

貨物保險者의 保險期間에 관한 實證的 研究*

朴 洪 均**

目 次

- 제1장 序 論
- 제2장 貨物保險者의 責任期間에 관한 本質的 考察
 - 1. 協會積貨約款上의 貨物保險者의 責任期間
 - 1) 被保險貨物의 保險者 責任始期
 - 2) 通常的인 運送過程과 保險者責任
 - 3) 協會積貨約款上 保險者 責任終期
- 제3장 貨物의 形態와 貨物保險者의 保險期間에 관한 實證的 分析
 - 1. 實證的 研究의 設計와 分析
 - 1) 實證的 研究의 模型과 假說
 - 2. 假說檢證 및 分析
 - 1) 標本特徵
 - 2) 實證分析의 結果
 - 3. 貨物保險者의 責任期間의 問題點 및 運送條項의 活用化 方案
- 제4장 結 論

제1장 序 論

貿易의 發達과 함께 海上運送이 複合運送으로 일반화되면서 海上保險도 이러한 시대적 요구에 부응하지 않을 수 없었다. 이에 도입된 조항이 協會積荷約款上 <倉庫間條項>이며 이는 『運送』 과 『最終倉庫』의 개념을 보다 명확히 하기 위하여 1982년 『運送條項』으로 개정되었다. 특히 실무적인 차원에서 운송조항은 해석상 문제점에 있어서 많은 분쟁을 야기시키고 있다.

* 이 글은 1994年 2月 授與 豫定된 博士學位論文을 要約한 것임.
** 木浦大學校 貿易學科 講師.

그러나 실제에 있어서는 運送貨物의 종류와 형태에 따라서 運送區間이 다르고, 또한 運送貨物의 賣買當事者間의 危險負擔과 費用負擔의 分岐點을 약정하는 貿易條件에 따라서 被保險利益의 취득시기가 다르기 때문에, 貨物보험에 있어서 運送條項의 적용상의 問題, 특히 貨物保險者의 責任 開始와 終了時點에 관한 問題가 제기된다. 따라서 現행 協會積荷約款의 運送條項은 運送體系의 貨物에 적용하는데 있어서 解釋上의 紛爭의 素地가 있으며, 貨主(피보험자)의 입장에서는 일반적인 運送貨物의 貨主 측면에서 예상할 수 없었던 불리한 결과를 초래할 수 있는 要因을 내포하고 있다.

이 運送條項은 被保險者인 貨主의 입장에서 합리적이고 효율적인 위험관리를 위한 trade clauses를 분석, 연구하는데 필수적이다. 이런 특별약관은 貨物의 성질과 특성을 고려하여 운송형태에 따라 標準協會積荷約款上의 保險期間 과 被保險危險을 수정하여 사용하고 있는 실정이다.

이에, 본 논문은 英國海上保險法과 1982년부터 시행하고있는 協會積荷約款上의 運送條項에 관한 규정을 검토하고, 이어서 運送條項上의 保險者의 責任을 명확히 파악, 규명하고자 했다. 특히 協會積荷約款上 運送條項을 중심으로 特定 貨物에 대한 보험자의 責任 開始와 終了時期 및 trade clauses의 활성화방안과 복합운송에 적용할 수 있는 보험기간에 관한 특약개발의 방안을 제시하는데 그 목적을둔다.

제2장 貨物保險者의 責任期間에 관한 本質的 考察

1. 協會貨物約款上 貨物保險者의 責任期間

1) 被保險貨物의 保險者 責任始期

貨物保險의 保險期間은 『運送條項上 貨物이 運送을 위하여 保險證券에 명시된 지역의 창고(Warehouse) 또는 保管場所(Place of Storage) 를 떠날 때』 開始된다. 그러나 모든 被保險貨物에 대해서 運送條項에 표기된 이러한 규정이 적용되는 것은 아니다. 다시 말하면 동 條項에서는 비록 保險證券에 명시된 지역의 倉庫 또는 保管장소를 떠날 때 危險이 開始되지만 貿易契約에 따라 被保險貨物에 대한 소유권이 매도인과 매수인 사이에 언제 이전되는가에 따라 달라지게 된다. 따라서 모든 貨物이 運送을 위하여 保險證券에 명시된 지역내에 있는 송화주의 倉庫 또는 保管장소를 떠날 때부터 擔保되는 것은 아니다.

保險責任者의 期間에 대해서는 미국에 판례가 있지만 영국에서는 保險期間의 판례가 없다. 여기서 「보관장소(Place of Storage)」는 공장, 점포, 사무소는 물론 옥외의 야적장소나 노천의 오일탱크등 창고이외의 일체의 보관장소를 의미한다¹⁾. 이러한 창고등은 保險證券에 기재된 장소(place named herein)의 창고나 보관장소 이어야 하고, 貨物이 그 이외의 창고등에서 출발한 경우에는 保險者의 責任은 開始되지 않는다²⁾. 保險者의 責任이 開始되는 시점은 運送의 開始를 위해 保險證券에 기재된 지역의 倉庫 또는 保管장소를 떠날(leave) 때이다. 여기에서 'leave'란 창고등으로 부터 밖으로 간다는 뜻으로 해석된다. 창고안에서 貨物이 이동되거나 運送用具에 적재되어도 결코 떠난다고는 할 수 없다. 따라서 保險者의 責任은 開始되지 않는다³⁾. 컨테이너에 적재를 위해 컨테이너 터미널까지의 運送은 外港運送의 일부로

1) 葛成照三, 「英文積荷保險證券論」, 早稻田大學出版部, 1981, pp. 268-270.

2) MIA, 제34조.

3) R.H.Brown, *Analysis of Marine Insurance Clauses* (London: Witherby & Co. Ltd. 1982), p. 18.

간주한다⁴⁾. 따라서 被保險者の 責任期間이 된다. 保險者の 責任은 運送開始 때 被保險貨物의 貨物車가 창고의 출구를 나올 때에 開始된다. 창고내에서 貨物이 貨物車에 적재되더라도 貨物車가 창고의 출구에서 나오지 않는다면 창고를 떠난다고는 말할 수 없다. 運送條項은 貨物이 창고를 떠난다(leave)고 규정하고 運送人이 貨物을 인수(receive)하게 된다. 이는 運送人에게 貨物을 引渡한다(deliver)라고 규정하고 있지 않기 때문이다. 또 창고밖에 대기하고 있는 貨物車에 적재하기 위해 貨物이 창고의 경계까지 나올 경우나 창고가 설립된 대지의 부속노천에 나올 경우에는 아직 貨物車에 貨物이 적재되지 않아도 保險者の 責任은 貨物이 창고의 출구를 나올 때에 開始된다. 보관장소가 공장, 점포 또는 사무소와 같은 구조물인 경우에는 상기의 창고의 경우와 같이 고려하면 좋을 것이다. 만약 보관장소가 공장의 구내야천인 경우에는 야천보관장소의 출입구를 창고의 출구의 경우와 같이 해석한다. 야천보관장소내에서 被保險貨物이 貨物車에 적재 되어 그 貨物車가 노천보관장소의 출입구에서 나오지 않으면 貨物이 보관장소를 떠난다고 할 수 없다⁵⁾라고 주장한다. 『leave』란 용어는 장소적 또는 공간적인 이탈을 의미하고 어느 장소를 leave(떠난다)고 하는 것은 그 장소의 밖으로 나오는 것이다. 그 장소에 여전히 있으면서 그 장소를 떠났다고는 할 수 없다⁶⁾. 現標準約款은 保險期間이 8.1항의 運送條項(Transit Clause)에 표현되어 있는데 運送의 開始를 위해 명명된 창고나 보관장소를 貨物이 떠날 때부터 保險이 開始되고 運送의 通常的인過程中 계속된다고 규정하고 있다. 運送의 開始는 貨物이 지정된 창고나 보관소를 떠날 때와 관련지어져서 保險者들은 貨物

4) R. H. Brown, *op. cit.*, p. 18.

5) 葛城照三, 前掲書, pp. 18~19.

6) 葛城照三, *Warehouse to Warehouse Clause*における 保險責任の 始終時點, 損害保險研究 制 40卷 3號, 1978, p. 728.

이 단지 제조업체나 공장로부터 수출하기전의 包裝業者倉庫에 이르기까지 運送되어지는 期間동안은 어떤 손실이나 손해에 대해서는 責任이 없음을 보장해 왔다. 또한 運送開始를 기다리며 저장중인 貨物도 아무런 責任이 없다 7). 필라델피아 保險會社 對(V)Kessler수출주식회사의 경우 貨物들은 창고안으로 부분적으로 들어와 있는 트럭의 뒤에 짐을 적재하였는데 그 앞부분이 도로를 따라 밖으로 조금 나와 있었다. 그 貨物들중 적어도 일정부분은 그 倉庫 경계선을 넘어선 것이었다. 출발하기에 너무 늦어서 트럭은 창고 안으로 다시들어갔고 주말에 도난 당했다. 그 貨物은 運送開始를 위해 창고를 떠나지 않았다고 결론을 내렸다⁸⁾. 출고할 경우 約款에 관한 leaveave warehouse for the commencement of the transit라는 문언에 대해 창고내에서 트럭에 적재하여도 그 트럭이 창고 밖으로 떠나지 않으면 창고를 출발하였다고 할 수 없고, 이 경우도 출구통과로써 保險者의 責任開始가 되고있다.

2) 通常的인 運送過程과 保險者 責任

運送條項에서 「通常的인」(ordinary)이란 말은 保險證券에 運送로가 명시되어 있지 않은 경우 貨物의 종류와 형태에 따른 관습적인 運送方法과 目的地까지 가장 가까운 運送路(most direct route)를 포함하는 것으로 간주된다⁹⁾. 通常的인 運送過程이란 貨物이 계속적으로 이동중에 있어야 할 필요는 없다. Crow수송유한회사 對 피닉스 保險유한회사 사건에서 축음기 위탁 제

7) J.K. Goodrace, *Goodbye to the Memorandum* (London: Witherby & Co. Ltd.1988), p.130.

8) J.K. Goodrace, *op.cit.*, p.132.

9) R.H.Brown, *op.cit.*, pp.118~119.

조업체인 Decca는 자기들의 貨物車에 적재하고 London의 Holloway에 있는 運送會社 구내로 보냈다. 런던의 관리인이 잠시 부재중에 그 貨物상자들 중 몇개가 도난당했음을 알았다. 保險會社들은 손실의 시점이 貨物이 通常運送過程에 있었다는 사실을 부인했다. 그러나 貨物들은 被保險者의 차량에 의해 通常運送過程중이었다고 판결하였다¹⁰⁾. 선적항 또는 換積港에서 선적을 기다리는 동안이나 양하항에서 세관에 통관수속을 하고 最終倉庫까지 貨物을 繼搬할 運送用具의 도착을 기다리는 동안 부두의 運送藏置場과 같은 어떠한 중간장소에 貨物이 일시적으로 보관하게 되는 경우도 이에 해당된다¹¹⁾. Meredith 對 Sadler Brothers회사 사건에서 세탁재들이 선착장까지 가져갈 의도로 차량에 실려졌다. 그러나 경찰조사에 따르면 그 차는 모퉁이를 돌아 被保險者의 구내로부터 약 70야드 떨어진 곳에 주차되었고 그후에 도난당했다. 이 사건은 通常的인 運送中이라고 할 수 있는지에 대해 Roskill 판사는 '通常的인 運送'이라는 말은 貨物을 한 곳에서 다른 곳으로 수송하거나 운반하는 것을 의미하고 여전히 貨物은 운반되고 있었다고 생각하므로 비록 貨物自動車가 잠시 주차되었더라도 한곳에서 다른곳으로 여전히 運送中이다¹²⁾라고 판결하였다. 즉 通常的인 運送過程의 기준은 일상적 항로에 의한 관습적 방법과 目的地에 적절하게 양륙이 되는 것을 의미한다. 通常的인 항로로부터 적당하지 않은 遲延과 航海 變更은 保險의 終了가 된다. 이는 MIA 제48조에서도 海上保險者를 보호하고 있다¹³⁾. 被保險者가 지배할 수 없는 遲延의 경우 保險은 계속 유효하도록 규정하고 있으므로 被保險者가 고의적으로 通常의 運送過程이 중단되는 경우를 제외하고는 최종 양하항에

10) J.K. Goodrace, *op.cit.*, p.133.

11) R.J.Lambeth, *Templeman Marine Insurance* 5th ed., PITMAN, 1986, p.102.

12) J.K.Goodrace, *op.cit.*, p.133.

13) MIA, 제48조.

서 양하 완료후 60일이 경과될 때까지 保險은 終了되지 않는다¹⁴⁾. 본선과 부두사이에 貨物을 운반하는데 사용되는 부선과 강이나 운하등에 貨物을 運送하는데 사용되는 舢舨도 通常 運送中에 포함한다¹⁵⁾. 그러나 通常的 運送過程이 아닌 보관을 위해 사용되는 부선은 포함되지 않는다. 運送의 通常的인 運送의 進行은 最終倉庫나 저장소에 引渡될때까지 일시적인 주차나 目的地에 하역되는 것들을 포함한다. 그리고 “貯藏所”의 범위를 결정하는 것은 어려운 문제이다. 예를 들어 민간 철도, 석탄이나 곡식 저장고, 원유탱크 같은 경우는 제조업체나 상인의 관습을 언급해두는 것이 필요하다¹⁶⁾. 그런 경우 법률의 명문條項에 의해 保險契約에 당사자들의 의도를 명시해 두는게 분명히 바람직하다.

3) 協會貨物約款上 保險者 責任終期

(1) 被保險貨物의 倉庫와 保管場所에 引渡

貨物 保險의 終期에 관한 각국의 법규, 約款을 살펴보면, 目的地에서 揚荷主義¹⁷⁾ 양하항에서 揚陸主義¹⁸⁾, 引渡地에서 受荷人에의 引渡主義¹⁹⁾, 入庫主義²⁰⁾이다. 최근에는 引渡主義와 入庫主義가 널리 채용되고 있다. 우리나라 상법 700조는 “保險者의 責任은 貨物을 양륙한 때에 終了한다”고 규정하여 揚陸主義 입장을 취하고 있다. 그러나 “불가항력으로 인하여 양륙이 遲

14) 葛成熙三, 「英文積荷保險證券論」, 早稻田大學出版部, 1981, p. 276.

15) Marine Insurance Training Servicee, *Introduction to Marine Insurance* (London: Witherby & Co. Ltd., 1987), SECTION. 8.

16) J.K. Goodrace, *op. cit.*, p. 135

17) 日本貨物保險普通約款 第7條.

18) 韓國商法 제700조.

19) 獨逸海上保險普通約款, 第88條 2項.

20) ICC(第8條).

延될 때는 양륙이 通常的으로 終了될 때에 終了되지 않는다.”고 규정하고 있다. ICC運送條項 8조는 “最終倉庫 또는 保管場所에 引渡될 때” 여기서 창고나 보관 장소는 保險 證券에 기재된 目的地에 소재하여야 한다. 運送條項 상 貨物保險의 保險期間은 아래의 다섯가지 중 하나가 먼저 도래하는 시점에서 終了하게 된다. 첫째, 保險證券上の 最終目的地 창고등에 引渡될 때²¹⁾ 둘째, 保險證券上の 目的地 이전이라 하더라도 通常의 運送過程이라 볼 수 없는 보관 창고에 引渡될 때²²⁾ 셋째, 保險證券上の 目的地 이전이라 하더라도 할당이나 분배를 위한 창고등에 引渡될 때²³⁾ 넷째, 최종 양하항에서 貨物이 하역되어진 후 保險證券上の 目的地 이외의 다른 目的地로 運送이 開始될 때 다섯째, 최종양하항에서 貨物 하역 완료일로부터 60일이 경과될 때²⁴⁾ 終了한다. 상기와 같이 海上貨物保險에서는 순수한 海上運送危險만 擔保하는 것이 아니라 그에 연속하여 발생하는 陸上運送 危險도 擴張擔保하여 주는데 과연 陸上運送危險을 어디까지 확장하여 擔保하느냐가 본 條項의 취지이다. 상기의 첫째부터 넷째까지의 사유를 장소적 終了事由라 하고 다섯째를 시간적 終了事由라고 할 수 있는데 장소적 終了事由가 시간적 終了事由를 초과하는 경우에는 시간적 終了事由가 우선한다는 것일 뿐 貨物이 최종양하항에서 하역된 후 60일까지를 어느 경우에도 擔保해주는 것은 아니다. 여기서 문제가 되는 것은 「最終倉庫」에 대한 해석이다. 무엇이 「最終倉庫」인가의 문제를 해결하기 위해서는 「通常의인 運送過程」과 「引渡」의 의미를 함께 고려해야 한다. 수화주의 창고등에 貨物을 보관할 수 있는 공간이 부족하여 被保險者의 의사(결정)에 의하여 영업용 창고등 다른곳에 貨物을

21) ICC(第8條) 1項 1호.

22) ICC(第8條) 1項 2號.

23) ICC(第8條) 1項 2號1.

24) ICC 第8條 1項 3호.

장치한 경우에도 保險은 終了된다. 그리고 양하지에서 引渡時에 目的地인 장소의 보세 장치장 또는 運送 장치장(transit shed)에 하역 후 일시적으로 보관한 후 수화주의 倉庫 또는 기타 最終倉庫에 引渡되는 경우에는 보세 장치장이나 運送 장치장은 最終倉庫 등이 아니므로 수화주의 창고등에 引渡될 때까지 保險은 終了하지 않는다²⁵⁾. 현실적으로 貨物의 손해는 目的地의 受荷人의 창고에서 발견되므로 이런 손해에 대하여 保險者에게 구상하며 證券 기재의 선정지 즉, 최종 양륙항을 떠나기 전 이미 발생하고 있던 손해인 것이 受荷人측에 의해서 입증되지 않는한 보상의 責任이 없다라고 자주 거절하는 것이 실무적 실정이다²⁶⁾. 目的地에 대한 '最終倉庫'라고 하는 말은 모호하다. 約款上 불명확함은 保險者에게 불리하게 해석한다는 원칙이 있다²⁷⁾. *Martin of London V Russel*(1960)에 둘러싼 「最終倉庫」의 의미에 대해서 판결내용을 고찰하면, 全危險擔保條件에서 부보되어 있던 돈지(Lard)가 아메리카의 시카고에서 영국의 리버풀로 運送되어 리버풀 보세창고에 반입된 후 동 보세창고에서 引渡 즉시 매각되어 매도인은 동 보세창고에서 貨物을 수취할 예정이었다. 그런데 해당 보세창고 보관중 돈지에 해충이 부착, 재포장의 손질 비용이 약 2,000파운드 들었다. 이 비용을 둘러싸고 保險에서 부보할 수 있는가 다투었던 것이다. 保險者는 돈지가 目的地의 리버풀의 부두 보세창고에 반입되었던 시점이 倉庫間 擔保條項에 말한 證券記載의 目的地 最終倉庫로 반입된 시점이다. 따라서 이 때에 保險은 終了되었던 것이기 때문에 그 후의 보세창고 보관중에 발생했던 손해에 대해서는 保險者

25) 葛成照三, 前掲書, p.284.

26) 加藤修, "協會貨物約款의 倉庫間擔保條項", 『國際物流의 리스크와 保險』, 百花書房, 1992, p.187.

27) 최종창고는 보세창고와의 혼동을 피하기 위하여 (보세창고에 보관되어 있는 사이에는 화물은 통상의 운송과정중에 있다고 간주되고 담보는 계속된다) 사용한다고, H.A.Mullins, "Marine Insurance and Practice"에서 해석하고 있다.

는 無責任하다고 주장했다. 또 受荷人이 貨物을 運送지의 最終倉庫로 보낼 의사가 없는 경우에는 貨物의 보관을 위하여 반입되었던 최초의 창고가 最終倉庫가 된다고 주장했다. 이에 대해 被保險者는 부두 보세창고는 最終倉庫가 아니고 보세창고는 항만당국의 소유 건물이고 約款에 말한 「最終倉庫」에는 해당하지 않는다고 주장했다. 피어슨 판사는 「부두 보세창고는 貨物이 양륙되고 나서 운반된 貨物의 보관장소이다. 또 保險 約款上 貨物을 最終倉庫까지 運送하는 것이 의도되어 있는 경우 보세창고에 보관중 擔保한다고 하는 조건은 명시되어 있지 않기 때문에 保險者는 貨物이 손해를 받을 때 부두 보세 창고에서의 보관중에는 이미 保險擔保期間은 終了되지 않았다」고 판결하였다. 따라서 保險者는 해충에 의한 손해를 보상해야 한다고 판시했다. 여기서 「證券記載의 目的地의 最終倉庫」의 의미가 保險者의 의도대로 받아들일 수 없었던 것에 자극을 받았던 런던 保險協會는 3년후의 1963년 현행의 1982년 ICC 제8조(運送條項)과 완전히 같이 내용이 새로운 「運送條項--倉庫間 擔保條項」(1963년 ICC 제1조)을 창출했다²⁸⁾. 最終倉庫에 대해 浜谷源藏은 保險者의 責任의 終期인 『창고에 引渡될 때』란 어떠한 『時期』를 말하는가 실무에서는 창고의 출구를 경계선으로 하고 출구에서 넣던 순간이 引渡하였던 時期이고, 이 時期에 保險者의 責任이(그 입고한 부분에 대해) 終了된다고 해석하고 있다. 양륙된 貨物이 보세 창고에서 貨物車가 最終倉庫로 향해서 운반되고 창고의 출구앞에서 트럭으로부터 내려진 다음, 貨主 또는 창고업자의 인부의 손에 의해 적입한 경우 貨物이 창고의 출구를 넘은 순간에 保險者의 責任이 終了한다. 문제는 貨物이 출구를 통과할 때이다. 만약, 揚陸貨物의 貨物車가 창고내에 진입하고, 창고내에서 하역이 이루어

28) 加藤 修, 前掲書, pp.194~195.

진 경우에는 해당 짐을 내릴 때에 내려진 부분마다에 保險者의 責任이 終了한다고 해석해야 한다.』고 주장한다²⁹⁾ 最終倉庫의 解釋上 문제는 運送의 형태와 종류에 따라 해석하여야 할 것이다.

〈표 2-2〉 始期와 終期の 解釋上 問題點에 관한 論爭

	加藤由作 浜谷原藏	葛城照三
leave	運送용구에 적재된 때	運送人에게 引渡될 때
deliver	반입으로 해석 受荷人의 倉庫 반입시 終了	受荷人에게 引渡될 때

(2) 中間倉庫의 引渡 意味

保險者의 責任의 終期는 「保險證券에 기재된 目的地나 (1)通常運送過程 이외의 보관 (2)할당이나 분배를 위해 사용하기 위하여 被保險者가 선택한 기타 창고나 보관창고에 引渡될 때」이다. 이 규정은 1960년 앞의 Martin V Russel사건의 판결 결과 제정된 규정이다.

貨物이 할당되는 동안이나 그 장소로부터 계속 運送되는 동안에는 保險者는 責任을 부담하지 않는다. 그러한 클레임이 성립되기 위해서는 할당 또는 분배지점에 引渡되기 전에 손해가 발생하였다는 증거를 제시하여야 하며 貨物이 훼손상태로 최종 目的地에 引渡 되었다는 증거를 제시하여야 한다. 따라서 훼손상태로 最終目的地에 引渡 되었다는 사실을 입증 하는 것으로 충분하지 않다³⁰⁾. 保險證券에 기재된 目的地이든 그 이전이든 불문하고 通常運送過程이 아닌 보관 또는 할당이나 분배를 위해 사용하기 위하여 被保險者가 임의로 선택한 기타창고나 보관장소에 貨物이 引渡될 때 保險이 終了

29) 浜谷源藏, 前掲書, p.152.

30) R.H.Brown, *op.cit.*, p.22.

된다고 규정하고있다.³¹⁾ 또 運送中 일시적 保管過程과 구분하여야 한다. 불가피한 사정의 경우 중간창고의 역할을 하므로 最終倉庫등에 運送될 때까지 保險은 계속된다. 「Warehouse to Warehouse clause에 있어서 保險者責任이 開始되는 장소는 保險證券에 기재된 장소의 倉庫 또는 보관장소이기 때문에 保險證券記載의 장소 이외의 장소의 倉庫 또는 보관장소에서 被保險貨物이 적재하여 출발하여도 保險者の 責任은 開始하지 않는다. 또 保險者 責任이 終了하는 장소는 (a) 保險證券 기재의 目的地의 受荷人の 倉庫 또는 保管場所 그외의 다른 最終倉庫 혹은 保管場所 또는 (b) 保險證券記載의 目的地, 그리고 被保險者가 被保險貨物을 通常의 運送過程에 포함하는 보관이외의 보관을 위해 또는 被保險貨物의 割當(allocation) 혹은 分配(distribution) 때문에 被保險 貨物을 引渡하는 임의의 倉庫 또는 보관장소이다.」³²⁾ 倉庫間 約款에서 정의한 창고는 보관장소로써 구조물을 의미하지만³³⁾, 보세창고는 통관수속 때문에 일시 머무는 중으로 보관을 목적으로 하는 창고는 아니다.

(3) 最終 荷役港에서 荷役 完了後 60日 經過時

이는 시간적 개념의 終期이다. 「최종 양하항에서 貨物이 양하 완료후 60일이 경과되었을 때」이다. 保險 證券에 기재된 貨物이 目的地의 최종 창고에 引渡되거나 할당이나 분배를 위해 被保險者가 선택한 중간창고에 引渡되기 전까지의 貨物의 危險을 擔保하기 위한 기한을 설정하기 위한 것이다. 물론 이 규정은 하역항에서 정상적인 遲延을 포함한 「通常의인 運送過程」에 해당하는 運送에만 적용된다. 따라서 被保險者의 지배관리하에 있는 遲延은 포함되지 않는다. 保險은 원칙적으로 합리적인 期間內에(within a

31) 葛成照三, 前掲論文, p. 39

32) 浜谷源臧, 前掲書, p. 137.

33) 葛成照三, 前掲論文, p. 39.

reasonable time) 終了되어야 하는데, ICC에서는 이를 確定期間으로 제한하여 규정하고 있다. 양하후 60일 기한이 적용되는데 기한은 60일이 危險擔保期間이 아니고 하나의 기한제한에 불과하다. 貨物이 그 기한내에 引渡되지 않으면 保險은 60일이 경과한 때 終了한다.³⁴⁾ ICC는 양하 완료후 60일은 경과할 수 없다고 규정하고 있다. 따라서 期間제한의 기산점은 最後の 貨物이 양하되었을 때가 되어 그때부터 24시간이 60회를 되풀이될 때 60일의 經過時期라고 해석된다.³⁵⁾ 倉庫間 擔保條項은 保險證券에 기재되어 있는 「선적지」 또는 「目的地」 경우에 의해서 「선적항」 내지 「최종하역항」이 된다. 「航海船舶에서의 하역은 終了후 60일이 끝날 때라고 하는 점은 잘 알려져 있기 때문에 모든 경우에 무조건 60일간 擔保되는 것으로 오해되는 경향이 있다. 60일간은 擔保期限이고 이 期間이 경과하여도 目的地의 最終倉庫에 반입되지 않으면 운송중의 60일 경과시점에서 保險은 終了한다.

(4) 特定貨物 運送形態別 trade clauses

화물의 保險 需要者인 貿易業者의 욕구 변화와 새로운 운송형태의 발전에 따라 保險期間을 변경한 특유하고 적절한 trade clauses가 다양화 되어 가고 있다³⁶⁾.

trade clauses 는 화물의 특성을 감안하여 제정되는 것이므로 저렴한 保險料로 擔保받을 수 있는 장점이 있다. 協會積荷約款에 의하여 제공되는 保險保護는 전문화된 특정 형태의 貨物運送과 貿易去來에 있어서의 貨主들에게는 不適合하며 無差別的으로 적용된다. 따라서 特定形態의 貨物運送에 보다 적절한 保險保護를 제공하기 위한 것이다. 特別條件을 협의하여 첨부

34) 葛成照三, 前掲書, p.289.

35) 加藤 修, 前掲書, pp.189-190.

36) G.Anthony, The New Institute Cargo Clauses *LLOYD'S Maritime commerce & Commercial Law Quarterly, (LMCLQ)*, 1986. 11, p.451.

함으로써 協會積荷約款이 수정되고 있다. trade clauses 중요한 특성은 화물의 性質과 形態에 따라 被保險危險과 免責危險은 물론 당해 화물에 고유한 運送形態와 運送區間에 따른 保險者の 責任期間, 즉 運送條項이 標準積荷約款인 ICC(1982)과 크게 다르다.

상품별로 제정된 각종 協會의 Trade約款은, 상품별로 전용의 特別約款을 가지고 있다. 1982년 ICC에 기초하여 순차적으로 제정한 協會의 Trade clauses는 종래의 協會Trade clauses 와 비교하면 다음과 같은 特徵을 가지고 있다.

첫째, 標準約款에 있는 免責條項의 일부에 대하여 완화규정을 설정하였다. 둘째, 종래의 協會Trade clauses은 하나의 품목에 대한 專用約款으로 하였다. 그러나 1983년에는 복수의 商品에 대해 일괄 적용하는 trade clauses를 새로 제정하였다. 셋째, 海上危險에 대해서 trade clauses는 ICC約款을 기준으로 동일하게 구성 되어져 있다. 戰爭危險과 同盟罷業 危險에 대해서도 trade clauses는 동일하게 1982년 ICC의 協會戰爭約款 및 協會同盟罷業約款으로 동일하게 구성 되어져 있다³⁷⁾. 일본에서 화물의 종류와 특성에 따라 시행하고있는 Major Import Cargo Tariff Agreement(MICA)의 保險期間과 함께 고찰한다.

Mica는 貨物保險의 입장에서 이들의 각종화물을, ① 주요수입화물, ② 일반수출·수입화물, ③ 특수화물로 분류 할 수 있다. Mica 협정에 해당하는 화물은 약14종류이고, 保險條件, 適用約款, 保險料등은 업계의 협정요율로 결정하고 있다³⁸⁾. Mica 주요 화물을 열거하면, Wool, Raw, Cotton, Rice, Grain, Soya Bean, Chilian Nitrate, Phosphate Rock, Potassium, Raw

37) 加藤 修, 前掲書, p.168.

38) 東京火災海上保險, 「損害保險實務講座(海上保險)」, 有斐閣, 1992, p.102.

Sugar, Iron Ore, Manganese Ore, Coal, Salt, Oil(Heavy Oil, Crude Oil) 등이다. 保險期間의 始期는 Mica 貨物이 향해 선박상에 적재된때부터 保險擔保가 개시 하는것을 전제로 한다. 즉 FOB attachment clause를 적용하고 있다. 선적 이전의 危險은 매도인의 危險이며, 매도인이 保險을 수배 한다.

제3장 貨物의 形態와 貨物保險者의 保險期間에 관한 實證的 分析

1. 實證的 研究의 設計 및 方法.

1) 實證的 研究의 模型과 假說.

(1) 實證研究의 設計

第2章의 理論的 接近에서 貨物保險者의 責任期間에 대한 문제점을 검토한 결과 現協會積荷約款은 貨物의 種類에 따른 特性과 運送形態에 적절히 대응할 수 없음을 알았다.

최근 貨物의 特性에 따라 保險期間을 변경한 새로운 유형의 약관이 개발되고 있음은 기술한 바와 같다. 본장은 새로운 유형의 約款과 trade clauses에 대하여 살펴보고 現보험기간의 운영상 특약개발 및 活性化方案에 대하여 논하고자 한다.

본장은 다음과 같이 구성하고 된다. 첫째, 실증연구의 조사설계를 위하여 수출입기업과 해상보험기업을 조사 하였다. 그리고 조사방법은 수출입기업에 대해서는 설문조사를 실시 하였고 해상보험기업에 대해서는 보험클레임서류를 조사 하였다. 본 논문의 표본특성은 수출입 貨物運送 과 운송구간 형태와 貨物特性別 부분형태를 파악 하는데 있다. 둘째, 실태 및 문제점 분

석으로는 운송인의 責任期間에 대해서 화주와 운송인의 責任期間의 시점과 貨物特性에 따른 運送形態를 고찰하였다. 그리고 貨物保險者의 責任期間에 대해서는 現協會積荷約款의 運送條項에 따른 문제와 貨物特性에 따른 보험조건의 실태에 대하여 분석 하였다. 셋째, 運送條項의 합리적 적용방안에 대하여는 운송인의 責任期間과 구간의 적용 및 運送條項에 대한 피보험자와 보험자의 문제점을 구명함으로써 새로운 적용방안을 모색하고자 하였다.

(2) 研究模型과 假說

화주는 화물의 運送形態와 貨物 種類에 따라 합리적인 보험조건을 선택하는 것은 매우 중요하다. 즉 화주는 보험부보시 貨物의 特性을 고려하여 부보해야 한다. 그러나 現協會積荷約款은 일반적으로 적용되는 약관이기 때문에 합리적이라 할 수 없으며 무차별적으로 적용되고 있는 점이 문제점이다. 따라서 貨物의 特性이나 運送形態에 맞는 합리적인 보험조건이나 부가조건을 선택함으로써 보험료를 절감시킬 수 있다. 그리고 화주는 貨物에 대한 위험을 더욱 효율적으로 관리 할 수 있다.

保險期間과 화물운송인의 責任期間은 밀접한 관련이 있다. 貨物運送의 방법은 크게 컨테이너貨物과 산적貨物로 대별된다. 貨物의 種類와 운송 방법에 따라 貨物保險者의 責任期間과 운송인의 責任期間은 다양하게 변경되어 운영된다.

貨物을 해상보험조건에 부보하더라도 法規, 保險契約法, 또는 慣例의으로 보험자가 면책되는 위험들이 많다. 따라서 수출입 기업은 貨物의 種類와 運送 方法을 고려하여 부보한다.

새로운 유형의 약관인 trade clauses는 무역거래와 貨物의 特性, 화물운송의 시장관행에 적합하도록 保險期間을 다양하게 변경하고 있다. 따라서

이러한 특약의 활성화를 위하여 우리나라 무역업자들이 인식하고 있는 무역 거래, 貨物의 種類와 特性, 貨物운송의 시장관행등 주요 요인에 대하여 실증하고자 한다. 貨物의 種類를 구분하는 방법으로는 損害保險率이 높게 나타나고 있는 貨物과 trade clauses상 적용되고 있는 貨物유형을 고려하여 10개의 貨物군으로 분류하였다. 따라서 다음가설이 도출된다.

<가설 1>

컨테이너화물과 산적화물은 貨物의 운송형태에 따라 보험기간의 운영에 차이가 있다.

현재 이용되고 있는 특별약관은 貨物의 運送形態를 고려하여 保險期間을 변경 운영하고 있다. 송화인은 자사의 공장이나 창고로부터 선적항 부두를 거쳐 수하인의 貨物 인도 장소까지 전 운송경로를 고려하여 운송 방법을 선택한다. 따라서 貨物의 船積, 積付(stowage), 輸送 및 荷役, 貨物의 인도와 같은 일련의 危險期間은 창고를 출발하여 화주의 최종창고에 인도될때까지 貨物의 運送形態와 함께 하므로 운송 방법과 運送形態를 선정하는 일은 화주에게 매우 중요한 문제가 된다. 운송화물의 運送形態는 산적 화물과 컨테이너 화물로 대별된다.

<가설 2>

貨物의 종류에 따라 보험기간의 운용에 차이가 있다.

貨物의 種類는 保險期間을 변경 운영하는데 매우 중요하다. 貨物의 種類라고 하는 것은 貨物의 特性을 포함한다. 따라서 貨物의 種類에 따라 保險條件을 선택하는 일은 화주에게 비용 절감의 효과를 가져다 준다. 그리고 어떤 특정 貨物이 운송중 여러가지 위험에 노출되기 때문에 화주는 貨物의 모양, 크기, 무게, 강도, 파손되기쉬운 정도 등을 포함한 모든 물리적 성질

을 고려한다. 따라서 貨物의 個別的 種類는 保險期間을 다양하게 변경시킨다.

<가설 3>

수출입 규모에 따른 trade clauses의 중요도는 차이가 없다.

수출입기업은 위험관리 수단으로써 海上保險에 부보한다. 수출입 규모에 따른 대기업 및 중소기업은 기업의 목적 달성에 있어서 위험관리의 역할은 중요하다. 따라서 수출입기업의 규모나 조직화에 관계없이 자사의 효율적인 위험관리를 위하여 대기업이나 중소기업 모두 trade clauses 를 중요하게 인식하는데 차이가 없을 것이다.

<가설 4>

화물의 운송형태에 따라 trade clauses의 중요도에 차이가 없다.

運送人의 책임이 종료하면 貨物保險者의 책임도 종료한다. 運送形態에 따라 운송인의 責任期間이 결정된다. 이러한 運送人의 責任期間은 貨物保險者의 責任期間과 밀접하다. 따라서 貨物의 運送形態에 따라 trade clauses의 중요도에는 인식의 차이가 없을 것이다.

(3) 조사대상과 자료

본 연구는 무역업자인 화주의 해상보험부보에 있어서 특히 중요한 보험자의 責任期間에 대하여 조사하였다. 연구 대상인 무역업자의 선정은 1993년 한국무역협회가 발간하는 회원명부에서 무작위 추출하였으며 보험개발원이 발행하는 1992년 적하보험 손해사정에서 손해율이 높은 상위 기업을 조사하였다. 자료는 선정된 기업에 설문지를 발송하여 수합하였으며 자료수집의 신속성과 정확성 및 회수율을 높이기 위해 방문조사와 무역협회 산하 무역연수원에서 무역업체의 연수생을 통하여 일부 조사하였다.

설문지에서는 貨物種類에 따른 운송수단을 분석하고 운송인의 責任期間과 貨物保險者의 保險期間에 대하여 조사 하였다. 그리고 우리나라에서는 처음 시도한 船荷證券上 記載된 運送人의 責任期間에 관련하여 貨物別 運送形態에 따른 實態調査를 하였다.

2. 假說檢證 및 分析

1) 標本特徵

(1) 輸出入規模

표본으로 선택 된 수출기업은 수출입을 겸하고 있었다. 화주대상의 규모와 관련된 특성은 수출액에 관한 것이었는데 대부분 중소기업 이상으로 나타났다. 대기업과 중소기업의 분류는 1000만불을 중심으로 분류하였다.

〈표 3-1〉 輸出入 規模

수출입액	기업수	구성비
5만	2	0.8
5만- 10만	5	2.1
10만 - 100만	9	3.8
100만 - 500만	19	8.1
500만 - 1000만	36	15.3
1000만 - 5000만	23	9.7
5000만 - 1억	19	8.1
1억불 이상	123	52.1

1000만불 미만의 輸出入規模를 가진 기업은 응답기업의 30.1%였으며 1000

만불이상--1억불미만은 17.8%, 1억불이상의 수출규모를 가진기업은 52.1%인 분포를 보여 응답한무역업자의 대부분은 중소기업 이상인 것으로 나타났다 <표 3-1>.

(2) 輸出入 品目.

수출품목은 화공품 및 의약품이 가장 많이 차지하고 있다. 貨物의 種類를 구분하는방법으로는 손해보험율이 높은 상위 품목과, trade clauses상의 貨物類型을 고려하여 10개의 貨物군으로 분류하였다.

<표 3-2> 輸出入 品目.

품 목	품목수	구성비
섬유 및 수모류	27	11.4
식료품/냉동식품	24	10.2
화공품 및 의약품	67	28.4
일반상품*	19	8.1
금속류	28	11.9
기계 및 기계류	23	9.7
전자 및 전기제품	21	8.9
원목, 목재가구	8	3.4
농산물	14	5.9
원유, 유류	5	2.1

*일반상품(코코아, 커피, 면화, 유지, 방직물, 피혁, 금속, 채유종자, 정제당/원당)

(3) 貨物運送形態

貨物의 運送形態는 전체 기업가운데 컨테이너운송을 이용하는 무역업체가 대부분으로 70%를 나타내고 있다. 이는 貨物의 運送形態가 대부분 컨테이너화된 複合運送 形態로 運送되고 있음을 알 수 있다.

〈표 3-3〉 貨物의 運送形態.

화물별 운송형태	운송빈도	구성비(%)
컨테이너	165	69.9
산적화물	68	29.1

(4) 分析 方法.

가설검증 분석을 위하여 조사대상기업의 일반사항에 대한 빈도분석을 실시하였다. 그리고 保險期間의 운영에 대해서는 貨物의 運送形態와 貨物의 種類에 따라 분류하고 각 특성의 차이는 화주의 貨物運送 형태를 컨테이너 화물과 산적화물로 분류하였다.

우리나라에서 trade clauses의 적용가능한지를 알아보기위해 본장에서는 이에 대한 화주의 중요성에 따른 인식의 차이를 분석하고자 한다. 이를 위해 수출입기업의 규모와 貨物의 種類에 대하여 분류하고 수출입기업의 규모는 대기업과 중소기업으로 대별하였다. 貨物의 種類는 손해보험사고율이 높은 화물순서와 trade clauses상의 화물유형을 고려하여 10개의 품목으로 분류하였다.

保險期間에 대한 貨物의 種類와 貨物 運送形態따른 인식 및 실체를 파악하기위해 SAS Package를 통하여 分散分析(ANOVA) 과 T-檢證을 활용하였다. 그리고 trade clauses상 대기업과 중소기업에 대한 인식에 대하여는 T검증을, 貨物의 種類에 대한분석은 分散分析을 하였다. 유의 수준은 0.05로 설정하였다.

2) 實證分析의 結果

<가설 1>

컨테이너화물과 산적화물은 화물의 운송형태에 따라 보험기간의 운영에 차이가 있다.

<표 3-4> 貨物의 運送形態와 保險期間의 差異.

운송 형태	빈도	평균	표준편차	t	유의 수준
컨테이너	165	2.49	1.35	-2.18	0.03
산 적	68	2.88	1.04		

가설1을 검증하기 위해 T-Test를 이용하여 분석하였다. 유의수준이 0.03이다. 따라서 우리나라 화주는 컨테이너를 이용하는 화주나 산적화물을 이용하는 화주, 모두 保險期間이 화물의 運送形態에 따라 차이가 있는 가설을 지지하는 결과를 보이고 있다. 우리나라 수출입기업은 保險期間을 변경 운영하여야 하는 점을 인정하고 있으면서도 실무적으로 널리 추진하고 있지 못한 사실을 대변하고 있다. 따라서 향후 이를 적극 수용하는 것이 중요한 과제이다.

<가설 2>

화물의 종류에 따라 보험기간의 운용에 차이가 있다.

가설2를 검증하기 위해 分散分析를 실시한 결과 유의수준이 0.00으로서 가설2는 채택된다. 따라서 貨物의 개별적 종류에 따라 保險期間에는 차이가 있음을 알 수 있다. 특히, 保險期間을 변경하여 운용하고 있는 원유의 경우 평균이 4.00으로 높게 나타나고 있다. 금속류의 경우도 평균이 높게 나타나고 있으며, 전자 및 전기도 평균 3.50, 농산물이 평균 3.07로 나타나고 있다. 상대적으로 保險期間의 변경 운용하는 것을 매우 중요하게 인식하고 있음을 알 수 있다.

<표 4-5>. 貨物의 個別的 種類과 保險期間의 差異.

품 목	빈도	평균	표준편차	F	유의 수준
섬유 및 수모류	27	1.88	0.645	8.57	0.0001
식료품/냉동식품	23	1.86	1.140		
화공품및 의약품	67	2.31	1.117		
일반상품	19	2.42	1.356		
금속류	28	3.75	0.967		
기계 및 기계류	23	2.43	1.140		
전자. 전기제품	20	3.50	0.888		
원목, 목재가구	8	2.75	1.669		
농산물	14	3.07	1.328		
원유, 유류	4	4.00	0		

<가설 3>

수출입 규모에 따른 trade clauses의 중요도는 차이가 없다.

가설3은 주변유의수준(marginal significance level)으로 채택된다. 동일 업종 상호간 협의하여 제정되고 있는 trade clauses에 대하여 수출 규모에 따른 대기업과 중소기업간의 중요도에 대한 인식의 차이가 없음을 알 수 있다.

<표 4-6> 수출규모에 따른 trade clauses의 중요도

수출입규모	빈도	평균	표준편차	t	유의 수준
대기업	166	4.01	0.11	-1.82	0.06
중소기업	67	4.24	0.06		

대기업은 평균 4.01로 그리고 중소기업은 평균 4.24로 대기업보다 중소기업

업이 높게 나타나고 있다. 이는 중소기업보다 대기업이 위험관리 및 海上保險運營에 있어서 더욱 조직화 되어있음을 나타내고 있다.

<가설 4>

화물의 운송형태에 따라 trade clauses의 중요도에 차이가 없다.

<표 3-7>. 貨物의 運送形態 와 trade clauses의 중요도

운송형태	빈도	평균	표준편차	t	유의 수준
컨테이너	164	3.41	0.97	-3.06	0.002
산 적	68	3.80	0.53		

유의수준은 0.002로 가설4는 채택 되었다. 우리나라의 화주는 運送形態에 관계없이 trade clauses을 중요하게 인식하고 있으며 가설4를 지지하는 결과를 보이고 있다. 특히, 양집단 평균이 높게 나타나고 있다. 따라서 우리나라의 運送形態에 적합한 trade clauses의 개발 및 活性化方案이 요구된다고 할 수 있다.

假說1에 관한 T 檢證結果表

	집단	N	평균	표준편차	T	유의수준
출발항 변경	1	164	2.44	1.120	-2.41	0.01
	2	68	2.82	1.040		
목적항 변경	1	163	2.58	1.176	0.21	0.82
	2	68	2.55	1.078		
피보험자 항해변경	1	164	2.28	1.132	-2.26	0.00
	2	68	2.63	1.014		
운송인 항해변경	1	164	2.61	0.980	1.15	0.25
	2	68	2.46	0.758		
양하후 목적지변경	1	164	2.49	0.956	-3.47	0.17

	2	68	2.66	0.720		
지연, 환적, 이로	1	163	2.99	1.148	-2.12	0.00
	2	68	3.31	0.831		
중간 창고	1	164	3.00	0.996	-0.75	0.45
	2	68	3.10	0.769		
기간제한(수출)	1	164	2.70	0.999	2.90	0.00
	2	68	2.30	1.033		
기간제한(수입)	1	164	3.15	1.038	2.49	0.01
	2	68	2.79	0.932		
운송종료	1	164	2.48	1.099	1.00	0.31
	2	68	2.33	0.834		

* 1은 컨테이너 2는 산적화물

첫째, 화물운송형태중에는 1) 상이한항해에 따른 출발항변경, 2) 피보협자의 의사에 따른 항해변경, 3) 지연, 환적, 이로, 4) 기간제한에 따른 수출과 수입의 경우등은 우리나라의 컨테이너운송의 실정에 따라 적절하게 운영되어야 할것이다.

假說2에 관한 ANOVA 檢證缺課表

相異한 航海

		상 이 한 항 해			
		출 발 항 변 경		목 적 항 변 경	
	집단	평 균	표 준 편 차	평 균	표 준 편 차
1	27	2.188	1.07	2.22	0.891
2	23	3.000	1.24	1.82	0.936
3	67	2.537	0.97	2.71	1.056
4	19	2.210	1.10	3.31	1.204

5	28	2.137	0.78	2.24	1.122
6	23	3.043	1.26	2.08	0.999
7	20	3.100	0.78	2.05	0.887
8	8	2.500	1.30	2.50	1.309
9	14	4.142	0.77	4.14	0.770
10	3	1.666	0.57	2.33	1.154
F		7.14		3.78	
P		0.0001		0.0002	

航海 變更

		항해 변경			
		피보험자 항해 변경		운송인 항해변경	
	집단	평균	표준편차	평균	표준편차
1	27	2.407	1.393	2.555	0.891
2	23	2.806	1.164	2.043	1.106
3	67	2.447	1.109	2.388	0.601
4	19	1.842	0.834	2.631	0.830
5	29	2.689	1.168	2.827	1.037
6	23	1.956	1.106	2.304	1.105
7	20	2.650	1.108	3.100	0.788
8	8	2.250	0.707	3.060	0.9258
9	14	2.785	0.801	3.142	0.9402
10	3	3.666	0.577	2.666	1.154
F		2.23		3.43	
P		0.0211		0.00006	

目的地變更 遲延積 異路

		목적지 변경		지연 환적 이로	
	집단	평균	표준편차	평균	표준편차

1	27	2.8518	0.998	3.037	1.018
2	23	2.086	1.040	3.304	1.065
3	67	2.641	0.792	2.970	0.999
4	19	2.526	0.841	3.368	0.760
5	28	2.931	1.032	3.551	0.985
6	23	2.217	0.795	2.869	1.057
7	21	2.250	0.444	2.350	1.386
8	8	2.500	0.755	3.250	1.388
9	14	2.428	1.016	3.428	0.755
10	3	2.666	0.577	3.000	1.732
F P		2.46 0.0108		2.41 0.012	

中間倉庫 및 運送終了

		중간 창고		운송 종료	
	집단	평균	표준 편 차	평균	표준 편 차
1	27	3.111	0.937	3.111	0.847
2	23	2.565	0.945	2.347	1.265
3	67	2.925	0.909	2.238	0.854
4	19	2.842	0.668	2.763	0.733
5	28	3.241	1.272	2.827	1.071
6	23	3.600	0.522	2.043	0.928
7	20	3.150	1.039	1.800	1.151
8	8	3.125	0.863	2.750	1.035
9	14	3.714	0.468	2.428	1.016
10	3	3.333	1.154	2.333	1.154
F		1.99		3.95	

P	0.04	0.0001
---	------	--------

期間 制限

		기간 제한			
		수 출		수 입	
	집단	평 균	표준 편 차	평 균	표준 편 차
1	27	2.629	0.926	3.000	0.8473
2	24	2.260	1.214	3.652	1.2652
3	67	2.701	0.984	3.614	0.8543
4	19	2.526	0.964	3.263	0.7333
5	28	2.348	1.174	3.000	1.0173
6	23	2.434	0.895	3.000	0.9282
7	20	2.950	0.825	2.700	1.1516
8	8	2.500	1.309	2.625	1.0350
9	14	3.142	1.027	3.071	1.0163
10	3	2.333	0.577	2.666	
F		1.38		3.95	
P		0.1993		0.0001	

둘째, 화물의 종류중 1) 상이한 항해에 따른 출발항변경과 목적항변경, 2) 항해 변동에는 피보험자의 항해변경과 운송인의 항해변경 및 양하후 목적지변경, 3) 지연, 환적, 이로, 4) 중간창고, 5) 운송종료, 6) 기간제한에 있어 수입의 경우를 고려하여 복합운송에 적합한 trade clauses가 개발되어야 할 것이다.

3. 貨物保險者의 責任期間의 問題點 및 運送條項의 活性化方案

1) 貨物의 運送過程中 貨物保險者의 責任形態

(1) 貨物 運送過程中 責任發生區間

運送過程中 損害發生區間이 가장 많이 발생하는 장소는 表<표3-8>에 나타나고 있다.

<표 3-8> 運送過程中 責任發生 頻度

운송과정중책임시점	빈도	구성비
가공후 공장	18	7.6
보관장소, 창고	19	8.1
자가보세창고	4	1.7
내륙데포	20	8.5
ODCY	14	5.9
CFS	14	5.9
CY	3	1.3
선적시	31	13
선적상태에서운송중	36	10.3
양하시	77	32.6

전체 운송과정중 가공후부터 船積前의 保稅區域 반입까지 17.4%, 보세구역 반입부터 선적전의 CY까지가 33%의 손해가 발생하고 있으며 船積時부터 船積狀態에서 운송중 및 양하시까지 55.9%로 가장높은 발생율을 보이고 있다. 특히, 선적시 해상운송중 및 양하시에 가장 많은 손해가이 발생하고 있는 점에 있어서 船積時와 揚荷時는 무역계약 조건에 따라 위험의 分岐點을 중심으로 被保險利益이 이전되므로 양하시부터 수하인의 창고까지 화주는 無保險期間이 발생하지 않도록 각별히 주의하여 부보하여야 한다. 그리고 中間保管期間中에도 많은 클레임이 발생하고 있는데 中間보관기간중 운송인

의 책임을 강화하는 책임제도가 요구된다. 또한 運送人과 화주사이의 貨物에 대한 引導와 受取의 분기점이 되므로 船荷證券과 保險證券에 명확한 목적지 기재가 요구되며 보험조건에 있어 內陸擴張負擔保條件의 부보 필요성이 요구된다.

(2) 通常運送過程 이외의 責任 類型

貨物의 통상운송과정은 貨物保險者의 責任期間에 해당된다. 따라서 통상운송과정 이외의 경우에 貨物保險者는 면책이 된다. 통상운송과정 이외의 경우 발생빈도를 보면 다음과 같다. 첫째, 피보험자가 좌우할 수 없는 지연, 둘째, 환적 셋째, 이로중, 넷째, 부득이한 양하이다. 피보험자가 좌우할 수 없는 지연이 높은 순위를 보이고 있다.<표3-9> 貨物의 인도가 지연되면 보관된 貨物의 도난 및 손상 위험이 증대된다. 따라서 피보험자가 좌우할 수 없는 지연에 의한 손해를 담보하는 특약이 개발하여야 한다. 특히 피보험위험에 기인한 지연에 따른 貨物의 滅失 및 損傷을 담보하는 특약이 개발³⁹⁾되어야 할 것이다.

<표 3-9> 통상운송과정 이외의 책임유형

통상과정 이외의 책임	빈도	구성비(%)
피보험자가 좌우할 수 없는 지연	98	44.14
환적 중	58	26.13
부득이한 양하	25	11.26
이로중	41	18.47

2) 保險期間의 終了時點

39)노르웨이 선급협회(Det Norske Veritas)는 “지연의 원인을 한정하고, 지연의 결과 손해를 전손이나 90%이상의 가치가 멸실된 손상이나 부족손” 등으로 제한하는 특약을 이용하고 있다.

保險期間이 종료되는 시점과 장소는 다음과 같다. 수출은 56.8%, 수입은 54.2%의 구성으로 貨物이 최종창고에서 保險期間이 종료되는 것을 나타내고 있다. 수입의 경우 時的 終了時點인 30일 경과 시점에 終了되는 경우는 전체 24.6%의 비율을 차지하고 있다. 특히 우리나라에서 적용하고있는 수입의 경우 30일의 保險期間은 協會積荷約款이 보장하고 있는 60일로 전환하여야 할 것이다.

<표 3-11> 컨테이너 運送과 散積貨物의 保險期間의 終了時點

보험기간의 종료시점	컨테이너				산적화물			
	수출		수입		수출		수입	
	빈도	%	빈도	%	빈도	%	빈도	%
양하 후 60일 경과	21	9.01	X	X	6	2.58	X	X
양하 후 30일 경과	X	X	43	19.45	X	X	14	6.01
통상 운송과정이 아닌보관용중간창고	19	8.15	43	19.45	0	0	14	6.01
분배/할당 중간창고	21	8.15	0	0.0	10	4.29	4	1.72
최종창고	88	37.77	85	36.48	46	19.74	43	18.45
기타	7	3.00	5	2.15	2	0.86	3	1.29

3) 最終倉庫의 問題點

최종창고의 경우 ICC운송조항상 “최종창고”의 해석상 문제가 있다고 응답한 평균은 3.26 표준편차 0.900를 나타내고 있다.

<표 3-12> 最終倉庫의 問題點에 대한 平均

제 목	N	평균	표준편차 %
최종 창고의 의미는 해석상의 문제가 있다	전체	3.25	0.90
	1	3.29	0.91
	2	3.17	0.87

* 1은 컨테이너화물, 2는 산적화물

최종창고란 운송이 종료되는 창고로써 貨物의 운송위험 즉 운송인의 관리 또는 책임하에 수하인이나 그 수탁자의 관리하에 이전되는 창고를 의미한다고 할 수 있다. 그런데 지금까지 최종창고에 대한 개시시점과 종기시점 그리고 어디가 최종창고 인가하는 해석상 논란이 되어 왔다. 본조사의 결과에 서처럼 최종창고의 해석상 문제가 있음을 알수 있다. 따라서 최종창고에 명확한 규정이 필요하다. 이에대한 규정은 피보험자의 보호측면에서 규정되어야 할것이다.

4) 運送貨物의 換積形態

환적이 되고 있는 경우를 다음과 같이 나타내고 있다<표 3-14>.

<표 3-14> 컨테이너運送과 散積貨物의 換積 方法

운송화물의 환적 형태	컨테이너		산적화물	
	빈도	구성비	빈도	구성비
항구내 외항선에서 다른 외항선	31	13.30	15	6.44
항구역역밖의 외항선에서 다른 외항선으로	21	9.01	18	7.73
외항선박에서 부선이용 다른 외항선으로	36	15.45	9	3.86
중간항에서 하역후 원래의 운송선박에 다시 선적	69	29.01	27	11.59

<표 3-14>에 따르면 중간항에서 하역후 원래의 운송선박에 다시 선적하는 경우가 전체의 40.7%를 차지하고 있다. 중간항에서 하역후 원래의 운송선박에 다시 선적하여 환적하는경우 被保險者와 保險者間에 분쟁을 발생하는 요인에 속한다. 運送條項 제8조의 규정에 따르면 통상적 운송과정중의 환적은 보험자의 責任期間에 해당된다. 따라서 중간항에서 하역후 운송선박에 다시

선적하는 경우를 통상적인 운송과정으로 해석할수 있다. 그리고 운송중인 貨物이 운송인의 요구에 따라 환적되는 경우가 빈번한 것으로 나타나고 있다.

우리나라의 경우 일부 수출입 貨物에 대하여 환적을 한 후 목적지로 운송하고 있다. 실무상 환적에 대하여 통상적 운송과정중의 환적 범위에 대한 해석상 논란이 많다. 따라서 이에 대한 명확한 규정이 필요하다. 그리고 운송인의 自由裁量權에 다른 환적은 보험자의 책임이 된다. 이러한 환적에 따른 보험금을 징수하는 것은 부적절하다. 현재 우리나라는 운송중 중간항에서 환적되는 경우 환적시 추락위험(Sling Loss)등을 이유로 F.P.A., ICC(C), W.A 또는 ICC(B) A/R조건의 경우 매회마다 할증요율이 부과되고 있다.

부과위험과 A/R조건은 컨테이너 지선운송도 포함하여 매회마다 부가되고 있다. 그러나 MIA제 22조에 따르면 “해상보험증권에 구현되지 않으면 증거로써 인정되지 않는다.”고 규정하고있기 때문에 환적에 대한 할증요율은 부적합하다고 할 수 있다.

5) 加工一貫 保險期間

貨物이 수하인의 관리하에 인도된 후 最終倉庫에서 加工前까지 보관기간은 貨物이 수하인의 관리하에 인도된 후, 최종창고에서 가공전까지의 보관기간은 1일~30일의 기간이 가장 많은 것으로 나타나고 있다. 화주의 최종창고에서 가공전까지 일관보험의 보험자의 責任期間은 1일~30일범위가 합리적일 것이다.

화물별 特性에 따라 분류하면 다양한 분포를 보이고 있으므로 화공약품은

21~30일 원유는 11일~20일 범위내에서 보험자의 責任期間을 정하고 다른 화물의 경우는 화주가 貨物의 特性을 고려하여 1일~30일 범위내에서 기간 연장을 특약화 시키면 합리적일 것이다.

<표 3-17> 保稅倉庫 所要期間

	1-10일	11-20일
빈도	149	81
구성비%	63.1	33.3

보세창고에서 통관되기까지의 기간은<표3-17>.에서 처럼 10일의 기간이 가장 많은 것으로 나타나고 있다. 그리고 11~20일의 범위는 전체의 33.3%의 범위를 차지하고 있다. 현 운송종료 약관을 30일에서 60일로 확대하면 보세창고가 최종창고화 될 것이라는 운송계약종료후 30일 약관에서의 보험자 주장은 설득력이 없다고 생각한다. 따라서 협회적하약관의 원칙대로 60일로 전환 하는 것이 바람직하다.

6) 請約書上의 目的地 記載

청약서에 의해 발행되는 보험증권은 선적서류와 함께 은행 매입시 제출하는 서류이다. 보험증권의 내용은 신용장 및 다른 선적서류와 일치하여야 한다. 이러한 의미에서 보험계약자는 청약서를 정확히 기재하여야 하며 청약서의 부실기재로 말미암아 발생하는 보험회사와의 분쟁을 미연에 방지하여야 한다. 특히 保險期間과 관련하여 선박명, 출항예정일, 목적지가 B/L과 일치하도록 하여야 한다.

그러나 우리나라에서 현재 체결되고있는 화물보험계약의 보험증권상 및 청약서에는 목적지가 표시되지 않고 있다. 이는 보험증권의 작성을 계약자

가 제시한 청약서에 의존하고 있는데 화물보험의 청약당시 계약자가 (화주) 최종목적지를 고지하지 않기 때문이다. 특히 수출, 貨物의 경우 청약당시 계약자가 최종목적지를 상세히 모르고 있는 경우가 많다. 따라서 最終目的地를 분명하게 확인할 필요가 발생하는 경우 계약에 근거한 객관적인 무역 서류와 운송서류에 의하여 목적지가 입증되어야 한다. 保險期間과 관련하여 화주는 보험보호에 만전을 기해야 한다.

<표 3-18> 請約書上의 目的地記載

보험 가입시 출발항과 도착항을 청약서와 보험증권에 기재한다.	평균	표준편차
	3.45	1.086

7) 第3國 輸出保險

최근 우리기업의 해외진출에 따라 자회사가 있는 제3국에서 생산하여 수출하는 경우 船積港과 揚荷港이 모두 제3국인 경우에 화주가 貨物의 特性을 고려하여 추가적인 조건으로 運送條項을 변경운영하여야 할 필요가 발생한다. 그러나 우리나라의 경우 현 運送條項에 대한 수출보험상품이 없다. 따라서 다른나라에 부보하고 있다. 이에 대한 보험상품 개발이 요구된다.

삼국간 수출시 특별약관의 적용이 필요하다. 수출시 船積港 과 揚陸港이 제3국인 경우 화주가 貨物의 特性을 감안하여 約款을 추가로 부보하려할 때 조건의 변동이 어렵다.

제4장 結 論

協會積貨約款(1982)은 運送手段의 발달과 貿易慣習의 변화에 따라 보험자의 危險負擔責任이 확대되어 보험기간을 연장하고있다. 이는 복합운송의 발달에 따른 서비스제공에도 적합한 것이라 할 수 있다.

본 논문에서 연구하고자하는 운송조항은 ICC의 약관중 가장 중요하고 또 가장 난해한 약관으로서 해석상에 많은 문제점을 가지고 있다. 특히 문제가 되고 있는것은 첫째, “通常運送過程中” 즉, 관습적 과정으로 어느 항해가 관습적 범위에 해당되는가 둘째, “最終倉庫의 意味”로서 어느 곳, 즉 무엇이 최종창고인가 셋째, “中間倉庫”의경우 보관개념, 혹은 분배를 위한 최종창고의 개념중 어느 것으로 볼 것인가 넷째, “양하후 60일이면 보험이 종료한다” 고 하는데 60일의 기준 시점을 어떻게 산정하는가 등에 있어서 논자에 따라 해석상의 문제가 있었다.

複合運送의 무역조건 있어서 최초의 運送人에게 화물이 인도되는 時點에 대해서는 問題가 별로 없다. 그러나 보험자의 책임 終了時點에 대하여는 해석상 분쟁의 素地가 있다. CY/CFS와 CFS/CFS의 경우 受荷人이 CFS에서 화물을 인도받아 자신이 직접 화물을 운반하는 경우에는 CFS가 最終倉庫가 되어 CFS 운용자에게 화물이 引渡될 때 보험이 終了한다는 해석도 할 수 있다. 따라서 이러한 問題들을 명확히 할 수 있는, 컨테이너運送貨物에 적용될 수 있는 保險期間에 관한 별도의 特約을 개발하여 사용하는 方案이 강구되어야 할 것이다.

특히 複合運送에 적합하는 trade clause로서 複合運送의 去來 形態 및 商品의 性質과 特性에 따른 分析을 통하여 우리 나라에 도입·운용될 수 있는

trade clause 및 運送約款을 開發하는 것은 複合運送과 貨物保險의 引受 理念에도 一致한다. 또한 國內 實情에 적합한 商品을 개발함으로써 보험가입 자들에게 先進 보험서비스를 제공함과 아울러 國內보험시장에 대한 商品의 경직성에서 탈피할 수 있게 될 것이다.

결론적으로 複合運送에 적합한 trade clause로서 複合運送의 去來 形態 및 商品의 性質과 特性에 따른 分析을 통하여 우리 나라에 도입·운용될 수 있는 trade clauses 및 運送約款을 開發하는 피보험이익을 확대 하는 방향 으로 나아가는 특약이 개발 되어야 한다 또한 실증분석의 결과가 시사하는 바와 같이, 우리나라의 경우, trade clauses 개발 및 적용시 필수적인 요건 은 다음과 같다.

첫째, 화물운송형태중에는 1) 상이한항해에 따른 출발항변경, 2) 피보험 자의 의사에 따른 항해변경, 3) 지연, 환적, 이로, 4) 기간제한에 따른 수 출과 수입의 경우등은 우리나라의 컨테이너운송의 實情에 따라 적절하게 운 영되어야 할것이다.

둘째, 화물의 종류중 1)상이한 항해에 따른 출발항변경과 목적항변경, 2) 항해 변동에는 피보험자의 항해변경과 운송인의 항해변경 및 양하후 목적지 변경, 3) 지연, 환적, 이로 4) 중간창고, 5) 운송종료 6) 기간제한에 있어 수입의 경우를 고려하여 복합운송에 적합한 trade clauses가 개발되어야 할 것이다.

參 考 文 獻

- 朴元洙, “積荷保險에서의 危險變動과 海上運送人 및 保險者の 責任에 관한 研究”, 成均館大學校 博士學位論文, 1990.
- 梁暎煥, 吳 元奭, 「貿易商務論」, 法文社, 1988.
- 李在卜, “海上積貨保險의 擔保範圍에 관한 研究” 成均館大學校 博士學位論文 1991,
- 加藤修, 「新訂 國際貨物海上保險 實務」, 成山堂書店 1990.
- 加藤修, 「最新 國際貨物海上保險實務」, 成山堂書店 1984.
- 加藤修, “協會貨物約款の倉庫間擔保條項”, 「國際物流のリスクと保險」, 百花書房, 1992
- 加藤修, 「貿易保險の實務」, 同文館 昭和 60年
- 加藤由作, 「海上保險新論」, 春秋社, 1961
- 葛成熙三, “WAREHOUSE TO WAREHOUSEにおける 保險責任の時終時点” 損害保險研究 第40卷 第3號, 損害保險事業研究所, 1978
- 葛成熙三, 「海上保險研究(下)」, 損害保險事業研究所, 1949.
- Arnould, Sir Joseph, *Law of Marine Insurance and Average*, Vol.1, 2, 16thd., (by Mustill Michael J. and Gilman Jonathan C.B.), London, Stevens & Sons, 1981
- George, Anthony, “The new Institute Cargo Clauses”, *Lloyd's Maritime and Commerce and Commercial Law Quarterly*, 1986. 11.
- Institute of London Underwriters, *Institute Handdbook on Marine contracts*, 2nd ed., Witherby & Co., Ltd., 1964.

Ivamy, E.R. Hardy, *Marine Insurance*, 4th ed., London, Butterworths, 1985.

-----, *General Principles of Insurance Law*, 4th ed., London, Butterworths, 1979.

-----, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, 9th ed., London, Burtterworths, 1983.

-----, *Casebook on Insurance Law*, 4th ed., London Butterworths, 1984.

Templeman, Frederick, *Marine Insurance : Its Principles and Practice*, 5th ed. (by R.J.Lambeth), London, Pitman, 1981.

-----, *Marine Insurance*, 6th ed. (by R.J.Lambeth), London, Pitman, 1986.