

국제선박보험약관(International Hull Clauses)의 도입과 주요 특징에 관한 고찰*

- 국제선박보험약관(2003년)과 협회기간약관(1983년)과의
비교분석을 중심으로 -

A Comparative Study on the International Hull
Clauses(01/11/03) and the Institute Time
Clauses(01/10/83)

이재복**

Lee Jay-Bok

본고는 과거 100년이 넘는 기간 동안 사용되어온 협회기간약관(ITC)을 대체하기 위해 2002년/2003년 공표된 국제선박보험약관(IHC: the International Hull Clauses)의 도입 및 주요 특징에 관하여 살펴보았다. IHC(2003)는 현재 세계적으로 ITCH(1983)와 ITCH(1995)와 함께 사용되고 있으나, 우리나라에서는 IHC(2003)에 관한 선행연구가 전무함은 물론 그 약관이 국내 업계에 도입되지도 않았을 뿐만 아니라 IHC(2003)의 도입에 관련한 소개도 이루어지지 않고 있는 실정이다. 본고에서는 특히 시간상 및 지면상 한계로 인해 IHC(2003년)의 약관조항 중에서 ITC(1983년)와의 비교분석을 중심으로 IHC(2003년)의 위험조항 차이점에 대하여 고찰하였다. 아무쪼록 본 연구를 계기로 우리나라에서 IHC(2003년)에 대한 추가 연구가 계속되고, IHC(2003년)에 대한 관심과 인식이 증대되어 빠른 기간 내에 IHC(2003년)가 국내에도 도입되어 사용되기를 기대해본다.

※ 국문색인어 : 국제선박보험약관, 국제언더라이팅협회, 런던보험자협회, 보일러의 파열, 잠재적 하자, 차축의 파손, 협회기간약관

* 본 논문은 국립목포대학교 학술 연구비 지원에 의하여 연구되었음.

** 국립목포대학교 경영대학 교수(jblee@mokpo.ac.kr)

I. 서론

2002년 11월 1일에 영국에서는 전혀 생소한 국제선박보험약관(IHC: the International Hull Clauses)이라는 선박보험의 새로운 표준약관이 공표되었다. 이것은 과거 100년이 넘는 기간 동안 사용되어온 협회기간약관(Institute Time Clauses)을 대체하기 위해서 런던시장의 합동선박위원회(Joint Hull Committee)에 의해 개발된 것이었다.

이 약관은 선주들과 보험브로커 및 기타 이해관계자들이 오랜 기간 자문을 거쳐 개발되었으나, 추가로 1년 동안 사용한 경험 및 런던과 해외의 해상보험시장에서 건의된 의견과 비판 등을 종합하여 재검토한 결과로써 2003년 11월 1일자 IHC가 공표되었다.

과거 200여년 계속 사용하던 1779년 Lloyd's S.G. Policy Form이 폐지되고, MAR Form과 함께 새로운 표준약관으로 1983년 10월 1일자 협회기간약관-선박(Institute Time Clauses - Hulls, 이하 ITCH(1983)라고 함)이 도입된 이후 20년만의 일이다.

국제선박보험약관(IHC)은 1983년과 1995년 ITCH에서는 없던 많은 새로운 규정들을 신설하고 있다. 1983년 ITCH는 총 26개 조항이었으나, IHC(2003)는 총 50개 조항으로 현재의 시장관습과 국제안전관리조례(ISM Code)의 역할 및 기국주의(flag states)와 선급협회의 중요성 증대를 반영하기 위해 이전의 약관들을 갱신하는 데 초점을 맞추었다.

특히, IHC(2003)는 담보(warranties)에 관한 영국 법률의 엄격한 적용을 완화하고 있으며, 분쟁의 소지를 제거하고 약관 문언(wording)의 의미를 명확히 하기 위해 일부 문언들을 개정하였고, 보다 논리적인 순서로 재정리하였다. 또한 1983년 ITC와 비교하여 선주에게 매우 유리하게 추정전손 요건을 완화하는 방향으로 협정보험가액의 80%가 수리 후 가액으로 간주된다고 규정하고 있다.

IHC는 총 3부로 구성되어 있다. 제1부는 제1조에서 31조까지 조항으로 “주요 보험조건”을 포함하고, 제2부는 제32조에서 41조까지 조항으로서 피보험자가 선택

적으로 이용할 수 있는 추가약관들로 구성되어 있다. 제3부는 제42조에서 50조까지 조항으로서 클레임 처리와 관련하여 보험자와 피보험자의 권리와 의무를 규정하고 있다.

이와 같은 IHC(2003)는 현재 ITCH(1983) 및 ITCH(1995)와 함께 사용되고 있으나, 협회약관들이 언제까지 사용될 수 있는지는 의문으로 남게 되었다. 왜냐하면 1884년에 설립된 런던보험자협회(ILU)가 런던국제보험·재보험시장연합(LIRMA)과의 합병을 통하여 1998년 12월 31일 런던의 국제언더라이팅협회(IUA : International Underwriting Association of London)가 설립되었기 때문이다.

이와 같은 상황에서 우리나라에서는 국제선박보험약관에 관한 선행연구가 전무함은 물론 그 약관의 도입과 관련한 소개도 이루어지지 않고 있는 실정이다. 이에 본고에서는 국제선박보험약관(2003년)과 협회기간약관(1983년)과의 비교분석을 중심으로 국제선박보험약관(International Hull Clauses)의 도입배경과 주요 특징들에 관하여 고찰하고자 한다. 그러나 ITCH(1983)와 비교하여 IHC(2003)에서 변경한 사항들을 모두 고찰하는 것은 시간상으로나 지면상으로 불가능할 것이기 때문에, 본고에서는 중요한 변경사항에 해당하는 주요 특징만을 살펴본 뒤에 IHC(2003)의 약관조항 중에서 제2조 위험조항(Perils)에 국한하여 그 해석과 적용상의 문제들을 살펴보고자 한다.

이를 위하여 본고는 제 I 장 서론에 이어, 제 II 장에서 협회약관의 도입에서 국제선박보험약관의 도입까지 선박보험약관의 변천과정을 살펴보고 런던보험자협회를 대체하는 국제언더라이팅협회(IUA)의 성격과 설립목적에 관하여 고찰하였다.

제 III 장에서는 국제선박보험약관의 구성과 2002년 IHC와 비교하여 2003년 IHC에서 변경한 사항 및 제1부 주요 보험조건에서 영국재판관할권조항과 위험조항, “리스장비” 등, 3/4 충돌손해배상책임과 항해규정, 선급조항과 관리조항 및 추정전손조항, 그리고 제2부 추가약관과 제3부 클레임규정 등 IHC(2003)의 주요 특징에 관하여 살펴보았다.

제 IV 장에서는 국제선박보험약관(2003)과 ITC(1983)의 위험조항 차이점을 살펴본 다음, “핵장치나 원자로의 고장 또는 사고”의 삭제 등 위험조항의 일부 변경사항, “보일러의 파열, 차축의 파손” 및 “기계나 선체의 잠재적 하자”에 관한 규정을

중심으로 국제선박보험약관의 위험조항과 그 해석상의 문제들을 고찰하였다.

제 V 장에서 결론으로 끝을 맺었다.

II. 선박보험약관의 변천과정과 국제선박보험약관의 도입

1. 선박보험약관의 변천과정

가. Lloyd's S.G. policy Form과 MAR Form

보험자마다 각자의 해상보험증권을 사용해오다가 1779년 Lloyd's 총회에서 통일된 표준 증권양식으로서 Lloyd's S.G. policy Form이 채택되었다. 그 후 MAR Form이라고 부르는 새로운 해상보험증권양식이 1982년에 도입될 때까지 S.G. Form의 해상보험증권이 전 세계적으로 사용되었다.

영국의 1779년 Lloyd's 보험증권이 200여년을 계속해서 수많은 비난을 받아오면서도 개정되지 않았던 것은 그 동안에 축적된 방대한 판례에 의하여 Lloyd's 보험증권의 일언일구(一言一句)의 법률적 의미가 확정되었기 때문이며¹⁾, 런던보험시장, 특히 Lloyd's와 런던보험자협회(ILU)가 그동안 쌓아온 시장관습(Market Practice)과 판례(Case Law), 제정법상의 해석(Statutory Interpretation) 및 Lloyd's S.G. Policy Form이 채택된 이래 200년 이상 발전시켜온 해상보험약관들을 포기하고 싶지 않았기 때문이었다²⁾. 개정을 반대하던 또 하나의 이유는 Lloyd's 증권이 개정될 경우 새로운 문언의 명확한 의미를 규명하기 위한 소송들이 홍수를 이룰 것이라는 우려 때문이었다³⁾.

그러나 영국 보험시장 내부의 개혁론과 UNCTAD를 비롯한 국제적인 개정 압력,

1) J.H. Minent & Co. Ltd.(1982), p.1.

2) George(1986), p.439.

3) UNCTAD Secretariat, (1978이하 UNCTAD Report라 함), #112.: Ivamy, (1985), p.102.

특히 세계 해상보험시장에서 영국이 주도권(initiative)을 빼앗기지 않기 위하여 과거 200년 동안 사용해온 1779년 Lloyd's S.G. Policy를 폐지하기에 이르렀다⁴⁾.

그 결과 1982년에 도입된 새로운 해상보험증권양식은 폐지된 SG form과 구별하여 영국의 실무에서는 MAR form으로 부른다. 적하보험에 사용하는 새로운 해상보험증권양식은 1982년 1월 1일(한국 1983년 3월 1일)부터 사용되었으나, 선박보험에 사용하는 증권양식은 1983년 10월 1일(한국 1984년 2월 1일)부터 사용되고 있다.

MAR form에는 런던보험자협회(ILU)의 Companies' Marine Policy와 Lloyd's Marine Policy의 두 종류가 있다. 두 종류 모두 보험증권의 내용은 동일하지만, 보험자가 보험회사와 개인보험업자라는 점 때문에 그에 따른 일부 문언이 수정되고 있을 뿐이다.

MAR form은 SG form의 본문약관이 폐지되어 협회약관에 흡수되고, 계약명세(Schedule)만을 기재하는 일반 손해보험증권과 같은 Schedule Form으로 변경되었다.

나. 협회약관(Institute Clauses)의 도입과 변천과정

(1) 표준 해상보험약관의 도입 배경

1779년에 채택된 로이즈보험증권은 그 후 산업혁명과 국제운송환경의 급속한 발전으로 20세기 해상보험 수요에 부응할 수 없게 되었다. 이에 따라 보험증권양식을 개정하려는 움직임이 있었으나, 수많은 판례의 대상이 되어온 표준양식을 그대로 유지하고자 하는 보험자의 반대로 실현되지 못하였고, 그 대신 보험약관을 첨부하는 방식으로 보험증권의 내용을 변경하는 것이 관행화되었다⁵⁾.

그 결과 보험자와 피보험자의 합의에 따라 수많은 약관들이 작성되고, 보험증권양식을 보완하기 위한 각종의 약관이 사용됨으로써, 약관문언이 서로 다르고 보상

4) Lloyd's S.G. Policy Form의 폐지와 새로운 해상보험증권양식(MAR Form)의 도입배경에 관한 자세한 내용에 관하여는 이재복저, 『적하보험약관론』, 보험연수원, 2005(b), pp.63~69 참조.

5) 런던보험협회 편, (1968), pp.187.

범위가 상이하게 되었다. 이에 따라 소송이 늘어나게 되었고 약관문언의 통일과 표준화에 대한 필요성이 제기되어 1884년에 설립된 런던보험자협회를 중심으로 약관의 통일화작업이 추진되었다⁶⁾.

(2) 런던보험자협회와 협회약관

협회약관(Institute Clauses)이란 런던보험자협회에서 공표한 약관이다. 런던보험자협회(Institute of London Underwriters)는 영국의 1884년 주식회사법(Joint Stock Companies Act of 1884)에 의거 설립되기 시작한 런던의 해상보험회사들에 의하여 1884년 영국정부의 설립인가를 받아 조직된 단체이다. 설립목적은 상호협조와 공동행위를 통해 해상보험회사의 이익을 옹호하고 해상보험사업의 발전을 도모하기 위한 것이다⁷⁾.

이와는 별도로 영국에는 1909년 설립된 로이즈보험자를 위한 로이즈보험자협회(Lloyd's Underwriters Association)가 운영되고 있다. 미국의 경우도 이와 유사한 미국보험자협회(AIMU: American Institute of Underwriters)가 설립되어 운영되고 있다.

런던보험자협회에는 Lloyd's와 보험회사들이 공동으로 운영하는 합동선박위원회(Joint Hull Committee)와 합동적하위원회(Joint Cargo committee) 등 각종 합동위원회를 두고 상호간의 이해관계를 조정하고 공동의 문제를 협의하여 해결하고 있다.

합동위원회 중에서 1925년에 설립된 기술약관위원회(TCC: Technical and Clauses Committee)는 보험회사들을 대표하는 보험자와 로이즈 보험자 및 손해사정사로 구성되어 있다. 이 위원회(TCC)의 기능은 보험의 기술적인 문제에 대하여 보험시장에 권고하고, 합동선박 위원회나 합동적하 위원회의 요청에 따른 위임을 받아 새로운 약관의 초안작성이나 기존약관의 개정업무를 맡고 있다.

6) 이재복(2005), p.58.

7) Dick(1964). p.2.

다. 협회기간 약관,선박(Institute Time Clauses, Hulls)의 연혁

(1) 협회기간약관의 도입 배경

1824년까지는 법률에 의해 영국에서 해상보험사업을 영위할 수 있도록 허용된 기관은 로이즈와 두 보험회사(the London Assurance and Royal Exchange Insurance)뿐이었으나, 그 후 60년 동안 많은 보험회사들과 해운회사들이 설립되어 그 수가 급증하였다. 그들은 자기들만의 보험약관을 개발하여 다수의 다양한 약관들이 존재하였고, 그 약관들은 모두 역사적인 1779년 Lloyd's S.G. form에 첨부, 사용되었다.

1883년 4월 4일 선박보험약관의 통일된 문언의 전반적인 채택을 목적으로 해상보험증권에 통상적으로 삽입되던 일부 약관들을 검토하기 위해 영국의 언더라이팅 단체들의 대표자회의가 로이즈에서 개최되었다. 그 후 몇 달 동안 전반적인 사용을 위한 많은 로이즈약관들이 채택되었고, 1884년 런던보험자협회(ILU)의 설립과 함께 1884년 12월 8일에 동 협회는 증기선(steamers)에 사용될 세 가지 약관의 전반적인 채택을 권고하기에 이르렀다⁸⁾.

보험자마다 개별적으로 사용하던 각종 보험약관의 통일을 위해 노력한 결과, 1888년 최초로 협회기간약관(ITC: Institute Time Clauses)이 등장하였다. 이 약관은 무역과 기타 환경의 변화에 따라 1952년 10월 1일자 개정 이후, 1959년 7월 22일자, 1969년 10월 1일자, 1970년 10월 1일자(71년 충돌약관의 면책사항 일부 추가 수정), 1983년 10월 1일자 및 1995년 11월 1일자 등 수차례 개정되었다.

1983년 ITC의 개정에서 보장내용에는 실질적인 변경이 없었으나, 약관의 근본적인 개정이 이루어졌다. 유서 깊은 S.G. form이 폐지되고 그 중요한 내용들이 ITC에 포함되었다. 동일한 양식을 사용하여 1995년 11월 1일자 개정 약관이 공표되었으나 선박보험시장에서 환영을 받지 못하였다⁹⁾.

8) Cornah(2003), p.1.

9) Cornah(2003), p.1.

(2) 협회약관과 기타 선박보험약관의 종류

선박보험약관에는 ILU가 공표한 ITC를 비롯하여 IVC 등 수많은 협회약관이 있으나, 모든 협회선박보험약관은 ITC. Hulls를 기본으로 해당되는 특수상황에 따라 일부 수정하고 있다. 선박에 관하여 사용되는 대표적인 표준약관으로서 협회약관에는 ITC.Hulls, IVC.Hulls 및 전쟁과 스트라이크위험을 하나의 보험증권에서 부담하는 IWSC.Hulls-Time, IWSC.Hulls-Voyage가 있다. 이외에도 많은 종류의 협회약관이 사용되고 있다.

영국 이외의 외국에서 사용되는 약관, 즉 American Institute Hull Clauses(AIHC), Standard Dutch Hull Form, Japanese unless 4/4 RDC 등도 ITC. Hulls와 대부분 유사한 내용을 가지고 있다. 우리나라의 경우, 500톤 미만 선박의 일부 경우(국문약관 사용)를 제외하고, 영국의 해상보험증권과 협회약관을 사용하고 있다.

2. 국제선박보험약관의 도입과 국제언더라이팅협회의 등장

가. 국제선박보험약관의 도입

1983년 10월 1일자 및 1995년 11월 1일자 협회기간약관-선박(the Institute Time Clauses - Hulls)을 대체할 목적으로 선주들과 보험브로커 및 기타 이해관계자들의 오랜 기간 자문을 거쳐 런던시장의 합동선박위원회(Joint Hull Committee)에 의해 개발된 국제선박보험약관(the International Hull Clauses)의 초안이 2002년 11월 1일에 공표되었다¹⁰⁾.

그 당시에는 첫 해에 사용한 결과로 얻은 경험과 런던이나 해외의 해상보험시장에서 건의된 의견과 비판을 토대로 이들 신 약관을 재검토하는 것이 바람직한 것으로 인식되었고, 그러한 재검토의 결과로 2003년 11월 1일자 IHC가 공표되었

10) Waltons & Morse(2002) Bulletins: Marine Insurance-The New International Hull Clauses-2002, by Mark Lloyd (<http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=20>), p.1.

다. 이 약관이 선체와 기계의 위험에 관하여 선박이 보험에 가입될 수 있는 표준약관으로 인식되기를 기대하고 있으며, 당분간 추가 개정이 불필요할 것으로 예상하고 있다¹¹⁾.

과거 100년이 넘는 기간 내내 협회기간약관(Institute Time Clauses)은 선박에 관한 기간보험에서 이용하는 국제적인 표준약관이 되었고, 이는 새로운 명칭을 가진 “국제선박보험약관”에 반영되고 있다. 이들 약관이 성공할 수 있었던 기초는 가능한 최대의 확신을 가지고 클레임에 접근할 수 있게 하였다는 것과 상업적인 이해관계들이 요구하는 보장범위를 제공하였다는 것이었다¹²⁾.

나. 국제언더라이팅협회(IUA)의 성격과 설립목적

런던의 국제언더라이팅협회(IUA: International Underwriting Association of London)는 국제적인 대형 보험회사와 재보험회사들을 위한 세계에서 가장 큰 대표 기구이다. IUA는 런던 내에서 또는 런던을 통해서 경영하는 회원사들을 위해 사업 환경의 보전과 강화를 목적으로 하고 있다.

IUA는 런던국제보험·재보험시장연합(LIRMA: London International Insurance and Reinsurance Market Association)과 런던보험자협회(ILU: Institute of London Underwriters)의 합병을 통하여 1998년 12월 31일 설립되었다. 이 연합은 런던의 기업보험시장의 해상보험부문과 일반 손해보험부문을 위한 대표 기구들을 하나로 통합한 것이다.

런던국제보험·재보험시장연합(LIRMA)은 비해상보험사업과 재보험사업을 지원하기 위해 1960년대와 1970년대에 설립된 이전의 보험협회들의 통합을 통해서 1991년 설립되었다.

IUA의 설립목적은 다음과 같다¹³⁾.

① 시장개혁의 장려와 촉진

11) Waltons & Morse(2003),p.1.

12) Richard (2003), p.1.

13) <http://www.iua.co.uk/AM/Template.cfm&Section=FAQs&Template=/CM/HTMLDisplay.cfm&ContentID=3447>

- ② 회원사에 기술적이고 위탁받은 연구와 정보의 제공
- ③ 실무 전문가들을 위해 우량한 관행의 추천과 장려
- ④ 영국정부와 재무당국을 상대로 회원사들의 이익 옹호
- ⑤ Ins-sure에 IUA의 출자금 보전조치 및 그들 서비스의 공급 감시와 모니터
- ⑥ EU 및 기타 정책당국자들의 정책개발이 회원사들의 언더라이팅 사업에 영향을 미치는 경우 그들을 상대로 회원사들의 이익 대변
- ⑦ 교육 및 연수의 독창력의 개발 촉진

Ⅲ. 국제선박보험약관의 구성과 주요 특징

1. 국제선박보험약관의 구성

국제선박보험약관은 수많은 새로운 규정들을 신설하고 있다. 국제선박보험약관에 기초한 책임자들은 1983년과 1995년 ITC의 약관 내용 중 대부분을 다시 고쳐 쓰는데 그치지 않고, 그 대신 현행의 관례를 반영하고 선박의 안전과 관련하여 국제안전관리조례(International Safety Management(ISM) Code)¹⁴⁾의 역할과 기국주의(flag states) 및 선급협회의 중요성이 증대되는 것을 반영하기 위해 이전의 약관들을 최신의 것으로 갱신하는 데 초점을 맞추었다¹⁵⁾.

이에 추가하여, 신 약관은 담보(warranties) 이용의 중요성을 축소함은 물론, 보험계약 조건의 불이행 결과를 구체적으로 명기함으로써 영국 법률의 엄격한 적용을 완화하려는 의도를 반영하고 있다.

14) 이 조례의 목적은 선박의 안전한 관리와 운영 및 해상오염방지를 위한 국제적인 기준을 제공하는데 있다. (http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=287참조)

15) Waltons & Morse(2002), p.1.

또한 표준 약관의 문언(wording)에 대한 의미를 명확히 하기 위해서 필요한 경우 일부 문언에 대해 약간의 개정이 있었으며, 표준약관을 보다 논리적인 순서로 재정리할 수 있는 기회로 활용하였다¹⁶⁾.

IHC는 총 3부로 구성되어 있다. 제1부는 제1조에서 31조까지 조항으로 “주요 보험조건”(Principal Insuring Conditions)을 포함하고 있다.

제2부는 제32조에서 41조까지 조항으로서 현재는 표준 보장범위에 대부분 포함 된 것이지만 피보험자가 자주 요구하는 추가약관들의 세트에 구성되어 있다.

제3부는 제42조 50조까지 조항으로서 클레임 처리와 관련하여 보험자와 피보험자의 권리와 책임(의무)을 정하고 있는 클레임규정을 포함하고 있으며, 클레임 처리과정의 효율화를 목적으로 하는 규정들이다.

2. 2003년 IHC과 2002년 IHC의 비교

2003년 IHC는 2002년 IHC와 비교하여 폭넓은 개정은 없었다고 말하고 있으나, 가장 중요한 수정사항은 다음과 같이 요약할 수 있다¹⁷⁾.

가. 제1부 주요 보험조건(Principal Insuring Conditions)

제2조 2항 2호는 여하한 잠재적 하자로 인한 멸실, 손상에 관한 보장을 규정하고 있다. 그러나 2002년 IHC에서 규정한 “그러나 잠재적 하자로 인한 멸실, 손상의 수리비용이 잠재적 하자를 수선하는 데 지출하였을 비용을 초과한 범위 내에서만”이라는 표현이 삭제되고, “그러나 잠재적 하자를 수선하는 비용의 어느 것도 보장하지 아니 한다”는 단순한 문구로 대체되었다.

구조비와 공동해손비용에 대한 보험자의 보상책임을 규정하고 있는 제8조 1항은 “여하한 일부보험과 관련하여 감액된”이라는 말이 “여하한 일부보험과 관련하여 감액하지 않고”라는 반대의 문구로 대체됨으로써 개정되었다. 이와 유사하게 제9조 4

16) Waltons & Morse(2002), p.1.

17) Waltons & Morse(2003), p.1. 참조

항에서 손해방지비용에 대한 피보험자의 클레임도 더 이상 일부보험을 이유로 감액되지 않는다는 취지로 개정되었다.

제17조 4항은 1983년 ITC와 2002년 IHC에는 없던 새로운 규정으로, 그동안 보험자들이 오염방지도장(anti-fouling coatings)에 대한 보상을 거부해오던 관행을 깨뜨리고 선저(船底)의 손상부분 등 제17조에서 규정한 특정부분의 신품 철판에 대한 오염방지도장의 비용을 보상하도록 규정하였다¹⁸⁾.

2002년 IHC에서 제29조에서 33조까지의 면책조항들이 2003년 IHC에서는 제29조에서 31조까지로 재정리되었다. 이전에는 별도로 취급하던 전쟁과 스트라이크에 관한 면책이 제29조에 통합되었다. 악의행위에 관한 면책도 테러리스트 또는 정치적 동기로부터 행동하는 자들에게 적용되는 면책과 함께 제30조에 포함되었고, “여하한 전쟁무기”라는 말이 “여하한 무기”로 개정되었다.

새로운 제31조에서는 2002년 IHC의 제32조와 33조에서 규정하던 방사능오염과 생화학 무기와 관련한 면책을 통합하였다. 그러나 2002년 IHC의 제33조2항에서 사용했던 “사이버 공격”(cyber attack)이라는 말은 신 약관에서는 삭제되었다.

나. 제2부 추가 약관조항(Additional Clauses)

제1부에서 약관조항의 통합 등으로 인해 제2부의 추가 약관조항도 제34조가 아니라 제32조부터 시작하고, 2002년 IHC의 제43조에서 제40조로 변경된 공동해손 흡수조항도 발틱·국제 해사기구(BIMCO)¹⁹⁾가 2002년에 권고한 바 있는 문언들과 밀접하게 보조를 맞추도록 상당히 많은 부분 수정되었다²⁰⁾.

18) Waltons & Morse(2003), p.1.

19) 1905년 Copenhagen에서 설립된 발틱·국제 해사기구(BIMCO: Baltic and International Maritime Council Organization)는 선주, 선박 관리자, 브로커, 대리점, 운영자 및 해운업계와 관련된 협회와 기타 단체들에게 실제적이고 실체적인 서비스를 제공하는 세계 최대의 민간 해사 기구이다. BIMCO의 목적은 상업적인 해운 관행의 조화와 통일을 촉진함은 물론, 해운산업의 질적 성장과 안전, 보안 및 환경 보호의 증진을 촉진하는 데 있다. BIMCO 증서위원회는 표준 항해/정기 용선 계약서나 선하증권, 계약서 등 각종 해운양식의 제정 및 개정 작업과 해운관행을 정립하는 역할을 수행하고 있다.(<http://www.bimco.org/> 참조)

20) Waltons & Morse(2003), p.2.

해상운송계약에서 피보험자(선주)가 책임을 지지 않는 위험에 대한 특별이익을 위하여 피보험자가 지출한 비용인 특별비용이 2003년 약관에서는 포함되었다. 중요한 것은 이 조항에 의한 클레임은 더 이상 보험증권상 소손해공제의 적용을 받지 않는다고 규정하고 있다는 점이다²¹⁾.

다. 제3부 클레임 규정(Claims Provisions)

IHC의 제3부는 보험계약의 클레임에 관한 규정과 그와 관련한 피보험자와 보험자의 권리와 의무를 포함하고 있다. 2002년 IHC의 제46조는 피보험자가 결과적으로 클레임을 초래할 사고나 사건에 대하여 가능한 지체 없이 간사 보험자에게 통지하여야 하고, 피보험자가 사고나 사건발생을 알게 된 후 180일 내에 통지하지 않으면 보험자는 그 클레임에 대하여 보상책임을 지지 않는다고 규정하고 있다.

그러나 예를 들어 사고 발생 몇 년 후에 건선거에 입거하여 이전에는 알려지지 않은 손상의 존재가 나타나거나, 애초에 예상했던 것보다 심각한 손상의 존재가 나타난 경우 이 규정이 부당하게 작용할 수 있다는 시장의 우려가 받아들여졌다²²⁾.

그 결과 신 약관의 제43조에서는 180일의 통지 기간을 사고나 사건 발생에 대하여 피보험자가 알게 된 날로부터 기산하지 않고, 결과적으로 클레임을 초래할 멸실 또는 손상에 대하여 피보험자가 알게 된 날로부터 기산한다고 규정하고 있다.

3. 국제선박보험약관(2003)의 주요 특징

IHC(2003)에서 ITCH(1983)와 다르게 변경한 사항들을 모두 고찰하는 것은 시간적 및 지면상으로 불가능할 것이기 때문에, 여기에서는 주의를 기울여야 할 가장 중요한 변경사항에 대해서만 국한하여 살펴보고자 한다.

21) Waltons & Morse(2003), p.2.

22) Waltons & Morse(2003), p.1.

가. 제1부 주요 보험조건(Principal Insuring Conditions)

(1) 영국재판관할권조항과 위험조항

표준 보험조건은 제1조3항에 하나의 배타적인 영국재판관할권조항을 포함하고 있다. 그러나 그 문구는 표준 해상보험증권양식 MAR Form에 규정된 것과 동일하다.

피보험위험의 리스트가 제2조에 열거되고 있다. 보다 중요한 개정사항은 다음과 같다²³⁾.

- ① 적하 또는 연료의 적재, 양하 또는 이동시의 사고로 인하여 발생한 멸실 또는 손상에 대한 보장범위에 저장품과 부품이 추가로 포함되었다.
- ② 1995년 ITC의 제6조2항5호가 항공기, 헬리콥터, 또는 이와 유사한 물체는 물론 위성(satellites)과의 접촉을 추가한 것으로 확장되었다.
- ③ 파열된 보일러 또는 파손된 차축을 수리하거나 대체하는 비용은 그러한 사고로 인하여 발생한 멸실 또는 손상에 관한 보장에서 제외되고 있다.
- ④ 기계나 선체의 잠재적 하자로 인한 멸실 또는 손상은 계속 보장되나, 그 하자로 인한 멸실, 손상만을 보상할 뿐 하자 그 자체를 수리하는 비용은 보상하지 아니한다.
- ⑤ 1995년 ITC의 제6조2항에서 이전에 열거하고 있는 모든 위험은 그러한 위험으로 인한 멸실 또는 손상이 “피보험자, 소유자, 관리인, 또는 감독관 또는 여하한 육상 관리자”의 주의의무 결여에 기인한 경우에는 보상되지 않는다는 단서조항을 전제로 하고 있다. 국제선박보험약관에도 단서조항은 규정되고 있으나 “감독관 또는 여하한 육상 관리자” (superintendents or any of their onshore management)에 대한 언급이 단서조항에서 생략되고 있다. 1983년 ITC에서 없던 것을 1995년 ITC에 그들을 삽입한 것이 많은 선주와 보험브로커들에게 우려와 두려움을 갖게 함으로써 결국 1995년 ITC가 널리 사용되지 못하게 된 주요 이유 중의 하나가 되었다²⁴⁾.

23) Waltons & Morse(2002), p.1.

24) Waltons & Morse(2002), p.1.

(2) “리스장비” 및 “선박에서 없어진 부품들”(parts taken off the vessel)

“리스 장비”(Leased Equipment)라는 제목을 가진 제3조는 새로운 규정이다. 이 조항은 피보험자가 소유하고 있지 않으나 계약상 책임을 부담하고 있는 “선상에서 사용하기 위해 설치된 장비와 기구”에 대하여 피보험위험에 의한 멸실 또는 손상을 보상한다고 규정하고 있다. 리스 장비나 기구의 가액이 선박의 협정보험가액에 포함된다. 보험자의 보상책임은 그러한 장비나 기구의 멸실, 손상에 대한 피보험자의 계약상 배상책임 또는 그러한 장비나 기구의 합리적인 수리비용이나 대체가액 중 어느 것이든 적은 것으로 한정된다²⁵⁾.

제4조도 신설규정으로 “선박에서 없어진 부품들”(parts taken off the vessel)에 대한 피보험위험으로 인한 멸실 또는 손상을 보상한다고 규정하고 있다. 이러한 부품에 대한 보험자의 보상한도는 리스 장비의 경우와 같이 부품의 손해에 대한 계약상 배상책임과 그 부품의 수리비용(또는 대체가액) 중에서 적은 것을 한도로 한다.

또한 부품의 손해 발생시 그러한 부품이 타보험에 의해 보장되고 있거나 이 보험의 제4조가 없으면 보장받는 경우에는 이 보험은 그러한 타보험에서 보상받는 금액을 초과한 금액만을 보상한다고 규정하고 있다.

선박에서 없어진 부품에 대한 보장은 선내에 없는 동안의 60일로 제한되고, 60일을 초과하는 기간은 최초 60일이 경과하기 전 보험자에게 통지하여 수정된 보험조건과 추가보험료에 합의하는 경우에만 계속 보장된다. 이 조항에 의한 보험자의 총 보상책임은 선박의 협정보험가액의 5%를 한도로 하고 있다.

(3) 3/4 총돌손해배상책임과 항해규정

제6조는 총돌손해배상책임의 3/4에 대한 보장을 규정하고 있는 1995년 ITC의 제8조와 동일한 조항이다. 유일하게 변경된 것은 제6조3항에서 보험자의 사전 서면 동의를 얻는 경우에 한하여 3/4를 보상하기로 규정하고 있는 법률비용에 대한 보험자의 총 보상책임의 한도를 피보험선박의 협정보험가액의 25%로 설정하고 있다. 다만 보험자의 특별한 서면 합의를 획득한 경우에는 예외라고 규정하고 있다.

25) Waltons & Morse(2002)

1983년 ITC의 제1조에 포함되었던 항해규정이 국제선박보험약관에서는 제10조로 이전되었다. 이 조항은 새로운 약관조항인 제11조와 연관시켜서 읽어야 할 필요가 있는데, 제11조는 항해규정을 위반한 경우 결과를 명확히 규정하고 있다. 중요한 것은 항해규정의 위반이 더 이상 1983년 약관에서와 같이 담보위반일로부터 보험자의 책임이 해제되는 담보위반으로 처리될 수 없다는 것이다²⁶⁾.

그 대신, 항해규정을 위반하는 기간 중의 사고나 사건으로 발생하는 멸실, 손상, 배상책임 또는 비용에 대하여 보험자는 면책이다. 그러나 그러한 위반사실을 통지 받은 후 지체 없이 보험자에게 통지하여 수정된 보험조건과 추가보험료에 합의한 경우에는 다시 보험보장이 복원된다고 규정하고 있다.

(4) 선급조항과 관리(Management)조항

국제선박보험약관의 제13조는 선박의 선급 및 그에 관련문제에 관한 피보험자의 의무에 대하여 규정하고 있으며, 1983년 ITC에서는 규정이 없었으나 1995년 ITC에서 처음으로 신설되었던 제4조와 유사하다. 그러나 신 약관에서는 위험에 처한 경우 선급협회에 관하여 보험자와 합의하여야 할 필요성이 더욱 강조되고 있다²⁷⁾.

선주는 1974년 해상인명안전을 위한 국제협약(SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea)의 제IX장에서 요구하고 있는 선박에 관한 수락서(Document of Compliance)를 확보하고 있어야 하고, 선박은 같은 협약에서 요구하는 안전관리증명서(Safety Management Certificate)를 비치하고 있어야 한다고 규정하고 있다.

보험자가 서면으로 달리 합의하지 않는 한, 선급과 관련한 이들 의무위반의 경우에는 이 보험은 그러한 의무위반시 자동 종료된다. 다만 그러한 위반시 선박이 해상에 있는 경우에는 선박이 다음 항구에 도착할 때까지 자동 종료가 연기된다. 보험이 그와 같이 자동 종료되는 경우 선박의 전손이 발생하지 않는다면 일할 정미보험료가 환급된다고 규정하고 있다.

26) Waltons & Morse(2002)

27) Waltons & Morse(2002), p.1.

제14조4항은 ISM와 STCW를 포함하여 기국주의의 요건을 충족하고, 보험사고와 선박하자의 보고와 관련한 선급협회의 규칙을 충족시켜야 할 피보험자의 의무를 부과하고 있다. 이들 규정도 더 이상 담보로 처리하지 않고, 여하한 위반으로 인한 손해에 대하여 보험자가 보상책임이 없다고 규정하고 있다.

(5) 추정전손조항

제21조는 추정전손에 대하여 규정하고 있는데, 1983년 ITC와 비교하여 선주에게 아주 유리하게 추정전손 요건을 완화하는 방향으로 개정되었다. 구 약관에서는 선박의 추정전손 여부를 확인하기 위하여 협정보험가액이 수리 후 가액으로 간주되는 데 반하여, 신 약관에서는 협정보험가액의 80%가 수리 후 가액으로 간주된다고 규정하고 있다.

나. 제2부 추가약관(Additional Clauses)

제2부는 제32조에서 제41조로 구성되어 있다. 제32조에서 제36조까지 조항들은 신 약관에서 허용하는 표준 보장범위의 일부를 구성하고 있으며, 그 대부분이 런던 시장에서 사용되고 있는 현재의 문구들을 기초로 하고 있는데, 일련의 부수적인 문제들을 다루고 있다.

제37조에서 제41조까지 조항들은 ① 고정 및 부동 물체 ② 4/4 충돌배상책임 ③ 휴향환급 ④ 공동해손 합병(흡수) ⑤ 제1부에서 면책된 추가위험 등을 규정하고 있다. 이들 규정은 오직 보험자가 명시적으로 서면에 의해 합의한 경우의 보험에만 적용된다.

다. 제3부 클레임규정(Claims Provisions)

(1) 간사 보험자(leading underwriters)

제42조는 슬립이나 보험증권에 명기된 간사 보험자에게 이 보험을 공동인수한 모든 보험자들을 대리하여 일련의 클레임 관련 문제들을 처리할 수 있는 권한을 부여하고 있다. 처리할 수 있는 관련문제에는 손해검정사, 전문가, 손해사정사 및 변

호사의 임명, 담보의 제공, “특혜”기준(“ex-gratia” basis)으로 합의된 보험금을 제외하고 피보험자에 대한 모든 보험금 지급 또는 정산 등이 있다.

(2) 클레임 통지 및 피보험자의 의무

제43조는 피보험자가 결과적으로 클레임을 초래할 사고나 사건에 대하여 가능한 지체 없이 간사 보험자에게 통지할 의무를 부과하고 있다. 또한 반대의 합의가 없는 한, 피보험자가 사고나 사건발생을 알게 된 후 180일 내에 통지하지 않으면 보험자는 그 클레임에 대하여 보상책임을 지지 않는다고 규정하고 있다.

제45조는 클레임을 검토하는 데 합리적으로 필요한 서류와 정보를 간사 보험자에게 제공하여야 하는 피보험자의 의무와 피보험선박의 손해검정(surveys), 선급 기록들에 대한 조사 및 선박의 인력들과 기타 증인들과의 인터뷰 등을 조처하는 데 상호 협력함으로써 클레임조사에 협조하여야 할 의무를 피보험자에게 부과하고 있다.

이 조항은 피보험자가 어느 단계에서든(소송이 시작되든 아니 되었든) 의식적이든 무의식적이든 다음 행위를 하여서는 아니 된다²⁸⁾.

① 거저된 증거를 기초로 클레임을 제시하거나 옹호함으로써 보험자가 그러한 클레임이나 클레임의 정산을 적절히 심사하는 데 보험자를 속이거나 속이려고 시도해서는 아니 된다. ② 클레임에 대한 보험자의 적절한 심사 또는 클레임에 대한 방어에 매우 중요한 문제나 상황을 은폐해서는 아니 된다. 이 조항은 이들 “선의”(good faith) 의무의 위반이 클레임에 관련한 피보험자에 대해 보험자가 면책임을 분명히 하고 있다.

The “Star Sea”사건²⁹⁾과 The “Agapitos”사건³⁰⁾을 포함하여 일련의 최근 판결에서 영국법원은 1906년 해상보험법(MIA) 제17조에 의한 최대선의의의무는 소송이 개시될 때 종료되고, 그 이후의 당사자들 각각의 권리와 의무는 법원의 소송절차법

28) Waltons & Morse(2002)

29) Manifest Shipping Ltd. v. Uni-Polaris Insurance Co. Ltd-the ‘Star Sea’: [2001] 1 Lloyd’s Rep.1.

30) 판례, EWHC 247:2003, QB 556.

규에 좌우된다고 판결하였다. 이 조항은 소송이 시작되었던 시작되지 안했던 적용하기로 명시한 계약상 의무를 부과함으로써 그러한 판결들의 효과를 무효화하려는 시도로 받아들여지고 있다³¹⁾.

(3) 담보의 제공(providing security) 및 구상(recoveries)

제47조는 피보험선박의 압류를 피하거나 압류해제를 확보하기 위해서 제3자 클레임과 관련하여 보험자가 담보를 제공함으로써 피보험자에게 협조함에 있어서 충분히 배려할 것을 요구하고 있다.

제49조는 제3자 구상에 관하여 규정하고 있다. 이 조항은 피보험자가 구상 가능 금액을 조속히 평가하고 담보의 확보 및 필요한 경우 소송의 개시를 포함하여 권리를 보존할 수 있는 적절한 조치를 취하도록 요구하고 있다. 그에 대한 대가로 보험자는 이 보험에서 보상받을 수 없는 손해들을 고려하여 피보험자가 지출한 비용에 대하여 보상손해의 비례부분을 지급하기로 합의하고 있다.

(4) 분쟁의 해결(dispute resolution)

제50조는 제1조3항의 재판관할권조항의 규정을 제외하고, 피보험자와 보험자의 분쟁은 협상에 의해 우호적으로 해결이 안되는 경우 당사자의 요청에 따라 중재 또는 다른 형태의 분쟁해결기구에 회부될 수 있음을 규정하고 있다.

채택될 절차에 관하여 합의 실패 시 그러한 중재 등은 현행의 CEDR Solve³²⁾ 모델의 절차에 따라야 한다.

31) Waltons & Morse(2002)

32) 영국의 분쟁 해결 센터(CEDR: The Centre for Effective Dispute Resolution)는 다국적 기업들, 주요 전문 단체들, 공공 부문 기관들이 지원하는 비영리 독립 기관이다. 이 기관의 사명은 중재와 그 밖의 비용효과적인 분쟁 해결과 방지 기술을 권장, 발전시키는 것이다. CEDR Solve는 CEDR의 계열 회사로 분쟁 해결·방지 전문 회사이다. 이 회사는 15여 년 간 1만 1,000여 건의 분쟁의 해결을 지원해 온, 최다 경험을 축적하고 있는 기업이다. 이 회사는 상업적 중재를 제공하는 영국의 주요 회사로 인정받고 있다. (http://www.uk.or.kr/new_m03_03&lang=k&uid=17565&page=10&act=view&keyfield=&key=&dsort=0&dsubject=&PHPSESSID=9c3090e188c7b811fa5484036ddb6e26 ; <http://www.cedr.co.uk/> 참조)

Ⅳ. 국제선박보험약관의 위험조항과 그 해석상의 문제

1. 국제선박보험약관(2003)과 ITC(1983)의 위험조항 차이점

IHC(2003)와 ITC(1983)의 위험조항을 비교하면 <표 1>에서와 같다.

<표 1> IHC(2003)와 ITC(1983)의 위험조항의 차이점

| IHC(01/11/03)의 2 PERILS | ITC(01/10/83)의 6. PERILS |
|--|--|
| 2.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by | 6.1 동일함 |
| 2.1.1 perils of the seas, rivers, lakes or other navigable waters | 6.1.1 동일함 |
| 2.1.2 fire, explosion | 6.1.2 동일함 |
| 2.1.3 violent theft by persons from outside the vessel | 6.1.3 동일함 |
| 2.1.4 jettison | 6.1.4 동일함 |
| 2.1.5 piracy | 6.1.5 동일함 |
| 2.1.6 contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation | 6.1.7 후반부와 동일 |
| 2.1.7 earthquake, volcanic eruption or lightning | 6.1.8 동일함 |
| 2.1.8 accidents in loading, discharging or shifting cargo, fuel, <u>stores or parts</u> | 6.2.1 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel (항목 변경, 일부 추가) |
| 2.1.9 contact with <u>satellites</u> , aircraft, <u>helicopters</u> or similar objects, or objects falling therefrom. | 6.1.7 contact with aircraft or similar objects, or objects falling therefrom, (일부 추가) |
| 2.2 This insurance covers loss of or damage to the subject matter insured caused by | 6.2 동일함 |
| 2.2.1 <u>bursting of boilers or breakage of shafts but does not cover any of the costs of repairing or replacing the boiler which bursts or the shaft which breaks</u> | 6.2.2 <u>bursting of boilers, breakage of shafts</u> or any latent defect on the machinery or hull (면책사항 추가) |

| IHC(01/11/03)의 2 PERILS | ITC(01/10/83)의 6. PERILS |
|---|---|
| 2.2.2 any latent defect in the machinery or hull, but does not cover any of the costs of correcting the latent defect | 6.2.2 bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect on the machinery or hull (면책사항 추가) |
| 2.2.3 negligence of Master, Officers, Crew or Pilots | 6.2.3 동일함 |
| 2.2.4 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured under this insurance | 6.2.4 동일함 |
| 2.2.5 barratry of Master, Officers or Crew provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers. | 6.2.5 동일함 동일함 |
| 2.3 Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.1, this insurance shall also cover one half of the costs common to the repair of the burst boiler or the broken shaft and to the repair of the loss or damage caused thereby. | 신설함 (2.3 제2조2항1호에 의해 보상되는 클레임이 있는 경우, 이 보험은 파열된 보일러 또는 파손된 차축의 수리와 그로 인한 멸실 또는 손상의 수리에 공통되는 비용의 50%를 보상한다.) |
| 2.4 Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.2, this insurance shall also cover one half of the costs common to the correction of the latent defect and to the repair of the loss or damage caused thereby. | 신설함 (2.4 제2조2항2호에 의해 보상되는 클레임이 있는 경우, 이 보험은 잠재적 하자의 수리와 그로 인한 멸실 또는 손상의 수리에 공통되는 비용의 50%를 보상한다.) |
| 2.5 Master, Officers, Crew or Pilots shall not be considered Owners within the meaning of Clause 2.2 should they hold shares in the vessel. | 6.3 동일함 |
| (삭제됨) | 6.1.6 breakdown of or accident to nuclear installations or reactors |

IHC(2003)의 위험조항은 ITC(1983)의 위험조항과 비교하여 “보일러의 파열, 차축의 파손”(bursting of boilers or breakage of shafts)과 “기계나 선체의 잠재적 하자”(any latent defect in the machinery or hull)를 제외하고는, “핵장치나 원자로의 고장 또는 사고”가 삭제되고 일부 문언의 추가와 항목의 변경이 있었을 뿐 사실상 크게 변경된 것이 없다.

2. 위험조항의 일부 변경사항

가. “핵장치나 원자로의 고장 또는 사고”의 삭제

IHC(2003)의 위험조항에서 현저한 특징 중의 하나는 ITCH(1983) 제6조1항1호의 “핵장치나 원자로의 고장 또는 사고”(breakdown of or accident to nuclear installation or reactors)의 위험이 삭제되고 있다는 것이다.

이 위험은 원자력을 동력으로 하는 선박이 도입될 가능성이 존재하였던 1959년에 처음으로 도입되었다. 그러나 그 당시 위험은 ITCH(1983)까지 선박 자체의 선상(船上)에서 고장이나 사고에 국한하지 않았다³³⁾.

이 경우 “핵장치나 원자로의 고장 또는 사고”로 인한 피보험선박의 멸실 또는 손상이 보상된다.

이에 따라 우크라이나(Ukraine)의 광활한 지역을 오염시켰던 1986년 구(舊) 소련의 체르노빌(Chernobyl) 원자로의 폭발사건 이후에 런던보험시장은 1990년에 새로운 방사능오염면책약관(Radioactive Contamination Exclusion Clause)을 공표하였다³⁴⁾.

ITCH(1983)에서 핵무기에 국한하여 면책을 규정한 제26조 핵면책조항

33) ITCH(1983)의 위험조항에서는 ITCH(1970)의 규정 중 “선상이든 아니든 불문하고”(on shipboard or elsewhere)라는 말이 삭제되었으나, 동일한 취지로 해석된다. 따라서 ① 원자력선의 경우 ② 핵장치 등을 적하로 운송하는 경우 ③ 육상에 장치된 경우 ④ 피보험선박 이외의 선박에 장치되거나 적재된 경우 모두를 포함하였다.(이재복(1999), p.102.)

34) Goodacre(1996), p.461.

(Nuclear Exclusion Clause)을 대체하여 ITCH(1995)에서는 방사능오염면책조항을 제27조에 삽입하였다. 이와 같은 새로운 면책조항의 도입 결과로 핵장치나 원자로로 인하여 발생한 손해의 위험은 효력이 없게 되어 “핵장치나 원자로의 고장 또는 사고”의 위험이 ITCH(1995)에서 삭제되었다³⁵⁾.

IHC(2003)에서도 제31조에 “방사능오염, 화학물질의 무기, 생물학 무기, 생화학무기 및 전자기(電磁氣)의 무기 면책”(Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapon Exclusion) 조항이 삽입된 결과로 ITCH(1995)에서와 같이 “핵장치나 원자로의 고장 또는 사고”의 위험이 불필요하게 되어 삭제되고 있다.

미국의 AIHC는 “피보험선박의 선상에 있지 않는”(not on board the insured vessel) 핵장치 등의 고장이나 사고로 인한 손해를 보상한다고 규정하고 있다. 물론 이 규정은 첨가되는 특별약관에 의해 부정될 수 있다.

나. 일부 문언의 추가 변경

(1) “저장품 또는 부품”(stores or parts)의 추가 적용 및 주의의무 부작용

ITCH(1983)의 제6조2항1호 “적하나 연료의 적재, 양하 또는 이동 중의 사고”(accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel)의 위험은 IHC(2003)에서는 제2조1항8호에서 “적하나 연료, 저장품 또는 부품의 적재, 양하 또는 이동 중의 사고”(accidents in loading, discharging or shifting cargo, fuel, stores or parts)로 규정하여 “저장품 또는 부품”이 추가되어 확대 적용하게 되었다.

이 위험은 1916년 기선 Ussa호 사건의 판결 결과로 인치마리약관에 추가로 도입되었다. 이 사건에서 피보험선박은 항구에서 적하의 일부로서 보일러를 크레인으로 적재하는 과정에서 권양기(lifting tackle)의 파손으로 인해 보일러가 선창에 떨어져 피보험선박이 심한 손상을 입었다. 그러한 손해는 바다위험(perils of the sea)이나 그와 동종의 위험에 의한 손해도 아니고, 그 당시 보험증권에 포함된 ITC의

35) Goodacre(1996), p.461.

인치마리조항(Inchmaree Clause)에 의해서도 보상받을 수 없는 손해라고 판결하였다³⁶⁾.

이 판결의 결과로 인치마리조항을 개정하여 적하나 연료의 적재나 양하 또는 이동시의 사고(accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel)로 인한 보험의 목적의 멸실 또는 손상을 포함하였다.

이 위험이 선박보험약관에 추가될 당시에는 선박의 연료가 주로 석탄이었으므로 석탄이 기계장치로 적재되고 항해 중 한곳의 연료창고에서 다른 곳의 연료창고로 이동시켜야 했기 때문에 추가위험에 연료가 포함되었다. 오늘날도 일부 석탄을 연료로 사용하는 선박이 있긴 하지만, 대부분의 현대식 선박은 물을 끓이거나 모터가동을 위한 디젤연료로서 기름(oil)을 사용하고 있다. 따라서 ITC(1983)의 제6조 2항의 이 위험은 주로 적하의 이동에 관련되어 있다³⁷⁾.

IHC(2003)에서는 분쟁의 소지를 제거하고 피보험자의 이익을 보호하기 위하여 적하나 연료에도 포함되지 않으면서 선상(船上)에 적재되고 있는 “저장품 또는 부품”(stores or parts)을 적하나 연료 다음에 추가로 삽입하고 있다.

IHC(2003)에서도 ITCH(1983)에서와 같이 보험자의 책임은 적하, 연료, 저장품 또는 부품의 이동시 사고로 인하여 발생한 피보험선박의 손해에 국한되고, 그러한 사고와 관련한 적하나 부품의 손해 및 그러한 사고로 인한 피보험자의 제3자에 대한 법률상 배상책임에는 확장 보장되지 않는다.

ITCH(1983)에서는 제6조2항에 규정되어 그러한 사고가 피보험자나 소유자 또는 관리자 측의 상당한 주의의 결여(want of due diligence)로 인해 발생한 경우 보험자는 보상책임을 거부할 수 있었으나, IHC(2003)에서는 제2조1항으로 변경됨으로써 더 이상 피보험자 등의 상당한 주의의 결여로 인하여 손해가 발생하지 않을 것을 조건으로 단서규정이 적용되지 않게 되었다.

36) 또한 이 사건에서는 “모든 기타 위험”(all other perils)이라는 총괄문언은 SG양식의 보험증권에 열거된 위험에만 적용되고, 보험증권에 추가되는 기타 위험이나 보험증권에 첨부되는 보험약관에 의해 추가되는 기타 위험의 엄격한 의미를 결코 확장하는 것은 아니라고 지적하였다.

37) 이재복(1999), pp.107~108.

(2) 인공위성(satellites)과 헬리콥터(helicopters)의 추가 적용

ITCH(1983)의 제6조 1항 7호는 피보험위험으로 “항공기나 유사한 물체 또는 그로부터 낙하하는 물체, 육상운송용구, 선거(船渠), 항만시설 또는 항만장치와의 접촉”(contact with aircraft or similar objects, objects falling therefrom, land conveyance, dock or harbour equipment or installation)을 열거하고 있다.

“항공기, 육상운송용구, 선거(船渠), 항만시설 또는 항만장치와의 접촉”으로 인한 멸실, 손상은 보험자가 오랫동안 보장하였다. ITCH(1983)에서는 ITCH(1970)의 과실약관상 항공기와 접촉위험에 추가하여, “유사한 물체 또는 그로부터 낙하하는 물체”를 삽입함으로써 보장범위가 확대되었다. 이러한 위험이 삽입된 동기는 ITCH(1983)의 개정작업을 하던 당시에 지구 둘레를 돌고 있던 인공위성이 그 궤도를 이탈하여 추락함으로써 이에 대한 확장 보장에 대한 요청에 따른 것이다³⁸⁾.

1983년 9월에 개최된 세미나에서 기술약관위원회(Technical and Clauses Committee)의 의장이며 선박약관 소위원회의 의장인 Phillip Birch는 “유사한 물체 또는 그로부터 낙하하는 물체”가 추가된 새로운 보장내용에 우주기구(space machines)가 포함되기에 충분할 만큼 광범위하다고 생각한다고 밝힌 바 있다³⁹⁾.

ITCH(1983)에서는 항공기와 유사한 물체로서 헬리콥터, 글라이더, 인공위성, 미사일과 같은 기행물체(airborne objects), 우주탐사에 사용되는 로켓(rocket) 등과 같은 물체까지 확장 보장하였고, 우주탐사용 로켓에서 떨어진 보조로켓(booster rocket)이 피보험선박에 손상을 입힌 경우 보험자는 보장하게 되었다⁴⁰⁾.

그러나 항공기와 유사한 물체에 헬리콥터의 포함 여부가 해석상 분쟁의 소지가 제기되어 ITCH(1995)의 개정시 항공기 다음에 “헬리콥터(helicopters)를 삽입하였다. 이와 동시에 ITCH(1995)에서는 ITCH(1983)의 전술한 제6조1항7호에서 항공기 부분만 떼어내서 피보험자 등의 주의 결여라는 단서조건이 적용되는 제6조 2항으로 이동하여 제5호에 규정하였다.

38) Goodacre(1996), p.461.

39) Goodacre(1996), p.461.

40) 이재복(1999), pp.103~104.

이결과 ITCH(1995)의 제6조1항6호에서는 “육상운송용구, 선거(船渠), 항만시설 또는 항만장치와의 접촉”(contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation)의 위험만이 열거되고, IHC(2003)에서도 그대로 규정하고 있다.

한편, 헬리콥터와 마찬가지로 항공기와 유사한 물체에 인공위성이 포함되는지의 분쟁의 소지를 보다 명확히 제거하기 위하여 IHC(2003)에서는 “인공위성”(satellites)을 항공기 앞에 삽입함으로써 제2조1항9호에 “인공위성, 항공기, 헬리콥터, 이와 유사한 물체 또는 그로부터 낙하하는 물체”(contact with satellites, aircraft, helicopters, or similar objects, objects falling therefrom)라고 규정하였다.

또한 항공기 관련 위험은 ITCH(1995)에서는 피보험자의 주의의무가 필요한 피보험위험이었으나, IHC(2003)에서는 다시 ITCH(1983)에서와 같이 주의의무가 불필요한 위험으로 변경되어 제2조1항에 규정하고 있다.

3. “보일러의 파열, 차축의 파손”(bursting of boilers or breakage of shafts)

IHC(2003)의 위험조항에서 ITCH(1983)와는 현저하게 변경된 규정은 보일러의 파열, 차축의 파손(bursting of boilers or breakage of shaft)과 잠재적 하자(latent defect in the machinery or hull)와 관련된 규정이다.

그 중에서 보일러와 차축에 관한 규정을 비교하면 다음 <표 2>에서와 같다.

〈표 2〉 IHC(2003)와 ITCH(1983)의 위험조항상 파열된 보일러 등 관련규정 비교

| ITCH(1983)의 위험조항 | IHC(2003)의 위험조항 |
|---|--|
| <p>6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by (이 보험은 다음의 위험으로 인한 보험의 목적의 멸실 또는 손상을 보상한다.)</p> | <p>2.2 This insurance covers loss of or damage to the subject matter insured caused by (이 보험은 다음의 위험으로 인한 보험의 목적의 멸실 또는 손상을 보상한다.)</p> |
| <p>6.2.1 ———</p> | <p>2.2.1 <u>bursting of boilers or breakage of shafts but does not cover any of the costs of repairing or replacing the boiler which bursts or the shaft which breaks</u>(보일러의 파열, 차축의 파손 또는 기계나 선체의 잠재적 하자, 다만, 파열된 보일러 또는 파손된 차축을 수리하거나 대체하는 비용은 어느 것도 보상하지 <u>아니한다.</u>)</p> |
| <p>6.2.2 <u>bursting of boilers breakage of shafts</u> or any latent defect on the machinery or hull(보일러의 파열, 차축의 파손 또는 기계나 선체의 잠재적 하자)</p> | <p>—————</p> |
| <p>6.2.3 ———</p> | <p>provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers. (다만, 그러한 멸실 또는 손상이 피보험자, 소유자 또는 관리자의 상당한 주의의 결여로 인해 발생하지 않을 것을 조건으로 한다.)</p> |
| <p>6.2.4 ———</p> | <p>2.3 <u>Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.1, this insurance shall also cover one half of the costs common to the repair of the burst boiler or the broken shaft and to the repair of the loss or damage caused thereby.</u>(제2조2항1호에 의해 보상되는 클레임이 있는 경우, 이 보험은 파열된 보일러 또는 파손된 차축의 수리와 그로 인한 멸실 또는 손상의 수리에 공통되는 비용의 50%를 보상한다.)</p> |
| <p>6.2.5 ———</p> | |

IHC(2003)의 제2조2항1호는 파열된 보일러와 파손된 차축을 수리하거나 대체하는 비용이 보험자의 면책이라는 사실을 명시적으로 규정하고 있는 점이 ITCH(1983)의 제6조2항2호와는 다르다. 그러나 실제에 있어서는 ITCH(1983)에서도 그러한 사고로 인한(caused by) 피보험선박의 멸실 또는 손상, 즉 결과손해만을 보상하였기 때문에 보장범위에서는 아무런 차이가 없다.

ITC(1983)의 제6조2항2호는 보일러의 파열(bursting of boilers), 차축의 파손(breakage of shaft), 또는 기계나 선체의 잠재적 하자(latent defect in the machinery or hull)를 함께 피보험위험으로 열거하고 있다. 그러나 IHC(2003)에서는 제2조2항1호에 파열된 보일러와 파손된 차축에 관한 규정을, 제2조2항2호에 잠재적 하자에 관한 규정으로 분리하여 규정하고 있다.

또한 IHC(2003)에서는 ITC(1983)에서 없던 제2조3항과 4항을 신설하여 제3항에서는 “이 보험은 파열된 보일러 또는 파손된 차축의 수리와 그로 인한 멸실 또는 손상의 수리에 공통되는 비용의 50%를 보상한다.”고 규정하고, 4항에서는 잠재적 하자과 관련된 공통비용의 50%를 보상한다고 규정하고 있다. 이에 대하여는 잠재적 하자에 관한 규정에서 보다 자세히 살펴보고자 한다.

여기에서 중요한 것은 파열된 보일러나 파손된 차축의 대체비용이 보상되는 것은 아니며, 잠재된 하자가 있는 부분 자체의 손해는 보상하지 않는다는 것이다. 보험자의 책임은 이러한 위험으로 인한 피보험선박의 다른 부분에 생긴 멸실, 손상을 보상하는데 국한되고, 사고발생시 피보험선박의 근처에 있는 타선박 또는 타재산에 대한 배상책임손해까지는 확장되지 않는다.

이와 같은 사고와 관련하여 피보험자 측의 상당한 주의결여가 원인이었다면 보험금에 영향을 미칠 것이다.

IHC(2003)의 제2조2항1호와 2호, 제2조3항과 4항에서 면책된 금액은 IHC(2003)의 선택 가능한 조항인 제41조 추가위험조항(Additional Perils Clause)에서 보상받을 수 있다. 물론 보험증권의 개시 시에 그 조건을 선택한 경우에 한정하여 보상받을 수 있다.

4. “기계나 선체의 잠재적 하자” (any latent defect in the machinery or hull)

가. ITCH(1983)와 IHC(2003)의 규정 비교

ITCH(1983)와 IHC(2003)의 위험조항 중에서 잠재적 하자에 관한 규정을 비교하면 다음 <표 3>에서와 같다.

<표 3> IHC(2003)와 ITCH(1983)의 위험조항상 잠재적 하자 관련규정 비교

| ITCH(1983)의 위험조항 | IHC(2003)의 위험조항 |
|---|--|
| 6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by(이 보험은 다음의 위험으로 인한 보험의 목적의 멸실 또는 손상을 보상한다.) | 2.2 This insurance covers loss of or damage to the subject matter insured caused by(이 보험은 다음의 위험으로 인한 보험의 목적의 멸실 또는 손상을 보상한다.) |
| 6.2.1 ——— | ——— |
| 6.2.2 bursting of boilers breakage of shafts or <u>any latent defect on the machinery or hull</u> (보일러의 파열, 차축의 파손 또는 기계나 선체의 잠재적 하자) | 2.2.2 any latent defect in the machinery or hull, <u>but does not cover any of the costs of correcting the latent defect</u> (기계나 선체의 잠재적 하자, 다만, 잠재적 하자를 교정하는 비용은 어느 것도 보상하지 아니한다.) |
| 6.2.3 ——— | ——— |
| 6.2.4 ——— | provided that such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.(다만, 그러한 멸실 또는 손상이 피보험자, 소유자 또는 관리자의 상당한 주의의 결여로 인해 발생하지 않을 것을 조건으로 한다.) |
| 6.2.5 ——— provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers.(다만, 그러한 멸실 또는 손상이 피보험자, 소유자 또는 관리자의 상당한 주의의 결여로 인해 발생하지 않을 것을 조건으로 한다.) | 2.4 <u>Where there is a claim recoverable under Clause 2.2.2, this insurance shall also cover one half of the costs common to the correction of the latent defect and to the repair of the loss or damage caused thereby.</u> (제2조2항2호에 의해 보상되는 클레임이 있는 경우, 이 보험은 잠재적 하자의 교정과 그로 인한 멸실 또는 손상의 수리에 공통되는 비용의 50%를 보상한다.) |

잠재적 하자과 관련한 규정은 ITCH(1983)의 제6조2항2호에서는 보일러의 파열 등과 함께 규정하였으나, IHC(2003)에서는 하나의 독립된 규정으로 제2조2항2호에 “기계 또는 선체의 잠재적 하자”(latent defect in the machinery or hull)를 피보험위험으로 열거하고 있다.

ITCH(1983)에서도 잠재적 하자로 인한(caused by) 피보험선박의 멸실 또는 손상, 즉 결과손해만을 보상하였기 때문에 보장범위에서는 실제적인 차이가 없지만, 보일러의 파열 등 규정과 같이, 잠재적 하자 자체를 교정하는 비용은 어느 경우에도 보상하지 않는다는 사실을 추가로 명확히 규정하고 있다. 이러한 변화는 최근의 “Nukila”[1997] 사건의 결과를 반영한 것이므로, 다음에서 보다 자세히 살펴보기로 한다.

나. “Nukila”[1997] 사건⁴¹⁾

“Nukila”[1997] 호는 잭으로 들어올리는 삭구(jack-up rig)를 장치하고 있었는데, 그 삭구는 잘못된 용접의 결과로 모든 세 개의 다리부분(three legs)에 심한 균열이 발생하였고, 그것은 잠재적 하자를 구성한다는데 의견이 모아졌다. 보험자들이 클레임을 거부하는 주장의 논거는 분리된 부분(separate part)에 발생한 결과손상(consequential damage)에 대해서만 보험증권은 보험금을 지급한다는 것이었다. 균열이 잠재적 하자를 내포하고 있던 다리부분(legs)에만 국한되었기 때문에 결과손상이 없었다는 것이었다.

손상부분이 분리된 부분인지 아닌지를 확인하여야만 하는 개념은 그 이전의 판례에서 확립된 해석을 기초로 오랫동안 인정되어 왔지만, 대부분의 실무자들은 하나의 완전한 지주(支柱)(a complete leg)(많은 철판과 총 길이가 200피트의 용접된 접합부분으로 구성된 지주)가 하나의 단일 부분으로 간주되어야 한다는 보험자의 견해를 조금은 가혹한 것으로 간주하고 있다.

공소원은 ITCH(83)의 제6조2항2호의 실제 문언을 검토 분석하였고, 그 결과 Hobhouse 공소원 판사는 분리된 부분의 개념을 부정하면서 다음과 같이 판결하였다.

41) Cornah(2003), pp.8~11; Bennett, (2006), pp.369~374 참조.

“나의 판단으로는 본 사건의 사실관계에 Inchmaree 약관문언의 적용은 간단명료하다. 보험기간 개시 시에 각 ‘spud can’⁴²⁾의 상단 철판의 아래 부분과 다리부분 튜브의 외부 표면을 연결하는 용접에 잠재적 하자가 있었다. 그 때에 잠재적 하자라고 기술하는 것이 적절하였을 용접과정에서 그러한 잠재적 하자가 튜브 표면에 약화된 미세한 균열을 초래하였다. 보험기간 중에 그러한 문제들이 결합이 있던 용접 부분의 상하 양쪽의 장소까지 연장되어 있는 튜브의 전체 두께에 광범위한 균열을 야기하였고, spud cans의 상단 철판과 격벽(隔壁)의 금속에 균열을 확대하였으며, 다른 장소들에도 또 다른 균열을 초래하였다. 이것이 바로 약관문언의 통상적인 사용상 ‘Nukila’의 선체 등 보험의 목적의 손상이었다. 본 판사가 확인한 바와 같이 그것은 보험기간 개시 시에 ‘Nukila’의 조건, 다시 말하면 본인이 확인한 바 있는 잠재적 하자로 인하여 발생한(caused by) 것이었다.”

“Nukila” 사건에서 Hobhouse 항소법원 판사는 잠재적 하자과 관련한 클레임이 성립되는지 여부를 결정하는데 다음 세 가지 질문에 긍정적인 대답이 필요하다는 점을 제안하였다.

- ① 보험의 목적에 손상이 있었는가?
- ② 손상이 보험증권에서 보장되는 보험기간 중에 발생하였는가?
- ③ 그 손상이 잠재적 하자로 인하여 발생하였는가?

①의 질문에 대한 대답에 있어서 손상이 “잠재적 하자 자체와는 다른 것(something different from), 잠재적 하자 자체 보다 그 이상의 것으로서 한층 큰 것(something over and above and incrementally greater than the latent defect itself)”이어야만 한다. 과거의 관행과 “Nukila”사건이 전혀 다른 점은 그 손상이 동일한 구성부분 내에 발생하였다고 할지라도 손상이 원래의 잠재적 하자와는 “다른 것(something different from)일 수 있기 때문에 결과손상을 입은 분리된 부분을 확인할 필요성이 없어졌다는 것이다⁴³⁾.

42) Nukila 사건은 알맞은 위치에서 세 개의 다리부분(three legs)으로 지탱하고 있는 이동성 조질 및 작업 플랫폼과 관련되어 있었는데, 각 다리부분은 ‘spud can’으로 알려진 사각형의 강철 상자를 통과하고 있었다. 이들 상자들은 플랫폼이 사용되는 경우에 플랫폼이 부드러운 해저에 빠져드는 것을 방지하였다. : Bennett(2006), p.370.

43) Cornah(2003), p.9.

그러나 공소원이 강조한 바와 같이, 1906년과 1936년 사이에 심리된 잘 알려진 사건들⁴⁴⁾에서 분명히 밝혔던 것처럼 잠재적 하자가 알기 쉽게 명확한 경우에는 보험자는 여전히 면책을 주장할 수 있다. “선박의 실제적 상태가 어느 정도 변경되었다는 사실을 피보험자가 입증하여야만 한다.”는 Hobhouse 공소원판사의 말에서도 그러한 보험자의 보호가 명확히 표현되고 있다.

보험자는 선박보험의 기본적인 보장범위(basic hull cover)가 “Nukila”사건이 법정에서 다루어지기 전까지 전반적으로 용인되었던 “Nukila”사건 이전의 입장으로 회귀하여야 한다는 견해를 가지고 있었다. 그것은 분명 상업적인 언더라이팅 결정이긴 하지만, IHC(2003)의 제2조에서 제공하는 기본 보장과 IHC(2003)의 선택 가능한 조항인 제41조 추가위험조항(Additional Perils Clause)에서 제공하는 확장 보장이 그들의 효과에서 사실상 “등을 맞대고”(back to back) 있음을 확실하게 함으로써 영국의 보험자들이 피보험자의 편의를 도모해 주기 위해 노력하고 있다는 것을 알 수 있다⁴⁵⁾.

다. 공통비용의 50% 보상

IHC(2003)의 제2조4항은 제2조2항2호에 의해 보상되는 클레임이 있는 경우, 이 보험은 잠재적 하자의 교정과 그로 인한 멸실 또는 손상의 수리에 공통되는 비용의 50%를 보상한다고 규정하고 있다.

많은 사람들이 IHC(2002)에서 사용된 문언들에 불만을 나타내고 분쟁의 소지가 있다고 생각한 부분에 대하여 수정한 결과로서 IHC(2003)에서 채택한 문언은 보다 더 명료성을 확보하게 되었으며, 제2조3항과 4항에서도 흔히 직면하는 “공통비용”(common charges), 예를 들어 잠재적 하자가 있던 부분과 결과손상을 입은 부분들을 모두 대체하기 위하여 엔진을 제거하는 비용을 처리할 때 관행의 통일성을 확실하게 규정하고 있다⁴⁶⁾.

44) Oceanic v Faber, 1906; Hutchins Bros. v Royal Exchange, 1911; Scindia Steamship v London Assurance, 1936.

45) Cornah(2003), p.9.

46) Cornah(2003), p.9.

공통비용에 관한 규정이 어떻게 적용되는지를 해상보험 손해사정회사인 Richards Hogg Lindley에서 제시한 실제 사례를 통해서 살펴보기로 한다.

[사례 1] 잠재적 하자가 있는 베어링이 못쓰게 되어서 주 엔진 크랭크축에 심한 결과손상이 발생하였다.

| 비용(Costs) | | 클레임(Claim) | |
|------------------------------------|--------------------|------------------------------------|--------------------|
| 크랭크축 등 | US\$500,000 | 크랭크축 등 | US\$500,000 |
| 베어링 | 5,000 | 베어링 | 0 |
| 엔진을 끄는 비용(공통) | 10,000 | 엔진을 끄는 비용(공통) | 5,000 |
| 엔진을 끄는 비용(크랭크축 등을 처리하기 위한 추가비용) | 150,000 | 엔진을 끄는 비용(크랭크축 등을 처리하기 위한 추가비용) | 150,000 |
| | <u>US\$665,000</u> | | <u>US\$655,000</u> |

[사례 2] 선박의 키(rudder)에 하자 있는 용접의 한 부분이 있었고, 그 하자로 인해 철썰에 균열을 초래하여 결과적으로 키의 밑 부분이 떨어져 나갔다.

| 비용(Costs) | | 클레임(Claim) | |
|---|--------------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| 키의 대체 부분 (하자 있는 용접을 교정하는 추정비용 US\$10,000) | US\$100,000 | 키의 대체 부분 (하자 있는 용접을 교정하는 추정비용) | US\$100,000 <u>- \$10,000</u> |
| 키의 제거/대체(공통) | 50,000 | | US\$90,000 |
| 총 20일의 건선거 (하자 있는 용접을 교정하는데 10일간 건선거 추정 US\$50,000) | 100,000 | 키의 제거/대체(공통)-50% | 25,000 |
| | | 10일의 건선거(US\$50,000)-50% | 25,000 |
| | | 10일간 건선거(추가) | US\$50,000 |
| | <u>US\$250,000</u> | | <u>US\$190,000</u> |

IHC(2003)의 제2조2항1호와 2호, 제2조3항과 4항에서 면책된 금액은 IHC(2003)의 선택 가능한 조항인 제41조 추가위험조항(Additional Perils Clause)에서 보상받을 수 있다. 물론 보험증권의 개시 시에 그 조건을 선택한 경우

에 한한다. 그러나 여기에서 강조되는 것은 추가위험조항에 의해서 보상받기 위해서도 손상이 원래의 하자와는 다른 어떤 것이거나, 또는 원래의 하자보다 한층 더 큰 손상이 있어야만 한다는 것이다.

V. 결 론

1884년 런던보험자협회(ILU)의 설립과 함께 1888년 최초로 협회기간약관-선박(ITCH: Institute Time Clauses-Hulls)이 등장한 이후, 이 약관은 무역과 기타 환경의 변화에 따라 1952년 10월 1일자 개정 이후, 59년 7월 22일, 69년 10월 1일, 70년 10월 1일(71년 충돌약관의 면책사항 일부추가 수정), 83년 10월 1일 및 95년 11월 1일 등 수차례 개정되었다.

1983년 ITC 개정에서는 유서 깊은 Lloyd's S.G. form이 폐지되고 그 중요한 내용들이 ITC에 포함되었다. 동일한 양식을 사용하여 1995년 11월 1일자 개정 약관이 공표되었으나 선박보험시장에서 환영을 받지 못하였다.

그러나 1995년 이후의 협회기간약관은 존재하지 않게 되었다. 협회약관을 공표할 런던보험자협회(ILU)를 흡수 합병한 런던의 국제언더라이팅협회(IUA)가 국제선박보험약관(IHC)을 공표하였기 때문이다.

현재까지는 IHC(2003)와 ITCH(1983)가 함께 사용되고 있으나, 1983년 10월 1일자 및 1995년 11월 1일자 협회기간약관-선박(ITCH)을 대체할 목적으로 런던시장의 합동선박위원회(JHC)에 의해 개발된 국제선박보험약관(IHC)이 2002년 11월 1일 및 2003년 11월 1일에 공표되었다. 런던의 선박보험업계에서는 이 약관이 선박보험의 표준약관으로 자리매김하기를 기대하고 있으며, 당분간 추가 개정이 불필요할 것으로 예상하고 있다고 한다.

본고에서는 시간상 및 지면상 한계로 인해 IHC(2003)의 도입과 주요 특징에 대하여 살펴보고, 특히 IHC(2003)의 수많은 약관조항 중에서 제2조 위험조항에 관여만 ITCH(1983)와 비교하여 변경된 위험들을 중심으로 보다 자세히 고찰하였다.

아무쪼록 본 연구를 계기로 IHC(2003)에 관한 연구가 활발하게 계속되기를 기대하며, 국내 선박보험업계는 물론 해운업계에서도 IHC(2003)에 대한 관심과 인식이 증대되어 머지않은 장래에 IHC(2003)의 국내 도입과 사용이 활성화되기를 기대해본다.

참 고 문 헌

- 런던보험협회 편, 『영국해상보험약관의 변천(The Insurance Institute of London, *Institute Time Clauses Hulls & Institute Cargo Clauses*, 2nd ed., (Reports H.R. 3 & 5 by an Historic Records Working party of I.I.L). London, 1964.)』, 일본손해보험사업연구소, 1968.
- 이재복, 『선박보험약관론』, 보험연수원, 1999.
- _____, 『해상보험 손해사정론』, 보험연수원, 2003.
- _____, 『손해사정론』, 보험연수원, 2005(a).
- _____, 『적하보험약관론』, 보험연수원, 2005(b).
- 최병수 · 이재복, 『영국해상보험법』, 보험연수원, 1998.
- Bennett, Howard, *The Law of Marine Insurance*, 2nd ed., Oxford University Press, 2006.
- Brown, Robert H. *Marine Insurance Vol.3 Hull Practice*, London: Witherby & Co. Ltd., 1993.
- Cornah, Richard, “A Commentary on the International Hull Clauses(01/11/03)”, Richards Hogg Lindley, Nov., 2003.
- Dick, Browning, “The Marine Insurance Market”, *Institute Handbook on Marine Contracts*, 2nd ed., Witherby & Co. Ltd., 1964.
- George, Anthony, “The new Institute Cargo Clauses”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quartely*, Nov. 1986.
- Goodacre, J. Kenneth, *Marine Insurance Claims*, 3rd ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1996.
- Ivamy, E.R. Hardy, *Marine Insurance*, 4th ed., London Butterworth, 1985
- J.H. Minent & Co. Ltd., “The New Cargo Policy and its effect on the Institute Cargo Clauses”, 1982, p.1.
- UNCTAD Secretariat, “Marine Insurance Legal and Documentary Aspects

of the Marine Insurance Contract (Td/BIC4/15L)", November 1978.

Waltons & Morse, Bulletins December 2003: "Marine Insurance-The International Hull Clauses(01/11/03)", (<http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=11>)

_____, Bulletins November 2002: "Marine Insurance-The New International Hull Clauses-2002", (<http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=20>).

<http://www.cedr.co.uk/>

http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=287 참조

<http://www.iaa.co.uk/AM/Template.cfm?Section=FAQs&Template=/CM/HTMLDisplay.cfm&ContentID=3447>

http://www.uk.or.kr/new=m03_03&lang=k&uid=17565&page=10&act=view&keyfield=&key=&dsort=0&dsubject=&PHPSESSID=9c3090e188c7b811fa5484036ddb6e26; <http://www.cedr.co.uk/> 참조

Abstract

The Joint Hull Committee have launched new Hull Clauses named “International Hull Clauses” 2002/2003, following extensive consultation with ship owning associations, insurers, average adjusters and brokers. The new clauses are not a major rewrite of the 1983 and 1995 Institute Time Clauses currently in use around the world. Rather, they have been updated to meet the needs of a changing world market, legal developments within the UK, and in response to the new International Safety Management (ISM) Code. The old Institute Time Clauses are still available for use.

This paper, examines and analyses the 2002/2003 introduction of the International Hull Clauses against the backdrop of the replacement of the ILU by the IUA. Overall the new clauses are designed to be more user friendly and understandable. Any attempt to identify all the changes which have been made to the previous Institute Time Clauses(1983) would necessitate a report of unmanageable length. Thus, for present purposes, this paper was confined to drawing attention to the changes which are most significant and the coverage afforded by the Perils clause of IHC(2003).

※ Key words : common charges, IHC, ILU, International Hull Clauses, International Underwriting Association, ITC, IUA. latent defect, Nukila,