

2009년 ICC와 1982년 ICC상의 면책위험 비교 연구*

이 시 환**

-
- I. 서론
 - II. 2009년 협회약관의 도입경과와 개정약관의 개요
 - III. 제4조와 관련된 면책위험
 - IV. 제5조 및 제7조와 관련된 면책위험
 - V. 요약 및 결론
-

I. 서론

2008년 11월 24일 영국의 합동적하보험위원회(Joint Cargo Committee: 이하 "JCC"라 한다)¹⁾는 협회적하약관(Institute Cargo Clauses: ICC) 및 그 관

* 이 연구는 2009년도 경원대학교 지원에 의한 결과임

** 경원대학교 무역학과 교수

1) JCC는 "적하보험합동위원회", "합동적하위원회" 등으로 번역하여 사용하기도 하지만 여기서는 "합동적하보험위원회"로 번역하여 사용하기로 한다. JCC는 원래 로이즈보험업자협회(Lloyd's Underwriters Association: LUA)와 런던의 주요 해상보험회사에 의해 설립된 런던

련 약관을 공표하고 2009년 1월 1일부터 발효되는 것으로 하고 있다. 협회적 하약관은 적하보험에 있어서 런던보험업자협회²⁾가 정한 대표적인 보험조건으로서 그동안 1963년에 제정된 구 협회적하약관과 1982년에 제정된 신협회적 하약관이 이용되어 오던 중, 2009년에 새로운 협회적하약관이 마련된 것이다.

1982년 약관은 그 제정 이후 4반세기가 경과하고 있어 제정 당시와 비교하면 국제화물의 취급이나 2001년에 발생한 미국의 동시다발적인 테러를 발단으로 하는 테러리스트의 위협 등 해상적하보험시장을 둘러싼 환경이 크게 변하고 있다. 따라서 영국보험시장의 JCC는 1982년 약관의 개정을 결정하고 2009년 1월1일부터 정식으로 영국의 보험시장에서 적용하게 된 것이다.³⁾

그런데 협회적하약관이 개정되었다고 하여 당장 종래에 사용하던 약관이 사라지는 것은 아니고 영국보험시장에서도 당분간은 1982년 약관이 계속 사용된다. 어떠한 조건을 이용할 것인가는 보험을 인수하는 보험회사의 규정에 따르지만 특정 약관을 사용하고자 하는 경우 어느 약관을 사용하느냐를 보험증권에 명시적으로 기재함으로써 대응할 수 있다. 일본 흥아손해보험주식회사의 경우 종래 1963년 협회약관을 표준약관으로 하고, 1982년 협회약관은 신용장 등에서 지정이 있는 경우에 한하여 적용해 왔으나, 2009년 6월 1일 이후는 2009년 개정 협회약관을 표준약관으로 적용하고 있다.⁴⁾

런던보험업자협회(Institute of London Underwriters: ILU)가 공통의 이해관계를 지닌 문제를 협의하기 위하여 마련한 위원회였다. 그런데 1998년 12월 ILU는 비해상보험자 단체인 런던국제보험 및 재보험시장협회(London International Insurance and Reinsurance Market Association: LIRMA)와 합병하여 런던 국제보험인수협회(International Underwriting Association of London: IUA)로 새롭게 출발하였다. 한편 LUA도 2001년도에 로이즈의 각종 협회들과 함께 로이즈시장협회(Lloyd's Market Association: LMA)로 통합되었다. 따라서 현재 JCC는 LMA와 IUA의 대표로 구성되는 합동적하보험위원회를 가리킨다.

- 2) 위 각주 1)에서 설명한 바와 같이 런던보험업자협회(ILU)는 1998년 12월 LIRMA와 합병하여 IUA로 새롭게 출범하였다. 따라서 현재 런던보험업자협회는 존재하지 않는다. 그러므로 존재하지 않는 협회를 전제로 하는 협회적하약관이라는 명칭도 개정되어야 할 것이 아닌가 하는 점이 검토되었다. 그러나 실무작업반에서는 "Institute Cargo Clauses"라는 명칭이 상업적인 환경에서는 물론 Incoterms와 같은 무역거래조건에 해석규칙에서도 널리 사용되고 있다는 사실을 인식하고, 또한 실무작업반의 임무는 새로운 약관을 제정하는 것이 아니라 기존의 약관을 개정하는 데 있기 때문에 협회적하약관이라는 명칭은 변경하지 않기로 하였다(이재복, "2009년 협회적하약관의 개정과 운송조항(Transit Clause)의 변경사항에 관한 고찰", 하주기업의 무역운송 관습과 녹색성장(제41회 한국무역상무학회·한국무역협회 산학협동세미나), 한국무역상무학회, 2009.6., p.54 참조).
- 3) 日本興亞損害保險株式會社, 各種協會約款改定のご案内(外航貨物海上保險), 2009年 1月, p.1.

한편 우리나라의 경우 1963년 약관과 1982년 약관을 동시에 사용하고 있으나, 아직까지 1963년 약관이 더 많이 이용되고 있다. 그리고 2009년 약관은 그 도입을 위한 움직임을 찾아보기 어려울 뿐만 아니라 2009년 약관에 대한 소개도 제대로 되고 있지 않은 것이 현실이다.

현재 우리나라에서 2009년 협회적하약관을 소개하고 있는 논문은 이재복 교수의 “2009년 협회적하약관의 개정과 운송조항(Transit Clause)의 변경사항에 관한 고찰”⁵⁾이 유일하지만, 이 논문은 운송약관을 중심으로 검토하고 있다.

그런데 2009년 협회적하약관이 1982년 협회적하약관과 달라진 곳은 크게 두 분야이다. 하나는 운송약관을 중심으로 하는 보험기간에 관한 것이고 다른 하나는 면책위험과 관련된 것이다.

여기서 이 논문은 2009년 협회약관의 도입경과와 중요한 개정 사항을 전반적으로 간단하게 살펴 본 다음 협회적하약관 중에서 면책약관과 관련된 내용을 1982년 약관과 비교하여 검토함으로써 우리나라 보험회사들의 개정 협회적하약관 도입과 무역업자들의 이용에 도움을 주려는 데에 그 목적이 있다.

II. 2009년 협회약관의 도입경과와 개정약관의 개요

1. 2009년 협회약관의 도입경과

지난 1982년 약관의 도입은 구 S.G. Policy로부터 탈피한 적하보험증권의 첫 걸음이었다. S.G. Policy는 비록 다양한 판결에서 “매우 이상한 서류”(a very strange instrument) 또는 “모순되고 지리멸렬한”(absurd and incoherent) 것으로 묘사되고 있고, 또한 고풍스럽긴 하지만 법원의 무수한 판례에 의해 단어의 의미가 잘 확립된 것으로 간주되었다. 따라서 이러한 변화는 불확실성을 초래할지도 모른다는 이유에서 수년 동안 환영을 받지 못하였었다. 그러나

4) 日本興亞損保, 「外航貨物海上保險」2009年版 協會約款の正式導入について (http://www.nipponkoa.co.jp/news/notice/topic_2009_4_30gaikou.html)

5) 이재복, 전계논문, pp.45~66.

1982년 약관은 이러한 우려를 불식시키고 그동안 담보범위에 관한 소송을 거의 발생시키지 않았다.⁶⁾ 이와 관련하여 Grimes 교수는 1996년 “The Modern Law of Cargo Insurance”에 발표한 논문에서 1982년 ICC에 대하여 “금세기 중에 이보다 더 좋은 보험서류는 있을 수 없다”고까지 극찬하고 있다.⁷⁾

그렇지만 시간이 흐르면서 변화는 생기기 마련이다. 영원토록 완벽한 서류는 있을 수 없는 것이다. 특히 최근의 해사 사고 및 절도, 테러행위의 만연 등 국제환경의 변화는 적하보험약관의 검토와 개정을 하지 않을 수 없도록 하였다.

2009년 협회적하약관의 개정작업은 JCC가 Nicholas Gooding을 의장으로 하는 작업반을 만들고, 이해당사자들에게 질문서를 보낸 2006년 2월에 개시되었다.⁸⁾ 작업반은 질문서에 대한 답변을 분석한 다음 A, B 및 C약관과 이와 관련되는 전쟁 및 동맹파업약관의 개정 초안을 작성, 2008년 5월에 전세계 적하보험시장에 배부하였다. 그리고 다시 2008년 10월에 최종 초안이 배포되었으며, 이어 2008년 11월에 ICC 및 관련 약관들이 공표되고 2009년 1월 1일부터 시행하게 된 것이다.⁹⁾

2. 2009년 개정약관의 개요

JCC는 2009년 1월 1일부터 사용할 다음과 같은 약관을 공표하였다.

- ① Institute Cargo Clauses(A), (B), (C)
- ② Institute War Clauses(Cargo)
- ③ Institute Strikes Clauses(Cargo)
- ④ Termination of Transit Clause(Terrorism)
- ⑤ Institute Cargo Clauses(Air)
- ⑥ Institute War Clauses(Air Cargo)
- ⑦ Institute Strikes Clauses(Air Cargo)

6) Charles Taylor, Institute Cargo Clauses 2009-- A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary, p.2.

7) Vero marine, The Navigator, Special Edition, 2008(www.veromarine.co.nz).

8) Charles Taylor, op.cit.. p.2.

9) 개정경과에 대한 구체적인 내용은 이재복, 전제논문, pp.51-53 참조.

이어 2009년 3월 1일부터 사용할 수 있는 Institute War Clauses(sending by post)가 개정되었다.

여기서 보는 바와 같이 2009년의 약관 개정은 폭넓게 이루어졌으므로 이들 약관 전체를 검토하기는 어렵다. 따라서 이 논문에서는 ICC (A)약관에 초점을 맞추고 그 중에서도 특히 면책위험을 중심으로 살펴보기로 한다.

1982년 ICC(A)와 2009년 ICC(A)의 약관구성은 동일한데, 여기서 우선 양 약관의 달라진 점을 간추려 살펴보면 (표1)과 같다.

(표1) 1982년 ICC(A)와 2009년 ICC(A)조건 비교

| 약관구분 | 구 분 | | 실질내용변경 | 용어·문구수정 | 변경사항없음 |
|---------|---------------------|-------------|--------|---------|--------|
| | 약 관 명 | | | | |
| | 1982년 약관 | 2009년 약관 | | | |
| 담보위험 | 1. 위험약관 | 1. 위험 | | ○ | |
| | 2. 공동해손약관 | 2. 공동해손 | | ○ | |
| | 3. 쌍방과실충돌약관 | 3. 쌍방과실충돌약관 | | ○ | |
| 면책조항 | 4. 일반면책약관 | 4. | ○ | | |
| | 5. 불감함·부적합면책약관 | 5. | ○ | | |
| | 6. 전쟁면책약관 | 6. | | | ○ |
| | 7. 동맹파업면책약관 | 7. | ○ | | |
| 보험기간 | 8. 운송약관 | 8. 운송약관 | ○ | | |
| | 9. 운송계약종료약관 | 9. 운송계약종료 | | ○ | |
| | 10. 항해변경약관 | 10. 항해변경 | ○ | | |
| 보험금청구 | 11. 피보험이익약관 | 11. 피보험이익 | | ○ | |
| | 12. 계반비용약관 | 12. 계반비용 | | ○ | |
| | 13. 추정전손약관 | 13. 추정전손 | | ○ | |
| | 14. 증액약관 | 14. 증액 | | ○ | |
| 보험이익 | 15. 보험이익 불공여약관 | 15. | ○ | | |
| 손해경감 | 16. 피보험자의무약관 | 16. 피보험자의무 | | ○ | |
| | 17. 포기약관 | 17. 포기 | | ○ | |
| 지연의 방지 | 18. 신속조치약관 | 18. | | | ○ |
| 법률 및 관례 | 19. 영국법률 및 관례약관 | 19. | | | ○ |
| 유의사항 | 'Held covered' note | | | ○ | |

표에서 보는 바와 같이 전체 19개 약관 중 전혀 변경이 없는 약관은 3개뿐이고, 일부 용어의 변경과 표현을 명확하게 한 약관이 10개이다. 그리고 실질적으로 내용이 바뀐 약관은 제4조, 제5조, 제7조, 제8조, 제10조, 그리고 제15조의 여섯 개 약관이다. 또 1982년 약관에서는 각 조별로 약관 이름을 붙였으나 2009년 약관에서는 약관 명칭이 오히려 혼란을 초래할 수도 있다는 이유에서 그 이름을 삭제한 조문이 많고, 특히 면책조항과 관련된 약관에서는 모두 이름을 삭제하였다.

협회적하약관 중에서 면책위험과 관련된 약관은 제4조에서 제7조까지인데 그중 제6조는 아무런 변화가 없기 때문에 다음 장 이하에서는 제4조, 제5조, 그리고 제7조를 중심으로 살펴보기로 한다.

Ⅲ. 제4조와 관련된 면책위험

1. 포장 또는 준비의 불완전 또는 부적합 면책

포장 등의 불완전면책 등과 관련된 1982년과 2009년의 ICC 제4.3조를 비교해 보면 (표2)와 같다.

(표2) 포장 등의 불완전 면책약관 비교

| 1982년 약관 | 2009년 약관 |
|--|---|
| loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured (for the purpose of <u>this Clause 4.3</u> "packing" shall be deemed to include stowage in a container <u>or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants</u>) | loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured <u>to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance</u> (for the purpose of <u>these Clauses</u> "packing" shall be deemed to include stowage in a container <u>and "employees" shall not include independent contractors</u>) |

| | |
|---|--|
| <p>【보험의 목적의 포장 또는 준비의 불완전 또는 부적합으로 인하여 발생한 멸실·손상 또는 비용(이 제 4.3조에 있어서 “포장”에는 컨테이너 또는 리프트밴에 적부하는 것을 포함하는 것으로 한다. 다만 그와 같은 적부가 이 보험의 개시 전에 실행되는 경우 또는 피보험자 또는 그 사용인에 의해 실행되는 경우에 한한다)】</p> | <p>(이 보험의 대상이 되는 운송에서 통상 발생하는 사고에 견딜 수 있도록 보험의 목적의 포장 또는 준비를 완전하고 적절하게 하지 않음으로 인하여 발생한 멸실·손상 또는 비용. 다만 그러한 포장 또는 준비가 피보험자 또는 사용인에 의해 실행되거나 이 보험의 개시 전에 실행되는 경우에 한한다(이 조항에 있어서 “포장”에는 컨테이너에 적부하는 것을 포함하고, “사용인”에는 독립계약자를 포함하지 아니한다)</p> |
|---|--|

표에서 보는 바와 같이 1982년 약관에 있던 "liftvan"이라고 하는 불명료한 용어가 2009년 약관에서는 삭제되었고, 또 보다 고풍스러운 "servants"라는 용어가 "employees"라는 용어로 대체되었으며 독립 계약자는 "사용인"으로 간주되지 않음을 명확히 하였다. 독립계약자(청부업자)는 피보험자와 직접적인 고용계약이 없기 때문이다.

이 면책은 다음과 같은 경우에 적용된다.

- 포장 또는 준비가 피보험자 또는 그들의 사용인에 의해 실행된 경우
- 포장 또는 준비가 위험의 개시 전에 실행된 경우

1982년 약관에서는 피보험자가 관리할 수 없는 경우에도 포장 또는 준비의 불완전 또는 부적합에 대하여 보험자가 면책되었고, 컨테이너에의 적부의 경우에는 그것이 위험개시 전에 행해지거나 또는 피보험자 또는 그 사용인이 행한 적부, 이른바 Shipper's Pack의 경우에만 면책되었었다.¹⁰⁾ 그러나 2009년 약관에서는 모든 포장 또는 준비에 대하여 컨테이너에의 적부와 마찬가지로 피보험자 또는 사용인에 의해 행해지거나 또는 위험개시 전에 행해진 경우에 한하여 보험자가 면책되는 것으로 규정하여 면책범위를 축소하였다. 따라서 운송개시 후, 제3자가 행한 포장이 불완전한 경우 이 면책은 적용되지 않기 때문에 피보험자에게 보다 유리하게 되었다.

또 2009년 약관은 불완전 또는 부적합의 판단 기준으로서 포장 또는 준비가 “부보된 운송에서 통상 발생하는 사고를 견디기에” 충분하여야 한다는 것

10) 이시환, 신무역보험론, 대왕사, 2005, p.248.

을 규정하고 있다. 통상의 실제적인 방법은 검정인들이 포장 등을 “거래관습” 기준(‘customary to trade’ standard)과 비교하는 것이지만 이제는 그 기준이, 노련한 수출자에 의해 동일함을 증명할 수 있고 확립된 관습이 있는 경우, “당해거래관습”(customary to that trade)으로 더욱 명확하게 되었다.¹¹⁾

이 기준은 2004년도의 *Mayban General Insurance v. Alston Power Plants Ltd* 사건에서 검토되었다.¹²⁾ 이 사건에 의하면 2002년 1월 거대하고 무거운 변압기를 로테르담으로 운송하기 위해 리버풀 근처에서 소형선박에 적재하였고, 거기서 컨테이너선박으로 말레이시아로 운송하였다. 그런데 양 구간에서 태풍을 동반한 악천후에 조우하였고, 따라서 양 선박은 가로 흔들림과 상하 요동이 심하였다. 목적지에 도착해 보니 변압기는 손상되었고 수리비가 1백만 파운드 이상 발생하였다. 그 손상은 운송선박의 흔들림으로 인한 것으로 판명되었다. Moore-Bick 판사는 1월달의 이러한 종류의 항해에서 총 30시간의 악천후는 예외적으로 간주될 수 있다고 생각하지 않았고, 따라서 그는 그 손해가 합리적으로 직면할 것으로 기대할 수 없었던 조건의 발생이라기보다, 변압기가 항해의 통상의 조건을 견딜 수 없어서 발생한 것이라고 결론을 내렸다.

2. 지연 면책

지연면책과 관련된 1982년과 2009년의 약관 제4.5조를 비교해 보면 (표3)과 같다.

(표3) 지연면책약관 비교

| 1982년 약관 | 2009년 약관 |
|--|---|
| loss damage or expense <u>proximately</u> caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above). | loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above). |
| 【지연이 피보험위험으로 인하여 발생된 경 | 【지연이 피보험위험으로 인하여 발생된 |

11) Vero marine, op.cit(www.veromarine.co.nz).

12) Charles Taylor, op.cit.. p.7.

| | |
|---|---|
| 우에도, 지연을 근인으로 하여 발생한 멸실·손상 또는 비용(상기 제2조에 의해 지급하는 비용은 제외한다)】 | 경우에도, 지연으로 인하여 발생한 멸실·손상 또는 비용(상기 제2조에 의해 지급하는 비용은 제외한다)】 |
|---|---|

표에서 보는 바와 같이 2009년 약관은 1982년 약관에 있던 “proximately”라는 단어를 삭제하였을 뿐이다. 그러나 이에 따라 2009년 약관을 이용할 경우 지연으로 인한 손해면책은 더 이상 지연에 근인할 필요가 없게 되었다. 이 개정은 “근인”(proximate cause: 즉 최후조건이 아니라 최유력조건)의 의미로부터 발생하는 분쟁을 피하고자 한 것이다. 예컨대 담보위험이 유력한 원인이고 이로 인해 지연이 발생하였다면 손해의 근인은 지연이 아니라 담보위험이기 때문에 1982년 약관에서는 이 면책이 적용되지 않을 수 있다. 따라서 2009년 약관에서는 “proximately”라는 단어를 삭제하여 면책의 폭을 확대하고자 한 것이다. 그러나 이를 개정된 목적을 달성하였는지의 여부는 두고 보아야 한다.¹³⁾ 나중에 이와 관련된 사건이 발생하였을 때 법원이 어떻게 판결할지 현재로서는 속단하기 어렵기 때문이다.

3. 선주·용선자 등의 파산 또는 재정상의 궁핍 면책

선주 등의 파산 면책과 관련된 1982년 약관과 2009년 약관 제4.6조를 비교해 보면 (표4)와 같다.

(표4) 선주 등의 파산면책 비교

| 1982년 약관 | 2009년 약관 |
|---|--|
| loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the | loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could |

13) [http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57\(2009.5.29\)](http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57(2009.5.29))

| | |
|---|---|
| <p>vessel.</p> <p>(본선의 소유자·관리자·용선자 또는 운항자의 파산 또는 재정상의 궁핍으로부터 생기는 멸실·손상 또는 비용)</p> | <p><u>prevent the normal prosecution of the voyage.</u></p> <p><u>This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.</u></p> <p>(본선의 소유자·관리자·용선자 또는 운항자의 파산 또는 재정상의 궁핍으로 인한 멸실·손상 또는 비용. 다만 보험의 목적을 본선에 적재할 때 피보험자가 그러한 파산 또는 재정상의 궁핍이 그 항해의 정상적인 수행을 방해할 수 있다는 사실을 알고 있었거나 또는 통상의 업무상 당연히 알고 있었을 경우에 한한다.)</p> <p>이 면책규정은, 구속력 있는 계약에 따라, 선의로 보험의 목적을 구입한 자 또는 구입하는 것에 동의한 자에, 보험계약이 양도되어, 그 자가 이 보험에 의해 보험금을 청구하는 경우에는 적용되지 아니한다.)</p> |
|---|---|

1982년 약관에서는 선사 파산으로 인한 손해에 대하여 보험자가 무조건 면책되는 것으로 규정하고 있었으나, 2009년 약관에서는 선사의 파산정보를 「피보험자가 알고 있었거나 또는 통상의 업무상 당연히 알고 있었을 경우」에만 면책으로 하고 있다. 또 「선의를 제3자로서의 보험계약의 양수인」이 보험금청구를 하는 경우에는 이 면책조항이 적용되지 않는다는 취지가 명시되었다. 따라서 선의의 피보험자 또는 양수인은 항해의 종료를 초래한 재정상의 궁핍 또는 파산의 경우에 보험증권에 의해 보호를 받을 수 있다.

2009년 약관의 문구는 1983년의 협회 각종화물 트레이드약관(Institute Commodity Trades Clauses: ICTC)에서 따 온 것이다.

그리고 선적시에 운송인의 재정상의 사정으로 항해가 중단될 것이라는 사실을 피보험자가 알고 있었거나 알 수밖에 없었던 경우에는 손해보상을 받을 수 없는데, 이 때 피보험자는 “통상의 업무상”(the ordinary course of business) 신중한 사업가의 상식적인 표준에 의거 행동하면 된다.¹⁴⁾ 따라서 가령 운송인

14) Charles Taylor, op.cit., pp.8-9.

측에 자금이 부족하다는 분명한 징조가 있다고 하면 피보험자는 이를 모르는 척 해서 는 안 된다.

2009년 약관에서 규정하고 있는 「통상의 업무상 당연히 알고 있었을 경우」 라는 문구는 영국 해상보험법(MIA) 제18조(피보험자에 의한 고지)의 규정 중에 피보험자가 특별히 보험자로부터 질문을 받지 않은 한 고지할 필요가 없는 사항의 하나로서 규정하고 있는 「보험자가 통상의 업무상 당연히 알고 있는 사항」(matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know)이라는 문구와 비슷하다. 이 MIA의 규정과 관련된 하나의 판례¹⁵⁾에서 로이즈 보험자는, 로이즈회원들에게 배포한 사고정보를 업무상의 지식으로서 반드시 읽어 두어야 할 것이므로, 거기에 게재된 정보는 당연히 알고 있는 것으로 간주된다고 판시한 바 있다.¹⁶⁾

한편 이 약관과 관련하여 주의할 사항은 1982년 약관에서는 “loss damage or expense arising from insolvency...”로 되어 있는데 반하여 2009년 약관에서는 “loss damage or expense caused by insolvency...”로 되어 있다는 점이다.

협회적약관에 대한 비판의 하나로서 “caused by” 대신에 “arising from”을 사용한 점이 지적되어 왔다. 나아가 “arising from”을 사용한 것은 당초 약관 작성시에 관계자들이 착오를 일으킨 결과라고 할 수 있다는 지적도 있었다.¹⁷⁾

“arising from”(..로부터 발생하는)이라고 하는 문언은 “caused by”(..로 인한)라는 문언보다도 그 인과관계를 넓게 보고 있으므로, 운송인의 파산·재정상의 궁핍 등 파산위험으로부터 간접적으로 발생하는 각종 손해에 대해서도 보험자는 면책된다. 예를 들면 파산위험의 발생을 계기로 하여 피보험화물이 중간항에서 방치된 결과 도난피해를 입은 경우, 보험자는 이 조항에 의거 면책을 주장할 수 있게 되어 피보험자에게 불리하게 된다.¹⁸⁾

15) London General Insurance Co. Ltd. v. General Marine Underwriters Association, Ltd.(1920).

16) 加藤 修, 貿易保險の實務, 同文館, 1985, p.192.

17) J.K. Goodacre, Goodbye to the Memorandum—an in-depth study of the standard cargo, war and strikes clauses(1st ed.), London, Witherby, & Co. Ltd.,1988, pp.70-73

18) 加藤 修, 貿易貨物海上保險改革, 白桃書房, 1998, p.59.

그리고 "caused by"라는 문언은 MIA 제55조 제1항에 있는 "proximately caused by"(근인하여)와 거의 동일하게 사용하는 경우가 많다. 1982년 ICC에 서는 (B), (C)약관의 제1조 담보위험약관에서 특히 "caused by"로서 의도적으로 "proximately"를 생략하고 있다. 그 이유는 영국 이외 국가의 피보험자에게는 "proximately"라는 문언의 의미가 올바로 이해되지 않는다는 사정을 고려한 것이다.¹⁹⁾

그리하여 1982년 ICC와 거의 동시에 작성된 협회 트레이드약관에서는 "arising from"이 사용되고 있으나 1983년 9월 5일자로 제정된 협회 각종화물 트레이드약관(Institute Commodity Trades Clauses)을 필두로 하여 그 이후의 각종 트레이드 약관에는 "caused by"라는 문언이 사용되고 있다.²⁰⁾

4. 원자력 면책

원자력면책과 관련된 1982년 약관과 2009년 약관 4.7을 비교해 보면 (표5)와 같다.

(표5) 원자력면책약관 비교

| 1982년 약관 | 2009년 약관 |
|--|--|
| <p>loss damage or expense arising from the use of any weapon <u>of war</u> employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.</p> <p>(원자력 또는 핵의 분열 및/또는 융합 또는 기타 이와 유사한 반응 또는 방사능이나 방사성물질을 응용한 전쟁무기의 사용으로 인하여 발생한 멸실·손상 또는 비용)</p> | <p>loss damage or expense <u>directly or indirectly caused by or</u> arising from the use of any weapon <u>or device</u> employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.</p> <p>(원자력 또는 핵의 분열 및/또는 융합 또는 기타 이와 유사한 반응 또는 방사능이나 방사성물질을 응용한 무기 또는 장치의 사용으로 인하여 직접 또는 간접적으로 발생한 멸실·손상 또는 비용)</p> |

19) J.K. Goodacre, op.cit., pp.20-22.

20) 이에 관한 자세한 내용은 加藤 修, 貿易貨物海上保險改革,, pp.59-61 참조.

최근들어 세상이 더욱 더 위협하고 불안정하게 됨에 따라 1982년 약관상의 면책규정은 종종 Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause(10/11/03)로 대체되곤 하였었다.²¹⁾ 따라서 2009년 약관에서는 원자력사고에 관한 문언을 Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause²²⁾와 조화를 이룰 수 있게 개정하였다.²³⁾

구체적으로 보면 2009년 약관은 다음과 같이 개정되었다.

- "arising from"을 "directly or indirectly caused by or arising from"으로 개정

- "weapon of war"가 보다 폭넓은 "any weapon or device" 로 개정되었다.

전쟁(war)이라는 단어를 삭제한 것은 테러리스트들이 사용할 수 있는 광범위한 오염을 발생시키는 이른바 오염폭탄(dirty bombs)과 같은 무기나 이와 유사한 일체의 장치(device)를 포함시키기 위해서이다.²⁴⁾ 이러한 개정의 효과는 면책 범위를 확대하는 것이다. 즉 가능한 모든 종류의 테러공격에 대하여 보험자가 면책될 수 있게 한 것이다.

21) Charles Taylor, op.cit.. p.9.

22) INSTITUTE EXTENDED RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE(01/11/02)는 다음과 같이 규정하고 있다.

This clause shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith

1. In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from
 - 1.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel
 - 1.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof
 - 1.3 any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter
 - 1.4 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any radioactive matter. The exclusion in this sub-clause does not extend to radioactive isotopes, other than nuclear fuel, when such isotopes are being prepared, carried, stored, or used for commercial, agricultural, medical, scientific or other similar peaceful purposes.

23) Vero marine, op.cit

24) [http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57\(2009.5.29\)](http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57(2009.5.29))

IV. 제5조 및 제7조와 관련된 면책위험

1. 제5조와 관련된 면책위험

제5조는 불감항·부적합과 관련된 면책위험에 대한 규정인데 여기서 우선 1982년 약관과 2009년 약관을 비교해 보면 (표6)과 같다.

(표6) 불감항면책약관 비교

| 1982년 약관 | 2009년 약관 |
|--|---|
| <p>5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from, Unseawor -thiness of vessel or craft, Unfitness of vessel craft <u>conveyance container or liftvan</u> for the safe carriage of the subject-matter insured, Where the Assured <u>or their servants</u> are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.</p> <p>5.2 The <u>Underwriters</u> waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, <u>unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.</u></p> <p>(5.1 어떠한 경우에도 이 보험은 다음 사유로부터 생긴 멸실·손상 또는 비용을 담보하지 아니한다. 선박 또는 부선의 불감항, 보험의 목적의 안전운송을 위한 선박·부선·운송용구·컨테이너 또는 리프</p> | <p>5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from <u>5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein</u></p> <p><u>5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.</u></p> <p><u>5.2 Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.</u></p> <p>5.3 The <u>Insurers</u> waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.</p> <p>(5.1 어떠한 경우에도 이 보험은 다음 사유로부터 생긴 멸실·손상 또는 비용을 담보하지 아니한다.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>트랜의 부적합. 다만 보험의 목적을 적재할 때에 피보험자 또는 그 사용인이 그와 같은 불감항 또는 부적합을 알고 있을 경우에 한한다.</p> <p>5.2 보험자는 선박의 감항 및 보험의 목적을 목적지로 운송하기 위한 선박의 적함에 대한 묵시담보의 위반에 대하여 보험자의 권리를 포기한다. 다만 피보험자 또는 그 사용인이 그러한 불감항 또는 부적합을 알고 있지 않는 경우에 한한다)</p> | <p>5.1.1 선박 또는 부선의 불감항, 또는 보험의 목적의 안전운송을 위한 선박 또는 부선의 부적합. 다만 보험의 목적을 적재할 때에 피보험자가 그와 같은 불감항 또는 부적합을 알고 있을 경우에 한한다.</p> <p>5.1.2 보험의 목적의 안전운송을 위한 컨테이너 또는 운송용구의 부적합. 다만 그 적재가 이 보험의 개시전에 실행되는 경우 또는 피보험자 또는 그 사용인에 의해 실행되고 또한 그들이 적재시에 그러한 부적합을 알고 있을 경우에 한한다.</p> <p>5.2 상기 5.1.1 면책규정은, 구속력 있는 계약하에서, 선의로 보험의 목적을 구입한 자 또는 구매하는 것에 동의한 자에, 이 보험계약이 양도되어, 그 자가 이 보험에 의해 보험금을 청구하는 경우에는 적용되지 아니한다.</p> <p>5.3 보험자는 선박의 감항 및 보험의 목적을 목적지로 운송하기 위한 선박의 적함에 대한 묵시담보의 위반에 대하여 보험자의 권리를 포기한다.)</p> |
|---|---|

2009년 약관의 문구도 앞에서 살펴 본 선주 등의 파산위험 면책문구와 마찬가지로 1983년 협회 각종화물 트레이드약관(ICTC)의 내용을 채용한 것이다.

2009년 약관을 1982년 약관과 비교하면 다음과 같은 점에서 차이가 있다
우선 약관 제4.3에서와 같이 “liftvan”이 삭제되고 “servants”가 “employees”로 변경되었다.

둘째 1982년 약관은 사유에 따라 「불감항」과 「부적합」으로 구분하여 「선박 또는 부선의 불감항」과 「보험의 목적의 안전운송을 위한 선박, 부선, 운송용구, 컨테이너 또는 리프트밴의 부적합」으로 인한 멸실·손상·비용을 담보하지 않지만, 보험의 목적을 적재할 때에 피보험자 또는 그 사용인이 그와 같은 불감항 또는 부적합을 알고 있는 경우에 한하여 적용 한다는 취지를 규정하고 있다.

이에 대하여 2009년 약관에서는 운송수단에 따라 「선박 또는 부선」과 「컨테이너 또는 운송용구」로 구분하여 전자를 제5.1.1조에서, 그리고 후자를 제5.1.2조에서 별도조항으로 규정하고 있다.

셋째 2009년 약관에서는 선박·부선의 불감항과 부적합의 경우의 면책은

피보험자가 알고 있는 경우에만 적용하고 있고 그 사용인은 포함하지 않고 있으나, 1982년 약관에서는 「그 사용인」까지 포함하고 있다.

넷째 2009년 약관에서 컨테이너나 운송용구의 부적합면책의 적용기준이 ① 화물의 적재가 보험의 개시 전에 행해지거나 또는 ② 피보험자 또는 그 사용인에 의해 행해지고 또한 그들이 적재시에 그러한 부적합을 알고 있는 경우로 규정하고 있다는 점이다.

그리고 2009년 ICC 제5.2조는 앞에서 살펴 본 선주 등의 파산위험 면책조항(제4.6조) 말미의 규정과 동일한 취지로서, 「선의의 제3자로서의 보험계약의 양수인」이 보험금청구를 하는 경우에는 제5.1.1조의 면책조항이 적용되지 않는다. 이렇게 규정한 이유는 그들이 선박이나 컨테이너의 적합성을 통제하거나 확인할 입장에 있지 않기 때문이다.²⁵⁾ 1982년 약관에는 이러한 규정이 없다.

한편 2009년 ICC 제5.3조는 1982년 약관 제5.2조와 같은 취지이다.

1982년 약관에 의하면 적하 피보험자 또는 그 사용인이 선박이 불감항 또는 부적합한 사실을 알고 있는 경우에 선박 등의 불감항 또는 부적합으로 인한 손해에 대하여 보험자가 면책되는 것으로 규정하고 있었다. 어떤 사실을 알고 있다는 것은 실제로 알고 있거나 또는 진실에 대하여 미심쩍은데도 불구하고 일부러 모른척하고 질문을 하지 않는 것을 포함한다.

그런데 2009년 약관에 의하면 불감항·부적합 면책은 다음과 같은 경우에 적용된다.

- ① 피보험자가 선적시에 선박 또는 부선의 불감항/부적합을 알고 있는 경우
- ② 컨테이너 또는 운송용구가 물품의 안전운송에 부적합하고 또한
 - 적재가 이 보험의 개시 전에 실행되었거나 또는
 - 적재가 피보험자 또는 그 사용인에 의해 실행되고 또한 그들이 그러한 부적합을 알고 있는 경우

따라서 2009년 약관을 이용할 경우, 피보험자의 사용인이 불감항 사실을 알고 있다고 해도 보험자는 면책되지 않는다. 또 컨테이너 등이 부적합하다고 해도 피보험자나 그 사용인이 적재하지 않은 경우나 보험기간이 개시된 후 적재된 경우에는 이 면책이 적용되지 않는다. 따라서 2009년 약관이 1982년 약

25) Charles Taylor, op.cit.. p.10.

관보다 면책범위가 좁아 피보험자에게 유리하다고 할 수 있다.²⁶⁾

2. 제7조와 관련된 면책위협

제7조 중에서 테러면책에 대해 규정하고 있는 제3항 이하에 대하여 1982년 약관과 2009년 약관을 비교해 보면 (표7)과 같다.

(표7) 테러면책관련약관 비교

| 1982년 약관 | 2009년 약관 |
|---|---|
| <p>7.3 caused by any <u>terrorist or any person acting from a political motive.</u> (7.3 테러리스트에 의하여 또는 정치적 동기에 의하여 행동하는 자에 의하여 발생한 것)</p> | <p><u>7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted</u> 7.4 caused by any person acting from a political, <u>ideological or religious</u> motive. (7.3 일체의 테러행위, 즉 합법적 또는 불법적으로 설립된 일체의 정부를, 무력 또는 폭력으로, 전복 또는 영향력을 미치기 위하여 행동하는 조직을 대신하여 또는 그 조직과 연대하여 행동하는 자의 행위에 의한 것 7.4 정치적·사상적 또는 종교적 동기에 의하여 행동하는 자에 의하여 발생한 것)</p> |

약관 제7조는 전반적으로 동맹파업위험의 면책에 대하여 규정하고 있는데 동맹파업과 관련된 손해의 면책을 규정하고 있는 제1항과 제2항의 내용은 변화가 없다. 그러나 테러면책범위는 오늘날 직면할 수 있는 광범위한 위협을 반영하여 확장되었다. 즉 1982년 약관에서는 테러리스트(terrorist)에 의하여 발생한 손해에 대하여 면책되는 것으로 규정하고 있었으나, 2009년 약관에서는 테러리스트로 인한 손해로 한정하지 않고 테러행위 전반을 가리키는 일체의 “테러행위”(terrorism)로 인한 손해에 대하여 면책되는 것으로 규정하면서 테러행위를 다시 정의하고 있다. 새로운 테러행위의 표준 정의는 인과관계를

26) Ibid; Vero marine, op.cit.

명확히 하려는 의도에서 도입된 것이다. 즉 면책이 적용되기 위해서는 테러행위가 “조직을 대신하거나 또는 그 조직과 연대하여 행동하는 자”에 의하여 행해져야 한다. 따라서 단독 테러리스트(lone terrorist)의 행위에는 적용되지 않는다.²⁷⁾ 2009년 약관 제3항에서 내린 테러행위의 정의는 1993년 영국의 재보험(테러행위)법 [UK Reinsurance(Acts of Terrorism) Act 1993] 에 있는 정의²⁸⁾에 따르고 있다.

그리고 또 2009년 약관 제4항에서는 테러리스트관련 행동의 범위를 확대하고 있다. 즉 1982년 약관에서는 정치적 동기만을 언급하고 있었으나 2009년 약관에서는 정치적 및 사상적 동기를 언급하고 있는 미국 협회의 규정²⁹⁾을 따르고 있다. 그리고 JCC는 한걸음 더 나아가 종교적인 동기의 삽입이 시급히 필요하다고 생각하고,³⁰⁾ 테러행위에 정치적 동기뿐만이 아니라 사상적 또는 종교적인 동기(ideological or religious motive)까지 포함하는 것으로 정의하였다. 더욱이 이러한 면책은 단독 행동가(lone operator)의 행위에도 적용된다.³¹⁾

V. 요약 및 결론

이상에서 2009년 ICC가 1982년 ICC에 비하여 달라진 점을 중심으로 적화보험자의 면책위험을 살펴보았는데 이를 요약하면 다음과 같다.

첫째 선사 파산면책이 완화되었다. 즉 1982년 약관에서는 선사파산의 경우

27) [http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57\(2009.5.29\)](http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57(2009.5.29))

28) 이 법에서는 다음과 같이 규정하고 있다.

“In this section “acts of terrorism” means acts of persons acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of Her Majesty’s government in the United Kingdom or any other government de jure or de facto.”

29) 이에 관한 미국 협회약관의 구체적인 규정은 Jose A. Guerrero, Marine Cargo Insurance-Adjusting, Claims Administration, History-, London, Witherby & Co. Ltd. 2003, p.146, p.151 및 p.154 참조.

30) Vero marine, op.cit.

31) [http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57\(2009.5.29\)](http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57(2009.5.29))

보험자가 무조건 면책되었으나 2009년 약관에서는 선사의 파산정보를 피보험자가 알고 있었거나 통상의 업무상 알고 있었을 경우에만 면책되도록 하였다.

둘째 포장불충분면책을 완화하였다. 즉 1982년 약관에서는 피보험자의 관리가 미치지 않는 경우에도 면책의 대상으로 하였으나 2009년 약관에서는 포장 등이 피보험자 또는 사용자에 의해 위험개시 전에 행해진 경우에만 적용되도록 하였다.

셋째 테러의 정의를 명확히 하고 아울러 그 면책범위를 확대하였다. 테러행위에 정치적 동기뿐만 아니라 사상적 또는 종교적인 동기도 포함시켰다.

넷째 원자력면책과 관련하여 "weapon of war"라는 표현을 보다 폭넓은 "any weapon or device" 로 개정하여, 가능한 모든 종류의 테러공격에 대하여 보험자가 면책될 수 있도록 하였다.

다섯째 불감항면책을 완화하였다. 즉 불감항 면책을 피보험자가 불감항 또는 부적합을 알고 있는 경우로 한정하고, 사용인이 알고 있던 경우의 규정은 삭제되었다.

마지막으로 약관에서 사용하고 있는 용어를 통일하고 평이한 용어로 수정하였다.

이상에서 보는 바와 같이 2009년 협회적하약관에서는 1982년 약관에 비하여 보험자의 면책위험이 축소된 것도 있고 확대된 것도 있다. 구체적으로 보면 선사 파산면책, 포장불충분면책, 불감항면책 등은 축소되었으나 테러면책, 원자력면책 등은 그 범위가 확대되었다. 그러나 전체적으로 보면 피보험자에게 유리한 방향으로 개정되었음을 알 수 있다.

또한 2009년 약관은 오늘날 무역화물을 둘러싼 위험이나 화물취급의 변화 등에도 대응하고 있으며, 나아가 약관 문언을 평이하고 명확하게 하였다. 따라서 이미 영국이나 일본 등에서는 2009년 약관을 표준약관으로 채용하고 있으나, 아직 우리나라에서는 이를 도입할 준비가 되지 않고 있다.

그러나 2009년 약관은 조만간 해상보험시장에서 기축약관이 될 것으로 예상된다. 따라서 우리나라도 교역상대국들과 보조를 맞추어 2009년 약관이 조속히 이용될 수 있도록 준비 작업을 서둘러야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 이시환, 신무역보험론, 대왕사, 2005.
- 이재복, “2009년 협회적하약관의 개정과 운송조항(Transit Clause)의 변경사항에 관한 고찰”, 하주기업의 무역운송 관습과 녹색성장(제41회 한국무역상무학회·한국무역협회 산학협동세미나), 한국무역상무학회, 2009.6.
- 加藤 修, 貿易保險の實務, 同文館, 1985.
- 加藤 修, 貿易貨物海上保險改革, 白桃書房, 1998,
- 日本興亞損害保險株式會社, 各種協會約款改定のご案内(外航貨物海上保險), 2009年 1月.
- 日本興亞海運, 「外航貨物海上保險」2009年版協會約款の正式導入について (http://www.nipponkoa.co.jp/news/notice/topic_2009_4_30gaikou.html)
- Goodacre, J.K., Goodbye to the Memorandum—an in-depth study of the standard cargo, war and strikes clauses(1st ed.), London, Witherby, & Co. Ltd., 1988,
- Guerrero, J. A., Marine Cargo Insurance—Adjusting, Claims Administration, History—, London, Witherby & Co. Ltd., 2003
- Lloyd's Market Association, Institute Cargo Clauses 01/01/2009 (<http://www.lmalloyds.com/AM/Template.cfm?Section>)
- Sharpe, W., "The Institute Cargo Clauses, 1982 and 2009—A Comparison" , CBMU Annual General Meeting 2008.
- Taylor, C., Institute Cargo Clauses 2009— A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary (<http://www.rhlg.com/pdfs/CargoClauses09.pdf>)
- Vero marine, The Navigator, Special Edition, 2008 (www.veromarine.co.nz).
- UK Reinsurance(Acts of Terrorism) Act 1993.
[http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57\(2009.5.29\)](http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57(2009.5.29))
[http://www.onlinedmc.co.uk/nima_v_deves.htm\(2009.7.9\)](http://www.onlinedmc.co.uk/nima_v_deves.htm(2009.7.9))

ABSTRACT

A Comparative Study on the exclusions in 1982 and 2009 Institute Cargo Clauses

Lee, Shie Hwan

After a long period of development and worldwide consultation, the London-based Joint Cargo Committee has revised the Institute Cargo Clauses (A), (B) & (C) and some ancillary Institute Clauses.

The revision mainly include a clarification of the exclusions within the clauses, some modernization of the language of the clauses and new definitions of some terms. With these revisions, the coverage is widened to offer more protection to the assured.

This may enable the widely used Institute Cargo Clauses to receive even greater worldwide acceptance.

The following are the main changes in the new 2009 ICC compared with the 1982 ICC.

1. Insufficient or unsuitable Packing or Preparation(Clause 4.3): The revised clause is more favourable to the assured because under the revised clause this sub-clause is only applicable to (a) where packing or preparation is carried out by the assured or their employees or (b) packing or preparation takes place before the attachment of the risk.
2. Insolvency or Financial Default (Clause 4.6): The insolvency and financial default wording is incorporated in the revised clauses, making it more favourable to the assured.
3. Unseaworthiness (Clause 5): The revision is more favourable to the assured in that it limits the exclusion in relation to the unfitness of vehicles, vessels or containers to cases where the assured or their employees are privy to such unfitness.
4. Terrorism (Clause 7): A new definition of "terrorism" is introduced and the revised clause also widens the acts of an individual to encompass ideological and religious motives.

Key Words: Exclusions, ICC 2009, Alterations to exclusions