

# 複合運送人の 運送責任과 保險問題에 關한 研究

심 경 섭<sup>1)</sup>, 민 성 규<sup>2)</sup>

## A Study on the Transport Liability of Multimodal Transport Operator and Insurance of Multimodal Transport

Kyong-Seop Sim , Sung-Kyu Min

### Abstract

Multimodal transport has been developed and generalized in the transportation of the goods today by using the innovative means of "Container" and it enabled manufacturers of goods to save their time and cost in connection with the transportation of their goods. Multimodal transport has been naturally brought in modern transport system to meet merchant's needs of enforcing international competitive power and in this transport system, manufacturers of the goods could convey their goods from their inland factories to their overseas buyer's premises by contracting with only one multimodal transport operator (MTO) instead of several carriers.

1) 한국해양대학교 해운경영학과 석사과정 해상보험 전공

2) 한국해양대학교 해운경영학과 교수

However, despite of multimodal transport's external developments, its internal side such as liability systems and insurance matters in respect of the multimodal transport system is still required more improvement in order to accomplish its ultimate goal of efficient 'door to door service'. That is, up to now, no international conventions or documents for the multimodal transport system have been uniformed all over the world.

Therefore this study was carried out to suggest some directions for the improvement of multimodal transport system. The contents of this study are as follows:

First, this study investigated the matter of liability system of MTO by comparing with the contents of TCM treaty, ICC rules for multimodal transport documents and UN convention on International Transport of Goods.

Second, this study analyzed the risks allocated between to the cargo owner and to the carrier in the contract of carriage of goods and also shows the general flow of treatment for the cargo claim in the multimodal transport system.

Third, this study dealt with the matters of insurance to which the cargo owner and MTO should transfer their risks respectively allocated in the contract of carriage of goods.

In conclusion, this study summarized the aforementioned contents and brought some suggestions for the improvement of multimodal transport system.

## 1. 序 論

國際複合運送은 國際貿易商品의 運送에서 컨테이너화의 登場으로 운송시스템의 革新的인 變革을 가져옴으로써 發達하게 되었다. 즉, 運送貨物을 積載, 揚荷 및 保管에 이르기까지 Unit Load화 시켜 運送함으로써 運送의 經濟性, 迅速性, 安全性을 이룩하게 되어 운송의 궁극적인 理想인 소위 門前에서 門前

까지의 서비스(Door to Door Service)를 이룩할 수 있게 되었다. 國際複合運送은 複合運送人이 陸.海.空에 걸치는 運送手段을 有機的으로 結合시켜 일관된 運賃과 責任으로 貨物을 運送함으로써 經濟的 效用을 極大化시키는 運送方式이라 할 수 있다.

복합운송의 窮極的인 目標인 Door to Door 서비스를 效率的으로 이룩하기 위해서는 복합운송에 수반되는 貨主와 複合運送人간의 責任關係 및 運送리스크를 轉嫁시킬 수 있는 保險制度등의 뒷받침이 있어야 한다. 貨主와 複合運送人간의 責任關係를 國際的으로 통일시키려는 노력이 1960년대 초반부터 시작되어 오늘날까지 계속되어 오고 있다. TCM條約案, ICC 複合運送證券統一規則, UN國際複合運送條約이 그것인데 이들 모두 아직까지 國際的으로 統一되지 못하고 있는 실정이다.

따라서 本 研究에서는 複合運送과 相關한 통일된 國際條約이 하나도 없다는 점에 問題를 提起하고 위의 세 條約을 근거로 複合運送人の 法的地位와 責任에 關하여 알아보고 複合運送關聯者들이 부보하여야 하는 保險에 關하여 살펴보고 그 問題點들을 검토함으로써 合理的인 複合運送의 發展方向을 모색하는데 그 目的을 두고 있다.

## 2. 複合運送人の 責任

複合運送人の 責任關係를 규정하고 있는 國際條約 및 規則은 TCM條約과 ICC統一規則, UN國際複合運送條約 3가지로 대별된다.

TCM조약 및 ICC통일규칙은 複合運送人の 責任體系를 Network system<sup>3)</sup>에 입각하고 있으며, UN複合運送條約은 複合運送人の 責任體系를 Modified

3) 損害發生區間이 確認된 경우와 그렇지 아니 한 경우를 나누어서 각각 다른 責任法規를 적용하는 제도임. 즉, 損害發生區間이 밝혀지지 않은 境遇에는 그 損害가 海上區間에서 발생한 것으로 推定하여 헤이그規則을 적용하던가 또는 複合運送에 독자적인 책임규정을 적용하고, 損害發生區間이 확인 된 경우에는 그 損害發生區間에 적용될 國內法이나 國際條約을 적용한다.

uniform system<sup>4)</sup>에 입각하고 있다. 그러나 複合運送人의 責任體系의 統一을 위한 위 세 條約들의 共通的인 특징은 기존의 海上運送에 비해 複合運送人에게 책임을 集中시키고 있다는 점이다. 複合運送인에게 책임이 集中된 內容을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 人的 責任範圍는 자기자신 및 그의 代理人 또는 使用人 뿐만 아니라 複合運送을 위하여 다른 사람을 이용하는 한 그 他人의 행위까지 責任을 지도록 하여 責任範圍를 강화하고 있다.

둘째, 責任原則은 면책카탈로그를 廢止하고 立證責任이 運送人에게 轉換된 推定過失主義를 채택하고 있다.

셋째, 기존의 海上運送에서는 運送物의 滅失 및 毀損에 대한 客觀的 市場價額에 관해서만 運送人에게 책임을 賦課시키고 있는 반면, 複合運送에서는 운송물에 대한 滅失 및 毀損 뿐만 아니라 遲延으로 인하여 積荷利害關係人에게 생긴 營業的 損害까지 複合運送人에게 책임을 賦課시키고 있다.

넷째, 기존의 海上運送人의 責任區間이 船積에서 揚荷까지이던 것을 複合運送에서는 複合運送人의 責任區間을 화물을 그의 管理아래 受領한 時點부터 화물을 引渡할 때까지로 延長시키고 있다.

이밖에도 責任制限 부분에서도 기존의 포장당 100파운드보다 훨씬 上廻하는 수준으로 인상하여 複合運送人의 책임을 強化하고 있다.

### 3. 複合運送人과 貨主와의 責任分擔 關係

貨物運送에서 貨物損害에 대해 窮極的으로 責任을 지는 者는 貨主, 運送人, 保險者이다. 이들 각 當事者들간의 責任分擔關係를 決定하는 契約은 運送契約과 保險契約이 있다.

運送契約에서 정해지는 運送人의 免責危險은 貨主의 負擔이 되어 결국 貨物保險者에게 전가되며, 運送人의 責任危險은 責任保險者에게 전가된다. 그러므

4) 損害發生區間의 확인여부에 관계없이 동일한 책임규정을 적용하나, 害發生區間이 확인되고, 그 구간에 適用될 법에 규정된 責任限度額이 UN複合運送條約의 責任制限額보다 높은 경우에는 그 區間法의 責任限度額을 적용하는 제도임.

로 運送危險의 管理順序는 첫째 運送人과 貨主간에 危險管理 能力을 基準으로 危險負擔의 基準과 範圍를 定하고(運送契約), 둘째 運送人과 貨主는 各自 自己가 負은 危險에 對하여 損失統制 또는 保險契約을 通하여 管理한다. 이러한 觀點에서 보면 危險管理의 手段으로서 運送契約과 保險契約中에서 貨主와 運送人간에 分擔危險을 결정하는 運送契約이 積極的인 手段이 되고, 保險契約은 消極的인 手段이 된다고 할 수 있겠다.

그러나 貨主나 運送人 모두 運送契約과 保險契約만으로 모든 危險을 轉가시켰다고 볼 수 없다. 왜냐하면 貨物保險者나 責任保險者가 補償을 하여주지 않는 危險이 있기 때문이다. 이러한 위험은 貨主 또는 運送人이 직접 保有하지 않으면 안되는 危險이 된다.

#### 4. 複合運送과 關聯된 保險

헤이그規則을 基準으로 運送契約이 체결되는 在來 海上運送에서는 貨主는 積荷保險을, 運送人은 責任保險에 付保함으로서 自己가 負은 리스크를 分散시켰다. 그러나 複合運送에서는 貨主와 運送人의 리스크를 分散하는 手段이 困難될 수밖에 없다. 왜냐하면 複合運送은 異種의 運送手段을 通한 운송형태이므로 海上區間만을 保險의 對象으로 하는 기존의 保險제도로는 複合運送人의 모든 리스크를 흡수하기에는 制度的으로 不備하기 때문이다. 특히 P&I보험은 海上區間을 基本 擔保區間으로 하는 점과 組合員의 加入條件이 선주에게 제한되어 있는 점 등으로 인해 複合運送시스템을 충분히 滿足시키지 못하고 있다. 따라서 VOMTO 뿐만 아니라 倉庫業者, 荷役業者, NVOCC들도 조합원이 될 수 있는 TT Club(Through Transport Club)이 만들어지게 되었다. 또한 일반 損害保險社들도 이러한 複合運送과 關聯한 責任保險商品의 開發의 必要性을 인식하여 Container保險을 내놓았는데 이 保險에는 Container Itself Insurance, Container Cargo Indemnity Insurance, Container Third Party Liability Insurance가 있다. 즉 複合運送과 關聯한 保險으로는 貨主의 貨物保險과, 複合運送人의 P&I Club, TT Club, Container Insurance가 있다.

## 4.1 貨物保險

기존의 海上運送에서 사용해 오던 ICC(A),(B),(C)條件의 責任區間이 기본적으로 送荷人の 倉庫로부터 화물이 出發하는 時點부터 수하인의 倉庫에 入庫하는 時點까지 화물보험자의 責任區間으로 정하고 있기 때문에 複合運送을 위한 별도의 화물보험의 開發이 필요 없다고 할 수 있다. 그러나 運送人에게 책임이 集中되는 복합운송시스템하에서 상대적으로 貨主의 分擔責任이 경감되므로 貨物保險料의 引下문제는 발생한다고 할 수 있다.

## 4.2 P&I Club

P&I Club은 船主相互責任保險組合이므로 船舶所有者가 주된 組合員이나, 運航者, 備船者, 船舶管理者들에도 組合員이 될 수 있는 資格을 부여하고 있다. P&I Club이 複合運送의 등장 이전에 발달하였으므로 재래 海上運送 體制下에서는 문제가 없었으나, VOMTO뿐만 아니라 NVOCC 및 港灣荷役業者, 鐵道運送人, 航空運送人 모두가 複合運送人이 될 수 있는 國際複合運送 시스템에서는 문제가 발생하게 된다. 따라서, P&I Club은 複合運送시스템에 附屬하기 위해서 責任區間 및 擔保危險에 대해 特約이나 追加保險料의 방법으로 擴張擔保 가능한 장치를 마련해 두고 있으나 組合員 資格要件의 제한은 特約이나 追加保險料로도 해결될 수 없는 가장 큰 缺點으로 남아있어 복합운송에 부합된 보험제도라 할 수 없다.

## 4.3 TT Club

TT Club은 위에서 언급한 P&I Club한계를 극복하고 複合運送에 종사하는 모든 複合運送人이 이용할 수 있는 包括的인 보험제도를 위해 설립되었으며 TT클럽이 擔保하는 危險은 크게 3가지로 나누어진다.

첫째는 複合運送區間에서 발생한 貨物의 損傷 및 滅失에 대한 責任이며, 둘째는 컨테이너를 포함한 각종 裝備의 物理的 損傷 및 滅失에 대한 責任이다.

셋째는 위의 컨테이너 및 裝備에 대한 物理的인 損傷 이외에 제3자에 대한 責任이다. 예를 들면, 컨테이너 및 裝備의 사용에 의한 人命被害 또는 제3자의 財産에 가한 손해이다.

#### 4.4 컨테이너保險

複合運送과 關連된 運送人の 責任保險과 關連하여 위의 I&T클럽과 TT클럽과 별도로 세계 主要國에서 컨테이너 保險制度를 導入하여 運營하고 있다. 우리나라 損害保險會社에서도 컨테이너 保險制度를 運營하고 있는데 이는 1) 컨테이너 自體保險, 2) 컨테이너화물 賠償責任保險, 3) 컨테이너 제3자 賠償責任保險으로 구분하여 인수되어 진다.

##### 4.4.1 컨테이너 自體保險

컨테이너 自體保險은 우리나라 損害保險會社가 1977년 2월 26일 財務部로부터 共同으로 認可를 얻어 引受하기 시작하였으며, 보험의 內容은 TT클럽에서 運營하고 있는 內容을 根幹으로 한다. 즉, 컨테이너는 계속되는 運送을 遂行하는 중에 타 物體와 接觸, 衝突, 墜落, 항해중 船舶과 함께 全損 또는 火災 등에 의해 예기치 않은 危險에 의하여 損傷, 滅失의 損害를 입을 수 있는데 이 保險은 이와 같은 危險에 의한 컨테이너 自體의 損傷 또는 滅失 등으로 인한 經濟的 損失을 補償하는 것을 內容으로 하는 보험이다.

컨테이너는 運送人の 소유한 財産으로, 하나의 貨物로 취급될 수 있지만 一般 貨物保險과 같이 運送이 完了되면 保險이 完了되는 것이 아니라 컨테이너가 壽命을 다할 때까지 保險이 連續되어야 하는 關係로 積荷保險中の 한 부분으로 별도로 分離해서 1년을 기준으로 한 期間保險으로 付保되는 것이 특징이다.

##### 4.4.2 컨테이너貨物 賠償責任保險

이 保險은 컨테이너의 運營자가 컨테이너에 의해서 運送되는 貨物의 損害에 대하여 法律이나 運送契約上 貨主에 대하여 賠償責任을 擔保하며, 擔保危險의 內容은 앞에서 살펴본 TT클럽의 컨테이너 運營자의 賠償責任保險과 대동소이



하다. 그러나 이 보험은 單獨으로 付保할 수 없고 컨테이너 自體保險과 짝을 이루어 付保하여야만 한다는 점이 특징이다.

#### 4.4.3 컨테이너 제3자賠償責任保險

이 保險은 피보험 목적물인 컨테이너에 의한 運送中에 제3자에게 끼친 身體的 損傷이나 財産上의 損害에 대하여 피보험자(컨테이너 운영자)가 法律的으로 負擔하는 賠償責任을 擔保한다. 이 保險도 TT클럽의 컨테이너 제3자賠償責任保險을 根幹으로 하고 있으며, 컨테이너貨物 賠償責任保險과 같이 컨테이너 自體保險과 짝을 이루어 付保하여야만 한다는 점이 특징이다.

## 5. 結 論

海.陸.空을 연결하여 Door to Door Service를 提供하는 複合運送 시스템의 개발 이전에는 貿易業者는 물품의 運送을 위하여 각각의 區間運送人과 별개의 運送契約을 체결하였고, 따라서 여러 運送契約書가 발행됨으로 인하여 書類의 複雜性 및 業務의 遲延 뿐만 아니라 화물손해의 區間이 不明確한 경우에 責任主體가 不明確하여 화물손해에 대한 補償이 어렵게 되는 등 많은 問題點이 발생하였다. 이러한 問題點들을 해결하기 위해 複合運送으로 인해 발생하는 私法的인 法律問題를 國際적으로 統一시키고자 하는 노력이 1948년 ICC에 의해 提起되어 1971년의 TCM條約案을 시작으로 1973년 ICC의 國際複合運送法制에 관한 統一規則과 UN複合運送條約에 이르기까지 계속되어 왔다. 그러나 이 條約들 모두 國際적으로 統一되지 못하여 아직까지 效力을 발하지 못하고 있다. 그러나 複合運送人의 責任體系의 統一을 위한 위 세 條約들의 共通의인 특징은 기존의 海上運送에 비해 複合運送人에게 책임을 集中시키고 있다는 점이다.

이렇게 複合運送人에게 책임이 集中됨으로 인하여 運送契約 當事者가 分擔하여야 할 責任內容도 기존의 運送構造에 비해 많은 차이점이 있으며 그로 인한 積荷利害關係人과 複合運送人이 付保하여야 할 保險의 種類 또한 많은 變化를 가져왔다.



먼저 複合運送에서 積荷利害關係인이 부보하는 貨物保險에 關하여 살펴보면, 기존의 海上運送에서 사용해 오던 ICC(A),(B),(C)條件의 責任區間이 기본적으로 送荷人の 倉庫로부터 貨物이 出發하는 時點부터 수하인의 倉庫에 入庫하는 時點까지 貨物보험자의 責任區間으로 定하고 있기 때문에 複合運送을 위한 별도의 貨物보험의 개발이 필요 없다고 할 수 있다. 그러나 複合運送人에게 책임이 集中되는 만큼 반대로 積荷利害關係인이 부보하는 貨物保險料가 경감되는가 하는 문제는 발생할 수 있다. 이 문제는 二重保險의 문제와 맞물리는 문제인데 理論的으로는 複合運送人에게 책임이 集中되는 만큼 積荷利害關係인이 負擔하는 위험이 경감되므로 당연히 貨物保險料가 引下되어야 한다. 그러나 引下폭이 정확히 複合運送人の 責任保險料 引上部分만큼 引下된다고는 볼 수 없다. 왜냐하면 複合運送人으로부터의 補償의 遲延, 불충분한 보상 등의 이유로 求償回收率이 극히 저조할 수밖에 없기 때문이다. 이 문제는 합부르크규칙의 발효에도 예상되는 문제이므로 앞으로 持續的인 研究가 이루어 져야 할 것으로 생각된다.

한편 複合運送人이 부보하는 責任保險으로는 P&I Club, TT Club, 컨테이너 보험 등이 있다. 기존의 해상운송에만 적용되던 P&I보험은 船主만이 會員이 될 수 있다는 점과 NVOCC와 같이 實際 運送手段을 소유하지 않고도 複合運送人이 될 수 있는 複合運送에는 不適合한 保險制度이다. 또한 P&I클럽은 海上運送區間을 基本 擔保區間으로 하므로 Door to Door까지 責任을 적여하는 複合運送人에게 不適合한 責任保險制度라고 할 수 있다. P&I보험은 이런 缺點을 補完하기 위하여 特約에 의하여 內陸運送區間까지 擴張하여 擔保하고 있으나 會員의 가입조건이 船主에게 국한된다는 점은 複合運送에 충분히 부합될 수 있는 결정적인 缺陷이라 할 수 있다.

한편 C.I.B와 P&I클럽의 위와 같은 短點들을 克服하고 複合運送構造에 附合하기 위하여 설립되었는데, 이는 會員의 加入條件을 船社에 국한시키지 않고 NVOCC 뿐만 아니라 港灣荷役業者 또는 道路運送業者까지 會員이 될 수 있도록 되어 있으며, 또한 船社가 컨테이너자체 뿐만 아니라 港灣荷役業者의 荷役裝備까지 擔保의 範圍에 포함시키고 있으며 內陸運送區間까지 擔保範圍를 擴張시켰으므로 명실상부한 複合運送構造에 부합하는 保險制度가 되었다.

한편 各國의 損害保險會社들도 複合運送에 附合하기 위한 보험상품을 開發

하였는데 우리나라의 경우는 컨테이너自體保險과 컨테이너화물 賠償責任保險 및 컨테이너 제3자賠償責任保險이 있다. 그러나 우리나라 일부 船社들만 컨테이너 自體保險에 가입되어 있으며 대부분의 船社들은 컨테이너화물 賠償責任保險과 컨테이너 제3자賠償責任保險을 가입하고 있지 않은 실정이다. 그 이유는 P&I클럽이나 TT클럽에 付保하는 것이 保險料 뿐만 아니라 전문가의 자문 등 서비스측면에서 국내 損害保險會社에 付保하는 것보다 더 큰 長點이 있기 때문이라고 判斷되어 진다. 또한 컨테이너화물 賠償責任保險 과 컨테이너 제3자賠償責任保險은 컨테이너 自體保險과 짝을 이루어 付保하여야 하는 制約 또한 그 이유중의 하나라고 判斷되어진다. 따라서 TT클럽에만 의존하는 國內 複合運送人을 우리나라 損害保險會社의 책임보험상품에도 매력을 느끼게 하기 위해서는 국내 손해보험사들도 保險料引下를 위한 노력과 保險外的인 서비스 側面을 強化시킬 수 있도록 自體的인 研究및 努力을 하여야 한다고 생각한다.

### 參 考 文 獻

- [1] 徐憲濟, “컨테이너 複合運送人의 責任法理”, 三知院, 1986.
- [2] 金東燾, “國際複合運送에 따른 積荷保險의 問題點에 관한 研究”, 東亞大 大學院 碩士學位論文, 1992.
- [3] 鄭洪周, “危險管理側面에서 본 海運契約과 海上保險契約”, 韓國海運學會誌, 제18호, 1994.
- [4] 朴洪均, “貨物運送의 性質에 따른 積荷保險者의 責任期間適用에 관한 考察”, 韓國海運學會誌, 제19호, 1994.
- [5] 郭倅喚, “Forwarder의 運送責任과 保險의 問題”, 海運産業研究院, 1993.
- [6] 金政秀, “海上保險論 -理論과 實際-”, 博英社, 1992.
- [7] 尹玟鉉, “P&I保險과 實務”, 명신문화사, 1988.
- [8] 林東喆, “海上法.國際運送法 研究”, 眞成社, 1990.
- [9] 李均成 “國際海上運送法研究”, 三知院, 1984.
- [10] 趙東五, 郭倅喚, “貨物流通의 危險과 保險管理에 관한 研究”, 海運産業研究院, 1991.

- [11] 朴相甲, “複合運送의 發展에 따른 保險問題研究”,  
慶星大 大學院 博士學位論文, 1994.
- [12] 韓國國際複合運送協會, “複合運送의 理論과 實際”, 1995.
- [13] Branch Alen E., “Elements of Export Practice”, 2nd Ed., London &  
Hall, 1985.
- [14] Brown R.H., “Marine Insurance”, Vol.2-Cargo Practice, 4th Ed.,  
Witherby & Co.,Ltd., 1985
- [15] Tetley William, “Marine cargo claims”,  
3rd Ed. International Shipping Publications.
- [16] TT Club, “Member’s Handbook”, 2nd Ed., 1987.
- [17] TT Club, “Rules & Bye-Law”, 1989



