International Commerce and Information Review
Volume 12, Number 3, September, 2010: pp. 335~359
통상정보연구 제12권 3호 (2010년 9월 27일)

논문투고일자 : 2010. 8. 13
심사(수정)일 : 2010. 8. 27
게재확정일자 : 2010. 8. 31

1982 협회동맹파업약관(적하)와 2009 협회동맹파업약관(적하)의 비교 연구*

A Comparative Study on the Articles between 1982 ISC(Cargo) and 2009 ISC(Cargo)

권 오(O Kwon)
한성대학교 무역학과 교수

목 차

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 동맹파업위험과 동맹파업위험 면책조항
Ⅲ. 1982 ISC(Cargo)와 2009 ISC(Cargo)의 조항 비교
Ⅳ. 2009 ISC(Cargo) 개정내용의 시사점
Ⅴ. 결 론
참고문헌
Abstract

Abstract

The purpose of this study is to interpret the articles revision of the 2009 ISC(Cargo) compared to the 1982. The result of this study is summarized as followings: 1) the 'clause' attached to article in 1982 ISC(Cargo) was deleted in the revision of 2009 ISC(Cargo). 2) 2009 ISC(Cargo) is characterized as the marine insurance firms' acceptance of new environment change, limitation in causation and subject-matter insured, expansion of insurance period, and limited revision. 3) The assured has a large range of choice in 2009 ISC(Cargo) even though both 1982 ISC(Cargo) and 2009 ISC(Cargo) would be existed further. 4) There are few studies which have a focus on the impact of the relationship between responsibility of the insurer and opportunity of the assured on rate of premium.

In the future, the studies on clauses, relationship among clauses, relationship between clause and rate of premium are needed in the 2009 ICC(Air), 2009 IWC(Air Cargo), 2009 ISC(Air Cargo), 2009 IWC(sending by post) et al.

KEY WORD : 2009 ISC(Cargo), 1982 ISC(Cargo), acceptance of new environment change, limitation in causation and subject-matter insured, expansion of insurance period, limited revision.

* 본 연구는 2010년도 한성대학교 교내연구비 지원과제임

Ⅰ. 서 론

협회적하약관(Institute Cargo Clauses; 이하 ICC라고 한다)은 1982년을 기준으로 구협회적하약관과 신협회적하약관으로 구분하여 왔다. 그런데 2009년에 신협회적하약관을 개정함에 따라 1982 협회적하약관과 2009 협회적하약관으로 구분할 필요가 있게 되었다. 신협회적하약관은 기본적으로 ICC(A), ICC(B), ICC(C) 등과 동일한 약관이 있고 담보유형에 따라 협회동맹파업약관(적하)[(Institute Strikes Clauses(Cargo); 이하 ISC(Cargo)라 한다]과 협회전쟁약관(적하)[(Institute War Clauses(Cargo); 이하 IWC(cargo)라 한다] 등이 존재한다.

해상보험계약을 체결하는 경우 ICC(A), ICC(B), ICC(C)의 동맹파업면책조항에서 면책위험으로 규정한 사항을 ISC(Cargo)에서는 담보위험으로 규정하고 있기 때문에 ISC(Cargo)를 독립적인 약관으로 사용하여 적하보험에 부보할 수 있다. 즉 구협회적하약관을 대상으로 보험계약을 체결할 때 동맹파업위험을 담보하려면 ISC를 첨부하였으나 ICC(A), ICC(B), ICC(C)를 사용할 때는 별도의 약관을 첨부하지 않고 ISC(cargo)를 독립적인 보험증권으로 사용하면 된다. 그런데 2009년에 ICC(A), ICC(B), ICC(C) 등이 개정되면서 ISC(Cargo)의 내용도 일부분 개정되어 1982 ISC(Cargo)와 구분하여 2009 ISC(Cargo)로 지칭하게 되었다. 신협회적하약관의 개정과 관련하여 학계에서는 지대한 관심을 가지고 여러 측면에서 연구가 진행되었다. 이와 관련된 국내의 논문을 보면 이시환은 '2009년 ICC와 1982년 ICC상의 면책위험 비교연구'에서 일반면책위험, 불감항·부적합 면책위험 그리고 동맹파업위험을 중심으로, 이재복은 '협회적하약관(ICC)상 운송조항(Transit Clause)의 변천과정에 관한 연구'에서 운송조항을 중심으로, 본인은 'ICC(A) 2009의 개정내용에 관한 연구'에서 ICC(A) 2009의 개정 사항 전반에 관한 내용을 중심으로 연구하였다. 그리고 '협회전쟁약관(적하) 2009의 개정 내용에 관한 연구'에서는 ICC(A) 2009의 제6조 면책약관에서 규정한 전쟁위험이 IWC(Cargo) 2009의 개정에 대해 어떠한 변화를 유도하였는가에 중점을 두어 전쟁위험에 대한 담보범위와 면책범위를 기준으로 보험자의 책임여부 관한 내용을 연구하였다.

그런데 2009 ISC(Cargo)의 개정내용은 보험업계에 상당한 영향을 줄 것으로 판단되지만 2009 ISC(Cargo)의 개정 내용에 대한 연구는 부족한 실정이기 때문에 2009 ISC(Cargo)의 조항이 1982 ISC(Cargo)의 조항과 비교하여 어떠한 내용으로 개정되었는가에 대한 연구의 필요성이 제기되었다.

2009 ISC(Cargo)은 담보위험 조항, 공동해손 조항, 면책위험조항, 불감항·부적합 면책조항, 운송 조항, 운송계약종료 조항, 항해변경 조항, 피보험이익 조항, 증액 조항, 보험이익 불공여

조항, 피보험자 의무 조항, 위부의 포기 조항, 신속조치 조항, 영국법 및 관습 조항 등 14개 조항과 유의사항으로 구성되어 있다. 본 연구에서는 문헌을 바탕으로 관련 자료를 참고로 하여 2009 ISC(cargo)의 조항을 담보위험 및 면책위험 관련 조항, 보험기간 관련 조항, 보험금 청구 관련 조항, 및 손해경감 및 관습 관련 조항 등으로 구분한 후에 1982 ISC(Cargo)의 조항과 비교하여 개정 내용을 분석하는 것을 연구의 목적으로 하였다.

Ⅱ. 동맹파업위험과 동맹파업위험 면책조항

1. 동맹파업위험

동맹파업이란 노동자들이 단결하여 사용자와의 로사분쟁과 관련되거나 또는 어떤 다른 불만이나 정치적인 목적을 옹호하여 노동을 거부하거나 정상적인 노동을 거부하는 것을 의미한다. Ionides v. Universal Marine Insurance Company(1863)사건[1]에서 제시된 보험증권에서는 동맹파업이 전쟁위험에 포함되어 있었다. 이후 1912년에 동맹파업약관으로 독립되었다.

직장폐쇄는 사용자가 제시하는 조건들에 대해서 노동자들이 응할 때까지 노동자의 행동을 규제하기 위한 조치이다. 소요(騷擾)는 개인적 목적을 가진 행위를 수행하는 과정에 있어 이에 반대하는 자에 대해 대항하여 서로 협조할 것을 양해하고 각각 독단적으로 모인 3인 이상으로 형성된 단체가 일반 민중들에게 공포감을 주기 위하여 행하는 폭력을 수반하는 활동인 동시에 이들이 자기들의 계획을 실행으로 옮기는 과정 중에서 일으키는 격렬한 교란행위이다. 이때 이들이 기도하였던 교란행위에서 나타난 행동이 합법적이던 불법적이던 간을 불문한다.[2]

폭동은 일반적인 목적을 위해 국민이 다수 합세하여 폭행을 행하거나 또는 강박감을 주는 행동을 야기하는 것을 의미한다. 즉 폭동은 소란이나 혼잡을 유도하는 행위의 원인이 된다. 그런데 이러한 성격 때문에 폭동이 내란이나 반란으로 확대되는 경우가 많기 때문에 폭동으로 인한 손해의 발생이 전쟁위험으로 인한 것인가 혹은 동맹파업위험으로 발생한 것인가를 판단하기 곤란한 경우가 있다.

---

1) Ionides v. Universal Marine Insurance Company(1863) 14 C.B.(N.S.) 259; 32 L.J.C.P.; Goodacre, J, Kenneth, *Marine insurance claims*. London, 2nd ed., Witherby & Co., Ltd. 1981, p.94.

2) Dover, Victor, A Handbook to Marine Insurance, London, Witherby & Co.,Ltd., 1975, p.283.

노동분쟁은 동맹파업이나 직장폐쇄보다는 범위가 넓다. 주로 소요나 폭동과 같이 격렬하지는 않은 행위를 동반하는 사용자와 고용자의 관계에서 발생하는 분쟁을 의미한다.[3] 노동분쟁가담자라는 것은 동맹파업자 또는 직장폐쇄를 당한 노동자의 노동쟁의에 찬성하거나 동정, 동조한 다른 공장의 노동자 또는 일반 군중 등을 의미한다.[4]

테러리스트란 정치적, 사상적 또는 종교적으로 자신의 주장을 실현시키고 이목을 집중시키기 위한 폭력행위자를 의미한다. 국제사회에서 테러리스트들이 폭탄차량을 동원하여 테러행위를 자행하는 등 테러리스트들에 의해 발생하는 파괴적 행위는 점점 증가하고 있다. 이러한 위험의 증가는 보험자의 경영수지를 압박하는 요인이 될 수 있다는 점과 테러리스트에 의한 행위가 전쟁이나 국내소요 또는 악의가 있는 손상과 실제적으로 구분하기 어렵다는 점이 고려되어 2009 ICC(A)에서 면책위험 조항에 포함한 것으로 판단된다. 정치적, 사상적 또는 종교적 동기에 의해 행동한 자라는 것은 정적(政敵)이라는 입장에서 자신의 불만을 사회혼란으로 유도하려는 행위자를 의미한다.

2. 동맹파업위험 면책조항

동맹파업위험을 면책조항으로 약관으로는 A/R 약관과 WA 약관 그리고 FPA 약관, ICC (A), ICC(B), ICC(C) 등을 들 수 있다.

A/R 약관과 WA 약관 그리고 FPA 약관의 제13조 동맹파업·소요·폭동 부담보약관(Free from Strikes, Riots and Civil Commotions Clause)[5]에서는 '동맹파업자, 직장폐쇄를 당한 직공 또는 노동분쟁, 폭동 또는 소요에 가담한 자에 의하여 발생한 손해와 동맹파업, 직장폐쇄, 노동분쟁, 폭동 또는 소요의 결과로 발생한 손해를 보상하지 않는 것'으로 규정하고 있다. 이러한 내용은 1982년 ICC(A), ICC(B), ICC(C) 등이 등장할 때까지 해상보험계약에 사용되었다.

1982년에 ICC(A), ICC(B), ICC(C)가 등장하면서 1982 ICC(A) 제7조 동맹파업면책조항(strikes exclusion clause)[6]에서는 '7. 어떠한 경우에도 이 보험은 다음의 위험으로 인한 멸실, 손상, 또는 비용을 담보하지 아니한다. 7.1 동맹파업자, 직장폐쇄를 당한 노동자 또는 노동쟁

3) Arnould, Sir Joseph, The Law of Marine Insurance and Average, 16th ed.,(by Mustill and Gilman), London, Stevens & Sons, 1981. p.773.

4) 葛城照三, 1981年版 英文積荷保險證券論, 早稻田大學出版部, 1981, p.114.

5) F.S. R. & C.C. Clause 13. Warranted free of loss or damage (a) caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions: (b) resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

6) 7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense 7.1 caused by strikers, locked-out workman, or persons taking part in labour disturbances, riots civil commotions 7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions 7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

의 · 소요, 또는 폭동에 가담한 자에 기인하여 발생한 것 7.2 동맹파업 · 직장폐쇄 · 노동분쟁, 소요, 또는 폭동의 결과로 발생한 것 7.3 어떠한 폭력주의자 또는 정치적인 동기를 가지고 행동하는 자에 기인하여 발생한 것'으로 규정하고 있다. 이와 같은 내용은 ICC(B), ICC(C)에서도 같이 규정되어 있다. 그런데 7.1은 주로 개인적인 목적을 가진 행위이고, 7.2는 집단적인 목적을 가진 행위로 집약할 수 있다. 그리고 7.3은 7.1과 7.2와는 구분하여 테러리스트를 이념을 가진 자로 정의를 내리고 있는 특징이 있다.

2009년에 1982 ICC(A), ICC(B), ICC(C) 등을 개정하면서 2009 ICC(A) 제7조 동맹파업면책조항[7]에서는 '7. 어떠한 경우에도 이 보험은 다음의 멸실 · 손상 또는 비용을 담보하지 아니한다. 7.1 동맹파업자 · 직장폐쇄를 당한 노동자 또는 노동분쟁 · 소요 또는 폭동에 가담한 자에 의하여 발생한 것 7.2 동맹파업 · 직장폐쇄 · 노동분쟁 · 소요 또는 폭동의 결과로 생긴 것 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'[8]으로 규정하고 있다. 이러한 내용은 1982 ICC(A) 제7조 동맹파업면책조항에서와 같이 7.1은 주로 행위주체자의 개인적인 목적을 가진 동맹파업 · 직장폐쇄 및 노동분쟁 등과 같은 노동쟁의의 위험이고, 7.2는 집단적인 목적을 가진 소요와 폭동행위로 집약할 수 있다. 새로운 테러행위의 표준 정의는 인과관계를 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.[9] 2009년 약관 제3항에서 내린 테러행위의 정의는 1993년 영국의 재보험(테러행위)법 'UK Reinsurance(Acts of Terrorism) Act 1993'에 있는 정의[10]에 따르고 있다.[11] 그런데 7.3에서는 테러리스트에 대한 정의를 명확하

7) 7. In no case shall this insurance cover loss damage or expense 7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions 7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions 7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organization which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted 7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.

8) "In no case shall this insurance cover loss damage or expense 7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions 7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions 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 7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive."

9) http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57(2009.5.29)

10) 'In this section "acts of terrorism" means acts of persons acting on behalf of, or in connection with, any organisation which

게 하고 있다는 특징을 지니고 있다. 7.4는 1982 ICC(A) 제7조의 7.3의 내용을 명시하고 있기 때문에 커다란 차이점이 없다. 결국 2009 ICC(A) 제7조 동맹파업면책조항의 가장 큰 특징은 '테러리즘이 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'으로 규정하고 있다는 점이다.

Ⅲ. 1982 ISC(Cargo)와 2009 ISC(Cargo)의 조항 비교

1. 담보위험 및 면책위험 관련 조항

1) 담보위험 조항

2009 ISC(Cargo)의 제1조 담보 조항에서는 '1. This insurance covers, except as provided in Clauses 3 and 4 below(중략)(제3조, 제4조, 규정에 의한 손해)'라는 내용이 'l. This insurance covers, except as excluded by the provisions of clauses 3 and 4 below(중략)(하기 제3조, 제4조, 규정에 의해 제외되는)'으로 개정되어 그 내용을 더 명확하게 규정하고 있다. 그리고 '1.2 any terrorist or any person acting from a political motive(7.3 어떠한 폭력주의자 또는 정치적인 동기를 가지고 행동하는 자에 기인하여 발생한 것)'라는 내용은 '1.2 any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organization which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted 1.3 any person acting from a political, ideological or religious motive.(1.2 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 1.3 정치적, 사상적 또는 종교적 동기에 의하여 행동하는 자에 의하여 발생한 것)'으로 개정하면서 폭력주의자 즉 테러리스트들이 발생시킬 수 있는 위험을 구체화하였고 테러리즘이 무엇인가에 대하여 2009 ICC(A) 제7조 동맹파업면책조항에 규정하고 있는 내용과 동일한 취지를 나타내고 있다. 또한 1982 ISC(Cargo)

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'

11) 이시환. 「2009년 해상적하보험약관론」, 도서출판 두남. 2010, p.75.

에서 손해의 원인을 정치적 동기로 한정하였던 규정을 시대적 변화의 추세를 반영하여 정치적, 사상적 등으로 미국 협회의 규정[12]과 같이 그 동기를 확대하여 규정하였으며 영국보험시장의 합동적하보험위원회(Joint Cargo Committee: JCC)는 종교적인 동기에 대한 규정의 필요성을 인정하고[13] 테러행위에 정치적 동기뿐만이 아니라 사상적 또는 종교적인 동기까지 포함하는 것으로 정의하여 테러리스트 관련 행동의 범위를 단독 행동가(lone operator)의 행위까지 확대하고 있다.[14]

2) 공동해손 조항

2009 ISC(Cargo)의 제2조 공동해손 조항[15]은 개정한 내용이 없다. 공동해손 손해가 성립하기 위해서는 공동의 해상사업단체에 발생한 위험이 적하와 선박 각각 어떠한 영향을 주었으며 그 위험을 방지하거나 경감시키기 위하여 취한 조치 및 비용 발생이 공동의 안전이나 이익을 위한 것이었는가로 집약할 수 있다. 공동해손 손해를 보상하기 위한 조치로 YAR (York-Antwerp Rules; 이하 YAR이라고 한다)가 등장하여 개정을 거듭하여 2004 YAR에 이르기까지 그 내용에 대하여 해상사업과 관련한 이해당사자들이 민감한 반응을 보여 왔기 때문에 국제해사위원회(Comite Maritime International : CMI)와 국제해상보험연합(International Union of Marine Insurance : IUMI), P&I Club 및 해손정산인 등이 YAR의 변화에 직접 또는 간접적으로 관여를 하여 왔다.[16] 즉 공동해손 손해는 그 발생부터 정산에 이르기까지 수많은 이해관계자들의 이해상관관계가 개입되기 때문에 YAR의 규정이 공동해손 손해를 정산하는 기준으로써 존재하지만 본 보험에 부보한 경우에는 해상운송계약 및/또는 강행적인 법률이나 관습에 따라 정산되거나 결정된 공동해손과 구조비를 보상한다.

3) 면책위험 조항

2009 ISC(Cargo)의 제3조 면책위험 조항에서는 3.1, 3.2, 3.4, 3.7, 3.8, 3.10[17]에 대한 개정은

12) Jose A. Guerrero, *Marine Cargo Insurance*--Adjusting, Claims Administration, History--, London, Witherby & Co., Ltd., 2003, p.146, p.151 및 p.154 참조.

13) Vero marine, *op.cit.*

14) http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=57(2009.5.29)

15) 2. This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of carriage and/or the governing law and practice, incurred to avoid or in connection with the avoidance ofloss from a risk covered under these Clauses.

16) 권 오, "2004 공동해손규칙(YAR)에 관한 연구", 「관세학회지」, 제7권 제3호, 한국관세학회, 2006, p.141 참조.

17) 3. In no case shall this insurance cover
3.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

없었고 3.3, 3.5, 3.6, 3.9에서 다음과 같은 개정 사항이 있었다.

3.3에서 1982 ISC(Cargo)의 '(중략) of the subject-matter insured(보험의 목적물)'이라는 용어의 뒤에 '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(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)'라는 부분이 추가되었다. 그리고 단서조항인 '(for the purpose or this Clause 3.3 'packing' shall be deemed to include stowage in a container or liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment or this insurance or by the Assured or their servants(이 조항 3.3에 있어서 '포장'이란 콘테이너 또는 지게차에 적부하는 것을 포함하는 것으로 한다. 다만 이러한 적부는 이 보험의 개시 전에 행하여지거나 또는 피보험자나 그 사용인에 의하여 행하여지는 경우에 한한다)'이라는 내용을 '(for the purpose or this Clause 3.3 "packing"shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)(이 조항 3.3에 있어서 "포장"에는 컨테이너에 적부하는 것을 포함하고, "사용인"에는 독립계약자를 포함하지 아니한다)'이라는 내용으로 간소화하였다.

3.5에서는 1982 ISC(Cargo)의 'proximately caused by(근인하여)'라는 내용을 'caused by'이라는 내용으로 개정하면서 'proximately'을 삭제하였다. 'caused by'라는 용어는 M.I.A.(Marin Insurance Act 1906; 이하 M.I.A.라 한다.) 제55조 제1항의 'proximately caused by(근인하여)'와 동일하게 사용되는 것이 일반적인 추세이다. 더구나 해상보험의 중심이 되는 영국에서는 'proximately caused by(근인하여)'라는 용어의 의미를 정확하게 이해할 수 있으나 그 외의 국가에서는 피보험자들이 이에 대한 이해도가 낮기 때문에 이루어진 조치라고 할 수 있다.[18] 이와 같은 취지는 3.6에서도 나타나고 있다.

3.6에서는 1982 ISC(Cargo)의 'arising from(야기된)'라는 내용을 'caused by(원인으로 발생한)'라고 변경하였으며 1982 ISC(Cargo)의 '3.6 (중략) of the vessel'의 내용에 '3.6 (중략) of

3.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured

3.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured

3.7 loss damage or expense arising from the absence shortage or withholding of labour of any description whatsoever resulting from any strike, lockout, labour disturbance, riot or civil commotion

3.8 any claim based upon loss of or frustration of the voyage or adventure

3.10 loss damage or expense caused by war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power.

18) Goodacre, J. Kenneth, Goodbye to the Memorandum-an in-depth study of the standard cargo, war and strikes clauses(1st ed.), Witherby, London, 1988, pp.20-22 참조.

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 prevent the normal prosecution of the voyage 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(다만 보험의 목적을 본선에 적재할 때 피보험자가 그러한 파산 또는 재정상의 궁핍이 그 항해 의 정상적인 수행을 방해할 수 있다는 사실을 알고 있었거나 또는 통상의 업무상 당연히 알고 있었을 경우에 한한다. 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.)'라는 내용을 추가하였다.

3.9에서는 1982 ISC(Cargo)의 '(중략)arising from any hostile use of any weapon or war employing atomic(중략)(원자력 또는 핵의 분열 및/또는 융합 또는 기타 이와 유사한 반응 또는 방사능이나 방사성물질을 응용한 무기 또는 장치의 적대적 사용으로 인하여)'이라는 내용을 '(중략)directly or indirectly caused by(직접 또는 간접적으로 발생한) or arising from any hostile use of any weapon or device employing atomic (중략)(원자력 또는 핵의 분열 및/또는 융합 또는 기타 이와 유사한 반응 또는 방사능이나 방사성물질을 응용한 무기 또는 장치의 적대적 사용으로 인하여)'이라는 내용으로 개정하면서 'directly or indirectly caused by(직접 또는 간접적으로 발생한)'이라는 용어를 추가하여 그 범위를 분명하게 하였다.

핵무기에 의한 손해는 그 사용이 적대적인가의 여부를 불문하고 핵무기로 인한 모든 멸실, 손상 및 비용 등을 보험자의 면책으로 하고 있다. 그러므로 보험의 목적이이 장치되어 있는 장소 이외의 장소에서 핵무기의 사용으로 인하여 발생한 방사능오염과 같은 손해에 대해서는 보험자의 면책이 된다. 핵무기로 인한 손해를 보험자의 면책으로 하는 것은 위험을 예측하는 것이 불가능한데다 손해가 발생한다면 그 규모가 거대하기 때문이다. 핵을 무기실험용으로 사용하다 발생한 손해에 대해서도 보험자의 면책이 된다. 그러나 원자로 장치, 원자로와 같이 무기가 아닌 경우에는 이로 인한 고장이나 사고에 의해 발생한 손해에 대해서는 보험자가 책임을 져야 한다. 이러한 이유로 종종 Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and Electromagnetic Weapons Exclusion Clause(10/11/03)로 대체되곤 하였었다.[19] 따라서 2009년 약관에서는 원자력사고에 관한 문언을 Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause와 조화를 이룰 수 있게 개정하였다.[20]

19) Charles Taylor, *Institute Cargo Clauses 2009*– A Comparison of the 1982 and 2009 Clauses with additional commentary (http://www.rhlg.com/ pdfs/CargoClauses09.pdf), p.9.

4) 불감항·부적합 면책조항

2009 ISC(Cargo)의 제4조 불감항·부적합 면책조항에서는 1982 ISC(Cargo)의 4.1의 내용의 서문[21]은 그대로 유지하고 서문 이하를 4.1.1과 4.1.2의 내용으로 세분화하였다. 1982 ISC(Cargo) 4.1의 'unseaworthiness of vessel or craft, unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness(본선 또는 부선의 불내항, 본선 부선 운송용구 콘테이너 또는 지게차가 보험의 목적의 안전한 운송을 위한 부적합, 다만 피보험자 또는 그 사용인이 보험의 목적을 해당된 운송용구에 적재할 때 그러한 불내항, 또는 부적합)'의 내용은 '4.1.1 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(4.1.1 선박 또는 부선의 불감항, 또는 보험의 목적의 안전운송을 위한 선박 또는 부선의 부적합. 다만 보험의 목적을 적재할 때에 피보험자가 그와 같은 불감항 또는 부적합)'이라는 내용으로 개정하면서 'conveyance container or liftvan(콘테이너 또는 지게차)'를 삭제하고 'vessel or craft(선박 또는 부선)'로 그 의미에서 발생하는 혼선을 제거하였다. 2009 ISC(Cargo)의 4.1.1에서는 감항능력의 내용을 불감항과 부적합으로 구분하고 있다. 선체능력과 운항능력의 결함을 불감항으로 보고 감항능력의 결함을 부적합으로 규정한 것이다. 감항능력을 보유할 대상으로는 해상사업에서 사용될 수 있는 선박 및 부선, 운송용구, 컨테이너, 지게차 까지도 포함함으로써 운송과 관련한 모든 운송수단을 대상으로 하고 있다.

M.I.A. 제39조와 제40조에서 규정하였듯이 선박의 감항성이란 항해를 완전하게 수행할 수 있는 제상태를 의미한다고 볼 수 있다. 이에 따라 선박은 항해의 풍파에 견딜 수 있어야 하고 항해에 충분한 인원, 항해기술, 의장 등이 충분하게 갖추어져야 한다. 그래서 감항담보는 묵시담보가 되는 것이 일반적이다.

그리고 2009 ISC(Cargo)에서는 4.1.2와 4.2의 조항을 신설하였다. 즉 2009 ISC(Cargo) 4.1.2에서는 '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.(4.1.2 보험의 목적의 안전운송을 위한 컨테이너 또는 운송용구의 부적합. 다만 그 적재가 이 보험의 개시 전에 실행되는 경우 또는 피보험자 또는 그 사용인에 의해 실행되고 또한 그들이 적재

20) 이시환. 전게서, p.6; Vero Marine. *The Navigator, Special Edition, 2008.*

21) 4.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from,

시에 그러한 부적합을 알고 있을 경우에 한한다.)'라는 내용을 신설하였다. 즉 2009 ISC(Cargo)의 4.1.2는 피보험자나 그 사용인이 불감항이나 부적합한 사실을 알지 못한 경우에 한해 보험자가 감항묵시담보 위반에 대해 자기 권리를 포기한 것으로 간주한다고 본 것이다. 그러므로 피보험자나 그 사용인이 불감항이나 부적합의 사실을 알고도 모른 채 한 경우 담보위반과 관련한 일체의 손해에 대해 보험자가 면책되는 것이다.

2009 ISC(Cargo)의 4.2에서는 '4.2 Exclusion 4.1.1 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 ubject-matter insured in good faith under a binding contract.(4.2 상기 4.1.1 면책조항은, 구속력 있는 계약 하에서, 선의로 보험의 목적을 구입한 자 또는 구매하는 것에 동의한 자에, 이 보험계약이 양도되어, 그 자가 이 보험에 의해 보험금을 청구하는 경우에는 적용되지 아니한다.)'는 내용을 신설하였다.

1982 ISC(Cargo) 제4조 불감항·부적합 면책조항 4.2에 규정되었던 '4.2 The Underwriters 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, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness(4.2 보험자는 선박의 감항성과 보험의 목적을 목적지까지 운송하는데 적합하여야 한다는 묵시담보를 위반한 경우에는 피보험자, 또는 그 사용인이 이러한 불감항 또는 부적합의 사실을 알지 못한 경우에 한하여 보험자는 그 권리를 포기한다)'라는 내용은 2009 ISC(Cargo)의 4.3에서 '4.3 The Insurers 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.(4.3 보험자는 선박의 감항 및 보험의 목적을 목적지로 운송하기 위한 선박의 적합에 대한 묵시담보의 위반에 대하여 보험자의 권리를 포기한다)'라는 내용으로 변경되었다.

2. 보험기간 관련 조항

1) 운송 조항

2009 ISC(Cargo)의 제5조 운송 조항에서는 용어를 변경하거나 용어에 대한 정의를 명확하게 하기 위하여 설명을 추가한 부분이 있다.

2009 ISC(Cargo)의 5.1에서는 1982 ISC(Cargo) 5.1의 'the goods leave(화물이 떠날 때)'를 'the subject-matter insured is first moved in(보험의 목적이 최초 이동할 때)'로 'at the place herein(보험증권상의 장소에서)'를 '(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(화물이 운송개시를 위하여 이 보험증권에 기재된 장소의 창고나 보관 장소를 떠날 때부터 개시되고, 통상의 운송과정에 있는 동안 계속되며)'로 변경한 것이다. 그러므로 보험의 목적이 창고 또는 보관 장소에서 적재할 목적으로 최초로 움직인 때에 보험자의 책임이 개시되기 때문에 창고 안에서 적재하는 것도 보험기간에 해당하는 것이다..

2009 ISC(Cargo)의 5.1.1에서는 1982 ISC(Cargo) 5.1.1의 'on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein(수하인의 또는 기타 최종 창고에서 인도될 때)'을 'on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse(최종 창고에서 또는 창고 안에서 운송 차량 또는 기타 운송용구로부터 양하가 완료된 때)'로 'herein(보험증권상)'는 'in the contract of insurance(보험의 계약에서)'로 변경하였다.

2009 ISC(Cargo)의 5.1.2에서는 1982 ISC(Cargo) 5.1.2에서 규정한 'on delivery to any other warehouse(기타의 창고에서 인도될 때)'를 'on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse(기타의 창고에서 또는 창고 안에서 운송 차량 또는 기타 운송용구로부터 양하가 완료된 때)'로, 'herein(보험증권상)'을 'in the contract of insurance(보험의 계약에서)'로 변경하고 5.1.2.1과 5.1.2.2는 병합하였다.

2009 ISC(Cargo)의 5.1.3에서는 '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(피보험자 또는 그 사용인이 통상의 운송과정이 아닌 보관을 목적으로, 운송차량 또는 기타 운송용구 또는 컨테이너를 사용하고자 선택한 때, 또는)'라는 내용을 신설하였다. 즉 운송기간의 종료시점에 대하여 피보험자 또는 그 사용인이 실제로 양하하지 않더라도 보관을 목적으로 이동하거나 보관을 하였다면 보험이 종료됨을 인정하고 있는데 이는 운송업계 또는 보험업계의 현실을 반영한 조치라고 할 수 있다.

2009 ISC(Cargo)의 5.1.4에서는 1982 ISC(Cargo)의 5.1.3에 규정된 'the goods here by insured (보험상의 화물)'을 'the subject-matter insured(보험의 목적)'으로 용어를 변경하여 그 대상을 구체화하였다.

2009 ISC(Cargo)의 5.2에서는 1982 ISC(Cargo) 5.2의 'the goods(화물)'을 'the subject -matter insured(보험의 목적)'으로 'they are insured hereunder(보험증권에 부보된 화물)'은 'it is insured (부보된)'으로 'as provided for above'(상기에 명시된)은 'as provided in Clauses 5.1.1 to 5.1.4'(5.1.1과 5.1.4조항에 명시된)으로, 'beyond the commencement of(운송을 개시한 때에)'는

'beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement (보험의 목적이 그러한 목적지로 운송개시를 위해 최초로 움직인 때)'로 용어를 변경하여 그 대상을 구체화하고 그 시점을 명확하게 하고 있다.

2009 ISC(Cargo)의 5.3에서는 1982 ISC(Cargo) 5.3의 'for above(상기에서)'를 'for in Clauses 5.1.1 to 5.1.4 above(약관 5.1.1.에서 5.1.4에 규정된)'으로 용어를 구체화하였고 'granted to shipowners or charters under the contract of affreightment(해상운송계약상 선주나 용선자에게 부여된)'은 'granted to carriers under the contract of carriage.(운송계약상 운송인에게 부여된)'으로 그 표현을 간소화하였다.

2009 ISC(Cargo)의 5.3에 의하면 보험증권에 명시된 예정된 항로를 벗어났다가 원래의 항로로 되돌아와 보험증권에 명시된 목적지로 운송하는 경우인 경우도 이로에 해당한다. Elliot v. Wilson(1776)사건[22]은 화물이 Leith에 기항하는 자유재량권부로 Carron을 출발지로 하고 Hull을 목적지로 하여 부보되었는데 보험증권에는 기재되어 있지 않았지만 Firth of Forth강을 항행하는 선박들이라면 어느 선박이라도 관습상 기항하는 장소인 Morrison's Haven으로 항행하는 중에 적하에 손해가 발생한 사건이다. 이 사건에서 발생한 항행은 이로에 해당된다는 취지의 판결이 있었다.[23] M.I.A. 제46조에 의하면 보험자는 선박이 적법한 이유 없이 보험증권에 정해진 항로로부터 이탈하는 경우에는 이로를 한 때부터 면책되는 것으로 규정하고 있다. 그러나 M.I.A. 제49조에서는 이로와 항해의 지연을 허용하는 사유들을 규정하고 있는데, 그 중의 하나가 '보험증권상 특약에 의하여 인정된 경우'이다. 이 사건에서 발생한 이로는 M.I.A. 제46조 제2항에 규정한 바와 같은 위험상황과는 전혀 무관한 것으로 정당성을 결여하고 있는 것이기 때문에 손해에 대해 보험자의 면책으로 결정한 것이다.

Calson v. Simmond's(1741)사건[24]은 사전에 계약된 보험증권에서 항해를 런던에서 및 거기로부터 Gibraltar해협 Messia의 북쪽에 위치한 양륙항까지 운항 중 어떠한 항구에라도 기항, 정박할 수 있다고 규정하고 있었는데 선박이 Falmouth에 기항하게 되었고, 그 후 손해가 발생되자 기항을 위한 항로이탈에 대한 정당성이 문제가 된 사건이다. 이 사건에서 재판부는 그 항해 중 선박이 그 항구에 기항하는 것은 드문 일이기 때문에 부당한 이로라는 취지의 판결을 하였다.[25] 이것은 M.I.A. 제46조 제2항에 규정한 것과 일치하는 것이다. 즉, Falmouth에 기항했던 것은 위험과는 별개로 이루어진 조치이고 기항항 자체도 통상적이거나 관습적

22) 4 Bro.Parl.Cas.470
23) Arnould, op.cit., p.325.
24) Cited in 6 Term Rep. at.P.533
25) Dover, op.cit, p.388.

인 항구가 아니었기 때문에 이로 후에 발생하는 손해에 대한 보상책임을 보험자가 부담한다는 것은 불합리한 것이다.

Marsden v. Reid(1803)사건[26]은 지리적 순서가 Liverpool에서 출발하여 Palermo, Messina 및 Naples을 목적지로 하는 운송계약에서 기항지의 순서와 관련한 사건이다. 이 사건에서는 항해에 있어서 지리적인 순서에 의한 항해는 이로가 아니지만 지리적으로 보아 역순으로 항해하는 경우는 이로라는 취지의 판결이 있었다.[27] 지리적으로 볼 때 역순이라는 것은 이미 기항하지 않고 지나친 항구를 다시 거슬러 올라가 기항하는 경우로서 항로로 볼 때는 중복항행이 이루어지는 상태이며 위험을 중복하여 부담한다는 것과 같은 결과가 초래되기 때문에 보험자는 면책이 된다. 그런데 기항항을 지나친 경우 이를 기정 사실화하여 역순의 항행이 없이 다음 항구로 항행이 계속되었다면 이로와는 관계가 없게 된다. 결국 이로는 선박이 발항항 및 목적항을 변경함이 없이 보험증권에 항로를 특별하게 정한 때에는 그 항로를, 보험증권에 항로가 특별하게 정하지 않은 때에는 관습상 정해진 항로를 이탈하거나 또는 보험증권에 정해진 순서 혹은 지리적 순서에 따르지 않고 기항하는 것을 의미한다. 즉 이로는 정당한 항로를 이탈하는 것 또는 정당하지 않은 기항을 하는 것이라고 요약할 수 있다.[28] The Mormacsaga v. Crelinsten Fruit(1969)사건[29]은 목적항에서 발생한 동맹파업을 피하기 위해 항로를 변경한 사건이었는데 정당한 이로가 아니라는 취지의 판결이 있었다.[30] 목적항의 동맹파업이라는 이유만으로 항로를 이탈했다는 것은 보험자의 담보범위를 벗어나는 행위이기 때문이다.

2009 ISC(Cargo)의 제5조 운송조항 5.3에서는 1982 ISC(Cargo)의 5.3에 규정된 'granted to shipowners or charters under the contract of affreightment(해상운송계약상 선주나 용선자)'를 'granted to carriers under the contract of carriage.(운송계약상 운송인에게 부여된)'으로 의미를 축약하여 부보범위를 명확하게 제한하고 있다. 또한 5.3에서는 피보험자로부터의 통지나 추가보험료의 지급이 없어도 담보가 계속되는 것으로 규정하고 있다. 그런데 이로의 경우는 지연의 경우와 달리 피보험자가 좌우할 수 없는 경우에 한한다는 규정은 없지만 피보험자가 회피할 수 있었던 이로는 '통상의 운송과정'에 포함되지 않는 것으로 간주되기 때문에[31] 당연히 보험자가 책임을 지지 않게 된다.

---

26) 3 East 572

27) Arnould, op.cit., p.481; Dover, op.cit., p.227, p.388 참조.

28) 이시환, 전게서, p.84 참조.

29) 2 Ex.C.R.215

30) Goodacre, J. Kenneth, Marine Insurance Claims, 2nd ed., London, Witherby & Co., Ltd., 1981, p.537.

31) Brown, Robert H., *Analysis of Marine Insurance Clauses*(Book 1), The Institute Cargo Clauses 1982, London, Witherby & Co., Ltd., 1982, p.19 참조.

2) 운송계약종료 조항

2009 ISC(Cargo)의 제6조 운송기간종료 조항에서는 용어의 변경이 있었다. 1982 ISC(Cargo)의 'delivery of the goods(화물의 양륙)'을 'unloading of the subject-matter insured(보험의 목적의 양륙)'으로, 'the Underwriters(보험인수업자)'는 'the Insurers(보험업자)'로, 1982 ISC(Cargo) 6.1의 'the goods(화물)'은 'the subject-matter insured (보험의 목적)으로 변경하고 '30 days(30일)'은 '60 days(60일)'로 연장하였다. 이 규정에서는 용어를 구체화하였다는 점과 보험기간의 종료시점을 30일에서 60일로 연장하여 2009 ICC(A), ICC(B), ICC(C)의 운송 조항에서 규정한 종료기간의 시점과 일치시키고 있다.

2009 ISC(Cargo)의 6.2에서도 6.1과 같이 1982 ISC(Cargo)의 'the goods(화물)'은 'the subject-matter insured (보험의 목적)으로 변경하고 '30 days(30일)'은 '60 days(60일)'로 연장하였으며 그 중 'herein(보험증권)'은 'in the contract of insurance'(보험의 계약에서)로 변경하여 그 대상을 분명하게 하고 있다.

3) 항해변경 조항

2009 ISC(Cargo)의 제7조 항해변경 조항은 새로운 내용이 추가되고 조항이 신설되는 변화가 있었다. 1982 ISC(Cargo)의 '7. Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured, held covered at a premium and on conditions to be arranged subject to prompt notice being given to the Underwriters.(이 보험의 개시 후 목적지가 피보험자에 의하여 변경된 경우에는 지체 없이 그 취지를 보험자에게 통지하고, 보험요율과 보험조건을 협정하여야 담보한다)'라는 내용을 7.1과 7.2로 구분하여 세분화하였다.

즉 2009 ISC(Cargo)의 7.1에서는 'Where, after attachment of this insurance, the destination is changed by the Assured(이 보험의 개시 후 목적지가 피보험자에 의하여 변경된 경우에는)'이라는 내용 이하를' this must be notified promptly to Insurers for rates and terms to be agreed. Should a loss occur prior to such agreement being obtained cover may be provided but only if cover would have been available at a reasonable commercial market rate on reasonable market terms.(그러한 협정 전에 손해가 발생한 경우에는 영리보험시장에서 타당하다고 생각되는 보험조건 및 보험요율에 의한 담보를 받을 수 있는 때에 한하여 담보한다)라는 사항으로 내용을 추가하여 추가담보가 "합리적인 시장기준"(reasonable market test)에 의하여 보완되고 있다.[32] 특히 'held covered(계속 담보를 받는)'라는 용어를 삭제함으로써 보험자로부터 보상받을 수 있는 대상이 무엇인가를 명확하게 하였다.

2009 ISC(Cargo) 7.2의 'Where the subject-matter insured commences the transit contemplated by this insurance (in accordance with Clause 5.1), but, without the knowledge of the Assured or their employees the ship sails for another destination, this insurance will nevertheless be deemed to have attached at commencement of such transit.(보험의 목적이 "약관 제5.1조에 따라" 이 보험에서 예상된 운송을 개시하였지만, 피보험자 또는 그들의 사용인이 알지 못하고 선박이 다른 목적지로 향하는 경우에도 이 보험은 그러한 운송의 개시시에 개시한 것으로 간주된다.)'라는 조항은 선박이 종종 허위 서류로 화물을 다른 지역으로 가져가 매각처분해 버리는 상황, 심지어는 선박에 적재된 적하 전체를 통째로 훔쳐 가는 유령선(phantom ship)과 관련한 것이다. 이 조항은 2003년 Nima회사와 Deves Insurance Public Co Ltd 사이에서 벌어진 "The Prestrioka"사건[33]을 계기로 신설한 것이다.[34]

3. 보험금 청구 관련 조항

1) 피보험이익 조항

2009 ISC(Cargo)의 제8조 피보험이익 관련 조항 8.2에서는 1982 ISC(Cargo)의 'the underwriters(보험인수업자)'라는 용어를 'the Insurers(보험업자)'로만 변경하고 1982 ISC (Cargo) 제8조의 규정[35]에 명시되었던 본문의 취지는 그대로 유지하였다.

2) 증액 조항

2009 ISC(Cargo)의 제9조 증액 조항은 증액보험과 관련한 조항이다. 증액 조항은 원보험과 증액보험을 공동보험의 측면에서 취급하고자 하는 것으로서, 손해도 양자의 보험금액에 따라 안분(按分)시키고자 하는 것이다. 이 중 9.1은 원보험에 적용되고, 9.2는 증액보험에 적용된다.[36] M.I.A. 제27조는 '(중략)... 사기가 없는 한, 보험증권에서 정해진 가액은 보험자와 피보험자 사이에는 부보할 것을 의도한 목적물의 보험가액으로서 결정적인 것으로 한다'고 규정

32) 이시환. 전게서, p.87; William Sharpe, "*The Institute Cargo Clauses, 1982 and 2009- A Comparison*," CBMU Annual General Meeting 2008.

33) Nima SARL v. Deves Insurance Public Co Ltd.; *2 Lloyd's Rep.* 327.

34) 이시환. 전게서, p.87 참조; Charles Taylor, op.cit.. p.16 참조; Vero marine, *op.cit* 참조.

35) INSURABLE INTEREST 8. 8.1 In order to recover under this insurance the Assured must have an insurable interest in the subject-matter insured at the time of the loss. 8.2 Subject to Clause 8.1 above, the Assured shall be entitled to recover for insured loss occurring during the period covered by this insurance, notwithstanding that the loss occurred before the contract of insurance was concluded, unless the Assured were aware of the loss and the Insurers were not.

36) 이시환. 상게서, p.89 참조.

하고 있다. 그래서 만약 피보험자가 동일한 이익에 대하여 두 개의 보험에 부보하고 양 보험이 기평가보험인 경우 보험가액은 각 보험증권에 표시된 가액을 포함하여야 한다. 이와 관련하여 9.1에서는 1982 ISC(Cargo)의 'the cargo insured herein(본 보험에 부보된 적하)'를 'the sbject-matter insured under this insurance(이 보험에서의 보험의 목적)'으로 'the underwriters(보험인수업자)'를 'the Insurers(보험업자)'로 용어를 변경하였지만 1982 ISC(Cargo) 9.1의 규정[37]에 명시하였던 취지는 그대로 유지하고 있다. 2009 ISC(Cargo)의 9.2에서도 9.1에서와 동일한 용어의 변경이 있었지만 1982 ISC(Cargo) 9.2의 규정[38]에 명시하였던 취지는 그대로 유지하고 있다.

3) 보험이익 불공여 조항

2009 ISC(Cargo)의 제10조 보험이익 불공여 조항에서는 1982 ISC(Cargo)의 'This insurance shall not inure to the benefit of the carrier or other bailee.(보험은 운송인 또는 기타의 수탁자의 이익을 위하여 이용되어서는 안된다.)'라는 내용을 10.1과 10.2로 구분하여 '10. This insurance 10.1 covers the Assured which includes the person claiming indemnity either as the person by or on whose behalf the contract of insurance was effected or as an assignee,(10.1 이 보험계약을 체결하거나 또는 자기를 위해 체결된 자로서, 또는 양수인으로서 보험금을 청구하는 자를 포함하는 피보험자를 대상으로 한다.)라는 내용을 신설하였다.

그렇지만 2009 ISC(Cargo) 10.2에서는 1982 ISC(Cargo)에 규정되었던 '10.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.(보험은 운송인 또는 기타의 수탁자의 이익을 위하여 이용되어서는 안된다.)'[39]라는 내용을 개정하지 않고 유지하고 있다.

---

37) INCREASED VALUE 9. 9.1 If any Increased Value insurance is effected by the Assured on the subject-matter insured under this insurance the agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be increased to the total amount insured under this insurance and all Increased Value insurances covering the loss, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured. In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

38) 9.2 Where this insurance is on Increased Value the following clause shall apply: The agreed value of the subject-matter insured shall be deemed to be equal to the total amount insured under the primary insurance and all Increased Value insurances covering the loss and effected on the subject-matter insured by the Assured, and liability under this insurance shall be in such proportion as the sum insured under this insurance bears to such total amount insured. In the event of claim the Assured shall provide the Insurers with evidence of the amounts insured under all other insurances.

39) 10.2 shall not extend to or otherwise benefit the carrier or other bailee.

4. 손해경감 및 관습 관련 조항

1) 피보험자 의무 조항

2009 ISC(Cargo)의 제11조 피보험자 의무 조항 서문에서는 1982 ISC(Cargo) 제11조 서문에 규정한 'servants(하인)이라는 용어를 'employees(고용인)'으로, 'the Underwriters(보험인수업자)'라는 용어를 'the Insurers(보험업자)'로 변경하여 현대에 어울리는 용어[40]로 개정하였다. 그리고 11.2에서도 the Underwriters(보험인수업자)이라는 용어를 'the Insurers(보험업자)'로 변경하였다. 그렇지만 2009 ISC(Cargo) 11.1의 규정[41]은 개정내용이 없다.

2) 위부의 포기 조항

2009 ISC(Cargo)의 제12조 위부의 포기 조항에서는 1982 ISC(Cargo) 제12조의 'the Underwriters(보험인수업자)'라는 용어를 'the Insurers(보험업자)'로 변경하고 '보험의 목적을 구조·보호 또는 회복하기 위한 피보험자 또는 보험자의 조치는 위부의 포기 또는 승낙으로 간주되지 아니하며, 또한 각 당사자의 권리를 침해하지도 아니한다[42]'는 조항의 취지는 변경없이 그대로 유지하고 있다.

3) 신속조치 조항

2009 ISC(Cargo)의 제13조 신속조치 조항에서는 내용의 변경없이 1982 ISC(Cargo)의 '피보험자는 자신이 통제할 수 있는 모든 사정에 있어서 상당히 신속하게 행동하는 것이 이 보험의 조건이다.[43]'라는 본질을 그대로 유지하였다.

4) 영국법 및 관습 조항

2009 ISC(Cargo)의 제14조 영국법 및 관습 조항의 내용에 대한 개정없이 '이 보험은 영국의 법률과 관례에 준거한다.[44]'라는 취지를 그대로 유지하고 있다.

---

40) 권 오, "협회적하약관 2009(A)의 개정내용에 관한 연구", 「관세학회지」, 10권 제4호, 한국관세학회, 2009, p.163 참조.

41) 11.1 to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

42) 12. Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

43) AVOIDANCE OF DELAY 13. It is a condition of this insurance that the Assured shall act with reasonable despatch in all circumstances within their control.

44) LAW AND PRACTICE 14. This insurance is subject to English law and practice.

5) 유의사항

2009 ISC(Cargo)의 유의사항은 완전 변경되었다. 즉 'NOTE:- It is necessary for the Assured when they become aware of an event which is "held covered" under this insurance to give prompt notice to the Underwriters and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.(유의사항 - 피보험자가 이 보험에 따라 "계속 담보를 받는" 사유의 발생을 알았을 때에는 그 취지를 지체없이 보험자에게 통고하여야 하며, 또 계속 담보를 받을 권리는 이러한 의무를 이행하였을 경우에 한한다)'라는 내용을 'NOTE:- Where a continuation of cover is requested under Clause 6, or a change of destination is notified under Clause 7, there is an obligation to give prompt notice to the Insurers and the right to such cover is dependent upon compliance with this obligation.(유의사항: 약관 제6조에 의해 담보의 계속이 요청되거나, 또는 약관 제7조에 의해 항해의 변경이 통지되는 경우, 지체 없이 그 취지를 보험자에게 통지할 의무가 있으며, 계속 담보를 받을 수 있는 권리는 이 의무의 이행여부에 달려 있다.)'는 내용으로 완전 개정하였다.

Ⅳ. 2009 ISC(Cargo) 개정내용의 시사점

1. 해상보험업계의 변화 수용

2009 ISC(Cargo)에서는 용어의 변경을 통하여 의미를 명확하게 함으로써 해상보험업계에서 해석상 논란의 여지를 만들었던 부분을 제거하였다. 즉 'The Underwriters(보험인수업자)'를 'The insurers(보험업자)'로 변경한 조항은 제4조 불감항·부적합 조항 4.3, 제6조 서문, 제8조, 제9조, 9.2, 제11조 서문, 제12조 등이다. 'the goods(화물)'이라는 용어를 'the subject-matter insured(보험의 목적)'으로 변경한 조항은 제5조 운송조항의 5.1, 5.2, 제6조 운송계약종료 조항의 서문, 6.1, 6.2, 제9조 증액 조항의 9.2 등이다.

그리고 제4조 불감항·부적합 조항에서는 'the Assured or their servants are(피보험자 또는 그 사용인)'이라는 용어를 'the Assured are(피보험자)'로, 제11조 피보험자 의무 조항의 서문에서는 'servants(부하, 하인)'라는 용어를 'employees(고용인)'으로 개정하였다. 이것은 해상보험업계의 환경변화에 따라 이러한 용어는 이미 사용하지 않는 용어가 되었기 때문에 해상보험업

계의 변화를 수용한 것으로 보인다. 즉 2009 ISC(Cargo)에서는 개정을 통하여 오늘날의 해상 보험업계에서 적합하게 사용할 수 있는 용어를 도입하였다는 점이다.

2. 인과관계 및 부보범위의 제한

2009 ISC(Cargo) 제1조 담보 조항, 제3조 면책 조항 3.5, 3.8, 3.9 등에서는 'arising from(발생한)'이라는 용어를 'directly or indirectly caused by(직간접적으로 기인하거나) or arising from (발생한)'으로 변경하였는데 이것은 인과 관계의 범위와 관련한 용어이다. 1982 ISC(Cargo)에서는 인과관계의 범위를 확대 해석해야 하는 오류가 있었다. 그렇지만 2009 ISC(Cargo)에서 용어의 개정을 통하여 근인의 의미에서 오는 혼란을 방지하고 있다.

또한 2009 ISC(Cargo)에서는 'Unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan(본선 부선 운송용구 콘테이너 또는 지게차의 부적합)'이라는 용어를 'unfitness of vessel or craft(본선 또는 부선의 부적합)'으로 개정한 부분이다. 본고에서는 'liftvan'을 '지게차'로 해석하고 있지만 그 의미가 모호한 측면이 존재하고 있음을 부인할 수 없다. 따라서 적하의 선적 또는 양륙시에 사용하는 운송용구의 범위를 축소하여 애매모호한 해석을 야기할 수 있는 요인을 제거하였다고 보아야 할 것이다.

제5조 운송 조항의 5.1.1, 제9조 증액 조항에서는 'herein(보험증권)'이라는 용어를 'under this insurance(이 보험에서)'로, 제6조 항해변경 조항의 6.2에서는 'herein(보험증권)'은 'in the contract of insurance'(보험의 계약에서)로 변경하였고 제5조 운송조항의 5.2에서는 'they are insured hereunder(보험증권에 부보된 화물)'은 'it is insured(부보된)'로 'for above'(상기에서)'를 'for in Clauses 5.1.1 to 5.1.4 above(조항 5.1.1.에서 5.1.4에 규정된)'으로 구체화하였고 제5조 운송조항의 5.3에서는 'granted to shipowners or charters under the contract of affreightment(해상운송계약상 선주나 용선자)'를 'granted to carriers under the contract of carriage.(운송계약상 운송인에게 부여된)'으로 의미를 축약하여 부보범위를 명확하게 제한하고 있다.

3. 보험기간의 확장

2009 ISC(Cargo) 제5조 운송 조항의 5.1.1에서는'on delivery to the Consignees' or other final warehouse or place of storage at the destination named herein(수하인의 또는 기타 최종 창고에서 인도될 때)'를 'on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at the final warehouse(최종 창고에서 또는 창고 안에서 운송 차량 또는 기타 운송용구로부

터 양하가 완료된 때)'로 개정하였다. 5.1.2에서는 'on delivery to any other warehouse(기타의 창고에서 인도될 때)'를 'on completion of unloading from the carrying vehicle or other conveyance in or at any other warehouse(기타의 창고에서 또는 창고 안에서 운송 차량 또는 기타 운송용구로부터 양하가 완료된 때)'로 개정하였다. 또한 5.2에서는 'beyond the commencement of(운송을 개시한 때에)'는 'beyond the time the subject-matter insured is first moved for the purpose of the commencement(보험의 목적이 그러한 목적지로 운송개시를 위해 최초로 움직인 때)'로 변경하였다.

제6조 운송계약종료 조항의 서문에서는 'delivery of the goods(화물의 양륙)'을 'unloading of the subject-matter insured(보험의 목적의 양륙)'으로, 6.1과 6.2에서는 '30 days(30일)'은 '60 days(60일)'로 개정하였다.

2009 ISC(Cargo) 제5조 운송 조항 및 제6조 운송계약종료 조항에서 변경된 내용을 보면 보험자의 책임 시기(始期) 및 보험기간이 1982 ISC(Cargo)의 담보범위보다 확장됨으로써 피보험자에게 유리한 조항이 되고 있다.

4. 제한적 개정

2009 ISC(Cargo)를 1982 ISC(Cargo)와 비교한 결과 개정내용이 없는 조항, 일부용어를 개정한 조항, 완전 개정한 조항 등으로 구분하여 다음 표와 같이 요약할 수 있는데 2009 ISC(Cargo)는 전면 개정이 아닌 제한적인 개정이 있었음을 알 수 있다.

1982 ISC(Cargo)와 2009 ISC(Cargo) 약관의 비교

약관구분	1982 ISC(Cargo)		2009 ISC(Cargo)의 개정유무		
			불 개정	일부 개정[1]	완전 개정[2]
담보위험	1. 위험담보 조항	1		○	
		1.1	○		
		1.2			○
		1.3			○
	2. 공동해손 조항		○		
면책위험	3. 면책 조항	3 3.1	○		
		3.2	○		
		3.3			○
		3.4	○		

약관구분	1982 ISC(Cargo)		2009 ISC(Cargo)의 개정유무		
			불 개정	일부 개정[1]	완전 개정[2]
		3.5			○
		3.6			○
		3.7	○		
		3.8	○		
		3.9			○
		3.10	○		
	4. 불감항·부적합 면책조항	4 4.1(서문)	○		
		4.1.1		○	
		4.1.2			○(신설)
		4.2			○(신설)
		4.3		○4.2의 개정	
보험기간	5. 운송 조항	5 5.1			○
		5.1.1		○	
		5.1.2			○
		5.1.3			○(신설)
		5.1.4		○5.1.3의개정	
		5.2 5.2.1		○	
		5.2.2			
		5.3		○	
	6. 운송계약종료 조항	6		○	
		6.1		○	
		6.2		○	
	7. 항해변경 조항	7 7.1			○
		7.2			○(신설)
보험금 청구	8. 피보험이익 조항	8 8.1	○		
		8.2		○	
	9. 증액 조항	9 9.1		○	
		9.2		○	
보험이익	10. 보험이익 불공여 조항	10 10.1			○(신설)
		10.2		○	
손해경감	11. 피보험자 의무 조항	11(서문)		○	
		11.1	○		
		11.2		○	
	12. 위부의 포기 조항			○	
지연의 회피	13. 신속조치 조항		○		

약관구분	1982 ISC(Cargo)	2009 ISC(Cargo)의 개정유무		
		불 개정	일부 개정[1]	완전 개정[2]
법, 관습	14. 영국법 및 관습 조항	○		
유의사항	유의사항			○

주: 1) 일부 개정은 용어 또는 문구를 변경하여 원래의 취지는 유지하고 있는 것을 의미함
2) 완전 개정은 신설 또는 조항의 취지가 완전 변형된 것을 의미함

첫째, 2009 ISC(Cargo)에서 개정된 내용이 없는 조항은 제1조 담보 조항의 1.1, 제2조 공동해손 조항, 제3조 면책 조항의 3.1, 3.2, 3.4, 3.7, 3.8, 3.10, 제4조 불감항·부적합면책 조항의 4.1, 4.1.1, 제8조 피보험이익 조항 8.8.1, 제13조 신속조치 조항 그리고 제14조 영국법 및 관습 조항 내용 등이다.

둘째, 2009 ISC(Cargo)에서 용어의 변경, 삭제 또는 추가를 통하여 담보범위나 면책범위를 확장 내지 변경한 조항은 둘째, 2009 ISC(Cargo)에서 용어의 변경, 삭제 또는 추가를 통하여 담보범위나 면책범위를 확장 내지 변경한 조항은 제1조 담보조항의 1.1, 제3조 일반면책 조항의 3.5, 3.8, 3.9 제4조 불감항·부적합 면책 조항의 4.1.1, 4.3, 제5조 운송 조항의 5.1 5.1.2, 5.2, 5.3 5.3.2, 5.4, 5.5, 제8조 피보험이익 조항의 8.2, 제9조 증액 조항의 9.1, 9.2, 제11조 피보험자의무 조항의 11.2, 제12조 위부의 포기 조항 등이다.

셋째, 2009 ISC(Cargo)에서 신설되거나 완전 개정된 조항은 제1조 담보 조항의 1.3, 제3조 면책 조항의 3.3, 3.6, 제4조 불감항·부적합면책 조항의 4.1.2, 4.2, 4.3, 제7조 항해변경 조항의 7.1, 7.2, 제10조 보험이익 불공여 조항의 10.1, 유의사항 등이다.

V. 결 론

2009 ISC(Cargo)의 각 조항을 보면 1982 ISC(Cargo)의 각 조항에 부기되었던 '약관(clause)'이라는 용어가 삭제되어 있음을 알 수 있다. 즉 1982 ISC(Cargo)를 예로 든다면 Institute Strikes Clause(Cargo)에서 이미 '약관(clause)'이라는 의미가 내포되어 있음에도 불구하고 '제1조 위험담보 약관(1. Risks Clause)' 조항에 다시 '약관(clause)'이라는 수식어를 부기함으로써 중복 사용에 따르는 해석의 혼란을 방지하기 위한 차원으로 볼 수 있다. 이러한 것은 2009

ICC(A), 2009 ICC(B), 2009 ICC(C), 2009 IWC(Cargo) 등에서도 동일하기 때문에 본고에서도 '약관'이라는 용어를 지양하고 '조항'이라는 용어를 사용하였다.

2009 ISC(Cargo) 개정내용의 특징은 해상보험업계의 변화 수용, 인과관계 및 부보범위의 제한, 보험기간의 확장, 그리고 제한적 개정 등으로 집약할 수 있다. 2009 ISC(Cargo)에서는 1982 ISC(Cargo)를 사용하는 과정 중에 제기되었던 용어의 해석에서 발생할 수 있는 오해의 소지를 해소하는 데에 주력하여 용어의 의미를 정확하게 하고 있다. 인과관계에 있어서는 근인의 범위를 축소함으로써 보험의 부보대상을 확실하게 정의하고 있음을 볼 수 있다. 보험기간이 확장되었다는 것은 피보험자에게 유리한 변화라고 할 수 있다.

2009 ISC(Cargo)는 피보험자들에게 이를 활용할 수 있는 기회를 확대하고 있다. 2009 ISC(Cargo)가 등장하였다고 하더라도 해상보험업계에서는 1982 ISC(Cargo)와 2009 ISC (Cargo)가 병행 사용될 것이기 때문에 피보험자가 보험약관을 선택할 수 있는 폭이 확대되었다는 점은 해상보험업계에 긍정적인 영향을 줄 것이다.

그런데 보험자의 책임이 확장되었다는 것과 피보험자의 선택 폭이 확대되었다는 것이 향후 보험요율에 어떠한 영향을 줄 것인가에 대해서는 연구가 부족하다. 따라서 이러한 관계를 규명하고 해상보험업계를 더욱 발전시키기 위해서는 이미 연구되었던 2009 ICC(A): CL382, 2009 ICC(B): CL383, 2009 ICC(C): CL384, 2009 IWC(Cargo): CL385 등 이외에도 2009 ICC(Air): CL387, 2009 IWC(Air Cargo): CL388, 2009 ISC(Air Cargo): CL389, 2009 IWC(sending by post): CL390 등에 대하여 각 약관간의 상관관계, 각 약관과 보험요율과의 상관관계 등에 대한 논의가 있어야 할 것이다.

참 고 문 헌

권 오. 「국제무역보험론(제2판)」. 도서출판 두남, 2009.

_____. "2004 공동해손규칙(YAR)에 관한 연구", 「관세학회지」, 제7권 제3호, 한국관세학회, 2002.

_____. "협회적하약관 2009(A)의 개정내용에 관한 연구", 「관세학회지」, 10권 제4호, 한국관세학회, 2009.

_____. "협회전쟁약관(적하) 2009의 개정내용에 관한 연구", 「관세학회지」, 19권 제4호. 한국관세학회, 2010.

이시환.「2009년 해상적하보험약관론」, 도서출판 두남. 2010.

_____. "2009년 ICC와 1982년 ICC상의 면책위험 비교연구", 「貿易商務研究」, 제43권 제3호, 2009.

_____. "海上保險에 있어서의 戰爭危險에 관한 一考察", 「保險學會誌」, 第28輯, 1986.

이재복. "협회적하약관(ICC)상 운송조항(Transit Clause)의 변천과정에 관한 연구", 「貿易商務研究」, 제43권 제3호, 2009.

葛城照三, 「1981年版 英文積荷保險證券論」, 早稻田大學出版部, 1981.

松島 惠."新協會貨物約款における擔保危險と免責危險", 「損害保險研究」, 第46卷 第1號, 1984.

Arnould, Sir Joseph, The Law of Marine Insurance and Average, 16th ed.,(by Mustill and Gilman), London, Stevens & Sons, 1981.

Brown, Robert H., *Analysis of Marine Insurance Clauses*(Book 1), The Institute Cargo Clauses 1982, London, Witherby & Co., Ltd., 1982.

Carver, T. G., Carriage by Sea, 12th ed., London, Stevens & Sons, 1971.

Conah, R.. *Institute Cargo Clauses 2009-A Comparison of the 982 and 2009 Clause with additional commentary,* Richard Hogg Lindly, 2009.

Dover, Victor, A Handbook to Marine Insurance, London, Witherby & Co.,Ltd. 1975.

Goodacre, J. K., *Marine insurance claims.* London, 2nd ed., Witherby & Co., Ltd. 1981.

_____. Goodbye to the Memorandum-an in-depth study of the standard cargo, war and strikes clauses(1st ed.), Witherby, London, 1988.

Guerrero, J. A., *Marine Cargo Insurance*-Adjusting, Claims Administration, History-, London, Witherby & Co., Ltd., 2003.

Sharpe, W., "The Institute Cargo Clauses, 1982 and 2009- A Comparison", CBMU Annual General Meeting 2008.

Tayler, C.. *"Institute Cargo Clause 2009-A Comparison of the 1982 and 2009 Clause with additional commentary", 2009.*

Vero Marine. *The Navigator, Special Edition, 2008.*

http://www.iccwbo.org/incoterms/id3040/index.html

http://www.lmalloyds.com

http://www.rhlg.com

http://www.veromarine.co.nz

http://www.waltonsandmorse.com