



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](#)

경영학석사 학위논문

운송인의 파산으로 인한 계반비용의  
보험자 보상에 관한 연구  
- 한진해운 사례를 중심으로

A Study on the Forwarding Charges Arising from the Carrier's  
Insolvency and/or Financial Default Under Institute Cargo Clauses  
- Focusing on Hanjin Shipping Case -



지도교수 김재봉

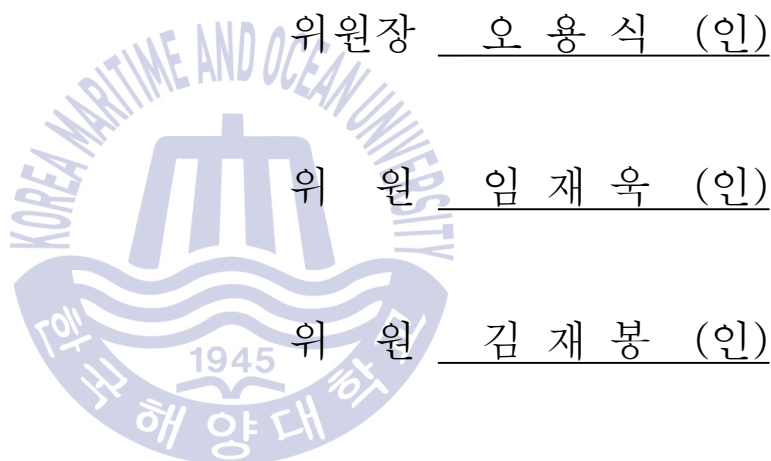
2017 년 6 월

한국해양대학교 대학원

무역학과

임정묵

본 논문을 임정목의 경영학석사 학위논문으로  
인준함



2017 년 6 월

한국해양대학교 대학원

# 목 차

표 목차 .....	iv
그림 목차 .....	v
초록 .....	vi

## 제1장 서론

제1절 연구의 배경과 목적 .....	1
제2절 연구의 내용과 방법 .....	4

## 제2장 한진해운 사례에서의 화주의 피해 현황

제1절 한진해운 법정관리 신청시 각국의 항만현황 .....	5
제2절 화주의 피해현황 요약 .....	6

## 제3장 적하보험에서의 비용손해

제1절 적하보험의 필요성 및 특성 .....	8
제2절 현재 업계에서의 신·구약관 사용현황 .....	9
제3절 적하보험에서의 비용손해와 계반비용 .....	10
1. 적하보험에서의 비용(Charges)손해 .....	10
2. 손해방지비용(Sue & Labour Charges) .....	11
3. 특별비용(Particular charges) .....	13
4. 계반비용(Forwarding Charges) .....	14

## 제4장 협회적하보험약관에서의 계반비용 보상여부

제1절 협회적하보험약관 .....	19
제2절 신협회적하보험약관(신약관, 1982)에서의 계반비용 보상여부 .....	20
제3절 구협회적하보험약관(구약관, 1963)서의 계반비용 보상여부 .....	24
1. 운송인의 운송중단에 따른 계반시 적하보험의 계속 담보여부 .....	24

2. 구약관(1963)서의 계반비용 보상여부 .....27

제 5 장 결론



## 표 목차

[표 1] 유형별 피해현황 .....	6
[표 2] 업종별 피해현황 .....	6
[표 3] 업종별 피해현황 .....	7
[표 4] OO보험사 신·구약관 사용현황 .....	9
[표 5] OO보험사 신·구약관 사용현황 .....	10
[표 6] 재정적 손실을 회피하기 위한 사례 .....	25
[표 7] 물적 손실을 회피하기 위한 사례 .....	25
[표 8] 보험조건별 계반비용 담보여부 .....	39



## 그림 목차

[그림 1] ‘한진해운사태’ 입항 거부 항만 현황 ..... 5



**A Study on the Forwarding Charges Arising from the Carrier's  
Insolvency and/or Financial Default Under Institute Cargo Clauses  
– Focusing on Hanjin Shipping Case**

Lim, Jeong Mook

Dept. of International Trade

*Graduate School of Korea Maritime & Ocean University*

Abstract

Since Hanjin Shipping Co., Ltd (“Hanjin”) filed for receivership in the Korean Court on 31 August 2016, Hanjin Vessels have been arrested at some ports by creditors and others such as port authorities and stevedores might follow. Due to those situations, Hanjin vessels could not have carried out her voyages, i.e. to avoid the arrest from the creditors they had brought up her ships to Busan Korea after leaving some ports and sailed to other ports which were not original designated ports in the schedule and had been drifting at outside sea of the ports: The contract of carriage was terminated at a port or place other than the destination named therein.

Under the situation, the cargo owners had to forward their cargoes to original destination with paying some additional charges like unloading, warehousing, freight, and other forwarding charges to meet their buyer's requirement date and/or to supply their seasonal goods on time and/or to avoid some damage or missing of their cargoes under a long time arrested situation.



According to the Contract of Carriage, Hanjin would liable for their breach and/or tort liability of carriage contract to cargo owners but the claim against Hanjin would be uneconomical and some difficulty cases because of bankruptcy of Hanjin as expected.

However, marine cargo insurance which has been purchased by cargo owner under the terms and conditions of international trade practices or regulations sometimes would cover those forwarding charges and sometimes would not cover it. It has been used two types of marine cargo insurance in Korean insurance market, one is so-called "new policy" which has been made in 1982, the other is so-called "old policy" which has been revised in 1963 by Institute of London Underwriters. i. e. the former is ICC(1982) and the latter is ICC(1963).

Meanwhile, under ICC(1982) it is very clear that cargo underwriter would not be liable for the forwarding charge arising from insolvency or financial default of the owners, managers, charterers or operators of the vessel but under ICC(1963) there has been lots of dispute about whether to cover it or not.

This study would analyses all relevant articles/clauses of two cargo policies, esp. so-called "old policy" of which has been disputing about whether to cover or not, for the past long time, including SG Policy, Marine Insurance Act(1906) and all precedents/cases. And further, this study would comments on whether cargo underwriter would liable for the forwarding charges paid by cargo owner or not and suggest some solutions for bona-fide cargo owners.

# 제 1 장 서 론

## 제 1 절 연구의 배경과 목적

한진해운은 2015년 말 기준 국내에서는 1위, 전 세계적으로도 7위 규모의 해운사이었다. 그만큼 우리나라의 대표적인 해운사이며 2000년대 우리나라를 이끈 대표적인 기업 중에 하나라고 볼 수 있었다.

이런 세계적인 회사가 지난 2017년 2월 2일 서울중앙지법 파산부의 “주요 자산 매각이 마무리 된 만큼 기업회생절차(법정관리)를 폐지하기로 결정” 과 2주간의 항고기간을 거치며 결국 동년 2월 17일 확정 파산선고와 함께 최종적으로 파산하였고 동년 3월 7일 한국증권거래소에서 상장폐지 되면서 역사의 뒤안길로 사라져버렸다.

이렇게 세계적인 회사가 파산한 이유에 대하여는 여러 의견이 있을 수 있으나 수년간 이어진 해운업계 불황과 경영부실로 인한 유동성위기로 인하여 발생한 것은 이견이 없는 것으로 보인다.

한편, 한진해운의 파산이 국내경기에 큰 영향을 주는 것이 사실이지만, 본 연구에서는 파산으로 인한 국내경기 파급효과보다는, 2016년 9월 1일 법정관리에 들어서면서 각 나라의 주요항구에서 입항을 거부하거나 채권자들이 한진해운 선박을 억류하는 등 정상적인 운항이 불가능하게 되어 국내 및 각국의 화주들에게 큰 피해를 입힌 사례 위주, 즉, 한진해운(운송인)의 insolvency상황에 따른 운송중단시 화주가 추가로 비용을 지급하며 최종목적지까지 운송한 계반현황을 살펴보고, 그에 따라 집행된 계반비용에 대한 적하보험자의 보상 여부를 검토하고자 한다.

한편, 이러한 계반절차는 화물의 시급에 따라 항공편으로 대체되어 계반되는 경우가 있을 수도 있으나 이는 또 다른 보상여부 문제가 도출되어, 본 연구에서는 사례와 같이 선박편으로 계반되는 경우만 분석하기로 한다.

한진해운이 유동성문제로 2016년 9월 1일 법정관리가 진행되면서 각국의 채권자들이 한진해운 선박을 억류하거나 입항을 거부하거나 하역작업등을 거부하는 등 정상적인 항해가 되지 않아 한진해운 선박은 부산으로 귀항하거나 억류를 피해서 다른 항으로 항해한다거나 중간항 영해에서 무작정 대기하는 등 운송중단이 계속되었다.

이에 따라 화주들은 납품 기일을 맞추기 위해, 계절상품 등을 제때에 공급하기 위해 또는 선박의 억류가 장기간 되면서 제품의 변질 위험이나 분실 위험 등을 피하기 위하여 중간항 등에서 화주가 직접 하역비 및 최종목적지까지 추가 운송비를 지출하고 운반하는 상황이 벌어졌다.

운송인은 최종목적지까지 화물을 안전하게 운송할 책임이 있음에도 불구하고, 여러 가지 사유로 화물을 목적지까지 운송 할 수 없는 경우에도 운송인은 선하증권 상의 운송조항 또는 자유재량권조항 등에 따라 도착항에 도착 전이라도 미리 하역하거나 또는 도착항을 지나서 다른 항구까지 화물을 운송 할 수 있다.

이에 대해서 운송인은 어떤 책임을 지지 않도록 되어 있을 뿐만 아니라, 설령 계약상 채무불이행 또는 불법행위로 인한 책임이 있다하더라도 이미 한진해운의 파산이 예견되어 한진해운에 대한 클레임 제기는 현실적으로 어려웠을 것으로 보인다.

화주는 이러한 경우 가입된 적하보험에 의하여 보험자에게 이러한 사실을 통보하고 최종목적지까지 계반시 화물의 손해나 손상에 대하여 계속 담보를 받게 된다. 그러한 경우라도 적하보험에서 담보하고자 하는 것은 화물에 대한 최종목적지까지의 담보를 연장하는 의미이며, 최종목적지까지 운송시 추가로 발생하는 일체의 계반비용을 담보한다는 의미가 아닌 것이다.

이렇게 적하보험에 가입하였음에도 불구하고, 이처럼 운송인의 파산으로 인한 계반비용의 담보여부는 보험업계에서도 의견이 분분하여, 자칫 담보하지 않는 상황이 도래한다면 선의의 화주의 피해가 예상된다고 할 수 있다.

이러한 계반비용에 대하여는 신탁회적하보험약관(Institute Cargo Clause 1982;

이하 신약관) 제12조 계반비용조항(Forwarding Charge Clause) 및 4조 일반면책조항(General Exclusion Clause)따라 명백하게 보험자의 책임은 해제된다고 언급하고 있다. 그러나 구협회적하보험약관(Institute Cargo Clause 1963; 이하 구약관)에서는 계반비용에 대한 담보여부가 불분명하여 그동안 종종 다툼이 되어왔다.

이러한 계반비용에 대한 담보여부를 여기서 논하기 위하여 먼저 전 세계적으로 현재 사용하고 있는 적하보험의 종류를 확인하고, 그 종류에 따른 담보여부를 살펴보아야 한다.

현재 전 세계적으로 사용하고 있는 적하보험 약관은 아래와 같다,

- Institute Cargo Clauses 2009
- Institute Cargo Clauses 1982
- Institute Cargo Clauses 1963
- American Institute Cargo Clauses
- German DTV Clause

그러나 미국약관, 독일약관은 범용적이지 않으며, 국내에서는 사용하지도 않기 때문에 본 논문의 분석 대상에서 제외하기로 한다.

또한 런던보험자협회 약관인 Institute Cargo Clauses는 위와 같이 3종류가 존재하는데, 국내에서는 1982년 개정된 약관(신협회적하보험약관; 신약관)과 1963년에 개정된(구협회적하보험약관; 구약관)약관을 사용하고 있다. 즉, 2009년에 개정된 협회약관은 아직 국내에서 사용하지 않고 있어, 본 논문에서는 1982년 신약관 및 1963년 구약관을 중심으로 검토하고자 한다.

따라서 본 연구에서는 1982년 신약관을 먼저 살펴보고, 그 이후에 논란의 대상이 되는 1963년 구약관을 살펴보고자 하며, 그에 따라 구약관의 모태인 SG policy의 관련규정과 동 약관의 법률적 배경이 되는 MIA(Marine Insurance Act, 1906) 제·규정 등을 검토하여 적하보험자의 책임여부를 논하고자 한다.

## 제 2 절 연구의 내용과 방법

따라서 본 연구는 먼저 한진해운의 실제사례를 분석하고, 보험업계에서의 적하보험 약관 사용현황 및 적하보험에서의 비용손해와 계반비용을 검토한 후, 현재 국내에서 사용하고 있는 신약관과 보상여부에 다툼이 있는 구약관을 관련 법규나 규정과 함께 중점적으로 분석하여 각 약관별 담보여부를 확인하는 형태로 구성하였다.

앞서 언급한 바와 같이, 운송인의 운송중단에 따른 화주의 최종목적지까지의 계반비용을 적하보험에서 담보여부를 결정하는 데는 현행 국내에서 사용되는 적하보험 약관의 두 종류(신·구약관)를 모두 검토해야 하며, 그와 관련하여 SG Policy나 MIA(1906)규정 등과 각종 판례의 검토가 이루어져야 관련약관 및 규정 등을 합리적으로 해석할 수 있게 된다.

그에 따라 본 연구의 범위는 다음과 같다. 먼저 신약관(1982)의 관련규정 등을 검토하고, 둘째로 구약관, 그의 모체인 SG Policy, 그리고 구약관 해석상의 문제에 보충이 되고 근거가 되는 MIA 등을 고찰한 후, 마지막으로 한진해운의 실제사례 등을 대입하여 구약관에서의 담보여부를 확인하고자 한다.

본 연구의 내용은 첫째로 계반비용과 적하보험에서의 비용손해 등을 살펴보고, 둘째로 운송인의 Insolvency/financial default로 기인한 계반비용으로부터 적하보험자의 책임이 명백히 해제되는 신약관(1982)을 구약관 검토에 앞서 검토한 후 마지막으로 구약관과 SG Policy, MIA등을 고찰하여 적하보험자의 책임여부를 고찰하였다.

본 연구의 연구방법으로는 해상보험의 이론적 중심인 해석론적 방법을 택하였고 그에 따라 관련 판례를 검토하였으며 특히 국내보험업계의 실무판례 등을 참조하여 항상 다툼이 되어 왔던 적하보험자의 구약관 하에서의 계반비용 담보여부에 대한 합리적인 해석 및 결과를 도출하였다.

## 제 2 장 한진해운 사례에서의 화주의 피해 현황

### 제 1 절 한진해운 법정관리 신청시 각국의 항만현황

한진해운의 법정관리 신청시 각국의 항만의 현황을 살펴보자면, 캐나다(프린스루퍼트), 미국(롱비치, 사바나), 독일(함부르크), 스페인(발렌시아), 호주(시드니), 중국(싱강), 일본(요코하마) 등지에서 입항거부를 하였고, 싱가포르에서는 한진해운 선박을 억류, 네덜란드(로테르담), 중국(상해) 등지에서는 연료급유를 거부하였으며, 한국 부산 등지에서는 현장 작업을 거부하는 등 정상적인 항해가 불가능했다<sup>1)</sup>.



(자료: <http://www.yonhapnews.co.kr>, 연합뉴스)

[그림 1] ‘한진해운사태’ 입항 거부 항만 현황

컨테이너를 주력으로 하는 한진해운은 컨테이너 운송 특성상 정기선 개품운송이 많고 운송제품도 다양하고, 운송 노선도 광범위하기 때문에 다량화물을 특정항로로 이송하는 장기 기간용선에 비해 피해확산을 차단할 방법이 간단하지가 않아 화주의 피해가 커질 수밖에 없는 상황으로 판단된다.

1) 장예진, 2016. <그래픽> ‘한진해운 사태’ 입항 거부 항만 현황 [인터넷기사] 2016년 9월 1일 게재, <http://www.yonhapnews.co.kr>, 검색일 : 2017. 5. 26.

## 제 2 절 화주의 피해현황 요약

아래와 같이, 2016년 11월 4일 상공회의소에서 파악한 내부자료에 의하면, 총 540건 피해액 화물가액 약 1억9천만불정도 예상하고 있으나, 이 피해액은 한진 해운의 운송능력(약 530,000 containers) 및 이번 사태로 문제된 화물가액(약 140억불)을 비추어 보았을 때 더 커질 것으로 판단된다<sup>2)</sup>.

[표 1] 유형별 피해현황

구분	입항거부	선박억류	반입거부	출항거부	기타	합계
건수	219	162	16	21	122	540
금액 (US\$1,000)	72,751	73,642	5,535	6,763	34,209	192,902

(자료: 상공회의소 내부자료)

한편, 상기 사례를 업종별로 살펴보면, 아래와 같고 결국 산업 전반에 걸쳐 영향을 준 것으로 분석된다.

[표 2] 업종별 피해현황

구분	전기 전자	기계	섬유	철강	자동차	석유 화학	기타	합계
건수	13	26	39	15	23	30	394	540
금액 (US\$1,000)	9,303	5,626	4,711	5,671	16,446	9,135	142,008	192,902

(자료: 상공회의소 내부자료)

위와 같이 화주의 화물이 최종목적지가 아닌 중간항에서 중단됨으로써, 화물 자체 손해 및 납품지연으로 인한 수출대금 손실 등에 대한 피해금액이 커질 것으로 예상되나, 본 연구에서는 그런 화물자체 손해보다는 여러 이유로 해당 화물을 중간항에서 최종목적지까지 화주의 비용으로 계반한 경우를 중심으로 연

2) International Container Insurance, 2016. *What you don't know about Hanjin Shipping bankruptcy insurance implication* [Online] (Updated 14 September 2016) Available at: <https://www.icicoverage.com> [Accessed 6 March 2017].

구하고자 한다.

즉, 화물자체에 대한 화주의 피해를 제외하고 추가로 발생할 수 있는 피해는 주로 선박의 입항거부 또는 선박의 억류 등으로 기인하여 발생하는, 즉 납기지연으로 인한 Buyer의 클레임제기, 지연으로 인한 계절상품 판매시기 상실 및 특수화물(냉동식품 등)의 변질우려 등을 피하기 위하여 최종목적지까지 추가로 운송하기 위하여 발생하는 하역비, 환적비 창고보관비 및 추가 운송비등 일체의 계반비용으로 요약된다.

위와 같이, 화주의 피해현황을 정리하면 다음의 [표 3]과 같다.

[표 3] 업종별 피해현황

한진해운 선박의 항해형태	화주의 피해상황(예상)
중간항에서 선박의 억류	하역비 및 최종목적지까지 추가운송비용 발생
중간항 외항에서 drifting	운송지연으로 인한 화물 손상
억류를 피할 목적으로 다른 항으로 기항	최종 목적지까지 추가 운송비용 발생
목적지항에서 작업거부	하역비 등 추가비용 발생
부산항으로 귀항하는 경우	최종 목적지까지 추가운송비용 발생



## 제 3 장 적하보험에서의 비용손해

### 제 1 절 적하보험의 필요성 및 특성

국가 간 무역은 주로 해상운송에 의해서 이루어지기 때문에 해상위험에 항상 노출되어 있어, 무역에 의한 수출입화물의 해상위험에 대한 대비책이 해상보험이라 할 수 있다.

이러한 해상보험의 가입여부는 계약자유의 원칙에 따라 계약당사자의 자유의 지이나 장래에 일어날 경제적 손실에 대한 대비책을 강구하여 기업의 안전성 및 계속성을 유지하기 위해서는 보험가입이 필수사항이라 할 것이다.

또한, 이러한 국제간의 무역거래는 신용장(Letter of Credit)을 통한 거래가 일반적이고, 신용장 통일규칙인 Incoterms(International Rules for the Interpretation of Trade Terms; 무역거래조건의 해석에 관한 국제규칙)에 따라, 거래가 완성된다.

즉, 신용장에서 요청한대로 충족을 시켜야 하는데, 일례로 신용장에서 적하보험 가입시 구약관(1963)을 사용하여 적하보험 가입을 요청하였다면 현재 사용하는 신약관(1982) 혹은 2009년 개정된 신약관이 있음에도 불구하고 구약관으로 보험가입을 하고 그 증서를 첨부하여야 한다.

그렇지 않으면(충족을 하지 못하면) 그 선적서류를 매입하는 Buyer가 대금결제를 거부할 수도 있기 때문에 신용장에서 언급하는 데로 필히 충족해야 한다.

이러한 L/C거래방식의 무역거래가 최근 들어 TT(Telegraphic Transfer; 전신환 송금) 결제방식으로 무역거래가 늘어나고 매우 보편화 되었음에도 불구하고, 여전히 L/C거래방식의 관습 및 무역거래의 오래된 관습에 따라, 적하보험 약관이 1982년 및 2009년에 개정되었음에도, 계반비용 보상여부에 이견이 존재하는 구약관(Institute Cargo Clause 1963)을 지금도 많이 사용하고 있다.

## 제 2 절 현재 업계에서의 신·구약관 사용현황

국내 해상보험업계에 따르면, 전술한바와 같이 신용장 통일규칙에 충족하기 위하여 혹은 무역실무 관행적으로 여전히 구약관을 신약관보다 많이 사용하고 있는 것으로 알려지고 있다.

보험업계에서 이번에 문제가 된 한진해운 파산 시점을 전후하여 적하보험 가입현황을 조사하여보니 아래와 같이, 여전히 구약관을 많이 사용하고 있다.

특히, 한진해운 사태와 관련된 적하보험 가입한 화주가 많아 그 피해 또한 클 것으로 예상되며, 이에 따라 한진해운 파산으로 인한 화주와 적하보험자간에 많은 다툼이 있을 것으로 예상된다.

[표 4] OO보험사 신·구약관 사용현황

사용약관	계약구분	인수구분	건수
구약관(1963)	전체	간사계약	7,631
		참여계약	8,302
	한진해운관련계약	간사계약	127
		참여계약	345
신약관(1982)	전체	간사계약	1,228
		참여계약	2,599
	한진해운관련계약	간사계약	222
		참여계약	143

(자료: OO보험사 내부자료)

[표 5] OO보험사 신·구약관 사용현황

사용약관	계약구분	인수구분	건수
구약관(1963)	전체	간사계약	36,370
		참여계약	11,701
	한진해운관련계약	간사계약	1,902
		참여계약	556
신약관(1982)	전체	간사계약	6,923
		참여계약	3,196
	한진해운관련계약	간사계약	594
		참여계약	170

(자료: OO보험사 내부자료)

위와 같이, 운송인의 과산으로 기인한 화주의 계반비용에 대한 보상여부가 불분명한 구약관을 여전히 많이 사용하고 있기 때문에 본 연구에서는 구약관을 중점적으로 분석하여 적하보험자의 보상여부에 대한 결론을 도출하고자 한다.

### 제 3 절 적하보험에서의 비용손해와 계반비용

#### 1. 적하보험에서의 비용(Charges)손해

일반적으로 적하보험은 피보험 목적물인 화물의 손상뿐만 아니라 피보험자에 의하여 발생된 비용(charges)을 담보한다. 즉, 손상을 입은 화물과 관련하여 집행된 비용은 일반적으로 적하보험에 의하여 담보되며 그에 따라 적하보험자는 그 지출한 비용이 관련 약관 및 규정에 따라 적절하게 합리적으로 지출이 되었는지를 파악하여 최종적으로 담보여부를 결정한다.

결국, 이러한 비용은 해당 보험증권에서 담보되는 클레임(사고)을 줄이거나 제거하기 위하여 특별히 또한 합리적으로 집행한 비용을 담보하는 것이며, 다른 말로 환언하면 적하보험자가 그렇게 집행된 비용으로부터 어떠한 이익

(benefit)을 얻게 됨으로 그 비용을 보상해주는 것이다. 보통 이러한 비용은, 손상된 화물에 대한 수리, 수선 또는 회복시키는 비용이며, 추가적인 손상위험이 경감(minimized)되거나 회피(avoided)되어야 하는 것이다.

이러한 비용손해의 종류에는 손해방지비용(Sue & Labour), 특별비용(Particular Charges) 및 구조비(Salvage Charges)로 크게 구분된다. 하지만 구조비는 MIA 65조(Salvage Charges)<sup>3)</sup> 규정에 따라, 피보험위험으로 인하여 발생한 손해를 방지하기 위하여 지출한 구조비용을 의미하고, 구조계약과 관계없이 해법에 의하여 구조자가 보상받을 수 있는 비용을 의미하므로, 본 연구에서는 계반비용의 특성과 관계가 있는 손해방지비용과 특별비용에 대해서만 검토하기로 한다.

## 2. 손해방지비용(Sue & Labour Charges)

보험증권에 손해방지역관이 있는 경우에는 피보험자와 그 대리인, 그리고 보험증권의 양수인이 화물에 손해가 발생한 때에 손해의 방지 및 경감과 원상회복에 최선의 노력을 다 할 것을 규정하는 한편, 이를 위하여 지출한 비용은 보험가입금액을 초과하더라도 보험자가 부담한다고 MIA 제78조<sup>4)</sup>에 명기되어 있

### 3) MIA 65 Salvage charges

- (1) Subject to any express provision in the policy salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.
- (2) "Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

### 4) MIA 78 Suing and labouring clause

- (1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.
- (2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.
- (3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the

다.

이런 손해방지비용은 엄밀한 의미에서 합리적이어야 하고 피보험자 또는 대리인에 의하여 지출된 것이어야 하며 또한 보험의 목적물에 대한 방위, 안전 및 회복을 위하여 지출되어야 한다.

이러한 내용은 아래의 사건이나 판례에서 찾아 볼 수 있으며, 그에 따라 손해방지비용은 조금 더 명확하여 진다고 할 수 있다.

The Pomeranian(1895) 사건에서와 같이, 생동물(Live Cattle)을 신고 향해 중이던 선박이 악천후와 조우하여 선박의 엔진에 손상을 입고, 엔진수리를 위하여 피난항에 도착하였으며, 소가 굶어 죽을 것을 방지하기 위하여 소여물을 추가로 구입하였는바, 그 비용은 손해방지비용으로 보상되었다<sup>5)</sup>.

또한 Xenos V. Fox(1869) 사건과 같이, “선박 충돌사고에 따른 클레임을 방어하기 위한 법률비용은 피보험 목적물의 손상이나 손해로부터 안전하게 하거나 구조하는 비용이 아님으로, 손해방지비용으로 인정되지 않는다”고 판시하였다<sup>6)</sup>.

한편 Emperor Goldmining Company Ltd V. Switzerland General Insurance Company Ltd(1963) 사건에서, 손해방지비용약관이 포함되지 않은 All Risk Policy에서 여러 화물을 적재하고 Sydney에서 Fiji로 향해중, 선박의 기름유출 문제로 Sydney로 회항을 하였고, 그 중 약간의 화물에서 손상이 발견되어, 화물을 하역하고 창고에 보관하고 다시 재선적하는 비용이 발생되었다. 이 사건에서 해당법원은 “MIA등 관련규정을 보더라도 손해방지비용은 피보험자가 자기비용으로 수행하여야 한다는 규정은 없어 보인다, 따라서 손해를 경감하기 위하여 합리적으로 집행된 비용은 손해방지비용으로 회수되어야 한다”라고 판시하였다<sup>7)</sup>.

---

policy are not recoverable under the suing and labouring clause.

(4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

5) J. Kenneth Goodacre, 『Marine Insurance Claim Second Edition』, (Witherby & Co.Ltd, 1981), p.131.

6) ibid, p.130.

위의 판례에서 보이듯이, 결국 손해방지비용은 보험의 목적물에 대한 방위, 안전 및 회복을 위하여 피보험자 및 그 대리인이 합리적으로 지출된 비용을 의미하며, 이러한 손해방지비용은 보험가입금액을 초과하더라도 보험자에 의하여 보상되는 것으로 규정되고 있고, 또한 현실적으로 보험으로 담보하는 위험이 발생하여 이를 방지하고 경감하는 비용이어야 하기 때문에, 위험이 발생할 우려가 있다고 해서, 이에 대비하기 위하여 지출된 모든 비용이 손해방지비용으로 인정되지는 않는다고 할 수 있다.

결론적으로, 손해방지비용은 보험자가 보상하게 될 손실을 피하거나 경감시키기 위하여 지출되어야 한다. 즉, 그 위험이 보험증권에 의해 담보되는 것이어야 하고 그 재산이 담보될 유형의 손실을 입을 위험에 빠져야 있어야 한다고 규정 할 수 있다<sup>8)</sup>.

### 3. 특별비용(Particular charges)

특별비용 역시 손해를 경감하거나 방지할 목적으로 지출되는 비용이지만, 담보위험에 부수하여 생기는 비용이며, 이러한 내용이 MIA 제64조<sup>9)</sup>에 규정되고 있다. 손해방지비용과는 구별되고 있으며, 실무적으로 손해방지비용이 특별비용의 일부이고 따라서 특별비용이 포괄적 개념이다.

손해방지비용이 실무적으로 특별비용의 일부라고 하여도 그 개념이나 구분이 모호하여 업계에서는 1) 목적지 도착전에 발생한 비용은 손해방지비용이고, 목적지에 도착후 지출된 비용은 특별비용으로 구분하며 이러한 구분은 합리적이라 할 수 있고<sup>10)</sup>. 2) 또한 사고발생 시점에 그 손해를 경감하거나 회피하기 위하여 지출하는 비용을 손해방지비용으로 구분하고 사고 이후(손해발생 이후)에

7) *ibid.*, p.130.

8) 김정수, 『해상보험론』, (법문사, 1992), p.502.

9) MIA 64.2 Particular average loss

(2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

10) 김정수, 상계서, p.503.

그 손해에 부수하여 발생하는, 손해확대를 방지하는 비용을 특별비용으로 구분하고 있다.

이러한 특별비용은 MIA에서도 그 보상한도(방법)에 대하여 언급되지 않고 있으며, 그에 따라 Claim이 해당 보험증권 하에서 담보가 되어야 그와 관련된 특별비용이 해당 보험증권 하에서 담보하는 것이 업계의 관례이다.

이런 특별비용이 전술한 손해방지비용과 또 다른 점은 화물자체의 손해 다시 말하면 단독해손(Particular Average)과 합산되어 보험가입금액을 한도로 지급하는데 있다.

#### 4. 계반비용(Forwarding Charges)

운송인은 최종목적지까지 화물을 안전하게 운송할 책임이 있음에도 불구하고, 여러 가지 사유로 화물을 목적지까지 운송 할 수 없는 경우에도 운송인은 선하증권 상의 자유재량권(Liberty Clause)이나 운송조항에 따라 도착항에 가기 전에 미리 하역하거나 또는 도착항을 지나서 다른 항구까지 화물을 운송 할 수 있게 된다, 이에 따라 화주는 원래의 항로를 벗어난 중간항에서 원래의 최종목적지까지 자기 부담으로 운송을 하게 된다.

이렇게 중간항에서 최종목적지까지 운반에 부수하는 비용, 즉 하역비, 환적비, 재선적비, 창고보관료 및 운송비등 일체의 비용을 계반비용이라 한다.

한편, 적하보험은 선박보험이나 해상배상책임과 달리, 보험목적물인 화물에 대한 손상을 담보하는 것뿐만 아니라 보험증권상에 명기된 최종목적지까지의 도착까지 담보하는 것이 해상보험업계의 통례 및 관습이다. 즉, 환언하면 적하보험 하에서 부보된 것은 화물자체뿐만 아니라 실제 항해나 항해사업의 완수까지를 포함한다<sup>11)</sup>.

이러한 관례는 피보험자가 물리적인 관점에서 손상이 없으나 항해가 완수되

11) Arnould, 『Law of Marine Insurance and Average Sixteenth Edition』, (Stevens & Sons, 1981), p.306.

지 않았고, 그 화물이 피보험자가 의도한 목적지에 도착하지 않은 경우의 화물에 대한 추정전손의 클레임을 제기할 수 있는 것을 의미한다고 할 수 있다.

이 내용은, MIA 제1조(Marine Insurance defined)<sup>12)</sup>와 제3조(Marine adventure and maritime perils defined)<sup>13)</sup>나 ICC(1982)의 제9조(Termination of Contract of Carriage Clause; 운송계약 종료약관)<sup>14)</sup>에서 규정하고 있다.

한편, 위의 신약관 제9조에서 명기된 바와 같이, 적하보험은 보험증권에 명기된 목적지에 도착하거나 도착전이라도 항해의 변경이나 이로써 종료한다고 규정하고 있다, 또한 이런 경우와 같이 피보험자가 좌우할 수 없는 상황으로 인

---

12) MIA 1 Marine Insurance defined

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

13) MIA 3 Marine adventure and maritime perils defined

(1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.

(2) In particular there is a marine adventure where

(a) Any ship, goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as “insurable property”;

(b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in, or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

“Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

14) ICC(1982) 9 Termination of Contract of Carriage Clause

If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of carriage is terminated at a port or place other than the destination named therein or the transit is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 8 above, then this insurance shall also terminate unless prompt notice is given to the Underwriters and continuation of cover is requested when the insurance shall remain in force, subject to an additional premium if required by the Underwriters, either.

9.1 until the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after arrival of the goods hereby insured at such port or place, whichever shall first occur, or

9.2 if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named herein or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 8 above.



하여 항해가 중단되어 보험이 종료하는 경우 대체항해(a replacement voyage)에 대한 보험자의 통지와 추가보험료 조건으로 추가 담보하게 될 것을 규정하고 있다.

따라서, 화주인 피보험자와 적하보험자사이에는 피보험항해를 신속하게 그리고 최소의 비용으로 완수하고자 하는 공동의 이해관계가 생성되는 것이다.

즉, 적하보험자는 피보험 항해가 완수되지 못함으로써 발생할 수 있는 잠재적 위험(예를 들면 도난, 훼손 등의 위험)을 회피하기 위하여, 피보험자에게 “손해방지 및 경감의무”를 부여하는 것이며, 그에 따라, 보험증권상에 명기된 최종목적지까지 운송을 계속하기 위하여 발생하는 피보험자의 환적 및 계반비용 등을 손해방지비용으로 인정하게 되는 것이다.

이러한 피보험자의 손해방지조항은 아래와 같이 여러 형태로 규정하고 있으며, 결국 손해방지비용은 보험자에게 부담될 손해에 대하여 그 손해를 방지하기 위하여 피보험자 및 그 대리인이 정당하게 지출한 비용이라 정의되어 질 수 있으며, 이러한 비용은 아래의 손해방지약관(Sue & Labour Clause)등의 규정에 따라 적하보험자가 부담한다.

- MIA 제78조 (Suing and Labouring Clause)<sup>15)</sup>
- SG Policy의 손해방지조항(Sue & Labour)<sup>16)</sup>

---

15) MIA 78 Suing and labouring clause

- ① Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.
- ② General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.
- ③ Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.
- ④ It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

16) SG Policy Sue & Labour Clause

- ICC(1982) 제12조 (Forwarding Charge Clause; 계반비용약관)<sup>17)</sup>
- ICC(1982) 제16조 (Duty of Assured Clause; 피보험자의무약관)<sup>18)</sup>

이런 계반비용을 손해방지비용으로 인정한 과거 사례를 살펴보면, 먼저 Kidston v. Empire Marine Insurance Co., Ltd(1867)에서 볼 수 있으며<sup>19)</sup>, FPA조건인 운임보험에서 선박이 화물(Guano)를 싣고 Chinch Island에서 영국으로 항해하던 중 폭풍우로 선박이 손상을 입고 항구에 도착하였고, 그 항구에서 선박의 수리할 가치가 없다고 판단, 화물을 하역하고 창고에 입고시킨 후 최종목적지까지 다른 선박을 이용하여 계반하였다. 이 때 발생한 계반비용을 손해방지비용으로 인정하였다.

또한 이런 계반비용은 Lee V. Southern Insurance Company(1870)의 사건에서

---

and in case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants and Assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods and Merchandises and Ship, &c, or any part thereof, without Prejudice to this Insurance ; to the Charges whereof we, the Assurers, will contribute, each one according to the Rate and Quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no acts of the Insurer or Insured in.

17) ICC(1982) 12 Forwarding Charge Clause

Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder.

This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants

18) ICC(1982) 16 Duty of Assured Clause

It is the duty of the Assured and their servants and agents in respect of loss recoverable hereunder

16.1. to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising such loss, and

16.2. to ensure that all rights against carriers, bailees or other third parties are properly preserved and exercised and the Underwriters will, in addition to any loss recoverable hereunder, reimburse the Assured for any charges properly and reasonably incurred in pursuance of these duties.

19) J. Kenneth Goodacre, op.cit, p.130.

와 같이 합리적으로 집행되어야 한다<sup>20)</sup>. 운임보험 증권에서, 항해중 선박이 좌초되었고 화물을 하역하고 refloating을 할 수 있는 가능성이 있었음에도 불구하고, 선주는 화물을 하역한 후, 철도편으로 최종목적지까지 계반하였다. 실제로 선박은 refloating되고 수리되었으며, 그에 따라 법원은 보험사에 청구된 계반비용은 실제 해당선박에 화물을 재선적하는 비용을 초과하지 않는다고 판시하였다.

결국 이러한 계반비용은 역시 손해방지비용의 정의와 같이 손해를 경감하거나 회피하기 위하여 합리적으로 집행하였다면 해당 보험증권에서 그 비용은 보상되어 진다고 할 수 있다.



---

20) *ibid*, p.130.

## 제 4 장 협회적하보험약관에서의 계반비용 보상여부

### 제 1 절 협회적하보험약관

영국의 런던보험자협회(Institute of London Underwriters)에서 제정한 약관을 협회약관(Institute Clauses)이라 하며, 이 런던보험자협회의 기술 및 약관위원회(Technical and Clauses Committee)에서 제정 또는 개정된 약관을 Lloyd's와 보험회사의 승인을 받아 공표하여 사용하는 약관이 협회약관이다.

영국의 해상보험증권(Lloyd's SG Policy)은 시대가 변화함에도 불구하고 근본적으로 개정됨이 없이 1779년에 통일양식으로 채택된 후 계속해서 사용되어 왔다.

그러나 이 해상보험증권은 20세기에 들어오면서 국제무역의 발달로 대응할 수 없게 되어 수많은 수정과 보완이 이루어지게 되고, 이러한 관례에 따라 해상보험증권을 수정 보완하여 도입된 약관중의 하나가 런던보험자협회가 제정한 협회약관(Institute Clauses)이다<sup>21)</sup>.

이와 같은 협회약관은 그 당시의 시대적 상황, 관련 법률의 신설 또는 수정 및 중요한 사건의 판결 등에 따라 관련 조항들이 명확하여지고 수정되면서 오늘에 이르게 되었다.

그 대표적인 개정이 1963년과 1982년에 이루어졌으며, 업계에서는 1963년에 개정된 약관을 구협회적하보험약관(구약관)이라하고, 1982년에 개정된 약관을 신협회적하보험약관(신약관)이라 칭하고 있다.

---

21) 김정수, 상계서, p.174.

## 제 2 절 신탁회적하보험약관(신약관, 1982)에서의 계반비용 보상여부

구약관(1963)은 위에서 언급하였듯이 해상보험증권(Lloyd's SG Policy)을 기초로 화물의 종류와 담보범위에 따라 여러 종류가 있고 이는 SG Policy와 영국 해상보험법(Marine Insurance Act)과 함께 이해하여야 했으나, 신약관(1982)은 SG Policy의 본문약관(Body Clauses)를 폐지하고 중요한 내용을 협회적하약관에 흡수함으로써 협회약관자체가 독립성을 갖추게 되었다<sup>22)</sup>.

이렇듯 신약관은 후술할 구약관과 달리 약관 그 자체가 독립성을 갖추고 있어, 계반비용에 대한 보상여부는 본 약관 제12조 계반비용조항(Forwarding Charge Clause)<sup>23)</sup>에 따라 명백하게 된다.

이 약관은 담보위험으로 인하여 원래 목적지 이외의 항구에서 항해가 종료된 경우, SG Policy 본문에 있는 손해방지약관(Sue and Labor clause), MIA 제64조 제2항에서 규정하고 있는 특별비용(Particular Charges), 구약관(1963) 제5조 단독해손부담보약관(FPA Clause)에서 규정하고 있는 특별비용(Special Charges) 등에 의하여 보험자가 실무적으로 종종 다툼이 되어왔던 계반비용에 관한 규정을 명확히 한 것이다.

즉 1963년 구약관에서는 계반비용에 관한 규정이 없어 증권본문의 손해방지비용, MIA의 제64조, ICC(FPA)의 특별비용(Special Charge)관한 규정에 비추어 해석하여 왔으며, 담보되는 손해인지의 여부가 오랫동안 논란이 되어 왔다<sup>24)</sup>.

22) 동상서, p.177.

23) ICC(1982) 12 Forwarding Charge Clause

Where, as a result of the operation of a risk covered by this insurance, the insured transit is terminated at a port or place other than that to which the subject-matter is covered under this insurance, the Underwriters will reimburse the Assured for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading storing and forwarding the subject-matter to the destination to which it is insured hereunder. This Clause 12, which does not apply to general average or salvage charges, shall subject to the exclusions contained in Clauses 4, 5, 6 and 7 above, and shall not include charges arising from the fault negligence insolvency or financial default of the Assured or their servants.

24) 한낙현, 「해상보험계약상 운송종료에 따른 계반비용의 취급에 관한 연구」, 『관세학회지』 14권, (2013. 1), pp.86.

이를 해결하고자 1982년 개정시 본 약관을 신설하면서 담보여부를 명백히 하였다. 따라서 이 약관을 통하여 피보험자는 화물을 양륙, 보관하고 원래의 목적지까지 계속 운반하는데 필요한 비용을 보험자로부터 보상받을 수 있으나, 다만 이 약관에 의하여 보험자로부터 계속 운반비용을 보상받기 위해서는 항해중단의 원인이 제4조(일반면책약관)<sup>25)</sup>, 제5조(불감항 및 부적합 면책약관)<sup>26)</sup>, 제6조(전쟁면책약관)<sup>27)</sup>, 제7조(동맹과업 면책약관)<sup>28)</sup>에 규정된 면책사유에 해당되지

---

25) ICC(1982) 4 General Exclusions Clause

In no case shall this insurance cover

4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured

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

4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject-matter insured to withstand the ordinary incidents of the insured transit where such packing or preparation is carried out by the Assured or their employees or prior to the attachment of this insurance (for the purpose of these Clauses "packing" shall be deemed to include stowage in a container and "employees" shall not include independent contractors)

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

4.5 loss damage or expense caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against (except expenses payable under Clause 2 above).

4.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage. This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract

4.7 loss damage or expense directly or indirectly caused by or arising from the use of any weapon or device employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter

26) ICC(1982) 5 Unseaworthiness and Unfitness Exclusion clause

5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

5.1.1 unseaworthiness of vessel or craft or unfitness of vessel or craft for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein

5.1.2 unfitness of container or conveyance for the safe carriage of the subject-matter insured, where loading therein or thereon is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their employees and they are privy to such unfitness at the time of loading.

5.2 Exclusion 5.1.1 above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract.

5.3 The Insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination.

않아야 하는 것은 자명한 사실이다.

이 제4조(일반면책약관) 6항<sup>29)</sup>은 신약관(1982)에 새로 도입된 것이며, 이는 선박회사의 파산위험에 대한 면책위험을 규정하고 있는 것으로, 선주 등의 지급불능 등에서 생기는 손해, 비용을 일체면책으로 규정하고 있다.

따라서, 아래의 제4조(일반면책약관)의 6항에 의거, 즉 본선의 소유자, 관리자, 용선자 또는 운항자의 지급불능 또는 채무불이행 생기는 멸실, 손상 또는 비용은 담보가 되지 않는 것이 명백함으로 본 한진해운의 insolvency 및 financial default에 따른 화주의 추가적인 계반비용은 담보되지 않는 것이 명백하다.

참고로 부언하면, 이러한 면책약관이 선의의 피해자, 즉 신용장 거래로 화물을 선의로 구매하자, 예를 들면 CIF조건하에서 화물 구매자에게도 적용되는 것을 방지하고자, 2009년 개정된 협회적하보험약관에는 그러한 경우에 본 면책약관이 적용되지 않도록 개정되었다.

즉, 2009년에 개정된 약관<sup>30)</sup>은 1) 피보험자가 위험개시전 운송인의 지급불능

27) ICC(1982) 6 War Exclusion Clause

In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by

6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power

6.2 capture seizure arrest restraint or detainment (piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat

6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

28) ICC(1982) 7 Strikes Exclusion Clause

In no case shall this insurance cover loss damage or expense

7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances, riots or civil commotions

7.3 caused by any act of terrorism being an act of any person acting on behalf of, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted

7.4 caused by any person acting from a political, ideological or religious motive.

29) ICC(1982) 4 General Exclusion Clauses

4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

30) ICC(2009) 4.6

Loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers

이나 채무불이행을 인지한 경우에 한하여 보험자의 책임이 해제된다고 규정하고 있으며, 2) 또한 본 약관은 선의로 화물을 구매 한 구매자에게는 적용되지 않는다고 규정하고 있다.

따라서 적하보험자는 화주인 피보험자가 위험개시전 운송인의 지급불능이나 채무불이행에 관한 내용을 인지하였다는 입증을 하지 못하는 한 책임을 해제할 수 없으며, 또한 무역조건의 CIF나 CIP조건과 같이 수출업자(매도자)가 보험을 가입한 경우는 선의의 수입업자(구매자)에 대하여 본 면책규정을 적용할 수 없도록 하여, 1982년 개정된 적하보험약관보다 더 제한적인 규정으로 변경되었다.

위와 같이 ICC(2009)는 운송인의 지급불능 및 채무불이행에 따른 적하보험자의 광범위한 책임해제를 ICC(1982)보다 제한하여 화주인 피보험자에게 유리하게 변경되었다.

한편 세계 최대 화주국인 미국에서는, 런던 보험자협회 약관이 아닌 자체 약관(American Institute Cargo Clause)을 사용하고 있으나, 이 계반비용에 대해서는 앞에서 언급한 신약관과 유사한 입장을 견지하고 있다. 다만 선의의 화주를 보호하기 위하여 보통약관의 면책위험을 특별약관(Carrier Insolvency Clause)<sup>31)</sup>을 첨부하여 추가적으로 담보하고 있는 것으로 알려지고 있다.

---

charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage.

This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract

31) Carrier insolvency clause

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, in the event of the termination of the insured voyage at a place other than the final destination due to insolvency and/or financial default of the carrier the additional charge(to get the goods to destination) are recoverable expense under this policy.



### 제 3 절 구협회적하보험약관(구약관, 1963)에서의 계반비용 보상여부

#### 1. 운송인의 운송중단에 따른 계반시 적하보험의 계속 담보여부

위에서 정의한 계반비용에 대한 구약관 하에서의 담보여부를 논의하기에 앞서, 한진해운의 insolvency에 따른 화주의 실제사례를 검토하여 보기로 한다.

아래의 표에서 보이듯이, 그 당시 국내 산업계는 다양한 형태로 피해를 입었으며, 그 내용을 보험관점에서 정리하여 보면 다음과 같이 크게 구별된다.

첫째로, 한진해운의 운송중단으로 인하여 납품이 지연되고 그에 따라 Buyer 이탈, Buyer의 클레임 제기, Buyer로부터의 대금회수불능 또는 지연 및 재작업 비용 등 추가비용이 발생하는, 즉 실제 보험사고 및 보험사고 개연성과 관련이 없는 피보험자의 재정적 손실을 회피하거나 경감하기 위하여 계반된 경우와 둘째로 선박의 억류등과 같이 운송중단이 되면서 화물이 장기간 억류되어 화물의 변질이나 도난 등의 우려가 발생되어, 즉 화물의 물적손해를 회피하기 위하여 계반한 경우로 구별된다.



**[표 6]** 재정적 손실을 회피하기 위한 사례

업체명	화물	피해내용
A	잡화	화물 억류로 미주 바이어 클레임 발생 및 자금회수 지연 발생
B	제지	중동 항만 가압류로 인한 납기지연 및 수출 예정화물의 국내 재작업으로 추가비용 발생
C	화학제품	선박억류에 따른 환적 추진으로 추가비용 발생
D	원단 등	중국 공해상 선박 대기에 따른 납기지연 발생
E	충진재	유럽행 선박의 압류 및 입항거부로 납기지연 우려
F	자동차부품	자카르타 도착 후 납기지연 및 바이어 이탈 우려
G	우드팔렛트	베트남 수입화물의 대체 선사 확보 및 대체 터미널 재작업에 따른 추가비용 및 납기지연 우려
H	섬유원단	운송차질로 원부자재 재발주 및 완제품 납기지연 우려
I	전기동	호치민·샤먼항 접안거부로 약 1,000톤 전기동 제품 납기지연
J	직물	중동 지역 납기지연으로 인한 오더 취소 등

(자료: 상공회의소 내부자료)

**[표 7]** 물적 손실을 회피하기 위한 사례

업체명	화물	피해내용
K	화학제품	싱가포르항에서의 장기억류로 인한 제품 변질 우려
L	와이어로드	철강제품의 유럽, 미주 항구 억류로 인한 제품 변질 우려
M	식품	네덜란드 항구의 하역 불허로 신선식품 부패 우려
N	캘린더머신	토론토항 입항 거부 및 선박교체로 인한 제품 손상우려 및 재선적 비용 발생
O	Meganol	영국행 선박이 펠릭스토와 파리 노트르담에서 억류로 제품 변질 및 추가비용 발생
P	SB2108	해외 선박억류로 인해 제품이 장시간 고온에 노출되어 불량 발생
Q	자동차부품	운송선박이 상하이에서 억류되어 남중국해의 다른 항으로 강제 하역 후 화물 소재파악 불능
R	전자제품	싱가포르항의 선박 가압류로 화물 소재파악 불능
S	필름류	반다르아바스(이란), 상해항의 제품 억류로 대금회수 지연, 억류 장기화로 인한 제품손상 우려

(자료: 상공회의소 내부자료)

위의 표와 같이, 화물의 대부분은 납품지연으로 인한 매수자의 클레임제기 또는 수출대금의 미결제 우려에 대한 선제적인 조치에 의한 계반형태 및 선박 억류 등으로 시간경과에 따른 화물의 변질우려 등에 따른 계반형태 등 다양하게 나타나고 있다.

이와 같이, 여러 형태로 수화주의 최종창고까지 계반되는 경우, 즉 한진해운 선박이 항해를 변경, 이탈하거나, 지연하거나 또는 채권자들에게 선박이 압류당하는 등 여러 형태의 모습으로 항해가 중단되어, 화주로서는 불가피하게 수화주의 최종창고까지 해당 화물을 계반하여야 할 때, 적하보험이 계속 담보가 되는지를 먼저 살펴볼 필요가 있다.

운송인은 원칙적으로 운송을 의뢰 받은 화물을 목적지까지 안전하게 운송할 책임이 있다. 그러나 천재지변이나 불가항력 등의 사유로 목적지까지 화물을 운송하지 못해도, 선하증권상 자유재량권조항(Liberty Clause)이나 운송경로조항(Route of Transport)에 따라 운송계약은 그 중간항구에서 종료될 수 있으며 그로 인한 손해에 대하여 운송인은 면책된다고 규정하고 있다.

따라서 구약관 제2조(운송계약종료약관)<sup>32)</sup>는 위의 경우와 같이 피보험자가 좌우할 수 없는 사정으로 운송계약이 운송 도중에 종료된 경우에 피보험자를 보호하기 위하여 도입된 규정으로, “피보험자가 운송종료의 사실을 안 경우 그 사실을 지체 없이 보험자에게 통지하고, 보험자의 청구가 있으면 추가보험료를 지급할 것을 조건으로 하여, 이 약관에서 정한 일정 구간/기간 동안 담보가 계

---

32) ICC(1963) 2 Termination of Adventure Clause

If owing to circumstances beyond the control of the Assured either the contract of affreightment is terminated at a port or place other than the destination named therein or the adventure is otherwise terminated before delivery of the goods as provided for in Clause 1 above, then, subject to prompt notice being given to

Underwriters and to an additional premium if required, this insurance shall remain in force until either

- (i) the goods are sold and delivered at such port or place, or, unless otherwise specially agreed, until the expiry of 60 days after completion of discharge overseas of the goods hereby insured from the overseas vessel at such port or place, whichever shall first occur, or
- (ii) if the goods are forwarded within the said period of 60 days (or any agreed extension thereof) to the destination named in the policy or to any other destination, until terminated in accordance with the provisions of Clause 1 above.

속된다. 다만 이 약관에 의하여 계속 담보를 받기 위해서는 운송이 피보험자가 좌우할 수 없는 사정(예를 들어, 항만노동자의 동맹파업, 내란, 전쟁의 발발 등)에 의하여 종료된 것이어야 한다”고 규정하고 있다.

결국 본 사례인, 운송인의 Insolvency/Financial Default 같이 피보험자인 화주가 좌우할 수 없는 사정에 의한 운송 중단시, 신속하게 보험자에게 통보하고 추가보험료를 납입하였다면, 다른 선박이나 운송수단을 이용하여 화물을 보험증권에 기재된 수하주의 최종창고까지 인도될 때까지의 화물에 대한 손상은 담보된다고 할 수 있으며, 만약 피보험자의 특별한 요청이 없었다면 본 사례와 관련된 화물에 대한 적하보험은 본 규정에 따라 자동 종료된다고 할 수 있다.

## 2. 구약관(1963)에서의 계반비용 보상여부

구약관 하에서의 담보여부를 검토하는 것은 위의 신약관과 달리 구약관 자체에 계반비용담보여부에 대한 규정이나 약관조항이 없어 구약관을 비롯하여 구약관의 모태인 Lloyd 's SG Policy 및 MIA등 관련 조항 검토가 선행되어야 한다.

또한 구약관은 담보하는 위험의 형태로 구성되어 있는 신약관과 달리 구약관은 담보하는 위험과 손해의 형태 등으로 약관이 구성되어 있어서 사례별로 다양한 의견이 도출될 수 있기 때문에 구약관뿐만 아니라 관련규정이나 관련법 조항 등이 포괄적으로 검토되어야 한다.

### (1) SG Policy의 손해방지조항<sup>33)</sup>

#### 33) SG Policy Sue & Labour Clause

and in case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants and Assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods and Merchandises and Ship, &c, or any part thereof, without Prejudice to this Insurance ; to the Charges whereof we, the Assurers, will contribute, each one according to the Rate and Quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no acts of the Insurer or Insured in.

SG policy는 1799년 영국의 Lloyd' s에서 공식적으로 처음 사용한 이래 현재 까지 사용되고 있다.

즉 항해가 중지되고 또는 항해가 지연되어, 앞서 언급한 바와 같이, 화물 납기가 지연되고 그에 따라 매수자에 의한 클레임 발생, 화물에 직접적인 손해나 사고가 없었음에도 불구하고 단순히 피보험자의 재정적 손실을 미연에 방지하고자 계반한 것은 여기서 언급하는 손해방지비용으로 인정하기는 어려워 보이지만, 이와는 달리 앞서의 사례와 같이 고온에 장시간 노출이 되거나 하면 변질, 변색되는 화물이라든가 화물의 분실위험 등의 위험에 노출된 경우는 SG Policy규정에 따라, 즉, “보험자에게 부담될 손해에 대하여 그 손해를 방지하기 위하여 피보험자 및 그 대리인이 정당하게 지출한 비용을 손해방지 비용이라 하며, 이러한 비용은 손해방지약관(Sue & Labour clause) 하에서 보험자가 부담한다” 는 규정에 따라, 계반비용이 보험자가 부담하게 될 손해를 방지하기 위하여 정당하게 합리적으로 지출되었느냐에 따라 본 손해방지비용으로 인정여부가 결정될 것으로 보인다.

결국 손해방지비용은 앞서 언급한 것처럼 특별비용(MIA 제64조)의 한 형태이고, 이런 손해방지비용은 첫째 피보험자 또는 그의 대리인이 합리적으로 지출한 비용이며 둘째로 보험자가 보상하게 될 손실을 피하거나 경감시키기 위하여 지출되어야 한다<sup>34)</sup>.

환언하면, 손해방지비용은 그 위험이 보험증권에 의해 담보되는 것이어야 하고 그 재산이 담보될 유형의 손실을 입을 위험에 빠져 있어야 하며<sup>35)</sup>, 따라서 현실적으로 보험으로 담보하는 위험이 발생하여 이를 방지하고 화물의 손상을 경감하는 비용이어야 한다,

그렇다면, 본 사례와 같이 운송인의 파산위험 및 그에 따른 손해의 형태가 SG Policy에서 담보하는 위험여부와 그에 따른 합리적인 계반여부가 SG Policy 하에서의 손해방지비용으로의 인정여부가 결정될 것으로 보인다.

34) J. Kenneth Goodacre, op.cit, p.130.

35) 김정수, 상계서, p.502.

## (2) MIA 제64조 2항 특별비용<sup>36)</sup>

한편 MIA 제64조 2항에 따르면 “보험의 목적의 안전이나 보존을 위하여 피보험자에 의하여 또는 피보험자를 대리하여 지출한 비용으로서 공동해손과 구조비용이 아닌 비용은 특별비용이라고 한다. 특별비용은 단독해손에 포함되지 않는다” 고 기술하고 있으며, 역시 화물의 손해를 경감, 방지할 목적으로 지출되는 비용이지만, 담보위험에 부수하여 생기는 비용이며, 손해방지비용과 달리 비용 집행자가 한정되지 않으며, 이러한 특별비용은 Claim이 해당 보험증권 하에서 담보가 되어야 그와 관련된 특별비용이 해당 보험증권 하에서 담보되는 것이 업계의 해석이며 관례이다.

따라서 SG Policy의 손해방지비용규정과 같이, 운송인의 운송중단으로 인한 계반비용이 구약관의 각각의 보험조건에서 어떻게 담보가 되는지에 따라 이 계반비용이 본 조항에서 언급하는 특별비용으로의 인정여부가 결정될 것으로 보인다.

## (3) 구협회적하보험약관(구약관, 1963)

구협회적하보험약관은 SG Policy의 각 조항을 기본증권으로 하고 여기에 특별약관으로 ICC의 14개 특별약관이 SG policy의 제규정을 보완하는 역할을 하고 있으며, 구협회적하보험약관의 14개 개별약관 중 담보범위를 규정하고 있는 것은 아래와 같은 제5조이다.

---

36) MIA 64.2 Particular average loss

Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

### 가. ICC 제5조 Free from Particular Average(FPA; 분손부담보)<sup>37)</sup>

ICC(1963)의 제5조 FPA Clause에서는 “협회적하약관 WA조건(With Average; 분손담보약관)<sup>38)</sup>이 첨부된 계약이며 보험자가 부담해야 한다면 중간기항항 또는 피난항에 있어서의 양하작업, 창고입고 및 계속운반을 위한 특별비용(Special Charges)을 지급할 수 있다” 고 규정하고 있다.

이 특별비용은 1957년까지 사용되었던 Institute Cargo Clause(FPA) 제6조에서는, “to pay landing, warehousing, forwarding and special charges if incurred for which Underwriters would be liable under a policy covering Particular Average” 로 되어 있었으나, 1958년에 현재와 같은 내용으로 개정되었다<sup>39)</sup>.

즉, 1946년 분손부담보약관에서는 Special Charges(특별비용)는 하역료, 보관료 및 계반비용이외의 별도의 비용이라고 칭하며 단독해손을 담보하는 보험증권에 한하여 보상한다고 규정하였으나, 1963년 약관에서는 Special Charges(특별비용)은 하역료, 보관료 및 계반을 위한 특별비용이다라는 것을 명시하였다.

또한 Special Charges(특별비용)는 업계 실무적으로 MIA(1906) 제64조 2항에서

---

37) ICC(1963) 5 Free from Particular Average(FPA)

5. Warranted free from Particular Average unless the vessel or craft be stranded, sunk, or burnt, but notwithstanding this warranty the Underwriter are to pay the insured value of any package or packages which may be totally lost in loading, transshipment or discharge, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance(ice included) other than water, or, to discharge of cargo at a port distress, also to pay special charges for landing warehousing and forwarding if incurred at an intermediate port of call or refuge, for which Underwriters would be liable under the standard form of English Marine Policy with the Institute Cargo Clauses(WA)attached. This Clauses shall operate during the whole period covered by the policy.

38) ICC With Average(WA)

5. Warranted free from average under the percentage specified in the policy, unless general, or the vessel or craft be stranded, sunk or burnt, but notwithstanding this warranty the underwriter are to pay the insured value of any package or packages which may be totally lost in loading, transshipment or discharge, also for any loss of or damage to the interest insured which may reasonably be attributed to fire, explosion, collision or contact of the vessel and/or craft and/or conveyance with any external substance(ice included) other than water, or, to discharge of cargo at a port distress. This Clauses shall operate during the whole period covered by the policy.

39) 이상선, 『적하보험약관론』, (보험연수원, 1980), p.136.

언급하고 있는 Particular Charges와 동일한 개념으로 사용하고 있으며, 동 규정과 같이 “보험의 목적의 안전이나 보전을 위하여 지출된 비용으로 공동해손 및 구조비이외의 비용이며, 단독해손에 포함하지 않는다”고 해석되어 지고 있다.

이러한 특별비용은, 중간항에서 화물을 하역하고 보관하고 계반하지 않으면 안되는 상황, 즉 그러한 비용이 공동해손에 포함되어 지급되거나 혹은 단독해손이지만 향후 계반하지 않으면 추정전손이 예상되어 분손부담보 조건이라도 이러한 비용을 보험자가 부담하는 비용으로 인식되어지고,

또한, 이러한 특별비용이 손해방지약관(Sue & Labor Clause)에 의거, 보상 받기 위하여는 보험자가 보상하여야 할 손해를 방지하거나 경감하기 위하여 지출되어야 한다.

이러한 내용은 두개의 판례에서 잘 보여주고 있다고 할 수 있다. 즉 Great Indian Peninsular Railway. V. Saunder(1862)와 Booth V. Gair(1863)에서는 “하역료 보관료 및 계반비등에 관한 규정이 없는 분손부담보약관이 첨부된 보험증권하에서, 피난항에서의 보관료 목적지까지의 계반비용은 보험자가 부담하지 않는 단독해손을 방지하고 경감하기 위하여 지출된 것이므로 보험자는 그 비용을 부담할 책임이 없다”고 판시하였다<sup>40)</sup>.

이러한 특별비용(Special Charges)은 전술한 손해방지 개념의 범주에 있으며, 보험증권 하에서 담보되는 손해를 경감하거나 방지를 위하여 발생된 비용을 의미한다고 할 수 있다.

따라서 이 특별비용을 담보 받기 위해서는 FPA조건 하에서 담보되는 위험이나 손해의 형태로 기인한 비용이어야 하는데, 현실적으로 FPA조건 하에서 이러한 비용이 FPA에서 담보하는 전손클레임을 회피하기 위한 것이냐를 규정하기란 매우 어렵고 또한 실무적으로의 다툼, 법적다툼 등을 피하기 위하여, 적하보험자는 FPA조건이라도 해당 화물이 WA조건으로 가입한 것처럼 간주하고 이 특별비용을 담보하도록 한 것이다<sup>41)</sup>.

40) 동상서, p.138.



결국 이러한 특별비용은 그 보험조건이 FPA(분손부담보)조건이라 할지라도 WA(분손)조건과 같이 담보범위를 확장하여, 그 담보범위 따라 발생한 특별비용을 담보한다고 할 것이다.

FPA조건은 전술한 SG Policy의 물적손해에 대한 담보위험<sup>42)</sup>을 제한하고 변경한 약관(조항)이나 특별비용과 같은 비용손해는 전술한 바와 같이 적하보험자가 담보하는 위험이나 손해로 기인하거나 또는 그런 손해나 위험을 회피할 목적으로 발생되었느냐를 규정하기가 어려워, 이러한 특별비용을 담보하는 손해를 분손담보조건으로 확대한 것으로 보여진다.

따라서, 본 사례, 즉 한진해운 선박이 억류되고 또한 채권자의 억류를 피하기 위하여 화물을 증권상에 명기된 최종목적지가 아닌 다른 항에 하역되어 계반되어 졌다면, 그 계반비용이 SG Policy에서 명기된 위험으로 인하여 발생한 것인지의 여부가, 적하보험자가 그 계반비용 보상여부를 결정하는 중요한 요소라 할 것이다.

결국, 본 사례의 화물에 대한 적하보험이 FPA조건과 같이 제한된 조건으로 보험에 부보되어 있다면, SG Policy의 Perils Clause명기된 위험에 기인하지 않은 것으로 보여 본 계반비용은 보상되지 않는 것으로 판단된다.

#### 나. ICC 제5조 All Risks Clause(A/R; 전위험담보)

위에서 언급한 FPA조건과 WA조건은 열거책임주의를 채택하고 있는 반면에 전위험담보조건은 포괄책임주의를 채택하고 있어, 적하보험자는 본 보험조건에서 명기된 면책위험을 제외한 모든 위험을 담보하여야 한다.

41) J. Kenneth Goodacre, *op.cit.*, p.141.

42) SG Policy Perils Clause

TOUCHING the adventures and Perils which we the Assurers are consented to bear and to take upon us in this Voyage, they are of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Countermart, surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and People, of what Nation, Condition, or Quality soever, Barratry of the Master and Mariners, and all other Perils, Losses and Misfortunes that have or shall come to the Hurt, Detriment, or Damage of the said Goods and Merchandises and Ship, &c, or any Part thereof

즉, 5조 약관 규정에 따라, 지연이나 보험목적물의 하자나 성질로 기인하지 않는 한 모든 위험을 담보하는 것으로 해석하는 것이 합리적으로 보인다. 물론 본 약관 제12조(F.C.&S. Clause) 제13조(F,S.R.&C.C Clause) 규정에 따라 소위 말하는 War risk와 Strikes risk도 보험자와 특별한 합의가 없는 한, All Risk조건에서도 그에 따른 담보는 제외되며, 이를 담보 받기 위해서는 상기 위험을 담보하는 특별약관을 첨부하여야 한다.

따라서, 본 사례와 같이 운송인의 Insolvency 및 Financial default에 따른 운송 중단시 계반비용이 All Risk하의 면책위험에 기인한 것이라는 적하보험자의 입증에 없다면 담보를 하여야 하는 것이 일반적인 견해일 것이다.

지금까지 살펴본 SG Policy, MIA 제64조, ICC(1963) 등 관련 조항에 따라, 결국 제한된 보험조건(WA, FPA)의 경우에만 본 사례의 계반비용은 담보가 되지 않는 것으로 판단되며, 그 이외의 경우, 즉, 전위험담보조건(A/R)에서는 담보되는 것으로 보인다.

다만, 여전히 전위험담보(A/R)조건이라도 구약관의 법률적 근거가 되고 배경이 되는 영국해상보험법(MIA, 1905)의 제규정을 살펴보고 그 실제사례를 대입하여 검토하여야 담보여부가 더욱더 명확해진다.

따라서 다음과 같이 실제사례를 인용하여 MIA관련규정을 살펴보고자 한다.

#### (4) ICC(A/R)<sup>43)</sup>조건 하에서의 사례별 검토

위에서 언급한바 와같이 계반비용의 구약관 하에서의 담보여부를 논의하기 위하여 한진해운의 insolvency상태 하에서의 선박의 항해형태를 먼저 살펴볼 필요가 있다. 즉 당시 한진해운의 선박은 앞서 서술하였듯이 각종의 채권자들의 역류를 피하기 위하여 앞의 실제 예시와 같이 여러 형태의 모습으로 항해가 되

43) ICC All Risks(A/R)

5. This insurance is against all risks of loss of or damage to the subject-matter insured but shall in no case deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject-matter insured. Claims recoverable hereunder shall be payable irrespective of percentage.

고 운송중단이 되면서, 화물의 변질이나 도난 등의 실제우려가 발생되어, 즉 운송중단으로 인한 화물의 물적 손해를 회피하기 위하여 계반한 경우들이 발생하였고, 그 대표적인 내용은 아래와 같이 요약된다.

- 1) 한진해운 선박이 항해를 중도 포기하고 부산항으로 귀항하면서 발생한 최종목적지까지의 타선박이용 운송비용
- 2) Arrest를 피할 목적으로 항해일정과 다른 항으로 항해 및 기항하여 하역비, 창고보관료 등을 포함한 그 중간항에서부터 최종목적지까지 운송비용
- 3) 중간항에서 억류되어 그 중간항에서의 하역비용등을 포함한 최종목적지까지의 운송비용

물론 상기 이외에 억류를 피하기 위하여 영해 밖에서 drifting하고 있거나 항구에 접안을 못하고 영해에서 억류되는 경우도 발생하였지만 그런 경우는 물리적으로 또는 법률적으로 화물을 하역하여 재운송 할 수 없어서 여기에서는 생략하기로 한다.

위의 사례에 비추어 관련규정을 검토하자면 다음과 같다.

#### 가. 해당 선박의 목시담보위반에 화주의 지위에 대한 검토

MIA 제40조<sup>44)</sup>에 따르면, 화물에 대한 보험계약에서는 감항(seaworthy)이라는 목시담보는 없다고 언급하고 있으나 동조 2항에서는 해당선박이 예정된 목적지까지 운송하는데 합리적으로 적합하다는 목시담보는 있다고 언급하고 있다.

한편, MIA 제33조 3항<sup>45)</sup>에는 담보위반이 있을시 그것이 중요하든 아니든 관

44) MIA 40 No implied warranty that goods are seaworthy

(1) In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.

(2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.

45) MIA 33.3 Nature of warranty

A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be

계없이 정확하게 충족시켜야 하며, 그것이 정확히 충족되지 않으면 보험증권에 명시된 규정이 있는 경우를 제외하고 보험자는 담보위반일로부터 그 책임이 해제된다고 언급하고 있다.

이 규정에 따라 상기와 같은 한진해운의 항해형태는 묵시담보 위반이 있었던 상황이나

구약관 제8조(Seaworthiness Admitted Clause)<sup>46)</sup>에 의거, 피보험자인 화주와 적하보험자사이에는 선박의 감항성이 있음을 승인하고 있어 상기 MIA조항에 의거 보험자의 책임이 해제되었다고 할 수는 없다.

위와 같은 조항을 둔 이유는 보통 피보험자인 화주는 선박이 감항능력을 지니고 있는지의 여부를 알기 어렵고, 또한 선박의 감항능력 충족에 관여할 권한 및 수단을 갖고 있지 않다. 그러므로 적하보험에서 선박의 항해에 대한 감항능력담보를 적용하는 것은 가혹함으로 감항능력담보의 적용을 완화하기 위하여 이 약관 제1항에서 피보험자와 보험자 사이에 선박이 감항성이 있음을 승인하고 있는 것이다.

따라서 상기 3)항의 경우같이 중간항에서 억류되었다는 사실로 묵시담보 위반이 있었다고 주장하는 것은 무리가 있는 것으로 보이며, 결국 본 사례와 같이 억류된 중간항에서 피보험자의 자의에 의한 계반비용이 MIA 제64조 2항, SG Policy 및 ICC약관 하에서 언급한 보험의 목적의 안전이나 보존을 위하여 지출한 비용인지의 여부가 적하보험자의 책임 해제여부를 결정할 것으로 보인다.

결국 MIA 제64조 2항이나 SG Policy의 손해방지비용규정은 해상사고(해상사업에 부수하는 사업포함)에 기인하여 발생하는 조치비용, 즉 보험목적물의 안전

---

material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.

46) ICC(1963) 8 Seaworthiness Admitted Clause

The seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted. In the event of loss the Assureds' right of recovery hereunder shall not be prejudiced by the fact that the loss may have been attributable to the wrongful act or misconduct of the ship owners or their servants, committed without the privity of the Assured.

과 보전을 위한 특별비용이라 할 수 있는바 상기 3)항의 예시에서 발생하는 계 반비용은 담보된다고 해석하는 것이 보편타당 할 것이다.

#### 나. 해당 선박의 항해의 변경(Change of voyage)에 관한 검토

MIA 제45조<sup>47)</sup>에 따르면 선박이 보험증권에 기재된 목적지를 임의로 변경하는 경우에 항해의 변경이 있었다고 할 수 있으며, 그런 항해의 변경이 있는 경우에는 변경시, 즉 항해를 변경할 의사가 명백한 때부터 보험자의 책임은 해제된다.

항해의 변경은 임의로 행한 것이어야 하나 도착항이 변경된 경우에 보험자의 책임을 계속시키기 위해서는 불가항력(force majeure)으로 인한 것이어야 하며, 또한 그에 따른 명백한 증거가 필요하다. 예를 들어 선장이 자발적으로 또는 억류를 피할 목적으로 최종목적항을 변경한다면 그 근인(cause proxima)은 억류 아니고 선장의 자발적 행위라고 해석하는 것이 일반적인 견해다.

따라서 상기의 1)의 예시와 같이 한진해운의 선박이 증권상의 출발지를 떠나 억류를 피하기 위하여 다시 부산항으로의 귀항한 경우는 본 조항에서 언급하고 있는 항해의 변경이 있었다고 할 수 있으며 그렇다면 본 조항 규정에 따라 항해의 변경이 있는 시점부터 보험자의 책임은 해제되었다고 할 수 있다.

그렇다 할지라도 다음의 구약관 제4조(Change of Voyage Clause)<sup>48)</sup>에 따르면, 본 약관은 MIA 제45조의 항해의 변경시 보험자 책임해제의 규정을 배척하고 이러한 위험의 변형(위험의 변경에 대비되는)에 해당하는 항해의 변경이 있는 경우에도 추가보험료의 징수를 조건으로 담보를 계속하는 것으로 규정하고 있

47) ICC(1963) 45 Change of voyage

- (1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.
- (2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs

48) Held covered at a premium to be arranged in case of change of voyage or of any omission or error in the description of the interest, vessel or voyage.

다.

이론상으로 위험의 변경은 보험료의 징수로 처리할 수 있지만, 위험의 변혁은 인수위험이 소멸하고 별개의 위험이 생기는 것이므로 보험료의 징수로 처리될 문제가 아니고, 보험계약은 당연히 소멸되어야 한다. 그럼에도 불구하고 적하보험에서 위험의 변혁도 대부분 화주인 피보험자의 의사와 관계없이 발생하므로 구약관은 피보험자를 보호하기 위해 위험의 변혁에 속하는 항해의 변경에 대해서도 추가보험료를 징수하고 계속 담보하는 것으로 하고 있다.

따라서 상기 1)항의 예시도 위에서 언급한 것과 같이 선장의 자발적 항해의 변경이 있었다면, 신속히 보험자에게 그 사실을 통보하고 추가보험료를 납입후 계속 담보를 받아야 한다. 그럼에도 불구하고 보험자에 통보가 없었다면 선박이 운송을 중도에 포기하고 부산항으로 귀항할 때부터 본 계약은 종료한다고 보는 것이 통상의 견해이다.

결국 본 조항에 따라 보험은 자동 종료가 되어 타선박을 이용하여 최종목적지까지 계반하였더라도 적하보험자의 책임은 해제된다고 볼 수 있다.

#### 다. 이로(Deviation)에 대한 검토

MIA 제46조<sup>49)</sup>에 따르면 선박이 적법한 이유 없이 보험증권에 정하여진 항해에서 이탈하는 경우, 이로시부터 보험자의 책임이 해제된다. 즉 상기 예시 2)와 같이 한진해운의 선박이 항해일정과 달리 억류를 피하고자 다른 항으로 항해하였다면 본 조항에 따라 그때부터 보험자의 책임은 해제되었다 할 수 있으며,

---

#### 49) MIA 46 Deviation

- (1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.
- (2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy
  - (a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from ; or
  - (b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.
- (3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract

그 후 정상 항해로 돌아왔다 하더라도 보험자의 책임해제에는 아무런 영향이 없다고 할 수 있다.

그러나 화주인 피보험자가 통제할 수 없는 사유로 인하여 위험변경이 발생한 것이므로 구약관 제1조 (Transit Clause) 제C항<sup>50)</sup>에서는 그러한 위험변경이 있는 경우에도 보험기간의 계속에 대하여 규정하고 있다.

위의 규정에서도 보이듯이, 위험변경이 허용되는 구체적인 예로는 ①피보험자가 좌우할 수 없는 지연(delay beyond the control of the assured), ②이로(deviation), ③강제양륙, 재선적 및 환적, ④해상운송계약상 운송인이나 용선자에게 부여된 자유재량권의 행사에 의한 위험의 변경 등이다.

그런데 위 조항은 보험기간의 계속을 규정한 것이지, 보험자의 담보위험의 확장을 인정하는 것이 아니라는 점에 주의해야 한다. 예를 들면 항해의 지연이 있어도 보험자는 그 지연기간 중 보험보호를 계속하지만, 지연으로 인하여 발생한 손해 및 보험목적물의 고유하자 또는 성질로 인하여 보험기간 중에 생기는 손해까지 보험자가 부담하는 것은 아니다.

또한 상기의 2)항의 예시와 같이 한진해운 채권자의 억류를 피하기 위하여 해당 선박이 이로를 하였을 경우 원래 항로로 돌아와 항해를 완수 할 때까지 계속 담보를 한다는 의미이고 화주인 피보험자와 적하보험자 사이에 이로에 기인한 손해를 담보하는 것은 아니다

이와 같이 한진해운의 항해형태는 회사의 insolvency상황에 따라 채권자의 선박 압류를 피하고자 항해의 변경이나 이로가 있었지만, 이 또한 적하보험 피보험자인 화주가 좌우할 수 없는 위험의 변경이며 따라서 보험기간이 계속된다고 할 수 있고,

---

50) ICC(1963) 1 Transit Clause(C)

This insurance shall remain in force(subject to termination as provided for above and to the provisions of Clause 2 below) during delay beyond the control of the Assured, any deviation, forced discharge, reshipment or transhipment and during any variation of the adventure arising from the exercise of a liberty granted to ship owners or charterers under the contract of affreightment, but shall in no case be deemed to extend to cover loss damage or expense proximately caused by delay or inherent vice or nature of the subject matter insured

결국 계속되는 보험기간중 위의 사례 2)항과 같이 채권자의 선박 압류를 피하기 위하여 원래 목적항이 아닌 다른 항에 강제 하역을 함으로써 화물의 분실이나 취급부주의로 인한 각종의 파손위험, 변질위험 등이 예상되어 최종목적지까지 계반하였다면 보험목적물인 화물의 안전과 보호를 위하여 지출된 것으로 그 계반비용은 손해방지비용으로 인정된다고 할 수 있다.

결국 구약관의 제한된 보험조건(WA, FPA) 하에서는 운송인의 insolvency에 따른 운송 중단시 화주의 최종목적지까지의 계반비용은 SG policy에서 명기된 담보 위험이나 손해의 형태에 기인한 것이 아니기 때문에 보험자의 책임은 해제되며,

전위험담보(A/R)에서는 일부 항해의 변경(change of voyage)과 같이 위험이 근본적으로 변경(위험의 변형)된 경우를 제외하고 적하보험자는 그 계반비용을 담보해야 한다고 해석하는 것이 합리적일 것이라 판단된다.

다만 이러한 해석도 실제사례에 도입하게 되면 계반비용 집행시 여러 정황 등에 의하여 해석이 달라질 수 있어 최종적으로는 사례별로 달라질 것이나, 결국 다음과 같이 요약된다.

[표 8] 보험조건별 계반비용 담보여부

약관의 종류	보험조건	계반비용 담보여부	비고
신약관	(A), (B), (C)	담보안됨	
구약관	FPA	담보안됨	
	WA	담보안됨	
	A/R	담보됨	항해의 변경과 같은 위험의 변형은 담보불가



## 제 5 장 결론

한진해운이 유동성문제로 2016년 9월 1일 법정관리가 진행되면서 각국의 채권자들이 한진해운 선박을 억류하거나 입항을 거부하거나 하역작업등을 거부하여 한진해운의 선박은 정상적인 항해가 이루어 질 수 없게 되자, 출항 후 부산으로 다시 귀항하거나 억류를 피해서 다른 항으로 항해한다거나 중간항 영해에서 무작정 대기하는 등 운송중단이 계속되었다.

이에 따라 화주들은 납품 기일을 맞추기 위해, 계절상품 등을 제때에 공급하기 위해 또는 선박의 억류가 장기간 되면서 제품의 변질 위험이나 분실 위험등을 피하기 위하여 중간항 등에서 화주가 직접 하역비 및 최종목적지까지 추가 운송비를 지출하고 운반(계반)하는 상황이 벌어졌다.

이처럼 운송인의 파산으로 추가 발생한 계반비용의 담보여부는 보험업계에서도 의견이 분분하여, 본 연구에서는 관련 약관이나 관련 법규, 조항을 과거 판례나 실무사례 등으로 해석하여 적하보험자의 담보여부에 대하여 분석하였다.

결국, 화주가 자발적으로 집행한 계반비용을 적하보험자로부터 회수하려면 자발적으로 조치한 행위나 비용이 적하보험증권의 손해방지조항에서 담보하는 위험을 회피하고자 이루어진 것이고 그 재산이 담보될 유형의 손실을 입을 위험에 빠져 있었는가에 달려있다 할 수 있다.

따라서 항해가 완수되지 않았다는 이유로 또는 항해가 지연될 것이라는 이유로 화물에 직접적인 손해나 사고가 없었음에도 불구하고 단순히 피보험자의 재정적 손실을 미연에 방지하고자 계반한 것은 여기서 언급하는 손해방지비용으로는 볼 수 없는 것이 일반적인 견해라 할 수 있다.

그러나, 또한 선박의 장기 억류로 인하여 제품의 손상이 우려되고 원래의 목적항이 아닌 다른 항에 하역되어 제품의 분실 우려 등이 예상되어 중간항에서 최종목적지까지 계반하였다면, 재산상의 손실을 입을 위험이 실제로 있었다고 판단된 조치 사항이며, 이는 MIA 제78조(손해방지약관) 및 관련약관 등에서 언급한 보험의 목적의 안전이나 보존을 위하여 지출한 비용으로 보인다.

다만, 이러한 조치사항이 실제로 손실을 입을 가능성이 있었는가의 판단 여부는 사실문제(question of fact)로 적하보험자와 이견이 있을 수 있지만, 국내 보험업계에서 사용하고 있는 신·구약관을 분석한 결과는 다음과 같이 요약된다.

1982년에 개정된 신약관하에서는 본 연구에서 언급하는 계반비용은 담보가 되지 않는 것이 명확하며, 또한 1963년에 개정된 구약관에서의 제한된 조건, 즉 FPA조건이나 WA조건하에서는 역시 담보되지 않는 것이 명백하다고 할 수 있다. 다만 구약관의 전위험담보(A/R)조건에서는 MIA 제45조(Change of voyage)와 같이 근본적으로 위험의 변경된 경우를 제외하고 “운송인의 파산으로 기인한 계반비용”은 손해방지비용으로 담보를 하는 것이 합리적인 해석이라 할 수 있다.

그렇다 하더라도, 본 연구에서는 한진해운의 실제사례나 과거 이와 유사한 판례등을 분석하지 못하고 적하보험 약관을 이론적, 실무적으로 해석하여 결론을 도출한 것이 본 연구의 한계라 판단된다. 따라서 향후에는 현재 진행되고 있을 한진해운의 화주와 적하보험자와의 실제 클레임 사례 분석을 통하여 운송인의 파산으로 인한 계반비용 담보여부에 대한 추가 연구가 필요할 것으로 사료된다.

한편, 한진해운 사례는 화주의 입장에서는 많은 혼란과 경제적인 손실이 있었고, 화주 입장에서는 화주의 재정적 손실을 방지, 경감하고자 계반하였든 또는 실제 화물의 손해가 예상되어 계반하였든 운송인의 운송중단으로 인하여 화주의 추가 계반비용 손실이 발생되었고, 그에 따라 선의의 피해자가 되었다.

또한 계속되는 글로벌 경기 침체에 따라 수년간 심각한 경기부진에 시달리고 있는 해운업계에 한진해운과 같은 사례가 재현되리라는 것은 누구나 쉽게 예상할 수 있고, 따라서 이런 선의의 화주의 피해를 막기 위한 노력이 정부나 관련업계에 필요 할 것으로 보인다.

즉, 운송의 주체인 해운업계의 재무건전성 확보가 우선이지만, 관련업체인 보

협업계에서도 신·구약관 상황에 따라 특별약관이나 보완적 문언 등을 제정하는 등 제도적으로 보완하여 선의의 피해자인 화주를 보호해야 할 것으로 보인다.

그에 따라, 본 연구에서는, 앞에서 서술한 바와 같이 현재 미국 등에서 사용되고 있는, 운송인의 파산으로 기인한 계반비용을 담보하는 “Carrier Insolvency Clause” 약관을, 물론 국내 보험업계에서는 현실적으로 위험특성에 기인한 보험요율 산출의 어려움과 안정적인 운영을 위한 재보험 Capacity 확보의 어려움 등으로 도입하기가 쉬워 보이지는 않지만, 국내보험업계에서도 전향적으로 도입하여 사용하기를 제안하며, 아울러 차선책으로 2009년 개정된 협회적하보험 약관을 도입하여 판매한다면 한진해운의 사례와 같은 선의의 화주를 보호할 수 있을 것이라 판단된다.



## 참고문헌

### 국내자료

- 경익수, 2015. 해상보험에 있어서의 인과관계에 관한 연구. *한국해법학회지*, 37(2), pp.367-402.
- 구중순, 2008. *해상보험*. 제2판. 박영사
- 구협회적하보험약관, 1963.
- 김기웅, 1997. *해상보험법상 비용손해의 법적구조에 관한 연구*. 석사학위논문. 부산: 한국해양대학교
- 김동훈, 2013. *보험론*. 제4판. 학현사
- 김병기, 1991. *적하보험의 손해사정실무*. 서울: 보험감독원(보험연수원)
- 김재원, 1997. *해상보험계약상의 warranty에 관한 연구*. 석사학위논문. 부산: 한국해양대학교
- 김정수, 1992. *해상보험론*. 제3판. 박영사
- 김준헌, 조현정, 김주동, 이원근, 1992. *신해상보험론*. 제6판. 법문사
- 김창기, 2015. *보험학원론*. 문우사
- 서동희, 2007. *사례별로 본 실무해상법 해상보험법*. 법문사
- 신협회적하보험약관, 1982.
- 신협회적하보험약관, 2009.
- 이상선, 1980. *적하보험 약관론*. 한국보험공사(보험연수원)
- 이신규, 2007. 상품무역거래에서 해상운송인의 법적책임. *상품학연구*, 25(1), pp.77-87.
- 정준우, 2013. *개품운송계약에서 해상운송인의 손해배상 감면에 관한 비판적 검토*

토. *법학연구*, 16(1), pp.381-423.

정중영, 2014. *글로벌보험*. 문영사

최병수, 1992. *영국해상보험법(Marine Insurance Act 1906)*. 보험감독원(보험연수원)

한낙현, 2010. 영국해상보험법상 손해방지조항의 적용범위에 관한 고찰. *한국해법학회지*, 32(2), pp.269-320.

한낙현, 2013. 해상보험계약상 운송종료에 따른 계반비용의 취급에 관한 연구. *관세학회지*, 14(4), pp.73-95.

## 국외자료

American Institute cargo Clause, 2004.

Rose, Francise, 2015. *Marine Insurance Law and Practice*. 1st Ed. Lloyd's list

Goodacre, J. Kenneth, 1981. *Marine Insurance Claim*. 2nd Ed. Witherby & Co.Ltd

Dunt, John, 2015. *Marine Cargo Insurance*. 2nd Ed. Informa law from Routledge

Michael J. Mustill, Jonathan C. B. Gilman, 1981. *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*. 16th Ed. Stevens & Sons

The Hague-Visby Rule

Tetley, William, 1988. *Marine Cargo Claim*. 3rd Ed. BLAIS(International Shipping Publications)

## 전자자료

장예진, 2016. <그래픽> ‘한진해운 사태’ 입항 거부 항만 현황 [인터넷기사]  
2016년 9월 1일 게재, <http://www.yonhapnews.co.kr>, 검색일 : 2017. 5. 26.

International Container Insurance, 2016. What you don't know about Hanjin Shipping bankruptcy insurance implication [Online] (Updated 14 September 2016)  
Available at: <https://www.iccoverage.com> [Accessed 6 March 2017].

