

4-1 해상적하보험계약의 개요

1. 해상적하보험계약의 개념

해상적하보험계약이란 보험자(the insurer, the assurer, the underwriter)가 피보험자(the insured, the assured)에게 해상위험(maritime perils)으로 인한 보험목적물(the subject matter insured)인 화물의 해상손해(marine loss)를 보상할 것을 약속하고, 피보험자는 보험자에게 보험료(premium)를 지급할 것을 약속함으로써 성립하는 계약이다.

해상적하보험계약은 해상운송위험에 대비하기 위하여 매매계약 당사자 중 그 위험을 부담하는 자가 가입한다. 그런데 해상적하보험계약은 문자 그대로 해상운송위험만을 담보하는 것이 아니라 해상항해에 수반되는 육상운송위험까지 담보한다. 또한 항공운송 위험도 별도의 약관이 존재하기는 하지만, 해상적하보험증권에 의하여 인수된다. 따라서 무역화물보험이라 하면 해상적하보험을 가리킨다고 이해하면 된다.

해상적하보험계약의 가입자(보험계약자)는 다음 표에서 보는 바와 같이 물품매매계약상 가격조건에서 채택된 무역거래조건에 따라 결정된다. 즉 무역거래조건에서 규정하고 있는 위험부담의 분기점을 고려하여 국제운송위험을 부담하는 당사자가 해상적하보험에 부보하면 된다. 예를 들어 FOB 조건의 경우, 매도인은 화물이 선적항에서 본선에 적재될 까지의 위험을 부담하므로 이 때까지의 위험을 담보하는 별도의 운송보험계약을 체결하고, 매수인은 적재 이후의 위험을 담보하는 해상적하보험계약을 체결해야 한다. 한편 CIF 조건의 경우는 위험부담의 분기점이 FOB 조건과 동일하지만, 본선적재 이후의 위험에 대비하여 위험부담자인 매수인이 해상적하보험계약을 체결하지 않고, 매도인이 매수인을 위하여 목적항까지의 위험을 담보하는 해상적하보험계약을 체결하고, 보험료를 지급하게 된다.

< 2010 년 인코텀즈와 보험계약의 관계 >

| 무역거래 조건 | 위험부담의 분기점 | 보험계약 체결의무 | |
|---------|---------------------------------------|-----------|----|
| EXW | 물품이 매도인의 영업소에서 매수인의 처분에 맡겨진 때 | 없음 | 없음 |
| FCA | 물품이 매수인이 지명한 운송인 또는 기타 당사자에게 인도된 때 | 없음 | 없음 |
| CPT | 물품이 매도인이 지명한 운송인에게 인도된 때 | 없음 | 없음 |
| CIP | 물품이 매도인이 지명한 운송인에게 인도된 때 | 있음 | 없음 |
| DAT | 물품이 목적항 또는 목적지 지정터미널에서 매수인의 처분에 맡겨진 때 | 없음 | 없음 |
| DAP | 물품이 목적지 지정장소에서 매수인의 처분에 맡겨진 때 | 없음 | 없음 |
| DDP | 물품이 목적지 지정장소에서 매수인의 처분에 맡겨진 때 | 없음 | 없음 |
| FAS | 물품이 매수인이 지명한 본선 선측에 인도된 때 | 없음 | 없음 |
| FOB | 물품이 매수인이 지명한 본선 선상에 인도된 때 | 없음 | 없음 |
| CFR | 물품이 매도인이 지명한 본선 선상에 인도된 때 | 없음 | 없음 |
| CIF | 물품이 매도인이 지명한 본선 선상에 인도된 때 | 있음 | 없음 |

한편 국제운송계약과 해상적하보험계약의 관계는 다음과 같다. 인코텀즈에 따르면 EXW, FCA, FAS, FOB 조건에서는 매수인이, 그 밖의 조건에서는 매도인이 각각 국제운송계약의 체결자가 된다. 예를 들어 FOB 조건에서 화물손해가 발생한 경우 해상운송인과 운송계약을 체결하고 위험을 부담하는 매수인이 해상운송인에게 손해배상을 청구한다. 반면 CIF 조건에서 화물손해가 발생한 경우 해상운송인과의 운송계약은 매도인이 체결하지만, 위험은 매수인이 부담하므로 매수인이 해상운송인에게 손해배상을 청구한다. 또한 DAT 조건에서 화물손해가 발생한 경우, 해상운송인과 운송계약을 체결하고 위험을 부담하는 매도인이 해상운송인에게 손해배상을 청구한다.

그러나 화물손해에 대하여 해상운송인의 면책사유가 인정되며, 귀책사유로 인한 화물손해라고 하여도 해상운송인의 책임은 관련법에 의하여 포장당 또는 중량당 일정금액으로 제한되기 때문에 위험부담자는 해상적하보험계약에 반드시 가입해야 한다. 위험부담자가 해상적하보험계약을 체결해 두면, 화물손해 발생시 해상운송인에게 손해배상을 직접청구 할 필요 없이, 보험자로부터 신속하고 완전한 보상을 받을 수 있기 때문이다.

위험부담자에게 손해를 보상한 보험자는 화물손해가 해상운송인의 귀책사유(감항능력

주의의무위반 또는 화물취급상 주의의무위반)로 발생된 경우라면 해상운송인에 대하여 피보험자의 손해배상청구권을 대위(subrogation)하게 된다. 여기서 대위라 함은 보험자가 피보험자에게 보험금을 지급하게 되면, 보험목적물(화물)과 제 3 자에 대하여 피보험자가 갖는 권리를 보험자가 취득하는 것을 말한다.

2. 해상적하보험계약의 성질과 해상적하보험증권

해상적하보험계약은 보험자와 피보험자의 합의에 의하여 성립하는 낙성계약이다. 또한 피보험자의 보험료 지급과 보험자의 보험금 지급이 서로 대가관계에 있으므로 유상계약이고, 계약당사자가 서로 보험료 지급채무와 보험금 지급채무를 진다는 점에서 쌍무계약이다. 한편 실무상 보험계약이 체결되면, 보험계약의 내용이라 할 수 있는 적하보험약관이 첨부된 해상보험증권(Marine Insurance policy)에 보험자가 일방적으로 서명하여 피보험자에게 교부하게 되므로 해상적하보험계약은 부합계약이다.

※ 주요 용어 정리

① 보험자와 피보험자

보험자는 해상손해 발생시 손해보상의무를 지는 자이고, 피보험자는 실제 화물손해 발생시 손해를 보는 자 또는 보험계약상 보험금청구권을 가지는 자를 말한다. 한편 피보험자와 구별해야 하는 것은 보험자에게 보험료를 지급하고, 보험계약을 체결하는 자를 의미하는 보험계약자이다. 해상적하보험계약의 경우 FOB 조건에서는 매수인이 자신의 이익을 위하여 보험계약을 체결하므로 보험계약자임과 동시에 피보험자가 되지만, CIF 조건에서는 매도인이 매수인을 위하여 보험계약을 체결하므로 매도인은 보험계약자, 매수인은 피보험자가 된다.

② 보험의 목적(보험목적물)과 보험계약의 목적(피보험이익)

보험의 목적은 위험발생의 객체, 즉 화물과 같이 보험사고의 대상이 되는 객체를 의미하며, 이것을 보험목적물(subject matter-insured)이라 한다. 그런데 보험의 보호대상은 보험목적물 그 자체가 아니고, 그러한 보험의 목적에 대하여 특정인이 가지고 있는 이해관계이다. 즉 보험사고로 인하여 보험목적물에 손해가 발생됨으로써 경제적 손실을 입게 되는 피보험자와 보험목적물의 이해관계가 보험계약의 목적이며, 이것을 피보험이익(insurable interest)이라 한다. 보험계약이 유효하게 성립되기 위해서 피보험이익은 적법성, 경제성, 확정성이라는 세 가지 요건을 충족해야 한다.

③ 보험가액과 보험금액

보험가액(insurable value)은 보험계약의 목적, 즉 피보험이익의 경제적 가치를 말한다. 즉 피보험자가 입을 수 있는 손해액의 최고한도를 의미한다. 그런데 보험가액은 보험기간 중에 일정한 것이 아니라 시간과 장소에 따라 수시로 변동할 수 있기 때문에 평가가 문제된다. 통상 해상보험에서는 보험가액이 보험기간 중에 변하지 않는다고 하는 “보험가액불변경주의”를 채택하여 보험계약이 체결되는 시점과 장소에서의 가액을 보험가액으로 협정하는 것이 일반적이다. 이와 같이 보험계약 체결시 계약당사자가 협정한 보험가액을 “기평가보험가액”이라 하고, 이에 따라 체결된 보험계약을 “기평가보험(valued policy)”이라 한다.

한편 보험금액(insured amount)은 손해발생시 보험자가 부담하는 보상책임의 최고한도를 의미한다. 그런데 보험가액과 보험금액이 일치하는 경우도 있고, 일치하지

않는 경우도 있다. 양자가 동일한 경우를 전부보험(full insurance)이라 하고, 보험금액이 보험가액을 초과하는 경우를 초과보험(over insurance), 보험금액이 보험가액에 미달하는 경우를 일부보험(under insurance)이라 한다. 전부보험과 일부보험은 문제가 되지 않으나, 초과보험의 경우에는 보험이 도박화 될 우려가 있기 때문에 우리 상법에서는 고의에 의한 초과보험은 보험계약 자체가 무효가 되고, 선의에 의한 초과보험은 초과부분만 무효라고 규정하고 있다.

우리나라에서 이용되는 해상적하보험증권은 “로이즈선박·적하보험증권(Lloyd’s Ships•Goods Policy)” 과 “신로이즈해상보험증권(New Lloyd’s Marine Policy Form)” 이 있다. 전자는 1779 년에 Lloyd’s 에 의하여 공식적으로 채용된 것으로, 1982 년 그것을 전면적으로 개정한 후자가 도입되기 전까지 광범위하게 사용되었다. 전자를 구보험증권, 후자를 신보험증권이라 한다.

구보험증권은 전면의 본문약관, 이텔릭체약관, 난외약관(marginal clause)과 이면의 특별약관으로 구성된다. 구보험증권은 본문약관에서 보험자의 담보위험을 열거하고, 다시 이러한 담보위험으로 인한 발생한 손해를 특별약관인 “협회적하약관(Institute Cargo Clause : ICC)” 에서 전손과 분손으로 분류하여 보험자의 담보여부를 결정하는 이중적 담보책임체계를 채택하고 있어 보험자의 보상책임이 불명확하다는 지적을 받아 왔고, 결국 신보험증권이 제정되게 되었다.

협회적하약관이란 해상적하보험계약의 조건을 보다 명확히 하기 위하여 런던보험자협회(Institute of London Underwriters)가 제정한 특별약관을 말한다. 협회적하약관에는 구보험증권에 첨부되는 협회적하약관(1963), 그리고 신보험증권에 첨부되는 협회적하약관(1982)과 협회적하약관(2009)이 있다. 협회적하약관(1963)은 구보험증권에 첨부된다고 하여 구협회적하약관이라고 하며, 협회적하약관(1982)과 협회적하약관(2009)은 신보험증권에 첨부된다고 하여 신협회적하약관이라고 한다.

신보험증권은 구보험증권에 있던 본문약관의 일부를 신협회적하약관에 통합시키고, 이텔릭체약관 전부와 본문약관의 나머지 대부분을 삭제 시킴으로써 매우 간결하게 되었다. 따라서 신보험증권은 신협회적하약관을 중심으로 하게 되었으므로 이것이 첨부되지 않으면 보험증권으로서의 역할을 할 수 없게 되었다.

한편 해상적하보험계약의 준거법은 보험증권에 명시적 지정이 있는 경우에는 그에 따르고, 명시적 지정이 없는 경우에는 당사자의 묵시적 의사를 고려하여 준거법이 결정된다. 그런데 해상적하보험실무에서 세계적으로 널리 사용되는 구보험증권과 신보험증권에서는 영국법을 준거법으로 한다는 영국법준거약관이 삽입되어 있다. 여기에는 “이 보험증권에 포함되어 있거나 또는 이 보험증권에 첨부되는 어떠한 반대의 규정이 있음에도 불구하고, 이 보험은 일체의 보상청구에 대한 책임 및 정산(liability for and settlement of any and all claims)에 관하여 영국의 법률과 관습에 따른다” 라고 되어 있다.

우리 대법원은 이러한 영국법준거약관의 효력을 인정하되, 다만 영국법의 적용범위는 보험자의 보상책임 유무와 그 정산방법에 관한 사항에 제한되고, 보험계약의 성립 및 효력에 관한 사항에는 우리 상법이 적용된다고 판시한 바 있다. 즉 우리 대법원은 영국법준거약관의 해석에 있어 전부지정설이 아닌 부분지정설을 취하고 있다. 그러나 우리 대법원이 전부지정설을 취하던, 부분지정설을 취하던 간에 해상적하보험계약에서는 우리 상법보다 영국해상보험법이 더 중요한 법원(法源)이 된다. 영국해상보험법의 법원에는 성문법인 해상보험법(Marine Insurance Act 1906, 이하 MIA 라 한다)과 관례법인 보통법, 그리고 협회적하약관이 있다.

※ 해상적하보험의 종류와 보험서류

해상적하보험은 확정보험과 예정보험으로 구분된다. 확정보험이란 보험계약체결시 보험계약의 내용(화물, 보험금액, 적재선박 등)이 확정된 경우를 말하고, 예정보험은 그러하지 않은 경우를 말한다.

예정보험은 다시 개별예정보험(provisional policy)과 포괄예정보험(open policy)으로 구분된다. 개별예정보험은 개개의 선적화물에 대하여 체결하는 것으로, 여기에는 선명미확정보험(floating policy)과 보험금액미확정보험(unvalued policy)이 있다. 한편 포괄예정보험은 다수의 불특정 선적화물에 대하여 체결하는 보험을 말한다. 포괄예정보험은 보험자의 연간 보상액을 미리 설정하고, 실제로 선적이 행해진 때 이를 통지하여 그 금액만큼 감액해 나가는 보험계약을 말한다.

한편 보험서류에는 보험증권(insurance policy), 보험증명서(insurance certificate), 보험승인장 또는 부보각서(cover note)가 있다. 확정보험과 개별예정보험의 경우에는 보험증권이 발행되며, 포괄예정보험의 경우에는 보험증명서가 발행된다. 그리고 보험증명서는 보험증권과 동일한 효력이 인정된다.

그런데 보험승인장은 보험중개인이 보험계약자에게 발행하는 서류로, 중개인이 보험자와 교섭하여 부보했거나 부보할 것이라는 통지서에 불과하다.

따라서 UCP 600 제 28 조에서는 보험증권과 보험증명서는 수리하지만, 보험중개인이 발행한 보험승인장은 신용장에서 특별히 허용하고 있지 않는 한 수리하지 않는다고 규정하고 있다. 한편 동 규칙에서는 보험서류 원본이 2 통 이상 발행된 경우, 발행된 원본 전통이 제시되어야만 수리된다고 규정하고 있다.

3. 보험자의 손해보상책임

보험자는 보험기간 중에 면책위험이 아닌 담보위험으로 인하여 약정된 손해보상범위 내에서 보험목적물의 손해가 발생한 경우에만 보상책임을 진다. 따라서 보험자의 손해보상책임에 관한 기본적인 요소는 보험기간, 담보위험, 면책위험, 손해보상범위, 인과관계이다.

1) 보험기간

(1) 의 의

보험기간(duration of insurance)이란 보험자의 위험부담책임이 개시되는 시점(始期라 한다)부터 그것이 종료되는 시점(終期라 한다)까지의 존속기간을 말한다. 따라서 보험자는 보험기간 중에 발생한 위험으로 인한 손해만을 보상할 책임이 있다.

보험기간과 구별해야 하는 것으로 보험계약기간(duration of policy)이 있다. 보험계약기간은 보험계약이 성립되는 시점부터 그것이 종료되는 시점까지의 존속기간을 말한다. 통상 보험기간과 보험계약기간은 일치하지만, 소급보험과 같이 보험기간이 보험계약체결 이전의 일정한 시점까지 소급하여 개시되는 경우가 있기 때문에 반드시 양자가 일치하는 것은 아니다. 여기서 소급보험이란 “멸실 여부를 불문한다”는 내용의 소급약관(lost or not lost clause)이 삽입된 보험으로, 이것은 피보험자가 보험목적물의 손해발생사실을 모른 채 보험계약을 체결한 경우 보험자가 보상책임을 부담하기로 하는 내용의 계약을 말한다.

한편 해상보험은 보험기간을 결정하는 기준에 따라 ① 일정항해를 단위로 하여 보험기간을 정하는 경우의 항해보험(voyage policy) ② 일정한 시간을 한정하여 보험기간을 정하는 경우의 기간보험(time policy) 으로 구분된다. 통상 해상적하보험계약은 항해보험으로 체결된다.

(2) 해상적하보험계약상의 보험기간의 시기와 종기

해상적하보험계약상의 보험기간에 대한 규정은 신협회적하약관(1982) 제 8 조 운송약관(transit clause)에 상세히 기재되어 있다.

이 약관에 따르면, 보험기간은 화물이 운송개시를 위하여 보험증권에 기재된 지역의 창고 또는 보관장소를 떠날 때에 개시된다. 그리고 보험기간은 다음의 세 가지 경우 중에 어느 것이 먼저 발생하는 때에 종료되는데, ① 화물이 보험증권에 기재된 목적지에 있는 수하인이나 다른 사람의 최종창고 혹은 보관장소에 인도될 때 ② 화물이 보험증권에 기재된 목적지에서든, 그 목적지로 가는 도중에서든 불문하고 통상의 운송과정이 아닌 보관을 위하여 혹은 화물의 할당 또는 분배를 위하여 임의의 창고 또는 보관장소에 인도될 때 ③ 화물이 최종양륙항에서 하역완료된 후 60 일이 경과할 때이다.

우리나라 해상보험실무에서는 수입화물의 경우, 위 화물양륙후 60 일이라는 보험기간의 종기를 30 일으로 수정하여 사용하고 있다. 이것을 “30 일운송약관(Transit Termination Clause-30 days)” 이라고 한다.

(3) 예외적 보험기간의 종료

해상적하보험계약상 보험자의 보상책임의 존속기간을 의미하는 보험기간은 화물이 매수인의 최종창고에 인도될 때 종료되는 것이 원칙이지만 다음과 같은 세 가지의 예외적 사유, 즉 ① 항해의 변경 ② 이로 ③ 발항 또는 항해의 부당한 지연에 의하여 종료될 수 있다. 여기서 그 내용을 구체적으로 살펴 보면 다음과 같다.

① 항해의 변경

MIA 제 45 조 1 항에서 항해의 변경(change of voyage)이란 보험증권에 정해진 목적항을 위험기간의 개시 이후에 임의로 변경하는 것이라 하고, 이 때 보험자는 항해의 변경이 결정된 시점부터 책임을 면한다고 규정하고 있다. 다만, 신협회적하약관(1982) 제 10 조에서는 항해의 변경이 있는 경우 보험자에게 즉시 통보하면 보험료와 보험조건에 대하여 추후 협정할 것을 조건으로 보험자의 책임은 계속된다고 규정하고 있다.

② 이로

MIA 제 46 조 1 항에서 이로(deviation)란 선박이 적법한 이유없이 보험증권에 정해진 항해에서 이탈하는 것이라 하고, 이 때 보험자는 이로된 시점부터 책임을 면한다고 규정하고 있다.

그러나 MIA 제 49 조에서 이로가 허용되는 사유들을 규정하고 있는 바, 그 예는 ㉠ 보험증권에 특약이 있는 경우 ㉡ 선장과 그의 사용자가 통제할 수 없는 사정에 의한 경우 ㉢ 명시담보 또는 묵시담보를 충족하기 위해 합리적으로 필요한 경우 ㉣ 선박 또는 보험목적물의 안전을 위해 합리적으로 필요한 경우 ㉤ 인명을 구조하거나 또는 인명이 위험에 빠질 염려가 있는 조난선을 구조하기 위한 경우 ㉥ 선박에 승선한 자에 대해 내과 또는 외과적 치료를 받게 하기 위해 합리적으로 필요한 경우 ㉦ 선장 또는 선원의 악행이 담보위험의 하나인 경우에 그러한 악행에 의한 경우 등이다.

이로의 허용사유 중에서 위 ㉠과 같이 보험증권에 특약이 있는 경우의 사례로서, 신적하보험약관(1983) 제 8 조 3 항의 운송약관에서는 피보험자가 통제할 수 없는 이로의 경우에 보험은 종료되지 않는다고 규정하고 있다.

③ 발항 또는 항해의 부당한 지연

MIA 제 42 조 1 항과 제 48 조에서는 피보험자가 정당한 사유없이 발항 또는 항해를 지연(delay)한 때에는 보험자는 발항 또는 항해를 지연한 이후의 손해에 대하여 책임을 지지 아니한다고 규정하고 있다. 한편 항해의 지연이 허용되는 사유는 위에서 살펴 본 MIA 제 49 조상의 이치가 허용되는 사유와 동일하다.

2) 담보위험과 면책위험

담보위험(perils insured against)이란 보험자가 피보험자에게 그로 인한 손해가 있으면 보상하여 주기로 약정한 위험을 말한다. MIA 제 3 조에서는 해상위험(maritime perils)을 구체적으로 열거하고 있는데, 즉 (1) 해상고유의 위험(perils of the seas) (2) 화재 (3) 강도 (4) 투하(jettison) (5) 선원의 악행 (6) 해적 (7) 각종 전쟁위험 (8) 앞의 위험과 동종의 위험(all other perils) 등이다. 그런데 이러한 위험들 중에서 실제로 어떠한 위험을 담보위험으로 할 것인가는 전적으로 계약당사자의 의사에 달려 있다. 해상적하보험계약의 담보위험에 관하여는 신협회적하약관(1982) 제 1 조에서 제 3 조에 걸쳐 규정하고 있는데, 이에 관해서는 뒤에서 살펴 보기로 한다.

면책위험 또는 부담보위험(excluded perils)이란 보험자가 피보험자에게 그로 인한 손해가 있으면 보상하지 않는다고 약정한 위험을 말한다. 면책위험은 MIA 에서 규정하고 있는 법정면책위험과 보험약관에서 규정하고 있는 약정면책위험으로 대별되며, 법정면책위험은 다시 당사자간 특약에 의해서도 보험자의 부담으로 할 수 없는 절대적 면책위험과 특약에 의해 보험자의 부담으로 할 수 있는 상대적 면책위험으로 분류된다.

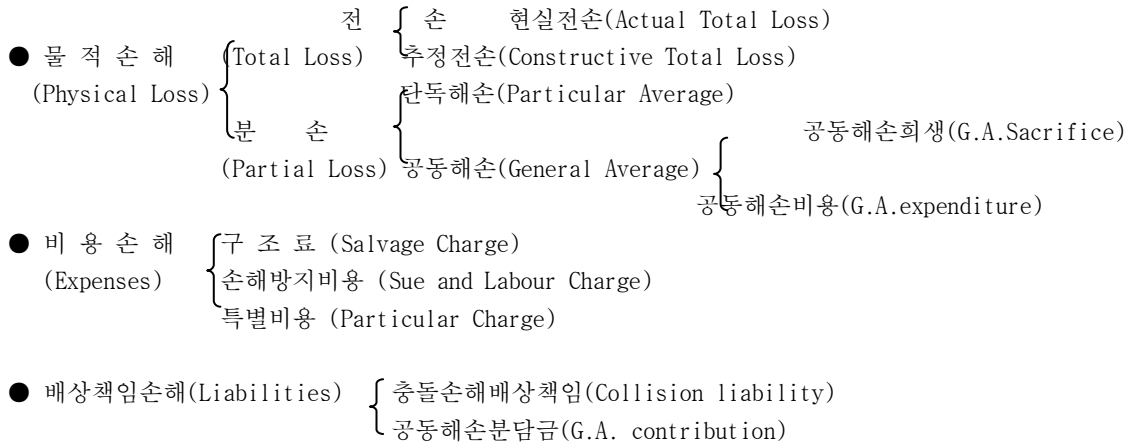
MIA 제 55 조 2 항에서는 법정면책위험을 열거하고 있는데, 그 구체적 사례로는 (1) 피보험자의 고의적 불법행위 (2) 지연으로 인한 손해 (3) 통상적인 자연소모 (4) 통상의 누손과 파손 (5) 보험목적물의 고유하자 또는 성질 (6) 쥐 또는 해충에 근인하여 생긴 손해 등이다. 그런데 이러한 법정면책위험 중에서 위 (1)의 고의적 불법행위는 다른 위험과는 달리 “보험증권에 달리 규정하고 있지 않는 한(unless the policy otherwise provides)”이라는 규정을 두지 않고 있어서 보험약관에 의하여 특약으로 보험자의 부담으로 할 수 없는 절대적 면책위험이다.

담보위험과 마찬가지로 계약당사자는 MIA 가 규정한 법정면책위험 외에도 특약으로 새로운 약정면책위험을 보험약관에 추가할 수도 있다. 대표적 약정면책위험으로 불감항면책, 전쟁면책, 동맹과업면책, 악의행위면책, 원자핵위험면책 등이 있다. 해상적하보험계약의 면책위험에 관하여는 신협회적하약관(1982) 제 4 조에서 제 7 조에 걸쳐 규정하고 있는데, 이에 관한 세부적인 내용은 뒤에서 살펴 보기로 한다.

3) 손해보상범위

해상적하보험계약상 보험자는 담보위험으로 인해 생긴 보험목적물(화물)의 손해를 모두 보상해야 한다. 그러나 실제에 있어서는 모든 손해가 보상되는 것이 아니라, 미리 약정된 손해보상범위 내의 손해만을 보상한다. 통상 보험자가 보상하는 손해보상범위는 다음과 같이 물적손해, 비용손해, 배상책임손해로 구분된다.

< 해상손해의 형태 >



물적손해는 보험목적물 자체에 직접적으로 발생된 손해로서, 이것은 보험목적물의 전체적인 멸실을 뜻하는 전손과 보험목적물의 일부가 손상되는 분손으로 구분된다. 전손은 다시 실질적으로 전손이 발생한 현실전손과 실질적인 전손은 아니지만 전손이나 다름없는 상태에 있는 경우에 전손으로 해석하는 추정전손으로 구분된다. 예를 들어 화물의 수리비와 목적지까지의 운반비용을 합친 금액이 목적지 가액을 초과하는 경우에는 추정전손이 성립된다. 다만, 추정전손을 현실전손으로 처리하기 위해서는 피보험자의 위부가 행해져야 한다. 한편 분손은 그 손해를 피보험자가 단독으로 부담할 것인가, 아니면 이해관계자가 공동으로 부담할 것인가를 기준으로 단독해손과 공동해손으로 다시 분류된다.

비용손해는 보험목적물의 멸실 또는 손상과는 관계가 없고, 보험목적물이 해상보험증권에서 규정하고 있는 담보위험에 처해 있을 때 손해를 경감 혹은 방지하기 위하여 부득이하게 지출된 비용을 의미한다. 여기에는 구조료, 손해방지비용, 특별비용이 있다. 구조료란 구조계약에 의하지 않고 임의로 구조한 자에게 해상법상 지급되는 비용을 말한다. 손해방지비용이란 보험목적물이 해상위험에 직면한 경우 이를 회피 또는 경감하기 위해 합리적으로 지출된 비용을 말하며, 여기에는 피난항에서의 화물양륙비용, 창고보관비용, 목적항까지 계속운반비용 등이 포함된다. 특별비용이란 보험목적물의 안전 또는 보존을 위하여 피보험자에 의해 또는 피보험자를 위해 지출된 비용으로서 공동해손비용 및 구조료(임의구조료) 이외의 비용을 말하며, 여기에는 손해조사비용, 화물매각비용, 목적항에서의 화물 재조정비 및 채포장비 등이 포함된다.

배상책임손해는 해상위험으로 인하여 피보험자가 타인에 대하여 손해배상책임을 지게 되는 경우의 손해를 말한다. 예를 들어, 선하증권상 쌍방과실충돌약관에 의한 선주의 구상청구 또는 공동해손발생시 선주의 공동해손분담금청구 등을 말한다.

※ 위부와 대위

① 위 부(abandonment)

추정전손이 발생한 경우 피보험자가 보험자에게 보험목적물에 대한 손해를 전손으로 추정하도록 하기 위하여 잔존물의 소유권과 제 3 자에 대한 구상권을 포기하고, 이를 보험자에게 양도하는 것을 말한다.

영국법상으로 위부는 하나의 계약이므로 위부가 성립되기 위해서는 피보험자가 손해사실을 안 날로부터 합리적인 기간 내에 보험자에게 일체의 권리를 맡긴다는 “위부통지(notice of abandonment)” 가 있어야 하고, 이에 대한 보험자의

“위부승낙”이 있어야 한다. 피보험자의 위부통지는 서면이나 구두로 할 수 있다. 보험자의 위부승낙은 명시적 또는 묵시적 행위로 할 수 있고, 보험자가 위부통지를 승낙하면 취소할 수 없다.

따라서 신협회적하약관(1982) 제 17 조에서 피보험자가 위부의 통지를 하고 보험자가 승낙하지 않은 상태에서 피보험자가 화물을 구조하기 위한 조치를 하는 경우 이를 위부포기(waiver of abandonment)로 간주하지 않으며, 보험자가 그러한 조치를 하였다고 하여도 위부승낙으로 간주하지 않는다고 규정하고 있다.

② 대 위(subrogation)

보험자가 피보험자에게 보험금을 지급하게 되면, 보험목적물과 제 3 자에 대한 피보험자의 권리를 보험자가 대신 취득하는 것을 말한다. 여기서 보험목적물에 대한 피보험자의 권리를 보험자가 취득하는 것은 “잔존물대위”라 하고, 제 3 자에 대한 피보험자의 권리를 보험자가 취득하는 것은 “구상권대위” 또는 “청구권대위”라 한다. 대위가 인정되는 이유는 피보험자가 보험자로부터 보험금을 지급받고도 보험목적물에 잔존하는 권리 또는 제 3 자에 대한 손해배상청구권을 그대로 갖고 있다면 피보험자는 이중 이득을 취할 수 있기 때문이다.

실무상 해상적하보험계약에서 보험자의 손해보상범위는 보험조건에 따라 달라 지게 되는데, 이것을 구협회적하약관(1963)과 신협회적하약관(1982)으로 구분하여 살펴 보면 다음과 같다.

구협회적하약관의 기본조건에는 전위험담보조건(all risks : A/R), 분손담보조건(with average : WA), 단독해손부담보조건(free from particular average : FPA)의 세 가지가 있다.

첫째, 단독해손부담보조건은 담보위험(해상고유의 위험, 화재, 강도, 투하, 선원의 악행, 이상과 동종의 위험들)으로 인한 전손과 분손 중 공동해손은 보상되지만, 단독해손은 원칙적으로 보상되지 않는 조건이다. 다만, 이 조건에서도 선박의 침몰(Sinking), 좌초(Stranding), 대화재(Burning), 충돌(Collision) 등과 같은 소위, “SSBC 에 의한 특정단독해손”은 보상된다.

둘째, 분손담보조건은 전손과 공동해손은 물론 단독해손도 담보위험으로 인한 손해인 경우 모두 보상해 주는 조건이다. 다만, 이 조건에서는 일정한 소손해에 대해서는 보상하지 않는다는 “면책비율약관(Franchise clause)”이 증권에 기재되어 있기 때문에 보상의 조건을 충족하기 위해서는 손해가 소정의 비율에 달할 필요가 있다.

실무상 “ICC(WA 3%)”조건이 주로 이용되는데, 이 조건은 3% 미만의 단독해손은 보상하지 않지만 3% 이상의 단독해손은 손해액 전액을 보상한다. 그러나 이 조건 하에서도 “SSBC 에 의한 단독해손”의 경우에는 소손해면책 없이 단독해손 전부를 보상한다. 한편 “WAIOP(With Average Irrespective Of Percentage)” 조건은 소손해면책비율을 적용하지 않는 분손담보조건을 말한다.

셋째, 전위험담보조건은 특정 면책위험을 제외한 위험으로 인한 모든 유형의 화물손해를 보상하는 조건이다.

신협회적하약관(1982)의 기본조건에는 ICC(A), ICC(B), ICC(C)의 세 가지가 있다. ICC(A)는 전위험담보조건에, ICC(B)는 분손담보조건에, 그리고 ICC(C)는 단독해손부담보조건에 각각 대응하는 조건이다. 그러나 ICC(A)는 전위험담보조건과 동일한 반면에, ICC(B)와 ICC(C)는 대응하는 분손담보조건과 단독해손부담보조건은 그 내용상 차이가 있다. 즉 ICC(B)와 ICC(C)는 담보위험에 기인한 손해인 경우에는 전손과 분손에 관계없이 보상되며, 소손해에 대하여도 보험자가 면책되지 않는 것으로 변경되었다.

4) 인과관계와 입증책임

해상적하보험계약에서 보험자는 담보위험으로 인하여 보험목적물의 손해가 발생된 경우에 보상책임을 진다. 즉 원인으로서의 담보위험과 결과로서의 손해 사이에 인과관계(causation)가 입증된 경우에만 보험자는 그 손해를 보상한다.

MIA 제 55 조 1 항에서 “이 법과 보험증권에 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고, 보험자는 담보위험에 근인하여(proximately caused by) 발생한 일체의 손해에 대하여 책임을 지지만, 담보위험에 근인하여 발생하지 아니한 일체의 손해에 대해서는 책임을 지지 아니한다” 고 규정하고 있어, 영국법은 인과관계의 해석원칙으로 “근인주의(近因主義 ; principle of proximate cause)” 를 채택하고 있다.

그러나 구체적으로 무엇이 근인인가 하는 점에 대하여는 아무런 언급을 하고 있지 않아 보험계약당사자 사이에 분쟁의 소지가 되어 왔다. 영국법원은 과거에는 문자 그대로 시간면에서 가장 가까운 원인을 근인으로 보는 이른바, “최후조건설” 을 취하는 입장에서 최근에는 효과면에서 손해의 발생에 미치는 영향이 가장 지배적인 원인을 근인으로 보는 이른바, “최유력조건설” 로 변경되었다.

피보험자가 보험금을 청구하기 위해서는 원칙적으로 담보위험으로 인하여 손해가 발생하였다는 사실, 즉 담보위험과 손해 사이에 인과관계를 피보험자가 입증해야 한다. 반면 보험자가 보상책임을 면하기 위해서는 면책위험으로 인하여 손해가 발생하였다는 사실을 입증해야 한다. 그리고 피보험자가 주장하는 사실의 개연성이 보험자가 주장하는 사실의 개연성보다 우월하면 피보험자가 입증책임을 다한 것이 되어 보험자는 그 손해를 보상해야 하고, 만약 양자(兩者)가 주장하는 사실의 개연성의 서로 비슷한 정도라면 피보험자는 입증책임을 다하지 못한 것이 되어 보험자는 그 손해를 보상하지 않는다.

4. 영국해상보험법상 주요 원칙

1) 고지의무

해상적하보험계약에서 보험자는 피보험자가 제공하는 정보를 기초로 보험계약체결 여부를 결정하게 된다. 따라서 각국의 입법은 피보험자에게 중요사항을 고지해야 할 의무 즉, 고지의무(duty of disclosure)를 부과하고 있다.

MIA 제 17 조에서 해상보험계약은 최대선의(utmost good faith)에 기초한 계약이며, 피보험자가 이러한 최대선의의무를 위반한 경우에 보험자는 보험계약을 해제할 수 있다고 규정하고 있는데, 이러한 최대선의의무에서 고지의무가 파생되어 나온 것이다. MIA 제 18 조에서 제 20 조까지는 보다 직접적으로 고지의무에 관하여 규정하고 있다. 특히, MIA 제 18 조 1 항에서는 피보험자가 중요사항을 고지하지 않은 경우에 보험자는 보험계약을 해제할 수 있다고 규정하고 있다.

피보험자가 어떠한 사항을 고지하여야 하는가에 대하여 MIA 제 18 조 2 항에서는 신중한 보험자가 보험료를 결정하는데 또는 위험을 인수할 것인가 아닌가를 결정하는데 영향을 미치는 “모든 중요한 사항(every material circumstances)” 이라고 규정하고 있다. 따라서 중요사항의 결정문제는 사실의 문제로서 보험계약의 내용에 따라 달리 판단될 수 밖에 없다.

한편 고지가 필요 없는 사항에 관하여 MIA 제 18 조 3 항에서는 ① 위험을 감소시키는 일체의 사항 ② 보험자가 알고 있거나 알고 있는 것으로 추정되는 일체의 사항(보험자에게 일반적으로 널리 알려진 사항, 상식에 속하는 사항, 보험자가 자기의 통상의 업무상 마땅히 알아야 하는 사항들은 알고 있는 것으로 추정된다) ③ 보험자가 그에 관한 정보를 포기한 일체의 사항 ④

어떠한 명시담보(express warranty) 또는 묵시담보(implied warranty) 때문에 고지해야 할 필요가 없는 일체의 사항 등을 규정하고 있다.

2) 담 보(warranty)

해상보험에 있어서 우리말의 “담보”라 함은 ① “담보위험”에서와 같이 보험자가 위험을 인수 한다(to cover)는 의미와 ② 보험자에 대한 피보험자의 약속(warranty)이라는 의미를 갖는다. 여기서 말하는 담보는 ②의 경우로서 피보험자가 일정지역으로 항해를 하지 않겠다던가, 일정 선급을 유지하겠다던가, 일정 날짜까지 출항하겠다던가 등과 같은 보험자에 대한 피보험자의 약속을 말한다.

담보의 정의에 대하여 MIA 제 33 조 제 1 항에서는 “담보는 확약담보(promissory warranty)를 의미하는 것으로서, 피보험자가 특정한 사항이 행하여지거나 행하여지지 않을 것, 또는 특정 조건이 충족될 것, 또는 특정 사실의 존부 여부를 긍정하거나 부정하는 것을 말한다”고 규정하고 있다. 고지의무는 최대선의의 원칙에 의거하여 피보험자가 “보험계약체결시점”에서 보험자의 위험인수 여부 및 보험요율 산정에 영향을 미칠 수 있는 모든 중요한 사항을 보험자에게 알려 주어야 하는 의무이지만, 담보는 “보험계약 체결이후”에 관한 사항으로서 보험증권에 기재되거나 법에 의하여 묵시적으로 의무가 부과되는 것이라는 점에 차이가 있다.

MIA 제 33 조 3 항에서는 담보에 관하여 두 가지의 원칙을 규정하고 있다. 첫째, 중요성불문의 원칙(principle of non-materiality)으로서 담보된 사실이 보험자의 담보위험에 영향을 주었는가의 여부를 묻지 아니하고 담보위반이 있으면 보험자는 “담보위반일로부터” 책임이 면제된다. 둘째, 엄격준수의 원칙(principle of strict compliance)으로서 담보는 엄격하고도 정확이 준수되어야 하고 담보위반이 있으면 그 위반이 사소하더라도 보험자는 책임을 면한다.

MIA 에서 담보는 그 의무의 부과방법에 따라 크게 명시담보(express warranty)와 묵시담보(implied warranty)로 분류된다. 명시담보란 보험증권에 기재된 것으로, 여기에는 안전담보와 중립담보 등이 있으며, 묵시담보란 해상보험법에 의하여 당연히 인정되는 것으로, 여기에는 적법성담보와 감항능력담보가 있다.

여기서 주의할 것은 감항능력담보이다. 감항능력이란 MIA 제 39 조 4 항에서 “선박이 부보된 해상사업의 통상적인 해상고유의 위험에 대응하는데 있어서 모든 면에서 합리적으로 적합한 때에는 감항능력이 있는 것으로 간주된다”고 규정하고 있다. 한편 MIA 제 39 조 1 항과 5 항에서 항해보험증권 하에서 선박은 항해개시 시점에서 감항능력을 갖추어야 하고, 기간보험증권 하에서 선박은 감항능력담보가 요구되지 아니한다고 규정하고 있다.

통상 항해보험으로 가입되는 해상적하보험계약에서 피보험자는 선박의 감항능력을 직접 통제하고 관리할 수 있는 위치에 있지 않기 때문에 감항능력담보를 엄격히 적용하는 것은 불합리하다. 이에 구협회적하약관(1963) 제 8 조 “감항성승인약관(seaworthiness admitted clause)”에서는 보험자와 피보험자 사이에 선박의 감항성이 있는 것으로 승인하고 있고, 신협회적하약관(1982) 제 5 조 “불감항 및 부적합면책약관(unseaworthiness and unfitness exclusion clause)”에서도 피보험자가 선박이 불감항 또는 부적합한 사실을 알고 있는 경우에는 보험자의 면책으로 하지만, 알고 있지 못하는 경우에는 묵시담보 위반에 대한 보험자의 권리를 포기하는 것으로 하고 있다. 따라서 선박이 감항능력을 결여하고 있는 경우라 해도 피보험자가 선적시 그러한 사실을 알고 있지 않는 한 보험자로부터 보험금을 지급받을 수 있다.

5. CIF • CIP 조건과 해상적하보험의 관계

CIF 조건과 CIP 조건에서 매도인은 매수인을 위하여 자신의 비용으로 적하보험계약을 체결해야 할 계약상 의무를 부담한다. 매도인이 체결해야 하는 적하보험계약의 기본조건(보험금액, 보험조건, 보험기간 등)은 매매계약서 또는 신용장의 지정에 따른다. 그러나 그러한 지정이 없을 때에는 다음과 같은 2010년 인코텀즈의 규정에 따라야 한다.

첫째, 보험금액에 대한 특별한 지정이 없는 경우, 최소한 물품매매가격(CIF 가격 또는 CIP 가격)에 10%를 가산한 금액을 보험금액으로 가입해야 한다. 또한 보험금액의 통화는 매매계약의 통화로 가입해야 한다.

둘째, 보험조건에 대한 특별한 지정이 없는 경우, 2009년 1월 1일부터 사용되는 ICC(C) 조건으로 부보하면 된다. 또한 특별위험인 전쟁위험이나 동맹파업위험까지 부보할 의무는 없고, 만약 매수인의 요청에 의하여 이들 위험을 부보한 경우에는 그 비용을 매수인이 부담해야 한다.

셋째, 보험기간에 대한 특별한 지정이 없는 경우, CIF 조건에서는 인도시점인 물품이 매도인 자신이 지명한 본선상에 적재된 시점부터 목적지 지정항구까지만 부보하면 되고, CIP 조건에서는 인도시점인 물품이 매도인 자신이 지명한 운송인에게 인도된 때부터 목적지 지정장소까지만 부보하면 된다.

그런데 매도인은 지정 운송인에게 물품인도 이전 또는 본선적재 이전의 육상위험에 대하여 별도의 운송보험계약을 체결해야 하고, 매수인은 목적지에서 물품수령 이후 또는 본선양륙 이후의 육상위험에 대하여 별도의 운송보험계약을 체결해야 하므로 번거로움이 따른다. 따라서 실무에서 매도인이 적하보험계약시 매도인 창고로부터 매수인 창고까지의 전체 운송구간에 대하여 부보하게 된다. 그 결과, CIP 조건 또는 CIF 조건으로 체결되는 적하보험계약에서는 매도인의 피보험이익과 매수인의 피보험이익이 병존하며, 추후 매도인이 해상보험증권에 백지배서하여 매수인에게 양도하는 방법을 취하게 된다.

