貨物海上保險에서 同業者約款의 構造와 特性에 관한 硏究

- 1982年 協會貨物約款(ICC)과의 比較分析을 中心으로 -

李 在 卜*

目 次

Ⅰ. 問題의 提起
Ⅱ. 協會貨物約款과 協會 同業者約款
Ⅲ. 同業者約款의 構造와 特性
1. 協會商品同業者約款
2. 協會 FOSFA 同業者約款
3. 協會木材同業者聯盟約款
4. 協會冷凍肉約款
5. 協會冷凍食品約款
6. 協會撒積油類約款
7. 協會黃麻約款
8. 協會 天然고무 約款
9. 協會石炭約款
Ⅳ. 結 論

Ⅰ. 問題의 提起

海上保險契約은 保險者가 그 계약에 의해 合意한 方法과 範圍內에서 被保險者에게 海上損害, 즉 海上事業에 수반되는 損害를 補償할 것을 약속하는 계약이다. 따라서 國際貿易과 관련한 貨物海上保險契約이란 保險者가 運送貨物에 발생할 수 있는 損害를 貨主인 被保險者에게 보상하는 계약이라고 할 수 있다. 그러나 海上事業에 수반되는 모든 손해를 보상하는 것이 아니고, "保險契約에서 合意한 方法과 範圍內에서", 즉 保險證券과 保險約款의 내용에 의해 그 補償範圍(coverage)가 결정된다. 따라서 運送貨物에 대한 損害의 補償을 목적으로 하는 貨物海上保險의 硏究에 있어서는 契約上 保險者의 補償範圍, 즉 補償範圍

* 木浦大學校 金融保險學科 助敎授, 經濟學博士.

에 관한 契約論的 考察이 중요한 硏究課題라고 할 수 있다.

貨物保險契約에 관하여 많은 硏究가 이루어졌지만, 주로 런던保險者協會(ILU)의 協會貨物約款(ICC)을 중심으로 貨物保險의 被保險危險, 免責危險, 因果關係, 危險의 變動 등에 局限되었다. 그러나 協會貨物約款은 貨主의 입장보다는 保險者의 입장에서 일방적으로 제정되어 수차례 개정되어 왔다. 특히 수많은 判例와 오랫동안의 市場慣習이 확립된 1779年 로이즈 S.G. 保險證券이 폐지되고, 1982年에 歷史的으로 改正된 새로운 海上保險證券과 協會貨物約款(ICC)이 導入되었으나, 保險經營側面이 보다 강조되고 補償範圍는 축소되는 결과를 가져왔다. 특히 1982年에 개정된 協會貨物約款에서는 英國의 1906年 海上保險法과 로이즈 保險證券에서 볼 수 없었던 免責危險이 追加되고, 포괄적인 개념인 "바다의 危險"(perils of the seas)과 同種의 "모든 其他 危險"(any other perils)이라는 文言이 삭제되어 個別的인 危險으로 구체화되는 등 保險者의 補償範圍는 상대적으로 축소되고 있다.

이와 같은 協會貨物約款은 일반적인 貿易貨物에 無差別的으로 적용되는 基本的인 성격의 契約條件으로서, 技術約款委員會에서 制定하고 改正하여 런던 保險者協會(Institute of London Underwriters: ILU)가 公表한 標準貨物約款이다. 따라서 보험자의 입장을 擁護하는 保險約款으로 特定 形態의 貨物의 國際貿易에는 그 적용이 不適合한 경우가 많다. 이에 따라 特定 貨物의 形態와 性質에 따른 國際貿易의 특별한 需要에 副應하기 위하여 被保險者인 貨主側을 대표하는 英國의 特定貨物別 各種 同業者協會(trade association)가 保險者側을 대표하는 런던 保險者協會와 로이즈 保險者協會 등과 協議하여 제정된 約款이 ILU에 의해 公表되고 있다. 이 約款들을 同業者約款(trade clauses) 또는 同業者協會約款(trade association clauses)이라고 부른다. 이들 同業者約款에는 런던 保險者協會가 공표한 特定 貨物別 各種 協會同業者約款뿐 아니라, 貨主側을 대신하여 브로커가 保險者와 협의하여 이용하는 私的인 많은 브로커 特別約款(Brokers' Wording)이 있다.

이들 約款은 대부분 協會貨物約款을 기초로 被保險危險과 免責危險

및 保險期間 등이 貨物의 特性에 따라 修正되고 있다. 따라서 被保險者인 貨主의 立場에서 합리적이고 효율적인 危險管理를 위하여는 이들 同業者約款에 관한 分析과 硏究가 必須的이며, 특히 貿易商務論的 側面에서는 保險經營的 側面을 강조하고 있는 協會貨物約款보다도 이들 同業者約款의 硏究가 보다 緊要한 分野라고 할 수 있다. 保險者의 立場에서도 保險需要의 增大 및 國際競爭力 强化를 위하여 同業者約款의 硏究는 물론, 同約款의 적극적인 利用이 필요하다고 생각한다. 여러 가지 同業者約款은 新海上保險證券의 導入과 함께 대부분의 約款이 새로 改正되었으나, 이들 新同業者約款에 대한 硏究는 全無한 實情이어서 이에 관한 硏究를 必要로 하고 있다.

이에 本硏究는 1982年 協會貨物約款의 도입 以後에 改正된 各種 協會同業者約款의 被保險危險과 免責危險을 중심으로 協會貨物約款과의 比較分析을 통하여 同業者約款의 構造와 特性을 제시하는데 그 目的이 있다. 특히 貨主의 입장에서 運送貨物의 種類와 性質에 따른 효율적인 危險管理, 즉 保險者에 대한 합리적인 危險轉嫁에 寄與하고자 하는데 硏究의 目的이 있다.[1)]

---

1) 本論文을 記述하는데 있어서 外國文獻中의 文言은 固有名詞에 대해 原語를 그대로 사용한 경우를 除外하고 原語를 쉽게 想起할 수 있도록 直譯하였다. 「協會貨物保險約款」으로 飜譯하던 "Institute Cargo Clauses"를 「協會貨物約款」으로, 특히 協會約款이나 運送約款 등과 같이 一律的으로 「約款」으로만 번역하던 "Clauses"와 "Clause"를 하나의 保險商品, 즉 特別約款을 포함하여 保險約款의 名稱을 나타내는 경우 「約款」으로 사용하고, 그 約款을 구성하는 條文의 名稱인 경우 「條項」으로 표현하였다. "Cargo Insurance"의 경우 現行 우리 商法과 政府에서 認可한 基礎書類에서는 積荷保險으로 사용되고 있으나, 學術的으로는 「貨物保險」이 現代的인 意味에 보다 適合한 것으로 判斷되어 「貨物保險」으로 사용하였다. 그 동안 國內의 實務界에서 「擔保하다」, 「擔保範圍」로 번역하던 "cover"와 "coverage"는 「負擔하다」 또는 「保險保障하다」, 「保險保障範圍」 또는 「補償範圍」로 번역하였다. 이는 FPA(warranted free from particular average) 條件을 日本에서 「單獨海損不擔保條件」으로 번역한 것에서부터 國內에서 「擔保」(warranty)라는 문언이 확대해석된 것으로 판단된다.

Ⅱ. 協會貨物約款과 協會同業者約款

協會貨物約款(ICC)은 대부분의 貨物에 공통되는 必要性에 의해 一般的인 貿易貨物의 貨主의 需要에 副應하기 위하여 제정되고 개정된 것으로, 主로 보험자의 立場에서 언더라이팅의 여러 가지 要素를 고려한 保險保障의 提供과 保險保障範圍의 制限 등을 念頭에 두고 작성된 것이다.[2] 그러나 協會貨物約款에 의해 제공되는 保險保障은 專門化된 特定形態의 貨物의 貿易去來에서 貨主들에게 부적합한 것으로 간주되어 特定形態의 貿易貨物에 보다 적절한 保險保障을 위한 特別條件을 協商하여 協會貨物約款이 修正되고 있다.

特定 貨物의 貨主들을 대신하여 各種 同業者協會(Trade Association)가 保險者와 합의한 特別條件을 포함하는 貨物保險約款을 同業者約款(Trade Clause) 또는 同業者協會約款(Trade Association Clauses)이라고 부르며, 特定貨物別로 여러 가지 종류의 協會同業者約款(Institute Trade Clauses)[3]이 있다. 이 約款들은 관련된 貿易去來에 該當되는 特定貨物의 保險을 위하여 Lloyd's 保險市場과 ILU(런던 保險者協會)의 會社保險市場을 대표하는 技術約款委員會(Technical & Clauses Committee)에서 任命된 小委員會가 當該 同業者協會와 貨物形態別 特性에 적합한 保險條件을 협의하여 결정한 것으로 ILU가 公表한 標準同業者約款을 말한다.

協會同業者約款은 S.G. 保險證券의 改正에 따라 新保險證券樣式인

---

2) Robert H. Brown, *Marine Insurance Vol. 2, -Cargo Practice-*, 4th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1985, p.263; J.K. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, London: Witherby & Co. Ltd., 1981, p.197.

3) 이 外에도 英國의 保險市場에서는 保險仲介人(broker)이 특정 형태의 화물의 貨主를 대신하여 特別條件을 보험자와 협의하는 경우도 있으며, 그러한 특별조건도 「同業者約款」이라고 부른다. 이들 特別條件의 約款은 實務에 있어서 標準化되고 있으나 그 성격상 保險者와 仲介人 사이에 機密하게 이용되고 있으므로 公表되지 않고 있으며, 이들 特別條件들은 英國保險市場에서는 「仲介人文言約款」(broker's wording)이라고 부른다.

MAR 樣式의 保險證券에 사용되도록 개정되었으며, 標準貨物約款인 ICC (A), (B) 또는 (C) 中의 하나와 동일한 體制로 구성되어 있다. 이들 同業者約款은 基本約款인 協會貨物約款과 共通點을 많이 가지고 있으나, 主로 運送條項(保險期間), 被保險危險 또는 免責危險과 관련하여 一部 修正되고 있다.[4] 다음에서 各種 同業者約款別로 被保險危險과 免責危險을 중심으로 協會貨物約款과의 主要 差異點을 살펴보고자 한다.

Ⅲ. 同業者約款의 構造와 特性

1. 協會商品同業者約款

1983년에 개정된 協會商品同業者約款(Institute Commodity Trades Clauses: ICTC)은 코코아, 커피, 면화, 撒積되지 않은 油脂類 및 油類, 皮革類, 가죽제품, 金屬類, 採油用 種子, 설탕(原糖 또는 精製糖) 및 茶(cocoa, coffee, cotton, fats and oils not in bulk, hides, skins and leather, metals, oil seeds, sugar(raw and refined), and tea)에 적용되는 貨物約款으로 이들 商品의 保險을 위하여 商品組合聯盟(the Federation of Commodity Associations)과 합의된 約款이라는 趣旨가 約款名稱 아래 기재되어 있다.

ICTC는 ICTC (A), (B)와 (C), IWC(Commodity Trades) 및 ISC(Commodity Trades) 등 다섯 종류가 있다. 이들 約款은 두 가지 免責危險에 관한 約款規定을 除外하고, 이에 相應하는 ICC (A), (B), (C), IWC (Cargo) 및 ISC (Cargo)와 동일한 體制와 內容으로 構成되어 있다. 즉, 一般免責條項 중 船主 등의 破産規定과 不堪航不適合免責條項이 ICTC에서 일부 修正되어 被保險者인 貨主에게 有利한 方向

4) 同業者約款은 런던의 Witherby & Co. Ltd.에 의해 每年 8~9월에 발간되는 "The Reference Book of Marine Insurance Clauses"에 다른 海上保險約款과 함께 公表되고 있다.

으로 免責範圍가 縮小 또는 緩和되고 있으며, 以外의 被保險危險과 免責危險 및 運送條項 등 모든 條項은 ICC (1982)와 동일하다.

(1) 船主 등의 破産 免責規定의 緩和

ICC (1982) 제4조 6항은 어느 경우에도 이 보험은 「船舶의 所有者, 管理者, 傭船者, 또는 運航者의 破産이나 金錢上의 債務不履行으로 발생하는 滅失, 損傷, 또는 費用」을 부담하지 않는다고 規定하고 있다. 그러나 ICTC (1983) 제4조 6항은 다음과 같이 규정하고 있다.

「4. 6 船舶의 所有者, 管理者, 傭船者 또는 運行者의 破産이나 金錢上의 債務不履行에 起因한 滅失, 損傷, 또는 費用, 다만 선박에 保險의 目的의 積載時 그러한 破産이나 金錢上의 債務不履行이 通常的인 航海의 遂行을 妨害할 것이라는 사실을 被保險者가 알고 있거나 또는 通常의 業務過程에서 당연히 알고 있어야 할 경우에 限한다. 拘束力있는 契約에 의해 善意로 보험의 목적을 購入하였거나 購入하기로 約定한 이 保險證券下의 保險金 請求權者에게 이 보험이 讓渡된 경우에는 이 免責條項이 적용되지 않는다」.

ICTC (1983)의 上記規定을 ICC (1982)와 比較分析해보면, 첫째의 差異點은 ICC는 破産 등으로 발생하는(arising from) 損害를 免責하고 있으나, ICTC는 破産 등에 起因한(caused by) 損害로 修正하고 있다. 免責條項의 適用을 立證할 責任은 그것을 주장하는 保險者에게 있다. ICC의 경우 보험자는 保險金支給을 免하기 위하여 被保險危險으로 인한 損害가 破産 등으로 발생하였다(arose from)는 것을 立證할 필요가 있는 反面, ICTC에서 보험자는 그 損害가 破産 등에 실제 起因하였다(caused by)는 것을 立證하는 경우에 限하여 클레임을 防禦할 수 있게 되었다. 따라서 ICTC의 免責條項이 ICC보다 被保險者인 貨主에게 有利하다고 할 수 있으며,[5] ICTC의 免責範圍가 상대적으로 緩和되었다고 할 수 있다.

---

5) Marine Insurance Training Services(以下 MITS라고 함), *Marine Cargo Practice*(Manual for use in course conducted by MITS for the Sedgwick Group), 1984, p.134.

둘째, ICC는 모든 경우에 船主 등의 破産으로 발생하는 損害를 免責하였으나, ICTC에서는 被保險者가 運送人의 破産 등으로 인하여 通常的인 航海가 遂行될 수 없음을 알고 있으면서도 貨物을 그 運送人의 船舶에 積載한 경우에 限하여 免責한다고 規定함으로써[6] 免責範圍가 매우 制限되고 있다. 여기에서 但書條項은 MIA (1906) 제18조에 의한 被保險者의 告知義務違反에 대한 보험자의 契約取消의 規定[7]을 일부 修正하여 被保險貨物을 運送할 運送人의 破産 可能性이 있는 財務狀態 등에 관한 告知義務를 違反한 경우 契約取消 대신에 運送人 등의 破産에 실제적으로 起因한 損害에 대하여 免責한다고 規定한 것이다. 이에 따라 ICC와는 달리 免責을 主張하기 위하여는 船主의 破産으로 通常的인 航海不能狀況이 招來될 것이라는 사실을 被保險者(貨主)가 被保險貨物의 船積時 이미 알고 있었거나 被保險者의 業務上 당연히 알고 있었다는 사실을 보험자가 立證하지 않으면 안된다.

셋째, ICC의 免責은 貨物保險契約이 체결된 被保險貨物을 購買하고 保險契約을 讓渡받은 善意의 讓受人을 보호하고 있지 않는 反面, ICTC에서는 賣買契約에 의하여 善意로 보험의 목적인 被保險貨物을 購買하였거나 購買하기로 約定하고 背書에 의해 保險證券을 讓渡[8]받은 讓受人(被保險者)에게는 運送人 등의 倒産에 대한 免責條項이 적용되지 않는다는 趣旨를 추가로 규정하고 있다. CIF 또는 CFR 貿易條件의 경우 제4조 6항의 但書條項 중 前段의 規定은 船積을 手配하는 送貨人(shipper)으로서의 被保險者에 대한 免責例外規定이며, 後段의 規定은 受貨人(consignee)으로서 被保險者에 대한 免責例外規定이라고 할 수 있다. 通常的인 狀況下에서는 讓受人이 讓渡人보다 더 좋은 地

6) 이 但書條項은 ICC(1982) 제5조 1항의 不堪航不適合免責條項에 규정되어 있다.

7) MIA 제18조 1항 「本條에 規定이 있는 경우를 제외하고, 被保險者는 自己가 알고 있는 모든 重要事項을 契約成立 前에 保險者에게 告知하여야 하고, 通常의 業務過程에서 그가 당연히 알아야 할 모든 事項을 알고 있는 것으로 간주한다. 被保險者가 그러한 告知를 不履行한 경우에 保險者는 契約을 取消할 수 있다」.

8) MIA 제15조(利益의 讓渡), 제50조(保險證券의 讓渡의 時期및 方法) 參照.

位를 가질 수는 없으므로 보험자는 ICC에서 善意의 讓受人에 대하여도 讓渡人과 동일한 免責을 적용하고 있지만, ICTC에서는 讓受人에 대하여는 免責의 權利를 抛棄하고 있다.[9]

이것은 英國市場에서 ICTC를 적용하는 코코아, 커피, 설탕 등 各種 商品(commodity)의 대부분이 同業者協會 所屬의 英國人 貿易業者가 世界 各國으로부터 輸入하는 商品이기 때문에, 이들 英國의 輸入業者가 善意의 受貨人이 되는 경우를 감안하여 同業者協會의 요구를 받아들인 결과의 免責緩和規定이라고 解釋된다.[10] 그러나 ICTC의 適用對象이 되는 「半製品 내지는 材料 또는 原料」 등의 貨物은 國際商品으로서 轉賣되는 경우가 많으므로 受貨人으로서 保險證券 讓受人의 救濟가 특히 필요하며, ICTC의 이 免責緩和規定은 그러한 救濟를 목적으로 하고 있다.[11] 수많은 國際物品去來에서 運送過程中 轉賣가 一般化되고 있는 점을 감안하여 ICC (1982)의 運送人 등의 破産에 관한 免責條項의 改正도 再檢討되어야 할 것이다.

(2) 不堪航不適合免責條項의 緩和

ICTC (A), (B), (C), IWC(Commodity Trades)와 ISC(Commodity Trades)의 不堪航不適合免責條項(Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause)은 다음과 같이 동일한 規定이다.[12]

「5. 1 어떠한 경우에도 이 보험은 다음 事由로 발생하는 滅失, 損傷 또는 費用을 負擔하지 않는다.

5. 1. 1 보험의 목적의 안전한 運送을 위한 船舶이나 艀船의 不堪航 또는 船舶이나 艀船의 不適合, 다만 被保險者가 보험의 목적을 船舶이나 艀船에 積載時 그러한 不堪航 또는 不適合을 알고 있을 경우에 限한다.

5. 1. 2 보험의 목적의 安全한 運送을 위한 콘테이너, 리프트밴 또는

---

9) MITS, *op. cit.*, p.134.
10) 加藤 修, 貿易保險の實務, 東京: 同文館, 1985, p.193.
11) 上揭書, p.193.
12) 同條項은 ICTC (A), (B), (C)에서는 제5조, IWC (Commodity Trades)와 ISC (Commodity Trades)에서는 제4조에 規定하고 있다.

陸上運送用具의 不適合, 다만 積載가 이 보험의 開始前에 行하여지거나 被保險者 또는 그 使用人에 의해 行해지는 경우에 限한다.

5. 2 拘束力이 있는 契約에 의하여 善意로 보험의 목적을 購入하였거나 購入하기로 約定한 이 保險證券下의 保險金請求權者에게 이 보험이 讓渡된 경우 上記 제5조 1항 1호의 免責이 적용되지 않는다.

5. 3 보험자는 船舶의 堪航性과 보험의 목적을 目的地까지 運送하는 船舶의 適合性의 默示擔保의 一切의 違反에 대한 權利를 抛棄한다」.

ICTC (1983)의 上記規定을 ICC (1982)의 제5조 不堪航不適合免責條項[13]과 比較하여 그 差異點을 要約하면 다음과 같다.

첫째, ICTC는 제5조 1항을 「船舶 또는 艀船」과 「콘테이너, 리프트밴 또는 陸上運送用具」, 즉 海上運送用具와 陸上運送用具로 구분하여 前者의 경우 不堪航不適合免責은 貨物의 積載時 被保險者가 알고 있는 경우에만 局限시키고 使用人이 알고 있는 경우는 除外시키는 反面, ICC에서는 兩者 모두 被保險者 또는 그 使用人이 積載時 그 不堪航이나 不適合을 알고 있는 경우를 免責으로 規定하고 있다. 특히 ICC는 被保險者나 使用人이 船舶 등 海上運送用具이든 陸上運送用具이든 그러한 不適合에 대하여 알고서도 貨物을 積載한 경우 免責하고 있다. 그러나 ICTC에서 不適合免責은 콘테이너, 리프트밴 또는 陸上運送用具에만 局限시켰으며, 그러한 不適合을 알고서도 積載한 경우에 免責하는 것이 아니고 ICC 제4조 一般免責條項 중 包裝의 不充分免責과 같이 그러한 不適合한 陸上運送用具에의 積載가 보험의 開始 前에 이루어지거나 被保險者 또는 그 使用人에 의하여 直接 積載되는 경우에 限하여 免責한다고 規定함으로써 免責範圍가 극히 制限되고 있다.

둘째, 上記 제5조 2항은 ICTC에 新設된 免責例外條項으로 ICC에서는 規定하고 있지 않다. 이 免責例外條項은 前述한 運送人 등의 破産에 대한 免責條項의 趣旨와 被保險貨物의 轉賣로 인한 保險契約의 讓受人으로서 被保險者를 위하여 導入된 것으로 保險證券에 背書된 讓

13) IWC (Cargo)및 ISC (Cargo)의 제4조와 同一한 規定이다.

受人에게는 不堪航不適合免責條項이 적용되지 않는다.

셋째, ICC (1982) 제5조 2항에서는 被保險者나 그 使用人이 船舶의 不堪航 또는 不適合을 알지 못한 경우에 限하여 擔保違反에 대한 보험자의 權利를 抛棄하고 있으나, ICTC (1983) 제5조 3항은 被保險者나 그 使用人이 그러한 사실을 알고 있든 알지 못하든 관계없이 MIA상의 擔保違反에 대한 權利를 抛棄하고 있다.[14] 여기에서 留意할 것은 英法에 따라 擔保違反의 경우 擔保違反日로부터 보험자의 保險契約上 모든 責任이 解除되지만, 그러한 보험자의 權利를 이 條項에 의해 抛棄한다는 점이다. 따라서 ICTC에서는 船舶의 不堪航이나 不適合을 被保險者가 알고서도 貨物을 積載한 경우 또는 被保險者나 使用人에 의하여 不適合한 콘테이너나 陸上運送用具에 貨物을 直接 積載한 경우에도 그러한 不堪航이나 不適合으로 발생하는 貨物의 滅失, 損傷 또는 費用은 免責되지만, 보험자의 責任은 解除되지 않고 保險契約은 繼續有效하며 保險期間 중 被保險危險으로 인한 被保險貨物의 損害는 補償된다.

2. 協會 FOSFA 同業者約款

協會 FOSFA 同業者約款(Institute FOSFA Trades Clauses: IFTC)은 보험자와 FOSFA(the Federation of Oil, Seeds and Fats Association)間에 合意된 約款으로 새로운 海上保險證券樣式에 사용하기 위해 1985년에 制定되었다. 前述한 商品組合聯盟(FCA)에서 撒積되지 않는 油脂類(fats and oils not in bulk) 및 油菜類(oil seeds)에 대하여 商品同業者約款(1983)을 이용하기로 合意한 바 있기 때문에 FOSFA 同業者約款과 商品同業者約款間에 많은 差異가 없음을 쉽게 理解할 수 있다. 실제 FOSFA 同業者約款은 商品同業者約款과 동일하며, 그 種類도 IFTC (A), (B), (C)와 IWC(FOSFA Trades) 및 ISC(FOSFA Trades) 등 다섯 가지가 있다.

---

14) MIA 제33조(擔保의 性質), 제34조(擔保違反이 許容되는 경우) 및 제39조(船舶의 堪航擔保) 參照.

그러나 FOSFA 同業者約款에는 商品同業者約款에서 사용할 수 없는 여러 가지 追加約款(supplementary clauses)을 利用할 수 있으며, 다음과 같은 네 가지 追加約款에 의해 保險保障範圍가 확대될 수 있다는 差異點이 있다.

첫째, 協會 FOSFA 追加約款(1) (Institute FOSFA Supplementary Clauses(1))은 IFTC (B)와 結合하여 사용되는 것으로 保險保障範圍를 擴張하여 「惡天候에 起因」한 船舶 또는 艀船 內의 적절한 積付의 崩壞 때문에 발생하는」(due to breakdown or collapse of proper stow in vessel or craft caused by stress of weather) 保險의 目的의 滅失 또는 損傷을 包含한다. 이 追加保險保障은 1963년 ICC (WA)에서 보상하던 惡天候損傷(heavy weather damage)이 1982년 ICC (B)에서 海水 등의 流入損傷으로만 制限된데 따른 補完策이라고 생각된다. 惡天候로 인한 積付의 崩壞에 따른 貨物間의 接觸損害 또는 汚染損害 등의 追加保險保障은 항상 IFTC (B)의 免責條項(제4, 5, 6 및 7조)의 적용을 받는다. 따라서 被保險者나 使用人에 의하여 行하여진 콘테이너에의 不完全한 積付에 起因한 경우 보험자가 免責된다. 그러나 運送人側의 不注意한 積付의 結果로서 損害가 발생한 경우에는 보험자는 被保險者에게 補償責任을 지고 運送人을 상대로 代位權을 行使하게 된다. 이 追加約款은 또한 1982년 協會惡意損傷約款(IMDC)의 保險保障範圍를 包含하고 있다.

둘째, 協會 FOSFA 追加約款(2)는 FOSFA (C) 約款에 결합하여 사용되는 것으로 保險保障範圍를 擴張하여 (B) 約款의 제1조 3항에서 규정하는 「船舶이나 艀船에 積載하거나 荷役하는 동안의 墜落되거나 甲板에서 滅失된 여하한 包裝의 全損」을 包含하고, (B) 約款의 제1조 2항 2호에서 負擔하는 「甲板上 流失」 중에서 「콘테이너의 甲板上 流失」을 包含하고 있다. 이와 같은 追加保險保障은 항상 IFTC (C)의 免責條項의 적용을 받으며, 여기에 追加約款(1)과 같이 協會惡意損傷이 追加保險保障되고 있다. 追加約款(2)는 1963년 ICC (FPA)에서는 부담되었으나 1982년 ICC (C)에서 부담되지 않은 危險을 追加負擔하기 위

한 補充約款의 性格을 가지고 있다.

셋째, 協會 FOSFA 追加約款(3)은 船舶의 航海 또는 管理에 있어서 運送人이나 그 使用人의 過失, 怠慢 또는 義務不履行에 기인한 貨物의 滅失이나 損傷에 대하여 運送人이 運送契約上 免責되는 경우 IFTC (B) 또는 (C)와 함께 이용할 수 있는 特別約款이다. 그러한 滅失이나 損傷이 (B) 또는 (C) 約款에서 열거된 被保險危險에 의하여 보상되지 않는 경우, 예를 들면 運送人의 過失로 인한 損害가 火災 등과 因果關係를 갖고 있지 않는 경우 이 追加約款은 被保險者를 保護하고 있다. 貨物保險의 保險保障範圍를 商業過失까지 사실상 擴張하고 있는 이 追加約款의 全文은 다음과 같다.

「協會 FOSFA 追加約款(3) 船舶의 航海 및 管理

(協會 FOSFA 同業者約款 (B) 또는 (C) 와 結合 使用)

追加保險料를 約因으로 항상 이 보험에 包含된 免責條項을 前提로 이 保險은 보험의 목적이 船舶에 적재되어 있는 동안 船舶의 航海 또는 管理에 있어서 運送人이나 그 使用人들의 過失, 怠慢 또는 義務不履行에 起因하여 발생하는 것으로서 運送契約에 의하여 運送人이나 그 使用人들이 免責되는 보험의 목적의 滅失 또는 損傷을 보상하기로 이 約款에 의해 合意한다」.

넷째, 協會 FOSFA 追加約款(4)는 IFTC (A), (B) 또는 (C)와 함께 이용되는 것으로 被保險商品의 等級, 品質 또는 기타 特性에 관한 記載事項의 脫漏나 誤記가 발생한 경우 追後協定되는 保險料로써 繼續保險保障된다고 규정하고 있다. ICC (1963) 제4조 航海變更條項에서 航海變更의 경우와 함께 保險의 目的, 積載船舶 또는 航海에 관한 記載上의 脫漏나 誤記의 경우 追後協定되는 保險料로써 繼續保險保障된다고 규정하였으나, ICC (1982) 제10조는 航海變更의 경우만을 규정하고 있을 뿐 어느 規定에서도 「脫漏 및 誤記」 條項(errors and omissions clause)은 찾아 볼 수 없게 되었다. 이에 따라 이 追加約款은 積載船舶과 航海에 관한 記載上의 脫漏나 誤記가 除外되고 있어서 ICC (1963)의 脫漏및 誤記條項에는 미치지 못하지만, 保險의 目的에

관한 記載上의 脫漏 또는 誤記가 있는 경우 被保險者를 保護하기 위해 新海上保險證券에 도입된 特別約款이다.

3. 協會木材同業者聯盟約款

1986년 協會木材同業者聯盟約款(Institute Timber Trade Federation Clauses: ITTFC)은 新海上保險證券樣式에 사용하기 위해 1962년 同約款을 英國의 木材同業者聯盟과 合意改正하여 런던 保險者協會(ILU)가 公表한 것으로, 木材製品이 아닌 통나무(logs)나 板材(planks) 등과 같은 原木(raw timber)의 保險을 위한 貨物保險約款이다. 이 約款은 ICC (1982)을 기초로 대부분 동일한 條項들을 포함하고 있으나, 原木의 貿易去來에 적합하도록 被保險危險과 免責危險 및 運送條項 등을 일부 修正하고 있다.

이 約款의 제1조 危險條項은 제4조에서 제7조까지의 免責條項에 의해 규정된 것을 除外하고 甲板積貨物과 非甲板積貨物로 구분하여 被保險危險을 다르게 규정하고 있다. 非甲板積貨物인 경우 1982년 ICC (A)와 같이 제4조에서 제7조까지의 免責條項에서 규정한 것을 除外한 모든 危險(all risks)을 負擔하고, 여기에서 船尾甲板, 船首甲板, 甲板室, 甲板待避室, 기타 密閉된 空間 또는 콘테이너 內(poop, forecastle, deck house, shelter deck, other enclosed space, or in a container)에 적재된 保險의 目的(原木)은 非甲板積貨物로 간주된다.[15]

外航船의 甲板積貨物인 경우 列擧危險만을 負擔하고 있는데, 1982년 ICC (B), (C)와 비교하여 保險保障範圍가 일부는 縮小되고 또 일부는 擴大되고 있다. ITTFC (1986)의 제1조 1항에서 보험의 목적의 滅失이나 損傷과 相當因果關係가 있으면 부담되는 被保險危險으로 ① 火災 또는 爆發, ② 船舶의 坐礁, 坐洲 沈沒 또는 顚覆, ③ 물을 除外한 여하한 外部物體와 船舶의 衝突 또는 接觸, ④ 避難港에서의 貨物의 揚貨를 列擧하고 있으며, 제1조 2항의 因果關係(caused by)가 있으면 부

15) 1962년 同約款의 제16조 (a)항을 1986년 約款에서는 제1조 2항에 규정하면서 非甲板積貨物의 範圍에 콘테이너內의 貨物을 追加하고 있다.

담되는 危險은 ⑤ 共同海損犧牲, ⑥ 投荷 또는 甲板上 流失, ⑦ 盜難 또는 不引渡(theft or non-delivery), ⑧ 惡意行爲(malicious act)이다. 따라서 ICC (B)에서 ① 陸上運送用具의 顚覆 또는 脫線, ② 地震이나 火山의 爆發 또는 落雷, ③ 海水 등의 流入, ④ 荷役作業中 包裝當 全損 등이 削除되고, ICC (C)와 비교하면 陸上運送用具의 顚覆 또는 脫線 危險이 除外되었으나 甲板上流失이 追加되고 있으며,[16] 특히 ICC (B)와 (C)에서는 부담되지 않는 盜難 또는 不引渡, 惡意行爲가 追加負擔됨으로써 실질적인 保險保障範圍는 훨씬 擴張되었다.

免責條項은 甲板이든 非甲板積이든 協會商品同業者約款(A)과 同一하다. 즉, ICC (A)와 비교하여 제4조에서 修正된 船主 등의 破産免責條項과 제5조의 修正된 不堪航不適合免責條項을 包含하고 있으며, ICC (B), (C) 및 ICTC (B), (C)의 제4조 7항의 第3者에 의한 故意的인 損傷 또는 破壞免責條項이 除外되고 있다.

4. 協會冷凍肉約款[17]

冷凍肉을 保險保障하는 協會約款은 冷凍肉의 종류, 관련 航海 및 保險保障範圍에 따라 35種의 約款이 있었으나, 1955년 (A)에서 (D)까지로 표시된 네 種의 基本約款으로 정비되었고, 1971년 一部 改正을 거쳐 1978년 7월에는 새로운 세 種의 約款으로 代替되었다.[18] 冷凍肉을 保險保障하는 以前의 約款들은 特定 運送地域(例를 들면 호주와 뉴질랜드)別로 구분하고 양고기와 쇠고기 및 돼지고기 등 大型 動物의 食用肉과 토끼고기, 닭이나 오리 또는 칠면조 등의 家禽肉과 같은 小型

16) 原木의 運送過程과 關聯危險의 性質을 감안하면 陸上運送用具의 危險보다 甲板上 流失의 危險이 보다 중요하고 비중이 큰 위험이며, ICC (B)의 列擧危險中 삭제된 위험은 甲板積貨物에 적용되지 않은 危險이다.

17) 協會冷凍肉約款을 비롯한 冷凍食品約款, 石炭約款 등은 嚴密한 意味에서 同業者組合과 합의하여 결정한 同業者約款(trade clauses)은 아니지만 (Goodacre, *op. cit.*, p.214), 特定貨物의 同業者들에게 共通的으로 적용된다는 점에서 英國의 實務界에서는 同業者約款에 포함시키고 있다. (MITS, *op. cit.*, pp.131-161 參照.)

18) Goodacre, *op. cit.*, p.214; Brown, *op. cit.*, p.220.

動物의 食用肉으로 分離하여 保險保障內容과 保險保障範圍를 달리 적용하였다. 그러나 1978년 約款은 運送區間이나 冷凍肉의 크기와 種類의 區分없이 모든 種類의 冷凍肉과 世界의 모든 運送區間에 대하여 共通으로 이용될 수 있도록 制定되었다. 세 가지 種類의 1978년 協會冷凍肉約款은 ① Full conditions, ② All Risks, 24 hours breakdown, ③ FPA and 24 hours breakdown 등이며, 제공되는 保險保障의 性質과 保險保障範圍만이 서로 差異가 있을 뿐 다른 約款條項은 모두 同一하다.

現在 사용되는 冷凍肉約款은 S.G. 保險證券이 廢止되고 MAR 保險證券樣式이 導入됨에 따라 約款의 基本構造를 ICC (1982)의 體制에 맞추어 改正하여 ILU가 1986년 1월 1일자로 公表한 約款이다. 이 約款에는 ICC (B)에 相應하는 保險條件은 없지만, 그 代身 두 가지 種類의 (A) 約款과 (C) 約款 및 冷凍肉 스트라이크 約款과 冷凍肉擴張約款 등 모두 다섯 가지 冷凍肉約款이 있다. 이들 冷凍肉約款은 冷凍된 肉類에만 이용되고, 冷藏 또는 冷却되거나 싱싱한 肉類(chilled, cooled or fresh meat)에는 적용되지 않으며, 冷凍食用肉이 아닌 여하한 冷凍製品에는 이용될 수 없다. 冷凍肉約款도 ICC (1982)의 規定에 따르고 있으나, 冷凍食用肉의 特定貨物에 적합하도록 被保險危險과 免責危險 및 運送條項上의 保險期間 등이 修正되고 있다.

두 種類의 (A) 約款은 제1조의 被保險危險만이 相異할 뿐, 免責條項 등 모든 條項과 동일하다. 協會冷凍肉約款 (A) (Institute Frozen Meat Clauses (A))는 1982년 ICC (A)와 같이 제4조에서 제7조까지의 免責條項에서 규정된 것을 除外하고, 보험의 목적의 滅失이나 損傷의 모든 危險(all risks)을 負擔한다. 또 다른 (A) 約款인 24時間故障 條件附 協會冷凍肉約款 (A) (Institute Frozen Meat Clauses (A) - 24 Hours Breakdown)는 保險保障範圍를 全危險과 列擧危險으로 구분하여 제1조 1항에서 原因如何를 不問하고 一切의 溫度變化의 결과로서 발생한 滅失이나 損傷을 除外한 경우에 限하여 모든 危險(all risks)을 負擔하고, 제1조 2항에서는 溫度의 變化의 結果로서 발생하는 滅失이

나 損傷은 24時間 以上의 冷凍機械의 故障 또는 ICC (C)의 제1조 1항에 열거된 危險과 同一한 危險에 起因한(attributable to) 경우에만 負擔한다. 協會冷凍肉約款 (C) 및 24時間故障(Institute Frozen Meat Clauses (C) and 24 Hours Breakdown)은 冷凍肉 (A) 約款의 全危險(all risks) 保險保障이 除外되고, ICC (C)의 被保險危險에 「連續的인 24時間 以上의 期間 동안 冷凍機械의 停止를 招來한 冷凍機械의 故障」(breakdown of refrigerating machinery resulting in its stoppage)이 제1조 1항 6호에 追加列擧되고 있다.

세 가지 冷凍肉約款의 免責條項은 몇 가지 例外를 除外하고 각각 ICC (A) 또는 ICC (B)와 동일하다. 즉, 세 가지 冷凍肉約款의 一般免責條項은 모두 協會商品同業者約款에서와 같은 運送人 등의 破産(제4조 6항)에 관한 免責規定에 「地震, 火山의 噴出 및/또는 그 결과로 인한 火災에 직접 또는 간접적으로 기인한 陸上에서의 滅失이나 損傷 또는 費用」과 「保險의 目的이 冷凍場所 또는 적절한 경우 적당히 絶緣된 冷藏場所에 보관됨을 保障하기 위한 被保險者 또는 그 使用人의 모든 合理的인 豫防措處의 不履行으로 인하여 발생하는 滅失, 損傷 또는 費用」이 免責으로 追加되고 있다. 그러나 一般免責條項 중 제4조 4항의 固有의 瑕疵 또는 性質 免責에는 冷凍機械의 故障의 경우는 除外되고 있다. 그리고 제5조의 不堪航不適合免責條項은 ICC (1982)를 修正한 商品同業者約款의 規定과 同一하다.

세 가지 冷凍肉約款에서 特異한 것은 約款의 끝 部分의 「繼續保險保障」에 관한 留意事項(Note) 다음에 ICC (1982)와 다른 同業者約款에서 찾아 볼 수 없는 特別留意事項(Special Note)을 別途로 규정하고 있다는 점이다. 이 特別留意事項에는 이 보험은 輸入國의 政府 또는 政府機關이나 部處에 의한 入港禁止(embargo) 또는 輸入拒絶, 禁止 또는 抑留(rejection, prohibition or detention)에 기인한 滅失이나 損傷 또는 費用을 補償하지 않으나, 그러한 入港禁止, 拒絶, 禁止 또는 抑留 以前에 발생한 損害로써 이 保險證券下의 被保險危險에 起因한 보험의 목적의 滅失 또는 損傷을 免責하지 않는다고 규정하고 있다.

세 가지 基本約款 外에도 被保險危險의 擴張을 위하여 1986년 1월 1일자 協會冷凍肉約款 (A)에만 添附하여 사용하기 위한 IMTA 冷凍肉擴張約款(IMTA Frozen Meat Extension Clauses)이 同日字로 ILU에 의해 公表되었다. 이는 國際肉類同業者協會(International Meat Trade Association: IMTA)와 合意한 것으로 1978년 冷凍肉約款中 完全條件(Full Condition)에 相應하는 것으로 保險保障範圍를 일부 수정하여 追加約款의 형태로 제정한 것이다. IMTA 冷凍肉擴張約款은 IFMC (A)의 제1조 보험의 목적의 滅失이나 損傷의 모든 危險(all risks)을 削除한 代身, 「이 保險期間 중에 발생하는 보험의 목적의 滅失, 變質(deterioration) 또는 損傷」을 保險保障한다고 규정하고 있으며, 이러한 保險保障은 危險의 開始時 화물이 良好한 狀態에 있을 것과 免責條項을 前提로 하고 있다. 제4조 4항의 固有의 瑕疵 또는 性質免責은 「이 保險의 開始 以前의 뼈의 腐敗(bone taint), 살모넬라菌(salmonella)[19] 感染, 또는 運送準備, 드래싱(dressing), 冷藏, 冷凍, 싸개(wrapping) 또는 包裝(packing)의 缺陷으로 인하여 발생하는 滅失, 損傷 또는 費用」으로 代替되고 있으며, 제4조 5항은 遲延의 近因損害가 「市場의 喪失로 인하여 발생하는 클레임(claims arising from loss of market)」으로 代替되고 있다.

1986년 IMTA 冷凍肉擴張約款은 1978년 完全條件의 冷凍肉約款과 비교하면 體制上의 일부 수정은 있었으나 保險保障範圍는 거의 변경되지 않았으며, 1986년 擴張約款에는 1978年約款과 같이 運送開始를 위하여 運送用具에 적재하기 前에 冷凍工場과 여하한 冷藏倉庫內의 期間이 60일을 超過한 경우 보험자에게 事前通知와 보험자가 요구하는 追加保險料에 대한 合意가 없는 경우에는 이 보험은 保險의 目的의 變質 또는 損傷에 대한 一切의 클레임을 免責한다고 규정하고 있다.[20]

---

19) 食中毒, 장티프스, 파라티푸스 등의 傳染病을 일으키는 박테리아로서 美國의 病理學者 Danniel E. Salmon이 발견한데서 由來된 名稱임.

20) 保險의 目的이 冷凍工場을 떠날 때 良好한 狀態에 있었고 적절히 드래싱,

5. 協會冷凍食品約款

協會冷凍食品約款(Institute Frozen Food Clauses)은 冷凍肉을 除外한 모든 冷凍食品에 이용하기 위하여 1968年에 도입되었으며, 新海上保險證券樣式에 사용하기 위해 1982年 8月 1日字 새로운 冷凍食品約款이 公表되기 前에는 ① All Risks and 24 Hours Breakdown(68. 4. 1), ② FPA and Breakdown, ③ Full Conditions(68. 4. 1) 등 세 종류의 約款이 있었으나, 1986年 1月 1日字 現行 協會冷凍食品約款[21]은 (A) 約款과 (C) 約款이 있으며, Full Conditions에 相應하는 約款으로는 (A) 約款에만 添附하여 사용할 수 있는 冷凍食品擴張約款(Frozen Food Extension Clauses)이 있고 冷凍食品에 利用할 수 있는 專用約款으로 協會 스트라이크 約款(冷凍食品)이 있다.

이들 네 가지 約款의 被保險危險은 각각 協會冷凍肉約款과 同一하지만, 保險保障期間과 免責危險은 약간의 差異를 보이고 있다. 冷凍食品約款의 제4조 一般免責條項에서 運送人 등의 破産免責條項이 商品同業者約款과 冷凍肉約款에서와 같은 但書條項이 없는 ICC (1982)의 免責規定과 同一하고, 保險의 目的이 冷凍室이나 冷藏室에 保管됨을 확실히 하기 위한 被保險者 또는 그 使用人의 事前措置의 不履行免責이 商品同業者約款에서와 같이 追加되고 있다. 그러나 商品同業者約款과 冷凍肉約款의 免責條項에 없는 保險保障期間 終了 後 30일의 期限을 設定하여 "이 保險에서 補償받을 수 있었으나, 어떠한 경우에도 이 保險의 終了 後 30일 以內에 遲滯없이 保險者에게 通知하지 아니한 一切의 滅失, 損傷 또는 費用"[22]을 제4조 9항에 免責危險으로 追加하

冷藏 또는 冷凍되었으며, 慣習的인 경우 적절히 包裝되었다는 것과 船積前에 보험의 목적이 冷凍工場의 冷藏室이나 冷凍室에 入庫되어 있던 期間 등은 冷凍證明書(Freezing Certificate)에 의해 확인된다.

21) 1986년 冷凍食品約款은 1982年 8月 同約款의 끝부분에 있는 繼續危險負擔에 관한 留意事項(Note) 다음에 冷凍肉約款에서 前述한 바 있는 入港禁止나 收入拒絶 등에 대한 免責을 規定하고 있는 「特別留意事項」(Special Note)이 追加되고 있다는 點이 다르다.

22) "4. 9 any loss damage or expense otherwise recoverable hereunder

고 있다.

6. 協會撒積油類約款

1983年 協會撒積油類約款(Institute Bulk Oil Clauses)이 도입되기 前에는 撒積으로 運送되는 油類에 대하여 S.G. 保險證券에 사용되는 英國의 標準約款은 없었고, 英國을 비롯하여 우리 나라와 日本 등 世界 各國에서는 油類關聯産業이 발달한 美國에서 1962年 1月 개발된 撒積油類約款(Bulk Oil Clauses)이 主로 이용되었다. 그러나 新證券樣式이 도입됨에 따라 撒積油類에 관한 保險保障을 標準化하여 1983年 協會撒積油類約款과 協會 스트라이크 約款(撒積油類)이 開發되어 사용되고 있다.

새로운 協會撒積油類約款은 美國의 撒積油類約款上의 被保險危險을 大部分 반영하고 있으나 若干의 重要한 差異를 보이고 있으며, 撒積으로 運送되지 않는 油類에는 協會商品同業者約款이 사용되고 있다. 餘他 同業者約款들이 商品同業者約款의 體制와 內容을 따르고 있음에도, 이 協會撒積油類約款은 商品同業者約款을 따르지 않고 1982年 ICC (B)와 (C)를 기초로 하고 있다. 이 IBOC (1983)의 大部分은 ICC (B), (C)와 同一하며, 相異한 條項은 제1조 危險條項과 제4조 一般免責條項 및 제8조 運送條項, 그리고 제15조 損害精算條項 등이다.

먼저 基礎約款인 美國의 撒積油類約款의 被保險危險과 免責危險을 살펴보면, 基本條件으로 保險證券의 免責危險을 除外하고 무엇이든 모든 危險(all risks whatsoever)을 부담하고, 不足損, 漏損, 汚損(shortage, leakage and contamination)은 船舶이나 艀船의 坐礁, 沈沒, 火災, 衝突이나 接觸, 또는 火災나 爆發(FC & S 條項이나 FSR & CC 條項에 의해 免責되지 않는 限, 保險期間 中에 발생한 경우 原因과 場所不問), 또는 貨物의 不得已한 荷役에 기인한 경우에만 限定하여 負擔한다. 惡天候(stress of weather)에 기인한 汚損은 補償하고, 積載나 換

---

unless prompt notice thereof is given to the Underwriters and, in any event, not later than 30 days after the termination of this insurance".

積 또는 荷役時에 連結送油管으로부터 멸실된 油類의 協定保險價額을 補償한다(제7조). 특히 이 約款은 보일러의 破裂, 車軸의 破損, 또는 機械, 船體 또는 附屬品의 潛在的 缺陷, 船長이나 船員, 航海士, 機關士 또는 導船士의 船舶의 航海 또는 管理上의 過失이나 錯誤(faults or errors in the navigation and/or management of the vessel)에 의한 不足損과 漏損 및 汚損을 포함한 保險의 目的의 一切의 滅失이나 損傷을 補償한다. 그러나 이 保險證券에 別途로 규정하지 않는 限, 遲延이나 腐敗 또는 市場의 喪失로 인한 損害는 補償하지 않는다(제8조).[23]

新證券에 사용되는 協會撒積油類約款(1983)의 제1조 危險條項은 美國의 同約款上의 全危險保險保障(all risks cover)이 削除되고, 1982年 ICC (B)와 (C)의 危險條項中 被保險危險에 몇가지 위험이 加減되어 列擧危險으로 限定되었다. 그 結果 美國의 約款보다 保險保障範圍가 縮小되었다. ICC (B)와 比較하여 변경된 것은 列擧危險에 기인한 保險의 目的의 滅失 또는 「損傷」이 撒積油類의 性質에 따라 滅失 또는 「汚損」(contamination)으로 代替되었고, 甲板上 流失 및 保險期間과 관련이 없는 陸上運送用具의 諸危險이 省略되었다. 그리고 海水 등의 流入으로 인한 保險의 目的의 滅失이나 損傷은 「惡天候의 結果로서 발생한 保險의 目的의 汚損」(contamination of the subject-matter insured resulting from stress of weather)으로 代替되었다. 따라서 ICC (B)의 海水, 河川水 또는 호숫물에 局限되지 않고 惡天候의 結果로 빗물이나 淡水 등에 의한 一切의 汚損이 補償됨으로써 被保險者는 ICC (1982)의 경우와 같이 損害의 「近因」을 立證할 필요가 없게 되었다.[24]

ICC (B)의 제1조 3항의 積載나 荷役時의 包裝當 全損, 즉 sling loss는 撒積油類에 該當되지 않으므로 削除되었고, 積載나 荷役이 送油管에 의해 이루어지기 때문에 IBO (1983)의 제1조 2항 3호에서는

23) Bulk Oil Clauses (1962) 第8條 參照.
24) MITS, *op. cit.*, p.155.

美國의 同約款에서와 같이 「積載와 換積 또는 荷役時에 連結送油管으로부터의 漏損」이 규정되었다. 제1조 2항 4호에는 美國의 同約款上 소위 인치마리 (Inchmaree) 條項이 削除되고, 「貨物, 밸러스트 또는 燃料를 펌프로 퍼내거나 注入할 때에 船長이나 高級船員 또는 船員의 過失」에 기인한 保險의 目的의 滅失 또는 汚損이 ICC (B)의 被保險危險에 追加되었다. 이는 解釋上의 問題를 內包하고 있던 인치마리 條項의 削除로 補償範圍는 명확하게 되었지만,[25] 船長 등에 의한 船舶의 航海나 管理上의 過失 또는 錯誤에 의한 不足損과 漏損 및 汚損이 오직 貨物 등을 펌핑(pumping)하는 過程에서 船長 등의 過失에만 局限됨으로써 補償範圍는 結果的으로 縮小되었다고 할 수 있다.

IBOC (1983)의 免責危險은 若干의 差異가 있을 뿐 ICC (B)와 거의 同一하다. ICC (B)의 제4조 3항의 包裝의 不充分免責이 撒積油類에 不必要한 條項으로 削除되었고, ICC (B)의 제4조 7항의 故意的인 損傷이나 破壞免責이 削除되었다. 그러나 IBOC에서 그러한 故意的인 損傷 自體가 補償되는 것은 아니고, 故意的인 損傷이 危險條項上의 列擧危險으로 나타날 때 保險者가 補償될 것이다. 美國의 撒積油類約款의 免責危險과 比較하면, 免責範圍는 훨씬 擴大되었다고 할 수 있다. 被保險者의 故意의 不法行爲에 추가하여 美國의 約款上 免責危險은 遲延과 變質 및 市場의 喪失에 局限되었으나, 協會約款에서는 通常의 漏損 또는 重量이나 用量上의 通常의 損害, 固有의 瑕疵 또는 性質, 船主 등의 破産, 原子核武器의 사용 등이 免責危險으로 追加되고 있기 때문이다. 특히 蒸發(evaporation)에 의한 損害와 같이 列擧危險에 의한 것으로 立證될 수 없는 撒積油類의 容量上의 損害가 있을 경우, 그러한 損害는 通常의 損害나 固有의 性質에 의한 損害로 취급될 것이다. 물론 撒積油類의 保險證券에서는 漏損이나 不足損의 精算에 관련하여 小損害免責金額(deductible)이 通常의 漏損 등을 吸收하고 있다.

---

25) 保險每日新聞社 編, 貨物保險の事情實務, 東京, 1986, p.330.

7. 協會黃麻約款

黃麻約款은 黃麻뿐만 아니라 天然·人造·合成纖維 등 모든 형태의 纖維質貨物을 保險保障하기 위해 開發된 것이다.[26] 協會黃麻約款(Institute Jute Clauses)은 被保險者側의 런던 黃麻協會(London Jute Association)와 保險者側의 런던 保險者協會와 리버풀 保險者協會 및 로이즈 保險者協會間에 合意한 約款으로 1964年 6月 1일 公表되었다. 이 約款은 ICC (FPA)와 同一한 體制와 保險保障範圍를 가지고 있었으나, 新證券에 첨부하기 위해 도입된 1984年 協會黃麻約款은 ICC (1982)를 변경한 商品同業者約款 (B)의 體制를 따르고 있다. 黃麻約款과 商品同業者約款의 差異點을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 被保險危險은 地震과 火山의 噴出 및 落雷가 省略되었을 뿐, 商品同業者約款 (B)와 같다. 黃麻約款에서는 保險期間이 貨物의 本船積載時부터 개시되기 때문에 黃麻約款 (1964)에는 積載나 荷役時의 包裝當 全損(sling loss)이 削除되었으나, 黃麻約款 (1984)에는 挿入되어 있다. 이것은 貨物의 本船積載時 包裝當 全損은 除外되지만, 運送條項上 換積이 容認되고 있으므로 換積時 包裝當全損을 補償하기 위해 挿入된 것으로 생각된다.

둘째, 免責危險도 商品同業者約款 (B)와 同一하지만, 重量이나 容量上 通常의 損害 또는 自然摩耗는 여전히 免責으로 규정하면서 黃麻와 관계없는 通常의 漏損이 省略되고 있으며, 故意的인 損傷이나 破壞가 삭제되어 被保險者의 立場을 保護하고 있다. 그러나 故意的인 損傷이 補償되는 것은 아니고, 그러한 危險自體의 保險保障이 필요한 경우 惡意損傷約款을 添附하여야 한다. ICC (B)와 比較하여 또 다른 特徵은 商品同業者約款의 경우와 같이 船主 등의 破産免責이 오직 被保險者가 알고서도 貨物을 積載한 경우에만 적용되고, 保險證券의 讓受人에게는 적용되지 않는다는 것이다.

---

26) *Ibid.*, p.151.

8. 協會 天然고무 約款

고무 約款은 런던의 고무 同業者協會(Rubber Trade Association of London)와 런던, 리버풀 및 로이즈 保險者協會가 合意한 約款으로 新保險證券에 사용하기 위해 1971年 舊協會 고무 約款이 1984年 1月 1일부터 協會 天然고무 約款(Institute Natural Rubber Clauses)으로 代替되었다. 먼저 新·舊約款을 비교해보면, 兩約款 모두 加工하지 않은 생고무(raw rubber)만을 保險保障하기 위한 것이지만, 舊約款에서는 액체고무(liquid rubber)를 包含하였으나 新約款에서는 約款名稱에 天然고무(natural rubber)에 관한 것임을 明確하게 表示하면서 名稱 아래에 「液體油液」(liquid latex)을 除外한다고 明示하고 있다. 이에 따라 舊約款에서는 「箱子, 짐짝, 또는 짐짝없는 다발」(in cases and/or bales and/or bare back bales)內의 고무를 保險保障하였으나, 新約款은 運送方法에 관하여는 言及하지 않고 있다.[27]

1984年 協會 天然고무 約款은 商品同業者約款 (B)의 體制를 따르고 있으나, 被保險危險과 免責危險 및 保險期間이 一部 修正되었다. 被保險危險은 제1조 2항 3호에서 바다물, 호수물 또는 강물의 本船, 運送用具, 콘테이너, 또는 保管場所 등으로의 流入이 「물 또는 凝縮」(water or condensation)으로 代替되어 水分損傷(water damage)에 대한 補償範圍가 商品同業者約款보다도 훨씬 擴張되고 있다. 海水, 호수물 또는 강물에 局限되지 않고 淡水(fresh water)나 빗물(rain water) 등 모든 形態의 물에 의한 損傷을 擴張負擔하고 있으며, 水分이 流入되는 場所에 대한 制限도 없이 어느 場所에서든 水分損傷이 補償되고, 더 나아가 凝縮된 水分에 의한 損傷까지도 擴張負擔되고 있다. 특히

---

27) Indonesia와 Malaysia 등의 나무에서 採取한 液體고무를 油液(latex)이라고 부르며, 이 油液은 空氣에 露出되면 쉽게 凝固된다. 따라서 液體狀態로 運送하기 위해 抗凝固劑(主로 ammonia)를 混合하여 桶(drum)으로 運送될 수 있고, 탱크(tanks)에 의해 散積되어 運送될 수도 있다. 그러나 運送을 위해 대부분 암모니아를 蒸發시켜 생고무판을 만든 後에 다발로 묶게 되는데, 이때 고무판 하나를 利用하여 다른 고무판을 묶어서 싸는 包裝方法을 "bare back bales"라고 한다. 新約款에서는 액체고무를 除外하고 있으므로 包裝方法은 bales나 bare back bales에 限定될 것이다.

舊約款과 달리 船舶의 船艙의 凝縮에 局限되지 않으므로 保險期間中 場所의 區分없이 凝縮에 의한 천연고무의 水分損傷을 擴張負擔한다.

또한 ICTC (B)에는 없는 「갈고리, 여하한 物質이나 液體의 流出 또는 漏出, 他貨物(고무 除外), 또는 젖거나 濕氣있는 짐깔개의 水分(moisture from wet or damp dunnage)」에 기인한 滅失이나 損傷이 고무 約款의 제1조 2항 4호에 의해 부담된다. ICTC (B)에서는 別途의 TPND 約款에 의해 追加負擔되던 「盜難, 拔貨, 또는 不引渡」(theft, pilferage or non-delivery)의 危險이 고무 約款의 제1조 2항 5호에 의해 擴張負擔된다. 그러나 ICTC (B)에서의 荷役時 包裝當 全損(sling loss)은 고무 約款의 危險條項에서 省略되고 있다. 이 결과 고무 約款에서는 sling loss가 補償되지 않는다는 意見[28]도 있으나, 그러한 損害는 不引渡(non-delivery)에 기인한 滅失損害에 吸收되어 補償되는 것으로 解釋하여야 할 것이다. 免責危險은 제4조 2항에서 通常의 漏損이 省略되고 故意的인 損傷에 대한 免責條項이 삭제된 것을 제외하면, 商品同業者約款과 모두 同一하다.

9. 協會石炭約款

新證券에 사용되는 1982年 10月 1日字 協會石炭約款(Institute Coal Clauses)이 도입되기 前, 英國 沿岸의 積送品에만 적용되는 1953年 協會石炭約款은 어떠한 特定地域에 限定하지 않고 約款上 運送條項이 없이 被保險者와 保險者間에 相互合意하여 航海의 範圍를 임의로 결정하던 石炭積送品約款(Clauses on Coal Shipments)이었다. S.G. 保險證券에 사용하던 이 約款은 MAR 樣式의 新證券이 導入됨에 따라 廢止되고, ICC (B)의 體制를 따르면서 하나의 約款으로 統合되었다. 1982年 協會石炭約款은 內陸運送을 包含하지 않고, 「港口間」(port to port) 基準으로 規定되어 있다.

協會石炭約款에서는 ICC (B)의 被保險危險에 追加하여 「加熱」

28) Robert H. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms and Clauses*, 5th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1989, p.26.

(heating)이 負擔되고 있다. 石炭에 있어서 중요한 危險은 火災危險이며, 특히 濕氣있는 상태로 運送되거나 保管中에 自然發火(spontaneous combustion)가 일어나기 쉬운 貨物이다. 그러나 그러한 위험은 石炭의 固有의 瑕疵나 性質에 該當되어 標準貨物約款에서는 一般免責條項에 의해 免責하고 있다. 따라서 石炭의 被保險者는 특히 이와 같은 危險을 保險保障받기를 원하고 있으며, 被保險者의 要求에 副應하기 위하여 石炭約款 제1조 1항 1호에 火災나 爆發과 함께 「加熱」危險을 追加하고, 심지어 火災나 爆發 또는 加熱이 自然發火, 保險의 目的의 固有의 瑕疵나 性質에 기인한 경우에도(even when caused by spontaneous combustion, inherent vice or nature of the subject-matter insured) 부담한다고 修正하고 있다. 그리고 保險期間이 本船 積載時부터 荷役時까지로 制限됨에 따라 被保險危險이 本船의 위험에만 限定되어 艀船이나 運送用具 등의 表現이 省略되고 있다. 그러나 제1조 2항 3호의 海水 등의 流入危險에 콘테이너 또는 保管場所가 그대로 규정되어 있는 것은 撒積運送이 慣習的이긴 하지만 콘테이너 運送의 경우를 對備한 規定이라고 할 수 있고, 保管場所는 換積中의 繼續保險保障을 위한 規定으로 解釋된다.

石炭約款上의 免責危險은 일부 例外를 제외하고 ICC (B)와 同一하다. 이것은 大部分의 다른 同業者約款이 商品同業者約款의 免責危險을 採用한 것과는 對照的이다. 일부 例外로는 撒積運送과 관계없는 ICC (B)의 包裝의 不充分免責이 省略되고 있으나, 石炭이 包袋(bags)나 콘테이너로 運送되는 경우 이러한 例外는 매우 重要하며 保險者들은 이러한 免責을 保險證券에 挿入할 可能性이 있다. 또한 前述한 바와 같이 ICC (B)의 固有의 瑕疵나 性質免責이 삭제되고 있다.

Ⅳ. 結 論

1982년 協會貨物約款(ICC)는 貨主의 運送貨物에 대한 保險保護側面보다는 英國의 海上保險者들의 保守的인 性向과 保險經營側面을 지나치게 强調하고 있다. 그러나 協會貨物約款이 國際貿易과 관련한 모든 形態의 貨物에 공통적으로 사용되도록 제정된 標準約款이며 基本約款인 점을 감안하면 지나치다고 할 수도 없다. 또한 英國保險市場의 慣行이 協會貨物約款을 그대로 사용하기보다는 貨主의 保險管理를 맡고 있는 保險專門家인 보험 브로커가 被保險者인 貨主를 대리하여 保險者와 契約內容을 협상하여 貨主의 합리적인 保險保護를 위한 Broker's Wording이라고 불리우는 各種 特約을 사용하거나, 여러 가지 形態의 貨物別 同業者協會가 保險者와 協議하여 제정한 各種 同業者約款(trade clauses) 등을 자유롭게 이용할 수 있는 점을 감안하면, 保險者側의 런던 保險者協會에서 제시한 標準約款의 성격상 당연한 結果라고도 할 수 있다.

問題는 거의 대부분의 貨物保險契約이 協會貨物約款에 의존하고 있는 우리 나라의 海上保險市場에 있다. 화물의 性質과 形態를 불문하고 모든 貨物에 일반적으로 적용되는 基本約款이며 標準約款에 지나지 않는 協會貨物約款에의 依存度를 가능한 지양하여야 한다. 一般 貨物에 적용되는 ICC (1982)보다도 本論文에서 살펴 본 바와 같이 各種의 特定貨物別 同業者協會가 協會會員인 貨主의 利益保護를 위하여 保險者協會와 협의하여 개발한 各種의 協會同業者約款과 기타 附隨約款(incidental clauses)을 적극 활용하여야 한다. 그리고 우리 나라의 被保險者인 貨主들도 貿易協會나 기타 特定貨物別 同業者協會를 통하여 該當 貨主들에게 합리적이고 바람직한 貨物保險의 保險保障範圍가 무엇인지, 運送貨物의 特性에 따른 選擇的 保險保障內容은 어떠한 것이 있는지를 계속적으로 硏究·檢討하여 권고할 수 있는 機構의 新設도

검토할 필요가 있다.

우리 海上保險者들도 피보험자인 貨主로 하여금 다양하고 합리적인 保險保障範圍를 선택할 수 있도록 英國의 Broker's Wording은 제공할 수 없다고 하더라도, 標準的인 ICC (A), (B), (C) 또는 아직도 ICC (A/R), (WA), (FPA)에 의존하고 있는 소극적인 자세에서 탈피하여 ILU에서 공표한 各種의 協會同業者約款 등을 신속하게 입수하여 被保險者에게 권장하거나 제공하는 등 受託危險管理者로서의 적극적인 서비스를 제공하여야 한다.

마지막으로 우리 政府도 貨物保險者와 貨主들이 변화하는 貿易環境에 능동적으로 對處할 수 있도록 現行 貨物保險約款과 保險料率의 認可制度를 재검토하여 조속히 自律化하여야 한다. 특히 一般損害保險과는 달리 國際競爭力을 필요로 하는 貨物保險에 대한 우리 政府의 엄격한 規制는 先進 保險國家에서는 그 例를 찾아 볼 수 없으며, 거의 모든 나라에서 海上保險에 대하여는 政府規制에 대한 例外를 인정하고 있는 실정이다. 輸入貨物保險의 料率이 自律化되었다고 하지만 아직은 形式에 그치고 있을 뿐, 輸出貨物保險과 같이 극히 制限된 保險條件과 엄격한 協定保險料率制度를 적용하고 있어 保險者나 貨主들이 합리적인 保險保障範圍의 選擇이 사실상 봉쇄되어 있는 現實을 直視하고 조속한 自律化措置를 강구하여야 할 것이다.

參考文獻

加藤 修, 貿易保險の實務, 東京: 同文館, 1985.

保險每日新聞社 編, 貨物保險の事情實務, 東京, 1986.

Brown, Robert H., *Marine Insurance Vol. 2, -Cargo Practice-*, 4th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1985.

———————, *Dictionary of Marine Insurance Terms and*

Clauses, 5th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1989.

Goodacre, J. K., *Marine Insurance Claims*, London: Witherby & Co. Ltd., 1981.

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