

# 船舶保險約款上의 擔保危險에 관한 研究

- 英國海上保險法과 協會船舶期間約款(1983)을 중심으로 -

이 용 운\* , 박 용 섭\*\*

## A Study on the Perils Covered by the Institute Hull Clauses

Lee, Yong-Un, Park, Yong-Sub

### Abstract

Considering the Korean hull insurance market, the hull insurances are usually written on the MAR form of policy and the Institute Hulls Clauses(1983) designed for attachment thereto. All hull insurance policies specify perils covered. This thesis will attempt to research the perils clause of the Institute Time Clauses-Hulls(1983), hereinafter called ITC-Hulls(1983) and the relevant provisions of the Marine Insurance Act, 1906, hereinafter called MIA.

The perils clause of clause 6 in the ITC-Hulls(1983) is in three parts. When claims are submitted under clauses 6.2, the underwriter can raise the defence that the loss or damage resulted from a want of due diligence by the assured, owners or managers. The onus is on the underwriter to prove the want of due diligence. Whether due diligence has been observed can only be a question of fact in each case. Nor can the underwriter raise the defence of a want of due diligence for claims submitted under clause 6.1; although claims under both clause 6.1 and clause 6.2 would still be subject to any exclusions applying to the policy, such as the 'wilful misconduct' exclusion in the MIA, 1906 and the paramount exclusions which appear at the end of the ITC-Hulls(1983).

---

\* 한국해양대학교 대학원 해사법학과 석사과정 해사법 전공

\*\* 한국해양대학교 인문사회과학대 법학과 교수

With the disappearance of the *ejusdem generis* wording in the ITC-Hulls(1983), it extended the wording to include rivers, lakes, or other navigable waters. The term ‘perils of the seas’ would include heavy weather, sinking or capsizing, collision, and contact with submerged or floating or fixed objects, grounding and stranding.

No definition of fire is required, but it should be noted that fire caused by an excluded peril would not be covered. One of the perils covered is violent theft by persons from outside the Vessel. The theft in this clause must be violent and by persons from outside the vessel. The word “pirates” means persons plundering indiscriminately for their own ends, and not persons simply operating, albeit illegally and criminally, against the property of a particular state for a political end.

Regarding the clause 6.2.1, it is important to realize that it is only loss or damage caused by the accidents in the operations of loading, discharging or shifting cargo or fuel which is covered. Regarding the clause 6.2.2, the policy only covers ‘loss or damage to the subject-matter insured’ and it is only the consequential damage which is covered and not the cost of repairing or replacing the latently defective parts.

The perils clause in the ITC-Hulls(1983) includes ‘Negligence of Master Officers Crew or Pilots.’ Negligence has been defined as the omission to do something which a reasonable man, guided by those considerations which ordinarily regulate the conduct of human affairs, would do, or do something which a prudent and reasonable man would not do.

Barratry includes not only every type of fraud and malfeasance deliberately committed by the master or crew for the intention of benefiting themselves at the expense of the shipowners, but every wilful act on the part of the master or crew of illegality, corruption or criminal negligence, whereby the shipowners or the charterers are prejudiced.

Pollution hazard clause extends the insurance to cover loss of or damage to the vessel in the following circumstances: the loss or damage must be caused by a governmental authority when acting to prevent or mitigate real or threatened pollution hazard, and the pollution hazard must result directly from damage to the vessel covered by the policy.

The first consideration in examining claims under marine policies is that the onus of proof is on the assured. Once a prima facie case has been established against insurers, it is for them to show that the loss arises from causes other than those insured against. This is particularly relevant where unseaworthiness is involved.

Finally, even though there is in dispute on the onus of proof regarding the barratry committed by the master or crews, in the light of the decisions in the “Issaias” case and the “Michael” once the shipowners have proved a casting away by the deliberate act of the master or crews, it is for the insurers to establish to the high standard required for proof of fraud in civil case that the shipowners consented to or connived at the accident.

## 1. 序 論

해상기업이 안정적인 상태에서 지속적으로 발전하기 위해서는 事前的으로 危險의 費用化로 危險을 轉嫁하고 事後的으로는 損害補填을 통해 原狀回復을 할 수 있는 수단을 확보하여야 하며, 이러한 수단으로서 선박보험이 이용되고 있다. 선박보험은 보험자와 보험계약자간의 契約에 의하여 실현되며, 그 계약은 선박보험 증권과 약관에 구체적으로 나타난다. 우리나라에서는 선박보험계약을 대부분 런던보험자협회가 제정한 ITC-Hulls(1983)을 기본으로 하여 인수하고 있으며, 이 약관은 세계보험시장에서도 가장 일반적으로 사용되고 있다.

## 2. 海上危險의 一般論

해상위험이란 ‘항해에 관한 사고’를 뜻하며 擔保危險과 免責危險과 구분할 수 있다. 擔保危險이란 보험자가 보험료를 지급 받은 대가로서 피보험자에게 위험으로 인하여 발생할 손해의 보상을 약속한 위험인 데 반하여, 免責危險이란 법률이나 보험약관에 명시적으로 보험자가 부담하지 않는다고 규정하고 있는 위험이다.

보험자가 위험을 담보하는 방식에는 일체의 위험을 담보위험으로 규정하는 包括責任主義方式과 보험자가 담보하는 위험을 법률의 조문이나 보험약관에

열거하고 이에 열거되지 않은 위험은 담보하지 않는 列舉責任主義方式으로 나눌 수 있으며, 선박보험약관은 列舉責任主義方式을 따르고 있다.

### 3. 船舶保險約款上的 擔保危險

선박보험약관상 담보위험은 피보험자의 注意義務가 요건이 아닌 위험, 피보험자의 상당한 注意를 요건으로 하는 위험, 그리고 기타 위험으로서 追加危險과 汚染危險으로 분류할 수 있다.

#### 가. 주의의무가 요건이 아닌 위험

注意義務가 요건이 아닌 위험으로서는 海上固有의 危險(perils of the sea), 火災, 爆發, 盜難, 投荷, 外部物體와의 接觸 및 지진, 火山의 噴火와 落雷를 들 수 있다. 해상고유의 위험으로는 沈沒 또는 顛覆, 坐礁(stranding), 座洲(grounding), 衝突, 惡天候, 水中 또는 浮遊物體와의 接觸 및 固定物體와의 接觸을 들 수 있다.

‘선박 외부로부터 침입한 자에 의한 暴力을 隨伴한 盜難’에 의한 손해에서 말하는 폭력이란 반드시 사람에 대한 것만 포함된 것이 아니라 물건에 대한 것도 포함한다. 해상보험에서의 海賊의 개념은 국제법상 海賊행위의 개념과 반드시 일치하지 않으며, 개인적인 이익을 위하여 무차별적으로 약탈을 자행하는 행위이다.

#### 나. 상당한 주의를 요건으로 하는 위험

피보험자의 상당한 注意義務를 요건으로 하는 담보위험으로는 ‘화물 또는 연료의 船積, 揚荷 또는 換積 중에 발생한 사고,’ ‘보일러의 파열, 추진축의 파손, 기관 또는 선체의 숨은 하자,’ ‘선장, 선원 또는 도선사의 과실,’ ‘선박수리업자 또는 용선자의 과실,’ ‘선장 또는 선원의 악행’을 들 수 있다. 相當注意義務가 준수되었는지의 여부는 각각의 경우마다 사실의 문제(a question of fact)이다. 그러나 피보험자의 상당주의의무와 관련하여 법원의 입장은 보험자가 주장하는 사실이 피보험자의 주장을 반박할 수 있을 정도가 아닌 한 보험자의 면책을 인정하는 데 주저하고 있어, 보험자가 면책주장을 목적으로 본 조항에 의존하기란 매우 어렵다고 생각한다.

선박보험자는 ‘보일러의 파열, 추진축의 파손 또는 기관 선체의 숨은 瑕疵’

로 인해 발생한 선체 또는 기관의 다른 부분이나 부품의 손해는 보상하나, 파열이나 파손 또는 숨은 하자가 있었던 부분의 손해나 그것을 대체시키는 비용은 보상하지 않는다. 여기서 ‘숨은 瑕疵’란 전문적인 기술자가 상당한 주의 를 기울여도 발견할 수 없을 정도의 材質이나 材料에 있어서의 瑕疵(defect of material)를 말한다. 따라서 숨은 하자는 통상의 自然消耗과 구별하여야 한다.

선박보험에서 담보되는 선원의 악행이 성립되기 위해서는 선원의 고의적 위법행위가 있어야 하고, 선박소유자가 그 위법행위를 몰라야 하며, 최우선면책약관에 열거된 면책위험에 해당하지 않아야 한다.

#### 다. 기타 위험

ITC-Hulls(1983)에서 담보하지 않는 파열된 보일러나 파손된 추진축 및 선박의 멸실 또는 훼손을 야기한 여하한 결함부분 등은 별도의 특별약관인 協會船舶追加危險約款에 의해 담보를 받을 수 있다. 또한 ITC-Hulls (1983)은 선박보험에서 보험자가 책임지는 선박손상의 직접적인 결과로 발생된 오염의 위험, 또는 위험을 방지하거나 완화하기 위하여 권한을 위임 받은 정부 당국이 취한 행위로 발생한 선박의 멸실 또는 훼손을 담보하고 있다.

### 4. 담보위험의 입증책임

被保險者와 保險者는 각각 立證責任(onus of proof)과 反證責任(onus of exception)의 의무를 가진다. 協會船舶期間約款과 같이 列舉責任主義인 경우 피보험자는 열거된 담보위험 중 어떤 위험에 의해서 손해가 발생했다는 적극적인사실을 입증하여야 함이 일반적 원칙이다. 그러나 피보험자와 보험자가 서로 상반된 事實이나 假說(presumption)을 주장할 경우, 그 문체는 蓋然性의 衡平을 고려하여(on the balance of probabilities) 판결될 것이다. 입증책임이 있는 당사자가 승소하기 위해서는 해당 사건에 있어 그가 주장한 事實이나 假說이 蓋然性의 優位(preponderance of probabilities)에 있다는 사실만 입증하면 된다. 피보험자의 주장과 보험자의 반론이 서로 비슷하거나 양립하는 경우에는 법원은 被保險者가 敗訴하는 것으로 판결하고 있다. 船員의 惡行이 보험사고로 성립하기 위해서 피보험자가 어디까지 입증하여야 하는지에 관해서는 논란이 있으나, 判例의 趨勢로 볼 때 피보험자가 共謀내지는 묵인을 하였다는 것을 입증할 책임은 그러한 추정을 이유로 보험금 지급을 거부하고

자 하는 보험자에게 있다고 생각한다.

## 參 考 文 獻

- 박용섭, 『해상보험법』, 부산, 효성출판사, 1995.  
 박용섭, 『해상법론』, 서울, 형설출판사, 1994.  
 李在卜·崔秉秀, 『英國海上保險法』, 서울, 保險研修院, 1996.  
 金政秀, 『海上保險論』, 서울, 博英社, 1986.  
 李基泰, 『海上保險』, 서울, 法文社, 1987.  
 沈載斗, 『海上保險法』, 서울, 吉安社, 1995,  
 孫珠璨, 『全5訂 增補版 商法(下)』, 서울, 博英社, 1996.  
 梁承圭, 『保險法』, 서울, 三和院, 1992.  
 松島 惠, 『船舶保險約款研究』, 東京, 成文堂, 1994.  
 木村榮日, 『海上保險』, 東京, 千倉書房, 1978.  
 龜井利明, 『英國海上保險約款論』, 關西大學出版部, 1986.  
 Robert H. Brown, *Marine Insurance Volume Three Hull Practice, 2nd ed.*, London, Witherby & Co. Ltd., 1993.  
 J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims, 3rd Ed.*, London, Witherby & Co. Ltd., 1996.  
 R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance, 6th ed.*, London, Pitman Publishing Limited. 1986.  
 Victor Dover(revised by Robert H. Brown), *A Handbook to Marine Insurance, 8th ed.*, London, Witherby & Co. Ltd., 1982.  
 E. R. Hardy Ivamy, *Marine Insurance, 4th ed.*, London, Butterworths, 1985.