

# 國際複合運送에서의 貨物保險에 관한 小考

尹 一 鉉\*

## 目 次

I. 序 論	1. 協會積荷約款上の 問題點
II. 複合運送이 貿易契約條件에 미친 影響	2. 複合運送에서의 內部求償 問題
1. 複合運送이 貿易去來條件에 미친 影響	IV. 國際複合運送證券과 保險 問題
2. 複合運送이 代金決濟條件에 미친 影響	1. 우리 나라의 複合運送制度
III. 複合運送에서의 貨物保險 問題	2. 複合運送證券에서의 保險 問題
	V. 結 論

## I. 序 論

貿易去來는 國內商去來에 비하여 商品의 이동거리가 길고, 또 賣買當事者는 言語, 慣習, 法律, 貨幣制度 등을 달리하고 있으므로 貿易去來에 따른 危險은 國內商去來에 비하여 훨씬 크고 복잡하다. 貿易去來에서 발생하는 주요위험으로는 信用危險, 非常危險, 企業危險, 換危險, 運送危險 등이 있다. 이 중에 信用危險, 非常危險, 企業危險은 우리 나라에서는 수출보험에서 담보가 가능하며, 運送危險은 해상보험에서 담보가 가능하다. 換危險은 어느 보험에서도 담보되지 않고 오로지 先物換制度를 이용함으로써 換率變動에 따른 위험을 피할 수 있다.

\* 大田大學校 貿易學科 副教授, 經濟學博士.

運送危險이란 매매화물이 賣渡人의 손을 떠나 買受人에게 引渡될 때까지의 운송중에 발생할 여러 가지 위험을 의미하며, 이러한 위험에 대비하여 保險者와의 保險契約이 체결된다. 운송위험은 운송방법의 변화에 따라서 변하게 마련이며, 동시에 위험의 질적, 양적 변경에 따라 運送契約과 保險契約도 대폭 수정되거나 전혀 새로운 계약으로 대체된다.

運送方法은 1960년대 들어 커다란 변화를 맞게 되었는데 그것이 바로 貨物(특히 雜貨)의 包裝, 港灣荷役費 등 諸經費의 節減과 輸送時間의 短縮 및 損害發生의 減少를 도모하기 위하여 개발된 컨테이너에 의한 運送이다. 1970년대에 들어 와서는 컨테이너에 의한 運送이 더욱 증가하면서 소위 單位運送(unit load transport)과 複合運送이 발전하게 되었다. 이에 따라 陸·海·空이 결합된 複合運送이 크게 각광받기에 이르렀고 그것이 國際商慣習 및 貿易去來의 여러 分野에 많은 變化를 초래하였다.

우리 나라는 '93年度에 外航貨物輸送 중 컨테이너에 의한 輸送實績이 차지하는 比重이 약 24%이었으며, 2,348,475 TEU<sup>1)</sup>의 컨테이너를 수송하여 수송량에서 세계 제9위를 차지하고 있다.<sup>2)</sup>

이와 같이 국제운송분야에서 컨테이너의 출현으로 輸送革命은 일어났지만, 그것을 뒷받침할 國際條約 또는 法的規制의 정비는 지지부진하다. 국제복합운송에서의 운송인책임에 관한 國際條約으로서 1980년의 유엔 國際物件複合運送條約(United Nations Convention on International Transport of Goods)이 성립되었지만, 同條約은 그 성립과정에서 알 수 있듯이 개발도상국의 주도하에 채택되었다. 따라서 선진국 입장에서는 내용적으로 문제가 많은 조약이기 때문에 발효될 가능성이 희박하기까지 하다.<sup>3)</sup>

1) TEU란 “Twenty Feet Equivalent Unit”의 약어로서 길이가 20 feet인 컨테이너를 의미한다. 현재 우리 나라에서 국제수송용으로 사용되고 있는 컨테이너는 크기에 따라 ISO(International Standardization Organization) 20 feet, 40 feet와 35 feet가 있다.

2) 海運港灣廳, 海運港灣統計年報, 1994.

한편 상기 條約과는 별도로 國際商業會議所가 1973년 複合運送證券統一規則(Uniform Rules for a Combined Transport Document)을 제정하였다. 그러나 同規則은 민간단체인 國際商業會議所가 제정하였기 때문에 복합운송인과 화주사이에 운송계약을 체결할 때 양 당사자의 합의에 기초를 두고 시행되고 있으며 법적 구속력은 없다.<sup>4)</sup>

이러한 상황에서 국제복합운송과 관련하여 연구할 분야는 많지만 本稿에서는 복합운송이 무역거래조건 및 대금결제조건에 미친 영향과 화물보험과의 문제점 등을 검토해 보고자 한다. 아울러 우리 나라의 복합운송제도 및 현재 통용되고 있는 복합운송증권을 중심으로 복합운송인의 실제운송인에 대한 內部求償問題 및 운송경로 등의 自由裁量權에 따른 화물보험문제를 살펴본 후 그 개선책도 모색해 보고자 한다.

## II. 複合運送이 貿易契約條件에 미친 影響

### 1. 複合運送이 貿易去來條件에 미친 影響

컨테이너화에 따른 國際複合運送<sup>5)</sup>의 發達은 우선 貿易去來條件에

- 
- 3) 同條約 제36조에는 30개국의 政府가 批准, 受諾 혹은 承認을 조건으로 하지 않고 서명을 했거나 批准, 受諾 혹은 承認 혹은 加入文書를 수탁자에게 기탁한 12개월 후에 발효한다고 규정되어 있다. '92년 말까지 8개국이 비준하였음.
  - 4) 현재는 1975년 개정규칙이 사용되고 있는데 국제복합운송에 관한 國際條約이 발효되고 있지 않는 현 상황에서는 同規則이 실무상 가장 존중받고 있다.
  - 5) 定期在來船 운영의 문제점과 유통비 절감의 요청에 의하여 등장한 개념이 貨物의 單位化, 規格化(unitization 또는 unit load system)이며, unitization 理論을 現業에서 실체화시킨 것이 컨테이너화(containerization)이다. 오늘날 containerization이 가장 효과적으로 적용되고 있는 시스템이 복합운송제도이다(韓國貿易協會, 『荷主』, '93년 봄 號, p.60). 복합운송의 용어는 ICC 통일규칙에서는 Combined transport, UN 국제물건복합운송조약에서는 Multimodal transport, 미국에서는 Intermodal transport로 사용된다.

관한 統一規則인 Incoterms의 개정을 초래하였는데, 이것은 海上區間의 運送을 염두에 두고서 작성된 FOB, C&F, CIF 계약을 複合運送에 그대로 적용하다 보니 法務的, 實務的으로 문제점이 드러났기 때문이다.

실제로 在來船으로 운송되는 貨物 중 一般貨物의 경우는 통상 少量 貨物이므로 運送人은 여러 貨主로부터 集貨하여 일괄선적할 필요가 있다. 즉, 貨主는 運送人이 지정한 倉庫에 반입하고 그 倉庫로부터 本船까지의 運搬 및 船積은 運送人이 지정한 船積荷役業者(shipping agent)가 행하는 이른바 指定倉庫引渡條件(一括船積)으로 이루어지는 것이 일반적이다.<sup>6)</sup> 따라서 運送人이 지정하는 集荷場所에 物품이 반입될 때 物品에 대한 실질적인 統制權은 運送人이 가지게 된다.

더구나 複合運送에서 賣買當事者의 責任의 分岐點은 CY(Container Yard), CFS(Container Freight Station) 또는 내륙데포(Inland depot)이다.<sup>7)</sup> 즉, 賣渡人은 物品이 적재된 컨테이너 또는 컨테이너에 적재하기 위한 物品 그 자체를 통상 運送人의 管理下에 있는 컨테이너 터미널에서 運送人의 代理人格인 CY operator 또는 CFS operator에게 인도한다. 責任履行의 分岐點인 本船의 欄干(ship's rail)은 그 意味를 완전히 상실하게 된다.<sup>8)</sup>

따라서 상술한 在來船에 의한 運送과 컨테이너에 의한 複合運送에서 FOB 契約 등을 적용하면 賣渡人은 物品에 대한 실질적인 統制가 불가능한데도 불구하고 物품이 本船의 欄干을 통과할 때까지 위험을 부담하여야 한다는 문제가 발생한다.

이러한 危險負擔區間의 空白에 따라서 貨物保險<sup>9)</sup>의 擔保區間에서도

6) 姜二秀, 무역클레임論, 三英社, 1984, p.92.

7) 梁暎煥·吳元奭, 貿易商務論, 法文社, 1993, p.347; 黃根植·李源哲, 國際複合運送實務, 韓國海事問題研究所, 1981, p.127.

8) D.M. Day, *The Law of International Trade*, Butterworths, 1981, p.100.

9) 현행 우리 나라 商法과 政府에서 인가한 기초서류에는 “cargo insurance”를 「積荷保險」으로 사용하고 있으나, 複合運送에서는 陸·海·空을 결합하는 國際物流의 위험을 담보한다는 의미에서 「貨物保險」으로 해석하여 사용하는 것이 보다 적절하다고 생각된다.

空白이 발생하게 된다. FOB契約에서 附保義務者는 買受人이며, 保險期間은 1982년 協會積荷約款(Institute Cargo Clauses: 이하 “ICC”라 한다) 제8조 運送條項(transit clause)<sup>10)</sup>에도 불구하고 매수인이 被保險利益을 가지는 船積港의 本船의 欄干에서부터 買受人의 最終倉庫까지이다. 그런데 運送人은 買受人의 代理人으로서 物品을 인수하였기 때문에 貨物을 인수한 컨테이너 터미널에서부터 그 物品에 대한 책임은 買受人에게 있다. 따라서 컨테이너 터미널에서 본선적재까지는 無保險狀態가 발생한다.

그리하여 상술한 問題點들을 인식한 國際商業會議所에서는 FOB, C&F, CIF의 條件은 전혀 변경하지 않고<sup>11)</sup> 複合運送方式에 적용할 수 있는 두 가지의 새로운 조건인 “運送人引渡條件”(Free Carrier… named point: FRC)과 “運送費 및 保險料支給引渡條件”(Freight or Carriage and Insurance Paid to…named point of destination: CIP)을 추가하고, 이미 시행 중에 있던 “運送費支給引渡條件”(Freight or Carriage Paid to…named point of destination: DCP)을 대폭 수정하여 이를 1980년 Incoterms로 國際商業會議所 刊行物 제350호(ICC Publication No. 350)에 수록하여 1980년 3월 15일부터 시행하게 되었다. 즉, 기존의 去來條件인 FOB, C&F, CIF에 대응하여 각각 FRC, DCP 및 CIP 條件이 제정된 것이다.

그러던 중 1980년 Incoterms의 複合運送條件들은 그 밖의 다른 定型去來條件들과 마찬가지로, 10년만에 다시 개정되어 1990년 Incoterms(ICC Publication No. 460)로서 1990년 7월 1일부터 시행되었다.

10) ICC 제8조 運送條項에는 보험기간의 開始는 “화물이 운송개시를 위해 보험증권에 기재된 지역의 창고 또는 보관장소를 떠날 때”라고 규정되어 있다. 그러나 실제로는 매도인 또는 매수인이 被保險利益을 가지는 시기에 보험이 개시되므로, 사실상의 보험기간은 貿易去來條件(trade terms)에 따라 판단하여야 한다.

11) ICC Incoterms 1980, Introduction No. 8: “The terms FOB, C&F, CIF, which have been retained unchanged in the present version of ‘Incoterms’, all conform with the practice of delivering the goods on board the vessel”.

1990년 Incoterms에서는 FCR 조건, FOR/FOT(철도인도조건)과 FOB Airport(공항인도조건)을 흡수·통합하여 “指定場所에서의 運送人引渡條件”(Free Carrier…named place)인 FCA 조건을 제정하여 모든 종류의 運送形態 또는 서로 다른 運送形態를 결합한 複合運送方式에 적합하도록 하였다.<sup>12)</sup> 그리고 1980년 Incoterms의 DCP 條件은 CPT(Carriage Paid To…named place of destination)로 명칭을 변경하였다.

FCA, CPT 조건의 경우 最初의 運送人, 즉 複合運送人의 下請運送人으로서 最初의 運送區間을 담당하는 運送人에게 貨物이 인도될 때에 複合運送人의 責任은 개시되지만, 그 때가 또한 賣渡人으로부터 買受人에게 危險이 이전되는 時點이다. 따라서 貨物保險者의 擔保責任도 貨物이 최초의 運送人에게 인도되어 그 管理下에 둔 때부터 개시되어 賣買契約, 運送契約, 保險契約의 三者가 危險의 移轉, 責任의 開始, 그리고 保險의 擔保開始 時點이 모두 명확히 일치하게 되는 것이다.

## 2. 複合運送이 代金決濟條件에 미친 影響

현재 우리 나라의 貿易決濟는 信用狀에 의한 決濟가 대부분을 차지하고 있다. 信用狀去來에 관한 協定으로는 國際商業會議所가 제정한 信用狀統一規則(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits: 이하 “UCP”라 한다)이 있어서 이 規則에 따라 실제 貿易去來의 決濟가 모두 규정되어 진다. 이전에는 信用狀去來의 對象이 航空을 제외하면 船舶會社가 발행하는 海上船貨證券밖에 없었다. 따라서 UCP에서도 運送證券으로서 海上船貨證券의 처리에 대해서만 규정되어 있었으나, 國際複合運送方式의 出現으로 이 방식에 사용된 複合運送證券을 어떻게 취급해야 좋은가 하는 問題가 발생되었다.

이러한 問題를 해결하기 위하여 UCP가 1974년 개정됨으로써 컨테이너 問題 중 일부는 해결되었다. 1974年 UCP 제19조 b항 3호는 다

12) Incoterms 1990, Introduction No. 4.

음과 같이 규정하고 있다. 별도의 明示가 없는 경우에는 船船會社 또는 그 代理人(따라서 運送周旋人 또는 이에 준하는 자가 아님)이 발행하고, 팔렛트 적재 또는 컨테이너 적재와 같이 單位貨物船積을 표시하는 船貨證券은 信用狀에서 수리할 수 있다.

또한 UCP 제23조는 “複合運送書類”의 概念을 다루고 있는데, 그것은 둘 또는 그 이상의 상이한 運送方法(예컨대 육로와 해상)을 포함하는 서류이다. 그 주요 적용은 컨테이너 선적이다. 복합운송은 명시적으로 지시하여야 한다. 이 경우에 신용장 발행은행은 書類의 發行人(따라서 運送周旋인도 포함)을 미리 지정할 수 있다. 그렇지 않은 경우, 銀行은 複合運送書類(따라서 컨테이너 선적서류 포함)를 제출된 대로 수리한다.<sup>13)</sup>

그런데 상기의 신설 規定은 엄밀히 보아서 누가 컨테이너 선적서류를 발행할 權限을 가진 것으로 보아야 할 것인가(船主에 한하는 것인지 또는 運送周旋인도 포함시켜야 할 것인지)라는 어려운 문제는 일률적으로 결정을 내리지 않고, 개개의 경우에 信用狀開設人의 處理에 일임하도록 되어 있다.<sup>14)</sup> 즉, 信用狀에 별도의 明示가 없는 한, 銀行은 어떤 형태의 運送書類를 인수하여야 하는가, 또한 海上運送人이 아닌 運送人이 발행한 船貨證券도 수리할 수 있는가에 대하여 명확하게 제시하지 못하였다.<sup>15)</sup> 따라서 이 개정규칙에 대한 내용이 애매하고 시행도중 여러 문제점도 드러남으로써 UCP 400으로 1983년 다시 개정되었다.

1983년 UCP는 1974년 UCP와 비교하여 複合運送에 관한 條項이 대폭 수정되었다. 즉, 제25조에서는 일반적인 運送書類에 대하여, 제26조에서는 海上船貨證券에 대하여 상세히 규정하고 있다. 특히 제25조 d항의 단서조항은 運送周旋人(Freight Forwarder)이 발행한 運送書類

13) 요하네스 짜안 著(姜甲善 譯), 貿易決濟論, 法文社, 1977, p.146.

14) 上揭書, p.147.

15) H.C. Gutteridge and Maurice Megrah, *The Law of Bankers' Commercial Credits*, London: Europa Publications Limited, 1984, p.127.

이다라도 그것이 國際商業會議所에서 승인한 FIATA<sup>16)</sup> 複合運送證券 (FIATA Combined Transport Bill of Lading: 이하 “FIATA FBL”이라 한다)이거나, 運送人 또는 指定運送人의 代理人으로 행동하는 運送周旋人이 발행한 것이라면 銀行은 이를 수리하여야 한다고 규정하고 있다.<sup>17)</sup>

그런데 1983년 UCP 400에서는 複合運送의 경우 運送證券이 갖추어야 할 諸般條件을 독립된 條項으로 설치하지 않고 “海上船貨證券”의 일부로 취급하였다. 이것을 1994년 1월 1일부터 시행된 UCP 500에서는 複合運送을 별도의 조항으로 독립시켜 제26조에 複合運送書類 (Multimodal transport document)<sup>18)</sup>를 명시하였으며 발행자의 자격을 船長 또는 代理人에게까지 확대되었다.<sup>19)</sup> 또한 運送周旋人이 발행하는 運送書類(transport documents issued by Forwarders)에 관해서는 별도로 제30조에 새로이 규정하였다. 이 條項에 의하면 運送周旋人이 運送人 또는 複合運送人의 資格 또는 그 代理人의 資格으로 署名하거나 眞本임을 확인한 運送書類<sup>20)</sup>만 銀行에서 受理가 가능하다. 따라서 종래에 複합운송의 경우에는 수리가 허용되던 FIATA FBL도 이번 개정으로 인하여 信用狀上에 별도의 明示가 없는 한 수리가 되지 않는다. 그것은 FIATA FBL만 수리해 준다면 다른 運送周旋人이 발행한 B/L에 대해서 불평등한 待遇를 하는 結果를 초래하기 때문이다.<sup>21)</sup>

16) FIATA는 불어로 “Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles”의 약자로서 국제운송주선업협회연맹을 뜻한다.

17) 1983년 UCP 제25조 d항 및 제26조 c항 iv.

18) UCP 400에서는 複합운송서류를 “Combined transport bill of lading”, “Combined transport document”, “Combined transport bill of lading or port to port bill of lading”과 같이 여러가지 표현으로 되어 있던 것을, UCP 500에서는 유엔 國際物件複合運送條約上의 用語인 “Multimodal transport document”로 일원화시켰다.

19) UCP 500, 제26조 a항 i.

20) UCP 500에서는 署名 이외에 眞本임을 확인한 경우에도 수리가 가능하도록 개정되었다. 이것은 EDI 방식에 의해 발행되는 운송서류를 수용하기 위함이다.

21) 朴大衛, 信用狀, 法文社, 1994, p.308.



### Ⅲ. 複合運送에서의 貨物保險問題

#### 1. 協會積荷約款上の 問題點

##### (1) 컨테이너 條項의 問題點

원래 貨物保險은 화물이 運送危險에 노출되는 전과정에 대하여 계속 위험담보를 제공하는 것으로 이것은 複合運送이 발달하기 훨씬 이전부터의 기본적인 引受理念이었다.<sup>22)</sup> 또한 1906년 英國海上保險法 (Marine Insurance Act) 제2조 1항에서는 “해상보험계약은 명시의 特約이나 商慣習에 의하여 해상항행에 수반되는 內水 또는 陸上危險의 손해에 대하여 被保險者를 보호하기 위하여 그 擔保範圍를 확장할 수 있다”라고 규정하고 있으며, 실제 保險契約에 적용되는 ICC 제8조 運送條項에서도 “door to door”의 複合運送의 전과정을 계속 單一保險證券으로 담보하고 있다. 즉, 貨物海上保險에서는 擔保危險의 繼續性의 原則을 傳統的 理念으로 하고 있으며, 運送契約에 새로운 概念이 도입되어도 貨物海上保險의 引受體制 그 자체에는 하등의 변동도 요하지 않는다.<sup>23)</sup>

그런데 複合運送의 發達は 保險條件에도 영향을 미쳐 1982년 新 ICC에서 비로소 명확한 컨테이너 관련조항이 삽입되었다. 즉, ICC (B), (C) 約款 제1조의 危險條項 제1항 3호에는 擔保危險으로서 “육상 운송용구의 顛覆 또는 脫線”이 신규로 삽입되었다.<sup>24)</sup> 이 條項에 의거하여 국제복합운송과 컨테이너 수송 등 수송혁신에 따른 陸上運送手段의 顛覆 또는 脫線을 보험자가 명시적으로 담보하게 되었다.

22) Sir Joseph Arnould, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Vol. II, 16th ed. (by Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman), London: Stevens & Sons, 1981, p.523.

23) 加藤 修, “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”, 『損害保險研究』 第43卷, 第1號, 損害保險事業研究所, 1981. 4, pp.30-31.

24) 육상운송용구의 顛覆이나 脫線은 구 약관에서는 실무상 “운송용구의 接觸”으로 보상되었다.

또한 제2항 3호에는 “船舶, 艀船, 船艙, 운송용구, 컨테이너, 리프트 밴 또는 보관장소에 海水 또는 河川水의 流入”을 규정하고 있다. 그러나 컨테이너 화물의 손상 중 대표적인 경우인 컨테이너 내부의 凝結損傷(condensation damage), 즉 온도의 변화로 인하여 컨테이너 내부의 공기가 凝結되거나 또는 빗물이 컨테이너 外板의 구멍으로 흘러 들어와서 화물이 손상된 경우에는 보상되지 않는다. 그리고 컨테이너, 리프트밴내에 적부되지 않은 화물에 대한 水浸損害(water damage)는 보상되지 않는다.

한편 ICC (A), (B), (C) 約款의 제4조에는 一般免責約款(General Exclusions Clause)이 규정되어 있는데, 이 중 컨테이너에 관련된 條項은 제3항의 “保險의 目的의 包裝 또는 準備의 不完全 또는 不適合으로 인하여 발생한 滅失, 損傷 또는 費用”이다. 특히 컨테이너가 甲板積으로 운송되는 경우에는 유의하여야 한다. 악천우로 인해 갑판위로 밀려온 海水가 컨테이너 천정에 뚫려있는 구멍을 통해 컨테이너 내로 유입되어 컨테이너가 개봉될 때까지 내용물에 큰 피해를 입힐 수 있다. 이 免責條項이 없다면 상기 危險條項 제1조 2항 3호의 擔保危險에 의한 損害로서 보상될 것이다. 그러나 컨테이너의 不適合에 기인한 海水의 流入損害는 이 免責條項에 의하여 면책되며, 실제에 있어서 컨테이너나 리프트밴의 불량한 狀態에 기인한 損害가 많기 때문에 實務에 많은 영향을 미치게 될 것이다.<sup>25)</sup> 다만 이 免責條項은 被保險者나 그 使用人이 그러한 不堪航, 不適合 등을 알고 있으면서도 컨테이너 등에 적입한 경우에 한하여 적용된다.

## (2) 保險期間의 問題

FCA 조건이나 CPT 조건하에서 買受人은 物品이 國際複合運送上 최초의 運送區間을 담당하는 최초의 運送人에게 인도되어 그 管理下에 놓여진 때부터 危險을 부담하므로 그 때부터 被保險利益을 갖는다. 따라서 ICC 제8조에 運送條項이 포함되어 있더라도 保險者의 責任은

25) 李在卜, “海上積荷保險契約의 擔保範圍에 관한 研究”, 成均館大學校 博士學位請求論文, 1992. 7, p.129.

買受人의 危險負擔時期인 貨물이 최초의 運送人의 관리 아래로 인도 완료한 때부터 개시된다.

그런데 日本의 加藤 修 교수는 國際複合運送方式에 의한 輸入貨物에 대하여는 상기 두 가지의 조건하에서 危險負擔의 移轉時期와 保險者의 責任의 時期를 일치시키기 위한 “Free Carrier Attachment Clause”의 特約을 사용하도록 권하고 있다.<sup>26)</sup> 그러나 私見으로는 貿易去來條件이 FCA나 CPT이고 매수인이 英國의 ICC 約款을 사용하여 附保하는 경우, 제8조 運送條項에 의해 買受人이 賣買契約上 危險을 인수하는 시기, 즉 被保險利益을 가지는 순간부터 保險者도 責任이 개시되기 때문에 별도로 상기 特約을 첨부할 필요가 없다고 생각한다.

다만 上記의 두 條件에 의한 貨物保險引受上의 問題點으로는 被保險者인 買受人의 危險이 FOB 등의 條件과 같이 本船積載後가 아니고 그 이전의 陸上運送 내지는 航空運送 등의 운송구간까지 소급되기 때문에 買受人은 積出地의 危險實態를 충분히 파악하여 보험계약 체결시 告知義務事項에 해당하는 사실을 정확히 보험자에게 통지하여야 한다는 점이다. 동시에 保險者도 保險引受技術上 필요하다고 생각되는 컨테이너 터미널의 각종 情報를 파악해 두는 것이 중요하다. 왜냐하면 컨테이너 貨물이 集積되는 곳이 바로 컨테이너 야드이며 이곳이 高潮나 颱風에 의해 損害發生이 많을 뿐만 아니라 일단 발생하면 굉장히 큰 손해에 이르기 때문이다.<sup>27)</sup>

한편 ICC 제8조 運送條項에 의하면 保險者의 責任은 最終揚陸港에서 貨物을 양륙한 후 60일이 경과하면 종료된다.<sup>28)</sup> 그러나 複合運送의

26) “Free Carrier Attachment Clause”는 다음과 같다. “Notwithstanding anything contained herein to the contrary (excepting coverage against war risks), it is understood and agreed that this insurance shall not attach to the interest hereby insured prior to being delivered into the charge of or the custody of the carrier at the point or place named in the policy for the commencement of the transit.”(加藤 修, 最新國際貨物海上保險實務, 成山堂, 1984, p.65).

27) 加藤 修, “콘테이너리제이션과 海上保險”, 『海洋韓國』, 1981. 1, Vol. 88, p.101.

28) 우리 나라에서는 '93년 4월 1일부터 輸入貨物에 대해 종전의 “10일 運送

대표적인 경우인 Land Bridge 輸送 가운데 Siberia Land Bridge의 경우 공산권 특유의 輸送能率, 輸送 도중 내지는 事故發生時의 정보 서비스, 시베리아 겨울철의 自然條件 등으로 인하여 나호트카 양륙후 貨物의 輸送에 60일 이상이 소요되는 경우가 많기 때문에 기본적인 保險擔保期間內에서는 최종 到着地까지 도착하지 않아 無保險期間이 발생할 수도 있다.<sup>29)</sup> 따라서 보험계약자는 追加保險料를 지불하고 ICC 제8조의 60일 擔保期間을 90일 내지 120일로 바꾸는 趣旨의 約款인 “Special Clause for Siberian Land Bridge Transportation”을 첨부하여야 한다.

## 2. 複合運送에서의 內部求償問題

### (1) 複合運送인과 保險

운송 중에 발생한 손해가 擔保危險으로 발생하였다면 貨主는 자신의 保險者를 상대로 損害賠償을 청구할 수 있고, 동시에 그 損害가 運送契約에 따라 運送人의 책임에 속한다면 運送人을 상대로 損害賠償請求를 할 수 있다.

複合運送人은 貨主에 대해 전운송 과정을 통하여 책임을 져야 할 當事者 지위에 있다. 또한 複合運送인에 대한 當事者로서는 運送區間 내지 運送手段에 따라 下請運送人, 즉 實際運送人(actual carrier)이 있어서 複合運送人의 運送契約의 이행에 필요한 운송 서비스를 제공한다. 따라서 貨主와의 運送契約과는 별개로 複合運送인과 下請運送人 사이에 下請運送契約이 체결되며, 下請運送人은 자기가 담당하는 운송 구간에서는 複合運送인에 대해 法律上 및 下請運送契約上의 損害賠償責任을 부담하게 된다. 따라서 下請運送人은 複合運送인에 대한 자기의 책임을 保險에 전가할 필요가 생긴다.

이와 같은 관계에서 國際複合運送을 둘러싼 保險契約에는 다음과 같은 각종의 보험이 성립된다.<sup>30)</sup> 즉, ① 貨主가 부보하는 貨物海上保

約款”을 폐지하고 양륙후 30일간 담보하고 있다.

29) 東京火災海上保險(株), 貨物海上保險の理論と實務, 海文堂, 1978, p.315.

險(주로 컨테이너 貨物保險), ② 複合運送人이 부보하는 貨物賠償責任保險, ③ 實際運送人이 부보하는 貨物賠償責任保險, ④ 複合運送人 또는 實際運送人이 부보하는 컨테이너 자체 보험, ⑤ 複合運送人 또는 實際運送人이 부보하는 컨테이너에 의한 第三者 損害賠償責任保險이다. 이러한 保險需要에 대비하여 1968년에 설립된 T.T. Club(Through Transit Mutual Insurance Association)은 ① 컨테이너 자체 보험(Container itself insurance), ② 컨테이너 소유자(임차인 포함)의 第三者 賠償責任保險(Container owner's third party liability insurance), ③ 컨테이너 운영자의 貨物賠償責任保險(Container operator's cargo indemnity insurance)을 개발하였으며 保險業界에서도 이러한 보험을 인수하기 시작하였다.<sup>31)</sup>

다만 여기서 주의할 점은 複合運送人이나 實際運送人이 貨物賠償責任保險에 가입한다고 하더라도, 컨테이너 화물의 화주는 貨物保險에 부보하여야 한다는 것이다. 즉, 積荷利害關係人の 貨物保險과 복합운송인과 실제운송인의 貨物賠償責任保險의 세 가지 보험은 運送物에 생기는 滅失·毀損 등의 위험을 담보한다는 공통점이 있음에도 불구하고 그 契約當事者나 保險의 對象에 관한 점에 있어서 서로 독립적이고 분리되어 있다. 즉, 複合運送人은 複合運送契約에 의하여 그에게 부과된 責任과 또 이러한 責任으로부터 나오는 여러 請求에 대하여 保險에 부보하는데 대하여, 積荷利害關係人の 貨物保險은 免責事由나 責任制限事由 등으로 인하여 複合運送人이 책임지지 않는 損害에 대하여 附保하는 것이다. 이렇게 貨物保險과 責任保險이 병존하지만 保險代位の 原理에 의하여 이론적으로는 二重保險(dual insurance)의 문제는 생기지 않는다.<sup>32)</sup> 환언하면 運送人の 責任保險과 積荷利害關係人

30) 加藤 修, 前掲論文, pp.31-32.

31) 우리 나라에서는 1983년 3월부터 이들 보험을 판매하였다. 그러나 ①의 컨테이너 자체보험은 이것만을 단독으로 附保할 수 있으나, ②와 ③의 책임보험은 컨테이너 자체의 物保險에 보험가입이 되어 있는 경우에 한하며, ①과 ② 내지 ①과 ③을 결합하여 附保할 수 있다.

32) Erling Selvig, "The Hamburg Rules, the Hague Rules and Marine Insurance", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 12. No. 3,

의 貨物保險과의 사이에는 각각 별개의 領域에 대한 擔保範圍가 있어서 중복되지 않는 부분이 있어 보완관계가 성립되어 있다.

따라서 運送人이 부담하는 損害에 대하여는 積荷利害關係人이 별도로 貨物保險에 부보할 필요가 없다. 그러나 過失責任原則이 안고 있는 책임분배기준이 모호하기 때문에 運送人이 부담할 위험에 대하여도 運送人으로부터 완전한 賠償을 받지 못하거나 賠償이 지연될 경우에 대비하여 불필요한 追加危險에 附保하지 않을 수 없다는 것이다. 이로써 동일한 운송상의 위험에 대하여 운송인과 적하이해관계인에 의한 二重保險이 불가피하고 그 중복되는 부분에 대한 보험료는 결국 貨主의 추가적인 부담이 되는 문제가 생긴다.<sup>33)</sup>

이러한 추가적인 부담에도 불구하고 신속한 保險金回收를 위해서도 화주는 貨物保險에 부보하여야 한다. 複合運送에서는 전술한 바와 같이 貨主는 화물의 손해가 어느 區間에서 발생하였는지에 관계없이 전부 단일의 運送責任者인 複合運送人에게 求償하면 된다. 그렇지만 운송중에 발생한 貨物의 損害에 대한 原因 및 發生區間의 糾明과 立證을 둘러싸고 複合運送人과 下請運送人 사이에 각종 정보의 교환 및 연락업무가 번잡하다. 複合運送形態에 따라서는 貨主를 포함한 관계당사자 상호간에 문제해결에 이르기까지 장기간이 소요되며 경우에 따라서는 訴訟이나 仲裁에 회부될 수도 있다. 그러므로 貨主는 貨物保險에 附保함으로써 손해 발생시 자신의 保險者로부터 신속히 保險金을 회수함과 동시에, 運送人을 중심으로 한 第3者에 대한 損害賠償請求權을 代位에 의해 保險者에게 양도하면 화주는 保險金回收를 둘러싼 모든 번거러움으로부터 벗어날 수가 있는 것이다.

## (2) 內部求償問題

內部求償이란 複合運送人과 實際(下請)運送人과의 求償을 말한다. 複合運送人은 貨主에 대하여 전운송 과정에서 전적으로 單一의 責任을 지기 때문에 화주는 화물손해에 대해 複合運送人에게 損害賠償請

April 1981, pp.307-308.

33) 徐憲濟, 콘테이너複合運送人의 責任法理, 三知院, 1986, p.183.

求를 행하면 된다. 複合運送人은 화주에게 保險金을 지급한 후 그 손해가 實際運送人의 歸責事由에 의해 발생되었다면 다시 實際運送人에게 求償한다. 이러한 求償關係가 여기서 말하는 內部求償이다. 이 문제를 보험과 관련하여 살펴 보면 다음과 같다.

① 화주는 複合運送人에 대해서만 求償할 수 있으며, 實際運送人에 대해서는 求償할 수 없다.

② 화주가 貨物保險을 附保하고 있는 경우에는 우선 保險會社에게 求償하여 손해를 보상받을 수 있다. 그 후 複合運送人에게 책임이 있는 損害라면 보험회사는 화주를 대신하여 保險代位求償을 複合運送人에게 행할 수 있다.

③ 實際運送人은 複合運送人과의 하청운송계약의 내용에 기초를 두고 복합운송인에 대한 손해배상책임에 대하여 별도로 貨物賠償保險을 附保해 둔다. 복합운송인으로부터의 求償이 있다면 이 보험에서 보상받을 수 있다.

④ 화주는 운송계약에 관한 約款規定(B/L)을 무시하여 원래는 複合運送人에게 求償하여야 함에도 불구하고 實際運送人에게 求償할 수도 있다.<sup>34)</sup>

화주는 複合運送人만을 상대로 직접 訴訟을 제기하는 것이 원칙이다. 그러나 화주가 下請運送人을 상대로 직접 訴訟을 제기하고, 下請運送人이 貨主에게 배상한 후 그 책임이 複合運送人에게 있다고 하여 후일 다시 求償하여 온 경우에는, 화주는 複合運送人에게 賠償을 청구하여야 한다. 이와 같은 規制를 circular indemnity라 한다.<sup>35)</sup>

그런데 複合運送에 있어서 運送人의 責任引受方法에는 이론상 두 가지가 있다. 그 하나는 責任分割型이고, 또 하나는 單一責任型이다. 前者의 경우 船貨證券의 발행인인 運送人(契約運送人)은 실제로 자기가 擔當한 구간에서 발생한 손해에 대해서만 책임을 지고, 그 밖의 경

34) 加藤 修, “國際複合運送의 動向と保險問題”, 『損害保險研究』 第53卷, 第2號, 損害保險事業總合研究所, 1991. 8, p.93.

35) 上掲論文, p.201.

우는 실제로 운송을 한 運送人(實際運送人)이 책임을 진다. 한편 後者는 契約運送人, 즉 複合運送人이 인수한 전체운송구간 중의 貨物損害에 대해 모든 責任을 지는 시스템을 말한다. 後者의 경우, 화주는 화물손해가 全運送區間에 발생한 사실만 증명하면 契約運送人으로부터 損害賠償을 받을 수 있지만, 前者의 경우는 어느 구간에서 貨物損害가 발생하였는가를 貨主가 조사하여 직접 그 구간의 實際運送人에게 클레임을 제기하여야 한다.<sup>36)</sup>

따라서 責任分割約款을 삽입하고 있는 複合運送契約의 경우에는 內部求償問題는 일어나지 않으며 貨主로서는 클레임 처리에 있어 매우 불리하고 불편하다. 그러나 아직까지 우리 나라 國籍船社에서 발행하는 컨테이너 B/L에서는 대부분 자기의 運送區間에서 발생한 것이 증명된 손해에 대해서만 책임을 진다고 하는 責任分割約款을 삽입하고 있다.

아몽튼 單一責任型을 채택하고 있는 複合運送의 경우에는 內部求償으로 인하여 二重, 三重의 손해배상청구가 행해지게 되고 관계당사자는 이들의 求償行爲에 따른 각종 비용을 부담하지 않으면 안될 뿐 아니라, 운송의 책임을 규명하는데도 상당한 어려움이 따른다. 이에 대한 문제는 單一責任型을 채택하고 있으며 우리 나라의 海上運送周旋業者가 현재 사용하고 있는 FIATA FBL과 관련하여 다음 장에서 좀 더 상세히 살펴 보고자 한다.

## IV. 國際複合運送證券과 保險問題

### 1. 우리 나라의 複合運送制度

현재 우리 나라의 複合運送人은 大別하면 자신이 직접 運送手段을 보유하면서 복합운송을 수행하는 船舶會社, 航空會社 등의 實際運送人

36) 李時煥, 貿易運送論, 大旺社, 1992, pp.180-181.



型(carrier 型)과 運送手段은 보유하지 아니하고, 다만 契約運送人(Contracting carrier)으로서 복합운송책임을 지는 海上運送周旋業者(Ocean Freight Forwarder) 등의 契約運送人型(forwarder 型)이 있다. 이들은 運送書類로서 船舶會社는 컨테이너의 출현 당시부터 발행하여 온 컨테이너 B/L을, 海上運送周旋業者는 FIATA FBL을 각각 사용하고 있다.

그런데 Freight Forwarder는 단순히 貨主의 代理人으로서 행동하는 경우와 미국의 NVOCC<sup>37)</sup>와 같이 運送人으로 행동하는 두 가지 경우가 있다. 運送責任의 관점에서 본다면 前者는 運送責任의 부담이 없지만, 後者는 부담한다고 하는 근본적인 차이가 있다. William Tetley도 Freight Forwarder가 단순히 貨主의 代理人으로서 운송을 행하는지 또는 運送人으로 행동하는지를 확실히 구별해 둘 필요가 있다고 하였다.<sup>38)</sup> 그런데 실제에 있어서는 이것을 구별하기가 곤란한 경우가 많다. 왜냐하면 이것을 구별하는 명확한 基準이 없으며 개개의 경우에 있어서의 사실문제이기 때문이다. 우리 나라에서도 단순한 代理人과 運送人이 분리되어 있지 않고 海上運送周旋業者가 이 두 機能을 동시에 수행할 수 있기 때문에 그 법적 지위를 각 경우마다 판단하여야 한다.

우리 나라의 Freight Forwarder는 화주업무를 대행하는 海上運送周旋業體로서 1973년에 처음 출현하였다. 그 후 1976년 海上運送事業法에 의거 海上運送周旋業 면허를 발급하였으며, 1980년 3월 1일 外航海上運送附帶事業免許要領을 대폭 강화함으로써 免許業體는 복합운송 서비스 체계를 구축하여 대외적으로 運送主體者로서의 역할을 하도록 유도하였다.<sup>39)</sup> 同要領 제2조 3항에 의하면 海上運送周旋業은 “送貨主

37) NVOCC는 非船舶運航業者(non-vessel operating common carrier by water)로서 美國海運法에 의해 common carrier로서 법적 지위가 부여된 복합운송인이다.

38) William Tetley, “Responsibility of Freight Forwarder”, *European Transport Law*, Vol. XXII, No. 2, 1987, pp.80-82.

39) 黃根植·李源哲, 前揭書, p.366.

와 國際複合運送契約를 체결하거나 외국의 國際複合運送인과 國際複合運送業務取扱 계약을 체결하여 國際複合運送證券을 발급하는 등 자기 책임하에 국제간의 一貫輸送을 주선 또는 이행하는 사업”으로 규정하고 있다.

그런데 우리 나라는 복합운송주선업을 實定法에 제도화시키기 위해 1992년에 貨物流通促進法을 공포하여 시행하였다. 同法 제2조 4항에 의하면 “他人의 需要에 의하여 자기의 名義와 計算으로 他人의 船舶, 航空機, 鐵道車輛 또는 自動車 등 두 가지 이상의 運送手段을 이용하여 貨物을 일관하여 운송하는 事業”으로 규정하고 있다. 이와 같이 현재 우리 나라에서는 복합운송업체로서 海上運送周旋業體와 複合運送周旋業體가 공존하고 있으며 업무영역이나 기능면에서 명확한 정리가 되어 있지 않은 상태에 있다.

한편 海上運送周旋業體는 1976년 韓國國際運送周旋業協會(Korea International Freight Forwarder Association: 이하 “KIFFA”라 함)를 결성하여 FIATA에 가입하고 있다. 따라서 KIFFA 회원이 발행하는 FBL은 FIATA FBL로서 銀行에서 受理가 가능하였다. 그러나 複合運送周旋業體가 설립한 韓國複合運送周旋業協會는 아직 FIATA에 가입하지 못한 관계로 현재는 FIATA FBL의 발행이 불가능하다.<sup>40)</sup>

## 2. 複合運送證券에서의 保險問題

### (1) 異種責任原則의 채택에 따른 保險問題

#### ① 複合運送證券上の 運送인의 責任

현재 國內에서 발행되고 있는 Container B/L이나 FIATA FBL<sup>41)</sup>상에는 운송인의 책임에 대하여 運送區間 중 어디에서 貨物損害가 발생하였는가를 규명할 수 없는 이른 바 Concealed Damage는 container

40) '93. 2월 현재 海上運送周旋業體는 324個社이며, 複合運送周旋業體는 77個社이다(韓國貿易協會, 『荷主』, '93 봄호, p.62).

41) 현재 우리 나라를 비롯하여 세계적으로 통용되고 있는 FBL은 제20차 FIATA 총회에서 과거의 양식을 일부 개정하여 1988년 1월 1일부터 사용키로 한 新 FIATA FBL이다.

B/L에서는 모두 海上運送中에 발생한 것으로 간주한다. FIATA FBL에서는 Freight Forwarder가 책임을 지되 헤이그-비스비 規則과 동일한 1kg당 2 SDR로 제한하고 있다.

손해구간이 확인된 경우(localized damage)에는 모두 各運送區間 異種責任原則(Network System)을 채택함으로써 그 구간의 강행적인 國際條約 및 國內法の 적용을 받도록 하고 있다. 예를 들면 複合運送區間이 서울에서 미국의 휴스턴까지라고 할 때, 만일 사고가 서울과 부산 간의 道路運送區間에서 발생하였다면 운송인의 책임은 商法上의 陸上運送規定에 의하고, 부산에서 샌프란시스코까지의 海上運送區間에서 발생하였다면 헤이그 규칙이 적용되고, 그리고 샌프란시스코-휴스턴간의 철도운송 중에 발생하였다면 미국의 州際交通法(Interstate Commerce Act: 이하 "IC Act"라 한다)에 따라 책임을 지게 하는 것이다. 유럽 제국에서의 국제도로운송은 1956년 國際道路物件運送條約(CMR 條約), 철도운송은 國際鐵道物件運送條約(CIM 條約)이 적용된다. 항공운송은 공히 1955년 개정 마르샤바 條約이 적용되고 있다.

## ② 損害通知期限 및 提訴期限

受貨人は 貨物을 인도받은 후 그 貨物에 滅失과 損傷이 있을 때는 이를 통지할 의무를 일반적으로 부담하고 있다. 損害通知에 期限을 설정하는 것은 運送人에게 운송종료 후 합리적인 기간내에 貨物의 滅失 또는 損傷의 조사를 행할 기회를 주기 위함이다. 한편 損害賠償請求의 해결을 조속히 하고 運送人으로 하여금 잠재적인 損害賠償責任으로부터 벗어날 수 있도록 提訴期限도 설정하고 있다. 일반적으로 컨테이너 B/L에는 운송물의 외관상 損害가 있는 경우에는 引渡前 또는 引渡時에, 외관상 발견할 수 없을 때는 3일 이내에 운송인에게 통지하여야 하며, FIATA FBL에는 7일 이내에 하도록 규정되어 있다. 提訴期限은 컨테이너 B/L에는 운송물을 인도 또는 인도했어야 할 날로부터 1년, FIATA FBL에는 9개월 이내로 규정되어 있다.<sup>42)</sup>

42) 李時煥, 前掲書, p.184 및 p.286.

그런데 提訴期限이 경과하면 貨主의 損害賠償請求權은 소멸한다. 다만 손해발생통지의무와 운송인에의 손해배상청구권은 반드시 연관이 있는 것이 아니므로, 상기 損害發生通知義務를 위반하더라도 損害賠償請求權 그 자체가 소멸되는 것은 아니다. 상기 B/L상에는 損害通知期限內에 통지를 하지 않은 경우 그 운송물은 船貨證券에 기재된 대로 인도하였다는 推定的인 證據(prima facie evidence of the delivery)가 된다고만 규정되어 있다.<sup>43)</sup>

損害通知期限은 화주가 운송인에 대하여 손해배상청구를 할 때, “損害가 運送人の 管理下에서 발생하였다”라는 立證責任과 관계가 깊다. 통상적인 立證은 운송인이 화물을 수령할 때는 정상적이었는데(증거로서는 Clean B/L을 제시) 인도시에는 貨物이 손해를 입었다는 事實을 貨主가 運送人에게 통지함으로써 증명된다. 그러나 상기 기간내에 통지하지 못한 경우에는 단순히 貨主의 事故通知만으로 화물의 손해가 입증될 수 없다. 이 경우에는 揚荷時의 Tally sheet<sup>44)</sup>나 Survey report의 객관적인 證據를 제출함으로써 화물이 운송 도중에 손해를 입었다는 사실을 입증할 수 있다. 말하자면 立證에 별도의 서류제출의 무가 부과된다.<sup>45)</sup>

그런데 ICC에서는 欄外約款으로서 “Important Clause”를 삽입하여 보험사고가 발생하였을 때 被保險者가 취해야 할 제반조치사항을 구체적으로 규정하고 있다. 이 約款 제3항에는 컨테이너에 의하여 화물이 인도된 경우, 피보험자 또는 대리인의 책임있는 직원이 즉시 컨테이너와 封印을 검사하도록 규정되어 있다. 동시에 제5조에는 화물을 인수할 당시 滅失이나 損傷이 명백히 나타나지 않았다면, 화물인수 후 3일 이내에 運送人이나 受託者에게 서면으로 통지하도록 규정되어 있

43) 上掲書, p.182 및 p.285.

44) 화물을 선적하거나 양륙할 때 貨物의 數量 및 貨物의 外形上의 故障有無를 검사하는 것을 Tally라 하며, 檢査結果의 記錄을 Tally sheet라 한다. 따라서 이 Tally sheet를 조사하면 貨物의 損傷, 不足 등이 운송의 어느 단계에서 발생하였는가가 판명된다.

45) 後藤茂之, “國際複合運送の發展と運送責任の考察”, 『損害保險研究』 第53卷, 第3號, 損害保險事業總合研究所, 1992. 2, p.87.

다. 따라서 화주는 컨테이너 내용물의 상태를 신속히 점검하여 3일 이내에 클레임 통지를 하는 것이 바람직하다.

### ③ 複合運送에서의 内部求償問題

複合運送에서 運送人의 責任은 Network System에 의해 損害發生區間이 밝혀진 경우는 그 區間에 적용되는 強行적인 國際條約 및 國內法이 적용된다. 그런데 각 運送區間에 적용되는 強行法規間에 차이가 있기 때문에 保險求償에 문제가 발생한다. 예컨대 우리 나라에서 미국으로의 수출품에 대하여 미국의 법정에 소송이 제기되면 미국의 법정은 海上區間에 대해서는 헤이그 規則을 국내법화한 美國海上物件運送法(U.S. COGSA)을 적용하며, 陸上區間에 대해서는 IC Act를 적용하는 것이 보통이다. U.S. COGSA는 提訴期限을 1년으로 규정하고 있다.<sup>46)</sup> 반면 IC Act에서는 內陸運送人의 보관 중에 발생한 運送物의 滅失·損傷에 대한 클레임은 화물의 인도로부터 9개월 이내에 제기되어야 한다. 다만 內陸運送人이 그 클레임을 전면 또는 부분적으로 거부한 경우에는 그 거부일로부터 2년 이내에 內陸運送人을 상대로 訴訟을 제기하여야 한다.<sup>47)</sup>

따라서 만약 화주가 貨物의 引渡로부터 10개월 후에 複合運送人에게 처음으로 損害通知를 한 경우, 그 사고가 海上運送中에 발생하였다면 複合運送人의 實際運送人에 대한 求償權은 보전되지만 陸上運送中의 사고라면 보전되지 않는다. 실무상 複合運送人의 實際運送人에 대한 内部求償은 화주로부터 복합운송인에의 事故通知, 訴訟提起 등이 求償權行使가 가능한 기일내에 이루어졌는가에 따라 爭點이 되는 경우가 많다.<sup>48)</sup>

U.S. Steel International Inc. v. S.S. Lash Italia (1977) 사건에서 New York 地方法院은 鐵道運送人의 B/L에 규정되어 있는 9개월 이내에 클레임 청구를 하지 않았기 때문에 海上運送人은 損害賠償請求

46) U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936, Sec.3(6).

47) 李時煥, 前揭書, p.184.

48) 後近茂之, 前揭論文, p.88.

權을 상실한다고 判示하였다. Grant Geophysical Corp. v. M/V *Mediterranea* (1981) 사건에서 Texas 地方法院은 클레임 청구의 遲延은 貨主側의 問題이므로 海上運送人의 鐵道運送人에 대한 請求權은 상실되지 않는다고 判示하였다. 그러나 American Chicle Division, Warner Lambert Co. v. M/V *Mayaguez* (1981) 사건에서 貨主는 海上運送人과 陸上運送人 쌍방을 상대로 제소하였다. 이 경우 화주는 9개월 내에 鐵道運送人을 상대로 클레임을 제기하지 않았기 때문에 Texas 지방법원은 이 기한을 위반한 화주의 청구권은 상실된다고 判示하였다. 이 사건을 상기 M/V *Mediterranea* 사건과 비교하면 9개월이란 클레임 提起期限은 소송의 제기방법에 따라 그 법적 효과가 정반대가 되는지 의문이 생긴다. ITT Rayonier Inc. v. Southeastern Maritime Co. (1980) 사건에서 運送人間의 內部求償은 손해배상청구에 관한 것이므로 청구자인 해상운송인은 화주에게 손해배상을 한 시점에 경제적 손실을 입었기 때문에 訴訟原因이 생긴다. 그러므로 사고통지 및 클레임 제기기한의 시점은 적어도 배상에 응한 이후부터라고 하였다.<sup>49)</sup>

이상의 判例에서 살펴 본 바와 같이 本爭點에 관하여 반드시 일관되게 확립된 법해석이 없다. 그러므로 현 시점에서는 美國에 複合運送으로 수출시 陸上區間에 IC Act가 적용되는 경우, 陸上區間에서 발생한 損害에 대해서 IC Act에서 규정하고 있는 클레임 제기기한 및 提訴期限은 유효하다는 생각으로 행동하여야 할 것이다. 다만 확립된 법이 없는 이상, 실무상 극도의 혼란을 초래하는 것은 의심의 여지가 없다.

한편 현실적인 문제로 海上區間, 陸上區間 등에서 運送人의 責任限度額이 다르며, 船主責任制限額이 미국에서는 船主, 傭船者에게는 적용되지만 非船舶運航者인 NVOCC에게는 적용되지 않는 등의 차이로 인하여 화주/복합운송인과 복합운송인/실제운송인간의 內部求償에 있

49) 上揭論文, p.90.

어서 각각의 賠償額에 過不足이 생긴다. 따라서 복합운송인은 후일 內部求償에 의한 회수부족을 염려하여 화주와의 교섭에 지장을 초래할 수도 있고 분쟁해결이 예상외로 장기화될 수도 있을 것이다.

## (2) 運送人의 裁量權에 따른 保險問題

컨테이너 B/L 제6조 1항은 分割運送, 運送手段, 經路選擇에 대한 運送人의 自由를 규정하고 있다. 또한 FIATA FBL 제12조에서는 Freight Forwarder는 運送物의 取扱, 保管, 運送에 따른 手段, 經路, 節次에 관하여 합리적인 裁量權을 갖는다고 규정하고 있다. 이러한 裁量權은 在來船에 의한 海上運送의 경우에는 일반적으로 인정되지 않고 있다. 그러나 複合運送의 경우 운송물을 가장 빨리 목적지에 도착시키기 위해서는 육상운송구간에서 철도를 이용할 것인지 트럭을 이용할 것인지를 선택 등 여러 가지 선택을 운송인이 하는 것이 바람직한 경우가 있으므로 이 條項이 삽입된 것 같다.

따라서 貨主는 상기의 複合運送契約上의 운송인의 自由裁量權과 대응하여 화물보험계약상의 피보험자 또는 보험계약자로서 자기의 의무 이행사항을 검토해 둘 필요가 있다. 즉, 積荷保險證券의 裏面에 기재되어 있는 ICC의 運送內容에 관련된 條項과 상기의 運送人의 自由裁量權 관련조항을 대조하는 것은 운송계약상 부담하고 있는 화주의 책임 중 保險契約에 의해 커버되는 것과 커버되지 않는 것을 파악하는 길이며, 화주에게 직접적으로 주요할 뿐 아니라 保險者에 있어서도 피보험자인 화주의 제3자에 대한 손해배상청구권을 代位取得하는 점에서도 중요하다.<sup>50)</sup>

ICC 제8조 3항에는 “해상운송계약상 船主 또는 傭船者에게 부여된 自由裁量權의 행사로부터 생기는 위험의 변경기간 중 유효하게 계속된다”라고 규정되어 있다. 따라서 상술한 運送人에 의한 運送方法이나 運送經路 등의 변경이 발생해도 積荷保險契約의 有效성과 存續性에는 하등의 지장이 없다.

50) 加藤 修, “國際複合運送に關する貨物保險問題”, 『創立五十周年記念 損害保險論集』, 損害保險事業研究所, 1983, p.400.

그런데 被保險者인 貨主는 ICC 제18조의 迅速措置條項(reasonable despatch clause)에 따라 자기가 스스로 조치할 수 있는 한, 신속하게 행동하여 조치하여야 한다. 그러므로 貨主인 被保險者는 예컨대 도착 화물의 早期 受領, 환적지에서의 貨車나 配船 등의 신속하고 합리적인 手配, 사정변경에 관한 보험자에의 신속한 通知 등을 게을리 하면 경우에 따라 保險契約이 무효화되는 결과를 초래할 수도 있다.<sup>51)</sup> 또 ICC 末尾에 있는 이탤릭체의 留意事項(note)에는 “被保險者가 이 保險에 의거 「계속담보를 받는」(held covered) 사유의 발생을 알았을 때에는 지체없이 그 취지를 보험자에게 통지하며, 계속 담보를 받을 수 있는 권리는 이 의무의 이행에 달려 있다”라고 규정하고 있다.

따라서 피보험자인 화주는 운송인의 運送證券上의 自由裁量權의 行使에 의해 貨物積載船舶의 離路, 強制揚陸, 換積 등이 행해진 경우에는 가능한 한 신속하게 그 사실과 내용을 운송인으로부터 통지받아 곧바로 그것을 화물보험자에게 연락하지 않으면 화물보험계약의 유효한 계속에 중대한 지장을 초래하게 된다.<sup>52)</sup>

그런데 운송계약상 運送人의 通知義務는 없지만 화주에 대한 서비스로서 그 변경사실과 내용을 가급적 신속히 통지할 필요가 있다. 더구나 複合運送에서는 계약운송인인 複合運送人과 하청운송인인 實際運送人 사이의 연락은 불가결하며, 그 정보와 연락의 일부를 화주에게 제공하는 것은 정보전달수단이 고도로 발달된 현대에서는 별로 수고스러운 일도 아닐 것이다. 또한 화주는 그러한 정보를 얻음으로써 화물보험계약에의 필요성 이외에도 자기의 화물이 무사함을 확인할 수도 있게 된다.

51) 松島 惠, 貨物海上保險概說, 成文堂, 1990, p.183.

52) 加藤 修, “國際複合運送に關する貨物保險問題”, 前掲論文輯, pp.401-402.



## V. 結 論

우리 나라의 國際複合運送은 '70년대 초부터 주로 船舶會社와 미국 의 NVOCC에 해당되는 海上運送周旋業者에 의하여 행하여 왔다. '92년에 貨物流通促進法에 의해 複合運送周旋業이 등장하였으나 현재는 FIATA에의 미가입으로 인하여 FIATA FBL을 발급하지 못하여 실질적인 국제복합운송업무는 수행하지 못하고 있는 실정이다. 그 대신 KIFFA 회원인 해상운송주선업자는 300여개사나 되어 이들이 FIATA FBL을 발행함으로써 실질적인 복합운송인으로 행사하고 있다.

그런데 國際複合運送人은 업무수행에 필요한 기술적 능력이 있어야 하고 운송물의 滅失, 毀損 또는 遲延事故에 대한 손해배상능력을 가지고 있어야 한다. 그럼에도 불구하고 우리 나라 KIFFA 會員의 免許要件에는 자본금 2억원 이상이어야 한다는 규정을 두고 있기는 하지만 상술한 損害賠償能力에 대해서는 아무런 규제조항도 없다. 또한 UCP 500 제15조에는 “은행은 運送人, 運送周旋人, 受貨人 또는 保險者 기타 관계자의 誠實性, 行爲 및/또는 不作為, 支拂能力, 履行 또는 信用狀態에 관하여도 하등의 책임이나 의무를 부담하지 않는다”라고 규정되어 있다.

이러한 상황에서 輸出商 또는 輸入商은 자신이 부담하여야 할 運送物에 대한 危險을 貨物保險에, 동시에 運送人은 貨物賠償責任保險에 附保함으로써 전가할 수 있다. 선박소유자의 선박운항에 따른 貨物賠償責任은 약 1세기 전부터 각국의 P&I Club에서 인수하여 왔으나, P&I Club이 없는 Freight Forwarder는 컨테이너 運營者의 貨物賠償責任保險에 가입할 수 밖에 없다. 더구나 현대에 있어서 自動車의 車輛損害보다 對人·對物의 賠償責任保險이 보다 중요시 되는 것과 같이, 컨테이너 수송이 지향하는 “door to door”의 複合運送의 發達과 함께 컨테이너 運營者, 특히 Freight Forwarder는 貨物賠償責任保險

의 중요성을 인식하게 되었다.

그럼에도 불구하고 우리 나라의 Freight Forwarder는 이들 보험의 중요성을 인식하지 못하는지 '92년 保險開發院의 保險統計年報에 의하면 컨테이너 자체보험은 102건, 컨테이너 소유배상은 8건이 인수되었으나 컨테이너 運營者의 貨物賠償責任保險은 한 건도 없는 실정이다. 이에 반해 日本大學經濟學部의 産業經營研究所가 日本內 Freight Forwarder를 포함한 복합운송인을 상대로 89~90년에 걸쳐 조사한 결과에 의하면 應答者의 약 60%가 貨物賠償責任保險에 가입하고 있다. 따라서 향후 국제복합운송은 계속 성행할 것이고 外國 先進國의 船社 및 Freight Forwarder의 國內 進出이 더욱 예상되고 있는 현 시점에서, 국내 Freight Forwarder는 貨主를 보호하고 運送物에 대한 危險을 전가하기 위하여 貨物賠償責任保險을 비롯한 컨테이너 保險을 적극적으로 활용하여야 할 것이다.

한편 현재 사용되고 있는 Container B/L이나 FIATA FBL에서는 복합운송인의 責任原則에 대해서는 過失責任主義를, 또 복합운송인의 責任內容은 Network System을 채택하고 있다. 이것은 현행의 商品賣買契約, 運送契約, 保險契約의 체제를 유지하고 있다는 점에서 기본적으로는 타당하다고 할 수 있을 것이다. 그러나 Network System에 따른 複合運送人과 實際運送人과의 內部求償問題, 운송인의 自由裁量權에 관련된 문제가 있기 때문에 貨主는 貨物보험자와 사전에 당해 複合運送證券의 內容에 대해 협의하여 貨物保險에서 충분한 擔保가 이루어지도록 조치할 필요가 있다.

마지막으로 국제복합운송제도는 物流의 一元化, 效率化를 실현하기 위한 하나의 획기적인 手段으로 등장하였지만, 運送物의 損害를 둘러싼 紛爭時에는 이해관계자를 多元化, 非效率化시키는 제도로 전락하는 느낌을 갖게 한다. 이런 측면에서 볼 때는 貨主와 運送人, 기타 제3의 관계자(예컨대 은행)의 이해관계를 통합, 조정한 複合運送에 관한 國際條約의 성립 및 발효도 기대해 봄직하다. 그렇게 되면 각 운송인의 책임이 명확해질 것이며 紛爭解決에 있어서도 貨主와 複合運送人間,

複合運送人과 實際運送人間에 불필요한 시간과 비용의 지불은 피할 수 있으리라 생각된다.

## 參考文獻

- 姜二秀, 무역클레임論, 三英社, 1984.
- 徐憲濟, 컨테이너複合運送人の 責任法理, 三知院, 1986.
- 吳元爽, 貿易慣習論, 東星社, 1987.
- 李時煥, 貿易運送論, 大旺社, 1992.
- 尹常松·黃根植, 國際컨테이너輸送實務, 韓國海事問題研究所, 1979.
- 黃根植·李源哲, 國際複合運送實務, 韓國海事問題研究所, 1981.
- 요하네스자안 著(姜甲善 譯), 貿易決濟論, 法文社, 1977.
- 大韓商事仲裁院, 『仲裁』, 제253호(1993. 3), 제254호(1993. 4).
- 李在卜, “海上積荷保險契約의 擔保範圍에 관한 研究”, 成均館大學校 博士學位請求論文, 1992.
- 加藤 修, 最新國際貨物保險實務, 成山堂, 1984.
- , 貿易保險의 實務, 同文館, 1985.
- , “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”, 『損害保險研究』 第43卷, 第1號, 損害保險事業研究所, 1981. 4.
- , “國際複合運送의 動向と 保險問題”, 『損害保險研究』 第53卷, 第2號, 損害保險事業總合研究所, 1991. 8.
- , “國際複合運送に關する 貨物保險問題”, 『創立五十周年記念 損害保險論集』, 損害保險事業研究所, 1983.
- 後藤茂之, “國際複合運送의 發展と 運送責任의 考察”, 『損害保險研究』 第53卷, 第3號, 損害保險事業總合研究所, 1992. 2.
- 松島 惠, 貨物海上保險概說, 成文堂, 1990.

- 東京火災海上保険(株), 貨物海上保険の理論と實務, 海文堂, 1978.
- Arnould, Sir Joseph, *Law of Marine Insurance and Average*, Vol. 1 ~2, 16th ed., (by Mustill Michael J. and Gilman Jonathan C.B.), London: Stevens & Sons, 1981.
- Day, D.M., *The Law of International Trade*, Butterworths, 1981.
- Schmitthoff, Clive M., *Legal Aspects of Export Sales*, London, 1953.
- , *Schmitthoff's Export Trade*, 8th ed., Stevens & Sons, 1986.
- Gutteridge, H.C. and Megrah, Maurice, *The Law of Bankers' Commercial Credits*, London: Europa Publications Limited, 1984.
- Tetley, William, *Marine Cargo Claims*, 3rd ed., International Shipping Publications, 1988.
- , "Responsibility of Freight Forwarder", *European Transport Law*, Vol. XXII, No. 2, 1987.
- Selrig, Erling, "The Hamburg Rules, the Hague Rules and Marine Insurance", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 12, No. 3, April 1981.