

Package Limitation이 적용되지 않는 경우

운송인이 발행한 선하증권(B/L)의 이면 약관에서 채택하고 있는 배상액제한액(책임한도액)은 1포장 또는 단위당 미화 500달러(US\$)로 한다는 규정은 우리나라 상법의 규정에 반함과 아울러 운송인의 책임한도액이 운송물의 가격이나 운임에 비해 지나치게 적어 이 책임 제외약관은 무효이며, 운송인은 화주에게 운송물 가격을 배상하라는 판결(편집자 주).

- 92 가단 93879 구상금
(서울민사지법 '94. 2. 1 판결)

【손해배상책임의 발생】

미국의 U사는 한국 S사에게 생가죽 1,360장(이 사건의 운송물)을 미화 6만 5,280달러(1,360장×48\$)에 수출하기로 하고 1991년 7월경 미국의 프레이트 포워드인 B라인과 이 사건 운송물을 미국 오클랜드항에서 인천항까지 해상운송하기로 하였다. 이에 B라인은 해상운송사업자인 한국의 H해운과 해상운송계약을 체결하고 7월 31일 송하인 B라인(訴外), 수하인 및 통지수령인 C해운(국내 포워드, 訴外), 선적항 오클랜드, 하역항 인천항으로 된 무고장선하증권(Clean B/L) 3매를 발행, 교부받아 이를 C해운에게 송부하였다.

C해운은 같은 해 9월 4일 소의 S사에게 위선하증권중 1매를 물품확인서와 함께 교부하였으며, 위 운송계약에 따라 피고 H해운이 이 사건 운송물을 2개의 컨테이너에 17씩의 포대기로 나누어 싣고 인천항으로 운송하던중 소의 C해운의 요청으로 항로를 변경하여 같은 해 8월 12일 운송물을 부산항에 하역하고, 8월 13일부터 9월 2일까지 창고업 등을 하는 같은 계열회사인 H사로 하여금 보관케하였으나 8월 23일 부산지역을 강타한 태풍 글래디스호가 몰고 온 폭우로 인해 컨테이너야드(CY)가 침수되어 컨테이너 아래쪽에 쌓여진 생가죽 440장(11포대기)이 물에 젖어 일부는 암모니아 냄새를 풍기는 헤어슬립현상을 보이고 일부는 빨간 녹이 끼는 등 총

349.7장 상당이 훼손되었다.

위 사실에 의하면 S사는 소의 C해운으로부터 선하증권을 교부받음으로써 그 채권적 효력으로 운송계약상의 권리를 취득함과 동시에 그 물권적 효력으로 그 운송물인 이 사건 운송물의 소유권을 취득하였다 할 것이므로 피고 H해운은 해상운송인으로서, 피고 H사는 그 선박사용인으로서 채무불이행 또는 불법행위책임으로써(원고는 이를 선택적으로 청구하고 있음) 연대하여 위해서 살펴본 바와 같은 주의의무 위반으로 소의 S사가 입은 손해를 배상할 책임이 있다 할 것이다.

【손해배상의 범위】

- ① 운송물 훼손으로 인한 손해 : 위 침수사고로 이 사건 운송물중 349.7장 상당이 훼손된 사실을 인정할 수 있고, 생가죽 1장당 수입가격이 미화 48달러이므로 침수사고로 훼손된 생가죽 349.7장의 수입가격은 미화 16,785.6달러(349.7장×48\$)가 됨이 계산상 명백하다.
- ② S사의 피해액 : 이 사건 운송물의 훼손으로 입게 된 손해는 미화 16,785.6달러라고 할 것이고, 이 사건 운송물이 훼손된 날 및 인도된 날에 가까운 '91년 8월 26일 무렵의 미달러화의 매매기준율은 1달러당 금 595,000원의 합계금 1,286만 1,916원이 됨이 명백하다.
- ③ 피고들(H해운, H사)의 배상액 제한주장에 대한 판단 : 변론의 전취를 종합하면 피고가 이 사건 운송물의 운송에 관하여 작성한 선하증권(B/L) 이면에 기재된 약관 제29조제2항에 의하면 운송인은 운송물의 가격여하에 불구하고 운송물의 1포장 또는 단위당 미화 500달러의 한도내에서만 그 손해배상을 부담키로 하고 송하인 등이 화물을 컨테이너 또는 그와 유사한 운송용구를 사용하여 포장한 경우 선하증권상에 표시한 컨테이너의 수 또는 운송용구의 수는 위 제29조제2항에서 규정한 책임제한을 적용하기 위한 포장 또는 단위의 수로 간주한다는 특약사항이 기

재되어 있는 사실이 인정되고 이 사건 운송물이 2개의 컨테이너에 나누어 선적된 사실은 살펴본 바와 같다.

한편 피고들은 위 특약에 따라 손해배상책임이 제한되어야 한다고 주장하고 이에 대하여 원고(보험회사)는 위 특약이 실질적으로 운송인의 배상책임을 면제하는 것과 다름없으므로 위 약관조항은 상법 제 790조에 반하는 것으로서 무효라고 주장한다.

살피건대 해상운송인의 책임결과의 일부를 경감하는 배상액제한약관은 원칙적으로 상법 제790조에 저촉되지 않는다고 할 것이지만 배상책임을 면제하는 것과 같은 정도의 적은 액수를 책임한도액으로 정한 배상액 제한약관은 실질적으로 책임제외약관과 다를 것이 없는 것이므로 상법 제790조에 저촉되어 무효라고 할 것인 바, 배상액제한 약관에서 정한 책임한도액이 배상책임을 면제하는 것과 다름없는 정도의 소액인가의 여부는 국제해상운송의 거래 관행, 운송물의 수입가격 및 운송인이 받은 운임과 약관상의 배상한도액 등을 비교하여 볼 때 그것이 실질적으로 피고의 배상책임을 면제할 정도의 명목상의 금액에 불과한 것인가의 여부에 따라 결정된다 할 것이다.

그러므로 먼저 국제해상운송의 거래관행상 정하여지고 있는 책임한도액에 관하여 보건대, 선하증권 제도의 발전과 함께 면책약관, 특정손해배제약관, 배상액제한약관 등으로 더욱 발달되고 확장되어 해상운송인은 거의 아무런 책임을 지지 아니한다고 할 정도로 되자 주로 화주측의 이익을 보호하고자 하는 입장에서 면책약관의 남용에 대한 비난의 소리가 높아지고 아울러 면책약관제한운동이 일어나게 되면서 드디어 지난 1924년 선하증권 통일조약(Hague Rules)이 성립되기에 이른다.

이 헤이그규칙에서는 해상운송인의 책임제한에 관하여 운송물의 성질과 가격이 미리 선하증권에 기재되어 있지 않는 한 어떠한 경우에도 화물의 멸실 또는 손해에 대하여 1포장 또는 1단위당 영국 금화 100파운드 이상의 책임을 지지 아니한다고 규정하면서 당사자간의 협정에 의해서도 그 이하로 최고액을 내릴 수 없도록 정하고 있는 바, 이 헤이그규칙에 대해 영국, 프랑스, 미국, 독일, 이태리, 일본 등 주요 해운국들이 차례로 비준하고 그 나머지 다수의 국가들이 이에 가입하거나 그 내용을 수용함으로써 그동안 세계해상무역의 대부분이 이 헤이그규칙에 의해 지배되어온 사실, 이에 따라 위 영국 금화 100파운드에 상당하는 금액으로 미국에서는 1936년 500달러를, 독일에서는 1937년 1,250마르크를, 일본에서는 1957년 100,000엔을 각 책임한도액으로 정하여 그 이래 이를 적용하여 온 사실이 있

다(다만, 독일에서는 1986년에 이르러 Hague-Visby Rules에 따라 개정하였다).

그러나 이 헤이그규칙 일부 내용자체의 불명료성과 함께 그후 기술적인 진보와 인플레이션으로 인한 통화의 평가절하 등으로 상황이 변함에 따라 이 헤이그규칙의 개정이 논의 검토되어 오던 끝에 1968년 선하증권통일조약 개정의정서(이른바 헤이그-비스비규칙)가 채택되었는데, 그중 운송인 책임의 제한에 관한 부분은 1포장 또는 1단위당 1만프랑(여기서 프랑이라 함은 순도 1,000분의 900인 금 65.6밀리그램으로 된 1단위를 가리키는 Poincare Glod Frac을 말한다) 또는 화물의 총중량 1킬로그램(kg)당 30프랑중 보다 고액인 것을 책임한도액으로 하도록 상향 조정된 사실(위에 언급된 표시단위 프랑은 1979년 국제통화기금(IMF)의 특별인출권인 SDR로 바뀌어 1만 프랑이 666.67 SDR로, 위 30프랑은 2SDR로 변경되었다)이 있다. 이러한 헤이그-비스비규칙은 스칸디나비아제국에 의해 선도적으로 수용되면서 그후 1976년 영국, 1977년 프랑스가 각 비준하여 그후 영국과 프랑스에서는 위 헤이그-비스비규칙에 따라 책임한도액을 정하여 지고 있다.

사실 나아가 위 헤이그-비스비규칙도 운송인과 화주와의 책임배분에서 화주에게 불리한 불균형을 제대로 시정하지 못하였다는 비판을 받아 1978년 UN 해상물품운송조약(이른바 Hamburg Rules)이 성립되었는데, 이 함부르크규칙에서는 운송인의 책임한도액을 1포장 또는 1선적 단위당 835SDR 또는 물품 총중량 1kg당 2.5SDR중 높은 금액으로 하여 헤이그-비스비규칙이 정하는 금액보다 25%정도 증가시켰다(이 함부르크 규칙에 대해서는 1979. 4. 30 까지 27개국이 서명하였다고 한다).

이 사건 운송계약 당시 세계 주요 해운국에서 정하여지고 있는 책임한도액을 살펴보면 먼저 헤이그 규칙을 근간으로 삼고 있는 미국은 1포장당 미화 500달러, 서독은 1,250마르크, 일본은 100,000엔이고 헤이그-비스비규칙을 채용하고 있는 영국과 프랑스는 666.67SDR인 사실을 인정할 수 있고, 위 인정사실에 의하면 위 특약이 정한 책임한도액이 국제해상운송의 거래관행에 합치된다고는 볼 수 있지만 변론의 각 취지를 종합하면 이 사건 운송물의 총수입가격은 미화 6만 5,280달러이고 그 운임으로 피고 H해운이 지급받은 금원은 미화 3,000달러인 사실을 인정할 수 있고, 이 사건 운송물이 2개의 컨테이너에 나누어 선적된 사실은 위에서 본 바와 같은 바, 위 특약에 따라 피고들의 배상책임을 제한한다면 이 사건 운송물이 모두 멸실되거나 훼손되었다 하더라도 피고들은 수하인 등에게 이 사건 운송물의 수입가격의 약 1.5% 이하 위 운임의 1/3에 해당하는 미화 1,000달러만을

배상하면 되어 피고 H해운은 그가 받은 운임의 2/3를 그대로 가지게 되는 결과가 되는 바, 이러한 점으로 보면 위 약관에서 정한 배상한도액은 이 사건 운송물의 수입가격 및 그 운임에 비추어 지나치게 과소하다 할 것이다.

결국 이상 살펴본 바와 같이 위 특약이 정한 배상한도액은 국제해상운송의 거래관행상 정하여지고 있는 책임한도액에는 합치된다 할 것이나 운송인으로서 자신의 견책인 과실에 의해 운송물이 전부 훼손된 경우라도 하더라도 겨우 그 운임의 1/3에 해당하는 금액만을 반환하는 것과 다름없는 점으로 미루어 보면 위 약관상의 배상한도액은 피고의 배상책임을 면제할 정도의 명목상의 금액에 불과하다고 할 것이고 이러한 적은 액수를 책임한도액으로 정한 위 약관은 책임제외약관과 다른바 없는 것이므로 상법 제790조에 저촉되어 무효라고 할 것이니 피고들의 위 주장은 받아들일 수 없다.

【구상권의 취득】

변론의 전취지를 종합하면 소외 S사가 미국 U사와 이 사건 운송물의 수입계약을 체결한 후 '91년 8월 5일 원고(보험회사)와 적하보험계약을 체결한 사실, 소외 S사가 이 사건 운송물의 일부가 훼손되었음을 이유로 원고에게 보험금의 지급을 구하자 원고가 소외 한국손해사정에게 그 조사보고를 의뢰하였고, 그 조사결과에 따라 같은해 12월 13일 S사에게 침수사고로 인한 손해에 대한 적하보험금으로 1,347만 1,451원을 지급하면서 소외 S사로부터 피보험자인 S사가 피고들에 대하여 갖는 제반 손해배상청구권을 취득한다는 내용의 대위권증명서를 교부받은 사실을 각 인정할 수 있는 바, 위 인정사실에 의하면 원고는 보험자대위에 의하여 소외 S사의 피고들에 대한 손해배상청구권을 취득하였다 할 것이다.

【주문】

피고(H해운, H사)들은 연대하여 원고(H보험)에게 금 1,286만 1,916원 및 이에 대한 '91년 12월 13일부터 '92년 8월 25일까지는 연 6분의, 그 다음날부터 원제일까지 연 2할5분의 각 비율에 의한 금원을 지급하라.

「참고사항」

- 해상운송인의 배상한도액
 - 책임한도액의 결정원칙
 - ①회주의 운송물의 가액을 사전에 신고한 경우 : 선하증권에 기재된 가액
 - ②회주가 운송물의 가액을 사전에 통지하지 아니한 경우 :

- 1) 헤이그 규칙 : 포장 또는 단위당 영국화 100파운드
 - 2) 헤이그-비스비규칙 : 포장 또는 단위당 666.67SDR 또는 킬로그램(kg)당 2SDR의 총합계액 가운데 높은 액수
 - 3) 상법 : 포장 또는 선적 단위당 500SDR(상법 제789조의 2)
 - 4) 미국의 COGSA : 포장당 또는 운임톤당 미화 500달러
 - 5) 일본의 COGSA : 포장당 또는 운임톤당 일화 100,000엔
 - 6) 영국 및 프랑스의 COGSA : 헤이그-비스비규칙과 동일
 - 7) 함부르크규칙(UN물품해상운송조약) : 포장당 835SDR 또는 kg당 2.5SDR 가운데 높은 액수
- ※ COGSA : Carriage of Goods by Sea Act (해상물품운송법)

상법 제789조의2(책임의 한도) ①제787조 내지 제799조의 규정에 의한 운송인의 손해배상의 책임은 당해 운송물의 매포장당 또는 선적단위당 500계산단위의 금액을 한도로 이를 제한할 수 있다. 그러나 운송물에 관한 손해가 운송인 자신의 고의 또는 그 손해가 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴것인 때에는 그러하지 아니하다.

- ②제1항의 적용에 있어서 운송물의 포장 또는 선적단위의 수는 다음과 같이 정한다.
1. 컨테이너 기타 이와 유사한 운송용기가 운송물을 통합하기 위하여 사용되는 경우에 그러한 운송용기에 내장된 운송물의 포장 또는 선적단위의 수를 선하증권 기타 운송계약을 증명하는 문서에 기재한 때에는 그 각 포장 또는 선적단위를 하나의 포장 또는 선적단위로 본다. 이 경우를 제외하고는 이러한 운송용기내의 운송물 전부를 하나의 포장 또는 선적단위로 본다.
 2. 운송인이 아닌 자가 공급한 운송용기 자체가 멸실 또는 훼손된 경우에는 그 용기를 별개의 포장 또는 선적단위로 본다.
- ③, ④, ⑤ (생략)

제790조(운송인의 책임경감금지) ①제787조 내지 제789조의3의 규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제하는 당사자간의 특약은 효력이 없다. 운송물에 관한 보험의 이익을 운송인에게 양도하는 약정 또는 이와 유사한 약정도 또한 같다.

②~③ (생략)