

협회적하약관(ICC)상 운송조항(Transit Clause)의 변천과정에 관한 연구

이 재 복*

-
- I. 서 론
 - II. 협회적하약관(ICC)의 변천과정과 ICC(2009)의 도입
 - III. 운송조항(Transit Clause)의 변천과정
 - IV. ICC(2009)의 운송조항(Transit Clause)의 개혁
 - V. 결 론
-

I. 서 론

런던의 국제언더라이팅협회(IUA)와 로이즈시장협회(LMA)의 합동적하위
원회(Joint Cargo Committee: JCC)는 2009년 1월 1일자 Institute Cargo
Clauses(A),(B),(C)와 그에 부수하는 Institute War Clauses(Cargo) 및 Institute

* 국립목포대학교 경영대학 교수

Strike Clauses(Cargo)를 공표하였다. ICC(1982)가 개정된 지 27년만이며 최초의 협회적하약관인 1912년 협회적하약관(ICC)이 도입된 지 95년만의 일이다.

특히 지난 2006년에 런던의 합동적하위원회(JCC)가 1982년 협회적하약관(ICC)의 개정을 검토하기로 결정하여 오랜 준비과정과 전 세계의 관계자들의 자문을 거쳐 ICC(2009)가 확정되었는데도 국내에서는 이에 관한 소개조차도 이루어지지 않고 있는 실정이다.

2009년 ICC의 개정에 있어서 주요 특징은 피보험자에게 유리하도록 면책범위를 축소하고 보험기간을 확장한 운송조항의 개혁으로 요약할 수 있다. 무역업계에서 애용하던 창고간조항으로 잘 알려져 있는 운송조항은 창고 내에서의 차량에의 적재를 위해 처음 이동할 때부터 최종창고 내에서 차량으로부터 양하완료시까지, 선반에서 선반까지를 보험기간으로 하는 운송조항으로 보험기간을 확장하였다.

이에 본고에서는 제Ⅱ장에서 1779년 Lloyd's S.G. Policy의 채택에서 협회적하약관(ICC)의 도입과 변천과정 및 2009년 협회적하약관(ICC)의 도입에 이르기까지 협회적하약관(ICC)의 변천과정을 살펴보고, 제Ⅲ장에서는 최초의 협회적하약관인 1912년 ICC에서부터 1963년, 1982년 ICC에서의 운송조항(Transit Clause)의 변천과정을 살펴보고자 한다. 그리고 제Ⅳ장에서 ICC(2009)의 운송조항(Transit Clause)의 개정내용에 관하여 고찰하고자 한다.

선행연구로는 Richards Hogg Lindley 회사의 Richard Cornah(Feb. 2009)의 Institute Cargo Clauses 2009 - A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary가 있는데, 1982년 약관과 2009년 약관의 전체 조항을 모두 개괄적으로 비교하고 있다. 또한 JCC(May 2008)가 발표한 Guide to the JCC's Proposals for the Revision of the Institute Cargo Clauses에서는 ICC(2009)의 개정경위와 조항별 개정 동기 내지는 취지를 기술하고 있다.

연구방법으로는 2009년 협회적하약관에 대한 국내의 연구가 전무한 상황에서 외국, 특히 영국의 문헌들을 중심으로 연구하였으며, 필요한 경우 관련 판례들을 참조하였고, 흔히 제기될 수 있는 실무상 문제에 대하여도 논의하였다.

Ⅱ. 협회적하약관(ICC)의 변천과정과 ICC(2009)의 도입

1. 1779년 Lloyd's S.G. Policy의 채택

해상보험이 모험대차제도로부터 생성되었다는 관점에서 해상보험증권도 지중해의 모험대차증서로부터 그 유래를 찾을 수 있다. 근대적인 해상보험증권으로서 현재까지 발견된 최고(最古)의 증권은 1379년 Pisa보험증권이다.¹⁾ 1379년 Pisa보험증권은 금속화물을 보험의 목적으로 보험기간은 적재선박이 Pisano 항구 등을 출발할 때부터 시작하여 Marsigla에서 양륙할 때까지 계속되고, 부담위험은 「신의, 바다의, 인간의 모든 위험」(all perils of the God, of the seas, of the men)이었다.

14세기 중엽이후 Pisa, Florence, Venice, Genoa 등 이탈리아 여러 항구도시에서 성립한 해상보험은 Spain, Portugal을 경유하여 16세기 초에는 네델란드, 영국 및 독일의 여러 도시에 전해졌다. 영국에서 발행된 해상보험증권으로서 현재까지 발견된 가장 오래된 증권은 이탈리아어로 쓴 1547년 9월 20일자의 Santa Maria Di Vinetia호에 관한 적하보험증권이다.²⁾ 이 증권은 인쇄된 것이 아니고 수기된 것이었는데 본문은 모두 이탈리아어로 썼으나 보험자들의 서명은 영어로 되어 있었다.³⁾

한편, 지금까지 보존되고 있는 영어로 쓴 가장 오래된 영국의 해상보험증권은 1553년 12월 6일자의 적하보험증권(Sano Antonio증권)이다. 보험자가 부담하는 위험은 Calis에서 선박에 적재될 때 개시하고 목적지인 Liorno에 무사히 도착하여 안전하게 양륙될 때 종료하였다.⁴⁾

1) 원래는 Bensa가 소개한 1397년 Firenze증권(加藤由作, ロイド保險證券の生成, 春秋社, 1953, p.17.), 1384년 Pisa보험증권(Victor Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, Witherby & Co. Ltd., 1975, p.9.) 등으로 알려져 왔으나, Pisa대학의 Melis교수가 1379년 Pisa보험증권을 발견함으로써 이 증권이 세계에서 가장 오래된 해상보험증권이다.(木村榮一, 로이즈保險證券の生成史, 海文堂, 1979, p.3.)

2) 加藤由作, 전계서, p.20, 木村榮一, 전계서, p.292.

3) Harold E. Raynes, *A History of British Insurance*, 2nd ed., Sir Isaac Pitman & Sons Ltd., 1964, pp.26-28.

4) 木村榮一, 전계서, pp.312-317 참조.

18세기에 들어와서도 Worcester호에 관한 인쇄문언의 1701년 선박보험증권, 선박과 적하 및 선박·화물 양용의 세 가지 보험증권양식으로 되어 있는 1705년 Justice증권 등이 있다. 이들 증권양식은 동일한 문언으로 인쇄된 것인데 그 문언이 Lloyd's보험증권과 약간의 차이가 있으나 내용상으로 거의 동일한 점을 감안하면, Lloyd's보험증권의 원형은 18세기 초에 이미 확립되었던 것으로 보인다.⁵⁾

Lloyd's 보험자들은 각자가 개별적으로 사용하던 보험증권양식의 통일에 대한 필요성을 느끼게 되어 1779년 1월 12일에 개최된 Lloyd's총회에서 통일된 보험증권의 인쇄양식을 결정하였고, 동시에 이후 Lloyd's Member는 이 양식으로 작성된 증권에 의해서만 인수할 것과 인쇄되지 않은 보험증권으로는 인수하지 않기로 결정하였다.⁶⁾

이와 같이 결정된 보험증권이 영국의 1795년 해상보험 인지조례(印紙條例)의 부칙과 1906년 해상보험법 제1부칙(First Schedule)에 선박과 화물 양용의 표준해상보험증권양식으로 채택된 Lloyd's S.G. Policy이며, 이를 로이즈보험증권 또는 로이즈증권이라고 한다.⁷⁾ 1779년 Lloyd's S.G. Policy는 MAR form의 1982년 해상보험증권양식이 도입될 때까지 200년이 넘도록 근본적인 수정 없이 사용되었다.

2. 협회적하약관(ICC)의 도입과 변천과정

(1) 최초의 1912년 협회적하약관(ICC)의 채택

1779년 Lloyd's S.G. Policy는 그 후 산업혁명과 국제무역의 급속한 발전으로 20세기 해상보험수요에 부응할 수 없게 되었다. 예를 들면, 보험증권의 본문약관은 화물을 본선에 선적한 때부터 안전하게 양륙한 때까지만 위험을 보장하였기 때문에 내륙의 창고에서 선적항까지의 운송이나 선적항에서 본선까지 부선에서의 위험 및 양하항에서 수하주의 창고까지 위험 등은 부담하지 않

5) 상계서, pp.383-387.(그 외에도 1717년 Palmer호에 관한 증권, 1718년 Levant Gally호 증권, 1724년 Royal Prince호증권 등 많은 해상보험증권들이 보존되고 있는데, 모두 Lloyd's보험증권양식과 거의 동일한 것이다.)

6) 상계서, pp.399-400.

7) 이재복, 적하보험약관론, 보험연수원, 2005, p.52.

았고, 이로나 항해의 변경이 있는 경우 보험자는 보상책임을 부담하지 않았고, 부담위험은 보험증권에 열거된 위험과 동종의 기타 위험으로 제한되었다.⁸⁾

그에 따라 로이즈보험증권양식을 개정하려는 움직임이 있었으나 수많은 판례의 대상이 되어온 표준양식을 그대로 유지하고자 하는 보험자의 반대로 실현되지 못하였고, 그 대신 여러 약관을 첨부하는 방법으로 로이즈보험증권의 내용을 변경하는 것이 관행화되었다.⁹⁾

보험증권양식을 보완하기 위한 다양한 약관 문언들이 서로 다르고 보상범위가 상이하여 해석상의 문제와 함께 소송이 늘어남에 따라 약관문언의 통일화 필요성이 제기되어 1884년 설립된 런던보험자협회(Institute of London Underwriters : ILU)¹⁰⁾를 중심으로 약관의 통일화작업이 추진되었다.

1912년 1월중 25건의 전손(total loss)사고와 781건의 보험사고로 막대한 손해액이 발생하였고, 1911년 4월부터 18개월 동안 6인 이상의 보험업자가 파산하였으며, 1912년 4월 Titanic호의 침몰사고로 시장에 충격을 주었다. 이러한 상황에서 적하보험약관의 표준화 필요성이 재인식되어 1912년 5월 런던보

8) 이재복, 전계서, pp.57-58.

9) ロンドン保險協會編(葛城照三 監譯), 英國海上保險約款の變遷(The Insurance Institute of London, Institute Time Clauses, Hulls & Institute Cargo Clauses, 2nd ed., (Reports H.R. 3 & 5 by an Historic Records Working Party of I.I.L), London, 1964.), 日本損害保險事業研究所, 1968. p.187.

10) 런던보험자협회(ILU)는 런던의 해상보험회사들에 의해 결성된 단체로서 1884년 6월 5일 영국정부로부터 법인 설립허가를 받았고, 설립목적은 상호협약과 공동행위에 의하여 해상보험의 발전과 해상보험업자들의 이익을 보호하는데 있었다. (Browning Dick, "The Marine Insurance Market", Institute Handbook on Marine Contracts, 2nd ed., Witherby & Co. Ltd., 1964. p.2.) 또한 Lloyd's의 해상보험자들에게 이해관계가 있는 문제를 처리하기 위한 기구로서 로이즈보험자협회(Lloyd's Underwriters' Association)가 1909년 결성되었다. 보험회사와 로이즈에 공동의 이해관계가 있는 많은 문제들에 대하여 조사하고 그 결과를 기초로 보험시장에 건의하고 권고하기 위하여 회원회사와 로이즈 보험자들을 포함한 많은 합동위원회가 구성되어 있다. 합동위원회 중에서 중요한 것으로는 1909년에 구성된 Joint Hull Committee, 1942년에 구성된 Joint Cargo Committee, 1925년에 구성된 Technical and Clauses Committee 등이 있다. 특히 로이즈와 보험회사를 대표하는 보험자들과 클레임정산인으로 구성된 기술약관위원회는 새로운 수요에 부응하기 위한 보험약관의 기초 및 기존 협회약관의 개정 등의 업무를 담당하였다. 기술약관위원회가 기초한 해상보험약관은 런던보험자협회에 의해서 공표되는데, 이 약관을 협회약관(Institute Clauses)이라고 한다. 우리나라를 포함하여 거의 전 세계의 국가에서 표준해상보험약관으로 사용하고 있다. 대표적인 협회약관으로 협회적하약관(Institute Cargo Clauses: ICC)과 협회기간약관,선박(Institute Time Clauses, Hulls: ITC,Hulls) 등이 있다.

협자협회의 회의에서 회사언더라이터와 로이즈언더라이터 및 브로커협회의 대표 각 2인으로 표준약관 기초 및 제안을 위한 소위원회를 구성하기로 합의하였다.¹¹⁾

상기 소위원회에서 작성한 중립약관(Neutral Clauses)인 Institute Cargo Clauses¹²⁾ 및 Institute Cargo Clauses(FPA)의 초안을 런던보험자협회의 회의에서 약간 수정하여 채택함으로써 최초의 협회적하약관이 1912년 8월 1일부터 시행되었다. ICC(FPA)은 중립약관과 동일한 조항들에 제8조 단독해손면책조항(Free from Particular Average Clause)을 추가하였다.

(2) 1921년 ICC(WA)과 1951년 ICC(All Risks)의 채택

1912년 최초로 도입된 중립약관인 ICC 및 ICC(FPA)는 제1차 세계대전과 여러 사건의 판결결과에 따라 수차례 개정되었다. 1921년 6월 7일에는 중립약관을 개정하여 최초의 ICC(WA)를 제정하였고, 동시에 ICC(FPA)도 개정하였다. ICC(FPA)와 ICC(WA)는 제1조에서 제8조(제6조 창고간조항 포함)까지는 동일하고 제9조는 단독해손면책조항(FPA Clause)과 분손조항(Average Clause)으로 각각 구성되었다.

로이즈증권상 포괄책임주의 위험부담방식은 1816년 Cullen v. Butler사건에서 동종제한의 원칙이 도입되어 열거책임주의 위험부담방식으로 전환되었다. 이 결과 부가위험 등 각종 위험의 추가보장과 All Risks의 보장 요구가 계속되어 보험브로커가 작성한 All Risks의 보장을 위한 각종 특별약관을 첨부하거나 삽입하는 관행이 인정되었다.

All Risks를 보장하는 생동물약관(Live Stock Clause)¹³⁾ 등 제1차 세계대전

11) ロンドン保險協會編, 전게서, p.188.

12) 협회적하약관(ICC), 즉 중립약관은 「분손부담」(with average)조건에 사용하기 위한 것으로 총 7개조로 구성되었다. 그 내용은 제1조 포획나포면책조항(Free of Capture, Seizure etc, Clause), 제2조 스트라이크소요폭동면책조항(Strikes, Riots and Civil Commotions Clause), 제3조 공동해손조항(General Average Clause), 제4조 이료조항(Deviation Clauses), 제5조 창고간조항(Warehouse to Warehouse Clause), 제6조 부선조항(Craft, etc, Clause), 제7조 선하증권조항(Bill of Lading etc, Clause)으로 구성되었다.

13) 그 중에서 대표적인 약관은 1895년 *Pomeranian*호사건의 「원인 여하를 불문하고 폐사 위험부담」(mortality from any cause whatsoever), 1902년 *Jacob v. Gaviller*사건의 「원인 여하를 불문하고, 폐사 및 투하를 포함한 일체의 위험부담」(against all risks, including mortality and jettison arising from any cause whatsoever) 등이 있었다.(龜

직후부터 All Risks약관이 활발하게 사용되고 All Risks약관에 관한 많은 소송들이 제기되었다. 그리고 제2차 세계대전부터 세계의 해상보험업계는 보험자의 보장위험을 시간적, 장소적 및 종류적으로 확장하는 추세에 있었다.¹⁴⁾

이에 따라 All Risks를 보장하는 표준약관의 필요성이 영국 내·외에서 활발하게 논의되었고, 기술약관위원회가 기초한 All Risks약관을 1950년 9월 개최된 국제해상보험연합의 회의에서 동 연합의 표준약관으로 채택하기로 결정하였다. 그 약관이 1951년 1월 1일자 Institute Cargo Clauses(All Risk)이다.

ICC(All Risks)는 보험자의 부담위험을 보험증권에 열거된 위험에 한정하지 않고 일체의 우연한 사고까지 확장한 것이다. 즉 보험자의 부담위험을 열거책임에서 포괄책임주의로 변경하였으며, 이 점에서 ICC(WA) 및 ICC(FPA)와는 그 성격을 달리하고 있다.¹⁵⁾

3. 1779년 Lloyd's SG Policy의 폐지와 1982년 ICC의 전면 개정

1982년 신약관이 도입되기 전에 마지막으로 개정된 협회약관이 1963년 약관이다. 1963년 ICC는 1960년 Martin v. Russel 사건의 판결결과로 제1조 창고간조항의 위험종료시기를 명확히 하기 위한 목적으로 개정되었다. 1912년에 처음 도입된 ICC는 1963년 ICC에 이르기까지 로이즈보험증권의 불완전성을 보완하고 무역환경의 변화에 부응함은 물론 법원의 판결 결과 등 특별한 상황에 대처하기 위하여, 그리고 보험자의 의도를 명확히 표현하기 위하여 계속해서 개정되었다. 이러한 과정에서 200년 이상 사용된 1779년 Lloyd's SG Policy가 폐지되고 1963년 ICC가 개정되어 1982년 새로운 MAR Form의 해상보험증권양식과 새로운 협회적하약관(ICC)이 도입되었다.

과거 200여년 계속해서 갖은 비난을 받아오면서도 Lloyd's보험증권이 개정되지 못한 것은 그 동안 축적된 방대한 판례에 의하여 Lloyd's보험증권의 일언일구(一言一句)의 법률적 의미가 확정되어 있었고,¹⁶⁾ 런던보험시장, 특히

井利明, "包括責任主義とオールリスク", 「保險理論の新展開」, 勝呂弘博士還曆記念, 保險研究所, 1963, p.153.)

14) 葛城照三, 英文積荷保險證券論, 東京: 早稻田大學出版部, 1981, p.379.

15) 木村榮一, 海上保險, 千倉書房, 1978. pp.191-192.

16) J. H. Minent & Co. Ltd., *The New Cargo Policy and its effect on the Institute*

Lloyd's와 ILU가 그동안 확립된 시장관습, 판례, 제정법상의 해석 및 기본적인 Lloyd's SG Policy가 채택된 이래 발전시켜온 보험약관을 포기하고 싶지 않았기 때문이었다.¹⁷⁾ 또 다른 이유는 Lloyd's보험증권이 개정될 경우 새로운 문언의 명확한 의미를 규명하기 위해 소송이 홍수를 이룰 것이라는 우려 때문이었다.¹⁸⁾

그러한 Lloyd's보험증권이 폐지되고 새로운 해상보험증권양식의 도입과 1982년 ICC의 개정은 종전의 개정처럼 특정 사건의 판결 영향으로 이루어진 것이 아니고, Lloyd's보험증권이 안고 있는 문제점, 즉 시대에 뒤떨어진 고어체와 난해한 문장, 각종 보상손해와 면책위험의 불명확성으로 인해 야기된 많은 분쟁에 대한 해결책으로서 이루어진 것이었다.

1982년 ICC의 전면적 개정이유는 로이즈보험증권과 협회약관에 대한 식자(識者) 측의 비판¹⁹⁾ 및 해상보험증권과 약관의 현대화, 단순화, 평이화를 주장한 UNCTAD사무국의 연구보고서를²⁰⁾ 계기로 이루어진 것이었다.

Cargo Clauses, 1982, p.1.

- 17) Anthony George, "The new Institute Cargo Clauses", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Nov. 1986, p.439.
- 18) UNCTAD Secretariat, *Marine Insurance Legal and documentary aspects of the Marine Insurance Contract* (Td/BIC4/15L 27dated 20th November 1978), § 112.
- 19) 1791년 *Brough v. Whitmore* 사건에서 「불합리하고 부조리한 문서」(absurd and incoherent instrument), 1803년 *Marsden v. Reid* 사건에서 Lawrence판사는 「매우 모호하게 작성된 것」(drawn with so much laxity), 1812년 *Le Cheminant v. Pearson* 사건에서 Mansfield판사는 「모두가 알고 느끼고 있는 매우 기묘한 문서」(very strange instrument), 1982년 *Salem호* 사건에서 May항소심판사도 고대문언을 비난하면서 「해상보험이라는 주제가 받아들여진 비방」(mystique)이라고 비난하였다. 또한 해상보험에 관한 지명된 저자들로서 Arnould는 「거의 이해할 수 없는」(hardly intelligible), Dover는 「모든 시대착오적이고 부적절한」, Marshall은 「극히 부정확하고 서투르게 조립된」(extremely inaccurate and unskillfully framed), Hopkins는 「괴상하고 존엄하며, 융통성 없고 고어체의」(curious and venerable; stiff and archaic) 등으로 Lloyd's SG Policy를 비난한 바 있다.
- 20) 해상보험의 법적 및 문서상의 문제는 1964년 Geneva에서 개최된 UNCTAD의 첫번째 총회에서 대두되어 관계국제기구가 「해상, 육상 및 항공운송보험을 위한 통일약관」에 대한 의제의 채택여부를 심의하기로 결정하고, 1968년 New Delhi의 제2차 총회에서 국제해운법에 관한 실무반을 구성하여 조항의 수정 및 신설에 대하여 검토할 것과 여기에 해상보험에 관한 주제도 포함할 것을 결의하였다. 이에 따라 1969년 Geneva에서 실무반의 제1차 회의가 개최되어 다음과 같은 문제점을 제시하였다. 「해상보험증권의 내용이 국제적으로 통일되지 않는 한, 국제적 법규의 단순한 통일만으로는 보험자와 피보험자 간의 분쟁을 해소시키는데 있어서 효과적이 될 수 없다. 따라서 실무반은 보험증권이 보다 쉽게 이해되고 관련사건에 있어서 어디서나 똑같은 의미로 해석될 수 있도록

새로운 MAR Form의 등장과 1982년 ICC의 전면적 개정 배경은 다음과 같이 요약할 수 있다.²¹⁾

- ① 런던보험시장의 해상보험증권에 관한 비판 및 개혁론
- ② UNCTAD 사무국의 문제 제기와 개정 압력
- ③ 세계 해상보험시장에서 영국 주도권(initiative)의 계속 유지 의도

1981년 10월 UNCTAD 실무반의 제8차 회의(적하보험의 국제표준약관을 제정할 예정이었음)를 겨냥하여 기선을 제압하고 영국약관의 우위성과 주도권을 계속 유지하고자 하는 의도에서 1981년 7월 1일 런던의 Joint Cargo Committee는 새로운 해상보험증권양식(Marine Policy Form) 및 협회적하약관(ICC)을 공표하여 1981년 7월말까지 각국의 반대의견을 요청하였으나 아무런 반대의견의 제시가 없었다.

이에 영국보험시장은 1982년 1월 1일을 시행일자로 새로운 해상보험증권과 5개의 기본적인 협회약관 및 1개의 특별약관, 즉 기본약관은 ICC(A), (B), (C), Institute War Clauses(Cargo) 및 Institute Strikes Clause(Cargo)이며, 특별약관은 ICC(B), (C)에 사용하는 Institute Malicious Damage Clause(협회적 의손상약관)의 개정안을 발표하였다.

1982년 도입된 해상보험증권양식과 ICC(1982)의 개정의 특징은 ① 보험증권의 단순화와 현대화 ② 보험약관의 독립성 ③ 보상범위의 명확화 및 평이화 등으로 요약할 수 있다.²²⁾

4. 2009년 협회적하약관(ICC)의 도입과 주요 개정사항

(1) 런던보험자협회의 폐지 및 국제언더라이팅협회(IUA)의 설립

서로 다른 국가에 있어서의 보험증권 양식에 사용되는 보험약관을 검토하고 보험증권의 단순화 및 통일화에 대한 바람직한 건의내용을 심의하고자 한다.」 그 결과 UNCTAD 사무국은 68개국의 UNCTAD회원국(45개 개발도상국, 17개 선진국, 6개 사회주의국가)에 설문서를 발송, 자료를 수집하여 1978년 11월 20일자로 “해상보험-해상보험 계약에 관한 법률 및 보험서류상의 문제”(Report by the UNCTAD secretariat (TD/B/C 4/15L/27), “MARINE INSURANCE Legal and Documentary Aspects of Marine Insurance Contract”)라는 연구보고서를 작성하였다.

21) 이재복, 전게서, pp.63-67.

22) 이재복, 전게서, pp.68-69.

런던보험자협회(Institute of London Underwriters: ILU)가 공표한 보험약관을 협회약관(Institute Clauses)이라고 불렀으나, 런던보험자협회(Institute of London Underwriters: ILU)와 런던국제보험·재보험시장연합(London International Insurance and Reinsurance Market Association: LIRMA)²³⁾과의 합병을 통하여 1998년 12월 31일 런던의 국제언더라이팅협회(International Underwriting Association of London: IUA)가 설립되었다.

1909년 설립된 로이즈보험자를 위한 로이즈보험자협회(Lloyd's Underwriters Association)는 2001년 로이즈시장협회(Lloyd's Market Association)로²⁴⁾ 개편되었다.²⁵⁾

따라서 적하보험약관의 개정작업을 주도하는 현재의 합동적하위원회(Joint Cargo Committee: JCC)는 LMA의 Lloyd's언더라이터와 IUA의 회사시장의 언더라이팅 대표자들로 구성되어 있으며, 런던시장 내에서 해상적하위험과 관련위험을 인수하는 언더라이터의 이익을 대변하기 위한 단체로서 영연방(UK)의 적하보험시장의 대표자들도 포함하고 있다.

런던의 합동적하위원회가 2009년 협회적하약관의 개정작업을 주도하는 과정에서 협회적하약관(Institute Cargo Clauses)의 명칭을 변경하는 문제가 논의되었다. 약관명칭에 포함되어 있는 "Institute"를 의미하는 런던보험자협회(ILU)가 국제언더라이팅협회(International Underwriting Association)로 개편되었고, 1983년 협회기간약관(Institute Time Clauses)을 전면적으로 개정하면서 그 명칭을 2003년 국제선박보험약관(International Hull Clauses)으로 변경하였기 때문이다.²⁶⁾

23) 런던국제보험·재보험시장연합(LIRMA)는 비해상보험사업과 재보험사업을 지원하기 위해 1960년대와 1970년대에 설립된 이전의 보험협회들의 통합을 통해서 1991년 설립되었다.

24) 2001년 설립된 로이즈시장협회(LMA)는 로이즈의 언더라이팅 공동체의 대변자로서, 시장에 영향을 미치는 의사결정이 내려져야 할 경우에는 동 협회를 통하여 로이즈의 언더라이터들과 Managing Agents 및 Members' Agents의 이익을 대변하고 있다. (http://www.lloyds.com/Lloyds_Market/Market_participants/Committees_and_associations/Lloyds_Market_Association.htm) (Last updated on 22 Apr 2008)

25) Lloyd's Underwriters Association(LUA)는 Lloyd's Underwriters' Non-Marine Association(NMA), Lloyd's Aviation Underwriters' Association(LAUA), Lloyd's Underwriting Agents Association(LUAA)와 함께 2001년 Lloyd's Market Association (LMA)로 통합되었다.

그러나 합동적하위원회 실무작업반의 목적이 필요한 경우 기존 보험약관을 개정하는 것이며 새로운 약관을 제정하는 것이 아니라는 이유로 “Institute Cargo Clauses”의 명칭변경은 적절하지 않다고 결론을 내린 바 있다.²⁷⁾ 이러한 결정에는 JCC의 실무작업반에서 “Institute”라는 언급이 약간은 시대착오적이라는 사실을 인정하면서도 Institute Cargo Clauses라는 명칭이 상거래 시장 환경에서는 물론 표준무역계약(예를 들어 INCOTERMS 등)에서도 세계적으로 잘 알려져 있다는 사실에 대한 실무작업반의 인식도 작용하였을 것이다.²⁸⁾

(2) 2009년 협회적하약관(ICC)의 도입배경

ICC(1982)는 그동안 세계의 적하보험업계와 학계에서 매우 호의적인 지지를 받아왔으며 성공적인 약관으로 평가를 받아왔다.²⁹⁾

그러나 런던의 합동적하위원회(Joint Cargo Committee: JCC)는³⁰⁾ 1982년 1월 1일자 협회적하약관(ICC)이 도입된 이후 25년 만에 ICC(1982)의 개정을 검토하기로 결정하였다. 1982년 협회적하약관의 도입 이후 특히 보험시장의 주변상황과 무역화물에 대한 물류의 실무관행의 변화는³¹⁾ 물론 최근 테러리즘의 위협과 다양한 해상사기(maritime fraud)와 도난사건(유령선) 등 JCC는 보험자가 직면하고 있는 위협들의 변화 관점에서 ICC(1982)의 개정을 위한 검토가 불가피하다고 결정하였다.³²⁾

26) 국제언더라이팅협회와 2003년 국제선박보험약관에 관하여는 이재복, “국제선박보험약관(International Hull Clauses)의 도입과 주요 특징에 관한 고찰”, 「보험개발연구」 제19권 1호, 보험연구원, 2008.3, pp.80-82 참조.

27) Joint Cargo Committee, Guide to the JCC's Proposals for the Revision of the Institute Cargo Clauses, 2008.5, p.4.

28) Ibid.

29) Joint Cargo Committee, *op.cit.*, p.3.(Robert Grime교수는 1996년 “The Modern Law of Marine Insurance”에 발표한 “Insuring Cargoes in the 1990s”라는 제목의 논문에서 ICC(1982)에 대하여 자세하게 분석하면서 “한 세기 중에 이보다 더 훌륭한 보험서류는 있을 수 없다”고 말한 바 있다.)

30) <http://www.lmalloyds.com>

31) Vero Marine, *The Navigator*, Special Edition, 2008.12, p.1.(무역환경과 보험환경은 계속 변화하고 있으며, WTO(세계무역기구)는 2008년 중 화물의 세계 교역량은 미화 14조 달러를 초과할 것으로 추정하고 있고 적하보험자들이 그러한 세계무역에서 중심적인 역할을 하고 있다.)

32) Joint Cargo Committee, *op.cit.*, p.3.

이에 따라 새로운 ICC(2009)가 개정되어 공표될 때까지의 과정을 요약하면 다음과 같다.

- ① 2006년 2월 로이즈시장협회(LMA)에 의해 이해관계자들에게 질의서 발송
- ② 그 후 JCC는 접수된 피드백을 분석하고 ICC(1982)의 검토작업을 수행할 Working Party(실무작업반)의 설립
- ③ 2008년 1월 실무작업반의 검토 작업 후 JCC에 보고
- ④ 2008년 5월 JCC의 개정 초안 및 개정제안에 대한 지침서(Guide) 발표
- ⑤ 2008년 7월 31일을 시한으로 개정초안에 대한 소견과 피드백 취함
- ⑥ 전 세계적인 시장의 자문을 거친 후 2008년 9월 Vancouver에서 개최되는 해상보험국제연맹(International Union of Marine Insurance: IUMI)에서 개정된 협회적하약관(ICC)의 소개
- ⑦ 2008년 10월 일반인의 의견수렴을 위한 추가개정안 회람
- ⑧ 2009년 1월 1일자 ICC(A), (B), (C), IWC, ISC의 공표

(3) ICC(2009)의 주요 개정사항

2009년 1월 1일자로 시행되는 ICC의 개정의 전체적인 효과는 협회적하약관을 ICC(1982)보다 피보험자에게 유리하도록 개정한 것이다.³³⁾ 보다 효과적인 방법으로 피보험자의 니즈를 충족시키기 위해서 협회약관을 최근 상황에 맞게 업데이트하였으며 일부는 문구를 적절하게 추가하거나 수정하였다. 개정 약관은 약관조항을 보다 명확히 하였으며, 협회약관에서 보상하는 것과 면책하는 것을 보험계약자들이 이제는 보다 분명히 알 수 있게 되었다.³⁴⁾

2008년 5월 JCC가 제안한 개정(안)에 대한 세계적인 반응은 전반적으로 호의적이었으며 특히 보장범위에 대하여 매우 호의적이었다고 한다.³⁵⁾ 그 외에

33) Waltons & Morse, *Bulletines: THE INSTITUTE CARGO CLAUSES (01/01/2009)*, February 2009.(<http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp>); Vero Marine (2008.12), p.1.;

http://www.fp-marine.com/press_centre_opinions.html

34) New Jubilee Insurance Company Limited, Topical Report (NJI Newsletter Vol.4 /Issue 1, Jan-Mar 2009.(http://www.nji.com.pk/news_nji_forward_issue1.asp)

35) Joint Cargo Committee, Institute Cargo Clauses Review, JC 2008/018, 2008.10.

도 많은 제안들이 있었고 그런 제안들이 최종 개정안에 삽입되었다. 기존의 ICC(1982)에 대한 2009년 ICC의 주요 개정 내용은 아래와 같이 면책범위의 축소, 보험기간(운송구간)의 확장, 일반 약관문언의 명확화 및 합리화 등으로 요약할 수 있다.

① 면책범위의 축소: 불충분한 포장 또는 운송준비는 어느 때이든 피보험자에 의해 실시되는 경우 또는 위험 개시 전에 이루어지는 경우에만 적용되도록 수정되었고, “liftvan”에의 적재는 더 이상 포장으로 간주하지 않는다. ICC(1982)에서는 어느 경우이든 운송인의 파산이나 채무불이행으로 결과로서 발생하는 멸실, 손상 또는 비용은 면책이었으나, ICC(2009)에서는 협회상품동업자약관(Institute Commodity Trades Clauses)(5/9/83)에서 적용하던 보험의 목적의 적재 시에 그러한 파산 등이 정상적인 항해의 수행을 중단시킬 수 있다는 사실을 피보험자가 알고 있거나 또는 통상적인 업무과정에서 마땅히 알고 있어야 할 경우에 한하여 파산 등에 기인한 손해에 대하여 면책이다. 이러한 파산면책은 선의의 양수인에게는 적용되지 아니 한다. 불감항(unseaworthiness) 면책은 이제 Institute Commodity Trades Clauses(A)에서의 면책을 유사하게 반영하여 피보험자에게 유리하도록 자동차 또는 컨테이너의 부적합과 관련한 면책을 피보험자나 그의 종업원들이 그러한 부적합을 은밀히 알고 있는 경우로 한정하였다.

② 보험기간(운송구간)의 확장: ICC(1982)에서는 화물이 운송개시를 위하여 창고를 떠날 때부터 보험이 개시하고 최종창고에서 화물이 인도된 때 종료하였으나, ICC(2009)에서는 보험의 목적이 운송차량에 지체 없는 적재를 위해 맨처음 이동될 때”(the time the subject-matter insured is first moved)부터 보험이 개시하고 목적지에서 운송차량에서 양하완료시(on completion of unloading) 종료하도록 보험자가 책임을 지는 운송구간의 확장되었다. “held covered”라는 기술적인 용어를 피하고 “phantom ship”의 상황에서 보험보장을 제공할 수 있도록 Change of Voyage Clause가 수정되었다.

③ 일반 약관문언의 명확화 및 합리화: “Assured”의 새로운 정의로 보험계약을 체결하는 자, 그를 위하여 보험계약이 체결되는 자 또는 양수인을 명시적으로 포함하고 있다. “servants” 대신에 “employees”라는 말을 사용하고, 해석상 문제를 명확히 하기 위하여 “employees”에는 독립된 계약종사자(independent contractors)를 포함시키지 않는다고 규정하였다. 언어의 현대화가 일부 이루

어졌으며, 특히 “Underwriters”라는 말이 “Insurers”로 대체되었다. “goods”이란 말이 ICC에 의해 보험에 가입한 적하(cargoes)의 범위와 형태를 정확히 기술하지 못하고 있기 때문에 “subject-matter”(보험의 목적)로 대체되었다.

Ⅲ. 운송조항(Transit Clause)의 변천과정

1. Lloyd's 보험증권의 보험기간과 창고간조항의 도입

Lloyd's 보험증권상 보험기간은 본선에 화물을 「적재한 때부터」(from the loading thereof) 시작하여 안전하게 양륙(safely landed)한 때에 종료되었다.³⁶⁾ 따라서 선적항에서 부선위험을 제외한 본선에 의한 해상항해에 대한 위험과 양하항에서 본선으로부터 양하 후 부두까지의 부선위험만을 보험자가 부담하였고, 선적항까지의 육상운송과 적재과정 및 선적항에서 본선까지의 부선운송 중의 위험과 양륙 후 화물의 목적지까지 육상운송 중의 위험은 보험자가 부담하지 않았다.

그 결과, 항해에 수반되는 육상운송과 본선에 적재하기 전의 부선운송 중의 위험을 확장하여 부담하는 추가약관이 오래 전부터 도입되었다. 무역의 발달과 함께 해륙혼합운송 등 복합운송이 일반화됨으로써 해상보험이 이러한 시대적 요구에 부응한 것은 당연한 결과였다.

추가약관은 19세기 말경에 창고간조항(warehouse to warehouse clause)의 형태로 사용하게 되었고³⁷⁾, 최초의 협회적하약관인 1912년 ICC(FPA)에 삽입되어 수차례의 개정을 거쳐 결과적으로 1963년, 1982년과 2009년 협회적하약관의 운송조항(transit clause)으로 발전하게 된 것이다.

36) "From the loading thereof"와 "Safely landed"의 해석에 관하여는 MIA의 제1부칙 제4조와 5조 참조.

37) Lambeth, R.J., *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., Pitman, 1986, p.99.

2. ICC에서 창고간조항의 변천과정³⁸⁾

1912년 ICC에서부터 1982년 ICC에 이르기까지의 창고간조항의 중요한 변천과정만을 요약해 보면 다음과 같다.³⁹⁾

(1) 1912년 8월 1일자 ICC

협회약관상 최초의 창고간조항은 「송하인이나 제조업자의 창고로부터 경우에 따라 환적과정을 포함하여 선박에 적재될 때까지, 그리고 선박으로부터 통상의 운송과정 중 부두나 창고에 있는 동안을 포함하여 보험증권에 기재된 목적지인 수하주의 또는 기타 창고에 안전하게 놓여질(safely deposited) 때까지 이 보험증권에 의해 모든 위험을(보험증권의 조건에 따라) 보장한다」고 규정하였다.

여기에 보험기간과 관련된 이로조항이 「이로나 항해의 변경의 경우, 또는 보험의 목적이나 선박 또는 항해에 관한 기술에 탈루나 오기가 있는 경우 추후 협정되는 보험료에 의해 계속 부담한다」고 추가되었다.

(2) 1920년 1월 1일자 ICC

그 동안의 해석상 애매한 점을 보완하기 위해 창고간조항의 전반부분을 「피보험 화물(insured goods)이 송하인이나 제조업자의 창고를 떠날 때부터 (from the time of leaving) 선박에 적재될 때까지 통상의 운송과정중 이 보험증권의 조건에 따라 부담된다」고 취지를 명확히 개정하였다.

이로조항에는 이로와 항해의 변경 뒤에 「해상운송계약에 의해 선주나 용선자에게 부여된 자유재량권의 행사로 인한 위험의 기타 변경」의 경우에도 추가 보험료에 의해 계속 부담한다고 추가하였다.⁴⁰⁾

38) 이재복, 전게서, pp.350-354.

39) 런던保險協會編(葛城照三 監譯), 전게서, pp.188-302 참조.

40) *Hood v. West End Motor Car Packing Co.*(1917) 2K.B.38 사건이 동 개정에 영향을 미친 결과였다.

(3) 1924년 7월 1일자 ICC

1924년 약관에서 많은 부분이 개정되어 현행의 운송조항과 유사한 형태를 갖추었다. 즉 화물이 창고를 떠날 때부터 「위험이 개시 된다」(risks attach)고 표현하였고, 「송하인이나 제조업자의 창고」를 수식하는 「별도로 명시되지 않는 한, 선적항에 있는」이라는 문구가 첨가되었으며,⁴¹⁾ 환적을 「관습적인 환적」으로 제한하였다.

특히 중요한 것은 이 개정에서 처음으로 본선에서 양하 완료 후의 보험기간을 제한하였다는 점이다. 즉 본선에서 양하 완료일의 오후 12시(자정)부터 15일(또는 화물의 목적지가 양하항의 지역외인 경우 30일)이 경과한 때 종료한다고 규정하였다. 또한 동년 8월 1일자 ICC에서는 선박을 외항선(overseas vessel)으로 개정하였다.

(4) 1933년 1월 1일자 ICC

「송하인이나 제조업자의 창고」가 「창고 또는 보관소」(warehouse and/or store)로 개정되고, 「별도로 규정하지 않는 한, 선적항에 있는」이라는 문구 대신에 「보험증권에 기재된 장소의」창고로 규정되었다. 이때 최종창고(final warehouse)라는 말이 삽입되었고, 「통상의 운송과정(ordinary course of transit)」이란 문구는 외항선으로부터 양하 이전까지만 적용되도록 한정하였다.

(5) 1958년 1월 1일자 ICC

1942년 5월 1일에 제정된 ICC(wartime extension)을 개정하여 1952년 3월 15일 ICC(extended cover)를 제정하였고, 1956년 2월 1일 동 약관을 개정하여 피보험자가 좌우할 수 없는 지연 등이 있는 경우 60일간을 위험부담기간으로 확정하였다.

동 약관에서 1956년 ICC(Extended Cover)의 규정이 제1조 창고간조항과

41) *Re Traders & General Insurance Association Ltd.*(1924) 18LT. L.Rep.450 (이 사건에서 운송이 제조업자의 창고에서 시작되었다고 하더라도 Antwerp의 외부지역의 창고로부터의 운송은 보험증권의 의미에 해당되지 않는다는 이유로 보상받을 수 없다고 판결되었다.)

제2조 확장부담조항(extended cover clause)에 반영하였다.

3. ICC(1963)에서 운송조항(창고간조항 포함)의 개정

1963년 1월 1일자 ICC에서는 1960년 *John Martin Ltd. v. Russell*사건⁴²⁾을 계기로 1958년 약관의 제1조 창고간조항과 제2조 확장부담조항을 결합하여 그 명칭도 창고간조항에서 운송조항으로 개정하였다.

창고간조항이라는 명칭을 폐지한 것은 매도인의 창고에서 무조건 매수인의 창고까지의 위험을 부담하는 것으로 오해할 수 있는 소지를 제거하고, 운송 중의 위험만을 보험자가 부담하며 통상적인 운송과정이 종료하면 보험자의 책임도 종료한다는 것을 명확히 하기 위한 것이었다.

그러나 창고간조항이라는 명칭이 오래 동안 사용되어 왔고 은행이나 무역업계에서도 신용장 등을 통해서 세계적으로 사용되어온 점을 감안하여 당분간 그 조항명칭을 남겨두기로 결정함으로써 제1조 운송조항(창고간조항 포함)⁴³⁾으로 개칭하였다.⁴⁴⁾

1958년 약관조항에서 생략되었던 「통상의 운송과정 중」(during the ordinary course of transit)에 보험이 계속된다는 문구를 다시 삽입하였고,⁴⁵⁾ 추가하여 통상의 운송 과정이 종료하면 보험도 종료한다는 점을 강조하기 위해 「통상 운송과정이 아닌 보관」이나 「할당이나 분배」를 위해 사용하기로 피보험자가 선택한 중간창고에 인도될 때 종료한다는 규정을 새로 신설하였다. 그리고 「창고」의 의미에 대한 해석상의 분쟁을 피하기 위해 그 용어 뒤에 「보관 장소」라는 말을 추가하였다.

42) (1960) 1Lloyd's Rep. 554.

43) Transit Clause(incorporating warehouse to warehouse clause)

44) 런던保險協會編, 전게서, p.299.

45) 1933년 약관에서 양하 이전에만 「통상적인 운송과정」을 규정하고 양하 후 수하주의 창고에 인도될 때까지의 「통상적인 운송과정」은 이때 삭제되었고, 1958년 약관의 창고간조항에서는 「통상적인 운송과정」이라는 문구는 어느 곳에서도 찾아볼 수 없게 되었다.

4. ICC(1982)에서 운송조항의 개정과 그 구성

(1) 개정취지

ICC(1982)의 제8조 운송조항(Transit Clause)은 ICC(1963)와 실질적인 내용에서는 동일하다고 할 수 있다. 차이점이라면, 1963년 약관에서 조항명칭에 잠정적으로 첨가시켰던 괄호안의 「창고간조항 포함」(incorporating warehouse to warehouse clause)이라는 문구를 삭제시킴으로써 이제부터는 창고간조항이 아닌 운송조항임을 명확히 하였다. 또한 이 조항의 위치가 제1조에서 제8조로 옮겨졌다.

이 조항에서 보험기간은 보통 화물이 매도인의 창고나 보관 장소를 떠날 때부터 개시하여 통상적인 운송과정 중에 계속되고 양하 후 60일을 한도로 수하주의 최종 창고나 보관 장소에 인도될 때 종료한다.

그러나 일부 특정 무역화물에 대하여는 "Warehouse to Warehouse"보다 더 넓은 부담조건으로 인수되기도 한다. 예를 들면 차(tea)의 경우 "from time of plucking"으로, 양모(wool)의 경우 "from sheep's back"조건으로, 이주화물(household goods)의 경우 "Door to Door"조건으로, 건설장비의 경우 "from jobsite to jobsite" 등으로 인수되기도 한다.

(2) ICC(1982)에서 운송조항의 구성

ICC(1982)에서 제8조 운송조항은 보험의 시기와 종기(제8조1항), 양하 후 목적지가 변경된 경우 보험의 종기(제8조2항), 위험의 변경기간 중 보험의 효력지속(제8조3항) 등으로 구성되어 있다.

① 보험의 시기와 종기(제8조1항): 운송조항은 위험의 시기에 대해 「이 보험은 화물이 운송개시를 위하여 보험증권에 기재된 장소의 창고나 보관장소를 떠날 때부터(from the time the goods leave the warehouse) 개시한다」고 규정하고, 화물이 「통상적인 운송과정 중」(during the ordinary course of transit)에만 보험자의 책임이 계속된다.⁴⁶⁾ 보험자의 책임의 종기에 관하여는

46) 피보험자나 그 대리인(송하인)의 지배를 벗어나서 운송업자의 관리 또는 지배하에 있는 동안의 위험만을 보험자가 부담하고, 피보험자나 그 대리인의 지배(보관책임 또는 관리책임)하에 있게 되면 운송도 종료하고 위험(보험자의 책임)도 종료한다.

수하주의 또는 기타 최종창고나 보관 장소에 인도된 때(on delivery), 통상의 운송과정이 아닌 보관 또는 할당이나 분배를 위해 피보험자가 선택한 기타 창고나 보관 장소에 인도된 때, 최종 양하항에서 양하 완료 후 60일이 경과한 때 중 어느 것이든 먼저 발생할 때 보험은 종료한다.

② 양하 후 목적지가 변경된 경우 보험의 종기(제8조2항): 제8조2항은 최종 양하항에서 외항선으로부터 양하된 후 상기 제8조1항의 규정에 따라 보험의 종료 이전의 화물이 보험증권에 기재되지 않은 다른 목적지로 계반되는 경우 화물이 통상적인 운송과정에 있는 동안은 보험이 계속 유효하지만, 새로운 목적지로 운송이 개시될 때 종료한다고 규정하고 있다.

③ 위험의 변경기간 중 보험의 효력지속(제8조3항): 영법상 이로나 지연 등 위험의 변동이 있는 경우에는 원칙적으로 보험자의 책임이 해제되지만, 특약에 의해 인정되는 경우 위험의 변동이 허용된다. 운송조항에 의해 허용되는 위험의 변동은 (a) 피보험자가 좌우할 수 없는 지연 (b) 일체의 이로 (c) 부득이한 양하 (d) 재선적 (e) 환적 (f) 해상운송계약상 선주나 용선자에게 부여된 자유재량권의 행사로 인해 발생하는 운송의 변경기간 등이다.

IV. ICC(2009)에서 운송조항(Transit Clause)의 개혁

1. 보험기간의 시기(始期)

Transit Clause (1982)

8. 8.1. This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse or place of storage at the place named herein for the commencement of the transit,

DURATION

Transit Clause (2009)

8. 8.1 Subject to Clause 11 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage (at the place named in the contract of insurance) for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit,

ICC(1982)의 운송조항에서 보험의 시기(始期)는 “화물이 창고를 떠날 때부터”(from the time the goods leave the warehouse)였으나, ICC(2009)의 운송조항에서는 피보험자에게 매우 유리하도록 창고(또는 보관장소) 내에서 화물이 처음 이동될 때(the time the subject-matter insured is first moved) 운송이 개시하는 것으로 개정하였다.⁴⁷⁾ 적재와 양하 과정을 포함시키는 보험증개사의 문언(brokers' wordings)으로 보장범위를 확장하는 일반적인 관행이 협회 적하약관에 삽입된 것이다.⁴⁸⁾

최초의 창고간조항에서부터 ICC(1982)에서는 화물이 창고를 떠나야 보험자의 책임이 개시하였으나, ICC(2009)에서는 더 이상 창고간조항이 아니며 운송용구에의 적재를 위해 창고 내에서 처음 이동 중 화물의 손상을 보상한다는 점에서 운송조항의 개혁이라고 부를 만큼 피보험자에게 유리하게 적용될 것이다.

ICC(1982)에서는 창고 내에서 운송업자의 운송용구에 화물이 적재된 경우에도 그 운송용구가 창고를 나가지 않으면 보험자의 책임은 개시되지 않는 것으로 해석되었기 때문이다.⁴⁹⁾ ICC(1982)의 운송조항에서는 보험증권에 특별한 규정이 없는 한, 화물이 창고에서 운송 용구에 적재하는 동안의 위험은 보험자가 부담하지 않으며, 포장업자의 구내까지의 운송 중 그리고 그 구내에 있는 동안과 같이 운송이 실제 개시하기 이전의 기간 중에 발생한 위험에 대하여도 부담하지 않는다.

미국의 사건으로 *Brammer Co. v. Holland America Insurance Co.* 사건⁵⁰⁾에서 트럭운전수의 관리하에서 제조구역으로부터 창고의 선적구역으로 화물을 옮겨다 놓은 경우 운송이 개시하지 않았다고 판결하였다. 1962년 사건⁵¹⁾에서

47) 보험의 개시 시점에 대하여 “보험의 목적이 운송차량 또는 기타 운송용구에 지체 없는 적재를 위해 처음 이동될 때”라고 규정하고 있다.

48) Cornah, Richard, *Institute Cargo Clauses 2009 - A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary*, Richards Hogg Lindley, Feb. 2009, p.14.

49) 이재복, “화물운송과 화물보험약관상 운송조항의 적용에 관한 연구”, 「보험학회지」 제 42권, 한국보험학회, 1993, p.223.

50) (1962) A.M.C. 1584.

51) *Kessler Export Corporation v. Reliance Insurance Co. of Philadelphia Penn., and American Insurance Co. of New York, N.J.*(1962) A.M.C. 2429(1963) A.M.C. 556.

는 창고 내에서 운송용구의 뒷문을 통해 화물을 적재하였고, 적재된 화물의 일부와 함께 그 운송용구의 앞부분이 창고 밖의 인도 쪽으로 나와 있었는데 적재가 완료된 후 출발하기에 시간이 너무 늦었기 때문에 운송용구는 창고 안으로 후진하였다. 그리고 주말에 도난을 당하였다. 화물이 운송개시를 위해 창고를 떠나지 않았다고 판결하였다.

그러나 ICC(2009)의 운송조항에서도 피보험운송을 위한 운송차량에의 적재를 위해 화물의 “처음 이동할 때”라는 점에서 운송하기 전에 자동차에 임시보관 중 또는 창고 안의 대기구역에서 임시보관 중에 있는 화물까지 확장하여 보장하는 것은 아니다.⁵²⁾

실제 이 조항과 관련하여 화주 측의 편의상의 이유로 화물을 사전에 적재된 경우에 위험이 개시되는지 여부에 관하여 문제가 제기될 수 있다. 예를 들어 월요일 아침 일찍 운송을 준비하기 위하여 창고직원이 금요일 밤에 차량에 적재해 놓은 경우, 화물이 운송을 목적으로 이동하였다고 해석할 수 있을까? 화물의 실제 운송은 월요일에 개시할 예정이었기 때문에 운송을 목적으로 화물이 이동된 것은 아니라는 주장도 있을 수 있다.⁵³⁾

또한 ICC(2009)의 운송조항의 새로운 규정과 관련하여 약간의 문제가 제기될 수 있다. 특히 물건이 포장을 위하여 창고 내에서 이동할 때 운송이 실제 시작되었다고 간주될 것인지, 그리고 대부분의 경우 그 목적을 위해 물건들이 포장업자에게 보내지는데, 포장으로 인하여 발생하는 손해에 대해 추가 보장이 주어진 경우 보험자의 책임이 유효한 것인지의 문제가 제기될 수 있다. 물론 ICC(1982)에서의 실무상 그러한 이동은 통상적인 운송과정(ordinary course of transit)이 아닌 것으로 해석되어 보험자가 면책될 것이다. 그러나 ICC(2009)에서는 이 점에 관하여 언급하지 않고 있다. 실무에 있어서 유럽의 대부분 창고는 Care Custody and Control 보험에 가입하고 있는데, 적하보험에서 보상받지 못하면 그 보험으로 보상받게 될 것이다. 창고보험은 화물이나 보험의 목적이 운송업자의 보호, 관리 및 통제 하에 있는 때에는 창고보험에서는 보상하지 않고, 그 외에는 통상적으로 창고보험에서 보상책임을 질 것이다.⁵⁴⁾

52) *Ibid.*

53) <http://www.waltonsandmorse.com>

2. 보험기간의 종기

(1982)

continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1. on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein,

8.1.2. on delivery to any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named herein, which the Assured elect to use either

8.1.2.1. for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.2.2. for allocation or distribution, or

8.1.3. on the expiry of 60 days after completion of discharge oversee of the goods hereby insured from the oversea vessel at the final port of discharge,

whichever shall first occur.

(2009)

continues during the ordinary course of transit and terminates either

8.1.1 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse or place of storage at the destination named in the contract of insurance,

8.1.2 on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse or place of storage, whether prior to or at the destination named in the contract of insurance, which the Assured or their employees elect to use either for storage other than in the ordinary course of transit or for allocation or distribution, or

8.1.3 when the Assured or their employees elect to use any carrying vehicle or other conveyance or any container for storage other than in the ordinary course of transit or

8.1.4 on the expiry of 60 days after completion of discharge oversee of the subject-matter insured from the oversea vessel at the final port of discharge, whichever shall first occur.

(1) 통상적인 운송과정과 보험자의 책임

ICC(2009)의 운송조항에서도 ICC(1982)에서와 같이 화물이 「통상적인 운

송과정」(ordinary course of transit) 중에 보험자의 책임이 계속된다. 운송에 수반되는 손해를 보상받기 위해서 해상보험이 필요한 것이며, 운송이 해상보험의 전제가 된다. 그러므로 피보험자나 그 대리인(송하인)의 지배를 벗어나서 운송업자의 관리 또는 지배하에 있는 동안의 위험만을 보험자가 부담하고, 피보험자나 그 대리인의 지배(보관책임 또는 관리책임)하에 있게 되면 운송도 위험(보험자의 책임)도 종료되는 것이다.

통상적인 운송과정이란 화물이 계속적으로 이동 중에 있어야 할 필요가 없다. 화물이 선적항이나 환적항에서 선적대기 중 부두의 운송장치장(transit shed)에 있는 동안이나 화물이 양하항에서 세관당국이나 위생당국 등에 의해 검사를 받거나 통관수속을 대기하고 있는 동안, 그리고 최종목적지까지 화물을 운송할 운송용구의 도착을 기다리는 동안의 지연을 포함할 수 있다.

그러나 피보험자가 피할 수 있는 지연이나 피보험자의 통제나 지배 (within the assured's control)하에 있는 보관기간 등은 통상의 운송과정에 포함하지 않는다. 예를 들면 화물이 선적을 위해 송하인의 창고를 떠났지만 화주가 선적취소통지를 받고 다른 선박이 수배될 때까지 또는 다른 구매자가 물색될 때까지 선적항의 어떤 창고에 화물을 보관하기로 결정한 경우 보험증권상의 위험은 화물이 그 창고에 도착한 즉시 종료될 것이다.⁵⁵⁾

또한 피보험자(보험증권을 양도받은 수하주 포함)가 통상적인 운송과정을 중단하기로 결정한 경우 운송이 중단된 장소에 화물이 인도될 때 보험은 종료한다. 예를 들면 수하주가 자기의 창고에 화물을 보관할 공간이 부족하여 세관 창고에 일정기간 놓아두기로 결정한 경우에는 보험은 세관에 화물이 도착한 때 종료한다.⁵⁶⁾

그리고 화물이 양륙의 목적이 아니고 필요할 때까지(예를 들면 구매자가 나타날 때까지) 부선에 보관할 목적으로 부선에 양하된 경우 피보험화물의 일부가 본선에 양하를 기다리며 남아 있을지라도 부선에 양하된 화물의 위험은 부선에 실려지는 즉시 종료된다.⁵⁷⁾

55) Lambeth, *op.cit.*, p.102

56) Lindsay Blee Depots Ltd. v. Motor Union Insurance Co. Ltd. etc.(1930) 37Li. L. Rep. 22(더욱이 "Including...whilst in craft awaiting landing..."이라는 조항이 있어도 결과는 마찬가지였다.

57) 이재복, "충남방직(주)의 원면화재사고와 적하보험약관상의 위험의 종기", 보험학회지 제

(2) 최종창고에서 운송차량으로부터 양하완료시(제8조1항1호)

ICC(1982)의 운송조항은 보험이 종료되는 시기를 세 가지로 구분하여 ① 수하주의 또는 기타 최종창고나 보관 장소에 인도된 때 ② 통상의 운송과정이 아닌 보관 또는 할당이나 분배를 위해 피보험자가 선택한 기타 창고나 보관 장소에 인도된 때 ③ 최종 양하 항에서 양하 완료 후 60일이 경과한 때 중에서 어느 것이든 먼저 발생할 때 보험은 종료한다.

그러나 ICC(2009)의 운송조항상 종료시기는 ① 최종창고에서 운송차량이나 기타 운송용구로부터 양하완료시 ② 통상의 운송과정이 아닌 보관 또는 할당이나 분배를 위해 피보험자가 선택한 기타 창고나 보관 장소에서 운송차량이나 기타 운송용구로부터 양하완료시 ③ 통상 운송과정이 아닌 보관을 위해 운송차량 등을 이용하기로 선택한 때 ④ 최종 양하 항에서 양하 완료 후 60일이 경과한 때 중에서 어느 것이든 먼저 발생할 때 보험은 종료한다.

현행 ICC(1982)의 첫 번째 종료규정은 “on delivery to the Consignees’ or other final warehouse”(수하인의 또는 기타 최종 창고에 인도될 때)였으나, ICC(2009)의 제8조1항1호에서는 “on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse”(최종 창고에서 또는 창고 안에서 운송차량이나 기타 운송용구로부터 양하완료시)에 보험이 종료한다고 변경하였다.

ICC(2009)의 운송조항에서는 보험중개사가 제시한 약관문언(brokers' wordings)에 의해서 현대의 런던시장 관행을 반영하는 “양하 완료시에”(on completion of unloading) 운송은 종료하고⁵⁸⁾, 그 종료시점은 피보험자에게 보다 유리하게 개정되었다.

(2) 피보험자가 선택한 중간창고에서 운송차량에서 양하완료시(제8조1항2호)

ICC(2009)의 제8조1항2호는 통상운송과정이 아닌 보관 또는 분배나 할당을 위하여 피보험자가 선택한 중간창고에 인도된 때 보험이 종료하는 현행

29편, 한국보험학회, 1987. 3, p.215.

58) 그것은 1912년에 도입된 첫 번째 표준 ICC에서 제공하던 일부 보장범위를 어느 정도는 반영하고 있는데, 화물이 목적지의 창고 “안에 안전하게 보관된 때”(safely deposited in) 보험보장이 종료하였다.

ICC(1982)의 종료규정과 같은 취지를 반영하고 있지만, 제8조1항1호에서와 같이 “on delivery to any other warehouse”라는 말이 “on completion of unloading from the carrying vehicle in or at any other warehouse”로 변경되고 있다.

따라서 피보험자가 선택한 중간창고에서 화물이 인도된 때에도 최소한 그러한 창고 내에서 운송차량으로부터 양하 완료 시까지의 손상에 대하여는 보험자에게 보상책임이 있다. 그러나 후술하는 바와 같이 보관을 위해 운송차량을 이용하기로 선택한 때에는 양하 완료 시가 아니고 선택한 때이다.

이 규정은 1960년 *John Martin Ltd. v. Russell* 사건⁵⁹⁾에 대한 판결의 직접적인 결과로서 1963년 ICC의 운송조항에 창고 다음의 「보관 장소」와 「통상적인 운송과정」에 관한 문구와 함께 처음으로 삽입된 규정이다.⁶⁰⁾ 이 사건의 판결은 피보험자 자신의 지배관리하의 창고(warehouse under his own direction), 즉 피보험자가 소유하고 있는 창고나 다른 임차창고까지 계반할 의사가 없는 경우에는 화물이 목적지에서 피보험자의 지배 하(within the control of the assured)에 있게 되면 보험이 종료하는 것으로 해석하고 있던 영국의 해상보험시장에 큰 충격을 주었다.⁶¹⁾

59) (1960) 1 Lloyd's Rep. 554. (이 사건 관련 창고간조항은 “This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse at the place named in the policy for the commencement of the transit and continue until the goods are delivered to the consignees' or other final warehouse at the destination named in the policy,…”였으며, 「할당이나 분배」에 관한 규정이나 「통상적인 운송과정」 및 「보관 장소」라는 규정이 없었다.)

60) 이 사건에서 피보험화물인 돈지(lard)는 보험증권에 기재된 목적지(최종 양하항)인 Liverpool에서 양하되어 부두의 운송장치장(transit shed)에 반입되었다. 보험자는 원고가 화물을 이미 매각한 상태에서 최종창고까지 운송할 의사가 없었기 때문에, 부두의 운송장치장이 보험증권상의 최종 목적지이고 유일한 목적지였으며 보험약관에 규정되어있는 「수하주의 또는 기타 최종창고」이므로 운송장치장에 화물이 인도됨과 동시에 보험은 종료되었다고 주장하였다. 그러나 Pearson 판사는 「운송장치장이 실제 최종창고가 아니라는 것은 분명하다. … 이 항구의 관습에 의하면 어떠한 경우에도 운송장치장은 화물이 선박에서 양하 된 즉시 반입되는 장소이며 화물이 다른 장소로 운송되기 위하여 잠시 대기하는 곳으로 이용되는 장소였다」고 판시하였다. 또한 「운송장치장에 반입된 화물에 대해 3일간은 무료이고 그 후에는 수수료를 지불하여야 한다는 것은 부두에 놓여진 화물과 같이 취급한 때문이다. 즉 운송장치장은 부두로 간주되고 운송장치장안의 화물은 부두상의 화물로 간주된다. 창고간조항에서 부두에 화물을 놓아두는 것만으로 보험이 종료되지 않는 것은 분명한 일이다. 화물이 부두에 도착 한 후 보험은 60일간 계속되는 것이다」라고 하였다.

다시 말하면 피보험자가 화물을 다른 곳으로 계반 할 의사가 없이 화물을 재매각하여 매수인이 인수해 갈 때까지 보관하는 창고로서 세관이나 부두장치장을 사용할 의사가 있는 경우에는 그 장소를 최종창고로 간주하는 것이 보험자들의 일반적인 견해였다.

따라서 그러한 견해를 분명히 하기 위해서 1963년 ICC에 「창고간조항」이라는 명칭도 「운송조항(창고간조항 포함)」으로 변경하고, 보험이 개시된 후 「통상적인 운송과정 중」 계속되며 화물이 통상의 운송과정을 벗어난 경우, 즉 보험증권에 기재된 목적지이든 그 이전이든 불문하고 통상운송과정이 아닌 보관 또는 할당이나 분배를 위해 사용하기 위하여 피보험자가 임의로 선택한 기타 창고나 보관 장소에 화물이 인도될 때 보험이 종료한다고 규정하게 되었다.

(3) 보관을 위해 운송차량을 이용하기로 선택한 때(제8조1항3호)

ICC(2009)의 운송조항 중 종료규정에 대한 개정안의 특징은 ICC(1982)의 종료규정에는 없던 다음과 같은 제8조1항3호가 신설되었다는 것이다. 즉 “피보험자 또는 그의 종업원들이 통상 운송과정이 아닌 보관을 위하여 운송차량 또는 기타 운송용구 또는 여하한 컨테이너를 이용하기로 선택한 때” 보험이 종료한다는 것이다. 피보험자가 보관을 위하여 차량이나 컨테이너를 이용함으로써 하여 시까지 운송의 확장을 이용할 수 있어서는 안된다는 점에 보험자들은 우려를 표명하였기 때문이다.

제8조1항3호의 규정은 ICC(2009)의 신설규정으로 통상운송과정이 아닌 보관을 위하여 사용하기로 피보험자나 그 고용인이 선택한 운송차량에 화물이 남아 있는 경우에 보험이 종료한다는 점을 분명히 하고 있다. 여기에서 유의해야 할 것은 ICC(1982)의 제8조1항2호에서는 피보험자만이 분배나 보관에 관한 의사결정을 하는 것으로 언급하고 있으나, ICC(2009)의 제8조1항2호와 3호에 의한 보관을 위한 선택에 대해 피보험자 또는 그들 종업원들(their employees)까지 언급하고 있다는 점이다.

실무에 있어서 보관을 위하여 창고를 이용할 것인가 또는 트레일러를 이용

61) Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, Witherby & Co. Ltd., 8th ed., 1975, p.249.

할 것인가의 결정은 회사의 경영진에 의해서는 거의 일어나지 않고, 화물을 인수하는 창고나 공장의 현장 종업원들에 의해서 그런 결정이 일어나기도 한다. 그러한 관점에서는 피보험자와 그 종업원들의 그러한 선택에 대하여는 현행 ICC(1982)의 운송조항이 ICC(2009)의 운송조항보다 관대한 보장을 제공하고 있다.⁶²⁾

그러나 종료시점에 대해서 문제가 제기될 수 있다. 예를 들면 화물이 오후 늦게 창고에 인도된 경우 창고담당자가 다음날까지 화물을 하역하지 않기로 결정하는 것은 흔한 일이다. 이 경우 통상 운송과정이 아닌 보관을 위해 차량을 이용하기로 피보험자나 그 고용인이 선택한 것으로 해석할 수 있는지의 문제이다.

물론 최종창고 또는 통상 운송과정이 아닌 보관을 위해 피보험자가 선택한 중간창고 내에서라면 그런 문제가 발생할 소지가 없을 것이다. 왜냐하면 그러한 창고에서라면 양하 완료시에 보험자의 책임이 종료할 것이기 때문이다.

(4) 최종 양하항에서 양하 완료 후 60일이 경과한 때(제8조1항4호)

최종 양하항에서 외항선으로부터 피보험화물의 양하 완료 후 60일이 경과한 때의 종료규정은 ICC(1982)에서는 제8조1항3호가 ICC(2009)에서는 제3호가 신설됨으로써 제8조1항4호가 되고 “the goods hereby insured”라는 표현이 “the subject-matter insured”라고 수정되었을 뿐 그 내용에는 변동이 없다.

즉 보험증권에 기재된 화물의 목적지의 최종창고에서 운송차량으로부터 양하완료되거나, 할당이나 분배를 위해 피보험자가 선택한 중간창고에서 운송차량으로부터 양하완료되거나, 또는 통상 운송과정이 아닌 보관을 위하여 운송차량 또는 기타 운송용구 또는 여하한 컨테이너를 이용하기로 선택하기 전까지 화물의 위험을 부담하기 위한 것이다. 물론 이 규정은 양하항에서 정상적인 지연을 포함한 「통상적인 운송과정」에 해당되는 운송에만 적용되는 것이다. 따라서 피보험자의 지배관리 하에 있는 지연(delays within the control of the assured)은 포함되지 않았다.

외항선으로부터 양하 후 60일의 기한(time limit)이 적용되는데, 이 기한은

62) 이재복, “2009년 협회적하약관(ICC)의 도입과 ICC(1982)와의 비교 분석”, 보험학회지 제83집, 한국보험학회, 2009.8, p.86.

양하 완료 후(completion of the discharge)부터 시작되며 양륙(landing)을 기준으로 하지 않고 있다. 화물이 그 기한 내에 인도되지 않으면 보험은 60일이 경과한 때 종료한다. 이상과 같은 보험의 종기 중에서 어느 것이든 먼저 발생하면 그 때 보험자의 책임은 종료한다.

그리고 제8조2항에서 화물이 최종 양하항에서 양하된 후에 목적지를 변경한 경우와 제8조3항에서 위험의 변경과 보험자의 확장부담(extended cover)에 적용되는 보험의 종기에 관한 규정은 ICC(1982)에서와 ICC(2009)의 운송조항에서 동일하다.

3. 운송조항의 기타 개정사항

(1) 피보험이익

ICC(2009)의 운송조항은 창고간조항이 도입된 이후 대폭적으로 피보험자에게 유리하도록 개정되었다. 그러나 보험자로부터 보상받기 위해서는 피보험자가 손해발생시 보험의 목적에 피보험이익을 가지고 있어야만 한다는 점을 강조하고 있다. 즉 JCC는 피보험이익이 운송기간과 어떻게 상호 작용되는지를 명확히 하기 위하여 ICC(2009)의 운송조항은 제8조1항에서 운송 중의 보험보장은 “Subject to Clause 11 below”(아래 제11조를 전제로 하여) 개시한다는 점을 분명히 하는 문구로서 시작하도록 개정하였다.

따라서 ICC(2009)의 운송조항에 의해 매도인의 창고 내에서 화물이 처음 이동할 때 운송(보험자의 책임)이 개시되고 최종창고 내에서 운송차량으로부터 양하완료시 종료한다고 하지만, 위험부담과 비용부담의 분기점을 규정하고 있는 Incoterms상 무역조건에 따라 적하보험자의 책임시기가 좌우된다.⁶³⁾

(2) “goods”를 “subject-matter insured”로 대체

ICC(2009)의 운송조항에서는 “goods”라는 말이 삭제되고 그 대신에 “subject-matter insured”로 대체되었다. 이것은 “This insurance covers all risks of loss of or damage to the subject-matter insured”(이 보험은 보험의

63) Incoterms상 무역조건과 보험자의 책임시기에 대하여는 이재복, 전제 “화물운송과 화물보험약관상 운송조항의 적용에 관한 연구”, pp.232-239 참조.

목적의 멸실 또는 손상의 모든 위험을 보장한다)고 규정한 첫 번째 조항(제1조)과 일치시키기 위한 것이다.

더욱이 “goods”라는 말은 ICC를 기초로 현재 보험에 가입되고 있는 각양각색의 수많은 적하들을 포함시킬 수 없기 때문이다. 이에 따라 제8조 운송조항에서는 물론 제9조 운송계약종료조항에서도 “goods”라는 말을 “subject-matter insured”로 적절하게 변경하였다.

V. 결 론

ICC(1982)의 개정은 해운업계가 불황에 직면해 있던 시대상황 등을 반영하여 ICC(1963)에 비하여 면책범위가 확대된 특징을 가지고 있었다. 그 결과가 ICC(1982)에 비해 화주들이 1779년 Lloyd's SG Policy와 ICC(1963)를 선호하는 것으로 나타나고 있다. 보장범위가 현저하게 다름에도 불구하고 동일할 보험료를 부과하고 있는 실정을 감안하면 화주의 선택이 합리적이라고 할 수 있다.

본고에서 살펴본 바와 같이, 2009년 1월 1일자 ICC의 운송조항만 살펴보아도 창고에서 창고까지가 아닌 선반에서 선반까지 보험자가 책임을 짐으로써 ICC(1982)와는 비교가 안될 만큼 보험기간이 피보험자에게 유리하게 확장되고 있다. 따라서 특히 피보험자인 화주기업의 입장에서 ICC(2009)를 조속한 시일 내에 국내에 도입하여 사용함이 바람직할 것이다.

다른 보험종목과는 달리 국제무역에 필수적인 적하보험은 Incoterms와 신용장통일규칙 등에 곧바로 반영되어야 할 것이므로 신속하게 그에 대처하여야 하고, 화주는 물론 보험자 입장에서든 빠른 시일 내에 새로운 약관에 대한 조치가 필요한 실정이다.

새로운 2009년 협회적하약관(ICC)이 이미 일부 국제 해상보험시장에서 정상적으로 사용되기 시작하였고 대부분의 국가에서 새로운 약관들을 사용할 예정이라고 한다. 새로운 ICC(2009)가 전반적으로 피보험자인 화주에게 매우 유리하도록 개정된 점을 감안하면 가까운 시일 내에 전 세계적으로 급속히 확산될 것으로 예상할 수 있다.

아무쪼록 ICC(2009)의 운송조항에 대한 본 연구가 보험학계는 물론 무역학

계의 ICC(2009)에 대한 보다 심층적인 연구의 밑거름이 되고, ICC(2009)가 우리나라의 무역활동에 촉매제가 되기를 기대해본다.

참 고 문 헌

- 이재복, “2009년 협회적하약관(ICC)의 도입과 ICC(1982)와의 비교 분석”, 보험학회지 제83집, 한국보험학회, 2009.8, p.86.
- , 적하보험약관론, 보험연수원, 2005.
- , “화물운송과 화물보험약관상 운송조항의 적용에 관한 연구”, 보험학회지 제42집, 한국보험학회, 1993. p.223, pp.232-239.
- , 이재복, “충남방적(주)의 원면화재사고와 적하보험약관상의 위험의 종기”, 보험학회지 제29편, 한국보험학회, 1987. 3, p.215.
- 加藤由作, ロイド保險證券の生成, 春秋社, 1953.
- 葛城照三, 英文積荷保險證券論, 東京: 早稻田大學出版部, 1981.
- 龜井利明, “包括責任主義とオールリスク”, 「保險理論の新展開」, 勝呂弘博士還曆記念, 保險研究所, 1963.
- 宮武和雄, Lloyd's S.G. formとの訣別-Cargo Insurance(改訂版), 東京海上精算事務所, 1982.
- ロンドン保險協會編(葛城照三 監譯), 英國海上保險約款の變遷(The Insurance Institute of London, Institute Time Clauses, Hulls & Institute Cargo Clauses, 2nd ed.,(Reports H.R. 3 & 5 by an Historic Records Working party of I.I.L), London, 1964.), 日本損害保險事業研究所, 1968.
- 木村榮一, ロイズ保險證券の生成史, 海文堂, 1979.
- , 海上保險, 千倉書房, 1978.
- Cornah, Richard, Institute Cargo Clauses 2009 - A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary, Richards Hogg Lindley, Feb. 2009.
- Dick, Browning, "The Marine Insurance Market", *Institute Handbook on Marine Contracts*, 2nd ed., Witherby & Co. Ltd., 1964.
- Dover, Victor, *A Handbook to Marine Insurance*, Witherby & Co. Ltd., 1975. p.249.
- George, Anthony, "The new Institute Cargo Clauses", *Lloyd's Maritime and*

Commercial Law Quartely, Nov. 1986.

J. H. Minent & Co. Ltd., *The New Cargo Policy and its effect on the Institute Cargo Clauses*, 1982.

Joint Cargo Committee, Guide to the JCC's Proposals for the Revision of the Institute Cargo Clauses, 2008.5.

Joint Cargo Committee, Institute Cargo Clauses Review, JC 2008/018, 2008.10.

Lambeth, R.J., *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., Pitman, 1986.

New Jubilee Insurance Company Limited, *Topical Report* (NJI Newsletter Vol.4 /Issue1), Jan-Mar 2009.

Raynes, Harold E., *A History of British Insurance*, 2nd ed., Sir Isaac Pitman & Sons Ltd., 1964.

UNCTAD Secretariat, Marine Insurance Legal and documentary aspects of the Marine Insurance Contract(Td/BIC4/15L 27dated 20th November 1978).

Vero Marine, *The Navigator*, Special Edition, 2008.12.

Waltons & Morse, Bulletines: THE INSTITUTE CARGO CLAUSES (01/01/2009), February 2009.

http://www.bieurope.com/cgi-bin/article.pl?article_id=26616

<http://www.bimco.org/>

http://www.fp-marine.com/press_centre_opinions.html

http://www.lmalloyds.com/AM/Template.cfm?Section=Joint_Cargo1&Template=/TaggedPage/TaggedPageDisplay.cfm&TPLID=3&ContentID=7044

<http://www.iaa.co.uk/AM/Template.cfm?Section=FAQs&Template=/CM/HTMLDisplay.cfm&ContentID=3447>

http://www.lloyds.com/Lloyds_Market/Market_participants/Committees_and_associations / Lloyds_Market_Association.htm (Last updated on 22 Apr 2008)

<http://www.lmalloyds.com>

<http://www.linkedin.com/answers/administration/business-insurance>

http://www.nji.com.pk/news_nji_forward_issue1.asp

<http://www.rhlg.com/>

<http://www.vmat.com.au/dirn/nationalmarine/NewsJune2009NewCargoClauses2009.pdf>

<http://www.waltonsandmorse.com>

ABSTRACT

The Revision of Transit Clause in the Institute Cargo Clauses

Lee, Jay Bok

The Joint Cargo Committee of International Underwriting Association of London (IUA) and Lloyd's Market Association (LMA) have issued the revised version of Institute Cargo Clauses A, B, C, Institute Cargo Clauses (Air) and their accompanying War and Strikes Clauses. The Institute Cargo Clauses ("ICC") were last revised in 1982. Following a two year long consultation process, the latest edition of the ICC clauses became available to the Market on 1st January 2009. The overall result of the amendments to the 1982 ICC has been to create clearer policies that are more favourable to the Assured. Exclusions have also been amended to the advantage of the assured. The Transit Clause has seen a large revision, again more favourable to the Assured. The insurance now attaches within the warehouse or place of storage when the goods are "first moved... for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other conveyance for the commencement of transit" whereas previously the insurance would not attach until the goods left the warehouse. Furthermore, the insurance now terminates on completion of unloading from the vessel at (rather than delivery to) the final warehouse or at a warehouse prior to the destination named in the contract of insurance which the Assured or their employees elect to use either for storage or distribution.

Key Words : International Underwriting Association, Joint Cargo Committee, ICC(2009), "first moved"