

英法에 있어서 保險期間의 擴張에 관한 一考察

都忠久* · 李源根**

-
- I. 서론
 - II. 보험기간의 일반적 특징
 - III. 영국초기의 보험증권에 있어서의 보험기간
 - IV. 로이즈 SG 보험증권에 있어서의 보험기간
 - V. 최근 영법에 있어서 보험기간의 확장
 - VI. 결론
-

I. 서론

해상보험에 있어서 사고발생시 손해를 보상받기 위한 필요충분조건은 해당 손해가 해상보험관련법, 해상보험증권 및 협회약관, 기타 상관습 등 영법에 정해진 각종의 담보조건, 즉 피보험이익, 피보험위험, 보상손해, 보험기간 등의 제 요건을 충족하지 않으면 안 된다.

이들 담보조건은 그동안 해상운송기술이나 기타 기술혁신에 수반하는 새로운 위험의 출현, 상품의 다양화, 포장방법의 다양화, 해상통신의 발달, 교역조건 및 운송수단의 다양화, 항구의 접안 및 선적·하역설비의 개선, 소비자주의의 고양 등 해상보험을 둘러싼 제반 환경의 급격한 변화와 이에 수반하는 피보험자의 요구에 응하기 위하여 확장을 거듭하여 왔으며, 이와 같은 변화는 금후에도 계속될 것으로 보인다.

해상보험에 있어서 보험기간의 경우에도 예외는 아니며, 거듭된 확장을 통하여 오늘날에는 매도인의 창고에서부터 매수인의 창고까지는 물론 새로운 분

* 大邱大學校 貿易學科 教授.

** 大邱大學校 貿易學科 副教授.

배 또는 판매를 위해 동일화물이 다른 장소에 운송될 경우 내륙운송·확장특별담보약관을 통하여 장소적·기간적 담보확장이 행해지고 있다.

필자는 영법에 있어서 손해보상을 결정짓는 보험조건 중 피보험이익, 피보험위험, 보상손해가 초기 영국해상보험의 시기부터 현재까지 어떻게 확장되어 왔는지에 대해서 논문을 발표한 적이 있다. 따라서 본고에서도 이와 같은 연구의 하나로써 영법에 있어서 해상보험기간을 화물·선박보험으로 대별하고, 선박보험의 경우에는 재차 항해·기간보험으로 구분하여 그 확장의 전개과정을 살펴봄으로써 해상보험의 연구 및 실무에 대한 이해증진에 도움이 되고자 한다.

II. 보험기간의 일반적 특징

보험기간이란 보험자의 위험부담책임이 존속하는 기간을 말한다. 환언한다면, 보험자의 위험부담책임이 개시하여 종료할 때까지의 책임존속기간이라 할 수 있다. 그리고 일반적으로 보험기간의 개시와 종기라고 하면, 그것은 보험자의 위험부담책임이 존속하는 기간의 시기와 종기를 의미하고 그 기간내에 보험자의 위험부담책임은 특수사정 때문에 보험기간이 중도에 중단하는 예외적인 경우를 제외하면¹⁾ 일반적으로는 부단히 계속하는 것을 원칙으로 한다. 보험기간은 보험의 목적 혹은 위험부담의 방법, 기타의 조건에 따라서 다음과 같은 세 가지 방법으로 특정되고 있다.²⁾

첫째, 일정의 기간을 표준으로 하여 보험기간이 정해진다.

일정의 기간을 한정하여 보험기간이 정해진 보험을 기간보험이라고 하고 보험자의 위험부담책임의 시간적 한계가 일정의 기간에 의해서 표시되는 것으로 선박이 취항하는 일체의 항해를 담보하고 보험증권에 한정된 기간 내에 발생하는 멸실 또는 손상을 담보한다.

이같이 일정기간에 대해 보험을 체결하는 관행은 항해보험계약보다는 늦게

1) 영법에서 위험의 중단이 인정되는 것은 피보험위험이 일시적으로 소멸하는 경우만이다. 예를 들면, 보험계약의 조건에서 벗어났기 때문에 보험의 목적이 피보험위험에 일시적으로 직면하지 않는 경우 또는 보험계약상의 조건으로부터 벗어났기 때문에 피보험위험이 일시적으로 소멸하는 경우이다.

2) 1906년 영국해상보험법 제23조 제3항에 의하면, 보험증권에는 보험에 의해서 담보되는 항해 또는 기간 혹은 그 양자를 기재하도록 규정되어 있다. 따라서 현재 영국에서는 선박, 화물보험증권의 스케줄에 반드시 보험기간을 기재하고 있다.

발달한 것이며, 당초는 어선과 같이 어군을 따라 어로를 변경하는 선박이라든가 기타 해양조사나 연안무역에 종사하기 위하여 일정의 항로를 가지고 있지 않는 선박과 같이 위험을 시간적 시·종점에 의하여 지정하는 것이 불편 또는 불가능한 경우에 이들 선박을 보호하기 위하여 행해진 것이다.³⁾ 오늘날에는 선박보험의 대부분이 이 기간보험을 사용하고 있다.⁴⁾

기간보험에 있어서 보험기간은 계약당사자의 합의에 의해 임의로 정해질 수 있다. 그러나 과거 영법에서는 12개월 이상에 걸친 기간보험은 원칙적으로 무효로 한다는 규정을 두고 있었으나⁵⁾ 1959년 폐지되었다. 최근 선박의 기간보험을 12개월로 계약하는 것이 일반화되고 있다.

기간보험에서 보험에 부보된 위험은 선박의 항해에는 전연 관계가 없으며 이 보험증권은 선박이 취항하는 일체의 항해를 담보하고 보험증권에 정해진 기간 내에 발생한 멸실 또는 손상을 담보한다. 그러나 과거에는 1년중 특정한 계절에 한하여 특정의 지역을 제외하는 것이 기간보험에 있어서 일반적인 관례가 되었던 적도 있다.

기간보험에 있어서 보험은 선박이 계약시 어디에 있던, 또한 항해의 목적이 계약시 이미 달성되어 있었던 지를 불문하고 정해진 기간의 시기와 함께 시작하고 기간의 종료와 함께 끝난다. 따라서 보험증권의 효력이 개시한 순간부터 보험자의 보험료 전액청구가 성립하고 마찬가지로 손해발생의 경우, 피보험자의 보상청구권이 성립한다. 그 때부터 선박이 항해 중에 있거나 정박 중에 있던 지를 불문하고 위험부담은 중단되지 않고 보험기간의 만기의 때까지 계속한다.

둘째, 일정의 항해를 표준으로 하여 보험기간이 정해진다.

일정의 항해를 표준으로 하여 보험기간이 정해진 보험을 항해보험이라 하고 이 경우의 보험기간은 항해가 계속하는 기간이다. 따라서 보험기간은 시간적으로는 불확정한 상태이며 미리 정확하게 이를 알 수 없다. 즉 보험자의 위험부담책임의 시간적 한계가 항해라는 사실 또는 상태의 계속기간에 따라 결정된

3) Anould, *The Law of Marine Insurance and Average*, 16th, ed., London :butterworths, 1961, p.453.

4) 기간보험은 근대적 기선교통에 있어서와 같이 항구에서 항구까지 항행기간이 비교적 단기였기 때문이며, 또한 그 운항이 규칙적으로 행해진 경우에 적당하다고 생각되었기 때문이다.(加藤由作, *ロイズ保險證券の生成*, 春秋社, 1953, p.76.). 1906년 영국해상보험법 제25조 1항에는 기간보험에 대한 규정을 두고 있다.

5) *Marine Insurance Act(1906)*, §25(2).

다. 항해는 단일항해임을 요하지 않으며, 복수의 항해인 경우도 있고, 일정한 목적지에 도달하는 것을 목적으로 하지 않는다. 또 영법에서는 조선보험, 계선보험 또는 선박수선보험의 경우, 종래는 인지세 부과문제로 항해보험으로 취급된 적도 있다. 항해보험은 영국 초기보험증권의 시대만이 아니라 그 이전의 지중해상업시대의 대부분의 항해에서도 채택되고 있었다. 그 이유는 당시 선박의 형태는 대체로 범선의 형태를 유지하는 경우가 대부분이었고 범선의 운행은 풍력에 좌우되고, 또 계절에 따라서는 부득이 휴항하지 않을 수 없는 경우도 있었기 때문이다.⁶⁾

항해보험에 부보하였을 때는 피보험항해를 정확하게 보험증권에 기재하지 않으면 안 된다. 피보험항해의 기재는 항해가 개시하고 또 종료하는 고유의 항구명 또는 지역명의 기재일 것을 요하지 않으며 특정지역의 불특정항 또는 지역이 되는 경우도 있을 수 있다. 이 기재에 관한 중요한 탈자나 오자는 보험증권을 무효로 만들 수도 있다. 또 항해보험에 있어서 유의해야 할 것은 보험의 목적이 무엇이건 항해는 상당기간 내에 개시되어야 한다. 만약 항해가 상당한 기간내에 개시되지 않는다면, 보험자는 그 보험계약을 취소할 수 있다는 묵시조건이 있다.

셋째 일정항해 및 일정기간을 표준으로 하여 보험기간이 정해진다.

이와 같은 특성은 1906년 영국 해상보험법 제25조 1항에 의해서 기간보험과 항해보험을 함께 명문으로 인정한 것이며 혼합보험이라고도 한다. 이것은 보험기간의 시·종기가 일정한 시간적 한계와 항해에 의해서 제한된 것이다. 이와 같은 보험은 위험이 보험증권에 기재된 기간 내에 발생하지 않으면 보험자가 그 책임을 지지 않으므로 이런 의미에서 불 때는 기간보험이라 할 수 있고, 반면 선박이 취항할 목적을 가지고 지정된 발항항에 정박 중 또는 이곳을 출항하여 피보험항해 수행 중에 위험이 발생하지 않으면 보험자가 그 책임을 지지 않으므로 이런 의미에서 불 때는 항해보험이라 할 수 있다.⁷⁾

그리고 이런 종류의 보험증권과 통상적인 항해보험증권과의 사이에 효과상의 유일한 차이는 항해사업에 대한 위험이 선박의 도달 또는 화물의 하역까지 계속하는 것이 아니고 항해의 완수 또는 미완수의 기간이 만료한 때 또는 기일이 도래한 때까지 계속한다는 것이다. 그런데 이런 종류의 보험증권은 비교

6) 勝呂弘, 海上保險, 春秋社, 1955, p.245.

7) Arnould, *op.cit.*, p.458.

적 드물게 밖에는 사용되지 않는다. 그 이유로서는 이것이 기간보험증권보다 그 이상의 보호를 주는 것도 아니고 또한 기간보험증권 수준의 자유도 주지 않는 경우를 들 수 있다.

Ⅲ. 영국초기의 보험증권에 있어서의 보험기간

영국에서 발행된 해상보험증권 중 가장 오래된 것은 1547년의 것이지만, 이후 1779년에 로이즈 보험증권이 만들어지기까지 어떤 형태로든 기록이 남아있는 영국 해상보험증권은 약 40여종을 헤아린다. 그리고 이들 보험증권에 있어서는 선박·화물 양 보험기간의 시·종기에 대해서 동시에 규정되어 있으므로 관계조항의 어느 것이 선박보험 또는 화물보험에 적용되는가는 한눈에 파악할 수 없다. 따라서 이하에서는 영국 초기의 보험증권을 선박의 것과 화물의 것으로 구별하고 또 보험기간도 시기와 종기로 나누어 고찰하여 보면 다음과 같다.

1. 선박보험의 경우

영국에서 발행된 초기의 해상보험증권 중, 선박보험에 관한 보험기간을 규정한 것은 극히 적고⁸⁾ 더구나 화물보험의 경우와 같은 정형적인 규정은 발견하기 어렵다. 즉 Dragon호 증권(1565년)에서는 선박보험의 시·종기 자체가 명확하지 않을 뿐만 아니라 Bergall호 증권(1676년)의 시기는 발항기, 종기는 목적항에서 안전하게 투묘하여 24시간 경과 후로 되어 같은 시·종기를 나타내고 있는 것을 제외하면 나머지는 일정하지 않다.⁹⁾

그러나 Golden Fleece호 증권(1680년)에서는 개시는 재항시, 종기는 목적항에서 안전하게 투묘하여 24시간 경과 후로 되어 있으며, 그 후 이것은 해상보험증권의 하나의 정형이 되어 1세기 후의 로이즈 보험증권에도 그대로 답습되었다.¹⁰⁾

8) 선박보험에 관한 해상보험증권으로서는 선박보험증권 3통, 선박·화물양용보험증권 4통이 있다.

9) 木村榮一, 로이즈保險證券生成史, 海文堂, 1979, p.43.

10) 1779년의 로이즈 보험증권의 보험기간에 관한 규정은 다음과 같다.

1779년의 로이즈 보험증권을 선박보험의 보험기간에 있어서 정형적인 문언이 나타난 1680년 이전의 증권과 비교해보면 먼저 시기에서는 후자의 경우 그 대부분이 특정 항에서 발항할 때에 시작하는 것으로 되어 있었지만, 전자에서는 특정항에서 또는 특정항으로부터 되어 있어 발항항에서의 모든 위험이 담보될 수 있도록 확대되어 있다. 또 종기에서는 후자는 선박이 목적항에 도달하였을 때 보험기간이 종료한 것으로 하였지만 도달과 투묘 사이에 장기간을 요하는 경우가 있음을 고려하여 전자에서는 하역을 완료하기까지는 항해의 최후 목적이 달성되지 않았기 때문에 화물의 하역이 완료하는 추정시간으로 투묘 후 24시간이 지난 경우에 보험기간이 종료하도록 확대되어 있다.¹¹⁾ 이상과 같은 영국초기의 선박보험증권의 보험기간을 그 시기와 종기로 나누어 정리해보면 다음과 같다.

영국 초기 선박보험증권의 보험기간(시기와 종기)

보 험 증 권	시기		종기	
	재항시	발항시	도달시	24시간경과후
1557년 Ele호 증권		○		○
1562년 St. John Baptist호 증권		○	○	
1565년 Dragon호 증권		X	X	
1669년 Margaret 호증권	○			○
1676년 Bergall호 증권		○		○
1680년 Golden Fleece호 증권	○			○
1705년 Justice호 증권	○			○
1779년 Lloyd's 증권	○			○

자료 : 木村榮一, 로이즈保險證券生成史, pp.433-434

Beginning the Adventure upon the said Goods and Merchandises from the Loading thereof aboard the said ship ...upon the said ship ...and so shall continue and endure, during her abode there, upon the said ship, and further, until the said ship, with all her ordnance, the Goods and Merchandises, until the same be there discharged and landed(木村榮一, 上掲書, p.435.)

11) 葛成照三, 海上保險研究(下卷), 損害保險事業研究所, 1949, p.314

2. 화물보험의 경우

1779년 로이즈 보험증권이 만들어지기까지 영국에서 발견된 약 40여종을 헤아리는 해상보험증권 중 7개의 선박 및 선박·화물 양용증권을 제외하면, 그 대부분의 보험증권은 화물보험증권이다. 그리고 대부분의 화물보험증권은 그 보험기간에 대하여 화물이 선박에 적재되었을 때에 개시하고 목적항에 도달하여 안전하게 양륙된 때에 종료하는 것으로 규정하고 있다. 이것은 지중해 상업시대의 Firenze 증권(1523년)과 같은 규정을 그대로 답습한 것이다.

이와 같은 영국 초기의 대부분의 보험증권에 있어서 화물보험의 시·종기는 1779년 로이즈증권과 거의 같다. 즉 화물보험의 시·종기에 대한 로이즈 증권의 조항은 영국초기의 대부분의 보험증권의 그것을 그대로 계승하고 있다.

그런데 소수의 영국 초기의 보험증권에서는 시·종기에 관한 한 다소 다른 내용을 가지고 있음을 주목할 필요가 있다. 즉 1547년 Santa Maria Di Venetia호 증권에서는 시기가 선박의 발항시가 되어 있고, 또 1555년의 Santa Crux호 증권에서는 종기가 목적항에 도달한 때로 되어 있는 것이 그 예외이다. 또 1565년의 Dragon호 등 증권에서는 소위 창고에서 창고까지의 위험이 담보되어 있고 1558년의 Marye Rose 호 증권에서는 증권본문에서는 시기가 발항시로 되어 있지만 추가조항에서 적재한 때로 변경되어 있는 것이 예외이다.¹²⁾

이상과 같은 영국초기의 화물보험증권에 있어서의 보험기간을 그 시기와 종기로 나누어서 정리하여 보면 상기와 같다.

12) 木村榮一, 前掲書, p.434.

영국 초기 화물보험증권의 보험기간(시기와 종기)

보험증권	초기			종기		
	출고시	적재시	발항시	도달시	양륙시	수취시
1547년 Santa Maria di Vinetia호 증권		O			O	
1548년 Santa Maria di Porto Salvo호 증권					O	
1553년 Sano Antonio호 증권		X			O	
1557년 St. Mary호 증권		O			O	
1558년 Marye Rose호 증권		O	△	△	O	
1563년 Saymes of Ypswyche호 증권	O	O			O	O
1565년 Dragon호 증권		O			O	
1597년 West호 증권		O			O	
1613년 Tiger호 증권		O			O	
1637년 Thomas호 증권		O			O	
1657년 Three Brother호 증권		O			O	
1680년 Golden Fleece호 증권		O			O	
1705년 Justice호 증권		O			O	
1741년 Jh. Quintin호 증권		O			O	
1751년 Savary호 증권		O			O	
1753년 London Assurance Co 증권		O			O	
1759년 Lloyds 증권		O			O	

자료 : 木村榮一, 로이즈保險證券生成史, pp.433~434

IV. 로이즈 SG 보험증권에 있어서의 보험기간

1779년의 로이즈 보험증권은 본문상의 몇 가지 문언이 수정 또는 보충된 형태로 1906년 해상보험법의 제1부칙에 보험증권 양식으로 채용되고 증권명이 로이즈 SG 보험증권으로 된 것은 주지하는 바이다. 따라서 로이즈 SG 보험증권 본문의 보험기간에 관한 규정은 1779년의 로이즈 보험증권의 그것과 완전히 다를 바가 없다. 즉 선박보험의 보험기간에 있어서는 재항시 혹은 발항시를 시기로 하고 있고 선박이 목적항에서 투묘하여 안전하게 24시간을 경과할 때까지를 종기로 하고 있다. 또 화물보험의 보험기간에 있어서는 선박에 화물이 적재된 때에 시작하고 목적항에 화물이 하역되고 안전하게 하역된 때에 끝난다.

그러면 여기에서는 선박·화물보험의 보험기간에 관한 규정문언이 의미하고 있는 내용을 1906년 해상보험법 및 실무상의 관례 등을 참조하여 상세하게 고찰하여 보고자 한다.

1. 선박보험의 경우

로이즈 보험증권의 선박에 대한 보험기간의 규정은 항해보험에 적합하도록 작성된 것이지만, 실제로는 선박보험의 경우, 상술한 것과 같은 이유로 그 대부분이 기간보험에 부보되어 있다.

그러나 오늘날에도 신조선 또는 매입선의 회항을 위한 항해의 경우에는 항해보험이 이용되고 있다.

(1) 선박의 항해보험에 있어서의 보험기간

① 시기

영법에 있어서는 선박의 항해보험에 있어서의 보험기간의 시기에 대해서 아무런 규정하는 바가 없다. 그러나 그 실제에 있어서는 선박의 항해보험에 있어서의 보험기간의 시기는 보험증권중의 보험개시를 표시하는 약관 속에 기재되어 있는 피보험항해의 조건이 “from a port” 이거나 혹은 “at and from a port” 인 가에 따라서 상당한 차이가 발생한다. 더욱이 선박이 보험증권에 기재된 발항항으로부터 출항하지 않거나¹³⁾ 다른 목적항을 향하여 출항한 경우에는 위험은 전혀 개시하지 않는다.¹⁴⁾

a. “from a port” 의 조건의 경우

피보험항해의 조건으로서 기재되어 보험증권의 본문을 구성하고 있는 것은 “at and from a port” 이지만, “from a port” 조건으로 계약되는 경우도 있다. 선박을 이와 같이 “from a port” 조건으로 보험에 부보한 경우에 있어서 보험기간은 해당 선박이 보험계약상 지정된 항해를 위해 발항할 때에 개시한다. 1906년 영국 해상보험법 부칙 보험증권의 해석에 관한 규정 제2조는 이에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다.

13) Marine Insurance Act(1906), § 43.

14) Ibid, § 44. 판례로서, *Woolridge v. Boydell* 사건(1778)이 있다.

From-where the subject- matter is insured from a particular place, the risk does not attach until the ship starts on the voyage insured

이 경우, 피보험항해를 개시한다는 것은 동 항해를 행할 의사를 가지고 해상으로 직행하는 것이며 그리고 선박이 발항하였는가 아니면 하지 않았는가의 문제는 선박이 계선 장소를 떠나는 행위의 시기에 있어서의 목적의 여하에 의해서 결정된다. 또 “from a port”의 조건의 경우에 있어서도 보험계약성립의 때에 이미 선박이 지정항을 발항하고 있을 때는 보험기간은 보험계약성립의 때에 개시한다. 다만 소급약관이 삽입되어 있을 때는 보험기간은 선박이 지정항에 투묘하여 계선 장소를 떠난 때로 소급하여 개시하는 것으로 해석한다.

b. “at and from a port” 조건의 경우

“at and from a port”의 조건에 의한 보험은 처음에는 homeward voyage의 화물보험을 위하여 만들어진 것으로 보이지만, 후에 outward voyage의 화물보험에도 사용되고 더욱이 선박보험에도 일반적으로 사용되게 되었다. 이 조건에 근거한 보험증권이 어느 시대부터 사용되었는지에 대한 정확한 자료는 없지만, Mollay의 주장을 빌리면, 당시 이미 선박보험에 관하여 실재상 이들 양 조건이 현대와 같은 의의로 사용되고 있었다고 한다.¹⁵⁾ 따라서 이와 같은 점을 고려한다면, “at and from a port”의 조건은 상당히 오래 전에 존재하여 온 것으로 보이지만, 이 조건이 개인보험업자를 위하여 법정보험증권속에 삽입된 것은 1795년의 일이다.

선박을 “at and from a port”의 조건으로 보험에 부보한 경우의 보험자의 책임의 시기에 관하여 1906년 해상보험법 부칙 보험증권의 해석에 관한 규정 제3조에는 다음의 두 가지 경우를 열거하고 있다. 즉, ㉠ 계약성립의 때, 피보험선박이 안전하게 발항항에 있는 경우, ㉡ 계약성립의 때, 피보험선박이 아직 발항항에 입항하고 있지 않는 경우이다.

상술의 조항을 좀더 상세하게 설명한다면 먼저, 계약성립의 때 피보험선박이 안전하게 발항항에 있는 경우에는 보험기간은 즉시 개시하지만, 이 경우 보험자의 책임이 개시하기 위해서는 피보험선박이 안전한 상태에서 더욱이 피보험선박에 취항하는 의미를 가지고 발항항에 있는 것을 전제로 하고 있다. 또 계약성립의 때, 피보험선박이 아직 발항항에 입항하지 않고 있는 경우에 있어

15) 加藤由作, 前掲書, p.78.

서는 동선이 발항함에 입항함과 동시에 보험기간이 개시하지만, 이 경에도 보험자의 책임이 개시하기 위해서는 피보험선박이 안전한 상태에서 피보험선박에 취항할 의지를 가지고 발항함에 입항하는 것이 필요하다.

② 종기

영법에서는 선박보험의 종기에 대한 특별한 규정은 없다. 그러나 로이즈 SG 보험증권은 선박의 항해보험에 있어서의 보험기간의 종기를 피보험선박이 목적항에 안전하게 투묘하고 안전한 상태에서 24시간 경과한 때로 규정하고 있다. 물론 이와 같은 규정은 초기 영국보험증권부터 있었던 것은 아니다. 즉 초기 영국 보험증권에서는 선박이 목적항에 안전하게 투묘한 것을 가지고 보험기간의 종기로 하고 있었지만¹⁶⁾ 화물의 하역이 완료하기까지는 항해는 최후의 목적을 달성하였다고 할 수 없으므로 1795년 이후부터 화물의 하역완료의 추정시간으로서 투묘후 24시간의 유예기간이 있게 되었다.¹⁷⁾

그리고 선박의 항해보험에 있어서의 보험기간의 종기를 나타내는 규정문언 중 다음 용어에 있어서는 보다 상세한 해석이 필요하게 된다.

먼저 24시간 경과한 후라고 하는 용어에 대한 해석의 문제이다. 24시간의 기산을 무엇을 기준으로 하고 있는가에 대해서는 서로 다른 해석이 존재한다. 24시간의 기산에 대해서 일본의 경우는 선박이 하역항에 들어온 때 즉 선수가 하역항에 접안한 때로부터 24시간의 기산이 시작하지만, 영국의 경우는 피보험선박이 동일종류의 선박이 통상적으로 정박하는 상황에 도달하여 투묘한 때를 24시간 기산이 시작한다.

다음에 안전한 상태라고 하는 용어에 대한 해석의 문제이다. 물론 영법에서는 안전한 상태라고 하는 말이 무엇을 의미하는가에 대한 구체적인 언급이 없지만 다수의 판례에 의해서 오늘날까지 확립되고 있는 몇 가지 의미를 고찰하여 보면, 피보험선박이 목적항에 도달한 후 투묘하고 24시간동안 안전하게 정박하였다고 인정받기 위해서는 첫째 화물의 하역작업상 부양을 가질 수 있는 상태에서 피보험선박이 물리적으로 안전한 상태를 유지하고 있을 것, 둘째 목적항 또는 제3국 정부에 의해 출항금지, 나포 또는 포획의 조치를 받지 않은

16) 葛城照三, 前掲書, p.55.

17) 투묘후 24시간의 유예기간으로 제한한 이유로서는 두 가지 이유가 있었다. 하나는 그와 같은 시간적 제한을 둠으로서 하역작업을 재촉시킨다는 취지와 또 하나는 보통의 화물이라면 대개 24시간이면 하역할 수 있기 때문이다(勝呂弘, 前掲書, p.236, 加藤由作, 로이드保險證券의 生成, p.78).

정치적 안전상태에 있을 것, 셋째 주위의 사정이 화물의 하역을 자유롭게 행할 수 있도록 하는 상태에 있을 것 등 세 가지 요건을 충족할 필요가 있다.

그런데 영국 해상보험의 실무에서는 이와 같은 24시간의 제한 담보는 특별 약관의 삽입에 의해서 그 기간의 연장이 피하여지고 있는 것이 실정이다.

(2) 선박의 기간보험에 있어서의 보험기간

로이즈 SG 보험증권의 보험기간은 최초는 항해보험에 적합하도록 작성된 것이지만, 선박보험에 있어서는 위험을 장소적 시·종점에 의해서 지정하는 것이 피보험자에게 있어서 불편 또는 불가능하기 때문에 일정기간에 대해서 보험이 부보되는 관행이 생겨났다. 그리고 그 기간은 1년으로 하는 것이 많았지만, 3개월, 6개월로도 자유롭게 계약할 수 있다. 영국에서는 1959년 7월 31일까지는 기간보험의 기간을 제한하는 유일한 상업국이고 기간에 대하여 작성되는 보험증권은 1901년 재정법 제 11조 12항이 규정하는 경우를 제외하고 12개월을 초과하는 기간에 대해서는 작성할 수 없고 이것을 초과한 기간의 보험증권은 무효 취급되었다. 이같이 기간보험의 보험기간에 제한을 둔 것은 인지세에 의한 국고수입을 피하기 위한 것이었지만 1959년 8월 1일부터 기간보험증권과 항해보험증권을 불문하고 수입인지세가 겨우 6펜스로 인하되었기 때문에 기간보험의 보험기간을 최장 1년으로 하는 제한을 두는 것은 의미가 없게 되었다. 그래서 1906년 영국 해상보험법 제25조 2항의 규정, 즉 [1901년 재정법 제11조에 정한 경우를 제외하고 12개월을 초과하는 기간에 대해서 작성된 기간보험증권은 무효이다]라는 규정은 1959년 재정법에 의해서 폐지되었다.¹⁸⁾

영국에서는 기간보험에 있어서의 보험기간은 대개 세 가지 방법에 의해서 정해지고 있다. 첫째 보험책임 개시일과 종료일의 시각을 명시하는 방법, 둘째 보험기간을 특정의 날로부터 특정의 날까지로 정하는 방법, 셋째 시기만을 특정하는 방법이다.

먼저 첫째 방법에서는 보험기간의 시종기의 시각이 어느 지역의 시각에 의할 것인가의 문제가 되는 외에는 특별히 문제가 발생하지 않는다. 이 경우의 시·종기를 결정하는 시각은 별도의 특약이 없는 한, 계약체결의 지역의 시각이다. 영국의 보험증권에는 그리니치 표준시각이 보험기간을 정하는 시각인 것으

18) Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, London:Witherby, 1975, p.358.

로 통상 규정되고 있다.¹⁹⁾ 두 번째 방법에서는 예를 들면 “from the 15th April 1960 to the 18th October 1960, both inclusive” 또는 “from the 1st January 1962 to the 1st January 1963” 으로 기재하는 경우이다.

전자의 경우에는 문제는 없지만, 후자의 경우에는 초일을 포함할 것인가에 대해서는 명문 규정이 없다. 이에 대하여 Arnould가 쓴 해상보험법에 의하면 초일이 경과하기까지는 보험은 개시하지 않는다고 언급되고 있고 Templeman and Greenacre도 초일의 오후 12시에 시작하고 말일의 오후 12시에 끝난다는 견해를 피력하고 있다.²⁰⁾ 이 경우의 날자의 계산도 선박 소재지의 해양시가 아니고 보험계약 체결지의 일용시(civil time)라고 해석하고 있다.

세 번째 방법에서는 예를 들면, “six months from the 20th day of February 1962”와 같은 경우이다. 이 경우에는 시기의 20일을 산입하지 않고 21일의 오전 0시에 보험이 개시하고 6개월의 당초의 전일 즉 8월 21일의 전일인 8월 20일의 오후 12시에 보험이 종료한다.

그리고 선박의 기간보험에서는 보험은 선박이 당초 어디에 있었는지 또는 항해의 목적이 당시 달성되고 있었는지를 불문하고 해상보험증권양식에 첨부되고 거기에 표시된 기간의 개시와 함께 시작하고 특약이 없는 한, 표시된 기간의 종료와 함께 종료된다.

그러나 어떤 특정의 사정이 발생한 경우에는 보험자의 책임은 자동 종료한다.²¹⁾ 그러나 일단 보험기간이 개시하였을 경우에는 그 때로부터 선박이 항해 중 또는 항구 내에 있음을 불문하며 중단하지 않고 보험기간의 만기시까지 진행한다.

19) 葛城照三, 英國船舶保險契約論, 早稻田大學出版部, 1962, p.31.

20) Templeman and Greenacre, *Marine Insurance*, 4th ed., London: Butterworths, 1934, p.117.

21) 신협회기간약관(1984) 제4조 규정에 의하면, 보험자가 서면으로 별도의 합의를 하지 않는 한, 보험계약은 다음의 시점에서 자동종료한다. 첫째, 피보험선박이 속한 선급협회의 변경 또는 선급협회의 선급변경, 일시정지불계속 이탈 혹은 종료의 때, 둘째, 임의 여부를 불문하고 피보험선박의 소유권 혹은 국적변경, 새로운 선박관리자에의 이관, 나용선으로의 소유권 변경의 때이다.

2. 화물보험

로이즈 SG 보험증권의 화물에 대한 보험기간의 규정은 항해보험에 적합하도록 작성되어 있다. 화물에 대해서도 기간보험의 이용이 불가능한 것은 아니다. 그러나 화물보험에 있어서는 선적지로부터 최종목적지에 이르는 한번의 해상수송위험이 문제가 되는 것이기 때문에 항해보험계약으로 행해지는 것이 일반적이다.

로이즈 SG 보험증권의 본문에 의하면, [화물의 항해보험에 있어서 보험기간은 화물이 항해의 발항항으로서 보험증권에 명시된 항에서 선박에 실제로 적재된 때에 개시하고 화물이 안전하게 하역되었을 때에 종료한다]라고 규정하고 있다.

① 시기

영법에서는 화물의 항해보험의 시기에 대하여 아무런 규정이 없지만, 상술하는 바와 같이 로이즈 SG 보험증권에는 보험자의 책임은 화물이 실제 본선에 적재된 때를 개시한다고 규정되어 있다.

그렇지만 만약 이 경우, 보험자가 “at and from a particular place” 조건으로 화물의 일정 항해보험을 인수한 경우에는 이와 같은 화물이 발항항에서 적재된 것이 아니고 그 이전의 항구에서 적재되어 있던 때는 보험자의 책임은 개시하지 않은 것으로 되어 있다.²²⁾

그리고 이와 같은 해석은 보험증권에 지정된 항 이외의 항에서 적재된 화물을 보험에 부보하려고 하는 것이 피보험자의 의도였던 것을 보험자가 알고 있었던 경우에 있어서도 똑같은 것으로 간주되고 있다.

이 경우 적재란 영법에 있어서 어떤 의미를 가지고 있는 것일까. 영법에 있어서의 적재란 화물이 본선의 갑판상 또는 선창 내에 적재되는 것을 말한다. 본선에 적재하기 위하여 화물이 양화기로 인양되어져도 그것은 아직 적재는 아니고 위험은 개시하지 않는다. 환언한다면, 화물이 양화기로부터 선상에 내

22) R.H.Brown, Analysis of Marine Insurance Clause(London), 1983, p.8. 그러나 葛城教授는 이와 같은 경우에도 보험은 보험증권상의 항해개시항으로부터 당연히 개시하는 것으로 주장하고 있다(葛城照三, 英文積荷保險證券論, 早稻田大學出版部, 1959, p.42)

려졌을 때 비로소 적재된 것이고 그 때에 위험이 개시한다.

더욱이 부보된 화물은 그 전부가 선박에 적재된 것이 아니라도 현실적으로 적재된 부분에 대해 위험은 개시한다. 이것은 보험증권의 위험개시문언에 의해서도 또 1906년 영국 해상보험법 해석규칙(RCP §4)에 의해서도 명확하게 확인되고 있다.

② 종기

영법에서는 화물의 항해보험의 종기에 대하여도 아무런 규정이 없지만, 로이즈 SG 보험증권에 규정된 문언 즉 화물이 안전하게 양륙된 때를 종기로 하고 있다.

즉 양륙에 의해 보험기간이 종료하기 위해서는 ① 양륙은 보통 또는 관습의 방법에 의해 행해져야 한다 ② 양륙은 안전하게 최종하역항에서 행해져야 한다 ③ 양륙은 상당한 기간 내에 행해져야 한다는 것을 요한다.²³⁾

그리고 화물의 양륙이 부주(craft)에 의해서 행해진 것은 관습인 경우, 부주 위험은 보험자의 부담에 속한다. 관습에 의하지 않고 부주로 행해진 경우에는 화물이 부주로 하역된 때에 보험은 종료한다.

즉 과거 영국에서는 선박이 목적항에 도달하였을 때에 종료한 것으로 하였지만, 도달과 투묘 사이에 장시간을 요하는 것을 고려하여 안전투묘(mooring at anchor in good safety) 그 자체를 보험기간의 종기로 해석하는 것에서부터 화물의 인도를 완료하기까지는 항해의 최후목적이 달성되지 않았기 때문에 화물의 하역완료의 추정시기로서 투묘후 24시간을 보험기간의 종기로 해석하는 것으로 1795년에 개정하였다.²⁴⁾

V. 최근 영법에 있어서 보험기간의 확장

로이즈 SG 보험증권의 보험기간은 과거의 지중해상업시대에서 일반적으로

23) Arnould, *op. cit.*, p.434.(어떠한 기간을 상당기간으로 하느냐에 대해서는 일정한 확정기간은 없고, 거래의 성질, 습관, 항해의 주된 목적, 그 당시의 하역항의 상태에 따라서 판단해야 할 것이다)

24) 그러나 Companies Combined Policy(Hull)에서는 이 24시간약관이 말소되었다. 이것은 현대의 거선시대에는 법선시대와 달리 투묘후 24시간으로는 하역은 종료하지 않기 때문에 안전투묘로서 보험기간의 종료로 삼았다.

사용되고 있었던 것이 그 후의 영국 해상보험의 태두와 함께 그대로 답습된 것이고 오랜 기간 동안에 조금도 변화지 않은 채 계속되어 온 것이다. 따라서 보험기간을 설정함에 있어서 그 대상이 되는 선박은 금일과 같이 대형의 기선이 아니고 풍력에 좌우되고 특별한 시설이 구비되어 있는 항구가 아니라도 자유롭게 입항할 수 있었던 범선이 대부분이었다.

또 화물에 있어서도 마찬가지다. 즉 그 당시의 화물이란 적재, 양륙 등이 인력에 의해서 또는 손 조작이 가능한 정도의 크기였고 양화기와 같은 특별한 적재 및 하역기구가 필요하지 않았다.

그러나 오늘날에 이르러서는 조선기술의 발달과 함께 선박의 대형화 또는 화물의 대형화가 진전됨에 따라 과거에 예측할 수 없었던 많은 적재, 운송, 하역에 수반하는 위험이 나타나게 되고 이와 같은 위험의 담보에 대한 피보험자의 요구에 응하기 위하여 보험기간의 확장이 행해지게 되었다.

이하에서는 이와 같은 보험기간의 확장이 로이즈 SG 보험증권에 비하여 언제부터 어떻게 전개되어 왔는가를 항해보험과 기간보험의 경우로 나누어서 고찰하기로 한다.

1. 항해보험에 있어서의 보험기간의 확장

(1) 선박의 경우

로이즈 선박보험 증권에는 선박이 최종목적항에서 투묘한 후 안전한 24시간의 정박기간을 둔 것은 본래 선박이 하역을 완료하는 것을 목적으로 한 것이다. 그러나 현대의 거선시대에는 선박 내외에 하역설비가 완비되어 있다 하더라도 반드시 투묘후 24시간만으로는 하역이 완료되지 않는 경우가 많다. 또 하역해야 할 화물량이 적어 24시간 내에 그 하역을 완료하여도 이후의 취항을 준비하기 위하여 또는 이후의 항해를 위한 화물이 예정대로 수취되지 않아 24시간이 경과한 후 취항하기까지 상당한 기간을 계속 정박해야 할 경우도 있다.²⁵⁾ 이 경우, 다음 항해 또는 하역의 완료를 위하여 보험기간을 연장할 필요가 있다. 이와 같은 요구에 응하여 선박의 항해보험에 삽입된 것이 도달 후 일

25) 葛城照三, 前掲書, p.68.

정일수 연장을 위한 특별약관이다. 그런데 영법에서는 이와 같은 보험기간의 연장에 대하여 규정이 없지만 최장 30일을 그 한도로 하고 있다. 이것은 영법에서는 그 연장기간이 30일을 초과하는 경우에는 인지세법(Stamp Act, 1891)의 규정에 의해 별도로 인지세가 추정되기 때문이다. 그리고 만약 그 연장기간을 30일로 할 때는 보험증권속에 “at and from A to B any port or ports and for thirty days after arrival in final port” 라는 문언을 삽입하는 것으로 충분하다.

그런데 연장기간을 30일로 합의한 경우에는 보통약관에 인쇄되어 있는 “twenty four hours” 문자를 말소할 필요가 있다. 만약 그것을 말소하지 않았을 시에는 예정의 24시간 경과후 더욱이 30일의 유예기간이 주어진 것으로 해석된다. 그리고 세법(Revenue Act)상 선박이 한 항해와 최종목적항에 도달한 후 30일간 부보된 경우에는 하나의 항해보험으로서 인지세가 부과되는 것에 지나지 않지만, 그것이 도달 후 30일을 초과하는 것이라면 항해보험과 기간보험의 이중의 인지세가 부과되게 된다. 따라서 상술과 같이 연장약관을 삽입하는 경우에는 이점을 고려하여 보험증권상의 24시간인 문자를 말소하고 도달후의 종료기간을 한결같이 30일로 제한하려는 것이 영국에서의 실무적인 관행이다.²⁶⁾

(2) 화물의 경우

화물의 항해보험에서의 보험기간의 확장은 부주약관(Craft Clause)과 운송약관(Transit Clause)에 의해서 각각 행해졌다.

첫째 부주약관에 의한 보험기간의 확장

1963년 구협회화물약관 제4조에 규정된 부주약관에 의해 로이즈 SG 보험증권상의 보험자의 담보기간이 대폭 연장되었다. 부주란 육지 혹은 부두와 정박 중인 본선과의 사이를 화물을 싣고 운반하는 작은 선박을 말하지만, 그 사용이 관습인 경우는 항해선박에 적재 또는 하역을 위하여 사용되는 각종의 선박을 모두 포함한다.²⁷⁾ 로이즈 SG 보험증권의 본문 규정에 의하면 이와 같은 부주의 사용에 대하여 적재시의 부주사용에 수반하는 위험은 물론 하역시의 부주사용에 있어서도 해당 양륙항이 그 사용을 관습화하고 있지 않는 한에는 그

26) 加藤由作, 前掲書, p.716.

27) 加藤由作, 前掲書, p.731.

위험을 부담하지 않게 되어 있다.²⁸⁾ 그리고 만약 부주사용이 관습이 되어 있지 않음에도 하역시에 부주를 사용하였을 때는 그것은 위험변경의 발생을 야기하게 된다.

그렇지만 금일에 이르러서는 항만시설이 불완전 또는 불충분한 항구의 경우, 대형화물선의 출입이 곤란하게 되어 부주를 사용하는 경우가 증가함에 따라서 부주 사용시의 위험을 보호받으려는 피보험자의 요구에 응하여 창안된 것이 부주약관이다. 그러나 부주약관하에 있어서도 부주 사용은 화물양륙의 목적을 벗어나서는 안 된다.²⁹⁾

해상보험에 있어서 부주약관의 도입이 언제부터 행해졌는지에 대해서는 명확하지 않지만 1901년 Arnould의 『The Law of Marine Insurance and Average』에는 McArthur의 『Marine Insurance』를 인용하여 현재의 로이즈 증권에 부주약관의 사용이 일반적으로 이루어지고 있다고 언급한 이외에 Owen은 1883년 자신의 저서 『Marine Insurance, Notes and Clause』에서 부주약관에 대해 이미 언급하고 있음³⁰⁾을 비추어 볼 때, 이와 같은 부주약관은 1883년에는 일반적으로 사용되고 있었음을 추정할 수 있다.³¹⁾

부주약관이 협회화물약관에 처음 등장한 것은 1912년 1월 8일자의 협회화물약관(분손부담보)제6조에 있어서이다. 이와 같은 부주약관이 삽입된 경우에는 보험기간은 선적항에서 화물이 부주에 적재된 때에 그 적재된 부분마다 개시하고 양륙방법이 어떤 것이든, 또한 부주가 피보험자의 소유인지의 여부를 불문하고 부주 운송기간중 계속하고 화물이 부주보다 안전하게 양륙된 때에 종료한다. 다만 이때 선적항에 있어서의 부주의 사용은 화물의 본선적재가 목적이어야 한다.

결론적으로 말하자면, 부주약관의 삽입은 선적 및 양륙에 즈음하여 반드시 부주를 사용한다고 하는 담보는 아니고 부주를 사용할 수 있다는 특약에 지나지 않는다. 따라서 부주를 사용하지 않은 경우에는 보험증권의 본문의 문언에

28) 上掲書, p.732.

29) Ivamy, *Marine Insurance*, London:butterworths, 1969, p.124.

30) Atkins, *Elderidge on Marine policies*, london:butterworths, 1938, p.131.

31) 그 당시의 부주약관의 문언은 다음과 같다.

Craft etc clause- Including risk of Craft, raft, and /or lighter to and from the vessel. Each Craft, raft, and/or lighter to be deemed a separate insurance. The Assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lighter men from liability. .

의해 보험기간은 종료한다.

이와 같은 부주약관은 1963년까지는 구협회화물약관 제3조에 규정되어 있었지만 1982년 신협회화물약관의 개정과 함께 모습을 감추었다. 대신 신협회화물약관 제8조의 운송약관에서는 화물의 수송에 사용되는 통상적인 수송용구를 통상적인 수송과정속에 포함시켜 통상적인 수송과정을 벗어난 상태, 즉 보관을 위하여 사용된 부주를 제외하고 선박과 육지 사이의 화물수송에 사용된 부주 또는 하천 운송 등의 화물수송에 사용된 부주의 위험까지도 담보하게 되었다.³²⁾³³⁾

둘째 운송약관에 의한 보험기간의 확장

로이즈 SG 보험증권의 본문규정에 의하면, 보험자의 책임은 화물이 본선에 적재된 때에 개시하고 화물이 목적항에 안전하게 양륙된 때에 종료한다. 그렇지만 이와 같은 보험기간의 규정으로는 피보험자는 적출지로부터 선적항 및 목적항에서 최종목적지까지의 육로 혹은 하천호수의 운송에 수반하는 제 위험에 대하여 보험으로 보호받을 수 없다. 따라서 이로 말미암아 다른 보험약관을 체결하지 않으면 이중삼중의 수고를 지불해야 할뿐만 아니라 육상운송보험약관의 체결을 태만히 하는 경우도 있을 수 있으므로 이런 연유로 창안된 것이 창고간약관(Warehouse to Warehouse Clause)이며 1963년에 운송약관으로 개명되었다.

그리고 이와 같은 창고간약관이 보험증권에 삽입됨으로서 보험자의 책임은 화물이 보험증권 기재지의 창고를 떠난 때에 개시하고 트럭, 화차, 기타의 운송용구에 의해서 선적항에서 본선에 적재되고 최종목적항에서 양륙되거나, 거기에서 트럭, 화차, 기타의 운송용구로 혹은 최종목적항에서 본선으로부터 직접 부주에 하역되고 그 부주로서 보험증권기재 목적지의 수하인의 창고 또는 기타의 최종창고에 인도된 때에 종료한다. 환언한다면 창고간약관은 화물보험에 있어서 보험자의 위험부담책임의 기간을 가장 길게 확장한 것이다. 다만 본선 하역후 최종목적지 창고에 반입될 때까지의 기간이 정해져 있지 않음을 피하기 위하여 60일이라는 기간제한이 부과되고 있다. 즉 본선 하역후의 담보기

32) 구 협회화물약관의 경우에는 부주약관이 있어 모든 부선적하물은 FPA조건이나 면책률약관이 적용될 경우 별도의 보험으로 담보되었다. 그러나 신증권에서는 FPA 조건이나 면책률약관이 없기 때문에 운송기간중 부선에 관한 명시가 필요없고 부선위험도 통상적인 운송과정의 범주에 속하기 때문에 자동담보되었다.

33) R.H.Brown, *Analysis of Marine Insurance Clauses- the institute cargo clauses*(1982): 東京海上火災保險海損部譯, 新英文海上貨物保險約款의 解説, p.34.

간은 최종목적항에서 피보험화물의 본선 하역후 어떤 경우에도 60일을 한도로 되어 있다.

창고간약관은 창고로부터 창고까지의 운송과정에 대해서는 구체적인 규정을 두고 있지 않지만, 통상적인 환적, 중간창고에서의 통상적인 지연을 포함하고 통상적인 운송과정중에 있는 한, 보험자는 위험부담의 책임을 지는 것으로 해석된다. 따라서 창고간약관의 삽입에 의한 보험자의 담보기간은 화물이 통상적인 운송과정에 있는 사이에 한정되는 것이므로 통상적인 운송과정이 차단됨과 동시에 그 담보는 종료한다. 예를 들면, 화물이 송화인의 창고를 떠나서도 송화인이 선적의 취소통지를 받았기 때문에 다른 판매처가 발견되기까지 선적항에 있는 창고에 화물을 보관하는 경우에는 동 창고에 화물이 도착하는 즉시 보험자의 책임은 종료한다. 결국, 동 화물은 이미 통상적인 운송과정중에 있는 것이 아니기 때문이다.

더욱이 통상이 아닌 환적이거나 지연 등은 통상적인 운송과정중에 있는 것이라고 할 수 없으므로 가령 창고간약관이 삽입되어 있다 하더라도 보험자는 위험변동이 발생한 것으로 간주하여 이후 면책되며 보험자의 책임은 종료한다.

창고간 약관이 최초로 해상보험에 도입된 것은 19세기 말경이지만, 정형화된 약관으로서 등장하게 된 것은 1912년에 협회화물약관이 기초된 때에 그 약관속에 포함되게 되면서부터이다. 그후 본 약관은 시대의 요청에 따라 조금씩 개정을 거듭하여 1963년에는 운송약관으로 변경되고 더욱이 1982년에는 신 협회화물약관이 제정될 때에 1963년의 약관을 약간 수정한 형태로 동 약관에 포함되었다. 창고간약관은 1912년부터 1982년까지 몇 차례 개정된 바 있다.

셋째 운송계약종료약관(Termination of Contract of Carriage Clause)에 의해 보험기간이 확장되었다.

이 약관은 피보험자가 통제할 수 없는 사정으로 운송계약상의 목적지에 도착하기 전에 항해가 종료되어 보험담보가 끝나는 것을 막기 위하여 이를 계속 담보받기 위한 약관이다. 화주는 운송인과의 계약에서 전쟁 또는 동맹파업과 같은 사유로 항해를 계속할 수 없는 경우, 운송인은 중간항에 화물을 하역할 수밖에 없고 거기서 운송계약이 종료하게 된다. 따라서 협회화물약관의 운송약관에 따라 보험의 효력이 종료하게 되는 데 이 경우 본 약관은 다른 목적지까지 계속담보를 위해 이를 즉시 보험자에게 통지하고 추가보험료를 내고 계속 담보를 받을 수 있다.

해상화물운송계약이 그 계약서에 정해진 최종목적지 이외의 항구나 지역에서 종료된 경우, 피보험자가 화물에 대해서 조치할 수 있는 방법은 두 가지가 있다. 하나는 운송계약이 종료된 항구나 지역에서 화물을 매각하는 방법이고, 이 경우 보험의 보호는 본래라면 운송이 완료된 때에 종료하지만 이 약관에 의해서 화물이 매각후 인도될 때까지 유효하게 존속한다. 운송종료의 경우, 피보험자는 자신이 통제할 수 있는 한 신속하게 조치하지 않으면 안 된다. 운송종료후의 담보기간은 최종하역항에서 하역완료후 60일간을 한도로 한다. 따라서 운송도중의 중간항에서 운송이 종료된 경우는 그 중간항이 최종하역항이 되고 그 항에서 화물이 매각되어 인도될 때에 보험은 종료하지만 매각인도가 하역후 60일 경과후에 행해진 경우에는 60일이 경과한 때에 보험은 종료한다.

또 하나의 방법은 피보험자가 대선 기타의 운송용구로 해로 또는 육로로 화물을 보험증권에 기재된 목적지와 다른 목적지로 계반하는 방법이다. 이 경우 화물은 원 목적지 또는 변경된 목적지의 수하인 창고 기타의 최종창고에 도착할 때까지 유효하게 존속한다. 화물을 계반하는 경우에도 피보험자는

자신이 통제할 수 있는 한 신속하게 조치해야 하는 것이 담보계속의 조건이지만 피보험자가 신속하게 조치하여도 본래의 최종목적항 또는 변경된 최종목적항에서의 하역완료후의 담보기간은 60일을 한도로 하고 있다.

넷째 내륙운송·확장특별담보약관에 의한 보험기간의 확장

이 특별담보약관은 운송약관에 의해 최종목적지에 도착한 화물이 최종목적항에 도착하였음에도 불구하고 화물보험시장의 요율체계가 항구간을 기준으로 되어 있기 때문에 항구의 행정구역을 벗어난 지역으로의 내륙운송이 발생하면 보험은 자동으로 종료하는 데 따른 피보험자의 보호를 전제로 하고 있다. 또한, 본선으로부터 양륙후 60일이 경과하였음에도 불구하고 항구내사정으로 인하여 세관통관이 지연될 경우, 계속담보의 필요성을 제기한 피보험자의 요청에 의하여 만들어진 것이다. 현행 화물보험실무상으로는 30일, 60일 90일간의 내륙저장기간을 확장하여 담보할 수 있다. 따라서 상술의 특별담보약관을 통하여 보험기간은 장소적 한계를 뛰어넘어 기간적으로도 확장되게 되었다.

2. 기간보험약관에 있어서 보험기간의 확장

기간보험에 있어서의 보험기간의 확장은 주로 계속약관(The Continuation Clause)에 의해 이루어졌다.

항해보험증권하에서 피보험선박이 손상을 입은 상태로 목적항에 도착한 경우에 언제라도 문제가 되는 것은 그것이 안전한 상태로 도착하였는가의 여부이다. 만약 그것이 안전한 상태로 도착하였다면 보험계약은 투묘후 24시간으로 종료하고 그 후의 손해는 본 보험증권으로는 담보되지 않는다. 그러나 안전한 상태로 도착하였다고 할 수 없는 상태라면, 보험계약은 선박이 안전한 상태가 되거나 아니면 멸실하거나 어느 경우이건 먼저 발생하는 때까지 계속한다.

이에 대하여 기간보험증권에서는 선박의 상태와는 아무런 관계없이 미리 정해진 만기일에 보험기간은 종료한다.

문제는 기간보험증권의 만기가 얼마 남지 않은 단계에 선박이 손상상태로 항해중에 있음이 판명되거나 또는 선박이 이미 멸실한 상태에 있는 경우이다. 이와 같은 사정이 발생한 경우에 만약 선박 소유자가 다른 보험자에게 보험을 갱신하려고 하여도 실무상 또는 상업상 거의 불가능한 일이다. 따라서 선박소유자는 한 항해마다 항해보험에 부보한 경우 불리한 입장에 놓이게 된다. 그래서 선박소유자의 불편을 제거하기 위하여 계속약관이 창안된 것이다.

기간보험에 있어서는 보험자의 책임은 보험증권 양식에 첨부되어 있는 스케줄에 기재되어 있는 때에 개시하고 종료한다. 따라서 사용기간이 만료된 때에 피보험선박이 항해중이고 그 해역에 폭풍이 있거나 혹은 선박이 조난중에 있음이 판명된 경우에는 선박의 보험갱신이 용이하지 않는 경우가 발생한다. 그래서 이와 같은 사태에 대해서 만들어진 것이 계속약관이고 보험기간 만료의 때에 피보험선박이 항해중이거나 조난중일 때 또는 피난항 또는 기항항에서 정박중인 때와 상관없이 미리 그 뜻을 보험자에게 통지한다는 조건으로 목적항에 도달할 때까지 매 30일 또는 미만의 일수에 대하여 추가보험료의 지불을 전제로 보험의 보호가 계속되게 된다.

따라서 피보험자의 요청이 없어 보험자가 갱신하지 않았던 경우는 그 시점에서의 피보험선박의 소재지에 관계없이 사용기간은 보험증권의 스케줄에 기

재된 때에 종료한다. 피보험선박은 항해중의 경우이건 또는 기항지 혹은 사고 때문에 피난항에 있던 경우를 불문하고 그러하다. 피보험자가 기간보험증권의 갱신없이 만료를 맞이한 보험증권과 동일한 조건으로 담보의 계속을 희망하는 경우에는 기간만료 이전에 보험자에게 담보의 계속을 요청하는 경우에 한하여 담보는 자동으로 계속되고 보험증권 본래의 만료시점에서 예정되고 있었던 최종목적지에 피보험선박이 도착하기까지 연장된다.

이와 같은 계속약관이 처음 협회기간약관에 삽입된 것은 1888년이며, 그 당시의 계속약관의 문언은 금일의 것과는 다소 차이가 있지만 주된 내용에는 변함이 없다. 물론 1888년 이전에도 여러 가지 관련약관이 다수 있었던 것으로 알려지고 있고 그들이 일반적으로 사용되게 된 것은 1870년경부터라고 추측되고 있다. 그 후 1886년 *Reid v. Standard Marine* 사건을 계기로 그 필요성이 높아져 1888년에 계속약관이라는 이름으로 약관으로 채용되었다.³⁴⁾ 그러나 그 당시의 계속약관의 문언속에는 피보험자가 이 약관에 기초하여 기간연장의 의사를 언제 보험자에게 통지해야 하는가에 대해 아무런 언급이 없이 또 멸실하기 까지라는 문언에 의해서 기간의 연장이 무제한으로 인정된 것이 아닌가 라고 해석되었다. 이와 같은 애매함은 그 후 조금씩 개정을 거듭하여 수정되고 금일과 같은 계속약관의 문언이 사용되게 되었던 것은 1901년부터이다.

과거 영국에서는 계속약관을 사용한다면 합계해서 보험기간이 12개월을 초과하기 때문에 인지세법(Stamp Act(1891))은 보험계약은 무효가 된다고 해석하고 있다. 또 재정법(Finance Act(1901)) 및 1906년 영국해상보험법은 12개월을 초과한 기간보험은 원칙적으로 무효라고 해석하고 있다. 그러나 계속약관 사용의 경우에 한해 이와 같은 기간을 초과한 경우에도 무효로 하였다 그리고 이와 같은 보험기간의 12개월 제한은 1959년 재정법(1959)에 의해서 폐지되고 금일에 이르고 있다.

VI. 결론

지금까지 영법에 있어서 해상보험의 발전과정에 따른 보험기간의 확장에 관

34) *Dover op cit.*, p.127.

한 배경을 해상보험관련 법규 및 약관을 통하여 살펴보았으며, 이를 요약하면 다음과 같다.

1. 영국초기 해상보험증권 시대에 있어서 보험기간은 화물보험의 경우는, 본선의 적재로부터 안전하게 양륙한 때로, 선박보험의 경우는 발항의 때로부터 안전하게 도달후 24시간 경과할 때까지 계속하는 것으로 되어 있다. 이는 지중해 또는 중세약관이 채택한 시·종기조항의 영향을 많이 받았으며, 그 중에서도 특히 Firenze(1523)증권으로부터의 영향이 컸었음을 알 수 있다.

영국초기 해상증권 시대에도 부분적인 보험기간의 확장이 있었다. 즉 선박·화물보험의 경우, 초기의 시·종기조항을 보면 가장 원시적인 형태로 보험은 발항시에 시작하고 도달의 때에 종료하는 주의를 택일 선택할 수 있도록 하고 있다.³⁵⁾ 이것은 해상보험자의 책임은 항해중의 위험을 부담하는데 있다는 근본사상에 기인한 것이다. 이와 같은 사고방식은 또 보험자의 책임의 시·종기를 명확하게 구획하는데 유효하므로 먼저 최초에 이와 같은 형태가 나타난 것은 이상할 것이 없다. 그러나 피보험자의 입장에서 본다면 이런 형태는 불편함이 많고 특히 발항항, 도달항에 정박중의 화물의 손해는 보험자의 부담에 속하지 않는다. 그래서 일찍부터 하주측으로부터 이에 대한 확장의 요구가 일어난 계기가 되었으며, 결국 최종목적항에 안전하게 하역된 때에 보험이 종료하는 것으로 변경되었다. 한편 이러한 확대는 피보험자로 하여금 창고비용절약을 위해 고의로 조기선적, 하역의 지연을 야기하도록 함으로써 부당한 위험을 보험자가 부담케 하는 결과를 초래하였다. 결국 양자간에 어느 정도의 타협이 성립하여 하역에 대해 당시로서는 적당한 기간, 즉 도착후 24시간 경과할 때까지로 확대되었으며, 이와 같은 주의는 1779년 로이즈보험증권의 시·종기 조항에 그대로 반영되어졌다.

2. 로이즈 SG. 보험증권시대에 있어서 보험기간은 선박보험의 경우, 재항시 혹은 발항시를 시기로 하고 선박이 목적항에서 투묘하여 안전하게 24시간을 경과한 때를 종기로 하고 있다. 또 화물보험의 경우, 선박에 화물이 적재된 때에 시작하고 목적항에 하역되고 안전하게 하역될 때에 종료한다.

3. 최근 영법에 있어서 보험기간의 확장은 선박 및 화물을 둘러싼 제반 여건이 급속도로 변화된 데에 따른 결과라고 할 수 있다. 즉 선박의 경우에는 선박

35) 선박보험의 경우에는 1562년 St. John Baptist호 증권에서, 화물보험의 경우에는 1558년 Marye Rose호 증권에서 이와 같은 형태의 시종기 조항을 발견할 수 있다.

의 크기가 대형화됨에 따라 항구의 접안시설, 적재 및 하역설비 등이 기계화, 대형화, 전문화되고 있고, 화물의 경우에는 화물의 종류 및 크기가 대형화됨에 따라 과거에 예측할 수 없었던 적입, 운송, 하역중의 위험이 나타난 것에 따른 필요불가결한 조치라고 할 수 있다.

로이즈 SG 보험증권 이후 보험기간의 확장을 항해보험과 기간보험으로 구별하여 정리하면 다음과 같다.

(1) 항해보험의 경우, 선박에 있어서 시기에는 변화가 없으며, 종기에 있어서는 선박이 최종목적항에 투묘한 후 24시간의 안전정박으로 보험이 종료되도록 되어 있었다. 그러나 선박 및 화물의 대형화에 따른 24시간 이내 하역이 곤란하여짐에 따라 보험기간의 확장이 요구되어졌고 이것이 반영되어 특별약관의 형태로서 최장 30일간의 정박에 따른 보험기간의 확장이 만들어졌다.

화물에 있어서도 시종기에 걸쳐 많은 확장이 행해졌다.

첫째 부주약관을 통하여 화물 운송과정중 부주사용에 따른 무보험기간이 일소되게 되었다.

둘째 운송약관(또는 창고간약관)의 도입으로 화물의 이동이 전천후 또는 장소의 한정이 배제됨에 따라 운송에 수반하는 제 위험을 보험으로 보호받을 수 있게 되었다. 즉 보험자의 책임은 화물이 보험증권 기재지의 창고를 떠난 때에 개시하고 최종목적지의 수하인의 창고 또는 기타의 최종창고에 인도된 때에 종료하게 되었다. 이로서 피보험자는 화물의 전 운송과정에 대해 보험의 보호를 받게 되었다. 다만 이 경우에도 보험자의 책임기간에 제한을 두고 최종목적항에서 본선으로부터 양륙후 육지의 최종목적지 창고에 인도될 때, 통상적인 운송과정으로 인정되지 않는 보관장소 혹은 화물의 구분 또는 배분을 위하여 사용하는 장소로 인도되었을 때, 최종양륙항에서 본선으로부터 양륙 완료후 60일을 경과한 때에 보험이 종료하는 것으로 하였다.

셋째 운송계약종료약관에 의해 피보험자가 통제할 수 없는 사정으로 운송계약상의 목적지에 도착하기 전에 항해가 종료되어 보험담보가 끝나는 경우에 이를 계속 담보받을 수 있게 되었으며 궁극적으로 이것도 보험기간의 기간적 확장으로 볼 수 있다. 이때 보험은 화물이 매각된 후 인도될 때까지 유효하게 존속하며 운송종료후의 담보기간은 최종하역항에서의 하역완료후 60일간을 한도로 한다.

그러나 실무적으로 유의해야 할 것은 통상의 수송과정을 전제로 하여도 본

선으로부터의 하역완료후 60일의 기간한계내에 최종창고까지 화물을 수송할 수 있을 것인가이다. 예를 들면, 시베리아 철도를 경유하여 우리나라에서 유럽이나 중동으로 수송하는 국제복합수송의 하나인 시베리아 랜드 브릿지(SLB)로 화물이 유럽으로 수송되는 경우에 러시아내의 수송사정에 의해서 하역항인 포스터치니로부터 최종창고까지의 수송에 상당한 시간이 걸리게 되면 기간한계의 60을 초과할 수 있으므로 사전에 이점을 고려하여 기간한계를 사전에 충분히 연장해둘 필요가 있다. 이를 위해 시베리아 랜드 브릿지전용의 Special Clause for Siberian Landbridge Transportation이라는 특별약관이 이용되고 있다.

넷째 내륙운송·확장특별담보약관에 의해 보험기간이 확장되었다. 상술의 운송약관을 통하여 최종목적항에 도착하였음에도 항구 내외의 사정으로 인하여 화물이 수하인에게 인도되지 않았을 경우나 화물보험시장의 요율체계가 항구간을 기준으로 되어 있기 때문에 항구의 행정구역을 벗어난 지역으로의 내륙운송이 발생하는 경우에 피보험자를 보호하기 위해 보험기간이 장소적·기간적으로 확장되었다.

(2) 기간보험의 경우는 계속약관에 의해 보험기간의 확장이 행해졌다. 즉 선박이 항해중인 해역에서의 악천후로 인하여 선박운행의 목적을 달성하지 못한 채 보험기간이 종료된 경우에 피보험자를 보호하고자 만들어진 약관으로, 피보험선박이 항해중이거나 조난중이든 또는 피난항 또는 기항지에 있든 미리 그 상황을 보험자에게 통지한다는 조건으로 목적항에 도달하기까지 보험기간이 기간적으로 확장되었다.

4. 금후에도 영법에 있어서 보험기간의 확장은 선박 또는 화물의 대형화가 진전됨에 따라 예기치 못했던 제 위험의 발현에 보조를 같이 하여 계속될 것이며, 또한 해상운송에 따른 각종 통신, 정보, 설비의 발전이 가속화되면서 해상보험 실무에 있어서 특별약관의 형태를 빌어 제한적으로 행해져 왔던 보험기간의 확장이 보통약관화 함으로써 피보험자의 보험에의 의존이 강화될 것으로 예상된다.

5. 이상과 같이 영국 해상보험에 있어서 보험기간의 확장이 각종의 특별약관을 통하여 실행되고 있으므로 피보험자는 이를 숙지하여야 할 것이며, 나아가 화물의 종류나 포장상태, 운송수단(특히 항공기로 화물을 수송하는 경우와 우편물로 보내는 경우)의 형태 또는 무역조건의 종류(특히 FOB, C&F조건 또는

Ex Works 조건으로 수입하는 경우)에 따라서는 보험기간이 상이하고 또한 무보험기간이 발생할 수도 있다. 따라서 피보험자는 이점을 사전에 고려하여 가장 적절한 보험계약을 체결함으로써 보험보호의 효과를 최대화하여야 할 것이다.

參 考 文 獻

- 오원석, 해상보험론, 삼영사, 1993.
- 이원근, 이응권, 이상호, 최신무역보험입문, 두남, 1999.
- 加藤修, 新訂 國際貨物海上保險實務, 成山堂, 1990.
- _____, 國際貨物海上保險實務, 成山堂, 1994.
- 龜井利明, 海上保險証券免責條項, 保險研究所, 1961.
- _____, 海上保險總論, 成山堂, 1980.
- 葛城照三, 海上保險研究(下卷), 損害保險事業研究所, 1950.
- _____, イギリス船舶保險契約論, 早稻田大學出版部, 1952.
- _____, 英文積荷保險證券論, 早稻田大學出版部, 1981.
- 木村榮一, 로이즈保險證券生成史, 海文堂, 1979.
- 東京海上火災保險株式會社, 貨物海上保險の理論と實務, 海文堂, 1983.
- _____, 損害保險實務講座 3 船舶保險, 有斐閣, 1983.
- 三井海上火災保險株式會社 海損部, 貨物海上保險の實務, 成山堂, 1997.
- 損害保險事業研究所, 英國海上保險約款の變遷, 1968년.
- 春弘次·大谷孝一·葛城照三, 海上保險法, 早稻田大學出版部, 昭和 47년.
- Bennett, Howard N., *The Law of Marine Insurance*, Clarendon Press·Oxford, 1996.
- Brown, Robert H., *Marine Insurance -Principle and Basic Practice-*, Vol.1, 5th ed., London : Witherby & Co. Ltd., 1986.
- _____, *Marine Insurance -Cargo Practice-*, Vol.2, 5th ed., London : Witherby & Co. Ltd., 1986.
- _____, *Marine Insurance -Cargo Practice-*, Vol.2, 6th ed., London : Witherby & Co. Ltd., 1998.
- Dover, Victor., *A Handbook to Marine Insurance*, 8th ed., London : Witherby & Co. Ltd., 1982.
- Gilman, Jonathan C.B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Vol.3, 6th ed., London : Sweet & Maxwell, 1997.
- Ivamy, E.R.H., *Marine Insurance*, London : Butterworths, 1969.
- _____, *Marine Insurance*, 3rd., London : Butterworths, 1979.

ABSTRACT

A Study on the extension of duration of risk in the England marine insurance

Do, Choong Goo, and Lee, Won Keun

The study on the duration of risk in the marine insurance has been paid a great attention because the marine insurance has to provide several indemnity conditions including the one to be compensated the loss when the accident happens. The research examines as to how the duration of risk has been extended from the beginning period to now. The results show the duration of risk has been continually extended in terms of place and time by a dramatic change of environment related to the marine insurance including marine transportation, a variety of goods, development of marine communication, many different trading conditions, etc, and requirement of the assured.

The validity of the duration of risk is effected when the ship leaves at the port and is terminated when the ship arrives at the final destination. It in the Lloyd's age has been started when the products was charged to the ship and terminated when the one was safely discharged to the destination. Recently, the duration of risk in England Marine Insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the placed named for the commencement of the transit, continues during the ordinary course of transit and terminates on delivery to the consignees or other final warehouse or place of storage at the destination named. Further research on the extension of the duration of risk must be conducted according to the being large scale of the ship and goods.

Keywords : marine insurance, duration of risk