

GET THE SPIRIT OF LOGISTICS INNOVATION

**물류서비스산업의 Risk와
손해배상책임에 따른 공정계약방안**

구교훈 부장 (세방기업)

- 제11회 한국물류혁신컨퍼런스 테마발표
- 물류서비스산업의 Risk와 손해배상책임에 따른 공정계약방안

2003년10월

세방기업(주) 구 교훈

목 차

- I. 머리말
- II. 물류서비스의 위험과 법적손해배상
- III. 물류서비스의 손해배상책임
- IV. 손해배상책임의 효율적 해결방안
- V. 맺음말

I. 머리말

1. 물류서비스의 위험(Risk)

1-1)물류는 재화의 이동이며 프로세스이기 때문에 재화의 운송, 보관, 하역, 적치 등 복잡한 프로세스 작업 시 기본적으로 항상 Risk가 내재.

1-2)물류 서비스의 기본 원칙인 정시성, 안전성, 경제성에 비추어 보더라도 위험관리(Risk Management)는 물류산업에서 매우 중요

1-3)이러한 물류서비스의 위험과 관련하여 발생하는 많은 사고와 손실과 관련한 물류계약 체결 당사자간의 이해와 손해배상의 문제는 복잡하고 다양한 형태를 보임.

1-4)다양한 물류서비스의 공급 및 수급자간 야기될 수 있는 위험 및 손실에 대한 제반 클레임 및 소송 등 손해배상청구를 합리적으로 해결하는 것은 과도한 보험료와 소송 및 중재 등 클레임 처리비용에 소요되는 막대한 사회적비용(Social Cost)를 감소시킬 수 있음.

II. 물류서비스의 위험과 손해배상

1. 運送人의 損害賠償責任

운송인은 운송계약의 내용에 따라 운송물이 손상됨이 없이 안전하게 인도하여야 할 의무를 진다. 따라서 운송물의 멸실, 훼손 및 연착에 대하여 일반원칙에 따라 채무불이행책임을 지는 것은 물론이지만, 특히 상법에서는 운송인의 특수성을 고려하여 손해배상액과 책임의 소멸시효에 관하여 특칙을 두고 있다(제137조, 제146조 이하) ☞ 이러한 책임은 과실책임주의에 입각하고 있다(제135조).

그러나 연착되지 않았더라도 운송물의 인도가 지연된 경우에도 책임을 면치 못한다고 함이 타당하다.

<상법>제126조 (운송장) ①송하인은 운송인의 청구에 의하여 운송장을 교부하여야 한다.

②운송장에는 다음의 사항을 기재하고 송하인이 기명 날인 또는 서명하여야 한다. [개정 95·12·29]

1. 운송물의 종류, 중량 또는 용적, 포장의 종별, 개수와

기호

2. 도착지

3. 수하인과 운송인의 성명 또는 상호, 영업소 또는 주소

4. 운임과 그 선급 또는 착급의 구별

5. 운송장의 작성지와 작성연월일

1-1) 責任發生의 要件

운송인은 자기 또는 운송주선인이나 사용자 기타 운송을 위하여 사용한 자가 운송물의 수령, 인도, 보관과 운송에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임을 면하지 못한다(제135조).

제134조 (운송물멸실과 운임) ①운송물의 전부 또는 일부가 송하인의 책임없는 사유로 인하여 멸실한 때에는 운송인은 그 운임을 청구하지 못한다. 운송인이 이미 그 운임의 전부 또는 일부를 받은 때에는 이를 반환하여야 한다.

②운송물의 전부 또는 일부가 그 성질이나 하자 또는 송하인의 과실로 인하여 멸실한 때에는 운송인은 운임의 전액을 청구할 수 있다.

제137조 (손해배상의 액) ①운송물이 전부 멸실 또는 연착된 경우의 손해배상액은 인도한 날의 도착지의 가격에 의한다.

②운송물이 일부 멸실 또는 훼손된 경우의 손해배상액은 인도한 날의 도착지의 가격에 의한다.

③운송물의 멸실, 훼손 또는 연착이 운송인의 고의나 중대한 과실로 인한 때에는 운송인 모든 손해를 배상하여야 한다.

④운송물의 멸실 또는 훼손으로 인하여 지급을 요하지 아니하는 운임 기타 비용은 전3항의 배상액에서 공제하여야 한다.

제138조 (순차운송인의 연대책임, 구상권) ①수인이 순차로 운송할 경우에는 각 운송인은 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 연대하여 배상할 책임이 있다.

②운송인 중 1인이 전항의 규정에 의하여 손해를 배상한 때에는 그 손해의 원인이 된 행위를 한 운송인에 대하여 구상권이 있다.

③전항의 경우에 그 손해의 원인이 된 행위를 한 운송인을 알 수 없는 때에는 각 운송인은 그 운임액의 비율로 손해를 분담한다. 그러나 그 손해가 자기의 운송구간 내에서 발생하지 아니하였음을 증명한 때에는 손해분담의 책임이 없다.

제160조 (손해배상책임) 창고업자는 자기 또는 사용인이 임치물의 보관에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 임치물의 멸실 또는 훼손에 대하여 손해를 배상할 책임을 면하지 못한다.

제166조 (창고업자의 책임의 시효) ①임치물의 멸실 또는 훼손으로 인하여 생긴 창고업자의 책임은 그 물건을 출고한 날로부터 1년이 경과하면 소멸시효가 완성한다.

제167조 (창고업자의 채권의 시효) 창고업자의 임치인 또는 창고증권소지인에 대한 채권은 그 물건을 출고한 날로부터 1년간 행사하지 아니하면 소멸시효가 완성한다.

제787조 (감항능력주의의무) 운송인은 자기 또는 선원 기타의 선박사용인이 발항당시 다음의 사항에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다. [개정 91· 12·31]

1. 선박이 안전하게 항해를 할 수 있게 할 것
2. 필요한 선원의 승선, 선박의장과 필요품의 보급
3. 선창, 냉장실 기타 운송물을 적재할 선박의 부분을 운송물의 수령, 운송과 보존을 위하여 적합한 상태에 둘 것

- 제788조 (운송물에 관한 주의의무) ①운송인은 자기 또는 선원 기타의 선박사용인이 운송물의 수령, 선적, 적부, 운송, 보관, 양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.

②운송인은 선장, 해원, 도선사 기타의 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위 또는 화재로 인하여 생긴 운송물에 관한 손해를 배상할 책임을 면한다. 그러나 운송인의 고의 또는 과실로 인한 화재의 경우에는 그러하지 아니하다. [전문개정 91.12.31]

- 제789조 (동전-면책사유) ①삭제 [91.12.31]
- ②운송인은 다음 각 호의 사실이 있었다는 것과 운송물에 관한 손해가 그 사실로 인하여 보통 생길 수 있는 것임을 증명한 때에는 이를 배상할 책임을 면한다. 그러나 제787조와 제 788조제1항의 규정에 의한 주의를 다하였더라면 그 손해를 피할 수 있었음에도 불구하고 그 주의를 다하지 아니하였음을 증명한 때에는 그러하지 아니하다. [개정 91.12.31]

 1. 해상 기타 항행할 수 있는 수면에서의 위험 또는 사고
 2. 불가항력
 3. 전쟁, 폭동 또는 내란
 4. 해적행위 기타 이에 준한 행위
 5. 재판상의 압류, 검역상의 제한 기타 공권에 의한 제한

6. 송하인 또는 운송물의 소유자나 그 사용인의 행위
7. 동맹파업 기타의 쟁의행위 또는 선박폐쇄
8. 해상에서의 인명이나 재산의 구조행위 또는 이로 인한 이로 기타 정당한 이유로 인한 이로(離路)
9. 운송물의 포장의 불충분 또는 기호의 표시의 불완전
10. 운송물의 특수한 성질 또는 숨은 하자
11. 선박의 숨은 하자

제789조의2 (책임의 한도) ① 제787조 내지 제789조의 규정에 의한 운송인의 손해배상의 책임은 당해 운송물의 매 포장당 또는 선적단위 당 500계산단위의 금액을 한도로 이를 제한할 수 있다. 그러나 운송물에 관한 손해가 운송인 자신의 고의 또는 그 손해가 생길 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 作為 또는 不作爲로 인하여 생긴 것인 때에는 그러하지 아니하다.

- 제811조 (운송인의 채권·채무의 소멸) 운송인의 용선자, 송하인 또는 수하인에 대한 채권 및 채무는 그 청구원인의 여하에 불구하고 운송인이 수하인에게 운송물을 인도한 날 또는 인도할 날부터 1년 내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다. 그러나 이 기간은 당사자의 합의에 의하여 연장할 수 있다.[전문개정 91.12.31]

2. 해상운송인의 책임

- ①Hague Rules(1924년): 해상운송인의 책임을 과실 책임주의를 원칙으로 하면서 과실의 종류를 상사과실과 항해과실로 구분하고 상사과실에 대해서는 면책특약을 금지한 반면, 선박사용인의 항해과실에 대해서는 책임을 면제한다는 내용
- ②Visby Rules: Hague Rules(1924)를 현대에 알맞게 1968년 2월 Brussel에서 개정 성립된 Hague Rules개정 의정서입니다. 이 개정 의정서는 운송인의 책임의 한도액을 상향한 것과 컨테이너에 관한 규정을 설정한 것이 주목임. 전자에 대해서는 최고 책임을 1포장 또는 1단위 당으로 정하고 후자에 대해서는 컨테이너내 포장 개수가 B/L 상에 표시되어 있으면, 그 개수로 책임의 한도액 적용 대상.

- ③Hamburg Rules: 정식명칭은, "1978년 국제연합 해상물품운송조약 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. 1978)이라고 하며 기존 해운에 대한 제도 및 관행에 대한 개도국의 강한 불만을 배경으로, Hague Rules이라고 하는 선하증권(B/L) 국제규칙을 재검토하고, 화주보호 관점에서 새로운 해상물품운송조약을 작성해야 한다는 강력한 주장이 제기, 국제연합 무역개발회의(UNCTAD)의 요청에 의해 국제연합국제상거래 위원회(UNCITRAL)의 검토하에 작성된 조약안이 1978년3월 UN회의에서 채택된 국제연합해상물품운송조약으로 전권(全權)회의가 Hamburg에서 개최되었으므로 Hamburg Rules이라고 칭함.

26개조의 실질규정과 8개조의 절차규정으로 구성되어 있으며 종전 Hague Rules가 선하증권(B/L)을 발행한 경우만 적용되는 것에 반해 함부르크규칙에서는 용선계약을 제외한 전체의 해상물품계약에 적용되는 것으로 적용범위가 대폭 확대되었으며, 기존 인정되고 있는 항해과실 면책제도, 화재면책 제도도 폐지, 더 나아가서 화물의 물리적 손상에 대한 운송인의 책임한도액이 크게 높게 책정한 것이 특징.

발효는 20개국의 비준(批准)이 조건으로 되어 있으며, 1990년 1월 현재 16개국이 비준<출처:오션루트>

2-1) 헤이그-비스비規則上의 運送人의 責任

責任制限金額

- ①Hague Rules에는 운송인의 포장 당 책임한도액(per package limitation)을 100파운드로 정함
- ②Visby 개정에서는 한도액을 인상, 화폐단위도 종래부터 항공관계의 국제조약 등에 사용되고 있던 비유통 통화단위인 franc이 채택되었고 포장 당 책임한도액 100 Pound에 대하여 한도액이 10,000 Franc65로 되었으며, 동시에 화물중량 1kg에 대하여 30 Franc로 계산된 총액을 산출하여 많은 쪽을 운송인의 책임한도 그 후 海事條約의 화폐단위는 IMF가 창출한 特別引出權(Special Drawing Right;SDR)을 사용함에 따라 Visby Rules의 10,000 Francs 과 30 Francs은 각각 667 SDR, 2 SDR로 개정

2-2)선주책임제한(Ship owner's Liability)제도

선박의 충돌, 접촉사고 등 대형 해난사고 발생시 선주 책임 관련하여 선주가 책임제한을 할 수 있는가의 문제가 매우 중요한 사안으로 대두.

선주책임제한 문제를 다루는 각국의 법은 약간씩 상이하기 때문에 영해 혹은 공해상에서 충돌사고 발생시 재판관할 및 준거법 문제는 매우 중요한 사항.

선주책임제한 관련한 해사채권책임제한조약

1957 ->Actual fault or privity of the owner

1976 ->Intent to cause such lose or reckless with knowledge that such loss would probably result

선주책임제한 관련한 해사채권책임제한조약도 1957년 -> 1976년 -> 1996년도(미발효) 각각 개정되었고 최근에 발효된 조약일수록 선주의 책임은 가중되거나 선주의 책임제한 배제요건은 약간씩 상이함.

• 2-3) 부지약관(不知約款:Unknown Clause)

컨테이너 선하증권에는 운송품이 송하인 측에 의해 컨테이너에 쟁여진, 즉 송화인(送貨人)이 포장한 (shipper's pack) 컨테이너이므로, 특히 "이 선하증권은 그 표면에 기재된 컨테이너의 수만을 수령하였다는 하나의 증거로서, 그 내장품(內藏品)의 상태 및 명세는 운송인이 알지 못하므로, 운송인은 그에 대한 어떠한 책임도 지지 않는다"고 하는 약관이 기재되어 있다. 이를 부지약관이라 한다.

이 경우 운송인은 증권 상에 기재된 운송품을 수령한 것으로 추정(推定)되어, 증권 소지인에 대하여 그러한 운송품을 인도할 의무를 진다고 하는 책임을 배제

선하증권의 표면에 '송화인(送貨人)의 적재 및 검수'(shipper's load and count)라거나 '본인 적입'(said to contain)이라는 따위의 부지문언(不知文言)이 기재되는 경우

컨테이너를 운송하는 운송사나 선박회사는 내품의 개략적인 정보만 입수(용량, 품질, 등급, 정확한 형태, 하중분포, 취급주의사항 등 상세한 정보입수가 현실적으로 곤란)

☞ 무역거래는 대부분 서류상의 거래(신용장의 추상성)
무역계약과 신용장거래는 완전별개(신용장의 독립성)

• 2-4)히말라야 약관 Himalaya Clause

B/L(선하증권)에 기재되어 있는 사용인 면책약관을 말하며, 선하증권 중의 운송인에는 하청운송인 등 이 행보조자나 독점계약자도 포함되고 운송인과 동일한 면책이 규정되어 있다. 따라서 하청운송인에 의한 화물의 손상에 대하여 하주는 직접 그 하청운송인에게 청구할 수 없다.

Himalaya Clause는 운송인의 사용인, 대리인, 하청운송인이 하주로부터 직접화물의 손상에 대한 청구를 받는 것을 방지하기 위하여 이들이 운송인 발행의 B/L 하에서는 운송인과 동일한 면책, 책임제한을 받는다는 취지를 규정한 약관이다.

• 3. 화물운송시 과적위험과 법적책임

과적차량의 운행제한(기준1면)단속 근거법령/구분

3-1)도로법 제54조 동법 시행령 제28조3

①주관청: 건설교통부(국토관리청)

②제한(단속)기준: 축중:10톤초과, 총중량:40톤초과

③입법목적: 도로구조물의 보존과 유지

3-2)도로법 제35조 동법 시행령 제17조의2

①주관청: 경찰청

②제한(단속)기준: 중량:적재 적량의 11할 이내

용량(용적) -길이:자동차 길이의1/10을 더한 길이

-너비:자동차 후사경으로 확인가능거리

-높이:지상으로부터 3.5미터

③입법목적: 교통안전운행과 사고예방

- 입법목적: 단속주체가 도로법을 적용시키는 기관(도로공사 등)단속되었을 경우에는 도로법과 도로교통법을 적용하여 처분

단속주체가 도로법을 적용시키는 기관(경찰청)에 의해 단속되었을 경우에는 도로교통법만 적용처벌 (1996.8.10시행)

3-3) 과적차량의(행위) 처벌내용

①도로법 제54조 (차량의 운행제한) 및 동법 제83조 (벌칙)

②처벌내용: 도로법 제83조(벌칙)

1.다음 각 호의 1에 해당자는 1년 이하의 징역 또는 200만원 이하의 벌금에 처한다.(공소시효3년)

2.제54조 1항의 규정에 의한 운행제한을 위반한자 또는 위반을 지시.요구한자(화주를 포함한다)
(1995.1.5 본 호 개정)

3.정당한 사유없이 제54조제2항의 규정에 의한 관리
청의 요구에 불응한자.(1995.1.5 본 호 개정)

☞ 2항: 화주, 화물자동차운송사업자, 화물자동차운송주
선업자 등의 지시 또는 요구에 의하여 제54조제1항
의 규정에 의한 운행제한을 위반한 운전자가 위반사
실을 신고하는 경우 당해 운전자에 대하여는 제1항
제2호의 규정을 적용하지 아니한다. 다만, 단속을 회
피할 목적으로 신고하는 경우에는 그러하지 아니한
다.(1998.12월본 항 신설, 1999년8월 시행)

처벌대상자: 운전자, 화주, 운송사업자 등

• III. 물류서비스의 손해배상책임

4. 운송인의 배상책임보험

• 4-1) 도로운송업자 배상책임보험

육상화물 운송업자가 화물을 운송하는 중 발생한
사고로, 운송중인 화물에 피해를 입힘으로써 화주
에게 배상해야 할 손해를 보상

계약자가 화물에 대해 부담하는 법률상 손해배상금
, 사고처리, 잔존물 운송비용, 피해복구비용, 손해방
지비용 등 사고처리에 따른 비용을 보상

• 주요 보상하는 손해

1. 손해배상금

사고 발생시 화주에게 배상해야 할 손해를 보상한
도액 내에서 보상

2. 사고처리 제비용

잔존물 운송비용, 피해복구비용, 손해방지비용 등
사고처리에 따른 비용

3. 구간 운송에 대한 위험 (구간운송 특별약관 가
입 시)보통 약관은 1년을 기준으로 보상하지만, 구
간운송 특별약관을 가입하시면 특정 화물을 특정
구간 운송하는 위험을 보상

• 주요보상하지 않는 손해

1. 금, 은 등의 보석류, 화폐등 유가증권류, 서화
류, 골동품류, 기호품류, 화장품, 의약품, 유리제품
및 동물 등에 입힌 손해에 대한 배상책임

2. 운송지연으로 생긴 가치하락, 시장상실 등의 간
접손해에 대한 배상책임

3. 차량의 피복 또는 수탁화물 포장의 불완전으로
생긴 수침손해

4. 적재적량을 현저히 초과하여 적재함으로써 생긴
손해

• 4-2)사업용 화물자동차 적재물 배상책임보험

지난 2002년 8월 26일자로 일부 개정된 화물자동차 운수사업법에 의하면 "제8조 (운송사업자의 책임)

① 화물의 멸실, 훼손 또는 인도의 지연으로 인한 운송사업자의 손해배상책임에 관하여는 상법135조의 규정을 준용한다.

② 대통령이 정하는 운송사업자는 제1항의 규정에 의한 손해배상책임을 이행하기 위하여 대통령이 정하는 바에 따라 적재물 배상책임보험 또는 공제(이하 "적재물 배상책임보험 등"이라 한다)에 가입하여야 한다. <신설 2002.8.26.>

시행시기<화물자동차운수사업법>

- 일부개정 2002년 8월 26일, 법률 제6731호 건설교통부, 시행일 2003년 2월 27일

- 부칙 <제 6731호, 2002년 8월 26일>

①(시행일) 이 법의 공포 후 6월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제8조 제2항 및 제50조 제1항 제3호의2의 개정규정은 2004년 12월 31일부터 시행한다.

• 5. 화물차 지입제도

1) 기업체의 장점

- ① 차량 구입시 부대비용(공채, 취득세, 등록세 등)이 없다.
- ② 감가상각비, 유지관리비 등 차량관리비용이 없다.(월정 지입료만 지출)
- ③ 차량사고 및 운반 중 화물의 파손 등으로 인한 책임이 없다.
- ④ 운전자에 대하여 급여인상, 퇴직금(누진), 기타 복리후생 등의 보상 문제가 따르지 않으며, 고객사는 근로기준법상의 어떠한 의무도 부담하지 않는다.
- ⑤ 보다 저렴한 비용으로 업무 능력이 높은 수준의 인력을 활용할 수 있어 원가절감에 기여할 뿐만 아니라 궁극적으로 기업의 경쟁력을 강화시킴.

2) 지입차주의 장점

- ① 차주의 물류 운송계약에 의거, 법적 신분을 보장 받는다.
- ② 차주(운전자)의 전문화된 업무처리 능력 배양에 따라 물류업무 개선에 기여한다.
- ③ 개인사업자로 등록됨으로써 운수회사의 부도경우, 차량에 대한 법적 행사를 기할 수 있다.
- ④ 차주(운전자)는 운수회사와 위,수탁 관리 계약서를 작성함으로써, 차량에 대해 소유권 인정을 받는 동시에, 운수회사는 위탁관리에 의한 체계적인 차량관리를 맡고 있다


3)지입제에 따른 예상되는 문제점과 보완방안

가)지입차량에 대한 관리 통제 문제

나)지입차량 등록에 따른 비용

다)지입차량 유치를 위한 운송물량의 보장

라)지입차량의 보험료 등 사고와 관련한 제반 문제

지입차량의 특성상 무리한 운행으로 인한 사고율이 직영차량에 비하여 높아질 가능성이 있으므로 직영차량과 동일한 손보사의 보험에 가입할 경우 지입차량으로 인하여 직영차량 전체의 손해율이 높아질 가능성  지입차량에 대해서는 화물공제조합에 가입을 하게 함으로써 직영차량과는 별도의 손해율을 적용 받을 수 있음

• 6. 차량위수탁관리계약

운송회사와 위수탁운전원과의 차량위수탁관리계약서를 체결하여 통상 2년마다 갱신하고 있는데 60세 이상의 노령자나 위수탁업무에 부적합한 운전원의 경우엔 위수탁계약을 자동갱신하지 않고 회사에서 계약이 종료되는 시점에서 더 이상 갱신하지 않을 경우에 위수탁운전원들이 연대하여 공정위나 법원에 불공정약관으로 제소하는 문제와 차량소유권에 대한 대외적 소유권과 대내적 소유권의 주장으로 다툼소지

6-1)사례연구

공정거래위원회의 H사의 위수탁관리계약서상 불공정약관조항에 대한 시정조치

컨테이너운송업의 국내시장규모는 약1조4천억원이며 그 중 피심인의 시장점유율은 9.5%인 1,325억원 정도임. 또한 피심인이 보유하고 있는 트레일러 등록대수는 직영으로 운영하는 차량이 1대이며, 위탁차량인 지입차량 대수는 541대로 대부분이 위수탁관리계약이 체결된 위탁차량임

- ①보험자 지정조항(위탁자가 보험료 선불입후 수탁자에게 청구하여 운송료지급 시 차감)
- ②사고운전자 벌점조항- 위수탁 안전관리 벌점기준
- ③해약조항-갑의 이익에 반하는 행동, 수탁자들간에 연대 단체행동을 하였을 경우에 이행의 최고없이 위탁자가 일방적으로 해약(법률에서 규정하지 아니하는 해제,해지권)

• 6-2)위탁관리차량 외부물량운송 일부허용

- 1)차량위탁관리계약서상 수탁자가 회사에서 사전승인을 득한 물량에 한하여 운송을 허용
- 2)허용범위 및 조건
 - ①허용시기 : 위탁관리차량 운송물량 부족 시에 수탁자들이 회사에 사전 통보
 - ②허용물량
 - 가)직접 화주 또는 Forwarder와 접촉하여 유치하는 물량의 운송은 불허
 - 나)타사 용차물량에 한하여 운송을 허용(타운송사의 용차 의뢰 물량에 한해서 허용)

- 다)기타 회사가 제한하는 물량의 운송은 불허
- 라)회사 화물의 우선 운송(타 운송사의 용차 의뢰와 중복될 때, 적절한 시간 전에 확인될 경우)
- 마)회사 계약 Line의 자가운송물량의 화주와 직접 접촉하는 운송은 불가.
- 바)외부물량운송 중에 발생하는 사고의 배상은 금액에 상관없이 수탁자 공제기금으로 전액 배상(배상 후 수탁자 공제기금은 즉시 충당)
- 사)상기 허용범위 및 조건을 위반할 경우 위반차량에 대해 경고-시달서-해약조치

• 6-3)사고발생시 위수탁의 손해배상책임

■ 차량위탁관리계약서상 손해배상의무 조항

- 1)영업용 자동차보험(대인I, 대인II, 대물, 자차, 자손)
- 2)화물공제조합
- 3)도로운송업자 배상책임보험(3,000만원 이상)
- 4)공제기금(위수탁운전원 출연 공동기금)
- 5)연대보증(차량위탁관리계약서상)
- 6)영업배상책임보험(제3자 배상책임)
- 7)운송보험

• 7. 국제화물운송업자배상책임보험

물류서비스활동(Logistics Business Activities)과 관련한 각종업무(부두본선작업, 운송, CY/CFS작업, 철송 등)에 대비하여 국내의 보험회사로부터 커버할 수 있는 위험보다 광범위하게 커버가 가능한 것이 바로 국제화물운송업자배상책임으로 TT Club(Through Transport Club)이 이에 속함.

TT Club역시 선박의 운항 중 위험을 cover하기 위해 부보하는 P&I Club(Protection & Indemnity Club)과 마찬가지로 회원(Member)들이 보험료형태의 Premium를 지불하고 클럽은 이를 기본으로 금융자산에 투자를 해서 수익을 얻고 이를 다시 재투자하여

자산을 증식시키며 투자에 손실로 재무상태가 좋지 않을 때에는 회원들로부터 일정금액의 추가보험료(Supplementary Call)를 징수하고 사고발생시 회원에게 배상책임한도 내에서 보험금을 지급하는 상호공제(Mutual)형태임.

8. P&I Club(Protection & Indemnity Club)

- ◆전쟁위험보험에서 테러 제외
- ◆클럽이 주도하는 시장으로의 전환
- ◆유류오염손해배상책임에 관한 선주 책임한도액이 현재보다 50%증가(2003.11월경 발효예정)
- ◆IMO(국제해사기구)는 Bunker Convention 및 Wreck Removal Convention에서도 선주의 강제보험가입제도 추진 중

☞ 유럽중심으로 논의가 진행되기 때문에 우리나라 선대의 입장에서 보면 상당히 높은 수준의 보험료 낭비예상

◆아테네 협약에서 여객선 선주의 책임제한액을 10배 인상 및 선주의 무과실 엄격 책임화 추진

①한전 기자재 운송시에는 대위권 면책보험으로 보험 부보하여 보상가능하나 한전을 제외한 기타 화주의 고가화물 운송 시 화주의 인식부족으로 대위권면책보험부보가 현실적으로 어려워 사고발생시 Package Limitation Liability(포장당 손해배상책임)을 적용하여 적절한 손해보상이 불가함.

②Package Limitation Liability 보다는 Tonnage Limitation Liability의 적용이 유리하며, 화물에 대한 배상책임은 한국법률을 따르도록 P&I와 협정요망.

• 9. 보험자 대위권포기 특별약관 운송보험

9-1)개요: 한전 원자력발전소 건설 고가 기자재(Project Cargo)는 화물의 운송도중 우연한 사고로 손해가 발생하는 경우 운송업자는 화주에 대해 그 손해를 보상해야 하나,운송업자는 화주가 부보한 해상적하포괄보험료에 약 10%정도의 보험료를 추가로 부담하고, 화주를 피보험자로 하는 대위권포기특별약관 계약을 체결하여 사고시에 보험회사로부터 대위구상권 면책 받는 보험(화주의 보험 가입을 전제로 한 보험임)

9-2)보험계약자 : 운송사 , 피보험자 : 한전

육상운송화물은 한국전력에서 운송 중 발생사고를 포함한 조립보험에 부보하였으므로 운송업자는 대위청구권에서 면제됨.

9-3)운송구간

MAKER부선적도 인수--해송--부선양하--이송--하차.입고

9-4)문제점

운송사는 민감한 고가화물을 선별하여 대위권포기 특별약관에 부보를 희망하나 보험사는 전체를 부보하기를 원함

- ①보험사에서는 보험료는 적게 받고 대형사고 발생시 손해가 많으므로 예상하여 인수 거부함.
- ②한전에서는 보험사와 해상적하포괄보험에 운송업자 면책 조항 삽입여부 불확실.
- ③D중공업 담당자도 운송사 면책약관 특약시 운송사의 사고 누적시 D중공업 보험요율인상 요인이 발생하므로 동의할 수 없다는 입장임

9-5)보험부보 방안: 국내에서 운송되는 초중량화물(원자력발전설비, 석유화학설비, 담수화설비, 교량, 갠트릭크레인 등 Project Cargo)은 대형화주(한전, 포스코, 프랜트제조업체, 석유화학업체 등)가 적하보험을 부보하여 사고발생시 적하보험 부보사로부터 보상받음(단, 운송능력을 보유한 업자가 극히 소수임)

적하보험사는 보험금 지급후 대위권을 운송회사에 행사해야 하나 이 경우 운송료에 비하여 구간운송보험료가 많기 때문에 운송계약이 현실적으로 불가함에 적하보험료의 10%정도 보험료를 추가로 부담하고, 화주를 피보험자로 하는 대위권포기특별약관 계약을 체결하여 사고시에 보험회사로부터 대위구상권 면책 받는 방법으로 운송위험을 커버하는 것이 합리적임.

• 10. D/O(화물인도지시서)관련 사례연구

70. 9. 24 D/O제 폐지

70.12.19 D/O장구제 폐지에 따른 보완조치

75. 9. 18 관세청장 D/O확인 지시공문발송

89.12.21 서울지법 88가합23894 (L/G는 국제상거래에 있어서 확립된 상관습이라 할지라도 운송인 또는 선박대리점의 선하증권소지인에 대한 책임의 면제를 목적으로 하는 것이 아니고 보증도로 인하여 선하증권소지인이 입게 되는 손해의 배상을 전제로 하는 것이므로 해상운송인 등이 보증도에 의한 화물인도에 의하여 선하증권소지인에 대한 권리를 침해하는 행위가 위법성이 없는 정당한 행위라거나 화물인도에 있어서의 주의의무가 감경 또는 면제된다고 수 없다.)

• 90.1.24: 서울지법 88가합23887(해상운송인의 사용인 또는 대리인에 대하여 어떠한 경우에도 그 책임을 묻지 아니한다는 약관/히말라야 약관의 효력을 불인정함)

91.12.10: 대법원 선고 91다14123(L/G는 운송인 또는 운송대리점의 위험부담하에 행해지는 것으로 손해배상책임이 있다)

91.12.31: 상법 제811조(운송인의 송화인 또는 수하인에 대한 채무는 운송물을 인도한 날로부터 또는 인도할 날로부터 1년 내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다)

- 92.1.21: 대법원 91다 14994(경남은행 vs 동신선박)
 92.2.14: 대법원 91다 4249(Stale B/L)
- 92.9.25: 대법원 91다 30026(L/G관련 정당한 B/L소지인의 손해를 운송취급인이 중대한 과실의 경우 불법행위에 대해 배상해야한다)
- 95.6.2: 서울고법 93나51272(대한중석 vs 선경창고)
- 96.8.27: 서울고법 96나14964(운송인이 수하인에게 운송물을 인도한 날로부터 1년 이내 재판상 청구가 없으면 불법행위채무는 소멸한다)
- 97.9.11: 서울지법 96합44704(보세창고업자가 운송인이 발행한 화물인도지시서와 상환 없이 화물을 인도한 경우, 선하증권 소지인에 대하여 손해배상책임을 진다

- 98.6.9:서울지법 97카기7078(포장당 손해배상책임에 관한 법규정 즉, 상법 제789조의 2에 대한 위헌심판청구 기각)
- 98.8.28:서울고법 98나 2558(한솔포럼 vs 영진공사)
- 99.6.25:대법원 99다 9776 (선경창고 vs 삼성물산)
- 99.5.11:서울지법 사실조회에 대한 관세청장의 회신공문(화물47330-266)
 - 99.12.3:서울지법 98가합74334 W256,630,019-(피고 한생해운항공은 선하증권의 발행인인 피델리티사의 국내선박대리점으로서 이 사건 선하증권상의 화물을 정당한 수하인에게 인도할 의무를 위임 받고 있으면서도 화물에 대한 보관,관리의무를 소홀히 함.

피고 세방기업이 화물을 선하증권과 상환없이 소외 선풍교역에게 인도(= 선하증권의 소지인인 원고에게 화물인도를 불가능하게 함. 이는 화물의 멸실로써 원고에 대한 불법행위가 되어 피고 한생해운항공은 이로 인하여 원고가 입은 손해를 배상할 책임

세방기업은 선하증권 또는 운송인 등이 발행한 화물 인도지시서와 상환하지 않고 화물을 선풍교역에게 인도하면, 선하증권의 소지인인 원고에게 인도가 불가능하게 될 것이라는 사정을 알면서도 화물을 임의로 인도하여 멸실케 함(= 원고에 대한 불법행위이므로 손해배상을 배상할 책임이 있음)

• 2000.11.14 대법원 2000다30950 손해배상

제일은행 vs 천양항운

1) 선하증권 소지인이 아닌 산하증권상의 통지처의 의뢰를 받은 하역회사가 양하작업을 완료하고 화물을 하역회사의 일반보세창고에 입고시킨 경우, 화물의 인도시점(=운송인 등의 화물인도지시서에 의하여 화물이 하역회사의 보세장치장에서 출고된 때)

2) 보세장치장 설영자가 화물인도지시서나 운송인의 동의없이 화물을 인도함으로써 인하여 선하증권 소지인이 손해를 입은 경우, 불법행위에 기한 손해배상책임을 지는지 여부(적극)

①화물의 인도시점은 운송인 등의 화물인도지시서에 의하여 화물이 하역회사의 보세장치장에서 출고된 때

②선하증권을 제출하지 못하여 운송인으로부터 화물 인도지시서를 발급받지 못한 통지처의 요구에 따라 운송물을 인도하면, 이 화물이 무단 반출되어 선하증권의 소지인이 운송물을 인도 받지 못하게 될 수 있음을 예견할 수 있음에도 불구하고, 보세장치장 설영자가 화물인도지시서나 운송인의 동의를 받지않고 화물을 인도함으로써 말미암아 선하증권의 소지인이 입은 손해에 대하여 불법행위에 기한 손해배상의 책임을 진다

• 11. 특수(냉동)화물 운송시 분쟁사례

(주)S축산유통이 LYKES LINE을 통해 수입한 냉동콘테이너(①컨테이너No:GESU9014099,내륙운송기간 01.12.14~01.12.15 ②컨테이너NO:TRLU1974943 내륙운송기간:02.1.14~02.1.15 ③내품:돈육,등뼈)

S기업(주)이 화주냉동창고까지 운송한 건에 대해, (주)S축산유통으로부터 내륙운송기간 동안 냉동콘테이너의 불가동으로 인해 내품이 손상되었다고 주장, S기업(주)를 상대로 제기한 손해배상청구소송(사건번호 : 서울지방법원 가단 26235 손해배상(기), 청구액:₩59,969,344)

• IV. 손해배상책임의 효율적 해결방안

- 1) 국제법(해사법, 국제조약)과 국내법(상법, 민법, 판례)과의 불일치 조정노력
- 2) 해운, 운송 등 물류산업의 특성을 감안한 물류서비스 제공업자의 무과실 무한책임주의를 명시하려는 물류서비스이용자의 태도변화
- ☞ 국제적 기준에 의한 당사자간 Partnership에 입각한 물류서비스 계약서상 책임한계의 명시

3) 표준 연안화물운송장의 도입과 표준물류서비스 계약서 및 공정한 표준약관의 제정

4) 무분별한 클레임 제기에 따른 보험료, 소송비용, 손해배상금, 합의비용 등 당사자간 클레임 처리비용과 사회적비용을 억제하고 상사(해사)중재와 조정을 통한 원만한 해결방안 모색

5) 물류서비스의 각종 Risk의 원인이 되는 항만, 도로, 철도, 해운 등 물류인프라의 안전관리체제 구축과 물류장비 현대화 및 물류전문인력의 양성을 통한 Risk Management

6)화물운송시장의 진입규제 철폐로 인한 운송사업자의 대량증가에 따른 운임의 하락과 안전사고의 위험을 방지하기 위한 운송사업자의 자격요건(운전면허 기준, 시설, 안전관리의무 등)강화조치

7)신의성실의 원칙과 상호수평적 협력관계에 입각한 3자 물류의 활성화로 전문물류업체의 건전한 육성을 통한 기업의 물류비 절감과 물류서비스산업의 안전성 및 안정성 확보

V. 맺은말

1)물류서비스 활동의 안전성을 확보하기 위한 물리적, 법률적, 사회적, 경제적 제도와 장치를 강구함에 있어서 물류서비스산업에 내재되어 있는 숨은 Risk에 완벽하게 대응하기란 현실적으로 매우 어려운 과제이다

2) 물류서비스와 관련하여 발생하는 모든 사고와 클레임의 처리는 이해 당사자간의 조정과 합의를 거쳐 해결하거나 보험, 상사중재 또는 소송이란 법적, 제도적 장치를 통하여 처리되고 있으나 워낙 물류산업의 위험(Risk)형태가 복잡다양하기 때문에 문제해결의 방법 또한 다양하다.

3) 그러나 현실은 발생한 위험과 사고에 대한 보상이 그에 미치지 못할 뿐만 아니라 처리과정에 있어서 많은 시간과 인력 그리고 쌍방간의 소모적인 싸움을 야기하게 되어 결국 이런 시간적, 경제적 부담들이 사회적비용으로 나타나게 된다.

4) 당사자간 분쟁 해결을 단지 민사소송이라는 비전문가인 사법부의 법적인 시각에 주로 의존하여 판단하기 보다는 상업적인 마인드를 갖고 있는 상사 중재인의 시각으로 분쟁을 신속공정하게 처리한다는 취지 아래 상사중재란 제도를 시행하고 있으나 그 주요 분쟁의 내용을 보면 무역과 일반 상거래에 관련한 것으로 해상운송중재는 별로 찾아 볼 수 없으며,

대부분의 상사중재에 참여하는 중재인의 경우에도 법조인이나 교수 등 실제 해상문제에 정통한 전문가의 참여가 부족한 실정으로 해상운송중재의 신설이 요구되고 있다.

기존의 상사중재 제도에 있어서 해운운송부분의 중재를 특화하던지 아니면 해상운송중재원을 별도로 독립신설하는 방법 또는 광범위한 물류서비스의 분쟁을 통합적으로 중재조정 할 수 있는 물류서비스중재원(가칭)을 신설하는 방안을 모색할 수 있을 것이다.

4)물류서비스산업이 제조업의 하부지원산업이 아닌 국가의 국제경쟁력을 뒷받침하는 중요한 역할을 하는 측면에서 위험이 늘 내재되어 있는 물류서비스이용자에 종속되어 있는 3D업종이 아닌 미래성장산업 또는 부가가치산업으로 육성하기 위하여 국가의 법적, 행정적, 경제적 지원이 있어야 함

5)궁극적으로 물류서비스의 공급자와 수요자 등 이해 당사자간 권리와 의무는 계약에 의해 결정될 수 밖에 없으며 계약자유 원칙도 중요하지만, 물류가 우리 경제의 핵심적인 역할과 중요성을 인식하면서 신의성실의 원칙에 입각한 수평적,협력적 Partnership관계로 발전하려는 노력이 필요하다.