

工學碩士 學位論文

海上船舶保險의 免責危險에 관한 研究
- ITC-HULLS, 1995를 中心으로 -

A STUDY ON EXCLUSIONS OF MARINE HULL INSURANCE
- FOCUSED ON THE ITC-HULLS, 1995 -

指導教授：朴相甲

2002年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海事輸送科學科

鄭 容 旭

本 論文을 鄭容旭의 工學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 신 한 원 (인)

위 원 이 태 우 (인)

위 원 박 상 감 (인)

2002年 2月

韓國海洋大學校 大學院
海 事 輸 送 科 學 科
鄭 容 旭

目 次

Abstract	1
第1章 序 論	4
第1節 研究의 目的	4
第2節 研究의 方法 및 範圍	6
第2章 海上危險의 概念과 種類	8
第1節 海上危險의 概念	8
1. 危險의 區分	8
2. 海上危險의 意義	10
第2節 海上危險의 種類	11
1. 擔保危險	12
2. 免責危險	14
3. 近因說	15
第3章 英國海上保險法上 免責危險	17
第1節 英國海上保險法上 免責의 概念	17
1. 意義	17
2. 性質	18

第2節 英國海上保險法上 免責의 分類	19
1. 個別免責	19
2. 包括免責	22
第3節 保險者 免責의 解釋原則	25
1. 嚴格 解釋 原則	25
2. 危險性의 同質 原則	25
3. 擔保危險의 普遍性 原則	26
第4節 保險者 免責危險의 立證責任	27
1. 包括責任主義	27
2. 列舉責任主義	28
3. 立證責任의 緩和	29
第4章 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)上 免責危險	30
第1節 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 改訂	30
1. Lloyd's SG Policy	30
2. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)	31
3. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 改訂背景	32
第2節 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險	33
1. 擔保危險을 近因으로 하지 않는 損害	33
2. 被保險者의 相當注意義務 缺如에 의한 損害	35
3. 3/4 衝突賠償責任의 免責事項	46

4. 共同海損 및 救助에 따른 免責事項	50
5. 控除額 以下の 小損害	54
6. 至上約款	56
7. 其他의 免責事項	64
第3節 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)上 免責危險의 事例適用	66
1. 호남사파이어 接觸事件	66
2. 한진부산호 火災事件	69
第4節 被保險者의 合理的 危險管理方案	70
1. 國內外 保險市場의 實態	70
2. 船舶會社의 合理的 危險管理方案	71
第5章 結論	76

A STUDY ON EXCLUSIONS OF MARINE HULL INSURANCE -FOCUSED ON THE ITC-HULLS,1995-

by Yong-Wook Jeong

Department of Marine Transportation Science
Graduate School of Korea Maritime University

Abstract

Changes in shipping practice and maritime law affect the marine insurance industry and are usually reflected in amendments to the ITC. As a result of several new regulations and situations changed in the international trade and shipping, The ITC-HULLS,1995 was introduced in place of the ITC-HULLS,1983 on the 1st of November,1995.

Although the ITC-HULL,1995 is not being used in Korea, some practitioner can find that the ITC-HULLS,1995 will be introduced in Korea sooner or later because most insurance companies have been under depression for years with the lowest premium rate and recently the World Trade Center collapsed by terrorists in New York. It will be a problem if some major insurance companies can not maintain their solvency for those or future losses. Anyhow most underwriters will raise the premium rate as much as what allows the underwriters to get out of their difficulties and will require shipping companies in Korea to attach the ITC-HULLS,1995 on the policy

instead of the ITC-HULLS,1983. Therefore the ITC-HULLS,1995 shall be studied. Especially the assured have to know exclusions thoroughly which discharge the insurer from any liability. That is to say, the assured will not be covered against excluded perils by the policy, unless otherwise provided in the policy. Loss or Damage caused by perils excluded will be a burden to the assured and will claim large amount of expenses and liabilities. It is needless to say the importance of understanding new clauses.

The aims of this paper are as follows:

to study the prospect and importance of the ITC-HULLS,1995 with pre-studying maritime perils and applications of cases.

to study the reasonable methods in order to get reasonable premium on the side of the assured under ITC-HULLS,1995 which puts heavier responsibilities on the assured.

In order to complete these aims, the precedent papers and books published in home and overseas are taken so as to complete the theoretical research on maritime perils as well as statutory and customary exclusions and some cases are explained to show applications of exclusions of ITC-HULLS,1995.

This paper consists of 6 chapters as follows:

Chapter 1 introduces the purpose and scope of this study.

Chapter 2 shows the definition of maritime perils. It divides maritime perils into two groups like perils insured against and perils excluded. Then the principles of compensation of the insurer, when several perils are competing one another simultaneously in an accident, are explained in this chapter.

Chapter 3 relates to exclusions found in the Marine Insurance Act,1906.

Exclusions specified in the MIA,1906 are called statutory exclusions. In this chapter, various statutory exclusions, the principles of interpretation and the onus of proof of exclusions are mentioned.

Chapter 4 is a main part of this paper. What have been studied so far in Chapter 1,2 and 3 help to approach customary policy exclusions. The changes of clauses used in the past and the international situations having affected the ITC-HULLS,1995 are explained and exclusion of the ITC-HULLS,1995 are analysed clause by clause.

Chapter 5 points out the prospect of application of the ITC-HULLS,1995 in korea and some cases are taken to enhance the understanding exclusions of the ITC-HULLS,1995.

Chapter 6 is the summary and conclusion of this paper.

第 1 章 序論

第 1 節 研究의 目的

급변하는 國際貿易 環境속에서 海上保險뿐만 아니라 각종 國際 金融業이 國際 貿易에서 차지하는 比重은 날로 커지고 있으며 그에 따른 많은 法規와 協約 그리고 새로운 貿易慣習이 생겨나고 있다. 이 분야에서의 지금까지 學文的인 측면 그리고 實務的인 측면에서 많은 先行研究가 이루어져 왔으며 많은 成果를 거두었다. 본 論文 또한 學問的인 측면에서 새롭게 만들어진 協會期間保險約款 (ITC-HULLS,1995)의 免責危險에 관해서 考察한 후 被保險者의 合理的인 危險 管理에 대해서 논하고자 한다.

1995년부터 2001년 2월까지 우리 나라 船舶保險은 經過保險料가 약 5621억 원에 이르며 損害額은 약 3897억 원으로써 損害率이 69%을 보이고 있다.¹⁾ 이 수치는 船舶會社들이 직접 國內의 保險會社에 부보하는 액수로서 外國의 保險社들에 直接保險을 드는 경우를 포함하면 그 額數는 크게 증가한다. 이러한 많은 액수의 保險料를 지급하는 被保險者(運送人과 商人)는 船舶保險契約을 체결함에 있어서 保險料를 절감 할 수 있는 여러 가지 방법을 고려하여야 할 것이다. 保險料의 절약과 事故 發生時 분쟁의 가능성을 줄이기 위해서는 保險契約의 체결 시점에서부터 유의해야 할 것이다.

海上保險契約은 附合契約으로서 保險者가 미리 작성한 契約條項을 保險請約者가 사실상 包括的으로 받아들여서 契約을 체결하는 것이 일반적이다. 이러한 契約을 ‘附合契約’이라 한다. 이 附合契約에 사용되는 定型化된 條項을 約款이라 하며, 普通 約款 또는 普通 去來約款(General clause)이라 한다. 保險請約者

1) 금융감독원, 금융통계월보, 2001, 5월.

는 불특정 다수의 保險契約者이다.

일반적으로 小型 船舶 運送人 또는 商人은 일괄적으로 작성되어 나오는 海上 保險約款을 잘 알지 못하고 있을 뿐만 아니라, 그 내용이 영어로 쓰여져 있기 때문에 大形船社와 같은 海上保險에 관한 專門人力을 보유한 집단에서는 큰 어려움을 느끼지 않을지 모르지만 영세한 船社나 專門人力을 보유하지 못한 企業이나 被保險者는 約款上의 내용을 정확히 이해하기가 어렵다고 할 수 있겠다. 뿐만 아니라 英國에서는 私的 自治의 原則을 절대적으로 존중하는 뜻에서 海上 保險契約 當事者의 의사를 존중하는 것을 기본으로 하고 있어 約款을 잘 이해하지 못하고 契約을 체결할 경우에는 被保險者에게는 事故 發生時 큰 損失을 가져다 줄 수 있다. 비록 우리 나라에서는 「約款 規制에 관한 法律」이 입법되어 있으나 海運會社나 貿易業者가 海上保險專門家를 조직 내에 포함하고 있다는 이른바 전문가 사이의 附合契約이라는 이유로 約款 規制法을 적용하지 않고 있다.²⁾ 따라서 본 論文에서는 궁극적으로 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險을 研究하여 海上保險에 관련되는 모든 사람들이 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)을 보다 정확히 이해하여 합리적인 선택을 할 수 있도록 하는 것이다.

특히 본 論文에서는

첫째, 海上危險의 종류를 살펴 본 후 協會期間保險約款(ITC-Hulls,1995)³⁾에 나타난 保險者의 免責危險에 대해서 고찰해 보았고 免責危險을 몇 가지 事例에

2) 상법·보험편, 제663조 보험계약자 등의 불이익 변경금지

이편의 규정은 당사자간의 특약으로 보험계약자 또는 피보험자나 보험수익자의 불이익으로 변경하지 못한다. 그러나 재보험 및 해상보험 기타 이와 유사한 보험의 경우에는 그러하지 아니한다.

3) 여기서 협회란 國際保險者協會(International underwriting Association;IUA)로 예전의 런던 보험자협회(Institute of London Underwriters)를 칭하였지만 현재는 IUA를 말한다. 그리고 ITC란 Institute Time Clauses를 의미한다.

적용하여 分析 檢討함으로써 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 重要性和 展望을 알아보았다.

둘째, 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)은 保險者의 免責範圍를 확대하여 被保險者의 責任을 강화하였다는 것을 확인할 수 있었다. 따라서 被保險者의 海上保險契約을 통한 被保險者의 합리적인 危險管理와 저렴한 保險料를 획득할 수 있는 方案에 대해서 研究하는 것이 본 論文의 目的이라 할 수 있다.

第 2 節 研究 方法 및 範圍

본 研究에서는 海上危險을 擔保危險과 免責危險으로 구분하고 英國海上保險法(Marine Insurance Act,1906)상의 法定 免責危險과 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 約定 免責危險의 이론적 고찰을 위해 國內外的 각종 관련 圖書와 論文을 인용하였으며 이를 실제 확인해 보기 위해 海洋安全審判院의 判례를 살펴 본 후 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險을 研究해 보았다.

船舶保險을 研究하기 위해서는 英國海上保險法상의 判例와 事例, 美國이나 日本 그리고 우리 나라의 商法과 保險法 그리고 관련 約款들을 모두 研究해야 하지만 이 모든 것을 모두 考察하기는 그 양이 너무 방대하기 때문에 본 論文에서는 英國의 海上保險法(Marine Insurance Act,1906)과 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)을 본 研究의 대상으로 하고 範圍를 제한하였다.

본 論文의 構成은 序論에 이어 本論에서 海上危險의 概念과 種類 그리고 英國 海上保險法에 대한 理論的 考察로서 제 2장과 제 3장에서 다루었으며, 제 4장은 본 研究의 核心으로서 協會期間保險約款(ITC-HULLS, 1995)의 근간을 이루는 Lloyd's SG Policy와 協會期間保險約款(ITC-HULLS, 1983)의 發生과 變化

내용을 살펴보고 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 개정 배경과 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서의 免責危險을 알아보았다.

그리고 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 事例適用을 위해 몇 가지 事例를 들어 保險者 免責에 대해 事例分析을 해보고 國內에서 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 重要性和 展望 그리고 被保險者의 合理的인 危險管理 方案에 대해서 알아보았다.

마지막으로 제 5장은 結論으로서 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險을 要約하고 結論을 맺었다.

第 2 章 海上危險의 概念과 種類

第 1 節 海上危險의 概念

海上保險 契約은 保險契約者(被保險者)가 保險料를 保險者에게 지급하고 保險契約者가 海上事業을 함으로서 被保險目的物에 발생할 수 있는 우연한 事故에 대한 損害를 보상받을 것을 目的으로 하는 損害保險契約이다. 이러한 海上保險의 概念을 고려해 볼 때 海上船舶保險契約 속에는 航海에 관한 事故, 즉 海上危險이 존재하여야 하고 그 事故의 발생 대상인 被保險利益이 존재하며 被保險利益에 海上損害를 입어야 한다.⁴⁾

保險과 관련하여 危險이란 우연한 事故를 의미한다.⁵⁾ 保險制度의 特질은 우연한 事故를 적극적으로 방지하는 技術이나 經濟力을 지원하는 것이 아니라, 事故가 발생한 후에 입는 損害를 경제적으로 원상 회복시키기 위한 소극적인 제도이다. 危險의 의미는 時代나 國家에 따라서 그 의미에 많은 차이가 있으며 學者를 사이에서도 그 의미가 다소 차이가 있으므로 海上船舶保險에서 사용되는 危險의 의미를 정확하게 이해할 필요가 있다.

1. 危險의 區分

保險에서 말하는 危險은 그 성질에 따라서 危險(risk), 損因(peril) 그리고 危殆

4) 李殷燮, 海上保險論, 新英社, 1992, p.24.

5) 독일에서 危險의 개념을 체계적으로 研究한 초기의 대표적 학자 레만(Lehmann, 1928)은 일반 경영경제학(Allgemeine Betriebswirtschaftslehre)에서 危險을 소극적 우연성의 개념으로 설명하고 있다. 즉 우연을 적절한 事故를 발생시키는 개연성과 부적절한 事故를 발생시키는 개연성으로 하여, 후자의 우연을 危險으로 보는 것이다.

(hazard)로 구체화 될 수 있다. 危險(risk), 損因(peril) 그리고 危殆(hazard)는 우리말로 危險이라고 할 수 있지만 그 의미에는 다소 차이가 있다.

1.1 危險(Risk): 危險(Risk)이란 우연한 事故의 발생으로서 損害 發生⁶⁾의 불확실성인 損害發生 可能性을 의미한다. 그러므로 危險性이라고 번역하는 것이 옳다고 생각한다. 海上保險에서 積荷保險約款 A, B와 C 條件에서는 共通的으로 擔保危險을 Risks covered로 規定하고 있다. 그러나 船舶保險約款에서는 損因(Perils)으로 規定하는 것이 다른 점이다.⁷⁾ 하지만 海上船舶保險 실무에서는 관습적으로 “all risks”를 海上船舶保險證券이 모든 우연한 事故(all fortuitous perils)를 지칭하는 것이라고 잘못 사용되고 있다.

1.2 損因(Perils): 損因(Perils)이란 우연한 事故의 발생으로서 구체적인 損害의 原因을 의미하고 海上保險에서 擔保危險 내지 免責危險을 말한다. 즉 船舶의 坐礁, 衝突, 火災, 戰爭 또는 暴動과 같이 損害 발생의 구체적인 原因으로 船舶保險에서는 이와 같은 危險을 擔保危險 또는 免責危險으로 규정한다.

1.3 危殆(Hazard): 危殆(Hazard)는 損因(Perils)으로부터 損害의 기회를 발생시키거나, 또는 기회를 증가 또는 감소시키는 危險의 상태를 말한다. 이 危殆(Hazard)는 危險(Perils)을 발생시키는 原因으로 풀이하기도 한다. 危殆(Hazard)는 그 성질에 따라 精神的 危殆(Moral Hazard)와 物理的 危殆(Physical Hazard)로 區分할 수 있다.⁸⁾

6) 損害(Loss or Damage)란 불확실성으로 말미암아 경제적 또는 금전적으로 불이익을 입은 상태를 말한다.

7) 朴容燮, 海上保險法論, 曉星出版社, 1999, p.149.

8) 精神的 危殆는 主觀的 危險으로서 現實的으로 관찰할 수 없어서 계량화 할 수 없는 정신 문제이다. 반면에 物理的 危殆는 被保險目的物의 性質 또는 所在地 등에서 일반적으로 수량적으로 또는 客觀的으로 파악할 수 있는 危險을 말한다.

海上保險契約에서는 이러한 危險(Perils)들을 列舉責任主義와 包括責任主義로 나누고 있다. 包括責任主義는 保險約款의 종류에 따라 保險者가 保險約款에 免責約款을 기입하고 約款에 기재되지 않은 그 외의 危險들을 保險者가 擔保한다는 것이며 列舉責任主義는 保險 契約 當事者의 合意에 따라 擔保危險들을 約款에 기입하는 방식이다. 海上船舶保險約款에서는 列舉責任主義에 따라서 約款에 필요한 危險들을 구체적으로 명시하여 그 擔保範圍를 제한하고 있다. 그러나 保險契約은 契約自由의 原則에 입각하여 當事者의 合意에 따라 擔保하고자 하는 危險들을 확장하거나 추가할 수 있다.

2. 海上危險의 意義

英國海上保險法 제 3조⁹⁾에서는 海上危險을 정의하고 있으며 크게 2가지로 나누고 있다. 이 정의에서는 海上危險을 크게 航海에 기인하는 危險과 航海에 부수하는 危險으로 구분하고 있는데 그 의미를 구체적으로 살펴보기로 한다.

2.1 航海에 기인하여 發生하는 危險¹⁰⁾

航海에 기인하는 危險은 航海가 원인이 되어 우연히 발생하는 海上固有의 事故를 말한다. 예를 들어 폭풍우, 태풍 등으로 인하여 船舶이 坐礁나 沈沒, 또는 貨物이 破損되거나 流失되는 事故를 말한다.¹¹⁾ 이런 危險은 航海를 계속하지

9) 英國海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906) 제 3조

Maritime perils means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirate, rovers, thieves, captures, seizures, restrains, and detainments of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy

10) Perils consequent on the navigation of the sea.

않으면 발생하지 않는 危險이다.

2.2 航海에 부수하여 發生하는 危險

航海에 부수하여 發生하는 危險(Perils incidental to the navigation of the sea)은 航海를 하지 않더라도 發生할 수 있는 火災, 船員의 惡行, 戰爭 등의 危險을 말한다. 따라서 英國海上保險法에서 열거된 危險 중에서 航海에 기인하여 發生하는 海上固有의 危險을 제외하고는 모두 航海에 부수하여 發生하는 危險으로 볼 수 있다. 하지만 海上危險의 意味는 時代의 發展과 危險의 多樣化에 따라 그 범위가 확대되고 변화되어 왔다. 英國海上保險法(Marine Insurance Act, 1906)의 제 2조에서는¹²⁾ 海陸 複合危險도 擔保할 수 있다고 규정하고 있다. 여기서 海上保險約款에 의해서 契約當事者가 합의하여 保險者가 陸上危險을 擴張 擔保할 것을 약속한 것이지 船舶保險者가 부담하였다고 하여 陸上危險이 海上危險으로 되는 것은 아니다.¹³⁾

第 2 節 海上危險의 種類

海上保險契約은 海上危險으로 發生하는 損失을 補償하는 契約이지만 保險者가 모든 海上危險을 擔保하는 것은 아니다. 海上危險은 保險者의 擔保 여하에 따라서 擔保危險과 免責危險으로 나눌 수 있다.

11) 李殷燮, 海上保險論, 新英社, 1996, p.35.

12) A contract of marine insurance may, by its express terms or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.

13) 韓東湖, 海上保險要論, 博英社, 1980, p.92.

1. 擔保危險

擔保危險(Perils insured against)은 保險者가 損害 發生時 보상해줄 것을 약속하는 危險을 말한다. Lloyd's SG Policy는 1779년 英國의 Lloyd's 保險市場에서 公式적으로 채택되어 약 200년 이상 사용되어 오다가 協會積荷保險約款(ICC-A, B, C, 1982)과 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)으로 대체되었다. 保險證券의 樣式은 변화되었지만 海上保險의 중요한 골격에는 거의 변함없이 사용되고 있으며 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서 擔保하는 危險도 Lloyd's SG Policy上的 危險 그리고 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)上的 危險과 약간의 변화된 점은 있으나 그 기본적인 擔保危險의 의미에는 변화가 없다고 할 수 있겠다. 따라서 우선 Lloyd's SG Policy上的 擔保危險을 알아보겠다. Lloyd's SG Policy에서 열거된 14가지 危險은 海上固有의 危險, 軍艦, 火災, 外敵, 海賊, 剽盜¹⁴⁾, 強盜, 投荷, 捕獲免許狀¹⁵⁾, 襲擊, 海上奪取, 強留·抑止·抑留, 船員의 惡行과 기타 일체의 危險이다.¹⁶⁾ 본 論文에서는 保險契約에서 가장 危險도가 높은 항목과 앞으로 설명할 부분과 중복되는 부분을 제외한 危險을 中心으로 考察해 보도록 하겠다.

海上固有의 危險은 海上에서 우연히 발생하는 事故나 災害를 의미하며 英國의

14) 표도(漂盜, Rover)는 일부 책에서 무장강도로 표기된다.

15) 英國·스페인 등이 海上에서 主導權을 쟁탈하는 시대에 國王이 개인에게 바다에서 敵國의 상선을 습격하고 포획할 권리를 개인에게 부여하는 권리를 말한다. 포획면허장은 1865년 파리조약(The Declaration of Paris)에 의해 금지되었다.

16) Touching the Adventures and Perils which we the Assurers are contented 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 Countermart, Surprisals, Takings 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 other Perils, Losses, and Misfortunes, that have or shall come to the Hurt, Detainment, or Damage of the said Goods and Merchandises, and Ship etc., or any part thereof.

판례인 Xantho사건에서 헤셀(Herschell)판사는 다음과 같이 판시 하였다. 海上固有의 危險이라는 용어는 被保險目的物에 대하여 海上에서 발생할 수 있는 모든 事故나 災難을 포함하는 것은 아니다. 그러므로 바다가 직접적인 원인이 되는 일체의 滅失 또는 損傷을 모두 다 海上固有의 危險이라는 용어에 포함시킬 수는 없다. 예컨대, 自然消耗라는 損害를 생기게 하는 風波의 자연적이고 불가피한 危險을 포함시키지 않는다. 保險證券이 의도하는 것은 마땅히 일어나게 되어 있는 事故를 對備하는 것이 아니라, 일어날 수 있는 事故를 對備하여, 그로 인한 損害를 補償하기 위한 것이다. 이러한 海上固有의 危險에는 대체로 沈沒, 坐礁, 衝突과 惡天候가 있다.¹⁷⁾

火災(Fire)는 海上에서 發生할 수 있는 危險 중 가장 빈번하게 發生하는 것으로 그 원인은 주로 우연한 事故·落雷, 貨物の 自然發火·爆發 등으로 발생한다. 그렇지만 自然發火(spontaneous combustion)는 被保險目的物の 固有瑕疵나 性質로 인한 火災이기 때문에 保險者는 法的으로 免責된다. 그러나 保險者는 火災의 원인이 自然發火라는 점을 立證해야한다.

強盜는 暴力的 수단을 이용해서 강탈을 행하는 사람을 의미하고 절도(Theft)나 발하(Pilferage)는 포함하지 않는다.¹⁸⁾ 英國海上保險法 제 1부칙에서 ‘強盜는 은밀히 행해지는 절도 또는 船員이든 旅客이든 불문하고 船舶의 構成員에 의한 절도는 補償하지 않는다’고 규정하고 있다.¹⁹⁾

投荷(Jettison)는 船舶이 航海 中에 비상사태가 발생하여 危險에 직면하게된 경우에 共同의 危險을 피하기 위해 故意的으로 積荷의 일부 또는 전부를 船舶 밖으로 투기하거나 또는 船舶設備의 일부를 절단하여 바다에 버리는 행위라고

17) 具鍾淳, 海上保險, 博英社, 2000, p.200.

18) 절도는 포장된 단위로 훔쳐 가는 것이고, 발하는 포장된 물품 중의 일부만 훔쳐가는 줌도둑을 의미한다.

19) MIA 1906, Rules for Construction of Policy

The term "thieves" does not cover clandestine theft or a theft committed by any one of the ship's company, whether crew or passenger.

정의할 수 있다.

船員의 惡行이 되기 위해서는 船長 또는 船員의 故意的인 違法行爲를 船舶所有者 또는 傭船者가 알고 있지 않거나 관여하고 있지 않은 상태에서 행하여질 것을 요건으로 한다. 만약 船舶所有者가 船員의 故意的 違法行爲를 알고 있거나 관여하고 있었다면 이는 船員의 惡行이 아니라, 被保險者의 故意的 違法行爲가 된다. 20)

이상에서 살펴본 危險은 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서 擔保되는 危險으로서 그 외의 危險 즉, 軍艦, 外敵, 襲擊, 海上奪取 그리고 強留·抑止·抑留는 戰爭危險으로서 戰爭特約에 의해 擔保될 수 있으며 剽盜는 海賊行爲와 동일한 危險으로 간주되어졌고 捕獲免許狀은 國際協約에 의해서 금지되어졌다.

2. 免責危險

免責危險(excluded perils 또는 exclusions)은 損害가 발생하더라도 保險者가 補償責任을 지지 않는 危險을 말한다. 擔保危險이 아닌 危險은 自動的으로 免責危險이 된다고 할 수 있겠다. 海上保險契約에서 免責危險을 規定하는 이유는 免責事由가 발생하였을 때 保險事故의 發生頻度나, 그 損害程度를 통계적으로 예측하는 것이 거의 불가능하여 타당한 保險料를 산정하기가 어렵기 때문이다. 21) 保險은 社會共益을 위해서 保險者가 우연한 事故에 의해 發生할 수 있는 危險을 擔保하는 것이다. 그러므로 保險者에게 과도한 부담을 주는 것은 保險의 目的에 부합되지 않는다고 볼 수 있다. 海上保險契約에서 免責危險은 英國 海上保險法(Marine Insurance Act, 1906)에서 規定하는 法定 免責危險(Statutory exclusion)과 海上保險約款에서 規定하는 約定免責危險이 있다. 法定 免責危險과 約定 免責危險은 제 3장과 제 4장에서 상세히 分析하겠다.

20) 具鍾淳, 上揭書, p.206.

21) 朴容燮, 前揭書, p.330.

3. 近因說

海上保險契約은 契約 當事者間에 약정한 危險에 의하여 우연한 事故로 발생한 被保險目的物의 損害를 補償하도록 하는 契約이다. 하지만 海上事故는 단일의 危險에 의해서 被保險目的物에 損害가 발생하는 것이 아니라 복수의 다양한 危險들에 의해서 복합적으로 발생하기 때문에 海上保險 契約者가 정확하게 擔保 危險의 원인을 알 수가 없다. 이러한 문제를 해결하기 위해서 近因說이 등장하게 되었다.

英國海上保險法(Marine Insurance Act, 1906) 제 55조에서²²⁾ 保險者는 擔保 危險에 近因하여 발생하는 損害만 補償한다라고 規定하고 있다. 초기의 英國 법원에서는 프란시스 베이컨(Francis Bacon)이 제시한 原則으로서 最後 時間說 즉, [법률상의 원인의 원인 및 그 여러 원인의 상호간의 영향을 판정한다는 것은 끝이 없다. 그러므로 近因이란 법률상 직접적인 원인이면 충분하다]는 見解를 근거로 했다. 하지만 복잡한 危險으로 대부분의 事故에서 時間적으로 最後의 原因이 保險 事故의 직접적인 원인으로만 볼 수 없는 경우가 실제로 많았기 때문에 그 原則을 수정하게 된 것이다. 수정된 견해는 어떤 結果를 생기게 한 條件 中에서 다른 條件보다 영향을 가장 많이 준 條件을 그 結果의 近因으로 보는 最有力條件說이 제시되었다. 여기서 原因과 結果의 관계가 연쇄(chain)적인 관계가 아니라 포괄적인 망형(net)관계로 인식하여야 할 必要性이 제기되었다. 즉 여러 原因危險 가운데 가장 지배적이고 유력한 원인(Most dominant and effective cause)을 判斷 基準으로 한다는 것이다. 그리고 이 유력한 원인은 現

22) Subject to the provision of this act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

實性(reality)과 有力性(predominant)을 가질 것을 요건으로 해야한다.²³⁾

23) 朴容燮, 前揭書, pp.275-280.

第 3 章 英國海上保險法上 免責危險

第 1 節 英國海上保險法上 保險者 免責의 概念

1. 意義

保險契約法이나 保險契約은 保險期間 안에 保險事故가 생긴 경우에도 保險者의 保險金 지급 책임을 면제하고 있는데, 이를 保險者의 免責이라 한다. 이는 損害保險의 일종인 海上保險契約도 마찬가지이다. 초기의 海上保險은 일체의 海上危險을 擔保하는 전제를 취해 왔지만 오늘날에 있어서는 이것이 불가능하게 되어 保險經營 技術上 保險加入이 어려운 危險은 免責條項의 형식으로 保險者를 免責시키고 있다. 즉 保險事故의 發生 頻度나, 그 損害 深度를 통계적으로 예측하는 것이 거의 불가능하여 타당한 保險料를 산정하기가 어려울 경우 또는 事故가 발생할 때에 事故의 大型化와 損害額의 누적적인 증대로 保險者의 인수능력을 초과할 우려가 있는 경우 保險者가 부담할 수 있는 範圍를 벗어나므로 保險目的에 적합하다고 할 수 없다.

海上保險去來는 통상의 商去來와는 달리 그 去來의 주요내용 그 자체가 이미 하나의 法律關係이다. 즉 그것은 保險者가 어떠한 환경에 어떠한 責任을 擔保하고, 어떠한 危險을 免責하는가 하는 것이 去來의 주내용이다. 그 거래의 내용을 이루는 것에는 保險證券에 나타나 있는 契約條件인 約款이 있고, 그 約款 조건의 기초를 이루는 것이 法律이다. 다시 말해서, 개개의 保險契約에 대해서는 묵시적인 法律의 적용이 있고 특약이 없는 한 法定 免責危險이 契約의 일부를 구성하기 때문에 法定 免責條項이 존재하는 경우에는 그와 동일한 내용의 約定 免責條項은 사실상 불필요하다.

2. 性質

法律行爲로서 海上保險 去來와 一般 商去來는 근원적인 차이를 가지고 있다. 일반 商去來는 동등한 雙務的 契約 관계를 적용하나, 海上保險은 保險者가 危險을 擔保하고, 그 危險으로 損害가 발생하면 補償責任을 진다는 약속을 주요한 去來의 내용으로 하고 있다.²⁴⁾ 그리고 이러한 거래 내용을 海上保險約款에 規定하여 契約條件으로 하고 있다. 물론 이러한 約款도 法律 關係를 구체적으로 명시하는 규범적 기능을 가지고 있다.

海上保險約款이 海上保險去來에서 契約條件으로 인정되는 이유는 海上保險法이 強行法的 性質을 가지지 않으며, 또 공서 양속에 반하지 아니하는 한, 契約 當事者의 合意에 의하여 法律의 規定과 다른 去來를 할 수 있기 때문이다. 이것은 法律이 가진 경직성과 보수성을 완화시켜 社會의 發展에 따른 商去來의 유동성을 진전시키기 위하여 적법하고 합리적으로 인정되는 이유이다. 다시 말해서 法定 免責條項이 存在한다 하더라도 그 내용을 보다 확실히 하기 위해서 그것과 동일한 내용을 約定 免責條項으로 다시 규정하거나 비록 法定 免責條項 일지라도 특약에 의해서 保險者가 擔保할 수 있다는 것이다. 그렇지만 특정한 事由에 관하여 約定 免責條項이 存在하지 않는다면, 그것이 法定 免責危險으로 規定되어 있으면 반대의 특약이 없는 한 法定 免責條項이 適用된다. 더구나 海上保險法이 오래 동안 英國을 中心으로 發展하여 왔기에 海上保險 去來에서 發生하는 契約 關係의 문제는 英國의 法律과 慣習을 따른다는 것을 명확하게 하고 있다.

24) George E. Rejda, *Principles of Risk Management and Insurance*, Addison-Wesley, 1998, p. 68.

第 2 節 英國海上保險法上 保險者 免責危險의 分類

오늘날 國際 海上保險 市場에서 근거법으로 삼고 있는 英國海上保險法에 따르면 이러한 保險者의 免責事由로서 法定 免責危險과 約定 免責危險으로 나누고 있다. 그리고 法定 免責規定이 있으면 동일한 危險의 免責約款이 존재할 이유가 없으나, 어떤 危險의 경우 동일한 내용을 約定 免責危險으로 하여 海上保險約款에 명기하고 있다. 이 免責約款을 援用約款이라고 한다. 그리고 約定 免責約款이 法定 免責規定을 변경할 수 있는 變更約款이 있고 또 法定免責으로 규정되지 아니한 危險을 免責危險으로 새로이 정하는 補充約款이 있다.

그리고 英國海上保險法을 分析하면 保險者의 免責 種類는 個別免責, 包括免責으로 나누어진다. 擔保의 免責은 被保險者가 契約의 條件約款을 위반하여 성립하므로 絶代約款에 해당한다.

1. 個別免責

英國海上保險法에서 個別免責條項은 관련 규정에서 保險者가 保險契約을 취소할 수 있다²⁵⁾고 명시하고 있다. 예를 들면, 被保險者의 告知 義務 違反²⁶⁾, 出航港의 變更²⁷⁾과 目的港의 變更²⁸⁾이 있다. 出航港과 目的港을 變更한 경우에는

25) the insurer may avoid the contract.

26) MIA 1906. sec 18-(1). Disclosure by Assured

Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.

27) MIA 1906. sec 43. Alteration of Port of Departure

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

그 保險契約이 원칙적으로 무효이므로 계속 담보약관으로서도 그 保險契約은 무효이다. 그리고 約款의 문구에서부터 保險者는 責任을 면한다²⁹⁾로 시작되는 免責條項으로서, 擔保違反, 航海變更³⁰⁾, 離路(Deviation)³¹⁾이 있다.

1.1 告知義務의 違反

海上保險契約에서는 被保險者는 擔保危險을 확정적으로 존속시키기 위하여 특정한 사항의 存在 또는 不存在, 作爲 또는 不作爲를 強行的으로 부담시키는 強行條件이다. 英國海上保險法에서는 海上保險契約을 最大善意의 性質을 가진 契約으로 인정하고 있으므로 被保險者에게 告知義務를 지우고 있다. 被保險者의 告知義務는 法的 性質 面에서 保險契約의 전제 요건이나, 擔保는 保險契約 期間 中에 被保險者가 준수할 強行的인 保險條件이다. 違反效果 面에서 被保險者가 告知 義務의 違反이 있으면 保險者는 海上保險契約을 解止할 수 있다. 被保險者가 保險契約에서 擔保危險을 형성하면 保險者는 그때부터 免責權을 행사할 수 있다.

28) MIA 1905. sec 44. Sailing for Different Destination

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

29) The insurer is discharged from liability.

30) MIA 1906, sec 45-(2). Change of Voyage.

Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

31) MIA 1906, sec. 46-(a). Deviation

Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

1.2 擔保違反(Breach of warranty)

擔保는 그것이 明示的 擔保이든 默示的 擔保이든, 危險에 중요한 것이든 중요하지 않은 것이든 불문하고 정확하게 충족되어야 하는 條件으로, 이것이 정확하게 충족되지 않으면 保險者가 擔保危險에 대하여 그 權利를 포기한다는 등의 保險證券에 明示規定이 있을 경우를 제외하고, 保險者는 擔保違反日로부터 일체의 危險에 대하여 그 責任을 면제받지만 擔保違反日 이전에 保險者에게 발행한 責任에는 영향을 미치지 아니한다. 그리고 擔保違反의 立證責任은 保險者에게 있다.

1.3 航海變更(Change of voyage)

保險證券에 별도의 規定이 없는 한 航海의 變更이 있었을 경우에는 保險者는 그 變更時, 즉 航海를 변경할 결의가 명백하였을 때부터 일체의 危險에 대하여 그 責任이 면제된다. 하지만 損害發生時에 船舶이 保險證券에 정하여진 航路를 실제로 떠나는 일이 없었다는 것은 중요한 문제가 아니다.

1.4 離路(Deviation)

船舶이 適法한 이유없이 保險證券에 정하여진 航海에서 離路하였을 경우, 保險者는 모든 損害에 대한 責任이 免除된다. 船舶이 損害發生 전에 본래의 航路로 복귀한 후의 정상항로에서 擔保危險에 의한 損害일지라도 保險者는 免責이다.

2. 包括免責

包括免責條項으로서는 관련 규정에서 被保險者의 고의 또는 중대한 過失을 近因으로 하는 損害로서 이에 대하여 保險者는 責任이 없다³²⁾고 명시하고 있으며, 그 구체적인 免責 내용은 英國海上保險法(MIA 1906, 제 55조)에 나타나 있는 다음의 내용이다.³³⁾

2.1 擔保危險을 近因으로 하여 發生되지 아니한 損害

保險者는 擔保危險에 近因하여 發生하는 일체의 損害에 대하여 責任을 지고 있지만, 英國海上保險法에 별도의 규정이 있는 경우와 保險證券에 반대의 규정

32) The insurer is not liable for any loss proximately caused by...

33) MIA 1906, sec. 55. Included and Excluded Losses.

- (1) Subject to the provision of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.
- (2) In particular-
 - (a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew.
 - (b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;
 - (c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

이 있는 경우를 제외하고 擔保危險에 近因하여 發生하지 않는 일체의 損害에 대하여 保險者는 免責이다.

2.2 被保險者의 故意的 不法行爲로 인하여 發生한 모든 損害

保險者는 被保險者의 故意的 不法行爲에 기인하는 일체의 損害에 대하여 免責이다. 그러나 保險證券에 별도의 약정이 있는 경우를 제외하고, 保險者는 擔保危險에 近因하여 일어나는 일체의 損害에 대해서 비록 그 損害가 船長이나 船員의 不法行爲 또는 過失이 없었더라도 발생하지 않았을 경우에도 그 責任을 져야한다.

2.3 遲延을 近因으로 하여 發生한 모든 損害³⁴⁾

保險證券에 별도의 規定이 있는 경우를 제외하고, 船舶 또는 貨物의 保險者는 遲延이 擔保危險으로 일어난 경우일지라도 遲延에 近因하여 발생한 損害에 대해서 免責이다. 왜냐하면 航海의 遲延은 保險者의 의사에 상관없이 船主, 運航管理者 또는 傭船者 등 航海에 관련되는 當事者들의 技術的 能力이나 不法行爲에 의해서 얼마든지 일어날 수 있는 일이기 때문이다.

2.4 通常의인 自然消耗, 漏損, 破損을 近因으로 하는 모든 損害

34) MIA 1906, sec. 48. Delay in Voyage

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

自然消耗와 漏損이란 통상적인 海上事業을 하면서 船舶이나 貨物에 發生하는 불가피한 損害를 말한다. 漏損은 保險者가 일정비율을 정하여 그 비율이상의 경우에만 補償을 한다. 破損은 포장상태의 불량 등 破損의 近因이 被保險者의 怠慢에 의한 경우일 때 保險者는 免責이다.

2.5 被保險目的物の 固有瑕疵나 性質에 의한 損害

被保險目的物の 固有瑕疵나 性質에 의하여 발생한 損害에 대해서는 保險者 免責이다. 예들 들어 항해과정에서 發生하는 선어, 육류, 야채, 과일, 난 등의 부패, 주류의 산화, 변질, 곡류, 곡분의 증발로 인한 변질 등이다.

2.6 쥐나 벌레를 近因으로 하는 모든 損害

과거 船舶이 목재로 건조될 때는 쥐가 나무를 갉아먹어서 船舶이 沈沒하거나 貨物에 損傷이 발생하는 경우가 많아서 이를 保險者의 免責危險으로 규정하였다. 그리고 벌레가 화물에 끼여 貨物이 損傷되는 경우도 마찬가지다.

2.7 海上 危險을 近因으로 하지 않는 機關 損害

船舶의 機關은 自然消耗와 기타 원인에 의하는 경우가 많기 때문에 保險者는 海上危險에 近因하는 損害에 대해서만 補償한다.

第 3 節 保險者 免責의 解釋原則

1. 嚴格 解釋原則

海上保險에서도 保險法의 일반 원칙을 적용하여 保險事故가 擔保危險으로 발생하면 保險者는 補償責任을 진다. 그러나 保險事故가 被保險者의 歸責事由, 免責事由 또는 非擔保危險으로 말미암아 發生하는 경우 保險者는 당연히 補償責任을 지지 아니한다.

그러나 여기서 고려할 것은 擔保危險과 免責危險의 구별이 애매할 경우가 많아서 保險者는 免責權을 주장하여 被保險者가 補償을 받지 못할 우려가 있다는 점이다. 이를 방지하기 위하여 保險者의 免責範圍를 구체적으로 명시할 필요가 있다. 保險者의 免責範圍는 海上保險 約款에서 정한 保險條件에 따라 달리 해석되고 있다. 따라서 保險者의 免責範圍를 확정하기 위해서는 保險法과 保險約款에서 정한 擔保危險과 免責危險에 대하여 엄격한 立法과 解釋이 필요하다. 이를 約款의 嚴格解釋의 原則이라고 한다. 協會海上保險約款에서 앞서 설명한 바와 같이 保險者가 補償할 責任이 없는 危險에 대하여 免責約款을 삽입하여 補償責任의 한계를 분명히 하는 것이 통상적이다.

2. 危險의 同質性 原則

保險者는 保險事業을 합리적으로 경영하기 위해서는 被保險目的物의 危險程度, 保險金額, 擔保危險의 範圍 및 補償 範圍 등을 고려하여 어느 정도 同質性을 가진 危險을 많이 집합시킬 필요가 있다. 이를 保險에서 危險의 同質性 原則(Law of homogeneous risk)이라고 한다. 擔保 危險의 同質性 原則에 따라서 危險段階가 구성되고, 이 危險團體의 構成範圍는 保險者에 의한 危險의 同質性

의 정도와 保險者의 危險 선택의 방법에 따라서 결정된다.

그러므로 同質性이 없는 危險이나 불량한 危險은 합리적인 危險段階의 구성에 저해요인이 된다. 여기에서 保險者는 동질적인 危險을 확보하기 위하여 危險 부담 範圍를 制限하고 또 補償範圍를 제한하는 免責約款의 형식으로 保險約款에 규정하는 것이 관행이다. 이 免責約款의 설정 목적은 保險者가 자기 사업의 경영 가능한 한계를 규정하는데 있다.

3. 擔保危險의 普遍性 原則

海上保險契約에서 保險者는 擔保危險으로부터 발생한 保險事故로 말미암아 被保險者가 損害를 입으면, 保險者는 그 事故의 원인이 무엇인가에 관계하지 않고 擔保危險의 普遍性 原則에 따라서 保險金을 지급할 義務가 있다. 그러나 이 原則의 예외로서 法律과 約款에 의하여 保險事故의 原因이 保險者의 歸責事由인가 아니면 免責事由인가를 구별하여, 이른바 擔保危險을 개별화 시켜서 保險者의 免責權을 인정하는 경향이 매우 강하다.

保險制度는 共同危險에 놓여 있는 불특정 다수의 경제 주체가 大數의 法則에 따라서 공동의 자금을 마련하여, 우연한 事故에 대하여 전보 받기 위한 기술적인 제도이다. 保險契約은 이러한 제도를 바탕으로 하여 우연한 事故를 전제 요소로 하여 保險者가 보상할 責任을 인수하는 契約으로서, 그 성질은 사행계약 이면서 最大善意의 契約이라는 특질을 가진다.

保險事故는 개별적으로 볼 때 매우 우발적이긴 하지만, 保險의 전체적인 면에서 본다면 그 발생의 개연율을 측정한 大數의 法則에 따라서 일정하게 나타나므로, 保險者는 保險料의 징수와 保險金의 지급에 균형을 유지 할 수 있게 과학적이며 또한 합리적으로 경영하기를 원한다. 그러나 만일에 전쟁 또는 인위적으로 保險事故를 일으키는 경우에, 그 損害額이 개연율보다도 훨씬 높아서

保險者가 전보할 수 없는 危險에 빠질 수 있다. 이러한 危險을 방지하기 위하여 保險者에게 法律上 또는 契約上 免責을 인정하여 被保險者가 일으킬 수 있는 비정상적인 事故의 발생을 방지하고, 동시에 保險者를 보호하여 保險企業을 건전하게 육성하고자 保險者의 免責을 인정하게 된 것이다. 여기서 保險者 免責의 이론적 근거를 찾을 수 있다.

第 4 節 保險者 免責危險의 立證責任

증거에 의하여 사실을 증명하는 責任을 立證責任(Onus of Proof, Burden of Proof) 또는 證明義務라고 한다. 立證이란 확실성과 추정할 수 있는 개연성의 증명을 뜻하며 立證責任은 그것을 주장하는 사람에게 있다는 것이 立證責任에 대한 일반 原則이다.³⁵⁾ 이 原則은 물론 海上保險에도 적용된다. 따라서 保險者에게 損害補償의 청구를 하기 위해서는, 그 損害가 保險者의 擔保危險에 의해서 발생한 것임이 증명되지 않으면 안 된다. 그러나 被保險者가 擔保危險에 의한 損害를 증명한 경우 損害補償을 거부하기 위한 立證責任은 保險者에게 있다. 이러한 立證責任은 保險者의 위험부담방식 여하에 따라 그 정도가 상이해진다. 따라서 包括責任主義와 列舉責任主義上에 있어서의 立證責任을 나누어 살펴보고자 한다.

1. 包括責任主義

包括責任主義上에서는 保險者는 保險期間 중에 발생하는 일체의 危險을 부담하는 것이므로, 그것 자체로서 保險期間 중에 발생한 損害는 일단 保險者가 부담하는 危險에 의해서 발생한 것으로 추정된다. 따라서 保險契約者 또는 被保

35) Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, 8th ed., London, Witherby & Co., Ltd., 1975. p.376.

險者は 損害補償의 청구를 함에 있어서 오직 保險事故가 保險期間 중에 발생했다고 하는 사실을 증명하면 된다.³⁶⁾ 그러므로 被保險者는 어떤 危險事故에서 損害가 발생했느냐를 증명하는 것을 필요로 하지 않는다. 그래서 만일 被保險者에게서 補償請求를 받은 損害가 免責危險에서 발생한 것이라도 保險者가 그 사실을 증명하지 않는 한 補償責任을 면할 수가 없다.³⁷⁾ 다시 말하면 그 損害가 免責危險에 의해서 발생했다는 사실 또는 보험기간 중에 발생하지 않은 危險, 즉 保險期間 전의 危險으로 인하여 保險期間에 損害가 발생하였다는 사실을 保險者가 증명해야 하며 또는 그 損害가 통상적인 운송상태에 기인한 것이라든지 또는 우연한 事故에 의해서 발생하였더라도 그 것에 기인하지 않고 발생했다는 사실을 保險者가 立證하여야 한다.

2. 列舉責任主義

列舉責任主義上에서는 被保險者는 損害가 擔保危險에 의해서 발생했음을 증명하지 않으면 안 된다. 즉 損害의 原因 立證責任은 被保險者側에 있는 것이 일반 원칙이다.³⁸⁾

그러나 被保險者가 擔保危險에 의한 損害의 證據(Prime facie evidence of a loss by insured perils)를 제시하여 損害補償을 청구한 경우 앞서 설명한 包括責任主義上에서와 같이 그 損害가 保險約款의 免責範圍에 해당된다는 것을 立證할 責任은 保險者에게 있다.³⁹⁾ 따라서 被保險者가 擔保危險에 의하여 損害가 發生했다는 사실을 立證하는 한 保險者는 그 損害가 免責危險에 기인한 것이라

36) Victor Dover, *op. cit.*, p.209.

37) Victor Dover, *op. cit.*, p.209.

38) Victor Dover, *op. cit.*, p.209.

39) Piermay shipping co. v. A. H. Chester(Michael)(1978), *Issaias v. Marine Insurance co.*(1923) (J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed., London, Witherby & co. Ltd., 1981, p.125

는 것을 立證하지 못하면 그 損害에 대한 補償責任을 면하지 못하는 것이다.

이와 같이 列舉責任主義上에 있어서도 免責危險에 대한 立證責任은 包括責任主義에 있어서와 마찬가지로 결국 保險者에게 있는 것이다. 즉 立證責任은 立證을 함으로써 이익을 얻는 자가 立證責任이 있다는 일반원칙을 따른 것이다.

3. 立證責任의 緩和

앞에서 살펴본 바와 같이 包括責任主義나 列舉責任主義上에서 損害補償의 청구에 대항하기 위한 免責危險에 대한 立證責任은 保險者에게 있다. 다만 被保險者에게 있어서 損害補償의 청구를 위한 立證責任의 경우 列舉責任主義上에서는 擔保危險에 의하여 損害가 발생하였음을 立證하여야 하고, 包括責任主義上에서는 단지 우연한 事故(accidental or fortuitous loss or damage)가 발생했다는 사실만을 立證하면 된다는 것이 다를 뿐이다.

그러나 실제에 있어서는 免責危險과 擔保危險이 결합하여 損害를 일으키는 경우가 많으며, 또 損害의 原因을 명확하게 구분하여 立證하기가 곤란한 경우가 많다. 이 경우 保險者의 擔保危險을 제한하거나 확장하는 규정을 保險約款에 삽입시키거나 특약에 의하여 이러한 立證上の 난점이 완화 내지 제거되기도 한다.

第 4 章 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)上 免責危險

第 1 節 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 改訂

1. Lloyd's SG Policy

海上事業이 행해지던 초기의 海上保險證券에는 거의 표준화된 양식이 없었다. 保險者는 여러 다양한 危險을 대처하기 위해서 적절한 자신만의 證券을 기안하여 사용하였고 그러한 초기형태의 몇몇 海上保險證券은 英國이나 이탈리아의 고대 문서보관소에서 볼 수 있다.

15세기와 16세기경에 들어와서는 保險證券의 양식이 船舶保險에 사용되는 “S” 保險證券, 積荷保險에 사용되는 “G” 保險證券이 있었다. 하지만 당시의 海上事業은 荷主가 자신의 船舶을 이용하여 貨物을 운송하였기 때문에 가장 많이 사용되는 保險證券은 船舶과 貨物을 동시에 擔保하는 “SG”⁴⁰⁾ 保險證券의 형태였다. 시간이 지나면서 被保險利益의 형태가 분리 발전하게 되에도 불구하고 新 海上保險約款이 만들어지기 전까지 Lloyd's에서는 Lloyd's SG Policy⁴¹⁾을 사용하면서 船舶과 貨物을 위한 個別的 保險證券 사용을 거부하였다. 하지만 Lloyd's 이외의 會社市場(Company market)에서는 被保險利益의 분리를 인정하고 “S” 保險證券과 “G” 保險證券의 사용을 인정함에 따라 被保險者의 혼란은

40) SG의 유래에 대해서는 많은 의견이 있는데, 부보된 금액(sum insured)의 라틴어 'Somme Grande', 보증된 擔保들(security guaranteed) 또는 英國 貨幣의 단위인 'Sterling Gold'의 첫 글자로 추측하는 학자들도 있다. 그리고 신의 영광 아래(by the grace of God)의 라틴어에 해당되는 'Salutis Gratia'의 약어로 보기도 한다. 그러나 편의상 被保險目的物인 船舶(ship)과 貨物(goods)의 약어로 보고 있다.

41) 화물을 위한 SG 保險證券은 1779년부터 1982년까지 그리고 船舶은 1779년부터 1983년까지 標準海上保險約款으로 사용되었다.

가중되었다.

이러한 Lloyd's와 會社市場(Company market)과의 차이는 단지 Lloyd's SG Policy를 비난하는 발판이 되었을 뿐이고 주요한 문제점은 Lloyd's SG Policy의 문장이나 단어는 중세의 고어체로 된 부분이 많았기 때문에 이해하기가 어려운 부분이 많았다. 그래서 Lloyd's SG Policy를 현대문으로 고치고 내용도 논리적으로 고치려는 제안도 있었지만 과거 수 백년 간의 판례와 英國人의 보수적인 성향으로 그 개정이 쉽지가 않았다.

2. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)

Lloyd's SG Policy의 여러 문제점에도 불구하고 과거 200여 년간 축적되어온 방대한 판례 때문에 保險證券 자체의 개정은 지극히 어려운 일이었다. 따라서 Lloyd's 에서는 被保險利益의 變化와 時代의 變化에 따라 필요한 約款을 개정함으로써 被保險者의 요구를 충족해 왔었다. 그러나 전통적으로 내려온 海上保險의 慣習과 Lloyd's SG Policy에 대해서 내려진 판결의 대부분이 1906년 英國 海上保險法에 흡수됨으로써 Lloyd's SG Policy에 대한 개정론이 고개를 들기 시작했다.

하지만 개정론은 英國人 특유의 보수성 때문에 실현되지 못했다. 대표적으로 켄트(L. G. Kent)는 1963년 '해상보험증권 및 그 개정에 관한 소고'(Some Thought on the Maritime Policy Form and the Case for its Revision)에서 Lloyd's SG Policy를 현대의 貿易實務에 적합하도록 개정할 것을 주장하였다. 켄트의 주장은 기술상의 문제점도 있었지만 새 판례가 확립될 때까지는 상당한 혼란이 야기될 것으로 여겨졌다.

1964년 제네바에서 개최된 제1차 UNCTAD 총회에서도 海上保險에 관한 法律 및 約款上の 문제점이 대두되었다. 이에 따라 UNCTAD 사무국은 회원국을 상

대로 설문조사를 실시하여 1978년 11월에 ‘海上保險-海上保險契約에 관한 法律 및 保險 書類上の 問題’라는 研究報告書を 제출했다. 그리고 國際 海運法에 관한 실무반은 1979년 회의에서 開發途上國과 先進國들이 國際標準海上保險約款을 공동으로 제정할 것을 결의하였고 1980년에는 船舶保險約款을 우선적으로 심의하여 그 핵심이 되는 擔保危險約款과 衝突約款을 제정하였다.⁴²⁾ UNCTAD 회의와 개도국들의 이상과 같은 움직임에 따라 런던에서는 1983년 1월 24일자로 船舶保險約款의 기본이 되는 協會期間保險約款의 1차 개정안을 공포하게 된 것이다. 이 개정안에 이어 발표된 1983년 6월 13일자 2차 개정안에 약간의 수정을 가한 것이 1983년 10월 1일자 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)이다.

3. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 改訂背景

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 주요한 改訂背景 및 내용을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 1983년 이후의 國際海運관련 法規의 내용을 수용하였다. 즉 環境損害의 방지경감에 대하여 救助者에게 동기를 부여하고자 하는 세계적 합의를 반영한 1989년 海難救助協約(The International Convention on Salvage, 1989) 및 그 내용을 받아들인 1990년 로이즈구조계약 표준서식(Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement; LOF 1990)이 제정되었고, 전자는 英國 國內法으로 시행되었으며, 협약자제도 발효에 필요한 요건을 충족하여 1996년 7월 14일 에 발효되었다. 또한 이것과 관련하여, 共同海損의 일반적인 국제적 규칙인 1994년 요크-앤트워프규칙(York-Antwerp Rules,1994)이 개정되어 시행되고 있다. 이러한 1983년 이후의 海運關係法規의 發展에 대응하기 위하여, 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서는 제 7조, 제 8조, 제 10조 및 제 11조가 개정되었다.

42) 具鍾淳, 前掲書, pp.234-235.

둘째, 1983년 이후 船舶運航管理環境의 변화에 대응하였다. 船舶管理業務, 즉 船舶의 運航, 補修·整備 및 乘務員에 관한 管理業務를 船舶管理會社에 위탁하는 事例가 급격히 증가하였고, 비용삭감으로 인한 관리·유지의 불량에 保險事故 증가에 큰 요인으로 되었다. 또한 人工 위성 등에 의한 통신기술의 발달로 육상에서도 船舶의 管理가 용이하게 되었지만, 한편으로는 保險者에 대한 保險事故의 통지가 지체되어 적정한 保險料算定에 지장을 초래하였다. 그래서 協會 期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 제 6조를 개정하여 船舶 유지·관리의 질적 저하에 대처하기 위하여 危險約款에 있어서의 相當한 注意義務를 부담하는 주체의 範圍를 확대하였고, 제 4조에서 船級條項을 신설하였으며 事故通知의 遲延에 대처하기 위해 제 13조에서 事故通知 期限을 신설하였다.⁴³⁾

第 2 節 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險은 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)과 마찬가지로 英國海上保險法の 法定 免責危險을 구체적으로 표현한 것이다. 이 절에서는 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險을 約款 別로 자세히 分析하도록 하겠다.

1. 擔保危險을 近因으로 하지 않는 損害(Losses not proximately caused by perils insured against)

協會期間保險約款(ITC-HULLS, 1995)의 約款 제 6조 擔保危險約款 6.1 및 6.2 에서도 [...로 근인하여](caused by)라는 어귀가 삽입되어 6.1 및 6.2 두 가지 유형의 危險으로 인하여 발생한 損害를 補償한다고 규정하고 있다. 다시 말해

43) 홍성화, 1995 協會期間保險約款에 있어서 保險者의 擔保危險, 「해법·통상법」 10.2(98. 12), pp.678-680.

서 保險者는 제 6조에 열거되지 않는 危險은 擔保하지 않는다는 것으로 保險者는 被保險目的物의 損害가 제 6조에서 열거된 危險을 近因으로 하여 발생하지 않은 경우는 免責을 주장할 수 있다. 즉 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 擔保危險은 列舉責任主義에 立脚하여 制定되었고 保險者가 擔保하는 危險을 한정하고 있다.

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 제 6조의 6.1에 열거된 危險은 다음과 같다. 被保險者, 船舶所有者 또는 船舶管理者의 相當한 注意義務를 요구하지 않는 危險으로서 열거된 危險에 近因하여 발생한 損害는 保險者가 법률적인 방어 없이 보상하는 危險이다. 해상·강·호수 또는 기타 항해 가능한 수역의 固有危險, 火災·爆發, 船舶 외부로부터 침입한 사람에 의한 強盜, 投荷, 海賊行爲, 陸上의 運送裝備·도크 또는 港灣 施設이나 裝備와의 接觸, 地震·火山의 粉塵 또는 落雷 그리고 貨物 또는 燃料의 積載, 揚荷 또는 移動에 의한 損害이다.⁴⁴⁾ 6.2에서 열거된 危險은 被保險者, 船舶 所有者, 船舶 管理人, 陸上監督 또는 陸上管理人的 相當注意義務를 필요로 하는 危險으로 보일러의 폭발·추진축의 파손 또는 기관이나 船體의 潛在瑕疵, 船長·士官·部員 또는 導船士의 過失, 修理者 또는 傭船者의 過失 그리고 항공기, 헬리콥터 또는 이와 유사한 물체·또는 그로부터 추락하는 물체와의 접촉이다.⁴⁵⁾ 상기의 危險에 近因하지 않는 危

44) 6.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by

6.1.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters

6.1.2 fire, explosion

6.1.3 violent theft by persons from outside the Vessel

6.1.4 jettison

6.1.5 piracy

6.1.6 contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation

6.1.7 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel

6.1.8 earthquake, volcanic eruption or lighting

45) 6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured

險은 保險者 免責이다. 貨物 또는 燃料의 積載, 揚荷 또는 移動中의 事故로 발생한 損害를 보상할 것인지 아니면 保險者 免責인지의 여부는 우선 貨物 또는 燃料의 積載, 揚荷 또는 移動 方法에서 결정될 것이다. 예를 들면 컨테이너 부두의 갠터리 크레인은 港灣當局의 責任下에 운용되고 있으며 정비된다. 갠터리 크레인으로 船舶의 貨物을 積載, 揚荷 또는 移動하다 갠터리 크레인의 정비 불량에 의해 船舶의 艙판에 損傷을 입었다면 제6.1의 육상 운송구에 의한 損傷으로 볼 수 있으므로 保險者는 補償責任을 진다. 하지만 하역시설이 제한된 항만에서 船舶의 자체 揚荷機(Derrick)를 船員이 사용하여 하역을 실시하던 중 揚荷機의 설계허용치를 초과하여 중량의 작업을 허용한 被保險者는 크레인의 케이블이 끊어져 船舶이 損傷을 입은 경우에는 保險者로부터 保險金 請求를 거절당할 수 있다. 揚荷機를 운용하던 船員은 본선 揚荷機의 설계허용치를 당연히 알고 있어야 했으며 그리고 被保險者, 船舶所有者 또는 船舶管理人이 相當한 注意로서 작업을 실시하지 않은 것은 相當注意義務를 위반한 것이다.

2. 被保險者의 相當注意義務(Due diligence) 缺如에 의한 損害

caused by

- 6.2.1 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull
- 6.2.2 negligence of Master Officers Crew or Pilots
- 6.2.3 negligence of repairers of charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder
- 6.2.4 barratry of Master Officers Crew
- 6.2.5 contact with aircraft, helicopters or similar objects, or object falling therefrom

Provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners, Managers or Superintendents of any of their onshore management.

英國海上保險法の 法定 免責危險에서 被保險者の 故意的 不法行爲에 기인하는 일체의 損害에 대하여 補償할 責任을 保險者は 지지 않는다고 규정하고 있다. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서는 被保險者の 故意的 不法行爲에 관한 免責條項이 특별히 규정되어 있지는 않지만 約款 6.2에서 故意에 의한 不法行爲뿐만 아니라 相當注意義務의 위반에 대한 保險者 免責을 규정하고 있다.

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 제 6.2에서 被保險者, 船舶所有者, 船舶管理人, 陸上監督 또는 陸上管理人の 相當注意義務 이행을 단서조항으로 하고 있다. 다시 말해서 제6.2의 危險에 近因한다고 하여도 被保險者, 船舶所有者 또는 船舶管理人の 相當注意義務가 缺如된 경우에는 保險者는 免責을 주장할 수 있다.

相當注意義務를 英國에서는 보통법상의 注意義務(Common law duty of care)와 같은 의미로 보는 것이 일반적이다. 다시 말해서, 相當注意義務는 보통법상의 相當한 注意概念(Common law concept of reasonable care)에 해당한다는 것이다.⁴⁶⁾ 이는 보통법상의 주의를 1) Slight care 2) Ordinary care 3) Great care로 나눌 때 Ordinary care에 해당하는 것이라고 할 수 있다. 따라서 相當注意義務를 게을리 하는 것은 過失(negligence)이 된다. 1936년 海上物件運送法(Carriage of Goods By Sea Act; COGSA)⁴⁷⁾에서도 相當注意義務라는 용어를 사용하고 있다. 하터법⁴⁸⁾에서는 法定免責을 주장하기 위해 모든 면에서 상당한

46) Frime, shipping law, Sweet & Maxwell, 1978, p.103; Ivamy, COGASA, 11th ed, Butterworths, 1979, p.94.

47) COGSA

1. The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to -
 - (a) Make the ship seaworthy;
 - (b) Properly man, equip, and supply the ship;
 - (c) Make the holds, refrigerating and cooling chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe their reception, carriage, and preservation.

주의를 다했음을 立證해야 하는 반면에 海上物件運送法에서는 損害의 原因이 된 사항에 관해서만 相當한 注意를 다했음을 立證하면 된다. 즉, 相當한 注意에 관한 立證責任의 範圍가 하터법에 비하여 좁다. 하지만 相當한 注意義務를 다했는지의 여부는 법률문제가 아닌 사실문제이다. 이는 구체적 사실하에서 개별적으로 판단되어야 한다. 다시 말해서, 相當注意義務의 행사가 문제된 시점에서 보통의 被保險者, 船舶所有者, 船舶管理人, 陸上監督 또는 陸上管理人으로서 알았던 사실 또는 알 수 있었던 사실을 기초로 하여 相當한 注意가 행사되었는지를 파악해야 한다.

2.1 보일러의 爆發

증기를 생산하는 보일러는 고압에 견디도록 설계되었지만, 보일러의 構造上 缺陷 때문에 그것이 폭발하여 船舶에 損傷을 끼치는 상황을 고려하기 위해 인치마리약관⁴⁹⁾상에 조항이 만들어 졌고, 協會期間保險約款에 까지 이어져 온 것

48) Harter Act, 1893

Section 2 provides: It shall not be lawful for any vessel transporting merchandise or property from or between ports of the United States and foreign ports, her owner, master, agent, or manager, to insert in any bill of lading or shipping document any covenant of agreement whereby the obligations of the owner or owners of said vessel, to exercise due diligence, properly equip, man, provision and outfit said vessel, and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage, or whereby the obligations of the master, officers, agents, or servants to carefully handle and stow her cargo and to care of and properly deliver same, shall in any wise be lessened, weakened, or avoided.

49) 1884년 3월 다이먼드 섬의 앞 바다에 정박하고 있던 인치마리(Inchmaree)호에서 발생한 보조 보일러의 에어 챔버(air chamber)의 밸브를 부주의하게 취급하여 생긴 事故에서 밸브를 잘못 잠근 것은 海上 固有의 危險도 아니고 또한 동종의 危險에 해당하는 것이 아니므로 保險者는 免責이라고 판시한 것이다. 여기서 被保險者는 자구적인 수단으로서 海上固有의 危險이외에 海上에서 기대할 수 있는 追加危

이다. 비록 오늘날 많은 船舶들이 디젤기관에 의해 구동되지만, 여전히 한 개 또는 그 이상의 보일러가 補助機關으로 사용되고 있다. 協會期間保險約款 (ITC-HULLS,1995)의 約款 6.2.1은 인치마리약관에 있는 것과 동일한 효과를 가진다. 따라서 보일러의 瑕疵가 발견되어 교체되어야 하면, 保險證券上 補償이 불가능하다. 擔保危險이 발생하고, 그 事故의 직접적인 결과로서 보일러가 폭발하면 보일러 교체비용은 擔保危險에 近因하여 발생한 損害의 합리적인 수리비에 대한 보상청구에 포함된다. 예를 들어, 船舶이 충돌한 상황으로 설명될 수 있다. 즉, 충돌 후 船體의 구멍이 뚫리고 기관실이 해수에 의해 잠긴다. 해수의 갑작스런 침수는 보일러 케이싱을 수축하게 하여 폭발할 정도로 압력을 높이는 것이다. 보일러가 폭발하고 船舶에 아무런 損傷도 입히지 않으면, 보상청구를 할 수 없다. 그리고 하자가 있는 보일러가 폭발하고 船舶에 대한 損害의 원인이 되며, 船舶에 대한 損傷은 保險控除를 조건으로 하고 보상되나, 보일러의 교체는 보상되지 않는다.

2.2 推進軸의 破損

프로펠러는 추진중인 물의 깊이에 따라 다양한 抵抗을 만나게 된다. 荒天이나 큰 파도에서는 저항의 변동이 더욱 잦고 격렬하여, 推進軸에 振動이 작용하고 그로 인하여 금속에 응력을 발생시킨다. 비록 推進軸은 강철로 만들어져 있고 상당한 직경을 가지고 있지만 심한 스트레스는 구조상 흠을 낼 수 있고 그 결과 推進軸의 破損을 발생시킨다. 推進軸 破損에 관한 約款 6.2.1은 다음과 같이 적용된다.

선미가 황천 중에 암초와 충돌하여, 後部 推進軸이 구부러지거나 꺾인다면, 保險控除를 하고 約款 6.1.1항에 의거 補償請求를 한다. 그리고 保險者는 만일 被

險(Additional perils)에 의하여 발생하는 損害를 보상받기 위해 고안된 약관이.

保險者が 約款 6.2에 따라 補償請求를 해오면 주어진 相當注意義務 缺如에 대한 항변을 행사할 수 있다.

상기와 같은 상황에서 만일 推進軸이 단지 그 자체 흠에 의하여 구부러진 것이 명확해지거나, 만일 檢査官이 檢査를 수행 중에 推進軸上 問題點을 발견한 경우 또는 推進軸이 自體瑕疵에 의해 과손되고 本船에 損傷을 발생시키지 않으면, 보상받지 못한다. 그렇지만 推進軸이 自體瑕疵에 의해 과손되고, 推進軸 터널 또는 船體의 다른 부분에 損傷을 입히거나, 船舶의 기계류에 損傷을 입히면, 그런 損傷은 保險控除를 적용하고 約款 6.2.1에 의거 보상한다.

2.3 機關이나 船體의 潛在瑕疵

約款 6.2.1의 潛在瑕疵는 인치마리約款에서 사용되었던 용어와 동일한 정의를 가지도록 의도되었다. 이는 유능한 檢査官이 정상적인 검사에 의해 발견할 수 없는 船體 또는 기계류의 건조에 사용된 재료상의 瑕疵라고 정의될 수 있다. 실제로, 約款 6.2.1에 의해 제공되는 擔保는 재질상의 瑕疵, 수리에 사용되는 부품, 船舶이 처음 建造된 후, 대체물이나 새로운 설치물을 포함하는 것으로 해석된다. 船舶은 항해 중에 접하게 될 모든 금속의 응력을 견딜 수 있어야 한다. 때로는 船舶이 海上固有의 危險이나 潛在瑕疵에 의한 다기 보다 설계상의 瑕疵 때문에 損害가 발생할 수 있다. 이러한 상황에서 被保險者는 擔保危險에 의한 損害라고 주장할 것이고 保險者는 損害가 擔保危險에 의한 것이 아니라 잘못된 설계 때문이라고 주장 할 것이며 그 立證責任은 保險者에게 있다. 설계상의 瑕疵에 대한 立證이 어려울 수 있지만 과거에는 이를 保險者가 擔保하지 않았던 판례⁵⁰⁾가 있다. 그러나 1980년 케리비안 시(Caribbean Sea)호 사건⁵¹⁾에서는 초기의 해석 원칙을 배척하고 인치마리약관의 효력은 내재적인 物質的 瑕疵뿐만

50) Jackson-v-Mumford, 1902.

51) Prudent Tankers Ltd-v-Dominion Assurance Co, 1980.

아니라 設計上의 瑕疵 또는 構成材의 피로로 인한 균열도 潛在瑕疵가 적용된다고 판시하였다.

2.4 船長·士官·部員의 過失

우선 過失이란 무엇인지부터 考察해 보아야 할 것이다. 過失의 법적 정의는 ‘Blyth-v-Birmingham Waterwork Co, 1856년 사건’에서 어떤 일을 해야하는 것을 다른 방법으로 하거나, 전혀 하지 않거나 또는 어떤 일을 하는 것을 빠뜨리는 것’이라고 정의되었다.⁵²⁾ 過失은 非故意的 過失이 될 수 있거나 부주의 즉, 태만으로 인한 過失이 될 수 있다. 非故意的 過失이 제3자에게 損害를 입히는 경우에는 過失 當事者나 그의 僱傭人은 損害에 대한 법적 소송에 직면할 수 있다. 태만으로 인한 過失은 責任 있는 자가 그의 태만이 滅失 또는 損傷을 초래할 수 있다는 것을 알고 있고 고의적으로 過失行爲를 하는 것이다. 상황과 過失의 結果에 따라 태만으로 인한 過失은 그 태만 當事者가 형사소송을 당할 수 있는 法律 違反을 구성할 수 있다. 그런데 이 글에서 언급하는 過失이라는 危險은 被保險船舶이 過失行爲로 滅失 또는 損傷을 입던, 그렇지 않던 간에 被保險者 또는 船舶과 관련된 사람에 의해 입은 責任을 부과하기 위해 被保險者 또는 그의 僱傭人에 대하여 법적 소송을 하는 것과는 관계가 없다. 이러한 被保險者에 대하여 責任補償에 관련해 이용 가능한 法的 訴訟과, 保險補償은 船主의 責任을 擔保하는 他 約款에 포함된다. 여기서 말하는 過失이라는 擔保危險은 상기 정의와 같은 의미이다. 단지 被保險船舶이 직접적으로 過失行爲에 의해 滅失 또는 損傷을 입은 상황을 말한다.

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983) 6.2.2의 危險은 그 속에 명시되어 있는 특정한 인물의 過失을 포함한다. 경우에 따라서 被保險者, 船主, 船舶管理者, 陸

52) Doing something which ought either to have been done in a different way or not at all, or omitting to do something which ought to have been done.

上監督 또는 陸上管理의 過失에 의해 발생한 어떠한 損害에 대하여도 補償되지 않는다. 그럼에도 불구하고 被保險船舶의 船長, 士官 또는 部員에 의해 발생한 被保險船舶에 대한 滅失 또는 損傷은 비록 過失 當事자가 船舶의 지분을 소유하고 있더라도 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 6.3⁵³⁾에 따라서 補償된다. 그리고 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 6.2.2는 기여원인으로서의 過失과는 관계가 없다. 예를 들어, 부주의한 航海는 被保險船舶이 坐礁를 하게 되는 기여원인이 될 수 있다. 坐礁에 近因하여 발생한 被保險船舶의 선저의 파손에 대하여 保險證券에 따른 補償請求는 約款 6.1.1조에 해당한다.⁵⁴⁾

2.5 導船士의 過失

導船士(Pilots)란 被保險船舶이 航海하고 있는 港口, 港灣, 運河 또는 기타 水路를 통제하고 있는 港灣當局에 의해 선임되어 船舶의 수로를 안내하는 자를 말한다. 導船士의 역할은 船舶이 수로를 안전하게 통과하여 航海하는데 船長을 보조하는 것이다. 파나마 운하 등 많은 지역에서 공식적인 導船士의 승선 없이 수로를 航海하는 것이 허락되지 않는다. 導船士는 船舶에 責任을 지지 않지만 船長과 當直士官에게 船舶의 침로에 관해 조언을 한다. 그의 조언은 여전히 기술적으로 船舶의 航海에 責任이 남아 있는 船長 또는 當直士官으로부터의 명령과 같이 타수에게 전달된다. 만일 導船士가 실수를 하여 船舶이 좌초되면 船舶의 滅失 또는 그의 損傷은 기여원인이 되며 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 6.1.1에 해당한다. 導船士의 過失에 대한 적용에 있어서 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 1.2⁵⁵⁾을 언급할 수 있을 것이다. 約款

53) 6.3 Masters Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the vessel.

54) 李祥旭, 相當主義義務 履行과 그 效果에 관한 研究-船舶保險을 中心으로-, 韓國海洋大學校, 碩士學位論文,2000,pp.36-46.

55) 1.2 Navigation

1.2에서 導船士가 被保險船舶의 航海에 기여함으로서 발생시키는 滅失과 損傷의 責任을 면제한다는 합의가 있다해도 被保險者에게는 불이익을 주지 않는다는 것이다. 이러한 혜택은 導船士의 착오(Error)⁵⁶⁾에 近因하여 被保險船舶에 발생한 滅失과 損傷을 보상하도록 證券을 확대 해석하지 않는다. 約款 6.2.2의 危險은 導船士의 過失(Negligence)에 近因하여 발생하는 被保險船舶의 滅失과 損傷을 證券上에서 被保險者가 청구할 수 있도록 허용함으로서 이러한 危險을 구제하는 것이다. 이 문제에 있어서도 당연히 被保險者, 船舶所有者 또는 船舶管理人, 陸上監督 또는 陸上管理人이 相當한 注意義務를 이행했다는 것을 증명해 보이지 못하면 補償請求를 하지 못한다.⁵⁷⁾

2.6 修理業者의 過失

被保險船舶이 수리 중에 있을 때 修理業者의 過失에 近因하여 船舶에 滅失과 損傷이 발생할 수 있다. 예를 들어 수리부품을 옮기는 크레인이 被保險船舶과 충돌을 하여 損傷을 입히는 경우, 約款 6.2의 相當注意義務에 따라서 滅失과 損傷에 대한 補償을 할 수 있을 것이다. 또한 수리기간 중의 受理費用이 保險者의 費用으로 수리가 진행 중이던 被保險者의 費用으로 수리가 진행 중이던 상관없이 적용된다. 주의할 것은 約款 11.1⁵⁸⁾에서 被保險者는 保險者가 修理業者

This insurance shall not be prejudiced by reason of the Assured entering into any contract with pilots or for customary towage which limits or exempts the liability of the pilots and/or tugs and/or towboats and/or their owners when the Assured or their agents accepts or are compelled to accept such contracts in accordance with established local law or practice.

56) Black's Law Dictionary에서 Error는 판단의 실수 또는 사실문제의 효과나 존재에 관한 부정확한 믿음이라고 정의하고 있다.

57) R.H.Brown, The Institute Time Clauses -Hulls 1995, Witherby & CO, 1996, pp32-33.

58) 11.1 Duty of Assured(Sue and Labour)

에게 대위권을 행사할 수 있도록 조치를 취할 義務가 있다.

2.7 傭船者의 過失

傭船契約은 契約의 조건에 따라서 船舶所有者나 管理人이 船舶의 서비스 또는 船舶 全體를 다른 當事者에게 빌려준다는 契約이다. 契約은 船舶의 한 구획 또는 船舶 전체를 빌릴 수도 있고 한 항차 또는 일정 기간동안 빌릴 수도 있다. 傭船者가 船舶 전체를 일정 기간동안 傭船하면서 運航에 지출되는 비용을 자신의 부담으로 하는 契約을 裸傭船 契約(Bareboat Charter)이라고 한다.

裸傭船契約에서 約款 6.2.3에서 허용하는 過失에 대한 補償은 단지 保險者가 계속담보를 인정하는 경우에 적용된다. 約款 6.2.3에 따른 補償은 傭船期間동안 船舶所有者나 管理人이 유지하고자 하는 保險證券에 적용된다. 따라서 約款 6.2.3은 傭船者의 過失에 近因하여 발생하는 被保險船舶의 滅失과 損傷을 보상할 수 있다. 하지만 통상적으로 海運實務에서 傭船者는 자신의 명의로 保險契約을 체결하도록 裸傭船契約에 규정되므로 傭船者가 자신의 명의로 保險契約을 체결했을 때는 約款 6.2.3은 다시 체결된 契約에서는 적용되지 않는다.

2.8 船員의 惡行(Barratry)

英國海上保險法の 해석규정은 船員의 惡行을 船長 또는 船員이 船舶所有者 경우에 따라서 傭船者에게 損害를 입히기 위해 고의적으로 행해지는 모든 不法行爲라고 규정하고 있다. 그리고 船員의 惡行(Barratry)은 注意의 부족이라기보다 故意的 行爲로서 過失(Negligence)은 포함되지 않는다. 約款 6.2.4는 船長, 士官

In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable.

또는 部員의 故意的 行爲를 近因으로 하여 발생하는 船舶의 船體 및/또는 機關의 滅失 또는 損傷을 보상하기 위한 것이다. 따라서 이 約款은 被保險者 또는 被保險者가 船長, 士官 또는 部員이 被保險者이면 故意的 不法行爲는 補償되지 않는다. 그리고 船長, 士官 또는 部員이외의 승선중인 사람(예를 들면 도선사, 하역인부 또는 승객)에 의한 故意的 不法行爲도 보상되지 않는다.

2.9 航空機, 헬리콥터 또는 이와 유사한 物體 · 또는 그로부터 墜落하는 物體와의 接觸

約款 6.1.1에서 海上固有의 危險은 被保險船舶과 海上에 떠있는 항공기 또는 공기부양선과의 충돌을 포함한다. 하지만 海上固有의 危險은 被保險船舶 위로 떨어지는 航空機나 航空機로부터 떨어지는 물체, 예를 들면 宇宙船이나 비행 중 투하되는 빈 연료탱크 등과의 접촉을 海上固有의 危險인 충돌로 보지 않는다. 하지만 約款 6.2.5에 의해서 앞서 말한 물체들과의 접촉에 의한 被保險船舶의 滅失 또는 損傷을 보상할 수 있다. 항공기, 헬리콥터, 유사 물체 또는 그로부터 떨어지는 물체와의 접촉이 被保險者의 相當한 注意에 의해 피할 수 있을 것 같지 않은 事故일지라도 保險者는 相當注意義務의 이행을 근거로 보상을 거절할 수 있다. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에는 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)과는 달리 헬리콥터가 約款에 소개되었다. 헬리콥터의 이용은 오늘날 海運實務에서 빈번하게 발생해 왔으므로 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 約款 1.3⁵⁹⁾과 約款 6.2.5에 소개되고 있다. 約款 1.3에서 헬리콥터를 이용하여 인원, 보급 또는 장비를 被保險船舶에/으로부터 이송하는

59) 1.3 Navigation

The practice of engaging helicopters for the transportation of personnel, supplies and equipment to and/or from the Vessel shall not prejudice this insurance.

것은 保險契約에 영향을 주지 않는다고 하나 約款 1.3으로는 헬리콥터에 의해 발생한 被保險船舶의 滅失 또는 損害를 보상하지 않는다. 그렇지만 約款 6.2.5에서는 비록 헬리콥터가 約款 6.1.1에서 말하는 海上固有의 危險이 아니라 해도 헬리콥터에 의해 발생하는 被保險船舶의 滅失과 損傷을 補償한다. 앞서 말한바와 같이 被保險者, 船舶所有者, 船舶管理人, 陸上監督 또는 陸上管理人의 相當한 注意義務의 이행이 결여되어 있다면 保險者는 보상을 거절 할 수 있다. 그리고 約款 6.2.5에서 헬리콥터에 발생한 損害에 대하여 被保險者, 船舶所有者 또는 船舶管理人의 責任을 保險者가 받아들이는 것은 아니다.

2.10 汚染危險

이 約款이 처음 船體保險 實務에 소개된 것은 1967년 토리 캐년(Torrey Canyon)호의 坐礁事故에 연유하여 제정되었다. 汚染危險約款이 소개된 것은 油類汚染의 영향을 줄이거나 방지하기 위해서 政府當局에 의해 의도적으로 被保險船舶이 파괴되거나 損害를 입게 될 때 船舶保險者의 입장을 명확하게 할 의도로 船體 및 機關 保險證券에서 約款을 이용하기 위한 하나의 독립된 조건으로 1973년 8월에 소개되었다. 비록 이 約款이 본래의 油類汚染을 위해 고안되었지만 協會期間保險約款(ITC-HULLS, 1995)의 約款 760)에서는 環境汚染, 汚

60) 7 Pollution hazard

This insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by any governmental authority acting under the power vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard or damage to the environment, or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel for which the Underwriters are liable under this insurance, provided that such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers to prevent or mitigate such hazard or damage, or threat thereof. Master, Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 7 should they hold shares in the Vessel.

濁 또는 破壞의 위협을 포함한다. 補償範圍는 政府當局에 의해서 직접적으로 被保險船舶에 발생한 滅失 또는 損傷으로 制限된다. 그리고 環境破壞 또는 海上汚染이나 汚濁으로 발생할 수 있는 被保險者의 어떤 法的 責任도 포함하지 않는다. 約款 7도 約款 6.2와 마찬가지로 被保險者, 船舶所有者 또는 船舶管理 人의 相當注意義務가 결여된 경우에는 補償責任을 지지 않을 수 있다. 約款 7 이 約款 6.2와 틀리는 점은 約款 7에서는 約款 6.2에 규정되어 있던 陸上監督과 陸上 管理人들이 생략 되어있다.

3. 3/4 衝突賠償責任의 免責事項

船舶衝突의 경우에 損害範圍는 衝突과 相當因果關係가 있는 모든 損害에 미치 며 현실적으로 발생한 損害뿐만 아니라 상실된 기대이익도 포함된다.

船舶衝突로 말미암아 발생한 損害賠償責任의 範圍는 一般 不法行爲의 原則을 적용하고 金錢賠償이 原則이다. 船舶과 積貨의 滅失 또는 損傷의 경우에는 원 칙적으로 그 당시의 船舶 또는 積貨의 價額 및 修繕費를 賠償해야 할 一般損害 에 속하며, 船舶所有者 또는 荷主가 특별히 가지고 있었던 이익으로서 加害者 가 알았거나 또는 알 수 있었던 損害에 대해서는 特別損害의 범위에 속한다. 이 경우에 被害船은 一般損害와 特別損害의 발생에 대하여 立證責任을 져야 한 다.

船舶衝突約款은 被保險船舶과 他 船舶과의 衝突로 발생한 他 船舶과 그 船舶 에 실린 貨物에 관하여 物的損害만을 한정적으로 約定하고 있으므로, 비록 船 舶의 衝突로 발생한 損害라고 하여도 保險者가 그 전부를 補償하는 것은 아니 다. 사실문제로서 船舶이 衝突한 경우에 人的損害와 제 2차적 物的損害로서 海 洋汚染 등이 발생하여 被害者는 가해 船舶所有者에게 損害賠償請求權을 행사하 고자 한다. 이러한 請求權은 補償의 擴張을 의미한다. 이는 衝突約款의 취지를

초과하는 보상내용이다. 이와 같이 補償範圍를 확장 시켜야 한다는 다툼을 피하기 위하여 保險者는 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)⁶¹⁾에 명시적으로 補償範圍와 免責範圍를 한정하고 있다. 이를 船舶衝突의 擴張補償의 禁止라고 한다.

3.1 障礙物, 難破船, 積荷 그 밖의 物件의 除去 혹은 處分

船舶이 특정 水路나 港口 또는 運河 등의 항해구역에서 沈沒되거나 坐礁가 되면 管轄당국이 船舶所有者에게 沈沒船 또는 坐礁船의 제거를 명령할 수 있다. 충돌의 경우 被保險船舶의 船主에게 損害賠償責任이 있다면 타선의 제거비용에 대해서도 責任을 져야한다. 그러나 約款 8.4.1에 의해 被保險船舶 또는 타선의 제거비용은 보상되지 않는다. 이 밖에도 衝突에 의해 航行水路를 방해하는 어

61) Exclusion

8.4 Provided always that this Clause 8 shall in no case extend to any sum which the assured shall pay for or in respect of

8.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever

8.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessel or property on other vessels

8.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured Vessel

8.4.4 loss of life, personal injury or illness

8.4.5 pollution or contamination, or threat thereof, of any real or personal property or thing whatsoever(except other vessels with which the insured Vessel is in collision or property on such other vessels) or damage to the environment, or threat thereof, save that this exclusion shall not extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

떠한 물건에 대해서도 똑같이 적용된다. 예컨대 衝突의 결과 坐礁한 船舶을 가
볍게 하기 위해 船體 밖으로 던진 컨테이너를 제거해야 할 경우 이러한 제거비
용도 보상되지 않는다. 하지만 被保險者가 被保險船舶이 진손 처리됨에 따라
保險者에게 위부하여 保險者가 대위권을 행사하는 경우에는 保險者가 잔여물의
처리에 責任을 진다.

3.2 他 船舶 또는 他 船舶 내에 있던 財産을 除外한 不動産, 動産 그 밖의 一切 의 物體

約款 8.4.2은 他 船舶 또는 他 船舶 내의 財産 이외의 다른 어떠한 財産에 대
해서 발생한 損害賠償責任을 제외한다는 규정이다. 예를 들면 만일 船舶이 부
두, 부이(Buoy) 또는 他 船舶이 아닌 어떤 物件과 衝突한 경우 발생한 損害賠
償 責任은 본 約款에서는 보상되지 않는다.

3.3 被保險船舶에 積載된 積荷 또는 그 밖의 財産 및 被保險船舶의 契約上の 債務

衝突約款은 衝突에 의하여 發生한 제3자에 대한 賠償責任에 대해 被保險者가
지급한 금액에 한하여 補償하므로 被保險船舶이 운송하는 貨物에 대해서는 被
保險者와 契約관계에 있기 때문에 約款의 취지에 비추어 당연히 補償範圍에서
제외된다. 그리고 約款 8.4.3에 의해 被保險船舶이 運送하고 있는 財産에 대한
運送人의 契約上の 責任까지 擴張擔保하지 않으며 被保險船舶에 실린 積貨의
사용이익과 被保險船舶의 荷主에 대한 契約상의 債務에 대하여 保險者는 責任
이 없다. 즉 被保險者는 자기 船舶에 대한 運送契約 또는 傭船契約의 위반으로
荷主에게 損害賠償責任을 져야 할 경우 保險者는 免責이다.

3.4 死亡, 身體傷害 또는 疾病

衝突約款은 船舶의 物理的 接觸으로 말미암아 발생한 衝突損害를 補償할 것을 目的으로 한다. 따라서 被保險船舶과 他 船舶의 어느 곳에 승선하고 있었던 旅客, 船員 또는 기타 누구라도 船舶의 衝突로 死亡, 身體傷害 또는 疾病에 걸렸다고 하여도 衝突約款의 취지에 맞지 아니하므로 保險者 免責으로 한 것이다. 人的 損害에 관해서는 P&I클럽에서 처리하는 것이 慣行이다.

3.5 環境 汚染 및 汚濁

船舶의 衝突事故로 인한 중대한 危險은 油類(연료유 또는 화물유)의 流出 또는 漏出로 環境을 위협하거나 汚染시키는 것이다. 約款 7에서 保險者는 政府當局이 汚染의 완화와 예방을 위한 被保險船舶에 損害를 입혔을 때 補償을 責任진다고 규정하고 있지만 衝突約款에서는 環境汚染 또는 汚濁에 관한 被保險者의 責任을 擔保하지는 않는다.

環境汚染이란 海難 事故에 의하여 연안, 내수 또는 그에 인접한 수역에서 사람의 건강 또는 해양생물 또는 자원에 생긴 중대한 物的 損害를 말한다. 이 개념은 기존의 汚染損害보다 넓은 개념이며 保險者 免責의 範圍가 넓어졌다. 그러나 이 규정의 뒷부분에서 1989년 海難救助協約 條項 13.1.(b)에 규정하는 環境損害를 방지 또는 경감하기 위한 救助者의 기술 및 노력을 고려한 救助費用에 대하여 또는 그것에 대하여 被保險者가 지급한 금액에는 영향을 주지 않는다고 개정되었다. 衝突로 인한 汚染이나 汚濁으로 다른 船舶 또는 財産이 입은 損害에 대한 被保險者의 責任은 約款 8.1⁶²⁾하에서 擔保될 수 있다.

62) 8 3/4ths Collision liability

8.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three-fourths of any

4. 共同海損 및 救助에 따른 免責事項

4.1 補償하는 範圍

約款 10⁶³⁾에서는 保險者가 救助, 救助費 및 共同海損에 관한 補償을 약속하는

sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for

8.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel

8.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon

8.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,

where such payment by the Assured is in consequence of the Vessel hereby insured coming into collision with any other vessel.

63) 10 General Average and Salvage

10.1 This insurance covers the Vessel proportion of salvage, salvage charge and/or general average, reduced in respect of any under insurance. but in case of general average sacrifice of the Vessel the Assured may recovered in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other partied

10.2 Adjustment to be the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules.

10.3 When the Vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1994(excluding Rules XI(d), XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port of place of departure until the arrival of the Vessel at the first port or place thereafter other than a port of place of refuge or a port of place of call for bunkering only. If at any such intermediate port of place there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.

約款이다. 세계 각국의 海上運送契約, 즉 船荷證券 및 傭船契約書에서는 일반적으로 共同海損을 요크-엔트워프 규칙에 의거해 정산한다는 취지의 특약을 삽입하고 있다. 이와 같이 海上運送契約書에 명시된 共同海損과 救助費를 요크-엔트워프 규칙에 따라 정산한다는 내용의 제 규정에 의거해 정산된 共同海損 分擔額과 각국의 法律과 慣習에 따라 정산된 共同海損分擔額이 상호간에 상이하므로 이 문제를 해결하기 위하여, 海上運送契約에 요크-엔트워프 규칙에 따른다는 규정이 있다면 이 규칙에 따라서 정산하고 특별한 규정이 없다면 [海上運送契約書에 정산에 관한 하등의 특약이 명시되지 않은 경우에 준하여(as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject)]라는 규정에 따라서 海上運送事業이 종료하는 지역에서 시행되는 法律과 慣習에 따라서 정산한다.

約款 10.3에서는 船舶이 傭船되어 선적항에 공선으로 항행하는 경우 船舶과 傭船料와의 사이에 共同危險團體가 구성되므로 共同海損行爲가 성립된다. 그러나 船舶이 傭船되지 않고 空船으로 항해하는 경우에는 共同海損 利害關係者는 선주뿐이며, 共同海損 危險團體를 구성하는 이익은 船舶뿐이다. 이문제 대해서“ 船舶이 傭船되지 않고 空船으로 출항하는 경우에는 1994년 요크-엔트워프 규칙⁶⁴⁾의 규정을 적용한다”라고 규정되어 있어 용선되지 않은 空船航海의 경우에도 共同海損으로 취급된다. 단, 이 경우 요크-엔트워프 규칙 제 11(d), 20 그

64) 1994년 요크-엔트워프 규칙은 1974년의 요크-엔트워프 규칙을 근거로 하고 1989년 국제해난구조협약의 발효와 더불어 1995년 로이드 해난구조계약을 채택하였기 때문에 국제 해법회는 1994년 10월 7일 오스트렐리아의 시드니 총회에서 개정안을 채택하였고, 이 개정안을 공동해손정산에 1994년 12월 31일부터 적용할 것을 합의하였다. 이 개정 규칙은 1994년 12월 31일부터 발효되었으며 이를 1994년 요크-엔트워프 규칙이라고 부른다. 이 개정의 주요내용은 最優先約款의 신설, 環境損害條項의 신설, 서류의 제출기한 조항의 신설, 船舶과 積荷의 불분리 약관 신설, 분담 이익에서 우편물, 여객의 휴대품 및 자동차 제외 그리고 이자의 산정 기간의 연장을 추가 또는 개정하였다.

리고 21조는 적용되지 않음을 규정하고 있으며 출항지로부터 避難港 혹은 燃料補給만을 위하여 기항하는 항구나 해역을 제외하고 출항 후 최초로 기항하는 항구 또는 해역에 도착할 때까지로 제한하고 있다.

규칙 11(d)은 環境破壞를 최소화하고 방지하는데 필요한 각종 수단의 費用에 관한 것이다. 船舶保險者는 船體/機關保險證券을 확대 해석하여 約款 7에서 명시한 대로 船舶이 입은 滅失 또는 損傷을 擔保할 수 있다. 하지만 約款 10.3상에서는 環境破壞 또는 그에 대한 위협에 관련되어 발생한 費用을 擔保하지 않는다. 이것은 被保險者의 P&I 클럽으로 보상받을 수 있다.

규칙 20은 船長, 士官 과 部員의 賃金과 食糧 및 航海中에 보급되지 아니한 燃料과 船用品 이외의 共同海損 費用에 대해서는 2퍼센트의 수수료를 共同海損으로 인정한다. 共同海損費用을 지급하기 위하여 기금마련을 목적으로 매각한 積貨의 所有者가 입은 資本損害는 共同海損으로 인정한다. 하지만 約款 10.3에서는 적용되지 않는다.

규칙 21에서는 共同海損에 계산된 費用, 犧牲 및 損害額에 대해서 共同海損 정산서를 발생한 날로부터 3개월까지 연 7퍼센트의 비율로서 이자를 인정하고, 그리고 共同海損으로 인정한다. 이 경우에 분담이익 또는 共同海損供託金으로부터 계산 지급된 것은 그 相當額을 控除한다. 하지만 約款 10.3상에서는 적용되지 않는다.

4.2 補償하지 않는 範圍

約款 10.4와 10.5⁶⁵⁾에서는 保險者에게 補償請求할 수 없는 내용을 기술하고 있

65) 10.4 No claim under this Clause 10 shall in any case be allowed where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured against

10.5 No claim under this Clause 10 shall in any case be allowed for or in

다. 約款 10.4에서는 英國海上保險法(MIA,1906)의 제 65조 1항⁶⁶⁾과 제 66조 6항⁶⁷⁾의 취지를 살려 각각 擔保危險을 방지 혹은 회피하기 위하여 지출된 費用이 아니면 保險者가 補償하지 않는다고 規定하고 있다. 그리고 어떠한 경우에도 다음과 같은 경우에는 約款 10에 의해서 保險者는 補償하지 않는다고 規定하고 있다.

約款 10.5.1은 1989년 國際海難救助協約의 제 14조⁶⁸⁾ 또는 법령, 규칙, 법규 또는 실질적으로 동등한 자격의 계약상에서 구조자에게 지불할 수 있는 특별보상금과 約款 10.5.2에서는 環境破壞의 結果 또는 그러한 위협으로 발생할 수 있거나 또는 船舶으로부터 漏出 또는 流出되는 汚染物質 또는 그러한 漏出 또는 流出의 위협으로 발생하는 費用과 責任을 보상하지 않는다.

respect of

10.5.1 special compensation payable to a salvor under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision in any statute, rule, law or contract which is similar in substance

10.5.2 expenses or liabilities incurred in respect of damage to the environment, or the threat of such damage, or as a consequence of the escape or release of pollutant substances from the Vessel, or the threat of such escape or release.

66) MIA 1906, sec. 65-(1). Salvage Charges

Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils

67) MIA 1906, sec. 66-(6). General Average Loss

In the absence of express stimulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connection with the avoidance of, a peril insured against.

68) 船舶과 적화가 환경 損害를 발생시킬 危險이 있는 船舶에 관해서 구조자가 구조작업을 실행한 경우에 구조자는 이 조항에 의하여 산정된 특별 보상과 동등한 액수를 船舶 소유자에게 청구할 권리가 있다. 이 금액은 구조자가 지출한 비용의 30퍼센트까지 증액하는 것을 말한다. 그러나 어떠한 경우에도 구조자가 지출한 비용의 100퍼센트를 초과할 수 없다.

보험者は 被保險船舶의 救助와 관련된 費用과 責任에 대해서 요크-앤트워프 규칙에 정해진 조항이 없다면 免責으로 규정하고 있다. 실질적으로 保險者は 被保險者의 P&I 클럽에서 補償할 責任과 費用을 확대하여 補償하지는 않는다.

5. 控除額 以下の 小損害

1969년 10월 1일 이전까지 사용되어 오던 協會期間保險約款의 約款 12 分 擔保約款(With Average Clause)이 있었다. 이 約款은 免責約款으로서 被保險船舶의 坐礁(Stranding), 沈沒(Sinking), 火災(Burning)와 衝突(Collision)危險으로 발생된 單獨海損이 아닌 한 약 3%미만의 單獨海損을 擔保하지 않게 되어 있었으며, 3%를 초과하는 單獨海損의 경우는 3%에 해당하는 금액을 控除하지 않고 保險金を 지급하는 海上保險의 전통적 控除 制度인 Franchise⁶⁹⁾ 制度를 채택하고 있었다. 그러나 1969년 10월 1일자로 개정된 新 約款에서는 非海上 分野에서 보편화되어온 控除式 免責制度인 Deductible을 채택하고 있었고 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서도 約款 12.1⁷⁰⁾에서 규정한 것처럼 控除式

69) 'Franchise'는 免責比率이라는 뜻으로 保險에서는 일정한 小損害에 대해서 保險者가 責任지지 않는 것을 말한다. 積荷保險에서는 貨物の 성질에 따라서 保險事故가 발생되지 않더라도 운송과정에서 조그만 손해가 불가피하게 생기는 경우가 자주 나타나는데, 이런 것까지 保險者가 일일이 보상해 주면 保險料가 그만큼 올라가기 때문에 일정한 小損害에 대해서는 保險者의 免責으로 하고있다. 그런데 이 제도는 시행방법에 따라서 약간씩 구분되는데, 만약 免責比率을 3%로 할 경우 2%의 損害가 발생하면 당연히 保險者가 보상하지 않고, 7%의 事故가 발생할 경우 전부 보상하는 경우를 綜合式 免責制度(Ordinary Franchise)라하고 7%에서 3%를 뺀 4%를 지급하는 방식을 控除式 免責制度(Deductible Franchise)라고 한다.

70) 12.1 Deductible

No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence(including claims under Clauses 8, 10 and 11)exceeds the deductible amount agreed in which case this sum be deducted. Nevertheless the

免責制度를 채택하고 있다. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)에서는 합의된 控除額이 約款의 公란에 기입토록 되어 있었으나 協會期間保險約款 (ITC-HULLS,1995)에서는 證券에 첨부된 스케줄(Schedule)에 기입토록 되어 있다.

기본적으로 控除率의 적용은 모든 分損⁷¹⁾에 적용이 될 수 있다. 約款 12.1에서 約款 8의 3/4 衝突損害賠償約款, 約款 10의 共同海損 및 救助費 그리고 約款 11의 損害防止費用에 발생할 수 있는 事故를 포함해서 각각의 개별적 事故는 합의된 控除額을 초과하지 않는 경우에는 擔保危險에 의해 발생하는 보상청구를 받을 수 없다고 규정하고 있다.

따라서 控除의 적용은 全損과 坐礁 후의 선저검사비용을 제외한 아래와 같은 항목에 대해서 적용한다.

- (a) 단독해손
- (b) 공동해손희생
- (c) 공동해손분담금
- (d) 구조비배상금
- (e) 구조비분담금
- (f) 손해방지비용
- (g) 구조작업의 특성으로 인해 발생할 수 있는 비용
- (h) 충돌책임배상금

expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially of that purpose, shall be paid even if no damage be found. This Clause 12.1 shall not apply to claim for total or constructive total loss of the Vessel or, the event of such a claim, to any associated claim under Clause 11 arising from the same accident or occurrence.

71) MIA 1906 sec 55-(1) Partial and Total Loss

A Loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as therein after defined, is a partial loss.

船舶이 擔保危險에 의해 全損되는 경우에는 控除가 적용되지 않지만 被保險船舶이 衝突에 의해 分損이 되는 경우에는 保險者는 免責率을 적용하여 衝突責任賠償金を 控除한다.

6. 至上約款

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서 명시된 어떤 擔保危險이라 하더라도 約款24에서 約款 27까지의 免責危險에 포함되는 被保險船舶의 滅失과 損傷은 約款 6의 危險約款에서 擔保되는 損害일지라도 보상되지 않는다. 約款 24에서 約款 27까지 免責危險에 의해 발생한 被保險船舶의 滅失과 損傷에 대하여 保險者는 免責일 뿐만 아니라 경우에 따라서는 그로부터 발생하는 責任과 費用도 免責이다.

6.1 戰爭免責⁷²⁾

戰爭約款은 원래 FC&S(Free of Capture & Seizure Clause)約款으로서 1983년에 協會期間保險約款을 개정하여 保險者의 보상의도를 명확하게 해주기 위해서 변경되었다.

約款 24.1- 被保險船舶이 전쟁, 내전, 혁명, 모반, 반란 또는 이로 인하여 발생

72) 24 War Exclusion

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

24.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

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

24.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

하는 民間鬪爭 또는 交戰國에 의하거나 交戰國에 대한 敵對行爲에 의해서 발생하는 被保險船舶의 滅失과 損傷 또는 費用과 責任을 보상하지 않는다고 규정하고 있다. 約款 24.1에 나타난 개별적인 危險들의 내용에 대해서 알아보도록 하겠다.

戰爭(War)이란 두 개 국가 또는 국가간의 두 단체사이에 발생하는 武裝紛爭을 戰爭이라 한다. 戰爭免責은 모든 종류의 戰爭에 적용되며 그 戰爭의 규모가 주요전쟁이든지 소규모 전쟁이든지 구분 없이 적용이 된다. 주요전쟁(Major War)은 한 강대국과 다른 강대국간의 전쟁으로서 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)이 초안될 때는 영국, 미국, 러시아, 프랑스 그리고 중국이 강대국으로 간주되었다. 協會戰爭罷業約款上에서도 保險者는 주요전쟁에 의한 被保險船舶의 滅失 또는 損傷(責任과 費用을 포함해서)免責으로 규정하고 보험계약은 자동 종료된다.⁷³⁾

內戰(Civil War)은 한 국가에서 발생하는 국민들간의 武裝紛爭으로 규정된다.

革命(Revolution)은 많은 뜻을 가지고 있지만 約款上에서의 의미는 국민에 의한 폭동의 원인으로 그 나라의 헌법에서 급진적인 변화가 있는 것으로 모반의 결과라고 볼 수 있다.

謀叛(Rebellion)은 정부나 당국에 대한 조직적인 저항과 거역(open renunciation of, and organised resistance to, Government or Authority)으로 정의되며 叛亂(Insurrection)은 謀叛과 동일한 의미이다. 革命, 謀叛 그리고 叛

73) Institute War and Strike Clauses Hulls

5 Exclusion

This insurance excludes

5.1 loss damage liability or expense arising from

5.1.1 the outbreak of war (whether there be a declaration or war or not) between any of the following countries:

United Kingdom, United States of America, France, The Russian Federation, The People's Republic of China

亂은 주어진 상황에 따라서 그 의미가 달라질 수 있다. 예를 들면 정부당국에 대한 조직적인 저항이 군사적인 분쟁으로 발전하게 되면 내전의 범주에 포함되기 때문이다.

民間鬪爭(Civil Strife)은 민간인 단체가 단순한 소요(riot)이상으로 간주되는 행위라고 할 수 있다. 民間鬪爭은 큰 집단의 국민들이 그들의 불만을 政府當局이 알도록 하기 위한 것으로 보통 돌발적이거나 폭력적일 수 있다. 하지만 政府當局의 통치력이나 지배력을 박탈하기 위한 의도는 없는 행위인 것이다. 約款에서 나타난 民間鬪爭은 戰爭, 內戰, 革命, 謀叛이나 叛亂으로 발전할 수 있는 民間鬪爭을 의미하고 그에 따른 民間鬪爭만을 保險者는 免責으로 한다. 예를 들면 勞動紛爭 중에 民間鬪爭으로 船舶에 火災의 損害를 입혔을 때 이는 約款 24.1에 의해서 免責되는 것이 아니라 約款 25의 同盟罷業免責에 의해서 免責된다.

敵對行爲(Hostile Act)는 約款 24.1에서 실질적인 전쟁의 존재나 발생이 없었다 하더라도 敵對國에 의한 또는 敵對國에 대한 敵對行爲로서 約款에서 “Power”라는 것은 군사력을 의미하는 것으로서 개인의 敵對行爲는 포함되지 않는다.

約款 24.2- 捕獲, 拿捕, 強留, 抑止 또는 抑留(惡行 및 海賊行爲 제외) 및 이러한 행위의 결과 또는 이러한 행위를 하려고 기도한 결과로서 발생하는 滅失 또는 損傷을 보상하지 않는다고 규정하고 있다.

捕獲(Capture)은 적국이나 적대국에 의해서 被保險船舶의 所有權이 奪取되는 것으로 軍事力이나 海軍力의 이용을 포함한다. 그에 비해서 拿捕(Seizure)는 보다 넓은 의미로서 합법적이던 그렇지 않던 모든 강제적인 船舶의 奪取를 포함하고 있다. 捕獲과 拿捕는 約款 6의 危險에서 설명한 海賊行爲와 船員의 惡行에는 적용되지 않는다. 하지만 海賊行爲와 船員의 惡行이 다른 至上約款과 관련이 있다면 보상되지 않는다. 예를 들면, 船員이 船員의 惡行을 행하면서 전쟁

무기나 폭발물을 이용하였다면 악의적 행위에 의한 免責으로 보상되지 않는다.

強留(Arrest), 抑止(Restraint) 또는 抑留(Detainment)는 約款 24.2에서 SG Policy상에서와 같이 동일한 의미로서 해석된다. 英國海上保險法(MIA,1906)의 해석규정⁷⁴⁾에서는 ‘國王 君主 및 國民의 強留 또는 기타’라는 말은 정치적 또는 행정적 행위를 지칭하는 것이며 폭동이나 통상의 재판 과정으로 인하여 발생하는 損害를 포함하는 것은 아니다라고 규정되어 있다. 船舶은 다양한 원인에 의해서 통상적인 재판 절차에 따라 強留될 수 있다. 그러므로 재판 절차에 따른 強留는 約款 24.2에서 免責條項에 포함되지 않는다. 그리고 擔保危險에 의한 強留가 아닌 경우에는 保險者는 보상할 수 없다.

約款24.3- 유기된 기뢰, 어뢰, 폭탄 또는 기타의 유기된 전쟁무기에 의한 被保險船舶의 滅失 또는 損傷은 保險者가 보상하지 않는다. 예를 들어서, 전쟁기간 중 항구의 입구에 설치된 여러 기뢰 중의 한 기뢰가 고정라인이 절단되어 조류에 의해 여러 해 동안 바다를 부유하였다. 그 전쟁은 종료되었고 기뢰는 오랜 시간동안 부식되어 被保險船舶과 衝突하여 폭발은 하지 않았지만 船舶의 선저에 相當한 損傷을 입혔다면 被保險者는 기뢰는 이미 戰爭危險으로서 이미 종료되었고 海上固有의 危險으로 주장할 수 있을 것이다. 하지만 런던 船體保險市場에서는 유기된 기뢰, 어뢰, 폭탄 또는 기타의 유기된 전쟁무기에 의해서 被保險船舶에 발생하는 滅失, 損傷, 費用 또는 責任은 約款 24.3에서 免責이라고 결정하였다.

6.2 同盟罷業免責⁷⁵⁾

74) Restraint of Princes

10. The term "arrests, etc., of kings, princes, and people" refers to political or executive acts, and does not include a loss caused by riot or by ordinary judicial process.

75) 25 Strikes Exclusion

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

同盟罷業約款은 同盟罷業者 등의 損害는 물론 테러리스트 혹은 정치적 동기로 행동하는 자로부터 발생된 損害도 保險者 免責임을 규정하고 그 실질적인 효과는 約款에 명시된 危險을 擔保하지 않는 것만이 아니라, 損害가 同盟罷業, 테러리스트 혹은 이와 유사한 사건들이 원인이 되어 발생했을 때 擔保危險으로 인해서 발생된 損害들도 免責으로 한다.

일부의 사람들은 同盟罷業危險이 擔保危險約款에 명기되지 않았기 때문에 同盟罷業免責約款이 불필요하다고 인식하고 있지만 파업자체가 滅失 또는 損傷을 발생시키는 것이 아니라 그와 관련된 행위에 의해서 발생할 수가 있다. 즉 파업에 관련되는 사람이 火災 또는 爆發物을 이용하여 被保險船舶에 滅失 또는 損傷을 발생시킬 수 있다. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)上에서는 火災 또는 爆發物에 의한 滅失 또는 損傷은 擔保되는 危險으로서 保險者가 보상을 해야한다. 뿐만 아니라 船員이 파업기간동안 船員의 악행을 행할 수도 있기 때문이다.

約款 25.1- 罷業(Strike)은 勞動紛爭에서 勞動者가 勞動을 철회하는 것을 의미하고 被保險者는 자신의 被雇傭人이나 제 3자의 被雇傭人에 의한 파업에 의해서 損害를 볼 수 있다.

職場閉鎖 勞動者(Locked out workmen)는 파업 중이건 아니건 상관없이 자신들이 나타내고자 하는 불만이 있지만 고용주의 사업장 내에 출입이 금지된 사람들을 의미한다.

暴動(Riot)은 英國의 1986년 공공질서법에 의하면 어떤 공통의 목적을 위해서 폭력을 사용하거나 위협하는 12명 이상의 사람들이 있는 경우로 정의하고 있

by

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

25.2 any terrorist or any person acting from a political motive.

다.

騷擾(Civil Commotion)는 특별한 정의는 없지만 무장분쟁에 관련이 없는 민중들 사이의 내부적 무질서로 이해된다. 하지만 約款 24의 民間鬪爭(Civil Strife)과는 동일하게 간주되지 않는다.

約款 25.2- 테러리스트는 어떤 정치적 목적을 달성하기 위하여 직접적인 공포수단을 이용하는 사람을 말한다. 근대에 와서는 테러리스트는 자신의 요구를 강요하기 위해서 다른 사람을 폭력적인 수단을 이용하여 협박하는 사람을 포함하게 되었다. 約款 25.2에서 테러리스트에 의한 被保險船舶의 滅失 또는 損傷을 보상하지 않을 뿐만 아니라 테러리스트의 요구를 충족시키기 위한 費用과 責任도 免責이다.

6.3 惡意行爲免責⁷⁶⁾

惡意行爲免責約款은 모든 惡意的 行爲를 免責으로 하는 것은 아니다. 예를 들면, 한 船員이 船員의 惡行(Barratry)을 행하면서 惡意的 行動을 했다고 해도 만약 그 船員이 爆發物이나 戰爭武器를 이용하지 않았다면 約款 26에 의해서 免責되지 않는다. 다시 말해서 惡意行爲免責은 전쟁무기 또는 폭발물을 이용하여 악의적 행위를 한 경우에 免責으로 적용이 된다. 비록 惡意行爲免責이 爆發物과 戰爭武器라고 하는 것으로 제한되어 있지만 그 적용은 앞서 설명한 戰爭免責 과 同盟罷業免責보다 넓다고 할 수 있겠다.⁷⁷⁾ 그리고 約款 26은 約款

76) 26 Malicious Acts Exclusion

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

26.1 the detonation of an explosive

26.2 any weapon of war

and caused by any person acting maliciously or from a political motive.

77) 海上保險約款에는 여러 가지 표현을 이용하여 그 擔保危險의 범위와 免責危險의

25.2의 보조적인 約款이라 할 수 있고 상황이 허락한다면 그 두 約款은 함께 고려될 수가 있다. 예를 들면 爆發物이나 戰爭武器를 사용하지는 않았지만 정치적 동기를 가진 사람의 행위에 의한 滅失, 損傷 또는 費用과 責任은 여전히 約款 25.2에 의해서 免責되는 것이다.

6.4 放射能汚染免責⁷⁸⁾

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서 保險者는 원자력, 핵융합과 분열, 그리고 방사선을 이용한 전쟁무기에 의한 被保險船舶의 滅失, 損傷, 費用 또는 責任을 免責으로 하고 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)의 約款 6.1.6에서 擔保되는 危險인 核裝置 또는 반응기의 事故 또는 故障에 의한 被保險船舶의 滅失 또는 損傷을 보상하는 조항을 삭제하였다. 이는 1986년 체르노빌 원전事故

범위를 규정하고 있다. 즉 caused by, attributable to 그리고 arise from이라는 표현으로 그 범위를 명시하고 있다. 近因(Proximate cause)에 의한 保險補償의 原則을 고려할 경우 세 가지 모두 명시된 危險과의 상당한 인과 관계를 가진 近因임에 틀림없다. 하지만 그 해석상의 적용범위는 caused by는 명시된 危險에 의한 원인에 해당할 것이며, attributable to는 명시된 危險이 기여한 滅失 또는 損傷을 말함으로서 그 적용범위는 caused by보다 넓다 하겠다. arise from은 발생적인 측면에서 명시된 危險에 의해서 발생하는 모든 滅失 또는 損傷을 말하는 것이 타당하다고 본다.

78) 27 Radioactive Contamination Exclusion Clause

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

27.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel

27.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof

27.3 any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

이후, 실무에서 保險者는 特別約款인 協會放射能汚染免責 特別約款(Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause)을 被保險船舶에 첨부하여, 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)의 約款 6.1.6의 危險을 免責으로 하였다. 결국 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)은 종래 실무에서 적용되는 내용을 명문화한 것이다.

原子力 危險은 被保險者의 P&I클럽에서도 免責으로 하지만 경우에 따라서는 클럽이 운송을 승인하는 放射能 物質(일본이 핵폐기물을 프랑스에서 재처리 한 후에 海上으로 재수입한 경우)인 경우 P&I 클럽에서 擔保한다.

約款 27.1- 核燃料 또는 核廢棄物 또는 核燃料의 연소로 발생하는 放射能에 의한 오염 또는 放射線의 이온화작용에 의한 滅失, 損傷, 費用 또는 責任을 保險者는 免責으로 한다. 核燃料는 그 燃料를 被保險船舶이 사용하는 것이든 운반을 위한 것이든 상관없이 모두 적용이 된다. 放射線의 이온화작용은 放射線이 물체를 통과하게 되면 통로에 있는 물질은 이온화작용을 하고 피폭량에 따라 생물체의 경우 세포의 파괴를 가져오거나 유전적인 변이를 일으킬 수 있는 危險이 있다.

約款 27.2- 핵장치, 반응기 또는 다른 핵설비 또는 구성장치의 방사능, 독성, 폭발성 또는 다른 危險性 汚染物質에 의한 滅失, 損傷, 費用 또는 責任을 보상하지 않는다. 約款 27.2에서 핵장치의 고장 또는 事故의 約款을 명시함으로써 그 免責을 규정하고 있다.

約款 27.3- 原子力 또는 核分裂 및 融合을 이용하는 전쟁무기 또는 다른 유사 핵반응 또는 핵 방사능의 영향 또는 물질에 의한 滅失, 損傷, 費用 또는 責任은 免責으로 한다. 約款 27.3에서는 모든 전쟁관련 행위뿐만 아니라 핵무기로 발생 또는 원인으로 하여 생긴 滅失, 損傷, 費用 또는 責任을 免責으로 한다.

7. 其他의 免責事項

7.1 事故通知

被保險者에게 事故通知 義務를 요구하는 것은 保險者에게 보상 처리를 신속하게 하기 위해서이다. 특히 被保險者는 保險事故의 내용을 가장 빠르게 그리고 자세하게 알 수 있는 지위에 있기 때문에 이 通知義務를 約款에 기입한 것이다. 約款 13.1⁷⁹⁾에서는 事故의 통지에 대해서 기술하고 있으며 事故가 발생되어 그로 인하여 保險證券上에서 보상청구를 할 수 있는 滅失 혹은 損傷이 생겼을 경우에는 被保險者, 船舶所有者 또는 管理者가 알게 되거나 滅失 또는 損傷을 알았어야 하는 시점에서 즉시 保險者에게 통지를 해야하며, 따라서 船舶檢査에 앞서 保險者가 船舶檢査官을 임명할 수 있다. 만약 保險者가 서면으로 합의하지 않았다면 被保險者가 事故를 인지한 날로부터 12개월 이내에 保險者에게 통지하여야 한다. 그러한 통지가 없었다면 保險者는 그러한 事故로 인한 滅失 또는 損傷으로부터 자동적으로 免責된다.

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1983)의 로이즈 대리점(Lloyd's Agency)으로의 通知條項은 삭제되었다. 왜냐하면 많은 被保險者가 로이즈 대리점으로의 통지가 자신의 通知義務의 완수라고 잘못 생각하고 있었기 때문이다. 協會期間保險

79) 13.1 Notice of Claim and Tender

In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice must be given to the Underwriters promptly after the date on which the Assured, Owners or Managers become or should have become aware of the loss or damage and prior to survey so that a survey may be appointed of the Underwriters so desire.

If notice is not given to the Underwriters within twelve months of that date unless the Underwriters agree to the contrary in writing, the Underwriters will be automatically discharged from liability for any claim under this insurance in respect of or arising of such accident of the loss or damage.

約款(ITC-HULLS,1995)에서는 이 조항을 삭제하여 被保險者가 직접 保險者에게 통지해야 하고 事故의 통지 시기를 합리적인 시간이라는 것에서 12개월로 확정하여 규정하고 있다. 따라서 保險者는 12개월 이후에는 그 事故, 滅失 또는 損傷으로부터 자동적으로 免責이다.

7.2 代理店 手數料

約款 1780)에서는 海難事故와 관계되는 通信費, 交通費 등의 실비로서 일정액을 지급하는 것을 부인하는 것이다. 約款에서는 어떠한 경우에도 被保險者에 대한 보상금조로 被保險者가 정보 또는 서류를 입수하여 제공하는데 따른 시간 또는 노력을 보상하지 아니하며, 그러한 業務를 수행하기 위하여 被保險者가 지정하였거나 被保險者를 대신하는 管理人, 代理人, 管理會社, 代理店 또는 유사한 회사 등의 手數料 또는 費用에 관하여서도 보상되지 아니한다고 규정하고 있다. 즉 海難事故가 발생했을 경우 船主가 자신의 고용인에게 해당사고의 처리를 시키는 경우일지라도 그 人件費는 保險에서 擔保되지 않고 있다. 그러나 船主가 대리인이 海難事故의 처리를 하게 하는 경우 대리수수료의 명목으로 保險者가 보상한다는 것은 船主 자신이 海難處理를 하는 경우와 균형이 맞지 않게 되므로 約款에 擔保하지 않는 費用損害로 새로이 規定하게 된 것이다.

80) 17 Agency Commission

In no case shall any sum be allowed under this insurance either by way of remuneration of the Assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents or in respect of the commission or charges of any manager, agent, managing or agency company or the like, appointed by or on behalf of the Assured to perform such services.

第 3 節 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)上 免責危險의 事例適用

본 절에서는 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 내용을 실제 있었던 事故에 적용하여 보겠다. 하지만 실제 事故는 다양한 원인에 의한 복합적인 事故이다. 따라서 본 논문에서는 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險을 중심으로 알아보겠다.

1. 호남사파이어 接觸事件

1.1 개요

호남사파이어는 중동의 오만, 아랍에미리트, 사우디아라비아 등지에서 원유 253,897톤(M/T)을 선적하고 1995년 10월 26일 20시 24분경 라스타누라(Ras Tanura)항을 떠나 20일간의 항해를 마친 후 같은 해 11월 17일 14시경(이하 "시간"은 같은 날임) 여수해만 입구 대도로부터 진방위 220도 약1.2마일 되는 곳에 도착하여 도선사와 수습도선사를 승선시키고 LG-Caltex 원유 제2부두로 향하였다.

기상, 조류 등 자연 여건은 선박운항에 큰 영향을 주지 못하였고 본선의 주기관 등 제반장비와 예선의 예방력은 선박을 조선하는데 별다른 어려움이 없었다.

도선사는 부두에서 외측으로 흐르는 조류가 좌현 선미측에 강하게 작용하게 되면 선체를 횡이동시킬 때 선미가 잘 붙지 않을 것으로 생각하고, 부두로 접근을 시작하기 전에 의도적으로 선수방위를 부두선보다 우선회시켜 놓으려고 정선점에 도착하기 전부터 도착 후까지 약 9분간 후진기관을 사용하였다. 그 결과 정선점 도착 시에 유지했던 진침로 326도가 006도까지 무려 40도나 우선회

하여 부두선과 약 30도의 각도를 이루게 되었다. 이러한 상태에서 선체를 좌현 측으로 횡이동시켜 부두로 접근하다가 부두와 평행되게 만드는 과정에서 선수 우현에 있는 제2·3번 예선을 밀게 하였지만 좌선회 효과가 바로 발생하지 않자 선미에 있는 제6번 예인선을 전속으로 당기게 함으로써 좌선회 각속도가 크게 증가하게 되었다. 선장은 도선사가 이미 좌선회 타력을 멈추게 하는 조치를 취한 후이고 또 선회타력이 충분히 잡힐 것으로 생각하였기 때문에 비상투묘를 하는 등 특별한 조치도 취하지도 않았을 뿐 아니라 도선사에게 조선(操船)과 관련된 사항에 대하여 별도의 주문도 하지 아니하였다.

이때 선회타력을 잡기 위하여 제1·2번 예선을 당기게 하고 제4·5번 예선을 밀도록 하였으나 선체의 좌선회 타력을 억제하지 못하였고 오히려 제4·5번 예선의 미는 힘으로 인하여 선체의 좌현 횡이동 성향만 증가하게 되었다. 그리고 선수방위는 부두선보다 20도나 좌선회하여 진방위 316도가 된 상태에서 제8번 돌핀에 비스듬히 접안됨으로써 U-Bolt와 접촉되어 선체의 과공이 발생하게 된 것이다. 유출된 원유 약 178톤(본선측 주장)은 여수해만에 확산되어 북으로는 광양항내 묘도앞 해상까지 남으로는 여수 반도해안을 따라 여수 신항, 돌산도 동쪽해안, 방죽포까지 얽은 유막이 형성되는 등 해양오염이 발생하였으며, 이 방제작업에 5일이 소요되었다.

본선의 선체수리비는 약 1,800만원, 방제비 등 해양오염피해액은 약60억원이 발생되었다.

1.2 事例分析

船舶保險契約의 내용을 이루는 協會船舶期間保險約款(ITC-HULLS, 1995)에서 擔保危險으로 인한 被保險目的物이 損害 또는 損傷이 발생한 것이라는 점에 관한 立證責任은 被保險者가 부담한다

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 約款 6.1.6에서 항만의 시설과의 접촉에 의한 危險은 保險者가 擔保하는 것이다. 하지만 호남사파이어의 導船士는 항만시설을 충분히 숙지했어야 했으며 상황판단을 잘못하여 과잉 대응조치를 한 것은 도선사의 過失로 볼 수 있다. 그리고 선장은 相當한 注意로서 船舶의 안전을 위해서 비상사태를 대비하고 接觸危險을 방지했어야 했으며 이러한 조치를 하지 않은 船長도 過失이 있다 할 수 있다. 하지만 船長과 導船士의 過失은 約款 6.1의 近因으로 하는 危險으로 이 사건에서는 保險者가 보상해야 하지만 約款 6.2의 단서 조항인 被保險者, 船舶의 所有者, 船舶의 管理人, 陸上監督 또는 陸上の 管理者의 相當한 注意義務를 요건으로 한다. 그리고 육상 측 관리자도 相當한 注意로서 導船士의 도선 업무를 지원해야 한다는 점에서 保險者는 육상 측 관리자의 相當注意義務 이행을 고려할 것이다. 다시 말해서 부두의 도크마스터가 도선사에게 호남사파이어호의 危險性을 本船에 예고하고 업무들 성실히 수행하지 않았다면 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서는 保險者는 비록 船長과 導船士의 過失이 擔保된다 해도 도크마스터의 相當注意義務가 결여되었다는 사유를 들어 免責을 주장할 수 있다. 하지만 호남사파이어의 통상적이지 않은 부두접근에 도크마스터는 船舶에 그 危險性을 경고하였으므로 陸上측의 管理者는 相當한 主義를 했다 볼 수 있다. 따라서 保險者는 船體修理費인 약 1,800만원에 대해서 보상해야 한다.

約款 11의 損害防止約款에서는 損失 또는 재난이 발생한 경우에 이 保險에서 보상될 損失을 방지하거나 경감하기 위해 합리적으로 조치를 취하는 것은 被保險者, 그 사용자 및 대리인의 義務이다라고 규정하고 있다. 즉 이 事故는 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 約款 6.1 보상되는 事故이므로 保險者는 被保險者, 그 사용자 또는 대리인이 損失을 방지하거나 경감하기 위해서 합리적인 조치를 취한 경우에는 그 비용은 분담한다고 규정하고 있다. 따라서 保險者는 방제비의 일부를 지급해야 하고 그 금액은 船舶價額에서 保險價額의 비율을

초과하지 않는다. 하지만 船體修理費와 防除費는 控除約款에 의해서 控除된 금액을 지급한다.

2. 한진부산호 火災事件

2.1 개요

선박은 한국선급에 입급되어 1995년 5월 15일로 입거검사, 같은 해 6월 16일로 정기검사가 지정되어 있어 이에 대비하여 (주)한진해운은 이 선박을 같은 해 2월경 (주)한진중공업 영도 조선소에서 선급검사를 겸한 입거수리를 하기 위하여 같은 해 1월 10일 본선측으로부터 입거수리 신청서를 제출 받았다.

이 화재사건은 한진부산호가 입거수리중 수리업체인(주)한진중공업측이 하도급업체에게 정확한 작업지시를 하지 아니하고 안전관리를 소홀히 하여 탱크 청소업체가 기관실내 상층부에 위치한 중유서비스탱크 청소작업을 준비할 목적으로 조선소측의 안전작업규정을 위반하고 탱크내에 유입되어 있던 다량의 디젤유가 넘쳐 아래층의 화기작업장으로 쏟아지면서 화염에 인화되어 발생한 것이나 선박측이 유류탱크 및 송유계통에 대한 안전관리소홀로 청소를 요청한 탱크내의 유류를 다른 탱크로 이송한후 탱크내에 이물질이 들어가지 못하도록 정지밸브를 잠그는 등 안전조치를 하지 아니 하여 탱크내에 다량의 유류가 유입되게 한 것도 이 사건 발생의 원인이 된다.

다수의 사상자가 발생한 것은 통로가 비좁은 기관실내에서 인화된 직후 유출된 다량의 디젤유에 의하여 화재가 급속히 확산되어 탈출이 어려웠기 때문이다.

2.2 事例分析

損害의 발생 원인을 擔保危險과 非擔保危險 또는 擔保危險과 免責危險으로 구분하여보면, 앞의 경우는 分擔主義가 채택되어야 하고, 뒤의 경우는 원칙적으로 免責優先主義를 채택해야 한다.

즉 한진부산호 火災事件은 (주)한진해운은 船舶所有者로서 선내 安全教育을 효과적으로 실시하여야 하고 입거수리시에는 修理者가 안전하고 效率的으로 工事其間 내에 수리를 완료할 수 있도록 입거공사감독에게 작업공정 준수여부 및 作業安全의 확보에 대한 확인 임무를 부여하고 있었으나 선내 教育이 철저히 시행되지 아니하여 청소차 비워 둔 탱크에 연결된 송유관의 정지밸브를 잠그지 아니하였으며 일일 공정회의에서 거론하지 아니한 火氣作業場 상부의 유류탱크 맨홀개방 작업을 통제하지 아니하고 방치하는 등 安全管理를 소홀히 한 過失이 인정되므로 이는 約款 6.2에서 규정한 船舶所有者의 相當한 注意義務 결여라는 免責危險과 約款 6.1이 경합하는 관계라 하겠다. 하지만 船體損傷의 지배적인 원인이 화재가 아니라 船員의 過失과 修理業者의 過失이라 할 수 있으므로 船舶 소유자의 相當注意義務가 결여된 경우에는 보상될 수 없다. 하지만 이 사건에서 船舶 所有者가 相當注意義務를 이행하여 事故가 난 경우 保險者는 損傷 또는 損害 부분에 대해서 보상을 하고 그에 대한 대위권을 행사하여 船舶 修理業者에게 請求權을 행사 할 수 있다.

第 4 節 被保險者の 合理的 危險管理方案

1. 國內外 保險市場의 實態

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)은 그 개정내용이 船主에게 더욱 불리해진 점등의 이유로 국내에서는 사용되지 못하고 있다. 國內保險市場은 國際海運

業界 및 政府와 有關기관의 安全管理強化로 최근 몇 년 동안 대형이재의 부재로 인한 保險者의 양호한 실적을 가져 왔으며 대형 자본의 保險市場 유입으로 擔保力이 증가하여 안정적인 관리가 가능하게 되었다. 하지만 2001년 9월 뉴욕 무역센터의 대형 참사이후 世界保險市場은 유력 再保險社인 미국의 하트포드 再保險그룹과 英國의 로열앤 선라이언스 再保險 그룹 등 海外再保險社 2곳은 최근 국내 損害保險社에 再保險 新規契約 및 更新業務를 중단했다. 이미 뉴욕 무역센터의 붕괴이후 戰爭保險料는 2.5에서 5배까지 큰 폭으로 인상되었으며 船舶保險料는 계속 인상될 것이다. 뿐만 아니라 근래 몇 년 동안 世界保險市場의 치열한 경쟁으로 인해 船舶保險料도 계속 인하되고 왔으며 요율수준은 전례없이 낮은 수준이었다. IUA(International Underwriting Association)시장은 海上航空保險만을 인수하는 保險社로 지난 10여 년간 연속 적자로 최근 IUA에서 영업하는 회사가 줄어 왔다. 이번 뉴욕 무역센터의 이재와 몇 년 동안 保險料率의 지속적인 하락으로 保險市場의 擔保能力과 積立金이 충분치 못한 실정이다. 따라서 外國의 保險者는 國內의 被保險者에게 保險料의 추가적인 인상을 요구거나 被保險船舶의 船主의 責任을 높인 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 사용을 요구할 것이며 그에 따라 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 重要性 또한 높아지고 있다고 볼 수 있다.

2. 船舶會社의 合理的 危險管理方案

船舶運航에 關連하여 發生하는 危險要因들은 船舶의 大型化, 高速化와 함께 科學의 發達과 技術開發의 추세에 따라 감소하는 면도 있으나, 船舶을 실제로 運營하는 가운데 發生하는 人爲的 危險으로 인한 事故의 大型化와 운항외적으로는 國際情勢의 변화에 따라 직접적인 영향을 받는 경우가 빈번하고 경우에 따라서는 그 영향이 船舶會社의 經營에 큰 타격을 주는 경우가 있다. 이러한

많은 危險을 船舶會社가 대비하는 수단으로 크게 海上保險에 부보하여 危險을 소화하거나 자체적으로는 保險者 免責危險에 대비하는 두 가지의 방법이 있을 수 있다. 즉, 危險管理技法으로서 事前的 統制(Pre Loss Control)와 事後的 統制(Post Loss Control)가 있을 것이다. 事前的 統制方法에는 海上保險으로 부보되지 않거나 특히 부보 이후 保險者의 免責으로 남는 危險을 자구적인 수단으로서 危險의 發生 이전에 그러한 發生을 回避하거나 防止하기 위한 것이다. 統制方法에는 損失露出回避(exposure avoidance), 損失減少(loss reduction), 損失防止(loss prevention), 損失의 隔離 또는 分離(segregation or seperation of exposure), 危險풀링제(pooling) 그리고 非保險轉嫁(non-insurance transfer)가 있다. 損失露出回避는 損失露出(loss exposure)이 절대로 일어나지 않도록 하는 것이고 存在하는 損失露出을 없애는 方法이다. 이것은 洪水가 많은 地域에서는 洪水可能地域에 건물을 짓지 않는 것과 같은 것으로 海上運送 중에서 일어날 수 있는 損失露出을 回避하기 위해서 海上運送을 하지 않는 것으로 실제로는 이러한 方法을 적용할 수 없다. 損失減少(loss reduction)는 事後的 統制概念으로서 발생한 損失에 대해서 損失의 深度를 줄이는 것을 말한다. 海上運送 중의 損失減少는 事故發生 후에 損害를 최소화하기 위한 일련의 조치들이 해당된다고 할 수 있다. 火災鎮壓을 위해 船內에 스프링클러를 설치하는 것이 이에 해당한다고 볼 수 있다. 損失防止(loss prevention)는 損失防止 가능성을 제거하는 것을 말하며 海上運送에서 損失防止方法으로 태풍이나 기상악조건 해상을 피해서 航海하는 것과 船員들의 安全事故防止를 위해 安全教育·訓練을 실시하고, 각종 체크리스트를 이용한 事前點檢 등이 있다. 損失隔離 또는 分離(segregation or seperation of exposure)는 損失露出除去를 위해서 損失露出에 인접한 損失可能性이 있는 것들을 다른 곳으로 이동시키는 것이 해당된다. 貨物事故가 발생한 貨物을 다른 곳으로 이동시키거나 격리함으로써 근접해 있는 다른 貨物의 損失을 防止할 수 있다. 危險풀링제(risk pooling)는 擔保範圍, 價

格과 信用度에 대해서 규모의 경제를 달성하기 위하여 동종 또는 유사 위험들을 조합하는 것이다. 그리고 非保險轉嫁(non-insurance transfer)는 損失費用을 保險이 아닌 다른 방법으로 轉嫁시키는 것을 말하며, 損失의 潛在的인 財政的危險性を 제3자에게 轉嫁시킨다. 이러한 非保險轉嫁에는 契約(contract), 賃貸(lease), 外注(out-sourcing) 그리고 損害負擔協定(hold-harmless)등으로 轉嫁할 수 있다.

이러한 事前的 統制方法은 被保險者의 合理的인 危險管理方案 그리고 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서 被保險者가 保險者로부터 被保險目的物에 발생한 損害에 대해서 補償을 받을 수 있는 要件과 일치하는 것으로 船舶의 管理計劃 및 船員의 教育計劃, 船社의 과거 損害率이 나쁜 경우에는 損害가 發生한 原因을 분석하여 향후 危險減少 方案을 제시, 船舶 및 船員 管理의 質的·量的 수준을 향상시키고자 하는 의지표시, 船舶導入計劃을 실시해야 하며 저렴한 保險料를 획득하는 것이 海運會社의 合理的 經營에 도움이 될 것이며 위험 발생을 사전에 통제할 수 있을 것이다.

船舶管理는 保險料算定에 있어서 가장 중요한 요소이다. 船舶의 철저한 管理(船級檢査 및 船舶의 定期檢査 등 船舶을 양호한 상태로 관리하기 위한 계획 및 실행)상태를 제시하는 것은 저렴한 요율을 획득하는데 매우 중요한 자료이며 신설된 船級條項을 충족할 수 있을 것이다. 뿐만 아니라 海上에서 船舶을 실질적으로 運航하는 것은 船員이기 때문에 船員의 船舶管理에 대한 기술 및 비상시의 대처 방안 등, 教育 상태/향후의 教育計劃을 제시하는 것은 船舶 保險料를 절감하는 방안일수 있다.

ISM(International Management Code for the Safe Operation of Ship and for Pollution Prevention)은 船舶의 安全運航 및 海洋還境의 보존을 목적으로 한국국제적 기준을 정하여 海運企業이 의무적으로 이행토록 하고자 하는 것으로 주로 陸上의 安全管理 組織 및 船長의 責任과 權限, 陸上 및 船舶의 安全管理 제

도의 확립, 安全管理 指針書의 마련, 主管廳의 統制 등 安全活動을 강화시키는 내용을 골자로 하고 있다. 즉 ISM의 인증은 陸上組織 및 船舶에서의 安全管理의 重要性을 크게 부각시켜 安全管理活動의 수준을 높이고자 하는 것이다. ISM의 인증은 요율산출에 있어서 직접적인 요인은 아니지만 감안요소로서 고려 될 수 있고 船社의 입장에서는 보다 저렴한 保險料를 제시받기 위한 필수적인 요소일 뿐만 아니라 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서는 육상측 관리의 소홀은 保險者가 補償을 거부할 수 있는 免責要素로서, 발생할 수 있는 損害에 대해서 補償을 받을 수 있을 뿐만 아니라 사전에 事故의 發生을 예방할 수 있을 것이다.

그리고 事後的 統制方法으로서 危險財務인 保險이나 契約 등에 의한 財政的인 方法으로 損失을 補償받는 方法이다. 여기에는 危險保有(risk retention)와 契約에 의한 危險轉嫁(contractual risk transfer)-保險契約포함-등이 있다. 危險保有는 危險을 保險會社를 비롯한 제3자에게 移轉하지 않고, 損失露出結果 發生하는 損失露出에 대해서 損失의 一部 또는 全部를 자기가 保有하는 것이다. 이 기법에는 消極的인 保有와 積極的 保有로 구분하며 전자는 무의식적으로 危險에 露出시키는 것이나 후자는 危險을 의식하면서 保有하는 것이다. 積極的 保有로는 事後的 損害에 대한 對備策을 마련하거나 資金을 조달하는 것이 있다. 그러나 이를 適用하기 위해서는 다음과 같은 條件이 필요하다. 첫째, 損失露出에 대한 다른 方法을 이용할 수 없는 경우, 둘째로는 심각한 損失이 아닐 것, 셋째는 損失豫測이 쉬운 경우에 해당해야 한다. 危險保有를 하기 위해서는 먼저 損失額이 측정되어야 하며, 危險管理者의 역할은 會社가 保有할 수 있는 限度額을 설정하여 保有基準을 마련해야 한다. 危險保有의 方法 중의 하나로서 自家保險(self-insurance)이 있다. 自家保險은 엄격히 말해서 保險技術은 아니다. 自家保險은 會社가 損失發生에 대비해서 保險會社에 轉嫁하지 않고 내부에서 損失發生에 대비해서 基金을 조성하거나, 예산을 확보함으로써 損失에 대비

하는 방법이다. 保險에서 擔保하지 않는 事故나 小損害 事故에 대해서 被保險者가 예산을 확보함으로써 企業의 運營에 效率性을 가져 올 수 있다. 契約에 의한 危險轉嫁(contractual risk transfer)는 被保險者가 保有하는 危險을 保險者에게 轉嫁하고 그 대가로서 保險者에게 保險料를 지급하는 損害補償契約이다. 被保險者가 자신이 海上事業에서 직면할 危險을 保險이라는 수단에 의해 부보하는 자체는 가장 흔히 사용되는 合理的인 危險管理의 方法일 것이다. 그러나 海運原價의 상당부분을 차지하는 保險料를 낮추지 않는다면 안될 것이다. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서는 앞서 설명한 事前的 統制方法은 被保險者가 擔保危險에 의해서 被保險目的物에 損害가 發生했을 때 被保險者가 사전 조치를 충분히 하였다는 立證만 한다면 補償을 받을 수 있을 뿐만 아니라 契約 과정에서 合理的인 保險料를 획득하는데 있어서도 유리한 위치를 확보할 것이다.

被保險者인 船舶會社는 合理的인 保險加入을 통해서 저렴한 保險料를 획득할 수 있다. 船舶會社는 과거의 運航 經驗에 의해 자체적으로 危險을 선택할 수 있다. 따라서 한번에 30일 이상 營業이나 運航을 하지 않고 정박하여 있는 경우가 없거나 아주 드물 경우에는 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서 休航還給條項을 삭제하고 부보하여 낮은 요율을 적용받을 수 있다. 小損害 免責條項에서는 船舶會社가 자체적으로 흡수할 수 있는 範圍를 설정하여 작은 損害의 경우 자체 부담함으로써 保險 損害率을 최소화 할 수 있고 여러 척의 船舶을 보유한 경우 船團을 형성하여 동일한 날짜에 하나의 保險會社에 가입하는 것 또한 저렴한 保險料를 획득하는 方案일 것이다.

第 5 章 結論

지금까지 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險에 대해서 알아보았다. 앞서 分析한바와 같이 保險契約에서 免責危險이 규정되는 이유는 保險事故의 발생 빈도나, 그 損害程度를 통계적으로 예측하는 것이 거의 불가능하여 타당한 保險料를 산정하기가 어려울 경우 또는 事故가 발생할 때에 事故의 대형화와 損害額의 누적적인 증대로 保險者의 인수 능력을 초과할 우려가 있는 경우에는 保險者가 부담할 수 있는 範圍를 벗어나므로 社會共益을 目的으로 하는 保險目的에 적합하다고 할 수 없다. 따라서 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서도 保險者가 被保險目的物の 滅失 또는 損傷部分에 대한 免責條項을 約款의 전반에 걸쳐 規定해 놓고 있다. 免責危險을 명확하게 規定하기는 그 특성상 구분하기는 어렵지만 免責危險과 擔保危險이 경합관계에 있을 때 保險者의 補償原則은 분담주의를 택하고 있고 擔保危險과 免責危險이 분명하지 않은 危險이 경합할 때는 원칙적으로 免責優先主義를 택하고 있다. 즉 約款에 기재될 수 있는 免責危險의 범위는 擔保危險보다 상당히 넓다고 할 수 있겠다.

免責危險은 英國海上保險法에서 규정한 法定 免責危險과 協會期間保險約款의 約定 免責危險으로 구분할 수 있다. 法定 免責危險과 約定 免責危險과의 관계는 法定 免責危險이 존재한다 하더라도 그 내용을 보다 확실하게 하기 위해서 그것과 동일한 내용을 約定 免責危險으로 다시 규정하거나 비록 法定 免責條項일지라도 특약에 의해서 保險者가 담보할 수 있다는 것이다. 그렇지만 특정한 사유에 관하여 約定 免責條項이 존재하지 않는다면, 그것이 法定 免責危險으로 규정되어 있으면 반대의 특약이 없는 한 法定 免責條項이 적용된다. 法定 免責

危險으로는 個別免責과 包括免責으로 나누어지며 個別免責으로는 告知義務의 違反, 擔保違反, 航海變更, 離路 그리고 航海遲延으로 나눌 수 있다. 包括免責으로는 擔保危險을 近因으로 하여 발생되지 않는 損害, 被保險者의 故意的 不法行爲로 인하여 발생한 모든 損害, 遲延을 近因으로 하여 발생한 모든 損害, 통상적인 自然消耗, 漏損, 破損을 近因으로 하는 모든 損害, 被保險目的物의 固有瑕疵나 性質에 의한 損害, ঝুনা ৰেলে를 近因으로 하는 모든 損害 그리고 海上危險을 近因으로 하지 않는 機關損害는 保險者免責이라 規定하고 있다.

保險者免責은 包括責任主義 또는 列舉責任主義에 따라서 그 解釋原則을 달리 하고 하고 있지만 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)은 列舉責任主義를 따르고 있으므로 被保險者는 損害가 擔保危險에 의해서 발생했음을 증명할 책임이 있다. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)은 1983년 이후의 國際海運關係法規의 내용을 수용하였고 船舶運航管理環境의 변화에 따라 船舶管理業務의 질적인 저하에 따른 保險損害의 방지를 위해서 개정의 필요성에 따라 나타났다고 할 수 있다. 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에 나타난 免責危險은 擔保危險을 近因으로 하지 않는 損害, 被保險者의 相當注意義務 缺如에 의한 損害로 볼 수 있으며, 3/4 衝突賠償責任에서는 障礙物, 難破船, 積貨 그 밖의 物件의 除去 혹은 處分 費用과 責任, 다른 船舶 또는 다른 船舶 내에 있던 財産을 제외한 不動産, 動産 그 밖의 일체의 물체에 대한 賠償責任, 被保險船舶에 적재된 積貨 또는 그 밖의 財産 및 被保險船舶의 계약상의 債務, 乘務員의 死亡, 身體傷害 또는 疾病 그리고 環境汚染 및 汚濁에 대해서도 保險者免責을 규정하고 있다. 共同海損과 救助에 따른 費用, 控除額 以下の 小損害, 事故通知의 遲延에 따른 損害와 代理店 手數料 명목의 費用은 保險者가 免責이라고 규정하고 있으며, 約款 24에서 約款 27까지는 至上約款으로서 損害의 발생 원인이 擔保危險이라 하더라도 至上約款에 의한 손해일 경우 保險者는 免責으로 하고 있다.

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서는 陸上에서의 管理과 監督이 소홀했을 때는 保險者가 免責으로 한다는 規定과 船級條項을 삽입하여 被保險者의 責任을 강화시켜 놓았다. 被保險者의 합리적인 船舶의 管理는 저렴한 保險料를 획득하여 支出을 줄이는 方法일 뿐만 아니라 保險事故를 미연에 防止하는 效果를 가져 올 수 있다.

協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에 따른 被保險者의 合理的인 保險料 획득과 事故 防止를 위한 方案으로는 다음의 方法을 提示할 수 있을 것이다.

첫째, 船舶 管理計劃 및 船員의 教育 計劃 提示

船舶의 철저한 管理狀態를 제시하는 것은 저렴한 料率을 획득하는데 매우 중요한 要素이며 신설된 船級條項을 충족할 수 있는 것이다. 뿐만 아니라 海上에서 船舶을 실질적으로 管理하는 것은 船員이기 때문에 船員管理에 대한 技術 및 非常時의 對處方案을 마련하는 것은 船舶保險料를 절감할 수 있는 方法이며 陸上管理者에 대한 教育은 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서 被保險者가 相當注意義務를 충족하는데 있어서 중요한 要素로 작용할 수 있다.

둘째, 過去 營業經驗을 바탕으로 한 保險契約의 適用

船社의 過去 損害率이 나쁜 경우에는 損害가 發生한 原因을 分析하여 향후 危險減少 方案을 提示해야 할 것이다. 船社의 營業上의 特徵은 過去의 經驗에 의해서 뚜렷이 나타나므로 過去의 危險頻도와 深度를 分析함으로써 미래의 危險可能性에 대해 추측할 수 있다. 分析한 結果에 따라서 損害發生의 防止를 위한 計劃을 제시하고 保險契約에서 危險頻도와 深度가 낮았던 部分에 대해서는 自家保險의 形式으로 負擔하는 것이 保險料를 節減할 수 있을 것이다.

셋째, 船舶 導入 計劃

船舶의 年齡이 오래될 수록 船舶을 管理하기가 어렵다고 判斷되기 때문에 노후선인 경우 일반적으로 높은 料率을 적용 받게 되며, 더 나아가 이러한 船舶

으로 인하여 姊妹船의 保險料 수준도 영향을 줄 수 있으므로 노후선의 정리 계획은 전체 船舶의 料率을 낮추는 效果를 가져올 수 있다.

海上保險의 被保險者인 船舶會社는 海上事業에서 事故로 인하여 企業活動의 安定的이고 健實한 經營에 여러 가지 惡影響을 받을 수 있다. 즉 船舶의 保險料와 修理費 특히 免責危險으로 保險者로부터 補償을 받지 못 할 경우에는 船舶會社에 상당한 부담이 될 수 있다. 특히 保險料는 海運原價 측면에서 적지 않은 比率을 차지하고 있으며 이를 낮추는 노력이 없다면 船舶會社로서도 競爭力있는 企業으로의 發展은 있을 수 없을 것이다. 특히 우리 나라의 경우 船舶會社는 保險會社와 단순한 保險契約關係에 의한 事後的인 補償關係에 있다는 인식이 만연하다. 앞으로의 企業經營에서는 이러한 경직된 관계로는 國際競爭에서 생존하기 힘들뿐만 아니라 共生關係에 있는 두 기업간의 신뢰가 무너질 수도 있다. 따라서 保險會社는 보다 나은 保險서비스를 船舶會社에 제공해야 할 뿐만 아니라 적극적으로 사전 管理 서비스를 제공하는 것도 고려해야 할 것이고 船舶會社 또한 危險管理나 保險을 專門的으로 담당하는 人力이 부족한 곳에서는 保險會社에 協助를 要請하는 것이 바람직할 것이다.

그리고 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에서 陸上管理者와 監督이 相當注意義務를 이행할 것을 요구하고 있다는 점에서 陸上組織과 船舶과의 유기적인 業務支援과 統制機能을 擴大해야 할 것이다. 船舶과 陸上의 원활한 危險管理 業務를 도모하기 위한 統制機構를 발전 시켜나가는 것이 바람직할 것이다. 이러한 提示된 方案이 危險管理와 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)에 따른 被保險者에게 發生할 수 있는 問題點을 완전히 해결할 수 있다고 볼 수는 없으나 提示된 方法으로의 接近은 被保險者가 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)을 첨부한 保險契約에서 유리한 立場에 설 수 있으며 낮은 保險料를 획득할 수 있으리라 기대된다.

끝으로 본 論文은 協會期間保險約款(ITC-HULLS,1995)의 免責危險을 學問的

인 고찰로 제한된 점이 있었고, 實務的인 研究 分析이 부족을 뿐만 아니라 아직 國內에서 사용되지 않는다는 점 때문에 많은 資料를 수집할 수 없었던 問題點이 있었다. 향후 이 분야에 관한 계속적인 연구가 수행되어야 하겠다.

參 考 文 獻

「國內文獻」

「單行本」

- 구종순, 『해상보험』, 서울, 박영사, 1995
- 김정수, 『해상보험론』, 서울, 박영사, 1995
- 대한화재해상보험(주), 『선박보험 이론 및 실무』, 1998
- 박상갑, 『Marine Insurance -Its Principles & practice』, 부산, 효성출판사, 1996
- , 『Marine Insurance-Hull Practice』, 부산, 효성출판, 1996
- 박용섭, 『해상보험법론』, 부산, 효성출판사, 1986
- 양승규, 『보험법』, 서울, 삼지원, 1993
- 이기수, 『보험법·해상법학』, 서울, 박영사, 1993
- 이은섭, 『해상보험론』, 서울, 신영사, 1994
- 중앙해양안전심판원, 『해양안전심판 사례집』, 1990-2000
- 한동호, 『해상보험요론』, 서울, 박영사, 1984

「論文」

- 노영목, 『해상보험에서의 법적 면책사유에 관한 고찰』, 경희대학교 국제법무대학원, 석사학위논문, 1999
- 박의주, 『해상적하보험에서 보험자책임에 관한 연구』, 전남대학교 대학원, 박사학위논문, 1994
- 서창현, 『해상보험에 있어서 보험자 면책에 관한 연구』, 영남대학교 대학원, 박사학위논문, 1996

- 이상욱, 『상당주의의무 이행과 그 효과에 관한 연구』, 한국해양대학교 대학원, 석사학위논문, 2000
- 정홍주, 유원우, 홍형구, "위험관리 측면에서 본 해운계약과 해상보험계약", 『한국해운학회지 제 18호』, 1994
- 한민수, 『해상선박보험의 면책위험에 관한 연구』, 한국외국어대학교 대학원, 석사학위논문, 1994
- 홍성화, "1995 협회기간보험약관에 있어서 보험자의 담보위험", 『해법·통상법』 10.2 (98.12)

「國外文獻」

- A. D. Hughes, *Carriage of Goods by Sea*, London, Black stone Press Limited Company, 1994
- J. K. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, London, Witherby & Co., 1996
- M. S. Dorfman, *Introduction to Risk Management and Insurance*, Englewood cliffs, Prentice-Hall International Inc., 1991
- Rejda George E., *Principles of Risk Management and Insurance*, New York, Haper Collins Publishers, 1992
- Robert H. Brown, *Marine Insurance, vol.1 Principles & Basic Practice*, London, Witherby & Co., 1986
- , *Marine Insurance, vol.3 Hull Insurance*, London, Witherby & Co., 1993
- , *The Institute Time Clauses-Hulls, 1995*, London, Witherby & Co., 1996
- Victor Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, London, Witherby & Co., 1996