

해상운송인의 화재면책의 의의와 요건

- 대법원 2019. 8. 29. 선고 2015다220627 판결 -

이 정 원*

< 목 차 >

- I. 서론
- II. 기초사실 및 판결이유
- III. 연구 및 평석
- IV. 결론

I. 서론

해상운송계약에 따라 운송인은 운송물을 운송한 후 목적지에서 운송물을 수하인 또는 선하증권의 정당한 소지인에게 인도할 의무를 부담한다(상법 제795조 제1항). 이를 위해 운송인은 발항 당시에 해당 운송계약을 이행함에 충분한 감항능력을 구비한 선박을 제공하여야 하여야 할 뿐만 아니라(상법 제794조, 감항능력주의의무), 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인은 운송물의 수령·선적·적부·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 상당한 주의를 기울일 의무를 부담한다. 따라서 운송인이 운송을 함에 있어 감항능력(堪航能力)주의의무를 위반하거나 상법 제795조 제1항에서 규정하는 운송물에 관한 주의의무를 위반함으로써 인해 운송물의 멸실·훼손 등의 손해가 발생한 경우, 운송인은 운송물의 손해에 대한 배상책임을 부담한다. 나아가 운송인의 운송물에 관한 손해배상책임은 민법상 채무불이행책임과 동일하게 과실책임으로서 운송인의 과실은 추정이 되므로,¹⁾ 운송인에게 다른 면책사유가 없는 한 운송인이 운송물에 관한 손해배

* 부산대학교 법학전문대학원 교수·변호사.

상책임을 면하기 위해서는 자신과 선박사용인 등이 운송계약상 상당한 주의를 기울였다는 사실을 증명하여야 한다(상법 제794조, 제795조 제1항).²⁾

한편 상법은 위와 같이 운송인에게 감항능력주의의무 및 운송물에 관한 주의의무를 부과함과 동시에 일정한 경우에는 운송물의 손해에 대한 운송인의 책임을 면제시키고 있다. 상법 제795조 제2항은 “운송인은 선장·해원·도선사, 그 밖의 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위 또는 화재로 인하여 생긴 운송물에 관한 손해를 배상할 책임을 면한다. 다만 운송인의 고의 또는 과실로 인한 화재의 경우에는 그러하지 아니하다.”라고 규정하여, 소위 ‘항해상의 과실(errors in navigation)’ 내지 ‘선박관리상의 과실(errors in the management of the vessel)’의 경우에는 항해상의 과실 내지 선박관리에 과실이 있더라도 운송인을 면책시키고 있고, ‘화재’의 경우에는 운송인에게 고의나 과실이 없는 한 운송물의 손해에 대해 책임을 면제하고 있다. 이러한 해상운송인에 대한 항해과실 및 화재면책 규정은 「헤이그-비스비규칙(Hague-Visby Rules)」³⁾ 제4조 제2항 (a) 및 (b)를 국내 입법한 것인데,⁴⁾ 그 취지에 대해서는 항해 내지 선박관리에 속한 사항은 운송인이 직접 간섭하기 어려운 기술적 분야에 관한 것으로서, 선장 또는 해원의 과실에 대해서는 「해양사고의 심판에 관한 법률」에 따라 징계 등의 처분이 이루어지기 때문에 운송인의 손해배상책임을 면제시키더라도 손해발생을 조장할 우려가 적다는 점, 화주가 입은 손해는 통상적으로 해상적하보험에 의해 보상되기 때문에 부당한 결과가 초래되지 않는다는 점 등을 들고 있다.⁵⁾

그런데 해상운송인에 대한 정책적 보호·육성에 그 취지를 두고 있는 상법 제795조 제2항을 둘러싼 사회적·경제적 여건이 과거에 비해 현저히 변화됨으

1) 이균성, 「신 해상법대계」, 한국해양수산개발원, 2010, 666-668면; 최종현, 「해상법상론」 제2판, 박영사, 2014, 270-271면.

2) 최종현, 앞의 책, 248-249, 285면; 편집대표 정동윤, 「주석 상법 [해상]」 제2판, 한국사법행정학회, 2015, 494면.

3) 위 규칙의 정식 명칭은 「1924년 선하증권에 관한 일부 규정의 통일을 위한 국제조약을 수정하기 위한 의정서(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924)」이다. 우리나라는 위 조약에 가입하지 않고, 그 주요 내용을 1991년 상법 개정 시에 반영하였다.

4) 2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

5) 이균성, 앞의 책, 698-699면.

로 인해, 위 조항을 기업의 책임을 강화하고 있는 현대법의 발전 방향과 어떻게 조화롭게 해석·적용할 것인지는 우리 법학계의 주요 과제 중 하나라고 할 수 있다.⁶⁾ 이와 관련하여 대법원은 2019년경 2015다220627 판결에서 상법 제 795조 제2항에서 규정하는 화재면책 및 동 법 제794조에서 규정하는 해상운송인의 감항능력주의의무의 해석·적용에 관한 주목할 만한 판시를 한 바 있으므로, 이 글에서는 위 판결의 평석을 겸해 해상운송인의 화재면책의 의의와 그 요건에 관해 검토해 보고자 한다. 다만 위 판결은 후술하는 바와 같이, 「선박소유자 등의 책임제한에 관한 법률, 이하 ‘선박소유자책임법’이라고 함」에서 규정하는 제한채권에 대한 사정의 재판과 사정재판에 대한 이의의 소에서 제기된 운송인겸 선박소유자의 상법 제795조 제2항에 기한 면책항변의 당위에 관한 것이므로, 이 글에서는 논의에 필요한 한도에서 선박소유자책임법상 사정재판 및 이에 대한 이의의 소에 관해서도 간략히 설명하고자 한다.

II. 기초사실 및 판결이유

1. 기초사실⁷⁾

1) 당사자의 지위

피고는 대한민국 선적의 총톤수 4,166톤인 기선(이하 ‘이 사건 선박’이라 한다)의 소유자로 해상운송업에 종사하는 회사이고, 원고들은 위 선박에 선적되었던 화물의 화주, 보험자 등이다.

2) 화재사고의 발생

(1) 이 사건 선박은 2011. 9. 5. 19:00경 부산항을 출항하여 제주도로 항해하

6) 정영석, “해기과실 면책과 화재면책의 재검토”, 『한국해법학회지』 제17권 제1호, 한국해법학회, 1995. 10., 126면.

7) 이하의 기초사실은 이 사건의 제1심인, 서울중앙지방법원 2015. 1. 30. 선고 2013가합543499 판결의 내용을 필자가 약간의 수정을 거쳐 전제한 것이다.

던 중 같은 달 6. 00:57경 여수시 부근 해상에 이르러 1층 화물창(main deck, 이하 ‘이 사건 화물창’이라 한다)에 시동을 켜 채 적재된 활어운반트럭에서 발생한 전기배선의 합선으로 인하여 화재가 발생하였고, 위 화재가 2층 화물창, 3층, 4층 객실 및 상부갑판 등으로 옮겨붙어 선적된 자동차, 화물 등이 소훼되는 사고가 발생하였다(이하 ‘이 사건 사고’ 또는 ‘이 사건 화재’라 한다).

(2) 이 사건 선박의 선장과 2등기관사 등 선원들은 조타실에 설치된 화재경보장치 표시반의 경보를 통하여 이 사건 사고가 발생한 사실을 알게 되었으나, 위 화재로 발생한 연기, 유독가스 등으로 인하여 정확한 화재발생지점을 확인하지 못하였고 화재발생지점의 확인을 시도하던 중 폭발이 발생하자 선장은 화재진압을 포기하고 퇴선명령을 내렸다.

3) 이 사건 책임제한절차의 개시 및 제한채권신고 등

(1) 피고는 2012. 4. 13. 서울중앙지방법원에 선박소유자책임법 제9조에 따라 책임제한절차 개시신청을 하였고, 위 법원은 2012. 7. 11. 책임제한절차개시를 결정하였으며(서울중앙지방법원 2012책1, 이하 ‘이 사건 책임제한절차’라 한다), 책임제한절차의 관리인이 선임되었다.

(2) 원고들은 이 사건 책임제한절차에서 이 사건 사고로 소훼된 화물, 자동차 등에 대한 손해배상채권 또는 구상금채권을 제한채권으로 신고하였다.

(3) 그러나 피고는 위 책임제한절차에서 이 사건 사고로 인하여 원고들이 입은 손해는 화재로 인하여 생긴 손해이므로 상법 제795조 제2항에 따라 운송인이 면책된다고 주장하며 원고들의 제한채권신고에 대해 전액 이의하였다.⁸⁾

8) 이 사건 책임제한절차에서는 관리인도, 원고들이 신고한 제한채권 중 일부 금액에 대하여 적해보험금을 수령하였거나 손해를 입증할 만한 자료가 부족한 점을 들어 이의하였지만, 원고들은 이 사건에서 관리인에 대한 소를 취하하였다.

4) 책임제한법원의 사정재판

(1) 책임제한법원은 피고의 이의에 대하여 선박소유자책임법 제57조 제1항에 따라, 2013. 8. 28. 이 사건 사고로 인하여 원고들이 입은 손해는 화재로 인하여 생긴 손해이고, 위 사고가 운송인인 피고의 고의 또는 과실에 의한 화재로도 볼 수 없으므로 피고의 손해배상책임이 면책되었다고 보아 원고들이 신고한 각 제한채권이 존재하지 아니한다는 결정을 하였다(이하 ‘이 사건 사정재판’이라 한다).

(2) 원고들은 전항 기재 사정재판에 대하여 피고를 상대로 이의하며 소를 제기하였다.

2. 원고들의 주장⁹⁾

이 사건 사고가 화재로 인하여 발생한 것이기는 하나, 위 사고의 원인이 된 화재는 다음과 같은 점에서 피고의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 화재로 볼 수 있으므로 피고는 상법 제795조에 따라 손해배상책임이 면책된다고 볼 수 없다.

1) 이 사건 선박에 화재가 발생한 이후 선장 및 선원들은 화재발생 사실을 확인하고도 선박 내에 설치되어 있던 소화기, 스프링클러 등 소화설비를 이용하지 않은 채 바로 퇴선하였는바, 이처럼 선장 및 선원들이 화재 진압을 위한 아무런 조치도 취하지 아니한 것은 피고가 선장 및 선원들에 대하여 화재에 관한 교육 및 훈련 등을 소홀히 하였기 때문이다.

2) 이 사건 선박에 설치된 화재경보장치 표시반, 이 사건 화물창에 설치된 화재탐지장치 등은 화재발생지점을 정확히 표시하지 못하는 구조적인 문제가 있었고, 소방설비인 스프링클러를 가동시킬 수 있는 밸브도 화재발생 시 작동이 어려운 곳에 위치하는 등 이 사건 선박은 처음부터 화재탐지장치, 소방설비 등에 구조적인 결함이 있었다.

9) 이 사건의 원심은 서울고등법원 2015. 5. 27. 선고 2015나2014523 판결이지만, 당사자의 주장의 취지는 원심과 제1심에서 동일하였다.

3) 피고는 운송인으로서 관련 규정에 따라 선박에 차량을 적재할 시 차량 간격 60cm를 유지하여야 하고 차량구역에는 일반화물을 적재하여서는 아니 됨에도 위 규정을 위반하여 화물 및 차량을 적재하였고, 발화의 원인이 된 활어차량이 시동이 켜진 상태로 두도록 하는 등 이 사건 사고의 발생 및 손해의 확대에 과실이 있다.

3. 대법원 판결이유

원심은, 피고 소유의 선박에 적재된 활어운반트럭에서 발생한 이 사건 화재에 관하여 위 트럭의 적재나 화재의 진압 조치 등 화재의 발생이나 확대에 있어 선장 등의 과실이나 피고의 선장 등에 대한 화재 교육 등의 부족, 선박의 소방시설 등의 구조적 결함이 있다고 볼 수 없어 이 사건 화재가 피고의 고의 또는 과실로 인한 것이 아니므로, 운송인인 피고는 상법 제795조 제2항에 의해 이 사건 화재로 인한 운송물에 관한 손해배상책임을 지지 아니한다는 이유로 이 사건 책임제한절차에서 화재로 소훼된 화물의 손해배상채권 등을 신고한 원고들의 제한채권이 존재하지 아니한다는 이 사건 사정재판을 인가하였다. 관련 법리와 기록에 비추어 살펴보면, 원심의 위와 같은 판단에 상고이유 주장과 같이 상법 제795조 제2항의 운송인 면책에 관한 법리를 오해하거나 논리와 경험법칙을 위반하여 자유심증주의의 한계를 벗어나 심리를 미진하는 등으로 판결에 영향을 미친 잘못이 없다.

Ⅲ. 연구 및 평석

1. 선박소유자책임법상 사정의 재판 및 이에 대한 이의의 소의 의의 및 효력

1) 선박소유자 등의 책임제한제도의 의의

선박소유자 등의 책임제한제도는 선박소유자가 선박의 이용 또는 해상기업활

동의 수행과정에서 제3자에 대해 부담하는 손해배상책임을 일정한 한도로 제한할 수 있도록 하면서, 용선자 등에게도 선박소유자의 책임제한권을 원용할 수 있도록 한 제도를 말한다. 상법 제769조 이하에서는 선박소유자 등의 책임제한 제도를 규정하고 있는데, 이는 하나의 사고 또는 항해에서 발생한 모든 채권자에 대한 책임을 일괄하여 제한한다는 점에서 ‘총체적 책임제한제도(global limitation of liability)’라고 부른다.¹⁰⁾ 우리나라는 1991년 상법 개정 당시 「1976년 해사채권에 대한 책임제한에 관한 국제협약(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976), 이하 ‘1976년 책임제한협약’이라고 함」의 내용을 상법에 수용하였고, 2007년 상법 개정 시에 여객의 사망 또는 신체상해로 인한 손해에 대한 책임한도액을 위 협약의 개정의정서¹¹⁾에 따라 증액하였다. 한편 「유류오염손해배상보장법, 이하 ‘유배법’이라고 함」에서는 유조선 등의 선박으로부터 유출 또는 배출된 유류에 의한 유류오염사고가 발생한 경우에 선박소유자의 손해배상책임을 보장하기 위해, 상법과는 별개로 선박소유자의 책임제한제도를 규정하고 있다(유배법 제7조, 제45조, 제46조).

위와 같이 상법 및 유배법에서 선박소유자 등의 책임한도액·제한채권·책임제한이 배제되는 범위 등의 실체법적 사항을 규정하면서, 책임제한제도의 구현을 위한 절차적 사항에 대해서는 선박소유자책임법에서 규정하고 있다. 선박소유자 등의 책임제한절차는 책임제한기금(이하 ‘기금’이라 함)에 대한 집행을 공동으로 하는 집단적 채무처리절차의 하나라는 점에서 채무자회생법에서 규정하고 있는 도산절차와 유사하다.¹²⁾ 다만 책임제한절차는 책임한도액 상당의 현금 공탁 또는 공탁보증서의 제출에 의해 신청인이 해상기업활동을 계속적으로 수행할 수 있도록 하는 제도라는 점에서 채무자의 회생을 목적으로 하는 회생절차와 그 취지가 유사하고, 제한채권자가 기금으로부터 배당을 수령할 수 있게 된 때로부터 신청인 및 수익채무자¹³⁾는 해당 채권에 대해 책임제한절차 외에서

10) 이와 달리 상법은 특정 채무에 대한 책임만이 일정한 한도로 제한되는 ‘개별적 책임제한제도’에 대해서도 규정하고 있는데, ① 해상운송인의 운송계약상 책임을 개개의 운송물 또는 여객별로 일정한 한도로 제한하는 해상운송인의 개별적 책임제한제도(제797조), ② 선장의 공동해손처분으로 인한 선박소유자의 공동해손분담금 지급책임을 선박의 가액으로 제한하는 공동해손에 있어서의 개별적 책임제한제도(제868조), ③ 해난구조에 있어서 선박소유자의 구조료지급책임을 구조된 선박의 가액으로 제한되는 해난구조에 있어서의 개별적 책임제한제도(제884조)가 있다.

11) 「1976년 해사채권협약에 대한 1996년 개정의정서(Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)」.

12) 편집대표 권순일, 「주석 채무자회생법 (4)」 제1판, 한국사법행정학회, 2020, 172면.

면책된다(선박소유자책임법 제73조)는 점에서 파산절차와 맥을 같이한다.¹⁴⁾

2) 책임제한절차상 제한채권의 조사 및 확정

책임제한절차가 개시되면 법원은 관리인을 선임하고,¹⁵⁾ 제한채권자는 채권의 신고를 하여야 기금으로부터 배당을 받을 수 있다(선박소유자책임법 제27조). 따라서 제한채권자가 채권신고를 하지 않을 경우 해당 채권은 실권된다.¹⁶⁾ 한편 제한채권자의 채권신고가 있는 경우, 채권의 조사기일에는 신고된 채권이 제한채권인지 여부를 조사하고, 제한채권인 경우에는 그 내용 및 상법 제770조 제1항 각 호의 구분에 따른 제한채권의 분류를 한다(선박소유자책임법 제53조). 이때 신청인, 수익채무자 및 책임제한절차에 참가한 자 또는 이들의 대리인은 제한채권의 조사기일에 출석하여 신고된 채권에 대하여 이의를 진술할 수 있다(위 법률 제54조 제1항). 제한채권의 조사기일에 관리인 및 위 법률 제54조에 규정된 자의 이의가 없는 경우에는 신고된 채권이 제한채권이라는 것과 그 내용 및 상법 제770조 제1항 각 호의 구분에 따른 제한채권의 분류가 확정된다(선박소유자책임법 제56조). 그러나 채무자회생법상 도산절차 내에서 채권이 확정되어 채권자표 등에 기재되면 확정판결과 동일한 효력이 있는 것과 달리(채무자회생법 제168조, 460조),¹⁷⁾ 선박소유자책임법상 이의 없는 채권의 확정의 효력에 관해서는 명문규정이 없다. 다만 판례는 “선박소유자 책임제한절차에서 당해 채권에 관하여 구 상법(2007. 8. 3. 법률 제8581호로 개정되기 전의 것) 제

13) 수익채무자란 동일한 사고에 관하여 책임제한을 할 수 있는 신청인 이외의 자를 말한다(선박소유자책임법 제9조 제2항 제8호).

14) 전대규, 「채무자회생법」 제7판, 법문사, 2023, 1106면.

15) 관리인은 책임제한절차 개시결과와 동시에 법원에 의해 선임되는 필요적 기관인데(선박소유자책임법 제20조), 제한채권의 조사기일 동안 의견의 진술, 배당, 그 밖에 기금관리 등 위 법률에서 규정한 직무를 수행할 권한을 가진다(제34조 제1항).

16) 최중현, 앞의 책, 182면; 편집대표 정동윤, 앞의 책, 329면.

17) 다만 대법원 이때 확정판결과 동일한 효력을 가진다는 취지에 대해, 정리채권자표와 정리담보권자표에 기재된 정리채권과 정리담보권의 금액은 정리계획안의 작성과 인가에 이르기까지의 정리절차의 진행과정에 있어서 이해관계인의 권리행사의 기준이 되고 관계인집회에 있어서 의결권 행사의 기준으로 된다는 의미를 가지는 것으로서, 위 법조에서 말하는 확정판결과 동일한 효력이라 함은 기판력이 아닌 확인적 효력을 가지고 정리절차 내부에 있어 불가쟁의 효력이 있다는 의미에 지나지 않는다고 판시하였다(대법원 1991. 12. 10. 선고 91다4096 판결; 대법원 2003. 5. 30. 선고 2003다18685 판결; 대법원 2006. 7. 6. 선고 2004다17436 판결 등).

746조 단서에서 정한 책임제한 배제사유가 존재하지 아니함이 소명되어 책임제한절차가 개시되고 나아가 조사절차에서 제한채권으로 확정되더라도 제한채권 확정의 효력은 책임제한절차 내에서만 미칠 뿐이므로, 채권자는 책임제한절차와 상관없이 채무자를 상대로 한도액의 제한 없이 책임을 추궁하는 개별소송을 제기할 수 있다.”라고 판시하고 있으므로,¹⁸⁾ 책임제한절차에서 제한채권으로 확정되었다 하더라도 이는 그 절차 내에서 더 이상 해당 채권이 제한채권인 점에 대해 다룰 수 없다는 불가쟁적 효력에 그칠 뿐 절차 외에서 무한책임을 묻는 소를 제기하는데 장애가 되지 않는다.¹⁹⁾

3) 이의 있는 채권에 대한 사정의 재판

신고된 채권에 대해 관리인 등에 의한 이의가 있는 경우, 법원은 이의가 있는 채권에 대하여 사정(査定)의 재판을 하여야 한다(위 법률 제57조 제1항). 사정재판은 책임제한절차에서 제기된 이의를 간이·신속한 방법으로 해결하기 위한 선박소유자책임법 특유의 비송적 절차로서 확인적 내용을 갖는다.²⁰⁾ 사정재판에서는 그 채권이 제한채권인지 여부를 정하고, 제한채권인 경우에는 그 내용 및 상법 제770조 제1항 각 호의 구분에 따른 제한채권의 분류를 정한다(선박소유자책임법 제57조 제2항). 사정의 재판에 불복하는 자(관리인은 제외한다)는 결정의 송달을 받은 날부터 14일의 불변기간 내에 이의의 소를 제기할 수 있는데(위 법률 제59조 제1항), 위 기간 내에 이의의 소를 제기하지 않은 때에는 신고채권은 사정재판의 내용대로 확정된다. 다만 사정의 재판이 확정되더라도 그 효력은 책임제한절차 내에서만 미치고 절차 외에서는 아무런 효력이 없음은 당연하다.²¹⁾

4) 사정의 재판에 대한 이의의 소

사정의 재판에 불복하는 자(관리인은 제외한다)가 결정의 송달을 받은 날부

18) 대법원 2012. 4. 17. 자 2010마222 결정.

19) 편집대표 정동윤, 앞의 책, 357면; 부산지방법원, 「선박집행실무」, 2002, 144-145면.

20) 편집대표 정동윤, 앞의 책, 358-359면; 부산지방법원, 「선박집행실무」 개정판, 2013, 313-314면.

21) 부산지방법원, 앞의 “선박집행실무 개정판”, 314면.

터 14일 내에 이의의 소를 제기한 때에는 사정의 재판은 확정되지 않는다. 사정의 재판에 대한 이의의 소는 사정재판의 변경을 청구하는 형성의 소의 일종으로서,²²⁾ 통상의 민사소송의 하나이므로 변론주의가 적용되고 해당 판결에 대해서는 다시 상소를 할 수 있다.²³⁾ 사정재판에 대한 이의의 소의 제기에 있어, 원고가 이의있는 채권을 신고한 자인 때에는 이의를 진술한 자를 피고로 하여야 하고, 원고가 이의를 진술한 자인 때에는 이의있는 채권을 신고한 자를 피고로 하여야 한다(위 법률 제59조 제2항). 나아가 이의의 소에서는 소를 각하하는 경우를 제외하고는 사정재판을 인가 또는 변경하는 판결을 하여야 한다(위 법률 제59조 제5항). 사정재판의 이의의 소가 확정된 때에는 조사기일에서의 확정 내지 사정재판의 확정과 달리 절차 외에서도 그 효력이 있다.²⁴⁾

이 사건의 경우, 원고들의 피고에 대한 손해배상 또는 구상금청구에 대해 피고가 책임제한을 신청하여 책임제한절차가 개시된 후, 제한채권에 대한 조사 및 확정절차에서 원고들의 제한채권신고에 대해 상법 제795조 제2항에 따른 면책을 주장하며 전액 이의를 하였다. 피고의 이의에 대해 책임제한법원은 상법 제795조에 따라 피고의 손해배상책임이 면책되었다고 보아 원고들이 신고한 각 제한채권이 존재하지 아니한다는 이 사건 사정재판을 하였지만, 원고들은 이 사건 사정재판에 대하여 피고를 상대로 이의하며 이 사건 소를 제기하였다. 한편 전술한 바와 같이 사정재판에 대한 이의의 소는 변론주의가 적용되는 통상의 민사소송절차로서, 이의의 소에 대해서는 상소로써 다룰 수 있다는 점을 고려하여 이 사건 사정재판에서의 결정, 원심과 대법원 판결을 이해할 필요가 있다.

2. 상법상 해상운송인의 면책제도의 체계

운송인이 운송 중에 운송물에 대한 손해를 발생시킨 경우에는 운송계약상 채무불이행책임과 함께 불법행위에 기한 손해배상책임을 부담할 수 있다.²⁵⁾ 그러

22) 편집대표 정동윤, 앞의 책, 361-362면.

23) 편집대표 정동윤, 앞의 책, 361-362면; 부산지방법원, 앞의 “선박집행실무 개정판”, 315-316면.

24) 부산지방법원, 앞의 “선박집행실무 개정판”, 318면; 양경승, “개정상법상 선박소유자 등의 책임제한의 법리와 그 절차”, 『사법연구자료』 제21집, 1994. 12., 301면. 다만 사정재판에 대한 이의의 소의 효력에 관해서는 사정재판과 마찬가지로 책임제한절차 내에서만 확인적 효력이 있음에 그친다는 반론도 제시되고 있다(편집대표 정동윤, 앞의 책, 358면; 송영철, “선박소유자 등의 책임제한절차의 실무에 관한 소고”, 『사법논집』 제25집, 1994. 12., 466면).

나 상법은 해상기업의 보호를 위해 해상운송인의 과실을 항해상의 과실 내지 선박관리상의 과실과 운송물의 운송 등에 관한 상사적 사항에 관한 과실로 구분하여, 항해상의 과실과 선박관리상의 과실로 인한 손해에 대해서는 운송인의 책임을 면제하고 있으며, 화재로 인한 손해의 경우에는 운송인 자신의 고의 또는 과실이 없는 한 손해배상책임을 면제하고 있다(상법 제795조 제2항). 나아가 상법은, 운송인이 상법 제796조에서 규정하는 일정한 사실²⁶⁾이 있었다는 것과 운송물에 관한 손해가 그 사실로 인하여 보통 생길 수 있는 것임을 증명한 때에는 이를 배상할 책임을 면한다고 규정하고 있다(제796조).

상법 제795조 제2항에서 선장·그 밖의 선박사용인의 항해 또는 선박관리상 과실에 대해 원칙적으로 운송인을 면책시키고 있는 것과 달리, 상법 제796조에서는 운송인이 동 조 각 호에서 규정하는 사실들과 운송물에 관한 손해 사이의 인과관계를 증명할 필요 없이 단지 그러한 사실이 있었다는 것과 운송물에 관한 손해가 그 사실로 인해 보통 생길 수 있는 것임을 증명하면 책임을 면하도록 규정하고 있다. 그러나 상법 제796조 각 호에서 규정하는 사실들은 애초부터 해상운송인이 책임을 질 사유가 되지 않는다는 점에서 새로이 해상운송인의 면책사유를 규정한 것이라고 할 수 없다.²⁷⁾ 따라서 상법 제796조는 해상운송인의 면책을 위한 증명책임을 감경한 것에 불과하다.²⁸⁾

한편 상법 제795조 제1항은 운송인에 대해 운송물에 대한 상사적 주의의무를 부담시키면서, 제794조에서는 감항능력주의의무를 별도로 부담시키고 있다. 상법상 운송인의 감항능력주의의무란, 운송인이 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 발항 당시 선박이 운송물의 수령·보관·운송 등에 적합한 상태를 유지하면서 안전하게 항해를 할 수 있도록 상당한 주의를 기울일 의무를 말한다(제794조). 상법상 운송인의 감항능력주의의무도 운송인이 운송계약상 부담하

25) 소위 '청구권 경합론'의 입장으로서, 대법원은 1980. 11. 11. 선고 80다1812 판결에서 청구권 경합론을 인정하였다.

26) 상법 제796조에서 규정하는 사실은 다음과 같다. ① 해상이나 그 밖에 항행할 수 있는 수면에서의 위험 또는 사고, ② 불가항력, ③ 전쟁·폭동 또는 내란, ④ 해적행위나 그 밖에 이에 준한 행위, ⑤ 재판상의 압류, 검역상의 제한, 그 밖에 공권에 의한 제한, ⑥ 송하인 또는 운송물의 소유자나 그 사용인의 행위, ⑦ 동맹파업이나 그 밖의 쟁의행위 또는 선박 폐쇄, ⑧ 해상에서의 인명이나 재산의 구조행위 또는 이로 인한 항로이탈이나 그 밖의 정당한 사유로 인한 항로이탈, ⑨ 운송물의 포장의 불충분 또는 기호의 표시의 불완전, ⑩ 운송물의 특수한 성질 또는 습은 하자, ⑪ 선박의 습은 하자.

27) 이균성, 앞의 책, 705면.

28) 최중현, 앞의 책, 297면; 편집대표 정동윤, 앞의 책, 514면.

는 주의의무의 하나라는 점에서는 운송인의 운송물에 대한 상사적 주의의무와 동일하지만, 선박이 감항능력을 결여한 상태에서는 운송물에 대한 주의의무를 다하여도 운송물에 대한 손해를 피할 수 없다는 점에서 감항능력주의의무는 운송물에 대한 주의의무에 대한 ‘전제가 되는 의무’ 또는 ‘우선적 의무(an overriding obligation)’라고 할 수 있다.²⁹⁾ 나아가 상법 제795조 제2항은 제795조 제1항의 예외 규정이라는 점에서, 운송인이 상법 제795조 제2항에 따라 면책되기 위해서는 그 전제로서 감항능력주의의무를 충족하여야 한다.³⁰⁾ 위와 같은 운송인의 감항능력 주의의무와 상법 제795조 제2항의 관계는 제796조에서 규정하는 면책 사유에 있어서도 동일하게 적용되는데, 상법 제796조 단서에 따라 운송인이 감항능력주의의무 및 운송물에 관한 주의의무를 다하였더라면 그 손해를 피할 수 있었음에도 불구하고 그 주의를 다하지 아니하였음을 손해배상청구인이 증명할 때에는, 운송인은 면책을 주장하지 못한다.

이 사건의 경우 피고가 화재를 이유로 면책이 되기 위해서는 우선적으로 감항능력 주의의무를 충족하였어야 한다. 이 사건의 경우에는 피고의 감항능력 주의의무 이행 여부에 대해서는 판단이 되지 않았는데, 아마도 사정재판에 대한 이의의 소에는 변론주의가 적용됨으로 인해 감항능력주의의무 구비 여부가 정점화되지 않았기 때문이 아닌가 사료된다. 그러나 감항능력 주의의무는 운송인의 화재면책의 전제가 된다는 점에서, 이 사건 대법원 판결의 평석에 필요한 한도 내에서 감항능력 주의의무에 대해 간략히 살펴본다.

3. 감항능력주의의무의 의의와 요건

1) 상법상 감항능력주의의무의 의의

상법 제794조에 따르면, 운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 발항 당시 ① 선박이 안전하게 항해를 할 수 있게 할 것, ② 필요한 선원의 승선, 선박의장과 필요품의 보급, ③ 선창·냉장실, 그 밖에 운송물을 적재할 선

29) 최종현, 앞의 책, 247-248면; 편집대표 정동윤, 앞의 책, 496면; 김인현, 「해상법」 제7판, 법문사, 2023, 247면.

30) 최종현, 앞의 책, 247-248, 289면; 이균성, 앞의 책, 693-694면; 김인현, 앞의 책, 247면. 다만 이 경우에도 항해과실 또는 화재면책과 감항능력주의의무 위반과 관련된 증명책임의 분배는 별개의 문제로서, 이 문제에 대해서는 후술한다.

박의 부분을 운송물의 수령·운송과 보존을 위하여 적합한 상태에 둘 것에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 손해를 배상할 책임이 있다. 일반적으로 협의의 감항능력이라 함은 위 ①에서 규정하는 선체능력주의의무를 의미하지만,³¹⁾ 상법상 운송인의 감항능력주의의무는 보다 포괄적인 개념으로서 협의의 감항능력주의의무뿐만 아니라 위 ②에서 규정하는 운항능력주의의무 및 ③에서 규정하는 감항능력주의의무를 포함하는 것이다.³²⁾

먼저, 선체능력이란, 선박이 운송계약상 예정된 항해를 안전하게 감당할 수 있을 정도로 선체의 완전성과 신뢰성이 확보되어 있는 상태를 말한다. 다만 선체능력주의의무에 관한 절대적 기준은 존재하지 않으며, 선박의 감항능력 구비 여부는 항해의 시기·항로·운송물 등에 따라 상대적으로 판단하여야 하고, 감항능력 구비 여부가 문제 되는 시점의 선박기술 수준을 기준으로 판단하여야 한다.³³⁾ 해상운송인의 감항능력주의의무는 특정한 운송계약의 이행을 그 전제로 하므로, 선체능력주의의무도 선박이 운송물을 선적한 상태를 기준으로 하는 개념이다.³⁴⁾ 따라서 선박이 유효한 선박안전관리증서를 소지하고 있다면 선체능력을 구비한 것으로 일응 추정이 가능할 것이지만,³⁵⁾ 선박안전법에 규정된 각종 선박검사에 불합격하거나 각종 선급의 검사에 불합격한 경우에는 선체능력을 갖추지 못한 것으로 추정이 가능할 것이다.³⁶⁾

둘째, 운항능력이란, 선박이 운송계약상 예정된 항해를 안전하게 수행할 수 있을 정도로 적정한 수의 숙련된 선원이 승선하고, 선박의장과 필요한 물품의 보급이 이루어진 상태를 말한다. 이를 위해 선박에는 당해 항해와 운송물의 성질 등을 고려하여 충분히 숙련되고 유능한 선원을 승선시켜야 한다.³⁷⁾ 따라서 선원들은 선박의 화재에 대비하여 소화기 사용법 등에 대해 적절한 훈련을 받

31) 최종현, 앞의 책, 244면; 이균성, 앞의 책, 686면.

32) 이균성, 앞의 책, 686면.

33) 최종현, 앞의 책, 244면.

34) 최종현, 앞의 책, 244면.

35) 최종현, 앞의 책, 246-247면; 김인현, 앞의 책, 244면. 참고로 해양수산부장관은, 선박소유자가 해상교통안전법 제46조 제2항에 따라 안전관리체제를 수립·시행하여야 하는 선박에 대한 최초인증심사나 갱신인증심사에 합격하면 그 선박에 대하여는 선박안전관리증서를 내주어야 한다(해상교통안전법 제51조 제1항).

36) 해양수산부장관은 건조검사·선박검사 및 도면의 승인 등에 관한 업무를 「한국해양교통안전공단법」에 따른 한국해양교통안전공단과 선박안전법 제60조 제2항에서 규정한 일정한 선급법인이 대행하게 할 수 있다(선박안전법 제60조 제1항 및 제2항).

37) 이균성, 앞의 책, 688면.

아야 한다.³⁸⁾

셋째, 감하능력이란, 선창·냉장실, 그 밖에 운송물을 적재할 선박의 부분이 운송물을 안전하게 운송할 수 있을 정도로 적합한 상태로 정비되어 있는 것을 말한다. 상법 제794조는 해상물건운송계약에 대해 적용되는 것이므로, 해상운송인은 계약의 목적인 물건의 안전한 운송을 위해 물건운송에 필요한 선박의 관련 부분들이 운송에 적합한 상태로 유지되도록 상당한 주의를 기울여야 하고, 운송인이 이를 위반하여 운송물에 대한 손해가 발생한 때에는 손해배상책임을 면하지 못한다는 점을 주의적으로 규정한 것이라고 할 수 있다. 상법 제794조는 감하능력주의의무의 대상으로서 선창·냉장실, 그 밖에 운송물을 적재할 선박의 부분을 들고 있는데, 감하능력주의의무의 대상이 되는 선박의 부분은 선박의 운항안전에 영향을 미치는 선박의 다른 부분과 유기적으로 결합되어 있다는 점에서, 선체능력주의의무와 감하능력주의의무를 절대적으로 구분하는 것은 용이하지 않다. 이와 관련하여 대법원은 “발항하기 이전부터 유류검량관이 과손부위가 이미 낡아서 발항 당시 선박소유자가 상당한 주의로서 세밀히 검량관의 노후여부를 조사하였더라면 이를 사전 발견하여 예방할 수 있었을 것인데 위와 같은 주의의무를 다하지 아니하고 선박이 운송물(옥수수)을 싣고 항해 중 강풍과 풍랑을 만나 전후 좌우로 심하게 동요하므로 제3번 창밀의 탱크에 저장된 중유가 역상류하면서 위 검량관의 낡은 부위에 생긴 틈과 구멍으로 새어나와 부근에 쌓인 운송물을 오염시켜 훼손한 경우에 선박소유자는 상법 787조에 의한 손해배상책임을 면치 못한다.”고 판시한 바 있는데,³⁹⁾ 위 사안의 경우도 선박의 유류검량관을 선체능력주의의무의 대상으로 볼 것인지, 아니면 감하능력주의의무의 대상으로 볼 것인지 반드시 명확하다고 보기는 어렵다. 다만 상법 제794조의 해석에 있어서는 운송물에 대한 손해가 선체능력주의의무의 위반이 원인이 되었던 감하능력주의의무의 위반이 그 원인이 되었던 불문하고, 운송인은 운송물의 손해에 대한 배상책임을 부담하므로 그 구별의 실익은 없다. 한편 선내 특정 운송물의 적재불량 등의 사유로 인해 다른 운송물에 손해가 발생한 경우에도, 운송인은 다른 운송물에 대한 관계에서 감하능력 주의의무를 해태한 것으로 인정될 수 있다.⁴⁰⁾

38) 이균성, 앞의 책, 688면.

39) 대법원 1976. 10. 29. 선고 76다1237 판결.

40) 최중현, 앞의 책, 245-246면 각주 54) 재인용. 위 사안은 운송물을 갑판에 선적하면서 적

2) 시기적 요건

상법상 감항능력주의의무의 구비 여부는 ‘발항 당시’를 기준으로 판단한다. 문언해석상 ‘발항’이란 운송계약의 이행을 위해 선박이 선적항을 출발하여 항해를 시작하는 것을 의미한다. 따라서 발항 당시란 개별 운송계약을 기준으로 선적개시시점부터 출항시점까지(before and at the beginning of the voyage)를 의미하는 것으로 해석된다.⁴¹⁾ 따라서 발항 당시에는 선박의 감항능력이 구비되어 있었으나 발항 후 감항능력이 상실되었다 하더라도 해상운송인은 이로 인한 운송물 손해를 배상할 책임을 면한다. 그러나 발항 당시에 선박의 감항능력이 구비되지 않은 경우에는 발항 후 감항능력을 회복하더라도 감항능력 주의의무 위반의 하자는 치유되지 않는다.

3) 주의의무의 정도

상법은 해상운송인에게 선박의 감항능력에 대한 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 못하면 운송물에 대한 손해배상책임을 면하지 못한다고 규정한다. 참고로 헤이그규칙 제3조 제1항은 운송인의 감항능력에 관한 의무를 상대적 주의의무로 규정하면서 한편으로는 감항능력주의의무를 다하였다는 사실의 증명 책임을 운송인에게 부담시키고 있다.⁴²⁾ 헤이그규칙을 수용한 우리 상법의 해석론으로는 해상운송인의 감항능력에 관한 의무는 ‘상당한 주의(due diligence)’를 기울일 의무로 해석하여야 한다.⁴³⁾ 이때 상당한 주의의무의 기준 및 정도는 통상의 해상운송인을 기준으로 객관적으로 판단하여야 하지만, 감항능력주의의무

절하게 고박하지 않음으로 인해 선박이 악천후 상태에서 운항하던 중 운송물을 고박한 줄이 풀리면서 해당 운송물이 갑판상 노출된 파이프라인을 파손시켜 파이프라인을 통해 유입된 해수에 의해 선창 내의 다른 운송물이 손해를 입은 사안인데, 이에 대해 미국 제2연방 항소법원은 선창 내의 운송물에 대한 관계에서 선박은 감항능력을 결여하였다고 판시하였다(*Edmond Weil, Inc. v. American West African line*, 147 F.2d. 363, 1945 AMC 191).

41) 이균성, 앞의 책, 691-692면; 「선하증권에 관한 일부 규정의 통일을 위한 국제협약(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading), 이하 ‘헤이그규칙’이라고 함, 제3조 제1항 참조.

42) 헤이그규칙 제3조 제1항

The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence ...

43) 최중현, 앞의 책, 246-247면.

자체가 특정한 운송계약을 전제로 하는 상대적 개념이므로 상당한 주의를 다하였는지 여부도 특정 운송계약을 기준으로 판단할 문제이다.⁴⁴⁾

4) 이 사건의 경우

이 사건의 경우 피고가 상법 제795조 제2항에 따라 면책되기 위해서는, 그 전제로서 피고가 이 사건 선박의 감항능력주의의무를 다하였다는 사실을 증명하여야 한다. 앞서 설명한 바와 같이 이 사건에서는 피고의 감항능력 주의의무 충족 여부가 쟁점이 되지 않았지만, 논의에 필요한 한도에서 위 문제에 대해 살펴본다.⁴⁵⁾

이 사건 화재는, 이 사건 선박이 출항하여 항해하던 중 이 사건 화물창에 시동을 켜 채 적재된 활어운반트럭에서 발생한 전기배선의 합선으로 인하여 발생하였고, 위 화재가 2층 화물창, 3층, 4층 객실 및 상부갑판 등으로 옮겨붙어 선적된 자동차, 화물 등이 소훼된 것이다. 다만 이 사건 화재의 발생원인으로서 ① 트럭의 시동이 켜져 있었음, ② 이로 인한 트럭의 전기배선의 합선의 연쇄적 인과관계에 기인한 것이 아닌가 하는 합리적 의심이 가능하지만, 위와 같은 사실만으로는 이 사건 선박의 발항 당시에 운송인이 감항능력주의의무를 위반하였는지 여부를 단정하기 어렵다. 따라서 이 사건에서 운송인이 감항능력주의의무를 다하였는지 여부에 관해서는 이 사건 화재 발생 후 이 사건 선박의 선장 등의 대응과정에 대해 살펴볼 필요가 있다. 이 사건 화재의 발생 후 이 사건 선박의 선장과 선원들은 조타실에 설치된 화재경보장치 표시반의 경보를 통하여 이 사건 사고가 발생한 사실을 알게 되었으나, 위 화재로 발생한 연기, 유독가스 등으로 인하여 정확한 화재발생지점을 확인하지 못하였고 화재발생지점의 확인을 시도하던 중 폭발이 일어나자 선장은 화재진압을 포기하고 퇴선명령을 내렸다. 그런데 해운법 제21조의5 제3항 및 동 법 시행규칙에 따라 내항여객운송사업자⁴⁶⁾는 안전관리책임자⁴⁷⁾에게 여객선의 소방·구명설비 기준 등 여

44) 최종현, 앞의 책, 246-247면.

45) 피고의 감항능력주의의무 충족 여부에 대한 이하의 논의는, 이 사건의 제1심인 서울중앙지방법원 2015. 1. 30. 선고 2013가합543499 판결이 적법하게 인정한 기초사실을 근거로 진행한다.

46) 해운법 제3조에 따르면, 내항여객운송사업이란 국내항[해상이나 해상에 접하여 있는 내륙수로에 있는 장소로서 상시(常時) 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있

객선 안전관리에 관한 교육을 받게 하여야 하고(위 시행규칙 제15조의9 제2항 제3호), 같은 법 제22조 제3항에 따라 선박운항관리자로 하여금 선장의 선내 비상훈련 실시 여부 확인(위 법률 시행규칙 제15조의12 제1항 제10호)·구명기구·소화설비·해도와 그 밖의 항해용구 완비 여부 확인(위 시행규칙 제15조의12 제11호) 등의 직무를 수행하게 하여야 한다.

원칙적으로 화재가 발생한 경우, 선박의 화재진압을 위한 각종 장비들의 즉각적이고 효과적 작동 및 선원들의 화재진압 활동에 의해 발화점의 확인 및 화재의 진압이 이루어져야 한다. 이를 위해 해상운송인은, 선장 등의 선박사용인이 운송계약의 이행 및 선박의 비상사태 대응을 위해 적절히 훈련되고, 관련된 선박의장이 완비될 수 있도록 주의를 기울여야 한다. 특히 해상운송 중에 발생하는 선박화재의 경우에는 고립무원의 상태에서 선원과 선박의 장비만에 의존할 수밖에 없다는 현실적 제약으로 인해, 선원 등에 대한 화재진압 훈련과 관련 장비의 사용방법의 숙달 등은 감항능력주의의무의 핵심 요소 중 하나라고 할 수 있다. 그리고 설사 운송물 중의 일부에서 사고가 발생하더라도, 운송인은 해당 사고가 선박의 다른 설비의 작동불능 또는 다른 운송물의 손해로 번지지 않도록 주의를 기울일 의무가 있다고 할 것이다.⁴⁸⁾ 그런데 이 사건의 경우에는 선원들의 적절한 화재진압 활동은 이루어지지 않았고, 비록 화재로 인해 발생한 연기와 유독가스 등으로 인한 것이라고 하지만 정확한 발화지점도 확인하지 못하였다. 이러한 사실은, 이 사건 선박이 발항 당시부터 감항능력을 결여한 상태였던 것은 아닌가 하는 의문을 제기한다. 차량의 시동이 켜진 상태에서 발생한 전기합선으로 인한 화재에 대한 선원 등의 후속조치가 과연 선원 등이 선박에서의 화재에 적절히 대응할 수 있을 정도로 숙련된 상태였는지 의문이 있을 뿐만 아니라 선박에서의 화재에 대응할 수 있는 장비가 적절히 작동하였는지도 의문이다. 나아가 선원들은 연기 등으로 인해 정확한 화재발생지점도 확인하지 못하였는데, 이는 이 사건 선박에 초기 화재진압을 위한 설비가 되어 있지 않았거나 되어 있었더라도 정상적 작동을 하지 않았던 것은 아닌지, 평소에 선원

는 장소를 포함한다.]과 국내항 사이를 운항하는 해상여객운송사업(제1호 및 제2호)을 말한다.

47) 해운법 제21조의5 제1항에 따라 내항여객운송사업자는 여객선의 안전운항 등의 업무를 수행하기 위해 안전관리책임자를 두어야 한다.

48) 앞서 적시한 *Edmond Weil, Inc. v. American West African line*, 147 F. 2d. 363, 1945 AMC 191.

등이 화재진압에 관한 훈련과 장비사용법 등에 숙련되지 않았던 것은 아닌가 하는 의문이 있다.

이 사건에서는 운송인의 감항능력주의의무 이행 여부가 쟁점화 되지 않았음으로 인해 법원의 판단을 받지 못한 것은 아쉬움으로 남는다. 다만 이 사건에서 대법원은 이 사건 화재의 발생이나 확대에 있어 피고의 선장 등에 대한 화재 교육 등의 부족, 선박의 소방시설 등의 구조적 결함이 있다고 볼 수 없어, 운송인인 피고는 상법 제795조 제2항에 의해 이 사건 화재로 인한 운송물에 관한 손해배상책임을 지지 아니한다고 판시하였지만, 대법원의 위와 같은 판시는 상법상 운송인의 화재면책의 요건에 관한 것이 아니라 감항능력주의의무에 관한 판단이라고 본다. 사건적으로는 이 사건의 경우에는 운송인의 감항능력주의의무 이행 여부가 의문인데, 앞서 본 바와 같이 원고는 하급심에서 피고의 선장 등에 대한 화재 교육 등의 부족, 선박의 소방시설 등의 구조적 결함이 있다는 주장을 한 바 있으므로, 재판부는 적절한 석명권 행사를 통해 원고가 피고의 감항능력주의의무 해태를 지적하고 있는지를 확인할 필요가 있었다고 본다. 만약 피고가 감항능력 주의의무를 다하였다는 사실을 증명하지 못한 경우 운송인의 화재면책 주장은 더 나아가 살펴볼 필요가 없을 것이다.

4. 감항능력 주의의무와 선박관리상의 과실의 경합의 문제

전술한 바와 같이 상법 제795조 제2항은 선박관리상의 과실로 인한 손해에 대해서는 운송인의 책임을 면제하고 있으므로, 이 사건 화재가 운송인의 감항능력주의의무의 해태로 인해 발생한 때에는 운송인은 면책될 수 없지만, 운송물의 손해가 선장 등 선박사용인의 선박관리에 관한 행위로 인해 발생한 경우에는 면책이 된다. 따라서 이 사건 화재의 원인이 감항능력주의의무의 해태로 인한 것인지, 아니면 선박사용인 등의 선박관리에 관한 행위에 기인한 것인지를 판단하는 것은 실천적으로 의미가 있다.

선박관리에 관한 과실이란 각종 탱크 밸브조작의 실수·고박용 로프조작의 잘못 등과 같이 선박의 안전운항을 위한 선박이나 속구에 대한 유지·검사·조작 등에 관하여 선원들이 취해야 할 주의를 해태한 것을 말한다.⁴⁹⁾ 이에 반해

49) 이근성, 앞의 책, 699면; 최종현, 앞의 책, 288면; 권기훈, “해상법상 손해배상책임 제도의 문제점”, 『한양법학』 제22권 제4집(통권 제36집), 한양법학회, 2011. 11., 79-80면.

감항능력주의의무는 선박의 설비 및 구조 그 자체(선체능력), 선박의 운항과 운송물을 성질을 감안한 인력의 충분한 숙련도와 능력(운항능력)에 초점이 맞추어져 있다. 따라서 운송물에 대한 손해가 선박의 설비 및 구조 자체의 완전성 결여로 인한 결과이거나, 선원 등이 선박의 설비 및 장치의 조작에 숙달되지 않았거나 훈련이 되지 않은 결과인 경우에는 운송인의 감항능력주의의무 위반이 성립할 것이다. 즉 운송인의 선박관리상의 과실은 선박의 선체능력 또는 운항능력이 구비된 것을 전제로 하는 개념이라고 할 수 있다. 그러나 운송실무에서 운송물의 손해가 선박이나 속구의 유지 또는 조작 등에 관한 주의의무의 태도의 결과인지, 선박이나 속구 자체의 완전성 결여 내지 이를 다루는 선원 등의 적절한 숙련과 능력(competent skill and ability)의 부족에서 기인한 것인지를 구별하기는 용이하지 않다. 이와 관련하여 하급심 판례는 “선박의 측심작업⁵⁰⁾은 선박의 항해를 위하여 해수를 주입할 때에도 필요하지만 운송물의 보호를 위하여도 필요한 작업인데도 해상운송인의 피용자들인 선원들이 해수를 주입할 때에는 물론 그 후 항해 시에도 전혀 측심을 행하지 아니하여 화물창의 50cm 높이까지 해수가 유입되어 일부 화물이 수침되었음에도 이를 양륙 시까지 발견하지 못한 경우, 이를 상법 제788조 제2항(현행 상법 제795조 제2항) 소정의 항해 내지 선박관리 과실이라고는 할 수 없고, 같은 조 제1항 소정의 운송물의 운송, 보관 등에 관한 주의의무 위반이라고 하여야 하고, 더욱이 발항 당시 해상운송인이 상당한 주의로서 세밀히 공기통풍관의 노후 여부를 조사하였더라면 부식된 것을 사전에 발견하여 사고를 예방할 수 있었을 것인데 그러한 주의의무를 다하지 아니하여 적재한 운송물을 훼손한 것이므로, 이는 해상운송인이 감항능력주의의무를 다하지 아니한 것으로서 손해배상책임을 면할 수 없다.”라고 판시한 바 있다.⁵¹⁾ 위 판례는 선박의 설비 중 하나인 공기통풍관 자체의 하자가 운송물 손해의 원인이 되었다는 점을 지적하면서 이는 운송인의 선박관리상의 과실로 볼 수 없다고 판시하고 있는데, 상법 제794조와 제795조의 상호관계에 대한 정확한 해석이라고 본다.

이 사건의 경우, 선원들은 조타실에 설치된 화재경보장치 표시반의 경보를 통하여 이 사건 사고가 발생한 사실을 알게 되었으나, 화재로 인해 발생한 연

50) 측심작업(sounding)이란 유류 등을 저장하는 용기 내의 유체의 깊이를 측정하는 작업을 말한다.

51) 부산지방법원 1995. 7. 25. 선고 94가합8870 판결.

기, 유독가스 등으로 인하여 정확한 화재발생지점을 확인하지 못하였고 화재발생지점의 확인을 시도하던 중 폭발이 일어나자 선장은 화재진압을 포기하였다. 만약 이 사건 화재의 원인이 화재진압 장비 등의 유지·검사·조작 등에 관하여 선원들이 취해야 할 주의를 해태한 결과라면, 운송인은 선박관리상의 과실을 이유로 면책될 수 있을 것이다. 다만 이 사건의 경우에는 앞서 살펴본 바와 같이 운송인의 감항능력주의의무의 해태를 의심할 수 있는 정황들이 발견되느냐는 점에서, 선원 등의 선박관리상의 과실이 운송물의 손해발생원인이라고 보기는 어렵다고 생각된다.

5. 해상운송인의 화재면책의 의의와 요건

1) 해상운송인의 화재면책의 의의

상법상 해상운송인은, 화재로 인한 운송물의 손해가 자신의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 것이 아닌 한 배상책임을 부담하지 않는다(제795조 제2항). 상법에서 해상운송인의 화재면책을 인정하는 이유에 대해서는, 선박의 화재는 전형적인 해상위험 중 하나로서 선원 등의 사소한 과실로 인한 화재도 운송물에 막대한 손해를 발생시킬 뿐만 아니라 화재에 대한 과실 유무의 판단도 용이하지 않다는 점과 일반적으로 운송물의 손해에 대해서는 해상적하보험에 의해보상이 이루어질 수 있다는 점 등을 들 수 있다.⁵²⁾

상법 제795조 제2항은 단순히 ‘화재’로 인하여 생긴 운송물에 관한 손해에 대해 운송인을 면책시키고 있지만, 화재의 개념에 대해서는 견해가 일치하지 않는다. 즉, 상법은 화재의 발생장소를 반드시 선박으로 제한하고 있지 않으므로 선박에서 발생한 화재뿐만 아니라 육상에서 발생한 화재도 포함된다는 견해⁵³⁾와 선박에서 발생한 화재에 대해서만 운송인이 면책된다는 견해⁵⁴⁾로 나뉜다. 대법원은 “상법 제795조 제2항 본문 및 단서에서의 ‘화재’란, 운송물의 운송에 사용된 선박 안에 발화원인이 있는 화재 또는 직접 그 선박 안에서 발생한 화재에만 한정되는 것이 아니고, 육상이나 인접한 다른 선박 등 외부에서 발화하

52) 이균성, 앞의 책, 701면; 최중현, 앞의 책, 289-290면; 김인현, 앞의 책, 257면.

53) 이균성, 앞의 책, 701면; 최중현, 앞의 책, 290면.

54) 편집대표 정동윤, 앞의 책, 498면.

여 당해 선박으로 옮겨 붙은 화재도 포함한다.”라고 판시하여 전자의 견해를 취하고 있다.⁵⁵⁾ 그러나 앞서 살펴본 해상운송인에 대한 화재면책의 입법취지를 고려한다면, 상법상 화재면책의 대상인 화재는 선박에서 발생한 것으로 제한하여야 할 것이다.⁵⁶⁾ 한편 운송물에 대한 손해는 화염에 의한 것은 물론이고 화재로 인한 연기 또는 소화용수 등으로 인한 손해 등 화재의 진압과정에서 발생한 것도 포함되지만, 단순한 열에 의한 손해는 포함되지 않는다.⁵⁷⁾

2) 운송인 ‘자신’의 고의 또는 과실

상법 제795조 제2항에 따라 운송인은 자신의 고의 또는 과실로 인한 화재가 아닌 한 화재로 인하여 생긴 운송물에 관한 손해를 배상할 책임을 면한다. 통설적 견해와 판례는, 위 조항에서 ‘자신의 고의 또는 과실’이란 문언 그대로 운송인 또는 이에 준하는 정도의 직책을 가진 자만을 의미할 뿐, 선원 기타 선박사용인 등의 고의 또는 과실은 이에 해당되지 않는다고 본다.⁵⁸⁾ 상법 제795조 제2항은 헤이그-비스비규칙 제4조 제2항(b)의 ‘the actual fault or privity of the carrier’를 국내 입법한 것인데, 앞서 살펴본 해상운송인의 화재면책의 입법 취지와 상법 제795조 제2항 본문에서 운송인의 항해 또는 선박관리에 관한 과실로 인한 손해에 대해서는 선장·해원·선박사용인을 명시적으로 규정하고 있다는 점을 고려하면 위 조항에서의 과실은 운송인 자신의 고의 또는 과실만을 의미하고, 선장 등 운송인의 선박사용인의 과실에 대해서는 운송인의 면책이 가능하다고 볼 것이다.⁵⁹⁾ 다만 운송인이 법인인 경우에는 법인의 구성원 중 누

55) 대법원 2002. 12. 10. 선고 2002다39364 판결.

56) 같은 취지, T. J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law* Vol. 1, 4th ed., Thomson West, 2003, St. Paul, MN, pp. 692-693.

57) 이균성, 앞의 책, 701면; 최종현, 앞의 책, 290-291면.

58) 최종현, 앞의 책, 291면; 편집대표 정동윤, 앞의 책, 498면; 대법원 2002. 12. 10. 선고 2002다39364 판결.

59) 다만 이러한 통설적 견해와 판례의 태도에 대해서는, 실제로 운송인 자신의 감항능력주의 의무 위반으로 인해 화재가 발생하는 경우를 제외하면 운송인 자신의 고의나 과실로 화재가 발생하는 경우를 상정하기 어렵다는 점과 선박화재가 선원 등의 과실에 의해 발생하는 경우까지 면책시킨다는 것은 형평의 원칙에 반한다는 점을 들어 상법 제795조 제2항 단서의 운송인에는 선원 등 선박사용인을 포함하는 것으로 해석하여야 한다는 유력한 반론이 제기되고 있다. 권기훈, “해상운송에 있어서 화재에 대한 책임”, 『한양법학』 제20권 제3집(통권 제27집), 한양법학회, 2009. 8., 205면; 정준우, “개품운송계약에서 해상운송인의 손해배상책임 감면에 관한 비판적 검토”, 『법학연구』 제16집 제1호, 인하대학교 법학

구의 고의 또는 과실을 운송인의 고의·과실로 볼 것인지 의문이지만, 판례는 운송인 또는 이에 준하는 정도의 직책을 가진 자만을 의미한다고 해석하고 있으므로,⁶⁰⁾ 법인의 대표기관뿐만 아니라 적어도 법인의 내부적 업무분장에 따라 당해 법인의 관리업무 전부 또는 특정 부분에 관하여 대표기관에 갈음하여 사실상 회사의 의사결정 등의 권한을 행사하는 사람을 말한다고 할 것이다.⁶¹⁾

이 사건에서 대법원은 “이 사건 화재에 관하여 위 트럭의 적재나 화재의 진압 조치 등 화재의 발생이나 확대에 있어 선장 등의 과실이 … 있다고 볼 수 없어 이 사건 화재가 피고의 고의 또는 과실로 인한 것이 아니므로, 운송인인 피고는 상법 제795조 제2항에 의해 이 사건 화재로 인한 운송물에 관한 손해배상책임을 지지 아니한다.”라고 판시하고 있지만, 운송인인 피고의 피용인의 지위에 있는 이 사건 선장 등의 과실은 애당초 피고의 화재면책 주장에 영향을 미치지 않는다는 점에서 고려의 필요가 없다. 그렇다면 이 사건에서 원심과 대법원은 이 사건 화재와 선장 등의 과실의 관련성에 관해 판단할 것이 아니라, 피고 자신의 고의 또는 과실이 이 사건 화재의 발생과 확대에 인과관계가 있는지 여부를 판단하였어야 한다.

3) 운송인의 고의 또는 과실의 존재와 증명책임

(1) 운송인의 고의 또는 과실

상법 제795조 제2항에 따르면 운송인 자신의 고의 또는 과실로 인해 화재가 발생한 때에는 운송인은 면책되지 않는다. 판례에 따르면 과실이란 행위자가 직무 또는 업무를 수행하면서 해당 직무를 담당하는 평균인이 통상 갖추어야 할 주의의무를 게을리한 것을 말하므로,⁶²⁾ 상법상 해상운송인에게 화재발생 및 확대에 대한 과실 유무의 판단에 있어서도 일반적인 해상운송인으로서의 직무에 종사하는 자라면 보통 누구나 하여야 하는 주의의 정도가 표준이 될 것이다. 다만 구체적 사건에서 화재로 인한 운송물의 손해에 대해 운송인의 과실이 있었는지 여부를 판단하는 것은 용이하지 않다는 점을 고려하면, 운송인의 과

연구소, 2013. 3., 408면.

60) 대법원 2002. 12. 10. 선고 2002다39364 판결.

61) 대법원 2012. 4. 17. 선고 2010마222 결정.

62) 대법원 1999. 11. 23. 선고 98다21403 판결; 대법원 2021. 6. 10. 선고 2017다286874 판결 등.

실 유무의 판단에 있어서는 선박의 안전 및 화재예방 등에 관한 행정법규의 내용과 위반 여부를 검토할 필요가 있다. 대법원도 “... 선박안전법 제2조 제1항 제6호의 규정에 의하면 소방시설을 하게 되어 있고 1962. 4. 3. 공포시행된 각령 제630호인 선박설비규정 제93조의 규정에 보면 ...”이라고 판시하여 이를 뒷받침하고 있고,⁶³⁾ 이 사건에서 원고의 주장도 피고의 관련 행정법규 위반에 초점을 맞추고 있다.

이와 관련해서는 선박안전법과 하위 법령의 내용을 참고할 필요가 있는데, 선박안전법 제39조 제3항에 따르면 선박소유자는 차량 등 운반선박(육상교통에 이용되는 차량 등을 실어 운송할 수 있는 갑판이 설치되어 있는 선박을 말한다)에 차량 및 화물 등을 적재하는 경우에는 해양수산부장관의 승인을 받은 화물적재고박지침서에 따르되,⁶⁴⁾ 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 필요한 안전조치를 취하여야 한다.⁶⁵⁾ 이에 따라 선장은 해당 항해의 전 기간에 걸쳐서 인명 및 선박이 위험에 처하지 아니하고 화물이 유실되지 아니하도록 화물을 선적·적부 및 고박하여야 한다(특수화물 선박운송규칙 제2조의4). 나아가 「화물적재고박 등에 관한 기준」 제11조에 따라 선장은, 항해 중 고박상태에 대한 점검 및 조정(위 조항 제4호)을 하는 등 화물의 안전한 운송을 위한 사항들을 감독하여야 한다. 운송물의 적재 및 고박 등에 관한 선박안전법 및 관련 하부 법령의 취지는, 운송인에게 운송물의 안전한 운송과 인명 및 선박의 안전을 위해 운송의 전 과정에 걸쳐 운송물의 적재와 고박 등에 대한 주의의무를 부과한 것으로 이해할 수 있다.

선박안전법 제26조 및 「카페리선박의 구조 및 설비 등에 관한 기준, 이하 ‘카페리선박 고시’라고 함」 제24조에 따르면, 활어 운반차량을 탑재하는 카페리선박의 폐워된 차량구역에는 활어운반차량에 전원을 공급할 수 있는 릴리드(Reel Lead) 전선을 적재되는 차량의 수만큼 비치하여야 하고(제1항), 활어 운반차량이 선박 운항 중 전기적 산소공급장치를 사용하는 경우 제동장치를 끄고 선박 전원을 사용하여야 한다(제2항). 그렇다면 운송인은 밀폐된 화물창에 선적된 차량으로 인해 발생할 수 있는 위험으로부터 인명과 운송물을 보호하기 위한 적

63) 대법원 1973. 8. 31. 선고 73다977 판결.

64) 이에 따라 「특수화물 선박운송 규칙」 제2조의5 및 「화물적재고박 등에 관한 기준」에서는 화물의 적재 및 고박에 관한 상세한 규정을 두고 있다.

65) 다만 아직까지 차량의 적재에 관한 해양수산부령은 제정되어 있지 않다.

절한 조치를 취해야 할 주의의무를 부담한다고 할 것이고, 밀폐된 공간에서 차량이 시동을 켜 상태로 운송되는 경우 발생할 수 있는 배기가스로 인한 질식의 위험 또는 화재 발생의 위험 등을 사전에 방지하기 위한 제반 조치를 취하였어야 할 것이다. 다만 현행 카페리선박 고시 제24조는 이 사건 사고 이후인 2012. 10. 30. 신설된 규정이라는 점에서, 이 사건 사고 당시 위 활어운반트럭의 시동을 켜 채로 운송한 것을 두고 운송인의 과실이 있다고 보기는 어렵다고 본다.

(2) 증명책임

실무상 화재로 인한 운송물의 손해가, 운송인의 과실로 인한 것인지 여부를 판단하는 것은 용이하지 않다. 따라서 이 경우 화재에 대한 운송인의 고의 또는 과실이 있었는지 여부에 대한 증명책임을 누가 부담하는가 하는 문제는 실무상 소송의 승패를 좌우할 수 있는 중요한 문제이다.

이에 관해 상법 제795조 제2항은 “운송인은 화재로 인하여 생긴 운송물에 관한 손해를 배상할 책임을 면한다. 다만, 운송인의 고의 또는 과실로 인한 화재의 경우는 그러하지 아니하다.”라고 규정할 뿐, 같은 법 제794조 및 제795조 제1항과 달리 증명책임의 귀속주체에 관해 명시적으로 규정하고 있지 않다. 이에 따라 운송인의 고의 또는 과실에 관한 증명책임을 누가 부담하는가에 대해서는 ① 운송인이 자신의 무과실을 증명해야 한다는 견해⁶⁶⁾와 ② 손해배상을 청구하는 자가 운송인의 고의·과실을 증명해야 한다는 견해⁶⁷⁾로 나뉘어 있다. 위 문제에 관한 대법원 판례는 찾을 수 없지만, 명시적 혹은 묵시적으로 후자의 견해를 취한 것으로 보이는 하급심 판결은 존재한다.⁶⁸⁾

손해배상청구인이 무과실을 증명하여야 한다는 견해의 주된 논지는 민사소송법상 객관적 증명책임분배에 관한 판례와 통설적 견해인 법률요건분류설 내지 규범설의 취지에 따라,⁶⁹⁾ 상법 제795조 제2항 단서 규정에 대해서는 이를 주장

66) 권기훈, 앞의 “해상운송에 있어서 화재에 대한 책임”, 206면; 정준우, 앞의 논문, 408-409면; 이상주, “상법 제788조 제2항 본문 후단의 ‘화재’의 발화원인 내지 발생장소의 범위와 같은 조 제2항 단서의 ‘운송인’의 범위”, 『대법원 판례해설』 제42호, 법원도서관, 2003, 372-373면.

67) 이균성, 앞의 책, 704면; 최중현, 앞의 책, 291-292면; 김인현, 앞의 책, 228면; 강동화, “선박화재면책제도에 관한 비교법적 연구”, 『비교법연구』 제22권 제3호, 동국대학교 비교법문화연구원, 2022. 12., 24-25면.

68) 서울고등법원 2002. 6. 14. 선고 2002나9501 판결; 서울중앙지방법원 2006. 11. 1. 선고2005가단277219 판결.

69) 법률요건분류설에 따르면 각 당사자는 자신에게 유리한 법규의 요건사실의 존부에 대해 증명책임을 부담하므로, 원칙적으로 권리의 존재를 주장하는 자가 권리근거규정의 요건사

하는 자인 청구인이 증명책임을 부담하여야 한다는 것이다. 그러나 운송물의 손해에 대해 면책되기 위해서는 운송인으로 하여금 감항능력주의의무를 해태하지 않았다는 사실과 운송물의 운송 등에 관한 상사적 사항에 대한 주의의무를 다하였다는 사실을 증명하도록 요구하는 상법 제794조 및 제795조 제1항의 규정과의 형평의 문제가 있다는 점과 화재면책은 운송인의 책임에 대한 예외적 규정으로서 이를 엄격하게 해석할 필요가 있다는 점, 대부분의 경우 화재면책의 증명에 필요한 증거가 운송인에게 편재(偏在)되어 있으므로 화재면책을 주장하는 운송인에게 자신의 고의 또는 과실로 인해 화재가 발생하지 않았다는 사실의 증명책임을 지우는 것이 불합리하다고 보기 어렵다는 점, 그리고 판례는 법률요건분류설의 기계적 적용이 어려운 현대형 소송의 경우에는 피해자의 증명곤란을 완화하기 위해 증명책임을 전환시키는 경우가 있다는 점 등을 고려하면,⁷⁰⁾ 화재면책을 위해서는 운송인이 자기에게 화재에 대한 고의 또는 과실이 없었다는 사실에 대한 증명책임을 부담한다고 보는 것이 타당하다.

그렇다면 이 사건의 경우에도 피고는 이 사건 화재의 발생과 확대 등에 자신의 고의 또는 과실이 없었다는 사실을 증명할 책임을 부담하고, 만약 이러한 사실이 증명되지 않았다면 피고의 화재면책 주장은 인정되지 않아야 했을 것이다.

IV. 결론

상법 제795조 제2항에 따라 해상운송인이 화재로 인한 운송물의 손해에 대해 면책되기 위해서는 몇 가지 요건이 구비되어야 한다. 먼저 상법 제794조에서 규정하는 해상운송인의 감항능력주의의무는 상법상 운송인의 다른 주의의무에 우선하는 의무이므로, 운송인이 화재면책을 주장하기 위해서는 자신이 감항능력주의의무를 해태하지 않았다는 사실에 대해 증명하여야 한다. 나아가 상법

실을, 권리의 존재를 다투는 자가 반대규정의 요건사실의 존재에 대해 증명책임을 부담한다. 이시윤, 「신 민사소송법」 제15판, 박영사, 2021, 544-545면.

70) 공해소송에서 가해기업이 피해자보다 훨씬 원인조사가 용이할뿐더러 원인의 은폐 우려가 있다고 하여 가해자에게 원인물질이 유해하지 않다는 사실에 대한 증명책임을 있다고 한 것(대법원 1984. 6. 12. 선고 81다558 판결; 대법원 2002. 10. 22. 선고 2000다65666,65673 판결 등)과 의료과오소송에서 의사가 설명의무이행을 증명하기 쉽다는 점을 들어 의사에게 증명책임을 부담시킨 사례(대법원 2007. 5. 31. 선고 2005다5867 판결 등)가 있다. 이시윤, 앞의 책, 547면 각주 1) 재인용.

제795조 제1항은 운송인이 운송물에 대한 손해배상책임을 면하기 위해서는 운송물의 보관 및 운송 등 상사적 주의의무를 다하였다는 사실을 증명하여야 하므로, 운송물에 대한 손해가 상법 제795조 제1항에서 규정한 운송인의 주의의무를 위반하여 발생한 때에는 운송인의 화재면책은 인정되기 어렵다.

상법 제795조 제2항의 해석과 관련하여 다수의 견해와 판례는 화재가 반드시 선박 내에서 발생할 것을 요구하지 않지만, 상법상 해상운송인의 화재면책의 입법취지를 고려한다면 육상에서의 화재의 경우에는 화재면책을 부인하는 것이 타당할 것이다. 한편 상법 제795조 제2항은 운송인 자신의 고의 또는 과실로 인한 화재에 대해서만 운송인이 책임을 부담하므로, 해원 등 선박사용인의 과실로 인한 손해에 대해서는 운송인이 면책되는 것은 당연하다. 다만 운송인의 화재면책은 운송인 자신의 고의 또는 과실이 없을 것을 요건으로 하지만, 상법은 운송인의 고의 또는 과실의 증명책임의 배분에 대해서는 명시적으로 규정하고 있지 않다. 그러나 해상운송인과 손해배상청구권자 사이의 증명책임의 배분에 관한 상법 제794조 및 제795조 제1항의 규정의 취지와 대부분의 경우 운송인의 과실을 증명하기 위한 증거가 운송인에게 편재되어 있는 사정 등을 고려하면, 운송인의 화재면책을 위해서는 운송인이 자신의 무과실에 대한 증명책임을 부담한다고 해석하여야 한다.

투고일 : 2024.11.19. / 심사완료일 : 2024.12.18. / 게재확정일 : 2024.12.23.

[참고문헌]

- 김인현, 「해상법」 제7판, 법문사, 2023.
- 부산지방법원, 「선박집행실무」, 2002.
- _____, 「선박집행실무」 개정판, 2013.
- 이균성, 「신 해상법대계」, 한국해양수산개발원, 2010.
- 이시윤, 「신 민사소송법」 제15판, 박영사, 2021.
- 전대규, 「채무자회생법」 제7판, 법문사, 2023.
- 최종현, 「해상법상론」 제2판, 박영사, 2014.
- 편집대표 권순일, 「주식 채무자회생법 (4)」 제1판, 한국사법행정학회, 2020.
- 편집대표 정동윤, 「주식 상법 [해상]」 제2판, 한국사법행정학회, 2015.
- 강동화, “선박화재면책제도에 관한 비교법적 연구”, 「비교법연구」 제22권 제3호, 동국대학교 비교법문화연구원, 2022.
- 권기훈, “해상운송에 있어서 화재에 대한 책임”, 「한양법학」 제20권 제3집(통권 제27집), 한양법학회, 2009.
- _____, “해상법상 손해배상책임 제도의 문제점”, 「한양법학」 제22권 제4집(통권 제36집), 한양법학회, 2011.
- 송영철, “선박소유자 등의 책임제한절차의 실무에 관한 소고”, 「사법논집」 제25집, 법원도서관, 1994.
- 양경승, “개정상법상 선박소유자 등의 책임제한의 법리와 그 절차”, 「사법연구자료」 제21집, 법원행정처, 1994.
- 이상주, “상법 제788조 제2항 본문 후단의 ‘화재’의 발화원인 내지 발생장소의 범위와 같은 조 제2항 단서의 ‘운송인’의 범위”, 「대법원 판례해설」 제42호, 법원도서관, 2003.
- 정영식, “해기과실 면책과 화재면책의 재검토”, 「한국해법학회지」 제17권 제1호, 한국해법학회, 1995.
- 정준우, “개품운송계약에서 해상운송인의 손해배상책임 감면에 관한 비판적 검토”, 「법학연구」 제16집 제1호, 인하대학교 법학연구소, 2013.
- T. J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law* Vol. 1, 4th ed., Thomson West, 2003, St. Paul, MN.

[국문초록]

해상운송인의 화재면책의 의의와 요건 - 대법원 2019. 8. 29. 선고 2015다220627 판결 -

이 정 원*

상법 제795조 제2항에 따라 해상운송인이 화재로 인한 운송물의 손해에 대해 면책되기 위해서는 몇 가지 요건이 구비되어야 한다. 먼저 상법 제794조에서 규정하는 해상운송인의 감항능력 주의의무는 상법상 운송인의 다른 주의의무에 우선하는 의무이므로, 운송인이 화재면책을 주장하기 위해서는 자신이 감항능력 주의의무를 해태하지 않았다는 사실에 대해 증명하여야 한다. 나아가 상법 제795조 제1항은, 운송인이 운송물에 대한 손해배상책임을 면하기 위해서는 운송물의 보관 및 운송 등 상사적 주의의무를 다하였다는 사실을 증명하도록 요구하고 있으므로, 운송물에 대한 손해가 상법 제795조 제1항에서 규정한 운송인의 주의의무를 위반하여 발생한 때에는 운송인의 화재면책은 인정되기 어렵다. 상법 제795조 제2항의 해석과 관련하여 다수의 견해와 판례는 화재가 반드시 선박 내에서 발생할 것을 요구하지 않지만, 상법상 해상운송인의 화재면책의 입법취지를 고려한다면 육상에서의 화재의 경우에는 화재면책을 부인하는 것이 타당할 것이다. 한편 상법 제795조 제2항은 운송인 자신의 고의 또는 과실로 인한 화재에 대해서만 운송인이 책임을 부담하므로, 해원 등 선박사용인의 과실로 인한 손해에 대해서는 운송인이 면책되는 것은 당연하다. 다만 운송인의 화재면책은 운송인 자신의 고의 또는 과실이 없을 것을 요건으로 하지만, 상법은 운송인의 고의 또는 과실의 증명책임의 배분에 대해서는 명시적으로 규정하고 있지 않다. 그러나 해상운송인과 손해배상청구권자 사이의 증명책임의 배분에 관한 상법 제794조 및 제795조 제1항의 규정의 취지와 대부분의 경우 운송인의 과실을 증명하기 위한 증거가 운송인에게 편재되어 있는 사정 등을 고려하면, 운송인의 화재면책을 위해서는 운송인이 자신의 무과실에 대한 증명책임을 부담한다고 해석하여야 한다.

* 부산대학교 법학전문대학원 교수·변호사.

주제어 : 화재면책, 상법 제795조 제2항, 감항능력주의의무, 선박관리상의 과실,
책임제한절차, 상법 제794조

[Abstract]

The Significance and Requirements of the Carrier's Exemption from Liability for Fire

- Supreme Court Decision 2015Da220627, Decided on Aug. 29, 2019 -

Lee, Jung-won*

According to Article 795, Paragraph 2 of the Commercial Code, in order for a carrier to be exempt from liability for damage to goods caused by fire, several requirements must be met. Firstly, the duty of care regarding sea-worthiness of the vessel stipulated in Article 794 of the Commercial Code takes precedence over other duties of care imposed on carriers under the Commercial Code. Therefore, in order for the carrier to assert an exemption from liability for fire, they must prove that they did not neglect their duty of care regarding sea-worthiness. Furthermore, Article 795, Paragraph 1 of the Commercial Code requires that in order for the carrier to be exempt from liability for damages to goods, they must prove that they fulfilled their commercial duty of care regarding the storage and transportation of goods. Therefore, if damage to goods occurs due to a violation of the carrier's duty of care as stipulated in Article 795, Paragraph 1 of the Commercial Code, the carrier's exemption from liability for fire is unlikely to be recognized. Regarding the interpretation of Article 795, Paragraph 2 of the Commercial Code, majority of opinions and precedents suggest that it is not necessary for the fire to occur exclusively on the vessel. However, considering the legislative intent behind the carrier's exemption from liability for the fire under the Commercial Code, it would be reasonable to deny such exemption in cases of the fire occurring on land. On the other hand, Article 795, Paragraph 2 of the Commercial Code states that the carrier is only liable for fires caused by their own intent or negligence,

* Professor · Attorney at Law, School of Law, Pusan Nat'l University.

so it is natural that the carrier is exempt from liability for damages caused by the negligence of crew members or other employees of the vessel. However, the carrier's exemption from liability for fire requires that there be no intent or negligence on the carrier, but the Commercial Code does not explicitly stipulate the allocation of the burden of proof regarding the carrier's intent or negligence. Considering the circumstances in which evidence to prove the carrier's negligence is predominantly in the possession of the carrier, as well as the legislative intent of Articles 794 and 795(1) of the Commercial Code regarding the allocation of the burden of proof between the carrier and the claimant for damages, it should be interpreted that the carrier bears the burden of proof regarding the fact that they had no intent or negligence in order to be exempt from liability for fire.

Key words : Duty of Sea-worthiness, Errors in the management of the vessel, Fire, Limitation of liability, Article 795(2) of the Commercial Code, Article 794 of the Commercial Code

