

# 海上積荷保險에서의 離路와 航海變更에 관한 比較研究

朴 元 洙\*

---

目 次	
I. 序 論	1. 離路의 效果
II. 離路와 航海變更의 成立要件	2. 航海變更의 效果
1. 離路의 成立要件	IV. 離路와 航海變更의 許容
2. 航海變更의 成立要件	1. 離路의 許容
III. 離路와 航海變更의 效果	2. 航海變更의 許容
	V. 結 論

---

## I. 序 論

保險者は 保險의 請約을 받았을 때에 그 危險을 引受할 것이냐의 與否, 그리고 引受할 경우에는 어떠한 擔保條件으로 引受하며 保險料率은 어떻게 適用할 것이냐를 決定하여야 한다. 이 경우에 保險者는 各種의 危險을 基礎로 하여 危險發生의 蓋然性의 程度를 測定하여야 한다. 따라서 保險者는 契約締結時에 危險事情의 實狀을 정확히 파악하는 것이 매우 중요하다.

保險契約者(또는 被保險者)가 附保對象에 대한 危險事情의 實狀을 정확하게 파악하고 危險測定을 完進하게 하기 위해서는, 保險者 스스로가 危險事情을 調査함과 동시에, 保險契約者로 하여금 危險測定의 素材인 重要事實을 告知시키지 않으면 안된다.

그리고 保險者는 保險契約者가 행한 告知事項의 內容과 自己가 조

---

\* 安養專門大學 事務自動化科 助教授, 經濟學博士.

사한 結果를 종합하여 危險을 測定한다. 그런데 이것은 어디까지나 契約當時의 危險事情을 基礎로 하고 있으며, 事物의 自然的인 推移에 의한 一定한 變更을 제외하고는 동일한 危險事情의 存續을 前提로 하고 있다.

따라서 保險契約締結時에 不變更을 前提로 한 危險事情이 保險契約締結後에 變動된 경우에는 保險者의 危險引受의 前提條件에 變化가 생긴다.

그리하여 法律과 約款은 保險契約의 成立前에는 告知義務制度에 의해 保險者를 保護하고, 保險契約의 成立後 危險事情이 變動된 경우에는 保險者의 危險引受의 前提條件이 破棄된 것으로 간주하여, 경우에 따라서는 保險契約을 失效시키거나, 保險者에게 契約의 解止權을 부여 하든지 또는 危險變動 以後에는 保險者를 免責시키기도 하는 것이다. 이것이 이른바 危險變動의 原則(principle of change of risk)이다.

危險의 變動은 危險의 變更(variation of risk)과 危險의 變革 또는 變種(alteration of risk)으로 區分할 수 있다. 危險의 變更이란 危險率의 程度를 變更시키는 危險事情의 一部變更을 의미한다. 따라서 危險의 程度는 增減하지만 危險으로서의 同一性을 가지는 경우의 危險事情을 말한다. 여기에는 離路, 航海의 遲延, 換積, 強制荷役 등이 있다. 危險의 變革이란 危險의 程度가 반드시 增減하지 않는 경우에도 危險의 同一性이 喪失되고 契約締結時의 危險事情이 消滅하여 전혀 다른 종류의 危險事情이 발생하는 것을 의미한다. 즉, 危險率의 程度의 問題가 아니며 保險者의 危險測定の 基礎條件인 危險事情이 완전히 消滅하고 전혀 個別의 危險事情으로 代替되는 것을 의미한다. 여기에는 航海의 變更과 船舶의 變更 등이 해당된다. 실제에서 危險의 變更은 遲滯없는 通知와 追加保險料에 의해 處理되고, 危險의 變革은 원래의 危險事情과 전혀 다른 危險事情이므로 遲滯없는 通知에 의해 다시 合意한 保險條件과 保險料로서 해결될 수 있다. 그러나 危險의 變動에 대하여 실제적인 支配權을 行使할 수 없는 被保險者인 貨主를 보호하기 위하여 積荷保險約款에는 여러 가지 例外規定을 두고 있다.

海上保險法은 國際貿易에 있어서 아직 統一性이 없고, 各國의 법률 및 관습이 다르기 때문에 우리 나라를 비롯한 많은 국가가 英國의 海上保險證券을 모방한 英文의 海上保險證券에 準據法約款(governing clause)을 삽입하여 사용하게 되어, 海上保險法에 관한 한 英國의 海上保險에 관한 法律과 慣習이 準據法으로 되어 있다.

本論文에서는 英國海上保險法(Marine Insurance Act 1906; 이하에서는 “MIA”라 함) 및 協會積荷保險約款을 중심으로 危險變更의 대표적인 예인 離路, 즉 航路의 變更과 危險變革의 대표적인 예인 航海의 變更을 比較·研究하여 그 차이점을 명확히 하고자 한다.

## II. 離路和 航海變更의 成立要件

### 1. 離路의 成立要件

航海保險의 경우에 危險이 開始하는 장소로부터 危險이 終了하는 장소까지의 運送區間이 이른바 被保險航海이다.<sup>1)</sup> 따라서 이 被保險航海은 危險이 開始하는 장소와 危險이 終了하는 장소로써 特定되어지며, 그 두 장소가 特定되면 그것들을 연결하는 航路는 自動적으로 特定되어진다.<sup>2)</sup>

航海保險의 경우, 이와 같이 慣習上 정해진 航路를 따라 航海가 遂行되는 경우에만 保險保護가 賦與되며, 船舶이 慣習上 정해진 航路로부터 離脫하지 않는다는 것은 海上保險契約의 默示條件(implied condition not to deviate)이다.<sup>3)</sup>

이와 같이 航海가 豫定된 航路에 따라 행해진다는 前提 아래, 保險

1) Sir Michael J. Mustill & Jonathan C.B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., Stevens & Sons, 1981, p.320.

2) 葛城照三, 海上保險研究(下卷), 損害保險事業研究所, 1949, p.152.

3) 葛城照三, 前掲書, p.153.

者は 危險을 測定하며 保險契約을 締結하는 것이기 때문에, 이 前提가 깨어지거나 條件違反이 생기면, 保險者가 引受한 危險의 性質에 變動이 생기게 되어, 그 以後의 事故로 인한 損害에 대하여 保險者는 免責이 된다.<sup>4)</sup>

海上保險契約에서 船舶이 慣習上 正해져 있는 航路를 벗어나지 않도록 하는 것이 하나의 默示條件이며, 이것을 違反하는 行爲는 離路 또는 航路의 變更(deviation, Abweichung vom Reiseweg, changement de route)이 된다.

離路라는 危險變動이 成立하기 위해서는, 다음과 같은 要件이 필요하다.

#### (1) 航路의 變更이 있을 것

保險證券에는 被保險航海의 發航港과 到着港 외에도 航路를 指定하는 경우가 있다. 이 경우 船舶이 그 特定 航路를 離脫하면 離路가 된다.<sup>5)</sup> 즉, 保險證券이나 契約書上에 特定航路가 明示되어 있으면 運送人은 반드시 그 航路를 利用하여야 한다. 航路가 保險證券에 指定되어 있지 않은 경우에는, 慣習上으로 安全하면서도 迅速하게 目的港에 到着할 수 있는 航路, 즉 慣習上 正해진 航路를 취하지 않으면 離路가 된다.<sup>6)</sup> 왜냐 하면 保險者는 保險을 引受할 때에 船舶이 그러한 航路를 취할 것을 당연히 豫定하고, 또 그 豫定을 基礎로 하여 危險을 測定하기 때문에, 만약 그러한 航路의 離脫이 있게 되면 保險者가 引受한 危險의 測定基礎에 變動이 생기기 때문이다.<sup>7)</sup>

한편 保險證券에 寄航港이 指定된 경우 그 곳에 寄港하는 것은 自由이지만, 寄港할 順序가 指定된 경우에는 그 順序에 따르지 않으면 離路가 된다. 保險證券에 記載되어 있지 않더라도 被保險航海의 어떤 中間港에 寄港하는 것이 航海上의 慣習인 경우에는 船舶이 直航路 밖

4) 上掲書; Arnould, *op. cit.*, p.322.

5) MIA 第46條 第2項 (a)號.

6) MIA 第46條 第2項 (b)號; 이러한 航路를 “通常의 慣習的 航路”(usual and customary route)라 한다.

7) 葛城照三, 前掲書, p.155.

으로 나가는 것은 自由이다. 그런데 그러한 港口에 寄港함에 있어서, 만약 寄航港이 여러 개 있다면 地理的 順序에 따라 寄港하여야 하며, 만약 그렇게 하지 않으면 離路가 된다.<sup>8)</sup>

### (2) 航路의 變更이 現實的으로 있을 것

離路가 成立하기 위해서는 現實的으로 離路의 狀態 또는 行爲가 있어야 하며, 離路의 意思만으로는 保險契約에 아무런 影響을 미치지 않는다.<sup>9)</sup>

왜냐 하면 離路의 意思가 있거나 그 意思를 發表하여도 船舶이 正當한 航路內에 存在하는 한 保險者가 負擔한 危險에는 아직 變動이 없기 때문이다.

### (3) 기타의 要件

離路의 基本的인 成立要件은 以上과 같지만, 그 밖에 附隨하는 要件으로는 다음과 같은 것이 있다.

첫째, 離路는 다른 一般의 危險變動의 경우와 마찬가지로 契約成立後에 발생하는 것이다. 그리고 同時에, 離路는 危險開始後, 즉 保險者의 危險負擔開始後에 발생하여야 한다.<sup>10)</sup> 離路가 危險開始後에 발생할 것을 要하는 理由는 離路가 被保險航海의 現實的인 離脫이기 때문이다.<sup>11)</sup> 왜냐 하면 被保險航海의 現實的인 離脫이 있기 위해서는 航海가 開始되어 있을 것을 要하고, 航海의 開始는 一般的으로 危險의 開始를 意味하기 때문이다.<sup>12)</sup>

둘째, 離路는 被保險者의 行爲로 인한 것임을 要하지 않는다.<sup>13)</sup> 즉, 英法上의 危險變動의 理論에 따르면, 離路는 다른 危險變動의 경우와 마찬가지로 被保險者의 責任에 속하는 事由로 인한 것인가 아닌가를

8) 上揭書, p.156.

9) MIA 第46條 第3項.

10) 葛城照三, 前揭書, p.158.

11) 이 點은 航海의 變更과 같고 發航港의 變更 및 다른 到着港으로 향한 出航과는 다르다.

12) 葛城照三, 前揭書, p.158.

13) 龜井利明, 海上保險證券免責條項論, 保險研究所, 1961, p.162.

不問하고 발생한다. 따라서 積荷被保險者의 同意를 얻지 않고 船主 또는 船長에 의하여 離路가 행하여진 경우에도 原則적으로는 積荷保險者는 免責되는 것이다.<sup>14)</sup>

셋째, 離路는 一時的인 것인가 繼續的인 것인가의 與否를 묻지 않고 발생한다. 따라서 離路의 事實이 있는 後에 短時間內에 極히 輕微한 損傷도 입지 않고 被保險航路로 安全하게 復歸하더라도 離路의 效果에는 變함이 없다. 왜냐 하면 원래 附保된 危險事情이 離路로 인하여 變動되었기 때문이다.<sup>15)</sup>

넷째, 離路는 危險變動의 事實이 있으면 족하고, 危險의 增加의 與否에 關係없이 成立한다. 즉, 英法の 경우에는 다른 危險變動의 경우와 마찬가지로 離路의 경우에도 그 정도의 大小를 不問하고, 保險者가 引受한 危險에 變動이 생기면 危險이 增加하지 않더라도 保險者의 危險負擔의 默示條件이 違背되었다는 理由로 離路의 效果가 발생하게 된다.<sup>16)</sup>

## 2. 航海變更의 成立要件

우리 나라 保險法에서의 航海의 變更이란 被保險航海의 發航港 또는 到着港을 變更하는 것을 가리키지만,<sup>17)</sup> MIA에서 “Change of voyage”는 到着港만을 變更하는 것을 가리킨다. 즉, MIA에서 航海의 變更은 保險證券에 定해진 到着港을 危險開始後 任意로 變更하는 것을 말한다.<sup>18)</sup>

그리고 航海의 變更은 船舶保險과 積荷保險 모두에서 생기는 問題이다. 船舶保險에 있어서는 一般的으로 航海保險에서 생기는 問題이지만, 期間保險에 있어서도 航海 또는 航行區域이 特定되어 있을 때는 航海의 變更이 생긴다.<sup>19)</sup>

14) 葛城照三, 前掲書, p.159.

15) *Davis v. Garret* (1830) 6 Bing. 716 (Arnould, *op. cit.*, p.325)

16) *Ibid.*; 葛城照三, 前掲書, p.159.

17) 孫珠瓚, 商法(下), 博英社, 1987, p.409.

18) MIA 第48條 第1項.

貨物の 航海保險에서는 貨物 自體가 附保되면 發航港으로부터 到着港에 이르는 두 地點間의 航海가 保險에 부쳐진다. 따라서 到着港의 變更이 航海의 變更이라면 發航港의 變更도 마찬가지로 航海의 變更을 構成한다고 보는 것이 理論上 妥當하다. 또한 到着港 및/또는 發航港의 變更으로 인한 航海의 變更은 危險開始前인 것인지 後인 것인지를 不問하고 發生한다고 理解하는 것이 理論上 妥當하다고 생각되지만, 英國法은 航海의 變更을 특히, 狹義로 解釋하여 危險開始後의 到着港의 變更만을 가리키고, 發航港의 變更(그것은 “from”의 契約의 경우에는 당연히 危險開始前에 發生한다.) 및 危險開始前에 다른 到着港을 향하여 出航하는 것은 航海의 變更中에 포함시키지 아니한다.<sup>20)</sup>

1906年 MIA 實施前에는 航海의 變更은 廣義로 解釋되었지만,<sup>21)</sup> 1906年 MIA는 그것을 狹義로 規定하였다. 그것은 단순히 條文作成의 기술상의 편의에서 나온 것으로 이해된다.<sup>22)</sup> 同法の 航海의 變更의 規定은 다음과 같다.<sup>23)</sup>

#### 第45條 航海의 變更

(1) 危險開始後 船舶의 到着港이 保險證券에 정해진 到着港에서 任意로 變更되었을 경우에는 航海의 變更이 있었다고 말한다.

(2) 保險證券에 別途의 規定이 있는 경우를 除外하고, 航海의 變更이 있었을 경우에는 保險者는 그 變更時, 즉 航海를 變更할 決意가 明

19) 韓東湖, “海上保險에 있어서의 英法上의 危險의 變動에 관한 一考察”, 『韓國保險學會誌』 第31輯, 1988, p.161.

20) E.R. Hardy Ivamy, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, 9th ed., London, Butterworths, 1983, p.65.

21) Arnould, *op. cit.*, p.328.

22) 葛城照三, 前掲書, p.135.

23) MIA § 45. Change of voyage: (1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage. (2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; 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.

白하였을 때부터 그 責任이 解除된다. 그리고 損害 發生時에 船舶이 保險證券에 정해진 航路를 實際로 떠나는 일이 없어도 그것은 不問에 부친다.

航海의 變更은 航路의 단순한 變更이 아니라 到着港의 變更으로서, 保險에 부쳐진 航海는 그로 인하여 消滅되고 새로운 別個의 航海가 被保險航海에 대신하기 때문에, 原則的으로는 “危險의 變更”이 아니라 “危險의 變革”이 된다.<sup>24)</sup> 이 점이 離路와 근본적으로 다른 점이다.

航海의 變更이 成立하기 위해서는 다음과 같은 要件이 必要하다.

#### (1) 航海의 變更은 危險開始後의 到着港의 變更이다.

航海의 變更은 保險者의 危險負擔이 開始한 後에 있어서만 發生한다. 그것은 MIA 制定前부터의 原則이었다.<sup>25)</sup> 前掲의 條文에 “危險開始後”(after the commencement of the risk)라는 것은 “from”의 條件의 契約에서는 航海開始後, 즉 航海中을 의미한다. 危險開始는 保險期間開始 즉, 保險者의 危險負擔開始를 의미하기 때문에 “at and from”의 條件의 契約에서는 航海開始前 發航港에 碇泊중에 航海의 變更이 發生하게 된다. 즉, 船舶이 發航港에 入港後, 그 港에 있는 동안에 危險이 開始하기 때문에, 危險開始後 아직 航海를 開始하지 않은 채 到着港을 變更할 決意를 명확하게 한 경우에는, 그 때부터 航海의 變更이 發生한다.

#### (2) 航海의 變更은 船主 또는 船長의 任意에 의한 것이어야 한다.

航海의 變更이 생기기 위해서는 保險證券에 정해진 到着港이 “任意로”(voluntarily) 變更될 것을 要한다.<sup>26)</sup> 航海의 變更은 後述하는 바와 같이, 航海를 變更할 決意가 명백하였을 때부터 그 效果가 發生한다. 따라서 任意의 變更이어야 한다.

24) 葛城照三, 前掲書 p.135; 龜井利明, 前掲書, p.173.

25) 예를 들면 Simon, Israel & Co. v. Sedgwick (1893) 事件의 경우를 들 수 있다.

26) E.R. Hardy Ivamy, *Marine Insurance*, 4th ed., Butterworths, 1985, p.127.



여기에서 任意라고 한 것은 船長, 船主 또는 船舶을 支配·運航하는 者의 自由意思의 發動 및 積荷保險의 경우에는 船主, 船長, 기타 船舶의 運航을 支配하는 者외에 被保險者의 自由意思의 發動을 의미한다. 強制 및 우연은 任意가 아니다. 惡天候 때문에 視界가 나빠서 到着港 부근의 港口를 到着港으로 誤認했을 경우 그것은 우연에 속한다. 또 暴動을 일으킨 普通船員의 強制下에 다른 港口를 到着港으로 했을 경우 그것은 強制에 속한다.<sup>27)</sup>

이와 같이 任意란 船長, 船主, 船舶運航者 또는 積荷保險의 被保險者의 自由意思의 發動을 뜻한다. 따라서 우연 또는 強制力으로 인한 目的港의 變更은 航海變更의 效果가 생기지 않는다.

### (3) 航海의 變更은 航海變更의 意思가 명백해졌을 때 생긴다.

航海의 變更은 航海變更의 意思가 명백해졌을 때 일어나고 船舶이 保險證券에 정해진 航路를 事實上 離脫하지 않아도 그것은 問題가 되지 않는다.

離路의 경우에는 保險證券에 정해진 航路 또는 慣習上의 航路를 現實적으로 離脫했을 경우에만 그 效果가 나타나, 航海의 變更의 경우에는 航海變更의 意思가 정해진 때부터 그 效果가 생기는 것이다. 그 理由는, 被保險航海는 그 航路를 變更함으로써가 아니고 그 終點을 變更함으로써 포기되었기 때문이다.<sup>28)</sup> 예를 들어 부산→ San Francisco → New York의 航海에 就航하는 船舶으로 부산→ San Francisco間의 航海에 대하여 貨物을 保險에 附保하였다고 하자. 만약 被保險者가 太平洋 횡단중의 船舶에 打電해서, 貨物을 San Francisco가 아니고 New York에 揚荷하도록 의뢰하였을 경우에는, 그 打電 時에 그 貨物에 대해 航海의 變更이 생긴다.

航海를 變更할 決意를 했을 때에 航海變更의 效果가 發生한다고 하는 것도, 그 決意가 행해진 때 事實上 通常의 航路를 離脫하지 않은 경우에는, 단순한 離路의 意思인지 航海變更의 意思인지의 區別이 아

27) 李相先 譯, 積荷保險約款論, 韓國保險公社 保險研修院, 1980, pp.54-55.

28) Arnould, *op. cit.*, p.327.

주 곤란하다. 어떤 學者는, 그 區別의 標準은 “最後의 到着港이 保險證券 지정의 到着港일 것”에 있다고 主張하지만,<sup>29)</sup> 그 區別의 標準도 航海變更의 決意가 아직 實行에 옮겨지지 않은 한 適用하기가 아주 곤란한 경우가 있다.

“at and from A to B”의 航海에 船舶이 保險에 부쳐졌는데 A港口에서 危險이 開始한 後, 船舶이 到着港 B港口 아닌 C港口의 貨物을 積載하고 또 船貨證券도 C港口 貨物로 作成되어 있는 경우에는, 船舶이 B港口와 C港口과의 分岐點에 到達하지 않고 兩港을 향한 共通航路에서 滅失되어도, 船舶은 出航前 航海變更의 決意를 한 것으로 간주된다.<sup>30)</sup>

船長이 船主에게 航海變更의 意思를 通知한 경우에는, 아직 그 實行이 없어도 航海變更의 意思가 證明되므로 이 때부터 航海變更의 效果가 發生한다.<sup>31)</sup>

그러나 保險證券에 終點으로 記載된 港口와 다른 港口를 目的港口로 하는 貨物을 積載하고 또 그 港口를 향하여 出航한다고 하는 단순한 事實만으로는(per se) 航海의 變更이 되는 것이 아니다. 왜냐 하면 그것은 本來의 終點으로 가는 도중에 그러한 港에 入港하지만, 결국에는 本來의 航海를 遂行할 계획하여 出航한 것인지도 모르기 때문이다. 만약 그렇다면 그것은 단순히 離路의 意思이지 航海의 變更은 아닐 것이다. 그리고 保險者는 分岐點을 통과하기 前에 發生한 一切의 損害에 대해서는 여전히 責任을 負擔해야 할 것이다.<sup>32)</sup> 또한 두개 이상의 指定된 荷役港까지 保險에 부쳐진 船舶이, 그 荷役港의 어느 한 港口

29) *Ibid.*, p.328. Arnould는 離路의 效果와 航海의 變更을 구별하는 判斷의 標準은 保險證券에 정해진 終點이 여전히 의도한 最終到達地인가의 與否라고 한다. 그에 의하면 保險證券에 終點이 여전히 의도한 最終到達地라면, 의도한 最終到達地까지의 航行中에 다른 港에 入港하거나 혹은 中間航海를 하려는 計劃은 비록 出航前에 計劃된 것이라 할지라도 航海의 變更이 되지 않는다고 한다.

30) *Woolridge v. Boydell* (1778).

31) *Tasker v. Cunningham*(1819).

32) *Henkle v. Royal Exch. Ass. Co.* (1749) 1 Ves. Sen. 317; *Kewley v. Ryan* (1794) 2 H. Bl. 343; *Hare v. Travis* (1827) 7 B. & Cr. 14.

만 目的港으로 하는 貨物을 船積하고, 그 港을 향하여 出航한 것도 航海의 變更이 아니다.<sup>33)</sup>

### Ⅲ. 離路와 航海變更의 效果

#### 1. 離路의 效果

英國法上 離路는 保險者를 免責시키는 效果가 있다. 즉, 離路가 發生한 경우에 保險者는 離路가 行해진 이후부터 危險負擔責任이 解除된다.<sup>34)</sup> 그리고 그 效果는 離路의 程度의 如何, 즉 危險增加의 與否를 不問하고, 일단 離路가 發生하면 그 이후부터 保險者는 免責된다. 그리고 船舶이 損害發生前에 原航路로 復歸하더라도 離路의 效果는 消滅되지 않는다.<sup>35)</sup>

우리 나라 商法(第702條 但書)과 日本 商法(第825條 但書) 및 獨逸 商法(第814條 第2項)에 의하면, 危險變動과 그 이후의 被保險危險의 發生 사이에 因果關係가 없는 경우에는 保險者의 責任이 계속되는 것으로 하고 있지만, 英國法의 경우에는 그러한 因果關係의 存在의 有無를 묻지 않는다. 즉, 離路가 그 이후의 被保險危險의 發生에 전혀 影響을 미치지 않았더라도 離路가 行해진 이후 保險者는 免責된다. 왜냐하면 英國法에 있어서의 離路 및 기타의 危險變動은 危險의 增加를 必要로 하지 않고, 단순히 危險이 變動되면 保險者를 免責시키는 效果가 있기 때문이다.<sup>36)</sup>

그러나 離路는 保險契約을 最初부터 無效로 하는 것은 아니다. 즉,

33) Marsden v. Reid (1803) 3 East 572; Arnould, *op. cit.*, pp.332-333.

34) MIA 第46條 第1項.

35) MIA 第46條 第1項; 프랑스 商法 第351條도 동일한 規定을 두고 있다. 그러나 日本 商法 第852條에 의하면 離路가 있으면 保險者의 責任은 一時的으로 解除될 뿐이고, 原航路에 復歸하는 경우에는 保險者의 責任이 再開始된다.

36) 葛城照三, 前掲書, p.171; 龜井利明, 前掲書, p.166.

離路의 效果는 離路發生前의 損害에 대한 保險者의 責任에는 아무런 影響을 미치지 아니한다.

離路는 危險開始後에 發生하는 危險의 變動이다. 따라서 일단 危險이 開始된 이상, 離路로 인하여 그 이후 保險者가 免責되어도, 保險者는 保險料不可分의 原則에 의하여 保險料全額을 取得할 權利를 가진다.<sup>37)</sup>

## 2. 航海變更의 效果

航海의 變更은 그 때부터 保險者의 危險擔保責任을 免除하는 效果가 發生한다.<sup>38)</sup>

航海의 變更은 保險證券에 記載된 원래의 航海를 斷念 또는 中止하는 것이며, 被保險航海는 그 航海를 遂行할 意思를 最終적으로 斷念함과 同時에 存在하지 않게 되기 때문에, 그 後에 發生하는 一切의 損害는 保險證券에 記載된 航海의 遂行中에 發生하는 것이 아니다. 즉, 그 損害는 保險者가 全적으로 責任을 負擔할 것을 約束한 基礎인 條件下에서 發生하지 않은 것이며 따라서 被保險者는 그 時點부터 保險證券에 의하여 保護를 받을 수 없게 된다. 비록 船舶이 本來의 終點 또는 그에 대신한 다른 目的港 어느 곳에도 이를 수 있는 共通航路上에서, 여전히 航行하고 있던 중에 損害가 發生한 경우에도 保險者는 免責된다. 왜냐 하면 被保險航海는 그 航路를 變更하므로(by altering its course) 인해서가 아니라, 그 終點을 變更하므로(by altering its termini) 인해서 中止된 것이기 때문이다.<sup>39)</sup>

한편 航海變更의 效果는 航海變更前으로 溯及되지 않는다. 즉, 保險者는 航海變更의 決意를 表明하기 前에 被保險危險으로 인하여 생긴 損害에 대해서는 補償責任을 負擔하여야 한다. 航海變更의 決意를 表明한 이상, 船舶이 事實上 아직 航路를 離脫하지 않아도 또는 어떤

37) 葛城照三, 前掲書, p.171.

38) MIA 第45條 第2項.

39) Arnould, *op. cit.*, pp.326-327.

事故가 航海變更과 因果關係가 있는지의 與否를 不問하고, 또 航海變更이 危險을 增加시켰는지의 與否를 不問하고 保險者의 危險負擔責任이 免除된다.<sup>40)</sup>

그리고 航海變更이 생기기 위해서는 일단 危險이 開始했어야 하기 때문에, 일단 危險이 開始하고 그 航海의 變更으로 인하여 危險負擔責任이 終了하여도, 保險者는 保險料不可分の 原則에 의하여 保險料 全額을 取得할 權利를 가진다.<sup>41)</sup>

航海의 變更은 被保險者에 의하여 招致된 것인지의 與否를 묻지 않고 그 效果가 생긴다. 貨主의 同意를 얻지 않고 船主가 獨自的으로 航海를 變更한 경우에도 保險者가 免責된다.<sup>42)</sup>

船主 또는 船長이 航海를 變更하는 경우는 두 가지가 있다. 그 하나는 海上貨物運送契約上 船主에게 賦與된 自由裁量權의 行使로 인한 경우이고, 또 하나는 이러한 自由裁量權이 賦與되어 있지 않은 경우에 船長이 任意로 航海를 變更하였을 경우이다. 後者の 경우에는 航海의 變更으로 인해 發生된 損害에 대하여 船主를 相對로 한 損害賠償請求를 할 수 있다.<sup>43)</sup>

海上保險者는 危險變動 以後의 事故에 대해서는 免責되지만, 危險變動 以前의 事故에 대해서는 免責되지 않는다. 保險者의 歸責 또는 免責의 分岐時點은 危險變動의 時點이며, 그 時點은 個個의 경우에 따라 相異하다.

그런데 危險의 變動이 있으면 保險者는 以後 免責되며, 契約의 解止와 같이 그 趣旨를 意思表示할 必要가 없다. 또한 危險의 變動에 의하여 保險者가 以後 免責되면, 危險狀態가 原狀으로 回復되더라도 그 責任이 復活하지 않고 계속 免責된다.

한편 1906年 MIA는 離路 및 航海의 遲延의 경우에 認定되는 許容

40) 葛城照三, 前掲書, p.145.

41) MIA 第84條 第3項 (a)號.

42) 葛城照三, 前掲書, p.146.

43) 李相先 譯, 前掲書, p.60.

事由를 航海의 變更에 대해서는 認定하고 있지 않다.

## IV. 離路와 航海變更의 許容

### 1. 離路의 許容

離路의 要件을 具備하게 되면, 그 이후 保險者는 免責된다. 그러나 이 경우 法律 또는 約款의 規定에 의하여 離路가 許容되어 그 效果가 발생하지 않을 수 있는데, 이에 대하여 MIA 第49條 第1項은 다음과 같은 離路許容事由를 規定하고 있고,<sup>44)</sup> 同條 第2項은 離路許容事由가 中止되었을 때에는 船舶은 相當한 速度로 本來의 航路에 復歸하여 航海를 遂行해야 한다는 것을 規定하고 있다.<sup>45)</sup>

第49條 離路 또는 遲延을 許容하는 事由

(1) 保險證券에 정해진 航海를 遂行함에 다음의 경우에는 離路 또는 遲延이 許容된다.

44) 1906年 MIA 第46條 및 第48條는 「適法한 理由없는」(without lawful excuse) 離路 또는 遲延은 그 後의 損害로부터 保險者를 免責시킨다고 規定하고 있다. 그리고 適法한 理由에 該當하는 事由는 同法 第49條에 要約되어 있는 바 이 경우에는 離路가 許容되어 그 效果가 發生되지 않고, 保險者의 責任이 계속된다.

45) MIA §49. Excuses for deviation or delay: (1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused. (a) Where authorised by any special term in the policy; or (b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subjectmatter insured; or (e) For the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life, may be in danger; or (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against. (2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable despatch.

(a) 保險證券上 特約에 의하여 認定된 경우, 또는 (b) 船長 및 그의 雇傭主의 支配權外의 事情으로 인하여 일어나는 경우, 또는 (c) 明示 또는 默示 擔保를 充足하기 위하여 合理的으로 필요한 경우, 또는 (d) 船舶 또는 保險의 目的의 安全을 위하여 合理的으로 필요한 경우, 또는 (e) 人命을 救助하기 위하여 또는 人命이 危險에 빠질 염려가 있는 遭難船을 救助하기 위한 경우, 또는 (f) 船舶內에 있는 者에게 內科的 또는 外科的인 醫藥를 施行하기 위하여 合理的으로 필요한 경우, 또는 (g) 船長 또는 海員의 惡行이 被保險危險의 하나일 때, 그러한 惡行에 의하여 생긴 경우

(2) 離路 또는 遲延을 許容하는 事由가 中止되었을 때에는, 船舶은 合理的으로 신속하게 本來의 航路로 復歸하여 航海를 遂行하여야 한다.

英國法은 위의 規定에서와 같이, 離路 또는 航海繼續의 遲延을 許容하는 경우를 여러개 열거하고 있는데, 이것들을 適法한 理由(causes that justify a deviation or delay)로 인한 경우라 하고 있다.<sup>46)</sup>

특히 MIA 第49條 第1項 (a)號와 관련하여 航海를 수행함에 있어 離路 또는 遲延이 保險證券上의 特約에 의하여 容認되는 경우 그러한 離路 또는 遲延은 허용된다. 協會積荷保險約款上에서 離路를 許容하는 條項은 最初의 標準積荷保險約款인 1912年 協會積荷保險約款(分損不擔保) 第4條 離路條項, 1958年 協會積荷保險約款 第2條 延長擔保條項 (extended cover clause), 1963年 協會積荷保險約款 第1條 運送條項 (transit clause)의 第3項, 1982年 協會積荷保險約款 第8條 運送條項 (transit clause)의 第3項의 規定 등이 이에 해당한다.

協會積荷保險約款은 1912年の 約款으로부터 現行의 1982年 協會積荷保險約款에 이르기까지 많은 改正이 이루어져 왔는데, 離路를 許容

46) 日本 商法 第825條는 危險의 變更이 ① 事故의 發生에 影響을 미치지 않았을 때, ② 保險者의 負擔으로 돌려야 할 不可抗力에 의하여 생긴 때 및 ③ 正當한 理由로 인하여 發生한 경우의 세 가지를 許容事由로 하고 있지만, 英法의 경우에는 ①의 경우를 포함하지 않지만 ② 및 ③을 공히 「適法한 理由」 중에 포함시키고 있다.

하는 條項도 名稱뿐만 아니라 그 內容에 많은 變更이 加해졌다. 예를 들어 1912年 協會積荷保險約款의 離路條項에서는, 이 條項에 의하여 離路가 許容되려면 追加로 協定되는 保險料의 支給을 前提로 하고 있었으나, 1982年 協會積荷保險約款 運送條項 第3項의 경우에는 그러한 前提가 없다.

危險變更과 관련된 1963年 協會積荷保險約款의 第11條 運送條項의 第3項이 1982年 協會積荷保險約款에서는 第8條 運送條項에 다음과 같이 規定되었다.<sup>47)</sup>

第8條 第3項 이 保險은 (上記 保險終了의 規定 및 下記 第9條의 規定에 따라) 被保險者가 左右할 수 없는 遲延, 一切의 離路, 부득이한 揚陸, 再船積 또는 換積 및 海上運送契約上 船主 또는 傭船者에게 부여된 自由裁量權의 行使로부터 생기는 危險의 變更期間 중에도 有效하게 계속됨.

특히 離路에 관하여 本項에서는 “Any deviation”이라고 規定하고 있는데, 이는 積荷被保險者의 意思에 起因된 것인지의 與否에 關係없이 一切의 離路의 경우에는, 離路의 期間 중에는 保險은 有效하게 存續되는 것으로 解釋된다.<sup>48)</sup>

한편 本條項 援用의 前提條件이 있는데 그것은 協會積荷保險約款 末尾의 注意條項이 적용되어 保險者에게 통지할 필요가 생기고, 또한 第18條의 適用을 받는 것으로 解釋된다.<sup>49)</sup>

먼저 協會積荷保險約款 第18條 迅速措置條項(reasonable despatch clause)은 다음과 같이 規定하고 있다.<sup>50)</sup>

47) 8.3 This insurance shall remain in force (subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 9 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to shipowners or charterers under the contract of affreightment.

48) 李相先 譯, 前掲書, p.32.

49) 葛城照三, 1981年版英文積荷保險證券論, pp.301-302.

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



第18條 被保險者は 자기가 措處할 수 있는 一切의 事情下에서 相當한 신속성을 가지고 行動하는 것이 이 保險의 條件임

이 迅速措處條項은 1946年 制定의 協會積荷保險約款의 分損擔保, 分損不擔保 및 全危險擔保의 條件에는 없었으나, 1958年 約款은 1946年 協會積荷保險約款(延長擔保)를 併合한 것이므로 延長擔保 第6條의 迅速措處條項을 新約款에 插入한 것이다.

既述한 바와 같이 離路, 遲延, 航海의 變更, 目的地의 變更 등 여러 가지의 危險變動이 發生되어도 거의 無制限으로 保險이 계속되고 있다. 따라서 예를 들어 海上運送契約이 중단되어 中間港에서 貨物이 揚陸되었을 경우 被保險者가 무관심하게 貨物을 放置하여 두면 保險者는 아주 곤란하다. 그러므로 被保險者가 스스로 措處할 수 있는 한 신속히 行動하여 貨物을 措處하도록 하기 위하여 본 條項을 두게 되었다. 이 條項에서는 被保險者가 가능한 한 신속히 措處를 취할 것을 保險契約의 “條件”으로 하고 있는데, 이 條件은 停止條件(condition precedent)이어서 이것을 違反하면 保險者는 그 違反時부터 危險負擔責任이 免除되는 것으로 해석된다.<sup>51)</sup>

한편 前述한 바와 같이 協會積荷保險約款의 末尾에는 다음과 같은 規定이 있다.<sup>52)</sup>

“注意事項－被保險者가 이 保險에 의해 『擔保를 계속받는』 事由의 發生을 알게 된 때에는 遲滯없이 그 趣旨를 保險者에게 通知하여야 함. 그러한 事由에 대하여 擔保의 계속을 請求할 權利는 이 義務를 履行하였을 경우에 한함.”

保險의 變動이 생겼을 경우에는 原則적으로 被保險者는 保險保護를 喪失하게 되지만, 約款 第8條 運送條項 第3項과 第10條 航海變更條項

51) 李相先 譯, 前掲書, p.128.

52) (Note. It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is “held covered” under this insurance to give prompt notice to Underwriters and the right to such cover is depend upon compliance with this obligation.)

에서는 危險의 變動이 생겼는 데도 불구하고 保險保護를 계속하는 趣旨을 規定하고 있다. 保險者로서는 특히 保險保護를 계속하는 事情이 발생되었을 경우에는 保險經營上 이를 알아 둘 필요가 있다. 또 保險者는 경우에 따라서는 割増保險料의 追徵을 確保하기 위하여 被保險者가 위의 事情의 發生을 알게 된 때에는 遲滯없이 이를 保險者에게 通知하도록 하고 만약 그 通知를 태만히 하였을 때에는 擔保繼續의 請求權을 被保險者에게 賦與하기를 원하지 않는다. 이러한 趣旨을 規定한 것이 이 「注意條項」이다.

第1條 第3項의 延長擔保約款은 실질상으로는 危險變動許容約款이며, 擔保危險의 擴張을 容認하는 것이 아니고, 擔保期間을 延長하는 것을 明示하기 위해, 1946年 協會積荷保險約款(延長擔保) 第1條의 “The goods are covered during”을 “This insurance shall remain in force during”으로 變更한 것 뿐이다. 따라서 이 約款도 擔保繼續條項(Held Covered Clause)의 一種이다. 그러므로 第8條 第3項의 事由가 發生되었을 경우에는 이 「注意條項」의 通知義務의 條件에 따르는 것으로 해석된다. 본래 危險變動이 생겼는데도 不拘하고 保護가 계속되는 경우에는, 이 「注意條項」으로써 通知義務를 賦課하지 않아도, 危險變動의 事實을 保險者에게 通知하는 것이 擔保繼續을 위한 默示條件이다. 이에 관해서는 確立된 判決이 있다.<sup>53)</sup>

「遲滯없이」(immediately) 通知한다는 것은 「合理的이며 最短期間內에」(Within the shortest resonable time) 通知하는 것을 말한다.

이와 같이 本條 第3項을 援用하여 保險繼續에 의한 保護를 받으려면, 危險變動의 事實을 안 後 「最短의 相當한 期間內에」 保險者에게 通知하여야 한다.

## 2. 航海變更의 許容

前述한 바와 같이 MIA에서는 航海의 變更(危險開始後의 到着港의

53) Hood v. West End Motor Car Packing (1917); Thames and Mersey Marine Ins. Co. v. Van Laun & Co. (1911).

變更)이 있으면 航海를 變更할 決意가 表明된 때부터 그 責任이 解除된다. 그러나 協會積荷保險約款에서는 다음과 같은 條項을 두어 그 效果를 배제하고 있다.<sup>54)</sup>

第10條 航海變更條項

이 保險의 開始後 目的地가 被保險者에 의하여 變更된 경우에는 保險者에게 遲滯없이 通知할 것을 條件으로 追後에 協定되어야 할 保險料 및 保險條件에 의하여 擔保가 계속됨.

(1) 航海變更條項의 適用範圍

航海變更條項은 成文法(MIA)상의 原則적인 規定을 배제하고, 危險의 變動중에서도 이른바 危險의 變革에 속하는 航海의 變更이 있는 경우에도, 遲滯없이 保險者에게 通知할 것을 條件으로 하여 追後 協定되는 保險料와 保險條件으로 擔保가 繼續하는 것으로 하고 있다.<sup>55)</sup> 理論上으로 보면, 危險의 變更의 경우에는 保險料의 追徵으로 처리할 수가 있어도 危險의 變革인 경우에는 引受危險이 消滅하고 別個의 危險이 생기는 것이므로, 保險料의 追徵으로 처리될 問題가 아니고 保險契約은 당연히 無效가 되어야 할 것이다. 그러나 積荷保險에 있어서의 危險의 變動은 대개 被保險者의 意思와는 관계없이 發生되기 때문에, 協會積荷保險約款은 被保險者를 保護하기 위해서, 危險의 變更에 대해서는 割增保險料조차도 追徵함이 없이 擔保를 繼續하는 것으로 하고, 危險의 變革의 한 例인 航海의 變更에 대해서는 割增保險料를 追徵하여 擔保를 繼續하는 것으로 하였다.<sup>56)</sup>

이 條項의 適用범위에 대해서 다음과 같이 要約할 수 있다.<sup>57)</sup>

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

55) 원래 危險變動에 관한 規定은 強行規定이 아니기 때문에 그 效果에 대하여 當事者間에 어떠한 約定을 하여도 그것은 有效하다. 따라서 海上保險에 있어서는 追後 協定되는 保險料를 支給할 것을 條件으로 特約을 締結하면 航海變更의 效果가 없어진다.

56) 李相先 譯, 前掲書, p.54.

57) J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed., London, Witherby & Co. Ltd., 1981, p.158, p.166; R.J. Lambeth, *Templeman on*

① 이 條項의 혜택을 받고자 하는 被保險者가 繼續 擔保받기 위해서는 그가 이 條項에 依存해야 할 必要가 있다는 事實을 알게 된 때에 保險者에게 遲滯없이 通知하여야만 한다.

② 이 條項이 味告知 또는 誤記에 대하여 保險契約을 取消할 수 있는 保險者의 權利를 無效로 할 것이라는 事實도 條項의 效力에 장애가 되지는 않는다.<sup>58)</sup>

③ 만약 被保險者가 最大善意로서 行動하지 않았다면 이 條項을 이용할 수 없다.

④ 이 條項은 保險料에 관한 것 以外の 保險條件上의 어떠한 變更도 포함하지 않는다.<sup>59)</sup>

⑤ 이 條項은 追後 協定되는 保險料가 商業上의 合理的인 料率로서 적정하게 정해질 수 있는 保險料인 경우에만 適用된다.

## (2) 航海變更條項 援用의 前提條件

이 條項에 있어서는, 擔保繼續의 前提條件 내지 停止條件으로서 “保險者에게로의 迅速한 通知義務의 履行”이 중요하다. 義務의 履行의 前提에는 “信義誠實의 原則”이 있음은 말할 나위도 없다.

### ① 迅速한 通知의 履行

本條項의 適用을 받기 위해서는 반드시 保險者에게 航海變更에 대하여 신속하게 通知하지 않으면 안된다. 이것은 Hood v. West End Motor Car Packing Co. (1917) 事件에서 확인된 바와 같이 保險契約의 默示條件이다. 이 事件은 甲板積으로 運送된 自動車에 관한 것이었는데, 甲板積이라는 事實이 船荷證券上에 나타나 있었지만 保險者에게 告知되지 않았다. 그 自動車는 海水에 의한 損傷때문에 價値가 없어진 狀態로 目的地에 도달하였다. 그러나 保險者가 合理的이라고 생각되는

---

*Marine Insurance*, 5th ed., MacDonal and Evans Ltd., 1981, pp.111-112.

58) 當時의 會積荷保險約款上의 航海變更條項은 “Held covered at a premium to be arranged in case of change voyage or any omission or error in the description of the interest vessel of voyage.”라고 規定하고 있었다.

59) 現行 協會積荷保險約款上의 航海變更條項에서는 保險條件의 變更도 포함한다.

相當期間內에 甲板積運送에 대한 通知를 받지 못했기 때문에 保險者에게 責任이 없다고 判決되었다. 이와 같은 立場은 協會積荷保險約款의 맨 밑에 規定되어 있는 「注意」(Note) 條項에 의하여 明確하게 되었다는 것은 前述한 바와 같다.

② 迅速한 通知에서 “迅速한”에 대하여

Thames & Mersey Marine Insurance Co. v. Van Laun (1905) 事件에서는 合理的인 相當한 迅速性を 가진 通知는 구체적으로 며칠까지 許容되는가 하는 점이 爭點이었다.

MIA 第88條에서는 “이 法律에서 相當한 期間, 相當한 保險料 또는 相當한 注意라는 文言을 使用하고 있는 경우에는 무엇을 가지고 相當 또는 妥當한 것으로 하는가는 事實問題이다.”(Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.)라고 規定하고 있다.

어떤 事情下에서는 “相當한” 것이라도 다른 事情下에서는 “不相當한” 것으로 될 수 있기 때문에 相當한 迅速性の 해석은 곤란하다.

上記의 Thames & Mersey 事件에서는 結論적으로 “(事實發生한 때부터) 14日後에 행해진 通知는 相當한 迅速性を 가진 通知로 간주할 수 없다.”라고 判決하였다.<sup>60)</sup>

또한 同時에 “相當한 保險料는 當該 리스크에 대해 當該 保險市場의 일반적인 料率(ruling market rate for the risk)이다.”라고 判決되고 “相當한 注意(reasonable diligence)는 當該 事情下에서 通常의 注意義務를 履行하는 것”(exercise of ordinary care in the circumstances)이라고 判決되었다.<sup>61)</sup>

한편 Liberian Insurance Agency Inc. v. Mosse 事件에서 Donaldson 判事は “遲滯없는 通知”(prompt notice)란 相當한 期間內의 通知

60) 加藤 修, “リッジョン・プライド號事件と ‘held covered’條項의解釋”, 『損害保險研究』, 第47卷 第2號, p.34.

61) 上掲論文, p.35.

를 의미한다고 하였다. 왜냐 하면 그는 신속하지 않은 通知는 相當한 期間內에 주어진 通知라고 말할 수 있다고는 생각하지 않았기 때문이다. 그는 “만약 危險(risk)이 계속해서 存在하고 있는 동안의 그 實際事實을 被保險者가 알고 있었다면, 그 때의 相當한 期間이란 危險(adventure)이 이미 終了한 때보다는 항상 短期間이 될 것이다. 만약 被保險者가 被保險貨物이 滅失이나 損傷을 초래할 可能性이 있는 어떠한 危險(peril)에 遭遇하고 있는 때에 그 實際事實을 알고 있었다면 그때의 相當한 期間은 정말로 最短期間이 될 것이다.”라고 하였다.<sup>62)</sup>

### ③ 事故發生後의 通知는 無效이다.

Hood v. West End Motor Packing Co. 事件(1917)과 The Tinkerbell 號事件은 “held covered” 條項上 規定되어 있는 保險者에게의 通知가 事故 내지 損害發生後에 行해졌다는 점에 共通性이 있다.

이 事件에서 被保險者는 損害가 과연 發生하였는지의 與否를 끝까지 지켜볼 意思를 마음에 품고 있어서 故意로 通知의 履行을 留保하고, 實際에 損害가 發生한 時點에 通知를 행하고 있다.

특히 Hood v. West End Motor Packing Co. 事件의 判事가 “損害가 發生하였다면 그 時點에서 通知를 하고, 反對로 損害가 發生하지 않았다면 通知를 하지 않고 放置하여 割增保險料의 支拂을 면하려고 하는 일이 실제 자주 일어나고 있다.”라고 實態를 指摘하고 있는 점에 주목할 필요가 있다.<sup>63)</sup>

### ④ 割增保險料

航海變更條項은 割增保險料를 支給하거나 또는 支給할 것을 承認하는 것을 前提로 하여 擔保 繼續이 承諾된다는 것을 規定하고 있다. 保險者는 航海變更, 保險의 目的物 등의 記載上の 誤記·脫漏가 있는 경우 割增保險料를 追徵하지 않는 수도 있을 것이다. 그러나 割增保險料를 追徵하는 경우에는 그 割增保險料는 妥當한 것이어야 한다. MIA는 다음과 같이 規定하고 있다.

62) Goodacre, *op. cit.*, p.166.

63) 加藤 修, 前掲論文, p.49.

第31條 第2項 一定한 事由가 發生되었을 때에는 追後 割増保險料가 協定되어야 한다는 條件으로 保險契約이 締結된 경우, 그 事由가 發生되어도 協定이 이루어지지 않았을 때에는 相當한 割増保險料(reasonable additional premium)가 支給되어야 하는 것으로 함.

이 規定은 保險者가 不當하게 高額의 割増保險料를 要求하는 것을 금지하는 效果를 가지고 있다. 割増保險料를 얼마로 協定할 것인가 또는 相當한 割増保險料란 어느 程度인가 하는 것은 事實問題이다.<sup>64)</sup> 결국 國에 있어서는 變更된 到着港, 誤記·脫漏가 없었던 保險의 目的物·船舶 또는 航海를 保險契約締結時에 保險者가 알고 있었으면 당연히 賦課하였을 것으로 보는 保險料가 이른바 相當한 保險料<sup>65)</sup> 이며 割増保險料는 追加危險에 適應되는 市場保險料를 超過해서는 안된다.<sup>66)</sup>

擔保의 繼續與否는 保險者가 相當한 追加保險料를 賦課할 수 있는지의 與否에 달려 있다. 왜냐 하면 增加된 危險을 擔保하기 위하여 保險金額의 100%의 保險料를 賦課하여야만 한다는 것은 어리석은 일이기 때문이다. 실제로 *Greenock Steamship Co. Ltd. v. Maritime Insurance Co. Ltd.* (1903) 事件에서, 當該 保險證券에는 擔保違反(breach of warranty)의 경우에도 被保險者를 계속하여 擔保하도록 規定하고 있었는데, 擔保違反을 負擔하는 追加保險料가 피해를 입은 實際損害額 以上으로 賦課되었다. *Bingham* 判事는 만약 被保險者가 保險者에게 擔保違反이 발견된 後 곧바로 계속해서 擔保하여 주기를 요구하였다면, 이 條項은 損害가 發生한 後에도 適用될 수 있었다고 判決하였지만, 클레임은 否決되었다.<sup>67)</sup>

*Liberian Insurance Agency Inc. v. Mosse* 事件에서 *Donaldson* 判事는 “協定되는”(arranged)이라는 말이 “合意되거나, 또는 合意가 없는 경우에는 仲裁人 또는 法院에 의하여 決定되는”(agreed or in

64) MIA 第88條.

65) *Greenock S.S. Co. v. Maritime Ins. Co.* (1903); *Mente, Decker & Co. v. Maritime Ins. Co.* (1910).

66) 李相先 譯, 前揭書, p.65.

67) *Goodacre, op. cit.*, p.158.

default of agreement, fixed by an arbitrator or by the court) 것을 意味하는 것으로 理解하였다.<sup>68)</sup>

## V. 結 論

海上保險契約에서 船舶이 慣習上 정해져 있는 航路를 벗어나지 않도록 하는 것이 하나의 默示條件이며, 이것을 違反하는 行爲는 離路 또는 航路의 變更이 된다. 그리고 MIA에서 航海의 變更은 保險證券에 정해진 到着港을 危險開始後 任意로 變更하는 것을 말한다.

앞에서 離路和 航海의 變更을 비교해 본 바 다음과 같은 結論을 내릴 수 있다.

첫째, 離路는 危險測定の 基礎인 危險事情의 變動, 곧 危險의 變動이기는 하지만, 航海의 變更과 같이 保險者가 引受한 危險의 基礎가 消滅하고 다른 危險事情이 그것에 代替하는 것이 아니다. 離路는 保險者가 引受한 危險의 基礎인 危險事情의 一部에 變動이 있는 것이기 때문에, 一般的으로 危險의 단순한 變更으로 보아야 할 것이다. 한편 航海의 變更은 航路의 단순한 變更이 아니라 到着港의 變更으로서, 保險에 부쳐진 航海는 그로 인하여 消滅되고 새로운 別個의 航海가 被保險航海에 대신하기 때문에, 原則적으로는 危險의 變更이 아니라 危險의 變革이 된다. 이 점이 離路和 根本적으로 다른 점이다.

둘째, 成立要件의 차이로서, 離路라는 危險變動이 成立하기 위해서는 航路의 變更이 現實적으로 있어야 한다. 즉, 離路가 成立하기 위해서는 現實적으로 離路의 狀態 또는 行爲가 있어야 하며, 離路의 意思만으로는 保險契約에 아무런 影響을 미치지 않는다. 한편 航海의 變更은 航海變更의 意思가 명백해졌을 때 일어나고 船舶이 保險證券에 정해진 航路를 事實上 離脫하지 않아도 그것은 問題가 되지 않는다. 즉,

68) *Ibid.*, p.166.



離路의 경우에는 保險證券에 정해진 航路 또는 慣習上의 航路를 現實的으로 離脫했을 경우에만 그 效果가 나타나나, 航海의 變更의 경우에는 航海變更의 意思가 정해진 때부터 그 效果가 생기는 것이 다르다.

셋째, 英國法上 離路는 保險者를 免責시키는 效果가 있다. 즉, 離路가 發生한 경우에 保險者는 離路가 행해진 이후부터 危險負擔責任이 解除된다. 그리고 그 效果는 離路의 程度의 如何, 즉 危險增加의 與否를 不問하고, 일단 離路가 發生하면 그 이후부터 保險者는 免責된다. 그러나 離路는 保險契約을 最初부터 無效로 하는 것은 아니다. 즉, 離路의 效果는 離路發生前의 損害에 대한 保險者의 責任에는 아무런 影響을 미치지 아니한다. 이점은 航海邊境의 경우에도 똑같이 적용된다.

離路는 危險開始後에 發生하는 危險의 變動이다. 따라서 일단 危險이 開始된 이상, 離路로 인하여 그 이후 保險者가 免責되어도, 保險者는 保險料不可分의 原則에 의하여 保險料全額을 取得할 權利를 가진다. 이는 航海變更의 경우에도 동일하다.

넷째, 離路의 要件을 具備하게 되면, 그 이후 保險者는 免責된다. 그러나 MIA 第49條 第1項은 離路許容事由를 規定하고 있다. 한편 MIA는 離路의 경우에 認定되는 許容事由를 航海의 變更에 대해서는 認定하고 있지 않다.

다섯째, 協會積荷保險約款上에서 離路를 許容하는 條項은 第8條 運送條項의 第3項이며, 航海變更을 허용하는 條項은 第10條 航海變更條項이다. 이들條項을 援用하기 위한 前提條件이 있는데 그것은 協會積荷保險約款末尾의 注意條項이 적용되어 保險者에게 통지할 필요가 생기고, 또 協會積荷保險約款 第18條 迅速措置條項의 適用을 받아 지체 없이 保險者에게 通知해야한다는 것이다. 그리고 이 경우 航海變更의 경우에는 離路와는 달리 追後 協定되는 保險料와 保險條件으로 擔保가 계속된다.

## 參考文獻

- 李相先 譯, 積荷保險約款論, 韓國保險公社 保險研修院, 1980.
- 孫珠瓚, 商法(下), 博英社, 1987.
- 韓東湖, “海上保險에 있어서의 英法上의 危險의 變動에 관한 一考察”, 『韓國保險學會誌』, 第31輯, 1988.
- 葛城照三, 1981年版英文積荷保險證券論, 早稻田大學出版部, 1981.
- 葛城照三, 海上保險研究(下卷), 損害保險事業研究所, 1949.
- 龜井利明, 海上保險證券免責條項論, 保險研究所, 1961.
- 加藤 修, “リッション・プライド號事件と‘held covered’條項の解釋”, 『損害保險研究』, 第47卷 第2號.
- Goodacre, J. Kenneth, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed., London, Witherby & Co. Ltd., 1981.
- Ivamy, E.R. Hardy, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, 9th ed., London, Butterworths, 1983.
- Ivamy, E.R. Hardy, *Marine Insurance*, 4th ed., Butterworths, 1985.
- Lambeth, R.J., *Templeman on Marine Insurance*, 5th ed., MacDonal and Evans Ltd., 1981.
- Mustill, Sir Michael J. & Gilman, Jonathan C.B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., Stevens & Sons, 1981.