

# 破損貨物補償狀의 效力에 관한 考察

金 宗 碩\*

## 目 次

I. 序 論	補償狀
II. 破損貨物補償狀에 관한 諸法規	(3) UN 國際物品複合運送條約과 破損貨物補償狀
1. 普通法과 破損貨物補償狀	III. 破損貨物補償狀에 관련된 法理上の 問題
2. 國際運送規則과 破損貨物補償狀	1. 破損貨物補償狀과 後續損害
(1) 헤이그 및 헤이그-비스비規則과 破損貨物補償狀	2. 傭船契約과 破損貨物補償狀
(2) 함부르그規則과 破損貨物	3. 特別損害賠償
	IV. 結 論

## I. 序 論

國際物品運送과 관련하여 運送契約의 證憑書類로 船貨證券(Bill of Lading: 이하에서는 “B/L”이라고 칭함)이 사용되어 왔다. 이러한 B/L은 특정선박에 특정물품의 명세, 상태 그리고 수량이 積載되었다는 것을 船主, 船長 또는 선주의 代理人이 서명한 문서이며,<sup>1)</sup> 이때 발행되는 B/L은 물품이 선적될때 送貨人(輸出商)이 신고한 물품의 명세와 실제 船積된 물품의 내용이 일치된 無故障(Clean) B/L이다.

그런데 실제 선적된 물품과 송화인이 신고한 물품명세의 내용이 일치하지 않는 경우, 運送人은 B/L의 摘要(Remark)란에 留保條項을 記載한 故障附 B/L(Foul or Dirty B/L)을 발행한다.

이는 運送人으로서의 운송품을 수취한 때의 상태로 受貨人에게 인

\* 東亞大學校·釜山女子大學校 貿易學科 講師.

1) 朴大衛, 船荷證券, 法文社, 1988, p.37.

도해야 하는 기본적인 의무가 있으므로 물품의 손상이 운송 중에 발생한 것이 아니라는 것을 증명하기 위해서라도 摘要欄에 기재하는 것은 당연하다.<sup>2)</sup>

그러나 송화인으로서의 故障附 B/L은 信用狀(Letter of Credit)을 이용한 貿易決済方式下에서는 適格한 운송서류가 아니기 때문에 이러한 고장부 B/L로는 수출대금을 결제받을 수 없다.<sup>3)</sup>

이러한 송화인의 금융결제상의 불편을 해소하기 위하여 實務에서는 瑕疵物品에 대하여 추후 문제가 생길 시 송화인이 운송인에게 보상하겠다는 소위 破損貨物補償狀(Letter of Indemnity: 이하에서는 “L/I”라고 칭함)<sup>4)</sup>을 제출하고 무고장 B/L을 발급받는 慣行이 일반화되어 있다.

이러한 관행은 送貨인이 현실적으로 선적일이 너무 촉박하여 손상된 物品을 보수할 시간적 여유가 없는 경우에 사용되어 온 관행이며, L/I의 사용이 관계당사자들에게 피해를 주지 않는 한 편리한 관행이 될 수 있다.<sup>5)</sup>

그러나 건전한 商去來의 편의를 위한 L/I의 사용이 意圖的 혹은 詐欺的으로 이용된다면 B/L의 記載事項을 信賴한 善意의 B/L 所持人, 銀行, 積荷保險者 등 관계당사자들에게 뜻밖의 손해를 입히는 결과를 가져올 수 있으며,<sup>6)</sup> 違法的인 무고장 B/L이 발행됨에 따라 有價證券으로서의 B/L의 信用이 실추됨은 물론 취급상 매우 어려운 문제가 발생한다.<sup>7)</sup>

2) 藤代和雄, 貿易運送と實務, 同文館, 1985, p.47.

3) 銀行으로서의 故障附 B/L은 貨換어음의 완전한 物的擔保가 되지 못하기 때문이다.

4) A Letter of Indemnity is a written undertaking by a shipper to indemnify a carrier for any responsibility that the carrier may incur for having issued a clean bill of lading when, in actual fact, the goods received were not as stated on the bill of lading(William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., Blais, 1988, p.821).

5) W.E. Astle, *Shipping and the Law*, Fairplay Publication, 1983, p.50.

6) 小町谷操三, 統一船荷證券法論, 勁草書房, 1957, p.149.

7) 海運備船事典, 岩崎學術出版社, 1974, p.277

L/I에 의한 無故障 B/L의 발행이 건전한 상거래의 필요성과 相反되는 피해 때문에 어떠한 형태로든 L/I의 발행을 規制하려는 움직임이 있기도 하였지만,<sup>8)</sup> 실무적 편의로 L/I는 현행 해운실무계에서 빈번히 사용되고 있다.

그런데 이러한 L/I의 발행과 관련하여 관계당사자간에 분쟁이 제기되는 등 L/I에 대한 效力與否가 문제가 되어 왔다.

따라서 본고에서는 L/I의 효력 여부에 대하여 관련 判例와 國際運送規則인 헤이그 規則(Hague Rules 1924) 및 헤이그-비스비 規則(Hague-Visby Rules 1968) 그리고 함부르크 規則(Hamburg Rules 1978)과 UN 國際複合運送條約(1980)에서는 어떻게 定立되어 있는지 비교하여 검토하고, 아울러 L/I를 실무에서 運用함에 있어 法理上的 問題點도 살펴 보고자 한다.

## II. 破損貨物補償狀의 效力에 관한 諸法規

### 1. 普通法과 破損貨物補償狀

L/I와 관련하여 관계당사자의 效力與否는 補償契約의 當事者인 運送人이 L/I를 근거로 送貨人에게 보상을 請求할 수 있느냐 하는 문제, 즉 L/I 자체의 효력에 관한 문제와 L/I와 相換으로 無故障 B/L을 발행한 운송인이 수화인 및 B/L 소지인 등 제3자에 대해서 그 자신이 발행한 무고장 B/L의 기재사항에 대하여 L/I로 항변할 수 있느냐 하는 문제, 즉 운송인의 증권소지인에 대한 責任問題로 구분할 수 있다.

영국에 있어서 L/I의 효력에 관한 判例는 L/I가 詐欺的으로 이용되는 경우에는 이를 無效라고 하고 있다.

8) 1923년이후 國際商業會議所, 國際船主協會 등을 비롯한 여러 단체에서 선 주나 그의 대리인은 운송물의 수량이나 외관상태에 대하여 중요한 의문이 있을 시에는 그 사실을 B/L에 記載하여야 한다고 결의하는 등 L/I의 慣行을 타파할 것을 권고한 바 있다.

운송인과 송화인간의 L/I 효력에 대한 대표적인 판례로 Brown Jenkinson & Co. Ltd. v. Percy Dalton (London) Ltd. (1957) 사건을 들 수 있다. 이 사건에서 被告(送貨人)인 Dalton 社는 로테르담에 있는 한 회사에 100통의 오렌지 주스를 販賣하기로 하였는데 선적된 오렌지 주스통이 낡고 부취지기 쉽고 漏水되어 原告(運送人의 代理店)는 故障附 B/L을 발행하겠다고 통보하였으나 피고의 요청으로 원고는 피고로부터 L/I와 상환으로 무고장 B/L을 발행하였다.

그런데 물품이 도착했을 때 그 오렌지 주스통이 누수되고 있었기 때문에 그 손실분에 대하여 受貨人에게 賠償한 운송인이 L/I를 근거로 송화인에게 損害補償을 請求하였으나,<sup>9)</sup> 送貨人은 물품의 포장상태를 虛偽表示하기 위하여 운송인과 송화인 자신들간에 共謀하였기 때문에 그 L/I는 강제력이 없다고 주장하면서 운송인의 損害補償請求를 거절하였다.<sup>10)</sup>

이에 대하여 抗訴審 法院은 “스스로 한 補償契約을 후에 詐欺를 의도한 것이라고 주장하는 송화인에게 공감할 수 없으나, B/L은 명백히 허위의 표시를 하고 있고 발생한 손해에 대하여 보상을 한다는 약속은 不法한 去來에 기인한 것이므로 이러한 L/I는 無效이며 또 운송물의 상태 또는 포장에 대해 善意의 분쟁이 있는 경우에 송화인의 L/I 제출과 상환으로 무고장 B/L을 교부하는 것은 慣行으로 認定하지만, 이러한 관행은 일반적으로 合理的인 범위내에서 행하여 오고 있고 본 사건은 그 합리적인 의도를 초과하고 있기 때문에 무효로 한다”라고 판결하였다.

또한 Alexander v. Rayson (1936) 사건에서 법원은 L/I는 公共秩序에 反하는 不法行爲를 하기 위한 兇行이므로 無效라는 것은 정해진 법이며 L/I가 발행된 경우 불법적인 의도를 지닌 모든 관계당사자는 L/I를 根據로 손해배상청구를 할 수 없다는 판결을 내림으로써 L/I 자

9) Martin Dockray, *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 1987, p.579.

10) A.E. Astle, *Shipping and the Law*, p.51.

체의 효력을 부정하였다.<sup>11)</sup>

한편 Ben Line v. Joseph Heureux (1952) 사건에서는 L/I로 인하여 피해를 본 운송인이 송화인을 상대로 損害補償請求를 하였는데 法院은 보상청구범위를 정확히 L/I에 기재되어 있는 한도내에서만 가능하고 그 이상은 청구할 수 없다라고 판결하였다. 즉, L/I상의 “선적전의 several bundles dirty”라는 문언은 운송물 전체의 젖은 얼룩을 포함하지 않는 것이기 때문에 運送人은 送貨人에게 젖어 있는 運送物에 대해서는 손해보상을 청구할 수 없고 오직 약간의 dirty bundles에 대해서만 청구할 수 있다라고 하여 L/I의 효력을 부분적으로만 인정하였다.<sup>12)</sup>

위의 판례와 같이 L/I의 효력을 부분적으로 인정한 예도 있지만 일반적으로 L/I의 사용은 B/L상에 記載된 物品의 상태에 대해서 거짓표시가 기재된다는 점에서 이는 詐欺的 慣行으로서 인정받지 못하고 있으며<sup>13)</sup> L/I와 상환으로 無故障 B/L을 발행하는 것이 사기를 구성하는 경우에는 운송인과 송화인 간에도 무효가 되는 것이라고 하고 있다.<sup>14)</sup>

다시 말해 선적된 物品이 양호하지 못함에도 불구하고 L/I와 상환으로 무고장 B/L을 발행하는 불법행위를 행한 당사자들은 그러한 불법적인 협정인 L/I로 어느 한 當事者에게 損害補償請求를 할 수 없다는 것이다.<sup>15)</sup>

한편 美國에 있어서는 運送人과 送貨人 간의 L/I의 효력與否에 있어서는 운송인에게 비동정적인 태도<sup>16)</sup>를 취하여 왔으나, Hellenic Line Ltd. v. Chemoleum Corp. 事件에서 原告인 운송인이 被告로부터

11) William Tetley, *op. cit.*, p.825.

12) (1952) Lloyd's L Rep. 27.

13) W.E., Astle, *op. cit.*, p.50.

14) 谷川久, 補償狀と引換えにする無故障船荷證券の發行, 現代商法學の課題(下), 東京: 有斐閣, 1975, pp.1490-1491.

15) William Tetley, *op. cit.*, p.826.

16) Copco Steel & Eng. Co. v. S.S. Alwaki 事件에서 강철꾸러미에 얽은 외 부적인 녹이 슬어 있었으나 無故障 B/L을 발행한 사건이다. 나중에 買受人에게 賠償한 運送人이 L/I를 이유로 送貨人에게 보상을 청구한데 대하여 법원은 운송인의 權利를 否認하였다.

L/I를 받고 무고장 B/L을 발행한 데 대해 New York 대법원은 “L/I는 美國海上物品運送法(U.S. COGSA, 1936) 제3조 8항<sup>17)</sup>에 표시된 公共秩序에 反한다”라고 하여 그 효력을 정면으로 부정하고 있다.

그러나 詐欺가 아닌 實務的 便宜를 위해 사용된 경우에는 비록 그 L/I가 공공질서에 위배된다는 이유에서 강제 불가능하다고 해도 運送人은 送貨人의 과실을 이유로 여전히 송화인에 대해서 補償請求를 할 수 있으며, 운송인이 송화인의 과실에 의해 손해를 입는 경우에는 L/I를 그 사실을 증명하는 것으로서 사용할 수 있다고 본다.<sup>18)</sup>

한편 運送人과 受貨人 및 B/L 所持人 등 제3자의 관계에 대해서는 受貨人이 B/L의 기재사항을 신뢰하지 않았든지 혹은 物品의 원래의 상태를 알고 있었음이 증명되지 않는 한, 운송인은 물품이 B/L의 기재된 것과 다르다고 주장할 수 없다는 취지가 예외없이 판시되고 있다.<sup>19)</sup>

Demsey & Assocs. v. S.S. Sea Star 事件에서 강철 코일이 積載時에 녹이 슬어 있었으나 운송인은 L/I와 상환으로 無故障 B/L을 발행하였다.

抗訴審 法院은 수화인은 운송물의 상태에 대해서 알지 못하였기 때문에 운송인은 물품상태에 대하여 B/L 기재사항과 다른 주장을 할 수 없다고 판결하였다.<sup>20)</sup>

또 Silver v. Ocean Steamship Co. 事件에서 運送人은 네모 양철통에 포장된 42 파운드의 중국산 달걀에 대해 무고장 B/L을 발행하였다.

物品이 損傷된 채로 도착지에 도착한 데 대해 運送人은 船積時에

17) 제3조 8항에서는 “운송계약의 모든 조약, 약관, 또는 협정으로서 운송인 또는 선박을 해태, 과실 또는 본조약에 규정한 책임과 의무의 위반으로 인한 화물의 멸실, 손해에 대한 책임을 면하게 하거나 본 조약의 규정하는 바와 달리하여 그 책임을 경감하는 것은 무효로 한다”라고 하고 있다.

18) 吉武雅子 外 2人, 傭船契約の法理, 成文堂, 1986, p.96.

19) 上掲書, p.95.

20) William Tetley, *op. cit.*, p.827.

양철통에 갈라진 틈이 있었다라고 주장하였으나 항소심 법원은 운송인은 B/L 記載事項에 대해 다른 주장을 할 수 없다고 판시하였다.<sup>21)</sup>

이러한 판결의 취지는 운송인이 L/I와 상환하여 무고장 B/L을 발행한 후에 物品의 損害가 자신의 관리하에서 발생하지 않은 船積前의 損害임을 입증하고자 하는 것에 대해서 禁反言(estoppel)의 原則上 금지함으로써 L/I로 인한 피해로부터 受貨人, 證券所持人 등 제3자를 적절하게 보호하고자 한 것이다.

이와 관련하여 William 教授는 B/L의 記載事項을 信賴하는 제3자를 보다 완전하게 보호하기 위해서는 L/I로 無故障 B/L을 발행하는 運送人에게는 운송인의 抗辯權을 박탈하는 근본적인 契約違反으로 판결을 내려야 한다고 주장하기도 한다.<sup>22)</sup>

## 2. 國際運送規則과 破損貨物補償狀

### (1) 헤이그 및 헤이그-비스비 規則과 破損貨物補償狀

L/I의 效力에 대한 핵심은 운송인이 무고장 B/L의 발행으로 인하여 B/L 소지인 또는 積荷保險者 등에게 손해배상책임을 지고 그 결과 손실을 입은데 대하여 L/I에 의거하여 送貨人에게 補償請求가 가능한가 하는 것이다.

이에 대해 헤이그 規則에서는 L/I에 대한 직접적인 명문규정은 두고 있지 않으나 선적되는 물품의 명세를 B/L상에 정확하게 밝히도록 하고 있고(규칙 제3조 3항), 또한 운송인의 책임을 輕減하는 어떠한 條項이나 協定도 무효라고 규정하고 있다(규칙 제3조 8항).

이러한 규정의 취지로 본다면 L/I에 의한 無故障 B/L의 발행은 B/L의 법정기재사항인 “運送品の 外觀狀態나 數量” 등에 이상이 있음을 알고 있으면서도 이러한 기재를 하지 않았다는 것은 運送人의 怠慢한 違法行爲라 할 수 있으며, L/I는 송화인이 운송인에게 借入한 증거문서에 지나지 않지만 이들간에 특별약정이 운송인과 송화인 이외

21) John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pitman, 1988, p.135.

22) William Tetley, *op. cit.*, pp.826-827.

의 관계당사자, 즉 銀行, 積荷保險者, 受貨人과 같은 제3자에게도 피해를 입힐 수 있다는 점에서 L/I에 의해서 B/L의 摘要를 抹消하는 것은 명백한 불법행위이다.<sup>23)</sup>

또한 L/I에 의한 無故障 B/L의 발행은 실제 운송품에 대해서 무고장 B/L이 발행될 수 없다는 것을 운송인과 송화인이 알고 있다는 점에서 서로 共謀하여 善意의 B/L 所持人 등 제3자를 속인 것이 되어 L/I는 효력은 없다<sup>24)</sup>고 생각된다.

따라서 헤이그 및 헤이그-비스비 規則下에서의 L/I의 발행은 결과적으로 無效이며 아무런 效力이 없다.<sup>25)</sup> 그리고 제3자와의 관계에서도 L/I의 효력은 부정되고 있다. 헤이그 規則에서는 L/I와 관련하여 직접적으로 제3자와의 효력문제에 대해서는 規定이 없으나 B/L의 記載事項에 대해서는 推定的 證據(prima facie evidence)를 인정하고 있다.

그런데 B/L 기재사항에 대하여 헤이그 規則에서 추정적 효력만을 인정한다고 해서 무고장 B/L을 발행한 운송인이 L/I에 의해 선적시의 운송품의 상태가 B/L상에 기재된 것과 다름을 立證하고 자신의 免責을 주장할 수 있다라고 생각할 수도 있으나 만일 이러한 논리가 적용된다면 B/L의 流通性을 크게 해칠 뿐 아니라 受貨人, 銀行, 積荷保險者 등 관계당사자들의 利益을 해치게 된다.

따라서 헤이그 規則을 국내법화한 국가<sup>26)</sup>들은 B/L의 記載에 대해 推定的 效力을 인정한 바 있지만 英美에서는 B/L의 기재와 관련하여 禁反言의 原則을 적용하거나 特別法을 제정하여 善意의 B/L 所持人 등 제3자에 대해서는 대항할 수 없다는 입장을 취하고 있다.<sup>27)</sup>

또한 선의의 B/L 소지인은 그 증권의 기재사항을 신뢰하는 것 이외

23) 大木一男, 船荷證券의 實務的解説, 成山堂書店, 1968, p.149.

24) 新堀 聰, 貿易賣買, 同文館, 1990, p.232.

25) William Tetley, *op. cit.*, p.826.

26) 대표적으로 美國의 1936년 美國海上物品運送條約을 들 수 있다. 英國도 현재는 헤이그-비스비 規則을 自國法으로 立法化한 1971년 英國海上物品運送條約을 시행하고 있지만 헤이그-비스비 規則의 제정 이전에는 헤이그 規則을 自國法에 採用한 바 있다.

27) 李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1984, p.170.



에는 자신의 이익을 보호하는 방법밖에는 없으나 운송인은 본래 운송물을 검사하고 이를 B/L에 記載하는 者로서 B/L을 발행하는데 충분히 자신의 이익을 보호할 수 있는 地位에 있으므로, 運送人이 그의 귀책사유에 의해서 B/L에 虛僞事實을 기재한 경우에는 그로 인하여 생긴 손해는 스스로 負擔하여야 마땅하므로 선의의 B/L 소지인 및 제3자에게 전가할 性質이 아니라는<sup>28)</sup> 점에서 헤이그 規則下에서는 제3자에 대한 L/I의 효력은 인정되지 않는다.

또한 헤이그-비스비 規則에서도 B/L의 記載效力에 대해서 推定的證據를 인정한 것은 헤이그 規則과 같으나 그 B/L이 선의로 행동하는 제3자에게 讓渡된 때에는 반대의 증거는 인정되지 않는다고 규정하고 있다.<sup>29)</sup>

헤이그-비스비 規則에서 B/L 기재사항에 대하여 運送人에게 反證을 허용하지 않는다는 조항을 추가함으로써, 善意의 B/L 所持人에게 B/L 기재사항에 대해서 決定的 내지 絶對的 증거력을 인정하고 있는 것이다.<sup>30)</sup>

## (2) 함부르크 規則과 破損貨物補償狀

최근에 國際海上運送規則으로서 발효된 함부르크 規則<sup>31)</sup>에서는 L/I의 效力에 대해서 명문규정을 두고 있다.

함부르크 規則에서는 L/I의 效力에 대하여 規則 제17조 3항에서는 運送人은 L/I 혹은 함의로 B/L에 留保條項을 생략한 것이 受貨人을 포함하여 제3자를 기만할 의도를 지닌 경우를 제외하고는 그러한 補

28) 小町谷操三, 統一船荷證券法論, 勁草書房, pp.126-127.

29) 헤이그-비스비 規則 제3조 4항: Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to third party acting in good faith.

30) 李均成, 前掲書, p.174.

31) 본 규칙은 잠비아가 20번째의 國家로 본 규칙에 서명·비준함으로써 1992년 11월 1일부로 발효되었다. 그런데 함부르크 規則에서는 L/I을 Letter of Guarantee라고 표기하고 있는데 이는 實務에서 先取貨物保證狀으로 사용되고 있으므로 용어의 혼란이 있을 수 있다는 점에서 규칙에서의 용어를 L/I로 표기함이 적절하다고 생각된다.

償狀 혹은 합의서는 송화인에 대해서는 有效하다고 규정하고 있다.<sup>32)</sup>

여기서 운송인이 L/I와 상환으로 無故障 B/L을 발행하는 것은 통상적으로 송화인과 共謀하여 제3자를 기만하고자 의도한 것이 아니고 그의 고객인 送貨人의 金融便宜를 위한 것이다. 또 설사 運送人이 제3자를 기만할 의도가 있다 하더라도 이를 立證한다는 것은 어려움으로 이 규정은 사실상 송화인과 운송인간에 있어서는 L/I의 효력을 인정하는 것으로 보인다.

또 同規則 同條에서는 送貨人이 B/L상에 記載하기 위하여 제출한 물품의 明細에 대하여 운송인이 제3자를 기만할 의도로 이를 漏落시킨 경우에, 運送人은 送貨人으로부터 規條 제17조 1항<sup>33)</sup>에서 규정한 보상받을 권리를 가지지 못한다고 규정하고 있다.<sup>34)</sup> 이는 의도적 詐欺를 행한 運送人의 權利를 제한하는 당연한 규정으로 생각된다.

이 규정에 대해 의도적으로 사기를 共謀한 運送人과 送貨人이 L/I의 濫用으로 인한 虛僞 B/L의 發行을 부추킬 수 있다는 점에서 명백히 좋지 않은 규정이라는 견해<sup>35)</sup>도 있으나, L/I가 대부분 詐欺性이 없는 商去來에 사용되고 있다는 점을 감안하여 L/I에 대한 法的 效力을 본규칙에서 명문화하였다고 볼 수 있다.

그러나 제3자에 대한 효력에 대해서는 L/I는 무효라고 하고 있다. 함부르그 規則 제17조 b항<sup>36)</sup>에서 운송인은 L/I와 상환으로 無故障

32) 規則 제17조 3항 1문: Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

33) 規則 제17조 1항에서는 送貨人은 B/L의 記載를 위하여 자신이 제출한 물품의 일반적 종류, 수량, 번호, 화인, 중량 등에 관한 사항에 대해 운송인에게 保證한 것으로 하며, 送貨人이 이러한 물품의 일반적인 사항의 不正確으로 인한 損失에 대해서는 運送人에게 補償하여야 한다고 규정하고 있다.

34) 함부르그 規則 제17조 3항 2문: In the latter, if the reservation omitted relates to particulars furnished by shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

35) William Tetley, *op. cit.*, p.834.

B/L이 발행된 경우 그 L/I는 受貨人을 포함한 B/L의 讓渡를 받은 제3자에 대해서는 無效라고 규정하고 있다.

또한 운송인은 수화인을 포함하여 B/L상의 物品의 記載를 신뢰하고 행위를 한 제3자가 입은 손실에 대하여 본 조약에 규정된 責任制限의 혜택을 받을 수 없다고 규정하고 있다.<sup>37)</sup>

### (3) UN 國際物品複合運送條約과 破損貨物補償狀

아직 國際運送規則으로서 발효되고 있지 않은 UN 國際物品複合運送條約 (1980)에서는 L/I의 효력에 대해서는 명문규정은 없으나 複合運送人은 자신의 보관하에 引受한 物品의 내용과 複合運送證券上에 기재된 物품의 명세와 다르다는 것을 알고 있거나, 또는 그렇게 의심할 만한 正當한 이유가 있을 때 혹은 그러한 사항을 확인할 正當한 방법이 없을 때에는 그러한 부정확성, 의심할 이유 또는 正當한 확인 방법의 결여에 관하여 留保를 複合運送證券에 기재하여야 한다고 규정하고 있다.<sup>38)</sup>

따라서 複合運送人이 送貨人으로부터 L/I를 받고 無故障 B/L을 발행한다는 것은 명백히 본 규칙을 위반한 것이 되므로 L/I는 UN 國際

36) Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

37) 함부르크 規則 제17조 4항 참조.

38) UN 國際物品複合運送條約 제9조 1항: If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

物品複合運送條約下에서 運送人과 送貨人 사이에 있어서 그 效力이 인정되지 않는다. 제3자와의 관계에 있어서도 複合運送人은 자신이 발행한 複合運送證券의 記載事項에 대하여 나중에 受貨人을 포함하여 그 複합운송증권이 증권의 기재사항을 신뢰하고 선의로 행위를 한 제3자에 대해서는 複合運送人에 의한 反證은 허용되지 않는다고 규정하고 있다.<sup>39)</sup> 또한 複합운송인이 詐欺를 목적으로 複合運送證券上에 虛偽情報를 표시한 경우에는 운송인은 수화인을 포함하여 複합운송증권상의 기재사항을 신뢰하고 행위를 한 제3자에 대해서는 본 조약에서 정한 운송인의 責任制限과는 관계없이 賠償할 책임을 진다라고 규정함<sup>40)</sup>으로써 UN 國際物品複合運送條約도 헤이그 및 헤이그-비스비 규칙과 마찬가지로 複合運送證券의 기재사항에 대하여 절대적 증거력을 인정하고 있다. 따라서 複합운송인은 無故障複合運送證券의 所持人에 대하여 L/I를 근거로 증권의 기재사항에 대하여 항변할 수 없다.

이와 같이 법원의 판례나 國際運送規則上에서 제3자에 대한 L/I의 效力을 부정하고 있는 것은, 만일 그 效力을 인정한다면 B/L 去來의 신뢰를 떨어뜨리는 물론 國際貿易去來에 큰 혼란을 일으킬 수 있다는 점에서 당연하다고 하겠다.

### III. 破損貨物補償狀에 관련된 法理上의 問題

#### 1. 破損貨物補償狀과 後續損害(subsequent damage)

손상된 物品이 선적되고 運送人이 送貨人으로부터 L/I와 相換으로 무고장 B/L을 발행한 후 운송 중에 더 큰 손해가 발생한 경우, 이러

39) UN 國際物品複合運送條約 제10조 b항: Proof to the contrary by the multimodal transport operator shall not be admissible if the multimodal document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein.

40) UN 國際物品複合運送條約 제11조 참조

한 후속손해에 대한 責任所在에 대하여 다툼이 있을 수 있다.

이에 대한 법원의 입장은 선적시에 최초의 손해와 운송 중에 발생한 후속손해를 엄격히 구분하는 것은 어렵다는 입장을 취하고 있으므로, 결과적으로 L/I와 상환으로 無故障 B/L을 발행한 運送人을 엄격히 다루고 있다.<sup>41)</sup>

이는 운송 중에 후속손해가 원래 손상된 物品의 성질에 기인한 것인지, 아니면 損傷物品과는 관계없는 運送人의 취급상의 過失인지를 명확히 구분하기가 사실상 어렵기 때문이라 생각된다.

Empresa Central Mercantil v. Barsileiro 사건에서 무고장 B/L이 L/I와 상환으로 발행되었는데 運送人은 나중에 발생한 후속손해에 대해서 責任이 없다고 주장하였다. 이에 대하여 법정은 “被告(運送人)는 原告(受貨人)를 속인 詐欺의 當事者이며 물품의 손실은 被告의 非行으로 일어난 것”이라고 판결하였다.<sup>42)</sup>

일반적으로 원래 손상된 物品에 대해서 뿐만 아니라 후속손해에 대해서도 運送人은 受貨人에 대해 일차적으로 책임을 지며 그 다음에 운송인은 L/I로 送貨人에게 補償契約을 強制할 수 있으나 하는 것은 L/I의 발행에 사기성이 있었는지 없었는지에 따라 결정된다 하겠다.

## 2. 破損貨物補償狀과 傭船契約

傭船者가 傭船한 船舶을 자신의 영업을 위해 정기선 항로에 투입하는 경우에 裸傭船(Bareboat Charter)을 제외한 航海傭船契約(Voyage Charter)이나 期間傭船(Time Charter)契約下에서 L/I와 상환으로 용선 계약부 B/L이 발행되었을 때, B/L의 소지인이 손상된 物品에 대해서 賠償請求를 船主에게 할 것인지 아니면 傭船者에게 할 것이냐가 문제된다.

다시 말해 航海를 책임지고 適當한 運送人이 누구인가 하는 것이 문제이며 이러한 문제가 명확치 않으면 B/L 소지인으로서의 積荷損害

41) William Tetley, *op. cit.*, p.828.

42) *Ibid.*, pp.828-829.

에 대해 누구에게 손해보상청구를 할 것인지 판별하기 어려운 문제가 발생한다.<sup>43)</sup>

그런데 항해용선계약이나 기간용선계약서에서는 제3자에 대한 責任問題에 대해서는 명문규정을 두지 않고 船主와 傭船者間的 對內的 責任問題만 정해 놓고 있을 뿐,<sup>44)</sup> 物品의 受貨人 혹은 B/L 所持人에 대한 책임문제의 해결에 대해서는 명확한 규정을 두고 있지 않다.

傭船契約下에서 運送人을 누구로 볼 것인가에 대해서는 항해용선계약이나 기간용선계약하에서는 직접 運航을 담당하는 船長이나 船員이 선주의 피고용인이라는 점을 들어 運送契約은 통상적으로 선주와의 계약이라는 견해<sup>45)</sup>도 있으나, 헤이그 規則 및 헤이그-비스비 規則下에서는 항해는 合作事業(joint venture)으로 간주되므로,<sup>46)</sup> 航海 중에 일어난 적하품의 손실에 대해서는 통상적으로 운송인으로서의 책임을 선주와 용선자가 공동으로 책임진다<sup>47)</sup>는 견해가 일반적이다.

### 3. 特別損害賠償問題

L/I의 발행으로 야기되는 또 다른 문제 중의 하나는 善意의 B/L 所持人 및 受貨人 등 제3자는 운송인과 송화인간의 불법적인 L/I 사용으로 인한 물품의 손해에 대해서는 그 損害賠償을 운송인으로부터 받을 수 있으나, 그 밖에 訴訟을 청구함에 있어서 소요되는 비용, 예를

43) John F. Wilson, *op. cit.*, p.218.

44) 期間傭船契約의 대표적인 양식인 Baltime양식 제13조와 Produce양식 제 16조에는 船主와 傭船者間的 相互責任條項은 두고 있지만 제3자에 대한 책임조항은 없다.

45) Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 9th ed., London: Stevens & Sons, 1990, p.560.

46) 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則은 傭船契約이 적용되지 않으나 다음과 같은 경우에는 예외적으로 적용된다. (1) B/L이 傭船契約下에서 발행되고 그 B/L이 용선계약의 당사자가 아닌 제3자가 所持하고 있는 경우, (2) 용선계약서에(통상 지상약관에서) 명시적으로 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則을 採用하고 있는 경우, (3) 제3자가 所持하고 있는 B/L에 傭船契約書의 제조건을 採用하고 있는 경우이다(William Tetley, *op. cit.*, p.36).

47) William Tetley, *op. cit.*, p.829.

들어 특별법원비용, 변호인 비용 등도 청구할 수 있으나 하는 점이다.

이에 대하여 Tribunal de Commerce de Rouen 사건에서 법원은 L/I와 상환으로 無故障 B/L의 발행으로 인해 발생한 詐欺的 行爲에 대해 責任있는 운송인과 송화인에 대해 수화인에게 물품의 손해액은 물론 특별손해배상액(약 US \$ 10,000)도 지급하라고 판시<sup>48)</sup>함으로써 수화인, B/L 소지인 등 제3자는 이러한 損傷物品에 대한 訴訟에 소요되는 제반비용 등도 운송인에게 배상청구할 수 있도록 하였다.

#### IV. 結 論

이상에서 世界海運實務界에서 慣行的으로 사용되고 있는 L/I의 效力與否를 關聯判例와 國際運送規則上의 관계규정을 통해 운송인과 송화인, 운송인과 수화인, B/L 소지인 등 제3자로 구분하여 살펴보았으며 L/I 사용으로 인해 일어날 수 있는 運用上의 몇 가지 문제점을 검토해 보았다.

현재 國際運送規則으로서 발효 중인 헤이그 規則 및 헤이그-비스비 規則 그리고 함부르그 規則에서는 L/I에 대해 직간접으로 해석규정을 두고 있는데, 그 가운데 함부르그 規則은 발효된 지 얼마되지 않은 상태이므로 아직까지 선진국을 포함한 대다수의 국가에서는 國際運送規則으로 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則을 채용하고 있다.<sup>49)</sup>

그런데 헤이그 規則이나 헤이그-비스비 規則에서는 L/I의 效力與否에 대해 명문규정은 없으나 제3자와의 관계에서 뿐만 아니라 L/I의 직접적인 당사자인 運送人과 送貨人間에도 그 效力이 부정되고 있다.

그러나 헤이그 規則 및 헤이그-비스비 規則에서 L/I의 효력이 부정

48) William Tetley, *op. cit.*, p.832.

49) 美國은 현재 헤이그 規則에 따라 1936년에 만든 海上物品運送法(COGSA)을 함부르그 規則으로 대체할 것을 신중히 검토하고 있다(復運協 소식, 통권 제80호, 韓國國際複合運送業協會, 1993. 12, p.6).

되고 있음에도 불구하고 L/I는 전세계적으로 해운실무계의 관행으로서 널리 사용되고 있는 것이 사실이다.

이는 오늘날 신속하게 많은 物品을 運送하여야 하는 정기선에 있어서 운송인과 송화인간에 선적된 물품에 대해서 의견상충이 있는 경우 다시 선적된 물품을 확인하기가 불가능하고, 信用狀을 이용한 貿易去來에 있어서는 고장부 B/L은 銀行에 의해 決濟가 거부되는 현행 실무상의 현실 때문이며 또한 L/I는 의도적인 詐欺에 이용하고자 한 것이 아니고 건전한 商去來의 편의를 위한 사용을 전제로 하기 때문이다.

바로 이러한 점을 함부르그 規則에서 수용하여 L/I가 사기적으로 이용되지 않는 한 送貨人과 運送人間에는 이의 효력을 인정하고 있다.

따라서 현행 실무상의 有用성과 必要성에 의해서 일반화되어 있는 L/I의 관행을 전적으로 無效라고 볼 수는 없으며 보상계약의 당사자, 즉 송화인과 운송인간에는 有效하다고 보아야 할 것으로 생각된다.

그러나 L/I가 유효하다고 해도, 그 사용은 항상 신중을 기해야 한다.<sup>50)</sup> 왜냐하면 물품의 受貨人(買受人)으로서는 그 자신이 원하는 것은 契約物品의 구입이지 손상된 물품에 대한 損害賠償을 받는 것이 아니기 때문이다.

따라서 信義를 바탕으로 하는 무역거래에 있어서 送貨人(賣渡人)은 受貨人(買受人)과 체결한 賣買契約을 성실히 이행하여야 하는 것은 기본원칙이므로 L/I의 사용은 자제되어야 하며, 부득이 선적된 物品에 대해 L/I이 발행되었다면 즉시 그 사실을 買受人에게 통지하여 원만한 해결방안을 모색하여야 할 것이다.

50) Alan Mitchelhill, *Bills of Lading*, London: Chapman & Hall, 1982, p.45.



## 參考文獻

- 朴大衛, 船荷證券, 法文社, 1988.
- 李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1984.
- 複運協 소식, 通卷 제80호, 韓國複合運送業協會, 1993. 12.
- 藤代和雄, 貿易運送の實務, 同文館, 1985.
- 小町谷操三, 統一船荷證券法論, 勁草書房, 1957.
- 谷川久, 補償狀と引換えにする無故障船荷證券の發行, 現代商法の課題  
(下), 東京: 有斐閣, 1975.
- 吉武雅子 外 2人, 傭船契約の法理, 成文堂, 1986.
- 大木一男, 船荷證券の實務的 解説, 成山堂書店, 1968.
- 新堀 聰, 貿易賣買, 同文館, 1990.
- 海運傭船事典, 岩崎學術出版社, 1974.
- Alan Mitchelhill, *Bills of Lading*, London: Chapman & Hall, 1982,
- Astle, W.E., *Shipping and the Law*, Fairplay Publication, 1983.
- Schmitthoff, Clive M., *Schmitthoff's Export Trade*, 9th ed., London:  
Stevens & Sons, 1990.
- Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, Pitman, 1988.
- Martin Dockray, *Cases and Materials on the Carriage of Goods by  
Sea*, 1987.
- William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., Blais, 1988.
- Hague Rules 1924*
- Hague-Visby Rules 1968*
- Hamburg Rules 1978*
- UN 國際物品複合運送條約 1980
- 美國海上物品運送法 1936