

선박보험약관상 協會航行制限擔保約款에 관한 연구

박상갑* · † 김종락 · 신영란**

* 한국해양대학교 해사수송과학부 교수, † (주)청산푸드, ** 한국해양대학교 세계해양발전전략연구소 전임연구원

A Study on the Institute Warranties in the Institute Time Clauses-Hulls 1/10/83

Sang-Kab Park* · † Jong-Rak Kim · Young-Ran Shin**

* Division of Maritime Transportation Science, National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

† ChungSan Food, Busan, Korea

** World Ocean Development Strategy Institute, National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 협회선박보험약관, 1/10/83은 선박의 항행구역을 제한하는 협회항로제한담보약관, 1/7/76을 첨부하여 오랜 기간 동안 광범위하게 사용되어 왔다. 선박 건조기술과 항해기술의 발달에 따라 협회선박보험약관은 수차례에 걸쳐 약관 내용을 수정 보완하면서 오늘날까지 사용되고 있는 점을 고려해 볼 때, 협회항로제한담보약관도 마땅히 수정 보완되었어야 했다. 더욱이, 선박보험의 피보험자는 이와 같은 해상사업의 환경변화에도 불구하고 항로제한담보구역을 부득이 항행 또는 기항해야 할 경우 과도한 추가보험료를 부담하고 있는 실정이다. 따라서 이 연구의 목적은 협회항로제한담보약관과 준용일본항로제한담보약관을 비교분석함과 동시에 기후변화, 선박구조, 항해, 통신 등의 제반 요인에 대한 현황을 고려하여, 협회항로제한담보약관을 면밀히 분석함은 물론 항로제한담보약관의 위반에 따른 추가보험료의 합리적인 수준을 제시함에 있다.

핵심용어 : 협회선박보험약관, 1/10/83, 협회항로제한담보약관, 1/7/76, 명시담보, 묵시담보, 담보위반, 추가보험료, 항행제한구역

Abstract : The Institute Time Clauses-Hulls 1/10/83 has been using widely with attachment and/or endorsement of the Institute Warranties 1/7/76 stipulating vessel's trading limits. Taking into consideration of several changes and renewals on the contents of the Institute Time Clauses-Hulls for clarifying the clauses themselves with development on technology of vessel's construction and navigational equipments up to the present, the clauses on the Institute Warranties 1/7/76 should have been changed and/or renewed. Moreover, the insured still has been burdening additional premium in vessel's navigating and / or calling to the areas stipulated in the Institute Warranties 1/7/76 regardless of any changes of marine business environments.

Thus, this study aims to analyze the Institute Warranties 1/7/76 as well as to suggest a reasonable level of additional premium for breach of Institute warranties through not only a comparative analysis between the Institute Warranties clauses and those of the corresponding Institute Warranties using in the Japanese Fire and Marine Insurance companies but also consideration of current circumstances on changes in climatic conditions, vessel design, navigation and communication requirements and capabilities.

Key words : ITC-Hulls, 1/10/83, IW, 1/7/76, express warranty, implied warranty, breach of warranty, additional premium, trading area limits

1. 서 론

해상보험은 모험대차(Bottomry:선박소유자 또는 하주는 선박 또는 적하를 담보로 하여 금융업자로부터 금전을 차입하여 항해가 무사히 종료되면 원금과 이자를 상환하고, 만일 해양사고로 항해를 종료하지 못하면 원금과 이자를 상환할 의무를 면제 받음)의 형태로 오랜 기간 생성·발전되어 오다가, 14세기 중엽에 이탈리아의 상업 도시를 중심으로 적화보험대차(Respondentia)로 발전하게 되었다.

로이드는 1779년 로이드SG보험증권(Lloyd's SG Policy)을 채택하여 1983년까지 약 200년간 사용했으며, 1871년 의회에

서 로이드 법(Lloyd's Act)이 제정됨으로서 로이드는 법인화(Corporation of Lloyd's) 되었고, 이후 후속적인 의회법이 제정됨으로서 사실상 모든 보험의 분야로 그 활동 범위를 확장하여 명실상부하게 세계 해상보험의 메카로 자리 매김 하게 되었다.

로이드SG보험증권은 이후 산업혁명에 따른 국제무역과 국제해상운송의 급속한 발전으로 문제점이 노출되어 약관 문언의 통일과 표준화에 대한 필요성이 제기되었다. 국제무역과 해상운송이 분화, 발전함에 따라 선박과 적화에 공통으로 사용되어 온 로이드SG보험증권도 선박보험과 적화보험을 구분하여 최초로 선박보험약관(ITC-HULLS, 1888)을 특약으로 로

* 대표저자 : 종신회원, parksang@hhu.ac.kr 051)410-4235

† 교신저자 : 연회원, shentra@empal.com 051)464-5823

** 공동저자 : 종신회원, syran@hhu.ac.kr 051)410-5388

이드SG보험증권에 첨부하여 사용하게 되었으며, 협회항행제한담보약관(Institute Warranties 1/7/76 : 이하 I.W 약관이라 한다)도 이러한 맥락에서 채택되게 되었다.

I.W 약관은 협회선박기간보험약관(Institute Time Clauses-Hulls : 이하 ITC-HULLS라 한다)과 함께 사용 발전해 왔으며, 특히 ITC-HULLS, 1983 제3조 담보위반약관(Breach of Warranty)과 영국해상보험법(Marine Insurance Act, 1906 : 이하 MIA 라 한다) 제33조에서 제41조까지의 담보(warranty)와 관련된 명시담보 약관이다. 현실적으로 담보(warranty)에 관한 연구는 많이 이행되었지만 I.W 약관에 관한 연구는 극히 미진한 편이다. I.W 약관에 규정된 해역은 피보험자인 운송인의 입장에서 보면 선박 운항 상 이 해역을 불가피하게 항해를 해야 하는 경우, 항해 당 선박보험 부보 대비 약 10-15% 정도의 추가 보험료를 부담하고 담보를 유지해야 하므로 그 경제적 부담이 적지 않은 바, 현재 적용되고 있는 I.W 약관의 내용과 항행제한구역 그리고 계속 담보를 위한 추가 보험료의 경제적 효율성에 대한 심도 있는 분석이 필요하다.

현재 사용되고 있는 I.W 약관에 명시된 해역으로 항행하게 될 경우 추가 보험료와 제반 문제점과 관련하여, ITC-HULLS는 수차례 개정되었으나, I.W 약관은 상당 기간 동안 거의 변화 없이 사용되어 왔다. 오늘날 과학기술의 발달에 의한 선박 건조 기술의 획기적인 발전, 첨단 항해장비의 개발과 항해술의 발전 그리고 컨테이너화(containerization)에 의한 화물운송의 합리화와 안전성의 혁신 등을 고려한다면 적어도 I.W 약관 위반에 따른 추가 보험료와 그 내용이 재검토 되는 것이 합리적인 방향일 것이다.

따라서 이 논문에서는 ITC-HULLS 약관상 I.W 약관을 중심으로 일본손해보험회사에서 사용하는 I.W 약관에 준용되는 약관을 비교 분석하고, 또한 I.W 약관에 명시된 해역을 도식화 하여 그 위험도를 분석함으로써, I.W 약관의 위반에 따른 추가 보험료와 항행제한구역 등에 관한 합리적인 방향을 검토하여 새로운 개선 방안을 제시하고자 한다.

2. 담보의 의의

2.1 담보의 개념

담보(warranty)는 영미법에만 존재하는 영미 보험법의 특유한 제도로서, 해상보험에서 시작되었으며, 현재는 모든 보험 분야에 채택되어 사용되고 있다. 담보는 보험계약에서 중요한 법 이론으로 이를 해상보험계약법을 중심으로 그 의의를 살펴보고자 한다.

해상보험계약과 일반상사계약에서 담보의 차이점은 그 위반 시 계약 당사자에게 발생하는 권리에서 알 수 있다. 해상보험 계약에서는 담보 위반이 발생하면 보험자는 위반 시점부터 계약의 책임을 면할 수 있으나 일반 상사 계약에서는 계약 당

사자의 일방이 담보 위반을 하게 되면 상대방은 계약 책임의 이행에 대해 면제를 주장할 수 없고, 단지 자신이 입은 손해에 대해 손해배상만을 청구할 수 있다.

MIA 제33조에서 제41조까지 담보(warranty)에 관한 규정을 두고 있으며, MIA 제33조 제1항과 제33조 제3항을 중심으로 MIA상 담보의 의의를 살펴보고자 한다.

MIA 제33조 제1항에서 담보는 확약담보(promissory warranty), 즉 특정한 일이 행해져야 하거나 행해져서는 안 된다는 것 또는 어떤 조건이 충족되어야 한다는 것을 약속하거나 피보험자가 특정한 사실의 상태를 긍정하거나 부정하는 내용의 담보를 의미한다고 정의하고 있으며, 즉 MIA상의 담보는 확약담보로 범위를 한정시켜 개념화 하되, 장래 행위의 보증을 내용으로 하든가 또는 현재 사실의 존재에 관한 보증을 내용으로 하는가에 따라 장래담보와 현재담보로 나누어 정리할 수 있다.

MIA 제33조 제1항의 의한 담보의 내용을 구체적으로 정리하면 다음과 같다.

첫째, 담보는 피보험자가 특정한 행위를 할 것인가, 하지 않을 것인가를 약속하는 사항으로, 예를 들면 특정 지역 이내에 서만 항해를 수행하는 조건으로, 10일 이내에 출항 할 것을 조건으로 선체보험 계약을 체결할 경우, 이러한 조건은 피보험자가 반드시 이행하여야 할 약속이다.

둘째, 피보험자가 특정 조건을 충족시킬 것을 약속하는 사항도 담보로, 보험계약 체결 시 부보 선박의 감항성(seaworthiness)유지가 이에 해당된다.

셋째, 피보험자가 특정한 사실을 긍정하거나 부정하는 약속 사항도 담보로 적하보험에서 환적(transshipment)여부를 시인하는 것은 피보험자의 담보라 할 수 있다.

담보는 내용의 중요성과 관계없이 문자 그대로 충족되어야 하는 것으로 즉 담보는 피보험자가 보험자에게 행하는 확약으로, 피보험자가 지켜야 할 법규정이므로 내용의 중요성에 관계없이 선행되어야 한다.¹⁾

MIA 제33조 제3항에서는 담보를 위협의 발생과 연관시켜 중요성 여부를 떠나 정확히 충족되어야 할 사항으로 규정하고 있다. MIA 제33조 제3항에서 담보는 '정확히(exactly)' 충족되어야 한다고 표현하고 있으나 '문자 그대로(literally)' 충족되어야 한다고 표현하기도 한다. 이는 담보의 해석에 대한 엄격성과 관련이 있는 것으로 첫째, 담보는 위반이 불가피하고 그 위반의 이유가 충분해도 위반이 허용되지 않는다. 둘째, 담보는 추정에 기인해서 담보 문구에 나타나 있는 의미 이상으로 확장해석을 할 수 없다.

이와 같이 담보는 중요성 불문의 원칙에 따라 그 종류나 중요성에 상관없이 반드시 엄격하게 문자 그대로 정확하게 충족되어야 한다. 보험자는 담보 위반에 관계없이 담보 위반 일부 면책이 되나 입증 책임은 저야 하며, 보험계약자는 담보 위반이 발생할 경우 그 위반을 원래 상태로 회복을 시켜도 담

1) Robert H. Brown(1998), *Marine Insurance Principles & Basic Practice*, pp.84-86.

보가 충족되었다는 항변을 할 수 없다.

결론적으로 MIA상 담보(warranty)의 의의는 보험자의 안전장치의 하나로 강구된 것으로 보험기간 중에 보험 목적물의 내용을 계약상의 조건대로 유지할 것을 보험계약자가 보증한다는 약속으로, 즉 어떠한 원인으로 인해 손상이 발생 할 경우 손상 물건은 계약 체결 시와 비교하여 보면 다른 물건이므로 원래의 계약 목적을 이행 할 수 없게 된다는 점에 착안하여 인정되는 보험자의 면책사유인 동시에 보험목적물을 확정하는 요소로써 MIA에서 담보(warranty)를 규정하고 있는 것이다.²⁾

2.2 담보의 위반과 허용

MIA 제33조 제3항에서 “담보는 위험에 대하여 중요한 것이든 아니든 관계없이 반드시 정확하게 충족되어야 하는 조건으로 정확히 충족되지 않으면, 보험 증권에 명시 규정이 있는 경우를 제외하고 보험자는 담보 위반 일로부터 책임이 해제되며 담보 위반일 이전에 보험자에게 발생한 책임에는 영향을 미치지 아니 한다” 고 담보 위반의 효과에 관해 규정하고 있다. 담보 위반의 효과와 연관된 사항을 정리하여 보면 다음과 같다.

1) 담보 위반의 법적 효과

담보는 중요성 불문의 원칙에 따라 실질적으로 충족되는 것만으로 불충분하고 그 내용이 중요하든 그렇지 않든 간에 엄격하게 문자 그대로 엄격히 충족되어야 한다. 만약 피보험자가 담보를 위반하게 되면 그 시점부터 보험계약은 무효가 되기 때문에 그 이후에 발생하는 손해에 대해서 보험자는 아무런 책임을 부담하지 않는다. 비록 담보를 위반한 사실과 손해와의 사이에 아무런 인과관계가 없다 하더라도 담보 위반 이후에 발생하는 손해에 대해서 보험자는 면책이 된다.

담보 위반의 법적 효과와 관련한 여러 가지 견해가 대립되어 왔으나, The Good Luck호 사건의 판결³⁾을 계기로 담보 위반의 효과에 대한 정립을 가져오게 되었으며, 담보 위반의 효과를 정리하여 보면 다음과 같다.

첫째, 보험 증권 상에 명시되어 있는 규정 외에는, 보험자는 자동적으로 담보 위반 일로부터 소급하여 계약상의 모든 책임을 면한다.

둘째, 담보 위반은 보험자를 면책시키는 효력만 가지며 소급하여 보험계약 자체를 무효화 하거나 종료 시키는 효력은 없다.

셋째, 담보 위반 시 손해 발생 전에 그 위반이 회복되어도 담보 위반의 효과에 영향을 미치지 아니한다.

넷째, 담보 위반 시 담보 위반일 이전의 보험금 지급에 영향을 미치지 아니한다.

2) 담보 위반의 허용

해상보험에 있어 담보 위반의 효과를 경감시키는 것은 담보 그 자체를 무의미하게 만들기 때문에 담보의 위반에 대해 엄격한 규정을 적용시키고 있으나, 특정한 경우에는 담보 위반이 허용되도록 하고 있다. 이러한 담보 위반의 허용에 대해서는, MIA 제34조 제1항에도 담보의 불충족이 허용되는 경우는 상황의 변경에 의해 담보가 계약 상황에 적용될 수 없게 된 경우, 또는 담보의 충족이 그 이후의 어떠한 법률에 의해 위법이 되는 경우라고 규정하고 있다. 이러한 담보 위반이 허용된 경우는 다음과 같다.

전쟁 중 보험계약을 체결 할 경우, 특정 항구로부터 출항할 때에는 호위함을 대동해야 한다는 담보가 필요하며, 이러한 담보의 설정은 계약 당사자가 담보 설정의 상황이 계속될 것임을 합리적으로 추정하기 때문이다. 그러나 선박의 출항에 앞서 전쟁이 종료되었다면 담보 충족의 필요는 없게 되므로 호위함을 대동하지 않고 출항을 하여도 전쟁으로 인한 위험을 피할 수 있는 것이 당연히 추측된다. 이와 같이 특정한 사정의 변경이 발생하여 더 이상 담보가 적용 될 필요가 없는 경우에는 담보 위반이 허용된다. 그러나 사정의 변경이 어느 정도가 되어야 담보 위반이 허용 될 것인가에 대해서는 개별적 사안에 따른 사실 판단의 문제로 이는 보험자의 판단에 의해서 결정 되어야 할 것이다.

그리고 보험계약의 시점에 적법한 조건을 이행하기로 하는 담보를 설정하였으나, 계약 이후 새로이 제정된 법률에 의한 경우에도 담보 위반이 허용된다.

3) 담보 위반에 대한 권리의 포기

MIA 제34조 제3항은 “담보 위반 시 보험자는 그 권리를 포기할 수 있다” 고 규정하고 있다. 보험자는 보험약관 상의 명시 규정인 계속담보약관(held covered clause)이나 담보포기약관(waiver clause)을 통해 보험자의 권리를 포기할 수가 있으며 이러한 권리는 반드시 전부에 대해 포기할 필요는 없고, 일부에 대해서만 포기하는 것도 가능하다. 일부 포기의 경우에는 그 포기된 범위에 한정해서만 면책권을 주장할 수는 없다.

담보 위반에 대한 보험자의 권리 포기는 담보 위반이 부득이하게 발생되었고, 그 위반과 인과 관계가 없는 손해까지 보험자가 면책을 주장하는 것은 보험계약의 손실 보상적 측면에서 바람직하지 않다는 점을 고려한 것이라 할 수 있다⁴⁾. 보험자가 담보 위반에 대한 권리를 포기하기 위해서는 다음과 같은 요건을 필요로 한다.

첫째, 보험자는 담보 위반을 구성하는 사실에 대해 완전하게 알고 있어야 한다.

담보는 명시적이거나 묵시적이거나 종류와 중요성에 관계 없이 문자 그대로의 준수를 의미하며 실질적 준수만으로는 충

2) 박은경, “워런티(Warranty) 위반에 관한 국내 판례 연구”, 『해사법연구』, 제15권 제2호, 2003, p.159.

3) [1991] 2 WLR 1279.

4) 박은경, 상계논문, p.165.

분하지 않다는 담보의 엄격 이행의 원칙에 비추어 볼 때, 보험자의 담보 위반에 대한 권리의 포기는 예외적인 경우가 아닐 수 없으므로, 보험자는 권리의 포기에 앞서 완전한 지식을 갖추어야 할 것이다.

둘째, 보험자는 담보 위반에 대한 권리를 포기한다는 의사를 표시하거나 또는 명시적으로 계약이 유효하게 존속되고 있어 해상위험이 계속 담보되고 있다는 것을 확인하여 주거나, 보험금 지급 책임을 피하지 않겠다는 의도를 나타내는 행동을 하거나, 또는 묵시적으로 담보 위반에 대한 주장을 해태함으로써 피보험자나 제3자의 권리를 해한 사실이 있어야 한다. 보험자가 담보 위반에 대해 명시적으로 권리를 포기한다는 의사표시로는 협회선박기간보험 약관상의 Inchmaree Clause, 협회적하보험약관상의 감항능력승인 조항 또는 불감항, 부적합면책 조항, ITC-HULLS상의 제3조 담보위반 조항이 있다. 보험자가 면책권의 주장과 상반된 행위를 통해 권리가 포기되는 경우에는 보험자의 권리 포기 의사가 필요하지 않으며 이 경우 중요한 것은 피보험자가 보험자의 의사를 어떻게 판단하느냐에 달려 있다. 따라서 보험자가 포기 의사를 가지고 면책권의 주장과 상반된 행동을 하거나, 포기의 의사 없이 행동을 하였어도 추후 면책권을 행사하는 것이 부당한 경우에는 보험자는 면책권을 행사할 수 없게 된다.

2.3 담보의 종류

담보는 명시담보(express warranty)와 묵시담보(implied warranty)가 있다(MIA 제35조 제2항, 제3항).

묵시담보는 MIA에 규정된 법정 담보이나 명시담보는 MIA에 규정된 법정 담보 외에도 보험계약 당사자의 합의에 의해 특약으로 보험 증권 상에 삽입된 약정 담보도 포함되며 계약상 법정 담보와 약정 담보의 법적 효과는 동일하다.⁵⁾

명시담보는 담보의 의사가 추측될 수 있는 문구이면 무엇이든 가능하고, 보험 증권에 삽입되거나 기재되거나 또는 인용됨으로써 보험 증권의 일부를 구성하는 서류 중에 포함되어야 한다. 명시담보는 그것이 묵시담보와 서로 저촉되지 않는 한 묵시담보를 배제하지 않는다(MIA 제35조 제1~제3항). 주요한 명시담보는 안전담보, 중립담보, 항해담보 등이 있다.

묵시담보는 담보의 내용이 보험 증권에 명시되어 있지 않으나 피보험자가 반드시 충족시켜야 할 담보를 말한다. 즉, 법률에 의해서 보험계약의 전제가 되고 있는 담보이며, 영법 상 묵시담보는 감항담보와 적법담보가 있다.

명시담보와 묵시담보의 효과에는 차이가 없다. 그러나 묵시담보 중 감항담보는 보험 증권의 문언에 의해 무효화될 수 있지만 적법담보는 보험자가 포기할 수 없는 담보이다.

한편, 영법 상 선박의 국적에 관한 묵시담보와 화물이 감항이라는 묵시담보는 없다(MIA 제37조).

3. ITC-HULLS, 1983의 협회항행제한담보약관

3.1 협회항행제한담보약관의 의의

선박보험 증권 상에 명시 또는 첨부되는 명시담보의 하나로 선박 운항이 금지된 지역을 명시하고 있다. 이는 ITC-HULLS 제3조 담보위반(Breach of Warranty)과 관련된 것으로 화물, 운항, 항행구역, 예인, 구조 작업, 출항 일자에 관한 담보 위반이 발생할 경우에는 그 사실의 인지 후 즉시 보험자에게 통보하고, 보험자가 요구하는 보험 조건의 변경과 추가 보험료의 합의가 이루어지는 경우에 한해 계속 담보된다.

선박 운항의 특성상 운송인은 부득이하게 담보를 위반하게 되는 경우가 있으며, 이 경우에는 피보험자는 사고 발생 시 담보 위반으로 인한 보험금 지급을 받지 못하는 것을 방지하기 위해 사전에 보험자에게 담보 위반이 될 사실을 통지하고, 보험 조건과 추가 보험료가 양 당사자 간에 합의 된다면 화물, 운항, 항행구역, 예인, 구조 작업, 출항 일자에 관한 담보 위반에 한하여 계속 담보하겠다는 취지이다. 즉 보험자의 입장에서 담보 위반이 있었을 때 그 위반을 이유로 보험자의 책임을 면하려는 것이 아니고 추가 보험료를 받아 계속하여 책임을 지려는 것이 본래의 취지이며, 또한 이것은 피보험자의 의도나 편의를 위해서도 필요한 것이다.⁶⁾

담보 위반에 관한 약관 중 항행구역(locality)에 관한 명시담보로 협회항행제한담보(institute warranties)가 있으며, 이는 사전에 보험자에게 통지하고 추가 보험료를 지불하면 계속 담보되며, 협회항행제한담보의 경우에도 일정한 한도 내에서 합법적으로 인정된다.

즉 MIA, 제49조에 의거해서도 항행 제한 위반의 경우를 합법적인 이리로 인정하고 있다고 보아야 할 것이다.

3.2 협회항행제한담보약관의 내용

I.W 약관은 1976년에 제정되었으며 총 6개 조항으로 항행구역(locality)과 적재화물(cargo)로 구분되어, 제1조에서 제4조까지는 North American, Baltic, Arctic, Behring Sea Warranty로 동절기에 동결되는 북쪽 지역에 대한 항해를 제한하고 있으며, 제5조는 남극 항해를 제한, 제6조는 인도양에서의 하절기 석탄 수송 항해를 제한하고 있다.

협회항행제한담보내용은 다음과 같다.

1. 북아메리카의 대서양 연안과 그 하천 또는 인근 도서

(1) 북위 52° 10' 북쪽 및 서경 50° 서쪽 지역

(2) 북위 52° 10' 남쪽 지역 중 12월 21일부터 4월 30일까지 다음 범위를 포함한 지역

1) Battle Harbor와 Pistolet Bay를 연결한 선

2) Cape Ray와 Cape North를 연결한 선

3) Port Hawkesbury와 Port Mulgrave를 연결한 선

5) 박용섭, 「해상보험법」, 효성출판사, 1999, p.304.

6) 박상갑, 「선박보험론」, 다솜출판사, 2006, pp.63-64.

- 4) Baie Comeau와 Matane을 연결한 선
- (3) 12월 1일부터 익년 4월 30일 사이에 Baie Comeau와 Matane (Montreal) 서쪽 지역 (단 Montreal 서쪽은 제외)
2. 5대호 해역 및 Montreal 서쪽의 세인트로렌스 해로 (Saint Lawrence Seaway)
3. 그린란드(Greenland) 해역
4. 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당하는 북아메리카 태평양 연안과 그 하천 및 인근 도서
5. 동경 15° 동쪽의 Baltic Sea 및 인근 해안
 - (1) 12월 10일부터 5월 25일까지 Mo(북위 63°24')와 Vasa(북위 63°60')를 연결한 선
 - (2) 12월 15일부터 5월 15일까지 Viipuri(Vyborg)와 Narva를 연결한 선의 동쪽
 - (3) 1월 8일부터 5월 5일까지 Stockholm(북위 59°20')과 Tallinn(북위 59°24')을 연결한 선의 북쪽
 - (4) 12월 28일부터 5월 5일까지 북위 59° 남쪽, 동경 22° 동쪽
6. Norway나 Kola Bay로 입 출항하는 항해를 제외한 북위 70°이북 지역에 대한 항해.
7. 북위 46° 북쪽의 Behring Sea나 극동 항구, 그리고 Nakhodka와 Vladivostok을 제외한 Siberia에 있는 어떠한 항구나 장소
8. Patagonia지역(Argentina)이나 Chile, Falkland Islands 지역을 제외한 남위 50° 남쪽 지역이나 Kerguelen 또는 Croset Island로의 항해
9. 인도 산 석탄을 화물로 적재한 항해
 - (1) 3월 1일부터 6월 30일 까지
 - (2) 7월 1일부터 9월 30일 까지. 단 Aden 서쪽 또는 Singapore 동쪽 혹은 Singapore를 지난 곳을 제외한 나머지 항구로의 항해는 예외

4. ITC-HULLS, 1983상 협회항행제한담보약관의 문제점과 개선 방안

4.1 협회항행제한담보약관의 문제점

1) 협회항행제한담보약관의 문제점

1779년에 채택된 로이즈보험증권을 사용하게 되면서 적용되어 온 선박의 항행제한 지역은 1976년 7월 1일 명문화된 약관으로 제정된 협회항행제한담보약관상의 항행제한 구역을 크게 벗어나지 않은 것으로 추정되며, 단지 추가 보험료를 지불하고, 선박의 적정 항해 장비의 구비와 기타 피보험자가 준수해야 할 사항을 명시하고 있을 뿐이다.

선박보험의 요율 산정은 선박 자체의 형태가 다양하므로, 일률적인 기준은 없다고 보는 것이 타당하다. 선박보험은 다른 보험 종목에 비해 계약 건수가 매우 적은 반면에 한 척당 보험금액이 거액인 경우가 많으므로, 보험료 산정의 가장 중

요한 근거가 되는 대수의 법칙을 적용하기가 곤란하다. 이 때문에 선박 보험의 보험료 산정은 국제적인 차원에서 선박의 손해율에 의해 영향을 받게 되는 경우가 많지만 대체로 ① 선박의 총톤수 및 재화중량톤수, 선령, 의장 및 장비, ② 선급의 유지 여부, ③ 선박의 용도, ④ 운항 구역, ⑤ 보험 조건, ⑥ 선박의 관리, ⑦ 이재율(Loss Ratio), ⑧ 보험가액 및 보험금액, ⑨ 선단의 보험 가입 규모, ⑩ 보험기간 등을 복합적으로 고려하여 산정하게 된다.

현행 적용되고 있는 IW 약관의 제정 시기를 고려할 때, 약 30여년이 지난 시점에서 선박 건조 기술의 발달로 인한 선박의 대형화, 국제 조약 및 법규를 통한 최신 항해 장비의 법정 구비, 기후 변화 등 협회항행제한담보약관의 적용 여부에 대한 의문점이 발생하는 것은 당연하다.

또한 실무적으로 피보험자인 선박소유자의 입장에서 IW 약관상 명시된 지역을 선박이 항행하게 될 경우에 부담해야 할 추가 보험료는 보험자가 제시하는 대로 지불되고 있다.

IW 약관상 항행제한구역 항해 시 추가 보험료 산정 기준을 살펴보면 다음과 같다.

1. 실무상 이재율에 상관없이 당해 항차 항행 선박의 연간 선체 보험료 대비 약 10-15%를 일률적으로 적용하고 있다.
 - 1) 오호츠크 해 및 베링 해 : 연간 선체 보험료 기준 약 15%(10월 운항 기준)
 - 2) 오대호 지역 : 연간 선체 보험료 기준 약 10%(10월 운항 기준)
2. 선체 보험료의 경우 매년 갱신(Renewal)시 마다 이재율 및 선박의 유지, 관리에 대한 선사의 투자비용 및 선원 자질 향상에 대한 개선안 등을 가지고 보험자와 피보험자가 협의를 하나 본 추가 보험료에 대해서는 당사자간에 협의가 없이 일방적으로 보험자가 제시하는 보험료를 피보험자가 부담해야 한다.

따라서 시대의 변천에 따른 제반 여건을 감안할 때 현행 IW 약관의 수정 및 추가 보험료의 재 산정이 필요할 것이다.

IW 약관상 항행제한구역 항해 시 추가 보험료 산출에 대한 정확한 근거를 보험자는 피보험자에게 제시하여야 함에도 불구하고, 보험자는 제반 여건을 고려하지 않은 채 일방적으로 장기간 변화 없이 추가 보험료를 제시하고 있는 실정이다. 따라서 이 문제에 대한 합리적인 해결 방안이 모색되어야 할 것이다.

2) ITC-HULLS의 IW 약관과 일본의 준용담보약관과의 비교분석

1976년 7월 1월에 제정된 IW 약관과 일본 해상보험자가 사용하고 있는 준용담보약관의 주요 내용을 다음의 표⁷⁾로 도식화하여 살펴봄으로서 현행 적용되고 있는 IW 약관상 보험료 수준, 항행 제한구역 및 시기 등이 합리적인가를 분석하고자 한다.

Table 1 Additional Premium in the Navigational Zone

개별 항해 당	기간	추가보험료	
		I.W 약관	일본준용 약관
(1) 페트로파블르스크 (Петропавловск) (감차카 섬)	연중	있음	없음
(2) 알류산(Aleutian) 섬 부근 (북태평양, 알류산 섬 남쪽)	연중	있음	없음
(3) 베링 해(북위 65° 남쪽)와 오호츠크 해	연중	있음	조건부 부담
① 어선과 냉동운반선을 제외한 선박	연중	있음	3/1-10/31 기간만 있음
② 어선, 냉동운반선	연중	있음	11/1-2/28 기간만 있음
	연중	있음	기간만 있음

(1) I.W 약관 제1조 기준

① I.W 약관 기준 보험료 부과 지역

<p>1. 북아메리카의 대서양 연안 : 그 하천 또는 그 인접 지역 (A) 북위 52° 10' 북쪽 및 서경 50° 서쪽 지역 (B) 북위 52° 10' 남쪽 지역 중 12월 21일부터 4월 30일까지 다음 범위를 포함한 지역 a) 배틀 하버(Battle Harbor)와 피스톨렛 만(Pistolet Bay)을 연결한 선 b) 케이프 레이(Cape Ray)와 케이프 노스(Cape North)를 연결한 선 c) 홉스베리 항(Port Hawkesbury)과 멀그레이브 항(Port Mulgrave)을 연결한 선 d) 베이 코모(Baie Comeau)와 마탄(Matane)을 연결한 선 (C) 12월 1일부터 익년 4월 30일 사이에 베이 코모(Baie Comeau)와 마탄(몬트리올) (Matane(Montreal)) 서쪽 지역 (단 Montreal 서쪽은 제외) 2. 5대호 해역 및 몬트리올(Montreal) 서쪽의 수로(Saint Lawrence Seaway) 3. 그린란드(Greenland) 해역 4. 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당하는 북아메리카 태평양 해안, 도서 및 인접 수로</p>

② 일본 손해 보험사에서 사용하는 항행제한구역의 보험료 부과 지역

<p>1. 북아메리카의 대서양 연안(하천 및 인접된 섬들 포함) (A) 북위 52° 10' 북쪽 및 서경 50° 서쪽 지역 (B) 12월 21일부터 4월 30일까지 다음 범위를 포함한 지역 a) 배틀 하버(Battle Harbor)와 피스톨렛 만(Pistolet Bay)을 연결한 선 b) 케이프 레이(Cape Ray)와 케이프 노스(Cape North)를 연결한 선 c) 홉스베리 항(Port Hawkesbury)과 멀그레이브 항(Port Mulgrave)을 연결한 선 d) 베이 코모(Baie Comeau)와 마탄(Matane)을 연결한 선 (C) 12월 1일부터 익년 4월 30일 사이에 Baie Comeau와</p>

<p>Matane(Montreal), Montreal 동쪽의 세인트로렌스 하천(Saint Lawrence Seaway) 2. 5대호 해역 및 Montreal 서쪽의 수로(단 Montreal 서쪽은 제외) 3. 그린란드(Greenland) 해역 4. 서경 130°50' 서쪽의 북아메리카 태평양 연안(하천 및 인접 섬들 포함), 북위 54°30' 북쪽, 서경 160° 동쪽의 북태평양 수역. 단, 각 항구 간 항행을 위해 통과하는 경우는 제외</p>

③ I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관상의 항행 제한구역 비교

가. 세인트로렌스 만, 세인트로렌스 강 / 수로, 오대호 수역 항해 시(Deviation to Gulf of St Lawrence, St. Lawrence River, St. Lawrence Seaway and Great Lakes)

Table 2 Limited Navigational Zone : Saint Lawrence, Great Lakes Waters

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용약관
(1) 몬트리올(Montreal) 동쪽			
① 세인트로렌스(St. Lawrence)만 Battle Harbour /Pistolet Bay; Cape Ray / Cape North; Port Hawkesbury / Port Mulgrave Baie Comeau / Matane를 연결한 선	12/21-4/30	있음	있음
② 세인트로렌스(St. Lawrence)강 Baie Comeau / Matane 와 Montreal 동쪽	12/1-4/30	있음	있음
(2) 오대호(Great Lakes)와 세인트로렌스(St. Lawrence) 수로 몬트리올(Montreal)을 제외한 서부 몬트리올	기간은 세인트로렌스 수로국에서 정함	있음	있음

주: 1) Baie Comeau 또는 Matane지역의 세인트로렌스 만으로 기항하는 선박에 대해서만 추가 보험료를 적용한다.

- 2) S. Lawrence만으로 항행하려는 경우에는 동부 캐나다 항로 시스템에 부속된 Ice Operation 직원과 연락 하여 조언을 반드시 구하여야 한다.
- 3) S. Lawrence강으로 항행하려는 경우에는 캐나다 해안경비교통국 으로부터 적절한 항로에 대한 조언을 반드시 구하여야 한다.
- 4) 세인트로렌스 해로(서부 몬트리올) 또는 오대호로 항행하려는 경우에는 세인트로렌스 해로 관제소, 캐나다 해안경비교통국, 캐나다 해안경비대, 캐나다 해안경비교통국 "Ice Toronto" 또는 선박 교통 서비스 시스템으로부터 적절한 항로에 대한 조언을 반드시 구하여야 한다.

나. 그린란드 수역 항해 시(Deviation to Greenland Waters)

Table 3 Limited Navigational Zone : Greenland Waters

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용 약관
(1) 북위 70° - 북위 75°	연중	있음	1/1-5/31 사이는 없음
(2) 북위 60° - 북위 70°			
(3) 북위 55° 20' - 북위 60°			
(4) 북위 55° 10' - 북위 55° 20'			

다. 처칠(Churchill) 항해 시(Deviation to Churchill)

Table 4 Limited Navigational Zone : Churchill

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용 약관
처칠(Churchill) (북위 58°44'. 서경 94°05' ; 북 캐나다 허드슨(Hudson)만 서부 연안)	연중	있음	10/15-8/14 사이는 없음

주: 선박은 북위 60°의 허드슨(Hudson) 해협을 통과하기 전에, Churchill로부터 항해하기 전에 Nordreg Canada라고 칭하는 북극 캐나다 선박교통관리국과 연락하여 적절한 항로에 대한 조언을 받드시 구하여야 한다.

라. 라브라도(Labrador) 항해 시(Deviation to Labrador)

Table 5 Limited Navigational Zone : Labrador

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용 약관
라브라도(Labrador) 지역 북위 52°10' 북쪽과 서경 50°00' : 북미 대서양 연안	호프데일(Hopedale) 남쪽(북위 55°27' 서경 60°00' 동 캐나다)	연중	있음 11/1-6/30 사이는 없음
	호프데일(Hopedale) 북쪽(북위 55°27' 서경 60°00' 동 캐나다)	연중	있음 10/26-6/30 사이는 없음

주: 항해가 연장 될 경우 5일간의 추가 기간 허용

마. 알래스카(Alaska) 수역 항해 시(Deviation to Alaska Waters)

Table 6 Limited Navigational Zone : Alaska Waters

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용 약관
(1) 알래스카(Alaska) 수역			
① 알루산(Aleutian) 섬 수역의 항구 / 지역	연중	있음	없음
② 알래스카(Alaska) 만 북위 54°30' 북쪽(쿡 인렛(Cook Inlet) 항 제외)			
③ 제드웨이(Jedway) 캐나다 태평양 연안, 제드웨이(Jedway), 퀸 샬롯(Queen Charlotte)섬, 하리엇 부두(Harriet Harbour), 심슨 항(Port Simpson)			
④ 쿡 인렛(Cook Inlet)	연중	있음	없음
⑤ 브리스톨 만(Bristol Bay) 사리체프 군도(Cape Sarichef (Unimak Island)) 와 쿠스코임강(Kuskokwim River(Alaska)) 사이 동쪽 브리스톨만(Bristol Bay)의 항구/지역			
A. 헤이덴 항(Port Heiden) 남쪽	연중	있음	12/16-3/15 기간만
B. 헤이덴 항(Port Heiden) 북쪽	연중	있음	있음
⑥ 프리빌로프 섬(Pribilof Island)	연중	있음	12/16-3/15 기간만
(2) 키바리나 수역(Kivarina waters) 키바리나(Kivarina): 북위 67°45' 서경 164°40', 노메(Nome): 북위 64°31' 서경 165°25', 레드 독(Red Dog) ; 북위 67°34' 서경 164°03'	연중	있음	7/1-10/31 기간만

주: 1) 일본준용약관의 경우 케치칸(Ketchikan) 또는 메트라카 트라(Metlakatla) 지역의 직 입항, 출항은 추가 보험료 없음

2) 일본준용약관의 경우 기간 보험 부보의 경우에는 연중 추가 보험료가 부과됨

이와 같이 I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관 상 항행제한구역의 비교 도표에서 살펴 본 바와 같이 항행제한구역의 추가 보험료 부담에 대한 시기가 다르게 적용되고 있다는 것을 알 수 있다. 특히 알래스카 수역 부근에 대한 항행제한구역에 대한 차이가 큰 것으로 I.W 상 항행제한구역 중 알래스카 수역에 대한 범위는 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당하는 북아메리카 태평양 해안으로 이는 일본준용담보약관 상의 서경 130°50' 서쪽의 북아메리카 태평양 연안(하천 및 인접 섬들 포함), 북위 54°30' 북쪽, 서경 160° 동쪽의 북태평양 수역을 대비할 때 I.W 상의 항행제한구역 범위가 일본의 것보다 범위가 넓으며 또한 일본준용약관의 경우 각 항구 간 항행을 위해 통과하는 경우는 항행제한구역 위반

을 적용 시키지 않고 있으므로, 추가 보험료에 대한 적용 범위는 I.W 상의 것이 훨씬 광범위 하다는 것을 알 수 있다.

따라서 현실적으로 대다수의 선박이 상기 지역을 항해 할 경우 I.W 약관에 의거하여 추가 보험료를 부담하고 있는 실정 으로 I.W 상 항행제한구역도 일본준용담보약관상의 항행제한 구역 및 항해시기를 고려한 추가 보험료 산정 기준을 면밀히 검토하여 북위 54°30' 북쪽 및 서경 130°50' 서쪽 지역에 해당 하는 북아메리카 태평양 해안 및 기타 지역의 항행 제한구역 및 항행 제한 시기에 대한 검토가 있어야 할 것이다.

(2) I.W 약관 제2조 기준

① I.W 약관 기준 보험료 부과 지역

동경 15° 동쪽에 해당하는 발틱 해(Baltic Sea) 및 인접 지역 1) 12월 10일부터 5월 25일까지 Mo(북위 63°24')와 Vasa (북위 63°60')를 연결한 선 2) 12월 15일부터 5월 15일까지 Viipuri(Vyborg)와 Narva 를 연결한 선의 동쪽 3) 1월 8일부터 5월 5일까지 Stockholm(북위 59°20')과 Tallinn(북위 59°24')을 연결한 선의 북쪽 4) 12월 28일부터 5월 5일까지 북위 59° 남쪽, 동경 22° 동쪽 지역 Norway나 Kola Bay로 입 출항하는 항해를 제외한 북위 70° 이북 지역에 대한 항해

② 일본 손해 보험사에서 사용하는 항행 제한구역의 보험료 부과 지역

I.W. 상 항행 제한구역과 동일하나 단 백해(White Sea)로 의 항해 시, 목적 항이 비티노(Vitino)항인 경우에는 시기별로 추가 보험료의 적용 여부가 달라진다.

③ I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관상 항행제한구역 비교

가. 발틱 해 항해 시(Deviation to Baltic Sea)

Table 7 Limited Navigational Zone : Baltic Sea

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용 약관
(1) 모(Mo)(북위 63°24')와 바사(Vasa)(북위 63°06')간 북쪽 (모(Mo)와 바사(Vasa) 제외)	12/10 - 5/25	있음	있음
(2) 비푸리(Viipuri)(Vyborg)(동경 28°47')와 나바(Narva)(동경 28°12') 간 동쪽 (Viipri 와 Narva는 제외)	12/15 - 5/15	있음	있음
(3) North of a line between Stockholm 스톡홀름(Stockholm)(북위 59°20') 과 탈린(Tallinn)(북위 59°24') 간 북쪽(Stockholm and Tallinn은 제외)	1/8 - 5/5	있음	있음
(4) 동경 22° 동쪽, 북위 59° 남쪽.	12/28 - 5/5	있음	있음

나. 백해 항해 시(Deviation to White Sea)

Table 8 Limited Navigational Zone : White Sea

개별 항해 당	기간	추가 보험료	
		I.W 약관	일본준용약관
비티노(Vitino)로의 항해	연중	있음	7/1-10/31 사이는 없음

I.W 약관 상 항행제한구역과 일본준용담보약관 상 항행제한 구역의 비교 도표에서 살펴 본 바와 같이 항행제한구역은 동일하나, 단 별개로 일본준용담보약관에서는 백해(White Sea)로의 항해 시, 목적 항이 비티노(Vitino)항인 경우에는 시기별로 추가 보험료의 적용 여부가 다르다는 것을 알 수 있다.

이는 일본준용담보약관이 항행 제한구역 적용에 있어 I.W 약관보다도 항행제한구역의 위험 발생 측면에 대한 많은 조사가 있었음을 보여 주고 있다는 것을 의미한다 할 것이다.

(3) I.W 약관 제5조 기준

① I.W 약관 기준 보험료 부과 지역

Patagonia지역(Argentina)이나 Chile, Falkland Islands 지역을 제외한 남위 50° 남쪽 지역이나 Kerguelen 또는 Croset Island로의 항해이다.

② 일본 손해 보험사에서 사용하는 항행 제한구역의 보험료 부과 지역

I.W. 상 항행제한구역과 동일하나, 항행제한구역으로 항해 하려고 하는 선박의 톤수와 항해시기에 따라 추가 보험료 산정을 달리하고 있다.

일본 손해 보험사에서 사용하는 항행 제한구역의 세부 사항을 살펴보면 아래 Table 9, Table 10과 같다.

Table 9 Limited Navigational Zone : Antarctic(South 50° -55°)

기간	추가 보험료			
	항해 단위		기간 단위	
	1,500G/T 미만	1,500G/T 이상	1,500G/T 미만	1,500G/T 이상
(1) 10/15 - 6/30	있음	있음	있음	있음
(2) 7/1 - 10/14	있음	있음	있음	있음

Table 10 Limited Navigational Zone : Antarctic(South of S.55°)

기간	추가 보험료			
	항해 단위		기간 단위	
	1,500G/T 미만	1,500G/T 이상	1,500G/T 미만	1,500G/T 이상
(1) 11/1 - 4/30	있음	있음	있음	있음
(2) 5/1 - 10/31	있음	있음	있음	있음

이와 같이 I.W 상 항행제한구역과 일본준용담보약관 상의 항행 제한구역은 동일하나, 일본준용담보약관에서는 선박의吨수와 항해시기에 따라 추가 보험료 산정을 달리하고 있는 것으로, 이는 일본준용담보약관이 항행제한구역 적용에 있어 I.W 상 약관보다도 항행 제한구역의 위험 발생 측면에 대한 많은 조사가 있었음을 보여 주고 있다는 것을 의미한다 할 것이다.

3) 협회항행제한담보약관의 개선 방안

현재 실무적으로 통용되고 있는 I.W 약관의 조항은 해운과 해상보험의 오랜 역사와 전통을 가진 영국의 해상보험자에 의해 만들어진 것이다. 그러나 I.W 약관상 항행제한구역의 설정은 항해의 축적된 경험을 통해 만들어진 것은 분명하지만 제정된 지 이미 30년이 경과 하였으며 또한 범선시대부터 축적 되어진 자료에 기초한 것이다. 따라서 이 조항을 앞으로 계속 사용 한다는 것은 해상 선박보험 시장이 보험자에 의해 일방적으로 조정되는 것이므로 피보험자인 선박 소유자의 입장에서 보면 정확한 근거 없이 추가 보험료를 부담해야 하는 불합리한 사항에 놓여 있다고 보아야 할 것이다.

지금까지 분석한 I.W 약관의 문제점을 정리해 보면 I.W 약관은 다음과 같은 측면에서 재조명되고 개선되어져야 할 것이다.

(1) 항행구역 및 항행기간에 대한 개선 방안

지구의 온난화에 따른 기후변화는 1970년대 이후 급속히 진행되고 있는 상황으로 현행 I.W 약관상 항행제한 지역의 기상 및 환경이 선박이 항해를 수행하는 데 있어 그 이외의 지역의 환경과 대비하여 얼마나 위험에 많이 노출 되어 있는 지 살펴 볼 필요가 있다. 또한 앞의 제4장 제2절에서 살펴 본 바와 같이 I.W 약관의 범위가 일본의 손해보험사에서 사용하는 준용 약관보다 항행제한구역 및 시기의 범위가 큰 것이 분명하므로 재조정이 필요할 것이다.

(2) 추가 보험료 산정에 대한 개선 방안

선박의 안전성의 정도에 따라 발생하는 사고 위험의 확률은 낮아진다고 볼 수 있다. 1960년대에 등장한 컨테이너선은 짧은 역사에도 불구하고 대형화, 자동화가 빠르게 진행되고 있는 실정이다. 또한 선박의 대형화와 더불어 항해술 및 항법 장치의 비약적인 발전이 진행되고 있다. 20세기 후반에는 통신 기술의 발달과 함께 항해 장비들이 급속도로 발전하였다. 인공위성에 의해 전 세계 모든 해역에서 무선 통신이 가능하고, GMDSS(위성항법시스템), 전자해도, AIS(선박자동식별장치) 등이 핵심적 항해 장비로 사용되는 현재는 전자항법시대로 발전하였다.

21세기에 들어서는 단순히 전자 항해 장비들을 사용한다는 의미의 Electronic Navigation이 아닌 전자 항해 장비 및 새로운 통신수단을 이용하여 사람이 수동으로 수행하던 작업들을 자동화하고, 이를 통하여 항해 안전뿐만 아니라 환경보호, 구

난, 보안, 물류에 이르기까지 다양한 해양 분야의 업무 효율 및 신뢰성을 향상시키겠다는 적극적인 의미로 차이가 있다고 볼 수 있는 E-NAVIGATION의 개발이 EU에서 2004년부터 13개국 44개 사업자의 참여 하에 4년간 2,720만 EURO의 예산으로 MARNIS(Maritime Navigation Information Service) 사업을 수행하고 있다. 또한 IMO(국제해사기구)도 2005년 81차 MSC(해사안전위원회) 회의에서 영국이 일본, 마셜아일랜드, 네덜란드, 노르웨이, 싱가포르, 미국과 공동으로 제안한 'E-Navigation 전략 개발' 의제를 2006년 82차 MSC 회의에서 채택하고, NAV(항해 전문 위원회)를 통하여 2008년까지 E-Navigation의 구체적 개념을 정립하고 향후 개발하여야 할 전략적 비전과 정책을 수립하기로 하였다.

결론적으로 I.W 약관상의 조항이 17세기 범선시대를 거쳐 18-19세기, 20세기 중반의 선박의 안전성, 항해술 및 항해 장비의 발달 정도를 감안하여 만들어 지고, 이에 수반하여 추가 보험료가 산정되고 있는 실정으로, 20세기 후반 및 21세기 초에 급격히 발달되어진 선박의 안전성, 첨단 항해술 및 항해 장비의 장착 등을 고려한다면 적어도 현 수준보다는 낮은 추가 보험료가 재조정되는 것이 합리적인 방향 일 것이다.

또한 선박의 기간보험 가입 시 관리자나 선박소유자에 대한 이재율은 요율 책정에 절대적인 영향을 미치며, 이재율에 따라 보험요율이 변경된다. I.W 약관에 의한 추가 보험료는 선체보험의 경우와 같은 이재율에 관계없이 일반적으로 항해 단계에서만 보험자의 일방적인 요율에 따라 결정되어지므로 보험자가 산정하는 요율의 적정 여부를 알 수 없으며, 또한 요율 산정이 선박 부보 가액의 일정 수준에서 결정이 되므로, 위에서 살펴 본 바와 같이 선박의 대형화, 전용선화에 따른 선박 부보 평균 가액의 증가에 따라 추가 보험료 또한 증가하므로 피보험자인 운송인의 입장에서 보면 추가 보험료의 적정성 여부를 알 수 있는 방법이 없는 것이 현실이다. 따라서 I.W 약관상의 지역으로 항해한 선박의 이재율을 근거로 현행 요율의 적정성 여부가 재검토 되어져야 할 것이다.

5. 결 론

선박 보험계약 갱신 및 신규 부보 시에만 운송인은 자신이 부담해야 할 보험 요율의 수준이 적합한 지 신중히 검토 할뿐, 담보 위반이 발생할 경우 담보를 받기 위해 추가로 지불하는 보험료에는 보험자가 제시하는 보험료를 그대로 수용하는 경우가 대부분으로 특히 항행구역의 담보 위반에 부수하여 지불하는 추가 보험료는 발생 빈도가 빈번하지 않으므로 보험료의 산출 근거에 대한 적합 여부도 판단하기 어렵다.

이에 근거하여 현행 실무적으로 적용되고 있는 I.W 약관에서 명시하고 있는 지역이 통상적인 선박 보험에 가입하고 선박이 운항하는 지역과 대비하여 현시점에서 어떠한 차이가 있는 지 정확히 규명하는 것은 현실적으로 어려울 것이다.

현시점에서는 I.W 약관에서 명시하고 있는 해역의 운항 시, 발생하는 추가 보험료는 보험자가 정한 요율 기준에 의거하여

피보험자인 운송인이 부담하는 것으로, 급속도로 발전하는 선박 건조 기술과 선박의 안전성을 중시하는 국제 조약의 제정, 이에 따른 최첨단 항해 장비의 발달과 이들 장비 설치의 법적 강제성 등을 고려 할 때 적어도 I.W. 약관에 의거한 보험자가 제시하는 추가 보험료의 수준은 현행보다는 낮아 저야 한다고 추정 되어진다.

이에 본 논문에서는 I.W 약관의 제정에 대한 역사적 고찰 및 MIA와 ITC- HULLS와 관련시켜 그 의미를 살펴보고, 또한 I.W 약관의 각 조항에 명시된 수역을 실제 지도로 표시하고, 일본의 손해보험협회에서 사용하고 있는 항행제한구역의 항해 시, 추가 보험료의 부과에 대한 것을 지역적으로 구분하여 I.W 약관에 의거한 추가 보험료 부가에 대한 차이점을 살펴 본 결과 적어도 현행 실무적으로 널리 통용되고 있는 I.W. 약관에 의한 추가 보험료의 적용 수역 및 적용 시기는 재검토가 필요한 것을 알 수가 있다.

결론적으로 I.W 약관에서 명시하고 있는 지역은 범선시대 부터 20세기 중반까지의 기후 및 환경, 그 당시의 항해 기술과 항해 장비, 선박의 구조 등을 근거로 하여 제정되었던 점을 고려하면, 현 시점에서의 지구 온난화에 따른 급속한 환경 변화, 선박 건조 기술의 발달로 인한 선박 운항의 안전성 증가, 항해 기술 및 최첨단 항해 장비의 개발 및 법적 강제성에 의한 장비의 구비 등을 고려한다면 적어도 추가 보험료의 수준은 현행 보다는 낮거나, 일부 지역은 추가 보험료 부과 대상 지역에서 제외되어야 할 것이다. 아울러 I.W 약관상 해역의 항해 시 발생했던 사고와 관련하여 이재율을 살펴보고 이러한 이재율에 근거한

보험료의 산정도 반영되어 저야 할 것으로 I.W 약관에 명시된 해역과 관련한 담보(warranty)에 대한 새로운 조명이 필요하며, 이를 위한 보험자와 피보험자인 운송인 사이에 협의를 통한 명확한 근거를 만들어 나가야 할 것이다.

참 고 문 헌

- [1] 구중순(2004), "해상보험의 담보(Warranty)에 관한 연구", 「해운물류연구」, 제42호, 한국해운학회.
- [2] 박상갑(2006), 선박보험론, 부산: 다솜출판사.
- [3] 박용섭(1999), 해상보험법, 부산: 효성출판사.
- [4] 박은경(2003), "워런티(Warranty) 위반에 관한 국내 판례 연구", 「해사법연구」, 제15권, 제2호, 한국해사법학회.
- [5] 이창길(2001), "해상보험에 있어서 담보(warranty)의 이론적 체계와 실무적용에 관한 연구", 인천대학교 박사학위논문.
- [6] 정영석(2003), 해상법강의요론, 해인출판.
- [7] 홍성화(2008), "선박공제약관상의 감항성 담보조항의 문제점과 개선방향", 한국해법학회. 제42호.
- [8] 損保ジャパン(2008), "船舶航路制限図", 株式會社損保險ジャパン.
- [9] Lambeth. R. J.(1986), Templeman on Marine Insurance,

6th ed., London : Pitman.

- [10] Mustill, Michael J. and Gilman, Joanthan C. B.(1981), Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Vol. 1&2 16th ed., London : Stevens and Sons.
- [11] Brown R.H.(1998), Marine Principles & Basic Practice, 6th ed., London: Witherby.

원고접수일 : 2012년 4월 30일
 심사완료일 : 2012년 6월 15일
 원고채택일 : 2012년 6월 18일