

해상운송에서 하주의 귀책사유에 의한 화물손해에 관한 연구

강영문*

A Study on the Damage to Cargo Caused by Shipper's Liability in Marine Transport

Young-Moon Kang*

목 차

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| I. 서론 | IV. 화물손해의 쟁점과 분쟁 해소방안 |
| II. 화물고유의 성질과 포장 불완전에 의한 손해 | V. 결론 |
| III. 화물손해와 해상보험의 담보 | |

Key Words: Marine Insurance, Shipper's Liability, Insufficient packing.

Abstract

The objective of this study is to discuss damage to cargo caused by shipper's Liability. an analysis of the excepted perils of the carriers and the scope of marine insurance coverage reveals that the excepted perils of the carrier are covered by the most part by marine insurance. however damage to cargo caused by shipper's fault remains uncovered.

Damage to cargo by insufficient packing is caused by the cargo owner's error or negligence, thus both the underwriter and the marine carrier are exempted from responsibility. but a problem arises from the fact that there is no objective standard for full packaging.

In order to solve these problems, it is required to specify the method of packaging for certain goods when making an individual agreement, so that the owner can be exempted from responsibility for packaging conformed to the pertinent article.

▷ 논문접수: 2006.06.28 ▷ 게재확정: 2006.09.16

* 전남대학교 국제통상학과 부교수, wto3@chonnam.ac.kr, (061)659-3535

I. 서론

해상운송에서 하주는 해당 상품의 위험관리를 위해 운송인이 책임지지 않은 위험을 해상보험에 부보하고 있는데 하주의 귀책사유로 분류되는 화물고유의 성질 및 숨은 결함에 의한 손해와 포장 불완전에 의한 화물손해는 운송인, 보험자 모두 면책되는 위험으로 하주가 전적으로 부담해야 되는 화물손해이다.

그런데 이러한 하주의 귀책사유로 인한 화물손해는 운송인의 귀책사유와 보험자의 담보 위험과 경합되는 화물손해로 명확한 관련규정이 필요한데 관련규정이 미비한 가운데 운송인, 보험자 모두 일반적인 계약조건에서 면책되는 위험으로 하주의 위험관리상 문제점으로 남아 있다.

또한 보험자의 비담보위험 및 면책위험과 담보위험에 근인한 손해와 하주의 귀책사유에 의한 손해가 경합될 경우 보험자의 보상범위를 둘러싼 분쟁이 발생할 수 있다. 특히 명확한 관련 규정의 미비로 운송인과 보험자의 면책범위의 확대를 가져올 수 있고, 하주의 위험관리의 불확실성 증대로 국제무역의 발전을 저해할 수도 있다.

따라서 본 연구에서는 해상운송에서 발생하는 화물고유의 성질 및 숨은 결함에 의한 손해와 포장불완전에 의한 손해를 둘러싼 하주, 운송인, 보험자간의 분쟁을 해결할 수 있는 방안들을 다각적으로 제시하고자 한다.

II. 화물고유의 성질과 포장 불완전에 의한 손해

1. 화물고유의 성질과 숨은 결함에 의한 화물손해

헤이그규칙 제 4 조 제 2 항 (m)호에서는 화물의 특수한 성질 또는 고유의 하자(Quality or Vice of the Goods)와 화물의 숨은결함(Inherent Defect)으로 발생하는 용적 또는 중량의 감소나 기타의 모든 멸실 또는 손상에 대해 운송인이 면책됨을 명시하고 있다.

이 면책조항은 Common Law에서 "Inherent Vice"로 자연적 결함 또는 화물자체의 성질을 말한다¹⁾. 영국의 Inherent Vice는 물품의 숨은하자와 물품의 특수한 성질에 의한 손해를 다 포함하는 개념이다.

화물의 특수한 성질은 화물의 품질 및 외부의 우발적인 사고에 관계없이 화물자체의 특수한 성질 및 결함으로 통상적인 항해중에 발생하는 화물손해를 의미하는 것으로 이러한 손해는 동종의 화물에 공통적으로 발생한다²⁾.

1) D. E. Day(1981), *The Law of international Trade*, Butterworth, p.31.

2) William Tetley(1988), *Marine Cargo Claims*, international Shipping Publications, p.479.

화물고유의 성질 및 하자는 부패(Decay), 변질(Deterioration), 변색(Discoloration), 녹(Rust), 곰팡이(Mould), 한손(Sweat Damage) 및 자연발화·폭발(Spontaneous Combustion, Explosion), 동물의 자연사(Ordinary Mortality of Animals), 포장의 불완전(Insufficiency of Packing), 쥐 및 벌레에 의한 손해(Damage by Rats & Vermin)를 말한다³⁾.

이에비해 화물의 숨은결함(Inherent Defect)은 동일한 종류의 다른 물품에는 존재하지 않을 수도 있는 그 물품만의 하자를 말한다. 헤이그 규칙 제 4 조 제 2 항 (m)호에서 명시하고 있는 운송인의 화물고유의 성질 및 하자과 관련된 면책사유의 예는 다음과 같다⁴⁾.

loss in weight due to leakage from seams of a bag without its external torn, loss in weight of bulk cargo due to ordinary handling, loss in weight due to dryness of the cargo, loss in weight of bulk liquid cargo due to adhesion to ship's tank plates or discharging pipe, loss in weight of liquid cargo due to shrinking of barrel staves, absorption in the staves, or evaporation.

화물성질에 의한 화물손해는 외부의 우발적인 사고없이 화물자체의 성질에 의한 화물손해로 동종의 다른 상품에도 동일하게 발생하는 화물손해이다. 이에비해 화물의 숨은 결함은 동일한 제품에는 발생하지 않은 그 제품만의 하자를 의미한다. 동일한 제품을 동일한 방법으로 취급하였는데 특정 제품에만 손해가 발생한 경우 이러한 손해는 운송품의 숨은 하자에 의한 손해로 운송인은 면책된다.

2. 포장 및 화인의 불완전에 의한 화물손해

해상운송에서 포장의 기능은 상품보호, 하역, 보관의 용이성, 상품의 식별뿐만 아니라 상품가치를 증가시키는 역할을 한다. 즉, 해상운송에서 포장은 상품의 수배송, 보관, 하역 등에 있어서 상품가치를 높이고 상품상태를 유지하기 위해 적절한 재료, 용기 등을 사용해야 된다⁵⁾.

그런데 헤이그 규칙 제 4 조 제 2 항 (n)호에서는 포장의 불완전에 의한 화물의 손해에 대해 운송인의 면책을 명시하고 있다. 포장은 화물의 보관 및 운송에서 화물의 가치 및 상태를 보호하기 위하여 적당한 재료 및 용기를 화물에 제공한 상태를 말한다⁶⁾. 완전한 포장이란 상거래에 있어서 통상적인 또는 상관습상 일반적으로 행하여지는 포장을 의미한다⁷⁾.

화인(荷印)이란 선적된 화물의 특징을 나타내는 기호로 운송품의 취급에 있어 타화물과 구분 및 취급에 주의를 주는 중요한 요소이다. 화인은 보통 "Blind Marks"를 사용한다.

3) 木村榮一(1984), 「海上保險」, 千倉書店, pp.124-126.

4) Taisho Marine Insurance and Fire Insurance Co., Ltd.(1981), *A Guide to the Marine Insurance Claims*, p.52.

5) 강영문(2005), 「전자물류와 물류관리」, 두남, p.56.

6) 葛城照三(1981), 「英文積荷保險證券論」 早稻田大學出版部, p.243.

7) William Tetley(1988), *Marine Cargo Claims*, International Shipping Publications, p.491.

즉, 화인은 포장안의 화물의 내용을 인지할 필요가 있는 사람들만 알 수 있으면 되는 것이다. 포장안의 내용을 알리는 화인은 도난을 촉진하므로 피해야 된다.

이 면책조항은 부적절한 화인으로 인해 발생하는 것보다 화인을 적절히 하지 않았거나, 운송도중 화물취급에 의해 화인이 닳아져 목적항에서 화물확인이 곤란하게 된 경우 자주 발생한다. 이렇게 불완전한 화인은 화물전달에 장애를 가져올 수 있다.

Ⅲ. 화물손해와 해상보험의 담보

1. 화물고유의 성질 및 숨은 결함에 대한 해상보험의 담보

화물고유의 성질 및 숨은 결함에 의한 손해는 영국해상보험법 제 55조 제 2 항 (c)호 및 신약관 제 4 조 2 항 4호에서 보험자가 면책됨을 명시하고 있다. 화물고유의 성질에 의한 손해는 외부의 영향에 의하지 않고 화물 자체의 성질에 의해 발생하는 것으로 보험의 담보요건인 외용성과 우연성을 갖추고 있지 않아 담보되지 않는다.

또한 위험이 보험개시 전에 존재하였고, 그 후의 항해동안에 화물에 손해를 가져온 경우에도 보상되지 않는다. 예를들어 선적 전에 콩과 땅콩에 붙어있던 유충이 항해동안에 부화하여 화물에 손해를 가져온 경우 보상되지 않는다⁸⁾. 따라서 하주는 화물의 성질에 기인한 손해를 담보하기 위해서는 보험자에게 할증보험료를 지불하고 특약담보를 해야 된다.

1) 통상의 누손, 중량·용적 부족 손해의 담보

해상운송과정 중에서 액체성(기름, 주류) 또는 기체성 화물이 용기틈 속에서 유출되는데, 이러한 손해를 통상의 누손(Ordinary Leakage)이라고 한다. 통상의 누손의 가장 명백한 예는 액체의 증발이다. 증발의 범위는 화물의 종류와 항해동안의 온도변화에 따라 다양하다⁹⁾.

해상운송에서 중량감소(Weight Shortage)의 대표적인 사례는 곡물의 자연적 손실이고, 용량부족(Loss in Quantity)의 대표적인 예는 석유량의 자연적 손실이다. 보통 운송인은 부족손(Shortage)으로 인한 면책을 적용함에 있어 항해도중 온도가 상승할 경우 면책범위를 확대하는 경향이 있다¹⁰⁾.

보험자는 액체화물이 명백한 이유없이 양이 감소된 경우 피보험자가 원인을 제시하지 않으면 화물손해에 대해 보상하지 않으려고 하고¹¹⁾, 화물의 통상의 누손 및 파손에 대해

8) Taisho, op.cit., p.51.

9) R. H. Brown(c)(1985), *The Cargo Insurance Contract and the institute Cargo Clauses Training Notes for Brokres, Witherby & Co., Ltd.*, p.2.

10) R. H. Brown(c),op.cit.,Section Seven, p.3.

11) R. H. Brown(c), op.cit., p.2.

영국해상보험법 제 55 조 제 2 항 (c)호 및 협회적하약관 제 4 조 2항에 의해 면책된다.

구약관에서는 M.I.A. 규정에 근거를 두고 W.A. F.P.A. All Risks 모두 담보하고 있지 않다. ALL Risks에 대해서는 반대의 논쟁이 있지만 이러한 손해는 불가피한 손해이므로 담보되지 않는다¹²⁾. 왜냐하면 이러한 손해는 통상의 운송과정에서 예상되는 손해이고¹³⁾, 불가피한 손해의 범주에 속하기 때문이다.

신약관 제 4 조 2항에 명시된 피보험목적의 통상의 누손, 중량·용적 부족 또는 자연소모에 대한 면책조항은 M.I.A 제 55 조 제 2 항 C호에서 규정되었던 내용중 일부를 명시한 것으로 신약관에서는 M.I.A.에 명시되어 있지 않던 용적과 중량의 부족에 대한 면책을 명시하고 파손을 명시하고 있지 않는 것이 특징이다. MIA 제 55 조 제 2 항 C호에는 다음과 같은 내용을 보험자의 면책사유로 명시하고 있다. 보험자는 보험목적의 통상의 자연소모, 통상의 누손 및 파손, 고유의 하자 또는 성질, 쥐나 벌레에 근인하여 발생한 손해, 해상위험을 근인으로 하여 발생하지 않는 일체의 손해에 대해 면책된다.

관습적으로 통상적인 손실을 허용하는 이와같은 화물은 분손클레임으로부터 합의된 퍼센티지를 공제한다¹⁴⁾. 이러한 누손은 이해당사자간의 특약으로 손해 전부를 담보할 수도 있다¹⁵⁾. 또한 중량의 감소(Weight Shortage) 또는 용량부족(Loss in Quantity)의 통상의 손해를 부족손(Shortage)으로 통칭한다.

산적화물(Bulky Cargo)등과 같이 개수로 표시할 수 없는 화물은 화물의 성질상 특약에 의하여 담보하고 있다¹⁶⁾. 중량 또는 용적의 감소는 통상의 누손을 보충하는 것으로 모든 형태의 거래상의 감손을 면책하려는 것이다¹⁷⁾. 이러한 면책사유는 영국해상보험법 제 55 조에 나타나 있지 않으나, 통상적인 누손위험과 같이 추론할 수 있다¹⁸⁾. 통상적으로 보험자는 불가피하게 발생한 손해를 책임지지 않는다.

따라서 구해상보험증권상의 면책률조항의 목적은 중량 또는 용적의 통상의 손해와 같이 불가피하게 발생하는 일정한 손해율을 정하는데 있다¹⁹⁾. 일반적으로 해상보험계약에서 용적이나 중량의 자연적인 감소가 예상되는 벌크화물들은 W.A.I.O.P조건으로는 인수되지 않고, W.A.조건으로 인수되고있다.

상기에서 살펴보았듯이 누손 및 부족손은 보통 협회적하약관에서는 담보되지 않고, 이를 담보하기 위해서는 누손 및 부족손약관(Leakage/Shortage; L'kage/S'tage)에 특약담보

12) R. H. Brown(b)(1982), *Analysis of Marine Insurance Volume 2 Cargo Practice, 4th ed.*, Witherby & Co.,Ltd., p.114.

13) Taisho, *op. cit.*, p. 52.

14) R. H. Brown(b), *op.cit.*, p.114.

15) R. J. Lambeth(1986), *Templeman on Marine Insurance, 6th ed.*, Pitman, p.149.

16) 加藤田作(1960), 「海上保險新講」春秋社, p.660.

17) R. H. Brown(a)(1982), *Analysis of Marine Insurance Clauses-Book One the Institute Cargo Clauses*, Witherby & Co.,Ltd., p.12.

18) R. H. Brown(c), *op.cit.*, Section Seven, p.3.

19) M.j. Mustill & J.C.B, Gilman(1981), *Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 6th ed.*, Stevens & Sons,, pp.638-639.

해야 된다. 하주가 누손 및 부족손을 보상받기 위해서는 화물손해의 원인이 담보위험에 의해 발생했음을 제시하거나²⁰⁾, 누손 및 부족손약관(Leakage/Shortage; L'kage/S'tage)에 특약담보해야 되는데²¹⁾, 보험계약실무에서는 곡류 및 액체 화물의 통상적인 감량을 0.5% ~ 5%까지 보고 이 비율을 초과하는 손해만 보상하고 있다.

2) 통상의 파손의 담보

런던 보험업계에서는 통상의 파손(Ordinary Breakage)은 통상의 누손과 같이 단지 시간이 경과함에 따라 발생하는 것이 아니므로²²⁾ 통상의 파손을 화물고유의 하자 또는 성질에 의한 손해로 간주하지 않았다. 통상의 누손은 운송중뿐만 아니라 보관중에도 손해가 발생하는 것에 비해, 파손되기 쉬운 물품인 판유리 등의 파손²³⁾은 운송되지 않고 보관만 하는 경우에는 손해가 발생되지 않는다.

이러한 파손에는 화물고유의 하자 및 성질에 의해 필연적으로 발생하는 통상의 파손이 포함되어 있으므로 보험계약 실무에서는 손해액의 0.5% ~ 5%까지의 면책율을 적용하여 이 면책율을 초과하는 손해만을 보상하여 준다²⁴⁾.

IV. 화물손해의 쟁점과 분쟁 해소방안

1. 하주의 귀책사유에 의한 화물손해의 쟁점

1) 하주의 귀책사유와 상사과실과의 경합손해

헤이그 규칙에서 명시하고 있는 Inherent Vice는 운송인이 화물과 관련하여 운송계약에서 요구하고 있는 주의를 다 했음에도 불구하고, 통상의 항해에서 견디지 못하는 화물의 부적합을 의미한다²⁵⁾.

하주의 귀책사유에 의한 화물손해 발생 시 유의할 점은 운송인의 상사과실이 없었다면 발생하지 않았을 화물손해에 대해서는 운송인의 면책이 인정되지 않는다는 것이다. 헤이그 규칙은 제 3 조 제 2 항에서 운송인은 운송품의 선적, 취급, 적부, 운송, 보관, 관리, 양하를 적절하고도 신중하게 하지 않으면 안된다고 명시하고 있다. 이 조항에서 "Properly"란 운송인이 화물에 대하여 인지하고 있는 범위 내에서의 적절한 조치를 의미한다.²⁶⁾

20) R. H. Brown(c), *op.cit.*, Section Seven-p.2.

21) R. H. Brown(d)(1989), *Dictionary of Marine Insurance, Terms and Clauses, Witherby & Co., Ltd., Shortage*, p.523.

22) 葛城照三(1981), 「英文積荷保險證券論」, 早稻田大學出版部, p.19.

23) R. H. Brown(a), *op.cit.*, p.11.

24) R. H. Brown(d), *op.cit.*, Breakage, p.B18.

25) J. Richardson, *A Guide to the Hague and HagueVisby Rules*(1984), 3th ed., Lloyd's of London Press Ltd., p.51.

26) *Albacora SRL v. Westcott and Laurence Line*(1966), Lloyd's Rep 53; D. M. Day, *op.cit.*, p. 28:

화물고유의 성질 및 습은 결합에 의한 손해는 운송인의 면책사유이지만 귀책사유인 운송인의 상사과실과 결합된 경우 문제가 발생할 수 있다. 즉, 운송인이 적재, 취급, 보관시 화물의 성질에 맞게 적절히 취급하지 않은 경우 운송인은 면책될 수 없는 것이다.

그런데 헤이그 규칙에서는 운송인의 책임부담과 화물의 하자에 대한 입증방법을 명확히 명시하고 있지 않아 이를 둘러싼 분쟁이 자주 발생되고 있다. 운송인들은 화물에 발생한 손해가 화물고유의 성질 및 습은 결합에 의한 것인지 운송인의 과실에 의한 것인지 밝히는데 상당한 비용과 많은 시간을 투입하고 있다.

또한 통상의 항해에서 자동차 등 포장을 전혀 하지 않은 裸運送화물에 손해가 발생한 경우 해상운송인은 면책을 주장할 수 있으나 화물손해의 원인이 적부불량의 상사과실에 의한 경우 해상운송인은 면책되지 않는다. 운송인들은 선하증권에 다음과 같은 문구를 자주 삽입하고 있다²⁷⁾.

“ without responsibility for the possible deterioration of cargo insufficiently packed ” or “ unpacked crate, no responsibility for breaking.”

이러한 운송인의 면책문언은 일부 법원에 의해 정당한 것으로 판결되고 있다. 그러나 헤이그 규칙 제 4 조 제 2 항 (n)호의 범위는 단지 전자만을 의미한다. 따라서 후자에 대한 면책주장은 헤이그 규칙 제 3 조 제 8 항의 위반이다.

또한 하주도 자주 항해도중 운송인의 과실과 상관없이 발생한 벌크화물의 작은결함을 인정하려고 하지 않아 분쟁이 장기화되고 있다. 여기에서 문제가 되는 부분은 하주의 화물성질에 대한 통보의무와 운송인의 주의정도이다.

즉, 운송인이 화물에 대하여 어느 정도의 지식을 갖고 그 화물에 대해 적절한 주의의무를 다해야 되는가가 문제이다. 그런데 여기서 선행되어야 할 점은 운송계약시 하주가 화물의 성질에 대한 완전한 통지 및 적절한 운송계약을 해야되는 것이다. 운송인은 화물 적재 시 최소한 화물의 성질을 고려하여 적재할 책임이 있다. 그러나 하주가 운송인에게 화물의 성질에 대해 정확한 정보를 제공해야 된다²⁸⁾.

또한 운송인의 화물에 대한 주의의무의 범위는 하주와 맺은 운송계약의 내용안에서 결정되기 때문이다. 따라서 발생한 손해가 화물의 고유성질 및 하자과 운송인의 주의의무 위반의 결합으로 발생한 경우 운송인의 손해부담의 결정문제가 발생한다.

두가지 방법으로 생각해 볼 수 있다. 첫번째 방법은 운송인이 자신의 계약위반에 의해 발생한 손해와 화물고유의 성질에 의해 발생한 손해를 구분하여 자신의 과실부분만을 보

본 사건은 소급에 절인 생선이 부패한 경우인데, 생선은 화물 성질상 냉동으로 보관이 요구되었으나, 운송인은 그 사실을 몰라서 단지 엔진과 보일러에서 멀리 보관시켰다. 법원은 운송인이 화물을 적절하게 운송하였다고 판결하였다. 즉, 하주의 적절한 지시 사항(냉동실 보관)이 사전에 필요했다. 즉, 운송인에게 절대적인 의무를 부과하고 있는 것은 아니다.

27) W.E. Astle(a)(1981), *The Hamburug Rules*, Fairplay Publications, Ltd., p.59.

28) *Albacora S R L v. Westott and Laurence Line*: D. M. Day, *op.cit.*, p. 28: 본 사건은 하주가 운송인에게 냉동화물이라는 정확한 정보를 하지 않아 화물이 부패된 경우이다. 본 사건에서 운송인은 면책되었다.

상하는 방법이 있을 수 있으나, 현실적으로 입증은 쉽지 않을 것으로 보인다.

두번째 방법은 운송인이 양자에 의한 손해범위를 구분할 수 없는 경우에는 상사과실은 운송인의 면책사유에 대한 선행원칙이므로 운송인에게 모든 손해를 다 부담케 할 수 있을 것이다. 그러나 화물의 고유한 성질에 의해 어느 정도는 발생한 손해를 운송인이 모두 부담하는 것은 불합리하다. 따라서 화물고유의 성질 및 숨은 결함과 상사과실이 경합되어 손해가 발생한 경우 책임소재 및 책임범위를 둘러싼 분쟁이 장기화될 것으로 보인다.

2) 포장에 대한 기준 미비로 인한 분쟁

Ivamy는 화물의 숨은결함에 불완전한 포장까지도 포함시키고 있다²⁹⁾. 가끔 포장의 불완전이 화물고유의 하자를 불러 일으키는 경우도 있다³⁰⁾. 그러나 화물자체의 성질로 인해 포장이 훼손되는 경우도 있다³¹⁾.

헤이그 규칙에서는 이러한 불완전한 포장과 화인에 의해 발생한 화물손해에 대해 운송인의 면책을 인정하여 주고 있다. 그런데 완전한 포장의 정의 및 인정범위에 대한 구체적인 가이드라인이 없다. 통상적으로 일반적인 하역 및 항해중에 견딜 수 있는 포장을 완전한 포장으로 간주하고 있을 뿐이다.

해상운송에서 포장의 불완전이란 일반적인 하역 및 항해중에 견딜 수 없는 부적절한 포장재료 및 포장방법을 말한다. 즉, 강도가 부적절한 재료로 포장하였을 경우를 말한다³²⁾. 국제거래에서 정상적 또는 관습적인 포장을 하더라도 항상 모든 손해를 막을 수는 없고, 극소의 손해는 발생할 수 있다. 즉, 아주 작은 손해 조차 막을 수 있는 포장은 일부 상품의 해상운송 이외에는 불가능하다. 따라서 해상운송인과 하주는 극소한 손해의 발생을 인정하는 합리적인 규칙에 의해 책임을 분배해야 된다³³⁾.

그러나 파손되기 쉬운 화물의 경우 손해의 원인은 화물자체의 성질, 운송인의 부주의한 화물취급, 포장불완전의 여러 요인들이 경합되어서 발생할 수 있는데 포장불완전이 발견될 경우 운송인은 면책을 주장하고 있어 하주와 분쟁이 발생하고 있다.

통상적으로 운송인은 운송중 일어나기 쉬운 적부상의 마모 또는 변형 그리고 압박으로 인한 손해가 발생했을 때 포장불완전의 면책조항을 자주 사용한다. 또한 운송인은 도난이 발생했을 때도 자주 이 면책조항을 이용하려고 한다³⁴⁾.

UNCTAD의 해운위원회는 이처럼 운송인이 포장불완전을 원인으로 면책을 요구하는 경

29) E. R. Hardy Ivamy(1976), "Payne and Ivamy's Carriage of Goods by sea", 10th ed., London Butterworths, p.8.

30) W. E. Astle, *op.cit.*, p.58.

31) Internationale Guano en superphoshatwerken v. Macandrew & Co. 1909, 2 K. B. 360; D. E. Day, *op. cit.*, p. 30: 본 사건은 비료의 酸의 성질에 의해 비료를 담은 백이 찢은 경우이다.

32) Taisho, *op.cit.*, p.51.

33) W.E. Astle *op.cit.*, p.59.

34) *Ibid.*, p.60.

우가 명확하지 않고, 선하증권에 표시가 면책을 요구하는데 효과적인지 명확하게 명시되고 있지 않음을 지적하고, 이러한 점들이 수정되어야 한다고 제안했다³⁵⁾.

3) 통상적인 누손 및 부족손의 담보상 문제점

누손은 통상의 운송과정에서 예견되는 화물의 성질에 기인한 손해이므로, 그 손해 발생이 확정적이므로 담보위험의 요건인 우연성과 외용성을 충족시키지 못하고 있어 보험자는 면책된다. 해상보험에서 담보하여 주는 위험은 보험의 목적(적화물)이 운송되는 과정에서 보험목적 스스로 자연적인 변화를 일으키는 것이 아니고, 외부로부터 보험목적에 우발적으로 가해지는 것을 말한다³⁶⁾.

따라서 선박의 좌초나 충돌 등에 의해 발생하는 이례적인 누손에 대해서는 보험자의 보상책임이 인정되고, 통상의 누손에 대해서는 보험자의 보상책임이 없다³⁷⁾. ICC(A)에서는 누손이 우연한 사고에 의해 발생된 경우에 한해 담보해주고 있다.

ICC(B), (C)에서는 제 1 조에 열거된 위험에 상당한 인과관계가 있지 않는 한 통상적인 누손으로 간주하여 담보하지 않는다³⁸⁾. 또한 담보위험으로 인한 누손은 특약이 없어도 보험자는 통상의 누손을 제외한 손해에 대해 보상책임을 진다³⁹⁾. 그런데 전체 누손중에서 어느 만큼을 통상 발생하는 누손으로 인정하느냐는 문제가 대두되는데 이 문제는 화물의 종류 및 특성에 따라 상이하므로 일률적으로 명확한 원칙을 마련할 수는 없다.

4) 통상적인 파손의 담보상 문제점

누손이나 중량 및 용적부족은 정확하게 정하여 지지 않았지만 통상적으로 비슷한 손해가 일어나는 것에 비해 파손은 특정 항해중에 전혀 발생되지 않을 수도 있고, 깨지기 쉬운 선적품의 경우 명확한 원인없이 파손이 발생하는 경우도 있어 손해발생이 확정적이라고 볼 수 없다.

신약관에서는 통상의 파손이 ICC(B), (C)약관의 면책조항인 제 4 조에 명시되어 있지 않지만 여전히 면책사유로 적용된다⁴⁰⁾. 따라서 담보위험으로 인한 이례적인 파손은 ICC(B), (C)약관 모두 특약이 없어도 보험자가 담보하지만⁴¹⁾ 담보되지 않는 위험으로 발생한 파손은 담보되지 않는다.

이는 파손의 원인이 포장·포장준비의 불완전 및 부적합에 기인하는 경우가 많음으로 파손위험에 대한 면책을 신약관 제 4 조 제 3 항의 포장·포장준비의 불완전 및 부적합에 위

35) *Ibid.*, p.84.

36) J. Kennech Goodacre(1981), *Maritime Insurance Claims*, Witherby & Co, Ltd., pp.171-172.

37) 加藤田作, 前掲書, p.660.

38) R. J. Lambeth, *op.cit.*, p. 165.

39) J. Kenneth Goodcare, *op.cit.*, p.103.

40) R. H. Brown(c), *op.cit.*, Section Seven-p. 7.

41) R. J. Rambeth, *op.cit.*, p.149.

임하려는 취지이다⁴²⁾.

유리제품, 도자기, 정밀기기 등 파손되기 쉬운 물품이 담보위험 이외의 위험으로 파손되는 손해를 담보하기 위해서는 구약관 및 ICC(B),(C)약관은 물론이고, ICC(A)조건도 부가위험에 특약을 맺어 담보해야 된다.

5) 포장 및 화인의 불완전에 의한 화물손해 부담보

Brown은 포장의 불완전은 손해를 더욱 증가시키는 요인이므로 이로 인한 손해에 대해서는 보험자는 면책된다고 주장했다⁴³⁾. 포장의 불완전 및 부적합으로 인한 손해는 해상보험에서 담보하여 주는 원칙인 우연성과 외용성이 결여된 손해이며 하주가 주의의무를 태만히 한 것이므로 보험목적의 고유한 하자 및 그 일종으로 간주하여⁴⁴⁾ 보험자는 면책되었다.

포장 및 포장준비의 불완전 및 부적합에 의한 화물손해에 대해 MIA 및 구약관에서는 명시하고 있지 않지만, 신약관에서는 제 4조 3항에 포장·포장준비의 불완전 및 부적합에 의한 화물손해에 보험자가 면책됨을 명시하고 있다.

신약관에서는 포장의 범주에 컨테이너와 리프트밴에의 적재까지 포함시키고 있다. 컨테이너, 리프트밴에 화물을 적재하는 경우 기간적으로는 위험이 개시되기 이전, 대상으로는 피보험자와 그 사용인에 의해 행하여진 경우에만 보험자의 면책이 인정된다.

이러한 경우에 보험자는 화물손해가 컨테이너와 리프트밴의 적재불량에 의한 것이라고 면책을 주장할 것이다⁴⁵⁾. 그러나 보험담보 기간이 개시된 후 및 피보험자가 아닌 컨테이너 운영자에 의하여 화물이 적재되는 경우에는 보험자의 면책이 적용되지 않는다⁴⁶⁾. 이는 위험이 개시된 후이고 해상운송인에 의한 적재는 피보험자가 어떻게 관여 할 수 없는 것이기 때문에 선의의 피보험자인 하주를 보호하기 위한 취지이다.

본 면책약관의 취지는 피보험자가 화물을 포장할 때 항해도중 당할 수 있는 위험과 충격을 충분히 흡수할 수 있는 재료로 화물을 적절하게 포장해야 된다는 압력을 주기 위함이다⁴⁷⁾. 이러한 포장불완전에 의한 손해는 해상운송인도 면책되므로 결국에는 하주가 자기책임으로 부담하거나, 부가위험담보약관에 특약을 맺어야 된다. 그러나 포장불완전으로 인해 발생한 손해를 담보하여 주는 특별약관은 없다.

또한 부적합한 포장의 준비에 대해서도 보험자는 면책된다. 적합한 포장준비는 당해 화

42) 宮武和雄(1981), 「改定積荷保險約款論」, 李恒培 翻譯, 保險研修院, p.13.

43) R.H. Brown(b), *op.cit.*, p.140.

44) 木村榮一(1984), 前掲書, pp. 125-126; *Bark v. Style*, 1955, 2 *Lloyd's Rep.* 383; 加藤修, 「貿易保險の實務」, 同文館, p.157.

45) R.H.Brown(c), *op.cit.*, Section Seven p.5.

46) R.H. Brown(a), *op.cit.*, p.12.

47) R.H. Brown(c), *op.cit.*, Section Seven p.4.

물을 위해 당연히 강구되어야 할 조치를 의미하며 포장 전에 철강제품이 녹슬지 않도록 기름을 발라 주는 것⁴⁸⁾ 같은 준비작업을 말한다.

화물의 포장이나 포장의 준비가 불완전한 경우에는 화물손해가 담보위험에 근인하여 발생된 경우에도 보험자는 면책된다. 즉, 포장의 불완전에 근인하여 발생하는 손해는 불가피한 것이며⁴⁹⁾, 위험요건인 우연성이 없는 손해이기 때문에 ICC(A)조건에서도 담보하지 않는다.

2. 하주의 귀책사유로 인한 분쟁 해소방안

1) 포장파손으로 인한 화물손해의 매도인 면책범위 마련

해상운송도중 발생한 화물손해의 원인이 포장파손에 기인한 경우 하주, 운송인간에 책임을 둘러싼 장기적인 분쟁이 발생할 수 있다. 이러한 상사분쟁을 줄이기 위해서는 각각의 운송계약시 화물의 특성을 고려한 적합한 포장방법에 대한 약정이 필요하다.

이렇게 사전에 특정화물의 포장방법에 대한 약정이 있을 시에는 약정한 포장방법대로 포장한 매도인에 대해서는 포장의 파손으로 인한 손해에 대해 면책되어야 된다. 현재 국제무역운송에서 발생한 손해가 포장불완전으로 판명된 경우 매도인은 포장에 대한 성실성 여부에 상관없이 전적인 책임을 부담해야 된다.

이는 국제무역의 장기적인 발전을 위해 지양되어야 할 국제관행이다. 국제무역이 안정적인 국제상거래로서 발전하려면 국내거래에 비해 위험이 큰 국제무역의 특수성을 감안하여 무역관련 이해관계자들간의 합리적인 위험배분이 필수적이다.

따라서 화물손해가 포장파손에 의해 발생한 경우 명확한 기준없이 포장불완전으로 매도인이 화물손해에 전적인 책임을 부담하는 것은 불합리한 관행이다. 사전에 화물의 특성에 적합한 포장기준을 마련하고 이 기준에 부합한 포장을 했음에도 불구하고 발생한 손해에 대해서는 매도인이 면책되어야 한다.

2) 포장불완전으로 인한 소손해 면책범위 마련

국제해상운송의 원활한 운행과 운임의 상승을 방지하기 위해 국제무역에서는 전통적으로 불가항력적인 소손해에 대해 운송인을 면책해주고 있다. 포장불완전으로 인한 손해에 대해서도 이러한 운송인에게 적용되는 소손해면책 관행을 매도인에게 적용하는 방안을 마련해야 된다.

장기간의 국제해상운송에서는 매도인이 적합한 포장을 하여도 소손해는 불가피하게 발생될 수 있다. 따라서 사전에 해상운송인과 매도인 간에 인정할 수 있는 소손해의 면책범위를 약정해야 된다.

48) 加藤 修, 前掲書, p.161.

49) R.J.Lambeth, *op.cit.*, p.152.

3) 하주의 합리적인 포장범위 마련

불완전한 포장·포장준비의 불완전 및 하인의 불완전에 의한 화물손해는 해상운송인뿐만 아니라 적하보험자도 모두 면책되는 손해이므로 손해발생 시 매도인 자신이 위험을 부담해야 되는 손해이다. 따라서 매도인은 포장시 각별한 주의를 해야 된다. 매도인은 화물의 성질과 항해과정 및 선적항과 양륙항의 하역방법 등을 고려하여 화물을 포장하는데 적절한 주의를 다해야 된다.

무엇보다 매도인은 耐航性荷造(seaworthy packing)를 제공해야 된다. 이러한 포장요건이 충족되려면 첫째, 매도인이 행한 포장이 해상운송에 적합해야 된다. 둘째, 수출국의 수출 검사법에 적합한 포장이어야 한다. 셋째, 적하보험의 목적물로서 적합한 포장이어야 한다⁵⁰⁾.

특히 깨지기 쉬운 성질을 가진 화물, 환적이 예상되는 화물, 비나 해수에 영향받기 쉬운 화물의 포장은 특별한 고려가 요구된다. 그러나 과대포장(over packing)이 되지 않도록 유의해야 한다. 과대포장은 포장비를 늘리고 운송비의 부담을 증가시킬 수 있다⁵¹⁾.

손으로 하역되는 화물은 취급을 용이하게 하기 위하여 작게 포장해야 된다. 하주가 포장 시 포장비의 절감, 효율적인 하역, 보관, 운반을 위해서는 무엇보다 포장의 규격화 및 표준화가 이루어져야 된다.

4) 적하보험의 포장 불완전으로 인한 화물손해 담보

국제무역은 무역의 3대 계약인 매매계약, 운송계약, 보험계약의 상호 유기적인 관계속에 발전하게 된다. 역사적으로 국제무역에서 해상보험의 공헌은 지대하다. 과거 범선시대 해상보험이라는 제도가 존재하지 않았다면 국제무역은 위축되었을 것이다.

해상보험은 다른 모든 보험제도와 동일하게 우연히 발생된 화물손해를 담보하기 위한 제도이다. 이러한 측면에서 보면 피보험자인 매도인이 매수인과 합의된 방법대로 화물을 포장했음에도 불구하고 발생한 포장과손으로 인한 화물손해는 필연적이고, 고의적인 손해가 아니므로 해상보험에서 담보해야 된다.

그러나 현행 해상보험제도에서는 포장불완전으로 인한 화물손해를 어떠한 형식으로도 담보하고 있지 않다. 국제무역의 발전과 해상보험의 원칙에 부합하려면 해상보험에서도 매도인과 매수인간에 합의된 방법으로 적합하게 포장했음에도 불구하고 발생한 포장과손으로 인한 화물손해는 해상보험에 특별약관을 만들어 담보해야 된다. 피보험자인 매도인이 합의된 방법대로 포장했음에도 불구하고 발생한 포장손해는 보험의 담보원칙인 외용성과 우연성을 갖춘 위험이기 때문에 해상보험에서 담보해야 된다.

50) 김정호(2002), 「국제거래법」, 고려대학교출판부, p.27.

51) 오원석(2003), 「국제비즈니스계약」, 삼영사, p.73.

3. 관련판례와 시사점

1) *Albacora S. R. L. v. Westcott & Laurance Line Ltd*⁵²⁾

본 사건은 글래스고우에서 제노바까지 운송한 소금에 절인 생선(Salted Fish)이 양륙시 손상된 상태(Reddning)로 인도되자 하주가 클레임을 제기한 것이다. 본 사건에서 하주는 항해도중 운송인의 적재불량 및 통풍부주의로 손해가 발생되었다고 주장하였다.

법원은 본 사건의 발생 원인은 헤이그 규칙 제 4조 2항 (m)호에 명시되어 있는 화물고유의 하자에 의한 손해로 판결하였다. 운송인은 항해도중 고기를 선박내에서 가장 시원한 장소에 보관했었다. 검사결과 그 생선은 화씨 41도 이상에서 박테리아가 활발히 작용하는 성질을 갖고 있었다.

그런데 그 항해 동안 온도는 항상 화씨 41도를 넘고 있었다. 또한 하주는 운송계약상 그 생선을 냉동으로 보관해 줄 것을 요구하지도 않았다. 따라서 계약조건의 범위내에서 최선을 다한 해상운송인은 면책되었다.

본 사건은 상사과실과 화물고유의 성질에 의한 경합손해 발생 시 하주의 화물의 성질에 대한 면밀한 조사와 운송인에게 화물성질에 적합한 적재방법의 요청의 필요성을 말해주는 사례이다. 본 사건이 시사하는 바는 하주가 화물운송시 그 화물의 성질을 잘 파악하여 운송계약 시 반영해야 된다는 것이다. 본 사건에서 하주가 만약 그 화물의 성질을 미리 잘 파악하여 운송계약시 냉동보관을 요구했는데도 불구하고 해상운송인이 냉동보관을 하지 않았다면 해상운송인은 본 사건에서 화물취급에 관한 상사과실로 면책 받을 수 없었을 것이다.

2) *Borthwick & Sons v. New Zealand Shipping Co*⁵³⁾

본 사건은 양호한 상태로 선적된 냉동육이 기형으로 눌러지고(Crushing) 곰팡이에 감염된 상태로 양하된 경우이다. 조사결과 항해도중 냉동육은 선박의 냉동실에서 적절한 온도에서 보관되었고, 화물손해의 원인은 쇠고기 자체의 성질에 의한 것으로 판명되었다.

즉, 더운 날씨에서 선적은 곰팡이 발생과 느슨함(Softning)으로 인한 소고기모양의 기형을 가져 왔다. 따라서 본 사건에서 해상운송인은 화물손해 발생의 원인이 화물고유의 하자이기 때문에 면책되었다. 본 사건에서 해상운송인은 주어진 여건에서 주의의무를 다했다.

해상운송중 습도의 증가에 따라 화물에 곰팡이가 발생되어 상품의 가치를 훼손시키는 경우가 있는데, 이러한 곰팡이손해는 보통 협회적하약관에서는 담보되지 않고, 이러한 곰팡이손해를 담보하기 위해서는 곰팡이손약관(Mould and Mildew; M.M)에 특약 담보해야 된다.

52) 2 Lloyd's Law Reports 3, 1966: W.E. Astle(b)(1982), *Hague Rules Law Digest*, Fairplay Publications, p.3.

53) 49 Lloyd's Law Reports 19.

화물의 성질상 곡물, 섬유, 연초 등은 습도가 증가하면 곰팡이가 생겨 화물에 손해를 가져오는데 이러한 손해는 외부적 원인없이 화물고유의 성질 및 하자에 기인하여 발생하므로 이러한 손해를 담보하기 위해서는 곰팡이손 약관(Mould and Mildew; M.M)에 특약담보해야 된다⁵⁴⁾. 그러나 선박의 항해중 황천(Heavy Weather)과 조우하여 선박내의 해수유입으로 인한 해수손해에 의한 곰팡이 손해는 해상고유의 위험이라는 외부의 원인에 의한 손해임으로 보험자가 보상한다.

3) F. W. Berk & Co., Ltd. v. Style⁵⁵⁾

본 사건은 남아프리카의 모스타간넴에서 런던까지 적하(Kieseiguhr)를 운송한 후, 본선의 선창으로부터 부선으로 적하를 옮기던 도중 적하를 포장한 종이백이 터져 화물에 손해가 발생한 경우이다.

본 사건에서 피보험자는 항해 전에 전위험담보 조건(All Risk)으로 부보하였다. 피보험자는 사고 발생 후 보험자에게 재포장비용을 포함한 보험금을 청구했으나, 보험자로부터 거절당했다. 보험자는 결함있고, 부적절한 백에 포장하여 발생한 화물의 손해는 화물의 숨은 하자과 같은 것으로 보상할 책임이 없다고 주장했다.

법원도 보험자와 동일한 판결을 하였다. 포장의 결함은 피보험자의 태만 및 과실이라고 볼 수 있다. 본 사건에서 피보험자는 부보조건을 전위험 담보조건으로 부보하였음에도 불구하고, 손해에 대한 보상을 받지 못하였다. 포장의 결함은 사고 발생을 항상 내포하고 있다고 볼 수 있다. 따라서 보험의 담보요건인 우연성을 상실하여 보험의 담보조건이 성립되지 않으므로, 피보험자는 최소한 통상적인 운송과정에서 견딜수 있는 포장을 해야 된다.

그러나 본 사건에서 만약 선하증권에 포장불완전이라는 사고문언이 기재되지 않았다면 포장불완전의 모든 책임을 하주에게 전가시키는 것은 불합리한 판결이라 사료된다. 운송인도 최소한 화물의 외형적인 상태의 점검의무는 있고, 특히 운송인에게 요구되는 선적시 화물상태에 대한 합리적인 주의의무엔 포장상태의 점검은 포함된다고 사료된다.

4) Goodwin Ferreira & Co., Ltd and others v. Lamport & Holt Ltd⁵⁶⁾

본 사건은 화물(紡絲)이 양륙항인 Bahia에 도착하여 부선으로 옮긴 후, 본선에 있는 다른 화물(케이스에 담겨져 있는 기계)를 하역도중 기계가 부선으로 떨어져 부선에 옮겨져 있는 화물(紡絲)에 손해가 발생한 경우이다.

법원의 조사결과 손해의 원인은 기계에 대한 포장 불완전으로 밝혀졌다. 따라서 해상운송인은 헤이그 규칙 제 4 조 제 2 항 (n)호에 의해 면책되었다. 본 사건은 하주의 포장불완전으로 인한 손해에 대해 해상운송인이 면책되는 전형적인 경우이다. 본 사건에서 하주는 포장불완전으로 인해 자신의 화물(기계)에 대한 손해뿐만 아니라, 피해를 입힌 제 3 자

54) R. J. Lambeth, *op.cit.*, p.207.

55) 2 Lloyd's Rep. 382; E. R. Hardy Ivamy, *op.cit.*, pp.157-158.

56) W.E.Astle(b), *op.cit.*, p.31.

의 화물(紡絲)에 발생한 손해에 대해서도 부담을 해야 됐다.

본 사건은 포장의 외형적인 흠결에 의한 화물손해가 아닌 기본적으로 포장용기가 해당 화물의 포장용으로 적합했느냐의 근본적인 문제이다. 포장의 흠결로 인한 화물손해는 운송인의 상사과실과 경합손해의 가능성, 무사고선하증권의 발행여부 등이 검토되어야 하나, 본 사건은 하주가 부적합한 포장용기를 사용하는데 그 근본적인 문제가 있다. 그러나 만약 매수인이 포장방법을 지시했거나 사전에 매도인이 매수인과 합의한 방식대로 포장을 했다면 매도인의 책임은 경감되어야 한다.

V. 결 론

국제무역은 하주, 해상운송인, 해상보험자의 유기적인 관계속에 발전되고 있다. 특히 국제해상운송에 상존하고 있는 위험은 이들 삼자 간의 계약에 의해 분산되고 있다. 그런데 하주의 귀책사유로 분류되는 화물고유의 성질 및 포장불완전에 의한 화물손해는 해상운송인, 해상보험자 양자 모두 면책되는 손해로 하주가 전적으로 부담해야 되는 화물손해이다.

화물성질에 의한 화물손해는 외부의 우발적인 사고없이 화물자체의 성질에 의한 화물손해로 동종의 다른 상품에도 동일하게 발생하는 화물손해이다. 이에비해 화물의 숨은 결함은 동일한 제품에는 발생하지 않은 그 제품만의 하자를 의미한다.

이러한 하주의 귀책사유로 인한 화물손해는 여러 가지 원인의 손해가 경합되어 발생하는 경우가 많아 하주, 해상운송인, 해상보험자간의 책임소재를 둘러싼 분쟁이 장기화될 가능성이 크다. 특히 해상운송인이 책임을 지는 상사과실 및 해상보험자의 담보위험과 화물고유의 성질 및 포장 불완전에 의한 화물손해가 경합되어 발생하는 경우 해결의 실마리를 찾기가 쉽지 않다.

따라서 무조건적으로 국제해상운송에서 포장불완전으로 인한 화물손해에 대해 해상운송인과 해상보험자에게 면책을 부여할 것이 아니고, 각각의 운송계약시 화물의 특성을 고려한 포장방법에 대한 약정이 필요하고, 이렇게 약정된 방법으로 화물을 포장한 하주는 포장의 파손으로 인한 화물손해에 대해 면책되어야 한다.

또한 약정된 방법으로 포장했음에도 불구하고 발생한 포장파손으로 인한 화물손해는 적해보험에서 담보해야 된다. 피보험자가 합의된 방법대로 포장했음에도 불구하고 발생한 포장손해는 예정된 손해라기보다는 우연성을 갖춘 손해로 볼 수 있기 때문이다.

그리고 화물고유의 성질 및 숨은 결함에 의한 손해를 줄이기 위해서는 관련판례에서 살펴본 것처럼 하주가 화물성질에 대한 정확한 인식을 하고 이를 토대로 해상운송인에게 화물의 성질에 적합한 조치를 사전에 요구하는 것이 해상운송인의 상사과실과 경합손해 발생 시 분쟁을 최소화하는 방안이고, 하주는 화물의 성질에 적합한 해상보험의 다양한 부

가약관에 부보하는 것이 필요하다. 국제무역거래에서 하주, 해상운송인, 해상보험자가 이윤을 추구하는 것은 당연한 비즈니스의 원리이다. 그러나 국제무역의 3주체인 이들이 장기적이고 안정적인 국제거래를 할 수 있으려면 무역거래의 안정성이 수반되어야 한다. 따라서 하주의 귀책사유로 인한 분쟁을 최소화하기 위해서는 좀더 명확한 기준마련과 새로운 보험상품의 개발이 필요하다.

참 고 문 헌

1. 강영문(2005), 「전자물류와 물류관리」, 두남.
2. 김정호(2002), 「국제거래법」, 고려대학교 출판부.
3. 오원석(2003), 「국제비즈니스계약」, 삼영사.
4. 藤代和雄(1985), 「貿易運送の實務」, 同文館.
5. 龜井利明(1992), 「海上保險概論」, 成山堂書店.
6. 加藤 修(1984), 「最新國際貨物海上保險實務」, 成山堂書店.
7. 加藤 修(1984), 「貿易保險の實務」, 同文館.
8. 加藤 修(1995), 「貿易貨物海上保險」, 成山堂書店.
9. 加藤由作(1965), 「海上保險新講」, 春秋社.
10. 新堀 聰(1988), 「貿易賣買」, 同文館.
11. 葛城照三(1962), 「イギリス 船舶保險契約論」, 海文堂.
12. 葛城照三(1981), 「英文積荷保險證券論」, 早稻田大學出版部.
13. 葛城照三(1978), 「海上保險講義要綱」, 早稻田大學出版部.
14. 松島 惠(1991), 「貨物海上保險概說」, 成文堂.
15. 木村榮一(1984), 「海上保險」, 千倉書房.
16. 横尾登米雄(1994), 松田和也, 「貨物海上保險」, 損害保險事業總合研究所.
17. 宮本三夫·郷原資亮(1994), 「國際運送と新しい企業責任」, 成山堂書店.
18. Alan Branch(2000), *Export Practice and Management*, Business Press.
19. August Ray(2004), *International Business Law*, Pearson Prentice Hall.
20. W.E. Astle(a)(1981), *The Hamburug Rules*, Fairplay Publications, Ltd..
21. W.E. Astle(b)(1982), *Hague Rules Law Digest*, Fairplay Publications.
22. Barrie, G.(2006), *Marine Insurance*, Adlard Coles Nautical Press.
23. Brown, R. H(a)(1982, *Analysis of Marine Insurance Clauses - Book One the Institute Cargo Clauses*, Witherby & Co., Ltd..
24. Brown, R. H(b)(1985), *Analysis of Marine Insurance Volume 2 Cargo Practice*, 4th ed., Witherby & Co., Ltd..
25. Brown, R. H(c)(1985), *The Cargo Insurance Contract and the institute cargo Clauses, Training Notes for Brokers*, Witherby & Co., Ltd..
26. Brown, R. H(d)(1989), *Dictionary of Marine Insurance Terms and Clauses*, Witherby & Co., Ltd..
27. Day, D. M.(1981), *The Law of International Trade*, Butterworths.
28. Goodacre, J. Kenneth.(1981, *Marine Insurance Claims*, Witherby & Co. Ltd..
29. Hudson, N. G. Allen, J. C.(1984), *Marine Claims Handbook*, Lloyd's of London Press Ltd..
30. Ivamy, E. R.(1987), *Case Book on Shipping Law*, Lloyd's of London Press Ltd..
31. Lambeth, R. J.(1986), *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., Pitman.
32. Mustill, M. J., & Gilman, J. C. B.(1981), *Arnold's Law of Marine Insurance and Average*, 6th ed., Stevens & sons.

33. Richardson, J.(1984), *A Guide to The Hague and Hague Visy Rules*, 3th ed., Lloyd's of London Press Ltd..
34. Taisho Marine Insurance and Fire Insurance Co., Ltd.(1981), *A Guide to the Marine Insurance Claims*.
35. Tetley, William(1985), *Maritime Lines and Claims*, Business Law Communications Ltd..
36. Tetley, William(1988), *Marine Cargo Claims*, International Shipping Publications.
37. Tetley, William(1979), *The Hamburug Rules a Commentary*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quartely.
38. Teresachew(2005), *The Art of Shipping*, Federal Publications Sdn Berhad.

< 요약 >

해상운송에서 하주의 귀책사유에 의한 화물손해에 관한 연구

강영문

해상운송에서 하주의 귀책사유로 분류되는 화물고유의 성질 및 습은 결함에 의한 손해와 포장 불완전에 의한 화물손해는 운송인, 보험자 모두 면책되는 위험으로 하주가 전적으로 부담해야 되는 화물손해이다.

그런데 이러한 하주의 귀책사유로 인한 화물손해는 운송인의 귀책사유와 보험자의 담보위험과 경합되는 화물손해로 명확한 관련규정이 필요한데 관련규정이 미비한 가운데 운송인, 보험자 모두 일반적인 계약조건에서 면책되는 위험으로 하주의 위험관리상 문제점으로 남아 있다.

이처럼 하주의 귀책사유로 인한 화물손해는 여러 가지 원인의 손해가 경합되어 발생하는 경우가 많아 하주, 운송인, 보험자간의 책임소재를 둘러싼 분쟁이 장기화될 가능성이 크다. 특히 운송인이 책임을 지는 상사과실 및 보험자의 담보위험과 화물고유의 성질 및 포장 불완전에 의한 화물손해가 경합되어 발생하는 경우 해결의 실마리를 찾기가 쉽지 않다.

따라서 본 연구에서는 해상운송에서 발생하는 화물고유의 성질 및 습은 결함에 의한 손해와 포장불완전에 의한 손해를 둘러싼 하주, 운송인, 보험자간의 분쟁을 해결할 수 있는 방안들을 다각적으로 제시하고자 한다.

□ 주제어: 해상보험, 하주의 귀책사유, 불완전한 포장.