

적하보험의 이론과 실무

(Marine Cargo Insurance)

저희 페더럴인슈어런스컴퍼니 한국지점은 이 안내서에서 제공하는 모든 내용이 가능한 새롭고 정확한 것이 되도록 항상 노력하고 있습니다. 그러나 이는 단지 정보의 제공만을 목적으로 하며, 그 내용의 정확성이나 독자의 오해에 대해 저희 페더럴인슈어런스컴퍼니 한국지점은 아무런 책임이 없고 그로 인한 어떠한 분쟁에 대해서도 책임지지 않습니다.



페더럴인슈어런스컴퍼니 한국지점

제1장 해상보험의 기본개념	2
1. 해상보험의 기초	2
가. 해상보험의 정의	2
나. 해상보험의 용어해설	2
2. 로이드(Lloyd's)의 발전	3
3. 해상보험의 적용법규	3
제 2 장 무역과 적하보험	4
1. 무역거래와 적하보험의 역할	4
2. 무역거래조건과 적하보험	4
(1) 매도인이 부보해야 하는 무역거래조건	4
(2) 매수인이 부보해야 하는 무역거래조건	4
3. 신용장통일규칙과 적하보험	4
제 3 장 적하보험의 개요	6
1. 적하보험계약의 개요	6
2. 해상적하보험 증권	6
가. 구증권 및 약관(S.G. Policy 및 Institute Cargo Clauses)	6
나. 신증권 및 신약관(Institute Cargo Clauses 1982)	6
3. 보험의 목적	7
4. 피보험이익	7
5. 보험기간	7
가. 적하보험 위험의 시기	8
나. 적하보험 위험의 종기	8
제 4 장 적하보험조건과 보상범위	10
1. 구증권 및 구약관의 담보범위	10
가. 구증권(S.G. Policy)의 본문상의 담보위험	10
나. 구협회적하약관(Institute Cargo Clauses)의 조건별 담보범위	11
2. 신증권 및 신약관의 담보범위	13
가. 신협회적하약관(Institute Cargo Clauses)의 보험조건별 담보범위	13
나. 신협회적하약관의 각 조건별 보상범위표 및 면책위험	13
3. 부가위험	15

제 5 장 적하보험계약	21
1. 보험가입시 유의사항	21
가. 보험계약자 또는 피보험자(Assured)	21
나. 보험금액(Amount Insured)	21
다. 적재선박명 및 출항예정일	21
라. 항 로(Voyage)	22
마. 피보험화물의 명세	22
바. 보험조건	22
2. 보험가입시 참고서류	24
가. 수입적하보험	24
나. 수출적하보험	24
 제 6 장 적하보험의 사고처리	 25
1. 보험사고의 통지	25
2. 피보험자의 의무사항	25
3. 손해의 입증책임	25
4. 보험금 청구시 구비서류	25
가. 보험증권의 원본	26
나. 상업송장(Commercial Invoice)	26
다. 선하증권(Bill of Lading)	26
라. 수량 및 중량명세서 (Packing List)	26
마. 검정보고서(Survey Report)	26
바. 귀책사유자와의 교신문	26
사. 기타 사고사실을 입증할 수 있는 서류	26
5. 손해의 보상	27
가. 실손보상	27
나. 피보험이익의 존재	27
 <표 1> 적하보험 이재처리 업무Flow	 28
<표 2> 적하보험 조건별 담보위험 및 보상손해일람표	29
<표 3> 가격조건별 위험과 비용의 분기점	30

제1장 해상보험의 기본개념

1. 해상보험의 기초

가. 해상보험의 정의

해상보험은 영국의 해상보험법(Marine Insurance Act, 1906:MIA) 제1조 에서 “해상보험계약이란 보험자가 그 계약에 의하여 합의된 방법과 범위내에서 해상손해, 즉 해상사업에 수반되는 손해를 피보험자에게 보상할 것을 약속하는 계약이다”라고 정의하고 있으며, 상법 제 693조에서는 해상보험 계약의 보험자는 항해에 관한 사고로인하여 생길 손해를 보상할 책임이 있다”고 규정하고 있다. 요약정의하면, 해상보험이란 피보험자의 실손보상을 내용으로 하는 보상계약(Contract of indemnity)으로서 해상사업에 종사하는 보험목적물에 대해 해상위험으로 인하여 야기된 손해의 전보(填補)를 목적으로 하는 보험자나 피보험자사이의 계약이며 위험의 인수에 대한 반대 급부로서 피보험자는 보험자에게 보험료(Premium)를 지급하여야 한다. 해상보험은 원칙상 해상위험을 그 대상으로 하나 상관습상 해상항행에 수반할 수 있는 내수(Inland waters) 또는 육상위험(Land risk)의 손해에 대해서도 피보험자의 보호를 위하여 담보범위를 확장할 수도 있다.

나. 해상보험의 용어해설

(1) 보험자(Insurer ; Underwriter)

보험자란 보험계약의 당사자로서 보험계약을 인수하는 주체를 말하며, 위험(Risk)을 담보하고 담보위험으로 인해 사고가 발생하면 그 손해(Loss or Damage)를 보상하며, 또한 제3자에 대한 배상책임을 보험계약자를 대신하여 책임을 지는 일을 한다.

(2) 보험계약자와 피보험자(Assured ; Insured)

보험계약을 청약하고 보험료를 납입하는 자를 보험계약자라 하고, 보험금의 수취권자를 피보험자라 하는데, 영문으로는 'Assured' 또는 'Insured'라는 용어로서 양자를 함께 표시한다.

(3) 보험료(Premium)

보험계약을 체결하고 보험자가 위험을 담보 혹은 부담하고, 그 반대급부로서 보험계약자가 보험자에게 지불하는 금전을 보험료라 한다.

(4) 보험금(Loss ; Claim Amount)

보험증권상에 담보되는 위험으로 인하여 경제적 손해가 발생했을 경우 손해 보상금의 명목으로 지급하는 금액을 보험금(Claim Amount)이라고 한다.

(5) 보험증권(Policy)

보험증권이라 함은 피보험자와 보험자가 보험계약을 체결한 사실에 대한 증거로서 계약의 내용을 명백히 하기 위하여 보험자가 피보험자에게 발급하는 증서를 말한다.

(6) 약관(Clause)

약관이라함은 보험증권상의 각종 약속과 규정을 말하며 ICC(F.P.A), (W.A), (A/R) 및 ITC(Hull) 등의 약관은 보험증권에 별도로 인쇄 혹은 첨부하는 특별약관이다. 해상보험에서는 세계 각국에서 대개의 경우 영국의 로이드가 사용하던 표준 양식을 그대로 사용하거나, 그 양식을 모체로 약간씩 변경하여 사용하고 있다.

(7) 보험가액(Insurable Value)과 보험금액(Insured Amount)

보험가액(Insurable Value)은 피보험목적물의 평가액을 말한다. 보험가액은 보험계약을 체결한 이후 변동될 수 있으므로, 보험계약을 체결할 당시에 보험가액을 일정금액으로 협정하고, 상호협정된 보험가액을 보험금액(Insured Amount)으로 정하여 이후 당사자 간에 이것을 불가변의 것으로 하는데 이러한 원칙을 '보험가액 불변의 원칙'이라 한다. 해상보험에 있어서는 보험사고가 발생했을 때 보험목적물의 실행가액이 어떠한 보험증권상 협정된 보험금액이 보험자의 책임한도액이다.

(8) 손해(Loss or Damage)

위험(Risk)이 발생하여 피보험목적물의 전부, 혹은 일부가 소멸되거나 손상을 입게 되는 것을 손해(Loss or Damage)라 한다.

(9) 위험 (Risk)

보험의 대상이 곧 위험이다. 위험은 Hazard, Peril, Risk 등으로 표현된다. Hazard는 사고(Peril : Accident)를 초래케 하는 요인으로서, 예컨대 선장의 태만이나 무지, 선체나 기관의 잠재하자 등 사고발생의 가능성을 내포하는 추상적인 개념이고, Perils는 Risk의 원인으로서 화재, 충돌, 침몰 등 Hazard의 결과로 발생하는 현상을 말한다. Risk는 Peril의 구체화된 현상으로 경제적 가치를 감소시키는 불확실성(Uncertainty)의 상태를 말하며, Risk의 결과 금전적 손해 및 기타 경제적 불이익을 초래한 상태가 Loss 혹은 Damage 이다.

(10) 보험의 목적과 보험계약의 목적(Subject Matter Insured & Insurable Interest)

해상보험에서 보험의 목적은 적하(Cargo), 선박(Hull) 및 운임(Freight) 등과 같이 위험 발생의 객체를 의미하고, 피보험이익이라고 하는 보험계약의 목적은 구체적으로 특정 보험에 의해 보호받게 되는 대상을 말한다. 목적의 전부 혹은 일부가 보험계약의 목적이 될 수 있기 때문에 약어로 사용하는 경우도 있다.

2. 로이드(Lloyd's)의 발전

오늘날 세계보험시장의 중요한 지위를 차지하고 있는 로이드보험시장(Lloyd's Insurance Market)은 1666년 런던 대화재 발생 직후 템즈강변의 Lloyd's Coffee House 에서 시작되었으며 현재 세계 해상보험시장의 중심시장으로서 관록을 자랑하고 있다. 로이드는 보험업자가 아니고 보험거래가 이루어지는 장소로 개개의 보험업자들이 Syndicate를 구성하여 보험을 인수하고 있는 조합형태의 법인체이다. 현재 영국의 보험시장은 Lloyd's Market과 Company Market으로 구성되어 있다.

3. 해상보험의 적용법규

해상보험은 국제성이 가장 강한 보험 종목으로 우리 상법의 적용보다 해상보험증권에 삽입된 준거법 약관이 영국의 법과 상관습에 따르도록 규정하고 있기 때문에 우리 상법과 같이 영국의 해상보험법(Marine Insurance Act, 1906 ; MIA)이 논의되어야 한다. 또한 공동해손의 경우 상이한 다수 국가의 화주와 선주 등의 이해관계가 개입되기 때문에 범세계적인 공통규칙의 절실한 필요에 따라 제정된 공동해손에 관한 국제적인 요오크-엔트워프규칙(York-Antwerp Rule ; YAR)의 제한을 받는다.

제 2 장 무역과 적하보험

1. 무역거래와 적하보험의 역할

근대적인 무역거래의 수출상품의 인도나 대금결제는 일반적으로 선적서류의 접수에 의하여 이뤄진다. 선적서류는 매매품목의 명세를 기록한 상품송장(Invoice), 상품을 해상운송과 관련해서 유가증권화한 선하증권(Bill of Lading), 상품의 해상운송도중 발생하는 위험을 담보하는 해상보험증권(Marine Insurance Policy) 등 3종의 기본서류를 갖추어야 한다. 이와 같이 무역거래에서 보험은 운송, 금융과 함께 3대 지주 역할을 수행하고 있어 해상보험은 무역과는 끊을 수 없는 밀접한 관계가 형성되어 있음을 알 수 있다.

2. 무역거래조건과 적하보험

무역거래에 있어서 매도인(Seller)과 매수인(Buyer)중 어느쪽이 보험계약을 체결하는지 여부를 결정하는 것이 매매조건에서 결정된다.

즉, 매매조건에 따라 Seller, Buyer중 어느쪽이 화물에 대한 위험부담을 하는지가 결정되기 때문인데, 이는 곧 피보험이익(구체적으로는 소유권)의 귀속여부를 의미하므로 매우 중요한 개념이다. 예를 들면, Incoterms의 해석에 따른 CIF 조건의 경우, 화물을 본선에 적재함과 동시에 위험은 Seller로 부터 Buyer에게 이전하나 Seller는 자기의 비용으로 Buyer의 위험에 대해 보험에 가입할 의무가 있다. 이 경우 본선에 적재할 때까지는 Seller의 위험이므로 매도인은 선적전의 자기위험과 선적후의 매수인의 위험을 자기명의로 보험증권 한부로 1부로 한꺼번에 보험에 가입하고 이후 배서로써 매수인에게 양도한다. 한편, CFR 및 FOB 조건에 있어서는 매도인은 본선 적재시까지의 비용과 위험을 부담해야 하며, 본선 적재시부터의 위험은 매수인의 부담이 되어 매수인이 보험계약을 체결하여야 한다. Incoterms에 의한 무역거래조건별 보험가입 관계는 다음과 같다.

(1) 매도인이 부보해야 하는 무역거래조건

- | | |
|----------------------|----------------------|
| ① CIF(운임 및 보험료 포함가격) | ② CIP(운임 및 보험료지급필가격) |
| ③ DDP(반입인도가격) | ④ DAF(국경인도가격) |
| ⑤ DEQ(부두인도가격) | |

(2) 매수인이 부보해야 하는 무역거래조건

- | | |
|---------------|---------------|
| ① EXW(공장인도가격) | ② FAS(선측인도가격) |
| ③ FOB(본선인도가격) | ④ CFR(운임포함가격) |

3. 신용장통일규칙과 적하보험

무역대금결제가 신용장 방식인 경우로써 매도인에게 보험가입의무가 있는 매조건에서는 통상 매수인이 신용장상에 매도인이 체결, 확보해야 하는 보험의 내용을 명기하기 때문에 이것에 합치된 보험계약을 체결하지 않으면 안된다 그런데 보험조항 등 신용장 기재사항의 해석을 둘러싼 분쟁을 피하기 위한 세계적인 통일규칙으로써 국제상업회의소에서 제정한 「신용장통일규칙」(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits)이 있는 바, 동 규칙 1984년판에서는 보험서류에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다.

- ① 보험서류는 신용장에 명시된 바의 것이어야 하고 보험회사 혹은 그 대리점에 의해 발행, 서명되지 않으면 안된다.(제35조)
- ② 보험서류에서 보험이 늦어도 화물의 본선적재 또는 수탁일자로부터 유효하다고 표시되어 있지 않는 한, 보험서류의 일자는 운송서류상의 선적일, 발송 또는 수탁일자보다 늦어서는 안된다.(제36조)
- ③ 신용장에 별도로 다른 명시가 없는 한, 보험서류는 신용장에 표시된 통화와 동일한 통화로 표시되지 않으면 안된다. 또, 최저부보금액은 C.I.F 가액 또는 C.I.P 가격, 또는 이에 10%를 가산한 금액이어야 한다.(제37조)
- ④ 신용장에는 필요로 하는 보험의 담보조건과 그 밖의 추가로 보험에 가입하여야 할 위험을 명기하지 않으면 안된다. "Usual Risks" 또는 "Customary Risks" 와 같은 부정확한 용어는 사용해서는 안된다.(제38조)
- ⑤ 신용장이 "Insurance Against All Risks" 의 조건을 정하고 있는 경우는 어느 특정위험이 제외된다는 표시가 있을지라도 "All Risks"라는 표시 또는 약관이 있는 보험서류면 수리된다. (제39조)
- ⑥ 신용장에 면책율부적용(Irrespective of Percentage)의 조건이 특히 명시되어 있지 않는 한 Franchise나 Excess가 적용되는 보험서류라도 수리된다.(제40조)

제 3 장 적하보험의 개요

1. 적하보험계약의 개요

적하보험계약은, 해상운송에 부수해서 발생하는 각종의 위험에 의해 화물 및 기타의 재산이 손해를 입은 경우 보험을 인수한 보험자(Assurer 또는 Insurer)가 손해를 보상할 것을 약속하고, 보험가입자 즉 보험계약자가 그 대가로써 보험료를 지불하는 의무를 부담하는 것을 내용으로 하는 계약이다.

2. 해상적하보험 증권

가. 구증권 및 약관(S.G. Policy 및 Institute Cargo Clauses 1963)

우리나라의 각 보험회사는 런던의 해상보험회사가 사용하고 있는 Company Form 이라 불리는 양식의 해상보험증권을 사용해서 적하보험의 인수를 하고 있다. Company Form은 영국의 개인 보험자의 조합인 로이드(Lloyd's)가 예로부터 사용하고 있는 Lloyd's S.G. Policy라 불리는 보험증권을 기본으로 한 것으로 17세기 당시의 약관이 거의 그대로 남아있는 등 고풍으로 난해한 어구가 많이 있다. 우리나라의 보험회사가 이 난해한 해상보험증권을 쓰고 있는 이유는 영국에서 예로부터 해상보험이 발달해 왔고 거기서 사용되고 있는 보험증권이 폭넓게 세계의 무역관계자에게 알려져 있어 무역거래에서 국제간에 유통할 수 있어야 한다. 적하보험증권의 기본적 조건을 충분히 발휘할 수 있기 때문이다.

무엇보다도 오늘날에는 이 보험증권 본문의 규정만으로는 다양화된 무역거래에 적용할 수 없기 때문에 각종의 특별약관을 보험증권에 첨부, 삽입하여 그 내용을 보충하도록 하고 있다.

이들 특별약관중 가장 기본적이고 정형적인 것이 런던보험자협회(Institute of London Underwriters)에서 제정한 협회적하약관(Institute Cargo Clauses)이라고 하는 것이다. 이 협회적하약관은 우리나라에서 인수되는 거의 모든 적하보험에 사용되고 있고 특별약관이라기 보다는 오히려 보통약관적 성격을 가지고 있다.

이 협회적하약관에는 분손부담보 (F.P.A.), 분손담보(W.A.), 전위험담보(All Risks)의 3종류가 있다. 모두 다 14개 조항으로 되어 있지만 각각의 보험조건(즉 담보위험과 보상범위)을 나타내고 있는 제5조가 다르다는 점을 제외하면 다른 모든 조항은 동일한 내용으로 되어있다. 이 협회적하약관에 의해서도 보험계약의 내용을 표시할 수 없을 때에는 이 약관의 내용을 다시 확장 혹은 제한하는 특별약관을 추가하게 된다.

나. 신증권 및 신약관(Institute Cargo Clauses 1982)

런던보험시장에서는 1982년 1월부터 간결한 내용으로 모습을 바꾼 신증권과 신협회약관이 새로이 제정되어 현재에 이르고 있으며 구증권및 구약관과 병용되고 있다.

신증권에는 보험계약의 존재를 증명하기 위한 최소한의 관련조항으로 피보험 이익의 상세를 명시하는 계약내용이 Schedule Form으로 기재되어 있고, 보험조건을 규정하는 본문약관은 소멸되었다. 한편, 적용될 표준약관으로서 신협회약관은 세 종류로 적하약관, 전쟁약관, 동맹파업약관으로 구성되어 있다.

구약관	신약관
ICC(A/R)	ICC(A)
ICC(W.A.)	ICC(B)
ICC(F.P.A.)	ICC(C)

3. 보험의 목적

해상보험계약에 있어서 해상위험에 노출되는 재산이나 물건이 있게 되는데, 이러한 재산이나 물건을 보험의 목적 또는 보험목적물(Subject-Matter of Insurance)이라고 한다. 적하보험계약에서의 보험의 목적은 일반적으로 적하(Cargo)인데, 이는 화물, 상품 및 동산일체를 포함하며 귀금속, 이삿짐, 유가증권 및 생동물 등도 적하의 범주에 속한다.

4. 피보험이익

피보험이익이란 보험의 목적물이 멸실 또는 손상됨으로써 경제적 손실을 입게 되는 특정인(피보험자)과 그 보험의 목적물 사이에 존재하는 이해관계를 말한다. 피보험이익이 존재하지 않으면 사고가 발생해도 손해를 보지 않으므로 보험계약은 성립되지 않는다. 적하보험에서의 피보험이익은 그 이해관계에 따라 (1)소유자 이익 (2)비용이익 (3)수익이익으로 크게 나눌 수 있다.

- 가. 소유자 이익: 물건의 소유자가 갖고 있는 이익으로 가장 전형적인 피보험이익이다. 일반적으로 화물의 소유자가 당해화물의 멸실 또는 손상에 의해서 손해를 입게 되는 것은 자명한 일이다. 따라서 화주가 스스로 화물에 대해서 적하보험 계약을 체결하는 것은 물건의 소유자로서 피보험이익을 갖고 있기 때문이다.
- 나. 비용이익: 물품의 매입수수료, 포장비, 창고료, 검사료, 하역비, 부선임, 운임, 해상보험료, 수출세, 영사증명료 등 해상운송에 수반되는 여러가지 비용에 관한 이익으로서, 통상 화물의 가격에 가산해서 부보된다. 수입관세(Import Duty)의 경우도 비용이익의 일종으로 부보할 수 있다.
- 다. 수익이익(희망이익): 화물의 매매에 의해서 수익이 있을 것을 기대함은 당연한 것으로서 수익의 기대자는 그 화물에 대하여 수익이익을 갖는다. 통상, 화물의 가격에 가산하여 부보하는데 C.I.F. 가격의 110%로 부보하는 경우를 예로 들 수 있다.

5. 보험기간

해상보험 구증권(S.G. Policy)의 본문약관상으로는 화물이 실제로 본선에 선적되는 시점부터 담보를 개시하여 화물이 도착항에 안전하게 양하되는 시점까지를 보험기간으로 정하고 있다. 그러나 현실적으로 적하보험의 기간은 특별약관인 협회 적하약관(Institute Cargo Clause, I.C.C)의 운송약관(Transit Clause)에 포함된 창고간약관(Warehouse to Warehouse Clause)에 의해서 송하인의 창고로부터 수하인의 창고까지 확장담보 되는 것이다. 이에 따른 적하보험의 위험시기와 종기를 다음과 같이 살펴 볼 수 있다.

가. 적하보험 위험의 시기

협회적하약관의 운송약관에서는 『화물이 운송개시를 위해 보험증권에 기재된 지역의 창고 또는 보관장소를 떠날때에 적하보험계약의 담보효력이 개시하는 것으로 규정되어 있다. 그런데 중요한 것은 무역거래조건에 따라 매도인과 매수인의 위험부담의 분기점 및 소유권 이전의 분기점이 결정되고 있는 바, 이것은 곧 피보험이익이 발생하게 되는 장소 및 시기를 의미하므로 실질적으로 적하보험의 위험의 시기는 운송약관의 내용과는 달리 무역거래 조건에 따라 달라지게 된다.

(1) 공장인도조건(EXW)

매도인(Seller)이 화물을 공장에서 매수인(Buyer)에게 인도하는 조건으로 인도후의 위험과 비용은 매수인이 부담하므로 매수인이 적하보험에 가입하게 된다. 따라서, 매수인이 체결한 적하보험은 매수인이 화물을 인도받는 시점부터 담보효력이 개시된다.

(2) 선측인도조건(Free Alongside Ship: F.A.S.)

화물을 선적항의 본선 선측에서 인도하는 무역조건으로 화물을 본선 선측까지 운반하는데 소요되는 제비용은 매도인이 부담하며 매수인은 지정된 항구의 지정된 본선 선측에서 화물을 인수한 이후의 모든 비용과 위험을 부담하게 되므로 그때부터 적하보험의 담보효력이 개시된다. 따라서 매도인으로서 본선 선측에 화물을 인도시킬 때까지는 적절한 보험대비책을 세워두어야 할 것이다.

(3) 본선인도조건(Free on Board: F.O.B.)

수출항의 본선 선상에서 화물을 인도하는 무역조건으로 화물을 본선에 적재 할때까지에 소요되는 비용과 위험은 매도인이 부담하고, 매수인은 지정항구의 본선적재 이후의 모든 비용과 위험을 부담하게 되므로, 이때부터 적하보험의 담보효력이 개시된다. 따라서 매도인은 본선에 적재할 때까지의 위험에 대비하여 별도의 보험계약을 체결하도록 하여 위험의 대비책을 강구해야한다.

(4) 운임포함조건(Cost and Freight: C & F - INCOTERMS 2000에서 CFR로 개정됨)

목적지 항구까지의 운임을 매도인이 부담하는 무역조건으로 매도인의 위험 부담은 화물을 본선에 적재했을 때 종료된다. 따라서 적하보험의 부보의무는 매수인에게 있으며 담보위험의 시기는 F.O.B. 조건의 경우와 같다.

(5) 운임,보험료 포함조건(Cost, Insurance and Freight: C.I.F)

목적지 항구까지의 운임 및 해상보험료를 매도인이 부담하는 무역조건으로 매도인의 위험 부담은 F.O.B. 조건과 같이 화물을 본선에 적재했을 때 종료된다. 이 조건하에서 적하보험의 담보효력은 협회적하약관(I.C.C)의 운송약관(Transit Clause)에 따라 선적지의 선적대기장소에서 본선에 적재하기 위해 떠날 때부터 개시되며 본선에 선적을 종료하면 보험증권도 동시에 양도된다.

나. 적하보험 위험의 종기

협회적하보험약관의 운송약관 제1조에는 위험의 종료시점을 다음과 같이 규정하고 이중 가장 먼저 도래하는 때에 종료하는 것으로 하고 있다.

- (1) 피보험화물이 보험증권에 기재된 목적지의 수하인의 창고 혹은 보관장소, 기타 최종창고 혹은 보관장소에 인도될 때

(2) 보험증권에 기재된 목적지에 도착하기 이전이나 또는 목적지를 불문하고 피보험자가 운송의 통상과정이 아닌 보관 또는 할당이나 분배를 위하여 사용키로한 기타의 창고 또는 보관장소에 인도될 때

(3) 최종양하항에서 외항선으로부터 피보험화물의 양하완료후 60일이 경과될 때

* 우리나라의 경우 수입화물에 대해서는 『운송종료특별약관(30일간)』을 사용 하고 있는데 이는 운송약관중에 "하역완료후 60일" 대신 "하역완료후 30일" 로 대체한 내용이다.

제 4 장 적하보험조건과 보상범위

1. 구증권 및 구약관의 담보범위

가. 구증권(S.G. Policy)의 본문상의 담보위험

해상운송에 부수해서 생긴 다종다양한 위험 가운데 보험자가 부담하는 위험 즉, 그 위험에 의해 발생한 손해에 대해서 보험자가 보상하는 책임을 지는 것을 담보위험 또는 피보험위험(Perils Insured Against)이라고 부른다. 해상보험 증권에 특약으로 첨부되는 협회적하약관 가운데 분손 부담보 및 분손담보의 두가지는 보험증권본문의 위험약관(Perils Clause)에 열거된 위험을 주된 담보위험으로 하여 구성되어 있다.

해상보험증권(S.G.Policy) 본문중 위험약관에 열거되어 있는 위험은 다음과 같다.

“해상고유의 위험, 군함, 화재, 외적, 해적, 표도(擄盜), 강도, 투하, 포획면 허장, 모복포획면허장, 습격, 해상에 있어서 점유탈취, 모든 국왕, 군주, 인민의 강류, 억지, 억류, 선장 및 선원의 악행, 그 밖의 모든 위험”

그러나 이들 열거 위험 가운데 전쟁 및 동맹파업에 관한 위험은 보험증권에 이탤릭체로 인쇄되어 있는 면책약관 (포획나포부담보약관 : Free from Capture and Seizure Clause 및 동맹파업 폭동소요부담보약관: Free from Strikes, Riots and Civil Commotions Clause)에 따라 담보위험에서 제외되어 있다. 따라서 이 면책약관에서 제외된 위험을 제외하고 정리하면 보험증권에서 보험자가 부담하는 위험은 결국 다음과 같이 된다.

(1) 해상고유의 위험(Perils of the seas)

- ① 침몰(Sinking)
- ② 좌초(Stranding)
- ③ 충돌(Collision)
- ④ 황천우(Heavy Weather)

(2) 해상위험 (Perils on the seas)

- ① 화재(Fire)
- ② 투하(Jettison)
- ③ 선원의 악행(Barratry)
- ④ 해적, 표도, 강도(Pirates, rovers, thieves)

(3) 전쟁위험(War risks)

- ① 군함(Men-of-War)
- ② 외적(Enemies)
- ③ 습격과 포획(surprisals and capture)

(4) 기타 일체의 위험(All other perils)

여기서 해상보험증권에서 담보하는 위험들을 간단하게 요약하면 다음과 같다.

- ① 해상고유의 위험(Perils of the seas) : 해상의 우연한 사고 혹은 손해를 뜻하며 풍파의 통상적인 작용은 제외됩니다. 영국해상보험법(Marine Insurance Act, 1906) 해석규칙 제7조에서는 해상고유의 위험을 다음과 같이 정의하고 있다.

The term "perils of the seas" refers only to fortuitious accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.」

- 침몰(Sinking): 상갑판이 수면 하에 침몰함을 의미하고 이것에는 침몰선의 인양가능한 천물(Submersion)과 인양이 불가능한 심몰(Foundering)이 있다.
- 좌초와 교사(Stranding & Grounding) : 선박이 수면하의 장애물에 얽혀서 진퇴할 수 없는 위험사고를 말하며 장애물이 견고한 물질인 경우는 Stranding이라고 하며 장애물이 부드러운 물질인 경우는 Grounding이라고 한다.
- 황천(Heavy Weather) : 황천은 풍파의 이상한 작용(Extraordinary Action)에 의하여 생기는 손해를 말하며 해상고유의 위험이므로 해상보험증권상 명백한 담보위험 이다. 그러나 실제 적용시에는 협회적하약관(I.C.C.)에 의해 보험자의 담보위험을 추가 또는 제한하고 있다. 즉 F.P.A. 약관에서는 황천위험이 담보되지 않는데 반해, W.A약관에서는 담보된다. 황천으로 인한 손해로는 화물의 해수 침손(Sea water damage), 갑판적재 화물의 풍량유실(Loss on deck cargo), 기타 악천우로 인한 곰팡이 손해(Mildew) 등이 있다.
- ㉔ 해상위험 (Peril on the seas) : 해상상의 위험으로는 화재, 투하, 선원의 악행, 해적 및 도난위험 등을 열거할 수 있다. 여기서는 화재와 투하에 대해서만 간단하게 하고자 한다.
- 화재(Fire or Burning) : 화재위험에 의한 직접적인 손해는 보험자가 보상하지만 화재의 원인에 따라 제한되는 경우가 많고 특별약관에 따라 상이하므로 주의하여야 한다.
- ㉕ 순수한 화재: 화재가 직접 작용하여 발생한 손해뿐만 아니라 선박내에서 발화하여 적하를 선창외에 반출한 때에 생기는 손상과 우누손(雨漏損)등의 위험을 뜻하며 이것은 담보된다.
- ㉖ 낙뢰에 대한 화재는 담보된다.
- ㉗ 자연발화(Spontaneous Combustion) : 보험목적물의 하자나 성질(Inherent vice)로 인한 화재 손해나 자연발화는 법적규정(영국해상보험법: MIA 제55 조2항 C)에서도 명시하고 있는 바와 같이 면책위험이나 경우에 따라서는 특별약관에 의해 담보될 수도 있다.
- 투하(Jettison): 항해중 비상사태가 발생한 경우, 선박을 가볍게 하여 속도를 빠르게 하기 위하여 적하의 일부 혹은 선박속구의 일부를 바닷속으로 버리는 것을 의미하며, 비상사태에 처하여 선박, 적하, 운임의 공동안전을 위하여 고의적으로 행한 투하의 경우에는 공동해손(General Average)으로 처리 된다.
- ☆ 실무상 해상의 주요 위험으로는 S.S.B.C. 위험을 많이 인용하는데 이는 Sinking, Stranding, Burning, Collision의 첫글자를 지칭하여 사용되는 문구이다.

(5) 그 밖의 모든 위험 (All other Perils, Losses and Misfortunes)

얼핏 보아서 모든 위험을 의미하는 것으로 생각될 수 있지만, 영국해상 보험법 부칙은 "그 밖의 모든 위험이라는 것은 보험증권에 열거된 위험과 동 종류의 위험만을 포함한다" (제12조)라고 규정하고 있다.(이를 동종제한의 원칙이라고 한다) 예를 들면 "해상고유의 위험"과 동종의 위험에 따른 손해에는 악천후 때문에 선창을 달아서 생긴 적하의 습기 손해 등이 있다.

나. 구협회적하약관(Institute Cargo Clauses 1963)의 조건별 담보범위

협회적하약관의 구성은 각 약관의 제5조 보험조건(Insurance Condition)을 나타내는 분손부담약관(F.P.A), 분손담보약관(W.A), 전위험담보(All Risks)이 서로 다른 것 외에는 일부 약관의 삽입 장

소에 차이가 있을 뿐 세가지 약관 모두 동일문언으로 되어 있다.

어느 것도 전쟁 및 동맹파업위험은 제12조 및 제13조에서 면책되어 있어, 이를테면 해상위험(Marine Risk)만이 보상된다. 또한 공동해손에 대해서는 어느 보험조건에 있어서도 제 7조 공동해손약관(General Average Clause)에 따라 해상위험에 의한 것이면 원인을 묻지 않고 보상된다. 적하보험 증권본문에 있어서 어떠한 위험이 담보의 대상이 되는가에 대해서는 앞에서 설명했지만, 본질에서는 협회적하약관(분손부담보),(분손담보) 및 (전위험담보)의 세가지 기본적 보험조건(Insurance Condition)에서 보상내용이 어떻게 다른가, 또 협회적하약관에 추가해서 담보되는 부가위험에는 어떠한 것이 있는가에 대해 설명한다.

(1) 분손부담보조건(Free from Particular Average: F.P.A)

분손부담보조건을 요약하면 다음과 같다.(협회적하약관(FPA)제5조)

- ① 분손이란 공동해손과 단독해손으로 구분되며 FPA조건에서 공동해손은 담보되나 단독해손은 보상하지 않는다. 그러나 보험목적물을 적재한 선박이나 부선이 침몰, 좌초, 대화재를 당했을 경우의 단독해손에 대해서는 인과관계 유무를 불문하고 보상한다.
- ② 화재, 폭발, 선박등 운송용구와 타물체(얼음을 포함)와의 충돌 또는 접촉에 의해 생긴 손해 및 피난항에서 화물의 하역에 의해 생긴 손해를 보상한다.
- ③ 보험목적물의 선적, 환적, 하역중에 생긴 매 포장당 전손을 보상한다.
- ④ 중간의 기항지 또는 피난항에 있어서 지출된 양하, 보관, 계반을 위한 특별비용(Special Charges)을 지출했을 경우, 그것이 협회적하약관(W.A)에서 보상되는 것이면 보상한다.

(2) 분손담보조건(With Average: W.A)

분손담보조건에 있어서는 상기 분손부담보 조건에서 보상되는 손해를 추가해서 동 조건에서는 보상의 대상이 되지 않는 단독해손, 즉 (보험 목적물을 적재한 선박이나 부선이 침몰, 좌초, 대화재를 당하지 않은 경우의 증권본문의 담보 위험에 따른 분손) 가운데 증권기재의 면책율을 초과하는 손해를 보상한다. 침몰, 좌초, 대화재가 발생하지 않은 경우의 단독해손으로서는 현실 적으로 악천후(Heavy Weather)에 의한 적하의 풍랑손해가 고려되는데 지나지 않는다. 일반적으로 W.A. 와 F.P.A와의 차이는 풍랑 손해를 보상하는가 그렇지 않은가로 말할 수 있는 이유가 여기에 있다. 이 경우의 단독해손보상의 조건이 되고 있는 면책율에 대해서는 보험계약시 보험증권에 "Average payable if amounting to 3% on the whole or on each hold"로 명시해 놓는 것이 보통이다. (W.A 3%) 화물에 따라서 면책율 없이 단독해손을 모두 보상하는 경우에는 Average payable irrespective of percentage"라고 증권상에 표시한다. (WAIOP) 그런데, 소손해면책의 방법으로서 이 Franchise외에 Excess 또는 Deductible Franchise라는 방법이 있다. 이것은 손해액에서 보험가액의 일정비율을 공제하여 잔액만을 보상하는 것으로 일정비율에 도달한 경우에 그 전액을 보상한다는 Franchise와는 큰 차이가 있다.

(3) 전위험담보조건(All Risks: A/R)

전위험담보조건을 요약하면 다음과 같다. (협회적하약관(All Risks) 제5조)

- ① 보험목적물의 멸실이나 손상의 모든 위험을 담보한다
- ② 그러나 자연 또는 보험 목적물의 고유의 하자 혹은 고유의 성질에 기인하여 발생한 멸

실, 손상 또는 비용은 보상하지 않는다.

- ③ 보험금은 면책율을 적용하지 아니하고 지불된다. 즉 전위험담보조건에 있어서는 보험기간 내에 생긴 모든 위험, 요컨대 외래적, 우연한 사고에 의해 생긴 모든 손해는 면책율 없이 보상된다. 이 조건에 있어서는 보험금 청구에 대해서는 피보험자는 손해가 구체적으로 어느 위험에 의해 발생했는지를 입증할 필요는 없고 단순히 손해가 보험기간내에 우연한 사고에 의해 발생했다는 것을 입증하면 충분하다. 그러나, 전위험담보조건이라 하지만 기타 조건의 경우와 마찬가지로 지연에 따른 손해, 보험목적물의 고유의 하자나 성질에 기인하는 손해는 면책으로 되어 있다. 지연에 따른 손해라는 것은 약천후에 의해 항해가 늦어졌기 때문에 부패해버린 손해 등을 말한다. 지연에 의한 손해는 지연이 우연한 사고에 의해 발생한 경우라도 보상되지 않는다. (영국해상보험법 제55조) 보험목적물의 고유의 하자 혹은 성질에 기인하는 손해라는 것은 통상의 항해에 있어서 과일 또는 채소가 부패하는 것과 같은 어떠한 우발적 사고도 없는데 생긴 손해이다. 원래 전위험담보조건이라고 해도 우연성이 없는 손해는 보상되지 않기 때문에 이러한 종류의 손해를 굳이 면책한다고 규정한 것은 만일에 대비한 규정이라고 말할 수 있다

2. 신증권 및 신약관의 담보범위

구증권과는 달리 신증권의 본문상에는 보상범위에 대한 어떠한 내용도 규정되어 있지 않고 일반적인 내용만 기술되어 있을 뿐이다. 따라서 특별약관인 신탁회적하약관의 보험조건에 따라 보상범위가 결정된다.

가. 신탁회적하약관(Institute Cargo Clauses 1982)의 보험조건별 담보범위

- (1) I.C.C(A): 구 All Risks 약관에 대응하는 약관으로 "All Risks of Loss Damage"를 담보하는 포괄책임주의의 약관이다. 구 All Risks 약관과는 달리 면책위험을 열거하여 명기하고 있다
- (2) I.C.C(B): 구약관의 W.A약관에 대응하는 약관으로 화재, 폭발, 좌초, 지진, 분화, 낙뢰, 해수, 호수, 강물의 침입등 열거된 주요위험에 의해 생긴 손해를 보상하는 열거책임주의를 취하고 있다. 면책위험도 열거하여 명기하고 클레임은 분손, 전손의 구분없이 보상하며 면책율(Franchise)의 적용도 없다.
- (3) I.C.C(C): 굳이 비교하면 구 F.P.A. 약관에 대응하는 약관으로, 상기의(B)와 마찬가지로 열거위험에 의한 손해를 분손, 전손의 구분 및 면책율(Franchise) 없이 보상한다. 그러나 (B)약관에서 보상되는 위험가운데 지진, 분화, 낙뢰, 해수 기타의 침입, 갑판유실, 매포장당의 전손등은 이 (C)약관에서는 보상되지 않는다. 또한 면책위험을 열거하고 있는 점은 (A),(B)약관과 같다.

나. 신탁회적하약관의 각 조건별 보상범위표 및 면책위험

- (1) 각 조건별 보상범위

담 보 위 험	A	B	C
(가) 아래의 사유에 상당인과 관계가 있는 멸실, 손상			
① 화재 혹은 폭발	○	○	○
② 본선 또는 부선의 좌초, 교사, 침몰, 전복	○	○	○
③ 육상운송용구의 전복, 탈선	○	○	○
④ 본선, 부선, 운송용구의 타물과의 충돌, 접촉	○	○	○
⑤ 피난항에서의 화물의 하역	○	○	○
⑥ 지진, 화산의 분화, 낙뢰	○	○	X
(나) 아래의 사유로 인해 발생한 멸실, 손상			
⑦ 공동해손 희생손해	○	○	○
⑧ 투하	○	○	○
⑨ 갑판유실	○	○	X
⑩ 본선, 부선, 선창, 운송용구, 컨테이너, 지게자동차 또는 보관장소에 해수, 호수, 강물의 침입	○	○	X
(다) 추락손			
⑪ 본선, 부선으로의 선적 또는 하역작업중 바닥에 떨어지거나 갑판에 추락한 매포장당 1개의 전손	○	○	X
(라) 상기(가,나,다)이외에 보험의 목적에 발생한 멸실, 손상의 일체의 위험(면책조항에 규정된 위험 제외)	○	X	X
(마) 피보험목적 또는 그 일부에 대한 어떤자의 불법행위에 의한 의도적인 손상 또는 파괴	○	X	X

(2) 각 조건별 면책위험

신약관의 각조건별 면책위험은 아래사항중 (카)항만 제외하고는 A,B,C 조건 모두 동일하다.

(가) 피보험자의 고의의 위법행위

(나) 통상의 누손, 통상의 중량 및 용량의 부족 또는 자연소모

(다) 포장 또는 준비의 불충분(이경우 포장이란 컨테이너 혹은 지게 자동차에 적부하는 것을 포함하며 위험의 개시전에 행하여 지거나 또는 피보험자 혹은 사용인에 의해 행해진 것에 한한다)

(라) 피보험목적의 고유의 하자 또는 성질

(마) 지연이 담보위험에 의하여 생긴 경우라도 해당 지연을 근인으로 하여 생긴 멸실, 손상, 비용

(바) 선주, 관리자, 용선자, 운항자의 파산 또는 재정상의 채무불이행

(사) 원자핵, 방사성무기의 사용에 기인하는 일체의 손해

(아) 적재선박의 불내항성을 선적할 당시에 피보험자가 알고 있는 경우의 손해

(자) 전 쟁

(차) 동맹파업

(카) 보험의 목적 또는 그 일부에 대해 발생한 불법행위에 의한 고의적인 파괴
(B,C 조건만해당)

3. 부가위험

보험계약의 기본조건중 W.A, F.P.A 및 ICC(B), ICC(C)는 열거책임주의를 취하고 있으므로 동조건상에 규정된 담보위험으로 인하여 발생한 손해에 대해서만 보험자가 책임을 진다. 따라서, 규정된 담보위험 이외의 위험에 대하여 부가하기 위해서는 특약을 필요로 하며 특약에 의하여 추가 보험료를 지급하고 부보하는 위험을 부가위험이라 한다. A/R, ICC(A) 조건하에서는 원칙적으로 각종의 부가위험이 포괄적으로 담보된다. 그러나 적하보험 실무에서는 전위험담 보조건이라 하더라도 화물의 특성에 따라 특정위험을 제외시키는 경우가 있으며 제외된 특정위험을 추가보험료로써 담보하기도 한다.

가. 부가위험에는 아래와 같은 종류가 있다.

- ① 우담수손(雨淡水損: Rain and/or Fresh Water Damage)
- ② 도난, 발하, 불착(盜難,拔荷,不着: Theft, Pilferage and or Non-Delivery)
- ③ 투하, 갑판유실(Jettison and Washing Overboard)
- ④ 파손, 곡손(Breakage, Denting & Bending)
- ⑤ 누손, 부족손(Leakage and/or Shortage)
- ⑥ 갈쿠리에 의한 손해(Hook & Hole)
- ⑦ 유류 및 타화물과의 접촉에 의한 손해(Contact with Oil and/or Other Cargo)
- ⑧ 습기와 열에 의한 손해(Sweat & Heating)
- ⑨ 자연발화(Spontaneous Combustion)
- ⑩ 오염(Contamination)

나. 화물별 부가조건

여러 가지 종류의 화물은 서로 다른 위험에 노출되므로 화물소유자는 화물의 성질, 포장방법, 운송 경로 등을 고려하여 적합한 조건으로 적하보험에 가입하는 것이 중요하다.

(1) 원면(Raw Cotton)

ICC(A) 또는 All Risks 조건으로만 담보되며 Country Damage Cause, Risk after Discharge Clause,

Special Survey Clause를 첨부하여 인수한다.

☞ Country Damage Clause(원산지손해담보약관) : 원산지손해라 함은 일반적으로 벽지(up country)에서의 풍우에의 노출(exposure to weather)로 인한 손해로 정의되지만, 이러한 손해는 발생시점과 장소가 불분명하기 때문에 사용되는 약관이다.

☞ Risk after Discharge Clause(양하후위험담보약관) : 현행 적하보험 실무에서 수입화물에 30일 약관(Termination of Transit Clause - 30days), 수출은 60일 약관을 첨부하고 있는데, 그것은 운송약관의 내용에도 불구하고 보험자의 최장 담보기간은 통관을 위해 입고된 날로부터 30일을 경과하지 않는다는 것이다. 따라서 불가피한 사정에 의하여 보세창고에 입고되기까지 장기간이 소요되거나 통관 중 저장기간이 길어지는 원면 등의 화물은 그 멸실위험에 대비하여 이 약관을 첨부하고 있다.

(2) 원피(Raw Hide)

이 품목에 대하여는 COOC(Contact with Oil and/or Other Cargo), Hook & Hole 및 Sweat & Heating 위험을 All Risks 또는 ICC(A) 조건에서도 담보하지 않는다. 단 컨테이너 운송의 경우 Sweat & Heating 위험을 추가보험료로써 담보할 수 있다.

☞ Contact with Oil and/or Other Cargo(유류 및 다른 화물과의 접촉) : 유류, 윤활유 등의 선내의 청소불량으로 인한 오손, 적치(Stowage)의 불량 및 선박의 심한 동요로써 발생하는 타화물과의 접촉을 말한다. 화물이 선박의 기름이나 타화물의 땀사가 흡수됨으로써 입는 손해는 이 범위에서 제외된다.

☞ Hook & Hole(갈구리에 의한 손해) : 하역작업 중 갈구리를 사용함으로써 발생하는 손해로서 원피나 직물 등의 화물을 보험에 가입할 때 추가보험료로써 첨부되어야 하는 부가위험이다.

☞ Sweat & Heating(습기와 발열에 의한 손해) : Sweat Damage는 선창 내의 습기의 응축으로 인하여 화물이 입는 손해이며, Heating Damage는 곡류, 사료류가 내포하고 있는 습기가 통풍불량 등으로 자체적으로 발열하여 발생하는 손해이다. 이러한 두가지 손해는 서로 연관되어 발생하므로 구별이 곤란할 때가 많다. Sweat & Heating 손해가 A/R 조건에서 담보되는 손해이지만 화물고유의 하자나 성질에 의한 손해와 구분이 어려울 때의 거증책임은 보험자에게 있으므로, 보험자들은 곡류, 사료, 연초 등의 화물에 대해서는 ICC(B) 혹은 WA이하의 제한조건으로 위험을 인수하고 있다.

(3) 곡물(Grain)

곡물의 경우에는 A/R 또는 ICC(A) 및 All Risks(Air) 또는 ICC(Air) 조건의 경우에도 Shortage 및 Sweat & Heating 위험을 담보하지 않으며, 담보를 받고자 하는 경우에는 추가보험료로써 확장담보할 수 있다. 또한 Special Survey Clause를 첨부하여 인수한다.

☞ Shortage(부족손) : 부족손은 주로 중량의 감소(loss in weight), 혹은 수량부족(loss in quantity)의 개념으로 사용된다. 부족손이 개수로 표시될 수 없는 가루 또는 기체화물이나 액체화물은 A/R 또는 ICC(A)조건에서도 제외되는 위험이다. 곡물류나 사료 등의 부족손은 운송 중 수분의 증발로 인하여

중량이 감소되는 경우가 많으며, 통상적인 감량(ordinary shortage in weight)은 보험자가 담보하지 않으므로, 실무에서는 곡물류 및 액체화물의 통상적인 감량을 0.5% 내지 5%까지 보고 이 비율을 초과하는 손해를 보상하고 있다.

(4) 원목(Log)과 목재(Timber)

원목은 FPA 또는 ICC(C) 조건으로만 인수하며, 갑판적일 때에는 갑판적 비율에 따라 JWOB조건을 추가로 가입할 수 있고, Timber는 Timber Trade Federation Clause를 첨부하여 A/R로 가입할 수 있다. 이 약관은 전위험 담보조건이며, 특히 RFWD와 TPND 담보를 명기하고 있다.

☞ Jettison and Washing Over Board(JWOB : 투하 및 갑판유실) : 일반적으로 해상운송화물은 선박에 적재되는 것이 원칙이지만, 원목, 차량, 생동물 기타 타화물에 위험을 주는 화물(화공품, 폭발물)은 갑판적재가 해상운송의 관습으로 되어 있다. 적하보험에서는 이와 같은 갑판적 화물을 ICC(C) 혹은 FPA조건으로만 인수하는데, 이 조건에서는 보험자가 갑판유실은 담보하지 않기 때문에 JWOB를 추가하여 FPA 또는 ICC(C) + JWOB조건으로 가입하는 경우가 많다. 이 때 보험자들은 갑판적 화물에 대해서 On-deck Clause를 첨부하여 인수한다.

☞ On-deck Clause(갑판적 약관) : 화물이 선박 내에 적재될 것을 전제로 적하보험계약을 WA 또는 ICC(B) 이상의 조건으로 체결한 경우, 화물이 갑판적으로 변경된 때에는 증권에서 정한 보험조건에 관계없이 위험이 개시된 시점부터 보험조건이 분손부담보 및 투하, 갑판유실 담보조건(FPA + JWOB 또는 ICC(C) + JWOB)으로 변경됨을 규정하고 있는 약관이다. 갑판적 화물의 ROD(Rust, Oxidation, Discoloration) 위험은 SSBC에 직접 기인 한 경우가 아니면 어떠한 경우에도 담보되지 않는다.

☞ Rain and/or Fresh Water Damage(RFWD : 우담수손) : 이 조건은 빗물 또는 담수에 의한 손해를 보상하는 조건이다. 바닷물이 아닌 담수 또는 빗물에 의한 손해는 화물의 선적, 하역 작업 중이나 하천, 호수 운송을 포함한 육상운송 중의 손해와 선박 안에서의 용수에 의한 손해 등으로 분류할 수 있는데, 어떠한 경우든 A/R 또는 ICC(A)가 아니면 RFWD 위험은 추가보험료로써 확장담보하여야 한다. 그러나 ICC(B) 조건에서 본선, 부선, 선창 등의 보관장소에 해수, 호수, 강물의 침입으로 인한 손해를 담보하도록 규정하고 있는데 반해, ICC(C) 조건에서는 이러한 손해를 보상하지 않는다.

☞ Theft, Pilferage and Non-delivery(TPND : 도난, 발하, 불착손) : 이 조건은 도난과 불착위험을 보상하는 것으로 ICC(A) 혹은 A/R 조건 이외의 제한조건에서는 담보되지 않는다. 도난을 의미하는 용어로 Theft와 Pilferage를 병용하고 있는데, 후자의 경우는 줌도둑에 의해 포장내용물의 일부가 없어지는 것을 뜻한다. Non-delivery는 포장단위의 화물이 송두리째 목적지에 도착하지 않는 것을 의미한다.

(5) 고무(Rubber)

Crude Rubber, Synthetic Rubber, Natural Rubber 공히 A/R로 가입할 수 있으나, Case, Bale, Bare Back Bale 포장의 경우 목재와 같이 무역약관인 Rubber Clause를 첨부하여 별도의 요율을 적용하

고 있다. Rubber Clause의 담보 범위는 WAIOP 조건에 TPND, Explosion, Hooks Spillings, Leakage, Damage by Other Cargo를 추가로 담보하고 있으며 곰팡이에 의한 손해는 해수 및 담수로 인한 손해로 제한하고 있다.

(6) 비료(Fertilizer)

비료의 경우 Shortage 위험은 A/R 또는 ICC(A) 조건에서도 기본적으로 담보하지 않으나, 다양한 형태의 Deductible 조건의 설정을 통하여 추가보험료를 조건으로 확장담보 할 수 있다. FPA의 경우 추가보험료를 조건으로 Dry Charge Clause를 첨부함으로써 우.담.해수손의 경우 건조비용을 담보받을 수 있다.

(7) 유류(Oil)

유류의 경우 Bulk 화물은 WA 또는 ICC(B)이하의 조건으로만 인수하여 Shortage를 담보받고자 할 경우에는 Pipeline Clause(A), Pipeline Clause(B)를 첨부하여 인수하며, Contamination 및 Explosion 위험도 추가보험료를 전제로 확장담보 가능하다. 경우에 따라서 ICC 대신에 Bulk Oil Clause로써 인수한다.

☞ Bulk Oil Clause(산적유약관) : 이 약관은 Bulk 상태로 운송되는 유류에 대하여 적용되고 있으며, 유류 관련 산업이 발달한 미국에서 개발된 약관이다. 담보범위는 발생가능한 모든 위험이 대상이지만, 항해의 지연, 품질의 저하에 의한 시장상실, 핵위험, 통상적인 누손은 제외된다. Bulk Oil Clause에는 운송약관(Transit Clause)이 없기 때문에 Bulk Oil Clause에 Marine Extension Clause를 첨부하여 담보하고 있다.

(8) 유지류(Oil & Fat)

Special Survey Clause를 첨부하여 인수하며, Bulk 화물은 FPA 또는 ICC(C)로만 인수하되 Shortage와 Contamination을 추가로 담보할 수 있으며, 이 때 Shortage는 Excess 1%를 적용하고 있다.

(9) 화공품(Chemical Goods)

화공품은 고체와 액체로 구분하여 인수하고 있는데, 고체화공품의 경우 Can 또는 Drum에 포장된 경우를 제외하고는 Shortage due to overturn을 담보하지 않는다. 따라서 Bag 등에 포장되었을 경우 A/R 또는 ICC(A) 및 A/R(Air) 또는 ICC(Air) 조건으로 가입시에는 추가보험료를 내고 Shortage due to overturn을 담보받을 수 있다. 한편 액체화공품은 Bulk 운송일 경우 WAIOP 또는 ICC(B) 이하 조건으로 제한하고 있으며, Pipeline Clause를 첨부하여 Shortage 위험을 확장담보할 수 있으며, Contamination 및 Explosion 위험도 추가보험료를 전제로 확장담보 가능하다. Bulk가 아닌 경우 포장을 유리병으로 하였을 때에는 Shortage due to breakage of bottle 위험을 담보하지 않으며, 추가보험료를 납부하고 확장담보 받을 수 있다. 경우에 따라서 ICC 대신에 Bulk Oil Clause로써 인수한다.

(10) 냉동육류와 냉동어류(Frozen Meat & Fish)

냉동물의 손해는 보통 냉동기계의 고장으로 인한 선박냉장실의 과도변화 때문에 발생하는 품질의

저하로 이러한 냉동육류 및 어류의 인수는 냉동화물약관(Refrigerated Cargo Clause) 또는 냉동기관약관(Refrigerated Machinery Clause)를 첨부하여 인수한다.

☞ Refrigerated Cargo Clause(냉동화물약관) : 선박 또는 냉동컨테이너의 냉동실에 적재되어 있는 동안에 최소한 24시간 계속된 냉동 기계 및 냉동장치, 냉동기기의 고장, 교란으로 기인한 모든 멸실 또는 손상을 확장담보한다.

☞ Refrigerated Machinery Clause(냉동기관약관) : 선박 또는 냉동컨테이너의 냉동실에 적재되어 있는 동안에 냉동기계 및 냉동장치, 냉동기기 절연체의 고장, 파열로 기인한 모든 멸실 또는 손상을 확장담보한다.

(11) 석탄(Coal)

Cokes나 Gas Cokes를 포함하여 석탄은 FPA 또는 ICC(C)로만 인수함을 원칙으로 하고 있지만 자연발화(Heating and Spontaneous Combustion) 담보조건을 추가할 수 있다.

(12) 산적 광석(Ore in Bulk)

산적 광석에 대하여는 WAIOP 또는 ICC(B) 조건 이하로 인수제한을 하고 있다. 특히 유황(Sulphur)에 대하여는 FPA 또는 ICC(C)로만 인수한다. 다만 농축구리, 농축납 등은 in excess of 1% 조건으로 부족손(Shortage) 위험을 추가 담보하고 있으며, Indian Sandstone은 파손위험(Breakage)를 추가할 수 있다.

(13) 철강류(Metal)

철 함유량을 기준으로 50% 이상은 Ferrous Metal, 50% 이하는 Non-Ferrous Metal로 구분되며, 공히 Scrap 및 Powder는 FPA 또는 ICC(C) 조건으로만 인수한다. Ferrous Metal의 경우 All Risks 또는 ICC(A)에서도 Excluding Rust, Oxidation, Discoloration unless directly caused by Singking, Stranding, Burning, Collision and/or Heavy Weather 조건으로 인수하며 이는 침물, 좌초, 대화재, 충돌, 그리고/혹은 악천후에 직접 기인하지 않은 녹, 산화, 변색 위험은 담보하지 아니한다는 내용이다. 이의 확장담보는 Excess의 설정과 추가보험료를 전제로 한다.

(14) 기계류(Machinery, Device, Apparatus)

Special Replacement Clause가 첨부된다. 이 약관은 담보위험에 의해서 보험가입된 기계화물의 일부분이 멸실 또는 손상되었을 경우에 적용되는데, 보상금액은 멸실 또는 손상부분의 교체 및 수선비용과 계반비용을 합한 금액을 초과할 수 없다.

(15) 화폐, 귀금속 및 보석류(Bank Note, Bullion)

화폐, 유가증권(공사채, 주식 등) 및 Bullion과 귀금속 및 보석류와 같은 고가품은 Full value declared to carrier and valuation charge paid 조건 및 운송구간의 경호를 조건부로 인수한다.

☞ Full value declared to carrier and valuation charge paid : 귀금속 등 고가의 화물이나 고급회화나 가액산정이 어려운 품목에 첨부되는 조건이며, 그 내용은 운송인에게 운송의뢰시 화물의 실체가액을 통지하고 그 가액에 따른 운임을 지불할 것을 보험인수조건으로 한다는 의미이다.

☞ 운송구간 경호 조건 : It is warranted that the subject matter insured be accompanied by guard during whole course of transit within domestic area. In addition, in case of bank note it should be accompanied by guard to and from airports or seaports for transportation.

제 5 장 적하보험계약

1. 보험가입시 유의사항

가. 보험계약자 또는 피보험자(Assured)

일반적으로 F.O.B 또는 C.F.R 수입의 경우는 수입업자가 보험계약자임과 동시에 피보험자 되며, CIF 수출인 경우에는 신용장에 피보험자에 대한 특별한 약정이 없는 한 수출업자(보험계약자)를 피보험자로 하여 보험 증권을 발행한 후 은행에 Nego시 배서(Back-Endorsement)로써 매수인 또는 이해 당사자에게 양도를 하면 된다. CIF 수출인 경우에는 매수인에게 위험이 전가되는 시점인 선적전까지는 수출업자(보험계약자)가 피보험자가 되며, 선적후부터 수입업자나 이해당사자(피보험이익 소유자)가 피보험자가 되는 것이다.

나. 보험금액(Amount Insured)

적하보험계약에 있어 보험금액의 설정은 일반적으로 상업송장(Commercial Invoice) 가액에 10%의 희망이익(Expected Profit)을 가산한 금액을 기준으로 한다. 화물의 유통구조와 희망이익 등을 감안하여 110%이상의 금액으로 보험 금액을 정할 수 있다. 이때 국내에서는 보험가액(CIF 송장가액)의 130% 해당액 초과 150% 해당액까지의 계약에 대해서는 2%~3%정도의 고율의 할증요율을 부과하며 150% 이상으로는 부보할 수 없다. 참고로 무역업자의 CIF 수출에 필요한 보험료 산출공식을 소개한다. 만약 어떤 상품을 CIF로 수출할 때 비용(Cost)과 운임(Freight)은 알고 있는데 보험료(Insurance Premium)를 모른다고 가정할때, 다음 공식에 의해 보험료를 산출하여 CFR가액에 합하면 C.I.F가액이 된다.

< CIF 가액 산출공식 - 송장가액의 110% 부보조건시 >

$$\begin{array}{lll}
 (C+I+F) \times 110\% \times R & = I \dots \textcircled{1} & C: \text{Cost(즉 FOB가격)} \\
 (C+F) \times 110\% \times R & = I - I \times 110\% \times R & F: \text{Freight(운임)} \\
 (C+F) \times 110\% \times R & = I(1-110\% \times R) & I: \text{Insurance Premium(보험료)} \\
 (C+F) \times 110\% \times R \dots \textcircled{2} & &
 \end{array}$$

$\frac{(C+F) \times 110\% \times R}{1 - 110\% \times R}$ ※여기서 ①의 1값과 ②의 1값은 동일하다.

단) CIF = CFR / 1 - 1.1R이다

다. 적재선박명 및 출항예정일

보험 증권상 선박명의 고지는 수출의 경우 선하증권의 발급 후 보험증권이 발행되므로 선하증권에 명기된 선박명과 일치하도록 하여야 하며, 수입적하 보험에서 있어서는 일반적으로 신용장(L/C) 개설시 지불보증은행 (Openning Bank)에서 담보용으로 적하보험증권을 요구하므로 미선박명 보험증권(Floating Policy)이 발행되는 것이 보통이다. 추후 화물의 선적 통보를 받았을 때 보험계약자 또는 피보험자는 보험자에게 통지하여야 한다.

화물적재선박명의 고지와 관련하여 보험자들은 협회선급약관(Insitute Classification Clause)을 적용하여 부정기선의 경우 선령이 15년 초과, 정기선의 경우 25년초과의 선박에 대해 노령선할증(Vessel Penalty: V/P)을 부과한다. 적재선박이 부선(Barge)인 경우에는 TLO(Total Loss Only) 조건으로 인수함을 원칙으로 하며 선하증권이 없이 운송되는 화물은 TLO조건으로만 인수한다.

라. 항 로(Voyage)

일반적으로 선적항과 양하항을 표시한다. 그러나 최종수하인의 창고가 양하항의 행정구역을 벗어나 위치한다면 그 곳의 지명을 기재한다. 또한 환적이 될 경우에는 환적항을 표시한다. 현재 복합운송의 발달로 운송과정이 해상뿐 아니라 육상운송과도 연결되어 있으므로 적하보험 가입시 항로의 정확한 표시는 필수적이라 하겠다. 한편, 실무에서는 수출화물의 도착지가 Nepal, Hungary, India 등의 지역을 도착지로 하는 경우에는 1.5~4배의 할증요율을 적용하고 있으며 선적지 및 하역지가 제3국일 때 및 시베리아철도를 이용한 국제화물운송에 대해서는 별도의 요율을 적용하고 있다.

마. 피보험화물의 명세

보험가입화물의 이름, 수량 및 기타 명세는 상업송장(Commercial Invoice)이나 신용장(L/C) 및 선하증권상의 내용과 일치하여야 하며 만일 그 내용에 변경이 있을 때는 지체없이 보험자에게 통지하여야 한다.

바. 보험조건

(1) 기본조건

적하보험특별약관의 기본조건에는 ICC(A) 혹은 A/R조건, ICC(B) 혹은 W.A 조건, ICC(C) 혹은 FPA 조건 등 세 가지가 있다. 이외에 우리나라 적하보험 실무에서 사용중인 것으로 TLO(Total Loss Only)조건이 있는데, 이것은 부선에 적재되는 화물과 선하증권의 발급없이 운송되는 화물에 한하여 제한적으로 인수하는 조건이다.

(2) 부가조건

전위험담보조건, 즉 ICC(A) 혹은 A/R로 보험조건을 정한 경우 일반적으로 부가조건을 부보할 필요가 없지만, 제한적 조건인 ICC(B)나 (C) 혹은 W.A나 F.P.A를 기본조건으로 정하고 특정위험에 대해 아래의 열거한 부가조건을 선택하여 부보하고자 할 때에는 추가보험료를 부담해야 한다. 한편, 전위험담보조건인 ICC(A) 혹은 A/R로 보험에 가입한 경우에도 화물의 특성에 따라 특정위험을 담보하지 않는 경우가 있는데 이때는 보험자의 동의를 얻어 부가조건에 대한 추가보험료를 납입하여야 한다. 예를 들면, 고체화공약품을 Bag에 포장하여 운송할 때의 부족손(Shortage), 정밀기계류, 유리제품 요업제품의 파손(Breakage)위험에 대한 담보요율이 A/R이나 ICC(A)의 요율에 포함되어 있지 않으므로 부족손이나 파손위험을 보상받기 위해서는 추가보험료를 납입하여야 한다.

(3) 확장담보조건 : I.S.E(Inland Storage Extension)

내륙저장연장담보이다. 통관지연 등의 이유로 도착항의 보세창고에서 장기간 보관될 경우에는 전기 운송약관에 의하여 보험이 종료되므로 ISE(30 days, 60 days 등)를 부보하여 창고에 보관중의 위험을 확장담보받아야 한다. 참고로 수입화물에 대해서는 국내보세창고에 대한 화재보험이 강제되어있으나 동 보험에서는 화재만 담보되며 수침, 도난 등의 위험은 담보되지 않는다.

(4) 특수화물에 대한 특별약관

(가) On-Deck Clause(갑판적 약관)

화물이 선창내에 적재될 것을 전제로 적하보험계약을 ICC(B) 혹은 분손담보(W.A) 이상의 조건으로 체결할 경우 화물이 갑판적으로 변경된 때에는 증권에서 정한 보험조건에 관

계없이 위험이 개시된 시점부터 보험조건이 분손부담보 및 투하, 갑판유실담보조건 (FPA+JWOB, 혹은ICC(C)+JWOB)으로 변경됨을 규정하고 있는 약관이다. 또한 갑판적 화물의 ROD(Rust, Oxidation, Discoloration) 위험은 어떠한 경우에도 담보되지 않는다.

(나) Duty Clause(관세담보약관)

관세담보약관은 해상운송중 입은 손해가 있음에도 불구하고 정품과 마찬가지로 동일한 비율로 손상화물에 대해 관세가 부과됨에 따라 피보험자가 입는 경제적 손실을 보상하는 특약이다. 전손사고는 그것이 통관 후 발생됨을 조건으로 보상하며 공동해손의 경우도 마찬가지이다.

우리나라에서는 관세가 CIF 가격기준으로 부과되므로 C&F나 F.O.B 가격으로 화물을 수입하는 경우에도 보험은 C.I.F 가격기준으로 부과하는 것이 피보험자에게 유리하다. 실무에서 관세담보약관의 요율은 화물담보요율의 35%~50%를 부과한다.

(다) Rejection Clause(통관거부위험담보약관)

이약관은 식품류 등에 첨부되어 사용되며 수입국정부 또는 F.D.A(Food and Drug Association)와 같은 기관의 품질검사에서 수입불합격판정을 받음에 따라 피보험자가 입는 경제적 손실을 보상해주는 특별약관이다. 현행 Rejection Clause는 보험자의 책임한도액을 US\$150,000로 제한하고 있으며 무사고 통관시에는 납입한 보험료의 일정비율을 환급해 주고 있다.

(라) Bulk Oil Clause(산적유약관)

이 약관은 Bulk 상태로 운송되는 유류에 대하여 적용되고 있으며, 유류관련 산업이 발달한 미국에서 개발된 약관이다. 담보범위는 발생 가능한 모든 위험이 대상이지만 항해의 지연, 질 저하에 의한 시장상실, 핵위험, 통상적인 누손(Leakage)은 제외된다(마) Pipeline Clause(A),(B)(송유관약관)유류 또는 액체화공품은 주로 탱커에 의해 운송되는데, 본선 적재후 정확한 검량이 어려우므로 선적항 연안탱크에서의 출고수량을 기준으로 선하증권이 발행되는 것이 관례이다. 이와 같은 액체화물의 무역관습에 따른 부족손위험 대비해서 송유관약관(Pipeline Clause)을 첨부하고 있다. 이 약관의 내용은 협회적하보험 약관의 규정에도 불구하고 선적항의 연안탱크파이프 연결 통과한 시점부터 증권에 기재된 도착항의 연안탱크에 입고 될 때까지의 위험을 담보한다는 것이다.

(바) Label Clause(레테르약관)

깡통(Canned goods)이나 병의 레테르가 운송 중 손상을 입었을 때 내부의 상품의 질이 이상이 없다면 그 레테르의 교체비용만을 담보한다.

(사) Rubber Clause(고무약관)

고무제품 교역에 첨부되는 분손담보약관으로 절도, 투하, 포장물전체의 불착, 폭발위험, 갈퀴리에 의한 손상 등을 담보한다.

(아) Raw Suger Clause(원당약관)

원당교역과 관련된 약관으로 분손담보의 특별약관이다. 도난, 투하, 불착손 폭발위험 그리고 타물질이나 유류와의 접촉에 기인한 손해를 담보한다.

(자) Livestock Clause(A),(B)(가축약관)

동물이 수송중에 폐사하는 위험을 담보하는 약관으로 수태에 의한 폐사는 담보되지

않는다. 국내에서는 Livestock Clause(B)을 첨부하여 선적, 운송 및 하역 위험과 검역소에 있는 동안 30일 한도에서 담보되며 증권상에 명시된 최종 목적지의 수하주에 인도될 때까지 계속 담보한다.(목적지에 도착후 7일 동안의 사망위험도 포함)

(차) Refrigerated Cargo Clause(냉동기계약관)

냉동화물에 대하여 냉동기의 24시간 이상의 고장으로 인한 화물의 손상을 담보한다.

(카) Refrigerating Machinery Clause(냉동기계약관)

냉동화물약관과 같으나 다만 24시간 이상의 고장상태 지속조건이 없는 것이 냉동화물약관과 다른점이다.

(5) 보험조건의 선택

Incoterms에서는 거래 당사자간에 다른 약정이 없는 한 해상보험을 FPA 조건으로 가입하면 된다고 규정하고 있으나, CIF 수출의 경우는 신용장에 보험 조항 (Insurance Term)의 내용에 따라 보험조건을 설정하면 된다. 일반적으로 보험조건을 선택하는데 있어 고려해야 할 사항으로는 상품의 성질, 포장상태, 적재 선박의 명세, 항구조건 등이 있다.

2. 보험가입시 참고서류

가. 수입적하보험

- I/L(Import License 수입허가서)
- I/L Application (수입허가 신청서)
- 수입 L/C(Letter of Credit 수입신용장)
- 수입 L/C Application (수입신용장 개설 신청서)
- Offer Sheet (물품매도 확약서)

상기 서류를 통하여 계약자명, 출발지, 도착지, 질권은행, 상품명, 수량, 금액등을 알 수 있으나, 보험조건은 계약자가 선택해야 한다.

나. 수출적하보험

- Commercial Invoice (상업송장)
- E/L(Export Licence 수출허가서)
- L/C(Letter of Credit 신용장)

제 6 장 적하보험의 사고처리

1. 보험사고의 통지

수출화물 클레임의 경우 최종도착지에서 사고를 알았을 때 화주 혹은 그 대리인이 증권상에 명기되어 있는 보험자의 대리점(Agent)에 즉시 사고 통지를하고 검정보고서(Survey report)를 구득한 후 대리점을 통해 관련서류를 보험회사에 제출하게 하여 보상을 받도록 하고 있으며, 수입화물 클레임의 경우에는 손해가 발생하면 그 사실을 즉시 보험자에게 통지하고 보험자와 상의하여 공인된 검정인에게 손해정도 및 원인을 확인하게 한 후 손해사정을 거쳐 보험금을 지급하고 있다.

2. 피보험자의 의무사항

피보험자 혹은 그 대리인은 보험사고가 발생하였을 때 손해를 방지하거나 경감시키기 위하여 합리적인 조치를 강구하고 운송인, 수탁자 또는 기타 제3자에 대한 일체의 배상청구를 위한 권리가 적절히 보존되고 행사되도록 확실히 조치하여야 한다. 이것은 피보험자 혹은 그 대리인의 의무이고 이러한 의무를 수행함에 있어 적절하고 합리적으로 발생한 비용은 보험자가 보상한다.

보험증권상에 "Important Clause" 라하여 보험사고 발생시 피보험자가 취해야 할 제반조치사항을 구체적으로 규정하고 있다.

3. 손해의 입증책임

전위험담보(A/R) 조건하에서는 손해가 보험증권에서 담보되는 구간과 보험기간 동안 발생한 것이라는 사실을 피보험자가 입증하면 되고 손해를 야기한 재난이나 사고에 관한 특별한 증빙자료를 제시할 의무는 없다. 즉, 피보험자가 All Risks 조건의 담보범위 안에 있는 피보험위험에 의한 손해를 입었을 경우 피보험자는 그러한 손해가 통상적으로 발생하는 손해가 아니고 포장의 결함 등 보험자 면책사항에 기인한 손해도 아님을 입증하면 되는 것이고, 수많은 담보위험중 어떤 특정위험에 의해 어떻게 발생되었는지 구체적으로 손해원인을 입증할 의무는 없는 것이다. 한편 열거책임주의가 적용되는 ICC(W.A.), (F.P.A.) 혹은 ICC(B)나 (C)와 같은 제한 조건하에서는, 손해의 거증 책임(burden of proof)이 피보험자에게 있으므로 손해가 담보위험으로 인하여 발생하였음을 피보험자가 직접 증명해야 한다. 따라서 실무에서는 손해의 입증에 관련된 검정비용은 ICC(W.A.), (F.P.A.) 혹은 ICC(B)나 (C)와 같은 제한 조건하에서는 보험사고로 판명되어야 보험자가 부담하지만, ICC(A) 및 A/R 조건하에서는 보험사고 여부와 관계없이 보험자가 부담하고 있다.

4. 보험금 청구시 구비서류

가. 보험증권의 원본

보험자가 담보하는 피보험위험으로 발생한 손해를 보상하기 위하여 보험금을 청구할 때에는 보험증권의 원본이나 부분 (original or duplicate policy) 혹은 보험증서(Insurance Certificate)를 제출하여야 한다. 만약, 보험증권이나 보험증서를 분실하였을 경우에 보험계약자 혹은 피보험자는

보험증권의 분실로 인하여 발생하는 모든 책임을 부담한다는 내용의 각서(Letter of Indemnity)를 대신 제출함으로써 보험증권에 대신할 수 있다. 대부분의 보험회사들은 피보험자가 기명 날인 하여 제출하는 각서가 보험증권과 동일한 효력을 갖는 것으로 간주하고 있다.

나. 상업송장(Commercial Invoice)

상업송장은 수출상이 수입상에게 선적화물의 명세 즉 품명, 수량, 대금결제조건 및 금액 등을 상세히 기재하여 송부하는 계산서이며 대금청구서이다.

해상보험에서는 특별한 사유가 없는 한 전부보험으로 인정하므로 상업송장은 손해액의 산출에 필요한 보험금청구 구비서류중의 하나이다. 또한 상업송장에 명기되는 매매조건 즉 FAS, FOB, CER, CIF 등은 피보험이익 이전되는 시점을 표시하고 있으므로, 손해발생시 화물의 소유권이 이전되어 보험금 청구자에게 보험금 수취권이 있음을 증명하는 중요한 입증서류의 성격도 가지고 있는 것이다.

다. 선하증권(Bill of Lading)

선하증권은 운송인이 운송계약에 의하여 송하인으로부터 선적을 위하여 운송화물을 수취한 사실을 증명하고 동시에 운송품을 지정된 목적항까지 운송하여 증권의 정당한 소지인에게 인도할 것임을 약속하는 유가증권이다. 따라서 화물이 전손인 경우에는 원본전부(Full set of Bill of Lading)를 제출하여야 한다. 보험자가 선하증권을 보험금 청구서류로써 요구하는 이유는 첫째, 화물의 선적상태, 선명, 출항일자, 항해구간 등을 표시하고 있으므로 손해의 발생장소와 시기를 알아내는데 중요한 자료가 되며 둘째, 선박회사나 기타 운송에 책임있는 당사자에 대해 대위권을 행사하는데 필요한 서류 중의 하나이기 때문이다.

라. 수량 및 중량명세서 (Packing List)

멸실 또는 손상된 화물의 수량 및 중량을 확인하기 위해 필요한 서류이다. 상업송장에 품명, 수량, 단가는 표시되어 있으나 상업송장만으로는 손해액 산정이 어렵기 때문에 포장에 대한 명세가 기재된 수량 및 중량명세서의 제출을 요구하는 것이다. 또한 화물의 특성에 따라 적합한 포장을 했는지의 여부를 파악하는 근거서류의 성격을 띠고 있다.

마. 검정보고서(Survey Report)

운송 중 발생한 화물의 손상정도와 원인을 규명하기 위해 선정된 검정인이 작성하는 보고서로서 손해의 상태, 정도 및 원인, 손해발생의 시점 및 장소 등 손해사정시 보험자가 필요로 하는 제반사항이 기재된다.

바. 귀책사유자와의 교신문

운송 중 발생하는 손해는 불가항력적인 사고로 인한 손해 등을 제외하고는 운송관련자 중 책임을 져야 할 귀책당사자가 있기 마련이다. 피보험자는 손해발생을 인지하는 즉시 선박회사, 하역회사, 창고업자 및 육상운송인 중 귀책사유가 있는 자에게 손해배상청구를 하여야 한다. 이와같은 의무는 피보험자의무약관에도 명기되어 있으며 보험금의 청구시 손해배상 청구공문 및 그 회신을 제출하여야 한다.

사. 기타 사고사실을 입증할 수 있는 서류

적하보험사고는 대형사고가 아닌 한 손해발생시점 및 장소를 입증하기 곤란하기 때문에 운송과정에서 발행되는 서류가 필요하다. 보험자는 사고유형에 따라 손해사실을 입증할 수 있는 다

음과 같은 서류를 요구한다.

- ① Cargo Boat Note(화물인수증)
- ② Delivery Order(화물인도지시서)
- ③ Outturn Report(양하협정서)
- ④ Marine Note of Protest(해난보고서)
- ⑤ Stowage Plan(본선적부계획도)
- ⑥ Mates Receipt (M/R: 본선수취증)
- ⑦ Warehouse Convention(입고협정서)

5. 손해의 보상

가. 실손보상

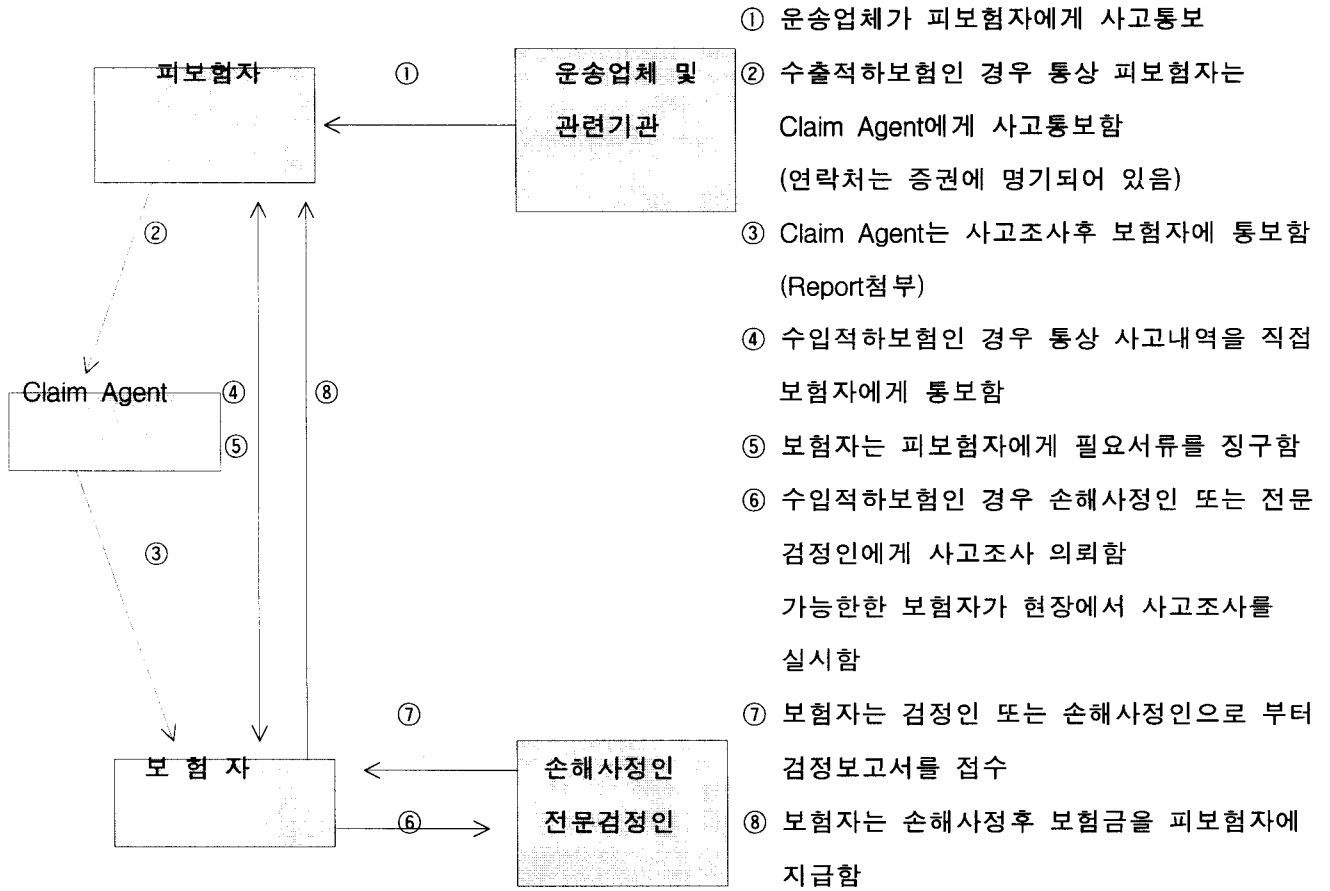
해상보험에서는 피보험 목적물이 보험증권상 담보되는 위험으로 인하여 경제적 손실이 발생하였을 경우, 보험계약 체결시의 협정보험금액을 한도로 실제 발생한 손해액을 보상하는 실손보상의 원칙을 채택하고 있다. 또한 피보험목적물의 실평가액이 어떠한 보험증권상 협정된 보험금액이 보험자의 책임한도액이 된다. 보험사고가 발생하면 피보험자는 화물손상으로 인한 경제적 손실 이외에도 기타 관련비용의 손실을 입게 된다. 이중에 관세에 의한 손실은 계약 당시 협회 관세담보약관(Duty Clause)을 추가담보하였다면 관세 및 부가가치세, 방위세까지 보상되지만 무역관련비용 등은 보상되지 않는다. 화물이 부분손해를 입은 경우 이에 대한 보상방법은 정품가액(Sound Market Value)과 손품가액(Damaged Market Value)을 기준으로 감가율(Depreciation Ratio)을 산정하여, 이를 보험금액에 곱하는 방법으로 보험금을 산정한다. 즉 보험료=보험금액 X {(정품가액 - 손품가액)/정품가액}이 된다.

또한 해상 보험에서는 피보험목적물 자체의 손해만을 보상하는 실손보상을 그 원칙으로 하고 있으므로, 적기에 화물을 인수하지 못함에 따른 시장상실이나 조업상실 등 무형의 추정손실은 보상되지 않는다.

나. 피보험이익의 존재

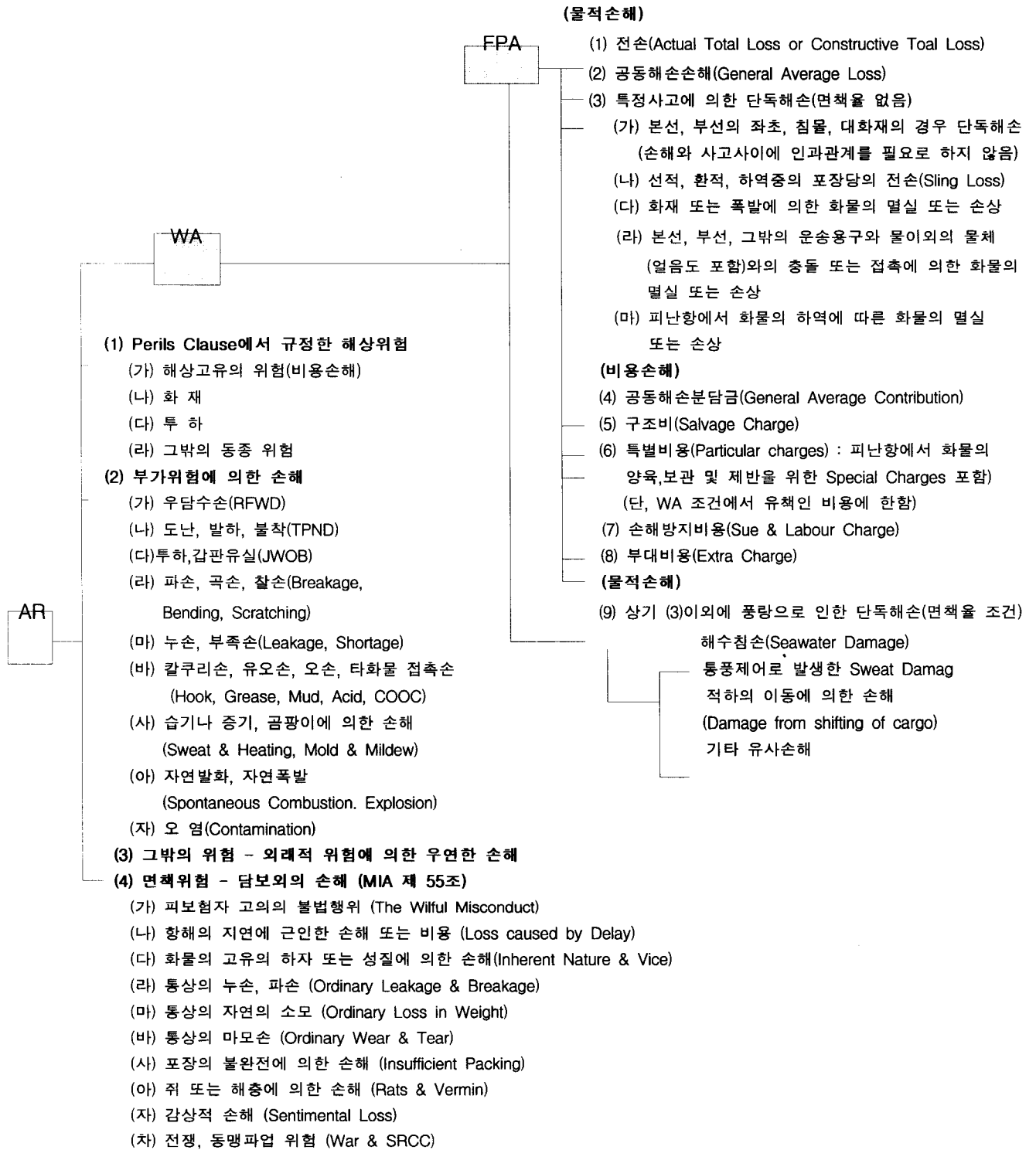
해상보험의 본질은 현존하는 경제재의 금전적 손해를 보상하는 데 있으므로 보험에서 담보되는 위험으로 인하여 손해가 발생하였다면 위험이 발생한 시점에서 피보험자는 피보험이익을 가질 필요는 없으나 보험사고가 발생한 시점에서는 이해관계를 갖지 않으면 안된다. FOB나 CER 조건으로 수입하는 화물의 경우 선박에 적재되기 이전에는 수입상에게 피보험이익이 귀속되지 않으므로 수입상이 적하보험에 가입하였다 하더라도 그 화물의 소유권이 수입상에게 이전되지 않는한 보험 계약의 책임은 개시되지 않는다. 즉, 수입화물과 수입상간에 소유관계라는 피보험이익의 존재가 보험계약 효력발생의 전제가 되는 것이다.

<표 1> 적하보험 이재처리 업무Flow

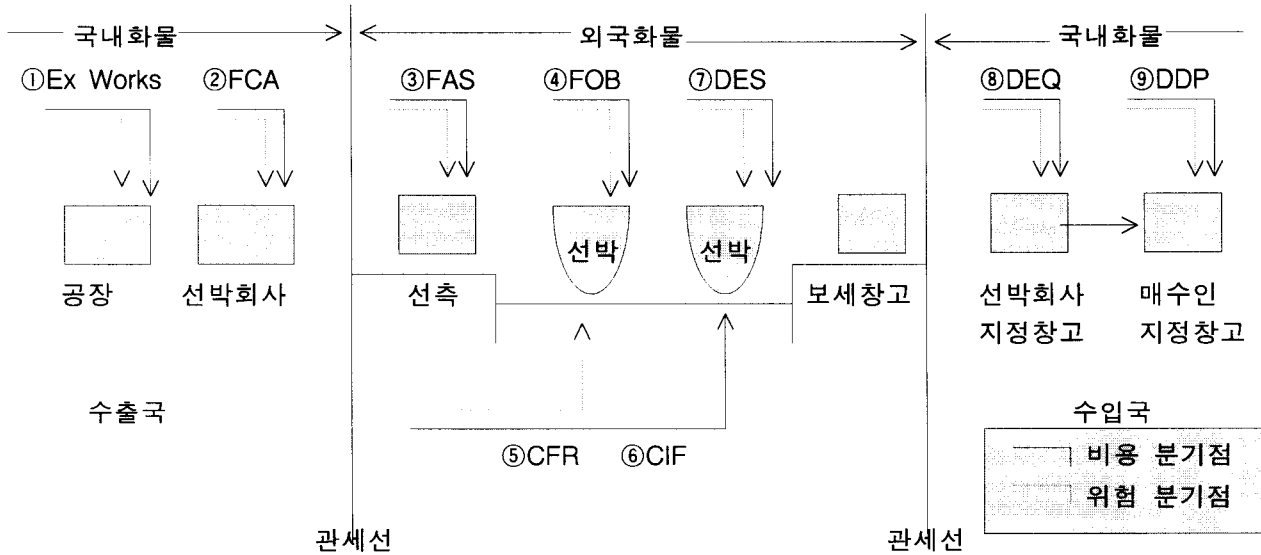


★★ 피보험자는 보험자가 보험사고를 위해 협조를 요청할 경우 적극적으로 협조해야 할 의무가 있음

<표 2> 적하보험 조건별 담보위험 및 보상손해일람표



<표 3> 가격조건별 위험과 비용의 분기점



<표3>INCOTERMS 2000에 의한 무역거래조건

구분	종류	A위험이전	B비용이전	비고
수출 지 인 도 단 일 가 격	1.EXW (Ex Works) (공장인도조건)	매도인의 작업장 구내에서 매수인의 임의처분에 놓일때	매도인은 A까지의 제비 용 부담	수출허가 - 매수인 의무
	2.FCA (Free Carrier (운송인인도가격)	매도인이 운송인에 대해 인도완료시점에 인도 되었을때		
	3.FAS (Free Alongside Ship) (선측인도조건)	선적항의 부두상 또는 부선대		
	4.FOB (Free On Board (본선인도가격)	지정선적항에서 본선의 난간을 유효하게 통과 완료할 때까지		
	5.CFR (Cost & Freight) (운임포함가격)	본선의 난간을 통과할 때 까지	매도인인은 적재시까지 제비용+운임, 정기선인 경우 하역비용 부담	
특 수 비 용 포 함 가 격	6.CIF (Cost, Insurance & Freight) (운임보험료포함가격)		매도인은 적재시까지 제비용+운임+보험료+ 목적항 도착때까지의 제비용 부담	
	7.CPT (Carriage Paid To) (운임지급인도조건)	최초의 운송인에게 물품인도시까지	매도인은 CFR조건+내륙 운송비 부담	
	8.CIP (Carriage & Insurance Paid To) (운임보험료지급인도조건)		매도인은 CPT조건+적하 보험료 부담	
수 입 지 인 도 단 일 가 격	9.DAF (Delivered At Frontier) (접경지인도조건)	접경지인도장소에서 매수인에게 인도될 때까지	매도인은 A지점까지의 제비용 부담	
	10.DES (Delivered Ex Ship) (착선인도조건)	목적항에서 매수인에게 인도될 때까지		
	11.DEQ (Delivered Ex Quay) (선측인도조건)	목적항 부두에서 매수인 에게 인도될 때까지		수출입허가- 매도인 의무
	12.DDU (Delivered Duty Unpaid) (관세미지급인도가격)	매수인 영업장에 인도될 때까지		
	13.DDP(Delivered Duty Paid) (관세지급반입인도가격)		(관세 포함)	

보험상담 및 보험분쟁 조정안내

- 적하보험에 대한 궁금한 점이 있으시면 본사 기업보험부 Tel(02 3705 9731 및 02 3705 9850)나 가까운 대리점, 영업사원에게 문의하여 주시면 친절하게 안내해 드리겠습니다.

- 보험에 관한 분쟁이 있을 때에는 금융감독원에 분쟁조정을 의뢰하십시오.
금융감독원 인터넷 주소 www.fss.or.kr
상담전화-국번없이 1332(휴대폰 02-1332)

- ☞ Chubb보험그룹 페더럴인슈런스컴퍼니 한국지점
주소 : 서울 중구 무교동 45번지 코오롱빌딩 8층(우 : 100-772)
대표전화 : 02 3705 9700, 팩스 : 02 755 6278