

國際複合運送과 保險에 관한 研究

黃 正 奉

目 次

I. 序論	3. 컨테이너運營者の 貨物損害賠償 責任保險
II. 컨테이너保險의 必要性和 特殊性	4. 國內運送用 컨테이너의 保險
1. 컨테이너保險의 必要性	5. 컨테이너 야아드 施設賠償責任保險
2. 컨테이너保險의 特殊性	6. 外航 컨테이너 損害賠償責任擔保 運送保險
III. 複合運送人의 責任과 保險	7. 國際複合運送과 貨物保險
1. 컨테이너리제이션과 複合運送	V. 國際複合運送과 保險上의 諸問題
2. 國際複合運送과 國際條約	1. 컨테이너運送의 危險增加와 問題點
3. 複合運送人의 責任體系와 引受理念	2. 保險上의 諸問題點과 改善方案
IV. 컨테이너保險과 貨物保險	VI. 結論
1. 컨테이너 自體의 保險	
2. 컨테이너所有者의 第三者에 대한 賠償責任保險	

I. 序 論

오늘날 國際貿易商品의 輸送構造는 컨테이너 (container) 라는 「革命的 用具」 (revolutionized box)¹⁾의 出現에 따라서 급작스러운 變革을 겪고 있다. 컨테이너化 (containerization)가 輸送體系의 變革에 대한 一大 革命的 契機가 되었다는 뜻에서 컨테이너化의 進展에 따른 輸送構造의 革新을 컨테이너革命 (container revolution)이라고 부르기도 한다.²⁾

1) Edward Schmeltzer & Robert A. Peavy, Prospects and Problems of the Container Revolution, J.Mar.L. & Comm., Vol.1 No.2, Jan.1970, p.203.

2) 李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1981, p.190.

컨테이너 輸送體系는 陸·海·空(Land/Sea/Air)의 相互 利用으로 貨物運送의 三大原則인 經濟性, 迅速性, 安全性을 最大限으로 充足시키고, 運送區間中 貨物の 移積없이 일관수송할 수 있는 協同一貫輸送體制를 실현시켜 주었다. 이러한 컨테이너를 이용한 複合運送의 增加는 國際貿易의 單純化, 貨物の 滅失이나 損傷의 減少, 費用의 節減 등 많은 效果를 가져다 주었다. 그러나, 이와같은 効率的인 運送體制의 確立은 法的인 側面, 運營의인 側面, 經濟的인 側面에서 여러가지 問題點을 發生시켰다. 즉 物品이 損傷 破損되었을 경우 複合運送 특유의 責任關係가 생기게 되며, 또한 컨테이너 자체가 高價品이고 적재화물도 高價인 경우가 많기 때문에 事故가 發生하여 損害를 입는 경우 그 피해정도가 심하게 된다.

따라서, 効率的이고 能率的인 運送體系를 이룩하기 위하여는 個個의 運送形態의 効率的인 相互協助가 이루어져야 하며, 複合運送으로 인하여 發生하는 여러가지 保險上의 問題點 등이 극복되어야 한다.

컨테이너 輸送의 特色은 첫째, 運送人이 Door to Door의 全運送區間 貨物運送을 引受하고 荷主에 대하여 單一責任을 지는데에 있다. 둘째, 船舶·鐵道·트럭 등의 運送手段과 貨物과 媒體로서 海上運送과 陸上運送을 컨테이너를 使用함으로써 有機的인 結合을 하는 것이다.

이와같은 特色은 運送人이나 荷主가 附保하는 保險에 관하여 여러가지 問題를 提起하고 있다. 즉, 運送人에 있어서는 荷主에 대한 責任區間의 延長擴大, 경우에 따라서는, 海上運送區間의 責任原則의 標準에 따라, 對 荷主賠償責任保險의 擔保區間, 擔保內容의 擴大, 컨테이너를 所有함으로써 컨테이너 “物” 保險, 컨테이너의 所有·管理·取扱에 따른 第三者賠償責任保險 등의, 새로운 附保의 問題가 있고, 또 貨物保險에 있어서는 컨테이너 輸送에 따라 減少 또는 增加하는 리스크, 또는 保險料率의 決定, 保險引受方法과 관련하여 새로운 運送人責任을 如何히 取扱하여야 할 것인가 하는 問題가 있다.³⁾

그러므로 本稿에서는 複合運送體制의 効率的인 運用과 컨테이너 保險制度의 確立을 위해 複合運送으로 인하여 發生하는 問題點과 保險上의 問題點을 살펴보고 그 運用方案을 모색하는데 目的을 두었다.

특히 컨테이너保險의 特殊性, 複合運送人의 責任關係, 컨테이너保險과 貨物保險의 內容과 種類, 複合運送으로 인하여 發生하는 保險上의 問題點에 研究의 範圍를 限定시켜, 本稿의 主題와 關係있는 文獻과 UN 國際複合運送條約(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980) 등의 國際運送條約이나 判例를 參考로 하여 몇

3) 水野泰行原著, 李鴻澤, 李均成 翻譯, 海上컨테이너 輸送實務指針, 韓國海事問題研究所, 1975, p.233.

가지 問題를 考察해 보았다.

II. 콘테이너保險의 必要性和 特殊性

1. 콘테이너保險의 必要性

國際海上運送用的 大型 콘테이너가 世界貿易의 流通面에 등장함에 따라 콘테이너 所有者, 賃借人 및 콘테이너 運營者로서는 콘테이너에 따르는 各種의 被保險利益을 附保할 必要性을 느끼게 되었다.

먼저 콘테이너 所有者나 賃借人은 콘테이너 運送中에 各種의 外來危險 例를들면 他物과의 接觸 및 衝突, 甲板上에서의 波浪에 의한 衝擊과 滅失, 터미널에서의 火災 및 高潮 등에 따라 일어날 것으로 예상되는 콘테이너 자체의 損傷과 滅失에 대하여 「物」保險으로서 콘테이너 自體의 保險은 자기 所有觀 내지 占有權에 기초한 財產保全 目的으로 附保할 必要를 느꼈다.

또한 콘테이너 運送中의 사고에 따라서 콘테이너가 第三者에 肉體的 내지 經濟的 損失을 끼친 경우 당해 콘테이너가 자기 所有의 것이든, 他人으로부터 賃借한 것이든 콘테이너 運營者로서는 第三者에 대한 損害賠償의 責任을 져야 하기 때문에 이 賠償責任도 保險으로 擔保할 必要가 절실하여졌다.

더우기 運送中의 사고에 따라 콘테이너에 채워진 內藏貨物에 損害가 생긴 경우, 콘테이너 運營者로서는 콘테이너 運送에 따른 法倫上이거나 運送契約上의 賠償責任을 져야 하기 때문에, 上記의 第三者에 대한 損害賠償保險과는 별개로 貨主에 대한 貨物損害賠償責任保險을 附保할 必要가 생겼다.

이와같이 콘테이너를 中心으로 「物」保險과 「責任」保險의 需要로 創出되어 콘테이너 運送이 이루어진 당초에는 貨物保險部門, 新種 保險部門 등 各種의 保險種目에 개별적으로 계약되었다.

그러하지만 콘테이너 運送의 進展에 따라 콘테이너 運營者는 海陸複合運送을 포함하는 이른바 門前에서 門前까지의 全運送區間 貨物運送을 引受함으로써, 그 運送區間 및 責任의 범위가 두드러지게 확대되어, 保險에 관하여서도 새로운 運送의 實態와 運送責任의 原則에 卽應하는 全擔保와 附保節次의 簡素化에 대한 희망이 강력하게 대두되었다.

이러한 콘테이너 運送에 따른 새로운 國際 流通面의 動向과 요청에 副應하기 위해 먼저 英國에서는 有力한 3個의 船主相互保險組合이 1968年 5月 런던에 複合運送人相互保險組合

(Through Transit Marine Mutual Assurance Association Limited (TTMM, Through Transit Club)을 설립하고, 컨테이너 운송에 관한 손해(단 貨物의 손해는 除外), 責任, 費用 등을 抱括적으로 擔保하는 컨테이너 保險制度를 確立하여 活動하기 시작하였다.⁴⁾

이러한 움직임에 따라 保險業界도 新種保險으로서 컨테이너 保險을 설정하여 시행해 오고 있다.

2. 컨테이너 保險의 特殊性

複合運送의 組織은 컨테이너 運送을 전제로 하고 있으므로 우선 컨테이너 保險의 特徵을 개괄하고자 한다.

컨테이너 保險은 ① 컨테이너 自體의 保險(container itself insurance; basic container insurance), ② 컨테이너 所有者(賃借인도 포함)의 第三者에 대한 賠償責任 保險(container owner's third part liability insurance, TPC), ③ 컨테이너 運營者의 貨物損害賠償責任 保險(container operator's cargo indemnity, insurance indemnity)의 세 가지의 保險을 일괄하여 1個 證券(basket policy)으로 引受할 뿐 아니라 契約者의 요청이 있으면 殘骸除去, 消毒 檢疫費用 擔保特約(special cover for wreck removal, disinfection and quarantine expense)도 擔保된다.

즉 上記中 ①의 컨테이너 自體의 保險만을 단독으로 附保할 수 있으나, ②와 ③의 責任 保險은 컨테이너 자체의 物保險이 損害保險會社에 附保되어 있어야만 契約할 수 있고, ①과 ② 내지 ①과 ③을 組合시켜 附保할 수도 있다.

그런데 이와같은 컨테이너 保險의 特徵은 다음과 같다.

(1) 保險擔保期間과 擔保區間, 컨테이너 保險은 原則적으로 1年 단위의 期間保險으로 되어 있다. 海上保險中 貨物保險의 擔保期間은 일반적으로 出貨地의 倉庫搬出에서 目的地의 最終 倉庫 搬入까지의 이른바 航海單位이다.

그러나 컨테이너 保險의 경우는 대단히 많은 컨테이너가 빈번히 運航되기 때문에 船舶 保險과 마찬가지로 당해 保險契約의 대상이 되면 컨테이너의 航海를 일일이 추적할 수 없어 契約期間中에 일어난 사고에 관해서는 모두 抱括적으로 擔保된다. 다만 商社가 短期間의 賃借(lease) 컨테이너를 附保하기도 하고, 船舶會社가 特정의 컨테이너만을 附保하기도 하는 경우에는 한 航海만을 附保할 수도 있다. 또한 특별한 사정이 있다면 航海單位로 保險을 들 수도 있다.

그리고 保險區間에 관해서는 保險擔保期間中이라면 세계 각지 港口 상호간의 運送中

4) 黃根植, 李源哲 編著, 國際複合運送實務, 韓國海事問題研究所, 1981, p.130.

이거나 保管中에는 물론이고, 修理나 檢査가 진행되는 중에도, 그 때문에 移動되는 중에 일어난 損害도 모두 擔保된다.

(2) 對象으로 되는 컨테이너, 컨테이너保險의 對象으로 되는 컨테이너는 國際標準化機構 (International Organization for Standardization, ISO) 規格 및 이에 준하는 國際海上運送用이다.

(3) 損害填補限度額의 設定, 컨테이너 運送의 성격상 1地點 내지 1運送 단위의 引受保險契約 保險金額의 集積額은 巨額으로 된다. 예를 들면 航海中の 컨테이너船이 沈沒한 경우라든가, 颱風이 컨테이너 터미널을 덮친 경우에는 그 損害額은 尠大化하여, 경우에 따라서는 保險契約 引受 당초의 예상을 뛰어 넘는 일도 있을 수 있다. 그러므로 保險業者는 自衛上 契約을 체결함에 있어 契約者와 妥協하여 前記 ①의 컨테이너 자체의 保險 ②의 第三者 賠償責任保險 ③의 貨物損害賠償責任保險, 각종 費用擔保特約 등 각각의 保險 및 擔保特約別로 填補限度額 (limit of liability)을 設定하고 있다. 이 填補限度額에는 1事故에 대해 設定하는 總責任限度額 (aggregate limit of liability)이 있다.

(4) 小損害 免責特約, 損害査定 處理上 번잡성의 회피와 求償節次의 合理化를 기하고, 保險料, 經費의 低減化를 기한다는 취지에서 컨테이너保險에는 小損害免責을 위한 디덕터블 프랜차이즈 (deductible franchise)나 익세스 (excess)가 添付된다. 이에 따라 1事故當 컨테이너 1개에 대하여 예를 들면 100 달러까지의 小損害에 관한 保險者의 責任은 免責된다.

(5) 保險證券 流通性의 制限, 컨테이너保險의 特殊性을 고려하여, 保險證券의 流通性을 제한하고 있다. 國際間에서 개개의 買賣貨物을 대상으로하는 보통의 貨物保險證券과는 달리 多數의 컨테이너를 1개의 證券으로 일괄계약하고 있는 保險의 경우에는 證券讓渡의 必要性 내지 可能性은 거의 없기 때문이다.

Ⅲ. 複合運送人의 責任과 保險

1. 컨테이너리제이션 (Containerization) 과 複合運送

컨테이너리제이션은 現代와 같은 大量生産時代의 메카니즘에 대처함으로써 海上運送分野의 迅速, 安全, 經濟의 理想의 實現을 보장하는데 그치지 않고, 나아가 運送의 究極의 理想型인 「門前에서 門前까지」 (door to door)의 海陸空一貫運送 곧 이른바 複合運送

體系를 完成하여 그 經濟的 効用을 極致에 이르게 한다.

이른바 複合運送(combined transport)은 同一目的에 관한 運送 내지 運送契約에 數人의 運送人이 관여하는 종래의 通運送(through carriage)의 특수한 形態로서, 船舶, 트럭, 鐵道, 航空機 등 運送手段을 달리하는 「通運送의 한 경우」라고 할 수 있다. 1949年의 國際商業會議所(ICC)의 條約案에서 「複合運送」(transports combine's)이라는 名稱이 처음으로 사용되었는데, 이는 同種의 運送手段에 의한 通運送을 가리키는 單純通運送(transports homogenes)과 대립되는 概念이었다. 여기서는 複合運送人의 責任을 中心課題로 하고 있으므로, 運送人의 單複 또는 運送手段의 別異를 묻지 않고 運送人의 責任에 관하여 法制를 달리하는 數種의 運送區間의 橫的 結合(horizontal integration)에 의하여 이루어지는 運送關係를 널리 複合運送이라고 부르기도 한다.

컨테이너 複合運送體系가 성숙하여감에 따라서 그 流通經濟上의 메리트가 크게 기대되는 반면에, 그것을 원활하게 보장하기 위하여 社會經濟적으로 해결하여야 할 여러 가지 課題가 가로 놓여 있다는 사실도 동시에 알 必要가 있다.

컨테이너化를 추진하기 위한 投資問題, 컨테이너化에 따른 港灣勞動者의 失業對策 등과 같은 社會·經濟政策의인 문제를 비롯하여, 貿易去來條件 내지 貿易金融, 保險⁵⁾ 등 關聯去來 내지 經濟制度의 再整備의 문제가 그것이다. 컨테이너 複合運送의 急進展에 따른 法的 現象의 해결도 물론 시급한 일이 아닐 수 없다.⁶⁾

컨테이너 運送은 다음과 같이 세가지 形態로 分類할 수 있다.

첫째, 컨테이너가 送荷人의 倉庫나 工場에서 적재되고 封印되어 受荷人의 倉庫나 그가 지정하는 場所에서 引渡하는 door to door service의 形態이다. 이는 컨테이너運送의 장점을 최대한으로 活用한 一貫協同輸送의 形態이다. 그러나 이러한 輸送形態는 大規模의 輸出業者와 輸入業者간에 活用할 수 있는 方法으로서 수출업자가 자기 商品을 全量 컨테이너에 적재하며 그대로 수입업자 창고까지 商品을 인도하고자 하는 경우에 이용되며, 法的인 側面에서 많은 問題點을 내포하고 있다.

둘째, 컨테이너가 內陸地點에서 freight consolidator에 의해 적재되어 수입지의 內陸地點에서 수입업자에게 引渡하는 point-to-point shipment의 形態이다.

셋째, 컨테이너가 港口나 空港에서 적재되어 수입지의 항구나 공항에서 인도되는 port-to-port 또는 terminal-to-terminal의 운송형태이다. 이 방식을 재래선에 의한 화물의 海上運送區間을 컨테이너를 통해 수송한다는 差異뿐으로 컨테이너 서비스의 가장 初보적인 方法이다.

5) 李均成, 컨테이너제이션과 海上保險, 海洋韓國 7號(1974.4), p.50.

6) 李均成, 國際海上運送法研究, 三英社, 1981, p.192.

2. 國際複合運送과 國際條約

국제복합운송(international multimodal transport)이란 複合運送人(multimodal transport operator: MTO)에 의해 국제간의 물품운송을 적어도 두가지 이상의 각각 다른 運送方法(해상, 철도, 항공 등의 각종 운송수단)으로 하는 것이다. 複合運送人은 送荷人에게 複合運送證券(multimodal transport document)을 發行함과 동시에 화물의 멸실·손상 또는 引渡遲延에 의해 發生하는 손해에 대하여 全運送過程(화물의 수령시로부터 인도시까지)에 걸쳐 책임을 지는 것이다. 또 실제로 복합운송인 자신이 특정운송구간을 운송하는 경우도 있지만 相異한 運送手段에 의한 운송구간의 운송을 모두 實際運送人(運送業者)에 위탁하고 자신은 전연 운송을 하지 않는 경우도 있다.

貨主는 複合運送過程中的 어느 運送區間에서 發生한 손해이든 운송계약의 상대방인 複合運送人에게 求償하면 된다. 單一運送契約에 대하여 2人 이상의 운송인이 관여하는 形態의 운송을 通運送(through transport)이라 하는데 複合運送도 이 通運送의 一種이다.⁷⁾ 그러나 컨테이너화에 의한 unit load 기능을 충분히 활용하여 door to door 운송을 신속·안전·저렴하게 하고자 하는 경우의 복합운송은 종래와 같이 운송구간별로 운송인이 책임을 분담하는 형태로는 그 의미가 없고, 화주에 대하여 全運送區間 單一責任을 부담하는 형태의 새로운 복합운송이 필요하게 되는 것이다. 이와같은 國際複合運送은 컨테이너輸送의 出現으로 각 운송장소의 접속 또는 각 운송수단의 결합에 관한 하역장애를 극복할 수 있게 됨에 따라 최근들어 발달하게 된 운송형태로서, 해상운송에 있어서의 헤이그規則과 같은 國際複合運送人의 責任에 관한 統一的인 國際條約이 必要함은 당연하다. 그러나 先進國과 開發途上國의 意見의 對立 등 여러가지 理由에서 條約의 成立이 늦어짐에 따라 우선 민간베이스에 의한 國際規則의 작성이 國際商業會議所(I.C.C)를 중심으로 추진 되었으며, 그 결과 1973년에「複合運送證券에 관한 統一規則」(Uniform Rules for a Combined Transport Document)이 제정되었고, 이어 1975년에 一部 개정되었다. 이동일규칙은 各運送區間 異種責任原則型(Network liability system)을 채용하고 있고, 또 責任限度額에 대해서도 重量主義를 채용하고 있다. 그런데 1980년에 이르러 드디어「유엔 國際物件複合運送條約」(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980)이 成立하게 되었다. 이 條約은 30개국의 비준이 있는 후 12개월 후에 발효하는 것으로 되어 있어(동조약 36조 1항) 아직 발효까지는 상당한 시일이 소요될 것으로 예상된다.⁸⁾

7) 加藤修, 國連國際物品複合運送條約의 成立に伴う 貨物海上保險의 問題點について, 東京海上火災保險, 貨物保險情報別冊特集號 No.12, 1981, p.3.

8) 李時煥, 貿易保險論, 大旺社, 1983, 10.p.77.

3. 複合運送人の 責任體系와 引受理念

複合運送人は 貨主에 대해서는 單一責任을 負擔하지만 各 運送區間에 대하여 어떠한 責任을 지느냐에 따라 各運送區間 異種責任原則型 (Network liability system)과 全運送區間 同一責任原則型 (uniform liability system)으로 區別된다. 各 運送구간 異種責任原則型은 貨主에 對해서는 運送契約의 當事者인 1人의 運送인이 全 運送구간에 걸쳐 責任을 지지만, 그 責任의 內容은 各 運送구간에 적용되는 既存條約 또는 法規에 따라 결정되는 형이다. 한편 全運送區間 同一責任原則型은 全運送구간에 걸쳐 모두 동일내용의 責任을 單一運送인이 負擔하는 형태로, 貨物의 손해에 대하여 그 發生장소나 運送수단 여하를 불문하고 완전히 동일원칙, 동일내용의 責任을 負擔한다.⁹⁾ I.C.C. 統一規則을 비롯하여 主要船舶會社의 컨테이너 B/L, 複合運送證券 등에서 널리 채용되고 있는 것은 Network Liability System이지만 UN國際複合運送條約은 <表1>에서 보는 바와 같이 Uniform Liability System을 채용하고 있다. 따라서 責任한도액은 海上區間이 포함된 경우와 포함되지 않은 경우로 나누어 각각 同一金額이 적용된다. 다만 손해발생구간이 判명된 경우로서 그 구간에 적용되는 國際條約이나 強行的國內法 (mandatory national law) 상의 責任한도액이 이 조약상의 그것보다 많은 경우에는 그 구간에 적용되는 그와 같은 조약이나 國內法の 規定에 따라 限度額이 決定된다 (동조약 제 19 조)

<表1>

UN 國際物件複合運送條約의 概要

① 적용 범위	복합운송인이 복합운송계약에 따라 물건을 수령 또는 引渡할 장소가 該國인 모든 複合運送契約
② 책임 기간	물건의 수령시부터 引渡時까지
③ 책임 체계	Uniform Liability System
④ 책임 원칙	過失責任主義 (複合運送人の 證券責任有)
⑤ 책임한도액	1) 海上區間이 포함된 경우 : 1 Package 또는 기타 積載單位當 920 SDR과 1 kg當 2.75 SDR 중 많은 金額 2) 海上區間이 포함되지 않은 경우 : 1 kg當 8.33 SDR

海上保險에서는 英國 海上保險法 第2條 (1)項에서 「 海上保險契約은 명시된 특약 또는 상관습에 의하여 그 담보범위를 확장하여 海上航行에 부수되는 內陸水路 또는 陸上危險에 의한 손해에 대해서도 피보험자를 보호할 수 있다.」고 규정하고 있으며, 실제 보험계약에 적용되는 협회적하약관 제 8조 운송약관 (transit clause)에서도 door to door의 複合運送의 全過程을 계속 단일보험증권으로 담보하고 있다.

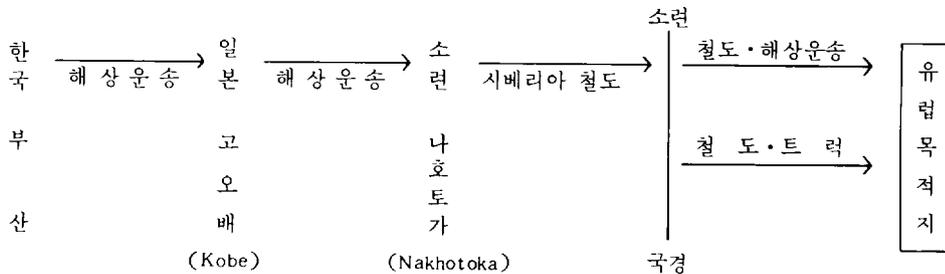
9) 東京海上火災保險(株)編, 貨物海上保險의 理論과 實務, 海文堂, 1978, p.312.

바꾸어 말하면 貨物의 全運送過程區間을 그 거리의 장단, 수송수단, 運送人 내지 運送契約의 區別없이 一貫하여 同一保險者가 위험을 負擔하는 것은 적하보험의 예로부터의 引受理念인 것이다.¹⁰⁾ 또 保險引受技術上으로도 輸送區間別로 複數의 保險者가 分擔引受하는 것은 바람직하지 않다. 따라서 국제복합운송이 지향하는 운송방식에 응할 수 있는 保險體制는 항상 갖추어져 있다고 할 수 있다. 그런데 유엔조약상의 複合運送人의 責任은 함부르크규칙상의 運送人의 責任보다는 한층더 強化되었다. 그 구체적인 예로서 운송인의 책임기간과 책임한도액을 보아도 알 수 있으며, 또 유엔조약이 全區間 同一責任의 原則을 適用하고 있는 점에서 그러하다. 기존의 각 수송구간의 法規를 초월한 單一原則을 적용하게 되면 당연히 기존의 각종 조약, 법규상의 책임 중 가장 엄격한 責任으로 統合되는 경향이 있으며, 따라서 자연이 운임의 인상을 초래한다. 그러나 아무리 複合運送人의 責任을 엄격히 한다고 해도 不可抗力 기타에 의한 화물에 손해, 전쟁, 동맹파업 등의 위험 대해서 운송인은 免責될 뿐만 아니라 운송인의 책임에는 일정한 한도액인 있으므로 이들 면책위험 및 면책금액에 대해서는 여전히 화주 자신이 화물보험을 附保할 必要가 있는 것이다. 또 희망이익 등을 확보하기 위해서도 화물보험은 불가결한 것이다.

保險契約上 複合運送에만 適用되는 특별약관은 존재하지 않으며, 國際複合運送貨物도 해상적하보험으로 인수된다. 따라서 예컨대 <圖 1>에서 보는 바와 같이 시베리아 랜드 브리지 (siberia land bridge: SLB) 輸送과 같은 複合運送의 경우에는 해상적하보험에 적용되는 협회적하약관이 그대로 적용된다.

한편 海·空을 結合하는 複合運送의 경우에는 運送手段 여하에 따라 海上積荷保險에 적용되는 協會積荷約款과 航空貨物專用的 協會積荷約款이 그대로 적용되는 것이다. 또 전쟁위험의 경우도 마찬가지이다. 다만 海上 및 航空으로 複合運送하는 경우의 保險料率은 해당지역의 ICC(A) 料率을 적용하며, 추가위험 요율은 별도로 부과한다.¹¹⁾

(圖 1) Siberia Land Bridge



10) 東京海上火災保險(株)編, 前掲書, p.316.

11) 大韓損害保險協會, 海上保險料率書, 1983, p.13.

IV. 컨테이너保險과 貨物保險

1. 컨테이너自體의 保險

(1) 損害填補의 範圍. 이 保險은 컨테이너 自體의 滅失, 損傷에 따른 損害를 填補하는 것인데, 그 填補의 범위에 全危險擔保條件과 全損條件의 두가지가 있다. 또한 두 條件의 內容은 각각 런던保險業者協會 (Institute of London Underwriters)가 제정한 協會컨테이너約款 (Institute Container Clause London), TIME (全危險)과 協會컨테이너約款 TIME (全損, 共同海損, 救助費, 損害防止費用)을 약간 수정하여 사용하고 있다.

두 條件의 주된 差異는 全危險條件이 約款에 따라 保險者가 損害填補의 責任을 負하는 事故 내지 危險에 따라서 일어나는 모든 損害에 관해 그 樣態나 정도에 관계없이 填補 (단 損害額에서 통상 100 달러 전후의 小損害가 항상 공제된다)하는데 대하여, 後者의 全損條件에서는 당해 사고 내지 保險擔保危險에서 생긴 損害中 全損, 共同海損, 救助費 및 損害防止費用만을 填補한다는 점이다.

(2) 全危險條件. 全危險條件의 內容은 런던 保險業者協會 制定의 全危險條項 (institute container clause, TIME(all Risk))과 같다.

(3) 全損條件. 全損條件의 內容은 런던保險業者協會 제정한 全損擔保約款 (institute container clause, TIME)과 같다. 이 중에서 前述의 全危險擔保條件과 다른점은 擔保危險條件으로서의 第1條 뿐이고 第1條 이하 각 條項의 內容은 마찬가지이다. 第1條의 개략은 다음과 같다.

第1條 本 保險이 保險擔保期間中,

(a) 컨테이너 自體의 全損을 招來하는 모든 危險, (b) 共同海損, 救助費, (c) 本保險에 의해서 擔保되는 一切의 損害를 防止 및 經減시키기 위해 支出된 이른바 損害防止費用 등을 擔保하는 것으로 되어 있다.

(4) 保險價額 및 保險料率. 컨테이너의 耐用年數는 일반적으로 7年 내지 8年에 이르고 하나 컨테이너의 種類, 用途, 使用頻度 등에 따르는 것은 말할나위도 없다. 그러나 컨테이너의 使用期間中을 통하여 保險價額의 기준이 되는 것은 新品의 賣買價格이다. 그러므로 新品의 컨테이너에 관해서는 그 賣買價格을 그대로 保險價格으로 하고, 2年째 이후의 中古 컨테이너에 대해서는 당사자간에 일정의 비율로 미리 保險價額을 協定하여 개 컨테이너마다 償却價額을 산출하는 煩雜性을 피하고 있다.

保險料는 이 協定保險價額을 기초로 결정한 保險全額 (통상은 全部保險으로서 兩者가

같은 額數로 된다. 그러나 극히 드물게는 一部保險으로서 保險金額을 밑도는 保險金額을 設定하는 일도 있다)에 대하여 年率 몇%라는 식으로 算出한다. 다만 中古 콘테이너의 保險價額을 新品 價格보다 낮게 협정하여 保險에 附保하는 경우에는 保險料率이 약간 높아진다. 왜냐하면 保險金額이 낮으면 비교적 小規模의 破損事故라는 推定全損으로 保險金額의 全額이 支拂되는 경우가 많아질 염려가 있기 때문이다.

2. 콘테이너所有者(또는 賃借人)의 第三者에 대한 賠償責任保險

(1) 概要. 이 保險은 契約의 대상인 콘테이너에 의한 運送業務中에 被保險者가 他人에게 끼친 身體的 損傷이나 財産上의 損害에 대하여 콘테이너 所有者나 이에 준하는 者가 法律上의 賠償責任을 짐으로 입는 損害를 填補한다.

法律上의 責任에만 限定되어 있는데, 콘테이너 運送者가 賃借 콘테이너에 관해서 賃貸 借契約으로 所有者 責任을 轉嫁하고 있는 결과 지워진 責任에 대해서는 特約에 의해 擔保된다. 法律上 賠償責任의 有無나 그 정도의 判定은 사고 發生地의 法律에 따른다.

被保險者가 저야하는 法律上의 賠償責任中에서도 被保險者의 故意, 重過失에 의한 경우는 물론이고, 戰爭, 暴動 등의 事變이나 地震, 噴火 등의 天災에 의한 경우는 填補되지 않는다. 이 밖에 被保險者의 업무에 종사하는 중 입은 被傭者의 身體的 傷害, 被保險者가 소유 및 관리하는 財物의 損害, 被保險者나 그 代理人이 運送하는 積貨에 끼친 損害에 관한 賠償責任은 이 保險으로 填補되지 않는다.

또한 被保險者가 기존의 다른 保險에 附保하고 있는 危險에 관하여서는 一切 擔保하지 않는다고 하는 他保險約款이 적용된다. 이것은 콘테이너保險이 콘테이너運送에 따라서 發生하는 새로운 危險만을 대상으로 한다는 취지에 의한 것이다.

(2) 代位求償. 被保險者가 海上運送人인 경우, 被保險者는 콘테이너 소유자이거나 소유자에 준하는 者로서의 自己責任을 業務委託契約上의 결정으로 터미널 運營者 및 陸上 運送人에게 轉嫁하고 있는것이 일반적이다. (터미널 運送者 및 陸上 運送人은 별도로 賠償責任保險에 附保해야 한다) 그러므로 이 保險으로 保險者가 損害를 填補하면 대부분의 경우 터미널 운영자나 陸上 運送人에 대한 代位求償의 문제가 일어난다.

代位求償은 被保險者가 터미널 運營者나 陸上 運送人에 대하여 가지고 있는 損害賠償請求權을 保險者가 讓受하여, 被保險者를 대신하여 賠償을 請求할 수 있는 제도인데 이 제도의 實効性을 保持하기 위해, 被保險者에 대해서는 損害賠償請求權의 保全이 요구되고 있다.

(3) 殘留物의 除去 및 檢疫消毒費用 擔保特約. 콘테이너 자체의 保險을 基本으로 하여 콘테이너 所有者의 第三者에 대한 賠償責任保險을 포함하여 契約하는 경우, 더우기 特約을

附加함에 따라, 콘테이너 殘留物의 除去費用 및 콘테이너 檢疫과 消毒費用이 不可避한 경우 이 損害도 保險에 附保할 수 있다. 또한 上記種의 保險에 덧붙혀 콘테이너 운영자의 貨物損害 賠償責任保險도 포함하여 契約한 경우에는 本特約을 붙이면 콘테이너에 채운 貨物의 檢疫 및 消毒費用의 지출에 의한 損害도 填補된다.

3. 콘테이너 運營者의 貨物損害賠償責任保險

이 保險은 被保險者나 그 代理人이 本契約의 대상인 콘테이너에 의해서 運送되는 貨物의 損害에 관하여 法律이나 運送契約上(運送契約의 內容을 나타내는 船荷證券을 미리 保險會社에 届出할 必要가 있다)의 賠償責任을 짐으로써 입는 損害를 填補한다.

이밖에 訴訟, 仲裁, 調整이나 和解를 위해 필요한 비용도, 이러한 행위를 保險者가 동의하고 있는 경우에는 填補되고 또 運送貨物에 賦課된 共同海損 分擔金 및 救助報酬에 관해 法律上 貨主에게 지불할 의무가 있는 경우 또는 運送契約 위반때문에 貨主로부터 회수할 수 없는 경우의 損害도 填補된다.

이러한 貨物損害에 관한 海上運送人의 責任은 통상 船主責任相互保險組合(P&I)에 船舶마다 附保될 性質의 것이나, 콘테이너 運送者의 責任은 콘테이너를 단위로 하여 콘테이너의 移動場所에서 發生한다는 것을 고려하여 콘테이너 자체의 保險對象인 그 콘테이너에 대해서 收容貨物에 대한 賠償責任保險이 마련되어진 것이다.

4. 國內運送用 콘테이너의 保險

國際間 콘테이너運送의 급속한 진전과 더불어 例컨데, 우리나라의 경우 釜山과 서울間의 콘테이너鐵道運送과 釜山 및 仁川과 全國 各地間의 콘테이너 道路運送이 계속확장되고 있다. 따라서 國內運送中이거나 保管中(修理나 檢査期間도 포함된다)에 생기는 損害를 填補하는 保險이 등장하였다.

標準 付保方式의 保險條件은 分損不擔保이거나 全損擔保를 기본으로 하고 保險期間은 1年을 單位로 계약되고 있다. 그러나 1航海 또는 1運送 단위로 개별적인 콘테이너 자체의 保險契約도 可能하다.

5. 콘테이너 야아드 施設 賠償責任保險

廣大한 콘테이너 야아드(container yard)에서는 크레인 操作의 失手나 야아드 내에 쌓아 둔 콘테이너의 붕괴 등으로 他人의 身體 및 財產에 損害를 끼치는 일이 있다. 이러한 損害는 巨額에 이르는 경우가 많기 때문에 賠償責任保險에 附保할 필요가 있다.

施設賠償責任保險은 일정의 시설을 소유하는 者가 그 시설의 構造上 缺陷이나 管理의 不備에 따른 事故로 第三者에게 損害를 끼친 경우 및 그 시설을 據點으로 하여 그 内外에서 이루어지고 있는 生產業務, 販賣業務, 서어비스業務 등의 遂行中の 過失로 일어난 事故로 第三者에게 損害를 끼친 경우에 被保險者가 賠償責任을 짐으로써 입는 損害를 填補하는 것이다.

이 保險에서는 損害賠償金 外에 訴訟, 仲裁, 和解, 調整에 요한 비용(辯護士 報酬 등을 포함) 損害의 防止 및 經減에 必要하고도 유익한 費用, 應急手當, 護送, 기타 緊急措置에 요한 비용등이 填補된다.

이 保險에는 填補 限度額이 선정된다. 賠償責任에 따른 損害는 保險의 대상으로 된 貨物의 價格을 기준으로 하여 保險金額을 정하는 것이나 通常 예상되는 사고의 내용, 損害賠償額 등을 고려하여 契約者가 타당하다고 판단하는 金額을 填補 限度額으로 한다. 填補 限度額은 身體 障害賠償과 財物損害賠償의 두가지 기본 단위로 설정되는데, 身體 障害賠償은 事故 當의 限度額과 身體障害者 1名當의 限度額의 두가지가 規定되어 있다.

이 保險의 填補對象이 되지 않는 損害는 주로 다음과 같은 事由로 일어나는 損害의 경우이다. ① 保險契約者나 被保險者의 故意 ② 戰爭, 變亂, 暴動 등의 事變 ③ 地處 噴火, 洪水, 津波(海溢) 등의 天災 ④ 被保險者와 第三者間에 損害賠償에 관한 特約이 있고, 그 特約으로 加重된 賠償責任 ⑤ 被保險者의 사용인이 被保險者의 업무에 종사하다 입은 身體障害에 起因하는 賠償責任 ⑥ 被保險者가 所有, 使用 및 管理하는 財物의 損壞에 따라 그 財物에 관한 正當한 權利를 갖는 者에 대하여 負擔하는 賠償責任 保險料는 콘테이너 야아드의 面積, 諸設備, 貨物取扱量, 諸收入 등을 감안하여 정한다.

6. 外航 콘테이너 損害賠償責任擔保運送保險

運送業者가 外航 콘테이너의 國內 陸上運送을 請負한 경우, 豫測치 못한 사고로 受託한 콘테이너가 콘테이너에 든 輸出入 貨物에 끼친 損害에 대한 賠償責任에 따른 損害를 填補한다. 이 保險은 콘테이너에 의한 輸出入 貨物의 運送이 급격히 증대하고 있는 사정을 고려하여 1970年 4월에 신설된 것으로 保險條件이나 保險料率은 契約者와 保險會社의 계약에 따라 자유롭게 결정하도록 되어 있다.¹²⁾

12) 黃根植, 李源哲 編著, 國際複合運送實務, 韓國海事問題研究所, 1981, p.137.

7. 國際複合運送과 貨物保險

컨테이너運送에 따르는 國際複合運送의 保險方式은 海上貨物保險의 경우와 마찬가지로 할 수 있다. 國際貿易에 있어서 이른바 外航貨物을 對象으로 하는 英文貨物保險證卷의 準據法인 1906年 英國海上保險法의 第2條 第1號에는 海上保險契約은 그 明示特約 또는 高慣習에 의하여, 保險擔保의 범위를 확장해서 海上航行에 附隨해서 있을 수 있는 內水 또는 陸上危險의 損害에 대해서도 被保險者를 보호할 수 있다 라고 規定되어 있다. 즉, 貨物이 運送 危險에 노출되는 全過程에 대해서 始終 保險擔保를 제공하는 것은 貨物保險에 있어서는 오래 전부터의 기본적인 引受理念이었고, 컨테이너리제이션에 의하여 齊來된 國際複合運送貨物의 危險擔保에 적응할 수 있는 體系가 종래부터 되어 있었다고 할 수 있다.

또 保險契約의 條件, 擔保期間 등을 실제로 결정하는 保險約款에 관해서 보면 韓國을 비롯하여 世界 各地 保險市場에서 널리 사용되고 있는 런던 保險協會 制定의 協會貨物約款 (institute cargo clause)의 第1條 (運送約款)에 짜여져 있는 倉庫間約款 (warehouse to warehouse clause)에 의하면 貨物은 送出地 倉庫, 기타 保管場所에서 搬出된 때로부터 到着地의 最終倉庫에 搬入될 때까지 (단, 本船 下貨後 60日의 制限, 기타 약간의 제약은 있으나) 一貫해서 賣買當事者의 貨物에 대한 危險, 權源 移轉의 場所的, 時間的 差異 如何를 불구하고 保險이 擔保된다. 이와같이 貨物海上保險에서는 컨테이너리제이션 내지 國際複合運送이 지향하는 前門에서 門前까지의 運送에 卽應하는 貨物保險 擔保를 항상 제공할 수 있는 자세에 있는 것이다. 또한 貨物運送人의 責任에는 一定한 限度額이 있으므로 이들 免責危險 및 免責金額에 대해서는 (불가항력 기타에 의한 貨物의 손해, 전쟁, 동맹 파업 등의 위험에 대해서 운송인은 免責) 여전히 화주 자신이 貨物보험을 附保할 必要가 있는 것이다. 또 희망이익 등을 확보하기 위해서도 貨物보험은 필수불가결한 것이다.

V. 國際複合運送과 保險上의 諸問題

1. 컨테이너 運送의 危險增加와 問題點

國際複合運送에 있어서 등장하고 있는 主要한 課題는 말할 것도 없이 關聯된 單一의 契約主體 내지 組織者가 全體 運送에 대한 運送人으로서의 地位와 責任을 確立하고, 그가 發行하는 運送證券의 統一 및 그 流通性 (Negotiability)을 確保하고 나아가 運送手段의 差

뿔을 벗어나서 一貫된 體系에 의한 運賃, 즉 通運賃을 設定하는 것이다.¹³⁾

그러면 먼저 컨테이너 運送에서 發生하는 새로운 危險을 살펴보기로 한다.

첫째, 컨테이너는 완전히 밀폐된 기구가 많기 때문에 破損이나 사소한 盜難을 방지할 수는 있으나 高價品이나 처불하기 쉬운 商品의 경우 C.T(Container Terminal)에서 盜難당하거나, 陸上運送 途中에 컨테이너 전체가 強奪당할 危險이 있다.

둘째, 컨테이너가 損傷된 경우에는 防水가 되지 않기 때문에 降雨로 인하여 화물이 損傷을 입을 수가 있다.

셋째, 밀폐된 컨테이너에 의해 운송되므로 기후변화에 따라 液化, 汚濡으로 인한 損傷이 發生하게 된다.

넷째, 在來船에 의해 引火貨物을 운반할 때에는 甲板에 積載하여 운반하거나 동풍이 잘 되는 船艙內에서 운반하기 때문에 위험이 적었다. 그러나 컨테이너는 封印된 器具이므로 동풍장치가 없고, 열에 의해 爆發할 가능성이 있다. 따라서 이러한 위험물은 특별히 設計된 Container에 積載 運送하여야 한다.

다섯째, 컨테이너를 청결하게 청소하지 않았거나 같이 積載해서는 안될 화물을 混載하였을 경우에는 汚損의 危險이 크다. 빈 컨테이너를 송하인에게 인도할 때 컨테이너 所有者나 運送人은 컨테이너의 缺陷에 대해 責任이 없다는 것이 명문화되어 있으므로 送荷人의 事前檢査가 重要한 역할을 한다. 그러나 實務的으로 컨테이너를 검사할 장비나 시간이 부족하기 때문에 化學物質의 殘留物이나 다른 物質이 남아 있게 되어 內容物이 오염되기 쉬운 것이다.

여섯째, 火災의 경우 損害가 大型化할 수 있다. 즉, 在來船의 경우에는 1個의 船艙만이 損害를 보게 되지만 컨테이너 專用船은 甲板이나 선창에 密集되게 컨테이너를 積載하기 때문에 불이 빨리 번지고 火災現場으로의 접근이 어렵다. 거의 모든 컨테이너船은 船艙內에 들어갈 수 있는 方法이 制限되어 있어 消火作業이 힘든 것이다.

일곱째, 하나의 指定된 場所(C.T.)에 貨物이 한꺼번에 集中되기 때문에 損害가 大型化될 수 있다. 즉 限定된 C.T.에 高價品이 密集되어, 事故發生 危險이 높고, 損失金額의 한도가 커지게 된다.

여덟째, 揚荷國의 發展程度에 따라 貨物損傷의 危險이 달라진다. 즉 港口內의 附帶施設, 裝備, 內陸運送, 施設道路의 狀態등은 運送中의 貨物에 대한 위험정도를 測定하는데 重要한 要因이 되는 것으로서, 開發途上國이나 後進國의 경우에는 항구내의 시설이 좋지 않아 貨物의 損傷危險이 높아진다. 또한 컨테이너 專用船의 揚荷施設이 부족한 경우에는 작은 Feeder 船을 使用하게 되는데, 이는 컨테이너船보다 훨씬 不安定하기 때문에 甲板積

13) 黃根植, 李源哲 編著, 前掲書, p.27.

貨物이 파도에 의해서 流失될 위험이 크다.

아홉째, 氣溫의 영향을 많이받는 貨物은 送荷人이 반드시 선창내 積載를 보장하여야 한다. 즉, chocolate 같은 商品은 가볍기 때문에 배의 復原力을 유지하기 위해 甲板에 적재되는데 氣溫에 의한 損害를 받지 않기 위해서는 반드시 船艙內 積載를 보장받아야 한다.

열째, 컨테이너船의 경우 在來船의 경우와는 달리 船艙을 Cellar 로 건조하여야 한다. 따라서 선박의 적재능력이 감소하는데 이를 보완하기 위하여 전체 貨物의 20% 정도를 保管積재하도록 되어 있다. 따라서 甲板積載는 船舶 自體의 復原力에 악영향을 주며, 해상운송 도중에 일어나는 파도에 의한 유실위험이 크기 때문에, 船艙積載보다 그 위험이 크다.¹⁴⁾

다음으로 運送危險에서 오는 컨테이너 輸送上의 問題點을 보기로 한다.

첫째, 컨테이너 輸送에는 여러가지의 關聯機器가 必要하며, 그에 所要되는 投資額은 從來에 定期船經營에서는 想像도 못할 程度로 巨額에 達하는 것이다.

둘째, 컨테이너 管理方法의 問題이다. 港灣에서 컨테이너船은 그 碇泊時間이 在來船에서의 1週間 程度에 비해 단 1日정도로 短縮되기 때문에 事後處理, 컨테이너 트레일러의 配置, 컨테이너船에의 積揚 등 모든 면에서 스피드와 正確성이 要求된다. 電子計算機의 活用이 不可缺의 條件이다. 이와같이 컨테이너 輸送方式은 機械化하고, 合理化하여야 비로소 圓滑히 運營되는 만큼, 특히 初期에는 巨額의 資本負擔을 免할 수 없어, 船舶會社의 經營을 壓迫할 可能性이 있다. 컨테이너船의 業務는 分野도 넓고, 컨테이너의 整備, 管理 등 複雜多岐하지만 流通이 合理化되어야 한다.

셋째, 컨테이너 輸送은 大量輸送의 效率을 올리기 위해 寄港地數가 制限되므로, 컨테이너 터미널 以外的 在來港을 主된 積出港으로 삼고있던 荷主에게는 從來보다 不便해지는 것은 不可避하다. 컨테이너協同 一貫輸送網이 完全히 整備되어 鐵道輸送, 道路輸送, 파이더輸送 등에 의해 在來港과 컨테이너 터미널이 有機的으로 結合되면 곧 解決될 問題일 것이다.

넷째, 컨테이너化할 수 없는 貨物을 어떻게 하느냐 하는 問題이다. 特殊컨테이너의 開發로 컨테이너輸送할 수 없는 貨物을 全部 輸送 可能케 해야 한다.

다섯째, 甲板積貨物에 대한 割增保險料의 問題이다. 甲板積의 割增料를 주고는 荷主로서 견디지 못할 것이다. 풀컨테이너船의 增加가 要求된다.

여섯째, package limitation 규정과 關聯한 法的 問題이다. 大型 container 를 하나의 package 로 보아 약 500 \$ 限度로 責任을 제한할 수 있을 것인가 하는 문제이다. 대형

14) Bannister J.E., "Containerization and Marine Insurance", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.5., No.3.1974.

container 를 1 個의 package 으로서 取扱하는 것은 現實에 맞지 않고 分明히 不合理하다고 보는것이 package limitation (貨物 包裝單位當 責任制限)인 것이다.¹⁵⁾

일곱째, 品目別 運賃體系에서 無差別 運賃體系로 移行시키기 위해서는 海上컨테이너 運送이 技術革新에 따라 더욱더 合理化를 기할 수 있어야만 할 것이다. 그래야만 經費를 引下시켜 現行 品目別 運賃率의 最低運賃率을 無差別運賃率로 제공할 수 있을 것이다.¹⁶⁾ 이것은 制度의 簡素化方案의 하나이다.

2. 保險上의 諸問題點과 改善方案

複合運送體制의 効率的인 運用을 위해 複合運送으로 인하여 發生하는 保險上의 諸問題와 効率化 方案을 모색해 보기로 한다.

첫째, 컨테이너 內部에 危險物을 積込할 경우의 問題이다. 이는 積込開始前에 點檢을 해야 한다. C.F.S. 또는 工場倉庫에 있어서 컨테이너 積込以前에 우선 危險物의 分類 容器, 包裝, 標札이 規則에 合致하고 있는가를 체크한다. 하나의 컨테이너에 多種類의 物을 混載해서는 아니된다. 同一 分類의 物만을 빈틈없이 채운다는 것이 理想的이지만 萬若 門이 附近이나 天井에 스페이스가 一部 남았을 경우에는 로프, 단내이지 (dunnage), 角材, 밴드, 굵선 等を 適宜 使用하여 移動하거나 跳上되지 않도록 固定시킬 必要가 있다. 萬若 他貨物을 混載하지 않으면 아니될 경우에는 危險物과 전혀 無反應, 無影響의 物品을 緊密하게 積込하는 것이 重要하다.¹⁷⁾

둘째, 컨테이너 運送時에 損傷 發見의 어려움의 問題이다. 컨테이너에 內藏되어 여러 運送區間을 거치게 됨에 따라 陸上과 海上의 危險으로부터 影響을 받게 되고, hi-jacking 과 같은 盜難의 危險이 커지게 된다. 또한 送荷人의 積載한 F.C.L. 貨物은 複合運送人이 目的地에 도착할 때까지 이를 發見할 수가 없다. 따라서 損傷區間에 대하여 運送人 과 保險者, 送荷人 사이에 見解差異가 생기게 된다.

즉, F.C.L. 貨物은 運送人이 貨物의 상태나 數量에 대하여 免責이 되므로 損傷에 대하여 送荷人은 立證을 하여야 하고 이를 입증하지 못하면 送荷人이 損害를 負擔하게 된다. 따라서 保險者는 運送人에 대한 損害賠償請求權과 같은 代位權을 行使하지 못하게 되어 損傷部分이 保險者의 純損失로 처리된다.

15) 宋相現 “컨테이너 貨物運送人의 責任에 관한 英美法上의 法理와 그 應用可能性”, 海法會誌, Vol.4, No.2, 1982, p.61.

16) 尹常松, 黃根植, 李源哲 編著, 國際複合運送實務, 韓國海事問題研究所, 1981, p.94.

17) 港灣研究會, 港灣研究, 會誌第 102 號, 1984, p.37. 危險物의 컨테이너輸送

세째, 附保範圍上의 問題가 있다. 複合運送의 경우 대개가 間接損害¹⁸⁾나 FPA에 대해서만 附保를 하고 그 이외의 위험에 대해서는 送荷人의 損傷으로 運送이 되고 있다. 이는 컨테이너에 의한 운송은 앞에서 열거한 문제점에도 불구하고 在來船에 의한 운송보다 損傷이 發年할 확률이 적기 때문이다. 전통적으로 송하인은 운송화물의 성질에 알맞는 조건으로 附保를 하고, 운송인은 운송 도중에 일어날 수 있는 화물의 損傷에 대한 責任에 대하여 附保를 하였다. 그러나, 複合運送에서는 최소한의 危險負擔으로서 送荷人은 FPA 조건이나 貨物의 부적당한 積載로 인한 선박이나 다른 화물, 컨테이너, Container Terminal 內의 장비등에 대하여 發生할 수 있는 運送인이나 第三者에 대한 責任損害에 관하여 附保를 하며, 운송인은 間接損害나 自信의 責任, 推定全損이나 全損에 따른 損失에 대하여 附保하고 있다.

네째, 保險料率의 上昇要因 除去問題이다. 複合運送에서는 危險의 範圍가 特定하게 制限되므로, 전통적인 해상보험에서보다 特定危險의 發生確率이 높아 保險料가 上昇하게 된다. 또한 컨테이너의 使用으로 碇泊期間이 단축되어 船舶의 回轉率이 上昇하게 되어 船舶이 危險에 처해 있는 시간이 길게 되어 保險料의 上昇要因이 되고 있다.

다섯째, 複合運送의 準備過程과 運送會社의 經營方式上의 問題이다. 複合運送의 長點은 컨테이너 自體의 特性으로 인한 것도 重要하지만 複合運送의 準備過程과 運送會社의 經營方式으로부터 얻을 수 있는 것도 많이 있다. 즉 會社에 雇傭된 사람들에 대한 不充分한 감독이나 훈련은 많은 損害를 유발시킨다. 또한 貨物積載方法의 不正確이나 Container Terminal의 施設不足, 컨테이너를 컨테이너 專用船이 아닌 一般船舶에 적재할 때에는 防止할 수 있는 損害를 입게 된다. 따라서 經營者는 이러한 사실을 염두에 두고 運營함으로써 複合運送으로 인하여 발생하는 새로운 危險을 最少限으로 減少시킬 수 있는 것이다.

여섯째, 積載方法上의 問題로 專門積載人의 선정과 감독이 필요하다. 컨테이너貨物의 가장 큰 損傷의 원인은 컨테이너에 積載하는 方法이 잘못되는 것에 있다. 在來船의 貨物船積과는 달리 컨테이너 貨物의 경우에는 貨物을 선박회사가 컨테이너에 積載하는 경우도 있지만 (L.C.L. 貨物) 送荷人이 積載하기도 한다. (F.C.L. 貨物積載의 경우). 이러한 사실은 화물의 積載不良으로 인한 운송도중의 貨物損傷의 責任이 운송인으로부터 송하인으로 移轉되는 것을 나타내며, C.T.의 現代的인 貨物 積載방법이나 전문화된 컨테이너 專用船의 성격에도 불구하고, 보험자가 화물손상의 원인이 증가하였다고 주장하는 요인이 되기도 한다. 화물을 컨테이너에 積載할 때에는 잘 積置해야 할 뿐만 아니라, 貨

18) 宋基濼譯, 海上保險論, 海上危險의 發生으로 支拂하여야 하는 諸費用(費用損害), 博英社, 1981, p.69.

物の形態에 따라 積載하는 方法이 달라져야 한다. 特히 F.C.C. 貨物은 專門積載人의 선정과 적재감독이 필요하다.

積載方法의 例로 기계와 같이 형태가 일정하지 않은 貨物은 담요나 스티라폴 같은 것을 끼워서 積載해야 하고, 무거운 貨物은 아래에 가벼운 貨物은 위에 積載한다. 그러나 어떤 送荷人은 積載의 重要性을 완전히 무시하고 컨테이너라는 용기기 그들의 包裝費用의 節減을 해결할 수 있는 결정적인 方法으로 인식하여, 積載方法을 무시하기 때문에 貨物손상이 증가하게 된다. 이와같은 것은 선박회사가 技術指導와 같은 方法을 통하여 損傷을 줄일 수 있는데 이를 무시하면 F.C.L. 貨物의 경우에는 높은 보험료를 부담하여야 할 것이다.

일곱째, 컨테이너 자체의 問題로서 컨테이너 수선팀을 配置하고 상태를 항상 또는 정기적으로 점검하는 것이 필요하다. 어떤 船舶保險은 선박과 컨테이너를 하나의 위험으로 附保하기도 하고, 컨테이너와 內藏貨物이 하나의 위험으로 附保되기도 하나 세계보험시장의 潮流는 컨테이너를 하나의 독립된 위험으로 附保하고 있는 실정이다. 컨테이너 자체에 조그마한 손상이나 구멍이 생기면 浸水の 危險이 있기 때문에 大規模 業者들은 컨테이너 수선팀을 配置시키고 있다. 보험자는 定期的으로 컨테이너를 檢査하기를 원하나 이의 實施에는 비용이 막대하게 들게 되므로 이를 충족시키는 方法으로는 컨테이너를 접수한 당사자가 컨테이너를 육안으로 檢査하여 그 상태를 기록하여 컨테이너의 상태를 항상 點檢하는 것이 중요하다 하겠다.

여덟째, Container Terminal 에서의 Service Center 겸용설치의 문제이다. 서비스 센터를 설치하여 수출품의 준비과정에서나 운송과정에서의 瑕疵나 컨테이너 自體의 보수 수리를 하므로써 對外信用을 향상하고 損失을 事前에 예방하여 國際競爭力을 強化할 수 있는 것이다.

미래의 컨테이너의 發展은 船舶組立型의 컨테이너가 門前에서 門前까지 移動하여 海陸運送의 大型化가 이루어져 單純化된 運送體制로 접어들 것이다.

VI. 結 論

以上에서 國際複合運送의 革命的 用具(revolutionized box)인 컨테이너(Container)의 效率的인 運用과 複合運送으로 인하여 發生하는 여러가지 保險上의 問題點과 運用方案을 모색해 보았다. 이러한 內容을 要約해 보면,

첫째, 컨테이너 內部에 危險物을 積込할 경우 積込開始前에 點檢을 해야 하며,

하나의 컨테이너에 多種類의 것을 混載해서는 아니되며, 萬若 混載할 경우 無反應, 無影響의 物品만 積込해야 한다.

둘째, 컨테이너에 封印된 채로 運送되므로 運送區間中에 發生하는 貨物損傷은 目的地에 도착하여 發見하는 어려움이 있다. 특히 F.C.L. 貨物の 경우에는 운송인으로부터 損害賠償을 받을 수가 없기 때문에 保險者의 立場에서도 保險料率을 높게 策定하게 된다.

셋째, 保險料率의 上昇要因인 特定危險의 發生確率과 컨테이너의 使用으로 碇泊期間의 단축으로 船舶의 回轉率이 上昇하게 되어, 船舶이 危險에 처해있는 시간이 길게 되어 保險料의 上昇要因이 되고 있다. 이러한 것을 除去해야 한다.

네째, 複合運送의 準備過程과 運送會社의 經營方式으로부터 이익을 얻어야 한다. 즉, 企業에 고용된 사람들에 대한 充分한 監督이나 訓練으로 損害를 防止할 수 있다.

다섯째, 積載方法上의 問題로서 專門積載人의 선정과 감독이 필요하다. 특히 F.C.L. 貨物은 積載不良으로 인한 損害가 많아 專門積載人이 적재감독을 해야한다.

여섯째, 컨테이너 自體에 관하여 수선팀을 항상 配置하고 상태를 정기적으로 점검해야 한다.

일곱째, Service Center의 설치로 수출품의 준비과정이나 운송과정에서의 瑕疵나 컨테이너 自體의 보수·점검 등을 하므로써 對外信用을 향상시키고 損失을 事前에 예방하여 國際競爭力을 強化할 수 있는 것이다.

미래의 컨테이너의 發展은 船舶組立型의 컨테이너가 門前에서 門前까지 (door to door service) 移動하여 海陸運送의 大型化와 單純化된 運送體制로 접어들 것이다.

위와같은 方法으로 複合運送의 기능을 보완하고, 複합운송으로 인한 새로운 위험을 企業經營과 管理의 측면에서 통제하고 훈련하여 일어날 수 있는 物品損傷을 줄인다면 複합운송으로 인한 문제와 분쟁이 감소하게 되고, 따라서 迅速하고 安全한 經濟的인 物品運送體制를 이룩하여 國際貿易과 國際複合運送에 이바지 하게 될 것이다.

— Summary —

A study on the international multimodal transport and insurance

by Hwang Chong-Bong

From the above, the author has groped for various problems arising owing to effective operation of container being revolutionized box of international multimodal transportation and to multimodal transportation, and also for some plans for operation, and the contents are summarized as follows ;

First, such case where some dangerous articles are loaded in the container, checking should be conducted prior to starting loading, and various kinds of articles should not be loaded in a container, and such case where mixed articles are loaded, such articles as no-effects and no-reaction can be loaded.

Secondly, as the container is carried as sealed, there follows difficulties to find the defects on cargo after arriving to the destination, which might be happened on the course between transmit sections.

Especially, such case they are F.C.L. cargo, the insurer comes to earmark high premium in his position, as he can not be compensated against the damages from the carrier.

Thirdly, due to happening probability of specific danger which is the main cause of premium and to shortening of lay days with use of the container, the rotation rate of ship gets higher, resulting to become a primary factor of rise of premium, as the time being at danger takes longer. Accordingly such factors should be excluded.

Forthly, some profits should be gained from both the preparation procedures of multimodal transportation and management ways of transportation company, that is, it is possible to prevent the losses through sufficient supervision and training for the employess of the enterprise.

Fifth, as matters on loading methods, special loader selection and supervision are required. Especially, there happens much losses due to bad loading conditions of F.C.L. cargo, so a specialist in loading should supervise the loading.

Sixth, the container itself should be from time to time checked by arranging a repairing team.

Seventh, with service center, it is possible to promote external trust and prevent losses previously so that an international competition can be strengthened, by repairing and checking any defects or container itself with careful amending in the preparation course or in the transportation course.

The progress of container in the future is sure to approach a transportation system of simpleness as well as large-sizedness of sea & land transportation by door to door service, with container of ship-assembling-type for sea and land.

Therefore, if the function of multimodal transportation are supplemented by some methods described in the above and damages of articles are reduced to be occurred, by controlling and training in the sides of enterprise management and administration against new dangers due to multimodal transportation, then some problems and disputes arising from the complex transportation will be reduced, and accordingly it will contribute to international trade and international multimodal transportation by realizing prompt, safe and economic system of transportation for articles.