



법 률 II

B/L 상 송하인 기재사실이 운송계약 당사자인지 여부

- 운송인의 이행보조자/대행자의 행위에 대한 책임여부 -

• 대법원 2000. 3. 10. • 선고 99다55052 판결【구상금】 • [공2000.5.1.(105),930]

【판시사항】

- [1] 선하증권상에 송하인으로 기재되어 있다는 사실만으로 선하증권에 의한 운송계약의 당사자로 단정할 수 있는지 여부(소극)
- [2] 운송인으로부터 지휘·감독을 받지 않고 독립하여 영업활동을 수행하는 운송인의 이행보조자 또는 대행자의 불법행위에 대하여 운송인이 사용자책임을 지는지 여부(소극)

【판결요지】

- [1] 선하증권의 송하인란을 기재함에 있어서는 반드시 운송계약의 당사자만을 송하인으로 기재하여야 하는 것은 아니고, 넓은 의미의 하주(荷主)를 송하인으로 기재할 수도 있으므로 선하증권상에 송하인으로 기재되어 있다는 것만으로 그 선하증권에 의한 운송계약의 상대방이라고 단정할 수는 없다.
- [2] 운송인을 위하여 운송계약의 이행을 보조하거나 대행하고 있더라도 운송인으로부터 직접 지휘·감독을 받지 않고 독립하여 영업활동을 수행하고 있을 뿐이라면 그러한 자를 운송인의 피용자라고 할 수는 없는 것이므로, 운송인은 그러한자의 불법행위에 대하여 사용자로서의 손해배상책임을 지지 아니한다.

【참조조문】

- [1] 상법 제813조, 제814조
- [2] 민법 제756조, 상법 제788조

【참조판례】

- [2] 대법원 1997. 9. 9. 선고 96다20093 판결 (공1997하, 3037)

【전문】

【원고, 상고인】

L보험주식회사 (소송대리인 법무법인 C)

【피고, 피상고인】

S씨비스주식회사 (소송대리인 변호사 L)

【원심판결】

서울지법 1999. 8. 19. 선고 98나51069 판결

【주문】

상고를 기각한다. 상고비용은 원고의 부담으로 한다.

【이유】

상고이유를 판단한다.

① 제1, 2점에 대하여

원심판결 이유에 의하면, 원심은 그 판결에서 채용하고 있는 증거들을 종합하여, 소외 L상사주식회사(이하 'L상사'라고 한다)가 1996년 5월경 태국 소재 소외 델타 일렉트로닉스 회사와 사이에 텔레비전 브라운관 3,456개(이하 '이 사건 화물'이라고 한다)를 미화 521,856\$에 수출하기로 하는 계약을 체결한 다음, 원심 공동피고 T해운항공주식회사(이하 'T해운'이라고 한다)에게 태국 방콕까지 그 운송을 의뢰하였고, 이에 T해운은 다시 피고에게 이 사건 화물을 부산항 컨테이너 야드(CY; Container



Yard)에서 태국의 방콕항 컨테이너 야드까지 이른바 CY/CY 운송 형태로 해상운송하여 줄 것을 의뢰한 사실, 위 운송계약에 따라 피고는 1996. 5. 23. 부산항 컨테이너 야드에서 컨테이너 2개에 분할 적입된 이 사건 화물을 피고 소속의 S 프라이드호에 선적한 다음, T해운에게 “송하인 : L상사를 대리한 T(T Logistics Co., Ltd O/B of L International Corp.), 수하인 및 통지처 : 각 T해운의 태국내 대리점인 소외 씨 마스터 트랜스포트 컴퍼니, 선적항 : 부산, 양하항 : 태국 방콕”으로 된 선하증권을 발행·교부해 주었고, 한편 T해운은 그 무렵 이와 별도로 L상사에게 “송하인 : L상사, 수하인 및 통지처 : 각 델타 일렉트로닉스, 선적항 : 부산, 양하항 및 인도 장소 : 태국 방콕항”으로 된 선하증권을 발행·교부하여 준 사실을 각 인정한 다음, 위 인정 사실을 기초로, L상사와의 사이에 이 사건 화물에 대한 운송계약을 체결한 자는 T해운이고, 피고는 L상사에 대한 관계에서 T해운의 이행보조자 혹은 이행대행자의 지위에 있을 뿐이라고 판단하여, 피고가 L상사에 대하여 ‘운송인’의 지위에 있음을 전제로 L상사를 대위하여 피고에게 운송계약상의 채무불이행으로 인한 손해배상책임을 묻는 원고의 청구를 기각하고 있다.

기록에 비추어 살펴보면 원심의 위와 같은 판단은 수긍이 가고, 거기에 운송계약의 당사자에 관한 법리나 이행보조자에 관한 법리를 오해한 위법이 없다. 그리고 선하증권의 송하인란을 기재함에 있어서는 반드시 운송계약의 당사자만을 송하인으로 기재하여야 하는 것은 아니고, 넓은 의미의 하주(荷主)를 송하인으로 기재할 수도 있으므로 피고가 발행한 선하증권상의 ‘송하인’ 표시가 ‘L상사를 대리한 T해운’으로 되어 있다는 것만으로 그 선하증권에 의한 운송계약의 상대방이 T해운이 아닌 L상사라고 단정할 수는 없다고 할 것이다. 이 점에 관한 상고이유는 모두 받아들일 수 없다.

② 제3점에 대하여

운송인을 위하여 운송계약의 이행을 보조하거나 대행하고 있더라도 운송인으로부터 직접 지휘·감독을 받지 않고 독립하여 영업활동을 수행하고 있을 뿐이라면 그러한

자를 운송인의 피용자라고 할 수는 없는 것이므로, 운송인은 그러한 자의 불법행위에 대하여 사용자로서의 손해배상책임을 지지 아니한다 할 것이다.

기록에 의하면, 피고 소속의 S 프라이드호에서 양하된 이 사건 화물이 보관되어 있던 방콕항의 컨테이너 야드는 태국항만당국(Port Authority of Thailand)이 운영하는 컨테이너 야드로서, 태국항만당국은 운송인 등으로부터 화물의 보관을 위탁받아 보관하기는 하나 그 보관에 관하여 위탁자의 직접적인 지휘·감독을 받지 아니하고 독립하여 보관업무를 수행하고 있음을 알아 볼 수 있다.

그렇다면 태국항만당국이 피고로부터 이 사건 화물의 보관을 위탁받음으로써 그 보관과 인도에 관하여 피고의 이행을 보조하는 지위에 있게 되었다 하더라도 위탁자인 피고의 지휘·감독 없이 독립하여 보관업무를 수행하는 이상 태국항만당국을 피고의 피용자라고 할 수는 없다 할 것이므로, 태국항만당국이 운영하는 컨테이너 야드에 화물이 보관되어 있던 기간 동안에 발생한 이 사건 화물의 손상 사고에 대하여 피고에게 사용자로서의 손해배상책임을 물을 수는 없다고 할 것이다.

원심이 같은 취지에서 이 사건 화물의 손상 사고가 발생한 것으로 추정되는 1996. 6. 5.(이 사건 화물이 방콕항에 양하되어 태국항만당국이 운영하는 컨테이너 야드에 보관된 날)부터 1996. 7. 4.(델타 일렉트로닉스가 이 사건 화물을 반출하려고 한 날)까지의 기간 동안에는 피고가 화물에 대하여 개입할 여지가 전혀 없었으니 이 사건 화물의 손상 사고에 대하여 피고에게 불법행위책임을 물을 수 없다고 판단한 조치는 수긍이 가고, 거기에 운송인의 책임구간 및 이행보조자 또는 사용자책임에 관한 법리를 오해한 위법이 없다. 이 점에 관한 상고이유도 받아들일 수 없다.

③ 그러므로 상고를 기각하고, 상고비용은 상고인인 원고의 부담으로 하기로 관여 법관의 의견이 일치되어 주문과 같이 판결한다. 