



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](#)

2013년 8월
석사학위논문

해상적하보험에 있어서 신탁회적하
약관에 관한 연구

조선대학교 대학원

무역학과

장 휘

2013년 8월
석사학위논문

해상적하보험에 있어서 신탁회적하
약관에 관한 연구

조선대학교 대학원

무역학과

장 휘

해상적하보험에 있어서 신탁회적하 약관에 관한 연구

A Study on the New Institute Cargo Clause in the
Marine Cargo Insurance

2013년 8월 23일

조선대학교 대학원

무역학과

장 휘

해상적하보험에 있어서 신탁회적하
약관에 관한 연구

지도교수 이 정 호

이 논문을 경영학 석사학위신청 논문으로 제출함

2013년 4월

조선대학교 대학원

무역학과

장 휘

장혜의 석사학위 논문을 인준함

위원장 조선대학교 교수 장기영(인)

위원 조선대학교 교수 정봉도(인)

위원 조선대학교 교수 이진광(인)

2013년 5월

조선대학교 대학원

목 차

ABSTRACT

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	2
제2절 연구방법 및 연구범위	2
제2장 해상적하보험의 일반적인 고찰	4
제1절 위험과 보험	4
1. 위험의 본질	4
2. 보험의 개요	8
3. 보험의 분류	11
제2절 해상보험의 개요	13
1. 해상보험의 정의	13
2. 해상보험의 기원	14
3. 영국해상보험	15
제3절 해상위험의 개요	18
1. 해상위험의 의의	18
2. 해상위험의 요건	19
3. 해상위험의 특징	20

4. 영법상의 해상위험	20
제4절 해상보험계약	22
1. 해상보험계약의 관계당사자	22
2. 보험증권과 보험약관	24
제3장 영국 협회적하약관의 변천과정	28
제1절 로이즈 SG증권 양식과 1963년협회적하약관	28
제2절 신 보험증권과 1982년 협회적하약관	30
1. 신 보험증권의 등장	30
2. 신 보험증권의 특징	30
3. 1982년 협회적하약관의 구성	32
제3절 2009년 신협회적하약관의 개정경과	34
제4장 신협회적하약관조항의 해설	36
제1절 신·구 협회적하약관의 비교	36
제2절 2009년 신협회적하약관조항의 해설	40
1. ICC(A)	40
2. ICC(B)	67
3. ICC(C)	70
4. 보험자가 부담하는 손해	71

제5장 결 론 73

참고문헌 75

그림 목 차

<그림2-1> 가능성과 불확실성의 차이.....	6
----------------------------	---

표 목 차

<표4-1> 1982년ICC(A)와 2009년ICC(A)조건 비교.....	38
<표4-2> 신탁회적하약관의 담보위험.....	43
<표4-3> 제4조 일반면책조항.....	50
<표4-4> ICC(B)와 ICC(C)상의 담보위험 비교.....	71

ABSTRACT

A Study on the New Institute Cargo Clause in the Marine Cargo Insurance

ZHANG HUI

Advisor : Prof. Lee Jeong-Ho, Ph.D.

Department of International Trade

Graduate School of Chosun University

In commercial deal with the sea for move of articles between nations, the conclusion of the insurance contract on cargo at the sea is the compulsory factor. In the near day, almost 80% of the world trade quantity are depended upon the sea transportation by the ship and therefore, the international trade and the transportation have the indivisible relations. However, there exists a lot of the peculiar danger in the sea, and also exists the dangerous factor of the sea peculiar danger.

Accordingly, the persons concerned of the trade dealing will be prepared the accidental damage and loss with cover of the insurance on cargo at the sea in order to escape such a danger. This kind of the insurance on cargo at the sea will be concluded the insurance on cargo at the sea between the insurer and the policyholder, and in case that the insured incident will be generated the insurant accident from the contract of the insurance on cargo at the sea, the insured person will receive the insured amount.

The agreement on cargo in society established and used by London Insurer Association at present are divided by all 6 sorts. The agreement on cargo in society that was continuously used from former was revised in the year of 1982.

The Joint Cargo Committee of International Underwriting Association of London (IUA) and Lloyd's Market Association (LMA) have issued the recised version of Institute Cargo Clauses A. B. C. Institute Cargo Clauses (Air) and their accompanying War and Strikes Clauses. These Clauses are dated 1/1/09 and replace the previous Clauses which were in use since 1/1/1982. The 2009 modifications to the clauses are advantageous to the insured and clarify market terms and practice. The effects of the revision are summarised below.

① Exclusion 4.3 - Insufficiency of Packing has been clarified - if a container is stowed by an independent contractor prior to attachment of cover, the exclusion does not apply. ② Exclusion 4.5 - the word "proximately" is deleted as delay cannot be a proximate cause of loss. ③ Exclusion 4.6 has been replaced by the Insolvency Exculsion from the Commodity Trades Clauses thereby covering a "purchase in good faith under a binding contract". This clause is considered more favourable to the Insured. ④ "Terrorism" is defined (exclusion 7.3 and 7.4) - "caused by any person acting from a political, ideological, or religious motive". ⑤ Duration Clause: The point of Attachment has been extended to "the time the subject matter is first moved in the warehouse" rather than "time the goods leave the warehouse". Termination has also been altered to read "on completion of unloading" rather than "on delivery". ⑥ Termination of the Contract of Carriage has been clarified to allow for continuation of cover upon request if the transit ceases before unloaring. ⑦ The change of voyage clause (Clause 10) has been amended by the removal of the words "held covered" and by providing cover in a "phantom ship" situation. ⑧ Seceral modifications are made to standardise the wording - "underwriter" replaced by "insurers". "Employees" in place of "Servants".

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

국가간에 물품의 이동을 대상으로 하는 상거래에서 해상적하보험계약의 체결은 거의 필수적 요소이다. 해상적하보험증권은 선적서류를 구성하는 필수적 서류로서 해상운송을 통한 상거래에서는 반드시 필요한 서류이다.

한국의 국민경제는 해외의존도가 매우 높기 때문에 무역이 국민경제의 발전을 위한 중요한 요소의 하나가 되었다. 이러한 무역이 원활하게 이루어지기 위해서는 금융, 해운, 해상보험 등이 뒷받침되어야 한다. 이 중에서 무역의 안정성에 기여하는 적하보험은 국제성이 강한 보험으로서, 그 내용이 대단히 복잡하여 해상보험계약 당사자 간에 분쟁을 자주 야기시키고 있는 실정이다.

한편, 언어와 법 그리고 제도등 제반환경이 상이한 당사자 간에 체결되어 이행되는 무역거래에서 매도인의 제1의 의무는 계약에서 합의된 약정물품을 제공하는 일이다. 이를 이행하기 위해서는 운송계약이 필수적인 바, 무역거래에서 활용되는 운송형태로는 해상·육상·항공·복합운송 등으로 구분할 수 있다.

어떠한 운송형태이든 간에 물품을 운송하는 과정에는 수많은 위험이 존재하기 때문에 이러한 위험을 담보 받기 위해 보험에 부보하여 만일의 손해발생에 대비하고 있다.

그리고 2008년 11월 24일 런던의 국제 언더라이팅협회(IUA)와 로이즈 시장협회(LMA)의 합동적하위원회는 Institute Cargo Clauses(A), Institute Cargo Clauses(B), Institute Cargo Clauses(C)와 그에 부수하는 Institute War Clauses(Cargo) 및 Institute Strike Clauses(Cargo)를 공표하여 2009년 1월1일부터 발효되었다.

협회적하약관은 1912년 최초의 협회적하약관이 제정된 후 1963년 그리고 1982년에 개정되어 사용되어 왔으나, 1982년 협회적하약관의 도입 이후 특히 보험시장의 주변 상황과 무역화물에 대한 물류의 실무관행의 변화는 물론 최근 테러리즘(terrorism)의

위험과 다양한 해상사기와 도난사건 등 보험자가 직면하고 있는 위험들의 변화관점에서 2009년에 또다시 협회적하약관이 개정되기에 이르렀다.

2. 연구의 목적

영국은 17세기부터 세계무역을 하여 해상운송 및 보험의 중심이 되었고 영국이 제정한 해상적하보험증권과 보험약관은 널리 사용되어 세계 각국의 해상보험활동에 막대한 영향을 미친 것이다. 최초로 협회적하약관이 등장한 것은 1912년 이고 그 이후 수차례 걸쳐 오늘에 이르고 있으며, 가장 최근에 개정된 것이 2009년 협회적하약관이다.

본 연구의 목적은 무역거래에 있어서 수반되는 물품의 이동에 발생하는 위험을 담보하는 해상적하보험의 보험계약조항인 신·구협회적하약관을 비교하여 보고 차이점을 찾아내어 살펴보는 데 연구의 목적이 있다.

구협회적하약관에서 기본적인 조건은 담보위험의 성질에 따라 분류했지만 신협회적하약관은 위험위주의 분류에서 벗어나 담보범위에 따라 분류했다. 이러한 신·구협회적하약관에서 그 동안 무역환경에서 변화된 위험은 없는지, 담보범위는 적정한지를 비교 검토하여 무역거래자들에게 도움을 줄 수 있는 방안을 모색해보는데 연구의 목적을 두었다.

제2절 연구방법 및 연구범위

이 논문은 문헌을 중심으로 연구하였다. 이를 위해 앞선 연구자들이 연구한 국내외 관련서적, 연구논문을 광범위하게 수집하여 분석하였다.

이 논문은 5개장으로 구성 되어 있다.

제1장은 서론으로서 연구의 목적과 범위 및 방법을 다루고 있다.

제2장에서는 해상적하보험에 관한 일반적인 고찰로서 위험과 보험, 해상보험의 개요,

해상위험 그리고 해상보험계약을 요약하여 살펴본다.

제3장에서는 영국 협회적하약관의 변천과정을 로이즈 SG증권 양식과 1963년 협회적하약관, 신 증권과 1982년 협회적하약관 그리고 2009년 협회적하약관의 개정경과 중심으로 살펴본다.

그리고 제4장에서는 신·구 협회적하약관을 비교하고 2009년 협회적하약관의 조항을 ICC(A), CC(B), CC(C)로 구분하여 해설한다.

마지막으로 제5장에서는 이 논문의 연구결과를 요약하고 결론을 내린다.

제2장 해상적하보험의 일반적인 고찰

제1절 위험과 보험

1. 위험의 본질

가. 위험의 정의

“위험이 없는 곳에는 보험도 존재하지 않는다”(No risk, no insurance)는 말처럼 보험이 대상으로 하는 것은 위험이다. 위험에 관한 정의는 학자들마다 조금씩 차이가 있는데 관점에 따라 다음 두 가지로 나누어 살펴볼 수 있다.

(1) 손실발생의 가능성

위험을 손실발생의 가능성(chance of loss)으로 보는 견해는 주로 독일과 미국의 위험관리론에서 제기되고 있다. 대부분의 독일학자들은 위험(Risk)을 손실과 가능성이라는 두 개념을 결합하여 설명하면서, 후자를 보다 강조하는 손실발생의 가능성으로 정의하고 있다.

독일에서 위험의 개념을 체계적으로 연구한 초기의 대표적 학자 레만 (Lehmann, 1982)은 일반경영경제학에서 위험을 소극적 우연성의 개념으로 설명하고 있다. 즉, 우연을 적절한 사고를 발생시키는 개연성과 부적절한 사고를 발생시키는 개연성으로 구분하여, 후자의 우연을 위험으로 보는 것이다. 이 견해를 단적으로 설명하면 위험은 곧 손실발생의 가능성을 의미하는 것으로 집약된다.

이후 독일학자들이 내린 위험에 관한 정의는 대부분 레만의 정의와 유사하다. 대표적으로 슈타드러(Stadler,1932)는 위험을 우연사고의 가능성으로 보며, 리소스키(Lisowsky,1948)는 위험을 손실발생 가능성의 경영·경제적 존재 혹은 현상으로 정의를 내리고 있다.

한편 미국의 위험관리론에서도 위험을 손실발생의 가능성으로 보는 견해가 지배적이다. 최초로 위험의 개념과 형태를 정립한 헤인즈(Haynes,1895)는 위험을 손실의 가능성으로 정의를 내리면서“특정 행위를 함에 따라 유해한 결과의 발생

여부가 불확실할 경우, 그것은 바로 위험을 부담하는 것이다”라고 설명하고 있다.¹⁾

바그리니(Baglioni,1976)도 역시 위험을 손실의 가능성으로 정의를 내리고 있는데, 단지 가능성을 ‘chance’ 대신 ‘possibility’로 표현하고 있다. 그러나 이들 두 의미 사이에 큰 차이는 없으며 모두 가능성으로 해석된다. 이 외에도 많은 학자들이 위험에 대해 이와 유사한 정의를 내리고 있다.

(2) 손실에 관한 불확실성

위험을 손실에 관한 불확실성(uncertainty concerning loss)으로 보는 견해는 미국의 보험관리론에서 제기되고 있는데, 관련된 정의를 몇 가지 살펴보면 다음과 같다.

메르(Mehr)와 카맥(Cammack)은 위험을 손실에 관한 불확실성으로 정의하면서, 위험은 결코 손실 그 자체, 또는 손실의 원인이 아님을 강조하고 있다.²⁾ 또한 그린(Greene)과 서바인(Serbein)은 위험을 현상의 발생과 관련하여 존재하는 불확실성으로 정의를 내리고 있다.³⁾

한편 크레인(Grane)은 위험을 미래의 손실에 관한 불확실성, 즉 장차 발생할 수 있는 손실의 발생빈도와 그 규모를 예측할 수 있는 능력이 결여됨으로써 조성되는 불확실한 상태로서 표현하고 있다.⁴⁾

(3) 가능성과 불확실성의 차이

위험을 손실발생의 가능성으로 보는 견해와 손실에 관한 불확실성으로 보는 견해는 유사한 것으로 인식될 수 있지만, 가능성과 불확실성의 개념은 확률론적으로 차이가 있기 때문에 두 견해는 엄격히 구분된다.

가능성(chance, possibility)은 존재의 유무가 아니라,유와 무의 중간상태를 의미한다. 즉 가능성은 특정 현상이 발생할지,안 할지에 대해서 필연(necessity)도 아니고 불가능(impossibility)도 아닌 상태이다.

1) 龜井利明, 위험관리론, 송일(역), 법문사,1989,pp.32-36.

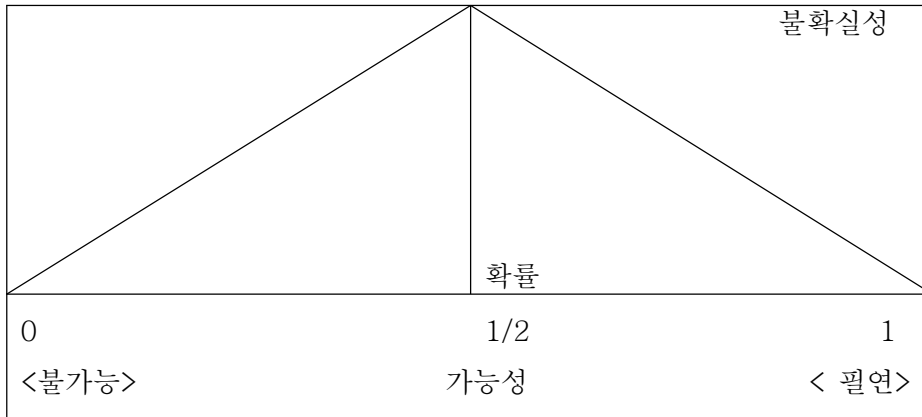
2) Robert I. Mehr and Emerson Cammack, *Principles of Insurance (7thed.)*,(Homewood, Illinois:RichardD.Irwin,1980),p.21.

3) Mark R. Greene and Oscar N. Serbein, *Risk Management Text & Cases*, (Reston, Virginia: Reston Publishing Co., 1983),pp.28-29.

4) Frederick G. Grance, *Insurance Principles and Practices (2nded.)*,(NewYork:JohnWiley&Sons,1984),p.4.

확률론적 의미에서 보면, <그림2-1>에서처럼 확률 1은 필연을 의미하고 확률0은 불가능을 뜻한다. 따라서 가능성의 개념은 확률 0에서 1의 범위에 분포하고, 확률이 높을수록 가능성의 정도가 커진다.

<그림2-1> 가능성과 불확실성의 차이



자료: 구종순, 해상보험, 博英社, 1997.p.6.

불확실성은 장차 발생할 수 있는 특정 현상을 사전에 정확히 예측할 수 없기 때문에 조성되는 상태이다. 불확실성의 정도는 확률에 따라 증감하고, 확률이 1/2인 경우에 최대가 된다. 따라서 불확실성은<그림2-1>에서와 같이 확률이 0에서 1/2이내에 있을 때는 확률이 커짐에 따라 증가하며, 확률이 1/2인 경우에 최대로 된다. 그러나 확률이 1/2보다 크면서 1에 가까워지면 필연에 접근하기 때문에 불확실성은 감소한다.⁵⁾

나. Risk • Peril • Hazard의 개념

오늘날 우리들은 위험이라는 말을 여러 분야에서 많이 사용하고 있다. 그리고 일반적으로 위험을 영어로 Risk라고 하는데, 이러한 Risk에 관한 연구는 경제학자 · 통계학자 · 경영학자 · 보험학자, 기타 분야의 학자에 의해 오랫동안 이루어져 왔다. 그러나 그것은 각기 다른 목적을 지닌 개별 그룹 들이 각자에 연구분야에 이바지 할 목적으로 해 온 것이므로 각 분야의 학자가 사용하고 있는 Risk라는 용어는 각기 다른

5) 龜井利明, 전계서 ,p.37.

의미로 사용되고 있다.⁶⁾ 즉 모든 분야에 공통되는 Risk의 정의는 아직 확립되고 있지 못한 실정이다. 여기서는 이들 중 보험에서 사용하고 있는 위험이라는 말의 의미를 간단히 살펴 보기로 한다.

우리가 보험계약을 체결하는 것은 일정한 위험, 즉 어떤 우연한 사고의 발생으로 손해를 입을 가능성이 있기 때문이다. 이 손해를 초래할 가능성이 곧 위험(risk)이며, 위험이 존재하지 않으면 보험이 존재하지 않는다. “위험 없으면 보험 없다”(no risk, no insurance)고 하는 경우의 위험이란 이러한 사고발생 가능성을 뜻한다. 따라서 위험이 존재한다는 것은 사고의 발생이 불확실한 것을 의미한다. 사고가 발생하지 않을 것이 확실하다거나 또는 사고의 발생이 확정적이라면 이미 위험은 존재하지 않으며, 따라서 보험계약은 무효이다. 그런데 보험용어로서의 위험은 이 밖에도 다음과 같은 여러 가지 뜻으로 사용되고 있다.

(1) 손해의 원인인 일정한 사고

손해를 야기할지도 모르는 우연한 사고 그 자체를 위험이라고 하며, 이러한 의미의 위험을 영어로는 Peril이라고 한다. “보험자의 담보위험,” “보험자는 해상위험으로 인하여 발생하는 손해를 보상한다”고 하는 것은 이러한 의미로 위험을 사용한 것이다. 예를 들면, 화재·자동차의 충돌·태풍·홍수·비행기의 충돌 등이 Peril이다.

(2) 일정한 사고를 발생시키게 하는 사정 또는 상태, 즉 위험사정

사고발생의 개연성을 측정하는 기초가 되는 구체적 상태를 위험이라고도 하며, 이러한 의미의 위험을 영어로 Hazard라 한다. 즉 Hazard란 사고발생에 영향을 미치는 사정·상태·조건·요인·환경을 의미한다. 예를 들면, 자동차의 충돌원인이 되거나 혹은 사고를 증가시키는 빙판길이라든가, 비행기의 추락을 유발시키는 악천후 등이 이에 해당한다. Hazard에는 다음과 같은 세 가지 종류가 있다.

(가) 물리적 위험(physical hazard)

6) 리스크의 개념에 관한 자세한 내용은 武井動, 리스크理論, 海文堂, 1983, pp.58-107.

이것은 자연적 위험이라고도 하며, 어떤 Peril을 발생 또는 증가시키는 물리적 특성에서 오는 하나의 상태 또는 상황을 말한다. 따라서 인간의 힘으로는 어찌할 수 없는 위험이 그 대부분이지만, 인간의 지혜로 회피하거나 예방할 수 있는 것도 있다. 이러한 위험의 주요한 것으로는 건조한 삼림(森林)이라든가 지구의 단층(斷層), 태양의 흑점(黑點: black spot)등을 들 수 있다.

(나) 도덕적 위험 (moral hazard)

이것은 인간의 정신적 상태의 발로이다. 즉 고의적으로 사고를 초래하거나 또는 고의적으로 손실발생의 방지·경감(輕減)에 전혀 노력하지 않는 것 등이 그것이다. 예컨대, 옆집에 화재가 발생했는데도 불구하고 아무런 방재수단을 강구하지 않거나, 혹은 노상에 상품을 쌓아 방치해 두는 등의 행위가 이에 해당한다.

(다) 잠재적 도덕위험(morale hazard)

이것은 사고를 일으키는 경향이 있는 사람에게서 특유하게 볼 수 있는 잠재적인 정신태도를 말한다. morale이란 본래 인간의 마음 한 구석에 잠재적으로 존재하는 도덕심이나 도의심을 의미하는데, 이러한 morale이 특별히 의식되지 않고 나타나는 위험사정 또는 위험상황을 잠재적 도덕위험이라고 한다.

도덕적 위험과 잠재적 도덕위험의 차이는 다음과 같다. 즉 도덕적 위험은 악의(惡意)나 부정한 의도로 인해 생기는 위험을 가리키고, 잠재적 도덕위험은 사람이 갖고 있는 잠재적·무의식적인 태도에 의해 생기는 위험을 말한다.

이상 살펴 본 Risk, Peril, Hazard 3자의 관계를 한 마디로 말하면, Risk는 Peril(사고)발생에 관한 불확실성이고, 이 불확실성에 숨겨져 있는 사정·상황을 Hazard라고 한다.

2. 보험의 개요

가. 보험의 정의

앞에서 언급한 “위험 없으면 보험 없다”고 하는 말과 같이 보험은 위험에 대처하는 경제제도이다. 그런데 이 경제제도의 본질을 둘러싸고 여러 가지 학설이 전개되어 보험제도를 해명하고 있지만, 아직까지 보험의 본질에 대한 정설이 확립되지 못하고

있는 실정이다. 즉 보험에 대하여 학자마다 다소 달리 정의를 내리고 있기 때문에 극단적으로 말하면 보험의 정의는 학자 수만큼 존재한다고 할 수 있다. 그러나 가장 보편적인 정의는 대체로 다음과 같다.

즉 보험은 우연한 사고로 인한 경제상의 불안을 제거할 목적으로 다수의 경제주체가 결합하여 합리적으로 계산된 각출(보험료)에 의해 공통준비재산을 형성해 두고, 현실적으로 일정한 사고(보험사고)가 발생하였을 때 이 재산으로부터 재산적 급부(보험금)를 받는 경제제도이다. 그러므로 보험제도는 적극적으로 우연한 사고의 발생을 방지하고자 하는 것이 아니라 소극적으로 사고발생으로 인하여 생길 경제적 수요(필요)를 충족시키는 것을 목적으로 한다.

나. 보험의 요건

위에서 언급한 정의를 분석해 보면 보험은 우연한 사고발생의 가능성, 경제적 필요(수요)의 충족, 다수경제주체의 결합, 합리적으로 계산된 각출, 공통준비재산의 형성이라고 하는 요소로 구성되고 있다.

①. 우연한 사고발생의 가능성

보험은 우연한 사고발생의 가능성, 즉 위험을 전제로 한다. 보험은 인간의 경제생활을 위협하는 위험에 대비하여 생겨난 것이며, 위험이 존재하지 않으면 보험도 존재하지 않는다. 위험이 존재한다고 하는 것은 사고의 발생이 불확실한 것을 뜻한다. 사고가 발생하지 않을 것이 확실하다거나, 또는 사고의 발생시기가 확정적이라면 이미 위험은 존재하지 않는다. 따라서 예를 들면, 회갑잔치에 필요한 자금을 마련하기 위해 보험에 들지는 않는다. 이와 같이 장래에 확실히 발생하는 사건에 대한 준비로서는 보험보다도 저축이 적당하다. 보험은 화재와 같이 그 발생 자체가 불확실한 사고와 사망과 같이 발생은 확실하지만 그 발생시기가 불확실한 사고와 같은 우연한 사고에 대비하는 것이다.

②. 경제적 필요(수요)의 충족

보험은 우연한 사고의 발생으로 인하여 생긴 손해의 보상 또는 경제적 필요를 충족시켜 주는 제도이다. 즉 뜻밖의 재난이 발생하여 금전이 필요하게 된 경우 그 필요를 충족시켜 주는 것이다. 여기에서 “보험에 의하여 이득을 보아서는 안 된다”고

하는 이른바 ‘이득금지의 원칙’이 생겨나게 된다. 즉 보험은 재해로 인한 손실을 보상하는 것이며, 재해로 인해 이득을 보게 하는 것은 아니다.

따라서 예컨대, 300만원의 가치밖에 없는 건물은 화재로 인하여 전소되었다 해도 손해가 300만원이므로 이 건물에 대하여 보험금액을 500만원으로 하여 보험계약을 체결하였다 하더라도 보험금은 300만원밖에 지급되지 않는다.

한편 경제적인 필요의 충족은 일반적으로 위 예에서와 같이 보험금이라고 하는 금전의 형태를 취하지만, 현물급부(예컨대, 유리보험에서의 파손된 유리의 교체)나 서비스의 제공(예컨대, 의료보험에서의 치료)이라는 형태를 취하는 경우도 있다.

③ 다수경제주체의 결합

보험은 우연한 사고로 인하여 생길 손해의 보상 또는 경제적인 수요의 충족을 다수인이 분담하는 것이다. 따라서 보험이 기능하기 위해서는 다수의 경제주체의 결합인 보험단체 또는 위험단체의 존재가 불가결하다. 여기서 다수란 보험의 대상이 되는 위험의 성질에 따라 다르지만, 원칙적으로 대수법칙이 보험단체에 작용될 정도의 다수를 가리킨다. 보험은 대수법칙의 작용을 이용한 제도이기 때문이다. 대수의 법칙에 따라 개별 경제주체입장에서는 우연한 사고가 보험단체 전체입장에서는 예측 가능한 확정적 사고가 된다.

한편 위험단체의 구성은 상호보험에서는 구성원 자신에 의해 직접적으로 이루어지고, 영리보험·공영보험 등에 있어서는 보험회사·국가 등의 보험자를 매개로 하여 간접적으로 이루어진다.

④ 합리적으로 계산된 각출(보험료)

보험은 보험단체구성원이 미리 일정한 금전(보험료)을 각출하여 공통준비재산을 형성해 두고 우연한 사고를 당한 자가 이 재산 가운데서 일정한 금전(보험금)을 받게 된다. 그런데 보험단체 구성원이 각출하는 보험료는 위험에 비례하여 합리적으로 분담되어야 한다. 지금 개별 경제주체입장에서 보아 보험금을 Z , 발생확율을 ω , 각자가 부담하는 보험료를 p 라고 하면 합리적인 보험료부담은 $p = \omega Z$ 라는 식으로 나타낼 수 있는데, 이것을 급부·반대급부 균등의 원칙(給付·反對給付均等의 原則)이라고 한다. 보험료는 대개 보험금을 지급하기 위한 자금으로서 위험의 대소에 따라 결정되는 순보험료(net premium)와 보험회사의 사업비와 적정 이윤의 상당하는 부가보험료

(loading premium)로 구성되는데, 여기서 말하는 보험료는 순보험료를 가리킨다.

그리고 또 각출이 합리적으로 계산되기 위해서는 다수경제주체가 결합되어야 하는데, 여기서 ‘합리적으로’란 보험단체로서 수지가 균형되는 의미도 지니고 있다. 즉 보험단체에 있어서 보험료총액과 보험금총액이 일치되는 이른바 수지상등의 원칙(收支相等의 原則)이 달성되도록 각출이 결정되어야 한다.

3. 보험의 분류

가정생활과 기업경영이 복잡·다양해짐에 따라 계속 새로운 보험이 개발 내지 분화되어 왔다. 특히 보험의 발전은 위험발생의 객체·담보위험·급부방식 등에 특이성이 인정되는 다양한 보험종목을 만들어 왔기 때문에 보험을 체계적으로 정리하여 분류하기는 매우 어렵다고 할 수 있다. 따라서 보험은 각종 보험의 기술적·기능적·제도적 특질에 착안하여 관점을 달리하는 여러 기준에 의해 분류되고 있다.

가. 공보험과 사보험

보험정책적 관점에서 보면 보험은 공보험(government insurance)과 사보험 (private insurance)으로 분류된다. 공보험은 전체경제적 관점에서 행하여 지는 보험이고, 사보험은 사경제적 관점에서 행하여지는 보험이다.

산업재해보상보험, 수출보험 등은 사회정책적 또는 산업정책적 측면에서 행하여지는 공보험이며, 해상보험은 보험회사나 무역회사의 사경제적 관점에서 행하여지기 때문에 사보험에 해당된다.⁷⁾

나. 공영보험과 사영보험

보험은 경영주체에 따라 공영보험과 사영보험으로 구분된다. 공영보험은 국가나 기타 공법인이 경영하는 보험이며, 사영보험은 영리를 목적으로 개인이나 사법인이 운영하는 보험이다.

일반적으로 공보험은 공영보험이며, 사보험은 개인이나 보험회사가 운영하는

7) 서돈각, 제3전정 상법강의(하권),법문사,1990,pp.323-327.

사영보험 이다. 해상보험은 보험회사 또는 개인보험업자가 운영하는 사영보험이다.

다.인보험과 물건보험(재산보험)

이는 보험의 목적물에 따른 분류이다. 인보험은 사람을 보험목적물로 하며, 물건보험 또는 재산보험은 물건이나 기타의 재산을 그 대상으로 한다. 물건에 대립되는 개념은 정신이지만, 정신은 보험목적물이 될 수 없기 때문에 물건과 사람을 대립시키고 있다. 대체로 해상보험은 선박·화물 등을 보험목적물로 하기 때문에 물건보험에 해당된다.

라.손해보험과 정액보험

손해보험과 정액보험의 분류는 보상방법(보험급여)에 따른 것이다. 손해보험은 실제로 생긴 손실액만큼을 보상하는 보험이며, 정액보험은 보험사고가 발생할 경우 보험계약에서 약정된 금액을 지급하는 보험이다. 따라서 손해보험의 경우는 보험사고가 발생할 때 이미 보상금액을 알 수 있게 된다.

생명보험은 피보험자가 사망하거나 보험만기가 되면 약정금액을 지급하는 정액보험이며, 해상보험은 손실액을 보상하는 손해보험이다.

마.강제보험과 임의보험

강제보험(compulsory insurance)은 보험가입이 강제적이며, 임의보험(voluntary insurance)은 가입자의 자유의사에 따라 보험가입이 결정되는 보험이다. 해상보험은 수출업자나 수입업자의 의사에 따라 가입되는 임의보험이 대부분이다.

바.육상보험·해상보험·항공보험

보험은 보험사고가 발생하는 장소에 따라 육상보험·해상보험 및 항공보험으로 구분된다. 그러나 해상보험을 연장하여 육상에서 발생하는 위험도 해상보험에서 담보하고 있다.

사. 원보험과 재보험

보험자가 보험계약을 인수하더라도 계약금액이 거액일 경우 위험을 분산시키기 위해 자신이 피보험자가 되어 다른 보험자와 다시 보험계약을 체결하는 경우가 많다. 이와 같이 특정 보험자가 인수한 보험계약상의 책임 전부 또는 일부를 다른 보험자가 인수하는 경우를 재보험(reinsurance)이라 한다.

그리고 보험자가 피보험자로부터 직접 인수한 보험을 원보험(original insurance)이라 한다. 해상보험에서는 원보험·재보험 모두가 체결된다. 특히, 대형선박은 가액이 높기 때문에 선박보험을 인수한 원보험자는 대부분 재보험자와 재보험계약을 체결한다.⁸⁾

제2절 해상보험의 개요

1. 해상보험의 정의

해상보험(marine insurance)이란 해상사업⁹⁾에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 보험이며(상법 제693조 참조), 손해보험의 일종이다. 손해보험은 일정한 우연한 사고로 인하여 생길 재산상의 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 보험인데, 이 '일정한 우연한 사고'가 '해상사업에 관한 사고'인 보험이 해상보험이다.

영국의 1906년 해상보험법(Marine Insurance Act,1906: 이하MIA라 한다) 제1조도 다음과 같이 해상보험은 보험자가 '해상사업에 수반하는 손해'를 보상할 것을 인수하는 계약이라고 정의하고 있다.

“해상보험계약은 그 계약에 의해 합의한 방법과 범위 내에서 해상손해, 즉 해상사업에 수반하는 손해를 보험자가 피보험자에게 보상할 것을 인수하는 계약이다.”

그리고 해상보험에서 해상사업에 부수(附隨) 또는 접속하는 육상, 내륙수로 또는 항공위험을 담보하는 경우에는 해상위험 이외의 위험에 대하여도 해상보험의 규정이

8) 구종순, 해상보험, 박영사, 1997, pp.30-32.

9) 구상법에서는 해상보험을 '항해'에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상하는 것으로 규정하고 있었으나, 개정 상법에서는 해상보험자의 책임범위를 해상사업에 부수하는 육상위험까지 담보하도록 확장하고자 '해상사업'에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상하는 것으로 규정하였다. [崔基元, 商法學新論, 박영사, 2008, p.733.]

준용되는 것이 보통이다. MIA 제2조 제1항에서도 이에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다.

“해상보험계약은 명시된 특약 또는 상관습에 의하여 그 담보범위를 확장하여 해상항해에 부수되는 내륙수로 또는 육상위험의 손해에 대해서도 피보험자를 보호할 수 있다.”

2. 해상보험의 기원

해상보험의 기원에 관하여는 여러 가지 설이 있다. 즉 해상보험은 공동해손제도(共同海損制度)로부터 전화하였다고 하는 설도 있고, 모험대차로부터 전화한 것이라는 설도 있는데, 통설은 모험대차로부터 해상보험으로 전화한 것으로 보고 있다.

가. 모험대차

모험대차(冒險貸借: bottomry; respondentia)는 그리스, 로마시대로부터 지중해지방에 행해지던 금전의 소비대차의 일종이다. 즉 모험대차는 선박 또는 적하를 담보로 하는 대차로서, 돈을 빌린 선주 또는 화주는 항해가 무사히 종료되면 차용한 원금에 이자를 붙여 상환하여야 하지만, 선박이 항해 도중에 해난·해적 등의 해상사고로 인하여 전손이 된 때에는 원리금을 상환하지 않아도 되는 조건의 대차를 말한다.¹⁰⁾

따라서 모험대차 용자와 위험부담이라고 하는 두 가지 기능, 즉 은행과 보험회사의 기능을 겸한 것이었다. 모험대차에서의 이자는 일반금리보다 고율이었으며,¹¹⁾

이러한 모험대차의 이율과 일반금리의 차액이 말하자면 해상보험료에 해당하는 것이다.¹²⁾

나. 해상보험의 생성

해상보험이 언제 어디에서 최초로 행해졌느냐 하는 점에 관해서도 여러 가지 설이

10) Victor Dover, *A Handbook to Marine Insurance* (London: Witherby & Co., Ltd., 1975), p.4

11) 1항해당 22%에서 33 1/3%까지 있다고 한다.[木村榮一, 海上保險(倉書房, 1978), 2면].

12) 中村統太郎, 損害保險の知識, 日本經濟新聞社, 1981, 21면.

있다. 그런데 오늘날 통설에 의하면 14세기, 즉 르네상스(Renaissance) 초기에 제노바(Genoa), 피사(Pisa), 베네치아(Venezia) 등 이탈리아 상업도시에서 상인이 보험자가 되어 해상위험을 인수한 것을 그 시초로 보고 있다. 그러나 당시에는 계약의 형식이 오늘날과 같은 보험계약의 형태를 취하고 있지는 않았다. 예를 들면, 1347년과 1348년에 제노바에서 체결된 해상보험은 무상(無償)의 소비대차를 가장하고 있고, 1370년 제노바에서 체결된 해상보험계약은 매매를 가장하고 있는데, 그 실질은 보험이다.

그런데 1383년과 1384년에 피사, 1395년에 베네치아, 1397년에 피렌체 (Firenze)에서 체결된 보험계약을 보면 명실공히 오늘날의 보험계약을 형태를 취하고 있다. 즉 보험자가 피보험자에 대하여 해상사고로 인해 생길 손해를 보상할 것을 약속하고 그 대가로서 보험료를 수취하였다고 하는 형식을 취하고 있다.

그리고 이와 같이 이탈리아의 상업도시에서 생성된 해상보험은 당시 세계무역에서 차지하고 있던 이탈리아 상인의 지위와 해상보험의 해상상업상의 중요성 및 해상상업국가 상호간의 거래관례에 따라 그 무역경로를 통하여 지중해 연안국가인 스페인 · 프랑스 · 포르투갈 등에 전파되고, 더 나아가 대서양 연안의 여러 도시에 이식되었으며, 또 이탈리아와 북구 여러 도시와의 무역경로를 따라 한자동맹(The Hanseatic League)의 여러 도시에 전파되었다.¹³⁾

3. 영국해상보험

가. 초기의 영국해상보험

엘리자베스 1세(Elizabeth I)시대(1558년-1603년)가 될 때까지 영국인은 주로 농업에 종사하고 있었으며, 영국의 무역 및 금융은 외국상인의 지배하에 있었다. 즉 무역은 13세기경부터 Steelyard에 거주하고 있던 한자상인(The Hanse Merchants)이 독점하고 있었고, 금융은 이탈리아 북부 Lombardy 지방에서 이주하여 롬바드 가(Lombard Street)에 거주하던 롬바드상인이 지배하고 있었다. 은행업무와 마찬가지로 해상보험을 영국에 전해 준 것은 이들 롬바드상인 이었다.¹⁴⁾

13) 이시환, 신무역보험론, 대왕사, 2009, pp.75-76.

해상보험이 언제부터 런던에서 행해지게 되었는지는 확실하지 않으나 1547년 및 1548년에 발행된 보험증권의 기록에 비추어 볼 때 늦어도 16세기 초에는 해상보험이 시행된 것으로 추측할 수 있다. 또 이들 두 개의 증권 모두 본문은 이탈리아어이고, 보험자인수란(保險者引受欄)만이 영어로 기재되어 있어 영국에서 최초로 해상보험을 영위한 자가 이탈리아인임을 말해 주고 있다. 그러나 영국상인은 롬바드상인의 번영을 시기하여 1483년 이후 롬바드인을 억압하는 법률을 수차에 걸쳐 제정함으로써 그들의 지위가 극도로 제한되었다. 따라서 엘리자베스 여왕시대까지 롬바드상인은 영국에서의 희망을 상실하고 결국 국외로 퇴거 하였다.¹⁴⁾ 그리고 무역을 독점하고 있던 한자상인도 1597년 엘리자베스 여왕에 의해 국외로 추방됨으로써 영국의 무역 · 보험 · 금융의 실권은 이윽고 영국인이 장악하게 되었다.

한편 엘리자베스 여왕에 의해 1568년 왕립거래소(王立去來所:Royal Exchange)가 개소(開所)됨에 따라 해상보험거래도 여기서 행해지게 되었다. 그러나 당시 영국의 해상보험사업은 아직 전업화되지 못하였고, 상인이나 은행가의 부업으로 영위되고 있었다.

나. 로이즈(Lloyd's)

런던에서 해상보험거래가 활발하게 이루어진 곳은 이상하게도 17세기경부터 런던에서 유행하기 시작한 다방이었다. 런던에서 처음으로 다방(coffee house)이 출현한 것은 1652년이고, 그 이후 많은 다방이 생겨나면서 다방이 사교나 상거래장소가 되었다. 그 중에서도 17세기 말경 테임즈(Thames)강변의 타워가(Tower Street)에 있던 로이드(Edward Lloyd,1648-1713)가 경영하던 다방에 선주 · 선장 그리고 무역업자 · 해상보험자 등 해사관계자(海事關係者)가 많이 모여 거기서 해상보험계약이나 선박 · 화물의 매매가 성행하였다.

오늘날 해상보험뿐 아니라 각종 손해보험 등 모든 보험분야에서 주도적 역할을 하고 있는 로이즈의 역사는 이렇게 하여 시작된 것이다.

그 이후 로이즈는 많은 우여곡절을 거쳐 오늘날과 같이 세계보험시장의 중심이 되고

14) 木村榮一, 前掲, 海上保險, 11면.

15) Victor Dover, op. cit., pp. 8-10.

있는데, 여기서 로이즈의 발전과정을 간추려 살펴 보면 다음과 같다.

- ①1691년:타워가의 다방이 협소하게 되어 롬바드가로 이전
 - ②1696년:8월부터 『Lloyd's News』를 주 3회 발행하여 최신의 신뢰할 수 있는 해사정보를 제공. 그러나 『Lloyd's News』는 정부를 비판한 기사 때문에 1697년초 제76호를 끝으로 폐간되었다.
 - ③1713년: 로이드 사망. 그 때까지 로이드 자신은 보험거래에 직접 참여하지는 않았음.
 - ④1769년: Pope's Head Alley의 New Lloyd's Coffee House 로 이전, 일종의 회원제가 됨.
 - ⑤1774년: 로이즈의 아버지(Father of Lloyd's)로 불리는 John J. Angerstein에 의해 왕립거래소(Royal Exchange) 건물로 이전, 여기서 로이즈의 Coffee House시대가 끝나고 보험거래소로서의 로이즈 탄생.
 - ⑥1779년: Lloyd's S.G. Policy 양식의 채택.
 - ⑦1871년: Lloyd's Act에 의해 로이즈 조합(Corporation of Lloyd's)으로 법인화됨.
 - ⑧1887년: 해상보험 이외의 보험분야로 활동영역 확장
- 이후 1960년대 한 차례 위기가 있긴 하였지만 약 100여년간 로이즈는 해상보험시장을 위시한 손해보험시장과 재보험시장의 발전에 주도적 역할을 해 왔다. 그러나 1980년대 말 이후 대형 재해의 연속적인 발생 등으로 인한 대규모 적자로 로이즈는 그 존립마저 위협받게 되었다. 따라서 로이즈는 이러한 위기를 극복하기 위하여 자본기반을 다양화하고 오랜 관행을 개선하는 등 큰 변화를 시도하고 있다.¹⁶⁾

16) 이시환, 전계서,pp.77-79.

제3절 해상위험의 개요

1. 해상위험의 의의

해상보험의 대상이 되는 위험, 즉 피보험위험은 해상위험(海上危險)이다. 상법 제693조는 해상보험계약 ‘해상사업에 관한 사고’로 인하여 생길 손해의 보상을 목적으로 한다는 뜻을 규정하고 있다. 따라서 상법상 해상보험에 있어서 보험사고는 해상사업에 관한 모든 사고로서 침몰·좌초 등 항해에 있어서 고유한 사고뿐 아니라 화재·충돌·폭발·도난 등도 포함하여, 더 나아가 해상사업에 부수하는 육상이나 내수항행에 관한 사고도 포함한다.¹⁷⁾

한편 MIA 제3조는 ‘해상위험’을 다음과 같이 정의하고 있다.

“해상위험이란 ‘항해에 기인 또는 부수하는 위험’(perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea), 즉 해상 고유의 위험·화재·전쟁위험·해적·표도(漂盜)·강도·포획·나포·군주와 국민의 억지 및 억류·투하·선원의 악행 및 이상의 위험과 동종의 또는 보험증권에 기재된 기타의 위험을 말한다.”

여기서 알 수 있는 바와 같이 해상위험은 항해를 계기로 하여 생기는 위험이다. 즉 해상위험은 항해의 위험에 한정되는 것이 아니라 항해에 부수하는 위험도 포함한다. 따라서 하천 및 항만 등 내수에서의 항행 또는 정박 중의 위험, 화물을 환적하기 위한 양륙 중의 위험도 그것이 주된 항해에 부수하는 것인 이상 해상위험이며, 당연히 보험자의 부담에 속한다.

이에 반하여 항해에 접속한 육상 또는 항공운송 중의 위험, 예컨대 구ICC 제1조 및 1982년 ICC 제8조(운송약관)에 규정되고 있는 최종양륙항에서 양하후 보험증권에 기재된 목적지의 최종창고에 화물이 인도될 때까지의 육상운송 중의 위험은 해상위험이 아니라 육상위험이다.

따라서 원칙적으로 이들 위험에 대하여는 해상보험과는 별도로 보험계약을 체결하여야 하나, 실제로는 특약에 의해 이들 육상위험에 대하여도 해상보험에서 담보한다. 여기서 지적해 둘 것은 해상보험자가 해상보험증권에 의하여 실제로 이러한

17) 崔基元, 商法學新論(下)(博英社, 2008), p.738.

육상위험을 부담한다고 해도 그것은 해상보험자가 육상위험을 부담하는 데 불과하고, 해상보험자가 부담하였다고 하여 육상위험이 해상위험으로 바뀌는 것은 아니라는 점이다.

한편 해상위험은 주로 해상에서 발생하지만 해상에서 발생한 사고라고 하여 모두 해상위험이 되는 것은 아니다. 사고가 해상에서 발생하여도 해상사업과 관련하여 생긴 사고가 아닌 때에는 그것은 해상위험이 아니다. 예를 들면, 피보험화물이 항해 중 자연히 변질되어도 그것은 해상사업에 관한 사고는 아니고, 따라서 해상위험이 아니다.

이상에서 살펴 본 바와 같이 해상위험이란 해상사업에 관하여 생기는 다수의 사고를 포함하는 포괄적인 개념이지만, 위험의 종류는 선박의 구조·항해기술·화물운송 방법·항만시설 등의 변화에 따라 변하기 때문에 해상위험인가 아닌가는 거래의 통념에 따라 판정할 수밖에 없다.¹⁸⁾

일반적으로 해상보험계약만 체결하면 어떠한 손해라도 모두 보험자가 보상해 줄 것으로 생각하기 쉬우나 실제로는 그렇지 않다. 따라서 손해보상에 있어 해상위험의 범위를 정하는 것은 매우 중요하며, 또한 어려운 일이다.

2. 해상위험의 요건

해상위험은 다음의 요건을 갖추어야 한다.

첫째, 해상보험에서 보험자는 담보위험에 의한 손해를 보상하기 때문에 위험은 손해의 원인이어야 한다.

둘째, 위험은 그 발생이 우연한 것이어야 한다. 여기서 우연이란 그 발생이 가능하지만 불확실한 것을 말한다.

셋째, 위험은 장래뿐만 아니라 과거의 사건이라 하더라도 보험계약 체결 시 보험계약자가 이미 발생한 사실을 모르고 있을 경우에는 위험이 될 수 있다. 이를 위하여 소급보험의 필요성이 있다.

넷째, 위험은 반드시 불가항력(force majeure)적인 사건이어야 할 필요는 없다. 여기서 불가항력이란 사람의 행위의 개입 없이 직접적이고도 자연적인 원인에 의한

18) 木村榮一, 海上保險, 千倉書房, 2008, P.738.

사고로서 상당한 예방수단을 강구하더라도 방지할 수 없는 사고를 말한다.

3. 해상위험의 특징

사고발생의 가능성을 위험이라고 한다면 해상위험은 그러한 위험이 항해사업 (maritime adventure)에 관련되는 것, 즉 항해에 기인 또는 부수되는 (consequent on, or incidental to)것을 의미한다. 이러한 위험에는 해상고유의 위험과 항해에 관련되는 내수·육상위험을 포괄한다고 보여진다.¹⁹⁾

해상위험은 보험계약상 확정되어 있어야 한다. 그러한 확정은 보험증권에 나타나게 되는데, 보험증권에 정해진 항로나 기간 이외의 위험은 비록 해상에서 발생하였다고 해도 보험계약상의 해상위험이라고 할 수 없다.

해상위험은 해상 구간에서 발생된 위험뿐만 아니라 운송계약(Transit Clause)에 의하여 육상구간까지 확대되며, 항해고유의 위험뿐만 아니라 항해를 전제로 하지 않는 인위적·자연적 위험까지 포함한다. 즉, 침몰·좌초 등의 해상위험과 낙뢰·전쟁·동맹파업 등의 위험도 포함된다.

4. 영법상의 해상위험

영국에서는 원래 보험자가 해상고유의 위험(perils of the sea)의 담보를 원칙으로 하고, 기타의 해상보험은 계약에 의하여 보험증권에 열거함으로써 추가로 담보하고 있으며, 그러한 취지를 다음과 같이 영국해상보험법 제3조에 규정하고 있다.

“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of seas, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.”

(해상위험이라 함은 해상항해에 기인하는 또는 부수하는 위험, 즉 해상고유의 위험,

19) 한동호, 해상보험요론,박영사,1980, p.92; M.I.A., 제3조 참조.

화재, 전쟁위험, 해적, 표도, 강도, 포획, 나포, 군주 및 인민의 억지 또는 억류, 투하, 선원의 악행 및 상기와 동 종류 또는 보험증권에 기재되는 기타 일체의 위험을 말한다. 위에서는 “any other perils...which may be designated by the policy”(보험증권에 기재된 기타 일체의 위험)는 동종제한의 원칙에 따라 해상사업에 관련되어 열거된 위험과 동종의 것에 한한다고 보아야 한다.

이에 반하여 Lloyd's S.G. Policy에는 보험자가 담보할 위험을 해상고유의 위험 이외에 다음과 같이 보다 구체적으로 열거하고 있다.

“Touching the adventures and perils which we the assurers are contended to bear and do take upon us in this voyage; they are of the seas, men-of-war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and counter mart, surprisals, taking at sea, arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all others perils, losses, and misfortunes that have or shall come to the hurt, detriment, or damage of the said goods and merchandises, and ship, & C., or any part thereof.”

(본 보험자가 본 항해에 있어서 담보할 것을 약속하는 보험 및 위험에 관해서는, 즉 해상고유의 위험, 군함 · 화재 · 외적 · 해적 · 표도 · 강도 · 투하 · 포획면허장 및 보복포획면허장 · 습격 · 해상탈취, 국적상항 또는 성질의 여하를 불문하고 모든 국왕 · 군주 및 국민의 강류 · 억지 및 억류, 선장 및 선원의 악행, 화물 · 상품 또는 선박 및 기타에 대하여 혹은 그들 일부에 대하여 파손·훼손 또는 손상을 발생케 했거나 또는 발생케 한 기타 일체의 위험과 멸실 혹은 불행으로 한다.)

S.G. Policy는 1779년부터 사용해 왔고 영법은 1906년에 제정되었기 때문에 S.G. Policy의 “surprisals” 나 “taking at sea”와 같은 낡은 표현이 영법에는 “captures” 나 “seizures” 로 바뀌었고 열거되는 위험도 정돈되어 있다.²⁰⁾

20) 오원석, 제3판 해상보험론, 삼영사, 2000, pp.352-354.

제4절 해상보험계약

1. 해상보험계약의 관계당사자

해상보험계약은 당사자의 일방(보험자)이 해상위험으로 인하여 생길 손해를 보상할 것을 약속하고, 상대방(보험계약자)은 그 대가로서 보험료를 지급할 것을 약정하는 계약이다. 따라서 해상보험계약의 당사자로서는 보험자와 보험계약자가 있으며, 이 밖에 보험계약에 관하여 이해관계를 가지는 관계자로서 피보험자·보험대리점 등이 있다.

가. 보험자

보험자(insurer, assurer, underwriter)는 보험계약을 인수하는 자로서 보험계약자로부터 보험료를 받는 대신에 보험기간 중 보험사고가 발생할 경우 보험금을 지급할 것을 약속한 자를 말한다. 한국의 경우 보험사업은 회사(주식회사 또는 상호회사)조직이 아니면 영위할 수 없으므로 보험자는 곧 보험회사를 가리킨다(보험업법 제4조). 그러나 영국에서는 개인보험자도 많기 때문에 해상보험자를 보통 Underwriter 라고 한다. 그런데 뒤에서 살펴 볼 2009년 협회적하약관에서는 “Underwriter”라는 용어를 모두 오늘날 널리 사용되고 있는 “Insurers”로 대체하였다.

나. 보험계약자

보험계약자(policy holder)는 자기명의로 보험자와 보험계약을 체결하고 보험료를 지급하기로 약속한 자를 말한다. 영법에는 피보험자라고 하는 개념뿐이고, 보험계약자라는 개념은 없다. 영법상 보험계약자는 모두 피보험자의 대리인 위치에 있고, MIA에는 본인의 위임 없이 체결된 해상보험계약을 본인이 추인(追認)할 수 있다는 취지의 규정이 있다(제86조).

다. 피보험자

피보험자(insured, assured)는 보험계약의 직접적인 당사자는 아니지만 피보험이익의 주체로서 보험계약에 의하여 보호되는 자, 즉 보험사고가 발생한 경우에 보험자로부터 손해의 보상을 받는 자를 말한다.

그리고 보험계약자와 피보험자는 동일인인 경우와 동일인이 아닌 경우가 있다. 양자가 동일한 경우를 ‘자기를 위한 보험’이라 하고, 서로 다른 경우를 ‘타인을 위한 보험’이라고 한다. 해상적하보험에서는, 예를 들면 화물의 매도인이 보험계약자가 되고 매수인을 피보험자로 하여 타인을 위해 보험계약을 체결하는 경우가 많다. CIF조건의 경우가 그 예이다.

그런데 위에서 언급한 바와 같이 영국에서는 한국과 달리 일반적으로 보험계약자와 피보험자를 개념상 구별하지 않고 있으므로 보험계약을 체결하고, 보험료의 지급의무를 부담함과 동시에 피보험 이익을 가지고 사고발생시에 손해를 보상받는 자를 Assured 또는 Insured라고 한다. 즉 영국법상으로는 피보험자가 보험계약의 당사자가 된다. 따라서 Assured 또는 Insured라는 단어는 정확히는 ‘피보험자’ (보험계약자) 혹은 ‘보험계약자’ (피보험자)로 번역해야 한다. 따라서 해상적하보험에서는 보험청약서와 보험증권에 “Assured” 밖에 없다.

라. 보험대리점

보험대리점(insurance agent)은 일정한 보험자를 위하여 계속적으로 보험계약의 체결을 대리하거나 중개를 영업으로 하는 독립된 상인이다. 보험계약은 보험자와 보험계약자 사이에 직접 체결할 수도 있고, 보험대리점을 개입시켜 체결할 수도 있다.

마. 보험중개사

보험자와 보험계약자 사이에서 독립적으로 보험계약의 체결을 중개하는 자로서 보험대리점 이외에 보험중개사(insurance broker)가 있다. 앞에서 언급한 보험대리점은 보험자의 대리인이지만, 보험중개사는 보험계약자의 이익을 대표하여 보험자와 교섭하고, 양질의 보험계약을 저렴한 보험료로서 체결하는 역할을 담당하고 있다.

한국의 경우 보험시장개방에 대비하여 보험중개사제도를 도입하였는데, 보험중개사는 생명보험중개사, 손해보험중개사 및 제3보험 (상해보험, 질병보험, 간병보험, 그 밖에 대통령령이 정하는 보험종목)중개사로 구분되며(보험업법 시행령 제34조), 보험중개사 되기 위해서는 금융위원회가 정하는 기관이 실시하는 시험에 합격하여야 한다.

로이즈의 경우 보험자(underwriter)는 로이즈 브로커를 통해서만 계약을 인수한다. 그리고 로이즈 이외의 이른바 회사시장(company market)에서는 통상의 브로커나 대리점을 경유하거나 또는 직접 보험을 인수하고 있다.²¹⁾

2. 보험증권과 보험약관

가. 보험증권

(1) 보험증권의 의의

보험증권(insurance policy)이란 보험계약의 성립과 그 내용을 증명하기 위하여 계약의 내용을 기재하고 보험자가 기명날인 또는 서명하여 보험계약자(피보험자)에게 교부하는 증서를 말한다.

해상적하보험증권은 양도가능증권이고, 실무상 매도인이 매수인을 위해 체결한 증권이 백지배서라고 하는 관습적인 방법으로 매수인에게 양도된다.

한편 보험증권이 유가증권이나 아니냐에 관하여는 학설의 대립이 있다. 원래 어떤 증권에 유가증권성을 인정할 것인가 하는 문제는 증권에 의한 권리의 이전이 그 권리의 성질에 반하지 않는가, 또 그 권리의 유통을 조장하는 것이 거래의 요구에 합치하는가를 고려하여 결정할 문제이다. 이러한 견지에서 해상보험증권, 특히 해상적하보험증권은 지시식, 또는 무기명식으로 발행된 경우에 한하여 유가증권성을 인정하는 것이 통설이다.

한편 MIA 제22조에 의하면 해상보험계약은 “해상보험증권에 구현되지 않으면 증거로서 인정되지 않는다”고 규정하고 있다. 따라서 영국에서는 소액의 재보험에

21) 이시환, 전계서, pp.89-91.

있어서 피보험자 보험증권의 교부에 대한 권리를 포기하는 경우를 제외하고는 보험증권이 발행된다.

(2) 보험증권의 발행

해상적하보험증권의 경우 통상 2통이 발행되며, 각각에 ORIGINAL, DUPLICATE라고 인쇄되어 있다. 그리고 CIF조건 등과 같이 보험증권이 선적서류(船積書類)의 일부가 되는 경우로서, 특히 신용장거래의 경우에는 보험증권의 발행통수가 신용장에 지정되고 있는 것이 보통이다.

나. 보험약관

보험약관(insurance clause)이란 일반보험계약에 공통되는 표준적 사항을 보험자가 미리 정해 둔 것으로서 보험증권상의 각종 약속과 규정을 가리킨다.

원래 해상보험계약의 내용은 계약당사자의 합의에 의해 자유롭게 결정할 수가 있지만(계약자유의 원칙), 실제로는 대량의 거래를 신속하게 처리하기 위하여 보험자측이 미리 준비한 정형적 보험약관에 의하여 계약되고 있다. 특히 보험제도는 위험단체를 전제로 하고 있으므로 동일한 위험단체에 속한 계약자들 사이에 그 계약의 내용에 실질적인 차이가 생기는 것은 부당하다. 따라서 그 구성원을 동일하게 취급하기 위해서도 보험약관이 필요하다.

보험약관에는 보통보험약관과 특별보험약관이 있다. **보통보험약관**(general clause)은 특정종류의 보험계약에 공통으로 적용되는 조항을 규정한 기본적인 약관으로서 영문해상보험증권상의 분문에 인쇄되어 있는 각 Clause(약관 내지 조항)가 이에 해당한다. 보통보험약관은 보험계약당사자가 그 내용을 이해하고 그 약관에 따라 계약을 체결하겠다는 의사를 가졌느냐의 여부를 불문하고 특별히 반대의 의사표시를 하지 않은 한 당사자를 구속한다.

한편 **특별보험약관**(special clause)은 보통보험약관의 내용을 보충 또는 수정하는 내용의 조항을 정한 약관으로서 원칙적으로 특약에 의해 적용된다. 보통보험약관과 특별보험약관이 병용되고 있는 경우 특별보험약관이 보통보험약관에 우선하여

적용된다. 해상적하보험에 있어서의 특별보험약관의 예로서는 뒤에서 설명하게 될 런던 보험업자협회가 제정한 Institute War Clause, Institute Strikes Clauses 등을 들 수 있다.

다. 영국의 보험증권 해석원칙

(1) 당사자의 의 존중

기본적인 원칙은 당사자의 의사(intention of the parties)를 존중해야 한다는 것이다. 그리고 그 의사는 보험증권에서 찾아야 한다. 보험증권의 문언은 계약당사자가 그 의사를 명시하기 위해 짓기 때문이다. 또 계약당사자의 의사를 보험증권의 문언만으로 발견하기 어려운 경우에는 계약 당시의 주변사정(surrounding circumstances)을 고려하여 보험증권의 문언을 해석할 수 있으나 이 기본원칙은 다음에서 설명할 여러 가지 원칙에 의해 제한을 받는다.

(2) POP원칙

보험증권의 문언은 엄격하게 철학적 또는 학리적인 의미로 해석되는 것이 아니라 평이하고(plain), 통상적인(ordinary), 그리고 통속적인(popular)의 의미로 해석하여야 한다. 다만 그 문언이 ①상관습에 의해 특별한 의미로 사용된 때, ②문맥상 특별한 의미로 해석하여야 하는 때, ③평이한 의미로 해석하면 의미가 없는 때 등 특수한 경우에는 그러하지 아니하다. 보험증권상의 문언을 평이하게 해석하여야 한다는 원칙의 기반은 피보험자가 문언을 보통 평이한 의미로 해석하므로, 평이한 의미가 피보험자의 진의(眞意)라고 하는 점에 있다.

(3) 수기문언의 우선 순위

해상보험증권에는 보통의 경우에 적용되는 인쇄양식을 준비하고 있고, 특정 피험자에게만 적용되는 사항은 추가로 기재하게 되는데, 만약 수기문언(手記文言)과

인쇄문언이 모순·충돌하는 경우에는 수기문언에 우선적 효력이 있는 것으로 해석하여야 한다.

왜냐하면 수기문언은 계약당사자가 그들의 의사를 표시하기 위해 특별히, 그리고 직접적으로 선택한 문언이기 때문이다. Lloyd's S.G. Policy의 경우, 보험증권양식은 기본적 계약조항을 정하고 있는 데 지나지 않는다. 그리고 이 증권상의 담보위험은 문언을 타자 또는 고무인으로 삽입함으로써, 또는 약관을 첨부함으로써 변경된다.

이러한 경우 보험증권 전체의 해석에 애매한 점이 있다면 그 우선 순위는 다음과 같다.

- ①수기문언은 타자 및 압인문언에 우선한다.
- ②타자 또는 압인문언은 인쇄문언에 우선한다.
- ③난외약관은 보험증권 본문에 우선한다.
- ④첨부약관은 난외약관에 우선한다.

그러나 약관 상호간의 모순은 해석원칙에 의존하기 전에 약관 자체에서 해결하는 것이 바람직하다.

따라서 보통보험약관 내용의 일부와 명백하게 모순되는 특별약관을 만들고자 하는 경우, “Notwithstanding anything contained herein to the contrary”(이 증권 중의 어떠한 반대규정에는 불구하고)라고 하는 문구나 “It is specially understood and agreed that……”이라고 하는 문구를 사용하여 상호간의 우선순위를 확실히 해두는 경우가 많다.²²⁾

22) 이시환, 전계서, pp.97-101.

제3장 영국 협회적하약관의 변천과정

제1절 로이즈 SG증권 양식과 1963년 협회적하약관

종래 세계각국에서 널리 이용되던 해상보험증권은 대부분 Lloyd's S.G.Policy를 모체로 하여 작성한 것이었다. S.G. 증권 자체는 일찍이 15세기에 사용되던 양식에서 파생된 것이다.²³⁾ 로이즈 S.G. 보험증권양식(Lloyd's S.G. Policy Form)의 문언에는 200년에서 300년, 혹은 400년에 가까운 역사가 담겨있다. 그리고 이른바 본문약관(body clause)으로서의 문언이 공식적으로 정형화된 것은 1779년으로, 이때에 와서 런던 해상보험시장에서 로이즈 SG증권이 해상보험증권의 정식양식으로서 널리 채용되게 되었다.²⁴⁾

1779년 1월 12일 왕립거래소(Royal Exchange)에서 개최된 로이즈 회원 총회에서 해상보험증권 양식으로 채택하기로 한 로이즈 SG증권양식은 1850년경에 모두문언“In the Name of God, Amen”이“Be it known that”라는 문언으로 변경되고, 또 1874년에 Waiver Clause(포기약관)가 추가된 것이 1906년 영국해상보험법(Marine Insurance Act; MIA) 제1부칙에 있는 해상보험증권의 표준양식이다.²⁵⁾

따라서 해상보험증권이 고어체와 난해한 문장으로 되어 있고, 더욱이 로이즈 SG증권은 범선시대에 만들어진 것이다. 그 결과 불필요한 내용이 다수 삽입되어 있을 뿐만 아니라 Lloyd's S.G. policy 만으로는 상인의 요구에 충분히 응할 수가 없고, 또 한편으로는 보험자의 합리적인 경영도 불가능하기 때문에 S.G. policy에 여러 가지 특별약관을 추가할 필요가 생겼다. 따라서 시대의 흐름에 따라 새롭게 나타나는 보험시장의 요구에 적응시키기 위해 각종 특별약관을 마련하여 계약 별로 첨부하여 사용하고 있었다.

그런데 19세기 말경부터 개개의 표준약관을 묶어 일반적인 적하보험에 사용하는

23) Jonathan C. B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Vol.3, 16 ed., London, Sweet & Maxwell, 1997, p.4.

24) 加藤修, 最新國際貨物海上保險實務, 東京, 成山堂書店, 1984, p.78.

25) 木村榮一, 로이즈保險證券生成史, 東京, 海文堂, 1980, p.401.

특별약관을 표준화하고자 하는 운동이 일어났으며, 1912년 런던보험업자 협회(ILU: Institute of London Underwriters)에 의해 협회적하약관 (Institute Cargo Clause)이 제정되었다. 즉 20세기에 들어와 단독해손부담보 약관이 1912년 8월 1일에 처음으로 제정되고, 1921년 6월 7일에는 분손담보 약관이 제정되었다. 그 이후 제2차 세계대전 이전에 수차 개정이 거듭되었고 제2차 세계대전 이후인 1951년 1월 1일에는 전위험담보약관이 협회적하약관으로서 제정되었다.²⁶⁾

그리고 이상의 각종 협회표준약관 이외에 실제의 보험계약에는 개개의 계약에 적용하는 각종 특별약관이 첨부 또는 기재되어 로이즈 SG증권의 본문약관을 보완해 왔다.²⁷⁾ 그 결과 약관구성이 지나치게 복잡하고 그 해석도 여간 까다롭지 않다. 구증권과 함께 사용하는 협회적하약관은 1963년에 개정된 것이다.

그런데 협회적하약관은 ILU가 제정하였다고 하지만 ILU가 단독으로 제정한 것은 아니다. ILU는 런던의 주요해상보험회사에 의해 조직된 단체이고, 개인 보험업자들의 단체인 로이즈도 별도로 로이즈보험업자협회(Lloyd's Underwriters Association: LUA)를 설립하고 있었다.

그래서 해상보험거래에서 대부분 사용되는 협회약관은 런던보험업자협회와 로이즈보험업자협회가 합동으로 만든 약관이다. 런던보험업자협회는 1884년 영국 정부로부터 설립인가를 얻어 발족된 회사형태를 갖춘 보험자의 단체이며 현재 100개 이상의 보험회사가 가입되어 있다. 이 협회는 보험회사 상호간의 협의와 공동행위를 통해 영국해상보험을 발전시키며 나아가 해상보험자 전체의 이익을 도모하기 위해 설립되었다. 또한 로이즈의 개인보험업자들은 이 협회에 가입하지 않고 별도로 로이즈보험자협회를 조직하여 운영하고 있다.

그리고 런던보험업자협회와 로이즈보험업자협회는 서로 공통의 이해관계를 갖는 문제가 많기 때문에 그러한 문제에 대하여 각종 합동위원회를 만들어 공동보조를 취하고 있다. 로이즈 및 보험회사를 대표하는 보험자와 해손정산인으로 구성되는 기술 및 약관위원회(Technical and Clauses Committee)도 그 중의 하나이다. ILU는 이 TCC를 통해 표준약관의 제정 및 개정을 해왔다. 그리고 이 기술 및 약관위원회에서

26) 협회적하약관의 변천과정에 관한 자세한내용은 박성호, "2009년 개정협회적하약관의 운송조항에 관한연구", 한국해법학회지, Vol.32 No.1, 한국해법학회, 2010, pp.370-374 참조.

27) 加藤修, 貿易貨物海上保險改革, 東京, 白桃書房, 1998, p.4.

제정한 약관을 모두 협회약관이라 하며 적하보험에 적용하는 약관을 협회적하약관 (Institute Cargo Clauses: ICC)이라 한다.

제2절 신 보험증권과 1982년 협회적하약관

1. 신 보험증권의 등장

앞에서 언급한 바와 같이 로이즈 SG증권을 이용할 경우 약관구성이 지나치게 복잡하고 그 해석도 여간 까다롭지 않다. 따라서 오래 전부터 해상보험증권의 전면적인 개정이 역설되어 왔으나 지금으로부터 수세기 전인 범선시대에 만들어진 보험증권이 원자력시대를 맞이한 오늘날까지 계속 사용되어온 데에는 이유가 있었다. 그것은 로이즈 SG증권에 사용된 어구 하나하나가 과거 수백년 동안의 무수한 판례에 의해 그 뜻이 명확히 된 것으로 현대용어로 새롭게 보험증권을 만들면 판례법의 나라인 영국에서는 도리어 더 큰 혼란이 발생할 염려도 있으며, 또 한편으로 영국인의 보수성도 작용한 것이다.

그러나 1978년 국제무역개발회의(United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD)가 발표한 해상보험에 관한 보고서에서 로이즈 증권의 양식 및 협회적하약관에 대한 비평에 따라 런던 보험시장에서도 보험증권양식의 개정을 고려하지 않을 수 없게 되었다.

1982년에는 ILU와 로이즈보험업자협회(Lloyd's Underwriters Association: LUA)의 합동적하위원회(Joint Cargo Committee: JCC)와 UNCTAD를 중심으로 한 개정압력의 결과 200년이상 사용되어온 Lloyd's S.G. Policy을 폐기하고, 1981년 7월에 신보험증권양식(MAR Form: Marine Policy Form)과 새로운 협회적하약관을 만들게 되었다.

2. 신 보험증권의 특징

가. 신·구 보험증권의 비교

신 증권과 구 증권을 비교하면 다음과 같은 차이가 있다.

- ① 본문약관 중의 증세영어에 유래하는 담보위험조항을 전부 삭제하였다.
- ② 현대의 보험계약에 있어서 이미 필요 없게 된 선장명 기입조항, 기항 체박조항 등을 폐지하였다.
- ③ 소급담보약관('Lost or not lost' Clause), 손해방지약관('Sue and labour' Clause), 포기약관(Waiver Clause) 등 보험계약상 중요하고 또한 현재도 적용되는 조항은 영국해상보험법(MIA, 1906)의 관련조항 규정의 문언에 따라 평이하게 재생하여 협회적하약관에 새롭게 규정하였다.
- ④ 보험증권 본문은 보험계약의 증거서류로서 불가결한 조항(약인약관, 타보험약관, 선서약관 등)만을 남기고 간결한 체제로 개정하였다.
- ⑤ 스케줄방식을 도입하였다.

나. 신 보험증권이 협회적하약관에 미치는 영향

위에서 본 바와 같이 해상적하보험증권이 간결하게 됨에 따라 협회적하약관의 존재형식, 그 내용 등에 다음과 같은 주요한 영향을 미치고 있다.

첫째, 시대적으로 필요 없게 된 약관과 함께 일체의 담보위험 및 보험조건에 관한 약관을 폐지하였다. 그 결과 1963년 협회적하약관이 로이즈 SG증권의 본문약관과 영국해상보험법과의 이중의 토대에 입각하고 있었던 데에 대하여 1982년 협회적하약관은 영국해상보험법 만에 입각한 직접적 구성이 되고 있다. 더욱이 영국해상보험법 중의 중요사항, 예를 들면 보험자의 면책사유 및 피보험자 의무 등의 약관은 영국해상보험법에 의존함이 없이 협회적하약관 중에 다시 규정하고 있다. 따라서 1982년 약관은 1963년 약관과 비교하여 현저히 독립성과 자기완결성(self-conclusiveness)을 갖추게 되었다.

둘째, 신 해상적하보험증권에서 담보위험약관이 없어져, '해상고유의 위험'이라는 문언 및 면책비율약관(memorandum)이 사라졌다. 그 결과 A약관은 전위험을 담보하는 점에서 1963년 ICC(All Risks)와 동일한 취지이긴 하지만 일반면책에 관한 여러 약관에서 차이가 있다. 한편 B약관과 C약관은 간명한 열거위험방식을 채용한 담보위험조항을 지닌 약관으로 바뀌었다.

셋째, 협회전쟁약관 및 동맹과업약관에는 협회적하약관 중의 중요약관 (일반

면책약관, 피보험이익약관, 피보험자의 의무약관 등)이 기록되어 있다. 이것은 전쟁위험, 동맹파업위험을 각각 단독으로 별도 부보하는 데에 지장이 없도록 준비해 둔 것이다. 바꾸어 말하면 더 이상 구 협회전쟁약관 및 구 동맹파업약관과 같이 협회적하약관에 종속, 의존하지 않게 된 것이다.

넷째, 컨테이너약관, 선박회사 파산의 신용위험면책약관, 육상운송 중의 shore risks 담보약관 등 새로운 규정이 적극적으로 삽입되어 단지 UNCTAD의 비관에 따르는 데에 그치지 않고 현대의 새로운 여러 가지 위험도 담보하는 합리적 약관으로 개정되었다.

이상과 같이 신 해상적하보험증권은 간소화되었지만, 신 협회적하약관과 함께 해상적하보험시스템의 기반을 이루고 있다.

3. 1982년 협회적하약관의 구성

가. 협회적하약관의 특징

협회적하약관은 1912년 FPA를 필두로 제정되었으나 그것은 Lloyd's SG Policy를 수정, 보완, 제한하는 기능을 하였다. 이들 약관은 Lloyd's SG Policy의 약관을 기초로 화물의 종류나 특성에 따라 보상범위를 확장하거나 제한하기 위하여 사용되었다.

Lloyd's SG Policy는 지난 200년 동안 사용하면서 표현 방법이 고어체로 되어 있고 문장이 난해하여 런던보험시장의 내부와 UNCTAD의 노력으로 이증권을 사용하게 되었다. 이 증권에는 구증권의 본문약관, 특히 위험조항이 삭제되었으므로 담보위험을 포괄하거나 열거한 협회적하약관이 반드시 첨부되게 되었다.

따라서, 1982년 협회적하약관은 Lloyd's SG Policy의 본문약관과 MIA 및 구협회적하약관을 참조하여 ICC(A),(B),(C)의 세 종류가 제정되어 1983년부터 사용되고 있다. 즉, 과거 구증권에 첨부되어 보완적 역할을 하던 협회적하약관이 독립된 약관이 되었으며 전쟁위험과 동맹파업위험도 구증권에서는 확장담보의 형식으로 인수하였으나 1982년 증권에서는 Institute War Clause 및 Institute Strike Clause 등으로 독립된 협회약관이 되었다. 구증권에서 첨부하여 사용되는 협회약관은 화물의 종류와 보상범위에 따라 여러 가지가 있으나 모든 화물에 적용되는 가장 기본적인 협회적하약관은

ICC(A/R), ICC(WA), ICC(FPA) 등으로 이것이 ICC(A), ICC(B), ICC(C)로 바뀌었다.

그러데 여기서 협회적하약관의 특징을 간단히 살펴보면,

첫째, 담보위험에 관한 내용이 증권의 본문조항에서 삭제되어 협회적하약관에 규정됨으로써 피보험자는 협회적하약관의 내용을 보고 계약을 체결할 수 있으므로 보험계약 업무가 간단해졌으며 자기완결성을 지니게 되었다. 또한 본문약관의 위험조항이 삭제되므로 “해상 고유의 위험”이나 “면책 비율”의 개념도 없어지게 되었다.

둘째, 협회적하약관은 손해의 원인이 되는 담보위험만을 열거하고 있기 때문에 담보범위가 명료하고 평이하다. 특히, 개념이 모호한 구증권에서의 악천후(heavy weather)라는 용어 대신에 해수의 유입 또는 갑판유실이라는 구체적이고 명확한 용어를 사용하고 있다.

셋째, 협회적하약관은 컨테이너를 이용한 국제복합운송에 적용될 수 있도록 하기 위하여 ICC(A),(B),(C)의 제4조 3항 및 제5조에 이에 관련된 규정을 두고 있으며, ICC(B) 및 ICC(C)의 제1조 1항(3)과 ICC(B)의 제1조 2항(3)에도 육상운송의 위험에 관한 규정을 두고 있다.

넷째, 해적(piracy)은 구약관에서는 전쟁위험의 하나로 간주했었으나, ICC(A)제4조 전쟁위험 면책조항에서 이러한 해적행위로 인한 손해를 제외함으로써 ICC(A)조건에서는 해적행위로 인한 손해는 보험자가 담보하게 되었다.²⁸⁾

나. 협회적하약관의 구성

1982년 약관의 도입은구 S.G. Policy로 부터 탈피한 적하보험증권의 첫걸음이었다. S.G. Policy는 비록 다양한 판결에서 “매우 이상한 서류”(a very strange instrument) 또는 “모순되고 지리멸렬한”(absurd and incoherent) 것으로 묘사되고 있고, 또한 고풍스럽긴 하지만 법원의 무수한 판례에 의해 단어의 의미가 잘 확립된 것으로 간주되었다. 따라서 이러한 변화는 불확실성을 초래할지도 모른다는 이유에서 수년 동안 환영을 받지 못하였었다. 그러나 1982년 약관은 이러한 우려를 불식시키고 그

동안 담보범위에 관한 소송을 거의 발생시키지 않았다.²⁹⁾

28) 도증권, 해상보험론, 학문사, 1996, p.69-73.

1982년 협회적하약관에는 Institute Cargo Clauses(A), Institute Cargo Clauses(B) 및 Institute Cargo Clauses(C) 및 Institute War Clauses(Cargo), Institute Strikes Clauses(Cargo), Institute War Clauses(Sending by post), Institute War Clauses(Air Cargo), Institute Cargo Clauses(Air), Institute Strikes Clauses(Air Cargo) 등 여러 가지 종류가 있고 특히, 화물의 종류별로 특유의 약관이 있지만 다수의 화물에 공통으로 적용되는 기본적인 특별약관은 Institute Cargo Clauses(A), Institute Cargo Clauses(B) 및 Institute Cargo Clauses(C)이다. 이것들은 영국에서뿐만 아니라 영문보험증권을 사용하는 국가의 보험업자에게도 널리 채용되고 있다.

협회적하보험 약관(ICC)을 해상적하보험 계약의 주요 요건을 중심으로 해상보험 일반(ICC 제19조), 피보험이익(ICC 제11조, 제14조), 해상위험(ICC 제1조, 제4조, 제5조, 제6조, 제7조, 제8조, 제9조, 제10조, 제18조, Note), 해상손해(ICC 제2조, 제3조, 제12조, 제13조, 제15조, 제16조, 제17조,) 등으로 구분한다.

제3절 2009년 신협회적하약관의 개정경과

1982년 약관은 그 제정 이후 4반세기가 경과하고 있어 제정 당시와 비교하면 국제화물의 취급이나 2001년에 발생한 미국의 동시다발적인 테러를 발단으로 하는 테러리스트의 위협 등 해상적하보험시장을 둘러싼 환경이 크게 변하고 있다. 특히 최근의 해사 사고 및 절도, 테러행위의 만연 등 국제환경의 변화는 적하보험약관의 검토와 개정을 하지 않을 수 없도록 하였다.³⁰⁾

따라서 영국보험시장의 합동적하 보험위원회(Joint Cargo Committee)는 1982년 약관의 개정을 결정하였다. JCC는 원래 로이즈보험업자협회(LUA)와 런던보험자협회(ILU)가 공동의 이해관계를 지닌 문제를 협의하기 위하여 마련한 위원회였다.

그런데 1998년 12월 ILU는 비해상보험자 단체인 런던 국제보험 및 재보험시장 협회(London International Insurance and Reinsurance Market Association:

29) Charles Taylor, Institute Cargo Clauses 2009-- A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary, p.2.

30) 이시환, "2009년 ICC와 1982년 ICC상의면책위험비교연구", 무역상무연구, 제43권, 한국무역상무학회, 2009 p.278.

LIRMA)와 합병하여 런던국제보험인협회 (International Underwriting Association of London: IUA)로 새롭게 출발하였다. 한편 LUA도 2001년도에 로이즈의 각종 협회들과 함께 로이즈시장협회(Lloyd's Market Association: LMA)로 통합되었다.

따라서 현재 JCC는 LMA와 IUA의 대표로 구성되는 합동적하보험위원회를 가리킨다. 종래 협회적하약관의 개정작업은 기술 및 약관위원회(TCC)를 통해 이루어져 왔는데, 2009년 협회적하약관의 개정작업은 JCC 주도로 이루어졌다.

JCC가 협회적하약관의 개정을 위해 작업반을 구성하고 개정작업을 시작한 것은 2006년 2월 이었다. 그 이후 Nicholas Gooding을 의장으로 하는 작업반은 3년에 가까운 동안의 집중적인 작업을 통해 개정작업을 마무리하고 2009년 1월 1일부터 발효되는 것으로 하여, 2008년 11월 24일자로 다음과 같은 약관들을 공표하였다.³¹⁾

31) 이재복, “2009년 협회적하약관(ICC)의 도입과 ICC(1982)와의 비교분석”, 보험학회지, 제83집, 한국보험학회, 2009, pp.63-68참조.

제4장 신흥회적하약관조항의 해설

제1절 신·구 협회적하약관의 비교

협회적하약관(ICC)은 1912년 최초로 제정되어 해상운송 및 보험환경의 변화에 따라 지속적으로 개정되었다. 종래의 보험조건은 그 담보범위가 불명확하고 특히 전위험담보 (All risk :A/R)의 담보범위가 각종 면책위험의 불확실성으로 말미암아 분쟁이 자주 발생하였을 뿐만 아니라 분손 부담보(Free from Particular Average :FPA)와 분손담보(With Average :WA)간의 담보위험에 있어서 그 차이가 불분명하였으므로 피보험자들이 보험조건을 선택하는데 어려움이 많았다.

이에 따라 1978년 11월에 UNCTAD가 발표한 해상보험에 관한 보고서에서 Lloy's Policy Form 및 ICC에 대하여 지적한 비판에 따라 런던해상보험업자협회(ILU)및 로이즈 보험업자들은 Lloy's S.G. Form 및 Institute Cargo Clause 를 개정하여 1982년 1월1일로부터 시행하고 있다. 이 중요한 변화는 해상보험의 혁명이라고 말할 수 있다.

특히 1982년 신흥회적하약관이 새롭게 제정된 지 27년만인 지난 2009년 1월 1일부터 개정되어 사용되고 있다.

신약관은 구약관의 **전위험담보(A/R)·분손담보(W/A)·분손부담보(FPA)**를 ICC(A)·ICC(B)·ICC(C)로 표시하여 명칭을 간소화 하고 내용도 획일성을 갖추었다. 그러나 **보험자**의 보상범위나 기타의 담보에 대한 근본적인 조항은 거의 변동이 없다.

ICC(B)와 ICC(C)는 ICC(A)에 비하여 부보하지 않는 위험이 많으므로, **화물의 종류**에 따라서 **부가위험**을 특약으로 약정해야 한다. 부가위험으로는 도난·발화·불착손 (TPND), **갑판유실 (WOB)**, 좌초·침몰·화재·충돌 (SSBC) 등이 있으며, 추가보험료를 지급하고 부보해야 이들위험에 의한 손해를 보장받을 수 있다. 한국은 1983년 3월 1일부터 신약관을 시행하고 있다.

그 다음의 내용이 2009년 1월1일에 제정된 협회적하약관(A) (Institute Cargo Clauses [A] [1/1/09]) 에 관한 중요한 점에 대해 소개한다. (A)약관에 대해 소개한 이유는 (B)약관은 실제업무중에서 사용됐은 것은 별로 없다, 또는 (C)약관은 화물을 적재한 선박이 사고발생할때만 사용된다. 예컨대 침몰이나 충돌 등 상황 발생할때에야

화물손실을 초래할 수 있지만 화물 그 자체를 운송중에서 그다지 쉽게 손상시키지 않는다, 예를 들면 철광석이 있다.

1982년 약관과 2009년 약관에 관한 일반적인 해석이 큰 지장이 없는 일반적인 문자상의 변경이다. 예컨대

(1)“화물”은1982년 약관상“goods”“cargo”를 2009년 약관에서 “subject matter insured”로 변경하였다.

(2)“보험자”는 1982년 약관상 “underwriters”를 2009년 약관에서 “insurers”로 변경하였다.

(3)“피보험자”는 1982년 약관상 “servant”를 2009년 약관에서“employee”로 변경하였다. (2009년 약관 제5.1.2조)

(4)1982년 약관상 “held cover”라는 용어를 삭제하고,그 대신 보험자로 부터 담보를 받을 수 있는 경우를 명확하게 설명하는 문구로 대체하였다.(2009년 약관 제10.1조)

(5)1982년 약관상 “not to insure” 불명확한 영문 문자를 더 명확한 영문으로 변경하였다. (2009년 약관 제15조)

신ICC에는 여러 가지 종류가 있고, 특히 화물의 종류별로도 특유의 약관이 있지만, 다수의 화물에 공통적으로 적용되는 기본적인 약관으로서는 다음과 같은 세 가지가 있다.

(1)Institute Cargo Clauses(A)[ICC(A)]:A Clauses

(2)Institute Cargo Clauses(B)[ICC(B)]:B Clauses

(3)Institute Cargo Clauses(C)[ICC(C)]:C Clauses

이들 3개 기본약관은 모두 19개 약관으로 구성되고 있으며, 이를 다시

(1)담보위험(risks covered), [1-3조].

(2)면책조항(exclusions), [4-7조] .

(3)보험기간(duration),[8-10조].

(4)보험금청구(claims),[11-14조] .

(5)보험이익(benefit of insurance), [15조].

(6)손해경감(minimising losses) [16-17조].

(7)지연의 방지(avoidance of delay) [18조].

(8)법률 및 관례(law and practice)[19조] 의 8개 section으로 묶어 배열하고 있다.

그런데 이들 세 가지 적하보험 기본약관은 제1조와 제4조 및 제6조를 제외하고는 그 내용이 동일하다. 그리고 이 중 전쟁면책약관을 규정하고 있는 제6조는 구증권 에서 전쟁위험으로 취급하던 해적위험을 해상위험으로 취급하게 됨에 따라 A조건 괄호 안에“piracy except” (해적행위 제외)라는 문구가 있으나 B및C조건에는 이러한 문구가 없다는 점만 차이가 있다.(2009년 약관 제6.2조)

따라서 여기서는 ICC(A)에서 전반적인 내용을 구체적으로 살펴 보고, ICC(B) 및 ICC(C)에서는 제1조와 제4조의 내용만을 살펴 보기로 한다.

그리고 신흥회적하약관에는 1982년 약관과 2009년에 개정된 약관이 있다.여기서 우선 양 약관의 달라진 점을 간추려 보면 <표4-1>와 같다.

<표4-1>1982년 ICC(A)와 2009년 ICC(A)조건 비교

구분		실질 내용 변경	용어 · 문구 수정	변경 사항 없음
약관구분	약관명			
	1982년 약관	2009년 약관		
담보위험	1. 위험약관	1. 위험	○	
	2. 공동해손약관	2. 공동해손	○	
	3. 쌍방과실충돌약관	3 쌍방과실충돌약관	○	
면책조항	4. 일반면책약관	4.	○	
	5. 불감함·부적합면책약관	5.	○	
	6. 전쟁면책약관	6.		○
	7. 동맹파업면책약관	7.	○	
보험기간	8. 운송약관	8. 운송약관	○	
	9. 운송계약종료약관	9. 운송계약종료		○
	10. 항해변경약관	10. 항해변경	○	
	11. 피보험이익약관	11. 피보험이익		

보험금 청구				○	
	12. 계반비용약관	12. 계반비용		○	
	13. 추정전손약관	13. 추정전손		○	
	14. 증액약관	14. 증액		○	
보험이익	15. 보험이익 불공여약관	15.	○		
손해경감	16. 피보험자의무약관	16. 피보험자의무		○	
	17. 포기약관	17. 포기		○	
지연의 방지	18. 신속조치약관	18.			○
법률 및 관례	19. 영국법률 및 관례약관	19.			○
유의사항	“held covered” note			○	

자료: 이시환, 제4판 신무역보험론, 대왕사, 2009, P.293-294.

<표4-1>에서 보는 바와 같이 전체 19개약관 중 전혀변경이 없는 약관은 3개뿐이고, 일부 용어의 변경과 표현을 명확하게 한 약관이 10개이다. 그리고 실질적으로 내용이 바뀐 약관은 제4조,제5조, 제7조,제8조,제10조,그리고 제15조의 6개 약관이 다. 또 1982년 약관에서는 각 조별로 약관이름을 붙였으나 2009년 약관에서는 약관명칭이 오히려 혼란을 초래할 수 있다는 이유에서 그 이름을 삭제한 조문이 많다. 따라서 2009년 약관에서 약관이름을 삭제한 조문에 대하여는 1982년의 약관명칭을 사용하지 않고 그냥 조문만 표시하고, 또 1982년 약관과 2009년 약관에서 약관명칭이 다른 것은 2009년 명칭을 사용하여 설명하기로 한다.³²⁾

32) 이시환, 전계서, P.293-294.

제2절 2009년 신탁회적하약관조항의 해설

1. ICC(A)

가. 담보위험(risks covered)

(1)제1조: Risk(위험)

“1982-1

This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as provided in Clauses 4,5,6 and 7 below.

2009-1

This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured except as excluded by the provisions of Clauses 4,5,6 and 7 below.”

이 약관에서는 제4조-제7조에 의해 면책되는 위험을 제외하고는 피보험화물에 발생한 모든 위험을 보험자가 담보한다.

2009년 약관은 1982년 약관상의“except as provided in” 을 “except as excluded by the provisions of”로 개정하여 제4조에서 제7조까지가 면책위험임을 명백하게 하였으나 실질적인 내용은 동일하다. 또 이들 약관은 구증권 전위험(all risks) 담보약관과도 명칭만 변경되었을 뿐 내용상에 실질적인 차이는 없다.

주로 전 위험은 제일 보편적으로 사용되는 화물 보험이라는 것을 강조하며 화주에 대한 장점에 대하여서는 손실이 어떤 것으로 인하여 초래되었는지를 증명할 필요가 없다는 것이다. 이는 선박보험과 다른 점 이다. 화물측은 이 운송을 공제하지 않고 오직 화물을 계약운송업자 혹은 선주에게 넘기기에 그들에게 증명하라고 하면 아주 어렵거나 혹은 불가능한 것이다. 보험업자에 대해 말하자면 화물측이 수상 운송을 공제하지 않으므로 그들이 파괴를 두려워할 필요가 없다. 설사 변하더라도 전위험을 부담하므로 그들이 증거를 제출할 책임은 없지만 선박의 전위험을 접수하기 싫어하는 주요 원인으로도 된다는 것이다.

한 귀족원의 선례에서도 화물의 손실 혹은 파손은 운송과정중에서 필히 생길 수 있는 문제이며 아주 큰 가능성을 가지고 있다는 것을 나타낸다. 반대로 만약 반드시 생긴다면 근본이 바뀌어 보험이 아닌 것이다. 이 선례는 바로 *Soya G.m.b.H. v White* (1983) 1 Lloyd's Rep 122, 사건은 대두가 인도네시아에서 CIF가격으로 앤트워프와 로테르담으로 운송되는 것에 유관된 것이다. 한척의 선박“Teviotbank”에서 선박에 적재되어 있는 2000톤의 대두가 열량을 발생하면서 상하기 시작하였다. 이는 보험업자가 이어가는 화물 운송에 대하여 등한시 할 수가 없게 하였으며 즉시 보험시장에 가서 일종의 “heating, sweating and spontaneous combustion” 혹은 간칭으로 HSSC라는 보험에 가입하였으며, 직면한 것은 바로 화물 열량 발생, 땀과 자연적인 위험이다. 1906년 “영국해상보험법”의Section 55(2)(c)에 의하면 다른 규정이 있다는 것을 설명하며 그렇지 않으면 보험업자는 고유의 하자 혹은 화물의 본질로 인한 손해는 보상하지 않는다고 설명하였다. : “Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ... inherent vice or nature of the subject-matter insured.”. 이는 설사 전 위험을 담보하라도 만약 화물이 열 발생을 하거나 땀과 자연적인 위험이 발생하면 HSSC보험을 추가해야 한다는 것을 표명한다. 하지만 설사 HSSC보험을 추가한다고 해도 그가 가져온 손실 혹은 손해는 반드시 발생한다는 보장이 없다.

(A) 약관의 전 위험은 아주 광범위하지만 그래도 3개의 결과가 있다. 첫째는 바로 피보험업자의 손실이 뜻밖의 일이지 반드시 발생하는 결과가 아니라는 것을 증명하는 것이다. 둘째는 바로 피보험인이 생각밖의 일이라 어떻게 된 일인지와 그의 본질을 진일보로 설명할 필요가 없다; 셋째는 바로 전위험은 자연적인 소모 혹은 내재적 결함을 책임지지 않으며 이는 기본상 첫번째 결과와 일치한 것이다.

(2)제2조:Average(공동해손)

“2009-2

This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and

practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance of loss from any cause except those excluded in Clauses 4, 5, 6 and 7 below.”

이 약관은 1982년 약관상의 “contract of affreightment”를 2009년 약관 에서 “contract of carriage”로 변경하고, 또 1982년 약관 끝부분에 있던 여분의 문구 “or elsewhere in this insurance”를 2009년 약관에서는 삭제하였다. 보험자는 공동해손과 구조비를 보상할 것을 명시한 것이다. 공동해손행위는 공동의 해상사업에서 위협에 처한 재산을 보존할 목적으로 의도적으로 또는 합리적으로 이례적인 희생이나 비용이 지출되는 경우를 말한다. 공동해손은 York-Antwerp Rules에 따라 정산된다.

(3)제3조: Both to Blame Collision Clause(쌍방과실충돌조항)

“2009-3

This insurance indemnifies the Assured, in respect of any risk insured herein, against liability incurred under any Both to Blame Collision Clause in the contract of carriage. In the event of any claim by carriers under the said Clause, the Assured agree to notify the Insurers who shall have the right, at their own cost and expense, to defend the Assured against such claim.”

1982년 약관은 구ICC제11조와 동일하다. 그리고 2009년 약관은 1982년 약관상의 표현을 보다 명확하게 하였다. 즉 피보험자(화주)가 운송계약상의 쌍방과실충돌약관에 의해 부담하는 책임액을 보험자가 보상함을 명확히 표기하였다. 그리고 “Underwriters”를 “Insurers”로 표현을 바꾸었다. 선하증권(B/L)상의 화주에게 청구된 금액을 보험자가 지급해 주는 약관이다.

<표4-2> | [신협회적하약관의 담보위험]

(○표는 담보, ×표는 면책)

보상하는 손해	구분	ICC (C)	ICC (B)	ICC (A)
(1) 화재 또는 폭발		○	○	○
(2) 본선 또는 부선의 좌초·교사·침몰·전복		○	○	○
(3) 육상운송용구의 전복·탈선		○	○	○
(4) 본선·부선·운송용구의 타물과의 충돌·접촉		○	○	○
(5) 피난항에서의 화물의 하역		○	○	○
(6) 지진·화산의 분화·낙뢰		×	○	○
(7) 공동해손희생		○	○	○
(8) 투화(Jettison)		○	○	○
(9) 갑판유실(Washing Overboard)		×	○	○
(10) 본선·부선·선창·운송용구·컨테이너·리프트 밴 또는 보관장소에의 해수·호수·강물의 유입		×	○	○
(11) 본선·부선에의 선적 또는 양륙작업 중 바다에 떨어지거나 갑판에 추락하여 발생한 포장·단위당의 전손		×	○	○
(12) 상기 이외의 멸실·손상의 일체의 위험		×	×	○
(13) 공동해손·구조비		○	○	○
(14) 쌍방과실충돌		○	○	○

자료: 박명섭 · 김은주, 무역계약의 이해,2011,P.258.

나. 면책조항(exclusions)

(1) 제4조: 일반면책조항

우선 설명해야 하는 것은 제4조 약관은 전체가 (A)약관의 전위험 면책하는 여러 가지 위험이나 상황을 설명하고 있다.

제4.1조: 피보험자의 고의적인 불법행위,

제4.2 조: 통상의 누손, 통상의 중량이나 용적의 감소 및 자연소모,

제4.3 조: 포장의 불완전이나 부적합,

제4.4 조: 보험의 목적의 고유의 하자 또는 성질,

제4.5 조: 지연이 담보위험에 의하여 생긴 경우라도 해당 지연을 원인으로 하여 생긴

멸실·손상·비용,

제4.6 조: 선주, 관리자, 용선자, 운항자의 파산 또는 금전상의 채무 불이행,

제4.7 조: 핵무기

다음은 몇 개 조항을 골라 추가로 연구한다:

제4.1조: 피보험자의 고의적인 불법행위

“2009-4.1

loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured”

이 약관은 실제상 1906년 “영국 해상보험법” Section 55(2)의 규정을 반복한 것이며 1982년 약관과 2009년의 약관은 문자상에서 별 차이가 없다. 만약 피보험인 화물의 고의적인 위법행위에 연루된다면 보험업자는 보상을 하지 않는다. 고의적인 위법행위는 소홀 혹은 조심하지 않는 것을 포함하지 않으며 설사 아주 엄중한 정도에 이르러도 마찬가지이다. 피보험인이 의도적이거나 고의적인 착오인 것을 알면서 약행을 저지르는 것만이 고의적인 위법행위에 속한다.

현저하게 보험업자가 고의적인 위법행위로 보상 거부하는 것은 아주 쉽지 않은 일이다. 왜냐하면 피보험인의 화물 의도를 증명해야 할 뿐만 아니라 엄중한 소홀 혹은 조심성이 없다는 것을 증명해야 하기 때문이다.

때문에 개별적으로 피보험인의 소홀 혹은 불조심을 하나의 보상하는 이유로 본다면 다른 약관으로 직면해야 하며 이는 제 5.1.2조를 예로 주로 컨테이너가 화물의 운송에 적합하지 않을 뿐만 아니라 쌓여있는 컨테이너의 작업은 피보험인 혹은 그의 고용인이 책임을 져야 한다는 것에 직면한다. 이런 상황하에서 그들이 관련된 컨테이너가 적합하지 않다는 것을 안다면 보험업자도 보상할 필요가 없다. 바꾸어서 정도상에서는 고의적인 위법행위이라는 것이 아니다. 이런 상황은 아주 많다. 예를 들면 부식되기 쉬운 화물은 컨테이너의 온도가 적당한 온도에 도달하지 않거나 혹은 컨테이너가 구멍이 있다는 것을 알면서도 여전히 쌓아두는 등 상황을 말한다.

제4.3조: 포장의 불완전이나 부적합

“ 1982 - 4.3

Loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of this Clause 4.3 ‘packing’ shall be deemed to include stowage in a container or lift van but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants)

2009-4.3

loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance(for the purpose of these Clauses “packing” shall be deemed to include stowage in a container and“employees” shall not include independent contractors).”

포장은 보통 담보의 범위내로 보며 설사 만약 화물이 손상되지 않고 오직 포장만 손상되었다 하더라도 보험업자는 보상을 해야 한다. 비록 화물 포장이 보통 담보 범위내에 포함되어 있더라도 조심해야 할 것은 만약 포장이 결함 있는 것이라면 이는 보험업자의 거대한 보상을 가져 올 수 있다. 그 근거는 1906년 “영국해상보험법”의 Section 55(2)(c)의 규정에 의한 것이다. 즉 화물의 내재적 결함은 담보내용이 아니라는 것이다. 주의해야 할 것은 포장은 화물의 적재 혹은 배에 쌓여있는 화물을 포함하지 않으며 이런 작업이 만약 결함이 있으면 (A) 약관은 그래도 손실 혹은 담보에 대하여 보증해야 하는 것이다.

본 조항은 아주 뚜렷하게 보증하지 않는 포장 본신은 결함이 오직 두가지 상황에 제한되어 있다. 첫째는 피보험인 스스로 혹은 그의 고용인이 책임을 지는 것이며 여기에 존재 할 수 있는 가능성은 바로 그 자신의 소홀 혹은 조심성으로 인하여

조성할 수 있다는 것이다. 하지만 여기에서도 오직 CIF와 CFR의 발주인에게서 발생할 수 있다 왜냐하면 매수인이야말로 보험 가입자이기 때문이다. 둘째는 위험이 효과를 발휘하기전에 벌써 포장에 결함이 생기는 문제이며 이는 포장의 결함이 피보험인 혹은 그의 고용인이 책임지든지 말든지와 상관이 없다. 오직 이두가지 상황에서 포장에 결함이 존재하면 보험인 보상책임을 지지 않아도 된다.

2009년 약관과 비교하여 별로 쓰지 않은 “servant”를 “employee”로 바뀌었다. 마지막 한마디 말에 독립청부업자 (independent contractors)의 독립은 피보험인의 고용인에 속하지 않는다는 것을 설명하였다. 그외 2009년 약관에서 1982년 약관의 어렴풋한 문맥“lift-van”에 대하여 삭제를 진행하였다. 마지막 하나의 변화는 “충분히”와 “적합”이란 포장에게 하나의 표준을 주었으며 바로 포장 본신은 반드시 충분하게 운송상의 사고를 부담해야 한다는 것이다 (to withstand the ordinary incidents of the insured transit). 이는 어떤 운송(부두와 해상)은 어떤 준비가 필요하다는 것을 표시하였으며 포장은 당연히 어떤 정도에 도달해야 한다는 것을 표시하였다. 하지만 만약 화물에 발생한다면 예를 들면 이런 일반적으로 볼 수 있는 위험부담이라면 보험업자는 보상을 할 필요가 없다는 것이다.

제4.4조: 피보험목적의 고유의 하자 또는 성질

“2009-4.4

loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured.”

이 약관은 2009년 약관에 비교하여 변화가 없으며 실제상에서는 1906년 “영국해상보험법”의 Section 55(2)(c)의 규정을 반복한 것이다. 어찌든 보험증권에 다른 명시된 규정이 없는 상황하에서 내재적 결함 혹은 화물 본질의 손실 혹은 손해는 보험업자가 보상 필요가 없다는 것이며 이 결과가 반드시 발생하든 혹은 의외적 이든 상관없다고 규정되었다.

하지만 1906년 영국해상보험법은 보험증권이 다른 동의를 얻을 수 있다는 것을

설명하였다. 필경 이는 불법 혹은 공공정책에 위반되는 여부에 연루되어 있지 않기 때문이다. 이미 소개한 *Soya G.m.b.H. v White* (1983) 1 Lloyd's Rep 122 선례에 의하면 그는 대두라는 화물이 보험 HSSC에 가입되어 있다는 것에 연루되어 있다. 이는 전형적인 사례로 담보내 결함 혹은 화물 본질이 조성한 손해 손실이다.

하지만 소개한 것처럼 설사 보험에 가입되어 있어도 보험업자가 보상해야 할 것은 의외적인 손실 혹은 손해밖에 안되며 긍정적으로 발생한다는 결과에 대하여서 보상하는 것이 아니다. 당연 만약 보험에 가입하지 않으면 두가지 상황에서 모두 보상을 받을 수 없다.

제4.5 조: 지연이 담보위험에 의하여 생긴 경우라도 해당 지연을 원인으로 하여 생긴 멸실·손상·비용

“2009-4.5

loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against(except expenses payable under Clause 2 above).”

이 약관은 2009년 약관 중에서 변화를 가져오지 못하였으며 지연을 “근인” (proximately) 으로 하여 삭제하는 외 2009년 약관 중에서 변화를 가져오지 못하였다. 지연이 가져오는 손실 혹은 손해는 실질성일 것이다. 예를 들면 배에 있는 바나나가 해상 사고가 났을 때 비록 바나나에 대하여 그 어떤 손상도 없었지만 배의 지연으로 인하여 바나나가 전손 되었다면 지연이 가져온 손실은 경제 방면에서 특히 오늘의 컨테이너 운송에게 아주 큰 차질을 줄 수 있으며 저장량에 대하여 최저로 낮추게 될 것이다. 때문에 (A) 약관에서는 지연에 대한 면책에 대하여서도 되도록이면 광범위하게 설명하여 보험이 유사한 직접적이거나 간접적인 손실 혹은 손해에 봉착하였을 때를 대비하였다. 아주 큰 의미상에서 이 약관은 묵시하는 지위를 반복하였으며 바로 1906년 영국해상보험법의 Section 55(2)(b)이다.

제4.6조: 선주,관리자, 용선자, 운항자의 파산 또는 금전상의 채무 불이행

“1982 - 4.6

Loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel.

2009-4.6

loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage

This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.”

1982년 약관은 이런 위험으로 인하여 조성한 손실이며 보상을 얻기 힘든 것이다. 하지만 2009년 약관에서는 일정한 정도의 이완을 통하여 화물측에 대하여서는 유리한 편이다. 이완된 부분은 바로 보상을 얻지 못한 면책에 대하여 오직 화물 적재시에만 적용되는 것이고 이번 출항중에서 선주 혹은 운송인의 파산 혹은 재정상의 궁핍이 발생할 수 있다는 것이. 뚜렷한 것은 피보험자는 아주 상세하고 섬세하게 선주 혹은 운송인의 파산, 재정상의 궁핍에 직면한 것을 조사할 필요가 없으며 조심성이 있는 상업인사가 해야 할 일반적인 판단이 필요한 것이다. 피보험인이 선박 임치에 참여할 때 알아야 할 것은 한 회사가 아무 곳에서나 스스로가 부도날 수 있다고 그것을 사례로 설명할 수 있지만 피보험인은 여전히 화물 적재를 강요한다는 것이다. 이런 상황에서 출항 도중에 만약 이런 위험이 나타난다면 보험업자는 보상을 거부할 수 있다.

피보험인이 누구인지에 대하여서는 CIF 혹은 CFR의 매매에서 보통 매도인이라고

할 수 있지만 FOB의 매매에서는 보통 매수인이다. FOB의 상황하에서 피보험인도 해상운송에 배치된 매수인이라고 볼 수 있다.

때문에 만약 그가 임대한 선박이 중도에서 파산 혹은 재정상의 궁핍이 발생한다면 또한 그가 불행하게도 적재시 운송비용을 전부 지불한데다가 적재시 해상 운송 시장이 이미 해당 선박의 재정상의 궁핍에 대하여 소식이 널리 알려졌다면 이 불행한 FOB매수인은 어려움이 닥칠 것이다.

하지만 CIF 혹은 CFR 매매에서 많은 사람들이 알다시피 보편적인 방법은 바로 매도인이 선박 적재후 일련의 운송비용을 먼저 얻어 매수인에게 인수증을 제출하는 것이다. 이 인수증은 늘 우여곡절 끝에 매수인에게 오게 되며 만약 출항 도중에 혹은 운송인이 파산 혹은 재정상의 궁핍 발생한다면 이는 어떻게 무고한 매수인에게 영향을 줄까? 필경 사고난 선박은 그가 임대하거나 안배한 것이 아니니까 말이다. 게다가 가능하게 매도인이 선박 적재시 이미 선박 혹은 운송인이 파산 혹은 재정상의 궁핍이 발생할 수 있다는 것을 알고 있을 수도 있는 것이다. 하지만 문제는 CIF 혹은 CFR의 상황하에서 매도인이 이 방면에 대한 위험은 관심이 없다는 것이다.

왜냐하면 운송하는 위험은 그가 책임지는 것이 아니며 게다가 결제한 화물 대금을 얻은 다음에는 그와 상관 없기 때문이다. 매수인에 대하여 이는 CIF 혹은 CFR매매의 하나의 중대한 결함 혹은 불행이라고 할 수 있다. 다행인 것은 2009년 약관에서 이미 면책은 무고한 매수인에게는 적합하지 않다는 것을 설명하였다. 이는 그가 체결된 하나의 계약에 의하여 (CIF 혹은CFR 화물 매매계약)이 화물을 구입한 것이기 때문이다. 이런 위험은 현재 상황하에서 발생할 가능성이 아주 크다.

하지만 1982년 약관의 동일한 약관에는 오직 간단하게 이런 위험을 보상하지 않는다고만 적혀있다. 바꾸어서 말하자면 무고한 인수증을 소지하고 있는 사람은 영향을 받지 않는다는 말이 존재하지 않는다는 것이다. 그러나 2009년 약관에서는 여기에서 변화가 있었으며 무고한 매수인에 대하여서는 하나의 중요한 변화라고 말할 수 있다

제4.7 조: 핵무기

“1982 - 4.7

Loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction of radioactive force or matter.

2009-4.7

loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.”

1982년부터 세계는 위험하고 불안정적으로 변하였다. 보아하니 2009년 약관은 비록 많지 않은 변화를 가져왔지만 전체적으로는 본 약관의 면책 범위를 확대하는 것이다. 첫째는 1982년 약관은 “ (arising from) ”전쟁 무기가 초래한 손실 손해 혹은 비용에 의하여 면책되지만 2009년에는 몇 글자를 추가하여 “직접 혹은 간접적 초래 혹은 근원” (directly or indirectly caused by or arising from) 으로 바뀌었다. 둘째는 “전쟁무기” (any weapon of war) 가 “임의의 무기 혹은 장치”(any weapon or device)로 확대되었으며 테러리스트들이 사용하는 “오염폭탄” (dirty bomb) 을 포함하려고 시도하는 것처럼 보였다.

<표4-3> 제4조 일반면책조항

(○표는 담보, ×표는 면책)

면책위험	(A)	(B)	(C)
· 피보험자의 고의적인 불법행위	×	×	×
· 통상의 누손, 중량손, 용적손, 자연소모	×	×	×
· 포장의 불완전이나 부적합(이 경우 포장이란 컨테이너 혹은 리프트 밴에 적부하는 것을 포함하며 위험이 개시전에 행하여지거나 또는 피보험자 혹은 그 사용인에 의해 행해진 것에 한함)	×	×	×

· 피보험목적의 고유의 하자 또는 성질	×	×	×
· 지연이 담보위험에 의하여 생긴 경우라도 해당 지연을 원인으로 하여 생긴 멸실·손상·비용	×	×	×
· 핵무기	×	×	×
· 선주, 관리자, 용선자, 운항자의 파산 또는 금전상의 채무 불이행	×	×	×
· 피보험목적 또는 그 일부에 대한 제3자에 의고의적인 손상, 파괴	○	×	×

자료: 박명섭·김은주, 무역계약의 이해, 2011,P.259.

(2)제5조: 불감항, 부적합면책조항

“1982 - 5

5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from, Unseaworthiness of vessel or craft,

Unfitness of vessel craft conveyance container or lift van for the safe carriage of the subject-matter insured,

Where the Assured or their servants are privy to such un seaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness

2009-5

5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein

5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.

5.2 Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

5.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.” 2009년 약관

이 조항은 구조항의 감항성 승인조항으로 보험자와 피보험자간 감항성 담보를 승인하고 있다. 그러나 신약관은 감항성 담보에 관하여 직접 언급할 뿐만 아니라 선박의 적합성 담보를 명시한 것으로 보아 구약관보다 구체적이고 포괄적이다.

2009년 약관, 그의 작용은 기본상에서 1982년 약관과 마찬가지로 1906년 입법중의 감항과 적합을 추월하기 위한 책임 목시이다. 하지만 1982년 약관의 5.2조에서는 2009년 약관중의 5.3조로 변하였다. 즉 보험자는 화주가 선박에 대한 감항과 적합의 목시에 보증의 요구를 포기하는 것이다. 하지만 제5.1.1조에서는 예외적인 상황을 설명하였으며 피보험자는 불감항과 부적합에 대한 것이다. 또한 두 지방에 대하여 제한을 하였다. 첫째는 바로 피보험인의 화주에 국한되어 있으며 그의 하인 혹은 고용인이 포함되어 있지 않다. 둘째는 바로 불감항과 부적합에 대하여 오직 화물 적재시에만 상대한다는 것이다.

2009년 약관의 제5.1.2조는 바로 컨테이너의 화물 운송 안전 문제에 상대한 것이다. 제일 간단한 부적합은 바로 컨테이너에 구멍이 뚫렸을 때이지만 기타 방면 예를 들면 더럽고 침수되며 냉장실의 온도 부족 등 상황도 있을 수 있다. 이런 상황하에서 화물 손실 혹은 손해를 초래하면 보험인도 보상을 거절할 수 있지만 오직 두가지 상황에 국한되어 있다. 첫째는 바로 화물을 적재하고 쌓을 때 컨테이너 내부는 운송 위험이 발효전이어야 하며 보통 화물 발주인 혹은 매도인 스스로가 장소에서 선내하역

운송하려고 하는 상황이다. 이는 만약 그가 선내하역시 컨테이너가 부적합한 것을 발견하였지만 여전히 선내 하역할 때 피보험인에 의하여 보상금 거부를 받으면 자초한 것이다. 둘째는 바로 선내 하역할 화물이 컨테이너에 있을 는 피보험인의 화주 혹은 그의 고용인이 책임지는 것이며 이런 상황하에서 컨테이너가 만약 부적합할 때 내막을 안다면 보험업자는 보상을 거부할 수 있다. 하지만 이 두가지 상황하에서 예를 들면 만약 피보험인의 화주/매도인이 화물을 독립적인 대리인에게 교부하였으며 및 대리인가 임의로 컨테이너 집하장소에 가서 쌓고 선박에 적재한다면 만약 컨테이너가 화물 안전 운송에 적하하지 않아 사고가 생긴다면 화주가 보험업자에게 보상금을 청구할 권리가 영향을 받지 않을 것이다.

제5.2조, 그는 제5.1약관의 면책이 선의의 제3자가 보험 계약을 양수하는 것에 영향을 주지 않는다는 것을 설명하였다. 이는 무고한 인수증 소지자인 동시 보험증권 소지자는 영향을 받지 않는다는 것을 표시한다. 제4.3약관에는 유사한 약관이 없으며 이는 화물이 만약 포장의 부족 혹은 부적합으로 운송중에서 손해를 초래한다면 보험업자는 설사 무고한 매수인이라고 해도 보상을 거부할 수 있다.

(3)제6조 : 전쟁위험면책조항

“2009-6

In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by

6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising there from, or any hostile act by or against a belligerent power

6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat

6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.”

이것은 구약관 FC&S조항을 개정한 것으로 매우 간결하고 명료하게 명시하였고, 구약관에 없었던 유기된 기뢰와 어뢰를 포함시켰다. 따라서 이들 위험을 담보받기 위해서는 전쟁위험 담보특약인 Institute War Clause(IWC)를 별도로 첨부하여야 된다.

또한 제6.2조에서 괄호안에 “piracy excepted”(해적행위 제외)라는 문구가 삽입되어 있으나 뒤에서 살펴 볼 ICC(B)와 ICC(C)에는 이러한 문구가 없다는 점이다. 해적행위란 해적의 가해행위인 강탈·과괴·방화 등의 행위를 뜻한다. 종래 이러한 해적행위는 전쟁위험으로 취급해 왔으나 신ICC에서는 이를 해상위험으로 취급하고 있다.

따라서 A Clause에서는 해적행위를 보험자가 당연히 담보하고, B및C Clause에서는 특약이 없는 한 담보하지 않는다.³³⁾

(4)제7조 : 동맹파업위험면책조항

“1982 - 7

7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive..

2009-7

7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government

33) 이시환, 전계서, 2009,P.302.

whether or not legally constituted

7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.”

이는 구약관 FSR&CC 조항에 폭력주의자(terrorist)나 정치적 동기를 갖고 행동하는 자에 의한 손해를 포함했으며, 또한 동맹파업에 의한 비용손해까지 면책으로 규정하였다.

2009년 약관은 1982년 약관에 사비교하여 상대적으로 본질상에서는 별 다른 구분이 없다. 하지만 내용상에서는 증가가 있으며 바로 파업 등 위협을 (A) 약관에 면책되었으며 피보험인 만약 이 담보가 필요하다면 Institute Strikes Clauses (CARGO) 로 보험가입을 할 수 있다. 하지만 2009년 약관중에서 분명히 7.3약관 테러리스트들의 행위의 위협을 확대하였으며 특별히 그들이 습격의 의도가 있을 때에는 되도록이면 모든것을 포함해야 한다고 하였다.

이렇게 되면 Institute Strikes Clauses (CARGO)도 상응한 수정을 할 수 있으며 만약 담보가 필요하여 가입한다고 해도 보장을 얻을 수 있다. 하지만 주의해야 할 것은 보험에 가입된 담보는 오직 일부 실질적인 손실 손해에만 속하며 이 손실을 감소 혹은 면하기 위한 구조비이라는 것이다. 파업이나 혹은 테러리스트들의 행위로 인하여 화물 운송의 지연이 가져온 손실을 포함하지 않는다.

제5조에서 제7조까지는 보험자가 불감항 및 부적합, 전쟁위험,동맹파업 등의 위협에 대하여 면책되는 것으로 규정하고 있다.

이상 설명한 내용을 요약하면 ICC(A)의 경우 보험자는 제4조-제7조에 의하여 다음과 같은 위협을 담보하지 않는다.

- ①피보험자의 고의적인 위법행위
- ②통상의 누손, 통상의중량이나 용적의 감소 및 자연소모
- ③포장 또는 운송준비의 불완전 또는 부적합
- ④피보험목적의 고유의 하자 또는 성질
- ⑤지연이 담보위험에 의하여 생긴 경우라도 해당 지연을 원인으로 하여 생긴 멸실 · 손상 · 비용
- ⑥선주, 관리자, 용선자, 운항자의 파산 또는 금전상의 채무 불이행

⑦핵무기 등의 사용

⑧선박 등의 불감항 또는 부적합(피보험자 또는 그 사용인이 알고 있는 경우에 한함)

⑨전쟁위험

⑩동맹과업위험

이들 중 ②를 제외하고는 피보험화물의 멸실·손상 이외에 비용도 모두 면책된다.

다. 보험기간(duration)

(1)제8조: 운송조항

“1982 - 8

8.1 This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1 on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

8.1.2 on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either

8.1.2.1 for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.2.2 for allocation or distribution, or

8.1.3 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

2009-8

8.1 Subject to Clause 11 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the

commencement of transit, continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,

8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

8.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the subject-matter insured from the overseas vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

8.2 If, after discharge overseas from the overseas vessel at the final port of discharge, but prior to termination of this insurance, the subject-matter insured is to be forwarded to a destination other than that to which it is insured, this insurance, whilst remaining subject to termination as provided in Clauses 8.1.1 to 8.1.4, shall not extend beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement of transit to such other destination.

8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for in Clauses 8.1.1 to 8.1.4 above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transshipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to carriers under the contract of carriage.”2009년 약관

2009년 ICC는 보험기간을 확장하고 있다.

a. 1982년 운송약관-

보험기간의 시기:

보험기간은 “화물이 운송개시를 위하여 이 보험증권에 기재된 지역의 창고 또는 보관장소를 떠날 때에” 개시된다.

보험기간의 종기:

가)피보험화물이 보험증권에 기재된 목적지의 수하인의 창고·보관장소 또는 기타의 최종창고·보관장소에 인도될때

나)보험증권에 기재된 목적지에서든, 그 목적지로 가는 도중에서든 불문하고 화물을 통상의 운송과정에 포함되는 보관 이외의 보관, 즉 비상보관을 하기 위해서나 또는 화물을 할당(allocation) 또는 분배(distribution)하기 위해 임의의 창고 또는 보관장소에 화물이 인도될때

다)최종양륙항에서 외항선으로부터 피보험화물 전체가 양륙된 후 60일이 경과된 때

b. 2009년 운송약관-

보험기간의 시기:

송하인의 창고나 보관장소에서 화물이 움직일때

보험기간의 종기:

가)최종창고에서 차량 또는 기타 운송용구로부터 양하가 완료된 때

나)피보험자 또는 그 사용인이 통상의 운송관정이 아닌 보관이나, 할당 또는 분배를 하기 위해 선택한 임의의 창고 또는 조관장소에서 차량 또는 기타 운송용구로부터 양하가 완료된 때

다)피보험자 또는 그 사용인이 통상의 운송과정이 아닌 보관을 목적으로, 운송차량 또는 기타 운송용구 또는 컨테이너를 사용하고자 선택한 때

라)최종양륙항에서 외항선으로부터 보험의 목적을 양륙 완료한 후 60일이 경과된 때.³⁴⁾

34) 이시환, 전게서, 2009,P.157-163.

(2)제9조: 운송계약종료조항

“2009-9

If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before unloading of the subject-matter insured as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Insurers and continuation of cover is requested when this insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Insurers, either

9.1 until the subject-matter insured is sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the subject-matter insured at such port or place, whichever shall first occur,

or

9.2 if the subject-matter insured is forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the contract of insurance or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.”

이 조항은 피보험자가 통제할 수 없는 사정으로 운송계약상 목적지에 도착하기 전에 항해가 종료되므로 보험의 효력도 종료하게 되는데 이 경우 다른 목적지까지 계속 담보를 위해 이를 즉시 보험자에게 통지하고 할증보험료를 내고 계속 담보를 받을 수 있도록 규정하고 있다. 담보의 계속을 요청할 경우에 보험자의 청구가 있으면 추가보험료를 지급하는 조건으로, 이 보험은 보험의 목적이 상기 항구 또는 지역에서 매각된 후 인도될 때 또는 별도의 합의가 없는 한, 그러한 항구 또는 지역에 보험의 목적의 도착 후 60일이 경과될 때 중 어느 한쪽이 먼저 생길 때까지 또는 만약 보험의 목적이 상기 60일의 기간(또는 합의하에 60일의 기간을 연장한 기간)내에 보험계약에

기재된 목적지 또는 기타의 목적지로 계속 운반될 경우에는 상기 제8조의 규정에 따라 보험이 종료될 때까지 유효하게 존속된다.

이 약관은 구ICC 제2조(운송종료약관)의 내용을 거의 그대로 담고 있다. 다만 구ICC에서는 담보기간 60일이 외항선으로 부터 피보험화물의 양륙완료시로부터 기산되었지만, 신약관에서는 화물이 중간항이나 지역에 도착한 때로부터 기산되는 점에 차이가 있다. 이것은 운송종료항에서 양륙되지 않는 사태를 상정하고 있는 것이다.

그리고 2009년 약관은 1982년 약관상의 용어 일부를 다음과 같이 수정하였을 뿐이다.

①“adventure”→“transit”

②“goods” → “subject-matter insured”

③“underwriters” → “insurers”

④“named herein” → “named in the contract of insurance”

그리고 “delivery”를 약관 제8조와 보조를 맞추어 “unloading”으로 수정하였다.

(3)제10조:항해변경조항

“1982 - 10

10. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.

2009-10

10.1 Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.

10.2 Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 8.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.”

1982년 약관은 구ICC 제4조 항해변경약관의 내용 중 항해의 변경에 관련된 것만을 옮겨와 보다 명확하게 규정한 것이다. 구 약관에는 보험의 목적, 그 적재선박 또는 항해에 관한 오기·탈루가 있는 경우의 효과를 배제하는 규정을 두고 있었으나, 신 약관에는 이에 관한 규정을 삭제하였다.

한편 2009년 약관 10.1에서는 종종 오해를 불러 일으키는 “held covered”라는 용어를 삭제하고, 그 대신 보험자로부터 담보를 받을 수 있는 경우를 명확하게 설명하는 문구로 대체하였다. 즉 항해변경의 경우 계속 담보를 받기 위해서는 보험자에게 지체 없이 통지하고 보험료율과 보험조건을 협정하여야 한다. 그런데 2009년 약관에서는 “그러한 협정 전에 손해가 발생한 경우에는 영리보험시장에서 타당하다고 생각되는 보험조건 및 보험료율에 의한 담보를 받을 수 있는 때에 한하여 담보한다”고 하는 규정을 추가하여 추가 담보가 “합리적인 시장기준”(reasonable market test)에 의하여 보완되고 있다.

한편 약관 10.2는 2009년 ICC에서 신설된 것으로, 선박이 종종 허위서류로 화물을 다른 지역으로 가져가 매각처분해 버리는 이른바 유령선(phantom ship)상태를 다루고 있다. 최근 특히 1990년대에 아시아지역에서 값싼 항해용선을 해 주면서 선박에 실린 전체적하를 대담하게 훔치는 “유령선”사건이 많이 발생하였다. 그 중에서도 세간의 주목을 끈 “유령선” 적하절도사건이 2003년의 “The Prestrioka”사건인데, The “Prestrioka”의 사건은 바로 원고가 쌀의 매수인이며 이 쌀의 전체 가격은 1,500,000파운드이다. 원고는 태국의 한 쌀 수출업자에게 CIF가격으로 구입을 하였으며 목적지는 바로 아프리카 세네갈의 수도 다카르이다. 태국의 수출업자는 온두라스의 “Prestrioka”로 임대하였으며 1999년 3월에 태국의 Kohsichang항구에서 이 쌀들을 적재하였다. 이 수출업자는 동시 태국의 보험회사에게 이 쌀을 위하여 (A) 약관에 보험 가입을 하였다. 원래 출항이 정상적이라면 당연히 32-35일이면 다카르에

도착해야 할 것인데 이 선박은 도달하기도 전에 선박과 사람들이 모두 실종되었다. 원고는 사건 발생후 국제상공회의소의 국제 해양협회 (International Maritime Bureau) 의 조사 인증을 통하여 이는 유령선이라는 것을 알았다. 원고는 보험업자에게 보상금을 요구하였지만 보험업자는 보상을 거절하였다. 보험업자가 보상을 거절한 이유는 바로 선박은 종래로 다카르에 도달할 의도가 없었기에 1906년 "영국해상보험법"의 Section 44에 의하여 담보의 위험은 종래로 시작하지 않았기 때문이다.

이 사건을 계기로 하여 그 이후의 비관을 수용하여 이 항을 신설한 것이다. 이 약관이 신설됨에 따라 항해의 변경에 관한 MIA 제44조의 효과 때문에 선의의 피보험자가 보상을 받지 못하는 경우를 없애 준다. 즉 예정항해가 이미 개시되었고, 화물이 나중에 피보험자가 알지 못하거나 동의 없이 이루어진 새롭고 예상하지 못한 항해 도중 도난(또는 기타 위험)에 의해 멸실된 경우에도 적하를 담보받을 수 있다.³⁵⁾

라. 보험금청구(claims)

(1)제11조:피보험이익조항

"2009-11

11.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss.

11.2 Subject to Clause 11.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not."

본 조항은 구약관의 소급조항을 피보험이익 조항으로 신설한 것인데, 보험계약체결 전에 운송이 개시된 경우 손해의 발생시에 피보험이익이 존재하고 손해발생사실을

35) 이시환, 전계서, 2009,P.311.

피보험자가 몰랐다면 보험자는 이 손해를 보상한다는 규정이다.

(2) 제12조: 계반비용조항

“2009-12

Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter insured is covered under this insurance, the Insurers will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall be subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their employees.”

본 조항은 중간항에서 운송이 종료되어 타선박으로 계속운송되는 경우 중간항에서 화물이 양륙될 경우 이에 따른 하역비용, 창고보관료, 재포장비, 재선적비 및 처음 약정된 목적지까지의 운반비용 등을 계반비용으로 하여 보험자가 이를 보상한다는 규정이다. 계반비용은 공동해손이나 구조비와는 달리 특별비용(particular charge)으로 표기한다.

(3) 제13조: 추정전손조항

“2009-13

No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning

and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.”

본 항은 추정전손의 요건을 규정한 것으로, 전손이 불가피하거나 회복비용이 도착시 보험가액을 초과하여 피보험자가 이를 보험자에게 위부한 경우에만 추정전손으로 본다는 것이다.

(4) 제14조: 증액조항

“2009-14

14.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured. In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

14.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply: The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured.

In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.”

보험가액 불변의 원칙에 따라 보험계약자가 보험금액을 증액하려면 별도계약을 체결해야 하지만, 이에 따른 불편을 제거하기 위하여 계약기간 중 보험금액의 증액을

인정하고 손해발생시 보험금을 지급할 때는 원보험금과 증액된 보험금의 비율관계를 근거로 총 보험금액 중에 각각의 비율에 따라 부담한다고 규정한 조항이다.

마. 보험의 이익(benefit of insurance)

제15조: 보험이익불공여조항

“2009-15

This insurance

15.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,

15.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.”

2009년 약관에서는 피보험자에 보험계약의 양수인도 포함하여 피보험자의 정의를 명확히 하였고, 또 1982년 약관에 사용하던 “inure”라는 용어를 평이한 영어로 대체하였다.

바. 손해의 경감(minimising losses)

(1)제16조: 피보험자의무조항

“2009-16

It is the duty of the Assured and their employees and agents in respect of loss recoverable hereunder

16.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

16.2 to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Insurers will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.”

본 조항은 피보험자에게 피보험목적의 손해방지 및 경감을 위한 조치를 취할 것과 운송인, 수탁자 또는 제3자에 대하여 손해배상청구권을 확보할 것을 피보험자의 의무로써 규정한 조항이다.

(2)제17조: 위부포기조항

“2009-17

Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.”

1982년 약관과 2009년 약관은 “Underwriters”가 “Insurers”로 바뀐 것 이외에 차이가 없다. 위부 통지를 한후에 피보험자나 보험자가 피보험목적물에 보이는 관심이 위부의 포기나 승낙에 영향을 미치지 않는 약관이다.

사. 지연의 방지(avoidance of delay)

제18조: 신속조치조항

“2009-18

It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.”

계약관의 신속조치조항과 동일하다.

아. 법률 및 관례(law and practice)

제19조: 영국의 법률과 관습조항

“2009-19

This insurance is subject to English law and practice.

NOTE: - Where a continuation of cover is requested under Clause 9, or a change of destination is notified under Clause 10, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.”

본 보험은 영국의 법과 관습에 준거한다는 문언이다. 본 조항은 앞의 준거법조항보다 우선하지 못하므로 계약에 관한 사항은 우리 나라의 법률과 관습에 따르고 보험보상에 관해서는 영국의 법과 관습에 따라야 한다.

2. ICC(B)

ICC(B)의 담보위험도 제1조에서 제3조에 걸쳐 규정되고 있는데, 제2조와 제3조는 ICC(A)와 동일하며, 여기서 제1조만 보면 다음과 같다.

“This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below,

- 1.1 loss of or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to
 - 1.1.1 fire or explosion
 - 1.1.2 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized
 - 1.1.3 overturning or derailment of land conveyance
 - 1.1.4 collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water
 - 1.1.5 discharge of cargo at a port of distress
 - 1.1.6 earthquake volcanic eruption or lightning,
- 1.2 loss of or damage to the subject-matter insured caused by
 - 1.2.1 general average sacrifice
 - 1.2.2 jettison or washing overboard
 - 1.2.3 entry of sea lake or river water into vessel craft hold conveyance container or place of storage,
- 1.3 total loss of any package lost overboard or dropped whilst loading on to, or unloading from, vessel or craft.” 2009년 약관

이 약관은 1982년 약관과 2009년 약관이 거의 동일하다, 달라진 점은 1982년 약관상의 “provided in”이 2009년 약관에서 “excluded by the provisions”로 바뀌고, 또 1982년 약관에 있던 “liftvan”이 삭제된 것뿐이다. 이 약관은 구ICC(WA)의 제5조 분손담보약관(average clause)상의 담보위험을 보다 명확히 구체적으로 열거한 것이다.

가. 다음 위험과 상당인과관계가 있는(reasonably attributable to) 보험의 목적의 멸실 또는 손상

- (1) 화재(fire) 또는 폭발(explosion)
- (2) 선박 또는 부선의 좌초(stranding) 및 교사(grounding)
- (3) 선박 또는 부선의 침몰(sinking) 및 전복
- (4) 육상운송용구의 전복 또는 탈선

- (5) 선박·부선 기타 운송용구와 물 이외의 타물과의 충돌 또는 접촉
- (6) 조난항(피난항)에서의 화물양륙
- (7) 지진·화산의 분화 또는 낙뢰

나. 다음 위험으로 인한(caused by) 보험의 목적의 멸실 또는 손상

- (1) 공동해손희생(general averagesacrifice)
- (2) 투하 및 갑판유실(jettison &/or washing overboard: JWOB)
- (3) 선박·부선·선창·운송용구·컨테이너·리프트밴(liftvan:2009년 약관에서는 “리프트밴” 삭제) 또는 보관장소에의 해수·호수 또는 강물의 유입

다. 선박 또는 부선에의 선적·양륙 도중 바다에 낙하 또는 추락하여 발생한 포장단위당의 전손(sling loss)

이상 설명한 ICC(B)와 앞에서 살펴 본 이에 대응하는 조건인 WA와의 주된 차이점은 다음과 같다.

- (1) 해상 고유의 위험이라는 개념이 사라지고, 그 대신 해상 고유의 위험에 속하는 위험을 하나하나 열거하고 있다.
- (2) 강도·선원의 악행이 담보위험에서 제외되었다.
- (3) 육상운송용구의 전복·탈선, 지진·분화·낙뢰가 담보되게 되었다.
- (4) 운송용구나 보관장소에의 해수·호수 또는 강물의 유입으로 인한 손해를 담보하는 것으로 명시하였으므로 WA에서 담보하지 않던 홍수로 인한 손해를 보상 받을 수 있게 되었다.
- (5) 면책비율약관(memorandum)이 사라졌으므로 면책미율이 적용되지 않게 되었다.
- (6) 담보위험으로 인한 손해는 전손·분손을 불문하고 보상받을 수 있게 되었다.

3. ICC(C)

ICC(C)에 있어서도 담보위험은 제1조에서 제3조까지 규정되어 있는데, 제2조와 제3조의 내용은 ICC(A)와 동일하고, 제1조는 다음과 같다.

This insurance covers, except as excluded by the provisions of Clauses 4, 5, 6 and 7 below,

“1.1 loss of or damage to the subject-matter insured reasonably attributable to

1.1.1 fire or explosion

1.1.2 vessel or craft being stranded grounded sunk or capsized

1.1.3 overturning or derailment of land conveyance

1.1.4 collision or contact of vessel craft or conveyance with any external object other than water

1.1.5 discharge of cargo at a port of distress,

1.2 loss of or damage to the subject-matter insured caused by

1.2.1 general average sacrifice

1.2.2 jettison.”

이 약관은 1982년 약관과 2009년 약관이 거의 동일하다. 유일한 차이는 1982년 약관상의 “provided in”을 2009년 약관에서는 “excluded by the provisions of”로 규정하고 있다는 것이다. 이 약관은 구ICC(FPA)의 제5조 분손부담보약관 (FPA Clause)에 대응하는 것으로서 보험자의 담보위험을 명확하게 열거하고 있는데, 여기에 열거된 각종위험의 내용은 앞 2항 ICC(B)에서 설명한 것과 동일하다. 다만 이 약관에서 ICC(B)에서 담보하는 위험 중 다음과 같은 것은 담보하지 않는다.

- (1) 지진·화산의 분화 또는 낙뢰에 상당인과관계가 있는 손해
- (2) 갑판유실로 인한 손해
- (3) 선박·부선·선장·운송용구·컨테이너·리프트벤 또는 보관장소에의 해수·호수 또는 강물의 유입으로 인한 손해

(4) 선박 또는 부선에 선적 또는 양륙작업 중 해수면으로 낙하 또는 추락하여 발생한 포장단위당의 전손

<표4-4> ICC(B)와ICC(C)상의 담보위험 비교 (○표는 담보,×표는 면책)

A.다음 사유에 상당인과관계가 있는 멸실·손상	B	C
(1)화재 또는 폭발	○	○
(2)선박·부선의 좌초·교사·침몰·전복	○	○
(3)육상운송용구의 전복·탈선	○	○
(4)선박·부선·운송용구와 물 이외의 타물과의 충돌·접촉	○	○
(5)조난항에서의 화물양륙	○	○
(6)지진·화산의 분화·낙뢰	○	×
B.다음 사유로 인한 멸실·손상		
(7)공동해손희생	○	○
(8)투하	○	○
(9)갑판유실	○	×
(10)선박·부선·선창·운송용구·컨테이너·리프트벤 또는 보관	○	×
장소에의 해수·호수·강물의 유입		
(11) 선박·부선에의 선적·양륙 도중 바다에 낙하 또는 추락	○	×
하여 발생한 포장단위당의 전손		
C.공동해손 및 구조비	○	○
D.쌍방과실 충돌손해	○	○

자료: 박명섭·김은주, 무역계약의 이해, 2011,P.259.

4. 보험자가 부담하는 손해

면책위험과 기타 약관에 의하여 면책되는 것을 제외하고, 다음과 같은 손해가 ICC(A),ICC(B)및ICC(C)에 의하여 보상된다.

- (1)현실전손과 추정전손
- (2)공동해손희생(G/A sacrifice)
- (3)단독해손(particular average)
- (4)피보험자에게 발생하는 비용

- a. 구조료(salvage charges)
- b. 특별비용(particular charges)
- c. 손해방지비용(sue and labour charges)
- d. 계반비용(forwarding expenses)
- e. 부대비용(eatra charges)
- f. 공동해손비용(G/A expenditure)
 - (5) 공동해손분담금(G/A and salvage contributions)

제5장 결 론

지금까지 신탁회적하약관에 대하여 알아보았는데 ICC(A) (B) (C) 각각에 대해 자세히 알아볼수 있었고 각기 특징과 비교 분석하여 이해하는 계기가 되었다.

여기서 협회적하약관의 특징을 간단히 살펴보면,

첫째, 담보위험에 관한 내용이 증권외 본문조항에서 삭제되어 협회적하 약관에 규정됨으로써 피보험자는 협회적하약관의 내용을 보고 계약을 체결할 수 있으므로 보험계약업무가 간단해졌으며 자기완결성을 지니게 되었다.또한 본문약관의 위험조항이 삭제되므로 “해상 고유의 위험”이나 “면책비율”의 개념도 없어지게 되었다.

둘째, 협회적하약관은 손해의 원인이 되는 담보위험만을 열거하고 있기 때문에 담보범위가 명료하고 평이하다. 특히 개념이 모호한 구 증권에서의 악천후(heavy weather)라는 용어 대신에 해수의 유입 또는 갑판유실이라는 구체적이고 명확한 용어를 사용하고 있다.

셋째,협회적하약관은 컨테이너를 이용한 국제복합운송에 적용될 수 있도록 하기 위하여 ICC(A),(B),(C)의 제4조 제3항 및 제5조에 이에 관련된 규정을 두고 있으며, ICC(B) 및 ICC(C)의 제1조 제1항(3)과 ICC(B)의 제1조 제2항(3)에도 육상운송 중의 위험에 관한 규정을 두고 있다.

넷째,해적(piracy)은 구 약관에서는 전쟁위험의 하나로 간주했었으나, ICC(A) 제4조 전쟁위험 면책조항에서 이러한 해적행위로 인한 손해를 제외함으로써 ICC (A)조건에서는 해적행위로 인한 손해는 보험자가 담보하게 되었다.

한편, 2009년 1월 1일자로 시행되는 협회적하약관의 전체적인 효과는 협회적하약관을 피보험자에게 유리하도록 개정한 것이다. 그래서 기존의 1982년 협회적하약관에 대한 2009년 협회적하약관의 주요 개정내용은 면책범위의 축소, 보험기간의 확장, 일반 약관 문언의 명확화 및 합리화 등으로 요약하였다.³⁶⁾

신보험증권과 협회적하약관을 이용하여 보험계약을 체결할 경우에는 본 연구에서 고찰한 제반사항을 올바르게 이해하여 운송화물의 성질과 운송료 등에 비추어 충분히 보험보호를 받으면서도 저렴한 보험료로서 효과적으로 보험계약을 체결하여야 하며,

36) 도중권·라공우, 해상보험론, 청람,2012 .P.61

이를 통하여 위험진가와 수출채산성의 확보를 기함으로써, 무역업의 건전한 발전과 함께 세계적으로 수출무역의 지속적인 성장을 기약하여야 할 것이다.

참고문헌

1. 국내문헌

- 구종순, 해상보험, 博英社, 1997.
- 도중권, 해상보험론, 학문사, 1996.
- 도중권, 라공우, 해상보험론, 청람, 2012.
- 박명섭·김은주, 무역계약의 이해, 2011.
- 박성호, “2009년 개정협회적하약관의 운송조항에 관한 연구”, 한국해법학회지, Vol.32 No.1, 한국해법학회, 2010.
- 서돈각, 제3전정, 상법강의, 하권, 법문사, 1990.
- 이시환, “1982년과 2009년 협회적하약관상의 보험기간 비교 연구”, 국제상학, 제24권 제3호, 한국국제상학회, 2009.
- _____, “2009년 ICC와 1982년 ICC상의 면책위험 비교연구”, 무역상무연구, 제43권, 한국무역상무학회, 2009.
- _____, 제3판 신무역보험론. 대왕사, 2005.
- _____, 제4판 신무역보험론, 대왕사, 2009.
- _____, 2009년 해상적하보험약관론, 두남, 2010.
- 이재복, “2009년 협회적하약관(ICC)의 도입과 ICC(1982)와의 비교분석”, 보험학회지, 제83집, 한국보험학회, 2009.
- _____, “2009년 협회적하약관의 개정과 운송조항(Transit Clause)의 변경사항에 관한 고찰”, 「하주기업의 무역운송 관습과 녹색성장」, 제41회 한국무역상무 학회·한국 무역협회 산학협동세미나 자료, 한국무역상무학회, 2009.6
- 오월석, 제3판 해상보험론, 삼영사, 2000.
- 崔基元, 商法學新論, 博英社, 2008.
- 한동호, 해상보험요론, 박영사, 1980.

2. 국외문헌

★일본문헌

- 加藤修, 貿易貨物海上保險改革, 東京, 白桃書房
加藤修, 最新國際貨物海上保險實務, 東京, 成山堂書店
龜井利明, 위험관리론, 송일(역), (법문사,1989).
木村榮一, 海上保險(東京: 千倉書房,2008).
木村榮一, 로이즈保險證券生成史, (東京, 海文堂, 1980)
武井動, 리스크理論(東京:海文堂,1983).
中村統太郎, 損害保險의知識 (日本經濟新聞社,1981)

★영미문헌

- Bennett, Howard, The Law of Marine Insurance. 2nd ed., Oxford University Press.
2006.
Brown Robert H., Analysis of Marine Insurance Clause-Book One ICC(1982),
Witherby & Co. Ltd. 1982.
Cornah, Richard, Institute Cargo Clauses 2009 - A Comparison of the 1982 and
2009 Clauses with additional commentary, Richards Hogg Lindley, Feb. 2009.
Cornah, Richard, A Commentary on the International Hull Clauses(01/11/03),
Richards Hogg Lindley. Nov. 2003.
George. Anthony. "The new Institute Cargo Clauses", Lloyd's Maritime and
Commercial Law Quarterly. Nov. 1986.
Goodacre. J. Kenneth. Marine Insurance Claims. 3rd ed. London: Witherby & Co.
Ltd. 1996
Grime. Robert. "Insuring Cargoes in the 1990s". The Modern Law of Marine
Insurance. 1996
Ivamy. E.R. Hardy. Marine Insurance. 4th ed. London Butter worth. 1985.
J. H. Minet & Co. Led. The New Cargo Policy and its effect on the institute Cargo

Clauses. (1982): 13

Joint Cargo Committee. Guide to the JCC's Proposals for the Revision of the Institute Cargo Clauses. 2008.

Joint Cargo Committee. Institute Cargo Clauses Review. JC 2008/018. 2008.10

Lambeth. R. J. Templeman on Marine Insurance. 6th ed. Pitman, 1986.

Marine Insurance Training Services. Marine Cargo Practice (Manual for use in course conducted by MITS for the Sedgwick Group), 1984.

Mustill. Sir Michael J. and Gillman. Jonathan C. B. Arnould's Law of Marine Insurance and Average. vol.1 16th ed. London: Stevens & Sons, 1981.

UNCTAD Secretariat. Marine Insurance Legal and Documentary Aspects of the Marine Insurance Contract (Td/BIC4/15L). November 1978.

Walton & Morse. LLP - Bulletines - THE INSTITUTE CARGO CLAUSES (01/01/2009). February 2009.

Walton & Morse. Bulletine: Marine Insurance - The International Hull Clauses (01/11/03). December 2003.