

대 법 원

제 1 부

판 결

사 건 2016다213237 손해배상  
원고, 상고인 현대해상화재보험 주식회사  
소송대리인 법무법인 정동국제  
담당변호사 서동희  
피고, 피상고인 평택항만 주식회사  
소송대리인 변호사 권성원 외 2인  
원 심 판 결 서울고등법원 2016. 2. 5. 선고 2015나2036769 판결  
판 결 선 고 2016. 9. 28.

주 문

상고를 기각한다.

상고비용은 원고가 부담한다.

이 유

상고이유를 판단한다.

1. 가. 운송물에 대한 손해배상청구가 '운송인의 이행보조자, 대리인 또는 하위계약자

(any servant, agent or Sub-contractor of the Carrier)'(이하 '운송관련자'라 한다)에 대하여 제기된 경우에 그들이 운송인이 주장할 수 있는 책임제한 등의 항변을 원용할 수 있고, 이와 같이 보호받는 하위계약자(Sub-contractor)에 '선박소유자 및 용선자, 운송인 아닌 선복제공자, 하역업자, 터미널 운영업자 및 분류업자, 그들을 위한 이행보조자와 대리인 및 누구든지 운송의 이행을 보조하는 사람이 포함된다'는 취지의 이른바 '히말라야 약관(Himalaya Clause)'이 선하증권의 이면에 기재되어 있는 경우에, 그 손해가 고의 또는 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착이 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 것에 해당하지 않는다면, 하위계약자인 하역업자도 선하증권에 기재된 운송과 관련하여 운송인이 선하증권 약관조항에 따라 주장할 수 있는 책임제한을 원용할 수 있다(대법원 1997. 1. 24. 선고 95다25237 판결, 대법원 2007. 4. 27. 선고 2007다4943 판결 등 참조). 그리고 여기에서 말하는 '누구든지 운송의 이행을 보조하는 사람'에는 위 약관에서 운송인과 직접적인 계약관계가 있을 것을 요구하는 등의 특별한 사정이 없는 한, 운송인과 직접적인 계약관계 없이 그 운송인의 선하증권에 따른 업무범위 및 책임영역에 해당하는 작업의 일부를 대행한 하역업자도 포함된다.

나. 한편 운송거리가 단거리인 경우에 운송품보다 선하증권 원본이 뒤늦게 도착하면 수하인이 신속하게 운송품을 인도받을 수 없다는 불편함을 해소하기 위한 무역실무상의 필요에 따라, 출발지에서 선하증권 원본을 이미 회수된 것으로 처리함으로써 선하증권의 상환증권성을 소멸시켜 수하인이 양륙항에서 선하증권 원본 없이 즉시 운송품을 인도받을 수 있도록 하는 경우가 있다. 이 경우에 송하인은 운송인으로부터 선하증권 원본을 발행받은 후 운송인에게 선하증권에 의한 상환청구 포기(영문으로

'surrender'이며, 이하 '서렌더'라 한다)를 요청하며, 운송인은 선하증권 원본을 회수하여 그 위에 '서렌더(SURRENDERED)' 스탬프를 찍고 선박대리점 등에 전신으로 선하증권 원본의 회수 없이 운송품을 수하인에게 인도하라는 서렌더 통지(surrender notice)를 보내게 된다.

이와 같은 이른바 '서렌더 선하증권(Surrender B/L)'은 유가증권으로서의 성질이 없고 단지 운송계약과 화물인수사실을 증명하는 일종의 증거증권으로 기능하는데, 이러한 효과는 송하인과 운송인 사이에 선하증권의 상환증권성을 소멸시키는 의사가 합치됨에 따른 것으로서, 당사자들 사이에 다른 의사표시가 없다면 상환증권성의 소멸 외에 선하증권에 기재된 내용에 따른 운송에 관한 책임은 여전히 유효하다.

2. 원심판결 이유와 적법하게 채택된 증거들에 의하면 다음과 같은 사실을 알 수 있다.

가. 한국동서발전 주식회사(이하 '한국동서발전'이라 한다)가 발주한 보일러 장치 공급 프로젝트에 관하여 히타치 리미티드(Hitachi, Ltd., 이하 '히타치'라 한다)와 컨소시엄을 구성한 대림산업 주식회사(이하 '대림산업'이라 한다)는 보일러 장치(이하 '이 사건 화물'이라 한다)의 운송을 위하여 주식회사 대림코퍼레이션(이하 '대림코퍼레이션'이라 한다)에 해상운송주선을 위탁하였다.

나. 대림코퍼레이션은 태원상선 주식회사(이하 '태원상선'이라 한다)와 이 사건 화물의 운송을 위하여 3차례에 걸친 화물운송을 위한 용선계약(이하 '이 사건 채용선계약'이라 한다)을 체결하였는데, 이 사건 채용선계약에서는 선적, 적부 및 양하 시 모든 비용과 책임을 선박소유자가 부담하는 조건(Full Berth Term, FBT)을 명시하고, 운임약정을 체결하였다.

다. 태원상선은 엠 스타 쉬핑 컴퍼니 리미티드(M Star Shipping Co., Ltd, 이하 '엠 스타 쉬핑'이라 한다)와 용선계약을 체결하였고, 엠 스타 쉬핑은 이스턴 마린 코퍼레이션(Eastern Marine Corp., 이하 '이스턴 마린'이라 한다)과 이 사건 선박에 관하여 선적, 양륙, 적부 및 정돈비용을 용선자가 부담하는 조건(Free In and Out, Stowed and Trimming, FIOST)으로 용선계약(이하 '이 사건 주된 용선계약'이라 한다)을 체결하였다.

라. 이스턴 마린은 2013. 1. 11. 히타치로부터 이 사건 화물을 수령하고 송하인을 히타치로, 수하인을 한국동서발전으로, 통지처를 대림산업으로 하는 선하증권(이하 '이 사건 선하증권'이라 한다)을 발행하였다.

마. 이 사건 선하증권의 이면약관은 제6조(운송인의 책임기간)에서 "선적항에서 선적하기 전이나 양륙항에서 양륙한 이후에 발생한 손해에 관하여는 운송인에게 어떠한 책임도 없다"라고 정하였고, 제5조(책임제한)에서 "소송이 운송인의 이행보조자, 대리인 또는 하위계약자에게 제기된 경우에, 이들은 운송인이 이 사건 선하증권에 의하여 주장할 수 있는 항변 및 책임제한을 원용할 수 있다"라고 정하였으며, 제1조(정의규정)에서 "하위계약자는 선박소유자 및 용선자 그리고 운송인이 아닌 선복제공자, 하역업자, 터미널 및 분류업자, 그들을 위한 대리인 및 이행보조자, 그리고 누구든지 운송의 이행을 보조하는 모든 사람을 포함한다"라고 규정하고 있다(이하 위 제5조와 제1조를 합하여 '이 사건 히말라야 약관'이라 한다).

바. 이 사건 선하증권은 히타치의 요청으로 이스턴 마린이 다시 회수하여 그 표면에 서렌더 스탬프를 찍고, 선하증권 원본을 회수하지 않고 운송품을 수하인에게 인도하도록 함으로써, 이른바 서렌더 선하증권이 되었다.

사. 한편 태원상선은 이 사건 주된 용선계약 조건에 따라 양륙항에서의 양륙작업을 세방 주식회사에 도급을 주었고, 이를 다시 피고가 하도급받았다. 그런데 피고의 직원이 이 사건 화물의 양륙작업을 수행하는 과정에서 이 사건 화물이 추락·파손되는 사고가 발생하였고, 송하인 히타치가 수리비 등을 지출하는 손해를 입게 되었다.

3. 이러한 사실관계를 앞에서 본 법리와 아울러 적법하게 채택된 증거들에 비추어 살펴보면, 아래와 같이 판단된다.

가. 선주와 용선자 사이의 주된 용선계약과 용선자와 채용선자 사이의 채용선계약은 각각 독립된 운송계약으로서 선주와 채용선계약의 채용선자와는 아무런 직접적인 관계가 없고, 선하증권의 발행사실만으로 당연히 운송인의 지위가 인정되는 것은 아니다(대법원 2004. 10. 27. 선고 2004다7040 판결 등 참조).

태원상선은 대림코퍼레이션과 이 사건 채용선계약을 체결하였는데, 이 사건 주된 용선계약과 다른 비용부담조건 등의 운송조건을 명시하고 수수료가 아닌 운임약정을 하였다. 그리고 태원상선이 순수한 의미의 운송주선인이라면 화주와의 관계에서 운송용역을 인수하지 아니하므로 운송과 관련된 이행보조자를 둘 필요가 없음에도, 직접 하역업체에 양륙작업의 도급을 주었다.

이러한 사정들에 비추어 보면, 태원상선이 체결한 이 사건 채용선계약은 이 사건 주된 용선계약과 별도로 이루어진 운송계약으로 볼 수 있으며, 이 사건 선하증권에 송하인이 히타치로 표시된 사정만을 가지고 히타치와 실제운송인인 이스턴 마린 사이에 직접 운송계약이 체결되었다고 단정하기는 어렵다.

나. 그렇지만, 운송계약을 체결한 계약운송인의 위임을 받아 운송의 전부 또는 일부를 수행한 실제운송인이 있을 경우에, 선하증권을 발생한 실제운송인과 선하증권 소지

인 사이에는 선하증권 기재에 따라 운송계약상의 채권관계가 성립하는데(대법원 2003. 1. 10. 선고 2000다70064 판결 등 참조), 이 사건 선하증권 이면약관의 해석상 이스턴 마린이 실제운송인으로서 송하인 히타치에 대하여 이 사건 선하증권에 따라 운송에 관하여 책임을 지는 기간은 이 사건 화물의 선적시점부터 양륙시점까지이므로, 양륙 이전 단계인 양륙항에서의 양륙작업은 이스턴 마린의 운송 책임 범위에 포함된다. 비록 태원상선이 이 사건 주된 용선계약의 FIOST 조건에 따라 직접 양륙작업을 인수하였고 피고가 그 양륙작업을 하수급함에 따라 피고와 이스턴 마린 사이에 직접적인 계약관계가 존재하지 않더라도, 이스턴 마린은 이 사건 선하증권에 의하여 히타치에 대하여 양륙작업까지의 운송책임을 지며 피고는 이러한 이스턴 마린의 양륙작업을 대행한 자로서 이 사건 히말라야 약관에서 규정하는 운송인의 하위계약자의 지위에 있다고 봄이 타당하다.

또한 이 사건 선하증권이 비록 발행 후 다시 운송인인 이스턴 마린에 회수되어 서렌더 선하증권이 되었지만, 그 밖의 합의가 이루어졌다는 특별한 사정이 없는 한 이 사건 선하증권 발행 당시 유효하였던 운송 책임에 관한 이면약관의 내용은 여전히 효력이 있으므로, 피고는 송하인인 히타치를 상대로 이 사건 히말라야 약관에 따른 책임제한을 주장할 수 있다.

4. 원심이 히타치와 이스턴 마린 사이에 직접 운송계약이 체결되었다고 보고 그 전제에서 이 사건 선하증권의 이면약관이 그들 사이의 운송계약의 내용으로 편입되었다고 판단한 부분은 잘못이나, 피고가 선하증권에서 정한 이스턴 마린의 양륙작업을 대행한 하위계약자로서 이 사건 선하증권의 히말라야 약관을 원용하여 책임제한의 항변을 할 수 있다고 판단한 결론은 수긍할 수 있다. 따라서 원심의 판단에 상고이유 주장

과 같이 운송계약, 서렌더 선하증권 등에 관한 법리를 오해하고 사실을 오인하거나 이유를 밝히지 아니하는 등의 사유로 판결에 영향을 미친 위법이 있다고 할 수 없다.

#### 5. 결론

그러므로 상고를 기각하고 상고비용은 패소자가 부담하도록 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

재판장            대법관            김소영

주    심            대법관            김용덕

                          대법관            김    신

                          대법관            이기택