



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

법학석사 학위논문

중국 PICC 굴착선전체보험약관에 관한 연구
(WELCAR 2001 해양플랜트보험약관과의 비교를 중심으로)

A Comparative Study between PICC's Drilling Barge Insurance All Risks
and WELCAR 2001

지도교수 지 상 규



2015년 8월

한국해양대학교 대학원

해 사 법 학 과

XU XIANGLONG

본 논문을 XU XIANGLONG의 법학석사 학위논문으로 인준함.

위원장 정 대 (인)
위 원 김 인 유 (인)
위 원 지 상 규 (인)

2015년 6월 25일

한국해양대학교 대학원

해 사 법 학 과

XU XIANGLONG

목 차

Abstract	1
제1장 서론	1
제1절 연구의 목적	1
제2절 연구의 범위와 방법	2
제2장 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 개관 및 주요내용	3
제1절 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 개관	3
제2절 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 주요내용	8
제3장 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보내용	29
제1절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 개관	29
제2절 물적손해 담보조건	30
제3절 배상책임 담보조건	38
제4절 약관상의 면책규정	40
제4장 중국 PICC 굴착선전체보험약관과 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험 약관의 비교 및 분석	46
제1절 일반보험고건에 관한 중국 PICC 굴착선전체보험약관과 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 비교.....	46
제2절 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 미비 및 대안의 제시	55
제5장 결론	61
참고문헌	64

ABSTRACT

With the development of economy and science, the need for offshore oil and gas is growing. The exploitation of oil and gas is widespread throughout the world. For offshore exploitation of oil and gas, drilling platforms are indispensable equipment. Drilling platforms are massive and can be divided into fixed and mobile ones. Offshore drilling platforms are bulky, costly and of technical sophistication. Once an accident occurs, it will result in ocean pollution and tremendous financial loss, etc. Input of a huge amount of capital, human resources and technology may lead to various risks in whole-set maritime equipment industry. To exploit oil and gas, the purchase, manufacturing, transportation, installation and transfer of equipment also bear great risks, which in reality could mean great financial risks for not only constructors but also project contractors due to delayed schedule or non-recovery of investment capital. Therefore, insurance is extremely necessary to provide guarantees for the various potential perils in the project of whole-set maritime equipment. After 2000, in order to avoid the irrationality in the Offshore Construction Project Policy and various insurance issues, WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy was enacted pursuant to Lloyd's Syndicate in Wellington, New Zealand. UK, Korea and many other countries are using the WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy. China has its own project policy.

All risks insurance for drilling barge provided by PICC Property and Casualty Company Limited (hereafter "PICC") is designed to guarantee special risks in mobile whole-set maritime equipment, which has specific provisions governing the scope and subject matter of guarantee, including provisions regarding blow-out prevention device, berthing, obligations of insurers and the insured, settlement, increase and return of insurance benefits. With respect to liability limits for damage compensation, there are provisions of salvage charges, general average and liability exemption of insurers, etc.

Accordingly, this paper analyzes the insurance provisions of whole-set maritime equipment the Chinese insurance companies are using now, i.e. the PICC all risks insurance for drilling barge in the Chinese Policy regarding mobile drilling platforms. Then it compares the result of analysis with the present WELCAR 2001. Based on the comparison, this paper identifies issues in the current Chinese Offshore Construction Project Policy and proposes solutions.

The research scope of this paper focuses on the analysis of all risks insurance for drilling barge provided by PICC and its comparison with the WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy currently used by Europe and Korea. Based on the comparison, issues in all risks insurance for drilling barge provided by PICC are summarized and amendment proposals are put forward. The content of each chapter is set out as follows.

Chapter one is an introduction of the research objective, scope and methods of this paper.

Chapter two introduces the subject matter of the all risks insurance for drilling barge provided by PICC, the definitions and categories of mobile drilling platforms, and further analyzes the scope of the all risks insurance for drilling barge provided by PICC.

Chapter three introduces the policies for security on property and liability for damages in the WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy currently used by Europe and Korea, and further analyzes the exemption provisions in each

policy.

Chapter four conducts a comparative analysis of main articles in the PICC policy for mobile drilling platforms and the WELCAR 2001 Offshore Construction Project Policy, and further proposes solutions to relevant issues.

Chapter five is the conclusion part. Based on the foregoing chapters, issues in all risks insurance for drilling barge provided by PICC and corresponding amendment proposals are put forward.



제1장 서론

제1절 연구의 목적

과학 및 경제의 발전에 따라서 석유와 가스의 수요가 증가하게 되고, 이에 따라 석유 및 가스의 개발이 전 세계적으로 널리 분포되어 진행되고 있다. 특히 해상에서의 석유 및 가스 채굴을 위한 시설로서의 해양플랜트는 필수적인 주요 장비이다. 해양플랜트는 크게 고정식 해양플랜트와 이동식 해양플랜트로 나누어지는데, 이들 해양플랜트는 매우 크고 건조 및 운용에 사용되는 기술이 복잡하며 비용이 많이 투입되며, 일단 사고가 발생하면 재물 및 해양오염 등의 엄청난 재산상의 손해가 발생할 수 있다. 즉, 막대한 자본과 인력 그리고 기술이 투입되는 해양플랜트 산업은 석유와 가스를 굴착 및 생산을 위한 설비의 설계, 구매, 제작, 운송, 설치 및 인도를 위한 과정에서 다양한 위험이 상존하게 되고, 이러한 위험이 현실화 되는 경우에는 시공자인 해양플랜트 공사 시공자에게 막대한 경제적 위험이 발생할 뿐만 아니라 해당 공사의 발주자도 공사의 지연 및 투자 자금의 미회수로 인하여 심각한 경제적 타격이 예상된다.¹⁾ 따라서 해양플랜트 공사 중에 발생할 수 있는 다양한 사고로부터 위험을 담보하기 위한 보험이 필요하게 되었고, 이를 위해 2000년대 이후 기존 해양플랜트공사보험약관의 불합리성과 다양한 보험상 문제들의 불만이 제기됨에 따라 웰링턴에서 로이드 신디के이트(Lloyd's Syndicate)들에 의하여 표준약관 형태의 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 개발되었다. 현재 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 영국 및 우리나라 등 많은 국가들이 사용하고 있으며, 중국도 자체적으로 해양플랜트공사보험약관을 개발하여 사용하고 있다.

중국 PICC 굴착선전체보험약관은 이동식해양플랜트의 특수한 위험을 담보하기 위해 항행범위에 따른 담보사항을 규정하고 있으며, 분출폭발방지 시설, 정박에 관한 사항, 보험자 및 피보험자의 의무에 관한 사항, 보험료의 계산·증액 그리고 환급에 관한 사항, 손해보상에 대한 책임한도에 관한 사항, 구조비용 및 공동해손에 관한 사항 그리고 보험자의 면책에 관한 사항 등을 규정하고 있다.

이에 본 논문은 중국보험사에서 사용하고 있는 해양플랜트 보험약관, 즉 이동식 해양플랜트에 관한 중국보험약관인 PICC 굴착선 전체보험약관의 주요한 내용을 분석하고 기존의 WELCAR 2001과의 비교를 통해 기존 중국해양플랜트보험약관

1) 지상규, “배상책임 해양플랜트공사보험약관의 고찰 및 국문 해양플랜트공사보험약관의 제안”, 법학연구 제57집, 2015, 228면.

의 문제점 및 개선사항을 제시하고자 한다.

제2절 연구의 범위와 방법

본 논문의 연구 범위는 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 주요한 내용을 분석하고, 유럽 및 우리나라에서 사용되고 있는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과의 비교를 통해 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 문제점 및 개선사항을 제시하는데 있다. 각 장에서 기술되고 있는 내용은 다음과 같다.

제1장 서론에서는 본 논문을 연구하고자하는 목적과 그 범위 및 방법에 대해 기술하도록 하겠다.

제2장에서는 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 보험목적물이 되는 이동식해양플랜트의 개념 및 종류, 그리고 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 담보 범위에 관하여 분석하고자 한다.

제3장에서는 유럽 및 현재 국내의 보험사에 의하여 사용되고 있는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 물적담보 약관 및 배상책임 약관 그리고 각 담보약관의 면책내용을 분석하고자 한다.

제4장에서는 중국 PICC 이동식 해양플랜트보험약관과 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 주요 사항을 비교·분석하고, 문제점의 개선방안을 제시하고자 한다.

제5장에서는 앞서 살펴본 내용을 토대로 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 문제점을 반영한 개선방향을 제시하고자 한다.

제2장 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 개관 및 주요내용

제1절 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 개관

1. 이동식 해양플랜트의 의의 및 종류

이동식 해양플랜트는 해저에 있는 석유와 천연가스의 개발을 위해 해상에서 시추작업이 가능한 이동식 해양공사구조물이다. 이동식 해양플랜트의 시설은 평균 해수면보다 높게 설치되고 있으며, 파도의 충격을 피하기 위하여 갑판, 시추기, 시추관 등 이 설치되어 있다. 또한 이동식 해양플랜트 내 작업자를 위한 생활구역도 별도로 설치되어 있다. 그리고 이동식 해양플랜트는 고정식 해양플랜트와는 달리 예선에 의해 이동이 가능하며, 이동을 할 경우, 보험약관에 이동범위가 명백하게 정해져 있다.

이동식 해양플랜트는 고정식 해양플랜트의 장점인 안정성도 가지고 있고, 이동이 가능함으로 원거리로의 이동이 가능하며, 심해작업 등을 할 수 있는 특징을 가지고 있다. 대표적인 이동식 해양플랜트로서 자동승강식 드릴링 플랫폼, 굴착선, 반 잠입식 드릴링 플랫폼, 잠입식 드릴링 플랫폼 등이 있다²⁾.

2. 이동식 해양플랜트의 특징

1) 기술집약적이며, 고가의 구조물

이동식 해양플랜트는 해상에서 석유와 천연가스를 개발하는 구조물이다. 이동식 해양플랜트의 내부 구조는 상당히 복잡하게 구성되어 있다. 전체적으로 주체구조, 부성구조, 동력시설, 시추시설, 정박시설, 실험시설 등 부분으로 구성되어 있으며, 그 내부에는 시추기, 정가, 잠함, 폭발방지시설, 기중기, 케이싱파이프, 송유관, 닛 등 설치되어 있다. 이동식 해양플랜트는 험한 해양환경에서 작업하기 위하여 최첨단 기술을 사용하기 때문에 이동식 해양플랜트의 건설비는 약 2억 달러에서 10억에 이른다. 따라서, 이동식 해양플랜트의 유지비와 보수비 또한 높은 것이 특징이다.

2) 해상에서의 고정 및 이동 가능

2) baike.baidu.com/ 2010-06-24

해양플랜트의 용도는 해상에서 원유 및 가스의 시추 등 일정한 작업을 하는 것이다. 이동식 해양플랜트는 이동이 가능함으로 고정식 해양플랜트와 달리 영구적인 해상고정구조물이라고 보기 어렵다.

이동식 해양플랜트는 선박이 아니며 또한 섬이라고도 할 수도 없다³⁾. 그러나 이동식 해양플랜트는 선박이 아니더라도 이동식 해양플랜트보험과 선박보험은 상당한 유사성을 가지고 있다. 중국 해상법 제3조⁴⁾는 다음과 같이 규정하고 있다. "본 법률에서 말하는 선박은 해선과 기타 해상이동식 시설이다. 하지만 군용 및 정부 공용 선박과 총톤수 20톤 이하의 소형 선박은 제외이다". 일반적으로 해선의 정의는 해상에서 항행능력이 있고 선박으로 등기한 기선과 비중력 엔진선박이다. 또한 기타 선박과 관련하여 바지선은 제외되지만, 바지선이 예인하는 경우에는 바지선을 해선으로 본다.⁵⁾ 이에 따르면 이동식 해양플랜트는 중국 해상법에서 규정하는 이동식 시설로 볼 수 있다. 즉, 이동식 해양플랜트가 이동할 때에는 선박으로 간주될 수 있지만, 일정한 위치에 고정하고 작업하는 경우에는 이동식 해양플랜트를 선박이라고 볼 수는 없다. 이동식 해양플랜트는 기본적으로 시설과 구조물이 선박과 다르며 동력장치가 따로 있지 않으므로 자가 항행능력이 없다. 이 때문에 이동식 해양플랜트는 예인선에 의해 이동하여야 한다. 결론적으로 이동식 해양플랜트는 특수한 형태로서 해상작업시설로서, 중국 해상법상의 선박 정의에 해당하지 않으며, 해상법상 객체가 되지 않는다고 본다.⁶⁾

3) 높은 작업위험성

이동식 해양플랜트는 이동 할 수 있는 해상의 탐사시설이다. 이동식 해양플랜트는 해상에서 늘 기상 위험에 직면해 있고, 시추작업에서 일어나는 독특한 위험이 도사리고 있다. 예를 들면 폭발 또는 침몰 등과 같은 위험이 있다. 만약 폭발이 발생한 경우, 폭발의 원인으로서 시설의 하자나 인위적인 요소를 예상할 수 있다. 또한 지형상의 구조적 문제로서 지각의 구조 및 지각운동 등이 원인이 될 수 있다. 즉 이동식 해양플랜트에서 이루어지는 작업에는 특수위험이 있고 사고의 원인이 복잡하다. 따라서 사고가 발생하면 민법에 의하여 해결하기가 어렵기 때

3) 论移动式钻井平台法律体系的重要性, 潘斌、高捷, 中国海洋平台

4) 中国《海商法》, 第3条, 本法所称船舶, 是指海船和其他海上移动式装置, 但是用于军事的、政府公务的船舶和20总吨以下的小型船艇除外。前款所称船舶, 包括船舶属具。

5) 移动式钻井平台保险法律问题研究, 吕游, 大连海事大学硕士毕业论文, 2011, P5

6) 吕游, 전개논문, 5면

문에 특수한 형태의 해양플랜트보험이 필요한 것이다.

4) 이동식 해양플랜트 작업구역의 한계성

이동식 해양플랜트의 자가 항행능력이 매우 한정적이고 예인선에 의해 이동식 해양플랜트가 이동하게 된다. 이동비용은 매우 비싸고 작업시간의 대부분은 이동식 해양플랜트를 정박하기 위한 작업으로 소요된다. 위험과 비용을 줄이기 위해 이동식 해양플랜트의 항행범위는 정해져있다. 또한 해역마다 기상 또는 해저구조가 다르기 때문에, 각 해역에 설치된 이동식 해양플랜트의 시설, 위험성이 매우 다르다. 따라서 이동식 해양플랜트의 작업이 해저의 지형이나 해역에 따라 작업의 한계성이 있다.

5) 이동식 해양플랜트의 등기

이동식 해양플랜트는 동산임에도 불구하고 고가의 구조물이므로 이를 의인화하여 등기·등록제도가 적용된다. 따라서 일정한 사항을 국가에 등록하여야 하며, 선박과 마찬가지로 국가의 감독 및 보호 등을 위하여 이동식 해양플랜트의 소유권, 저당권, 임차권 등 권리의 취득 또는 소멸할 때 부동산처럼 등기를 하도록 하고 있다.

6) 국제분쟁 발생의 가능성

이동식 해양플랜트는 이동할 수 있기 때문에 다른 국가, 특히 이웃국가의 특정한 해역에서 이동하여 작업하는 경우를 예정할 수 있다. 앞서 언급한 것과 같이 이동식 해양플랜트는 국적이 있기 때문에 다른 국가의 영해 또는 배타적 경제수역에서 작업하는 경우에는 이에 대한 지속적인 국제 문제 또는 분쟁이 발생한다. 또한 작업국가의 해역, 이동식 해양플랜트의 소유국가와 이동식 해양플랜트를 이용한 작업을 담당하는 회사의 소속 국가가 동일 할 수 없기 때문에 이동식 해양플랜트의 작업은 국제법, 해양법 및 자원국가의 관할권과 이용한 법률규정제도 등과 관련한 국제적인 분쟁을 발생시킬 가능성이 있다.

7) 정부의 관리

석유산업은 정치적으로 민감성을 가지고 있을 뿐만 아니라 이동식 해양플랜트 자체가 지닌 위험성이 높기 때문에 정부에서 엄격하게 관리·통제하고 있다. 대부분 국가에서 정부가 직접 이동식 해양플랜트의 관리에 대해서 개입한다.⁷⁾ 예를 들면, 중국에서 개인 또는 법인의 소유자가 석유를 시추할 수 없고 모든 시추회사는 국유기업으로 되어 있다. 해상에서 석유를 시추할 때 연안국이 허가증을 발급하고 작업에 대해 직접적으로 개입하고 관리를 한다. 1982년 UN해양법협약⁸⁾에서도 이와 같은 정부의 관리를 인정하고 있으며 연안국이 법률책임의 경중을 정할 때 연안국의 정책에 따라 결정한다.

8) 석유산업으로의 분류

이동식 해양플랜트는 예인선에 의해 이동하지만 이동식 해양플랜트에 대한 관리와 운영은 해상운송업계가 아닌 석유업계에서 한다. 국제시장에서 해양석유산업은 독자적인 체계를 가지고 있고 또한 규모가 매우 크다. 이동식 해양플랜트의 작업자와 도급업자의 합작관계는 해상운송업의 선박소유자와 하주의 관계와는 완전히 다르다. 또한 이 작업은 국가의 에너지자원 및 자연자원과 관련한 부서에서 관리하고 있지만, 해상작업은 위험성이 높고 투자가치가 높기 때문에 작업할 때 도급업자와 함께 작업을 한다. 각각의 부분에 대한 협의를 위해 현재 독특한 업종규정이 나와 있다. 예를 들면 보험계약에서 도급업자의 대위청구권을 포기 규정이 대표적이다. 이동식 해양플랜트 업종에 관리방법과 계약조항은 일반적인 보험법 및 해사법의 규정과 다르다.⁹⁾

3. 이동식 해양플랜트보험의 특수위험

앞서 기술한바와 같이 해상석유탐사개발과 관련한 분야가 넓을 뿐만 아니라 이에 관련한 지속시간이 길고 이동식 해양플랜트의 구조 및 기술은 복잡하다. 뿐만 아니라 이동식 해양플랜트는 기상악화와 상시 마주하고 있으며 바다 속 또는 심해에서 작업하기 때문에 이동식 해양플랜트에 관한 위험이 매우 높다. 이동식 해양플랜트의 주요위험은 다음과 같다.

1) 내부의 분출 및 화재와 폭발

7) 吕游, 전개논문,6면

8) UN해양법협약 제77조

9) 论移动式钻井平台法律体系的重要性, 潘斌, 高捷, 中国海洋平台, 2003.18.04

해상석유 및 천연가스를 탐사할 때 예상되는 위험은 상당히 높다. 즉 가연성 물질과 폭발물을 다루고 있으며 내·외부의 고온·고압 등의 특징이 있기 때문에 이동식 해양플랜트에 발생하는 대표적인 위험은 화재와 폭발이다. 예를 들면 화재와 개방계 증기운 폭발(UVCE) 및 비등액체 팽창증기 폭발(BLEVE)¹⁰⁾이 있다. 이동식 해양플랜트의 구조가 복잡하고, 상대적으로 가연성 물질 및 전기설비가 많고 화재가 일어날 수 있는 환경과 화물들이 많다. 이러한 상황 때문에 일단 화재가 발생하면 일반적인 경우보다 이동식 해양플랜트에서 일어난 화재를 진압하기가 더 어렵다. 일단 폭발 또는 화재가 발생하면 심각한 인명손실 또는 재산손실이 발생할 수 있다. 더욱이 이동식 해양플랜트는 특정지역에 분포되어 있기 때문에 일단 특정 지역에서 폭발 또는 화재가 발생하면 이에 따른 연쇄반응이 발생하기 쉽고 이는 이동식 해양플랜트의 전체 멸실로 이어진다.¹¹⁾ 실제 2010년 4월 20일에 미국 루이지애나주 베네치아에서 남동쪽으로 약 82km 떨어진 곳에 위치한 딥워터 호라이즌(Depwater Horizon) 플랜트가 폭발하고 이로 인해 화재가 발생했다. 해당 해양플랜트는 2일 만에 멕시코 만에 침몰했다. 이 폭발과 화재로 인해 뒤이어 유정이 폭발했고 멕시코 만에는 대한민국 영토보다 넓은 면적의 석유유출이 발생했다. 이는 미국 역사상에 가장 심각한 해양오염을 초래했을 뿐만 아니라 심각한 인명손실도 발생했다. 또한 1979년 6월에 압력으로 인하여 캄페체(Campeche) 해양플랜트가 폭발하고 침몰했다. 이 침몰 이후에 10개월 동안 약 1.4억 갤런 원유가 훼손된 유정에서 멕시코 만으로 유입되었다. 그 결과 1980년 3월까지 멕시코 만이 폐쇄되었다. 물론 이동식 해양플랜트에 관해 화재 및 폭발에 대비한 안전작업규칙이 있음에도 불구하고 여전히 해양플랜트가 가지고 있는 내부적 위험 때문에 현재까지도 이러한 위험을 제어하기 어렵다.

2) 이동시 발생하는 위험

각 해역은 기상환경이 다를 뿐만 아니라 태풍, 허리케인, 해류, 계절풍과 해저지각운동 등 여러 요인에 의해 영향을 쉽게 받기 때문에 해상 탐사작업 및 원유와 가스의 채굴에 여러 가지 어려운 문제들이 초래될 수 있다. 예를 들면, 1980년 중국 북해의 Ekofish 유전에 있는 Alexander Lkielland 해양플랜트가 쓰러져서 122명이 사망했으며, 1989년 11월에 중국 "발해1호" 해양플랜트는 이동할 때 거

10) 移动式钻井平台保险研究, 马玲, 大连海事大学硕士论文, 2009, P9

11) 中国保险监督管理委员会, 财产保险危险单位划分方法指引第7号: 石油天然气上游企业, 2006

대한 파도 때문에 침몰했다. 현재 자연재해를 막기 위해 많은 노력이 계속 되고 있으나, 해상에서 발생하는 지각운동 때문에 발생한 지진, 해일, 황천에 의해 위험은 쉽게 예방할 수 없다.

3) 부주의로 인한 사고

이동식 해양플랜트의 대부분은 규모가 크고 구조물인데다가 수중에서 작업하기 때문에 높은 수준의 기술이 필요하다. 또한 해양플랜트가 설치된 해역의 환경에 의해 쉽게 구조물이 변형되거나 또는 노후화되는 현상이 발생할 수 있으며, 이에 따른 부속품결함, 기계손상 등 이동식 해양플랜트의 저항능력을 약화시키고 시설의 안전도와 내구성에 영향을 미칠 수 있다. 또한 구조물의 관리하자로 인해 사고가 발생할 수도 있다.

제2절 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 주요내용

세계 대부분 국가에서 이동식 해양플랜트보험의 기본양식은 영국런던표준시추선 보험양식(London Standard Drilling Barge Form)을 참조하여 사용하고 있다. 런던표준시추선보험양식은 전체보험약관이기 때문에 담보범위가 넓고, 보험자가 약관상의 위험을 담보하도록 하고 있다. 이동식 해양플랜트에 대한 보험과 관련하여, 중국인민재산보험유한책임회사(PICC)에서 만든 해양플랜트전체보험약관과 굴착선전체보험약관이 있다. 위 두 약관은 대부분 유사하지만 중국 PICC에서는 고정식 해양플랜트에 대하여는 해양플랜트전체보험약관을 적용하고, 이동식 해양플랜트는 굴착선전체보험약관을 적용하고 있다. 중국 PICC 굴착선전체보험약관과 중국 PICC 해양플랜트전체보험약관은 대부분 비슷하게 규정되어 있다. 그러나 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 폭풍으로 인해 발생한 해양플랜트의 손해를 보상하며, 또한 충돌 때문에 발생한 손해를 보상함에도 불구하고 중국 PICC 해양플랜트전체보험약관은 폭풍 때문에 발생한 해양플랜트의 손해를 보상하지 않는다. 또한 중국 PICC 굴착선전체보험약관에는 충돌책임에 관한 규정이 있다. 또한 항행범위를 담보범위로서 규정하고 있다.

중국 PICC 굴착선전체보험약관은 19개조로 구성되어 있다. (1)피보험자 (2)보험기간 (3)피보험목적물 (4)항행범위 (5)담보범위 (6)충돌책임 (7)직접적인 물적손해 (8)면책책임 (9)폭발분출방지시설 (10)책임한도 (11)공동보험 (12)추정전손

(13)구조비용 (14)정박 및 말소 (15)면책 및 대위청구권의 포기 (16)기록검사 (17)분쟁 (18)손해보상 (19)전쟁보험면책이다.

일반적인 보험약관의 주요 내용은 보험자와 피보험자의 의무에 관한 사항이다. 따라서 이동식 해양플랜트보험약관의 경우에도 보험자와 피보험자의 의무에 관하여 상세한 규정을 두고 있다. 또한 항행범위담보, 폭발방지시설, 보험료납부와 보험자의 주요보상책임, 정박담보, 담보범위, 면책책임, 책임한도, 면책율, 공동보험의 적용 및 면책, 대위청구권의 포기에 관하여 규정하고 있다.

1. 피보험자의 의무

1) 고지의무

보험계약은 계약을 체결할 때 당사자 간의 신용이 기본이 된다. 즉 보험계약의 특수성 때문에 일반 민사계약 당사자에 비해 보험계약의 당사자에게 더 많은 신뢰성을 요구한다. 신의성실원칙은 해상보험의 기본원칙이다. 계약을 체결할 때 또는 계약을 이행할 때 계약의 쌍방 당사자는 신의성실이 있어야 하며, 자신의 의무를 이행해야 한다. 뿐만 아니라 쌍방당사자는 서로를 기만 또는 숨기면 안 되고 계약에서 약정한 사항은 준수해야 한다. 이렇게 하지 않은 경우 계약이 무효가 된다. 이러한 신의성실의 원칙은 피보험자의 고지의무를 의미하며, 영국해상보험법상의 고지의무와 같이 보험계약자 또는 피보험자는 보험계약체결 당시에 보험자에 대하여 중요한 사항을 고지하고, 또 중요한 사항에 관하여 부실고지하지 아니할 의무를 부담한다. 따라서 보험계약에 있어 중요한 사항은 보험자가 사고발생의 위험률을 측정하여 보험의 인수 여부 및 보험료를 결정함에 있어서 합리적 판단에 영향을 미칠 만한 사실이나, 그 사실을 알고 있다면 계약을 체결하지 않거나 적어도 같은 조건으로는 계약을 체결하지 않을 것이라고 생각되는 사실을 말한다.¹²⁾

2) 보험료 납부의무

일반적으로 피보험자는 보험계약이 체결되면, 보험자에게 보험료를 납부해야 하며 보험료를 납부한 이후의 사고에 대하여 보험자로부터 위험을 담보 받을 수 있다.¹³⁾ 따라서 사고가 발생하면 보험자는 피보험자에게 약정한 조건에 따라 손해

12) 移动式钻井平台保险研究, 马玲, 大连海事大学硕士论文, 2009, P13

를 보상한다. 보험료는 일반적으로 분할지급이며 보험료의 지불방법은 보험자와 피보험자가 계약을 체결할 때 결정한다.

이동식 해양플랜트는 복잡한 기술을 가지고 있으며 작업위험이 크다. 따라서 보험시장에서 특화되고, 전문적인 보험을 피보험자에게 제공하고 위험을 분산한다. 보험자는 일정한 보험료를 수납하고 보험사고가 발생하면 손해를 보상한다. 중국 PICC 굴착선전체보험조항에서 보험료는 보험금액의 백분율이다. 백분율을 결정할 때 기술계수를 참고하여 결정한다.

보험자가 부과하는 해양플랜트보험의 보험료는 보험액, 직접적인 물적손해, 해양플랜트의 건조년한, 종류, 용도 및 해양플랜트에 작업구역의 자연환경이 지진대, 폭풍구역, 결빙구역 해당유무 또는 파도, 수심, 해저 등의 요소를 고려하여 결정한다. 이외에 이동식 해양플랜트가 작업하는 곳의 수심, 석유 및 천연가스의 저장량 또는 품질, 예정개발연한 등의 요소가 보험요율에 영향을 미친다. 보험자가 굴착선전체보험의 보험요율을 확정하기 위해서는 해양플랜트공사에 대한 사전지식이 필요하다. 따라서 이동식 해양플랜트의 충분한 사전지식을 갖추어야지만 손해가 발생하면 손해를 적절하게 분석하고 보상할 수 있다.

중국해양플랜트협회에서는 직접 비율을 도입하여 보험자에게 해양플랜트의 대체 가치를 기준으로 한 최저비율을 제시한다. 이동식 해양플랜트의 정보가 확정되면 보험시장에서 시장 가격을 조사하고 이에 대한 합리적인 비율이 나올 수 있다. 하지만 이동식 해양플랜트는 해상에서 작업하기 때문에 보험자가 피보험재산에 대해 직접 검사하기가 어려워 피보험자로부터 이에 대한 정보를 제공받아 판단하는 경우가 있다. 이는 피보험자의 고지의무와 관련된 사항으로서 피보험자는 신의칙(principle of good faith)을 준수해야한다. 또한 피보험자는 이동식 해양플랜트에 대한 정보를 전부 보험회사에게 사실대로 알려야 하며, 이러한 정보는 보험회사가 정확한 위험을 평가하고 합리적으로 보험비율을 정하기 위한 근거로 사용된다.

이동식 해양플랜트보험은 새로운 보험종류이며 보험의 역사가 길지 않다. 그렇기 때문에 대부분의 보험자는 이동식 해양플랜트에 대한 전문 지식과 보험요율을 계산하는데 있어 많은 경험을 갖고 있지 못하다. 더욱이 보험요율이 터무니없이 높으면 시장 경쟁력이 하락하고 보험비율이 낮으면 보험자 자신에게 손해이기 때문에 이동식 해양플랜트협회에서는 직접적인 비율을 도입하고 보험자는 확정

13) 中国《海商法》，第12章，海洋保险条约，第216条，海上保险合同，是指保险人按照约定，对被保险人遭受保险事故造成保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。前款所称保险事故，是指保险人与被保险人约定的任何海上事故，包括与海上航行有关的发生于内河或者陆上的事故。

작업을 해양플랜트의 대체가치로 기준하여 최저 비율을 제시할 수 있다.

2. 보험자의 보험금 지급의무

중국 PICC 굴착선전체보험 제18조 손해보상규정에 따르면 "충돌책임에 근거하여 제3자에 대한 손해를 제외하고 손실이 있는 경우 반드시 해당 당사자에게 보상해야한다¹⁴⁾"라고 규정하고 있다. 이것은 보상책임에 있어서 보험자의 가장 중요한 의무와 책임이다. 보험계약이 효력을 발생한 후에 만약에 보험계약범위 내에 손실이 발생하면 보험자가 보험계약에 따라 피보험자에게 손해의 전부 또한 일부를 보상하여야한다. 보험자가 피보험자에게 보험금지급청구를 받으면 보험계약의 규정에 근거하여 지급금액의 범위를 심사하고 결정한다. 보험자는 피보험자에게 즉시 보험금을 지급하지 않는 경우에 계약위반책임이 있다.

일반적으로 해상보험계약은 보상을 목적으로 하는 계약이다. 보험자의 보험금지급은 부담원칙에 따라 계산하고 지급되어야한다. 보험금지급원칙은 보험자가 보상의 금액이 피보험자에게 "그 손해가 발생하지 않은 것과 같은 상황"이어야한다.¹⁵⁾ 부담원칙은 보험자의 보험금지급이 피보험자의 보험목적물 때문에 발생한 손실을 보전하는데 있다. 부담원칙은 악의적인 보험사기를 방지하고 이익금지 원칙과 서로 보충하는 효력이 있다. 이익금지 원칙은 보험가입에 대해서 보험목적물이 법률로 인정한 이익이 있어야한다. 따라서 보험자로부터 손해를 범위를 넘는 이익을 수취할 수 없다. 보험사기는 당사자뿐만 아니라 제3자에게도 피해를 입힐 수 있다. 예를 들면 보험금액이 보험가액을 초과하는 경우가 있는데 이는 보통 보험사기와 연관된다. 이러한 위험은 보험이론에서 말하는 도덕적 위험이다. 보험액의 변화는 보험요율과 실제로 보상한 비율관계에 의하여 부담원칙이 성립한다. 보험금은 보험가액의 증가에 따라서 증가하지만 보험금의 지급은 보험가액을 초과하여 지급할 수 없다.

보험금 지급의무는 해상보험에 있어서의 보험자의 중요한 의무이다. 하지만 이 동식 해양플랜트보험에서 재취득가치보험, 기평가보험, 구조비용보상은 부담원칙의 예외가 인정된다. 대체가치보험은 피보험자의 재취득 또는 보험목적물을 재건할 때 필요한 비용 또는 자본금이다. 보험자는 피보험자에게 보험목적물의 보험가액을 초과한 경우 그에 대한 추가보험료를 합의한다. 손실이 발생하면 재취득가치 또는 자본금에 따라 보상한다. 공사보험의 보상방법은 재취득가치방식으로

14) 除根据碰撞条款应付其他方的赔款之外, 如有损失, 应予赔付给_____。

15) The same situation as the would have been in if no loss had taken place or as if the adventure had never been undertaken

보상할 수 있다. 일반적으로 재산보험은 보험목적물의 당시의 실제 가치로 담보하고, 재취득가치로 담보하지 않는다. 왜냐하면 부담원칙에 근거하여 보상을 받아야 보험목적물이 손실발생 전에 경제상황으로 회복할 수 있기 때문이다. 만약에 보상액보다 당시 보험목적물의 실제가치가 낮다면 피보험자는 과 지급된 보상액으로 이익을 얻을 것이다. 인플레이션과 물가상승 때문에 피보험자가 보험금액을 끊임없이 조정하면 전액보험으로 가입하기 어렵다. 굴착선전체보험 규정은 “피보험자는 언제나 모든 목적물의 합리적인 하락에 따라 100%와 마찬가지로 대체 가치에 따라 담보된다”¹⁶⁾고 명시하고 있다. 대체가치보험증서에서 보상청구 때 다른 보상표준을 선택하면 분쟁을 초래할 수 있다. 그러나 분쟁을 피하는 핵심요건은 확인과 유지이다.

보험계약자 또는 피보험자가 보험자에게 통지하지 않아 손해가 발생할 때 보험자가 이러한 문제를 발견한 경우, 보험자는 보험계약자에게 정시신고제도¹⁷⁾로 해결할 수 있다. 그렇기 때문에 보험자가 보험금액을 변동할 경우에 그 적정성 여부를 검사 하여야한다.¹⁸⁾ 굴착선전체보험 제16조에 규정된 기록검사조항은 보험자가 피보험자에게 기록을 검사할 권리를 규정한다. 보험증서기한내에 또는 제17조에 규정한 기간 내에 보험업자가 피보험재산의 전체비용, 수리비와 어떠한 성질의 기록에 검사할 수 있다. 보험자는 합리적인 시간 내에 관련 기록을 검사할 수 있다. 해양플랜트보험은 기평가보험증권을 주로 사용한다. 기평가보험증권에서 보험계약의 양 당사자가 미리 약속한 보험목적물의 실제협정보험가액이 보험가액이고 일단 손실이 발생하면 협정보험가액에 따라 보상한다.

보험자가 보험가액에 관하여 기평가보험을 사용하는 이유는 다음과 같다.

- ① 보상금을 지불하기에 간편하다. 보험계약쌍방당사자가 보상금을 지불할 때 피보험재산의 실제가치가 확정되면 분쟁을 피할 수 있고 정액보험계약을 체결할 때 손실보고서에서 말하는 재산 가치는 필요가 없다. 왜냐하면 보험계약쌍방당사자가 보험목적물에 미리 약정한 실제가치가 유일한 표준이기 때문이다.
- ② 비록 정액보험에 피보험자에게 보험목적물의 가치가 더 높은 경우는 다른 보험에서도 찾을 수 있다. 이것은 보험의 큰 이점이고 하물며 이런 경우는 엄격한 보험조합에 통과하여 예방할 수 있다.
- ③ 정액보험은 보험자가 성실하게 신용을 지키고 담보할 수 있다. 이런 경우는 약의의 보험자가 보험계약자에게 고액의 보험료를 받기위하여 보험계약을 체결할

16) The insurant should always insured according to the replacement value that is no less than hundred percent and deduct the reasonable depreciation of all property.

17) 工程保險, 王和, 中国金融出版社, 2005, 工程保險理论与实务. P27

18) 工程保險, 王和, 中国金融出版社, 2005, 工程保險理论与实务. P27

때 보험목적물의 가치를 높이 평가하는 경우이다. 이 경우 일단 위험이 발생하면 보험자가 이의를 제출하고 보험목적물의 가치를 다시 계산하여 실제 가치로 보상한다. 따라서 기평가보험증권에서는 양 당사자가 보험목적물에 대해 약정한 가치를 보상의 유일한 기준으로 삼는다. 이는 또한 부당한 경영수법을 막을 수 있다. ④ 이동식해양플랜트보험에서는 이러한 기평가보험약관의 효력과 가치가 크다. 따라서 양 당사자가 보험계약에서 보험목적물의 가치를 약정하면 피보험자가 공동보험조항의 규정 때문에 전액보상을 받을 수 없는 경우를 피할 수 있다.¹⁹⁾

3. 약관의 주요 담보사항

1) 항행범위담보

중국 PICC 굴착선전체보험약관 제4조 규정에 의하면 1. 당사자에게 약속한 항행범위에 예인되는 것을 허가한다. 항만 안에 출입항만, 부두, 조선대와 폰툰(pontoon)에 위험을 다 포함하지만 본 보험조항에 부합해야한다. 2. 피보험재산은 본 조항의 제1항에 규정한 항행범위와 분리된 항만 또는 바지선을 잠시 보관할 때 또는 왕복운송기간에 본 보험의 보상금액을 제3항에 규정한 보험료의 25%로 초과할 수 없다. 하지만 이 확장보험은 총 보험료에 포함되고 총 보험액도 증가할 수 없다.²⁰⁾

중국 해상법 제235조 규정은 피보험자가 계약상 약속한 담보조항을 위반할 때 보험자에게 바로 서면통지를 고지해야한다. 보험자가 고지를 받으면 계약을 해제할 수 있고 또는 계약의 담보조항 또는 보험료의 증액을 요청할 수 있다.²¹⁾ 피보험자가 담보를 위반하면 과실이 있든지 없든지 또는 보험목적물에 손해와 책임에 관해 인과관계가 있든지 없든지 상관없이 보험자는 계약을 해제할 수 있다. 그러나 보험자는 계약 중 담보조항을 다시 수정하고 보험료의 증액을 통해 보험을 유지할 수 있다.²²⁾ 이동식 해양플랜트보험계약에서 보험자는 굴착선의 항행범위를 제한할 수 있다. 즉, 보험자가 특정지역을 정하고 그 지점을 둘러싼 수백해리를

19) 移动式钻井平台保险法律问题研究, 吕游, 大连海事大学硕士论文, 2011, P23

20) PICC钻井船一切险, 第4条, 航行范围 1可允许在上述航行范围内被拖行, 也包括港内进出港口、船坞内、码头、格子船台和浮舟上的风险, 但应符合本保险条款。2当被保险财产在本条1款规定的航行范围内被分开在港口或驳船临时存放, 或在往返的当地运输期间, 本保险赔偿金额不超过按上述第三条规定的保额的25%。但这一扩展保险包括在总保额之内而不增加总保额。

21) 中国《海商法》, 第235条, 被保险人违反合同约定的保证条款时, 应当立即书面通知保险人。保险人收到通知后, 可以解除合同, 也可以要求修改承保条件、增加保险费。

22) 《海商法》, 司玉琢, 法律出版社北京, 2007, P394

항행범위로 정한다. 따라서 보험의 항해담보 범위를 위반하여 발생한 사고에 대하여 보험자는 보상책임이 없다.

2) 보험목적물

중국 PICC 굴착선전체보험 제3조는 피보험재산인 보험목적물에 관하여 이를 규정하고 있는데, 보험에 의하여 담보되는 보험 목적물은 다음과 같다. 굴착선의 선체와 기계, 굴착선선상과 근저 또는 부근에 관련한 굴착선 또는 선박(선박자체는 제외된다)선상에 시설, 공구, 기계, 잠함, 기립가(Stand up frame), 재료, 공급물건, 부속품, 시추기와 시설, 유정탑(derrick), 케이싱파이프, 송유관 또는 사용하고 있는 드릴 스트링(drill string)과 명세표에 기재된 피보험자가 소유 및 보관하거나 또는 관리하는 재산을 포함한다.²³⁾ 피보험재산은 항해담보구역 안에 있어야 한다. 확장한 담보범위는 운송기간, 보관기간, 유지기간, 수리기간을 포함한다. 그리고 "항만 안에 출입항만, 부두, 조선대와 폰툰(pontoon)"은 상술한 장소에 굴착선이 출입할 때도 담보범위에 속하다. 하지만 "상술한 장소를 향해 이동하거나 접근하는 굴착선은 본 조항에 명백한 규정이 없다. 굴착선은 동력이 없기 때문에 예인선의 도움을 받아 이동해야 한다. 따라서 보험자와 피보험자는 상술한 내용을 고려하여 약관에 "상술한 항행범위에서 예인하는 것은 허가한다."라고 규정하고 있다. 굴착선은 작업 성질상 예인선에 의해 예인되어 작업구역으로 이동된다. 따라서 예인될 때 해상기상 등의 이유로 배가 뒤집히고 또는 케이블이 끊어져 갈라지는 경우가 발생할 가능성이 있다. 통계자료에 근거하여 1956년부터 1977년까지 100만 달러이상의 손해액이 발생한 자동승강식 드릴링 플랫폼 사고는 44건이 있다. 그중에 22건의 사고는 이동할 때 사고가 발생했다. 결론적으로 위의 보험규정이 없었다면 피보험자는 보험자에게 예인으로 인한 발생한 손실에 대해 보상청구권이 인정되지 않는다.

3) 분출폭발방지 시설담보

23) PICC钻井船一切险, 第3条, 被保险人财产, 本保险承保下表内所列钻井船的船壳和机器, 包括船上以及旁边或附近有关系的钻井船或普通船(这些船的本身除外)上的设备、工具、机械、沉箱、起立架、材料、供应物、配件、钻井机和设备、井架、钻柱、套管、油管并包括正在被钻井中的钻柱和所有表内所列由被保险人持有、保管或控制的这类财产。被保险人财产表, 钻井船费率, 保险价值, 保额, 每项作为单个承保。除全损、推定全损或经协议确定的全损以外, 本保额不因所赔付的损失而减少。

분출폭발방지 시설은 Warranty 사항이다. Warranty에 관한 정의 규정은 영국 해상보험법에 규정되어 있으며, 이와 유사한 규정들이 다른 여러 국가에도 도입되었다. 중국 해상법 및 중국 PICC 굴착선전체보험은 영국해상보험법과 관련 규정을 참고하였지만, Warranty와 맞는 법률규정이 없다. 중국 PICC 굴착선전체보험에서 분출폭발방지 시설담보조항에 대해 분석은 영국해상보험법의 Warranty 이론을 빌려, 실제 보험자가 위험을 제어하고 예견할 수 있는 범위에서 피보험자를 위해 보험의 담보를 승낙하는 것이다. 따라서 피보험자의 담보위반은 인과관계와 상관없이 일단 피보험자가 Warranty를 위반하면 보험자는 계약을 해제할 수 있다.

중국 PICC 굴착선전체보험 제9조 규정은 담보한 전부시추작업 또는 필요한 dry-type tree를 옮겨야할 때 최소한 3개 압력이 폭발방지 시설에 배치되고 설치되면 바로 실험해 봐야한다. 그중에 2개는 ram blowout preventer와 Blind slat, 마지막으로는 Annular closed type이다.²⁴⁾ 굴착선전체보험조항에 피보험자에게 요구하는 것 중에 하나이다.

폭발은 지하압력 때문에 시추액체가 갑자기 통제되지 않는 상태에서 유정 밑에서부터 지면으로 솟기 때문에 오일, 천연가스 또는 물이 유정에서 통제되지 않고 지면으로 분출되는 것을 말한다. 분출폭발방지 시설은 이때 통제를 위해 쓰이는 높은 압력 시설이며 유정 안에 있는 케이싱과이프맨 위에 석유 또는 천연가스가 갑자기 분출하는 것을 막는 중요한 역할을 한다. 이동식 해양플랜트에서 작업할 때 시추시설은 심도에 따라서 시추비용이 증가하고 폭발의 가능성과 폭발 때문에 손실정도 또는 증가한다. 그래서 분출폭발방지 시설은 시추 작업할 때 매우 중요한 역할을 하며, 피보험자의 Warranty 사항이도 하다.

4) 정박

보험기간동안 만약 이동식해양플랜트가 항만 내에 일정한 기간 동안 정박하면 보험자는 일부분의 보험료를 피보험자에게 환급해야한다. 이것은 이동식 해양플랜트보험과 고정식 해양플랜트보험의 특징이다. 정박과 관련한 조항은 중국 PICC 굴착선전체보험과 런던굴착선보험양식의 내용과 같다. 중국 PICC 굴착선전체보험 제14조는 "선박이 항만 내에 정박을 연속하여 30일 이상하면 보험업자가 일정한 비율에 근거하여 날짜대로 비율을 계산하여 보험료를 환급해야한다. 하지

24) PICC钻井船一切险, 第9条, 防井喷装置, 保证在所有钻井作业中或在所有需要搬移采油树的作业中, 应配备至少三个压力防井喷装置并在安装之后立即试验, 其中两个应是闸板式和盲板式, 另一个应是环形全封闭式。

만 1. 정박지는 보험업자 또는 보험업자의 대리인이 지정된 검사담당자에게 허가를 받아야한다. 2. 선박 내에 경비원이 있어야한다. 3. 만약에 보험증권의 기한 내에 선박이 현실전손 또는 추정전손 또는 계약상 전손이 발생하면 보험료를 환급할 필요가 없다. 4. 정박기간동안 선박은 이동할 수 없다. 5. 정박기간동안 버팀각(strut angle)을 이동할 수 없고 부표를 이동할 수 없다. 6. 만약에 보험료를 변경하면 보상에 상응하여 조정해야한다. 동일한 피보험자의 2개의 보험증권에서 정박을 연속하여 30일이 초과한 경우 환급금을 날짜대로 계산하여 2개의 보험증권에서 부담하고 환급금으로 반환해야한다²⁵⁾"고 규정하고 있다. 하지만 실제적인 보험증권에서 정박과 관련한 조항의 내용에 상응한 수정이 가능하다. 예를 들면 정박에 관한 사항을 수리할 때 보험료의 반환계산을 수정해야한다. 보험료 환급의 경우 정박 최소 기한 등의 요소가 정박조항에 영향을 미칠 수 있다. 예컨대 중국해양석유본사의 해양플랜트 보험증권의 규정은 "1. 날짜대로 계산하되 보험료를 환급하면 보험업자가 지정한 검사담당자에게 관련한 정박지와 정박준비 허가를 받아야한다. 2. 만약 전손이 발생하면 보험료를 환급받을 수 없다. 3. 정박기간동안 선박은 보험자의 동의 없이 항만 또는 규정한 범위를 나가면 안 된다. 보험자 또는 보험자에게 지정된 검사담당자가 허가하는 경우에만 가능하다. 4. 보험료를 유지 한다. 만약 수리가 필요하지 않으면 현행 비율의 50%이고 정박동안 수리를 하는 경우 현행비율의 75%이고 이는 제5조에 근거해야한다. 5. 선박이 연속한 180일 이상 정박하게 되면 운행을 하지 못하며 운행을 재개하고자 할 경우 보험자에게 지정한 검사담당자의 허가를 받아 다시 운행할 수 있다²⁶⁾"고 규정하고 있다.

5) 이동식 해양플랜트의 정박에 따른 보험료 환급

보험자는 이동식 해양플랜트가 보험기간 내에 일정한 시간 동안 정박하면 보험

25) PICC钻井船一切险, 第14条, 停泊和注销, 船舶在港内连续停泊超过三十天以上, 承保人根据议定费率按日比例计算退费, 但1.停泊地点应经承保人代理指定的检验人或承保人的批准. 2.船上应始终有一看守人员. 3.若在保险单期限内船舶发生实际或推定全损或经协商确定的全损时即不退费. 4.停泊期间船舶不应移位. 5.停泊期间, 撑脚不应移动, 浮筒不应改变. 6.如年费率更改, 退费率也相应调整.

同一被保险人的两张保单下超过连续三十天的退费应按日计算由两张保单分摊退费. 本保险可以按下述注销: 1.被保险人可用书面通知在任何时候注销本保险, 退费按商定支付. 2.承保人应在三十天以前以书面通知注销本保险, 并按日比例计算支付退费. 3.承保人可在七天以前以书面通知注销罢工险、骚动、民众暴乱险、不付退费. 不论由何方注销本保险, 承保人可留取保单规定的最低保费.

26) 海上钻井平台保险研究, 毕革新, 大连海事大学硕士论文, 2000, P26

자는 일부분의 보험료를 피보험자에게 환급한다. 이것은 이동식 해양플랜트보험과 고정식 해양플랜트보험의 공통된 특징이다. 중국 PICC 굴착선전체보험 제14조는 "보험목적물이 항만 내에 연속하여 30일 이상 정박하면 보험업자는 약정한 비율에 근거하여 비용을 환급한다. 하지만 ① 정박지는 계약운송업자가 대리한 검사담당자 또는 담보인가 허가한 곳이야 하며, ② 보험목적물 내에 경비원이 있어야 한다. ③ 만약 보험목적물이 보험기간 내에 현실전손 또는 추정전손 또는 협정전손이 발생한 경우에는 보험료를 환급 할 수 없다. ④ 정박하는 동안 보험목적물은 이동할 수 없다. ⑤ 정박동안 버팀각(strut angle)을 이동할 수 없고 계선 부표를 이동할 수 없다. ⑥ 만약에 보험료를 변경하면 환급한 비율에 대한 비율도 변경해야 한다. 동일한 피보험자가 2개 보험증서에 연속한 30일이 지난 경우에 대해 환급금액을 일에 따라 계산하고 2개 보험증서에 할당해야 한다"고 명시하고 있다.²⁷⁾

4. 담보범위

일찍이 보험자의 대부분은 해양플랜트의 손실을 상사 위험으로 여겼다. 이러한 위험은 석유회사 또는 천연가스회사 또는 양 당사자가 부담해야 한다고 생각했다. 맨 처음 보험증권은 분출폭발 또는 화재 때문에 생긴 손해를 담보하였었다. 60년대 후반에는 담보범위를 보험목적물의 직접적인 멸실 또는 훼손을 담보하였는데, 플랜트, 시설, 설비 또는 기타 목적물을 담보하는 내용이였다. 그리고 현재 굴착선전체보험 제5조상의 담보범위는 "보험조건과 면책책임에 근거하여 본 보험에서는 피보험재산의 전체적인 직접물질손해를 보상할 수 있다"고 규정하고 있다. 그러나 피보험자 또는 피보험자의 재산관리자가 자신의 직무를 상당한 주의로서 이행하지 않아 발생한 손해의 경우에는 보상할 수 없다"고 명시하고 있다. 위 조항은 충돌조항과 구조조항을 분리하여 살펴보아야 한다. 왜냐하면 해당 2개 조항의 문언에는 "It is further agreed that..."라고 기술되었으며 각각의 조항은 독립성을 가지고 있기 때문이다. 담보범위는 개괄적인 표현으로 기술되고 있으며 이는 열거책임보험과 달리 하나하나를 열거하지 않고 면책책임을 이용하여 담보범위를 명확하게 하고 있다. "전체보험"의 장점은 다음과 같다.

- ① 담보사항을 더 쉽게 이해할 수 있다.
- ② 특별보험을 통해 중복담보와 비용을 확인하여 중복납부를 피할 수 있다.

27) PICC钻井船一切险, 전개 조항, 제14조.

③ 보험증권의 유지원가가 싸다.

④ 보험의 공백을 피할 수 있고 입증책임에 관하여 피보험자에게 유리하다.

50년대 후반에 출현한 수상비행기에 대해 보험업계는 전체보험으로 이를 담보하지 않았다. 왜냐하면 새로운 보험목적물에 대해 일정한 형식을 정하는 것은 매우 어려웠기 때문이다.

은행은 전체보험에서 중요한 요소이다. 왜냐하면 피보험자가 은행에서 대출하는 경우, 은행은 피보험자에게 가능한 많은 보상을 요구하기 때문이다. 하지만 보험조건에서 담보범위를 제한하고 면책책임을 원용하는지 안 하는지는 피보험자가 결정할 수 있다.²⁸⁾

중국 PICC 굴착선전체보험 제5조 규정의 담보위험은 피보험재산의 직접적인 물적 손해이다. 직접적인 물적 손해는 보험사고와 피보험재산에 발생한 손해로서 인과관계가 있어야한다. 이것은 보험법상 인과관계원칙(principle of legal causation)이며 이는 해상보험계약의 기본원칙이다. 피보험자는 보험자에게 보험금지급을 청구할 때, 발생한 손해가 담보위험 때문에 발생했다고 증명해야한다. 왜냐하면 담보위험으로 인해 발생한 손해이어야 보험자가 보험금을 지급할 수 있고, 직접 관계없는 손해는 보험자는 면책되기 때문이다.²⁹⁾ 예컨대 큰 파도 때문에 이동식해양플랜트의 일부분에 손해가 발생했고 이로 인해 이동식해양플랜트가 생산을 중지했다면, 생산을 중지했기 때문에 발생한 손해는 보험자가 보상할 수 없지만, 피보험자는 보험자에게 이동식해양플랜트에 생긴 물적 손해는 보상을 청구할 수 있다. 또한 큰 파도 때문에 이동식해양플랜트가 특정 위치로 이동한 경우, 이로 인한 수리비 10,000달러를 지불하였다 하더라도, 피보험자는 이 비용에 대해 보험자에게 보상을 청구할 수 없다. 왜냐하면 10,000달러는 수리비 일뿐, 직접적인 물적 손해가 아니기 때문이다. 동시에 피보험자는 피보험재산의 손해와 손실에 관한 보상을 청구할 때, 이에 대해 반드시 입증해야한다. 보험사고 때문에 발생한 손실은 피보험자가 보험자에게 담보범위를 증명해야하고 또한 보험사고로 발생한 손실은 피보험재산과 인과관계가 있으며 동시에 손해의 범위와 정도까지 증명해야한다.

5. 책임한도

굴착선전체보험 제10조는 손해보상에 대한 책임한도를 규정하고 있다. 본 조항

28) 移动式钻井平台保险法律问题研究, 吕游, 大连海事大学硕士论文, 2011, P28

29) 汪鹏南, 海上保险合同法详论, 大连海事大学出版社, 2006, P113~P114

에 따르면 구조조항과 충돌조항을 제외하고 보험자는 각 사고의 책임한도에 대하여 어떠한 경우에도 제3조에 규정한 보험액에 초과할 수 없다고 명시하고 있다. 따라서 보험자는 법률, 법령, 규칙, 허가, 특허 때문에 증가한 비용 또는 재건축비를 담보하지 않는다.

피보험재산에 대하여, 보험자의 책임은 원래의 상태로 돌아오기 위하여 입은 손해 즉, 목적물의 수리 또는 대체하는 비용을 초과하여 지급하지 않는다.³⁰⁾ 여기서 말하는 보험목적물이 원상회복할 때 발생하는 비용은 2가지의 경우가 있다. 1. 복구비 또는 교체비용보다 보험료가 큰 경우, 제1항에 명시한 보험액이 기준이다. 2. 복구비 또는 교체비용보다 보험액이 적은 경우, 실제적으로 나온 비용이 기준이다. 본 조항은 "선체 수리 또는 교체에 대한 보상과 관련하여 판매할 때 생긴 잔존물 가액을 제공하지 않는다"라고 규정하여 중국 PICC 굴착선전체보험 조항에서 선체 수리 또는 교체를 하면 보상판매에 관한 면책율이 없는 것으로 보고 있다. 하지만 이 비용에서 보상을 청구하면 피보험재산의 교체비용을 기준으로 한다. 피보험자는 이에 대해 선택권을 가지고 있는데 만약 피보험자가 보험목적물의 원래의 상황으로 회복하는 것을 선택하면 보험자의 책임은 보험금액에 한정된다.

6. 공동보험의 적용

공동보험은 보험자와 피보험자가 손실을 분담하는 방법이다. 일반적으로 피보험재산은 전액보험에 가입하지 않으면 보험자가 일부분의 손실을 담보한다. "공동"은 쌍방 당사자의 관계를 의미한다. 피보험자도 보험자가 되며 이는 피보험자와 보험자가 함께 손실을 같이 분담하기 때문이다. 보험자에 대해서 공동보험은 이익이 되는데 공동보험을 함으로써 도덕적 위험을 감소할 수 있으며 피보험자가 손해를 적극적으로 방지 할 수 있기 때문이다. 이것은 면책율 조항의 효과와 비슷하다. 공동보험과 면책율의 구별은 면책율의 액수와 재산 가치는 관계가 없고 공동보험은 피보험자가 될 수 있는 대로 전액보험에 가입하도록 하는 것이다.

중국 PICC 굴착선전체보험 제11조 규정은 피보험자에게 모든 재산의 100% 대체가치로 하여 합리적인 가치의 하락에 근거하여 보험에 가입해야한다. 만약 그렇지 않으면 피보험자의 보험차액이 자동으로 보험자의 몫이 되고 보상청구는 비율에 따라서 보상하게 될 것이다. 만약 본 보험을 2개 항목으로 나누면 이러한

30) To the Insured property, the liabilities of the insurer should not exceed the fees that repair or displace the damaged property to the original status.

조항은 각 항목에 적용할 수 있을 것이다.

보험계약에서 공동보험의 계수는 0%~100%으로 설정할 수 있다. 본 보험조항에서 공동보험계수를 100%으로 설정하면 최대한도로 보험자가 정액보험에 가입할 수 있다. 그리고 일반적으로 해상보험에서는 공동보험이 이용된다.³¹⁾ 피보험자에게 보상을 청구할 때 대체가치를 기준으로 담보하지만 현재 이동식해양플랜트보험의 실무상 공동보험조항은 거의 사용하고 있지 않다. 중국해양석유회사는 굴착선전체보험을 통해 영국런던굴착선전체보험 표준양식상 존재하는 공동보험을 삭제하고, 대체원가로의 보상을 기초로 대체가치는 명세표에서 보험쌍방이 동의한 가치를 기준으로 삼고 감가상각은 공제하지 않는다."라고 규정하고 있다.³²⁾

7. 대위청구권의 포기

대위청구권은 보험영역에서 중요한 제도이다. 대위청구권은 보험자가 보험계약에 근거하여 피보험자에게 손해를 보상한 후에 만약 제3자가 계약 또는 법률에 근거하여 손해보상을 청구한 경우 피보험자는 제3자에 대한 청구채권을 보험자에게 자동으로 넘겨주는 것이고 보험자가 전손 또는 일부손실을 보상하는 경우 보험자가 대위청구권을 가지게 된다. 그러나 이동식해양플랜트보험에서 피보험자가 보험자에게 제3자에 대한 대위청구권의 포기를 요구할 수 있다. 이것은 국제해상석유업의 관습이다. 왜냐하면 해상석유탐사작업의 기술은 복잡하고 공사가 매우 크고 여러 이해 당사자가 참여하고 석유공사계약에서 각 당사자는 서로 면책조항을 가지고 있다. 즉 다시 말하면 각 당사자는 물적, 인적손해를 책임질 뿐 고의가 아닌 손해보상에 대해 책임지지 않는다. 이 때문에 중국 PICC 굴착선전체보험 제15조 규정은 피보험자에게 보험재산의 계약에 근거하여 피보험자가 다른 회사, 상호 또는 작업자에 대한 책임을 면제할 수 있다는 규정을 두고 있다. 하지만 1. 이러한 면책은 작업이 시작하기 전에 존재해야한다. 2. 면책은 해당 작업 또는 해당 작업과 관련하여 발생한 손실이어야 한다. 또한 보험자는 피면제자인 개인, 상호 또는 회사가 제기한 대위청구권의 포기를 동의해야한다.

8. 면책율(공제율)

면책율은 보험계약규정에서 피보험자에 대한 공제조항이다. 중국 PICC 굴착선

31) 海上保险与实务, 冯芳怡, 中国金融出版社, 2009, P128

32) 移动式钻井平台保险研究, 马玲, 大连海事大学硕士论文, 2009, P32

전체보험 제7조 규정은 “보상(구조비용 포함한다)은 반드시 하나하나의 통지를 확인한 후 각 보상을 청구할 때 면책율을 먼저 공제한다”고 규정하고 있다. 본 조항은 현실전손 또는 추정전손에 적용할 수 없다. 이 때문에 각 사고를 단독으로 처리하는 것과 달리 동일사고 때문에 발생한 연속 손실은 동일사고로 간주한다. 이동식 해양플랜트보험의 면책율은 보험계약의 양 당사자의 담보위험, 보험비율 등 요소에 근거하여 합의한 뒤 이에 대한 면책율을 정한다. 해양플랜트보험에서 면책율은 매번 사고에 관하여 적용한다. 굴착선전체보험에서 보험목적물의 현실전손, 추정전손 또는 협정전손은 전액보상 된다. 현실전손, 추정전손 또는 협정전손은 제외하고 모든 보상은 면책율을 적용할 수 있다.

면책율 조항은 통제위험과 경영관리에 대한 효용을 가지고 있다. 1. 손실금액보다 면책율이 크면 현실전손, 추정전손과 협정전손을 제외한 손실을 피보험자가 부담해야한다. 이것은 피보험자에게 손해방지 의식을 고취할 수 있다. 2. 손실금액보다 면책율이 적으면 보험자는 면책율을 공제하고 남은 금액을 지급한다.

동일한 사고 때문에 연속한 손실이 발생한 경우와 보험자가 손실을 보상하는 경우에는 면책율만 공제한다. 일반적으로 면책율 조항에 72시간조항을 부가한다. 72시간조항은 72시간 내에 연속한 폭풍, 지진 때문에 발생한 손실이 동일한 사고로 인한 손해를 인정한다. 이 경우 때문에 발생한 연속손실은 면책율은 하나만 적용한다.

9. 보험약관상의 특수한 보상

1) 구조비용 및 공동해손

해상사고에서 구조비용은 종종 보험계약상의 보상범위를 초과할 수 있는데, 이는 해상탐사작업의 특수상황으로부터 기인한다. 중국 PICC 굴착선전체보험조항에서 보험자는 담보범위조항에 규정한 물질손실과 관련한 담보책임을 보상하고 구조비용과 공동해손도 보상한다. 또한 중국 PICC 굴착선전체보험 제13조 규정은 만약 본 보험에 담보한 재산에 손실이 발생하면 피보험자의 대리인, 고용인, 수탁자는 본 보험의 책임한도와 면책책임에 근거하여 손해 보상을 청구하고 전부 또는 일부 재산을 보호하기 위하여 발생한 비용에 대해서 보험자가 부담한다.

본 조항에 근거하여 보험사고가 발생했을 때 피보험자는 바로 보험자에게 통지하고 필요한 조치를 취한 다음 최대한 손실을 피하거나 감소하도록 노력하여야 한다. 이로 인해 발생한 합리적인 비용을 구조비용으로 보상받을 수 있다. 단 구

조비용은 보험자가 보험목적물의 손실보상 외에 지불된 피보험재산의 보험가치의 25%를 초과할 수 없다. 실무 상 구조비용은 플랜트가 구조될 때를 확정하기 어렵기 때문에 피보험자가 구조비용을 보상 청구할 때 보상액이 많으면 해양플랜트의 보험자가 재정적인 부담을 느낄 수 있다. 그러므로 중국 PICC 굴착선전체보험 제13조 규정은 보험업자가 구조비용의 보상책임을 보험가치의 25%까지로 규정한 것은 합리적이라고 본다.

본 조항에서 구조비용이란 손실이 바로 발생하여 이를 피할 수 없는 경우, 또는 손실을 이미 발생한 경우에는 손실을 피하거나 감소하기 위하여 발생한 비용이다. 그러므로 쌍방이 구조행위를 결정하고 이를 실행할 때 합리적이고 필요한 표준을 고려해야한다고 생각된다. 따라서 보험계약의 양 당사자가 합의하여 보험증권을 통해 보험자가 공동해손과 구조비용에 대한 보상책임을 약정하였다면 상기 비용은 보험자에 의해 지급된다. 그러나 실제 보험자는 공동해손과 구조비용에 대한 부담으로 계약에 삽입하는 것을 꺼리는 경우도 있다.

2) 충돌책임

이동식해양플랜트는 앞에서 설명한 바와 같이 해상에서 항행과 작업을 할 수 있는 시설이다. 이동식해양플랜트가 이동할 때 선박과 충돌할 가능성이 상존한다. 충돌책임은 굴착선전체보험 제6조에 규정되어 있다. 일반적으로 플랫폼전체보험 또는 해양플랜트전체보험약관에는 충돌책임에 관한 규정이 없다. 따라서 충돌책임보험은 독립적인 보험으로 볼 수 있고 보험액을 제한할 수 없다.

충돌책임에 대해서 중국 PICC 굴착선전체보험 제6조 제1항은 만약에 다른 선박과 충돌하면, 피보험자 또는 담보인에게 선박과실로 인한 제3자와 관련한 충돌책임을 진다고 규정하고 있다. 보험업자가 담보비용에 근거하여 피보험자 또는 담보인에게 손해를 보상하며, 계약가치의 비율을 초과할 수 없다.³³⁾

중국 해상법 제165조는 선박충돌에 대하여 “선박이 해상 또는 통상의 수역에서 접촉하기 때문에 발생한 사고”라고 규정하고 있다. 이 조항에 말하는 선박충돌에는 군용 또는 정부공용선박이 포함되지 않는다. 중국 해상법에 규정한 선박은 해상이동식 시설이고, 해양플랜트는 해상이동식 시설이다. 이동식해양플랜트는 이동과 제자리에 위치하는 2가지 경우가 있다. 이동식해양플랜트가 이동과정 또는 제자리에 위치하는 과정에서 이동식해양플랜트와 선박의 충돌은 선박충돌이며,

33) PICC钻井船一切险, 第6条, 第1款, 如与其他船舶发生碰撞, 对被保险人或担保人由于船舶过失应负责赔偿任何其他有关碰撞的任何款项, 承保人将按承保比例付给被保险人或担保人, 但对每一事故的责任不超过他们在合同价值中所占的比例数。

이러한 선박충돌이 발생하면 선박충돌의 법률에 근거하여 이를 해결할 수 있다. 실제 굴착선이 충돌하는 경우는 2가지가 있다. (1) 만약 굴착선의 시설, 공구 또는 기타 물건이 다른 선박과 충돌한 경우 피보험자는 보상받을 수 있다. 왜냐하면 굴착선전체보험에서 선박에 대한 특정한 정의가 없기 때문이다. 보험목적물이 굴착선의 선체, 기계, 시설, 공구 또는 기타물건을 다 포함하는 것으로 충돌한 경우에, 이를 보상받을 수 있다. (2) 기타 선박과 직접적인 물리적 접촉이 있지 않은 경우에는 충돌책임으로 보상받을 수 없다. 피보험재산과 제3자의 선박이 반드시 직접적인 접촉이 있어야 본 조항을 적용할 수 있다. 하지만 실제적으로 피보험재산과 제3자 선박이 직접적인 접촉이 없는 충돌이 발생한 경우도 있다. 따라서 이러한 상황이 발생하면 보험자가 보상할 수 있는지 없는지에 대한 논쟁이 발생한다.

굴착선전체보험에서 충돌책임조항은 피보험자 또는 보증인은 그 손해를 보상 받을 수 있다고 규정하고 있지만, 협회기간선박보험약관에서는 피보험자만이 담보 받을 수 있다고 한다.

본 조항의 제2항 규정은 만약 다수 선박보험자가 선박의 책임을 항변 또는 면책책임에 공제를 취한 행위를 서면으로 동의하면 보험업자가 일정한 비율로 피보험자에게 지불된 비용을 환급해야한다. 여기서 말하는 비용은 피보험자와 제3자의 책임에 대해 보상할 때 분쟁이 있으면 피보험자가 자신을 변호할 때 사용된 비용이다. 이 비용의 보상금액은 협정보험가액처럼 할 수 없다. 구조조항과 비슷한 규정이다. 피보험자의 대리인, 고용인원, 수탁자가 보험에 손해 받지 않는 경우에 본 보험의 담보책임과 면책책임에 근거하여 피보험재산을 보호하고 나온 비용은 보험업자가 부담한다.

충돌책임에는 2가지 특수한 경우가 있다.

(1) 만약 이동식해양플랜트와 다른 선박이 충돌하고 쌍방에 책임이 있다면, 교차책임원칙(Principle of Cross Liability)에 근거하여 보험자의 책임을 계산하다. 중국 PICC 굴착선전체보험상의 관련 규정은 만약 선박과 다른 선박 모두 과실이 있다면 일방 또는 쌍방 선박의 선박소유자 또는 선박임차인은 법률에 근거하여 책임을 제한하도록 하고 있다. 만약 그렇지 않으면 충돌책임조항에 근거한 보상은 교차책임원칙으로 해결해야하며, 교차책임원칙은 보험증권의 보상에 기초한다. 교차책임원칙은 쌍방 당사자가 확정된 책임에 영향을 미치지 않는다.

(2) 동일한 석유회사가 소유한 이동식해양플랜트와 선박이 충돌하면 보상받지 못한다 따라서 본 제외조항에 준하여 피보험자는 추가적인 보험에 가입할 필요가

있다. 충돌책임에 대한 제4항 규정은 다음의 충돌에 의한 손해를 보상하지 않는다고 명시하고 있다.

- ① 법률에 근거하여 잔해, 장애물 또는 잔존물을 제거하면 보상할 수 없다. 충돌 책임조항에서 보험자가 피보험재산에 대한 침몰비용 또는 다른 선박에 대한 비용에 관하여 보상책임을 가지지 않기 때문에 충돌로 인한 장애물, 잔해 또는 남은 화물에 제거한 비용을 보상하지 않는다.
- ② 선박과 충돌한 부동산 또는 개인 재산의 손실을 보상하지 않는다.
- ③ 석유, 석유생산물, 화학물품 또는 기타 어떠한 물질의 분출, 용출 또는 오염으로 인한 손실은 보상하지 않는다.
- ④ 선박의 화물 또는 재산 또는 선박의 채무에 대해 보상하지 않는다.
- ⑤ 인명손실 또는 질병 때문에 발생한 손실에 대해 보상하지 않는다.

3) 추정전손

추정전손은 피보험자에게 유리한 독특한 제도이다. PICC 굴착선전체보험 제12조은 추정전손에 관한 규정으로서 피보험재산을 회복 또는 수리비용을 실제 보험가치 또는 대체가치를 초과하고 합리적 가치의 하락을 공제한 경우(둘 다 고액으로 기준)에 추정전손으로 보상을 청구할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 보험업자가 어떠한 경우에 전손 전에 수리하지 않는 손해에 대해 보상할 책임은 없다.

굴착선전체보험조항에는 추정전손에 대한 정의가 없다. 추정전손의 정의를 1906년 영국 해상보험법을 참고했다. 1906년 영국 해상보험법 제60조 제1항 규정은 보험증권에 명시된 규정이 있는 경우를 제외하고, 보험의 목적물이 현실전손이 불가피한 것으로 생각되기 때문에, 또는 비용이 지출되고 난 이후에 보험목적물의 가액을 초과하거나 비용의 지출 없이는 현실전손으로부터 보험의 목적물이 보존될 수 없기 때문에, 보험의 목적물이 합리적으로 포기된 경우에, 추정전손이 된다. 또한 1906년 영국 해상보험법 제60조 제2항 규정은 다음의 경우를 추정전손으로 본다.

- (1) 피보험자가 피보험위험으로 인하여 자기의 선박 또는 화물의 점유를 박탈당하고,
 - (a) 피보험자가 선박 또는 화물을 회복할 수 있을 것 같지 아니한 경우,
 - (b) 선박 또는 화물의 회복하는 비용이 회복되었을 때의 가액을 초과할 경우.

(2) 선박의 손상의 경우에는 선박이 피보험위험으로 인하여 손상을 입은 결과로 손상의 수비용이 수리되었을 때의 선박의 가액을 초과할 경우 수리비를 건적함에 있어, 그러한 수리비에 대하여 다른 이해관계자가 지불할 공동해손 분담금을 수리비에서 공제하여서는 안 된다. 그러나 장래의 구조작업의 비용과 선박이 수리될 경우에 선박이 부담하게 될 일체의 장래의 공동해손분담금은 수리비에 가산하지 않으면 안 된다.

(3) 화물손상의 경우에는 그 손상을 수리하는 비용과 그 화물을 목적지까지 계속 운송하는 비용이 도착 시 화물의 가액을 초과할 경우

1906년 영국 해상보험법 제60조 제1항에 기술한 범위가 광범하고 제2항에 기술한 범위는 구체적이다. 하지만 제1항과 제2항은 서로 독립적인 것이고 제1항은 제2항에게 포함되지 않는다. Robertosn v, Petros M Nomikos Ltd사건³⁴⁾에서 상소법원은 제60조의 제1항과 제2항에 2개를 다른 실제로 경우에 적용한 단독의 정의를 포함하다. 그러므로 1906년 영국 해상보험법에 근거하여 해양플랜트에 추정전손의 경우는 5가지 있다고 보아진다.

- (1) 보험목적물에 실제손실은 피할 수 없는 경우
- (2) 실제전손의 필요한 비용은 해양플랜트의 비용을 초과하는 경우, 이를 피하기 위하여 합리적 포기가 된 경우
- (3) 담보위험 때문에 피보험자가 보험목적물의 소유를 상실한 경우
- (4) 피보험자가 담보위험 때문에 보험목적물의 소유를 상실한 경우. 그리고 보험목적물을 회복한 비용이 보험목적물을 철회하는 비용보다 많은 경우
- (5) 보험목적물의 손상이 커서 보험목적물을 수리한 비용보다 수리한 후에 플랜트의 가액보다 더 큰 경우.

10. 면책약관

중국 PICC 굴착선전체보험의 담보범위는 개괄적인 언어로 기술된 뿐, 담보범위를 일일 명시하지 않는다. 담보범위는 면책약관을 통해 범위를 명확하게 한다. 중국 PICC 굴착선전체보험의 제8조에 면책약관에 관하여 규정하고 있는데 다음과 같은 원인으로 발생한 손해에 대해서는 보험자가 보상하지 않는다.

- 1) 지진 또는 화산폭발 때문에 발생한 손해.

34) Robertosn v, Petros M Nomikos Ltd, 1939, A.C 371, H.L

지진과 화산폭발은 자연재해이고 이는 과학기술에 의존하여 예측하기가 어렵고 만약 보험목적물이 지진 또는 화산폭발이 다발적으로 일어나는 지역에 있어서 해당 지역에서 재해가 발생한 경우 손해는 절대적임에도 불구하고 지진 또는 화산폭발 때문에 발생한 화재, 폭발 또는 쓰나미로 인한 발생한 손실, 손해 또는 비용을 면책책임으로 하고 있지 않으면 보험자가 감당할수 없기 때문이다. 따라서 보험자는 자신의 보험금지급 책임에 관한 위험을 줄이기 위하여, 일반적 보험계약관계에 의하면, 관련 규정이 주로 삭제된다. 중국해양석유분회사의 해양플랜트 전체보험에서는 이 조항을 삭제하였다.³⁵⁾ 따라서 중국 PICC 굴착선전체보험도 명백한 폭풍 또는 이로인한 충돌 때문에 발생한 해양플랜트의 손해에 관하여, 이를 담보범위에 포함시키고 있지 않는다. 실제 2009년 9월에 중국상해석유국 "탐사3호"플랜트가 해상에서 작업할 때 2개 폭풍에 의하여 해당 해양플랜트는 140M 이동하였으며, 시설에 손해를 입었다. 이 경우 보험사는 관련 손해를 보상하지 아니하였다.

2) 고의에 의한 굴착선의 침몰

작업의 목적을 위하여 고의로 굴착선을 침몰 시킨 것과 관련하여 발생한 손실 또는 비용은 보험조항의 충돌, 좌초, 침몰의 구성요건이 아니다. 그래서 고의로 굴착선을 침몰 시킨 것으로 인한 손해는 보상할 수 없다.

3) 구조정(Rescue Well)에서 발생한 손해

굴착선전체보험에서 면책조항의 규정은 기타 굴착선, 해양플랜트 또는 다른 시설에서 폭발, 함몰될 때를 이를 제어하기 위하여 구조정을 사용하기 때문에 발생한 손실 또는 비용은 반드시 보험자에게 통지하고 보험료를 부가해야한다. 구조정의 사용 목적은 폭발의 압력이 줄이는 것이고, 폭발을 제어하기 위해서 사용되므로 위험에 다른 목적물보다 더 많이 노출되어 있다. 만약 구조정에서 발굴한 목적을 보험자에게 통지하고 보험자의 승낙 후 피보험자가 보험료를 추가적으로 납부하면 보험자는 이를 담보할 수 도 있을 것이다.

4) 폭발을 제어하기 위해 생긴 비용

35) 财产保险, 曹晓兰, 中国金融出版社, 2007, P244

중국 PICC 굴착선전체보험의 면책조항에서 구조비용 또는 기타 손해, 어떠한 폭발을 제어하기 위하여 생긴 비용, 손해에 대해서는 보상되지 않는다. 실무상 석유회사는 일반적으로 기타보험에서 폭발을 제어하기 위하여 생긴 비용에 대해 다른 보험에 가입하고 있다.

5) 간접손해

굴착선전체보험은 제5조 담보범위에서 명백하게 간접손해에 관한 면책을 규정하고 있다. 본 약관은 피보험재산에 대한 모든 직접적인 물적 손해를 보상할 수 있도록 하고 있으며 이동식해양플랜트보험자는 피보험재산에 대한 간접손해를 보상할 수 없다고 명시하고 있다. 즉 "보험자는 연착 또는 사용을 상실함으로 발생한 비용을 보상할 수 없고 물적 손해로 인해 생산을 정지한 경우에 발생한 손실 또한 보상할 수 없다"고 규정하고 있다.

6) 고유의 하자

굴착선전체보험에서 손실, 변질, 금속피로, 기계과손, 수축, 부식, 녹, 잔해, 조악한 설계 등으로 인해 발생한 손실이나 이로 인하여 생긴 비용은 보상할 수 없다고 규정하고 있다. 이것은 해양플랜트보험의 하나의 규칙이며 선박보험에서 선박의 잠재된 하자 때문에 발생한 손해와 개념적으로 다르다.

7) 전선손해 또는 전선방해로 인해 발생한 손실

중국 PICC 굴착선전체보험에서 면책조항은 전선손해 또는 전선방해 때문에 발생한 엔진, 발전기, 전등, 모터스위치와 기타 전기시설에 생긴 손실은 보상할 수 없지만 본 조항은 화재 또는 폭발 때문에 발생한 물적 손해는 보상할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 이것은 본 조항과 관련하여 화재 또는 폭발은 전기고장으로 인해 손해가 발생한 경우 화재 또는 폭발의 원인이 무엇인지 알 수 없다는 문제가 생긴다. 다시 말하면 손해의 근인이 담보위험인지 담보하지 않는 위험이 아닌지를 알 수가 없기 때문에 이런 경우를 피하기 위해 화재 또는 폭발에 관한 담보위험에 관해 명확하고 특별한 설명하고 있다. 본 조항은 화재 또는 폭발 때문에 발생한 물적 손해를 보상할 수 있다. 본 조항은 보험자와 피보험자에게 합리

적인 균형을 위하여 수정하는 경우도 있으나 대부분 수정하지 않는다.³⁶⁾

8) 제3자에 대한 책임

충돌책임조항에 속하지 않는 제3자책임은 보험자에 의하여 면책되며, 이를 담보하기 위하여는 별도로 책임보험에 가입하여야 한다.

9) 해양플랜트의 해체

중국 PICC 굴착선전체보험은 해양플랜트를 해체하는 과정에서 발생한 손해에 관하여 면책책임으로 한다. 하지만 국제관례에 근거하여 보험자가 잔존물 제거 비용을 보상할 수 있으며 이는 보상금액이 잔존물 가치에서 25%를 초과한 경우에 해당된다. 예컨대 파이프 알과 해양플랜트 사고가 발생했을 때 경영자가 해당 사고에 관해 유가족의 희망에 근거하여 플랜트를 인양한 후 보험자에게 이를 보상한 경우이다. 이 경우에는 보험자가 담보에 동의하면 피보험자는 반드시 추가적인 보험료를 납부하여야 하며, 책임한도를 설정하는 것에도 동의해야한다.

10) 드릴 스트링(drill string)손실

지하 또는 수중부분에 드릴 스트링(drill string)손실이 발생한 경우, 완공한 유정, 가스정 안에 남은 드릴 스트링(drill string)을 보상할 수 없다.

11) 시추하고 있는 유정 또는 시추 끝난 유정에 관한 손해는 보상할 수 없다.

12) 실제로 사용하고 있는 드릴링(Drilling)과 시멘트, 화학물질, 연료, 드릴 로드 등을 보상할 수 없다.

13) 원유, 가스 또는 기타 생산품에 대해 보상할 수 없다.

14) 설계도안, 계획, 테이블 명세서, 관련 기록, 고용인원의 기타 개인 물품을 보상할 수 없다.

36) D.W.Sharp Offshore Oil and Gas Insurance, New York, Witherby & Co Ltd,1994, P219~P221

15) 굴착선 선저에 스케일링 치즐(scaling chisel)과 페인트는 보상할 수 없다.

16) 전쟁

중국 PICC 굴착선전체보험에서 제19조 전쟁면책조항에 규정에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다.

- ① 포획, 압류, 유치, 금지, 구류 등과 같은 행위는 보상할 수 없다.
- ② 전쟁기간 또는 평화기간에든지 합법적인 또는 불법적인 징용한 경우 보상할 수 없다.
- ③ 지뢰, 폭탄, 어뢰 또는 기타 전쟁무기 때문에 발생한 손실은 보상할 수 없다.
- ④ 원자탄 또는 핵융합, 핵분열 또는 기타 반응 또는 방사능, 방사물질 등 무기 때문에 발생한 손실은 보상할 수 없다. 하지만 해상 작업시 작은 범위에서 사용되는 방사성물질의 경우 보험자의 동의하에 파이프라인 용접할 때 X방사선을 사용할 수 있다.
- ⑤ 내란, 반란 또는 해적해위에 대해 보상할 수 없다.
- ⑥ 악행으로 인한 폭탄 폭발 또는 어떠한 전쟁무기로 인해 입은 손해는 보상할 수 없다.
- ⑦ 정치 또는 테러행위 때문에 발생한 손해는 보상할 수 없다.
- ⑧ 적대적인 행위 또는 전쟁행위로 인한 손해는 보상할 수 없다. 하지만 본 조항은 비행기, 로켓 또는 같은 발사물건 또는 고정물건과 부동산건과의 충돌 또는 좌초, 악천후, 화재, 폭발로 인한 발생한 손실을 보상할 수 있다. 만약 이러한 경우 전쟁 또는 적대행위로 인한 손실은 보상할 수 없으며 여기서 말하는 전쟁 또는 폭력행위는 어떠한 육해공 폭력행위를 다 포함한다.

제3장 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보내용

제1절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 개관³⁷⁾

해양플랜트공사는 대규모의 자본과 인력 그리고 최첨단 기술이 투입되는 고부가가치 산업이다. 따라서 해양플랜트공사의 목적 달성을 위한 해양플랜트설비의 설계, 자재구매, 제작, 운송, 설치 및 최종 시운전을 거쳐 발주자에게 인도하기까지 수많은 공정이 필요하며, 각 공정마다 물적손해 위험 및 제3자에 대한 배상책임 위험이 상존하고 있다. 이러한 위험을 담보하기 위해 특수한 형태의 보험이 해양플랜트 산업계에서 요구되었고, 이를 충족시키고자 2001년 웰링턴에서 로이드 신디के이트(Lloyd's Syndicate)들에 의하여 표준약관 형태의 해양플랜트공사보험약관(WELCAR 2001)이 개발되었다.

해양플랜트공사와 관련된 위험의 형태를 살펴보면, 첫째 해양플랜트공사를 담당하고 조선소에서 발생할 수 있는 위험이 있다. 두 번째 위험으로서는 해양플랜트공사로 완성된 목적물의 해상 운송 중 발생할 수 있는 위험들이다. 마지막으로 예상되는 위험으로는 설치 및 시운전 중에 발생할 수 있는 위험이다. 이렇듯 해양플랜트공사와 관련하여 많은 위험이 존재하며, 이러한 위험을 담보하기 위하여 해양플랜트공사보험이 등장하였고, 발주자 및 시공자는 보험약관을 통해 위에서 언급한 각종 위험을 담보하고 있다. 또한 이러한 위험을 담보하기 위한 해양플랜트공사보험약관은 크게 물적손해보험약관(Section I) 부분과 보상책임보험약관(Section II)부분으로 구분되어 있다. 물적손해보험약관 부분은 보험목적물의 멸실·훼손으로 인한 물적손해와 관련된 담보 사항을 규정하고 있으며, 보상책임보험약관 부분은 제3자에 대한 인적·물적 손해에 대한 보상책임을 담보하고 있다. 해양플랜트공사보험약관은 해양플랜트공사중 또는 완성을 위한 작업을 수행하는 과정에서 발생하는 위험을 담보하기 위해 물적손해보험약관과 보상책임보험약관에 공통으로 적용되는 일반보험조건을 규정하고 있으며 20개의 조항으로 이루어져 있다. 이를 열거하면 1.보험료 2.대위 3.대위권포기 4.비율이익조항 5.적용우선순위 6.법률 및 사법권 7.보험금 지급 화폐조항 8.계속담보조항 9.양도조항 10.

37) 지상규, “배상책임 해양플랜트공사보험약관의 고찰 및 국문 해양플랜트공사보험약관의 제안”, 법학연구 제57집, 2015 및 동저, “국문해양플랜트공사보험약관 도입에 관한 연구”, 무역보험연구 제15권 제4호, 2014 참조하여 기술하였다.

피보험자의 의무 11.피보험 목적물 점유 및 운영 12.운송업자·창고업자 그리고 기타 수탁자와의 계약 13.지급불능 14.조사 및 감사 15.헤지 16.법령분쟁 17.보험증권의 양도 또는 수정 18.보험증권의 승인 19.피보험이익의 상실 20.하자발견 기간 조항 등이 있다.

제2절 물적손해 담보조건

1. 담보위험

물적손해보험약관 제1조는 담보위험에 관하여 기술하고 있으며, 그 주요 내용은 보험증권에서 담보되는 보험목적물에 발생한 물적 멸실 그리고/또는 훼손과 관련된 전 위험을 담보하고 있다한다고 규정하고 있다. 따라서 본 약관규정에 따라 보험자는 보험기간동안 담보위험에 해당하는 사고로 인하여 발생한 손해에 대하여는 이를 보상한다.³⁸⁾

2. 담보목적물

물적손해보험약관의 담보목적물은 해양플랜트공사에 따른 완성품뿐만 아니라 세계 모든 지역에서 행하여지는 작업도 포함하고 있다. 또한 보험자에게 고지된 자재, 부품, 기계류, 고정물, 장비 그리고 최종 완성 프로젝트의 부분을 구성하는 여하한 재산 또는 최종 프로젝트의 완성을 위해 사용된 재산들도 담보 목적물이 된다. 또한 보험자에게 고지하고 보험담보의 동의를 구한 경우에는 일시적인 작업, 공장, 장비, 기계류, 자재, 도구 그리고 그와 관련된 모든 목적물도 담보된다.³⁹⁾

3. 보상범위

물적손해 보험약관상의 보상범위는 “발생하는 한 사고당 보험자의 전체 보상범위는 최종 합의된 Schedule “B” 가액의 125%를 초과하지 않는다. 그리고 이 보상범위에는 손해방지비용 조항, 추가작업 조항 그리고 잔존물 제거비용 조항(각

38) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Covered Perils.

39) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Covered Property.

조항의 보상범위는 별도의 적용 조항에 의해 각각 제한된다.)을 모두 포함한다.

4. 공제액

일반적인 보험약관상의 공제액이란 보험계약을 체결할 때 보험증권에 명시된 금액을 보험금에서 차감할 것을 보험자와 합의한 금액을 말한다. 우리나라 구상법 제707조는 “공동해손이 아닌 손해 또는 비용으로서 그 계산에 관한 비용을 산입하지 아니하고 보험가액의 100분의 2를 초과하지 아니하는 때에는 보험자는 이를 보상할 책임이 없다”라고 규정하여 소손해면책을 인정하고 있다.

5. 증액조항

해양플랜트공사의 위험을 담보하기 위하여 피보험자와 보험자가 체결한 보험약관상의 보험목적물의 보험가액은 확정가액이 아닌 추정가액이다. 왜냐하면 보험체결 시점에는 설계도면만이 존재하므로 정확한 보험가액을 산정할 수 없기 때문이다. 따라서 설계도면을 근거로 공정계획표에 따라 보험목적물이 완성되면 그것이 최종 보험가액이 된다. 따라서 최종 보험가액은 보험목적물이 완성된 이후에 결정된다. 선박건조보험약관의 경우에도 가계약가액을 기준으로 최종 계약가액을 정하고 있다. 이렇게 산정된 보험목적물의 잠정가액을 기준으로 보험료가 산정되며, 최종가액이 확정되면 피보험자는 추가보험료를 지급하거나 감소된 비율만큼의 보험료 환급을 보험자에게 청구할 수 있다.

6. 물적손해보험약관상의 담보위험

1) 보상기준

물적손해보험약관에 따라 보험자가 보상하는 기준은 크게 4가지로 구분할 수 있다. 첫째가 수리되거나 또는 대체되어야 하는 부품에 대한 비용이며, 둘째는 다시 설계되거나 또는 새로운 설계를 거친 부품의 교체 비용을 보상한다. 셋째는 수리 및 대체되지 않은 부품에 대한 보상이다. 마지막으로 네 번째 미리 임차한 선박 또는 장비에 대한 보상이다.

2) 준거약관

물적손해보험약관상의 준거약관으로서는 협회선박건조보험약관(Institute Clauses for Builders Risks 1988), 협회전쟁약관 선박건조위험(Institute War Clauses Builders Risks 1998), 협회동맹파업약관 선박건조위험(Institute Strikes Clauses Builders Risk 1998)이 사용되며, 보험목적물이 저장, 적재, 양하 등의 운송의 경우에는 신탁회적하약관(Institute Cargo Clauses(A) 1982), 피보험 목적물이 적하로 운송되는 경우 협회선급약관(Institute Classification Clause 1992), 협회전쟁약관(Institute War Clauses 1982), 협회전쟁약관(항공)(Institute War Clauses (Air) 1982), 협회전쟁약관(우편)(Institute War Clauses (Post) 1982), 협회동맹파업폭동소요약관(적하)(Institute Strikes, Riots and Civil Commotion Clauses (Cargo) 1982), 협회동맹파업폭동소요약관(항공적하)(Institute Strikes, Riots and Civil Commotion Clauses (Air Cargo) 1982) 등이 적용된다.⁴⁰⁾

3) 사고통보

물적손해보험약관도 제3조에서 피보험자의 사고통보와 관련된 규정을 두고 있다. 그 주된 내용은 “피보험자는 사고가 발생한 직후 가능한 한 빨리(피보험자 공사의 성격을 고려하여) 사고 발생 시간, 장소, 사고의 원인, 피보험자와 기타피보험자의 목적물에 대한 이익, 목적물의 가액 그리고 그에 따른 멸실 혹은 손해액을 모두 명시한 서명 날인 된 사고의 증거를 제출해야 한다”⁴¹⁾라고 하여 피보험자의 사고통보의무를 규정하고 있다.

4) 오기와 누락

물적손해보험약관 제4조는 피보험자의 과실 혹은 우연으로 인하여 발생한 보험증권상의 이름 또는 설명과 관련된 오기나 누락은 피보험자의 이익을 침해하지 않는다고 규정하고 있다.

5) 공사의 수정과 변경

40) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Incorporated Clauses.

41) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Loss Notification.

물적손해보험약관 제5조는 공사의 수정과 변경에 관한 조항으로서 “보험자는, 주피보험자가 60 일 이내에 즉시 중요한 변경 사항을 보험자에게 고지할 것을 조건으로 하여, 공사 내용과 관련된 모든 수정과 변경 사항에 대하여 그것들이 발생한 이후 60일 동안 계속해서 담보할 것에 동의한다”⁴²⁾고 규정하고 있다.

6) 오염위험조항

오염에 관한 담보조항을 제6조에서 규정하고 있는 이에 의하면 해양플랜트공사에 따른 오염의 위험 또는 위협을 방지·완화하기 위하여 권한을 위임받은 정부당국이 취한 행위로 인하여 보험목적물이나 공사에 물적 멸실 또는 손해가 발생하는 경우에 이를 보험자가 담보한다.

7) 불량부품

물적손해보험약관 제7조는 해양플랜트공사와 관련된 불량부품의 담보와 관련한 규정을 두고 있다. 그 내용은 불량 부품, 잘못된 설계, 잘못된 자재, 잘못되거나 불량한 기능 또한 잠재적인 하자로 인하여 보험기간 동안 피보험 목적물에 발생하는 물적 멸실 그리고/또는 훼손을 담보한다. 그리고 설계 하자가 이 보험증권의 개시일 이전에 발생했다고 하더라도 관련된 손해를 보험자가 담보한다.

8) 공동해손 및 구조비용

물건손해보험약관 제8조의 공동해손 및 구조비용에 관한 사항은 해상운송과 관련된 규정이다. 그 내용을 살펴보면, “공동해손 및 구조비용은 해상 운송 계약서에 규정된 바에 따르거나, 또는 해상 운송 계약이 없는 경우에는 수정된 앤트워프규칙(York -Antwerp Rules 1990) 에 따라 지불된다. 만약 공동 해손과 구조비 분담을 위한 분담 가액이 보험 가액을 초과하는 경우라도 보험자는 그 금액을 전액 지불할 것임에 동의한다. 단 한 사고로 인하여 발생하는 분손과 관련, Section 1 에서 보상 금액이 그 항목에 적용되는 가액을 초과하지 않아야 한다”⁴³⁾라고 규정하여 분손이 아닌 전손의 경우에는 공동해손 및 구조비와 관련한

42) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Project Alteration and Amendments.

43) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. General Average Charges.

전액 지불을 원칙으로 하고 있다.

9) 손해방지비용 조항

물적손해보험약관 제9조에 피보험자의 손해방지에 관한 의무를 규정하고 있다. 그 내용을 살펴보면, “만약 피보험 목적물에 피보험 위험으로 인한 물적 멸실 또는 훼손이 임박한 경우, 피보험자, 그 사용자 및 대리인 은 이 보험에 영향을 미치지 않은 상태에서 피보험 목적물의 손실을 경감하기 위한 여러 조치를 취할 수 있으며 물적손해보험에 해당될 손해를 피하거나 최소화하기 위해 합리적인 비용을 발생 시킬 수 있다. 이렇게 발생한 비용은 피보험자와 보험자가 각각의 이익 정도에 따라 서로 비례적으로 분담한다. 그리고 피보험 재산을 복구, 구조, 보존하는 데 있어서 보험자 또는 피보험자의 어떠한 행위도 또한 위부의 수락 또는 포기로 간주되지 않을 것이다”라고 규정하고 있다.

10) 추가작업

물적손해보험약관 제10조는 추가작업에 관한 규정을 두고 있는데, 해양플랜트공사에 있어서 추가작업 조항은 공사진행 중 외부적인 원인에 따른 직접적인 결과로 인하여 잘못 설치되거나, (재)설치, 추가적인 잠수작업 등에 소요되는 비용이 손해방지비용 조항으로 담보되지 않는 손해에 대해서 담보를 제공하는 조항이다.

11) 잔존물제거 비용

물적손해보험약관 제11조는 잔존물제거비용에 관하여 “담보되는 사고가 발생한 후, 법률이나 규정에 의하여 강제적으로 발생되거나 또는 피보험자가 서면 계약 하에서 그러한 비용을 보상할 책임을 지는 경우 또는 피보험자의 정상적인 작업이 잔존물로 인하여 방해를 받는 경우에 발생하는 난파물 그리고/또는 파편의 인양, 제거, 혹은 파괴(혹은 그러한 시도) 비용 그리고 난파물 그리고/또는 파편에 대한 등불 표시, 표식, 가청 경보기들의 설치 또는 유지비용을 보험자는 피보험자에게 보상한다”⁴⁴⁾고 규정하고 있다.

44) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Removal of Wreck, Wreckage and/or Debris.

12) 테스트, 누출 그리고/또는 훼손조사 비용

물적손해보험약관 제12조에서 보험자는 보험사고로 인하여 보험목적물이 멸실 또는 훼손되어 시운전 또는 재검사와 관련하여 발생하는 비용을 담보하고 있다. 즉, 담보되는 사고로 피보험 목적물에 발생한 물적 멸실이나 훼손의 결과로 인하여 테스트 그리고/또는 시운전 또는 그에 수반되는 테스트 그리고/또는 시운전의 반복이 필요할 때, 보험자는 그러한 테스트 그리고/또는 시운전 비용을 한사고 당(금액)을 한도로 하여 보상한다.⁴⁵⁾

13) 대기비용

물적손해보험약관 제13조는 대기비용의 보상에 관하여 이를 규정⁴⁶⁾하고 있다. 따라서 보험사고의 발생 후 피보험자는 훼손된 보험목적물을 수리하기 위하여 관련 장비 또는 선박 그리고 인력을 동원할 수 있다.

14) 클레임 조사/정산 조항

물적손해보험약관 제14조는 손해조사를 위하여 손해사정인을 지정할 수 있음을 규정하고 있다. 즉, 사고의 긴급성과 관련하여 긴급한 상황이거나 또는 주말의 경우에는 적하사고 시 Bateman Chapman Limited 이나 그 이외의 다른 사고의 경우 Bateman Chapman Limited 그리고/또는 Matthews Daniei 그리고/또는 Brockiehurst Limited 가 지정될 수 있고, 이 경우 이들은 보험자를 대표하여 손해사정인으로 활동할 수 있음을 규정하고 있는 것이다.

15) 담보조항(견본)

물적손해보험약관 제15조는 보험계약에 따른 보험증권 발행을 위한 필수요건으로 해양플랜트공사 시행중 아래의 공정들에 대하여 London Offshore Consultants, Global Maritime, Noble Denton Associates 그리고/또는 London Salvage Association의 승인을 득할 것을 요구하고 있다.⁴⁷⁾

45) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Test, Leak and/or Damage Search costs.

46) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Stand-By charges.

47) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Warranty

16) 테러리스트 “재담보” 약관

물적손해보험약관 제16조는 다음에 언급할 면책약관 제2조의 규정을 제외하고 재인수 조항에 명기된 모든 조건들이 충족되고, 이행되었을 경우 보험자는 담보를 제공하게 된다. 보험자가 특별한 담보조건을 제시하는 주된 이유는 테러 등으로 인하여 사고가 발생할 경우 그 손해의 범위가 막대하며, 이로 인해 보험자에게 심각한 경제적 타격을 줄 수 있기 때문이다.

17) 계반비용

계반비용과 관련하여 협회적하약관 제12조는 “협회적하약관의 담보위험으로 중간항에서 화물을 양륙할 경우 이에 따른 하역비용·창고비용·재포장비용·개선적비용 및 처음 약정된 목적지까지의 운반비용 등을 보험자가 보상한다”고 규정하고 있다. 이렇게 보험사고로 인하여 발생한 계반비용을 담보하는 협회적하약관 제12조와 유사하게 물적손해보험약관 제17조도 해양플랜트공사계약에 따라 보험목적물을 계약된 장소로 이동하기 위해 해상운송을 이용하는 경우 사고로 인하여 최초의 목적지가 아닌 다른 항구에서 보험목적물을 양륙할 때 발생되어지는 하역비용·창고비용·재포장비용·개선적비용 및 처음 약정된 목적지까지의 운반비용 등을 해양플랜트공사보험의 보험자가 부담하도록 규정⁴⁸⁾하고 있다. 단, 면책위험에 의한 계반비용은 보상되지 않는다.

18) 보험금지급

물적손해보험약관 제18조는 보험목적물의 멸실·훼손에 의해 발생하는 손해를 보험자가 담보하는 보험금지급에 관한 규정으로서, 보험사고로 인하여 손해가 발생한 경우 보험자는 관련증거를 인정한지 30일 이내에 피보험자에게 보험금을 지급한다.⁴⁹⁾

Exemplar-Final Version to be Agreed).

48) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Forwarding Charges.

49) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Payment of Claims.

19) 하자보수유지기간

물적손해보험약관 제19조에 규정된 하자보수유지기간은 12개월을 넘지 않는다. 즉, 본 조항은 해양플랜트공사의 완료 후 보험목적물을 발주자에게 인도 후 계약서에 명시된 하자보수유지기간 발생하는 하자의 수정 및 보수작업에 따른 위험을 12개월 간 담보하고 있다. 하지만 하자보수유지기간으로서의 12개월은 예시적 기간이며, 보험자와 피보험자의 합의에 의하여 연장될 수 있다.⁵⁰⁾

제3절 배상책임 담보조건

1. 배상책임보험약관상의 인적손해(Bodily Injury)와 물적손해(Property Damage)

1) 인적손해

배상책임보험약관은 정의 규정을 통해 인적손해(Bodily Injury)에 관하여 규정하고 있는데 이는, 해양플랜트공사 중 발생하는 제3자의 인적손해로서 상해, 상병 및 질병을 의미하며, 그로인해 발생하는 사망과 정신적 피해도 포함⁵¹⁾한다. 따라서 보험자는 피보험자의 부주의 또는 과실로 발생하는 제3자의 신체적 상해, 상병 및 질병 그리고 이러한 신체적 상해로부터 발생하는 사망과 정신적 피해에 대한 손해를 배상하여야 한다.

2) 물적손해

배상책임보험약관에서 의미하는 물적손해는 피보험자의 부주의 또는 과실에 의하여 제3자의 유형 재산에 대한 직접적인 멸실 또는 훼손으로 인한 손해를 말한다. 또한 직접적인 물리적 손해는 아니지만 사고의 결과로 인한 사용손실도 포함된다.⁵²⁾ 따라서 물적손해는 지적재산권, 특허권, 상표권 등과 같은 비유형

50) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Maintenance.

51) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Definitions, Bodily Injury.

재산에 대한 손해가 아닌 시각적 확인이 가능한 유형의 재산에 대해 보험자가 배상하는 손해를 의미한다.⁵³⁾

2. 담보의 범위

책임보험은 피보험자가 제3자에게 부담하는 손해배상책임을 전제로 하여 성립하는 보험계약이므로 피보험자의 손해배상책임은 계약상의 책임이든 법률상의 책임이든, 채무불이행에 기한 책임이든 불법행위에 기한 책임이든 불문한다. 이에 따라 보험조건 제1조에서 “보험자는 이 보험증권에 명시된 제한, 조건 및 면책조항에 따라 법령으로 인하여 피보험자에게 부과된 배상책임 그리고/또는 명시적인 계약상의 배상책임⁵⁴⁾을 담보한다”⁵⁵⁾라고 규정하고 있다.

3. 배상책임 한도액

배상한도와 관련하여 배상책임보험약관도 보험조건 제3조에서 보험자의 배상책임한도액과 관련한 규정을 두고 있는데 “증권상의 배상책임 한도액이란 피보험자의 수, 클레임의 횟수 또는 클레임을 제기한 사람의 명수와 상관없이 보험자가 한 사고로 인하여 발생하는 최종순손실에 대한 보험자의 배상책임 한도액을 의미하고, 보험자의 배상책임 한도액은 최종순손실 지급에 따라 감소하거나 소진된다”⁵⁶⁾고 규정하고 있다.

4. 피보험자의 사고통지 의무

배상책임보험약관은 피보험자에게 사고의 통지의무를 부과하고 있다. 따라서 피보험자는 특정의 사고, 그 사고로부터 기인되거나 기인될 수 있는 멸실 그리고 피보험자가 최초로 그러한 사고를 인식하게 된 상황 등을 가능한 한 빨리 보험자에게 서면으로 통지하여야 한다. 또한 이러한 통지의 기간은 최소 14일 이내에 보험자가 사고발생을 인지할 수 있도록 통지하여야 한다.⁵⁷⁾

52) ELCAR 2001 Section 2-Liability, Definitions, Property Damage.

53) 이창희, 전계논문, 180면.

54) 보험자로부터 담보되는 “명시적인 계약상의 배상책임”이란 피보험자가 사고발생 이전에 여하한 서면계약을 체결하거나 또는 구두계약 체결 후 7일 이내에 서면으로 체결된 계약이다라고 규정하고 있다(WELCAR 2001 Section 2-Liability, Definitions, Express Contractual Liability).

55) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Insuring Agreement, Coverage.

56) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Insuring Agreement, Limit of Liability.

5. 배상책임의 인정

배상책임보험약관은 보험조건에서 피보험자의 배상책임 불인정 의무를 부과하고 있다. 즉 본 규정에 의하면 “피보험자는 사고 발생으로 인한 여하한 배상책임을 인정해서는 안되며 또한 그로인한 여하한 클레임이나 소송의 타결을 협상해서도 안된다. 아울러 피보험자는 사고 발생 시 급박하고 즉각적인 의료적 도움이 필요한 경우가 아닌 한 보험자의 동의없이 어떠한 비용도 발생시켜서는 안된다”⁵⁸⁾고 하여 피보험자의 독단적인 배상책임금액 인정 및 협상 그리고 비용발생을 금하고 있다. 이는 보험자가 최종적인 배상책임금액을 지급하여야 하므로 당연한 의무적 규정이다.

6. 교차배상책임

교차책임주의는 선박 또는 자동차 등의 충돌사고에 있어서 쌍방 과실이 경합한 사고로서 쌍방에 손해가 발생한 경우, 각자가 서로 상대방의 손해액에 자기의 과실비율을 곱하여 산출된 금액을 쌍방이 교차하여 배상책임을 부담하는 방식이다. 즉 쌍방의 손해액을 합산한 금액에 쌍방의 과실비율을 곱하여 자기분담금을 산출한 후, 자기 손해액을 공제하고 차액만을 배상하는 방식 또는 각각 상대방에 대한 배상책임에서 상대방부터 변제받을 금액을 상계하고 차액만을 배상하는 방식을 말한다.

제4절 약관상의 면책규정

1. 물적손해보험약관상의 면책위험

1) 면책위험의 의의

일반적인 면책위험의 정의는 손해가 발생하더라도 보험자가 책임지지 않는 위험

57) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Terms and Conditions, Notice to Underwriters.

58) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Terms and Conditions, Admission of Liability.

을 말한다. 보험증권에 면책위험을 명시하고 이를 제외한 모든 위험을 담보할 것을 약속하는 방식을 포괄책임주의라 한다. 따라서 보험사고가 발생할 경우, 사고를 야기시킨 직접적 원인이 면책위험에 속하지 않으면 모두 보상되지만 사고의 원인이 면책위험에 속한다는 사실을 보험자가 입증하면 보험자의 면책이 인정되므로 포괄책임주의하에서의 입증책임은 보험자에게 있다.

물적손해보험은 면책(Exclusion)규정을 보험증권에 규정하여 보험자의 면책을 인정하고 있다. 이는 면책의 포괄책임주의로서 보험자가 면책을 주장하기 위해서는 스스로 사고의 원인이 면책규정에 속하고, 따라서 보상에 대한 책임이 없다는 것을 입증하여야 한다.

이하에서는 물적손해보험약관에 규정되어진 면책내용에 대하여 고찰하고자 한다.

2) 약관상의 주요 면책규정

물적손해보험약관규정에 의하여 보험자의 면책되는 위험은 다음과 같다.

- (1) 선박 또는 기타 유사 선박. 단 완성된 프로젝트의 일부를 구성할 유동 물체나 사고 이전에 보험자에게 고지되고 보험자가 인정한 유동물체는 제외
- (2) 비행기 그리고/또는 헬리콥터
- (3) 주피보험자의 소유가 아니거나 그리고/또는 계약된 작업에 포함되지 않는 일시적인 작업, 현장 사전 작업, 재산 그리고/또는 장비. 단 사고 이전에 보험자에 의해 동의되어 추가 보험료에 따라 각각 언급된 것들은 제외
- (4) 계약의 불이행 또는 계약 이행의 지연 또는 계약 조건의 부분적인 또는 전체적인 불이행으로 인한 위약금
- (5) 플랫폼 그리고/또는 구조물이 잘못된 위치에 놓임으로써 발생하는 여하한 클레임
- (6) 원인 여하를 불문하고 피보험 목적물의 사용 상실 또는 “운전 개시”지연
- (7) 계약상 또는 다른 이유로 인해 “이행 보증”하에서 담보되는 보상책임
- (8) 주피보험자의 부정 또는 주피보험자가 인지하고 있던 부정
- (9) 자연 마모 그리고 부식, 산화작용 그리고 온도의 변화로 인한 훼손 수리 비용
- (10) 바위 그리고/또는 이와 유사한 물질의 투하와 관련하여 그것들이 잘못된 위치나 장소에 투하됨으로써 발생하는 여하한 클레임

(11) 최종 합의된 Schedule B에 관련된 비용이 포함되어 있지 않는 모든 공사 활동, 일시적이거나 또는 영구적인 작업, 자산 또는 장비

(12) 잘못된 용접을 수리, 개선 또는 교체하는데 들어가는 비용

(13) 다음의 사유로 인하여 발생한 직접 또는 간접의 멸실·훼손·손해보상책임 또는 비용

① 여하한 핵연료 및 핵폐기물 또는 핵연료의 연소로부터 기인한 방사능에 의한 오염 또는 그 결과로 전리되는 방사물질

② 여하한 핵장치, 원자로 또는 기타 핵조립이나 핵성분의 방사능 물질, 독물질, 폭발물질 또는 기타 위험물질이나 오염물질

③ 원자 및 핵분열과 융합 또는 이와 유사한 반응 및 방사능의 힘 또는 물질을 사용하는 여하한 병기

④ 시간과 장소를 불문하고 발생하는 방사능 오염

(14) 전쟁(선전포고의 유무와 상관없이), 침략, 적대국의 행위, 적대행위, 내란, 폭동, 혁명, 반란, 봉기, 군사력 또는 불법 권력 또는 여하한 정부 또는 공공 또는 지역 정부의 명령에 의하여 발생한 압류 또는 국유화 또는 징발로 인하여 피보험 목적물에 발생한 멸실 및 훼손

(15) 폭발물의 폭발

(16) 여하한 전쟁무기 그리고 악의적으로 행동하는 자에 의하거나 혹은 정치적 동기로부터 발생한 것

(17) 정치적 또는 테러를 목적으로 한 행위 그리고 주권 국가의 대리인이건 아니건 간에 그 결과로부터 우발적으로 또는 고의적으로 일어나는 멸실과 훼손

2. 보상책임보험약관상의 면책위험

일반적인 면책위험의 정의는 손해가 발생하더라도 보험자가 책임지지 않는 위험을 말한다. 보험증권에 면책위험을 명시하고 이를 제외한 모든 위험을 담보할 것을 약속하는 방식을 포괄책임주의라 한다. 따라서 보험사고가 발생할 경우, 사고를 야기시킨 직접적 원인이 면책위험에 속하지 않으면 모두 보상되지만 사고의 원인이 면책위험에 속한다는 사실을 보험자가 입증하면 보험자의 면책이 인정되므로 포괄책임주의하에서의 입증책임은 보험자에게 있다. 결과적으로 보험약관상의 면책규정은 보험자를 보호하기 위한 규정이다. 마찬가지로 본문에서 설명하였듯이 해양플랜트공사는 대규모의 자본과 전문적인 기술이 투입되는 사업으로서 공사의 관련 당사자들이 다른 산업에 비해 많다.

따라서 해양플랜트공사 중 피보험자의 부주의 또는 과실에 의해 제3자에게 물적·인적 손해가 발생한 경우, 보험자가 제3자의 손해액 전부를 어떠한 경우에도 보상하여야 한다면 이로 인해 보험자는 재정적 어려움에 의해 파산하게 될 것이다. 또한 이 결과로 인해 보험료가 증가하거나 보험인수를 거부하는 상황이 발생할 수 있다. 따라서 피보험자와 보험자사이의 이익의 균형 및 보험의 안정적 유지를 다양한 면책약관이 개발되었다. 그 중 대표적인 면책규정을 살펴보면, 첫째 고의에 의해 발생한 보상책임, 둘째 피보험자의 소유·점유·임대한 재산, 셋째 전쟁·테러·방사능유출 및 오염에 의한 보상책임, 넷째 피보험자의 고용인에게 발생하는 인적손해, 다섯째 피보험자가 손해보상의 책임을 입증하지 못하는 경우 등이다.

이하에서는 보상책임보험약관에 규정되어진 면책내용에 대하여 고찰하고자 한다.

1) 고의 또는 중대한 과실에 의한 사고

우리나라 상법 제659조는 “보험사고가 보험계약자 또는 피보험자나 보험수익자의 고의 또는 중대한 과실로 인하여 생긴 때에는 보험자는 보험금액을 지급할 책임이 없다”고 규정하여 보험계약자 또는 피보험자나 보험수익자가 인위적으로 사고를 일으킨 경우에 보험자의 책임을 면하게 하고 있다. 이와 같이 피보험자의 고의 또는 중대한 과실로 생긴 보상책임을 면하게 하는 이유는 신의칙에 반하고, 도덕적 위험증가, 사회적 불안 조성 그리고 막대한 경제적인 손실이 초래될 우려가 있기 때문이다. 따라서 보상책임보험약관의 면책규정 제1조에서 “여하한 국가 법령, 국제법령, 연방 또는 주 법령의 고의적인 위반 활동으로 발생하는 보상책임에 대하여는 보험이 적용되지 아니한다”⁵⁹⁾고 규정하여 보험사고가 고의로 일어난 경우 보험자의 책임을 면하게 하고 있다.

2) 피보험자의 소유·점유·임대한 재산

보상책임보험약관은 피보험자의 소유·점유·임대한 재산들에 대한 손해를 면책시키고 있다. 즉 면책규정 제4조, 제5조 및 제21조 등에 따라 피보험자가 소유하거나 점유, 임대한 재산, 그리고 피보험자가 통제권을 행사하는 재산의 멸실 또는 훼손으로 발생하는 손해에 대하여 보험자는 보상책임을 없다. 따라서 피보험자가 자신이 소유·점유·임대 또는 통제하고 있는 재산의 손해를 담보받기

59) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Exclusions 1.

위해서는 추가보험료 납입을 조건으로 한 재인수(buy-back)약관을 활용할 수 있다. 이러한 경우 담보의 확정이 가능하게 된다.

3) 전쟁 기타 오염사고로 인한 보상책임

전쟁 기타 오염사고와 관련된 보상책임보험약관상의 면책규정을 나열하면 다음과 같다.

(1) 면책규정 제3조

다음과 같은 결과로 인하여 직간접으로 발생하는 신체적 상해 및 물적손상은 담보되지 않는다: a. 전쟁(선전포고의 유무와 상관없이), 침략, 적대국가의 행위, 적대행위, 내란, 폭동, 혁명, 반란, 봉기, 군사력 또는 불법 권력 또는 여하한 정부 또는 공공 또는 지역 정부의 명령에 의하여 발생한 압류 또는 국유화 또는 징발 b. 주권 국가의 대리인이건 아니건 그 여부와 상관없이 그리고 그 결과로부터 발생하는 멸실, 손상 또는 비용이 우발적이건 고의적인건 그 여부와 상관없이 발생하는 여하한 자의 정치적 또는 테러를 목적으로한 행위의 결과⁶⁰⁾

(2) 면책규정 제15조

보험증권은 다음과 같은 실제 또는 주장되는 보상책임을 담보하지 않는다; i. 그러한 보상책임이 여하한 법령, 규칙, 조례 또는 계약상책임으로 인하여 발생하는 경우, 누출이나 오염물질을 평가, 감시, 통제, 제거 또는 정화하기 위해 발생하는 보상책임 ii. 제삼자의 재산을 오염시킬 수 있는 여하한 누출 가능성을 감소시키거나 조사하기 위해 발생하는 보상책임 iii. 여하한 피보험자에 의하여 소유, 리스, 대여 또는 점유되거나 점유되었던 재산에 대한 누출 또는 오염 또는 여하한 피보험자의 통제, 관리, 보호에 있었던 재산에 대한 누출 또는 오염으로 인한 보상책임 iv. 피보험자의 선박을 이용한 석유 또는 유사한 물질(여기에는 피보험자의 공사활동의 촉진을 위하여 사용되는 연료 또는 기타 유사한 물질은 포함되지 않는다) 운송으로 인하여 직접적으로 발생하는 보상책임 v 피보험자 또는 피보험자를 대신하여 활동하는 여하한 사람이나 조직의 관점에서 볼 때 의도적으로 발생한 누출 또는 오염으로 인하여 직/간접적으로 발생한 보상책임⁶¹⁾

60) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Exclusions 3.

(3) 면책규정 제16조

여하한 폐기물질의 취급, 처리, 저장, 처분, 감시, 관리, 제거, 청소로부터 발생하거나 폐기물질의 운송과정에서 발생하는 보상책임⁶²⁾

(4) 면책규정 제24조

다음과 같은 원인으로 직/간접적으로 발생하는 신체적 상해나 물적 손상또는 비용손해; i 여하한 핵연료 및 핵폐기물 또는 핵연료의 연소로부터 기인한 방사능에 의한 오염 또는 그 결과로 전리되는 방사물질 ii 여하한 핵장치, 원자로 또는 기타 핵조립이나 핵성분의 방사능물질, 독물질, 폭발물질 또는 기타 위험물질이나 오염물질 iii 원자 및 핵분열과 융합 또는 이와 유사한 반응 및 방사능 또는 물질을 사용하는 여하한 병기 iv 시간과 장소를 불문하고 발생하는 방사능 오염⁶³⁾ 등은 면책사항으로서 보험자는 보험자의 보험금지급책임을 면하게 된다.



61) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Exclusions 15.

62) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Exclusions 16.

63) WELCAR 2001 Section 2-Liability, Exclusions 24.

제4장 중국 PICC 굴착선전체보험약관과 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 비교 및 분석

제1절 일반보험조건에 관한 중국 PICC 굴착선전체보험약관과 WALCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 비교

1. 보험자 및 피보험자의 의무에 관한 사항

1) 보험자의 의무

일반적인 보험계약상의 보험자의 주요의무는 보험증권교부의무, 보험금지급의무, 보험료반환의무 및 이익배당의무 등을 들 수 있다. 이러한 보험자의 의무는 보험계약에 따른 당사자로소의 당연한 의무라 할 것이다. 일반적으로 보험금(claim amount)은 보험사고로 인하여 보험자가 실제로 보상해주는 금액을 말한다. 사고가 발생하면 보험자가 지정한 손해사정인(adjuster)이 사고의 원인과 손해의 범위를 사정하여 손해액을 확정하고 보험자는 이 금액을 보험금으로서 피보험자에게 지급한다. 마찬가지로, 해양플랜트공사보험의 경우에도 보험자와 피보험자는 보험목적물의 보험가액을 기준으로 보험금액을 산정하고 보험사고로 인하여 손해가 발생하는 경우 보험자는 보험금액을 한도로 보험금을 지급한다. 이에 관하여 중국 PICC 굴착선전체보험약관도 일반적인 보험계약에 따른 보험자의 의무인 보험금지급의무에 관하여 이를 규정하고 있다. 즉 보험약관 제18조에서 "충돌책임에 근거하여 제3자에 대한 손해를 제외하고 손실이 있는 경우 반드시 해당 당사자에게 보상해야한다"라고 규정하여 피보험자에게 전부 또한 일부 손해가 발생한 경우 그 손해를 담보하기 위한 보험금 지급 의무를 규정하고 있는 것이다. 또한 이익금지 원칙에 따라 보험자는 피보험자에게 보험금지급청구를 받으면 보험계약의 규정에 근거하여 지급금액의 범위를 심사하고 결정한다.

WELCAR 2001의 보험약관도 보험금 지급과 관련하여 이를 규정하고 있는데 제18조의 규정에서 "보험목적물의 멸실·훼손에 의해 발생하는 손해를 보험자가 담보하는 보험금지급에 관한 규정으로서, 보험사고로 인하여 손해가 발생한 경우 보험자는 관련증거를 인정한지 30일 이내에 피보험자에게 보험금을 지급한다"⁶⁴⁾

라고 규정하여 보험사고로 인하여 발생한 손해를 담보하고 있다.

2) 피보험자의 의무

일반 보험계약법론에 인정하고 있는 보험계약자 및 피보험자의 주요한 의무는 크게 보험료지급의무·고지의무, 그리고 위험이 변경되거나 위험이 증가하는 경우에 통지의무가 있다. 이에 관하여 중국 PICC 굴착선전체보험약관에 따르면 피보험자는 이동식 해양플랜트에 대한 정보를 전부 보험회사에게 사실대로 알려야 하며, 이러한 정보는 보험회사가 정확한 위험을 평가하고 합리적으로 보험비율을 정하기 위한 근거로 사용된다고 규정하고 있다. 즉 신뢰성의 원칙에 따라 피보험자는 보험계약체결 당시에 보험자에 대하여 중요한 사항을 고지하고, 또 중요한 사항에 관하여 부실고지하지 아니할 의무를 부담한다. 또한 피보험자에 보험자에게 보험료를 납부해야하며 보험료를 납부함에 따라 사고가 발생하면 보험자로부터 위험을 담보 받을 수 있다.⁶⁵⁾ 따라서 사고가 발생하면 보험자는 피보험자에게 약정한 조건에 따라 손해를 보상한다. 보험료는 일반적으로 분할지급이며 보험료의 지불방법은 보험자와 피보험자가 계약을 체결할 때 결정한다.

이동식 해양플랜트는 복잡한 기술을 가지고 있으며 작업위험이 크다. 그래서 시장에서 전문적인 보험을 제공하고 위험을 분산한다. 보험자는 일정한 보험료를 수납하고 보험사고가 발생하면 손실을 보상할 수 있다. 중국 PICC 굴착선전체보험조항에서 보험료는 보험금액의 백분율이다. 백분율을 결정할 때 기술계수를 참고하여 결정한다.

WELCAR 2001 보험약관도 피보험자의 의무와 관련하여 일반보험조건 제10조에서 보험계약상의 피보험자의 의무에 관한 사항을 규정하고 피보험자가 보험계약상 지켜야 하는 의무와 관련하여 “피보험자는 이 보험증권에서 담보되는 모든 공사활동과 관련하여, 그러한 공사활동에 적절하다고 여겨지는 가용한 모든 안전 규칙 및 장비를 동원하여 적절한 감독 및 노력조치를 취해야 함은 이 보험증권의 조건이다”⁶⁶⁾라고 규정하여 피보험자의 상당한 주의의무를 요구하고 있다. 따라서

64) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Payment of Claims, “It is agreed that all claims covered under Section I shall be payable to the Assured’s representative identified in Item 8 of the Declarations no later than thirty (30) days after presentation and acceptance of proofs of loss by Underwriters or their approved representatives”.

65) 中国《海商法》，第14条，建造中的船舶可以设定船舶抵押权。建造中的船舶办理抵押权登记，还应当向船舶登记机关提交船舶建造合同。

66) WELCAR 2001 General Terms and Conditions 10. Due Diligence.

이를 위반한 경우에는 “여하한 위험 상황(이 보험증권에서 담보되는 결과적 손실이 초래될 수 있는 유정과 관련된 상황을 포함)이 초래되는 경우, 피보험자는 이 보험증권에서 담보되는 멸실의 발생을 미리 방지하기 위한 합리적인 노력을 자신의 비용으로 행해야 한다”⁶⁷⁾고 규정하여 보험자의 면책을 인정하고 있다. 즉, 피보험자가 보험사고를 미연에 방지할 수 있도록 감독과 노력을 하여야 한다는 취지이다. 그러나 보험자가 면책을 주장하기 위해서는 스스로 그에 상당한 입증을 하여야 할 것이다.

결론적으로 중국 PICC 굴착선보험약관 및 WELCAR 2001 보험약관은 피보험자의 일반적인 의무사항으로서 고지의무 및 보험료 납부의무에 관한 사항을 규정하고 있다.

2. 담보내용에 관한 사항

1) 보험목적물

손해보험에 있어서는 보험의 목적이 확정되어야 한다. 따라서 중국 PICC 굴착선전체약관 및 WELCAR 2001보험약관은 보험에 의하여 담보하고자하는 보험목적물을 특정하고 있다. 중국 PICC 굴착선전체보험 제3조는 피보험재산인 보험목적물에 관한 규정이며, 보험에 의하여 담보되는 보험 목적물은 다음과 같다. 굴착선의 선체와 기계, 굴착선선상과 근저 또는 부근에 관련한 굴착선 또는 선박(선박 자체는 제외된다)선상에 시설, 공구, 기계, 잡합, 기립가(Stand up frame), 재료, 공급물건, 부속품, 시추기와 시설, 유정탑(derrick), 케이싱파이프, 송유관 또는 사용하고 있는 드릴 스트링(drill string)과 명세표에 기재된 피보험자가 소유 및 보관하거나 또는 관리하는 재산을 포함한다.⁶⁸⁾ 또한 WELCAR 2001보험약관은 해양플랜트공사에 따른 완성품뿐만 아니라 세계 모든 지역에서 행하여지는 작업도 포함하고 있다. 또한 보험자에게 고지된 자재, 부품, 기계류, 고정물, 장비 그리고 최종 완성 프로젝트의 부분을 구성하는 여하한 재산 또는 최종 프로젝트의 완성을 위해 사용된 재산들도 담보 목적물이 된다. 또한 보험자에게 고지

67) WELCAR 2001 General Terms and Conditions 10. Due Diligence.

68) PICC钻井船一切险, 第3条, 被保险财产, 本保险承保下表内所列钻井船的船壳和机器, 包括船上以及旁边或附近有关的钻井船或普通船(这些船的本身除外)上的设备、工具、机械、沉箱、起立架、材料、供应物、配件、钻井机和设备、井架、钻柱、套管、油管并包括正在被钻井中的钻柱和所有表内所列由被保险人持有、保管或控制的这类财产。被保险财产表, 钻井船费率, 保险价值, 保额, 每项作为单个承保。除全损、推定全损或经协议确定的全损以外, 本保额不因所赔付的损失而减少。

하고 보험담보의 동의를 구한 경우에는 일시적인 작업, 공장, 장비, 기계류, 자재, 도구 그리고 그와 관련된 모든 목적물도 담보된다.⁶⁹⁾

2) 담보의 내용

(1) 담보의 범위

보험계약에 있어 담보의 범위를 확정하는 것은 계약상 중요한 사항에 해당한다. 즉 담보의 범위를 확정한다는 것은 보험자의 위험범위가 확정되는 것과 같기 때문이다. 또한 보험료의 결정에 있어서도 중요한 원인이 된다. 중국 PICC 굴착선 전체보험 제5조 규정의 담보범위는 피보험재산의 직접적인 물적 손해이다. 직접적인 물적 손해는 보험사고와 피보험재산에 발생한 손해로서 인과관계가 있어야 한다. 이것은 보험법상 인과관계원칙(principle of legal causation)이며 이는 해상보험계약의 기본원칙이다. 피보험자는 보험자에게 보험금지급을 청구할 때, 발생한 손해가 담보위험 때문에 발생했다고 증명해야한다. 왜냐하면 담보위험으로 인해 발생한 손해이어야 보험자가 보험금을 할 수 있고, 직접 관계없는 손해는 보험자는 면책되기 때문이다.⁷⁰⁾ 예컨대 큰 파도 때문에 이동식해양플랜트의 일부분에 손해가 발생했고 이로 인해 이동식해양플랜트가 생산을 중지했다면, 생산을 중지했기 때문에 발생한 손해는 보험자가 보상할 수 없지만, 피보험자는 보험자에게 이동식해양플랜트에 생긴 손해는 보상을 청구할 수 있다. 또한 큰 파도 때문에 이동식해양플랜트가 어느 위치로 이동한 경우, 이로 인한 수리비 10,000달러를 지불하였지만 피보험자는 이 비용에 대해 보험자에게 보상청구를 할 수 없다. 왜냐하면 10,000달러는 수리비 일뿐, 직접적인 물적 손해가 아니기 때문이다. 동시에 피보험자는 피보험재산의 손해와 손실에 관한 보상을 청구할 때, 이에 대해 반드시 입증해야한다. 보험사고 때문에 발생한 손실은 피보험자가 보험자에게 담보범위를 증명해야하고 또한 보험사고의 발생한 손실은 피보험재산과 인과관계가 있으며 동시에 손해의 범위와 정도까지 다 증명해야한다.

WELCAR 2001 보험약관에 의하면, 물적손해보험약관 제1조는 담보위험에 관하여 기술하고 있으며, 그 주요 내용은 보험증권에서 담보되는 보험목적물에 발생한 물적 멸실 그리고/또는 훼손과 관련된 전 위험을 담보하고 있다한다고 규정하고 있다. 따라서 본 약관규정에 따라 보험자는 보험기간동안 담보위험에 해당

69) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Covered Property.

70) 海上保险合同法详论, 汪鹏南, 大连海事大学出版社, 2006, 113~P114면.

하는 사고로 인하여 발생한 손해에 대하여는 이를 보상한다.⁷¹⁾ 물적손해보험의 보험기간은 피보험자와 보험자의 합의에 의하여 추가보험료를 지급하고 연장할 수 있으며, 보험목적물의 시운전이 완료된 시점에 보험기간이 종료한다. 단 하자유지보수기간이 있는 경우에는 하자유지보수기간이 종료된 때 보험이 종료된다.

(2) 항행범위의 확정

중국 PICC 굴착선전체보험약관 제4조 규정은 1. 당사자에게 약속한 항행범위에 예인되는 것을 허가한다. 항만 안에 출입항만, 부두, 조선대와 폰툰(pontoon)에 위험을 다 포함하지만 본 보험조항에 부합해야한다. 2. 피보험재산은 본 조항의 제1항에 규정한 항행범위와 분리된 항만 또는 마지선을 잠시 보관할 때 또는 왕복운송기간에 본 보험의 보상금액을 제3항에 규정한 보험료의 25%로 초과할 수 없다고 규정하고 있다. 하지만 이 확장보험은 총 보험료에 포함되고 총 보험액도 증가할 수 없다.⁷²⁾ 따라서 중국 보험약관은 보험자가 특정지역을 정하고 그 지점을 둘러싼 수백해리를 항행범위로 정한다. 따라서 보험의 항해담보 범위를 위반하여 발생한 사고에 대하여 보험자는 보상책임이 없다. 그러나 WELCAR 2001보험약관은 항행범위와 관련된 사하에 대하여는 이를 규정하고 있지 않다. 그 이유는 WELCAR 2001의 주요 담보 내용이 보험목적물의 설계 및 완성에 따른 위험을 담보하고 있으며, 또한 담보의 목적물이 고정식에 한정되기 때문이다. 따라서 보험목적물을 설치하기 위해 특정 목적지로 이동하는 경우에는 WELCAR 2001의 보험약관이 적용되지 아니하고, 해상운송에 따른 운송인이 운송계약에 따라 그 책임을 부담하게 된다.

(3) 보험료의 증액

보험료의 증액은 보험계약상 특정된 경우에 한하여 보험자가 피보험자에게 보험사항의 변동에 따라 보험료의 증액을 요청할 수 있다. 이와 관련하여 주로 발생

71) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Covered Perils, "Subject to the terms, conditions and exclusions herein, Section I insures against all risks of physical loss of and/or physical damage to the property covered hereunder, provided such loss or damage arises from an Occurrence within the Policy Period set out in Item 3 of the Declarations".

72) PICC钻井船一切险, 第4条, 航行范围, 1可允许在上述航行范围内被拖行, 也包括港内进出口、船坞内、码头、格子船台和浮舟上的风险, 但应符合本保险条款。2当被保险财产在本条1款规定的航行范围内被分开在港口或驳船临时存放, 或在往返的当地运输期间, 本保险赔偿金额不超过按上述第三条规定的保额的25%。但这一扩展保险包括在总保额之内而不增加总保额。

하는 보험료의 증액은 위험의 변경·증가에 따른 보험자의 보험료 증액 요구로부터 발생한다. 왜냐하면 위험이 증가하거나 또는 변경되었다면 보험자의 보험금지급 위험이 커지기 때문이다. 이에 대하여 중국 PICC 굴착선전체보험약관에 따르면 제16조에서 기록검사에 관한 사항을 규정하여 “보험자가 피보험자에게 기록 검사할 권리가 있다”고 하여 보험자의 보험료 증액을 인정하고 있다. 따라서 보험증서기한내에 또는 제17조에 규정한 보험업자에게 제적기간 내에 보험업자가 피보험재산의 전체비용, 수리비와 어떠한 성질의 기록에 검사할 수 있다. 보험자는 합리적인 시간 내에 관련 기록을 검사할 수 있다.

마찬가지로 WELCAR 2001 보험약관은 해양플랜트공사의 위험을 담보하기 위하여 피보험자와 보험자가 체결한 보험약관상의 보험목적물의 보험가액은 확정가액이 아닌 추정가액이다. 왜냐하면 보험체결 시점에 설계도면 만이 존재하므로 정확한 보험가액을 산정할 수 없기 때문이다. 따라서 최종 보험가액은 보험목적물이 완성된 이후에 결정된다. 선박건조보험약관의 경우에도 가계약가액을 기준으로 최종 계약가액을 정하고 있다. 이렇게 산정된 보험목적물의 잠정가액을 기준으로 보험료가 산정되며, 최종가액이 확정되면 피보험자는 추가보험료를 지급하여야 한다.

(4) 대위권 및 대위권의 포기

보험계약에 따른 대위권규정은 보험자가 보험계약에 따른 보험금을 피보험자에게 전부 또는 일부를 지급한 경우 그에 따른 피보험자의 권리 전부 또는 일부를 대위할 수 있다는 규정이다. 이와 관련하여 중국의 PICC굴착선전체보험약관은 제15조에서 면책 및 대위청구권의 포기에 관해 규정하고 있다. 이에 대한 자세한 규정을 살펴보면 “피보험자에게 보험재산의 계약에 근거하여 피보험자가 다른 회사, 상호 또는 작업자에 대한 책임을 면책할 수 있다. 하지만 이러한 면책은 작업이 시작하기 전에 존재해야한다. 그 면책은 해당 작업 또는 해당 작업과 관련하여 발생한 손실이어야 한다. 또한 보험자는 피면책자 개인, 상호 또는 회사가 제기한 대위청구권의 포기를 동의해야한다”라고 규정하여 결과적으로 보험자의 대위권을 인정하되, 특별한 경우 계약을 통해 대위권의 포기 또한 인정하고 있다.

WELCAR 2001 보험약관도 중국 PICC 굴착선전체보험약관과 유사한 규정을 두고 있다. 즉 일반보험조건 제2조의 대위에 관한 규정을 살펴보면, “이 보험증권물적손해보험약관 부분과 배상책임보험약관 부분에서 발생한 보험금 지급과 관련

하여 보험자는 주피보험자와 기타 피보험자를 제외한 여하한 개인 또는 기업에 대해서 피보험자가 가질 수 있는 대위권을 행사할 수 있다. 피보험자는 보험자의 대위권 행사를 위해 요구되는 모든 서류를 작성할 것이며 또한 보험자의 대위권 행사를 위하여 피보험자는 보험자와 협조해야 한다.”⁷³⁾라고 규정하여 보험자가 보험금을 지급하는 경우 보험목적물에 관련되는 일체의 권리를 피보험자로부터 승계하는 권리를 인정하고 있다. 또한 일반보험조건 제3조에서는 보험자의 대위권 포기과 관련한 규정도 동시에 규정하고 있다.

(5) 보험자의 보험금 지급한도

보험계약에 있어 보험자의 보험금 지급한도는 보험계약에 의하여 결정된다. 그러나 해양플랜트보험이 손해보험에 속하게 되므로 보험자의 보험금 지급한도는 보험가액의 범위를 넘어서지는 않는다 하겠다. 이에 관한 관련규정으로서, 중국 PICC 굴착선전체보험 제10조는 손해보상에 대한 책임한도를 규정하고 있다. 본 조항에 따르면 구조조항과 충돌조항을 제외하고 보험자는 각 사고의 책임한도에 대하여 어떠한 경우에도 제3조에 규정한 보험액에 초과할 수 없다고 명시하고 있다. 또한 피보험재산에 대하여, 보험자의 책임은 원래의 상태로 돌아오기 위하여 손해 입은 목적물의 수리 또는 대체하는 비용을 초과하지 않는다.⁷⁴⁾ 여기서 말하는 보험목적물이 원상회복할 때 발생하는 비용에 대해서는 2가지의 경우가 있다. 1. 복구비 또는 교체비용보다 보험료가 큰 경우, 제1항에 명시한 보험액이 기준이다. 2. 복구비 또는 교체비용보다 보험액이 적은 경우, 실제적으로 나온 비용이 기준이다. 본 조항은 "선체 수리 또는 교체에 대한 보상과 관련하여 판매할 때 생긴 잔존물 가액을 제공하지 않는다."라고 규정하여 중국 PICC 굴착선전체보험조항에서 선체 수리 또는 교체를 하면 보상판매에 관한 면책율이 없는 것으로 보고 있다. 하지만 이 비용에서 보상을 청구하면 피보험재산의 교체비용을 기준으로 한다. 피보험자가 이에 대해 선택권을 가지고 있는데 만약 피보험자가 보험목적물의 원래의 상황으로 회복하는 것은 선택하면 보험자의 책임은 보험금액에 한정된다.

WELCAR 2001 보험약관도 보험자의 보험금 지급범위에 관한 규정을 두고 있는데 보험자의 보험금지급범위는 “발생하는 한 사고당 보험자의 전체 보상범위는 최종 합의된 Schedule “B” 가액의 125%를 초과하지 않는다. 그리고 이 보상범

73) WELCAR 2001 General Terms and Conditions 2. Subrogation.

74) To the Insured property, the liabilities of the insurer should not exceed the fees that repair or displace the damaged property to the original status.

위에는 손해방지비용 조항, 추가작업 조항 그리고 잔존물 제거비용 조항(각 조항의 보상범위는 별도의 적용 조항에 의해 각각 제한된다.)을 모두 포함한다. 물적손해 조항 5의 증액 규정을 적용한 경우, 보험자의 물적손해 보험약관에서 발생하는 한 사고당 보험자의 전체 보상범위는 최초 Schedule “B” 가액의 150%를 초과하지 않는다. 그리고 이 보상범위에는 손해방지비용 조항, 추가작업조항, 잔존물 제거비용 조항 그리고 증액 조항(각 조항의 보상범위는 별도의 적용 조항에 의해 각각 제한된다.)을 모두 포함⁷⁵⁾한다고 규정하고 있다. 또한 물적손해보험약관에 따라 보험자의 최대 보상 범위는 Schedule “A” 총액을 초과하지 않는다.⁷⁶⁾고 규정하고 있다. 결론적으로 중국 PICC 굴착선전체보험의 규정에 의하면 WELCAR 2001 보험약관에 의하든 일반적인 보험계약의 원칙에 따라 보험자는 보험가액을 현저히 초과하기 않는 범위에서 약정된 보험금을 지급한다.

(6) 면책 및 공제액

보험계약에 있어 면책을 또는 공제액이란 보험계약의 당사자들이 손해의 일정범위에서는 보험자의 보험금 지급을 면하게 하는 금액을 말한다. 이에 대하여 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 제7조 규정에 “보상(구조비용 포함한다)은 반드시 하나하나의 통지를 확인한 후 각 보상을 청구할 때 면책을 먼저 공제한다”고 규정하고 있다. 따라서 이동식 해양플랜트보험의 면책율은 보험계약의 양 당사자의 담보위험, 보험비율 등 요소에 근거하여 합의한 뒤 이에 대한 면책을 정한다. 해양플랜트보험에서 면책율은 매번 사고에 관하여 공제한다. 굴착선전체보험에서 보험목적물의 현실전손, 추정전손 또는 협정전손은 전액보상 된다. 현실전손, 추정전손 또는 협정전손은 제외하고 모든 보상은 면책을 적용할 수 있다. 이와는 별도로 중국 PICC 굴착선전체보험 제11조는 공동보험에 관하여 규정하고 있고, 공동보험은 피보험자와 보험자가 함께 손실을 분담한다고 규정하고 있다. 이와 유사하게 WELCAR 2001 보험약관도 면책율과 유사한 공제액과 관련된 규정을 명시하고 있는데 공제액에 관하여 “이 보험증권 물적손해보험약관에서의 보험자의 보상한도는 고지서 항목 577)에 명시된 공제액의 적용을 받는다”⁷⁸⁾고 규정하

75) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Policy Limit.

76) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Policy Limit.

77) WELCAR 2001 물적손해보험약관 고지서 항목 5는 다음과 같다.

- ① 적하운송과 관련된 사고별 발생된 손해금액(\$)
- ② 육상건설위험과 관련된 사고별 발생된 손해금액(\$)
- ③ 최종적으로 해양플랜트 공사현장으로 구조물을 예인하는 도중에 발생한 사고당 손해금액(\$) 또는 오션터그(ocean tug)를 이용한 예인 또는 중량물운반선박(heavy lift carrier or barge)를

고 있다.

손해보험계약에서는 소액손해의 계산을 위하여 드는 비용과 시간의 낭비를 막고 또 도덕적 위험을 방지하기 위한 수단으로서 소손해면책을 인정하고 있고 소손해면책을 공제액과 같은 개념으로 이해하면 되고, 면책을 또한 공제액으로 이해하면 될 것이다.

(7) 면책약관

보험계약에 있어 면책약관이란 법률의 규정 또는 특약으로 보험자의 보험금지급 책임을 면하게 하는 약관상의 규정을 의미한다. 따라서 보험자는 손해 또는 비용에 대하여 보상책임이 없다. 이와 관련하여 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 제 8조에 면책에 관한 사항을 규정하고 있다. 즉 (1) 지진 또는 화산폭발 때문에 발생한 손해, (2) 고의에 의한 굴착선의 침몰, (3) 구조정(Rescue Well)에서 발생한 손해, (4) 폭발을 제어하기 위해 생긴 비용, (5) 간접손해, (6) 고유의 하자, (7) 전선손해 또는 전선방해로 인해 발생한 손실, (8) 제3자에 대한 책임, (9) 해양플랜트의 해체, (10) 드릴 스트링(drill string)손실, (11) 시추하고 있는 유정 또는 시추 끝난 유정에 관한 손해, (12) 실제로 사용하고 있는 드릴링(Drilling)과 시멘트, 화학물질, 연료, 드릴 로드 등, (13) 원유, 가스 또는 기타 생산품, (14) 설계도안, 계획, 테이블 명세서, 관련 기록, 고용인원의 기타 개인 물품, (15) 굴착선 선저에 스케일링 치즐(scaling chisel)과 페인트, (16) 전쟁 등에 관한 관련 규정을 두고 있다.

이에 반하여 WELCAR 2001 보험약관은 (1) 선박 또는 기타 유사 선박. 단 완성된 프로젝트의 일부를 구성할 유동 물체나 사고 이전에 보험자에게 고지되고 보험자가 인정한 유동물체, (2) 비행기 그리고/또는 헬리콥터, (3) 주피보험자의 소유가 아니거나 그리고/또는 계약된 작업에 포함되지 않는 일시적인 작업, 현장

사용한 운송에 따른 사고별 손해금액(\$)

- ④ 해양플랜트공사 중 추가적으로 발생하는 하자보수와 관련된 사고별 손해금액(\$)
- ⑤ 해저배관, 해저 케이블 설치, 배관 상호간의 결합, 심해저(sub-sea) 라지저(riser), 스폴피스(spool piece) 그리고 기타 해저작업 및 관련되어 발생하는 추가적인 하자보수와 관련된 외경 24인치까지의 배관공사와 관련된 사고별 손해금액(\$) 그리고 배관 외경 24인치를 초과하는 공사와 관련된 사고별 손해금액(\$)
- ⑥ 대기비용과 관련된 사고별 손해금액(\$)
- ⑦ 상기에 명기되지 않는 담보위험 이외의 모든 사고와 관련한 손해금액(\$)
- 78) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Deductibles, "Underwriters' liability under Section I of the Policy shall be subject to the Deductibles set out in Item 5 of the Declarations".

사전 작업, 재산 그리고/또는 장비, (4) 계약의 불이행 또는 계약 이행의 지연 또는 계약 조건의 부분적인 또는 전체적인 불이행으로 인한 위약금, (5) 플랫폼 그리고/또는 구조물이 잘못된 위치에 놓임으로써 발생하는 여하한 클레임, (6) 원인 여하를 불문하고 피보험 목적물의 사용 상실 또는 “운전 개시”지연, (7) 계약상 또는 다른 이유로 인해 “이행 보증”하에서 담보되는 배상책임, (8) 주피보험자의 부정 또는 주피보험자가 인지하고 있던 부정, (9) 자연 마모 그리고 부식, 산화작용 그리고 온도의 변화로 인한 훼손 수리 비용, (10) 바위 그리고/또는 이와 유사한 물질의 투하와 관련하여 그것들이 잘못된 위치나 장소에 투하됨으로써 발생하는 여하한 클레임, (11) 최종 합의된 Schedule B에 관련된 비용이 포함되어 있지 않는 모든 공사활동, 일시적이거나 또는 영구적인 작업, 자산 또는 장비, (12) 잘못된 용접을 수리, 개선 또는 교체하는데 들어가는 비용, (13) 핵과 관련하여 발생한 직접 또는 간접의 멸실·훼손·손해배상책임 또는 비용, (14) 전쟁(선전포고의 유무와 상관없이), 침략, 적대국의 행위, 적대행위, 내란, 폭동, 혁명, 반란, 봉기, 군사력 또는 불법 권력 또는 여하한 정부 또는 공공 또는 지역 정부의 명령에 의하여 발생한 압류 또는 국유화 또는 징발로 인하여 피보험 목적물에 발생한 멸실 및 훼손, (15) 폭발물의 폭발, (16) 여하한 전쟁무기 그리고 악의적으로 행동하는 자에 의하거나 혹은 정치적 동기로부터 발생된 것, (17) 정치적 또는 테러를 목적으로 한 행위 그리고 주권 국가의 대리인이건 아니건 간에 그 결과로부터 우발적으로 또는 고의적으로 일어나는 멸실과 훼손 등에 관하여 규정하고 있다.

제2절 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 미비 및 대안의 제시

1. 개괄

본장 제1절에서 중국 PICC 굴착선전체보험약관과 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 비교 및 분석하였다. 이에 의하면 보험일반이론에 의해 부과되는 보험자의 보험금지급의무 및 피보험자의 보험료지급의무, 그리고 보험료산정 및 보험금지급을 위한 보험목적물의 확정, 위험의 증가 및 변경에 따른 보험료의 변경, 마지막으로 보험자의 보험금지급 의무를 면하게 하는 면책약관 등에 관하여 살펴보았다. 위에서 언급한 이러한 약관의 내용은 중국 PICC 굴착선전체보험약

관과 WELCAR 2001 해양플랜트보험약관상의 내용에 큰 차이가 없었다. 그러나 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 이동식 해양플랜트의 위험을 담보하기 위한 보험약관으로서 해당 플랜트가 이동 중 또는 중국 해역을 벗어나 작업을 하다 해양 사고가 발생하는 경우, 이에 따른 국제적인 분쟁 및 그 처리에 관하여는 국제분쟁이 발생할 수 있다. 또한 구조비용 및 공동해손과 관련된 손해에 대하여도 당사자사이에 분쟁이 예상된다. 그러나 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 이러한 사항들에 대한 구체적인 보험약관을 규정하고 있지 않다. 따라서 이하에서는 본 약관에 규정되어 있지 아니한 중요한 보험약관들의 규정을 제시하고자 한다.

2. 중국 PICC 굴착선전체보험약관에 포함되어야 할 보험약관의 규정

1) 준거법 및 재판관할권에 관한 약관규정

이동식 해양플랜트는 장소의 제한없이 해상에서 석유와 가스를 채취할 수 있다. 따라서 이동식 해양플랜트가 석유 또는 가스를 채취하기 위하여 중국이외의 장소 또는 중국내에서 작업하더라도 해양사고의 발생으로 인하여 오염이 인접국가에 피해를 주는 경우 국가적인 분쟁의 소지가 생기게 될 것이며, 이를 규율하기 위한 법률이 필요하다. 이것이 준거법이다. 즉 준거법이란 어떠한 섭외적 사법관계를 규율하기 위해 국제사법에 의해 선정된 어떤 국가의 실질법(민법, 상법 등)을 말한다. 따라서 국제사법이 간접적으로 법률관계를 규율하는 법인 것에 대해 실질법은 직접적으로 그것을 규율하는 법이다. 그러나 보험약관상의 준거법은 보험금 지급과의 문제와 관련한 사항을 규율하는 법률로서 분쟁의 해결에 중요한 근거가 된다. 마찬가지로 재판의 관할과 관련된 재판관할권의 문제도 분쟁의 해결에 중요한 위치를 차지하게 된다.

이렇듯 준거법약관과 재판관할권에 관하여 WELCAR 해양플랜트공사보험약관은 일반보험조건 제6조에서 “이 보험증권은 영국 법률과 관습에 따른다. 이 보험증권과 관련하여 발생하는 모든 분쟁, 논란 또는 보험금 지급은 잉글랜드와 웨일즈 법정에 제출 후 결정되는 판결에 따르며 잉글랜드와 웨일즈 법정은 모든 사건에 대한 배타적인 사법권을 갖는다”⁷⁹⁾라고 규정하여 법적인 분쟁의 발생 시 그 준거법을 영국 법률과 관습 그리고 재판관할권이 잉글랜드와 웨일즈 법원에서 해결하도록 규정하고 있다. 그러나 본 규정이 영국법과 영국의 재판관할이 지정되어 있음으로서 만약 중국에서 해상사고가 발생할 경우 상당한 분쟁이 예상되는 것이 사실이다. 결과적

79) WELCAR 2001 General Terms and Conditions 6. Law and Jurisdiction.

으로 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 준거법 및 재판관할권에 관한 사항을 규정할 필요가 있으며, 규정한다면 준거법 및 재판관할권은 중국법 및 중국재판지로 규정하여야 할 것이다.

2) 배상책임보험약관의 필요

(1) 의의 및 필요성

배상책임이란 보험기간 중 피보험자의 부주의 또는 과실로 인해 손해를 입은 제3자의 물적·인적 피해를 배상해줌으로써 피보험자의 재정적 위험을 최소화하는 것을 말한다. 따라서 해양플랜트공사와 관련된 배상책임보험약관의 목적은 해양플랜트공사 중 피보험자의 부주의 또는 과실로 인해 제3자의 물적·인적손해가 발생하고 이로 인하여 제3자에게 부담하는 소극재산, 즉 손해배상에 따른 부채가 보험의 목적이라 할 것이다.

이러한 배상책임보험약관의 목적에 부합할 수 있도록 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 제3자의 재산상, 인적 손해를 배상할 수 있는 관련 보험약관이 필요하다.

(2) 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 배상책임보험약관 규정의 제안

위에서 살펴본바와 같이 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 피보험자의 작위 또는 부작위로 인하여 발생하는 제3자의 물적손해 및 인적손해로 인하여 제기되는 제3자의 손해배상청구위험을 담보하고 있다. 그러나 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 제3자에 대한 배상책임약관을 명시적으로 규정하고 않다. 이는 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 중요한 미비라고 생각한다. 따라서 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 WELCAR 2001의 배상책임보험약관의 규정들, 즉 피보험자의 과실 또는 부주의로 인하여 발생하는 제3자의 물적, 인적 손해의 발생으로 인하여 제기되는 제3자의 배상청구권을 담보할 수 있는 보험약관을 개발하고 이를 규정하여야 할 것이다.

3) 제4조 항행범위의 개정

중국 PICC 굴착선전체보험 제4조에 규정된 항행범위는 항만 안에 출입항만, 부

두, 조선대와 폰툰(pontoon)의 위험을 다 포함하고 있지만 일부의 지역의 환경은 매우 위험하기 때문에 보험회사는 항행구역을 약관에서 제한하고 있다. 그러나 이러한 엄격한 제한이 필요한 것인지에 대하여는 생각해볼 필요가 있다. 왜냐하면 이동식 해양플랜트의 특성상 특정지역으로 이동하여 석유 및 가스를 시추하거나 또는 채취할 수 있음에도 불구하고 항행범위를 약관에 의하여 제한하고 이를 위반하는 경우 면책이라고 한다면 이동 해양플랜트의 특성을 무시한 약관이란 비판을 면하지 못할 것이다. 따라서 이동식 해양플랜트가 제한구역에서 작업을 할 수 있도록 예외를 인정하고, 증가된 위험에 대하여는 보험자와 피보험자의 합의에 따라 추가 보험료를 지급하는 것으로 변경되어야 할 것이다.

4) 하자보수유지기간의 설정

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 일반보험조건 제20조에 의하면 “이 보험증권하에서 담보되는 손해가 담보되기 위해서는 피보험자가 그러한 멸실·훼손 또는 사고를 고지서 항목 3 에 명시된 공사 기간 만료 후 12 개월 이내 그리고 그 기간과 동일하게 고지서 항목 3 및 물적손해보험약관 제19조에 명시된 특정 하자보수유지기간동안 발견하여 보험자에게 알려야 한다”⁸⁰⁾라고 규정하여 피보험자는 약정된 하자보수 유지기간 안에 발견된 하자를 보험자에게 통지하여야 하고 해당 하자가 담보의 범위에 포함된 사항인 경우에는 보험금을 지급하여야 한다는 내용이다. 즉 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 보험자와 피보험자가 합의를 통해 하자보수유지기간을 설정하고 동 기간에 보험목적물에 하자가 발견되는 경우에 보험자가 이를 담보한다는 규정이다. 그러나 중국 PICC 굴착선전체보험약관에 따르면 이러한 하자보수유지기간과 관련한 약관규정을 두고 있지 아니하다. 따라서 ‘제조상의 하자’, ‘설계상의 하자’ 그리고 ‘지시 및 경고상의 하자’ 등을 구분하여 일정기간 하자가 보험목적물에서 발견되는 경우에 보험자가 이를 담보하는 내용을 규정함으로써 피보험자를 두텁게 보호할 수 있을 것이다. 단, 하자발견기간은 임의적 기간에 불과하므로 피보험자와 보험자에 의하여 단축되거나 연장될 수 있을 것이다.

5) 테러리스트 “재담보” 약관(Terrorist “Buy-Back” Clause)⁸¹⁾

80) WELCAR 2001 General Terms and Conditions 20. Discovery Clause.

81) WELCAR 2001 Section 1-Physical Damage. Terms and Conditions. Terrorist “Buy-Back” Clause.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 물적손해보험약관 제16조에 따르면 보험자가 테러 등으로 인한 손해를 담보할 수 있도록 규정하고 있다. 이는 테러 등으로 인하여 사고가 발생할 경우 그 손해의 범위가 막대하며, 이로 인해 피보험자에게 심각한 경제적 타격을 줄 수 있기 때문이다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 테러리스트 약관의 담보조건들에 관한 규정을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 진수 이후의 보험계약 해지, 자동종료, 일시중지 그리고 조건변경

본 약관에 따르면 보험자는 피보험자에게 보험계약을 해지할 수 있다. 해지통보⁸²⁾는 발부된 당일 GMT(Green자초 Mean Time) 24:00으로부터 14일이 지난 이후에 효력이 발생한다.

(2) 해지통보의 전달과는 관계없이 보험계약의 자동종료

상대국에게 공식적으로 선전포고를 선언하는 것과는 관계없이 영국, 미국, 프랑스, 러시아, 중화인민공화국 간에 전쟁이 벌어질 경우에는 보험계약이 자동종료된다. 그리고 원자력, 핵분열 및 핵융합 이와 유사한 핵반응 또는 방사능 또는 그 물질을 응용한 병기의 적대적인 폭발이 일어난 시점과는 관계없이 보험계약은 자동종료⁸³⁾된다.

(3) 담보효력의 일시 중지

보험목적물이 설치되는 해역을 관할하는 지방정부, 등록국가 및 해당 국가의 정부기관에 의하여 강제적으로 포획, 나포, 강류, 억류, 국유화 되는 경우, 보험계약에 따른 담보의 효력은 일시적으로 중지된다.

(4) 환급보험료

피보험자에 의해서 추가적인 손해보상청구가 제기되지 않을 경우, 보험자는 물적 손해 약관에서 담보하는 조항에 따라 피보험자에게 보험계약의 해지, 자동종료, 피보험자 또는 보험자에 의한 해지통보를 받은 후 일할 계산된 환급보험료를 지급해야 한다.

82) 이 약관에 따른 담보는 해지통보를 수령한 이후 3개월이 경과하기 전 7일이 되는 날짜에 보험자 또는 피보험자의 통지를 통해서 취소될 수 있다.

83) 선박보험의 경우에는 피보험자의 사전 동의 없는 강제적인 징발의 경우 항해 및 정박에 관계없이 징발 후 15일이 경과하면 자동 종료된다.

(5) 계속담보

보험자는 사고가 발생한 후 14일 동안 계속해서 피보험자의 이익을 계속 담보한다. 이후 보험자의 '계속담보'의 의사가 없을 경우 보험계약에 따른 담보는 종료된다.

이와 같이 중국 PICC 굴착선전체보험약관에도 테러 등의 사고에 대비한 담보내용을 규정할 필요가 있다. 왜냐하면 중국은 필리핀, 일본 그리고 다른 인접 아시아 국가들과 영토에 대한 분쟁 지속적으로 발생하고 있다. 따라서 언제 어디서 테러가 발생할지 모르는 위험 국가 중의 하나이다. 이에 중국 PICC 굴착선전체보험약관에도 테러와 관련된 담보조건을 규정할 필요가 있다 할 것이다.



제5장 결론

화석연료인 석유와 가스에너지의 수요가 산업발전에 따라 증가함으로 인해 육상의 석유 및 가스자원은 한계를 드러내게 되었다. 이러한 부족한 석유자원의 안정적 확보를 위해 해상의 석유자원에 눈을 돌리게 되었고, 기술력과 자본력을 가진 해양강국들에 의하여 해양플랜트산업이 발달하게 되었다. 그러나 해양플랜트는 기술집약적이며 자본집약적 산업으로서 석유자원의 굴착 및 생산을 위한 설비의 설계, 구매, 제작, 운송, 설치 및 인도를 위한 과정에서 다양한 위험이 상존하게 되며, 사고 발생 시에는 공사의 발주자 및 시공자에게 심각한 경제적 타격을 줄 수 있다. 따라서 해양플랜트공사에 따른 위험을 담보하기 위하여 특수한 형태의 보험이 요구되었고, 이를 위해 영국 로이드 신디케이트에서 해양플랜트공사보험약관(WELCAL 2001)을 개발하였다. 따라서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 영국을 필두로 해서 유럽 및 우리나라 등의 아시아 국가에서 해양플랜트공사에 따른 위험을 담보하고 있다. 그러나 일부 국가 특히 노르웨이나 중국 등의 일부 국가들은 자신들의 해양플랜트공사 현황 등을 고려하여 자신들의 국가의 시장 상황에 맞는 보험약관을 개발하여 사용하고 있다. 중국인민재산보험유한책임회사(PICC)에서 만든 해양플랜트전체보험약관과 굴착선전체보험약관이 그것이다. 이중 굴착선전체보험약관이 이동해양플랜트를 담보하는 보험약관이다. 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 19개조로 구성되어 있다. (1)피보험자 (2)보험기간 (3)피보험목적물 (4)항행범위 (5)담보범위 (6)충돌책임 (7)직접적인 물적 손해 (8)면책책임 (9)폭발분출방지시설 (10)책임한도 (11)공동보험 (12)추정전손 (13)구조비용 (14)정박 및 말소 (15)면책 및 대위청구권의 포기 (16)기록검사 (17)분쟁 (18)손해보상 (19)전쟁보험면책 약관으로 구성되어 있다.

중국 PICC 굴착선전체보험약관의 주요 담보내용을 살펴보면, 첫 번째가 항해범위에 대한 담보이다. 본조는 보험자가 특정지역을 정하고 그 지점을 둘러싼 수백해리를 항해범위로 정한다. 따라서 보험의 항해담보 범위를 위반하여 발생한 사고에 대하여 보험자는 보상책임이 없다. 둘째, 분출폭발방지 시설에 대한 담보이다. 분출폭발방지시설은 이동식 해양플랜트가 석유 또는 가스의 시추시 발생할 수 있는 폭발사고를 방지하기 위한 시설을 의미하며, 약관에 의해 폭발을 방지하기 위한 시설이 담보된다. 셋째, 정박에 관한 약관으로서 본 담보사항은 이동식해양플랜트가 항만 내에 일정한 기간 동안 정박하면 보험자는 일부분의 보험료를 피보험자에게 환급한다는 내용을 규정하고 있다.

그리고 면책율에 대하여 규정하고 있는데, 면책율 조항은 통제위험과 경영관리에 대한 효용을 가지고 있다. 마지막으로 보험자의 면책에 관한 사항을 규율하고 있다. 그러나 중국 PICC 굴착선전체보험약관은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과 비교하여 제3자의 재산 또는 인적 손해에 대한 배상을 규정하는 배상책임과 관련된 약관규정이 없다. 또한 준거법 및 재판관할권에 관한 약정이 없으므로 인근 국가와의 오염피해 등의 분쟁발생시 이를 적절하게 해결할 수 있는 근거규정이 없다. 그리고 하자보수유지기간의 설정을 통해 일정기간동안 발생하는 ‘제조상의 하자’, ‘설계상의 하자’ 그리고 ‘지시 및 경고상의 하자’을 보상할 수 있는 규정 또한 필요하다. 마지막으로 중국은 인접국가들과 영토상의 문제 등에 대한 분쟁이 끊임없이 발생하고 있다. 이로 인해 테러 등에 대하여 안전하지 않은 국가이다. 이에 테러 등을 담보할 수 있는 보험의 추가 약관규정을 고려해 볼 필요가 있다.

본 논문은 이동식 해양플랜트와 관련된 손해를 담보하기 위한 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 주요 내용을 살펴보았다. 그리고 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과의 비교를 통해 중국 PICC 굴착선전체보험약관의 개정 방안을 제시하고자 노력하였다. 중국과의 해양플랜트 분쟁 또는 중국 해양플랜트약관의 연구 자료에 조금이라도 도움이 되었으면 하는 바람이다.



참고문헌

1. 국내

1) 단행본

- 고평석, 「책임보험계약법론」, 삼지원, 1990.
구중순, 「해상보험(제5판)」, 유원북스, 2015.
보험법연구회, 「보험법연구2」, 삼지원, 1998.
양승규, 「보험법(제5판)」, 삼지원, 2005.
이기수·최병규·김인현, 「보험·해상법」, 박영사, 2015.
이재복·허연·박영섭·윤민현, 「해상보험과 리스크관리」, 박영사, 2009.
정영석, 「해상보험론」, 중앙서림, 2005.
정찬형, 「제15판 상법강의(하)」, 박영사, 2013.
정희철, 「상법(하)」, 박영사, 1990.
최준선, 「보험·해상·항공운송법」, 삼영사, 2015.

2) 학술지 논문

- 김대회, “무역보험으로의 전화와 법적 쟁점에 관한 소고”, 『무역보험연구』 제10권 제4호, 한국무역보험학회, 2009.
김용재, “무역보험 활성화 전략에 대한 연구”, 『무역보험연구』 제12권 제4호, 한국무역보험학회, 2011.
안유신·장은희, “한국과 일본의 단기수출보험 약관 비교를 통한 개선점 연구”, 『무역보험연구』 제14권 제4호, 한국무역보험학회, 2013.
유승균·한수범, “수입보험 개선방안에 관한 연구”, 『무역보험연구』 제13권 제4호, 한국무역보험학회, 2012.
이용석, “책임보험에 있어서 보험의 목적과 피보험이익에 관한 연구”, 『보험학회지』, 제93집, 한국보험학회.
이창희, “해양플랜트공사보험약관에 관한 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2014.
이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구 -WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 『해사법연구』, 제25권 제1호, 한국해사법학회.

지상규, “배상책임 해양플랜트공사보험약관의 고찰 및 국문 해양플랜트공사보험약관

의 공사보험약관의 제안”, 법학연구 제57집, 2015.

_____, “국문해양플랜트공사보험약관 도입에 관한 연구”, 무역보험연구 제15권 제4호, 2014.

한국조선협회, 2014년 해양플랜트 시장동향 보고서.

www.lloyds.com/News-and-Insight/NewsandFeatures/Market-news

http://www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/

2. 외국

1) 단행본

曹晓兰, 财产保险, 中国金融出版社, 北京, 2007

冯方怡, 海上保险与实务, , 中国金融出版社, 2009

司玉琢, 海商法, 法律出版社, 北京, 2007

王和, 工程保险, 工程保险理论与实务, 中国金融出版社, 北京, 2005

汪鹏南, 海上保险合同法详论, 大连海事大学出版社, 2006

张湘兰, 海商保险与索赔理赔, 北京人民法院出版社, 2002

D.W.Sharp, Offshore Oil and Gas Insurance, New York, Witherby & Co Ltd, 1994.

2) 학술지 논문

毕革新, 海上钻井平台保险研究, 大连海事大学, 2000

高捷, 潘斌, 论移动式钻井平台法律体系的重要性, 中国海洋平台, 2003

吕游, 移动式钻井平台保险问题法律研究, 大连海事大学, 2011

马玲, 移动式钻井平台保险研究, 大连海事大学, 2009

彭凯, 海上钻井平台法律属性论, 厦门大学, 2014

王宁, 海上钻井平台保险研究, 大连海事大学, 2013

张猛, 海上钻井平台法律属性研究, 上海交通大学, 2012

高爽, 析海上移动式钻井平台保险合同, 资源与产业, 2007

刘骏, 漏油事件让保险人大出血, 中国保险报, 2010

李天生, 海上钻井平台立法研究论纲, 大连海事大学学报, 2011

王真真, 移动式钻井平台的法律地位, 中国石油大学学报, 2013

3. 기타 자료

한국조선협회, 2014년 해양플랜트 시장동향 보고서.

www.lloyds.com/News-and-Insight/NewsandFeatures/Market-news

http://www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/

baike.baidu.com/2010-06-24

中国保险监督管理委员会, 财产保险危险单位划分方法指引第7号, 石油天然气上游企业, 2006

中国 《海商法》

中国 《民法》

PICC, 钻井船一切险

Robertson v, Petros M Nomikos Ltd, 1939, A.C 371, H.L



부록

中国人民财产保险股份有限公司钻井船一切险条款

一、被保险人

二、保险期限

本保险有效期终止时正在发生的事故损失，应视同有效期内的损失，承保人仍予负责。

三、被保险财产

本保险承保下表内所列钻井船的船壳和机器，包括船上以及旁边或附近有关的钻井船或普通船（这些船的本身除外）上的设备、工具、机械、沉箱、起立架、材料、供应物、配件、钻井机和设备、井架、钻柱、套管、油管并包括正在被钻井中的钻柱和所有表内所列由被保险人持有、保管或控制的这类财产。

被保险财产表,钻井船费率,保险价值,保额,每项作为单个承保。除全损、推定全损或经协议确定的全损以外，本保额不因所赔付的损失而减少。

四、航行范围

1. 可允许在上述航行范围内被拖行，也包括港内进出港口、船坞内、码头、格子船台和浮舟上的风险，但应符合本保险条款。

2. 当被保险财产在本条1款规定的航行范围内被分开在港口或驳船临时存放，或在往返的当地运输期间，本保险赔偿金额不超过按上述第三条规定的保额的25%。但这一扩展保险包括在总保额之内而不增加总保额。

五、承保范围

根据保险条件和除外责任，本保险负责赔偿被保险财产的一切直接损失。但对被保险人，财产所有人或管理人未尽职尽责而造成的损失不负责赔偿。

六、碰撞责任

1. 如与其他船舶发生碰撞，对被保险人或担保人由于船舶过失应负责赔偿任何其他有关碰撞的任何款项，承保人将按承保比例付给被保险人或担保人，但对每一事故的责任不超过他们在合同价值中所占的比例数。

2. 如因大部分船壳保险人书面同意而对本船责任进行抗辩或采取限制责任的行为，承保人也将按同样比例支付被保险人产生或被迫支付的费用。如两船都有过失

除非一船或双方船的船东或租船人根据法律限制责任，否则根据碰撞责任条款，索赔应按交叉责任的原则解决，即就好像每一船的船东或租船人必须支付对方船东或租船人船舶的50%或其他比例的由碰撞而造成应付被保险人或应由被保险人支付的款项。

如两船舶全部或部分地属于同一船东或租船人的财产，本条款的原则也同样适用，所有两船间责任问题留交单一的仲裁人决定。如双方不能在单一仲裁问题上取得一致意见，则由被保险人指定一仲裁人，由多数的船舶保险人指定一仲裁人。这两仲裁人在工作前选定一第三仲裁人，单个仲裁人或三个仲裁人中两位的决定是最终和有约束力的。

但本条款不适用于由下述原因引起的或与其有关的应由被保险人或担保人赔付的款项：

1. 根据法律清除障碍或残骸、残货；
2. 任何不动产或个人财产的损失；
3. 石油、石油产品、化学物品或任何其他物质的逸出、溢出、散发或渗漏；
4. 船上货物或财产，或船的使用；
5. 人身伤亡或疾病。

上述第1、第2两点不包括被撞的对方船只或其所载货物的损害。除非这种损害是由于采取措施以防止、减少或消除第3点所列的逸出、溢出、散发或渗漏的行为所导致。

七、免赔额

任何索赔（包括施救索赔）应单个通知和理算，每一索赔应首先扣除免赔额。本条款不适用于全损或推定全损。为此目的，每一事故将单独处理，但同一事故导致的连续损失将作为一个事故考虑。

八、除外责任

本保险对下列原因引起的损失不负责任：

1. 由于地震或火山爆发或由此而引起的火灾、爆炸、海啸所造成的损失或产生的费用。
2. 为作业目的而完全故意沉没钻井船造成的损失或费用；这种沉没不构成本保险下的碰撞、触礁、沉没或搁浅。
3. 为控制其他钻井船、平台或设施的喷火、塌陷等而挖掘救护井所造成的损失和费

用，除非立即通知承保人这类用途并加付保费。

4.不论是施救费用或其他索赔，任何在控制或为控制井喷塌陷或为熄灭井喷造成的火灾而产生的费用、耗用或牺牲的财产。

5.由于延迟或丧失使用所造成的损失或费用。

6.损耗、变质、金属疲劳、机器损坏、由于气温引起的膨胀或收缩、腐蚀、生锈、电解、设计错误。本保险也不负责赔偿任何由于内在缺陷而引起的损失或损毁所产生的修理或置换费用。

7.由于电路损坏或干扰而造成的发电机、震荡器、电灯、马达开关和其他电器设备的损失，除非这些损失是由于不属本除外责任条款内的并所指明的电器设备外部的承保危险所造成。但本条款对火灾所引起的物质损失仍予以负责。

8.非属碰撞责任条款承保的第三者责任。

9.有关搬移财产，清理场地或障碍物的索赔，而不论是否为法律、法令或规章等所要求。

10.地下或水下部分钻柱的损失，除非该损失是承保危险所致的火灾、井喷、塌陷或钻井船的全损所直接造成。对留在井内及已完工油井、气井的钻柱不负责任。井喷是指因地下压力所致钻井液突然、意外、无控制和连续性地从油气井下向地面涌溢后引起油、气或水从井中连续不断、无控制地喷射出地面。塌陷是指由于腐蚀，无节止外流的油、气或水的喷发而造成井周围地面盆状的塌落。

11.正在钻探或不在钻探的井或井眼。

12.实际使用的钻掘泥浆、水泥、化学物质及燃料、井中套管、钻杆。

13.未经提炼的油、气或其他原产品。

14.设计图案、计划、规格表或记录、被雇佣人员或其他人的个人物品。

15.钻井船底壳的铲锈和油漆。

九、防井喷装置

保证在所有钻井作业中或在所有需要搬移采油树的作业中，应配备至少三个压力防井喷装置并在安装之后立即试验，其中两个应是闸板式和盲板式，另一个应是环形全封闭式。

十、责任限额

除施救条款、碰撞条款规定之外，承保人对每一事故的责任不超过按第三条所规定的保额，承保人对于所保财产的责任不超过修复或置换受损财产到相当于受损前状况而产生的费用中应承担的比例部分。但对于船壳的修理或置换，以新换旧不扣

贬值。在任何情况下承保人对因法律、法令、规章、许可、特许而增加的修理或重建费不负责任。

十一、共保

被保险人对所保财产应始终根据不少于其100%的重置价值扣除合理贬值进行投保。否则被保险人将自行成为该差额的承保人，并对任何索赔按比例赔偿。如果本保险分成两个以上的项目，上述条件将分别适用于每一项目。

十二、推定全损

只有当恢复和修理被保险财产的费用超过实际的保险价值或重置费用扣除合理贬值时（两者以高额为准），才可索赔推定全损。承保人在任何情况下对全损前未经修理的损坏不负责任。

十三、施救费用

如本保险项下的财产发生损失，被保险人的代理人、雇员、受托人应在不损害本保险的情况下，并根据本保险的条件责任限额和除外责任，起诉、劳务和出差，以维护该财产或它的任何部分，因此产生的费用将由承保人负担。承保人或被保险人追偿、救助或保护被保险财产的任何行动不应被认为是对委付的放弃或接受。承保人对施救费用的赔偿责任不高于引起这些费用的项目的25%保险价值。

十四、停泊和注销

船舶在港内连续停泊超过三十天以上，承保人根据议定费率按日比例计算退费，但

1. 停泊地点应经承保人代理指定的检验人或承保人的批准。
2. 船上应始终有一看守人员。
3. 若在保险单期限内船舶发生实际或推定全损或经协商确定的全损时即不退费。
4. 停泊期间船舶不应移位。
5. 停泊期间，撑脚不应移动，浮筒不应改变。
6. 如年费率更改，退费率也相应调整。

同一被保险人的两张保单下超过连续三十天的退费应按日计算由两张保单分摊退费。

本保险可以按下述注销：

1. 被保险人可用书面通知在任何时候注销本保险，退费按商定支付。

2. 承保人应在三十天以前以书面通知注销本保险，并按日比例计算支付退费。
3. 承保人可在七天以前以书面通知注销罢工险、骚动、民众暴乱险、不付退费。
不论由何方注销本保险，承保人可留取保单规定的最低保费。

十五、免责和放弃代位追偿权

被保险人对被保险财产的损失可以免除根据契约被保险人为其作业的个人，商号或公司的责任，但

1. 这种免责应在作业开始之前授予。
2. 损失应是由于该作业而引起或与该作业有关。

承保人同意对上述被免责的个人、商号或公司放弃代位追偿权。

十六、记录检查

在保单期限内或第十七条所规定的向承保人起诉的期限内，承保人有权检查有关被保险财产的所有涉及费用、修理、收支和任何其他性质的记录。承保人的代表在任何合理的时间都可查看这些记录。

十七、争议的处理

被保险人和承保人之间发生的一切争议应根据实事求是、公平合理的原则友好协商解决。如经协商不能解决需要仲裁或诉讼时，应在事故发生后的二十四个月内提出，仲裁或诉讼地点在中国境内。

十八、损失的赔付

除根据碰撞条款应付其他方的赔款之外，如有损失，应予赔付给

十九、战争险免责

本保险对下述原因引起的索赔不付赔偿责任：

1. 捕获、扣留、扣押、禁止、拘留和任何意欲如此的行为；
2. 不论在战时或和平时合法或非法的征用；
3. 地雷、炸弹、鱼雷或其他战争武器；
4. 任何使用原子弹或核聚变/裂变或其他反应或放射力、放射物质的武器；
5. 内战、革命、造反、叛乱或由此而产生的内讧，或海盗行为；
6. 由任何人的恶意行为或因政治动机所致的：

- (1) 炸药爆炸；
- (2) 任何战争武器。

7. 由任何人带政治或恐怖目的的行为，不论其是否系一政权的代理人，也不论所致损失和造成的费用是事故性的还是有目的的；

8. 敌对或战争行为（不论是否宣战），但本款对与飞机、火箭或类似发射物或与固定、浮动物体的碰撞及由触礁、恶劣气候、火灾、爆炸造成的损失仍予负责，除非这些事故是直接由某交战武力或反对他的敌对行为所造成，而这种行为同有关船舶的航程或作业无关。这里“武力”一词包括任何拥有海、陆、空力量的当局。

