

UNCTAD 海上保險約款 - 船舶 - 에 관한 研究

---協會期間船舶保險約款과의 比較를 中心으로---

1. Study on UNCTAD Marine Insurance Clauses—Hulls—
focusing on the comparison with Institute Time Clauses—Hulls, 1983--

安 啓 赫

Kye - Hyouk Ahn

< 目 次 >

Abstract

第I章 序 論

第1節 研究의 目的

第2節 研究의 範圍와 方法

第II章 UNCTAD船舶保險約款의 制定
經緯

第1節 概要

第2節 Lloyd's 保險證券 改定論

第3節 UNCTAD船舶保險約款의 制定
經緯 및 標準約款의 成立

第4節 英國法에 對應한 協會期間船舶
保險約款의 成立 經緯

第III章 UNCTAD船舶保險約款의 構
成의 特徵

第1節 概要

第2節 UNCTAD船舶保險約款의 構
成

第3節 UNCTAD船舶保險約款의 特
徵

第IV章 UNCTAD船舶保險約款의 協
會期間船舶保險約款과의 比較와
檢討

第1節 總說

第2節 擔保

第3節 一般免責

第4節 追加擔保

第5節 擔保期間

第6節 被保險者의 義務

第7節 補償의 限度

第8節 保險金 決濟

第9節 UNCTAD船舶保險約款의 協
會期間保險約款과의 對比

第V章 協會期間船舶保險約款中
UNCTAD船舶保險約款의 制定
時 删除된 約款

第1節 擔保危險

第2節 擔保期間

第3節 被保險者의 義務

第4節 保險金支給査定에 影響을 與
한 主要因

第VI章 結 論

附錄 UNCTAD船舶保險約款 原文

參考文獻

A Study on UNCTAD Marine Insurance Clauses—Hulls
…focusing on the comparison with Institute Time Clause—Hulls, 1983…

by, Ahn, Kye—Hyouk

*Department of Shipping Management,
Graduate School of Korea Maritime University*



Abstract

The problems confronted by Korean insurance market are as follows ;

1st, Lack of the ability on the insurer's part to warrant and to undertake insurance.

2nd, The assured's lack of knowledge to the insurer.

3rd, Lack of a cooperation system among owners to settle problems.

One of the ways to solve these problems is to make a standard marine hull insurance which is suitable for the actual circumstances and the practice of Korea. To make this, we have to analyze other countries' marine insurance clauses, law, custom, etc.

The purpose of this thesis is to contribute toward improvement

in the circumstances of Korean insurance market as well as an academic research. We shall do this by clarifying the contents of UNCTAD clauses and presenting common points by examining and comparing UNCTAD Marine Insurance Clauses -Hulls- with Institute Time Clauses -Hulls, 1983.

For establishing UNCTAD Marine Insurance Clauses -Hulls-, ISL/WG and SG group prepared a draft after discussions of several times and submitted it to the UNCTAD. Therefore, UNCTAD officially proclaimed Marine Insurance Clauses -Hulls- after revising it partially.

This unifying work is significant for a number of reasons ;

1) The background and the viewpoint are largely changed comparing with those of the customary international unification movements. For example, while Glasgow marine insurance rules form a private unification movement, the movement of UNCTAD, as a reassessment of the established marine insurance legislative system which was enacted from the viewpoint of establishing a profit of South about South-North problem, is a comprehensive unification of marine insurance legislative system on an international scale.

2) While the deliberation of ISL/WG assumed an aspect of intense confrontation on an agenda, schedule and organization of members, the deliberation of SG group engaged in technical discussion

continuously and fairly was the proof of revealing a will to unify the insurance contract conditions which have strong technical and rational characteristics.

3) Most countries have to follow the currently used clauses, which were made by a few developed countries. This restrict those countries which did not participated in making the clauses. From this point of view, it has a great significance that the most of the countries could participated themselves in a reassessment of marine insurance legislative system.

4) If defects and deficiencies in the currently used clauses are found as a result of reassessment, revisions can be made.

Finally, some problems and improvements about UNCTAD Marine Insurance Clauses –Hulls– enacted for this meaning are as follows(Provided that the clauses eliminated in the ITC–Hulls is omitted because these were already described in chapter 5) ;

1) Because the definition of latent defect means the latent defect of the material or the design and construction and if “the material of” is inserted, probably the latent defect could be interpreted only as the latent defect about the material and so this could cause a confusion greatly, the clear provisions about the mentioned above are needed.

2) The charterer’s negligence was excluded in the “risk cove-

and⁴³ the same term was inserted additionally in the revision of ITC-Hulls should be included in UNCTAD.

The later part of ITC-Hulls19.2 describes that in making the determination of constructive total loss, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account, and so the basis of handling the unrepaired damage become clear when constructive total loss is decided. Therefore it is proper that the provision correspondent to the above should be inserted in UNCTAD because it is not included.

44 It is described in ITC-Hulls18.3 that the insurer is excluded from the excess when the repairing cost of the unrepaired damage in the sequence damage exceed the agreed value. But there was no correspondent words in UNCTAD. Therefore the above provision should be inserted in UNCTAD.

第 1 章 序 論

第1節 研究의 目的

海上保險의 行爲는 과거 30년간 극적으로 變化하였다. 保險料收入의 증가를 위한 市場間의 競爭, 광범위하게 分散된 船主 및 荷主의 保險需要의 증가 또는 危險의 國際的 分散의 必要性때문에 國內指向的이던 市場이 國際的 베이스로 危險을 인수하는 경향으로 바뀌어 과거에는 少數 先進國의 國內指向形 海上保險市場만이 成立되었으나 新生獨立國 土着의 被保險者 및 保險者의 증대에 따라, 國際的·文化的 境界에 걸쳐서 존재하는 被保險者·保險者·共同保險者 및 再保險者間의 계약관계는 더욱더 복잡해졌다. 따라서 海上保險의 國際的 行爲는 새로운 압력을 받게 되었는데, 新市場의 出現에 따라서 法制度를 각국의 被保險者 및 保險者에게 알기 쉽게 그리고 適合하도록 해야한 한다는 要求가 생겨난 것이다. 新生保險者 및 被保險者의 대부분은 기존의 慣行 및 擔保條件이 그들의 制度에 導入되거나 또는 그들의 經濟的인 必要條件에 適合한 것으로서 용이하게 평가할 수 없다고 생각하고 있으며, 동시에 海上保險契約의 國際化는 다양한 法制度의 國際的 調和를 일층 고조시키고 있다.¹⁾

이와 같이 國際性을 띄고 專門性이 강한 海上保險을 이해하는 데에는 海上保險에 관한 여러 종류의 約款들을 숙지하는 것이 그 捷徑이라 할 수 있다. 또한, 保險者側의 擔保力不足·保險引受技術의 缺如, 被保險者側의 保險에 대한 知識不足 및 問題解決을 위한 船主相互間의 協力體制缺如 등 韓國保險市場이 안고 있는 問題의 解決을 위한 懸案中の 하나가 韓國의 實情 및 慣習에 맞는 標準船舶保險約款의 수립이라고 할

1) UNCTAD事務局, 報告書 TD/B/C.4/ISL/27(Geneva : UNCTAD, 1978), para. 241~242.

수 있으리라 이를 위하여서는 타국의 海上保險約款·法 및 慣行을 철저히 分析해야 할 것이다. 이와 같은 이유로 本稿에서는 1987년 國際聯合貿易開發委員會(United Nations Conference on Trade and Development, 이하 UNCTAD라 칭함)에서 발표한 UNCTAD海上保險約款－船舶(UNCTAD Marine Insurance Clauses - Hulls, 이하 UNCTAD船舶保險約款이라 칭함)을 현행 韓國保險市場에서 사용하고 있는 協會期間保險約款－船舶(Institute Time Clauses - Hulls, 1983, 이하 ITC-Hulls라 칭함)과 각 조항별로 比較·檢討하고자 한다.

따라서, 國際化 및 多變化되어가고 있는 海上保險市場環境에 능동적으로 대처하기 위한 일환으로 세계에서 가장 널리 사용되고 있는 ITC-Hulls와의 比較를 통하여 船舶保險約款의 國際的 統一의 意志를 내포하고 있는 UNCTAD船舶保險約款中 列舉危險擔保約款의 내용을 명확히 糾明하고 그 보완점을 고찰함으로써 韓國海上保險市場의 環境改善 및 學問的인 研究에 多少나마 이바지 하려는 것이 本稿의 目的이다.

第2節 研究의 範圍와 方法

海上保險(Marine Insurance)이란 海上事業(Maritime Adventure)에 수반되는 損害를 합의된 方法 및 範圍에 따라 保險者가 被保險者에게 補償할 것을 약속하는 契約²¹⁾으로 學問上의 定義로서 海上事業에 있어서 우연한 事故로 발생하는 經濟的 損失을 회피하기 위해 많은 經濟主體들이 합리적으로 산출한 資金을 약속하여 회인 중에 발생한 海上損害를 補償하는 經濟的 制度²²⁾이며 상기에 서의 海上損害라 함은 物的損害

21) 沈鎭·韓國의상보험법지침의 실무에서는 500t미만의 小型船舶인 경우 韓國標準船舶保險約款을 사용하고, 500t 이상의 中型 및 大型船舶에는 협회기간선박보험약관을 사용하고 있다.

22) Marine Insurance Act(M.I.A., 1906) sec. 1.

3) 沈鎭, 海上保險(서울 : 博英社, 1986), p. 21.

(physical loss or damage), 費用損害(expenses) 및 賠償責任(liability) 등을 내포하고 있는 것으로 해석된다.⁵⁾

이론상, 保險의 目的은 입은 損害를 복구하는 것으로 被保險者가 損害로부터 이익을 얻을 것을 의도하는 것이 아니라 단지 損害를 입기 전보다 더 나쁜 위치에 놓이지 않게 하는 것 뿐이다. 그러므로 損害를 입은 物件의 代替 및 原狀復舊를 保險者로부터 기대하는 것은 實行이 不可能하며 합리적이지도 않다. 대신, 被保險者는 金銭적인 補償을 받으며 이러한 補償制度를 “填補(indemnifying)”라 한다.⁶⁾ 이와 같이 의미에서 조차 복잡하며 種類⁷⁾ 및 範圍가 광범위한 海上保險을 分析하는 데에 있어서 各국의 海上保險關係法令, 保險證券上의 條件 및 運營實態·實務慣行의 차이점에 대한 고찰이 필요하다 하겠다. 그러므로 本稿에서는 특히 UNCTAD船舶保險約款에 대해 고찰할 것이며 比較·分析에 있어서 ITC-Hulls를 중심으로 하였으나 英國海上保險法(Marine Insurance Act, 1906, 이하 MIA라 칭함), 美國船舶保險約款(American Institute Hull Clauses, 1977, 이하 AIHC라 칭함) 및 英·美 海損精算人協會實務規定(Rules of Practice of the Association of Average Adjusters) 등과도 관련시켜 내용을 검토하였으며 契約條項自體의 해석은 물론 約款의 기초가 되는 判例를 다수 引用하여 UNCTAD船舶保險約款에 대한 문제점을 指摘하고 이에 대한 對應策을 提示하고자 한다.

이 論文은 總6章으로 構成되었으며 各章의 내용은 다음과 같다.

第1章 : 研究의 目的 및 그 範圍·方法을 기술하였다.

第2章 : 國際標準船舶保險約款의 작성을 위하여 UNCTAD에서 행한 각종 會議 및 報告를 중심으로 S.G.Policy에 대한 批判과 UNCTAD船舶保險約款의 制定經緯에 대

5) 李基泰, 海上保險(서울 : 法文社, 1987), p. 22.

6) R.H. Brown, Marine Insurance-vol.1-The Principles(London : Witherby & Co. Ltd., 1978), p. 24.

7) 金性旭, 前揭書, p. 22.

第II章 UNCTAD船舶保險約款의 制定經緯

第1節 概要

國際聯合(United Nations)의 산하기구인 UNCTAD에서는 1985年 3월 4일 國際標準船舶保險約款으로 UNCTAD船舶保險約款을 公표하였다.

UNCTAD海運委員會(UNCTAD Committee on Shipping) 내에 정부당국 및 保險者·被保險者의 대표로 構成되어 設치된 海運立法實務委員會(Working Group on International Shipping Legislation, 이하 ISL/WG라 칭함)는 수차례의 會期에 걸쳐 審의한 結果 1984年 10월 3일 約款草案을 작성하였으나 各國의 代表단으로부터 要求된 專門家에 의한 最終改定案을 받아들여 UNCTAD海運委員會 第11會期中 海運委員會는 非公式그룹(Informal Group)이 “proposed amendments”를 審의하여 改定한 試案을 確定하기 위해 各國의 代表로부터 받은 “amendments of editorial nature”에 대한 保險專門家 會議를 London에서 개최⁸⁾하여 上記草案의 修正原文을 작성하고 ISL/WG의 同意를 求하였다. 그리하여 專門家の 審의를 거친 最終改定案이 UNCTAD의 常設機關인 貿易委員會(Trade and Development Board, 이하 TDB라 칭함)의 승인을 위해 TDB 第30會期에 제출되었다.

第2節 Lloyd's 保險證券 改定論

Lloyd's 保險證券(Lloyd's S.G.Policy)의 文言이 非論理的으로 나열되어 있고 극히 難解한 내용으로 되어 있었기 때문에 “不合理하고 支離滅裂한 文書(an absurd and incoherent instrument)”이며 “매우 奇妙한 文書(a very strange instrument)”라는

8) 1985年 1월 24~25일 양일간 개최.

비판이 많았으며, 특히 300년간의 걸쳐 축적된 문헌 一言一句에 이르는 방대한 判例 때문에 지금까지 수차례의 修正 및 補充을 통하여 새로운 保險需求에 대처하여 왔다.

補充作業으로 船舶保險에 대한 各種約款이 制定되고 수차 改定되므로써 Lloyd's 保險證券의 本文을 전면적으로 修正한 결과가 되었고 근대적인 海上保險業務와 더 이상 밀접한 關係를 유지할 수 없게 되었다는 批判이 대두되어 1963년 L.J. Kent가 "Lloyd's 保險證券 改革論"을 발표하였는데 계약내용을 一括記載할 수 있는 Schedule方式의 채택과 本文 및 그와 관련된 約款文書を 現代文으로 改定할 것 등이 그 骨子였다.

한편, 1964년 Geneva에서 개최된 第1回 UNCTAD總會에서 "陸上·海上 및 航空 運送保險約款의 統一"을 議題採擇問題로 심의할 것을 시사했고 1968년 New Delhi에서 개최된 第2回 UNCTAD總會에서 海上保險에 관한 法律, 約款 및 慣習 등을 開發途上國의 經濟利益의 유지·향상에 이바지하도록 전면적으로 再檢討할 것을 결의하였다. 상기의 결의에 따라 UNCTAD의 산하기구인 "無形貿易 및 金融委員會(Committee on Invisibles and Financing related to Trade)" 第7會期에 開發途上國의 海上保險問題를 論題로 하는 資料로서 UNCTAD事務局은 "海上積荷保險(Marine Cargo Insurance)"을 게재하였다. 船舶 및 積荷保險에 관한 사항을 다루고 있는 상기 報告서는 海上保險의 制度的인 面과 國際貿易에 있어서의 역할 및 開發途上國에 있어서 海上積荷保險市場의 開發에 있는 露利的·經濟的 問題 등이 論及·검토되었다. 이어서 1978년 同事務局은 1979년 개최예정인 ISL/WG 第6會期の 議의 資料로서 "海上保險 - 海上保險契約에 관한 法律과 保險書類의 諸問題(Marine Insurance - Legal and Do-

9. UNCTAD事務局, 報告서 TD/B/C.3/129 Geneva : UNCTAD, 1975.

cumentary Aspects of the Marine Insurance Contract)¹⁰⁾라는 보고서를 발표하였는데 실제상의 國際規則으로 널리 사용되고 있는 영국의 海上保險法, 約款 및 慣習 등의 문제를 상세히 분석하였으며 海上保險의 국제성을 고려해 볼 때 法制度間的 본질적인 차이가 있으므로 각국 法制의 국제적 조화는 당연히 필요하고 保險者 및 被保險者에게 共히 유익하며 탄력성은 물론 국제적 통일의 利益을 잃지 않는 국제적 조화의 기운이 필요하다고 제안하였다. 상기 보고서에서 指摘한 권고사항을 略述하면 다음과 같다.

가) Lloyd's 保險證券에 관한 권고사항.

- ① S.G.Form의 文句를 현대적인 文句로 對替시켜야 한다.
- ② 「拘束約款(Binding Clause)」¹¹⁾과 같은 불필요한 語句는 削除되어야 한다.
- ③ 증권내용의 附屬中 協會約款으로 代替시킬 수 있는 것은 代替시켜야 한다.
- ④ 「寄港·滯泊約款(Touch and Stay Clause)」¹²⁾과 같은 다른 관계법규와 抵触되는 約款은 削除되어야 한다.¹³⁾
- ⑤ 「宣誓約款(Attestation Clause)」¹⁴⁾은 保險證券 교부시 保險料를 납부받지 않아 保險料 領收의 증거로서는 미흡하므로 改定이 필요하다.
- ⑥ 「免責率約款(Memorandum Clause)」¹⁵⁾은 우선 적용되는 첨부된 協會約款에

10) UNCTAD事務局, 報告書 TD/B/C.4/ISL/27(Geneva : UNCTAD, 1978)

11) 李基泰, 前掲書, p. 133.

12) 李基泰, 前掲書, p. 109.

13) 하기의 M.I.A Rules for Construction of Policy, sec. 6에 의해 規制를 받고 있기 때문에 혼돈을 초래할 수도 있다.

Touch and stay. - In the absence of any further license or usage, the liability to touch and stay "at any port or place whatsoever" does not authorise the ship to depart from the course of her voyage from the port of departure to the part of destination.

14) 李基泰, 前掲書, p. 134.

15) 上掲書, p. 135.

16) American Institute Hull Clauses(AIHC, 1977), Line 72~73.
17) 金政秀, 海上保險論(서울: 博英社, 1986), p. 114.

2) 金政秀, 「해상보험계약의 특성과 손해배상책임의 범위」, 『해상보험』 제11호(1986), 10~11면.

3) 金政秀, 『Insurance』의 5월호 「책임의 증명(with evidence)」과 「판례의 의미」이며 「판례 판례」에서 「책임의 증명」과 「판례」에 대해 논하였다.

4) 「捕獲免狀의 報復捕獲免狀(Letter of Mart and counter mart)」 및 「擄盜(Rover)」의 意味와 其의 故語의 謂 捕獲免狀條項을 引來하여 說明하였다.

5) 「其他의 危險(其他 all other perils)」의 保險知識의 缺如의 事實에 對 於 該 條項의 說明을 爲한 理由로 AIHC와 同의 「同種制限의 原則(principle of the like and same kind)」의 적용을 提議하였다.

6) 危險條項中 「戰爭危險(war risk)」을 擔保危險으로 列하였으나 우선 적용되는 關外約款에서 免責危險으로 하여 除外되므로는 免責되므로 擔保危險에서 削除되어야 한다.

7) 列國危險擔保方式을 「All Risk minus 免責危險方式」으로 改定하여야 한다.

8) 金政秀, 「UNCTAD事務課」의 報告에 對하여 報告書에서 指摘한 Lloyd's保險會社에 對한 問題와 對策을 爲하고, 國際船舶保險契約의 健全을 爲한 爲의를 ISL/WG에서 實施하였으나 此後 改善 節에 對한 提議하였다.

16) American Institute Hull Clauses(AIHC, 1977), Line 72~73.

17) 金政秀, 海上保險論(서울: 博英社, 1986), p. 114.

第3節 UNCTAD船舶保險約款의 制定經緯 및 標準約款의 成立

前述한 바와 같이 海上保險의 國際的 統一이 강력히 요구되고 있으나 海上保險 契約에 관한 統一條約은 존재하지 않고 있으며 1901년 國際法協會(International Law Association)에서 海上保險의 國際的 統一을 위하여 Glasgow 海上保險規則(Glasgow Marine Insurance Rules)을 제정·발표하였으나 國際的인 호응을 얻지 못하였으며 그후 UNCTAD에서 再考될 때까지 이렇다 할 움직임이 없었다.

1962년 第17次 UN總會에서 UNCTAD를 설치하고 UNCTAD의 常設機關으로서 TDB를, 1965년에는 TDB의 下部機構로서 海運問題를 취급하는 海運委員會를 설치하여 海運問題에 대한 높은 관심을 表明하였다. 그후 1968년 第2次 UNCTAD總會에서 國際海運立法을 UNCTAD의 所管으로 하는 결의안이 開發途上國의 압력에 의해 강행체결되어, 新條約의 成立 또는 現行條約의 修正을 결의¹⁸⁾하여 상기 결의에 따라 海運委員會內에 ISL/WG를 설치하고 第1會期(1969)에서 작업계획을 (1)船荷證券 (2)傭船契約書 (3)共同海損 (4)海上保險 順으로 하여 第6會期(1979)부터 海上保險에 대한 심의를 개시하였다. 그러나 이러한 UNCTAD의 海運立法檢討의 기본목표는 開發途上國의 利益에 합치되는 新國際海運立法의 수립이지만 어떠한 法秩序가 目的으로 되며 그 目的을 어떤 方法으로 실현시키느냐가 提起되어 이러한 문제점을 解決하기 위한 方편으로 UNCTAD事務局은 1978년 報告書¹⁹⁾를 작성하여 ISL/WG第6會期の 검토자료로서 제시하였다.

상기 보고서에서 英國海上保險制度는 英國의 국내수요를 전제로하여 형성된 것이므로 그것을 그대로 國際的調和의 法基盤으로 사용하는 것은 英國이외의 國家의

18) 특히 (1)船荷證券 (2)傭船契約書 (3)海上保險 및 共同海損이 거론되었다.

19) footnote 10) 참조

國內法에 적지 않지 않은 경우가 많다고 指摘함에 따라 ISL/WG는 진정한 國際的 調和의 실현을 위해서는 새로운 法基盤의 개발을 검토하여야 한다고 제시하였다. 이에 ISL/WG第6會期를 Geneva에서 개최하였으나 당초의 「包括적인 國際統一保險條件 및 國際條約」을 작성하려는 구상은 貿易 및 海上保險의 自由化原則을 내세우며 法的 拘束力을 갖는 統一條件에 대한 先進國(OECD)그룹인 B그룹의 강력한 반대에 부딪쳐 결국 「非強行的인 國際標準約款」의 작성까지 開發途上國그룹인 77그룹이 후퇴하였으며 ISL/WG內에 保險者 및 被保險者를 포함한 專門家 Level그룹의 설치에 대한 海運委員會에의 권고 및 積荷保險에 앞서 船舶保險을 심의할 것을 결의하였다. 그 결과 ISL/WG第7會期(1980)에서 國際標準約款의 制定을 위한 方法으로 ISL/WG 下에 保險者 및 被保險者 雙方의 專門家로 구성된 Sub-group of Experts(이하 SG라 칭함)를 설치하여 約款案作成을 담당토록 하였다. SG會議은 B그룹의 提案²⁰⁾에 따라 擔保危險約款의 검토부터 시작하였다. 이 約款에 대한 최대의 기본적인 문제점은 英·美의 列舉責任主義(Named Perils 方式)와 日本·노르웨이의 包括責任主義(All Risks minus 方式) 중 어느 것을 택하느냐는 것으로 事務局은 노르웨이海上保險通則을 참고로 한 包括責任主義로의 統一을 시사하였으나 英國方式인 列舉責任主義의 影響力을 간과할 수 없어 양자를 병존하여 契約者의 선택에 맡기도록 결론지었다. 이어서 衝突損害賠償責任約款(Running Down Clause)에 대한 검토가 행해졌으며 列舉責任 및 包括責任方式 모두에 사용될 수 있는 共用約款의 작성을 기본으로 운용되었다. 또한 國際標準約款이 세계각국에서 同一한 解釋 및 運用으로 시행되는 것은 기술적으로 不可能하다. 즉 列舉責任主義의 “perils of the seas”가 각국에서 同一한 개념으로 解釋되기란 어려우므로 이를 돕기 위하여 註釋書(commentary)의 작성을

20) 豊田太郎, “國際標準船舶保險約款의 作成作業について,” 海運, No. 644(1981. 5), p. 50.

주장하였으나 새로운 註釋書가 既存概念과 해석상의 相違를 발생할 우려가 있다는 英國의 강력한 반대로 채택되지 않았다. 이렇게 하여 B그룹이 희망하는 方法 및 範圍下에서 擔保危險 및 衝突損害賠償責任約款의 試案이 작성되었으며 그 試案은 내용적으로 불충분하고 재검토가 필요하나 현재의 國際慣行과 크게 괴리하지 않은 것으로 평가되었다.

ISL/WG第8會期(1981)에서 船舶保險에 대해 SG그룹은 19회의 討議과정에서 衝突損害賠償責任約款이 擔保危險約款의 일부로서 包括 및 列舉責任主義에 상응하는가에 대한 심의가 거듭되었고 또한 共同海損 및 救助約款 그리고 包括責任主義 擔保危險約款에 있어서의 被保險者義務約款에 대한 새로운 심의를 하였다. 그리하여 상기에 언급한 約款에 관하여 ISL/WG는 기본적인 合意를 하였고, ISL/WG第9會期(1983)에서는 船舶約款中 주로 保險料支拂에 영향을 미치는 追加危險約款·船費約款 등 남은 約款들을 검토하였으나 第V章에서 記述할 約款들을 제외한 대부분의 約款을 規定하고 있는 國際標準船舶保險約款을 完成하여 1984년 ISL/WG는 草案을 발표하였으며 上記草案에 대한 再修正作業을 거쳐 1985년 UNCTAD船舶保險約款을 公표한後, 최종적으로 1987년 3월 UNCTAD理事會의 승인을 얻어 確定하였다.

第4節 英國의 對應과 協會期間船舶保險約款에 대한 批判

UNCTAD에서 開發途上國의 주장으로 國際標準船舶保險約款의 설립을 위한 ISL/WG의 會議가 계속되는 과정에서 Lloyd's S.G.Policy에 대한 批判이 증대되자 이에 대응하기 위하여 OECD에서는 國際機構實務班(Special Group on International Organization)을 조직하고 각국의 대표가 國際標準約款의 표본이 될 수 있는 자료를 同會議에 제출할 것을 결의하여 第12次 會議에서 노르웨이 및

「賠償額」(the amount of indemnity)을 결정하는 기준이다.

한편, ITC-Hulls의 12.1항에서 「船殼險」(Hull Insurance)의 賠償(Compensation)은 「船殼」(Hull)의 損傷(Damage)에 對한 賠償(Compensation)을 指稱(Refers to)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「船殼」(Hull)의 損傷(Damage)에 對한 賠償(Compensation)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「船殼」(Hull)의 損傷(Damage)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「船殼」(Hull)의 損傷(Damage)임을 示(Shows)하고 있다.

한편, ITC-Hulls의 12.1항에서 「船殼險」(Hull Insurance)의 賠償(Compensation)은 「船殼」(Hull)의 損傷(Damage)에 對한 賠償(Compensation)을 指稱(Refers to)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「船殼」(Hull)의 損傷(Damage)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「船殼」(Hull)의 損傷(Damage)임을 示(Shows)하고 있다.

한편, ITC-Hulls 12.1항에서 「坐礁」(Stranding)은 「船殼險」(Hull Insurance)의 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다.

한편, ITC-Hulls 12.4항은 「坐礁」(Stranding)에 對한 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다.

한편, ITC-Hulls의 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다.

한편, 「坐礁」(Stranding)의 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다. 이 規定(Provision)은 賠償(Compensation)의 對象(Subject)이 「坐礁」(Stranding)임을 示(Shows)하고 있다.

21) 李光浩, 「新·舊協會期間船舶保險約款의 比較研究」(碩士請求論文, 韓國外國語大學校, 1985), p.

명확하고 구체적인 規定이 필요하다.

이와 같이 UNCTAD에서 실시한 海上保險法制의 再評價作業에 대응하기 위하여 英國保險業界에서는 ISL/WG회의과정에서 批判되어 온 保險條件의 形式을 서둘러 改定한 것으로 상기와 같은 문제점을 안고 있다. 즉 英國海上保險業界은 新約款의 制定에 있어서 英國이외의 利用者에게 널리 그 意見을 묻지 않아, 再評價作業의 意義를 海上保險法制의 작성과정에 많은 國家의 參與를 기도하는 것에 두었다고 볼 때 英國保險業界가 保險約款條件의 形式을 自主적으로 改定한 것은 전적으로 문제의 解決을 달성했다고 볼 수는 없다.



第III章 UNCTAD船舶保險約款의 構成과 特徵

第1節 概要

UNCTAD海運委員會 산하인 ISL/WG에서 심의하여 발표한 UNCTAD船舶保險約款草案은 수 차례에 걸친 재검토 後 1985年 3월 約款案이 공표되어 1987년 3월 UNCTAD理事會에서 이를 UNCTAD船舶保險約款으로 최종 승인하였다.

國際標準船舶保險約款으로 制定된 UNCTAD船舶保險約款은 前述한 바와 같이 기존의 船舶保險約款이 先進國의 利益確立의 觀點에서 制定되었다는 開發途上國의 批判으로 인하여 UNCTAD주관하에 모든 국가의 約款·法 및 判例를 專門家그룹에서 심의하여 制定하기에 이르렀으나 그 최대의 개선점은 역시 Lloyd's S.G. Policy의 폐지라 할 수 있겠다. 환언하면 複雜하고 難解한 S.G.Policy를 폐지하고 간결하고 명확한 文言을 사용하는 한편 Perils Clause의 상당부분이 UNCTAD約款內에 이전되었다. 그 밖에 ITC-Hulls가 英國의 判例 및 慣習에 따른 것으로 하여 "insurable value" 및 "insured value" 등의 개념을 MIA에 의거하여 解釋하였으나 UNCTAD約款은 그 文言을 삽입하여 約款化시켰다고 볼 수 있다.

따라서, 다음 章에서는 UNCTAD船舶保險約款을 ITC-Hulls 및 MIA를 중심 으로 比較·檢討하는 것을 目的으로 하였으며 約款自體의 해석은 물론 기초가 되는 判例 및 實務에 대해서도 가능한 범위내에서 언급하였다. 또한 UNCTAD船舶保險約款의 制定을 위한 심의도중 ITC-Hulls가 발표되어 현재 널리 사용되고 있으므로 과연 「非強制的 國際標準船舶保險約款」으로서 UNCTAD船舶保險約款이 先進國 및 開發途上國의 保險市場에서 그 효과를 발휘할런지는 관심있게 지켜 볼 일이다.

第2節 UNCTAD船舶保險約款의 構成

UNCTAD船舶保險約款은 全文 16개조로 構成되어 있으며 <表-1>과 같이 國際標準約款의 작성도중 발표된 ITC-Hulls와 比較하여 볼 때 대부분의 條項이 ITC-Hulls와 유사하며, ICC(A)(B)(C)와 같은 積荷保險과는 달리 S.G.Policy에서 Perils Clause 및 General Exclusions의 一部와 Duty of the Assured만이 移記되었을 뿐 대부분의 難解한 내용은 削除되었다.

<表-1>

標 題 名	번호	約 款 名	ITC-Hulls	MIA	영·미 積산 인 실무규정	S.G. Policy	신설
A Coverage	1	Perils	○				
	2	Pollution Hazard	○				
	3	Provisory Clause	○				
B General Exclusions	4	General Exclusions	○	○		○	○
C Additional Coverage	5	Collision Liability or Collision & Contact Liability	○				○
	6	General Average & Salvage	○	○			
	7	Sue & Labour	○				
D Period of Coverage	8	Continuation	○				○
E Duty of the Assured	9	Duty of the Assured	○			○	
F Measure of Indemnity	10	General Rules		○			
	11	Total Losses	○	○			
	12	Abandonment		○			
	13	Partial Losses	○	○	○		
G Claims Settlements	14	Notice	○				
	15	Tender	○				
	16	Payment on Account					○

또한 내용을 살펴보면 대부분의 關係條項이 ITC-Hulls와 유사하나 語句 및 배열순서에 있어서 상당한 차이가 있음은 물론 內容 및 體裁上的 변화도 많이

1969년 ITC-Hulls의 제1차 회의를 개최한 이래로, 1977년 제2차 회의를 개최하여 1978년 제3차 회의를 개최하였다. 제3차 회의에서는 1977년 제2차 회의에서 채택된 제1차 회의를 개최한 이래로, 1977년 제2차 회의를 개최하여 1978년 제3차 회의를 개최하였다. 제3차 회의에서는 1977년 제2차 회의에서 채택된 제1차 회의를 개최한 이래로, 1977년 제2차 회의를 개최하여 1978년 제3차 회의를 개최하였다.

1978년 제3차 회의에서 채택된 제3차 회의 결의안

1969년 ITC-Hulls의 제1차 회의를 개최한 이래로, 1977년 제2차 회의를 개최하여 1978년 제3차 회의를 개최하였다. 제3차 회의에서는 1977년 제2차 회의에서 채택된 제1차 회의를 개최한 이래로, 1977년 제2차 회의를 개최하여 1978년 제3차 회의를 개최하였다. 제3차 회의에서는 1977년 제2차 회의에서 채택된 제1차 회의를 개최한 이래로, 1977년 제2차 회의를 개최하여 1978년 제3차 회의를 개최하였다. 제3차 회의에서는 1977년 제2차 회의에서 채택된 제1차 회의를 개최한 이래로, 1977년 제2차 회의를 개최하여 1978년 제3차 회의를 개최하였다.

첫째, ITC-Hulls와 같이 約款內容을 「분명하고도 포괄적이며 공평하게(clear, comprehensive, and fair)」 하였다. 즉, 意味를 명확하게 하기 위하여 ITC-Hulls의 關係條項에 새로운 語句를 삽입하였던 물론 쓸모없는 語句는 削除하였으며 ITC-Hulls에 없는 MIA規定을 다수 引用하여 約款에 삽입하였다.

둘째, ITC-Hulls와 약자배열의 舊ITC-Hulls와 같은 順으로 改定된 것과는 달리 標題를 사용하여 一貫性있게 배열하였다.

셋째, ITC-Hulls에 散在되어 있던 條項들을 關係조항끼리 묶어 단일조항으로 明白하고 簡便하게 其 意味를 분명하게 나타내고 있다.

넷째, 國際標準船舶保險約款의 成立을 目的으로 英國은 물론 美國·노르웨이·프랑스 및 日本 등 많은 國家의 約款·法 등을 분석하여 制定하였다.

22) UNCTAD事務局, 報告書 TD/B/C.4/ISL/27(Geneva : UNCTAD, 1978) para. 4.

第Ⅳ章 UNCTAD船舶保險約款과 協會期間船舶保險約款 의 比較·檢討

第1節 總說

UNCTAD船舶保險約款中 列舉危險擔保約款은 作業도중 英國이 시사한 現행 英國約款의 改定案을 기초로 하고 동시에 擔保範圍를 全危險擔保約款과 同一하게 하려는 배려에서 작성되었다. ITC-Hulls개정시 英國의 의도는 Lloyd's S.G.Policy의 危險約款과 舊ITC-Hulls의 Inchmaree約款을 合하여 이것을 現代적인 用語로 이해하기 쉽도록 배열하려 하였으나 UNCTAD에서는 全危險擔保約款과의 整合性을 고려하여 SG會議에서 大폭 수정하였다. 따라서 列舉危險擔保約款이 英國의 의도를 그대로 반영한 것은 아니다.

이와 같이하여 全文 16개조로 制定된 UNCTAD船舶保險約款이 ITC-Hulls와 比較하여 新設 및 削除된 規定이 많으며 標題別로 배열되어 있으므로 하기와 같이 約款順으로 各조항의 內容을 ITC-Hulls와 對比하여 그 차이점을 검토하고자 한다.

첫째, Perils Clause, Pollution Hazard 및 Provisory Clause를 Coverage로,

둘째, General Exclusions,

셋째, Collision Liability or Collision & Contact Liability Clause, General Average and Salvage Clause, 및 Sue & Labour Clause를 Additional Coverage로,

넷째, Continuation Clause를 Period Coverage로,

다섯째, Duty of the Assured,

여섯째, General Rules, Total Losses, Abandonment 및 Partial Losses를 Measure of Indemnity로,

일곱째, Notice, Tender Clause 및 Payment on Account를 Claims Settlement로 하였다.

第2節 擔保(Coverage)

1. 危險約款(Perils Clause, 제1조)

「1.1 本保險은 下記危險으로 因하여 發生한 被保險船舶의 滅失 또는 損傷을 擔保한다.

1.1.1 海上固有의 危險

1.1.2 固定·浮游 혹은 그 밖의 狀態에 있는 모든 物體와의 衝突 또는 接觸

1.1.3 火災 또는 爆發

1.1.4 投荷

1.1.5 地震, 火山의 噴火, 落雷 또는 類似한 自然災害

1.1.6 本船의 외부로부터 침입한 者에 의한 暴力的인 強盜 또는 海賊

1.1.7 核裝置 또는 原子爐의 故障 혹은 事故

1.2 本保險은 下記危險으로 因하여 發生한 被保險船舶의 滅失 또는 損傷도 擔保한다.

1.2.1 貨物 또는 燃料의 積·揚荷 혹은 搬積作業時의 事故

1.2.2 汽罐의 破裂·車軸의 破損 또는 原因如何를 不問한 機關 혹은 船體의 貨物 潛在破損

1.2.3 被保險者에게 損害를 及할 目的으로 船長, 高級船員 또는 普通船員이

故意的으로 犯한 違法行爲

1.2.4 船長, 高級船員, 普通船員 또는 導船士의 過失

1.2.5 修理業者의 過失, 다만 修理業者가 被保險者인 경우는 제외이다.

다만 상기의 滅失 혹은 損傷이 被保險者, 船主, 또는 船舶管理者의 상당한 注意義務 결핍으로 인하여 발생되는 경우는 그러하지 아니하다.]

UNCTAD1 危險約款中 1.1.1, 1.1.3(explosion 제외), 1.1.4, 1.1.6 및 1.2.3 등은 S.G.Policy의 危險約款에서, 1.1.2, 1.1.3(fire 제외), 1.1.5, 1.1.7, 1.2.1, 1.2.2, 1.2.4, 1.2.5, 및 1.2의 但書條項은 舊ITC-Hulls의 Inchmaree約款에서 옮긴 것으로 보아 ITC-Hulls와 유사하나 양자를 對比하면 <表-2>와 같다.

<表-2>

	UNCTAD	ITC-Hulls
1·1·1	海上固有의 危險	6·1·1
1·1·2	衝突 또는 接觸	6·1·1 및 6·1·7
1·1·3	火災 또는 爆發	6·1·2
1·1·4	投 荷	6·1·4
1·1·5	地 震 등	6·1·8
1·1·6	強盜 및 海賊	6·1·3 및 6·1·5
1·1·7	核裝置 등의 故障 또는 事故	6·1·6
1·2·1	荷役中の 事故	6·2·1
1·2·2	汽罐의 破裂 등	6·2·2
1·2·3	船員의 違法行爲	6·2·5
1·2·4	船長 등의 過失	6·2·3
1·2·5	修理業者의 過失	6·2·4

상기에서 보는 바와 같이 列舉危險의 배열순서에서만 차이가 있고 개괄적인 내용은 같다고 할 수 있으며 項目別 改定內容은 다음과 같다.

a) 海上固有의 危險(UNCTAD1.1.1) : 海上固有의 危險²³⁾이 오랜 역사의 海上

23) M.I.A. R.C.P. sec. 7.

UNCTAD1.1.2에 포함되므로 ITC-Hulls6.1.7 또한 UNCTAD1.1.2에 포함되므로 ITC-Hulls6.1.7 規定은 UNCTAD에는 필요치 않다. 즉 英國에는 海上固有의 危險에 대한 다수의 예외가 있으므로 그 意味가 확실하나 그 이외의 국가에서는 달리 해석할 가능성이 있으므로 UNCTAD1.1.2를 보완함으로써 좀 더 海上固有의 危險에 대한 의미에 접근하게 된다고 생각된다.²⁴⁾

가) 火災·爆發(UNCTAD1.1.3) : 定義로는 사회통념상의 火災 또는 爆發이라고 생각할 수 있는 의미라면 充分한 것이나 火災에 대한 損害中에서 自然發火(spontaneous combustion)의 火災 損害의 危險자의 증명부분에 따라 擔保에서

24) Marine Insurance Training Service for the Sedgwick Group "Marine Hull Practice" (London : M.I.S. 1985), p. 73-74.

25) J.K. Goodacre, A.C.I.I., "Institute Fire Causes - Hulls" (London : Witherby & Co. Ltd., 1983), p. 77-8.

26) Leslie J. Buglass, "Marine Insurance and General Average in the United States" (Centreville, Maryland : Cornell Maritime Press, 1981), p. 54.

27) J.K. Goodacre, A.C.I.I., op. cit., p. 6.

"Goodacre는 인공위성 등 우주기기가 故障로 인하여 추락되어 발생하는 衝突 등에도 보상되는 것으로 해석했다."

제외가 되므로 주의하여야 한다.²⁸⁾ 또한 爆發에 대해서 舊ITC-Hulls는 “due diligence”의 但書條項이 적용되었으나 火災와 동시에 爆發이 발생했을 경우 그 支配的인 原因(dominant cause)이 어느쪽인가를 구명하기가 곤란하므로 UNCTAD 및 ITC-Hulls에서는 이를 削除하여 동일조항에 삽입한 것으로 思料된다.

d) 投荷(UNCTAD1.1.4) : 投荷란 積荷뿐만 아니라 本船의 裝備投棄까지도 포함하는 개념²⁹⁾으로 本約款下에서는 共同海損이 성립되지 않는 경우³⁰⁾에 限하여 投荷로 인해 本船에 생긴 損傷 및 投荷된 本船裝備등에 대해 보상된다.

e) 地震·火山의 噴火 또는 유사한 自然災害(UNCTAD1.1.5) : UNCTAD의 “유사한 自然災害”가 ITC-Hulls에는 없는데 무엇을 의미하는 것인지 분명치 않으며 海溢에 의한 本船의 損傷이 발생했다면 이는 “perils of the seas”에서 보상된다고 思料되므로 「同種制限의 原則」³¹⁾에 따르며 단지 ITC-Hulls보다 擔保範圍가 확장되었다고 생각된다.

f) 強盜·海賊(UNCTAD1.1.6) : ITC-Hulls6.3 및 6.1.5를 한 條項에 삽입한 것으로 意味에는 차이가 없다. 英國에서는 “theft”에 대한 보다 광범위한 해석³²⁾을 하나 海上保險에서의 “theft”³³⁾ 및 “piracy”³⁴⁾는 MIA에 의거 해석되어 단순한 盜難에 대해서는 擔保되지 않으므로 被保險者는 특별계약³⁵⁾에 의해서만 擔保될 수 있다.

28) M.I.A., sec. 55.2(c)

R.J. Lambeth, F.C.I.I., Templeman on Marine Insurance 6th ed. (London : Pitman Publishing Ltd., 1986), p. 139.

29) Ibid., p. 146.

30) 共同海損으로 인정되는 경우 UNCTAD 6.1에 의거 보상된다.

31) 李基泰, 前掲書, p. 96.

32) J.K. Goodacre, A.C.I.I., Marine Insurance Claims 2nd ed. (London : Witherby & Co. Ltd., 1981), p. 120.

33) M.I.A. R.C.P. sec. 9, AIHC에서는 “assiling thieves”라고 표기하였다.

34) Ibid., sec. 8.

35) R.J. Lambeth, F.C.I.I., op. cit., p. 140~141.

g) 核裝置 또는 原子爐의 故障 혹은 事故(UNCTAD1.1.7) : 舊ITC-Hulls 7에서 “on shipboard or elsewhere”가 削除되었으나 발생장소를 묻지 않는다는 취지³⁶⁾에는 변함이 없다.³⁷⁾ 그러나 本文中 “原子核裝置 또는 原子爐”가 “原子力兵器”까지는 포함하지 않는다.³⁸⁾

下記의 UNCTAD1.2項에 열거된 危險은 被保險者·船主 또는 船舶管理者의 상당한 注意義務缺乏으로 인하여 발생한 것이 아님을 條件으로 한다.

h) 貨物 또는 燃料의 積·揚荷 혹은 換積作業時의 事故(UNCTAD1.2.1) : 本危險의 擔保動機는 1916년 the Ussa³⁹⁾사건으로 “accident”를 사용한 것으로 보아 우연히(fortuitious) 발생한 事故를 대상으로 한다.⁴⁰⁾

i) 汽罐의 破裂·車軸의 破損 또는 機關 혹은 船體材質의 潛在瑕疵(UNCTAD1.2.2) : 本危險의 擔保動機가 된 주된 사건은 The Inchmaree⁴¹⁾사건으로 상기에 의하여 발생한 損害를 담보하나 汽罐 및 車軸自體의 손상 또한 그 교체 비용은 담보하지 않으며⁴²⁾ ITC-Hulls에 없는 “the material of” 및 “howsoever arising”이 追加된 이유는 분명치 않다. “the material of”가 추가되면 機關 및 船體의 材質에 대한 “latent defect”라고 해석되어 機關 및 船體의 設計上 또는 制作上의 “latent defect”는 배제되는 것이 기대되나 “latent defect”에 대한 많은

36) J.K. Goodacre, A.C.I.I., ITC-Hulls, p. 6.

37) 그러나 AIHC는 “not on board the insured vessel”로 규정 被保險船舶上의 사고는 免責으로 하고 있다.

38) 金政秀, 前掲書, p. 493.

全坡憲外, 新海上保險論 (서울: 法文社, 1986), p. 249~250.

39) R.J. Lambeth, F.C.I.I., op. cit., p. 135.

40) Sir Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Vol.II, 16th ed. (London: Stevens and Sons Ltd., 1981), p. 700.

41) J.K. Goodacre, A.C.I.I., op. cit., p. 280.

42) 本約款에 첨부되는 Extend Cover Clause에서 담보된다.

異論⁴³⁾이 있으며 실무상 양자에 차이가 없다고 생각되어 후자의 意味도 내포하고 있다고 思料된다.

j) 被保險者에게 損害를 끼칠 목적으로 船長·高級船員 또는 普通船員이 故意的으로 범한 違法行爲(UNCTAD1.2.3) : M.I.A.R.C.P. 11조⁴⁴⁾에서 보는 바와 같이 ITC-Hulls와 동일하다. 本約款은 船員에게 상당한 注意義務를 부여한 것으로 사고발생시 被保險者는 그 원인이 상기에 의한 것임을 舉證하지 않는 限 보상받지 못한다.⁴⁵⁾

k) 船長·高級船員·普通船員 또는 導船士의 과실(UNCTAD1.2.4) : 本約款의 擔保動機는 “The Inchmaree”사건으로 “negligence”⁴⁶⁾에 의한 위험은 擔保危險에 기인하든 그렇지 않든 擔保된다.⁴⁷⁾

l) 修理業者의 과실. 다만, 그 修理業者가 被保險者인 경우는 제외된다.(UNCTAD1.2.5) : ITC-Hulls에 있는 “charterers”⁴⁸⁾가 削除되었으나 이유는 분명치 않고 “charterer”가 被保險者로부터 본선을 傭船하는 경우가 발생하므로 상기 규정 에 “charterers”를 포함시켜야 한다고 思料된다.⁴⁹⁾

43) Leslie J. Buglass, op. cit., p. 127~130,

R.J. Lambeth, F.C.I.I., op. cit., p. 154~155,

J.K. Goodacre, A.C.I.I., op. cit., p. 283~289.

44) The term “barratry” includes every wrongful act wilfully committed by the master or crew to the prejudice of the owner, or, as the case may be, the charterer.

45) J.K. Goodacre, A.C.I.I., ITC-Hulls, p. 5. 단 AIHC에서는 어떠한 Barratry도 보상한다(AIHC Line 72 & 247)

46) J.K. Goodacre, A.C.I.I., op. cit., p. 288. Blyth v. Birmingham Waterworks Co.(1856)

47) M.I.A. sec. 55.2(a)에서는 船員의 과실에 의해 발생한 위험이 담보위험인 경우에만 보상된다.

48) AIHC에 따라 ITC-Hulls 개정시 추가 삽입된 것이다.

49) R.H. Brown, Analysis of Marine Insurance Clauses, Book 2, 1st ed. (London : Witherby & Co. Ltd., 1983), p. 14

2. 汚染危險(Pollution Clause, 제 2 조)

「本危險은 保險者가 被保險者에게 責任지는 船舶損傷으로 인하여 야기되는 汚染을 방지하거나 경감하기 위하여 政府當局이 취한 행위로 인해 발생한 被保險船舶의 滅失 또는 損傷을 擔保한다. 다만, 그러한 政府當局의 행위가 被保險者·船主 또는 船舶管理者가 그 汚染을 방지하거나 경감하는데 상당한 注意義務의 缺乏으로 인하여 발생하는 경우에는 그러하지 아니하다.」

本約款은 ITC-Hulls7에 대응하는 것으로 “due diligence”를 條件으로 정부당국이 海上汚染防止 및 輕減을 위하여 취한 조치에 의한 被保險船舶의 滅失·損傷에 대해 保險者가 보상하는 것으로 文句의 차이는 있으나 意味는 變함이 없다. 그러나 정부당국의 행위와 本船의 滅失·損傷과의 인과관계에 대해서는 UNCTAD 및 ITC-Hulls 모두 “caused by”를 사용하였고, 本船의 損傷과 油濁危險과의 인과관계에 대해서 UNCTAD는 “resulting from”을 ITC-Hulls는 “resulting directly from”을 사용하였는데 이는 ICC(A)7.2 “resulting from strikes, lockouts...” 및 ICC(A) 7.1 및 7.3 “caused by strikers, lock-out workmen,...”의 사용으로 보아 결국 繫속하는 用語가 人間인 경우는 “caused by” 그렇지 않은 경우는 “resulting from”을 사용한 것으로 分析되며 그 이상의 意味는 없다고 思料된다. ITC-Hulls의 “resulting directly from”中 “directly”가 削除되었는데 이는 MIA⁵⁰⁾에서도 볼 수 있지만 인과관계를 엄밀히 規制하기 위한 保險者의 소망에 지나지 않으므로 削除하여도 여전히 近因主義(causa proxima)原則이 적용된다.⁵¹⁾

3. 但書條項(Provisory Clause, 제3조)

50) M.I.A. sec. 55.1

51) J.K. Goodacre, A.C.I.I., ITC-Hulls, p. 7.

「船長·高級船員·普通船員 또는 導船士가 각각의 資格으로 行動하는 限, 그들이 船舶의 持分을 갖고 있다할지라도 約款1.2 및 2의 해석상 被保險者·船主 또는 船舶管理者로 간주하지 아니한다.」

本約款은 ITC-Hulls6.3 및 7의 후단에 대응하는 것으로 각기 언급되어 있는 것을 한 規定으로 모든 것에 불과하며 UNCTAD3이 UNCTAD1 中 1.2에만 해당하는 것과 달리 ITC-Hulls6.3은 6 전체에 대하여 규정하고 있는 형태이나 ITC-Hulls6.1의 擔保危險은 “Master, Officer, Crew or Pilots”의 “due diligence”와는 무관하게 발생되므로 결국은 ITC-Hulls6.2에만 適用되어 양자는 차이가 없게 된다.

第3節 一般免責(General Exclusions, 제4조)

「4. 本保險은 下記의 것을 擔保하지 않는다.

4.1 下記의 原因에 의하여 발생한 滅失·損傷·責任 또는 費用

4.1.1 戰爭·敵對行爲 또는 軍事的 行動

4.1.2 內亂·革命·謀反·反亂 또는 그로 인해 발생하는 國內鬭爭

4.1.3 機雷·魚雷·爆彈 또는 기타의 戰爭武器

4.1.4 捕獲, 海賊·船長·高級船員 또는 普通船員을 제외한 者에 의한 拿捕, 強留, 抑止 또는 抑留 및 그러한 행위의 결과 혹은 그러한 행위를 하려고 한 企圖

4.1.5 政治的 動機로부터 발생한 사보타지 또는 테러行爲

4.1.6 惡意的으로 行動하는 者에 의하거나 政治的 動機로부터 발생하는 爆發物의 爆發

4.1.7 同盟罷業, 職場閉鎖 또는 다른 유사한 勞動爭議

4.1.8 暴動, 騷擾 또는 다른 유사한 事件, 또는

4.1.9 政府 또는 權力을 掌握 혹은 行使하는 유사한 組織이 취한 혹은 企圖한 沒收, 徵用 또는 유사한 措置

4.2 本船이 出航할 때 被保險者가 船舶의 不堪航性を 알고 있거나 알아야만 하는 경우, 不適切한 乘組員의 乘船·裝備 또는 積付를 포함한 船舶의 不堪航性에 기인하여 발생한 滅失·損傷·責任 또는 費用

4.3 被保險者가 그러한 滅失·損傷·責任 또는 費用을 발생시킬 의도를 갖고 또는 不注意하게 그리고 그러한 滅失·損傷·責任 또는 費用이 발생할 것이라는 것을 알고서 행한 被保險者의 行爲 또는 不作爲의 결과로서 발생한 滅失·損傷·責任 또는 費用

4.4 追加免責約款(다만, 契約當事者가 合意한 경우에 限하여) : 海賊에 의하여 발생한 滅失·損傷·責任 또는 費用

本約款의 특징은 단적으로 말해서 散在해 있는 約款들을 한데 모든 것으로 ITC-Hulls의 最優先約款(paramount clause)인 ITC-Hulls23, 24, 25, 26 및 MIA39, 55 등으로 構成되어 있으며 이를 對比하면 <表-3>과 같다.

UNCTAD1의 “Perils Clause”에서는 “loss or damage”만을 承保하고 있으나 UNCTAD4.1에서는 “loss, damage, liability or expense”를 모두 免責하고 있는데 그 이유는 “collision liability”가 De Vaux v. Salvador(1836)事件 이후 責任 危險으로 삼입되어 ITC-Hulls와 같이 UNCTAD에서도 Collision Liability or Collision and Contact Liability Clause, General Average and Salvage Clause

52) J.K. Goodacre, A.C.H.I., op. cit., p. 382

및 Sue and Labour Clause를 Perils Clause와 같이 한 保險契約內에 삽입하여 擔保함으로써 이를 免責할 수 있는 경우를 위하여 免責危險에 “liability or expense”를 추가시킨 것이다. 다음에는 상기 각 規定을 살펴보기로 하겠다.

〈表-3〉

UNCTAD	ITC-Hulls	신 설	MIA
4·1·1	23·1		
4·1·2	23·1		
4·1·3	23·3 및 26		
4·1·4	23·2		
4·1·5	24·2		
4·1·6	25		
4·1·7	24·1		
4·1·8	24·1		
4·1·9		○	
4·2			39(5)
4·3			55(1)(2)
4·4		○	

a) 戰爭·敵對行爲 또는 軍事的 行動(UNCTAD4.1.1) : ITC-Hulls23.1의 “war 및 any hostile act by or against a belligerent power”에 해당하는 것으로 “warlike acts”가 ITC-Hulls에는 없다. 그러나 S.G.Policy의 첨부약관인 “FC&S Clause”⁵³⁾ 中 “warlike operations”⁵⁴⁾에 해당하는 것으로 The Cox-

53) 金政秀, 前掲書, p. 201.

54) R.J. Lambeth, F.C.I.L., op. cit., p. 172~174.

J.K. Goodacre, A.C.I.L., ITC-Hulls, p. 26~27.

UNCTAD4.1.2의 "war"은 "armed conflict"와 "hostilities"를 포함하는 것으로 보인다. 그러나, UNCTAD4.1.2의 "war"은 UNCTAD4.1.3의 "war"과 다른 것으로 보인다.

(b) 戰事(戰爭)·謀殺(謀殺)·暴亂(暴亂)·劫掠(劫掠)·擄掠(擄掠)·國內戰爭(UNCTAD4.1.2) 및 ITC-Hulls23.3에 의하면, "war"은 "any hostile act by or against a sovereign power"의 제외(除外)이다.

(c) 機雷(魚雷)·爆彈(爆彈) 또는 기타의 戰爭武器(UNCTAD4.1.3) : 本規定은 ITC-Hulls23.2 및 26을 결합한 것으로 "other weapons of war"과 ITC-Hulls26 "Nuclear Exclusion"에 해당하고 ITC-Hulls23.3의 "derelict"가 UNCTAD에서 削除되었다. 이는 아직 UNCTAD에서는 戰爭과의 관계가 있음 없음 상관없이 免責되고 ITC-Hulls에서는 遺棄되어 終戰後 상당기간이 흐른, 즉 戰爭과의 관계가 있어야만 免責되는 것으로 해석되어 ITC-Hulls의 免責範圍가 협소한 것처럼 보인다. 戰爭과 무관한 것에 의한 損害도 ITC-Hulls25.2에 의해 免責되므로 표현의 차이만 있을 뿐 그 範圍는 동일하다고 생각된다.⁴⁹⁾

(d) 捕獲(擄獲)·拿捕(拿捕)·強留(強留)·擄正(擄正)·擄掠(擄掠) 등(UNCTAD4.1.4) : 本規定은 ITC-Hulls23.2에 包含되어 있다. ITC-Hulls의 "barratry and piracy excepted"도

49) 同前註, 註文(2) 참조.

49) J.K. Goodacre, A.C.H.I., ITC-Hulls, op. cit., p. 794.

56) 郭偉燾, ITC-Hulls의 免責 範圍(一)의 研究 : 韓國海運技術院, 1988.

57) AIHC에서도 "barratry operations"을 免責으로 하고 있다. (AIHC Line 248)

58) J.K. Goodacre, A.C.H.I., ITC-Hulls, p. 26-27.

申允富, 英·美船類保險約款의 比較研究(서울 : 韓國保險公社, 1983), p. 45.

Leslie J. Buglass, op. cit., p. 56-57.

59) AIHC에서도 擄奪(擄奪) 이외의 劫掠(劫掠)·어뢰(어뢰)·폭탄(폭탄) 등에 의한 危險을 免責하고 있다(AIHC Line 243).

UNCTAD에서는 “other than by pirates, master, officers or crew”라고 표현하였을 뿐 그 意味상에는 차이가 없다.

e) 政治的 動機로부터 발생한 사보타지 또는 테러行爲(UNCTAD4.1.5) : 本規定은 ITC-Hulls24.2와 동일한 취지이나 ITC-Hulls는 사람을, UNCTAD는 現象을 중심으로 표기하였기 때문에 ITC-Hulls는 “acting”을 UNCTAD는 “committed”를 사용하였으며 UNCTAD의 “Sabotage”는 ITC-Hulls 24.1의 “strikers”에 의해 발생한 것으로 생각하면 되리라고 본다.⁶¹⁾

f) 惡意的으로 행동하는 者에 의하거나 政治的 動機로부터 발생하는 爆發物의 爆發(UNCTAD4.1.6) : 本規定은 ITC-Hulls25(但, 25.2는 제외 - 이는 UNCTAD 4.1.3의 “other weapons of war”에 포함)에 해당하는 것으로 意味에는 차이가 없다.

g) 同盟罷業·職場閉鎖 또는 다른 유사한 勞動爭議(UNCTAD4.1.7) : 本規定은 ITC-Hulls24.1 전반부에 해당하는 것으로 ITC-Hulls는 사람을, UNCTAD는 現象을 중심으로 한 것 이외에 意味의 變化는 없다.

h) 暴動·騷擾 또는 다른 유사한 事件(UNCTAD4.1.8) : 本規定은 ITC-Hulls24.1 후반부에 해당하는 것으로 표현상 UNCTAD의 免責範圍가 넓은 것으로 해석되나 그 意味에는 차이가 없으며 “other similar events”가 구체적으로 무엇을 意味하는지 분명치 않으나 이것 역시 「同種制限의 原則」에 따라야 한다고 思料된다.

60) J.K. Goodacre, A.C.I.I., ITC-Hulls, p. 27.

61) Ibid, p. 27. 被保險危險(예 : 화재)에 의하여 발생한 損害라 할지라도 그것이 동맹파업자나 폭력분자로 인한 것일 경우에 保險者는 免責이라고 해석하고 있다.

i) 沒收·徵用 또는 그와 유사한 措置(UNCTAD4.1.9) : 本規定은 ITC-Hulls 및 MIA에 없는 것으로 新設되었으며⁶²⁾ 協會戰爭·罷業約款(Institute War and Strike Clause, 1983)⁶³⁾에서도 免責되는 것으로 UNCTAD2에서 擔保되는 경우를 제외한 그 어떠한 경우에 있어서도 國家의 權力에 의한 本船의 침해에 대해서는 免責한다는 意味로 해석된다.

j) UNCTAD4.2 : 本船의 不堪航性에 관한 規定으로 ITC-Hulls에는 상기에 관한 規定이 없으나 MIA39.5⁶⁴⁾에서 그 意味를 찾을 수 있다. 양자는 표기 방법만 다를 뿐 동일한 意味를 내포하고 있으며 MIA에서는 “privity of the assured”⁶⁵⁾라는 암시적 用語를 사용하였으나 UNCTAD는 “The assured knew or should have known”이라는 구체적 用語를 사용하였으며 MIA는 단지 免責에 대해 “loss”로 표기하여 함축적 意味를 갖고 있으나 UNCTAD는 “loss, damage, liability or expense” 등으로 列擧하여 표기하였다.

k) UNCTAD4.3 : 被保險者의 故意的인 행동에 기인하여 발생한 損害에 대한 免責規定으로 ITC-Hulls에는 對應文句가 없으나 MIA55.2(a)⁶⁶⁾에서 그

62) AIHC Line 242에 동일의미가 나타나 있으며 ITC-Hulls 4 Termination Clause에 “所有權 또는 使用權의 박탈”을 차당종료사유로 규정하고 있다.

63) 자세한 설명은 J.K. Goodacre, A.C.I.L., op. cit., p. 824 참조.
IWSC-H 4.1.3條

This insurance excludes loss, damage, or expense arising from requisition or pre-emption.

64) M.I.A. sec. 39.5

In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at the start of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

65) J.K. Goodacre, A.C.I.L., op. cit., p. 58.

66) M.I.A. sec. 55.2(a)

In particular, the insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew.

의미를 찾을 수 있다. MIA가 “wilful misconduct”⁶⁷⁾ 등 함축적인 用語를 사용한 반면 UNCTAD는 意味를 명백하게 하기 위하여 서술적으로 표기하였다.

1) UNCTAD4.4 : S.G.Policy에서 “war risk”에 있던 “piracy”를 ITC-Hulls6.1.5 및 UNCTAD1.1.6과 같이 “marine risk”로 옮겨 擔保하고 있다. 그러나 本規定은 追加免責約款으로 당사자의 합의에 의해 “piracy”를 免責할 수 있다는 것을 約款속에 명문화시킨 것에 불과하며 ITC-Hulls에서도 特約에 의해 설립할 수 있다.⁶⁸⁾

第4節 追加擔保(Additional Coverage)

1. 衝突責任約款 또는 衝突 및 接觸責任約款(Collison Liability or Collision & Contact Liability Clause ; 제5조)

「選擇 A. 衝突責任約款

5.1 本保險은 被保險船舶이 他船舶과 衝突한 결과 下記에 관하여 被保險者가 부담하는 責任(의 3/4)*을 擔保한다.

5.1.1 他船舶 또는 他船舶에 있는 財産의 滅失 혹은 損傷

5.1.2 他船舶 또는 他船舶에 있는 財産의 遲延 혹은 使用利益의 喪失

5.1.3 他船舶 또는 他船舶에 있는 財産의 共同海損 혹은 救助에 관한 費用.
다만 그러한 衝突이 約款4에 의하여 발생되었을 경우에는 그러하지 아니하다.

* 特約에 따라 4/4衝突擔保가 체결되는 경우에는 팔호안의 3/4은 削除된다.

67) R.J. Lambeth, F.C.I.I., op. cit., p. 136.

68) AIHC에서는 “piracy”에 의한 損傷을 免責으로 하고 있다(AIHC Line 245).

5.2. 被保險船舶의 운항에 관한 사항 (關於航行事項)

5.2.1. 被保險船舶의 운항에 관한 사항 (關於航行事項)

5.2.1.1 被保險船舶의 운항에 관한 사항은 본保險의 條約에 있는 規定을 遵守하여 航行하며, 被保險船舶의 運轉에 必要한 費用(航行費用) 및 船主活動費用(船主活動費用) 포함.

5.2.2. 被保險船舶의 운항에 관한 사항 (關於航行事項)

5.2.2.1 被保險船舶의 운항에 관한 사항은 본保險의 條約에 있는 規定을 遵守하여 航行하며, 被保險船舶의 運轉에 必要한 費用(航行費用) 및 船主活動費用(船主活動費用) 포함.

5.2.2.2 被保險船舶의 운항에 관한 사항은 본保險의 條約에 있는 規定을 遵守하여 航行하며, 被保險船舶의 運轉에 必要한 費用(航行費用) 및 船主活動費用(船主活動費用) 포함.

5.3 被保險船舶의 운항에 관한 사항은 본保險의 條約에 있는 規定을 遵守하여 航行하며, 被保險船舶의 運轉에 必要한 費用(航行費用) 및 船主活動費用(船主活動費用) 포함.

5.3 被保險船舶의 운항에 관한 사항은 본保險의 條約에 있는 規定을 遵守하여 航行하며, 被保險船舶의 運轉에 必要한 費用(航行費用) 및 船主活動費用(船主活動費用) 포함.

5.3 被保險船舶의 운항에 관한 사항은 본保險의 條約에 있는 規定을 遵守하여 航行하며, 被保險船舶의 運轉에 必要한 費用(航行費用) 및 船主活動費用(船主活動費用) 포함.

5.3 被保險船舶의 운항에 관한 사항은 본保險의 條約에 있는 規定을 遵守하여 航行하며, 被保險船舶의 運轉에 必要한 費用(航行費用) 및 船主活動費用(船主活動費用) 포함.

5.4 本約條下에서 지불되는 保險金額은 本保險의 他規定下에서 지불되는 保險金額에 附加된다. 그러나 本約條下에서 지불되는 保險金額이 本約條下에서 지불되는 保險金額의 3/4을 초과할 수 없다.

5.5 被保險船舶의 全的 또는 部分的으로 被保險者에 의해 소유되어 있는 船舶과 衝突한 船舶은 保險者는 상대선박의 條約에 의해 소유되어 있는 船舶의 條約에 의해 責任을 負擔한다. 그러나 本約條下에서 責任을 負擔하는 船舶의 條約에 의해 責任을 負擔하는 船舶은 保險者와 被保險者를 差別한 條約의 條約에 의해 責任을 負擔한다.

5.6 連擇的 交互責任條款

選擇 A : 被保險船舶이 他船舶과 衝突하고 損害의 損失이 發生한 場合, 被保險船舶 또는 他船舶의 責任이 法에 의해 制限되지 않는 限 本約條下에서 的 保險金額의 損失과 被保險者가 負擔하여야 할 損失 또는 賠償金額이나 金額을 算定하는데 必要한 損失이 發生한 場合, 被保險船舶의 損害에 대한 責任比率를 他船舶이

상대방에게 각각 지급하여야 하는 것으로 간주하여 交互責任의 原則에 따라 算出한다.

選擇 B : 被保險者가 本約款에 의해 擔保되는 책임을 부담하고 동시에 被保險者 自身이 입은 손실에 대해 被害者로부터 損害賠償을 請求할 수 있는 경우 被保險者와 保險者간의 損害賠償의 精算은 어떠한 相殺가 행해지기 전에 산출된 總責任額을 기준으로 이루어진다. 被保險者와 被害者간의 精算에 있어서 一方 또는 雙方이 상기의 책임을 法에 의해 제한한다고 할지라도 前述의 방법이 적용된다. 被保險者와 被害者責任간의 差額에 제한이 적용되는 경우, 被保險者와 保險者간의 精算에 있어서 산출된 最大總責任額으로부터 그 差額에서 제한에 의해 삭감된 額과 동일한 額을 삭감한다.

5.7 約款5.4에서 결정된 금액에 추가하여 保險者는 本約款下에서 담보되는 책임을 항변하거나 또는 그러한 책임을 제한하려는 節次를 행하는데 있어서 被保險者에 의하여 지출되거나 또는 被保險者가 裁定한 訴訟費用(의 3/4)*을 함께 지불한다. 다만, 保險者의 事前書面同意를 취득하거나 또는 保險者와의 연락이 불가능한 경우 가능한 限 빨리 書面同意를 얻을 것을 조건으로 하며 그러한 同意는 부당하게 보류되어서는 아니된다.

5.8 本約款에 의해 담보되는 事件에 관하여 被保險船舶 또는 被保險者가 전부 혹은 일부 所有한 他船舶의 強留를 해제 혹은 회피하기 위하여 被保險者로부터 保證의 요청을 받았다면, 保險者는 保險契約에서의 그의 引受金 그리고 本保險의 조건 및 제한의 범위내에서 逆保證 또는 逆擔保를 제공하는데 그의 최선의 노력을 다하여야 한다. 그러나, 保險者는 本約款하에서 담보되는 被保險者의 책임에 대해 담보를 제공할 義務는 지지 않는다.

選擇 B. 衝突 및 接觸責任約款

5.1 本保險은 被保險船舶이 他船舶 또는 固定·浮游 혹은 그밖의 狀態에 있는 모든 物體와 衝突 또는 接觸한 결과 被保險者가 지불하는 責任을 담보한다. 다만, 그러한 衝突 또는 接觸이 約款4에 있는 免責危險에 기인하여 발생한 경우에는 그러하지 아니하다.

5.2 :

5.2.1 :

5.2.2 : } 選擇 A와 同一

5.2.3 :

5.2.4 :

5.2.5 選擇用 難破物除去免責

選擇A : 被保險船舶의 難破物 또는 貨物의 除去

選擇B : 障礙物, 難破物, 貨物 또는 기타 一體에 대한 除去 또는 處分

5.2.6 事件의 결과로 물리적인 損害를 입지않은 船舶 또는 物體의 병발하는 損害 또는 遲延

5.3 : 選擇 A와 同一

5.4 : 選擇 A와 同一하나 (의 3/4)이 削除되었다.

5.5 被保險船舶이 全的 혹은 부분적으로 被保險者에 의해 所有되어 있는 船舶 혹은 物體와 衝突 혹은 接觸한 경우, 保險者는 상대선박 혹은 物體가 제3자에 의하여 소유되어 있는 것과 같이 本約款下에서 責任이 있다. 그 경우에 있어서 責任의 결정 및 損害賠償金의 精算은 保險者와 被保險者가 合意한 一人의 仲裁人에 의해 이루어진다.

5.6 選擇用 交互責任約款

選擇A : 選擇A의 5.6選擇A에 다음을 추가

적용이 가능한 限 本原則은 被保險船舶이 物體와 接觸한 경우에도 적용한다.

選擇B : 選擇A의 5.6選擇B와 同一

5.7 : 選擇 A의 5.7과 同一하나 「事前의 書面同意」를 「事前 同意」로 정정한다.

5.8 : 選擇 A의 5.8과 同一

本約款의 특징은 ITC-Hulls의 衝突責任約款과 擔保 및 免責範圍는 대략 동일취지이나 선택조항이 있어 被保險者에게 보다 편리하다고 思料되며 양자의 合意에 의해서 4/4衝突擔保가 체결되는 경우를 약관내의 文言으로 삽입하였다.

選擇A : 衝突責任約款(Collision Liability Clause)

本約款은 ITC-Hulls8 및 9를 合한 規定으로 被保險船舶이 他船舶과 衝突한 경우의 책임을 대상으로 한다. 먼저 擔保 및 免責範圍등 양자를 비교하면 <表-4>와 같다.

<表-4>

UNCTAD	新設	ITC-Hulls
5·1		8·1 및 8·1의 但書
5·1·1		8·1·1
5·1·2		8·1·2
5·1·3		8·1·3
5·1의 但書		8·1 中 The assured becoming legally liable
5·2		8·4
5·2·1		8·4·4
5·2·2		8·4·3
5·2·3		8·4·3 中 The engagement of the insured vessel
5·2·4		8·4·5
5·2·5		8·4·1
5·3의 前段		8·1
5·3의 後段	○	
5·4		8·2 및 8·2·2
5·5		9
5·6 선택 A		8·2·1
5·6 선택 B	○	
5·7		8·3
5·8	○	

상기와 같이 對比할 수 있겠으나 차이점을 상술하면 다음과 같다.

a) UNCTAD5선택A5.1 : 本規定은 衝突에 있어서 保險者의 擔保危險을 열거해 놓은 것으로 ITC-Hulls는 사람중심으로 “agree to indemnify”를 사용하였으나 UNCTAD에서는 “This insurance covers” 및 “the insurer has a duty to pay the indemnity”로 사용하였고 ITC-Hulls8.1의 但書條項을 “general word”에 ITC-Hulls8.1의 “the assured becoming legally liable”을 但書條項으로 옮기고 또한 擔保에 대해서 ITC-Hulls의 “damages” 대신 “liability”를 사용하여 意味를 보다 명확하게 한 것으로 思料되며 擔保對象에 대해서는 ITC-Hulls와 동일하고 UNCTAD5.1.3의 他船舶 또는 그 財産의 共同海損 및 救助에 대한 費用이 ITC-Hulls와 상이한 것 같으나 “salvage under contract of”를 광의의 “salvage”의 하나로 간주하면 意味에는 변화가 없게 된다. 英國에서는 여러 判例 및 語句의 해석상 保險者는 不法行爲 또는 違法行爲의 결과에 대한 賠償責任(legal liability)만을 보상하나 契約에 의해 가중된 責任⁶⁹⁾ 및 制定法에 의해 가중된 責任⁷⁰⁾은 免責으로 하는 判例가 있다.

b) UNCTAD5선택A5.2 : 本規定은 保險者의 免責에 대한 규정으로 UNCTAD5.2.1 및 5.2.5는 ITC-Hulls8.4.1 및 8.4.4와 同文이며 UNCTAD5.2.2 및 5.2.3은 ITC-Hulls8.4.3과 동일취지로 UNCTAD는 “contractual engagement”로 구체적으로 규정하였다. 또한 UNCTAD5.2.4는 ITC-Hulls8.4.5와 동일취지이나 UNCTAD는 “防禦措置 및 除去活動費用을 포함(including cost of preventive

69) Furness, Withy and Co. Ltd. v. Duder(1936) L.L. Rep. 52 그러나 미국에서는 Contractual liability도 담보한다(AIHC Line 185~195).

申允富, 英·美船舶保險約款의 比較研究(서울 : 保險研修院, 1983), p. 18

70) Hall Bros. Steamship Co. Ltd. v. Young(1939) 61 L.L. Rep. 157

measures and clean - up operations)”하는 등 約款內에 상세히 規定하고 있으며⁷¹⁾ ITC-Hulls8.4.2⁷²⁾에 해당하는 것이 UNCTAD에는 없으나 상기 規定이 단지 注意를 표시하는 것이라 思料되어 生략하여도 意味는 變함이 없다.

c) UNCTAD5선택A5.3 : 本規定은 保險者로 하여금 被保險者가 부담하는 보상금을 지불할 의무를 부여하고 被害者가 保險者에게 직접 소송을 제기할 수 있는 權利를 부여하는 것으로 前段의 의미는 ITC-Hulls8.1에 포함되나 後段에 대한 것은 ITC-Hulls에는 없으나 英國의 立法인 1930 Third Parties(Right Against Insurers) Act⁷³⁾에서 同一趣旨를 찾아 볼 수 있다.

d) UNCTAD5선택A5.4 : 本規定은 “collision liability”는 다른 規定下에서 지급되는 保險金에 追加되며 한 사건에 대해 保險金額의 3/4(事前合意가 있는 경우 4/4)을 초과할 수 없다는 規定으로 ITC-Hulls8.2 및 8.2.2를 한 規定으로 모았고 사용한 用語는 다르지만 그 意味는 동일하다고 思料된다.

e) UNCTAD5선택A5.5 : 本規定은 Simpson v. Thompson(1877)事件⁷⁴⁾을 계기로 釐안된 自來선간에 衝突한 경우의 賠償責任 및 精算에 대한 規定이며 語句가 ITC-Hulls9 “Sistership Clause”와는 상이하나 내용상으로 그 意味는 동일하다. “owners not interested in the vessel hereby insured”를 “a third party”로 또한 “the same owners or under the same management”를 “the

71) J.K. Goodacre, A.C.I.L., op. cit., p. 421 참조. Goodacre는 영·미약관이 다같이 충돌의 결과 발생한 상대선박 및 그 선박의 재물에 대한 汚染과 汚濁에 대해서만 보상하는 것으로 해석하고 있으며 AIHC Line 183~184에서는 보다 구체적으로 설명하고 있다.

72) ITC-Hulls8.4.2 : any real or personal or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels.

73) R.J. Lambeth, F.C.I.L., op. cit., p. 394 & 509.

74) Ibid., p. 459~460.

assured”로 등 ITC-Hulls보다 간결한 語句를 사용하여 意味를 명백히 나타내고 있다. 다만, ITC-Hulls에서는 “Salvage service”를 같이 취급하고 있으나 UNCTAD에서는 UNCTAD6.4에 분리시켜 놓았다.

f) UNCTAD5선택A5.6(선택A) : 本規定은 衝突한 양당사자는 衝突損害賠償金の 精算에 있어서 각기의 負擔額을 相計하고 그 차액을 지불받았으나 保險者와 被保險者間의 精算에 있어서는 양당사자 각각이 自己負擔額을 지급한 것으로 추정하여 산출하는 交互責任의 原則⁷⁵⁾에 따라 행하는 ITC-Hulls8.2.1과 同文이며 衝突當事者의 責任이 法에 의해 제한되지 않을 것을 條件으로 하고 있다.

g) UNCTAD5선택A5.6(선택B) : 本規定은 “Calculated gross liability”方式을 이용하는 것으로 이는 衝突當事者의 責任이 法에 의해 제한되더라도 交互責任方式이 적용되나 衝突當事者의 責任에 있어서 그 差額이 法에 의해 제한되는 경우, 保險者와 被保險者사이의 精算은 交互責任方式에 의한 賠償額에서 削減된 額만큼 控除하고 지급하는 것으로 이 방식에 대한 적절한 문헌을 찾아 볼 수 없다.

h) UNCTAD5선택A5.7 : 本規定은 保險者는 訴訟費用의 3/4(事前合意가 있는 경우 4/4)을 追加支拂하여야 한다는 것으로 保險者의 損害賠償責任의 最高限度에 추가하여 支給된다. ITC-Hulls8.3과 동일취지를 나타내고 있으나 但書條項에서 ITC-Hulls는 “with the prior written consent of the underwriters”를 조건으로 하고 있으나 UNCTAD는 “or where the insurer ... unreasonably withheld”를 追加하고 있어 보다 강력성 있는 運用을 하고 있다.

i) UNCTAD5선택A5.8 : 本規定은 被保險船頭의 雜留를 免하기 위한 保

75) Ibid., p. 404~405.

J.K. Goodacre, A.C.I.L., op. cit., p. 414~420.

險者의 保證 및 擔保提供을 규정하고 있으나 후단에 擔保提供이 保險者의 義務는 아님을 명시해 놓았다. ITC-Hulls 및 MIA에 同趣旨를 나타내는 규정은 없지만 실무상 保險者와 被保險者사이의 상호협력 및 최선의 노력을 하는 것은 保險市場에서의 오랜 慣行이다.

選擇B : 衝突 및 接觸責任約款(Collision and Contact Liability Clause)

本約款은 衝突뿐만 아니라 接觸責任도 함께 擔保하는 것으로 責任을 3/4으로 限定하지 않으며 ITC-Hulls 및 MIA에서는 同趣旨에 대한 文句가 없고 英國에서는 接觸損害賠償責任을 P&I의 영역에 포함시키고 있다. 내용이 選擇A와 유사하므로 상이점에 대해서만 간략히 論하기로 하겠다.

a) UNCTAD5선택B5.1 : 선택A에서의 같이 列舉危險을 들지 않고 간략히 “衝突 또는 接觸의 결과 被保險者가 부담하는 責任을 擔保한다”는 包括責任主義를 따른 것으로 思料된다.

b) UNCTAD5선택B5.2 : 免責에 대한 규정으로 免責內에서도 被保險者의 선택이 가능하므로 편리하다고 볼 수 있으며 선택A보다 免責範圍가 넓다고 하겠다. 즉 UNCTAD5선택B5.2.5선택A 및 5.2.6이 UNCTAD5선택A5.2에는 없는데, 선택B 5.2.5선택A는 被保險船舶 및 그 貨物의 除去에 대한 것으로 선택B보다 免責範圍가 협소하며 “disposal”에 대한 것은 規定조차 삽입시키지 않고 있다. 또한 선택B5.2.6은 事件의 결과 物理的인 損傷을 입지 않은 船舶 또는 物體에 대한 間接損害 또는 遲延에 대하여는 보상하지 않는다는 것을 明示하였음에 注意하여야 할 것이다.

c) UNCTAD5선택B5.4 : 선택A와 同一하나 責任의 3/4이 削除되었다.

d) UNCTAD5선택B5.5 ; 선택A에 本船이 化物體와 接觸한 경우를 삽입하면 그 趣旨가 동일하게 된다.

e) UNCTAD5선택B5.6선택A : 선택A5.6선택A와 동일하나 被保險船舶이 他物體와 接觸하여 발생한 責任에 대해서도 交互責任의 原則을 적용한다는 것을 추가한다.

f) UNCTAD5선택B5.7 : 선택A에서의 “prior written consent”를 “prior consent”로 하여 要件을 완화한 것 이외에 그 趣旨는 동일하다.

2. 共同海損 및 救助約款(General Average and Salvage Clause, 제6조)

「6.1 本保險은 共同海損, 救助 및 / 또는 救助料에 대한 被保險船舶의 分擔分을 담보한다. 被保險船舶의 共同海損犧牲損害의 경우에 있어서 被保險者는 다른 당사자에 대해 分擔請求權을 행사함이 없이 損害의 全額을 회수할 수 있는 권리를 갖고 있다.

6.2 共同海損의 精算은 적용되는 法律 및 慣習에 따라 행한다. 그러나, 運送契約 또는 海上運送契約에 1974 York-Antwerp 規則 또는 유사한 諸規定에 따른다고 규제되어 있는 경우에 그 精算은 同規則 및 規定에 의거하지 않으면 안된다.

6.3.1 船舶이 空船으로 출항하고 어떠한 다른 分擔利益이 존재하지 않는 경우 1974 York-Antwerp規定(제20조 및 21조 제외) 또는 명시적으로 合意되었다면 유사한 다른 規則의 諸規定이 적용되고 保險者는 계산된 船舶의 分擔額을 지불하여야 한다. 이러한 경우에 있어서 航海는 出航港 또는 出航地로부터 피난항·피난지 또는 燃料보급만을 위한 寄航港 혹은 寄航地를 제외한 出航 後 최초로 寄航하는 항구 또는 지역에 도착할 때까지 계속되는 것으로 간주한다. 만약 최초로 기도한 海上運送事業을 상기의 中間港 또는 地域에서 중지한다면 航海는 그때부터 중지된 것으로 간주한다.

6.3.2 모든 分擔利益이 被保險者에 의해 소유되어 있는 경우 1974 York-Antwerp 規則의 規定 또는 명시적으로 합의되었다면 유사한 他規則의 諸規定이 마치 그 利益이 다른 사람에게 의해 소유되어 있는 것과 같이 적용되고, 保險者는 計算된 船舶의 分擔額을 지불하여야 한다.

6.4 被保險船舶이 全的 혹은 부분적으로 被保險者에 의해 소유되어 있거나 또는 같은 經營下에 있는 他船舶으로부터 救助活動을 제공받은 경우, 마치 他船舶이 제3자에 의해 소유되어 있는 것과 같이 保險者는 本約款下에서 責任이 있다. 그 경우에 있어서 제공받은 救助活動에 대한 支拂額은 保險者와 被保險者가 합의한 一人의 仲裁人에 의해 결정된다.

6.5 本船 및 통상의 海上事業에 포함된 他財産을 구조하기 위한 성공하지 못한 시도에서 特別費用이 합리적으로 발생하고 船舶의 全損에 대한 損害賠償請求가 本約款下에서 승인된 경우, 保險者는 全損에 追加하여 殘存價가 있다면 本船에 관하여 합리적으로 지출한 것으로 간주되는 殘存價를 초과하는 비용의 分擔額을 지불한다.

6.6 共同海損行爲 또는 救助가 被保險危險을 회피하기 위한 혹은 그 회피와 관련된 行爲가 아닌 경우에는 本約款下에서의 여하한 損害賠償請求도 許容되지 않는다.」

本約款은 ITC-Hulls9, 11, 13.5 및 MIA66.7을 합치고 많은 語句를 수정하여 共同海損 및 救助契約에 관한 의미를 쉽게 파악할 수 있도록 구성되어 있다.

a) UNCTAD6.1 : 本規定은 共同海損(General Average), 救助(Salvage), 및 救助料(Slavage Charges)에 대한 船舶의 分擔額을 擔保하는 規定으로 ITC-Hulls 11.2와 그 취지가 동일하나 다만 ITC-Hulls의 “reduced in respect of any un-

der - insurance”가 UNCTAD 6.1에는 없는데 이것은 一部保險에 있어서의 分擔價額에 대한 것으로 UNCTAD10.4선택B10.4.1.1에 ITC-Hulls에는 나타나 있지 않은 減額方法까지 구체적으로 설명되어 있다.⁷⁶⁾

b) UNCTAD6.2 : 本規定은 共同海損精算의 준거법에 대한 규정으로 運送契約에 별도의 규정이 있지 않는 한 적용되는 법률 및 관습에 따른다는 것을 정하고 있으며 ITC-Hulls의 “The law and practice obtaining at the place where the adventure ends”를 UNCTAD에서는 “applicable law and practice”로 하여 상이한 듯 하나 현행의 운송계약이 예외없이 1974 York-Antwerp 規則에 따른 것을 지정하고 있으므로 兩者는 실무상 차이점이 없게 된다.

c) UNCTAD6.3.1 : 일반적으로 共同海損은 貨物이 積載되어 있는 경우를想定하고 있는 것이나 ITC-Hulls11.3과 같이 空船인 경우의 공동해손 취급에 관한 규정으로 兩者는 그 意味上 동일하다고 思料된다. 英國에서는 空船이지만 航海備船되어 있는 경우의 備船料를 共同海損分擔利益으로 간주하여 共同海損의 成 立을 인정하고 있고 그 취지는 英國海損精算人協會實務規定 B26에 나타나 있다. 즉 ITC-Hulls의 “not under charter”가 UNCTAD에는 “where there are no other contributing interest”라고 표기되어 있는데 이는 航海備船料를 共同海損分擔利益으로 인정하는 경우 UNCTAD6.1이, 그렇지 않은 경우에는 UNCTAD6.3.1이 적용됨을 의미한다. 또한 “or similar provisions of other rules”는 UNCTAD6.2의 말미와 同義어로 共同海損의 發生지가 York-Antwerp規則 이외의 유사한 他規則을 적용하기로 합의한 경우를 나타내고 있으나 구체적으로 어떠한

76) M.I.A. sec. 73에 同 一 趣旨가 나타나 있다.

77) J.K. Goodacre, A.C.I.I, op. cit., p. 598 : Carisbrook Co. v. London and Provincial Marine and General Insurance Co.(1902)

규칙을 지칭하는지 명확하지 않다. 상기 文句는 ITC-Hulls에는 없으나 의미상 큰 차이는 없고 UNCTAD下에서는 당사자의 合意에 의해 임의의 共同海損精算規則을 정할 경우 保險者의 부담에 영향을 미치므로 保險者에게 事前通報를 하여야 할 것이다. 그리고 “and the insurer shall pay the vessel’s proportion as so calculated”도 ITC-Hulls에는 없으나 상기 文句의 有無에 따른 의미상의 차이점은 없고 다만 UNCTAD가 좀더 명백하게 표현하고 있다고 思料된다.

d) UNCTAD6.3.2 : 本規定은 分擔利益이 모두 被保險者에 의해 소유되어 있는 경우에도 共同海損 및 救助가 성립됨을 나타내는 것으로 ITC-Hulls에는 없으나 MIA 66.7에서 그 趣旨를 찾아 볼 수 있다.

e) UNCTAD6.4 : 本規定은 ITC-Hulls9에서 “Salvage”에 관한 부분만을 추출하여 별도로 規定하여 놓은 것으로 그 意味는 차이가 없다(UNCTAD5.5 참조).

f) UNCTAD6.5 : 成功하지 못한 채 끝난 救助에 대한 規定으로 全損處理된 경우 救助관계 費用 中 本船에 관하여 합리적으로 지출된 선박의 分擔액을 全損金에 추가하여 지불한다는 趣旨로 ITC-Hulls13.5에 해당된다. 그러나 ITC-Hulls는 一部保險인 경우에 있어서 保險者의 지불에 관하여 설명하고 있으나 UNCTAD는 이를 생략하였다. 이에 대하여는 UNCTAD10.4선택B10.4.2에서 추후 설명하겠다.

g) UNCTAD6.6 : 共同海損行爲 또는 救助가 被保險危險을 회피하기 위하여 발생된 경우에 限하여 保險者가 負擔한다는 規定으로 ITC-Hulls11.4와 同一趣旨를 나타내고 있으며 MIA66.6에서 그 根據를 찾을 수 있다.

3. 損害防止約款(Sue and Labour Clause, 제7조)

「7.1. 本船의 滅失 또는 損傷이 被保險危險에 기인하여 발생하거나 혹은 本船이 그러한 危險으로부터 危險에 놓이고 그 결과 本保險下에서 擔保되는 損害를 회피하거나 혹은 경감시키기 위하여 합리적인 費用이 被保險者에 의해 지출된 경우, 保險者는 그 지출된 費用을 被保險者에게 지불하여야 한다. 本約款은 共同海損·救助 혹은 救助費 또는 本保險下에서 별도로 정한 費用 등에는 적용되지 않는다.

7.2. 本約款下에서의 保險者의 賠償責任은 本保險의 他規定下에서의 그의 責任에 追加된다. 그러나 本船에 관한 保險金額에 상당하는 金額을 초과하지 않는다.」

UNCTAD7.1은 損害防止費用에 관한 保險者의 보상책임을 규정하였으며 共同海損·救助·救助費 및 本保險에 있는 他規定에 의한 費用-ITC-Hulls13.2는 衝突事故의 攻撃 및 防禦費用⁷⁸⁾을 損害防止費用에 포함시키지 않은 점은 비록 ITC-Hulls13.2에 없는 救助가 추가되었을지라도 그 意味에는 변함이 없다. 그러나 英國에서는 被保險者 및 그들의 雇用人 또는 代理人 이외의 者가 지출한 費用을 “特別費用(Particular Charges)”⁷⁹⁾에 포함시켜 補償하나 UNCTAD에서는 상기의 개념을 찾아 볼 수 없다.

UNCTAD7.2는 ITC-Hulls13.6과 同趣旨로 損害防止費用이 本保險下에서 지불되는 保險金에 追加로 지급됨을 規定하고 있다.⁸⁰⁾ 이는 損害防止費用을 포함한

78) J.K. Goodacre, A.C.I.I., op. cit., p. 131.

79) M.I.A. sec. 64.2

80) M.I.A. sec. 78.1

補償金이 保險金額을 초과하더라도 지급됨을 의미하나 損害防止費用 자체만으로는 保險金額을 초과할 수 없다. 즉 그간에 論難의 대상이 되었던 損害防止費用의 最高補償限度를 保險金額으로 約款에 명문화시킨 것이다.

第5節 擔保期間(Period of Coverage)

1. 繼續約款(Continuation Clause, 제8조)

「8 本保險은 終了時에 下記와 같은 경우, 保險者에게 事前의 通知를 한다면 日割/月割* 保險料로서 延長될 수 있다.

8.1 本船이 航海中, 遭難中 또는 避難港 혹은 寄航港에 있는 경우, 目的港에 本船이 到着할 때까지

8.2 本船이 港口에서 堪航性에 영향을 미치고 本保險下에서 擔保되는 修理를 하고 있는 경우 그러한 修理가 完成될 때까지

* 어느 것이든 適用하지 않는 것을 削除한다.」

保險契約의 만료시 約款內의 사정이 있는 경우 被保險者의 事前通知를 조건으로 保險契約를 연장할 수 있음을 정한 規定으로 UNCTAD8.1은 ITC-Hulls2와 동일하나 UNCTAD8.2가 새로이 삽입되었다. 保險과 관련있는 修理를 피난항 또는 기항항에서 행하는 경우가 많으므로 UNCTAD는 이것을 明文化시켰으며 保險料의 지불에 있어서 ITC-Hulls는 月割計算 뿐이나 UNCTAD는 계약체결시 당사자의 合意에 따라 日割 또는 月割計算을 선택할 수 있도록 規定하였다. 本約款의 必要性⁸¹⁾은 여러가지 이유가 있지만 約款內의 사정이 발생한 경우 새로운 保險契約를

81) 郭倬煥, 協會期船舶保險約款에 관한 研究(서울 : 韓國海運技術院, 1986), p. 36~38.

체결할 것인지 종래의 契約를 계속할 것인지 곤란한 경우를 염려한 規定이라 할 수 있다.

第6節 被保險者의 義務(Duty of the Assured, 제9조)

9.1 本船의 滅失 또는 損傷이 被保險危險에 기인하여 발생하거나 또는 本船이 그러한 危險으로부터 危險에 놓이는 경우, 本保險下에서 擔保되는 損害를 회피하거나 혹은 경감하기 위한 모든 합리적인 措置를 취하는 것은 被保險者, 船主 그리고 船舶管理者의 義務이다.

9.2 本保險下에서 擔保되는 損害를 防止하거나 혹은 輕減하기 위하여 被保險者 또는 保險者에 의하여 취해진 措置는 委付의 拋棄 또는 受諾으로 간주되지 않으며, 또한 어느 當事者의 權利를 침해하는 것도 아니다.

9.3 選擇A : 通知約款(제14조)에 의해 要求되는 通知를 하거나 또는 상기9.1에 의해 要求되는 措置를 被保險者, 船主 또는 船舶管理者의 상당한 注意義務缺點的 결과로 집하게 되면 경우 本保險下에서 보상된 損害賠償請求는 그 滅失·損傷·責任 또는 費用的 輕減되지 않은 또는 경우에 따라서는 악화시킨 金額만큼 減額되어야 한다.

選擇B : 規定 없음

1) 約款의 比較는 ITC-Hulls13 被保險者義務의 規定을 對比하면 可知하다. ITC-Hulls의 規定은 UNCTAD 9.1, 9.2 및 9.3과 類似하다. 比較 結果는 本條의 規定은 ITC-Hulls의 13.2, 13.5 및 13.6와 比較 類似하였다. UNCTAD9.1은 ITC-Hulls13.1과 同 一 規定을 採타하고 있으나 ITC-Hulls는 “assured and their servants”라고 규정한다. 이에 UNCTAD에서는 “assured owners and manager”

라고 하였다. 船舶保險에 있어서 “assured”와 “owners”는 同一人인 경우가 많고 “manager” 또한 運航의 責任을 지는 者라고 해석하면 결국 “assured”와 同一하다고 볼 수 있다. 더우기 MIA78.4⁸²⁾에서는 “assured and his agents”라고만 표기하였으나 ITC-Hulls는 Gold Sky 事件⁸³⁾을 계기로 “servants”를 追加하여 “master” 및 “crew”도 被保險義務를 負擔할 것을 명문화시켰다.

UNCTAD9.3은 UNCTAD9.1의 義務에 違反한 경우의 벌칙에 대한 規定으로 保險契約 締結時 선택할 수 있도록 하였으며 義務者에 대하여서는 UNCTAD9.1과 마찬가지로 “assured owners or manager”로 限定하여 “servants and agents”를 포함시키지 않았는데 이것이 UNCTAD와 ITC-Hulls의 커다란 차이점이라 할 수 있다.

UNCTAD9.2는 ITC-Hulls13.3과 同一趣旨를 나타내고 있으며 S.G.Policy의 拋棄約款(Waiver Clause)⁸⁴⁾을 일부 修正하여 전기한 것으로 損害防止를 위하여 保險者와 被保險者가 취한 措置가 委付에는 전혀 영향을 미치지 않는다는 것을 規定하였다.

상기에서 ITC-Hulls13中 13.4를 제외한 모든 規定들이 UNCTAD에 포함되어 있음을 고찰하였는데 ITC-Hulls13.4에 대하여는 UNCTAD10.4선택B10.4.2에서 說明하겠다.

82) M.I.A. sec. 78.4 : It is the duty of the assured and his agent, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

83) R.J. Lambeth, F.C.I.I., op. cit., p. 379~380.

84) 金政秀, 前掲書, p. 111.

第7節 補償의 限度(Measure of Indemnity)

1. 一般原則(General Rules, 제10조)

「10.1 協定保險價額 및 保險價額

10.1.1 協定保險價額이 本保險에 명기되어 있는 경우, 詐欺인 경우를 제외하고 協定保險價額은 被保險者와 保險者間에 被保險船舶의 價額으로서 決定的이다.

10.1.2 協定保險價額이 定해지지 않은 경우, 適用시킬 수 있는 法律에 의해 별도로 定하지 않는 限, 本船의 保險價額은 危險이 開始하는 시기의 本船의 實際市場價額으로 한다.

10.1.3 協定保險價額이 定해지지 않고 本保險의 他規定에 協定保險價額이란 用語가 사용된 경우, 이러한 用語는 상기 10.1.2와 같은 方法으로 결정된 保險價額을 擔保하는 것으로 한다.

10.2 保險金額 : 約款1, 2 및 6(6.5는 제외)下에서 擔保되는 事件 각각에 대한 保險者의 責任은 保險金額을 限度로 한다. 상기의 責任에 追加하여 保險者는 約款5, 6.5 및 7에 의한 損害賠償請求에 대하여 각각의 約款에서 定해진 대로 責任을 負야 한다.

10.3 一部保險 및 超過危險

10.3.1 保險金額이 協定保險價額보다 적은 경우, 保險者는 本保險下에서 擔保되는 損害에 대하여 단지 保險金額이 協定保險價額에 대한 비율만 責任이 있다.

10.3.2 保險金額이 協定保險價額보다 많은 경우 被保險者는 協定保險價額을 초과하여서는 補償받을 수 없다.

10.4 過少評價

選擇A : 本保險下에서 支給되는 補償은 協定保險價額이 被保險船舶의 實際

또는 分擔價額보다 적다는 이유로 減額되지 않는다.

選擇B:

10.4.1.1 被保險者が 本船의 共同海損犧牲損害를 제외한 本保險의 約款6(6.5 제외) 下에서 損害賠償請求를 하고 協定保險價額이 總分擔價額보다 적은 경우, 保險者는 단지 共同海損, 救助 및 救助費에 대하여 協定保險價額이 總分擔價額에 대한 비율만 支拂한다.

10.4.1.2 本船이 本保險下에서 擔保되는 損傷을 입고 그 損傷이 船舶의 分擔價額으로부터 控除되는 경우, 協定保險價額이 分擔價額보다 적은가를 결정할 때 동등한 金額만큼 協定保險價額으로부터 控除하여야 한다.

10.4.2 被保險者が 本保險의 約款6.5 및 7에 의한 損害賠償請求를 하고 協定保險價額이 約款에서 언급한 措置를 필요로하는 事件이 발생한 시기의 本船의 正常價額보다 적은 경우, 保險者는 단지 損害賠償請求에 대하여 協定保險價額이 正常價額에 접하는 비율만큼만 支拂하면 된다. 本船에 대한 全損이 本保險下에서 승인되는 경우 本規定은 단지 회수가능한 被保險船舶의 殘存價額을 초과하는 費用에 대해서만 適用된다.

10.5 共同保險 : 2人 또는 그 이상의 保險者가 本保險下에서 責任이 있는 경우

10.5.1 保險者는 단지 損害賠償請求에 대하여 그의 引受金이 保險加入에 접하는 비율만큼 責任이 있고 그의 共同保險者와 함께 連帶하여 責任을 지지는 않는다.

10.5.2 選擇A : 各保險者는 本保險下에서의 모든 爭議에 대하여 幹事保險者에 적용되는 裁判管轄權에 따를 것을 約定한다. 幹事保險者는 共同保險者를 代表하여 法的인 訴訟節次를 받아들이고 進行시키는 權限을 共同保險者로부터 부여받고 있다.

選擇B : 規定 無」

本約款은 保險者와 被保險者 사이에 補償의 限度를 결정하는데 필요한 “general

rules”를 규정한 것으로 대부분 ITC-Hulls에는 없고 MIA에서 그 法的 根據를 찾아 볼 수 있다.

a) 協定保險價額 및 保險價額(UNCTAD10.1) : 本規定은 保險者와 被保險者 사이에서 補償의 기준이 되는 “保險價額”을 결정하는 방법을 설명하고 있다. i) UNCTAD 10.1.1은 MIA27.2, 27.3과 同一趣旨로 既評價保險證券(Valued Policy)에 대한 규정이며 ii) UNCTAD10.1.2는 MIA 28과 同一趣旨로 未評價保險證券(Unvalued Policy)에 대한 규정이나 UNCTAD는 危險의 開始時 本船의 實際市場價額을 保險價額으로 함을 규정하고 있는 반면 MIA16.1⁸⁵⁾에서는 그 算定方法을 상세히 기술하고 있으나 실질적으로 양자는 同一하다고 할 수 있다. iii) UNCTAD10.1.3은 協定保險價額을 定하지는 않았으나 保險契約內에 “agreed value”라는 用語를 사용한 경우 UNCTAD10.1.2에 의거 保險價額을 산출하다는 規定으로 MIA에도 이에 대응하는 規定은 없다.

b) 保險金額(UNCTAD10.2) : 本保險下에서 擔保되는 事件 각각에 대한 保險者의 責任을 保險金額으로 限定함을 규정하였으나 ITC-Hulls는 대응규정이 없고 MIA67.1에서 同一趣旨를 찾아 볼 수 있다. 다만 本文에서 契約6.5를 제외했는데 이는 이미 記述한 바와 같이 碰撞(Collision Liability), 6.5(unsuccessful G. A) 및 7(Sue & Labour)은 제외함으로써 保險金額의외에 追加擔保됨을 나타내고 있기 때문이다.

c) 協定保險及 協定保險(UNCTAD10.3) : UNCTAD10.3.1은 保險金額의 協定保險

85) M.I.A., sec. 16(1). In insurance on ship, the insurable value is the Value at the commencement of the risk of the ship, including her, cargo, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole.

The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade.

價額보다 적은 경우(under-insurance)⁸⁶⁾에 대한 補償方法이며 UNCTAD10.3.2는 保險金額이 協定保險價額을 超過한 경우(over-insurance)⁸⁷⁾의 補償方法에 대한 規定으로 ITC-Hulls에는 대응규정이 없으나 MIA67.1에서 그 趣旨를 찾아 볼 수 있다.

d) 過少評價(UNCTAD10.4) : 本規定의 선택A는 상기 UNCTAD10.3.1의 一部保險의 효과를 배제시켜 補償金額을 全額支給하는 것으로 ITC-Hulls 및 MIA는 대응규정이 없고 特約에 의해서만 상기의 효과를 얻을 수 있다. 선택B의 10.4.1.1은 共同海損犧牲損害를 제외한 共同海損·救助 및 救助費에 대하여 協定保險價額이 分擔價額보다 적은 경우의 補償方法에 대한 규정이며 선택B의 10.4.1.2는 單獨海損(Particular Average)이 있는 경우 協定保險價額과 分擔價額을 比較하는 방법에 대한 規定으로 ITC-Hulls에는 대응규정이 없고 MIA73.1, 73.2에서 그 趣旨를 찾을 수 있고, “Salvage”를 追加하였으나 차이는 없다고 思料된다. 선택B10.4.2는 約款6.5 및 7에 해당하는 事故가 발생한 時期에 本船의 正常價額보다 協定保險價額이 적은 경우 保險者는 比例補償함을 規定한 것으로 ITC-Hulls13.4 및 13.5와 同一趣旨를 나타내고 있다.

船舶이 一部保險에 가입한 경우 共同海損分擔金 및 救助費는 MIA73.1에 의거 一部保險의 비율에 의해 減額補償되며 損害防止費用은 MIA78.1에 의거 一部保險일지라도 全額補償되나 ITC-Hulls13.4 및 13.5에서는 共同海損分擔金 및 救助費에 대한 規定은 없고 損害防止費用에 대해서만 比例補償할 것을 明문화시켰는데 이는 第1次世界大戰 당시 船價가 昂騰하여 正常價額이 保險價額을 초과하여 被保險船舶이 低價로 평가되는 경우가 발생하여 保險者와 被保險者가 共同保險(Co-insurance)으로서 分擔하고자 한 것이다. 그러나 UNCTAD에서는 保險者 및 被保險者는 合意에 의해 “under-valuation” 約款에 대하여 A, B 中 하나를 擇할 수 있는데 선택A를

86) 金性旭, 前掲書, p. 95,

87) Ibid., p. 96.

擇하면 保險者は 一部保險下에서도 全額補償을 하여야 하나 선택B를 擇하면 一部保險인 경우 共同海損·救助 및 救助費에 대하여는 10.4.1.1.에 의거 比例補償되고 “unsuccessful G.A” 및 “Sue and labour”는 10.4.2에 의거 比例補償할 것을 명문화시켰다.

e) 共同保險(UNCTAD10.5) : 本規定은 保險者가 2人 이상인 경우에 있어서 保險者의 責任을 規定하고 있으며 ITC-Hulls에는 대응규정이 없고 MIA32에서 그 根據를 찾아 볼 수 있다. UNCTAD10.5.1은 共同保險者는 連帶責任을 지지 않을 것을 그리고 10.5.2는 幹事保險者⁸⁸⁾의 역할에 대하여 規定하고 있으나 ITC-Hulls 및 MIA에서는 同趣旨를 찾아 볼 수 없다. 다만 積荷保險에 대하여는 被保險者가 아닌 保險者와 브로커 사이에 체결되는 “Institute Three Leaders Clause (Cargo, 1966)”⁸⁹⁾에 幹事保險者의 역할이 定해져 있다.

2. 全損(Total Losses, 제11조)

11.1 被保險危險에 기인한 損害에 대한 損害賠償請求는 本約款下에서 定義한 것과 같이 全損 또는 그렇지 않으면 分損이 된다.

11.2 現實全損은 被保險船舶이 파괴되거나 혹은 付保된 종류의 物件으로서 존재하지 못할 정도로 심하게 損傷을 입은 경우 또는 被保險者가 本船을 剝奪당하고 回復할 수 없는 경우에 發生한다.

11.3 假定全損은 被保險船舶이 行方不明되고 …個月을 초과하지 않는 合理的인 期間동안 本船의 소식을 받을 수 없는 경우에 發生한다.

11.4 推定全損은 다음과 같은 경우에 發生한다.

88) R.H. Brown. Dictionary of Marine Insurance Terms, 4th ed. (London : Witherby & Co. Ltd., 1975), p. 218

89) 宮武和雄, “UNCTAD海上保險約款(3).” 損害保險事業研究所, 제49권 제3호(1988), p. 62~63.

11.4.1 被保險者が 本船의 自由로운 使用 혹은 處分을 剝奪당하고

11.4.1.1 그가 …個月을 초과하지 않는 合理的인 期間內에 本船을 回復할 수 없거나 또는

11.4.1.2 그가 協定保險價額을 초과하는 費用을 支出함이 없이 本船을 回復할 수 없는 경우

11.4.2 合理的인 豫想修理費用이 協定保險價額을 초과할 정도로 本船이 심한 損傷을 입은 경우, 合理的인 修理費用을 評價하는데에 下記의 項目이 適用되는 경우에는 追加되어야 한다.

11.4.2.1 救助 및 回復에 관한 費用의 本船分擔額, 단, 本保險下에서 別度로 請求되어지는 모든 費用은 除外된다.

11.4.2.2 修理를 한 경우 本船이 責任지는 共同海損分擔額.

단, 他分擔利益에 의해 支給되는 修理費用의 共同海損分擔額은 算入되지 않는다.

11.5 本保險下에서 補償받을 수 있는 全損에 대한 正當한 損害賠償請求가 있는 경우, 保險者에 의해 支給되는 金額은 本船에 대한 保險金額이다.

11.6 全損이 발생한 경우, 保險者는 被保險船舶이 稼得하는 一切의 運賃을 請求할 수 없다.]

本約款은 ITC-Hulls19(推定全損) 및 20(運賃拋棄)을 제외한 그 어느 것도 ITC-Hulls에는 없고 MIA를 그 法的 根據로 하고 있다.

a) UNCTAD11.1 : 全損과 分損과의 分類에 대한 規定으로 MIA56.1과 同一意味를 나타내고 있다.

b) UNCTAD11.2 : 現實全損에 대한 定義로서 MIA57.1과 同一

c) UNCTAD11.3 : 假定全損에 대한 規定으로 상기 用語는 MIA 및 ITC-Hulls

이와 위에서도 찾아 볼 수 없으나 MIA58 “行方不明船”⁹⁰⁾이 이에 속한다고 할 수 있다. 그러나 MIA에서는 단순히 相當期間이 경과한 船舶이라고 막연히 規定하고 있으나 UNCTAD에서는 契約當事者の 合意에 의해 구체적인 個月數를 기입하게 하여 보다 신축적으로 적용할 수 있게 하였다.

d) UNCTAD114 : 推定全損이 발생하는 경우에 대한 規定으로 MIA60과 同趣旨이며 UNCTAD11.4.1에는 被保險者가 本船의 자유로운 使用 또는 處分에 대해 상기에 해당하는 경우(UNCTAD11.4.1.1(MIA60.2(i)(a)에 해당) 및 11.4.1.2(MIA60.2(i)(b)에 해당)에 해당)하므로 양자는 차이가 없게 된다. 그러나 UNCTAD는 契約當事者の 合意에 따라 個月數를 기입하게 하여 보다 신축성 있게 하였고 推定全損算定基準으로서 MIA는 船舶의 實際價額을 기준으로 하였으나 UNCTAD는 協定保險價額을 기준으로 한 것이 근본적인 차이점이라 할 수 있다. 船舶의 實際價額을 算定하기가 특히 어려우며 算定人에 따라 다를 수 있으므로 MIA의 實際價額 대신 協定保險價額을 채택한 것으로 생각된다.⁹¹⁾ 또한 ITC-Hulls19.2 후단⁹²⁾의 規定은 Medina Princess 事件⁹³⁾을 계기로 “successive partial losses”를 推定全損成立의 要件을 위한 修理費에 포함시킬 수 있도록 修理損傷에 대한 處理基準이 명백하게 되었으나 UNCTAD에는 이에 대응하는 規定이 없으므로 上述의 規定을 삽입하는 것이 타당하리라고 본다.

한편 UNCTAD11.4.1.3 全損과 部分補償의 限度를 本船의 保險金額으로 하였으나 MIA

90) MIA 58 “行方不明船”

91) “When the vessel concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.”

92) ITC-Hulls 19.2 후단 “...the cost of repairs shall be limited to the agreed insurance amount.”

93) ITC-Hulls 19.2 후단

“In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.”

94) J.K. Goodyere, *supra* loc. cit., p. 674~675.

68⁹⁴⁾에서는 “Valued Policy”에서는 協定保險價額을 “Unvalued Policy”에서는 保險價額을 限度⁹⁵⁾로 한 점이 차이가 난다.

f) UNCTAD11.6 : 全損이 발생한 경우 被保險船舶이 稼得하는 運賃을 MIA63.2에서는 保險者가 청구할 수 있으나 ITC-Hulls20 및 UNCTAD에서는 保險者가 稼得할 수 없도록 명문화하였다.

3. 委付(Abandonment, 제12조)

「12.1 被保險者가 分損에 의한 것보다는 오히려 推定全損을 請求하거나 假定全損인 경우, 被保險者는 保險者에게 상당히 신속하게 本船의 殘存價를 保險者에게 委付한다는 通知를 하여야 한다.

12.2 關聯法規에 의해 別途로 指示하지 않는 限, 被保險者는 그 損害에 대해 믿을만한 情報를 入手한 後 保險者에게 보낼 通知가 그에게 전혀 利得의 가능성이 없는 경우 또는 保險者가 명시적으로 그러한 通知의 必要性을 拋棄한 경우 委付의 通知를 할 必要가 없다.

12.3 委付의 通知는 本船에 대한 被保險者의 利益을 無條件적으로 保險者에게 委付한다는 그의 意思를 나타내는 어떠한 文言으로도 표시가 可能하며 保險者는 通知가 전달된 날로부터 合理的인 期間內에 委付의 通知를 承諾 또는 拒否하는가를 被保險者에게 通知하여야 한다.

12.4 委付의 通知가 本約款의 規定에 맞게 行하여진 경우 被保險者가 委付의

94) M.I.A. sec. 68. Total loss.—Subject to the provisions of this Act, and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured,— (1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy : (2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

95) R.J. Lambeth, F.C.I.I, op. cit., p. 241.

承諾을 拒絶하였다고 하여 被保險者의 權利는 침해받지 않는다.

12.5 委付의 通知가 承諾된 경우 그 委付는 取消不可能이며, 委付通知의 承諾은 확정적으로 損害에 대해 책임을 지며 그 通知가 充分하다는 것을 시인하는 것이다. 委付의 承諾에 있어서 保險者는 그가 원한다면 運賃을 제외한 本船에 귀속되어 있는 모든 權利 및 義務와 함께 本船에 대한 모든 殘存價를 위임받는다.」

推定全損時 被保險者는 分損으로 처리하든가 또는 被保險目的物을 保險者에게 委付할 것인가를 선택할 수 있다(MIA61). UNCTAD12는 상기의 趣旨를 나타내는 約款이나 UNCTAD 特有의 “假定全損”의 경우를 追加하고 있다.

a) UNCTAD12.1 : 被保險者의 委付意志를 通報할 것을 規定한 것으로 MIA62.1과 同一趣旨이다.

b) UNCTAD12.2 : 委付의 通知가 免除되는 경우로 i) 그 通知가 保險者에게 전혀 利得이 없는 경우(MIA62.7에 해당) ii) 明示의으로 그 通知가 필요없음을 定한 경우 (MIA62.8에 해당) 등이 있다.

c) UNCTAD12.3 : 本船에 대한 被保險者의 利益을 無條件의으로 保險者에게 委付한다는 의사를 나타낼 수 있음을 規定하고 있으며 MIA62.2가 이에 해당한다. 本規定의 후단은 保險者가 그 委付의 通知에 대해 그 承諾 또는 拒絶을 通知 後 相當期間內에 被保險者에게 通知할 것을 規定한 것으로 MIA에는 상기에 관한 規定은 없으나 保險者가 承諾 또는 拒絶을 延長하면 양자가 權利關係에 대해 不安定한 상태에 놓이게 됨은 말할 필요도 없을 것이다.

d) UNCTAD12.4 : 保險者가 委付를 拒絶하였다고 하여 被保險者가 어떠한 權利의 침해를 받는 것은 아니다라는 것을 規定한 것으로 MIA62.4와 同一하다.

e) UNCTAD12.5 : 委付의 通知가 承諾되면 取消不可能이고 그 承諾은 保險者가 責任을 시인하는 것으로 간주되며 (MIA62.6에 해당), 委付의 承諾과 함께 保險者가

원한다면 被保險船舶의 모든 利益을 保險者에게 양도함을 規定(MIA63.1에 해당)하였다. 그러나 被保險船舶의 利益에 대한 양도에 있어서 運賃을 제외한 것은 UNCTAD 11.6(運賃拋棄)과 그 意味를 같이하고 있기 때문이다.

3. 分損(Partial Losses, 제13조)

「13.1 修理費

13.1.1 一般原則 : 本船이 損傷을 입어 修理를 하는 경우 保險者는 本保險下에서 擔保되는 損害의 合理的인 修理費를 被保險者에게 補償하여야 한다. 合理的인 修理費는 損傷을 회복하는데 필요한 費用이다.

13.1.2 延期修理 : 修理가 保險者의 同意없이 非合理的으로 延期된 경우, 保險者는 그 결과 발생하는 修理費의 增加分에 대해서 責任이 없다.

13.1.3 新·舊交換差益控除 : 損害賠償은 新·舊交換差益을 控除하지 않고 支拂된다.

13.1.4 回航費用

13.1.4.1 下記를 위하여 지출된 費用은 合理的인 修理費의 一部로서 허용된다.

13.1.4.1.1 영구적인 修理가 신중하게 行해질 수 없는 港口로부터 本船을 修理港으로 回航시키기 위하여, 또한

13.1.4.1.2 本船을 修理 後 즉시 回航을 시작한 港口 또는 地域으로 歸航시키기 위하여

13.1.4.2 本船의 回航 또는 歸航이 運賃을 稼得하는 航海인 경우 保險者는 通常의 경비를 초과하는 만큼 만 責任이 있다.

13.1.4.3 本船이 修理港으로 이동하거나 또는 修理港으로부터 回航하는데 있어서 本船의 初期航海와 관련하여 費用이 節減된 경우, 그러한 節減額은 回航費用에서

控除된다.

13.1.5 臨時修理가 總修理費의 節減을 위하여 行해지는 경우,

13.1.5.1 本船이 영구적인 修理가 신중하게 行해 질 수 없는 港口 또는 地域에 있고 本船이 永久修理를 할 수 있는 港口 또는 地域에 到達하게 할 수 있게 하기 위하여 臨時修理가 必要한 경우,

13.1.5.2 臨時修理가 總修理費의 節減을 위하여 行하여지는 경우.

13.1.6 並行修理

13.1.6.1 本保險下에서 擔保되는 損害의 修理를 위해 本船이 入渠해야 하는 경우, 被保險者負擔의 作業이 入渠時間을 延長시키거나 또는 入渠費用을 증가시키지 않는 限, 本船의 入渠期間中 被保險者가 檢査 또는 다른 作業을 한다 할지라도 入渠費用에 대한 保險者의 責任은 減少되지 않는다.

13.1.6.2 上記 13.1.6.1에도 불구하고 本保險下에서 擔保되는 修理가 本船의 堪航性維持를 위하여 필요한 被保險者負擔의 修理 또는 定期入渠와 同時에 修行되는 경우, 入出渠費用 및 入渠에서 보낸 시간에 대한 入渠使用料는 이러한 一連의 作業중 어느 하나만을 위하여 使用되지 않는 限 同等하게 分割되어야 한다.

13.1.7 修理를 촉진시키기 위하여 발생한 費用 : 修理에 있어서 不當한 遲延을 회피하기 위하여 하나의 運送手段에 의해 部品을 急送시킴으로써 他運送手段에 의한 것보다 많은 費用이 支出된 경우 그 費用은 合理的인 修理費用의 一部로서 許容된다.

13.1.8 檢査人 및 監督費用 : 本保險下에서 擔保되는 損失에 의해 必要한 修理의 檢査人 및 監督의 報酬는 合理的인 修理費用의 一部로서 計算된다.

13.1.9 代理店手数料 : 情報 또는 書類를 入手 및 供給하기 위하여 위한 時間 및 勞力에 대한 被保險者의 補償 또는 被保險者를 대신하여 그러한 業務를 修行하는 會社 또는 사람에 대한 手数料 혹은 費用에 대하여 그 어느 것도 本保險下에서는

許容되지 않는다.

13.2 未修理損傷

選擇A : 本船이 本保險下에서 擔保되는 損傷이 修理되지 않은채 賣却된 경우, 賣買價格이 그 未修理損傷 때문에 減額되어진 만큼 未修理損傷에 대하여 被保險者는 補償받을 權利가 있다. 그러나 本約款에 의해서 決定되어지는 保險者의 責任은 어떠한 경우에 있어서도 그러한 修理를 할 수 있는 最初의 合理的인 기회에 算定한 未修理損傷의 合理的인 修理費用을 초과하지 못한다.

選擇B : 本船이 損傷을 입고 本保險下에서 擔保되는 損害의 全部 또는 一部에 대한 修理가 本保險의 만기일까지 修行되지 않는 경우, 被保險者가 修理를 하는 대신 未修理損傷에 대하여 損害賠償請求를 擇한다면 保險者는 未修理損傷에 대하여 本保險의 만기시에 계산한 本船의 合理的인 減價額을 초과하지 않는 合理的인 豫想修理費를 被保險者에게 補償하여야 한다. 本船이 本保險의 만기 前에 賣却되고 本保險下에서 擔保되는 損傷이 修理되지 않은 경우, 被保險者는 賣却時 未修理損傷에 기인하여 발생한 減價額을 補償받을 權利가 있다. 그러나 本約款下에서 決定된 保險者의 責任은 어떠한 경우에 있어서도 賣却時에 計算된 合理的인 修理費用을 초과하지 않는다. 合理的인 減價額은 未修理損傷을 갖고 있지 않은 船舶의 市場價額과 船舶의 損傷時 價額과의 差額으로 볼 수 있다. 被保險者는 擔保期間中 本船이 全損으로 되는 時期에 존재하는 어떠한 未修理損傷에 대하여도 補償을 請求할 權利가 없다.

13.3 賃金 및 扶養費 : 船長·高級船員 및 普通船員에 대한 賃金 및 扶養費는 修理費用으로 許容되지 않는다. 그러나 本規定은 다음과 같은 경우에는 적용되지 않는다.

13.1.1 共同海損의 本船 分擔額

13.1.2 約款13.1.4下에서의 回航費用으로 회수가 가능한 費用 또는 補償 가능한 損傷의

修理와 관련된 試運轉航海에서 지출된 費用.]」

本約款은 ITC-Hulls, MIA, 및 英·美 海損精算人協會實務規定 등에서 그 根據를 찾아 볼 수 있다.

a) UNCTAD13.1.1 : 船舶이 損傷을 입어 修理를 하는 경우 그 合理的인 修理費用을 保險者가 補償하여야 함을 規定하고 있으나 MIA63.1에는 i) 慣習上의 新·舊交換差益을 控除하고 ii) 1回의 事件에 대해 保險金額을 초과하지 않을 것을 規定하고 있다. 상기의 i)에 대하여 UNCTAD13.1.3 및 ITC-Hulls14에서는 新·舊差益의 控除없이 保險者가 補償하도록 規定되어 있고⁹⁶⁾ ii)에 대하여는 UNCTAD10.2에 同一趣旨가 나타나 있다.

b) UNCTAD13.1.2 : 修理가 保險者의 同意없이 延期된 경우에 발생하는 修理費의 증가분에 대하여 保險者는 責任이 없음을 規定한 것으로 MIA 및 ITC-Hulls에는 그 趣旨가 나타나 있지 않으나 實務上 英國에서는 延期修理에 대한 保險者의 補償問題를 “case by case”로 결정하고 있다.⁹⁷⁾

c) UNCTAD13.1.3 : 新·舊交換差益에 대한 規定으로 UNCTAD13.1.1을 참조.

d) UNCTAD13.1.4 : 回航費用으로서 合理的인 修理費로 간주되는 경우를 定한 것으로 i) 영구수리를 할 수 없는 港口로부터 修理港까지의 回航費用(UNCTAD13.1.4.1.1) ii) 修理後 回航을 시작한 港口로 歸港하는 費用(UNCTAD13.1.4.1.2)을 合理的인 修理費로 함을 規定하고 있다. UNCTAD13.1.4.2는 本規定에서 필요한 回航 및 歸航에서 運賃이 稼得되는 경우 通常의 경비를 초과하는 費用만 負擔함을 規定하였고 UNCTAD 13.1.4.3은 상기의 回航 및 歸航費用이 本船의 當初航海에 필요한 費用보다 節減된 경우 그 節減額을 回航費用으로부터 控除함을 規定하고 있다. 이러한 回航費用의

96) Y.A.R. 13조 및 Rules of practice D7에는 customary deduction이 적용됨을 規定하였다.

97) 상세한 것은 R.J. Lambeth, F.C.I.I. op. cit., p. 257~258 참조.

취급에 관하여 ITC-Hulls 및 MIA에서는 그 規定을 찾아 볼 수 없으나 英國精算人協會實務規定D1(a)(b)에 同一趣旨가 나타나 있다. UNCTAD13.1.4.1은 D1(a)에, 13.1.4.2 및 13.1.4.3은 D1(b)에 그 趣旨가 나타나 있으나 (b)의 후단에 規定되어 있는 修理後 歸航中 貨物을 積載한 경우 및 回航費用에 대한 規定은 UNCTAD에는 없다.

e) UNCTAD13.1.5 : 本規定은 船舶의 臨時修理⁹⁸⁾에 있어서 保險者의 損傷에 대한 規定으로 美國精算人協會實務規定XI에 그 趣旨가 나타나 있으나 英國精算人協會實務規定에는 美國規定과 같이 상세히 나타나 있지 않고 前述한 D1(b)規定 후단의 回航費用에 대한 설명에서 臨時修理를 포함시키고 있다.

f) UNCTAD13.1.6 : 本規定은 擔保되는 損害의 修理를 위해 入渠修理하는 경우에 대한 것으로 i) UNCTAD13.1.6.1은 被保險者負擔의 修理를 並行하는 경우 그 期間을 延長시키거나 費用을 증가시키지 않는 限 保險者의 責任은 감소하지 않는다는 規定으로 英國精算人協會實務規定D5(1)에 해당하며 ii) UNCTAD13.1.6.2는 상기 기간중 本船의 堪航性維持를 위한 被保險者負擔의 修理를 並行하는 경우, 入·出渠費用 및 船渠使用料는 均등하게 分割되어야 한다는 規定으로 英國精算人協會實務規定D5(2)에 해당한다.

g) UNCTAD13.1.7 : 修理의 不當한 遲延을 회피하기 위하여 支出한 部品の 急送 費用을 合理的인 修理費用으로 定하는 規定으로 美國精算人協會實務規定 XXI에 그 趣旨가 나타나 있으나 英國에는 이에 대응하는 規定이 없다. 그러나 實務上 수리공사를 촉진시키기 위하여 “overtime”수당을 支出하여 入渠關係費用을 節減하게 되는 경우 이러한 節減額을 合理的인 修理費用으로 하는 慣例⁹⁹⁾가 있어 UNCTAD와 그 意味를

98) Ibid., p. 256.

J.K. Goodacre, A.C.I.L., op. cit., p. 250~251.

99) R.J. Lambeth, F.C.I.L., op. cit., p. 261.

같이 하고 있다.

h) UNCTAD13.1.8 : 擔保되는 損失의 修理에 대한 監督 및 檢査를 위하여 지출한 費用을 合理的인 修理費로 간주하는 規定으로 美國精算人協會實務規定 XV 및 XVI 에 그 趣旨가 나타나 있다. 그러나 英國에는 대응규정이 없지만 實務上 合理的인 修理費用으로 하는 慣例가 있어 실질적으로 양자는 동일하다고 볼 수 있다.¹⁰⁰⁾ 단, 그간의 慣例로 볼 때 監督費用에 대하여는 問題가 되지 않으나¹⁰¹⁾ 檢査費用에 대하여는 다소 엄격하므로 注意를 요한다.¹⁰²⁾

i) UNCTAD13.1.9 : 海難事故와 관련하여 행동하는 代理人에 대한 經費 및 手數料 등은 일체 許容되지 않음을 規定한 것으로 ITC-Hulls17 및 英國精算人協會實務規定 A3와 意味를 같이 하고 있다.

j) UNCTAD13.2 : 선택A는 本保險下에서 擔保되는 損傷이 修理되지 않은 채 本船이 賣却되는 경우 未修理損傷으로 인하여 減額된 만큼 保險者는 補償을 하여야 하나 修理할 수 있는 최초의 기회에 算定한 合理的인 修理費를 초과하지 않음을 規定한 것으로 ITC-Hulls18.1에 해당한다. 補償額에 대하여 ITC-Hulls는 保險契約終了時點에서 本船의 市場價額의 合理的인 減價額으로 하였으나 ITC-Hulls4.2에 의해 賣却과 동시에 保險約款이 종료되므로 상기의 保險契約終了時點이 賣却時點과 同一하게 되어 결국 UNCTAD와 同一趣旨로 된다. 다만 UNCTAD에는 未修理損傷에 대한 算定基準이 규정되어 있으나 ITC-Hulls에서는 “reasonable depreciation”라고만 표기하고 있다.

선택B는 本保險下에서 擔保되는 損傷이 保險契約 만기시까지 修理되지 않은 경우

100) Ibid., p. 262.

101) 1965 Medina Princess호 사건에서도 입증되었다.

102) Leslie J. Buglass, op. cit., p. 156.

保險者は 契約의 만기시에 算定한 合理的인 減價額을 초과하지 않는 合理的인 修理費를 補償해야 하며 상기의 損傷이 修理되지 않은 채 계약만기前 本船이 賣却되는 경우 保險者は 賣却時에 계산된 合理的인 修理費를 保險者의 補償限度에 대하여 초과하지 않는 範圍內에서 補償하여야 한다. 이상에서 보는 바와 같이 선택A는 修理할 수 있는 최초의 기회에 算定한 合理的인 修理費로 하였으나 선택B는 賣却時 계산된 合理的인 修理費로 한 점에서 선택 A·B 사이에 큰 차이가 생기게 된다. 선택B 제3항은 合理的인 減價額에 대한 規定으로 船舶의 市場價額과 損傷時의 價額과의 差額이라고 규정하고 있어 ITC-Hulls18.1과 同一趣旨를 나타내고 있으며 제4항은 保險期間中 全損이 발생한 경우에 있어서 未修理損傷의 損害賠償請求에 대한 規定으로 ITC-Hulls18.2에 해당하나 ITC-Hulls의 “whether or not covered under this insurance”를 UNCTAD에서는 削除하였다. 상기 用語는 意味를 명백히 한 것에 불과하므로 喪失하여도 意味에는 變化가 없다.¹⁰³⁾

이상에서 UNCTAD의 未修理損傷에 대한 約款을 고찰하여 보았으나 유일하게 削除된 즉 “Successive Losses”의 경우 數件의 未修理損傷에 대한 修理費가 協定保險價額을 초과하는 경우 그 초과액에 대해 保險者는 責任이 없음을 規定한¹⁰⁴⁾ ITC-Hulls 18.3¹⁰⁵⁾을 UNCTAD에도 規定해야 할 것으로 思料된다.

k) UNCTAD13.3 : ITC-Hulls16과 同一趣旨로 승조원의 賃金 및 扶養費는 원칙적으로 修理費로 인정하지 않으나 i) 共同海損의 本船分擔額(UNCTAD13.3.1) 및 ii) UNCTAD13.4下에서 回航費用으로 補償possible한 費用 또는 補償possible한 修理와 관련된 試運轉航海費用(UNCTAD13.3.2) 등은 修理費로 계산된다. 다만 ITC-Hulls는 상기

103) MITS for the sedgwick Group, op. cit., p. 7/6.

104) M.I.A. sec. 77.1에서는 초과액에 대해서도 保險者는 責任이 있음을 규정하고 있다.

105) ITC-Hulls 18.3 : The Underwriters shall not be liable for unrepaired damage for more than the insured value at the time this insurance terminates.

i), ii)에 의한 賃金 및 扶養費가 航海中에 限할 것을 條件으로 함을 本文에 明記하고 있으나 UNCTAD에서는 이를 생략하였다. 그러나 UNCTAD는 전적으로 航海中에 발생하는 費用에 대한 規定인 UNCTAD13.1.4에 의거한다고 하였으므로 양자는 同一하다고 볼 수 있다.

第8節 保險金 決濟(Claims Settlements)

1. 通知(Notice, 제14조)

「本保險下에서 損害賠償請求를 야기하는 事件이 발생하는 경우 被保險者는 不當한 遲延없이 保險者에게 事故의 通知를 하여야 한다.」

本約款은 保險關係의 事故가 발생한 경우 被保險者는 지체없이 保險者에게 通知해야 할 것을 規定한 것으로 ITC-Hulls10.1과 同一趣旨을 나타내고 있으나 ITC-Hulls는 本船이 海外에 있는 경우에 있어서의 通知에 대한 것도 規定하고 있어 UNCTAD보다 實務的이긴 하겠으나 意味에는 차이가 없다.

2. 入札約款(Tender Clause, 제15조)

「15.1 本保險下에서의 損害賠償請求를 야기하는 事件이 발생하는 경우 被保險者는 不當한 遲延없이

15.1.1 保險者로 하여금 그 損傷의 檢査에 대한 手配를 할 수 있도록 하여야 한다. 또한 被保險者는 그가 원한다면 자신을 대표하는 檢査官을 任命할 權利가 있다.

15.1.2 誠實한 無保險船主가 修理를 修行하기 위하여 가장 有利한 제의를 획득할 수 있는 措置를 취하고 入札을 획득할 수 있도록 하여야 한다.

15.2 또한 保險者는 本船의 修理에 대해 수개의 入札에 붙일 수 있거나 또는 수개의 追加入札을 要求할 수 있다. 그러한 경우에 있어서, 全的으로 그러한 入札의

결과로서 소요된 限度까지 그 소요된 期間에 대해 被保險船舶의 協定保險價額에 대한 연 25%의 비율로써 被保險者는 補償을 받을 수 있다.

15.3 被保險者는 入渠 또는 修理를 위하여 航進할 港口 또는 地域을 결정하고 入札을 承諾할 것인가를 결정할 수 있다. 그러나 被保險者가 그러한 결정을 하는데 있어서 誠實한 無保險船主로서 행동하지 않는 限, 保險者는 그로 인하여 발생하는 어떠한 증가된 費用에 대해 責任이 없다.」

ITC-Hulls10 “事故의 通知 및 入札”約款에 대응하는 것으로 UNCTAD15.1은 保險者로 하여금 損傷의 檢査에 대한 수배를 할 수 있도록 지체없이 保險者에게 通知하여야 하며(UNCTAD15.1.1) 誠實한 無保險船主가 修理에 대하여 有利한 제의를 받고 入札을 得할 수 있도록 被保險者는 措置를 강구하여야 한다(UNCTAD15.1.2)는 規定으로 UNCTAD15.1.1의 趣旨는 ITC-Hulls10.1에 나타나 있으나 被保險者가 원한다면 자신을 대표하는 檢査官을 임명할 權利가 있다는 規定은 ITC-Hulls에는 없는 바 이는 그 檢査官의 檢査料를 保險者가 擔保한다는 것을 묵시적으로 나타내는 것으로 볼 수 있다. 왜냐하면 그렇지 않으면 상기의 規定은 被保險者에게 전혀 無意味한 것이 되기 때문이라고 思料된다. 그러나 UNCTAD13.1.8에서 이미 記述한 바와 같이 被保險者가 지출한 檢査 및 監督料는 合理的인 경우에 限하여 英·美에서는 保險者가 補償하는 것이 관례이다.

UNCTAD15.2는 保險者는 修理에 대하여 수개의 入札을 붙일 수 있고 또 要求할 수 있다는 規定으로 全的으로 入札의 결과로서 상실된 時間에 대해 被保險船舶의 協定保險價額에 대한 연 25%의 비율로 被保險者가 보상받을 수 있도록 되어 있으나 ITC-Hulls10.3은 지체없이 낙찰될 것을 條件으로 協定保險價額의 연 30%의 비율로 보상된다. 또한 ITC-Hulls에는 상실한 時間에 대한 算定方法 및 기타 참작요소가 상세히 規定되어 있으나 UNCTAD에는 이에 대한 規定이 없다.

UNCTAD15.3은 被保險者로 하여금 修理 港口・場所의 선택 및 상황에 대하여 결정할 수 있도록 하고, 단지 被保險者는 誠實한 無保險船主로서 행동하지 않는 限 保險者는 그 중의 비용에 대한 責任이 없다는 規定을 明文化하여 그할 規定하였으나 ITC-Hulls10.2는 保險者에게 상기의 선택권을 부여하여 被保險者가 이에 따른 경우 追加經費에 대하여 補償받을 수 있도록 하였으며 거부권 또한 保險者에게 부여하였다. 더욱이 ITC-Hulls10.4와 같이 被保險者가 ITC-Hulls10의 條件에 위배하는 경우 確定補償率에서 15%를 控除하도록 懲罰규정을 두었으나 UNCTAD에는 同一趣旨의 規定이 없다. 그러므로 ITC-Hulls 및 UNCTAD의 入札約款은 保險者 및 被保險者가 상호로 납용하여 상대방에게 피해를 주지 않을 것을 想定하고 있다고 思料된다.

3. 先金支拂(Payment on Account, 제16조)

「16.1 損害賠償請求精算書가 발행되기 前에 被保險者가 本保險下에서 補償可能한 費用을 支拂하였거나 또는 支拂하여야 하는 경우, 被保險者는 이러한 目的을 위해 保險者로부터 하나 또는 數個의 先金支拂을 要求할 수 있다.

16.2 合理的인 理由로서 保險者가 損害賠償請求에 대한 責任을 인정하지 않는 경우, 그는 어떠한 先金支拂에 대해서도 拒絶할 수 있거나 또는 保險者가 그 費用의 一部에 대한 責任만을 인정하는 경우에 先金支拂은 그가 인정한 만큼의 費用을 限度로 할 수 있다.

16.3 保險者는 被保險者를 위해서 第3者에게 支拂할 것을 被保險者가 同意하도록 要求할 수도 있다.

16.4 保險者에 의한 先金支拂은 어떠한 方法으로도 被保險者에 대한 그의 責任을 減해하지 않는다.」

本約款은 ITC-Hulls 및 MIA에 없는 規定으로 英・美에서는 全的으로 保險者와

被保險者와의 절충에 의존하고 있는 것으로 實務上 明示規定만 없을 뿐 사용하는 데는 큰 차이가 없다고 思料되나 UNCTAD에서는 이를 約款內에 삽입하여 명백히 하였다. UNCTAD16.1은 補償 가능한 費用에 대해 被保險者는 保險者로부터 先金支拂을 要求할 수 있다는 規定이며 UNCTAD16.2는 合理的인 경우 保險者는 상기 先金支拂에 대한 拒否權을 행사할 수 있고 또한 本人이 인정하는 만큼만 支拂할 수 있음을 規定하였다. UNCTAD16.3은 被保險者를 위해 保險金을 제3자에게 支拂하는 경우 保險者는 被保險者의 동의를 要求할 수 있도록 하였으며 UNCTAD16.4는 先金支拂은 어떠한 方法으로든 被保險者에 대한 保險者의 責任問題를 침해하지 않음을 規定하였다.

第9節 UNCTAD船舶保險約款과 協會期間船舶保險約款과의 對比

以上 UNCTAD船舶保險約款의 16個條를 각 條項別로 ITC-Hulls를 中心으로 比較함으로써 改定內容과 차이점을 검토하여 보았다. 一見 UNCTAD船舶保險約款과 ITC-Hulls의 內容이 비슷한 것 같으나 세부적인 사항에 있어서는 保險者와 被保險者 共に 간과할 수 없는 중요한 變경사항들이 적지않다.

1. 擔保危險에 관한 變更

a) 海上固有의 危險에 대해 UNCTAD는 S.G.Policy와 같이 “Perils of the seas”라고 표기하였으나 ITC-Hulls는 “Perils of the seas, rivers, lakes, or other navigable water”라고 표기하여 同種制限의 原則이 적용됨을 명확히 시사하고 있다.

b) UNCTAD에는 ITC-Hulls의 “地震 및 火山의 危險”이외에 “Similar natural calamities”를 追加하여 同種制限의 原則이 적용되며 ITC-Hulls보다 擔保範圍가 확장되었다고 볼 수 있다.

c) UNCTAD4.1.1에서는 ITC-Hulls改定時 削除되었던 “warlike acts”를 免責

危險으로 하여 免責範圍에 있어서 확장되었다고 할 수 있으며 戰爭 및 海上危險의 구별을 명백히 하고 있다.

d) UNCTAD4.1.8에서는 ITC-Hulls의 暴動·騷擾이외에 “other similar events”를 免責危險으로 하여 免責範圍를 확장시켰으며 同種制限의 原則이 적용됨을 나타내고 있다.

e) ITC-Hulls에는 明示規定이 없이 “所有權 또는 使用權의 剝奪”을 自動終了事由로 規定하고 있으나 UNCTAD4.1.9에서는 “政府 또는 權力에 의한 沒收·徵用”을 保險者의 免責危險으로 規定하고 있다.

f) ITC-Hulls의 衝突責任約款에 비해 UNCTAD5는 衝突·接觸責任 및 4/4 衝突賠償도 擔保하고 있어 擔保範圍가 확대되었으며 契約當事者의 合意에 따른 選擇條項이 있어 보다 효율적으로 運用할 수 있도록 구성되어 있다.

g) ITC-Hulls에 없는 UNCTAD15.1.1의 趣旨는 檢査官의 檢査料를 保險者가 擔保한다는 것을 묵시적으로 나타내고 있으나 英·美에서는 合理的인 경우에 限하여 擔保된다.

2. 語句 및 體制上의 變更

a) 海上汚染危險에 있어서 ITC-Hulls는 “resulting directly from”으로 표기하여 近因主義(causa proxima)原則이 적용됨을 명확히 規定하고 있으나 UNCTAD에서는 이를 慣例로 보아 “directly”를 생략하였다.

b) “不堪航性”에 있어서 MIA는 암시적·含蓄적인 用語를 사용한 반면 UNCTAD는 被保險者의 不分明한 개념과약으로 인한 분쟁을 解消하기 위하여 서술적으로 평이하게 規定하고 있다.

c) 衝突損害에 있어서의 訴訟費用에 대해 ITC-Hulls는 “prior written consent”를 條件으로 하였으나 UNCTAD는 上記文句에 “or where the insurer ... unreasonably

withheld”를追加하여條件을완화시킴으로써보다합리적이며同意에대해保險者의고의적인遲延을예방하고있다.

d) 空船航海의 경우 YAR 1974가 적용됨은 ITC-Hulls 및 UNCTAD가 공통이나 UNCTAD6.3.1은 “and the insurer shall pay the vessel’s proportion as so calcuated”를 삽입하여 그 意味를 명백히 나타내고 있다.

e) ITC-Hulls23, 24, 25, 26 및 MIA39, 55 등 각기 열거되어 있는 免責約款들을 모아서 UNCTAD4 一般免責約款으로 하였다.

f) ITC-Hulls24.2는 人命中心으로 표기하였으나 UNCTAD4.1.5는 現象中心으로 표기하였다.

g) UNCTAD5.1에서는 ITC-Hulls의 但書條項을 “General Word”에 또한 “the assured becoming legally liable”을 但書條項으로 옮기고 “damages” 대신 “liability”를 사용하여 意味를 보다 명료하게 하였다.

h) UNCTAD6은 ITC-Hulls9, 11, 13.5 및 MIA66.7을 합쳐 하나의 約款에 명문화시킴으로써 意味를 쉽게 파악할 수 있도록 구성되어 있다.

i) ITC-Hulls13 被保險者義務約款을 UNCTAD6, 7 및 9로 분리하여 보다 효율적으로 구성하고 있다.

3. 保險料支給에 영향을 주는 事項 및 其他의 變更

a) ITC-Hulls 및 UNCTAD 共히 “piracy”를 海上危險으로 하여 擔保하나 ITC-Hulls下에서는 特約에 의존하던 “當事者의 合意에 의한 piracy의 免責”을 UNCTAD에서는 約款內에 明記하고 있다.

b) UNCTAD5.3에는 被保險者는 물론 被害者도 保險者에 대해 訴訟을 提起할 수 있도록 명확히 規定하고 있다.

c) UNCTAD5.6에서는 合意에 따라 衝突損害賠償金の 算定方法을 “cross liabi-

lity 方式” 및 “calculated gross liability 方式” 中 선택할 수 있도록 규정하고 있다.

d) “被保險船舶의 雜留를 免하기 위한 保險者의 保證 및 擔保”를 ITC-Hulls 下에서는 일부상 價例에 의존하여 왔으나 UNCTAD에서는 明示規定하고 있다.

e) 繼續約款에 있어서 “補償性과 相關한 修理”에 대해 ITC-Hulls는 언급하고 있지 않으나 UNCTAD는 保險期間의 延長이 가능함을 규정하고 있으며 保險料納入에 대해서도 ITC-Hulls는 月割만 規定하고 있으나 UNCTAD는 合意에 따라 日割 또는 月割을 선택할 수 있도록 명문화시켰다.

f) 被保險者義務約款에 있어서 義務者에 대해 ITC-Hulls는 “assured and their servants and agents”라고 표기하였으나 UNCTAD는 “assured owners or manager”라고 표기하였다. 그러나 owners와 manager가 거의 assured와 동일개념으로 해석되므로 UNCTAD에서는 義務者에 있어서 “servants 및 agents”를 제외시켰다.

g) UNCTAD10.1.3은 協定保險價額이 定해지지 않고 約款내에 “agreed value”라는 용어를 사용한 경우 UNCTAD10.1.2에 의거 保險價額을 算出할 것을 規定하여 해석에 關한 우려를 解消하고 있으며 MIA 및 ITC-Hulls에는 대응문구가 없다.

h) UNCTAD10.4선택A는 MIA 및 ITC-Hulls에는 대응규정이 無어 特約에 의존하는 “一部保險下에서도 補償金은 全額 支給함”을 明백히 規定하고 있다.

i) UNCTAD11 “全損”에서 MIA 및 ITC-Hulls에서 찾아 볼 수 無는 “presumed total loss”를 使用하였으며 全損時의 補償限度를 UNCTAD는 “sum insured”로 하고 있으나 MIA67, 68에서는 “Valued Policy”는 “full insured value”로, “Unvalued Policy”는 “insurable value”로 하고 있다.

j) UNCTAD13.1.2에서 “修理가 保險者의 同意없이 연기되어 修理費가 증가한 경우 該 증가분에 對해 保險者를 免責”하는 規定을 삽입하였으나 英國에서는 實務上 延期修理에 對한 補償期間을 “case by case”로 처리하고 있다.

k) 入札에 소요된 시간에 대해 ITC-Hulls는 지체없는 낙찰을 條件으로 協定保險價額의 연 30%의 비율로 補償하나 UNCTAD에서는 全적으로 入札의 結果로서 協定保險價額의 연 25%의 비율로 補償함을 規定하고 있다.

l) UNCTAD에서는 ITC-Hulls10에 위배되는 경우 確定補償金の 15%를 控除한다는 規定(ITC-Hulls10.4)을 削除하였다.

m) 英·美에서는 全적으로 契約當事者의 詰證에 의존하고 있는 先金支拂約款을 UNCTAD에서는 명문화시켰다.



第 V 章 協會期間船舶保險約款中 UNCTAD 船舶保險約款 制定時 消除된 約款

第1節 擔保危險

1. 擔保違反(Breach of Warranty,¹⁰⁶⁾ ITC-Hulls3)

擔保違反이 발생한 경우 MIA33.3에 의해 保險者는 免責이 되나 ITC-Hulls는 本約款에 의거 擔保條件變更 및 追加保險料의 納付 등에 의해 계속 擔保될 수 있도록 하였다. 그러므로 UNCTAD下에서도 擔保違反이 발생할 경우를 대비하여 本約款에 상응하는 規定을 삽입하여야 한다고 思料된다.

第2節 擔保期間

1. 航海約款(Navigation Clause, ITC-Hulls1)

a) ITC-Hulls1.1 : 一定한 경우를 제외하고 被保險船舶이 通常의 運航 이외에 사용되는 것을 금지하려는 것으로 ITC-Hulls 3에 의해 擔保條件變更 및 追加保險料의 支給에 대하여 保險者가 동의하면 계속 擔保되나 遭難中の 船舶救助 및 曳航등은 通常의 航海 이외이더라도 人命救助인 경우에는 인정된다.¹⁰⁷⁾ 그러나 UNCTAD에는 本規定이 없으므로 離路로 인한 擔保違反이 발생하는 경우 MIA33.3에 의거 保險者가 免責이 되므로 상기에 관한 명확한 規定이 필요하다.

106) M.I.A. sec. 33.1 擔保의 定義

A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.

107) M.I.A. sec. 49.

b) ITC-Hulls1.2 : 海上에서 接舷하여 積·揚荷作業을 하는 경우에, 발생한 滅失·損傷 및 賠償責任에 대하여 保險者는 免責임을 규정하였으나 事前通知로 保險者의 승인을 얻으면 그러하지 아니하다. 本規定 또한 UNCTAD의 危險約款에 포함되어 있지 않으므로 被保險者는 注意를 하여 海上作業發生時 保險者에 事前通知를 하여야 한다고 思料된다.

c) ITC-Hulls1.3 : 解體直前の 船舶은 耐航性에도 문제가 있고 또한 實際船價가 保險價額에 비해 현저히 低價이므로 사고발생시 保險金額에 문제가 발생한다. 그리하여 ITC-Hulls 改定時 新設된 規定으로 UNCTAD에도 상기규정이 設立되어야 한다고 思料된다.

2. 終了(Termination, ITC-Hulls4)

本約款은 ITC-Hulls상 最優先約款에 속하며 保險契約의 自動終了에 대한 規定으로 그 事由로는 i) 船級協會의 變更 ii) 船級の 變更·停止·中斷·脫級 또는 滿期 iii) 船主·船籍의 변경 4) 새로운 管理者에의 移轉 5) 裸傭船 6) 船舶所有權의 歸屬 또는 사용을 목적으로 하는 收用 등을 들고 있다. 상기 사유는 모두가 危險의 重大한 변경사유로 UNCTAD約款을 사용하는 경우에도 발생가능하므로 本約款에 準하는 規定이 當然히 必要하다고 思料된다.

3. 讓渡(Assignment, ITC-Hulls5)

本約款의 目的은 保證證券의 讓渡가 있을 경우 保險者에게 通知함으로써 保險金 및 還給保險料를 受取할 受取人을 결정하는 증거의 마련에 있으며¹⁰⁸⁾ 英國에서는 海上保險에 있어서 保險의 目的이 被保險者로부터 제3자에게 讓渡되어도 保險契約에

108) 金政秀, 前掲書, p. 558.

따른 權利도 인정되는 것은 아니며¹⁰⁹⁾ 保險證券의 讓渡도 가능하다고 하였다.¹¹⁰⁾ 이에 준해 ITC-Hulls는 實情참으로써 保險證券을 讓渡(i) 保險契約 ii) 保險契約상의 利益 iii) 保險契約에 의해 지급되는 金錢上的 讓渡)할 수 있도록 規定해준 것이다. 그러므로 UNCTAD協약이 이보다라에서 사용되든 상기의 경우가 당연히 提議된 가능성이 충분하므로 本規定 또한 設定하는 것이 옳다고 見料된다.

4. 休航 및 解約還給約款(Return for Lay-Up and Cancellation, ITC-Hulls22)

船舶保險은 대부분 12個月을 기준으로 하는 期間保險으로 契約하는데 保險期間이 비교적 長期라 할 수 있으므로 그 期間中에 自動終了事由에 의한 解約 및 合意에 의한 解約에 따르는 還拂 그리고 保險證券의 讓渡에 의한 還拂 및 被保險船舶의 休航期間中 危險減少에 따른 還拂 또 還拂保險料를 발생시키는 事의 提議된 수 있다. 또한 保險契約의 解止에 따른 還拂 및 休航期間中 危險이 현저한 減少하므로 이에 의한 還拂 등은 當然한 귀결이라 할 수 있으므로 計算方法에서 차이가 있다고 하더라도 上記約款이 UNCTAD約款을 사용하는데 있어서 當然히 必要하리라 見料된다.

第3節 被保險者의 義務

1. 船費擔保(Disbursement Warranty, ITC-Hulls21)

第1次世界大戰 당시 Hull & Machinery保險을 船舶의 實際價額보다 低價로 分損擔保條件으로 付保하고 船舶의 全損에 대한 全損擔保(TLO)條件으로 追加付保함으로써 船主는 保險料를 節約할 수 있었는데 이러한 付保方式을 制限하고, 船費

109) M.I.A. sec. 15.

110) M.I.A. sec. 50.1

또는 運賃 等の 명목으로 高額을 付保하여 重複保險¹¹¹⁾이 발생할 수 있어 이러한 것들을 미연에 防止하고자 船費擔保約款을 설정하였다. 따라서 船費保險의 활용으로 保險料를 절약하는데에 제도장치로서 모든 국가의 船舶保險에 비슷한 船費擔保約款이 있다. UNCTAD約款을 사용하는데도 상기와 같은 상황이 발생할 수 있으므로 상기 약관의 設定이 요망된다.

第4節 保險金支給査定에 영향을 미치는 要因

1. 控除額(Deductible, ITC-Hulls¹²)

1970年 舊ITC-Hulls 설정시 海上保險의 전통적인 控除制度인 “franchise制度”¹¹²⁾를 폐지하고 “deductible franchise 制度”¹¹³⁾를 채택하였다. ITC-Hulls는 “deductible”이 保險料率의 高低와 밀접한 관계가 있으므로 양당사자의 합의에 따라 保險契約締結時 그 金額을 정하도록 하고 상기제도에 의거 全損과 坐礁後의 船底檢査費用을 제외한 1) 單獨海損修船費 2) 損害防止費用 3) 共同海損犧牲損害 4) 共同海損分擔金 5) 救助費 6) 衝突損害賠償金 등에 deductible이 적용됨¹¹⁴⁾을 規定하였다. 또한 “each separate accident or occurrence”¹¹⁵⁾를 保險金의 지급기준으로 하여 그 구분이 不分明하였던 荒天期間中 발생한 損害를 한사건으로 간주함을 명문화 시켰다. 상술한 바와 같이 상기에 의한 保險者의 責任은 UNCTAD에서도 변함이 없으므로 UNCTAD約款에도 “deductible”의 意味를 확실하게 나타내는 約款이 必要하다고 思料된다.

111) 朴桓宰, “重複保險과 船費擔保條項에 관한 연구,” (碩士請求論文, 韓國海洋大學, 1988), p. 11.

112) R.H. Brown, Dictionary of Marine Insurance Terms, p. 146.

113) Ibid., p. 98~99.

114) 李相先, 船舶保險約款解說, (서울 : 韓國保險公社, 1983), p. 55~56.

115) R.H. Brown, Marine Insurance-Vol 3- Hull Practice(London : Witherby & Co. Ltd., 1975), p. 142~143

2. 船底處理(Bottom Treatment, ITC-Hulls15)

英國精算人協會實務規定D8이 1980년 新設됨으로써 이에 부응하기 위하여 實務上 保險者가 補償하는 費用의 擔保를 명문화 한 것으로 擔保危險으로 인하여 損傷된 船底에 限하여 발생한 費用을 修理費로 간주한다. 船底塗裝關係 費用에 대하여 實務上 船舶의 修理費를 지불하는 시기에 문제가 발생하기 쉬우므로 상기와 같은 約款을 設定하고 있는 것이 有利하다고 思料된다.



第VI章 結 論

과거 300년간 海上保險市場에서 支配的인 역할을 해 온 英國의 Lloyd's S.G.Policy에 대한 批判이 대두됨에 따라 국제화 및 다변화 되어 가고 있는 海上保險市場環境에 능동적으로 대처하기 위한 일환으로 UNCTAD에서는 國際標準海上保險約款의 成立을 위하여 많은 研究와 勞力을 집중하였다. 그 결과 1987년 UNCTAD船舶保險約款이 公표되어, 本稿에서는 貿易과 관련하여 海上保險의 法律學的 研究인 船舶保險約款 研究의 한 方法으로 上記約款을 ITC-Hulls와 比較·檢討하여 그 內容을 명확히 糾明하고 補完點을 提示함으로써 韓國海上保險市場의 環境改善 및 學問的인 研究에 조금이나마 이바지하려는 것을 目的으로 하고 있다.

UNCTAD에서 행한 海上保險統一作業의 意義로는 첫째, 從來의 國際的 統一運動에 比較하여 그 背景 및 觀點의 變化, 둘째, ISL/WG의 심의가 南北對立의 양상을 띤 것과 달리 SG그룹의 約款作成作業에서는 技術的 論議에 始終한 것, 셋째, 세계 각국이 參加하여 海上保險法制의 再評價를 실시한 것, 넷째, 再評價作業의 결과 既存法制의 缺陷·不備 등이 명확하게 발견되면 그 修正의 기회를 발생시킬 수 있다는 것 등을 들 수 있다.

이러한 意義를 갖고 UNCTAD船舶保險約款이 公표되었으나 前述한 바와 같이 國際標準船舶保險約款으로서 미흡한 점이 노출되어 여기서 몇가지 問題點을 指摘하고 그 改善點을 제시하고자 한다(단, ITC-Hulls約款中 削除된 것에 대하여는 V章에서 이미 記述하였으므로 생략하기로 하겠다).

첫째, “latent defect”에 대한 定義가 術的인 바와 같이 材質 또는 設計 및 制作上의 “latent defect”를 意味하므로 “the material of”를 삽입하면 자칫 材質에 대한 “latent defect”만을 意味하는 것으로 해석되어 혼돈을 초래할 수 있으므로 보다 明確한 規定이

필요하다.

한편, 賠償範圍에서 “修理費用 賠償”은 제외되었으나 이는 ITC+Hull(19)의 附加條款으로서 UNCTAD(1992)의 賠償範圍에 포함하여야 할 것이다.

예를 들어 ITC+Hull(19)의 附屬條款 “指定金額決定時 修理 損傷 修 繕費에 對하여 約定 賠償 額의 限에서 修理 費用 賠償 額을 決定함”은 “約定 賠償 額의 限에서 修理 費用에 對하여 約定 賠償 額을 決定함”으로 UNCTAD(1992)의 條款에 對하여 修正을 必要하지 않음이 인정된다.

또한, ITC+Hull(18)은 “連續損害에 對하여 未修理損害의 修理費用 約定保險價額을 초과하는 損失, 其 金額에 對하여 保單者의 責任을 規定함”을 規定하고 있으나 UNCTAD(1992)의 條款을 包含하고 있다. UNCTAD에서는 全損時의 補償額을 約定保險價額으로 決定함으로서 全損時에 對하여 保單者의 賠償 責任을 規定하고 있다.

요컨대 UNCTAD(1992)의 國際標準船租保險契約가 國際標準船租保險契約로서 定立되기를 期待하는 主要理由 중의 一은 政府의 必要하다 할 것이며 韓國海上保險市場의 發展 및 政府에 對하여 韓國保險市場에 對한 政府의 政策에 對하여 參考資料로써 利用되기를 期待한다.

MARINE HULL INSURANCE

Named Perils Cover

A COVERAGE

1 Perils clause

1.1 This insurance covers loss of or damage to the insured vessel caused by :

- 1.1.1 perils of the seas ;
- 1.1.2 collision or contact with any object, fixed, floating or otherwise ;
- 1.1.3 fire or explosion ;
- 1.1.4 jettison ;
- 1.1.5 earthquake, volcanic eruption, lightning or similar natural calamities ;
- 1.1.6 violent theft by persons from outside the vessel or piracy ;
- 1.1.7 breakdown of or accident to nuclear installations or reactors.

1.2 This insurance also covers loss of or damage to the insured vessel caused by :

- 1.2.1 accidents in loading, discharging or shifting cargo or fuel ;
- 1.2.2 bursting of boilers, breakage of shafts or any latent defect in the material of the machinery or hull howsoever arising ;
- 1.2.3 wrongful acts wilfully committed by the master, officers or crew to the prejudice of the assured ;
- 1.2.4 negligence of master, officers, crew or pilots ;
- 1.2.5 negligence of repairers, provided such repairers are not assured hereunder ;

provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the assured, owners or managers.

2 This insurance also covers loss of or damage to the insured vessel caused by any act of any governmental authority to prevent or minimize pollution resulting from damage to the vessel for which the insurer is liable under this insurance, provided such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the assured, owners or managers, to prevent or minimize such pollution.

3 In so far as masters, officers, crew or pilots act in their capacity as such, they are not to be considered as assured, owners or managers within the meaning of clauses 1.2 and 2 of this part A even if they should hold shares in the vessel.

B GENERAL EXCLUSIONS

4 This insurance does not cover :

- 4.1 loss, damage, liability or expense caused by :
 - 4.1.1 war, hostilities or warlike acts ;
 - 4.1.2 civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom ;
 - 4.1.3 mines, torpedoes, bombs or other weapons of war ;
 - 4.1.4 capture, seizure other than by pirates, masters, officers or crew, arrest, restraint and detainment and the consequences thereof or any attempt thereat ;
 - 4.1.5 sabotage or terrorism committed from a political motive ;
 - 4.1.6 detonation of an explosive caused by any person acting maliciously or from a political motive ;
 - 4.1.7 strikes, lock-outs or other similar labour disturbances ;
 - 4.1.8 civil commotions, riots or other similar events ; or
 - 4.1.9 confiscation, requisition or other similar measures taken or attempted by any government or other similar organization assuming or wielding power ;
- 4.2 loss, damage, liability or expense caused by unseaworthiness of the vessel, including not being properly manned, equipped or loaded, where the assured knew, or should have known, of such unseaworthiness when the vessel was sent to sea ;
- 4.3 loss, damage, liability or expense resulting from the personal act or omission of the assured done with the intent to cause such loss, damage, liability or expense or recklessly and with knowledge that such loss, damage, liability or expense would probably result.
- 4.4 Additional exclusion clause(if expressly agreed by the parties) : loss, damage, liability or expense caused by piracy.

C ADDITIONAL COVERAGE

5 Collision Liability Clause or Collision and Contact Liability Clause

Alternative A : Collision Liability Clause

5.1 This insurance also covers (THREE-FOURTHS OF)* the liability incurred by the assured as a consequence of the insured vessel coming into collision with another vessel, in respect of :

- 5.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel ;
 - 5.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon ;
- or
- 5.1.3 expenses of any such other vessel or property thereon in respect of general average or salvage.

provided that such collision was not caused by a peril excluded in Part B.

5.2 However, this clause does not cover any liabilities in respect of :

- 5.2.1 loss of life, personal injury or illness ;
- 5.2.2 cargo or other property on the insured vessel ;

5.2.3 contractual engagements of the insured vessel ;

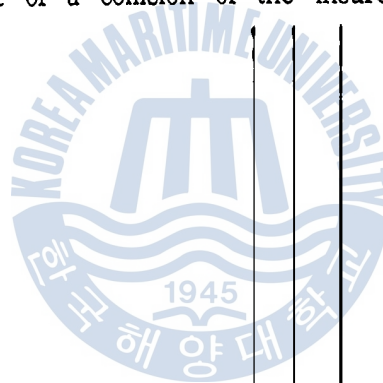
5.2.4 pollution or contamination of any property or thing whatsoever(including cost of preventive measures and clean-up operations), except of other vessels with which the insured vessel is in collision or property on such other vessels ;

5.2.5 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever.

5.3 The insurer only has a duty to pay the indemnity under this clause when and in so far as the assured has paid the injured party. However, nothing in this clause shall deprive the injured party of any right of direct action against the insurer provided by applicable law.

5.4 The amount payable under this clause is in addition to any amount payable under the other provisions of this insurance, but shall not, unless otherwise expressly agreed, exceed (THREE-FOURTHS OF)* an amount equal to the sum insured in respect of each separate occurrence.

5.5 In the event of a collision of the insured vessel with another vessel



A series of vertical lines, likely representing a table or a form structure, extending from the text area down to the bottom of the page.

- 4.1 loss, damage, liability or expense caused by :
 - 4.1.1 war, hostilities or warlike acts ;
 - 4.1.2 civil war, revolution, rebellion, insurrection, or civil strife arising therefrom ;
 - 4.1.3 mines, torpedoes, bombs or other weapons of war ;
 - 4.1.4 capture, seizure other than by pirates, masters, officers or crew, arrest, restraint and detainment and the consequences thereof or any attempt thereat ;
 - 4.1.5 sabotage or terrorism committed from a political motive ;
 - 4.1.6 detonation of an explosive caused by any person acting maliciously or from a political motive ;
 - 4.1.7 strikes, lock-outs or other similar labour disturbances ;
 - 4.1.8 civil commotions, riots or other similar events ; or
 - 4.1.9 confiscation, requisition or other similar measures taken or attempted by any government or other similar organization assuming or wielding power ;
- 4.2 loss, damage, liability or expense caused by unseaworthiness of the vessel, including not being properly manned, equipped or loaded, where the assured knew, or should have known, of such unseaworthiness when the vessel was sent to sea ;
- 4.3 loss, damage, liability or expense resulting from the personal act or omission of the assured done with the intent to cause such loss, damage, liability or expense or recklessly and with knowledge that such loss, damage, liability or expense would probably result.
- 4.4 Additional exclusion clause (if expressly agreed by the parties) : loss, damage, liability or expense caused by piracy.

C ADDITIONAL COVERAGE

5 Collision Liability Clause or Collision and Contact Liability Clause

Alternative A : Collision Liability Clause

5.1 This insurance also covers (THREE-FOURTHS OF)* the liability incurred by the assured as a consequence of the insured vessel coming into collision with another vessel, in respect of :

- 5.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel ;
 - 5.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon ;
- or
- 5.1.3 expenses of any such other vessel or property thereon in respect of general average or salvage,

provided that such collision was not caused by a peril excluded in Part B.

5.2 However, this clause does not cover any liabilities in respect of :

- 5.2.1 loss of life, personal injury or illness ;
- 5.2.2 cargo or other property on the insured vessel ;

5.2.3 contractual engagements of the insured vessel ;

5.2.4 pollution or contamination of any property or thing whatsoever (including cost of preventive measures and clean-up operations), except of other vessels with which the insured vessel is in collision or property on such other vessels ;

5.2.5 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever.

5.3 The insurer only has a duty to pay the indemnity under this clause when and in so far as the assured has paid the injured party. However, nothing in this clause shall deprive the injured party of any right of direct action against the insurer provided by applicable law.

5.4 The amount payable under this clause is in addition to any amount payable under the other provisions of this insurance, but shall not, unless otherwise expressly agreed, exceed (THREE-FOURTHS OF)* an amount equal to the sum insured in respect of each separate occurrence.

5.5 In the event of a collision of the insured vessel with another vessel wholly or partially owned by the assured, the insurer shall be liable under this clause as if the other vessel were owned by a third party. In such cases, the determination of liabilities and the assessment of damages shall be made by a sole arbitrator agreed by the insurer and the assured.

5.6 Alternative cross-liability clauses :

Alternative A : Where the insured vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame, then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this clause shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the assured in consequence of the collision.

Alternative B : Where the assured has incurred a liability covered by this clause and he can claim damages against the injured party for loss which he himself has suffered on the same occasion, the settlement of the claim, as between the assured and the insurer, is to be effected on the basis of the calculated gross liabilities before any set-off has been made. This applies even if, in the settlement between the assured and the injured party, one or both of the said liabilities are limited by law. Where the limitation is applied to the balance between the assured's and the injured party's liabilities, the largest calculated gross liability shall, in the settlement between the assured and the insurer, be reduced by the same amount by which such balance has been reduced.

5.7 In addition to the amount referred to in 5.4, the insurer shall also pay (THREE-FOURTHS OF)* the legal costs incurred by or awarded against the assured, in respect of contesting liability covered under this clause or taking proceedings to limit such liability, provided that the insurer's prior written consent has been obtained or, where the insurer cannot be contacted, that written consent is obtained as soon as possible. Such consent shall not be unreasonably withheld.

17. In the event of a request by the assured to assist in obtaining a guarantee in order to release or to hold the arrest of the insured vessel or another vessel wholly or partially owned by the assured, in respect of an occurrence covered by this clause, the insurer shall use his best endeavours to provide a counter-guarantee or a guarantee of undertaking restricted to his proportion of the insurance and to the terms and limits of this insurance policy. However, the insurer is under no obligation to accept the security in respect of the assured's freight vessel under this clause.

18. Clauses 18.1 and 18.2 of the 1983 LMAA Policy are to be deleted in conjunction with clause 17.

19. Alternative to Collision and Contact Liability Clause

19.1 This clause covers liability incurred by the assured as a consequence of the insured vessel coming into collision or contact with another vessel, or any object, fixed, floating or otherwise, provided that such collision or contact was not caused by a fault excluded in Part B.

19.2 However, this clause does not cover any liabilities in respect of:

- 19.2.1 damage to the personal injury or illness;
- 19.2.2 cargo or other property on the insured vessel;
- 19.2.3 contractual engagements of the insured vessel;

19.3 pollution or contamination of any property or thing whatsoever (including cost of preventive measures and clean-up operations), except of other vessels with which the insured vessel is in collision or property on such other vessels;

19.4 alternative wreck removal exclusions:

Alternative A: removal of the wreck of the insured vessel or its cargo;

Alternative B: removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever;

19.5 consequential loss or debt to any vessel or object not physically damaged as a result of the occurrence.

20. The insurer only has a duty to pay the indemnity under this clause when and in so far as the assured has paid the injured party. However, nothing in this clause shall deprive the injured party of any claim or right of action against the insured vessel or against any third party.

21. The amount payable under this clause is in addition to any amount payable under the other provisions of this insurance, but shall not, unless otherwise expressly agreed, exceed an amount equal to the sum insured in respect of each separate occurrence.

22. In the event of a collision or contact of the insured vessel with another vessel or object wholly or partially owned by the assured, the insurer shall be liable under this clause as if the other vessel or object were owned by a third party. In such cases, the determination of liabilities and the assessment of damages shall be made by a sole arbitrator agreed by the insurer and the assured.

23. Alternative cross-liability clauses:

Alternative A: Where the insured vessel is in collision with another

vessel and both vessels are to blame, then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this clause shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective owners had been compelled to pay to each other such proportion of each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the assured in consequence of the collision. This principle, as far as applicable, also applies when the insured vessel comes into contact with an object.

Alternative B : Where the assured has incurred a liability covered by this clause and he can claim damages against the injured party for loss which he himself has suffered on the same occasion, the settlement of the claim, as between the assured and the insurer, is to be effected on the basis of the calculated gross liabilities before any set-off has been made. This applies even if, in the settlement between the assured and the injured party, one or both of the said liabilities are limited by law. Where the limitation is applied to the balance between the assured's and the injured party's liabilities, the largest calculated gross liability shall, in the settlement between the assured and the insurer, be reduced by the same amount by which such balance has been reduced.

5.7 In addition to the amount referred to in 5.4, the insurer shall also pay the legal costs incurred by or awarded against the assured, in respect of contesting liability covered under this clause or taking proceedings to limit such liability, provided that the insurer's prior consent has been obtained or, where the insurer cannot be contacted, that written consent is obtained as soon as possible. Such consent shall not be unreasonably withheld.

5.8 If requested by the assured to assist in obtaining a guarantee in order to release or avoid the arrest of the insured vessel, or another vessel wholly or partially owned by the assured, in respect of an occurrence covered by this clause, the insurer shall use his best endeavours to provide a counter-guarantee or counter-letter of undertaking restricted to his proportion of the insurance and to the terms and limits of this insurance. However, the insurer is under no obligation to provide security in respect of the assured's liability covered under this clause.

6 General average and salvage clause

6.1 This insurance also covers the insured vessel's proportion of general average, salvage and/or salvage charges. In case of general average sacrifice of the vessel, the assured has the right to recover in respect of the whole of such loss without first enforcing his rights of contribution from other parties.

6.2 The general average adjustment shall be according to the applicable law and practice. However, where the contract of carriage or affreightment so provides, the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules, 1974 or similar provisions of other rules.

6.3.1 When the vessel sails in ballast, and where there are no other contributing interests, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1974(excluding XX and XXI), or similar provisions of other rules if expressly agreed, shall be applied

and the insurer shall pay the vessel's proportion as so calculated. The voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the vessel at the first port or place thereafter, other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated, the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.

6.3.2 Where all the contributing interests are owned by the assured, the provisions of the York-Antwerp Rules, 1974, or similar provisions of other rules if expressly agreed, shall be applied as if the interests were owned by different persons, and the insurer shall pay the vessel's proportion as so calculated.

6.4 Where the insured vessel receives salvage services from another vessel wholly or partially owned by the assured, or under the same management, the insurer shall be liable under this clause as if the other vessel were owned by a third party. In such cases, the amount payable for the services rendered shall be determined by a sole arbitrator agreed by the insurer and the assured.

6.5 Where extraordinary expenditure has been reasonably incurred in an unsuccessful attempt to save both the vessel and other property involved in a common maritime adventure, and a claim for total loss of the vessel is admitted under this insurance, the insurer shall, in addition to the total loss, pay such proportion of such expenditure in excess of the proceeds, if any, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the vessel.

6.6 No claim under this clause shall in any case be allowed unless the general average act or salvage was undertaken to avoid, or in connection with the avoidance of, a peril insured against.

7 Sue and labour clause

7.1 Where there has been loss of or damage to the vessel from a peril insured against, or where the vessel is in danger from such a peril, and as a result reasonable expenditure is incurred by the assured in order to avert or minimize a loss which would be recoverable under this insurance, the insurer shall pay to the assured the expenditure incurred. This clause shall not apply to general average, salvage or salvage charges or to expenditure otherwise provided for in this insurance.

7.2 The insurer's liability under this clause is in addition to his liability under the other provisions of this insurance, but shall not exceed an amount equal to the sum insured in respect of the vessel.

D PERIOD OF COVERAGE

8 Continuation Clause : This insurance may be extended at a pro rata daily/monthly*premium provided previous notice be given to the insurer, if at expiry

8.1 the vessel is at sea or in distress or at a port of refuge or of call, until its arrival at its port of destination.

8.2 the vessel is in port carrying out repairs which affect its seaworthiness and which are covered under the insurance, until completion of those repairs.

* Strike out whichever is not applicable.

E DUTIES OF THE ASSURED

9 9.1 Where there has been loss of or damage to the vessel from a peril insured against, or where the vessel is in danger from such a peril, it shall be the duty of the assured, owners and managers to take all reasonable measures to avert or minimize loss which would be recoverable under this insurance.

9.2 Measures taken by the assured or insurer to prevent or minimize loss recoverable under this insurance shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

9.3 Alternative A : Where the failure to give such notice as required by the Notice Clause(Part G clause 14) or to take such measures as required by 9.1 above is the result of a lack of due diligence by the assured, owners or managers, the claim recoverable under this insurance shall be reduced to the extent that the loss, damage, liability or expense has not been minimized, or has been aggravated, as the case may be.

Alternative B : No provision.

F MEASURE OF INDEMNITY

10 General Rules

10.1 Agreed and insurable value

10.1.1 Where an agreed value is stated in this insurance, this agreed value shall be conclusive between the assured and the insurer as to the value of the insured vessel in the absence of fraud.

10.1.2 Where there is no agreed value, the insurable value of the vessel is its actual market value at the time the risk attaches, unless otherwise directed by applicable law.

10.1.3 Where there is no agreed value and the term "agreed value" is used in other provisions of this insurance, this term shall be deemed also to cover the insurable value, as defined in 10.1.2 above.

10.2 Sum insured : The insurer's liability in respect of each separate occurrence covered under clauses 1 and 2 of part A and clause 6(except 6.5) of Part C shall be limited to the sum insured. In addition the insurer shall be liable for claims under clauses 5, 6.5 and 7 of Part C(the Collision Liability, Unsuccessful General Average and Sue and Labour Clauses) as provided therein.

10.3 Under- and over-insurance

10.3.1 Where the sum insured is less than the agreed value, the insurer is only liable to pay that proportion of any loss covered by this insurance that the sum insured bears to the agreed value.

10.3.2 Where the sum insured is higher than the agreed value, the assured

and the charterparty may have the agreed value.

(iii) *Charterparty*.

Under article 10 of the indemnity provisions under the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 11 of the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 12 of the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 13 of the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 14 of the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 15 of the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 16 of the Insurance Act of 1943,

(i) *Insurance*.

Under article 17 of the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 18 of the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 19 of the Insurance Act of 1943, the insured is not to be liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured, but the insured is liable for the loss of or damage to the insured property if the loss or damage is caused by the fault of the insured.

Under article 20 of the Insurance Act of 1943,

costs of entering and leaving dock and the dock dues for the time spent in dock shall be divided equally, unless they can be attributed to only one of these categories of work.

13.1.7 Costs incurred to expedite repairs : Where, in order to avoid unreasonable delay in repairs, greater expenses are incurred in dispatching parts for repairs by one means of transport rather than another, such expenses will be allowed as part of the reasonable cost of repairs.

13.1.8 Cost of surveyors and superintendents

Fees of surveyors and superintendents of repairs necessitated by loss covered by this insurance are calculated as part of the reasonable cost of repairs.

13.1.9 Agency commission : No sum shall be allowed under this insurance either by way of remuneration of the assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents, or in respect of the commission or charges of any company or person acting on behalf of the assured to perform such services.

13.2 Unrepaired damage

Alternative A : Where the vessel is sold and damage covered by this insurance has not been repaired, the assured is entitled to be indemnified for the unrepaired damage to the extent that the sale price is reduced by the existence of such unrepaired damage. However, the insurer's liability as determined by this clause shall in no case exceed the reasonable cost of repairs of such unrepaired damage, as calculated at the first reasonable opportunity to effect such repairs.

Alternative B : Where the vessel has been damaged and repairs to the whole or part of the damage covered by this insurance have not been carried out at the expiry of this insurance, then, if the assured elects not to repair but to claim for unrepaired damage, the insurer shall indemnify him in respect of that unrepaired damage for the estimated reasonable cost of repairs, not exceeding the reasonable depreciation of the vessel, both calculated at the expiry of this insurance.

Where the vessel is sold before the expiry of this insurance, and damage covered by this insurance has not been repaired, the assured is entitled to be indemnified for the depreciation caused by such unrepaired damage at the date of sale. However, the insurer's liability as determined by this clause shall in no case exceed the reasonable cost of repairs of the unrepaired damage as calculated at the date of sale.

The reasonable depreciation shall be considered to be the difference between the market value of the vessel without such unrepaired damage and the vessel's damaged value.

The assured shall not be entitled to claim for any unrepaired damage existing at the time the vessel becomes a total loss during the period covered by this insurance.

13.3 Wages and maintenance : Wages and maintenance of the master, officers and crew shall not be allowed in the cost of repairs. However, this provision

shall not apply:

13.3.1 to the vessel's proportion of general average;

13.3.2 to such expenses which are recoverable as removal expenses under 13.1.4 or which are incurred on trial trips related to repair or recoverable damage.

14. CLAIMS SETTLEMENT

14. Notice of the event of an occurrence which may result in a claim under this insurance, the assured shall, without undue delay, give notice thereof to the insurer.

15. Tender clause

15.1 In the event of an occurrence which may result in a claim under this insurance, the assured shall, without undue delay:

15.1.1 enable the insurer to arrange for survey of the damage. The assured also has the right to appoint his own surveyor if he so wishes;

15.1.2 take such measures and obtain such tenders as a diligent uninsured owner would take to obtain the most favourable offer to carry out repairs.

15.2 The insurer may also take tenders or may require additional tenders to be taken for the repair of the vessel, in which case an allowance shall be payable to the assured at the rate of 25 per cent per annum on the agreed value of the insured vessel for the time lost to the extent that such time is lost solely as a result of such tenders being taken.

15.3 The assured may decide to which port or place to proceed for docking or repair and which tender to accept. However, if the assured in taking such decisions does not act as a diligent uninsured owner, the insurer shall not be liable for any increased costs resulting therefrom.

16. Payment on account

16.1 Where the assured, before the claims statement has been issued, has made or will have to make disbursements recoverable under this insurance, he may for this purpose require one or more payments on account from the insurer. The insurer shall use his best endeavours to make such payments to the assured without undue delay.

16.2 Where on reasonable grounds the insurer does not admit liability for the claim, he may refuse to make any payment on account or, in the event that he admits liability for some of the disbursements, limit his payment on account to such disbursements as he admits.

16.3 The insurer may require that the assured consent to have the payment made on his behalf to a third party.

16.4 A payment on account by the insurer shall in no way prejudice the question of his liability to the assured.

豊田太郎, 國際標準船舶保險約款の作成作業について, 「海運」, No. 644, 東京 : 日本海運集會所, 1981.

● 西洋文獻

Brice, G., *Maritime Law of Salvage*, London : Stevens & Son, 1983.

Brown, R.H., *Marine Insurance—Vol. 1—The Principles*, 4th ed., London : Witherby & Co. Ltd., 1978.

—————, *Marine Insurance—Vol. 3—Hull Practice*, London : Witherby & Co. Ltd., 1973.

—————, *Analysis of Marine Insurance Clauses—Book Two*, London : Witherby & Co. Ltd., 1984.

—————, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, London : Witherby & Co. Ltd., 1975.

Buglass, Leslie J., *Marine Insurance and General Average in the United States*, 2nd ed., Centreville, Maryland : Cornell Maritime Press, 1981.

Dover, Victor, *A Handbook to Marine Insurance*, 8th ed., London : Witherby & Co. Ltd., 1975.

Goodacre, J.K., *Marine Insurance Claims*, 2nd ed., London : Witherby & Co. Ltd., 1981.

—————, *Institute Time Clauses—Hulls*, London : Witherby & Co. Ltd., 1983.

Ivamy, E.R. Hardy, *Chalmer's Marine Insurance Act 1906*, 8th ed., London : Butterworth & Co. Ltd., 1976.

- 112], Marine Insurance, 4th ed., London : Butterworth & Co. Ltd., 1985.
- Lambeth, R.J. Templeman on Marine Insurance, 6th ed., London : Pitman Publishing Ltd., 1986.
- Marine Insurance Training Services for the Sedgwick Group. Marine Hull Practice, London : M.I.T.S., 1985.
- Mustill, J. Michael and Gilman, J.C.B., Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th ed., London : Stevens & Sons, 1981.
- Parks, Alex L., The Law and Practice of Marine Insurance and Average, 1st ed., Centreville, Maryland : Cornell Maritime Press, 1987.
- UNCTAD, Statement TD/B/C.4/ISL/27, Geneva : UNCTAD, 1978.
- UNCTAD, Statement TD/B/C.4/ISL/L.74, Geneva : UNCTAD, 1984.
- UNCTAD, Statement TD/B/C.3/199, Geneva : UNCTAD, 1985.
- UNCTAD, Statement TD/B/C.4/ISL/50, Geneva : UNCTAD, 1985.
- UNCTAD, Statement TD/B/1014, Geneva : UNCTAD, 1984.

船員災害補償에 있어서의 職務上の範圍에 대한 解釋論的 研究

A Study on the Extent of the Service in Legal Interpretation
in relation to the Seaman Injury Compensation

柳 明 胤

Myeong - Yun Yoo

< 目 次 >

Abstract

第1章 序 論

1. 研究의 目的
2. 研究方法 및 範圍

第2章 災害補償의 法的意義와 性質

1. 災害補償制度의 法的意義
2. 災害補償의 法的性質
3. 火災補償과 賠償責任

第3章 船員災害補償의 法體系와 內容

1. 船員災害補償의 法體系와 問題點
2. 船員災害補償의 適用範圍
3. 船員災害補償의 內容

第4章 海上勞動의 特殊性

1. 선원의 勞動能力과 그 特徵

2. 個別的 勞動關係에서의 特殊性

第5章 船員災害補償에 있어서의 職務
關聯性의 具體的 檢討

1. 職務關聯性의 一般 概念

2. 船務의 範圍

3. 其他의 原因에 의한 船員災害와
職務關聯性

4. 선원의 故意·重過失과 船舶所有
者의 免責

5. 時間과 관련한 몇가지 檢討

第6章 結 語

參考文獻