

# 화물관리 소홀로 인한 운송인의 손해배상책임

도 덕 환 | 한국선장포럼 화물소위원회 위원장  
前 목포지방해양안전심판원장

운송인은 화물을 수령하여 목적지까지 운송하는 동안 화물이 손상되지 않도록 선적된 화물에 대한 안전관리를 철저히 해야 하며, 설혹 항해중에 황천에 조우하여 화물의 손상이 발생하였다고 하더라도 그에 합당한 조치를 취했다는 증빙자료나 화물자체의 문제로 인해 손상이 발생하였다는 증거를 제시하지 못할 경우 화물의 손해배상책임을 면할 수 없다.

최근에도 운송인이 화물의 적부·고박 등의 불량 즉, 화물관리에 대한 주의의무를 소홀히 하여 화물손상이 발생함에 따라 손해배상책임의 소송이 계속 되고 있다. 본고에서는 선박의 화물관리와 관련된 규정의 소개와 함께 운송중 발생한 화물손상에 대해 운송인에게 책임이 부과된 판례를 소개함으로써 선박에서 화물관리를 책임지고 있는 선장과 1등 항해사의 주의를 환기시키고자 한다.

## 1. 화물관리시 주의사항

선장, 1등 항해사 및 화물감독 등은 화물을 적재할 때부터 양하가 완료될 때까지 선원은 물론 하역업자를 지휘, 감독하여 화물이 혼적되거나 다른 목적지에서 양하되는 일이 없도록 하고, 화물의 특성을 고려하여 화물적부도(Cargo stowage plan)에 따라 각 화물창에 적절히 배치, 선적되도록 해야 한다. 또한 화물의 선적이 끝난 후 항해중 선체의 동요로 화물의 이동에 따른 손상이 발생하지 않도록 고박작업이 잘되었는지 점검, 확인하고 필요시 보완하는 등 철저한 예방조치를 강구해야 한다.

그리고 선박이 목적지로 항해하는 동안 1등 항해사와 선원들은 주기적으로 화물창 내 화물의 상태를 점검, 확인하여 고박 줄이 느슨해졌거나 풀린 경우에는 조여주고 다시 고박해야 하며, 특히 악천후에 조우하였을 때는 반드시 화물의 상태 및 화물창 빌지 등을 점검하고 적절히 조치하여 화물의 안전운송에 최선을 다해야 한다.

## 2. 화물관리 관련 규정

운송인은 선박에 화물을 적재하여 운송할 경우, 화물의 적재와 고박에 관하여 선박안전법(제39조), 해양수산부고시(제11조: 화물 적재·고박 등에 관한 기준), 특수화물 선박운송 규칙 그리고 상

법(795조 : 운송물에 관한 주의의무) 등에 규정된 주의의무를 다해야 하며 그 일부 내용은 다음과 같다.

### 1) 선박안전법 제39조(화물의 적재·고박방법 등)

- ① 선박소유자는 화물을 선박에 적재(積載)하거나 고박(固縛)하기 전에 화물의 적재·고박의 방법을 정한 자체의 화물적재고박지침서(Cargo securing manual)를 마련하고 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 승인을 얻어야 한다.
- ② 선박소유자는 화물과 화물유니트(차량 및 이동식탱크 등과 같이 선박에 부착되어 있지 아니하는 운송용 기구) 및 화물유니트 안에 실린 화물을 적재 또는 고박하는 때에는 제1항의 규정에 따라 승인된 화물적재고박지침서에 따라야 한다.
- ③ 선박소유자는 컨테이너에 화물을 수납·적재하는 경우에는 제1항의 규정에 따라 승인된 화물적재고박지침서에 따르되, 컨테이너형식승인판(CSC Safety Approval)에 표시된 최대충충량을 초과하여 화물을 수납·적재하여서는 아니 된다.  
※ 선박안전법 제39조를 위반할 경우, 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하거나, 500만원 이하의 과태료에 처하도록 하는 벌칙조항이 있다.

### 2) 화물적재·고박 등에 관한 기준

제11조(화물적재 및 고박의 감독등) ① 선장은 화물의 안전한 운송을 위하여 다음 각 호의 사항을 감독하여야 한다.

1. 화물을 적재하기 전에 적재장소 및 주위를 청소하고 건조한 상태로 유지
  2. 화물이 화물단위체에 적절히 수납 및 고박되었는지 확인
  3. 위험물(「위험물 선박운송 및 저장규칙」 제2조제1호의 규정에 의한 위험물을 말한다. 이하 같다)을 수납한 컨테이너 또는 위험물을 적재한 자동차등을 적재하는 경우 컨테이너위험물명세서 또는 자동차위험물명세서등의 확인
  4. 항해 중 고박상태에 대한 점검 및 조정
  5. 고박장치의 유지보수 및 교체
  6. 해당 항해에 필요한 예비고박장치의 비치
- ② 선장은 화물고박에 종사하는 선원에 대하여 고박장치의 안전취급방법 등에 관한 교육을 하여야 한다.

### 3) 상법 제795조(운송물에 관한 주의의무)

- ① 운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 운송물의 수령·선적·적부(積付)·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.
- ② 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 또

는 과실로 인한 화재의 경우에는 그러하지 아니하다.

### 3. 운송인의 화물관리 소홀시 손해배상 책임

운송인은 화물의 손상이 다음과 같은 사항일 때는 그 책임을 면할 수 없으므로 화물에 대한 철저한 관리를 해야 한다.

- 1) 화물의 선적·양하 작업의 주체가 운송인이고, 화물의 특성을 무시한 적부의 잘못, 부적절한 고박 등으로 인하여 화물손상이 발생하였을 경우
- 2) 화물선적시 화물의 포장이 불충분하고 양호하지 않은 상태로 선적되었다는 것을 입증하지 못할 경우
- 3) 화물의 손상이 화물 고유의 특성이나 습은 하자로 인한 것임을 인정할 만한 증거를 제시하지 못한 경우
- 4) 항해중 악천후에 따른 선체의 동요로 화물의 고박장치가 풀리고 화물이 이동되면서 화물손상이 발생한 경우
- 5) 하역업자나 송하인의 지시에 의하여 화물을 적재하였다고 해도 운송인이 그 적부에 대한 점검 및 확인을 소홀히 하여 화물손상이 발생한 경우 등

상기와 같이 운송인이 화물관리에 대한 주의의무를 소홀히 하였다면 화물손상에 대한 손해배상을 책임져야 할 것이다.

## 4. 화물손상 판례 소개

### 4.1 화물선의 강판코일 손상 사고

#### 1) 사고개요

화물선 HP호가 미국 캘리포니아주 스톡턴항에서 강철밴드와 크립을 사용하여 용융아연도금강판 코일 6,025MT을 선적하고 1995년 12월경 출항한 후 한국 광양항으로 항해하던 중, 같은 달 14일 12:00부터 24:00까지 그리고 같은 달 20일 12:00부터 24:00까지 2회에 걸쳐 악천후에 조우하여 선체가 심하게 동요하면서 2번 화물창에 적재된 화물들의 강철밴드와 크립이 절단되거나 풀려 코일들이 움직이면서 틈이 생기고 서로 충돌하였다. 그 후 이 선박은 항해를 계속하여 같은 달 25일 한국 광양항에 도착한 후 양하되어 화물 구매자들에게 인도되었으나 화물에 하자가 발생하여 검정인에게 조사케 한 바 양하작업 이전에 일부 코일의 외부 포장이 파손 및 굴곡되었고, 강철 밴드의 절단으로 코일이 움직이면서 서로 충돌하여 코일 181개(1,811.7MT)에 원래의 목적으로 사용할 수 없는 흠점이 과다하게 분포되었다.

#### 2) 사고원인

이 사건 화물손상사고는 각 화물창에 화물인 코일을 3단으로 적재하면서 코일 사이의 공간을 없애지 않았고, 코일 사이에 공간이 생긴 곳은 지지대를 끼워놓은 후 수개의 코일을 와이어 받

줄로 고박을 해야 하는데 이를 소홀히 하여 항해중 악천후에 선체가 동요하면서 고박이 풀려 이동하거나 구르면서 서로 충돌하여 화물손상이 발생하였다.

#### 3) 판결

운송인이 화물인 코일을 선적, 양하 작업을 하면서 부적절한 고박 작업으로 인하여 화물(코일)에 흠점이 발생하였으나, 송하인도 화물 선적 시 과실을 고려하여 30%, 선주인 운송인은 70%의 각각 손해배상의 책임이 있다.

### 4.2 컨테이너선의 양철코일 손상사고

#### 1) 사고개요

운송인이 A선박에 중국 다롄항에서 약 580톤의 전기도금 양철코일 66개를 적재하면서 코일과 팔레트를 2개의 금속 스트랩으로 고정하고, 팔레트와 팔레트 사이 및 팔레트와 컨테이너 사이에 버팀목을 설치하여 코일을 컨테이너에 선적한 후 2014년 2월경 출항하여 예정항로를 따라 항해하던 중, 악천후에 조우하면서 선체가 동요함으로써 컨테이너의 화물이 움직이는 상황이 있었던 가운데 같은 해 4월경 스페인 카르타헤나항에 도착하였다. 그 후 카르타헤나항에서 컨테이너 화물을 확인한 바 66개의 코일 중 절반 정도가 컨테이너 바닥의 마찰 등으로 인해 이물질이 끼거나 벽면과 충격으로 형체 변형 등의 손상이 발견되었다.

#### 2) 사고원인

운송인은 코일을 컨테이너 내에 적재하면서 코일을 팔레트 위에 놓고 고정할 뿐 아니라 라싱벨트(Lashing belt) 등을 이용해 컨테이너와도 고정시키는 작업을 해야 함에도 코일과 팔레트를 금속 스트랩으로 고정하고 팔레트와 팔레트 사이 및 팔레트와 컨테이너 사이에 버팀목만 설치함으로써 고박이 불량하여 이 사건 화물손상사고가 발생하였다.

#### 3) 판결

운송인은 화물이 보험 개시 후에 컨테이너에 적입되었고, 화물인 66개의 코일을 컨테이너 내에 적재하면서 라싱벨트의 고정 작업을 소홀히 함으로써 고박불량으로 인하여 화물손상이 발생하였으므로 화물손상에 대한 손해배상책임이 있다.

## 5. 결 론

선원들이 항해 중 아무리 화물관리를 잘해도 거친 바다와 선박의 동요로 인해 화물의 손상은 피할 수 없다. 일단 운송과정에서 화물손상이 발생하였다면 운송인이 주의의무를 해태하지 아니하였음을 증명하지 못할 경우 배상 책임을 면할 수 없다. 따라서 화물과 관련 있는 선장이나 1등 항해사 및 화물감독 등은 화물을 컨테이너 적입전 뿐만 아니라 수령 및 선적할 때 반드시 화물의 하자 유무를 확인하여 양호한 상태인지를 점검, 확인해야 한다. 아울러 「화물 적재·고박 등에 관한 기준」을 숙지하여야 하고, 화물사고 발생 전(前), 후(後)에 화물의 안전을 위한 적절한 조치를 취하여 운송인으로서 주의의무를 다하였음을 나타내는 증빙자료를 갖추어서 사후 화물손상의 책임소재에 대비하도록 해야 할 것이다. 