에 대한 보상청구에 대해서 그 청구는 다음과 같은 이유로 인정되지 않았다.

첫째, 용선자는 정기용선계약의 묵시조건에 위반하고 있지 않다는 것이다. 화물을 적절하게 검사하고 그 외관 상태를 본선수취증 또는 선하증권에 기재할 책임은 선장에게 있으므로, 용선자 또는 그의 대리인이 화물의 상태를 정확하게 기재하고 있는 본선수취증 또는 선하증권을 제시하여야 한다는 묵시적인 조건은 없고, 둘째, 예를 들어, 용선자가 어떤 묵시의무를 위반하였다고 해도 화물의 상태를 적절하게 점검하여 그 상태를 본선수취증과 선하증권에 표시하는 것이 선장의 태만에 의해 이행되지 않음으로써 인과관계는 존재하지 않으며, 셋째,

25) The Boukadoura[1989] 1 Lloyd's Rep. 393. 사건, The Almak(1985) 사건 및 The Nogar Marin(1988) 사건.

이런 형태의 손해에 대해 선주를 위한 보상은 묵시되어 있지 않다는 것이다. 이러한 해석을 하게 된 배경에는 선장은 선하증권에 서명하기 전에 화물의 상태를 확인해야 하는 의무가 있으며, 이러한 의무는 오랫동안 해운업계에서 인지되어 있는 사실이라는 점이 법원의 판단에 크게 작용하였다.²⁶⁾

The Almak[1985]사건²⁷⁾에서 Mustill 판사는 용선자가 제시한 선하증권에 서명할 의무는 허위로 기재된 선하증권에까지 서명하도록 선장에게 요구할 수 있는 성질은 아니며, 선장은 실제의 선적일과 다른 선적일이 기재된 선하증권에 서명을 거부할 권리가 있다는 견해를 확고하게 표명하였다. 그러나 만약 서명하기로 선택하였다면 그것은 선주의 선택에서 이루어진 행위이기 때문에 그러한 선하증권에 서명함으로써 발생한 손해에 대해서는 용선자에게 구상을 요구할 수 없게 될 것이다. 선주가 진실을 알면서 사실과 다른 사항이 표기된 선하증권에 서명하기로 한 결정은 서명을 요구하는 요청과 그로 인해 발생한 손해 간에는 인과관계는 존재하지 않으며, 또한 거짓으로 표기된 서류에 서명하는 행위는 보통법에서 묵시적으로 보상을 요구할 수 있는 권리의 대상에서 예외로 취급할 정도로 분명히 불법행위에 해당된다고 하였다.

마찬가지로 실제적으로는 갑판에 적재되어 운송되었음에도 불구하고 선하증권에는 선창에 적재되어 운송된 것으로 기재되어 있는 선하증권을 제시한 경우에도 선장은 서명을 거부할 수 있다. 화물의 적재장소와 관련하여 NYPE 93 제30조(c)에는 선하증권에 다음과 같은 조항을 삽입하도록 요구하고 있다. 즉, “갑판적 화물에 대해 선하증권에는 용선자, 송하인 및 수하인의 위험, 비용 및 책임으로 갑판 위에 선적하였고, 그로 인해 발생하는 모든 멸실, 손상 또는 지연에 대해 본선 또는 선주에게 책임을 부과하지 않는다”는 조항을 삽입하여야 한다고 규정하고 있다.

2. 선장의 권리와 선주의 용선자에 대한 구상권 상실

화물의 수량, 화물의 상태, 선적일 등과 관련하여 선적된 화물에 관해 허위의 표시가 있음에도 불구하고 선장이 주의를 태만히 한 결과 허위의 사실이 표시된 것을 모르고 선하증권에 서명한 경우, 선장이 용선자에게 구상권을 행사할 수 있는지에 관해 확정적인 판례는 아직 보이지 않는다.

선장이 허위의 사실을 모르고 서명을 하였어도 수하인에 대해서는 선하증권의 증거의 효력(이 경우에는 결정적인 증거(conclusive evidence)의 효과를 가짐)에

26) The Nogar Marin[1988] 1 Lloyd's Rep. 412.

27) The Almak[1985] 1 Lloyd's Rep. 557.

용선한 선박에 적재된 화물에 대해 발행된 선하증권의 서명에 따른 책임관계

기초하여 무고장선하증권을 발행한 것에 따른 책임을 부담해야 한다. 그러나 선주의 수하인에 대한 책임을 용선자에게 전가할 수 없는 경우도 발생할 수 있다.

선적당시의 화물의 상태, 수량, 선적일 등의 정보에 관해 기재된 내용에 합리적인 의문이 있는 경우 그 진실여부를 확인하기 위해 선장은 충분한 조사기간을 요구할 수 있다. 만약 기재된 내용에 의혹이 있는 경우 선장은 용선자의 지시에 따라 선하증권을 발행하여 항해를 이행해야 하는 의무는 없으며, 선적에 관해 자세하게 조사를 할 수 있는 권한에 따라 진실여부를 확인해야 한다.²⁸⁾ 그리고 사실관계를 조사하였으나 용선자가 신고한 내용이 정확하다는 것이 밝혀져도 조사로 인하여 초래된 항해지연에 대해서 용선자는 선주에게 용선료의 발생(지급)정지(off hire)²⁹⁾를 주장할 수 없게 된다.

선장이 선하증권에 서명함으로써 인하여 초래된 손해에 대해서 선주는 다음과 같은 두 가지의 경우에는 용선자에게 보상을 청구할 수 없는 것으로 인정하고 있다. 첫째, 선하증권에 기재된 화물의 수량, 상태, 선적일 등 선적된 화물에 관련된 정보에 대해 사실과 다른 내용이 기재되어 있고, 그러한 오류가 발생한 것에 선장의 고의 혹은 과실이 인정되는 경우, 둘째, 용선계약의 해석에 따라 선주의 보상청구권을 인정하고 있지 않은 경우이다.

선장이 화물의 상태, 화물의 수량, 선적일 등의 항목에 기재된 내용이 사실과 다르다는 것을 알면서 용선자의 요청에 의해 무고장선하증권에 서명을 하고, 그로 인해 발생한 결과에 대해서 선주가 선하증권의 양수인에게 책임을 부담하게 된 경우, 선주는 그러한 손해에 대해서는 용선자로부터 보상받을 권리를 상실하게 된다.³⁰⁾

28) Trade Star Line Corp v Mitsui & Co Ltd(The Arctic Trader)[1996] 2 Lloyd's Rep. 449.

29) 용선료의 발생정지(off hire)는 선주의 책임영역에 속하는 범위 내에서의(선체 및 기관의 고장, 본선의 수리·검사 및 입거에 쓰인 시간) 사고나 하자로 인하여 선박을 사용할 수 없게 되는 경우, 휴항의 기간 동안 용선료의 지급이 정지되는 기간으로서, 용선계약은 여전히 유효하게 존속한다.

용선료의 발생이 정지되기 위해서는 ① 계약서에 명시된 규정이 있어야 하며, ② 실제로 용선자에게 시간의 상실이라는 손해가 발생하여야 한다. 즉, 오프 하이어 약관에 열거된 사유가 발생하여도 즉각적으로 용선료가 중단되는 것은 아니고, 용선자는 그 결과 시간을 상실했다는 사실을 증명해야 하며(ex) 기관고장이 발생하였으나 그것이 하역 중에 생긴 것으로, 그 수리가 하역종료 전에 완료되면 off hire가 되지 않음), ③ 부분적 장애가 발생한 경우에는 그 장애로 실제로 시간이 상실되어야만 용선료의 지급이 정지된다(ex) 선박에 설치된 3대의 크레인 중 1대가 고장 나고, 2대의 크레인으로 필요한 모든 작업을 할 수 있는 경우에는 off hire가 되지 않음).

30) 용선자의 강한 요청에 의해 손상된 화물이 선적되었음에도 불구하고 선장은 이러한 사실을 표시하지 않고 선하증권에 서명을 하였고, 그 결과 선박은 하주에 의해 4개월간 압류되게

선하증권에 기재된 화물에 관한 데이터가 사실과 다른 경우에는 선장은 서명을 거부할 수 있을 뿐만 아니라 서명을 해서는 안 된다. 선장이 선하증권에 오류가 있음을 알고도 서명을 한 것은 그 손해는 선장에 의해서 발생한 것으로 보고, 잘못된 기재에 의해서 발생한 하주에 대한 책임을 용선자에게 전가할 수는 없다. 그렇지만 선장이 선하증권에 사실과 다른 기재가 있었음을 알지 못하고 서명을 하였으나 그러한 오류를 알지 못한 점에 있어서 선장의 과실이 인정되지 않은 경우, 선주는 사실과 다른 기재에 의해서 발생한 손해배상의 전부를 용선자에게 청구할 수 있는 것으로 해석하고 있다.

그러나 선장에게 고의나 과실이 있었음이 밝혀지지 않는 경우나 잘못된 기재가 있었음을 알아야 하는 상황에서 주의를 태만히 하여 결과적으로 인식하지 못하고 그러한 선하증권에 서명을 한 경우, 선주의 용선자에 대한 구상권은 상황에 따라서 판단해야 하는 것으로 해석하고 있다.³¹⁾

Titania호 사건³²⁾에서 선장은 결합 있는 통에 넣은 화물에 누손이 발생하고 있었음에도 불구하고 송하인의 요구로 보상장과 상환하여 외관상 양호한 상태로 선적되었다는 표시가 있는 무고장선하증권에 서명하였다. 선장은 선하증권에 허위의 사실이 표시되어 있으나 허위로 표시된 사항을 제3자(은행이나 수하인)는 신뢰하고 그들의 업무를 할 것이라는 것을 알면서도 발행하였다. 운송 중에 발생한 손해에 대해 선주는 수하인에게 배상을 하고 송하인이 작성한 보상장을 근거로 하여 보상을 요구하였으나, 법원에서는 선주는 대리인을 통하여 송하인과 결탁하여 사기를 한 것이기 때문에 그 보상장은 송하인에 대해서 강제력을 행사할 수 없을 뿐만 아니라 불법적이고 사기적인 서류로서 효력이 없는 것으로 판시하였다.³³⁾

The C Joyce호 사건³⁴⁾에서는 용선계약의 해석을 통하여 선주의 용선자에 대한 구상권을 인정하지 않았다.

본건은 항해용선계약의 사례이지만 정기용선계약의 경우에도 적용할 수 있는 사안이다.

GENCON 양식을 사용하여 항해용선계약이 체결되고, 선주에게 광범위한 면책

되었다. 선박의 압류로 인해 초래 된 선박의 스케줄 변화로 인하여 발생한 손해에 대해 용선자는 선주를 상대로 손해배상을 청구한 사건에서 법원은 용선자의 손해는 용선자 스스로의 판단에 의해 발생한 것으로서 선주에게 손해배상을 청구할 수 없는 것으로 판시하였다. Artic Trader[1996] 2 LLR 449; Brown Jenkinson v. Percy Dalton[1957] 2 Lloyd's Rep.1.

31) Scrutton, op. cit., p.329

32) Brown Jenkins v. Percy Dalton[1957] 2 Lloyd's Rep. 1.

33) 보상장의 활용에 대해서는 김선욱, 「해운업계의 송하인의 보상장 발행 관행에 관한 고찰」, 해운물류연구 45 호, 2005 참조.

34) The C Joyce[1986] 2 Lloyd's Rep. 285.

을 인정하면서 용선계약에는 헤이그규칙에 준거하는 선하증권이 발행되어야 한다는 취지의 조항이 포함되어 있었다. 본건에서 화물에 발생한 손해는 헤이그규칙을 적용하는 경우 선주의 책임으로 되지만, 용선계약서로서 사용된 GENCON 양식의 해석을 통해서선 선주가 면책되는 것으로 인정되었다. 선주는 하주에게 화물의 손해에 대해서 배상을 한 후에 묵시의 권리로서 용선자에게 구상을 청구하였다. 선주는 GENCON 양식에서는 면책이므로 용선자는 선주가 지급한 금액을 선주에게 부담해야 할 것이라고 주장하였으나, 법원에서는 선주의 청구를 인정하지 않았다. 용선계약에서 헤이그규칙에 따른 선하증권의 발행을 인정하고 있는 한 선주는 헤이그규칙에 따른 최종적인 책임을 부담할 것을 묵인하고 있는 것으로 보아야 한다는 논리를 적용하여 선주의 구상권을 인정하지 않았다.

V. 맺음말

정기용선계약의 성질과 목적은 용선자가 선박을 사용할 수 있도록 하는 것으로서, 용선자의 사업수행에 있어서 선하증권의 발행은 불가결하다. 그런 연유로 인하여 용선자에게는 선하증권을 발행하여 선장에게 서명을 요구할 권리를 인정하면서, 선주에게는 선장이 선하증권에 서명함으로써 발생하는 결과나 책임에 대해서는 보상조항을 삽입하여 보호하는 조치를 마련하고 있다. 선장의 서명의 무는 용선자의 지시에 따라야 하는 절대적인 의무는 아니므로, 이상한 조건 또는 용선계약의 내용과 명백하게 불일치하는 내용이 선하증권에 포함되어 있는 경우에는 서명을 거부할 권리가 있을 뿐만 아니라, 화물의 상태, 수량 및 선적일자 등과 관련하여 선하증권에 기재된 내용에 의심이 있는 경우에는 서명을 거부하고 그것을 조사할 권한도 있다. 그러한 조사권한을 태만에 의해 이행하지 않음으로써 선주에게 손해를 초래해도 그 손해에 대해서는 선주는 용선자에게 책임을 전가할 수 없게 된다.

선하증권에 서명하는 것은 선하증권계약에 따른 책임주체를 결정하는 문제와 연관되고, 서명에 따른 책임관계는 정기용선계약에 관한 국제규범이 없는 상황에서 결국 계약서에 기재된 내용에 비중을 두고 판단하기 때문에 계약서의 문언은 중요한 역할을 하여 왔고 법원에서는 그 문언의 해석에 비중을 두어 왔다.

용선한 선박에 적재된 화물에 대해 발행된 선하증권에 선장의 서명에 따른 책임문제는 결국 용선자가 서명을 위해 제시한 선하증권이 용선계약에서 용선자에게 부여하고 있는 선하증권의 제시의 권한을 준수하여 발행된 선하증권 인지의 여부를 검토하여 판단하게 될 것이다.

계약조항은 계약당사자의 이해관계와 관련되고 그에 따른 대가지급과 관련이 있어 선례에서는 계약서의 해석에 비중을 두고 판단하여 왔다. 또한 용선계약에 관한 국제규범이 없는 상황에서 선례의 힘은 그 후의 사건 해결에 있어서도 상당한 영향을 미칠 것으로 본다.

참고문헌

김선옥, “해운업계의 송하인의 보상장발행 관행에 관한 고찰”, 『해운물류연구』 45호, 2005. 한낙현·정준식, “정기용선계약에서 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 손해배상청구”,

『한국항만경제학회지』, 2007.

A.D. Hughes, *Casebook on Carriage of Goods by Sea*, 1999.

Angela Maxwell, "EMPLOYMENT from Claim Waters to War Zones: The Unique Nature of Time Charters and a Time Charterer's Right to Exploit the Full Earning Power of the Vessels", *79 Tul. L. Rev.* 1505, 2005.

Davies, D, "The Hill Harmony", *LMCLQ*, 1999.

David Foxton, "Damages for late or early redelivery under time charterparties", *LMCLQ*, 2004.

John F Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 2008.

Gauci, "Risk Allocation in the Charterparty Relationship: an analysis English Case Law relating to Cargo and Trading Restrictions", *28 J. Mar. L. & Com.* 62, 1997.

Hamblen, Nicholas/Jones, Susannah, "Charterers Orders-To Obey or Not To Obey", *26 Tul. Mar. L. J.* 105, 2001.

Martin Dockray, *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 2004.

Michael Wilford, Terence Coghlin, Nicholas J. Healy, Jr., John D. Kimball, *Time Charters*, 2008.

Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, 1982.

Roger Halson, "Time Charters, Damages, Remoteness", *LMCLQ*, 2008.

Scrutton, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, 2008.

Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, 2007.

Tony Nunes, "Charterer's Liabilities under the Ship Time Charter", *26 Hous. J. Int'l L.* 561, 2004.

W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 1988.

Lloyd's Report.

Lloyd's Maritime News Letter.

A.M.C

국문요약

용선한 선박에 적재된 화물에 대해 발행된 선하증권의 서명에 따른 책임관계

김선욱

본 논문은 정기용선한 선박에 적재된 화물에 대해 선하증권이 발행되고, 그 선하증권을 송하인 또는 선의의 소지자가 소지하고 있는 경우에 선장에 의한 선하증권의 서명으로 인하여 이들 관련당사자들 간에 발생할 수 있는 책임문제와 선장의 선하증권서명의 무의 성질 및 선장의 권리에 대해서 지도적 판례로 간주되어 온 사례를 중심으로 하여 분석하였다. 정기용선자는 선박을 사용할 권리가 있고 또한 선장에게 지시할 권한도 가지고 있어, 그가 제시한 선하증권에 서명하도록 선장에게 요구할 수 있다. 계약에서 용선자에게 주어진 이러한 권리에 따라 용선계약의 내용과 일치하지 않은 내용이 기재된 선하증권이 제시되어도 선장은 그 선하증권에 서명해야 하지만, 판례에서는 명백하게 용선계약과 불일치한 조항이 선하증권에 포함되어 있거나, 용선계약에서 선하증권에 삽입하도록 요구한 조항이 포함되어 있지 않은 경우, 화물의 상태 및 수량에 관해 허위로 기재한 선하증권이 제시된 경우에는 서명을 거부할 수 있을 뿐만 아니라 기재사항에 의심이 있는 경우에는 조사할 권리도 인정하고 있어 그러한 선하증권에 서명함으로써 인해 초래된 손해에 대해서는 용선자에게 책임을 전가할 수 없다.

핵심 주제어 : 정기용선계약, 용선된 선박, 선하증권 서명, 선하증권서명거절