

實態調査를 통한 複合運送의 發展에 따른 合理的인 保險制度에 관한 研究

박 상 갑*

A Study on Rational Insurance System for the Development of International Multimodal Transport through Enquette on Multimodal Transport and Insurance Problems

Sang-kap Park

〈 目 次 〉

Abstract

I. 序論

1. 實態調査의 目的

2. 實態調査의 方法

II. 實態調査의 分析 및 評價

III. 要約 및 結論

1. 複合運送의 懸案과 課題

2. 保險問題의 解決方案

Abstract

The 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.

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 the International Multimodal Transport System(herein after referred to as 'IMT') through containerization. International multimodal transport system has affected international trade a lot, especially the field of insurance a great deal.

* 해사대학 해사수송학부 교수

The aim of this thesis is to study rational insurance system for the development of international multimodal transport, principally multimodal transport operator's (herein after referred to as 'MTO') liability insurance and cargo owner's cargo insurance in accordance with MTO'S liability system through Enquette on Multimodal Transport and Insurance Problems.

MTOs in Korea mainly consist of liner shipping companies, ocean freight forwarders and air freight forwarders. Ocean freight forwarders and air freight forwarders are similar to non-vessel operating common carrier (NVOCC) in the U.S.A and they organized Korea International Freight Forwarders Association in 1977 (KIFFA, 1977). The present status and future prospects of IMT, IMT & insurance problems, MTO and MTD were analysed through the enquette to the above MTOs in Korea by 462 companies. Items of the enquette were carefully analysed respectively. A result of enquette showed good directions for the efficient insurance system.

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 through 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 efficiently and loss of, damage to or delay in delivery of the goods will be successfully covered by both liability insurance and cargo insurance.

It is very hard to predict when the UN Convention will enter into force, but the Hamburg Rules have already come into force in 1992. In preparation for the entry into force of the UN convention based on the legal doctrine of the Hamburg Rules, the law, economy, international trade and insurance should be carefully studied. Especially, the effectuation of the UN convention will cause to widely influence international trade, so three main fields of international trade such as contract of international sale of goods, contract of carriage and contract of insurance should be studied carefully and continuously.

I. 序 論

1. 實態調査의 目的

國際貿易의 運送分野인 國際運送은 일찍이 海上運送을 중심으로 전개되었다. 그러나 運送 合

理化의 요청으로 등장한 컨테이너화(Containerization)에 의한 複合運送은 이제 海上運送을 대신하여 國際運送의 보편적 형태로 정착하게 되었다. 이렇게 國際運送이 기존의 海上運送으로부터 複合運送으로 發展됨에 따라 複合運送人의 責任法理도 새로운 變化를 맞이하게 되었다. 또한 複合運送人의 責任法理의 變化는 貨主와 複合運送人 간에 새로운 責任分配를 초래하고, 이러한 새로운 責任分配는 貨物保險制度和 責任保險制度의 再編을 통한 合理的인 保險制度를 요구하게 되었다.

이러한 複合運送의 發展과 複合運送人의 責任法理 그리고 그에 따른 保險問題는 理論的으로 이미 많은 分析이 이루어졌다.¹⁾ 따라서 本 實態調査의 목적은 先行研究의 理論的 분석과 連繫하여 TCM條約案이 白紙還元되고 UN條約이 미발효된 法의 空白狀態에서 複合運送이 實務的으로 어떻게 履行되고 있는지 그 現況을 調査하고 또한 複合運送人의 責任體系가 어떻게 적용되고 있으며 實務去來界에서 어떤 複合運送證券이 채택되고 있는지를 기본적으로 조사하여 複合運送의 發展에 따른 合理的인 保險問題를 糾明하기 위한 것이다.

한편 複合運送의 發展에 따른 保險問題는 複合運送人의 責任保險과 貨主의 貨物保險을 중심으로 複合運送人의 保險마인드, 付保現況, 保險求償節次, 複合運送의 發展에 따른 새로운 責任保險의 導入, 海空複合運送에 따른 保險問題, 複合運送人의 責任集中과 強化가 보험에 미치는 영향, 二重保險에 따른 보험비용의 重複問題에 대한 解決方案 및 複合運送과 관련하여 보험회사에 대한 希望事項을 實態調査 分析하여 貨物保險과 責任保險의 補完, 共存을 통한 合理的인 保險制度를 導出하는 것이다.

한편, 우리나라에서는 컨테이너船의 출현과 함께 컨테이너화(Containerization)에 의한 輸送革新은 大形船社의 主要 航路를 중심으로 발전했다. 초창기의 大形船社들은 在來式 運送方法과 유사하게 '港口에서 港口까지(Port to Port)의 海上運送 서비스를 담당하는 海上運送業者로서 부상하여, 점차 陸運, 倉庫, 컨테이너藏置場 등 각종 업무를 총괄적으로 관장하면서 複合運送 서비스를 제공하는 複合運送業者로서 변모하게 되었다. 또한 컨테이너화의 노하우를 파악한 프레이트 포워드(Freight Forwarder)들은 大形船社와의 계열관계로서 또는 貨主와 직접 관계를 유지하면서 國際複合運送의 請負人으로서 등장하게 되었다.

따라서 우리나라의 國際複合運送人은 大形船社²⁾를 중심으로, 航空貨物運送周旋人³⁾ 그리고 國際海上貨物運送周旋人⁴⁾ 그룹으로 大別된다. 따라서 이번 實態調査의 대상으로 상기 複合運送

1) 複合運送人의 責任法理에 관해서는 徐 憲濟, 「컨테이너複合運送人의 責任法理」, (서울, 삼지원, 1986), J. W. Driscoll, "The Convention on International Multimodal Transport ; A Status Report", 9 JMLC 441 (1978), 谷川久, 高田 四良 外, 「改訂コンテナ B/L」, (東京, 勁草書房, 1974), 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의 責任에 관한 研究", 韓國航海學會誌 제19권 제4호, 1995年 11月.

2) 韓進海運, 現代商船 및 朝陽商船이 우리나라의 3대선사다. 상기 삼대선사를 제외한 기타 중소선사로서 이번 실태조사대상으로 18개 선사를 선택했다. 본 조사결과의 분석의 편의상 선사복합운송업자 그룹을 "VOMTO"(Vessel Operating Multimodal Transport Operator ; VOMTO)로 "A"그룹으로 약칭한다.

3) 항공화물운송주선인협회(Air Cargo Freight Forwarder)에 가입된 총 회원수는 116개업체이고, 이번 실태조사대상은 116개업체로 선정되었다. 이 그룹도 편의상 "ACFF"로 "B"그룹으로 약칭한다.

인그룹을 선택했다.

상기와 같은 제반 문제점들을 기초로 하여 實態調査의 내용을 項目別로 구분하여 구체적으로 記述하면 다음과 같다.

① 複合運送의 現況.

複合運送의 現況을 “國際貿易의 運送契約中 複合運送이 점유하는 비율”과 “複合運送 발전의 저해요인”으로 분류하여 조사함으로써 複合運送의 現況을 파악하여 문제점을 도출한다.

② 複合運送人의 責任體系.

“複合運送人의 책임체계”는 “UN條約의 발효”와 관련하여 보험문제와 직결되는 문제로써 그 分 석결과를 토대로 하여 유용한 결론을 도출한다.

③ 複合運送證券.

“複合運送證券”은 그 종류와 그에 따른 準據法을 중심으로 조사함으로써 國際複合運送에 关 한 법의 공백상태에서 실무거래가 어떻게 대처하고 있는지를 把握한다.

④ 複合運送과 損害.

“複合運送과 損害”에 대하여는 “複合運送의 전구간중 손해발생 빈도가 최고인 구간” 및 “발생 구간 불명손해의 점유비율”과 “발생구간 불명손해의 준거법”을 조사함으로써 發生區間 不明損 害에 대한 이론적 분석과 대비하여 유용한 결론을 도출한다.

⑤ 複合運送人의 보험마인드와 부보율.

“複合運送人의 보험마인드”, “責任保險 부보율”, “責任保險의 부보현황” 및 “컨테이너보험의 부보현황”을 조사하여 複合運送人의 責任保險의 현황, 복합운송의 발전에 따른 새로운 責任保 險의 도입, 責任保險의 문제점과 그에 대한 해결방안을 강구한다.

⑥ 海.空複合運送과 保險問題.

“海.空複合運送과 보험문제” 및 “海上保險과 航空保險의 분리부보 문제”를 조사하여 複合運送 에 따른 합리적인 保險制度를 모색한다.

⑦ 複合運送人의 責任集中과 強化가 保險에 미치는 影響.

“複合運送人의 책임 집중과 강화가 貨物保險과 責任保險에 미치는 영향” 과 그에 따른 “보험 비용의 중복문제”를 조사하여 이론적 분석과 대비해 유용한 결론을 도출한다.

⑧ 複合運送과 關聯한 保險會社에 대한 希望事項.

“複合運送과 關聯한 保險會社에 대한 희망사항”을 조사하여 향후 효율적인 保險制度를 위한 對案을 모색한다.

4) 국제복합운송인협회(Korea International Freight Forwarders Association - KIFFA)에 가입된 총회원수는 ACFF의 중복가입회원수를 제외하면 325개 업체이고, 이 325개 업체가 이번 실태조사대상이 되었다. 이 그 룹도 편의상 “KIFFA”로 “C”그룹으로 약칭한다.

2. 實態調査의 方法

前述 한 바와 같이 우리나라 複合運送業者 全體를 對象으로 하여 이번 實態調査를 실시했다. 調査對象으로는 海運會社로서 複合運送에 參與하는 21개사, 航空貨物運送周旋業者로서 複合運送에 參與하는 116개사, 그리고 海上貨物運送周旋業者로서 複合運送에 參與하는 325개사로서 총 462개사를 선정했다. 그중 海運會社 複合運送業體의 회수율은 18개사로 86%이고, 航空貨物運送周旋業者 複合運送業體의 회수율은 24개사로 21%이며, 海上貨物運送周旋業者 複合運送業體의 회수율은 83개사로서 26%로 나타났으며, 전체회수율은 125개사로서 27%로 나타났다. [後術 表 1-1 참조]

이번 實態調査에서 우리나라 複合運送을 주도하고 있는 VOMTO그룹은 성실하게 本 調査에 협조를 아끼지 않았고 나아가 本 調査의 設問 이외에 複合運送과 保險問題 등 제반문제에 대한 의견을 설문지의 여백에 별도로 표시했다. 또한 ACFF 및 KIFFA그룹도 複合運送과 보험에 대한 상당한 관심을 나타냈고, 貨物損害賠償 責任保險에 대한 충분한 認識을 하고 있었다.

마지막으로 本 調査는 1994년 1월 중 실시했으며, VOMTO는 전부 개별 방문을 통해 실시하여 回收率과 信賴度를 높였으며 ACFF 와 KIFFA는 약 1/3은 개별방문 그리고 2/3는 郵便을 이용하여 실시했다. 특히 ACFF 와 KIFFA의 回收 設問中 信賴度가 낮은 것은 分析 對象에서 除外시켰다. [표 6-1]은 이번 實態調査의 對象 및 有效回答數를 나타내고 있다.

[표 1-1] 實態調査 對象 및 有效回答數

(94년 1월 현재)

업 종	발송수	유효회답수	비고
VOMTO	21	18(85.7)	
ACFF	116	24(20.7)	KIFFA에 중복가입된 34개 회사는 제외 됨.
KIFFA	325	83(25.5)	ACFF에 중복가입된 34개 회사는 포함 됨.
	462	125(27.3)	

Ⅱ. 實態調査의 分析 및 評價

1. 國際貿易의 運送契約中 複合運送이 占有하는 比率

國際貿易의 運送契約中 複合運送이 점유하는 비율은 複合運送業者 전체로 보면 “약 40%”가 32%, “약 50%”가 28%, “약 60%”가 23%로 나타나고 있다. 점유비율을 40% ~ 60%로 확장하면 전체의 83%로 나타나고 있다.

한편, 이번 조사에서 가장 높은 신뢰도를 나타내고 주도적인 複合運送業體로서 역할을 수행하고 있는 VOMTO의 경우를 보면 점유비율 “약 40%”가 72%로서 전체의 경우에 비해 훨씬 높은 경향을 나타내고 있음에 주목해야 한다. 또한 ACFF 및 KIFFA는 점유비율 “약 50%”가 각각 33% 및 30%로써 가장 높게 보여 주고 있고 아울러 “약 60%”도 비교적 높은 경향을 보여 주고 있다. 이상과 같은 실태조사 분석의 결과를 종합해 볼 때 현재 우리나라 國際貿易의 運送分野에서 複合運送이 점유하는 비율은 약 50%정도로 추정되고 점차 그 점유율은 증가하고 있는 경향을 보이고 있다.

[표 1-2] 複合運送占有比率

	A, VOMTO	B, ACFF	C, KIFFA	Total
1	13(72.2)	7(29.2)	19(23.5)	39(31.7)
2	2(11.1)	8(33.3)	24(29.6)	34(27.6)
3		8(33.3)	20(24.7)	28(22.8)
4		1(4.2)	13(16.0)	14(11.4)
5	1(5.6)		3(3.7)	4(3.3)
6	2(11.1)		2(2.5)	4(3.3)
	(18)	(24)	(81)	(123)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 18	회답자수 : 24 응답자수 : 24	회답자수 : 83 응답자수 : 81	총회답자수:125 총응답자수:123

2. 複合運送發展의 沮害要因

複合運送發展의 沮害要因으로 여러 가지 原因들이 복합적으로 작용할 수 있다. 따라서 본 설문의 응답 결과도 두가지 항목 이상에 걸쳐 나타나고 있고 또한 본 설문항목에 포함되지 않은 기타 요인들이 추가로 부가되어 나타나고 있다. 우선 複合運送業者 全體로 보면 複合運送發展의 沮害要因으로 “複合運送의 인식부족”이 69사 33%로서 가장 높고 그 다음 순으로 “법제도상의 미흡”이 60사 29%, “수송체계의 미흡”이 48사 23%, “複合運送證券의 불완전성”이 23사 11%, 그리고 “保險制度의 미흡”이 10사 5%로 나타났다. 한편 개별적으로 살펴보면 VOMTO그룹은 複合運送發展의 沮害要因으로 전체의 경우와 유사하게 “複合運送의 인식부족”을 9사 36%로서 가장 높게 나타냈고 그 다음으로 “수송체계의 미흡”을 8사 32%, “법제도상의 미흡”, “複合運送證券의 불완전성”, 그리고 “保險制度의 미흡” 순으로 나타났다.

ACFF그룹은 複合運送發展의 沮害要因으로 “수송체계의 미흡”을 17사 40%로 가장 높게 나타냈고 그 다음으로 “複合運送의 인식부족”을 16사 37%, “법제도상의 미흡”을 9사 21%, “保險制度의 미흡”을 1사 2%, 그리고 “複合運送證券의 불완전성”을 0%로 나타낸 것이 특이하다.

또한 KIFFA그룹은 複合運送發展의 沮害要因으로 “법제도상의 미흡”을 47사 33%로 가장 높게 그 다음 순으로 “複合運送의 인식부족”을 44사 31%, “수송체계의 미흡”을 23사 16%, “複合運送證券의 불완전성”을 21사 15%, 그리고 “保險制度의 미흡”을 7사 4.9%로 나타냈다.

전체적으로 보나 그룹별로 보나 複合運送發展의 沮害要因으로 가장 높은 비율을 보이는 것이 “複合運送의 인식부족”, “수송체계의 미흡”, 그리고 “법제도의 미흡”등으로 나타났다. 그리고 “複合運送證券의 불완전성”은 낮은 비율을 보이고 있으며 “保險制度의 미흡” 또한 더욱 낮은 비율로 複合運送發展의 沮害要因으로 크게 작용하고 있지 않음을 시사하고 있다. 그의 기타의 난에서 지적된 沮害要因들로는 집화와 運送의 분리, 관행적으로 이루어지고 있는 Rebate제도, 관할부서와 협회의 행정지도력 부족 즉, 발전적이고 긍정적인 행정인 아닌 규제위주행정의 맹점, 국내의 경직된 관세행정 및 세관업무, 그리고 複合運送人의 전문성 부족등이 沮害要因으로 지적되고 있다.

複合運送人 그룹별로 비교분석해 보면 항목별 순위가 다소 상이한 면을 보이고 있는데 이것은 서로 다른 경영환경, 運送手段과 運送經路의 상이점, 國際運送의 참여 경험정도, 그리고 각 區間運送에 적용되는 국제조약과 국내법의 제도적인 측면으로부터 기인된다고 생각된다.

어쨌든 實態調査 分析結果로 나타난 제반 沮害要因들은 가급적 빠른 시일내에 제거되어 효율적인 複合運送이 발전되도록 이해 당사자들은 최선을 다해야 할 것이다.

[표 1-3] 複合運送發展의 阻害要因

	A	B	C	Total
1	4(16.0)	9(20.9)	47(33.1)	60(28.6)
2	9(36.0)	16(37.2)	44(31.0)	69(32.9)
3	2(8.0)		21(14.8)	23(11.0)
4	8(32.0)	17(39.5)	23(16.2)	48(22.9)
5	2(8.0)	1(2.3)	7(4.9)	10(4.8)
	(25)	(43)	(142)	(210)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 17	회답자수 : 24 응답자수 : 24	회답자수 : 83 응답자수 : 83	총회답자수:125 총응답자수:124

3. 複合運送人의 責任體系

“複合運送人의 책임체계”에 관해서 전체적으로 보면, “Uniform System”이 82사 66%로 높게 나타났고 “Network System”이 22사 18%, “Modified Uniform System”이 14사 11%, 그리고 “모르겠다”가 7사 6%로 나타났다. 우선 “모르겠다”가 125개사중 7사로 나타난 것은 複合運送業體가 대체적으로 複合運送人의 책임체계에 대하여 관심을 가지고 숙지하고 있는 것으로 추정된다.

한편 개별적으로 보면 VOMTO그룹은 “Uniform System”에 13사 72%로 높은 응답을 한 반면 “Modified System”에 3사 17%로 두번째로 그리고 “Network System”에는 오히려 1사 6%의 낮은 응답을 나타내고 있다. 반면 ACFF와 KIFFA는 전체의 경향과 같은 수준으로 나타내고 있다.

이상과 같은 결과를 볼 때 실무계에서는 현행 複合運送證券의 Network System보다는 複合運送人의 책임이 강화되는 Uniform System을 선호하는 것으로 나타났는데 이는 다소 이외의 결과로 보인다. 이는 複合運送人들이 화주에 대하여 단순, 명백한 책임을 부담하는 Uniform System을 선택함으로써 복잡한 運送人의 責任法理를 구성하고 있는 기존의 區間運送條約의 적용을 전제로 하는 Network System을 배제하는 경향을 보인 것으로 판단된다. 또한 複合運送人의 책임체계와 보험문제에 따른 미묘하고 복잡한 문제는 保險制度에 총괄적으로 전가하고 단지 책임체계의 단순, 명백한 이념만을 추구한 것으로 實務家와 法律家들에게도 공통적으로 나타나는 현상으로 推定된다.

[표 1-4] 複合運送人의 責任體系

	A	B	C	Total
1	13(72.2)	17(70.8)	52(62.7)	82(65.6)
2	1(5.5)	2(8.3)	19(22.9)	22(17.6)
3	3(16.7)	2(8.3)	9(10.8)	14(11.2)
4	1(5.6)	3(12.5)	3(3.6)	7(5.6)
	(18)	(24)	(83)	(125)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 18	회답자수 : 24 응답자수 : 24	회답자수 : 83 응답자수 : 83	총회답자수:125 총응답자수:125

4. 複合運送證券의 種類

複合運送證券은 後術하는 複合運送證券의 準據法과 같은 脈絡에서 각 그룹별로 뚜렷한 특징을 가진다. 즉, VOMTO그룹은 HAGUE規則體制의 Through B/L 乃至 Carrier's Container B/L을 그리고 ACFF와 KIFFA그룹은 ICC의 統一規則體制의 FIATA B/L을 채택하고 있다.

于先 전체적으로 보면 “FIATA B/L”이 96사, 73%로 압도적이고 다음으로 “Through B/L”이 18사 14%로 나타났다.

한편 개별적으로 보면 VOMTO그룹은 “Through B/L”을 9사 53%, “FIATA B/L”을 3사, 18%, “Carrier's Container B/L”을 3사 18%, 그리고 기타 2사 12%를 보이고 있다. 또한 ACFF그룹은 “FIATA B/L”을 17사 65%, 그리고 “Combicon B/L”을 5사 19%로 나타내고 있으며 KIFFA는 “FIATA B/L”을 76사 86%로 압도적으로 높은 비율을 보이고 있다. 그러나 기타는 소수의 비율을 보이고 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 해운회사는 Through B/L을 중심으로 FIATA B/L, 그리고 Carrier's Container B/L을 混用하고 있고 ACFF와 KIFFA는 대부분 FIATA B/L을 채택하고 있음을 알 수 있다. 이러한 분포는 결국 각 그룹별 複合運送證券에 고유하게 적용되는 국제규제를 채택하게 되고 그에 따라 複合運送人의 責任內容이 결정된다. 환언하면 VOMTO그룹은 HAGUE規則體制의 複合運送證券을 채택하고 있고 NVOMTO그룹은 ICC의 統一規則體制의 複合運送證券을 채택하고 있어 결과적으로 모든 複合運送人들은 포괄적인 의미의 HAGUE規則體制를 중심으로한 複合運送證券을 채택하고 있다고 보아야 할 것이다.

[표 1-5] 複合運送證券

	A	B	C	Total
1	3(17.6)	17(65.4)	76(86.4)	96(73.3)
2	3(17.6)	1(3.8)	4(4.5)	8(6.1)
	9(52.9)	3(11.5)	6(6.8)	18(13.7)
4		5(19.2)	1(1.1)	6(4.6)
5	2(11.8)		1(1.1)	3(2.3)
	(17)	(26)	(88)	(131)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 15	회답자수 : 24 응답자수 : 23	회답자수 : 83 응답자수 : 81	총회답자수:125 총응답자수:119

5. 複合運送證券의 準據法

複合運送證券의 準據法은 UN條約이 미발효중인 점을 감안하여 현재 海上運送의 準據法인 HAGUE規則 그리고 TCM條約案을 모델로한 FIATA B/L의 準據法인 統一規則을 중심으로 진행됐다. 본 문항의 특징은 VOMTO는 HAGUE規則 내지는 HAGUE-VISBY規則을 중심으로 그리고 KIFFA과 ACFF그룹은 그의 대부분 ICC의 統一規則을 중심으로 複合運送證券을 발행하고 있어 그룹간 뚜렷한 차이점을 보이고 있다.

우선 전체적으로 검토하면 ICC의 統一規則이 92사 78%로 압도적으로 높게 나타나고 그 다음으로 HAGUE-VISBY規則이 12사 10%, HAGUE規則이 9사 8%, 그리고 기타가 5사 4%로 나타났다.

개별적으로 검토하면 VOMTO그룹은 HAGUE-VISBY規則이 6사 40%, HAGUE規則이 4사 27%, 그리고 ICC統一規則이 3사 20%로 나타났다. 이를 다시 HAGUE-VISBY規則과 HAGUE規則을 같은 계열로 파악하면, 결국 VOMTO그룹은 HAGUE規則에 입각한 複合運送證券이 10사 67%로 압도적인 경향을 보이고 있다. 또한 ACFF그룹은 21사 100%가 ICC統一規則을 그리고 KIFFA는 68사 83%가 統一規則을 나타내고 있어 그룹간 뚜렷한 차이를 보이고 있다.

상기와 같은 결과를 분석해 볼 때 해운선사 중심의 VOMTO그룹은 현재 HAGUE規則體制의 複合運送證券을 그리고 NVOCC그룹인 ACFF와 KIFFA그룹은 ICC의 統一規則體制의 複合運送證券을 채택하고 있으며 각각 다같이 Network System에 입각한 運送人의 責任體系를 구축하고 있다.

상기 분석결과를 종합해보면 複合運送人 그룹별로 그들이 발행하는 複合運送證券은 상이한 형태를 취하고 그 複合運送證券에 따라 각각 별개의 준거법이 적용됨으로서 複合運送人의 책임 체계가 통일되지 않고 여러 가지 모습을 보이고 있다. 이러한 현상은 UN條約이 발효 될 때까지 지속될 것이지만 가급적 국제적으로 통일된 準據法이 채택됨으로써 複合運送人의 責任體系가 명백하게 확립되고 그에 따라 保險制度가 효율적으로 정착될 것이다.

[표 1-6] 複合運送證券의 準據法

	A	B	C	Total
1	4(26.7)		5(6.1)	9(7.6)
2	6(40)		6(7.3)	12(10.2)
3	3(20)	21(100)	68(82.9)	92(78)
4	2(13.3)		3(3.7)	5(4.2)
	(15)	(21)	(82)	(118)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 14	회답자수 : 24 응답자수 : 21	회답자수 : 83 응답자수 : 65	총회답자수:125 총응답자수:100

6. UN條約의 發效에 대한 複合運送人의 見解

UN條約의 발효에 대한 전체의 입장은 “적절한 시기에 발효되어야 한다.”가 26사 21%, 그리고 “발효되어서는 안된다.”가 7사 6%로 나타나고 있다.

한편 VOMTO그룹은 “적절한 시기에 발효되어야 한다.”가 6사 38%로 가장 높고, “잘모르겠다.”가 5사 31%를 보이는 반면 “발효되어서는 안된다.”가 2사 13%로 나타나고 있다.

또한 ACFF그룹은 “적절한 시기에 발효되어야 한다.”가 13사 54%이고 그 외는 전부 “잘모르겠다.”가 11사 45%로 나타나고 있다. 그리고 KIFFA그룹은 “적절한 시기에 발효되어야 한다.”가 33사 40%, “조속히 발효되어야 한다.”가 23사 28%, 그리고 “잘모르겠다.”가 21사 26%로 나타나고 있다.

이상의 분석결과를 종합해 보면 “적절한 시기에 발효되어야 한다.”가 가장 높은 경향을 보이고 있어 UN條約의 발효를 조심스럽게 관망하는 자세를 보이는 반면, “잘모르겠다.”가 무려 30%로서 아직까지 HAGUE規則 體制下의 複合運送人의 책임체계로부터 UN條約이라는 새로운 책임체계로서의 적용에 상당한 신중성 내지는 거부감을 보이고 있으며 아울러 UN條約 체제에 대한 인식 부족도 어느 정도 노정 하고 있다고 추정된다.

[표 1-7] UN條約의 發效

	A	B	C	Total
1	3(18.8)		23(28)	26(21.3)
2	2(12.5)		5(6.1)	7(5.7)
3	6(37.5)	13(54.2)	33(40.2)	52(42.6)
4	5(31.3)	11(45.8)	21(25.6)	37(30.3)
	(16)	(24)	(82)	(122)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 16	회답자수 : 24 응답자수 : 24	회답자수 : 83 응답자수 : 82	총응답자수:125 총응답자수:122

7. 發生區間 不明損害의 占有比率

발생구간불명손해는 그 성격상 개개의 複合運送經路, 運送區間別 運送方法, 運送手段, 貨物の 성질 및 貨物매매조건등이 미묘하게 결합되어 있어 運送者 별로 커다란 차이가 있다. 또한 그 실질적인 기업비밀의 일부를 이루고 있으며 과거에는 화주가 부담하는 리스크인 동시에 최종적으로는 貨物보험업자가 카버하지 않으면 안되는 손해였다. 따라서 이번 실태조사에서는 다소 그 신뢰성 및 정확성이 문제로 제기될 소지가 있다고 판단된다. 이러한 문제점들을 고려하여 본 설문문을 분석하면 우선 전체적으로 총응답자 수가 76사, 60%로 나타나 비교적 저조한 응답을 보이고 있다. 이러한 저조한 응답자체가 본 설문문의 미묘한 성격을 반영한 것으로 보인다. 또한 전체 76사중 51사, 67%가 “10%이하”라고 응답하고 있고, 10%이상은 극히 낮은 경향을 보이고 있다.

한편 개별적 그룹별로 보면 VOMTO그룹은 “10%이하”가 7사, 50%, ACFF그룹은 전응답자 11사, 전부가 “10%이하”로 응답했고, KIFFA그룹은, “10%이하”가 33사, 67%로서 전체와 동일한 수준을 보여주고 있다.

상기 분석결과를 종합해보면 발생구간이 확인되지 않은 손해는 대략 10%이하의 아주 낮은 경향을 보이고 있다. 이러한 현상은 이론적 추론인 50%정도의 수준과는 상당한 괴리를 보여주고 있는데 다소 신뢰성을 감안하더라도 10%-20%정도로 추정하면 대단히 낮은 수준이다. 결국 발생구간이 확인되지 않은 손해의 발생비율이 낮다는 것은 複合運送人의 책임이 그만큼 경감되는 것을 의미하고, 그 원인으로서는 컨테이너內에 積入되는 貨物의 포장과 積付가 양호하게 이루어진 결과로 판단된다.

[표1-8] 發生區間 不明損害

	A	B	C	Total
10%이하	7	11	33	
10-20%	1		4	
20-30%	5		3	
30-40%			6	
40%이상	1		5	
				(77)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 14	회답자수 : 24 응답자수 : 12	회답자수 : 83 응답자수 : 51	총회답자수:125 총응답자수: 77

8. 發生區間 不明損害의 準據法

발생구간 불명손해는 [표 6-9]에서 본 바와 같이 전체 손해발생의 약 10%를 점하고 있다. 複合運送에 있어서 발생구간이 확인되지 않은 손해(Concealed Damage)에 대한 책임은 複合運送人에게 집중되어 있으므로 거기에 적용될 준거법은 複合運送人의 책임내용을 결정짓는 대단히 중요한 의미를 가진다. (전술 제3장, 제4장 참조) UN條約이 미발효된 상태에서 각 그룹별 複合運送業者들은 실무계에서 각자가 채택하고 있는 複合運送證券의 일반원칙에 입각하여 발생구간 불명손해를 해결할 것이고 그에 따라 그러한 複合運送證券에 적용되는 준거법은 자동적으로 발생구간 불명손해에 대한 준거법으로 작용할 것이다. 이러한 논지로 발생구간 불명손해에 적용될 준거법은 각 그룹별 複合運送證券의 모형을 기초로 검토되어야 한다.

우선 VOMTO그룹의 경우를 보면 “HAGUE-VISBY規則”이 6사 50%로 가장 많고 그 다음이 “HAGUE規則”으로 3사 25%를 차지한다. 결국 HAGUE규칙과 HAGUE-VISBY規則을 같은 계열로 파악하면 VOMTO그룹의 발생구간 불명손해에 대한 준거법은 HAGUE規則을 9사 75%로 보이고 있다.

한편 NVOCC그룹중 ACFF그룹은 절대다수가 “CMR”을 그리고 KIFFA는 절대다수가 ICC의 統一規則을 채택하고 있다.

이상의 결과를 분석해 보면 결국 발생구간 불명손해에 대한 運送人의 책임원칙은 각 그룹별로 독특한 특징을 보여주고 있다. 즉, VOMTO그룹은 가장 책임수준이 낮은 HAGUE規則과 HAGUE-VISBY規則을 그리고 KIFFA그룹은 그 다음으로 TCM條約案에 입각한 ICC統一規則을 또한 ACFF그룹은 가장 運送人의 책임수준이 높은 CMR을 채택하고 있다. 이러한 運送人의

책임내용의 불균형은 계약상대방인 화주에 대하여 현격한 이해관계의 차이를 야기시킨다. 물론 ACFF그룹은 航空運送을 중심으로한 複合運送을 구축하고 있는 점에서 다른 그룹들과는 책임 수준에서 가중된 측면을 원칙적으로 내포하고 있는 셈이다. 따라서 運送經路와 運送手段과는 무관하게 순수한 複合運送人의 입장에서 발생구간 불명손해에 대한 複合運送人 責任의 일반원칙이 UN條約이 발효되기전 실무계에서 통일적으로 마련되어야 할 것이다.

한편, 이러한 통일된 국제조약 내지는 국제규칙의 不備로 상기에 열거된 항목이외에 “화주와의 화해로”, “발생당시 상황에 따라 화주와 협의후 처리한다.”와 같은 임시방편적인 방법도 도입되고 있음을 보여주고 있다.

[표 1-9] 發生區間 不明損害의 準據法

	A	B	C	Total
1	3(25)		5(7.5)	8(8.2)
2	6(50)		6(9)	12(12.2)
3		1(5.3)		1(1)
4	1(8.3)	18(94.7)	2(3)	21(21.4)
5	1(8.3)		48(71.6)	49(50)
6	1(8.3)		6(9)	7(7.1)
	(12)	(19)	(67)	(98)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 12	회답자수 : 24 응답자수 : 19	회답자수 : 83 응답자수 : 65	총회답자수:125 총응답자수: 96

9. 複合運送人의 保險마인드

複合運送人의 보험마인드와 책임보험 부보율의 실태조사결과[표 6-13]를 비교하면 複合運送人의 보험마인드 즉, 複合運送人의 責任保險의 필요성에 대한 인식도가 약 10%정도 상회하고 있다. 환언하면 현재의 부보율 이상으로 複合運送業者들은 責任保險의 수배가 “필요하다”라고 인식을 하고 있지만, 실무상의 부보율은 그것에 상응하지 못하고 있다. 주목해야 할 문제점을 열거하면 다음과 같다.

① “複合運送人의 책임을 責任保險으로 커버하는 것이 꼭 필요하다.” 라고 응답한 경우는 전체로 43사, 36%로서 비교적 낮은 수준을 보이고 있다. 그 중 VOMTO그룹은 12사, 75%로 전체수준보다 2배정도로 높게 나타난 반면 NVOCC그룹의 ACFF그룹은 5사, 22%로서 전체 수

준보다 더 낮은 수준을 보이고 있으며, KIFFA그룹은 전체수준과 비슷하게 責任保險마인드가 낮은 수준을 보이고 있다.

② “필요하다고 생각되는 경우에만 부보한다.”라고 응답한 경우는 전체로서 55사, 46%의 높은 경향을 나타내고 있다. 개별적으로는 KIFFA그룹이 36사, 45%로 전체와 비슷한 수준이고, ACFF그룹은 17사, 74%의 아주 높은 경향을 보이고 있다. 이는 ACFF그룹의 責任保險에 대한 필요성의 인식이 아주 낮다는 것을 보여주고 있다. 한편 VOMTO그룹은 2사, 13%로서 아주 낮은 경향을 보여주고 있다.

③ “보험에 부보하지 않고 자사에서 보상한다.” 라고 응답한 경우는 전체로서, 18사, 15%를 보이고 있다. 그리고 모든 그룹들이 전체와 비슷한 수준의 비율을 보이고 있는데 비록 낮은 비율이긴 하지만, 責任保險에 대한 인식부족 현상이라고 볼 수 있다.

④ “필요 없다.”라고 응답한 경우는, KIFFA그룹 뿐이다. 전체로서 그리고 개별적으로 아주 낮은 비율을 보이고 있다.

⑤ “꼭 필요하다.”와 “필요하다고 생각되는 경우만 부보”의 양자를 합산하면, 전체로서 82%에 달하고 있다. 責任保險에 대한 보험마인드는 높게 나타난다고 판단되나 개별적 그룹별로 상당한 차이를 보이고 있다. 즉 VOMTO그룹은 대체로 보험마인드가 높은 반면 NVOCC그룹은 보험마인드가 낮은 것으로 평가된다.

[표 1-10] 複合運送人의 保險마인드

	A	B	C	TOTAL
1	12(75)	5(21.7)	26(32.5)	43(36.1)
2	2(12.5)	17(79.3)	36(45)	55(46.2)
3	2(12.5)	1(4.3)	15(18.8)	18(15.1)
4			3(3.8)	3(2.5)
	(16)	(23)	(80)	(119) (1.00)
	회답자수 : 18 응답자수 : 16	회답자수 : 24 응답자수 : 23	회답자수 : 83 응답자수 : 80	총회답자수 : 125 총응답자수 : 119

10. 貨物損害賠償 責任保險의 付保現況

複合運送人의 유형에 따라 複合運送人이 선택할 수 있는 다양한 責任保險 상품중에서 어떤 것을 부보하고 있는지 그 현황을 검토해보면 우선 전체적으로 “손해보험”이 33사 31%로 가장

높고, 그다음으로 “TT Club”이 26사 24%, “컨테이너보험”이 24사 22%, “P & I Club”이 21사 20%, 그리고 “기타”가 3사 3%로 나타났다. 따라서 각 그룹의 특성을 반영하여 전체적으로 비교적 고른 분포를 보이고 있으며 複合運送人이 이용할 수 있는 모든 종류의 責任保險을 효율적으로 부보하고 있다.

개별적으로 살펴보면 VOMTO그룹의 경우 단연 “P & I Club”이 13사 62%로서 가장 높게 나타나 해운선사의 특성을 보이고 있다. 또한 “TT Club”이 3사 14%, “컨테이너보험”과 “기타”가 각각 10%, 그리고 “손해보험”이 5%로 나타나고 있다. 비록 해운선사라고 할지라도 “P & I Club”에 일괄적으로 부보하는 것이 아니고 “TT Club”과 “컨테이너보험”등에 다양하게 부보하고 있음을 확인할 수 있다.

ACFF그룹은 대부분 “손해보험”에 15사 63%의 높은 부보율을 보이는 반면 “TT Club”에 9사 37%의 분포를 보이고 있다. 또한 KIFFA그룹은 다양한 부보모습을 나타내고 있는데 “컨테이너보험”에 22사 36%로 가장 높게, 그리고 “손해보험”에 17사 27%, “TT Club”에 14사 23%, “P & I Club”에 8사 13%의 순으로 나타내고 있다.

상기 결과를 분석해 보면 일반손해보험에는 ACFF그룹이 많이 부보하고 있는데 “TT Club”에 대한 인식의 확산과 더불어 “TT Club”이 複合運送人을 위한 보다 광범위한 시장을 제공한다면 모든 複合運送人들이 더욱 많이 참가할 것으로 기대된다.

[표 1-11] 貨物損害賠償 責任保險의 付保現況

	A	B	C	Total
1	1(4.8)	15(62.5)	17(27.4)	33(30.8)
2	2(9.5)		22(35.5)	24(22.4)
3	13(61.9)		8(12.9)	21(19.6)
4	3(14.3)	9(37.5)	14(22.6)	26(24.3)
5	2(9.5)		1(1.6)	3(2.8)
	(21)	(24)	(62)	(107)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 17	회답자수 : 24 응답자수 : 23	회답자수 : 83 응답자수 : 60	총회답자수:125 총응답자수:100

11. 컨테이너保險의 付保現況

複合運送人이 複合運送과 관련하여 부보의 대상으로 되는 것은 계약상의 책임에 의한 對荷主

損害賠償責任 및 不法行爲의 結果로 인한 제3자에 대한 責任 그리고 容器자체의 損害로 大別된다. 이러한 3개의 분야는 複合運送人의 選擇에 따라 有效적절하게 전부 혹은 조합형태로 部보될 것이다. 물론 “컨테이너보험”은 “TT Club”, “P & I Club” 그리고 “손해보험”을 대표하고, 上기 3가지 분야의 部보실태를 파악하기 위하여 選擇됐을 뿐이다. 그러나 엄격하게 分類하면 “TT Club”은 세분야를 모두, “P & I Club”은 특약으로 “責任保險”만, 그리고 “손해보험과 容器보험”은 “TT Club”과 같이 세분야를 모두 部보한다.

우선 전체적으로 살펴보면, “貨物賠償責任保險”이 34사 47%로 가장 높게 그리고 그 외는 대체로 비슷한 部보율을 보이고 있으나, “경우에 따라 적절히 조합하여 部보한다.”가 12사 16%로 서 比較적 높게 나타나고 있다.

그리고 개별적으로 보면 VOMTO그룹은 “貨物賠償責任保險”과 “컨테이너자체보험”을 각각 동등한 비율로 25%씩, 그리고 “컨테이너자체보험과 제3자에 대한 책임보험”을 조합하여 33% “컨테이너 자체보험과 貨物賠償責任保險”을 조합하여 8%로 部보하고 있다. 그러나 3가지 분야를 전부 일괄적으로 部보하는 경우는 없는 것으로 나타나고 있다.

한편 ACFF그룹은 “貨物賠償責任保險”이 80%, 그리고 “선택조합”이 20%를 보이고 있으며 大部分 “貨物賠償責任保險”만 단독으로 部보하고 있다. 또한 KIFFA그룹은 매우 다양한 형태로 部보하고 있는데 역시 가장 높은 분야는 “貨物賠償責任保險”으로 27사 48%를 보이고 있으며 전체의 비율을 상회하고 있다. 그외 3분야 모두 部보하는 경우도 9%로 나타나고 “선택조합”형태도 18%를 보이고 있다.

상기 結果를 분석해 보면 전체적으로 “貨物賠償責任保險”이 가장 높게 나타나고 또한 개별적으로도 “貨物賠償責任保險”이 타 분야보다 높은 비율을 나타내고 있는 것으로 보아 複合運送人의 對貨主 貨物손해 賠償책임에 대한 인식은 比較적 높은 것으로 판단된다.

한편 본 설문 內容에 포함되지 않은 기타의 방법으로 “컨테이너자체보험과 제3자에 대한 책임보험”은 “TT Club”에 그리고 “貨物賠償責任보험”은 “P & I Club”에 部보하는 독특한 조합 방법을 추가로 부기한 경우도 있음을 밝혀둔다.

[표 1-12] 컨테이너保險의 付保現況

	A	B	C	Total
1	3(25)		2(3.6)	5(6.8)
2	3(25)	4(80)	27(48.2)	34(46.6)
3			3(5.4)	3(4.1)
4			5(8.9)	5(6.8)
5	1(8.3)		5(8.9)	6(8.2)
6	4(33.3)			4(5.5)
7			4(7.1)	4(5.5)
8	1(8.3)	1(20)	10(17.9)	12(16.4)
	(12)	(5)	(56)	(73)(100.0)
	회답자수 : 18 응답자수 : 12	회답자수 : 24 응답자수 : 4	회답자수 : 83 응답자수 : 54	총회답자수:125 총응답자수: 70

12. 複合運送人의 保險求償 現況

보험구상중 우선 “貨物賠償責任保險”의 구상에 대하여, 보험구상을 받은 경험이 있는 경우는 전체로서 58사 35%, 그리고 그룹별로는 VOMTO는 10사 40%, ACFF는 3사 18%, KIFFA는 45사 37%이다. VOMTO와 KIFFA는 전체비율과 비슷한 수준을 보이고 있으나 ACFF는 약 반 정도의 낮은 비율을 보이고 있다. 이것은 航空運送의 특성상 화물손해발생이 낮다는 것을 의미한다고 볼수있다.

한편 “제3자 賠償責任保險”의 경우는 전체로서 보험구상을 받은 경험이 있는 경우가 40사 24%이고 개별그룹별로는 VOMTO가 5사 20%, ACFF그룹이 24사 12%, 그리고 KIFFA그룹이 33사 27%이다. VOMTO그룹의 “제3자 賠償責任保險”은 “貨物賠償責任保險”에 비해 정확하게 1/2이고, 그 외로 전체적으로나 개별적으로 2/3정도의 낮은 수준에 머무르고 있다. 이러한 현상은 사고의 성질상 “제3자 賠償責任保險”의 사고 발생빈도가 “貨物賠償責任保險”에 비해 훨씬 낮은 점을 잘 반영하고 있다.

그러나上記 兩 責任保險에 대하여 “해당없음”이라고 응답한 경우는 전체로 36사 22%, 그리고 개별 그룹별로 VOMTO와 KIFFA그룹이 전체와 비슷하게 20%정도이고 ACFF그룹은 전체의 약 2배를 상회하는 47%의 비율을 보이고 있다. 이러한 현상은 이미 논의된 “保險마인드”와 관련해서 複合運送業者들의 兩責任保險의 중요성에 대한 인식이 아직 저조한 실정임을 반영하고 있다고 판단된다.

[표 1-13] 複合運送人의 保險求償 現況

설문	업종	A	B	C	Total
1	있음	10(40)	3(17.6)	45(36.6)	58(35.2)
	없음	2(8)	2(11.8)	9(7.3)	13(7.9)
2	있음	5(20)	2(11.8)	33(26.8)	40(24.2)
	없음	3(12)	2(11.8)	13(10.6)	18(10.9)
3		5(20)	8(47)	23(18.7)	36(21.8)
		(25)	(17)	(123)	(165)(100.0)
		회답자수 : 18 응답자수 : 13	회답자수 : 24 응답자수 : 12	회답자수 : 83 응답자수 : 76	총회답자수:125 총응답자수:101

13. 複合運送人의 求償節次

여기서 지칭하는 구상절차는 보험비용문제 및 원활한 구상처리를 위하여 중요한 의미를 가진다. 複合運送人은 全運送行程에 대하여 對貨主 단일책임을 부담하므로, 貨主는 運送人 歸責事由의 화물손해에 대해서는 複合運送人에게 배상청구를 하게 된다. 貨主에 대해서 손해배상을 한 複合運送人은 그 손해가 下受給運送人의 귀책사유일 경우에는 다시 그 下受給運送人에 대하여 구상하게 된다. 이 구상절차는 複合運送人과 下受給運送人 간의 내부구상문제이다. 따라서 이러한 구상절차를 보험과의 관계에서 평가해 보면 다음과 같이 전개된다.

① 貨主는 複合運送人에 대해서만 구상해야되고 下受給運送人(實際運送人)에 대해서는 구상해서는 않된다.

② 貨主가 화물보험을 부보하고 있는 경우에는 우선 보험회사에 대해서 보험구상을 하여 손해를 조속하게 보상받는다. 이중 複合運送人에게 책임이 있는 손해라면 보험회사는 貨主에 대신해서 보험대위구상을 複合運送人에 대하여 행사하게 된다.

③ 實際運送人은 複合運送人과의 下請運送契約의 내용에 따라 複合運送人에 대한 손해배상 책임에 대하여 별도로 貨物賠償責任保險을 부보하게 된다. 複合運送人으로부터 구상이 있으면 이 보험으로 보상하게 된다.

④ 貨主에 따라서는 運送契約에 관한 約款(MTD 約款)을 무시하고 혹은 그것에 신경을 쓰지 않고 본래는 複合運送人에 대해서만 구상수속을 해야함에도 불구하고 實際運送人에게 구상하는 경우가 있다. 이와같은 貨主의 행동에 대해서는 MTD約款에서 엄격하게 금지하고 있는 경우도 있다.

어쨌던 貨主가 화물보험을 부보하고 있고 複合運送人과 實際運送人이 責任保險을 부보하고 있는 경우의 구상절차는 “貨主 → 貨物保險會社 → 複合運送人 責任保險會社 → 實際運送人 責

任保險會社”와 같은 복잡한 경로를 거치게 된다. 이와 같은 제반사항을 고려하여 구상절차를 實態調査로 분석하면 다음과 같다.

① 複合運送人의 대부분은 貨主로부터의 구상에 대하여 우선 많은 경우 화물보험으로 처리하도록 요청하게 되는데 이것은 무리가 아니다. 그러나 손해의 성격에 따라 보험회사가 다시 보험구상을 하여 자사가 부보하고 있는 貨物賠償責任保險이 발동하게 된다는 전개과정을 충분히 인식하고 그렇게 하는지는 확실하지 않다. 貨主로부터의 구상시 전체로서 “화주의 화물보험으로 처리하도록 의뢰한다.”가 55사, 36%로서 개별적 비율과 비슷한 경향을 보이고 있다. 또한 “자사의 貨物賠償責任保險으로 처리한다.”가 17사, 11%로서 역시 개별적 비율과 비슷한 분포를 보이고 있는데 이러한 경향은 충분히 납득이 간다.

② “보험회사로부터의 대위구상”은 전체로서, 17사, 11%가 “자사의 貨物賠償責任保險으로 처리한다.”로 나타났다. 그리고 개별적 그룹으로 보면 KIFFA그룹은 전체와 유사한 비율로 나타났다. VOMTO그룹은 전체보다 그 2배정도 높게 나타났으며 ACFF는 전무한 상태다. 이 경우는 모두 實際運送人에게 청구하도록 의뢰하고 있다.

한편 “實際運送人에게 청구하도록 의뢰한다.”는 전체로, 57사, 38%로 전부, 그리고 개별적 그룹별로는 VOMTO그룹이 13%, ACFF그룹은 61%로 전부, 그리고 KIFFA도 41사, 36%로 높게 나타나고 있다. 이러한 경향은 複合運送人이 일차적으로 貨主에 대하여 책임을 저야하는 논리로는 한 단계를 생략한 절차로서 만약 實際運送人이 責任保險을 부보하고 있지 않으면 화물보험회사로서는 다시 複合運送人에게 대위구상을 해야하는 복잡한 구상문제가 야기된다.

상기 결과를 종합적으로 분석해 보면, 複合運送人은 “자사의 화물배상책임보험으로 처리한다.”가 ①과 ②의 경우를 합하여 전체로서, 22%의 낮은 수준을 보이고 있다. 특히 ACFF그룹은 13%, KIFFA그룹은 25%, 그리고 VOMTO 그룹은 38%로서 ACFF그룹은 전체수준보다 훨씬 낮게 KIFFA그룹은 비슷한 수준으로 그리고 VOMTO그룹은 그래도 다소 높은 경향을 보이고 있다. 이러한 경향은 複合運送人의 責任保險에 대한 인식부족과 對貨主 배상책임의 신뢰도와 관련하여 보험정책상 심각한 문제를 제기 하고 있다.

[표 1-14] 複合運送人의 求償節次

		A	B	C	Total
·11	A	5(31.3)	6(26.1)	44(38.9)	55(36.2)
	B	2(12.5)	3(13)	12(10.6)	17(11.2)
	C	1(6.3)		1(0.9)	2(1.3)
2	A	4(25)		13(11.5)	17(11.2)
	B	2(12.5)	14(60.9)	41(36.3)	57(37.5)
	C	2(12.5)		2(1.8)	4(2.6)
		(16)	(23)	(113)	(152)
		회답자수 : 18 응답자수 : 8	회답자수 : 24 응답자수 : 19	회답자수 : 83 응답자수 : 60	총회답자수:125 총응답자수: 87

14. 責任保險의 條件과 料率에 대한 希望

複合運送人이 責任保險을 부보하고 있을 때 그 보험조건과 요율에 대한 만족과 불만족의 정도를 實態調査로 측정하고 불만족의 경우 피보험자의 가장 높은 관심대상인 “담보위험”과 “보험료”를 중심으로 측정했다.

우선 責任保險의 조건과 요율에 대한 결과를 보면 “현재 보험조건으로 충분하다.”라고 응답한 경우는 전체로 15사, 13%, 개별그룹으로 KIFFA가 15%로 비슷한 비율을 보이고 있으나 VOMTO그룹은 25%로 전체의 약 2배 정도로 높게 나타낸 반면 ACFF는 전무하다. 따라서 전체적으로 볼 때 責任保險의 요율과 부보조건은 불충분하다고 추정된다.

이것에 대해서 “불충분하다”라고 응답한 경우는 전체로서 27사, 24%, 그리고 KIFFA와 VOMTO는 전체와 비슷한 수준으로 각각 29%, 25%를 나타내고 ACFF는 90%로 나타내고 있다. 전반적으로 “충분하다”에 비해 2배정도 높은 수준을 보이고 있다.

한편 “잘 모르겠다”와 “해당사항 없음”이라고 대답한 경우가 전체로 70사, 63%, 그리고 특히 ACFF는 21사, 91%로 극히 높게 나타나고 있다. 또한 개별적으로 VOMTO는 8사, 50%, 그리고 KIFFA는 41사, 56%로 하나같이 높은 경향을 보이고 있는 점에 주목해야 한다. 이러한 경향은 결국 複合運送人의 보험마인드 및 부보율과 상호 밀접한 관계를 가지면서 複合運送人의 責任保險에 대한 인식부족과 직결된다고 판단된다. [표 6-19]에서는 27사, 24%에 해당하는 “부보조건 불충분”에 대한 구체적 내용을 분석한다.

[표 1-15] 責任保險의 條件과 料率에 대한 希望

	L S C O	A C F F	K I F F A	Total
1	4(25)		11(15.1)	15(13.4)
2	4(25)	2(8.7)	21(28.8)	27(24.1)
3	5(31.3)	20(86.9)	30(41.1)	55(49.1)
4	3(18.8)	1(4.4)	11(15.1)	15(13.4)
	(16)	(23)	(73)	(112) (1.00)
	회답자수 : 18 응답자수 : 16	회답자수 : 24 응답자수 : 23	회답자수 : 83 응답자수 : 73	총회답자수:125 총응답자수:112

15. 複合運送人 相互保險組合 設立의 必要性

해운회사가 이용하고 있는 "P & I Club"은 KIFFA그룹과 ACFF그룹은 회원으로 가입할 수 없다. 따라서 KIFFA그룹과 ACFF그룹은 별도로 民間責任保險會社의 콘테이너보험이나 기타 責任保險등에 부보하여 손해배상책임을 보상받아야 한다. 장래 複合運送의 발전에 대비하여 P & I Club과 같은 複合運送人相互保險組合의 설립에 대한 필요성에 관하여 複合運送人의 목적 의식의 유무를 측정하는 것은 의의 깊은 것으로 생각된다.

우선 긍정적인 측면에서 "보다 좋은 보험조건과 보험요율이 가능하다면 필요하다."가 전체에서 66사, 56%의 높은 경향을 보이고 있다. 그리고 흥미로운 사실은 해운회사그룹인 VOMTO가 11사, 69%로서 전체보다 더 높은 경향을 보이고 있다는 점이다. 다시 말하면 비록 해운회사가 P & I Club에 가입하고 있지만 P & I Club 보다 나은 부보조건이 가능하다면 複合運送人相互保險組合의 설립에 동참하겠다는 뜻으로 해석된다.

그리고 "적극적으로 P & I Club 과 유사한 保險制度를 설립해야 한다."라고 응답한 경우는 전체로서 29사, 25%를 나타내고 있으며, KIFFA그룹이 26사, 33%로서 전체보다 높은 비율을 보이고 있다. 그러나 ACFF그룹은 응답이 없고, VOMTO그룹은 3사, 19%의 비율을 보이고 있다. 따라서 ②와 ③을 합하면 전체 118사 중 95사, 81%의 아주 높은 비율로 複合運送人相互保險組合 설립의 필요성은 강하게 나타나고 있다. 반면 "필요하지 않다."라고 응답한 경우는 극히 소수로서 전체적으로 8사, 7%에 불과하다.

이와 같이 해운회사를 포함한 대부분의 複合運送業者들이 P & I Club과 유사한 複合運送人相互保險組合 설립의 필요성을 강력하게 인식하고 있다. 그러나 현실적으로 아직 우리나라에서 P & I Club의 설립도 실현되고 있지 않은 상황에서, 이러한 업계의 강력한 필요성의 인식에 부응하는 複合運送人相互保險組合의 설립을 위하여는 자금, 인재, 조직과 보험인수 기술 등 많은 어려움이 산재해 있으므로 당장은 실행이 어렵지만 장기적으로 그 가능성을 신중히 타

진해야 할 것이다.

[표 1-16] 複合運送人相互保險組合 設立의 必要性

	A	B	C	Total
1	2(12.5)		6(7.7)	8(16.8)
2	11(68.8)	15(62.5)	40(51.3)	66(55.9)
3	3(18.8)		26(33.3)	29(24.6)
4		9(37.5)	6(7.7)	15(12.7)
5				
	(16)	(24)	(78)	(118) (1.00)
	회답자수 : 18 응답자수 : 16	회답자수 : 24 응답자수 : 24	회답자수 : 83 응답자수 : 78	총회답자수 : 125 총응답자수 : 118

16. 海.空複合運送과 保險問題

현재 실행되고 있는 複合運送은 대부분 海.陸複合運送 형태이다. 그러나 航空運送과 海上運送이 결합한 海.空複合運送의 장점이 실현되어 海.空複合運送 형태가 증가하고 있는 시점에 海.空複合運送에 따른 보험문제의 實態調査 分析은 의의 있는 것으로 생각된다. (海.空複合運送은 전술. 제 4장. 2 참조)

海.空複合運送에서 “海上保險과 航空保險을 각각 별도로 부보하고 있다.”가 전체로 29사, 32%를 보이고 있고, 개별적으로는, ACFF그룹이 가장 높게 15사, 83%를 보이고 있다. 결국 航空運送은 ACFF그룹이 대부분 취급한다고 가정하면, ACFF그룹이 航空保險과 海上保險을 각각 별도로 부보하고 있는 현상은 複合運送의 측면에서 주목해야한다. 그리고 “海上保險證券 이면 약관에 특별규정을 추가하여 航空保險을 함께 부보하고 있다.”가 전체로 37사, 14%를 보이고 있다. 이러한 현상은 航空保險과 海上保險을 複合運送으로서 각각 분리하여 부보하고 있는 경우보다 향상된 모습으로 더욱 높은 경향을 나타내고 있다. 또한 “컨테이너보험으로 부보하고 있다.”가 전체로 15사, 17%, 그리고 ACFF그룹이 3사, 17%로서 똑같은 비율을 보이고 있다.

상기 결과를 분석해 보면 海.空複合運送의 부보현황으로 海上保險과 航空保險을 각각 분리해서 부보하고 있는 경우가 32%이고 그 외 “海上保險”과 “컨테이너보험”에 의한 同一 保險證券으로 부보하고 있는 경우가 58%로서 보다 높은 경향을 보이고 있다. 또한 “기타”의 의견으로서 “責任保險을 총괄적으로 부보하고 있기 때문에 航空保險을 별도로 부보할 필요가 없다.”라

고 응답한 경우도 있다. 複合運送의 특성을 고려할 때, 어떤 형태의 複合運送이건 보험부보는 분리된 형태가 아닌 단일보험으로 이행되어야 할 것이다. 이에 대한 實態調査 分析은 설문 21에서 이루어 질 것이다.

[표 1-17] 海·空 複合運送과 保險問題

	A	B	C	Total
1	3(23.0)	15(83.3)	11(18.3)	29(31.9)
2	2(15.4)		35(58.3)	37(40.7)
3	3(23.1)	3(16.7)	9(15)	15(16.5)
4	5(38.5)		5(8.3)	10(11.0)
	(13)	(18)	(60)	(91) (1.00)
	회답자수 : 18 응답자수 : 13	회답자수 : 24 응답자수 : 18	회답자수 : 83 응답자수 : 60	총회답자수: 125 총응답자수: 91

17. 複合運送人의 責任集中과 強化가 貨物保險과 責任保險에 미치는 影響

複合運送人에게 책임이 集中, 強化됨으로서 그 결과 責任保險과 貨物保險에 미치는 영향에 대한 이론적 분석과 평가는 많이 도출되었지만 (전술 제5장, 6.3, 7.3 참조) 實態調査는 이번이 첫 시도이다. 그러나 이번의 시도에서도 複合運送人들의 責任保險에 대한 저조한 인식수준과 貨物保險會社와 責任保險會社 내지 컨테이너保險會社들로부터 實態調査 자료의 미확보등은 여전히 한계점으로 작용하고 있다. 그리고 본 설문의 내용이 이론적 배경의 이해를 전제로 하고 있어 다소 난해한 것임을 부인할 수 없다. 그러나 이러한 첫 시도는 향후 보다 심도있는 實態調査 分析의 초석이 될 것으로 확신한다.

이번 조사에서 우선 전체적으로 살펴보면 역시 “잘 모르겠다.”가 35사, 32%로 가장 높게 나타났다. 이러한 현상은 상술한 바를 실증하는 것으로 판단된다. 그리고 “責任保險 料率과 貨物保險 料率이 모두 인상된다.”가 30사, 28%이고 “責任保險 料率은 인상되지만 貨物保險 料率엔 거의 영향을 미치지 않는다.”가 22사, 20%이며, “責任保險 料率은 인상되지만 貨物保險 料率은 반비례적으로 인하된다.”가 16사, 15%로서 KIFFA그룹만이 응답했다.

한편 개별적으로 검토해 보면 VOMTO그룹은 “責任保險 料率은 인상되지만 貨物保險 料率은 거의 인상되지 않는다.”를 7사, 50%로 나타냈고 그 다음으로 “잘 모르겠다.”를 4사, 29%로 나타내고 있다. 그리고 “責任保險 料率과 貨物保險 料率이 모두 인상된다.”를 2사, 14%로 나타내

고 있다. 그리고 ACFF그룹은 거의 대부분이 “잘 모르겠다.”라고 응답하고 있어 責任保險과 貨物保險에 대한 인식과 이해가 저조한 것으로 나타났다. 또한 KIFFA그룹은 “責任保險 料率과 貨物保險 料率이 모두 인상된다.”를 28사, 38%로 가장 높게 나타냈고 그 외는 비슷한 경향을 보이고 있으나 “責任保險 料率과 貨物保險 料率 모두 영향을 받지 않는다.”가 30%로서 가장 낮게 나타났다.

상기 분석결과를 종합해 보면 複合運送人의 책임이 집중, 강화됨으로써 責任保險 料率은 인상되고 貨物保險 料率은 인상되거나 혹은 인상되지 않는 것으로 나타났다. 그리고 주목해야 할 것은 “잘 모르겠다.”가 가장 높게 나타났다는 사실이다. 특히 ACFF그룹은 대부분 (83%)이 “잘 모르겠다.”로 응답하여 複合運送人의 책임내용은 물론이고 責任保險과 貨物保險에 대한 인식과 이해가 극히 저조한 실정임을 잘 나타내 보이고 있다. 이러한 제반 문제점들은 향후과제로서 극복되어야 할 중요한 사안들이며 장차 더욱 심도있는 實態調査 分析으로 보완되어야 할 것이다.

[표 1-18] 複合運送人의 責任集中과 強化가 貨物保險과 責任保險에 미치는 影響

	A	B	C	Total
1			16(22.2)	16(14.7)
2	7(50)	2(8.7)	13(18.1)	22(20.2)
3	1(7.1)	2(8.7)	3(4.2)	6(5.5)
4	2(14.3)		28(38.9)	30(27.5)
5	4(28.6)	19(82.6)	12(16.7)	35(32.1)
	(14)	(23)	(72)	(109) (1.00)
	회답자수 : 18 응답자수 : 14	회답자수 : 24 응답자수 : 23	회답자수 : 83 응답자수 : 72	총회답자수: 125 총응답자수: 109

18. 複合運送과 關聯하여 保險會社에 대한 希望事項

複合運送과 關聯하여 保險會社에 대한 희망사항으로는 “보험조건과 보험료율의 통일”이 전체로 50사, 25%로 가장 높고 그 다음이 “보험료 인하”로 44사, 22%, 그리고 “責任保險의 구체적인 해설”이 39사, 20%, “담보위험의 확대”와 “保險證券의 약관 내용통일”이 동일하게 15%로 나타났다.

이상의 분석결과는 보험문제와 關聯하여 통상적으로 제기될 수 있는 요구사항들이고 複合運送과 關聯해서는 “保險證券의 약관내용통일”등이 있을 수 있다. 실제 응답자수는 총 125사이나

두 개 이상의 희망사항이 반영되어 실제 응답자수는 총 200사로 나타났다. 그리고 “기타 희망사항”은 특별히 나타나고 있지 않은 것으로 보아 대체로 거의 모든 희망사항이 나열된 것으로 생각된다.

[표 1-19] 複合運送과 關聯하여 保險會社에 대한 希望事項

	A	B	C	Total
1	4(17.4)	3(7.5)	23(16.8)	30(15)
2	9(39.1)	10(25)	25(18.2)	44(22)
3	3(13.0)	12(30)	35(25.6)	50(25)
4	3(13.0)	3(7.5)	24(17.5)	30(15)
5	4(17.4)	12(30)	23(16.8)	39(19.5)
6			7(5.1)	7(3.5)
	(23)	(40)	(137)	(200) (1.00)
	회답자수 : 18 응답자수 : 14	회답자수 : 24 응답자수 : 22	회답자수 : 83 응답자수 : 74	총회답자수 : 125 총응답자수 : 110

Ⅲ. 要約 및 結論

國際貿易의 運送分野는 1970년대의 콘테이너화(Containerization)時代로부터 1980년대의 랜드 브리지(Land Bridge)에 의한 海·陸, 海·空 내지 海·陸·空의 複合運送의 시대로 발달하여 ‘門前에서 門前까지’(Door to Door Service)의 서비스시대로 전환되었다. 따라서 1990년대부터는 貨主의 욕구에 광범하게 부응할 수 있는 國際物流의 토털서비스를 제공하는 담당자로서 複合運送人의 역할은 한층 강조되어지는 시기다. 이러한 시대적 상황에서 이번 實態調査 결과를 複合運送의 발전에 따른 보호문제의 해결방안을 종합적으로 평가해 합리적인 보험제도를 모색하기 위하여 요약 및 결론을 도출한다.

1. 複合運送의 現況과 課題

① 國際貿易의 運送契約中 複合運送의 占有比率 增加 趨勢와 問題點

國際貿易의 運送契約中 複合運送이 차지하는 비율은 약 50%정도의 비율을 보여주고 있는데,

이는 國際運送의 合理化와 貨主들의 욕구를 충족시키기 위하여 점차 확대될 것이다. 問題는 이러한 실무적인 확대추세에 따라 複合運送에 대한 인식과 이해를 제고시키고 법제도의 보완정비와 그에 부수하여 여러 이해관계자들을 위한 保險制度등의 정비가 이루어져야 겠다.

② 複合運送 發展의 阻害要因

이번 실태조사에서 나타난 複合運送發展의 阻害要因은 “複合運送에 대한 인식부족”, “법제도 상의 미흡”, “수송체계의 미흡” 및 “複合運送證券의 불완전성” 등으로 나타났다. 그외 여러 요인들이 있으나 대체로 상기 4가지 요인들이 가장 크게 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 따라서 複合運送의 원활한 발달과 그로 인한 무역의 활성화 및 물류비용의 절감을 위하여 複合運送에 대한 인식의 제고, 법제도의 보완정비, 수송체계의 확충 및 複合運送證券의 통일정비등이 이루어져야 할 것이다. 특히 複合運送과 관련한 법제도가 전무한 법의 空白狀態에서 우선 국제적 규제에 마련된 UN條約이 적절한 시기에 발효되어 이를 국내법으로 수용하는 절차를 거쳐야 할 것이다.

③ 複合運送人의 責任體系

複合運送人의 責任體系가 Network System을 취해야 하는가 아니면 Uniform System을 취해야 하는가에 대한 논란은 이론적으로 활발히 전개되었다. 複合運送人의 責任體系의 여하에 따라 責任保險과 貨物保險에 직접적인 영향을 미치므로 責任體系는 대단히 중요한 의미를 가진다. 본 설문문의 결과는 상당히 높은 수준으로 Uniform System을 선호하는 경향을 보이고 있다. UN條約이 Modified Uniform System을 도입하고 있고, Uniform System은 Network System보다 運送人의 責任이 더욱 급격하게 변모하여 責任分擔이 既存責任體系의 선상에 있는 Network System 보다 가속적으로 일어난다고 볼 수 있다. 또한 Uniform System은 Network System에 비하여 運送人의 責任이 強化된다고 볼 수 있다. 그런데 이러한 제반 問題點에도 불구하고 실무계에서 상당히 많은 複合運送業者들이 Uniform System을 선호하는 것으로 나타난 것은 이론적 논의와 관련하여 많은 問題點을 제시하고 있다.

④ 複合運送證券의 種類와 複合運送證券의 準據法

現在 複合運送에 관한 國際條約과 國內法이 全無한 法의 空白狀態에서 실무적으로 이행되고 있는 複合運送에 대하여는 결국 複合運送證券의 一般原則이 적용될 것이다. 그러나 실무계에서는 海運會社를 중심으로 한 VOMTO그룹과 프레이트 포워더를 중심으로 한 ACFF 및 KIFFA그룹은 각각 상이한 複合運送證券을 채택하고 있고 그기에 따라서 準據法이 각각 달리 적용된다. 우선 현재 실무계에서 채택되고 있는 複合運送證券의 종류를 살펴보면 ACFF와 KIFFA그룹은 그의 대부분 FIATA B/L을 쓰고 있고, VOMTO그룹은 Through B/L, Carrier's Container B/L 및 FIATA B/L을 혼용하고 있다. 따라서 複合運送證券의 準據法도 채택되는 複合運送證券의 종류에 따라 달리 적용된다. 즉 VOMTO그룹의 Through B/L과 Carrier's Container B/L은 HAGUE規則 혹은 HAGUE-VISBY規則이 적용되고, ACFF와 KIFFA그룹의

FIATA B/L은 ICC의 統一規則이 적용된다. 이러한 모습은 설문 (4)와 (5)에서 實態調查 結果로 나타나고 있다. 問題는 複合運送의 運送主體로서 역할을 담당하고 있는 각 그룹들이 각각 다른 複合運送證券을 채택하여 난립상을 보임으로써 貨物損害에 대한 責任의 내용이 상이하하여 責任保險의 인수를 복잡하게 하고 貨主에게도 불편을 주게된다. 특히 보험자로서는 貨物保險上의 代位權 행사가 복잡하게 되고 責任保險上의 保險引受가 복잡하게 되어 이중으로 부담을 지게 된다. 따라서 실무계에서는 가능한한 통일된 複合運送證券을 채택하여 貨主에 대한 명확한 責任을 부담함으로써 貨物保險과 責任保險의 二重負擔 문제를 해결할 수 있을 것이다.

⑤ UN條約의 發效問題

複合運送에 대한 國際條約과 國內法이 全無한 法의 空白狀態에서 근 30년에 걸친 국제적인 노력의 결과 성립된 UN條約은 그 체결과정에서 많은 논란과 의견의 대립이 있었다. 實態調查 結果 우리나라의 입장은 UN條約의 발효에 대하여 과반수 이상이 적절한 시기에 발효되어야 한다고 신중히 전망하고 있다. HAMBURG規則이 1992. 11. 1.에 발효된 상태에서 UN條約의 발효가 언제 될지는 알 수 없으나 우리로서는 신중히 관망하면서 발효에 대비하여 충분한 연구와 대응방안을 강구해야 할 것이다.

⑥ 發生區間 不明損害

發生區間이 確認되지 않은 損害는 複合運送에서 중요한 의미를 가진다. 아직까지 발생구간 불명손해에 대한 통계적 수치는 없다. 본 설문의 결과도 각 그룹별로 信賴性에 問題가 없는 것은 아니다. 왜냐하면 발생구간 불명손해는 그 성격상 개개의 複合運送루트, 各 運送區間의 運送方法과 手段, 貨物의 性質 및 賣買條件등과 미묘한 관계를 가지고 있기 때문에 運送業者에 따라 현저한 차이를 보이며 또한 그 실직 데이터는 기업비밀의 일부를 형성하고 있기 때문이다. 이번 실태조사 결과 발생구간 불명손해는 전 손해의 약 10%로 나타났다. 그리고 발생구간 불명손해에 대한 運送人의 責任에 관한 국제조약은 역시 각 그룹별로 상당한 차이를 보이고 있는데 VOMTO그룹은 HAGUE規則 및 HAGUE-VISBY規則이 대부분이고, KIFFA그룹은 ICC의 統一規則, 그리고 ACFF그룹은 특이하게 CMR을 적용하고 있는 것으로 나타났다. 한편, 발생구간 불명손해의 求償問題에 대하여는 自社의 責任保險으로 처리하는 경우는 VOMTO 그룹의 일부이고 그 외는 그의 대부분 貨主의 貨物保險으로 처리하도록 하거나, 貨主와의 합의로 자사의 비용으로 처리하는 것으로 나타났다. 이러한 현상은 현재 複合運送人이 사용하고 있는 複合運送證券과 그의 準據法과 밀접한 연관성을 가지는 것으로 이 問題 또한 複合運送證券의 통일과 그에 따른 준거법의 일관성 있는 적용이 선행되어야 할 것이다. 그렇게 함으로써 複合運送人의 責任의 집중에 따른 責任保險과 貨物保險과의 관계를 명확히 하여 이중부담관계를 해소할 수 있을 것이다.

⑦ 複合運送과 損害

複合運送의 全運送區間 중 손해발생빈도가 가장 높은 구간에 대한 問題는 複合運送과 損害防

止 그리고 複合運送人과 區間運送人間의 內部求償 問題上 중요한 의미를 가진다. 전체적으로 보면 컨테이너 陸上藏置場(CFS), 道路運送區間, 海上運送區間, 컨테이너埠頭, 鐵道運送區間, 그리고 航空運送區間的 순서로 나타났다. 또한 개별적 그룹별로는 VOMTO그룹은 海上運送區間, ACFF그룹은 컨테이너陸上裝置場, 그리고 KIFFA그룹은 道路運送區間이 손해발생 빈도가 가장 높은 곳으로 나타났다. 이러한 실태조사 분석결과는 전술한 바와 같이 各 複合運送人의 그룹별 특성에 기인한 것으로 판단되며 대체적으로 컨테이너陸上藏置場, 道路運送區間 및 海上運送區間에서 손해가 가장 많이 발생하는 것으로 생각할 수 있다.

2. 保險問題의 解決方案

① 複合運送人의 保險마인드와 付保率

複合運送人의 責任保險에 대한 保險마인드는 전체적으로 대체로 높게 나타나고 있는데 그 중에서도 複合運送을 주도하고 있는 VOMTO그룹의 保險마인드는 대단히 높게 나타난다. 그러나 ACFF와 KIFFA그룹은 VOMTO그룹에 비해 상대적으로 낮은 保險마인드를 보이고 있다. 예를 들면 複合運送人이 責任保險에 부보하는 것이 꼭 필요하다고 인식하는 수준은 ACFF그룹은 VOMTO그룹의 1/3 정도 그리고 KIFFA그룹은 1/2 정도에 그치고 있다. 이러한 현상은 실제 부보율에 그대로 반영되어 비례적으로 잘 나타나고 있다. 따라서 海運會社인 VOMTO그룹은 船主相互責任保險組合(P & I Club)이라는 기존의 責任保險시스템을 쉽게 이용할 수 있다는 장점과 貨主에 대한 責任의 인식이 높은 결과라고 판단된다. 그러나 프레이트 포워드 형태인 ACFF와 KIFFA그룹의 責任保險에 대한 낮은 인식과 이해, 複合運送人相互保險과 컨테이너保險에 대한 생소함과 이해부족 그리고 保險者側의 수요관리 부재현상등이 낮은 보험마인드를 유도하고 있다고 판단된다. 向後 貨主에 대한 信賴의 확보와 원만한 複合運送의 발전을 위하여 프레이트 포워드 그룹의 複合運送人으로서의 확고한 責任과 그에 부응하는 투철한 保險마인드 및 부보율은 더욱 제고되어야 할 것이다.

② 責任保險의 付保現況

複合運送人의 責任保險 付保現況은 역시 그룹별로 그 특성을 보이고 있다. 즉 VOMTO그룹은 대부분이 船主相互責任保險에 부보하고 있고, ACFF그룹은 일반 損害保險에 그리고 KIFFA그룹은 一般損害保險과 컨테이너保險에 대부분 부보하고 있다. 그리고 세 그룹이 다같이 비슷한 비율로 複合運送人相互保險에 부보하고 있는데 주목할 필요가 있다. 이와 같이 複合運送人은 자기의 고유한 영역에 부합하는 다양한 형태의 責任保險을 선택하여 부보하고 있는 것으로 나타났다. 다만 모든 複合運送人들은 複合運送에 독특하고 공통적으로 이용할 수 있는 複合運送人相互保險과 컨테이너保險에 대하여 그 중요성의 인식과 이해의 제고를 위하여 많은 노력을 해야 할 것이다.

③ 콘테이너保險의 付保現況

海運會社를 포함하여 모든 複合運送人들이 총괄적으로 複合運送과 관련하여 付保할 수 있는 責任保險으로는 複合運送人相互保險과 콘테이너保險이 있는데 이 兩 保險에서 담보하는 內容은 콘테이너自體의 物保險, 貨物賠償·責任保險 그리고 第3者賠償 責任保險이다.

本 論文의 목적중의 하나는 複合運送人의 對貨主 貨物損害賠償 責任保險의 付保現況을 파악하여 合理的인 責任保險制度를 모색하는데 있다. 이러한 측면에서 콘테이너保險의 付保현황을 살펴보면 가입 콘테이너보험중 貨物損害賠償 責任保險을 付保하고 있는 경우는 전체로 68%의 높은 경향을 보이고 있다. 개별적 그룹별로 보면 VOMTO그룹은 33%, ACFF그룹은 80%, 그리고 KIFFA그룹은 63%를 보이고 있다. VOMTO그룹이 이렇게 낮은 비율을 보이는 것은 VOMTO그룹은 이미 船主相互責任保險에 貨物損害 賠償保險을 60%이상 포괄적으로 付保하고 있기 때문이다. 따라서 複合運送과 관련해서 複合運送人이 貨主에 대하여 責任을 지는 貨物損害賠償責任은 責任保險形態로서 어느 것보다 높게 나타나고 있다. 그러나 이러한 결과는 NVOCC그룹이 가입한 콘테이너保險의 내부적 구성을 보이는 것으로 그러한 결과 자체가 NVOCC그룹들의 높은 責任保險 付保율을 반영하는 것이 아니라는 점을 주목해야한다. 반면 제 3자에 대한 責任保險은 아주 낮게 나타나고 있는데 제3자에 대한 責任은 낮은 빈도를 보이지만 일단 발생했다 하면 고액의 배상금을 지불해야 하는 특성이 있으므로 향후 保險付保에 면밀한 배려가 있어야 할 것이다.

④ 保險求償 및 求償節次의 現況

複合運送人이 貨主, 保險會社 및 제3자 등으로부터 損害賠償請求를 받은 사실이 있는가에 대한 설문에서 貨物損害賠償請求를 받은 사실이 있는 경우가 35%이고 제3자로부터 손해배상청구를 받은 사실이 있는 경우가 24%로서 전체로는 약 60%의 높은 비율을 보이고 있다. 複合運送人, 下受給運送人 및 貨主가 각각 責任保險 및 貨物保險을 付保했다고 가정하면 複合運送中 貨物損害에 대한 구상은 일차적으로 貨主가 貨物保險會社에 의뢰하므로써 성립된다. 貨物保險會社は 일단 신속하게 貨主에게 保險金을 지급하고 運送契約上 運送人 歸責事由의 손해에 대해서는 複合運送人相互保險組合에 保險代位求償을 하게 되고 複合運送人의 責任保險會社は 下受給運送人의 責任保險會社에 다시 保險代位求償을 하게 된다. 따라서 이러한 求償節次가 순조롭게 이루어지면 複合運送의 모든 이해당사자들에게 이익을 가져다 줄 것이다. 그러나 複合運送人과 下受給運送人이 責任保險을 付保하지 않는다고 가정하면 혹은 부분적으로 付保한다고 가정하면, 貨物保險會社は 保險代位求償이 사실상 불가능하게 될 것이고 설사 부분적으로 가능하다 하더라도 구상절차의 복잡성과 어려움 등으로 保險費用은 증가할 것이다.

이번 실태조사 결과를 분석하면 複合運送人이 자기가 付保한 責任保險으로 화주의 求償이나 貨物保險會社の 求償을 처리하는 경우는 전체적으로 22%로서 낮은 수준을 보이고 있다. 개별적으로 보면 ACFF그룹은 전체수준보다 훨씬 낮게 13%, 그리고 KIFFA그룹은 22%로서 전체수

준과 비슷하다. 다만 VOMTO그룹만이 38%의 수준을 보이고 있다. 이러한 현상은 프레이트 포워드형인 ACFF나 KIFFA그룹의 複合運送과 複合運送人의 責任에 대한 인식과 이해가 극히 낮은 수준에서 기인하고 貨物損害를 가능하면 責任保險形態가 아닌 貨主의 貨物保險으로 처리하거나 實際運送人인 下受給運送人에게 떠넘기는 방법을 채택함으로써 위험관리상 많은 問題點을 야기시킨다. 따라서 원만한 複合運送의 발전과 효율적인 위험관리를 위해서는 複合運送人 특히 프레이트 포워드형 複合運送人의 複合運送과 複合運送人의 責任에 대한 인식과 이해가 제고되어 責任保險을 부모하여 對貨主 신뢰도의 확보는 물론이고 스스로의 자율적인 위험관리를 철저히 수행해야 할 것이다. 責任保險會社도 방관만 할 것이 아니라 고객관리를 철저히 하고 複合運送人들이 責任保險에 가입할 수 있도록 적극적인 홍보를 해야 할 것이다.

⑤ 責任保險의 條件과 料率

複合運送 自體가 日淺한 역사를 가지고 있고 이에 부수하는 責任保險과 貨物保險도 같은 입장이다. 이러한 상황에서 複合運送人의 責任保險의 조건과 요율에 대한 인식은 현재의 부모조건으로 불충분하다고 느끼는 경우가 24%이고, 잘모르겠다고 응답한 경우가 무려 50%에 육박하고 있다. 이러한 현상도 구상절차에서 검토한 바와 같이 프레이트 포워드형의 複合運送人그룹에서 두드러지게 나타나고 있다. 다시 말하면 프레이트 포워드형 複合運送人인 ACFF그룹과 KIFFA그룹은 責任保險自體에 대한 인식과 이해가 극히 낮은 수준이므로 이와 같은 현상이 발생한다고 볼 수 있다. 그리고 불충분한 이유로는 擔保危險과 保險料를 제시하고 있는데 이러한 현상은 保險需要者들의 보편적 현상이라고 볼 수 있다. 그리고 기타의 의견으로 複合運送과 관련된 특별한 사항이 지적되지 않고 있는 점으로 보아 複合運送人의 낮은 인식수준을 엿볼 수 있다.

⑥ TT CLUB의 設立必要性

複合運送人相互保險組合의 설립필요성에 대한 의지는 매우 높게 나타나고 있다. 그러나 현실적으로 아직 우리나라에서 P & I Club의 설립도 실현되고 있지 않은 상황에서 이러한 업계의 강력한 필요성에 부응하는 複合運送人相互保險組合의 설립을 위해서는 資金, 人材, 組織, 保險技術 및 關係法令 등 많은 어려움이 산재해 있으므로 당장은 실행이 어렵지만 장기적으로 그 가능성을 신중히 모색해야 할 것이다.

⑦ 海·空 複合運送과 保險問題

海·空 複合運送 형태의 부모현황은 ACFF그룹은 거의 대부분이 海上保險과 航空保險을 각각 별도로 부모하고 있고, 그의 VOMTO그룹과 KIFFA그룹은 다양한 형태로 同一保險證券으로 함께 부모하고 있다. 航空貨物의 대부분은 ACFF그룹이 취급하는 것으로 추정할 때 이러한 현상은 複合運送의 특성상 바람직 하지 못하다. 따라서 설문에 나타난 바와 같이 海·空 複合運送을 총괄적으로 커버하는 一括運送保險(Package Transport Insurance)과 같은 새로운 형태의 保險商品이 개발되어야 한다. 그리고 海·空 複合運送 형태 뿐만 아니라 어떤 형태의 複合運送

이든 관계없이 複合運送에 따른 保險付保는 통일된 同一保險證券으로 이루어져야 할 것이다.

⑧ 複合運送人の 責任集中과 強化가 保險에 미치는 影響

本設問은 理論的 背景의 이해를 前提로 한다는 점에서 많은 複合運送人들에게는 다소 생소하고 難解한 내용이 될 것이다. 그러나 기존 海上運送 중심의 運送人の 責任法理가 複合運送 중심의 責任法理로 移行됨으로서 運送人の 責任이 集中, 強化되었음은 다같이 인식하고 있다. 이러한 사실에 기초하여 複合運送人에게 責任이 集中, 強化됨으로써 責任保險과 貨物保險에 어떤 영향이 미칠 것인가에 대한 응답은 이론적 추론과 비슷한 현상을 보이고 있다. 즉, 複合運送人の 責任이 集中, 強化됨으로써 責任保險料率은 인상되나 貨物保險料率은 인상되지 않거나 혹은 인상되는 것으로 나타나 결국 運送人の 責任強化는 二重保險의 논리와 구상비용의 증가로 總保險 코스트를 상승시키는 결과를 가져온다고 나타났다. 이러한 二重保險에 의한 總保險 코스트의 증가현상에 대한 대응방안으로 본 설문의 분석결과는 一次的으로 法制的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 國際的 統一規則을 UN과 같은 단일기구에서 일괄적으로 통합, 규율함으로써 보험비용 중복의 소지를 근본적으로 차단하여 명확한 責任法理에 따라 責任保險과 貨物保險의 위험분담을 효율적으로 配分해야 한다고 나타났다. 이러한 一次的인 원칙이 현실적으로 도입되지 못하면 二次的으로 契約的인 측면에서 運送人和 貨主는 相互利益과 複合運送의 發展을 위하여 合意로 責任保險과 貨物保險이 同一保險業者에게 일괄부보되게 함으로써 내부적으로 공평하고 효율적인 責任分配가 될 수 있도록 해야 할 것이다. 따라서 본 설문의 實態調査 分析結果는 이론적 배경과 부합되는 合理的의 결과라고 판단된다.

⑨ 複合運送과 關聯한 保險會社에 대한 希望事項

複合運送과 관련하여 複合運送人の 保險會社에 대한 希望事項은 保險條件과 保險料率의 통일, 保險料의 인하, 責任保險의 구체적인 해설, 擔保危險의 확대 및 해외수송상황의 정보제공등의 순서로 나타났다. 複合運送과 관련된 모든 保險業者들은 이러한 결과를 傾聽하여 수요자 관리측면에서 그들의 욕구를 반영시켜야 할 것이다.

따라서 복합운송에 따른 보험문제를 우선 화물보험 분야부터 재조명해 보면, 현행 화물보험은 운송계약에 의하여 복합운송의 전기간을 수용하지만 근본적으로 복합운송의 다양한 단계에 따른 제반위험을 효율적으로 수용하기 위하여 연구, 개편되어야 한다. 그리고 특히 해.공 및 해.육.공 복합운송을 포괄적으로 수용할 수 있는 단일 보험증권이 연구, 개발되어야 한다.

한편 복합운송에 따른 복합운송인의 책임보험 분야에서는 P&I Club의 한계성을 극복하기 위하여 TT Club이 출현했지만, TT Club 또한 지역적 한계성을 가지고 있으므로 이러한 제반 한계성을 극복하고 책임보험이 원활히 발전하기 위해서는 모든 복합운송인에게 용이하게 사용되어 질 수 있는 컨테이너보험에 관한 연구, 개발이 광범위하게 이루어져야 할 것이다.

본 논문에서 실시한 실태조사 분석은 우리나라의 복합운송업자들을 대상으로 실시했다. 비록

우리나라의 복합운송과 보험이 국제성을 가지고 있어 지역적 한계성을 어느정도 초월하지만, 앞으로 이러한 한계성을 극복하기 위하여 국제적 비교실태조사를 시도해야 할 것이다. 이러한 광범위한 국제적 비교실태조사는 전문국제기구등을 통하여 수행되어야 하며 그 결과는 효율적인 복합운송의 발전과 보험제도의 정착을 위해 유용하게 응용되어야 할 것이다.

1992년 11월 1일에 발효된 HAMBURG규칙과 성립기반을 같이하는 UN조약이 언제 발효될지는 알수 없으나 이미 HAMBURG규칙이 발효된 시점에서 UN조약의 발효에 대비해 법률, 경제, 무역, 운송 및 보험의 제반분야를 재정비하여 만반의 대응책을 마련해야 할것이다. 특히 UN조약의 발효는 국제무역환경에 지대한 영향을 초래할 것이 명백하므로 국제무역의 3대지주를 형성하고 있는 국제매매, 국제운송 및 보험분야의 효과적인 체제를 확립하기 위하여 지속적인 연구가 수행되어야 할것이다.

參 考 文 獻

1.우리나라

- 金周東, “UN國際複合運送條約上 複合運送人의 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(編著), 『Marine Insurance-Its Principles & Practices』, (부산, 효성, 1993)
- , “UN國際物件複合運送條約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, 제19권 제4호, 1995年 11月
- 徐憲濟, 『컨테이너 複合運送人의 責任法理』, (서울, 三知院, 1986)
- 尹玟鉉, 『P&I保險과 實務』, (서울, 여울, 1988)
- , “複合運送과 責任保險”, 海洋韓國, 9. 1982
- , 『UN國際複合運送條約』, 韓國船主協會船協資料 80-9 (1980)
- 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
- , “UN國際物品複合運送條約의 몇가지 問題點에 關하여”, 韓國海法會誌, 3, 1981
- 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 經商研究 第22卷 第2號, 1988 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)
- 韓東湖, “UN海上物品運送條約의 施行에 따르는 海上保險의 諸問題”, 荷主, 12. 1979
- 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) 海運產業研究院, “貨物流通의 危險과 保險管理에 관한 研究”, (서울, 海運產業 研究院, 1991)
- , “國際複合運送과 貨物海上保險-最近의 動向과 그 問題點-”, (서울, 海運產業研究院, 1985)

2.日本

加藤修, 『最新國際貿易海上保險實務』, (東京, 成山堂, 1984)

——, “國連國際物品複合運送條約の成立に伴う 貨物海上保險の 問題點について”,
TOKIOMARINE 貨物保險情報別冊特集號. NO.12, 1981

東京火災海上保險株式會社, 『貨物海上保險の 理論と 實務』, (東京, 海文堂, 1978)

谷川久, 高田四郎 外, 『改訂 コンテナ 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,

鴻常夫, “複合運送と損害保險”, 大森先生 還曆記念, 商法.保險法の 諸問題, (東京, 有斐閣, 1972)

織田政夫, 『國際複合運送の實務』, (東京, 海文堂, 1992)

——, “定期船海運の 國際複合輸送”, 海運經濟研究所, 第21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

Erick Chrispeels, “The United Nations Convention on International Multimodal
Transport of Goods ; A Background Note”, 15 European Transport Law (ETL)
355(1980)

E. Schmeltzer & R. A. Peave, “Prospects and Problems of the Container Revolution”, 1
JMLC 203(1969)

J. W. Driscoll, “The Convention on International Multimodal Transport ; A Status
Report”, 9 JMLC 441(1978)

J. E. Bannister, “Containerization and Marine Insurance” 5JMLC 463 (1974)

M. E. Deorchis, “Marine Insurance and the Multimodal Muddle”, 17 ETL 691(1982)