



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

散貨物의 海陸複合運送上 不明損害에
관한 研究

- 韓日間 國際 카 웨리에 의한 複合運送을 中心으로 -

A Study on Concealed Damage to Bulk Cargo through
International Sea and Inland Multimodal Transport

- Focused on International Car-Ferry Multimodal Transport -



指導教授 朴 相 甲

2009年 8月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

港 灣 物 流 學 科

金 貞 鎬

本 論 文 을 金 貞 鎬 의 經 營 學 碩 士 學 位 論 文 으 로 認 准 함 .

委 員 長 洪 聖 和 (印)

委 員  崔 英 路 (印)

委 員 朴 相 甲 (印)

2009年 7月

韓 國 海 洋 大 學 校 海 事 產 業 大 學 院

〈目 次〉

Abstract

第1章 序論	1
第1節 研究의 背景과 目的	1
第2節 研究의 方法과 範圍	3
第2章 國際複合運送에 관한 理論的 考察	5
第1節 國際複合運送의 意義	5
1. 國際複合運送의 登場과 背景	5
2. 國際複合運送의 概念과 形態	6
3. 國際複合運送의 發展要因	13
4. 國際複合運送의 經濟的 特性과 效果	15
第2節 國際複合運送人의 責任體系	22
1. 概觀	22
2. 異種責任體系	23
3. 單一責任體系	25
4. 折衷式責任體系	27
5. 評價	30
第3節 複合運送人의 責任에 관한 國際規則	32
1. 國際規則 制定의 必要性	32
2. 國際規則의 制定	35
2.1 UNIDROIT草案	35

2.2 TOKYO規則	36
2.3 TCM條約案	36
2.4 UN複合運送條約의 成立	38
2.5 ICC複合運送證券統一規則	39
2.6 UNCTAD/ICC複合運送證券規則	41
第4節 UN國際複合運送條約上 複合運送人의 責任	44
1. 責任의 主體	44
2. 責任의 原則과 體系	46
3. 責任의 範圍	48
4. 責任의 限度	53
5. 免責事由	57
第3章 國際 카-훼리를 利用한 複合運送의 形態와 現況	59
第1節 國際 카-훼리를 利用한 複合運送의 形態	59
1. 鐵道(Rail) - 船舶(Ship) - 鐵道(Rail) System	
2. 鐵道(Rail) - 船舶(Ship) - 트럭(Truck) System	
3. 트럭(Truck) - 船舶(Ship) - 鐵道(Rail) System	
4. 트럭(Truck) - 船舶(Ship) - 트럭(Truck) System	
第2節 國際 카-훼리를 利用한 韓日間 複合運送의 現況	64
1. 韓日間 國際 카-훼리의 物動量	64
1.1 韓日航路 物動量 推移	64
1.2 韓日間 運航하는 카-훼리선 現況	67
1.3 韓日間 카-훼리船社의 貨物輸送推移 및 各 區間別 長短點	69
2. 韓日間 國際 카-훼리를 利用한 트럭에 의한 輸送物動量	71

3. 韓日間 트럭-선박-트럭 시스템에 의한 海陸複合運送時의 效果	73
3.1 輸送需要 推定	73
3.2 輸送費用 推定	74
3.3 貨物트럭 運行量 推定	75
3.4 트럭페리의 交易額 推定	76
3.5 트럭페리 利用時의 效果	76

第4章 트럭-船舶-트럭 海陸複合運送에 의한 散貨物의

不明損害에 관한 問題點과 改善方案	78
第1節 不明損害의 意義와 類型	78
1. 不明損害의 意義	78
2. 不明損害의 類型과 原因	78
第2節 不明損害의 問題點	80
1. 不明損害의 責任에 관한 問題點	81
1.1 不明損害의 責任體系에 관한 問題點	81
1.2 不明損害의 責任集中에 관한 問題點	82
2. 不明損害의 制度上의 問題點	84
2.1 損害賠償時 責任限度의 算出基準에 관한 問題點	84
2.2 區間別 免責條項 適用規定에 관한 問題點	84
3. 不明損害의 物流시스템상의 問題點	85
第3節 不明損害의 諸般 問題點에 대한 改善方案	85
1. 不明損害의 責任原則에 관한 改善方案	85
1.1 不明損害의 責任體系에 관한 改善方案	85
1.2 不明損害의 責任集中에 관한 改善方案	87
2. 海上運送人의 責任制限에 관한 改善方案	87

3. 不明損害의 補償에 관한 改善方案.....	88
4. 不明損害의 制度的·物流시스템적 改善方案.....	89
第5章 結論.....	92
第1節 研究의 要約 및 結論.....	92
第2節 研究의 限界와 向後課題.....	94
參考文獻.....	96



〈表目次〉

〈表 2-1〉 運送形態에 따른 運送 Mode 및 貨物의 發着地.....	12
〈表 2-2〉 運送手段別 特性比較.....	16
〈表 2-3〉 異種責任體系.....	24
〈表 2-4〉 單一責任體系.....	26
〈表 2-5〉 運送區間別 關聯法規와 責任原則.....	30
〈表 2-6〉 各 國際運送條約 等の 運送人의 責任限度 比較.....	55
〈表 3-1〉 韓國의 産業別 經濟的 費用 推移.....	64
〈表 3-2〉 韓·日間 컨테이너 運送量.....	65
〈表 3-3〉 日本 輸出入 海上 物動量 推移.....	66
〈表 3-4〉 日本 港灣의 컨테이너 物量 展望.....	66
〈表 3-5〉 日本의 産業別 經濟的 費用 推移.....	67
〈表 3-6〉 韓·日間 카-페리 運航區間 및 容量.....	68
〈表 3-7〉 各 船社 船舶諸元 및 構造.....	69
〈表 3-8〉 韓·日航路 區間別 物動量 推移.....	70
〈表 3-9〉 活魚車 및 特殊車輛(새시包含) 一時輸出入 現況.....	72
〈表 3-10〉 一時輸出入 乘用車輛 現況.....	72
〈表 3-11〉 韓·日 페리의 潛在需要 및 轉換需要 推定.....	73
〈表 3-12〉 韓·日間 컨테이너船 및 트럭페리船 輸送費 比較.....	74
〈表 3-13〉 內陸輸送費 減少效果.....	75
〈表 3-14〉 화물트럭 運行臺數 推定(國內運行).....	75
〈表 3-15〉 트럭페리 利用 交易額 推定.....	76
〈表 3-16〉 트럭페리 運送時의 效果分析.....	77
〈表 4-1〉 損害의 類型와 原因.....	79

〈그림 목 차〉

〈그림 2-1〉 運送의 區分	7
〈그림 3-1〉 鐵道(Rail)-船舶(Ship)-鐵道(Rail) System	59
〈그림 3-2〉 鐵道(Rail)-船舶(Ship)-트럭(Truck) System	60
〈그림 3-3〉 트럭(Truck)-船舶(Ship)-鐵道(Rail) System	61
〈그림 3-4〉 트럭(Truck)-船舶(Ship)-트럭(Truck) System	62
〈그림 3-5〉 特裝트럭에 의한 一貫運送	62
〈그림 3-6〉 區間別 所要時間	63
〈그림 3-7〉 區間別 費用	63
〈그림 3-8〉 韓·日航路 카-페리船의 貨物運送 現況(2002年~2006年)	70
〈그림 4-1〉 트럭을 利用한 貨物輸送	80
〈그림 4-2〉 기울기確認 Shock Watch	90
〈그림 4-3〉 衝擊確認 Shock Watch	91

A Study on Concealed Damage to Bulk Cargo through
International Sea and Inland Multimodal Transport

- Focused on International Car Ferry Multimodal Transport -

Kim, Jeong Ho

Department of Port Logistics
Graduate School of Maritime Industrial Studies
Korea Maritime University



Abstract

According to the rapid globalization and economic block system of the world economy, the trades among Korea, China and Japan have considerably expanded.

The trade items have also varied from light industry goods and textile goods to heavy industry goods such as, machinery, prefabricated house, luxury yacht and other electronic products, which require not only skill and expertise but also proper transportation system through out.

Moreover, the recent increase in international car ferry lines between South 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.

Futhermore, this paper intends to verify the claims for concealed damages.

Through the examinations, this article aims to clarify the limitation of carriers liability for concealed damages during the international multimodal transport as well as to examine the institutional rules of liability and compensation for the damages which would contribute to further progress of international multimodal transport by car ferries combined with trucks.

第1章 序論

第1節 研究의 背景과 目的

世界經濟의 發展에 있어서 運送은 人間의 經濟的·政治的·社會的 活動과 그 發展을 위한 基本要素가 되고 있다.

運送은 人間이나 商品의 地域的 位置를 變化시켜 人間의 滿足을 充足시켜 주는 原動力을 지니고 있으며, 그 滿足度는 歷史의 變遷에 따라 여러 形態로 變化되어 왔고, 그 領域 또한 무한하게 擴大되어 왔다. 陸上·海上·航空을 利用한 國家間의 交易에 있어서 國際物流를 主導하는 國際運送의 形態는 역시 海上運送이다.¹⁾

海運은 陸上和 連結되어 複合運送, 綜合物流, 總體的 서비스 管理體制로 擴張, 變化되고 있으며, 특히 複合運送 中에서도 최근 국제 카-훼리 航路의 擴充과 더불어 트럭에 貨物을 積載한 狀態로 카-훼리에 船積하는 複合運送 (Combined Transport, Integrated Transport, Multimodal Transport)²⁾의 形態가 增加하는 움직임을 보이고 있다.

産業과 技術의 發達과 함께 새로운 高附加價値의 多樣한 交易商品들이 登場하고 이에 따라 더욱 多樣하고 專門화된 物流서비스의 形態가 要求되고 있다.

한편, 世界經濟는 急速히 글로벌화, 블록화 됨에 따라 東北亞에서 韓·中·日 間의 交易은 더욱 활발하게 이루어지고 있다.

그 交易 대상품은 기존의 纖維類 및 輕工業 製品은 물론이고 新鮮 農水産物, 組立式 田園住宅, 車輛洗車機, 각종 大型 船用品, 고급요트와 고가의 첨단 전자제품에 이르기까지 實로 多樣하다.

이런 각각의 貨物특성에 맞는 輸送서비스의 공급은 컨테이너선과 벌크선만으로는 充足될 수 없으며 또한, 專門性이 要求된다.

1) 방희석, 「국제운송론」, 서울, 박영사, 2005, p.5.

2) 1980년 UN국제물품운송조약에서는 Multimodal Transport로 용어가 통일된다.

특히, 韓日間에는 海上·陸上을 結合한 多様な 形態의 輸送서비스가 提供되고 있으며, 최근들어 국제 카-훼리를 利用하여 京仁地域에서 釜山을 經由해 日本內陸의 各 地域을 連結하는

R(Rail) - S(Sea) - R(Rail) System,

R(Rail) - S(Sea) - T(Truck) System,

T(Truck) - S(Sea) - R(Rail) System,

T(Truck) - S(Sea) - T(Truck) System,

등의 物流시스템으로 발전되고 있으며, 나아가 貨物의 特性上 移積作業이 없는 門前에서 門前까지 一貫運送서비스(Door to Door Service)의 요구가 증가하고 있다.

국제 카-훼리를 利用하는 貨物은 物流의 迅速·正確化와 함께 關稅法令의 改定으로 入港前 輸入申告³⁾와 入港前 保稅運送制度⁴⁾의 운용 등으로 通關節次가 簡素化됨에 따라 카-훼리에 積載된 화물트럭(트럭에 積載된 貨物 包含)이 本船에서 바로 車上 搬出되어 貨主門前까지 서비스할 수 있게 되었다. 한편, 物流과 業務의 迅速化 裏面에는 各 구간간 責任의 引受引繼時 貨物에 대한 異常有無의 確認作業에 時間의 制約을 받을 수 밖에 없는 尙 현실이다.

본 연구는 위에서 언급한 海陸複合運送의 形態 중 트럭-船舶-트럭의 方式 즉, 화물트럭에 輸出入 散貨物을 積載하여 陸上運送 後 국제 카-훼리에 船積하고 到着港에서 下船하여 다시 相對國 國內를 陸上運送한 後 輸入者 門前까지 海陸複合運送서비스를 提供함에 있어서 發生하는 損害, 특히 그 중에서도 全體 運送過程중 어떤 區間에서 損害가 發生하였는가를 確認할 수 없는 不明損害(Concealed Damage)⁵⁾에 관한 諸般 問題點과 改善方案을 摸索하고자 한

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

4) 入항전 보세운송이란 선박의 入항전에 보세운송신고를 하는 것을 말한다. 이때 선박의 入항시 본선에서 바로 목적지로 화물반출이 가능하다.

5) 복합운송이 발달함에 따라 발생구간이 확인되지 아니한 손해(Concealed Damage)가 증가되어 복합운

다. 즉, 不明損害를 減少시키기 위한 合理的인 改善方案과 그 責任關係를 明確히 하고 나아가 補償制度의 改善을 통한 效率인 危險分散의 方案을 摸索함으로써 국제 카-훼리를 이용한 화물트럭 運送의 發展과 效率化에 그 目的을 두고 있다.

第2節 研究의 方法과 範圍

1. 研究의 方法

본 연구는 한일간 트럭에 의한 海陸複合運送을 施行하는 국제 카-훼리 業界의 現場에서 發生하는 不明損害(Concealed Damage)를 중심으로 연구하였으며, 損害發生時 實務者들이 業務를 處理하는 方法과 그에 따른 問題點 等에 대한 深層面接法을 中心으로 遂行되었다.

트럭에 의한 複合運送의 活性化와 關聯해서는 韓國交通研究院의 資料를 參考하였으며, 카-훼리의 物動量에 關해서는 關稅廳과 釜山本部稅關의 統計資料를 活用하였다.

그리고, 海陸複合運送을 遂行함에 있어서 관련되는 國際規則 즉, UNIDROIT草案, TOKYO規則, TCM條約案, ICC複合運送證券統一規則, UNCTAD/ICC複合運送證券規則과 UN複合運送에 관한 條約, 컨테이너船荷證券上의 責任內容에 關하여는 文獻研究를 遂行했다. 또한, 海運關聯 研究所의 資料와 報告書, 유사한 先行研究 및 各種 文獻을 통하여 不明損害 發生時의 責任體系와 制度的, 物流시스템적인 問題點을 提起하고 나아가 이들 問題點에 關한 改善方向을 導出코자 한다.

송의 고유한 책임제도의 확립이 필요하다. 발생구간이 확인된 손해(Localized Damage)와 발생구간이 확인되지 않은 손해와의 비율에 대한 정확한 통계는 없다. 송하인의 문전에서 수하인의 문전까지 일관 운송될 때 발생구간이 확인되지 않은 손해에 대하여 어떠한 책임체계를 확립하고 적용하느냐는 법리 상으로 대단히 중요한 문제로 복합운송인의 책임문제의 중심과제라 할 것이다. 서헌제, 「컨테이너 복합운송인의 책임법리」, 서울, 삼지원, 1986, p.81.

2. 研究의 範圍

본 연구의 範圍는 다음과 같다.

時間的으로는 資料蒐集이 可能한 2006年을 기준으로 하되 必要時는 基準年度의 前後도 追加하였다.

그리고, 空間的으로는 韓國과 日本間의 카-훼리 運送에 限定하였으며, 複合運送시스템상으로는 트럭-선박-트럭 시스템에 의한 海陸複合運送을 중심으로 연구하였다.

본 연구의 내용은 모두 5章으로 構成되어 있으며, 各 章의 內容은 다음과 같다.

第1章은 序論으로 本 研究의 背景과 目的, 그리고 研究의 方法과 範圍에 관하여 記述하였다.

第2章은 國際複合運送의 意義를 考察하고, 나아가 國際複合運送에 있어서의 運送人의 責任內容을 分析하기 위해 國際條約上에 責任의 主體, 責任의 原則과 體系, 責任의 範圍와 限度 그리고 免責事由 等に 관하여 分析하였다.

第3章은 현재 韓日間에 시행되고 있는 다양한 複合運送의 形態와 국제 카-훼리를 이용한 複合運送에 있어서 韓日間을 모델로 全體 物動量과 트럭을 이용한 海陸複合運送 物動量을 把握하고 海陸複合運送을 시행함에 따른 效果를 考察하였다.

第4章은 트럭을 이용한 海陸複合運送서비스를 提供함에 있어서 그 積載物이 散貨物인 경우, 損害發生區間이 確認되지 않는 不明損害의 類型, 責任原則, 制度, 물류시스템에 관한 問題點과 그에 따른 改善方案에 대하여 검토하였다.

第5章은 結論部分으로서 本 研究의 要約 및 結論을 정리하고 研究의 限界와 向後課題에 대하여 기술하였다.

第2章 國際複合運送에 관한 理論的 考察

第1節 國際複合運送의 意義

1. 國際複合運送의 登場과 背景

第2次 世界大戰 後 先進諸國을 중심으로 한 世界經濟의 高度成長에 따라 大量 消費時代에 들어가게 되고, 이에 대응하여 先進工業國의 産業 또한 生産技術의 開發 및 普及으로 規模의 利益을 追求하는 大量生産 時代를 맞이했다.

世界의 先進各國이 大量消費 및 大量生産 時代에 들어감에 따라 국제간의 무역에 있어서도 大量·高速運送의 需要가 急激히 增加하였고 이에 效果的으로 對處하기 위하여 運送手段의 改善과 運送方式의 合理化가 要求되었다.

그 결과 世界는 不斷히 運送分野에서 技術開發과 合理化를 追求하여 船舶의 大型化·高速化·機械化·專用船化를 圖謀하였다.

더 나아가 革新的인 運送用具라는 컨테이너⁶⁾의 出現을 통해 새로운 運送方式인 컨테이너화(Containerization)를 이룩하게 되었다. 또한, 第2次 世界大戰 중 美軍의 戰略的 機動力을 強化하기 위하여 世界各地의 美軍據點에 各種裝備와 軍需物資의 大量, 또는 迅速한 輸送이 要求되었다. 이 要求에 副應하기 위해 美 陸軍이 Connex⁷⁾計劃下에 海上컨테이너 수송의 실용화를 기한 이후부터가 本格的인 컨테이너의 登場 時期라 할 수 있다.

한편, 民間 商業上으로 컨테이너 運送이 開始된 것은 1950年代 中盤부터이다.

6) 컨테이너의 정의에 대하여 국제표준화기구(International Organization for Standardization, ISO)에서는

- ① 내구성을 지니고 반복사용에 적합한 충분한 강도유지.
- ② 운송도중 내용물의 이적없이 하나 또는 그 이상의 운송형태에 의해 화물운송이 용이하도록 설계.
- ③ 운송형태의 전환시 신속한 취급이 가능한 장치 구비.
- ④ 화물의 적입과 적출이 용이하도록 설계.
- ⑤ 내용적이 1m³이상인 운송설비의 용구라고 규정하고 있다.

7) 제2차 세계대전 중에 미군의 장비 및 물자를 대량, 신속하게 수송하기 위하여 미육군이 해상컨테이너 수송의 실용화를 실현하기 위한 계획이다.

自動車 運送의 顯著한 발달에 따라 貨物運送에 있어서 市場占有率을 急激히 잠식 당하고 있던 美國鐵道會社가 피기백(Piggy Back)⁸⁾이라는 새로운 運送方式을 開發한데서 비롯된다.

이와 같이 상업적 컨테이너 運送은 陸上運送 分野에서 道路運送과 鐵道運送을 연결하는 國際複合運送의 形態로 發達하게 되었다. 以後 海上商業分野에서도 컨테이너화 開幕이 찾아왔으며, 그 始初는 美國의 Sea-Land Service, Inc 였다.

1956年 美國人 Malcom P. Mclean은 油槽船을 改造한 맥스톤號에 컨테이너 甲板積 플랫폼을 설치하고 컨테이너를 積載하여 뉴욕과 휴스턴間을 運航하였다. 이것이 商業的 海上컨테이너 運送의 始初였다.

이어서 1960年에 회사명을 Sea-Land Service, Inc로 改名하고 1965年에는 뉴욕과 유럽간의 國際航路를 운항하여 컨테이너선의 國際化를 가져왔다.

海上運送에 의한 컨테이너 사용이 활발해 지면서 荷役方式의 機械化가 可能해져 荷役費 節減과 함께 船舶의 碇泊時間을 短縮할 수 있게 되었다.

또한, 道路·鐵道·海上을 연결한 다양한 輸送手段의 結合에 의한 送貨主의 門前에서 受貨主의 門前까지(Door to Door)의 서비스를 提供하는 國際複合運送이 더욱 活性化되었다.

2. 複合運送의 概念과 形態

2.1 複合運送의 概念

複合運送(Combined, Integrated, Intermodal, Multimodal Transport)이라는 용어는 이미 1929年 바르샤바條約(Warsaw Convention : 國際航空運送條

8) Piggy Back이라함은 차량을 철도대차에 실어 수송하는 방식으로 정식으로는 TOFC (Trailer on Flat Car)라고 부른다. Piggy Back의 본래 뜻은 돼지가 등에 올라앉아 있는 모습을 하고 있다고 해서 이 명칭이 붙었다.
컨테이너가 선박에 의해 운송될 때는 Fish Back, 비행기에 의해 운송 될 때는 Birdy Back이라고 부른다.

約)에서 출발, 1957年 海·陸(Sea/Land)複合運送用 컨테이너가 개발되어 複合運送이란 용어가 일반화되기까지는 通運送(Through Carriage)이나 連續運送(Successive Transport)이라는 용어로 사용되었다. 그러나 實際로 複合運送이라는 용어는 1949年 國際商業會議所의 國際物品複合運送證券條約의 豫備草案에서 複合運送이라는 표현이 사용되었다. 그 후 複合運送이라는 용어는 “Combined Transport”라고 表記되다가 1980年 UN國際物品運送條約에서 “Multimodal Transport”라고 表記하게 되었으며, 美國에서는 協同一貫運送이라는 의미로 “Intermodal Transport”라고 부르고 있는데, 이는 同種의 輸送手段에 의한 通運送을 가리키는 單純通運送(Transport Homogeneous)과 對立되는 概念이었다.

〈그림 2-1〉 運送의 區分



複合運送이란 넓은 의미로 볼 때는 特定貨物을 두 가지 이상의 서로 다른 運送手段의 조합에 의해 運送될 경우를 말하는 것이나, 좁은 의미로 정의한다면 다음과 같은 4가지 방식을 생각할 수 있다.

① 部分運送 : 運送手段이 다른 각 구간에 각각 별개의 送荷人과 運送人 사이에 契約이 成立한 경우 각 運送人이 자기의 區間만 責任을 지는 경우를 말한다.

② 下請運送 : 각각 다른 運送人이 한사람의 運送人과 下請運送契約을 맺는 것을 말한다. 이때 下請運送人은 送荷人과는 아무런 契約關係가 없다.

③ 同一運送 : 모든 運送人이 全體의 運送에 대해 送荷人과 契約當事者가 되므로 각 運送人은 同一한 責任을 지는 것을 말한다.

④ 連帶運送 : 처음의 運送人(元請運送人)이 送荷人과 全體의 運送에 대해 契約을 締結하고 後續의 運送人이 차례로 運送을 引繼함으로써 全體의 運送에 대해 각 운송인이 連帶責任을 지는 것을 말한다.

複合運送이란 ②③④를 指稱하지만 ①의 경우는 複合運送의 基本發想을 고려할 때 이는 각 運送手段이 效果的이고도 有機的으로 組合될 것을 實質的 要件으로 하고 있는 만큼 運送手段別로 別個의 運送契約이 存在하기 때문에 複合運送의 概念上 타당치 않는 것으로 보이며, 實際 複合運送에 관한 證券問題, 責任問題 등을 論한 條約에서도 部分運送은 除外시키고 있다.

이상을 종합해 볼 때 國際複合運送이란 複合運送人(Multimodal Transport Operator, MTO)이 物品을 自己의 保管下에 受領한 한 나라의 地點에서 다른 나라에 있는 引渡 豫定地點까지, 複合運送契約에 따라 적어도 두 가지 이상의 각각 다른 運送方法(海上·鐵道·航空 等の 各種運送手段)으로 運送하는 것을 말한다.

2.2 複合運送의 形態

1) Land Bridge

Land Bridge서비스라고 하는 것은 大陸을 橫斷하는 鐵道網 및 道路網을 利用하여 兩斷의 海上運送을 連結하는 海上 - 陸上 - 海上의 運送形態를 말한다. 즉 陸·海·空 複合運送의 本格化에 따라 海上 - 陸路 - 海上으로 이어지는 運送區間 가운데 中間區間인 陸路運送區間을 매개로 貨物의 移積없이 컨테이너에 積載된 貨物 그대로 一貫運送함으로써 最終目的地까지 一貫運送業者의 責任下에 船舶, 트럭 혹은 鐵道便 等 대개 2개 이상의 相異한 運送手段에 의하여 運送되는 形態가 創出되었는데, 그 形態를 살펴보면 다음과 같다.

(1) SLB

SLB(Siberian Land Bridge)는 일본으로부터 大陸運送의 接點인 러시아의 나호드카(Nahodka)나 블라디보스톡(Vladivostok)까지 컨테이너선으로 海上運送하고, 그곳에서 러시아 西部國境까지는 시베리아 橫斷鐵道에 의해 陸上運送하여 유럽과 中東의 運送機關과 連結하여 目的地까지 운송하는 極東·유럽·中東간의 國際複合一貫運送이다. 이 SLB는 컨테이너 야드(Container Yard, CY)혹은 컨테이너 貨物操作場(Container Freight Station, CFS)에서 FCL(Full Container Load), LCL(Less than Container Load)을 積載한 後 시베리아 철도를 經由해서 러시아의 國境으로부터 유럽의 각 目的地까지 運搬되는데, 運送機關에 따라 다음의 세가지 經路가 있다.

① Trans Rail(海上-鐵道-鐵道)

: 일본과 나호드카간은 船舶으로, 나호드카에서 鐵道로 運送된 다음 러시아의 西部國境에 있는 브레스트나 초브등에서 유럽대륙과 中東으로 다시 鐵道를 利用하여 運送하는 것으로, 全體輸送時間은 普通 25~40日 정도 所要된다.

② Trans Sea(海上-鐵道-海上)

: 일본과 나호드카간은 船舶으로, 나호드카에서 鐵道로 運送된 다음 러시아

의 西部國境에 있는 레닌그라드나 탈린 등에서 영국, 네덜란드, 벨기에, 덴마크, 스웨덴, 노르웨이 等地까지는 러시아 船舶을 利用하여 運送하는 것으로, 全體輸送時間은 普通 30~35日 정도 所要된다.

③ Tra Cons(海上-鐵道-트럭)

: 일본과 나호드카간에 船舶으로 輸送한 다음, 나호드카에서 國境都市까지 鐵道로 輸送하고 러시아의 西部國境都市(Vysoko, Litvosk)에서 독일이나 스웨덴, 오스트리아, 프랑스까지 트럭(트레일러)을 利用하여 運送하는 것으로, 全體輸送時間은 普通 25~35日 정도 所要된다.

위의 經路 중에서 輸送量面에서는 ①과 ②가 有利하고, 荷役面에서는 ①과 ③이 有利하고, 經濟성과 便利性에서는 ③이 가장 有利하다.

이 SLB는 日本-유럽間的 主要 經路로서 輸送日數는 日本-유럽간의 地域에 따라 다소 차이는 있으나, 대개 30~45日이 所要된다.



(2) ALB

ALB(American Land Bridge)는 極東에서 船積된 貨物을 美國의 西海岸에 있는 港口까지 海上運送하고, 그곳에서 美國 東部に 있는 港口까지는 大陸橫斷鐵道에 의해 陸上運送하고 이를 다시 海上을 통해 유럽의 目的地까지 運送하는 방식이다.

이것은 1972年 9월에 美國의 Sea Train社가 極東 - 北美 太平洋岸과, 北美 大西洋岸 - 유럽間的 海上運送을 美國大陸의 橫斷鐵道로 운송하여 極東 - 유럽間的 貨物을 컨테이너를 이용해서 一貫輸送하기 시작한데서 비롯되었는데, 輸送時間은 대개 32~33日 정도로서 SLB와 거의 비슷하지만 運賃面에서는 SLB보다 20~30%정도 低廉하다.

(3) MLB

MLB(Mini Land Bridge)는 1972年 3月 美國의 Sea-Train社에 의해서 開始된 것으로 極東 - 美國의 太平洋岸間을 海上運送하고, 太平洋岸의 港口로부터 美國 東海岸 혹은 墨西哥灣의 諸 港口까지 鐵道로 運送하거나, 유럽 - 美國의 大西洋岸까지를 海上運送하고 거기서부터 西海岸의 太平洋 諸 港口까지 鐵道運送하는 海·陸의 複合運送으로써, “Port to Port”運送이라는 점이 特徵이다.

Mini Land Bridge의 海陸複合一貫運送의 全航運賃은 일본에서 뉴욕까지의 區間을 太平洋岸에서의 MLB運送 혹은 直航컨테이너船에 의한 海上루트의 어느 것을 이용하든지 運賃은 同一하다.

(4) IPI

1980年 Sea-Land의 極東 - 北美東岸航路同盟 脫退를 계기로 해서 一般化된 루트로서 MLB서비스가 極東에서 美國 西海岸 經由 美國 大西洋岸 걸프만 諸 港口까지의 複合運送인데 反하여, IPI(Interior Point Intermodal)는 西海岸 港口 - 內陸地點間은 鐵道, 트럭에 의해 運送된다. 즉 MLB가 “Port to Port”運送인데 반하여, 內陸의 Point를 着發點으로 하는 本格的인 一貫運送方式이며, 一名 Micro Bridge라고도 부른다.

(5) Piggy Back

이 運送의 特徵은 單位化된(Unitized) 貨物의 陸上 複合運送形態로 열차와 자동차를 組合한 運送이 주로 생산지와 소비지를 連結하는 中·短距離間運送에 利用되고 있다.

컨테이너를 利用, 鐵道會社와 트럭회사가 提携하여 荷主에 대해서는 어느

한쪽이 運送契約의 當事者가 되고 다른 한쪽은 下都給關係下에서 Door to Door서비스를 行한다. 생산지에서 貨物을 積込한 컨테이너(주로 冷凍컨테이너)를 트랙터로 鐵道驛까지 運送한 後 그곳에서 차량과 컨테이너를 일단 分離해서 平 貨車(flat car)에 싣고 鐵道를 따라 消費地의 가까운 驛까지 運送해서 컨테이너를 내리면 트랙터가 다시 最終 消費地까지 運送하는 方式이다.

(6) Canada Land Bridge

극동 - 유럽간 컨테이너 一貫運送에서 시베리아 랜드브리지에 對抗하기 위한 運送經路로 1980年代에 擡頭된 複합운송루트이다. 일본의 미쯔비시 소꼬(1980年 4月 開始), 스미도모 소꼬(1981年 8月 開始)와 일본 익스프레스(1981年 2月)가 利用 可能性을 시사한 랜드브리지로서 複合一貫運送에 着手했다. 그 후 1981年에서 82년까지 계속되었으나, 극동 - 유럽간 해상운송에 盟外船이 登場하는 等 狀況變化에 따라 84년에는 폭풍우 같은 한해였던 것으로 傳해진다.

캐나다에는 캐나다 太平洋鐵道와 캐나다 國有鐵道 等 2個社 뿐이기 때문에 現在 캐나다 랜드브리지에 대한 特別한 鐵道運賃은 없다.

이상을 要約하면 複合運送의 形態에 따라 運送모드와 發着地를 다음과 같이 分類할 수 있다.

〈表 2-1〉 運送形態에 따른 運送Mode 및 貨物의 發着地

복합운송의 형태	운송 Mode	화물의 발착지(From/To)
Land Bridge	Sea-Land-Sea	Port to Port
Mini Bridge	Sea-Land(A-B)	Port to Port
IPI	Sea-Land	Port to Point
	Land-Sea-Land	Port to Point
Piggy Back	Land(A-B)	Point to Point

주) 진연택, 국제복합운송인의 책임체계에 관한 연구, 무역논집, 성균관대학교 1989. p.65.

2) Sea/Air(海·空 複合運送)

海上運送의 經濟性과 航空運送의 迅速性을 考慮하여 1962年 美國의 플라잉 타이거(Flying Tiger)社에 의해 개발된 것으로 하나의 貨物을 출발지에서 목적지까지 運送하는데 있어 海上運送手段과 航空運送手段을 結合하여 一貫輸送 서비스를 提供하는 複合運送을 말하며, 第3의 運送形態라고도 한다.

가장 일반적으로 行해지고 있는 海·空 複合運送方式으로써는 世界海上運送路 중에서 가장 船便이 많은 日本 - 北美 西海岸間의 太平洋航路에서는 海上航路를 利用하고, 美國內 및 大西洋側에서는 航空運送을 이용하여 美國 中東部 및 유럽 각지로 輸送하는 方式이다.⁹⁾

3. 國際複合運送의 發展要因

複合運送이 發展하게 된 背景에는 여러가지 요인들이 있겠지만, 다음과 같이 要約할 수 있다.

첫째, 經濟가 高度로 發達하고 經濟成長이 促進됨에 따라 大量生産과 大量消費가 보편화 됨으로써 生産자와 소비자를 연결하는 貨物의 흐름을 合理化하는 流通合理化의 要請이 강력하게 提起되었고, 會計技術의 發達로 因하여 費用分析이 精密化된 結果 製品價格에서 流通費用을 節減해야한다는 當爲性이 가장 시급한 문제로 擡頭되었다.¹⁰⁾

둘째, 第2次 世界大戰 後 各國간의 활발한 商品交易에 힘입어 海上物動量이 急激하게 增大하였다. 이를 輸送하는 外航船腹量 역시 크게 增加하게 되었는데 이같은 現狀에 따라 必然적으로 擡頭하게 된 문제가 港灣施設의 機能低下로 因한 在來定期船 運營의 非效率性 問題였다. 기존 하역시스템의 勞動集約性으로 因하여 船舶의 港灣 滯留時間이 길어지고, 따라서 타 운송수단과의 換

9) 방희석, 「해운론」, 서울, 박영사, 1991, p.336.

10) 飯田秀雄, 「海陸複合運送の研究」, 東京, 成山堂, 1973, pp.8-9.

積時에 시간과 비용이 過多하게 소요됨으로써 連繫運送上의 非效率性이 발생하게 되었다.

셋째, 在來定期船 運航의 問題點 및 流通費用 節減의 要請에 의해서 登場한 概念이 유닛 로드 시스템(Unit Load System)¹¹⁾이다. 유닛 로드 시스템(Unit Load System)이란 하역의 機械化를 誘導할 수 있도록 화물을 일정한 크기로 規格化하고 包裝規格을 均일하게 통일시키는 構想을 말한다. 유닛로드 시스템은 複合一貫運送의 典型的인 시스템으로서 하역의 機械化 및 合理化, 貨物破損의 防止, 積載의 迅速化, 車輛回轉率의 向上을 가능하게 해 준다. 유닛로드 시스템을 體系化시킨 대표적인 두가지 方法은 팔레트를 使用하는 方法과 컨테이너를 使用하는 方法으로 大別된다.

넷째, 컨테이너화(Containerization)에 의한 運送의 合理化가 가능했다. 컨테이너화란 컨테이너 容器에 貨物을 積載하여 運送하는 시스템을 總括적으로 말한다. 즉, 화물을 컨테이너라는 規格化된 鐵製상자에 격납해서, 相異한 運送 通路에 使用되고 있는 運送手段을 컨테이너운송에 적합하도록 專門化하고 相異한 空間의 接點에 있어서 迅速한 換積作業이 容易하도록 專用의 場所와 機械類 等を 整備함으로써 全 運送行程에 걸쳐 一貫된 物品運送을 指向하는 輸送方式이다.

컨테이너 자체는 화물의 유닛 로드 시스템(Unit Load System)의 한 방식에 불과하지만 規格化된 컨테이너를 사용함으로써 海上運送으로부터 門前에서 門前까지(Door to Door)의 一貫된 輸送體系로의 轉換이 가능하게 되고 迅速, 安全, 低廉하고 正確한 運送이 실현 될 수 있게 되었다.

11) 유닛 로드 시스템(Unit Load System): 하역의 기계화를 유도할 수 있도록 화물을 일정한 크기로 規格化 하고 포장규격을 均일하게 통일시키는 구상을 말한다.

4. 國際複合運送의 經濟的 特性과 效果

4.1 國際複合運送의 經濟的 特性

國際複合運送은 國際複合運送人이 화물을 적어도 두가지 이상의 서로 다른 運送手段에 의해 全區間에 대한 단일의 運賃을 代價로 運送하고 화물에 발생한 損害에 대한 責任을 負擔하고 있으나, 單一 運送의 경우에는 單純한 各 運送手段의 連結에 지나지 않기 때문에 各 運送수단의 장점을 최대한으로 이용하기 어렵다. 單一運送으로서 公路運送은 完結性(Completeness)과 頻度性(Frequency)에서 比較的 優秀한 特性을 지니고 있으나 處理能力(Capability)에 제한이 있다. 鐵道運送은 대량의 화물을 운송할 수 있지만, 많은 물량이 확보되어야 하고 內水路 運送이나 海上運送은 대량의 화물을 低廉한 費用으로 運送할 수 있으나 運送速度가 느리다는 단점이 있고, 航空運送은 高速으로 운송할 수 있으나 품목에 제한이 따르고 비용이 많이 든다.

<표 2-2>와 같이 各 單一運送手段은 장점과 단점을 지니고 있다. 따라서 가장 이상적인 형태는 內陸에서 鐵道나 內水路를 本線으로 하고 公路를 支線으로 하여 鐵道나 內水路의 저렴한 運送費用과 公路運送의 彈力性을 발휘하도록 하는 國際複合運送이며, 海上과 航空을 連結하는 국제복합운송서비스의 擴大로 運送時間과 運送費用을 縮小시킬 수 있는 방법을 모색해야 한다. 國際複合運送方式은 各 各 獨특한 特性을 지니고 있기 때문에 貨主들은 各국의 狀況에 適合한 運送方式을 選擇하여 使用해야 한다.

<表 2-2> 輸送手段別 特性比較

구 분	철 도	공 로	해 운	항 공
코스트	저~중	중	저	고
경쟁정도(경쟁업자 수)	소	대	대	중
적합화물(가격)	저~중가격	모든화물	저가격	고가격
적합화물(중량)	약간 중량품	모든화물	중량품	경량품
평균수송거리	250Km	45Km	300Km	700Km
수송능력(1unit당)	300~800톤	1~20톤	500~50만톤	5~100만톤
스피드(시간부분)	중~저	중	저	고
스피드(Door to Door)	중~저	중~고	중~저	고~중
JIT도(시간부분)	고	중~고	중	고~중
JIT도(Door to Door)	중~고	중~고	중	중~고
파손 및 손상	저	저~중	저~중	저
탄력성 (화주요구에의 대응)	중	고	저	중
수송범위	터미널~터미널	Door to Door	터미널~터미널	터미널~터미널

주) 평균수송거리는 「건설교통통계연보」, 1995, 자료참고.

자료: 「현대의 철도화물수송」, 일본교통연구협회, 1995.

在來式 運送方式에 비하여 국제복합운송의 特徵 내지는 利點은 다음과 같다.¹²⁾

첫째, 在來式의 區間別 運送時에는 여러 차례 換積을 해야하므로 運送物의 紛失 및 損傷 등이 발생할 가능성이 높으나, 국제복합운송의 경우에는 港灣이나 內陸에서 換積을 적게하게 됨으로서 荷役時間 短縮, 荷役費의 節減을 圖謀할 수 있고 盜難 防止나 包裝費를 節減할 수 있다.

둘째, 在來式運送에서는 運送區間別로 각각 자기의 運送方式에 의한 運送區間에 대하여서만 責任을 지게되는데, 이에따라 責任發生區間을 確定하기 어려운 경우가 많다. 그러나 국제복합운송의 경우, 한 사람의 운송인이 全過程에 대한 책임을 지고 單一의 運送證券을 발행하여 單一의 運賃率을 提供하기 때문에 運送書類와 절차가 간단하다.

12) Jan Ramberg, "The implication of new transport technologies", *European Transport Law*, vol.XV No.2, 1980, pp.120-123.; Alan E Branch, *Economics of Shipping Practice and Management*, Chapman and Hall, 1982, pp.114-115.; UN Department of Economics and Social Affairs, *An Examination of Some Aspect of the Unit Load System of Cargo Shipment Application to Developing Countries*, 1982, pp.6-10.

셋째, 국제복합운송의 內陸運送은 主로 公路, 鐵道, 內水路의 結合에 의해서 이루어진다. 이때 鐵道運送이나 內水路運送은 公路運送보다 燃料消耗가 적고 대부분 政府 所有로 되어 있기 때문에 運送施設에 投資를 쉽게 할 수 있다. 따라서 鐵道나 內水路가 포함된 國際複合運送은 效率性を 높일 수 있고 運送施設도 쉽게 확대할 수 있다.

넷째, 國際標準化機構(International Organization for Standardization, ISO)의 規格컨테이너를 이용함으로써 運送施設을 合理的이고 效率的으로 이용하게 하고 運送施設에 투자된 자본을 最適으로 이용하게 한다.

다섯째, 高速運送이 이루어지므로 受荷人이 運送物을 迅速하게 引受하게 됨으로써 운송물의 代金決濟도 신속하게 이루어진다. 또한 受荷人은 倉庫在庫도 最小限度로 비축할 수 있으므로 運營資金의 負擔을 덜어 준다.

여섯째, 商品引渡時 商品價格의 見積 容易化, 在庫의 減少, 資金調達의 必要減少, 商品의 積付作業地域 및 換積地域(Stowage operating area of trans-shipment place)의 分散 可能化, 컨테이너 國際複合運送證券, 責任體系의 國際的 統一을 이룩할 수 있어서 國際貿易을 促進하게 된다.

4.2 國際複合運送의 經濟的 效果

國際複合運送의 발달은 컨테이너 運送方式에 의하여 그 체제가 확립되었다고 할 수 있으므로 국제복합운송에 따르는 經濟的 效果를 운송서비스의 理想인 經濟性, 迅速性, 安定性 側面에서 考察하고자 한다.¹³⁾

1) 經濟性的 效果

(1) 運航費의 節減

13) John Gattorna, *Handbook of Physical Distribution Management*, 3rd. ed, Hants, Gower Publishing Company, 1983, p.293.; 차중곤, “EURASIA 대륙횡단 철도를 이용한 국제복합운송에 관한 연구”, 명지대학교 대학원 박사학위논문, 1990, p.14.

컨테이너선에 의한 수송은 在來船보다 積·揚荷에 따르는 機械化의 影響으로 運航時間 및 碇泊時間이 많이 短縮됨으로써 燃料費, 港費, 船員費, 保險料 등 諸般經費가 다른 船種보다 顯著히 낮다.

국제복합운송에 있어서 各 運送區間마다 運送費用이 節減되어야 하는 것은 아니다. 어느 한 運送區間에서 運送費用이 증가하더라도 港灣이나 기타 地域에서 換積에 따른 取扱費用 節減, 寄港時間 短縮 等으로 總運送區間에서의 運送費用을 節減할 수 있다.¹⁴⁾

在來船舶이 總航海時間의 2/3 以上을 港灣에서 消費하는데 비해 컨테이너선은 總航海時間의 1/4정도를 소비하고 있다.¹⁵⁾ 이는 컨테이너화에 따라 荷役時間 및 寄港時間이 단축되기 때문이다. 美國의 경우에 1960年代에 荷役費가 出發港에서 到着港까지의 總運送費用의 60%를 차지하고 있었다. 이는 荷役費가 總運送費用에서 차지하는 비중이 얼마나 큰가를 보여주고 있다.¹⁶⁾

在來定期船은 통상 15노트(knots)로 운항하는데 비해 컨테이너선은 25노트로 운항할 수 있다. 한국에서 유럽까지 컨테이너선에 의해서 約30日 정도면 도착할 수 있다. 또한 컨테이너선 1척의 年間航海能力은 在來定期船의 約 4-5척에 이르며, 1971년에 이미 最大規模 3,000TEU까지 積載할 수 있고 最大速度 33노트로 運航할 수 있는 선박이 건조되었다.¹⁷⁾ 이것은 船舶規模가 大型化되고 高速化됨으로써 規模의 경제를 실현하려는 추세를 반영해 주고 있다.

이와 같은 컨테이너화의 利點으로 主要 先進國間의 定期船貨物の 約90%가

14) R. Callou & D. Schwartz, "Changing Patterns of Economic Activity, Trade and Freight Transport, Combined Transport, Technical, Economic and Commercial Aspects", *Eighth International Symposium on Theory and Practice in Transport Economics*, ECMT, Sep. 1979, p.161.

15) OECD, *Maritime Transport*, 1985, p.100.

16) Sindy Gilman, *The Competitive Dynamics of Container Shipping*, Gower Publishing Company Limited., 1983, p.7.

17) Sindy Gilman, *Ship Choice in the Container Age*, Marine Transport Centre, University of Liverpool, 1980, p.26.

컨테이너화 되어 있고, 先進國과 開發途上國의 航路에도 컨테이너화가 확대되고 있는 추세이다.

그러나 컨테이너화가 반드시 荷主에게 이익을 주는 것만은 아니다. 少量貨物의 경우에 最低資金(Minimum Charge)이 適用될 때 荷主에게 在來運送方式보다도 불리할 수도 있다.

(2) 荷役費의 節減

海上運送의 컨테이너화에 의한 중요한 經濟的 側面의 效果는 荷役方式의 機械化에 의하여 在來船에 의한 荷役時間과 비용에 비하여 大幅的인 節減效果를 가져왔다. 在來의 輸送方式의 根本的인 難點은 貨物의 單位化가 이루어지지 못하여 하역의 機械化 및 自動化가 되지 못하였다. 이에 반하여 컨테이너화로 貨物의 單位化가 이루어지면 하역은 機械化, 自動化가 가능하여 荷役過程이 單純化됨으로 대량의 迅速한 하역이 가능하고, 荷役過程에서 勞動力과 시간이 절약되고, 荷役費도 節減된다.

(3) 荷役資本率의 上昇效果

在來船에 의한 運送方式은 勞動集約的인 個品荷役을 하므로 荷役時間이 길고, 雨天時 하역이 중단되어 船舶의 碇泊時間이 길어져 運航率이 떨어지고 이로 인해 資本率이 낮아진다. 그러나 컨테이너선 즉, LO-LO(Lift On-Lift Off)船과 RO-RO(Roll On-Roll Off)船의 경우는 荷役時間이 짧고 惡天候에 관계 없이 작업할 수 있으므로 톤당 하역에 대한 資本費用이 낮다. 그러나 RO-RO船은 高價이고 선박의 積載能力의 저하로 그 효과가 감소된다. RO-RO船은 在來船보다도 1.5~2배 정도 비싸고 同級의 컨테이너선 보다도 비싸다. 또한 積載할 때 많은 空間을 利用하지 못하게 되어 積載能力의 減少를 가져온다.

(4) 包裝費의 節減

컨테이너 자체는 화물의 單位化를 위하여 하나의 獨立된 容器로서 화물이 컨테이너에 積込되면 컨테이너 자체가 화물의 包裝役割을 해주기 때문에 包裝이나 保護裝置에 필요한 경비가 절감된다. 과거 우리는 포장의 기능을 수송 및 보관중에 物品을 보호하는 것으로만 생각하여 무조건 튼튼하게만 하면 된다는 認識이 팽배하던 시기가 있었다. 그리하여 나무 등으로 포장함으로써 물품 무게보다 包裝材의 무게가 더 나가고, 물품을 포장하고 해체하는데 많은 시간과 인력을 낭비하였을 뿐만 아니라 視覺的인 效果는 거의 없었다. 또한 包裝을 視覺的으로 高度化하여 物品의 視覺的인 品質을 향상시킨다든가, 포장을 規格化하여 生産性을 높이고, 더 나아가 輸送 및 保管時 그 積載의 效率性을 最大한 높이며, 全般的인 物流活動을 圓滑하게 하려는 노력이 필요하다.



(5) 追加費用의 節減

在來船에 의한 경우 화물의 檢査 및 本船積載에 필요한 事前節次인 保稅倉庫의 搬入에 따르는 追加經費問題가 必然的으로 발생하게 된다. 그러나 컨테이너수송에서는 그 자체가 별개의 독립된 倉庫의 役割을 하기 때문에 그러한 追加 費用의 節減效果를 피할 수 있다.

(6) 海上保險料의 節減

컨테이너에 의한 화물의 운송은 화물의 보호와 船積 및 揚荷의 機械化로 運送期間의 단축과 아울러 컨테이너 자체의 堅固性으로 貨物의 紛失, 損傷, 滅失 등의 危險이 적어지기 때문에 海上保險料가 절감된다.

2) 安全性의 效果

國際複合運送이 在來式 運送方式과의 비교는 물론, 다른 모든 運送方式에 비교하여서도 가장 높은 안전성을 보이는 것은 컨테이너라고 하는 特殊容器的 性質에 기여하는 것이다. 컨테이너는 그 자체가 매우 堅固하게 高안되어 있을 뿐만 아니라 밀폐되어 있고 화물이 損傷당할 수 있을 경우에 대비하여 제작되어 있으며 하나의 임시적인 小倉庫의 역할을 한다. 이것이 荷役過程, 運送過程, 그리고 保管過程에서 발생할 수 있는 破損, 汚損, 盜難 등을 防止하여 事故率을 輕減시키기 때문에 화물을 안전하게 운송하여 損失을 막을 수 있다.

그 결과 船舶會社 및 화주에 대한 클레임 提起의 要因을 감소시킬 뿐만 아니라 船舶會社로서는 컨테이너의 甲板船積이 가능하게 되었다. 또한 單一運送人에 의해서 운송이 引受되므로 화물추적시스템(Cargo Trace System)이 構築되어 화물이 어느區間을 운송중인 지를 컴퓨터를 통해서 追跡할 수 있기 때문에 운송과정상 화물의 안전성을 확보할 수 있다.

3) 迅速性の 效果

컨테이너 운송은 운송의 全過程이 機械化되어 있기 때문에 在來船보다 荷役時間이 단축될 수 있다. 그리고 컨테이너 專用船은 約25노트의 高速으로 운항하기 때문에 一般 在來船보다 約30-40% 정도의 運航時間을 短縮시킬 수 있다.¹⁸⁾

컨테이너 화물은 海·陸 國際複合運送이 원만하므로 換積할 때 遲延時間이 없이 迅速하게 운송할 수 있어 生産地에서 消費地까지의 運送時間을 절감할 수 있다. 이에 덧붙여서 在來의 輸送方式에서 複雜한 단계에 필수적으로 따르는 많은 사무적 절차가 생략됨에 따라 시간절약이 가능하게 되었다. 또한 컨

18) 실제로 극동/북미서해안 또는 동해안의 목적지까지 재래선의 경우 30-50일의 항해기간이 소요되나 컨테이너전용선의 경우는 모두 14-20일 소요되어 운항시간을 대폭 감축시킬 수 있다. 한국무역협회, 「컨테이너 수출입 절차」, 서울, 한국무역협회, 1980, p.83.

테이너에 관한 각종 國際協約이 締結됨으로써 運送手續의 簡素化로 書類와 貨物에 대한 檢査가 迅速하게 이루어질 수 있게 되었다.

최근 우리나라는 埠頭直通關制度를 실시하여 기존 貨物處理施設의 效率性 極大化를 통한 輸出入貨物 物流費用의 절감을 꾀하고 있다. 한편 우리나라 輸出業者들이 國際複合運送을 選擇하는 가장 큰 이유는 ① 運送時間短縮(46.2%) ② 運送手續簡便(28.2%) ③ 運送費用節減(17.9%)의 順序로 나타남으로써 運送物을 迅速하게 운송할 수 있는 것이 國際複合運送을 選擇하는 가장 큰 이유가 되고 있다.¹⁹⁾

第2節 國際複合運送人の 責任體系

1. 概觀

國際複合運送人은 複合運送契約을 締結하여 當事者로서 行위를 하고 契約履行의 책임을 부담한다. 이에 따라 複合運送人은 스스로 複合運送의 全 運送過程을 직접 실행할 수도 있지만, 실제 複合운송인이 그의 조직안에 全 運送過程을 履行하기 위한 運送手段을 보유한다는 것은 드문 일이므로 下請運送人에 맡기는 것이 보통이다. 그런데, 複合運送을 수행함에 있어서 複合運送人의 責任原則²⁰⁾은 책임을 지는 자, 責任의 範圍, 責任의 原則에 따라 複合運送人이

19) 정덕현, “한국에 있어서 복합운송의 발전에 관한 실증적 연구”, 중앙대학교 대학원 박사학위논문, 1988, p.37.

20) 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(Strick 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.

同一한 基準에 따라서 責任을 負擔하는 單一責任體系(Uniform Liability System), 運送人이 全 運送區間에 대하여 責任을 지되 각 運送區間마다 기존의 責任을 適用하는 異種責任體系(Network Liability System), 그리고 이 兩者를 折衷하는 方式으로서 折衷式責任體系(Modified Uniform Liability System) 등 세 가지로 나눌 수 있다. 따라서 國際複合運送業者가 發行하는 B/L上的 責任은 위 세 가지 중 어느 한 가지에 속하게 된다.

2. 異種責任體系

荷主에 대하여 運送契約의 當事者인 1人의 運送人이 全運送區間에 걸쳐 責任을 負擔하고 그 責任內容은 각 運送區間的 기존의 責任原則에 의하여 결정하는 형태의 책임체계를 이중책임체계(Network Liability System)라 한다.²¹⁾ 즉, 複合運送人의 責任이 運送品에 관한 損害發生區間을 알 수 있는 경우(Localized Damage or Known Damage)에는 當該區間的 運送方式에 固有한 責任原則인 條約 또는 強行國內法에 의하여 定해지고, 그와 같은 條約 또는 強行 國內法이 없는 경우와 損害發生區間이 不明한 경우(Concealed Damage or Unknown Damage)에는 달리 定한 責任原則(複合運送證券 記載의 一般原則)에 의하여 決定되는 方式이다.^{22) 23)}

④ 절대책임(Absolute Liability)

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

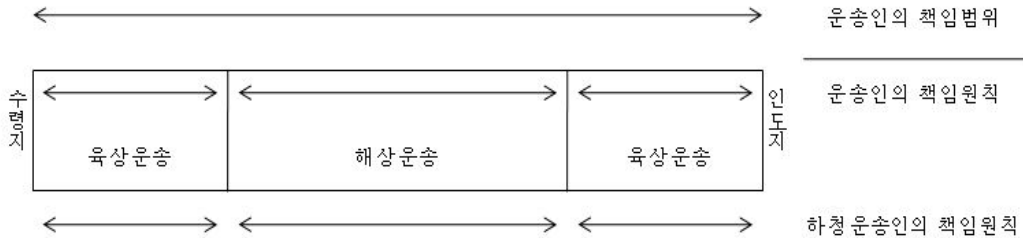
21) 예컨대, 해상구간에는 Hague Rules 내지 Hague-Visby Rules 또는 Hamburg Rules, 항공구간에는 Warsaw 조약, 도로운송에는 CMR조약, 철도운송에는 CIM조약이 적용된다.

22) 임동철, “국제물건운송인의 책임에 관한 연구”, 건국대학교 박사학위논문, 1985, p.145.

서헌제, 「컨테이너 복합운송인의 책임법리」, 서울, 삼지원, 1986, p.40.

23) Network System은 당해 운송구간 또는 운송방식에 적용되는 국제조약이나 강행 국제법에 따르게 되어 있을 뿐이라는 점에서 이것 외에 계약약관도 채용하여 복합운송인의 책임을 정할 수 있는 Tie-up System과 차이가 있다.

<表 2-3> 異種責任體系



이 제도에 의하면 送荷人이 마치 各運送方式의 運送人과 個別的으로 契約을 締結한 경우와 같은 內容의 責任을 지기 때문에 기존의 運送條約과 調和가 잘 되어서 複合運送上의 法則과 기존의 다른 運送方式에 의한 運送法上의 法則과의 衝突을 방지할 수 있다.²⁴⁾ 또한 複合運送人과 送荷人 사이의 法的關係와 複合運送人과 下受給運送人 사이의 法的關係가 同一하므로 求償節次가 간단하다.²⁵⁾ 保險面에 있어서도 荷主가 付保하는 積荷保險과 複合運送人 및 實際運送人이 付保하는 責任保險이 모두 기존의 責任體系에 따르기 때문에 總保險費用을 上昇시키지 않고 最低限度로 維持할 수 있게 된다.²⁶⁾

그러나 複合運送人에게 既存 國際條約상의 責任原則이나 責任限度보다 더욱 加重된 責任을 부과하고자 하는 경우에는 이 제도를 적용할 수 없다.²⁷⁾ 또한 國境을 橫斷하지 않는 도로나 철도의 경우에는 國際道路物件運送에 관한 條約 (CMR條約: Convention Relative au Contract de Transport International de Marchandise Par Route)이나 國際鐵道物件運送條約(CIM條約: Convention International Conference le Transport des Marchandises par Chemins de Per)의 적용을 받지 않고 特定國家의 規制에 따라야 되며, 컨테

24) Mankababy, S., "Legal Aspects of Carriage of Goods by Container", *I.C.L.Q.*, vol.23, 1974, p.334.

25) 박희수, 「해운론」, 학문사, 1986, p.83.

26) 加藤修, 「最新國際貿易海上保險實務」, 東京, 成山堂, 1984, p.22.

27) 박희수, 前掲書, p.83.

이너 터미널(Container Terminal)에도 國際協定은 적용되지 아니하므로 貿易業者는 세계 여러 지역의 수많은 法規와 慣例를 把握하여 자신이 露出되어 있는 危險의 範圍를 確認하는데 큰 곤란을 겪지 않으면 안된다. 그러므로 이 방식을 採擇하기 위해서는 局地的 損害에 대하여 當該區間에 適用되는 國際條約을 적용할 것인지, 각국의 強行國內法을 適用할 것인지, 또는 責任의 限度額을 比較하여 高額을 택할 것인지의 問題가 先決되어야 한다. 다만 이 방식은 損害發生區間이 判明되지 않은 不明損害(Concealed Damage)의 경우 어느 구간에 대한 既存法規를 적용하여야 하는가를 결정하기 곤란하다는 결함이 있다.

일찌기 각종 國際團體에서 마련했던 複合運送條約의 試案 가운데도 이 異種責任體系(Network Liability System)에 따른 案이 대부분이며(예컨대 1969年の Tokyo Rule, 1970年の TCM條約案 等), 앞에서 본 바와 같이 複合運送에 관한 ICC의 統一規則과 그리고 FIATA, BIMCO 등에서 公表한 複合運送證券이나 實際 有力한 運送人들의 運送證券들도 運送人의 責任에 관하여 異種責任體系에 따른 것이 대부분이다.²⁸⁾

그리고 현행의 Network型 B/L의 大部分은 不明損害(Concealed Damage)에 관하여는 海上 運送中の 損害로 간주하여 Hague Rules 또는 Hague-Visby Rules을 적용하는 趣旨를 規定하고 있다.²⁹⁾

3. 單一責任體系

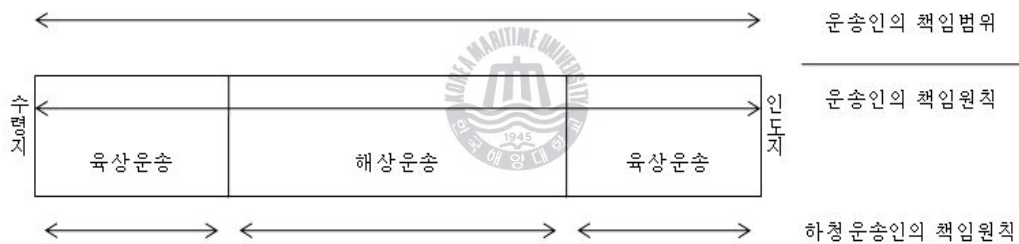
全運送區間에 걸쳐서 全的으로 同一한 內容의 責任을 1人의 運送人이 지는 형태이다. 즉, 運送物의 損害가 運送人이 引受한 運送區間에서 발생한 경우에는, 損害發生區間이나 運送方式의 여하를 묻지 아니하고 複合運送人은 責任原則 抗辯의 條件(Terms of Defence)이나 責任의 限度에 있어서 單純運送(Unimodal Transport)에 있어서와는 다른 독자적인 책임제도(Sui Generis

28) 林東喆, 前揭論文, p.146.

29) 加藤修, 前揭論文, pp.21-22.

Liability Regime)에 따른다는 것이다.^{30) 31)} 이 責任方式은 비록 複合運送이 많은 區間運送으로 成立되는 것이지만 積荷利害關係人の 立場에서 볼 때는 하나의 운송이고, 만일 複合運送人이 각 區間運送마다 서로 다른 內容의 責任을 負擔한다고 하면 事故가 어디에서 發生하였느냐 하는 우연한 사실에 의하여 그 賠償額이 달라지는 不合理한 點이 생기기 때문에 統一된 기준에 의하여 責任지도록 하고 있다. 이 제도에 의할 경우 送荷人の 立場에서는 損害發生區間이나 일정한 運送區間에 적용되는 條約이나 慣例를 알 필요가 없으므로 複合運送人에게서 容易하게 賠償받을 수 있게 된다. 이 제도는 또한 簡明하기 때문에 當事者들 사이에서 紛爭을 줄일 수 있는 것으로 평가되고 있다.

<表 2-4> 單一責任體系



그러나 單一責任體系에는 다음과 같은 중대한 문제가 있다.

① 單一責任體系(Uniform Liability System)에 있어서 複合運送人으로서는 여전히 下受給運送人에게 求償해야 하는 문제가 남아 있는 바,³²⁾ 이때 荷主와 複合運送人 사이에 責任原則 여하에 따라 複合運送人이 荷主에게 賠償하는 金額이 下受給運送人으로부터 求償받는 金額보다 많은 경우가 있다.³³⁾ 이러한

30) 林東喆, 前掲論文, p.147.

31) 책임원칙에 Network Liability System과 Uniform Liability System 이외에 Strict Liability System(진구간 엄격책임체계)을 첨가하는 견해가 있으나(加藤修, 前掲論文, p.21.), 이 엄격책임은 Uniform Liability System의 내용을 이루는 것이라 함이 옳다고 본다.

32) Uniform Liability System하에서도 복합운송인과 하수급운송인 사이의 책임원칙은 Network Liability System과 같은 것이 된다.

경우를 예상하여 複合運送人은 保險會社에 賠償責任保險을 들게 되므로 비용이 증가하게 된다. 따라서 責任水準이 各區間 運送法制의 最低水準으로 設定되지 않는다면 保險料의 증가와 더불어 運送費用을 上昇시킬 것이므로 複合運送의 機能을 沮害하는 結果를 招來 할 것이다.³⁴⁾

결국 單一責任體系에 의한다고 하더라도 合理的인 責任水準을 어떻게 결정할 것인가의 문제가 남는다. 또한, 複合運送人의 荷主에 대한 責任과 下受給運送人의 複合運送人에 대한 責任이 다르기 때문에 訴訟節次가 複雜하게 된다.

② 單一責任體系는 各運送區間에 관한 既存法制와 큰 차이를 보이고 있기 때문에 各運送方式別로 이미 확립되어 있는 責任內容의 통일을 깨뜨린다는 문제가 있다. 예컨대, 同一한 種類의 貨物이 同一한 船舶에 積載되어 운송될 때, 複合運送契約下에서 海上運送區間을 운송하는 경우와 海上運送契約下에서 海上運送區間을 운송하는 경우에 運送人의 責任水準이 달라지게 된다.³⁵⁾



4. 折衷式責任體系

異種責任體系와 單一責任體系를 折衷한 責任體系로서 UN複合運送條約이 取하고 있는 責任體系이다.

UN條約은 第16條 第1項에서 物件의 滅失·毀損 또는 引渡遲延으로 因한 損害에 대하여 運送人의 責任原則을 推定된 過失責任으로 規定하고 이를 運送手段의 種類에 關係없이 複合運送人에게 統一的으로 적용되는 責任의 조건으로 하고 있다.

또한, 責任의 限度는 第18條 1項에서 1包裝單位 또는 其他의 積載單位에 대하여 920SDR을 超過하지 아니하는 金額과 滅失·毀損된 物件의 總重量 1kg當 2.75SDR중 많은 金額으로 제한된다고 규정하여 滅失·毀損된 場所를

33) 복합운송인과 하주간에 합의한 책임수준이 각 구간운송법제에서의 책임수준 보다 높은 경우이다.

34) 林東喆, 前揭論文, p.147.

35) 林東喆, 前揭論文, p.148.

不問하고 統一的으로 적용되게 하고 있다. 이상의 규정에서 살펴볼 때 UN條約은 基本的으로 單一責任體系에 立脚하고 있음을 알 수 있다.³⁶⁾

그러나 同 條約 第19條에서는 그 例外로서, 損害發生區間이 확인된 경우에 그 區間運送에 規定된 複合運送人의 責任限度額이 UN條約에 規定된 責任限度額보다 높은 경우에 그 限度額에 관하여는 區間運送法의 적용을 받는다고 하여 異種責任體系를 가미하고 있다.³⁷⁾ 이 경우에 異種責任體系의 적용은 단지 相關 區間運送法上의 責任限度額에 국한되어 있고, 責任制限 이외의 사유에 대하여는 비록 損害發生區間이 확인된 경우라 하더라도 區間運送法의 적용을 받는 것이 아니라 UN條約의 規定에 따른다는 點에서 異種責任體系와 單一責任體系를 折衷한 것이라 할 수 있다.

UN條約이 이러한 規定을 둔 背景에는 複合運送契約을 締結한 運送人 等에게 개개의 單一運送契約을 締結한 경우보다 不利하게 하지 않으려는 意圖가 介在되어 있다고 할 것이다. 즉, 19條가 없다면 區間運送法의 責任限度額이 UN條約의 責任限度額보다 높을 경우에는 送荷人 等은 複合運送契約을 締結하기 보다는 區間別로 別個의 運送契約을 締結하는 쪽이 늘어날 것이라는 실제적인 이유가 있다.³⁸⁾

그런데 이와같은 UN條約上의 複合運送人의 責任方式은 어떠한 형태라고 할 수 있을 것인가 하는 문제가 있다. 이에 관하여는 變形된 單一責任體系 즉, 折衷式責任體系(Modified Uniform Liability System)로 보는 見解가 支配的이다.³⁹⁾ 反面에 修正된 내용을 중시하지 아니하고 단지 單一責任體系를 取하고

36) 林東喆, 上揭論文, p.186.

37) 동 조약에 관한 IPG회의의 초기에는 B그룹내에 Network Liability System을 주장하는 국가들과 Uniform Liability System을 주장하는 국가간에 대립이 있었고 77그룹은 태도를 명확히 하지 않았다. 그러던 중 동 회의의 제3회기에 스웨덴이 책임원칙에 대하여 복합운송조약안을 취하고, 책임한도액에 대하여는 단순운송법칙을 취하는 이른바 Modified Uniform System을 제안하였다. 결국 이 방식이 압도적 다수의 지지를 얻어 채택된 것이다.(小野芳計, 國際複合運送について-“條約成立への歩みを中心にして-”, 「海運」, 650호, 日本海運集會所, 1981, pp.40-41.

38) Zuellig, Thomas, *Der CT(Combined Transport) - Vertrag in Schweizerischen Recht*, Schulthess, Polygraphischer Verlag AG, 1983, S.139.

39) 林東喆, 前揭論文, pp.187-188.

있다고 하는 見解도 있고⁴⁰⁾, 異種責任體系와 單一責任體系의 中間的 解決方案의 하나로서 異種責任體系(Network Liability System)를 責任의 限度에만 적용하고 責任의 條件은 條約 全體의 規定(第16條 1項)을 統一的으로 適用하는 이른바 折衷式責任體系를 模型으로 하였다는 見解도 있다.⁴¹⁾ 이를 어떻게 보느냐는 별로 중요한 문제가 아니라고 생각되지만, 구태여 구별한다면 責任限度額 이외에는 損害發生區間의 確認與否에 관계없이 同一한 規定이 적용되기 때문에 折衷式責任體系가 기본으로 되고, 異種責任體系가 加味되었다고 할 수 있으므로 折衷式責任體系라고 함이 타당하다고 본다.⁴²⁾

UN條約이 折衷式責任體系을 採擇한 點에 대하여 문제가 없는 것은 아니다. 이와 관련하여 문제되는 點 두가지를 살펴본다.

① UN條約 第19條에 의하면 UN條約보다 더 높은 限度額을 定하고 있는 區間에서 損害가 發生한 경우에는 複合運送人의 求償權은 保障되지만 이보다도 더 낮은 限度額을 定하고 있는 區間法이 적용될 경우⁴³⁾에는 複合運送人의 求償權이 완전한 범위에서 보장될 수 없지 않겠는가 하는 點이다. 이에 대하여 UN條約보다 낮은 限度額을 定한 것은 Hague Rules(또는 Hague-Visby Rules)에 立脚한 海上運送區間뿐인데, 이 海上運送區間에는 Hamburg Rules이 이미 체결되어 있고, Hamburg Rules이 발효된 이후에 UN條約이 발효될 것이라는 것이 一般的인 예측이므로 複合運送人의 求償權의 간극은 생겨나지 않을 것이라는 見解가 있다.⁴⁴⁾ 그러나 이는 어디까지나 예측일 뿐이고 현실적으로 複合運送에 있어서 海上區間이 主軸을 이루고 있는 點을 감안한다면 複

40) Anthony Diamond, "Legal Aspect of the Convention", *Papers of Seminar*, p.c.19.

41) Erling Selvig, "The background to the convention", *Papers of one day Seminar on UN Multimodal Transport Convention held by Southampton University's Faculty of Law on September 12th, 1980*, P.A.14-15.

42) 林東喆, 前揭論文, pp.186-188.

43) UN조약 제18조가 규정하고 있는 책임한도액 보다도 더 낮은 한도액을 정하고 있는 구간은 Hague Rules 또는 Hague-Visby Rules에 입각하고 있는 해상운송구간 뿐이다.

44) 徐憲濟, 前揭書, p.145.

합운송인의 求償權이 완전한 범위에서 보장되지 않는 경우가 있다는 것은 부정할 수는 없을 것이다.

② UN條約 第18條는 單一責任體系(Uniform Liability System)를 採用하였고, 第19條는 單一責任體系에 대한 修正을 規定하였다고 함은 이미 기술하였다.

이와 같이 하여 運送人の 책임을 가중하는 것은 다른 한편으로는 荷主에 有利한 措置라고 생각될 지도 모른다. 그러나 個別運送契約을 規律하는 각종 條約과 國內法은 運送人の 責任原則, 立證責任, 免責과 責任制限 등을 考慮한 다음에, 有機的 一體로서 형태가 갖추어진 것인데, 그 중에서 責任限度額만을 분리하여 複合運送條約에 가지고 들어왔다고 하는 것은 納得하기 곤란하다. 왜냐하면 免責限度額만을 높은 것으로 함으로써 運送人の 責任을 加重시키면 곧 運送費用의 上昇을 가져오고 결국은 運送費, 海上保險料의 上昇을 招來하여 荷主에게 不利하게 작용할 것이기 때문이다.

<表 2-5> 運送區間別 關聯法規와 責任原則

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

5. 評價

單一責任體系와 異種責任體系를 비교하면 이론적으로는 單一責任體系가 一貫성이있고 簡明하며 合理的인 面이 있다. 이른바 全運送區間 對貨主單一責任을 特徵으로하는 複合運送에서 荷주가 運送人에게 물건의 운송을 의뢰한 경우

에 그 損害發生 場所가 確認되거나, 確認되지 않거나, 運送人이 下都給한 運送 方式의 종류에 따라서 화주가 받을 賠償의 內容과 金額이 달라진다는 것은 이 해하기 어렵기 때문이다.

유엔國際物件複合運送條約(United Nation Convention on International Multimodal Transport of Goods)의 準備, 採擇過程에서의 論議에 의하면 複合運送 中の 事故 가운데 運送物の 滅失 또는 毀損의 場所가 判明된 것이 約 80%라고 한다.⁴⁵⁾

그런데 異種責任體系에 의할 경우에 損害發生場所가 判明된 事故에 대하여는 單一方式運送條約(Unimodal Transport Convention)이 적용됨으로, 위와 같이 損害發生場所가 判明된 事故의 率이 높다면 複合運送條約은 採擇·發效 된다 하더라도 그 적용의 기회가 적어 名目上の 條約에 불과하다는 評을 받을 것이다.⁴⁶⁾

또한 컨테이너복합운송은 여러나라를 통과하면서 이루어지는데, 만약 異種責任體系에 따라서 運送人의 責任을 定한다면 그 과정에 적용될 各종의 國際條約과 國內法에 의한 責任內容을 모두 올바로 알아야 하는데, 이는 專門家나 할 수 있는 일이다. 이처럼 책임제도가 복잡하기 때문에 異種責任體系下에서는 請求事件의 해결을 위한 保險會社의 費用이 增加할 것이다.⁴⁷⁾

그러나 實際的이고 商業的인 견지에서는 오히려 異種責任體系가 現實的인 것으로 歡迎받고 있으며, 單一責任體系는 多분히 理想主義的인 것으로 취급 당 하고 있다.⁴⁸⁾

45) M.G. Graham. "The Economic and Commercial Implications of Multimodal Convention", *Papers of Seminar on UN Multimodal Transport Convention held by Southampton University's Faculty of Law* on Sep. 12th 1980, p.F 6. TD/MT/CONF./16/Add.1, p.6.

46) Wei Jia Ju, "UN Multimodal Transport Convention", *Journal of World Trade Law*, vol.15, 1981, p.301.

47) Eugene A. Massey, "Prospects for a New Intermodal Legal Regime: A Critical Look at the TCM", *J. Mar. L. & Comm.* vol.3 No.4, 1972, p.755.

48) 谷川 久, 高田四郎外, 「改訂コンテナ B/L」, 東京, 勁草書房, p.125.

그리고 오늘날 사용되고 있는 컨테이너船荷證券 내지 複合運送證券上의 責任體系는 모두 異種責任體系를 따르고 있는 추세이다.

異種責任體系가 환영받는 주된 이유는 이 제도가 複合運送을 構成하는 각 運送方式에 固有한 既存의 運送法秩序에 대한 修正을 필요한 最小限에 그치고, 急激한 變化를 避하여 複合運送의 圓滑한 進展을 圖謀하는데 있는 것으로 보인다.

第3節 國際複合運送人の 責任에 관한 規則

1. 國際規則制定의 必要性

國際複合運送이 20世紀 後半에 이르러 物流革命을 일으키고 운송의 총아로 등장한 것은 주지의 사실이다. 그러나 國際複合運送이란 각 區間別 運送手段을 利用한 連繫運送方式이기 때문에 區間別 運送手段에서 발생하는 損害의 責任은 어느 구간 운송업자에게 歸屬되며 責任負擔의 限度는 어디까지인가라는 難題가 발생하게 되었다. 즉, 海上運送, 陸上運送, 航空運送이 結合된 國際複合運送이 이루어질 경우에 어느 運送人과 運送契約을 締結해야 되며 만약 運送途中에 貨物에 損失 및 損傷이 발생하였다면 送荷人은 어느 運送業者와 責任問題를 論議해야 하는가 라는 문제가 발생하게 된다.⁴⁹⁾

만약에 國際複合運送이 物流의 대혁명을 야기시킨 운송수단이라면 왜 이러한 複雜한 문제가 발생해야 하는가 라는 의문이 제기되기도 한다. 運送의 效率性和 함께 契約과 運送中の 事故 또한 效果的으로 해결할 수 있어야 명실공히 국제운송의 총아라 할 수 있기 때문이다. 이러한 責任問題는 각국의 實定法의 테두리 내에서의 解釋論을 통하여 또는 각 區間 運送業者를 規律하는 運送條約에 國際複合運送에 관련된 補充規定을 덧붙여 해결하고자 했으며, 實際로 判例研究나 船荷證券의 이론을 國際複合運送에서 準用함으로써 어느정도

49) 이균성, 「국제해상운송법연구」, 서울, 삼영사, 1984, pp.198-199.

解決策을 提示해 왔던 것도 事實이다.

그러나 發生區間이 확인되지 않은 損害에 대한 責任關係 等 本質的인 문제를 이처럼 미온적이고 제한적인 해결에만 맡길 수 없게 되었다. 따라서 각 區間別 運送手段을 規律하고 關聯規則들에 의해서 責任이 糾明되는 즉, 자체의 分擔되고 고립된 個別法體系에 의한 責任分擔이 아닌 一元化되고 統一化된 法體系를 定立할 必要性이 擡頭하게 되었다.

國際複合運送이 本格化되기 이전의 海上, 陸上, 航空運送 等과 같은 單一 運送은 運送人과 貨主 사이의 危險負擔에 관하여 각각 相異한 條約에 의거하여 각각의 運送區間마다 別途의 運送人의 責任原則이 적용됨으로 因하여 個別法體系를 維持하여 왔다.

그러나 기존의 運送法制은 國際運送法制에 統一과 秩序 및 確實性을 부여하여 國際貿易의 增大에 貢獻하였으나⁵⁰⁾ 國際貨物運送은 主로 單一區間에서 이루어지며, 他運送手段의 이용은 부수적일 뿐이라는데 전제를 두고 있기 때문에⁵¹⁾ 컨테이너를 이용하는 國際複合運送에 대처하지 못하였다.

즉, 國際複合運送은 複數의 相異한 運送手段을 結合한 運送方式에 의해 이루어지며 Door to Door서비스에 의한 全運送區間을 單一의 運送契約, 單一의 責任主體, 單一의 責任體系가 준수됨을 원칙으로 하고 있다. 따라서, 종래의 單一運送에 관한 國際條約들을 國際複合運送에 그대로 적용하는 것은 무리가 있다.

컨테이너 국제복합운송의 발달에 따르는 國際複合運送人의 責任問題에 대하여는 혹은 각국의 實定法의 테두리 안에서의 解釋論을 通하여 또는 각 區間運送條約에 國際複合運送에 關한 補充規定을⁵²⁾ 둬으로써 그 解決을 시도하여

50) M D. Booker, "Containers' Conditions", *Law and Practice of Carriage and Use*, vol.1, 1987, p.105.

51) K Nasser, "The Multimodal Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce(JMLC)*, vol.19 No.2, April 1988, p.232.

52) CIM Art 2, Warsaw 조약 제31조, Hamburg 규칙 제1조 6항.

왔으며 그러한 노력들이 어느 정도 解決策을 提示하고 있는 것은 사실이다. 가령 컨테이너를 運送人의 責任制限의 單位로서 包裝物(package)로 볼 것인가 하는 點에 대한 美國에서의 判例理論의 展開라든가, 通運送 내지 通船荷證券의 理論을 國際複合運送에 關하여 擴大 적용하려는 試圖 등은 그 좋은 예라고 할 수 있다.

그러나, 이러한 制限的인 解決策만으로는 國際複合運送人의 責任에 關한 本質的인 問題 즉, 發生區間이 확인되지 아니한 損害에 對한 責任關係의 解決에 는 미흡하기 때문에 특히, 國際複合運送人의 責任을 중심으로 해서 規制할 必要性이 擡頭되었다.

이 條約들은 서로 相異하게 獨自的으로 發展· 制定되어 왔을 뿐 아니라 各 運送區間마다의 單一運送에 의한 國際運送을 前提로 成立된 것이다. 물론 이러한 國際條約에도 國際複合運送의 發展을 豫見하여 國際複合運送에 關한 規定을 두고 있으나 國際複合運送을 單一運送의 附隨的인 운송으로 규정하고 있다.

單一方式運送法制下의 國際複合運送은 복잡하고 예측하기 어렵기 때문에 國際複合運送의 責任과 國際複合運送契約을 規制할 統一된 國際複合運送法制의 制定을 通하여 國際複合運送에서의 統一性(Uniformity)과 豫測性 (Predictability)⁵³⁾을 부여할 必要性이 대두되었다.⁵⁴⁾

이러한 必要性에 副應하여 國際複合運送을 規制하는 單一의 國際運送法制를 마련함으로써 國際物品複合運送에 關한 문제에 解決策을 提示하기 위한 試圖가 政府次元의 條約制定, 民間次元의 商業的 方式에 의한 規則制定 및 새로운 國際複合運送證券의 採擇으로 나타났다.

53) 운송이해관계자와 화물이해관계자 사이의 위험분담 문제를 명확히 하기 위하여, 국제운송법제는 통일성과 예측성의 정도가 클수록 좋다. 보다 명확한 위험분담에 의해서만 운송물에 대한 적절한 부보가 가능하고 분쟁의 소지가 감소될 수 있기 때문이다. A. G. Rohreke, "Combined Transport and the Hague Rules", ETL, vol.10, 1975, p.634.

54) K. Nasseri, "The Multimodal Convention", *Journal of Maritime Law and Commerce(JMLC)*, vol.19, No.2, April 1988, p.254.

2. 國際規則의 制定

國際複合運送과 關聯하여 單一運送에 관한 國際條約 및 國際規則들을 살펴 보면, 航空運送에 관하여는 1929년에 바르샤바조약(Warsaw Convention)과 1955년에 改訂된 Hague Protocol이 있다. 道路運送에 관하여는 1956년의 國際道路物件運送條約(Convention Relative an Contract de Transport International de Marchandise par Route, CMR), 鐵道運送에 관하여는 1970년의 國際鐵道物件運送條約(Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Far, CIM)이 制定되었다. 海上運送에 관하여는 1924년에 헤이그규칙(Hague Rules)이 制定되었고 1968년에 Hague-Visby Rules로 改訂되었다. 그리고 1978년에는 Hamburg Rules 이 制定되어 單一運送을 規制하는 國際條約이 되고 있다.

이와 같은 國際條約의 規制方式은 서로 相異하게 獨自적으로 발전하여 왔다. 물론 국제조약에도 國際複合運送의 발전을 豫見하여 國際複合運送에 관해서 規定하는 條項이 있으나 國際複合運送을 單一運送의 附隨的인 運送으로 規定하고 있다.

따라서, 國際적으로 한개의 독립된 條約 및 規則에 의해서 國際複合運送을 規制하려는 試圖가 이루어졌다.

2.1 UNIDROIT 草案

이 案은 1948年 國際商業會議所의 의뢰에 따라 1949年 國際海法會⁵⁵⁾(萬國海法會, CMI)가 公布한 國際複合運送契約에 관한 條約 草案(Avant project de Convention Internationale sur le Contract de Transport Combine de Marchandises)을 의미한다. 그 후 1961년에 이 草案은 로마사법통일국제협

55) 스웨덴 해법회 회장을 역임한 Algot Bagge가 주재하는 국제위원회(Committee International)에서 이루어졌기 때문에 일명 Bagge안이라고 부른다. (이성민, “복합운송인의 책임보험에 관한 연구”, 「한국항공경제학회지」 제11집, 1995, p.77.)

회(International Association for Unification of Private Law, UNIDROIT)의 작업위원회에서再開되어 주로 CMR(道路貨物運送條約)條約에 基盤을 두고 運送責任體系를 重點적으로 取扱하였다.

2.2 Tokyo 規則

國際海法會(CMI)가 1965年 9月 뉴욕에서 開催된 常任委員會(Bureau Permanent)에서 국제컨테이너 小委員會를 設置하고 1968年 9월까지 9차례의 회의를 거쳐 國際複合運送條約案을 草案하였는데, 第9案이 1969年 3월에 열린 第28回 國際海法會 總會 즉, 도쿄總會에서 만장일치로 採擇되면서 도쿄規則으로 불리게 된다. 그 내용은 1924年 헤이그규칙을 基礎로 하여 주로 特定運送區間에 歸屬시킬 수 없는 損害賠償問題를 중심으로 海上部分에 대하여 條約을 작성했으며⁵⁶⁾, 船荷證券의 諸 特性和 流通性을 具備한 新 證券의 創設에 重點을 두고 있다. 이 案은 政府間海事諮問機構(IMCO)에 의해 4회에 걸친 審議를 거쳐 1971年 11月 TCM 改正案으로 公布되었다.

2.3 TCM 條約案

UN傘下の 유럽경제위원회(Economic Commission for Europe, ECE)의 內陸運送委員會(Inland Transport Committee)는 위 두개의 草案은 解釋上의 混亂을 避할 수 없었기 때문에 統一해야 한다는 것을 切感하고 圓卓會議를 召集하여 1970年 1월에 國際複合運送條約草案(Roma Draft)을 확정하였다.

國際複合運送條約草案을 審議한 政府間 海事協議機構(Inter-governmental Maritime Consultative Organization, IMCO)는 모든 利害關係者들이 受容할 수 있는 條約案을 작성해야 한다는 決意에 到達한다. 따라서 政府間海事協議機構와 유럽경제위원회의 합동위원회는 國際複合運送條約草案을 修正하여

56) Committee Maritime International, *Documentation*, Tokyo Report II, 1969, pp.56-57.

1971年 11月 TCM 條約案(Project de Convention sur le Transport International Combine de Marchandises)을 발표하였다.

이같은 經緯로 完成된 TCM改訂 草案은 1972年 5月 UN貿易開發會議(UNCTAD)의 第3回 總會에서 TCM條約이 根本적으로 開途國의 경제발전에 어떠한 影響을 미치며, 技術的인 面에서 과연 國際複合運送에 걸맞는 水準에 와 있는가 라는 疑問과 함께 條約締結時 開途國의 意見이 충분히 반영되어야 한다는 등의 문제를 提起함으로써 TCM條約案은 白紙化되고 말았다.

이 TCM條約案의 意圖는 國際複合運送人의 責任에 관한 司法分野의 國際的 統一法制的 制定이었다. 새로운 責任法制로서의 TCM條約案의 첫번째 特徵은 國際複合運送人(Combined Transport Operator, CTO)이라는 새로운 法的主體(Legal Entity)를 創造하여 國際複合運送人으로 하여금 國際複合運送契約上의 責任主體로서 출발지로부터 목적지까지의 全運送過程에 걸쳐 責任을 負擔케 함으로써 國際複合運送法制에 어느정도의 統一性を 賦與하려는 것이었다.

그러나 TCM條約案은 1972年 11月과 12月に 제네바에서 開催된 UN과 政府間 海事協議機構가 共同으로 主催하는 國際컨테이너運送會議(United Nations / IMCO Conference on International Container Traffic)에서 採擇되지 않았다.

TCM條約案이 採擇되지 않은 主要 理由는 다음과 같다.

첫째, 國際複合運送條約草案은 海上運送業界와 陸上運送業界의 意見은 反映되었으나, 航空業界가 그들의 意見이 反映되지 않았다는 理由로 條約의 採擇에 反對하였기 때문이다. 航空業界는 TCM條約案은 바르샤바조약과 근본적으로 相衝된다는 의견을 갖고 있었다.

둘째, 美國을 포함한 많은 국가들이 TCM條約案이 尙차 國際複合運送에 미칠 經濟的 側面에서 충분한 연구가 이루어져야 한다고 주장하였기 때문이다. TCM條約案에서 國際複合運送에 관한 새로운 法律體制를 導入하였다. 즉 國際複合運送人이 國際複合運送證券을 發行하여 全 運送區間에 대해서 責任을 지

도록 하였다.

2.4 UN國際複合運送條約의 成立

1972年 5月 TCM條約案이 UN과 政府間 海事協議機構가 共同 主催하는 國際 컨테이너 運送會議에서 正式 國際複合運送條約으로 採擇되지 못함으로써 UNCTAD의 貿易開發委員會內에 設置된 政府間 準備그룹(Intergovernmental Preparatory Group, IPG)을 組織하여 새로운 條約案 作成을 要請하게 되었다. 이에 依據하여 1973年 68個國 政府가 參與하는 政府間 준비그룹이 同 作業을 착수하여 6次 會議를 거친 끝에 1973年 3月에 條約草案을 작성하였다. 이어서 이 條約을 採擇하기 위한 全權代表者會議가 1979年 11月 제네바에서 개최되었으나 採擇되지 못하고, 1980年 5月 8日부터 24日까지의 第2次 會議에서 採擇되었다. 이것이 바로 1980年 UN國際複合運送條約인 것이다.

이 條約이 採擇되는 데에는 상당한 어려움이 있었다. 그 이유로는 ① 既存 諸條約과의 相衝問題, ② 加入國, 批准國間에 각기 다른 條約의 適用問題, ③ 既存條約 가운데 國際複合運送에 대한 例外的인 取扱問題, ④ 一般運送에 관한 既存條約中 一部가 他 運送手段에도 適用됨으로써 相互 相衝되는 問題 等이다.

그러나, 이처럼 어렵사리 만들어진 條約이 採擇된 지 數年이 經過한 오늘날까지 그 효력을 발휘하지 못하고 있다. 그것은 근본적으로 條約의 準備過程에서 實務業界를 대표하는 ICC(國際商業會議所), IUMI(國際海上保險聯合會), ICS(國際海運會議所) 등이 國際複合運送人의 責任에 대해 異種責任體系⁵⁷⁾를 支持해 왔음에도 불구하고 UN條約은 國際複合運送의 이상을 추구한 나머지 現實基盤을 무시하고 소위 修整된 單一責任體系인 折衷式責任體系⁵⁸⁾를 採擇

57) 각 운송구간에 고유한 기존의 제 조약과 국내법규에 의해 책임을 정하는 제도이다. 이는 급격한 운송 관행의 변혁을 회피하고 기존의 제 관행과 원만한 조화를 이루면서 국제적 통일법제의 조기수행을 가능케 하려는 제도이다.

58) 화물의 손해발생구간 및 그 구간의 관명여부에 불문하고 과실책임주의에 입각하여 동일한 책임을 지

함으로써 發效要件인 30個國의 批准을 얻지 못하고 있다.

이 條約은 規定上 30個國의 政府가 批准, 承認, 承諾 또는 加入한 날로부터 12個月 後에 발효되도록 되어 있다. 그러나 이 條約은 先進國과 開途國 그리고 船主國과 荷主國의 利害가 相反되고 UNCTAD傘下의 開途國이 主軸이 되어 成案되었기 때문에 이 條約을 批准 또는 加入한 나라가 極少數이어서 현재 까지 發효되지 않고 있다.

한편, 이 條約은 全文, 總則 等 8個의 章과 40個 條文으로 構成되어 있으며, 附屬書의 5個 條文에 複合運送에 관한 通關問題가 追加되어 있다.

2.5 ICC 複合運送證券 統一規則

國際商業會議所(International Chamber of Commerce, ICC)도 複合運送證券에 관한 統一規則을 準備하여, 1973년에 國際複合運送統一規則을 발표했으나, 많은 국가들이 이 規則의 採擇을 拒否하여, 1975년에 修正案(ICC Publication No.298)이 발표되었다.⁵⁹⁾

國際複合運送證券統一規則에서 國際複合運送人은 國際複合運送證券을 발행하면서 全 運送區間에 대해서 責任을 진다. 國際商業會議所는 1973年 11月 TCM條約案을 基礎로 統一規則을 制定하여 貨物이 발송지로부터 목적지까지 單一證券에 의해 運送되도록 함으로써 傳統的인 海上船荷證券을 代替하려고 하였다.

그러나, 遲延負擔規定에 대한 불만으로 統一規則을 受容하려 하지 않는 國際複合運送人들이 많았기 때문에 이 규정을 修正하여 1975年 6월에 最終案(1975年 Revision)이 확정되었다. 統一規則은 前述한 바와 같이 TCM條約案

는 제도이다. 이는 새로운 운송형태로서의 국제복합운송이 나름대로 체계를 갖기 위해서는 국제복합운송인에게 책임을 집중시키는 것이 바람직하다는 견해로부터 나온 제도이다. 그러나 현실적으로 적용하는 데에는 많은 어려움이 있다.

59) Samir Mankababy, "The Multimodal Transportation of Goods Convention A Challenge to Unimodal Transport Conventions", *The International and Comparative Law Quarterly*, vol.32, ParI, Jan. 1983, p.122.

의 各區間異種責任體系에 立脚하고 있으므로 TCM條約案과 基本的으로 同一 하지만, TCM條約案의 언어보다 훨씬 더 정확하게 용어를 사용하고 있다.

統一規則은 여러 船舶會社들에 의해 즉시 採擇되어 유럽에서는 定期船 航路에 全面的으로 또는 部分的으로 적용되는 것이 이제 거의 보편화 되었다.

統一規則의 特徵은 다음과 같다.

첫째, 統一規則이 國際條約이 아니므로 國際複合運送證券의 責任規定에 強制的으로 적용될 수는 없고, 運送契約 當事者間의 私的契約에 의해 選擇的으로 적용될 수 있을 뿐이다. 따라서 統一規則은 그 적용을 當事者間의 合意에 맡겨 國際複合運送人이 발행하는 國際複合運送書類上에 “本 統一規則이 適用된다” 또는 “ICC Brochure No.298號에 準據한다”는 趣旨의 文言을 記載하도록 되어 있다.

둘째, 統一規則은 各區間異種責任體系를 採用하고 있다. 發生區間判明損害에 대한 國際複合運送人의 責任은 損害發生區間에 適用되는 單一方式運送法制인 國際條約 또는 國內法の 強行規定에 따른다. 그리고 發生區間不明損害에 대한 責任限度는 Kg當 30포양카레 프랑⁶⁰⁾으로 제한되며 滅失 또는 損傷된 貨物의 價額까지 責任을 負擔한다는 것을 분명히 하고 있다.

셋째, 이 規則은 國際複合運送書類를 銀行이 買入可能한 것으로 인정하기 위한 前提條件을 제시하였다. 즉, 國際複合運送의 발전에 따라 國際複合運送書類의 使用이 증가함에도 불구하고 종래의 信用狀 統一規則에 規定된 B/L條項만으로는 國際複合運送書類를 取扱하는데 어려움이 발생함을 勘案하여, 이 규칙에서는 銀行買入의 前提條件을 提示하여 國際複合運送書類를 買入할 수 있도록 하였다. 한편, 이 條約은 현재 國際運送에 관련되는 協會 또는 委員會間의 意見을 통하여 論點을 좁혀가고 있으나, 각국의 國內運送法 및 慣習과의 關係와 經濟的 影響 등을 考慮할 때 빠른 시일 내에 條約의 發效를 期待하기는 어려운 것으로 보인다.

60) 30포양카레 프랑(Poincar'e france)은 오늘날 2SDR과 같다.(MD. Booker, op. cit., p.88.)

同 規則의 構成은 ㉠ 一般規定, ㉡ 定義, ㉢ 流通證券, ㉣ 非流通證券, ㉤ 國際複合運送人의 責任, ㉥ 當事者의 權利·義務, ㉦ 滅失이나 損傷에 관한 責任, ㉧ 遲延에 대한 責任, ㉨ 雜則, ㉩ 提訴期間 等 10個 項目에 19個 規則으로 되어 있다.

이 규칙에 의하면 CTO는 契約上의 國際複合運送의 履行을 위한 모든 責任을 引受하고, 職務의 範圍 안에서 행위하는 그의 代理人 또는 使用人이나 契約의 履行을 위하여 사용하는 그 밖의 사람의 作爲와 不作爲에 대한 責任을 引受한다(5조 (a), (b), (c)). 國際複合運送人은 물건을 그의 管理下에 引受한 때로부터 引渡할 때까지 물건에 생긴 滅失 또는 毀損에 대하여 責任을 지며, 規則에서 定한 賠償金(Compensation)을 支給할 責任을 진다(5조 (e)). 引渡遲延에 대하여도 一定한 範圍에서 責任을 진다(5조 (f)).

또한, ICC規則은 運送人의 責任體系와 관련하여 첫째, 물건의 滅失 또는 毀損의 場所가 判明되지 않은 경우와 둘째, 그 장소가 判明된 경우를 구분하여 이른바 각 區間異種責任體系를 採擇하고 있다. 즉, 첫째의 경우에는 事故의 場所가 不明이므로 거기에 適用될 國際條約이나 國內法을 알 수 없으므로 國際複合運送人은 이 規則에 定한 바에 따라 責任을 지는데, 責任限度는 滅失 또는 毀損된 物件의 重量 킬로當 30프랑(franc)이다(11조).

그러나 當事者는 合意에 의하여 이보다 높은 金額을 國際複合運送證券에 插入할 수 있다. 그리고 위 둘째의 경우, 國際複合運送人의 責任은 그 滅失 또는 毀損이 일어난 區間的 運送方式에 適用될 國際條約과 國內法 等 强行法規에 따라서 定하여진다(13조).

2.6 UNCTAD/ICC 複合運送證券規則

國際複合運送證券에 관한 國際商業會議所의 統一規則(ICC Publication No.298)은 國際海事委員會(CMI)의 東京規則(Tokyo Rules)과 로마사법국제위

원회(UNIDROIT)가 作成한 TCM條約案을 基礎로 制定되어 世界的으로 널리 사용되어 왔다.

1980年の UN國際物品複合運送協約(MT協約)의 발효를 앞두고 UNCTAD의 海運委員會는 UNCTAD 事務局이 去來當事者 및 國際機構와 緊密히 協助하여 Hague Rules, Hague-Visby Rules은 물론 FBL⁶¹⁾이나 ICC統一規則과 같은 現行 證券을 基礎로하여 國際複合運送證券에 관한 規定을 制定할 것을 指示하였다.

따라서 UNCTAD 事務局은 商去來 當事者들과 接觸을 持續하였으며, 새로운 規則을 制定하기 위하여 1988년에 UNCTAD/ICC合同作業班이 組織되어 國際複合運送에 관한 統一規則 制定을 推進하였다. UNCTAD/ICC複合運送證券 規則(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents 1992)은 國際複合運送에 관한 Hague Rules와 Hague-Visby Rules를 기초로 한 것으로서 國際貿易業界의 다양한 意見を 反映하기 위하여 3年間の 긴 作業과정을 거쳐 制定되었고 1992年 1月 1日부터 시행되고 있다.⁶²⁾

UNCTAD/ICC 複合運送證券規則은 全文(Introduction), 規則의 解說(Explanation of the Rules)(規則 13個로 構成되어 있음) 및 1. 適用, 2. 用語整理, 3. 國際複合運送證券에 記載된 情報의 證據力, 4. 國際複合運送人의 義

61) FIATA는 불어로 “Federation International des Association de Transitaires et Assimiles”의 약자이며, 영어로는 “International Federation of Freight Forwarders Association”으로 운송주선인협회 국제연맹이라고 할 수 있다. 이 연맹은 1929년 오스트리아의 Vienna에서 설립되었으며, 그 본부는 스위스의 Zurich에 두고 있다. 설립당시 16개 회원에 불과하였지만 오늘날 130개국의 35,000개 회사가 이 기구에 속해 명실공히 세계적인 프레이트 포워더의 대표기구가 되고 있으며, 비영리 민간단체로서 각 회원들의 권익을 대표하고 있다(이하 FIATA라고 칭함). FIATA가 1970년 6월 독자적으로 국제 복합운송의 국제성에 따라 통일된 운송증권의 양식으로 발표한 국제복합운송증권이 이른바 FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FIATA MT-B/L: FBL로 약칭함)이다.

FBL, Definitions:

“Freight Forwarder” means the multimodal transport operator who issues this FBL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier.(박상갑, “복합운송의 발전에 따른 보험문제에 관한 연구”, 경성대학교 대학원, 박사학위논문, pp.61-62.

62) 한국국제복합운송협회, 「복합운송실무총서」, 서울, 한국국제복합운송협회, 1995. 4, p.150, 대한상공회의소, 「복합운송에 관한 UNCTAD/ICC규칙(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents)」, 대한상공회의소, 1992. p.5.

務, 5. 國際複合運送人の 責任, 6. 國際複合運送人の 責任限度, 7. 國際複合運送人の 責任制限權의 喪失, 8. 送荷人の 責任, 9. 物品의 滅失 및 損傷의 通知, 10. 提訴期間, 11. 不法行爲에 대한 本 規則의 適用, 12. 國際複合運送人の 使用人, 代理人 및 其他의 國際複合運送人の 被雇傭人에 대한 本 規則의 適用, 13. 强行法規 等으로 構成되어 있다.

이 규칙은 Hague Rules과 Hague-Visby Rules을 기초로 작성되었으며, UN複合運送條約과 같이 過失責任原則을 적용하고 있다. 또한 이 규칙에서는 國際複合運送契約과 國際複合運送人, 그리고 送荷人·受荷人 等同 規則의 解釋適用上 問題의 發生可能性이 있는 用語를 整備하여 각 용어마다 具體的인 定義(Definitions)를 明確히 規定하였다.

이 규칙은 汎世界的으로 國際貿易去來에 適用될 수 있으며, ICC의 貨換信用狀統一規則의 最新 改訂內容과 완전히 일치하기 때문에 國際金融界에서도 받아들일 수 있다.⁶³⁾ 그러나 이 규칙은 國際複合運送契約의 慣習的인 內容의 일부만을 다루고 있다. 따라서 이 규칙을 基礎로 作成된 國際複合運送契約을 締結하고자 하는 國際複合運送人은 그의 特정한 必要性을 충족시키기 위하여 任意積付(Optional Stowage), 運送經路(Routing), 運賃과 費用(Charge), 留置權(Lien), 雙方過失衝突(Both-to-Blame Collision), 共同海損(General Average), 裁判管轄權(Jurisdiction), 仲裁(Arbitration) 및 準據法(Applicable law) 等の 問題에 대하여는 別途의 條項을 추가하여야 한다(全文1).⁶⁴⁾

또한, 이 규칙은 하나의 지침에 지나지 않는다. 따라서 國際複合運送契約에 적용될 수 있는 國際協約이나 國內法의 强行規定은 이 규칙에 우선한다.⁶⁵⁾

63) 전창원, 「무역운송실무」, 서울, 일신사, 1996, p.652.

64) UNCTARD/ICC Rules, Introduction 2.

65) UNCTARD/ICC Rules 제13조.

第4節 UN國際複合運送條約上 複合運送人の 責任

1. 責任의 主體

77그룹이 주도하는 UNCTAD에서 成立된 UN條約은 海上運送에 관한 1978年の Hamburg規則의 影響을 많이 받았다.⁶⁶⁾ 실제로 Hamburg規則의 準備와 採擇에 關여 했던 많은 開發途上國의 人士들이 UN條約에도 關여했기 때문에 Hamburg規則은 事實上 UN條約의 模型(Model)으로 이용되었고 특히, 複合運送人の 責任規定에 많은 影響을 미쳤다.⁶⁷⁾

複合運送에 있어서 運送主體의 概念을 명확히 하려면, 앞에서 검토한 바와 같이 複合運送人과 그의 履行補助者의 範圍와 그 履行補助者의 行爲自體에 대한 範圍를 확정지을 필요가 있다.

UN條約 第1條 2項은 “複合運送人이라 함은 스스로 혹은 그를 代理한 다른 사람을 통하여 複合運送契約을 締結하고, 送荷人이나 複合運送活動에 參與하는 運送人の 代理人으로서 또는 그러한 사람에 代身하여서가 아니라 본인으로서 行爲를 하고, 또한 契約의 履行을 위한 債務를 負擔하는 사람을 말한다.”⁶⁸⁾라고 규정하고 있다. 따라서 複合運送人이란 複合運送의 全過程을 통해 複合運送契約의 履行을 위하여 代身인으로서가 아닌 본인으로서(As the Principal) 行爲하고 화주에 대하여 全運送區間 單一責任(Single Through Liability)을 부담하는 자이다.

66) 이에 관한 문헌으로는 Erling Selig, “The Background to the Convention” *Papers of Seminar on UN Multimodal Transport Convention held by Southampton University's Faculty of Law on Sept.12th, 1980.* 참조.

67) Erling Selig, “The Influence of the Hamburg Rules”, pp.1-2., p.10 필자는 복합운송조약의 일부 규칙을 Hamburg규칙의 쌍둥이(Twin-Brother)라고 표현한다.

68) UN조약 제1조 2항.

2. “Multimodal transport operator” means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

複合運送人은 자기가 引受한 여러 구간으로 결합된 複合運送을 실행하기 위하여 一定 範圍의 運送을 下請契約을 맺은 下受給運送人에게 의뢰하거나 代理人 혹은 使用人을 雇傭하여 運送債務를 履行한다. 그러나, 어떠한 경우에도 그러한 履行補助者들의 行爲에 대한 責任은 複合運送人이 法的主體(Legal Entity)로서 화주에 대하여 스스로 負擔하고 단지 内部的 求償은 別途의 문제이다.

따라서, 直接 運送手段을 소유하거나 特定方式의 運送을 經營하는 것 등은 複合運送人의 요건이 아니다. 비록 아무런 運送手段도 소유하지 않은 運送周旋人(Freight Forwarder)이라도 運送人으로서의 責任을 引受하고 送荷人과 運送契約을 締結하면 複合運送人이 된다. 현실적으로는 海運會社가 複合運送人으로서 운송을 引受하는 경우가 대부분이지만 道路運送人, 鐵道運送人, 航空運送人 또는 運送周旋人 等도 複合運送을 引受하여 複合運送人이 될 수 있다.⁶⁹⁾

UN條約의 準備와 採擇의 과정에서 특기할 사항은 이른바 77그룹에 속하는 開發途上國 側은 複合運送人에 대한 最低限度의 면허기준을 複合運送條約案에 規定할 것을 주장하였고, B그룹에 속하는 西方工業國 側은 免許要件이 나라에 따라서 크게 차이가 있을 것이므로 國際的인 統一基準을 정한다는 것은 바람직하지 못하다고 주장하였다. 즉, B그룹은 이러한 기준의 제정 등의 規制는 個別國家의 權限에 속하는 것이라는 주장이었다.⁷⁰⁾

결국 이에 관하여는 양측의 협의에 의하여 各 國內法이 複合運送業과 複合運送人을 規律하고 統制할 수 있는 權限을 留保한다는 趣旨의 規定을 第4條에 두게 되었다.⁷¹⁾

69) 林東喆, 前揭論文, pp.170-171.

70) 朴相甲, 前揭論文, p.171.

71) UN條約 제4조.

Article 4. Regulation and control of multimodal transport

1.This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.

2.This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the

UN條約 第4條는 “各國은 複合運送行爲 및 複合運送人을 國內法으로 規制할 수 있는 權利를 가진다.”라고 規定하고 있다.

이것은 輸送체어의 개입으로부터 自國 保險主義의 推進等 本 條約의 解釋, 運用에 開發途上國 政府가 개입할 수 있는 根據를 가지는 公法問題로서 주목된다. 한편 複合運送人에게 責任이 集中, 強化됨으로써 複合運送人의 資格問題 및 營業免許問題와 관련하여, 本 조약에 기초하는 國內法規 정비의 諸問題가 발생할 것이다. 예를 들면, 複合運送人의 재정적 信用保證을 위하여 責任保險의 强制化가 保險問題의 일부로서 부상할 가능성이 있다.⁷²⁾

2. 責任의 原則과 體系

2.1 責任原則

Hamburg規則의 이른바 共通諒解(Common Understanding)⁷³⁾와 마찬가지로 UN條約의 全文 第2部 (d)項에서도 “複合運送人의 責任은 推定過失原則(Principle of Presumed Fault or Neglect)에 立脚하여야 한다.”라고 규정하여⁷⁴⁾ 條約上의 責任이 嚴格責任이 아니고 推定過失 責任原則 또는, 立證責任

national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shipper's organizations and appropriate national authorities on terms and conditions of service; licensing of multimodal transport operators; participation in transport; and all other steps in the national economic and commercial interest.

3.The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country in which he operates and with the provisions of the Convention.

72) 加藤修, 前掲論文, p.25.

73) Hamburg Rules, Annex 2.

Common Understanding adopted by The United Nations Conference on the Carriage of Goods by sea. It is the Common Understanding that the liability of the Carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the Carrier but, with respect to certain cases, the provisions of The Convention modify this rule.

74) Preamble Agreeing to the following basic principles: (d) that the liability of the Multimodal Transport Operator under this convention should be based on the principle of presumed fault

이 轉換된 過失責任原則(Reversed burden of proof)임을 명확히 밝히고 있다.

이는 물론 運送物이 複合運送人의 管理下에 있기 때문에 危險이 발생한 때에는 貨主보다 運送人이 立證하는데 편리한 지위에 있기 때문이다.⁷⁵⁾

複合運送人의 이러한 責任原則은 1929年 Warsaw條約(20條 1項)과 1978年 Hamburg規則(5조 1항)에서 由來한다.⁷⁶⁾ 그러나 유엔條約上の 責任原則이 Hamburg規則上の 責任原則과 同一한 것은 아니다.⁷⁷⁾

2.2 責任體系

UN條約은 소위 折衷式責任體系(Modified Liability Uniform System)에 입각하여 損害發生區間의 確認與否에 관계없이 동일한 責任體系를 적용하고 다만 損害發生區間이 확인될 경우 그 區間運送法의 責任限度額이 UN條約의 責任限度額을 上廻하는 경우에만 그 구간 運送法의 責任制限 규정을 적용하고 있다.⁷⁸⁾ 즉, UN條約은 損害發生區間이 확인된 경우라도 단지 責任限度額에 국한하여 區間運送法이 적용되는 異種責任體系를 導入함으로써 異種責任體系

or neglect.

75) Wei Jia Ju, *op. cit.*, p.291.

76) 林東喆, 前揭論文, p.174.

77) Hamburg규칙과 UN조약의 운송인의 책임원칙상 차이점은 다음과 같은 것들이다.

- ① UN조약에는 생동물의 운송, 해난구조로 인한 손해 등의 경우에 운송인의 면책에 관한 규정이 없다.
- ② UN조약에는 화재의 경우에 운송인의 책임에 관하여 특히 달리 규정하는 바가 없다.
- ③ UN조약에는 복합운송인의 이행보조자와 복합운송인이 책임져야 할 이행보조자의 행위의 범위에 대하여 Hamburg규칙 보다 구체적인 규정을 두고 있다. (上揭論文, p.147. 참조)

78) UN條約 제19조

Article 19. Localized damage

When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

와 單一責任體系를 折衷한 이른바 折衷式責任體系를 採擇하게 되었다.⁷⁹⁾

UN條約이 이러한 규정을 두게 된 배경에는 複合運送契約을 체결한 積貨利害關係人에게 개개의 單一運送契約을 締結한 경우보다 불리하게 하지 않도록 하기 위한 의도가 개재되어 있다고 할 것이다.⁸⁰⁾ 즉, 第19條가 없다고 하면 區間運送法の 責任限度額이 UN條約의 限度額보다 높은 경우에는⁸¹⁾ 複合運送契約을 체결하기 보다는 각 區間別로 별개의 運送契約을 체결하는 쪽이 늘어날 것이라는 실제적인 이유가 있다고 하겠다.⁸²⁾

3. 責任의 範圍

3.1 事項的 範圍

UN條約 第16條 1項⁸³⁾은 “複合運送人은 運送物의 滅失, 毀損 및 遲延으로

79) UN條約 제9조를 Modified Network System (Driscall & Lorsen, op. cit., pp.232-233.)이라고도 하고, Modified Uniform System (Wei Jia Ju, op. cit., p.298.)이라고 한다. 이를 어떻게 보느냐는 그렇게 중요한 문제는 아니라고 생각되지만 구대여 구별한다면 복합운송인의 책임한도액 이외에는 손해 발생구간의 확인여부에 관계없이 동일한 규정이 적용되기 때문에 단일책임체계가 기본으로 되어 있다고 할 수 있다. 따라서 본 논문에서는 절충식책임체계를 부르기로 한다.

80) 徐憲濟, 前掲書, p.144.

81) UN조약 제18조 (Limitation of Liability)의 책임제한 액수보다 높은 구간운송의 국제조약으로는 Warsaw 조약(17 SDR/Kg), CIM(16 2/3 SDR/Kg), 그리고 CMR(8 1/3 SDR/Kg)이다. (林東喆, 前掲論文, p.184.참조.)

82) UN조약 제19조의 심의과정에서 각 그룹간에 다음과 같은 3가지 안이 주장되었다고 한다. 첫째로, UN조약과 다른 책임한도액을 규정하고 있는 구간운송법이 있을 경우 그 법상의 책임제한 규정만을 적용하자는 D그룹의 안, 둘째로, 현재의 제19조와 같은 내용을 주장한 개발도상국 그룹 일부의 안, 셋째로, 당사자간의 합의에 의하여 적화이해관계인을 불리하게 변경할 수 없는 국제조약 또는 국내법을 적용하자는 B그룹의 안 (이 제안은 이중책임체계를 취하고 있는 TCM조약안 제12조 1항 A와 일치한다.)으로 대립되어 있었으나 둘째안으로 타협되었다고 한다.(Wei Jia Ju, op. cit., p.301.)

83) UN條約 제16조.

Article 16. Basis of liability

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which cause the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in article 14, unless the multimodal transport operator provides that he, his servants or agents or other person referred to in article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time

인하여 생긴 손해에 대하여 責任진다.”라고 규정하고 있다.

이 규정은 Hamburg規則 第5條 1項⁸⁴⁾과 동일한 형태를 취하고 있는데, 이는 TCM條約案이나 기타 다른 모든 區間運送法 및 條約이 “運送人은 運送物의 滅失, 毀損등에 대하여 責任진다.”라고 규정하고 있는 것과 대조를 이루고 있는 것으로 運送物自體에 생긴 滅失, 毀損損害 뿐만 아니라 그로 인하여 結果的으로 惹起된(Resulting from loss or damage) 營業的 損害에 대하여도 複合運送人에게 責任이 있음을 명시한 것이라 하겠다.⁸⁵⁾

이러한 結果的 損害의 예로는 運送物의 滅失로 인하여 高價로 轉買할 기회 의 상실이라던가 遲延으로 인하여 運送物을 적기에 공급하지 못하므로 인한 賣買契約上의 損害와 같은 것으로 생각할 수 있다. 따라서, UN條約은 TCM條約案이나 기타 다른 區間運送條約에 있어서와 같이 運送人의 責任을 運送物의 객觀적 交換價額이나 市場價額(滅失의 경우), 또는 交換價額과의 差額(毀損의 경우)에서 제한하려는 規定을 두고 있지 않다. 그러므로 운송물의 滅失로 인하여 초래된 損害가 運送物의 交換價額을 초과할 경우에도 그 額數가 UN條約 第18條에 규정된 責任限度額 이내라면 複合運送人은 그 全額을 다 賠償해야 할 것이다.⁸⁶⁾ 따라서, UN條約에서는 기존의 區間運送法 및 國際條約 보다도 運送人의 事項의 責任의 範圍가 더욱 擴張, 強化되었다.

expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would to the circumstances of the case.

3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

84) Hamburg規則 제5조 1항

Article 5. Basis of liability

1.The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier provides that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

85) 徐憲濟, 前揭書, p.117.

86) 朴相甲, 前揭論文 第5章 6.2.2의 ① 參照., p.108.

한편 複合運送人의 引渡遲延 責任은 TCM條約案 第11條와 동일하므로 설명을 생략한다. 다만 運送期間의 경과 후 運送物의 滅失로 간주할 수 있는 기간은 90日으로써 TCM條約案보다 더 延長되었다는 차이는 있다.⁸⁷⁾

3.2 時間的 範圍

運送人의 責任의 時間的 範圍는 運送人의 責任期間을 의미한다. UN條約 第14條 1項은⁸⁸⁾ “本 條約에 의한 貨物에 대한 複合運送人의 責任은 貨物을 그의 管理下에 引受한 때로부터 貨物을 引渡할 때까지의 기간에 미친다.”라고 규정하고 있다. 즉 第14條 1項은 TCM條約案에서와 마찬가지로 一般的인 運送人의 責任期間을 표시하고 있다. 그런데 UN條約 第14條 2項에서는 責任期間에 대한 쓸데없는 분쟁을 피하기 위하여 이를 상세히 나누어 규정하고 있다.

즉, 貨物이 複合運送人의 管理下에 있는 期間의 始期는 複合運送人이 貨物을,



87) TCM조약안 제2A조 2항. 60日

88) UN조약 제14조

Article 14. Period of responsibility

- 1.The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.
- 2.For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:
 - (a) from the time he has taken over the goods from:
 - (i) the consignor or a person acting on his behalf; or
 - (ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;
 - (b) until the time he has delivered the goods
 - (i) by handing over the goods to the consignee; or
 - (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.
- 3.In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents.

① 送荷人 또는 送荷인에 갈음하여 行爲를 하는 사람으로부터 引受한 때, 또는 ② 引受地에서 적용되는 法令에 따라서 운송을 위하여 화물을 引繼 받아야 할 機關 기타의 제3자로부터 引受한 때이다. 그리고 그 기간의 終期는 複合運送人이 물건을 引受한 때이며 그 引受는 複合運送人이 ① 受荷인에게 직접 물건을 넘겨 줌으로써(By handing over), 또는 ② 受荷인이 複合運送人으로부터 물건을 受領하지 않을 경우에는 複合運送契約이나 法令 또는 引渡地에서 적용되는 當該 去來慣習(Usage)에 따라서 화물을 受荷인의 처분에 맡기거나, ③ 引渡地에서 적용되는 法令에 따라서 화물을 引繼받아야 할 機關, 기타의 제3자에게 화물을 넘겨주는 방법으로써 가능하도록 규정하고 있다. 즉, 受領은 두 가지, 引渡는 세가지로 나누어 상세히 규정하고 있다.

또, UN條約 第14條 3項에서는 “複合運送人에는 그의 使用人, 代理人 및 複合運送人이 複合運送契約의 履行을 위하여 그의 서비스를 이용하는 그 밖의 사람이 포함된다.”라고 규정하고 있다.⁸⁹⁾ 즉, 複合運送人은 물건이 그의 使用人이나 代理人 또는 그 밖의 下請契約者(Subcontractor)에게 交付된 경우에도 그 貨物의 滅失 또는 毀損으로 인한 損害에 대하여 責任을 진다.

3.3 人的 範圍

複合運送의 責任主體로서 複合運送人에 대한 의의는 앞장에서 살펴 보았다.

90) 즉, “複合運送人이라함은 스스로 혹은 그를 대리한 사람을 통하여 複合運送契約을 체결하고 送荷人이나 複合運送活動에 참여하는 運送人의 代理人으로서 또는 그러한 사람에 대신하여서가 아니라 본인으로서 行爲를 하고, 또한 契約의 履行을 위한 채무를 負擔하는 사람을 말한다.”라고 규정하고 있다.(제1조 2항)

複合運送人이란 法的主體(Legal Entity)로서 複合運送契約의 履行을 위하여

89) 林東喆, 前掲書, p.172.

90) 朴相甲, 前掲論文 第3章 2.2.1. 參照., p.40.

본인으로서(As the principal) 行爲하고 契約履行의 責任을 引受하는 사람이다. 그런데 複合運送人은 자기가 引受한 複合運送契約의 履行을 위하여 많은 補助者들을 이용한다. 따라서, 複合運送人의 責任의 人的 範圍는 運送主體로서 자기자신의 行爲는 물론 履行補助者의 範圍와 그들의 行爲의 範圍가 핵심이 됨은 앞장에서 살펴 본 바와 같다.⁹¹⁾

UN契約 第15條는⁹²⁾ “複合運送人은 그의 使用人과 代理人이 그들의 職務範圍內에서(Within the scope of his employment) 행동하는 한 그 使用人과 代理人(Servant or agent)의 행위에 대하여 責任을 지며 또한 複合運送契約의 履行을 위하여 다른 사람을 이용할 경우에는 그 他人(Any other person)이 契約의 履行과 관련하여 행동하는 한 그 他人의 行爲에 대하여 責任을 진다.” 라고 규정하여 TCM條約案 보다 進一步한 立法을 보여 주고 있다. 즉, UN條約에서는 履行補助者의 範圍를 그의 使用人과 代理人은 물론 他人(區間運送人, 換積人, 터미널運營者, 倉庫業者, 荷役業者 등)이란 包括적인 獨立契約者까지 포함하고 있다.

따라서, 使用人과 代理人의 경우와 같이 타인에 의하여 運送物이 受領되었으면 그것은 複合運送人에 의한 受領으로 되고 그 타인에게 한 통지는 複合運送人에게 한 것이 되며, 複合運送人은 타인과 連帶하여 積貨利害關係人에게 責任을 負擔하는 것이 아니라 단독으로 一貫責任을 지게 된다.⁹³⁾ 또한, 複合運送人이 免責되기 위하여는 複合運送人은 자기와 그의 使用人 및 代理人과 그 他人이 損害의 發生과 그 결과를 회피하기 위하여 合理的으로 요구되는 모

91) 朴相甲, 上揭論文 第3章 1.2.4. 參照, p.22.

92) UN조약 제15조

Article 15. The liability of the multimodal transport operator for his servants, agents and other persons. Subject to article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

93) 徐憲濟, 前揭書, p.79.

든 措置를 취하였다는 것을 立證하여야 한다.⁹⁴⁾

UN條約 第15條는 複合運送人의 使用人 및 代理人과 他人을 동일한 履行補助者로 취급함에도 불구하고 複合運送人이 責任져야 할 이들의 行爲의 範圍에 대해서는 이를 각각 달리 규정하고 있다. 즉, 使用人 또는 代理人에 대하여는 단지 職務의 範圍內(Within the scope of his employment)이면 충분하지만, 他人에 대하여는 이보다 훨씬 좁게 契約의 履行에 관한 行爲(Acting in the performance of the contract)로 複合運送人의 責任範圍를 제한하고 있다.

4. 責任의 限度

企業責任의 특징을 이루고 있는 有限責任은 운송에 관한 각종 國際條約에 예외없이 규정되어 있으며, 複合運送法의 영역에도 運送人의 責任이 제한됨은 물론이다.⁹⁵⁾

UN條約의 責任制限 방법은 앞서 살펴본 TCM條約案의 責任方法과는 상당한 차이를 보이고 있다. UN條約은 원칙적으로 發生區間이 확인된 損害(Localized Damage)와 發生區間이 확인되지 않은 損害(Concealed Damage)에 동일한 責任制限의 규정을 적용하고 있고, 다만 損害가 발생된 區間の 법에 정해진 責任限度額이 UN條約의 限度額보다 높은 경우에만 그 법의 규정에 따르도록 하여(UN條約 19조) 이중책임체계와 단일책임체계를 折衷하고 있다. 이를 더욱 상세히 설명하면 滅失 및 毀損에 대한 責任制限과 遲延에 대한 責任制限의 경우, 그리고 責任制限이 허용되지 않는 경우로 대별할 수 있다.

첫째, 運送物의 滅失 및 毀損에 대한 責任制限의 경우에 責任限度額을 정함에 있어서는 損害發生區間이 확인되지 아니한 경우의 責任限度額과 損害發生區間이 확인된 경우의 責任限度額으로 나누어 검토해야 한다.

즉, 損害發生區間이 확인되지 아니한 경우의 責任限度額은 다시 複合運送이

94) UN조약 제14조 3항, 제24조 8항, 제16조 1항

95) 朴相甲, 前揭論文 第3章 1.2.5. 參照, p.30.

해상 및 內水運送區間을 포함하는 경우와 포함하지 않는 경우로 나누어 살펴 보아야 한다. 전자의 경우 즉, 運送物의 滅失 및 毀損에 대한 複合運送人의 責任制限으로 損害發生區間이 확인되지 아니하고, 複合運送이 海上 및 內陸運送區間을 포함하는 경우의 責任限度額은 每 包裝物 또는 다른 船積單位當 920 計算單位(Units of Account : SDR),⁹⁶⁾ 總重量 每 1Kg당 2.75計算單位(SDR)로 하고(UN條約 第18條 1項), 그 이외의 구간만으로 複合運送이 이루어진 경우에는⁹⁷⁾ 總重量 每 1Kg당 8.33計算單位(SDR)를 한도액으로 하고 있다.(UN條約 第8條 3項)

다음에 損害發生區間이 확인된 경우의 責任限度로서는 원칙적으로 發生區間이 確認되지 않은 損害의 경우와 동일하지만 損害가 발생한 구간에 적용될 법에 정하여진 한도액이 UN조약 보다 더 높을 경우⁹⁸⁾에는 UN條約이 적용되지 않고 그 구간의 법에 따라 결정된다 함은 이미 검토하였다.(UN條約 第19條)

참고로 각 區間運送의 國際條約에 있어서 運送人의 責任限度額은 다음 표와 같다.⁹⁹⁾

96) UN조약 제18조에서 말하는 계산단위(Units of Account)는 국제통화기금(IMF)의 특별인출권(Special Drawing Right : SDR)을 말한다. (UN조약 제 31 조)

97) 실제로 이러한 복합운송은 아주 예외적인 경우이고 지리적으로도 극히 제한되어 있다고 할 수 있다.

98) <표 2-6> 에서 알수 있는 바와 같이 UN조약의 책임한도액보다 높은 구간운송은 Warsaw 조약, CIM 그리고 CMR의 경우 뿐이다.

99) 林東喆, 前掲論文, p.184.

〈表 2-6〉 各 國際運送條約 등의 運送人의 책임한도 비교

구 분	K/G 당(SDR)	포장 또는 적재단위당(SDR)
항공 (Warsaw조약)	17	
철도 (CIM)	16 2/3	
도로 (CMR)	8 1/3	
1980년 국제복합운송조약	2.75	920
1978년 Hamburg규칙	2.50	835
1968년 Hague-Visby규칙	2.00	666.67
1975년 ICC규칙	2.00	

資料 : 林東喆, 前掲論文, p.184.에서 引用

한편 UN條約 제18조 2항은 포장물을 단위로 하는 責任制限 기준과 관련하여 컨테이너, 팔레트 또는 이와 유사한 運送用具가 여러 運送物을 결합하기 위하여 사용되는 경우에 이들을 責任限度額으로 정하는 표준으로 Hague-Visby規則의 규정¹⁰⁰⁾을 導入하였다.¹⁰¹⁾

이 컨테이너條項에 의하면, 첫째, 複合運送證券에 컨테이너에 적재된 包裝物의 수량이 기재되어 있는 경우에는 그 하나 하나의 包裝物이 責任限度額 算定의 기준이 되고 둘째, 複合運送證券에 컨테이너 內容物에 관하여 전혀 기재되지 않고 단지 컨테이너만 표시되어 있는 경우에는 그 컨테이너가 責任制限의 기준이 된다. 셋째, 複合運送人의 소유물이나 複合運送人이 제공하는 것이 아닌 컨테이너 기타의 運送用具가 滅失 혹은 毀損 당한 경우에는 그 運送用具도 그 내용물과는 별개로 하나의 기준으로 보게 된다.¹⁰²⁾

100) Hague-Visby規則 제5조 (c) 항

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this package or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

101) 徐憲濟, 前掲書, p.155.

102) UN條約, 제18조.

넷째, 遲延損害에 대한 複合運送人의 責任制限에 대하여 UN條約은 滅失, 毀損의 경우와는 달리 複合運送區間 중에 海上區間이 포함 되는가, 또는 損害發生區間이 확인되지 않는가에 관계없이 일률적으로 제18조 4항에서 규정하고 있다.

이 조항에 의하면 “複合運送人의 責任은 遲延되어 引受된 運送物의 운임의 2.5배로서 제한되며, 複合運送契約에 의하여 지급되는 運賃總額을 초과할 수 없다.”라고 규정하고 있다.

다섯째, 責任制限이 허용되지 않는 경우는 複合運送人의 責任의 範圍안에 속한 損害이면서도 責任이 제한되지 않는 것으로 UN條約은 다음과 같이 複合

Article 18. Limitation of liability

1. When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules apply:
 - (a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the multimodal transport document as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.
 - (b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the multimodal transport operator, is considered one separate shipping unit.
3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 unit of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.
4. The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.
5. The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraphs 1 and 4 or paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article.
6. By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraphs 1,3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document.
7. “Unit of account” means the unit of account mentioned in article 31.

運送人 및 그 履行補助者의 責任制限의 저각사유를 규정하고 있다.

① 複合運送人은 물건의 滅失, 毀損 또는 引渡遲延을 複合運送人이 이를 발생시키기 위한 의도로써 무모하게(Recklessly) 또는 이를 알면서 한 作爲 또는 不作爲로 인하여 생기게 한 것이 증명된 때에는 責任制限의 利益을 주장할 수 없다.(제21조 1항)

② 複合運送人의 使用人이나 代理人 또는, 複合運送契約의 履行을 위하여 그의 서비스를 이용하는 기타의 사람이 위 ①과 같은 고의 등의 作爲 또는 不作爲로 인하여 滅失, 毀損 또는 引渡遲延 등이 생긴 경우에도 이들 履行補助者들은 責任制限의 權利를 가지지 못한다.(제21조 2항)

이와 같은 運送人의 責任制限權 상실에 관한 條項은 이미 考察한 바 있으며,¹⁰³⁾ 이 조문도 그 취지에 다를 바 없는 慣用的인¹⁰⁴⁾ 條項이라 할 수 있다.

5. 免責事由

이미 언급한 바와 같이 UN條約은 複合運送人의 責任原則을 過失責任原則으로 규정하고 있다.(전문, (d)) 同條約 제16조 1항은 “複合運送人은 자기 또는 자기의 履行補助者가 事故 및 그 결과를 회피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 措置(All measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences)를 취하였다는 것을 증명한 때에는 責任을 지지 않는다.”라고 규정하고 있다.

이 규정은 運送物의 損害에 대한 複合運送人의 無過失이 곧 免責事由임을 명확히 규정하고 있다. 원래 複合運送人의 運送契約上의 責任에 관하여 過失責任主義를 관철하면 複合運送人의 無過失 이외에는 免責事由가 있을 수 없으며, UN條約은 이를 철저히 받아들여 이러한 一般的 免責事由(MTO's general defence) 이외의 소위 免責카탈로그(Hague Rules 제4조 2항)와 같은 다른

103) 朴相甲, 前揭論文, 第3章, 1.2.5. p.30.

104) 櫻井玲二, “複合運送人의 責任 - 國連條約と實務上の證券 -”, 「海事産業研究所報」 No.200, 1983

免責事由는 일체 두고 있지 않다.¹⁰⁵⁾

Hamburg規則과 그 成立基盤을 같이 하는 UN條約에서는 Hamburg規則의 예를 따라 免責카탈로그를 撤廢하였음은 물론이다. 그러나 複合運送의 고도의 資本集約的 성격으로 볼 때, 複合運送人이 대부분 일부의 先進國에 집중될 것이 예상되므로 複合運送人의 免責事由에 대한 開發途象國의 嫌惡은 海上運送보다 더 클 것이다.

따라서 UN條約은 Hamburg規則보다 더욱 철저하게 過失責任原則에 立脚하여 모든 免責事由를 다 폐지하기에 이르렀다.



105) 徐憲濟, 前掲書, pp.115-116.

第3章 國際 카-훼리를 利用한 複合運送의 形態와 現況

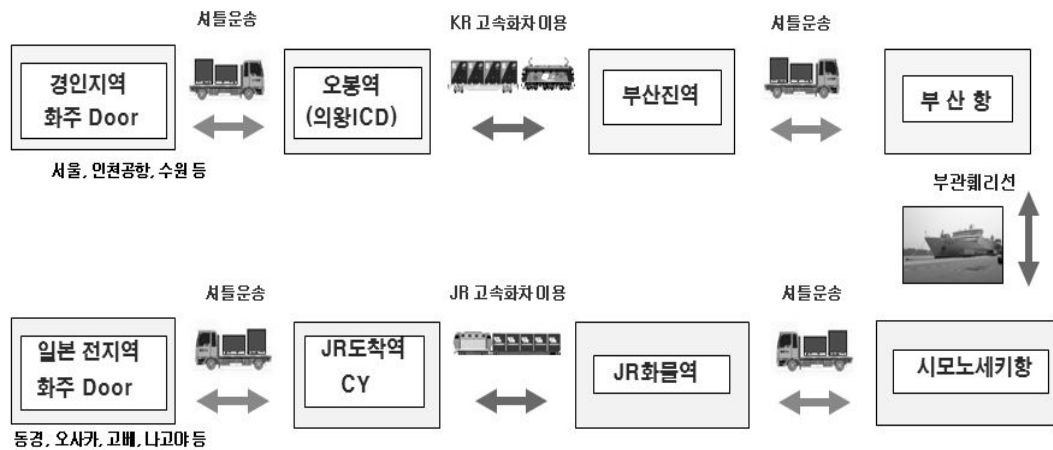
第1節 國際 카-훼리를 利用한 複合運送의 形態

1. 鐵道(Rail) - 船舶(Ship) - 鐵道(Rail) System

서울, 仁川空港, 水原 等 京仁地域에 소재하는 화주의 공장에서 JR 12'컨테이너를 이용하여 貨物積込 後 셔틀(Shuttle) 운송하여 의왕시 오봉역에 당일 저녁에 도착시킨다.

이어서 鐵送된 컨테이너는 다음날 새벽에 부산진역 鐵道CY에 도착하고, 釜山港 國際旅客埠頭 부관훼리CY에 Shuttle 운송된다. 컨테이너는 국제 카-훼리에 船積되어 다음날 아침 시모노세키 國際旅客埠頭 CY에 下船된다.

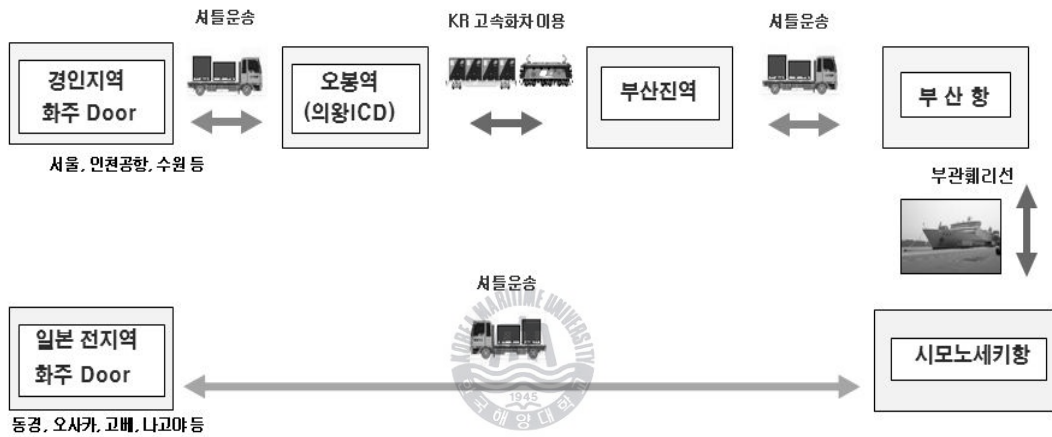
시모노세키 稅關手續을 마친 다음에 시모노세키 화물역으로 Shuttle 운송되어 일본 전국으로 鐵道運送 되는 시스템이다.



<그림 3-1> 鐵道(Rail) - 船舶(Ship) - 鐵道(Rail) System

2. 鐵道(Rail) - 船舶(Ship) - 트럭(Truck) System

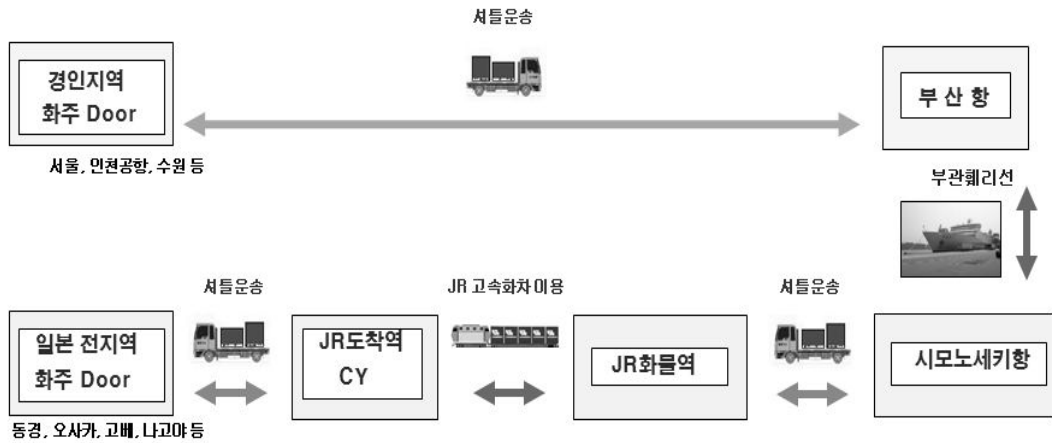
이 시스템은 한국측에서는 R-S-R System과 同一하다. 일본 시모노세키CY 下船 搬入 後 12'컨테이너의 內容物을 트럭으로 移積 後 受荷主 門前까지 서비스하는 시스템으로 주로 긴급을 요하는 화물 또는, 受荷主 側에서 鐵道驛을 이용하기 불편한 지역으로 많이 운송되고 있다.



<그림 3-2> 鐵道(Rail) - 船舶(Ship) - 트럭(Truck) System

3. 트럭(Truck) - 船舶(Ship) - 鐵道(Rail) System

京仁地域의 特定場所로 각각의 LCL화물을 집결시켜 트럭에 積載하거나, 트럭이 각각의 送荷主 工場을 순회하여 트럭 한대 분량의 화물이 적재되면 부산항까지 운송하고, 國際旅客埠頭 부관훼리CY에서 선사트럭으로 移積 後 카-훼리 본선에 선적된다. 일본의 시모노세키 到着 이후의 흐름은 R-S-R의 시스템과 同一하다. 주로 少量의 LCL화물에 많이 적용되고 있다.



<그림 3-3> 트럭(Truck) - 船舶(Ship) - 철도(Rail) System

4. 트럭(Truck) - 船舶(Ship) - 트럭(Truck) System

이 시스템은 주로, 特大貨物(장척, 장폭, 장고의 화물) 및 초정밀 제품 등 특수화물로서 컨테이너 내에 積込이 곤란한 화물에 많이 적용되고 있다.

運送裝備는 ① 화주 또는 貨主代行業, 複合運送人, 海上運送人이 投入한 裝備로 送荷主의 門前에서 受荷主의 門前까지 서비스(Door to Door Service)하는 경우와 ② 少量의 화물로서 船社 CY/CFS 까지 送荷主가 운반하고, 이후 船社裝備로 移積作業 後 本船 船積되어 到着港 CY에서 受荷主 裝備로 다시 移積되어 陸上運送하는 경우와, 到着港의 船社裝備로 移積되어 陸上運送하는 경우이다.

본 연구의 不明損害는 T-S-T System에서 제일 많이 발생하며 또한, 研究對象의 핵심부분이다.

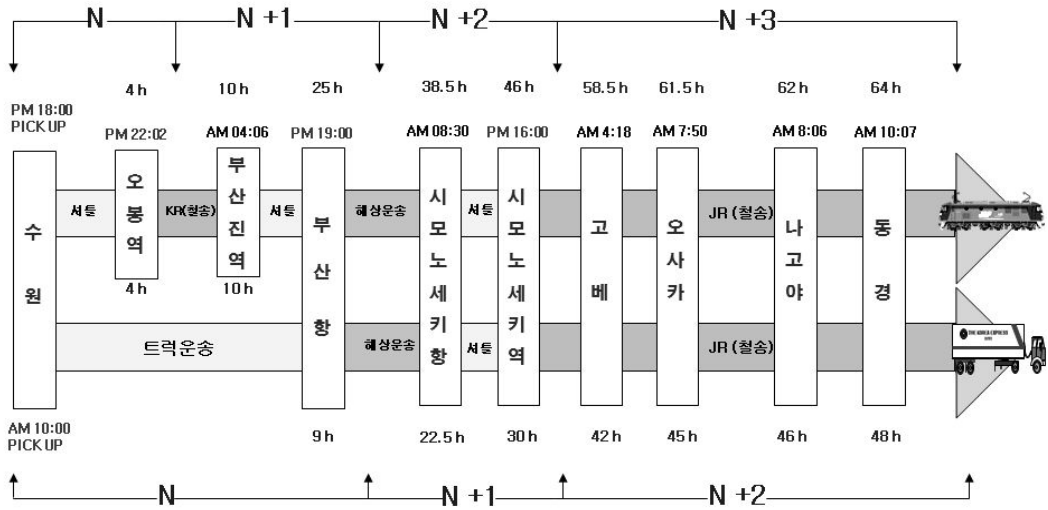


<그림 3-4> 트럭(Truck) - 船舶(Ship) - 트럭(Truck) System



<그림 3-5> 特裝트럭에 의한 一貫運送

京仁地域 送荷主의 門前을 起點으로 하여 貨物의 最終着地인 受荷主의 門前까지 主要據點別 所要時間을 表記하면 <그림 3-6>과 같다.



<그림 3-6> 區間別 所要時間

12' JR Container를 사용하여 京仁地域에서 出發하여 日本主要 地點까지 所要되는 費用은 <그림 3-7>과 같다.

수원출발기준	고베	오사카	나고야	등경	
	₩ 1,480,000	₩ 1,490,000	₩ 1,520,000	₩ 1,680,000	12FT DRY x 1EA
	₩ 2,640,000	₩ 2,670,000	₩ 2,720,000	₩ 3,040,000	12FT DRY x 2EA
	₩ 3,760,000	₩ 3,790,000	₩ 3,860,000	₩ 4,350,000	12FT DRY x 3EA

<그림 3-7> 區間別 所要費用

第2節 國際 카-훼리를 利用한 複合運送의 現況

1. 韓日間 國際 카-훼리의 物動量

1.1 韓日航路 物動量 推移

1992年~2004年 기간 중 한국 산업구조는 1차 산업의 비중이 절반으로 줄어들었으며, 製造業과 서비스업의 비중은 각각 2%포인트 정도 증가하고 있다. 製造業部分에서는 식료품, 섬유, 가죽제품, 펄프 및 종이 제품의 비중이 줄어든 반면 전기·전자와 수송기기산업의 비중이 높게 증가하고 있다.

<表 3-1>韓國의 産業別 經濟的 費用 推移

(단위 : 천톤, %)

구 분	1992	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1차 산업	8.3	6.9	5.3	4.9	4.4	4.1	4.0	3.4	4.0
제조업	26.6	27.6	29.4	27.6	26.9	26.4	28.7	27.9	32.8
서비스업	65.1	65.4	65.3	67.5	68.7	69.5	67.2	68.7	63.2
국내 총 부가가치	100	100	100	100	100	100	100	100	100

자료: OECD, *National accounts of OECD Countries 1992~2003*, 2005

에너지 다소비 산업인 석유화학, 철강, 비금속광물 산업의 경우 2001년~2003년 기간 중에는 비중이 1992년보다 낮아졌으나, 2004년에는 다시 크게 높아져 1990년대 前半期 水準으로 되돌아가는 양상을 보이고 있다. 최근들어 韓國의 經濟를 주도하고 있는 것은 에너지 消費가 적은 電氣·電子 및 自動車 産業이며, 에너지 다소비 산업의 비중 증가가 內需보다는 輸出 호조에 힘입은 것이기 때문에 最近의 高油價가 우리경제에 미치는 影響은 아직 크게 나타나고 있지 않다.

日本 輸出入 貨物量은 지난 1986年 6억 7,480만 톤에서, 2000年 8억 5,000만 톤으로 增加된 後 2004年 9억 1,700만 톤을 기록하였다.

韓·日間 컨테이너 運送量은 2006年 基準, 輸出 約107만TEU, 輸入 約117만 TEU이며, 이 중 換積 物動量의 輸出은 大략적으로 59만TEU, 輸入 約37만 TEU이다. 이는 일본에 輸出하는 換積物動量이 約55%를 차지하고 있다.

한국은 對 日本 컨테이너 輸出, 輸入量은 모두 完만하게 증가하고 있고, 換積 物動量 비중은 수출은 다소 정체이나 수입은 증가하는 추세이다.

<表 3-2> 韓日間 컨테이너 運送量

(단위: 천TEU, %)

구 분	수 출		수 입		합 계	
	전체	환적	전체	환적	전체	환적
2000	657	291 (44.32)	784	148 (18.93)	1,441	440 (30.51)
2001	749	378 (50.49)	883	171 (19.41)	1,632	549 (33.67)
2002	821	444 (54.05)	918	219 (23.82)	1,739	662 (38.09)
2003	908	482 (53.09)	1,035	273 (26.35)	1,944	755 (38.85)
2004	989	540 (54.60)	1,103	316 (28.68)	2,092	856 (40.94)
2005	1,024	561 (54.81)	1,141	343 (30.09)	2,164	904 (41.78)
2006	1,069	587 (54.93)	1,172	375 (31.97)	2,241	962 (42.93)

주:()는 환적컨테이너의 비중

자료 : 관세청 수출입 통계, 2007년

<表 3-3> 日本 輸出入 海上 物動量 推移

(단위 : 천톤, %)

구 분		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
수출	물 량	101,995	101,735	106,986	119,385	120,710	134,365	144,367
	점유율	12.0	11.4	12.2	13.5	13.2	14.1	15.1
수입	물 량	748,885	788,002	772,996	762,329	796,059	815,628	814,565
	점유율	88.0	88.6	87.8	86.5	86.8	85.1	84.9
합계	물 량	850,850	889,737	879,982	881,714	916,769	949,993	958,932
	점유율	100						

자료 : 일본 국토교통성, 「국토교통백서」, 일본 동경, 2005.

<表 3-4> 日本 港灣의 컨테이너 物量 展望

(단위 : 천TEU, 천톤)

		2003	2015	2020
컨테이너	천Teu	14,566	20,000-23,000	22,000-26,000
	천톤	224,034	280,000-300,000	300,000-330,000

자료: 일본물류문제연구소, 「일본물류연감」, 일본 동경, 2004.

1992年~2003年 중 일본의 産業構造는 年度에 따라 큰 기복이 없이 서서히 증가 또는 減少하는 安定的인 추세로 1次 産業과 製造業의 比重이 감소한 반면, 서비스업의 비중이 높아졌다. 같은 기간 중 1차 산업 비중은 2.3%에서 1.4%로, 製造業比重은 24.8%에서 20%로 감소하였고, 서비스업 비중은 72.9%에서 78.7%로 높아졌다.

<表 3-5> 日本의 産業別 經濟的 費用 推移

(단위 : 천톤, %)

구 분	1992	1995	2000	2001	2002	2003
1차 산업	2.3	2.0	1.5	1.4	1.4	1.4
제조업	24.8	22.2	21.2	20.1	19.6	20.0
서비스업	72.9	75.8	77.4	78.5	79.0	78.7
국내 총 부가가치	100	100	100	100	100	100

자료: OECD, *National accounts of OECD Countries 1992~2003*, 2005

日本 産業全般의 動向 및 向後展望은, 製造業 部分이 自動車, 一般機械를 중심으로 수출이 호조를 보이고 있고 2005年初 부진했던 電子·電氣産業은 PC, 半導體 等の 世界的인 市場 擴大 및 박형 TV의 본격적 보급을 배경으로 2006年度에 들어와 생산활동이 회복단계에 와 있다.

非製造業 部分은 廣告市場, 오피스빌딩 가동률, 호텔객실 가동률과 같은 景氣를 直接的으로 反映하는 指標가 점차 개선되고 있으며, 海運과 전력, 브로드밴드 보급이 擴大되는 通信産業도 繼續해서 호황을 누릴 것으로 예상된다.

1.2 韓·日間 運航하는 카-훼리선 現況

現在 韓·日間 페리는 3個 會社가 3個 路線을 運營 중이며 노선에 따라 週 6~7回 運航을 하고 있다. 各 船舶의 總 乘客은 480~680名이며, 貨物容量은 135TEU~270TEU이다. 이 지역은 釜山과 가장 가까운 곳에 위치하고 있어 빠른 수송과 油類費 節約의 長點이 있다.

<表 3-6> 韓·日間 카-페리 運航區間 및 容量

법인	회사명	운항구간	선박 보유	운항횟수	여객(명)	화물	기타
한국	고려훼리	부산-하카다 (카펠리아호)	1척	주 6회	522	220TEU 승용41대	Ro/Ro
한국	부관훼리	부산-시모노세키 (성희호)	1척	매일운항	601	136TEU 트럭 76대 승용30대	Ro/Ro
		부산-시모노세키 (하마유호)	1척		478	140TEU 트럭25대	Ro/Ro
한국	팬스타 라인닷컴	부산-오사카 (팬스타드림호)	1척	주 3회	681	220TEU	Ro/Ro

자료 : 부산항국제여객터미널 내부자료, 2007

현재 페리선으로 수송되는 물품으로는 工場增設과 關聯된 設備裝備로서 일반 컨테이너선으로 운송하기 힘든 품목이다. 또한, 荷役時 破損의 危險이 있으며 무게가 있는 LCD 패널 글라스가 많이 수송된다.

또한, 페리船의 長點인 規格이 定하여 지지 않은 乘用車나 建設裝備 및 部品類가 많이 수송되고 있으며, 販賣時期가 정해져 있거나 부피가 큰 물품들이 페리선의 主 輸送物品이다.

<表 3-7> 各 船社 船舶諸元 및 構造

구 분	국적	길이(m)	폭(m)	정원(명)	객실수	주요 부대시설	항 로	운항 시간
성희호	한국	162	23.6	562	73	면세점, 레스토랑 다목적홀, 사우나	부산↔ 하관	6시간 30분
하마유	일본	162	23.6	438	65	면세점, 레스토랑 다목적홀, 사우나	부산↔ 하관	6시간 30분
뉴카멜 리아	일본	170	24	522	86	면세점, 레스토랑 사우나	부산↔ 하카다	5시간 30분
팬스타 드림	한국	160	25	681	107	면세점, 레스토랑 사우나, 카페유메 편의점	부산↔ 오사카	19시간

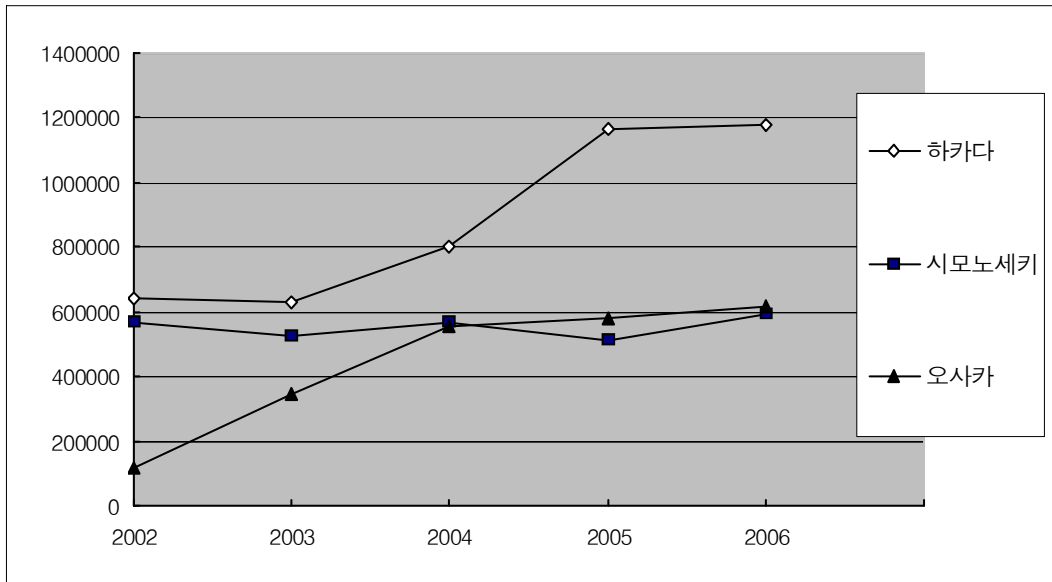
자료 : 부산항국제여객터미널 내부자료, 2007



1.3 韓日間 카-페리 船社의 貨物輸送推移 및 各 區間別 長短點

부산-하카다 航路의 카페리선 貨物輸送量은 2002年 60만 톤에서 2006년 120만 톤 수준으로 5年間 約200%의 增加率을 보이고 있으며, 부산-오사카 항로 또한 2002年 10만 톤 수준에서 2006年 60만 톤 水準으로 約600%의 經이적인 增加율을 보이고 있다. 부산-시모노세키 항로의 경우에는 카페리 선 박에 의한 貨物輸送量이 安定的인 數值로 나타났다.

(단위 : 톤)



<그림 3-8> 韓日航路 카 페리선의 貨物輸送 現況(2002年-2006年)



<表 3-8> 韓日航路 區間別 物動量推移

(단위 : 천톤)

구간	2001	2002	2003	2004	2005	2006
부 산 하카다	605	603	614	804	1,163	1,180
부 산 시모노세키	564	567	533	565	511	594
부 산 히로시마		3.4	26.7	48.1	44.6	
부 산 오사카		117	347	554	583	614
합 계	1,168	1,291	1,520	1,971	2,301	2,388

자료 : 부산항국제여객터미널 내부자료, 2007

釜山-시모노세키間을 運航하는 카-훼리 航로는 韓日間 最短距離(약225Km)로 航海時間이 約6時間 30分 정도 所要되며, 2척의 카-훼리 선박으로 每日運航의 長點과 定時性으로 送·受荷主에게 各광받고 있으며, 오랜 역사로 인하여 시모노세키를 起點으로 한 日本 國內 카-훼리 및 陸上運送과 연계한 일본

전역으로의 輸送網이 잘 발달되어 있다.

釜山-하카다 航路는 1척의 카-훼리로 新造船에 의한 迅速性(約22노트)을 長點으로 每日 Piston 運航을 하고 있다. 일본의 큐슈지역이라는 地域限界性이 短點으로 작용하고 있으나 반면, 他 컨테이너선과 連繫한 Feeder 營業의 長點을 갖고 있다.

釜山-오사카간의 페리선의 경우 出港日 15時에 出港하여 翌日 午前 10時에 오사카에 入港함으로써 19時間 정도 소요되며, 航空運送과 비교하여 費用面에서 競爭力 優位를 확보할 수 있다.

트럭 페리의 直接效果로는 貨물의 包裝費와 輸送費의 節減, 運送時間 및 港灣處理時間의 短縮 및 損傷率의 減少가 있으며, 이는 트럭페리를 이용하여 운송함으로써 발생하는 것이다. 間接效果로는 換積物動量 增大와 物流市場 進出效果가 발생하며 이것으로 인하여 交易이 增大되고 物流體系의 改善效果가 있다.



2. 韓·日間 國際 카-훼리를 利用한 트럭에 의한 輸送物動量

韓國은 兩國 合意에 따라 日本 特殊車輛의 國內 運行을 허용한 반면, 日本은 韓國 特殊車輛의 日本內 運行을 금지하고 있다. 1967年 韓日閣僚會談時 船舶을 이용한 車輛의 一時 輸出入에 合意를 하였고, 1971年 韓國은 『船舶便으로 車輛 等を 一時 輸出入하는 車輛通關에 關한 告示』를 制定하여 日本 車輛의 韓國內 一時 輸入 通關을 許容하였다.

日本은 1999年 韓日 高位級會談에서 韓國 特殊車輛의 日本內 運行을 韓國이 強力히 要求함에 따라 2000年 日本 大藏省은 韓國 特殊車輛의 一時 輸出入關 免稅 및 稅關 通關節次를 確定·施行하여 通關上의 장벽은 제거하였다. 하지만 日本側은 自國에 車輛의 安全 및 環境基準에 부합이 되더라도 自動車 新規檢査와 登錄節次를 거처야 한다는 立場을 견지하고 있으나, 이는 兩國間

車輛製作 基準의 差異가 있어 兩國 基準을 모두 충족시키는 車輛 製作은 현실적으로 어려운 상황이다.

일본은 이로써 한국의 차량은 日本의 臨港 保稅區域까지만 運行하도록 制限하고 있는 실정이다.

<表 3-9> 活魚車 및 特殊車輛 (새시포함) 一時輸出入 現況

(단위 : 대)

년 도	차 량 종 류	한국->일본	일본->한국	합 계
2004년	활어운반차	334	756	1,090
	컨테이너 차량 등	2,460	1,696	4,156
2005년	활어운반차	429	1,322	1,751
	컨테이너 차량 등	2,222	1,586	3,808
2006년	활어운반차	716	864	1,580
	컨테이너 차량 등	1,150	1,830	2,980
2007년	활어운반차	727	498	1,225
	컨테이너 차량 등	1,598	1,149	2,747

* 재수입차량 및 부두 내 작업차량 미포함

* 컨테이너 차량 등은 특수차량과 무진동차량 모두를 포함

* 관세청, 부산세관 휴대품과, 2008년

<表 3-10> 一時輸出入 乘用車輛 現況

(단위 : 대)

년 도	한국->일본	일본->한국	합계 (이륜차 포함)
2004년	83	306	389
2005년	118(24)	251(70)	463
2006년	73(62)	218(66)	419
2007년	217(51)	150(46)	222

* () 안은 이륜차

* 관세청, 부산세관 휴대품과, 2008년 내부자료

3. 韓·日間 트럭-선박-트럭 시스템에 의한 海陸複合運送時의 效果

3.1 輸送需要 推定

韓·日間 페리를 통한 트럭 수송은 잠재수요와 전환 수요로 구분하여 기존 페리 이용 컨테이너 운송은 대부분 트레일러를 이용하여 積·揚荷가 이루어지므로 잠재수요로 보고, 트럭페리 도입으로 컨테이너선, 航空運送 등에서 트럭 페리로 移動할 需要를 전환수요로 가정하였다. 106)

向後 페리利用 物動量은 과거 페리 컨테이너 輸送實績 趨勢로 增加하며, 기존 Ro-Ro 페리선을 이용하는 物動量은 전부 트럭페리 需要가 되고, Lo-Lo 페리선 利用 物動量도 트럭페리를 이용하여 운송된다고 가정하였다.

陸上道路 運賃이 1% 引下時 페리 輸送需要는 0.75%增加를 한다는 가격 탄력성을 가지는 것으로 가정하였고, 트럭일관 수송수단은 트레일러, 트레일러+ 트랙터, 트럭 등 모든 형태가 가능하다는 조건과 페리 利用 物動量 중 트레일러가 66.6%를 운송하며, 트레일러+트랙터, 트럭 등으로 33.4%를 운송한다고 가정하였다.

컨테이너는 平均 臺當 15톤을 운송하며, 기타 車輛은 平均 臺當 7.5톤을 운송하고, 貨物트럭 및 컨테이너 運行은 事業用貨物自動車의 空車通行距離率(32.45%)을 反映하였다.

아래 <표 3-11>의 한일 페리 잠재수요 및 전환수요 추정¹⁰⁷⁾은 가격탄력성(0.75)과 가격인하효과(156,708원/TEU, 13.9%)를 감안하여 추정한 값이다.

<表 3-11> 韓·日 페리 潛在需要 및 轉換需要 推定 (단위 : 천 톤)

연도	잠재수요	전환수요	전체수요
2011	1,288~1,748	271	1,575~2,859
2016	1,521~3,747	580	2,121~6,127

자료: 한국교통연구원, “한·중·일 연계 트럭일관수송체계 구축방안”, 2007

106) 신동선·이재민·김건영, “한·중·일 연계 트럭일관수송체계 구축방안”, 한국교통연구원, 2007, p.5.

107) 신동선·이재민·김건영, 전계논문, p.115.

위의 <표 3-11>와 같이 短期的으로는 20% 정도, 長期的으로 30% 정도의 트럭페리의 需要가 增加하는 것을 알 수 있다.

3.2 輸送費用 推定

韓·日間 컨테이너선 및 트럭페리선의 輸送費를 비교하면 아래 <표 3-12>와 같이 海上運送費用이 TEU當 \$100이 더 들지만 韓國內陸 및 日本內陸運送을 트럭페리운송으로 轉換時 陸上運送 費用이 TEU當 156,000원 정도가 절감된다.

<表 3-12> 韓·日間 컨테이너선 및 트럭페리선 輸送費 比較

구 분	컨테이너선 운송	페리(컨테이너) 운송	트럭페리운송	비고
한국내륙운송 (50km)	40ft:261,250원 (5,225원/km) 20ft:235,000원 (4,700원/km)	40ft:261,250원 (5,225원/km) 20ft:235,000원 (4,700원/km)	40ft:130,625원 (2,612.5원/km) 20ft:117,500원 (2,350원/km)	
항만처리비용	130\$/Teu	130\$/Teu	130\$/Teu	
해상운송	250\$/Teu	350\$/Teu	350\$/Teu	부산-오사카 기준
항만처리비용	143\$/Teu	143\$/Teu	143\$/Teu	
일본내륙운송 (50km)	40ft:496,000원 20ft:336,000원	40ft:496,000원 20ft:336,000원	40ft:372,000원 20ft:238,000원	
육상운송비	442,750원/Teu	442,750원/Teu	286,042원/Teu	156,708원 /Teu

자료 : 한국교통연구원, “한·중·일 연계 트럭일관수송체계 구축방안”, 2007

最近 韓·日間 컨테이너선사의 運賃回復으로 페리船社와의 運賃 隔差가 점점 줄어들고 있는 추세이다. <표 3-12>에서 나타난 바에 의하면 費用的인 측면에서는 큰 차이는 없지만, 航海時間의 短縮과 빠른 港灣處理 時間, 迅速한 通關의 잇점이 있다.

이외에도 컨테이너의 藏置가 필요없으며, 輸送裝備의 변경 및 移積이 필요치 않아 荷役과 同時에 貨主工場이나 消費者의 門前까지 運送됨으로써 Just in Time 在庫 管理가 가능하여 金額的으로 算定할 수 없는 時間 費用과, 保管料節減 등 많은 長點이 있다.

따라서 <표 3-13>의 內陸 輸送費 減少效果와 海上運送費 등을 勘案하여 全體 輸送費를 比較하여 보면, 年間 80억원 정도 節減效果가 있다.

<表 3-13> 內陸輸送費 減少效果

구 분	수요추정(천 TEU)		TEU당 수송비 효과		수송비 절감효과
	잠재수요	전환수요	잠재수요	전환수요	
2011년	127~173	18	내륙수송비: -156,708원/TEU	내륙수송비: -156,708원/TEU	227~299억원
2016년	150~370	39			296~640억원

자료 : 한국교통연구원, “한·중·일 연계 트럭일관수송체계 구축방안”, 2007

3.3 貨物트럭 運行量 推定

韓·日間 全體貨物의 1/3이 트랙터, 화물트럭으로 운행된다고 가정하면, 車輛運行臺數를 전망한 결과는 <표 3-14>와 같다.

<表 3-14> 貨物트럭 運行臺數 推定(國內運行)

구 분	연간운행대수	일평균운행대수
2011년	38,443대~50,488대	105~138대
2016년	49,998대~108,195대	137~296대

자료 : 한국교통연구원, “한·중·일 연계 트럭일관수송체계 구축방안”, 2007

3.4 트럭페리 交易額 推定

物動量 豫測 및 運送單位當 貨物價格을 이용하여 트럭페리를 이용한 韓·日 間의 交易額을 豫측한 結果는 <표 3-15>과 같이 나타났다.

<表 3-15> 트럭페리 利用 交易額 推定

(단위: 백만달러)

구 분	한국 → 일본	일본 → 한국
2006년	531	1,077
2011년	951~1,253	1,928~2,540
2016년	1,240~2,676	2,514~5,426

자료 : 한국교통연구원, “한·중·일 연계 트럭일관수송체계 구축방안”, 2007



3.5 트럭페리 利用時의 效果

첫째, 港灣隣近 地域間의 수송은 短距離 트럭운임에서 장거리 트럭운임으로 轉換되어 內陸運送費가 절감된다.

둘째, 컨테이너선보다 페리선은 航海速度가 빠르고 트럭페리는 通關 및 檢疫節次가 短縮되어 全體 運送時間이 감소된다.

셋째, 컨테이너 또는 트럭을 直接 船舶에 積·揚荷하므로 유리제품, 반도체 등 衝擊과 振動 그리고 溫度의 變化에 敏感한 製品의 破損이 減少하고 또한 包裝費用이 절감된다.

넷째, 運送時間 短縮에 따라 Sea & Air 등 換積貨物誘致에 기여할 것으로 전망된다.

다섯째, 相對國에서의 道路運送이 가능하게 됨에 따라 物流市場 進出效果가 발생한다.

여섯째, 輸送費 節減 및 輸送時間 短縮에 따라 兩國의 交易이 擴大될 수 있다.

일급제, 一貫運送體系의 構築으로 공급체인이 圓滑化게 됨에 따라 우리나라 기업이 글로벌 SCM 效率化에 기여하여 物流體系가 改善되는 효과가 발생된다.

<表 3-16> 트럭페리 運送時의 效果分析

구분	편의항목	내용	계량화	화폐단위 환산
직접효과	수송비 감소	트럭페리운송 이용 물동량의 수송비 절감	가능	가능
	운송시간단축	선박운항시간/항만처리 시간 단축	가능	어려움
	손상률 감소	환적감소에 따른 화물파손율 감소	어려움	어려움
간접효과	환적물동량 증대	환적 항공화물의 유치	교통투자평가에 서는 일반적으로 직접효과 만 편 의산정	일부 학술연구 차원에서 시도 가 이루어짐
	물류시장 진출효과	상대국 도로 운송시장 운영		
	교역촉진효과	직접편익에 따른 교역촉진		
	물류체계 개선효과	기업의 SCM 개선		

자료: 한국교통연구원, “한·중·일 연계 트럭일관수송체계 구축방안”, 2007

第4章 트럭-船舶-트럭의 海陸複合運送에 의한 散貨物의 不明損害에 관한 問題點과 改善方案

第1節 不明損害의 意義와 類型

1. 不明損害의 意義

최근, 국제 카-훼리를 이용하여 海陸複合運送되고 있는 尖端 電子製品은 대부분 장척, 장폭, 장고 형태의 화물이며, 또한 無振動을 要하는 特殊貨物로써 화주 또는 複合運送人이 手配한 特장트럭에 積載되어 送荷主의 門前에서 受荷主의 門前까지(Door to Door)서비스가 제공되고 있다.

海陸複合運送 過程에서 무게 특장차¹⁰⁸에 積載된 散貨物(Bulk Cargo)은 화물의 一貫運送의 特性上 損害發生의 확인이 어려운 점 때문에 最終目的地에서 貨物 損害가 확인 될 수 밖에 없다. 이때 어떤 運送區間¹⁰⁹에서 損害가 발생했는지 확인되지 않는 損害를 “不明損害(Concealed Damage)”라고 한다.

2. 不明損害의 類型과 原因

全體 輸送手段에서는 여러形態의 貨物損傷을 가정해 볼 수 있으나 특히, 카-훼리船에서 發生되는 貨物損傷은 <표 4-1>과 같이 대략 16가지 정도의 類型으로 區分해 볼 수 있으며, 이것으로 인한 不明損害의 發生頻度가 높다.

화물의 特性上 散貨物이고 트럭에 積載됨에 따라

- ① 트럭에 貨物 上·下車 時 貨物과 貨物의 接觸
- ② 트럭에 上車 後 貨物의 高박작업 중 화물과 高박장비의 接觸

108) 본 논문 <그림 3-5> 참조

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

③ 包裝材質의 不良으로 多段重複 積載時 貨物의 荷重에 따른 下段 積載貨物의 損傷發生

④ 運送 또는 藏置場에 待機中에 他 運送裝備와 接觸

⑤ 積·揚荷時

⑥ 荒天航海中 카-휠리 貨物 Deck內의 車間 間隔 未確保로 인한 接觸 등의 여러 가지 原因이 있을 수 있으며 이에 따른 損害의 形態는 <표 4-1>과 같다.

<表 4-1> 損害의 類型와 原因

손해의 종류	원인
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
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) 범아상사, 「검수실무」, 2000년



<그림 4-1> 트럭을 이용한 화물수송¹¹⁰⁾



第2節 不明損害의 問題點

앞에서 살펴본 바와 같이 트럭(Truck)-선박(Ship)-트럭(Truck)에 의한 국제 카-웨이 운송의 持續的인 增加趨勢에 따라 발생하는 不明損害를 다음과 같은 맥락에서 諸般 問題點 등을 검토하고자 한다.

110) 불명손해의 사례

한국의 L사는 2004년 6월 15일 일본에서 초정밀 전자제품 생산설비를 무진동 특수트레일러에 적재하여 P선사의 카-페리에 선적하였다. 부산입항 후 바로 보세운송되어 경인지역의 화주공장에 도착 시 키어 창고입고과정에서 Wooden Case 화물의 외관상 찌힌자국(Chafed)이 발견되어 하자처리 되었다. 이후 포장을 개장하여 확인한 결과 장비의 상부(뚜껑) 일부분이 손상되었음이 확인되었다. 위의 수입 화물은 일본의 송화주가 수배한 트럭으로 부두까지 운반하였고, 그 후 선사 소유 특수차량으로 이적되어 수하주 공장까지 운송되었다. 무역조건은 CIF○○로 경인지역 ○○시까지 송하주의 책임구간이 한국내륙에 위치한 수하주 공장까지 연장된 형태였다. 그 이후 해상운송인은 화주의 보험회사로부터 손해의 구상청구를 당하여 손해보상을 완료하였고, 해상운송인은 하청운송인에 대하여 재구상 청구하였다. 손해발생구간은 확인할 수 없었으며, 추정적으로는 해상운송인의 하청운송인인 육상운송회사가 운송도중에 타 물체와 접촉된 것으로 추측하고 있음.

1. 不明損害의 責任에 관한 問題點

1.1 不明損害의 責任體系에 관한 問題點

不明損害(Concealed Damage)에 관한 責任關係에 대하여 複合運送人의 責任體系인 單一責任體系와 異種責任體系를 중심으로 考察하고자 한다.

① 異種責任體系에서는 發生區間이 確認된 損害(Localized Damage)와 發生區間이 確認되지 않은 損害에 대한 複合運送人의 責任內容이 서로 相異한 結果를 나타낸다.

첫째, 發生區間이 確認된 損害의 경우는 발생구간의 國際條約이나 國內法에 따라 損害補償이 이루어져 複合運送人이 화주에 대하여 負擔하는 責任內容과 同一하므로 別途의 負擔이 되지 않는다.

둘째, 損害發生區間이 確認되지 않는 경우와 損害發生區間이 確認된 경우에도 이에 適用될 強制的인 條約이나 國內法이 없는 경우는 異種責任體系의 一般原則에 따라 責任을 져야 하기 때문에 이에 따른 責任保險 加入의 필요성이 제기된다.

異種責任體系에서는 複合運送人의 責任原則인 一般原則의 엄격성 정도나 責任制限의 水準 및 免責事由에 따라 責任保險과 貨物保險의 重複性 問題가 발생 할 수 있다. 따라서 이러한 保險의 重複과 그로 인한 保險의 追加負擔은 複合運送人에게 危險負擔을 전가시키던가 아니면 전혀 責任을 負擔시키지 않아 二重性의 問題가 除去될 수 있다.

그러나 이 두 가지의 可能性은 여러 가지의 이유로 인하여 시행되지 못하고 있고, 현재 선택되고 있는 責任體系는 상기 두 가지의 中間程度에 위치하고 있다.

예를들면, 責任限度額을 높게 算定 할 경우는 責任保險料 上昇을 招來하는 반면, 貨物保險料는 責任保險의 上昇幅만큼 비례하여 절감되지 않기 때문에 結果的으로 保險 費用이 重複되는 非效率的인 問題가 발생된다.

따라서, 異種責任體系에서는 既存의 責任體系 아래에서 화주는 貨物保險을 手配하고 複合運送人은 發生場所에서 確認되지 않는 損害 등에 대한 合理的인 一般原則에 따라 複合運送人으로서 責任保險을 付保하고, 또한 下受給運送人은 既存의 法規에 입각하여 運送責任을 保險에 付保하면 된다.

② 單一責任體系에서 複合運送人은 損害發生區間에 關係없이 單一責任을 負擔하므로 外觀上 單純화된 것처럼 보여 業界實務者나 責任保險業者에게 有利한 시스템으로 생각될 수 있다.

그러나, 그 內容에 있어서 다음과 같은 문제가 발생 된다.

첫째, 複合運送의 여러 運送方法 중에 責任水準을 어느 구간에 맞춰 선택할 것인가 하는 문제이다.(예, 鐵道와 海上의 複合運送)

둘째, 責任原則과 限度額을 어떻게 設定 할 것인가 하는 문제이다.(예, Hague Rule과 CIM) 複合運送人의 責任水準을 여러 운송 구간 중 가장 낮은 Hague Rules에 두면 其他 運送區間(鐵道, 道路, 航空에 비해 貨主와 貨物保險者의 權利回收는 낮아지므로 關聯條約 및 國內運送法에 위배될 수 있다.

따라서 複合運送의 발달에 따른 貨物損害의 經濟的 結果에 대한 가장 適切한 保險擔保의 方法은 화주가 付保하는 貨物保險과 複合運送人과 下受給 運送人이 付保하는 責任保險을 經濟的이고, 合理的으로 共存시켜 全體保險費用을 最小化시키는 것이 중요하다.

그러므로, 이런 責任體系는 역시 異種責任體系이며, 앞으로 각 運送條約 相互間의 責任水準의 차이가 縮小되면 異種責任體系의 活用이 活性化 될 것이다.

1.2 不明損害의 責任集中에 관한 問題點

積荷利害關係人에 대한 責任을 複合運送人에게 集中시킴은 積荷利害關係人을 保護하고 責任關係를 명확히 한다는 점에 있어서는 바람직하나 여러 가지

法的, 社會的, 經濟的인 문제가 파생된다.

첫째, 複合運送人은 複合運送을 計劃하고 이를 완수하기 위하여 필요한 運送手段을 手配하고 운송에 관한 모든 책임을 부담하고 있기 때문에 이런 책임을 감당하기 위해서는 複合運送人의 資格을 一定水準 以上으로 制限할 필요가 있는데, 複合運送에 관한 國際條約에서는 國內法에 미루고 있으므로 無資格의 運送人이 亂立할 수 있다.

둘째, 複合運送人에게 충분한 賠償能力과 運送遂行能力이 요구되기 때문에 複合運送人은 巨大한 資本과 技術蓄積을 가진 多國籍企業이 될 수밖에 없고 이를 배경으로 陸上, 鐵道, 海上을 連結하는 主要運送路를 獨占함으로써 다른 국가의 내륙운송에까지 支配할 수 있다.

셋째, 複合運送人에의 責任의 集中은 그 반대급부로서의 運賃이 複合運送全體를 커버하는 複合運賃의 문제를 제기한다. 그러나 이 複合運賃은 複合運送人에게는 대단히 편리한 것이나 積荷利害關係人에게는 不利한데, 複合運送區間이 賣渡人과 買受人의 費用負擔區間으로 나누어져 있는 경우 運賃을 이들 사이에 어떻게 分擔시킬 것인가 또, 그에 따른 각국의 外換管理上의 規制를 어떻게 할 것인가하는 문제가 있다.

넷째, 複合運送人에게 集中된 全區間의 責任은 結局 責任保險者에게 전가하게 되는데 이는 종래 各區間別運送에 비하여 불 때 積荷利害關係인들이 付保하게 되는 保險의 比重이 減少되는 반면, 複合運送人이 負擔하는 責任保險의 重要性이 부각되므로 보험가입의 主導權이 積荷利害關係人으로부터 複合運送人에게 넘어가게 되므로 自國이 유치한 보험산업을 保護 育成하려는 開發途上國側의 利害關係에 부딪히게 된다.

2. 不明損害의 制度上の 問題點

2.1. 損害賠償時 責任限度의 算出基準에 관한 問題點

UN複合運送條約에서는 複合運送人의 責任限度를 算出함에 있어서 기존의 海上運送에 有關한 條約들과 마찬가지로 包裝物 또는 기타의 積載單位와 重量의 두가지 基準을 두고 있다. 그러나 이러한 二元的인 基準을 컨테이너운송과 有關하여 檢討할 때 문제가 발생한다. 즉 條約의 18條 2項에 컨테이너項目을 두고 있어 컨테이너, 팔레트 기타 이와 유사한 運送用具가 物品을 積載하기 위하여 사용되는 경우에 包裝物 또는 다른 積載單位가 그 運送用具안에 包裝되어 있고, 또한 複合運送證券에 記載되어 있는 경우에는 이를 包裝物 또는 積載單位로 보지 아니하고, 包裝物의 單位가 크지 않는데도 複合運送人의 賠償責任의 範圍를 算定함에 있어서 包裝物을 基準으로 採擇하는 것은 不合理하다.



2.2. 區間別 免責條項 適用規定에 관한 問題點

국제 카-훼리를 이용한 트럭의 海陸複合運送을 遂行함에 있어서 運送의 主體는 크게 複合運送專門業體가 業務를 遂行하는 경우와 海上運送人이 遂行하는 경우로 나누어 진다. 전자의 경우는 複合運送證券上의 通常的인 運送責任과 節次에 따르면 된다.

그러나, 후자의 경우, 海上運送人이 소유한 트럭(特裝車)으로 到着港의 컨테이너 터미널 또는 受荷主 門前까지 運送서비스 區間을 延長하여 提供함에 따라 발생할 수 있는 損害에 대하여 심도 있는 檢討가 要望된다. 즉, 損害發生時 海上運送人이 貨主에 대한 責任의 主體가 되어 下受給業體(陸上의 荷役 또는 運送業體)에 求償請求하는 節次를 밝으면 簡單해 보일 수 있다.

그러나, 不明損害 發生時 컨테이너와 마찬가지로 單一責任體系가 適用될 것

인지, 異種責任體系를 適用할지의 明確한 정립이 필요하다. 또, 異種責任體系를 적용하더라도 國際道路物件運送條約(CMR)의 第17條 第4項에서 “무개차량 사용”의 免責事由 規定에 따라 貨主와의 損害賠償에 따른 문제가 발생될 소지가 있다.

3. 不明損害의 物流시스템상의 問題點

最近 關稅法の 改訂으로 稅關手續節次가 簡素化, 迅速化 되고 있다.

예를들면, 入港前 輸入申告와 保稅運送制度이다. 船舶入港前이라도 積荷目錄을 稅關에 申告하고 承認完了되면 關稅事務所에서 入港前 輸入 또는 保稅運送申告畢證을 取得할 수 있는 시스템이다. 이 제도의 시행으로 국제 카-훼리에 積載되는 트럭(積載貨物包含)이 船舶入港과 同時에 本船에서 車上 搬出되어 受荷主 門前까지 迅速히 서비스 할 수 있게 되었다.

이에 따라, 貨物の 本船揚荷 後 區間運送人間의 貨物 異常有無를 確認할 수 있는 時間의 制弱에 따른 문제가 발생한다. 또한, 대부분의 韓日間 카-훼리 運航船社는 사용하고 있는 On Dock CY의 狹小로 인하여 空間的인 制限을 받고 있다.

따라서, 時間的, 空間的인 制弱에 따른 不明損害의 증가가 우려되고 이는 海上運送人의 責任加重으로 連結될 수 있다.

第3節 不明損害의 諸般 問題點에 대한 改善方案

1. 不明損害의 責任原則에 관한 改善方案

1.1. 不明損害의 責任體系에 관한 改善方案

複合運送의 全區間 가운데 區間別 損害發生의 頻度を 分析하면

- ① 컨테이너 陸上藏置場 - 35%

② 道路運送區間 - 34%

③ 海上運送區間 - 20%

④ 컨테이너 埠頭 - 8%

⑤ 鐵道運送 및 其他區間 - 2%

⑥ 航空運送區間 - 1% 의 順序로서 上記 損害發生 가운데 不明損害는 約 10%정도를 점하고 있는 것으로 알려지고 있다.

複合運送중의 不明損害에 대한 責任은 複合運送人에게 集中되어 있으며, 複合運送證券上 一般原則의 責任內容에 따라 發生區間 不明損害를 해결한다.

즉, 單一責任體系에서는 複合運送人이 損害發生區間에 관계없이 單一責任을 負擔하고, 異種責任體系에서는 發生區間이 확인된 損害(Localized Damage)는 發生區間的 國際條約이나 國內法에 따라 損害를 補償한다.

그리고, 損害發生區間이 確認되지 않는 경우 또는 確認되어도 適用할 強制的인 條約이나 國內法이 없는 경우는 一般原則에 따라 責任을 져야하기 때문에 責任保險의 加入이 필요하다.

한편, 향후 화주들의 운송에 대한 서비스 요구가 증가하게 될 것이고, 複合運送人의 機能과 役割도 增大되어 運送市場에서의 支配力도 높아질 것이다. 이에 따라, 複合運送人이 지불하는 高額의 責任保險料는 운임으로 화주에게 전가되고 最終的으로는 消費者가 該當貨物의 價格으로써 負擔하게 된다.

따라서, 複合運送의 발달에 따른 貨物損害의 適切한 保險擔保方法은 화주가 付保하는 貨物保險과 複合運送人 또는 그 下受給 運送人이 付保하는 責任保險을 合理的으로 共存시키고 總 保險費用 負擔을 上昇시키지 않는 방안이 필요하다. 이런 觀點에서 不明損害의 補償問題와 責任體系는 異種責任體系가 합리적이다. 다만, 海陸에 걸친 복합운송서비스를 遂行함에 있어서 國際道路物件運送條約(CMR)에서의 “무개차량사용”의 免責事由 條項에 따른 CMR과 Hague-Visby Rules의 損害賠償이 相異한 부분은 追後 深度있는 論議가 필요하다.

1.2. 不明損害의 責任集中에 관한 改善方案

複合運送人の 資格과 關聯해서 國際複合運送을 遂行하기에 충분한 能力을 가지고 있고, 運送物에 생긴 損害를 賠償할 充分한 能力을 필요로 하고, 複合運送이 固有한 責任을 가지고 여러구간 운송을 포함하고 있으며, 이들 責任體系는 各 運送區間마다 많은 차이를 보이고 있어 이를 統一하여 複合運送人の 責任을 規定지어야 하고, 運賃과 關聯해서 是 現제 國際複合運送運賃體系로서 採用되고 있는 品目別運賃率이 無差別運賃率로 이행되는 것이 바람직하다.

品目別運賃率 그 자체를 無差別運賃率로 이행시키는 경우에 品目別 運賃體系가 整理되어 簡素化 되어야만 하여 이는 政策的 要因에 의하든가 또는 競爭을 통해서 長期的 眼目에서 簡素化 시키는 방향으로 추진해 나가야 할 것이다.

通運賃表의 편익은 海上과 陸上으로 나눈 運賃率을 統合시켜 單純化시킨 결과 화주의 輸出採算에 대한 전망이 容易해 진다는 것과 運賃의 支拂이 1個로서 마무리 되므로 經濟的이라고 할 수 있다. 保險과 關聯해서 一定比率 이상을 開發途上國에서 購買하는 條件으로 한다면 保險産業을 育成하려는 開發途上國과의 交渉을 최대한 줄일 수 있다.

2. 海上運送人の 責任制限에 관한 改善方案

基本的으로 海上運送人の 責任範圍는 運送品の 受領에서 引渡까지 一貫하여 화주에 대하여 責任을 負擔한다. 또, 金額으로는 “單位包裝當 666.67SDR 또는 1Kg당 2SDR 중 많은 金額으로 한다”라고 Hague-Visby規則에 規定되어 있고 責任의 原則은 對貨主 單一責任體系, 各 運送區間 異種責任體系를 적용하며, 責任內容에 있어서도 海上運送人の 責任事項과 免責事項에 關해서 명확히 규정되어 있다.

그러나, 트럭에 의한 散貨物의 海陸複合運送을 遂行함에 있어서 그 責任區

間이 內陸의 컨테이너 터미널 또는 화주의 門前까지 擴大된다는 점과 이에 따른 不明損害의 發生 可能性이 높아진다는 점이다.

이에 따라, 責任內容에 따른 條項이 船荷證券 約款上에 明確히 言及되어져야 할 것이다. 또한, 複合運送證券이 發行되지 않고 貨主와 海上運送人間의 特約에 의해 內陸운송 서비스를 수행할 경우, 海上運送人과 貨主사이에 陸上運送區間의 保險付保 關係에 대한 明確한 責任關係가 正立되어야 한다.

그러므로, 貨主車輛에 의한 送荷主 門前에서 受荷主 門前까지 서비스 할 경우는, 船荷證券 上에도 컨테이너 화물과 마찬가지로 不知文言¹¹¹⁾을 기재하는 방법으로 개선 할 필요가 있다.

到着港에 화물도착 후 受荷主의 門前 즉, 最終目的地(Final Destination)까지의 運送은 Consignee의 責任 下에 運送한다는 文句의 삽입을 통하여 그 責任關係를 確實히 하는 것이 바람직하다.

3. 不明損害의 補償에 관한 改善方案



UN條約에 따르면 運送物의 損害에 대한 責任制限에 있어서 被害區間이 確認되지 아니한 경우와 확인될 경우를 나누어 責任限度額을 正하고 있다.

또한, 損害發生區間이 確認되지 아니한 경우의 責任限度額을 다시 複合運送이 海上 및 內水運送區間을 포함하는 구간과 포함하지 않는 구간으로 나누어진 다. 즉, 不明損害로 海上 및 內水運送區間 포함의 경우 責任限度額은 每 包裝物 또는 다른 船積 單位當 920SDR, 總重量 每 1Kg當 2.75SDR로 하고, 그 외 구간만 複合運送이 이루어진 경우에는 總重量 每 1Kg當 8.33SDR을 限度額으로 하여 補償한다.

그러나, 實際 複合運送業界에서는 경우에 따라 責任保險으로 損害賠償을 付保하기 보다는 화주와 협의하여 和解에 의한 自社의 費用으로 處理하는 방법 이 사용되고 있다.

111) 부지문언의 예 “Shipper's load and count to contain”

따라서, 個別的으로 採擇되고 있는 複合運送證券의 一般原則을 統一하여 損害發生區間 不明損害에 대한 運送人의 責任을 明確히 하여 責任保險 形態로 合理化 되어야 할 것이다.

4. 不明損害의 制度的·物流시스템적 改善方案

4.1. 損害賠償時의 責任限度의 算出基準에 관한 改善方案

ICC의 複合運送證券統一規則은 별도로 複合運送人이 物品에 대한 價格을 고지하여 運送證券上에 明示하지 않는 한 滅失 또는 損傷된 운송물의 총중량 Kg당 30프랑¹¹²⁾을 超過하지 못한다고 重量基準을 사용하고, ICC規則을 기본으로 현재의 實務分野도 重量基準으로 一元化하여 사용하고 있다. 따라서 包裝單位 또는 다른 積載單位의 적용이 다소 애매모호한 경우에는 重量基準으로 하는 것이 바람직하다.



4.2. 不明損害의 물류시스템상의 改善方案

물류시스템면에서는 On Dock CY內 車輛藏置場의 空間이 充分히 確保되어 貨物の 引受引繼 및 點檢業務가 원활히 수행되어야 한다. 필요하다면 카-훼리 船社의 貨物作業 空間의 共有化를 통한 效率인 使用方法도 肯定的으로 檢討 되어야 한다.

또한, 現行 Hague-Visby Rules에 의하면 複合運送에 있어서 不明損害發生時 最終立證責任이 海上運送人에 있으므로 화주로부터 散貨物의 引受時 貨物 外觀上에 Shock Watch¹¹³⁾의 부착을 요구하거나 트럭 적재함 전체를 덮는 시트 끝의 特定 部分에 봉인하는 방법의 연구가 필요하고, 필요시는 사진으로 기록을 남기는 등의 방법으로 화물의 引受引繼에 세심한 주의를 기울여야 할

112) 30 France은 약 2SDR에 해당하는 금액이다.(MD, Booker, op. cit.,p.88)

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

것이다.



<그림 4-2> 기울기확인 Shock Watch



<그림 4-3> 충격확인 Shock Watch

第5章 結 論

第1節 研究의 要約 및 結論

韓國·中國·日本의 3個國 物流長官會議가 定例化 되었고, 主要 議題中에 트럭에 의한 3個國 一貫運送이 포함되어있다.

또한 최근에는 尖端電子製品과 特殊形態의 散貨物(Bulk Cargo) 등의 輸出入貨物이 增加하고 있다. 화주들의 운송서비스의 요구는 실로 다양화하고 있는 반면, 운송인의 운송서비스 提供은 이에 미치지 못하는 것 같다. 물론, 三國間 트럭에 의한 일관운송서비스가 特殊車輛이라는 制限된 運送道具에 限定되고 있지만, 利害當事國間의 業務調律을 통하여 트럭에 의한 海陸複合運送이 활성화되리라 예상된다.

따라서 지금까지 컨테이너선 및 벌크선에 의한 複合運送에 論議가 맞춰졌다 면, 국제 카-훼리에 의한 트럭의 海陸複合運送에 관한 연구가 활발히 推進되 어야 할 것이다.

韓·日間 또는 韓·中間에 카-훼리航路가 增加하고 이에 따라 트럭에 의한 複合運送도 增加하면 海陸複合運送에 따른 不明損害의 문제가 많이 提起될 것이다.

본 연구는 海陸複合運送을 遂行함에 따라 발생하는 不明損害의 책임체계, 책임집중, 책임제도 및 물류시스템상의 제반문제를 提起하고, 그에따른 改善方 案을提示하여 利害當事者인 貨主, 複合運送人, 保險業者, 海上運送人, 陸上運 送人 間의 明確한 責任關係를 정립하고 나아가 국제 카-훼리에 의한 트럭을 이용한 散貨物의 海陸複合運送의 활성화에 기여코자 했다.

따라서, 本 研究의 結果를 要約하면 다음과 같다.

① 不明損害의 責任內容

첫째, 複合運送의 責任主體는 複合運送人으로서 비록 자기가 인수한 여러

運送區間 내에서 一定範圍의 운송을 下請契約하여 下受給 運送人에게 의뢰하였거나 고용하여 運送責務를 수행할 경우, 이들 履行 補助者의 行爲에 대한 責任도 複合運送人이 責任의 법적主體가 된다.

둘째, 複合運送人의 責任體系에 있어서 單一責任體系의 경우는 責任水準을 어느 구간에 맞출 것인가? 또, 責任의 原則과 限度額을 어느 구간의 國際法을 適用 할 것인가 등의 많은 問題點이 提起된다. 그러므로, 複合運送에서는 異種 責任體系의 적용이 보다 活性化 되어야 한다.

그러나 異種責任體系에서는 責任保險과 貨物保險의 重複性 問題가 提起된다. 즉 責任保險의 限度額을 높게 算定할 경우 責任保險料는 上昇하나 貨物保險料는 責任保險 上昇만큼 비례하여 절감되지 않기 때문에 결국은 總 保險費用만 上昇시키는 結果가 될 수 있고, 이는 궁극적으로 消費者인 貨主의 費用負擔으로 전가 될 수 있다. 따라서 責任保險과 貨物保險 兩者間의 效率的인 保險料 算定の 方案을 마련하는 것이 요구된다.

셋째, 責任의 原則은 過失責任原則을 적용하며 責任의 範圍는 事項的으로 運送物의 滅失, 損傷, 遲延으로 인한 損害는 물론 그 營業的인 損害(機會喪失, 納期遲延, 交換의 失機에 따른 差額 等)에 대해서도 賠償해야한다. 時間的으로 運送物의 引受부터 引渡까지로 規定되어 있다.

② 不明損害와 關聯된 制度 및 物流시스템上의 問題點과 改善方案

海上運送人이 소유한 特裝車로 複合運送을 수행하면서 발생하는 不明損害의 경우는 그 責任體系가 명확히 되어 있지 않은 관계로 制度의 確立이 필요하다. 또한, 道路運送과 關聯한 國際道路物件運送條約(CMR)에 있어서의 “무게차 사용”의 免責條項에 대한 深度 있는 論議가 要求되며 그 내용도 具體化되어 免責範圍가 縮小調整되어야 한다.

物流시스템面에서는 通關業務의 迅速化에 부응하는 물류시설의 충분한 확보가 중요하며 현재 국제 카-훼리 船社들이 使用中인 On Dock CY의 狹小問題

는 輸出入貨物의 引受引繼에 時間的·空間的 制約을 받을 수밖에 없다.

이에 따라 物流施設의 早速한 改善이 要求된다. 또한 海上運送人은 貨物의 引受引繼時 散貨物의 外觀上에 Shock watch附着, 貨물을 덮어 씌우는 시트의 特定部分에 封印하는 方法과 必要時는 사진으로 기록을 남기는 方法을 통하여 貨物의 引受引繼에 세심한 주의를 기울여야 할 것이다.

③ 海上運送人의 責任制限의 問題點과 改善方案

散貨物(Bulk Cargo)을 海上運送人의 트럭에 積載하고 국제 카-훼리에 船積한 後 到着港에서 그 상태로 內陸의 一定場所 또는 受荷主의 門前까지 서비스를 遂行하는 경우, 즉 Door to Door Service의 경우는 컨테이너 貨物과 마찬가지로 不知文言을 記載하는 方法으로의 개선이 필요하다. 또한 到着港에서 受荷主가 指定한 場所까지의 內陸運送을 함께 있어서 貨主 自家運送 예를 들면, 特장트레일러는 船社所有이고 견인차(트랙터)는 貨주가 指定한 自家運送의 경우에도 最終目的地까지의 운송은 수하인(Consignee)의 責任下에 운송한다는 文句의 插入을 통하여 그 責任關係를 確實히 하는 것이 바람직하다.

第2節 研究의 限界와 向後課題

本 研究의 限界는 不明損害라는 具體的인 項目으로 設定된 先行研究資料를 많이 蒐集하지 못하여 여러 文獻資料에서 部分的으로 발췌하여 活用할 수 밖에 없었다. 이번 기회를 통하여 국제 카-훼리를 이용한 트럭-선박-트럭의 海陸複合運送에 관한 활발한 論議가 이루어지길 기대하며 나아가 아직도 韓國-中國, 韓國-日本의 制限된 國家에서만 行하여지는 트럭일관운송이 日本-韓國-中國은 물론 南北縱斷 後 Asian Highway를 통해 全 世界로 擴張될 경우를 대비하여 이에 대한 研究가 활발히 이루어져야 할 것이다.

本 研究의 限界성과 向後 課題를 要約하면

첫째, 東北아시아 經濟圈內의 활발한 交易에 따라 트럭을 利用한 海陸複合

運送은 더욱 活性化 되리라 展望된다. 그러나, 國際道路物件運送條約(CMR)과 海上運送關聯 國際條約(Hague-Visby Rule, Hamburg Rule)의 內容을 具體的으로 比較, 檢討 하는데는 限界가 있었다.

둘째, 국제 카-훼리를 利用한 트럭에 의한 海陸複合運送의 特性을 勘案한 保險商品의 開發에 관한 활발한 研究가 있어야 할 것이다.

셋째, 現在 韓國·日本·中國은 國際道路物件運送條約(CMR)이 各各 自國內에서 批准되지 않은 관계로 車輛의 國境通過에 따른 각각의 國內法을 適用하고 있으므로 車輛의 通關과 其他 手續節次가 諸各各인 부분이 많다. 따라서 三國間의 調律을 통한 統一된 規定마련이 要求됨에 따라 이에 관한 研究가 필요하다.

마지막으로 海陸複合運送의 不明損害와 관련하여 관련업체에 대한 설문지를 통한 實證分析이 이루어져야 했지만, 不明損害는 각 업계의 對外秘에 해당되는 사항으로 이 문제는 향후 재검토 되어야 할 것이다.



<參考文獻>

1. 書籍

- 구종순, 「해상보험」, 서울, 박영사, 1996
- 金正秀, 「海上保險論」, 서울, 博英社, 1992
- 李均成, 「國際海上運送法研究」, 서울, 三英社, 1984
- 이종인, 「국제해상운송론」, 부산, 다솜출판사, 2005
- 房熙錫, 「海運論」, 서울, 博英社, 1991
- 房熙錫, 「國際運送論」, 서울, 博英社, 2005
- 朴大衛, 「船荷證券」, 서울, 법문사, 1979
- 朴容燮, 「海上法論」, 서울, 형설출판사, 1994
- 박희수, 「해운론」, 서울, 학문사, 1986
- 徐憲濟, 「컨테이너 複合運送人の 責任法理」, 서울, 三知院, 1986
- 嚴潤大, 「船荷證券論」, 서울, 海事問題研究所, 2006
- 梁暎煥, 徐正斗, 「國際貿易法規」, 서울, 박영사, 1996
- 林東喆, 「海上法.國際運送法研究」, 효성출판사, 1996
- 전준수·김성호, 「국제해상운송실무」, 박영사, 2003
- 전창원, 「무역운송실무」, 서울, 일신사, 1996
- 정영석, 「국제해상운송법」, 서울, 범한서적, 2008
- 韓國國際複合運送協會, 「複合運送實務叢書」, 서울, 韓國國際複合運送協會, 1995

黃根植·李源哲, 「國際複合運送實務」, 서울, 海事問題研究所, 1985

飯田秀雄, 「海陸複合運送の研究」, 東京, 成山堂, 1973

谷川久·高田四郎 外, 「改訂 コンテナ B/L」, 東京, 勁草書房, 1974

織田政夫, 「國際複合運送の實務」, 東京, 海文堂, 1979

Park, Sang-Kab, *Marine Cargo Insurance*, Busan, DASOM Publishing, 2009

Clarke, Malcoma, *International Carriage of Good by Road, CMR*, London: Stevens and Sons, 1982

Malcolm Alistair Clarke, *Aspects of the Hague Rules*, Hague, Maritime Nijhoff, 1976



2. 論文其他

金周東, “國際複合運送人の 責任保險과 貨主의 貨物保險”, 嶺南大學校 大學院 博士學位 論文, 1989

朴相甲, “複合運送의 發展에 따른 保險問題에 관한 研究”, 慶星大學校 大學院 博士學位 論文, 1994

朴相甲, “複合運送에 따른 保險問題에 관한 研究”, 韓國海洋大學校 附設 海事 産業研究所, 1998

신동선·이재민·김건영 “한·중·일 연계 트럭일관운송체계 구축방안”, 한국 交通연구원, 2007

이성민, “複合運送人の 責任保險에 관한 研究”, 「韓國港灣經濟 學會誌」,
1995

林東喆, “國際物件運送人の 責任에 관한 研究”, 建國大學校 大學院 博士學位
論文, 1985

정덕현, “韓國에 있어서 複合運送의 發展에 관한 實證的 研究”, 中央大學校 大
學院 博士學位 論文, 1988

諸海沅, “國際複合運送의 發達에 따른 海上保險의 問題點에 관한 研究”, 韓國
海洋大學校 大學院 碩士學位 論文, 1990

차중곤, “EURASIA대륙횡단철도를 이용한 국제복합운송에 관한 연구”, 명지
대학교 대학원 박사학위 논문, 1990

오정민, “한·일간 트럭복합일관운송의 활성화 방안”, 한국해양대학교 대학원
석사학위 논문, 2009

櫻井玲二, “複合運送人の責任, 國連條約 實務上の證券”, 「海事産業研究所
報」, 1983

小野芳計, “國際複合運送について”, 「海運」, 650號, 「日本海運集會所」,
1981

Anthony Diamond, “The Hague-Visby Rules”, *The Hague-Visby Rules
and The Carriage of Good by Sea Act*, 1971, A One-day Seminar
Organized by Lloyd's of London Press Ltd., Dec. 8. 1977

Eugene A. Massey “Prospects for a New Intermodal Legal Regime: A Critical Look at the TCM”, *J. Mar. L. & Comm.* vol.3 No.4, 1972,

Samir Mankabady, “Comments on the Hamburg Rules”, *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*, Ijthoff-Leyden/Boston, 1978

Sindey Gilman, “The Competitive Dynamics of Container Shipping”, Gower Publishing Company Limited, 1983

Weijia Ju, “UN Multimodal Transport Convention”, *Journal of World Trade Law* 283, 1981

