

複合運送에 따른 保險問題에 관한 研究

- 貨物保險을 中心으로 -

朴 相 甲*

A STUDY ON INSURANCE PROBLEMS FOR THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT - CENTERING AROUND CARGO INSURANCE -

Sang-kap, Park

〈목 차〉

Abstract

- | | |
|----------------------|----------------------|
| I. 序論 | 2. 複合運送人의 責任集中과 保險問題 |
| II. 複合運送에 따른 保險問題 | 3. 複合運送人의 責任強化와 保險問題 |
| III. 責任保險과 貨物保險의 關係 | VI. 要約 및 結論 |
| IV. 複合運送과 貨物保險 | |
| V. 複合運送과 保險問題 | |
| 1. 複合運送人의 責任體系와 保險問題 | |

ABSTRACT

I. INTRODUCTION

International trade is basically founded on the contract of international sale of goods and backed up by the contract of international carriage of goods and the contract of insurance on the goods carried. For the efficient development of international trade, it is essential to incorporate the above three fields closely together.

* 한국해양대학교 해양수송과학부 교수

Economic growth has developed international trade which has accelerated the development of international carriage of goods. As a result of rapid expansion of international carriage of goods, rationalization of transport was required, which has brought about international multimodal transport system through containerization. International multimodal transport system has affected international trade a lot, especially the field of insurance a great deal.

The aim of this thesis is to study insurance problems for the development of IMT, mainly cargo owner's cargo insurance in accordance with multimodal transport operator's liability system.

II. Multimodal Transport and Insurance Problems.

1. IMT and Cargo Insurance.

Unless the multimodal transport operator's liability be absolute, the cargo owner shall insure his goods in transit against transport risks. Another reason for insuring his goods is based on international financial system and prompt indemnification of cargo by the cargo insurer.

As the IMT covers a through transport service, what is called " door to door service", cargo insurance has to cover the whole route of transport. Fortunately, transit clause of the Institute Cargo Clauses covers the whole route of IMT for the cargo owner. Therefore, the transit clause was thoroughly studied and other problems on cargo insurance was also analysed.

2. Concentration and strengthening of MTO's liability and insurance problems.

Concentration of MTO's liability means that concealed damage to the goods falls on MTO's liability. MTO undertakes liability for concealed damage, so claims procedure becomes much complicated and insurance costs rise much more accordingly.

On the other hand, the strengthening of MTO's liability means principles of MTO's liability becomes pure liability with fault and MTO's liability becomes much strengthened without any exceptions.

Concentration and strengthening of MTO's liability was analysed thoroughly, what is called, logic of dual insurance and increase of insurance costs due to complicated claims procedure.

III. Conclusion.

In pursuit of transport efficiency, IMT has developed and its development accelerated the expansion of international logistics system. So the role of MTO becomes more important due to the development of IMT. If the legal doctrine of MTO's liability be clearly provided, the liability allocation between MTO and cargo owner will become efficient and loss of, damage to or delay in delivery of the goods will be successfully covered by both liability and cargo insurance. Therefore, harmonized system of cargo and liability insurance will develop IMT efficiently and continuously.

I. 序 論

國際貿易은 國際賣買를 主軸으로 하여 貨物의 國際的 移動을 위한 國際運送 分野와 貨物運送에 수반하는 다양한 危險을 補償하기 위한 保險分野로 大別된다. 國際貿易이 원활히 발전하기 위해서는 上記 세 가지 分野의 有機的인 결합이 不可缺한 要件이 된다.

經濟成長이 國際貿易을 促進시켜 物流을 擴大하고, 物流의 擴大는 運送需要를 크게 增大시키므로, 그 결과 運送手段의 改善 및 運送方式의 合理化를 유발하게 되었다. 運送機關의 高速化, 大型化, 專用船化, 自動化는 運送手段의 改善이라는 측면으로 考察될수 있으며, 그 후의 단계로서 廣域化된 運送體制에 대응하여 여러 가지 運送手段을 결합해 運送方式의 合理化에 따른 컨테이너에 의한 複合運送體制를 構成하게 된 것이다.

본 論文에서는 複合運送의 發展에 따른 保險問題를 貨物保險을 中心으로 研究한다. 複合運送과 保險問題는 複合運送 主體인 複合運送人의 運送契約上의 責任內容에 따라 複合運送人이 付保하는 責任保險과 運送中 諸般危險에 대한 對備策으로 貨主가 付保하는 貨物保險으로 大別되는 데 양 保險은 相互 密接한 關係를 가지므로 比較分析 되어야하고, 또한 各各 別途로 深度있게 分析되어야 할 것이다.

複合運送의 發達은 既存 運送體制의 革新으로 複合運送人의 責任體制가 새롭게 형성되고, 責任主體인 複合運送人에게 全運送區間에 걸쳐 責任이 集中·強化된다. 複合運送人의 새로운 責任體制와 複合運送人에게 責任이 集中,強化됨으로써 야기되는 合理的인 保險問題를 糾明하고, 複合運送中 發生區間이 確認되지 않은 損害 (Concealed Damage)에 대한 責任原則을 明確히 함으로써 效率的인 危險配分 방안을 摸索하고자 한다. 따라서 본 論文은 複合運送의 發展에 따른 保險問題를 優先 複合運送人의 責任體系에 依據하여 複合運送人의 責任保險과 貨主의 貨物保險의 相互關係를 糾明하고, 一次的으로 貨物保險을 中心으로 分析함으로써 複合運送의 發展을 위한 合理的인 保險制度를 摸索하는데 그 目的을 두고 있다.

II. 複合運送에 따른 保險問題

在來式 運送體制에서 複合運送體制로의 移行은 國際貿易의 中樞的 概念인 國際賣買, 國際運送 그리고 保險分野에 많은 變革을 초래하였다. 이러한 제분야의 變革중 複合運送의 발전에 따른 保險問題를 貨主의 貨物保險과 複合運送人의 責任保險으로 분류하여 分析해야 하지만 일차적으로 貨物保險을 중심으로 分析하고자 한다. 60년도 중반부터 컨테이너화가 國際적으로 보급된 이래, 複合運送은 國際運送에서 보편적 運送方法으로 定着되고 괘목할 발전을 거듭하고 있다.

複合運送이란 複合運送人이 運送物을 적어도 두가지 이상의 運送手段에 의해 全區間에 대한 單一運賃을 대가로 運送하고 運送中에 생긴 損害에 대한 責任을 歸責事由에 따라 부담하는 것을 말한다. 이러한 複合運送의 구조적 특성은 契約主體로서의 複合運送人과 貨主 그리고 각 區間運送에 종사하는 實際運送人, 터미널 오퍼레이터, 荷役會社 및 기타 複合運送人의 履行補助者들이 複合的으로 參與하고 있다는 사실이다. 그러나 複合運送은 單獨契約으로 複合運送人이 체결하는 下請契約 관계는 內部的 問題로 貨主가 알 바가 아니다. [그림 1-1]은 複合運送에 따른 運送契約과 保險契約 關係를 표시하고 있다.

運送契約과 保險契約은 相互 密接한 關係를 가진다. 즉, 複合運送契約의 當事者인 複合運送人과 貨主의 權利와 義務, 특히 複合運送人의 責任內容에 따라 危險配分이 결정되고 貨物保險과 責任保險의 相互關係가 效率的으로 定立된다. 따라서 複合運送人의 責任內容을 明確히 確立함으로써 責任保險과 貨物保險의 相互關係가 定立되어 複合運送에 따르는 保險問題가 해결될 것이다. 이러한 複合運送人의 責任에 관한 統一的 規制를 마련하는

合理的 方法은 法的 多者間條約을 마련하고 이를 比準하여 國內法으로 立法化하는 方案일 것이다.¹⁾

經濟的 側面에서 複合運送은 이제 普遍的 運送시스템으로 정착되어 劃期的 발전을 이룩하고 있지만 이를 뒷바침할 法制的 측면에서는 不進을 면치못하고 있는 실정이다. 複合運送에 관한 UN條約이 성립되었지만 船主國과 貨主國의 利害關係의 대립으로 언제 이 條約이 체결될지는 未知數이다. 따라서 UN條約이 發效되기까지는 白紙還元된 TCM條約案의 責任內容을 중심으로한 複合運送證券에 의해 實務的 次元에서 運送人의 責任이 規律될 것이다. 다시말하면, TCM條約案의 複合運送人의 責任內容인 責任主體, 責任體系, 責任原則, 責任範圍, 責任制限 및 免責事由의 樣相에 따라 複合運送人과 貨主의 危險分擔이 결정될 것이다. 물론 UN條約이 發效되면 Modified Uniform System 에 따라 責任의 再分配가 일어날 것이다.

이러한 側面에서 本 論文은 複合運送에 따른 國際條約으로서 TCM條約案과 UN條約 그리고 複合運送證券으로 FBL의 責任內容을 중심으로, 複合運送에 따른 保險問題를 責任保險과 貨物保險으로 분리하여 貨物보험을 중심으로 분석한다. 그리고 貨物保險은 英國海上保險法 제2조(MIA, S.2)를 기초로 協會貨物保險證券(ICC, A,B,C,1982)의 運送約款(Transit Clause)을 중심으로 分析한다.

한편 複合運送人에게 責任이 集中, 強化됨으로서 惹起되는 새로운 危險分配에 따른 保險問題, 複合運送人의 責任體系에 따라 發生區間이 確認되지 않은 損害(Concealed Damage)와 保險問題 및 責任保險과 貨物保險의 重複에 따른 保險費用 問題도 分析될 것이다.

複合運送과 관련하여 발생하는 保險關係는 다음 세가지로 분류될 수 있다.

- ① 貨主가 付保하는 貨物保險
- ② 複合運送人이 付保하는 責任保險
- ③ 下受給運送人이 付保하는 責任保險

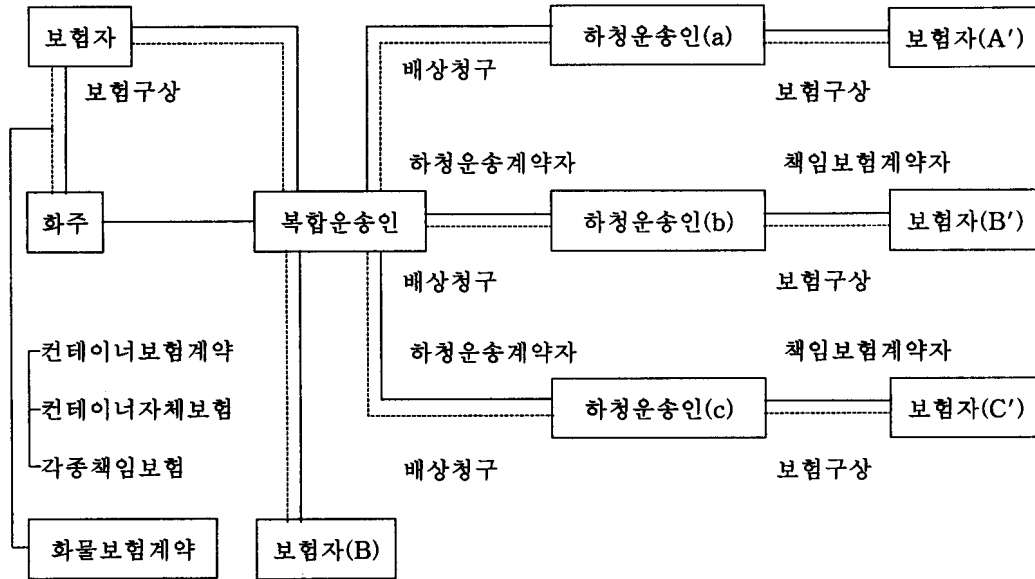
단 責任保險은 차후에 다시 논의하기로 하고, 本 論文의 論議에서 除外한다.

1) 朴相甲 : UN國際複合運送條約과 複合運送證券上 複合運送人의 責任에 관한 研究, 韓國航海學會誌, 第19卷 第4號 別刷, 1995

徐憲濟, 콘테이너複合運送人의 責任法理, (서울, 三知院, 1986)

林東喆, 國際物件運送人의 責任에 관한 研究, 建國大學校 法學科 博士學位論文, 1985

[그림 1-1] 複合運送에 따른 運送契約과 保險契約의 關係圖



資料 : 李宰薰, 複合運送에 따른 積荷保險에 관한 研究, 中央大學校, 大學院, 貿易學科, 1987, P.41에서 引用

III. 責任保險과 貨物保險의 關係

運送人과 貨主의 運送契約은 兩 當事者를 權利, 義務로 拘束하고 運送人은 운임의 대가로 運送契約의 責任을 負擔한다. 즉, 運送物이 運送人의 管理下에 있을 때 발생하는 損害는 契約上 運送人의 責任內容에 따라 運送人이 責任을 진다. 이와 같이 契約上 運送人의 責任內容은 貨主의 貨物保險과 運送人의 責任保險에 불가분의 關係에 있으므로 運送人의 責任이 集中, 強化되고 있는 複合運送에 있어서 兩 保險의 共存과 補完關係는 國際貿易의 발달상 중요한 의의를 가진다. 原則的으로 貨物保險은 運送契約上 運送人이 부담하는 危險을 제외한 危險, 즉 免責事由, 責任制限 등의 事由로 인한 危險을 擔保하고, 責任保險은 運送人의 歸責事由인 危險을 擔保한다. 結局 運送人의 責任內容에 따라 責任保險과 貨物保險의 危險分配와 그에 따른 保險費用이 決定된다.

貨物保險과 責任保險의 전반적인 關係를 명확히 照明하는 것은 어려운 일이지만, TCM 條約案에 입각하여 複合運送人이 부담하는 責任內容에 대한 責任保險과 일반적으로 貨主가 付保해야하는 貨物保險과의 基本的 補完關係를 보면 [그림 1-2]와 같다.

運送人の責任이 아무리 嚴格化, 擴大化 되어도 貨主가 貨物保險을 不必要로 하는 일은 없을 것이고 國際金融上 貨物保險의 役割은 必須的이다. 왜냐하면, 전술한 바와 같이 貨物保險은 ① 運送人の 免責危險 ② 曖昧한 偶發的 危險 또는 事故 ③ 共同海損分擔金 ④ 運送人の 責任制限 超過額 ⑤ 運送人の 責任範圍 밖의 諸般 危險을 擔保하여 責任保險과 相互補完的 關係를 維持해야 하기 때문이다.²⁾

또한 貨物保險과 責任保險의 相互 構成面에서의 差異點은 貨物保險에 있어서는 國際貿易의 主體者인 貨主自身이 當事者로서 자기의 관리하에 保險擔保를 전적으로 享受할 수 있는 直接的인 效用이 있는 반면, 責任保險에 있어서는 어디까지나 運送人을 중개로한 간접적인 效用밖에 享有하지 못한다는 것이다.³⁾

한편 運送人の 責任集中과 強化가 초래하는 責任保險과 貨物保險의 상호관계 및 양 보험의 二重保險(Dual Insurance) 問題에 따른 보험비용 문제는 다음 장에서 분석될 것이다.

IV. 複合運送과 貨物保險

1. 貨物保險의 必要性

國際貿易을 構成하는 ‘賣買契約’, ‘運送契約’ 및 ‘保險契約’은 相互 緊密한 關係를 이루면서 國際貿易의 3대축을 形成하고 있다. 賣渡人과 買受人 間에 國際賣買契約이 締結되면 契約條件에 따라 賣渡人과 買受人 中 어느 一方이 運送人과 運送契約을 締結하고, 運送契約上 運送人の 責任內容에 따라 運送人은 貨物損害賠償 責任保險을 그리고 貨主는 貨物保險을 締結해야 한다. 이러한 國際貿易의 메커니즘上 運送中인 貨物の 危險과 責任은 國際的 商慣習이나 統一規則 및 條約등에 의해 효율적으로 運送人과 貨主에게 分配되어야 한다. 國際運送이 海上運送으로부터 複合運送으로 發展됨에 따라 複合運送人の 責任體系에 대한 國際的 規制로서 UN條約이 성립되었고, UN條約이 성립되기 전에 백지화된 TCM條約案과 UN條約의 複合運送人の 責任內容은 많이 검토되었다.

本 논문에서 論及하고자 하는 것은 運送人の 責任과 관련하여 大部分의 區間運送法⁴⁾과 複合運送條約은 推定過失責任原則을 採擇하고 있으므로 運送中인 貨物の 危險과 責任은 그에 따라 적절히 配分되고 있다는 것이다. 즉 運送人の 責任內容에 따라 運賃이 결정되고, 運送人の 責任制限 및 免責事由에 따라 貨主가 부담하는 責任內容이 결정된다. 따라서 運送人の 責任內容은 貨主의 貨物保險에 決定的인 影響을 미친다.

2) 李均成, 콘테이너리제이션과 海上保險, 1974.4. p. 53

3) 日本コンテナ協會, コンテナ輸送實務指針, (東京, 早稻田大學, 1967) pp. 890 - 891

4) Hague規則, Hague-Visby規則, Hamburg規則, Warsaw條約, TCM條約案, UN條約 등은 過失責任原則이고, 다만 CIM 및 CMR만 嚴格責任主義를 採擇하고 있다.

한편 貨主는 자기가 負擔하는 危險에 대하여 貨物保險에 付保하므로써 運送中 貨物事故가 발생하면 優先的으로 貨物保險業者로부터 신속하게 補償을 받는다. 貨主에게 損害補償을 한 貨物保險業者는 運送人의 責任여하에 따라 保險代位の 原則에 立脚하여 運送人에게 求償하게 된다. 만약 貨主가 貨物保險을 付保하지 않는다면 運送人에게 직접 求償權을 行使해야 하고, 이러한 直接求償에 따른 費用의 증가와 節次上的의 어려움 및 補償의 難點은 貨主에게 많은 經濟的 困難을 줄 것이다. 또한 貨物保險證券은 國際貿易金融上 중요한 運送書類中的의 하나로 貨物保險은 國際金融을 圓滑하게 할 뿐만 아니라 運送人의 責任保險과는 그 性格을 달리하므로, 國際貿易上 不可缺의 役割을 수행하고 있다. 따라서 運送人의 責任이 絶對責任이 되지 않는 이상 貨主는 運送人이 부담하는 責任 이외의 危險에 恒常 露出되어 있어 貨物保險을 계속 付保해야 할 것이다. 다시말하면 貨物保險의 範圍와 內容은 運送人의 어떠한 形態의 責任에 대하여도 現在보다 더욱 廣範圍하게 繼續될 것이다.⁵⁾ 한편 貨物保險은 運送人의 責任內容 및 貨物의 性質, 數量, 包裝, 積載船舶의 明細(船齡, 船籍, 船種, 船主, 船級 등), 運送區間, 陸上運送의 明細(奧地事情, 運送距離, 運送用具 등), 港灣事情, 被保險者 別 過去 引受成績(保險料의 大小 및 Loss Ratio의 良否 등) 및 其他 要因을 勘案해서 慎重하게 付保해야 한다.

2. 擔保危險

海上保險은 기록된 어떠한 損害補償 形態 중에서도 가장 오래된 것이다. 海上保險은 기본적으로 船舶保險, 貨物保險, 運賃保險 및 責任保險을 中心으로 國際貿易과 더불어 貨物運送과 관련되어 發達해 왔다. 歷史的으로 近代의 海上保險은 英國을 中心으로 발달했고, 오늘날도 英國의 海上保險法과 海上保險判例들은 全世界的으로 影響을 미치고 있다. ⁶⁾ 本 論文의 초점은 海上保險中 貨物保險 그리고 貨物保險中에서도 複合運送과 相關하여 擔保危險과 擔保期間을 中心으로 1982년도에 개정된 新協會貨物保險約款⁷⁾(Institute Cargo Clauses, A,B,C: ICC,A,B,C)을 重點的으로 分析한다.

5) Carl E. Mcdowell, Containerization : Comments on Insurance and Liability, JMLC, Vol.3, No.3, 1972, Apr : 1, 에서 다음과 같이 화물보험의 필요성을 강조하고 있다.

It is most likely that prudent shippers will prefer to continue buying cargo insurance to cover(1) Known risks not covered by the carrier, (2) Contingent risks or situations on which there may be doubt, (3) Contributions, when required, to General Average, (4) Damages that may be discovered after the carrier ceases to be a bailee

6) Donal T. Rave, Jr. and Stacey Tranchina, Marine Cargo Insurance : an overview, Tulane Law Review, vol. 66, Dec.1991, p. 371

7) 1963년 舊協會貨物約款(Institute Cargo Clauses)은 All Risks (A.R), With Average Free From Particular Average(F.P.A)條件으로 擔保危險의 범위를 특정하고 있는데 반해, 1982년 新協會貨物約款은 A條件(A.R), B條件(W.A), C條件(F.P.A)으로 普通約款(S.G.Policy), 特別約款(A.R, W.A, F.P.A)의 개념을 없애고 단순, 포괄적으로 담보위험의 범위를 정형화 시켰다.

典型的인 貨物保險證券은 다음과 같이 3단계의 과정으로 擔保範圍를 설정하고 있다. 첫째, 保險證券의 危險約款(Risks Clause)은 擔保危險의 조건에 따라 擔保範圍를 定義하고 있다. 둘째, 擔保範圍의 時間的 概念이다.(擔保範圍와 運送區間, 擔保區間이 海上運送區間인가 아니면 倉庫間 區間으로 확장되는가) 셋째, 保險證券의 制限이나 損害補償條件에 의한 補償의 金錢的 範圍이다.⁸⁾

貨物保險은 그 貨物의 性質, 種類, 船舶의 明細, 船齡, 船籍, 船種, 船級, 船主, 航路, 港灣事情, 運送期間, 港口의 慣習, 季節, 海上運送區間, 陸上運送의 明細(奧地事情, 運送距離, 運送用具 등), 地理的, 季節的 特性의 物理的 條件과 賣買契約條件 및 複合運送에 따르는 諸般危險을 면밀히 검토하여 協會貨物保險證券의 危險約款中 적절한 조건을 選擇해야하며⁹⁾ 貨物의 特性에 따라서 特定危險의 擔保를 위한 附帶條件의 特約을 이용해야 한다.

複合運送은 全運送區間을 통해 '門前에서 門前까지'(Door to Door)의 一貫運送시스템을 指向하고 있으므로 擔保危險은 A條件, B條件 및 C條件 중에서 貨物의 特性에 맞는 것을 選擇하되, 複合運送의 核心概念인 컨테이너化에 따른 危險의 增減은 신중히 고려되어 貨物保險料率에 반영되어야 할 것이다.¹⁰⁾

한편 '門前에서 門前까지'의 全運送區間이 完璧하게 付保되기 위해서는 擔保範圍의 時間的 概念인 擔保期間은 대단히 중요한 의미를 가지므로 상세히 分析될 것이다. 複合運送에 따른 貨物保險料率의 水準은 最終적으로 複合運送에 隋伴하는 危險의 增減에 기초해서 決定되어야 하지만, 現在의 貨物保險者의 動向은 複合運送에 있어서 增加하는 危險을 문제로 해서 料率引下에는 消極的이다. 그러나 貨物保險 關係者들은 複合運送에 있어서 감소하는 危險과 증가하는 危險을 評價해서 적절한 水準의 保險料率을 算定하여 複合運送의 發展에 協力하는 태도를 보여줄 것이 要望된다.¹¹⁾ 참고로 複合運送에 따라 감소하는 危險과 증가하는 危險은 다음과 같다.

① 減少하는 危險

- 荷役取扱 回數의 減少에 따라 荷役中 貨物事故의 減少
- 拔荷의 減少
- 損傷의 減少

8) Raymond P.Hayden, Sanford. E. Balick, Marine Insurance : Varieties, Combinations and Coverages. Tulane Law Review, Vol. 66, Dec. 1991, p. 320

9) 水野泰行, 輸送實務, (東京, 海文堂, 1970), p. 267

10) 1982년 ICC(A), 1 (Risks Clause),

This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as provided in clauses 4,5,6 and 7 below. 1982년 ICC(B), 1(Risks Clause) 참조.

11) 上掲書, pp. 266 - 269

他貨物과 混積되었을 때 接觸汚染의 減少

揚貨不足 事故의 減少

火災의 減少

② 增加하는 危險

컨테이너 內部의 개개의 不完全한 包裝에 의한 損害

컨테이너 內部의 積付不良에 의한 損害

單位當 損害額의 增加

甲板積 컨테이너의 損害 增加

危險의 集積

3. 擔保期間

保險者의 危險負擔責任의 時間的 限界를 保險期間(Duration of Risk, Period Insured)이라고 한다. 즉, 保險者의 危險負擔責任의 開始(Commencement of Risk)부터 終了(Termination of Risk)까지의 責任存續 期間이다. 貨物保險과 관련하여 責任의 開始는 貨物運送의 開始(Commencement of Transit)를 의미하고 責任의 終了는 運送의 終了(Termination of Transit)를 意味한다고 볼 수 있다.¹²⁾

外航 貨物保險의 準據법인 1906년 英國海上保險法(Marine Insurance Act, 1906 : MIA, 1906) 제2조 1항은¹³⁾ “海上保險契約은 그 明示의 特約 또는 商慣習에 따라 그 擔保範圍를 확장해서 海上航行에 부수하는 內水路 또는 陸上危險의 損害에 대해서도 被保險者를 保護할 수 있다” 라고 規定하고 있다.

本法에 基礎해서 실제 保險契約에 적용되는 協會貨物保險證券 제8조, 運送約款(Transit Clause)은 ‘門前에서 門前까지’의 複合運送의 全過程을 間斷없이 單一 保險證券으로서 擔保하고 있다. 換言하면 貨物の 全運送區間을 距離의 長短, 運送手段, 運送人 또는 運送契約에 관계없이 一貫해서 同一의 保險者가 單一 保險證券으로 危險을 카버하는 것은 貨物保險의 오랜 引受 理念이다. 또한 保險引受의 技術的 측면으로부터 생각해도 運送區間 마다 分段된 危險을 複數의 保險者가 카버하는 것은 바람직하지 못하다. 따라서 複合運送이 指向하는 運送方式에 부응하는 保險擔保는 항상 提供 可能한 體制에 있다고 볼 수 있다.¹⁴⁾

12) Donald T. Rave, Jr. and Stacey Tranchina, Marine Cargo Insurance: an overview, Tulane Law Review, vol.66, Dec.1991, pp. 372 - 374

13) MIA, 1906, S.2(1).(Mixed sea and land risks) A contract of marine insurance may, by its express terms or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

14) 東京海上火災保險, 貨物海上保險의 理論と實務(東京,海文堂,1978), pp. 316 - 317

本節에서는 協會貨物保險證券의 運送約款¹⁵⁾을 토대로 複合運送에서 保險期間이 어떻게 付保되어야 하는지에 대하여 論述하고자 한다.

3.1. 擔保期間의 開始

貨物保險은 一般的으로 特定期間을 補償받기 위해 付保되지 않는다.¹⁶⁾ 따라서 保險者의 責任期間은 損害發生時 貨物이 '運送中(In Transit)'으로 看做되는 가에 달려있다. 이러한 側面에서 運送問題는 다음과 같은 세가지의 明確한 要素로 構成되어 있다. 즉, 運送開始 時點, 終了時點 그리고 保險擔保의 中斷을 招來하는 運送의 中斷 與否이다.¹⁷⁾ 協會貨物保險證券의 運送約款은 責任의 開始를 "運送의 開始를 위하여 貨物이 倉庫나 保管場所를 떠난 時點(This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or the place or storage for the commencement of the transit)"이라고 規定하고 있다. 즉 責任 開始의 先제조건으로 運送의 開始를 要求하고 있다. "運送開始를 위해 (for the commencement of transit)"라는 用語는 買賣契約 締結後 충분한 준비가 완료되어 船腹이 手配되어져 被保險者가 輸送意思를 가지고 貨物이 실제로 搬出되어지는 것을 의미한다. 그리고 責任開始의 場所의 概念인 倉庫 혹은 保管場所의 의미는 被保險者의 事務所, 包裝工場, 製造工場, 一般的 倉庫 등 船積을 위해 출발하는 포괄적 의미의 장소로 해석되어져야 한다. 船積이 수개의 창고 또는 보관장소에서 이루어 질 경우는 船積의 最後倉庫 또는 保管場所가 擔保되어지는 責任의 開始倉庫로 된다. 그러나 이러한 경우는 紛爭을 방지하기 위하여 保險證券에 倉庫名을 기록하는 것이 바람직하다. 또한 출발지라는 것은 당해 保險證券에 기재된 장소로써 만약 船積이 船荷證券이 기재된 장소 이외의 지점으로부터 開始되면 保險責任은 開始되지 않는다. 만약 保險證券에 奧地가 기재된 경우에는 그것과 동일한 行政地域 내에 있는 어떤 지점의 奧地도 擔保되어진다.¹⁸⁾ 따라서 複合運送의 理念인 '門前에서 門前까지(Door to Door)'라는 運送開始의 場所의, 時間的 概念은 本 運送約款의 責任開始의 場所的, 時間的 概念과 附合되어 複合運送人의 貨物保險上 擔保期間은 充分히 카버되고 있다.

3.2. 保險期間의 終了

運送保險證券의 保險者가 引受하는 危險은 原則적으로 일단 運送이 완료되면 終了된다.¹⁹⁾ 協會貨物保險約款에서는 保險者의 擔保 終了時點을 ① 被保險貨物이 保險證券에 기재된 目的地의 受荷人의 창고 혹은 보관장소에 인도된 때 ② 保險證券에 기재된 目的地

15) ICC.(A,B,C), 8(Transit Clause)참조

16) 화물보험은 일반적으로 항해단위(Voyage Policy)로 선박보험은 기간단위(Time Policy)로 부보된다.

17) Donald T. Rave, op. cit. p. 372

18) 山本巖, 現行英國貨物保險輸送約款(倉庫約款), 甲南經營研究, vol. 7-4 p. 350

19) Donald T. Rave, op. cit. p. 372

이건 그 目的地에 이르는 中途地 이건 不問하고 ㉠ 貨物을 통상의 運送過程에 포함되는 保管 以外の 保管을 하기 위해서 이거나 또는 ㉡ 貨物을 割當(Allocation) 또는 分配(Distribution)하기 위해 임의의 창고 또는 보관장소에 인도된 때 ㉢ 最終 揚陸港에서 外航船으로부터 被保險貨物 全體가 양륙된 후 60일이 경과될 때의 세가지로 規定하고 이중 가장 먼저 도래하는 때를 終了 時點으로 본다.

本 保險證券의 運送約款의 책임종료 時點을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

① 被保險貨物이 保險證券에 기재된 目的地의 受荷人의 창고 혹은 보관장소 또는 기타 최종창고 혹은 보관장소에 인도된 때 : 受荷人의 창고 (Consignee's warehouse)에는 受荷人 소유의 창고 외에 受荷人 전용의 賃借倉庫도 포함되며, 受荷人의 營業倉庫에 貨物保管을 기탁하는 경우의 營業倉庫는 受荷人의 창고가 아니라 기타 最終倉庫에 해당한다. 그리고 目的地에 受荷人의 창고 또는 보관소가 없는 경우에는 그 目的地에서의 최종의 창고 또는 보관장소에 인도되면 保險은 終了한다. 受荷人의 창고 또는 보관장소 이외의 것으로 최종의 창고 또는 보관장소라 하는 것은 被保險者가 被保險貨物의 運送을 終了시키는 장소이다. 受荷人 또는 受荷人의 受託者가 자기의 의사에 따라 자유로이 관리할 수 있도록 受荷人 또는 受託者의 지배하에 被保險貨物을 두면, 그 장소가 창고내인 경우는 물론 창고가 있는 구내의 露天이라해도 그 때에 인도가 있었던 것으로 해석한다.²⁰⁾

② 保險證券에 기재된 目的地이건, 그 目的地에 이르는 中途地이건 불문하고 ㉠ 貨物을 통상의 運送過程에 포함되는 보관이외의 보관을 하기 위해서 또는 ㉡ 貨物을 割當 또는 分配하기 위해 임의의 창고 또는 보관장소에 貨物이 인도된 때 : ㉠의 경우는 受荷人이 貨物을 보관할 목적으로 보관창고나 임의의 창고에 인도하는 경우를 말하며 통상의 運送過程에서의 일시적인 보관은 이에 포함되지 않는다. ㉡의 경우에는 어떤 창고에서 貨物을 割當 또는 分配한다면 그 창고에 인도되는 순간에 保險은 終了하게 된다. 따라서 할당을 하는 창고에서나 할당된 貨物의 最終 目的地까지 運送途中의 危險을 보호하기 위해서는 保險者와 별도의 合意가 있어야 한다.

③ 最終 揚陸港에서 外航船으로부터 被保險貨物 全體가 양륙된 후 60일이 경과된 때 : 最終 揚陸港(Final port of discharge)라고 하는 것은 全運送過程 中에서 外航船으로부터 양륙되는 最終港을 말한다. 물론 最終 揚陸港에서 양륙 완료후 60일 이내라 해도 保險證券에 기재된 目的地의 受荷人의 창고 혹은 보관장소에 被保險貨物이 인도된 경우에는 保險은 終了한다. 또 통상의 運送過程上의 보관이 아닌 保管(非常保管)을 하기 위해 또는 割當 혹은 分配를 하기위해 目的地 또는 目的地에 이르는 中途地에서 창고 또는 보관장소에 인도되면 保險은 終了한다. 즉 이러한 인도가 행해지지 않고 最終 양륙항에서 運送待機

20) 曹永正, 國際複合運送에서의 運送人의 責任과 積貨保險에 관한 考察, 國際大學 經營研究 第22卷 第2號, 1988. p. 99

중인 경우에는 양륙 완료후 60일을 경과한 때에 保險은 終了한다. 여기서 문제가 되는 것은 60일간의 期間制限의 起算點은 언제인가 하는 점이다. '양륙완료의 날'로부터 60일간 이라고 하면 양륙완료한 일자의 오후 12시부터 起算하게 되지만 이 約款에서는 '外航船으로부터 被保險貨物의 양륙을 완료한 후 60일이 경과된 때'라고 하고 있다. 따라서 이 約款上的 起算點은 全體貨物이 양륙완료된 시간이 되며 그 시각부터 24시간을 60회 반복한 때가 60일 경과의 시점이 된다.²¹⁾

以上에서 고찰한 바와 같이 複合運送에 따른 貨物保險의 擔保期間은 1906년 英國海上保險法 제2조 1항(Mixed sea and land risks)에 근거하여 실제 保險契約에 적용되는 協會貨物保險證券의 運送約款(Transit Clause)에 의해 複合運送의 全過程中 間斷없이 效率的으로 擔保될 수 있음을 알 수 있다.

V. 複合運送과 保險問題

1. 複合運送人的 責任體系와 保險問題

1.1. Network System과 保險問題

複合運送의 發達과 그에 따른 國際的 規制로서 TCM條約案과 UN條約을 중심으로 複合運送人的 責任內容은 충분히 검토되었으며, 또한 複合運送人和 貨主間的 責任分配의 변화가 複合運送人的 責任保險 및 貨主의 貨物保險에 어떤 영향을 미쳤는가에 대하여도 이미 분석되었다. 이러한 검토를 바탕으로 하여 複合運送人的 責任體系(Liability System)와 保險問題를 Network System과 Uniform System으로 나누어 고찰하고자 한다. 複合運送人的 責任體系는 發生區間이 확인되지 않은 損害(Concealed Damage)와 관련하여 複合運送人的 責任內容 여하에 따라 保險問題와 직결된다.

Network System에서는 發生區間이 확인된 損害(Localized Damage)와 發生區間이 확인되지 않은 損害(Concealed Damage)에 대한 複合運送人的 責任內容이 상이하므로 保險에 미치는 영향 또한 별개의 形態로 나타난다. 우선 發生區間이 확인된 損害의 경우에는 發生區間的 國際條約이나 國內法에 따라 損害補償이 이루어져 複合運送人이 貨主에 대하여 부담하는 責任內容과 동일하므로 複合運送人에게 별도의 危險負擔이 되지 않아 保險費用上 별다른 문제가 발생하지 않는다. 즉 複合運送人은 별도로 貨物損害補償 責任保險을 付保할 필요성이 없다. 그러나 損害發生區間이 확인되지 않은 경우나 損害發生區間이 확인된 경우에도 이에 적용될 強行的인 條約이나 國內法이 없는 경우에는 Network System의

21) R.H. Brown, Analysis of Marine Insurance Clause, Institute Cargo Clauses(Book One), (Witherby Co. Ltd. 1982), pp. 18 - 23.

一般原則에 따라 責任을 貯야하기 때문에 이에 대비하여 責任保險에 가입할 필요가 있는 것이다. 따라서 Network System에서 保險問題가 발생할 소지는 發生區間이 확인되지 않은 損害에 적용되는 一般原則의 責任內容에 따라 결정될 것이다. 다시 말하면 複合運送人의 責任原則인 一般原則의 嚴格性 정도나 責任限度額의 水準 및 免責事由의 多少에 따라 責任保險과 貨物保險의 二重保險에 따른 重複의 保險費用 문제가 발생할 것이다.

貨物保險과 責任保險이 併存하지만 保險代位の 원리에 立脚하여 적어도 理論적으로는 二重保險(Dual Insurance)의 문제는 생기지 않는다고 한다.²²⁾ 그러나 過失責任原則이 안고 있는 責任分配의 모호성으로 인하여 실질적으로는 어느 정도 二重保險의 가능성을 완전히 배제할 수 없다.²³⁾ 따라서 이러한 保險의 중복과 그로 인한 保險의 추가적 부담은 複合運送人이 전혀 責任을 부담하지 않든가 또는 複合運送人에게 全危險을 부담시키든가 이 두 極端的인 경우에만 제거될 수 있을 것이다. 그러나 이 두가지 가능성은 여러 가지 이유에서 시행되고 있지 못하기 때문에 현재 선택되고 있는 責任體系는 이러한 兩 極端的의 중간 정도의 어디엔가 위치하고 있다.²⁴⁾ 가령 필요이상의 높은 수준으로 責任限度額을 算定할 경우에는 責任保險 費用의 상승을 초래하는 반면 貨物保險料는 責任保險의 상승폭 만큼 比例하여 절감되지 않기 때문에 결과적으로 保險費用이 重複되는 비효율적인 經濟問題가 초래된다고 하겠다.²⁵⁾

1970년에 獨逸의 運送保險聯合(Deutsche Transport-Versicherungsverband : DTV)이 발표한 “海上保險者의 運送人에 대한 求償問題”²⁶⁾에 의하면 海陸複合運送에서 발생장소가 확인되지 않은 損害는 件數로는 全體의 58.6%이나 金額으로는 36.3%이므로 1건당 금액은 그렇게 큰 거액이 아니라고 推定될 수 있다. 따라서 發生區間이 확인되지 않은 損害에 대한 責任限度額을 그렇게 높은 水準으로 할 필요가 없다고 할 수 있다.²⁷⁾ 이러한 관점에서 TCM 條約案 및 統一規則의 Network System이 HAGUE-VISBY規則과 같은 責任限度額의 水準을 정하는 것이 타당한 水準이라고 하는 견해가 많다.²⁸⁾ 이와 같이 Network System에서는 기존의 責任體系下에서 貨主는 貨物保險을 수배하고, 複合運送人은 발생장

22) Erling Selvig, the Hamburg Rules, the Hague Rules and marine insurance practice, JMLC, Vol.12, No.3, April,1981, pp. 307-308

23) 실제로 責任保險者나 貨物保險者가 다같이 經常費를 부담하고 있기 때문에 그들간에 危險配分이 아무리 명확하다 하더라도 어느 정도의 二重保險은 피할 수 없다.

24) 徐憲濟,前掲書, p. 176

25) 上掲書, p. 189

26) 1970년 독일의 운송보험연합이 발표한 실태조사자료에 대한 상세한 내용은 東京海上火災 保險株式會社, 國聯國際物品複合運送條約의 成立に 伴う 貨物海上保險의 問題點, Tokio Marine No.12, 貨物保險情報別冊 特集號, July, 1981, pp. 18-20. 및 본 논문 [표1-3] 參照.

27) UNCTAD 사무국이 IPG자료로 제출한 “복합운송에 있어서의 보험과 책임의 문제”(UN Doc. TD/B/AC15/7/ADD.3)(July 15, 1975), 上掲 TOKIO MARINE No.12, pp.10-14 및 尹玟紘, UNCTAD 事務局에 의한 연구보고요지, 해양한국, 참조.

28) UN Doc. TD/B/AC15/7/ADD.3 Para. 54.

소가 확인되지 않은 損害등에 대한 합리적인 一般原則에 따라 複合運送人으로서 責任保險을 付保하고, 또한 下受給運送人은 既存의 法規에 입각하여 運送責任을 保險에 付保하게 된다. 그러나 기존의 責任體系에 의존함으로써 이와 같은 各種 保險의 總保險 費用은 複合運送人의 개제가 추가되더라도 極端的으로 상승하지는 않을 것으로 推定된다.²⁹⁾

1.2. Uniform System과 保險問題

Uniform System에서 複合運送人은 損害發生區間에 關係없이 同一責任을 부담하므로 일 貨主 및 貨主의 求償權을 保險代位하는 貨物保險者에게 유리한 것처럼 보인다. 왜냐하면 責任原則이 單純化, 單一化 되어 있기 때문에 貨主의 求償은 물론 保險代位에 입각한 貨物保險者의 保險金 회수도 용이하게 되기 때문이다.

새로운 單一責任原則의 도입은 法律家 단체에 의해 환영될 뿐만 아니라, 복잡한 Network System 보다도 단순한 Uniform System은 實務家들에게도 魅力的인 체제이다. 또한 貨物賠償責任保險(Cargo Indemnity Insurance)의 확대를 노리는 責任保險業者의 일부로부터 환영될 것이다.³⁰⁾ Uniform System도 결국 Network System의 一般原則과 같이 複合運送人의 責任內容을 어떤 수준으로 하느냐에 따라 保險問題와 관련하여 여러 가지 波及效果가 예상된다. UN UNCTAD 事務局이 IPG會議資料로 제시한 '複合運送에 있어서의 保險과 責任의 問題'를 중심으로 Uniform System과 保險問題를 分析하면 다음과 같다.

첫째, 複合運送에 포함되는 여러 運送方法의 責任水準 가운데 어느 것을 선택할 것인가에 대한 문제이다. 複合運送의 責任水準을 통일하면 오히려 同一運送方法內의 責任水準의 同一性이 상실된다. 예를 들면 2개의 同一貨物을 동시에 열차로서 運送하면, 一方은 複合運送契約에 의한 複合運送人의 責任內容이, 他方은 鐵道運送契約에 의한 責任內容이 각각 적용되어 責任水準이 각각 다르게 되므로 不合理性이 드러난다.³¹⁾

둘째, 適切한 水準의 責任內容(責任原則, 責任制限額)을 어떻게 설정할 것인가에 대한 問題點이다. 선택되는 2개의 주요 責任水準 가운데 낮은 수준은 HAGUE規則이고 높은 수준은 CIM이 될 것이다. 複合運送人의 統一責任 水準을 여러 運送區間中의 낮은 방법, 예를 들어 HAGUE規則에 두면 사고가 道路, 鐵道 및 航空運送區間 가운데 발생한 경우 貨主와 그 貨物保險者에 있어서 運送人으로부터의 회수가 이전 보다도 적어진다. 이는 道路, 鐵道, 航空의 實際運送人으로부터 더욱 많이 회수할 수 있는 權利를 貨主로부터 빼앗아가므로 그의 이익에 반할 뿐만 아니라 關係運送條約 및 國內運送法에도 위배된다.³²⁾ 그래서 Uniform System하에서 複合運送人의 責任은 그 어느 區間運送人의 責任보다도 높은

29) 東京海上火災保險株式會社, 前掲書 p. 12

30) 東京海上火災保險, 前掲書 p.12, UN.TD/B/AC 15/7 ADD. 3. Para. 55

31) UN.TD/B/AC 15/7 ADD. 3. Para. 55

32) Ibid., Para. 58

責任水準을 설정할 필요가 있다. 이 경우 複合運送人은 모든 케이스를 카버하기 위해 廣範圍한 責任保險擔保를 필요하게 된다. 따라서 이의 해결을 위하여 3種類의 保險契約關係가 성립하게 된다.³³⁾

- ① 貨主가 付保하는 貨物保險
- ② 統一責任原則에 따라 複合運送人이 付保하는 責任保險
- ③ 實際(下受給)運送人이 付保하는 責任保險

萬若 損害發生區間이 海上이라면 다음과 같은 求償手續이 발생한다.

- Ⓐ 當該貨物の 保險價額과 保險證券의 契約條件에 따라 貨主는 貨物保險者 에게 保險求償을 한다.
- Ⓑ 統一責任原則에 따라 複合運送人의 責任保險者에 대하여 貨物保險者는 保險代位求償을 한다.
- Ⓒ HAGUE規則의 責任制限額과 責任範圍內에서 複合運送人의 責任保險者는 實際運送人(下受給運送人)의 保險者인 船主相互責任保險組合(P & I Club)에 대하여 保險代位求償을 한다.

상기 ㉞의 경우 貨物保險者는 複合運送人(경우에 따라서는 實際運送人을 包含)의 過失을 立證해야 하며 保險代位求償에 의한 保險金을 회수하더라도 求償費用의 上昇에 應당되어 결국 貨物保險料의 節減을 크게 기대할 수 없게 된다.³⁴⁾ 한편 複合運送人이 付保하는 責任保險에서는 複合運送人은 회수권란한 下受給運送人, 倉庫業者, 埠頭荷役業者등을 포함한 각종 下請契約者의 責任과 자기가 부담하는 統一 責任內容을 일괄적으로 責任保險에 付保해야 하므로 그 保險料는 상당히 높게 될 것이다. 下受給運送人으로 부터의 회수는 상당히 소액일 것이다. 예를 들면 海上運送中の 貨物損害額에 대하여 실제회수율은 전술한 바와 같이 6%에 지나지 않는다. 그 외에 貨主도 實際運送人도 아닌 複合運送人은 損害防止對策에 의해 리스크를 감소시킬 수 있는 지위에 있지 못하기 때문에 複合運送人은 상당히 폭넓은 擔保條件을 付保할 필요가 있다는 것을 명심해야 한다.³⁵⁾

複合運送人은 서비스업무를 수행하는 것이기 때문에 그 機能 및 信用이 커지면 커질 수록 複合運送人은 강력한 위치에 있게 된다. 複合運送人이 지불하는 高액의 責任保險料는 당연히 運賃으로 貨主에게 전가되고 最終的으로는 消費者가 當該貨物の 가격으로써 부담하게 된다. 複合運送人은 동시에 그 責任을 保險에 轉嫁함에 따라 支配力의 집중을 더욱 증대하게 된다. 그래서 이러한 일이 반드시 公益에 부응하는 것은 아닌 것이다.³⁶⁾

33) Ibid., Para. 59 - 60

34) 問題가 된 複合運送이 海上과 鐵道運送으로 되어 있고, 損害가 海上區間에서 발생하였다면, 複合運送人은 제일 높은 수준인 1톤당 미화 16달러를 한도로 責任을 부담하지만 해상운송인에 대하여 求償할 수 있는 액수는 미화 2달러이다. 여기에 求償可能率 50%를 고려하면 $2/16 \times 1/2 = 6\%$ 라는 계산이 나온다

35) UN.DOC. TD/B/AC15/7 ADD. 3. Para. 63

이상에서 검토한 바와 같이 複合運送의 발달에 따른 貨物損害의 경제적 결과에 대한 가장 적절한 保險擔保의 방법은 貨主가 付保하는 貨物保險과 複合運送人 및 實際運送人이 付保하는 責任保險을 경제적으로 그리고 합리적으로 共存시키는 것이다.

따라서 合理的으로 貨物保險과 責任保險을 共存시켜 總保險費用을 最少化하고 결론적으로 運送費用을 最少化 할 수 있는 적절한 責任體系는 Network System으로 결론지을 수 있다. 또한 장래 關係되는 諸運送條約 相互間의 責任水準 차이가 점차 縮小되면 Network System의 長點은 더욱 높게 나타날 것이다.

2. 複合運送人の 責任集中과 保險問題

2.1. 責任集中의 意義

複合運送人은 複合運送의 全區間에 걸쳐 貨物을 자기의 保管下에 引受한 때부터 貨物을 人渡할 때까지 貨物의 滅失, 毀損 및 遲延損害를 積貨利害關係人에게 자기의 責任範圍內에서 補償해야 한다. TCM條約案의 責任體系이든 UN條約의 責任體系이든 어떤 경우를 불문하고 근래에 성립한 모든 複合運送條約은 複合運送人에게 複合運送의 全區間에 대하여 責任을 集中시키고 있음은 이미 살펴 보았다. 責任集中의 實際的 的의는 既存의 區間別 運送에서 運送人의 責任範圍 밖에 존재했던 發生區間이 확인되지 않은 損害(Concealed Damage)를 貨主의 責任으로부터 複合運送人에게 移轉, 負擔시키는데 있다고 하겠다. 즉 기존의 海上運送을 중심으로한 國際運送 體系下에서는 發生區間이 확인되지 않은 損害는 責任의 소재가 불명확하여 運送에 關여한 어떠한 運送人도 責任을 부담하지 않고 결국 貨主 스스로가 그러한 損害를 貨物保險으로 카버할 수 밖에 없었다. 그러나 근래에 성립한 複合運送條約은 發生區間이 확인되지 않은 損害를 명확히 複合運送人의 責任內容으로 規定함으로써 責任分配를 확실히 설정하게 되었다.

2.2. 責任集中과 保險問題

앞에서 살펴본 바와 같이 複合運送人의 責任集中과 保險問題는 결국 發生區間이 확인되지 않은 損害가 貨物保險과 責任保險에 어떠한 영향을 미치는가를 糾明하면 될 것이다. 즉, 기존의 運送體制下에서 貨主가 貨物保險으로 처리했던 發生區間이 확인되지 않은 損害가 複合運送體制下에서는 複合運送人의 歸責事由로 그의 責任保險으로 전가되어 窮極의 由로 貨物保險者는 保險代位에 입각하여 責任保險者에게 保險代位求償을 하게 된다. 이러한 貨物保險과 責任保險의 關係는 貨物保險者의 保險代位求償으로 具現되므로, 1970년도 獨逸 運送保險聯合(Deutsche Transport - Versicherungsverband : DTV)이 발표한 運送保險者

36) Ibid., Para. 64

(海上保險 포함)의 求償率表 [표 1-3]를 중심으로 그 關係를 分析한다. 獨逸 運送保險聯合의 資料가 一定時點 및 特定市場을 중심으로 분석된 結果이기 때문에 代表性과 普遍性에 다소 문제가 있지만 發生區間이 確認되지 않은 損害에 대한 分析資料가 거의 全無한 상태이므로 이러한 限界點을 인식하면서 본資料를 중심으로 分析하고자 한다.

[표 1-3] 運送保險者(海上保險 포함)의 求償率表, 1970

	손 해				구 상
	건 수 %		금 액 %		금 액 %
1. 회수가능	73	2.9	63,112	1.4	56,276 1.3
1.1 전액	67	2.7	320,595	7.3	100,859 2.3
1.2 책임한도액	308	12.3	1,120,022	25.1	411,455 9.2
1.3 타협액	448	17.9	1,503,729	33.8	568,590 12.8
2. 회수불능	1,470	58.6	1,617,523	36.3	
2.1 concealed damage	129	5.2	262,317	5.8	
2.2 절차진행중	282	11.3	396,451	8.9	
2.3 경제적사유	175	7.0	669,705	15.2	
2.4 물적사유	2,056	82.1	2,945,996	66.2	
3. 합 계	2,504	100.0	4,449,725	100.0	

資料 : 徐憲濟, 前掲書, P.186에서 引用.

이 표에 나타난 貨物保險에 있어서의 損害事故를 發生區間이 확인되지 않은 損害를 중심으로 그 求償可能性 여부를 分析하면 다음과 같다. 總損害 2,504건 중에서 2,056건 즉 모든 損害件數의 82.1%에 해당하는 支給保險金의 회수가 불가능하거나 성공을 거둘 수가 없었고 總損害의 17.9%만이 완전회수 또는 일부회수가 가능했다. 이를 금액으로 換算하면 貨物運送保險으로 지급한 保險金中 회수가가능성이 있는 경우의 支給保險金은 33.8%이며 그

중 회수가 실현된 것은 약 1/3인 12.8%에 불과하다. 한편 66.2%에 해당하는 금액은 전혀 회수가능성이 없다고 하겠다. 문제는 회수가능성이 없는 항목중에서 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것은 發生區間이 확인되지 않은 損害로서 損害件數 面에서 總損害 건수의 58.6% 그리고 金額面에서 36.3%를 점하고 있다. 이를 發生區間이 확인되지 않은 損害를 중심으로 관찰하면 그 損害는 總損害 액수의 약 1/3(36.3%)에 해당하고, 나머지 2/3중에는 회수가능한 損害額이 33.8%, 회수불가능한 損害額이 29.9%이므로 그 비율은 대략 1:1 정도로 된다. 이런 논리로 發生區間이 확인되지 않은 損害도 회수가능 損害와 회수불가능 손해를 1:1로 추론하면 36.3%의 1/2만큼 즉 18%정도가 회수가능 損害額으로 推定된다. 이 18%의 회수가능 損害額은 종래의 責任體系下에서는 支給된 保險金 회수가 불가능한 것으로 단념되었지만 複合運送의 責任體制下에서는 複合運送人에게 責任이 集中됨으로써 결국 複合運送人의 歸責事由로 인정되어 회수가능성을 가진다고 하겠다. 따라서 회수가능액은 33.8%에 발생구간이 확인되지 않은 손해의 회수가능액인 36.3%의 1/2인 18%를 추가하면 결국 52% 정도로 代位求償額이 증가할 것으로 기대된다.

원래 회수가능액과 實際求償額의 비율은 33.8%와 12.8%로써 약 1/3정도 였으나 複合運送人에게 責任이 집중될 경우 이 비율이 변하여 회수금이 더 커질것은 분명하다. 즉, 保險金 지급액과 求償額의 비율이 複合運送의 발달로 1/3에서 1/2로 변하기 때문에 全體 회수가능률이 52%라고 할때 실제회수금은 그 절반인 26%정도이며 약 30%까지 증가할 것이라고 볼 수 있다.³⁷⁾ 물론 이러한 假定은 모든 運送이 複合運送體制로 履行되고 기존의 區間運送體制는 全無하다는 것을 전제로 한다. 따라서 실제로는 運送保險者의 求償率이 이러한 정도까지 상승하지는 않을 것이다.³⁸⁾ 그리고 貨物保險者의 求償 가능성이 높다는 것은 결국 그에 따른 求償費用이 증가한다는 것을 의미한다. 따라서 현재의 2배정도로 求償行爲가 증가하면 그에 따른 費用도 2배로 증가할 것이고 이는 되도록이면 求償節次를 줄일려는 움직임에 역행하는 것이라고 할 수 있다.

이상에서 分析한 바와 같이 複合運送人에게 責任을 集中시키는 것은 종래 貨主의 부담이었던 發生區間이 확인되지 않은 損害를 複合運送人에게 이전시키는 의의는 있으나, 이로 인해서 貨物保險과 責任保險의 費用分擔이 균형적으로 이루어질 것인가는 회의적이라 할 수 있다. 즉, 貨物保險料가 이렇다 할 정도로 감소되지는 않음에도 불구하고 오히려 求償節次의 증가로 인하여 諸般費用의 상승이라는 비효율적인 經濟問題를 초래해서 總保險費用을 높이는 결과가 될 뿐만 아니라 종국적으로는 국제무역에서 상품의 가격을 상승시킬 것이라는 우려가 있다.³⁹⁾

37) 徐憲濟, 前掲書, p. 187 - 188

38) Erling Selvig教授는 Hamburg Rule 체제하에서 運送人의 責任이 비록 強化되지만 責任 體系의 單純化에 의하여 오히려 求償을 촉진시켜 그 비용을 줄일 것이라고 主張한다.<Erling Selvig, The Hamburg Rules, The Hague Rules and Marine Insurance Practice, JMLC, Vol. 12, No.3, April, 1981, p. 316>

3. 複合運送人의 責任強化와 保險問題

3.1. 責任強化의 意義

國際貿易에서 賣買契約이 성립하면 그 契約條件에 따라 賣渡人과 買受人중 어느 一方이 運送契約과 保險契約을 체결하게 된다. 賣買契約을 주축으로 한 세가지 契約은 國際貿易의 三大支柱를 형성하면서 자연스럽게 하나로 조화를 이루고 있다. 본질의 논의의 對象은 貨主와 運送人間에 체결되는 運送契約에 있어서 運送人의 責任強化에 따른 貨主의 貨物保險과 運送人의 責任保險과의 相互關係를 糾明하는 것이다.

國際運送은 전통적인 HAGUE規則 體制下의 海上運送으로부터 運送의 合理化의 추구로 複合運送體制로 이행되고 있음은 이미 살펴 보았다. 이처럼 國際運送이 海上運送으로부터 複合運送으로 發展됨에 따라 기존의 區間運送에 적용되던 國際條約 및 國內法은 더이상 그 역할을 수행할 수 없게 되고 複合運送에 적용될 수 있는 새로운 國際條約의 채택이 불가결하게 되었다. 이와 같이 複合運送을 위한 國際條約으로 HAGUE規則을 모델로 한 TCM條約案과 HAMBURG規則을 모델로 한 UN條約을 중심으로 複合運送人의 責任內容을 分析했다. 한편 UN條約이 발효될 때까지는 TCM條約案 및 ICC統一規則에 입각한 複合運送證券이 실무적으로 사용될 것이다.

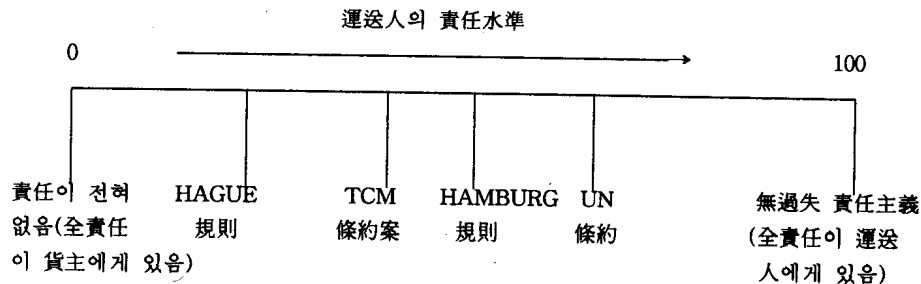
TCM條約案은 HAGUE規則을 모델로 성립된 것인데 國際條約으로 채택되지 못하고 白紙還元 되었지만 현재 실무상 사용되고 있는 각종 複合運送證券에 중대한 영향을 미치고 있고 또한 統一規則의 模型으로 되었다. 한편 UN條約은 HAMBURG規則⁴⁰⁾을 모델로 성립된 것으로 언제 발효될지 그 시기가 요원한 상태이다.

그러나 이미 HAMBURG規則이 발효된 상태에서 海上運送人의 責任이 強化되고 아울러 각종 複合運送에 관한 責任制度가 기존의 責任制度보다 運送人의 責任을 強化시켰다.⁴¹⁾

39) 徐憲濟, 前揭書, p. 188

40) HAMBURG規則은 그 發效要件을 충족시켜 1992년 11월 1일에 정식으로 발효되었다. 그러나 先進海運國들은 아직까지 比準을 하지 않으므로 실제적 효력은 未洽한 상태이다.

41) 運送人의 責任原則과 그에 따른 責任水準을 비교함에 있어서 運送人이 전혀 책임을 지지 않는 경우(현실적으로 정의의 관념상 불가능)로 부터 점차 책임이 강화되어 최종적으로 無過失責任 내지 絕對責任을 부담하는 형태로 표시할 때 HAGUE規則, HAGUE規則을 모델로 하는 TCM條約案, HAMBURG規則 및 HAMBURG規則을 모델로 하는 UN條約의 責任水準을 대비하여 나타내면 다음 그림과 같다. 물론 각 법제에 따르는 責任水準은 責任範圍, 責任制限, 免責事由 및 責任原則이 고려되어야 한다.



貨物運送에 관여하는 두개의 保險制度 즉, 貨主의 貨物保險과 運送人의 責任保險과의 관계는 運送人의 責任制度和 밀접한 관계를 가지고 있기 때문에 運送人의 責任內容의 변경은 貨物保險者와 責任保險者間的 危險負擔 關係의 변경을 의미하는 것으로 대단히 중요한 사항이다. 따라서 複合運送人의 責任強化의 內容을 責任原則, 責任範圍, 責任制限 및 免責事由 등을 중심으로 TCM條約案과 UN條約을 대비하여 分析하고 國際貿易에서 運送의 大部分을 차지하며 主導的인 역할을 담당하고 있는 海上運送에 있어서 HAGUE規則과 HAMBURG規則을 참고로 分析하기로 한다.

3.2 責任強化의 內容

3.2.1 責任原則

대부분의 運送에 관한 國際條約 및 國內法은 過失責任原則에 입각하여 運送人의 責任原則을 規定하고 있다. 複合運送에 관한 TCM條約案이나 UN條約도 이 原則에 따라 推定過失責任原則을 도입하고 있다. 그런데 TCM條約案에 비하여 UN條約이 채택하고 있는 過失責任原則은 기존의 責任法制에서 허용되던 運送人의 過失免責事由⁴²⁾ 및 기타 免責事由를 일체 삭제하고, 同 條約 제16조 1항에서 “複合運送人은 損害의 발생과 그 결과를 회피하기 위하여 合理的으로 요구되는 모든 조치를 취한 것”을 立證해야만 責任을 면할 수 있다고 規定함으로써 過失責任의 一般原則을 도입하고 있다. 다시말하면 複合運送人은 자기의 無過失을 立證하지 못하면 運送物의 滅失, 毀損 및 遲延損害에 대하여 責任을 져야하기 때문에 複合運送人의 責任은 크게 強化되었다고 볼 수 있다.

한편 國際貿易에서 大部分의 運送區間을 차지하고 主導的인 역할을 담당하고 있는 海上運送에서는 이미 전술한 바와 같이 전통적인 HAGUE規則 대신 HAMBURG規則이 도입되어 발효됨으로서 航海過失을 비롯한 일체의 免責事由를 폐지하고 過失責任의 一般原則을 채택하여 海上運送人의 責任을 대폭적으로 強化시켰다고 볼 수 있다.

3.2.2 責任範圍

① 事項的 範圍

TCM條約案은 複合運送人의 事項的 責任範圍를 滅失(Loss), 毀損(Damage) 및 引渡遲延(Delay in delivery)損害로 한정하고 있다. 그러나 UN條約은 좀 더 구체적으로 그리고

42) HAGUE規則은 運送人의 過失을 航海過失(Act, neglect or default of the master, mariner, pilot or servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship)과 商事過失(Carrier's risk)로 분류하고, 航海過失은 運送人의 免責事由로 그리고 商事過失은 運送人의 歸責事由로 규정하고 있다. 航海過失은 船舶의 航海 및 運航과 관련된 船主의 使用人인 船長, 船員 및 導船士의 過失을 의미하고 商事過失은 貨物의 船積, 運送, 保管, 管理 및 揚貨와 관련된 過失을 의미한다. HAGUE規則은 航海過失을 포함하여 17개의 免責事由를 規程하고 있다.

強化된 事項의 責任範圍를 설정하고 있다. UN條約 제16조 1항은 “複合運送人은 貨物의 滅失, 毀損 및 引渡遲延으로 인하여 발생한 損害에 대하여 責任을 진다.(The multimodal operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery)”라고 規定하고 있다. 즉 이 規程은 다른 모든 區間運送法 및 條約과는 달리 貨物自體에 생긴 滅失, 毀損 損害뿐만 아니라 그로 인하여 結果적으로 야기된 營業的 損害에 대하여도 運送人에게 責任이 있음을 명시한 것이다. 그러므로 貨物의 滅失로 인하여 초래된 損害가 運送物의 交換價額을 초과할 경우에도 그 액이 UN條約 제 18조에 規定된 責任限度額 이내이면 複合運送人은 그 全額을 다 賠償해야 할 것이다.

한편 HAGUE規則 제4조 1항은 “運送人 및 船舶은 船舶의 不勸航으로 인한 滅失(Loss) 및 毀損 (Damage)에 대하여 責任이 있다”라고 規定함으로써 運送人의 事項의 責任範圍를 引渡遲延(delay in delivery)을 제외한 滅失 및 毀損으로 한정시키고 있다. 또한 HAMBURG規則 제5조 1항은 UN 條約 제6조 1항과 동일한 취지의 規程을 두고 있다. 따라서 HAMBURG規則이 발효됨에 따라 海上運送人의 事項의 責任範圍도 引渡遲延 損害가 추가됨으로써 훨씬 強化되었다고 볼 수 있다.

② 時間的 範圍

TCM條約案 제2조 1항(a)는 複合運送人의 責任期間(Period of Liability)을 ‘貨物의 受領으로부터 引渡까지의 全期間’으로 規定하고 있다. 또한 UN條約 제 14조 1항은 複合運送人의 責任期間을 TCM條約案에서와 동일하게 “화물을 복합운송인의 관리하에 引受한 때로부터 화물을 引渡할 때까지의 全期間”으로 規定하고 있다. TCM條約案이나 UN條約은 다 같이 複合運送人이 추구하는 ‘Door to Door Service’의 이상을 구현하는데 충분한 時間的 責任範圍를 제공하고 있으며 동일한 입장을 보이고 있다. 한편 HAGUE規則 제1조 (e)항은 海上運送人의 責任期間을 “貨物의 船積으로부터 揚貨까지”로 所謂 ‘Tackle to Tackle’의 規定을 두고 있다. 반면 Hamburg Rule 제4조 1항은 海上運送人의 責任期間을 “船積港에서 貨物을 자기의 責任下에 引受한 時點부터 揚荷港에서 貨物을 引渡한 時點까지”로 所謂 ‘Port to Port’로 規定하고 있다.

즉, HAMBURG規則은 運送人의 責任期間을 선적전, 양하후의 期間인 臨海터미널에서의 貨物受領 時點과 貨物引渡 時點까지 責任期間을 擴張, 強化시키고 있다.

③ 人的 範圍

TCM條約案 제2조 2항은 “複合運送人은 複合運送證券에 의하여 立證되는 契約의 履行을 위하여 이용하는 서비스를 제공할 모든 사람의 作爲 및 不作爲에 대하여 責任을 부담한다 (The CTO shall be liable for the acts and omissions of any person)”라고 規定하고 있다. 여기에서 지칭하는 모든 사람(any person)은 UN條約 제 14조 3항이 規定하고 있는

“複合運送人은 複合運送契約의 履行을 위하여 사용하는 그의 使用人, 代理人 및 其他 모든 사람을 包含한다(his servants or agents or any other person)”와 같은 의미로 해석된다. 즉, TCM條約案의 複合運送人의 人的 責任範圍는 複合運送人 자신과 서비스를 제공하는 모든 사람(any person)이고 이는 UN條約의 複合運送人, 使用人, 代理人 및 기타 모든 사람(獨立契約者)과 같은 개념하에서 포괄적으로 파악해야 한다.

한편 HAGUE規則 제4조 1항은 海上運送人의 人的 責任範圍를 運送人和 船舶(The carrier and the ship)으로 한정시킨데 반하여 HAMBURG規則 제5조 1항은 運送人의 人的 責任範圍를 “運送人, 그의 使用人 및 代理人(Carrier, his servants or agents)”으로 확장하여 海上運送人의 責任을 강화시키고 있다.

3.2.3 責任制限

TCM條約案 제10조는 發生區間이 확인되지 않은 損害(Concealed Damage)의 滅失 및 毀損에 대한 責任限度額을 重量主義(kg)로 空欄으로 남겨두고 제12조는 별도로 發生區間이 확인된 損害(Localized Damage)의 滅失, 毀損에 대한 責任限度額은 그 區間運送의 國際條約이나 國內法の 責任制限原則에 따르도록 하고 있다. 한편 UN條約 제18조 1항은 發生區間이 확인되지 않은 損害의 滅失 및 毀損에 대한 責任限度額을 每 包裝物(Package) 또는 船積單位(Shipping Unit)當 920SDR 혹은, 總重量 每 1kg當 2.75SDR로 併用主義를 채택하고 있다. 따라서 UN條約이 보다 높은 責任限度額을 規定하여 複合運送人의 責任을 強化시키고 있다.

또한 HAGUE規則 제4조 5항은 運送人의 責任限度額을 每 包裝物 또는 船積單位當 英貨 100파운드로 規定하고 있으며, HAGUE-VISBY規則 제4조 5항은 每 包裝物 또는 船積單位當 667SDR, 總重量 每 1kg當 2.0SDR 로 規定하고 있다. 그리고 HAMBURG規則 제6조 1항 (a)는 每 包裝物當 또는 船積單位當 835SDR, 總重量 每 1kg當 2.5SDR로 規定함으로써 海上運送人의 責任限度額이 增加하여 結果적으로 運送人의 責任을 強化시키고 있다.

3.2.4 免責事由

TCM條約案 제9조 2항은 發生區間이 확인되지 않은 損害에 대한 一般原則으로서 9개(a-i)의 免責事由를 열거하고 있고 同 條約案의 代替案인 Uniform System의 제9A조 2항은 4개(a-d)의 免責事由를 열거하고 있는데 그 실질적 內容은 大同小異하다.

UN條約 제16조 1항은 複合運送人의 責任原則을 철저하게 過失責任原則에 입각하고 있으며 無過失 以外에는 免責事由를 인정하지 않고 있다. 따라서 UN條約은 一般的 免責事由(General Defence) 이외에 免責카탈로그(Catalogue of Exemption Lists)와 같은 다른 免責事由는 일체 두고 있지 않으므로 嚴格責任에 가깝게 複合運送人의 責任을 強化시키고 있다.

한편 HAGUE規則 제4조 2항은 17개(a-q)의 免責事由(Catalogue of Exception Lists)를 열거하고 있는데, 그 중에서도 (a)항의 航海過失은 運送人이 責任을 회피하기 위해 가끔 이용되어 온 것으로 대단히 중요한 의미를 가지고 있다. 英國 어느 保險會社의 조사에 의하면 석유 이외의 貨物 損害賠償에 지불된 총액 중 약 40%가 航海過失에 기인한 것이었다고 한다.⁴³⁾

HAMBURG規則 제5조 1항은 運送人의 責任原則을 UN條約의 責任原則과 유사하게 過失責任原則으로 規定하고 있고 동조 제4항은 火災에 관한 特則⁴⁴⁾을 두고 있다. 그러나 HAMBURG規則도 UN條約과 마찬가지로 運送人의 無過失 이외는 免責事由를 인정하지 않고 있고 특히 HAGUE規則에 規定된 航海過失免責의 폐지는 運送人에게 강력한 責任強化의 요인이 될 것이다.

3.3 責任強化와 保險問題

3.3.1 問題의 提起

國際貿易에서 運送시스템이 既存의 海上運送 중심으로부터 複合運送體制로 發展됨에 따라 複合運送中인 貨物에 발생하는 損害에 대한 運送人의 責任法理는 貨主의 貨物保險과 運送人의 責任保險에 直接的으로 중대한 影響을 미치고있다는 것을 이미 살펴보았다.

複合運送中인 貨物은 區間運送과 달리 多様な 運送經路와 相異한 運送手段을 經유하면 서 많은 危險에 노출된다. 문제는 複合運送에 의하여 國際貿易의 運送契約을 체결한 契約 當事者인 貨主는 일차적으로 複合運送中의 諸般危險과 損害를 면밀히 分析하여 거기에 부 합되는 貨物保險條件을 선택해야 한다. 貨主는 자기가 선택하는 貨物保險條件에 따라 일 차적으로 直接, 迅速하게 貨物保險者로부터 損害補償을 받게 된다.

貨主에게 貨物損害補償을 한 貨物保險業者는 保險代位(Subrogation)의 原則에 입각하여 運送契約上 運送人의 歸責事由에 해당하는 부분에 대하여 運送契約 當事者인 運送人에게 直接 損害賠償請求를 하거나 아니면 運送人이 付保한 貨物損害賠償 責任保險者에게 損害 賠償請求를 하게 된다.

運送人의 責任保險과 貨主의 貨物保險은 각각 별개의 法律關係로 구성되는 것이지만, 貨物損害에 대한 原狀回復이라는 목적을 공통으로 하는 한 양자간에 重複, 競合이 있을 수 있고 一方에 관한 法制의 변동이 있으면 地方에 波及效果가 나타날 수도 있다. 따라서

43) 海運産業研究院, 貨物流通의 危險과 保險管理에 관한 研究, 海運産業研究院, 1991, p. 75

44) 火災가 運送人 또는 그 使用人이나 代理人의 過失 또는 不注意로 인하여 發生했다는 것을 請求者가 증명한 때에는 그 火災로 인하여 생긴 運送物의 滅失, 毀損, 또는 遲延損害에 대하여 運送人이 責任져야 한다. 그러나 船舶火災의 특성상 原因을 알 수 없는 경우가 많고, 運送人의 責任을 立證한다는 것은 곤란하기 때문에 이점에서 사실상 HAGUE 規則과 커다란 차이는 없다고 하겠다.

運送人 責任法制的 변경은 保險者의 補償責任範圍의 增減 혹은 伸縮을 가져오게 된다.⁴⁵⁾ 이러한 관점에서 複合運送人의 責任法制에 관한 TCM條約案과 UN條約을 比較分析하고 아울러 既存의 海上運送區間에서의 HAGUE規則과 HAMBURG規則의 責任內容을 比較檢討함으로서 複合運送人의 責任強化의 內容을 考察했다.

運送人의 責任法制的 변경은 이와 같이 保險問題와 직결되는데 그 문제의 核心을 두가지 측면에서 고찰할 수 있다.

첫째, 運送人責任法制的 變更에 의해 발생하는 危險分擔變更이 保險實務에 미치는 영향과 이러한 制限영향이 保險費用과 運賃水準에 미치는 영향이다.

둘째, 運送人 責任法制的 變更이 損害賠償請求의 取扱(Claims Handling)에 미치는 波及效果이다.⁴⁶⁾

이미 살펴본 바와 같이 HAGUE規則을 기본으로 하고 先進國의 입장이 강하게 반영된 TCM條約案의 責任內容에 비교해 볼 때 UN條約의 責任內容은 HAMBURG規則을 배경으로 하고 있기 때문에 그 責任內容이 매우 強化된 것이라 할 수 있다. 이러한 複合運送人의 責任強化가 保險에 미치는 영향을 Selvig教授가 지적한 대로 保險費用的인 측면에서 貨主國인 開發途上國들이 주장하는 所謂 二重保險(Dual Insurance)의 論理와 先進海運國들이 주장하는 損害賠償請求의 取扱(Claims Handling)을 중심으로 分析하고자 한다.

3.3.2 二重保險의 論理와 保險費用問題

運送人의 貨物損害에 대한 損害賠償責任은 責任保險의 對象이 되고, 責任保險에 대한 保險料는 運送法上的 賠償責任條件의 對價로서 당연히 運送서비스의 對價(Cosideration)인 運賃의 構成部分이 된다. 따라서 運送人의 賠償責任條件의 內容에 변동이 있으면 責任保險料의 增減에 의하여 運賃水準이 영향을 받게 되는 것은 당연한 일일 것이다.

複合運送條約에 의한 複合運送人의 責任強化의 加重部分에 대한 責任保險料의 증가분은 運賃에 가산되어 貨主의 經濟的 負擔이 증가된다고 볼 수 있다. 반면, 複合運送의 목적인 貨物에 대한 貨物保險에 관해서는 運送人의 責任이 강화된 部分만큼 保險者의 代位權 行使의 기회가 증가되어 그것에 상응하는 貨物保險料의 감소를 기대할 수 있다. 따라서 運送人의 責任強化에 의한 運賃의 증가분이 貨物保險料의 減감분을 적어도 상회하지 않아야 한다는 것이 이상적인 일이며 동시에 이는 貨物 利用者로서의 最終消費者(Ultimate Consumer)의 利害關係로 직결되는 문제이기도 하다.⁴⁷⁾ 그러나 運送人의 責任의 強化가

45) 李均成, 1978년 함부르그規則下의 運送人의 責任과 海上保險, 韓國海法會誌, 第1卷, 1, 1979, p.24.

46) Erling Selvig, op.cit., p.300.

47) 李均成, 前揭論文, p.41-42.

이와 같은 이상적인 形態로 분배되지 않고 각각의 주장에 따라 다르게 나타나는데 문제가 있다.⁴⁸⁾

運送人의 責任의 強化가 保險費用의 절감을 가져올 것이라는 開發途上國側의 주장은 二重保險의 論理를 그 理論的인 바탕으로 하고 있다.⁴⁹⁾ 즉, TCM條約案이 모델로 하고 있는 HAGUE規則은 運送人의 責任이 너무 경감되어 있고 동시에 수많은 免責事由로 말미암아 運送物의 損害에 대한 危險負擔과 立證責任의 分配가 불명확하여 積貨利害關係人은 貨物 保險料와 함께 運賃의 構成部分으로 되어 그에게 전가되는 運送人의 責任保險料까지 부담함으로써 결과적으로 동일한 貨物損害에 대하여 二重으로 付保한 경우와 마찬가지로 經濟的 부담을 하게 된다는 것이다.

理論的으로는 運送人이 부담하는 損害에 대해서는 積貨利害關係人이 별도로 貨物保險에 付保할 필요가 없으나 그 責任分配基準이 모호하기 때문에 運送人이 부담할 危險에 대하여도 運送人으로부터 완전한 補償을 받지 못하거나 補償이 지연될 경우에 대비하여 불필요한 追加保險에 付保하지 않을 수 없다는 것이다. 이로써 동일한 運送上의 危險에 대하여 運送人과 積貨利害關係人에 의한 二重保險이 불가피하고 그 중복되는 部分에 대한 保險料는 결국 貨主의 추가적인 부담으로 돌아간다는 것이다. 이러한 二重保險問題를 한꺼번에 해결하기 위해서는 貨物에 관한 일체의 危險을 運送人이나 貨主中 전적으로 어느 일방에게만 전가시켜야 할 것이다. 그러나 이는 理想論일 뿐 그러한 危險을 貨主에게만 전가하는 것⁵⁰⁾도, 運送人에게만 전가하여 運送人의 無過失責任 내지 結果責任을 인정하는 것도 현재로서는 사실상 實現不可能한 일이다.⁵¹⁾ 따라서 개도국측은 이러한 二重保險의 부담을 제거하기 위하여는 많은 免責事由를 삭제하여 순수한 過失責任에 입각함으로써 運送人의 책임을 強化시키는 것이라고 주장한다. 이렇게 運送人의 책임이 強化되더라도 고도의 綜合

48) 가령 既存 運送人의 責任體系下에서 責任保險料와 貨物保險料가 각각 10과 100이라고 가정하자. 그러면 총보험코스트는 110이 된다. <LI(10)+CI(100)=IC(110)> 그런데 책임이 強化되어 運送人의 責任保險料가 10만큼 상승되었다면, 가장 이상적인 형태로는 그만큼 貨物保險料가 절감되어 總保險費用은 동일한 수준을 維持하는 것이다. 즉, <LI(10+10)+CI(100-10)=IC(110)>으로 되는 것이다.

그런데 다음절에서 논의되는 바와 같이 실제로는 이와같은 이상적인 형태로 總保險費用이 형성되는 것이 아니고, 開途國의 二重保險論理에 의한 責任強化의 필요성으로는 貨物保險料는 責任強化 부분만큼 절감되는 데 반하여 責任保險料는 그 체제의 특성상 더욱 절감되어 결과적으로 $LI(10+5)+CI(100-10)=IC(105)$ 로되어 總保險費用이 절감될 것이라고 주장 한다. 한편 先進 海運國側은 이에 대한 反論으로 複合運送의 특징상 여러단계의 保險代位求償 절차에 따라 결국 責任保險料는 더욱 상승하고, 貨物保險料도 기대만큼 節減 效果를 보지못해 결국 $LI(10+15)+CI(100-5)=IC(120)$ 로되어 總保險費用은 더욱 增大되고, 그것은 運賃으로 轉嫁되어 貨主負擔이 된다. 그리고 窮局的으로 最終消費者에게 상품가격의 上昇이라는 非經濟的 結果를 招來한다는 것이다.

49) 李均成, 前揭論文, P.42.

50) Andrew E. Rossmere, Cargo insurance and carrier's liability : A new approach, 6 JLMC 425, 1974,1975. p. 425.

51) 運送人이 아무런 責任을 負擔하지 않는다는 것은 正義의 觀念에 배치되기 때문에 現實的인 可能性이 없으나, 運送人이 無制限의 責任을 부담하는 예는 소위 '保險附 船荷證券(Insured B/L)'에서 試圖한 적이 있다. 그러나 이 制度는 貨主의 損害防止 努力의 저하를 초래하고 貨主에 의한 保險加入의 主導權 喪失 등의 理由로 실제로 시행되지는 못하고 말았다.(徐憲劑, 前揭書, p. 176.參照)

保險인 船主相互責任保險(複合運送人相互保險 포함)에서의 保險料 수준은 이러한 責任制度의 변동에 민감한 반응을 보일 性質의 것은 아니고 오히려 그 保險料는 運送手段의 種類, 罹災率, 運送區間, 運送從事者の 技倆 등 責任法制 이외의 여러 요인에 의하여 一括으로 결정되기 때문에 運送人の 責任強化 만으로 貨物保險料의 인하에 의하여 總保險費用은 節減될 것이라고 한다. 따라서 貨主國인 開發途上國側은 HAGUE規則에서와 같이 運送人の 책임이 많은 면책조항의 삽입등으로 경감되어 있는 法制下에서는 화주의 二重保險 문제를 근본적으로 해결할 수 없고, UN條約과 같은 水準으로 運送人の 책임을 強化시킴으로서 二重保險 문제를 해결하여 총보험비용을 절감할 수 있다고 주장한다.

3.3.3 求償費用의 增加와 保險費用問題

貨主國인 開途國측의 二重保險 論理에 입각한 運送人の 責任強化의 當爲性에 대하여 先進海運國측은 모든 免責事由를 폐지하고 責任限度額을 인상하여 運送人の 責任을 強化한다고 하여 二重保險을 제거할수 있는가 하는 점에 대하여 의문을 제기한다. 즉, 過失責任原則에 입각하더라도 過失의 판단기준이 실제적인 적용에 있어서 반드시 明確하지 않기 때문에 運送人에게 전적인 責任을 부담시키지 않는 한 HAMBURG規則(UN條約)에서도 二重保險을 완전히 배제할 수 없다고 한다. 이와 같이 先進海運國側은 運送人の 責任強化가 無過失責任으로 極大化 되지 않는 한 二重保險 問題를 완전히 제거할 수 없고 오히려 다음과 같은 여러 가지 요인들로 運送人の 責任強化는 總保險費用을 증대시킬 것으로 우려하여 責任保險보다는 貨物保險이 유리함을 여러 가지 자료를 통해 立證함으로써⁵²⁾ 運送人の 責任強化 보다는 貨物保險에 의한 보장쪽으로 유도하기 위하여 開途國을 설득하여 왔다.

求償節次의 복잡화에 따른 保險費用의 증가와 관련하여 先進海運國側은 다음과 같이 주장하고 있다. 즉, 複合運送貨物의 損害에 대하여 貨物保險者는 일차적으로 貨主에게 損害補償을 이행하고 支給保險金에 대하여 運送人에게 保險代位求償을 하게 된다. 그 결과 運送人の 責任保險者가 保險金을 지불하게 되지만 나아가 運送人 乃至 그의 責任保險者는 下請의 實際運送人에게 代位求償을 한다. 따라서 單一運送形態와 달리 二重, 三重的 求償行爲가 이루어져 關係 當事者는 이와 같은 求償行爲에 수반하는 各種 費用(裁判費用, 辯護士費用, 기타 管理運營費)을 부담하지 않으면 안된다. 이와 같은 求償節次의 複雜化에 수반하는 諸般費用의 증가는 運送人の 責任強化에 따른 이상적인 形態를 이탈하여 결국 責任強化에 따른 責任保險料의 증가분만큼 貨物保險料의 節減이 이루어지지 않고 不均衡을

52) 1. UNCTAD事務局이 IFG資料로 提出한 “複合運送에 있어서의 保險과 責任의 問題” DOC. TD/B/AC15/7/ADD.3) (1974.7.15)
 2. 國際海上保險聯合(IUMI)의 1973년 VEMCE總會에서 提出된 西獨海上保險協會 調查資料, “保險者의 運送人에 대한 保險金回收 實態調查報告”(1973),
 3. IUMI의 運送人責任問題委員會編, 팜폴렐(1973. 9), “運送人の 責任體系에 대한 貨物保險業者의 立場에서의 諸論文의 要約”

초래하여 總保險코스트는 上昇하게 된다. 또한 諸般費用의 증가는 責任保險料率을 上昇시키고 이것은 다시 運賃에 반영되어 貨主의 運送費用을 증대시켜 窮極的으로는 最終消費者(Ultimate Consumer)에게 商品價格의 上昇이라는 부담을 떠 넘기게 된다.⁵³⁾

한편, 責任保險은 貨物保險 보다도 引受條件, 保險料率의 個別性, 특히 各 貨主別 罹災率에 따른 극히 세분된 個別性을 발휘할 수가 없다. 또한 貨物保險은 保險價額을 협정하고 그 協定價額을 保險金額으로 하므로 여기에는 希望利益, 輸入稅 및 支給運賃과 그 이외의 다른 費用을 포함시킬 수 있는데 반해서 責任保險은 原則적으로 貨物이 입은 실제적인 滅失, 毀損損害를 補償하는 것에 그치고 있다.⁵⁴⁾ 그리고 損害防止에 의한 保險料率 管理側面에서 責任保險과 貨物保險을 비교하면 貨物保險에 있어서는 貨主의 損害防止 노력이 罹災率을 낮추고 자기 스스로 保險料率을 관리할 수 있게 하여 貨主의 貿易코스트를 절감시킨다. 그러나 責任保險은 어디까지나 運送人을 貨物構造의 개선이나 貨物取扱業者의 선정 등과 같은 被保險者의 損害防止 노력에 대한 이익이 貨物保險에서와 같이 직접 貨主에게 환원되지 않고 일률적으로 運賃에 吸收, 轉嫁되어버리고 마는 불합리한 점이 있다고 한다. 따라서 運送人의 責任이 強化되어 責任保險의 비중이 커지면 커질수록 貨主의 損害防止 노력은 적어져서 비효율적인 經濟問題를 초래한다고 한다.⁵⁵⁾ 또한 貨物保險의 이점으로서 保險金の 신속한 支給, 國際競爭에 있어서 서비스의 創出 및 船荷證券과 더불어 貿易金融制度上的 擔保機能⁵⁶⁾ 등은 貨物保險의 存在意義를 더욱 높이는 것이라고 할 수 있다.⁵⁷⁾

先進海運國側은 이 이외에도 運送人의 責任이 強化됨으로써 保險産業의 再編을 초래하게 되어 이는 保險政策上 자국이 유치한 保險産業의 발전을 꾀하는 開途國에게 결코 도움이 되지 못한다고 한다.⁵⁸⁾ 즉, 運送人의 責任이 強化되면 그 責任保險에 의해 擔保되어야 할 危險이 막대한 금액에 달하게 되고, 이 거액의 危險을 분산시키기 위해서는 世界的 규모의 再保險機能의 활용이 필요하게 되는데 開途國의 國內 保險市場은 일반적으로 미성숙하고 또 소규모인 까닭에 保有力도 작아서 元受保險에 대한 해외시장에의 出再保險料의 비율이 증대하게 되어 결과적으로 自國의 責任保險料가 海外로 유출한다는 것이다. 따라서 運送人의 責任強化는 貨物保險으로서 자국에 남을 수 밖에 없는 保險料가 責任保險料로서 일부 先進國의 責任保險市場에 流出되어 버리는 것이 되고 貨物保險을 중심으로한

53) 東京海上火災保險株式會社, 前掲論文, P.22.

54) 東京海上火災保險株式會社 및 李均成, 前掲論文, P.16.

55) 徐憲濟, 前掲書, p. 185.

56) 信用狀附貨換어음(Documentary Draft With L/C) 決済條件에서 銀行側이 요구하는 運送證券(Transport Documents)은 船荷證券 (Bill of Lading : B/L) 保險證券(Insurance policy : I/P) 및 商業送狀 (Commercial Invoice : C/I)이다. 따라서 國際貿易金融上 保險證券은 必須的인 役割을 擔當한다.

57) 東京海上火災保險株式會社, 前掲論文, pp.16-17

58) Driscoll, op. cit., p. 219.

保險市場의 發展이 저해된다고 한다.⁵⁹⁾

따라서 運送人의 責任強化에 따른 先進海運國側의 主張을 요약하면 運送人의 責任이 強化됨으로서 保險代位求償行爲에 의한 求償費用이 증가하고, 運送人의 責任이 強化됨에 따라 責任保險의 역할이 증대되어 그만큼 貨物保險이 가지는 이점이 상실되어 貨主의 損害防止努力을 저하시켜 비효율적인 經濟問題를 초래하며 保險政策的인 차원에서 開途國의 保險市場發展을 沮害한다는 것이다. 따라서 運送人의 責任이 急激히 增加하는 것은 바람직하지 못하다는 立場이다.

上述한 여러 가지 論理들을 分析할 때 결국 어느 적절한 水準에서 運送人의 責任이 設定되고 그에 따라 貨主의 貨物保險과 運送人의 責任保險은 相互補完的으로 共存하는 體制를 構築해야 할 것이다.

3.3.4. 貨物保險과 責任保險의 補完共存問題

近代民法은 過失責任(liability with fault)을 基本原則으로 損害賠償責任에 대한 立法主義를 채택하고 있다. 그러나 19세기 後半 以後 機械文明의 발달에 의한 資本主義의 高度化에 따라 이 原則에 수정을 가하지 않을 수 없는 정세에 직면하여 그 결함을 보충하는 것으로 無過失責任의 등장을 촉구하고, 特別法에 있어서 無過失責任이 인정되는 경향이 증대되고 있는 실정이다.⁶⁰⁾

이러한 保護라고 하는 시대의 요청에 따라 海上運送分野에서도 貨主國인 開途國들의 주장으로 UNCTAD에서 HAGUE規則에 代替되는 條約으로 HAMBURG規則이 성립하여 發效됨으로서 運送人의 責任이 강화되었음을 이미 살펴 보았다. 이러한 현상은 複合運送이라는 특수한 運送分野에도 적용되어 TCM條約案으로부터 UN條約이 성립하게 되었으며, 그 결과 複合運送人의 責任이 集中, 強化되었음을 아울러 검토하였다. 複合運送人의 責任內容이 아무리 強化되더라도 絕對責任 내지는 無過失責任으로 되지 않는 이상 貨主는 運送中인 貨物의 運送危險에 대하여 責任保險과는 별도로 貨物保險에 付保할 필요가 있다. 즉 貨物保險은 運送人의 責任이 極端的으로 無過失責任으로 移行되지 않는 한 責任保險과는 별도의 領域을 維持하면서 國際貿易, 國際金融 및 損害補償이란 側面에서 獨自的인 役割을 계속적으로 擔當할 것이다.

問題는 運送人의 責任法制가 強化되는 趨勢에서도 貨物保險과 責任保險의 共存이 不可避한 이상 兩者의 相互補完關係가 충실히 維持될 수 있도록 하는 것이다. 적어도 거기에는 당초 二重保險의 論理를 통하여 지적된 것과 같은 불필요한 費用을 생략하여 總運送費用

59) UN DOC. TD/B/AC. 15/7/ADD. 3(1974), p.39-40.

60) 新法律學辭典編纂委員會, 新法律學辭典, (서울, 國民書,1992), pp. 115-116, p. 277.

을 줄여야 하고 동시에 先進海運國에서 우려하여온 求償費用 增加要因을 충분히 分析하여 이를 지혜롭게 拂拭시켜야 할 것이다.

이러한 總運送費用을 절감시켜 貨物保險과 責任保險을 補完, 共存시키기 위하여는 우선 運送人으로서는 그 責任原因의 확인과 歸責事由에 대한 賠償責任의 지급을 迅速히 하고 그 賠償資力을 확보하기 위하여 반드시 責任保險에 가입하여야 한다. 또한 費用增加要因의 제거에 관한 가장 확실한 保障은 人的事故의 방지에 있는 만큼 運送人은 무엇보다도 이른바 損害事故防止에 倍前의 努力을 경주해야 할 것이다.

다음에 貨主로서도 包裝의 充實 기타 貨物の 損害防止를 위하여 最善을 다하여야 한다. 그 前提로서 그것에 대한 인센티브를 提供할 수 있도록 現行의 船主相互責任保險이나 運賃率의 책정에 관한 告示制度의 개선이 따라야 할 것이다.

한편 總保險費用을 절감시켜 효율적인 責任保險制度和 貨物保險制度를 정착시키기 위하여 一次的으로 法理的인 측면에서 複合運送契約의 運送約款과 保險契約의 保險約款의 準據法에 관한 국제적 통일규제를 UN과 같은 단일 국제기구에서 일괄적으로 통합, 규율함으로써 費用重複의 소지를 명확한 責任法理에 따라 근본적으로 차단해야 할 것이다. 그러나 이러한 一次的인 방안이 현실적으로 도입되지 못 하면 二次的으로 契約的인 측면에서 運送人과 貨主는 相互利益을 위하여 合意로 責任保險과 貨物保險이 單一 保險會社에 일괄부보되게 함으로써 내부적으로 公평하고 효율적인 責任配分이 될 수 있도록 해야 할 것이다. 나아가 상기와 같은 기반위에 保險制度 전반을 再編하여 責任保險制度和 貨物保險制度가 有機的으로 補完, 共存關係를 유지하게 하고, 保險關係 費用을 절감하여 運送費用을 效率的으로 節減시킴과 동시에 窮極的으로는 最終消費者의 부담이 輕減될 수 있도록 하여야 할 것이다.⁶¹⁾

VI. 要約 및 結論

國際貿易의 원활한 發展을 위해서는 國際賣買를 主軸으로 國際運送과 保險 分野가 有機的으로 結合되어 相互補完的으로 作用해야 한다. 既存의 海上運送을 中心으로 한 國際運送은 그 運送責任이 ‘船側에서 船側까지(Tackle to Tackle)’로 限定되었으나 컨테이너(Container)라는 革新的인 運送用具가 60년대부터 海上運送에 導入됨에 따라 그 責任範圍는 ‘터미널에서 터미널까지(Terminal to Terminal)’로 擴張되었고, 及其也는 運送合理化의 追求結果 ‘門前에서 門前까지(Door to Door)’의 一括運送 形態인 複合運送으로 發展하게 되었다.

61) 李均成, 前揭論文, pp. 46 - 48

複合運送은 이제 國際貿易에서 生疎한 概念이 아니라 普遍的인 概念으로 정착되었다. 그리하여 그 發展은 國際貿易의 諸般分野에 많은 影響을 미쳤는데, 그 가운데서도 특히 保險에 미친 影響은 특별히 重要的 의미를 가진다. 지금까지 複合運送의 發展이 保險問題에 어떤 影響을 초래했는지를 糾明하기 위하여 複合運送人의 責任內容을 基礎로 貨物保險을 中心으로 分析했다. 따라서 본 論文의 要約과 結論을 다음과 같이 導出하고자 한다.

1. 複合運送人의 責任과 貨物保險

運送人의 責任內容에 따라 運賃이 결정되고 運送人의 責任制限 및 免責事由에 따라 貨主가 負擔하는 責任內容이 결정되므로 運送人의 責任內容은 貨物保險에 決定的인 影響을 미친다. 貨主는 運送中인 貨物의 危險에 대하여 一次的으로 貨物保險을 付保하며 貨物損害가 발생하면 優先的으로 貨物保險業者로부터 신속하게 補償을 받는다. 貨主에게 損害補償을 한 貨物保險業者는 運送人의 歸責事由에 대하여 運送人에게 保險代位에 立脚한 求償權을 行使하게 된다. 또한 貨物保險은 國際金融上 必須不可缺한 역할을 담당하고 있으며, 複合運送과 관련해서 ‘門前에서 門前까지(Door to Door)’의 一貫運送을 위해 ‘運送約款(Transit Clause)’을 活用하여 複合運送이 지향하는 運送方式에 부응하는 保險擔保를 제공하고 있다. 그러나 海上貨物保險은 複合運送貨物에 危險을 擔保하기는 하나 그 基本的構造는 어디까지나 海上運送區間을 中心으로 하고 있어 複合運送의 全區間에 적용하기에는 다소 問題點을 露出하고 있다. 특히 海·陸·空 複合運送體制가 構築됨으로써 異質의 特性이 있는 責任原則과 危險을 統合하여 單一保險 형태로 부보되고 있으나 名實공히 複合一貫 運送體制에 附合하는 單一 種目的 保險商品이 開發되어져야 할 것이다.

2. 複合運送人의 責任集中과 保險問題

複合運送人의 責任集中과 保險問題는 결국 發生區間이 確認되지 않은 損害에 대한 責任과 保險問題이다. 즉 複合運送人에게 責任을 集中시키는 것은 종래 貨主의 負擔이었던 發生區間이 確認되지 않은 損害를 複合運送人에게 移轉시키는 意義는 있으나, 이로 인해 貨物保險과 責任保險의 費用分擔이 均衡的으로 이루어질것인가는 懷疑的이라 할 수 있다. 貨物保險料가 이렇다할 정도로 감소되지 않음에도 불구하고 오히려 求償節次의 增加로 인하여 諸般 費用의 上昇이라는 非經濟的 要因을 招來하여 總保險費用을 引上하는 結果가 될 것이다.

3. 運送人의 責任強化와 保險問題

先進海運國의 立場이 강하게 反影되고 Hague規則을 모델로 한 TCM條約案의 責任內容

에 비해 貨主國인 開途國의 立場이 强하게 反影되고 Hamburg規則을 모델로 한 UN條約의 責任內容이 매우 強化됨에 따라 保險에 미치는 問題는 二重保險과 求償節次의 複雜化에 따른 保險費用의 側面에서 分析되어져야 한다. 즉, 貨主國인 開途國은 二重保險을 除去하여 保險費用을 節減하기 위해서는 運送人의 責任을 大幅的으로 強化시켜야 한다고 주장한다. 이에 대해서 先進海運國은 運送人의 責任이 아무리 強化되더라도 아무런 抗辯事由도 認定되지 않는 無過失責任으로는 될 수 없기 때문에 現實的으로 二重保險에 의한 保險費用의 增加를 피할 수 없으며, 또한 運送人의 責任이 強化됨으로서 求償費用이 增加하여 결국 總保險費用은 增加하게 된다고 主張한다. 이러한 양측의 主張에 대하여 分析한 結果에 따르면 運送人의 責任強化는 二重保險問題를 근본적으로 해결하지 못하고, 오히려 求償費用의 증가로 인해 總保險費用이 증가하는 것으로 나타났다. 따라서 運送人에게 責任을 強化시키는 Uniform System은 複合運送의 모든 利害關係人에게 결코 바람직한 것이 되지 못함을 알 수 있다.

參 考 文 獻

1. 우리나라

- 金斗煥, “貨物運送人の責任과 그立法化에 관한 研究”, 慶熙大學校 博士學位 論文 (1983)
- 金周東, “UN國際複合運送條約上 複合運送人の責任保險과 貨物保險과의 關係” 大邱大學校 經商科學研究所 經商科學 第9集 (1988)
- 朴相甲, “UN國際物件複合運送條約과 複合運送證券上 複合運送人の責任에 관한 研究”, 韓國航海學會誌 第19卷 第4号 別刷 (1995)
- 朴容燮, 「複合運送證券의 解說」, (서울, 螢雪出版社, 1992)
- 徐憲濟, 「컨테이너 複合運送人の 責任法理」, (서울, 三知院, 1986)
- 尹文奎, 「物的流通의 理論과 實態」, (서울, 成文閣, 1990)
- 尹玟鉉, 「UN國際複合運送條約」, 韓國船主協會船協資料 80-9 (1980)
- 李均成, “1978년 함부르크 規則의 運送人の 責任과 海上保險”, 韓國海法會誌 第1卷 第1號(1979)
- 林東喆, “國際物件運送人の 責任에 관한 研究”, 建國大學校 法學科 博士學位 論文 (1985)
- 韓國國際複合運送人協會, 「複運協 12年史」, (서울, 韓國複運協會, 1990)
- 黃根植(編譯), 「國際컨테이너 輸送實務」, (서울, 韓國海事問題研究所, 1979)
- 黃根植, 李源哲(編著), 「國際複合運送實務」, (서울, 韓國海事問題研究所, 1981)

2. 日本

- 加藤修, “國聯國際物品複合運送條約 成立 伴なう 貨物海上保險の 問題點” TOKIO MARINE 貨物保險情報別冊特輯號, NO.12, 1981
- 水野泰行, 「海上コテナ 輸送實務指針」, (東京, 早稻田大學, 1967)
- 織田政夫, “運送人の 責任強化趨勢 と 海上保險”, 韓國海事問題研究所, 海洋韓國 10號, 1983
- 谷川久, 高田四郎 外, 「改訂コテナ B/L」, (東京, 勁草書房, 1974)
- 桐山武, “複合運送の 研究 (I),(II)”, 損害保險研究, 第41卷 4號, 第42卷1號
- 陶怡敏, “國際複合運送 と 總保險 コスト”, 海運經濟研究所, 第24號

3. 西洋

- Andrew E. Rossmere, “Cargo Insurance and Carrier’s Liability: A New Approach”, 6 JMLC 425 (1974, 1975)

- Carl E. Mcdowell, "Short Articles and Comments:Containerization;Comments on Insurance and Liability" JMLC, Vol.3, No.3, APRIL,1972
- Clarke Malcoma, 「Internatioanl Carriage of goods by Road, CMR」, (London, Steven & Sons, 1982)
- Clive M.Schmitthoff, 「The Export Trade」, (London, Steven & Sons, 1980)
- D.J.Hill, 「CMR:Contracts for the International Carriage of goods by Road」, (London, Lloyd's of London Press Ltd, 1984)
- E.A.Massey, "Prospects for a new international legal regime;A critical look at the TCM", 3 JMLC 725 (1971-1972)
- Erick Chrispeels, "The United Nations Convention on international Multimodal Transport of Goods;A Background Note", 15 European Transport Law (ETL) 355(1980) Erling Selvig, "The Hamburg Rules, The Hague Rules and Marine Insurance Practice", 12 JMLC 299 (1981)
- E.Schmeltzer & R.A.Peave, "Prospects and Problems of the Container Revolution", 1 JMLC 203 (1969)
- ESCAP, 「Handbook of International Containerization」, (Bankok, ESCAP,1983) J.W.Driscoll, "The Convention on International Multimodal Transport;A Status Report", 9 JMCL 441(1978)
- J.Arnould, 「Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th ed. by Mustill and Gilman,Vol. I .II,British Shipping Laws」, (London, Stevens & sons, 1981)
- Sean Harrington, "Legal Problems Arising from Containerization and Intermodal Transport", 17 ETL 3(1982)
- Simon Seymour, "Later Development in the Law of Shipping Container", 4 JMCL 441(1978-1979)
- UNCTAD, 「The Economic and Commercial Implications of the Entry into Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Convention」, UNCTAD, 1991
- Weijia Ju, "UN Multimodal Transport Convention", Journal of World Trade Law 283 (1981)
- Yehuda Hayuth, 「Intermodality:Concept and Practice」 (London, Lloyd's of London Press Ltd. 1987)

The following text is a transcription of a document page, which appears to be a list or index of entries. The text is extremely faint and largely illegible. It seems to consist of several lines of text, possibly organized into a list or table. The content is too light to transcribe accurately, but it appears to be a structured list of items or names.