



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學博士 學位論文

해양플랜트공사보험약관에 관한 연구

A Study on The Offshore Plant Construction
Insurance Clause



2014年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海洋政策學科 海事法務專攻

李 昌 熙

本 論文을 李昌熙의 法學博士 學位論文으로 認准함.

委員長 지 상 원 (印)

委 員 정 성 숙 (印)

委 員 김 진 권 (印)

委 員 전 영 우 (印)

委 員 홍 성 화 (印)



2013年 12月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

Abstract

제1장 서 론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 범위 및 방법	5
제2장 해양플랜트공사보험의 개관	9
제1절 해양플랜트공사보험의 연혁과 목적	9
I. 해양플랜트공사보험의 연혁	9
II. 해양플랜트공사보험의 목적	20
제2절 해양플랜트공사보험의 특질과 동향	21
I. 해양플랜트공사보험의 특질	21
II. 해양플랜트공사보험시장의 구조와 동향	24
제3절 해양플랜트공사에 따른 담보위험의 확대와 위험관리	29
I. 해양플랜트공사에 따른 담보위험의 확대	29
II. 해양플랜트공사에 따른 위험관리	33
III. 보험목적물의 종류에 따른 위험과 보험약관의 적용	37
제3장 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 일반약관	43
제1절 해양플랜트공사보험계약의 체결	43
I. 해양플랜트공사보험계약의 의의	43
II. 해양플랜트공사보험계약의 체결단계	43

III. 해양플랜트공사보험계약의 성립요건	46
IV. 해양플랜트공사보험계약의 체결방식	48
V. 해양플랜트공사보험계약에 있어서 준거법	50
제2절 해양플랜트공사보험계약과 관련된 개별 당사자와 보험료	53
I. 해양플랜트공사보험계약상 당사자의 책무	53
II. 해양플랜트공사보험계약상 보험료의 법적 의의와 결정원칙	66
제3절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험증권의 구성과 일반약관 ..	69
I. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험증권의 구성	69
II. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보 기간과 범위	70
III. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과 CAR 보험약관 간의 차이	75
IV. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 일반약관	76
제4절 일반약관의 문제점과 개선방안	91
I. 일반약관의 문제점	91
II. 일반약관의 개선방안	93
제4장 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 물적 손해 약관 ..	101
제1절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 물적 손해	101
I. 물적 손해의 의의	101
II. 물적 손해 약관상의 보험목적물	102
III. 물적 손해 약관상의 보상범위	103
IV. 주요 분쟁 대상이 되는 물적 손해 약관	105
제2절 물적 손해 약관상의 담보위험	109
I. 물적 손해 약관의 담보위험과 보상기준	109
II. 주요 물적 손해 약관에 대한 해석론적 검토	111

제3절 물적 손해 약관상의 면책위험	142
I. 면책위험의 의의	142
II. 물적 손해 약관상의 주요 면책위험	143
III. 물적 손해 약관상의 면책 예외	149
제4절 물적 손해 약관의 문제점과 개선방안	151
I. 물적 손해 약관의 문제점	151
II. 물적 손해 약관의 개선방안	153
제5장 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 배상책임약관 ...	159
제1절 해양플랜트공사보험에 있어서 배상책임의 문제	159
I. 해양플랜트공사와 배상책임	159
II. 불법행위에 따른 배상책임의 성립 요건	161
III. 해양플랜트공사보험계약과 제3자 간의 배상책임	164
IV. 해양플랜트공사와 개별 당사자들 간의 배상책임	171
제2절 배상책임약관상의 담보위험	177
I. 배상책임약관상의 담보와 책임	177
II. 배상책임에 대한 상호 관계	182
III. 배상책임약관상의 주요 약관	185
제3절 배상책임약관상의 면책위험	190
I. 배상책임약관상의 보험자의 일반면책위험	190
II. 보험자의 면책위험 선정기준	191
III. 배상책임약관상의 특별면책위험	192
IV. 배상책임약관상의 '재인수(buy-back)'약관의 적용	200
제4절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제3자 직접청구권 ...	206
I. 해상보험상의 제3자 직접청구권 적용	206
II. 해양플랜트공사와 관련된 국가별 제3자 직접청구권 인정문제	213

III. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제3자 직접청구권의 적용과 한계 ...	219
제5절 배상책임약관의 문제점과 개선방안	226
I. 배상책임약관의 문제점	226
II. 배상책임약관의 개선방안	228
제6장 결 론	232
참고문헌	235

표 목 차

<표 - 1> 총 보험기간 I	93
<표 - 2> 총 보험기간 II	94
<표 - 3> 하자발견기간	97
<표 - 4> 질의서	98
<표 - 5> 물적 손해 약관상 용어의 정의 및 해설	153
<표 - 6> 물적 손해 약관상의 문구 개선 I	155
<표 - 7> 물적 손해 약관상의 문구 개선 II	155
<표 - 8> 용어의 정의 및 공제요율표	156
<표 - 9> 물적 손해 약관상의 문구 개선 III	157
<표 - 10> 항해약관	158
<표 - 11> 배상책임약관상 용어의 정의 및 해설	228
<표 - 12> 재인수약관	230

A Study on The Offshore Plant Construction Insurance Clause

by Lee, Chang Hee

Major in Maritime Law

Department of Maritime Law and Policy

The Graduate School of Korea Maritime University

Abstract

Mankind has increasingly shifted its interest in oceans with fossil energy sources in land moving towards exhaustion. Following the intensive investments of science, technology, and capital into the development of marine energy, various types of offshore plants have been constructed and operated along the North Sea, Gulf of Mexico, African coasts, northern coasts of Brazil, and Arctic Ocean since 2000. The global offshore plants market is predicted to make rapid growth from 140 billion dollars in 2010 to approximately 500 billion dollars in 2030.

The South Korean shipyards with outstanding design technologies and efficient construction techniques are recognized for their construction abilities encompassing the entire process of offshore plant construction from design to sea trial as well as their building capacity for merchant vessels by international oil companies such as SHELL, Exxon Mobil, and BP. Unlike the

building of general merchant vessels, offshore plant construction faces a variety of unexpected risks from material delivery through sea trial to delivery to the order, which is why a shipyard, the insured, buys insurance to rationally manage potential risks during offshore plant construction. The insurers of the UK, northern Europe, and the USA undertake all the possible risks of offshore plant construction in practice through the WELCAR 2001 offshore plant construction insurance clause in common use around the world. South Korean insurers or reinsurers cannot undertake the risks of most offshore plant construction projects being implemented by South Korean shipyards due to the shortage of their experiences of undertaking the massive risks involved in offshore plant construction, financial conditions, and concerned specialists. Thus they are all reinsured by overseas reinsurers.

In South Korea, there have been academically many researches on ships, cargo, and protection and indemnity club with the concerned academic circles, practitioners in charge, and concerned legal practitioners, but the research efforts in the related field have been poor because of no offshore oil wells except for the gas wells in East Sea. This study thus set out to examine the individual insurance clauses in relation to WELCAR 2001 offshore plant construction insurance clause, law cases, practices, and application principles of marine insurance in an interpretative manner and identify problems with the insurance clauses, thus providing improvement plans for them.

For those purposes, the study first reviewed the origin, developmental process and recent trends of offshore plant construction insurance in history and then the content of general terms and conditions from a legal perspective

by taking into account the characteristics of precedents and terms not found in the marine insurance to identify problems and propose improvement plans for them. The study then looked into the terms, conditions and exclusions of the physical damage clause(Section 1) and liability clause(Section 2) only applicable to WELCAR 2001 offshore plant construction insurance clause to further review the realist limitations and legal problems of WELCAR 2001 offshore plant construction insurance clause.

Given the situation that the scope of coverage risks to be undertaken by an insurer was expanding according to the continuous orders placed on various subject matters insured, the investigator re-categorized and analyzed the insurance clauses to be improved in the WELCAR 2001 offshore plant construction insurance clauses, devised a set of revised clauses, and presented them in the conclusion. The study also investigated whether there would be a legal problem in if the third party rights against the insurer currently applicable in the South Korean law would be also applicable to the offshore plant construction insurance clauses of WELCAR 2001 offshore plant construction insurance clauses, thus identifying problems with the application, if any, and resulting countermeasures.

The study particularly interpreted the individual provisions of the WELCAR 2001 offshore plant construction insurance clauses from a legal perspective and conducted additional researches on the special clauses not covered by the marine insurance, thus identify the problems with the clauses requiring improvement and suggesting improvement plans for them.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

세계 경제의 발전 속도와 규모는 국제 유가의 흐름과 맥을 같이 하고 있다. 특히 제2차 세계대전 이후 전후 복구 사업의 일환으로 본격적인 경제개발이 진행되면서 석유·가스에 대한 수요시장이 급속하게 성장하고 있다. 최근 BRICs(브라질, 러시아, 인도, 중국) 등과 같은 신흥국가들이 소비하는 석유·가스의 비율이 미국, 유럽, 일본 등과 같은 전통적인 산업생산국의 소비량을 넘어서고 있는 실정이다. 그러나 현재 전 세계 석유생산국이 소유하고 있는 유정의 약 66%는 점차 한계점에 도달하고 있다. 그리고 전통적인 석유 생산국들 역시 약 25년 이내에 상업 생산의 정점에 도달할 것으로 전망되고 있다. 따라서 기존의 전통적인 육상유전을 통한 석유·가스의 생산을 대신하여 해양유전, 특히 심해유전(deepwater offshore oil field)에 대한 적극적인 개발이 요구되고 있다.¹⁾

1980년 - 1990년대에는 주로 육상유전 및 육지와 가까운 대륙붕 근해의 천해유전을 통해 값싼 석유 및 가스를 생산할 수 있었기 때문에 당시의 기술과 자본으로 심해유전을 개발함으로써 국제석유회사들이 얻을 수 있는 수익은 한계가 있었다. 그러나 육상유전의 생산량 및 천해유전에 대한 개발 성공률이 지속적으로 낮아짐과 동시에 높은 국제유가와 생산기술의 발전에 힘입어 2000년대 이후부터 심해유전은 향후 인류가 전통적인 에너지를 공급받을 수 있는 새로운 시장으로 주목받고 있다. 2008년 세계적인 경제위기에 따라 에너지 수요의 침체와 국제 유가의 하락으로 인하여 심해유전에 대한 해양플랜트 발주 수요가 잠시 주춤하였으나, 최근 빠른 회복세²⁾를 보이고 있다.

따라서 국내 대형 조선4사(현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, STX 조선해양)는 국제적인 해양플랜트의 발주 수요에 부응하여 이동식 시추선(drill-ship), 부유식 생산저장시설(Floating Production Storage and Off-loading : FPSO), 부유식 시추선(rig) 및 해양작업선(Offshore Service Vessel : OSV) 등의 건조시장에서 세

1) 최종근, “심해시추 및 개발 기술에 대한 연구”, 서울대학교 공학연구소(2007), 1-2쪽 참조.

2) 2012년 총 51척의 부유식 생산설비(Floating Production System : FPS)가 신조발주되어 건조 중에 있다(김학소, “세계 부유식 생산설비 시장 전망 : 향후 5년(2013-2017년)을 중심으로”, OFFSHORE BUSINESS, 한국해양수산개발원, 2012.12, 12쪽).

계적인 경쟁력을 유지하면서 시장점유율을 확대하고 있다.³⁾

이처럼 해양플랜트 산업은 조선·해양산업 중 일반 상선을 건조하는 분야를 제외하고 해양분야에 목적을 가진 구조물 및 여타의 시설물들과 관련 있는 산업을 지칭한다. 특히 해양플랜트 산업은 해양에너지자원인 석유 및 가스, 기타 해저광물자원에 대한 탐사, 시추, 생산, 저장, 이동, 유지관리와 관련된 시설의 건조공사와 운영을 모두 포함하는 광범위한 개념의 산업이다. 뿐만 아니라 최근에는 기존의 화석에너지 이외에 가스하이드레이트(gas hydrate), 신재생에너지(조력, 파력, 풍력, 온도차, 염분차)와 관련된 발전시설 및 해상공항, 인공섬, 해상호텔 등과 같은 위락시설을 갖춘 대형 해상구조물(Very Large Floating Structure : VLFS)까지도 해양플랜트 산업에 포함하고 있다.⁴⁾

해양플랜트 산업은 여타의 산업과 달리 초기에 막대한 자본의 투입이 필요하고, 해저자원 생산에 필요한 시설물의 설계, 생산, 공사에 검증된 품질과 기술적 안정성을 요구하고 있다. 특히 탐사단계인 초기단계에서부터 해저자원을 생산하고 운영하는 마지막 단계까지 매 단계별로 거대한 자연재해와 다양한 인적 과실로 인한 위험요소가 내재되어 있기 때문에 이러한 위험요소들에 대한 과학적인 관리와 제도적인 보완대책이 없다면 해양플랜트 산업을 장기적으로 안정되게 유지·관리할 수 없다.⁵⁾

전통적으로 해양에너지를 개발하는 산업은 탐사·시추·생산·정제·수송·판매가 수직 계열화된 국제석유회사들에 의해서 독과점 형태로 지배되어 왔다. 특히 해양플랜트 산업은 초기에 막대한 자본과 고도의 기술이 집중적으로 투자되어야 하기 때문에 국제석유회사들은 구조적으로 자신들의 역할을 상류(upstream), 중류(middle stream), 하류(downstream)로 구분하여 독점적인 위치를 유지하고 있다. 상류부분은 실제 해당 해역의 광구 또는 유전에 대한 일정한 권리를 보유하고 탐사할 수 있는 법적 지위를 위탁받거나 또는 계약을 통해서 권리를 취득한 국제석유회사(International Oil Company : IOC)⁶⁾와 국영석유회사(National Oil Company : NOC)⁷⁾들로 구성되어 있

3) 국내 대형 조선 3사의 해양플랜트 수주 실적

	2011년도 실적	2012년도 실적	상선비중	해양플랜트비중
현대중공업	약 150억	약 70억	57%	43%
삼성중공업	약 140억	약 90억	13%	87%
대우조선해양	약 130억	약 130억	19%	81%

* 2012년도 Clarkson 자료 정리

4) 이슈퀘스트 산업조사실, 「해상풍력·해양플랜트 시장 최근 동향과 기술개발 전략」(서울 : 이슈퀘스트, 2013), 29-31쪽.

5) 이슈퀘스트, 전개서, 33-34쪽.

다. 중류부분은 시추·설계·공사·설치·운송을 통해서 본격적으로 해저자원을 상업화하여 생산하는 단계로써 상류부분에 속하는 회사 및 이들과 계약을 통하여 프로젝트에 참여하는 엔지니어링회사들로 구성되어 있다. 하류부분은 예컨대, 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, STX 조선해양 등과 같은 조선소, 카메론(cameron), 아커솔루션(aker solution) 등과 같은 기자재공급회사들로 구성되어 있다. 이외에도 생산된 석유 및 가스를 육상으로 운송하기 위해서 도입되는 전용 셔틀탱커(exclusive shuttle tanker)사업도 광의적인 의미에서 해양플랜트 산업의 일부부분으로 포함되고 있다.

외형적인 측면을 검토해보았을 때 우리나라는 해양플랜트공사시장에 국한해서 세계 1위를 유지하고 있음에도 불구하고, 국내 대형 조선소는 일반 상선건조와 비교해서 기자재의 국산화율, 프로젝트 설계 자립비율이 낮아 많은 국부가 해외로 유출되고 있는 실정이다. 특히 해당 프로젝트를 안전하게 수행할 수 있는 안전장치 역할을 하고 있는 계약관리 및 보험서비스에 대한 부분은 전량 외국계 법률자문회사 또는 보험자가 전적으로 수입하여 처리하고 있다. 그러므로 관련 국내 법률자문회사 및 보험자들은 대리 업무만을 수행하고 있으며, 해양플랜트공사의 직접이행당사자인 조선소 역시 높은 수주금액과 비교해서 낮은 영업이익률⁸⁾을 유지하고 있는 실정이다.

이렇듯 국내 해양플랜트 산업은 조립, 생산, 설치공사에만 국한되어 불균형적으로 발전하고 있다. 검증된 경험을 요구하는 보수적인 해양플랜트시장의 특성, 선진화된 외국회사들의 높은 진입장벽, 국내 유정 부재에 따른 관련 기업들의 무관심, 매출액 확대를 통한 외형중심의 대기업 문화, 제조업 활성화를 통한 취업확대 중심의 정부 정책, 해외시장 정보 및 전문 인력의 부재 등의 다양한 사유로 인하여 해양플랜트의 중요한 부분 중의 하나인 계약관리 및 보험 등과 같은 법률서비스산업은 제대로 발전하지 못하고 있다. 해양플랜트 산업은 기존의 조선산업과 달리 공정일정의 획기적인 단축과 기술적용을 통한 경쟁력 있는 제품을 적기에 생산해서 발주자에게

6) 대표적 IOC 석유회사들은 네델란드의 Royal Dutch Shell, 영국의 BP, 미국의 ConocoPhillips, 이탈리아의 ENI, Laggan가스전을 개발하고 있는 프랑스의 Total, Rosebank 석유 및 가스전을 개발하고 있는 Chevron, 노르웨이의 Statoil 등이 있다.

7) 대표적인 NOC 석유회사들은 말레이시아 국영석유회사인 Petronas, 브라질의 Petrobras, 멕시코의 Pemex, 중국의 PetroChina 등이 있다.

8) 국내 대형 조선 3사(현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양 : BIG 3)별 영업이익률은 아래의 표와 같다(www.kisrating.com/include/pdf_view 2013년 8월 30일 검색).

	2009년	2010년	2011년	2012
평균이익률	6%	10%	7%	4%

공급함을 통하여 부가가치를 창출하는 것만으로는 해외유정을 보유한 국가들과의 경쟁에서 한계가 있다. 따라서 해저 석유 및 가스 등의 자원 탐사·시추·설계·운송·설치·운영 및 해체에 이르는 해양플랜트 산업 전체의 위험을 종합적으로 관리할 수 있는 보험을 통해서 해양플랜트 분야의 연계상승효과(synergy effect)를 최대화할 수 있도록 관리할 필요가 있다.

일반적으로 선박소유자는 해상에서 예상할 수 없는 사고로 인하여 자신의 재산인 선박을 보호하기 위해서 선박보험에 가입하게 되고, 화주 역시 해상에서 발생하는 손해를 최소화하기 위해서 적하보험에 가입하여 위험을 분산시키고 있다. 이러한 보험의 원리에 근거하여 시공사, 즉 해양플랜트공사보험계약상의 피보험자는 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 위험을 적절하게 분산하고 관리함으로써 발주자와 합의된 기일 내에 보험목적물을 안전하게 완성하여 인도할 수 있게 된다. 이러한 해양플랜트공사보험⁹⁾은 일반적인 해상보험과 동일하게 영국을 중심으로 발전되어 왔고, 최근 북해유전과 북극 주변해역의 유정을 대다수 보유하고 있는 노르웨이, 덴마크 등과 같은 스칸디나비아반도 인근 국가 및 멕시코만에서 유전을 보유하고 있는 미국 등을 중심으로 발전하고 있다.

우리나라는 세계 제1위의 조선국이자 동시에 제5위의 해운국이며, 해양플랜트공사시장에 있어서 독보적인 경쟁력을 보유하고 있음에도 불구하고¹⁰⁾, 해양플랜트공사보험과 관련된 법적 연구가 아직까지 부족한 것이 현실이다. 그동안 국내에서는 선박과 화물 그리고 선주상호책임보험에 대해서 관련 학계, 실무담당자, 법률관련 종사자들을 중심으로 많은 연구가 활발히 진행되어 왔으나, 해양플랜트 분야는 그동안 공학 중심으로 연구가 진행되어 왔다. 따라서 국내 조선소 및 해양플랜트공사 위험을 인수하고자 하는 보험자 또는 보험중개인들은 해양플랜트공사와 관련된 보험업무를 진행하는데 있어서 외국 판례 및 국내·외 법률자문회사의 자문에 전적으로 의존하여 업무를 수행하고 있는 실정이다.

최근 국회를 중심으로 ‘한국해양금융공사’ 법안¹¹⁾이 발의된 상태이다. 그러나 주

9) 해양플랜트공사를 진행하면서 발생하는 다양한 위험을 담보하는 보험을 해양플랜트공사보험이라고 하며, 국제적으로 WELCAR(Wellington Construction All Risk) 2001 해양플랜트공사보험약관을 해양플랜트공사보험의 보험약관으로 가장 많이 사용하고 있다.

10) 임종관 외3인, “미래 녹색선박산업 추진 전략”, 한국해양수산개발원(2011,10), 4쪽.

11) 해양산업의 높은 성장 잠재력으로 인한 해양산업의 총 부가가치액이 2007년 5.6%(54.4조원)에서 2020년에는 7.6%로 확대될 것으로 예상됨에 따라 2013년 3월 5일 김정훈의 원외 24명의 국회의원들은 해양산업이 21세기 신성장동력 산업으로 성장할 것이라는 데 공동인식을 같이하고 기존의 ‘선박금융’을 포함하는 ‘해양금융공사’ 법안을 발의하

요 내용을 검토해 보면 해운업 및 조선업에 대한 금융지원을 통한 국가 경쟁력을 유지하고 제조업 중심의 외형적인 성장을 뒷받침함으로써 동북아 물류중심국가로의 지위를 확보하는데 목적을 두고 있다. 더불어 21세기 국가의 신성장 동력산업으로써 해양플랜트 산업을 육성하여 양질의 청년일자리 창출과 함께 국가 경제 성장을 견인하고자 하는 것을 주요 골자로 포함하고 있다. 그러나 단순히 제조업에 대한 금융 지원만으로는 해양플랜트 산업 전체가 균형 있게 성장할 수 없다. 따라서 반드시 선도 사업에 대한 선제적인 금융지원과 동시에 이를 보증할 수 있는 보험산업이 함께 육성될 필요가 있다.

이에 이 논문에서는 해양플랜트공사보험과 관련하여 기존 해상보험의 약관, 판례, 관습 그리고 적용원칙을 기초로 개별 보험약관들을 해석론적으로 고찰해 보고, WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 문제점을 식별하여 개선안을 마련하여 제시하고자 한다. 이를 위해서 먼저 일반적인 해상보험의 역사와 맥을 같이 하는 해양플랜트공사보험의 기원과 발전과정, 그리고 최근 동향을 연혁적인 관점으로 고찰하고자 한다. 그리고 기존의 해상보험이 갖고 있지 않는 판례와 용어의 특성을 고려하여 일반약관의 내용들을 법적인 관점으로 후속 검토하고자 한다. 이후 해양플랜트공사보험에만 적용되는 제1부(물적 손해 약관)와 제2부(배상책임약관)의 담보범위와 면책사유를 고찰함으로써 해양플랜트공사보험이 갖고 있는 현실적 한계와 법적 문제점을 살펴보고자 한다. 그리고 해양기술의 발전으로 인하여 보험자가 불가피하게 인수해야 하는 담보 위험의 확대로 인하여 기존의 WELCAR(Wellington Construction All Risks) 2001 해양플랜트공사보험약관에서 개선해야 할 보험약관들을 재분류하고, 분석하여 각 장별로 문제점과 개선방안을 마련하여 제시하고자 한다. 또한 국내법에서 적용되고 있는 제3자의 직접청구권이 외국에서도 동일하게 적용가능한지 여부에 대한 법적인 오류의 유무와 더불어 만약 문제가 있다면 어떠한 문제가 있으며, 그에 따른 대응 방안은 어떤 것이 있을지에 대하여 연구하고자 한다.

제2절 연구의 범위 및 방법

이 논문의 연구의 범위는 일반적인 해상보험 분야에서 축적되어 왔던 오랜 판례, 관습, 적용원칙 등을 기초로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관들을 해석론적으로 고찰하고, 기존에 사용하고 있는 보험약관의 문제점, 적용범위, 법적인 한계를

였으나, 2013년 8월 현재 국회를 통과되지 못하고 계류 중에 있다.

문제점으로 식별하여 개선방안을 마련하는데 있다. 특히 이 논문은 ‘해양플랜트공사’라는 주제가 갖는 법적 개념과 보험자와 피보험자 간에 개별 보험약관을 근거로 발생할 수 있는 법적 문제와 해양플랜트와 관련된 기술 환경 변화에 따른 보험약관의 합리적인 해석과 관련된 개선방안을 총체적으로 검토하고 있다. 이를 위해서 각 장에서 기술되고 있는 연구의 범위와 방법은 다음과 같다.

제1장은 서론 부분으로서 연구의 배경과 목적 그리고 연구의 범위와 방법에 대한 방향을 제시한다. 제1절에서는 석유, 가스 등과 같은 자원의 부족에 따른 해양플랜트의 필요성과 이에 수반되는 해양플랜트공사보험의 기원 및 목적 그리고 필요성에 대해서 검토함으로써 이 논문이 제기하고자 하는 논제를 언급하고 있다. 제2절에서는 이 논문을 작성하는데 있어서 연구의 범위와 방법을 언급하고 있는데, 주로 영문판 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관, 관련된 국내·외 해상보험서적, 학술논문, 현존하는 국내·외 판례, 국제협약 및 국제법 등에 대한 문헌고찰을 토대로 보험약관의 내용들을 해석론적으로 연구하기 위한 연구 방법과 진행 절차를 제시하고자 한다.

제2장에서는 해양플랜트공사보험과의 연혁과 목적, 특질과 동향, 담보위험의 확대에 따른 위험관리와 관련된 전반적인 해양플랜트공사보험의 개관에 대해서 연구를 한다. 이 장은 총 3개의 절로 구성되어 있으며, 제1절에서는 해양플랜트공사보험의 연혁과 목적에 대하여 설명한다. 제2절에서는 일반적인 해상보험, 선박건조보험, 건설공사보험 등과 비교하여 해양플랜트공사보험만이 갖고 있는 특질과 해양플랜트공사보험시장의 구조와 향후 발전 전망에 대해서 검토한다. 마지막으로 제3절에서는 담보위험의 확대, 이에 따른 보험자는 위험관리, 보험목적물의 종류별 위험의 특징과 보험약관의 적용에 대해서 고찰한다.

제3장에서는 해양플랜트공사보험계약의 체결 및 개별 당사자 간의 책무와 보험료 그리고 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험증권의 구성 및 일반약관의 내용들을 고찰해보고 마지막으로 일반약관상의 문제점과 개선방안을 마련하여 제안한다. 이 장은 총 4개의 절로 구성되어 있으며, 제1절에서는 해양플랜트공사보험계약의 체결과정을 단계별로 고찰한다. 제2절에서는 해양플랜트공사보험계약에 관계되는 개별 당사자와 보험료의 법적 의의 및 결정원칙에 대해서 논하고 있다. 제3절에서는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험증권의 구성, CAR 보험약관과의 차이점, WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 일반약관에 적용되는 해석규칙과 주요 보험약관들을 해석론적으로 고찰하고자 한다. 제4절에서는 일반약관의 문제점을 식별하고, 개선방안을

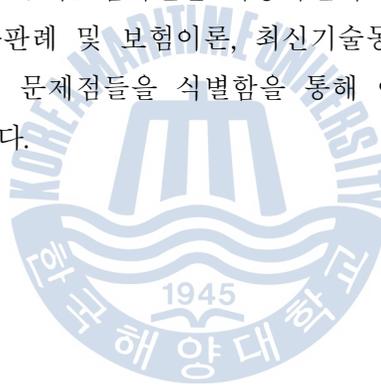
마련하여 제시한다.

제4장에서는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 물적 손해 약관에서 물적 손해의 의의와 함께 물적 손해 약관에서만 적용되는 담보위험 및 면책위험에 대해서 일반적인 해상보험과 비교하여 판례를 중심으로 고찰한다. 이 장은 총 4개의 절로 구성되어 있으며, 제1절에서는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에서 적용되는 물적 손해의 의의와 물적 손해 약관에 따라 보상받을 수 있는 보험목적물의 종류와 보상범위 그리고 보험자와 피보험자 간에 주요 분쟁의 대상이 되는 보험약관에 대해서 검토한다. 제2절에서는 물적 손해 약관에만 적용되는 주요 담보위험에 대해서 살펴본다. 특히 물적 손해 약관상의 담보위험을 정의하고, 보험사고 발생에 따른 보상기준을 일반적인 해상보험과 비교하여 설명한다. 그리고 개별 보험약관의 특징과 적용범위 그리고 분쟁 발생에 따른 합리적인 해석원칙을 마련하고자 한다. 제3절에서는 물적 손해 약관에만 적용되는 주요 면책위험에 대해서 살펴본다. 특히 물적 손해 약관에서 의미하는 면책위험의 의의와 면책위험에 따른 보험자의 입증책임 문제를 검토한다. 제4절에서는 물적 손해 약관의 문제점을 식별하고, 개선방안을 마련하여 제시한다.

제5장에서는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 배상책임약관에 따라 해양플랜트공사 중 발생하는 보험사고에 연관된 피해자, 가해자(피보험자), 보험자 간의 배상책임문제를 광범위하게 검토한다. 이 장은 총 5개의 절로 구성되어 있으며, 제1절에서는 해양플랜트공사에 따른 배상책임보험의 필요성과 배상책임의 성립요건 그리고 개별 당사자 간의 배상책임관계를 구분하여 정리한다. 제2절에서는 배상책임약관에만 적용되는 담보위험과 범위에 대해서 검토하고, 손해발생에 따른 당사자 간의 책임관계와 주요 보험약관에 대해서 해석론적으로 고찰한다. 제3절에서는 배상책임약관에만 적용되는 면책위험 중 일반면책위험과 특별면책위험으로 구분하여 보험약관을 해석하고, 특히 엄격한 담보조건을 전제로 위험성이 높은 담보를 인수하여 피보험자를 보호하기 위해서 개발된 재인수약관에 대해서 상세하게 검토한다. 제4절에서는 해양플랜트공사 중 피보험자의 과실로 인하여 제3자에게 손해가 발생할 경우 피해자가 직접 보험자를 상대로 보험금을 청구하는 제3자 직접청구권의 의의와 법적 성질 그리고 직접청구권의 적용과 인정여부에 대해서 개별 국가의 국내법을 사례로 설명한다. 더불어 해양플랜트공사보험에 있어서 제3자 직접청구권의 적용 여부와 함께 직접청구권의 적용 한계에 대해서 법리적 검토를 진행한다. 제5절에서는 배상책임약관의 문제점을 식별하고, 개선방안을 마련하여 제시한다.

마지막으로 제6장에서는 앞장에서 검토된 보험약관들을 토대로 기존에 영문으로 작성된 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 문제점과 개선방안을 요약정리하면서 향후 국내에서 발주되는 해양플랜트에 개선된 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 사용될 수 있도록 제언하고 있다.

이 연구는 전통적인 학문연구방법으로 일반적으로 사용하고 있는 귀납법적 접근 방법을 따르고자 한다. 이러한 논리전개를 유지하기 위해서 기존의 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관, 각종 해상보험약관, 선박건조보험약관, 건설공사보험약관 및 영국해상보험법 등을 1차적 자료(primary sources)로 분석하여 합리적인 보험약관해석에 활용하고, 2차적 자료(secondary sources)로 해양플랜트공사보험과 관련된 외국서적, 논문, 각종 세미나 발표자료, 해상보험과 관련된 국내·외 논문, 서적, 판례 그리고 관련 학자들의 학설 및 주장, 보험이론 등을 활용하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 해석한다. 이러한 연구방법을 통해서 양 당사자 간에 기존의 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용하면서 잦은 분쟁의 원인이 되었던 보험약관들을 관련된 유사판례 및 보험이론, 최신기술동향 등과 비교·분석하여 적합하지 않는 보험약관상의 문제점들을 식별함을 통해 이 논문의 목적에 부응하는 개선방안을 제시하고자 한다.



제2장 해양플랜트공사보험의 개관

제1절 해양플랜트공사보험의 연혁과 목적

I. 해양플랜트공사보험의 연혁

1. 해양플랜트 산업의 기원

그동안 인류는 기술과 자본의 부족으로 인하여 자신에게 필요한 석유, 가스, 광물 자원 등과 같은 에너지자원을 얻기 위해서 육상의 유전과 광산을 개발하였다. 그러나 산업혁명에 따른 세계적인 빠른 인구증가와 경제성장으로 인하여 육상으로부터 인류가 개발할 수 있는 자원의 매장량은 점차 한계를 나타내기 시작하였다.¹²⁾ 이러한 한계를 절감한 인류는 강 또는 연안을 중심으로 고정식 해양플랜트를 설치하여 해저자원을 개발하기 시작한 것이 해양플랜트 산업의 시초라고 할 수 있다.¹³⁾

1947년 K-M사(Kerr-McGee Corporation)는 제2차 세계대전 이후 퇴역한 상륙함(Landing Ship Tanker : LST)를 개조하여 35톤 크레인과 위치 고정용 계선기(winch)를 설치하여 부유식 시추선을 세계 최초로 개발하여 원유를 생산하였다.¹⁴⁾ 이후 본격적인 해양플랜트 산업의 발전은 1960년대 초반부터 해저자원에 대한 시추 기술이 개발됨에 따라 연안을 중심으로 다양한 해양플랜트들이 설치되면서 활성화 되었다. 이러한 기술진보를 바탕으로 중동전쟁을 계기로 발생한 제1차 석유파동과

12) 대륙별 원유 및 가스 매장량 1위는 중동(12,356억 배럴), 2위 러시아(3,991억 배럴), 3위 아프리카(2,214억 배럴), 4위 중남미(1,497억 배럴), 5위 아시아 태평양(1,399억 배럴), 6위 북미(1,135억 배럴), 7위 중앙아시아(1,087억 배럴)로 분포되어 있다(<http://www.ksigroup.kr/business/energy5.html> 2013년 8월 30일 검색완료).

13) 1837년부터 1845까지 마이애미주를 중심으로 수심이 얇은 강 또는 호수 그리고 연안을 중심으로 고정식 플랫폼이 건설되기 시작하였고, 1891년 미국 오하이오주 Grand Lake St. Marys 호수에 고정식 플랫폼을 설치하여 최초로 유정을 개발하였다. 그리고 본격적인 고정식 해양플랜트는 1896년 캘리포니아 산타바바라 해협(Santa Babara Channel)의 서머랜드(summerland) 유전지대를 중심으로 첫 해양석유플랜트가 설치되었다(http://en.wikipedia.org/wiki/Offshore_drilling 2013년 8월 30일 검색완료).

14) 정광호·서성부, 「부산지역 해양플랜트 및 연관 산업 육성방안 수립·현안연구」(부산 : 부산발전연구원, 2011), 7쪽.

석유수출국기구(Organization of Petroleum Exporting Countries : OPEC)의 석유수출금지에 따라 1970년 중반부터 유럽의 북해, 아시아의 브루나이, 말레이시아 주변해역, 브라질 동부해역, 아프리카의 나이지리아, 앙골라 해역, 기타 호주 및 뉴질랜드 주변해역에서 본격적인 탐사와 시추작업이 시작되었다.¹⁵⁾

해양플랜트와 관련된 기술의 급속한 발전에 힘입어 초창기 나무로 시추탑을 세우던 방식에서 탈피하여 강관부재로 구성된 승강식시추선(jack-up rig) 또는 고정식플랫폼(fixed platform) 등과 같은 형태의 해양플랜트들이 1970년대 중·후반부터 대륙붕 주변에 설치되기 시작하였다. 이러한 시기에 고정식 해양플랫폼은 약 1,000기 정도가 설치되었으며, 이를 통해서 전 세계 석유 및 가스의 약 18%정도를 공급하였다.¹⁶⁾ 1990년 이후부터 최근까지 기존의 연안 및 대륙붕의 해저경사면을 포함하는 천해(shallow water)지역에 대한 해저자원개발이 포화상태에 도달함에 따라 탐사·시추·생산 등과 관련된 기술을 갖추고 심해(deep water)¹⁷⁾ 또는 남·북극을 포함하는 주변해역에 대한 자원개발이 늘어나는 경향을 보이고 있다.¹⁸⁾

2. 해양플랜트보험의 기원

1940년대 초기부터 해저자원의 탐사 및 시추기술을 가지고 개발사업을 진행하는 국제석유회사들을 상대로 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 위험을 담보하기 위해서 보험자들이 중심이 되어 최초로 보험약관을 개발하여 적용하기 시작하였다. 그리고 1970년대 초반부터 시작된 중동의 석유과동과 석유수출국기구의 설립 그리고 세계경제의 발전을 통해서 기존의 육상석유 및 가스를 대체할 수 있는 새로운 에너지를 해양에서 찾기 시작하면서 보험자들은 기존의 보험약관을 수정하고, 피보험자의 요구에 적합한 보험약관을 개발하여 사용해오고 있다.

현재까지 지속적으로 보험약관을 수정 및 개정하여 사용하고 있으나, 해양플랜트

15) David Sharp, *Upstream and Offshore Energy Insurance*(London : Witherby & Co. Ltd., 2008), p.6.

16) David Sharp, *op. cit.*, pp.7-9.

17) 대륙붕은 수심이 약 200m 이하인 곳, 심해는 200m-2,000m 사이, 극심해는 2,000m 이상의 수심을 의미한다. 최근 생산되는 유전의 평균 수심은 점차 깊어지는 추세에 있으며, 석유생산과 관련된 평균수심이 1990년도에는 약 400미터에 불과하였지만 2011년도에는 2,300미터로 점차 확대되고 있다.

18) 이대식 외3인, “북극개발의 기회와 대응”, CEO Information 제892호, 삼성경제연구소 (2013.04), 1-3쪽 참조.

보험시장은 일반 보험자들이 위험을 인수하기가 실질적으로 매우 힘들기 때문에 피보험자의 입장보다는 보험자 중심의 시장으로 발전하고 있다. 또한 최근 해양플랜트보험약관의 특징을 살펴보면, 기존의 연·근해에 설치되는 해양플랜트가 아닌 심해 또는 극지방에 해양플랜트가 설치됨에 따라 초창기 보험약관과 비교해서 담보범위와 보험금액이 확대되고 있다.

특히 2004년부터 2005년 사이 멕시코만(Gulf of Mexico)에서 발생한 대형 허리케인으로 인하여 많은 해양플랜트들에 대한 공사 및 운영이 중단되는 사고가 발생함에 따라 보험자는 대형 사고위험에 대한 재정적인 압박을 받게 되었다.¹⁹⁾ 따라서 보험자는 과거보다 높은 보험료를 피보험자에게 청구함과 동시에 보험약관상에 자기공제비율도 상향하게 되었다. 또한 1990년 미국 유류오염법(Oil Pollution Act of 1990)²⁰⁾에 따라 멕시코만에서 해저석유 및 가스에 대한 탐사·개발·시추·생산에 종사하는 회사들은 만약에 발생할 수 있는 해양오염사고에 따른 오염물질 제거, 잔존물 제거, 피해해역 및 생태계에 대한 환경복구, 연안국에 속하는 피해재산에 대한 배상을 위한 제3자 또는 자체적으로 재정 건전성에 대한 담보를 증명할 수 있는 서

-
- 19) 1982년 당시 세계 최대 크기의 반잠수식 시추선인 오션레인저호(Ocean Ranger)는 캐나다 동쪽 뉴펀들랜드 해안에서 폭풍과 해일로 인하여 84명의 승무원이 사망하고, 선체가 침몰하는 사고가 발생하였다. 이후 2006년 대형 허리케인인 카트리나를 통해서 보험자가 부담해야 하는 보험금의 보상범위가 점차 확대됨에 따라 보험자는 과거보다 많은 재정적인 부담을 갖게 되었다.
- 20) 1989년 미국의 알래스카 프린스 윌리엄 해협(Prince William Sound)에서 엑손 발데즈호가 암초에 좌초되어 기름이 유출되는 사고가 발생한 이후 국제적 오염손해보상체계를 통해서는 합리적인 피해보상의 한계가 있음을 절감하고 미국 의회는 「1990 미국유류오염법(Oil Pollution Act of 1990)」을 제정하였다. 동 법은 유류오염손해에 대해서 선박소유자의 무한배상을 규정함으로써 「유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약」이나 「유류오염손해보상을 위한 국제기금의 설치에 관한 국제협약」으로 대표되는 국제협약체제와는 완전히 다른 책임내용을 규정하고 있다. 사고 이후 미국 내부의 국제석유회사들은 「해양유출대응협회(Marine Spill Response Corporation : MSRC)」을 설립하여 방제선, 기름회수기, 오일펜스 등의 방제장비를 비치하는데 총 10억 달러를 투자하였다. 또한 유류오염사고가 발생할 경우 그 책임당사자는 선박소유자, 선박운영자, 선체용선자가 해당되며 고정식 또는 이동식 해양플랜트의 경우 해양플랜트 소유자 및 운영자이다. 특히 해양플랜트공사 중 유류오염사고가 발생할 경우 해양플랜트공사의 책임자, 즉 조선소가 이에 해당된다. 이러한 책임당사자는 유류오염사고가 불가항력적인 자연현상, 전쟁행위, 책임당사자와 관련이 없는 제3자의 작위 또는 부작위에 의해서 발생할 경우 이와 관련이 없음을 스스로 증명하면 책임이 면제된다. 그리고 제3자의 행위에 의해서 발생한 유류오염사고의 경우 책임당사자는 피해자에게 1차적으로 보상책임이 있고, 피해자는 책임 있는 제3자에 대해서 2차적으로 구상권을 행사할 수 있다(김갑유, “미국연방해양오염방지법(OPA 1990)”, 「한국해법학회지」, 제17권 제1호, 한국해법학회(1995), 86쪽 참조).

류를 해당지역 주정부에 의무적으로 제출하도록 되어있다. 따라서 국제석유회사들은 해양플랜트보험자에게 보험을 가입해야만 관련 사업을 진행할 수 있다.²¹⁾

3. 국가별 해양플랜트보험의 발전

(1) 미국

미국의 경우 육상에서 1923년도에 처음으로 석유 및 가스에 대한 탐사·개발·시추·생산이 진행되었다. 이와 관련된 위험은 육상의 건설공사의 위험과 거의 유사하기 때문에 별도의 보험약관을 개발할 필요 없이 기존의 건설공사보험약관을 수정하여 사용하였다. 이후 해저에 있는 석유 및 가스에 대한 상업채굴이 가능한 잔존 매장량이 확인되고, 자원에 대한 탐사·개발·시추·생산이 본격적으로 진행됨에 따라 해당 프로젝트를 총괄적으로 책임지고 있는 발주자는 막대한 자본이 투입되고, 고도의 기술력이 필요한 해양플랜트에 대해 해상보험에서 사용되는 보험약관이 기존의 건설공사보험약관에 추가될 필요가 있음을 인식하게 되었다. 이후 전통적으로 해상보험에서 기존에 사용하던 보험약관을 기초로 해양플랜트의 특성과 조건에 따라 일부 보험약관을 수정하여 보험자별로 별도의 보험약관을 피보험자에게 제시하여 현재까지 사용하고 있다.²²⁾

(2) 영국

1962년 북해에서 최초로 해저석유 및 가스에 대한 자원 탐사가 시작된 이후 1964년 상업목적의 시추선에 의해서 해저자원에 대한 시추가 본격적으로 진행되었다. 이후 약 2년의 기간 동안 영국 내에서는 해저자원의 상업생산을 위해 상당히 많은 기술개발이 진행되었다. 조선·해양 분야의 괄목할만한 기술진보를 통해서 다양한 종류의 시추선이 건조되었고, 이와 관련된 새로운 기술들이 선보이게 되었다. 그러나 해저자원개발 사업은 관련 기술력만을 갖고 있는 국제석유회사가 단독으로 개발

21) Booz, Allen, Hamilton, "The Offshore Oil and Gas Industry Report in Insurance - Part One", *USA Department of Energy, National Energy Technology Laboratory*(2010.10), p.11.

22) Samir Mankabady, "The Development of offshore insurance law", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.16 No.1(1985.01), p.101.

하는 것은 불가능하다. 즉, 대형 해양플랜트 사업을 안전하고, 지속적으로 이행할 수 있도록 위험을 관리해 줄 수 있는 보험이 마련되어 있어야만 가능하다.

1970년대 중반 북해의 수심 500피트(feet)인 Forties, Brent 해역에서 상업 생산능력이 우수한 해저유전이 개발됨에 따라 많은 고정식 해양플랜트들이 설치되기 시작하였다. 당시에는 런던시추리그보험약관(London Master Drilling Rig Contract : LMDRC)이 사용되었으나, 당시에는 북해와 같이 수심이 깊고, 기상이 불안정한 해역에 설치되는 해양플랜트에 대해서 충분한 담보를 제공하지 못하였다. 따라서 1972년 3월 런던표준시추선보험약관(London Standard Drilling Barge Form)²³⁾이 개발되어 해양플랜트보험시장에 선보이게 되었고, 이 보험약관은 해양플랜트보험에서 해상보험약관이 적용된 최초의 공식표준약관이라고 할 수 있다.²⁴⁾

(3) 노르웨이

노르웨이는 영국, 독일, 이탈리아 등과 함께 유럽에서 가장 많은 해상보험을 인수하는 국가이다.²⁵⁾ 왜냐하면 노르웨이가 전통적으로 20세기까지 세계 제5위의 해운력(merchant shipping), 노르웨이선급(Det Norske Veritas : DNV)과 같은 기술력 있는 종합해사인증기관, 기타 해사 관련 기자재 업체들이 상호 유기적인 연합체(cluster)를 형성하면서 발전해왔기 때문이다. 1970년대 초반 노르웨이의 선박소유자들은 미국으로부터 해양에너지와 관련된 시추기술과 장비를 임대하여 노르웨이 대륙붕 주변에 대한 해저 시추공사를 진행하게 되었다. 이때 많은 노르웨이 선박소유자들은 자신들이 용선한 반잠수식 시추선 또는 해양플랜트지원선박들에 대한 위험을 자국 보험자들이 인수하길 희망하였으나, 대부분 용선한 시추선의 소유자가 미

23) 초기 런던표준시추선보험약관의 담보범위는 약 100만 달러 정도에 불과하였으나, 약 825만 달러까지 범위를 확대하고 있다(Samir Mankabady, *op. cit.*, p.101).

24) Samir Mankabady, *op. cit.*, p.101.

25) 선박보험료를 지역적으로 통계자료를 분석해 보면 다음과 같다(한창희, “해상보험의 현황과 2009년 개정 협회적하보험약관상의 운송조항”, 「월간손해보험」 제530호, 손해보험협회(2012.03), 38-39쪽 참조).

	유럽	아시아 및 오세아니아	북미
선박 보험료	140억 달러(61%)	49억 달러(21%)	21.8억 달러(10%)

주요 상위국가	영국	일본	독일	프랑스	이탈리아	브라질	노르웨이
선박 보험료	20.7%	10.3%	7%	6%	4.8%	4.3%	4.2%

* 출처 : 국제해상보험연합자료, 2012년도 기준 (단위 : 달러)

국민이고 이들 대부분은 벌써 영국에 있는 보험자들에게 보험을 가입한 상태였다. 이러한 문제를 해결하기 위해서 노르웨이 선박소유자들은 런던 소재의 보험자들과 협상을 통해서 7개의 노르웨이 보험자 및 4개의 선주상호책임조합과 함께 노르웨이 해양에너지연합인수단(Norwegian Oil Risks Pool)을 설립하여 관련된 해양플랜트들에 대한 위험을 점차적으로 인수하기 시작하였다.²⁶⁾

1970년 초반기부터 1976년까지 노르웨이 국적 시추선이 21척까지 증가하였고, 추가적으로 40척을 발주할 정도로 해양플랜트보험시장이 급격하게 확대되었다. 이를 통해서 노르웨이 보험자들은 영국 보험자들보다 상대적으로 저렴한 보험료와 경쟁력 있는 보험약관을 자국 및 미국 선박소유자들에게 제공함으로써 기존에 영국계 보험자들이 점유하고 있는 해양플랜트보험시장의 신흥 강자로서 보험시장에 안정적으로 진입할 수 있게 되었다.²⁷⁾

노르웨이 보험자들은 기존에 영국이 개발한 런던표준시추선보험약관을 사용하는 대신에 독자적으로 노르웨이시추선선체보험약관 및 시추선에 포함되는 다양한 장비들에 대한 보험약관(Norwegian Conditions for Hull Insurance of Drilling Vessels and Insurance of Equipment and Supplies for Drilling Vessels)들을 개발함으로써 관련 해양플랜트 및 해양에너지보험시장에서 독보적인 위치를 유지할 수 있게 되었다. 특히 선주상호책임조합에서는 통계적으로 검증되지 않는 대형위험을 내재하고 있는 해양플랜트와 관련된 위험을 인수하는 것을 장기간 거부해왔다. 왜냐하면 기존의 해상보험과 비교해서 해양플랜트는 위험의 범위가 넓고, 손해복구비용이 크기 때문에 노르웨이 소재의 스컬드(Skuld)와 가드(Gard)²⁸⁾ 등과 같은 선주상호책임조합에서는 1973년이 되어서야 비로소 내부 정관을 수정하여 해양플랜트 분야의 위험을 인수하기 시작하였다.²⁹⁾

26) David Sharp, *op. cit.*, p.20.

27) David Sharp, *op. cit.*, p.20.

28) 노르웨이의 주요 선주상호책임조합인 가드(Gard)와 스컬드(Skuld)는 해양플랜트보험시장에서 자신들의 사업을 확대하기 위해 노력 중이다. 현재 가드는 브라질에 사무실을 개설하고 있으며, 스컬드 역시 최근에 가장 많은 해양플랜트공사가 집중적으로 진행되고 있는 브라질 동부해역에 대한 해양플랜트보험시장의 진입을 위해 North of England Club 출신의 전문보험인수자를 최근 영입하여 영업력을 강화하고 있다. 스컬드의 경우 2012년 현재 해저시추장비의 총 73개, 해양플랜트와 관련된 선박의 448척에 대한 보험 인수 경험을 갖고 있다. 2012년 해양플랜트보험료는 2011년 대비 30% 이상 상승한 300,000,000 US\$ 정도로 보고되고 있다. 비록 가드와 스컬드가 선주상호책임조합에 뿌리를 두고 있지만, 종합해상보험그룹으로서 사업영역을 해양플랜트공사 및 운영 분야까지 지속적으로 다각화하고 있다.

29) Samir Mankabady, *op. cit.*, p.101.

4. 해양플랜트공사보험의 발전

해양플랜트공사보험³⁰⁾은 기존에 전 세계적으로 통용되고 있던 영국해상보험을 근간으로 보험원리와 해상분야의 오랜 관습에 기초하여 작성되었다. 그러나 일반 상선의 건조와는 달리 해양플랜트공사는 개별공사가 국제적인 대형 프로젝트이고, 보험목적물이 상선과 비교해서 비싼 보험가액임을 감안하여 특수한 보험약관과 원리가 적용되고 있다. 해양에너지의 탐사·굴착·생산·저장·이동 그리고 정제와 관련된 산업은 해양 특유의 원격지 및 고립성이라는 이유로 육상사업과는 달리 다양한 위험요소가 수반된다. 그리고 해양플랜트 산업의 발전은 해양플랜트공사와 관련된 보험의 담보범위의 확대와 유기적으로 결합되어 발전해왔다.

과도한 위험에 노출되는 해양플랜트공사를 안전하게 진행하기 위해서는 심해저 굴착작업 중 발생할 수 있는 해양오염에 따른 대형 재난사고에 대비할 수 있도록 제도적으로 경제적인 담보장치의 마련이 필요하다. 따라서 이러한 해양플랜트공사를 안전하게 운영, 관리하기 위해서 위험의 측정에 필요한 제도마련과 더불어 비상상황에 대비한 자체적인 내부유보금의 준비, 첨단기술 그리고 전문 인력의 양성과 투입이 필수적이다. 예컨대, 심해저 굴착에 성공하여 유정에서 가스가 생산될 경우 가스층과 석유층의 정확한 구별이 이루어지지 않아 굴착 중 해저지층 내부의 압력 제어가 불가하여 결국에는 대형 해양오염 및 화재사고가 발생할 수 있다.³¹⁾

(1) 1940-1960년대 초기 해양플랜트공사보험

해양에너지 개발이 시작된 이래로 예측할 수 없는 위험에 대비하기 위해서 보험자들은 해저유정의 탐사·시추·개발·생산에 이르는 전체적인 해양에너지 산업에 대한 유형별 보험사고 사례를 분석하여 해양플랜트공사에 적합한 보험약관을 개발하기 시작했다. 해양플랜트공사의 위험을 정확하게 측정하기 위해서 보험자는 지질학,

30) 해양플랜트공사보험을 목적으로 국제적으로 사용되고 있는 보험약관에는 WELCAR 2001, ICBR((Institute Clauses for Builder's Risk) 등이 주로 사용되고 있으나, 실무적으로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 가장 많이 사용하고 있다. 협회선박건조보험약관의 경우에는 일부 조선소에서 약관의 내용을 보험자와 합의를 통해 수정한 이후에 사용하고 있다.

31) David Sharp, *op. cit.*, pp.1-2.

화학, 구조역학, 항해학, 해양학 등과 같은 폭넓은 공학적인 전문지식과 함께 기본적으로 해상보험의 구조와 특징에 대한 지식을 두루 겸비하고 있어야 한다. 이를 통해서 보험자는 발생할 수 있는 보험사고에 대한 위험을 기술적으로 분산하고, 재보험을 통해서 보험자 스스로의 재정건전성을 확보함과 동시에 나아가 지속적으로 보험사업을 유지할 수 있게 되는 것이다.³²⁾

초기의 해양플랜트공사보험은 대륙붕 주변의 연·근해 해양유전의 개발과 함께 1940년대 후반 영국의 런던 신디케이트(syndicate)들에 의해서 처음으로 보험약관이 개발되어 사용되어 왔으며, 1960년대에 들어와 비로소 해양에너지자원에 대한 개발 기술이 급속도로 발달되면서 다양한 형태의 해양플랜트, 예컨대 고정식 해양플랜트, 부유식 해양플랜트, 이동식 해양플랜트 등에 대한 직접적인 물적 손해를 담보하기 시작하였다.³³⁾

(2) 1970-1990년대 해양플랜트공사보험

1985년대 이전의 해양플랜트공사보험약관은 별도의 국제적인 표준약관이 제정되지 않았기 때문에 보험자, 로이즈 보험중개인, 피보험자 간의 합의에 의해서 기존에 통용되고 있는 일반 육상건설공사약관 또는 전위험담보약관, 일반 상선의 건조공사에 적용되는 협회선박건조보험약관을 해당 프로젝트의 특성과 기타 제반사항들을 고려하여 부분적으로 보험약관을 수정하여 사용해왔다. 그리고 이때 사용된 보험약관 중 기존의 상선건조에 사용되고 있던 협회선박건조보험약관을 원용하여 적용하는 경우가 가장 많았다. 그러나 지속적인 고유가로 인하여 해저자원 및 기타 에너지에 대한 개발 요구가 연·근해에서 점점 심해로 확대되면서 로이즈 보험중개인은 보험의 담보범위가 확대되어야 할 필요성에 대해서 인식하게 되었다.

심해저 유정 관리 및 해저집유시설³⁴⁾에 대한 손해 등과 같은 위험은 기존의 협회선박건조보험약관에서 담보하지 못하는 부분이 많기 때문에 피보험자들에 의해서

32) David Sharp, *op. cit.*, pp.1-2.

33) Claude L. Stuart, III, "Offshore Energy Insurance Coverage : Physical Damage and Business Interruption / Contingent Business Interruption", *Admiralty and Maritime Law Conference*, 17th Phelps Dunbar LLP(2008.10), p.1.

34) Subsea Umbilicals, Riser, Flow-line 등과 같은 장비들을 해저종합시설물(SURF)이라고 실무에서 약칭하고 있으며, 이를 해저시설물이라고 통칭하고 있다. 또한 해저 배관(manifold) 및 승압펌프(booster pump) 등이 결합된 형태의 해저집유시설도 이에 포함되기도 한다. 해저시설물은 해저에서 생산된 원유 및 가스를 해상의 생산설비로 이송시키기 위해서 필요한 배관 및 전선을 모두 포함하는 시설을 의미한다.

담보범위의 확대와 관련하여 지속적으로 불만이 제기되었다. 1990년대 중·후반기에 들어서면서 추가적으로 신규 해양플랜트공사의 발주에 대한 수요가 급격하게 줄어들었음에도 불구하고, 기존에 설치된 해양플랜트를 소유한 피보험자로부터의 손해 보상청구는 오히려 증가하였다. 왜냐하면 셸(Shell), 비피(BP) 등과 같은 국제석유회사들은 낮은 비용의 보험료를 지급하면서 기존의 확장담보조건이 포함된 보험약관을 기준으로 보험자보다는 상대적으로 유리한 입장에서 보험혜택을 누리게 됨에 따라 보험사고 발생에 대한 손해보상청구 비율이 자연스럽게 증가하였기 때문이다.

반면에 보험자는 보험목적물이 일반적인 해상보험의 담보범위와 비교했을 때 보다 가혹한 외부환경에 지속적으로 노출됨에 따라 보험사고 발생비율이 증가하여 많은 재정적 손실을 입게 되었다. 즉, 보험자는 피보험자가 갖고 있는 거대한 위험확률에 비해서 낮은 비용의 보험료를 받고 보험기간 중 면책사항을 제외하고 우발적으로 발생한 모든 외부적인 원인에 따른 손해를 보상해주는 전위험담보조건(All Risks : A/R)을 제공함에 따라 막대한 재정적 피해를 입게 되었다. 따라서 보험자는 피보험자에게 보험료의 인상, 자기공제비율의 상향 그리고 추가적인 면책약관 등이 삽입된 새로운 보험약관을 개발하여 제시함으로써 양 당사자 간의 지속적인 보험계약이 유지될 수 있게 되었다.

(3) 2000년대 이후 해양플랜트공사보험

기존 해양플랜트공사보험약관의 기술적인 불합리성과 표준성에 대한 다양한 문제가 제기됨에 따라 2001년 웰링턴(Wellington)에서 로이드 신디케이트(Lloyd's Syndicate)들에 의해서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 표준약관의 형태로 개발되어 해양플랜트공사보험시장에 처음으로 소개되었다. 이후 대부분의 조선소와 보험자 간에는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 기준으로 해양플랜트공사보험계약을 체결하고 있다. 이 보험약관은 1990년대 중·후반까지 이른바 전위험담보약관의 사용에 따른 보험자의 재정적인 피해를 합리적으로 조정하였다. 그리고 기존에 존재하고 있던 개별 보험중개인들이 작성한 다양한 형태의 해양플랜트공사보험약관들을 하나로 통일화하여 국제적으로 통용될 수 있는 표준약관을 개발하였고, 독립적인 보험약관개발위원회를 통해서 해양플랜트와 관련된 기술과 시장동향을 적극 반영하여 추가적으로 보험약관을 개정할 수 있도록 발판을 마련하였다는 점에서 의의가 있다.³⁵⁾

35) David Sharp, *op. cit.*, p.231.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 기존의 런던보험시장에서 통용되고 있던 전위험담보건설공사보험³⁶⁾(Construction All Risks Insurance : 이하에서는 “CAR”라고 약칭한다)약관에서 보험자의 면책항목들이 추가적으로 반영된 개정보험약관이라고 할 수 있다. 특히 피보험자의 낮은 자기공제비율을 공정 단계별로 인상하였고, 기본담보 제외항목인 잠재결함의 경우 공제액 이하 수준의 보상한도액을 설정하여 피보험자가 필요시 추가담보가 가능하도록 보험약관을 개정하였다. 그리고 보험목적물에 대한 공사기간 중 품질관리 및 유지의무(Quality Assurance/Quality Control Provisions : 이하에서는 “QA/QC”라고 약칭한다)를 강제화하여 해양플랜트건조공사시방서(offshore plant specification)상의 원청업체의 공사기준과 동일하게 하도급업자들에게도 책임과 의무를 균등하게 부과하고 있다.

이를 통해서 주계약자, 즉 시공자는 해양플랜트공사계약서상에서 상호 간에 합의하고 동의한 품질수준의 해양플랜트공사가 완성되지 못할 경우 하도급업자에게 손해보상청구가 가능하도록 하는 내용이 포함되어 있다. 특히 별첨서식(Schedule) A, B를 신설하여 각 공정 단계별로 증가하는 공사가액을 명시적으로 표기함으로써 상황별로 공정이 진행됨에 따라 보험자가 안전하게 위험을 관리할 수 있게 되었다. 더불어 보험사고 발생에 따른 합리적인 피해보상액의 산정을 통해서 피보험자에게 손해보상처리가 적극적으로 이루어지게 되었다.³⁷⁾

과거 1988년 파이프 알파(Alpa)호 폭발사고³⁸⁾, 2004-2005년 사이 미국의 멕시코 만에서 발생한 허리케인³⁹⁾ 사고를 비롯하여 최근 Deepwater Horizon호 화재·폭발

36) 모든 형태의 건설공사를 진행하는데 있어서 발생할 수 있는 위험은 CAR보험을 통해서 담보하고 있다. 특히 물적 손해 및 재산상의 손해를 담보하며, 건설현장에서 작업 중 발생하는 제3자에 대한 배상책임까지도 확장담보하고 있다(장덕형, “건설공사보험과 담보범위의 연속성에 대한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문(1997.02), 26-27쪽).

37) 황찬, “해양에너지 보험과 위험관리”, 「위험관리지」, 삼성방재연구소(2007년 겨울호), 16쪽.

38) 1988년 북해에서 발생한 대표적인 대형 화재·폭발사고로서 원유 유출의 피해는 없었으나, 167명이 사망하고 2009년 환산액 기준으로 34억 달러의 피해가 발생하였다. 사고 당시 Occidental Petroleum이 운영에 대한 책임을 맡고 있었으며, 북해 원유와 가스의 생산량에 약 10%를 차지하고 있었다(Robert P. Hartwig, “Hearing on the Liability and Financial Responsibility for Oil Spills under the Oil Pollution Act of 1990 and Related Statutes”, *House Committee on Transportation and Infrastructure*(2010.06), p.4).

39) 2005년 미국 남동부를 강타한 연속 허리케인 리타(Rita), 데니스(Dennis)에 의해서 Mississippi Canyon Oil Field에서 작업 중 130,000 G/T급 반잠수식 석유시추선인 BP Thunder horse호의 선체가 약 20-30도 가량 기울어지는 사고가 발생하여 2007년 하반기까지 가동이 중지되었으며, 고정식 플랫폼 294A호의 전복사고가 발생하

사고⁴⁰⁾를 계기로 보험자가 담보해야 하는 위험의 범위가 점점 확대되었고, 손실의 폭이 증가되었다. 따라서 최근 많은 보험자들은 과거 피보험자에게 제시하던 보험료 및 공제금액을 인상하고, 보험자 스스로의 면책범위를 확장하고자 노력하고 있다. 더불어 보험자는 개별 보험목적물이 갖고 있는 특수위험에 대한 별도의 특별약관을 제정하고, 맞춤형 보험 상품(tailer-made insurance)을 개발하는 노력도 병행함으로써 안정적으로 위험관리가 유지될 수 있도록 노력하고 있다.

영국리그연합위원회는 보험중개인, 피보험자, 로이즈 보험자 및 기타 이해관계자들로부터 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용해보면서 제기된 다양한 문제점들을 수정 및 보완하여 지속적으로 새로운 보험약관을 개발하고자 노력하고 있다. 이후 피보험자, 보험자, 보험중개인들로부터 총 3,500건의 다양한 안전들을 검토하여 보험약관을 개선한 결과 2012년도에 WELCAR 2012 해양플랜트공사보험약관을 새롭게 개발하였다. 그러나 보수적인 경향을 갖고 있는 해양플랜트공사보험시장의 특성에 따라 아직까지 해양플랜트공사보험시장에서 일반적으로 사용되고 있는 않고 있다. 하지만 WELCAR 2012 해양플랜트공사보험약관은 급변하는 해양플랜트공사보험시장에 있어서 보험목적물의 특성과 기술 환경변화에 따른 보험약관의 내용들을 전반적으로 수정하여 반영하였고, 과거에 사용되는 보험약관상의 난해한 용어들을 최신 기술동향에 적합한 용어로 수정했다는 점에서 큰 의미가 있다고 하겠다. 더불어 재인수약관을 통해서 인수되는 담보위험의 손해액을 상향 조정하여 피보험자를 보호하고 있다.⁴¹⁾

였다(황찬, 전개논문, 18쪽 도표 참조).

40) 2010년 4월 22일 멕시코만에서 발생한 원유시추선(Depwater Horizon) 폭발사고에 대한 미국보험정보원(III : Insurance Information Institute)의 손해결과 보고서에 따르면, 보험자가 피보험자에게 지불해야 할 보험금이 약 14억 달러 정도로 추정되고 있다. 경제학자인 로버트 하트윅(Robert Hartwig)은 “멕시코만에서 발생한 원유시추선의 화재로 인한 침몰사고는 해양에너지와 관련된 보험사고 중 가장 큰 규모가 될 것이다.”라고 추정하고 있다. 원유시추선과 같은 거대한 프로젝트의 경우 만일의 사고에 대비하여 피보험자는 보험자 및 재보험자들을 통해서 위험을 분산하고 있으며, 사고의 당사자인 영국의 비피(BP)사는 사고발생액이 보험가입액을 초과할 경우를 대비하여 충분한 내부유보자금을 보유하고 있기 때문에 보험자가 감당할 수 있는 수준에서 보험금을 지불하고 나머지 금액은 비피(BP)측에서 부담할 것으로 전망하고 있다(보험연구원 동향분석실, “해외금융 뉴스 : 북미”, 보험연구원 해외금융뉴스(2010.05), 14쪽; Robert P. Hartwig, *op. cit.*, p.6).

41) Chris Ittner, Ernst & Young, “Aon Risk Maturity Index Suggest risk management and financial performance relationship”, Aon Insurance Ltd.(2011. Q4), p.4.

II. 해양플랜트공사보험의 목적

1. 해양플랜트공사에서 있어서 보험목적물

일반적인 보험에 있어서 보험목적물은 보험사고의 대상, 즉 피보험자의 피보험이익이 직면하게 되는 위험에 노출된 대상 또는 객체를 의미한다. 특히 해상보험에 있어서 보험목적물은 선박, 화물, 기타 동산 등이 이에 해당되며, 영국해상보험법(Marine Insurance Act : 이하에서 “MIA”라고 약칭한다)에서는 이를 피보험재산이라고 지칭한다.⁴²⁾ 해양플랜트공사보험에 있어서 보험목적물은 석유와 가스를 탐사·굴착·생산·저장·이동에 필요한 시설물 또는 구조물의 설계·구매·제작·운송·설치 및 최종 시운전 작업을 거쳐서 발주자에게 인도되기 전까지의 전체적인 개발과정에 있어서의 대상 또는 객체가 이에 포함된다. 따라서 이러한 보험목적물과 관련하여 발생할 수 있는 위험에 대해서 보험목적물을 담보하고 궁극적으로 손해를 입은 피보험자를 재정적으로 지원하여 피해를 원상복구하기 위해서 해양플랜트공사보험이 존재한다.

2. 해양플랜트공사보험의 필요성

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 사용되기 이전에는 대규모 초기 자본이 투입되고, 최첨단 기술이 집약된 해양플랜트공사에 관한 다양한 위험이 상존함에도 불구하고, 이를 제도적으로 보완하고, 뒷받침해 줄 수 있는 법적인 안전제도가 마련되지 않아서 대형 해양플랜트공사의 안정성이 확보되지 않았다. 따라서 기존의 CAR보험을 통해 다양한 해양플랜트공사에서 발생하는 위험을 보험자가 담보할 수가 없었기에 따라 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 개발하여 보험자에게 전 위험을 모두 담보함에 따른 위험부담을 최소화하고, 피보험자도 합리적인 보험료 납입함을 통해서 확장담보를 받을 수 있게 되었다.⁴³⁾

육상의 건설공사보험과 해상보험 그리고 선박건조보험의 특징이 포함된 종합보험

42) 이재복 외3인, 「해상보험과 리스크 관리」(서울 : 박영사, 2009), 38쪽; 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험약관에 관한 기초연구-WELCAR 2001을 중심으로-”, 「해사법연구」 제24권 제2호, 한국해사법학회(2012.07), 87쪽.

43) Samir Mankabady, *op. cit.*, p.109.

의 성격을 가지고 있는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 피보험자의 다양한 요구에 의해서 개발된 특별약관 및 이동식해양굴착시설보험(Mobile Offshore Drilling Units Insurance : MODUI), 해저유정관리보험(Well Insurance), 해상자원탐사 및 개발보험(Energy Exploration and Development Insurance : EEDI) 등과 같은 특수한 맞춤형 보험들을 피보험자에게 제공하여 해양플랜트공사의 진행 단계별로 선택하여 삽입하거나 추가적으로 가입할 수 있도록 하고 있다. 그러므로 피보험자는 개별 해양플랜트의 특성과 위험의 범위에 따라 보험자와 보험계약을 체결함에 있어서 표준약관을 기초로 상호 합의에 따라 보험약관을 추가로 삽입, 수정, 삭제할 수 있게 되었다. 이를 통해서 피보험자는 용골거치에서부터 시운전까지 단계적으로 진행되는 해양플랜트공사 전반에 관련된 위험을 보험자에게 적절하게 분담시킴으로써 안전하게 해양플랜트공사를 마무리할 수 있게 된다.

제2절 해양플랜트공사보험의 특질과 동향

I. 해양플랜트공사보험의 특질

1. 선박건조보험과 유사한 보험

해양플랜트공사보험은 해상보험을 기초로 조선소에서 기존의 일반 상선을 건조하면서 발생하는 위험을 담보하는 협회선박건조보험약관의 내용을 상당부분 원용하여 개발된 보험이다. 최종적으로 해양플랜트를 건조하여 발주자가 원하는 해상유전지대로 운송하여 시운전을 마치고 발주자에게 인도되기 전까지의 위험을 제외하면, 육상에서 일반 선박을 건조하여 진수하고 안벽 의장공사를 거치는 과정에서 발생하는 위험은 일반적인 협회선박건조보험약관에서 담보하는 위험과 거의 유사한 특징을 갖고 있다.

특히 협회선박건조보험약관(Institute Clauses for Builders Risks 1988 : ICBR), 협회적하약관(Institute Cargo Clauses), 협회전쟁 및 동맹파업약관(War and Strike Clauses) 등과 같은 보험약관들은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 추가적으로 적용되는 보험약관으로서 해양플랜트공사 진행 상황에 따라 삽입되어 사용되고 있다. 뿐만 아니라, 국내 대형 조선소 중 일부는 여전히 WELCAR 2001 해양플

랜트공사보험약관을 사용하지 않고, 협회선박건조보험약관을 기초로 개별 조선소에서 공사하는 보험목적물의 특성을 고려하여 보험약관을 수정하여 사용하기도 한다.

2. 건설공사보험과 해상보험이 혼합된 종합보험

해양플랜트공사보험은 해저 석유 및 가스의 개발, 생산, 저장 그리고 이동할 수 있는 해양플랜트를 완성하기 위해서 공사를 진행함에 따라 관련되는 객체들이 가지고 있는 다수의 동질 위험에 대해서 대수의 법칙에 의거하여 위험 발생확률을 예측하여 단체구성원의 손해를 분담하는 해상보험과 육상건설공사보험의 성격을 동시에 가지고 있는 종합보험이다.⁴⁴⁾ 특히 ‘해양플랜트’라는 단어에서도 알 수 있듯이 해양플랜트는 기존의 육상플랜트를 목적에 부합하도록 해상으로 옮겨서 해양플랜트공사를 완성한 시설물이다. 따라서 하부구조물은 선박이 가지고 있는 고유한 특성, 즉 부유성, 이동성, 감항성을 가지고 있는 반면에 상부구조물은 육상플랜트의 특성을 그대로 유지하면서 해양플랜트 전체를 구성하고 있다. 그러므로 육상에서 적용되는 건설공사보험과 일반 선박에서 적용되는 해상보험의 특성들이 해양플랜트공사보험 약관에 상당부분 반영되어 있다.

3. 전위험을 담보하는 보험

해양플랜트공사보험계약이 성립되기 위해서는 보험에 의해서 담보가 필요한, 즉 위험에 노출되어 있음에 따라 보험이 필요한 보험목적물을 확정해야 하고, 더불어 보험목적물에 영향을 줄 수 있는 위험 역시 양 당사자가 상호 확정해야 한다. 일반적으로 보험자가 담보해야 하는 위험의 종류가 2가지 이상일 경우 보험자는 포괄책임방식 또는 열거책임방식으로 위험을 인수한다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 경우 협회선박건조보험약관과 동일하게 전위험을 담보하는 보험약관이기 때문에 모든 위험을 담보하는 포괄책임방식을 따르고 있음에 따라 일반적인 해상보험약관과는 차이가 있다.⁴⁵⁾

44) 이창희·홍성화, 전계논문, 87쪽.

45) 보험약관상의 담보위험에 포함되는 사항을 구체적으로 열거하고, 개개의 위험에 대한 개념을 명확하게 명시하는 것을 열거책임방식이라고, 포괄책임방식은 예시된 위험을 포괄적으로 삽입하여 하나의 위험으로 취급하는 방식을 의미한다(홍성화, “선박건조보험약관에 관한 연구-건조보험자의 보상책임문제를 중심으로-”, 「해사법연

해양플랜트공사보험은 해양플랜트의 조립, 이동, 현장 설치 그리고 시운전 중 발생할 수 있는 손해를 담보하는 보험이며, 해양플랜트공사의 시작에서부터 발주자에게 인도되어, 상업생산이 이루어지기 전까지의 전체과정에서 발생할 수 있는 모든 위험을 담보하는 보험이다. 해양플랜트공사를 시행하는 입장인 조선소와 같은 공사 계약관계자 및 발주자는 이러한 보험에 가입함으로써 위험발생에 따라 피해가 예상되는 경제적인 손실을 관리할 수 있게 된다.

4. 수요자 중심의 맞춤형 보험

일반적인 선박 관련 보험에서 보험자와 피보험자가 보험계약체결 당시에 합의한 보험가액을 보험증권상에 기재하는 것이 통례이며, 보험기간 중에 이를 수정하거나 변경할 수는 없다.⁴⁶⁾ 그러나 해양플랜트공사보험은 보험계약체결 당시 보험가액이 낮고, 건조되어 발주자에게 인도될 때까지 단계적으로 보험가액이 증가하는 특징이 있으므로 피보험자의 요구에 의해서 보험약관이 수정 또는 변경될 수 있다.⁴⁷⁾

해양플랜트의 종류는 통상적으로 용도와 설치방식에 따라 분류하고 있으나, 실질적으로는 해저유전의 형태와 개발 방식, 발주자와 기타 재무적 투자자의 요구, 관련 연안국가의 다양한 정치·경제·지리적 역학관계를 고려하여 정형화되지 않는 성능과 특성을 가진 독립형태의 구조물로서 건조공사가 진행되는 경우가 대부분이다. 이러한 이유로 해양플랜트공사를 수행하는 조선소는 초기의 개념설계를 바탕으로 해양플랜트를 공사해야 하는 위험을 갖게 되는 동시에 발주자 역시 자신의 목적에 맞게 지속적으로 보험목적물의 설계에 대한 수정 및 변경을 상황에 따라 불규칙적으로 진행할 수밖에 없는 구조를 갖고 있다. 그러므로 용골거치 단계에서 보험목적물의 추정완성가액과 안벽 의장 공사단계에서 발주자의 요구에 의해서 설계의 수정·변경을 거친 보험목적물의 최종완성가액은 차이가 발생할 수 있다. 따라서 보험자는 해양플랜트공사 중 발생하는 보험목적물에 대한 증액 또는 감액분에 대해 피보험자의 요구에 맞추어 보험료를 수정할 수 있는 보험약관을 삽입하고 있다.

구」 제23권 제1호, 한국해사법학회(2011.03), 98-99쪽).

46) MIA 제27조 제3항 “이 법의 규정에 반하지 않고, 사기가 없는 한, 보험증권에 의하여 정하여진 가액은 보험자와 피보험자와의 사이에서 발생한 손해가 전손 또는 분손이든 그 여부를 불문하고, 부보하려고 의도한 보험목적물의 보험가액으로 확정한다.”라고 규정하고 있음에 따라 합의된 보험가액은 변경할 수 없다.

47) R. H. Brown, Marine Insurance : Hull Practice, Vol.3, 2nd ed.,(London : Witherby & Co. Ltd., 1993), p.743; 홍성화, 전계논문, 99쪽.

5. 재보험성과 국제성을 갖춘 보험

해양플랜트공사보험은 인수위험의 종류가 다양하고, 보험금액이 고액이기 때문에 위험의 분산이 무엇보다 중요하다. 따라서 국내의 경우 피보험자로부터 위험을 인수한 보험자는 국제적인 규모를 갖춘 로이즈 재보험자⁴⁸⁾ 또는 세계적인 재보험자들과 재보험계약을 체결하고 있다.⁴⁹⁾ 또한 해양플랜트공사는 발주자와 시공자 그리고 설치장소가 각기 다른 국가에서 진행되는 경우가 많기 때문에 보험조건 및 보험료를 결정하는데 있어서 외부적인 환경에 많은 영향을 받게 되는 국제성을 갖고 있다.

II. 해양플랜트공사보험시장의 구조와 동향

1. 해양플랜트공사보험시장의 구조

역사적으로 해양플랜트공사보험은 해상보험의 일부분으로 간주되어 왔다. 초기의 해상보험자들은 멕시코만 연안의 삼각주 또는 강 하류를 중심으로 자체 추진력을 갖춘 반잠수식 시추선에 대해서 담보를 제공하는 보험영업을 진행하였으며, 이후 연·근해를 중심으로 주변 해역을 대상으로 고정식 또는 반잠수식 시추선 및 시추부선(drilling barge)에 대해 담보범위를 확대하여 제공하였다. 초기에 영국 해상보험자 또는 로이즈보험자들을 제외하고 국제적인 지명도를 갖고 있는 많은 해상보험자들은 보험자의 위험관리능력, 경험, 위험분산과 관련된 정교한 보험기술이 요구되는 해양플랜트보험에 대해서 별다른 관심을 보이지 않았다. 이후 영국의 런던해상보험시

48) Lloyd's Annual Report 2011, Lloyd's Data Warehouse 자료를 근거로 아래와 같이 로이즈 재보험 비중 분석표를 검토해 보면 국내원수보험자들은 보험목적물의 위험을 최소 25%이상 재보험계약을 통해서 위험을 분산하고 있다(구중순, “로이즈 재보험시장의 경쟁전략 분석”, 「무역보험연구」 제13권 제2호, 무역보험학회(2012.06), 9쪽 표 참조).

년도	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
재보험 비중	30%	35%	34%	33%	35%	36%	37%	38%

49) 영국의 로이즈 보험자는 일반적인 보험 이외에도 재보험과 관련된 보험계약도 많이 취급하고 있다. 실제로 로이즈는 재보험의 인수에 따른 위험을 관리하기 위해서 개인 보험자들의 재정상태를 엄격하게 심사하고 있음에 따라 재보험사고로 인하여 현재까지 보험금 미지불 사고는 발생하지 않고 있다. 이러한 로이즈 자체의 높은 대외신뢰도를 바탕으로 국내의 많은 원수보험자들은 로이즈 보험자들에게 일정 보험금액을 초과하는 계약에 대한 재보험계약을 로이즈와 체결하고 있다(구중순, 전계논문, 9쪽).

장을 중심으로 해양플랜트공사 및 운영과 관련된 보험시장의 위험을 Southern Marine, Aviation Underwriters, Cravens Dargen, Swett, Crawford 등과 같은 보험자들이 미국에서 진행되는 다양한 종류의 해양플랜트와 관련된 위험을 독점적으로 인수하였다. 이와 같은 대형 보험자들 이외에도 해양플랜트보험시장에서 피보험자로부터 위험을 인수하는 주체는 라인 중개인(line broker), 해양플랜트 분야에 관심이 있는 보험중개인, 로이즈(Lloyd's)의 영업회원(underwriting members)들로부터 정식 허가서를 수령한 보험중개인 등이 있으며, 이들은 피보험자와 보험자 간에 보험료를 조정하고, 보험약관상의 일부분을 수정 및 변경하는 업무를 하고 있다.⁵⁰⁾

로이즈는 내부적으로 해양플랜트 분야에 대한 다양한 경험과 보험영업기술을 갖춘 다수의 개인보험업자 및 보험중개인을 통해서 다른 나라의 어떠한 보험자들과 비교해도 경쟁력 있는 보험조건으로 담보위험을 인수하고 있다. 특히 해양플랜트보험과 관련하여 6개의 선도적인 대형 보험자, 4개의 로이즈 신디케이터(Lloyd's Syndicates)⁵¹⁾가 주도하고 있다. 초기 해양플랜트공사의 위험을 인수하는 보험자들의 대부분은 보험사고가 발생할 경우 약 2,000,000 US\$를 보상한도로 피보험자에게 보험금을 지급하였다.⁵²⁾

런던시추위원회(London Drilling Rig Committee)는 대표적인 비공식적인 런던 소재의 대형 개인보험자들의 모임이다. 이곳은 보험자가 피보험자로부터 위험을 인수할 때 고려해야 할 보험료, 자기공제비율, 보험료 할인비율⁵³⁾, 보험약관에 대한 기본적인 지침을 제공하고 있다. 또한 동위원회는 영국리그위원회(Joint Rig Committee : JRC) 내부의 개별분과로 소속되어 지속적으로 정기적인 총회를 개최하고, 동위원회

50) David Sharp, *op. cit.*, p.15.

51) 로이즈 신디케이터는 'Name'이라고 지칭하는 로이즈 내부의 개인보험자들이 보험계약을 직접인수하지 않고, 집합체 형식으로 모여서 보험인수단(syndicates)을 형성하여 대형 보험계약을 인수하는 것을 의미한다. 통상적으로 보험인수단에 가입할 수 있는 개인보험자의 수는 제한이 없으나 가입인원의 수와 가입자의 재정적인 경쟁력이 우수할수록 보험인수단의 위험인수능력이 비례적으로 증가하게 된다(구종순, 「해상보험」 (서울 : 유원북스, 2012), 77-78쪽).

52) David Sharp, *op. cit.*, p.15.

53) 해양플랜트공사보험도 일반적인 해상보험과 유사하게 선급에 대한 입급 여부에 따라 보험료가 차등적으로 적용되고 있다. 따라서 국제선급연합회(IACS)의 회원인 선급에 입급된 해양플랜트, 예컨대 주로 노르웨이선급, 미국선급에 입급된 해양플랜트에 대해서는 정상적인 보험료가 적용되고, 국제선급연합회의 회원이 아닌 비IACS 선급에 입급되는 경우 약 10-15%정도의 할증보험료가 적용된다. 통상적으로 대부분의 해양플랜트는 발주자의 특별한 요구조건이 없는 한 노르웨이선급, 미국선급, 프랑스 선급에 입급하는 것이 일반적이다.

에 소속된 보험자들에게 정보를 제공하고 있다.⁵⁴⁾

최근 해양플랜트공사보험시장은 해상유전을 개발하는 해당 국가의 자국 제품(local contents)의무 사용비율 및 기타 상황을 고려하여 피보험자는 발주자가 지정하는 자국의 보험중개인에게 보험요율을 의뢰하거나 또는 발주자와 오랫동안 해양플랜트공사와 관련된 프로젝트를 시행하면서 쌓아온 신뢰를 통해서 직접적으로 로이즈 신디케이터 또는 노르웨이 보험자 등과 보험계약을 체결하는 경향을 보이고 있다. 그리고 피보험자로부터 위험을 인수한 원수보험자는 세계적인 금융 네트워크를 소유한 재보험자 또는 재재보험자와 긴밀한 관계를 유지하고 있는 보험중개인을 통해서 보험자가 갖고 있는 위험을 전가하는 구조를 유지하고 있다.⁵⁵⁾

2. 해양플랜트공사보험시장의 동향

과거의 해양플랜트공사보험은 보험자와 피보험자인 조선소 및 공사계약관계자들에게 있어서 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 보험사고에 대한 위험의 전가를 담보하는 계약상의 합의를 통해서 체결되었다. 즉, 계약의 합의를 통해서 피보험자는 자신이 지급한 보험료와 계약규정을 준수하겠다는 의지를 보험자에게 약인으로 보험계약을 체결함에 따라 손해가 발생할 경우 보험자는 피보험자가 입은 손해를 보상한다.⁵⁶⁾ 이처럼 해양플랜트공사보험시장은 해양에너지개발에 대한 기술이 발달함에 따라 보험목적물의 종류가 다양해지고, 보험목적물이 설치되는 장소 역시 심해 또는 극지방으로 확대됨에 따라 위험을 담보하는 범위가 확대되었다. 따라서 향후 해양플랜트공사보험은 다음과 같은 경향을 보이면서 보험약관의 내용을 수정 및 보완해나가면서 발전할 것으로 기대된다.

(1) 담보범위의 확대

과거에는 해저유전으로부터 석유 및 가스의 시추와 생산에 국한된 해양플랜트만이 존재하였다. 그러나 최근에는 가스하이드레이트(gas hydrate), 해상풍력발전시설(wind farm), 파력 또는 조력을 이용한 발전소 등과 같은 매우 다양한 해양시설물

54) David Sharp, *op. cit.*, pp.15-16.

55) www.africa-re.com/dl.php?id=182 'The Underwriting of Oil and Gas Risks in Anglophone West Africa'과 관련하여 2013년 8월 30일 검색.

56) 권오, 「개정판 - 국제무역보험론」(서울 : 두남, 2009), 175쪽.

들이 광의적으로 해양플랜트의 범주에 포함되기 시작하였다. 또한 연안을 중심으로 설치되던 해양플랜트와 관련된 시설물들이 점차 심해로 설치범위가 확대됨에 따라 보험자가 부담해야 할 위험의 범위는 더욱더 확대될 수밖에 없게 되었다. 따라서 새로운 개념의 해양플랜트가 상용화되어 건조공사가 진행될 경우 발주자와 시공자는 사전에 보험자에게 보험목적물과 관련된 기술적인 특성과 설치장소, 예상되는 위험에 대해서 성실하게 고지하여 합리적인 보험료가 산출될 수 있도록 선의의 노력을 다해야 한다. 그리고 보험자는 피보험자로부터 전달받은 정보를 기초로 합리적인 보험료를 산출하여 피보험자가 보험목적물에 대한 공사를 완성할 수 있도록 안전장치의 역할을 성실히 이행하여야 한다.

(2) 피보험자의 자기공제비율의 확대

해양플랜트공사는 육상 조선소에서 건조된 보험목적물을 해상으로 운송하여 현장에서 설치 및 시운전을 마치고 발주자에게 인도되는 경우가 대부분임에 따라 보험목적물에 대한 이러한 의장공사, 운송, 설치과정에서 발생할 수 있는 해양오염 및 화재·폭발 등의 대형 해양사고에 대한 위험이 항상 상존하고 있다. 따라서 보험자는 일방적으로 전위험을 담보하는 기존의 CAR 보험을 그대로 사용하는데 있어서 많은 재정적인 문제가 발생할 수 있다. 따라서 보험자는 담보위험의 범위와 면책약관의 범위를 조정하고, 일부 피보험자의 도덕적 위태(moral hazard)를 최소화하기 위해서 자기공제비율을 보험목적물의 종류, 피보험자와 보험거래실적 및 과거의 보험금청구 내역을 종합적으로 분석하여 자기공제비율을 확대하려는 경향을 보이고 있다.⁵⁷⁾

(3) 보험중개인의 역할 확대

선주상호책임보험의 경우 피보험자인 선주가 조합의 회원으로 가입하고 보험계약을 체결하는데 있어서 별도의 보험중개인을 선임하지 않고 직접 진행하는 경우가 대부분이다. 반면에 일반적인 선박보험, 적하보험 등은 보험중개인을 통해서 진행하

57) 노르웨이의 대표적인 보험자인 스컬드(Skuld)사가 개발한 ‘해저장비와 해양플랜트 장비(Subsea and Offshore Equipment)보험’의 자기공제약관에 따르면 “보험목적물에 대한 전손사고 또는 추정전손사고가 발생함에 따라 피보험자로부터 보험금청구가 있을 때 보험자는 피보험자의 자기공제약관에 따른 비용공제를 적용하지 않는다.”라고 규정하고 있다.

는 것이 통례이다. 특히 해양플랜트공사보험의 경우 보험목적물의 보험가액이 크고, 위험에 대한 인수범위가 광대함에 따라 보험중개인의 역할은 매우 중요하다. 해양플랜트공사와 관련된 보험중개인은 피보험자로부터 위험에 대한 인수여부를 지시받고 보험목적물이 갖고 있는 위험조건에 적합한 보험자를 찾아서 해양플랜트공사보험계약을 체결하는데 결정적인 역할을 하는 피보험자의 대리인이다.

통상적으로 로이즈 보험중개인은 피보험자가 보험자와의 직접 계약시 발생할 수 있는 보험기술 및 보험료 산정에 대한 보험계약에 있어서 독자적인 교섭력을 갖고 진행하고 있으며 통상적으로 피보험자에 의해서 지정된다. 현재 로이즈 보험인수 장소에서 거래를 할 수 있는 권한을 위임받은 로이즈 보험중개인은 약 207명 정도가 있다.⁵⁸⁾ 해양플랜트의 경우 보험목적물 자체의 보험가액이 일반 상선과 비교해서 상대적으로 매우 높고, 위험을 분석하고 예측할 수 있는 과거 손해발생비율 및 위험도 평가자료가 매우 부족하기 때문에, 이에 대한 보험약관 수정 및 적용에 있어서 피보험자가 직접 보험자와 보험계약을 체결하는 것은 현실적으로 매우 어렵다. 따라서 해양플랜트 분야에 특화된 전문 보험중개인의 역할과 향후 위상은 점차적으로 확대될 전망이다.

보험중개인을 통해서 작성된 슬립(slip)⁵⁹⁾은 로이즈 개인보험자(Name) 또는 신디케이트(syndicate)들에 의해서 많이 인수되는데, 해양플랜트공사보험의 경우 보험목적물의 보험가액 및 위험부담이 크기 때문에 개인보험자가 단독으로 피보험자로부터 특정위험을 인수하는 것은 실질적으로 불가능하다. 따라서 최소 10명 또는 최대 100명 정도의 개인보험자가 각자의 지분율에 따라 신디케이트를 구성하여 피보험자가 '해양플랜트공사'라고 하는 특정위험을 인수할 수 있는 보험자를 찾는데 많은 시간을 소비하지 않도록 하고 있다. 즉, '해양플랜트공사'라고 하는 특정위험을 개인보험자들이 인수하는 비율보다는 대형 신디케이트들이 공동으로 인수하는 경우가 많다.

피보험자의 대리인의 자격을 부여 받은 보험중개인은 보험자와 보험계약을 체결할 수 있다. 단, 대리권이 없이 체결한 계약은 무권대리행위로서 피보험자에게 보험계약의 유효성을 주장할 수 없다. 그러나 MIA 제86조에 따르면 피보험자가 보험중개인이 체결한 보험계약을 이후에 추인(ratification)하면 보험계약의 효력을 인정받기도 한다.⁶⁰⁾

58) 황희대, 「핵심 보험이론 및 실무」(서울 : 보험연수원, 2012), 283쪽.

59) 슬립은 보험중개인이 피보험자로부터 보험목적물을 담보하기 위해서 필요한 고지내용을 보험자에게 통보할 때 작성하는 간단한 요약형태의 보고서류이다(강영문, 「해상무역보험」(광주 : 전남대학교출판부, 2011), 127쪽).

제3절 해양플랜트공사에 따른 담보위험의 확대와 위험관리

I. 해양플랜트공사에 따른 담보위험의 확대

1. 해양플랜트공사의 단계별 위험의 형태

보험자와 피보험자는 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 우선적으로 임시보험금액(provisional value)을 합의하고 보험계약을 체결한다. 그리고 이후 건조공사가 진행되면서 상황에 따라 다양한 내·외부적인 여건을 고려하여 증액 또는 감액분을 최종보험가액으로 확정하게 된다. 통상적으로 보험목적물에 대한 공정률은 시간이 지나감에 따라 자연스럽게 증가하기 때문에 이에 따른 보험목적물에 대한 보험가액은 증가하게 된다. 현재 많은 해양플랜트공사보험증권은 미평가보험증권(unvalued policy)의 형식을 취하고 있음에 따라 초기에 보험목적물의 가액을 보험증권에 기재하지 않고, 추후에 보험목적물의 건조공사가 진행됨에 따라 보험가액을 확정하는 것이 통례이다.

만약 양 당사자 간에 보험가액이 정해지지 않는 상태로 손해가 발생할 경우 사고 발생시 가액 또는 동종유사보험목적물의 현지 가액을 보험가액으로 정한다. 협회선박건조보험약관과 유사하게 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서도 보험목적물의 보험가액은 보험계약 체결 당시와 비교해서 증가되는 경향을 보이고 있다. 특히 해양플랜트는 원통형 강관부재가 하부구조물을 형성하거나 철근·콘크리트 복합구조물인 경우가 대부분임에 따라 철강재의 가격변동, 환율변동으로 인한 외국산 기자재의 수입비용에 차이가 발생하기 때문에 최종보험가액⁶¹⁾의 조정은 불가피하다. 따라서 아래와 같이 해양플랜트공사의 단계별 위험의 특징과 확대 경향에 대해서 검토해 보기로 한다.

(1) 조선소에서 위험

조선소에서 시공자는 선거장(dry dock)에서 보험목적물의 선체(hull)에 대한 공사를 완성하고 선거장에 강제로 해수를 주수하여 수밀문(dock gate)을 열어 진수한

60) 심재두, 「해상보험법」(서울 : 길안사, 1995), 79쪽.

61) 최종보험가액은 해양플랜트공사보험에서 보험목적물에 대한 피보험이익을 금전적으로 평가한 가액으로 보상금액의 법정 최고한도액에 해당한다.

(launching) 후 안벽에서 잔여공사를 마무리한다. 이 경우 보험목적물은 시공자의 과실로 인하여 화재⁶²⁾·폭발·침수 등의 위험에 노출되어 있고, 태풍, 지진, 원자력사고 등과 같은 외부적인 환경요인으로 인하여 보험목적물에 손해가 발생할 수 있다. 따라서 보험자들은 피보험자가 보험목적물을 안전하게 건조공사를 완성할 수 있는지에 대한 객관적인 자료를 파악하기 위해서 피보험자에게 사고이력, 작업환경 안전관리기준 등과 관련된 외부증서 및 내부절차에 대한 객관적인 문서를 요구하게 된다. 특히 조선소 내·외부적인 원인으로 발생하는 동맹파업⁶³⁾의 경우 보험자는 발생하는 손해에 대해서 기본적으로 동맹파업 면책약관(Strike Exclusion Clause)에 의해서 보험자가 면책되는 것이 일반적이다. 그러나 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서는 파업 및 노동쟁의와 함께 테러리스트, 정치적 동기에 의해서 보험목적물이 입은 손해에 대해서 보상⁶⁴⁾을 하고 있다.

(2) 운송 중 위험

안벽 의장 공사(quay outfitting work)를 마친 보험목적물은 자력항해, 대양예인(ocean tug) 또는 자항선을 이용하여 발주자가 지정한 해상유전지대로 이동하게 된다. 이때 피보험자는 기존의 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 협회적화약관을 특별약관의 형태로 추가보험료를 납입하고 담보범위를 확장하여 위험을 분산하고 있다. 그리고 보험목적물을 운송할 경우 피보험자는 보험목적물을 해운회사와 예인계약⁶⁵⁾ 또는 화물운송계약⁶⁶⁾을 체결하여 목적지 해역까지 운송하게 된다.

62) 해양플랜트공사보험에서 담보하는 화재는 건조 공사 중 발생하는 화재, 원인을 알 수 없는 화재, 건조작업에 투입된 작업자 또는 시운전에 투입된 선원 및 기술자에 의한 화재도 포함된다. 만약 피보험자의 고의로 화재가 발생한 경우 보험자는 보상 책임이 없으며, 피보험자의 고의 여부는 보험자가 직접 입증해야 한다.

63) 동맹파업은 동정파업까지도 포함하고 있다. 예컨대, 임금 인상과 관련된 근로자의 파업은 동맹파업에 해당되고, 동정파업은 타 근로 장소에서 발생된 동맹파업과 연계하여 파업을 동조하는 일련의 모든 파업을 의미한다(Michael D. Miller, *Marine War Risks*(London : LLP, 1990), pp.163-164).

64) 해상보험과 마찬가지로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험 역시 보험목적물이 보험증권에서 담보되는 위험으로부터 피보험자가 경제적인 손해, 멸실, 훼손 등의 피해를 입었을 경우 보험계약 체결 시 당사자 간의 합의된 협정보험금액을 한도로 실제로 발생한 손해액을 보상한다. 사고 이전의 정상상태로 보험목적물을 원상복구하는 것을 원칙으로 채택하고 있음을 의미한다. 따라서 보험목적물의 실제 평가액이 협정보험금액보다 클 경우에도 협정보험금액의 책임한도의 범위 내에서 경제적 피해를 보상하게 된다.

65) 예인계약은 항만예선계약과 예항운송계약으로 구분할 수 있다. 즉, 항만에서 선박

운송 도중 보험목적물에 대한 전복, 공동해손 및 기타의 손해가 발생할 때 예인계약의 경우에는 자손자변(knock for knock)원칙⁶⁷⁾에 의거하여 보험목적물의 소유자인 피보험자가 손해를 부담하며,⁶⁸⁾ 화물운송계약일 경우 적하보험약관에 의거하여 보험자로부터 손해를 담보 받을 수 있다. 예컨대, 예인선이 보험목적물을 예인 중 타 선박과 충돌사고가 발생할 경우, 사고 당시 예인선이 예방지휘권을 합리적으로 행사하였는지 여부와는 관계없이 예인선 자체의 손해와 예인선에 의해서 제3자가 입은 손해는 예인선의 선주상호책임조합에서 보험금을 지급하게 된다. 그러나 피예인선의 경우 예인선이 예방지휘권을 행사하였다고 하더라도 피예인선, 즉 보험목적물 자체의 손해와 더불어 이에 수반되는 제3자의 손해는 피예인선 측에서 책임을 부담해야 한다.

반면에 예선열일체의 원칙에 따르면 예인선과 피예인선이 하나의 예선열을 형성하여 항해 중 제3자의 선박 또는 기타의 재산과 충돌하는 사고가 발생할 경우 예인선과 피예인선을 하나의 선박으로 간주하여 예인선이 제3자에 대한 손해배상책임을 모두 부담하는 것을 의미한다.⁶⁹⁾ 현재 예선열일체의 원칙은 영국에서도 지지를 받지 못하고 있으나, 국내의 경우 판례에 따라 조금씩 다른 경우를 보이고 있다.⁷⁰⁾

의 접안 및 이안을 지원하는 계약은 항만예선계약에 속하고, 예인선의 추진력을 이용하여 조종성을 갖추지 않고 단순히 부선의 능력만을 갖고 있는 피예인선에 합의된 목적물을 선적하고 예인하는 계약을 예방운송계약이라고 한다(김인현, 「제3관 해상법」(서울 : 법문사, 2011), 244-245쪽 참조).

- 66) *Sacramento Navigation v. Salz* 273 U.S. 326, 47 S.Ct. 368, 71 L.Ed. 663 (1927) 사건에서 미국법원은 “부선에 선적된 물건을 운송해 주기로 합의된 계약은 비록 계약 당사자가 부선을 예인선에 의해서 예인되도록 계약을 체결하였다고 하더라도 해상물건운송계약이다.”라고 판시하였다.
- 67) 자손자변(knock for knock)원칙은 귀책사유에 대한 구분 없이 예인선 측에서 발생한 손해와 함께 예인선 자체의 과실로 인하여 발생한 제3자의 손해는 예인선 소유자, 즉 선주상호책임조합에서 손해에 대한 책임을 부담하고, 피예인선 측에서 발생한 손해와 관련된 제3자에게 발생한 손해는 피예인선 소유자가 직접 부담하는 원칙을 말한다(<http://www.kpiclub.or.kr/board/bbs/board>. 2013년 8월 30일 검색).
- 68) 현재 해양플랜트공사와 관련하여 예인계약에 사용되는 국제표준서식은 영국 표준 예인조건, 네델란드 예인조건, 스칸디나비아 표준예인조건, Towcon/Towhire 및 로이즈 해난구조계약 표준서식 등이 사용되는데, 이 중에서 Towcon이 가장 많이 사용되고 있다. 대양예인을 통해서 예인선과 피예인선, 즉 보험목적물을 운송하는 중 발생하는 사고에 대한 보상 문제가 매우 복잡하기 때문에, 반드시 자손자변(knock for knock)원칙이 포함된 국제표준예인서식을 사용하여 분쟁을 최소화해야 한다. (<http://www.kpiclub.or.kr/board/bbs/board>. 2013년 8월 30일 검색).
- 69) *The Cleadon* (1860) 14 Moo.p.c. 97; *The American and The Sydria* (1874) L.R. 6 P.C. 127; 이춘원, “예부선 상황에서의 충돌에 관한 몇 가지 문제점”, 「한국해법학회지」, 제29권 제1호, 한국해법학회(2007.04), 38쪽 참조.

(3) 설치 및 시운전 중 위험

조선소내에서 크레인을 이용하여 중량물을 이동하거나 설치하는 중에도 낙하, 충돌, 비래(飛來)사고⁷¹⁾ 등과 같은 위험이 존재하게 된다. 그리고 해상의 경우 상부구조물의 설치가 필요한 해양플랜트와 여기에 상부구조물을 설치해야 하는 해상크레인 간에는 충돌, 추돌, 추락 등과 같은 다양한 보험사고가 발생할 수 있다. 특히 최근에는 일괄도급계약형식으로 해양플랜트공사계약을 체결하는 경우가 많기 때문에 시공자는 발주자에게 해양플랜트를 인도하기 전에 반드시 발주자의 입회하에 시운전을 안전하고 완벽하게 마쳐야 한다. 그러나 시운전 중에는 화재, 폭발, 해양오염, 타 선박과의 충돌 위험 등이 존재하기 때문에 이러한 위험요소들로 인하여 보험목적물에 전손 및 분손 등의 손해가 발생할 경우 원상복구에 막대한 비용과 시간이 소요되게 된다. 그러므로 해양플랜트공사의 공정이 마지막 단계로 진행될수록 보험자가 책임져야 할 담보위험의 범위와 보험금액이 증가하게 된다.

2. 해양플랜트공사와 관련된 위험의 확대와 보험의 역할

대형 해양플랜트의 경우 발주자와 시공자 상호 간에 도급계약형태로 해양플랜트공사계약을 체결하는 것이 일반적이다. 그리고 시공자는 발주자와의 계약기간 내에 해양플랜트공사를 안전하게 완성하여 인도하기 위해서 보험자에게 합의된 보험료를 지급하고 해양플랜트공사보험에 가입하게 된다. 이를 통해서 피보험자인 시공자는 조선소에서 보험목적물이 공정 단계별로 조립되고 해상으로 운송되어 최종적으로 해상유전에서 설치 및 시운전이 완료되어 발주자에게 인도될 때까지 전위험을 담보함으로써 피보험자를 위험으로부터 보호하는 역할을 하고 있다. 특히 피보험자는 발

70) 대법원 2010.1.14. 선고 2008다69107 판결에 따르면 “피예인선이 자력 항해가 불가능한 부선이라거나 피예인선의 승무원에게 예인선의 항해를 지휘 및 감독할 권한 또는 의무가 없다는 사정만으로 모든 책임을 예인선측에만 부담할 수 없다.”라고 판시하였다. 즉, 피예인선의 과실유무를 고려하여 예인선만의 단독 책임을 부담할 것인지 대한 여부를 결정해야함을 의미한다.

71) 2010년 국내 조선소에서 발생한 산재사고를 유형별로 분석한 결과, 사망의 경우 총 사망자 170명 중 추락 24%(41명), 전도 6.5%(11명), 감감·끼임, 8.2%(14명) 등 약 40%가 3대 재래식 다발재해로 사망했다. 사망자 중에는 낙하·비래 17명, 화재 15명, 폭발 10명 등도 있는데 이들 사망의 대부분은 안전사고 때문인 것으로 파악되었다(산업안전공단의 2010년도 국감자료 기준).

주자가 원하는 해상유전에서 일괄적으로 상업시운전을 끝내고 발주자에게 인도해야 함에 따라 해양플랜트공사 중에 발생하는 설계의 변경, 시공자의 과실에 따른 장비 및 시설의 파손 등과 같은 위험으로부터 효과적으로 보험목적물을 보호하기 위해서 각 공정단계별로 추가적인 보험료를 지급하고 합의된 특별약관을 삽입하여야 한다.

II. 해양플랜트공사에 따른 위험관리

1. 해양플랜트공사에 적용되는 위험의 개념

일반적인 보험에서 '위험(risk)'은 보험기간 동안에 발생할 수 있는 불확실성을 갖고, 내·외부적인 환경변화에 기인하여 손해(loss)가 발생할 수 있는 확률 또는 기회로서 보험사고에 대한 발생가능성과 이에 대한 측정 가능한 정도를 의미한다.⁷²⁾ 해양플랜트공사보험의 경우 '위험(risk)'은 조선소의 건조단계에서부터 해상유전에서 상업시운전을 마치고 발주자에게 보험목적물을 인도하기 전까지 해상보험에서 정의하는 해상고유의 위험을 포함하는 보험사고로 인하여 발생하는 모든 손해가 포함된다. 따라서 피보험자인 해양플랜트시공자는 공사 중 발생할 위험이 크기 때문에 이에 대한 위험관리가 합리적으로 이루어져야 하며, 그렇지 않을 경우 해양플랜트공사 중 발생하는 위험의 결과로 인하여 피보험자는 막대한 피해를 입게 된다.

2. 보험목적물에 존재하는 위험요소

해양플랜트공사보험에서 담보하고 있는 위험은 피보험자가 투기적 또는 악의적 의도를 갖고 공사를 무리하게 진행하는 도중에 발생한 위험은 포함하지 않는다. 반면에 실질적인 순수위험, 즉 해양플랜트공사 중 발생한 피보험자의 과실과 같은 손해는 담보대상으로 포함되어 보상을 받게 된다.

(1) 보험자입장에서 위험의 요건

첫째, 보험기간 중 발생하는 위험은 피보험자의 고의 또는 사기의 의도 없이, 순

72) 박진우, 「개정판 - 건설공사보험의 이해」 (서울 : 신아출판사, 2011), 19-20쪽; 구종순, 전계서, 6쪽.

수하게 해양플랜트공사와 관련된 보험사고가 시기와 장소를 정하지 않고 불확실하게 발생하여 한다. 우연성이 개입된 보험사고만이 담보되며, 예컨대 상업시운전을 위해서 장비를 오랫동안 시험시운전을 함에 따라 발생하는 기계부품들의 마모와 부식에 따른 감가상각과 같은 손해는 위험의 요건에 포함되지 않는 손해이다.

둘째, 보험자는 자신이 인수한 위험에 대해서 자신을 보호하기 위해서 재보험에 가입하게 된다. 즉, 감당할 수 없는 위험에 대한 2차적인 안전장치를 마련하는 제도적인 보완책이다. 그러나 허리케인, 지진, 화산폭발 등과 같은 천재지변에 따른 손해는 보험자가 감당할 수 없는 경우가 대부분이다. 따라서 해양플랜트공사보험에서 보험자가 담보할 수 있는 위험은 보험목적물의 손해가 합리적으로 보상이 가능한 수준이어야만 한다.

셋째, 일반적인 해상보험과는 달리 해양플랜트공사보험의 역사 및 관련된 판례가 부족함에 따라 보험자는 새로운 기술이 적용되는 LNG 부유식 생산저장시설(LNG FPSO), 해상풍력발전기 설치선, 해양플랜트해체선박 등과 같은 신개념 보험목적물에 대해서 합리적인 보험료를 산출하는데 많은 어려움을 겪고 있다. 즉, 보험료산출에 기반이 되는 개별 보험목적물의 과거 손해발생 원인, 시간, 장소, 피해의 정도를 수학적인 통계방법으로 보험료 산출을 해야 한다. 그러나 새로운 기술의 적용 및 설치공사 난이도가 증가함에 따른 보험목적물의 보험료 산출은 장기간의 시간이 필요하다. 그러므로 보험자는 피보험자와 해양플랜트공사보험계약을 체결하기 위해서 대수의 법칙이 적용되는 위험에 대한 동질성, 발생 빈도수 등에 대한 종합적인 정보를 사전에 파악해야 하고, 가능하면 보험사고의 발생에 따른 피해를 합리적으로 산정할 수 있는 위험관리모델을 개발해야 한다.⁷³⁾

(2) 피보험자입장에서 위험의 요건

피보험자 역시 해양플랜트공사 중 보험사고의 발생 시간, 장소, 사고에 따른 손해의 범위를 정확하게 예측할 수 없다. 따라서 발생할 수 있는 모든 예측 가능한 경우의 조건을 담보위험에 포함하는 것이 가장 안전하게 보험목적물을 담보하는 방법이지만, 실질적으로 모든 위험을 담보하는 것은 불가능하다. 따라서 피보험자는 보험자와 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 아래의 위험요건들을 고려해야 한다.

첫째, ‘위험이 없으면 보험도 없다(No risk, No insurance)’라는 명제에 걸맞게 피보

73) 황희대, 전계서, 284-285쪽 참조.

험자는 자신의 위험을 담보받기 위해서 보험에 가입하게 된다. 이때 앞에서 언급한 바와 같이 모든 위험에 대해서 담보를 받기 위해서는 비례적으로 보험료도 많이 부담하게 된다. 따라서 피보험자 역시 해양플랜트공사의 특성과 자신의 건조공사능력을 종합적으로 판단하여 담보위험에 따른 합리적인 보험료를 지급할 수 있어야 한다.

둘째, 해양플랜트공사의 특성에 따라 보험목적물에 발생하는 위험의 빈도는 차이가 있다.⁷⁴⁾ 예컨대, 해상에서 설치공사가 진행 중인 해양플랜트와 해양플랜트지원선박 사이의 충돌에 따른 손해는 매우 빈번하게 발생한다. 즉, 보험사고 발생 빈도가 매우 높은 위험은 보험자가 담보해주지 않기 때문에 담보위험에서 분리하는 것이 바람직하다. 특히 해양플랜트운영보험에서는 자가보험(self insurance)을 통해서 운영자가 스스로 자주 발생하는 위험과 일반 보험자가 인수를 거절하는 위험을 인수하여 위험을 관리하기도 한다.

3. 위험관리 수단으로서 보험의 역할

(1) 해양플랜트공사보험에서 담보하는 위험의 유사형태

위험의 개념을 통해서 해양플랜트공사 중 발생하는 손해의 범위와 그 대상을 포괄적으로 검토하였으나, 여전히 위험을 지칭하는 유사형태의 세부 정의에 대한 명확한 정리가 부족하여 피보험자와 보험자 간에는 지속적인 문제가 발생하고 있다. 따라서 상위개념인 위험에는 포함되지만 개별 보험약관상에서 적용되는 손해의 하위개념으로 유사한 형태에 대해서 다음과 같이 검토하기로 한다.

첫째, 손인(peril)의 의미는 손해가 발생하는 원인이 되는 사고를 의미한다. 예컨대, 육상에 있는 조선소에서 해양플랜트공사를 마무리하는 도중에 태풍으로 인하여 보험목적물의 일부가 파손되는 손실이 발생하였을 경우 태풍은 해당 사고의 손인이 되는 것이다.

둘째, 위태(hazard)는 발생할 수 있는 사고에 있어서 주변의 상황을 변화시켜 손실의 범위 또는 결과를 확대할 수 있는 조건, 요소 또는 상태에 해당되는 사고의 원인을 의미한다. 예컨대, 피보험자의 고의 또는 실수로 액화천연가스탱크 주변에서 용접작업을 하던 중 폭발성 가스가 누출되어 폭발사고가 발생하였을 경우 이것은 단순히 폭발성 가스가 누출될 수 있는 위험에 용접이라고 하는 위험을 추가해서

74) 황희대, 전게서, 284-285쪽 참조.

폭발이라고 하는 추가적인 위험을 발생시킨 물리적 위태(physical hazard)의 대표적인 사례라고 할 수 있다. 또한 피보험자의 악의적인 행동으로 보험금을 받을 목적으로 보험목적물을 침몰시키는 행동은 도덕적 위태(moral hazard)에 해당되고, 심리적 위태는 도덕적 위험과 유사하나 피보험자의 고의성이 없는 상태에서 발생하는 사고의 원인 및 상황을 의미한다.

셋째, 멸실(loss)은 손인 또는 위태로 인하여 자신의 소유 또는 권리를 갖고 있는 재산에 발생한 경제적 가치의 감소를 의미한다. 이와 관련하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서는 물적 손해와 배상책임손해를 중점적으로 담보하고 있다.⁷⁵⁾

넷째, 훼손(damage)의 의미는 보험목적물에 대해서 가해자 또는 이와 관련된 제3자에게 손해를 입힘으로써 보험목적물이 고유하게 갖고 있던 성질 또는 능력의 일부가 저하되는 것을 의미한다.⁷⁶⁾

(2) 해양플랜트공사보험을 통한 피보험자의 위험전가

해양플랜트공사의 책임을 맡고 있는 시공자, 즉 피보험자는 공사 중 발생할 수 있는 사고의 위험을 관리하고 전가하기 위해서 많은 노력을 하고 있다. 피보험자의 다양한 위험전가의 방법 중 보험계약을 통한 위험전가의 장점과 활용방법에 대해서 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 피보험자는 보험계약을 통해서 합의한 보험료를 보험자에게 지불하고 보험담보기간 동안 발생한 보험사고에 대해서 보험금을 지급받음으로 인하여 발생한 손해를 회복할 수 있게 된다. 따라서 피보험자는 위험에 대해서 보험료를 납입함으로써 보험자에게 위험을 전가하고 보험자 역시 재보험이라는 제도를 통해서 자신의 위험을 재보험자에게 전가시킴으로써 자신을 보호할 수 있게 된다.

둘째, 해양플랜트공사를 실질적으로 이행하는 장소는 자국이 아닌 타국의 해역에서 진행되는 경우가 대부분이고, 특히 해양오염, 환경보호, 기존에 해당 해역에서 어로 또는 양식업에 종사하고 있는 원주민들과의 배상책임 문제가 많이 제기되고 있다. 피보험자의 입장에서는 제3자가 제기하는 법적인 다양한 문제들을 사안별로 직접 대응하면서 해양플랜트공사를 진행하는데 많은 어려움이 있다. 따라서 피보험자는 보험자를 통해서 제3자에게 발생한 손해를 보상하고 원상복구함으로써 위험을

75) 황희대, 전계서, 286-287쪽 참조.

76) 강영문, 전계서, 22-26쪽.

효율적으로 관리할 수 있다.

셋째, 피보험자는 해양플랜트공사 중 사고가 최대한 발생하지 않도록 노력해야 하지만, 부득이 발생한 보험사고에 대해서는 적극적으로 보험을 이용하여 위험을 분산해야 한다. 피보험자의 입장에서 효율적으로 해양플랜트공사보험을 이용하기 위해서는 반드시 보험약관에 대한 이해, 사고발생에 따른 후속 조치 및 원인 증명 등에 대한 기록을 철저히 유지해서 보험자와의 분쟁을 최소화할 수 있도록 해야 한다.

III. 보험목적물의 종류에 따른 위험과 보험약관의 적용

1. 시추선과 선박형태의 시추부선

일반적으로 해상보험에서 담보하는 위험의 원인 중 하나인 해상위험은 해상으로부터 항해 중 발생하는 손해를 의미한다. 해상위험과 관련 있는 해양플랜트공사보험상의 보험목적물로 대표적인 대상은 시추선 및 선박형태의 시추부선(ship-shaped drilling barge)이다. 이동가능한 시추선은 고정식 해양플랜트와는 달리 자체적으로 6-8개의 추진기(thruster)가 설치되어 있기 때문에 자력항해가 가능하다. 그리고 해당 보험목적물은 해상시운전 중 항해위험을 피하기 위해서 선장, 항해사, 기관사 및 기타 선원들이 승선한다. 따라서 시추선건조공사보험약관에는 반드시 “()호는 보험담보기간 중 항해에 따른 다음의 위험을 담보한다(.... vessel engaged in special voyage..)”라는 문구가 보험약관에 포함되게 된다. 즉, 시추선이 건조공사를 마치고 최종적으로 발주자가 지정한 해상유전까지 자력항해를 하는 부분에 있어서 항해 중 발생하는 손해에 국한되어 적용되며, 동적유지제어장치를 작동하여 현재 위치를 지속적으로 유지하면서 시추시운전을 하는 동안에 발생하는 해저유정압력제어불능⁷⁷⁾

77) 시추선이 해저유정의 상업적 시추가 가능한 매장량을 확인하고, 유질(kind of oil)의 상태를 점검하기 위해서 시추작업을 진행하는 중 예측할 수 없는 내부 압력으로 기름 및 가스가 외부로 유출되는 것을 해저유정압력제어불능이라고 한다. 통상 이를 막기 위해서 BOP(Blowout Preventer)라고 하는 해저생산설비 중 하나인 해저유정압력제어장치를 설치한다(Thomas G Saetren, “Offshore Blow-out Accident-an analysis of causes of vulnerability exposing technological systems to accidents-”, University of Oslo, pp.59-82 내용 참조).

- ① 1977년 노르웨이 Ekofisk 해상유전에 설치된 B-14 고정식 해양플랜트의 해저유정압력제어불능에 따른 폭발사고가 발생함.
- ② 1985년 Haltenbanken 6407/6번 해역에서 얇은 가스층에 발생한 과도한 압력으로 인하여 반잠수식 시추선인 West Vanguard호가 폭발되는 사고가 발생함.

과 같은 손해는 별도의 보험약관을 통해서 담보해야 한다.⁷⁸⁾

또한 보험목적물이 항해 중 준설선, 일반상선, 어선 등과 충돌할 경우 이것 역시 해상으로부터의 위험에 적용된다(fortuitous accidents and casualties of the seas). 시추선의 경우 피보험자와 보험자 사이에 항해 중 보험목적물을 선박으로 인정하여 항해 중 발생할 수 있는 충돌, 좌초, 좌주, 전복, 화재 등과 같은 다양한 위험을 담보위험으로 포함하여 적용하는 데 별다른 분쟁이 없다. 그러나 선박형태의 시추바지선의 경우는 자력항해능력의 보유 여부에 따라 적용이 달라진다. 즉, 자력항해가 가능하다면 선박으로 인정이 가능하다. 그리고 예인선의 지원을 받아서 목적지 해역으로 예인될 경우에는 반드시 특수목적물 갖고 항해 또는 예항되는 보험목적물 및 보험목적물에 포함되는 시추장비와 시설들이 담보위험에 포함될 수 있도록 보험약관을 수정하여 적용할 필요가 있다.⁷⁹⁾

2. 승강식 시추선, 잠수 또는 반잠수식 시추선

기본적으로 시추선의 성능, 즉 시추장비를 탑재하고 해저유정에 대한 굴착작업을 할 수 있는 능력을 갖고 있으나 외형상으로는 선박의 형태와는 다른 선형을 갖고 있는 자기 승강식 시추선(self elevating jack up), 잠수식 시추선, 반잠수식 시추선 등에 대해서 이것을 ‘선박’으로 인정할 것인지 여부에 따라 충돌, 선주책임제한, 공동해손, 구조계약, 선박금융, 선박 등록과 관련된 결과가 전혀 다르게 발생할 수 있다. 예컨대, Joseph Lavery v. Ian Macleod 사건에서 Glomar Adriatic 1X 승강식 시추선은 ‘선박’이라고 명시하고 있다. 그러나 이러한 종류의 시추선을 선박으로 인정하기 위해서는 조건이 필요하다. 대부분의 승강식 시추선은 자항능력이 없고, 외형상으로 선박의 형상을 하고 있지 않다. 즉, 자항능력이 없이 연안에서 해저에 지지대를 고정하여 시추작업에 종사하는 해양플랜트를 말한다. 따라서 승강식 지지대를 해저지점에서 확실하게 고정된 상태에서는 이를 ‘선박’이라고 인정하지 않고, 예인선에 의해서 해상으로 예인되는 경우로 국한해서 ‘선박’으로서 그 지위를 인정하고 있다.⁸⁰⁾

③ 2004년 P-31A 해역에서 시추작업 중이던 Snorre A호가 동일한 원인으로 폭발되는 사고가 발생함.

④ 2010년 멕시코만에서 Deepwater Horizon호가 동일한 원인으로 폭발되는 사고가 발생함.

78) David Sharp, *op. cit.*, p.36.

79) David Sharp, *op. cit.*, p.36.

80) David Sharp, *op. cit.*, p.37.

따라서 선박과 유사한 외형을 유지하고 있지 않는 보험목적물에 대한 해양플랜트 공사보험계약을 체결할 때 물적 손해에 따른 보험목적물에 대한 명확한 정의가 필요하다. 통상적으로 승강식 시추선에 있어서 보험목적물에 대한 정의는 “()의 공사에 있어서 보험자는 보험목적물의 선체, 선체를 구성하는 하부구조물, 관련 자재 및 설비, 의장품, 재고품, 기부속, 승선하고 있는 선원들의 주·부식 등을 포함하여 보험목적물에 대하여 발생하는 물적 손해를 보상한다. 그리고 피보험자의 운항 특성과 항로 그리고 설치위치에 따라 추가적으로 설치되는, 예컨대 보험목적물이 증기터빈을 장착한 선박일 경우 이에 수반되어 설치되는 보일러, 열교환기, 기타 이와 관련된 보조기계들에 대해서도 보험자는 담보를 제공한다.”라고 명시하고 있다.⁸¹⁾

실무에 있어서 자항능력이 있는 이동식 시추선(drill ship)은 미국협회선박보험약관(American Institute Hull Clauses) 또는 협회선박기간보험약관(Institute Time Clause-Hulls) 등을 사용하고 있으며, 심지어 표준시추부선보험약관(Standard Drilling Barge Form)을 통해서 타 선박과의 충돌, 구조구난, 공동해손 등의 문제를 담보하고 있다.⁸²⁾

3. 부유식 해양플랜트

과거에는 고정식 해양플랜트와 육상정유시설까지 비정제된 상태의 석유를 주기적으로 왕복하는 유조선, 즉 ‘셔틀 유조선(shuttle tanker)’에 대한 개념이 없어서 부유식 생산설비(Floating Production Unit : FPU)가 주종을 이루었으나, 최근 관련기술이 발전함에 따라 화물의 성질과 종류에 적합한 부유식 생산저장설비(Floating Production and Storage Unit : FPSU)가 추가로 개발되어 운영되고 있다. 현존하는 대부분의 부유식 생산저장설비는 기존의 대형 유조선을 주로 싱가포르 소재의 수리 및 개조 전문 조선소에서 설계변경공사를 마치고 자항능력을 갖춘 선박으로 개조된 선형이 대부분이었다.⁸³⁾ 그러나 발주자들은 보다 안정적이고, 대용량의 원유와 가스를 생산하고 저장할 수 있는 새로운 형태의 해양플랜트를 요구함에 따라 최근에는 대형 부유식 생산저장설비를 갖춘 별도의 해양플랜트를 조선소에서 수주 받아 공사를 진행하고 있다.⁸⁴⁾ 이러한 부유식 생산저장설비는 매우 독특한 특징을 갖고 있다.

81) David Sharp, *op. cit.*, p.37.

82) David Sharp, *op. cit.*, p.38.

83) P. Biasotto, V. Bonniol, P. Cambos, BV, “Selection of Trading Tankers For FPSO Conversion Projects”, Offshore Technology Conference, OTC 17506, pp.4-6.

종류에 따라서 조금의 차이는 있을 수 있으나 통상적으로 자항능력을 갖추고 있음에도 불구하고, 실제로는 해저지면에 다양한 닻과 해저연결관(riser), 기타 해저연결장비들에 의해서 고정되어 운영되는 경우가 많다. 반면에 이동하는 경우는 대형 태풍, 해일, 쓰나미, 선체의 일부분에 대한 긴급수리가 필요한 경우를 제외하고는 거의 없다.⁸⁵⁾

따라서 부유식 생산설비 또는 부유식 생산저장설비에 대한 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 보험자와 피보험자는 보험목적물이 가지는 ‘선박’에 대한 특징과 ‘비선박’적인 특징을 보험목적물의 항해목적에 따라 구분하여 정의할 필요가 있다. 이를 통해서 보험목적물이 해상유전해역(offshore oilwell field)으로 예상될 경우와 여기에 고정되어 있을 경우를 분리해서 사고 발생시 보험약관을 다르게 적용해야 한다.

4. 고정식 해양플랜트 및 해저배관시설물

앞에서 언급한 부유식 해양플랜트들과는 달리 고정식 해양플랜트는 주로 철구조물(jacket), 콘크리트(concrete), 대형체인(chain)으로 구성된 닻줄, 유연식 강관 등으로 하부구조물을 해저지면에 고정된 형태를 유지하고 있다. 대부분의 고정식 해양플랜트들은 해저유정의 생산주기가 종료될 때까지 현장에 설치되고, 이후 해체가 결정되면 주로 상부와 하부구조물에 대한 잔존물 제거작업이 동시에 이루어진다. 즉, 고정식 해양플랜트는 해저유정에 대한 상업생산이 종료될 때까지 해저에 고정되어 운영되는 시설물을 의미한다. 따라서 고정식 해양플랜트의 경우 선박보다는 해양시설물의 일부분으로 취급하는 것이 통례이다.

특히 고정식과 부유식 해양플랜트의 가장 큰 차이는 고정식의 경우 이동을 위한 별도의 주·배수 작업이 필요 없으며, 부력을 유지하기 위한 별도의 수밀설비도 필요

84) 2012년도 기준 부유식 생산저장설비의 현황은 아래와 같다(Neeraj Nandurdikar and Jonathan Walker, “A Story about FPSO Project Performance”, *Upstream Industry Benchmarking Consortium*(2012), pp.4-9).

운영현황	FPSO 형태	FPSO 이외의 기타 형태	비고
척수	78 척	56 척	
크기	380 mmboe	340 mmboe	
평균 건조비용	17억 달러	12억 달러	
소유 형태	29% 국제석유기업	42% 국제석유기업	
	31% 독립석유기업	30% 독립석유기업	
	39% 국영석유기업	28% 국영석유기업	

85) David Sharp, *op. cit.*, p.38.

없다. 단순히 외력에 의해서 구조물에 해수가 침입하여 침수되는 것을 막기 위해서 수밀설비만이 설치되어 있다. 따라서 고정식 해양플랜트는 전자해도(ECDIS), 자동조타장치(Auto Pilot) 등과 같이 항해를 위한 어떠한 종류의 시설, 장비, 의장품도 구비되어 있지 않으며, 단지 고정된 해저지면에서 안전하게 석유와 가스 등을 생산하는데 필요한 장비 및 작업자들의 거주시설만이 탑재되어 있을 뿐이다. 따라서 고정식 해양플랜트의 경우 기존의 이동식 또는 부유식 해양플랜트들과 비교해서 통상적인 해상위험, 즉 좌초, 좌주, 충돌 등에 따른 해상위험은 거의 없다고 할 수 있다.⁸⁶⁾

위에서 언급한 고정식 해양플랜트는 공사가 완료되고 운영될 때의 상황이다. 따라서 이 논문에서 언급하고 있는 해양플랜트공사는 좀 더 다른 측면에서 고려할 필요가 있다. 즉, 선거장에서 진수되어 안벽에서 의장 공사를 하는 것은 기존의 협회 선박건조보험약관상에서 언급하고 있는 보험목적물과 동일한 법적 지위를 갖고 있다. 그러나 발주자가 지정한 해역까지 운송되는 것은 자항능력이 없으므로 예인선에 의해서 부선에 선적되어 이동되거나, 중량물운반선에 의해서 선적되어 이동되는 차이가 있다. 따라서 해저지면에 고정되어 시험시운전을 할 때에는 이것을 ‘선박’으로 인정하지 않고, ‘해양시설물’로 인정해야 한다. 또한 현재 많은 해양플랜트와 관련된 위험을 인수하는 보험자들은 이동식 또는 부유식 해양플랜트들에 대해서 전쟁위험을 담보하고 있으나 고정식 해양플랜트, 해저 배관, 해저생산시설 및 설비 등에 대해서는 전쟁위험을 담보하지 않고 있다.

5. 새로운 형태의 보험목적물에 대한 보험약관의 확대 적용

해양에너지자원에 대한 다양한 이용을 위해서 세계 각국은 신재생에너지 개발에 국가적인 역량을 집중하고 있다. 이러한 노력의 일환으로 유럽의 독일, 스페인, 덴마크, 영국 등과 미국, 중국을 중심으로 해상풍력발전의 비중을 점점 확대하고 있다. 특히 세계풍력에너지회의(Global Wind Energy Council) 2010년 보고서에 따르면 2010년 세계 전기에너지 소비량 중 2.4%가 풍력에너지로부터 공급되고 있으며, 이러한 비중은 2020년에는 8.9%, 2030년에는 15.1%로 그 비중이 확대될 전망이다. 그러나 실제로 육상풍력발전은 주민들과의 다양한 민원 문제와 입지선정 문제로 인하여 증가속도가 잠시 주춤하고 있다. 반면에 해상풍력은 육상과 비교해서 대형터빈(turbine)의 설치가 용이하며 대단위 풍력단지의 조성이 가능한 장점을 이용하여

86) David Sharp, *op. cit.*, pp.38-39.

최근 국내 조선 3사들은 해상풍력발전기설치선을 수주하여 해상에 설치하는 공사를 많이 수주함에 따라 새로운 형태의 보험목적물로서 주목을 받고 있다.⁸⁷⁾

더불어 해양자원개발을 통한 에너지공급 이외의 여가(leisure) 및 기타의 목적으로 최근에는 해상화력발전소, 해상호텔, 해상레저시설, 해상소각장 및 화장장 등과 같은 혐오 및 오염시설, 해상공항 등으로 해양플랜트공사의 범위가 지속적으로 확대될 전망이다. 따라서 보험자들은 기존의 보험약관에 대한 지속적인 수정과 보완을 통해서 보험목적물의 종류 확대에 따른 맞춤형 보험약관을 피보험자에게 제공함으로써 안전한 보험목적물의 완성과 다양한 위험을 분산할 수 있도록 노력할 필요가 있다.



87) 현대중공업은 2012년까지 5.5 MW, 삼성중공업은 2014년까지 7MW, 대우조선해양은 2013년까지 7 MW, STX 중공업은 7 MW 급 풍력터빈을 개발 예정임에 따라 이와 관련된 해양플랜트보험수요는 지속적으로 증가할 것으로 판단된다(이준신, “국내해상풍력발전 현황 및 방향성 분석”, 한국전력 전력연구원 녹색성장연구소 (2011), 6-7쪽 참조).

제3장 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 일반약관

제1절 해양플랜트공사보험계약의 체결

I. 해양플랜트공사보험계약의 의의

해양플랜트공사보험계약은 피보험자가 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 다양한 위험을 담보받기 위해서 ‘청약’이라는 의사표시를 보험자에게 전달하고, 이를 전달 받은 보험자는 ‘승낙’이라는 의사표시를 피보험자에게 확인·전달함으로써 양 당사자 간의 공동의 이익이 부합됨에 따라 당사자의 합의 및 계약자유의 원칙에 따라 최종적으로 성립되는 낙성계약이다. 그리고 해양플랜트공사보험증권은 피보험자와 보험자 간에 보험계약이 공식적으로 성립되었음을 증명하는 증거증권이다. 피보험자가 일정한 기재사항을 작성하여 제출하면 보험자는 이를 근거로 위험의 정도에 따른 합리적인 보험료를 산출하고, 최종적으로 기명날인하여 보험증권을 피보험자에게 전달한다. 이러한 일련의 과정을 통해서 해양플랜트공사보험계약은 최종적으로 성립되게 된다.⁸⁸⁾

II. 해양플랜트공사보험계약의 체결단계

1. 청약단계

해양플랜트공사보험계약은 대부분 피보험자와 보험자 간에 직접적인 방식으로 계약이 체결되는 것이 아니라 보험중개인을 통해서 계약이 체결된다. 이때 피보험자는 보험중개인에게 해양플랜트공사보험계약을 성립시킬 목적으로 행하는 일방적·확정적 의사표시로서 보험목적물에 대한 일반적인 명세가 기재된 청약서(offer)를 제출해야 한다. 만약 보험자와 해양플랜트공사보험을 직접 체결하고자 하는 경우 특정보험자의 보험 상품만을 판매하는 전속보험대리인(tied agent)를 통해서 계약하는 경우도 있다.⁸⁹⁾ 해양플랜트공사보험의 경우 특수보험의 일종임에 따라 통상적으로 방문전

88) 황희대, 전거서, 135쪽 참조.

89) 초창기 전속보험대리인은 생명 또는 연금보험회사의 보험상품에 대해서 해당 회사를 대표하여 피보험자에게 보험상품을 직접 판매하는 보험대리인을 의미하였다. 전속보

달, 팩스 또는 이메일(e-mail)을 이용하여 청약서를 수령한 보험중개인은 특정위험에 대한 인수적격 여부를 내부적으로 검토하여 위험에 대한 인수보고서(underwriting report)를 작성하고, 보험청약서에 기재된 보험목적물의 명세를 기초로 중요한 사항만을 요약·정리한 슬립(slip)을 보험자에게 설명하여 위험을 인수한다.

2. 승낙단계

승낙은 피보험자 또는 보험중개인으로부터 보험계약의 청약에 대하여 보험계약의 성립여부를 확인하기 위해서 피보험자 또는 보험중개인에게 의사를 표시하는 절차이다. 따라서 피보험자에게 명확한 의사표시를 전달하기 위해서 보험자는 보험중개인으로부터 받은 인수보고서와 슬립을 기초로 보험계약의 인수여부를 결정한다. 단독 보험자가 위험을 인수할 경우에는 인수 여부에 대해서 빠른 의사결정이 이루어지는 것이 통례이나, 해양플랜트공사보험의 경우는 대부분 보험인수단을 통해서 위험이 인수되는 경우가 많기 때문에 의사결정의 시간이 상대적으로 많이 소요된다.

보험인수단을 구성하는 개인보험자들이 모두 슬립의 내용을 개별적으로 검토하고, 보험자의 인수금액을 확정하고 최종적으로 서명을 완료해야만 보험중개인으로부터 특정위험을 정식적으로 인수한 것으로 인정된다. 런던보험시장의 경우 보험인수단 내부에서 가장 많은 위험을 인수하고, 이에 대한 책임 부담률이 높은 선임보험자(leading underwriter) 또는 간사보험자(active underwriter)가 보험인수단에 참여하는 나머지 보험자를 대표해서 슬립에 서명하는 것이 통례이나, 미국의 경우에는 이와 달리 개별 보험자들의 모든 동의가 반드시 필요하다.

3. 보험증권의 교부단계

험대리인은 독립보험중개인(independent agent), 보험중개인(insurance broker)과는 달리 모든 피보험자를 대상으로 또는 보험자의 모든 보험상품을 일괄적으로 판매하는 것이 아니라 특정회사의 특정보험상품만을 전문적으로 거래하며, 특히 기존의 피보험자와 보험자 사이에 오랫동안 보험거래실적을 유지하고 있음에 따라 신용을 바탕으로 피보험자와 직접 거래를 한다. 특히 전속보험대리인은 단순한 보험중개인과 비교해서 보험사고 발생 시 피보험자에게 보다 많은 정보를 제공하고, 필요시 법률적인 지원까지도 하고 있다. 그리고 수수료의 경우 단독보험중개인은 피보험자가 지급하는 보험료의 일정비율을 수령하지만, 전속보험중개인의 경우 보험료의 일정비율과 더불어 고정된 형태의 수수료도 추가적으로 지급받는 차이를 갖고 있다(Laureen Regan, Sharon Tennyson, *Insurance Distribution System*, 2nd ed.(USA : Georges Dionne, 1999), pp.6-14).

보험자의 보험인수가 완료되면 보험중개인은 피보험자에게 보험계약이 성립되었다는 사실을 증명하는 보험승낙서(cover note)를 발행하고, 보험료청구서(debit note)를 교부하여 피보험자로부터 보험료를 수령하게 된다. 보험승낙서는 보험계약이 체결되었다는 단순 통지서로서 보험서류에 포함되지 못하는 법적 한계를 갖고 있다. 영국해상보험법 제21조⁹⁰⁾에 따르면 슬립, 보험승낙서, 보험료청구서 등은 보험계약의 청약이 시작된 시기를 증명하는 서류로만 인정되고 있다.

영국 로이즈해상보험시장에서는 피보험자가 보험중개인에게 보험료를 지급한 것이 확인되면 보험인수단 내부의 개인보험자들이 서명한 슬립이 로이즈보험증권발행소(Lloyd's Policy Signing Office : LPSO)로 전달되어진다. 현 단계에서 슬립에 공식적인 보험증권번호가 부여되고 최종적으로 보험인수단 내부의 보험인수비율이 확정되게 된다.⁹¹⁾ 보험중개인이 보험자에게 슬립을 제시하는 것이 실질적인 보험계약의 청약이며, 보험자가 슬립에 따른 자기 인수비율을 기재하고 서명하는 것은 청약에 대한 승낙에 해당된다.⁹²⁾ 최종적으로 작성된 보험증권은 로이즈 보험보험증권발행소 또는 런던보험자협회(Institute of London Underwriter : ILU)⁹³⁾에 제출되고, 최종적으로 확인을 거친 후 서명을 받게 되면 보험계약이 완성되게 된다.⁹⁴⁾ 따라서 해양플랜트공사보험계약이 공식적으로 성립되는 시기는 보험자가 청약서에 기재된 사항, 슬립, 위험인수보고서 등에 포함된 고지사항들을 검토하여 승낙통지를 하고, 최종적으로 보험증권을 작성하여 교부한 시점이다.⁹⁵⁾

4. 보험자의 재보험계약 체결단계

90) 해상보험계약은 보험증권의 발행여부에 관계없이 피보험자의 청약이 보험자에 의해 승낙된 때 성립한 것으로 간주한다. 그리고 청약이 승낙된 때를 증명하기 위해서 슬립이나 보험인수증서 또는 기타 관련적인 계약서를 참조할 수 있다.

91) 이우영, 「영국보험시장에서 슬립의 역할과 법적 지위」, 「보험개발연구」 제18권 제2호, 보험개발원(2007.07), 132쪽.

92) 이우영, 전계논문, 116-117쪽.

93) 런던보험자협회는 1884년 6월 5일 런던에 존재하고 있던 주요 해상보험자들에 의해서 설립된 공동의 단체로서, 보험약관의 개발, 분쟁사례 연구, 판례 분석 등을 통해서 해상보험자의 이익을 옹호하고, 영국해상보험을 발전시키기 위한 목적으로 설립되었다(R. H. Brown, *op. cit.*, p.73).

94) 최준선, 「국제항공운송법론」 (서울 : 삼영사, 1987), 292-293쪽.

95) 이우영, 전계논문, 115쪽.

최종적으로 성립된 해양플랜트공사보험은 해상보험과 유사하게 재보험⁹⁶⁾을 통해서 2차적으로 위험을 분산 및 전가하고 있다. 위험을 횡방향으로 분산하는 제도에는 둘 이상의 보험자들이 동일한 피보험자를 상대로 같은 보험목적물에 대한 피보험이익과 피보험위험을 공동으로 인수하는 공동보험이 있는 반면에 재보험은 수직적으로 위험을 분산하기 위한 목적으로 이용하는 보험이다.⁹⁷⁾

재보험계약을 통해서 피보험자가 예상하지 못한 사고에 따라 입게 되는 경제적 손실을 보험자가 보상해 주는 것과 동일한 방식으로 보험자도 보험을 통해서 보호를 받게 된다. 따라서 원수보험자 역시 자신의 책임범위를 초과하는 부분은 재보험을 통해서 위험을 다시 출재함으로써 자신이 보유하고 있던 위험의 일부를 이전할 수 있게 되는 것이다.⁹⁸⁾ 즉, 보험을 위한 보험이라고 할 수 있는 재보험을 통해서 최종적으로 해상플랜트공사보험에 대한 계약 절차가 전체적으로 마무리 된다.⁹⁹⁾

Ⅲ. 해양플랜트공사보험계약의 성립요건

해양플랜트공사보험이 성립되기 위해서는 반드시 ‘해양플랜트공사의 완성물’이라고 하는 피보험이익이 존재해야 한다. 피보험자는 해양플랜트공사보험의 목적이 보험목적물의 경제적 손해에 대한 금전적 보상이기 때문에 보험증권에서 담보되는 위험으로부터 피보험자에게 손해가 발생된다면 위험이 발생한 시점에서 반드시 피보험이익을 갖고 있어야만 한다. 해양플랜트공사의 특성을 고려하면 보험계약 체

96) 1970년대 북해 및 북유럽 대륙붕에서 해양유전이 개발되면서 노르웨이 선박소유자들이 중심이 되어 해양플랜트공사와 관련된 재보험 및 선주상호책임보험을 주도적으로 인수하고 있다. 초기에는 미국계 보험자와 보험계약을 체결하였으나, 점차 가드(Guard) 및 스컬드(Skuld) 등과 같은 노르웨이 국적의 보험회사와 보험계약을 체결하는 횟수가 증가하였다. 그러나 영국 로이즈보험시장에서 제공하는 저렴한 보험료, 신속한 보험금 지급, 적극적인 약관수정 및 고객서비스 등과 같은 가격 및 비가격적인 측면의 경쟁에서 점차적으로 밀리면서, 최근 노르웨이 보험회사와 P&I 클럽 등은 로이즈 또는 영국보험회사들과 연합하여 노르웨이해양플랜트보험연합(Norwegian Offshore Plant Insurance Pool)을 구성하여 매우 경쟁력 있는 보험료와 우수한 담보를 제공하게 되었다. 따라서 미국계 피보험자들도 노르웨이 해양플랜트보험연합에 가입하려는 경향을 보이고 있음에 따라 미국 및 기타국가들의 보험자들은 이와 유사한 보험연합을 형성하여 해양플랜트공사보험을 공동으로 인수하기 위해서 노력하고 있다(David Sharp, *op. cit.*, pp.19-20).

97) 이재복 외3인, 전거서, 43쪽.

98) 박종원, 「알기 쉬운 재보험과 코리안리」(서울 : 코리안리재보험(주) 기획관리실, 2010), 10쪽.

99) 이창희·홍성화, 전거논문, 91-92쪽.

결 시에는 보험목적물이 존재하지 않음에 따라 피보험이익이 시각적으로 정형화되지 않지만, 해양플랜트공사가 진행됨에 따라 피보험이익이 단계적으로 증가되는 형태로 확정된다. 그리고 보험사고 발생시점에서 피보험자는 반드시 피보험이익을 갖고 있어야만 보험자로부터 보상을 받을 수 있게 된다.

해양플랜트공사보험계약은 피보험자의 청약에 따른 보험자의 심사와 승낙 그리고 반대급부로서 피보험자의 보험료 납입 및 보험자의 보험증권 발행절차를 거쳐서 성립되게 된다. 통상 년 단위로 조선소 내에서 건조하는 해양플랜트전체의 정보는 해상보험과 같이 청약 전에 요율구득을 목적으로 보험자에게 제공되어야 한다. 실제 청약서¹⁰⁰⁾작성은 피보험자로부터 이미 청약과 관련된 정보를 받은 보험자가 거의 작성을 완료하고 피보험자인 조선소의 대표자가 자필 또는 법인 날인하는 것으로 처리하기도 한다.

일반적으로 계약은 구두 또는 서면으로 청약의사를 표시하는 것에 대해서 문제를 제기하지 않는다. 그러나 해양플랜트공사보험계약과 같은 대형 프로젝트는 반드시 보험청약서와 그 부분을 서면으로 보험자에게 전달해야 한다. 즉, 피보험자는 보험자에게 보험계약을 체결하고자 하는 자신의 의사를 명확하게 전달 및 도착하도록 함으로써 의사표시의 효력을 확보하는 도달주의를 취하게 된다. 반면에 통상적으로 보험청약서는 보험자 자신이 직접 또는 보험중개인으로부터 전달받게 되는데, 이때 보험자는 보험청약서의 내용을 검토하여 위험을 인수하기로 결정하면 피보험자에게 승낙의사를 통지함으로써 최종적인 효력을 발생하는 발송주의를 택하고 있다.¹⁰¹⁾ 해상보험, 선박건조보험계약과 마찬가지로 해양플랜트공사보험계약은 피보험자의 청약이 보험자에 의해서 승낙되었을 때 보험계약이 정식으로 체결된 것으로 간주될 수 있고, 보험증권의 발행여부와는 관계없이 보험자가 보험중개인이 작성한 슬립에 서명한 때가 실질적인 해양플랜트공사보험계약이 체결된 것으로 볼 수 있다.¹⁰²⁾

100) 통상적으로 해양플랜트공사보험의 청약서에는 해양플랜트의 종류, 건조일자, 발주자, 공사관계자, 선급, 해양플랜트와 관련된 주요 제원 및 상세(specification), 선적국 및 선적항, 보험가액, 설치되는 중요 기자재의 종류, 승선인원의 수와 국적, 안전 상태 등에 대해서 상세하게 기입하도록 개발되어 있다.

101) 황희대, 전게서, 135쪽 참조.

102) Eagle Star Insurance v. Spratt (1971) 2 Ll.R. 116. 사건은 해상보험계약에 있어서 보험계약이 체결된 시점은 슬립에 보험자가 서명한 시점과 동일하다고 인정하는 대표적인 사례이다.

IV. 해양플랜트공사보험계약의 체결방식

1. 직접체결방식

해양플랜트공사보험계약을 위해서 피보험자가 직접 보험청약서를 작성하여 보험자에게 전달함으로써 보험계약을 완성하는 계약방식을 직접체결방식이라고 한다. 대부분은 슬립에 의한 간접체결방식으로 체결되지만 피보험자가 보험중개인의 기술적 또는 법적인 도움 없이 직접 보험자 또는 대형 보험회사들과 연락하여 보험계약을 체결하는 경우에도 적용된다. 즉, 피보험자인 조선소와 오랜 보험사업 관계를 유지하고 있는 보험자가 있을 경우 직접체결방식이 적용될 수 있다.

해양플랜트공사와 같은 대규모의 위험을 인수하는 보험계약 체결과정에 있어서 피보험자는 전문 보험중개인들에 비하여 합리적인 보험료 산정에 관한 협상력, 보험약관상의 담보위험 및 면책위험과 같은 전문분야에 대한 정보력과 인수 경험이 부족하기 때문에 통상적으로 피보험자가 직접 청약서를 작성하지는 않는 것이 일반적이다. 예컨대, 선박건조보험계약의 경우에도 협회선박건조보험약관이라고 하는 표준약관이 존재함에도 불구하고, 보험계약의 안정성과 사고발생에 따른 원활한 보상업무처리를 위해서 직접적인 보험계약보다는 보험중개인을 통한 보험계약을 선호하는 것이 현실이다.¹⁰³⁾

2. 간접체결방식

1950년부터 로이드 신디케이트들은 해양플랜트와 관련된 위험을 인수하기 시작하면서부터 해양플랜트공사보험시장에 진입하여 지금까지 이 분야에서 독점적인 지위를 유지하고 있다. 일반적인 해상보험과 마찬가지로 해양플랜트공사보험계약의 체결은 피보험자인 대형 조선소 또는 기타 계약관계자들과 보험자가 직접보험계약을 체결하지 않고 보험중개인을 통해서 보험계약을 체결하고 있다.¹⁰⁴⁾ 특히 해상, 항공, 책임, 재보험 등과 같은 기업보험이나 대형위험을 인수하는 특수보험거래에 있어서 영국의 런던보험시장에서는 일반적으로 보험중개인을 통해서 체결되는 것이 일반적이다. 그리고 영국법상 보험중개인은 보험계약자의 대리인으로서 책임 있는

103) 이우영, 전제논문, 93쪽.

104) David Sharp, *op. cit.*, pp.29-30.

행동을 해야 하며, 계약체결의 대리권을 행사하는 것이 보통이다.¹⁰⁵⁾ 따라서 피보험자는 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 슬립에 의한 간접적인 보험계약 체결방식을 많이 이용하고 있다.¹⁰⁶⁾

슬립을 통한 간접적인 보험계약 체결은 18세기 이후 로이즈보험시장에서 해상보험을 인수할 때 사용하기 시작하면서부터 여타의 다른 특수보험으로 그 적용 범위가 확대되어 사용되고 있는 로이즈보험시장의 독특한 오랜 거래관습이다. 슬립은 보험계약자 및 피보험자, 보험금액, 보험목적물, 담보위험, 보험기간 등 보험계약의 기본조건을 기재한 서면으로 보험청약자가 부보 의뢰한 사항을 기초로 보험중개인이 작성한 것이다. 현재 슬립은 항공, 선박, 해양플랜트 및 해외건설프로젝트 등과 같은 대형위험을 대상으로 하는 보험계약에 많이 사용되고 있으며, 이러한 보험은 주로 공동보험의 형태로 인수되는 경우가 많다.¹⁰⁷⁾ 따라서 보험중개인은 피보험자의 위험을 모두 보험자에게 인수시키기 위해서 다수의 보험자와 협상을 통해서 보험계약이 성공적으로 완성될 수 있도록 노력한다. 보험자는 보험중개인이 제시한 슬립에 대해서 인수여부를 검토한 후 최종적으로 인수 여부가 결정되면 슬립상의 총 보험금액에 대한 자기의 인수비율(line)¹⁰⁸⁾을 기재하고 서명·날인한다. 슬립을 통해서 해상, 항공, 재보험 등과 같은 대형위험을 인수하는 관행은 피보험자가 복수의 보험중개인에게 보험가입을 의뢰하는 로이즈보험시장 특유의 거래관습이다. 그리고 슬립은 피보험자와 보험자 간의 보험계약이 공식적으로 성립되었음을 직접적으로 문서상으로 증명하는 증거서류로서 역할도 동시에 하고 있으며, 보험자가 슬립에

105) 이우영, 전계논문, 117쪽.

106) 이창희·홍성화, 전계논문, 92쪽; 이우영, 전계논문, 115-116쪽.

107) 런던보험시장에서 보험중개인이 작성한 슬립을 통해서 정식으로 보험계약이 체결되는 대표적인 보험거래는 로이즈시장과 국제보험인수협회(IUA : International Underwriting Association)로 구분할 수 있다. 선박, 항공, 해양플랜트 및 에너지, 대형 건설공사 등과 같은 다양한 손해보험 부문에서 실질적인 주도적 역할을 담당하고 있는 로이즈(Lloyd's of London)와 국제보험인수협회는 2000년 11월 로이즈보험중개인위원회(LIBC : Lloyd's Insurance Brokers' Committee)와 함께 기존 보험시장에서 진행 중이던 보험계약체결과 관련된 절차와 관습을 개혁하기 위한 '2001년 런던시장원리'(LMP 2001: London Market Principles 2001)를 제정한 바 있고, 이에 따라 정형화된 표준슬립을 마련하여 현재까지 사용하고 있다(이우영, 전계논문, 117-118쪽).

108) 보험자는 슬립상에 기재된 보험자의 인수비율(line)에 손해보상책임을 분담하게 되며, 피보험자가 복수의 보험중개인에게 보험가입을 요청할 때 보험중개인이 피보험자로부터 요청하는 인수비율을 '인수요청비율(order)'라고 한다(Frederick Templeman, R. J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance : its principles and practice*, 6th ed.(London : Pitman, 1986). p.17).

서명을 하면 최종적인 보험계약이 성립된 것으로 인정하고 있다.¹⁰⁹⁾

3. 공동인수계약방식

보험목적물에 대한 보험가액이 점차 증가함에 따라 보험자가 부담해야 하는 위험의 범위가 점차 확대되고, 단독보험자가 전체 보험을 인수하는 것이 매우 위험하게 되었다. 따라서 대형 위험이 내재된 보험목적물의 경우 보험자들 간에 공동보험의 형태로 지분을 나누어서 인수하고 있다.¹¹⁰⁾ 대표적으로 로이즈 보험인수단(Lloyd's syndicate), 석유 및 가스 연합보험인수단(Oil and Gas Insurance Pool) 등은 해양플랜트공사와 관련된 대형 위험에 대해서 공동보험의 형태로 위험을 분산하여 개별 보험자의 재정능력에 적합하게 위험을 인수하고 있다.

V. 해양플랜트공사보험계약에 있어서 준거법

1. 해양플랜트공사보험계약이 갖고 있는 국제성과 준거법

국내 조선소는 국문해양플랜트공사보험약관이 없는 관계로 주로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 또는 협회선박건조보험약관(Institute Clauses for Builder's Risks)을 사용하여 해양플랜트공사보험계약을 체결하고 있다. 그리고 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 포함된 준거약관을 원용하고 있음에 따라 해양플랜트공사보험계약은 국제적인 성격을 갖고 있다고 할 수 있다. 또한 선박과 마찬가지로 해양플랜트 역시 보험가액이 고액이기 때문에 국내 보험자가 원수보험자로서 보험을 우선 인수하고, 다시 영국, 노르웨이 및 미국 등의 재보험자에게 다시 출재하는

109) 이우영, 전제논문, 153쪽 참조.

110) 2013년 국내 조선소가 수주한 개별 해양플랜트 금액을 살펴보면, 부유식 생산저장 시설의 경우 약 30억 달러 정도이고, 이동식 시추선의 경우 약 5-6억 달러, 반잠수식 시추선의 경우 약 6억 달러 정도를 유지하고 있다. 물론 해당 해양플랜트에 대한 수주금액은 선주공급품(Owner Furnished Equipment : OFE)를 누가 공급하느냐, 현장 시운전을 누구의 책임에 따라 진행되는지 그리고 장비사양에 따라 조금씩 차이가 발생할 수 있다. 반면에 일반상선 가운데 가장 비싼 LNG 운반선은 약 2-2.5억 달러, 13,000-18,000 TEU급 컨테이너선의 경우에는 약 1.3-1.8억 달러 정도이다. 이처럼 일반상선과 해양플랜트의 수주금액을 비교해보았을 때 많은 차이를 보이고 있음에 따라 해양플랜트공사보험은 선박건조공사보험에 비해서 인수위험이 높고, 사고 발생에 따른 보험금의 보상범위와 금액도 크다고 할 수 있다.

특징을 갖고 있다.¹¹¹⁾ 특히 영국법 준거약관의 적용에 있어서 해당 보험약관의 내용을 완전히 적용할 것인지 아니면 부분적으로 제한해서 적용할 것인지에 대해서는 여전히 논란이 있기 때문에 모든 해양플랜트공사보험에 일률적으로 적용하는 것에 한계가 있다. 그러므로 보험자와 피보험자는 개별 해양프로젝트에 대한 계약당사자의 의사, 당시 상황, 보험약관에 적용되는 준거약관의 적용 범위, 보험자의 보험거래 특성 등을 전반적으로 고려하여 보험기간 동안 발생하는 보험사고에 따른 준거약관에 대한 효력의 인정여부를 신중하게 판단해야 한다. 뿐만 아니라 국내 발주자가 국내 조선소를 상대로 해양플랜트를 발주하는 경우 별도의 국문해양플랜트공사보험약관이 없는 관계로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용해야 하기 때문에 준거약관상 “해양플랜트공사보험증권에 따라 보험기간 중 발생하는 사고에 따른 일체의 책임 문제는 영국의 법과 관습에 따른다.”라는 규정이 삽입되는 경우가 많다. 따라서 향후 해양플랜트공사보험계약에 있어서 국제사법적인 내용의 검토가 추가적으로 진행될 필요가 있다.

2. 해양플랜트공사보험계약상의 준거법 적용과 합의

일반적인 선박보험, 선박건조보험과 마찬가지로 해양플랜트공사보험의 장소적 범위는 국내에 한정되지 않는다. 즉, 국제적인 해상활동을 통해서 발생하는 법률관계는 외국의 요소를 포함하고 있기 때문에 일방적으로 한 국가의 법률을 적용할 수는 없다. 또한 개별 국가의 국내법이 서로 상이하기 때문에 사고 발생에 따른 법률 충돌을 피할 수 없다. 이에 대한 대안으로서 국제사법은 당사자 간의 분쟁해결을 위한 법률을 정하는 수단으로서 역할을 하고 있다.

다양한 국적의 발주자와 국내 조선소 사이에 체결되는 해양플랜트공사계약에 따른 위험을 담보해 주는 해양플랜트공사보험은 다양한 국가의 이익과 충돌하게 된다. 예컨대, 보험목적물이 조선소에서 최종 의장공사를 마치고 예인선에 의해서 발주자가 지정한 해역으로 이동하거나 또는 해당 해역에 설치되어 시험시운전을 하는 도중에 관할권을 갖고 있는 연안 국가들과 외국적 요소가 포함된 사법적 법률관계

111) 우리나라의 경우 국내 보험자의 인수능력의 부족으로 인하여 대형 선박보험의 경우 영국 재보험자에게 위험을 출재하는 의존가 절대적이다(김병기, 「해상보험」(서울 : 도서출판 두남, 2001), 268-269쪽; 김정수, 「해상보험론」(서울 : 박영사, 2003), 71쪽; 김진권·전해동, “해상보험계약상 영국법 준거계약에 관한 국제사법적 고찰”, 「해사법연구」 제18권 제2호, 한국해사법학회(2006.08), 109-110쪽).

가 발생함에 따라 이를 통일적으로 적용할 수 있는 법을 선택하여 지정할 필요가 있다. 그리고 이러한 복잡한 법률관계에 적용하기 위해서 국제사법에 따른 준거법을 적용하게 되는 것이다.

각국의 해상보험과 관련된 법들은 MIA, 영국의 보통법과 관습으로 부터 많은 영향을 받으면서 발전하고 있다. 심지어 미국에서도 해상보험증권에 영국법을 적용하고 있으며, 미국법원 역시 해상보험계약에 따른 분쟁 사례가 발생할 경우 영국법과 판례를 인용하고 있다.¹¹²⁾ 영국은 오랫동안 해상무역을 발전시켜왔고, 이와 관련된 제도, 법률, 판례 그리고 관행들이 축적되어 있음에 따라 특히 해양플랜트공사보험과 같은 해상분야의 보험자와 피보험자들은 대부분 영국법을 준거법으로 지정하여 사용하고 있다. 그러나 점차적으로 자국의 연안 또는 인접해역에 해상유전을 보유한 노르웨이 또는 미국 등의 피보험자들을 중심으로 영국법을 해양플랜트공사보험의 준거법으로 인정하지 않으려는 경향을 보이고 있다.¹¹³⁾

해양플랜트공사계약을 체결함에 있어서 발주자와 조선소는 신속한 분쟁해결을 위해 계약서상의 준거법 지정과 함께 해양플랜트공사보험에 대한 준거법도 동일하게 지정하는 경우가 많다. 물론 계약 당사자는 상호 평등한 입장에서 당사자자치의 원칙에 의거하여 적극적으로 각자의 국내법을 준거법으로 지정하려고 많은 노력을 기울일 것이다. 그러나 국내의 경우 해양플랜트공사보험에서 한국법을 준거법으로 사용한 사례는 없으며, 단지 해상보험분야에서 내항선을 중심으로 수협공제, 해운조합의 공제 그리고 한국 선주상호책임보험 등이 한국법을 준거법으로 적용하고 있는 실정이다.¹¹⁴⁾

지금까지 동해가스전을 제외하고 별다른 해양플랜트가 국내에서 발주된 기록이 없는 것이 사실이다. 그러나 향후 국내 발주자가 국내 조선소를 상대로 해양플랜트를 발주할 경우 일방적으로 영국법을 준거법으로 적용하는 대신 한국법을 준거법으로 사용해도 문제가 발생하지 않도록 국내 보험자, 피보험자(조선소) 그리고 관련학계 등이 이에 대하여 선제적인 연구를 실시하여야 한다.

112) 최성수, “해상보험계약에서 준거법의 결정”, 「법학논집」 Vol.16 No.3, 이화여자대학교 법학연구소(2012), 164쪽.

113) 미국의 경우 해상보험계약은 기본적으로 연방해사법(federal admiralty law)에 의하여 적용을 받고, 연방해사법상에 해당규정이 포함되지 않을 경우에는 주법에 따라 적용받을 수 있도록 하고 있음에 따라 영국법의 전통을 기본적으로 계수하였음에도 불구하고, 점차 적용빈도는 감소되고 있는 추세이다(68A N.Y. Jur. 2d Insurance. § 876; 최성수, 전제논문, 177쪽).

114) 김인현, 전제서, 288쪽 참조.

제2절 해양플랜트공사보험계약과 관련된 개별 당사자와 보험료

I. 해양플랜트공사보험계약상 당사자의 책무

1. 피보험자의 법적 책무

(1) 피보험자의 개념

해양플랜트공사보험증권에 명기된 피보험자는 보험기간 중 보험사고로 인하여 손해가 발생할 경우 보험계약에 의하여 보상을 받을 수 있는 계약당사자를 지칭한다. 즉, ‘해양플랜트공사의 완성’이라는 피보험이익을 가지고 있거나 보험목적물과 관련된 손해가 발생할 경우 보험자로부터 보험금을 수령할 수 있는 이해당사자(shake holder)를 지칭한다. 실무상 해양플랜트공사계약을 체결한 조선소 또는 조선소와 함께 컨소시엄을 구성하여 해양플랜트공사에 공동으로 참여하는 개인 또는 법인 등이 포함된다.

해양플랜트공사보험에 있어서 피보험자는 주피보험자(principle assureds)와 기타 피보험자(other assureds)로 구분된다. 일반적으로 주피보험자는 개인 또는 법인 자격의 조선소(ship-builder), 프로젝트에 대한 공동 시공을 목적으로 하는 합작사(co-venturer, joint venture), 기술 제휴조합(technical partnership) 및 이와 밀접한 관계가 있는 모기업 등이 포함된다. 그리고 기타피보험자는 자회사, 계열사, 하청업체, 도급업체 및 모기업과 계약관계를 맺고 있는 자, 기자재 납품업자, 엔지니어링 서비스업자, 해상운송인 등이 포함된다.¹¹⁵⁾

(2) 기타피보험자

기타피보험자가 해양플랜트공사보험약관상에 명기된 위험을 담보받기 위해서는 보험계약을 체결할 때 제출한 프로젝트 공정진행표(working schedule)에 명시된 작업공정이 주피보험자가 보험자에게 제출한 ‘QA/QC’ 절차에 따라서 정확하게 수행

115) David Sharp, *op. cit.*, p.241.

되는 것이 사전에 전제되어야 한다. 이를 통해서 기타피보험자의 피보험이익은 다른 별도의 계약이 존재하지 않는 한 해당 해양플랜트공사에 참여하는 기간 동안 주 피보험자와 함께 지속적으로 부보된다. 예컨대, 기타피보험자가 과실 또는 업무와 관련하여 상당한 주의의무를 위반하여 주피보험자에게 어떠한 통지 없이 임의로 작업내용, 절차, 방법, 자재변경, 기술적용 등을 변경하여 손해가 발생할 경우 주피보험자는 선의의 임대인 및 저당권자 등과 같은 법적 위치에 있으므로 해양플랜트공사보험과는 별도로 해양플랜트공사계약서에 의거하여 기타피보험자에게 불법행위에 따른 손해배상청구권을 제기할 수 있다.¹¹⁶⁾

기타피보험자들의 권리는 주피보험자를 통해서만 행사될 수 있다. 예컨대, 기타피보험자의 파산 또는 회사의 매각으로 인하여 새로운 기타피보험자가 기존의 기타피보험자의 업무를 인수할 경우 계약에 의해서 피보험이익이 특정인에게 양도된 경우로 해석할 수 있다. 이때 특정 피보험자에게 양도된 피보험이익은 초기의 보험계약을 체결할 당시의 담보조건과 면책에 명시된 이익을 초과하지 않는다.¹¹⁷⁾ 또한 보험금 및 환급보험료는 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 피보험자 또는 보험수익자로 지정된 자에게 지급되도록 규정하고 있다.

(3) 공동피보험자

대형 해양플랜트를 공사하기 위해서는 2개 이상의 법인 또는 기업이 합작투자 (consortium)형식으로 함께 공사를 진행하기 때문에 해양플랜트공사보험의 경우 공동피보험자의 형식으로 보험계약서에 기재되는 경우가 많다. 이러한 보험계약에 있어서 2인 이상을 피보험자로 계약서에 기재하는 경우 그 2인 이상의 피보험자를 공동피보험자(co-insured)라고 한다.¹¹⁸⁾ 따라서 보험자는 보험사고 발생시 보험금 지급과 관련하여 피보험자에게 2인 이상의 피보험자 중 누구에게 권리와 의무를 부담할 것인지 아니면 공평하게 부담할 것인지에 대해서 사전에 이를 확정하여 분쟁을 최소화해야 한다. 일반적으로 2인 이상의 피보험자들이 공동피보험자로서 보험계약서에 기재되기를 원할 경우 보험계약상의 권리를 행사하고 책임을 부담하는 자를 사전에 지정하는 것이 통례이다. 만약 피보험자가 법인일 경우 법인에서 근무하는

116) www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/(2012년 05월 22일 검색).

117) David Sharp, *op. cit.*, p.242.

118) Svein Bergstad, Jan-Hugo Martihinsen, "Insurance of Mobile Offshore Units(MOUs)", Gard, p.11.

근로자는 보험계약상의 피보험자는 아니지만, 실제 보험사고 발생에 따른 피해자는 법원에서 근무하는 근로자인 경우가 대부분이다. 따라서 일정한 조건하에서 이러한 근로자를 피보험자와 동일한 법적지위를 부여하는 조건으로 기재된 자를 의제피보험자(agreed insured)라고 한다.¹¹⁹⁾

2. 보험자의 법적 책무

(1) 보험자의 개념

보험자는 피보험자로부터 보험계약을 통해서 담보된 위험을 피보험자로부터 일정한 보험료를 지급받는 대가로 보험기간 동안 피보험자에게 발생한 손해에 대해서 보험금 지불을 약속한 계약당사자이다. 보험자의 보험금 지불약속은 불확실한 미래의 상황을 현재의 보험료를 통해서 피보험자가 입은 손해를 금전으로 보상하겠다는 것을 의미한다.

해양플랜트공사보험은 보험기간이 길고, 담보범위가 넓으며, 상대적으로 높은 보험금을 지불해야 하는 특징을 갖고 있기 때문에 일반적인 개인보험자가 위험을 인수하는데 한계가 있다. 따라서 전통적으로 해상보험에 대한 오랜 경험, 위험분산의 기술, 보험금지급능력이 검증된 영국, 북유럽, 미국계 보험자들을 중심으로 해양플랜트공사와 관련된 특정위험을 인수하고 있다.

(2) 로이즈 보험인수단

로이즈는 개인보험자들의 자발적인 집합체이며, 영업회원과 비영업회원 및 준회원으로 구성되어 있다. 해양플랜트공사보험의 경우 담보범위가 크기 때문에 ‘Name’이라고 지칭되는 개인보험자들이 위험을 단독으로 인수할 수 없다. 따라서 개인보험자들이 모여서 보험인수단(syndicate)을 구성하여 대형 보험을 인수하고 있다. 개인보험자들의 참여가 확대되어 보험 인수능력이 점차적으로 확대될수록 대형 해양플랜트공사의 위험을 분산하여 인수할 수 있게 된다. 통상적으로 보험인수단 내부의 간사보험자(active underwriter)가 직접 영업을 통해 보험중개인으로부터 보험계약을 인수한 이후 개별 개인보험자의 책임분담비율에 따라 위험을 할당하게 된

119) 지수현, 「배상책임보험론」 (서울 : 보험연수원, 1998), 202-203쪽 참조.

다.¹²⁰⁾ 특히 해양플랜트개조공사와 관련하여 최근 싱가포르를 중심으로 해양플랜트 개조공사보험을 인수하는 많은 보험인수단이 운영되고 있음에도 불구하고, 여전히 영국의 런던을 중심으로 보험인수단이 조직되어 다양한 종류의 해양플랜트개조공사 보험을 인수하고 있다. 실질적으로 신규로 발주되는 대부분의 프로젝트는 동북아시아 3개국, 즉 한국, 중국, 일본이 독식하고 있지만, 여전히 기존 선박을 해양플랜트로 개조하는 분야 그리고 수리조선분야는 싱가포르에 소재하고 있는 케펠(Keppel), 쎬바왕(Sembawang) 등과 같은 조선소들이 경쟁력을 갖고 시장을 주도하고 있다.

보험자는 보험중개인으로부터 위험을 인수하기 전에 보험중개인에게 보험목적물에 대한 제반사항을 질문할 수 있으며, 보험중개인은 이에 대해서 성실하게 답변할 의무가 있다. 이를 근거로 보험중개인과 보험자는 최대선의를 기초로 보험계약을 체결하는데 있어서 상호 결합관계를 형성하고 있다.¹²¹⁾ 따라서 보험중개인이 제시한 특정위험에 대해서 슬립에 보험자가 서명한 때 이를 보험계약이 성립한 것으로 인정하고, 보험증권이 발행되기 전임에도 불구하고, 보험사고가 발생하면 보험자는 피보험자에게 보험금을 지급한다.

(3) 석유 및 가스 관련된 연합보험인수단

연합보험인수단(Oil and Gas Insurance Pool)은 로이즈 보험인수단과 유사한 형태로 로이즈 소속 보험인수단 이외의 개인보험자들이 연합(pool)의 형태로 일정한 단체를 구성하여 해양에너지와 관련된 다양한 위험을 인수하고 있다. 최근 급격하게 늘어나고 있는 해양플랜트와 관련된 보험 수요가 증가함에 따라 기존의 영국 로이즈 보험시장을 통한 보험인수 이외에 다른 대안으로서 연합보험인수단과 같은 형태의 보험자가 두각을 나타내고 있다. 예컨대, 전체의 해양플랜트공사 중 상부와 하부의 보험목적물에 대해서는 기존의 로이즈 보험자가 인수하지만, 해저배관 및 배선시설 등이 전체적으로 포함된 해저집유시설공사에 대해서는 많은 위험이 내재되어 있음에 따라 보험의 인수가 거절될 수 있다. 이와 같은 연합보험인수단이 해당 위험을 인수하는 경우가 많다. 따라서 기존의 보험자와 연합보험인수단이 공동으로 보험목적물 전체의 위험을 인수함에 따라 대형 자연자해에 따른 손해를 어느 일방에게 전가하지 않는 장점을 갖게 된다. 연합보험인수단을 구성하는 개인 또는

120) 구중순, 전계논문, 11쪽.

121) 김동훈·김봉철, “영국 로이드 보험시장에 대한 법적 고찰”, 「외법논집」 제20집, 법학연구소(2005.11), 221쪽.

법인 보험자들의 재정상태 및 투자지분비율에 따라 해당 위험을 인수하고, 발생하는 보험사고에 대한 위험을 인수하게 된다.¹²²⁾

(4) 프론팅 보험자

해양플랜트공사보험에 있어서 보험목적물의 발주자와 시공자의 국적이 다를 경우 통상적으로 발주자가 타국의 정부 또는 국영기업일 때 해당 국가의 법에 의해서 보험목적물을 의무적으로 발주자 소유 또는 자회사 형태의 보험회사가 인수해야 하는 경우가 있다. 이럴 경우 발주자는 시공자에게 자국의 보험회사를 통해서 해양플랜트공사보험을 인수할 수 있도록 요청하게 된다. 또한 보험회사가 보험을 인수하고자 하는 현지국가로부터 허가받은 영업면허가 없을 경우 보험회사가 정한 보험조건, 요율 등을 현지 보험회사에게 전달해서 해당 보험을 인수하게 한 후 보험회사가 약 80%이상의 지분을 인수하는 방식으로 위험을 인수하고, 현지 보험자에게는 수수료(fronting fee)만을 지급하는 보험계약을 체결하기도 한다.¹²³⁾ 이때 현지에서 보험계약의 제반사항을 준비하고, 외국에 있는 실질적인 보험인수자를 대리하여 보험을 인수하는 보험자를 프론팅 보험자(fronting insurer or locally based insurer)라고 지칭한다.

3. 보험중개인의 법적 책무

(1) 보험중개인의 개념

보험중개인은 보험자와는 별개로 독립적인 위치에서 피보험자가 보다 유리한 조건으로 위험을 분산할 수 있도록 보험자와 보험조건 등에 관하여 협상을 진행하고, 피보험자와 보험자 사이에 보험계약이 성립될 수 있도록 중개하는 자를 의미한다. 따라서 보험중개인은 단순히 보험자의 보험을 주선하는 대리인이 아니라 보험계약 체결 직전까지의 업무를 수행하며, 피보험자의 계약 대리인으로서 상황에 따라 보험계약의 관리 및 법적 소송에 따른 기술적·법률적인 지원업무를 담당한다.¹²⁴⁾

122) Booz, Allen, Hamilton, *op. cit.*, pp.11-12.

123) 김평원 외3인, 「캡티브 보험사 설립에 관한 연구」(서울 : 보험연구원, 1996), 7쪽.

124) 이창희·홍성화, 전계논문, 88-89쪽.

(2) 보험중개인의 역할

해양플랜트공사보험 분야는 보험에 대한 전문지식과 함께 해양플랜트기술에 대한 지식과 경험을 모두 필요로 하는 전문화된 영역이기 때문에 피보험자는 이와 관련된 오랜 경험과 국제적인 영업망을 갖추고 피보험자에게 다양한 법률정보를 제공해 줄 수 있는 전문 보험중개인을 통해서 보험계약을 체결하는 것이 통례이다.¹²⁵⁾ 해양플랜트공사보험의 중개업무는 주로 석유 및 가스 등과 관련된 에너지회사들이 자신들의 이익을 공유하기 위해서 내부적으로 설립한 중개개념의 회사인 상호보험회사(Oil Insurance Ltd. : OIL)¹²⁶⁾ 또는 국제석유회사와 직접적인 관계가 있는 자 또는 캡티브(Captive)¹²⁷⁾ 등에 의해서 진행된다.¹²⁸⁾ 피보험자가 해양플랜트공사에 대한 경험이 부족하거나 피보험자의 회사내부에 해양플랜트공사보험을 전문적으로 관리할 인력이 부족할 경우, 해양플랜트공사 중 발생하는 각종 분쟁사항들을 조정하고 관리할 수 있는 전문적인 지식과 경험을 갖춘 전문 보험중개인을 선택할 수밖에 없다. 실제로 발주자로부터 발주되는 많은 해양플랜트는 일반상선과 같이 정형화된 설계방식이 존재하는 것이 아니라 개별 해역의 특성 및 용선자의 요구에 따른 다양

125) Rawle O. King, "Deepwater Horizon Oil Spill Disaster : Risk, Recovery and Insurance Implications", *CRS Report for Congress*, Congressional Research Service(2010.07), p.9.

126) 1970년대에 석유화학 업종에 대한 자연재해 위험의 요율이 급격히 인상되자 국제적인 석유관련 주요 회사들이 공동으로 OIL(Oil Insurance Ltd.)이라고 하는 상호보험회사를 설립하여 회원사들에 대해서만 제한적인 보험담보를 제공하게 되었다. 현재 OIL에는 약 40여개의 회원사가 참여하고 있으며, 미국의 주요 석유회사인 Standard Oil of California, Atlantic Richfield, Standard Oil of Ohio 뿐만 아니라 벨기에의 Petrofina, 영국의 Burmah Oil, 프랑스의 Compagine Francaise des Petroles 등이 가입된 다국적 석유기업 중심의 순수 캡티브 역할을 하고 있다(김평원 외3인, 전게서, 6쪽); David Sharp, *op. cit.*, p.21.

127) 캡티브(Captive)란 일반적으로 자사의 위험을 기존 손해보험사가 아닌 자기자본으로 설립한 자회사로 이전하는 방식으로 위험을 인수하는 회사이다. 특히 로이즈보험사 또는 기업형태의 보험자가 인수하기 어려운 기업 고유의 위험, 거대한 손실이 예상되는 위험, 시장으로 이전가능 하더라도 자사의 위험수준과 비교하여 높은 보험료를 부담해야 할 경우 피보험자의 입장에서 비용적인 측면이나 공급적인 측면의 이점을 획득하기 위해 설립된 전속보험사라고 할 수 있다. 특히 자금흐름, 즉 보험료 납입을 고려하였을 때 일반 보험회사와는 달리 캡티브가 얻은 투자수익과 영업이익은 결국 캡티브를 설립한 모기업에게 돌아가게 된다. 주로 버뮤다, 스위스, 모나코, 말타 등과 같이 기업의 법인세, 등록세 등과 같은 기업경영과 관련된 세금 부담이 적은 지역에 본사를 두는 경우가 많다(김평원 외3인, 전게서, 3-4쪽).

128) Lloyd & Partners, "Energy & Marine Insurance Newsletter", *Lloyd & Partners Limited*(2009.04), p.24.

한 성능조건이 요구됨에 따라 피보험자인 조선소는 설계에 필요한 시간 및 기간이 일반상선에 비해서 더 많이 요구된다.¹²⁹⁾ 따라서 피보험자인 조선소는 이러한 위험에 대해서 일괄적으로 책임지고 업무를 진행하는데 한계가 있다. 따라서 보험중개인은 피보험자에게 해양플랜트공사보험 시장의 동향을 설명하고 다른 보험자가 제시하는 담보조건들을 비교하여 피보험자에게 가장 유리한 담보조건과 보험료를 제시하는 보험자를 선택하도록 조언을 한다. 또한 양자 간에 분쟁이 발생할 경우 보험약관의 해석과 관련된 기술적이고 법적인 사항에 대해서 피보험자에게 상담해 주는 역할도 함께 하고 있다.¹³⁰⁾

(3) 주요 국가별 보험중개인의 책무

① 영국의 보험중개인

로이즈는 해상보험이나 또는 해양플랜트보험이나에 상관없이 위험을 인수하기 위해서 반드시 로이즈 보험중개인을 통해서 보험계약을 체결한다. 이때 로이즈 보험중개인은 로이즈 언더라이팅회원(Underwriting Members of Lloyd's)¹³¹⁾들과 보험계약을 체결할 수 있도록 권리를 위임받은 자를 지칭한다. 대부분의 로이즈 보험중개인들은 로이드 보험중개협회(Lloyd's Insurance Brokers Association : 이하에서 "LIBA"라고 약칭한다)라고 통칭되는 자신들의 공식적인 대표단체를 구성해서 활동하고 있다. 또한 로이즈 보험중개인은 LIBA 내부규정을 기초로 보험중개 업무를 진행하고 있으며, 보험중개인들은 새로운 기술이 적용된 해양플랜트에 대한 신규 보험인수의 적격심사 통과 여부와 관련된 보험상담을 진행함에 있어서 피보험자와

129) 2013년도 한국조선해양플랜트산업협회 자료에 따르면 해양플랜트공사에 필요한 설계 시수와 인력이 일반상선에 비해서 5~10배 정도가 소요되는 것으로 파악되고 있으며 상세한 사항은 아래의 표와 같다.

구 분	일반상선	시추선	FPSO Topside
해외 의존도	0%	20%	50%
설계시수(M·H)	10~20만	50~60만	100~120만
설계기간(개월)	8~12개월	16~20개월	24개월 이상

130) 이창희·홍성화, 전계논문, 89쪽.

131) 로이즈 언더라이팅회원은 로이즈 위원회(Committee of Lloyd's)에서 규정된 기준에 적합한 신뢰성과 재무적인 조건들을 모두 충족한 자로서, 남녀 및 국적과 관계없이 로이즈 언더라이팅회원들의 추천을 받아야만 한다. 특히 재무적인 안정성을 중시하는 보수적인 로이즈의 원칙에 따라 이들은 보험료 수입 중 일부분을 보증보험에 별도로 부보하고, 중앙기금에 예치해야 한다. 또한 연간결산서를 제출하여 매년 재무건전성을 심사받아야만 한다(강영문, 전계서, 119쪽).

연관되는 업무상 비밀을 제3자에게 누설하지 않을 의무가 있다.¹³²⁾ 그리고 보험중개인은 피보험자가 요구하는 특정위험을 인수할 능력이 있는 보험자를 찾아서 보험료와 보험약관에 관한 세부협상을 진행함에 있어서 피보험자를 대신하여 교섭력을 갖고 결과에 책임을 다해야 한다. 그 이유는 피보험자가 청약한 특정위험을 보험자가 인수하기로 합의한 경우 보험중개인은 보험자에게 보험료를 지급할 책임이 있기 때문이다. 그리고 보험중개인은 피보험자가 지불해야 할 보험료에 대해서 유치권을 행사할 수 있다.¹³³⁾

② 미국의 보험중개인

미국에서는 주정부로부터 면허를 받아서 개인사업자의 형태를 유지하며 독립적으로 자국 내의 보험중개활동을 하는 보험중개인을 ‘소매중개인(retail broker)’이라고 통칭하고 있다.¹³⁴⁾ 일반적으로 미국에 영업소를 두고 있는 소매중개인은 영국 보험시장에서 영업을 하고 있는 도매중개인(wholesale broker)를 통해서 국제보험시장을 대상으로 보험영업을 확대하고 있다. 특히 해양플랜트공사와 같은 대형위험의 경우 보험자와 소매중개인 그리고 도매중개인은 상호 유기적으로 보험목적물에 대한 정보를 상호 교환하면서 손해의 결과와 범위에 대한 예측이 어려운 신규 위험을 공동으로 인수하고 있다.

재무 건전성이 우수한 국제적인 대형보험자들의 경우 지역별로 특화된 거점 소매중개인을 직접 고용하여 도매중개인의 역할까지 함께 유지하도록 하고 있다. 특히 멕시코만에서 다양한 형태의 해저 시추작업이 지속적으로 확대되고 있음에 따라 해양관련 기자재, 기술연구소, 해양플랜트공사 전문기업들이 연합체를 이루고 있는 휴스턴을 중심으로 해저유정과 관련된 위험을 전문적으로 인수하는 소매 또는 도매

132) www.kiri.or.kr/pdf/전문자료/RS9601.pdf (2013년 8월 30일 검색).

133) 전무부, “로이즈 보험시장의 실태분석”, 「무역학회지」 제25권 제4호, 한국무역학회 (2000.12), 9-10쪽.

134) 뉴욕주(州) 보험법 제2101조 용어의 정의부분에서 보험중개인은 보험계약자, 즉 피보험자를 대리하여 보험자와 협상하고 피보험자에게 적합한 보험상품을 권유하는 자로서 해상보험, 해양플랜트보험 등과 같은 기업보험을 인수하는 데 전문화되어 있는 대형모집조직이다. 또한 원보험에 대한 보험중개 뿐만 아니라 재보험중개를 겸하는 경우 재보험중개인은 원수보험자를 대리하여 재보험계약을 체결하기 위해서 재보험자와 재보험요율을 협상하여 재보험계약을 체결하거나 법률적인 지원을 한다. 그리고 원수보험 또는 재보험계약을 취급하는 보험중개인이 보험계약물건을 완전히 중개처리하지 못하는 경우 이를 중개해주는 도매중개업무(wholesale broking)도 취급한다. 자세한 사항은 2006 New York Code - Laws: Insurance : 제2101-2136항의 내용 참조.

중개인들이 많이 활동을 하고 있다. 또한 인수위험의 경중에 따라 거점 소매중개인이 직접 보험을 인수하는 경우도 있다. 그리고 보험중개인에 대한 중개수수료는 보험계약 당시 피보험자와 합의된 금액 또는 LIBA에서 규정한 금액 중 선택하여 소정의 중개수수료를 수입할 수 있도록 규정하고 있다.¹³⁵⁾

4. 재보험자의 책무

(1) 재보험계약의 개념

재보험계약은 보험자 자신이 인수한 보험계약상의 위험의 전부 또는 일부를 다른 보험자에게 전가하는 보험계약이다. 피보험자와 보험자가 처음 계약한 보험을 원수보험 또는 주보험계약이라고 지칭하고, 이후에 원수보험자가 자신의 위험을 분산하기 위해서 다시 보험계약을 체결하는 것을 재보험계약이라고 한다.¹³⁶⁾ 그리고 재보험자가 보험자로부터 보험을 인수하는 것을 수재라고 하고, 원수보험자는 이를 출재라고 한다. 이러한 과정을 통해서 해양플랜트공사와 같은 특수보험 분야에 대한 경험이 부족한 원수보험자는 위험부담이 큰 보험을 인수할 때 재보험을 통해서 스스로 부담할 수 없는 위험을 재보험자의 자본으로 위험을 인수하여 초과되는 위험을 분산할 수 있게 되는 것이다.

보험가입금액이 큰 해양플랜트, 예컨대 시추선(drill ship), 부유식 생산저장설비(FPSO) 등과 관련된 보험은 대부분 국내 재보험자의 재보험 기술과 담보능력이 부족하여 전량 해외로 재보험을 의뢰하고 있는 실정이다. 이때 원수보험자는 재보험보험중개인을 통해서 재보험자와 보험계약을 체결한다. 원수보험자에 의해서 해외 재보험출재가 결정되면 재보험중개인에게 위험의 상세를 전달하여 보험이 정상적으로 인수될 수 있도록 조치를 취해야 하며, 재보험중개인은 피보험자가 요구하는 담보조건을 재보험자에게 부보하였다는 통지서의 성격을 갖고 있는 보험승낙서(cover note)¹³⁷⁾ 및 보험료청구서(debit note)를 원수보험자에게 송부하고, 이를 확인한 원

135) David Sharp, *op. cit.*, pp.29-31.

136) 최준선, 「제7판 보험·해상·항공운송법」(서울 : 삼영사, 2013), 268쪽.

137) 보험승낙서는 보험중개인이 발행하는 법적 구속력이 없는 서류이다. 관련 서류는 피보험자와 보험자 간에 직접적으로 보험계약을 정식 체결하였다는 것을 증명하지 못하기 때문에 보험계약에 대한 법적 효력이 없다. 그러므로 보험승낙서를 소지한 자가 보험사고에 따른 손해에 대해서 보험자를 상대로 보험금을 청구할 수 없으며, 보험중개인만이 보험금을 청구할 수 있다(강영문, 전거서, 126쪽).

수보험자는 재보험중개인에게 재보험료를 송금하게 되고 최종적으로 재보험계약이 체결되게 된다.¹³⁸⁾

(2) 당사자 간의 법률관계

재보험계약은 책임보험과 같은 법적 성질을 갖고 있음에 따라 계약상 당사자들은 재보험계약에 수반되는 권리와 의무를 갖게 된다. 즉, 재보험자는 원수보험자의 입장에서 보험자로서 손해의 원상회복 및 보험금지급의 의무를 다해야 하고, 재보험자에게 피보험자로서 원수보험자는 재보험료를 성실하게 납부해야 할 의무와 함께 보험목적물에 대한 고지의무를 성실하게 이행해야 한다.¹³⁹⁾

재보험은 원수보험자가 피보험자에게 보상한 보험금에 대해서 무조건적인 보상의무를 부담하고 있지는 않다. 즉, 보험계약상의 손해가 원수보험자가 법률적으로 보상 의무가 존재해야함과 동시에 재보험계약상 재보험자 역시 동일한 법률적인 보상 의무가 존재해야만 보상이 가능하다. 즉, 불법행위에 따른 내용만이 담보가 되며 무과실책임 및 계약상의 채무불이행에 따른 책임은 보상되지 않는다.¹⁴⁰⁾

① 원수보험자의 책무

재보험 역시 당사자 간의 최대선의를 기초로 작성된 계약이기 때문에 원수보험자는 재보험자에게 기본적인 책임과 의무를 다해야 한다. 따라서 재보험 출제시 중요한 사항, 예컨대 보험인수 여부를 결정하거나, 보험료 산정에 영향을 줄 수 있는 사항에 대해서 성실하게 고지해야 한다.¹⁴¹⁾ 즉, 피보험자로서 고지의무, 보험사고 발생에 따른 통지의무, 손해방지 및 경감의무가 대표적이다. 더불어 원수보험자는 보험기간 중 사고발생의 사실과 내용을 재보험자에게 절차에 따라 가능하면 빠른 시일 내에 통보하여 손해에 대한 명확한 확인과 후속절차가 진행될 수 있도록 협조해야 할 책임이 있다.¹⁴²⁾

② 재보험자의 책무

138) 구중순, 전게서, 532-533쪽.

139) 최준선, 「제7판 보험·해상·항공운송법」, 269-270쪽.

140) 심재두, 전게서, 449쪽.

141) 박종원, 전게서, 18쪽.

142) 최준선, 「제7판 보험·해상·항공운송법」, 269-270쪽.

원수보험자의 입장에서 재보험자는 사고발생에 따른 원수보험자의 손해를 최종적으로 보상해 준다. 이러한 재보험자의 손해보상의무가 언제 발생하는지에 대해서 많은 분쟁이 있었다. 일반적으로 재보험계약을 책임보험계약의 일종으로 간주한다면, 법률상 책임발생설에 따라 원수보험의 피보험자가 법률상 제3자에 대한 배상책임에 대해서 원수보험자가 자기의 피보험자에게 보상책임을 갖게 될 때 재보험자는 재보험금의 지급의무가 발생한다.¹⁴³⁾

재보험계약과 법률상으로 원수보험자와 피보험자 간의 보험계약과는 상호 별개의 독립된 계약이다. 따라서 원수보험자와 보험계약을 체결한 피보험자가 원수보험자로부터 보상을 제대로 받지 못할 경우, 이를 보상받기 위해서 재보험자를 상대로 보험금을 직접청구를 할 수 없다.¹⁴⁴⁾

③ 재보험자의 보험대위

보험자는 피보험자에게 보험금을 지급한 범위내에서 피보험자 및 제3자에 대하여 행사할 수 있는 권리를 대위할 수 있다. 그러므로 재보험자 역시 원수보험자에 대해서 동일하게 대위권을 취득할 수 있게 된다. 즉, 보험사고가 발생할 경우 재보험자가 원수보험자 입은 손해를 보상을 하고, 보상한 금액만큼 보험목적물에 대한 원수보험자가 갖고 있던 권리를 취득하는 것을 의미한다. 재보험자가 원수보험자를 상대로 대위권을 행사할 때 재보험자는 원수보험자가 피보험자에게 지급한 보험금 이상을 제3자로부터 지급받을 수 없다. 그리고 제3자에 대한 대위권 취득 문제는 원수보험자가 자기의 명의로써 재보험자의 수탁자적 지위에서 이행하는 것이 통례이다.¹⁴⁵⁾ 만약 원보험의 피보험자가 원수보험자를 상대로 부실표시로 인한 담보위반이 입증되어 원보험의 피보험자에게 지급되었던 원보험금이 원수보험자에게 귀속될 경우 해당 보험금은 재보험자에게 2차적으로 귀속된다. 단 원수보험자가 해당 보험금을 다시 귀속시키기 위해서 지출한 각종 소요비용, 즉 법률비용, 수수료, 각종 관리비 등은 전체비용에서 공제된다.¹⁴⁶⁾

(3) 자가보험형태의 캡티브

143) 최준선, 「제7판 보험·해상·항공운송법」, 269-270쪽.

144) 박종원, 전게서, 18쪽.

145) 최준선, 「제7판 보험·해상·항공운송법」, 269-270쪽; 강영문, 전게서, 90쪽.

146) 심재두, 전게서, 433 참조; Assicurazioni Generali de Trieste v. Empress Assurance Corporation(1907) 2 K.B. 814.

캡티브(captive)란, 기존의 보험인수구조와 보험자의 보험금 지불능력을 고려하였을 때 피보험자가 청약한 위험을 일반적인 보험자가 인수하기가 곤란한 특정 위험에 대해서 사용되는 위험관리의 대표적인 수단이다. 즉, 신규 보험목적물이 갖고 있는 위험에 대한 결과예측이 불가능하고, 예측이 가능하더라도 위험발생에 따른 피해의 정도가 광범위하여 보험자의 재정수준으로는 담보하지 못할 경우에 주로 이용된다. 해양플랜트공사보험의 경우 피보험자는 조선소가 대부분임에 따라 조선소가 별도의 캡티브를 구성하여 자체적인 위험을 인수하는 경우는 거의 없다. 캡티브형태의 보험인수는 통상적으로 셸(Shell), 비피(BP), 엑손모빌(Exxon-mobile) 등과 같은 국제석유회사들이 해양플랜트를 운영할 때 해양플랜트운영보험에 주로 적용되고 있다.¹⁴⁷⁾

해양에너지에 대한 기술의 발전과 위험의 증가로 인하여 피보험자가 요구하는 담보범위는 점차 확대되고 있는 추세에 있다. 그러나 여전히 기존 보험시장의 구조로는 피보험자가 요구하는 다양한 위험을 완벽하게 인수할 수 없는 것이 현실이다. 또한 인수하려는 보험자는 높은 보험료를 요구하는 경우가 많기 때문에 관련 기업들은 자회사형태의 캡티브를 설립하여 모기업의 고유한 위험을 자회사에게 전가하고 있다. 캡티브제도의 장점은 위험성이 높은 보험목적물을 내부적으로 인수하여 위험을 관리할 수 있고, 높은 보험료를 내부적으로 수입하여 별도의 수익사업에 재투자함으로써 모기업의 경쟁력 강화와 재정 건전성에 도움이 되고 있다. 반면에 무분별한 신규 위험인수로 인하여 대형사고 발생시 오히려 모기업에 대한 직접적인 손해가 발생할 수도 있다.¹⁴⁸⁾

5. 기타 관계자들의 책무

(1) 손해사정사

해양플랜트공사와 관련된 사고가 발생할 경우 보험자는 손해사정사를 지정하여 보험사고에 대한 조사를 실시할 수 있다. 이때 손해사정사는 보험자에게 보험목적물의 손해의 정도와 범위를 객관적으로 파악하여 결과를 설명하고, 손해의 발생원인을 검증할 수 있는 능력과 자질을 갖추고 있어야 한다. 그리고 보험목적물의 원

147) David Sharp, *op. cit.*, p.34.

148) David Sharp, *op. cit.*, p.34.

상복구에 필요한 합리적인 제반 절차 및 비용에 대해서 피보험자에게 법률자문을 제공해준다. 일반적으로 손해사정사는 사고현장에서 보험목적물의 소유자와 함께 사고에 따른 손해의 정도와 보상범위를 검증하기 위해서 피해 당사자들과 함께 현장조사를 실시한다. 국제석유회사에서 오랫동안 근무하면서 쌓은 실무경험과 지식을 토대로 손해사정사들은 해양플랜트공사보험약관에 대해 전문적인 자문을 제공하고 있으며, 이러한 상호관계를 통해서 보험자에게 보험약관에 대한 합리적인 법률 해석을 지원하고 있다. 현재 해양플랜트공사보험약관과 관련된 전문적인 법률자문을 진행하는 회사들은 세계적으로 주요 거점별로 지점형태로 운영되고 있으며 이들은 보험자의 대리인으로서 특수보험에 대한 기술 이해도가 부족한 보험자가 부담해야 하는 위험비용을 최소화하기 위해서 고용되고 있다.¹⁴⁹⁾

(2) 독립조사기관

해양플랜트공사보험계약을 체결하기 전에 보험자¹⁵⁰⁾는 피보험자와 반드시 해양플랜트공사와 연관되어 발생하는 다양한 사고의 원인조사 및 결과를 객관적으로 검증하고 분석할 수 있는 제3의 독립된 조사기관 또는 조사자를 선임할 것을 요구할 수 있다. 이를 통해서 보험자는 해양플랜트공사 중 발생한 사고의 원인과 결과에 따른 기술적인 또는 법률적인 자문을 객관적으로 받을 수 있게 된다.¹⁵¹⁾ 보험자는 피보험자에 비해서 해양플랜트공사의 진행, 적용되는 기술 환경의 변화 그리고 이와 관련된 사실정보의 입수와 분석에 있어서 불리한 입장에 있기 때문에 피보험자가 입

149) 이창희·홍성화, 전계논문, 90쪽.

150) 해상고유의 위험 뿐만 아니라 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 예상하지 못한 위험에 대비해서 피보험자 자신의 재정적인 안정과 보험목적물의 완성을 위해서 해양플랜트공사보험에 가입하게 된다. 이러한 위험을 인수하는 보험회사 또는 보험자들은 인수·합병을 통해 점차 대형화되고 있는 추세이다. 1986년에 189개 보험사가 해양플랜트공사보험을 취급하였으나, 2009년에는 106개 그룹으로 그 수가 축소된 반면에 재정은 점차 확대되어가는 경향을 보이고 있다. 즉, 소규모의 영세 보험자들이 해양플랜트공사의 위험을 인수하는 데 한계가 있음에 따라, 시장개편을 통해서 보험자의 수는 상대적으로 축소되었음에도 불구하고, 담보능력과 지급준비율이 상향되었다. 특히 과거의 해양에너지 및 해양플랜트의 위험을 인수하는 보험자들은 위험의 평가와 보험목적물에 대한 가치를 측정하는데 있어서 과거의 경험을 기초로 산정하였으나, 최근 컴퓨터 시뮬레이션을 통한 다양한 위험요소를 정량적으로 분석 및 파악하고 이를 근거로 수학적인 확률모형을 만들어서 위험을 평가하여 합리적인 보험요율을 산정하고 있다(Rawle O. King, *op. cit.*, p.9).

151) 이창희·홍성화, 전계논문, 90쪽.

은 손해에 대한 정확한 산정과 빠른 보험금 지급을 위해서는 반드시 전문적인 기술과 경험을 갖춘 독립적인 제3자의 자문이 필요하다. 그러므로 외부로부터 영향을 받지 않기 위해서 독립조사기관은 안정적인 재무 상태를 유지해야 하고, 특히 소재지 국가로부터 어떠한 재정적인 지원도 받지 않는 사단법인의 형태를 유지해야 한다. 즉, 국가기관의 자회사, 공공기관은 독립조사기관으로서 자격이 없다고 할 수 있다.

II. 해양플랜트공사보험계약상 보험료의 법적 의의와 결정원칙

1. 해양플랜트공사보험료의 법적 의의

일반적인 보험회사 또는 개인보험자가 위험에 대한 객관적이고 합리적인 통계자료를 기초로 대수의 법칙과 통계분석의 신뢰도를 기반으로 보험료를 책정하여 보험상품을 피보험자에게 판매하는 것과는 달리 해양플랜트공사보험은 피보험자가 보험자에게 보험청약을 전달한 이후에 보험자가 보험료를 합리적으로 책정하는데 많은 시간과 노력이 필요하다. 왜냐하면 해양플랜트 산업은 유가의 변동에 따라 빠르게 연안에서 심해저로 담보범위를 확대하고 있음에 따라 보험목적물은 과거보다 훨씬 더 많은 위험에 노출되어 있어서 이를 담보하는데 필요한 합리적인 보험료를 산출하는 것이 어렵기 때문이다.

최근에는 발주자의 요구 및 해저자원의 개발 특성에 적합한 해양플랜트 설치 및 해체선박(Platform Installation/Removal and Pipe Laying vessel)¹⁵²⁾, LNG 부유식 생산저장시설(LNG FPSO) 등과 같은 새로운 개념의 보험목적물이 지속적으로 개발되고 있음에 따라 피보험자가 적절한 정보를 사전에 고지하지 않는다면 보험자는 해양플랜트공사와 관련된 위험을 대비한 합리적인 보험료를 산정하는데 매우 어려움을 겪게 될 것이다. 왜냐하면 해양플랜트공사 중 보험사고가 발생할 가능성을 계산할 수 있는 기초적인 사실은 피보험자만이 알고 있기에 보험자는 피보험자의 고지를 믿고 보험계약을 체결하기 때문이다. 따라서 해양플랜트공사보험료¹⁵³⁾는 한편

152) 2010년 대우조선해양은 네덜란드 AllSea사로부터 해양플랜트 설치 및 해체선박을 6억 달러에 수주하였다. 동 선박은 기존의 해저배관 설치선, 해양구조물 설치선과는 달리 해양플랜트의 상부구조물을 한꺼번에 승강시켜 운반할 수 있다. 그리고 대형 해양플랜트를 쉽게 설치 및 해체가 가능한 세계 최초의 선박이다(최재선 외 9인, “해양플랜트 서비스 산업 전문인력양성 기본계획 수립을 위한 연구”, 국토해양부(2011), 57쪽).

153) 총해양플랜트공사보험료(Gross Offshore Plant Premium : GOPP)는 순보험료(Net

으로 해양플랜트공사 중 보험사고로 인하여 보험자가 피보험자에게 손해를 보상해주는 대가의 일환으로 보험자가 피보험자에게 보험금이 지급하도록 하기 위한 계약상의 의무라고 할 수 있다. 다른 한편으로 보험자가 피보험자에게 발생할 수 있는 보험사고에 손해를 원상회복하기 위한 반대급부의 성격을 갖고 있는 일종의 보수라고도 정의할 수 있다.

피보험자는 보험료를 합의된 날짜에 보험자에게 납입해야 할 의무가 있고, 보험자는 보험사고 발생 시 피보험자가 입은 손해를 원상복구해 줄 수 있는 보험금을 지불할 의무가 동시에 발생한다. 통상적으로 피보험자인 조선소는 조선소 내에서 진행되고 있는 보험목적물을 크게 상선과 해양플랜트로 구분하여 1년 단위로 보험계약을 체결하고 년 초에 보험금을 일괄적으로 보험자에게 납입하는 것이 일반적이다.

2. 해양플랜트공사보험료의 특징과 산정방법

(1) 해양플랜트공사보험료의 특징

해양플랜트공사는 단기적으로는 2-4년, 장기적으로는 5-7년까지 진행된다. 따라서 기존의 선박건조보험과 비교해서 장기계약형식으로 예정기초율을 토대로 미래를 예측하여 정확하게 위험의 범위와 피해액을 산정해야만 보험자가 지급받아야 할 보험료와 지급해야 할 보험금에 대한 수지상등이 합리적으로 이행될 수 있다.

보험자의 입장에서 피보험자에게 보험요율을 제시하고 영업활동을 원활하게 하는데 있어서 중요한 부분인 할인요율의 조정 범위가 매우 낮다. 왜냐하면 해양플랜트공사보험료를 구성하는 순보험료가 부가보험료에 비해서 상대적으로 매우 높게 책정되고, 일반적인 해상보험과 비교해서 해양플랜트의 가입대상자가 적기 때문에 보험료 할인은 매우 제한적인 범위 내에서 적용된다.¹⁵⁴⁾

(2) 해양플랜트공사보험료의 산정방법

Premium)와 부가보험료>Loading Premium)로 구성된다. 이때 순보험료는 보험기간 중 발생하는 손해에 대해서 피보험자를 담보하기 위해서 지급되어야 하는 보험금과 보험자의 자체 손실처리비용에 대한 원가이며, 부가보험료는 보험자의 보험사업을 유지하기 위해서 소요되는 운영비, 광고비, 자체이윤, 기타 수수료 등을 포함하는 비용이다.

154) 황희대, 전게서, 40쪽.

① 대수의 법칙에 의한 보험료 산정

해상보험에 있어서 보험료 산정방법과 유사하게 해양플랜트공사보험 역시 객관적인 보험료의 산정을 위해서 대수의 법칙에 의거하여 보험료를 결정한다. 대수의 법칙은 보험기간 동안 사고가 일어날 확률을 P 라고 하고, N 회 동일한 해양플랜트공사를 진행하였을 때 발생한 사고의 실제횟수를 R 이라고 한다면, N 이라고 하는 해양플랜트공사의 횟수가 증가할수록 R/N 은 P 에 근접한다고 하는 원리이다. 즉, 위험의 발생확률은 단독시행을 통해서 사고발생 확률을 예측하는 것 보다 다수시행에 따른 사고확률을 예측하는 것이 신뢰성과 안정성을 모두 만족할 수 있다. 이를 통해서 과거의 사고발생 확률을 근거로 미래의 사고발생확률은 통계적인 수리모형을 통해서 예상할 수 있게 된다.¹⁵⁵⁾ 영국의 로이즈 보험시장에서는 이러한 위험에 대해서 대수의 법칙에 의거하여 손해발생의 확률을 사전에 통계적 수리모형을 통해서 예측하고, 위험관리에 대한 기술, 금융, 법률분야에 대한 전반적인 서비스를 제공하면서 그에 대한 대가로 다수의 피보험자들로부터 일정액의 보험료를 수입받고 위험을 관리하고 있다.¹⁵⁶⁾

② 수지상등의 원칙에 의한 보험료 산정

대수의 법칙의 의거하여 산정된 보험료, 즉 피보험자가 보험자에게 보험기간 동안 일정하게 지불해야 하는 금액은 보험자가 발생할 수 있는 보험사고로 인하여 피보험자에게 지급해야 할 보험금의 가치와 일치하도록 수학적 계산을 만들어서 보험료를 산정하는 방식을 의미한다.¹⁵⁷⁾ 이를 통해서 위험에 대한 투기적인 접근을 원천적으로 막고, 건전한 위험관리를 통해 보험자와 피보험자 모두에게 이익이 분배될 수 있도록 하기 위함이다.

③ 표준모형을 통한 합리적인 보험료 산정

일반적인 보험료는 보험목적물에 대한 상대적인 수준을 나타내는 위험측정 단위당 보험가격인 보험요율(premium rate)과 보험금액을 함께 고려해서 산정한다. 해

155) 황희대, 전게서, 41-42쪽 참조.

156) 이창희·홍성화, 전계논문, 94-95쪽.

157) 황희대, 전게서, 42쪽 참조.

양플랜트공사보험의 경우에는 주로 보험목적물에 대한 표준모델을 이용하여 4단계를 거쳐서 보험료를 산정한다. 1단계는 과거에 주기적으로 발생된 태풍, 싸이클론 등과 같은 자연재난의 발생가능성과 지진, 화산폭발, 쓰나미 등과 같은 예측할 수 없는 자연재난의 발생가능성을 동시에 고려하여 보험목적물에 대한 보험금액을 기초로 손해를 계산한다. 2단계에서는 계산된 손해를 토대로 통계화된 도표를 기준으로 보험목적물과 관련된 손해의 발생가능성을 등급화시킨다. 3단계는 보험약관상에 포함될 담보위험 및 면책위험을 고려하여 보험사고에 따른 보험자의 손실가능성을 등급화한다. 최종 4단계에서는 등급화된 손실을 기초로 장래에 예상되는 손실과 비용을 예측하여 보험자는 예상손실액(expected loss)이 포함되는 순보험료를 산정하고, 추가적으로 환율, 유지관리비, 이자수입 및 인건비 등과 같은 부가보험료를 고려하여 최종보험료를 산정하게 된다.¹⁵⁸⁾

제3절 WECLAR 2001 해양플랜트공사보험증권의 구성과 일반약관

I. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험증권의 구성

일반적인 보험증권의 구성과 유사하게 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험증권은 일반보험조건¹⁵⁹⁾, 물적 손해약관, 배상책임손해약관으로 구성되어 있으며, 부가적으로 고지서(declaration)가 첨부되어 있다. 고지서는 보험약관의 내용을 요약해서 첨부한 양식을 의미하고 있으며, 별첨서식¹⁶⁰⁾ ‘A’와 ‘B’로 구분해서 보험목적물이 공

158) Hannes van Rensburg, Antony Dodson, “Offshore Energy Insurance”, *GIRO Conference and Exhibition 2010*, The Actuarial Profession(2010.10), p.14.

159) 일반보험의 범위는 피보험자, 기타피보험자를 위한 특별조항, 보험금수취인, 보험기간으로 구성되어 있으며, 조건은 다음의 보험약관들이 포함되어 있다. ① 보험료, ② 대위, ③ 대위권 포기, ④ 비율이익, ⑤ 우선선례적용, ⑥ 준거법과 재판관할권, ⑦ 보험금 지급 화폐, ⑧ 계속담보, ⑨ 양도, ⑩ 상당한 주의의무, ⑪ 보험목적물 점유 및 운영, ⑫ 운송업자, 창고업자 그리고 기타 수탁자와의 계약, ⑬ 지급 불능, ⑭ 조사 및 감사, ⑮ 보험계약해지, ⑯ 법적 분쟁, ⑰ 보험증권의 양도 또는 수정, ⑱ 보험증권의 승인, ⑲ 상실, ⑳ 하자발견기간약관으로 구성되어 있다 (이창희·홍성화, 전계논문, 99쪽).

160) 별첨서식에는 기본적으로 보험계약의 주요 특성을 간략하게 단계별로 요약한 문서로서 보험증권의 번호, 보험목적물의 선명, 피보험자, 손해배상에 따른 보험금액(합의된 손해정산인 지정), 배상책임한도, 자기부담금, 보험기간 및 보험료, 보험계약에 포함되는 특약조항의 제목, 서명 장소 및 일자, 보험증권 원본의 발행 부수,

정진행표에 따라 단계적으로 증가되는 임시보험가액을 명시하고 있다. 보험자와 피보험자 간의 합의에 의해서 얼마든지 담보범위는 조정이 가능하며, 합의된 사항은 상호배서를 통하여 특약(endorsement)¹⁶¹⁾의 형식으로 보험계약서 후면에 첨부한다. 그리고 해상보험조사관¹⁶²⁾(Marine Warranty Surveyor : MWS)이 배서 내용을 객관적으로 보증하는 별도의 서명이 삽입되어야 하며 반드시 이를 첨부해야만 특별약관으로서 보험사고 발생시 양 당사자를 법적으로 구속하는 효력이 발생한다.¹⁶³⁾

II. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보 기간과 범위

1. 담보기간의 개념

일반적으로 담보기간은 보험자가 보험계약서상에 조항으로 명기된 위험으로 인하여 발생한 손해에 대하여 책임지는 기간을 말한다. 보험자의 책임이 개시되어 종기되는 시점까지를 위험기간 또는 책임기간이라고 한다.¹⁶⁴⁾ WELCAR 2001 해양플랜

참조번호 등이 포함된다.

- 161) 피보험자와 보험자 사이에 보험증권이 발행된 이후 보험약관의 일부 내용에 대한 변경이 필요할 경우 양 당사자 간의 합의에 의해서 보험약관을 수정한 서류를 특약보험서류라고 한다. 예컨대, 보험목적물의 종류가 계약 당시에는 자항능력이 없는 부유식 시추선이었으나 시추선 용선시황이 변동됨에 따라 자항능력을 갖춘 부유식 시추선으로 설계변경을 할 경우 피보험자는 보험자에게 해당 사실을 고지하고 담보범위를 조정할 수 있도록 요청할 수 있다. 보험자는 보험서류와 관련하여 추가보험료가 필요하다고 판단될 경우 피보험자에게 이에 합당한 추가보험료를 납입할 것을 요청해야 한다. 그리고 보험자는 추가보험료를 지급받은 후 추가계약서로서 특약보험서류를 피보험자에게 발송하고 원보험증권과 함께 보관할 수 있도록 조치해야 한다(강영문, 전게서, 127쪽 참조).
- 162) 2004년 영국리그연합위원회에서 만든 해상보험조사실무규정(Warranty Surveyor's Code of Practice)에 따라 해상보험조사관은 보험기간 중에 발생하는 보험사고와 관련하여 피보험자가 객관적이고 독립적인 위치에서 보험증권에 포함된 보험약관을 위반했는지 여부를 검증하도록 발주자에 의해서 고용된 자를 말한다. 또한 해상플랜트공사 중에 발생하는 보험사고에 대한 원인 분석 및 해양플랜트공사 진행과 관련된 작업절차에 대한 다양한 검사 및 인증심사를 진행한다. 그리고 피보험자는 해상플랜트공사보험을 지속적으로 유지하기 위해서 반드시 CAR 보험약관에 이와 관련한 명시적 워런티(Warranty)를 세부조항으로 삽입해야 한다(Susobhan Ghosh, Michael A. Jacobs, John A. Mercier, "Role of Marine Warranty Surveyors and Their Requirements for Selected Items", *Offshore Mechanics and Arctic Engineering*, Volume 1, Parts A and B in 23rd International Conference(2004.06), p.1).
- 163) David Sharp, *op. cit.*, pp.237-238.
- 164) 이재복 외3인, 전게서, 22쪽.

트공사보험약관에서 담보기간이 개시되는 시점은 협회선박건조보험약관과 유사하게 보험목적물에 대한 건조공사가 개시되는 시점, 즉 용골이 거치되는 시점 또는 보험목적물의 건조공사에 필요한 자재가 입고되는 시점, 설계가 시작되는 시점 중 상호간의 합의를 통해서 정해진다. 그리고 종기는 보험목적물이 공사가 완료되어 상업시운전까지 마친 다음 최종 발주자에게 인도되는 시점 또는 조선소의 방파제를 통과하거나 조선소 인근 묘박지에서 대기한 이후 출항하면서 종료되는 것으로 정하고 있다.¹⁶⁵⁾ 가장 포괄적으로 기간을 지정하면 건조공사에 필요한 자재가 조선소, 즉 피보험자의 창고에 입고된 시점부터 발주자가 조선소에 최종공사대금을 입금한 시점까지가 보험담보기간의 종기시점으로 포함되기도 한다.

2. 담보기간의 확정

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 기존의 해상보험에서 담보하는 적하보험과 관련된 항해보험과 같이 항차단위로 기간을 구분하지 않는다. 해양플랜트공사는 다양한 공정들이 복잡하게 연계되어 공사가 진행됨에 따라 다수의 이해관계인이 보험목적물의 이익과 관련되어 있으므로 담보의 개시와 종기시점을 정하는 것은 매우 어렵다.¹⁶⁶⁾ 특히 해양플랜트공사의 경우 선박건조공사와 비교하여 고난도의 기술이 적용되고, 발주자가 지정한 해상유전지대에서 상업시운전까지 마쳐야하는 다양한 요구조건들과 해양환경이라는 가혹한 외부적인 요소들이 포함되어 있음에 따라 담보기간을 초기부터 확정하는 것은 매우 힘들다.

(1) 담보의 개시

협회선박건조보험약관과는 달리 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 담보가 개시되는 시점은 자재구매 개시 전에 특정시점을 부보시점으로 정하고 피보험자에게 구매한 자재가 조선소 내의 창고에 인도되어 수령증에 서명날인이 된 날로부터 보험목적물로서 담보가 시작되는 것으로 정한다. 또한 보험자와 피보험자 사이의 정상적인 보험계약이 지연됨에 따라 보험인수가 늦어지는 경우 각 보험목적물의 공사에 필요한 기자재가 도착하는 날짜로 소급하여 정하기도 한다. 부보시점은

165) 홍성화, 전계논문, 102-103쪽.

166) 이창희·홍성화, 전계논문, 96쪽.

계약조건에 따라 “운임·보험 포함(Cost, Insurance and Freight : CIF)” 조건의 경우 인도시점부터 적용되고, “공장인도(Ex Work : EXW)” 조건의 경우 물품 공급자 및 제조업자의 창고를 떠난 시점부터 부보가 된다. 제3자 손해배상책임에 있어서 해양플랜트공사가 개시되기 이전에 발생할 수 있는 손해를 담보하기 위해서 실무상 계약서나 발주의향서를 서명한 날짜로부터 담보효력이 발생하도록 임의적으로 합의하여 서명하기도 한다.¹⁶⁷⁾

(2) 담보의 종기

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 담보의 종기시점은 발주자와 보험자 간의 합의에 따라 세부일정은 조정이 가능하다. 통상 보험목적물이 인도되고 최종 설치작업이 완성된 후 장비와 시스템이 상업적으로 운전이 가능한 시작 시점을 담보의 종기로 지정한다. 실무적으로 해양플랜트를 구성하는 배관내부에 기름, 해수, 청수, 가스, 공기 등과 같은 유체 및 기체가 정상적으로 통과하여 장비가 원활하게 작동되는지 여부를 기준으로 공사의 완성, 즉 담보의 종기를 판단하는 것은 매우 어려운 일이다. 그러므로 해양플랜트공사의 완성은 보험목적물의 시운전 완료에 대한 물리적 개념의 완성이 아닌 시간적 개념의 완성을 통하여 부분적인 완성임에도 불구하고, 상호 간의 합의된 날짜를 담보의 종기시점으로 사용하는 것이 바람직하다.¹⁶⁸⁾ 또한 선금으로부터 보험목적물에 대한 모든 검사와 인증이 완성되었음에도 불구하고, 발주자 측에서 내부 재정상황이 불안정하여 최종공사대금을 합의된 일자에 시공자에게 납입하지 못함에 따라 보험목적물의 인도가 지연될 경우 피보험자인 시공자는 보험자와의 합의를 통해서 보험담보 기간을 조정할 수 있다.

특히 제1부(물적 손해 약관)의 하자보수유지기간의 경우 물적 손해 약관에서 제공되는 담보는 특정 계약의 하자보수유지기간 동안 계속 유효하며, 이 기간은 해양플랜트공사기간 종료 후 12개월까지로 한정한다. 제1부(물적 손해 약관)와 제2부(배상 책임약관)에 모두 해당되는 하자발견기간의 경우 위에서 언급한 12개월 간의 하자보수유지기간과 동일한 날짜에서부터 개시되어 동일한 기간 동안 효력이 지속된다.¹⁶⁹⁾

3. 담보범위의 개념

167) 이창희·홍성화, 전제논문, 96-97쪽.

168) www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/ (2012년 5월 22일 검색).

169) WELCAR 2001, Declarations 참조.

해양플랜트공사는 공사 진행 단계별로 다양한 위험환경에 노출되어 영향을 받게 된다. 따라서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 해양플랜트공사와 직·간접적으로 관련된 고유의 위험과 더불어 해상위험을 담보하는 보험이다. 그러므로 해양플랜트공사와 관련이 있다고 하더라도 기존의 보험으로 담보되지 않는 분야에 대해서는 별도의 특약이 없는 한 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 담보하지 않는다.¹⁷⁰⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 아무리 전위험을 담보한다고 하더라도 피보험자는 해양플랜트공사에 투입되는 장비, 자동차, 선박, 항공기 등에 대해서 개별 공사의 특성과 상황을 고려하여 별도의 특별약관을 통해서 담보해야 한다. 특히 해양플랜트공사에 직·간접적으로 참여하는 예인선박, 해양지원선박(Offshore Supply Vessel : OSV) 등의 경우 피보험자와의 해상운송계약에 따른 개별 선박의 소유자가 가입한 선주상호책임보험을 통해서 선택담보가 가능하다.¹⁷¹⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 제1부(물적 손해 약관)와 제2부(배상책임약관)에서 모두 담보하고 있는 해양플랜트공사는 자재조달, 보험목적물을 해상으로 이동 및 선거장으로 부터의 진수(load out), 적·양하, 육상, 해상, 항공을 통한 운송(필요시 특정항구 및 지역에 기항하는 것을 포함), 기자재의 보관, 예인, 기자재 및 시설물의 조립, 현장해역에서의 설치 및 결합(hook up) 그리고 조립과 관련된 공정, 시험시운전, 최초의 시운전, 배관 설치 및 용접, 배관 매설 그리고 상업시운전 등이 전체적으로 포함된다. 또한 시추선공사의 경우 굴착장비에 대한 성능시운전을 위해서 해저굴착작업을 진행해야 할 경우 이로 인하여 발생하는 직접적인 손해 역시 담보가 가능하다. 단, 피보험자는 사전에 보험자에게 성실하게 해당 사항을 고지하고 담보대상으로 포함할 것인지 여부에 대한 동의를 얻어야만 담보가 지속될 수 있다.

4. 담보범위의 확대

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 여타의 해상보험에서 열거하고 있는 담보범위보다 훨씬 다양한 위험들을 특약을 통해서 담보하고 있다. 특히 피보험자는 해저굴착작업, 보험목적물과 해저배관의 연결 작업 등과 같은 특수 작업에 대해

170) 이창희·홍성화, 전계논문, 97쪽.

171) www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/ (2012년 5월 22일 검색).

서 보험자에게 사전에 고지하고, 담보확장에 관한 동의를 얻어야 보험을 지속적으로 유지할 수 있다. 그럼에도 불구하고 보험자의 입장에서 해양플랜트공사의 첫 단계인 보험목적물에 대한 개념 및 상세설계 단계에서부터 시운전을 마치고 발주자에게 인도되는 전체공정을 모두 담보하는 것은 큰 부담이 된다.¹⁷²⁾

해저배관 매설작업, 해저집유시설의 설치, 굴착시운전 등과 같은 공정을 진행하면서 불가피하게 발생하는 모래, 자갈, 바위 등과 같은 폐기물 및 부산물에 대한 처리작업(rock dumping)은 담보범위에서 제외된다. 그리고 통상 보험자들은 담보기간 안에 보험목적물과 함께 설치되어 있는 장비의 초기가동과 점검이 필요한 시험시운전(pre-commissioning)에 대해서 담보하기를 매우 꺼려한다. 왜냐하면 일반적으로 상선의 경우 설치되는 장비에 대한 검증은 설계도면, 시뮬레이션, 공장시험(shop test)을 통한 가상 또는 부분검증만으로 완료되는 경우가 많다.

해양플랜트공사의 경우 발주자와 선급검사원이 입회한 상태에서 장비 및 시설을 운전하는 경우가 많기 때문에 자칫 초기시운전 중 장비가 파손되거나 추가 위험이 발생할 수 있다. 그러나 피보험자는 발주자가 고액의 건조비용을 지불하고 발주한 보험목적물의 신뢰성과 안정성을 검증받아야만 합의된 일자에 해양플랜트가 인도되기 때문에 불가피하게 초기 시운전에 대한 사항도 담보범위에 포함하고 있다. 또한 피보험자의 입장에서 보험자에게 중요한 사항을 고지하고, 허락을 득한 이후에 처음으로 해저굴착작업을 시도하는 것은 매우 큰 위험부담으로 작용한다. 왜냐하면 심해저유전지대(sub-sea oil field)에서 첫 굴착작업을 진행함에 따라 해저유정폭발(blow out)사고¹⁷³⁾는 언제라도 발생할 수 있기 때문이다. 그러나 시운전 단계에서 지질하층부까지 깊게 굴착하는 경우가 드물기 때문에 보험자는 담보범위 안에 해저

172) 이창희·홍성화, 전계논문, 98쪽.

173) 대표적인 해저유정폭발사고로 인한 위험 사고는 다음과 같다. 첫째 1979년 멕시코 만 Sedoc 135-F해역에서 반잠수식 시추선이 해저유정굴착작업 중 폭발로 인하여 일일 평균 2,000m³-5,000m³의 원유가 해상으로 유출되고, 해저유정을 봉쇄하는데 약 10개월의 기간이 소요되었으며, Pemex(소유자)는 해양오염방제 및 처리비용에 100만 달러를 지불하였다. 둘째 1988년 7월 6일 북해에서 해저유정폭발이 원인이 되어 Piper Alpha호(고정식 석유 및 가스 해양플랜트)가 2차적으로 화재 및 폭발되어 167명이 사망하였고, 총 3.4억 달러의 보험금이 지급되었다. 셋째 2010년 4월 20일 멕시코만에서 Deepwater Horizon호가 해저유정굴착작업 중 압력 제어 불가로 인하여 폭발함에 따라 13명이 사망하였고, 17명이 부상당했으며 총 8억5천800만 리터의 원유가 해상으로 유출되었다. 동 사건에 따라 BP(British Petroleum)는 해양오염에 따른 기름제거 및 기타 방제에 소요되는 비용으로 약 110억-293억 달러 정도를 지불하였다(<http://www.sciencetimes.co.kr/preview/article>. 2013년 8월 30일 검색).

굴착에 관한 사항도 부분적으로 포함하고 있다. 물론 모든 담보사항은 보험목적물이 고정식인지 아니면 이동식 시추선인지 여부에 따른 보험목적물의 고유한 성능과 목적을 고려하여 양 당사자 간의 합의를 통해서 담보범위가 조정된다.¹⁷⁴⁾

III. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과 CAR 보험약관 간의 차이

1. 보험사고 발생에 따른 약관별 담보범위의 차이

해양플랜트공사의 담보범위는 선박보험과는 달리 자재의 조달, 공사, 조립, 진수, 화물의 적·양하 작업, 육·해상을 통한 자재의 조달, 저장, 예선을 통한 이동, 자재설치, 해저굴착, 해저집유시설의 설치 및 조립, 시스템 운영에 따른 시운전과 장비성능시험, 배관설치, 매설작업, 전체적인 유체이동(fluid test)을 통한 시스템 성능을 최종적으로 점검하는 전반적인 작업을 포함한다. 이와 같이 앞에서 언급한 사항 이외에도 보험자와의 사적 자치의 원칙에 의거하여 상호 합의에 따라 심해저 굴착작업에 따른 직접적인 결과로 발생할 수 있는 위험과 같은 사항도 추가로 담보범위에 포함될 수 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제1부(물적 손해 약관)의 제2항에 명기된 보험약관에서 보험목적물에 대한 담보내용들이 상세하게 규정되어 있다.¹⁷⁵⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 기존의 CAR보험약관의 내용을 상당부분 원용하고 있지만, 별첨서식 'A'와 'B', 물적 손해 약관, 배상책임약관, 관련용어의 정의규정 등을 신설하고, 보험약관상 보험자의 면책범위를 확대하여 삽입하면서 기존의 CAR 보험약관과는 적용범위와 내용면에서 차이를 보이고 있다.¹⁷⁶⁾ 일반적인 해양플랜트공사보험계약에서 보험자는 보상하는 손해의 범위를 보험목적물에 대한 공사단계에서부터 해상이동 및 설치에 해당하는 이른바 해양플랜트공사 전반에

174) David Sharp, *op. cit.*, pp.238-239.

175) WELCAR 2001, Scope of Insurance 참조.

176) 기존의 CAR 보험약관은 육상에서 진행되는 토목 및 건축공사의 발주자, 시공자, 기타 공사관계자들이 공사 중 발생하는 예기치 못한 보험사고 인하여 보험목적물 자체, 해양플랜트공사에 사용되는 각종 자재, 기술, 중장비 등의 물적 손해와 제3자에 대한 대인, 대물 배상책임손해를 종합적인 보상하는 보험약관이다. 그러나 해상에서 진행되는 해양플랜트공사에 대해서 CAR 보험약관을 그대로 적용하는 것은 문제가 있기 때문에 해상보험, 선박건조보험 등의 다양한 요소들을 결합하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 제정하게 되었다.

걸쳐서 발생할 수 있는 손해를 담보하고 있다.

해양플랜트공사보험계약을 체결하기 위해서 보험중개인은 담보범위 및 보험약관에 대해서 피보험자가 충분히 이해하고 납득할 수 있도록 설명을 해주어야만 한다. 이런 절차를 통해서 보험자는 해양플랜트공사보험을 피보험자에게 판매하기에 앞서서 보험약관을 충분히 설명하고, 반대로 피보험자가 보험약관의 내용을 이해하고 담보내용을 만족하는지를 확인할 수 있다. 더불어 보험자와 피보험자는 보험목적물의 사용 용도와 목적 그리고 각자의 재정적인 상황을 전반적으로 고려하여 상호 간의 합의를 통해서 담보 및 면책 범위를 조정할 수 있다.

2. 자기공제비율의 확대

CAR 보험약관과 비교해서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보범위가 확대됨에 따라 동시에 보험자의 보상책임과 관련된 범위가 확대되었다. 따라서 해저 유정폭발, 기름유출, 자연재해로 인한 보험목적물의 파손 등과 같은 대형 사고가 발생할 경우 보험자는 재정적으로 매우 힘든 상태에 빠지게 된다. 그리고 해양플랜트 공사는 주로 보험자가 쉽게 접근할 수 없는 원거리에서 전문적인 작업을 하는 경우가 대부분임에 따라 사고의 원인 및 피해의 정도를 보험자가 빠르고 정확하게 파악하는데 한계가 있다. 따라서 보험자는 피보험자에게 자기공제비율을 확대시킴으로써 자신의 재정적인 부담을 완화하게 되었고, 피보험자는 자신에게 보다 엄격한 도덕적 기준을 제시함으로써 보험이 갖고 있는 본래의 목적을 합리적으로 유지할 수 있게 되었다. 또한 보험자는 사소한 보험사고에 대해서 불필요한 보험금을 지급하지 않아도 되기 때문에 합리적인 보험료를 피보험자에게 제시할 수 있게 되었다.

IV. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 일반약관

1. 해석규칙

새로운 기술이 해양플랜트공사에 적용되고 보험목적물의 건조공사와 관련된 주변 환경과 피보험자의 담보인수 요구에 적극적으로 대처하기 위해서 새로운 형태의 특약을 삽입하거나 보험약관을 신규로 제정하고, 필요시 보험증권을 수기로 인쇄하거나 스탬프를 날인하는 경우가 많다. 이러한 과정을 통해서 최종적으로 당사자 간의 합의

를 얻는다고 하더라도 해양플랜트공사보험증권은 점차 복잡하고 난해한 문서가 될 것이며 더불어 이해관계에 따른 다양한 보험약관의 해석이 제기됨에 따른 일관된 보험약관해석에 대한 입장유지가 매우 힘들어지게 된다. 현재까지 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 해석하는데 필요한 별도의 해석규칙(rule for construction of WELCAR 2001)이 존재하지 않기 때문에, 피보험자와 보험자 사이에는 용어 정의 및 약관 상호 간의 충돌 그리고 보험약관의 문언적인 의미가 아닌 실질적인 의미를 해석하는데 많은 분쟁이 제기되었다.

(1) 해석에 대한 우선순위

보험자와 피보험자 사이에 사고가 발생함에 따라 분쟁이 제기될 경우 기본적으로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 본문약관이 가장 우선적으로 적용된다. 그 이후 이탤릭서체 약관의 내용이 적용되고, 다음 순위로 원보험증권 후면에 첨부된 특약이 적용된다. 일반적인 해양플랜트공사보험계약에 있어서 양 당사자들은 표준약관을 기본으로 보험약관의 수정이 필요할 경우 스탬프, 타자, 또 친필의 형태로 직접 세부 보험약관을 수정하여 기재하는 경우가 많다. 특히 보험약관의 조항을 수기로 수정하는 것은 수기문언 우선 원칙에 의거하여 최우선적으로 적용된다.¹⁷⁷⁾

(2) 분쟁에 따른 불이익 적용의 원칙

해양플랜트공사보험의 역사는 해상보험과 비교해서 상대적으로 짧다. 그리고 피보험자는 해양플랜트공사보험의 세부 약관에 대한 상세한 지식과 경험이 부족함에 따라 양 당사자 간의 분쟁이 발생할 경우 보험약관을 만든 보험자에 비해서 피보험자는 불리한 입장에 놓일 수밖에 없다. 특히 보험자는 해상보험을 오랫동안 수입해 오면서 축적된 경험과 판례를 통해서 피보험자에게 불리한 영향을 미칠 수 있기 때문에 분쟁이 발생하여 보험약관의 내용을 해석할 때 애매한 보험약관이 있는 경우 피보험자의 입장에서 우선적으로 해석하는 것이 통례이다.¹⁷⁸⁾

177) 구종순, 전게서, 249-250쪽.

178) 구종순, 전게서, 251쪽; Tierney v. Etherington at Guldhall, 5th March, 1743 사건에서 Lee 판사는 피보험자에게 관대하게 보험약관을 해석할 수 있다고 판시하고 있다. 이후 영국의 Mansfield 판사와 미국의 Duer 판사 역시 이와 유사한 형태의 판결을 내렸고, 지금까지 이러한 법적 일관성을 유지하고 있다(홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문(2000.08), 22쪽).

(3) 당사자 간의 합의 및 기존 판례 우선의 원칙

해양플랜트공사보험계약은 계약의 일종으로 양 당사자 간의 의사합치에 의해서 서명·날인되어 법적 효력이 발생된다. 따라서 분쟁발생에 따른 해결 방법이 공서양속에 반하지 않는다면, 양 당사자 간의 합의에 따른 결과에 의해서 해결이 가능하다. 또한 해양플랜트공사보험계약은 기본적으로 해상보험을 기초로 영국의 법과 관습을 준거법으로 지정하고 있음에 따라 직접적으로 관련된 해양플랜트 사고에 해상보험에서 적용되는 보험법의 원리와 관습 등이 적용될 수 있다.

(4) 신기술 적용의 원칙

해상보험과는 달리 해양플랜트에 적용되는 기술은 매년 급속도로 변화되고 있다. 예컨대, 해양플랜트에 있어서 감항성 확보에는 기존의 항해능력의 개념과 더불어 동적자기위치유지시스템(dynamic positioning system)에 대한 적합성과 성능검증이 광의적 감항성의 범위에 포함되어야 한다. 따라서 피보험자는 보험목적물에 설치된 시스템 및 장비들에 대한 최신정보를 보험자에게 성실하게 고지하여야 하며, 분쟁이 발생할 경우 과거의 기술에 따른 해석이 아닌 신기술이 보험목적물에 적용되었는지 여부를 고려하여 합리적으로 해석할 필요가 있다.

2. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 일반약관에 대한 해석

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 담보 범위에 포함되는 항목들은 모두 보험자와 피보험자 상호 간의 합의에 의해서 일반약관에 포함된다. 담보위반이 발생하지 않는 한 보험목적물은 보험기간 동안 지속적으로 담보되며, 이러한 담보가 유지되기 위해서, 예컨대 해저 굴착작업의 개시 및 보험가액의 변동 가능성이 있는 상황이 발생할 경우 가능하면 빠른 시일 내에 보험자에게 통보하여 보험의 지속 여부를 합의해야 한다. 따라서 발생할 수 있는 상호 간의 분쟁을 최소화하기 위해서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 일반약관들 중 아래의 주요약관들을 해석론적으로 우선 검토하고자 한다.¹⁷⁹⁾

179) 이창희·홍성화, 전제논문, 100쪽.

(1) 대위권 포기약관

해상보험에 있어서 보험자 대위란 보험자가 보험사고로 인한 손실을 피보험자에게 보상하고, 피보험자 또는 보험계약자가 보험목적물이나 제3자에 대하여 가지는 권리를 취득하는 것을 의미한다.¹⁸⁰⁾ 보험자의 대위권 행사와 관련하여 영국해상보험법에서는 전손과 분손의 경우로 구분하여 규정하고 있으며, 이때 대위권은 손해보상계약의 적용원칙의 하나로 인정되고 있다. 따라서 보험자가 보험금을 지급하면 보험자는 피보험자가 소유한 보험목적물상의 이익을 승계할 수 있는 권리를 취득하게 되는 것이다. 보험목적물에 관한 피보험자의 권리와 구제수단을 취득한 보험자가 제3자에 대해서 구상권을 행사할 경우 피보험자의 이름으로 대위권을 갖게 된다.¹⁸¹⁾

완성된 해양플랜트를 예인선을 이용하여 해상으로 이동하는 도중에 타 선박과 충돌하여 보험목적물이 침몰할 경우 보험자는 전손에 따른 보험금을 피보험자에게 지급하고 보험목적물과 충돌한 선박에 대해서 피보험자가 갖고 있던 손해배상청구권을 대위하여 행사할 수 있는 것이다. 왜냐하면 기본적으로 해양플랜트공사보험 역시 해상보험을 근간으로 개발되었고, 보상계약의 일종이기 때문에 보험자에 의해서 전손 보험금이 지불될 경우 피보험자가 보험목적물에 대해서 갖고 있던 모든 권리와 구제수단들은 자동적으로 보험자에게 이전되어야만 하기 때문이다.

반대로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 언급하고 있는 대위권 포기는 보험자의 이익 발생여부에 따라서 선택될 수 있다. 즉, 보험목적물에 대한 소유권을 취득함으로써 보험자 대위에 의하여 사고발생에 수반되는 공법 및 사법상의 의무를 부담해야 한다. 예컨대, 연안에서 해저굴착시운전 중 화재로 인한 폭발로 보험목적물이 침몰하여 다른 선박의 항해를 방해하고 있다면 이것은 관련법규¹⁸²⁾에 따라서 보험목적물의 소유자 및 권리자 또는 관리자가 침몰선과 잔존물을 제거해야

180) 양승규, 「제4판 보험법」(서울 : 삼지원, 2002), 227쪽.

181) 최경숙, “보험자대위에 관한 연구”, 전북대학교 대학원 석사학위논문(2004.02), 7쪽.

182) 해사안전법 제4장 해상교통안전관리 제2절(제25조-제30조) 항행장애물 처리규정에 따라 난파물(침몰선, 폐자재 등의 장애물 포함)을 제거하도록 하고 있다. 그리고 난파물제거협약 제9조에 따르면 난파물은 등록 선주가 직접처리하거나 해난구조업체와 계약 후 처리할 수 있도록 규정하고 있다. 배타적경제수역내에서 난파물이 발생할 경우 연안국은 난파물제거명령을 등록선주 및 선장에게 사고보고 및 제거의무를 동시에 부여하고 있으며, 행정대집행과 같이 국비로 직접 제거가 필요할 경우 비용징수에 따른 담보가 필요한 보험증권을 제출하도록 강제화하고 있다(이윤철 외2인, 「해사법규」(부산 : 다솜출판사, 2012), 516쪽 참조).

할 의무가 있다.¹⁸³⁾ 그리고 보험자는 해저굴착시운전 중 해저유정폭발에 따른 기름 유출로 인한 해양오염에 대한 처리책임도 동시에 갖고 있다. 따라서 보험자는 보험 사고발생에 따른 물적 손해에 대한 보험금 지급이외에도 잔존물을 제거에 필요한 추가적인 비용을 지불해야 하고, 심지어 잔존물을 제거에 따른 시간 지연으로 인하여 통항하는 선박과의 잠재적인 충돌 위험까지도 부담해야 한다. 그러므로 보험자는 보험목적물에 대한 대위권 취득을 통해서 얻어지는 이익보다 피해가 발생할 수 있는 상황을 대비하여 보험계약을 체결할 때 잔존물에 대한 권리를 포기하거나 그 비용을 피보험자가 부담하도록 하는 보험약관을 추가하는 것이 보다 효과적인 위험 인수 방법이다. 또한 피보험자는 보험자의 대위권 행사를 위해서 필요한 모든 서류의 작성 및 정보 제공에 협조해야 한다.¹⁸⁴⁾

해저굴착작업과 같은 고위험 작업을 진행하거나 고난이도의 기술이 요구되는 작업을 진행함에 있어서 피보험자는 공정진행표에 명시된 기간 내에 서면으로 계약된 기준에 따라 공정이 진행되도록 관리해야 한다. 이를 통해서 보험자는 피보험자가 직접 작성한 표준작업절차상의 유지관리 및 감독의무가 제대로 준수되는지 확인할 수 있으며, 이러한 작업에 관한 사전 검증 및 확인은 보험계약을 체결할 때 상호 합의를 통해서 명기되어야 한다. 그러므로 대위권 포기약관이 유지되기 위해서는 위험작업과 관련된 상당한 기술이 요구되는 고난이도의 작업을 진행할 때에 반드시 피보험자가 표준작업절차를 준수하겠다는 의무가 사전에 전제되어야 한다.¹⁸⁵⁾ 왜냐하면 일부 도덕적인 문제를 갖고 있는 피보험자의 경우 의도적으로 보험목적물을 침몰시켜서 보험자로부터 보험금만을 챙기고, 보험자에게 잔존물을 대위함으로써 자신의 위험을 보험자에게 전가할 수 있기 때문이다.

(2) 우선선례적용약관

183) 보험자는 잔존물의 제거 및 기타 부산물의 정리 작업에 소요되는 비용에 대해서 보상을 한다. 더불어 잔존물의 제거 이후에 해당 해역의 안전한 교통 환경을 조성하기 위해서 필요한 등대 및 기타 항행보조시설 그리고 이에 수반되는 유지관리 비용에 대해서 보상을 한다. 만약 해당 연안국에서 자국법과 주변 상황을 고려하여 먼저 해당 보험목적물을 제거하였을 경우 보험자는 이에 수반되는 모든 비용에 대해서 보상책임이 있다(Moderator John Sylvester, Tom Birsic, Michael Miguel, Adrew Steptowe, Ken Ross, “Key Insurance Coverage Issue Under ‘Energy Package’ Policies for Offshore Operations”, *K&L Gate*, Marsh, Navigant Consulting(2010.10), p.14-15).

184) 이창희·홍성화, 전계논문, 101쪽.

185) 이창희·홍성화, 전계논문, 101-102쪽.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 주요 구성내용을 살펴보면 협회선박건조보험약관(Institute Clauses for Builder's Risks)을 중심으로 협회화물, 전쟁, 동맹과업약관 등과 같이 국제적으로 통용되는 다양한 종류의 해상보험표준약관들을 참고하여 작성되었다. 그러나 위험에 관한 담보범위의 확장문제와 관련하여 기존의 협회선박건조보험약관을 해양플랜트공사에 그대로 적용하는 것은 많은 문제가 있다. 왜냐하면 지금의 최첨단의 기술이 집약된 해양플랜트공사에 대해서 기존의 협회선박건조보험약관상의 담보위험을 그대로 적용하는 것은 현실적으로 매우 큰 차이가 존재하기 때문이다. 그러므로 보험자와 피보험자 사이에 과거의 보험약관과 기술이 진일보된 현재의 해양플랜트공사 여건상의 차이에 따른 보험약관의 해석에 있어서 많은 분쟁이 발생할 수 있다. 따라서 준거약관으로 사용되는 협회선박건조보험약관, 협회화물, 전쟁, 동맹과업약관 등은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과 모순이 발생할 수 있다. 이 경우 우선선례적용약관에 의거하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 우선적으로 적용하면 된다. 또한 모순되지 않을 경우에는 위에서 언급한 준거약관이 공통으로 적용되게 된다.¹⁸⁶⁾

(3) 준거법과 재판관할권약관

일반적으로 해양플랜트공사보험계약은 당사자 간의 계약방식에 따라 조금의 차이가 있을 수 있으나, 해상보험과 유사하게 영국의 법률과 관습 그리고 재판관할권에 적용을 받게 된다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 따르면 보험기간 중 발생하는 모든 보험사고에 따른 분쟁, 논란 또는 보험금 지급은 잉글랜드와 웨일즈 법원에 소송을 제기하여 결정되는 판결에 따르도록 하고 있다. 그리고 잉글랜드와 웨일즈 법원은 모든 사건에 대해서 별도의 합의가 없으면 배타적인 재판관할권을 갖게 된다. 실무상 해양플랜트공사보험계약은 일단 국내 보험자가 보험인수를 하고 보험증재인을 통해서 재보험 출재의뢰를 하며 최종적으로 영국, 북유럽국가(주로 노르웨이), 미국 등에 위치하고 있는 재보험자에게 출재되고 있다. 재보험 출재가 완료되면 국내에 있는 원수보험자가 먼저 보험료를 수령하고, 보험증권을 발행하게 된다. 이때 원수보험자가 제시하는 보험약관은 통상적으로 영국법과 관습에 영향을 받기 때문에 자연스럽게 영국의 준거법과 재판관할권에 영향을 받게 된다.

186) WELCAR 2001, General Terms and Conditions 참조.

만약 대한민국 정부, 법인, 개인이 발주한 해양플랜트를 자국 조선소에서 건조하는 계약을 체결할 경우 당사자 간의 합의에 의해서 국내법을 준거법으로 지정할 수 있으며, 보험기간 동안 발생하는 보험사고는 당연히 국내법과 법원의 재판관할권에 영향을 받게 된다. 그러나 현재 국내에는 코리안리(Korean Re)¹⁸⁷⁾라고 하는 재보험자가 있음에도 불구하고, 이동식 시추선, 대형 고정식 또는 부유식 해양플랜트 등과 같은 대형위험을 독자적으로 인수할 수 있는 재정적인 여유와 경험이 없다. 현재 국내 조선소에서 건조공사가 진행되고 있는 해양플랜트공사의 위험을 인수하고 있는 대부분의 재보험자 또는 재재보험자는 영국과 유럽 등에 위치하고 있으므로 준거법과 재판관할권을 적용하는 것에 있어서 분쟁의 소지가 발생할 수 있다. 또한 우리나라는 해상보험에 있어서 영국법을 준거법으로 사용하도록 인정하고 있으나¹⁸⁸⁾, 국제석유회사와 해양플랜트공사보험을 인수하는 보험자가 많은 미국에서는 여전히 준거법 및 재판관할권과 관련하여 많은 분쟁이 지속적으로 제기되고 있다.¹⁸⁹⁾

실무적으로 해양플랜트공사보험계약에 있어서 원수보험자가 재보험을 출재하기

187) 코리안리(Korean Re, 코리안리재보험(주))는 대한민국의 유일한 재보험사로서 1963년 정부주도로 ‘대한손해재보험공사’라는 명칭으로 설립되었다. 1963년 설립 후 재보험시장의 개방과 내외부적인 문제로 회사의 존폐위기가 있었으나, 정부관료 출신의 신임 사장이 부임하면서 경영이 안정되었다. 또한 2002년 경쟁사인 일본의 Toa Re를 제치고 아시아 1위 재보험사로 성장하였고, 현재 사명으로 개칭을 하였다. 현재 AM Best, S&P 등 세계적인 신용평가기관으로부터 A- 신용등급을 획득함에 따라 매우 안정적인 자체 담보력과 재무구조를 갖춘 재보험자로서 인정받고 있다 (박종원, 전계서, 65-66쪽 참조).

188) 대법원은 1991. 5. 14. 선고 90다 25314판결에서 “보험증권 아래에서 야기되는 일체의 책임문제는 외국의 법률 및 관습에 의하여야 한다는 외국법준거약관은 동약관에 의하여 외국법이 적용되는 결과 우리 상법 보험편의 통칙의 규정보다 보험계약자에게 불리하게 된다고 하여 상법 제663조(보험계약자 등의 불이익변경금지)에 따라 곧 무효로 되는 것이 아니고 동 보험약관이 보험자의 면책을 기도하여 본래 적용되어야 할 공서법의 적용을 면하는 것을 목적으로 하거나 합리적인 범위를 초과하여 보험계약자에게 불리하게 된다고 판단되는 것에 한하여 무효로 된다고 할 것인데, 해상보험증권 아래에서 야기되는 일체의 책임문제는 영국의 법률 및 관습에 의하여야 한다는 영국법 준거약관은 오랜 기간 동안에 걸쳐 해상보험업계의 중심이 되어온 영국의 법률과 관습에 따라 당사자 간의 거래관계를 명확하게 하려는 것으로 우리나라의 공익규정 또는 공서양속에 반하는 것이거나 보험계약자의 이익을 부당하게 침해하는 것이라고 볼 수 없으므로 유효하다.”라고 판시하였다. 그리고 1996. 3. 8. 선고 95다 28779판결 등을 통해서 법원은 이를 재차 확인하고 있음에 따라 국내법원은 영국법 준거약관의 유효성을 인정하고 있다고 판단할 수 있다.

189) *Castanho v. Brown & Root (U.K.) Limited*, (1980) 3 All E.R. 72, [1980] 2 Lloyd’s Rep. 423(CA.), *appeal dismissed* (1981) 1 All E.R. 143, [1981] 1 Lloyd’s Rep. 113 (H.L.).

전에 준거법과 재판관할권에 관한 분쟁의 소지가 있을 경우 재보험증권에서 규정하고 있는 영국법과 관습에 관한 내용을 참고적으로 반영하여 해양플랜트공사보험계약서상에 명확하게 규정함으로써 원수보험자와 재보험자 간에 발생할 수 있는 분쟁을 사전에 방지하고자 노력하고 있다.¹⁹⁰⁾

(4) 양도약관

발주자의 사정에 의해서 해양플랜트공사 중인 보험목적물의 매매 또는 강제적인 매각에 의해서 발주자의 명의가 변경되었을 경우 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험증권은 일반적인 해상보험증권¹⁹¹⁾과 동일하게 증권상에 양도를 금지하는 명시적인 조건이 삽입되어 있지 않은한 양도가 가능하다. 그리고 피보험자에 의한 보험증권의 양도는 손해발생 이전 또는 이후에 대한 시간적인 제한이 없다. 해양플랜트공사와 관련된 피보험이익의 일부 또는 전부를 양도할 때 주피보험자는 보험자에게 양도의 사실을 통보해야 한다.

해양플랜트는 선박과 유사하게 주로 유럽계 대형 투자회사 또는 은행이 금융을 제공하여 공사가 진행되는 경우가 대부분이다. 이때 금융을 제공받는 특수목적법인(Special Paper Company : SPC)은 외부 용선시황의 변화에 따라서 공사 중인 보험목적물을 제3자에게 차익을 받고 매각하는 경우가 보험목적물의 양도와 관련된 대표적인 사례이다. 보험자는 보험증권이 양도된지 14일 이내에 해양플랜트공사와 관련된 피보험이익을 신규로 인수한 양수인에게 기존 보험의 조건과 동일한 담보조건을 양수인, 즉 신규 피보험자에게 제공할 것을 보험계약서에 삽입해야 한다. 보험증권의 양도에 대한 효력은 피보험자가 양도일자가 적힌 양도통지를 보험증권에 배서하여 보험자에게 제출하여만 본격적으로 발생한다. 그리고 기존의 보험자와 새롭게 보험을 인수한 양수인 사이에 보험조건에 관한 협상이 제대로 이루어지지 않을 경우 14일 후에 자동적으로 보험계약이 종료되고, 인수조건에 따라 차이가 있을 수 있으나 환급보험료는 통상 신규 양수인에게 지급되는 것이 통례이다.

만약 신규 양수인이 기존의 보험자와의 보험계약을 중단할 경우 보험자는 보험계약이 만료된 이후 새로운 위험 인수와 보험료 조정에 대해서 피보험자와 협의를 별도 진행할 수 있다. 그러나 보험목적물에 대한 부분적인 또는 전체적인 양도가 이루어

190) David Sharp, *op. cit.* p.244.

191) MIA 제50조 제1항의 내용 참조.

어진 부분에 대해서 담보가 종결된 이후에 기존 보험자는 비록 양도일 이전에 발생한 사고에 근인하여 보험목적물에 멸실 및 훼손이 발생한 경우에도 새로운 양수인 또는 새로운 양수인의 보험자를 위해서 어떠한 보험금의 지급의무도 지지 않는다.¹⁹²⁾

과거의 CAR보험에서 피보험이익의 양도는 새로운 양수인에게 보험목적물이 그대로 양도되는 것과 동일한 계약 이전으로 취급하는 것이 통례였다. 왜냐하면 피보험이익의 변동된다는 것은 보험목적물에 대한 위험관리의 측면에서 매우 중요하기 때문이다. 해양플랜트는 국제적으로 다양한 석유회사와 기타 재무적 투자자들이 지분을 상호 공유하고 있기 때문에 이와 관련하여 피보험이익이나 위험이 변동될 가능성이 매우 높다. 그러므로 피보험자는 발생 즉시 보험자에게 이에 대한 변경통보를 해주어야 한다. 보험자는 보험목적물에 대한 피보험이익의 양도와 같은 사실을 통보 받음으로서 지속적인 보험담보의 유지 및 기타 분쟁사항에 대해서 추가적인 진행여부를 결정할 수 있게 된다.¹⁹³⁾

(5) 상당한 주의의무약관

보험목적물에 대한 직·간접적인 손해가 보험기간 중 발생할 경우 피보험자는 손해를 방지하거나 또는 경감하기 위하여 합리적인 조치를 취하는 노력은 피보험자와 그 대리인의 의무이다.¹⁹⁴⁾ 즉, 이 보험약관은 보험사고가 생길 경우 피보험자의 손해방지 및 축소행위를 장려하고, 한편으로는 피보험자가 위부권을 상실하지 않고 일체의 적절한 손해방지행위를 할 수 있도록 명확하게 규정할 뿐만 아니라, 피보험자가 손해방지행위를 정당하게 이행함으로써 발생하는 비용을 보험자가 대신 부담할 수 있도록 규정한 것이다.¹⁹⁵⁾

보험계약의 중요한 전제조건으로 보험자는 피보험자가 위험이 수반되는 작업을 진행하면서 작업의 안전성을 담보하기 위한 안전규칙의 준수, 적절한 성능을 갖춘 시설물의 사용 또는 인원의 배치 등을 명시하고 있다. 이를 통해서 보험자는 합리적인 관리와 감독의무를 피보험자에게 부담시켜서 안전하게 작업을 진행하도록 요구하고 있다. 예컨대, 해양플랜트의 상부구조물에 대한 설계를 담당하는 설계요원의

192) WELCAR 2001, General Terms and Conditions 참조.

193) 이창희·홍성화, 전제논문, 104쪽.

194) MIA 제78조 제4항 참조.

195) 윤일현, “손해방지의무의 위반과 해상보험자의 보상”, 「보험개발연구」 제12권 제2호 통권 제33호, 보험개발원(2001.02), 81쪽.

주의부족으로 설계오류가 발생하여 시운전 중에 장비가 파손되는 물적 손해가 발생할 수 있다. 피보험자가 입은 손해에 대해서 보험자는 상부구조물을 설계한 설계요원의 고의에 의한 악행¹⁹⁶⁾의 의지가 없이 단순히 주의 부족으로 인한 사고임이 판명되면 발생한 손해로부터 피보험자를 보호해야 한다. 그러나 만약 설계요원의 주의부족에 따른 보험사고가 발생했지만, 이를 관리·감독하는 상급자 또는 선급의 과실이 사고의 직접적인 원인이라고 한다면 보험자는 보험금의 지불을 거절할 수도 있다.

피보험자의 상당한 주의의무 위반에 따라 보험자는 보험금지급을 거절하기 위해서 사고발생의 개연성이 명확하게 피보험자의 주의의무 위반에 따른 것임을 스스로가 입증해야 한다.¹⁹⁷⁾ 또한 손해방지의무자인 피보험자와 그의 대리인 등이 손해방지의무를 불성실하게 행하였을 경우 보험자는 발생하지 않을 수 있었던 손해에 대해서 보상책임 문제를 제기할 수 있는지 여부에 대한 논란이 생긴다. 그러나 영국 해상보험법에서는 ‘손해의 방지 또는 경감’ 의무만을 규정하고 있을 뿐, 그 위반의 효과에 대한 명시적인 규정은 없다.¹⁹⁸⁾ 따라서 해양플랜트공사를 취급하는 보험자들은 해상보험상의 유사한 판례를 기초로 해양플랜트공사와 관련된 다양한 분쟁들을 해결하고자 노력하고 있다.¹⁹⁹⁾

196) 해상보험에서 의미하는 ‘악행’은 선박소유자, 용선자, 선박관리인에게 손해를 끼치기 위하여 선장 또는 선원이 고의적으로 행하는 일체의 위법행위를 의미한다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 ‘악행’은 해상보험상의 악행의 의미와 더불어 보험목적물의 소유자 또는 관리인 그리고 공사 책임자에게 손해를 끼치기 위해서 단순 노무제공자, 작업관리자, 기술자 등이 고의적으로 행하는 일체의 위법행위를 포함한다. 개인적인 경험에 따르면 아프리카 해역에서 공사 중인 해양플랜트에 투입되는 단순 노무제공자들은 주로 현지인인 경우가 대부분이다. 그런데 이들 중에는 개인의 임금 인상과 처우개선 또는 서구문명에 대한 악의적인 배척 및 사회적 저항을 목적으로 보험목적물에 손해를 끼치는 행위를 공모하는 경우가 있다. 특히 기름배관에 대하여 고의적으로 구멍을 뚫어 기름을 탈취하거나 폭발시키는 것이 대표적인 사례이다. *Elfie A Issaias v. Marine Insurance* 사건은 이와 유사한 대표적인 해상보험의 사건이며, 이 사건에 따르면 보험자는 피보험자가 고용한 작업자의 위법행위의 사실여부를 입증함과 동시에 이들의 공모 내지는 피보험자의 의도적인 묵인여부에 대한 사실도 입증해야만 책임을 면할 수 있다(심재두, 전거서, 303쪽 참조).

197) David Sharp, *op. cit.*, p.245.

198) 윤일현, 전게논문, 82쪽.

199) 1988년 11월 16일 National Oil Well사는 북해에서 건설 중인 해상원유생산시설에 사용될 기자재를 Davy Offshore사에게 공급하는 자재공급계약을 체결하였다. 1991년 5월 National Oil Well사는 Davy Offshore사를 상대로 이미 인도한 기자재 및 공사완료에 따른 미정산금액에 대한 금전적 결제를 요구하는 소송을 제기하였다. 이에 대해 National Oil Well사는 Davy Offshore에게 결함이 있는 기자재를 인도하였고, 또한 인도지연으로 인한 Davy Offshore사의 손해가 £1,300만 이상이 발생하였다. 따라서 Davy Offshore사는 실질적으로 발생한 손해액이 National

(6) 보험계약해지약관

육상플랜트에 적용되는 건설공사보험의 경우 보험자는 자신의 의사에 따라 임의로 보험계약을 해지할 수 없는 특징을 가지고 있다. 따라서 피보험자는 보험목적물의 용도가 폐기되기 전까지 보험계약의 위반사유가 없는 한 보험계약을 기존과 같이 유지할 수 있는 장점이 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 보험계약해지약관은 보험자보다는 주피보험자에게 저렴한 보험료를 납부하는 것과 동시에 담보범위의 확대 측면에서 매우 유리한 선택 항목임에 틀림없다. 보험계약해지약관은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관만이 가지고 있는 특별약관이며 정치적인 위험을 담보하는 것을 제외하면 보험자 보다는 피보험자에게 유리한 보험약관이라고 판단된다. 초기에 해양플랜트공사의 위험을 인수한 보험자는 기존의 CAR 보험약관에서 보험계약해지약관을 추가로 삽입해서 사용해왔다. 그리고 피보험자가 보험계약을 해지하고자 한다면 계약이 만료되는 1개월 이전에 통보하도록 하였다. 그러나 보험자는 피보험자가 자주 보험계약을 해지함에 따라 보험료를 안정적으로 수령하지 못하게 되어 사업적 측면에서 재무가 불안정해지고, 재보험과 관련된 비용과 절차상의 중복이 발생하게 되었다. 따라서 보험자는 피보험자가 보험계약을 해지하고자 한다면 재협상을 통해서 보험기간을 추가적으로 연장 또는 담보범위의 확대를 제시하고 있다. 또한 피보험자는 과거의 보험사고로 인하여 보험자와의 특

Oil Well사가 요구하는 미정산금액을 초과하게 됨에 따라 잔여대금을 지급할 수 없다고 주장하였다. 동시에 이 손해는 National Oil Well사가 Davy Offshore사에게 잠재적 하자가 있는 불량부품을 공급한 행위에 기인한 손해이며, 이것은 MIA 제78조 제4항에 규정된 손해방지에 관한 주의의무를 위반한 것이라고 주장하였다. 이러한 Davy Offshore사의 주장은 동사와 건조보험계약(Builders all risks policy)을 체결한 보험자가 Davy Offshore사에게 손해에 대한 보험금을 지급한 후 대위에 의해 손해배상금을 청구하는 방법으로 반소가 이루어졌다. 이 사건에서 Colman판사는 손해방지에 대한 National Oil Well사의 부작위가 손해의 근인이므로 원고는 손해보상을 받을 수 없다고 판시하였다. 또한 *Astrovlanis Compania Naviera SA v. H.O. Linard(The Gold Sky)* [1972] 2 Lloyd's Rep. 187 사건에서 피보험자가 손해방지의무를 위반한 경우, Mocatta판사는 “보험자는 상쇄 또는 반소할 수 있다는 견해를 반대하면서, 보험자가 보험금을 이미 지급하였거나 지급한 보험금의 회수를 모색 중이 아니라면 보험자는 소송제기에 대해 항변할 수 있다.”라고 견해를 밝히고 있다(National Oilwell(UK) Ltd. v. Davy Offshore Ltd.[1993] 2 Lloyd's Rep. 582 p.619; Gilman, Jonathan C.B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed. Vol.III(London : Sweet & Maxwell, 1997), p.75); 윤일현, 전제논문, 82쪽.

별한 법적 소송의 문제가 없으면 오랫동안 보험자와의 사업상의 유대관계를 고려하여 일방적으로 보험계약을 해지하지 않는 것이 통례이다.²⁰⁰⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 기명된 주피보험자는 기타피보험자를 대표하여 보험기간 중 처음으로 보험사고가 발생하기 전에 언제라도 보험계약을 해지할 수 있다. 해지통지는 고지서 제7항에 명시된 당사자를 통해서 보험자에게 통보되어야 한다. 통보방법은 등기우편, 팩스, 전자우편 또는 직접 전달을 통해 이루어져야 하며 30일 기한 안에 언제 해지가 될 수 있는지를 해지통보서에 명시해야 한다. 고지서 제7항에 명시된 당사자가 해지통보서를 수령한 후 72시간 이내에 보험자에게 송부해야만 해지통보서에 명시된 해지날짜가 법적인 효력이 발생하게 된다. 공식적인 법적효력이 발생하게 되면 해지통보서에 명시된 날짜에 모든 보험목적물에 대한 보험자의 담보의무가 종료된다. 더불어 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 기명된 주피보험자는 보험계약이 해지되었음을 모든 기타피보험자에게 통보해야 할 의무가 있다.²⁰¹⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 담보할 수 있는 보험사고가 발생하기 전에 기명된 주피보험자에 의해서 보험계약이 해지된 경우 다른 약정이 없으면 보험자는 미경과보험료를 반환해야 할 의무가 있다. 미경과보험료는 보험계약이 해지되는 시점에서 보험료가 납입된 이후에 해당하는 기간 동안의 보험료를 의미한다. 따라서 보험계약에서 보험자가 위험을 인수하여 담보하였으므로 보험자가 위험을 담보한 보험료기간에 대한 보험료는 비록 보험사고가 발생하지 않았더라도 보험자에게 귀속하는 것은 당연하다. 국내의 경우에도 실제 보험거래에 있어서는 보험계약이 해지된 때를 기준으로 나머지 기간에 대해서 일할 계산하여 보험료를 반환하는 것이 일반적이다.²⁰²⁾

(7) 보험증권의 양도 또는 수정약관

보험증권의 양도 또는 수정에 따라 보험계약자나 피보험자의 변경이 있을 경우 기준에 인수한 위험의 변동이 발생하게 된다.²⁰³⁾ 우리나라 상법 제679조 제1항에서는 “피보험자가 보험목적물을 양도할 때 양수인은 보험계약상의 권리와 의무를 승

200) David Sharp, *op. cit.* p.246; 윤일현, 전계논문, 82쪽.

201) WELCAR 2001, General Terms and Conditions 참조.

202) 이창희·홍성화, 전계논문, 107쪽.

203) 최준선, 「제2판 보험법·해상법」(서울 : 삼성사, 2007), 213쪽.

제한 것으로 추정한다.”라고 규정하고 있으며, 동조 제2항에서는 “이러한 양도의 경우 보험 목적에 대한 양도인 또는 양수인은 보험자에게 지체 없이 그 사실을 통지하여야 한다.”라고 규정하고 있다.²⁰⁴⁾

해양플랜트공사보험계약이 유지되기 위해서는 상호 서명된 조건, 제한, 약정, 고시 및 배서된 사항이 위반 없이 정확하게 이행되어야 한다. 따라서 보험자에 의해서 배서되고 서명되지 않는 한 보험증권에 명기되어 있는 피보험자에 대한 권리의 변경, 양도 그리고 관련된 조건의 변경, 포기 그리고 연장은 효력을 갖지 못하게 된다. 만약 보험담보기간 동안 피보험자가 사망 또는 파산할 경우가 발생하면 보험증권이 해지되는 경우를 제외하고 피보험자의 법률대리인이 피보험자의 대표로서 관련된 사항을 보험자로부터 담보 받을 수 있게 된다.²⁰⁵⁾

(8) 보험증권의 승낙약관

일반적인 해상보험계약의 체결과 동일하게 해양플랜트공사보험계약 역시 최대선의의 계약²⁰⁶⁾이다. 특히 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 명기된 담보 위험을 인수하는 보험자는 보험계약을 체결할 때 보험목적물의 개별 특성에 따른 상세한 제반 위험사항을 사전에 검토하기가 불가능할 뿐만 아니라 구체적인 사실 또는 중요한 사항을 피보험자로부터 고지 받지 않으면 보험목적물의 위험도를 정확하게 측정할 수 없고, 합리적인 보험료도 제시할 수 없게 된다. 따라서 이익균형의 측면에서 보험자는 피보험자로부터 보험목적물이 갖고 있는 제반 위험에 대해서 충분하게 고지를 받지 못한다면 상당히 불리한 입장에 처하게 된다. 그러므로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험계약에서는 보험목적물에 대한 위험의 정도와 범위를 잘 알고 있는 피보험자가 보험자에게 위험성 평가에 필요한 기초자료를 제

204) 정찬형, 「제10판 상법강의(하)」 (서울 : 박영사, 2008), 635쪽.

205) WELCAR 2001, General Terms and Conditions 참조.

206) 해양플랜트공사에 있어서 화물탱크 조립은 프랑스, 인증검사는 노르웨이선급에 의해서 수검되었으며, 실질적으로 설치 및 시운전은 영국의 북해에서 진행되는 경우가 발생할 수 있다. 이처럼 각기 다른 목적과 국적을 가지고 해양플랜트공사에 참여하는 당사자들에 대해서 보험자는 해양플랜트공사가 국제적인 기준과 절차에 의해서 진행되고 있음을 개별 당사자의 최대선의의를 근거로 보험계약을 체결할 수 밖에 없는 정보적 불균형 상태에 놓여있다. 따라서 ‘최대선의의’란 합리적인 피보험자와 보험자가 보험계약을 체결하는 데 있어서 가장 중요한 필수요건이며, 보험사고 발생 시 보험자는 피보험자가 제기한 보험금청구에 대한 보험금 지급의 의무를 발생시키는 전제조건이다(Samir Mankabady, *op. cit.*, p.108).

공해야 한다. 이를 통해서 피보험자는 자신이 인지하고 있는 사실에 대해 보험계약을 체결 전 최대의 선의의 자세로 위험을 고지하도록 하고 있다.²⁰⁷⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험계약 체결절차의 마지막 단계에서 보험자는 피보험자와 보험중개인 사이의 협상을 통해 청약서, 별첨서식 그리고 고지서에 명기된 내용이 모두 사실임을 인정하고, 기명된 모든 사항들이 보험계약서의 첨부로 포함되어 있음을 인정하는 행위를 승낙이라고 한다. 즉, 보험계약서상의 승낙약관은 보험자의 위험부담에 대한 피보험자의 최대선의의무와 관련된 대표적인 보험약관으로서 보험자는 피보험자의 성실한 고지에 대한 최종적인 인정행위라고 할 수 있다. 실무적으로 보험자와 주피보험자가 지정한 보험중개인 사이에서 협상을 통해서 해양플랜트공사보험계약은 정식으로 체결되어지며, 이때 주피보험자는 기타피보험자들로부터 대표성을 위임받아 보험계약을 체결하게 된다.²⁰⁸⁾

(9) 상실약관

피보험자가 보험계약서상에 명기되어 있는 담보사항을 위반할 경우 보험자는 보험사고로 인하여 발생한 피보험자의 손해를 담보할 의무가 사라지게 된다. 즉, 보험약관 및 기타 조항이 보험계약을 체결한 국가나 지방정부의 법령과 서로 모순되지 않으면, 보험자는 피보험자가 담보사항을 위반함에 따라 특정사고에 대한 담보를 지속적으로 제공할 필요가 없다. 만약 피보험자가 제기한 법적 소송의 내용이 상실약관의 조항에 명기되어 있음에도 불구하고, 의도적으로 피보험자가 사기 또는 위조를 통해서 소송을 제기한다면 보험자는 상호 간에 합의한 담보유지의무를 이행하지 않아도 되며 나아가 보험계약 자체를 무효화 할 수 있다.²⁰⁹⁾

(10) 하자발견기간약관

해양플랜트공사에 있어서 보험목적물에 대한 ‘하자’는 제조상의 하자, 설계상의 하자, 지시 및 경고상의 하자로 구분할 수 있다. 즉, 조선소에서 보험목적물을 건조하는 과정에서 피보험자가 의도한 설계와 다르게 제작되고, 가공되어 안정성을 상

207) 이윤석, “보험계약상 최대선의의무와 고지의무-최근 영국가계보험법 입법안을 중심으로-”, 「한양법학」 제21권 제4집, 한양법학회(2010.11), 1-2쪽.

208) David Sharp, *op. cit.* p.247.

209) David Sharp, *op. cit.* p.247.

실한 경우가 대표적인 제조상의 하자로 볼 수 있다. 설계상의 하자는 가장 판단하기 곤란한 하자인데 보험목적물의 설계에 있어서 기본적으로 담보되어야 하는 안정성과 내구성에 대한 기본적인 배려나 위험제거 조치가 결여되어 발생한 하자를 의미한다.

특히 지시 및 경고상의 하자는 최근 많이 부각되고 있는 하자이다. 왜냐하면 해양플랜트에 승선하는 선원 및 기타 작업자들은 다양한 국적으로 갖고 있으므로 이에 대한 장비의 제조자, 즉 조선소는 보험목적물의 올바른 운영과 사용에 따른 적절한 취급설명서와 위험에 대한 경고 및 회피 방법에 대해서 별도의 지시서를 사용자에게 전달해야 한다. 만약 이러한 행동이 결여되어 사고가 발생하였을 경우 지시 및 경고상의 하자가 해당 사고의 근인이 될 수 있다.

시공자로부터 보험목적물을 인도받은 발주자는 정상적인 운전을 하면서 장비 자체의 결함 또는 하자로 인하여 손해가 발생할 수 있다. 그러므로 피보험자는 이러한 손해를 보험자로부터 보상받기 위해서 보험약관에 따라 적절한 하자통지를 해야 한다. 피보험자는 보험계약서상에서 담보하는 멸실, 훼손 또는 사고가 발생할 경우 고지서 제3항에 명시된 공사기간이 종료된 후 12개월 이내 그리고 그 기간과 동일하게 고지서 제3항 및 제1부(물적 손해 약관) 제19조에 명시된 특정 하자보수유지기간 동안 발견된 하자에 대해서 보험자에게 하자통지를 이행해야 할 의무가 있다.²¹⁰⁾

하자발견기간약관은 보험자의 책임을 제한하기 위한 목적으로 보험목적물에 대해서 발생하는 물적 손해를 비롯한 제3자 손해배상과 같은 손해배상청구가 지속적으로 제기되는 것을 방지하는 역할도 하고 있다. 영국법에 따르면 “어떠한 원인에 따라 발생한 사고에 있어서 손해배상청구는 상호 간의 일반적인 계약관계에 관한 계약이 종료되고 6년이 지난 이후에는 손해배상청구를 할 수 없다.”라고 규정하고 있다.²¹¹⁾ 그리고 영국판례에 따르면 이러한 일반적인 계약은 해상보험계약에서도 동일하게 적용된다고 판결하고 있다. 환언하면 6년이 지나서 발견된 하자에 대해서 보험자는 손해보상을 해줄 필요가 없다. 따라서 보험목적물의 특징에 따라 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 개별 담보위험들에 대해서 양 당사자가 하자발견기간을 어떻게 명시하느냐에 따라 정확한 적용기간이 다르게 지정되게 된다.²¹²⁾

210) WELCAR 2001, General Terms and Conditions 참조.

211) The Limitation Act of 1980, Section 5.

212) David Sharp, *op. cit.* p.248.

제4절 일반약관의 문제점과 개선방안

I. 일반약관의 문제점

1. 일반 약관 제4조 보험기간의 확정

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 보험목적물의 종류에 따른 담보 개시 및 종기 시점을 명확하게 삽입하지 않으면, 보험사고 발생 시 보험기간에 대한 포함여부를 두고 양 당사자 간에 많은 분쟁이 발생할 수 있다. 특히 피보험자는 해양플랜트공사에 필요한 각종 기자재의 입고 시점 또는 강재절단(Steel Cutting) 시점이 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 담보 개시 시점에 포함되는지 여부를 확인해야 한다. 그리고 피보험자는 해양플랜트공사보험계약 시 예정된 공정진행표에 의거하여 보험목적물에 대한 각종 공사들이 진행되지 못할 경우, 담보 종기 시점을 초과할 수 있기 때문에 이에 대한 사전 준비가 필요하다. 또한 보험목적물의 종류에 따라 발주자가 지정한 목적해역이 아니라 조선소의 방파제를 벗어나는 시점이 보험목적물에 대한 실질적인 담보의 종기로 취급하는 경우도 많기 때문에 일반약관상에 이를 명확히 하는 것이 바람직하다.

2. 일반약관 제6조 준거 및 재판관할권에 대한 적용

일반약관상에는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 명시된 준거법, 즉 영국의 법과 관습에 대해서 배타적인 관할권을 갖고 있는 것으로 명시하고 있다. 현재 해양플랜트공사의 위험을 일괄적으로 인수하고 있는 대부분의 재보험자 또는 재재보험자는 영국과 유럽 등에 위치하고 있는 반면에 보험사고가 발생하는 장소는 해양플랜트공사가 실질적으로 진행되는 장소, 예컨대 조선소 내부, 해상이동, 설치해역인 경우가 대부분이다. 따라서 보험사고에 따른 장소적 차이로 인하여 준거 및 재판관할권약관을 적용하는 것에 있어서 양 당사자 간에 분쟁의 소지가 발생할 수 있다. 그리고 우리나라 법원의 경우 해상보험에서 영국법을 준거약관으로 사용하는 것을 인정하고 있으나, 국제석유회사와 해양플랜트공사의 위험을 인수하는 보험자

가 많은 위치하고 있는 미국에서는 여전히 준거 및 재판관할권약관의 적용여부를 둘러싸고 분쟁이 지속되고 있다. 그러나 모든 보험사고에 대해서 이를 일괄적으로 적용하는 것은 예상하지 못하는 추가적인 다양한 문제가 발생할 수 있기 때문에 주의할 필요가 있다. 따라서 준거 및 재판관할권약관에 대해서 법리적 시각에서 개별적으로 분리 적용하는 것이 바람직하다.

3. 일반약관 제9조 양도약관상의 문구 수정

2013년까지 국내 조선소에서 해양플랜트공사 중 발주자의 사정, 예컨대 파산, 기업의 인수·합병 등의 이유로 인하여 발주자의 명의를 변경되거나, 피보험자의 재정적인 문제로 인하여 해양플랜트공사가 완성되지 않은 상태에서 다른 피보험자에게 양도되어 해양플랜트공사가 다시 시작되는 경우는 없다.²¹³⁾ 이 보험약관에서 보험목적물이 양도된 경우 “양도인과 양수인 모두의 동의가 없으면, 14일 이후에 해양플랜트공사보험이 자동으로 종료된다.”라는 문구만 삽입되어 있다. 따라서 추가적인 보험료의 납입 및 환급보험료의 반환과 관련된 문구가 실질적으로 빠져있기 때문에 보험목적물은 무보험상태로 해양플랜트공사가 진행될 위험이 있다. 그리고 보험목적물에 대한 적절한 담보가 제공되지 않는 상태에서 해양플랜트공사가 진행되는 중 보험사고가 발생 시 신규로 보험목적물을 인수한 양수인은 손해를 입을 수 있다. 따라서 이에 대한 명확한 기준을 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 삽입하는 것이 바람직하다.

4. 일반약관 제20조 하자발견시점에 대한 분쟁

최근에 개념이 정립되어 상용화 준비를 하고 있는 LNG 부유식 생산저장시설, 이동식발전선 등에 대해서 같이 일반적인 선박과 기존의 전형적인 해양플랜트에 대한 지식을 갖고 있는 발주자 또는 시공자가 보험목적물 및 보험목적물을 구성하고 있는 각종 장비, 시설 등에 대한 하자를 조기에 발견하는 것은 현실적으로 매우 힘들다. 또한 보험사고의 원인이 하자로 인하여 발생한 것인지 아니면 피보험자의 부주의로 인하여 발생한 것인지를 판단하는 것은 매우 어렵다. 그리고 양 당사자 간의 가장 큰 분쟁의 원인이 되는 것이 보험사고로 인하여 발생한 손해의 근본원인이 하

213) 삼성화재, 해양플랜트 언더라이팅 담당자 인터뷰, 2013년 11월 25일.

자라는 것이 증명되었음에도 불구하고, 하자발견기간약관상에 명시된 보험기간에 이것이 포함되는지 여부가 분쟁의 중심이 된다. 그러므로 일반약관상에 하자발견 시점을 명확히 하는 것이 바람직하다.

II. 일반약관의 개선방안

1. 일반약관 제4조 보험기간에 대한 개선방안

양 당사자는 보험목적물에 대한 담보 개시 시점과 종기 시점을 확정하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 주요 위험상황을 아래의 <표 - 1>, <표 - 2>와 같은 형식으로 삽입하고, 보험자와 피보험자가 사전에 합의된 유예기간을 벗어난 기간에 대해서 피보험자에게 날짜 단위로 추가보험료를 산정하여 납입할 수 있도록 보험약관을 개정할 것을 제안한다. 또한 보험자는 피보험자가 합의된 공정진행표에 따라 해양플랜트공사를 안전하게 마무리하기 위해서 모든 주의의무를 성실히 수행해야 할 의무가 존재하고 있다는 사실을 보험계약 전에 충분히 설명하여 불필요한 분쟁을 최소화해야 한다.

<표 - 1> 총 보험기간 I

종류	총 보험기간						비고 (일반적인 건조공사기간)
	조선소외 자재이동	조선소 내에서 담보 기간					
		S/C	K/L	L/C	S/T	D/L	
이동식 시추선							1.5년 - 2년
반잠수식 시추선							1.5년 - 2년
고정식 시추선							1.5년 - 2년
* 하자담보기간은 별도로 지정함 * 자재이동기간에 개념설계, 기초설계, 상세설계기간이 추가로 포함될 수 있음 * S/C : steel cutting, K/L : keel laying, L/C : launching, S/T : sea trial, D/L : delivery (조선소 방파제 통과 기준)							

<표 - 2> 총 보험기간 II

종류	총 보험담보기간										비고 (일반적인 공사 담보기간)
	조선소의 자재이동	조선소 내 담보 기간					현장작업기간				
		S/C	K/L	L/C	S/T	D/L	A/O	T/T	C/T	D/L	
FPSO											2년 - 3년
WIV											2년 - 3년

* 하자담보기간은 별도로 지정함

* 자재이동기간에 개념설계, 기초설계, 상세설계기간이 추가로 포함될 수 있음

* S/C : steel cutting, K/L : keel laying, L/C : launching, S/T : sea trial, D/L : delivery (조선소 방파제 통과 기준)

* A/O : additional outfitting, T/T : test trial, C/T : commercial trail, D/L : delivery (상업시운전 성공 이후 발주자에게 인도 시점)

* 해상풍력발전기설치선(Windfarm Installation Vessel : WIV)

* 부유식 생산저장시설(Floating Production Storage & Off-loading : FPSO)

2. 일반약관 제6조 준거 및 재판관할권약관에 대한 개선방안

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제6조에 대해서 법리적 시각으로 다음과 같이 개별적으로 분리하여 적용할 것을 제안한다.

(1) 저축법적 지정설에 따른 영국법 준거약관의 적용

국외에서 발생된 보험사고는 크게 조선소 이외의 장소, 예컨대 해양플랜트공사를 위해서 자재가 입고되는 과정, 외국에서 보험목적물에 대한 개념설계 작업 중 그리고 조선소에서 건조가 완료되어 발주자가 지정한 해역으로 이동해서 현장에서 추가 작업 및 시운전 작업 중 발생하는 위험을 의미한다. 즉, 보험담보기간 중 국내작업 이외의 모든 국외기간 동안의 작업을 의미한다.

현재 영국, 미국, 노르웨이 등과 같은 서방국가들 그리고 중국, 일본 등과 같은 인접한 아시아 국가들은 이동 가능한 해양플랜트, 필요시 자력 또는 외부의 지원과는 관계없이 언제라도 이동이 가능한 해양플랜트, 외부의 지원을 통해서 이동 중인 해양플랜트를 ‘선박’으로 인정하고 있으며, 그 이외의 해양플랜트, 예컨대 해저저질에

파일형태로 구조물이 고정된 고정식 해양플랜트는 인공섬 또는 ‘비선박’으로 취급하고 있다. 따라서 국내에서 발생한 보험사고 뿐만 아니라 섭외적 요소 또는 외국적 요소가 포함된 보험사고에 대해 준거약관의 적용에 대한 많은 분쟁이 발생하고 있다.

물론 기본적으로 영국 보험자와 보험계약이 체결된 해양플랜트공사 또는 한국보험자와 해양플랜트공사보험계약을 체결하였음에도 불구하고, 보험증권 및 약관상의 준거약관이 영국법으로 지정되어 있을 경우 해양플랜트공사 중 발생하는 손해와 관련된 소송지가 대한민국 법원이라고 하더라도 국내 법원은 영국법과 관습에 따라 판결을 내리는 것이 통례이다.²¹⁴⁾ 특히 국내에서 해상보험을 취급하는 대부분의 보험자들은 국내 재보험자 보다는 외국의 재보험자와 재보험계약을 체결하는 경우가 많기 때문에 국내의 선박소유자, 화주, 해상보험자들은 해상보험계약을 체결할 때 처음부터 영국법 준거약관을 많이 사용하는 것이 어찌면 당연한 일이다.

영국법 준거약관은 저축법적 지정설에 따라 전부지정설과 부분지정설로 구분하여 적용할 수 있다. 해양플랜트공사보험 역시 보험목적물의 이동과 관련하여 해상보험계약과 유사한 측면이 많기 때문에 준거법 지정과 관련된 법리를 적용할 수 있다. 따라서 해양플랜트공사보험계약의 성립에서부터 종기까지의 법적 효력, 분쟁발생시 당사자 간의 약관해석과 관련된 전체적인 부분에 영국법 준거약관이 모두 적용된다고 보는 시각인 전부지정설이 있는 반면에 해양플랜트공사보험계약에 따라 담보하고 있는 보험자의 책임문제에 국한해서 영국법 준거약관이 적용된다는 부분지정설도 존재하고 있다.²¹⁵⁾ 사건으로는 해양플랜트공사보험계약이 보험자와 피보험자 간의 합의로 영국법 준거약관을 선택하였다면, 보험사고 발생 시 담보 및 면책위험에 따른 약관해석을 영국법으로 일괄적으로 적용하는 것이 법적 안정성과 통일성 측면에서 보다 타당하다고 판단된다. 단, 영국의 법과 관습 중에서 관습 부분을 지나치게 확대 해석하여 보험사고에 적용할 경우 자칫 더 큰 문제가 발생할 수 있기 때문에 이러한 부분에 대해서는 주의가 필요하다고 판단된다.

(2) 실질법적 지정설에 따른 영국법이외 준거약관의 적용

214) 대법원 1977. 1. 11. 선고, 71다 2116 판결, 대법원 1996. 3. 8. 선고, 95다.28779 판결에 따르면 “해상보험증권 아래에서 야기되는 일체의 책임문제는 영국의 법률 및 관습에 의거하여야 한다는 영국법 준거약관은 당사자 사이에서 유효하다.”라고 인정하고 있다.

215) 김진권·전해동, 전제논문, 110쪽 참조.

해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 보험사고는 크게 조선소에서 보험목적물에 대한 화재, 폭발, 충돌, 좌초 등의 사고가 발생할 수 있다. 그리고 건조공사가 완료된 이후 해상시운전 중 국내 연안 또는 영해 내에서 타 선박 또는 선박이외의 구조물과의 다양한 보험사고가 발생할 수 있다.

해상보험과 마찬가지로 해양플랜트공사보험계약을 체결하고자 하는 양 당사자들은 반드시 영국법을 준거약관으로 지정할 필요는 없다. 최근 몇 년처럼 해양플랜트공사물량이 일시적으로 국한된 기간 내에 대량으로 발주될 경우, 해양플랜트공사시장은 발주자 중심의 시장(buyer market)이 아닌 공급자 위주(seller market)의 시장으로 변경될 수 있다. 해양플랜트공사계약을 수주한 시공자의 시장 장악력이 우세해지게 됨에 따라 이는 곧 보험자와의 해양플랜트공사보험계약에도 영향을 줄 수 있음을 의미한다. 따라서 영국법 준거약관을 해양플랜트공사보험약관에 포괄적으로 적용할 것인지 또는 적용하지 않을 것인지는 해양플랜트공사에 책임을 갖고 있는 시공사, 발주자, 보험자 상호 간의 계약 협상에 따라 얼마든지 선택이 가능하다.

실질법적 지정설에 따라 국내 조선소와 외국의 보험자가 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 준거약관을 지정하지 않았을 경우 준거법 결정의 원칙에 의거하여 국내법이 객관적인 준거법이 되고, 국내법에서 의미하는 공서양속의 허용범위 내에서 특정한 문제에 대한 책임관계가 발생할 경우에 영국법을 준거약관으로 적용할 수 있다.²¹⁶⁾ 사건으로는 현재 수협공제, 해운조합, 한국선주상호책임조합을 중심으로 한국형 해상보험약관 및 한국법 준거약관을 개발하여 적용하고 있음에도 불구하고, 아직까지 국제성과 보편성을 인정받고 있지는 못한 실정이다. 그리고 해양플랜트공사보험은 해상보험에 비해서 발전 역사가 짧고, 주로 영국, 노르웨이, 미국 등과 같은 해상보험 선진국들이 독점적으로 시장을 유지하고 있음에 따라 한국법 준거약관의 적용은 실무적으로 영향력이 거의 없을 것으로 판단된다. 그러나 최근 몇 년 동안 국내 조선소의 해양플랜트공사 수주 실적과 관련 경험을 토대로 조선소 법무보험팀의 실무자, 해상변호사 등을 중심으로 기존 준거약관 적용에 따른 해석상의 혼란을 최소화하는 측면에서 영국법 준거약관을 기본적으로 적용하되, 국내에 직접적인 영향을 줄 수 있는 부분 대해서 제한적으로 국내법을 준거법으로 적용할 수 있도록 하는 것이 필요하다고 판단된다.

3. 일반약관 제9조 양도약관에 대한 개선방안

216) 석광현, 「국제사법과 국제소송」(서울 : 박영사, 1999), 68쪽.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제9조에 다음과 같은 문구를 삽입하여 양도약관의 해석을 보다 명확하게 하는 것을 제안한다. 첫째, 보험자는 보험목적물이 양도되었음에도 불구하고, 양도인과 양수인 모두가 기존에 체결된 해양플랜트보험계약을 그대로 유지하는데 동의한다면 보험료의 변동 없이 해양플랜트공사보험계약을 그대로 유지한다. 단, 보험자는 보험목적물에 대한 피보험이익을 신규로 인수한 양수인의 과거의 사고 사례, 재정상태 등과 관련된 위험요소들을 면밀히 검토하여 추가적인 보험료를 요구할 수 있도록 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 대한 개선을 제안한다. 둘째, 보험목적물에 대한 피보험이익을 신규로 인수한 양수인이 해양플랜트공사보험계약을 종료하고자 원한다면, 보험자는 종료일을 기준으로 잔여일자에 대해서 일할 계산하여 피보험자에게 환급보험료를 지급하도록 명시하는 것을 제안한다.

4. 일반약관 제20조 하자발견기간약관에 대한 개선방안

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제20조에 아래와 같은 표를 삽입하여 하자발견기간약관상의 기간에 대한 해석을 보다 명확히 하여 양 당사자 간의 불필요한 분쟁이 발생하지 않도록 하는 것을 제안한다. 또한 보험사고의 원인이 무엇인가를 두고 많은 분쟁이 있을 수 있고, 발생기간 또는 애매한 경우가 많기 때문에 제3의 독립기관이 합의된 기간 동안 하자여부에 대한 객관적인 검정보고서를 양 당사자들에게 작성하여 제출하도록 규정화함에 따라 상호 간의 신뢰도가 보다 향상될 수 있는 계기가 될 것으로 기대된다.

<표 - 3> 하자발견기간

	하자 구분	1-6개월	7-12개월	비고
해양플랜트 공사 완료	상부구조물			
	하부구조물			

* 양 당사자는 6개월 단위로 제3의 독립조사기관으로부터 보험목적물에 대한 검정보고서를 작성하는데 동의한다.

* 하자가 발견된 부분에 대해서는 추가적으로 12개월간 확장담보가 제공된다.

5. 질의서의 신규 삽입

보험자는 피보험자가 보험자에게 고지해야 할 필요가 있는 중요사항, 즉 합리적인 보험료 산출에 필요한 보험목적물의 기본정보에 대해서 일반적인 선박보험과 유사하게 질의서(inquiry form) 형태로 작성하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 삽입할 필요가 있다. 따라서 일반적인 선박보험상의 질문내용을 기초로 개선해야 할 부분에 대해서 아래의 표를 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 삽입할 것을 제안하고자 한다. 이를 통해서 보험자가 보험목적물의 종류에 따라 피보험자로부터 충분하게 고지 받지 못한 정보가 보험자에게 제공되어 합리적인 보험료가 산출될 수 있도록 개선하는 것을 제안한다.

<표 - 4> 질의서

보험기간	년 월 일 부터 ~ 년 월 일 까지 (년 단위)		
신규	() 최초가입, () 중고선 개조 유무		
적용약관	협회선박건조보험약관		협회적하약관
	협회선박기간보험약관		협회전쟁 및 동맹파업약관
	표준시추부선보험약관	시추선의 경우	Collision Liability
			3/4 RDC 4/4 RDC
프로젝트 번호	조선소에서 부여한 해양플랜트에 따른 식별번호		
보험가액	USD	가입금액	USD
공제금액(기본)	USD (충돌약관선택에 따라 조정 가능)		
보험목적물 (세부상세)	BBL/BPD		LOA, Breath, G/T, DWT
	FLAG		CLASSIFICATION
	BUILT YEAR		WORKING AREA
	BUILT by		

	Dynamic position	DP1 (), DP 2 ()、DP 3 ()
	Drilling Tower No.	No.1 (), No.2 ()
	ETC	

BBL : billion barrels
BPD : barrel per day

6. 해석약관의 신규 삽입

현재 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 거대한 위험성과 복잡한 공사과정이 포함된 보험목적물의 위험이 포함되어 있음에도 불구하고, 별도의 해석약관이 존재하지 않기 때문에 보험사고 발생 시 보험자와 피보험자 상호 간에 많은 분쟁이 발생할 개연성이 존재하고 있다. 물론 보험목적물의 종류별로 차이가 존재하기 때문에 이를 종류별로 각각 특화하여 제안할 수 없는 한계가 있다. 따라서 복잡하고 난해한 문구가 많이 포함된 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 내용을 합리적으로 해석할 수 있고, 상호 간의 이견을 최소화함과 동시에 실질적인 의미에서의 해석이 가능하도록 해석원칙을 작성하여 삽입하는 것을 제안한다.

첫째, 일반 보험에서의 해석원칙과 동일하게 해석에 대한 우선순위를 확정해서 삽입해야 한다.

둘째, 보험사고 발생에 따른 분쟁이 발생할 때 경험과 지식 측면에서 불리한 입장에 놓여 있는 피보험자를 보호하기 위한 피보험자 불이익 적용원칙을 삽입해야 한다.

셋째, 보험계약 자체가 공사양속에 위반되지 않는 범위내에서 양 당사자 간의 합의를 존중하고, 기존의 판례를 우선적으로 적용한다는 원칙을 삽입해야 한다.

넷째, 신기술 적용원칙을 삽입하여, 새로운 개념의 보험목적물에서 발생할 수 있는 다양한 보험사고에 대한 합리적인 해석이 가능하도록 해야 한다.

7. 인치마리약관의 신규 삽입

과거에 비해서 최근 이동식 시추선, 해저배관설치선 등과 같은 선박형태의 해양플랜트공사가 지속적으로 증가하고 있음에 따라 보험약관에서 담보하는 보험목적물을 구성하고 기관, 발전기 등의 폭발, 항공기 및 헬리콥터 등과의 충돌, 선장 및 선원(반드시 dynamic position officer를 포함) 그리고 도선사의 과실 등에 대한 위험도 확대

하여 담보할 필요가 있다. 특히 부유식 생산저장시설(LNG FPSO, FSRU 포함)의 경우 시운전 중 해저석유층에서 발생하는 부산물가스의 안정적인 연소와 압력제어 그리고 자체적인 전력 공급을 위해서 가스터빈 발전기를 많이 사용하고 있는데 이와 관련하여 작업자의 부주의 및 가스 누설 등으로 인한 장비 폭발사고가 발생할 수 있다.²¹⁷⁾ 따라서 현행 선박보험에 사용되고 있는 인치마리약관(Inchmaree Clause)을 특약의 형식으로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 삽입하는 것을 제안한다.



217) <http://www.taproot.com/archives/13568> (2013년 11월30일 검색).

제4장 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 물적 손해 약관

제1절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 물적 손해

I. 물적 손해의 의의

1. 물적 손해의 개념

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 물적 손해는 피보험자 소유의 유형적인 형태를 갖고 있는 유체물(Tangible Property) 또는 제3자의 유체물에 대한 물리적인 손해를 발생시킴으로써 발생한 결과적 상태를 의미한다. 이때 보험목적물의 상태는 객관적으로 경제적, 금전적 가치의 감소가 확인되어야 하며, 주관적인 가치의 감소는 인정되지 않는다. 또한 물적 손해는 보험목적물에 대한 멸실(loss)과 훼손(damage) 그리고 경제적 손실(economic loss) 등이 포함된다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 ‘멸실’은 공사 중 발생한 사고로 인하여 보험목적물의 기능이 완전히 상실 또는 파괴된 상태를 의미하고, ‘훼손’은 외부적인 영향을 받아 본래의 성질이 변경되어 제대로 본연의 목적을 달성할 수 없는 상태를 말한다. 예컨대, 훼손과 관련된 대표적인 사례는 해양플랜트공사 중 장비 또는 배관에 사용될 유압작동유가 바닷물과 혼합되어 유화(乳化)²¹⁸⁾됨에 따라 사용이 불가능한 경우가 해당된다. 그리고 멸실은 화재, 폭발 등의 사유로 보험목적물이 전손되어 침몰한 상태가 대표적이다.²¹⁹⁾

2. 물적 손해의 범위

해상보험에서 담보하는 해상손해는 물적 손해, 비용 손해, 손해배상책임으로 구분할 수 있다. 반면에 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 경우에는 물적 손해

218) 장비 또는 배관 등이 외부의 빗물 또는 해수의 침입으로 기름의 점도 및 유색이 변화되어 사용이 불가능한 상태를 유화라고 한다(이진열, 「개정판 유류공학」(부산 : 효성출판사, 1999), 267-268쪽).

219) 박춘근, “제조물책임보험에 대한 연구 -보험계약법적 의미와 보상범위를 중심으로-”, 동아대학교 석사학위논문(2002.12), 83쪽 참조.

의 범위에 비용 손해, 즉 손해방지비용, 구조비 등이 포함되어 있다. 그리고 배상책임손해에 대해서는 별도의 담보를 제공하고 있다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 담보하는 물적 손해는 보험목적물에 대한 직접 손해와 이와 관련하여 발생하는 제반비용까지를 포함하고 있다. 예컨대, 황천항해로 인하여 보험목적물에 해수가 침입하여 부식이 광범위하게 발생함에 따라 피보험자는 손해방지, 즉 부식을 막기 위해서 추가적인 비용을 투입하여 보험목적물을 청소하고 건조시키게 된다. 그럼에도 불구하고 결과적으로 보험목적물은 일정 범위 내에서 부식이 진행되었으며, 손해방지를 위한 추가비용까지 발생하게 된다. 이때 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 보험자는 직접적인 물적 손해와 더불어 손해방지비용까지 담보범위에 포함해서 손해를 보상하게 된다.

II. 물적 손해 약관상의 보험목적물

1. 담보대상

해양플랜트공사와 관련된 일련의 활동은 물적 손해 약관상의 담보 대상으로 포함된다. 그러나 무조건적으로 모든 해양플랜트공사 활동을 담보하지 않으며, 담보조건에 맞는 보험사고가 발생했을 경우로 국한해서 담보를 제공한다. 즉, 보험증권상에 명시된 항목, 지정된 담보지역 내에서 가동 가능한 상태로 있거나 수리, 정비, 검사를 위하여 가동중지, 분해, 임시가동 또는 담보지역 내에서 이동, 재조립 중인 항목만이 담보 대상에 포함된다.²²⁰⁾ 예컨대, 해양플랜트공사와 관계되는 다양한 장비 및 조립 제품은 전 세계의 여러 나라들로부터 공급받게 되는데, 해저시추장비는 노르웨이 또는 미국회사의 제품을 사용하고, 시추 배관은 말레이시아에서 생산하여 공급하며, 해양플랜트 자동화 시스템은 영국, 스웨덴, 노르웨이 등에서 설계하는 경우가 대부분이다. 따라서 해양플랜트공사와 관련된 일련의 작업들이 보험자에게 사전에 고지되어 공사가액에 포함되어 있다면 해당 부품, 자재, 장비, 고정된 구조물, 유·무형의 장비와 시스템 그리고 해양플랜트공사에 필요한 재산 또는 공사완성에 사용될 수 있는 기타의 재산들은 모두 담보대상에 포함된다.²²¹⁾

220) Booz, Allen, Hamilton, *op. cit.*, p.14; 신인식 외4인, 「특종보험 이론 및 실무」(서울 : 금융인쇄공사, 2004), 120-121쪽.

221) 김용성, “건설 중인 해양플랫폼 및 파이프라인 보험과 시추선 보험”, 「손해보험」 제22권 제7호, 대한손해보험협회(1987.07), 42쪽.

2. 담보대상의 요건과 주의사항

보험자는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 기초로 해양플랜트공사보험 계약을 체결할 때 해양플랜트공사와 관련된 담보가 필요한 재산들에 대해서 개별 항목에 따른 추정완성가액을 포함하여야 한다. 그리고 피보험자는 추정완성가액에 포함되어야 할 재산들의 목록을 반드시 보험자에게 고지해야 한다. 그리고 고지해야 할 재산을 해양플랜트공사의 진행에 따라 소모성 자재인지, 임시적으로 사용되는 자재인지 그리고 영구적으로 해양플랜트에 설치되는 자재인지를 구분하여 보험자에게 고지해야 한다. 또한 피보험자가 보험자와 보험계약을 체결하기 전 상호 합의를 통해서 보험약관상에 예상가능한 모든 담보 항목을 삽입한 경우, 해당 항목들은 해양플랜트공사에 영구적으로 설치되는지 여부와는 상관없이 일시적인 작업, 설치구조물, 중장비, 기계류, 자재, 도구 그리고 이와 관련된 모든 보험목적물을 담보한다. 그리고 해양플랜트공사의 안전한 진행을 위해서 필요한 현장 타당성 조사 및 공사 준비를 위한 기반조성공사와 이에 수반되는 해양플랜트공사 진행상의 제반 위험도 담보 범위에 포함된다.²²²⁾ 특히 해양플랜트공사의 준비를 위한 기반조성공사를 진행하는데 있어서 보험자와 피보험자 사이에 담보 항목 및 범위에 대해서 합의를 하지 않을 경우, 사고 발생에 따른 분쟁의 소지가 있을 수 있으므로 보험약관 내부에 명확하게 담보조건과 주의사항을 삽입해야 한다. 그리고 보험목적물에 포함되는 담보대상 재산의 범위와 종류에 대한 용어상의 정의를 명확하게 하여 추가적인 분쟁을 막을 필요가 있다.²²³⁾

Ⅲ. 물적 손해 약관상의 보상범위

1. 보상범위

물적 손해 약관에 따라 보험자는 보험기간 중 발생한 모든 보험금청구에 대해서 별첨서식(schedule) 'B'의 최종 합의된 보험금액 또는 보험증권상에 기재된 보험금액의 125%를 초과하지 않는 범위 내에서 보상 책임을 진다. 담보대상에는 손해방

222) Booz, Allen, Hamilton, *op. cit.*, p.7.

223) David Sharp, *op. cit.*, p.249.

지비용, 추가 작업, 잔존물 제거, 증액약관(각 조항의 보상범위는 별도의 적용 조항에 의해서 각각 제한됨)등이 모두 포함된다. 물적 손해 약관 제5조 증액약관에 따라 보험자에게 담보위험과 관련된 보험사고가 발생할 경우 보험자의 최대 보상범위는 최초로 합의된 별첨서식 'B'에 기재된 보험가액의 150%이다. 그러나 보험기간 동안 어떠한 사고가 발생하더라도 보험자는 물적 손해 약관에 따른 보험자의 최대 보상범위는 별첨서식 'A'의 총액(aggregated value)을 초과할 수 없다.²²⁴⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 별첨서식 'B'상의 명기된 보험사고에 따라 피보험자에게 지급해야 할 최대보험금액은 손해방지비용, 잔존물 제거비용, 추가 작업비용 및 이와 더불어 전손 또는 분손에 따른 추가보험금이 포함된다. 그러므로 최근에는 양 당사자 간의 합의를 통해서 별첨서식 'B'상의 담보 범위를 기존의 보험가액과 비교해서 최대 25%로 추가 확대하였다. 따라서 별첨서식 'B'상의 수리비 청구 또는 신·구 교환비용도 위에서 언급한 적용범위에 동일하게 포함된다. 예컨대, 보험사고가 발생함에 따라 피보험자가 먼저 부담해야 하는 손해방지비용이 발생하지 않았음에도 불구하고, 개별 사건에 대한 최대보상금액은 125%로 확대 적용될 수 있다.²²⁵⁾

2. 담보기간

고지서(declaration) 제3항에 기재된 보험담보기간 동안 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 물적 손해 약관에서 정의하는 담보위험의 범위는 직·간접적으로 보험목적물에게 발생하는 멸실, 사고, 재앙, 참사 등과 같은 일련의 사고로 인하여 발생한 물적 손해 및 멸실 그리고 이와 관련된 전체적인 손해를 포함한다. 이때 보험담보기간은 보험증권상에 명기된 해양플랜트공사 개시일로부터 피보험자가 공사에 필요한 기자재 및 장비가 피보험자의 창고에 도착하여 최종적으로 보험목적물에 대한 공사가 완료된 일자까지 담보한다. 특히 피보험자는 실질적인 해양플랜트공사 완료일이 보험증권상의 완료날짜를 초과하지 않도록 중점 관리해야 한다. 또한 보험담보기간은 공사기간의 지연에 따라 상호 합의에 의해서 피보험자가 추가 보험료를 지불함으로써 연장될 수 있다. 특히 물적 손해 약관에 적용되는 하자보수 유지기간은 보험약관에 명시된 담보위험 및 면책위험에 따라 공사기간이 종료된 이

224) WELCAR 2001, Section I - Policy Limit 조항 - 참조.

225) David Sharp, *op. cit.*, p.251.

후 최대 12개월까지로 한정하여 적용하고 있다. 더불어 보험목적물을 발주자에게 인도한 이후 물적 손해 약관과 배상책임약관에 모두 해당되는 하자가 발생할 경우 최대 12개월까지 확장담보를 제공하도록 규정하고 있다.²²⁶⁾

그리고 해양플랜트공사에 직접적으로 설치되지 않는 피보험자의 장비 및 재산은 해양플랜트공사가 진행되는 기간 및 해당 장비가 공사 현장으로 운송되는 시점부터 최종목적지인 공사 현장으로 도착하여 설치되거나, 작동한 날부터 30일이 지난 날짜 가운데 빠른 날짜까지 담보된다. 또한 해양플랜트공사를 완성하는데 일시적으로 필요한 장비의 경우 그 사용이 종료된 이후 해양플랜트공사 현장에서 기존에 있던 장소로 반환된 날을 기점으로 담보가 종기된다. 예컨대, 용선된 선박, 임차한 장비 또는 관련 시설의 경우가 대표적으로 적용이 가능하다. 그러나 통상적으로 이러한 장비 및 시설까지 담보범위에 포함할 경우 보험료가 상승하기 때문에 별도의 계약을 통해서 개별 주체가 모든 책임을 부담하도록 하는 것이 통례이다.²²⁷⁾

IV. 주요 분쟁 대상이 되는 물적 손해 약관

1. 공제약관

공제약관은 손해발생시 피보험자로부터 손해의 일부를 스스로 부담하도록 유도하여 도덕적 위태를 방지하고, 소액보험금에 대한 잦은 지급을 줄이기 위한 목적으로 개발되었다.²²⁸⁾ 예컨대, 중량물 이동 작업 중 발생한 손해가 100\$인데, 손해처리비용이 200\$일 경우 피보험자는 소액 손해와 관련된 보험처리로 인한 경제적 실익이 없다. 피보험자는 이를 방지하기 위해서 공제금액을 보험약관상에 명기함으로써 공제금액이하의 손해에 대해서 피보험자가 직접 부담하게 되므로 공제된 금액에 해당하는 위험을 줄이는 효과를 갖게 됨과 동시에 보험자에게 낮은 보험료를 지불하고 위험을 담보 받을 수 있게 되었다.²²⁹⁾ 또한 보험자는 피보험자의 도덕적 위태

226) WELCAR 2001, Section I - Covered Perils - 참조.

227) WELCAR 2001, Section I - Policy Limit 조항 - 참조.

228) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의해양플랜트공사보험약관상의 최소공제액은 기본적 위험비율과 더불어 특별위험비율을 고려하여 공제액이 비율적으로 조정된다.

① 육상 조선소 조립 : 5,000\$/사고별, ② 운송 : 10,000\$/사고별, ③ Deck and Jacket 운송 : 100,000\$/사고별, ④ 해양에서의 설치 : 100,000\$/사고별, ⑤ 해저배관 설치 : 500,000\$/사고별, ⑥ 제3자 배상책임 : 25,000\$ 이 통상적인 최소 공제금액 기준이다 ([http://www.contract.co.kr/board/offshore insurance manual/](http://www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/) 2012년 10월 30일 검색).

(morale hazards)를 줄여서 보험사고 발생 시 이를 방관 또는 방치함에 따라 근본적으로 손해의 확대를 방지하는 긍정적인 효과도 갖게 된다.²³⁰⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 공제비율에 대한 확정은 보험자와 피보험자 사이의 협상에 따라 공정하게 진행되어야 한다. 예컨대, 고정식플랫폼 및 해저배관 설치공사에 피보험자는 최소 약 50,000 US\$ - 100,000 US\$정도를 자기공제금액으로 부담하게 된다. 자기공제비율은 피보험자의 재정적인 신용도, 기술검증, 보험자와의 거래실적 등을 종합적으로 고려하여 보험료할인율과는 별도로 적용된다. 또한 최근에는 심해 및 극지방에서 해양플랜트공사가 증가함에 따라 보험목적물을 실제로 공사하는 해역별로 자기공제비율이 차등적으로 적용되고 있다. 예컨대, 피보험자는 여름철 허리케인에 의한 사고발생 비율이 높은 멕시코만, 사이클론이 자주 발생하는 인도양, 태풍에 영향을 받는 동북아시아, 겨울철 북해의 해상에서 진행되어야 하는 공사의 경우 상대적으로 높은 자기공제비율을 부담해야 한다. 더불어 호주 산호초 주변의 청정해역에서 진행되는 공사의 경우에도 해양오염에 대한 위험으로 인하여 피보험자는 높은 자기공제비율을 부담해야 한다. 또한 피보험자의 재정상태가 부실하여 보험료를 제대로 납입하지 못할 것으로 예상될 경우 보험자는 피보험자에게 일방적으로 자기공제비율을 상향하도록 요구할 수 있으나 실무에서 적용되는 경우는 매우 드물다.²³¹⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제1부(물적 손해 약관)에 의거하여 보험사고에 수반된 물적 손해에 대한 보험자의 보상한도금액은 고지서 제5항²³²⁾에 명시

229) Susan Hodges, *Case and Materials on Marine Insurance Law*(London : Cavendish Publishing Limited, 1999), p.677.

230) 김동훈, 「보험론」(서울 : 학현사, 1994), 95-96쪽 참조.

231) Warren T. Petersen, John T. Sinnott, Leo R. Whalen, and Russel F. Sammis, Marsh & McLennan, Inc, "Availability and Pricing of Insurance for Offshore Operations", Offshore Technology Conference, OTC 4142(1981.5), p.263.

232) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제1부(물적 손해 약관)에 대한 공제항목은 다음과 같다.

- ① 적하 운송과 관련된 개별 사고 1건당 발생된 손해금액(\$)
- ② 육상 건설 위험과 관련된 개별 사고 1건당 발생된 손해금액(\$)
- ③ 최종적으로 해양플랜트 공사현장으로 구조물을 예인하는 도중 발생한 개별 사고 1건당 손해금액(\$) 또는 대양예인선(ocean tug)을 이용한 예인 또는 중량물 운반선박 또는 부선(heavy lift carrier or barge)을 사용한 운송에 따른 개별 사고 1건당 손해금액(\$)
- ④ 해양플랜트공사 중 추가적으로 발생하는 하자보수와 관련된 개별 사고 1건당 손해금액(\$)
- ⑤ 해저배관, 해저 케이블 설치, 배관 상호 간의 결합, 심해저(sub-sea) 해저연결

된 공제금액을 의미하며,²³³⁾ 협회선박건조보험약관의 경우에는 신조선 계약 당시의 선가에 비례하여 선종별로 카테고리형식(Category A/B/C/D)으로 분류하여 공제비율을 적용하기도 한다.²³⁴⁾

현재 국내 조선소들은 조선소 일괄공제(yard all cover)를 통해서 조선소 내에서 건조되고 있는 전체 보험목적물을 상선과 해양플랜트의 두 가지 종류로 구분하여 보험인수단에게 일괄 부보하고, 보험료를 할인받는 것이 일반적이다. 따라서 보험자는 5년 동안 건조 및 인도 그리고 현장시운전 중 발생한 보험 손해를 모두 고려하여 조선소 일괄공제에 필요한 전체 보험료에서 약 5-15%정도의 할인요율을 적용하여 피보험자에게 연간 보험료를 제시한다.²³⁵⁾

2. 증액약관

보험목적물에 대한 정확한 물적 손해의 추정완성가액(Estimated Completed Value : ECV)을 계산하여 미래에 발생할 수 있는 보험금 과다 지출을 합리적으로 제한하기 위해서 증액약관이 개발되었다.²³⁶⁾ 조선소에서 진행되는 해양플랜트의 건

관(riser), 원형곡관연결관(spool piece) 그리고 기타 해저작업 및 관련되어 발생하는 추가적인 하자보수와 관련된 외경 24인치까지의 배관공사와 관련된 사고별 손해금액(\$) 그리고 배관 외경 24인치를 초과하는 공사와 관련된 개별 사고 1건당 손해금액

- ⑥ 대기비용과 관련된 개별 사고 1건당 손해금액(\$)
- ⑦ 상기에 명기되지 않는 담보위험 이외의 모든 사고와 관련한 개별 사고 1건당 손해금액(\$)

233) WELCAR 2001, Section I - Deductible 조항 - 참조.

234) ① Category A & B : 1/2 per mille of Contract Value. (5,000US\$ - 50,000US\$)

A : 부선 및 각종 무동력선, B : 특정되지 않은 일반선박, 시추선, 준설선

② Category C & D : 1/2 per mille of Contract Value. (5,000US\$ ~ 100,000US\$)

C : 냉동컨테이너운반선, 냉동선, HOVERCRAFT, 요트, 목선, FRP선박, 알루미늄선박 D : 군함, 액화가스운반선, 액체유황운반선, 특수화물운반선

보험자에 따라 보험목적물에 대한 적용되는 기준을 달리할 수 있으며, 상기사항은 삼성화재 선박건조보험 상품 안내서(2008년 09월)를 참조하였다.

235) 삼성화재, 해양플랜트 언더라이팅 담당자 인터뷰, 2013년 8월 30일.

236) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 추정완성가액은 공사 중에 발생할 수 있는 개별 사고에 대해서 각기 다른 금액이 적용된다. 왜냐하면 협회선박건조보험약관과 동일하게 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서도 공사가 진행됨에 따라 추정완성가액이 변경되기 때문이다. 그러나 통상적으로 해양플랜트공사를 진행함에 있어서 단독사고는 연속적으로 두 개 이상으로 확대되는 경우가 많다. 따라서 보험자의 경우 개별 사고에 대한 보상범위를 명확하게 제한하길 원하고, 피보험자는 손해보상 범위를 확대하기 위해서 전체사고로 보상범위를 확대

조공사는 용골거치 이후에 대형 블록(mega-block)을 지속적으로 용접 및 조립하여 공사를 진행하기 때문에 선거장에서 용골거치공사 중 발생하는 물적 손해와 진수이후 안벽 의장 공사(hull outfitting), 해상시운전(sea trial), 조선소 내부에서의 이동(yard shifting), 해상운송 중 발생하는 물적 손해의 규모가 다르기 때문에 이에 대한 합리적인 비율산정이 필요하다. 즉, 공정진행표에 따라 보험목적물이 완성되어가는 단계별 물적 손해의 근거가 되는 추정완성가액이 증가하게 된다.

일반적으로 상선건조에 사용되고 있는 협회선박건조보험약관과 유사하게 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 역시 초기에 설계도면²³⁷⁾만이 존재한 상태에서 피보험자와 보험자가 공사기간이 종료된 이후에 보험목적물이 완성될 것을 기대하고 해양플랜트보험계약을 체결함에 따라 피보험자가 보험증권의 고지서(declaration)에 기재하는 보험가액은 추정완성가액을 의미하며 이는 곧 잠정가액이 된다. 그리고 공사가 완료된 보험목적물의 최종완성가액(Final Completed Value : FCV)²³⁸⁾이 보험가입금액이 될 것이다. 만약 보험가입금액이 별첨서식 'B'에 기재된 잠정가액을 초과한다면 피보험자는 보험자에게 초과액을 고지하고 그에 따라 조정된 보험료를 납입해야 한다.

보험료를 수령한 보험자는 담보위험의 확대에 따라 발생하는 추가 증액부분을 인수하여야 한다. 반면에 별첨서식 'B'에 기재된 잠정가액에 미달할 경우 보험자가 부담해야 하는 총액은 비례적으로 감소할 것이며 보험자가 부담해야 하는 담보책임금액이 감소하는 비율에 따라 보험료를 피보험자에게 환급해주어야 한다. 특히 피보험자가 고의로 보험사고를 발생시키기 위한 경우가 아니라면 굳이 보험가액을 높게 삽입하여 보험료를 많이 납입할 이유는 없다. 그리고 보험가입금액이 보험자와 합의한 별첨서식 'B'에 따라 최초로 고지된 가액의 125%를 초과하는 경우 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제1부(물적 손해 약관)에 규정된 단일 보험사고 별 보

하고자 노력하고 있다(David Sharp, *op. cit.*, p.251).

237) 해양플랜트공사보험계약을 체결할 당시 보험목적물에 대한 도면은 상세설계도면의 정도만이 완성된 상태이며, 해양플랜트공사를 진행하면서 본격적으로 실시설계도면과 작업설계도면이 작성되어 세부적인 공사가 진행된다. 따라서 발주자는 개념설계 및 상세설계단계에서 개선하지 못한 보험목적물의 세부사양을 실시설계 및 작업설계단계에서 협의를 통해 수정할 수 있기 때문에 보험목적물에 대한 보험가액을 초기에 정확하게 삽입하지 못하고 잠정가액으로 계산하여 삽입하고 있다.

238) 최종완성가액은 보험가액(insured value)으로도 함께 사용되고 있으며, 보험목적물에 대한 전손이 발생할 경우 완성될 때의 제조달가액으로 한다. 제조달가액은 객관적인 제3자 또는 검증된 증서를 통해서 입증할 수 있는 보험목적물 자체의 평가액, 운송비, 조립비용, 관세 등 세금, 부대비용(보험료 등), 시운전비 등을 포함하는 금액이다(신인식 외4인, 전게서, 138쪽; David Sharp, *op. cit.*, p.252).

상한도액은 최초로 합의된 별첨서식에 기재된 금액의 125% 내외로 제한된다. 즉, 보험기간 동안 연속적으로 발생한 보험사고에 대해서 보험자가 보상을 하지만 총 보상한도액은 보험가액의 125%를 초과할 수 없음을 의미한다. 그러나 해당 보험약관의 다른 조항에서 담보하는 보상범위가 정확하게 명기되어 있는 경우 손해 발생 시점에서 고지서 별첨서식 'B'의 합의된 금액의 범위 내에서 보험금이 지급된다.²³⁹⁾

제2절 물적 손해 약관상의 담보위험

I. 물적 손해 약관의 담보위험과 보상기준

1. 담보위험

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 담보하는 물적 손해에 대한 담보위험은 보험기간 동안 보험목적물의 재산적 손해가 결과론적으로 발생하게 된 원인을 의미한다. 즉, 피보험자는 조선소에서 건조공사를 하는 동안에 발생하는 육상위험과 조선소 내부에서의 이동, 해상시운전, 해상을 통해서 보험목적물을 운송하여 현장에 설치하는 중 발생하는 해상위험에 직면하게 된다. 따라서 피보험자는 자신을 재정적으로 보호하고, 발주자와 합의한 계약기간 내에 보험목적물을 안전하게 인도하기 위해서 보험약관상에 해당 사항들을 상세한 약관형식으로 삽입하여 만일에 발생할 수 있는 위험에 대비한다.

2. 보상기준

보험기간 중 보험목적물의 공사에 따른 물적 손해는 언제라도 발생할 수 있기 때문에 이러한 손해가 발생할 경우, 보험자는 다음과 같은 보상기준에 따라 피보험자가 입은 물적 손해를 보상해 주어야 한다.

첫째, 수리 및 대체 부품에 대한 제반 비용이다. 최종 합의된 별첨서식 'B'에 따라 '신·구 교환차액(New for Old)²⁴⁰⁾'약관에 의거하여 피보험자가 직접적으로 지급

239) David Sharp, *op. cit.*, p.252.

240) ITC-Hulls 1/10/83 제14조 신·구 교환차액(New for Old)에 따라 선박을 수리할 때 낡은 부품을 신제품으로 교환함에 따라 발생하는 차액을 신·구 교환차액이라고

한 비용인 수리 또는 대체 비용을 보상하고, 더불어 예인, 운송, 설치 등과 같이 수리 또는 대체를 위해서 발생하는 제반비용을 보상한다.

둘째, 선급의 안전기준에 미달하거나 발주자의 설계변경요구가 있을 경우 또는 피보험자의 과실로 인한 보험목적물 자체 또는 관련 설비의 성능미달이 발생할 경우 보험목적물의 재설계 또는 신규설계에 필요한 부품의 교환비용이다. 만약 그러한 교환이 실제로 이행되었으며, 물적 손해 또는 멸실이 발생한 부품에 아무런 수리 또는 교환이 이행되지 않는 경우 이 약관에 따른 보상은 신·구 교환비용약관에 명시된 비용 처리절차에 따라 합리적으로 발생한 제반비용을 보상한다.

셋째, 수리 및 대체가 불가능한 부품의 보상비용이다. 먼저 보험목적물을 구성하는 장비 및 해당 부품이 해양플랜트공사 중 전손 및 추정전손의 물적 손해를 입은 경우 최종 합의된 별첨서식 'B'에 따라 사고 시점까지 발생한 부품 비용에 소요되는 실제비용을 보상한다. 분손이 발생한 부품의 경우 수리되지 않는 손해로 인하여 발생하는 합리적인 감가상각금액은 '신·구 교환차액(New for Old)'을 기준으로 발생하는 합리적인 수리비용으로 간주되며 여기에는(만약 수리가 피보험자가 통제할 수 없는 이유로 인하여 이루어질 수 없는 경우에) 물적 손해를 입은 부품에 대해 발생하는 예인, (재)설치와 관련된 모든 제반 비용이 추가된다. 보험자는 이러한 제반비용이 미리 지급되거나 또는 피보험자가 지급하기로 약속한 이후 그 약속을 취소할 수 없을 경우 발생한 제반비용도 모두 보상한다. 그러나 총 보상금액은 최종 합의된 별첨서식 'B'의 금액을 초과하지 않는다.

넷째, 용선한 선박 및 임대한 장비에 대한 보상비용이다. 물적 손해 약관에 따르면 담보되는 보험목적물에 물적 멸실 및 훼손이 발생하여 피보험자가 용선계약을 체결한 선박, 임대한 장비, 전문 인력에 의한 수리 및 복원 그리고 구조작업이 진행된 경우 해당 비용의 일부는 사전에 합의된 용선료 및 임대비용을 기반으로 보험자가 산정하여 보상한다. 만약 피보험자가 물적 손해 약관에 의해 담보되는 물적 멸

한다. 단독해손이든 공동해손이든 간에 보험자의 보상액은 기존의 목조 선박에 대하여 관습상으로 공제하던 권리를 포기하고, 신·구 교환차액에 대해서 공제 없이 보상하고 있다. 예컨대, 피보험자가 해양플랜트공사를 위해서 1년 동안 사용하던 장비의 부속(ex: 베어링)이 파손될 경우 이를 교환할 때 실손보상에 의거하여 1년 사용된 중고부품을 사용하는 것이 아니라, 신품으로 교환하고 이에 따른 차액에 대해서는 보험자가 피보험자에게 별도의 공제를 하지 않는 것을 의미한다(홍성화·김기웅, “영국·미국·일본선박보험약관의 비교연구-오염손해, 보험사고 발생의 통지의무, 신구교환차익공제 및 중복보험에 관한 규정을 중심으로-”, 「항해항만학회지」 제26권 제1호, 항해항만학회(2002), 72-73쪽 참조).

실 및 훼손과 관련된 수리, 복원, 교환 또는 기타의 작업에 피보험자 소유의 선박, 장비, 자재 또는 자체 전문 인력이 투입되어 수리 및 복원이 완료된 경우 합리적으로 발생하는 제반비용은 물적 손해 약관상의 보상기준에 따라 보상된다. 이때 합리적으로 지출된 여타의 선박, 장비, 자재 그리고 전문 인력에 관련된 제반비용은 보험증권상에 명기된 보상기준에 따른 보험금청구금액을 초과할 수 없다.²⁴¹⁾

특히 앞서서 언급한 첫째와 둘째 항목과 관련하여 보험자는 해양플랜트공사가 진행되는 국가 또는 설치 중 연안국의 법, 법령, 규정, 허가 또는 해양플랜트공사 작업인가에 따라 추가적인 수정·추가 작업 및 지연에 소요되는 비용은 담보하지 않는다. 또한 선급으로부터 해양플랜트에 설치된 장비 및 기능에 대한 인증검사의 실패 및 설계 오류에 따른 피보험자의 설계의 개선 또는 변경으로 인하여 발생하는 비용의 증가도 담보하지 않는다. 더불어 보험자는 피보험자의 장비 또는 시스템에 대한 시험시운전의 실패 및 발주자 또는 선급의 지적에 따라 보험목적물의 수정 및 변경에 소요되는 비용도 담보하지 않는다. 반면에 물적 손해에 따른 수리 및 교환 작업에 추가적으로 발생된 비용과 이러한 일련의 작업에 대한 관할 당국의 추가적인 인·허가작업에 소요되는 비용이 보험증권에 명기된 보험가액에 포함되는 경우로 한정해서 보험자는 보험가액의 일부분으로 이를 인정하여 위험을 보상한다.²⁴²⁾

만약 물적 손해에 따라 피해를 입은 항목의 복구비용 또는 그에 따른 (재)설치 및 교환 비용이 보험약관에서 담보하는 물적 손해의 발생 여부와는 상관없이 피보험자에 과실 또는 부주의에 의해서 발생되었을 경우 이를 보상하지 않는다. 그리고 보험약관에서 담보하지 않는 위험으로 인하여 보험목적물과 관련된 비용이 발생하였음에도 불구하고, 피보험자에게 이익이 생길 경우 해당 제반 비용은 피보험자와 보험자 간에 공정하고 합리적인 방법으로 이익을 배분한다.²⁴³⁾

II. 주요 물적 손해 약관에 대한 해석론적인 검토

1. 보험목적물에 대한 직접적인 물적 손해와 관련된 보험약관

241) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 「해사법연구」 제25권 제1호, 한국해사법학회(2013.03), 102쪽.

242) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 102-103쪽.

243) WELCAR 2001, Section I - Basis of Recovery - 참조.

(1) 오염위험약관

오염위험약관은 협회선박건조보험약관과 유사하게 ‘정부 및 관계당국에 의한 고의적인 물적 손해 약관(deliberated damage clause)’으로 통칭되고 있다.²⁴⁴⁾ 상기 약관은 토리캐년호의 기름유출사고²⁴⁵⁾에 따른 보험목적물에 대한 물적 손해가 발생함에 따라 만들어졌다. 이와 관련해서 해상보험자들은 보험목적물의 물적 손해가 발생한 원인이 순수하게 해상고유의 위험에 따른 손해인지 또는 정부당국의 의도적인 개입에 따른 손해인지를 구분해서 선박보험에서 보상여부를 결정하는 것에 대한 찬반을 둘러싼 많은 분쟁이 지속되어 왔다. 그러나 결국 이러한 손해는 선체보험으로 보상하였고,²⁴⁶⁾ 우선선례적용원칙에 의거하여 유사한 판례가 존재함에 따라 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 경우에도 동일한 원칙을 적용되고 있다.²⁴⁷⁾

피보험자는 권한을 위임받은 정부당국이 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 실질적인 위험 또는 위협에 대한 방지, 추가적인 손해의 확대를 방지하는 차원에서 의도적인 행위로 발생된 보험목적물의 물적 멸실 또는 훼손에 대해서 담보 받을 수 있다. 또한 보험목적물의 원인으로 발생한 오염사고에 대해서 피보험자, 관리책임자 그리고 정부당국자 간의 합의에 따라 정부당국의 의도적인 행위로 인하여 발생하는 일련의 물적 멸실 또는 훼손에 대해서 담보 받을 수 있다. 이때 보험자는 피보험이익이 존재하는 범위에서 담보를 제공하며, 담보위험으로부터 야기되는 추가적인 보

244) 협회선박건조보험약관 제7조(Pollution Hazard).

245) 토리캐년호 사고는 1967년 3월 18일 영국 남서쪽의 실리 제도의 동쪽에 있는 공해상의 암초에 좌초하여 약 8만 톤의 원유가 유출되었고 그 결과 영국의 해안과 프랑스의 부르타뉴 반도의 해안이 오염된 사건이다. 사고 후 영국정부는 해난구조작업을 몇 차례 시도하였음에도 불구하고, 선체가 삼등분으로 분리되는 사태가 발생하였다. 영국정부는 1967년 3월 27일 토리캐년호의 선체를 폭파하기로 결정함에 따라 결국 보험목적물인 선박은 공해상에서 영국 공군기의 폭격에 의한 물적 손해를 입게 되었다. 이러한 선례를 기초로 보험자들은 해상보험과 비교했을 때 해양플랜트공사의 경우 해양오염의 위험이 상대적으로 높기 때문에 상기 약관을 개발하여 삽입하였다.

246) ITC-Hulls 1/10/83 제7조 오염위험약관(Pollution Hazard)에 따르면, 정부당국이 보험목적물로 인하여 발생한 오염위험이나 그 위험을 방지 또는 완화하기 위해서 이행한 조치 때문에 보험목적물인 선박에 멸실 및 훼손이 발생할 경우 이를 보상한다(단, 보험자가 보상책임이 있는 선박의 손해에 대한 직접적인 결과로 발생한 오염위험이나 그 위험 자체로 제한한다). 그리고 오염위험에 대한 확산방지를 위한 정부당국의 행위 자체는 피보험자, 선박소유자, 선박관리인의 상당한 주의 부족으로 인한 결과가 아님이 입증되어야만 보험자로부터 보상이 가능하다.

247) David Sharp, *op. cit.*, p.261.

험목적물의 물적 멸실 또는 훼손은 명확하게 보험사고 이후에 발생되어야 한다. 그러나 피보험자 및 해당 보험목적물에 대한 관리책임자의 부주의, 과실, 고의로 인하여 보험목적물 자체 및 관련된 해양오염사고가 발생할 경우, 정부당국의 의도적인 개입으로 보험목적물에 물적 멸실 또는 훼손이 발생할 경우 피보험자는 담보 받을 수 없다.²⁴⁸⁾

(2) 불량부품약관

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 전위험을 담보하는 보험임에도 불구하고, 불량부품으로 인하여 발생한 보험목적물의 멸실 또는 훼손이 부득이한 상황으로 인하여 발생한 것인지 아니면 피보험자의 상당한 주의 부족으로 인하여 발생한 것인지 여부에 따라 보험금 지급에 대한 명확한 판단을 내리는데 어려움을 겪고 있는 것이 현실이다.²⁴⁹⁾ 현재 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 해석과 범위를 적용하는데 있어서 피보험자와 보험자 사이에서 많은 분쟁이 지속적으로 제기되고 있다. 그럼에도 불구하고 여전히 보험자들은 불량부품, 조악한 설계, 작업자의 기량 미달, 잠재적 하자에 따른 보험목적물의 물적 멸실 또는 훼손이 발생하였을 경우 심지어 발생한 하자가 보험약관의 효력이 발생되기 이전에 발생하였다고 하더라도 담보를 제공하고 있다. 이때 조악한 설계오류에 따른 하자가 아닌 잠재적 하자(충분한 자격이 있고, 숙련된 검사관이 통상적으로 행하는 검사를 통해서 발견할 수 없는 부품, 선체, 기관의 구조 그리고 재질과 관련된 결함)²⁵⁰⁾로 인한 손해는 담보하지 않는다.

① 불량부품의 정의

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상 ‘불량부품’에 대한 용어 정의는 결함이 있거나 결함이 생기고 있는 보험목적물의 부품 및 보험목적물의 사용 용도에 적합하지 않거나 정확하게 작동되지 않는 부품을 의미한다.²⁵¹⁾ 이때 조악한 설계, 문제

248) WELCAR 2001, Section I - Pollution Hazard Clause - 참조.

249) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 110쪽.

250) R. H. Brown, *op. cit.*, p.298.

251) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상 불량부품의 범위는 광의적으로 해석하는 것이 통례이다. 왜냐하면 해양플랜트를 공사하기 위해서는 다양한 종류의 제조업체에서 만든 장비들이 상호 연결되어 완성되기 때문이다. 예컨대 너트와 볼트 등과 같은 소형 기

가 있는 자재, 기능상의 하자, 또는 이러한 이유들이 혼재되어 발생하는 경우를 모두 포함한다. 광의적 의미에서 ‘불량부품’이라는 용어는 자재 또는 장비의 일부분을 구성하는 부품 자체의 성능에는 문제가 없지만 결함이 있는 부품을 수리하기 위해서 일반적으로 제거되어 새로운 부품으로 대체가 필요한 부수적인 부품까지 광의적으로 포함한다.²⁵²⁾ 예컨대, 시추기술이 발달됨에 따라 기존의 아날로그식 계기들의 사용빈도가 점차 감소되고, 디지털형식의 일체형(assembly)부품이 많이 사용되고 있다. 따라서 내부 인쇄회로기판(Printed Circuit Board : PCB)의 일부에 불량 발생함에도 불구하고, 전체의 부품을 교환해야 하는 경우가 발생함에 따라 불량부품의 범위를 확대하여 피보험자를 보호할 필요가 있다.

② 불량부품으로부터 발생하는 손해

보험자는 후술하는 모든 조건이 담보되지 않으면 불량부품 그 자체에 대한 멸실 또는 수정, 교환, 수리비용 등이 포함된 손해는 보상하지 않는다. 그리고 불량부품으로부터 발생하는 손해에 대한 보험자의 배상책임은 불량부품 자체의 교환에만 국한되어 적용되며, 불량부품으로 인하여 발생하는 손해의 확대는 책임지지 않는다. 첫째, 보험기간동안 물적 멸실 또는 훼손이 불량부품에 의해서 발생한 경우이다. 둘째, 물적 멸실 또는 훼손이 그 부품의 외부에서 비롯된 담보 위험으로 인하여 야기된 경우이다. 셋째, 결함 자체가 물적 멸실 또는 훼손을 발생시키는 경우이다. 즉, 앞서서 언급한 어떠한 경우에도 물적 손해 약관상 설계의 개선 또는 변경으로 인하여 발생하는 제반 비용을 담보하지 않는다. 만약 보험약관에 첨부된 별첨서식 ‘B’에서 하나 또는 그 이상의 보험목적물에 전손이 발생할 경우, 보험자는 그러한 항목들이 적용 가능한 부품에만 면책약관을 적용해야 한다.²⁵³⁾

부속을 비롯하여 장비, 장비의 주변장치, 컴퓨터 프로그램까지도 확대해서 포함하고 있다. 특히 배관장치작업(piping)과 관련하여 외부적인 환경변화에 따른 즉 파도, 조류 또는 내부적 이상 압력으로 인하여 배관의 파열(rupture), 휘어짐(buckling), 파손(breaking), 변형(deformation), 부식(corrosion), 도장오염(paint contamination), 보온상태불량(non-insulation)까지도 확장담보하고 있다(http://www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/ 2013년 8월 30일 검색).

252) WELCAR 2001, Section I - Defective Parts - 참조.

253) Prudent Tankers Ltd. S.A. v. The Dominion Insurance Co., Ltd., ‘Caribbean Sea’ [1980] 1 Lloyd’s Rep. 338 사건에서 법원은 원고인 Prudent Tankers사의 주장을 받아들여서 주해수밸브(main sea suction valve)측에서 발생한 피로파괴(crack in the wedge-shaped nozzle)는 잠재적 하자(latent defect)에 해당되며, 특히 인치마리약관상의 설계결함과 관련하여 원고가 제기한 보험금청구를 인정한다고 판시하였다.

③ 불량부품에 대한 ‘재인수’ 면책약관

해양플랜트공사 중 발생하는 다양한 위험을 인수하는 보험자들은 피보험자에게 추가보험료를 받는 조건으로 불량부품에 대한 재인수(buy-back) 면책약관을 특약의 형식으로 제공하고 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 재인수약관은 피보험자가 보험계약상 특약을 정확하게 준수하였을 경우 보험자 면책위험을 담보범위에 다시 포함시켜 인수하는 것을 의미한다. 그러나 이러한 담보제공 방식이 모든 해양플랜트공사에 통일적으로 적용되지는 않는다. 예컨대, 기존의 해양구조물 탑재공법을 소부재(small part) 조립방식이 아닌 대형 해상크레인을 이용한 대형블록(mega-block) 조립방식으로 바뀌면서 탑재 일정이 획기적으로 단축되었고 그 결과 보험목적물의 사고비율이 감소되었다. 즉, 해양플랜트시공자와 발주자인 국제석유회사들은 이러한 신기술의 개발과 적용을 통해서 작업일정을 단축하고 더불어 작업이 안전하게 수행될 수 있도록 노력함으로써 보험목적물의 안전을 증진할 수 있게 되었다.²⁵⁴⁾ 그러므로 해양플랜트공사의 위험을 인수하는 보험자는 검증된 신기술이 포함된 공법의 적용으로 해양플랜트공사 일정이 단축될 것이라는 조건을 통해서 위험에 대한 재인수(buy-back)를 인정하고 있다.²⁵⁵⁾

해양플랜트공사의 위험을 인수하는 보험자는 면책약관에 의거하여 보험목적물과 관련된 계약취소, 대기(stand-by) 또는 간접비용 등에 대해서 담보를 제공하지 않는다. 따라서 피보험자가 별도의 추가보험료를 지불하지 않거나 특약의 형태로 불량부품에 대한 재인수(buy-back)약관을 삽입하지 않는다면 보험자는 계약취소, 대기(stand-by)또는 간접비용 등과 같은 손해에 대해서 담보를 제공하지 않는다. 재인수약관을 남용할 경우 보험료가 상승하는 단점이 생길 수 있고, 보험자가 인수하기 꺼려하는 위험에 국한해서 적절하게 사용할 경우 피보험자는 자신의 위험을 합리적으로 관리할 수 있게 되는 장점을 동시에 갖고 있다.²⁵⁶⁾

④ 불량부품과 관련 주요 판례

㉮ Miss Jay Jay²⁵⁷⁾호 판례

254) Warren T. Petersen, John T. Sinnott, Leo, R. Whalen and Russel F. Sammis, Marsh & McLennan, Inc, *op. cit.*, p.263.

255) David Sharp, *op. cit.*, pp.269-270.

256) David Sharp, *op. cit.*, pp.269-270.

257) Miss Jay Jay [1985] 1 Lloyd's Rep. 264, ref[1987] 1 Lloyd's Rep. 32, C.A.

이 사건은 영국 법원을 상대로 요트소유자가 운항 중 요트 선체에서 발견된 하자에 대해서 소송을 제기하면서 시작되었다. 요트소유자인 원고가 소송을 제기한 요지는 요트의 설계오류로 인하여 선체 외관을 연결하는 서로 다른 부품들 간의 조립 부분에 하자가 발생하여 선체에 심각한 손상이 발생되었다. 따라서 원고는 이와 관련하여 협회선박기간보험약관(Institute Time Clause-Hulls)에 의거하여 소송을 제기하였다. 사건의 소송 담당 판사인 Mustill 판사는 “요트 건조에 필요한 기술과 경험이 상대적으로 부족한 소유자가 일상적인 육안 및 시험검사를 통해서 다양한 부품들이 혼재되어 조립된 요트 선체의 하자를 발견하는 것은 매우 어렵다.”라고 판시하였다. 그 후 항소법원에서도 Mustill 판사의 판결내용을 인정하였다.

실제로 해상풍력발전기설치선(Windfarm Installation Vessel : WIV) 건조공사와 같은 해양플랜트공사는 단일 선체를 구성하는 요트와는 구조적인 측면에서 많은 차이가 있다. 왜냐하면, 해상풍력발전기설치선의 경우 상부구조물을 지지하는 통상 여섯 개의 승강장비가 상부구조물을 수면위로 승강시켜서 풍력발전기터빈 설치용 기둥(column)을 해저에 고정하고, 필요시 터빈 또는 프로펠러를 수리하기 때문에 매우 복잡한 형태를 유지하고 있다. 이때 주지지대(leg), 지주(brace), 접합(node), 보조지지대(pile guide) 등과 같은 각기 다른 구조물들이 용접되어 하나의 통합된 구조물을 구성하고 있음에 따라 하나의 불량부품으로 인하여 전체 구조물이 붕괴될 위험이 존재하게 된다.²⁵⁸⁾

㊤ Nukila²⁵⁹⁾호 판례

이 사건은 1983년 싱가포르에서 건조되어 자바연안 해상유전에서 해저굴착작업에 종사하고 있던 세 개의 원통형 지지대로 구성된 승강식플랫폼인(jack-up platform) Nukila호의 용접하자에 따른 보상과 관련된 내용이다. 보험목적물은 3개의 대형 하부 지지대로 구성되어 있었으며, 발주자가 Nukila호를 인수해서 운영하고 있던 초기 하부 지지대의 한 부분인 사각 스퍼드캔(spudcan)²⁶⁰⁾ 주변에 경미한 용접불량(hair crack)

258) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 113쪽.

259) Promet Engineering(singapore) Pte Ltd. v. Nicholas Collwyn Stuge and Ohters, ‘Nukila’[1997] 2 Lloyd’s Rep.146, C.A.

260) 스퍼드캔(spudcan)은 주로 인장식플랫폼(Tension Leg Platform)과 고정식 자켓해양플랜트를 구성하는 하부지지대이다. 설치목적은 상부플랫폼을 이동하기 위해서 하부에 설치된 세 개의 지지대가 받는 하중을 해저 지반에 전달하는 하부 받침대의 역할을 하고 있다. 특히 하중에 따른 연약한 해저 지반으로 지지대가 빠지거나 추

현상이 발견되었다. 이러한 현상이 시간이 갈수록 점차 확대되어서 전체 지지대가 용접불량에 따른 균열의 위험에 노출되어 결국 싱가포르로 예인되어 수리되었다.

원고인 Promet은 보험자를 상대로 협회선박기간보험약관(Institute Time Clause-Hulls 1.10.83)에 따라 균열에 따른 수리비용을 청구하였으나, 보험자가 이를 거부함에 따라 소송이 시작되었다. 보험자는 “단순히 스퍼드캔(spudcan) 자체만의 단독 하자만을 인정하고, 이로 인하여 전체적인 지지대의 용접균열에 따른 수리비용을 보상할 수 없다.”라고 주장하였다. Hobhouse 판사는 보험자가 주장하는 불량부품에 대한 분리개념에 대해서 “이 사건은 보험개시 직전에 ‘스퍼드캔(spudcan)’의 상부 철판과 지지대의 연결부분의 용접에 있어서 분명히 잠재적 하자가 존재하였다. 용접사의 과실 또는 재질불량에 대한 확정여부와는 관계없이 용접상의 문제로 인하여 원통형 지지대에 미세한 균열이 발생하였다. 그리고 보험기간 중에 이러한 원인에 따라 용접으로 연결된 상부 지지대와 하부지지대에 전체적으로 균열이 확대되었다. 즉, 미세한 용접 하자가 점차 타 구조물의 강도에 까지 영향을 주어 위험한 상황으로 확대됨에 따라 전반적인 구조물의 피로강도를 증가시켰다. 또한 다른 구조물에게까지 균열이 확대되었기 때문에 이것은 결과적인 손해가 있었다고 할 수 있다. 이것은 협회기간약관의 통상적인 선체의 위험에 따른 보험목적물의 손해에 해당된다. 따라서 본 판사는 이를 전체적인 관점에서 잠재적인 하자에 따른 용접하자로 인정한다.”라고 판결하였다.

이 사건은 해양구조물의 일부분에서부터 시작된 미세균열로 인한 용접 하자가 점차 다른 부분에 까지 확대되어 결과적 손해가 발생함에 따라 미세균열에 대한 잠재하자의 중요성을 인식하는 계기가 된 사건이다. 그리고 미세균열로 인한 용접하자가 지지대 전체와 스퍼드 캔의 격벽(bulkhead)에 까지 위험이 확대되었음을 인정하는 대표적인 판례이며, 이에 따라 해양플랜트의 경우 구조물의 일부분에 대한 손상이 발생할 경우 이러한 판례에 따라 보상을 받을 수 있게 되었다.²⁶¹⁾

(3) 공동해손 및 구조비용 약관

해양플랜트공사 중 발생하는 공동해손과 구조비용에 대해서 일반적인 상선과 동

가적인 붕괴를 방지하고 경사를 유지하는 것을 목적으로 설치된 사각박스형태의 구조물이다(M.S.Hossain,Y.Hu and M.F.Randolph “Spudcan Foundation Penetration into Uniform Clay”, *International Offshore and Polar Engineering Conference*, No.13(2003.05), p.648.

261) 홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 49쪽.

일한 원칙이 적용된다. 일반적인 해상운송계약서는 공동해손과 구조비용에 대해서 별도의 조항으로 명기하고 있으나, 만약 이러한 조항이 빠져있을 경우 요크·앤트워프 규칙(York·Antwerp Rule 1990)에 의거하여 손해를 보상한다. 공동해손과 구조비용 발생에 따른 분담가액은 해양플랜트공사를 위해서 운송되는 보험목적물이 안전하게 목적지에 도착할 경우에 적용되는 합리적인 비용, 즉 동종유사품 가격 또는 도착지 현물가격을 기준으로 산정된다.

실제로 대부분의 경우 공동해손이 발생하기 전 보험목적물에 설치된 장비의 비용과 손해 발생 이후 개별 보험목적물의 보험가액과의 차이가 발생하게 된다.²⁶²⁾ 그러므로 보험자는 공동해손과 구조비 분담에 관한 분담가액이 보험가액을 초과하지 않는 범위 안에서 피보험자에게 전액을 보상하고 있다. 또한 개별 보험사고로 인하여 발생한 분손과 관련된 보상금액은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 별첨서식 'A'에서 명기된 보상금액을 초과할 수 없다. 통상 공동해손 적립금은 공동해손 적립금수령증을 발급받은 이후에 즉시 지불되며, 보험자들은 보험목적물과 관련된 공동해손분담보증장(letter of general average guarantee) 또는 구조비용 보증서(salvage security)를 필요시 제공해야 할 의무가 있다.²⁶³⁾

① 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 공동해손

해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 공동해손은 보험목적물과 승선하고는 선원, 기술자 및 기타 작업자 그리고 시추 중에 발생할 수 있는 각종 해저자원 등이 공동의 위험에 직면함에 따라 공동의 안전과 재산의 보호를 위해서 정당하게 행하여진 행위로 인하여 발생한 손해 또는 비용에 대해서 보험목적물에 대한 이해관계자들 사이에 형평의 원칙에 근거하여 공동으로 손해를 분담하는 것을 뜻한다. 해양플랜트공사에서 주로 발생하는 공동해손의 대표적인 사례는 강제적인 가스 연소이다. 즉, 해저유정의 압력 제어 불능 또는 화물 저장 탱크의 이상 압력으로 인하여 해양플랜트공사총괄책임자(Offshore Installation Manger : OIM)의 지시에 따라 자체 소각탑(burner boom)을 이용하여 과대하게 발생하는 연소가스를 외부로 배출하여 소각함에 따라 발생하는 손해이다. 이러한 개념은 일반적인 해상보험의 '투하(jettison)'와 유사한 개념이라고 할 수 있다.

선박을 통해서 해양플랜트공사와 관련된 자재 및 구조물이 이동 중 발생하는 공

262) David Sharp, *op. cit.*, p.271.

263) WELCAR 2001, Section I - General Average and Salvage Charge - 참조.

동해손에 대해서 피보험자는 공동해손을 선언하고, 목적지에 도착하자마자 가능하면 빨리 보험자에게 공동해손보고서를 제출해야 할 의무가 있다. 그리고 보험자에게 공동해손보고서가 조기에 도착할수록 피보험자는 해양플랜트공사에 투입되어야 할 대체자재의 구매 비용 및 손해에 대해서 빠른 시일 내에 보상을 받을 수 있게 된다.²⁶⁴⁾ 또한 해양플랜트공사에 투입된 선박에 공동해손이 발생할 경우 용선한 선박의 소유자는 즉시 공동해손 정산인을 선임하고, 공동해손 정산인은 손해를 입은 보험목적물의 총액에 대해서 합리적인 분담액을 정산해야 한다.²⁶⁵⁾

② 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 구조비용

해양플랜트공사 중 보험목적물과 직·간접적으로 관련된 해난사고가 발생할 경우 해난에 직면한 해양플랜트 및 승선 중인 선원, 기술자 및 기타 작업자를 구조하기 위해서 해난구조가 진행된다. 해난구조는 일반적으로 피보험자의 공식적인 의뢰에 따라 구조계약을 체결하는 경우와 구조의무가 없는 제3자가 자발적으로 구조행위를 하는 임의구조로 양분할 수 있다.²⁶⁶⁾ 구조계약에 의거하여 피구조자가 구조자에게 지급해야 하는 구조료는 영국 해상보험법상의 ‘구조료’에 해당하지 않고, 다만 상황에 따라 특별비용(particular charges) 또는 공동해손손해에 해당된다.²⁶⁷⁾

통상적으로 해양플랜트공사에 투입되는 선박, 즉 해양플랜트지원선박은 항차 단위 화물을 운송하는 항해용선계약의 형태를 취하고 있다. 따라서 사전에 별도의 구조계약을 체결하는 행위는 구조적으로 거의 불가능하며 대부분 임의구조인 경우가 대부분이다. 만약 연안국 및 주변해역의 정치와 치안이 불안정할 경우 별도의 순찰선박(patrol vessel)을 용선하여 해양플랜트공사에 배치하는 경우가 있는데 이때 보험목적물에 해난사고가 발생할 경우 임의구조의 형식으로 구조작업이 진행된다. 일반적인 해상보험에서 구조비가 성립되기 위해서는 별도의 구조계약 없이 임의적으로 구조활동을 벌인 결과 승선중인 선원을²⁶⁸⁾ 포함한 구조물의 일부 또는 전

264) 요크·앤트워프 규칙 G조에 따르면 “공동해손손실 및 분담액에 관해서는 보험 종료 시 그리고 목적항에 도착한 장소의 가액에 근거하여 정산한다.”라고 규정됨에 따라 Noreuro Traders Ltd. v. E.Hardy & Co.[1923] Vol.16 Ll.L.Rep. 319과 Chandris v. Argo Insurance Co. Ltd., [1963] 2 Lloyd’s Rep. 65사건에서 공동해손분담일을 기준으로 공동해손정산서가 작성되어야 한다. 그리고 기준 통화를 확정하여 공동해손분담자들이 각 비용을 합리적으로 정산해야 한다고 판결하고 있다.

265) 박명섭 외6인, 「해상보험의 이해」(서울 : 우용출판사, 2003), 234-238쪽.

266) 박명섭 외6인, 전게서, 218쪽.

267) MIA 제65조 제2항 참조.

268) Grand Union Shipping Ltd. v. London SS Owners’ Mutual Insurance Association

부를 구조하게 된다면 구조물의 소유자에게 구조비를 청구할 수 있다.²⁶⁹⁾

(4) 추가작업약관

손해방지비용약관으로 담보되지 않는 손해, 즉 해양플랜트공사 진행 중 외부적인 원인에 따른 직접적인 결과로 인해서 잘못 설치되거나, (재)설치, 추가적인 잠수작업 등에 소요되는 비용에 대해서 담보를 제공하는 보험약관이다. 그러나 해양플랜트공사 일정이 지연되어 공정 만회를 위해서 검증되지 않는 새로운 작업방식으로 공사를 진행할 경우, 보험자는 이를 담보하지 않는다.²⁷⁰⁾ 왜냐하면 해양플랜트공사의 지연은 피보험자가 공사에 대한 주의의무를 해태하여 발생한 것이고, 보험목적물의 공정관리에 대한 업무상 과실이 존재하기 때문이다.

예컨대 피보험자가 해양플랜트공사 구조물에 설치된 굴절크레인(knuckle crane) 용 유압장치의 고장으로 인하여 자력으로 탑재해야 하는 상부구조물을 상갑판상에 내려두고, 추가로 대형 해상크레인이 설치된 부선을 용선해서 상부구조물을 (재)설치하는 경우가 대표적인 추가 작업이며, 이에 수반되어 발생하는 비용은 추가 작업 비용에 포함된다. 추가 작업이 발생한 원인이 합리적인 이유에 따라 발생한 것인지 아니면 피보험자의 관리소홀, 즉 주의의무의 해태, 조악한 설계, 작업자의 기술 및 기량 부족에 근인하여 발생한 것인지에 따른 보험금 지급 여부가 다르게 결정되기 때문에 이에 대한 많은 분쟁이 제기되어 왔다. 실무에서 발생하는 대부분의 추가 작업은 손해방지비용과 연관되어 발생하는 경우가 많다. 따라서 추가작업약관은 손

Ltd., 'Bosworth'(No.3) [1962] 1 Lloyd's Rep. 483 판결의 내용을 살펴보면 영국의 에든버그(Edinburgh)에서 노르웨이까지 항해하는 Bosworth호는 황천으로 인하여 선박이 침수되는 사고가 발생하였다. 당시 주변을 항해 중이던 2척의 트롤어선과 상선이 구조활동을 진행하였고, 결국 Bosworth호는 에버딘(Aberdeen)항으로 예인되었다. 트롤어선(trawl vessel) 중 한척인 Wolverhampton Wanderers호는 피구조선에 승선하고 있는 전체 선원을 구조하는 도중에 일정부분의 선체손상이 발생하였다. 따라서 해당 트롤어선 소유자는 해사법원에 인명구조 활동으로 인한 구조비 청구소송을 제기하였다. 이후 법원의 판결에 따라 피구조선의 소유자는 보험자에게 구조료 보상을 청구했으나, 보험자는 3척의 구조선의 결과에 대한 비율에 따라 선박과 화물에 대한 구조료를 보상하겠지만, 인명구조에 따른 손해에 대한 보상은 거부하였다. 이와 관련하여 McNair 판사는 “선박과 화물이 해난사고와 같은 위험 속에서 이를 구조하는 행위 및 구조료의 지급 범위는 목적물에 승선하고 있는 인명까지로 확대해석할 수 있다.”라고 판시하고 있다.

269) John Q.C. Reeder, Geoffrey Brice, *Maritime Law of Salvage*, 3rd ed.(London : Sweet and Maxwell, 2001), pp.2-3.

270) http://www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/ (2012년 10월30일 검색).

해방지비용약관으로 담보할 수 없는 범위의 금액에 대해서 확장담보를 제공하는 것으로 해석하는 것이 통례이다.²⁷¹⁾

(5) 잔존물제거약관

보험자는 침몰, 전복 등과 같은 보험사고로 인하여 발생하는 보험목적물의 잔존물 또는 파편 제거비용에 대해서 별첨서식 'B'에 삽입된 보험가액의 25% 범위 안에서 손해비용을 보상할 의무가 있다. 예컨대, 해저장비(sub-sea equipment)의 설치공사 작업 중 저인망 어선의 어망과 해저집유시설의 배관 및 전기장비가 상호 간섭될 경우의 제거 비용 및 항계내에서 이동 중 구조물의 전복사고로 인한 항로상에서 침선으로 인한 잔존물이 발생할 경우 피보험자는 국제법 및 연안국의 법령에 따라서 강제적으로 잔존물을 제거²⁷²⁾해야 하며, 보험자는 정당하게 발생한 제반비용에 대해서 보상기준에 따라 피보험자에게 보험금을 지급해야 한다.²⁷³⁾

271) David Sharp, *op. cit.*, p.273.

272) 개항질서법 제26조(장애물 등의 제거) ① 해양수산부장관은 개항의 항계 안 등이나 개항의 항계 부근에서 선박의 항행을 방해하거나 항행에 위험을 미칠 우려가 있는 표류물·침몰물 등의 물건(이하 이 조 및 제42조에서 "장애물 등"이라 한다)을 발견한 경우에는 그 장애물 등의 소유자 또는 점유자에게 그 제거를 명할 수 있다. ② 해양수산부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로서 「행정대집행법」 제3조제1항과 제2항에 따른 절차에 따르면 그 목적을 달성하기 곤란한 경우에는 그 절차를 거치지 아니하고 장애물 등을 제거하는 등 필요한 조치를 취할 수 있다. 이 경우 제거에 들어간 비용은 그 물건의 소유자 또는 점유자의 부담으로 하되, 그 물건의 소유자 또는 점유자를 알 수 없는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 물건을 처분하여 비용에 충당한다.

273) 협회선박건조보험약관 제19조에 따르면 선박건조 중 보험목적물의 물적 멸실에 따른 잔존물 발생으로 인한 제거비용을 보험자가 부담한다고 명기하고 있고, 일반적인 해상보험에서도 상선 및 난파물 제거비용은 선주상호책임보험(P&I)에서 부담하고 있다. 만약 피해자의 직접청구권이 인정되지 않고, 특히 조합원선지급원칙(pay to be paid rule)으로 인해 조합원이 비용을 지출하지 않았거나, 파산이 진행될 경우 국가는 행정대집행으로 인한 난파물 제거비용을 선박소유자 또는 관리인으로부터 보상받지 못하게 된다. 이와 관련한 대표적인 사례는 다음과 같다. 1997년 11월 벨리즈 국적의 9,081톤급 일반화물선 An Tai호가 Port Klang항 부두에 접안하여 하역작업을 하던 중 침몰한 사고에서 선박소유자가 재정부족으로 말레이시아 정부의 난파물 제거명령을 이행하지 못함에 따라 말레이시아 정부가 직접 난파물을 제거하고 선주상호책임보험에 그 비용청구를 하였지만, 선주상호책임보험이 조합원에 대해서 선지급 원칙을 주장함으로써 이를 회수하지 못하였다. 또한 2003년 1월 네덜란드의 배타적 경제수역 내에서 Assi Eurolink호가 침몰하여 네덜란드 정부가 난파물에 대한 표시 및 제거 비용을 지출하였지만, 선주상호책임보험에서는 조합원선지급항변을 주장하여 비용의 지급을 거절한 사례가

잔존물 제거 비용과 관련하여 보험자와 피보험자는 ‘정상적인 작업을 진행하는데 잔존물이 방해할 하지 않을 경우(interfere with the Assured’s normal operation)’라는 보험약관상의 용어 해석 문제를 두고 많은 분쟁을 지속하고 있다. 즉, 임시로 설치하거나 시운전 이후 심해저에 설치된 용도폐기배관 및 각종 구조물에 대해서는 선박의 통상적인 항해 및 작업상의 안전에 위험이 없을 경우 이를 제거하지 않아도 되는 것으로 해석이 가능하다. 불필요한 잔존물을 제거하기 위해서 국제법 및 관할 당국의 국내법으로 규제를 하고 있음에도 불구하고, 여전히 제거비용처리에 관한 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 해석에 대한 문제가 해결되지 않고 있어 잔존물의 신속한 제거가 곤란한 경우가 발생된다.²⁷⁴⁾ 사건에 따르면 항해의 안전과 환경보호의 두 가지 목적을 모두 충족하기 위해서는 “당시의 기술로 제거가 가능한 수심에 존재하고 있는 잔존물은 피보험자에게 제거의무가 있고, 제거비용에 소요되는 비용은 당사자 간의 합의된 보험금액 또는 별도의 금액 범위내에서 보험자가 부담해야 한다.”라는 문구를 삽입하여 이러한 문제를 해결하는 것이 바람직하다.

(6) 하자보수유지약관

해양플랜트공사가 완료되어 발주자에게 보험목적물이 인도된 후 계약상에 명시된 하자보수유지기간 동안 발생하는 보험목적물에 대한 하자의 수정 및 일반적인 보수유지작업을 ‘하자보수’라고 정의한다. 보험약관에 삽입된 하자보수유지기간은 해양플랜트공사의 특성을 고려한 별개의 단독계약에 따라 중복되어 지정된다. 예컨대, 해양플랜트공사가 완료되기 이전에 상부구조물의 전기, 기계, 시스템에 대한 시운전작업이 완료될 수 있다. 그러나 해저굴착작업과 같은 해저지반공사가 완료된 이후에 진행되어야 하는 시운전 항목은 일정한 간격을 두고 별도로 구분해서 진행이 된다. 즉, 해양플랜트공사계약에 따라 공사의 독립적인 부분들은 별개로 발주자에게 인도될 수 있도록 규정하고 있다. 이 경우 시운전 기간 역시 개별 시스템별로 분리되어 시행될 수 있으며 결과적으로 전체적인 시운전 기간은 확대될 수 있다. 따라서 하자보수유지기간은 해양플랜트의 종류별로 차이가 있을 수는 있으나, 개별 단위를 기준으로 통상 12개월인 경우가 대부분이다. WELCAR 2001 해양플랜트공사

있다(IMO, Experience of An Tai incident submitted by Malaysia(LEG 83/5/2), IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the netherlands (LEG86/4/2) para.20).

274) WELCAR 2001, Section I - Removal of Wreck, Wreckage and Debris - 참조.

보험약관이 개발되기 이전에 전위험담보약관(Construction All Risks : 이하에서는 ‘CAR’로 약칭한다)은 일괄적으로 하자보수유지기간을 12개월까지 확장담보를 제공하도록 규정하였다. 그러나 최근 해양플랜트공사계약서상에는 개별 독립공사의 주체와 공사기간을 명확하게 명기함으로써 일괄적인 확장담보가 아닌 개별공사의 기간에 따라 분리담보하고 있다. 실무적으로 피보험자인 시공자가 발주자에게 완성된 해양플랜트를 일괄적으로 인도할 수 없으므로, CAR보험약관상의 보험기간과 하자보수유지기간이 중첩되거나 사전에 종료될 수 있는지 여부를 두고 분쟁의 소지가 많다.²⁷⁵⁾ 그러나 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용하면서 피보험자는 개별 보험약관에 따라 보험목적물에 대해 확장담보를 제공하여 위험을 분산할 수 있는 장점이 있는 반면에 보험자는 기간대별로 위험을 인수해야 하는 단점이 있다.²⁷⁶⁾

2. 보험목적물에 대한 직접적인 물적 손해이외의 보험약관

(1) 우선적용약관

보험목적물에 대한 공사를 진행하면서 발생하는 다양한 위험을 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관으로 모두 담보할 수 없기 때문에 별도의 특별약관을 첨부하여 사용하고 있다. 통상 협회선박건조보험약관(Institute Clauses for Builders Risks 1988 : ICBR), 협회적하약관(Institute Cargo Clauses), 협회전쟁 및 동맹파업약관(War and Strike Clauses) 등과 같은 약관²⁷⁷⁾들을 상호 간의 합의를 통해서 추가적으로 사용하고 있다. 특별약관 중 협회선박건조보험약관의 담보범위는 육상 조

275) A.Gnanemdran, M.J.S.Hayes, D.Watson, Torus Insurance, “An Engineering Approach To Upstream Insurance : Risk management or Poach Turned Gamekeeper?”, Offshore Technology Conference, OTC 23114, p.12.

276) 보험목적물의 특성과 계약조건에 따라 차이가 있을 수 있으나, WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 보험기간을 가장 광범위하게 산정하였을 때 보험의 개시와 종기는 아래의 표와 같다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사 보험 기간								
보험 개시	해양플랜트공사 기간(육상)	운송기간 (해상)	시운전 기간			발주자 인도	하자 보수	보험 종기
			Cold Test	Hot Test	Field Test			

277) WELCAR 2001에서는 Institute Cargo Clause(A) 1982 & 1992, Institute War Clause 1982, Institute War(air and post) Clause 1982, Institute Strike, Riots and Civil Commotion Clause(cargo and air cargo) Clause 1982, MAR Form 등이 특별약관으로 적용된다.

선소의 선거장에서 안벽공사, 해상시운전을 마치고 조선소의 방파제를 통과하여 출항할 때까지로 한정되어 있는 반면에 해양플랜트공사기간은 일반상선과 비교해서 상대적으로 길기 때문에 발생하는 추가적인 담보위험에 대한 분쟁이 지속적으로 제기되고 있다.²⁷⁸⁾

일부 보험자들은 이러한 분쟁을 최소화하기 위해서 기존에 사용하던 보험약관을 대체하는 전위험담보런던해상건설공사보험약관(London Marine Construction All Risks Wording)으로 대체하려는 경향을 보이고 있다. 그러나 실무에서는 위와 같은 특별약관들을 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 모두 적용하는데 한계가 있다. 왜냐하면 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용해서 보험계약을 체결할 때 특별한 경우 기존의 보험약관 대신에 우선적용약관을 적용하기는 것으로 명기하고 있기 때문이다. 특히 해양플랜트공사에 필요한 철재구조물(steel jacket)의 이동 및 대형기자재 운송에 필요한 중량물이동선박 또는 부선(heavy lift carrier or barge)등은 협회적하약관과 협회전쟁 및 동맹파업약관이 기존 보험약관보다 우선 적용되고 있다.²⁷⁹⁾

① 협회선박건조보험약관

대부분의 일반상선은 육상 조선소의 건조장(dry dock) 또는 부선거(floating dock)에서 전체적인 조립과 설치가 완성되고, 이후 안벽으로 진수되어 잔여공사를 완성하게 된다. 그리고 해상시운전을 성공적으로 완수하고 선급 및 선박소유자가 지정한 잔여시정항목들을 시정한 이후 선박소유자에게 인도된다. 따라서 협회선박건조보험약관은 건조에서부터 진수·안벽의장·해상시운전에 이르기까지 육상 및 해상위험으로 인한 조선소, 즉 시공자의 경제적 손실을 담보하는 보험이다.²⁸⁰⁾

협회선박건조보험약관은 면책으로 명기된 위험을 제외한 모든 위험(all risks)을 담보할 뿐만 아니라 선주상호책임(Protection and Indemnity)위험, 하자수리 및 부품교환비용, 진수실패에 따른 추가비용, 설계결함 등으로 인하여 발생한 손해와 같은 인위적인 위험을 담보한다. 더불어 협회선박건조보험약관에서 면책되는 동맹파업위험을 확장 담보하는 영국 협회건조동맹파업약관과 같은 보험약관은 파업 및 노동쟁의와 함께 테러리스트, 정치적 동기에 의해서 보험목적물이 입은 손해에 대해서 보상을 한다.²⁸¹⁾

278) David Sharp, *op. cit.*, p.258.

279) David Sharp, *op. cit.*, p.258.

280) 홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 93쪽.

281) 홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 106-112쪽.

② 일반선박건조보험에 적용되는 협회전쟁 및 동맹과업약관

서남 아프리카, 카스피해 주변, 극동 러시아, 브라질, 북극해에서 최근 많은 해양 에너지의 탐사 및 개발이 진행되고 있다. 앞서 언급한 해역을 관할하는 국가는 대부분 정치적 환경이 안정되지 못하고, 잦은 내전 및 주변 국가와 영토 분쟁의 경험을 갖고 있다. 즉, 영국과 노르웨이에 인접된 북해유전의 개발, 호주 북서부해안의 천연가스전 개발과 비교해서 정치·사회적 안정이라는 측면을 고려할 때 상기 해역은 상당히 위험한 해역이라고 할 수 있다. 그러므로 연안국 정부의 정치적 분쟁(전쟁, 혁명, 내란, 쿠데타, 파업, 테러 등)으로 인하여 해양플랜트 시공자 및 발주자가 투자한 재산의 일부분이 분실되거나 파손되어 손해가 발생할 수 있다. 따라서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 협회선박건조보험약관과 더불어 해양플랜트공사위험에 포함되는 협회전쟁약관과 협회동맹과업약관을 모두 삽입하여 해양플랜트공사와 직접적인 관계가 없는 외부상황 변화에 따른 보험목적물의 공사가 정상적으로 진행되는 것이 지연되거나 공사허가권이 몰수, 중지, 취소되는 위험을 대비하고 있다.²⁸²⁾

③ 협회적하약관

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 해양플랜트공사에 필요한 자재 및 구조물의 이동과 보관을 위해서 협회적하약관을 특별약관의 형태로 적용하고 있다. 이 약관의 담보범위는 보험목적물에 사용되는 기자재를 제조자로부터 운송하여 조선소의 보관창고로 운송하는 전체기간을 의미한다. 그리고 완성된 보험목적물을 발주자가 지정한 해역까지 해상 운송하는 기간도 보험목적물의 종류에 따라 별도로 적용된다. 협회적하약관의 담보종기 시점은 조선소에서 해양플랜트에 대한 건조공사가 마무리된 이후 해상운송을 통해서 보험목적물이 현장해역에 설치된 당일 저녁 00:00까지 위험을 담보한다. 부유식 생산저장시설(Floating Production Storage & Off-loading : FPSO)과 같이 자항능력이 없는 보험목적물의 경우 건조지에서 원양예인선(ocean tug)에 의하여 해상으로 예인되는 것이 통례이다. 보험목적물 자체가 해상과 접촉하여 예인되지만, 협회적하약관이 적용되지 않고 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 또는 단순 예인계약을 통해서 적용된다. 특히 협회적하약관 ICC(A)은 협회선급약관(Institute Classification Clause)과 연계되어 선박의 감항성을 유지할 수

282) David Sharp, *op. cit.*, p.259.

있도록 강제화하고 있으며, 피보험자는 보험목적물이 선급으로부터 탈급되지 않도록 주의의무를 다해야 한다.²⁸³⁾

최근 보험사무국(market bureaux)에서 2001년 1월 01일판 최신 협회선급약관의 사용을 권고하고 있다. 협회적하약관에 의거하여 보험자는 피보험자에게 해양플랜트공사에 필요한 인력, 자재, 시설물을 운송하는 데 필요한 선박을 결정할 때 반드시 감항성이 담보되는 선박(qualifying vessel)²⁸⁴⁾을 용선하도록 요구하고 있다. 그리고 국제선급연합회(International Association of Classification Society : IACS)²⁸⁵⁾의 주요 회원선급에 입급된 선박을 용선하도록 요구하고 있다.²⁸⁶⁾ 특히 비IACS회원의 선급에 입급된 선박은 선박의 감항성을 객관적으로 인정받지 못하고 있기 때문에 보험자는 약 10-20% 정도의 할증된 보험요율을 적용한다.

또한 산적운반선 또는 잡화선의 경우 선령이 10년 또는 15년 이하의 선박으로 용선하도록 권고하고 있다. 단, 항해구역이 원양이 아닌 연안의 항구와 항구사이 또는 항내에서 해당 자재 및 시설물의 적·양하에서 사용되는 부선(barge)의 경우 감항성에 대한 의무 부담을 적용하지 않는다. 실질적으로 협회선급약관은 상기 사항을 피

283) David Sharp, *op. cit.*, p.259.

284) ‘감항성이 담보되는 선박(qualifying vessel)’이란 선급의 강선규정에 따라 화물운송에 적합한 상태의 선체 및 기타 속구가 완비된 선박으로서 안전하게 자력으로 항해가 가능한 선박을 말한다. 해양플랜트와 관련된 공사 및 운영 등의 사업은 여타의 해운사업에 비해서 매우 보수적이기 때문에 이러한 까다로운 조항이 삽입되어 있다고 판단된다(이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로”, 105쪽).

285) 2013년도 기준 국제선급연합회의 주요 회원으로 소속된 선급은 ABS, BV, CCS, CRS, DNV, GL, IRS, KR, LR, NK, PRS, RINA, RS가 포함되어 있다. 현재 보험자와 재보험자는 보험목적물에 대한 보험료를 산정할 때 국제선급연합회의 회원인 선급에 입급되었는지 아니면 비회원인지에 따라 약 10-20%정도 보험료 할증여부가 다르게 적용될 수 있다. 해양플랜트선급시장에 있어서 ABS선급이 약 28%, DNV가 약 14% 정도를 점유하고 있다(Clarkson Research Service Limited, World Register Report 2013 참조).

286) 대법원 1998년 5월 15일 선고 96다27773 판결에 따르면 “화물선 크로바호가 1994년 1월 2일 10시30경에 화물을 싣고 부산 감천항을 출항하여 서귀포항으로 항해하던 중 1월 3일 11시13분경 제주 우도 동남방 약 10마일 해상에서 화물창이 침수되어 침몰하였다. 동 사건에서 클로바호의 선박소유자는 자신이 가입한 보험증권에 포함된 한국선급의 선급을 유지해야만 담보를 제공한다는 선급유지약관이 무시하고 항해를 하였다. 특히 한국선급의 승인 없이 임의로 1992년 10월 15일 이후에 화물창과 화물창 좌, 우, 후방의 보이드 탱크(void tank)사이에 설치된 격벽을 철거하였으므로, 피보험자는 보험자인 신동아화재에 대한 고지의무위반에 따른 보험계약의 취소사유에 해당된다. 그러므로 원고의 선급유지의 담보의무를 위반함에 따라 피고인 신동아화재(보험자)는 보상책임이 없다.”라고 판시하였다.

보험자에게 권고하여 안전하게 보험목적물을 해양플랜트공사 현장으로 운송하는 것이 목적임에 따라 운송 자체를 강제적으로 금지하고 있지는 않으며 사고발생에 따른 책임만을 명확히 하고 있다.²⁸⁷⁾ 그러나 운송 도중 사고가 발생할 경우 이와 관련된 책임은 해당 선박을 용선한 피보험자에게 있다.

따라서 피보험자는 위에서 언급한 권고사항에 부합하지 않는 선박을 용선하여 자재 및 구조물을 이송할 경우 반드시 보험자에게 용선한 선박의 명세(specification) 및 기타 사항을 사전에 고지할 수 있도록 하여야 하며, 이를 근거로 보험자는 추가적인 보험료를 피보험자에게 요구할 수 있다. 즉, 해양플랜트공사를 진행하는 데 있어서 보험자는 전체 공정을 감시하고, 감독할 수 없는 위치적 한계로 인하여 피보험자인 조선소가 선급에 보험목적물을 입급함으로써 이에 대한 공정성과 객관성을 확보할 수 있도록 하고 있다.

보험목적물이 선급을 유지하고 있다는 것은 보험목적물이 선급에서 제시하는 안전·환경·보건 기준을 모두 충족하고 있음을 반증하는 것으로 인정할 수 있으며, 이를 통해서 보험자는 보다 합리적인 보험료 산정의 중요한 결정요인으로 선급유지여부가 기준이 될 수 있다. 반면에 보험자는 피보험자가 용선한 선박이 보험자가 요구하는 국제선급연합회의 주요 회원선급에 입급된 선박임이 확인되면 선박이 감항성을 갖추고 있다고 판단할 수 있다. 예컨대, 해양플랜트공사의 발주자인 국제석유회사들은 시공자인 조선소가 해양플랜트공사에 필요한 자재 및 시설물의 운송에 있어서 객관적으로 안전규정이 충족되는 국제선급연합회에 입급된 선박을 용선하도록 권고하고 있음에 따라 시공자가 용선한 선박의 소유자에게 감항성을 준수하도록 요구하고 있다. 그러나 상부구조물 전체 또는 시추배관 등과 같은 비규격 및 장척(長尺)화물을 운송해야 할 경우 국제적인 선급연합회에 입급되어 있지 않은 선박임에도 불구하고, 용선하여 운송하는 경우도 있다.²⁸⁸⁾

(2) 사고의 통보·오기·누락약관

해양플랜트공사의 종류와 공정의 난이도를 고려해 볼 때, 일반적인 해상사업을 영위하는 도중 발생하는 사고에 비해서 해양플랜트공사는 상대적으로 더 많은 사고가 발생할 수 있다. 왜냐하면 일반상선과 비교해서 해양플랜트공사기간이 길고, 담

287) David Sharp, *op. cit.*, p.260.

288) David Sharp, *op. cit.*, p.260.

보 대상이 많기 때문이다. 따라서 피보험자는 해양플랜트공사와 관련된 사고가 발생할 경우 가능한 한 빨리 보험자에게 사고와 관련된 제반사항을 통보해야 한다. 통보사항은 주로 사고 발생 장소, 시간, 사고원인과 피해현황, 피보험자 및 기타 피보험자와 관련된 피보험이익의 변동현황, 보험목적물의 가액 그리고 멸실 혹은 손해액이 상세하게 명기된 사고 보고서 등이 포함되며, 피보험자는 가능하면 빠른 기간 안에 사고 보고서를 보험자에게 제출해야 한다. 이때 제출된 사고 보고서는 반드시 피보험자의 서명이 날인된 공식 문서의 형식을 유지해야 한다.²⁸⁹⁾

보험증권을 작성할 때 피보험자의 의도와 관계없이 우연하게 서명자 이름의 오기 및 해당 사실의 누락 등으로 발생하는 불이익에 대해서 피보험자는 보호받을 수 있다. 그러나 피보험자는 보험증권상에 기재된 사항 중 오기와 누락을 발견하였을 경우 즉시 해당 사항을 보험자에게 통보하여 이를 수정하여야 한다.²⁹⁰⁾ 그리고 손해보상을 청구하기 전에 반드시 해당 사항을 보험자에게 고지해야 한다.²⁹¹⁾

(3) 보험목적물의 수정 및 변경약관

초창기 해양플랜트공사의 위험을 인수하는 보험자는 위험의 범위와 손해의 결과를 정확하게 산정하는 것에 대한 어려움과 다양한 보험경영상의 위험관리 측면에서 위험의 범위를 축소하는 것을 제외하고 보험증권 및 보험약관의 내용을 수정하는 것을 반대해 왔다. 피보험자는 해양플랜트공사와 관련된 보험계약을 체결하기 위해서 보험자에게 해양플랜트공사와 관련된 세부적인 제반사항 및 중요한 사항을 성실하게 모두 고지해야 할 의무가 있다. 특히 해양플랜트공사는 육상공사와 비교해서 해수온도, 파도, 바람방향 등과 같은 기상상황을 보다 면밀히 고려해야 한다. 따라

289) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 106쪽.

290) *Hewitt Brothers v. Wilson* [1915] 2 K.B. 739사건에서 피보험자는 의도하지 않게 보험목적물에 대한 세부 명세를 보험자에게 부실표시 하였다. 그러나 보험자는 보험계약을 취소할 수 있음에도 불구하고, 피보험자에게 추가보험료를 수령하는 조건으로 계속담보약관에 따라 손해를 보상하였다.

291) 해상보험에서도 동일하게 보험목적물에 대한 여하의 변경이 존재할 경우 피보험자는 변경과 관련된 중요한 사실을 보험자에게 즉시 고지해야 한다. 만약 이것이 보험계약이 성립된 이후에 발견된 사실이라고 할지라도 보험목적물에 대한 위험이 감소되지 않는 한 보험자에게 고지해야 할 대상에 해당된다(*Sawtell v. Loudon* (1814) 5 Taunt 359; *Lishman v. Northern Maritime Insurance Co.*(1875) L.R. 10 C.P.179); WELCAR 2001, Section I - Loss Notification, Errors and Omissions - 참조.

서 안전한 해양플랜트공사의 진행을 위해서 반드시 상황에 따른 적절한 작업공법, 자재의 종류, 설계도면에 대한 수정과 변경이 필요하다. 예컨대, 일반 철재배관 대신 보다 강화된 내구(耐久)성 규정이 적용된 스테인리스(stainless) 배관을 사용하도록 설계를 변경한 경우 피보험자는 추가적인 비용이 발생되지만, 보험자는 보험목적물의 내구성과 안전성이 향상되는 결과, 즉 위험에 대한 의도적 축소의 결과를 얻게 된다. 그러나 피보험자의 이러한 위험의 축소 노력에도 불구하고, 이 약관에 의거하여 보험자가 피보험자의 일방적인 자재 및 재질의 변경에 따른 추가적인 보험료 납입을 요구함에 따라 분쟁이 자주 발생하였다. 실무에서는 이러한 상호 간의 분쟁을 최소화하기 위해서 각자의 보험중개인에게 관련 사실을 통보하고, 사항의 중요성을 고려하여 원만하게 합의하고 있다. 따라서 위에서 언급한 것처럼 보험목적물의 안전과 내구성을 향상시키는데 도움이 되는 규정, 즉 강화 규정을 적용하여 보험목적물의 수정과 변경이 발생할 경우 피보험자는 이에 대해서 즉시 고지²⁹²⁾하고, 협상을 통해서 보험자에게 추가적인 보험료를 납입하는 대신 담보기간의 연장을 요구하고 있다.²⁹³⁾

보험기간 중 발주자의 요구와 보험목적물을 인도받아서 운영할 책임자 또는 용선자의 편의에 따라 보험목적물의 수정 및 변경사항이 발생할 수 있다. 또한 관할 당국 및 선급 등의 규정해석과 설계오류에 따른 보험목적물의 수정 및 변경이 진행되는 경우도 있다. 이때 주피보험자는 보험목적물의 수정 및 변경이 발생한 때로부터 60일 이내에 해당 사항에 대해서 보험자에게 성실하게 고지해야 한다. 그리고 보험자는 보험목적물이 수정 및 변경된 날짜를 기준으로 60일 이내에 발생한 보험사고에 대해서 담보해야 한다.²⁹⁴⁾

설계도면상의 변경 없이 현장에서 조치가 가능한 보험목적물에 대한 부재

292) 보험계약을 체결하기 이전에 피보험자가 보험자에게 보험목적물에 대한 상세를 고지하는 것은 피보험자에게 주어진 엄격한 의무이다. 그리고 보험계약이 체결된 이후 피보험자는 사고발생에 대한 빠른 통보에 대한 의무를 갖고 있으며, 보험계약의 개신 시 피보험자의 보험목적물에 변경사항에 대한 고지의무도 동시에 갖고 있다. 따라서 *Continental Illinois National Bank of Chicago v. Alliance Assurance Co. Ltd., The Captain Panagos* [1968] 2 Lloyd's Rep.470, *Bank of Nova Scotia v. Hellenic Mutual War Risk Association Ltd., The Good Luck* [1989] 2 Lloyd's Rep. 238 사건들은 보험기간 동안 발생하는 보험사고에 대한 사고통보 및 피보험자의 고지의무의 중요성을 판시한 대표적인 해상보험판례이다.

293) David Sharp, *op. cit.*, p.261.

294) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001 제1부를 중심으로-”, 107-108쪽.

(stiffener) 및 강재의 절단 또는 용접 등과 같은 작업의 경우 별도의 고지가 필요하지 않다. 그리고 해상에서 진행되는 장기간에 걸친 보험목적물의 건조공사로 인하여 외판의 부식, 소규모의 파공 등이 발생할 경우 이에 대한 임시 조치, 수리, 원상 복구 등과 같은 일상적인 피보험자의 업무사항은 별도로 고지할 필요가 없다. 그러나 배관구경의 변경, 장비 운영시스템 및 설계의 변경, 자재공급업체의 변경, 발전기, 주기관, 크레인, 시추장비 등과 같이 해양플랜트공사 진행에 큰 영향을 주는 수정 및 변경사항과 관련해서 피보험자는 추가적인 확장담보를 제공받기 위해서 보험자에게 추가보험료를 납입하고 세부사항에 대해서 별도의 합의를 해야 한다.²⁹⁵⁾ 해양플랜트공사와 관련된 신기술의 적용여부, 작업공법 및 절차에 대한 변경 역시 중요한 수정과 변경 사항이다. 예컨대, 고정식플랫폼(fixed platform)의 하부 구조물(lower jacket)을 해상에서 설치할 때 해상상황 및 구조물의 무게를 고려하여 설치방식을 기존의 대형 이동식 부선(heavy lift barge)을 이용한 부양식구조물 설치(float over)방식²⁹⁶⁾ 또는 자중하강(skid-way)²⁹⁷⁾방식이 아닌 대형 해상 크레인을 이용한 연결조립(link down)방식²⁹⁸⁾으로 변경할 수 있다. 이때 피보험자는 보험자에게 작업공법의 중대한 변경에 따라 사전고지를 해야 한다. 그러나 이러한 작업공법의 변경이 보험목적물의 위험을 얼마나 변경시켰는지를 정량적으로 측정하는 것은 매우 어려운 문제이다. 그러므로 보험자는 독립된 제3자의 감정평가서를 토대로 결정하거나 아니면 상호 간의 합의를 통해서 보험목적물에 대한 수정 및 변경 여부를 결정한다. 단, 사전에 보험목적물의 담보확장에 관해서 별도의 합의를 하지 못한다

295) WELCAR 2001, Section I - Alternations and Amendments - 참조; 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 108쪽.

296) 대형 해양구조물이 선적된 이동식 부선에 임의적으로 해수를 주수하여 부선과 구조물이 함께 해저로 가라앉게 해서 기존에 있던 하부구조물위에 상부구조물을 설치하는 방식이다. 대표적인 국내 사례로는 현대중공업이 2012년 미얀마 A-1, A-3 해상광구 가스전 개발에서 사용하였으며, 대표적인 반잠수식 부선에는 HDB-1003, HDB-1008 등이 있다(William L. Leffler, Richard Pattarozzi, Gordon Stering, *op. cit.*, p.207).

297) 부선의 선미에 주수를 하여 경사를 만들고 부선위에 설치된 스킨드(skid-way)를 이용하여 보험목적물을 해저로 이동시켜서 설치하는 방식이다(William L. Leffler, Richard Pattarozzi, Gordon Stering, *op. cit.*, p.166).

298) 초대형 상부구조물을 해상에서 하부구조물과 조립하는 방식의 하나로서 해상크레인을 이용하여 구조물을 들어 올려 하부구조물과 용접 및 볼팅(bolting)을 통해서 설치하는 방식이다. 세계적인 중량물 운반용 해상크레인을 보유 및 운영하고 있는 대표적인 회사로는 Heerema사가 있으며 동사의 경우 1997년에 Thialf호가 14,200톤에 해당되는 해양플랜트를 설치한 기록을 갖고 있다(William L. Leffler, Richard Pattarozzi, Gordon Stering, *op. cit.*, p.171).

면, 기존 보험약관의 일반조건과 동일한 담보 조건을 변동 없이 그대로 유지한다.²⁹⁹⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서는 피보험자와 보험자 사이에 발생될 수 있는 보험목적물과 관련된 수정과 변경사항에 대해서 추가적으로 위험이 발생될 경우 추가보험료를 징수할 수 있도록 단서조항을 명기해 두고 있다. 이것은 피보험자보다 보험자에게 보다 유리한 약관이라고 할 수 있다. 그러므로 상호 간의 이익의 균형을 맞추기 위해서 실질적인 보험목적물의 수정 및 변경이 해양플랜트공사 전체에 미치는 위험에 대한 정확한 감정평가를 통해서 양자 모두에게 이익이 공유될 수 있도록 일관된 보험약관의 적용과 해석이 필요하다. 실제로 상기 보험약관의 적용에 있어서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 보험목적물의 상세명세(specification)가 정확하게 명기되어 있지는 않다. 일반적으로 보험자가 주장하는 보험목적물에 대한 수정과 변경은 해양플랜트의 상세명세가 바뀌는 것을 의미하며, 보험자는 이와 관련된 변경사항을 피보험자에게 제대로 통보하지 않을 경우 보험금지불거절의 항변사유로 사용하고 있다. 그러므로 보험약관의 적용과 해석에 필요한 언어, 정의, 범위의 한계 등에 대한 정확한 명기가 필요하다.³⁰⁰⁾

(4) 손해방지비용약관

해양플랜트공사 중 보험목적물의 안전과 사고 위험을 줄이기 위해서 피보험자는 공사절차 및 안전관리규정을 준수하여 손해방지를 위해서 노력해야 할 의무가 있다. 더불어 보험자는 피보험자가 보험목적물의 안전과 위험관리에 보험자를 대리하여 상당한 주의의무를 다할 것으로 기대하고 있다.³⁰¹⁾ 보험자는 손해가 발생할 경우 손해를 최소화하기 위하여 피보험자가 취한 합리적이고 즉각적인 조치의 결과로 인해 소요된 비용이나 손해를 보상한다. 단, 이러한 비용 또는 손해는 위험에 처한 보험목적물의 보험가액 및 보상한도액을 고려하여 적절하게 지급되어야 한다.³⁰²⁾ 즉, 보험자는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 합의된 보상한도의 범위 내에서 피보험자가 손해를 방지하거나 경감하기 위해서 발생한 비용에 대해서만 보

299) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 108쪽.

300) David Sharp, *op. cit.*, pp.262-263.

301) MIA 제78조 제4항에 따르면 “손해를 방지하거나 또는 경감하기 위하여 합리적인 조치를 강구하는 것은 모든 경우에 있어서 피보험자 또는 그 대리인의 의무이다.”라고 규정하고 있다.

302) 신인식 외4인, 전게서, 191쪽.

상한다.³⁰³⁾ 특히 보험목적물에 대한 실질적인 멸실 또는 훼손이 발생하지 않았다고 하더라도 보험목적물에 대한 직접 또는 실질적인 위협이 존재함을 인지하고 이에 따른 손해를 방지하기 위하여 합리적으로 지출된 비용에 대해서 피보험자는 보험자로부터 보상을 받을 수 있다.³⁰⁴⁾

이 보험약관에서 언급하고 있는 ‘급박한 물적 멸실 또는 훼손(imminent physical loss or damage)’라는 용어의 의미는 승강식 시추선과 같은 해양플랜트공사 중 충돌 또는 태풍, 해일, 지진, 쓰나미 등과 같은 자연재해로 인하여 상부구조물과 연결된 세 개의 하부 구조물 중 하나가 파손되어 즉각적인 수리 작업이 진행되지 않으면 공사 중인 보험목적물 전체가 붕괴되어 전손처리의 위협이 예상되는 손해를 뜻한다. 급박하고 직접적인 손해가 발생될 경우 피보험자, 사용자 및 해당 대리인은 추가적인 보험목적물의 멸실 또는 훼손을 최소화하기 위해서 합리적인 비용, 예컨대 침몰을 막기 위해서 예인선을 용선하여 긴급으로 수리조선소로 이동하는데 발생하는 비용을 지불할 수 있으며, 발생하는 제반 비용은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 물적 손해 약관에 의해서 담보된다.³⁰⁵⁾

보험자로부터 정당한 피해보상을 받기 위해서 보험목적물에 발생한 손해는 반드시 피하거나 또는 감소시킬 수 있는 손해여야만 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 의해서 담보가 가능하다. 그러나 연안국의 치안 및 정치상황이 불안정한 서남아프리카 및 페르시아만 주변 해역에서 공사가 진행 중인 보험목적물을 대상으로 예상하지 못한 미사일 공격을 받았을 경우 피보험자는 담보를 제공받지 못하게 된다. 즉, 적대적인 목적 또는 전쟁선포에 따른 미사일 공격으로 인하여 해양플랜트공사 중인 보험목적물에 급박한 물적 멸실 또는 훼손이 발생했음에도 불구하고, 보험자는 이와 관련된 손해방지비용에 대한 보상책임이 없다.³⁰⁶⁾

303) MIA 제78조 제1항 참조.

304) Reliance Ins. Co. v. Yacht Escapade, et al, 1961 A.M.C. 2410; 홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 171쪽.

305) Trinder, Anderson and Co. v. Thames and Mersey Marine Insurance Co. [1898] 2 Q.B. 114, C.A.사건에서 A.L.Smith 판사는 “직접적이고, 급박한 해상고유의 위협으로부터 보험목적물이 멸실되거나 훼손되었다면 보험자는 이에 대한 보상책임이 존재한다. 또한 보험목적물과 관련된 물적 멸실 및 훼손이 선박을 운항하는 선장 및 선원의 항해과실로 인하여 발생하였음에도 불구하고, 이것이 고의가 아닌 것으로 증명될 경우 보험자는 이에 대한 보상책임이 있다. 이때 고의 여부에 대한 판단 기준은 보험사고의 발생에 피보험자의 의도가 존재하는지, 단순한 부주의에 의한 사고인지 그리고 보험사고를 통해서 피보험자가 이익을 얻을 수 있는지를 중심으로 한다.”라고 판시하고 있다.

306) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001

보험목적물에 대한 손해방지를 위해서 발생한 비용은 피보험자와 보험자가 각자의 분담비율에 따라 비례적으로 분담하게 된다. 보험목적물에 대한 복구, 구조, 유지·보수에 필요한 보험자 또는 피보험자의 대위, 위부의 수락 또는 포기도 인정되지 않는다.³⁰⁷⁾ 그리고 사고 발생에 따른 보상한도는 사고 시점에서 양자가 최종 합의한 별첨서식 'B'에 명시된 손해방지비용에 해당하는 보험목적물의 보험가액에 25%만을 보상한다.³⁰⁸⁾

손해방지비용의무 위반에 따른 보험목적물에 대한 보상비율 산정과 관련하여 많은 분쟁이 제기되어 왔다. National Oilwell(UK) Ltd v. Davy Offshore Ltd³⁰⁹⁾ 사건에서 Colman 판사는 “피보험자가 손해의 방지 및 경감을 위하여 확실한 조치를 취하지 않는 상태, 즉 해당 의무의 태만에 따른 손해는 담보위험에 포함되지 않는다. 따라서 손해의 근인이 담보범위에 포함되지 않는다면 피보험자는 보험목적물의 손해에 대해서 보험자로부터 보상받을 수 없다.”라고 판시하였다.³¹⁰⁾

Noble Resource Ltd, and Unrise Development Ltd. v. George Albert Greenwood 사건에서 57,513톤급 산적운반선 Vasso호가 협회적하약관(ICC) A에 부보된 상황에서 남아프리카공화국에서 중국으로 가는 도중에 선채외판의 과공으로 인하여 선박이 침수됨에 따라 화물이 모두 멸실되는 전손사고가 발생하였다. 이 사건을 담당한 Hobhouse판사는 “보험자는 피보험자가 보험증권상에 명기된 조항들에 근거하여 합리적인 조치를 취하지 아니하였음을 스스로가 입증해야 한다. 따라서 피보험자가 손해방지의무를 위반한 것이 보험자에 의해서 증명되면, 보험자는 그로 인한 손해배상을 피보험자에게 청구할 수 있다.”라고 판시하였다. 이를 통해서 보험자는 피보

의 제1부를 중심으로-”, 117쪽.

307) 보험자는 해양플랜트공사 중에 발생하는 보험목적물의 손해를 피보험자에게 보상하고, 피보험자가 가지는 보험목적물이나 제3자에 대한 권리의 일체를 취득하는 것을 대위라고 하며, 해양플랜트공사 중에 보험사고로 인하여 보험목적물의 추정전손이 발생할 경우 보험목적물에 잔존하고 있는 피보험자에 대한 일체의 이익을 보험목적물에 관한 소유권 및 구제수단과 함께 보험자에게 임의로 양도하는 것을 뜻한다. 영국법에 의하면 위부(abandonment)는 실제의 손해가 아직 전손상태는 아니지만 향후 전손으로 발전될 개연성 매우 높은 경우 또는 전손의 발생이 확실시되나 이것을 법적으로 명확하게 증명되기가 곤란할 경우에 적용된다. 그리고 보험목적물을 구조 및 수선하는 것이 물리적으로 가능하나 그 비용 지출을 고려할 때 경제적 가치를 회복하는 것이 불가능한 경우에 인정하고 있다. 우리나라 상법 제710조에도 이에 대한 규정을 명확하게 두고 있다.

308) WELCAR 2001, Section I - Sue and Labour - 참조.

309) [1993] 2 Lloyd's Rep. 582.

310) 한창희, 「손해방지의 의무와 손해방지비용의 보상」, 「보험학회지」 제78집, 한국보험학회(2007.12), 118쪽 참조.

험자의 손해방지의무 위반에 따라 발생한 손해액에 대해서 보험자가 지급해야 할 보험금액을 상계 또는 공제하고 나머지 금액을 보상하였다. 그러므로 피보험자는 보험사고에 따른 손해방지를 위한 상당한 주의의무와 함께 손해방지의무를 성실하게 이행해야 보험금을 수령할 수 있고, 보험자는 피보험자에게 보험금 지급을 항변하기 위해서 반드시 피보험자가 손해방지의무를 해태하였음을 증명해야 한다.

(5) 시운전·오염물질 누출 및 손상조사에 소요되는 비용약관

보험사고로 인한 물적 멸실 또는 훼손에 대하여 추가적인 재검사, 재시운전 그리고 이에 수반되어 발생하는 다양한 비용에 대해서 사고별로 각각 담보범위 안에서 보상이 이루어진다. 그리고 상기 약관은 앞서 언급하고 있는 추가작업약관의 내용과는 별개로 적용된다.³¹¹⁾ 그러나 보험자는 위에서 언급한 다양한 비용을 모두 담보하지는 않는다. 예컨대, 해저배관장치(sub-sea pipe equipment)와 관련된 물적 멸실 또는 훼손이 발생할 경우 정확한 원인 조사 및 위치를 확인하기 위한 일련의 작업에 소요되는 비용에 대해서 보험자가 담보할 수 있지만, 그렇지 않은 경우는 담보 대상에서 제외가 된다. 만약 보험자가 사전에 통보받은 보험목적물에 대한 물적 멸실 또는 훼손이 1차적으로 발생한 이후 추가적으로 보험사고가 연속적으로 발생하더라도, 보험자는 이후에 발생한 모든 제반비용에 대해서 담보를 제공해야 한다. 즉, 보험자는 각각의 개별 보험사고를 단일 보험사고로 인정하고, 이에 대한 보상책임이 있음을 의미한다. 단 담보 범위 안에서 보상해야 하는 금액은 별첨서식 'B'에 합의된 보상기준을 초과할 수 없다.³¹²⁾

(6) 대기비용약관

담보기간 내에 해양플랜트공사를 완성하기 위해서는 다양한 장비와 인력이 투입된다. 예컨대, 해양플랜트공사 중 발생한 보험사고를 해결하기 위해서 필요한 자재, 부식, 인력의 교대와 부상자 이송 등과 관련된 다양한 종류의 해양플랜트지원선박(Platform Supply Vessel : PSV)들은 용선계약의 형태로 공사 현장에 투입된다. 그러나 겨울철 북해, 여름철 멕시코만, 인도양 주변해역에서 악천후로 인하여 용선된

311) David Sharp, *op. cit.*, p.275.

312) WELCAR 2001, Section I - Test, Leak and/or Damage Search Costs - 참조.

선박이 부득이하게 해양플랜트공사 현장으로 투입되지 못하는 경우가 많이 발생한다. 이럴 경우 용선된 선박은 안전항 또는 안전 해역에서 대기하는 경우가 많다. 그리고 보험자는 피보험자가 용선한 선박이 대기함에 따라 발생하는 지연비용(detention charge)에 대해서 보상책임이 있다.³¹³⁾ 이때 보험자와 피보험자는 대기비용 발생시점을 두고 많은 논쟁을 할 수 밖에 없다.

정확한 대기비용의 산정 기준은 해당 선박 또는 장비가 보험목적물의 직접적인 수리에 투입되거나 목적에 적합하게 사용된 시점부터 지연된 기간에 대해서 보상이 이루어진다. 그리고 대기에 따른 소요비용을 추가 작업 비용에 삽입해야 하는지 여부는 피보험자와 보험자 간의 합리적인 합의를 통해서 결정될 수 있다. 또한 보험자는 현지 기상상태를 고려한 대기기간에 따른 별도의 공제요율을 피보험자에게 제공함으로써 양자 간에 발생할 수 있는 논쟁을 사전에 차단하고 있다. 이때 제공되는 시간대별 공제요율(time deductible)은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 기준으로 보험계약을 체결할 때 합의한 공제요율보다 우선하여 적용된다.³¹⁴⁾

실무적으로 대기기간의 명확한 산정을 위해서 대기선박은 반드시 공사기간 중 피보험자의 과실에 따른 별도의 대기명령 또는 태풍, 폭풍 기타 자연적인 환경 변화에 따른 불가항력적인 사유로 대기한 것을 증명해야 한다. 이때 용선한 선박의 선장은 선박의 불가피한 대기와 관련된 피보험자의 지시를 문서형식으로 받아서 본선에 보관해야 한다. 그리고 용선한 선박의 소유자가 임의대로 대기기간 동안 선박을 수리하거나 기타의 다른 작업, 즉 용선계약 상의 목적과는 다른 목적에 사용될 경우 해당 기간은 대기기간에서 제외한다.³¹⁵⁾

(7) 손해보상청구에 대한 조사 및 정산약관

보험사고로 인하여 보험목적물에 대한 물적 멸실 또는 훼손이 발생할 경우, 피보

313) Offshore Specialty Fabricators, Inc., ET AL. v. Wellington Underwriting Agencies, Ltd., ET AL.사건에서 Houston Exploration Company가 용선한 Offshore Specialty Fabricators, Inc.의 선박이 열대성 폭풍 페이(Fay)와 허리케인 이시도르(Isidore)에 의해서 해양플랜트건설공사에 투입되지 못하고 안전해역에서 대기하고 있음에 따라, Offshore Specialty Fabricators, Inc.회사는 Houston Exploration Company를 대상으로 용선선박에 대한 대기비용 총 1.5백만 달러를 청구했다.

314) David Sharp, *op. cit.*, p.275.

315) Lanasa Fruit Steamship & Imp. Co. v. Universal Ins. Co., 302 U.S 556(1938); De Laurentis v. Un. Servs. Auto. Ass'n, 162 S.W.3d 714.

험자는 손해사정인³¹⁶⁾을 선임하여 손해의 발생 원인과 피해 범위를 조사하여 보험금청구시 감정보고서를 함께 제출해야 한다. 통상적으로 손해사정인은 피보험자로부터 손해 및 사고와 관련된 통보를 받은 후 발생한 사고에 대해서 사고통보약관에 의거하여 보험자에 의해서 지정된다.³¹⁷⁾ 보험목적물에 대한 공사기간 중 침몰, 좌초, 화재, 폭발 등의 사고로 손해가 발생할 경우 손해사정인은 해당 손해의 원인과 보상범위를 조사한다. 그리고 감정보고서(survey report)를 작성하여 보험자에게 전달하는 역할을 함으로써 보험자가 최종적으로 보험금의 지급에 대한 가부를 결정하는데 중요한 자문을 해 주고 있다.³¹⁸⁾

(8) 계반비용약관

보험자는 보험사고의 결과로 인하여 발주자와 합의한 목적지 이외의 지역에서 보험기간이 종료될 경우 보험증권상에 기재된 목적지 또는 목적항구로 보험목적물을 운송하는 계반비용³¹⁹⁾을 담보한다. 특히 보험목적물이 운송되어야 할 목적지로 운송되지 못하여 타 항구의 보세창고에 대기 중일 경우 보험자는 보험목적물의 창고보관, 추가운송에 필요한 합리적인 각종 제반비용을 보상한다. 그리고 추가적으로 발생하는 비용은 양자 간의 합의된 보상기준에 따라 제한된 금액의 범위 안에서 보상된다.³²⁰⁾

316) 손해사정인은 적하사고의 경우 Bateman Chapman Limited를 선임할 수 있고, 적하사고 이외의 다른 사고의 경우에는 Bateman Chapman Limited, Matthews Daniel, Brocklehurst Limited 중 한곳을 선임할 수 있다. 주로 선박과 관련된 보험사고에 대한 법률 서비스는 런던 소재의 Bateman Chapman Limited과 접촉하는 것이 실무적으로 유용하고, 기름, 가스 및 기타 에너지와 관련된 보험사고에 대한 법률 서비스는 Matthews Daniel이 전문적으로 담당하고 있다. 또한 보험자 역시 긴급 상황이 발생할 경우 상기의 손해사정인을 선임할 수 있다(이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 121-122쪽).

317) David Sharp, *op. cit.*, p.276; 적하보험의 경우 보험증권상에 반드시 보험자가 지정한 지명검정인에게 감정을 의뢰할 것을 명기하고 있다. 이 경우에는 통상적으로 특별검정약관(Special Survey Clause)이 첨부되는 경우가 통례이며, 관련 화물에는 곡물, 사료, 유지류 등이 포함된다.

318) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 121-122쪽.

319) 1982년 신협회적하약관은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 추가적으로 적용되는 약관이다. 따라서 신협회적하약관 제12조에 따라 공동해손 또는 구조비에 계반비용이 적용되지 않으며, 제4조, 제5조, 제6조 및 제7조에 규정된 면책조항의 적용을 받는다. 또한 피보험자 또는 그 사용인의 과실, 태만, 지불불능 또는 재정상의 채무불이행으로부터 생긴 비용을 포함하지 않는다.

조선소에서 공사가 완료된 보험목적물을 중량물운반선(heavy lift carrier)에 선적하여 지정해역까지 해상 운송하는 동안 선박의 소유자, 관리자, 용선자 또는 운항자의 지급불능 및 금전적인 채무불이행으로 인하여 적기에 보험목적물이 지정해역까지 도착하지 못하는 경우가 발생할 수 있다. 그리고 제3의 채권자들로부터 화물이 압수될 경우, 적하보험자는 선사도산면책³²¹⁾을 근거로 계반비용의 지급을 거절할 수 있다. 이때 해양플랜트공사의 위험을 인수한 보험자는 보험목적물이 지정한 해역 또는 항구까지 안전하게 계반될 수 있도록 계반비용을 보험금의 형태로 지급해야 한다.

(9) 취소비용약관

취소비용약관은 일반적인 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 포함되지 않지만, 양자 간의 합의를 통해서 별도의 추가 보험료를 납입하는 특약의 형식으로 삽입이 가능하다. 특이한 점은 해양플랜트공사작업 중인 보험목적물에 손해가 발생하여 후행 공사작업의 진행이 지연될 것인지 대한 여부를 판단할 수 있는 권한을 갖고 있는 주피보험자만이 손해를 경감시키기 위해서 동원된 특수목적선박 및 기타의 장비들과의 용선 또는 리스계약에 대해서 기타피보험자를 대표해서 취소할 수 있다. 예컨대, 이동식 시추선(drill-ship), 심해저배관 설치선(pipe laying support vessel), 중량물 운반선(heavy lift carrier) 등과 같은 특수목적 선박의 경우 일일 용선비용이 일반 상선과 비교해서 매우 비싸다. 주피보험자는 보험목적물의 공사재개 시점이 불투명한 상황에서 보험사고가 발생할 경우 계약 취소비용과 특수목적 선박의 대기비용에 따른 비용편익을 전체적으로 고려하여 보험계약의 취소여부를 결정해야 한다. 취소비용약관은 방어와 정산약관과는 달리 해양플랜트공사의 진행에 동원되는 선박 및 장비에만 국한되어 적용된다. 또한 주피보험자와 계약된 하청업체의 예인선, 보급선, 닻취급지원선박(Anchor Handling Tug Supply : AHTS) 등에도 동일하게 적용되며, 반드시 보험목적물이 입은 손해는 보험약관에 명시된 담보위험에 포함되는 보험사고에 의해서 결과적으로 발생하여야만 적용이 가능하다.³²²⁾

(10) 담보약관

320) WELCAR 2001, Section I - Forwarding Charge Clause - 참조.

321) 2009년 ICC 제4조 제6항 참조.

322) David Sharp, *op. cit.*, p.276.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에서 담보는 일반적인 해상보험에서 의미하는 담보와 동일한 역할을 한다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에서 의미하는 담보는 피보험자가 보험자와 보험계약을 체결할 때 반드시 지켜야 할 약속을 항목별로 열거한 내용들이 포함되어 있다. 그리고 특정한 일 또는 행위가 행하여지거나 행하여지지 않을 것이라는 약속사항 또는 어떠한 조건이 충족될 것이라는 약속사항, 특정한 사실상태의 존재를 긍정하거나 부정하는 약속사항들이 담보위험의 형태로 보험약관에 삽입되어 있다.³²³⁾

실질적으로 해양플랜트공사를 시작하기 전에 공사의 성공적인 완성과 작업의 안전을 담보하기 위해서 피보험자는 세계적으로 유명한 해상보험조사회사³²⁴⁾들 중 한 곳을 지정하여 해양플랜트공사 진행의 안전성과 절차 문제를 검토하고 제반사항을 평가한다. 해상보험조사관(Marine Warranty Surveyor : MWS)은 해양플랜트공사 현장에 상주하면서 보험목적물과 관련된 평가·감독·증서³²⁵⁾등에 대한 발급업무를 수행함과 동시에 안전한 작업이 진행될 수 있도록 작업절차의 재검토를 통하여 필요시 해양플랜트공사 총괄책임자에게 수정을 요구할 수 있다. 예컨대, 발주자와 합의한 공사

323) MIA 제33조 제1항.

324) London Offshore Consultant, Global Maritime, Noble Deton Associates, London Salvage Association 등과 같은 회사들은 선박 및 해양에너지개발과 관련된 분야에서 30년 이상의 경험과 기술이 축적된 해상보험조사회사이다. 통상 이들 회사들은 해양플랜트공사현장을 사전에 답사하여, 예컨대 해저지반 및 저질상태, 계절 및 기상변화, 효율적이고 안전한 작업절차의 개정 필요성 등과 같은 안전한 공사수행을 위한 예비 타당성 조사 및 위험성 평가를 진행하여 보고하는 역할을 한다. 따라서 피보험자는 이를 기초로 해양플랜트공사의 진행여부에 대한 안전성을 담보받기 위한 별도의 허가증서를 해상보험조사관으로부터 발급받고, 필요시 추가적인 안전조치 이행에 대한 기술적인 조언을 받게 된다(이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 124쪽).

325) 해양플랜트공사가 개시되기 전에 해상보험조사관은 피보험자와 아래와 같은 작업절차를 논의하여 위험성을 파악하고 이에 대한 기술적 조언과 함께 다음과 같은 두 가지 증서를 피보험자에게 발급한다. 첫째, 해저배관 매설, 채굴된 해저 저질의 처리, 모든 적용 가능한 해저배관공사 작업, 해저배관 상호 간의 용접 및 해저연결관(riser)과의 결합 설치작업, 해상에서 철제 구조물 설치, 해저 기초공사 작업, 동적자기위치유지시스템(dynamic position system)이 없는 중량물운반선박 및 부선, 보험목적물 사이의 임시 계선 및 묘박 절차, 해양플랜트 주위에 설치되는 배관 작업, 육상에서 제작된 해양플랜트를 해상으로 설치하기 위한 진수, 선적 그리고 고정 작업(piling work)과 관련된 증서를 발급한다. 둘째, 육상에서 제작한 구조물에 대한 예인선 운항, 예인방법, 해양플랜트의 선적 작업, 해양현장에서 진행되는 중량물 이동 및 설치 작업, 특히 상부 구조물(top side jacket)의 안전한 설치 및 조립 작업에 대한 증서를 발급한다(이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 124-125쪽).

기간이 부족함에 따라 피보험자가 고의로 해상보험조사관으로부터 작업허가증서(Permit to Work : PTW)를 사전에 발급받지 않는 상태에서 해양플랜트공사를 강행하여 손해가 발생할 수 있다. 이때 보험자는 작업허가증서와 관련 절차 미준수에 따른 피보험자의 담보위반으로 발생한 손해에 대해서 보상책임을 지지 않는다.³²⁶⁾

(11) 테러리스트 ‘재인수(buy-back)’약관

① ‘재인수’약관상의 담보위험의 정의

보험자는 제1부(물적 손해 약관) 면책약관 제2조에서³²⁷⁾ 명기된 사항을 제외한 제1부(물적 손해 약관)의 모든 담보위험에 대해서 피보험자에게 보상한다. 재인수 약관에 명기된 모든 조건들이 충족되고, 이행되었을 경우 비로소 보험자는 피보험자에게 담보를 제공하게 된다. 미국에서 발생한 9.11 테러사고를 통해서 ‘테러리스트’와 관련된 보험사고가 발생할 경우 보험자는 피보험자에게 막대한 보험금을 지불해야하며 심지어 관련 사고로 인하여 많은 재보험자들이 파산했다.³²⁸⁾ 따라서 테러 및 전쟁 등과 같은 특수한 위험에 대해서 보험자는 피보험자에게 별도의 특별한 담보조건 제시하고, 이를 충족하는 조건으로 위험을 인수하고 있다. 이와 관련하여 특히 미국계 발주자가 멕시코만에서 피보험자에게 해양플랜트공사를 요청할 경우 반드시 피보험자는 미국의 테러위험보험법³²⁹⁾에 따른 테러의 정확한 정의와 범위를 확인할 필요가 있다.

② 해양플랜트공사보험계약 해지, 자동종료, 일시중지 그리고 조건 변경

326) David Sharp, *op. cit.*, p.279.

327) 제1부(물적 손해 약관)상의 면책약관 제2조에 대한 상세한 세부내용에 대해서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 별도로 참조 요함.

328) 2001년 9.11 항공기납치테러로 인하여 손해보험자 및 재보험자의 경우 약 394억 달러(2009년 기준)의 보험손실을 기록하였다. 이러한 손실은 2005년 허리케인 카트리나에 의해서 입은 손해 약 400억 달러 다음으로 역사상 큰 보험손해사고로 기록되고 있다(<http://www.kidi.or.kr/pds/km/> ‘테러 리스크 : 재출현한 위험’ 관련 2013년 8월 30일 검색).

329) 미국테러위험보험법(US Terrorism Risk Insurance Act 2002 : US TRIA 2002)에 따르면 ‘테러’란 ‘미국의 민간 군중을 위압하거나 위압으로 미국정부의 정책이나 지도력에 영향을 끼치기 위한 노력의 일환으로 인간의 생명, 재산 또는 기간시설을 위험에 처하도록 조치 또는 조장하며, 미국 내에서 또는 소재와 상관없이 미국의 항공기 또는 미국적 선박에 손상을 초래하는 폭력적인 행위를 포함한다고 정의하고 있다.

이 보험약관에 따르면 보험자는 피보험자의 담보위반으로 인하여 보험계약을 해지할 수 있다. 보험자에 의해서 발부된 해지통보³³⁰⁾는 당일 세계표준시(Greenwich Mean Time : GMT) 24:00으로부터 14일 지난 이후부터 법적효력이 발생한다. 그러나 피보험자는 보험자가 피보험자에게 보험계약 해지통보를 하기 전에 보험요율과 보험약관 조건에 대하여 합의를 할 경우 보험계약을 유지할 수 있다. 기본적으로 피보험자는 고위험에 대한 엄격한 담보조건을 성실하게 이행하여 보험사고 발생 시 보험자로부터 보상을 받을 수 있도록 노력해야 한다. 만약 엄격한 재인수 조건이 충족되지 않으면 보험자는 보험계약에 대한 해지통보를 피보험자에게 전달할 수 있다.

③ 해양플랜트공사보험계약의 자동종료

피보험자가 해양플랜트공사 중 상대국에게 공식적으로 선전포고를 선언하는 것과는 관계없이 영국, 미국, 프랑스, 러시아, 중화인민공화국 간에 전쟁이 벌어질 경우 피보험자의 의도와 관계없이 해양플랜트공사보험계약이 자동종료 된다. 또한 해양플랜트공사보험계약은 원자력, 핵분열 및 핵융합 이와 유사한 핵반응, 방사능 또는 그 물질을 응용한 병기의 적대적인 폭발이 일어난 시점과는 관계없이 발생자체만으로도 자동종료가 된다.³³¹⁾

④ WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 따른 담보효력의 일시 정지

보험목적물이 설치되는 해역을 관할하는 연안국의 주정부, 지방정부, 등록국가 및 해당 국가의 정부기관에 의하여 강제적으로 포획, 나포, 강류(強留), 억류³³²⁾, 국유화 되는 경우, WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 따른 담보의 효력은 일시적으로 정지된다. 해당 기간 보험자가 재인수를 통해서 인수한 고위험에 근인한 보

330) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 따른 해양플랜트공사보험계약은 해지통보를 수령한 이후 3개월이 경과하기 전 7일이 되는 날짜에 피보험자가 보험자에게 사고 통지를 이행함으로써 취소될 수 있다(이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 125쪽).

331) 선박보험의 경우 피보험자의 사전 동의 없는 보험목적물에 대한 강제적인 징발이 국가 및 그 밖의 합법적인 단체 또는 불법적인 단체에 의해서 진행될 경우 보험목적물이 항해 및 정박 중인지 여부와는 관계없이 징발 후 15일이 경과하면 자동적으로 상호 간의 보험계약은 종료가 된다(이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 126쪽).

332) 실무적으로 협회전쟁동맹과업약관 제3조에서 억류조항을 별도로 규정하고 있다. 이때 보험목적물이 억류되었다고 인정할 수 있는 기준은 보험목적물이 연속으로 12개월 이상 선박의 자유로운 사용권 등이 상실됨을 증명함으로써 분쟁을 해결하였다(심재두, 전게서, 303쪽).

험사고가 발생할 경우 보험자는 면책된다.

⑤ 보험자의 환급보험료 지급

해양플랜트공사보험에 있어서 보험자가 피보험자에게 환급보험료를 지급해야 하는 경우는 건조공사 중 보험목적물에 대한 선급의 변경, 정지, 중단, 철회 또는 종료, 보험목적물의 소유자 또는 국적의 변경, 특히 해당 보험목적물이 건조공사 중 소유권, 운영권 또는 사용권 등이 외부권력기관에 의해서 징발될 때를 의미한다. 이와 같은 경우가 발생되게 되면 보험계약이 자동적으로 종료가 된다. 그리고 잔여기간에 대해서 피보험자가 납입한 보험료는 피보험자에게 환급되는 것이 통례이다. 피보험자에 의해서 추가적인 손해보상청구가 제기되지 않을 경우, 보험자는 물적 손해 약관에 따라 피보험자에게 보험계약의 해지, 자동종료, 피보험자 또는 보험자에 의해 해지통보를 받은 후 일할 계산된 환급보험료를 지급하여야 한다.

⑥ 계속담보유지

해양플랜트를 설치하는 공사해역을 관할하는 국가의 공권력으로 인하여 공사 중인 해양플랜트의 소유권, 운영권 또는 사용권에 대한 일부분 또는 전체가 징발, 억류, 국유화, 강매되는 경우 피보험자는 보험자에게 신속하게 사고통지를 해야 한다.³³³⁾ 그리고 보험자는 사고가 발생한 후 14일 동안 피보험자의 이익을 계속 담보한다. 이후 보험자로부터 ‘계속담보’의 의사가 없을 경우 양자 간에 체결된 보험계약은 종료된다. 그러나 피보험자의 추가보험료 납입의사와 보험자의 계속담보의사가 합치될 경우 보험계약은 유지될 수 있다.³³⁴⁾

(12) 기타보험약관

기타보험약관은 보험사고가 발생할 경우 주피보험자 또는 기타피보험자들이 가입한 그밖의 보험들보다 우선적으로 적용된다. 기타보험약관에 따라서 주피보험자 또는 기타피보험자들은 각자가 별도로 가입한 보험으로부터 추가적인 보험혜택을 받

333) *Mentz, Decker and Co. v. Maritime Insurance Co.*[1909] K.B. 132에서 Hamilton 판사는 보험기간 동안 보험사고가 발생할 경우 피보험자가 갖고 있는 신속한 통지(due notice)의 의미는 “피보험자가 사고를 인지하고, 사고 발생에 따라 보험자에게 손해보상금을 청구하기 위해서 피보험자가 즉각적으로 보험자에게 사실을 통보하는 행위를 의미한다.”라고 판시하였다.

334) WELCAR 2001, Section I - Terrorist “buy-back” Clause - 참조.

지 못한다. 실제로 해양플랜트공사보험은 해상에서 진행되는 다양한 형태의 건설공사에 적용되는 전위험을 담보하는 보험이기 때문에 추가적으로 주피보험자 또는 기타피보험자가 과도한 보험료를 부담하면서 의도적으로 이중보험에 가입하는 경우는 매우 드물다. 그리고 해양플랜트공사에 투입되는 기자재 및 부품의 경우 제조자, 공급자, 운송인 등이 각자의 책임 구간별(network limit)로 보험목적물에 대한 개별보험을 가입하여 위험을 분담하고 있고, 최종적으로 보험목적물 및 탑재된 자재 또는 시스템의 문제가 발생할 경우 하자보수유지약관에 따라 보상을 받을 수 있다.³³⁵⁾

제3절 물적 손해 약관상의 면책위험

I. 면책위험의 의의

1. 면책위험의 개념

면책위험은 담보위험과 대립되는 개념으로서 보험계약에서 보험자가 부담해야 하는 위험을 면제하는 사유가 되는 위험 또는 사고를 의미하며, 보험약관 중 담보범위를 보다 명확하게 제한하는 수단으로 면책약관을 포함시키고 있다.³³⁶⁾ WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 삽입되어 있는 면책위험에는 주로 피보험자의 고의적인 불법행위, 통상적인 또는 자연스러운 손해 및 소모, 보험목적물 자체의 잠재하자, 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 위험에 근인하지 않는 손해 등이 있다. 특히 잠재하자로 인한 손해는 보험목적물의 특성상 필연적으로 발생하는 것으로 보험에서 담보하는 우연성이 결여되어 발생하는 것이라고 할 수 있다.

2. 면책위험에 대한 보험자의 책임

해양플랜트공사보험 역시 일반적인 보험과 동일하게 보험약관에서 손해를 발생시킬 위험 중 보험자가 담보할 수 없는 위험을 담보범위에서 제외하고 면책약관으로 열거하여 포함하고 있다. 따라서 피보험자는 보험계약을 체결하기 전에 충분히 담

335) David Sharp, *op. cit.*, p.280.

336) 박진우, 전게서, 112쪽.

보험위와 면책약관에 대해서 보험자로부터 설명을 듣고 충분히 인지한 이후 보험계약서에 서명해야 한다. 보험자는 해양플랜트공사가 진행되고 있는 도중에 보험사고가 발생함에 따라 면책약관에 근거하여 피보험자가 손해보상을 요구³³⁷⁾하는 것에 대해서 보상불가와 관련된 항변을 하려고 하면 반드시 면책약관에 명시된 사유의 논리적 타당성에 대해서 보험자 스스로가 직접 입증해야 한다.³³⁸⁾

II. 물적 손해 약관상의 주요 면책위험

우리나라 상법은 신의성실의 원칙과 사회질서를 유지함으로써 보험자를 보호하고 보험계약자에 의한 인위적 보험사고의 유발을 방지하기 위하여 보험사고의 발생이 보험계약자, 피보험자, 보험수익자의 고의 또는 중대한 과실로 인하여 생긴 때, 그리고 위험측정 또는 보험료 산출의 기초를 위태롭게 하는 사유인 전쟁, 기타의 변란으로 생긴 보험사고(상법 제660조), 보험목적물의 성질·하자 또는 자연소모³³⁹⁾로 인한 손해 등을 보험자의 면책 사유로 규정하고 있다.³⁴⁰⁾ 그리고 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서도 영국 해상보험법 및 국내법과 유사한 면책사유를 포함하고 있다. 따라서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상 물적 손해에 적용되는 면책위험을 정리하여 아래와 같이 검토하기로 한다.³⁴¹⁾

337) De Monchy v. Phonex Insurance Co. of Hartford(1929) 34 LIL Rep. 201 H.L.에서 Viscount Dunedin 판사는 “피보험자가 보험약관상에 열거된 위험 중 실제로 발생한 포도주통 외부에 흔적을 통해서 누손(leakage)이 발생하였다는 사실만을 증명하면 충분히 스스로의 입증노력을 다하였다.”라고 판시하였다.

338) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 127쪽.

339) 해양플랜트공사는 육상에서 건조 중이거나 해상을 통해서 운송도중에도 바람과 파도의 침식작용에 의해서 외판, 배관, 장비가 부식되거나 노후화될 수밖에 없다. 이러한 통상적인 자연소모는 필연적으로 일어나는 현상임에 따라 우연성이 결여되었기 때문에 보험자의 담보대상에서 제외가 된다. Wadsworth Lighterage & Coaling v. Sea Insurance(1929) 사건에서 Scrutton LJ 판사는 “정상적인 해상날씨에 석탄운송에 종사하고 있던 선령이 50년이 넘은 목재 부선이 멀시강(River Mersey)에 정박 중 갑자기 침몰한 사고는 통상적인 자연소모 또는 고유한 문제(inherent weakness)로 인한 것임에 따라 보험자는 보상책임을 지지 않는다.”라고 판시한 사례도 있다.

340) MIA에서 보험에 의해 담보되는 위험에 포함되지 않는 손해, 피보험자의 고의적인 악행에 기인한 손해, 지연에 기인한 손해, 통상적인 자연소모에 기인한 손해, 보험목적물에 대한 고유의 하자에 기인한 손해 및 기타 손해(예컨대 해충에 기인한 손해)를 보험자 면책사유로 규정하고 있다(박진우, 전제서, 114-115쪽 참조).

341) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001

1. 주피보험자의 소유가 아닌 재산

해양플랜트의 운영형태와 설치목적에 따라 영구적으로 설치 및 고정되어 있지 않는 선박(단, 구명정, 구조정은 제외한다), 예컨대 부양단정, 수상비행기, 헬리콥터³⁴²⁾ 등과 관련하여 보험사고가 발생할 경우 보험자는 이에 대해서 면책된다. 왜냐하면 선박, 수상비행기³⁴³⁾, 헬리콥터 등은 해양플랜트공사를 이행하는 주체인 시공자의 재산이 아니라 피보험자와 제3자 간의 임대계약을 통해서 임차한 재산이기 때문이다. 예컨대, 국제선박 및 항만시설보안규약(The International Ship and Port Facility Security Code : ISPS Code)에 의거하여 해양플랜트공사의 보안을 위해서 투입되는 순찰선박(patrol vessel)이 순찰 중 타 선박과 충돌 및 기타 사고가 발생할 수 있다. 이때 해당하는 선박은 자체적으로 가입한 보험³⁴⁴⁾을 통해서 위험을 담보하고 있다.

2. 보험증권상에 명기되지 않은 작업구역

보험자는 보험계약 체결 시 계약된 작업에 포함되지 않는 작업 및 주피보험자가

의 제1부를 중심으로-”, 128쪽.

342) 1995년 ITC-Hulls 제6조 제2항 (5)호에 따라 항공기, 헬리콥터 또는 이것과 유사한 물체 또는 그것으로부터 낙하한 물체와의 접촉에 대해서 피보험의 상당한 주의를 다하는 조건으로 보험자의 담보범위에 포함하고 있다(홍성화, “1995년 협회선박기간보험약관에 있어서 보험자의 담보위험”, 「해사법연구」 제10권 제2부, 한국해사법학회(1998), 713쪽).

343) Polpen Shipping v. Commercial Union Assurance 사건에 따르면 수상비행기의 경우 항해하는 것은 이륙과 착륙을 위해서 일부 구간에만 해당하기 때문에 항해는 부수적인 것으로 판단됨에 따라 수상비행기는 선박으로 인정하고 있지 않다(심재두, 전계서, 220쪽 참조).

344) 고정식 및 이동식 해양플랜트의 경우 식수, 기름, 선용품 등과 같은 다양한 물품들을 별도로 용선된 선박을 통해서 육상으로부터 정기적으로 공급받고 있다. 더불어 피보험자는 보험목적물의 보안 및 보험목적물 주위를 항해하는 타선박과의 충돌을 방지하기 위해서 순찰선박(patrol vessel)을 별도로 용선하여 위험을 관리하고 있다. 이와 관련된 대표적인 표준용선계약서로는 ‘SupplyTime 2005’라고 하는 해양플랜트지원선박용 표준용선계약서식이 있으며, 이를 근거로 필요로 하는 선박을 용선하여 목적에 맞게 사용하고 있다. 특히 선용품의 이동을 위해서 고정식 해양플랜트에 접안 또는 이안 도중 충돌 및 기타 접촉 사고가 빈번하게 일어날 수 있다. 통상적으로 이러한 사고가 발생할 경우 선박소유자 측 선주상호책임보험에서 “선주상호책임보험은 선체보험자가 보상하지 않는 고정식 또는 부유식 해양플랜트와의 충돌 및 관련 손해를 보상한다.”라는 규정에 의거하여 손해를 보상하고 있다.

소유하지 않은 해양플랜트공사 현장 작업구역 내에서의 임시작업에 따른 보험사고에 대해서 면책된다. 그러나 사전에 보험자와 피보험자 간의 합의를 통해서 추가보험료를 납입한다면 별도의 담보가 제공된다. 즉, 보험자는 보험기간 동안 담보가 제공되는 장소 이외의 지역, 예컨대 극지방을 통과하거나 동해역 및 그 주변해역에서의 해양플랜트공사작업은 담보위험에 포함되지 않는 경우가 대부분임에 따라 이를 피보험자가 위반할 경우 면책된다. 또한 서부아프리카 연안에서 해양플랜트공사를 할 경우 주변국의 정치적인 상황이 불안정하기 때문에 언제라도 납치 및 테러 등과 같은 보험사고가 내재되어 있으므로 해당 해역 역시 담보위험에 포함되지 않는 경우가 많다. 영국 협회선박보험증권에 첨부되는 협회담보(Institute Warranties)약관³⁴⁵⁾에 따르면 보험목적물인 선박이 특정기간 또는 특정해역의 출입 및 항해를 금지하고, 더불어 특정기간 동안 특정화물을 선적하고 해당 해역을 항해하는 것을 금지하고 있다.³⁴⁶⁾ 그러나 예외적으로 보험목적물과 관련하여 발생한 인명사고 및 인명구조 또는 부상자의 치료를 목적으로 선박의 항로가 변경된 경우 피보험자는 사전에 보험자와 유·무선 통신을 이용하여 해당 사실을 통보를 하고, 서면으로 확인을 받게 되면 보험자 면책에서 제외가 된다.

3. 계약상 불법행위 따른 손해

보험자는 조선소와 발주자 간에 합의된 계약기간 이내에 조선소, 즉 시공자가 해

345) 협회담보(Institute Warranties)약관은 총 6개 조항으로 구성되어 있으며, 실무적으로 다음과 같이 통칭하고 있다. ① 북미 담보(North American warranty), ② 발틱해 담보(Baltic warranty), ③ 북극 담보(Artic warranty), ④ 베링해 담보(Behring Sea warranty), ⑤ 남극 담보(Antarctic warranty), ⑥ 인도석탄 담보(Indian Coal warranty)로 구성되어있다(이재복 외3인, 전게서, 28-33쪽).

346) 협회담보(Institute Warranties)약관은 영국의 런던보험자협회 (Institute of London Underwriters; ILU)에서 제정한 보험약관으로서 선박의 지리적 항행제한에 대한 명시적 담보사항을 열거하고 있다. 협회담보약관에서는 위도와 경도로 표기된 특정구역 내에서의 선박항해를 연중 특정 기간 동안 제한하고 있다. 하지만 해당 구역으로의 항해가 불가피할 경우, 실무적으로는 보험자에게 그러한 사실을 즉시 통보하고 보험자와의 합의에 따라 위험 변동에 따른 추가 보험료를 지급하는 경우로 제한하여, 항행제한 구역 내에서의 항해가 계속담보약관(Held Covered Clause)에 의하여 담보될 수도 있다. 특히 항해의 변경은 보험증권에 기재된 목적항을 위험이 개시된 이후에 선박소유자 또는 선장의 임의로 변경하는 것을 의미한다. 따라서 항해의 변경이 있거나, 선박내부의 사정 또는 외부의 기상상태의 변화로 인한 항로이탈에 대해서 원칙적으로 보험자는 면책되나 특약에 의해서 담보가 확장될 수 있다(강영문, 전게서, 190-191쪽; MIA 제45조, 제46조 참조).

양플랜트공사를 완벽하게 수행하지 못함에 따라 발생하는 계약 불이행 및 인도 지연과 관련된 위약금에 대해서 면책된다. 실무적으로 해양플랜트공사를 진행하는 도중 자재공급의 지연 및 파손, 시운전 중 화재 및 폭발 사고, 시공자의 설계오류 등의 다양한 사유로 인하여 결과적으로 시공자는 발주자와 합의한 해양플랜트공사계약기간 내에 보험목적물을 인도하지 못하는 경우가 발생할 수 있다. 이럴 경우 선박건조계약과 유사하게 통상 1개월의 유예기간(grace period)이 적용되어 상호 합의된 기간 동안은 위약금이 없으나, 유예기간이 초과될 경우 일별로 계약서상에 합의된 금액을 위약금 형태로 발주자에게 지불하여야 한다. 즉, 피보험자는 발주자와의 해양플랜트공사계약상 계약위반으로 인하여 입은 자신의 금전적 손해에 대해서 별도로 보험자에게 보험금을 청구할 수 없다.

보험자는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제1부(물적 손해 약관)에서 담보하는 위험에 기인하지 않고 시공자가 임의적으로 해양플랜트공사를 진행하는 도중 발생하는 해저지반공사, 매설 그리고 플랫폼의 설치위치 오류에 따른 (재)설치 비용과 관련된 손해에 대해서 면책된다. 또한 여타의 이유를 불문하고 보험목적물의 상업시운전 지연 및 불가동 손실에 따른 손해에 대해서 면책된다. 실무적으로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에는 불가동손실을 담보하는 별도의 보험약관을 많이 적용하고 있지 않으나, 해양플랜트운영보험에서는 불가동손실, 가동지연에 대한 손해를 전문적으로 담보해 주는 보험약관을 별도로 삽입하여 사용하고 있다.³⁴⁷⁾ 보험자는 해양플랜트공사를 이행하는 시공자와 보험목적물에 설치되는 기자재를 납품하기로 계약한 공급업자가 작성한 이행보증장(performance guarantee) 또는 계약서에 따라 수반되어 발생하는 배상책임에 대해서 면책된다. 또한 보험자는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제2부(배상책임약관)에서도 확인할 수 있듯이 계약상 불법행위에 따른 손해에 대해서 면책된다.

4. 임시 또는 계약이외의 목적으로 영구적 설치작업에 소요되는 비용

최종 합의된 별첨서식 'B'상에 열거된 예산항목의 범위를 벗어난 임시수리 및 설계변경에 따른 영구적인 추가 설치작업, 보험목적물의 공사에 필요한 장비의 추가 구매 등과 같은 작업에 소요되는 비용은 해양플랜트공사에 임시적으로 사용되든지

347) 실무적으로 가장 많이 사용하고 있는 약관은 Loss of Production Income Wording(Production Loss Sustained) JR 2005/003A : LOPIW)가 있다.

아니면 영구적으로 설치되든지에 대한 여부를 불문하고 면책된다. 특히 보험자는 육상에서 제작한 구조물에 대한 용접 불량 및 해상에서 중량물 설치 작업 중 작업자의 용접기술 부족에 따른 수리 및 해당 배관과 구조물 교환에 따른 비용에 대해서도 면책된다.

5. 피보험자의 부주의 및 기타 손해

보험자는 주피보험자의 작위 또는 부작위로 인하여 정당하지 못한 해양플랜트공사 진행 및 안전조치 위반으로 발생하는 보험사고에 따른 손해에 대해서 면책된다.³⁴⁸⁾ 그리고 자연적인 마모 또는 소모³⁴⁹⁾, 부식 및 산화³⁵⁰⁾, 온도변화에 따른 공사 중인 보험목적물의 유지·보수·수리 관리에 소요되는 비용에 대해서 면책된다.³⁵¹⁾ 이러한 일련의 손해는 해양플랜트공사 중 자연발생적으로 우연성이 결여된 손해이기 때문에 보험자의 담보범위에서 제외된다.

보험자는 해저전기배선 및 배관 매설 또는 지반 공사를 위해서 바위 및 이와 유사한 물질의 투하(rock dumping) 작업이 지정된 장소에 이루어지지 않고, 잘못된

348) *Gee and Garnham v. Whittall* [1955] 2 Lloyd's Rep. 562 판례에 따르면 피보험자의 고의적인 포장 불충분으로 인한 선적된 화물의 손해에 대해서 보험자는 면책된다.

349) 일반적인 선박건조공사와 비교해서 해양플랜트공사는 공사기간이 길고, 현장 해역에서 추가적으로 설치되는 공사가 많다. 따라서 일반상선의 건조와 비교해서 해수로 인한 외판의 부식 및 도장변색, 추진기(thruster)의 미세균열, 특히 장기간 닻을 투묘한 상태로 고정된 상태에서 공사가 진행되는 경우가 많기 때문에 조개 및 폐류의 선저 부착 또는 해수주입구(sea chest) 봉쇄 등과 같은 자연마모 및 소모의 대표적인 사례가 많이 발생하고 있다.

350) 보험목적물의 선체 및 속구 등에 잠재적 하자가 존재함으로 인하여 손해의 원인이 되는 자연소모(ordinary wear and tear down)에 대해서 보험자는 보험금 지급을 거절할 수 있다. 왜냐하면 자연소모에 의한 손해는 우연성이 결여되어 보험사고의 필수적인 요소에 해당되지 않기 때문이다.

351) '온도변화'에 관련된 보험자 면책약관은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서만 볼 수 있는 특별약관이다. 이 면책약관이 삽입된 이유는 해양플랜트공사는 육상구조물의 설치공사와는 달리 훨씬 가혹한 자연환경에 노출되어 있기 때문이다. 해상플랜트는 주로 강철과 배관으로 구성되어 있으며, 심해저로 내려갈수록 받게 되는 엄청난 수압과 함께 온도변화에 대한 내구성을 지니지 못하면 공사가 완성되지 못하게 된다. 따라서 스테인리스강(stainless steel)과 같이 내구성이 강한 재질로 구조물의 외판 및 해수면과 직접 접촉이 가능한 부분을 제작해서 위험을 회피해야 한다. 특히 북극 및 남극과 같은 극해에서 작업 중 응결(condensation damage)로 인하여 내부 기자재에 한손(sweat damage)이 발생할 경우에도 보험자는 면책된다(David Sharp, *op. cit.*, p.283).

장소에 투하되어 (재)작업이 수행됨에 따라 발생하는 잔존물 제거 및 이동에 소요되는 비용에 대해서 면책된다. 즉, 보험목적물에 대한 시간의 경과, 기후환경의 변화 등으로 인하여 발생하는 자연스러운 손해에 대해서 보험자는 면책되고, 피보험자는 이러한 손해를 최대한 억제 및 확대를 방지하기 위해서 선의의 노력을 다해야 한다. 예컨대, 피보험자는 시추설비에 포함되는 주요 전자장비들이 습기에 매우 취약하기 때문에 이를 보호하고 제어할 수 있는 각종 제습기(de-humidifier), 강제 송풍기(enforced fan), 에어컨(air condition), 풍우밀문(weather tight door) 등의 각종 시설들을 사전에 설치하는 주의의무를 성실히 이행함으로써 위험을 관리해야 한다.

6. 핵 및 방사능 위험과 관련된 손해

보험자는 핵연료 및 핵폐기물 또는 핵연료의 연소에 따른 방사능 오염 또는 그 결과로 전리되는 방사물질, 핵장치, 원자로 또는 기타 핵물질 간의 결합에 따른 방사능 물질, 유독물질, 폭발물질 또는 기타 위험물질이나 오염물질, 원자핵 분열 및 융합 또는 이와 유사한 핵반응 및 방사능 피폭 또는 핵물질과 연계된 군사무기, 시간과 장소에 관계없이 발생하는 방사능 오염 등과 같은 사유로 해양플랜트공사 중 발생한 직·간접적인 멸실, 손해, 배상책임 또는 제반비용에 대해서 면책된다.³⁵²⁾ 특히 보험자는 보험목적물이 운송 중 방사능오염손해를 입은 경우 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 우선적용약관 중의 하나인 적하보험계약 시 협회방사능 오염면책약관(Institute Radioactive Contamination Exclusion Clause)이 포함되기 때문에 핵과 관련된 사고가 전쟁무기로 사용되든 또는 그 이외의 목적으로 사용되든지에 관계없이 방사능오염손해에 대해서 보상책임을 면하게 된다.³⁵³⁾ 또한 1995년 협회선박기간보험약관 제27조에서도 원자핵이 전쟁무기로 사용되는지 여부와는 관계없이 방사능오염손해에 대해서 보험자를 면책하고 있다.³⁵⁴⁾ 그리고 선주상호책

352) 협회방사능오염면책약관(1/10/90)은 원자, 핵, 중성자폭탄과 같이 원자핵이 전쟁무기로 사용된 경우로 국한해서 보험자 면책을 인정하고 있던 것에 추가하여 핵에너지이용시설과 핵연료물질 등으로 인한 손해까지 확장하여 보험자를 면책하고 있다. 따라서 적하보험계약 체결 시에는 협회방사능오염면책약관을 첨부하기 때문에 원자핵이 전쟁무기로 사용되든 전쟁무기로 사용되든지 여부와는 관계없이 방사능오염손해와 관련하여 보험자는 무조건 보상책임을 면책된다(홍성화, “해상보험에 있어서 방사능오염손해에 대한 보상 문제”, 「한국항해항만학회지」 제35권 제5호, 한국항해항만학회(2011), 458쪽; WELCAR 2001, Section I - Exclusion Clause - 참조).

353) 홍성화, “해상보험에 있어서 방사능오염손해에 대한 보상 문제”, 457-458쪽.

임보험에서도 원자핵과 관련된 선원의 사망 및 재해보상을 일반제외규정³⁵⁵⁾으로 정하여 보험자의 면책을 인정하고 있다.³⁵⁶⁾

Ⅲ. 물적 손해 약관상의 면책 예외

아래와 같이 열거되는 손해에 대한 면책 예외약관은 해상에서 최종 설치작업을 위해 조선소의 안벽(quay) 및 선거장(dry dock or float dock)에서 조립 및 설치 중이거나 또는 해양플랜트공사가 직접적으로 이루어지고 있는 공사 현장에 설치된 보험목적물에만 적용된다. 그러나 보험자는 해양플랜트공사가 진행 중인 지역 또는 해역이 과거 전쟁, 폭동³⁵⁷⁾, 소요³⁵⁸⁾, 내란³⁵⁹⁾ 등으로 인하여 잔존물이 제거되지 않은 상태로 방치된 지뢰, 폭탄, 어뢰, 미사일 또는 기타의 무기가 폭발하여 발생하는 멸실 및 훼손에 대해서 면책되지 않는다.³⁶⁰⁾ 왜냐하면 피보험자와 보험계약을 체결하기 전 보험자는 피보험자로부터 보험목적물이 설치될 공사해역에 대한 정보를 사전에 고지 받아서 위험성 평가를 정확하게 이행해야 함에도 불구하고, 이를 함의적으로 이행하지 않음에 따라 보험사고가 발생한 것에 대해서 보험자의 면책을 항변할 수 없기 때문이다. 그러므로 보험자는 특정한 위험을 재인수할 경우 반드시 고 위험에 따른 손해의 정도를 확률모형을 통해서 분석하고, 피보험자와 합의를 통해서 담보조건을 강화하여 위험을 관리할 필요가 있다.

354) 홍성화, “해상보험에 있어서 방사능오염손해에 대한 보상 문제”, 460쪽.

355) 한국선주상호책임보험계약규정 제36조 (일반제외규정) 내용 참조.

356) 홍성화, “해상보험에 있어서 방사능오염손해에 대한 보상 문제”, 461쪽.

357) Field v. Receiver of Metroplitan Police(1907) 2 K.B. 853 사건에서 ‘폭동’은 3인 이상의 집단이 사전에 특별한 계획과 의도를 가지고 이에 반대하는 세력을 상대로 폭력을 행사하여 사회적 불안과 공포를 조장하는 반사회적 행위를 의미하며, 언급한 모든 사항이 반드시 충족되어야 폭동으로 인정된다(홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 76쪽).

358) Pan American World Airways v. Aenta Casualty & Scurety (1975) 1 Ll.R. 77 사건에서 소요는 폭동의 전 단계로서 다수의 군중이 집합하여 분쟁을 일으켰으나, 정부나 체제의 붕괴를 목적으로 하는지 않는 단계를 의미한다(홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 76쪽).

359) 국가 내부에서 준정부적 권력을 가진 둘 이상의 정파사이의 싸움을 의미하며, 싸움은 전쟁으로 인정될 수 있을 정도의 높은 수준을 말한다. 보험에서 의미하는 전쟁은 특별한 사정이 없는 한 내란도 포함하고 있다(Pesqueriasy Secaderos de Bacalao de Espana S.A. v. Beer [1949] 1 A.E.R. 845 참조).

360) Costain-Blankevoort(UK) Dredging Co Ltd v. Davenport, ‘Nassau Bay’[1979] 1 Lloyd’s Rep. 395.

1. 전쟁 및 이와 유사한 행위에 따른 손해

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 구성하는 세부조항들 간에 서로 상충되는 경우가 자주 발생한다. 따라서 보험자는 양 당사자 간의 별도 합의가 제1부(물적 손해 약관)에 삽입된 경우를 제외하고, 상대국에게 선전포고를 선언하는 것과는 관계없이 침략, 교전국에 대한 일체의 적대행위³⁶¹⁾, 내란, 폭동, 혁명, 반란, 봉기, 군사력, 불법적인 권력 침탈, 지방 및 중앙정부의 공권력에 따른 보험목적물의 압류, 국유화, 징발로 인하여 발생한 멸실 및 훼손 등에 대해서 면책되지 않는다.³⁶²⁾

2. 테러리스트 ‘재인수(buy-back)’약관에 따른 손해

보험자는 테러리스트 ‘재인수(buy-back)’약관에 따라서 폭발물의 폭발, 전쟁 무기 및 악의적인 행동 또는 정치적인 목적으로 발생한 손해에 대해서 면책되지 않는다. 보험자는 주피보험자와 기타피보험자를 제외한 제3자, 즉 특정되지 않은 자가 ‘해양플랜트’라고 지칭되는 보험목적물에 대한 정치적 또는 고의적인 테러(terror)³⁶³⁾

361) Spinney (1948) Ltd v. Royal Insurance Co Ltd [1980] 1 Lloyd's Rep. 406 사건에서 Mustill 판사가 정의한 ‘적대행위’의 의미는 “교전국에 의한 전쟁행위 또는 전쟁활동과 비교해서 전쟁상태의 존재를 예상하고 있는 정도의 좁은 의미이다. 특히 내란의 과정에서 자행된 행위나 조직적으로 무장한 모반세력에 대한 행위도 광의적으로 포함된다. 그리고 적대행위는 단순히 전쟁상태의 존재를 의미하는 것이 아니고 구체적으로 적대하는 행위 또는 적대하는 활동을 모두 포함하여 광의적으로 해석할 필요가 있다.”고 판시하였다. 유사한 판례로는 Britain Steamship v. The King (The Petersham) (1921) 1 A.C. 99. British India Steam Navigation v. Green (The Matiana) (1921) 1 A.C. 99 등이 있다.

362) 국가내부에서 발생한 내란, 혁명, 모반, 반란은 모두 정치, 경제, 군사와 관련하여 내부적인 갈등이 집단적으로 폭동형태로 외부에 표출되어 나타난 결과이다. 따라서 전쟁이나 테러리즘과 구별이 필요하며 보험자가 보상할 때 어떻게 구별해야 하는지가 매우 중요하다. National Oil Co. of Zimbabwe (Private) Ltd. and others v. Sturge [1991] 2 Lloyd's Rep. 281 사건에서 피보험자가 가입한 보험증권은 테러와 관련된 손해를 담보하였으나 전쟁위험은 담보하지 않았다. Mozambique National Resistance(Renamo) 요원이 모잠비크로 가는 송유관과 저유시설을 파괴함에 따라 법원은 해당 사건을 전쟁으로 인정하였고, 보험자는 해당 사건이 테러와 관련된 담보대상에 포함되지 않음에 따라 면책되었다.

363) 테러(terror)행위는 개인 또는 집단의 정치적인 목적을 달성하기 위한 폭력의 사용을 의미하며, 대중 또는 대중의 일부를 공포에 빠뜨릴 목적으로 행한 폭력행사를 포함한다(신인식 외4인, 전게서, 177쪽).

목적으로 멸실 및 훼손 등을 가하는 행위 그리고 주권 국가 또는 이와 유사한 공권력을 갖고 있는 정부 또는 준정부기관의 구속여부와 관계없이 우발적으로 또는 고의적으로 보험목적물에게 발생시킨 멸실 및 훼손 등과 관련된 비용에 대해서 면책되지 않는다.³⁶⁴⁾

제4절 물적 손해 약관의 문제점과 개선방안

I. 물적 손해 약관의 문제점

1. 물적 손해 약관상의 불충분한 용어 정의

해양플랜트와 관련된 기술이 지속적으로 개발되고 있으며, 이러한 기술들이 융합되어 다양한 형태의 해양플랜트가 매년 상용화되어 조선소에서 공사가 진행되고 있다. 그럼에도 불구하고 물적 손해 약관상의 용어 정의 부분에서는 이러한 시대적 변화를 적극적으로 모두 수용하고 있지 못한 상태이다. 특히 보험사고가 발생할 경우 보험자와 피보험자는 각자의 관점에서 용어의 해석을 다르게 판단할 수 있기 때문에 이에 대해서 보험약관상에 명확하게 정의를 사전에 하지 않을 경우 분쟁의 소지가 될 수 있다. 따라서 관련 용어들에 대한 정의 및 해설을 추가적으로 삽입하여 보험사고가 발생할 경우 양 당사자가 명확한 기준을 통해서 해당 용어와 관련된 분쟁을 최소화하는 것이 바람직하다.

2. 물적 손해 약관상의 제9조 손해방지비용약관의 해석 범위

물적 손해 약관의 제9조에서 명시하고 있는 보험목적물에 대한 ‘급박한 물적 멸실 또는 훼손’이라는 문구에 대해서는 광의적으로 해석하여 피보험자의 손해를 방지할 필요가 있다. 왜냐하면 피보험자가 제9조에서 명시된 보험약관상의 문구를 협의적으로 해석하여 보험사고의 발생이 예견되고 있음에도 불구하고 이에 대한 적절한 조치를 하지 않아 보험목적물에 대한 손해의 범위가 확대될 수 있기 때문이다.

364) WELCAR 2001, Section I - Exclusion Clause - 참조.

따라서 보험약관상의 문구를 수정하여 피보험자가 적극적으로 손해방지를 위하여 노력을 할 수 있도록 명문화하는 것이 바람직하다. 또한 피보험자의 적극적인 손해방지노력은 보험사고로 인하여 보험자가 담보해야 하는 보험금 부담비율을 낮출 수 있는 장점도 동시에 갖고 있다는 점을 양자 모두가 숙지할 필요가 있다. 이를 통해서 보험사고가 발생하였을 경우 어느 일방에게만 손해가 편중되는 것을 막고, 상호 간의 신뢰를 바탕으로 보험사고 예방에 최선을 다하는 것이 바람직하다.

3. 물적 손해 약관상의 제11조 잔존물제거약관에 대한 기준의 불명확

해양플랜트공사와 직·간접적으로 연관되어서 다양한 잔존물이 발생할 수 있다. 특히 해양플랜트공사 주변 항로상에서 선박의 안전한 통항과 관련된 잔존물이 발생할 경우, 해양플랜트공사의 책임을 갖고 있는 시공자는 이를 제거해야 할 의무가 있다. 그러나 물적 손해 약관 제11조상에서는 ‘정상적인 작업을 진행하는데 잔존물이 방해할 하지 않을 경우(interfere with the Assured’s normal operation)’라는 한정적인 개념의 문구가 삽입되어 있다. 이때 보험자는 이를 협의적으로 해석하여 타 선박 또는 기타 안전에 위험이 없을 경우, 피보험자가 잔존물을 제거한 비용에 대해서 보험금 지급을 항변할 수 있다. 그러나 실질적으로 잔존물이 발생할 당시에는 위험이 존재하지 않을 수 있으나, 시간이 지남에 따라 외판의 부식, 수온, 수압 등의 영향으로 추가적인 유류오염이 발생하거나 지형지물의 환경변화로 인하여 선박의 안전운항에 위험을 초래할 수 있다. 따라서 제11조상의 잔존물제거와 관련된 기준을 보다 명확하게 정의하여 보험약관에 삽입하는 것이 바람직하다.

4. 물적 손해 약관상의 제13조 대기비용약관에 대한 기준의 불명확

현행 제13조에서는 용선한 선박과 관련된 대기기간의 산정 방식, 대기 장소, 즉 안전항 또는 안전 해역에 대한 명시가 없기 때문에 이를 둘러싸고 보험자와 피보험자 간에 많은 분쟁이 발생되고 있다. 특히 악천후에 따른 해양플랜트공사지연으로 대기할 경우 악천후에 대한 기준이 애매하고, 대기장소가 해양플랜트공사해역과 어느 정도 떨어진 곳인지 등과 관련해서 발생하는 제반비용에 대한 분쟁이 발생할 수 있다. 따라서 제13조 대기비용약관상에 용선한 선박의 대기 명령, 대기 장소, 대기 시점, 대기 중 발생하는 비용에 대한 공제요율표를 개발하여 삽입하는 것이 바람직하다.

5. 물적 손해 약관상의 제16조 테러리스트 재인수약관

재인수약관의 목적은 피보험자가 보험자와 합의한 엄격한 담보이행을 전제로 기존의 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 인수하지 않는 불확실한 위험을 인수하는 것이다. 그러나 제16조에서 언급하는 있는 전쟁의 범위가 광범위하기 때문에 보험목적물이 설치되는 해역, 공사가 진행되는 장소로 범위를 일정부분 제한하는 것이 바람직하다. 물론 현행 보험약관상에 명시된 영국, 미국, 프랑스, 러시아, 중국 등의 국가들 간에 전쟁이 발생할 경우, 해양플랜트공사에 필요한 금융, 자재운송 등과 관련하여 당연히 문제가 발생할 수 있다. 그러나 제2차 세계대전 이후 인류는 전쟁 폐해와 심각성을 인지하고 있음에 따라 국지전 이외에 대규모의 세계대전의 재발 가능성은 매우 낮다고 할 수 있다. 따라서 보다 현실적인 관점에서 보험목적물과 관련된 해양플랜트공사에 직접적인 영향을 줄 수 있는 상황을 충분히 고려하여 보험약관상의 전쟁의 범위를 제한하는 바람직하다.

II. 물적 손해 약관의 개선방안

1. 물적 손해 약관상의 용어 정의 및 해설 추가

해양플랜트의 종류가 다양해지고, 담보 범위가 점차 확대됨에 따라 현행 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 포함하고 있는 용어 뿐만 아니라 추가적으로 삽입이 필요한 각종 용어들에 대한 범위와 한계를 명확하게 보험약관상에 삽입하지 않으면, 양 당사자 간의 용어 해석에 있어서 상당한 이견이 발생할 수 있다. 따라서 아래의 표와 같이 용어의 정의 및 해설을 추가적으로 정리하여 현행 보험약관에 삽입할 것을 제안한다.

<표 - 5> 물적 손해 약관상 용어의 정의 및 해설

용어	정의 및 해설	비고
해상위험	‘해상위험’이란, 해양플랜트공사(육상건조공사는 제외) 중 안벽공사 및 안벽 이동(berth shifting), 해상이동, 도착 이후의 해상에서 설치 작업 중 발생하는 일반적인 위험	추가

	의 개념인 손해의 원인으로 기본적으 로 항해에 기인하 여 부수적으로 발생하는 위험을 뜻한다. 이러한 해상위험 은 우연성을 전제조건으로 해양플랜트공사와 관련된 위 험, 즉 사고발생 시 주변 여건이 해상인지 아닌지에 따라 제한적으로 해석한다. 특히 육상 건조장에서의 위험은 제 외한다.	
인도	‘인도(delivery)’ 시점에 대한 정의는 계약형태에 따라 다 음과 같다. 가. 공장인도조건 : 조선소, 즉 시공자로 부터 발주자에게 소유권이 이전될 때를 공식적인 ‘인도’라고 한다.(예 : 드 릴쉽, 반잠수식 시추선) 나. 일괄인도조건 : 발주자가 지정한 해역에서 잔여공사를 마치고 상업시운전을 마친 후 발주자에게 소유권이 이전 될 때를 공식적인 ‘인도’라고 한다.(예 : 부유식 생산저장 시설물, 고정식 해양플랜트)	추가
불량부품	‘불량부품’이란, 보험목적물 자체, 보험목적물을 구성하는 부품의 불량을 포함하는 외부적인 불량과 더불어 시스템 오류에 따른 설계 불량, 요구기능조건의 미달에 따른 기 능상의 불량을 뜻한다.	추가
잠재하자	‘잠재하자’란, 해양플랜트공사 중 피보험자, 즉 시공자가 상당한 주의를 기울였음에도 불구하고 공사 중 부품, 설 계, 시스템구성 등에 존재하고 있는 잠재적 결함을 미연 에 발견하지 못하는 경우의 하자를 뜻한다.	추가
잔존물	‘잔존물’이란, 해양플랜트공사를 위해서 피보험자가 임시 로 설치해둔 해양시설물 또는 해양플랜트공사가 완료되 어 더 이상 사용이 불필요하여 방치된 해양시설물 등과 같이 연안국의 어로, 해양환경 그리고 선박의 항해를 방 해하는 모든 해양플랜트를 뜻한다.	추가

2. 물적 손해 약관상의 제9조 손해방지비용약관의 개선방안

보험자는 보험목적물의 안전한 완성을 목적으로 보험목적물과 관련하여 발생할

수 있는 손해를 최소화하기 위해서 피보험자에게 적극적인 손해방지노력을 요구하고, 이에 상응하는 비용에 대해서 보험금을 통해 금전적으로 보상해야 한다. 그러나 결과적으로 제9조상에서 문구를 협의적으로 해석할 경우, 실질적인 위험이 아니라 는 이유로 피보험자는 손해의 확대를 방지하기 위해서 추가적인 주의의무를 다하지 않을 것이고, 보험자 역시 동일한 이유로 피보험자에게 보험금 지급을 거절할 수 있다. 이럴 경우 제9조의 삽입 목적인 보험목적물에 대한 추가적인 손해확대의 방지를 목적으로 하는 것과는 전혀 다른 결과가 유도됨에 따라 아래와 같이 관련 문구를 수정하여 양 당사자 모두가 해당 문구를 광의적으로 해석하여 보험사고의 확대를 방지할 수 있도록 제안한다.

<표 - 6> 물적 손해 약관상의 문구 개선 I

‘문구’	개정 전	개정 후
WELCAR 2001 SECTION I (Physical Damage)	‘보험목적물에 급박한 물적 멸실 또는 훼손’이 임박한 경우	‘보험목적물에 급박한 물적 멸실 또 는 훼손이 발생되었거나, 직접 또는 실질적인 위험’이 존재할 경우

3. 물적 손해 약관상의 제11조 잔존물제거약관의 개선방안

해양플랜트공사 중 잔존물이 발생할 경우, 과실책임의 원칙에 의거하여 잔존물이 발생하게 된 원인을 제공한 자가 잔존물을 제거하여야 한다. 이때 잔존물제거와 관련된 기준이 WELACR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 명확하게 명기되어 있지 않은 관계로 보험자와 피보험자는 잔존물을 제거하는데 소요되는 비용처리 문제로 많은 분쟁을 하고 있다. 따라서 제11조 잔존물제거약관의 해석을 보다 명확하게 하기 위해서 아래와 같이 보험약관상의 문구 수정을 제안한다.

<표 - 7> 물적 손해 약관상의 문구 개선 II

‘문구’	개정 전	개정 후
WELCAR 2001	‘정상적인 작업을 진행하 는데 잔존물이 방해로 하	‘해양플랜트공사와 관련된 주변 해 역(필요시 해양플랜트로부터 XX 마

SECTION I (Physical Damage)	지 않을 경우'	일이 떨어진 주변해역)을 통항하는 타 선박 및 항해의 안전에 대한 위험이나 추가적인 해양오염이 예상될 경우 또는 보험사고 당시의 상용기술을 이용하여 잔존물을 제거할 수 있는 수심(해수, 담수 모두 포함)에 잔존물이 존재할 경우'
-----------------------------------	----------	---

4. 물적 손해 약관상의 제13조 대기비용약관의 개선방안

안전항, 안전해역, 대기의 개시 및 종기, 대기 중 기타업무와 관련하여 용선한 선박에 대한 대기기간을 명확하게 산정하기 위해서 아래와 같이 별도의 공제요율표를 작성하여 제13조 대기비용약관상에 삽입하는 것을 제안한다.

<표 - 8> 용어의 정의 및 공제요율표

대기의 개시	해양플랜트공사해역에서 해상기상 및 기타 공사작업의 환경이 변경됨에 따라 용선주와 선박의 선장이 합의 할 경우, 용선한 선박은 안전한 안정항 또는 안전해역에서 일정기간 대기할 수 있다. 이때 개시 시점은 용선주가 대기명령서를 해당 선박으로 송부하고, 선장이 이를 수용하였을 때로 정한다.						
대기의 종기	기상상태의 호전 또는 공사작업의 환경이 개선되어 용선주로부터 복귀명령서를 해당 선박이 이를 수령하고, 선장이 동의하였을 때로 정한다.						
안전항 또는 안전해역	해양플랜트공사해역으로부터 용선한 선박의 안전이 확보될 수 있는 가장 가까운 해역 또는 모항 - 보험목적물로부터 : () 마일 - 보험목적물로부터 : 가장 가까운 지정항구 ()						
공제요율표							
일수(1주단위)	1 일	2 일	3 일	4 일	5 일	6 일	7 일
공제비용	용선 선박의 일일 용선료를 기준으로 사전에 합의된 금액						
* 대기기간 중 용선한 선박은 용선계약 이외의 목적으로 다른 상업적인 작업을 할 수 없다.							

5. 물적 손해 약관상의 제16조 테러리스트 재인수약관 개선방안

해양플랜트공사는 연안국의 정치적 환경변화, 예컨대 전쟁, 테러 등에 많은 영향을 받게 된다. 따라서 피보험자는 보험자가 제시하는 엄격한 담보조건을 이행할 경우, 이를 전제로 보험자는 재인수약관을 통해서 위험을 재인수하고 있다. 그러나 재인수약관상의 담보조건이 너무 엄격할 경우, 해양플랜트공사에 직접적인 영향이 없음에도 불구하고 피보험자가 손해를 입는 경우 보상을 받지 못하는 경우가 발생할 수 있다. 따라서 양 당사자 간의 이익의 균형을 유지하는 측면에서 이를 개선하기 위하여 아래와 같이 전쟁의 범위를 해양플랜트공사와 관련된 범위로 제한하는 보험약관을 제안한다.

<표 - 9> 물적 손해 약관상의 문구 개선 III

'문구'	개정 전	개정 후
WELCAR 2001 SECTION I (Physical Damage)	'영국, 미국, 프랑스, 러시아, 중화인민공화국등과 같은 국가 간의 전쟁이 발생할 경우'	'보험목적물이 설치되는 장소의 국가 또는 인접국가 간의 전면적인 전쟁이 발생할 경우 또는 보험목적물이 실질적으로 건조되고 있는 국가와 타 국가간의 전면적인 전쟁이 발생할 경우'

6. 선급유지 및 특별규칙준수약관의 신규 삽입

기존 물적 손해 약관상의 우선적용약관 중 협회적하약관에는 협회선급약관이 삽입되어 있으나, 이것은 보험목적물이 부선에 선적되어 화물로서 운송될 경우에 한정적으로 적용되고 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 물적 손해 약관상에 이와 관련된 보험약관을 추가적으로 삽입할 필요가 있다. 특히 해양플랜트의 하부구조물은 통상적으로 일반적인 상선의 선체에 해당되기 때문에 국제선급연합회의 회원자격이 있는 국제적인 선급들이 이에 대한 안정성을 객관적으로 인증하고 있다. 그러나 아직까지 대부분의 해양플랜트의 상부구조물은 일반 선급검사규정(Class Rules)을 적용받지 않고, 미국석유협회규정(American Petroleum Institute

Code) 또는 해양플랜트와 관련된 영국 환경안전보건규정(UK H·S·E Code) 등을 많이 적용받고 있기 때문에 피보험자인 조선소가 이를 근거로 해양플랜트공사를 안전하게 진행하는지 여부가 확인되어야 보험목적물의 안전이 객관적으로 담보될 수 있다. 따라서 이와 관련된 특수장비 및 시설에 대해서 별도의 인증기준을 확보하여 피보험자가 보험목적물에 대한 공사가 안전하게 진행되는지를 확인할 수 있도록 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 선급유지 및 특별규칙준수약관을 신규로 삽입하는 것을 제안한다.

7. 항해약관의 신규 삽입

보험목적물이 조선소의 건조장 또는 안벽에서 최종 의장공사를 마치고 항해를 하는 경우는 크게 세 가지의 경우로 구분할 수 있다. 첫째, 조선소 내의 사정으로 인하여 내부에서 예인선의 지원 또는 자력으로 안벽 간의 항해(berth to berth)를 하는 경우가 있다. 둘째, 방파제를 통과해서 해상시운전(sea trial)을 하는 경우가 있다. 셋째, 해상시운전까지 모두 마치고 발주자가 지정한 목적지 해역까지 자력으로 항해하는 경우가 있다. 이처럼 보험목적물의 종류에 따라 조금의 차이가 존재할 수 있으나, 현행 보험약관에는 이에 대한 언급이 없기 때문에 보험사고 발생 시 담보 범위에 대한 많은 분쟁이 발생할 수 있다. 따라서 아래와 같은 보험약관을 신규로 삽입하는 것을 제안한다.

<표 - 10> 항해약관

구 분	계속 담보가 되는 경우	추가 보험료의 납입이 필요한 경우
자력 항해	조선소 내부 안벽 간의 이동 및 방파제를 통과한 이후의 해상시운전, 발주자가 지정한 목적지 해역으로의 항해	해상시운전에서 예상되는 총 항해거리가 ()마일을 초과할 경우, 발주자가 지정한 목적지 해역이 변경된 경우 (*일반적인 협회선박건조보험약관 상에는 250마일이 기준이다*)
예인선 지원 항해	조선소 내부 안벽 또는 부선거 진입을 위한 항해	조선소 이외의 해역의 항해

제5장 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 배상책임약관

제1절 해양플랜트공사보험에 있어서 배상책임의 문제

I. 해양플랜트공사와 배상책임

1. 해양플랜트공사 중 보험사고와 배상책임

일반적인 보험은 사고 발생에 따른 직접적인 손해만을 보상하는 반면에 배상책임 보험은 여타의 보험과는 달리 보험사고의 발생으로 인하여 보험계약의 당사자인 보험자와 피보험자 그리고 제3자가 복잡하게 관계를 형성하고 있다. 이것은 해양플랜트공사 중 수급자, 하수급자, 피해자, 보험자가 사고발생에 따라 당사자 간의 책임 소재를 확인하고 손해액을 분담하는데 있어서 동일하게 적용된다. 태풍, 과도, 해류, 심한 온도차이가 존재하는 동적인(dynamic) 작업환경 속에서 진행되는 해양플랜트 공사는 육상에서 진행되는 정적인(static) 작업환경과 비교했을 때 보험목적물 자체에 대한 직접손해와 더불어 제3자에 대한 인적·물적 손해액이 훨씬 크다고 할 수 있다. 특히 멕시코만 또는 북해 등과 같이 해상유전 및 가스전이 특정해역에 집중됨에 따라 해양플랜트를 설치하는 도중 발생하는 분진, 소음, 기름 유출, 선박과 공사 중인 보험목적물과의 충돌³⁶⁵⁾ 및 해양플랜트에 선원의 신분으로 승선하고 있는 자 이외의 피고용인³⁶⁶⁾, 예컨대 시추공사에 필요한 잡역부, 크레인 운전자, 잠수장 비정비사 등의 부상, 주변 해역 어민들과 어업보상 등의 문제가 발생할 수 있다.

365) 2012년 5월 3일 미국의 남부 멕시코만에서 FR8 Pride호(유조선)와 Rowan EXL-1(승강식 시추선)의 충돌사고가 발생하였다. 충돌사고로 인하여 FR8 Pride호의 발라스트 탱크(ballast tank)에 과공이 발생하여, 수리조선소로 예인되지 못하고 결국 주변 해역에 좌초되었다. 반면 충돌사고가 발생하였음에도 불구하고, 승강식 시추선은 작동유(hydraulic oil)가 일부 누설되고, 상부 크레인이 조금 훼손되었으나 추가적인 인명손상 및 해양오염사고는 별도로 발생하지 않았다(<http://worldmaritimeneews.com/archives/53904/> 2013년 8월 30일 검색); 2002년 5월 8일 영국 북해 Rough Gas Field에서 냉동트롤러선인 Marbella호와 BD(Bravo & Delta)해양플랫폼(platform) 간에 충돌사고가 발생하였다(Marbella v. Bravo Delta Platform Marine Accident Investigation Branch(2003.09) 참조).

366) 해양플랜트는 일반적인 선박의 조직구성과는 다른 형태를 보이고 있다. 가장 큰 차이점은 시추부서가 별도로 존재하고 있으며, 동 부서에 종사하는 작업자는 Roustabout, Tool pusher, Rough neck, Shaker, Pumpman, Assitant Driller, Driller, Crane Operator 등이 있다.

인적·물적 손해는 선박의 충돌³⁶⁷⁾ 뿐만 아니라 해양플랜트공사에 기인한 부차적인 오염물질의 배출로 인하여 제3자가 입을 수 있는 손해는 언제라도 발생할 수 있다.³⁶⁸⁾ 그리고 해양플랜트공사와 같은 일괄도급계약에 대한 전체적인 책임과 관리권을 행사하고 있는 수급자³⁶⁹⁾(보통의 경우 조선소)에게 제3자가 제기하는 손해배상책임에 대한 법적 배상책임이 존재한다.³⁷⁰⁾

2. 해양플랜트공사에 있어서 배상책임보험의 필요성

조선소의 육상 선거장에서 선박을 건조하여 시운전을 마치고 선박소유자에게 인

- 367) 1999년 6월 13일 해양플랜트순찰선박인 Toisa Puffin호와 에버딘만(Aberdeen Bay) 쪽으로 항해하던 트롤선박 LUC호 사이에서 충돌사고가 발생하였다. 사고원인은 Toisa Puffin호의 일등항해사가 항해당직(look out)을 적절하게 유지하지 않았으며 특히 LUC호의 무중항해신호에 대한 취명이 불량함에 따라 사고가 발생하였다 (Toisa Puffin v. LUC Marine Accident Investigation Branch(2000.05) 참조).
- 368) 해양플랜트와 관련된 대형 보험사고로 인한 보험금 지급금액은 다음과 같다.
* 출처 : Willis Energy Loss Database (2013년 4월 기준)

종류	사고원인	국가	보상금액(\$)
해저유정공사	불명	나이지리아 강 하구	230,000,000
FPSO	기계적 결함	미국 멕시코만	150,000,000
FPSO	부식	나이지리아 강 하구	120,000,000
배관	anchor/jacking/trenching	나이지리아 Akwa Ibom	26,500,000
반잠수식리그	작업자 실수 및 부실	한국 육상건조중	12,000,000
반잠수식리그	오염사고발생	브라질 Querioz Galvao	10,000,000
해저케이블매설	어망과의 간섭	대한민국 진도	12,210,000

- 369) 이 논문에서 동일한 주체가 계약의 형태와 입장에 따라 다른 용어로 사용되는 경우가 많기 때문에 이에 대한 이해를 도모하기 위해서 다음과 같이 용어 범위를 정하고자 한다. 해양플랜트공사계약에 있어서 도급자는 발주자(석유회사 또는 개발 국가)를 의미하고, 수급자는 피보험자로서 시공사 성격의 조선소, 컨소시엄회사, 엔지니어링회사 등이 있으며, 하수급자는 굴착, 운송, 지원, 공급 등의 서비스를 제공하는 개별 전문시공자를 의미한다.
- 370) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 「해사법연구」 제25권 제2호, 한국해사법학회(2013.07), 165쪽.

도하는 신조선건조공사와 비교하여 해양플랜트공사는 상대적으로 훨씬 많은 위험에 노출되어 있다. 통상적으로 신조선 건조공사의 담보종기는 조선소가 선박소유자로부터 선박공사 잔여대금을 최종적으로 수령한 이후에 선박이 조선소의 방과제를 통과한 이후 공식적으로 종료된다. 그러나 이동식 시추선 특히 드릴쉽(drill-ship)을 제외한 대부분의 해양플랜트들은 발주자가 지정한 해역까지 이동 후 추가적인 시운전과 의장품 설치가 완성되고 나서야 비로소 발주자에게 인도되고, 최종적으로 보험이 종료된다. 해양플랜트공사는 보험사고가 발생할 경우 손해액이 커서 가해자인 조선소가 손해배상책임을 성실히 이행할 수 없거나, 이행하더라도 피해자가 제기한 손해배상액에 상응하는 배상을 하지 못하는 경우 많은 법적 분쟁이 예상된다.

따라서 해양플랜트공사 중 제3자에게 발생하는 인적·물적 손해와 관련하여 피보험자의 재산손해에 대한 전보, 피해의 원상복구를 위한 금전적 배상수단의 확보, 피해자 구제 및 사회 안정의 측면에서 배상책임보험을 활용할 필요성이 점차 증대되고 있다. 특히 불확실성이 강하게 내재된 대·내외적인 위험 상황 속에서 해양플랜트공사를 안전하게 진행하고, 완성하기 위해서 피보험자는 해양플랜트공사보험상의 배상책임약관을 추가적으로 가입하여 예상하지 못한 사고에 따른 피보험자 자신의 재정적인 안정성을 도모함과 동시에 피해자에 대한 빠른 보험금 지급을 통해서 효과적으로 위험을 관리해야 한다.

II. 불법행위에 따른 배상책임의 성립 요건

1. 불법행위와 배상책임보험

불법행위는 고의 또는 과실로 인하여 타인에게 손해를 입힐 경우에만 발생하는 피해자의 권리 또는 이익에 손해가 발생하는 원인 행위라고 할 수 있다.³⁷¹⁾ 결과적으로 타인의 불법행위로 인하여 손해를 입은 피해자는 법률 규정에 의거하여 불법행위자, 불법행위자의 법정대리인 또는 사용인을 대상으로 손해배상을 청구하여 그 손해를 배상받을 수 있다. 즉, 불법행위는 피해자가 손해배상청구권을 제기할 수 있는 법정채권의 발생 원인과 근거가 된다. 따라서 배상책임보험은 피보험자가 보험기간 동안 보험사고로 인하여 제3자에게 손해를 입힐 경우, 보험목적물에 대한 원상복구와 함께 금전적 배상 등과 같은 배상책임 위험을 피보험자로부터 보험자가

371) 민법 제750조 참조.

인수함으로써 손해를 보상하는 보험라고 할 수 있다.³⁷²⁾ 가해자의 불법행위가 피해자가 입은 손해의 원인이 되고 이를 보험자가 배상책임보험약관에 의거하여 보상해주는 형태로 손해가 전보되기 때문에 보험자로부터 피보험자가 보험금을 받기 위해서는 반드시 가해자의 불법행위가 보험사고의 원인으로 전제되어야 한다.³⁷³⁾

2. 배상책임보험에서 담보하는 불법행위의 요건

불법행위책임에 있어서 피보험자는 가해자로서 피해자에게 손해배상책임이 있으나 가해자의 고의여부와는 관계없이 모든 불법행위에 대해서 손해배상책임을 지지는 않는다. 따라서 실제로 발생한 손해가 배상책임보험과 관련이 있는 불법행위의 요건에 부합되는지 여부가 매우 중요하다. 즉, 가해자의 불법행위가 보험자와 합의한 보험계약서상의 담보대상에 포함되는 것인지 그리고 담보기간 내에 발생한 사고인지에 따라 보험자의 보상 여부가 결정된다.³⁷⁴⁾

(1) 가해자의 행위

가해자 자신의 과실로 인하여 타인에게 손해를 입힐 때에만 책임을 부담하는 ‘과실책임주의’에 입각하여 손해배상책임을 발생시키는 불법행위의 주체인 가해자는 피해자의 손해를 배상할 책임이 있다. 피보험자는 해양플랜트공사를 수행함에 있어서 피보험자 이외에 해양플랜트공사에 참여하는 다양한 피고용인, 예컨대 해양플랜트와 관련된 각종 기자재 및 장비 제조사에서 파견된 기술자, 시추위치에 대한 과학적인 분석을 위한 지질학자, 시추된 원유와 가스에 대한 성분을 분석하는 화학자, 기타 현지에서 고용된 잡역부 등이 존재하게 된다.³⁷⁵⁾ 따라서 이들 역시 해양플랜트공사 중 제3자에 대해서 손해를 입힐 수 있다. 그러므로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 경우 피보험자, 즉 가해자 자신의 과실로 인한 제3자의 손해뿐만 아니라 가해자의 관리·감독 아래에서 해양플랜트공사에 투입된 피고용인들에

372) 김성태, 「보험법강론」(서울 : 법문사, 2000), 304쪽; 지수현, 전게서, 80쪽; 장덕조, “보상제도로서의 불법행위와 책임보험-새로운 보상제도의 연구에 기초하며-”, 「서강법학」 제9권 제1호, 서강법학연구소(2007.06), 16쪽.

373) 장덕조, 전게논문, 17쪽.

374) 지수현, 전게서, 81쪽.

375) 지수현, 전게서, 82쪽.

대한 부분까지도 가해자의 책임범위에 포함하고 있다. 특히 피고용인의 범위와 직접적인 관리·감독에 대한 범위를 결정하는 것은 매우 어려운 일이다. 예컨대, 해양플랜트공사의 주피보험자인 조선소가 직접 용역계약을 체결한 현지노무인력의 경우 이를 직접 피고용인으로 인정하고 있고, 조선소와의 하수급관계 있는 개별 사업자 소속의 피고용인의 경우 간접 피고용인으로 취급하고 있다. 그러나 간접 피고용인의 사업자가 현지노무인력을 고용할 경우 이것은 고용인과의 계약관계가 성립하지 않는 작업자임에 따라 배상책임관계도 성립하지 않는다. 피보험자는 피고용인이 해양플랜트공사 작업 중 발생시킨 배상책임위험을 합리적으로 관리하기 위해서 추가적인 보험료를 납입하고 보험자로부터 피고용인의 범위를 직접 피고용인에서 간접 피고용인까지 확대하도록 요청할 필요가 있다.

(2) 가해자의 책임능력

불법행위는 당사자의 책임능력이 존재해야만 실질적인 손해에 대해서 피해자를 보상할 수 있기 때문에 가해자의 책임능력 존재여부가 불법행위를 결정하는 중요한 성립요건이 된다. 해양플랜트공사보험에 가입한 피보험자는 가해자의 책임능력, 즉 피해자가 입은 손해의 결과를 이해하고, 결과로 인한 원인관계를 인식할 수 있는 정신능력을 갖고 있기 때문에 이러한 책임능력은 중요한 고려 대상이 되지 않는다. 왜냐하면 해양플랜트공사보험에 가입한 피보험자는 통상적으로 개인이 아닌 법인 또는 단체명으로 가입되는 경우가 대부분이고, 대형 조선소는 이러한 책임능력에 대한 검증이 사전에 확인되어 해양플랜트공사를 수주하였기 때문이다.³⁷⁶⁾

(3) 행위자체의 위법성

가해자의 불법행위는 반드시 위법성을 갖추고 피해자에게 손해를 입혀야만 불법행위로서 인정된다. 그리고 피해자의 권리 또는 이익의 침해에 있어서 위법성은 물적 손해, 인적 손해로 구분이 된다.

첫째, 물적 손해와 관련된 대표적인 위법은 타인의 소유권, 점유권, 제한물권, 광업권, 어업권 등에 대한 침해가 해당된다. 즉, 해양플랜트공사를 진행함에 따라 부차적으로 발생하는 분진, 소음, 해양오염으로 인하여 주변 양식장 및 어민들의 어획

376) 지수현, 전게서, 84쪽.

량이 감소하여 결과적으로 재정적인 피해가 발생하는 것이 이에 해당한다.

둘째, 인적 손해와 관련된 대표적인 위법은 타인의 생명, 신체적 장애 또는 상해가 대표적이다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 의미하는 인적 손해는 명예, 초상권, 성명의 침해 등을 포함하는 광의적인 인적 손해가 아닌 협의적인 인적 손해, 즉 해양플랜트공사와 직접적인 연관으로 인한 피고용인의 손해만을 제한적으로 담보한다.³⁷⁷⁾ 그리고 단순한 불법행위는 유체물에 대한 손해, 즉 물적 손해뿐만 아니라 무체재산권, 채권, 상효까지도 포함된다. 하지만 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 배상책임약관에서 타인에게 입힌 재산손해는 유체물, 즉 해양플랜트공사 중 보험목적물에 대한 물적 손해와 협의적인 인적 손해로 제한된다.

(4) 손해의 부존재

가해자의 불법행위가 있었음에도 불구하고, 결과적으로 피해자에게 아무런 손해가 발생하지 않았을 경우에 가해자는 손해배상책임이 없다.³⁷⁸⁾ 즉, 가해행위가 불법행위에 기초된 것임이 증명됨에 따라 피해자가 제기할 수 있는 피해보상 및 손해배상청구 사이에는 상당한 인과관계가 존재해야함을 의미한다. 특히 가해자가 피해자의 권리를 침해하였을 경우 피해자가 직접 자기가 입은 피해의 정도와 범위를 입증하지 못한다면 가해자에게 손해배상책임이 존재하지 않게 된다. 따라서 피해의 결과와 결과의 발생 원인에 가해자의 불법행위가 존재해야 하며, 피해자는 이를 입증해야 한다.³⁷⁹⁾

Ⅲ. 해양플랜트공사계약과 제3자 간의 배상책임

1. 해양플랜트공사계약의 의의

1950-1960년대 해양플랜트공사는 연안 해역을 중심으로 고정식 구조물을 설치하는 공사가 대부분이었으나, 최근에는 원양과 심해에서 복잡하고 높은 기술력을 요구하는 해양플랜트공사가 주종을 이루고 있다. 그리고 과거의 발주자들은 대부분 기술, 경험 그리고 자본을 모두 보유하고 있기 때문에 공사에 대한 특수기술을 보

377) 지수현, 전게서, 85쪽.

378) 민법 제750조 참조.

379) 지수현, 전게서, 85쪽.

유한 개별 기업을 상대로 해양플랜트공사의 일부분에 대한 도급계약을 체결하여 해양플랜트공사 전체를 완성하였다. 그러나 점차적으로 해양플랜트공사별 배상책임관계가 복잡해짐에 따라 최근에는 설계, 조달, 조립, 시공, 시운전 그리고 추가적인 운영 및 관리(Engineering, Procurement, Fabrication, Installation, Commissioning, Operation and Maintenance : EPFIC with O/M)에 이르는 전체 과정을 하나의 종합기업에게 일괄입찰(turnkey base)방식으로 도급계약을 체결하여 자신의 위험을 관리하고 있다.³⁸⁰⁾

그리고 일괄입찰방식을 통해서 해양플랜트공사를 수입한 수급자는 개별공사의 특성을 고려하여 시추, 잠수, 지원, 운송 등에 종사하고 있는 전문시공자와 같은 하수급자³⁸¹⁾들과 하도급계약(subcontract)을 체결하여 공사를 완성하기도 하고, 전문시공자들 상호 간에 합작투자회사³⁸²⁾를 프로젝트별로 준비단계에서부터 설립하여 공동입찰방식으로 참여하기도 한다.³⁸³⁾ 발주자 입장에서는 기술, 자본, 경험이 검증된 개별 기업들이 합작투자회사형태로 특수목적법인을 설립하여 해양플랜트공사와 관

380) 해양플랜트공사를 책임지고 시공하는 조선소가 일괄도급계약방식으로 전체 프로젝트에 대한 책임을 맡고 있음에도 불구하고, 모든 공사를 동시에 수행할 수 없기 때문에 전문적인 능력을 보유하고 있는 설계 및 기술·감리(Engineering, Procurement, Construction : EPC)회사들과 하도급계약을 체결하여 공사를 진행한다. 특히 해저배관의 매설, 부설, 해저집유시설 설치 그리고 해양플랜트와의 연결(docking) 등과 같은 해상(surface)가 아닌 해저(subsea)에 대한 전체적인 해저장비설치공사(Subsea wellheads, Umbilicals, Risers and Flow-lines : SURF)계약은 별도로 전문시공자와 계약을 체결하는 것이 일반적이다(David Sharp, *op. cit.*, p.285).

381) 다음은 해양플랜트공사에 참여하는 대표적인 하수급자들을 전문분야에 따라 분류하였다(안충승, 「해양플랜트 활성화」(서울 : 초당, 2010) 세부내용을 참조함).

- ① 해양플랜트 운송관련 하수급자 : Dock Wise, Mega Line 등
- ② 해양플랜트 설치관련 하수급자 : Noble Denton, McDermott, Saipem 등
- ③ 해저 시추 장비 및 해저배관 관련 하수급자 : NOV, Cameron, AKMH 등
- ④ 프로젝트 엔지니어링 하수급자 : Technips, Acergy, Dock-express, SBM 등
- ⑤ 각종 지원 관련 하수급자 : Farstad Shipping, Swire Pacific offshore, Tidewater Maritime LLC, Nordcapital Holding GmbH 등

382) 해양플랜트공사계약은 합작투자회사(Joint Venture Company : JVC)형태로 2인 이상의 공동 수급자들이 연합하여 특정한 단일 프로젝트를 수행하기 위해서 해당 프로젝트가 종료될 때까지 한시적으로 출자계약 또는 공동계약의 형태로 공사를 수입하는 경우가 대부분이다. 미국의 경우 1개 또는 수개의 건설공사를 시공하기 위하여 결합한 회사 또는 개인의 단체를 가리키기도 하며, 한 개의 회사 또는 개인이 단독으로는 시공이 불가능한 대형 해양플랜트공사(McDermott - Wuchuan 사례, EK Polymers - Elgem Technology 등)와 같이 대형 프로젝트를 수입하는 것을 목적으로 회사를 만들기도 한다.

383) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 166쪽.

런된 국제 공개경쟁입찰에 참여하면 안전하게 해양플랜트공사가 진행되기 때문에 이를 선호하고 있다.

2. 해양플랜트공사계약과 배상책임관계

해양플랜트공사계약은 주로 국내 조선소에서 제작한 해양플랜트에 대한 해외 수출을 목적으로 체결되는 국제매매계약의 특징을 갖고 있음과 동시에 해상에서 플랜트의 조립, 설치, 최종적인 시운전, 관련 장비의 운영기술과 기술 및 관리자의 노무 제공까지를 포함하는 해외건설공사계약과 유사한 특징을 모두 갖고 있는 일괄도급 계약이라고 할 수 있다. 따라서 시공자와 직·간접적으로 연관된 전문 하수급자들은 보험목적물을 전문분야별로 의장설치 구획을 나누어 조선소와 하청계약을 체결하여 의장품 설치, 제작, 용접, 배선, 배관, 조립, 시스템 구성 및 시운전 등의 작업을 수행하고 최종적으로 보험목적물인 해양플랜트공사를 완성한다.³⁸⁴⁾

해양플랜트공사를 진행하는 동안 고의 또는 과실로 인하여 제3자의 인명 또는 재산에 손해가 발생할 위험은 피보험자인 해양플랜트시공사³⁸⁵⁾에게 항상 상존하고 있으며, 이에 따른 손해를 배상할 책임 역시 동시에 존재하고 있다. 특히 제3자에 대한 손해배상 뿐만 아니라 발주자가 향후 상부구조물과 연결하기 위해서 이미 해저에 설치해둔 해저집유시설 및 관련된 인명손해에 대해서도 동일한 배상책임을 갖게 된다. 여기서 의미하는 기존에 설치된 해저집유시설이란, 예컨대 이동식 시추선이 해저에 시추를 하고 상업성이 검증된 해저유정의 경우에는 해당 해역에 크리스마스 트리(X-MAS Tree)³⁸⁶⁾ 및 기타 집유시설을 설치하게 되는데, 이러한 시설물들을 전체적으로 대표하여 통칭하는 용어이다. 주로 해저집유시설은 부유식 생산저장설

384) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 169쪽.

385) 해양플랜트의 시공자는 발주자로부터 공사의 일체 또는 부분을 도급계약의 형태로 수입받은 공사의 책임자이며 대표자이다. 일반적으로 조선소가 해양플랜트공사에 있어서 시공자에 해당된다. 해석상 편의와 이해를 증진시키기 위해서 이 논문에서 지칭하는 시공자는 발주자로부터 해양플랜트를 수주한 수주자, 해양플랜트공사의 피보험자, 수급자, 제3자에 대한 피해를 입힌 가해자 등과 동일한 지위를 가진 자이다. 관계적 상황에 따라 다른 용어를 사용하기도 하지만 결국 동일한 자로서 해석된다.

386) 동 장비는 해저유정에 대한 굴착작업 중 기름과 가스의 이상 압력 및 유량을 제어하고, 외부연결관(riser)과 연결되어 해상에 설치되어 있는 다양한 형태의 부유식 해양플랜트들에게 기름 및 가스를 공급할 수 있도록 연결하는 구조물이다(<http://www.standard.no/PageFiles/1006/U-CR-003r1.pdf> 2013년 8월 30일 검색완료).

비(FPSO)가 해당 해역으로 이동하여 본격적으로 해저석유를 생산하기 위해서 설치된다. 통상 해양플랜트공사 중 제3자가 입은 손해에 대해서 발주자는 먼저 피해자에게 피해액에 대한 배상금을 지급하고, 이후 시공자에게 구상하는 경우가 대부분이다. 이때 시공자는 제3자에게 직·간접적으로 입힌 손해를 안전하게 담보받기 위해서 배상책임보험계약을 체결하게 된다. 이때 시공자는 발주자의 귀책사유로 발생하는 제3자의 손해에 대해서 제3자인 피해자가 시공자와 해양플랜트공사보험계약을 체결한 보험자를 상대로 직접청구를 제기할 수 없도록 배상책임보험계약을 체결해야 한다.³⁸⁷⁾

제3자에 대한 법적 배상책임은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제2부(배상책임약관)에 의해서 담보가 제공된다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 과거의 해양플랜트 또는 해양에너지보험들이 해양플랜트공사 중 발생하는 단순 손해에 대해서만 배상책임을 담보하는 것과는 달리 상대적으로 확장된 담보를 제공하고 있다. 따라서 해양플랜트공사의 위험을 취급하는 보험중개인은 보험약관상의 담보범위가 추가적으로 확대됨에 따라 현행 보험약관을 수정해야 하고, 물적 손해 약관상의 담보범위와는 별개로 배상책임약관을 삽입하거나, 상충되는 부분의 존재여부를 법률적으로 사전에 검토할 필요가 생기게 되었다.³⁸⁸⁾

CAR보험약관은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 개발되기 이전에 보험자들에 의해서 주로 사용되었다. 그러나 CAR보험약관은 제3자가 제기하는 손해 배상청구의 범위와 책임 소재를 명확하게 정해줄 수 있는 ‘용어 정의’ 부분이 불분명하여 양자 간에 분쟁이 많이 발생하였다.³⁸⁹⁾ 따라서 보험중개인은 가장 많은 분쟁의 원인이 되는 것 중의 하나인 ‘손해(damage)³⁹⁰⁾’와 ‘인명손해(bodily injury)³⁹¹⁾’

387) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 170쪽.

388) Offshore Speciality Fabricators, Inc., ET AL., v. Wellington Underwriting Agencies, Ltd., ET AL. 사건에서 런던보험중개자인 Lary Insurance Service는 멕시코만에서 해양플랜트공사가 진행 중인 보험목적물의 보험료 절감을 위해서 기존의 WELCAR 2001 보험약관을 기초로 해양플랜트공사와 직접적인 관련이 없는 약관 중 일부분을 빼고 Tysers International Insurance & Reinsurance Broker 와 보험계약을 체결하였다.

389) David Sharp, *op. cit.*, p.285.

390) Pilkington v. CGU Insurance [2004] ADR. L.R. 01/28 사건은 손해(damage)와 결함(defect)을 법률적으로 구분하는 대표적인 판례이다. 영국 워털루역의 지붕에 설치된 3,000개의 유리판을 조사하던 중 13개의 유리판에 대한 파손(fracture) 위험이 확인되었다. 워털루역 관계자는 승객 및 승무원, 공공시설을 이용하는 일반 대중들의 안전을 담보하기 위해서 유리판의 교환 또는 제거 대신에 안전시설물

에 대해서 보험중개인은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제2부(배상책임약관)에 ‘용어’ 정의를 명확하게 삽입함으로써 용어의 적용과 보험약관의 해석을 둘러싼 당사자 간의 분쟁을 사전에 예방할 수 있게 되었다.³⁹²⁾

보험목적물에 대한 물적 손해를 담보하는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제1부(물적 손해 약관)는 피보험자가 공사 중인 보험목적물을 실질적으로 보호하는 재산보험의 성격을 가지고 있는 것이 특징이 있다. 그리고 제2부(배상책임약관)는 피보험자로 인하여 피해를 입은 제3자로부터 손해배상청구에 따른 책임보상금의 지급 또는 소송에서 불리한 판결을 받지 않도록 방지함으로써 보험계약자 또는 피보험자의 재정적 위험을 최소화하는 책임보험의 성격을 모두 가지고 있다. 특히 보험사고로 인하여 직접적으로 피해를 입게 되는 피보험자의 재산상 손해에 대해서 배상책임보험에 의해서 피보험자는 보상을 받을 수 있을 뿐만 아니라 물적 손해에 대한 보상이외에도 피보험자가 손해배상금³⁹³⁾을 제3자에게 지급함으로써 발생하는 간접적인 손해도 보상받을 수 있다.³⁹⁴⁾

3. 계약당사자들 상호 간의 배상책임관계

(safety features)을 설치하였다. 2000년 5월 18일 피보험자인 Pilkington은 보험자인 CGU 보험자를 상대로 한화 약 8억원 정도의 보험금을 청구하였다. 그러나 보험자는 유리관에 경미한 균열이 발생한 상태는 물적 손해(physical damage)가 아닌 미래의 위험/경제적 손실(future risk /economic loss), 즉 결함(defective)이 존재하는 상태에 해당된다고 해석하여 보험금의 지급을 거절하였다.

- 391) 인적 손해(bodily injury)는 보험사고로 인한 신체의 부상, 질병 및 사망 등과 같이 직접적인 신체피해를 입는 경우를 의미하고, 인격침해 손해(personal injury)는 인간의 외부적인 신체에 대한 물리적인 손해 이외의 강제적으로 신체의 자유를 구속 또는 인격을 침해하는 행위를 말한다. 특히 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 피보험자에 의해서 사전에 고지된 해양플랜트공사 중 우연한 사고로 인하여 신체적 또는 정신적인 장애를 입은 경우를 포함한 신체적 상해, 질병 등을 모두 인적 손해로 포함하고 있다. 이 논문에서 다루고 있는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 보험목적물과 관련된 특성을 고려하여 인명 손해 중 인적 손해만을 협의적으로 담보하고 있다(WELCAR 2001, Section II - Definition - 참조).
- 392) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 170-171쪽.
- 393) 보험기간 중 보험사고로 인하여 발생하는 손해배상금은 피보험자가 지불해야 하는 보상적인 손해배상, 금전적 보상, 피해자와의 법률적인 조정 또는 협상에 따른 보상금액을 포함한다. 그러나 벌금 또는 위약금, 징벌적 손해배상, 형평법상의 구제, 금지명령 구제 또는 보상적 손해배상액의 증대에 따른 추가적인 손해배상은 포함되지 않는다(WELCAR 2001, Section II - Definition - 참조).
- 394) 성승제, “책임보험에서 제3자의 직접청구권”, 「법학논총」 제27권 1호, 한양대학교 법학연구소(2010.03), 55쪽 참조.

주피보험자는 해양플랜트공사 중 발생하는 위험과 관련하여 가능하면 자체적으로 인적·물적 손해를 경감시키기 위한 최선의 노력과 주의를 다해야 한다. 이러한 위험을 감소시키기 위해서 주피보험자는 위험의 회피, 제거, 분산, 결합, 제한 등의 조치를 보험목적물의 특성과 외부환경을 고려하여 선택할 수 있다. 해양플랜트공사의 경우 육상과 해상에서 다양한 작업들이 공사완성기한을 준수하기 위해서 공사기간 동안 다양한 작업들이 혼재되어 진행되기 때문에 주피보험자는 가능하면 이러한 위험이 자기 자신에게 집중되지 않고 보험과 같은 제3의 안전장치를 통해서 위험이 분산되도록 노력해야 한다.

예컨대, 주피보험자는 해양플랜트공사와 관련하여 원청업체로서의 지위를 갖는 경우가 많은데, 이때 주피보험자는 보험목적물과 관련되는 화재, 폭발, 인명사고, 제3자에 대한 배상책임 등과 같은 위험부담을 하수급자들에게 해당 공사별로 분산하여 자신에게 위험이 집중되는 것을 막고, 하수급자들에게 위험에 대한 경각심과 공사에 대한 책임감을 동시에 부여하고 있다. 그밖에 주피보험자와 하수급자들 간에 공동으로 위험을 부담하기로 약정하고, 공동의 보험목적물에 대해서 하수급자들이 기타피보험자의 지위를 갖는 보험계약을 체결하는 경우도 있다. 그러나 「1930년 보험자에 대한 제3자 권리법(The Third Parties(Right's against Insurers) Act 1930」³⁹⁵⁾에 의거하여 영국은 상호면책원칙(Mutual Harmless Scheme)³⁹⁶⁾의 법적 효력을 인정하지 않고 있다.³⁹⁷⁾

395) 동법은 피해자(제3자)의 권리보호를 명문화하여 배상책임보험에서 피보험자가 파산 또는 지급불능에 빠져 피해자에게 적절한 손해보상이 이행되지 않을 경우 피해자와 어떠한 계약관계도 존재하지 않는 가해자의 보험자를 상대로 가해자가 가지는 보험계약상의 권리를 법정대리(statutory subrogation)시킴으로써 피해자를 보호하는데 입법취지가 있다. 특히 동법 제1조에 따르면 “파산 또는 청산 등 피보험자의 지급불능이 확인된 경우 제3자는 보험자에게 직접적으로 피보험자의 권리를 청구할 수 있다.”라고 규정하고 있다(박영준, “선주상호책임보험에 관한 연구-사적 고찰과 법적 문제점을 중심으로-”, 고려대학교 박사학위논문(2002.12), 250쪽; 박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰” 「안암법학」 제27호, 안암법학회(2008), 503쪽; 서영화, “해상의 책임보험과 피해자의 직접청구권-소위 Pay First Clause와 관련하여-” 「한국해법학회지」 제28권 1호, 한국해법학회(2006.04), 51쪽).

396) 해양플랜트공사 중에 발생하는 위험에 대해서 계약관계를 맺고 있는 당사자 상호간에 배상책임을 제기하지 않겠다는 것을 의미한다. 따라서 다양한 하수급자들이 많이 포함되는 해양플랜트공사와 같은 도급계약서에 최종서명을 하기 전 관련 당사자들이 상호 합의하여 상호면책약관을 삽입한다(이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 172쪽).

해양플랜트공사 중 발생한 보험사고는 손해의 규모가 거대하고 피해의 정도가 심각할 경우 해양플랜트공사에 참여하는 하수급자들은 상호 간에 제기될 수 있는 소송, 관련된 비용, 시간 등을 절약하기 위해서 상호면책원칙을 사용할 수 있다. 즉, 해양플랜트공사를 수주한 주계약자를 제외하고, 개별 도급업체 간에 상호 배상책임을 인정하지 않도록 하는 보험약관을 삽입함으로써 개별기업의 재무적 안정과 사업의 연속성을 동시에 유지할 수 있게 된다. 또한 주계약자인 주피보험자는 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 위험을 최소화하고, 단순화함으로써 효과적인 위험의 이전 및 분산 관계가 안정적으로 형성되도록 해야 한다. 이를 통해서 주피보험자는 단독 피보험자일 때보다 담보범위가 축소됨에 따라 보험료의 절감효과까지도 얻을 수 있는 장점이 있다.

그러나 국제 원유 및 가스시장의 수요와 공급은 세계경기와 매우 밀접하게 움직이고 있기 때문에 보험료 절감의 문제는 해양플랜트의 종류에 따라 차이가 발생할 수 있다.³⁹⁸⁾ 특히 해양플랜트공사보험시장은 구매자 중심의 보험시장(buyer market) 아닌 판매자 중심(seller market)의 시장구조를 갖고 있다. 해양플랜트보험시장은 특수보험시장으로 분류됨에 따라 실질적으로 이러한 특수위험을 인수할 수 있는 국제적인 재정능력과 신용도를 갖춘 보험자는 로이즈 보험자를 제외하고 찾기가 힘들다. 이러한 분위기는 해양플랜트공사보험시장이 피보험자가 중심이 되어 다양한 조건의 보험약관을 제시하는 보험자를 쉽게 찾을 수 있는 시장이 아님을 의미한다. 이러한 경향이 발생한 이유는 미국에서 발생한 허리케인 카트리나, 9.11 테러, Deepwater Horizon호 폭발사고 등과 같은 대형 보험사고로 인하여 많은 보험자 및 재보험자, 재재보험자가 재정적으로 어려움을 겪거나 파산하였기 때문이다. 또한 보험자가 당해 연도에 입은 금전적인 손해에 대해서 피보험자에게 상향된 보험료를 차년도에 청구함으로써 피보험자는 점점 높은 보험료를 납입해야 하는 부담을 갖게 된다.

4. 해양플랜트공사계약과 연관된 제3자와의 배상책임문제

해양플랜트공사는 도급자가 일방의 수급자에게 일괄도급계약을 체결하여 공사 전체를 수입하는 것처럼 보이지만, 실제로 다양한 하수급자들이 개별적인 공사를 별도로 계약하여 구간별 또는 구획별로 공사를 수행하고 있다. 특히 부력을 갖추고

397) David Sharp, *op. cit.*, pp.286-287.

398) David Sharp, *op. cit.*, pp.286-287.

해수면과 접촉하고 있는 부분, 즉 하부구조물은 수급자가 직접 건조공사를 책임지는 경우보다는 가격 경쟁력을 갖춘 외부의 하수급자들이 제작하여 조선소에서 최종적으로 조립 공사를 진행하는 경우가 대부분이다. 이러한 대형 해양플랜트공사로 인하여 발생할 수 있는 다양한 위험을 효과적으로 대응하고, 분산하기 위해서 피보험자는 반드시 이러한 행위를 담보범위에 포함시켜야 한다.

가해자와 피해자 간에는 불법행위에 따른 배상책임관계가 성립하게 된다. 즉, 해양플랜트공사보험의 계약당사자 이외에도 항상 피해자인 제3자가 존재하고 있으며, 피보험자는 제3자가 제기하는 손해배상책임에 대해서 자신의 의도와는 관계없이 언제라도 책임소재와 손해액 분담에 대한 책임이 존재함을 의미한다. 그러므로 피보험자는 해양플랜트공사를 안전하게 진행하기 위해서 반드시 배상책임보험에 가입하여 위험을 관리할 필요가 있다.³⁹⁹⁾

IV. 해양플랜트공사와 개별 당사자들 간의 배상책임

1. 해양플랜트공사에 따른 배상책임의 발생원인

해양플랜트공사 중 발생하는 손해는 크게 피보험자 단독으로 감당할 수 없는 자연현상에 의해서 발생하는 손해와 피보험자의 과실 또는 부주의 그리고 고의가 원인이 되어 발생한 손해로 구분된다. 이러한 손해는 피해자가 직접 자신의 위험을 부담해야 하지만, 피해자는 우선적으로 배상책임의 원인 관계를 확인한 후 가해자에게 손해배상을 청구한다.⁴⁰⁰⁾

형법과 관련된 범죄행위(crime), 계약법과 관련된 계약위반(breach of contract)행위⁴⁰¹⁾, 개인의 권리를 보호하는 민사와 관련된 불법행위(tort)가 배상책임을 발생시키는 주요 원인이다. 일반적으로 형법상의 범죄행위는 배상책임의 담보대상에 포함되지 않으나, 범죄행위에 따른 민사법상 배상책임이 발생될 경우에는 이에 상응하

399) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 167쪽.

400) 지수현, 전계서, 61쪽.

401) 발주자와 시공자가 자발적인 합의에 의해서 쌍방에게 보험목적물의 완성에 대한 법적 의무를 부과하는 것을 계약적 합의(contractual agreement)라고 한다. 합의된 공사기간 내에 공사가 마무리가 되지 않을 경우 발생하는 배상책임, 즉 계약상 배상책임에 대해서 통상적으로 보험자는 담보하지 않는다. 그러나 시공자가 공사 중 제3자와 관련된 법적 배상책임은 배상책임보험에서 담보한다(박진우, 전계서, 89쪽).

는 금전적인 손해배상 판결이 먼저 확정된 이후에 담보대상에 포함된다. 그러나 일반적인 배상책임보험은 가해자가 피해자에게 불법행위를 행함에 따른 결과에 기인한 배상책임만을 주로 담보하고 있다. 즉, 불법적으로 제3자의 인적·물적 손해와 함께 권리 또는 이익을 침해함으로써 손해를 입히는 위법행위가 배상책임관계의 원인이 되는 불법행위이며, 불법행위 자체는 피해자가 가해자를 대상으로 손해배상청구를 제기할 수 있는 법적 근거가 된다.⁴⁰²⁾

보험자는 보험기간 중 보험사고가 발생하게 되면 피보험자와의 보험계약관계에 따라 담보위험이 포함되는 손해에 대해서 보상기준에 따라 보험금을 지급한다. 그러나 이때 피보험자는 보험자로부터 받은 보험금을 피해자에게 지급하지 않거나, 피해자의 손해를 금전적으로 보상해 줄 수 있는 가해자의 유·무형의 재산도 없을 경우 피해자는 피해액을 가해자로부터 보상받지 못하는 문제가 발생한다. 따라서 국내법은 보험사고로 인하여 피보험자에게 손해배상책임이 발생할 경우 피해자 보호차원에서 제3자의 직접청구권을 인정하고 있다. 따라서 배상책임보험은 피보험자가 담보기간 동안 우연한 사고로 인하여 제3자를 대상으로 손해배상책임이 발생할 경우 보험자가 이로 인하여 발생하는 손해에 대해서 가해자를 대신하여 보상하는 안전장치 역할을 하고 있다.⁴⁰³⁾

2. 배상책임보험의 특징

해양플랜트공사 중 발생하는 보험사고로 인하여 공사에 직접 참여하는 시공자와 직접당사자가 아닌 제3자에게 인적·물적 손해가 발생할 수 있다. 보험자는 보험계약의 직접 당사자가 아닌 피해자인 제3자가 존재하기 때문에 피해를 입은 대상자를 배상책임의 담보대상으로 설정하게 된다. 그리고 가해자와 피해자 사이에는 불법행위의 결과로 인한 손해가 존재하는 것과 함께 가해자는 피해자에게 배상책임의 의무가 존재하게 된다. 또한 양 당사자 간에 배상책임 관계가 성립하기 위해서 우선적으로 배상책임의 원인이 되는 보험사고가 발생되어야 하고, 이에 따라 피해자로부터 손해배상청구가 제기되어야 한다.⁴⁰⁴⁾ 따라서 해양플랜트공사의 주요 업무를 책임지고 있는 시공자는 보험사고로 인하여 피해를 입은 선의의 제3자로부터 제기되는 다

402) 장덕조, 전계논문, 16쪽 참조.

403) 홍성화, “개인용 수상레저기구 배상책임보험에 관한 일고찰”, 「기업법연구」 제20권 제2호, 기업법학회(2007.06), 310쪽 참조; 장덕조, 전계논문, 16쪽.

404) 박세민, 전계논문, 498-499쪽.

양한 손해배상청구에 대한 위험을 담보하기 위해서 배상책임보험에 가입하게 되는 것이다.⁴⁰⁵⁾

시공자의 불법행위에 대한 제3자 또는 피해자는 손해배상을 받기 위해서 과실책임주의에 기초하여 시공자의 고의 또는 과실의 존재 여부를 객관적으로 입증해야 한다. 그러나 해상이라는 특성에 따라 보험목적물에 대한 공사가 육상과 먼 거리에서 진행되고 있고, 공사과정 또한 복잡하고 까다로운 관계로 해당 해양플랜트공사에 참여하는 설계, 시공, 감리, 검사 등에 능통한 전문가를 제외한 제3자 또는 피해자가 가해자의 고의 또는 과실의 여부를 자력으로 입증하는 것은 매우 어려운 일이다.⁴⁰⁶⁾ 따라서 본인이 입은 손해의 원인이 가해자의 불법행위라는 것을 입증하는데 어려움을 갖고 있는 제3자 또는 피해당사자의 불리한 상황을 고려하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 결과책임주의에 입각하여 보험사고 발생의 결과를 기준으로 시공자에게 책임이 존재함을 인정하고 있다.

외견상 물적 손해가 확인되는 직접 손해와 비교하여 배상책임위험에 대해서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 주로 사용하는 보험자는 손해의 발생 원인이 다양하고 책임의 범위가 확대됨에 따라 매우 엄격한 담보조건과 명확한 면책약관을 배상책임약관상에 삽입하여 제한적인 범위에서 담보를 제공하고 있다. 특히 보험자는 배상책임보험이 전위험(all risks)을 담보하는 보험계약임에도 불구하고, 법률적인 배상책임이 피보험자에게 존재하는 경우로 제한해서 담보를 제공하고 있다. 그러나 해양플랜트공사 중 피보험자의 원인으로 발생한 손해가 아닌, 예컨대 태풍, 지진, 쓰나미 등과 같은 불가항력적인 원인으로 인하여 발생한 제3자의 피해 또는 타인에 대한 법률적인 책임이 없을 경우 보험자에게 배상책임이 존재하지 않는다.⁴⁰⁷⁾

3. 해양플랜트공사와 제3자 간의 배상책임관계

피보험자는 해양플랜트공사 중 직·간접적으로 발생할 수 있는 위험과 관련된 제3자의 손해배상에 대해서 책임이 있다. 통상적으로 육상에서 진행되는 조력·파력 발전소, 부두·항만건설 등과 같은 대형공사 작업 중 소음, 분진, 해양오염, 어업권,

405) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 168쪽.

406) 정다운, “2009 몬트리올 협약에서의 제3자 배상책임보험에 대한 고찰” 「항공진흥」 제58권 제1호, 한국항공진흥협회(2012.08), 136-137쪽 참조.

407) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 169쪽.

조망권 등의 문제로 인한 제3자의 손해배상소송이 지속적으로 제기되고 있다.⁴⁰⁸⁾ 예컨대 보험목적물과 제3자 소유의 선박 간의 충돌사고⁴⁰⁹⁾가 해양플랜트공사 중 언제라도 발생할 수 있고,⁴¹⁰⁾ 해저 배관 및 전기·통신(cable)배선의 매설과 토양 준설 작업 중 이전에 제3자 소유의 해저 또는 해상의 유체물과 간섭에 따른 손해배상문제도 발생할 수 있다.⁴¹¹⁾

특히 북해유전의 경우 좁은 해역에 많은 고정식 해양플랜트가 집중적으로 설치됨에 따라 해저 배관이 기존에 설치된 하부구조물(substructure)과 간섭되거나 꼬일 위험도 존재하고 있다.⁴¹²⁾ 이와 더불어 호주 고르곤(Gorgon) 산호초⁴¹³⁾지역 주변에

408) 대법원 1995. 9. 15. 선고 95다23378에 따르면 “건축 중인 아파트가 경관이나 조망을 방해하고, 소음의 증가 등으로 인하여 교육 및 연구 활동에 방해를 받게 된다면 그 방해가 민법 제217조 제1항 소정의 매연, 열기체, 액체, 음향, 진동 및 기타 이와 유사한 것에 해당하는지 여부를 떠나 그 소유권에 기하여 그 방해의 제거나 배제를 청구할 수 있다.”라고 판시하고 있다.

409) BHP Petroleum Limited사가 5년간 용선한 Highland Pioneer호가 해양플랜트에 공급할 기름, 가스, 청수, 기자재 등을 선적하고 2000년 1월 27일 항해 중 DA 승강식 시추선(jack-up rig)과 충돌하는 사고가 발생하였다(Highland Pioneer v. DA Jack up rig Marine Accident Investigation Branch(2001.04) 참조).

410) 협회선박기간보험약관(ITC Hulls) 제8조에 따르면 “보험자는 타 선박 또는 여타의 물체와 충돌할 경우 보상금을 지불해야 한다. 단, 피보험자가 반드시 타 선박과 충돌하여야 한다.”라고 명시되어있다. 그리고 ‘타 선박’의 범위에 해양플랜트가 포함되는지 여부에 따라 충돌한 선박의 소유자는 보험자로부터 3/4 충돌배상책임약관에 의거하여 보상금의 지급이 결정된다. 해양플랜트공사에 있어서 보험목적물의 충돌은 해상을 통하여 이동되는 과정에서 충돌과 상업생산을 위해서 해당 해역에 고정된 상태로 최종의장작업을 마무리하는 단계에서 발생하는 충돌로 양분할 수 있다. 따라서 자력 또는 타 선박에 의해서 이동 중일 경우 선박으로 해석될 수 있다. 그러나 닻 또는 기타 계류시설에 의해서 고정된 작업에 종사할 경우 선박으로 해석될 수 없다. 따라서 고정된 해양플랜트와 일반 선박과의 충돌은 3/4 충돌배상책임약관에 의해서 타 선박과의 충돌로 인정할 수 없다. 또한 해양플랜트공사에 따른 잔존물 또는 난파물과 직접적인 접촉은 충돌이 아닌 추돌로 해석할 수 있다(김중천, “선박충돌과 보험보상의 문제”, 「한국해법학회지」 제33권 제2호, 한국해법학회(2011.11), 20-21쪽 참조); 선주상호책임보험은 선박 이외의 고정물 또는 유동물과의 충돌에 따른 피보험자의 손해를 담보하고 있다(박영준, 전계논문, 146-147쪽).

411) 피보험자가 직접 소유하거나 또는 용선형태의 특수목적선박이 매설, 굴착, 잠수, 부설 등과 같은 항해이외의 목적에 종사함에 따라 수반되는 책임 및 비용은 원칙적으로 보험자 면책이다. 그러나 특수목적작업에 종사하는 선박의 소유자가 사전에 선주상호책임조합으로부터 서면형태로 담보위험에 포함되어 인정을 받은 경우 또는 특약을 체결한 경우 보상받을 수 있다(박영준, 전계논문, 211-212쪽); 2008년 12월 13일 필리핀에서 정박 중이던 선박이 황천으로 인하여 닻이 주요되어 Esso와 BHP Billiton 소유의 해저 배관을 파손시킨 것이 보험자 면책과 관련된 대표적인 사례이다(WisE Ltd. v. Esso Australia Resource Pty Ltd.[2010] FCA 240 (APL Sydney) 사건 참조).

서 해양플랜트공사를 진행할 경우 공사 중 발생하는 진동, 소음, 분진, 기타 해양환경오염에 따라 어업을 통해서 생계를 유지하고 있던 어민 또는 어업이외에 관광, 숙박 등의 업무에 종사하고 있는 현지인들에게 막대한 재산적 피해가 발생할 수 있을 뿐만 아니라 해양생태계 자체가 파괴될 수 있다.⁴¹⁴⁾ 따라서 피보험자는 공공배상책임(public liability)에 대해서 피보험자를 비롯한 해당지역의 국가 또는 지방정부가 함께 해양플랜트공사 진행 전 발주자와 함께 공동으로 환경영향평가를 시행하여 생태계의 영향과 현지인들의 경제적인 피해 정도를 분야별로 분석하고, 이에 대한 별도의 위험관리를 위해 협력하고 노력해야 한다.⁴¹⁵⁾

-
- 412) 해양플랜트공사 책임자는 해저 배관 및 전선에 대한 매설 공사를 하기 위해서 우선적으로 제3자에 의해서 해저저질에 설치된 각종 시설물에 대한 매설현황을 파악해야 한다. 그리고 불필요한 간섭 및 소송에 따른 비용을 절감하기 위해서 제3자에 대한 배관 및 전선 통과 허가에 대한 합의서(pipe line and cable crossing agreement)를 체결한 이후, 작업을 진행하여 향후 발생할 수 있는 소송의 위험을 제거해야 한다. 그리고 고정식 구조물(fixed jacket)에 배관이 간섭되거나 꼬일 수 있는 위험을 관리하기 위해서 추가계약(tie in agreement)을 체결한다. 이와 관련하여 INPEX Alpha Ltd.와 BHP Biliton/Apache Corp.사가 체결한 계약이 대표적인 실무 사례이다(<http://www.inpex.com.au/projects.aspx> 2013년 8월30일 검색).
- 413) MARPOL 부속서 V에 포함되는 특별해역 뿐만 아니라 기타 해양오염에 민감한 해역에서 해양플랜트공사를 시공하는 책임자 또는 해양플랜트운영의 책임자는 해당 공사와 관련하여 발생하는 다양한 해양오염에 대해서 차단, 봉쇄, 손해확산방지, 제거와 관련된 책임과 의무가 있다(David Dougall, "Platforms and Fish Pens - An Operator's Perspective -" *No.2 Session : Industry Perspectives, Feasibility Studies and Rigs to Reefs*, Agip Petroleum Co., Inc. pp.41-42).
- 414) 2010년 5월 2일 발생한 Deepwater Horizon호 화재 및 폭발사고로 인하여, 미국의 앨라바마주(40%), 플로리다주(2%), 루이지애나주(55%), 미시시피주(95%) 등의 어선에 대한 조업허가 및 굴, 새우 등과 같은 어패류에 대한 상업적 포획이 전면 금지되었다. 따라서 사고 주체인 BP(British Petroleum)사는 수산업계에 우선적으로 111만 달러를 선지급하였다(Harold F, Upton, *The Deepwater Horizon Oil Spill and the Gulf of Mexico Fishing Industry*, (USA : Congressional Research Service, 2011), pp.8-9 참조).
- 415) 수산업법 제82조(수질오염에 따른 손해배상)에 따르면 '선박 또는 해양시설(해양환경관리법, 제2조 제17호에 따른 해양시설을 말한다) 및 해저광구의 개발 등'에 의한 해양오염으로 인하여 면허를 받은 어업에 피해가 발생한 때에는 관계 법령이 정하는 바에 따라 피해자에게 정당한 배상을 규정하고 있다. 그리고 국가배상법 제5조에 따르면 오염발생시설의 실질 주체가 행정청일 경우 행정당국이 손해에 대한 배상책임이 있고, 아닌 경우에는 개인 또는 사업주체가 배상책임의 주체가 된다. 즉, 부담주체가 국가 또는 지방자치단체인 경우에는 국가배상이 적용되고, 상기의 국가단체가 아닌 경우에는 민법상의 불법행위에 따른 사적인 손해배상책임이 적용된다.

4. 제3자가 기존에 설치해둔 해저구조물과의 배상책임관계

피보험자가 해양플랜트공사 중 불가피하게 충돌 및 간섭이 발생할 수 있는 해저 및 해상에 설치된 고정식 구조물⁴¹⁶⁾은 발주자가 기존에 소유, 보관, 보호 또는 관리 하에 있는 재산으로 그 범위를 한정할 수 있다. 예컨대, 해저유전개발에 사용되었던 유전개구제어구조물(wellhead control structure)과 연결된 광범위한 해저집유시설(sub-sea equipment)⁴¹⁷⁾들은 기존에 발주자 및 기타 해양플랜트운영자들에 의해서 설치되어 운영 중 또는 운영이 폐쇄된 해저구조물에 포함된다. 따라서 해양플랜트공사 해역이 상대적으로 협소한 해저유전지대에서 다양한 해양플랜트들과 동시다발적으로 공사가 진행될 경우 불가피하게 신규로 진행되는 공사와 기존에 설치된 해저집유시설과 보험사고가 발생할 위험이 증가하게 된다. 초창기에 사용되었던 CAR보험약관은 모든 위험을 담보하였다. 그러나 최근에 개발된 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 보험자에게 편중된 책임을 경감시켜주기 위해서 기존에 설치된 각종 구조물들과 위험을 별도의 특별약관의 형태로 분리하여 피보험자가 추가 보험료를 납입하고, 확장담보를 제공받을 수 있도록 특별약관을 삽입하고 있다.⁴¹⁸⁾

416) 사건으로는 국가배상법 제5조(공공시설 등의 하자로 인한 책임)에 따라 국가가 직접 해저자원개발에 나설 경우 해저구조물은 영조물의 일부로 취급될 수 있으며, 영조물의 설치 또는 관리에 결함이 있어서 국민에게 손해가 생긴 경우에는 국가 또는 공공단체(국내의 경우 한국석유공사 또는 한국가스공사) 등이 손해배상의 주체로 해석할 수 있다.

417) 대표적인 해저집유시설의 종류는 아래와 같다(김태희 외2인, 「해양플랜트 공학」(인천 : 선학출판사, 2008), 약어집 내용 참조).

- ① 크리스마스트리(x-mas tree) : 해저 유정에 연결되어 지층하부에서 생산되는 석유 및 가스의 양을 조절하기 위한 밸브 조립품으로서 시추가 완료되면 시추공의 상부에서 채굴되는 석유 및 가스의 흐름(flow)과 압력을 안전하게 조절하는 장비(각종 밸브와 게이지가 혼합되어 부착·조립)
- ② 해저수직관(sub-sea riser) : 해저의 설비에서 비상차단밸브까지 연결되는 배관
- ③ 해저분출방지기(blower off preventer) : 시추작업이 완료된 때 케이싱과 드릴 배관 사이 또는 열린 구멍의 원통형 공간에서 고압의 압력이 외부로 분출되는 것을 방지하기 위해 유관정상부에 설치하는 밸브
- ④ 유정개구(wellhead) : 시추를 위해서 투입되는 다양한 구경의 배관을 보호하고 외부로 분출되는 석유와 가스의 압력을 차폐하기 위해서 사용되는 영구적인 장비 및 크리스마스트리의 연결장소
- ⑤ 해저 지지부(mud mat) : 부드러운 해저 저질에 구조물이 안정적으로 설치되어 유지될 수 있도록 각각의 지지대 하부에 부착된 절판
- ⑥ 해저 배관시설(manifold) : 크리스마스트리와 연결되어 주유정과 주변유정을 연결하는 배관의 집합체

418) David Sharp, *op. cit.*, pp.287-288.

제2절 배상책임약관상의 담보위험

I. 배상책임약관상의 담보와 책임

1. 담보위험

기존의 해상보험은 선체보험, 적하보험, 선주상호책임보험 등으로 구분해서 해당되는 피보험이익의 목적에 따라 각기 다른 담보를 피보험자에게 제공하고 있다. 반면에 협회선박건조보험약관과 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 보험목적물의 완성이라는 공통적인 목표를 달성하기 위해서 단일 보험약관을 통해서 전위험을 담보하고 있다. 특히 기존의 협회선박건조보험약관과는 달리 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 보험목적물은 구체화되어 있지 않고, 표준화되어 있지 않은 관계로 해당 프로젝트별로 기존에 작성된 표준약관에 포함된 담보위험과 관련된 세부 조건이 자주 변경되고, 추가적으로 삽입됨에 따라 담보위험이 매우 복잡하게 변화되고 있다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 담보위험은 ‘계약상 책임에 대한 담보위험’, ‘불법행위책임에 따른 담보위험’, ‘물적 손해 발생에 따른 담보위험’으로 구분할 수 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에는 계약에 의한 책임을 제외하고, 불법행위 및 물적 손해 발생에 따른 담보위험만을 담보하고 있다. 즉, 보험목적물을 실질적으로 건조하는 국가의 법령, 예컨대 국내 조선소의 경우 근로기준법, 개항질서법, 해양환경관리법, 선박법 등의 법률에 의해서 피보험자에게 부과되는 책임을 담보위험에 포함하고 있다. 그리고 보험기간 동안 피보험자의 책임 있는 사유로 제3자에게 손해를 입힌 경우 이에 대한 금전적 보상 및 원상복구와 관련된 배상책임 역시 담보위험으로 포함하고 있다. 반면에 해양플랜트공사계약상에 기재된 사유로 인하여 발주자와 피보험자(조선소) 간의 사적 자치의 원칙에 의거하여 발생하는 책임에 대해서 보험자는 면책되고 있다.

실무에 있어서 해양플랜트공사 중 발생한 사고는 법적 배상책임과 불법행위에 따른 배상책임이 개별적으로 존재하는 경우도 발생할 수 있고, 이러한 배상책임이 혼합되어 발생하는 경우도 발생할 수 있음에 따라 보험자는 이를 명확하게 구분해서

피보험자에게 보험금을 지불하는 데 많은 어려움을 겪고 있다.

2. 담보범위

해양플랜트공사계약의 이행당사인 피보험자는 법적 배상책임과 계약상 배상책임을 동시에 갖게 된다. 피보험자의 불법행위의 결과로 인하여 관할 당국으로부터 피보험자에게 부과된 책임을 법적 배상책임이라고 한다.⁴¹⁹⁾ 그리고 계약상 배상책임은 당사자 사이의 약정위반에 따른 책임을 의미하고, 배상책임보험은 피보험자의 불법행위에 따른 법적인 배상책임에 대한 위험을 담보해 주는 보험을 의미한다. 보험계약의 형평성과 보험기술적인 측면에서의 배상책임보험은 법률조항에 의거하여 본인책임주의 및 법정전가책임만을 법적책임으로 담보한다. 그리고 피보험자가 부담해야 하는 주관적 책임으로서 약정전가책임은 그 책임내용을 보험자에게 사전에 고지함과 동시에 피보험자가 추가 보험료를 부담함으로써 담보가 제공된다. 또한 계약상 배상책임은 제3자가 제기하는 불법행위책임에 대해서 계약상대방에게 위험을 전가함으로써 인한 계약자의 일방적인 계약불이행에 따른 손해배상책임과는 차이가 있다.⁴²⁰⁾

비록 해양플랜트공사보험약관이 CAR 보험약관과 유사하게 전위험을 담보하고 있음에도 불구하고, WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제2부(배상책임약관)에 따라 보험자는 피보험자에게 법적 배상책임이 발생한 경우로 한정하여 제한적인 범위내에서 담보를 제공한다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제2부(배상책임약관)에서 보험자는 해양플랜트공사 중 발생하는 불의의 인적(사망 또는 장애가 발생하는 치명적 사고인지에 대한 결과에 관계없이)·물적 손해에 대한 금전적 보상차원의 보험금을 피보험자에게 보상한다.

해양플랜트공사의 완성이라는 목적을 달성하기 위해서 주계약자는 공사의 일부분에 대해서 제3자와 하도급계약을 체결한다. 따라서 복잡한 하도급 관계에서 책임소재를 두고 분쟁을 최소화하기 위해 제3자의 행위에 따른 손해를 제3자가 자체적으로 부담하도록 계약하는 경우도 있다. 이렇듯 제3자가 행한 행위에 대하여 본인 스스로 책임을 부담하는 법리를 전가책임(vicarious liability)라고 한다. 법률규정에 의한 경우⁴²¹⁾

419) 민법 제750조에 따르면 타인에게 피해를 입힌 가해자는 타인이 입은 손해를 배상하여야 한다. 따라서 배상책임이 발생하는 주관적 요건은 가해자의 과실이 실질적으로 존재하여야 하며, 이것은 근세 이래 민사책임의 기본 법리로서 과실책임주의의 근거가 되고 있다.

420) 지수현, 전계서, 48-49쪽.

421) 민법 제756조(사용자의 배상책임)에 따르면 “타인을 사용하여 어느 사무에 종사하

와 계약자유의 원칙에 의거한 당사자 간의 약정에 의하여 제3자의 손해배상책임을 부담⁴²²⁾하는 두 가지의 경우가 국내법상 전가책임을 대표적으로 인정하는 사례이다.⁴²³⁾

보험자는 이러한 위험으로부터 피보험자를 보호하기 위해서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제2부(배상책임약관)를 추가로 삽입하여 피보험자에게 배상책임과 관련된 위험을 선택적으로 담보 받을 수 있는 기회를 제공함으로써 보험목적물이 합의된 기간 내에 공사가 완성될 수 있도록 안전장치 역할을 하고 있다. 그러나 기타피보험자는 주피보험자가 별도의 확장담보약관을 보험계약 체결시에 삽입하지 않을 경우 동일한 담보를 제공받을 수 없게 된다.⁴²⁴⁾ 그 이유는 대형 육상건설공사보험에서 주피보험자와 기타피보험자의 배상책임에 대한 관계를 보험약관상에 명확하게 삽입하고 있지 않기 때문이다. 반면에 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제2부(배상책임약관)의 ‘용어’ 정의 부분은 이러한 문제점들이 개선된 형태로 삽입됨에 따라 책임관계⁴²⁵⁾가 보다 명확해졌다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 따라 보험자는 법령에 의거하여 피보험자에게 부과된 배상책임과 계약상 배상책임에 관하여 피보험자가 발생시킨 인적·물적 손해에 대하여 최종순손실을 보상한다.⁴²⁶⁾

3. 배상책임약관에 따라 담보되는 손해의 종류

(1) 물적 손해

배상책임약관에서 의미하는 물적 손해는 보험기간동안 피보험자가 보험자에게 고

개한 자는 피용자가 그 사무집행에 관하여 제삼자에게 가한 손해를 배상할 책임이 있다. 그러나 사용자가 피용자의 선임 및 그 사무 감독에 상당한 주의를 한 때 또는 상당한 주의를 하여도 손해가 있을 경우에는 그러하지 아니하다.”라고 규정하고 있다.

422) 민법 제105조(임의규정)에 따르면 “법률행위의 당사자가 법령중의 선량한 풍속 기타 사회질서에 관계없는 규정과 다른 의사를 표시한 때에는 그 의사에 의한다.”라고 규정하고 있다.

423) 지수현, 전게서, 49쪽.

424) David Sharp, *op. cit.*, p.289.

425) ‘명시적 계약상 배상책임’은 서면계약 또는 구두상의 계약이 체결된 이후 7일 이내에 정식으로 서면계약이 체결된 경우 피보험자가 보험증권상에 명기된 담보기간 이외, 즉 증권을 발급받기 위해서 필요한 각종 비공식적인 서류상에 포함된 담보위험으로 인하여 발생한 보험사고에 대해서 피보험자에게 배상책임이 존재함을 의미한다(WELCAR 2001, Section II - Definition - 참조).

426) WELCAR 2001, Section II - Coverage - 참조.

지한 항목들이 우연한 사고⁴²⁷⁾로 인하여 해양플랜트공사에 투입된 장비의 작동 불능, 작업자의 인적·물적 손해가 포함되지 않는 유형의 재산에 대한 직접적인 손괴를 뜻한다. 물적 손해는 지적재산권, 특허권, 상표권 등과 같은 비유형의 재산과는 달리 피해자가 입은 손해가 시각적으로 확인이 가능한 유형의 재산에 대한 손해배상소송으로 인하여 보험자가 보상하는 손해를 의미한다. 그리고 물적 손해는 이로 인한 제3자의 결과적 손해⁴²⁸⁾, 직·간접적으로 연관되는 손해를 포함한다. 특히 결과적 손해의 특성상 보험사고로 인한 손해의 범위를 정확하게 구분하는 것이 매우 어렵기 때문에 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 해양플랜트공사에 참여하는 개별 주체들에게 위험이 적절하게 분담될 수 있도록 각자의 책임 범위와 의무를 한정하는 것이 매우 중요하다.⁴²⁹⁾

(2) 인적 손해

과거 CAR보험에서 ‘육체에 대한 물리적인 손해(physical injury)’라는 용어를 보험약관에 삽입하여 사용해왔으나, WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 이와 유사한 개념으로 ‘인적 손해(bodily injury)⁴³⁰⁾’라는 용어를 사용하고 있다. ‘육체에 대한 물리적인 손해(physical injury)’라는 용어는 단순한 신체적 손해와 함께 인격 침해 및 명예훼손 등을 포함하는 광의적인 의미를 포함하고 있다. 반면에 새로 바뀐 용어는 해양플랜트공사의 특성을 고려하여 해양플랜트공사에 참여하는 기술자, 작업자, 선원, 잡역부, 과학자 및 기타의 목적을 갖고 승선하고 있는 자의 신체적

427) 보험자는 피보험자의 고의성이 개입되지 않은 우연하게 발생한 사고에 대해서만 보험금을 지급한다. 예컨대, 해양플랜트공사 중 굴착작업으로 인하여 발생하는 자갈, 모래, 진흙, 기타의 부산물 등과 같은 공사부산물들을 해저공사장 주변에 무단으로 투기함으로써 발생하는 각종 오염에 따른 손해에 대해서 보험자는 보상하지 않는다(Charlotte Brown, “-Pipelines-what is insured?-, Pipeline Seminar, Lloyd’s Market Academy, 2011.03. p.4 참조).

428) 해양플랜트공사를 위해서 육상에서 건조된 보험목적물을 부선(barge)을 이용하여 운송하는 과정에서 타선박과의 충돌로 인하여 항로상에서 침몰할 경우, 피보험자는 피해 당사자에 대한 직접적인 손해뿐만 아니라 제3자인 연안국 또는 항만당국으로부터 잔존물 제거명령에 따른 제거 및 구조비용 등을 책임져야 한다. 더불어 침몰한 보험목적물과 제3자와의 충돌에 따른 손해배상책임문제도 동시에 발생할 수 있다.

429) David Sharp, *op. cit.*, p.290.

430) 인적 손해에 대한 손해배상범위와 관련하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 명기된 정의와는 달리 민법 제751조와 제752조는 상당히 포괄적으로 규정하고 있음에 따라 국내법을 준거법으로 지정할 경우 분쟁의 소지가 있다고 판단된다.

손해만을 제한적인 범위내에서 담보하는 것을 의미하고 있다.⁴³¹⁾ 왜냐하면 해양플랜트공사에서 인종차별이나 인격모독 등을 이유로 제3자가 피보험자를 상대로 손해배상청구를 하는 경우는 매우 드물기 때문이다.

4. 배상책임약관과 계약상 가중책임

보험자는 보험기간 중 보험목적물과 관련하여 피보험자가 법률규정을 위반함에 따라 발생한 위험에 대해서만 배상책임을 담보한다. 그리고 계약당사자 간의 약정에 따라 제3자와 관계되는 배상책임을 피보험자가 부담하는 손해배상책임이 계약상 가중책임에 해당한다. 즉, 배상책임은 불법행위로 인하여 제3자에게 손해가 발생할 경우, 해당되는 손해를 배상해야 할 1차적인 의무가 가해자에게 존재한다. 물론 법률에 따라 손해배상책임의 범위는 한정된다. 그리고 법률적인 손해배상책임과 이를 초과한 배상책임에 대해서 양자가 보험계약서상에 약정하는 것을 계약상 가중책임이라고 한다.⁴³²⁾

피보험자는 보험자와 개별공사의 특성을 고려한 별도의 보험약관을 개발하여 삽입할 수 있다. 고의 또는 과실이 아닌 보험사고로 인한 제3자의 인적·물적 손해에 대해서 피보험자는 하도급계약을 체결할 때 충분한 협상을 통해서 개별 하수급자가 개별적으로 위험부담을 할 수 있도록 계약해야 한다. 그러나 주피보험자가 보험약관에 상기 사항을 명시하지 않는다면, 주피보험자와의 하도급계약을 체결한 하수급자가 해양플랜트공사 중 제3자에게 인적·물적 손해를 발생시킴에 따라 수반되는 배상책임은 피보험자가 직접 부담해야 한다.⁴³³⁾ WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 보험자는 피보험자가 담보위험에 따른 보험사고가 발생하게 되면 서면계약 또는 구두계약을 체결한 이후 7일 이내에 사고통보를 해야만 ‘명시적 계약상 가중책임’에 따라 보험금을 지급한다.

해양플랜트공사는 개인과 개인 간의 계약관계가 아닌 국가와 국가 또는 국제석유회사와 해당 주권국가 간에 계약을 통해서 체결되는 경우가 대부분임에 따라 계약서에 배상책임문제를 정확하게 분담하는 것이 매우 어려운 일이다. 왜냐하면 해저자원을 소유하고 있는 또는 이에 대한 배타적인 허가권을 갖고 있는 국가, 즉 시공자의 국가, 설치되는 지역의 국가, 이해관계가 있는 주변 국가의 세부적인 법령과 다양한

431) David Sharp, *op. cit.*, p.290.

432) 지수현, 전계서, 391쪽.

433) David Sharp, *op. cit.*, pp.290-291.

관행을 사전에 모두 고려하여 계약서를 작성하는 것이 현실적으로 매우 힘들기 때문이다. 따라서 해당 프로젝트의 상황을 고려하여 해양플랜트공사계약 역시 다르게 적용될 필요가 있으며, 계약당사자 간의 사업적 이해관계와 향후 발전방향을 종합적으로 감안하여 계약조항의 수정 및 추가 삽입을 고려해야 한다.⁴³⁴⁾

II. 배상책임에 대한 상호 관계

1. 피보험자의 사고통지의무

해양플랜트공사보험은 전위험을 담보하는 포괄책임주의를 채택하고 있는 보험이기 때문에 보험기간 중 보험사고로 인하여 피보험자가 손해배상을 보험자에게 청구하고자 할 경우 보험기간 중 사고로 인하여 피보험자가 피해를 입은 사실만을 입증하면 보상을 받을 수 있다. 따라서 해양플랜트공사 중 손해가 발생할 경우 피보험자는 가능하면 빠른 시일 안에 사고발생 시간과 장소, 사고에 기인한 손해의 범위, 상세한 사고의 개요 등을 서면으로 보험자에게 통지해야 한다. 특히 보험자는 보험금 지급거절에 대한 항변을 스스로가 입증할 의무가 있기 때문에 피보험자는 최소한 14일 이내에 보험자가 사고발생 사실을 인지할 수 있도록 적극적으로 조기에 사고를 통지해야 한다. 그리고 60일 이내에 사고원인 및 결과 조사가 포함된 공식적인 서면통지서를 보험자에게 전달해야 한다.⁴³⁵⁾

2. 배상책임의 인정

긴급한 경우를 제외하고 피보험자는 보험사고가 발생함에 따라 보험자에게 사고를 신속하게 통지하고, 추가적인 손해확대를 방지하기 위해서 최선의 노력을 다해야 한다. 또한 피보험자는 사고발생에 따른 피해자인 제3자로부터 제기되는 어떠한 종류의 배상책임문제에 대해서 보험자와의 상의 없이 별도의 협상을 진행하거나 성급하게 책임을 인정해서는 아니된다. 그리고 특히 내부적으로 사건을 조기에 수습하기 위해서 직접적으로 협상을 하거나 기타의 법률적인 조정행위를 금지한다. 예컨대, 사고발생으로 인한 응급환자 발생, 후송 또는 대량의 기름 유출에 따른 해양

434) David Sharp, *op. cit.*, pp.290-291.

435) WELCAR. 2001, Section II - Terms and Conditions for Section II - 참조.

오염을 초기에 대응하기 위해서 필요한 경우와 같이 사고확대를 방지하기 위한 노력의 일환으로 야기는 되는 실질적인 추가 비용을 제외하고, 피보험자가 직접적으로 관여하는 어떠한 추가적인 비용협상 및 법적인 조정행위도 금지된다.⁴³⁶⁾

3. 기존보험과 타보험의 관계

보험기간 동안 동일한 보험목적물에 피보험자, 피보험이익, 보험사고가 중복되는 2개 이상의 보험계약이 있을 때 기존에 존재하고 있던 일방의 계약에 대한 다른 보험계약을 ‘타보험계약’이라고 지칭한다. 따라서 타보험약관은 피보험자가 해양플랜트공사라고 하는 동일한 피보험이익에 대해서 기존보험계약 이외의 타보험계약을 체결함으로써 현실적으로 존재하는 두개의 보험계약 사이의 손해액에 관한 분담관계를 명기하고 있다. 즉, 동일한 보험사고에 대해서 피보험자의 위험을 분담하여 책임을 지고는 보험자가 둘 이상이 존재할 경우 타보험약관은 피보험자가 도덕적 위태에 빠져서 고의적으로 사고이전의 보험목적물에 대한 원상복구비용을 초과하는 보상금을 청구하는 것을 방지한다. 그리고 초과이득금지의 원칙⁴³⁷⁾에 따라 발생한 손해액을 보험자 간에 어떻게 합리적으로 분담해야 하는지 여부와 분담방법을 정의해두고 있다.

피보험자와 개별적으로 계약한 보험자의 보험금 지급에 관한 분쟁을 최소화하기 위해서 분담 방법이 규정된 보험약관을 삽입하고 있다.⁴³⁸⁾ 타보험약관은 동일한 보험사고로 인하여 발생한 손해에 대해서 피보험자가 타보험자와 보험계약을 통해서 보험금을 먼저 수령한 경우 피보험자와 처음으로 보험계약을 체결한 보험증권의 보험자가 제1순위로 보상책임을 면하기 위해서 삽입된 보험약관이다. 그러므로 동일한 손해에 대해서 피보험자가 2명 이상의 보험자로부터 중복 보상을 받는 경우 전체 손해액에 대해서 보험자는 타보험자가 피보험자에게 보험금을 지불한 것을 공제하고 나머지 차액만을 피보험자에게 보상한다.

동일한 피보험이익에 관하여 제2부(배상책임약관)에 따라 발생한 손해에 대해서 다른 목적을 가진 보험자와 피보험자가 보험계약을 체결한 경우, 담보범위를 초과

436) WELCAR. 2001, Section II - Terms and Conditions for Section II - 참조.

437) 초과이득금지의 원칙은 실손 보상이라는 보험계약의 기본원칙을 근거로 피보험자에게 부당이득의 수취를 사전에 방지하여 피보험자의 도덕적 위태(moral hazard)에 빠지는 것을 예방하고, 보험자에게 보상책임을 합리적으로 분담함으로써 보험자와 피보험자가 상호 이익의 형평성을 유지시켜주는 안전장치 역할을 하고 있다.

438) 지수현, 전게서, 590쪽.

하는 금액을 보상한다는 특별약관이 보험증권에 포함되어야만 보험자는 제2부(배상 책임약관)에서 담보하는 위험을 금전적으로 보상한다. 즉, 별도의 특별약관이 삽입되어 있지 않는 한 발생한 보험사고에 대해서 타보험이 담보하는 보험조건에 기존 보험이 영향을 받지 않는다는 것을 의미한다.⁴³⁹⁾

과거 해양플랜트의 탐사, 시공, 채굴, 생산, 운송, 판매와 관련된 위험에 대해서 국제석유회사들은 CAR보험과 같이 전위험을 담보하는 포괄보험(umbrella coverage)⁴⁴⁰⁾에 가입하여 위험을 담보하거나, 손해배상의 범위가 큰 위험을 대비해서 타보험약관을 삽입하여 추가되는 위험을 별도로 관리해 왔다. 그러나 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 개발됨에 따라 발생한 손해의 추가부분은 타보험약관을 통해서 위험이 인수되도록 하고 있으며, 일반담보부분은 기존의 약관에 따라 부담⁴⁴¹⁾을 하고 있다.⁴⁴²⁾

4. 교차배상책임에 따른 당사자들 간의 관계

교차배상책임약관은 보험증권상에 기명된 공동피보험자 간의 손해배상책임이 발생함에 따라 피보험자가 각각의 보험증권에 명기된 보험사고가 발생한 것으로 분리 취급하여 공동피보험자 상호 간의 손해배상책임을 담보하기 위한 목적으로 삽입되었다. 따라서 보험증권상에 기명된 피보험자 중 어느 일방이 다른 피보험자에게 손해를 입힘으로서 배상책임의 문제가 발생한 경우, 보험자는 해당 피보험자가 각각의 보험증권을 소유하고 있는 것으로 간주하여 손해배상책임을 담보한다. 예컨대, 시추탑을 설치하는 책임을 갖고 있는 피보험자와 시추탑 하부공사를 책임지고 있는 피보험자 간에 공정관리가 미흡하여 충돌 및 폭발사고가 발생하여 시추탑 하부에 손해가 발생하거나 작업자의 신체적 손해, 해양플랜트공사장 주변 가옥의 유리창 파손 등의 손해가 발생할 경우 보험자는 이를 개별 사고로 간주하여 각각의 피보험

439) WELCAR. 2001, Section II - Other Clause - 참조.

440) 해양플랜트공사보험에 있어서 포괄보험은 피보험자가 해양플랜트공사를 진행함에 있어서 노출되는 각종 위험에 관하여 피보험자가 이미 가입하고 있는 개별 보험증권상의 보상한도액을 초과하는 손해 및 기타 부보하기가 곤란하거나 담보되지 않는 위험을 포괄적으로 담보하는 보험을 의미한다(지수현, 전계서, 600쪽 참조).

441) 타보험과 관계에 있어서 계약 체결 당시의 합의를 기초로 보험사고에 따른 위험분담 방식은 동액분담방식(contribution by equal share)과 보상한도액비례방식(contribution by limits)으로 구분할 수 있다.

442) David Sharp, *op. cit.*, p.294.

자에게 보험금을 지급한다.

그러나 피보험자는 보험자가 부담해야 하는 총 손해배상책임액의 범위내에서 교차배상책임을 통해서 개별 위험을 담보받을 수 있다. 즉, 보험자가 부담해야 하는 총 손해배상책임 중 개별 공동피보험자들이 납입한 보험료 및 기타 책임분담금을 비율적으로 고려하여 보험자가 보험금을 지불하는 것을 의미한다. 그리고 기존의 제1부(물적 손해 약관)에서 담보되고 있는 보험목적물에 대한 물적 손해 및 기타 제반 위험에 대해서 중복으로 담보를 제공하지 않는다. 그러나 보험자는 기타 하수급자, 부품 제조업자, 부품 공급업자, 보험목적물에 대한 시스템을 점검하고 운영하는 기술자 등의 과실로 인하여 해양플랜트공사 중 발생한 배상책임손해, 즉 예정이익상실(advance loss of profit), 기업휴지(business interruption) 등과 같은 실질적인 손해 및 결과적 손해가 발생하더라도 배상책임을 담보하지 않는다.⁴⁴³⁾

Ⅲ. 배상책임약관상의 주요 약관

1. 공제와 관련된 약관

보험자는 보험사고로 인한 손해배상총액에 대해서 양자가 보험약관에서 합의한 공제액만을 공제하고 나머지 금액을 피보험자에게 보상한다.⁴⁴⁴⁾ WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 고지서(declaration) 제5조에서 양자 간에 합의된 공제액을 제외하고 피보험자에게 최종적으로 지급할 수 있는 금액이 보험자가 부담해야 하는 순수배상총액에 해당되며, 보험사고에 따른 최종 순손실이 된다.

보험사고로 발생하는 피보험자의 배상책임, 잔존물제거, 미회수비용, 소송 및 변호사 선임 등과 같은 법률비용은 모두 최종 순손실비용에 포함된다. 그러나 보험자는 제3자와 관련된 해저 잔존물의 제거비용 및 범위를 담보위험에 삽입하지 않고 있으며, 더욱이 면책약관에서도 이를 별도로 명시하지 않고 있다. 따라서 담보약관에 보험자와 피보험자 간의 책임관계, 적용되는 용어의 정의를 명확하게 삽입하여 양자 간

443) WELCAR. 2001, Section II - Cross Liability - 참조.

444) 보험기간 중 담보위험에 포함되는 보험사고는 ① 보험증권상에 명기된 피보험자의 수, ② 인적·물적 손해를 입은 작업자 또는 공사와 연계된 기업, ③ 인적·물적 손해로 인하여 제기된 손해배상소송의 건수와는 관계없이, 즉 단독 보험사고이든 연속보험사고이든 관계없이 일괄적으로 총 순손실금액으로부터 공제액이 적용된다(WELCAR 2001, Section II - Deductible - 참조).

의 분쟁을 최소화하는 것이 가장 합리적인 방법이다. 그러나 보험자가 오랫동안 해양 플랜트와 같은 특수한 목적의 보험목적물에 대한 위험을 인수하는 계약을 피보험자와 체결하여 단독한 사업관계를 유지해왔던 경우 대부분 별도의 보험약관을 첨부하는 대신 일반약관(*general terms and conditions*)에 삽입하여 사용하기도 한다. 특히 물적 손해와 관련된 손괴(*destruction*)는 단순한 물적 손해의 발생에 따른 원상복구를 포함한 제3자의 재산에 대한 잔존물 제거비용까지로 확대하여 해석할 수 있다. 예컨대, 해양플랜트공사 중 구조물의 일부분이 파손되어 해저에 가라앉았을 경우 보험자는 구조물 파손에 대한 물적 손해 뿐만 아니라 해저에 가라앉아 있는 잔존물에 대한 제거에 대한 위험도 동시에 부담해야 한다.⁴⁴⁵⁾

피보험자는 해양플랜트공사를 진행하면서 발생하는 위험에 대비하기 위한 목적으로 보험에 가입함에도 불구하고, 최소한의 보험료를 납입하고 보험자로부터 포괄적인 범위의 위험에 대한 담보를 제공받고자 한다. 따라서 피보험자는 제3자가 제기하는 손해배상에 대한 위험을 공동으로 대처하기 위해서 보험자 또는 공동피보험자들과 함께 적극적으로 보험사고에 대한 원인의 분석 및 손해방지 대책을 논의할 필요가 있다. 즉, 피보험자는 해양플랜트공사에 참여하는 하수급자들을 기타피보험자 또는 공동피보험자의 지위에 등록하여 년 단위로 발생하는 비싼 보험료를 지분율에 따라 차등 부담하고, 공동으로 위험을 분산해야 한다. 만약 피보험자와 기타피보험자 또는 공동피보험자가 각기 다른 보험사고로 인하여 손해배상을 해야 할 경우 보험자는 주피보험자에게만 국한하여 공제액을 적용할 것인지 아니면 기타피보험자 또는 공동피보험자에게도 동일하게 공제액을 적용해야 할 것인지에 대해서 혼란이 발생할 수 있다. 따라서 보험계약 초기에 보험중개인은 공제액의 적용범위와 한계를 명확하게 확정해서 일반약관에 삽입하는 것이 매우 중요하다. 예컨대, 주피보험자와 기타피보험자의 관계에서는 총 보험료에 대한 지급분담률을 기준으로 공제액을 차등 적용하고, 공동피보험자의 공동의 총 보험료에 대해서 참여 인원수에 비례하여 공제액을 균등 적용하는 것이 바람직하다.⁴⁴⁶⁾

2. 배상책임의 한도 및 최종 순손실액과 관련된 약관

보험목적물에 대한 물적 손해와 같이 보험가액(*insured value or insurable value*)

445) David Sharp, *op. cit.*, p.293.

446) David Sharp, *op. cit.*, p.293.

을 확정할 수 있는 보험사고가 발생할 경우 보험가액과 보험증권상의 보험금액(insured amount)의 비교를 통해서 비례보상의 법리⁴⁴⁷⁾가 적용된다.⁴⁴⁸⁾ 그러나 불특정한 다수의 또는 잠재된 제3자에게 인적·물적 손해가 발생하여 배상책임에 대한 보험금청구가 제기될 수 있음에도 불구하고, 사전에 정확한 보험가액을 산정할 수 없는 태생적 한계를 가지고 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상 제2부(배상책임약관)에 따라 보험자의 배상책임한도액은 피보험자의 수, 손해배상소송의 건수 및 소송자의 인원수와는 관계없이 보험기간 동안 발생한 최종순손실액(ultimate net loss)에 대해 보험자가 부담해야 하는 보험금액을 의미한다. 즉, 전체 보험기간 중 보험사고 1건당 발생한 손해액 전체에 대해서 보험자가 부담하는 보상한도액을 최종순손실액이라고 한다. 그리고 보험기간 중 사고가 지속적으로 발생함에 따라 보험자가 보상한도액으로 정하여진 금액을 모두 피보험자에게 지급하였음에도 불구하고, 여전히 당사자가 합의한 보험계약의 책임과 의무는 종료되지 않고 담보기간이 정상적으로 종료될 때 까지 지속적으로 유지되어야 한다.⁴⁴⁹⁾

보험사고와 직·간접적으로 관련된 주피보험자 또는 기타피보험자들로부터 제기되는 모든 손해배상소송에 대해서 보험자는 실질적으로 발생한 최종순손실액만을 피보

447) 서울고등법원 2009.11.27.선고 2009나24929에 따르면 “상법 제674조(일부보험)에 의거하여 보험가액의 일부를 보험에 붙인 경우 보험자는 보험금액의 보험가액에 대한 비율에 따라 보상할 책임을 진다. 그러나 당사자 간의 다른 약정이 있는 때에 보험자는 보험금액의 한도 내에서 그 손해를 보상할 책임을 진다.”라고 판시하였다.

448) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 보험목적물과 관련된 피보험이익, 즉 보험목적물을 금전적으로 평가하여 화폐화하여 표시한 것을 보험가액이라고 한다. 물론 경기 변동이나 보험목적물을 둘러싼 외부적 환경변화에 따라 보험가액은 지속적으로 변할 수 있다. 이때의 피보험이익은 손해가 발생하지 않았을 때 정상적으로 보험목적물을 이용하여 피보험자가 얻을 수 있는 경제적 이익을 의미한다. 보험사고에 따라 보험자가 보상하는 보험금액은 약정된 금액으로서 보험가액을 초과할 수 없기 때문에 법률상 최고한도액이라고 할 수 있다. 그리고 보험금액은 보험계약에 의해 약정된 보험자의 최대 보상금액이다. 즉, 보험자가 피보험자에게 보상할 수 있는 계약상 최대보상금액을 의미한다(<http://www.lawtimes.co.kr/lawinfo/infoqna/> 2013년 8월 30일 검색).

449) 보험기간 중에 발생한 모든 사고에 대해서 보험자가 부담해야 하는 총 보상한도액을 약관상에 삽입하게 된 것은 1986년에 개정된 미국의 ISO약관에서부터 시작되었다. 1988년에 개정된 국문배상책임보험의 경우 생산물 위험을 제외한 다양한 모든 사고에 대해서 통상적으로 사고 1건당 보상한도액을 약관상에 합의하여 삽입하도록 하고 있다(지수현, 전게서, 59쪽). Charter Reinsurance v. Lloyds Syndicates No.540 and No.542 사건에서 영국법원은 1996년 5월 22일 최종순손실에 대해서 “발생한 사고에 따른 공제액을 제외한 모든 보상이 이루어진 이후에도 발생하는 손실조정 범위 안에서 보험자가 실질손해(actually paid)에 대해 총액을 보상해야 한다.”라고 판시하였다.

험자에게 보상한다. 배상책임한도액을 포함하는 보상총액은 보험사고 1건당 발생되는 최종순손실액에 비례하여 피보험자에게 보상금액이 차감되어 지급된다. 만약 보험사고가 발생함에 따라 관할법정지역의 해당 법원에 보험자가 법적으로 부담해야 하는 최대배상책임한도액을 예치한 경우, 보험자는 보험사고 1건당 최종순손실액을 초과하는 보상금액에 대해서 보상의 책임이 없다.⁴⁵⁰⁾

피보험자와 보험자 간의 보상금액 산정방식과 범위를 두고 많은 논쟁이 발생할 수 있음에 따라 피보험자는 보험계약 초기단계에서 반드시 보험증개인에게 슬립(slip)의 담보 부분에 ‘매번 발생하는 보험사고 1건당’으로 명기해두도록 해야 한다. 다양한 하수급자들과 해양플랜트공사계약을 체결한 주피보험자에게 공사 중 예상할 수 없는 거대한 자연재해로 인하여 보험목적물에 인적·물적 손해가 발생하였을 경우 보험자는 보험증권에 명기된 최대보상한도액(top-up)의 범위 안에서 기타피보험자들 보다 우선하여 주피보험자에게 신속하게 보험금을 지급한다. 왜냐하면 피해자는 자신이 입은 피해를 최대한 빠른 시일내에 원상복구하지 않으면 현금흐름(cash flow)이 원활하지 못하게 되어 당장 해양플랜트공사의 진행에 차질이 발생할 수 있고, 추후 유사한 사업을 재개할 수 없는 상황에 빠질 수 있기 때문이다. 또한 주피보험자에게 보험금이 빨리 지급되지 않으면 주피보험자와 하청계약의 관계를 맺고 있는 하수급자들이 역시 재정적인 어려움을 겪게 되기 때문이다.⁴⁵¹⁾

기타피보험자들의 수가 많고 해양플랜트공사 범위가 넓기 때문에 주피보험자는 보험자로부터 지급받은 보험금을 이용하여 보험목적물의 손해를 기존의 상태로 원상복구를 하거나 제3자가 제기하는 손해배상에 대한 배상금을 지급하는데 있어서 재정적으로 많은 어려움을 겪고 있다.⁴⁵²⁾ 그리고 보험사고에 대한 유한책임을 갖고 있는 보험자 역시 자연재해의 발생으로 인하여 피보험자의 피해범위를 확정하고, 막대한 금액의 보험금을 지급하는데 있어 재정적인 어려움⁴⁵³⁾을 겪고 있다. 따라서 주피보험자

450) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로”, 188쪽.

451) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로”, 188쪽.

452) David Sharp, *op. cit.*, p.292.

453) 2005년 8월 미국에서 발생한 허리케인 카트리나에 의해 보험자는 약 4억~6억 달러 정도를 보상금으로 지급하였다. 특히 멕시코만과 인접한 텍사스주와 루이지니아주 지역에 집중적으로 설치된 해양플랜트시설의 생산 중단에 따른 손해가 대부분이다. 그리고 약 16기 정도의 각종 시설물들이 전손처리가 됨에 따라 잔존물 제거비용 및 장비대체에 해당하는 비용이 약 1,000,000 - 2,000,000 US\$ 정도가 소요되었다(Patricia L. Guinn, *Hurricane Katrina : Analysis of the Impact on the*

는 해양플랜트공사에 참여하는 개별 하수급자들에게 관련 공사에 해당되는 보험을 개별적으로 가입하도록 권유하는 것이 가장 합리적인 위험관리 방법이라고 판단된다.⁴⁵⁴⁾ 그러나 주피보험자는 대부분 대형 조선소 또는 국제적인 종합엔지니어링회사인 경우가 대부분인 반면에 하수급자들은 중소기업 또는 자영업자인 경우가 많기 때문에 주피보험자와 같이 상대적으로 비싼 보험금을 주기적으로 납입하는 것이 어려운 실정이다. 따라서 주피보험자는 공사입찰을 위한 심사를 하면서 하수급자들의 재정보고서 및 일정비율의 공사에치금을 수령하여 만일에 발생할 수 있는 위험에 대비할 필요가 있다.

3. 분쟁해결과 관련된 약관

현재 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제2부(배상책임약관)의 ‘용어’ 정의 부분에는 ‘방어비용’⁴⁵⁵⁾에 대한 명확한 정의가 없고, 단지 ‘소송비용’⁴⁵⁶⁾에 대한 정의만을 규정하고 있다.⁴⁵⁷⁾ 분쟁해결약관에 따라 모든 위험에 대해서 보험자는 피보험자로부터 손해배상소송이 제기된 사건과 보험사고에 따른 방어와 정산비용에 대해서 책임을 지지는 않는다. 다만 보험자는 피보험자를 보호하기 위해서 보험자가 보험금을 지급해야 할 사건 또는 지급해야 할 가능성이 있는 사건과 관련된 손해배상 청구에 대해서 피보험자에게 협조할 의무가 있다. 즉, 피보험자와 보험자는 피해를 입은 제3자로부터 제기된 손해배상청구소송에 대해서 상호 정보를 공유해하여 제3

Insurance Industry, Towers Perrin(2005.10), pp.14-15 참조).

454) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 189쪽.

455) 대법원 1995.12.8 선고 94다27076 판결에 따르면 “방어비용은 피해자가 보험사고로 인적·물적 손해를 입고 피보험자를 상대로 손해배상청구를 한 경우에 그에 대한 법적인 방어를 위하여 지출한 재판상 또는 재판 외의 필요비용을 말하는 것으로 피해자로부터 아직 손해배상청구가 없는 경우 방어비용이 인정될 여지가 없으나, 피해자가 반드시 재판상 청구한 경우에 한하여 방어비용이 인정된다고 보는 것은 아니다.”라고 판시하였다.

456) 보험기간 중 담보위험에 해당하는 보험사고와 관련된 다양한 법적인 소송에 대해서 피보험자를 변호하기 위해서 발생하는 합리적인 법률비용 및 기타 비용을 ‘소송비용’이라고 한다. 예컨대, 변호사선임 비용, 제반되는 지출, 사건 조사, 기타 비용 정산, 사건에 대한 항소 그리고 최종 판결 전후의 이자비용 등이 소송비용에 포함된다. 그러나 사고가 발생함에 따른 피보험자가 직접 고용한 노동자의 월급 및 기타 비용 그리고 보험목적물에 소요되는 피보험자의 관리비 등은 보험약관에서 정의하는 소송비용에 포함되지 않는다(WELCAR. 2001, Section II - Definition - 참조).

457) David Sharp, *op. cit.*, p.291.

자의 손해배상청구의 적절성과 타당성을 파악하는데 상호 협조해야 한다. 그리고 보험중개인은 제3자로부터 제기되는 손해배상청구에 대해서 가해자인 피보험자가 부담해야 하는 배상금액이 최소화될 수 있도록 법률적인 자문을 제공하고, 보험자로부터 합리적인 보험금을 지급받을 수 있도록 피보험자를 지원해야 한다.⁴⁵⁸⁾

제3절 배상책임약관상의 면책위험

I. 배상책임약관상의 보험자의 일반면책위험

초기에 영국계 보험자에 의해서 해상보험을 기초로 개발된 다양한 형태의 해양플랜트공사보험약관에 따라 보험자는 피보험자로부터 ‘해양플랜트공사’라고 하는 아주 높은 위험을 인수하고 있음에도 불구하고, 위험에 대한 평가 방법과 보험사고와 관련된 판례가 부족하여 낮은 보험료를 수입 받고 보험목적물에 대한 전위험을 담보해 왔다. 이와 같은 보험약관은 보험경영적인 관점에서 보험사고로 인하여 손해가 발생함에 따라 보험자에게 절대적으로 불리하였다. 뿐만 아니라 과거 연안에만 설치되는 보험목적물이 점차 심해로 확대됨에 따라 이에 대한 보험사고의 금액과 위험의 범위가 확대되고 있음에도 불구하고, 보험자를 재정적으로 보호해 줄 수 있는 면책약관 또한 거의 없었다.⁴⁵⁹⁾

초창기 CAR 보험약관의 조건에 따라 해양플랜트공사보험을 인수하는 보험자는 피보험자가 보험기간 동안 보험사고의 손해를 대부분을 보상해 주었다. 특히 해양플랜트공사의 경우 한번 발생한 보험사고는 보험목적물 자체에 대한 물적 손해, 제3자에 대한 배상책임에 이르는 손해 뿐만 아니라 잠재적으로 손해배상을 제기할 수 있는 위험이 동시에 발생하는 경우가 많기 때문에 보험자가 부담해야 하는 보상책임의 범위와 정도가 점차 확대되는 경향이 심해지고 있다. 이러한 경향이 심화됨에 따라 결국 보험자는 손해를 입은 피보험자 뿐만 아니라 향후 보험사고에 따라 피해를 입을 가능성이 있는 잠재적인 피해자에게 보험금을 적기에 지급하는 것이 불안정해짐에 따라 재정적인 문제까지도 발생할 수 있다.

458) WELCAR. 2001, Section II - Defence - 참조.

459) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 192쪽.

기존의 CAR 보험약관에 대해서 보험자의 불만이 지속적으로 제기됨에 따라 이를 수정하고 보완할 수 있는 전문작업반(working group)구성되어, WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 개발되었다. 이를 통해서 피보험자와 보험자 간의 이익의 균형이 유지되고, 해양플랜트공사에 적용되는 다양한 최신 기술과 공법 등의 내·외부적인 변화가 보험약관 내부에 적극 반영되면서 피보험자의 도덕적 위험을 최소화할 수 있는 다양한 면책약관들이 삽입되게 되었다.⁴⁶⁰⁾

II. 보험자의 면책위험 선정기준

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제1부(물적 손해 약관)와 제2부(배상책임약관)에서 공통으로 언급하고 있는 면책위험에 대한 선정기준은 다음과 같다. 첫째, 보험자는 특정위험을 담보하는 보험사고에 대해서 배상책임약관을 별도로 적용한다.⁴⁶¹⁾ 둘째, 보험자는 해저 석유, 가스, 가스 하이드레이트(Gas hydrates)⁴⁶²⁾ 등과 같은 에너지 분야 개발에 관한 영업적인 손실위험에 대해서 면책된다.⁴⁶³⁾ 셋째,

460) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 192쪽.

461) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 제2부(배상책임약관) 이외에 특정위험을 담보하는 특정보험으로는 고용주배상책임보험(employers' liability), 작업자배상책임(workmen's compensation act liabilities), 이사배상책임보험(directors and officers' liability), 전문가배상책임보험(professional indemnity), 제조물배상책임보험(product liability) 등이 있다. 시추선 또는 반잠수식 시추선의 경우 유정공사(well construction) 보험을 별도로 가입하여 위험을 부담하고 있다. 특히 해양플랜트운영자초과비용(Operators Extra Expense : OEE)보험은 피보험이익과 관련된 해저 유정 굴착 공사, 채공사, 매물공사 등에서 발생하는 위험을 담보하는 보험이다. 그리고 통상적인 육상건설공사보험상의 면책약관과는 달리 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 해양플랜트공사와 관련된 보험목적물이 자동차를 이용하여 육로로 운송되거나 또는 파나마 운하통과를 위한 기관차 사용 그리고 비행기를 통한 운송 등에 대해서 별도의 배상책임보험을 가입함으로써 위험을 관리하고 있다. 그러나 육상건설공사에 동원되는 지반공사작업용 트랙터(crawler type tractor), 도랑 굴착기(ditch or trench digger), 동력크레인(power crane), 굴삭기(pocrane), 광석운반기(scraper) 등과 같은 유사장비들은 일반 자동차 규정의 적용을 받지 않으므로 이에 대한 별도의 배상책임보험은 없다(David Sharp, *op. cit.*, p.296).

462) 영구 동토(凍土)나 심해저의 저온과 고압 상태에서 천연가스가 물과 결합하여 생기는 고체형태의 에너지원으로서, 외관은 드라이아이스와 비슷하며 불과 결합되면 연소하는 성질이 있어 ‘불타는 얼음(fire ice)’으로 약칭된다. 특히 탄성과 및 기타 장비를 사용하여 검사한 결과 울릉분지에 약 6억 톤 정도가 해저에 매장된 것으로 확인되고 있다(www.dgi.re.kr/home/nakdong/download/ 2013년 08월 30일 검색).

463) 보험자는 관할권이 행사될 수 있는 공사해상 또는 해저를 포함하는 모든 해역에

보험자는 전쟁, 테러, 방사능유출 및 오염 등과 같은 대형 보험사고에 대해서 담보를 제공하지 않는다.⁴⁶⁴⁾ 넷째, 보험자는 피보험자가 보험자로부터 보험사고에 따른 보험금을 지급받기 위해서 보험기간 동안 보험약관상의 담보위험에 포함되는 사고로 피보험자에게 직접적인 손해가 발생하였다는 것을 스스로가 증명하지 않으면 보험금 지급을 거절할 수 있다. 다섯째, 보험자는 해양플랜트공사 중 피보험자의 중대한 불법행위로 인하여 발생한 인적·물적 손해 및 기타 이와 유사한 손해에 대해서 면책된다. 특히 담보범위 내에 포함되지 않는 해양플랜트공사, 피보험자의 철저한 관리와 감독이 있음에도 불구하고, 보험계약 전 보험자에게 제대로 고지되지 않은 공사에 대해서 보험자는 피보험자의 의도와는 관계없이 발생하는 유류오염사고(기름의 누유, 누출, 해양오염)에 대해서 면책된다. 다만, 이러한 위험에 대해서 피보험자가 확장담보를 받고자 한다면, 위험재인수(risk buy-back)약관을 삽입하여 사전에 합의된 보험약관들이 보험자의 요구조건에 충족될 수 있도록 노력하여 추가적인 담보를 제공받을 수 있도록 보험자와 협의해야 한다.⁴⁶⁵⁾

Ⅲ. 배상책임약관상의 특별면책위험

1. 부유식 이동선박에 관한 면책

선박면책약관에서 ‘선박’은 피보험자가 직접 소유하고 운영하는 선박 뿐만 아니라 피보험자의 사정에 따라 다양한 형태의 용선선박⁴⁶⁶⁾까지도 포함하고 있다. 즉, 피보험자 소유의 자선과 용선을 포함하여 피보험자가 관리하는 모든 선박이 이에 해당

서 피보험자의 고의로 국가 법령, 국제 법령, 연방 또는 주 법령을 위반함에 따른 벌금 또는 위약금에 대해서 보험자는 배상책임이 면책된다. 통상적인 해양플랜트공사의 위험을 인수하는 보험자들은 해양플랜트공사 중 발생하는 흙, 자갈, 모래, 기타 광석 등과 같은 경제적가치가 없는 부산물 및 잔존물의 해상으로 무단 투기, 해수면 아래에 존재하고 있는 제3자의 재산에 대한 손해에 대해서 일반적인 담보를 제공하지 않는다(David Sharp, *op. cit.*, p.296).

464) 보험자는 보험목적물과 관련하여 단순한 정치적 보복 또는 테러를 목적으로 행한 전쟁, 침략, 적대행위, 내란, 폭동, 혁명, 반란, 봉기, 군사력 또는 불법 권력 및 이와 유사한 공권력에 의한 압류, 강제 국유화, 징발 등으로 인하여 고의여부와는 관계없이 발생하는 멸실 또는 훼손에 대해서 면책한다(WELCAR 2001, Section II - Exclusion - 참조).

465) David Sharp, *op. cit.*, p.295.

466) 보험목적물의 설치해역, 설치기간 등을 고려하여 피보험자는 국적취득부나용선, 정기용선, 선체용선 등과 같이 선박을 용선하여 해양플랜트공사를 진행하고 있다(David Sharp, *op. cit.*, p.296).

한다. 해양플랜트공사의 위험을 인수한 보험자가 선박면책약관을 삽입하는 이유는 선박의 소유자 또는 용선자가 해당 선박에 대한 별도의 선체보험 및 선주상호책임보험(Protection and Indemnity : P&I)에 가입하고 있음에 따라 보험사고 발생 시 위험을 전가할 수 있기 때문이다. 피보험자가 직접 소유한 선박 또는 피보험자와의 용선계약을 체결한 제3자가 소유한 선박, 예컨대 해양플랜트지원선박, 닻지원선박, 잠수지원선박, 순찰선박 등과 같은 선박들은 반드시 선체보험과 선주상호책임보험에 가입되어 있어야만 피보험자와 해양플랜트공사계약이 체결될 수 있도록 명기하고 있다. 이러한 면책약관에 따라 해양플랜트공사 현장에서 계선줄 및 묘박작업의 지원, 선원 교대 및 작업자 등의 해상 이동, 흡수 측정 등과 같이 공사작업의 주된 업무는 아니지만 부수적으로 꼭 필요한 피보험자 소유의 소형 작업선(work boat) 및 고속단정(speed boat)에도 동일한 원칙이 적용되고 있다.⁴⁶⁷⁾

피보험자의 필요에 의해서 용선한 선박으로 인하여 발생한 손해에 대한 손해배상 책임의 주체가 누구인가를 결정하는데 있어서 많은 논쟁이 지속되고 있다. 선체용선, 항해용선, 정기용선 등과 같이 다양한 용선계약을 통해서 선박들이 해양플랜트공사에 직·간접적으로 참여하고 있기 때문에 손해배상의 주체와 책임의 범위를 한정하는 것이 매우 중요하다.⁴⁶⁸⁾ 선박소유자가 선장과 선원을 배승하고, 적절한 항해장비를 갖춘 선박을 대상으로 일정기간 동안 용선하여 선박을 사용·수익하게 하는 정기용선(time charter)선박에 대한 선주상호책임보험은 통상적으로 선박소유자가 피보험자의 자격으로 가입하게 된다. 그러나 선박소유자와 용선자(피보험자로서의 용선자) 상호간에 일정한 비율의 자본을 투입하여 공동운항을 목적으로 선박을 계획 건조하여 용선할 경우 피보험자는 용선자의 지위에 포함될 수 있다. 이 경우 과거 CAR보험에 가입한 피보험자와 용선계약을 체결한 선박소유자 사이에는 대위권 포기약관을 삽입해야만 보험사고가 발생함에 따라 용선한 선박의 소유자가 자신이 가입된 선주상호책임보험으로부터 피보험자의 자격으로 보상을 받을 수 있다. 용선된 선박으로

467) David Sharp, *op. cit.*, p.297.

468) 해양플랜트공사를 수행하는데 있어 주피보험자가 공사에 필요한 모든 장비, 선박, 기술자 등을 보유하는 것은 불가능하다. 따라서 대부분의 작업이 특수한 기술력과 장비가 필요한 작업임에 따라 기술력 있는 제3자와 하도급계약을 통해서 공사를 진행한다. 특히 닻지원선박(anchor handling vessel), 해저준설선(subsea-dredger), 잠수지원선(diving support vessel), 해양플랜트지원선(offshore plant supply vessel) 등과 같은 선박들은 1년 단위(추가연장용선포함)의 정기용선(time chart)형태로 공사에 참여하고 있다(Time Charter Party For Offshore Service Vessels - supplytime 2005 - 참조).

인하여 발생한 배상책임손해에 대해서 피보험자는 보험자로부터 충분한 보상을 받고, 반대급부로 제3자에 대한 모든 권리를 보험자에게 양도해야 한다. 이후 대위권을 양도 받은 보험자는 자신이 입은 손해에 대해서 용선한 선박의 소유자를 상대로 손해배상청구를 할 수 있다. 469)

만약 용선한 선박의 소유자가 담보위반으로 인하여 보상을 받지 못하는 경우, 소유자의 재정상태가 불량하여 일정기간동안 보험료를 지급하지 않는 경우, 소유자가 채무불이행(default)을 선언하는 경우, CAR보험약관상의 용선자배상책임(charterer's liability)약관에 따라 선박의 소유자가 보험자에게 손해배상청구가 제기될 수 있다. 그러나 통상적으로 용선자배상책임약관에 따라 부유식 이동선박에 대한 보험자 면책약관이 있기 때문에 보험자는 손해배상청구에 대한 보험금 지급을 거절할 수 있다. 과거 CAR보험약관을 사용하던 보험자들은 용선된 선박에 대한 부유식 이동선박 면책약관을 계약 초기에 자동적으로 삭제하지 않음에 따라 피보험자의 보험금청구에 대해서 지급을 거절할 수 있다.⁴⁷⁰⁾ 이러한 분쟁을 최소화하기 위해서 부유식 이동선박은 피보험자가 직접 소유 및 운항하는 선박으로 한정하고, 피보험자가 추가보험료를 납입하는 조건으로 피보험자가 용선한 선박에 대해서 확장담보가 제공될 수 있도록 보험약관을 추가적으로 삽입할 필요가 있다.⁴⁷¹⁾

2. 오염원의 누출에 따른 보험자 면책

(1) 해양플랜트공사에 기인한 오염의 형태

해양에너지자원을 개발함에 따라 부수적으로 발생하는 대표적인 오염사례는 공사 과정에서 취득하게 되는 포화가스의 연소·배출·치환, 발전기 및 디젤엔진 등과 같은 공사설비들로부터 발생하는 매연, 분진 등과 같은 대기오염과 굴착과정에서 발생하는 물과 기름의 혼합유 누출에 따른 해양오염, 해저배관매설⁴⁷²⁾과정에서 해

469) David Sharp, *op. cit.*, p.297.

470) David Sharp, *op. cit.*, p.297.

471) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 195쪽.

472) 국내의 경우 울산항과 온산항을 중심으로 325,000DWT 원유선이 계류할 수 있는 Catenary Anchor Leg Mooring(CALM) Buoy가 설치되어 있고, 해저에 많은 송유배관들이 매설되어 있다. 이러한 배관들은 울산지방해양항만청과 울산항만공사가 울산항만 구조물 설치와 운영 등에 대한 전반적인 관리권에 의해서 통제받고

저에 침착된 오염물질이 다시 부유하면서 발생하는 해양오염 및 해저토양오염 등이 있다. 이처럼 피보험자의 의도여부와는 관계없이 발생하는 해양·대기·해저토양오염은 해양플랜트공사가 시작되기 전 해당 해역에서 어로 및 수산·생물자원의 포획 및 채취 또는 양식, 해양 관광, 숙박 및 요식사업을 통해서 생업을 유지하고 있던 제3자, 즉 현지 주민들과 분쟁의 원인이 되고 있다.⁴⁷³⁾

(2) 오염발생에 따른 보험자 면책

해양플랜트공사와 관련된 제3자의 배상책임을 인수한 보험자는 원인, 시간, 장소에 대한 여부를 불문하고, 원유, 가스, 글리콜(glycol) 등과 같은 오염원의 누출과 해양·대기·해저토양오염으로 인하여 직·간접적으로 발생한 제3자의 인적·물적 손해에 대해서 면책된다. 그러나 아래의 다섯 가지 항목들에 대해서 피보험자의 고의, 과실, 불법행위가 존재하지 않았음을 객관적인 자료로서 자신의 면책을 입증할 경우 보험자는 피보험자에게 보험금을 지불해야 한다. 첫째, 오염원의 누출 또는 해양·대기·해저토양오염이 발생된 보험사고의 원인이 피보험자의 고의, 과실, 불법행위에 의해서 발생한 것이 아님을 증명한 경우이다. 둘째, 보험사고가 고지서(declaration)에 명기된 보험기간 동안 양자가 합의한 특정한 날짜에 처음으로 발생된 경우이다. 셋째, 피보험자는 보험사고가 발생된 이후 14일 이내에 사고 내용을 확인하고, 보험자에게 60일 이내에 서면으로 통지한 경우이다. 다섯째, 피보험자가 배타적 국가의 관할권이 행사되는 해역 또는 지역에서 고의적으로 해당 국가의 법령, 규칙, 조례 또는 규정을 위반하지 않은 것으로 법원의 재판 및 경찰확인조사를 통해 공식적으로 확인된 경우이다.⁴⁷⁴⁾

배상책임보험약관상의 면책조건을 통해서 보험자는 피보험자가 직접 자신의 면책을 증명하지 않으면 해양플랜트공사 중 발생하는 고의, 과실, 불법행위에 따른 손해를

있다. 그러나 실제로 울산지방해양항만청과 울산항만공사는 이에 대한 허가권만을 갖고 있고, 유지·관리·보수는 SK 에너지, S-OIL 그리고 한국석유공사가 갖고 있는 실정이다. 따라서 보험자는 피보험자가 매설한 해저배관의 안전과 관련 사항이 담보위반에 해당되는지 여부와 함께 면책범위에 포함되는지에 대한 여부를 사전에 확인하여 보험계약을 체결하여야 한다.

473) 2006년 앙골라의 콩고강 하류를 포함하는 해역에서 해저 배관 및 액화천연가스 생산기지(Offshore LNG Plant)공사가 예정됨에 따라 해당 지역 주민들과 어업권 보상 및 해양환경오염에 따른 피해보상을 위한 환경평가 및 보상대책이 발표되었다(http://www.angolalng.com/project/documents/Brochure_English_Angola.pdf 2013년 8월 30일 검색).

474) WELCAR 2001, Section II - Exclusion - 참조.

및 각종 오염사고에 대해서 담보를 제공하지 않아도 된다. 결국 피보험자는 보험사고 발생의 원인이 피보험자 본인의 고의, 과실, 불법행위가 아님을 입증할 경우 면책위험으로 인하여 인적·물적 손해를 입은 피보험자는 보험자로부터 담보를 제공받을 수 있게 된다.⁴⁷⁵⁾

피보험자가 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 추가적인 오염담보약관 (additional pollution coverage)을 삽입하길 원하는 경우, 보험자는 오염원의 제거 및 해저토양정화, 오염사고로 인한 2차적인 결과적 손해비용, 예컨대 오염으로 인한 주변 양식장 내부의 어패류 폐사, 주변 관광·접객업소들의 관광객 감소에 따른 손해비용, 손해배상청구에 소요되는 변호사 선임 및 수수료를 비롯한 각종 소송비용에 대해서 피보험자에게 담보를 제공해야 한다. 특히 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 오염사고 발생에 따른 배상책임과 관련된 대부분의 경우를 면책약관으로 포함하고 있음에 따라 피보험자는 보험자로부터 보험약관에 대한 정확한 설명을 받아야 한다.⁴⁷⁶⁾

해양에너지자원에 대한 개발과 관련하여 국제석유회사들은 해양플랜트가 설치되어 야하는 해역의 연안 국가와 양허계약⁴⁷⁷⁾을 체결하고 탐사·시추·생산을 진행하고

475) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 196쪽.

476) 해양오염사고가 발생하였음에도 불구하고, 피보험자가 자신의 과실이 없거나 또는 보험약관상의 담보위험조건들을 충족하여 자신의 면책을 입증하였음에도 불구하고, 보험사고가 다음에 해당될 경우 보험자는 배상책임에 대해서 면책된다.

- ① 법령, 규칙, 조례 또는 계약상의 책임으로 인한 손해가 발생할 경우, 누출 또는 오염물질에 대한 평가, 감시, 통제, 제거 또는 원상복구(정화작업)에 소요되는 비용에 대한 배상책임은 면책된다.
- ② 오염사고 발생으로 피해를 입는 제3자의 재산에 대한 오염 확대를 방지하기 위해서 소요되는 비용 및 조사에 대한 배상책임은 면책된다.
- ③ 해양플랜트공사 중 피보험자의 통제, 관리, 보호 아래에 소유, 임대, 대여 또는 점유되거나 점유되었던 재산들로부터 공사해역에 포함되는 해저저질 및 인접 연안의 토질, 해저광물, 해수에 대한 오염물질의 누출 및 오염에 따른 배상책임은 면책된다.
- ④ 해양플랜트공사의 일정 단축을 위하여 피보험자가 임의적으로 운송한 연료 또는 기타 유사한 석유제품은 면책약관에 포함되지 않는다. 그러나 피보험자가 직접 소유한 선박 또는 용선한 선박을 이용하여 석유 또는 이와 유사한 석유 제품을 운송하던 중 직접적으로 발생하는 오염에 대한 배상책임은 면책된다.
- ⑤ 피보험자, 피보험자의 대리인, 피보험자의 공사활동을 감시 및 감독하는 자에 의하여 의도적으로 누출 또는 오염으로 인하여 직·간접적으로 발생하는 배상책임은 면책된다(WELCAR 2001, Section II - Exclusion - 참조).

477) 양허계약은 건설, 재건 또는 사회간접자본의 공급 또는 천연자원의 탐사와 개발에 관련된 정당한 권리를 소유한 자(해양자원개발과 관련하여 연안국의 정부가 이에 해당된다)가 이에 대한 권리와 의무를 합법적인 심사와 절차를 거쳐서 선택된 제

있다. 즉, 해양에너지자원을 개발하기 위한 행정적인 허가면허와 함께 향후 생산되는 원유 및 가스에 대한 생산물 분배계약을 체결하여 안정적인 에너지자원개발 사업을 영위하고자 노력하고 있다. 통상적으로 양허계약은 개발주체가 자원개발에 따라 부차적으로 발생하는 오염원의 누출 및 각종 오염에 대해서 오염원의 제거 및 주변정화, 생태계 복원, 지역 주민들에 대한 손해배상, 환경영향평가 등의 의무가 있다. 즉, 해양에너지자원개발계약에서 요구하는 오염에 발주자의 의무 조항과 발주자와 직접적인 관련은 없지만 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제2부(배상책임약관)상의 면책약관 중 피보험자의 해양오염에 따른 담보범위 사이에 부조화가 존재한다. 따라서 발주자에게 해양오염에 대한 책임과 의무가 존재함에도 불구하고, 발주자의 과실이 아니더라도 발주자와 직접적인 계약관계가 있는 피보험자, 즉 조선소에 의해서 해양오염사고가 발생할 경우 해양플랜트공사의 위험을 인수한 보험자는 이와 관련하여 담보를 제공하지 않는 문제를 갖고 있다. 이처럼 담보하기가 매우 까다로운 일련의 위험들에 대해서 보험자는 재인수(buy-back)형식으로 위험을 인수하여, 담보 사각지대(black hole)를 최소화하고 있다. 그리고 보험자는 초과손해배상보험(excess claim liability)⁴⁷⁸⁾을 개발하여 피보험자에게 추가적인 보험료를 납입 받는 조건으로

3자에게 부여하는 계약이다. 해양자원개발에 있어서 양허계약은 자원보유국과 해양자원 개발회사 간에 체결되는 계약으로서 자원개발회사는 생산되는 모든 자원의 소유권자가 되고, 자원보유국은 그 대가로 계약서상에 명시된 일정액을 성과급 및 세금 등의 형태로 취득하는 것이 포함되어 있다. 이러한 형태의 자원개발계약은 자원보유국에게 일방적으로 불리한 계약임에 따라 최근에는 생산물분배협정으로 많이 변경되고 있다(류권홍, 「국제 석유·가스 개발과 거래 계약」, (과주 : 한국학술정보, 2011), 104-105쪽).

478) Transocean Offshore Deepwater Drilling, Inc. v. BP Exploration and Production, Inc.(case no.12-30230) 사건에 따르면 미국 남부 멕시코만에서 2010년 4월 20일에 발생한 대형 해양유류오염사고에 따른 손해배상책임과 관련하여 E.Grady Jolly 순회법원 판사는 “재판관할구역의 텍사스주법에 따라 Transocean과 BP 간의 시추계약은 포괄보험에 따른 담보가 제공되지 않는다. 따라서 폭발사고와 해양유류오염사고의 원인을 제공하고 운영에 대한 책임을 갖고 있는 Transocean이 직접적인 해양오염의 배상책임을 1차적으로 부담한다. 그리고 BP는 초과배상책임보험을 통해서 해양오염사고에 따라 제반되는 다양한 손해배상청구소송에 대한 배상책임을 2차적으로 갖게 된다.”라고 판시하였다. 영국의 BP와 Transocean과의 시추계약을 검토해 보면 BP는 해양표면에서 발생하는 어떠한 종류의 오염을 제외한 모든 오염사고에 대해서 Transocean에게 광범위한 보상을 하기로 계약되어 있다. 이것은 BP가 Transocean에 대해 간접적으로 보상책임이 있음을 증명하고 있는 것이며, 특히 BP는 해양오염사고가 발생할 경우 사고의 통제, 잔존물 제거, 오염피해해역 및 장소에 대한 청소까지를 포함한 책임을 부담한다. 그리고 이와 관련하여 제3자가 Transocean에게 손해배상을 요청할 경우 단 해저 유정의 화재, 폭발, 분화, 누유 등 통제하지 못하는 사고가 발생함에 따른 오염 손해에 대해서 보상해 주기로

위험을 확장담보하고 있다.⁴⁷⁹⁾

해양플랜트공사를 진행하면서 신규 해저배관과 기존에 설치된 고정식 해양구조물의 노후 해저배관에 대한 연결 공사를 진행하는 중 노후 해저배관의 부식에 따른 오염원이 해양으로 누출될 위험이 있다. 따라서 피보험자는 해양플랜트공사의 특성을 고려하여 오염원이 발생할 수 있는 다양한 상황을 담보위험으로 삼입하여 보험자로부터 확장담보를 받을 수 있도록 해야 한다.⁴⁸⁰⁾ 예컨대, 해저유정제어보험약관(well control wording)은 피보험자의 법적인 배상책임 뿐만 아니라 보험목적물인 유정으로부터 발생된 오염원의 정화, 잔존물 제거⁴⁸¹⁾, 제3자에 대한 배상책임 등과 관련된 손해비용을 피보험자에게 보상해 준다.⁴⁸²⁾

(3) 피보험자의 재산에 대한 보험자 면책

보험목적물을 완성하기 위해서 피보험자가 작성한 공정진행표에 따라 관리·감독되거나, 기존에 사용하던 중고제품, 임차 중장비 또는 용선한 선박 등은 일반적으로 피보험자의 재산의 범위에 포함된다. 오염면책약관은 기존의 CAR보험약관이 단순히 피보험자가 공사현장에서 기존에 사용하고 있는 재산(existing property)⁴⁸³⁾에

합의되어 있다.

479) David Sharp, *op. cit.*, p.298.

480) 초기의 유정 굴착작업을 통한 장비 시운전 중 해저유정의 훼손 및 멸실로 인하여 기름, 가스 등과 같은 오염원의 누출 및 오염의 범위는 상대적으로 매우 작기 때문에 피보험자는 별도의 보험에 추가로 가입하는 대신 CAR 보험계약시 해저유정 훼손과 멸실에 따른 오염원의 누출 및 오염에 관한 보험약관을 추가로 삼입해서 위험을 담보하고 있다(David Sharp, *op. cit.*, pp.297-298 참조).

481) Continental Oil v. Bonanza (5th Cir. 1983) 사건에서 Alvin B. Rubin 순회법원 판사는 “Aqua Safari호의 소유자인 Bonanza사로부터 정기용선(time charter)된 Aqua Safari호가 시추선과 충돌하여 해저에 침몰함에 따라 시추선 운영자인 코노코사(Conoco)사는 텍사스주법에 따라 추가적인 해양플랜트공사의 안전과 타선박과 관련된 항해의 안전을 담보하기 위해서 잔존물을 직접 제거하고, 관련 제거비용을 Aqua Safari호 소유자의 보험자에게 청구할 수 있다.”라고 판시하였다.

482) David Sharp, *op. cit.*, p.298.

483) ‘기존에 사용하고 있는 재산’은 피보험자에 의해서 전체 또는 부분적으로 점유되거나 사용되고 있던 기존의 개발 중인 해저유정(subsea oil field)과 한계유정(marginal field) 그리고 유정에 인접한 해상 또는 해저에 설치된 장비를 의미한다. 일부 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용하는 보험자는 기존에 사용하고 있는 재산의 범위를 피보험자가 직접 소유하지 않는 재산으로 한정하고, 해당 재산이 개발유정 또는 한계유정으로 제한되어야 한다고 주장하기도 하였다. 그러나 통상 대부분의 이러한 재산들은 피보험자의 직접적인 소유가 아닌 하도급

대해서만 자동적으로 면책약관을 적용하는 것과 비교해서 면책약관의 범위를 상대적으로 확장하여 적용하고 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 보험자의 입장을 좀 더 많이 고려하여 기존에 사용하고 있는 재산과 더불어 과거에 사용했던 재산, 임차한 장비 그리고 용선한 선박까지 면책범위를 확대하고 있다.⁴⁸⁴⁾

보험자의 과도한 면책범위의 확대에 대한 대응수단으로 피보험자는 추가적으로 보험료를 납입하는 조건으로 위험의 재인수(buy-back)약관을 삽입하도록 요구할 수 있다. 보험목적물의 종류별 차이가 있을 수 있으나, 일반적으로 보험약관상 피보험자와 관련된 이익의 불균형이 발생하면 피보험자는 보험자에게 재인수약관을 삽입할 것을 요구할 수 있고, 반대로 보험자는 면책약관의 범위를 확대하려는 경향을 보이고 있다.

재인수약관을 통해서 기존의 사용하던 재산에 대한 담보 뿐만 아니라 용선·임대·리스(lease) 등의 방식으로 피보험자가 임차한 장비, 시설, 선박 그리고 그 밖의 재산에 대해서도 확장담보가 가능하게 되었다. 실제로 보험자는 피보험자의 요구에 의해서 인수할 추가적인 위험을 관리하기 위해서 기존에 사용하던 또는 현재 사용 중인 공사 장비, 시설, 선박 및 기타 재산에 대한 세부목록을 제출하도록 요청하고 있다. 따라서 피보험자는 보험자에게 세부목록에 대해서 성실하게 고지해야 하며, 보험자는 고지된 사항을 기준으로 보험인수의 적정성을 판단하기 위한 적격심사⁴⁸⁵⁾를 엄격하게 진행해야 한다.⁴⁸⁶⁾ 특히 보험자는 사고발생 시 세부목록에 포함된 피보험자의 재산에 대한 손해만을 보상하고 그 이외의 재산, 즉 사전에 고지되지 않은 다양한 형태의 재산에 대해서는 보상하지 않는다.

계약을 통해서 해양플랜트공사에 투입된 제3자의 재산인 경우가 대부분이다. 따라서 보험자들은 추가적인 손해보상의 범위를 결정함에 있어서 분쟁을 최소화하기 위해서 보험중개인이 적극적으로 슬립(broker's slip)상에 해당 사항에 대해서 명확하게 정의와 범위를 한정하는 것이 필요하다(David Sharp, *op. cit.*, pp.298-299).

484) David Sharp, *op. cit.*, pp.298-299.

485) 해당 공사의 보험계약청약서가 접수된 이후에 청약내용의 합당여부를 판단하고, 최종적으로 승낙하기 위한 보험인수절차를 적격심사라고 한다. 부유식 생산저장설비(FPSO)의 경우 보험자는 ① 보험목적물의 선령, ② 보험목적물 설계의 적정성, ③ 동적자기위치제어장치(Dynamic Position System) 등급, ④ 계류시설의 상세, ⑤ 해양플랜트와 관련된 안전시설 및 경고시스템 구비여부, ⑥ 국제선급연합회(IACS)에 보험목적물이 가입되고, 이에 대한 선급유지여부 등을 검사한다(Lloyd Broker, "Just how concerned should energy insurers be about hydraulic fracturing", *Energy Market Review*, Willis Limited(2012), p.48).

486) David Sharp, *op. cit.*, p.299.

IV. 배상책임약관상의 ‘재인수(buy-back)’약관 적용

1. ‘재인수(buy-back)’약관을 통한 보험자의 담보범위 확대

보험자는 피보험자를 보호하기 위해서 추가적으로 보험료를 받는 조건으로 해양플랜트공사 중 제3자와 관련된 배상책임에 대해 담보범위를 확대하는 재인수약관(buy-back clause)⁴⁸⁷⁾을 개발하여 위험을 확장담보하고 있다. 추가적인 잔존물제거약관(excess removal of wreck)은 제1부(물적 손해 약관)에서 담보하는 보험목적물에 대한 잔존물 제거비용 뿐만 아니라 추가적으로 발생하는 법적 배상책임까지 확장담보를 제공하고 있다. 보험자가 피보험자를 대상으로 확장된 형태의 담보를 제공한다고 하더라도 모든 위험에 대한 담보를 제공할 수 없으며, 특히 부유식 이동선박면책약관, 오염원의 누출 및 오염면책약관 등을 삽입하여 피보험자에게 한정된 조건의 담보를 제공하고 있다.⁴⁸⁸⁾

2. ‘재인수(buy-back)’약관상의 주요 내용

(1) 기존 장비·시설 및 기타 재산에 관한 ‘재인수(buy-back)’약관

여타의 대양(大洋)과 비교해서 상대적으로 협소한 북해 및 멕시코만 주변해역에는 상업적인 생산이 가능한 많은 유정과 개발이 가능한 유정들이 밀집되어 분포하고 있다.⁴⁸⁹⁾ 따라서 해양플랜트공사에 투입되는 선박 및 기타 시설물은 부득이하게

487) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제2부(배상책임약관)에서 적용되는 대표적인 재인수약관은 ‘기존 재산의 손해에 대한 배상책임(damage to existing property)’, ‘미필적 배상책임(contingent liability)’, ‘추가적 잔존물 제거에 대한 배상책임(excess removal of wreck)’, ‘부유식 이동선박 배상책임(watercraft)’ 등이 있다. 해양플랜트의 특성과 종류를 고려하여 피보험자는 재인수약관들을 상황에 맞도록 선택하여 위험을 담보하고 있다(이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 199쪽).

488) David Sharp, *op. cit.*, p.300.

489) 2008년 금융위기에 따른 경기침체와 함께 북해유전의 가용채굴 매장량이 점차적으로 감소되고 있음에도 불구하고, 2011~2012년 동안 북해를 중심으로 영국(United Kingdom Continental Shelf : 48개), 노르웨이(Norwegian Continental Shelf : 42개), 아일랜드(North Celtic Sea : 48개), 네덜란드(6개), 덴마크(4개) 등과 같은 북해를 둘러싼 인접 국가들이 자국의 대륙붕과 북극해 주변의 인접해역까지도 집중적으로 탄성과 탐사 및 시험 시추 작업이 진행 중에 있다. 그리고 이러한 해양자원 탐사 및 개발 작업들은 각국의 영해와 아주

기준에 제3자가 소유하고 있던 고정식 해양플랜트의 상·하부구조물, 해저배관, 위치제어를 위해서 설치해둔 등부표 및 해저집유시설 등과의 간섭이 발생할 수 있다.⁴⁹⁰⁾ 해상보험에서 선박이 항해 중 충돌은 선박의 선체만을 의미하는 것이 아니라 선박을 구성하는 각종 속구들과의 접촉 역시 광의적인 충돌에 포함된다.⁴⁹¹⁾ 그러나 1마일 이상 펼쳐진 어망에 선박의 추진기가 엉켜서 항해가 불가능할 경우는 충돌에 해당되지 않는다고 판시하고 있다.⁴⁹²⁾ 사건으로 이러한 해상보험의 판례가 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에도 동일하게 적용될 수 있을 것으로 판단된다. 예컨대, 페르시아만과 같이 좁은 해역에서 닻을 이용하여 위치를 고정하는 해양플랜트공사를 할 경우 기존에 설치된 해양플랜트의 위치고정용 닻과 간섭되어 상호 충돌할 위험이 존재하며 이 경우 충돌 사고로 간주될 수 있다.

통상적으로 남아메리카 또는 아프리카와 같이 해양에너지자원을 개발하는데 필요한 자본이 부족한 국가가 소유하고 있는 해저광구의 경우, 해저개발권을 소유한 기업 및 해당 국가가 자본을 공동으로 출자하는 형식의 컨소시엄(consortium)을 구성하여 개발한다. 해양플랜트공사를 진행하거나 완성된 구조물을 운영하는 사업주체들은 컨소시엄에 대한 구성이 합의됨에 따라서 출자비율에 따른 각자의 배상책임의 의무를 갖게 된다. 사업주체가 다른 회사가 컨소시엄 형태로 물리적인 결합이 합의 되었음에도 불구하고, 해양플랜트공사 중 발생하는 손해를 얼마나 공정하게 법적으로 분배해야 하는지에 대해서 많은 논쟁이 제기되고 있다. 즉, 컨소시엄을 구성하여 해양플랜트공사를 진행할 때 사업주체(first party)와 제3자(third party)의 지위를 단순히 해양플랜트공사에 출자한 지분율과 공사기여율을 기준으로 구분하는 것이 매우 곤란하다. 특히 제3자에 대한 배상책임의 범위를 확정할 때 해양플랜트공사에 대한 주도적인 책임을 갖고 있는 주체의 범위를 어디까지 확장해야 하는지, 이때 해양플랜트공사에 참여 또는 투자한 비율에 따라 피보험자가 부담해야 하는 보험료 및 공제액을 어떠한 방식으로 산정할 것인지에 대한 문제가 존재한다. 이러한 문제

근접하여 진행되는 경우가 많기 때문에 이를 둘러싼 각국 간의 영토분쟁이 지속적으로 발생되고 있다(<http://www.worldoil.com/July-2012-Regional-Report-North-Sea.html> 2013년 8월 30일 검색).

490) *Societe Telus Communications v. Paracom Inc.*, 2011 FC 494(2011) 사건을 토대로 기존에 설치해둔 해저배관에 물적 손해의 발생 원인을 검토해 보면 주로 해저배관매설 선박의 해저지반터파기장비(trencher) 및 닻작업지원선의 닻(anchor), 공사용 장비(sub-sea equipment), 잠수장비(diving facility) 등과의 간섭 또는 어선의 어망 및 어구(fishing net and gear) 등과의 간섭이 대부분이다.

491) *Margetts v. The Ocean Accident & Guarantee Corporation*(1901) 2 K.B. 792.

492) *Bennett Steamship v. Hull Mutual Steamship Protecting Society* (1913) 3 K.B. 372.

를 해결하기 위해서 보험자는 재인수약관을 삽입하여 보험자가 설정한 담보조건에 따라 피보험자를 보호할 수 있는 담보범위를 확대하고, 피보험자가 부담해야 하는 보험금의 상향을 통해 개별 주체가 담보받을 수 있는 위험을 합리적으로 인수하도록 하고 있다.⁴⁹³⁾

해양플랜트공사 중인 시공자의 부주의(fault or negligence)⁴⁹⁴⁾ 및 기술력 부족으로 인하여 기존에 운영 중인 고정식 해양플랜트 및 관련 해저시설물들에 손해가 발생할 경우 시공자는 피해자에게 배상금을 지불한다. 통상적으로 피해자인 기존에 설치된 해양플랜트 운영자 또는 소유자는 해양플랜트운영보험(offshore operation insurance)에 가입되어 있고, 가해자인 시공자는 해양플랜트공사보험에 가입되어 있다. 발생한 손해에 대해서 해양플랜트운영자는 해양플랜트운영보험의 물적 손해약관을 통해 담보받을 수 있다. 반면에 시공자가 가입한 해양플랜트공사보험과 비교해서 해양플랜트운영보험은 피보험자에게 상대적으로 높은 공제액을 부담한다. 특히 해양플랜트공사 중 발생하는 해양오염 및 항계 내에서 또는 항로상에서 발생한 침몰로 인한 잔존물 제거를 위해서 소요되는 비용은 통상 보험자 면책약관에 삽입되는 경우가 많다. 따라서 피보험자는 다양한 주변상황을 고려하여 위에서 언급한 위험에 보험목적물이 노출될 위험이 높다고 판단되면 추가로 보험료를 납입하고 보험목적물에 대하여 확장담보를 받아야 한다.⁴⁹⁵⁾

(2) 미필적 배상책임약관

도급계약에 따라 진행되는 공사 중 발생하는 위험에 대한 포괄적인 위험을 담보하는 것이 미필적 배상책임약관의 목적이다. 초창기 해양플랜트공사에 대한 책임을 지고 있는 피보험자는 미필적 배상책임과 관련된 위험을 관리하기 위해서 별도로 제3자를 위한 해양플랜트공사보험(third party construction risk insurance)에 가입

493) David Sharp, *op. cit.*, p.300.

494) Red Sea Tankers Ltd. v. Papachristidis, 'The Hellespont Ardent'[1997] 2 Lloyd's Rep. 547. 사건에서 영국법원은 피보험자의 부주의에 대한 정의를 명확하게 하지 않으려는 경향을 보이고 있다. 그러나 Mance 판사는 '부주의'에 대해서 "작업자가 적절한 기술과 주의를 기울이지 않고 업무를 진행하는 도중에 이로 인하여 사고가 발생한 경우는 작업자의 부주의라고 할 수 있다."라고 판시하였다. 이와 유사하게 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 보험사고 자체가 작업자의 부주의에 따른 것인지 아니면 보험목적물 자체의 잠재적 하자에 따른 사고인지를 명확하게 구분하는 것은 매우 어렵다.

495) David Sharp, *op. cit.*, p.300.

하였다. 그러나 보험사고에 따른 보험금 지급과 관련하여 보험약관의 내용이 명확하지 않고, 보험약관에서 사용되는 용어 및 표현이 난해하여 피보험자가 쉽게 보험약관을 이해할 수 없는 단점을 갖고 있었다. 이러한 문제를 개선하기 위해서 개발된 것이 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 제2부(배상책임약관)이다.

두 개의 서로 다른 보험자와 보험계약을 체결하고 있는 동일한 보험목적물에 대해서 피보험이익을 가지고 있는 피보험자는 일방의 보험자의 의해서 보험약관이 수정됨에 따라 다른 보험계약에도 동일한 효력이 미칠 수 있도록 표시하는 동시약관(back to back clause)을 사용하고 있다. 동시약관에 의거하여 피보험자가 해양플랜트공사계약을 체결하였음에도 불구하고, 발생한 손해에 대해서 보험자로부터 적절한 보험금을 수령하지 못하는 경우가 발생한다. 이를 방지하기 위해서 보험자는 미필적 배상책임약관에 따라 피보험자에게 발생한 인적·물적 손해에 대해서 피보험자에게 포괄적인 담보를 제공하고 있다. 그리고 특수한 기술과 인력이 필요로 하는 해양플랜트공사에 있어서 피보험자의 감독 및 관리 부주의로 인하여 생긴 손해에 대해서 피보험자 뿐만 아니라 하도급계약관계를 맺고 있는 하수급자들에게도 동일한 담보를 제공한다.⁴⁹⁶⁾

도급자로부터 도급을 받은 수급자가 해양플랜트공사를 진행하는 중 발생한 사고로 제3자에게 손해가 발생할 경우 일차적으로 해양플랜트공사에 대하여 관리·감독에 대한 주의가 부족한 수급자에게 배상책임이 발생된다. 그러나 수급자의 재정과 산으로 배상책임능력이 현실적으로 존재하지 않을 경우 피해를 입은 제3자로부터 도급자와 수급자는 손해배상청구소송의 공동피고가 된다. 이러한 위험에 대비하여 배상책임손해를 담보하는 것이 미필적 배상책임약관이다. 만약 피보험자가 해양플랜트공사에 참여한 개별 수급자 또는 하수급자들 간에 발생한 손해에 대해서 손해배상금을 지급해야 한다면, 피보험자는 실질적으로 손해를 발생시킨 하수급자 개인이 스스로 합의를 통해서 손해를 부담하길 희망할 것이다. 그러나 수급자 또는 하수급자들 간에 발생한 보험사고가 해양플랜트공사와 관계가 없이 별도로 발생하였다면, 피보험자는 하수급자들이 제3자에게 피해를 입힌 손해에 대해서 배상책임이 존재하지 않는다. 즉, 계약범위 이외의 보험사고에 대해서 피보험자는 배상책임이 없음을 의미한다. 다만, 도급자가 하수급자에게 특수한 해양플랜트공사의 진행에 필요한 기술 및 인력을 지원(technical and human support)할 경우 사용자로서 배상책임은 일부분 존재한다. 예컨대, 특수도료를 도포하는데 필요한 기술 지도를 위해

496) David Sharp, *op. cit.*, pp.300-301.

서 도급자가 고용한 도료관리자를 하수급자의 작업구역으로 파견하여 관리·감독을 하는 도중 보험사고가 발생할 경우 도료관리자가 얼마나 보험사고에 관여되어있는지에 대한 비율에 따라 배상책임이 결정된다.⁴⁹⁷⁾

공동합자회사(Joint Venture Company : JVC)형태로 컨소시엄을 구성하여 해양플랜트공사를 진행함에 있어서 기타피보험자가 일방적으로 담보특약을 위반한 경우 배상책임위험은 공사에 대한 책임을 전적으로 맡고 있는 주피보험자가 모두 책임져야 한다.⁴⁹⁸⁾ 왜냐하면 주피보험자와 기타피보험자는 하청계약을 통해서 해양플랜트공사를 수행하고 있으며 주피보험자가 파견 보낸 관리자가 기타피보험자에 의해서 진행되는 공사를 관리·감독하기 때문이다. 따라서 해양플랜트공사에 참여하는 모든 피보험자들의 고의 여부와는 관계없이 주피보험자 또는 기타피보험자 중 어느 일방이 담보특약을 위반함에 따른 배상책임문제를 최소화하기 위해서 반드시 보험계약의 단계에서부터 주피보험자와 기타피보험자 상호 간의 권리보호와 책임범위를 확정하는 보험약관을 삽입해야 한다.⁴⁹⁹⁾

(3) 추가적 잔존물제거 비용약관

유엔해양법협약 제60조 제3항에 따르면 “인공섬·시설 또는 구조물이 버려졌거나 사용되지 아니할 경우 항행의 안전을 보장하기 위하여 제거하여야 하며, 이 경우 권한 있는 국제기구에 의하여 수립되고 수락된 국제기준을 고려해야 한다. 이러한 제거작업을 수행함에 있어서 해당 연안 국가는 어로·해양환경 보호 및 다른 국가와 관련되는 권리와 의무를 적절히 고려해야 한다. 그리고 완전히 제거되지 아니한 시설 또는 구조물의 깊이, 위치 및 규모는 항행통보 및 기타 공식적인 절차와 방법을 통해서 적절히 공표해야 한다.”라고 명시하고 있다. 따라서 해양플랜트공사 중 잘못 설치된 시설물 또는 장비, 예컨대 항해 안전을 위해서 설치되는 특별수역표지 및

497) David Sharp, *op. cit.*, pp.301-302.

498) 상법 제682조의 보험자 대위조항에 따라 공동합자회사에 지분을 참여한 1인과 보험계약을 체결한 보험자는 불법행위로 인하여 발생한 손해에 대한 배상금 전액을 모두 지급함으로써 공동합자회사에 참여한 그 외의 참여자들의 보험자가 공동면책이 되었다면 그 손해배상금을 지급한 보험자는 다른 보험자를 상대로 상호간 구상권을 행사할 수 있다. 그리고 공동합자회사를 구성하는 구성원들이 공동으로 불법행위를 구성할 경우 공동합자회사는 이에 연대하여 손해배상책임을 부담한다(박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 531쪽).

499) David Sharp, *op. cit.*, p.302.

기타 항행부표 그리고 해저에 고정적으로 설치되는 하부구조물 등은 사용이 종료된 이후 반드시 잔존물에 대한 제거작업이 진행되어야 한다. 더불어 완벽하게 잔존물이 제거되지 못하고 부분해체만이 진행되었을 경우 통항하는 선박의 항해안전을 확보하고 기타의 안전사고를 예방하기 위해서 피보험자는 적절한 항해안전표지를 설치하고 관리할 의무가 있다.

주로 연안을 중심으로 고정식 해양플랜트가 많이 설치되던 시기에 해양플랜트공사의 위험을 담보하는 보험은 해저잔존물에 대한 제거범위를 보험목적물 자체와 함께 보험목적물과 관련된 기타의 재산까지로 한정해서 담보를 제공하였다. 그리고 보험약관에 따른 잔존물 제거비용이 제한되어 있음에 따라 추가적으로 발생하는 위험은 피보험자가 자체적으로 부담하였다. 그러나 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 보험목적물이 침몰하여 피보험자의 손해가 제1부(물적 손해 약관) 별첨서식(Schedule B)상의 최대보상금액을 초과하는 비용이 발생할 경우 이에 대해서 제2부(배상책임약관)의 추가적인 잔존물제거약관을 삽입하여 피보험자에게 확장담보를 제공하고 있다.⁵⁰⁰⁾

초기의 해양플랜트공사와 비교하여 최근 해양플랜트공사의 사고범위와 보상액이 점차 확대되는 경향을 보이고 있음에 따라 보험목적물에 대한 보험가액도 비례적으로 증가하고 있다.⁵⁰¹⁾ 그럼에도 불구하고 여전히 제1부(물적 손해 약관)와 제2부(배상책임약관)에서 보험자가 담보하는 단일사고에 대한 물적 손해와 배상책임의 보상 한도액이 실제로 발생한 손해액과 비교해서 적기 때문에 문제로 지적되고 있다. 만약 동시 다발적으로 보험사고가 발생할 경우 피보험자가 보험자로부터 얼마나 빠르고 정확하게 보상을 적기에 받을 수 있는지에 대한 의문이 생기는 것과 함께 가해

500) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 202쪽.

501) Jardine Lloyd Thompson(JLT) Upstream Energy Special Report(2010) 자료 참조.

지역	선종	보험가액(\$)
멕시코만	해상플랫폼	1,300 M\$
북해	부유식 생산저장설비	11,000 M\$ 이상
서아프리카	해상플랫폼	900 M\$
아시아	해상플랫폼 및 배관	2,000 M\$

2010년 4월 20일 멕시코만에서 Deepwater Horizon호의 해저유정 폭발로 기름에 의한 대형 해양오염을 경험한 미국의회는 멕시코만에서 해저 석유 및 가스개발에 종사하고 있는 시공자 및 해양플랜트운영자에 대한 배상책임보험을 최대 10억 달러로 확대할 것을 보고서로 채택하였다. 이를 통해서 해저자원개발에 따른 잠재적인 위험과 피해의 심각성을 강조하고, 사고 발생 시 신속한 방제 작업을 할 수 있게 되었다(<http://www.upstreamonline.com/live/article1259825.ece> 2013년 8월30일 검색).

자인 피보험자는 제3자로부터 제기되는 추가적인 위험을 어떻게 관리할 수 있을지에 대한 문제가 지속적으로 거론되고 있다. 따라서 보험자는 단일사고에 대한 물적 손해의 한도를 제한함에 있어서 잔존물제거에 필요한 초과비용⁵⁰²⁾과 같이 예상할 수 없는 변수까지도 고려하여 상호 간의 합의를 통해 피보험자로부터 추가 보험료의 납입 받거나, 재인수약관을 삽입하여 손해배상책임의 범위를 확대할 필요가 있다.⁵⁰³⁾

제4절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제3자 직접청구권

I. 해상보험상의 제3자 직접청구권 적용

1. 제3자 직접청구권의 의의

피보험자가 배상책임보험에 가입하는 이유는 피보험자의 과실로 인하여 제3자에게 손해가 발생할 경우 피해자가 직접 보험자를 상대로 보험금을 청구할 수 있는 제도가 제3자의 직접청구권이다. 즉, 피해자는 가해자인 피보험자에게 손해배상을 청구하지 않고 직접 보험자에게 보험금을 청구할 수 있는 권리를 인정받는 것이 피해자 입장에서 보험자에 대한 직접청구권이라고 할 수 있다.⁵⁰⁴⁾ 제3자의 직접청구권은 피보험자의 파산 및 도산 등의 이유로 인하여 재정적인 지급불능상태로 발전될 위험이 있기 때문에 피해자가 갖고 있는 손해배상채권에 피해가 발생할 위험이 있다. 제3자의 직접청구권은 이러한 피해자의 불안정한 손해배상 가능성과 재정적인 위험을 최소화하고, 적극적인 피해자 구제를 위해서 도입되었다. 국내의 경우 1991년 개정상법을 통해서 피해자의 직접청구가 가능하도록 제도적 장치를 마련하였고, 이를 통해서 피해자는 보험자에게 직접적으로 손해의 전보를 청구할 수 있는

502) Andre Danos v. Curole Marine Contractors, LLC(5th Cir. 2010) 사건에서 루이지애나주 W.Eugene Davis 순회법원 판사는 “허리케인 카트리나에 의해서 Andre Danos호가 전복되어 침몰함에 따라서 잔존물제거비용은 보험자가 부담하고, 그 이외의 추가적으로 발생하는 침몰선박의 구조비용에 대해서는 보험자가 부담하지 않는다.”라고 판시하였다.

503) David Sharp, *op. cit.*, p.303.

504) 이기수 외2인, 「보험·해상법」(서울 : 박영사, 2003), 226쪽; 채익식, 「상법 IV-보험법·해상법」(서울 : 박영사, 2001), 192쪽; 전해동·김진권, “해상보험계약상 영국법 준거약관과 보험법의 적용에 관한 연구”, 「해사법연구」 제19권 제1호, 한국해사법학회(2007.03), 327쪽 참조.

권리를 법적으로 보장받을 수 있게 되었다.⁵⁰⁵⁾

2. 제3자 직접청구권에 대한 법적인 주장

(1) 손해배상청구권설

손해배상청구권설이란, 피해자가 제기하는 손해배상청구에 대해서 피보험자와 보험자는 동일한 입장에서 피해자의 손해에 대한 손해배상채무를 연대책임방식으로 인수하는 관계에 있으며 직접청구권 자체를 손해배상청구권과 동일하게 취급하는 주장을 의미한다.⁵⁰⁶⁾ 특히 가해자와 피해자가 존재하는 배상책임관계에서 피해자는 가해자를 대상으로 손해배상청구권을 행사할 수 있다는 사실이 전제되어 있기 때문에 보험금 청구권설 보다는 직접청구권을 손해배상청구권으로 인정하는 주장도 있다. 특히 보험금청구권설에 따르면 손해배상청구권의 소멸시효가 2년으로 상대적으로 짧기 때문에 피해자 보호차원에서 손해배상청구권설을 적용해야 한다는 주장도 있다.⁵⁰⁷⁾

(2) 보험금청구권설

보험금청구권설이란, 피해자가 보험자에게 손해에 대한 보험목적물의 원상복구를 위해서 보험금을 청구하는 것과 동일하게 피보험자가 보험금을 청구할 수 있다는 주장이다. 즉, 보험자는 피보험자와의 보험계약을 통해서 단지 제3자에게 발생할 수 있는 손해를 보상에 대한 급부로서 보험료를 지급받는 조건으로 약정한 것일 뿐 제3자가 가지고 있는 손해배상채무를 인수하는 것은 아니라는 입장이다. 그러므로 피해자가 보험자를 대상으로 제기하는 제3자 직접청구권은 법률의 규정에 따라 피보험자가 갖고 있는 보험금청구권으로 취급할 수 있다는 주장이다.⁵⁰⁸⁾

(3) 병합설

505) 성승제, 전계논문, 301-302쪽 참조.

506) 독일의 경우 의무보험법 제3조 제2호에서 보험자를 피보험자의 연대책무자로 규정하고 있음에 따라 독일의 경우 손해배상청구권설이 다수설로 인정되고 있다(성승제, 전계논문, 305쪽; 박세민, 전계논문, 507쪽).

507) 최준선, 「제2판 보험법·해상법」(서울 : 삼영사, 2007), 268쪽; 신상훈, “책임보험에서 제3자의 직접청구권”, 「월간손해보험」 제495호, 손해보험협회(2010.02), 59쪽 참조.

508) 양승규, 전게서, 275쪽; 성승제, 전계논문, 305쪽.

의무적 또는 강제적인 배상책임보험의 경우 손해배상청구권설로 제3자의 직접청구권을 인정하고 있는 반면에 임의적 배상책임보험에서는 보험금청구권설을 인정하고 있다.⁵⁰⁹⁾ 현재 국내의 경우 직접청구권의 소멸시효와 관련하여 상법 제662조에 따라 보험금청구권으로 인정하여 2년 동안 행사를 하지 않을 경우 소멸한다는 입장을 취하고 있다. 그리고 보험자가 피보험자의 피해자에 대한 손해배상청구권을 병존적으로 인수한 것으로 인정하는 손해배상청구권으로 보는 두 가지의 입장을 일관되지 못하게 판결하고 있다.⁵¹⁰⁾ 소멸시효와 관련하여 국내 법원은 보험금청구권설을 기초로 상법 제662조에 의거하여 2년 이내로 규정하고 있는 반면 일반적으로 직접청구권은 손해배상청구권으로 판시하고 있다.⁵¹¹⁾

3. 해상보험에서 제3자 직접청구권의 적용문제

해상보험은 선박소유자, 즉 피보험자가 해상사업을 통해서 이익을 추구하는 도중에 불가피하게 해상고유의 위험 또는 운항자의 과실 등에 의해서 사고가 발생할 경우 보험료를 수입받은 보험자가 피보험자의 손해를 금전적으로 보상할 것을 목적으로 하는 보험이다. 따라서 피보험기간 동안 피보험자에게 해상사고로 인하여 손해를 입은 피해자가 상법 제742조 제2항의 직접청구권을 보험자, 선주상호책임조합을 대상으로 직접 손해배상을 청구할 수 있는지 여부가 매우 중요한 문제가 된다.

대형 해운회사들은 다수의 선박을 유지하며 해상사업을 영위하고 있음에도 불구하고, 여전히 많은 해운회사들은 단선회사⁵¹²⁾의 형태를 유지하는 경우가 많다. 물론 해양플랜트공사의 책임을 갖고 있는 조선소의 경우 이와 같은 형태를 유지하지 않기 때문에 문제가 될 가능성이 적다. 그러나 해양플랜트운영사의 경우에는 일반적인 해운회사에서 선박을 운영하는 형태와 동일하게 해양플랜트별로 서류상의 독립

509) 성승제, 전계논문, 305쪽.

510) 보험금청구권설과 관련된 대표적인 판례로는 대판 97다36521, 92다39822, 93다3622 등이 있고, 손해배상청구권설의 경우 대판 98다44956, 97다17544, 94다52911, 94다6819 등이 있다(<http://www.lawtimes.co.kr/lawinfo/infoqna> 2013년 8월 30일 검색완료).

511) 박영준, 전계논문, 229쪽.

512) 많은 해운회사들은 복수의 선단을 구성하여 해상사업을 영위함에도 불구하고, 여전히 개별 선박 당 별도의 특수목적법인 세워서 운영하고 있다. 그 이유는 해당 선박에 대한 사고가 발생할 경우 해당 선박에 대한 손해배상책임을 회피하기 위함이다(<http://admiraltypractice.com/chapters/> 2013년 8월 30일 검색완료).

적인 회사를 유지하고 있다. 따라서 단선회사 소속의 선박과 해양플랜트공사의 보험목적물과의 관계 속에서 충돌, 화재, 좌초, 해양오염 등과 같은 해난사고가 발생할 경우 해당 해상기업 뿐만 아니라 해양플랜트공사에 책임을 갖고 있는 시공사, 즉 조선소 역시 대형 사고에 대비한 재정적인 기반이 취약하기 때문에 파산할 위험이 높다. 그러므로 선의의 피해자에게 직접청구권을 인정하는 것이 피해자 보호차원에서 매우 중요한 고려대상의 한 부분이 되고 있다.

4. 선박보험에서 제3자 직접청구권의 적용문제

선박보험은 해상보험의 일종으로 보험목적물 자체가 선박에 해당되며, 침몰, 좌초, 좌주, 화재, 충돌 및 기타 해상위험으로 인하여 선박의 선체 및 기관 등에 대한 손해를 보상하는 보험이다. 선박보험은 특히 선박가액이 거액이라는 특징을 갖고 있음에 따라 해상기업 또는 해상관련기업의 활동에 따른 특수한 해상위험과 손해에 대해서 적절한 위험분산과 관리가 필요하기 때문에 이를 위한 대비책으로서 선박보험이 존재하고 있다. 이러한 선박보험과 관련하여 실무에서 주로 사용되고 있는 협회선박기간보험약관 제8조 제1항 선박충돌손해배상책임약관⁵¹³⁾에는 모두 선지급 원칙이 적용되고 있다. 즉, 선박보험은 선박충돌손해배상책임약관에 따라 양 선박 간의 충돌이 발생할 경우 충돌로 인한 손해에 대해서 보험자가 3/4의 충돌책임을 담보하고 있음에도 불구하고, 선박보험약관은 대부분 선지급 원칙을 명시해 두고 있음에 따라 보험자는 피해자가 제기하는 직접청구권에 대해서 항변할 수 있게 되는 것이다.⁵¹⁴⁾ 그러나 선박보험은 선박충돌손해배상책임약관에 따라 책임보험의 성격을 함께 갖고 있기 때문에 양 선박 간의 충돌사고가 발생할 경우 피해선박의 소유자, 용선자 등과 같은 피해자가 상대선박의 보험자를 상대로 직접청구권을 행사할 수 있는지에 대한 문제가 지속적으로 제기되고 있다.⁵¹⁵⁾

513) 국내 보험자 및 해운회사들이 주로 사용하고 있는 선박보험약관은 영국의 협회선박기간보험약관이다. 선박충돌약관 제8조 제1항의 내용을 검토해보면 “보험자는 선박 충돌 사고로 인하여 피보험자가 피해자를 대상으로 선지급한 법적 손해액의 3/4에 대해서 피보험자에게 보험금을 지급할 책임이 있다.”라고 규정하고 있다.

514) 국내 손해보험회사들에 의해서 만들어진 국문 선박보험약관 제1조 제1항에서도 “보험회사는 피보험선박이 다른 선박과 충돌한 결과 부담하게 된 법률상의 손해 배상으로 확정판결 또는 회사의 서면 동의에 따라 일정금액을 타인에게 현실적으로 배상한 경우에 보험금을 지급한다.”라고 규정하고 있다. 이것은 협회선박기간보험약관 제8조 제1항의 내용과 거의 유사하다고 할 수 있다.

515) 최중현, “선박보험과 피해자의 직접청구권”, 「보험법연구 4」, 삼지원(2002.07), 114쪽.

보험자와 피보험자 간의 특약이 보험계약 시에 삽입되지 않은 한 피보험자가 원인으로 발생하는 보험사고로 인하여 피해자인 제3자가 제기하는 직접청구권의 인정 여부에 대한 준거법을 어느 국가로 지정할 것인가에 따라 차이가 발생할 수 있다. 만약 한국의 영해 안에서 국적이 다른 양 선박, 예컨대 시운전 상태에서 항해 중인 한국국적의 상선과 선박성이 있는 해양플랜트 간의 충돌사고가 발생할 경우 또한 이때 가해선박이 한국국적의 상선일 경우 피해자인 조선소는 가해선박의 보험자를 상대로 직접청구권을 행사할 수 있다고 판단된다.⁵¹⁶⁾ 반면에 공해상에서 충돌하거나 외국의 영해내에서 충돌할 경우의 직접청구권에 대한 행사여부는 직접청구권의 준거법의 결정에 따라 차이가 발생할 수 있다. 예외적인 경우로 국내 수산업협동조합의 어선보험약관⁵¹⁷⁾에서는 충돌 사고로 인하여 제3자의 피해액에 대한 피보험자의 배상책임이 있을 경우, 즉 결과적으로 배상책임의 존재만으로도 보험금을 지급하고 있음에 따라 피해자는 가해자의 보험자를 상대로 손해에 대해서 직접청구권을 행사할 필요가 없다.

5. 선주상호책임보험에서 제3자 직접청구권의 적용문제

국내에서 대형 선박을 유지하고 있는 선박소유자들은 한국선주상호책임조합과 외국계 선주상호책임조합을 통해 선박보험에서 담보해주지 못하는 위험에 대해서 선박소유자들 상호 간의 구제를 목적으로 보험에 가입하고 있다. 또한 국내 연안 해운업에 종사하고 있는 선박소유자들은 한국해운조합을 통해서 동일한 위험을 담보 받고 있다.

선주상호책임보험은 선박소유자들 간의 상호구제의 성격을 갖고 있는 독특한 구조적인 특성을 갖고 있음에 따라 조합원의 이익을 최대로 유지하기 위해서 ‘선지급 원칙’을 개발하게 되었다.⁵¹⁸⁾ 선지급 원칙에 따라 보험자는 피보험자가 피해자에게 우선적으로 손해를 금전적으로 배상한 이후에 비로소 피보험자가 제기하는 보험금 청구에 대한 보험금을 지불할 수 있게 된다. 대표적으로 ‘Fanti’호⁵¹⁹⁾ 사건에서 영국

516) 최중현, 전개논문, 119-121쪽 참조.

517) 자세한 내용은 제12조 (충돌손해배상) 약관 제1항 참조.

518) 한국선주상호책임보험조합 뿐만 아니라 국외 많은 조합에서도 동일한 원칙을 약관에 적용하고 있다. 대표적으로 Japan P & I club 보험계약규정 제43조, UK P & I club 보험계약규정 제5조 A호, Britannia P & I club 보험계약규정 제5조 제1항, The steamship Mutual Club 보험계약규정 제15조 (a)호, Gard club 보험계약규정 제87조 제1항 등이 있다.

법원은 “뉴캐슬 선주상호책임보험조합의 주장을 인정하며 선박소유자가 자신에게 발생한 해상사고로 인하여 피해자에게 손해를 입혔을 경우 먼저 피해자에게 적절한 손해배상의무를 성실히 수행한 이후 보험자에게 보험금을 청구할 수 있다.”라고 판결을 내렸다. 반면에 *Allobrogia*⁵²⁰⁾ 사건에서 Slade 판사는 “선주상호책임보험약관상에 선지급 원칙이 포함되어 있음에도 불구하고, 가해자인 피보험자가 파산, 법정관리 등의 재정적인 지급불능의 상태가 확정되면 1930년 보험자에 대한 제3자 권리법 제 1조 제3항에 의거하여 해당 조합의 선지급 원칙은 무효가 된다.”라고 판시하고 있다.

특히 국내 한국선주상호책임보험조합의 보험계약규정 제44조 제4항에 피보험자의 선지급 원칙을 명시적으로 규정하고 있으며, 더불어 제43조 제4항에서는 제3자의 직접청구권 자체를 조합자체에서 인정하지 않겠다고 규정하고 있음에 따라 이에 대한 분쟁이 지속되고 있다. 국내 법원의 경우 선지급 원칙은 피보험자와 보험자 사이의 보험금 지급방식에 대한 약정이며, 상호 간의 항변사유로만 인정하고 있음에 따라 제3자가 제기하는 직접청구에 대해서 보험자의 항변사유로 인정하지 않고 있다. 즉, 국내에서 제3자의 직접청구권과 관련된 대부분의 판례는 제3자가 가해자의 보험자를 상대로 직접청구권을 제기하는 것으로 인정하고 있다.⁵²¹⁾

6. 재보험에서 제3자 직접청구권의 적용문제

일반적으로 재보험은 원수보험자와 재보험자 간의 별도계약임에 따라 원수보험자와 보험계약을 맺고 있는 피보험자와 재보험자 사이에는 어떠한 책임과 권리도 존재하지 않는다. 따라서 원수보험자와 보험계약을 맺고 있는 피보험자는 재보험자를 상대로 어떠한 직접청구도 제기할 수 없으며, 특히 원수보험자가 대형 보험사고로 인하여 파산 상태에 빠졌을 경우 재보험자는 피보험자에게 보상책임이 존재하는 않는다.

상법 제661조에 따르면 재보험계약은 원보험 계약에 따라 피보험자와 보험자가

519) *Fima C-Trade S.A v. Newcastle Protection & Indemnity Association* [1990] 2 Lloyd's Rep. 191.

520) *Re Allobrogia Steamship Corp* [1979] 1 Lloyd's Rep. 190; 박영준, “해상책임보험에서 피해자의 직접청구권에 관한 고찰”, 『중앙법학』 제5집 제1호, 중앙법학회 (2003.07), 56쪽.

521) 서울지방법원 2002.7.5. 선고 2001가합36981 판결을 기초로 침몰한 어선 제72영광호의 선장의 유가족이 선박충돌에 따른 책임을 3/4을 갖고 있는 LG화재해상보험(주)와 1/4을 갖고 있는 한국해운조합을 상대로 제기한 보험금 지급청구에 대해서 법원은 보험약관에 선지급약관이 명기되어 있음에도 불구하고, 선지급 원칙에 의한 항변을 인정하지 않고 있다.

존재하는 계약관계와는 전혀 다른 독립된 별개의 계약이기 때문에 재보험계약은 원보험계약의 효력에 영향을 미치지 않는다고 정의하고 있다. 그리고 재보험의 목적은 원수보험자가 피보험자에게 보험금을 지급함에 따른 손해를 보상하기 위한 것이 아니라 원수보험자의 위험을 분산하고, 손해배상액에 대한 합리적인 지급능력을 유지하는데 있다. 즉, 재보험자는 재보험계약관계상의 피보험자인 원수보험자에게 보험금을 지급하는 것은 손해배상채무가 아닌 보험금채무를 의미한다. 직접청구권의 존재는 피해자를 금전적으로 구제하여 보호하기 위함이다. 그러나 재보험계약관계는 원수보험자와 재보험자 간의 책임관계를 전제로 하는 계약이기 때문에 원보험계약의 피보험자가 직접청구권을 행사하는 것과는 관계가 없다. 따라서 상법 제724조에 규정되어 있는 제3자가 갖고 있는 직접청구권의 적용문제는 재보험계약관계에서 해당되지 않는다.⁵²²⁾

영국과 미국의 경우 모든 계약은 계약당사자 이외의 제3자를 구속하지 못한다는 일반원칙인 프리비티 원칙(The doctrine of privity)을 근거로 재보험의 경우 원보험계약상의 피보험자가 재보험자를 상대로 제기하는 직접청구권을 인정하지 않는 것이 통례이다.⁵²³⁾ 즉, 재보험은 원수보험자와 재보험자 간의 계약이기 때문에 원보험상의 피보험자는 재보험계약의 직접당사자가 아님에 따라 별도의 명문규정이 보험증권상에 포함되어 있지 않다면 재보험자를 대상으로 직접청구권을 제기할 수 없다.⁵²⁴⁾ 그러나 재보험자와 원수보험자 간의 합의를 통해서 “이 재보험계약은 원수보험자가 손해를 입은 사항에 그 법적효력이 발생한다.”라고 하는 특별약관이 삽입될 경우 원수보험계약상의 피보험자가, 즉 피해자로서 직접청구권을 행사하는 것을 인정하기도 한다.⁵²⁵⁾

원보험계약과 재보험계약은 상호 독립적이고 별도의 계약임이 위에서 확인되었다. 그럼에도 불구하고 직접청구권약관(Cut-Through Clause or Direct Liability Clause)이 재보험계약서에 삽입된 경우 직접청구권을 인정하고 있다. 직접청구권약관은 원보험계약의 피보험자가 재보험자를 상대로 재보험금청구를 행사할 수 있게 법적 요건을 재보험계약상에 명확하게 삽입한 것을 의미한다. 따라서 재보험계약상

522) 장덕조, “재보험에 있어서 원보험수익자의 직접청구권-상법 제726조의 검토-”, 「보험개발연구」 제10권 제1호, 보험개발원(1999.01), 160-161쪽 참조.

523) Gutride v. General Reinsurance Corp., 4 N.Y.S.2d 387(1938); 장덕조, “재보험에 있어서 원보험수익자의 직접청구권-상법 제726조의 검토-”, 159쪽.

524) MIA 제9조 제2항 참조.

525) Thomas v. Land, 30 S.W.2d 1035; 장덕조, “재보험에 있어서 원보험수익자의 직접청구권-상법 제726조의 검토-”, 159쪽.

에 원보험계약상의 피보험자가 직접청구를 할 수 있는 조건을 삽입하고, 이를 피보험자가 충실히 이행하였을 경우 피보험자는 재보험자를 상대로 직접청구권을 행사할 수 있다.⁵²⁶⁾

II. 해양플랜트공사와 관련된 국가별 제3자 직접청구권 인정문제

1. 제3자 직접청구권의 인정에 대한 문제

제3자 직접청구권의 인정 여부가 배상책임보험에 있어서 주된 논쟁의 중심이다. 현재 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 제3자의 직접청구권을 직접적으로 인정하는 명문화된 보험약관은 없으나, 추후 상기 문제와 관련하여 배상책임에 대한 소송 문제가 발생할 경우 이에 대한 기준을 마련할 필요가 있다고 판단된다. 따라서 이 논문에서는 피해자가 제3자의 직접청구권을 행사하는데 있어서 양자 간의 계약관계를 고려하여 가장 연관성이 많은 국가들의 적용사례를 우선적으로 검토함으로써 약관해석과 적용기준을 마련하고자 한다.⁵²⁷⁾

2. 제3자 직접청구권에 대한 국가별 입장

(1) 영국

영국은 전통적으로 ‘비피’(British Petroleum : BP)라고 하는 국제석유회사를 보유하고 있으며, 특히 북해(north sea)지역에 다양한 종류의 해양플랜트시설들을 오래전부터 소유해 왔다. 더불어 해상보험과 유사하게 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험

526) *Brukner-Mitchell v. Sun Indemnity Co. of New York* 82 F.2d 434(1936) 사건에서 법원은 “재보험계약은 원수보험자와 계약관계를 갖고 있는 피보험자를 위한 계약이 아니다. 단지 재보험계약은 재보험자가 원수보험자의 위험에 대한 할당된 책임을 인수하는 계약임에 따라 원수보험자의 피보험자와 재보험자는 아무런 관련이 없다. 그러나 재보험계약상에 원수보험자의 피보험자를 위해서 어떠한 이익 또는 이와 유사한 것에 대해서 재보험자가 책임을 진다라고 하는 규정을 삽입한 경우 해당 규정에 따라 재보험자는 원수보험자의 피보험자를 상대로 항변할 수 없다.”라고 판시하였다.

527) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 176쪽.

약관상의 준거약관은 영국의 법과 관습을 주로 사용하고 있다. 「1930년 보험자에 대한 제3자 권리법(The Third Parties(Right's against Insurers) Act 1930」⁵²⁸⁾에 따라 영국은 강행법⁵²⁹⁾의 특성을 갖고 있는 해당 법에 대해서 제3자의 직접청구권을 인정하고 있다. 그럼에도 불구하고 영국은 피해자인 제3자가 보험자에게 직접청구권을 제기하는 것에 대해서 원칙적으로 인정하고 있는 것으로 볼 수 있으나, 실제로 가해자가 반드시 지급불능의 상태에 있다는 것이 명시적으로 확인된 이후 보험자에게 직접청구가 가능하도록 요건⁵³⁰⁾을 엄격히 제한하고 있는 것이 특징이다.⁵³¹⁾

1930년 보험자에 대한 제3자 권리법에 의거하여 피보험자가 보험자를 상대로 보험금을 받을 수 있는 권리를 부여받은 제3자는 피보험자보다 더 우월한 법적 지위를 갖는 것이 아니라, 단지 피보험자가 갖고 있는 권리를 완벽하게 대위한 것을 의미한다.⁵³²⁾ 특히 보험약관상에 보험자와 피보험자 간의 분쟁이 발생할 경우 중재판정에 따른 확정결과가 도출되기 전까지 피보험자는 보험자를 상대로 보험금청구를 할 수 없다는 규정이 포함되어 있다면 이것은 피해자, 즉 제3자에게도 동일하게 적용된다고 할 수 있다.⁵³³⁾

528) 보험자에 대한 제3자 권리법은 산업혁명 이후 급격한 자동차 사용이 증가함에 따라 책임보험자에 대한 피해자의 청구가 인정되는 여부와 관련하여 일관되고 공정한 대응을 하기 위해서 제정되었다. 특히 제3자의 손해에 대해서 가해자, 즉 피보험자의 이익이 우선적으로 보호되는 것을 막고, 실질적인 손해를 입은 피해자를 구제하기 위한 대책으로 마련되었다(문병일, “보험자에 대한 직접청구권의 법적 성질-P&I 보험을 중심으로-”, 「한국해법학회지」 제32권 제2호, 한국해법학회(2010.08), 242쪽).

529) 보험자에 대한 제3자 권리법 제1조에 의거하여 “파산 또는 청산 등으로 인하여 제3자의 손해에 대해서 피보험자의 지급이 불능으로 판명된 경우 피해를 입은 제3자는 보험자에 대한 피보험자의 권리를 직접 청구할 수 있다.”라고 규정하고 있다. 그리고 동법 제1조 제3항에 따르면 “보험자는 피보험자의 직·간접적인 사유로 인하여 지급불능의 사태가 발생할 경우 보험계약을 회피하거나 또는 보험증권상 보험자의 책임의 축소 또는 변경하고자하는 어떠한 보험약관의 규정도 무효로 취급된다.”라고 규정하고 있다.

530) Post Office v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.(1967) 2 Q.B. 363 사건에서 제3자가 보험자를 상대로 자신이 입은 손해에 대한 직접청구를 하기 위해서는 가해자인 피보험자가 피해자의 손해를 전보하지 못할 상황, 즉 파산, 법적인 청산절차, 법정관리상태 등이 개시되어야 한다. 이후 피보험자의 책임과 사고와 관련된 손해의 범위 그리고 세부적인 손해액이 당사자 간의 재판, 중재, 합의 등의 방법을 통해서 확정되어야 하는 까다로운 조건을 제시하고 있다.

531) 성승제, 전계논문, 308쪽.

532) CVG Siderugicia del Orinoco SA v. Lodon Steamship Owner's Mutual Insurance Association, The Vaniqueur Jose [1979] 2 All ER 421; Murray v. Legal and General Society Ltd; 문병일, 전계논문, 243-244쪽 참조.

533) The Padre Inland (No.1) [1979] 2 Lloyd's Rep. 557; 문병일, 전계논문, 243쪽 참조.

피해자의 입장에서 1930년 보험자에 대한 제3자 권리법의 엄격한 적용원칙이 너무 가혹하다는 문제제기에 있음에 따라 2010년 보험자에 대한 제3자 권리법이 전면 수정되어 개발되었다. 특히 동법은 피해자에 대한 신속한 금전적 구제를 위해서 피보험자의 파산, 법정관리 등과 같이 재정적으로 더 이상 피해자를 구제하지 못할 상황이라고 판단되면 후속적인 조치 없이 피보험자가 갖고 있던 보험증권상의 이익이나 권리가 피해자에게 대위되도록 규정하였다. 이를 통해서 가장 큰 분쟁의 원인이 되었던 선지급 원칙과 피해자의 직접청구권 문제가 일정부분 해결되었다. 즉, 모든 해상보험계약에 적용되지는 않고 인명과 관련된 사고 또는 손해에 대해서 한정적으로 적용하고 있다.⁵³⁴⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 경우 주로 영국법을 준거약관으로 삽입하여 사용하고 있으며, 국내 대법원 및 보험자들 역시 해상보험에서 영국의 법과 관습을 보험약관의 해석기준으로 정하는데 이의가 없다. 특히 협회선박기간보험약관 및 선주상호책임보험약관에는 선지급약관(Pay to be paid or Pay first clause)이 포함되어 있어서 피보험자인 가해자가 피해자에게 우선적으로 보상을 실시하고,⁵³⁵⁾ 보험자를 상대로 보험금을 청구할 수 있도록 규정하고 있기 때문에 피해자를 보호하는데 장애요인이 되고 있다.⁵³⁶⁾ 반면에 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서는 아직까지는 선지급 원칙이 적용된 보험약관을 포함하지 않고 있으며, 제3자의 직접청구권 문제를 어떻게 해석할지에 대한 기준도 마련되어 있지 않고 있다.

(2) 미국

멕시코만(Gulf of Mexico)을 중심으로 다양한 해양플랜트들을 소유하고 있는 엑손모빌(Exxon Mobil), 쉘브론-텍사코(Chevron Texaco), 코노코 필립스(Conoco Philips) 등과 같은 미국계 석유회사들은 자국 연안 뿐만 아니라 아프리카, 중남미, 북해 등에서 많은 해외 유정을 직·간접적으로 소유 및 관리하고 있다. 또한 관련

534) 문병일, 전제논문, 245쪽.

535) 영국은 선주상호책임보험을 배상책임보험으로 판단하지 않고, 보상보험(indemnity insurance)로 해석하고 있기 때문에 피보험자, 즉 가해자가 우선적으로 피해자에게 보상을 실시한 이후 피보험자는 보험자에게 보험금을 청구할 수 있다(박세민, “해상보험에 있어서 영국법 준거약관의 유효성 인정문제와 그 적용범위에 대한 비판적 고찰”, 「한국해법학회지」 제33권 제1호, 한국해법학회(2011.04), 215쪽; 박영준, “선주상호책임보험에 관한 연구-사적 고찰과 법적 문제점을 중심으로-”, 216쪽).

536) 박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 514-515쪽.

된 많은 장비 및 시설물에 대한 설계·시공·관리에 대한 전문 기술력과 막대한 자본을 갖춘 하수급자들이 휴스턴(houston)을 중심으로 밀집되어 피라미드형태의 해양플랜트 분야의 연합체를 구성하고 있다. 이러한 미국계 석유회사 및 설계회사들을 상대로 피해자인 제3자가 직접청구권을 행사하는데 있어서 미국은 법적으로 영국 및 프랑스⁵³⁷⁾ 등과는 다른 입장을 유지하고 있다.⁵³⁸⁾ 즉, 피해자가 자신이 입은 손해를 보상받기 위해서 법률에 따라 선주상호책임보험조합을 상대로 직접청구권을 행사하는 경우 양자 간에 합의된 보험계약이 존재함에도 불구하고, 선지급 원칙은 공서양속에 부합되지 않음에 따라 강제화할 수 없다는 판결이 일반적이다.⁵³⁹⁾ 특히 2010년 멕시코만 기름 유출사고로 인하여 가장 많은 피해를 입은 루이지애나주의 보험법에 따르면 “피해자는 가해자의 보험자를 상대로 직접청구권을 행사할 수 있으며, 직접청구권을 행사하기 이전에 별도의 승소판결이나 피보험자의 재정적인 파산 또는 법적관리 상태를 보험자에게 증명할 필요가 없다.”라고 규정하고 있다. 또한 선지급 원칙에 따른 보험자의 항변을 인정하지 않고 있다.⁵⁴⁰⁾

Grubbs v. Gulf International Marine., Inc⁵⁴¹⁾ 사건에서 M/V THOMAS HEBERT

537) 프랑스 보험계약법 L.111-2에서 직접청구권규정(L.124-3조)을 강행규정으로 삽입하고 있고, L.123-3에서 배상책임보험상의 직접청구권을 인정하고 있다(박영준, “선주상호책임보험에 관한 연구-사적 고찰과 법적 문제점을 중심으로-”, 240쪽; 박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 504쪽).

538) 미국 뉴욕주에서 모든 보험증권에 대해서 피해자는 피보험자에 대해서 승소판결을 얻은 채권자임과 동시에 피보험자가 파산 또는 지급불능 상태인 경우가 확정될 경우로 국한해서 직접청구권을 제기할 수 있는 자로서 인정하는 영국과 유사한 입장을 보이고 있다. 반면에 루이지애나주와 위스콘신주 등과 같은 미국의 다른 주들은 피해자가 행사할 수 있는 제3자의 직접청구권을 인정하고 있다(Nicholas R. Foster, “Marine Insurance : Direct Action Statues and Related Issues”, *University of San Francisco Maritime Law Journal*, Vol.11, No.2(1999), pp.272-282); 캘리포니아주의 보험법은 뉴욕주와 루이지애나주의 보험법을 절충한 형태를 보이고 있다. 미국에서 제3자는 피보험자에 대한 소송을 제기함에 있어서 보험자를 가해와 함께 공동 피고로 지정할 수 없다. 그리고 확정판결 또는 보험자가 승인한 합의에 의해서 피보험자의 책임이 확정될 때까지는 보험자에 대한 소송을 제기할 수 없도록 하고 있다(Robert H. Jerry, *Understanding Insurance Law*, 2nd ed. (USA : Lexis Nexis Matthew Bender, 1996), p.548).

539) *Liman v. American Steamship Owner’s Mutual Protection and Indemnity Association*(1969) 299 F. Supp. 106, 1969 AMC 1669 (S.D.N.Y.1969); *Olympic Towing Corporation v. Nebel Towing Co.*(1969) 419 F.2d 230(5th Cir 1969); 박영준, “해상책임보험에서 피해자의 직접청구권에 관한 고찰”, 58쪽.

540) 루이지애나 보험법 제655조 제A항 참조(문병일, 전제논문, 246쪽 참조).

541) *Grubbs v. Gulf International Marine., Inc* 625 So. 2d 495, 498, 1994 AMC 244(La. 1993); 김인현, “한국과 미국의 선주책임상호보험에서의 직접청구권에 대한 비교법

호의 기관사로 근무하고 있던 Jonathan P. Grubbs이 예인선에서 작업 중 자신의 허리가 다친 것에 대해서 사용자, 즉 Gulf International Marine의 보험자인 미국선주상호책임보험조합(American Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association)을 상대로 손해보상을 청구한 것에 대해서 직접청구권을 행사하였고 법원은 이를 인정하였다. 만약 동일한 손해배상청구와 관련하여 미국내에서도 준거법을 루이지애나주가 아닌, 예컨대 뉴욕주와 같이 직접청구권을 인정하지 않는 주에서 소송을 제기할 경우 피보험자는 보험자를 상대로 직접청구권을 행사할 수 없다.⁵⁴²⁾ 보험계약과 관련하여 미국은 연방법이 아닌 개별 주(州)법을 우선하여 적용하고 있기 때문에 각각의 주(州)마다 직접청구권의 인정문제와 관련하여 각기 다른 입장을 취하고 있는 것이 특징이다.⁵⁴³⁾ 또한 미국은 가해자의 재정적인 지급 불능상태가 확정되면 연방파산법에 따라 제3자가 가지고 있는 채권비율에 따른 손해를 배상하는 구조를 가지고 있다.⁵⁴⁴⁾

(3) 한국

제3자의 직접청구권과 관련하여 국내 법원은 1991년 상법이 개정되기 이전에 이와 관련한 피해자의 소송제기를 인정하지 않았다. 그러나 사회적 약자인 피해자에 대한 보호 요구가 지속적으로 제기됨에 따라 이를 반영하여 직접청구권을 인정하는 입장으로 법원의 판결을 선회하였다. 국내 법원은 제3자의 직접청구권과 관련하여 손해배상청구권설과 보험금청구권설을 양립하여 적용하고 있으나, 프랑스, 독일 등과 같은 국가들은 대체적으로 손해배상청구권설을 다수설로 인정하고 있다.⁵⁴⁵⁾ 또한 우

적 연구”, 「한국해법학회지」 제28권 제1호, 한국해법학회(2006.04), 30쪽 참조.

542) Ahmed v. AM. S.S. Mut. Protection & Indemn. Ass'n, 640 F.2d 993 (9th Cir.1981) 사건에서 제9 순회법원은 뉴욕주법에 따라 미국선주상호책임보험조합에 대한 직접청구권은 소를 제기할 수 없다고 판결하고 있다.

543) 박영준, “책임보험의 제3자 직접청구권의 법적 성질”, 「월간손해보험」 제517호, 손해보험협회(2011.12), 32쪽.

544) 성승제, 전제논문, 309쪽.

545) 선의의 피해자가 가해자의 보험자를 상대로 직접청구권을 행사하는 것과 관련하여 손해배상청구권설에 따르면 “피해자가 제기하는 직접청구권에 대해서 보험자에게 손해배상청구권을 직접 제기할 수 있다.”라고 해석할 수 있다. 그러나 보험금청구권설은 “직접청구권의 발생 원인이 제3자에 대한 법률의 규정에 의거하여 보험자에게 보험금을 합법적으로 청구할 수 있는 권리에서 비롯된다.”라고 각기 다른 입장에서 해석하고 있다(박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 506-508쪽; 정찬형, 「제6판 상법강의(하)」(서울: 박영사, 2004), 669-670쪽 참조).

리나라와 인접한 일본의 경우 양 당사자 간의 별도의 약정이 존재하지 않을 경우 선박보험이나 선주상호책임보험에 대해서 직접청구권을 적용하지 않고 있다.⁵⁴⁶⁾

반면에 유류오염손해배상보장법 제16조 내용을 살펴보면 충돌, 좌초 및 기타 사유로 인하여 선박으로부터 기름이 유출되어 유류오염의 피해를 입은 피해자는 해당 선박의 소유자와 보험계약을 체결한 보험자를 상대로 직접적으로 손해배상을 청구할 수 있도록 규정하고 있다.⁵⁴⁷⁾ 그리고 충돌 사고로 인하여 해당보험자, 즉 가해선박이 가입된 선주상호책임보험조합은 선지급 원칙을 근거로 피해자의 직접청구에 대해서 보험금 지급을 거절할 수 없다. 사건으로 선박성을 갖고 있는 해양플랜트의 경우 유류오염손해배상보장법 따라 제3자가 제기하는 직접청구권에 포함되는 손해를 조선소가 책임지는 것이 바람직하다고 판단한다.

국내 대부분의 조선소들은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 또는 협회선박건조보험약관⁵⁴⁸⁾을 해양플랜트의 종류와 특성에 맞추어 수정·변경하여 사용하고 있다. 그리고 국내 법원은 영국법과 관습을 준거법 해석의 근거와 적용원칙으로 확정하고 있다.⁵⁴⁹⁾ 그러나 여전히 국적이 상이하거나 또는 사고 장소가 외국일 경우

546) 일본 보험법 제22조(책임보험계약에 관한 선취특권)에 따르면 “책임보험계약의 피보험자에 대한 당해 책임보험계약의 보험사고에 관한 손해배상청구권자는 보험금 지급을 청구할 권리에 관하여 선취특권을 갖는다.”라고 규정되어 있으나, 이 규정에 직접청구권의 적용 여부에 대한 명시적인 내용은 삽입되어 있지 않다. 이 규정은 해상보험계약에도 동일하게 적용되고 있다(문병일, 전제논문, 239쪽).

547) 유류오염손해배상보장법 제2조에서 정의하는 “유조선”은 산적(散積) 유류를 화물로 싣고 운송하기 위하여 건조되거나 개조된 모든 형태의 항해선(부선을 포함)을 의미한다. 다만, 유류 및 다른 화물을 운송할 수 있는 선박은 산적 유류를 화물로 싣고 운송하는 경우 또는 선박에 그 산적 유류의 잔류물이 있는 경우에는 이 법에 따른 유조선으로 본다. 따라서 해양플랜트공사의 보험목적물 중 부유식 생산저장시설이 이에 적용된다고 판단된다. 그리고 유류오염손해배상보장법 제16조 제1항 중 “다만, 유조선 선박소유자의 고의로 손해가 발생한 경우에는 그러하지 아니하다.”라는 규정을 통해서 직접청구권의 예외조항을 인정하고 있다.

548) 해양플랜트공사의 보험목적물 중 선박형태를 갖추고 있는 이동식 시추선, 예컨대 드릴쉽(drillship), 해양플랜트지원선박, 해저케이블설치선박, 해저배관설치선박의 경우 대부분 협회선박건조보험약관을 사용하고 있으며, 이외의 고정식 또는 부유식 해양플랜트들은 WELCAR 2001을 사용하고 있다(삼성화재, 해양플랜트 언더라이팅 담당자 인터뷰, 2013년 8월 30일).

549) 외국의 경우 Societe Telus Communications v. Paracom Inc., 2011 FC 494(2011) 사건이 있다. 동 사건은 캐나다 수역에서 발생한 해저전자통신케이블의 훼손으로 인한 준거법 결정에 있어서 캐나다법(Canadian common Law)과의 법리적인 문제가 발생하지 않을 경우 영국법(English Common Law)을 준거법으로 사용한 대표적인 사례라고 할 수 있다. 국내의 경우 대법원 2010.9.9. 선고 2009다105383 판결에 따르면 “리스회사 갑과 선박 등에 관한 리스계약을 체결한 리스이용자 을이 그

양 당사자 사이에서 영국법을 준거약관으로 사용하거나 재판관할권을 결정하는데 있어서 많은 어려움을 겪고 있다. 특히 선박사고와 유사하게 해양플랜트와 관련된 사고 역시 대부분 국내해역에서 보다는 공해 또는 외국의 영해에서 발생하는 경우가 많기 때문에 외국판결의 승인과 집행⁵⁵⁰⁾에 관한 상호보증의 인정 여부⁵⁵¹⁾ 및 국제재판관할권의 부정에 대한 문제⁵⁵²⁾는 향후 발생하는 사건별로 추가적인 법적 검토가 필요하다고 판단된다.⁵⁵³⁾

III. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제3자 직접청구권의 적용과 한계

1. 제3자 직접청구권의 적용에 대한 판단

해양플랜트공사보험은 보험료를 1년 단위로 지급함에 따른 반대급부로서 보험자로부터 담보를 제공받는 유상계약이며, 양자 간의 책임과 의무가 동시에 존재하는

계약에 따라 리스선박에 대하여 협회선박기간보험약관이 적용되는 선박보험계약을 체결하면서 피보험자를 ‘소유자 갑, 관리자 을’로 한 사안에서, 을은 위 보험계약의 준거법인 영국해상보험법상 그 보험계약에 관하여 피보험이익이 있다.”라고 판시한 사례가 있다.

550) 유럽연합(EU)내에서도 외국판결의 승인과 집행에 대한 각기 다른 입장을 유지하고 있다. 프랑스의 경우 외국판결에 대하여 실질심사주의를 채택하여 엄격하게 적용 여부를 확인하고 있으며, 네덜란드, 덴마크, 스웨덴의 경우 국제협약 형태의 상호보증이 없는 자국에서 외국판결의 강제집행을 인정하지 않고 있다(권혁준, “외국판결 등의 승인 및 집행에 관한 실무상 문제”, 「YGBL」 제2권 제1호, 연세대학교 법학전문대학원(2010.06), 195-196쪽). 영국과 이탈리아의 경우 국제사법에서 외국판결의 집행에 관한 규정을 정하고 있고, 특히 영국은 외국재판법을 제정하여 외국재판의 등록에 의하여 간소한 승인 및 집행절차를 유지하고 있다(석광현, 전제서, 1999), 1-2쪽).

551) 외국에서 발생한 사고에 대해서 우리나라와 상호보증관계를 맺고 있는 대표적인 국가와 판례는 다음과 같다.

- ① 일본(서울고법 1985.2.14 선고84나4043)
- ② 미국 캘리포니아(서울중앙지법 2007.11.9. 선고2006가합84879)
- ③ 중국(서울지방법원 1999.11.5. 선고99가합26523)
- ④ 캐나다(수원지법 안산지원 2007.9.11. 선고2005가단37543)

552) 인천지방법원 2005.7.21. 선고 2005가합1441에 따르면 “피고가 제작한 아연봉 소켓의 결함으로 인하여 선박 등에 손해가 발생한 것과 관련하여 손해배상을 인정한 미국판결의 집행을 구한 사안에 대해서 대한민국법원은 피고의 영업소가 미국에 없고, 단순한 제조물 하자에 따른 손해가 미국에서 발생한 사실만으로 미국법원의 재판관할권을 인정할 수 없다.”라고 판단하여 미국법원의 판결을 부정하였다.

553) 전해동·김진권, 전제논문, 328쪽 참조.

쌍무계약이다.⁵⁵⁴⁾ 직접적인 피해당사자, 피해자의 대리인, 피해자의 법적 승계인은 피해자로서 직접청구권을 행사할 수 있는 법적 지위가 있다.⁵⁵⁵⁾ 피보험자의 불법행위가 원인이 되어 발생한 손해로부터 피해를 입은 제3자가 자신이 입은 손해에 대해서 가해자인 피보험자의 보험자에게 직접적으로 손해배상을 청구하는 것이 과연 법적으로 타당한지에 대한 여부는 각 국가별 법체계에 따라 차이가 존재한다.⁵⁵⁶⁾ 특히 준거법⁵⁵⁷⁾을 어느 국가의 법으로 지정할 것인지에 따라 제3자의 직접청구권에 대한 법적 효력이 다르게 적용된다. 그리고 피해자가 행사하는 직접청구권이 국제사법상의 공평, 재판의 적정, 신속 등 조리와 적합하지 않거나 또는 상반될 경우 재판관할권을 결정할 수 있는 연결점의 적용여부가 변경될 수 있다.⁵⁵⁸⁾

- 554) 해양플랜트공사보험계약이 갖고 있는 유상계약, 쌍무계약적인 특성은 피보험자의 보험료 납입과 보험자의 위험인수 및 보험금 지급의무의 동시 적용에서 기초한다. 유상계약이란 계약의 효과로서 당사자가 상호 대가적 의미를 가지는 계약상의 급부를 행하는 계약을 말하며, 쌍무계약이란 계약의 효과로서 당사자가 서로 대가적 의미를 가지는 급부를 행할 채무를 부담하는 계약을 의미한다. 보험계약은 보험자와 보험계약자 사이에 이루어지는 채권계약으로서 보험료 급부는 보험자가 지급하게 되는 보험금급부와 대가관계를 구성하고, 또한 보험계약자는 보험료의 지급을 약정하고 보험자는 보험사고의 발생을 전제조건으로 해서 일정한 보험금이나 기타 급여의 지급을 약정하고 있다(<http://www.kimexp.co.kr/insure1.htm> 2013년 8월 30일 검색 완료).
- 555) 피해의 직접당사자가 아니기 때문에 피해자의 동거가족 및 피해자와의 채무관계가 있는 채권자는 가해자의 보험자를 상대로 직접청구권을 행사할 수 없다. 단 타인을 위한 보험계약을 하였을 경우 보험계약자에게 직접청구권을 행사할 수 있는 권리가 부여될 수 있다(박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 514쪽).
- 556) 영국에서 조차 초기에는 보통법(Common Law)상에서 제3자는 배상책임보험의 당사자가 아니라는 이유를 근거로 제3자의 직접청구권을 인정하지 않았다(Nicholas Legh-Jones, Andrew Longmore, John Bird & David Owen, *MacGillivray on Insurance Law*, 9th ed.(London : Sweet & Maxwell, 1997), pp.779-780).
- 557) 서울지방법원 2002.7.5, 2001가합 36981 판결에 따르면 “불법행위에 따른 보험계약상의 준거법약정은 유효하지 않고, 우리나라의 영해에서 발생한 충돌에 관한 책임은 충돌지법인 대한민국법이 적용된다.”라고 판시하였다. 부산지방법원 2009.11.12 2009다54553 판결에 따르면 “상고가 기각된 사건에서 보험약관상의 준거약관인 영국법(1930년 제3자 권리법)에 따라 직접청구권의 적용 유·무를 검토해야 한다.”라고 판시하였다.
- 558) 부산지방법원 2009.6.17. 선고 2008나3906에 따르면 피고, 즉 Britania P&I Club의 주소지가 영국임에도 불구하고, 대한민국 법원에 재판관할을 인정하고 있다. 주요 연결점(connecting point)에 대한 인정근거는 원고가 대한민국 국민이고, 거소지가 부산이며, 피고의 연락사무소(Britania P&I Club Busan)의 소재지와 책임자의 거소지가 부산임을 합리적으로 고려하였다. 사건에 따르면 해양플랜트공사에 대한 제3자의 직접청구권 적용 여부도 이와 유사하게 공해상에서 다양한 국적의 관계

2. 제3자 직접청구권의 한계

해양플랜트공사를 진행함에 있어서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 원용하여 사용할 경우 준거법을 한국법⁵⁵⁹⁾으로 정할 것인지 또는 영국법 및 발주자가 지정한 국가의 법으로 정할 것인지에 따라서 직접청구권의 인정여부가 달라질 수 있다. 특히 영국법을 준거법으로 선택할 경우 보험사고, 예컨대 충돌사고가 한국해역에서 발생하였는지 아니면 한국이외의 외국해역 또는 공해에서 발생하였는지에 따라 다양한 적용이 가능하다. 먼저 공해상에서 발생하였을 경우 국제사법 제32조 제1항에 따라 불법행위법에 의하여 선적국법이 적용될 수 있고, 또한 선적국이 다른 선박 간의 충돌 사고가 발생하였을 경우 국제사법 제61조 제2항에 따라 가해선박의 선적국법에 따르게 된다. 또한 한국국적을 유지하고 있는 해양플랜트(예컨대 두성호)와 한국국적 선박 간의 충돌 사고가 발생할 경우 준거법을 영국법으로 지정하였음에도 불구하고, 국제사법 제10조에 의거하여 한국법이 적용될 수 있는 여지도 존재하고 있다.

직접청구권 자체를 보험금청구권설로 인정할 경우 보험자와 피보험자 간의 보험계약관계가 성립된 것으로 인정됨에 따라 준거약관의 내용을 적용하는데 문제가 없다. 즉, 보험금청구권설에 따르면 보험계약의 준거법은 제3자의 직접청구권에도 동일하게 적용되기 때문에 보험계약에 따라 지정된 준거법을 직접청구권에도 그대로 계수하여 적용되어야 한다. 그러나 손해배상청구권설로 인정할 경우에는 불법행위에 대한 준거법을 어떻게 적용할 것인지에 대한 문제가 발생한다.⁵⁶⁰⁾

자들과 발생하는 손해배상관계에 따른 재판관할 및 준거법 지정에 따라 차이가 발생할 수 있다고 판단된다.

559) 국내의 경우 선지급약관은 보험자와 피보험자 간의 보험금 지급과 관련된 진행절차로서 인정하고 있다. 특히 보험금지급채무의 존재여부와는 관계없다고 인정함에 따라 제3자가 제기하는 직접청구에 대해서 항변사유가 되지 못한다(박영준, “해상 책임보험에서 피해자의 직접청구권에 관한 고찰”, 51쪽).

560) 보험목적물과 제3자 간에 불법행위가 공해상에서 발생함에 따른 배상책임문제가 제기될 경우 국제사법에 따라 불법행위법, 가해자 국가법, 가해선박이 존재할 경우 선적국법 등이 적용될 수 있다(박영준, “선주상호책임보험에 관한 연구-사적 고찰과 법적 문제점을 중심으로-”, 233-235쪽 참조). 보험금청구권설에 따른 제3자 직접청구권을 인정한 판례로는 *In re Allobrogia Steamship Corporation* (1979) 1 Lloyd's Rep. 190., *In re Compania Merabello San Nicholas S.A.* (1973) Ch. 75 등이 있고, 손해배상청구권설에 대표적인 판례로는 *Post Office v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.* (1967) 2 Q.B. 363.가 있다.

피해자의 재정적인 보호를 위해서 3자의 직접청구권을 적극적으로 도입하게 되면 피해자인 제3자가 보험자에 대해서 직접적인 보험금청구가 가능하게 되고, 최악의 경우 가해자가 지급불능상태에 빠져서 법인 또는 기업이 실질적인 부채청산절차로 넘어가더라도 합리적인 손해전보를 받을 수 있게 된다. 그러나 모든 피해자에게 일방적으로 제3자 직접청구권을 인정하게 되면, 보험자에게 과도한 보험금 지급의무가 발생하게 되어 결국 피보험자에게 보험자의 손해액만큼을 상제한 추가 보험료 요구하거나 상향된 보험료를 요구하는 역효과가 발생할 수 있다. 보험계약은 수지상등의 원칙이 적용되기 때문에 어느 한쪽 일방의 이익불균형은 곧 보험금 지급의 축소 또는 보험료 납입금 상향의 문제를 발생시킨다.⁵⁶¹⁾

해양플랜트공사는 주로 국제공개입찰(open tending)을 통해서 진행되는 경우가 대부분이나, 가끔 발주자가 요구하는 기술품질에 대한 요구수준이 높거나 당사자 사이의 특별한 사업관계에 따라 수의계약(negotiated contract)형태로 해양플랜트공사계약이 체결되는 경우도 있다. 계약을 체결하기 위해서 입찰에 참가하는 조선소 및 종합엔지니어링회사들은 해양플랜트공사를 완성할 수 있는 자체적인 재정적 능력과 공사시행실적(back log or track record)을 발주자에게 제출하게 된다. 그리고 대형 해양프로젝트에 참여하는 대부분의 시공자는 보증보험에 의무적으로 가입하여 시공자의 파산으로 공사가 합의된 기간 내에 완성되지 못하는 것을 막기 위해서 공사보증을 하고 있다. 실제로 해양플랜트공사를 수주한 수급자, 즉 조선소들은 최소 2-3년간의 건조공사물량을 확보하고 있음에 따라 현금창출능력이 입증되어 있다. 따라서 예상하지 못한 거대한 해양사고가 발생하지 않는다는 조건에서 제3자 직접청구권 문제는 피보험자 자체적인 재정능력으로 위험관리가 가능하다. 그럼에도 불구하고 시공자는 제3자로부터 제기되는 직접청구권의 인정 여부 및 배상책임과 관련이 있는 당사자들 간의 배상금액에 대한 배분과 관련하여 분쟁을 최소화하기 위해서 위험요인의 사전평가와 분산관리가 필요하다.⁵⁶²⁾

시공자는 손해배상을 청구하지 않는 잠재적인 피해자에 대한 보험금 분배기준과 손해액이 확정되지 않는 피해자에 대한 보험금 분배기준의 마련도 필요하다. 지금까지 국내 법원을 대상으로 해외에서 진행 중인 해양플랜트공사와 관련된 제3자 직접청구권행사에 대한 소송사례가⁵⁶³⁾ 없음에도 불구하고, 국내 조선소에서 수주하는 해

561) 신상훈, 전계논문, 62-64쪽 참조.

562) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 181-182쪽.

563) 대한민국 대법원 판례 찾기에서 ‘해양플랜트’, ‘해양플랜트공사’, ‘offshore plant’,

양플랜트공사 물량이 점점 증가하고 있음에 따라 가해자가 지급불능 상태를 선언한 이후 피해자가 일반채권자와 동일하게 손해액을 얼마나 평등하게 분배받을 수 있는지 여부에 대한 판단 기준⁵⁶⁴과 손해배상청구에 대한 소멸시효⁵⁶⁵를 적용하는데 필요한 법적 근거를 마련하여 향후 발생할 수 있는 법적 문제를 대비해야 한다.⁵⁶⁶

3. 사건

해양플랜트공사보험은 일반적인 해상보험, 선박건조보험, 건설공사보험의 특성을 모두 갖고 있는 종합보험이라고 할 수 있다. 해상보험의 경우 선박소유자들이 부담하게 될 손해배상책임에 대해서 영리보험자가 담보해주지 못하는 선박소유자들 자신의 위험에 대한 상호구제를 목적으로 선주상호책임보험조합을 구성하여 담보하고 있는 반면, 해양플랜트공사보험의 경우 별도로 공통된 이익을 갖고 있는 조합이 이러한 위험을 인수하지 못하는 제도적 한계로 인하여 영국, 노르웨이, 미국계 대형보험자가 국내보험자에 의해서 일부 인수된 나머지 위험을 재보험형태로 인수하고 있는 실정이다.

국제적으로도 1969년 유류오염손해민사책임협약⁵⁶⁷의 1992년 개정의 정서, 1974년

‘offshore construction’과 관련하여 검색결과 해당되는 판례가 없음을 확인했다(2013년 08월 30일 검색 기준).

- 564) 성승제, 전계논문, 314쪽. 독일 보험계약법 제156조 제2항의 경우 피보험자와 제3자와의 관계에서 배상책임의 문제가 확정되면 보험자는 제3자에게 보험금을 지급할 의무가 있고, 피보험자는 보험금을 청구할 권리를 가지고 있다. 신민법전 제7·17·2·9c조 제5항에 따르면 네덜란드의 경우 제3자의 손해배상청구권 총액이 보험금액을 상회할 경우 보험자는 평등원칙에 따라 보험금을 지급하도록 한다.
- 565) 직접청구권과 관련하여 많은 학자들과 실무가들이 지지하고 있는 손해배상청구권으로 인정할 경우, 손해배상청구권은 민법 제766조에 따라 소멸시효를 피해자나 그 법정대리인이 그 손해 및 가해자를 안 날로부터 3년간 또는 불법행위를 한 날로부터 10년을 경과한 이후에 행사하지 아니하면 소멸한다. 반면 보험금청구권설로 인정할 경우 손해배상청구권은 상법 제662조가 적용되어 시효가 2년으로 소멸된다(박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰”, 530쪽).
- 566) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 전계논문, 182쪽.
- 567) 정식명칭은 ‘The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969’이며, 동 협약은 해사법체제하에서 전통적으로 고수되어 왔던 과실책임의 원칙을 엄격책임(strict liability)으로 변경하면서 선주의 책임한도액을 1957년 선주책임제한 협약에 비해 2배로 증가시켰다. 그리고 재정능력증명서를 통해 강제보험제도를 도입하고, 유류오염피해자의 선주의 보험자에 대한 직접청구권 행사를 인정하는 등의 특징을 지니고 있다(목진용·최재선, “해상여객운송에 관한 아테네

해상여객 및 수화물 운송에 관한 아테네 협약의 2002년 개정의정서⁵⁶⁸⁾와 같이 인명 사고에 대해서는 직접청구권을 인정하고 있는 추세이다. 반면에 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서는 보험사고가 발생할 경우 가해자가 피해자에게 보험금을 먼저 지급해야 한다는 선지급 원칙 또는 선의의 제3자가 보험자를 상대로 직접 청구권을 제기할 수 있는지 여부에 대한 명확한 문구가 삽입되어 있지 않다. 따라서 국가 별 직접청구권의 법적 성질을 보험금청구설로 인정할 것인가 또는 손해배상청구권설로 인정할 것인가에 따라 준거법 적용 부분에 상이한 결과가 나타날 것으로 판단됨에 따라 이에 대한 판단 기준을 아래와 같이 마련하고자 한다.

① 제3자 직접청구권을 보험금청구권설로 인정할 경우

해양플랜트공사보험계약은 조선소, 즉 피보험자와 보험자 간의 계약이다. 그런데 이때 피보험자의 불법행위로 인하여 선의의 제3자가 피해를 입을 경우 해양플랜트공사의 위험을 인수한 보험자는 이에 대해서 보험금을 지급한다. 이때 피보험자가 보험자로 보험금을 지급받았음에도 불구하고, 피해자에게 손해배상금을 지급하지 않고 파산할 경우 피해자는 자신이 입은 손해에 대해서 전보 받을 수 없게 된다. 이러한 상황에서 피해자가 가해자의 보험자를 상대로 직접청구권을 행사할 때 이것을 보험금청구권설로 인정하게 되면 피보험자, 보험자, 피보험자로부터 피해를 입은 피해자 모두는 보험관계가 성립하게 된다. 따라서 초기에 피보험자와 보험자 간에 체결된 해양플랜트공사보험계약상의 준거약관이 제3자에게 그대로 적용된다고 할 수 있다. 이러한 보험관계 속에서 보험자 역시 피보험자에게 보험금 지급과 관련된 항변, 예컨대 피보험자의 고의, 고지의무 위반, 보험자의 면책위험 등을 이유로 피해자가 제기한 직접청구권에 대해서 동일하게 적용할 수 있다. 사건으로는 제3자 직접청구권을 보험금청구권설로 인정할 경우 피해자가 가해자의 보험자에게 직접적으로 손해를 전보 받을 수는 있지만, 보험자가 피보험자에 대한 항변을 이유로 피해자에게 보상금을 지급하지 않는 단점을 갖고 있다고 할 수 있기 때문에 피해자

협약 수용방안-최종보고서-”, 한국해양수산개발원(2003.12), 52쪽).

568) 정식명칭은 ‘Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL)’이며, 해상 여객 및 수화물 손해에 대한 배상책임제도를 수립한 1974년 아테네협약의 2002년 개정의정서가 2014년 4월 23일에 발효될 예정이다. 그리고 개정의정서에 의하면 운송인의 책임한도액은 여객당 각각의 사고에 대하여 400,000SDR까지 대폭증액 및 강제보험제도를 도입하고 있다. 특히 선박운항사고로 인적 손해를 입은 여객이 보험자를 상대로 보험금을 직접 청구할 수 있도록 하고 있다(K P&I Circular No.1305-03).

보호차원에서 지지하기가 힘들다고 하겠다.

② 제3자 직접청구권을 손해배상청구권설로 인정할 경우

해양플랜트공사보험계약에서 피해자는 더 이상 가해자의 보험자와 보험관계가 아니라 가해자, 즉 피보험자와 손해배상관계만이 성립되게 된다. 따라서 제3자가 제기하는 직접청구권의 준거법을 해양플랜트공사보험계약상의 준거법으로 적용해야 하는지 아니면 가해자와 피해자 사이의 불법행위가 발생한 장소의 준거법을 적용할 것인지에 대한 문제가 발생할 수 있다.

국내 조선소에서 건조되는 대부분의 해양플랜트는 주로 국내 보험자들이 공동인수단을 구성하여 보험목적물과 관련된 위험의 일부를 인수하고, 나머지는 유럽 및 북미계 보험자들이 재보험의 형태로 위험을 인수하고 있다. 그러나 실제로 준거법은 영국법 또는 미국법으로 지정되는 경우가 많기 때문에 피보험자는 해양플랜트공사보험계약을 체결하기 전 반드시 공사 중 발생하는 사고로 인한 제3자 직접청구권의 적용여부를 확인해야 한다. 예컨대, 국내 조선소에서 해양플랜트공사가 완성되어 대양예인선 또는 자력으로 발주자가 지정한 해역에 도착해서 추가적으로 해양플랜트 상부구조물을 설치하고, 해저배관과 각종 전선 등을 연결하는 작업을 진행하게 된다. 그리고 최종적으로 현장시험시운전을 통해서 보험목적물의 완벽한 성능을 검사하게 된다. 즉, 대한민국의 영해가 아닌 공해 또는 타국의 영해에서 진행되는 해양플랜트공사 중 보험사고로 인하여 제3자에게 손해가 발생할 경우 직접청구권의 인정여부를 어떻게 결정해야 하는지에 대한 문제를 사전에 확인해야 한다.

국내법원⁵⁶⁹⁾은 이와 관련하여 가해자의 불법행위로 인하여 피해를 입은 제3자가 보험자에게 직접 손해배상을 청구하는 경우 보험계약상의 준거법이 적용될 수 없으며, 이는 준거법이 없는 것으로 인정되어 준거법 결정시 객관적 연결원칙에 따라 보험계약과 가장 밀접한 관련이 있는 국가, 즉 국내법을 적용해야 한다고 판결하고 있다. 예컨대, 해양플랜트공사보험계약상에는 영국법 준거약관이 합의되었음에도 불구하고, 불법행위에 따른 보험사고가 국내 연안 및 영해에서 발생할 경우 불법행위지인 국내법이 당연히 적용될 수 있고, 공해상에서의 충돌사고가 발생할 경우에는 선전국법(동일 선적일 때는 해당 선전국법을, 다를 때에는 가해선박의 선전국법)을 적용할 수 있다. 만약 한국석유공사가 대한민국 내의 조선소에 해양플랜트를 발주할 경우에도 영국계 보험자에 의해서 영국법 준거약관이 선택될 가능성이 높다. 이

569) 서울지방법원 2002.7.5, 2001 가합 36981 내용 참조.

때 해양플랜트가 해상에서 시운전 중 유류오염사고가 발생하여 주변 어민들이 피해를 입을 경우 준거법이 영국법으로 지정되어 있음에 따라 제3자 직접청구권이 인정된다. 그러나 영국은 1969/1992년 민사책임협약을 국내법화하면서 피보험자의 고의적 위법행위에 대해서는 보험자가 항변할 수 있다는 부분만을 명문화⁵⁷⁰⁾하고 있기 때문에 피해자 구제를 받지 못하는 문제가 발생할 수 있다. 특히 유류오염사고와 같이 불특정 다수의 피해자에게 광범위한 피해를 줄 수 있는 보험사고의 경우 국제사법 제7조의 입법 목적에 근거하여 준거법 지정과는 관계없이 국내법을 적용하여 대형 조선소와 영국계 보험자 간의 대등한 계약 및 협상관계가 존재하지 않는 다수의 피해자를 보호하는 관점에서 문제를 해결할 수 있다고 판단된다.

사건으로는 피해자 보호차원에서 제3자의 직접청구권을 손해배상청구권설로 인정하는 것이 바람직하다고 판단된다. 물론 보험자 입장에서 보험자와 직접 보험관계가 없는 제3자의 직접청구권 제기로 인하여 보험자가 피보험자와 피해자 양 측을 상대해야 하는 불리한 점이 존재할 수는 있으나, 해양플랜트공사보험 역시 책임보험의 성격을 갖고 있기 때문에 상대적으로 사회적 약자인 피해자를 보호하고, 보험을 통한 사회안전망을 구축할 필요가 있다는 관점에서 접근할 필요가 있다고 판단된다.

제5절 배상책임약관의 문제점과 개선방안

I. 배상책임약관의 문제점

1. 배상책임약관상의 불충분한 용어 정의

일반상선의 건조공사도 매우 복잡하지만, 해양플랜트공사는 이보다 훨씬 더 많은 다양한 주체들이 공사에 참여하고 있기 때문에 이와 관련된 배상책임문제가 자주 발생할 수 있다. 이러한 배상책임문제를 합리적으로 해결하기 위해서는 기존의 배상책임약관상에 추가적으로 용어의 정의와 해설을 삽입할 필요가 있다. 물적 손해약관에서와 마찬가지로 배상책임약관 역시 최신 해양플랜트와 관련된 환경변화를 적극적으로 적용하고 있고, 특히 해양플랜트는 일반 상선과 달리 매 프로젝트별로

570) 동 협약 제7조 제8항 중 “보험자 등은 오염손해가 선박소유자 자신의 고의적 위법행위에 기인하였다는 항변을 원용할 수 있다.”는 부분만 국내법화 하고 있다.

각기 다른 성능요건과 사양을 요구하기 때문에 이에 적합한 용어의 정의와 해설이 필요하다. 따라서 배상책임약관상에 이와 관련된 용어의 정의와 해설을 추가적으로 삽입하여 적절한 용어를 보험약관상에서 사용하고, 보험사고 발생시 합리적인 해석을 하는 것이 바람직하다.

2. 배상책임약관 제3조 배상책임한도액의 범위

해양플랜트공사의 특성을 고려할 때 불특정한 다수의 또는 잠재된 제3자에게 인적·물적 손해로 인하여 배상책임에 대한 보험금청구가 제기될 수 있음에도 불구하고, 보험자는 피보험자가 제출하는 보험목적물에 대한 고지사항만을 기초로 사전에 정확한 보험가액을 산정하는 것에 한계가 있다. 그리고 보험사고 발생에 따른 보상금액 산정방식과 범위를 두고 많은 분쟁이 지속적으로 발생할 수밖에 없다. 특히 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험계약을 체결하기 전에 피보험자와 보험자 간의 보상금액에 대한 산정방식을 합의하지 않을 경우 보험사고 발생에 따라 주피보험자와 기타보험자 사이에 보험금을 어느 일방에게 우선적으로 지급할 것인지에 대한 분쟁이 발생할 수 있다. 따라서 보상금액의 산정방식과 보험금의 지급순위 설정을 배상책임약관상에 명확하게 삽입하여 추가적인 분쟁을 방지하는 것이 바람직하다.

3. 배상책임약관상의 재인수약관에 대한 추가 확대

해양플랜트공사 중 가장 많이 배상책임 문제가 제기되는 것이 바로 해양, 대기, 토양과 관련된 오염사고이다. 이처럼 다양한 오염사고가 원인, 시간, 장소에 대한 여부를 불문하고 발생할 경우 보험자는, 원유, 가스, 글리콜(glycol) 등과 같은 오염원의 누출과 해양·대기·해저토양오염으로 인하여 직·간접적으로 발생한 제3자의 인적·물적 손해에 대해서 면책되는 것이 일반적이다. 이때 피보험자는 자신의 고의, 과실, 불법행위가 존재하지 않았다는 객관적인 증거자료를 보험자에게 제출하여 인정받으면 보험금을 지급받을 수 있으나, 해양이라는 특수성과 기술적인 한계로 인하여 실질적으로 이를 입증하는데 많은 시간이 소요되거나, 입증이 불가능한 경우가 많다. 따라서 피보험자로부터 추가보험료 및 엄격한 담보조건을 전제로 오염담보 재인수약관을 삽입하는 것이 바람직하다.

II. 배상책임약관의 개선방안

1. 배상책임약관상의 불충분한 용어 정의 및 해설 추가

배상책임약관상에 포함된 용어의 정의가 불충분하고, 이에 대한 해설이 명확하지 않기 때문에 당사자들 사이에서 발생할 수 있는 다양한 분쟁을 최소화하기 위해서 현행 보험약관에 아래의 표와 같이 용어의 정의 및 해설을 추가적으로 삽입할 것을 제안하고자 한다.

<표 - 11> 배상책임약관상 용어의 정의 및 해설

용어	정의 및 해설	비고
기존시설물	‘기존시설물’이란, 보험목적물 이외 기존에 타 해양플랜트와 관련되어있던 재산 또는 여타의 시설물 그리고 보험목적물과의 연결 또는 기타 작업을 위해서 설치해두었던 재산 또는 여타의 시설물을 뜻한다.	추가
인적 손해	‘인적 손해’란, 해양플랜트공사와 직접적으로 관련된 업무에 종사하는 피고용인의 신체적 손해만을 뜻한다. 단, 명예 훼손 또는 정신적 피해 등과 같은 비신체적인 손해는 포함하지 않는다.	추가
주피보험자	‘주피보험자’란, 해양플랜트공사에 참여하는 공동의 피보험자들 중 전체 보험료의 50% 이상을 납입하는 자 또는 보험증권상에 명기된 자를 주피보험자라고 한다. 그리고 주피보험자를 제외한 나머지 피보험자들을 기타피보험자라고 한다.	추가
최종순손실액	‘최종순손실액’이란, 피보험자의 수, 손해배상소송의 건수 및 소송자의 인원수에 관계없이 보험기간 중 발생한 손해액 중 보험자가 부담해야 하는 금액을 뜻한다. 단, 최종순손실금액이 보상한도액을 초과할 경우 보험자는 피보험자에게 보상한도액 내에서 지정된 보험금만을 지급한다.	기존 용어의 개선
방어비용	‘방어비용’이란, 피해자가 보험사고로 인적·물적 손해를 입고 피보험자를 상대로 손해배상청구를 한 경우에 그에 대한 법적인 방어를 위하여 지출한 재판상 또는 재판 외	추가

	의 필요비용을 뜻한다. 단, 피해자로서 법적으로 손해배상 청구를 하지 않은 경우 방어비용이 인정될 수 없다.	
테러	‘테러’란, 보험목적물에 승선하고 있는 선원 또는 기타 관계자들을 위협하거나 위협으로 관련 당사국의 정책이나 지도력에 영향을 끼치기 위한 노력의 일환으로 인간의 생명, 재산 또는 관련시설들을 위협에 처하도록 조치 또는 조장하며, 보험목적물이 설치되는 장소, 건조공사가 진행되는 해역에 상관없이 항공기, 선박, 기타의 유형물 등을 이용하여 보험목적물에 손상을 초래하는 일체의 폭력적인 행위를 뜻한다.	추가

2. 배상책임약관 제3조 배상책임한도액의 개선방안

배상책임약관상의 보상한도액과 최종순손실액 사이의 정산관계를 명확하고, 보험금 산정방식 및 우선순위를 보험약관상에 명확히 하는 것이 필요하다. 따라서 배상책임한도액을 포함하는 보상총액은 보험사고 1건당이 아닌 ‘매번 발생하는 보험사고 1건당’으로 변경하여 발생하는 최종순손실액에 비례하여 피보험자에게 보상금액이 차감되어 지급될 수 있도록 보험약관을 개선할 것을 제안한다. 그리고 이를 통해서 피보험자는 보험자가 보상할 수 있는 최대보상한도액의 지급범위 내에서 신속하게 보험금을 지급받고, 보험목적물을 원상복구할 수 있게 된다. 그리고 주피보험자에게 우선적으로 보험금이 지급되는 것이 일반적이나, 주피보험자와 기타보험자간에 보험금의 산정방식 및 우선순위에 대해서 “보험사고가 발생할 경우 최대보상한도액의 범위내에서 보험료 납입 비율 또는 보험계약 당시 별도의 합의에 따라 정한다. 만일 이러한 합의가 없을 경우 당사자 간의 합의를 통해서 선임된 제3자의 결정에 따른다.”라고 제3조에 명시하는 것을 제안한다.

3. 배상책임약관상의 재인수약관에 대한 추가 확대

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 있어서 보험자는 피보험자의 지속적인 담보범위 확대의 요구와 더불어 엄격한 담보조건을 전제로 재인수약관을 개발하여

사용하고 있다. 실무적으로 해저배관 매설 및 이설, 시험시추, 선박과 해양플랜트간의 적합성 시험 등에서 가장 많이 발생하는 것이 오염사고이다. 그러나 보험자는 오염사고에 따른 피해의 정도가 심하기 때문에 가능하면 전체적으로 이를 인수하지 않고, 제한적인 범위내에서 부분적으로 인수하고자 한다. 이러한 양 당사자 간의 입장 차이를 합리적으로 조율하기 위해서 추가보험료를 받는 조건으로 아래와 같이 오염담보 재인수약관 삽입하는 것을 제안한다.

<표 - 12> 재인수약관

재인수 약관	개선 방안
추가적인 오염담보 약관	담보 범위 : 보험자는 보험목적물로부터 발생한 1차적인 (유류, 대기, 기타 오염 포함)오염원의 제거에 필요한 추가 비용, 해저 토양정화, 대기오염, 해양오염으로 인한 2차적인 결과적 손해비용(오염으로 인한 잔존물 제거 및 청소, 제3자가 제기하는 배상 책임, 관련 소송에 소요되는 변호사 선임 및 각종 수수료)에 대해서 피보험자에게 담보를 제공한다.

4. 배상책임약관상에 제3자의 직접청구권인정과 관련 약관의 추가

양 당사자 간의 합의를 통해서 피보험자가 해양플랜트공사를 진행하는 중 발생한 보험사고로 인하여 선의의 피해자가 발생할 경우 보험자는 아래의 두 가지의 경우로 구분하여 보험금을 지급하도록 제3자 직접청구권과 관련된 신규 보험약관의 삽입을 제안한다.

첫째, 보험자 면책약관에 포함되지 않는 보험사고로 인한 손해액이 소액일 경우 (양 당사자 간의 합의에 따른 요율표를 기준) 선지급약관에 따라 가해자가 피해자에게 먼저 손해배상금을 지급하고 나서, 보험자는 피보험자인 가해자에게 보험금을 지급한다.

둘째, 보험자 면책약관에 포함되지 않는 보험사고로 인한 손해액이 거액일 경우 (양 당사자 간의 합의에 따른 요율표를 기준) 특히 대형 해양오염 또는 인명사고의 경우 선지급약관을 적용하지 않고 제3자의 직접청구권을 인정한다.

5. 배상책임약관상에 동시약관의 개선방안

해양플랜트공사의 위험이 거대하고, 보험사고에 대한 손해를 측정하는 것이 매우 힘들기 때문에 피보험자는 동일한 보험목적물에 대해서 서로 다른 보험자와 보험계약을 체결하는 경우가 있다. 이때 동시약관이 삽입되어 있을 경우 피보험자는 일방의 보험자와의 합의를 통해서 보험약관이 수정됨에 따라 타보험약관에도 동일한 효력이 발생하게 된다. 따라서 피보험자에게 불리한 보험약관의 개정에 따른 동시약관의 피해를 막기 위해서 “별도의 합의가 없는 한 피보험자와 보험자 간의 합의를 통해서 개정된 보험약관은 기존 보험약관에만 적용되고, 타보험약관에 영향을 주지 않는다.”라는 문구를 보험약관에 삽입하는 것을 제안한다.

6. 초과손해배상보험의 추가 가입

멕시코만에서 발생한 대형 해양유류오염사고를 계기로 해양플랜트공사보험시장에서 피보험자와 보험자는 해양오염사고에 따른 피해의 심각성과 재정적인 위험을 다시금 공동으로 인식하게 되었다. 따라서 기존의 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 담보와 재인수약관을 통해서 보험자가 해양오염과 관련된 위험을 모두 인수하는데 한계가 있음에 따라 특히 시추선 또는 부유식 생산저장설비 등과 같은 보험목적물에 대해서는 해양플랜트공사보험계약 초기부터 별도로 초과손해배상보험에 가입하도록 의무화해야 한다.

제6장 結 論

점차 육상 석유자원이 고갈됨에 따라 해양플랜트공사보험은 1960년 중·후반 영국, 미국, 노르웨이 등과 같은 전통적인 해양강국들에 의해서 연안 및 근해를 중심으로 해양 석유 및 가스의 개발과 함께 발달하기 시작하였다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 기존의 해상보험약관 및 협회선박건조보험약관으로는 모두 담보할 수 없는 시공자의 물적 손해와 배상책임을 보험자에게 전가하여 위험을 부담시킴으로써 국제적으로 가장 많이 사용되고 있는 해양플랜트공사보험약관이다.

오랜 역사와 판례가 축적되고 다양한 이익관계자들의 요구에 의해서 보험약관이 지속적으로 개정되어 발전해온 해상보험과는 달리 해양플랜트공사보험은 상대적으로 역사가 짧고, 해양에너지 개발과 관련된 기술 환경이 급속도로 발전하고 있음에 따라 초창기부터 지금까지 보험약관 해석에 적용되는 법 논리가 일관되지 못하였다. 그 이유는 해양플랜트공사와 관련하여 발생하는 위험에 대해서 보험자는 위험을 정확하게 측정할 수 있는 사례, 판례, 관련 근거 자료 등이 부족하였기 때문이다. 그리고 피보험자는 잠재적 위험을 분산하고자하는 현실적인 필요성에 따라 지속적으로 담보범위의 확대를 보험자에게 요구하였기 때문이다. 따라서 해양플랜트공사보험은 기존의 해상보험과 비교해서 상대적으로 짧은 역사를 갖고 비약적으로 발전하였음에도 불구하고, 보험계약의 법적 성질, 보험약관의 해석, 담보 위험의 범위와 책임관계, 보험료의 결정, 제3자가 제기하는 직접청구권의 적용 여부 등과 관련된 다양한 부분에서 법적 문제를 갖고 있다. 더불어 국내 실무종사자들 역시 정확한 보험약관의 이해가 부족하여 대부분의 위험을 외국계 보험자의 단순 대리인의 역할로서 위험을 인수하거나 또는 해외 재보험자에게 전량 출재하고 있는 실정이다.

실제로 국내 대형 조선소에서 많은 해양플랜트공사를 수주하여 공사를 진행하고 있음에도 불구하고, 아직까지 해양플랜트공사를 전반적으로 담보할 수 있는 안전장치역할을 하고 있는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 대한 학문적인 연구가 많이 부족하여 대부분 외국계 보험중개인 또는 법률사무소의 자문에 의존하고 있다. 따라서 이 논문을 통해서 필자는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 해석에 대한 피보험자와 보험자 간의 법적 문제와 관련된 다양한 문제점들을 합리적으로 개선하기 위해서 해양플랜트공사보험의 연혁, 관련 법령, 국제협약, 보험법리, 국내·외 판례들을 중심으로 법적인 검토를 시도하였다.

해양플랜트공사 중 보험사고가 발생함에 따라 보험약관의 해석을 둘러싼 피보험

자와 보험자 간에 많은 문제가 지속적으로 제기되었던 이유는 보험목적물의 종류와 관련 기술이 급격하게 발전하고 있음에도 불구하고, 여전히 보험약관에 대한 기술적인 검토와 해석원칙의 적용이 병행되어 진행되지 못하였고, 해양플랜트공사보험에 대한 판례가 해상보험의 판례와 비교해서 상대적으로 부족함에 따라 비교하여 판단할 수 있는 기준이 모호하였기 때문이다. 더불어 해양플랜트공사는 대부분 연안국가의 관할권이 행사되는 해역에서 진행되는 경우가 많기 때문에 이에 따른 법적인 구속력 행사의 기준이 불명확하고, 관련된 보험사고가 발생함에 따른 해당 국가의 국내법과 보험약관상의 준거법 사이의 적용여부와 관련하여 해양플랜트공사 중 제3자에게 발생하는 손해에 대한 배상책임의 주체를 결정하는 것이 명확하지 않았기 때문이다.

기본적으로 해양플랜트공사보험계약을 통해서 피보험자와 보험자 간의 책임과 의무가 합의를 통해서 결정되고, 이러한 세부적인 사항은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 통해서 구체적으로 표시되고 있다. 현재 국제적으로 통용되고 있는 해양플랜트공사보험약관은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 가장 보편적으로 사용되고 있다. 그러나 세계적으로 가장 많은 해양플랜트공사가 진행되고 있는 장소가 우리나라 조선소임에도 불구하고, 국내 피보험자 또는 보험자들을 중심으로 준거약관의 한국법 지정, 별도의 국문해양플랜트공사보험약관의 제정, 피보험자의 입장과 최근 해양기술이 반영된 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 대한 개선의 움직임이 적극적으로 나타나고 있지 않고 있다. 최근 국내의 학계 및 해양플랜트공사보험을 인수하는 보험자들을 중심으로 국내·외 관련 판례 및 학문적인 연구 그리고 전문가가 부족하다는 이유로 영국의 법과 관습을 준거약관으로 적용하고 있는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 대해서 내부적인 별도의 법적인 검토 없이 지속적으로 사용해야 하는 것에 의문을 제기하고 있다.

따라서 이 논문을 통해서 외국계 보험자와 보험중개인 그리고 발주자가 중심이 되어 개발된 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 일방적으로 받아들여서 사용할 것이 아니라 기존의 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 문제점들을 파악하고, 국내 조선소, 즉 피보험자의 입장과 해양기술의 발전 속도를 감안하여 상호 조화가 될 수 있는 보험약관의 개선방안을 제시하고자 한다. 그리고 향후 대한민국 정부가 발주하는 해양플랜트공사에 이 논문에서 검토된 사항들이 적용된 보험약관이 사용될 수 있도록 정부, 조선소, 보험자 간의 정책적인 공조와 배려가 필요할 것으로 판단된다. 물론 해양플랜트공사보험시장을 전체적으로 보았을 때 국내 해양플

랜트공사에 대한 발주 물량이 매우 제한적이기 때문에 필자의 이러한 주장이 한계가 있다고 비판할 수 있으나, 이를 기초로 향후 국내 조선소 및 보험자들은 미래의 신성장 산업인 해양플랜트공사시장의 주도권을 갖기 위해서 반드시 학문적인 연구와 실무적인 노력이 병행되어 적용될 필요가 있다고 판단된다. 더불어 향후 해양플랜트운영보험 및 계약, 금융제공, 위험관리 등과 같이 해양플랜트와 연관된 전반적인 사회·과학 분야에 대한 지속적인 연구를 통하여 우리나라 해양플랜트 산업에 필요한 법적인 이론과 실무적인 기틀을 마련하는데 노력을 다하고자 한다.



參考文獻

1. 국내문헌

[단행본]

- 강영문, 「해상무역보험」, 광주 : 전남대학교출판부, 2011.
- 김성태, 「보험법강론」, 서울 : 법문사 2001.
- 김인현, 「제3판 해상법」, 서울 : 법문사, 2011.
- 김정수, 「해상보험론」, 서울 : 박영사, 1990.
- 김병기, 「해상보험」, 서울 : 도서출판 두남, 2001.
- 김동훈, 「보험론」, 서울 : 학현사, 1994.
- 김성태, 「보험법강론」, 서울 : 법문사 2001.
- 김태희 외2인, 「해양플랜트 공학」, 인천 : 선학출판사, 2008.
- 김평원 외3인, 「캡티브 보험사 설립에 관한 연구」, 서울 : 보험연구원, 1996.
- 구종순, 「해상보험」, 서울 : 유원북스, 2012.
- 권오, 「개정판 - 국제무역보험론」, 서울 : 두남, 2009.
- 류권홍, 「국제 석유·가스 개발과 거래 계약」, 광주 : 한국학술정보, 2011.
- 박명섭 외6인, 「해상보험의 이해」, 서울 : 우용출판사, 2003.
- 박진우, 「개정판 - 건설공사보험의 이해」, 서울 : 신아출판사, 2011.
- 박종원, 「알기 쉬운 재보험과 코리안리」, 서울 : 코리안리재보험(주) 기획관리실, 2010.
- 신인식 외4인, 「특종보험 이론 및 실무」, 서울 : 금융인쇄공사, 2004.
- 심재두, 「해상보험법」, 서울 : 길안사, 1995.
- 석광현, 「국제사법과 국제소송」, 서울 : 박영사, 1999.
- 안충승, 「해양플랜트 활성화」, 서울 : 초당, 2010.
- 이기수 외2인, 「보험·해상법」, 서울 : 박영사, 2003.
- 이운철 외2인, 「해사법규」, 부산 : 다솜출판사, 2012.
- 이시환, 「해상적하보험약관론」, 서울 : 두남출판사, 2010.
- 이슈퀘스트 산업조사실, 「해상풍력·해양플랜트 시장 최근 동향과 기술개발 전략」, 서울 : 이슈퀘스트, 2013.
- 이재복 외3인, 「해상보험과 리스크 관리」, 서울 : 박영사, 2009.

- 오원석, 「해상보험론」, 서울 : 삼영사, 1992.
- 양승규, 「보험법 제4판」, 서울 : 삼지원, 2002.
- 정광호, 서성부, 「부산지역 해양플랜트 및 연관 산업 육성방안 수립·현안연구」, 부산 : 부산발전연구원, 2011.
- 지수현, 「배상책임보험론」, 서울 : 보험연수원, 1998.
- 정찬형, 「제6판 상법강의(하)」, 서울: 박영사, 2004.
- _____, 「제10판 상법강의(하)」, 서울: 박영사, 2008.
- 최준선, 「제2판 보험법·해상법」, 서울 : 삼영사, 2007.
- _____, 「제7판 보험·해상·항공운송법」, 서울 : 삼영사, 2013.
- _____, 「국제항공운송법론」, 서울 : 삼영사, 1987.
- 채이식, 「상법 IV-보험법·해상법」, 서울 : 박영사, 2001.
- 황희대, 「핵심 보험이론 및 실무」, 서울 : 보험연수원, 2012.

[학술논문]

- 김갑유, “미국연방해양오염방지법(OPA 1990)”, 「한국해법학회지」, 제17권 제1호, 한국해법학회(1995).
- 김동훈, 김봉철, “영국 로이드 보험시장에 대한 법적 고찰”, 「외법논집」, 제20집, 법학연구소(2005.11).
- 김인현, “한국과 미국의 선주책임상호보험에서의 직접청구권에 대한 비교법적 연구”, 「한국해법학회지」 제28권 제1호, 한국해법학회(2006. 04).
- 김용성, “건설 중인 해양플랫폼 및 파이프라인 보험과 시추선 보험”, 「손해보험」 제22권 제7호, 대한손해보험협회.
- 김진권, “우리나라와 미국의 해사제조물책임에 관한 국제사법적 고찰”, 「해사법연구」 제23권 제1호, 한국해사법학회(2011.03).
- _____, 전해동, “해상보험계약상 영국법 준거계약에 관한 국제사법적 고찰”, 「해사법연구」 제18권 제2호, 한국해사법학회(2006.08).
- 김용성, “건설 중인 해양플랫폼 및 파이프라인 보험과 시추선 보험”, 「손해보험」 제22권 제7호, 대한손해보험협회(1987.07).
- 김종천, “선박충돌과 보험보상의 문제”, 「한국해법학회지」 제33권 제2호, 한국해법학회(2011.11).
- 김학소, “세계 부유식 생산설비 시장 전망 : 향후 5년(2013-2017년)을 중심으로”, OFFSHORE BUSINESS, 한국해양수산개발원(2012.12).
- 구중순, “로이즈 재보험시장의 경쟁전략 분석”, 「무역보험연구」 제13권 제2호, 무역보험학회(2012.06).

- 목진용·최재선, “해상여객운송에 관한 아테네 협약 수용방안-최종보고서-”, 한국해양수산개발원(2003.12).
- 문병일, “보험자에 대한 직접청구권의 법적 성질-P&I 보험을 중심으로-”, 「한국해법학회지」 제32권 제2호, 한국해법학회(2010.08).
- 박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰” 「안암법학」 제27호, 안암법학회(2008).
- _____, “해상보험에 있어서 영국법 준거조항의 유효성 인정문제와 그 적용범위에 대한 비판적 고찰”, 「한국해법학회지」 제33권 제1호, 한국해법학회(2011.04).
- 박영준, “선주상호책임보험에 관한 연구-사적 고찰과 법적 문제점을 중심으로-”, 고려대학교 박사학위논문(2002.12).
- _____, “책임보험의 직접청구권의 법적 성질”, 「안암법학」 제18호, 안암법학회(2004).
- _____, “책임보험의 제3자 직접청구권의 법적 성질”, 「월간손해보험」 제517호, 손해보험협회(2011.10).
- _____, “해상책임보험에서 피해자의 직접청구권에 관한 고찰”, 「중앙법학」 제5집 제1호, 중앙법학회(2003.07).
- 박준근, “제조물책임보험에 대한 연구 -보험계약법적 의미와 보상범위를 중심으로-”, 동아대학교 석사학위논문(2002.12).
- 보험연구원 동향분석실, “해외금융 뉴스 : 북미”, 보험연구원 해외금융뉴스(2010.05).
- 신상훈, “책임보험에서 제3자의 직접청구권”, 「월간손해보험」 제495호, 손해보험협회(2010.02).
- 서영화, “해상의 책임보험과 피해자의 직접청구권-소위 Pay First Clause와 관련하여” 「한국해법학회지」 제28권 1호, 한국해법학회(2006.04).
- 성승제, “책임보험에서 제3자의 직접청구권”, 「법학논총」 제27권 1호, 한양대학교법학연구소(2010.03).
- 이우영, “영국보험시장에서 슬립의 역할과 법적 지위”, 「보험개발연구」 제18권 제2호, 보험개발원(2007.07).
- 이윤석, “보험계약상 최대선의의의무와 고지의무-최근 영국가계보험법 입법안을 중심으로-”, 「한양법학」 제21권 제4집, 한양법학회(2010.11).
- 이재복, “해상보험계약상 보험료 미지급과 보험자의 보상책임”, 「보험개발연구」 제14권 제1호, 보험개발원(2003.04).
- 이춘원, “예부선 상황에서의 충돌에 관한 몇 가지 문제점”, 「한국해법학회지」, 제29권 제1호, 한국해법학회(2007.04).

- 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험약관에 관한 기초연구-WELCAR 2001을 중심으로-”, 「해사법연구」 제24권 제2호, 한국해사법학회(2012.07).
- _____, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 「해사법연구」 제25권 제1호, 한국해사법학회(2013.03).
- _____, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 「해사법연구」 제25권 제2호, 한국해사법학회(2013.07).
- 이대식 외3인, “북극개발의 기회와 대응”, CEO Information 제892호, 삼성경제연구소(2013.04).
- 이준신, “국내해상풍력발전 현황 및 방향성 분석”, 한국전력 전력연구원 녹색성장연구소(2011).
- 임종관 외3인, “미래 녹색선박산업 추진 전략”, 한국해양수산개발원(2011.10).
- 윤일현, “손해방지의무의 위반과 해상보험자의 보상”, 「보험개발연구」 제12권 제2호 통권 제33호, 보험개발원(2001.02).
- 장덕조, “보상제도로서의 불법행위와 책임보험-새로운 보상제도의 연구에 기초하며”, 「서강법학」 제9권 제1호, 서강법학연구소(2007.06).
- _____, “재보험에 있어서 원보험수익자의 직접청구권-상법 제726조의 검토-”, 「보험개발연구」 제10권 제1호, 보험개발원(1999.01).
- 장덕형, “건설공사보험과 담보범위의 연속성에 대한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문(1997.02).
- 전무부, “로이즈 보험시장의 실태분석”, 「무역학회지」 제25권 제4호, 한국무역학회(2000.12).
- 전해동·김진권, “해상보험계약상 영국법 준거약관과 보험법의 적용에 관한 연구”, 「해사법연구」 제19권 제1호, 한국해사법학회(2007.03).
- 정다운, “2009 몬트리올 협약에서의 제3자 배상책임보험에 대한 고찰” 「항공진흥」 제58권 제1호, 한국항공진흥협회(2012.08).
- 최경숙, “보험자대위에 관한 연구”, 전북대학교 대학원 석사학위논문(2004.02).
- 최성수, “해상보험계약에서 준거법의 결정”, 「법학논집」 Vol.16 No.3, 이화여자대학교 법학연구소(2012).
- 최재선 외9인, “해양플랜트 서비스 산업 전문인력양성 기본계획 수립을 위한 연구”, 국토해양부(2011).
- 최종근, “심해시추 및 개발 기술에 대한 연구”, 서울대학교 공학연구소(2007).
- 최종현, “선박보험과 피해자의 직접청구권”, 「보험법연구 4」, 삼지원(2002.07).

- 한창희, “해상보험의 현황과 2009년 개정 협회적하보험약관상의 운송조항”, 「월간손해보험」 제530호, 손해보험협회(2012.03).
- _____, “손해방지의 의무와 손해방지비용의 보상”, 「보험학회지」 제78집, 한국보험학회(2007.12).
- 홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문(2000.08).
- _____, “선박건조보험약관에 관한 연구-건조보험자의 보상책임문제를 중심으로-”, 「해사법연구」 제23권 제1호, 한국해사법학회(2011.03).
- _____, “1995년 협회선박기간보험약관에 있어서 보험자의 담보위험”, 「해사법연구」 제10권 제2부, 한국해사법학회(1998).
- _____, “개인용 수상레저기구 배상책임보험에 관한 일고찰”, 「기업법연구」 제20권 제2호, 기업법학회(2007.06).
- _____, “해상보험에 있어서 방사능오염손해에 대한 보상 문제”, 「한국항해항만학회지」 제35권 제5호, 한국항해항만학회(2011).
- _____, 김기웅, “영국·미국·일본선박보험약관의 비교연구-오염손해, 보험사고 발생의 통지의무, 신규교환차익공제 및 중복보험에 관한 규정을 중심으로-”, 「항해항만학회지」 제26권 제1호, 항해항만학회(2002).
- 황찬, “해양에너지 보험과 위험관리”, 「위험관리지」, 삼성방재연구소(2007년 겨울호).

2. 외국문헌

[단행본]

- Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th ed. Vol.III, London : Sweet & Maxwell, 1997.
- C.M Schmitthoff's, Export Trade, 8th ed., London : Sweet & Maxwell Ltd., 1993.
- David Sharp, Upstream and Offshore Energy Insurance, London : Witherby & Co. Ltd., 2008.
- Frederick Templeman, R. J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance-its principles and practice-, 6th ed., London : Pitman, 1986.
- Harold F, Upton, The Deepwater Horizon Oil Spill and the Gulf of Mexico Fishing Industry, USA : Congressional Research Service, 2011.
- Jardine Lloyd Thompson(JLT) Upstream Energy Special Report(2010).
- John Q.C. Reeder, Geoffrey Brice, Maritime Law of Salvage, 3rd ed., London : Sweet

and Maxwell, 2001.

Laureen Regan, Sharon Tennyson, Insurance Distribution System, 2nd ed., USA : Georges Dionne, 1999.

Michael D. Miller, Marine War Risks, London : LLP, 1990.

Nicholas Legh-Jones, Andrew Longmore, John Bird & David Owen, MacGillivray on Insurance Law, 9th ed., London : Sweet & Maxwell, 1997.

Patricia L. Guinn, Hurricane Katrina : Analysis of the Impact on the Insurance Industry, Towers Perrin(2005.10).

R. H. Brown, Marine Insurance Vol.(I)-Principle & Basic Practice, London : Witherby & Co., Ltd., 1986.

Robert H. Jerry, Understanding Insurance Law, 2nd ed., USA : Lexis Nexis Matthew Bender, 1996.

Susan Hodges, Case and Materials on Marine Insurance Law, London : Cavendish Publishing Limited, 1999.

Torm Larsen, The energy sector's next top model, Risk Management Magazine, Risk and Insurance Management Society, Inc., 2008.

William L. Leffler, Richard Pattarozzi, Gordon Sterling, Deepwater Petroleum Exploration and Production -A Nontechnical Guide- , 2nd ed., Oklahoma : PennWell Corporation, 2011.

[학술논문]

A.Gnanemdran, M.J.S.Hayes, D.Watson, Torus Insurance, "An Engineering Approach To Upstream Insurance : Risk management or Poach Turned Gamekeeper?", Offshore Technology Conference, OTC 23114, p.12.

Booz, Allen, Hamilton, "The Offshore Oil and Gas Industry Report in Insurance - Part One", USA Department of Energy, National Energy Technology Laboratory(2010.10).

Charlotte Brown, "Pipelines-what is insured?-", Pipeline Seminar, Lloyd's Market Academy, 2011.03.

Chris Ittner, Ernst & Young, "Aon Risk Maturity Index Suggest risk management and financial performance relationship", Aon Insurance Ltd.(2011. Q4).

- Claude L. Stuart, III, "Offshore Energy Insurance Coverage : Physical Damage and Business Interruption / Contingent Business Interruption", Admiralty and Maritime Law Conference, 17th Phelps Dunbar LLP(2008.10).
- David Dougall, "Platforms and Fish Pens - An Operator's Perspective -" No.2 Session : Industry Perspectives, Feasibility Studies and Rigs to Reefs, Agip Petroleum Co., Inc.
- Guus Peters, "Giant On a Journey", Dockwiser(2008).
- Hartford, "Ocean Marine Insurance : Entering New Waters : 2009", Conning Research and Consulting Strategic Study Series, Connecticut(2009).
- Hannes van Rensburg, Antony Dodson, "Offshore Energy Insurance", GIRO Conference and Exhibition 2010, The Actuarial Profession(2010.10).
- Lloyd Broker, "Just how concerned should energy insurers be about hydraulic fracturing", Energy Market Review, Willis Limited(2012).
- Lloyd & Partners, "Energy & Marine Insurance Newsletter", Lloyd & Partners Limited(2009.04).
- Moderator John Sylvester, Tom Birsic, Michael Miguel, Adrew Steptowe, Ken Ross, "Key Insurance Coverage Issue Under 'Energy Package' Policies for Offshore Operations." K&L Gate, Marsh, Navigant Consulting(2010.10).
- M.S.Hossain, Y.Hu and M.F.Randolph "Spudcan Foundation Penetration into Uniform Clay", International Offshore and Ploar Engineering Conference.
- Marsh & McLennan, Inc, "Availability and Pricing of Insurance for Offshore Operation", Offshore Technology Conference, OTC 4142.
- Neeraj Nandurdikar and Jonathan Walker, "A Story about FPSO Project Performance", Upstream Industry Benchmarking Consortium(2012).
- Nicholas R. Foster, "Marine Insurance : Direct Action Statues and Related Issues", University of San Francisco Maritime Law Journal, Vol.11, No.2(1999).
- P. Biasotto, V. Bonniol, P. Cambos, BV, "Selection of Trading Tankers For FPSO Conversion Projects", Offshore Technology Conference, OTC 17506.
- Robert P. Hartwig, "Hearing on the Liability and Financial Responsibility for Oil Spills under the Oil Pollution Act of 1990 and Related Statutes", House Committee on Transportation and Infrastructure(2010.06).

- Sanir Mankabady, “The Development of offshore insurance law”, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.16 No.1(1985.01).
- Susobhan Ghosh, Michael A. Jacobs, John A. Mercier “Role of Marine Warranty Surveyors and Their Requirements for Selected Items”, Offshore Mechanics and Arctic Engineering, Volume 1, Parts A and B in 23rd International Conference(2004.06.20).
- Susobhan Ghosh, Michael A. Jacobs, John A. Mercier “Role of Marine Warranty Surveyors and Their Requirements for Selected Items”, Offshore Mechanics and Arctic Engineering, Volume 1, Parts A and B in 23rd International Conference(2004.06.20)
- Svein Bergstad, Jan-Hugo Martihinsen, “Insurance of Mobile Offshore Units(MOUs)”, Gard.
- Thomas G Saetren, “Offshore Blow-out Accident—an analysis of causes of vulnerability exposing technological systems to accidents—”, University of Oslo.
- Rawle O.King, “Deepwater Horizon Oil Spill Disaster : Risk, Recovery and Insurance Implications”, CRS Report for Congress, Congressional Research Service(2010.07.12).
- Warren T. Petersen, John T. Sinnott, Leo R. Whalen, and Russel F. Sammis, Marsh & McLennan, Inc, “Availability and Pricing of Insurance for Offshore Operations”, Offshore Technology Conference 4142(1981.5).

3. 국내 판례

- 서울고법 1985.2.14 선고84나4043
- 대법원 1995. 9. 15. 선고 95다23378
- 대법원 1995.12.8 선고 94다27076
- 대법원 1995.9.26. 선고 94다28093
- 대법원 1998년 5월 15일 선고 96다27773
- 서울지방법원 1999.11.5. 선고99가합26523
- 서울지방법원 2002.7.5. 선고 2001가합36981
- 서울중앙지법 2007.11.9. 선고2006가합84879
- 수원지법 안산지원 2007.9.11. 선고2005가단37543
- 부산지방법원 2009.6.17. 선고 2008나3906

서울고등법원 2009.11.27. 선고 2009나24929

대법원 2010.1.14. 선고 2008다69107

4. 인터넷 검색

http://www.angolalng.com/project/documents/Brochure_English_Angola.pdf

<http://admiraltypractice.com/chapters>

<http://www.africa-re.com/dl.php?id=182>

<http://www.cefor.no>

http://www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/

<http://www.dgi.re.kr/home/nakdong/download/>

http://www.endlar.co./Documents/Policy_Forms/

<http://www.environment.ucla.edu/reportcard/article>

http://en.wikipedia.org/wiki/Offshore_drilling

<http://www.jwco.com/technical-literature/p03.htm>

<http://www.inpex.com.au/projects.aspx>

<http://www.insurancelawforum.com/2010/05/articles/news>

<http://www.insurancejournal.com/news/international/2006/09/18>

<http://www.kiri.or.kr/pdf/전문자료/RS9601.pdf>

<http://www.ksgroup.kr/business/energy5.html>

http://www.kisrating.com/include/pdf_view

<http://www.kimexp.co.kr/insure1.htm>

<http://www.kpiclub.or.kr/board/bbs/board>

<http://www.ksahullpi.or.kr/portal/bbs/>

<http://www.lawtimes.co.kr/lawinfo/infoqna>

<http://www.lloyds.com/News-and-Insight/NewsandFeatures/Market-news>

<http://news.mk.co.kr/news>

<http://www.molit.go.kr/USR/policyData>

<http://www.oilspillcommission.gov/media/history/>

http://www.rigzone.com/news/article.asp?a_id=61726

<http://www.sciencetimes.co.kr/preview/article>

<http://www.standard.no/PageFiles/1006/U-CR-003r1.pdf>

<http://www.taproot.com/archives/13568>

<http://www.upstreamonline.com/live/article1259825.ece>

<http://worldmaritimeneews.com>

<http://www.worldoil.com/July-2012-Regional-Report-North-Sea.html>

5. 기타

영국해상보험법(MIA)

협회선박건축보험약관(Institute Clauses for Builders Risks 1988 : ICBR)

협회선박기간보험약관(ITC Hulls)

IMO, Experience of An Tai incident submitted by Malaysia(LEG 83/5/2).

IMO, Draft Convention on Wreck Removal submitted by the netherlands (LEG86/4/2) para.20.

Marine Accident Investigation Branch 사고 사례

Time Charter Party For Offshore Service Vessels - supply time 2005 -

WELCAR 2001 - Offshore Construction Project Policy -

[주제어] 해양플랜트, 해양플랜트공사보험, 보험중개인, WELCAR 2001, 전위험담보
건설공사보험, 해양플랜트, 물적 손해 약관, 담보위험, 면책위험, WELCAR
2001, 해양플랜트공사보험, 배상책임보험, 직접청구권, 담보위험, 면책위험,
WELCAR 2001.

[KEY WORDS] Offshore Plant, Offshore Plant Insurance, Physical Damage Clause,
Covered Peril, Exclusion, WELCAR 2001. Offshore Plant Construction
Insurance, Broker, Construction All Risks Insurance Offshore Plant,
Liability Insurance, Direct Right of Action.

감사의 글

먼저 석사를 마치고 박사 학위 주제와 내용을 찾지 못해 고민 중이던 제자에게 처음으로 해양플랜트공사보험 분야를 알려주시고, 매번 소논문을 제출할 때 마다 많은 지도와 편달을 아끼지 않으신 지도교수님께 가장 먼저 감사의 인사를 드리고 싶습니다. 특히 제자의 실수를 항상 안타까워하시고, 좀 더 발전할 수 있도록 격려와 칭찬을 보내주셔서 박사학위를 완성할 수 있었습니다. 그리고 바쁘신 와중에도 박사 논문의 심사위원장을 맡아 주신 지상원 교수님, 논문의 완성도를 높이기 위해서 목차의 세밀한 부분까지도 지도를 해주신 김진권 교수님, 먼 거리를 마다하지 않고 매번 학문적인 논문 지도를 해주신 영산대학교 정성숙 교수님께도 감사드립니다.

더불어 다시금 학문의 길을 정진할 수 있도록 옆에서 많은 조언과 연구의 방법을 지도해 주신 한국해양수산연수원의 전영우 교수님께 깊은 감사를 드립니다. 또한 한국해양수산연수원에서 교수로서 새로운 생활을 시작할 수 있도록 많은 조언과 배려를 해주신 한국해양수산연수원 원장님, 홍정혁, 권영태, 두현욱, 박성호 교수님, 실습선 생활에서 힘이 되어 주신 박용선, 이지웅 교수님 그리고 많은 연수원 교직원 여러분들께도 진심으로 감사의 인사를 올립니다.

또한 해양대학교에 입학에서부터 졸업하고, 승선생활을 하는 도중에도 끊임없이 제자를 사랑해 주시고, 응원해주신 이윤철 교수님께 감사드립니다. 비록 많은 실수와 시행착오가 있었지만, 모교의 교수님들과 연구실 식구들의 진심어린 충고와 지원으로 슬기롭게 잘 이겨내고 힘을 낼 수 있었습니다.

끝으로 하늘에 계신 아버지, 영주에서 아들에게 용기를 주신 어머니, 사위의 체력 향상을 위해서 항상 맛있는 음식과 희망을 전해주시는 장모님과 가족 모두에게 감사드립니다. 더불어 끝까지 남편을 믿고, 힘든 육아와 가정생활을 챙겨준 사랑하는 아내에게 미안하고 고맙습니다. 그리고 아빠가 힘들 때 어깨를 주물러 주고 뽀뽀해준 첫째 딸 승현과 둘째 개구쟁이 승훈에게 사랑한다는 말을 전하고 싶습니다.