

2009년 협회적하약관상 보험기간에 관한 연구

신 건 훈 *
이 병 문 **

-
- I. 서 론
 - II. 개정 운송조항(제8조) 상 보험기간의 개시 및 종료
 - III. 보험기간의 확장
 - IV. 결 론

주제어 : 2009년 협회적하약관, 운송조항, 보험기간, 항해의 변경,
유령선문제

I. 서 론

1982년 협회적하약관의 도입은 과거 다양한 비판의 대상이었던 Lloyd's S.G. Policy의 복잡성 및 불투명성을 해결하기 위한 급진적인 조치였다. 도입

* 경상대학교 국제통상학과 부교수(주저자)

** 송실대학교 글로벌통상학과 부교수(교신저자)

당시에는 급진적인 변화가 법적 불확실성을 초래한다는 이유로 보험업계의 심각한 반대에 직면하기도 하였으나, 약관의 해석상 특별한 난점을 초래하지 않았다는 점에서 성공적인 것으로 평가된다.

런던 보험업계의 합동적하약관위원회(Joint Cargo Committee ; 이하 'JCC'라 칭함)는 ICC 1982가 사용된 지 25여년이라는 기간이 경과하였을 뿐만 아니라, 이 기간 동안 무역환경 및 국제물류환경의 변화, 해상보험시장의 환경 변화, 적하보험 관련 위험의 양태 변화 및 ICC 1982에 대한 시장의 불만 등을 고려한 결과, ICC 1982의 개정이 필요하다고 판단하였다. 그 결과, JCC는 2009년 11월 협회적하약관의 최종 개정안으로서 ICC 2009를 공표하고, 2009년 1월 1일부터 보험실무계에서 사용하도록 권고한 바 있다.

2009년 개정 협회적하약관은 영국을 비롯한 일부 해상보험시장에서 이미 상용화되었고, 향후 전 세계에서 보편적으로 사용될 것으로 예상된다. ICC 2009의 주요한 특징은 제4조~제7조상 보험자의 면책범위를 대폭 축소함으로써 상대적으로 보험자의 담보범위를 확대하였을 뿐만 아니라, 제8조~제10조상 보험기간 관련 조항을 대폭 개정함으로써 과거에 비하여 보다 시장 친화적이고 피보험자의 합리적인 기대에 부합하는 내용으로 개정되었다는 점이다.

한편 선박보험은 일정한 기간단위로 부보되는 반면, 적하보험은 항해단위로 부보되는 것이 일반적인 보험업계의 관행이다. 항해단위로 부보되는 적하보험의 경우, 특정장소를 기준으로 보험자의 책임이 개시 및 종료되는 것이 일반적인 보험관행이기 때문에 보험기간을 정확하게 규명하기 위해서는 보험자책임의 개시 및 종료와 관련되는 특정장소 또는 특정시점에 대한 보다 면밀한 검토를 요한다. 따라서 이 논문에서는 개정 약관의 가장 중요한 특징 중 한가지인 보험기간과 관련하여 제8조에서 규정하고 있는 보험기간의 개시/종료 시점 및 제8조 3항~제10조에서 규정하고 있는 보험기간의 확장과 관련하여 개정 약관의 의미를 검토하고, 이와 더불어 보험기간의 해석과 관련하여 초래될 수 있는 법적·실무적 쟁점에 대한 해석근거를 제공하는데 그 목적을 두고 있다.

II. 개정 운송조항(제8조) 상 보험기간의 개시 및 종료

1. 협회적하약관상 보험기간의 변천과정

Lloyd's S.G. Form에서 보험기간은 특정장소‘에서/로부터’(at and from) 개시되고, 적하보험의 경우에는 선박이 목적항에 도착한 후, 화물이 ‘안전하게 양륙되는’(discharged and safely landed) 시점에 종료된다.¹⁾ 런던 보험자협회가 최초로 제정한 1912년 협회적하약관의 창고간조항²⁾에서는 “보험계약 상 커버되는 위험은 송하인 또는 제조업자의 창고로부터... 보험계약 상 기명된 목적지에서 수하인 또는 기타 자의 창고에서 안전하게 적치될 때까지 전위험을 포함한다”고 규정됨으로써, 보험자의 책임부담구간은 선적지의 창고 내부로부터 목적지의 창고 내부까지 확대되었다.

한편 협회적하약관상 보험기간은 1920년대에 대폭 수정·축소되었다.³⁾ 특

- 1) 보험기간(Duration of Risk ; Period of Insurance ; Duration of Cover)은 위험기간, 위험부담기간 또는 책임기간이라고도 불리우며, 보험목적물에 대하여 보험자의 책임이 존속하는 기간으로서, 피보험자가 보험으로부터 보호받는 시간적·공간적 한계를 말한다(오원석, 해상보험론, 삼성사, 1998, p. 38 및 pp. 130~134 참조.). 보험기간의 개시/종료와 관련하여 MIA 1906에서는 ‘위험(risk)이 개시 또는 종료된다’라는 표현을 사용하고 있으나(MIA 1906, 제43조~제45조 ; 보험증권의 해석에 관한 규칙, 제3조~제5조 참조.), ICC 1982 및 2009에서는 ‘보험(insurance)이 개시 또는 종료된다’라는 표현을 사용하고 있다.
- 2) 런던 보험자협회(Institute of London Underwriters : ILU)가 1912년에 제정한 최초의 협회적하약관인 ICC(FPA) 제5조(Warehouse to Warehouse Clause)에서는 “(보험계약 조항에 의거하여) 보험계약 상 커버되는 위험은 송하인 또는 제조업자의 창고로부터 본선의 선상에 적재될 때까지의 전위험, 환적이 발생하는 경우에는 환적기간동안의 전위험 및 선박이 부두에 정박한 시점 또는 통상적인 운송과정의 범주에 포함되는 창고보관 시점으로부터 보험계약 상 기명된 목적지에서 수하인 또는 기타 자의 창고에 안전하게 적치될 때까지(until safely deposited in consignees' or other warehouse at destination named in the policy)의 전위험을 포함한다”라고 규정하고 있다.
- 3) 런던 보험자협회는 1912년 ICC(FPA) 및 1921년 ICC(WA)를 제정하였으나, 이후의 판례 및 1924년 헤이그규칙의 제정 등으로 인한 해상보험환경의 변화에 부응하기 위하여 협회적하약관을 수차례 개정하였으며, 1927년 1월 1일부터 새로운 ICC(FPA) 및 ICC(WA)를 채택하였다. 1933년에 개정된 협회적하약관에서는 창고간조항이 개정되고, 약관의 말미에 ‘유의사항’(NOTE)이 삽입되었으며, 개별조항의 순서가 1963년 약관과 동일하게 배치되었다(박성호, “2009년 개정협회적하약관의 운송조항에 관한 연구”, 한국해법학회지, 제32권 제1호, 한국해법학회, 2010. 4. p. 371.). 한편 1920년 개정 협회

히, 보험기간의 개시 시점이 ‘송하인 또는 제조업자의 창고로부터’에서 ‘송하인 또는 제조업자의 창고를 떠나는 시점부터...’(from the time of leaving the shippers' or manufacturers' warehouse...)로 변경됨으로써, 보험자책임의 개시 시점은 창고 내부에서 창고를 떠나는 시점으로 단축되었다. 이후 1933년 개정 약관의 창고간조항에서 위험은 ‘최종창고에 인도될 때까지’(...until delivered to final warehouse...) 계속된다고 개정되었고, 이로 인하여 보험기간의 종료 시점은 ‘창고에 인도되는 시점’으로 앞당겨짐으로써, 재차 보험기간이 단축되는 결과를 초래하였다. 2차례에 걸친 협회적하약관의 개정에 의하여 보험기간의 개시 및 종료 시점이 단축됨으로써 보험자책임이 축소되었고, 이러한 입장은 1982년 협회적하약관까지 계속되었다.⁴⁾

개정 ICC 2009에서는 과거 100여 년 동안 보험기간이 단축되는 추세가 역전되었고, 1912년 협회적하약관상 보험기간과 유사한 보험기간을 설정하고 있다. 즉, ICC 2009의 운송조항(제8조)에서 보험은 “선적지의 창고 또는 기타 보관장소의 내부에서... 화물이 최초로 이동하는 시점에 개시되고, 목적지의 창고 또는 기타 보관장소에서 양하가 완료되는 시점에 종료된다”고 규정됨으로써, 보험자의 책임부담구간이 ‘선적지 및 양륙지의 창고간’으로부터 ‘선적지의 창고 내부~양륙지의 창고 내부’로 확대되었다. 즉, ICC 2009에서는 운송의 개시/완료 전후에 창고 내부의 하역작업과정에서 발생하는 손해에 대해서도 보험자가 책임을 부담함으로써, 현대적인 물류실태를 반영하고 있다.⁵⁾

2. 운송조항(제8조)상 주요 개정내용

협회적하약관상 보험기간은 주로 제8조~제10조에 의거하여 규정된다. 제8

적하약관(1월 1일 시행) 및 1924년 개정 협회적하약관(7월 1일 시행)의 창고간조항(Warehouse to Warehouse Clause)에서는 “... 시점부터 ‘위험이 개시된다’(risks attach)”라는 표현이 사용됨으로써, 현행 운송조항과 유사한 형태를 갖추게 되었다(이재복, “협회적하약관(ICC)상 운송조항(Transit Clause)의 변천과정에 관한 연구”, 무역상무연구, 제43권, 한국무역상무학회, 2009. p. 352.).

4) Historic Records Working Party of the Insurance Institute of London, *Institute Cargo Clauses, Report HR 5*(2nd edn.), 1964(이하 ‘Historic Records Report HR 5’라고 칭함), p. 13.

5) 木村榮一·大谷孝一·落合誠一 編, 海上保險の理論と實務, 弘文堂, 2011, p. 309.

조(운송조항)에서는 원칙적으로 보험기간이 개시 및 종료되는 시점을 규정하고 있고(제8조 1항), 화물이 여타 목적지로 계반되는 경우(제8조 2항) 및 위험이 변경되는 경우(제8조 3항)와 관련하여 보험의 종료시점을 추가적으로 규정하고 있다. 제9조(운송계약의 종료 조항) 및 제10조(항해의 변경 조항)에서는 원칙적으로 보험이 종료되어야 하는 사건의 발생과 관련하여 보험기간의 확장을 위한 전제요건을 규정하고 있다. 이 절에서는 제8조(운송조항)와 관련하여 주요 개정내용을 간략하게 고찰하고, 그 구체적인 의미에 대해서는 제3절~제5절에서 상세하게 분석하고자 한다. 즉, 첫째, 운송조항에 한정되는 것은 아니지만, 운송조항에서 사용된 일부 용어가 삭제되거나 수정되었다.

둘째, 중요한 의미를 갖는 것은 아니지만, 보험기간을 규정하는 제8조 1항의 형식이 다소 변경되었다. 즉, ICC 1982 제8조 1항에서 첫 번째 문단에 포함되어 있었던 ‘통상적인 운송과정 중에 계속된다’라는 문언이 개정 조항에서는 형식 상 별개인 두 번째 문단으로 독립·분리되었다. 이러한 형식의 변화가 당해 규정의 의미를 실질적으로 변화시키는 것은 아니지만, 이러한 형식의 변화를 통하여 운송조항이 3개 부문, 즉 보험기간의 개시, 계속 및 종료로 구성되어 있다는 점을 강조하고 있다.⁶⁾

셋째, 제8조 1항의 서두에 ‘제11조에 의거하여’라는 문언이 추가되었다. 이러한 문언의 추가는 제8조 1항상 보험자책임의 개시가 제11조에서 요구하는 피보험이익의 존재를 전제로 한다는 사실을 명확하게 규정하기 위한 것이다. 제8조 1항의 서두에서 이러한 사실을 재차 반복하는 이유는 과거 시장에서 발생하였던 오해, 즉 보험자책임이 창고간 존속된다는 규정으로 인하여 보험자의 책임부담이 피보험이익의 존재를 전제로 한다는 보험법원칙을 포기한 것이라는 오해를 시정하기 위한 것이다.⁷⁾

넷째, 제8.1.3조가 신설되었다. 제8.1.3조에서는 통상적인 운송과정의 범주에서 벗어나는 보관을 위하여 사용되는 장소로서 기존의 제8.1.2조에서 규정하고 있는 ‘창고 또는 기타 보관장소’에 ‘운송차량 또는 컨테이너’를 추가로 규정함으로써, 1980년대 이후 국제운송과 관련하여 컨테이너의 사용이 증대되고 있는 물류환경의 변화를 반영하고 있다.

6) John Dunt, *Marine Cargo Insurance*, Informa, 2009, p. 235.

7) *Ibid.*, p. 227.

마지막으로 개정 제8조는 ‘운송조항’이라는 조항의 명칭을 그대로 사용하고 있으나, 개정 조항에서 보험기간은 ‘피보험운송’(insured transit)과 구분되는 별개의 개념으로서 ‘피보험이동’(insured movement)이라는 개념에 기초하여 설정된다. 과거 운송조항에서 보험자책임은 ‘창고간’(warehouse to warehouse), 즉 화물이 운송차량에 적재된 후 창고를 떠나는 시점(즉, 운송의 개시 시점)부터 최종창고에 도착하는 시점(즉, 운송의 종료 시점)까지 존속된다고 규정됨으로써, 보험자의 책임부담구간은 ‘운송’의 개념에 기초하여 운송구간으로 제한되었고, 결과적으로 운송 전후의 하역작업과정에서 발생하는 손해는 보험자의 책임범주에 포함되지 않았다.⁸⁾ 이에 반하여 개정 운송조항에서 보험자의 책임구간은 ‘화물의 이동’이라는 개념에 기초하여 설정됨으로써, ‘shelf to unloading’(선적지 창고 내부의 화물보관대(shelf)로부터 목적지의 최종창고 내부에서 양하가 완료되는 시점까지)이라고 불리우는 구간으로 확대되었고, 결과적으로 보험자의 책임은 운송 전후의 하역단계에서 발생하는 손해를 포함하는 것으로 확대되었다. 이러한 변화는 복합운송의 증대라는 무역·물류환경의 변화뿐만 아니라, 개정 전 런던 보험실무계의 관행을 반영한 것이다. 보험기간의 설정과 관련하여 새로운 기준의 도입은 보험기간에 대한 혁신적인 변화를 의미하지만, 협회적하약관의 관점에서 볼 때 다소 생소한 개념이라고 할 수 있다.

3. 보험기간의 개시(제8조 1항)

ICC 1982 제8조 1항에서 보험은 “화물이 창고를 떠나는 시점부터” 개시된다고 규정됨으로써, 화물이 창고 내부로부터 이동하여 운송차량에 적재되는 시점까지 하역 및 운반과정에서 발생하는 손해에 대해서는 보험자가 책임을 부담하지 않았다. 개정 제8조 1항에서는 “보험목적물⁹⁾이 창고에서... 최초로 이동

8) 1982년 운송조항에서 “창고를 떠나는 시점”은 운송화물을 적재한 차량이 창고의 정문을 통과하여 창고 밖으로 나가는 시점, 즉 화물이 비, 바람 또는 도난 등의 위험에 노출되는 장소로 진입하는 것을 의미한다. 한편 “최종창고에 인도되는 시점”은 수하인 또는 수하인의 수탁자가 화물을 자유롭게 처분 또는 통제할 수 있는 위치에 두는 것을 의미하며, 양자의 개념에서 하역과정은 배제된다(이시환, “1982년과 2009년 협회적하약관상의 보험기간 비교연구”, 국제상학, 제24권 제3호, 한국국제상학회, 2009, pp. 271~273 참조.).

하는 시점부터”(from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse...) 보험이 개시된다고 규정함으로써, 보험자의 책임은 시·공간적으로 확장되었다. 즉, 개정 운송조항에서 보험자책임은 공간적인 측면에서 창고 내부로 확대되었으며, 시간적인 측면에서는 창고 내부의 화물보관대로부터 최초로 이동되는 시점으로 확장되었다. 이러한 보험기간의 확장은 통상적인 피보험자의 합리적인 기대 및 런던 보험업계의 실무관행을 반영한 결과이다.¹⁰⁾

한편 화물의 ‘최초 이동’이 보험의 개시라는 효과를 초래하기 위해서는 (1) 운송수단 상 즉각적인 적재 및 (2) 운송의 개시 목적으로 이루어져야만 한다는 점에 유의할 필요가 있다. 발생시간 상 순차적인 의미에서 화물의 최초 이동이 운송차량 상 즉각적인 적재를 전제로 행하여져야만 하고, 또한 화물의 최초 이동 및 즉각적인 적재는 후속하는 운송의 개시 목적으로 행하여진 것이어야만 한다.

1) 즉각적인 적재 목적의 화물 이동

제8조 1항에서는 새롭게 도입된 규정으로서 ‘보험목적물의 최초 이동’이 보

9) 손해보험의 경우, subject-matter insured는 보험사고의 대상 또는 객체가 되는 물건 또는 재산을 의미하며, 해상보험계약 상 보험사고의 대상은 선박, 적하, 운임 및 이윤 등이며, 이는 물건에 한정되지 않는 개념이다. 한편 ‘subject-matter insured’는 일반적으로 ‘보험의 목적’이라고 번역되나(한국보험학회 편, 보험사전, 한국보험학회, 1997, p. 332.), 일부 해상보험 관련 저서에서 ‘보험목적물’이라는 표현이 사용되고 있으며(오원석, 해상보험론, 삼성사, 1998, p. 35. ; 구중순, 해상보험, 박영사, 2005, p. 43.), 해상적하보험과 관련하여 ‘보험의 목적’은 ‘물건’인 운송화물을 지칭하기 때문에 ‘subject-matter insured’를 지칭하는 국문표현으로써 ‘보험목적물’이라는 표현의 사용이 커다란 오류를 범하는 것은 아니라고 생각한다. 따라서 이 논문에서는 국문표현 상 편의를 고려하여 ‘보험목적물’이라는 표현을 사용하고자 한다.

10) John Dunt and William Melbourne, "Insuring cargoes in the new millennium: The Institute Cargo Clauses 2009", *The Modern Law of Marine Insurance*(Vol. 3)(ed. by D. Rhidian Thomas), Informa, 2009, p. 121. 이러한 보험기간의 확장은 당시 보험실무계의 관행을 반영한 것이다. 즉, 약관의 개정 전, 런던의 보험실무계는 ICC 1982를 수정한 보험중개인약관(broker's clause)을 사용함으로써 하역단계를 포함한 보험기간을 보험계약에 편입하여 사용하였다. ICC 1982의 시행 후, 이러한 보험중개인 약관의 사용 증대는 ICC 1982에 대한 시장의 반응이 그다지 호의적이지 않았다는 사실을 반증한다(신건훈·이병문, “2009년 협회적하약관의 면책조항 상 주요 개정내용에 관한 연구”, 무역상무연구, 제57권, 한국무역상무학회, 2013. pp. 140~141 참조).

험의 개시라는 효과를 초래하기 위해서는 ‘운송수단 상 즉시 적재’(immediate loading)를 목적으로 이루어져야 한다고 규정하고 있다. 따라서 화물의 최초 이동이 운송수단 상 즉시 적재 이외의 목적으로 이루어진 경우, 화물이 창고 내에서 이동되었다고 하더라도 보험자의 책임은 개시되지 않은 것으로 해석되어야 한다. 이러한 전제요건의 설정과 관련하여 이면에 내포된 의도는 일반적으로 창고 내부의 화물보관대에서 발생하는 화물의 최초 이동이 운송차량에 대한 적재와 밀접한 관계를 갖고 있어야 한다는 것이다.¹¹⁾ 예를 들면, 화물이 차량에 적재되기 전, 일정기간동안 적재대기구역에서 대기할 목적으로 이동되는 경우, 당해 이동은 즉시 적재할 목적으로 이동된 것으로 간주되지 않기 때문에 보험의 개시라는 효과를 초래하지 않는다. 이 조항의 해석문제와 관련하여 핵심적인 단서를 제공하는 용어는 ‘즉시’(immediate)라는 용어이다. ‘즉시’라는 용어는 엄격한 의미에서 일체의 지체기간을 허용하지 않는 개념이지만, 선례 상 신속한 행동을 요구하는 개념으로서, ‘합리적으로 가능한 한 신속하게’라는 의미와 동일한 개념으로 간주되어야 한다.¹²⁾

한편 개정 제8조 1항에서 새롭게 규정하고 있는 육상운송수단으로써 ‘운송차량’(carrying vehicle)의 전형적인 일례는 트럭 또는 컨테이너 운반용 트레일러이며, ‘기타 운송용구’(other conveyance)는 기차를 포함하는 개념이다. 이러한 용어는 내륙의 주 운송구간에서 운송을 위하여 사용되는 일체의 운송수단을 포함하는 개념이지만, 주운송구간의 전 단계에서 화물의 하역 및 운반을 위하여 창고 내에서 사용되는 지게차(forklift) 또는 기타 화물취급장비와 구분되는 개념이다. 따라서 창고 내 화물보관대로부터 운송차량까지 육상구간에서 화물의 운반 및 적재를 위하여 지게차가 사용되는 경우, 지게차를 이용한 화물의 하역 및 이동과정에서 발생하는 손해는 보험자의 책임범주에 포함되지만, 지게차에 의한 화물의 하역 및 운반이 여타 목적으로 이루어진 경우(예를 들면, 지게차에 의한 화물의 운반이 창고 내에서 화물의 정리 목적으로 이루어진 경우)에는 보험자의 책임범주에서 제외된다.

11) John Dunt, *op. cit.*, 2009, p. 229.

12) John Dunt and William Melbourne, *op. cit.*, p. 122.

2) 운송개시 목적의 화물 이동

보험의 개시시점으로서 효과를 갖기 위해서는 화물의 최초 이동이 운송의 개시와 밀접하게 연관되는 것이어야 한다. ‘운송의 개시를 위하여’(for the commencement of transit)라는 문언이 새롭게 삽입된 문언은 아니지만, 1982년 약관 및 1963년 약관의 운송조항에서는 화물이 ‘운송의 개시를 위하여’ 창고를 떠나는 시점, 즉 화물이 창고 내부에서 이동 및 적재된 후 창고의 정문을 통과하여 떠나는 시점이 보험자의 책임개시시점이었다.

이에 반하여 개정 조항에서 보험자의 책임은 운송의 개시 시점보다 이전 시점인 창고의 내부에서 화물이 최초로 이동하는 시점에 개시된다고 규정하고 있으나, 개정 조항에서도 ‘운송의 개시’는 여전히 중요한 개념으로 남아 있다. 왜냐하면 화물의 이동 및 운송차량에 대한 화물의 적재가 합리적인 기간 내 운송을 개시할 목적으로 행하여진 경우에만 화물이 창고 내부의 화물보관대에서 최초로 이동하는 시점에 보험자의 책임이 개시되기 때문이다.¹³⁾

‘운송의 개시’라는 개념은 보험실무계에서 가장 빈번하게 논란이 되는 한 가지 쟁점이지만, 이에 대하여 해석지침을 제공하는 다수의 판례가 존재한다. Kessler Export Corp. v. Reliance Insurance Company of Philadelphia and American Insurance Company of Newark 사건¹⁴⁾에서 화물이 트럭에 적재되었으나 창고를 벗어나지 않은 상태에서 야간에 도난 되었다. 피보험자는 화물이 운송인의 관리 하에 인도되었으며, 이는 해석상 운송을 구성한다고 주장하였으나, 법원은 이러한 주장을 인정하지 않았다. 이 사건에서 법원은 화물이 창고를 떠나지 않았을 뿐만 아니라, 실제적인 관점 또는 해석적인 관점에서 볼 때 운송 중인 상태도 아니었다고 판결하였다.

상기 판례에 의하면, 운송인이 미래의 적재 및 운송을 위하여 단지 화물을 수령하는 시점에서 운송이 개시되는 것이 아니라, 화물이 신속한 운송 목적으로 운송차량에 적재되는 시점부터 운송이 개시되는 것으로 간주된다. 화물의 수령은 ‘운송에 부수하는 것’으로서, 수령시점이 운송의 개시시점이라고 주장될 수도 있으나, 이러한 주장이 인정될 수 없는 이유는 실무적으로 화물의 수

13) John Dunt, *op. cit.*, p. 230.

14) 1962 AMC 2429 ; 207 F.Supp. 355, 2437.

량이 적재보다 훨씬 이전의 시점에서 발생하는 경우, 운송이 상당한 기간 동안 지체될 수 있기 때문이다. 예를 들면, 운송인이 동일한 목적지로 운송되어야 하는 화물운송과 관련하여 컨테이너 한 대분 또는 트럭 한 대분을 취합하기 위하여 기취합한 화물을 수 일 또는 수 주일동안 보관할 수도 있고, 이러한 상황에서 ‘보관 중’인 화물은 어떠한 의미에서도 ‘운송 중’이라고 해석하기는 어렵다. 또한 월요일 오전에 화물운송을 개시할 예정으로 금요일 오후에 화물의 적재가 이루어진 경우, 당해 적재는 운송의 개시 목적으로 이루어진 것으로 간주되지 않을 것이다. 결과적으로 제8조 1항상 ‘운송의 개시를 위하여’라는 문언은 운송인이 미래 운송을 목적으로 단순히 화물을 수령하는 개념으로 해석되어서는 안 되며, 운송을 위하여 화물을 적재한 운송차량은 합리적인 기간 내에 피보험여정을 개시해야만 한다는 의도를 내포하고 있다.

다른 한편으로 화물이 최초 이동 후 합리적인 기간 내에 운송을 개시할 의도로써 운송차량에 적재되었으나, 피보험자의 통제를 벗어나는 상황(예를 들면, 고속도로에서 대형교통사고의 발생)으로 인하여 운송차량의 출발이 지연되는 경우, 제8조 3항에서 규정하고 있는 위험의 변경으로 간주되고, 이러한 경우 화물의 최초 이동시점이 보험자책임의 개시시점으로 간주되어야 한다.

4. 보험기간의 계속

제8조 1항에서는 보험자책임의 존속을 위한 전제요건으로서 보험목적물이 ‘통상적인 운송과정 중’에 있어야 한다고 규정하고 있다. 이와 관련하여 ‘통상적인 운송과정’의 의미 및 범위는 *SGA (freight) Ltd. v. Gibson* 사건¹⁵⁾에 의하여 예증된다. 이 사건에서 트럭에 의한 도로운송과 관련하여 체결된 보험계약상 ‘피보험자의 운송차량에 의한 운송 중’ 및 ‘통상적인 운송과정의 범주에 포함되는’ 화물에 대하여 보험자가 책임을 부담하는 것이었다. 이 사건에서 영국에 소재하는 운송인은 운송화물인 서적을 로마에서 수령한 후, 영국으로 운송하기 위하여 2대의 트럭을 로마에 파견하였다. 한 대의 트럭에 화물이 만재되고, 나머지 한 대의 트럭에는 적재가 완료되지 않은 상태에서 하역작업이 중단되었고, 트럭 운전자는 야간에 로마 시내관광을 위하여 만재된 트럭을 운

15) [1974] 2 Lloyd's Rep. 533, 535.

행하였고, 시내 운행 중 트럭이 전복됨으로써 화물이 손상되었다.

이 사건에서 화물이 트럭에 만재된 시점부터 ‘운송’은 개시되고, 따라서 이 시점에서 보험이 개시되었다고 판결되었으나, 사고발생 시 해당 트럭이 ‘통상적인 운송과정 중’에 있었는지 여부, 즉 사고발생시점에서 보험자의 책임이 존속되는 상태였는지 여부가 핵심쟁점이었다. Ackner J는 ‘통상적인 운송과정’의 의미와 관련하여 “화물이 궁극적인 목적지를 향한 합리적인 운송의 진행과정에서 벗어나는 경로 상에 놓이는 시점부터 화물의 운송은 중단된다. 운전자가 식사 또는 휴식을 위하여 합리적으로 우회하는 것은 궁극적인 목적지를 향한 안전하고 신속한 화물운송의 진행과정에 포함될 것이다. 이러한 과정에서 발생하는 사고는 화물의 운송과정에서 발생할 수 있는 통상적인 사고의 범주에 포함될 것이다. 어떠한 행위가 합리적인 운송의 진행과정에 포함되는지 여부는 정도의 문제(question of degree)이다. 일상적인·통상적인 운송경로와 아무런 상관없는 이로는 당해 보험계약의 의미 내에서 화물이 통상적인 운송 중에 있었다고 해석될 여지를 훼손할 것이다”라고 언급하면서, 트럭이 로마 시내를 향하여 운행되던 기간 동안에는 당해 화물이 ‘통상적인 운송과정’의 범주에서 벗어난 상태였다고 판결하였다.

이 판결의 관점에서 볼 때, ‘통상적인 운송과정 중’이란 문언의 해석과 관련하여 핵심은 화물이 궁극적인 목적지를 향한 합리적인 운송의 진행과정에 해당하는 경로 상에 있었는지 여부이다. 한편 이러한 요건을 충족하기 위하여 화물이 계속 이동 중이어야 할 필요는 없다. 합리적인 관점에서 볼 때, 운전자가 휴식이나 식사를 취하거나, 위생당국이나 세관당국의 검역이나 통관수속을 위하여 대기하는 동안 화물의 이동이 일시 중단된다고 하더라도, 이러한 경우는 ‘통상적인 운송과정’의 범주에 포함되는 것으로 간주되어야 한다.

5. 보험기간의 종료

개정 운송조항(Transit Clause)에서는 다음 4가지 경우 중 어느 한 가지 경우라도 먼저 발생하는 시점에서 보험기간이 종료된다고 규정하고 있다.

- 제8.1.1조 : 통상적인 경우로서, 보험계약 상 기명된 목적지의 최종 창고 또는 보관장소에서 보험목적물의 양하가 완료되는 경우
- 8.1.2조 : 통상적인 운송과정의 범주에서 벗어나는 경우로서, 보험목적물

의 보관, 할당 또는 배분 목적으로 선택된 창고나 보관장소에서 보험목적물의 양하가 완료되는 경우

- 8.1.3조 : 통상적인 운송과정의 범주에서 벗어나는 경우로서, 보험목적물의 보관장소로써 운송차량이나 컨테이너를 선택하는 경우

- 8.1.4조 : 소위 장기중단(long-stop) 규정으로서, 보험목적물이 최종 양륙항에서 외항선으로부터 양하 완료 후 60일이 경과하는 경우

1) 보험계약상 기명된 목적지에서 양하가 완료되는 경우(제8.1.1조)

개정조항에 의하면, 보험자의 책임은 ‘보험계약 상 기명된 목적지의 최종 창고 또는 최종 보관장소(예를 들면, 공장 또는 공장에 인접한 야적장)에서 운송차량이나 기타 운송용구로부터 보험목적물의 양하가 완료되는 시점’에 종료되기 때문에 보험의 종료시점은 양하의 개념과 밀접한 관계를 갖고 있다.

개정 약관에서 ‘양하’(unloading)의 개념이 구체적으로 규정되어 있지 않으나, ‘양하’는 1912년 ICC(FPA)의 창고간조항에서 사용된 개념과 유사하게 해석되어야 한다. 이 조항에서 보험자의 책임은 ‘보험계약 상 기명된 목적지의 수하인 창고 또는 여타 창고에서 화물이 안전하게 적치될 때까지의 통상적인 운송과정 중’에 계속된다고 규정되었다. ‘안전하게 적치되다’(safely deposited)라는 문언을 차용함으로써, 개정 조항에서 사용된 ‘양하’의 개념은 화물이 육상에 ‘안전하게’ 놓여진 상태를 의미하며, 이 시점에서 보험자의 책임이 종료되는 것으로 해석되어야 한다.¹⁶⁾

이는 *Tomlinson (Hauliers) Ltd. v. Hepburn* 사건¹⁷⁾에 대한 상원의 판결에 의하여 확정된 해석법이다. 이 사건에서 운송차량이 목적지의 최종 창고에 다소 늦은 시각에 도착하였고, 화물이 자동차에 적재된 상태에서 야간에 도난되었다. 하역담당 직원이 퇴근한 이후에 운송차량이 도착하였기 때문에 당일에는 화물의 양하작업을 할 수 없는 상황이었다. 보험계약 상 보험자의 책임은 ‘적·양하를 포함한 운송 중’에 발생하는 손해를 보상하는 것이었다. 이 사건에서 상원의 Lord Pearce는 “화물이 자동차에 적재되기 위하여 육상을 떠나는 시점

16) John Dunt and William Melbourne, *op. cit.*, p. 127.

17) [1966] 1 Lloyd's Rep. 309, 470(HR).

부터 운송이 개시되고, 화물이 양하 목적으로 다시 육상에 놓여진 때 양하가 완료된다. 이 사건에서 손해가 발생한 시점에서 화물은 자동차에 적재된 상태였기 때문에 여전히 위험상태였다”라고 언급하면서, 보험자가 화물손해에 대하여 보상책임을 부담해야 한다고 판결하였다.

이러한 판결의 관점에서 볼 때, 양하는 통상적으로 화물이 육상에 안전하게 놓여진 상태를 의미하는 것으로 해석되어야 하며, 이러한 해석법은 개정 제 8.1.1조 상 ‘~의 완료’(completion of ~)라는 문언의 추가에 의하여 한층 더 강화된다. 따라서 목적지의 창고에서 운송차량으로부터 양하 목적으로 지게차가 화물을 들어 올리는 순간부터 양하는 개시되고, 이후 화물이 지게차에 의하여 창고로 운반되는 동안 계속되며, 화물이 지게차에 의하여 창고 내부의 육상에 놓여진 때 ‘양하의 완료’가 이루어진 것으로 해석되어야 한다. 따라서 화물이 운송차량으로부터 육상에 놓여지는 시점 사이에 발생한 손해는 보험자의 책임범주에 포함되어야 한다. 한편 보험자의 책임은 양하의 완료와 동시에 종료되기 때문에 화물이 육상에 놓여진 후에 재차 창고 바닥에서 화물보관대로 이동되는 경우, 그러한 이차적인 이동은 보험자의 책임범주에서 제외되는 것으로 해석되어야 한다.

2) 통상적인 운송과정의 범주에서 벗어나는 보관의 경우(제8.1.2조)

개정 제8.1.2조에 의하면 “... 피보험자 또는 그의 피고용인이 통상적인 운송과정의 범주에서 벗어나는 보관, 또는 할당이나 배분을 위한 사용 목적으로 선택한 일체의 창고 또는 보관장소에서 양하가 완료”됨과 동시에 보험은 종료된다. 이 조항에서 규정하고 있는 보험의 종료는 ‘양하’, ‘통상적인 운송과정’ 및 ‘피보험자의 선택’과 밀접한 관계를 갖고 있으나, ‘양하’ 및 ‘통상적인 운송과정’의 개념은 전술하였기 때문에 여기서는 ‘피보험자의 선택’에 대한 해석기준을 구체적으로 고찰하고자 한다.

‘피보험자의 선택’에 대한 해석기준을 제공하는 *Leaders Shoes (Aust) Pty. Ltd. v. Liverpool & London & Globe Insurance Co. Ltd.* 사건¹⁸⁾에서 쟁점은 피보험자가 ‘할당 또는 배분’ 목적으로 창고의 사용을 선택하였는지 여부에

18) [1968] 1 NSW 279, 285(Supreme Court of New South Wales).

관계되는 것이었다. 이 사건에서 운송화물인 신발이 이탈리아에서 호주의 시드니로 수입되었다. 화물이 시드니항에서 트럭에 적재된 후에 운송인의 창고로 이동되었고, 일부 화물은 운송인의 창고에서 트럭에 적재된 상태에서 야간에 도난 되었다. 화물이 창고로 운송된 바로 다음 날, 호주 내 특정고객들에게 할당될 예정이었으나, 할당되기 전 시점에서 도난사고가 발생한 것이다. 이 사건에서 피보험자의 이러한 행위는 제8.1.2조상 할당 또는 배분 목적으로 창고 사용을 선택한 것이라고 판결되었다.

손해는 화물의 할당 또는 배분 이전의 시점에서 발생하였으나, 이와 관련하여 Macfarlane J는 “도난 당시에 배분이 개시 또는 완료되지 않았다는 사실은 중요하지 않다. 이 조항의 적절한 해석과 관련하여 중요한 요인은 피보험자가 화물을 당해 창고로 운송하였으며, 이러한 행위는 당해 창고를 배분장소로써 사용하려는 의사선택에 따른 것이었다는 점이다”라고 언급함으로써, 화물을 당해 창고로 운송한 것이 할당 및 배분 목적으로 이루어진 경우, 화물이 창고에 입고되는 시점부터 보험자의 책임은 종료된다고 판결하였다.

개정 조항에서 피보험자가 할당이나 배분을 위하여 창고 사용을 선택한 시점이 보험자책임의 종료시점과 연관되나, 이 조항에서 구체적인 종료시점은 화물을 창고에 인도한 시점이 아니라, 창고 내부에서 양하가 완료된 시점이다. 화물이 통상적인 운송과정 중에 있었다고 하더라도, 특정 창고 또는 보관장소를 할당 및 배분 목적으로 사용하고자 행한 선택은 보험자의 책임을 종료시키는 효과를 갖는다.

한편 이와 관련하여 핵심쟁점은 선택과 관련한 피보험자의 주관적인 의도가 그 자체로써 보험을 종료시키는 효과를 갖는지, 아니면 객관적인 관점에서 할당이나 배분 목적의 보관 행위가 이루어져야 하는지 여부이다. 이 문제와 관련하여 영국 법원의 입장은 객관적으로 평가할 수 있는 피보험자의 행위에 근거하여 피보험자의 주관적인 의도를 추정한다는 것이다.¹⁹⁾ 피보험자가 할당이나 배분 목적으로 특정 창고를 선택하는 시점과 그러한 선택이 객관적으로 확인되는 양하의 완료 시점은 별개의 문제이다. 결과적으로 개정 조항과 관련하여 피보험자의 선택은 화물이 당해 보관장소에 도착한 후에 양하가 완료된 상태라야 객관적으로 확인 가능할 것이고, 따라서 양하의 완료라는 행위가 제

19) John Dunt, *op. cit.*, p. 248.

8.1.2조 상 보험을 종료시키는 효과를 갖는다. 피보험자가 화물의 할당이나 배분장소로써 특정 장소를 주관적으로 선택하였다고 하더라도, 화물의 양하 전에 결정을 반복하는 경우, 객관적인 입장에서 그러한 선택이 존재하지 않은 것으로 간주되어야 한다.

3) 통상적인 운송과정에서 벗어나는 보관 목적으로 운송차량을 사용하는 경우 (제8.1.3조)

개정 제8.1.3조에서는 “피보험자 또는 그의 피고용인이 통상적인 운송과정에서 벗어나는 보관 목적으로 운송차량, 기타 운송용구 또는 컨테이너를 사용하고자 선택하는 경우...” 보험이 종료된다고 규정하고 있다. 이 조항은 신설조항으로서, 현대 물류업계의 실무관행을 반영하고 있다.

이 조항에서 피보험자의 선택은 전술한 제8.1.2조상 피보험자의 선택과 동일한 방식으로 규정되어 있으나, 양하의 완료 시점이 아니라 피보험자의 선택 시점에서 보험이 종료된다고 규정되어 있다. 이 조항의 신설 의도는 피보험자가 자신의 상업적인 편의를 위하여 통상적인 운송과정에서 벗어나는 보관 목적으로 운송차량을 선택한 경우, 화물의 이동이 중단된 상태에서 증가되는 위험을 부담할 의사가 없다는 보험자의 의지를 반영한 것이다. 이 조항과 관련하여 JCC가 유념한 상황은 전술한 *Hepburn v. Tomlinson* 사건²⁰⁾에 의하여 예증된다. 이 사건에서 화물을 적재한 운송차량이 목적지의 창고에 도착할 당시, 하역을 담당하는 직원이 퇴근한 상태였고, 정상적인 상황에서 당해 화물의 양하는 불가능한 상태였다. 이 사건에서는 상업적인 편의를 위한 피보험자의 ‘자발적인’(voluntary) 선택이 존재하지 않았기 때문에 보관 목적으로 운송차량을 사용하려는 피보험자의 선택이 행하여지지 않은 것으로 판단되었다. 그러나 피보험자가 자신의 상업적인 편의를 위하여 그러한 선택을 한 경우, 보험자는 이로 인하여 증가되는 위험을 인수할 의사가 없다는 사실을 제8.1.3항에서 천명하고 있는 것이다.

한편 이 조항과 관련하여 핵심쟁점은 보험의 종료라는 결과를 초래하는 선택시점의 해석 문제이다. 이 조항에서 보험의 종료시점은 제8.1.1조 및 제

20) *Hepburn v. Tomlinson (Hauliers) Ltd.* [1966] 1 Lloyd's Rep. 309(HL).

8.1.2조에서 규정하고 있는 양하의 완료 시점이 아니라, 화물이 보관목적으로 운송차량이나 컨테이너 내부에 남겨지는 시점이다. 따라서 제8.1.3조 상 보험의 종료시점은 보관 목적으로 운송차량 또는 컨테이너를 사용하는 시점이 아니라, 그러한 선택이 행하여진 시점으로 귀결된다. 다만 영국 법원은 제8.1.2조와 동일하게 객관적인 관점에서 선택시점을 해석하려 할 것이고, 따라서 제8.1.3조 상 보험의 종료시점은 보관 목적으로 운송차량이나 컨테이너를 실제로 사용함으로써 피보험자의 선택이 객관적으로 명백해지는 시점이 될 것이다. 객관적으로 명백한 선택이 이루어졌다고 판단될 수 없는 보관 목적의 사용 이전에 행하여진 선택결정은 보험을 종료시키는 효과를 갖지 못하지만, 보관 목적으로 운송수단이 일정 기간 동안 정지한 상태라면, 보험은 종료되는 것으로 해석되어야 한다.²¹⁾

4) 최종양륙항에서 양하 후 60일이 경과하는 경우(제8.1.4조)

신설 규정은 아니지만, 제8.1.4조에 의거하여 어떠한 경우라도 보험목적물이 ‘최종양륙항에서 외항선으로부터 양하가 완료된 후 60일이 경과’하게 되면 보험자의 책임은 종료된다. 화물이 통상적인 운송과정 중에 있고, 보험계약 상 기명된 목적지의 창고에 도착하지 않은 상태라고 하더라도, 이러한 ‘장기중단’(long-stop)조항에 의거하여 보험자의 책임은 종료된다. 이 문제와 관계되는 판례로서 호주 판례인 *Verna Trading Pty. Ltd. v. New India Assurance Co. Ltd.* 사건²²⁾에서 *Ormiston J*는 “60일이라는 기간은 일반적으로 적용되는 보험기간으로 취급되어서는 안 된다. 이 기간은 제8조 3항에 의거하여 보험기간이 확장되는 경우에도 적용이 배제되는 단지 최대기간에 불과하다”라고 언급하였다.

5) 외항선에서 양륙 후 변경된 목적지로 계반되는 경우(제8조 2항)

개정 제8조 2항에서는 운송화물이 최종양륙항에서 외항선으로부터 양륙이

21) John Dunt, *op. cit.*, p. 250.

22) [1991] 1 VR 129, 161.

완료된 후에 최종목적지가 변경됨으로써, 화물이 보험계약 상 기명된 목적지와 상이한 목적지로 계반되는 경우²³⁾ 보험이 종료된다고 규정한다. 이 조항의 효과는 *Bayview Motors Ltd. v. Mitsui Marine & Fire Insurance Co.* 사건²⁴⁾에 의하여 예증된다. 이 사건에서 일본의 요코하마로부터 도미니카 공화국의 산토도밍고까지 운송되는 자동차에 대하여 부보되었다. 당해 화물은 도미니카 공화국의 산토도밍고항에서 양륙된 후 보험계약 상 커버되는 세관장치장에 보관되었고, 이후 피보험자의 창고로 계반될 예정이었다. 화물이 계반되는 경우, 제8조 1항 상 어떠한 종료규정도 적용되지 않기 때문에 당해 화물은 제8.1.4조의 장기중단 규정 하에서 60일 동안 부보된 상태로 남게 된다.

화물이 상이한 목적지로 계반되는 경우, 제8조 2항에 의거하여 보험자의 책임은 화물이 계반을 위하여 ‘최초로 이동하는 시점’에 종료되지만, 화물이 60일 이내에 계반되지 않는 경우 보험자의 책임은 양륙완료일의 자정부터 60일 동안 존속된다. 이 조항은 화물이 양륙 후에 보험계약 상 기명된 목적지와 상이한 목적지로 계반될 예정이라고 하더라도, 제8.1.4조의 60일 규정에 의거하여 가능한 한 커버를 유지하려는 상업적인 목적으로 도입된 것이다. 왜냐하면 수하인이 화물의 양륙 후부터 계반의 개시를 위한 환적 전까지의 기간 동안 화물손해를 커버하기 위하여 별도의 보험계약을 체결하는 것은 상업적으로 불편하기 때문이다.

III. 보험기간의 확장

1. 위험의 변경 시 보험기간의 확장(제8조 3항)

제8조 3항의 기능은 제10조(항해의 변경)와 더불어 위험이 변동되는 경우에 적용되어야 하는 엄격한 해상보험법원칙을 다소 완화하는 것이다.²⁵⁾ 제8조 3항

23) 항해 중 화물이 수입국 내 매수인의 고객(실무상, End User)에게 판매되는 경우가 상기의 경우에 해당한다(N.G. Hudson & J.C. Allen, *The Institute Clauses Handbook*, LLP, 1986, p. 24).

24) [2002] 1 Lloyd's Rep. 652 ; [2003] 1 Lloyd's Rep. 131(CA).

은 지연 및 이로 등 위험이 변경되는 경우²⁶⁾에도 보험기간을 확장하는 효과를 갖고 있으나, 이 조항과 관련하여 유의해야 할 사항은 다음과 같다.

첫째, 이 조항에서 규정하고 있는 보험기간의 확장은 제9조 및 제10조 1항에서 규정하고 있는 보험기간의 확장과는 달리, 일정한 요건의 충족을 전제로 하는 것이 아니라, 자동적으로 적용된다는 특징을 갖고 있다.

둘째, 이 조항에서 보험기간의 확장은 자동적인 효과를 갖는 것이지만, 제 8.1.1조~제8.1.4조의 보험종료 규정 및 제9조의 적용을 전제로 하고 있다는 점에 유의할 필요가 있다. 따라서 제8조 1항 및 제9조의 규정이 제8조 3항의 규정과 상충되는 경우, 제8조 1항 및 제9조가 우선하여 적용되어야 한다.

마지막으로 개정 조항에서는 피보험자의 통제를 벗어난 상황에서 운송이 지연되는 경우, ‘통상적인 운송과정’을 벗어나지 않은 것으로 인식하고 있기 때문에 제8조 1항과 제8조 3항 간 잠재적인 상충가능성을 제거한다.²⁷⁾

한편 제8조 3항에서는 위험이 변경되는 상황과 관련하여 ‘피보험자의 통제를 초월한 지연, 이로, 불가피한 양하, 재선적 또는 환적 및 기타 일체 위험의 변경’을 규정하고 있으나, ‘피보험자의 통제를 초월한’이란 수식어는 지연의 경

25) 항해보험계약 하에서 위험변동의 원칙은 다양한 상황에 적용된다. 선박은 약정된 발항항으로부터 약정된 목적항을 향하여 항해하여야 하며, 선박은 상당히 신속하게 통상적인 항로의 이탈 없이 항해를 수행하여야 한다. 만약 선박이 그러한 항해 수행에 실패한다면 보험자의 책임은 자동적으로 종료된다. 왜냐하면 당해 선박은 약정된 항해로부터 이탈하였으며, 보험계약상 약정된 위험은 변동되었기 때문이다(신건훈, “영국 해상보험법에서 최대선의원칙의 문제점에 관한 연구”, 무역상무연구, 제14권, 한국무역상무학회, 2000, p. 136.). 한편 위험의 변동(change of risk)은 보험기간 중 실제위험이 계약체결 시 의도된 위험보다 증가 또는 감소하는 위험의 변경(variation of risk)과 계약체결 시 위험사정이 소멸되고 새로운 위험사정으로 대체되는 위험의 변종(alteration of risk)으로 구분된다. 제8조 3항에서 언급하고 있는 지연 및 이로 등의 사고는 위험의 변경에 해당하고, 후술하는 제10조상 항해의 변경은 위험의 변종에 해당한다(오원석, 전제서, pp. 367~372 참조.).

26) 예를 들면, 선박이 항해 중에 손상됨으로써, 안전한 항해의 수행을 위해서는 피난항에 기항하여 선박의 손상을 수선하는 것이 불가피한 경우가 상기에 해당한다(N.G. Hudson & J.C. Allen, *op. cit.*, p. 25.).

27) ICC 1982 제8조 3항의 ‘상기의 종료규정에 의거하여’라는 문언은 제8조 3항에 규정된 지연, 이로 등으로 인하여 화물이 통상적인 운송과정을 벗어나게 되는 경우, 제8조 1항과 3항 간 잠재적인 상충요인으로 작용하였다. 개정약관 제8조 3항에서는 ‘통상적인 운송과정’ 요구에 의거하는 것이 아니라, 제8.1.1조~제8.1.4조에 의거한다고 규정하고 있기 때문에 양자 간 상충가능성은 제거되었다.

우에 대해서만 해당된다는 점에 유의할 필요가 있다. ‘피보험자의 통제를 초월한 지연’의 경우, 제8조 3항에 의거하여 보험자의 책임은 존속되지만, 당해 지연이 ‘피보험자의 통제를 초월한’ 상황에서 발생하였다는 사실이 입증되는 경우에만 보험자의 책임이 자동적으로 존속되며, 다른 한편으로 제4조 5항상 보험자의 면책범주에 포함되는 지연에 기인하여 발생한 간접손해에 대하여 커버를 제공하는 것으로 해석되어서는 안 된다.²⁸⁾

2. 운송계약의 종료 시 보험기간의 확장(제9조)

보험계약상 약정된 목적지에 도달하기 이전에 운송계약 또는 운송이 중단되는 경우,²⁹⁾ 보험이 종료되는 것이 원칙이지만, 개정 제9조에서는 일정한 요건의 충족을 전제로 보험자의 책임이 존속된다고 규정하고 있다.³⁰⁾

즉, 피보험자가 통제할 수 없는 상황의 발생으로 인하여 운송계약이 종료되는 경우, 피보험자는 (1) 보험자에 대한 신속한 통지, (2) 보험효력의 존속 요청 및 (3) 보험자가 요청하는 경우에는 추가보험료의 지급을 전제로 보상청구권을 유지할 수 있다.

운송계약이 종료되는 경우, 보험자는 보험 효력의 존속을 위한 전제요건으로서 피보험자에 대하여 추가보험료의 지급을 요구할 수 있으나, 기존 계약조건의 변경을 요구할 수 있는 권리를 행사할 수 없다는 점이 이 조항의 적용과 관련하여 유의할 점이며, 또한 제10조(항해의 변경) 상 보험기간의 확장을 위한 전제요건과 상이한 점이다.

한편 추가보험료와 관련한 협상 시 보험계약체결 후의 선의의무, 특히 고지의무 및 부실표시방지의무가 준수되어야 한다. 단지 이와 관련하여 적용되는 고지의무는 위험이 추가/증대되는 부분에 대해서만 적용되며, 이와 마찬가지로

28) ICC 1982 및 ICC 2009 제4조 5항 참조. 지연면책과 관련하여 개정 제4조 5항에서는 ‘proximately’라는 단어가 삭제됨으로써, 보험자의 면책범위는 과거보다 다소 광범위하게 설정되었다(신건훈·이병문, 전제논문, pp. 150~151.).

29) 예를 들면, 선주 또는 용선자가 항해를 포기하는 경우, 또는 갑작스런 운하의 폐쇄로 인하여 선박이 수에즈운하에 갇히게 됨으로써 운송이 좌절되는 경우가 상기에 해당한다(N.G. Hudson & J.C. Allen, *op. cit.*, p. 25.).

30) 加藤 修, 貿易貨物海上保險改革, 白桃書房, 1998, p. 181.

의무위반에 기한 보험자의 계약취소권은 해당 커버의 확장에 대해서만 제한적으로 허용된다.³¹⁾

3. 항해의 변경 시 보험기간의 확장(제10조)

개정 약관에서 제10조의 내용상 많은 변화가 있을 뿐만 아니라, 형식적인 측면에서도 제10조 2항의 신설로 인하여 2개항으로 구성되어 있다. 제10조 1항은 소위 계속담보(held covered)조항이라고 불리웠던 ICC 1982 제10조를 개정한 것으로서, 2001년 협회선급약관(Institute Classification Clauses)의 항해변경조항과 유사한 내용으로 개정되었다. 제10조 2항은 소위 ‘유령선’(phantom ship)조항이라고 지칭되는 것으로서, 적하보험과 관련하여 선량한 피보험자를 유령선 문제로부터 보호하기 위하여 신설되었다.

1) 자발적인 항해의 변경(제10조 1항)

(1) 조항의 기원 및 변천과정

협회적하약관 상 항해변경조항은 피보험자의 자발적인 항해변경을 규정하고 있는 MIA 1906 제45조³²⁾를 반영한 것으로서, 항해변경조항의 의미 및 법적 효과는 MIA 1906 제45조의 관점에서 해석되어야 한다. 적하보험에 관한 한, MIA 1906 제45조에서 규정하고 있는 ‘항해의 변경’은 피보험자가 운송인에 대하여 목적지의 변경을 지시하는 자발적인 항해변경을 의미한다. 또한 제45조는 ‘선박’의 목적지 변경에 대해서만 적용되기 때문에 육상운송이 항해의 일부를 구성한다고 하더라도, 육상운송을 담당하는 일체 운송수단의 목적지 변경에 대해서는 적용되지 않는다. 제45조 (2)항의 규정에 의거할 때, 선박이 보

31) 영국 해상보험법 상 계약체결 후 선의의무의 적용범위 및 의무위반의 효과에 대해서는 신건훈, “영국 해상보험법 상 지속적인 최대선의의무의 범위”, 한국해법학회지, 제28권 제2호, 한국해법학회, 2006 참조.

32) MIA 1906 제45조(항해의 변경) : (1) 위험의 개시 후 선박의 목적지가 보험계약 상 예정된 목적지로부터 자발적으로 변경되는 경우, 항해의 변경이 존재한다고 말한다. (2) 보험계약 상 달리 규정되지 않은 한, 항해의 변경이 존재하는 경우, 보험자는 변경 시점, 즉 변경 결정이 명백해진 시점부터 면책되고, 손해발생 시 선박이 실제로 보험 계약 상 예정된 항로를 이탈하였는지 여부는 중요하지 않다.

험계약 상 예정되거나 통상적인 ‘항로’를 실제로 벗어나지 않았다고 하더라도, 목적지의 변경이 결정된 시점부터 피보험자의 보상청구권은 상실된다.

한편 MIA 1906 제45조 상 항해변경의 효과는 1912년 ICC(FPA) 상 이로 조항(Deviation Clause)에 의하여 다소 완화되었다.³³⁾ 이후 항해변경조항은 1942년에 개정되었고,³⁴⁾ 개정 과정에서 이로에 관계되는 규정은 별도의 세부 조항으로 분리되었다. 항해변경조항은 1982년까지 유사한 조항³⁵⁾으로 남아 있었으나, ICC 1982 제10조에서 항해변경의 제한요건은 상당히 확대되었다.³⁶⁾ 한편 ICC 1982 제10조에서는 ‘항해의 변경’이란 용어가 삭제되었고, ‘피보험자에 의하여 목적지가 변경되는 경우’라는 표현으로 대체되었으며, 이러한 변화 이면의 의도는 MIA 1906 제45조 (1)항과 보다 유사한 규정을 도입하기 위한 것이었다.

(2) 개정조항의 주요 특징

조항의 의미에 대한 해석 관점에서 개정 조항의 주요 특징은 다음과 같다.

첫째, 개정 조항에서 ‘held covered’라는 문언이 삭제되었다. JCC는 개정과정에서 영국 해상보험법에 대하여 전문적인 지식을 갖추지 못한 피보험자의 입장에서 볼 때, ‘held covered’라는 문언의 존재로 인하여 커버가 상업적으로 제공될 수 없는 경우에도 무조건적·절대적인 커버를 보장하는 것으로 오해될 수 있다는 사실을 인식하였다. 실제로 JCC는 1997년 협회선급약관의 개정과정에서 이러한 사실을 인식하였고, 2001년 개정 협회선급약관에 이러한 인식을 반영하였다.³⁷⁾ 한편 JCC는 협회선급약관의 개정이유로서 “새로운 조항은

33) 1912년 ICC(FPA) 상 이로조항에서는 “이로, 항해의 변경, 또는 이익/선박/항해에 관한 명세 상 누락이나 착오의 경우, 추후 약정되어질 보험료 수준에서 보험자책임은 존속된다”라고 규정한다(*Historic Records Report HR 5*, p. 6.).

34) ICC(Wartime Extention) 1/5/42.

35) ICC(All Risks), (WA) 및 (FPA) 1/1/63 제4조 : 항해의 변경 또는 피보험이익/선박/항해의 명세 상 여하한 누락이나 착오의 경우, 추후 약정되어질 보험료 수준에서 보험자책임은 존속된다.

36) ICC 1982 제10조 : 이 보험이 개시된 후, 피보험자에 의하여 목적지가 변경되는 경우, 보험자에 대한 신속한 통지를 전제로 추후 협정되어야 할 추가보험료와 보험조건에 의거하여 커버가 유지된다.

과거의 ‘held covered’ 조항을 대체하는 조항이다. 새로운 조항은 ‘held covered’에 대한 기존 영국 법률의 입장을 대변하며, 과거 조항의 입장과 관련하여 어떠한 변화도 초래하지 않는 결과를 갖는다. 다만 실무계에서 어느 정도 ‘held covered’의 의미에 대한 오해가 있었으며, 보다 상세한 규정의 도입이 필요하다고 인식하였다”고 설명한다.³⁸⁾

둘째, 개정조항에서는 보험기간 확장의 전제조건으로서 ‘영리보험시장에서 합리적인 보험조건 및 보험료율’로써 커버의 취득이 가능한 경우로 한정하고 있다. 따라서 자발적인 항해변경과 관련하여 피보험자가 청구권을 유효한 상태로 유지하기 위해서는 변동된 위험에 대하여 영리보험시장에서 합리적인 보험조건 및 보험료율로써 보험의 취득이 가능해야만 한다. 개정조항에 추가된 이러한 전제조건은 Liberian Insurance Agency Inc. v. Mosse 사건³⁹⁾에 대한 판결에 기초한 것이고, 2001년 협회선급약관(Institute Classification Clause) 상 제1조의 단서조항을 반영한 결과이다.⁴⁰⁾ 이 사건에서 Donaldson J는 ‘held covered’ 조항의 의미를 검토한 후, “피보험자가 해당 조항에 의존하기 위해서는 관련 사실들을 인지한 후에 보험자에게 신속하게 통지해야 하며, 추후 약

37) Institute Classification Clause 01/01/2001 제1조(Qualifying Vessels)의 단서조항 : 선급협회의 선급을 취득하지 않은 선박에 의하여 운송되는 화물 및/또는 이익은 추후 합의되어질 보험료율 및 보험조건을 위하여 보험자에게 신속하게 통지되어야만 한다. 당해 합의에 도달하기 전에 손해가 발생하는 경우, 당해 커버가 영리보험시장에서 합리적인 보험조건 및 보험료율로써 취득가능한 경우에만 제공될 수 있다. 이 보험이 피보험자로 하여금 보험자에 대한 신속한 통지를 요구하는 경우, 당해 커버에 대한 권리는 해당 의무의 준수 여부에 의존한다(Cargoes and/or interests carried by vessels not classed as above must be notified promptly to underwriters for rates and conditions to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable commercial market terms. Where this insurance requires the assured to give prompt notice to the Underwriters, the right to cover is dependent upon compliance with that obligations). 이 단서조항의 내용은 ICC 2009 상 항해변경조항(제10조 1항)과 약관 말미의 NOTE의 내용을 합쳐놓은 것과 유사하다.

38) JCC Circular 2000년 11월 11일자 ; John Dunt and William Melbourne, *op. cit.*, pp. 131~132.

39) [1977] 2 Lloyd's Rep. 560(CA), 580.

40) John Dunt and William Melbourne, *op. cit.*, p. 131.

정되어질 보험료율이 영리보험시장에서 합리적으로 산정가능 해야만 한다”라고 결론 내렸다.

한편 JCC는 2000년 11월 11일 자 Circular에서 ‘영리보험시장에서 합리적인 보험조건 및 보험료율로써 취득가능한 커버’의 입증문제와 관련하여 “영리보험시장의 합리적인 보험조건에 대한 입증은 특정위험이 시장(예를 들면, 일단의 적하보험자를 대표하는 보험자의 표본집단)에서 합리적인 수준에서 취득가능한 위험인지 여부에 대한 입증을 요한다. 당해 위험에 대하여 보험자의 표본집단 중 특정한 일인 보험자가 견적을 제시하였다는 사실만으로 당해 위험이 영리보험시장에서 합리적인 수준의 보험료율 및 보험조건으로 인수될 수 있는 위험이라는 사실에 대한 증거를 구성하지 못할 것이다. 그러한 표본의 총체적인 또는 총합적인 견해가 시장의 입장을 대변한다”는 견해를 제시하고 있다.

JCC는 MIA 1906 상 보험법원칙에 일치하지 않지만, 현대 보험실무관행과 일치할 뿐만 아니라 피보험자의 입장에서 이해하기 용이한 규정을 도입한다는 취지에서 항해변경조항을 개정하였다. 개정 조항에서는 보험자로부터 취득가능한 추가 커버의 성격 및 상황에 대하여 보다 구체적인 설명을 제공한다. 개정 조항은 ‘held covered’라는 문언의 존재로 인하여 영리보험시장에서 합리적인 수준의 보험료율 또는 보험조건으로 취득불가능한 위험에 대해서도 커버가 절대적·무조건적으로 보장되는 것으로 오해될 수 있는 여지를 불식시키며, 추후의 보험료율 및/또는 보험조건에 대한 합의에 도달하기 전에 발생한 손해의 경우에 대해서도 부수적으로 상세한 설명을 제공한다.

2) 비자발적인 항해의 변경(제10조 2항)

(1) 제10조 2항의 신설 배경

이 조항의 쟁점인 비자발적인 항해변경을 검토하기 전에 소위 ‘유령선 사기’(phantom ship frauds) 문제를 먼저 검토할 필요가 있다. 유령선 사기는 선주가 자신의 선박에 적재된 화물을 편취할 목적으로 운송계약 상 약정된 양륙항이 아닌 여타 항구로 항해하여 화물을 매각한 후, 종적을 감춰버리는 국제적인 조직범죄를 의미한다. 이러한 유형의 사기는 1970년대 후반부터 1990년대 초반까지 아시아를 중심으로 급증하다가 한동안 주춤하였으나, 1990년대 후반에 다시 증가세를 보임으로써 국제무역에 커다란 위협요인으로 작용하고

있다. 유령선 사기의 대상화물은 국제시장에서 처분이 용이하고, 추적이 쉽지 않은 목재류, 철재류, 광물류 및 곡물류 등이다.⁴¹⁾

유령선은 엄격한 의미에서 법률용어는 아니며, 1970년대 후반 남중국해 부근에서 발생한 조직적인 범죄행위를 표현하기 위하여 해운업계에서 만들어진 신조어이며, 이에 대해서는 다양한 정의가 존재한다. H. Bennett에 의하면, “유령선은 추적가능한 등록기록이 존재하지 않는 선박으로서 사기범에 의하여 통제되고, 적하를 탈취할 목적으로 사용되는 선박”으로 정의된다.⁴²⁾ J. Abhyankar는 “유령선은 유령정체를 가진 선박이다. 유령선은 선박의 과거 명칭, 톤수, 용적 및 선주의 신원과 관련하여 등록당국에 제공된 허위정보에 기초하여 등록된다. 그 결과 범죄의 발생 후, 조사 시점에서 당해 선박, 선주 또는 (대부분의 경우) 선원에 관한 행적이 발견되지 않는다”라고 정의한다.⁴³⁾ 영국 판례인 *The Prestrioka* 사건⁴⁴⁾에서 Potter LJ는 “유령선은 국제해사국 내부에 유효한 선급을 보유하고 있지 않으며, 공인된 선박등록기관에 등록되지 않았으며, 또한 보통 범죄자들에 의하여 운항되는 선박을 묘사하기 위하여 사용되는 용어인 것으로 생각된다. 유령선은 선주 및/또는 선장이 사전에 모의한 계획에 의하여 화주에 대한 사기수단으로써 활용되고, 선적항을 출항한 후 단기간동안에는 양륙항을 향하여 운항하며, 새로운 목적지를 향하여 운항하는 동안에는 타 항구에서의 화물 양하 및 새로운 정체 취득의 목적으로 행방불명된 것으로 위장하기 위하여 항해가 지연된다고 보고된다. 유령선 사기는 극동 해운업계에서 잘 알려진 현상이다”라고 정의하고 있다.

한편 적하보험계약과 관련하여 소위 ‘유령선 문제’는 *The Prestrioka* 사건에 대한 항소법원의 판결에서 대두되었다. 이 사건에서 항소법원은 유령선 문제와 관련하여 MIA 1906 제44조를 적용함으로써,⁴⁵⁾ 선량한 피보험자라고 하더라도

41) 이원정, “해상적하보험에서 유령선 사기에 관한 연구”, 한국해법학회지, 제33권 제1호, 한국해법학회, 2011. pp. 266~267.

42) H. Bennett, *The Law of Marine Insurance(2nd edn.)*, Oxford Univ. Press, 2006, para. 18.12(p. 517), fn.17.

43) J. Abhyankar, "Maritime fraud and piracy", *Combating Transnational Organised Crime*(ed. by P. Williams and D. Viassis), Frank Cass, 1998, p. 176.

44) *Nima SARL v. The Deves Insurance Public Co. Ltd.(The Prestrioka)* [2003] 2 Lloyd's Rep. 327, 339(CA).

도 유령선 사기에 기인한 적하손해에 대하여 보상청구권을 행사할 수 없다고 판결하였다. 항소법원의 판결 근거는 당해 선박이 보험계약 상 목적지를 향하여 출항하지 않았기 때문에 1982년 약관 제8조 1항의 규정에도 불구하고, 결과적으로 위험이 개시되지 않았다는 것이었다. 즉, 이 사건에서 보험의 개시와 관련하여 결정적으로 중요한 시점은 ICC 1982 제8조(운송조항)에서 규정하고 있는 ‘화물이 창고를 떠나는 시점’이 아니라, 선박이 화물의 탈취 목적으로 미리 계획된 유령선 사기에 의거하여 보험계약상 특정된 목적지가 아닌 여타 목적지를 향하여 발항한 시점이었다.

이 사건에서 태국의 코시창(Kohsichang)으로부터 세네갈의 다카르(Dakar)까지 운송되는 화물(화물가액 150만 유로인 쌀 5,500톤)에 대하여 1982년 ICC(A) 조건으로 보험계약이 체결되었으나, 선박이 코시창에서 출항한 이후에 행방불명되었다. CIF 조건으로 체결된 무역계약 하에서 세네갈의 매수인은 전손보험금을 청구하였으나, 보험자는 책임을 부인하였다. 매수인은 당해 보험계약의 준거법이 영국 법이라는 사실에 근거하여 영국 법원에 소를 제기하였다. 보험자는 선박의 출항 시에 보험계약 상 목적지를 향하여 출항하지 않았고, MIA 1906 제44조에 근거하여 위험이 개시되지 않았다는 근거로 책임을 부인하였다. 이에 대하여 매수인은 MIA 1906 제44조가 1982년 약관 제8조 1항에 의하여 대체되고, 이 조항에 의거하여 화물이 선적지 내륙의 창고를 떠나는 시점부터 위험이 개시되었으며, 따라서 본 사건과 같은 원인불명의 손해는 ICC(A) 하에서 보상되어야 하는 전손에 해당한다고 주장하였다.

이 사건의 핵심쟁점은 협회적하약관 상 운송조항이 MIA 1906 제44조의 효력을 소멸 또는 대체하는 효과를 갖는지 여부였고, 이에 대하여 항소법원은 피보험자의 주장과 반대되는 결론을 내렸다. 즉, Potter LJ는 “선례의 관점에서 볼 때, 보험자가 MIA 1906 제44조에 의존하는 경우 법원은 항해의 변경이 이루어졌는지 여부를 판단하기 위하여 사후적인 검증을 수행해야 하며, 그러한 검증은 발항 시 선주 및/또는 선장의 행위 및 의도에 의존한다. 법원이 해당 선박의 발항 시, 보험계약 상 기명된 목적지와 상이한 목적지를 향한 항

45) MIA 1096 제44조(Sailing for different destination) : 보험계약 상 목적지가 명시되어 있고, 선박이 당해 목적지 대신에 여타 목적지를 향하여 출항하는 경우, 위험은 개시되지 않는다.

해를 목적으로 출항한 것이라고 판단하는 경우, 제44조가 적용되어야 한다. 즉, 협회적하약관상 창고간조항에 의거하여 화물이 창고를 떠나는 시점부터 위험이 개시된 것으로 추정되어야 하지만, 항해변경의 경우 창고를 떠나는 시점부터 위험이 개시된다는 추정은 적용되지 않는다...”라고 판결함으로써,⁴⁶⁾ 협회적하약관의 운송조항 상 담보구간의 확장이 특정한 항구 간 해상사업과 관련하여 피보험자의 이익을 보호하는 항해보험계약의 본질을 변화시키는 것은 아니기 때문에 항해보험계약과 관련하여 결정적인 위험의 개시시점, 즉 보험이 개시되는 시점은 발항 시점이라고 결론 내렸다.

한편 The Prestrioka 사건에 대한 항소법원의 판결은 지나치게 법기술적이며, 장점이 없고, 운송조항상 위험의 개시시점에 관한 피보험자의 정당한 기대에 부합하지 않으며, 현대의 복합운송관행과 상충된다는 이유로 인하여 학계의 비판을 초래하였다.⁴⁷⁾ 당시 유령선 문제의 해결방법에 대한 학계의 의견은 일치하지 않았으나, 협회적하약관 상 관련 조항의 신설을 통하여 유령선문제를 해결하는 것이 유일한 해법이라는 점에 대해서는 학계의 견해가 일치하였다. JCC는 이러한 비판에 유념하였고, 따라서 제10조 2항은 적하보험계약과 관련하여 기존에 인식된 유령선 문제의 부당함에 대한 해결방안으로써 도입된 것이다.⁴⁸⁾

(2) 제10조 2항에 대한 해석

개정 제10조 2항에서는 적극적인 관점에서 보험이 개시된 것으로 간주되기 때문에 유령선문제와 관련하여 MIA 1906 제44조의 적용을 차단하는 효과를 갖는다. 다만 이 조항에서 규정하는 보험의 개시는 2가지 단서를 전제로 하고 있다는 점에 유의할 필요가 있다. 첫째, 화물이 최초로 이동하는 시점에서 보험이 개시된다고 규정하고 있는 제8조 1항의 관점에서 볼 때, 보험계약 상 예정된 목적지를 향한 운송 목적으로 보험목적물이 보관장소에서 최초로 이동한

46) *Nima SARL v. The Deves Insurance Public Co. Ltd.(The Prestrioka)* [2003] 2 Lloyd's Rep. 327, paras. 53~54.

47) H. Bennett, *op. cit.*, para. 18.18 ; F.D Rose, *Marine Insurance : Law and Practice*, Informa, 2004, paras. 10.49~10.51.

48) John Dunt and William Melbourne, *op. cit.*, p. 135.

경우에만 적극적인 관점에서 보험이 개시된 것으로 간주된다. 둘째, 피보험자 또는 그의 피고용인은 선박의 발항 시, 선박이 보험계약 상 목적지와 상이한 목적지를 향하여 항해한다는 사실을 인지하지 못한 상태여야만 한다.

첫 번째 단서에 의하면, 화물이 내륙의 보관장소에서 즉시 적재 및 운송의 개시 목적으로 최초로 이동하는 시점에서 보험이 개시되는 것으로 간주된다. 따라서 내륙운송의 개시 이후에 선박이 해상구간에서 상이한 목적지를 향하여 항해한다고 하더라도, 육상운송의 개시 시점부터 보험이 개시된 것으로 간주되어야 한다. 개정 조항에서는 ‘nevertheless’라는 용어를 사용함으로써 새로운 보험의 개시시점을 강조하고 있으며, 소위 유령선 상황에서도 MIA 1906 제 44조의 적용을 배제하겠다는 의지를 천명하고 있다.

두 번째 단서에 의하면, 선박의 발항 시, 피보험자 또는 그의 피고용인이 항해의 변경 사실을 인지하지 못한 상태인 경우에만 적극적인 관점에서 보험이 개시된 것으로 간주된다. 이 조항에서 ‘인지’라는 용어는 영국 보험법 상 ‘못 본 채하기’(privity)⁴⁹⁾라는 단어가 의미하는 추정적 인지를 포함하는 다양하고 복잡한 개념이다. 다만 이 조항에서 ‘인지’와 관련하여 ‘knowledge’라는 용어를 사용한 것은 다수의 해외 피보험자들에 대하여 보다 평이하고 명확한 의미를 전달하기 위한 의도인 것으로 추정된다.⁵⁰⁾

한편 협회적하약관상 제10조 2항의 신설이 유령선문제를 완전히 해결하였다고 주장하는 것은 과장이겠지만, 유령선 상황에서 보험의 개시 여부가 단지

49) 영국 판례법 상 최초로 ‘privity’에 대한 해석기준을 제공하고 있는 *Compania Maritima San Basilio SA v. Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.(The Eurythenes)* ([1977] 1 Q.B. 49 ; [1976] 2 Lloyd's Rep. 171) 사건에서 ‘privity’라는 용어는 ‘인지’(knowledge)의 범주에 포함된다고 판결되었다. 이 사건에서 항소법원은 ‘인지’(knowledge)라는 개념이 적극적인 인지(positive knowledge)뿐만 아니라, ‘못 본 채 하기’(turning a blind eye)와 같은 추정적인 인지(constructive knowledge)를 포함하는 개념이라고 판결하였다. 따라서 어렴풋이 진실을 인지한 자가 그러한 사실을 못 본 채하고, 더 이상의 확인절차를 진행하지 않음으로써, 결국에는 진실을 명확하게 인지하지 못하였다면, 진실을 인지한 것으로 간주되어야 한다. 다른 한편으로 태만(negligence)으로 인하여 진실을 알지 못한 경우는 진실을 인지하지 못한 것으로 간주된다(Bariş Soyer, “Continuing duty of utmost good faith in insurance contracts : still alive?”, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2003, p. 55.).

50) John Dunt, *op. cit.*, p. 265.

MIA 1906 제44조의 적용 여부에 의하여 좌우되는 경우,⁵¹⁾ 동 조항의 도입으로 인하여 선량한 피보험자가 어느 정도 보호를 제공받을 수 있다는 점은 확실하다.

IV. 결 론

이 논문에서는 2009년 협회적하약관상 보험기간에 관계되는 조항의 주요 개정내용을 검토하였고, 보험기간과 관련하여 제기될 수 있는 법적·실무적인 쟁점에 대한 해석문제를 검토하였다. 이를 요약하자면 다음과 같다.

첫째, 개정 제8조는 ‘운송조항’이라는 조항의 명칭을 그대로 사용하고 있으나, 과거 협회적하약관에서 보험기간을 주 운송구간에서의 ‘운송’과 연계하여 정의하던 방식에서 탈피함으로써, 개정 조항에서는 ‘화물의 이동’이라는 관점에서 보험기간을 설정하고 있다. 따라서 과거 협회적하약관에서 창고간 구간에 한정하여 제공되던 보험자의 보상책임이 개정 조항에서는 화물이 창고 내부에서 최초로 이동하는 시점부터 양륙지의 창고 내부에서 양하가 완료되는 시점까지 제공되고 있다. 이러한 발상의 전환으로 인하여 보험자의 책임부담구간은 ‘warehouse to warehouse’로부터 ‘shelf to unloading’으로 확대되었다.

둘째, 제8.1.3조가 신설됨으로써, 통상적인 운송과정의 범주에서 벗어나는 보관 목적으로 사용되는 장소로서, 기존의 제8.1.2조에서 규정하고 있는 ‘창고 또는 기타 보관장소’에 더하여 운송실무 상 사용되는 ‘운송차량 또는 컨테이너’를 추가로 규정하고 있다.

셋째, 제10조 1항(자발적인 항해의 변경)과 관련하여, 과거 영국 해상보험법에 정통하지 못한 비영어권 국가의 피보험자에 대하여 오해의 빌미를 제공한 held covered라는 용어가 삭제되고, 보험기간 확장에 대한 전제조건으로써, 영국 판례 상 인정되던 ‘영리보험시장에서 합리적인 보험조건 및 보험료율로서 보험의 취득이 가능한 경우’를 협회적하약관 상에 명시하였다.

51) 대부분 유령선 사기의 경우 MIA 1906 제44조의 적용 여부가 단독으로 보험자의 책임 유무를 좌우하는 것은 아니고, 일반적으로 제10조 2항에서 규정하는 상황 이외의 문제(예를 들면, 협회선급약관과 관련한 문제)와 결합하여 발생한다.

마지막으로 제10조 2항을 신설함으로써, 유령선 문제에 대한 MIA 1906 및 판례법 상 불합리한 법원칙을 개선하려고 시도하였다. 따라서 제8조 2항에 의거하여, 유령선의 경우라도 보험의 개시 시점은 제8조상 화물의 최초 이동 시점으로 확장되었다.

참 고 문 헌

- 구종순, 해상보험, 박영사, 2005.
- 박성호, “2009년 개정협회적하약관의 운송조항에 관한 연구”, 한국해법학회지, 제32권 제1호, 한국해법학회, 2010.
- 신건훈·이병문, “2009년 협회적하약관의 면책조항 상 주요 개정내용에 관한 연구”, 무역상무연구, 제57권, 한국무역상무학회, 2013.
- 신건훈, “영국 해상보험법에서 최대선의원칙의 문제점에 관한 연구”, 무역상무연구, 제14권, 한국무역상무학회, 2000.
- _____, “영국 해상보험법 상 지속적인 최대선의의무의 범위”, 한국해법학회지, 제28권 제2호, 한국해법학회, 2006.
- 오원석, 해상보험론, 삼영사, 1998.
- 이시환, “1982년과 2009년 협회적하약관상의 보험기간 비교연구”, 국제상학, 제24권 제3호, 한국국제상학회, 2009.
- 이원정, “해상적하보험에서 유령선 사기에 관한 연구”, 한국해법학회지, 제33권 제1호, 한국해법학회, 2011.
- 이재복, “협회적하약관(ICC) 상 운송조항(Transit Clause)의 변천과정에 관한 연구”, 무역상무연구, 제43권, 한국무역상무학회, 2009.
- 한국보험학회 편, 보험사전, 한국보험학회, 1997.
- 加藤 修, 貿易貨物海上保險改革, 白桃書房, 1998.
- 木村榮一·大谷孝一·落合誠一 編, 海上保險の理論と實務, 弘文堂, 2011.
- Abhyankar, J., “Maritime fraud and piracy”, Combating Transnational Organised Crime(ed. by P. Williams and D. Viassis), Frank Cass, 1998.
- Bennett, H., *The Law of Marine Insurance(2nd edn.)*, Oxford Univ. Press, 2006.
- Dunt, John, *Marine Cargo Insurance, Informa*, 2009.
- Dunt, John and William Melbourne, “Insuring cargoes in the new millennium: The Institute Cargo Clauses 2009”, *The Modern Law of Marine Insurance*(Vol. 3)(ed. by D. Rhidian Thomas), Informa,

2009.

Historic Records Working Party of the Insurance Institute of London,
Institute Cargo Clauses, Report HR 5(2nd edn.), 1964.

Hudson, N.G. & J.C. Allen, *The Institute Clauses Handbook*, LLP, 1986.

Rose, F.D., *Marine Insurance : Law and Practice*, Informa, 2004.

SOYER, B., “Continuing duty of utmost good faith in insurance contracts:
still alive?”, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*,
2003.

ABSTRACT

A Study on the Duration of Cover in the Institute Cargo Clauses 2009

Shin, Gun Hoon
Lee, Byung Mun

This article intends to examine main features of revision in relation to the duration of cover in the Institute Cargo Clauses 2009 and the results of analysis are as followings. First, the cover, which had been “warehouse to warehouse”, has been extended to what may be called “shelf to unloading”. Thus the insurance attaches when the goods are first moved within the warehouse or place of storage at the named place for the purpose of immediate loading for the commencement of transit.

Secondly, the new termination Clause 8.1.3 requires an election by the assured, or their employees, to use a vehicle or container, for storage other than in the ordinary course of transit.

Thirdly, Clause 10.1, which deals with the assured's voluntary change of voyage, was amended to solve the problem that the words “held covered” could be misunderstood by an assured without specialist knowledge of English marine insurance law to be a guarantee of cover, even where cover would not be commercially available.

Finally, Clause 10.2 is designed to solve the so-called “phantom ship problem”, arising from the harsh decision in *The Prestrioka*. The new Clause 10.2 provides protection for an innocent assured in the situation of a phantom ship.

Key Words : Institute Cargo Clauses 2009, Transit Clause, Duration of Risk, Warehouse to Warehouse, Shelf to Unloading, Change of Voyage, Phantom Ship Problem