

# 한일간 카-훼리 국제복합운송에 따른 不明損害에 관한 연구

박상갑\* · † 김정호

\*한국해양대학교 해사수송과학부 교수, † (주)부관훼리

## A Study on Concealed Damage through Car-Ferry International Multimodal Transport between Korea and Japan

Sang-Kab Park\* · † Jung-Ho Kim

\*Division of Maritime Transportation Science, National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

† Pukwan Ferry, Busan, Korea

**요 약** : 급속한 세계화와 블록경제체제는 한·일간의 교역을 크게 확대시켜 취급품목도 경공업분야로부터 중공업분야까지 다양하게 증대되었다. 이러한 국제교역의 확대는 원활한 운송시스템을 필요하게 되었고, 특히 한·일간 기계류나 호화 요트와 같은 특수화물에 대한 운송수요로 카-훼리 국제복합운송체제가 발전하게 되었다. 카-훼리 국제복합운송은 “문전에서 문전까지”라는 하주의 욕구를 충족시켜 주지만 그로 인해 불명손해의 클레임을 야기시킨다. 본 논문의 목적은 한·일간 카-훼리 국제복합운송에 따른 불명손해의 원인과 문제점을 규명하여 합리적인 책임배분에 의한 대응방안을 모색해 한·일간 카-훼리 국제복합운송의 지속적인 발전을 도모함에 있다.

**핵심용어** : 한일간 카-훼리국제복합운송, 특수화물, 不明損害, 책임배분, 클레임정산

**Abstract** : The recent increase in international car-ferry lines between Korea and Japan as well as China brings needs for proper transportations of special cargo, such as machinery and luxury yacht, etc. International multimodal transport, especially international car ferry through truck-sea-truck system enables to fulfill shippers' needs for "Door to Door Service", of such special goods. However, this international multimodal transport of bulk cargo will cause a possible claim for concealed damages during such transportation. For this reason, this study aims to examine the liability system of the multimodal transport operator as well as to investigate liability for concealed damages theoretically and finally to seek proper measures for them. Futhermore, this paper intends to verify the claims for concealed damages to further the international multimodal transport by car ferries between Korea and Japan.

**Key words** : Car-ferry international multimodal transport, special cargo, concealed damage, liability distribution, claims settlement

### 1. 서 론

해운은 육상과 연결되어 복합운송, 종합물류, 총체적 서비스 관리체제로 확장, 변화되고 있으며, 특히 복합운송 중에서도 최근 국제 카-훼리 항로의 확충과 더불어 트럭에 화물을 적재한 상태로 카-훼리에 선적하는 복합운송(Combined Transport, Integrated Transport, Multimodal Transport)의 형태가 증가하는 추세를 보이고 있다.

산업과 기술의 발달과 함께 새로운 고부가가치의 다양한 교역상품들이 등장하고 이에 따라 더욱 다양하고 전문화된 물류 서비스의 형태가 요구되고 있다.

한편, 세계경제는 급속히 글로벌화, 블록화 됨에 따라 동북아에서 한·일 간의 교역은 더욱 활발하게 이루어지고 있다.

그 교역 대상품은 기존의 섬유류 및 경공업 제품은 물론이

고 신선 농수산물, 조립식 전원주택, 차량세차기, 각종 대형 선용품, 고급요트와 고가의 첨단 전자제품에 이르기까지 실로 다양하다.

이런 각각의 화물특성에 맞는 수송서비스의 공급은 컨테이너선과 일반화물선만으로는 충족될 수 없으며 또한, 전문성이 요구된다.

특히, 한일간에는 해상·육상을 결합한 다양한 형태의 수송 서비스가 제공되고 있으며, 최근 들어 국제 카-훼리를 이용하여 경인지역에서 부산을 경유해 일본내륙의 각 지역을 연결하는 등의 물류시스템으로 발전되고 있으며, 나아가 화물의 특성상 이적작업이 없는 문전에서 문전까지 일관운송서비스(Door to Door Service)의 요구가 증가하고 있다.

국제 카-훼리를 이용하는 화물은 물류의 신속·정확화와 함께 관세법령의 개정으로 입항전 수입신고<sup>1)</sup>와 입항전 보세

\* 대표저자 : 종신회원, parksang@hhu.ac.kr 051)410-4235

† 교신저자 : 연회원, pukwan0027@yahoo.co.kr 051)660-1763

1) 입항전 수입신고란 관세법 제 244조에 의거 물품의 신속한 통관이 필요할 때 수입물품을 적재한 선박이 수출국에서 출항한 후 수입국 입항 전에 수입신고하는 것을 말한다. 이 경우 입항전 수입신고가 된 물품은 우리나라에 도착된 것으로 간주한다.

2) 입항전 보세운송이란 선박의 입항전에 보세운송신고를 하는 것을 말한다. 이때 선박의 입항시 본선에서 바로 목적지로 화물반출이 가능하다.

운송제도<sup>2)</sup>의 운용 등으로 통관절차가 간소화됨에 따라 카-해리에 적재된 화물트럭(트럭에 적재된 화물 포함)이 본선에서 바로 차상 반출되어 화주문전까지 서비스할 수 있게 되었다. 한편, 물류와 업무의 신속화 이면에는 각 구간 간 책임의 인수, 인계시 화물에 대한 이상유무의 확인작업에 시간의 제약을 받을 수밖에 없는 게 현실이다.

본 연구는 위에서 언급한 해륙복합운송의 형태 중 트럭-선박-트럭의 방식 즉, 화물트럭에 수출입 산화물을 적재하여 육상운송 후 국제 카-해리에 선적하고 도착항에서 양하하여 다시 상대국 국내를 육상운송한 후 수입자 문전까지 해륙복합운송서비스를 제공함에 있어서 발생하는 손해, 특히 그 중에서도 전체 운송과정중에 어떤 구간에서 손해가 발생하였는가를 확인할 수 없는 불명손해(Concealed Damage)<sup>3)</sup>에 관한 제반 문제점과 개선방안을 모색하고자 한다. 즉, 불명손해를 감소시키기 위한 합리적인 개선방안과 그 책임관계를 명확히 규명하고, 나아가 손해보상제도의 개선을 통한 효율적인 위험배분의 방안을 모색함으로써 카-해리 국제복합운송의 발전과 효율화에 그 목적을 두고 있다.

## 2. 국제복합운송의 의의

### 1. 국제복합운송의 개념

복합운송이라는 용어는 이미 1929년 바르샤바조약(Warsaw Convention : 국제항공운송조약)에서 출발, 1957년 해·육(Sea/Land)복합운송용 컨테이너가 개발되어 복합운송이란 용어가 일반화되기까지는 通運送(Through Carriage)이나 連續運送(Successive Transport)이라는 용어로 사용되었다. 그러나 실제로 복합운송이라는 용어는 1949년 국제상업회의소의 국제물품복합운송증권조약의 예비초안에서 복합운송이라는 표현이 사용되었다. 그 후 복합운송이라는 용어는 “Combined Transport”라고 표기되다가 1980년 UN국제물품운송조약에서 “Multimodal Transport”라고 표기하게 되었으며, 미국에서는 협동일관운송이라는 의미로 “Intermodal Transport”라고 부르고 있는데, 이는 동종의 수송수단에 의한 통운송을 가르키는 單純通運送과 대립되는 개념이었다.

복합운송이란 넓은 의미로 볼 때는 특정화물을 두 가지 이상의 서로 다른 운송수단의 조합에 의해 운송될 경우를 말하는 것이나, 좁은 의미로 정의한다면 다음과 같은 4가지 방식을 생각할 수 있다.

① 部分運送: 운송수단이 다른 각 구간에 각각 별개의 송하인과 운송인 사이에 계약이 성립한 경우 각 운송인이 자기의 구간만 책임을 지는 경우를 말한다.

② 下請運送: 각각 다른 운송인이 한사람의 운송인과 하청운송계약을 맺는 것을 말한다. 이때 하청운송인은 송하인과는 아무런 계약관계가 없다.

③ 同一運送: 모든 운송인이 전체의 운송에 대해 송하인과 계약당사자가 되므로 각 운송인은 동일한 책임을 지는 것을 말한다.

④ 連帶運送: 처음의 운송인(원청운송인)이 송하인과 전체의 운송에 대해 계약을 체결하고 후속의 운송인이 차례로 운송을 인계함으로써 전체의 운송에 대해 각 운송인이 연대 책임을 지는 것을 말한다.

복합운송이란 ②③④를 지칭하지만 ①의 경우는 복합운송의 기본발상을 고려할 때 이는 각 운송수단이 효과적이고도 유기적으로 조합될 것을 실질적 요건으로 하고 있는 만큼 운송수단별로 별개의 운송계약이 존재하기 때문에 복합운송의 개념상 타당치 않는 것으로 보이며, 실제 복합운송에 관한 증권문제, 책임문제 등을 논한 조약에서도 부분운송은 제외시키고 있다.

이상을 종합해 볼 때 국제복합운송이란 복합운송인(Multimodal Transport Operator, MTO)이 물품을 자기의 보관하에 수령한 한 나라의 지점에서 다른 나라에 있는 인도예정지점까지, 복합운송계약에 따라 적어도 두 가지 이상의 각각 다른 운송방법(해상·철도·항공 등의 각종운송수단)으로 운송하는 것을 말한다.

### 2. 국제복합운송의 발전요인

이와 같이 복합운송이 국제무역의 파생적 수요로서 발전하게 된 배경에는 여러 가지 요인들이 있겠지만, 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 경제가 고도로 발달하고 경제성장이 촉진됨에 따라 대량생산과 대량소비가 보편화됨으로써, 생산자와 소비자를 연결하는 화물의 흐름을 효율화하는 유통합리화의 요청이 강력하게 제기되었다. 그리고 회계기술의 발달로 인하여 비용분석이 정밀화된 결과 제품가격에서 유통비용을 절감해야 한다는 당위성이 가장 시급한 문제로 대두되었다.<sup>4)</sup>

둘째, 제2차 세계대전 후 각국가간의 활발한 상품교역에 힘입어 해상물동량이 급격하게 증대하였다. 이를 수송하는 외항선복량 역시 크게 증가하게 되었는데 이와 같은 현상에 따라 필연적으로 대두하게 된 문제가 항만시설의 기능저하로 인한 재래 정기선 운영의 비효율성 문제였다. 기존 하역시스템의 노동집약성으로 인하여 선박의 항만 체류시간이 길어지고, 따라서 타 운송수단과의 환적시에 시간과 비용이 과다하게 소요됨으로써 연계운송상의 비효율성이 발생하게 되었다.

3) 복합운송이 발달함에 따라 발생구간이 확인되지 아니한 손해(Concealed Damage)가 증가되어 복합운송의 고유한 책임제도의 확립이 필요하다. 발생구간이 확인된 손해(Localized Damage)와 발생구간이 확인되지 않은 손해와의 비율에 대한 정확한 통계는 없다. 송하인의 문전에서 수하인의 문전까지 일관운송될 때 발생구간이 확인되지 않은 손해에 대하여 어떠한 책임체계를 확립하고 적용하느냐는 법리상으로 대단히 중요한 문제로 복합운송인의 책임문제의 중심과제라 할 것이다. 서헌재, 「컨테이너 복합운송인의 책임법리」, 서울, 삼지원, 1986, p.81.

4) 반전수용, 「해륙복합운송의 연구」, 동경, 성산당, 1973, pp.8-9.

셋째, 재래정기선 운항의 문제점 및 유통비용 절감의 요청에 의해서 등장한 개념이 유닛 로드 시스템(Unit Load System)<sup>5)</sup>이다. 유닛 로드 시스템이란 하역의 기계화를 유도할 수 있도록 화물을 일정한 크기로 규격화하고 포장규격을 균일하게 통일시키는 구상을 말한다. 유닛 로드 시스템은 복합일관운송의 전형적인 시스템으로서 하역의 기계화 및 합리화, 화물파손의 방지, 적재의 신속화, 차량회전율의 향상을 가능하게 해 준다. 유닛 로드 시스템을 체계화시킨 대표적인 두 가지 방법은 팔레트를 사용하는 방법과 컨테이너를 사용하는 방법으로 대별된다.

넷째, 컨테이너화(Containerization)에 의한 운송의 합리화가 가능했다. 컨테이너화란 컨테이너 용기에 화물을 적재하여 운송하는 시스템을 총괄적으로 말한다. 컨테이너 자체는 화물의 유닛 로드 시스템의 한 방식에 불과하지만 규격화된 컨테이너를 사용함으로써 해상운송으로부터 문전에서 문전까지(Door to Door)의 일관된 수송체계로의 전환이 가능하게 되고, 신속, 안전, 저렴하고 정확한 운송의 이상이 실현 될 수 있게 되었다.

### 3. 국제복합운송인의 책임체계

국제복합운송인은 복합운송계약을 체결하여 계약당사자로서 행위를 하고 계약이행의 책임을 부담한다. 이에 따라 복합운송인은 스스로 복합운송의 전 운송과정을 직접 실행할 수도 있지만, 실제 복합운송인이 그의 조직안에 전 운송과정을 이행하기 위한 운송수단을 보유한다는 것은 드문 일이고 하청운송인에게 맡기는 것이 보통이다. 그런데, 복합운송을 수행함에 있어서 복합운송인의 책임원칙<sup>6)</sup>은 책임을 지는 자, 책임의 범위, 책임의 원칙에 따라 복합운송인이 동일한 기준에 따라서 책임을 부담하는 단일책임체계(Uniform Liability System), 운송인이 전운송구간에 대하여 책임을 지되 각 운송구간마다 기존의 책임을 적용하는 이종책임체계(Network Liability System), 그리고 이 양자를 절충하는 방식으로서 折衷式責任體系(Modified Uniform Liability System) 등 세 가지로 나눌 수 있다. 1980년 UN국제물품운송조약은 절충식책임체계를 채택했다. 즉, 확인된 운송구간의 책임제한 금액이 UN조약에 규

정된 금액을 초과할 경우에 한해서 그 구간의 기존규정에 따르도록 하고 있다. 따라서 국제복합운송업자가 발행하는 B/L 상의 책임은 위 세 가지 중 어느 한 가지에 속하게 된다. 운송구간별 관련법규와 책임원칙은 아래 표와 같다.

Table 1 Transport Laws by Mode and Carrier's Duties

운송구간	적용법규	책임원칙
해상운송	헤이그-비스비규칙(Hague-Visby Rules)	과실책임주의
도로운송	미국 : 각주간 교통법	엄격책임주의
	유럽 : 국제도로화물운송조약(CMR)	엄격책임주의
철도운송	미국 : 각주간 교통법	엄격책임주의
	유럽 : 국제철도화물운송조약(CIM)	엄격책임주의
항공운송	Warsaw 조약	과실책임주의

## 3. 한일간 카-훼리 국제복합운송에 따른 불명손해의 문제점과 개선방안

### 1. 한일간 카-훼리 국제복합운송 형태

한일간 카-훼리 국제복합운송의 주요형태 중 하나인 Truck-Ferry-Truck System(T-F-T System)은 주로 특대화물(장척, 장폭, 장고의 화물) 및 초정밀 제품 등 특수화물과 같은 컨테이너 내에 적입이 곤란한 화물에 많이 적용되고 있다.

운송장비는 ① 화주 또는 화주대행사, 복합운송인, 해상운송인이 투입한 장비로 송하주의 문전에서 수하주의 문전까지 서비스(Door to Door Service)하는 경우와 ② 소량의 화물로서 선사 CY/CFS까지 송하주가 운반하고, 이후 선사장비로 이적작업 후 본선 선적되어 도착항 CY에서 수하주 장비로 다시 이적되어 육상운송하는 경우와, 도착항의 선사장비로 이적되어 육상운송하는 경우이다.

본 연구의 대상인 불명손해는 “T-F-T” System에서 제일 많이 발생하며 또한, 연구대상의 핵심부분으로 아래와 같은 형태를 취한다.

5) 유닛 로드 시스템(Unit Load System): 하역의 기계화를 유도할 수 있도록 화물을 일정한 크기로 규격화 하고 포장규격을 균일하게 통일시키는 구상을 말한다.

6) 영미법상의 책임의 원칙은 아래와 같다.

① 과실책임(Liability for Negligence)

고의, 과실에 의해서 손해를 발생시킨 경우에만 책임을 진다. 손해의 발생, 손해와 고의, 과실의 인과관계의 입증책임(Burden of proof)은 피해자측에 있다.

② 입증책임이 전환된 과실책임(Presumed Fault or Neglect)

과실책임의 일종으로 추정과실책임에 해당된다. 무과실의 입증책임은 가해자측에 있다.

③ 엄격책임(Strict Liability)

위험책임이론에 입각하여 위험있는 상태를 창조한 자는 위험이 구체화된 경우에 책임을 져야 한다는 것으로 피해자는 위험과 손해를 입증하면 족하고, 가해자의 과실유무는 문제가 되지 않는다. 가해자에게 인정되는 항변은 구구하지만 불가항력(Act of God)은 인정되나 제3자의 행위에 의한 경우는 반드시 인정되지 않는다.

④ 절대책임(Absolute Liability)

엄격책임과 동의어로 사용되지만 정확하게는 항변사유를 전적으로 인정하지 않는 무과실책임이다(박상갑, “복합운송의 발전에 따른 보험 문제에 관한 연구”, 경성대학교 대학원, 박사학위논문, p.21).

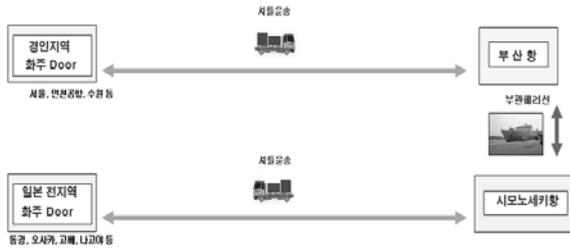


Fig. 1 Truck - Ferry - Truck System



Photo 1 Thorough Transport with Specialized Truck

경인지역 송하주의 문전을 기점으로 하여 화물의 최종착지인 수하주의 문전까지 주요거점별 소요시간을 표기하면 다음 그림과 같다.

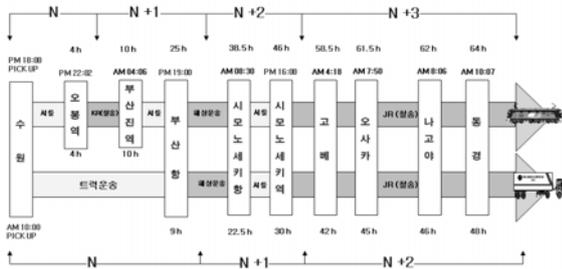


Fig. 2 Transit Time by Section

또한, 12ft JR Container를 사용하여 경인지역에서 출발하여 일본주요 지점까지 소요되는 비용은 다음 그림과 같다.

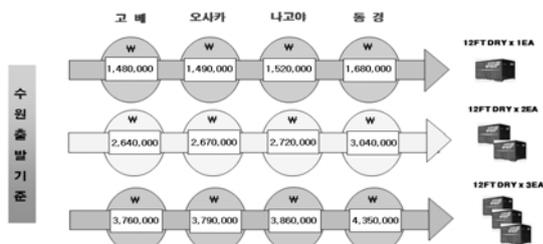


Fig. 3 Transport Cost by Section

## 2. 不明損害의 유형과 원인

최근, 국제 카-훼리를 이용하여 해륙복합운송되고 있는 첨단 전자제품은 대부분 장치, 장폭, 장고 형태의 화물이며, 또한 무진동을 요하는 특수화물로서 화주 또는 복합운송인이 수배한 특장트럭에 적재되어 송하주의 문전에서 수하주의 문전까지(Door to Door)서비스가 제공되고 있다.

해륙복합운송 과정에서 무개 특장차에 적재된 산화물(Bulk Cargo)은 화물의 일관운송의 특성상 손해발생의 확인이 어려운 점 때문에 최종목적지에서 화물 손해가 확인 될 수밖에 없다. 이때 어떤 운송구간<sup>7)</sup>에서 손해가 발생했는지 확인되지 않는 손해를 “不明損害(Concealed Damage)”라고 한다.

전체 수송수단에서는 여러형태의 화물손상을 가정해 볼 수 있으나 특히, 카-훼리선에서 발생하는 화물손상은 대략 16가지 정도의 유형으로 구분해 볼 수 있으며, 이것으로 인한 不明損害의 발생빈도가 높다.

화물의 특성상 특수한 형태의 비포장화물(naked cargo)이고, 트럭에 적재됨에 따라

- ① 트럭에 화물 상·하차 시 화물과 화물의 접촉
- ② 트럭에 상차 후 화물의 고박작업 중 화물과 고박장비의 접촉
- ③ 포장재질의 불량으로 다단중복적재 시 화물의 하중에 따른 하단 적재화물의 손상발생
- ④ 운송 또는 장치장에 대기중 타 운송장비와 접촉
- ⑤ 적·양하시
- ⑥ 황천항해중 카-훼리 화물 Deck내의 차간 간격 미확보로 인한 접촉 등의 여러 가지 원인이 있을 수 있으며, 이에 따른 손해의 형태는 다음 표와 같다.

Table 2 Types of Damage and Causes

손해의 종류	원 인
Bent(구부러진 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Broken(부러진 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Buckled(휘어진 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Burst(파열된 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Chafed(찍힌 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Cracked(금이간 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Crushed(찌그러진 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Cut(절단된 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량

7) 운송구간은 해상 또는 육상구간인지 또 구체적으로 송하주 창고에서 화물을 트럭에 적재 시, 내륙운송도중, 선적지 임항 터미널, 본선 선적중, 항해중, 도착항에서 양하중, 도착항 임항 터미널, 수입국 내륙 운송중, 수하주 창고 등으로 세분화 할 수 있으며, 이는 책임소재 여부에 매우 중요하다.

손해의 종류	원 인
Dented(우그러진 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Dirty(더러워진 것)	포장불량(천막)
Distorted(뒤틀린 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Pushed(우그러진 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Moisture(습기찬 것)	포장불량(천막)
Scratched(긁힌 것)	화물과 운반도구 또는 타 물체와 접촉, 적재불량, 포장불량
Sweat(습기가 뻘 것)	포장불량(천막)
Wet(젖은 것)	포장불량(천막)

자료: (주) 범야상사, 「검수실무」, 2000년

### 3. 한일간 Truck-Ferry-Truck 해륙복합운송에 따른 不明損害의 문제점

앞에서 살펴본 바와 같이 트럭(Truck)-선박(Ship)-트럭(Truck)에 의한 국제 카-훼리 운송의 지속적인 증가추세에 따라 발생하는 不明損害를 다음과 같은 맥락에서 제반 문제점을 검토하고자 한다.

#### 3.1 不明損害의 책임에 관한 문제점

##### 1) 不明損害의 책임체계에 관한 문제점

不明損害에 관한 책임관계에 대하여 복합운송인의 책임체계인 단일책임체계와 이중책임체계를 중심으로 고찰하고자 한다.

① 이중책임체계에서는 발생구간이 확인된 손해(Localized Damage)와 발생구간이 확인되지 않은 손해(Consealed Damage)에 대한 복합운송인의 책임내용이 서로 상이한 결과를 나타낸다.

첫째, 발생구간이 확인된 손해의 경우는 발생구간의 국제조약이나 국내법에 따라 손해보상이 이루어져 복합운송인이 화주에 대하여 부담하는 책임내용과 동일하므로 별도의 부담이 되지 않는다.

둘째, 손해발생구간이 확인되지 않는 경우와 손해발생구간이 확인된 경우에도 이에 적용될 강제적인 조약이나 국내법이 없는 경우는 이중책임체계의 일반원칙에 따라 책임을 저야 하기 때문에 이에 따른 책임보험 가입의 필요성이 제기된다.

이중책임체계에서는 복합운송인의 책임원칙인 일반원칙의 엄격성 정도나 책임제한의 수준 및 면책사유에 따라 책임보험과 화물보험의 중복성 문제가 발생 할 수 있다. 따라서 이러한 보험의 중복과 그로 인한 보험의 추가부담은 복합운송인에게 위험부담을 전가시키거나 아니면 전혀 책임을 부담시키지 않아 이중성의 문제가 제거될 수 있다.

그러나 이 두 가지의 가능성은 여러 가지의 이유로 인하여 시행되지 못하고 있고, 현재 선택되고 있는 책임체계는 상기

두 가지의 중간정도에 위치하고 있다.

예를 들면, 책임한도액을 높게 산정 할 경우는 책임보험료 상승을 초래하는 반면, 화물보험료는 책임보험의 상승폭만큼 비례하여 절감되지 않기 때문에 결과적으로 보험 비용이 중복되는 비효율적인 문제가 발생된다.

따라서 이중책임체계에서는 기존의 책임체계 아래에서 화주는 화물보험을 수배하고 복합운송인은 발생장소가 확인되지 않은 손해 등에 대한 합리적인 일반원칙에 따라 복합운송인으로서 책임보험을 부보하며, 또한 하수급운송인은 기존의 범규에 입각하여 운송책임을 보험에 부보하면 된다.

② 단일책임체계에서 복합운송인은 손해발생구간에 관계없이 단일책임을 부담하므로 외관상 단순화된 것처럼 보여 업계 실무자나 책임보험업자에게 유리한 시스템으로 생각될 수 있다.

그러나, 그 내용에 있어서 다음과 같은 문제가 발생 된다.

첫째, 복합운송의 여러 운송방법 중에 책임수준을 어느 구간에 맞춰 선택할 것인가 하는 문제이다.(예, 철도와 해상 복합운송)

둘째, 책임원칙과 한도액을 어떻게 설정 할 것인가 하는 문제이다.(예, Hague Rule과 CIM) 복합운송인의 책임수준을 여러 운송 구간 중 가장 낮은 Hague Rules에 두면 기타 운송구간(철도, 도로, 항공)에 비해 화주와 화물보험자의 권리회수는 낮아지므로 관련조약 및 국내운송법에 위배될 수 있다.

따라서 복합운송의 발달에 따른 화물손해의 경제적 결과에 대한 가장 적절한 보험담보의 방법은 화주가 부보하는 화물보험과 복합운송인과 하수급운송인이 부보하는 책임보험을 경제적이고, 합리적으로 공존시켜 전체보험비용을 최소화시키는 것이 중요하다.

그러므로, 이런 책임체계는 역시 이중책임체계이며, 앞으로 각 운송조약 상호간의 책임수준의 차이가 축소되면 이중책임체계의 활용이 활성화 될 것이다.

##### 2) 不明損害의 책임집중에 관한 문제점

積荷利害關係인에 대한 책임을 복합운송인에게 집중시키는 점에 있어서는 積荷利害關係人을 보호하고 책임관계를 명확히 한다는 점에 있어서는 바람직하나 여러 가지 법적, 사회적, 경제적인 문제가 파생된다.

첫째, 복합운송인은 복합운송을 계획하고 이를 완수하기 위하여 필요한 운송수단을 수배하고 운송에 관한 모든 책임을 부담하고 있기 때문에 이런 책임을 감당하기 위해서는 복합운송인의 자격을 일정수준 이상으로 제한할 필요가 있는데, 복합운송에 관한 국제조약에서는 국내법에 미루고 있으므로 무자격의 운송인이 난립할 수 있다.

둘째, 복합운송인에게 충분한 보상능력과 운송수행능력이 요구되기 때문에 복합운송인은 거대한 자본과 기술축적을 가진 다국적기업이 될 수밖에 없고 이를 배경으로 육상, 해상, 항공을 연결하는 주요운송로를 독점함으로써 다른 국가의 내륙운송에까지 지배할 수 있다.

셋째, 복합운송인への 책임의 집중은 그 반대급부로서의 운임이 복합운송전체를 포함하는 복합운임의 문제를 제기한다. 그러나 이 복합운임은 복합운송인에게는 대단히 편리한 것이나 적하이해관계인에게는 불리한데, 복합운송구간이 매도인과 매수인의 비용부담구간으로 나누어져 있는 경우 운임을 이들 사이에 어떻게 분담시킬 것인가 또, 그에 따른 각국의 외환관리상의 규제를 어떻게 할 것인가 하는 문제가 야기된다.

넷째, 복합운송인에게 집중된 전구간의 책임은 결국 책임보험자에게 전가하게 되는바 이는 종래 각 구간별운송에 비하여 볼 때 적하이해관계인들이 부보하게 되는 보험의 비중이 감소되는 반면, 복합운송인이 부담하는 책임보험의 중요성이 부각되므로 보험가입의 주도권이 적하이해관계인으로부터 복합운송인에게 넘어가게 되므로 자국이 유치한 보험산업을 보호 육성하려는 개발도상국측의 이해관계에 부딪히게 된다.

### 3.2 不明損害의 제도상의 문제점

#### 1) 손해보상시 책임한도의 산출기준에 관한 문제점

UN복합운송조약에서는 복합운송인의 책임한도를 산출함에 있어서 기존의 해상운송에 관련한 조약들과 마찬가지로 포장물 또는 기타의 적재단위와 중량의 두 가지 기준을 두고 있다. 그러나 이러한 이원적인 기준을 컨테이너운송과 관련하여 검토할 때 문제가 발생한다. 즉 조약의 18조 2항에 컨테이너항목을 두고 있는데, 컨테이너, 팔레트 기타 이와 유사한 운송용구가 물품을 적재하기 위하여 사용되는 경우에는 포장물 또는 다른 적재단위가 그 운송용구안에 포함된다. 또한 복합운송증권에 기재되어 있는 경우에는 이를 포장물 또는 적재단위로 보지 아니한다. 그리고 복합운송인의 보상책임의 범위를 산정함에 있어서 포장물의 단위가 크지 않는데도 포장물을 기준으로 보상범위를 채택하는 것은 불합리하다.

#### 2) 구간별 면책조항 적용규정에 관한 문제점

국제 카-훼리를 이용한 트럭의 해륙복합운송을 수행함에 있어서 운송의 주체는 크게 복합운송전문업체가 업무를 수행하는 경우와 해상운송인이 수행하는 경우로 나누어진다.

전자의 경우는 복합운송증권상의 통상적인 운송책임과 절차에 따르면 된다. 그러나 후자의 경우, 해상운송인이 소유한 트럭(특장차)으로 도착항의 컨테이너 터미널 또는 수하주 문전까지 운송서비스 구간을 연장하여 제공함에 따라 발생할 수 있는 손해에 대하여 심도 있는 검토가 요망된다. 즉, 손해발생시 해상운송인이 화주에 대한 책임의 주체가 되어 하수급업체(육상의 하역 또는 운송업체)에 구상청구하는 절차를 밟으면 간단해 보일 수 있다.

그러나, 불명손해 발생시 컨테이너와 마찬가지로 단일책임체계가 적용될 것인지, 이중책임체계를 적용할지의 명확한 정립이 필요하다. 또, 이중책임체계를 적용하더라도 국제도로물

건운송조약(CMR)의 제17조 제4항에서 “무게차량사용”의 면책사유 규정에 따라 화주와의 손해보상에 따른 문제가 발생될 소지가 있다.

### 3.3 不明損害의 물류시스템상의 문제점

최근 관세법의 개정으로 세관수속절차가 간소화, 신속화 되고 있다.

예를 들면, 입항전 수입신고와 보세운송제도이다. 선박입항전이라도 적하목록을 세관에 신고하고 승인완료되면 관세사무소에서 입항전 수입 또는 보세운송신고필증을 취득할 수 있는 시스템이다. 이 제도의 시행으로 국제 카-훼리에 적재되는 트럭(적재화물포함)이 선박입항과 동시에 본선에서 차상 반출되어 수하주 문전까지 신속히 서비스 할 수 있게 되었다.

이에 따라, 화물의 본선양하 후 구간운송인간의 화물 이상 유무를 확인할 수 있는 시간의 제약에 따른 문제가 발생한다. 또한, 대부분의 한일간 카-훼리 운항선사가 사용하고 있는 On Dock CY의 협소로 인하여 공간적인 제한을 받고 있다.

따라서 시간적, 공간적인 제약에 따른 불명손해의 증가가 우려되고 이는 해상운송인의 책임가중으로 연결될 수 있다.

## 4. 한일간 Truck-Ferry-Truck 해륙복합운송에 따른 不明損害의 제반 문제점에 대한 개선방안

### 4.1 不明損害의 책임원칙에 관한 개선방안

#### 1) 不明損害의 책임체계에 관한 개선방안

복합운송의 전구간 가운데 구간별 손해발생의 빈도를 분석<sup>8)</sup>하면

- ① 컨테이너 육상장치장 - 35%
- ② 도로운송구간 - 34%
- ③ 해상운송구간 - 20%
- ④ 컨테이너 부두 - 8%
- ⑤ 철도운송 및 기타구간 - 2%
- ⑥ 항공운송구간 - 1%의 순서로서 상기 손해발생 가운데 불명손해는 약 10%정도를 점하고 있는 것으로 알려지고 있다.

복합운송중의 불명손해에 대한 책임은 복합운송인에게 집중되어 있으며, 복합운송증권상 일반원칙의 책임내용에 따라 발생구간 불명손해를 해결한다.

즉, 단일책임체계에서는 복합운송인이 손해발생구간에 관계 없이 단일책임을 부담하고, 이중책임체계에서는 발생구간이 확인된 손해는 발생구간의 국제조약이나 국내법에 따라 손해를 보상한다. 그리고 손해발생구간이 확인되지 않는 경우 또는 확인되어도 적용할 강제적인 조약이나 국내법이 없는 경우는 일반원칙에 따라 책임을 저야하기 때문에 책임보험의 가입이 필요하다.

8) 신동선·이재민·김건영(2007), “한·중·일 연계 트럭일관운송체계 구축방안”, 한국교통연구원.

한편, 향후 화주들의 운송에 대한 서비스 요구가 증가하게 될 것이고, 복합운송인의 기능과 역할도 증대되어 운송시장에서의 지배력도 높아질 것이다. 이에 따라, 복합운송인이 지불하는 고액의 책임보험료는 운임으로 화주에게 전가되고 최종적으로는 소비자가 해당화물의 가격으로서 부담하게 된다.

따라서, 복합운송의 발달에 따른 화물손해의 적절한 보험담보방법은 화주가 부보하는 화물보험과 복합운송인 또는 그 하수급 운송인이 부보하는 책임보험을 합리적으로 공존시키고 총 보험비용 부담을 상생시키지 않는 방안이 필요하다. 이런 관점에서 불명손해의 보상문제와 책임체계는 이중책임체계가 합리적이다. 다만, 해륙에 걸친 복합운송서비스를 수행함에 있어서 국제도로물건운송조약(CMR)에서 “무개차량사용”의 면책사유 조항에 따른 CMR과 Hague-Visby Rules의 손해보상이 상이한 부분은 추후 심도있는 논의가 필요하다.

## 2) 不明損害의 책임집중에 관한 개선방안

복합운송인의 자격과 관련해서 국제복합운송을 수행하기에 충분한 능력을 가지고 있고, 운송물에 생긴 손해를 보상할 충분한 능력을 필요로 하며, 복합운송의 고유한 책임을 가지고 여러 구간 운송을 포함하고 있고, 이들 책임체계는 각 운송구간마다 많은 차이를 보이고 있다. 따라서 이를 통일하여 복합운송인의 책임을 규정해야 하고, 운임과 관련해서는 현재 국제복합운송운임체계로서 채용되고 있는 품목별운임율이 무차별운임율로 이행되는 것이 바람직하다.

품목별운임율 그 자체를 무차별운임율로 이행시키는 경우에 품목별운임체계가 정리되어 간소화 되어야 하며, 이는 정책적 요인에 의하든가 또는 경쟁을 통해서 장기적 안목에서 간소화 시키는 방향으로 추진해 나가야 할 것이다.

통운임료의 편익은 해상과 육상으로 나눈 운임율을 통합시켜 단순화시킨 결과 화주의 수출채산에 대한 전망이 용이해진다는 것과 운임의 지불이 1개로서 마무리 되므로 경제적이라고 할 수 있다. 보험과 관련해서 일정비율 이상을 개발도상국에서 구매하는 조건으로 한다면 보험산업을 육성하려는 개발도상국과의 마찰을 최대한 줄일 수 있다.

## 4.2 해상운송인의 책임제한에 관한 개선방안

기본적으로 해상운송인의 책임범위는 운송품의 수령에서 인도까지 일관하여 화주에 대해 책임을 부담한다. 또, 금액으로는 “단위포장당 666.67SDR 또는 1Kg당 2SDR 중 많은 금액으로 한다”라고 Hague-Visby규칙에 규정되어있고 책임의 원칙은 대화주 단일책임체계, 각 운송구간 이중책임체계를 적용하며, 책임내용에 있어서도 해상운송인의 책임사항과 면책사항에 관해서 명확히 규정되어 있다.

그러나, 트럭에 의한 특수한 형태의 비포장화물(naked cargo)의 해륙복합운송을 수행함에 있어서 그 책임구간이 내륙의 컨테이너 터미널 또는 화주의 문전까지 확대된다는 점과

이에 따른 不明損害의 발생 가능성이 높아진다는 점이다.

이에 따라, 책임내용에 따른 조항이 선하증권 약관상에 명확히 언급되어야 할 것이다. 또한, 복합운송증권이 발행되지 않고 화주와 해상운송인간의 특약에 의해 내륙운송 서비스를 수행할 경우, 해상운송인과 화주사이에 육상운송구간의 보험 부보 관계에 대한 명확한 책임관계가 정립되어야 한다.

그러므로, 화주차량에 의한 송하주 문전에서 수하주 문전까지 서비스 할 경우는, 선하증권 상에도 컨테이너 화물과 마찬가지로 부지문언<sup>9)</sup>을 기재하는 방법으로 개선 할 필요가 있다.

도착항에 화물도착 후 수하주의 문전 즉, 최종목적지(Final Destination)까지의 운송은 Consignee의 책임 하에 운송한다는 문구의 삽입을 통하여 그 책임관계를 확실하게 하는 것이 바람직하다.

## 4.3 不明損害의 보상에 관한 개선방안

UN조약에 따르면 운송물의 손해에 대한 책임제한에 있어서 피해구간이 확인되지 아니한 경우와 확인될 경우를 나누어 책임한도액을 정하고 있다.

또한, 손해발생구간이 확인되지 아니한 경우의 책임한도액을 다시 복합운송이 해상 및 내수운송구간을 포함하는 구간과 포함하지 않는 구간으로 나누어진다. 즉, 불명손해로 해상 및 내수운송구간 포함의 경우 책임한도액은 매 포장물 또는 다른 선적 단위당 920SDR, 총중량 매 1Kg당 2.75SDR로 하고, 그 외 구간만 복합운송이 이루어진 경우에는 총중량 매 1Kg당 8.33SDR을 한도액으로 하여 보상한다.

그러나, 실제 복합운송업계에서는 경우에 따라 책임보험으로 손해배상을 부보하기 보다는 화주와 협의하여 화해에 의한 자사의 비용으로 처리하는 방법이 사용되고 있다.

따라서, 개별적으로 채택되고 있는 복합운송증권의 일반원칙을 통일하여 손해발생구간 불명손해에 대한 운송인의 책임을 명확히 하여 책임보험 형태로 합리화 되어야 할 것이다.

## 4.4 不明損害의 제도적·물류시스템적 개선방안

### 1) 손해보상시의 책임한도의 산출기준에 관한 개선방안

ICC의 복합운송증권통일규칙은 별도로 화주가 물품에 대한 가격을 고지하여 운송증권상에 명시하지 않는 한 멸실 또는 손상된 운송물의 총중량 Kg당 30프랑<sup>10)</sup>을 초과하지 못한다고 중량기준을 사용하고, ICC규칙을 기본으로 현재의 실무분야도 중량기준으로 일원화하여 사용하고 있다. 따라서 포장단위 또는 다른 적재단위의 적용이 다소 애매모호한 경우에는 중량기준으로 하는 것이 바람직하다.

### 2) 不明損害의 물류시스템상의 개선방안

물류시스템 측면에서는 On Dock CY내 차량장치장의 공간이 충분히 확보되어 화물의 인수인계 및 점검업무가 원활히 수행되어야 한다. 필요하다면 카-웨리선사의 화물작업 공간의

9) 부지문언의 예 “Shipper’s load and count to contain”

10) 30 France는 약 2SDR에 해당하는 금액이다.(MD, Booker, op. cit., p.88)

공유화를 통한 효율적인 사용방법도 긍정적으로 검토되어야 한다.

또한, 현행 Hague-Visby Rules에 의하면 복합운송에 있어서 불명손해발생시 최종입증책임이 해상운송인에 있으므로 화주로부터 특수한 형태의 비포장화물(naked cargo)의 인수시 화물의관상에 Shock Watch<sup>11)</sup>의 부착을 요구하거나 트럭 적재함 전체를 덮는 시트 끝의 특정 부분에 봉인하는 방법의 연구가 필요하고, 필요시는 사진으로 기록을 남기는 등의 방법으로 화물의 인수인계에 세심한 주의를 기울여야 할 것이다.

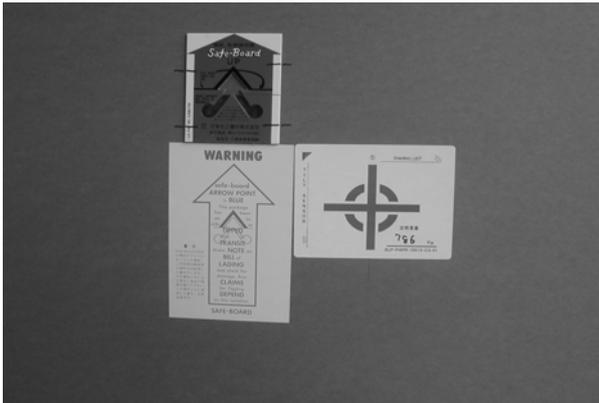


Photo 2 Inclination Sensing Shock Watch



Photo 3 Impact Sensing Shock Watch

## 5. 결 론

한국·일본의 물류장관회의가 정례화 되었고, 국가간 첨단 전자제품과 특수한 형태의 비포장화물(naked cargo) 등의 수출입화물이 꾸준히 증가하고 있다. 화주들의 운송서비스의 요구는 실로 다양화하고 있는 반면, 운송인의 운송서비스 제공은 이에 미치지 못하는 것 같다. 물론, 삼국간 “트럭-웨이-트럭”에 의한 일관운송서비스가 특수차량이라는 제한된 운송용구에 한정되고 있지만, 이해당사국간의 업무조율을 통하여 트럭에 의한 해륙복합운송이 활성화되리라 예상된다. 따라서 지금까지 컨테이너선 및 일반화물선에 의한 복합운송에 논의가

맞춰졌다면, 국제 카-웨이에 의한 트럭의 해륙복합운송에 관한 연구가 활발히 추진되어야 할 것이다. 한·일간 또는 한·중간에 카-웨이항로가 증가하고 이에 따라 트럭에 의한 복합운송도 증가하면 해륙복합운송에 따른 不明損害의 문제가 많이 제기될 것이다.

본 연구는 해륙복합운송을 수행함에 따라 발생하는 불명손해의 책임체계, 책임집중, 책임제도 및 물류시스템상의 제반문제를 제기하고, 그에 따른 개선방안을 제시하여 이해당사자인 화주, 복합운송인, 보험업자, 해상운송인, 육상운송인 간의 명확한 책임관계를 정립하여 국제 카-웨이에 의한 트럭을 이용한 특수한 형태의 비포장화물(naked cargo)의 해륙복합운송의 활성화에 기여코자 했다.

따라서, 不明損害와 관련하여 복합운송인의 책임내용 즉, 책임주체, 책임체계, 책임원칙, 책임제한 등에 대한 명확한 개념을 설정하여 해상운송인이 소유한 특장차로 복합운송을 수행하면서 발생하는 불명손해의 경우 그 책임체계가 명확히 되어 있지 않은 제도상의 문제가 해결되어야 할 것이다. 또한, 도로운송과 관련한 국제도로물건운송조약(CMR)에 있어서의 “무개차 사용”의 면책조항에 대한 심도 있는 논의가 요구되며, 그 내용도 구체화되어 면책범위가 축소 조정되어야 한다.

물류시스템 측면에서는 통관업무의 신속화에 부응하는 물류시설의 충분한 확보가 중요하며 현재 국제 카-웨이 선사들이 사용 중인 On Dock CY의 협소문제는 수출입화물의 인수인계에 시간적·공간적 제약을 받을 수밖에 없다. 이에 따라 물류시설의 조속한 개선이 요구된다. 또한 해상운송인은 화물의 인수인계시 산화물의 외관상에 Shock watch부착, 화물을 덮어 씌우는 시트의 특정부분에 봉인하는 방법과 필요시는 사진으로 기록을 남기는 방법을 통하여 화물의 인수인계에 세심한 주의를 기울여 불명손해의 합리적인 책임관계를 확보해야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

- [1] 김주동(1989), “국제복합운송인의 책임보험과 화주의 화물보험”, 영남대학교 학위논문.
- [2] 구중순(1996), 해상보험, 서울: 박영사.
- [3] 방희석(2005), 국제운송론, 서울: 박영사
- [4] 신동선·이재민·김건영(2007), “한·중·일 연계 트럭일관운송체계 구축방안”, 한국교통연구원.
- [5] 서헌제(1986), 컨테이너 복합운송인의 책임법리, 서울: 삼지원.
- [6] 이성민(1995), “복합운송인의 책임보험에 관한 연구”, 한국항만경제 학회지.
- [7] 이균성(1984), 국제해상운송법연구, 서울: 삼영사
- [8] 임동철(1996), 해상법.국제운송법연구, 부산: 효성출판사.
- [9] 임동철(1985), “국제물건운송인의 책임에 관한 연구”, 건

11) Shock Watch의 Maker에 따라 센스의 예민성 정도의 차이가 있기 때문에 추후 표준화가 필요하다.

국대학교 학위논문.

- [10] 오정민(2009), “한·일간 트럭복합일관운송의 활성화 방안”, 한국해양대학교 대학원석사학위 논문.
- [11] 제혜원(1990), “국제복합운송의 발달에 따른 해상보험의 문제점에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 석사학위 논문.
- [12] 황근식·이원철(1985), 국제복합운송실무, 서울: 해사문제연구소.
- [13] 飯田秀雄(1973), 海陸複合運送の研究, 東京: 成山堂.
- [14] 谷川久·高田四郎 外(1974), 改訂 コンテナ B/L, 東京: 勁草書房.
- [15] 織田政夫(1979), 國際複合運送の實務, 東京: 海文堂.
- [16] 櫻井玲二(1983), “複合運送人の責任, 國連條約 實務上の證券”, 海事業研究報告.
- [17] 小野芳計(1981), “國際複合運送について”, 海運, 650號, 日本海運集會所.
- [18] Clarke, Malcoma(1982), *International Carriage of Good by Road*, CMR, London: Stevens and Sons.
- [19] Clarke, Malcolm Alistair(1976), *Aspects of the Hague Rules*, Hague, Maritime Nijhoff.
- [20] Gilman, Sindy(1983), “The Competitive Dynamics of Container Shipping”, *Gower Publishing Company Limited*.
- [21] Ju, Weijia(1981), “UN Multimodal Transport Convention”, *Journal of World Trade Law*, Vol.283.
- [22] Massey, Eugene A.(1972), “Prospects for a New Intermodal Legal Regime: A Critical Look at the TCM”, *J. Mar. L. & Comm.* vol.3 No.4.

---

원고접수일 : 2011년 6월 2일  
심사완료일 : 2011년 8월 15일  
원고채택일 : 2011년 8월 15일