

海上保險에서의 複合因果關係에 관한 研究

朴成喆*

-
- I. 序論
 - II. 近因의 確定基準
 - III. 複合因果關係의 成立과 近因의 確定
 - IV. 結論
-

I. 序論

해상사고 발생시 보험자는 擔保危險으로 인한 손해만을 보상할 책임이 있다. 擔保危險은 보험계약의 증빙서라고 할 수 있는 보험증권상에서 그러한 위험으로 인한 손해가 발생하는 경우에 보상해 주겠다고 보험자가 특정시켜 놓고 있는 위험이다.¹⁾ 따라서 해상보험실무에서는 해상보험사고²⁾가 발생하면 먼

* 培花女子大學 사이버貿易科 專任講師, 經濟學博士.

1) 위험을 특정시키는 방법은 전쟁이나 지진, 폭풍우와 같은 사고원인별로 특정시키는 방법과 침몰이나 좌초, 화재와 같은 사고형태별로 특정시키는 방법 그리고 곡손이나 누출, 변질과 같은 손해의 형태별로 특정시키는 방법이 있을 수 있다. 그러나 구보험증권의 擔保危險약관과 신탁회적하약관의 위험약관에서는 사고의 원인(악천후)과 사고의 형태(침몰, 좌초, 충돌 등)를 구분없이 동시에 규정하고 있다.

위와같이 위험의 형태를 구분한 사람은 일본의 木村治郎씨이다. 그러나 이러한 구분에는 다음과 같은 문제점이 있다.(본 논문 심사위원의견)

①원인형태의 위험과 사고형태의 위험의 한계를 확실히 하기 곤란한 경우가 있다. 木村治郎씨는 화재를 사고형태의 위험에 분류하고 있다. 그러나 화재 또는 폭발은 그것이 보험의 목적에 생긴 하나의 사고형태이지만 보험의 목적외에 예컨대 옆집의 화재, 근처 공장의 폭발 등은 사고가 아니라 하나의 위험상태 즉 원인형태의 위험이다. 따라서 하나의 위험이 경우에 따라서는 원인형태의 위험도 되고 발현형태의 위험도 된다는 일본의 葛城照三박사의 견해가 설득력이 있다고 본다.

②木村治郎씨는 파손, 곡손, 누손, 변질을 손해형태의 위험이라고 분류하고 있는데 이것은 사고형태의 위험에 속한다고 본다. 손해는 어떤 사고에 의해 발생하는 경제적인 가치의 감소이다. 즉, 손해와 위험은 별개의 개념이다. 木村治郎씨가 주장하는 바와 같이 선박의 파손이 손해형태, 침몰이 사고형태라면 손해가 생기고 사고가 이후에 발생하는 결과가 된다.

따라서 해상위험을 크게 원인형태와 사고형태의 위험으로 구분할 수 있으며, 경우

저 손해의 원인이 무엇인가를 확정하여야 한다. 즉 손해를 발생시킨 원인을 규명하고,³⁾ 그 다음에 그 원인이 담보되는 위험인가를 판단하여야 한다. 즉, 손해의 원인이 擔保危險⁴⁾인가 또는 免責危險인가에 따라서 보험자의 보상책임유무가 결정된다. 그런데 실무적으로 손해의 발생은 특정위험에 단독으로 영향을 받는 것보다 여러 가지 위험이 중복적으로 시차를 두고 또는 동시 다발적으로 영향을 줌으로써 손해발생이라는 결과를 초래하는 경우가 대부분이다. 이러한 경우에 손해발생의 원인이 擔保危險으로 귀착되면 보험자는 보상책임을 지고, 免責危險이나 不擔保危險⁵⁾⁶⁾으로 귀착되는 경우에는 보상책임을 지지 않는다.

따라서 해상보험실무에서 인과관계를 결정하는 것은 매우 중요한 일이며 또한 어려운 일이다. 실무적인 문제는 명확하게 특정의 단독위험이 손해의 원인으로 밝혀지지 않는 경우에 발생하며, 擔保危險과 免責危險이 경합하여 손해를 일으킨 경우에는 더욱더 판단의 어려움이 따른다. 이러한 문제에 대하여 영국 해상보험법(Marine Insurance Act, 1906) 제55조 1항⁷⁾에서는 “본 법에 별도의 규정이 있는 경우와 보험증권에서 달리 규정하고 있는 경우를 제외하고 보험

에 따라서는 어떤 위험이 원인형태의 위험 또는 사고형태의 위험이 될 수 있다. 이러한 위험의 분류를 어떻게 하는가는 본 논문의 본래 취지를 전달하는데 문제가 되지 않는다고 본다. 다만 위험을 보다 본질적으로 이해하는데 많은 도움이 될 것으로 믿는다.

- 2) 보험사고는 사고 중에서 피보험목적물과 관련이 있는 사고만을 지칭한다.
- 3) 이를 인과관계를 밝힌다고 한다.
- 4) 해상위험을 擔保危險, 不擔保危險, 免責危險으로 대별할 수 있으며, 不擔保危險은 非擔保危險 또는 비열거위험이라고도 불리우고 있다.; 松島惠, 大谷孝一, 海上保險論, 損害保險事業研究所, 1990. p.191.; 그러나 국내 학자 중에는 위험의 분류를 담보위험과 부담보위험으로 나누고, 부담보위험에 다시 비담보위험과 면책위험으로 분류하여 사용하는 것이 좋다고 제안하는 학자도 있다.(본 논문 심사위원 의견) 이렇게 되면 또 영어표기의 uninsured risk에 면책위험까지 포함되는 개념으로 경우에 따라서 해석해야 하는 문제점도 있을 수 있다고 보여진다. 본 논문에서는 담보위험, 부담보위험, 면책위험으로 구분하여 설명하고자 한다.
- 5) 이를 기타위험이라고도 한다.; 김정수, 해상보험론, 박영사, 1992. p.32.
- 6) 免責危險이나 不擔保危險은 모두 보험자가 보상하지 않는 위험이라는 점에서는 동일하나 그 의미상으로도 차이가 있을 뿐만 아니라 법적효과도 다르다. 즉, 먼저의 미상으로는 免責危險은 구체적으로 약관이나 법에서 보험자를 면책시키고 있는 위험이며, 열거담보주의에 의한 擔保危險인 경우에 위의 免責危險과 擔保危險을 제외한 일체의 모든 위험을 총칭하여 不擔保危險이라고 할 수 있다. 법적효과의 차이는 만약에 擔保危險으로 '파손'이 특정되어 있는 경우에 그 파손의 원인이 不擔保危險인 낙뢰로 인한 경우에는 보험자는 보상책임을 지지지만, 파손의 원인이 免責危險인 전쟁으로 인한 경우에는 보험자는 면책된다는 차이가 있다.
- 7) MIA, 1906. Art.55(1) : Subject to the provisions of this Act, and the unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.

자는 擔保危險에 近因하여(proximately caused by) 발생한 모든 손해에 대해서 책임을 지지만 상기의 경우를 제외하고 擔保危險에 近因하여 발생하지 않은 모든 손해에 대하여 책임을 지지 않는다”고 하여 기본원칙으로 近因主義를 채택하고 있다.⁸⁾ 그러나 구체적으로 무엇이 近因(cause proxima)인가 하는 점에 대해서는 아무런 설명을 하지 않고 있다. 따라서 近因에 관한 일반원칙은 당사자간의 약정에 의해서 대체될 수 있는 것으로 해석할 수 있다. 물론 제55조 제1항의 내용에 따라서 당사자간에 별도로 합의하는 경우에는 유효하게 인정받을 수도 있다. 실무적으로는 변화무쌍한 모든 상황을 일률적으로 규정하기는 불가능하기 때문에 구체적인 近因의 판단은 事實의 問題(question of fact)로 남겨 두고 있는 것이다. 이로 인하여 해상 보험실무에서 近因을 확정시키는데는 많은 어려움이 따를 수 있으나 그 동안의 판례나 사고당시의 상황을 충분히 고려하여 일반적인 近因 確定的 原則을 설정할 수 있을 것이다.

본 논문에서는 단독위험에 의한 손해발생의 경우는 近因을 확정시키는데 아무런 문제가 없기 때문에 연구대상에서 제외하고, 2가지 이상의 위험이 복합적으로 작용하여 수출입화물에 손해를 일으킨 경우, 즉 중복적인 因果關係로 손해가 발생한 경우에 그 손해의 近因을 어떻게 확정할 것인가에 대해서 살펴보고 일반원칙을 제시함으로써 이해관계 당사자들의 화물손해보상문제를 명확히 하고자 한다. 이러한 연구를 위하여 국내외 학자들의 문헌연구결과와 그 동안의 판례의 검토를 통한 사례연구를 하고자 한다.

II. 近因의 確定基準

해상보험은 보험기간내 위험을 담보한다.⁹⁾ 따라서 보험기간내에 발생한 위험으로 인하여 손해가 발생하면 손해의 발생원인이 무엇인지 가장 먼저 추적해야 한다. 그리고 이렇게 추적한 원인과 발생한 손해 사이에는 인과관계가 형성되어야 한다. 즉, 발생한 손해와 추적한 원인 사이에는 원인결과관계가 성립

8) 이와같이 손해가 발생했을 때 그 손해의 발생원인을 무엇으로 볼 것인가에 대한 주요학설로는 近因說, 상당인과관계설, 자연추이설, 최후조건설, 최유력조건설 등 많이 있으나 영국해상보험법이 제55조에서 채택하고 있는 것은 近因說이다.

9) 보험기간내 발생한 손해일지라도 보험기간내 발생한 위험에 의한 손해가 아닌 경우에 보험보상의 대상이 되지 않는다.

하여야 한다. 모든 해상사고의 경우에 있어서 인과관계의 판단은 쉽지 않다. 인과관계를 판단함에 있어서는 보험사고 발생 당시의 주변상황을 충분히 고려하여 손해발생의 원인이 되는 近因을 확정시켜야 한다. 적하보험의 근간이 되고 있는 영국해상보험의 역사를 살펴보면, 1918년 *The Leyland Case*¹⁰⁾ 이전에는 손해의 원인을 확정시키는데 두가지의 기준이 사용되었다. 그 중 하나는 시간적으로 가장 최근의 원인(the last cause or immediate cause)을 近因(cause proxima)으로 채택하는 것이었다.¹¹⁾ 이러한 방법은 最後條件說이라고도 불리우고 있으며, 가장 단순한 방법으로 近因의 확정을 쉽게 할 수 있다는 용이성은 있다. 그러나 이러한 近因의 확정방법은 실제로 손해를 야기시킨 근본적인 원인을 찾아 내는데는 너무나 불합리하다고 할 수 있다. 다른 또 하나의 기준은 1894년 *Reischer v. Borwick*사건¹²⁾에서 적용된 것으로 시간적인 近因을 채택하는 것이 아니라 效果的(efficient)인 近因¹³⁾을 채택하는 것이었다. 이러한 近因의 확정 방법을 最有力條件說이라고도 할 수 있으며, 效果的 近因主義라고 부른다. 영국 해상보험시장에서 이 두 가지 기준이 혼용되어 오다가 1918년 *Leyland*사건에서 Shaw판사의 판결에 의해 영국해상보험법 제55조¹⁴⁾하에서의 近因의 원칙을 效果的 近因主義로 결정적으로 확립되게 되었으며, 그 이후 여

10) (1918) AC 350,HL.;*Leyland Shipping Co Ltd v. Norwich Union Fire Insurance Society Ltd.*; 사건의 개요: The Ikaria(선박)는 “해상고유의 위험”에 대해서는 담보되었으나 “적대행위의 모든 결과”에 대해서 면책으로 되어 있었다. 선박은 어뢰피격을 받고는 외항의 부두에 접안하다가 추가적인 손상을 초래했다. 즉, 부두에 충돌하여 누수가 발생했으며, 투묘한 곳에 정박되었으나 격벽이 날라가고 선박은 결국 침몰되어 전손을 초래했다. 이 사건에서 선주는 해고유의 위험으로 보험금을 청구했다. 그러나 Shaw판사는 시간적으로 가까운 원인을 近因으로 취급하는 것은 불가능한 것이라 하고 하면서 이를 거절했다.

11) *Pink v. Fleming*(1890) 25 QBD 396,397.; 동사건에서 과일을 적재한 선박이 충돌하여 수리를 위하여 수선항에서 과일을 양하하고, 수리후 재선적하여 도착항에 도착해 보니 지면에 의해서 과일이 손상되어 있었던 것이다. 동 사건에서 손해의 近因은 충돌이 아니며, 지면이라고 판시되었다. 따라서 시간적으로 가장 최근에 발생한 지면에 의한 손해로 보험자의 보상책임이 없다고 확정된 사건이다. (R.H.Brown, *Marine Insurance* Vol. I 5th ed., Witherby & , 1986, p. 108)

12) (1894) 2QB 548,CA;7Asp MLC 493.; 사건의 개요:부보선박이 충돌의 결과 누수가 발생했다. 이러한 누수를 임시로 수리한 후 정상적인 수리를 위해 가까운 항으로 예인되던 중 해수의 작용에 의해 다시 누수가 발생하게 되었고, 선박은 침몰되었다. 그리고 위부되었던 사건으로 Lopes판사는 “가장 시간적으로 가까운 원인은 당해 보험증권에서 담보되지 않았던 해고유의 위험(침몰)이지만 손해의 원인은 충돌이다”라고 하면서 보험자의 담보책임을 판시했다.

13) 효과적인 近因이라는 뜻으로 영국 판사들이 주요 사용한 용어는 direct, directly caused, dominant, effective, efficient, predominant, real 등이다.

14) MIA Art 55. Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, ...라고 규정하여 近因주의를 채택하고 있다.

러 판례¹⁵⁾에서 재인용되어 오늘날까지 적용되어져 오고 있는 실정이다. 즉, 효과적 近因主義라고 할 수 있는 일반원칙이 확립되었다고 할 수 있다. 그런데 무엇이 효과적인 近因인가 하는 것에 대해서는 구체적으로 언급한 바가 없으며, 사실의 문제로 남겨져 있다. 따라서 효과적 近因을 한마디로 설명하기는 어려우며, 일반적으로 다른 원인과 구별되는 독립한 원인으로서 그 결과에 대해 가장 우세하고 유력한 원인(the most dominant and effective cause of loss)이라고 할 수 있다. 그러나 구체적으로 손해에 영향을 준 여러 가지 상황으로부터 효과적이고 실제적인 원인을 골라 선택하는 데는 상식의 적용이 요구된다. 손해의 원인은 과학자나 철학자들이 이해할 수 있는 것이 아니라 보통 사람으로서 이해되어져야 한다고 Bennet는 역설하고 있다.¹⁶⁾

이러한 近因의 확정과 관련있는 영국해상보험법 제55조¹⁷⁾에서는 보험자의 담보책임과 관련하여 “기인하는”(attributable to)이라고 하는 기준과 “近因하여”(proximately caused by)라고 하는 애매모호한 기준을 동시에 사용하고 있다. 즉, 제55조 제1항에서 擔保危險에 “近因하여(proximately caused by)” 발생한 손해에 대해서는 책임을 진다고 규정하고 있으며, 동조 제2항(a)에서는 보험자는 피보험자의 고의의 불법행위에 “기인하여(attributable to)” 발생하는 손해에 대해서는 책임을 지지 않으며 선장이나 선원의 불법행위 또는 과실이 있는 경우에도 擔保危險에 “近因하여(proximately caused by)” 발생한 손해에 대해서는 책임을 진다고 규정하고 있다. 그리고 동조 제2항(b)에서는 지연에 “近因하여(proximately caused by)” 발생한 손해에 대해서는 보험자는 면책임을 규정하고 있다. 또한 영국해상보험법 제39조 제5항에서도 피보험자가 은밀히 알면서 선박을 불감항 상대로 취항하게 하였을 경우에 보험자는 불감항에 “기

15) *Board of Trade v. Hain SS Co.*:(1929)AC 534, HL. ;*Yorkshire dale SS Co Ltd v. Minister of War Transport, The Coxwold*:(1942)73 L1 L Rep 1 at p 10, HL.

16) Howard N. Bennett, *The Law of Marine Insurance*, Clarendon Press, 1996, p.115.;Wright경도 *Yorkshire Dale Steamship Co., Ltd. v. Minister of Transport* (1942)사건에서 상식이 기준이 되어야 한다고 주장하고 있다. 즉, 인과관계는 거리의 평범한 사람이 이해하는 정도의 상식성을 가지고 있어야 하며, 과학자나 형이상학자가 이해하는 식의 인과관계이어서는 안된다는 것이다.(김정수, 해상보험론, 박영사, 1992)

17) MIA 55.Art.55(2)(a); 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;

인하는(attributable to)” 어떠한 손해에 대해서도 책임을 면제하고 있다.

이와 같이 영국해상보험법에서는 보험자의 보상책임이 있는 경우에는 “近因하여”(proximately caused by)라고 하는 일관된 기준을 사용하고 있다. 그러나 보험자를 면책시키는 경우에는 “기인하는”(attributable)이라는 기준과 “近因하여(caused by)”라는 기준을 혼용하고 있다는 사실을 발견할 수 있다. “近因하는(caused by)”이라고 하는 표현이 사용된 예는 영국해상보험법 제64조, 제66조 등에서도 찾아 볼 수 있으나 모두 보험자의 책임을 규정하고 있는 조항이다. 따라서 영국해상보험법상의 보험자의 담보책임은 近因主義에 의하고 있다고 할 수 있으며, 보험자의 면책과 관련하여서는 보다 완화된 기준을 적용함으로써 폭넓게 보험자의 면책을 인정하려고 하는 입법취지를 파악할 수 있다.

한편, 1982년 신탁회적하약관(B),(C)에서는 보험자의 보상책임과 관련하여 두 가지 기준을 동시에 혼용하고 있다는 것이 특징이다. 즉, “reasonably attributable to”와 “caused by”를 위험의 종류별로 구분하여 규정하고 있다.¹⁸⁾ 여기에서도 어떠한 것이 구체적으로 近因에 해당하는가를 언급하지 않고 있으며, 단지 위험의 종류에 따라서 두 가지 판단기준만을 제시하고 있다. 즉, 화재나 폭발, 선박의 침몰, 좌초, 교사, 전복, 육상운송용구의 전복 또는 탈선, 본선 또는 운송용구의 물이외의 물체의 충돌 또는 접촉, 피난항에서의 화물의 양하, 지진이나 화산의 분화, 낙뢰 등에 대해서는 “reasonably attributable to”라는 기준을 제시하고 있으며, 공동해손의 희생손해, 투하 또는 갑판유실, 본선 또는 부선의 해수의 침입, sling loss 등에 대해서는 “caused by” 기준을 제시하고 있다. 또한 구협회적하약관인 WA약관과 FPA약관에서도 화재, 폭발, 선박간의 충돌 또는 부선, 운송용구와 물이외의 타물체와의 접촉, 피난항에서의 양하작업에 “기인하여(may reasonably attributable to)” 발생한 손상을 보상하는 것으로 규정하고 있다. 구협회적하약관에서 “may reasonably attributable to”라고 표시된 것이 신탁회적하약관에서 “reasonably attributable to”로 변화된 것은 의미상의 차이는 중요하지 않은 것으로 본다.¹⁹⁾ 그러나 이 “caused by”와 “reasonably attributable to”의 차이점에 대해서 O'May변호사는 “reasonably attributable to”를 보다 완화된(relaxed) 近因確定基準으로 평가하고 있다.²⁰⁾ 또

18) ICC(B),(C) 1.1, 1.2.

19) D.O'may, *Marine Insurance Law and Policy*, Sweet and Maxwell, 1993, p.173.

20) D.O'May, *Marine Insurance Law and Policy*, Sweet and Maxwell, 1993, p.174.

한 Gilman도 “reasonably attributable to”는 “caused by”보다 덜 엄격한 近因 確定基準을 제시하고 있는 것으로 보고 있다.²¹⁾ 한편, 국내의 이재복 교수도 “reasonably attributable to”는 “proximately caused by”보다 광의로 해석하여야 하고 이들보다는 “attributable to” 또는 “caused by”가 보다 넓은 의미로 해석해야 한다고 피력하고 있다.²²⁾ 이는 화재나 폭발, 침몰, 좌초 등의 사고에서는 상식적으로 생각해도 이러한 사고가 원인이 되어 손해가 발생했다는 사실을 보다 용이하게 판단할 수 있기 때문에 엄격한 近因의 판단기준을 완화하여 적용할 수 있다는 것으로 이해된다. 따라서 청구된 손해와 약관상에 열거된 특정위험인 擔保危險간에는 통상적인 연계성이 있다는 합리적인 증거가 있으면 近因으로 확정하기에 충분하다고 보는 것이다. 이와 같이 규정하고 있는 협회적하약관은 영국해상보험법이 제정된 이후에 나온 것으로 영국해상보험법에서 엄격한 近因主義를 채택하고 있는 것에 비교하여 볼 때 상당히 완화된 近因主義를 채택하려고 하는 시도가 있었다고 평가할 수 있다.²³⁾ 물론, 이는 엄격한 近因主義를 채택하는데 따른 실무적인 어려움을 반영한 것으로 볼 수 있다. 그러나 여전히 구체적인 近因의 확정문제는 법정에서 다루어질 事實의 問題(What is the proximate cause is a question of fact for the tribunal)로 남겨두고 있다.

이하에서는 효과적인 近因을 확정하기 위한 일반적인 원칙을 살펴보고자 한다. 이를 위하여 사고 및 손해발생 상황을 몇 가지로 분류하여 고찰하여 보기로 한다.

첫째, 단순인과관계가 성립되는 경우이다. 즉, 1차적인 단독위험에 의한 사고가 발생하고 손해가 초래된 경우이다. 가장 단순한 형태로서 1차적인 특정의 단독위험이 직접적인 원인이 되어 손해가 발생하였다면 그러한 단독위험이 近因이 될 것이며, 1차적인 단독위험에 의한 손해가 全損인가 또는 分損인가에 관계없이 다만 그러한 단독위험이 擔保危險이나 아니냐 하는 것만 판단하면 된다.²⁴⁾ 이러한 경우는 실무에서 거의 발생하지 않는다고 볼 수 있으며, 발생

21) J.C.B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Vol.III, 16th ed., Sweet and Maxwell, 1997, para.192.

22) 이재복, 적하보험약관론, 보험감독원 보험연수원, p.164.

23) 그러나 龜井利明(海上保險概論, 成山堂, 1992, p.85)은 “reasonably attributable to”와 “caused by”는 모든 近因을 나타내는 것으로 별다른 차이가 없다고 보고 있다.

24) *Ballantyne v. Mackinnon*(1896) 2QB 455.; *Wadsworth Lighterage and Calling Co v.Sea Insurance Co.*(1929) 34 Ll L Rep 285.

하는 경우에도 近因의 확정에 별다른 어려움이 없으므로 본 논문의 연구대상에서 제외한다.

둘째, 복합인과관계²⁵⁾가 성립되는 경우로서 ①수차에 걸친 단독위험의 연속적인 작용에 의한 사고발생(successive cause of loss)의 경우와 ②두개 이상의 위험이 동시에 경합 또는 중첩하여 작용함으로써 손해를 발생시키는 중복인과관계를 형성하는 경우로 나누어서 생각해 볼 수 있다.

Ⅲ. 複合因果關係의 成立과 近因의 確定

인과관계를 파악함에 있어서 사건의 연속성(the chain of event)의 파악이 중요하다. 어떠한 원인이 손해의 近因으로 확정되기 위해서는 손해와 당해 원인 사이에 단절이 없이 연속성을 가지고 있어야 한다. 이러한 연속성을 충족시키면서 손해를 야기시킨 “원인을 유발한 또 다른 원인”이 있다면 近因의 확정은 어떻게 할 수 있을까? 그리고 손해의 “원인을 유발한 또 다른 원인”이 免責危險이면 보험자의 책임유무는 어떻게 판정할 수 있을까? 이러한 인과관계의 형성을 복합인과관계라는 측면에서 검토한다. 즉, 복합인과관계는 손해를 야기시킨 위험이 두 가지 이상으로 순차적으로 또는 동시에 작용하여 발생하는 경우를 말한다. 이러한 복합인과관계를 형성되는 경우를 몇 가지로 나누어서 살펴 보는 것이 효과적이다. 먼저 위에서 기술한대로 ① 단독위험의 순차적인 발생에 의한 경우와 ② 두개 이상의 위험이 동시에 경합 또는 중첩하여 작용함으로써 손해를 발생시키는 중복인과관계를 형성하는 경우로 나누어서 생각해 볼 수 있다.

1. 단독위험이 순차적으로 발생하는 경우

(1) 인과관계가 중단된 경우의 보험자의 책임

동일한 피보험목적물에 연속적인 보험사고가 순차적으로 발생하는 경우에도

25) 加藤由作(海上危險新論, 春秋社, 1964.pp.251-293)은 異時協力的因果關係와 同時協力的因果關係라는 용어를 사용하고 있다.

① 첫 번째의 보험사고에서 全損이 발생하고 후속하여 보험사고가 발생하는 경우와, ② 첫 번째 보험사고에서 分損이 발생하고 후속하여 순차적으로 보험사고가 발생하는 경우로 대별하여 보험자의 책임유무를 판정할 수 있다.

첫 번째의 보험사고에서 全損이 발생한 원인 즉, 近因으로 확정된 위험이 擔保危險인 경우에 후속하는 보험사고와 보험자의 책임은 관련이 없다.²⁶⁾ 이후에 순차적으로 발생하는 보험사고에 대해서 보험자는 책임이 없으며, 단지 첫 번째 보험사고에 의한 全損에 대한 보상책임을 진다. 다시 말하면 후행위험이 발생하지 않았더라도 전손에 이를 것이 확실하게 인정되는 상황에서는 선행위험이 손해의 원인으로 된다. *Han v. Corbett* 사건²⁷⁾을 살펴보자. 전쟁위험을 免責危險으로 하고 있는 보험계약하에서 선박은 좌초되었고 해상고유의 위험(perils of the sea)²⁸⁾에 의해 全損을 입었다. 하지만 화물은 적선에 의해 하역되고 나포되었다. 이 경우에 화물의 손해를 초래한 것은 좌초라고 할 수 있다. 즉, 선박이 全損을 입음으로써 화물은 이미 좌초에 의해 全損이 발생한 것으로 본다는 것이다. 따라서 보험자는 이후에 발생한 전쟁위험으로 면책을 주장할 수 없으며 全損에 대해서 보상책임이 있다는 것이다. 또한 *Anderson v. Marten* 사건²⁹⁾에서 중립국 선박이 군함에 의해 포획된 후 포획심판소로 향하던 중 난파되었다. 보험증권은 해상고유의 위험을 담보하고 포획은 담보하지 않고 있었다. 영국 상원은 선행적으로 발생한 포획에 의해 全損이 발생했기 때문에 피보험자는 보험자로부터 보상을 받을 수 없다고 판시했다.

다음에는 첫 번째의 보험사고에서 分損이 발생하고 후속하는 보험사고가 발생하는 경우로서 후속하는 보험사고가 分損이 되는 경우와 후속하는 보험사고가 全損이 되는 경우가 있을 수 있다. 후속하는 보험사고에서 分損으로서 近因으로 확정된 위험이 擔保危險인 경우에 그 합계금액이 보험금액을 초과하더라도 보험자에게 보상책임이 있다.³⁰⁾ 그러나 후속사고에 의한 손해가 全損으로서 近因으로 확정된 위험이 擔保危險인 경우에는 分損은 후속사고로 인한 全損에 흡수되며, 보험자는 全損에 대해서만 보상책임이 있다.³¹⁾ 이러한 원칙을 확인

26) H.N.Bennett, *op.cit.*, p.121.

27) (1824) 2 Bing. 205. H.N.Bennett, *op.cit.*, p.121.

28) 해상고유의 위험은 좌초, 침몰, 충돌, 악천후를 말한다.

29) (1908) A.C. 334, H.N.Bennett, *op.cit.*, p.121.

30) 영국해상보험법 제77조 제1항

31) 영국해상보험법 제77조 제2항에 근거함. 또한 이를 손해통합의 원칙(the doctrine

해 주는 판례로서는 *Lievie v. Janson* 사건³²⁾과 *British & Foreign Insurance Co.Ltd. v. Wilson Shipping Co.Ltd.* 사건³³⁾이다. *Lievie v. Janson* 사건에서 어떤 선박이 미국의 출입항금지명령을 회피하기 위해서 한밤중에 항해를 하던 중에 빙하와 충돌하게 되었고 바닥과 선측면에 큰 구멍이 난 것을 수리하기 위해 해변에 정박을 할 수 밖에 없었다. 구멍을 통해서 4피트의 물이 흘러 들어왔고 조수가 작용하여 선박이 측면으로 기울었다. 다음날 미국 세관 당국은 선박을 나포했고 선박과 화물은 출입항금지위반으로 몰수되었다. 당시 보험증권은 몰수에 대해서 담보를 제공하지 않았다. 이 사건에서 擔保危險인 해상고유의 위험(충돌)에 의해 分損이 발생했지만 이후에 발생한 몰수에 의해서 全損이 발생하였다. 따라서 이 사건에서 *Ellenborough* 경은 “손해를 입은 피보험자 산이 이후에 완전히 멸실되었을 경우(全損이 되는 경우)에 먼저 입은 손해는 결국 피보험자의 피보험이익에 아무런 관계가 없는 것이므로 피보험자는 먼저 발생한 충돌을 근거로 보험자에게 보험금을 청구할 수 없다”고 판결했다. 이러한 경우는 후행위험이 선행위험을 중단한 것으로 후행위험이 손해의 원인으로 된다고 할 수 있다. 또한 *British & Foreign Insurance Co.Ltd. v. Wilson Shipping Co.Ltd.* 사건에서, 해군은 전쟁위험은 해군이 책임을 지고, 손해보상의 산정은 사고발생시에 확정한다는 합의하에 어떤 선박을 용선했으며, 해상위험(marine risks)을 담보하는 조건으로 부보되었다. 해상위험으로 인하여 1,770파운드 상당의 分損이 발생했고, 피보험자는 수리하지 않고 있었다. 이후에 해상보험증권이 유통되는 동안에 선박은 전쟁위험에 의해 완전히 멸실되었다. 해군은 용선자로서 선주에게 1,770파운드를 지불했으나³⁴⁾ 이것은 먼저 발생했던 손해를 완전히 수리하였다면 지불했어야 할 금액보다 적은 금액이었다. 그래서 선주는 보험자에게 1,770파운드보다 많은 금액을 청구했다. 본 사건에서 영국 상원은 손해통합을 근거로 보험자에게 보상책임이 없다고 판시했다. 이와 같이 分損 발생후 全損이 발생하는 경우에는 全損이 발생하게 된 近因이 무엇으로 확정되는가에 따라서 보험자의 책임유무가 결정된다고 할 수 있다.

of merge of loss)이라고 한다.:H.N.Bennett, *op.cit.*, p.122.

32) (1810) 12 East 648.

33) (1921) 1.A.C.188.

34) 여기에서 해군이 선주에게 1,770파운드를 보상해 준 계약상의 근거는 확인할 수 없으며, 만약에 선주가 또 다시 보험자에게 1,770파운드 이상을 보상받는다면 선주에게 돌려주어야 할 것으로 사료됨.

(2) 近因의 확정과 보험자의 책임

연속하여 사고가 발생하는 경우에 최종적으로 야기된 화물 손해에 대한 近因을 무엇으로 확정하는가에 따라서 보험자의 책임유무가 결정된다. 사고가 발생된 원인을 추적함에 있어서 몇 가지로 나누어서 고찰하기로 한다. 즉, ① 1차적으로 免責危險에 의한 사고가 발생하고, 그 免責危險이 원인이 되어 擔保危險을 초래하고 손해가 발생한 경우(免責危險→擔保危險→손해발생)와 ② 1차적으로 不擔保危險이 발생하고 그 不擔保危險이 원인이 되어 擔保危險을 초래하여 손해가 발생한 경우(不擔保危險→擔保危險→손해발생), ③ 1차로 擔保危險에 의한 사고가 발생하고, 그 擔保危險이 원인이 되어 免責危險을 초래하고 免責危險으로 인하여 손해가 발생한 경우(擔保危險→免責危險→ 손해발생), 그리고, ④ 1차로 擔保危險에 의한 사고가 발생하고 그 擔保危險으로 인하여 不擔保危險이 초래되고, 그 不擔保危險으로 인하여 손해가 발생한 경우(擔保危險→不擔保危險→손해발생)이다. 이러한 경우에 어떤 위험을 近因으로 볼 것인가하는 문제를 판례의 검토 등을 통하여 살펴보기로 한다.

① 免責危險→擔保危險→손해발생의 경우

최근의 *Kuwait Airways* 사건³⁵⁾을 살펴보기로 한다. 1990년 8월 이라크가 쿠웨이트를 공격한 날에 쿠웨이트 공항에는 15대의 항공기와 많은 수리부품 및 장비가 있었다. 이라크 군대는 공격 당일 즉시 공항과 피보험자산을 점령하고 그 날부터 시작하여 상당히 짧은 기간내에 항공기와 수리부품 및 장비를 이라크로 가져갔다. 보험기간이 종료되기 전에 거의 다 가져갔으나 완전히 다 가져간 것은 아니었다. 항공기의 일부는 한참 후에 이라크에서 적대행위에 의하여 파괴되었다. 그런데 당시의 보험증권에서는 전쟁위험(perils of war), 외국군대의 침공, 적대행위는 免責危險(paragraph (a) perils)으로 되어 있었다. 본 사건에서 원고인 *Kuwait Airways*사는 항공기와 수리부품 및 장비가 擔保危險인 약탈 또는 강탈(seizure)에 의하여 손해가 발생하였다고 주장하면서 손해배상을 청구한 것이다. 이 사건을 담당한 J. Rix판사는 손실은 免責危險

35) *Kuwait Airways Corporation v. Kuwait Insurance Co. S.A.*(1996) 1 Lloyd's Rep.664.

(paragraph(a) perils)에 의하여 야기되었다고 판시하고 보험자에게 보상책임이 없다고 했다.³⁶⁾ 여기에서 원고의 주장은 손해가 이라크의 공격 당시에는 발생하지 않았으나 항공기와 수리부품 및 장비를 이라크로 가져갔기 때문에 발생한 것으로 간주하여 이를 약탈 또는 강탈이라는 擔保危險으로 주장하고 있는 것이다. 그러나 그러한 약탈 또는 강탈이 생기게 된 보다 근본적인 원인은 앞서 발생한 전쟁행위에 있다고 해야 할 것이므로 보험자에게 면책을 판시한 것은 합리적인 결정이라고 판단된다. 즉, 近因의 확정에 있어서 시간적인 近因이 아니라 효과적인 近因을 고려해야 한다는 원칙을 재천명한 것으로 이해할 수 있으며, 사건의 시간적 전후관계는 近因의 확정에 영향을 줄 수 없으며 실제적이고 효과적인 손해의 발생원인이 무엇인가 하는 것이 중요한 판단기준이 된다.

② 不擔保危險→擔保危險→손해발생

不擔保危險은 보험계약상에서 별도로 언급되지 않은 위험이기 때문에 近因의 확정에 별다른 영향을 미치지 않는다. 그러나 경우에 따라서 不擔保危險이 발생하지 않았다면 擔保危險이 초래되지 않았을 것이고 그렇다면 손해가 발생하지 않았을 것이라는 명제가 성립하는 경우에 보험자를 면책시키는 것으로 판단할 수도 있다. 즉, 不擔保危險을 近因으로 확정시킴으로써 보험자의 면책을 주장할 수도 있다. 그러나 不擔保危險인지 아닌지를 묻지 아니하고 擔保危險이 개입되어 손해가 발생했다면 보험자는 책임을 면할 수 없다. 이는 담보체계상 擔保危險의 발생원인이 보험자를 특별히 면책시키기 위해서 특정시켜 놓은 免責危險이 아닌 이상 擔保危險으로 인한 손해를 보험자는 보상할 책임이 있다고 할 것이다.³⁷⁾³⁸⁾

③ 擔保危險→免責危險→손해발생

먼저 擔保危險이 발생하고, 그 擔保危險이 원인이 되어 免責危險이 초래되어 손해가 발생한 경우로서 擔保危險과 免責危險에 의한 손해를 분리평가할

36) J.C.B.Gilman, *op.cit.*, para 774.

37) 松島惠, 大谷孝一, 海上保險論, 損害保險事業研究所, 1990. p.205.

38) 그러나 국내 학자 중에는 의견을 달리하는 경우도 있다. 즉, 不擔保危險 → 擔保危險 → 손해발생의 경우에 보험자의 보상책임이 없다고 설명하고 있다. ; 한승철, 해상보험에 있어서의 인과관계에 관한 연구, 경성대학교, 경제학박사학위 논문, 1995. p.111.

수 없는 경우³⁹⁾에 보험자는 보상책임을 지지 않는다.⁴⁰⁾ 擔保危險과 免責危險 중 어느 것에 더 비중을 둘 것인가에 대해서 학자들간에 논쟁이 있을 수 있으나, 보험자의 보상책임을 면제시키기 위해서 특별히 삽입한 免責危險의 취지를 적극적으로 해석하여 보험자를 면책시킨다고 본다. 즉, 免責危險은 擔保危險으로 일단 보험자에게 부담시킨 위험을 일부분 또는 전부를 면제해주기 위해서 특별히 특정한 위험이기 때문이다.⁴¹⁾ 따라서 이러한 경우에는 효과적인(effective) 近因(cause proxima)을 免責危險으로 본다는 것이다. 그러나 免責危險이 초래되지 않았더라도 擔保危險만의 발동으로 인하여 피보험목적물이 완전한 손실, 즉 全損이 발생하였을 것으로 충분히 판단되어지는 경우에는 보험자는 담보책임을 진다. 또한 지연에 의한 손해의 경우 MIA 1906 제55조 2항⁴²⁾에 의하여 증권에서 달리 정하고 있지 않는 한 보험자는 비록 지연이 擔保危險에 近因하여 발생했다고 하더라도 면책임을 규정하고 있다. 따라서 선박이 擔保危險인 좌초로 인하여 지연이 발생함으로써 손해가 발생하게 되더라도 보험자는 면책이다. 그러나 미국의 경우에는 이러한 경우에 증권에서 별도로 면책임을 규정하고 있지 않는 한 보험자에 면책을 허용하지 않는다.⁴³⁾

④ 擔保危險→不擔保危險 → 손해발생의 경우

*Reischer v. Borwick*⁴⁴⁾사건에서 선박 ROSA는 충돌에 대해서만 담보되고 기타 해상고유의 위험(perils of the seas)⁴⁵⁾에 대해서는 담보되지 않았다. 선박은 충돌에 의해서 누수(leaking)가 발생했으나 임시 수선하여 수리를 목적으로

39) 물론 분리 평가할 수 있는 경우에는 보상여부를 분리확정할 수 있기 때문에 문제가 없다.

40) 吳元奭, 海上保險論, 三英社, 1997, p.360; 木村治郎, 海上保險實務의基本問題, 東京保險研究所, 1978, p.150.

41) 일반적인 경우에는 免責危險이 擔保危險보다 우선하지만 특별히 免責危險을 擔保危險으로 전환하기 위한 특약이 있는 경우에는 擔保危險이 우선될 수 있다. 예를 들면, "Including the risk of breakage whatever cause arising"이라는 특약이 있는 경우에는 MIA 55조에 나오는 ordinary breakage라는 일반면책조항 또는 전쟁면책조항보다 우선되어 모든 경우의 파손을 담보하게 된다.

42) MIA 1906. 55(2)(b) : Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;

43) *Lanasa Fruit Steamship Co. v. Universal Insurance (The Smaragd)*(1938) A.M.C.1.; D.O'May, op. cit., p.318.

44) (1894) 2Q.B.548; 63L.J.Q.B.753.

45) 침몰, 좌초, 충돌, 악천후의 위험을 말한다.

견인 도중에 누수를 수리했던 했던 뚜껑이 다시 열리면서 선박은 침몰하고 쫓겨(abandonment)되었다. 본 사건에서 영국 상원은 손해는 충돌이 近因이 되어서 발생했다고 판시하고, 또한 충돌과 해상고유의 위험 모두가 近因이기 때문에 보험자에게 보상책임이 있다고 판시했다.⁴⁶⁾

이상에서 살펴 본바와 같이 두가지 이상의 단독위험이 연속하여 발생하는 경우에 어떠한 위험이 선행하는냐 하는 것은 近因의 판단에 아무런 기준을 제공하지 못한다. 그러나 免責危險의 경우에 선행여부에 관계없이 위험의 연속선상에 있기만 하면 보험자를 면책시킨다는 사실을 인식해야 한다.

2. 복수위험이 경합·중첩하여 발생하는 경우

동시에 수개의 위험이 경합하여 또는 중첩하여 손해가 발생하는 경우이다. 위험이 경합한다고 하는 것은 독립적인 두 개의 위험이 상호작용을 통하여 사고를 초래하게 되는 경우로서 한 개의 위험만으로는 사고가 발생하지 않는 경우를 말하며, 위험이 중첩된다는 것은 각각의 개별위험만으로도 사고가 초래될 수 있으나 두 개의 위험이 동시에 작용하여 사고가 초래되는 경우를 말한다. 위험의 경합이나 중첩으로 인한 손해는 경합 또는 중첩된 개별위험으로 인한 손해를 별도로 명확하게 구분할 수 없다는데 한계가 있다. 위험의 경합이나 중첩의 경우에도 개별위험별로 손해가 확정될 수 있는 경우와 확정될 수 없는 경우로 나누어 볼 수 있다. 개별위험별로 손해가 확정될 수 있는 경우(擔保危險→손해, 免責危險→손해, 不擔保危險→손해)는 擔保危險에 의한 손해에 대해서만 보험자 보상책임을 부담하는 것으로 近因확정에 별다른 문제가 없으나, 개별위험별로 손해가 확정될 수 없는 경우(擔保危險+免責危險→손해, 不擔保危險+擔保危險→손해)에 近因의 확정은 어떻게 할 수 있을 것인가를 검토해봄으로써 보험자의 책임유무를 판단할 수 있다.

*Wayne Tank & Pump Co.*⁴⁷⁾사건에서 공장은 일부는 피보험자에 의해서 설치된 위험하고 하자있는 설비로 인하여, 그리고 일부는 피보험자의 고용인의 부주의에 의해서 소실되었다. 그런데 보험증권은 하자있는 설비에 의한 손해는

46) D.O'May, *Marine Insurance Law and Policy*, Sweet and Maxwell, 1993, p.320.

47) *Wayne Tank & Pump Co. Ltd. v. Employers' Liability Assoce. Corp. Ltd*(1973) 2 Lloyd's Rep 237.

명시적으로 보험자의 면책으로 되어 있었다. 본 사건에서 Roskill판사는 “이 점에 있어서 해상보험이나 비해상보험이나 동일하다고 생각한다. 즉, 동시에 두 가지 원인이 작용하여 야기된 손해의 경우, 하나의 원인이 명시적으로 면책이라면 보험자는 지급하지 않는다”고 판시하고 있다. 이와 같이 하나의 사고에 하나 이상의 近因이 존재하는 경우에 免責危險이 경합하고 있다면 보험자는 보상책임을 면한다는 판례가 확정되어 있다.

또한 *The Miss Jay Jay* 사건⁴⁸⁾에서 보험증권은 해상고유의 위험을 담보하고 있었으나 선박이 설계상의 하자로 인하여 불감항(unseaworthiness)상태에 있었고, 이러한 선박이 擔保危險인 악천후(adverse weather and sea condition)를 만나 손해를 초래했다. 선박이 불감항 상태가 아니었다면 손해가 초래되지 않았을 것이고 또한 악천후가 없었더라도 손해가 초래되지 않았을 것이다. 즉, 擔保危險인 악천후와 不擔保危險인 불감항의 경합에 의해 손해가 초래된 것이다. 이 사건에서 항소법원은 *Dudgeon v. Pembroke* 사건⁴⁹⁾에서의 Penzance경의 법언⁵⁰⁾을 인용하면서 보험자에게 보상책임이 있다고 판시했다.

또한 *Wayne Tank & Pump Co.Ltd. v. Employ Liability Assurance Corp.Ltd* 사건⁵¹⁾에서 보험담보는 원고(피보험자)가 사고로 인하여 피보험자산과 부수되는 손해에 대해서 지급해야 하는 부분까지 확장담보되어 있었다. 그러나 피보험자에 의해서 또는 피보험자의 대리인에 의해 판매 또는 공급된 물품의 본래의 성질 또는 상태로 인하여 야기된 손해에 대해서는 면책되어 있었다. 그런데 원고는 유토공장에서 액체왁스를 보관하고 이송하기 위한 장비를 디자인해서 설치했다. 이 장비를 작동시키고 지켜보지 않은 상태에서 화재가 발생했으며, 공장을 파괴시켰다. 원고는 보험자에게 일십오만 파운드의 손해보상을 청구했다. 동 사건에서 항소법원은 “피보험자에 의해 설치된 설비는 면책범위에 포함된다. 화재는 설비의 부적합한 물질과 그리고 설비를 작동시키고 밤새도록 지켜보지 않은 종업원의 과실이라는 두 개의 원인에 의해서 발생했다”고 판시했다. 또한 동사건에서 Denning과 Roskill은 “하자있는 설비가 近因이다.”

48) *The Miss Jay Jay*(1987) 1 Lloyd's Rep 32 at 39.

49) (1877) 2 App. Cas. 284, 297.

50) “해상고유의 위험(擔保危險)에 직접적으로 近因한 손해는 보험증권상에 포함되어 있지 않은 다른 원인의 동시작용(concurrent action)이 없었다면 발생하지 않았을 손해라고 하더라도 보험증권상의 담보범위에 포함된다.”고 판시한 판결문.

51) (1974) Q.B. 57. 비록 해상보험사고는 아니지만 복합인과관계를 다루고 있다는 측면에서 인용한다.

“하지만 여기에는 두 개의 近因이 있으며, 이 경우에 免責危險이 우선된다”고 부언했다. 이와 같이 두 가지 원인이 경합하여 비로소 손해가 초래된 경우에 免責危險을 우선하여 적용하고 있다. 그러나 동일한 영향을 준 원인의 결합에 의한 손해에 대해서 하나의 위험이 擔保危險이고 다른 위험이 不擔保危險이라고 할지라도 명시적으로 免責危險임을 규정하고 있지 않는 한 피보험자는 보상받을 수 있으며, 동시에 발생한 두 위험 중에서 명시적인 免責危險이 포함되어 있다면 보상받을 수 없다는 것을 확인하고 있다.⁵²⁾

IV. 結 論

지금까지 관련 판례와 문헌조사를 통하여 운송화물의 손해발생시에 보험자의 보상책임유무를 판정하기 위해서 손해의 발생원인, 즉 近因을 어떻게 확정할 수 있을 것인가에 대해서 검토해 보았다. 실무적으로 近因의 확정은 일정한 원칙에 따라 획일적으로 이루어질 수는 없으며 주변상황과 여건이 충분히 고려되어야 한다. 즉, 近因의 확정과 관련된 모든 문제를 단지 판결의 결과만을 의지해서도 안되며, 사건의 배경, 그리고 재판의 논의과정, 시대적인 정세를 충분히 검토할 필요가 있다.⁵³⁾ 이러한 판단을 하는데 고려해야할 일반적인 近因 確定的 原則을 정리해 보기로 한다.

첫째, 영국해상보험법에서는 近因主義에 의한 보험자의 보상책임을 규정하고 있으며, 이러한 近因主義는 效果的 近因主義에 의한다는 것이 판례에 의해 확립되어 있다. 그러나 구체적인 近因의 확정은 사실의 문제로 남겨져 있다.

둘째, 협회적하약관에서는 近因확정에 있어서 실무적인 어려움을 반영하여 상당히 완화된 近因주의를 채택하고 있다.

셋째, 복합인과관계가 성립되는 경우에는 단독위험이 순차적으로 발생하는 경우와 복수의 위험이 경합 또는 중첩하여 발생하는 경우에 보험자의 책임유무 판정기준이 다르다. 즉, 단독위험이 순차적으로 발생하는 경우에 첫 번째 사고에서 全損이 擔保危險에 近因하여 발생하는 경우에는 후속하는 사고에 대해서는 보험자는 책임이 없으며, 첫 번째 사고에서 擔保危險으로 分損이 발생

52) J.C.B.Gilman, *op.cit.*, para.776-777.

53) 貨物保險の査定實務, 保險毎日新聞社, 1986, P.44.

하는 경우에는 후속하는 分損에 대해서는 보험금액을 초과하더라도 보험자에게 보상책임이 있으며, 후속하는 손해가 全損인 경우에는 全損에 대해서만 보험자의 책임이 존재한다. 그리고 擔保危險과 不擔保危險 및 免責危險이 순차적으로 발생하여 손해를 야기시키는 경우에는 免責危險이 어느 한 과정에 개입되지 않는 한 보험자는 보상책임을 진다. 그리고 복수의 위험이 경합·중첩하여(동시협력적으로) 손해가 발생하는 경우에는 협력위험 중 하나의 위험이 손해발생에 기여한 바가 다른 위험보다 현저히 우세한 경우에는 그 위험이 손해의 원인이 되며, 협력 위험 중 손해발생의 기여도에 우열의 차이가 없는 경우, 즉 담보위험과 면책위험이 둘다 근인인 경우에는 면책위험 우선의 원칙에 따라 면책위험을 손해의 원인으로 한다. 그러나 보험증권에 별도로 합의한 바가 있으면 近因主義가 적용되지 않을 수도 있다는 점에 유의할 필요가 있다.

參 考 文 獻

- 金政秀, 海上保險論, 博英社, 1992.
 吳元奭, 海上保險論, 三英社, 1997.
 李在卜, 積荷保險約款論, 保險監督院 研修院, 1991.
 加藤由作, 海上危險新論, 春秋社, 1964.
 龜井利明, 海上保險概論, 成山堂, 1992.
 木村治郎, 海上保險實務の基本問題, 東京保險研究所, 1978.
 松島惠, 大谷孝一, 海上保險論, 損害保險事業研究所, 1990.
 貨物保險の査定實務, 保險毎日新聞社, 1986
 韓承哲, 海上保險에 있어서의 因果關係에 관한 研究, 慶星大學校, 經濟學博士學位
 論文, 1995.
 Bennett H.N., *The Law of Marine Insurance*, Clarendon Press, 1996.
 Brown R.H., *Marine Insurance* Vol. I 5th ed., Witherby & , 1986.
 Gilman J.C.B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Vol.III,
 16th ed., Sweet and Maxwell, 1997.
 O'may D., *Marine Insurance Law and Policy*, Sweet and Maxwell, 1993.
 Marine Insurance Act, 1906
 Institute Cargo Clause(A),(B),(C)
 Institute Cargo Clause(WA),(FPA)

ABSTRACT

The Study on the Complex Causation of Loss in Marine Insurance

Park, Sung Cheul

The purpose of this paper is to consider how to decide the cause of loss or damage to the transport goods when maritime accident occurs. In marine insurance, the underwriter is liable for any loss or damage proximately caused by a risk insured(MIA Art.55). So it is very important to determine the proximate cause of loss or damage to ascertain whether it is to be recoverable under the policy. But there is no definite conception or rule what is the proximate cause. It was left to the tribunal as a question of fact. In this paper, I will suggest the general rules to determine the proximate cause of loss or damage of the transport goods in marine insurance.

First, in MIA 1906, there is the rule of proximate causation and it has been established the effective causation by cases since 1918.

Second, in Institute Cargo Clauses(B) & (C), there are rules of considerably relaxed standards to determine the causation of loss of or damage using the "attributable to" and "caused by" basis.

Third, it is noted, under the complex causation situation, there are difference bases to decide the liability of underwriters between the case of successive occurrence of single risk and the case of concurrent occurrence of several risks.

Forth, in practice, it couldn't be ascertained the underwriter's liability by a definite rule and it should be fully considered the circumstances and conditions of the loss.

Keywords : marine insurance, causation, complex causation
