

국제물류의 위기관리에 관한 연구

한낙현*

목 차

- | | |
|---------------------|---------------------|
| I. 서론 | IV. 위기관리의 대응상황 |
| II. 위기관리의 기본적 인식 | V. 위기관리의 현상에서 본 문제점 |
| III. 국제물류활동과 위기관리문제 | VI. 결론 |
-

I. 서론

인간은 누구라도 안심하여 살 수 있는 풍족한 사회의 형성을 목표로 하고 있지만 이를 위해서는 생명·재산의 안전을 확보할 수 있는 치안체제의 유지 및 보장이 필요하게 된다. 그러나 세계화의 진전과 함께 국내외의 경제구조가 변화하고 사람·재화·화폐·정보가 세계를 자유롭게 이동할 수 있게 되었지만 한편에서는 반사회적인 행위나 여러 재해가 많이 발생하고 있다. 이 때문에 이러한 사태에 대처방안으로서 위기관리(crisis management)의 체제구축이 오늘날의 커다란 과제가 되고 있다.

특히 부존자원이나 천연자원이 부족한 우리나라와 같이 세계를 상대로 한 무역이 불가결한 경우에는 해상수송을 주체로 하는 국제물류활동을 전개하지 해야 하지만 그 안전확보가 중요한 조건이라 할 수 있다.

따라서 본 연구에서는 이러한 시점에서 국제물류의 위기관리문제에 대해 고찰하는 것에 그 목적을 두고 있다.

* 경남대학교 경제무역학부 교수

II. 위기관리의 기본적 인식

일반적으로 위기관리란 위험한 상황이 사회의 여러 활동에 대해 심각한 문제를 초래하는 사태가 되어 긴급한 대응행동이 필요하게 되는 상황을 가리킨다.

위기관리란 가능한 위기의 예측을 하고 그 예방 및 회피책을 비롯하여 위기발생 시에 신속하고 적절한 대응책에서 재발방지책에 이르기까지의 계획을 세워 그것에 기초하여 조직적인 관리를 하는 것을 말한다. 또한 이 경우에 위기의 발생요인이 내적인가 외적인가에 따라 관리의 방법이 변화해 간다는 것을 잊어서는 안된다.

다음으로 위기관리에 의한 대응방안을 나누어 보면 다음과 같다.

① 위기발생의 가능성이 있는 사태의 변화에 대한 예측에 기초하여 실제로 발생한 경우의 불가피적 손실을 커버해 나가는 방안이다. 즉 여러 리스크에 대응해 나가기 위한 위기관리 라고 할 수 있다. 이 주요 한 대책으로서는 부보, 보증, 구제 등을 들 수 있는 데 기본적으로는 불확실한 위기의 발생에 대해 유형·무형의 손실을 최소화해 가는 것을 목적으로 하고 있다.

② 재해 및 재난 등 위험한 사태를 예측할 수 있거나 실제로 발생하여 긴급적인 대응이 필요한 위기에서의 위기관리가 있다. 따라서 이 경우의 위기관리는 필요한 위험한 사태발생의 미연에 방지, 발생 시에 정확하고 신속한 대응, 재발방지 등의 여러 방안이 전개되게 되어 피해를 발생시키지 않도록 하는 관리체제의 확립을 목적으로 하고 있다.

③ 안전을 확보해 나가기 위해 보호하고, 안전을 보증하는 보장, 즉 안전보장에 중점을 둔 위기관리라고 할 수 있다. 따라서 안전성의 확보를 목적으로 한 여러 대책에 의해 안심할 수 있는 상태를 구축하는 목적으로 되는 것이다.

그러나 위기는 국내외에서 여러 국면에서 발생하고 있으며 오늘날과 같은 세계화사회를 전제로 한다면 위기관리의 대상범위의 대상범위가 전 세계에서 각각의 지역사회에까지 미치고 있으므로 각 단계를 통해 상호 공통하여 위기관리체제형성이 필요하게 된다. 예를 들면 각 단계별로 생각해 보면 각개인 기준→가족 기준→국내의 각 지역사회기준→각 국가 기준→세계의 각 지역 블록기준→전 세계 기준으로 될 것이다.

III. 국제물류활동과 위기관리문제

1. 우리나라의 국제물류현황

국제물류활동에서 위기관리 문제를 고찰하는데는 우선 우리나라의 국제물류현황을

파악해 나갈 필요가 있으므로 다음과 같은 것을 이해할 수 있다.

물론 우리나라는 사면이 바다로 둘러싸여 있으므로 국제간의 물류경로는 해운과 항공에 의한 수송경로와 그 터미널인 항만 및 공항과 연결된 국제물류네트워크가 형성되고 있다. 그러나 그 대상으로 되는 화물은 항만에서의 취급량(국제물류전체의 약 99.7%)을 보면 알 수 있는 바와 같이 대부분이 해상수송이 되고 있다. 또한 우리나라에서 해외의존률이 높은 수입 물자를 보면 식료품(식육, 어패류, 곡물, 청과류 등)은 약 60%, 공업원재료 및 에너지자원은 거의 100%, 기타 각종의 필요물자 및 제품 등에서도 의존률을 높여가고 있다. 한편 수출에 대해서는 공업제품이 주체가 되고 있다.

특히 최근에는 세계화된 국제무역과 국제분업화의 진전에 따라 국제물류활동이 활발화되고 있으며 치열한 시장경쟁을 전개하고 있다. 예를 들면 효율성 및 서비스수준의 향상을 도모함과 동시에 비용의 삭감을 목표로 한 여러 방안으로서 항만기능의 확충 및 정보시스템의 고도화, 컨테이너선의 대형화와 편수증가 및 운항시간의 단축화 등이 진전되고 있다. 또한 비용삭감책으로서는 편의치적선(FOC)화를 비롯하여 세계의 거대선사를 중심으로 한 global alliance도 형성되고 있다.

분명히 이와 같은 고수준의 물류서비스가 진전되면 국제물류의 장애가 되는 여러 문제의 개선에 이바지한다고 생각되지만 그 반면에 세계화(지구화)의 숙명이라 할 수 있는 문제도 표면화하고 있는 것이다. 즉 자연재해 및 사고 등에 의한 조난비율이 증가한 것에 추가하여 sea hijack 및 국제조직에 의한 교묘한 범죄, 영해내의 편의치적선내 살인 사건 등이 발생하고 있다.

2. 국제물류의 위기관리 문제

전술한 바와 같이 위기관리의 목적은 어떤 수단 및 방법이든 경제사회활동의 안정화 및 안전의 확보를 도모하는 것이 전제가 된다. 그래서 최근의 국제해운과 항만에서 발생한 주요한 위기적 문제를 거론해 보면 해운에서는 선박의 충돌, 좌초, 침몰, 화재, 살인 등의 문제 및 광범위한 유류의 유출문제가 발생하고 있으며 인도네시아주변의 해역을 중심으로 한 sea hijack의 문제, 우리나라 주변 해역에서의 불심선의 출몰문제, 에멘난바다에서의 테러조직에 의한 프랑스유조선 폭파문제 등이 다수 발생하고 있다.

또한 항만에서는 양하되는 컨테이너 및 각종 화물 중에서 위험한 것 및 위법한 것이 계속 발견되고 있다. 예를 들면 수입 컨테이너내의 화물이 전부 밀항자이거나 화물내에 숨겨져 있는 독거미 및 사린 등이 검사실수로 반입되고 있는 한편, 수출컨테이너내의 화물이 산업폐기물이었기 때문에 필리핀당국으로부터 항의를 받은 적도 있다. 이 외에도 위험도가 높은 농약재배의 야채류 및 수많은 위조브랜드상품수입, 기타 각종의 위험

한 밀수품 등이 적발되고 있다.

그러나 이들 위험한 문제는 표면화 된 것뿐이며 현재의 관리체제로는 예측할 수 없는 것 및 경계망을 교묘하게 빠져나가거나 혀를 찌르는 행동 등이 추측되어 향후는 새로운 위기관리가 발생할 가능성도 있다. 또한 위기라고 불리는 비상사태는 만일의 시간 및 장소에서 발생하는 일이 많으므로 그 발생예측이 어렵거나 과거의 교훈 및 최근의 상황판단을 기초한 대응방안에 그치고 있지만 오늘날에는 더욱더 강화방안의 필요성이 강조되기에 이르고 있다.

분명히 이와 같은 국제물류의 위기관리에 관한 문제의 원인(遠因)은 19세기 후반부터 유럽·미국 열강국에 의해 전개된 세력권 확대를 위한 정략적 수직분업화에 찾을 수도 있다. 왜냐하면 오늘날과 같이 지구적인 수평분업화가 진전되어도 과거의 억압에 인종(忍從)해 온 제국 및 민족 등의 일부에는 반작용적으로 주권의 존중을 강하게 주장하고 재외규범을 용이하게 받아들일 수 없기 때문이다. 더구나 이것이 전통 및 문화의 차이와 맞물려 국지적 분쟁 및 국제테러행위 등의 불씨가 된 것을 생각하면 인간간의 신뢰 관계 및 신용의 회복이 선결문제가 된다.

한편 당면의 국제물류활동에서는 예기하지 못한 이상사태의 발생에 대비하여 관계 전분야간의 긴밀한 연대를 도모하고 조직적으로 대응할 수 있는 행동체제를 어떻게 확립할지가 문제가 된다. 그렇지 않으면 미국의 동시다발테러뿐만 아니라 흉악한 국제적 범죄가 발생하면 지구적인 경제사회는 연쇄적인 혼란상태에 빠져 국제간에 불온한 문제를 증폭시키기 때문이다.

IV. 위기관리의 대응상황

우선 국제적으로 커다란 영향을 미치는 위기문제에 대해서는 국제연합(UN)의 여러 조직에서 각각의 대응책이 검토되어 여러 활동이 행해지고 있다. 예를 들면 유엔안전보장이사회(UNSC), 유엔평화유지활동(PKO)을 비롯하여 무역관계에서는 유엔무역개발회의(UNCTAD) 기타의 관계조직에서 결의에 기초한 행동이 전개되고 있다. 한편으로 국제적인 범죄문제의 대응에 대해서는 국제형사경찰기구(ICPO, 일명 인터폴이라 부른다)가 관련하고 있다. 또한 국제물류면에서는 세계무역기구(WTO)가 기본적 대응의 기구로 되고 있으며 각 지역 블록의 유럽연합(EU) 및 아시아태평양경제협력회의(APEC) 등에서도 위기문제에의 대응이 검토되고 있다¹⁾. 물론 이들 조직에서의 위기문제의 대응

1) 예를 들면 APEC은 1989년에 제1회회의(호주)가 개최되어 무역 및 투자의 자유화에 추가하여 경제와 기술협력을 추진한다는 행동계획이 채택되어 왔다. 또한 1989년부터는 21개 국가·지역체제로 되어 역내의 경제구조개혁을 추진함과 동시에 지구화 및 IT혁명의 대응이 검토되어

수순으로서는 예측을 비롯해 위기의 징조 및 발생시의 대응에서 재발방지책에 이르기까지의 모든 국면에 이르고 있다. 더구나 APEC의 대응방향을 보아도 역내각국간의 경제활동에 관한 여러 제도면을 가능한 공통화함과 동시에 한편에서는 상호의 정보기술(IT) 및 인재를 동원한 위기관리체제의 강화가 진전되고 있다²⁾.

1. 정부 및 관계당국의 대응책

미국에서의 동시다발테러를 계기로 유엔안전보장이사회의 결의에 기초한 조치에의 대응을 비롯해 테러대책특별조치법의 제정, 나아가 국제회의에서는 공동적 위기관리체제에 관한 강화책의 제안 등을 해 오고 있다. 이어서 관계 당국의 대응책을 보면 예를 들면 국제간의 화물수송과 각 국제터미널을 중심으로 한 위기관리의 여러 시책을 강화함과 동시에 임해경비체제의 강화 및 밀항, 밀수 등의 조기발견과 그 조기적발이 진전되고 있다. 또한 재해발생시의 조기대응조치 및 발생원인의 규명에 의한 재발방지책의 적극적인 대응이 이루어지고 있다. 또한 국제물류의 효율화 및 원활화를 위해 통관정보처리시스템을 향한 EDI 및 선원상륙허가지원시스템 등과 연계하여 수출입 및 항만관련절차를 논스톱화 할 수 있도록 하여 그 조기 실현화를 목표로 하고 있다. 동시에 밀수품 및 위법화물의 단속, 부정한 수출입의 방지책의 강화를 비롯하여 고도의 효율적인 화물검사체제의 추진에 이어 터미널에서의 순회감시체제도 강화되고 있다.

2. 항만행정의 대응책

국제항만은 국내외의 화물이 다량으로 집중, 분산하는 관계상 치안의 유지와 안정의 확보가 필요하며 항상 항만지역의 순회감시 및 경비활동, 여러 시설의 점검정비 등이 이루어지고 있다. 특히 최근에는 항만관리자를 비롯하여 항만을 관리하는 관계당국 및 선사, 항만물류업체 등이 하나로 되어 국제물류활동에서의 위기관리에의 대응을 도모하기 위한 정보연대화 및 위기발생시의 초기조치연동화가 진행되고 있다. 또한 위기관리의 일환으로서 발생을 상정한 모의훈련을 실시하는 곳도 있다.

왔다. 더구나 2001년에는 협력체제의 강화와 거래비용의 삭감을 도모하는 것이 합의됨 과 동시에 반 테러공동성명이 제기되고 있다.

2) 2002년의 APEC에서는 위조브랜드상품 및 모조품에 의한 피해의 대응책 및 역내 모든 주요 선박에 선박자동식별방식(AIS)의 도입촉진화, 수출입품에 대한 효과적인 검사체제의 추진, 사이버(컴퓨터관계)범죄의 담당부내 설치 등과 동시에 테러방지책이 검토되고 있다.

3. 해운업계의 대응책

해운업계는 비용삭감에 의한 국제경쟁력의 강화책으로서 편의치적선화 및 컨테이너 부두의 전용임대 등을 하면서 세계적 규모로의 컨소시엄 내지 global alliance를 형성하여 오늘날에 이르고 있다. 물론 이 과정에서는 선박의 항행안전을 확보해 가기 위한 방책으로서 선체의 강화³⁾ 및 항행 중의 예측불능사태발생에 대비한 필수품의 적재, 정보 네트워크의 강화와 선내조직에 의한 리스크관리 체제의 강화책이 이루어지고 있다. 최근에는 국제해운회의소에서 선주, 운항업자, 선장에 대한 테러대책지침을 작성하여 그것을 관계부서에 배포하고 있다.

4. 항만물류업계의 대응책

오늘날의 국제물류활동은 각 수송경로와 터미널에 의해 구성되는 네트워크를 효율적으로 시스템화한 복합일관수송체제 하에서 전개되고 있다⁴⁾. 따라서 효율적이며 안전한 터미널기능 분야를 담당하고 있는 항만물류업계에서는 이전부터 항만노동재해방지협회를 중심으로 한 재해의 미연방지책에서 발생시의 초기대응책, 나아가 재발방지책에 이르기까지 조직적인 활동을 하고 있으며 중대한 재해를 감소시켜 온 것은 사실이다. 또한 한편으로는 국내외의 조직적 범죄 및 테러행위 등의 발생에 대응해 가기 위한 행동으로서 항만물류업계도 전문화된 관계부처의 지방사무소 및 항만관리자, 선사 등과 통일적인 조직관리체제의 확립을 목표로 하여 오늘에 이르고 있다.

5. 지역주민의 대응책

3) 예를 들면 선저의 2중화 및 노후선의 배제 등을 들 수 있다.

4) 이와 같은 물류활동의 관리체제에 대해서는 로지스틱스라고도 불리지만 본래 이 어원은 군대의 수송, 병영, 보급 등에 관한 군사학 용어, 즉 밀리터리 로지스틱스에 유래하고 있다. 따라서 경제활동의 경우에는 미국의 맥커나피교수와 같이 비즈니스 로지스틱스라고도 불려야 할 것이다. 또한 최근에는 경영관리에 있어서 공급연쇄관리(SCM)화 문제가 제기되고 있는데 이것은 관련기업간의 로지스틱스활동을 경영정보관리체제와 일체화시키면서 공급연쇄관리체제의 확립을 목표로 하는 것이라 할 수 있다.

우리들 지역주민은 지구적인 물류활동의 말단에 위치하고 있지만 여러 면에서 위기적인 문제에 조우해 오고 있다. 예를 들면 정부당국의 실책이라 불리는 수입 비가열 혈액체제의 투용, 광우병(BSE)의 발생, 농약야채 및 위장수입품 문제 등은 주지의 사실이다. 또한 국제조직에 의한 교묘한 범죄⁵⁾도 계속 발생하고 있다. 이로 인해 지역주민은 자신을 지켜나가는 방재 및 범죄훈련, 상품의 안전확인 등을 하면서 오늘날에 이르고 있다.

V. 위기관리의 현상에서 본 문제점

평화스럽고 안정된 경제사회의 발전을 목표로 국제무역 및 국제분업화를 도모하고 국민의 생명 및 재산의 안전을 확보해 가는 것이 국가의 역할이라 보면 국민의 신뢰에 기초한 여러 대응책이 항상 전개되게 될 것이다. 그러나 국제물류활동에서는 여러 위기 문제가 발생하고 있으므로 그 대응상의 문제점에 대해 몇 가지의 관점에서 살펴보기로 한다.

1. 정치적 국면에서의 대응문제

우리나라에서의 국제적인 위기문제의 주요한 사례로서 필리핀에서의 무역상사원 유괴, 유럽·미국 주요국과의 무역마찰, 인도네시아에서의 하이잭크, 영해내의 편의치적 유조선상의 살인 등에의 대응을 보면 알 수 있는 바와 같이 각각의 원인확인에 장시간을 필요로 할 뿐만 아니라 그 내용파악에 대해서도 불충분하다는 비난을 면할 수 없는 것이다. 더구나 위기문제의 핵심을 파악한 정보의 미공개 및 부적절한 방책의 전개 등도 있어 항상 대응면에서 지연된다는 것이 지적되고 있다.

분명히 위기문제의 내용은 다양하며 상정 외의 사태와 연관되는 것도 있지만 첨단적인 관리기술과 대응수법을 구사할 수 없는 것은 종단적 행정에 문제가 있다고 할 수 있다. 또한 이와 같은 대응자세는 국민의 불신감 및 불안감의 증대에 연결되며 우리나라에 특유한 폐쇄적 동질성이 강화되면 글로벌화를 저해하는 위기문제로 될 것이다.

5) 픽킹 기타에 의한 고급외국차 및 귀중한 재화 등의 절도 및 절도와 해외전매, 때로는 화재, 인신장해, 살인사건도 발생하고 있다.

2. 국정(國情)의 차이에서 오는 대응문제

세계 각국은 각각의 역사 및 전통문화를 가지고 있으며 민족성 및 제도, 습관 등에도 많은 차이가 있다. 그러나 다민족국가를 보면 알 수 있는 바와 같이 서로 이질성을 용인함과 동시에 한편에서는 공통성을 기초로 한 여러 문제의 해결을 도모해 오고 있다. 물론 쪼갬이 불안한 국가 및 지역에 따라서는 분쟁이 발생하는 일도 있다. 한편 우리나라는 동일민족을 중심으로 한 동질적인 사회를 형성하고 있는 것이다.

따라서 국제물류의 위기문제에 대응하기 위한 전제로서 우선 각각의 국정을 충분히 이해함과 동시에 공통성이 높은 기본문제에의 대응을 기점으로 해야 할 것이며 강자의 정의적인 이론은 부(-)의 효과에 연결된다는 것에 주의해야 할 것이다.

3. 위기의 원인에서 본 대응문제

위기문제의 발생원인을 대별하면 ①자연현상의 이상한 변화에 의한 것, ② 인위적인 실수에 의한 것, ③ 작위적인 불법행위에 의한 것 및 이들이 복합화된 것을 생각할 수 있다.

① 인류는 과거부터 자연과의 공생을 도모하면서 이용가능한 자원을 산출하여 그 활용화에 의해 욕망의 충족정도를 높여오고 있다. 또한 이 과정에서 발생하는 여러 가지의 위기문제에 대해서는 가능한 대응방안이 전개되고 있다. 이것은 자연현상의 이상한 변화에 의한 재해에 대한 관측기술이 발달하고 그 발생원인이 해명되고 있는 것에 불과하지만 향후의 발생예측이 되면 불확실성이 수반되므로 여러 예방책 및 회피책이 필요하게 된다. 예를 들면 지진, 가뭄, 태풍, 집중호우 및 폭설, 질병의 만연, 해충의 대량 발생 등의 대응에 추가하여 후술하는 인위적인 실수가 기인으로 되는 온난화, 수질오염, 다이옥신의 발생 등에 대한 자연환경의 유지 및 개량책도 추진되고 있다. 그러나 인위적 실수 및 작위에 의한 위기와 복합화된 경우에는 더 한층의 대응책이 요청되게 된다.

② 인위적 실수에 의한 위기발생의 주요한 원인으로서 는 위기문제에 대한 지식 및 경험의 부족에 의한 것이 많다. 초기대응의 잘못이 커다란 문제로 발전하는 경우도 있다. 특히 최근에는 경제적 효용을 향상시키기 위한 고도기술을 도입하는 것에 의해 발생하는 경우가 많은 것을 고려하면 부(-)의 외부효과 내지는 사회적 비용에 대해 철저한 추궁에 따른 대응책이 필요하게 된다

③ 작위적인 행동에 기인하는 위기문제로서는 현상의 경제사회체제에 대한 불만 및

반항의식에 기초한 행위에서 정치혁명을 동기로 하는 폭력적 행동에 이르기까지 폭넓은 범위에 이르고 있다는 것을 알 수 있다. 또한 행동내용도 다양하며 일반대중에게 영향을 미치는 것을 의도하는 경우가 많은 것도 사실이다. 특히 최근에는 국제적인 테러 문제의 대응이 불가결하게 되고 있으며 핵 및 미생물, 화학물질 등의 사용, 사이버 시스템의 파괴에 대한 조치가 검토되고 있다.

4. 리스크보장의 대응문제

일반적으로 리스크라고 말해지는 것은 계획을 실행해 가는 경우에 위기발생의 가능성이 있다고 해도 그 유무 및 정도 등에 불확실성이 수반되는 것이다. 또한 보장이란 전술한 바와 같이 보호하고 안전을 보증하는 것이며 이 중에는 보증이라는 채권, 채무 관계에 기초하여 의무를 이행하는 것 및 보상과 같이 대상을 포함하여 손실을 커버하는 것을 포함하여 생각할 필요가 있는데, 투기적인 리스크에 대해서는 제외된다고 생각된다.

그래서 최근의 인적, 물적인 피해에 대한 리스크보장의 보상액을 보면 증가경향을 보이고 있으며 위기발생의 불안도 고조되고 있으므로 보험료의 할증이 행해지고 있다. 한편 리스크의 대상측에서도 위기대응의 정보화 및 경비의 강화, 예방 및 회피책에의 투자, 비상사태에 대응하기 위한 자가보험적 적립 등의 경비를 증가시키고 있다.

VI. 결론

시장원리에 기초한 효율적인 국제물류활동을 보아도 분명히 공통성을 서로 인정한 global alliance 내지는 세계적 규모의 컨소시엄이 형성되고 있으며 APEC에서도 자유 무역지역(FTA)화 및 역내국가에서의 제도의 공통화가 진전되고 있다. 그러나 이것은 국제적 경쟁의 획일화에 의한 비용절감을 목적으로 하여 각각의 유리한 입장을 서로 인정한다는 시장구조의 일면에 불과하다. 예를 들면 국제적 물류에서의 국내수송기구의 자국적 주의(cabotage)의 문제 및 국제경쟁에 관련되는 사회적 비용의 문제 등 기본적인 검토문제의 해결을 서두를 필요가 있는 것일까? 환언하면 시장원리가 작동하지 않는 분야 및 이제부터도 개방정도를 높일 수 없는 분야 등예의 대응에 경주할 필요가 있을 것이다.

인간사회에서는 항상 여러 위기를 극복하면서 자유와 평화를 유지하고 보다 풍족한

한낙현

사회를 형성해 나가는 것이 요청되고 있는 것이다. 따라서 지금부터 국제물류활동에 대해서는 단지 국제경쟁의 강화에 초점을 들뿐만 아니라 위기관리에 의한 안전확보를 더욱더 중시해 나가야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 경윤범·이신규 「운송물류론」 형설출판사, 2003.
박명섭 「운송물류론」 법문사, 1998.
전일수 「국제복합운송시스템」 1997
長塚誠治 「21世紀の海運と造船」-世界と日本の動向- 成山堂, 1998.
鈴木 暁 「國際物流の理論と實務」 成山堂, 2001.
日比野光伸 「國際化と港」 成山堂, 1999.
小林 晃 「21世紀の國際物流」 文進堂, 2002.
加藤 修 「國際物流のリスクと造船」 1990.
加藤修 「貿易貨物海上保險改革」 白桃書房, 1998.
Badger, Dennis et al., International Physical Distribution and Cargo Insurance, Woodhead-Faulkner, 1993.