

CR 2004 - 14

CEO  
Report

적재물배상책임보험 도입과 향후과제

2004. 12

보 험 개 발 원

**CEO Report**는 보험산업과 관련된 현안과제를 집중 분석하여 경영상의 시사점을 도출, 보험회사 최고경영자의 의사결정에 도움을 드리고자 작성되었습니다.

## < 주요내용 >

- 2003년, 화물연대의 파업사태이후 정부는 「운송산업 종합대책」을 마련하고 화물자동차운수사업자의 적재물배상보험·공제가입을 의무화
  - 우리원과 손보업계는 적재물배상책임보험상품을 개발
    - 동 상품은 화물자동차운송사업자, 주선사업자 및 운송가맹사업자를 구분하여 구성
- 적재물배상책임보험의 초기시장규모는 약 1,160억 수준으로 예상되며, 의무가입대상이 확대될 경우 약 1,600억 원 규모의 시장형성이 전망
  - 이는 기존 임의보험 보험료 규모(연간 160억원)와 비교시 10배 수준의 시장확대를 의미하며
  - 물류산업의 성장을 감안하면 2020년에는 3,000억원 수준으로 성장할 것으로 예상됨
  - 한편 물류기업의 대형화·전문화의 진전도 시장규모의 확대에 긍정적으로 작용할 것으로 판단됨
- 적재물배상책임보험이 안정적으로 정착되어 소비자보호기능 수행을 위해서는 정책당국 및 보험업계의 다각적 노력이 필요
  - 상품홍보 및 가입자관리로 보험미가입자 방지
  - 5톤이하 차량에 대한 보험가입 의무화 추진
  - 보험상품의 지속정비 및 언더라이팅기능의 강화
  - 화물자동차운수업체에 대한 리스크관리 컨설팅 활성화

## < 목 차 >

I. 검토배경 .....	1
II. 화물운수산업의 현황 및 문제점 .....	2
1. 현황	
2. 문제점 및 정부대책	
III. 적재물배상책임보험의 상품내용 .....	5
1. 법령상 의무보험가입대상	
2. 기존유사상품 가입현황	
3. 보험약관의 구성 및 체계	
4. 보험조건 및 요율체계	
IV. 시장전망 및 향후과제 .....	9
1. 시장규모 전망	
2. 향후과제	
<붙임1> 적재물배상책임보험관련 법규조항 .....	13
<붙임2> 미국 및 일본의 사례 .....	14

# I. 검토배경

- 2003년, 연이어 발생한 화물집단운송 거부사태로 국가 물류 체계의 신뢰성과 안전성에 취약점이 노출됨
  - 국내 화물수송의 대부분을 차지하고 있는 육상화물운송산업의 발전을 통한 국내물류체계의 선진화 필요성 대두
- 이에따라 정부는 화물운송산업을 근본적으로 개선하고 선진화하기 위한 「운송산업 종합대책」을 시행

5대 중심추진과제	주요 개선방안
화물운송시장 수급불균형 해소	·허가제 전환, 신규허가등결, 화물운송시장의 구조조정 촉진 등
화물차주의 근로조건 향상	·유가보조금 지급 및 통행료 인하, 화물차휴게소 확충 등
화물운송 시장구조 선진화	·화물운송가맹사업제도 도입, 개별허가제 시행 등
화물운송산업 발전기반 조성	·적재물 배상책임보험가입 의무화, 공영·공동 차고지 확충 등
신뢰할 수 있는 화물운송체계 구축	·비상수송대책(업무개시명령 등) 마련, 안전사고 감소대책 등

- 정부는 화물운송산업 발전기반조성 정책의 일환으로 화물자동차운수사업자의 적재물배상보험·공제가입을 의무화함
  - 개별허가제에 따른 영세사업자의 손해배상이행능력 부재로 인한 소비자의 피해를 최소화하고 화물운송산업의 신뢰 제고
- 본 보고서에서는 신규의무보험인 적재물배상책임보험의 상품을 소개하고 우리나라 물류체계의 변화에 따른 환경변화 및 향후 대응방안을 모색하고자 함

## II. 화물운수산업의 현황 및 문제점

### 1. 현황

#### 가. 물류산업

- 우리나라는 동북아 물류중심국가 건설을 목표로 하고 있으나 이를 위해선 취약한 육상화물운송산업의 발전이 전제되어야 함
  - 2001년 기준 국가물류비는 총 67조원으로 GDP의 12.2%를 차지하여 미국(9.5%), 일본(9.6%) 등 선진국에 비해 높은 수준
  - 국가물류비 67조원 중 수송비가 차지하는 비율은 66.6%(45조원)이며 수송비 중 육상화물수송비가 95.3%(43조원)를 차지
  - 2003년 기준, 국내기업 매출액에서 물류비가 차지하는 비중은 9.9%로서 일본(5.0%), 미국(7.5%)보다 높은 수준임<sup>1)</sup>

<표 1> 수송수단별 수송비용(2001년)

(단위 : 십억원, %)

	도로화물 수송비	철도화물 수송비	수상화물 수송비	항공화물 수송비	화물운송 대행료	계
금액	42,859	701	729	38	651	44,978
(비율)	(95.3)	(1.6)	(1.6)	(0.1)	(1.5)	(100)

주 : 국제화물운송비 제외

자료 : 교통개발연구원, 「2001년 국가물류비 산정 및 추이분석」

#### 나. 화물운수사업

##### □ 화물자동차운수업

- 우리나라 시장진입규제 완화로 인해 1997년 대비 2003년에 화물자동차 운송업체수는 178%, 화물차량대수는 118% 증가하였으나 매출액은 110% 증가하는데 그침

1) 대한상공회의소, 「2003년 기업물류비실태조사」, 2004

<표 2> 화물자동차별 사업체, 종사자수, 차량수, 매출액 현황

(단위 : 개, 명, 대, 억원)

구 분	기업체	종사자수		차량수		매출액		
		종사자수	업체평균	차량수	업체평균	매출액	업체평균	
일반화물	1997	1,911	99,894	52.27	84,012	43.96	56,944	29.8
	2003	5,765	179,071	31.06	154,423	26.79	115,007	19.9
자동차	증가율	201.7%	79.3%	-40.6%	83.8%	-39.1%	102.0%	-33.1%
전체	1997	52,348	151,521	2.89	135,302	2.58	72,432	1.4
	2003	145,525	319,405	2.19	294,579	2.02	152,262	1.0
	증가율	178.0%	110.8%	-24.2%	117.7%	-21.7%	110.2%	-24.4%

자료 : 통계청, 「운수업 통계조사」, 통계청 홈페이지(www.nso.go.kr)

□ 화물자동차운송주선업

- 주선업체수는 1997년 8,575개에서 2003년 13,381로 56% 증가
- 영업용화물자동차 취급물량중 주선을 경유하는 비중은 80% 이상으로 매우 높으며 이는 운송사업체가 대부분 영세하고 위수탁경영과 지입제에 의존하는 산업구조로 인한 것으로 분석됨

<표 3> 운송주선업 현황

(단위 : 개)

구 분	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04.9
일반화물	5,119	5,124	5,417	5,805	6,698	6,967	7,566	7,712
이사화물	3,456	3,742	4,336	4,715	5,012	5,588	5,815	5,969
계	8,575	8,866	9,753	10,520	11,710	12,555	13,381	13,681

자료 : '97~'02년 통계 : 건교부, 화물운수사업주요자료집 p.12 재인용, 2003.10.

'03년 이후 통계 : 전국화물자동차운송주선사업연합회 제공

2. 문제점 및 정부대책

가. 문제점

□ 수급불균형 심화

- 등록제 시행('97.9)으로 1997~2002년간 영업용 화물자동차 대수는 96%(5톤 이상 61.5%) 증가한 반면, 물동량은 14% 증가에 그쳐 수급 불균형 심화

□ 화물운전자의 근로조건 열악

- 5톤 이상의 일반화물차주의 월평균 소득은 165만원(2003년말 기준)으로 1997년(202만원)에 비해 82% 수준으로 하락

## □ 지입제 위주의 수송구조

- 일반화물자동차의 약 90%가 지입차량으로 추정되며, 지입제로 인해 계약관계의 불투명, 불공정 거래등의 문제점 야기

## □ 안전 및 소비자 보호대책 취약

- 화물차 운전자 대부분이 열악한 근무여건으로 인한 졸음·과속운전으로 사고율 및 사망사고율이 높은 수준<sup>3)</sup>
- 영세한 사업구조로 인해 사고발생시 화주 또는 소비자 보상자력이 취약하며 보험가입율도 대단히 저조한 상태임<sup>4)</sup>

## 나. 정부대책(화물자동차운수사업법 주요 개정내용)

### □ 운송사업의 1대허가제 시행

- 지입차 문제의 해소를 위해 일반화물자동차운송사업의 1대허가제(최소 보유대수를 5대에서 1대로 완화)를 시행하며
- 영업능력이 취약한 운송사업자의 지원과 거래의 투명성을 확보하기 위해 『화물자동차운송가맹사업제도』를 도입

### □ 『적재물배상보험제도』 도입('04.12시행)

- 운송물의 멸실, 훼손으로 인한 소비자의 피해를 보험으로 보전하여 화물운송사업의 신뢰성 증진

### □ 『업무개시명령제도』 등 운송질서 확립관련 제도 신규도입

- 『화물자동차운전자격제도』 및 갱신등록제도를 도입하고 운수종사자 등의 집단적인 불법행동에 대한 대비책으로 『업무개시명령제도』를 도입

2) 교통개발연구원, 「화물운송산업의 종합 육성대책」, 월간교통 2004.11

3) 차량 1만대당 사망사고(2003년) : 승용차 3.3건, 화물차 6.2건, 보험개발원 『자동차통계자료집』

4) 화물자동차업체 중 97.3%가 5대미만 보유(일본의 경우 19.8%). 도로운송업자배상책임보험 가입율은 10 ~ 20% 수준으로 추정됨

### III. 적재물배상책임보험의 주요내용

---

#### 1. 법령상 의무보험가입 대상

##### □ 운수사업자의 배상책임

- 운수사업자는 화물자동차운수사업법에 따라 “화물의 멸실·훼손 또는 인도의 지연으로 인한 손해배상책임”을 부담(상법 준용)

\* 관련법률조항 : 화물자동차운수사업법 제8조·제24조·제24조의6, 상법 제115조·제135조(붙임 1참조)

##### □ 화물운수사업자는 화물자동차운수법에 의해 3가지 사업자로 구분됨

- 화물운수사업자는 운송사업을 하는 운송사업자와 화물을 주선하는 운송주선사업자, 2가지 사업을 하는 운송가맹사업자\*로 구분

\* 화물운송가맹사업제도는 가맹사업자가 화주로부터 물량을 확보하고 전산망 등을 이용, 개별운송업자(가맹점)에게 배정하여 운송하는 방식(2004년 9월 1일 (주)모바일와이드 가맹사업신규허가)

##### □ 법령에서 정한 화물자동차운수사업자는 사고당 보상한도액 2,000만원 이상의 보험에 가입

- 운송사업자는 차량별로 보험에 가입하여야하며 최대적재량이 5톤 이상이거나 총중량이 10톤 이상인 화물자동차가 대상이 됨
- 운송주선사업자(이사화물 주선사업자 제외)는 사업자별로 보험에 가입하여야 하며 운송가맹사업자는 보유화물차량별 및 각 사업자별로 보험에 가입하여야 함

## 2. 기존유사상품 가입현황

- 운송사업자의 경우 도로운송업자 배상책임보험, 주선사업자의 경우 화물배상책임보험(Cargo Liability Insurance)에 가입하고 있음

<표 4> 도로운송업자 배상책임보험 계약현황 (FY'94~FY'03)>

년도별	계약건수	보험료(억원)
1994	3,814	44
1996	7,378	61
1998	10,133	146
2000	18,809	129
2001	18,897	119
2002	23,399	136
2003	22,977	155

자료 : 보험개발원, 「손해보험통계연보」

<표 5> 화물배상책임보험 계약 현황 (FY'01~FY'03)

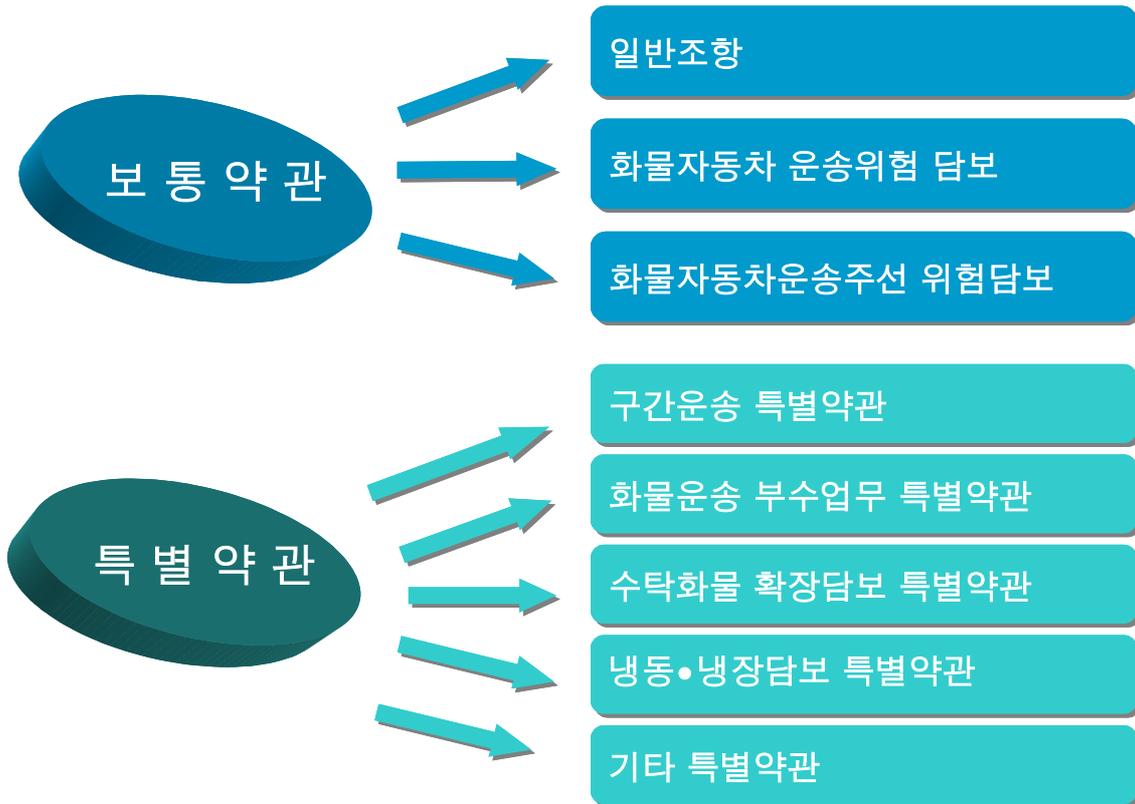
년도별	계약건수	보험료(억원)
2001	120	1.7
2002	150	2.8
2003	230	4.3

자료 : 보험사 제공

## 3. 보험약관의 구성 및 체계

- 약관구성은 종합보험약관형태
  - 보험소비자의 가입편의를 위해 화물자동차운송사업자, 주선사업자 및 운송가맹사업자의 위험을 1개의 약관에 섹션을 구분한 종합보험형태의 약관을 구성함
  - 즉, 화물운수사업의 공통사항을 근간으로 약관의 일반조항을 구성하고, 사업자별 위험을 운송위험, 주선위험으로 구분하여 각각의 특성에 맞게 면·부채 조항을 규정함

<그림1> 적재물배상책임보험 약관구성



#### 4. 보험조건 및 요율체계

##### □ 요율의 기본조건

- 법령상 최저가입금액인 사고당 보상한도액 2,000만원부터 2,000만원 초과 10억까지(운송위험담보 기준)금액의 보험료를 다 단계로 구성하여 계약자의 선택폭을 확대
- 제도운영의 효율성을 도모하기 위해 자기부담금은 법정 최저가입 보상한도액 2,000만원의 1%인 20만원을 자기부담금으로 설정

##### □ 요율산출기초

- 적재물배상책임보험상품 운영의 효율성을 위해 운송위험담보는 차량톤수, 주선사업위험담보는 연간매출액을 요율산출기초로 하여 합리적으로 차등화된 보험료를 제시

## □ 요율의 객관성과 투명성 확보

- 제도시행초기의 안정적인 운영과 공신력제고를 위해서 참조 순보험료를 사용함
  - 다만, 사업비 부분은 각 보험사가 각사의 경영실적에 따라 적용하게 하여 영업보험료의 차별화를 통한 보험사간 가격 경쟁이 가능토록 함

## □ 할인/할증제도의 도입

- 계약자의 사고예방노력을 유도하기 위해 손해율에 따른 할인/할증 제도를 도입
  - 그 조정폭은 70%~250%으로 하여 최대 30% 할인, 최대 150%를 할증하고 평가기간은 역년기준 3년으로 함

## □ 기존 유사상품 정비

- 의무보험인 적재물배상책임보험이 신규로 도입되므로 보험 가입자의 편의도모를 위해
  - 기존의 도로운송업자배상책임보험을 폐지하고, 5톤 미만의 화물자동차도 적재물배상책임보험에 가입할 수 있도록 함

## IV. 시장전망 및 향후과제

### 1. 시장규모전망

#### 가. 화물운송산업의 환경변화

- 향후 국내화물운송시장은 물류서비스의 다양화, 물류 수요의 고도화에 따라 많은 변화가 예상됨
  - 화물운송사업이 단순 수송의 개념에서 조립·가공을 겸한 부가가치 물류로 확대되고 IT·정유업등 타산업과 결합하여 기업화·종합화·고부가가치화될 전망
- 국내화물 수송수요 전망은 2002년 28억톤에서 2020년 60억톤으로 2배이상 증가할 것으로 예상됨
  - 도로화물은 연평균 4.27% 증가하여 2020년에는 약 56억톤으로 증가될 것으로 예상됨

<표 6> 국내화물 수송수요 전망

(단위 : 백만톤)

	2002	2005	2010	2020	증가율 <sup>주)</sup>
계	2,814.9	3,243.0	3,912.0	5,960.5	4.26%(4.14%)
도로	2,630	3,025	3,645	5,583	4.27%(4.17%)
철도	46	54	60	85	3.47%(3.07%)
항공	0.9	1	1	2.5	5.84%(6.30%)
해운	138	163	206	290	4.21%(3.92%)

주 : ( )안은 2005~2020년간의 증가율

자료 : 교통개발연구원, 「화물운송산업의 종합육성대책」 p.77 재인용, 월간교통 2004.11

#### □ 물류산업선진화에 따른 영업용화물자동차 비중 증대

- 공급사슬관리(SCM)<sup>5)</sup> 및 물류전문기업(3PL<sup>6)</sup>등의 확대에 따른 물류구조변화에 따라 영업용 화물자동차비중의 증가가 예상됨

5) 공급사슬관리(Supply Chain Management) : 원재료에서 최종소비자에게까지의 전체물류흐름을 계획하고 통제하는 통합적 물류관리방법

6) 3PL(Third Party Logistics) : 기업의 물류기능의 일부 혹은 전부를 위탁받는 외부의 전문물류기업

- 현재는 물류아웃소싱에 대한 인식이 낮아 화물자동차의 10% 정도만이 영업용화물자동차이며 물동량 기준 영업용자동차의 수송실적이 전체의 38%에 불과한 실정임

## 나. 시장전망

- 적재물배상책임보험의 초기시장규모는 약 1,160억원 수준으로 전망되며 의무가입대상이 확대될 경우 약 1,600억원 규모의 시장형성이 전망됨
  - 화물자동차 운송사업자 시장 : 약 970억원, 화물자동차 주선사업자 시장 : 약 190억원
  - 의무가입 확대(1톤 이상)시 추가 의무대상 차량대수는 약 17만대, 확대되는 시장규모는 약 450억원 수준
- 화물수송수요 증가에 따라 2020년 시장규모는 약 3,000억원 수준으로 추산되며 영업용화물차의 비중증대도 시장확대 요인으로 작용할 것임

<표 7> 적재물배상책임보험 시장규모 전망

(단위 : 억원)

구 분	단 기(2005)		중 기(2010)	장 기(2020)
	시행초기	의무가입 확대		
운송	5톤미만	-	450	552
위험	5톤이상	971	971	1,190
	주선위험	191	191	235
합 계		1,162	1,612	2,975

주) 영업용화물자동차 증가율 4.17%를 가정하여 중·장기 보험시장규모 추산  
 (과거 21개년(1981-2002)간 영업용화물차량대수와 도로화물수송량의 연평균증가율이 각각 8.54%, 8.56%로 거의 동일하게 증가했음을 감안하여 향후 도로화물운송증가율 추정치 4.17%(표6 참조)를 영업용화물자동차 증가율로 가정)

7) 일본의 경우 영업용화물자동차의 운송비중은 2002년 기준으로 53% 수준이며 해마다 상승추세를 보임

## 2. 향후 과제

### 가. 제도적 측면

#### □ 보험가입대상의 확대

- 화물자동차운수사업법은 원활한 제도도입을 위해 의무보험가입대상을 운송사업자의 경우 “5톤이상의 화물자동차”로 한정하고 운송주선사업자의 경우 이사화물을 적용대상에서 제외
- 그러나 향후 5톤이하 화물자동차 및 이사화물에 대해서도 피해자 보호를 위한 보험의 의무가입이 필요하므로 가입대상을 점진적으로 확대하는 것이 바람직

#### □ 보험미가입자 관리제도 운영

- 기존계약의 적재물배상책임보험으로의 전환(2005.3.30까지) 및 만기대상계약에 대한 사전가입 홍보를 강화하여 미가입자발생을 억제할 방안의 강구가 필요함
- 자동차보험에서는 유사한 문제의 대응책으로 보험전산망과 행정전산망을 연계한 자동차의무보험가입관리전산망 제도를 운영하고 있음

### 나. 상품운영적 측면

#### □ 보험상품의 지속정비 및 언더라이팅능력의 강화

- 적재물배상책임보험 도입 이후 나타나는 제반 현상을 반영, 보험상품을 지속적으로 정비하여 불필요한 분쟁을 사전에 예방
- 장기적으로는 물류산업의 선진화로 안정화가 예상되나, 상품 판매초기에는 화물자동차운수산업의 진입규제완화 및 경쟁심화로 운송사고의 위험이 증대될 수 있으므로

- 법령에 의해 운영할 수 있는 '위험도가 높은 물건에 대한 공동인수협정' 운영을 사전에 검토하고, 과학적이고 체계적인 언더라이팅 기법의 개발로 위험의 합리적 관리방안 강구

□ 물류산업발전에 따른 상품수요 변화에 적극 대처

- 제3자물류기업(3PL) 혹은 전문물류기업의 등장에 따른 시장 변화\*에 능동적으로 대처
  - 화물운송업이 대형화·종합화함에 따라 기존의 단순수송 및 배송업무에서 포장, 보관, 하역, 정보처리, 유통가공 업무를 전담하는 종합물류서비스업으로 전환
- 단순수송·배송업무에 따른 위험을 담보하는 단순한 보험에서 종합물류기업의 업무수행에 따른 복합위험을 커버할 수 있게 package화 되어있는 보험상품을 개발하여 시장수요에 대처



□ 위험관리서비스 강화

- 현행 보험회사의 위험관리 서비스는 대부분 기업성 재물보험에 한정하여 실시되고 있을 뿐, 배상책임보험 분야와 같은 잠재시장에 대한 서비스는 미약한 상황
- 운송업의 시장구조 개편에 대비, 운송사업자의 모든 위험을 분석평가하여
  - 리스크 통제와 재무대책까지를 포함하는 Total Risk Management 서비스를 제공하는 위험컨설팅 업무의 수행을 강화하여 보험의 효용성을 제고

# <붙임 1> 적재물배상책임보험관련 법규조항

○ 화물자동차운수사업법[법률 제7100호 일부개정 2004. 1. 20.]

## 제2장 화물자동차운송사업

### 제8조 (운송사업자의 책임)

- ① 화물의 멸실·훼손 또는 인도의 지연으로 인한 운송사업자의 손해배상책임에 관하여는 상법 제135조의 규정을 준용한다.
- ② 대통령이 정하는 운송사업자는 제1항의 규정에 의한 손해배상책임을 이행하기 위하여 대통령이 정하는 바에 따라 적재물배상책임보험 또는 공제(이하 "적재물배상보험등"이라 한다)에 가입하여야 한다.
- ③ ~ ⑦ 생략

## 제3장 화물자동차운송주선사업

### 제24조 (준용규정)

.....의 규정은 화물자동차운송주선사업에 관하여 각각 이를 준용한다.  
.....

## 제4장 화물자동차운송가맹사업 <신설 2004.1.20>

### 제24조의6 (준용규정)

.....의 규정은 화물자동차운송가맹사업에 관하여 이를 준용한다. ....

○ 상 법[법률제6545호 일부개정 2001. 12. 29.]

## 第8章 運送周旋業

第115條 (損害賠償責任) 運送周旋人은 自己나 그 使用人이 運送物의 受領, 引渡, 保管, 運送人이나 다른 運送周旋人의 選擇 其他 運送에 關하여 注意를 懈怠하지 아니하였음을 證明하지 아니하면 運送物의 滅失, 毀損 또는 延着으로 因한 損害를 賠償할 責任을 免하지 못한다.

## 第9章 運送業 / 第1節 物件運送

第135條 (損害賠償責任) 運送人은 自己 또는 運送周旋人이나 使用人 其他 運送을 爲하여 使用한 者가 運送物의 受領, 引渡, 保管과 運送에 關하여 注意를 懈怠하지 아니하였음을 證明하지 아니하면 運送物의 滅失, 毀損 또는 延着으로 因한 損害를 賠償할 責任을 免하지 못한다.

## <붙임 2> 미국 및 일본의 사례

---

### 1. 미국

#### 가. 운송업자의 구분 및 책임법리

- 일반운송업자(Common Carrier) : 일반공중에게 운송서비스를 제공하는 업자이며, 운송 중인 제품의 안전운반책임과 매우 높은 수준의 주의의무를 요구
- 계약운송업자(Contract Carrier) : 계약조건에 따라 특정 하주를 위해 운송하는 업자이며, 운송업자에 의해 인정된 계약에 따라 책임의 세부사항이 규정됨

#### 나. 의무보험제도

- 州間(interstate) 또는 국가간(foreign)을 이동하는 화물운수사업자의 경우 보험가입을 의무화
  - 의무보험가입한도액 :
    - 1 사고당 US\$ 10,000
    - 1 차량화물당 US\$ 5,000
- 운수사업자 자체 위험관리차원에서 동금액을 초과하여 가입하는 것이 일반적이며 재정상태가 양호한 화물운송인의 경우 자가보험 인정
- 연방가입요구를 제외하고, 많은 주는 州내의 운송업자에게 연방규정과 유사한 가입의무를 요구

## 2. 일본

### 가. 운송업자수탁화물배상책임보험(민영손보사)

- 운송중에 발생한 화물의 멸실, 손상 도난등의 사고로 운송업자가 화주에 대해 부담하는 배상책임손해를 담보하는 운송보험으로
  - 운송화물의 고액화와 더불어, 운송업자에게는 자동차보험-자배책보험과 함께 불가결한 보험으로 인식되고 있음
- 계약방식은 차량특정방식(차량기준)과 운임방식(운임수입액)이 있음
  - 차량특정방식 인수가 원칙이나 피보험자인 운송업자가 특수한 운송업자\*인 경우 운임방식으로도 인수가 가능
  - \* 증차, 감차 등이 빈번한 대규모 운송업자, 불특정하게 용차를 자주 사용하는 운송업자, 특정 면허를 가진 운송업자 등이 이에 포함

### 나. 일화협연합화물보상제도(日貨協連貨物補償制度)

- 상품운영개요
  - 일본화물운송협동조합연합회와 민영보험사(共榮火災)와 연결한 운송업자수탁화물배상책임보험에 따라 운영
  - 가입대상
    - 일본화물운송협동조합연합회 소속 트럭운송사업자
    - 지방교통공제조합가맹 트럭운송사업자
- 보상한도액
  - 소형차 : 1,000만엔(1차량 1사고)
  - 대형차 : 1,500만엔(1차량 1사고)
  - 보관차 : 5,000만엔(1보관장소 1사고)
  - ※ 적재중량기준 : 소형차(5톤 미만), 대형차(5톤 이상)

## CEO Report 2004-14

### 적재물배상책임보험 상품개발과 운영전략

---

발행일	2004년 12월 일
발행인	김 창 수
편집인	이 득 주
발행처	보험개발원
	서울특별시 영등포구 여의도동 35-4
인쇄소	(주)유성사
	대표전화 2268 - 0676

---

본 자료에 실린 내용에 대한 문의는 손해보험본부  
특종보험팀(☎368-4198)로 하여 주시기 바랍니다.