

# 어선보험약관의 담보위험에 관한 연구

† 박상갑\* · 김종원\*\*

\* 한국해양대학교 해사대학 해사수송과학부 교수, \*\* 한국해양대학교 대학원 박사과정

## A Study on the Insured Perils of Fishing Vessel Insurance Clauses

† Sang-Gap Park\* · Jong-Won Kim\*\*

\* Division of Marine Transportation Science, National Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea

\*\* Graduate School of National Korea Maritime University, Pusan 606-791, Korea

**요 약 :** 漁船保險은 保險의 目的인 漁船이 보험기간 내에 海上에서 발생한 海上固有의 危險인 침몰, 좌초, 충돌, 풍파의 이상한 작용에 의한 損害와 화재, 손상, 구조 등에 의한 事故로 인한 損害를 補償함을 목적으로 하고 있다. 따라서 이 保險은 예측할 수 없는 危險이 상존하고 있는 海上을 무대로 삶을 영위하는 漁業人들에게는 침몰, 좌초, 충돌, 화재 등 다양한 危險에 노출될 수 밖에 없는 자신 소유의 漁船에 대한 불확실한 危險에 대한 합리적인 보호대책이며 대비수단인 것이다. 그러나 事故의 발생장소가 海上이라는 특수성으로 인하여 保險者인 水協과 海上保險에 익숙하지 않은 保險契約者인 漁業人들 간에 漁船保險約款상의 擔保危險과 免責危險의 적용여부, 그 인과관계, 그리고 보상책임 여부를 둘러싼 논쟁이 일어나기도 한다. 따라서 이 論文에서는 漁船保險約款의 擔保危險을 합리적으로 해석규명하여 이러한 約款상의 제반논쟁을 해소함은 물론 漁船保險約款상 擔保危險의 문제점을 도출하여 그에 대한 改善方案을 제시하고자 한다.

**핵심용어 :** 漁船保險, 水協, 損害, 補償, 漁業人, 擔保危險

**Abstract :** Fishing vessel insurance of National Federation of Fisheries Cooperatives indemnifies the assured against marine losses by reason of maritime perils, that is to say, perils of the seas, sinking, stranding, collision, extraordinary action of winds waves and fire, damage, salvage. Therefore this insurance is a rational protective measures for preserving fishermen's property by the exposure to maritime perils. But there may be some problems on the perils covered by fishing vessel insurance clauses because these clauses are not clearly and accurately prescribed in part. Especially where the assured may claim payment from fortuitous accidents or casualties of the seas causing the loss, they used to raise a question in argument about the ambiguity of these clauses. So these problems may need to be reformed for the purpose of preventing or decreasing those of the assured, the fishermen. After drawing out some problems on the perils covered by fishing vessel insurance clauses, this thesis will suggest the improving schemes on the perils covered by these clauses.

**Key words :** Fishing vessel insurance, National federation of fisheries cooperatives, Marine losses, Maritime perils, Fishermen, The perils covered

### I. 序 論

우리나라의 漁船共濟는 일제의 강점기간 중인 1937년에 시작되었다. 1945년 해방이 되자 대한수산회가 이 共濟事業을 승계시행하던 중 특별법인 水協法이 제정됨으로써 1962년 4월 水産業協同組合中央會(이하 '水協'이라 한다)가 발족되었고, 이 共濟事業은 水協에 승계되어 2003년 말까지 시행하게 되었다. 그러나 2003년 3월 漁船員및漁船災害補償保險法이 제정의결 공포되어 2004년 1월 1일부터 이 법이 시행되면서 水協은 漁船保險에 대한 사무를 해양수산부로부터 위임받아 漁船共濟를 토대로 하는 漁船保險을 시행하게 된 것이다.

漁船保險은 保險의 目的인 漁船이 보험기간 내에 海上에서 발생한 海上固有의 危險인 침몰, 좌초, 충돌, 풍파의 이상한

작용에 의한 損害와 화재, 손상, 구조 등에 의한 事故로 인한 損害를 補償함을 목적으로 하고 있으며, 이 保險契約은 水協과 漁船을 소유한 漁船所有者와의 사이에 실현되고 있다. 또한 漁船保險은 漁業人들의 삶의 수단인 漁船을 保險의 目的으로 어로활동에 수반하여 우연히 발생하는 해상사고로 인한 경제적 損失을 補償하는 損害保險의 일종으로서 海上保險의 일반원리를 원용한 保險이다. 이 保險은 가입대상을 연근해 漁船으로 하고 있으며, 이 保險에 적용되는 保險理論 및 約款의 내용에 있어서는 英國海上保險法(Marine Insurance Act, 1906, 이하 'MIA'라 한다.)을 준거법으로 하는 船舶保險과 유사하다. 그러나 事故의 발생장소가 海上이라는 특수성으로 인하여 保險者인 水協과 海上保險에 익숙하지 않은 保險契約者인 漁業人들 간에 漁船保險約款상의 擔保危險과 免責危險의 적용여

† 교신저자 : 박상갑(중신회원), parksang@hhu.ac.kr, 051)410-4235

\*\* 정희원, kjwon17@paran.com, 055)641-6141

부, 그 인과관계, 그리고 보상책임 여부를 둘러싼 논쟁이 일어나기도 한다.

이 論文에서는 漁船保險約款(2006년 2월 1일 개정, 이하 ‘漁船保險約款’이라 한다.)의 擔保危險을 합리적으로 해석하고 규명하여 이러한 約款上的 제반논쟁을 해소함은 물론 漁船保險約款上 擔保危險의 문제점을 도출하여 그에 대한 改善方案을 제시하는 것이 이 研究의 目的이다.

## II. 漁船保險約款上的 擔保危險

### 1. 意義

漁船保險約款제2조제1항에서는 保險者인 水協이 補償하는 損害에 대해서 ‘本회는 保險의 目的인 漁船이 보험기간 내에 海上에서 海上固有의 危險인 침몰, 좌초, 충돌, 풍파의 이상한 작용에 의한 損害와 화재, 손상, 구조 등에 의한 事故로 인한 損害를 이 約款에 의하여 補償한다.’라고 규정하고 있다. 이 保險에서 擔保하는 危險 중 海上固有의 危險과 화재, 구조에 의한 損害는 일반적으로 海上保險 및 協會期間保險-船舶(Institute Time Clause-Hulls, 1983, 이하 ‘ITC-Hulls’라 한다.)에서 擔保하는 損害와 동일한 성격을 가지고 있으나, 특히 損傷은 漁船保險에서만 특이하게 擔保하는 損害로서 協同組合 保險의 특성을 반영한 것이라고 할 수 있겠다.

漁船保險에서 擔保하는 損害를 海上固有의 危險으로 인한 損害와 기타 危險에 의한 損害로 구분하여 그 內容을 살펴보기로 하겠다.

### 2. 海上固有의 危險

海上固有의 危險에 대하여 MIA의 보험증권의 해석에 관한 규칙(Rules for Construction of Policy : RCP, 이하 ‘RCP’라 한다.)제7조에서는 ‘海上의 우연한 事故나 災難만을 말하고, 바람과 파도의 통상적인 작용은 포함하지 않는다.’고 정의하고 있으며, ITC-Hulls제6조제1항에서도 ‘海上, 강, 호수 또는 항행 가능한 수역에서의 固有危險 즉, 海上固有의 危險으로 인한 保險의 目的의 滅失 또는 損傷을 擔保한다.’고 규정하여 海上固有의 危險을 保險者의 擔保危險으로 규정하고 있다. 또한 漁船保險約款에서도 침몰, 좌초, 충돌, 풍파의 이상한 작용을 海上固有의 危險으로 규정하고 이러한 危險에 의한 損害를 保險者가 補償한다고 규정하고 있다. 따라서 海上固有의 危險은 海上에서 발생하는 우연한 事故 또는 재난으로서 침몰, 좌초, 충돌, 악천후, 전복 등을 포함하는 것이다.

#### 2.1 沈沒

침몰은 악천후 등으로 인하여 船體의 전부 또는 대부분이

水中에 가라앉아 자력으로 항해할 수 있는 능력을 잃은 상태를 말한다. 船舶의 침몰은 대부분 현실전손으로 인정되어 全損으로 처리되지만, 침몰된 船舶의 인양이 가능한 경우에는 추정전손이나 分損으로 처리되기도 한다.

漁船保險約款제10조제2항에서는 漁船이 해상사고로 인한 滅失 또는 이에 준하는 大損害로 인하여 원형으로 복구가 불가능한 상태에 있을 때, 원형복구가 불가능할 정도까지 요소적 부분에 損害가 있을 때, 손해정도가 기술적으로 수리복구가 가능하나 修理費가 保險加入金額을 초과하여 경제적 가치가 없다고 인정될 때, 또는 損害率이 100분의 75이상인 分損으로서 수리복구하는 것이 경제적 실익이 없다고 인정될 때에는 全損으로 인정하여 保險加入金額 全額을 지급하도록 규정하고 있다.

#### 2.2 坐礁

좌초는 船舶이 우연한 事故로 水中의 장애물에 얽혀서 상당한 시간동안 자력으로 앞으로 또는 뒤로 쉽게 나아갈 수 없는 상태를 말한다. 간만의 차가 심한 항구에서 썰물시에 선저 부분이 해저에 접촉했을 때는 비록 그것에 의해 船舶이 損害를 입었다하더라도 이는 좌초가 아니다.<sup>1)</sup> 즉, 좌초는 우연하거나 이례적인 것이어야 한다.

#### 2.3 衝突

海上保險에서의 衝突은 船舶과 船舶 간의 실질적이고 직접적인 접촉을 말하는 것으로서, 실질적인 접촉의 의미는 선체 외판과 외판간의 접촉만을 의미하는 것이 아니라 앵커체인과 같은 船舶의 어느 일부분이 타선박과 접촉했다면 그것만으로도 衝突이 성립될 수 있다.<sup>2)</sup> 다만, 船舶이라고 할 때에는 반드시 船體만 의미하는 것은 아니다. 船舶의 일부분인 닻과 衝突한 경우에도 衝突에 해당된다.<sup>3)</sup> 하지만 漁船으로부터 1마일 이상 펼쳐져 있던 그 船舶의 그물에 엉켜버린 경우에는 衝突에 해당되지 않는다.<sup>4)</sup>

#### 2.4 風波의 異常한 作用

이것은 악천후를 말하는 것으로서 船舶이 전복되거나 船體의 일부가 파손되는 損害를 발생시키기도 한다. 풍파의 이상한 작용은 海上固有의 危險에 포함되나 풍파의 통상적인 작용은 海上固有의 危險에 포함되지 않는다.

### 3. 其他 危險

#### 3.1 火災

화재는 船舶에서 빈번하게 발생하는 여러 가지 事故 중의 하나로서, 전기누전, 실화 등에 의하여 발생한다. 이러한 화재에는 화재로부터 생긴 연기에 의한 損害와 화재를 소화하기

1) Magnus v. Buttemer (1852) 11 C.B. 876

2) 朴相甲, 船舶保險論, 다솜出版社, 2006, p.93

3) Margetts v. The Ocean Accident & Guarantee Corporation (1901) 2 K. B. 792.

4) Bennett Steamship v. Hull Mutual Steamship Protecting Society (1913) 3 K. B. 372.

위하여 사용된 물에 의한 損害도 포함된다. 낙뢰로 인한 損害는 화재로 간주되지 않지만 낙뢰로 인하여 화재가 발생하는 경우에는 補償이 된다. 또한 폭발 그 자체는 補償이 되지 않지만 폭발에 의해서 화재가 발생한 경우에도 補償된다.

### 3.2 損傷

損傷은 漁船保險에서 특별한 경우이므로 III.1.2 에서 상세히 기술하기로 하겠다.

### 3.3 救助

#### 1) 救助費

구조비는 船舶이 운항 도중에 해난에 조우한 경우 의무없이 이를 救助한 자가 海商法에 따라 지급받을 수 있는 費用을 말하며, 이렇게 구조를 할 의무가 없는 자에 의하여 이루어진 구조를 임의구조라고 한다.

MIA 제65조제2항에서도 구조비는 해난구조자가 계약과 관계없이 해상법에 따라 취득할 수 있는 보수를 말하는 것으로서, '구조비는 계약에 의하지 않고 해상법에 따라 해난구조자가 취득할 수 있는 비용을 말하며, 이러한 費用들은 정당하게 지출된 때에는 그 지출이 상황에 따라 특별비용 또는 공동해손손해로서 補償받을 수 있다.'고 규정하고 있다. 이러한 구조비는 협의로 해석하여 保險者가 손해방지역관에서 擔保하는 계약구조에 대한 손해방지비용과 그 성질을 달리하는 것으로 취급하고 있다. 이는 保險契約의 당연한 효력으로서 보험사고의 결과인 損害로 취급되어 保險加入金額의 한도 내에서 保險者가 補償하도록 되어 있는 것이다. 또 MIA 제65조제1항에서는 '保險證券上에 명시된 규정에 따라서, 擔保保險으로 인한 損害를 방지하기 위하여 지출된 구조비는 그 擔保保險으로 인한 損害로서 補償받을 수 있다.'고 규정하고 있다. 즉, 구조비는 擔保危險에 기인한 경우에만 補償이 되는 것이다. ITC-Hulls 제11조제4항에서도 '損害가 擔保危險을 피하기 위하여 또는 피하는 것과 관련하여 발생하지 아니한 경우에는 어떠한 보상청구도 허용되지 않는다.'고 규정하고 있다. 이러한 구조비의 보상한도는 어떠한 경우에도 保險加入金額을 초과할 수 없다.

漁船保險約款 제8조제6항에서는 保險의 目的인 漁船이 해난을 당한 경우 구조할 의무를 가지지 않은 자가 이를 구조함으로써 保險契約者 또는 被保險者가 구조한 자에 대하여 지급할 보수를 임의구조비라고 규정하고 있으며, 이러한 費用은 구조를 받은 保險의 目的인 漁船의 잔존가액 범위 내에서 지급할 수 있다. 다만, 이러한 구조에 의한 損害가 漁船保險約款 제17조의 免責事由에 해당하지 않는 한 補償을 받을 수가 있는 것이다.

#### 2) 損害防止費用

손해방지비용은 손해방지의무자인 被保險者나 그 代理人이 擔保危險에 기인한 損害를 방지하기 위하여 합리적으로 지출한 費用으로서, 船舶의 全損에도 불구하고 保險加入金額을 한도로 船舶保險과는 별도로 추가하여 保險者로부터 補償받을 수 있는 특별비용이다.<sup>5)</sup> 손해방지비용은 保險證券에 손해방지역관이 포함되어 있는 경우, 이 約款上의 합의는 保險契約을 보충하는 것으로 간주되므로, 이는 被保險者가 保險加入金額 이상으로 補償을 받을 수 있다는 것을 의미한다.

保險契約者 또는 被保險者는 保險의 目的에 事故가 발생한 경우에는 損害의 방지 및 경감에 노력해야 하는 데, 여기에서 保險契約者 또는 被保險者가 행한 손해방지행위는 반드시 保險契約者와 被保險者가 그 손해방지행위의 직접적인 실행자 이어야 함을 의미하는 것은 아니다. 따라서 손해방지의 목적으로 타인을 고용하거나 타인의 救助를 구한 때에는 이들에 의한 방지행위도 保險契約者나 被保險者의 손해방지행위에 포함된다.<sup>6)</sup> 이러한 約款을 규정하게 된 이유는, 만일 이를 규정하지 않아서 被保險者가 損害를 방지하거나 경감하기 위하여 지출하는 費用이 補償되지 않는다면, 被保險者로서는 損害를 방지하거나 경감하기 위한 어떠한 노력도 하지 않게 될 것이기 때문에, 그러한 결과를 피하여 被保險者로 하여금 損害를 방지하거나 경감하기 위한 모든 노력을 할 수 있도록 하기 위한 것이다.<sup>7)</sup>

MIA 제78조제3항에서는 손해방지비용은 손해방지의무자인 被保險者나 그 代理人이 擔保危險에 기인한 損害를 방지하기 위하여 합리적으로 지출한 費用에 한하며, 保險者가 擔保하지 아니하는 危險에 기인한 損害를 방지하기 위하여 지출한 費用은 補償을 받을 수 없다고 규정하고 있다. ITC-Hulls 제13조제6항에서는 손해방지비용의 최고보상한도는 保險加入金額이며, 또한 船舶의 일부보험인 경우에는 그 일부보험의 비율에 따라 감액된다고 규정하고 있다.

漁船保險約款 제8조제5항에서도 손해방지의무규정에 의하여 損害의 방지 및 경감을 위하여 소요된 필요비와 유익비를 손해방지비용이라고 규정하고, 이 費用은 保險加入金額의 保險價額에 대한 비율에 따라 지급하고 있다. 또, 漁船保險約款 제8조제7항에서는 동일한 事故에 대하여 손해방지비용과 임의구조비를 동시에 지급할 경우 그 합계액은 保險加入金額을 한도로 하며, 保險의 目的이 全損이 되거나 체결단위별전손 또는 分損에 의한 保險金과 손해방지비용 또는 임의구조비를 동시에 지급할 경우에는 각각 保險加入金額을 그 한도로 한다고 규정하고 있다.

### 4. 特別約款에 의한 擔保危險

이 危險은 원래 免責危險에 속하는 危險들이었으나 特約에

5) 朴相甲, 前掲書, p212

6) 李殷燮, 海上保險論, 新英社, 1996, p447

7) 沈載斗, 海上保險法, 吉安社, 1995, p401

의해 追加保險料를 납입하면 擔保危險으로 전환되는 危險으로서, 이는 특히 영세한 漁業人들을 보호하기 위한 約款上的 조치라고 할 수 있다.

#### 4.1 被擊, 捕獲, 拿捕, 抑留危險

이 約款에서는 保險의 目的인 漁船이 피격, 포획, 나포 또는 억류되어 발생한 損害를 補償한다.

이 約款은 ITC-Hulls의 전쟁위험면책이 特別約款에 의해 확장담보되는 것과 같은 원리이다.

#### 4.2 漁具危險

漁具는 漁船의 어로활동과 관련된 도구이며 중요한 설비가 기 때문에 保險의 目的으로 취급하고 있다. 따라서 이 約款에서는 漁具가 漁業人에게는 漁船과 같이 생계유지를 위한 대단히 중요한 생산수단이며 필수적인 도구이기 때문에 이러한 漁具의 滅失로 인한 경제적 손실을 최소화하기 위하여 이러한 규정을 두고 있는 것이다.

#### 4.3 漁獲物補償

이 約款에서는 保險의 目的인 漁獲物이 이를 적재한 漁船과 함께 全損되었을 경우에만 補償한다. 이 約款에서 保險의 目的은 漁船에 적재된 漁獲物로 하며, 이에 대한 補償은 保險의 目的인 漁船이 조업 중 어획한 漁獲物과 保險의 目的인 漁船이 양륙항으로 운반하기 위한 漁獲物 및 그 제품의 損害額에 대하여 保險加入金額 이내에서 이루어진다.

#### 4.4 實損補償

漁船保險에서는 損害率을 산출하기 위하여 손해율표를 사용하고 있다. 실손보상특약은 이러한 손해율표의 적용을 배제하고 해당체결단위별 保險加入金額의 범위 내에서 被保險者가 입은 실손해액을 補償하도록 한 約款이다. 漁船에 事故가 발생하여 保險金을 지급하는 경우에는 그 損害가 全損이든 分損이든 상관없이 해당체결단위별 保險價額을 초과하지 못하도록 규정하고 있다.

ITC-Hulls에서는 이러한 손해율표는 사용하지 않고 있으며 그 損害가 擔保하는 危險인 한 船舶 전체의 保險加入金額 한도 내에서 補償을 하고 있다.

#### 4.5 保險契約期間 終了日延長

이 約款에서는 漁船保險의 계약기간의 종료일이 영업점 휴무일인 때에는 종료일을 그 익영업일까지 연장하여 保險者가 危險을 擔保하는 것이다. 즉, 이는 保險契約者 또는 被保險者가 보험기간 개시일에 保險契約를 체결할 수 없는 불편을 해소하기 위하여 追加保險料를 납입함으로써 보험기간을 연장할 수 있도록 한 것이다.

이는 ITC-Hulls제2조의 계속약관과 성격을 같이 하는 것이다.

#### 4.6 機關單獨事故補償

이 約款에서는 漁船保險約款제17조제1항제11호에 불구하고 海上固有의 危險과 화재로 인한 事故를 제외한 기관의 단독사고를 補償한다. 즉, 海上固有의 危險인 침몰, 좌초, 충돌, 부유물체(얼음 포함)와의 접촉 및 풍파의 이상한 작용에 의한 損害와 화재에 의한 事故로 인한 기관의 損害는 補償을 하지만, 이러한 事故가 아닌 기관의 단독사고에 대해서는 追加保險料를 납입하여 特別에 가입한 경우에만 補償을 하는 것이다.

기관사고는 여러 가지의 원인과 다양한 형태로 발생한다. 어획부진으로 인한 잦은 조업지 이동이나 어족자원 고갈로 인한 원거리 항해 등으로 인하여 무리하게 기관을 가동함으로써 기관에 事故가 발생할 수 밖에 없고, 또한 어업의 방법상 빈번한 기관의 전후진이나 인망이나 양망시 기관에 과부하가 발생함으로써 기관사고는 빈번하게 일어나고 있는 것이다. 이러한 조업특성을 감안할 때 기관사고 발생시 기관수리로 인한 費用의 지출 및 事故로 인한 조업손실 등으로 인하여 漁業人으로서 큰 부담이 아닐 수 없다. 따라서 이러한 漁業人의 경제적 부담을 해소하기 위하여 기관의 단독사고를 이 約款에 의해서 확장하여 補償하고 있는 것이다. 이러한 취지 또한 漁船保險이 協同組合保險으로서 民營保險이 미치지 못하는 영역을 일부나마 보완하는 것이 아닌가 한다.

### Ⅲ. 漁船保險約款上 擔保危險의 問題點 및 改善方案

우리나라의 船舶保險은 英國法을 근거로 하여 英國의 법률과 관습에 따라 제정된 約款인 ITC-Hulls를 채택하고 있으며, 水協은 특별법인 水産業協同組合法을 근거로 共濟事業을 시행하고 있다. 漁船保險의 전신인 漁船共濟가 1937년부터 제도권으로 이관되기 전인 2003년까지 여러 차례 約款이 개정되어 오면서 가입대상인 漁業人들에 대한 편의를 도모해 왔다. 그러나 保險이라는 측면과 漁業人들의 편익과 이익을 도모한다는 측면에서 보면 漁船保險約款은 아직도 적지 않은 문제점을 내포하고 있는 것으로 보인다. 즉 保險的인 측면에서 보면 漁船保險約款이 海上保險의 理論이나 ITC-Hulls에 부합되지 않으나, 漁業人들의 편익과 이익을 도모한다는 측면에서 보면 漁船保險約款이 漁業人들에게 유리한 방향으로 개정되어 온 것은 사실이다. 그러나 아직도 漁業人들의 편의와 規範性에 미치지 못하는 영역이 존재하고 있는 것으로 보인다.

#### 1. 漁船保險約款上 擔保危險의 問題點

##### 1.1 保險理論上的 問題點

##### 1) 海上危險의 擔保原則에 관한 問題

海上保險에서는 保險者가 海上危險을 負擔하는 원칙으로서, 保險者가 保險證券에 免責危險을 명시하고 이를 제외한 모든 危險을 擔保할 것을 약속하는 포괄책임주의와 保險證券

에 保險者가 擔保하는 危險을 구체적으로 명시하고 그로 인한 損害만을 補償할 것을 약속하는 열거책임주의가 있다. 포괄책임주의에서는 被保險者는 損害가 擔保危險으로 인하여 발생하였음을 입증할 필요는 없으나, 損害가 우연한 事故에 의하여 보험기간 중에 발생했다는 사실만을 증명하면 된다. 열거책임주의에서는 被保險者가 열거된 擔保危險에 의하여 損害가 발생하였다는 입증을 해야 保險者로부터 補償을 받게 된다. 擔保危險이 保險證券에 열거되어 있기 때문에 負擔責任의 범위가 좁고, 열거된 각 危險의 意義가 대체로 확정되어 있으므로 被保險者의 입장에서는 예상의 危險이 발생하는 경우에는 損害補償을 받을 수가 없는 것이다.

漁船保險은 保險의 目的인 漁船이 보험기간 내에 海上에서 海上固有의 危險인 침몰, 좌초, 충돌, 풍파의 이상한 작용에 의한 損害와 화재, 손상, 구조 등에 의한 事故로 인한 損害를 擔保하고 있다. 이 約款에서는 保險者가 擔保하는 危險으로 열거함으로써 열거책임주의를 채택하고 있는 것으로 보인다. 그러나 열거책임주의를 채택하고 있는 ITC-Hulls처럼 保險者가 擔保하는 危險을 구체적으로 열거하고 있지는 않고 있는 것이다. 따라서 보험지식이 낮은 영세한 漁業人들을 위하여 열거책임주의에 입각하여 擔保危險을 세분화하고 구체적으로 명확히 규정할 필요가 있다고 본다.

## 2) 近因主義와 相當因果關係主義에 관한 問題

海上保險에서 保險者의 보상원칙인 近因主義에서의 近因은 損害와 가장 시간적으로 근접하는 원인을 말하는 것이 아니라, 損害의 발생에 있어서 가장 효과적이며 지배적인 원인을 말하는 것이다.<sup>8)</sup> 즉, 損害를 발생시킨 여러 가지 원인 중에 오직 하나의 원인만을 損害의 원인으로 하고 있는 것이다.

상당인과관계주의는 어떤 사실이 어떤 損害를 발생시키는 조건이 되는 경우에, 경험상으로 보통 같은 결과를 일으킬 가능성이 있다고 인정될 때에는 그 원인과 결과 간에 인과관계가 있다고 보는 견해이다. 따라서 손해발생의 조건 중에서 인과관계상 원인은 반드시 하나로 한정되지는 않으며 모두 損害의 원인으로 인정된다. 이러한 관점에서 보면 海上保險에서는 다수의 원인이 경합함으로써 상당인과관계에 포함되는 원인이 많아지기 때문에 문제의 해결에 어려운 점이 있다. 왜냐하면 다수의 원인 중에 擔保危險이 있고 免責危險이 있는 경우에 保險者는 그 원인 중에 擔保危險이 있음에도 불구하고 損害를 補償할 수 없다고 주장할 수도 있기 때문이다.

이 約款上에서 事故의 원인과 결과에 대한 인과관계를 제2조제1항에서는 ‘...에 의한’, ‘...로 인한’으로, 제17조제1항제1호에서는 ‘...로 인하여’로, 또한 제17조제1항제4호에서는 ‘...으로 말미암아’ 등으로 명시하고 있다. 즉 이 約款이 近因主義를 채택하고 있는 것인지, 아니면 상당인과관계주의를 채택하고 있는 것인지가 분명하지 않아 約款의 해석상 혼란을 야기시킬 우려가 있는 것으로 보인다.

## 3) 默示擔保에 관한 問題

### (1) 擔保(warranty)의 意義

擔保란 海上保險契約에서 被保險者가 保險者에 대하여 반드시 지켜야 할 약속으로서, 被保險者가 어떤 특정한 일이 행하여지거나 행하여지지 않을 것, 또는 어떤 조건이 충족될 것을 약속하거나 또는 특정한 사실상태의 존재를 긍정하거나 부정하는 내용의 擔保를 말한다. 擔保에는 묵시담보와 명시담보가 있으며, 默示擔保는 법에 의해 被保險者가 지켜야 하는 擔保로서, 保險證券에 그 내용이 명시되어 있지 않더라도 당연히 인정되는 擔保를 말하며, 여기에는 감항성담보와 적법성담보가 있다. 반면에 明示擔保는 保險證券에 기재되거나, 또는 인용에 의하여 保險證券에 첨부되는 어떤 서류에 포함되어 있어야만 하는 擔保이다. 堪航性擔保는 어느 船舶이 付保된 해상사업에서 통상 일어날 수 있는 海上危險을 견디어낼 수 있을 만큼 모든 점에서 상당히 적합할 때에는 감항성이 있는 것으로 간주되는 것을 말하며, 적법성담보는 付保된 해상사업은 적법한 것이며 被保險者가 사정을 통제할 수 있는 한 해상사업은 적법한 방법으로 수행되어야 함을 말하는 것이다.

擔保는 危險의 발생과 관련하여 중요한 것이든 아니든 불문하고 정확하게 충족되어야 할 중요조건이다. 만일 이것이 정확하게 충족되지 않으면 保險者는 담보위반으로부터 보상 책임을 지지 않는다. 다만, 그 이전에 발생한 責任에 대하여는 보상 책임을 진다.

### (2) 漁船保險約款에서의 擔保

漁船保險約款에는 묵시담보인 감항성담보와 적법성담보가 명시되어 있다. 이 約款에서 감항성담보로서 명시된 條項은 이 約款제2조제2항이다. 즉, 이 條項에서는 ‘保險의 目的인 漁船이 보험기간 중 통상의 海上危險을 감내할 수 있을 정도로 적합한 시설의 설비 및 이에 대한 검사를 필하고 자격있는 船長 및 機關長의 승선(면허가 정지 또는 취소된 자와 절차의 해태로 인하여 면허를 갱신하지 못한 자는 사실상의 능력여하에 불구하고 무자격자로 봅니다) 등 船舶의 안전운항에 필요한 제반조치를 완비한 상태에 있을 것을 조건으로 하여 保險契約의 청약을 승낙하여 보상 책임을 負擔한다.’고 규정하고 있다. 免責危險을 규정하고 있는 제17조제1항제7호에서도 감항성담보를 명시하고 있다. 즉, ‘漁船이 통상의 海上危險을 감내할 수 있을 정도의 적합한 시설의 설비 및 이에 대한 검사를 필하지 아니하였거나, 자격없는(면허가 정지 또는 취소된 자와 절차의 해태로 인하여 면허를 갱신하지 못한 자는 사실상의 능력여하에 불구하고 무자격자로 봅니다) 船長 또는 機關長의 승선 등 船舶의 안전운항에 필요한 제반조치를 결여함으로써 인하여 발생한 損害를 보상하지 아니한다.’고 규정하고 있다.

保險者는 감항성이 있을 것을 조건으로 하여 이 保險契約의 청약을 승낙하고 보상 책임을 負擔하지만, 감항성을 결여함

8) 朴相甲, 前掲書, p192

으로 인하여 발생한 손해는 補償하지 않는다. 이 約款上의 적법성담보로서 명시된 條項은 ‘해상교통안전법시행령 제2조(술취한 상태의 기준)의 기준이상의 음주로 인하여 발생한 손해’라고 규정한 이 約款제17조제1항제10호와 ‘漁船이 어업허가장상의 조업의 방법과 어구, 조업구역을 위반하거나 당해 漁船의 용도 이외에 운항을 하다가 발생한 事故의 손해’라고 규정한 제17조제3항제1호 및 ‘漁業에 관한 면허, 허가 또는 신고가 취소되거나 정지된 상태에서 이를 위반하여 운항 또는 조업중 발생한 손해’라고 규정한 제17조제4항제1호이다.

이러한 묵시담보가 漁船保險約款에 명시된 것은 漁船保險에 가입한 漁船이 자격없는 선장이나 기관장의 승선에 의한 인적 감항성의 결여로 인하여 事故가 발생하거나 또는 어선검사를 수검치 아니함으로써 발생한 물적 감항성의 결여로 인하여 事故가 발생하는 경우에 保險者인 水協으로서의 묵시담보를 위반하였다는 이유로 免責을 주장할 수 밖에 없었고, 이러한 묵시담보를 이해하지 못하는 漁業人들로부터 많은 이의제기가 있었기 때문이다. 이후 이러한 감항성담보 뿐만 아니라 적법성담보도 約款上에 명시하게 되었으며, 이는 保險理論에 익숙하지 못한 漁業人들에게 約款에 대한 해석상의 편의를 제공하고 또한 이해를 돕기 위한 취지를 約款上에 반영한 것이라고 볼 수 있다.

### (3) 漁船保險約款에서의 擔保에 관한 問題點

#### ① 堪航性擔保에 관한 問題點

감항성담보와 관련하여 MIA 제39조제1항에서는 航海保險에서 항해의 시작 당시에 船舶이 付保된 특정 해상사업의 수행을 위하여 감항성이 있어야 하고, MIA 제39조제5항에서는 期間保險에 있어서는 해상사업의 어떤 단계에서이든 船舶이 감항성이 있어야 한다는 묵시담보가 없다고 규정하고 있다. 또한 被保險者가 알면서도 船舶을 감항성이 없는 상태로 항해하게 하였다면, 保險者는 감항성이 없음으로 인하여 발생한 일체의 손해에 대하여 責任을 지지 않는다고 규정하고 있다. 이러한 감항성담보는 오직 航海保險에서만 인정되고 있는 것으로서 期間保險에서는 인정되지 않고 있는 것이다. 왜냐하면 航海保險은 保險이 개시될 당시에 船主가 그 船舶의 상태를 통제하거나 지배할 수 있으나, 期間保險은 保險이 개시될 당시에 船舶이 항해 중에 있으면 船主가 그 船舶의 상태를 통제하거나 지배할 수 있는 위치에 있지 못하기 때문이다.

漁船保險은 期間保險이다. 따라서 이 約款에서 감항성이 있을 것을 조건으로 하여 淸약을 승인한다는 제2조제2항과 감항성 결여와 보험사고와의 인과관계가 있는 경우에 保險者의 免責을 규정하고 있는 제17조제1항제7호는 期間保險으로서의 취지에 부합되지 않는다. 이는 MIA 제39조제5항을 살펴보면 더욱 명백해진다.

#### ② 適法性擔保에 관한 問題點

적법성담보와 관련해서는 MIA 제41조에서 付保된 해상사업은 적법한 것이며 被保險者가 사정을 통제할 수 있는 한 해상

사업은 적법한 방법으로 수행되어야 한다고 규정하고 있다. 예를 들면 해상교통안전법시행령 제2조(술에 취한 상태의 기준)를 위반하여 船舶을 운항하던 事故가 발생한 경우 그 자체가 항해에 위법성을 부여하게 되므로 적법성담보를 위반하였다는 이유로 保險金의 지급을 거절할 수가 있는 것이다.

### 1.2 約款上의 問題點

#### 1) 損傷에 관한 問題

損傷은 기본적으로 擔保하는 危險에 기인하는 損傷을 補償을 하되 免責危險에 속하는 損傷에 대해서는 保險者가 보상책임을 負擔하지 아니하는 것으로서, 漁船保險이 全危險을 擔保한다는 취지로 해석되게 하는 애매한 條項이기도 하다. 이 約款에서는 損傷을 危險의 범주에 포함시켜 擔保危險으로 취급하고 있으나, 폭발과 낙뢰의 경우 損傷이라는 擔保約款의 규정을 적용하여 補償을 할 것인지 아니면 免責約款에 명시되지 않았음을 이유로 非擔保危險으로 취급하여 補償을 하지 않을 것인지를 판단하기가 곤란하다. 따라서 損傷을 危險의 결과인 損害로서 損傷을 危險의 범주에 포함시킨 것은 모순이다. 이 條項의 損傷에 대해서는 補償하는 損害와 補償하지 않는 損害를 約款上에 구체적으로 명시하지 않는 한 그 적용여부와 해석상의 혼란은 계속될 것이다.

#### 2) 損害에 관한 問題

이 約款에서의 損害는 海上損害이다. 海上損害는 保險의 目的인 船舶이 海上危險으로 인하여 事故가 발생함으로써 保險의 目的의 전부 또는 일부가 滅失되거나 損傷되어 被保險者에게 경제적 損失을 발생시키는 것을 말한다.

海上損害는 일반적으로 물적손해, 비용손해 및 책임손해로 분류할 수 있다. 물적손해는 保險의 目的인 船舶에 대하여 발생한 재산 및 금전상의 損害를 말하는 것으로서 全損과 分損이 있으며, 비용손해는 保險의 目的인 船舶이 約款上의 擔保危險으로 인한 損害를 방지하거나 경감하기 위하여 지출한 경비 또는 보수를 말하는 것으로서 구조비, 손해방지비용이 있다. 또한 책임손해는 衝突約款에서 擔保하는 충돌손해배상책임을 의미한다.

損害는 이렇게 광범위한 의미를 내포하고 있는 海上損害로서, 이 約款에서 규정한 損害는 각 危險과 관련된 의미에서 볼 때 부합되지 않는 것으로 보인다.

#### 3) 任意救助費와 損害防止費用의 支給에 관한 問題

漁船保險約款제8조제7항에서는 동일한 事故에 대하여 保險金과 費用(임의구조비와 손해방지비용)을 동시에 지급할 경우에는 각각 保險加入金額을 그 한도로 한다고 규정하고 있다. 이 條項에서는 임의구조비도 保險金에 추가하여 補償이 될 수도 있다는 취지로 해석될 가능성이 있는 것이다. 손해방지비용에 대해서는 保險加入金額의 保險價額에 대한 비율에 따라 산출하여 保險加入金額 이내에서 지급한다고 규정하고 있고, 동일한 事故에 대하여 保險金과 동시에 지급할 경우에는 손해

방지의무에 의하여 발생한 손해방지비용은 다른 損害에 追加되는 費用이므로 保險金에 추가하여 지급하는 것이 당연하다. 예를 들어 保險加入金額이 5천만원인 漁船이 침몰하여 구조된 경우 이 約款에 의해 保險者는 全損保險金 5천만원과 費用 5천만원을 동시에 지급해야 한다. 여기에서의 費用은 임의구조비이든 손해방지비용이든 이 約款의 해석상으로는 상관없이 있는 것으로 보인다. 또한 이 漁船의 일방과실로 다른 船舶과 충돌하였으나 이 漁船이 침몰하고 구조된 경우에는 다른 船舶의 피해금액이 이 漁船의 保險加入金額을 초과한다면 충돌손해 배상에 대한 保險金 또한 5천만원을 지급해야 한다. 따라서 이 漁船에게 위와 같은 동일 事故가 동시에 발생하는 경우에는 이론적으로 이 漁船의 保險加入金額의 3배나 되는 保險金이 지급될 수도 있는 것이다.

漁船保險約款제10조제5항에서는 임의구조비와 손해방지비용을 첫째, 保險의 目的인 漁船에 事故가 발생한 경우 다른 船舶에 의하여 구조를 받아 가까운 안전 정박장소까지의 예인에 필요한 비용, 둘째 구조자에 대한 보수, 기타 損害의 방지 및 경감을 위한 필요비와 유익비라고 규정하고 있다. 즉, 이 條項에서는 임의구조비와 손해방지비용에 대한 개념정리도 없이 혼용하고 있는 것이다.

이미 기술한 바와 같이 임의구조비와 손해방지비용은 그 개념이나 성격을 달리하는 것이나, 이 條項에서는 임의구조비와 손해방지비용에 대한 개념을 혼용함으로써 約款上의 해석에 대한 논란의 소지가 있는 것으로 보인다. 구조비의 경우에는 임의구조이든 계약구조이든 관계없이 임의구조비로 補償이 될 수도 있고 손해방지비용으로도 補償이 될 수도 있다는 취지로 해석될 가능성도 있는 것이다.

## 2. 漁船保險約款上 擔保危險의 改善方案

漁船保險이 保險으로서의 운영적인 측면도 간과해서는 안 되겠지만, 이 保險이 漁業人들에게 소홀히 하는 것이 무엇이고 또한 漁業人들이 이 保險에 대하여 필요로 하는 것이 무엇인지를 염두에 두고 항상 漁業人들의 입장에 서야 한다고 본다. 이는 漁船保險이 漁業人의 생산활동을 지원함으로써 복지 여촌을 구축하는데 그 역할의 일부를 수행해야 하는 이유이기도 하다.

### 2.1 約款上의 改善方案

#### 1) 海上危險의 擔保原則에 관한 問題

漁船保險約款은 擔保危險을 명확하게 명시함으로써 保險理論에 익숙하지 못한 被保險者인 漁業人들에게 혼란이 없도록 해야 함은 물론 이들에게 유리한 방향으로 漁船保險에 대한 擔保危險의 범위를 확대조정하여야 할 것으로 보인다.

約款上에서 保險者가 海上危險을 擔保하는 원칙으로서 포괄책임주의를 채택하느냐 아니면 열거책임주의를 채택하느냐 하는 것이 중요한 것은 아니다. 다만 ITC-Hulls처럼 擔保危險을 명확하게 명시하고 擔保危險의 범위를 확대함으로써 被保險者인 漁業人들에게 믿음을 줄 수 있는 漁船保險이 되어야

한다고 본다.

#### 2) 近因主義와 相當因果關係主義에 관한 問題

MIA에서는 擔保危險에 대해서는 近因主義를 채택하고 있으나, 免責危險에 대해서는 近因主義와 상당인과관계주의를 혼용함으로써 保險者의 免責危險을 폭 넓게 인정하고 있다. 그러나 ITC-Hulls에서는 近因主義를 명확하게 명시하고 있다.

漁船保險에서는 실무상 상당인과관계주의를 채택함으로써 損害를 발생시킨 여러 가지 원인 중에 오직 하나의 원인만을 損害의 원인으로 하고 있는 近因主義보다 좀 더 넓은 의미로 해석된다는 점에서 被保險者인 漁業人에게 편의를 제공하는 조치라고 보여진다.

近因主義는 ‘.....에 근인하여(caused by)’라는 표현으로, 상당인과관계주의는 ‘.....에 기인하여(attributable to)’라는 표현으로 명시된다. 이러한 점에서 漁船保險約款에서는 約款의 해석상 또는 실무상의 혼란을 피하기 위하여 정확한 용어를 선택함으로써 그 기준을 설정할 필요가 있다고 본다.

#### 3) 默示擔保에 관한 問題

漁船保險은 보험기간을 1년으로 하는 期間保險에 해당한다. 그러나 감항성을 규정하고 있는 漁船保險約款제2조제2항의 단서조항과 제17조제1항제7호는 期間保險인 漁船保險에 대한 규정으로는 부적합하고 오히려 航海保險의 특성에 잘 부합되는 것으로 보인다. 감항성은 상대적인 것으로서 그 결여여부를 결정하는 확정적이고 절대적인 기준이 없는 사실적인 문제로 볼 수 있는 것이다.

따라서 約款제2조제2항의 단서조항과 제17조제1항제7호에 대하여 期間保險의 특성을 반영한 감항성을 대하여 규정하여야 할 것이다. 또한 적법성담보를 규정하고 있는 約款제17조제3항 제1호와 동조제4항제1호도 감항성담보를 규정하고 있는 제1항에 포함시켜 묵시담보에 대해서는 엄격한 규율을 일관성있게 유지해야 한다고 본다.

#### 4) 損傷에 관한 問題

漁船保險約款제2조에서는 損傷에 의한 事故로 인한 損害를 補償한다고 규정함으로써 損傷을 危險의 범주에 포함시키고 있다. 또한 이 條項의 損傷은 擔保危險과 免責危險 및 非擔保危險을 구분하지 않고 있어 漁船保險이 全危險을 擔保한다는 취지로 해석되게 하는 애매한 條項이기도 하다.

損傷은 ‘loss’ 또는 ‘damage’로 표현되며, 예기치 않는 경제적 가치의 감소를 의미한다. 損傷은 損害의 원인이 아닌 損害의 결과를 의미하는 것으로서 漁船保險約款에서는 損傷을 擔保危險에 포함시킨 것은 約款上의 해석상 논란이 야기될 수 있고, 특히 保險金 지급문제에 있어서 被保險者에게 불필요한 오해를 불러일으킬 소지가 다분하다. 實務者들 사이에서도 그 적용여부에 대해서 의견이 분분하고 어려움이 있는 것은 사실이다.

保險契約者와의 분쟁의 소지가 다분한 만큼 보상책임을 負擔하는 保險者로서는 이러한 용어는 보완되거나 수정되어 그

의미를 명확히 할 수 있도록 조정을 하여야 할 것으로 보인다.

5) 損害에 관한 問題

漁船保險約款제2조제1항에서 규정한 損害는 海上損害로서, 그 범위가 매우 광범위하므로 이 約款에서 규정한 각 危險과 관련된 의미에서도 부합되지 않는 것으로 보인다.

ITC-Hulls의 危險約款에 규정한 ‘滅失 또는 損傷’이라는 용어를 선택하는 것이 바람직할 것이다.

6) 任意救助費와 損害防止費用의 支給에 관한 問題

ITC-Hulls제13조제6항에서는 손해방지비용의 경우 保險加入金額을 한도로 補償되는 다른 損害에 追加되는 것임을 분명히 하고 있다. 즉, 이는 원래의 保險證券과는 별개의 追加契約이라는 것을 명확히 하고 있는 것이다.

漁船保險約款제8조제5항 내지 제7항과 제10조제5항에 대해서는 임의구조비와 손해방지비용에 대하여 그 개념을 분명히 하고 명확하게 규정하지 않는 한 保險契約者 또는 被保險者로 하여금 논란을 야기시킬 소지가 있는 條項이 아닌가 한다.

2.2 約款上的 未備點에 대한 改善方案

이 危險들은 예측할 수 없는 불확실한 위험이 상존하는 海上에서 삶을 영위하는 漁業人들에게는 경제적, 심적 고통을 주고 있는 것으로서 이러한 危險이 이 約款에 반영됨으로써 漁業人들의 고통을 조금이라도 덜어주어야 할 것이다. 이러한 危險이 約款에 반영되는 경우에 保險經營上的 측면에서 보면 保險料의 인상 등으로 오히려 漁業人들에게는 負擔이 될 수 있으므로 이는 정부가 주도적으로 추진하여야 한다. 따라서 이러한 危險들을 約款에 반영함은 물론 이러한 危險으로 인한 補償도 정부에서 해야 할 것이다.

1) 船舶 外部로부터 侵入한 者에 의한 暴力을 수반한 盜難

우리나라의 서해와 남해, 그리고 동지나해는 주로 우리나라 漁船과 中國漁船들이 조업을 하고 있는 해역이다. 이 海上에서는 우리나라 漁船들이 中國漁船들과의 조업구역 또는 漁具 등의 문제로 船員들 간에 다툼이 발생하기도 하고, 심지어는 中國漁船의 船員들이 우리나라 漁船에 승선하여 항해장비 등 기물을 부수거나 漁具를 損傷시키기도 하고 船員들을 구타하는 사례가 있다. 이렇게 하여 물적 피해를 입은 漁船所有者들은 이러한 事故가 漁船保險에서는 補償이 되지 않기 때문에 경제적인 負擔을 안고 자신의 費用으로 修理를 할 수 밖에 없는 것이다.

ITC-Hulls제6조에서는 선박외부로부터 침입한 자에 의한 폭력을 수반한 도난을 保險者가 擔保하고 있듯이 漁船保險에서도 이러한 危險으로 인한 피해를 擔保함으로써 漁業人들이 마음놓고 생업에 종사할 수 있는 보험환경을 만들어야 할 것이다.

2) 漁船에 대한 P&I保險 施行

漁船은 항해하거나 조업 중에 발생하는 다양한 형태의 事故로 인하여 물적, 인적 損害가 발생한다. 그러나 이러한 事故가 성어기에 발생하는 경우에는 조업을 포기하고 귀항하여야만 한다. 이러한 損害에 대하여 漁船所有者는 漁船保險에서 擔保하는 危險으로 인하여 발생한 損害에 대해서는 補償을 받지만, 그 事故가 漁船保險에서 擔保하지 아니하는 危險으로 인하여 발생한 損害의 경우에는 그 損害를 자신의 費用으로 承擔해야만 한다. 왜냐하면 漁船保險이 모든 損害를 擔保하는 것은 아니기 때문이다. 漁船保險에서도 P&I保險에서 擔保하는 다음의 危險을 도입하여 현재의 漁船保險이 미치지 못하는 영역을 다소나마 보완함으로써, 유가인상 등으로 인한 출어경비부담 및 어족자원고갈로 인하여 겪고 있는 漁業人들의 경제적 어려움을 해소함은 물론 漁船保險에 가입한 保險契約者들이 진정한 協同組合保險의 혜택을 받을 수 있고, 안정적인 어업활동을 할 수 있도록 해야 할 것이다.

일본의 漁船保險에서도 漁船의 침몰, 좌초, 화재 등의 事故로 漁船의 선체, 기관, 설비 등에 생긴 損害를 補償하는 普通損害保險을 가입한 경우에 한하여 가입이 가능한 漁船舶主責任保險을 시행하고 있다. 이 保險의 擔保危險은 첫째, 船舶과의 衝突에 관련된 責任으로서 舳돌선박의 損害와 적하손해는 물론 불가동손해 등이며 둘째, 재물에 관련된 責任 및 費用으로서 항만설비나 어업용 시설, 海產物 등의 재물에 가해진 損害와 漁船의 선체잔해의 인양 또는 이전에 소요된 費用 및 漁船으로부터 유출한 또는 배출된 기름 등 오탁의 방지 또는 정감을 위하여 필요한 조치를 취하기 위하여 필요한 費用 등이며 셋째, 사람에 관한 責任 및 費用으로서 事故에 의한 선원의 사망 및 행방불명, 상해에 따른 費用과 유해수색비용 등이다. 또한 승조원의 소지품손해에 관한 責任과 하역청부업자와의 계약, 에항계약 또는 크레인 등의 사용계약에 의한 責任을 擔保하고 있으며, 수질오탁 過怠金, 責任防衛를 위한 費用을 補償하고 있다.<sup>9)</sup>

(1) 船舶 이외의 物體와의 衝突로 인한 損害賠償責任損害

漁船保險約款의 충돌손해배상에서 擔保되지 아니하는 船舶 이외의 물체 즉, 衝突로 인한 손해배상책임으로서 교량, 안벽, 선거, 부표 등 항만설비와의 衝突로 인한 배상책임손해를 補償하는 것이다. 漁船이 항로표지시설인 海上의 무인등대를 衝突하여 항만당국으로부터 손해배상을 청구당한 경우를 實務에서 경험한 바가 있다. 이 경우는 漁船保險에서 擔保하지 않는 危險이므로 이 漁船의 所有者는 자신의 負擔으로 손해배상을 하여야 한다.

(2) 船舶殘骸의 撤去費用

漁船이 해상사고로 인하여 좌초가 되거나 침몰되었으나 경

9) 星野 良樹, 漁船損害等補償法詳論, 同文館出版株式會社, 1985, p551-p592



제적인 이유로 구조를 포기하고 있는 중에 당국으로부터 철거 명령을 받은 경우 漁船의 소유자가 負擔하는 費用을 補償하는 것이다. 漁船이 좌초되거나 침몰하면 漁船保險에서는 인양비 및 수리비가 그 漁船의 保險加入金額을 초과하는 경우에는 全損保險金을 지급한다. 그러나 그 漁船에 대한 인양비 및 향후 수리비가 保險加入金額을 초과함으로써 保險者로서는 실익이 없기 때문에 保險의 目的에 대한 代위권은 포기한다. 이런 경우에는 개항질서법에 의거 漁船의 所有者는 자신이 費用으로 이 난파선을 제거해야 한다.

대부분의 漁船의 所有者들은 水協에서 영여자금 등의 대출을 받고 있는 실정으로서 全損保險金이 지급되는 경우 이러한 대출금은 지급된 保險金에서 상계된다. 따라서 이와 같은 事故를 당한 漁船의 所有者가 이러한 난파선에 대한 철거명령을 받은 경우에 그 경제적 어려움은 클 수 밖에 없는 것이다.

### (3) 油類汚染損害에 대한 責任 및 費用

漁船들이 근해에서 어로활동 중 좌초나 침몰되는 事故가 발생하여 연료가 유출되는 경우에 유류오염으로 인하여 인근 양식장이나 어장이 피해를 입게 된다. 따라서 漁船의 所有者는 이로 인한 배상책임을 負擔할 수 밖에 없는 것이고, 또한 유류오염의 방지, 경감 또는 정소를 위하여 소요되는 費用 및 조치를 강구한 결과 생기는 損害에 대한 責任을 負擔하게 되거나 또는 항만당국의 명령이나 지시에 따라 이루어지는 오염의 방지, 경감을 위하여 지출되는 費用을 負擔하게 된다.

유류오염에 의한 損害는 그 피해가 막대하므로 保險者나 被保險者 모두에게 負擔이 되는 것이고, 어족자원의 고갈로 경제적 어려움을 겪고 있는 漁船의 所有者들에게는 그 負擔은 상당히 크다고 하겠다. 따라서 P&I保險에서도 유류오염사고에 대한 책임한도를 한 事故당 최고 5억 달러를 한도로 補償하고 있는 것처럼 보상액에 대한 일정한도를 정하여 이러한 피해로 인하여 漁船의 所有者들이 부담해야 하는 경제적 損害를 다소나마 補償이 될 수 있도록 해야 할 것이다.

### (4) 船員의 死亡에 대한 責任 및 費用

漁船員에 대하여는 漁船保險과 마찬가지로 漁船員및漁船災害補償保險法에 의거 水協이 그 사무를 위임받아 漁船員保險을 시행하고 있다. 이 保險에서는 船員이 海上에서 死亡한 경우 이 법이 정하는 기준에 따라 유족급여 및 장제비를, 船員이 실종이 된 경우에는 유족급여 및 장제비를 포함한 행방불명급여를 피해선원의 유족에게 지급하고 있다. 그러나 船員이 행방불명되어 그 유해를 수색하는 경우에 그 소요되는 費用은 대부분 漁船의 所有者가 負擔하고 있는 것이다. 따라서 船員이 海上에서 실종되는 事故를 당한 漁船의 所有者로서는 이로 인한 경제적 손실은 막대하므로 이러한 유해수색에 필요한 費用을 補償해야 할 것이다. 이러한 費用은 漁船員및漁船災害補償保險法에 의거 운영되고 있는 漁船員保險에서 擔保할 수 있도록 하여도 무방할 것이다.

### (5) 操業損失補償

漁船이 어로활동 중에 해상사고가 발생하는 경우 漁船의 所有者로서는 事故로 인한 물적 피해뿐만 아니라 조업을 하지 못함으로 인하여 발생하는 조업손실에 대한 損害 또한 크다고 하겠다. 특히 성어기인 경우에는 더욱 그러하기 때문에 경미한 접촉사고나 선체사고의 경우에는 수리를 연기하거나 응급 수리를 하였다가 휴어기나 비수기에 본격적인 수리를 하기도 한다.

해상사고로 인하여 漁船에 損害가 발생하는 경우 수리기간은 事故의 유형에 따라 다르지만 짧게는 일주일에서 길게는 1개월이 소요되기도 한다. 이러한 이유로 인하여 漁船의 所有者로서는 사고선박의 수리비뿐만 아니라 그 기간동안 조업을 하지 못함으로써 발생하는 조업손실 등 경제적 부담을 이중으로 지게 되는 것이다. 따라서 擔保하는 危險으로 인하여 발생한 損害에 대하여 수리를 함으로써 발생하는 조업손실을 漁船保險에서 擔保를 하여야 할 것이다. 여기에서의 손해액은 수리기간 동안에 유사한 업종의 漁船이 水協의 어업정보통신국에 보고한 일일어획량이나 전년도 동기평균 일일어획량 등 객관적으로 인정되는 어획량에 대하여 일일어획량의 경락가격을 감안하여 산출한 금액을 손해액으로 할 수도 있을 것이다.

### 3. 遠洋漁船에 대한 漁船保險 引受

水協中央會가 漁船共濟事業을 시행한 이래 인수를 하여 오던 원양어선에 대한 漁船共濟는 연근해어업과 원양어업과의 산업적 규모 차이 등으로 1973년에 遠洋漁船에 대한 共濟事業 인수를 중단하였다.

규모가 크고 적당 船價가 연근해어선에 비하여 高價인 원양어선이 再保險에 付保가 불가능하게 됨으로써 최종적으로 水協이 그 危險을 負擔해야 했고, 또한 이러한 대형어선을 인수하기에는 水協의 위험에 대한 측정 및 소화능력 등 공제사업기반이 취약했던 것으로 보인다. 따라서 水協共濟는 원양어선에 대한 인수를 중단하면서 이재율이 높은 연근해의 소형어선만을 인수함으로써 높은 危險을 감당하지 않으면 안되었던 것이다.

그러나 1996년 2월 대한재보험주식회사의 건의로 재경원장관의 허가에 의해 共濟事業에 대한 再共濟(再保險)가 가능하게 됨으로써 水協은 1999년 2월 遠洋漁船에 대한 共濟加入 제한규정을 삭제하였다. 그 해 로이드 신디케이트 외 3개사를 再保險者로 하는 漁船普通共濟에 대한 海外再保險特約을 체결하고, 대한재보험주식회사와 漁船普通共濟에 대한 해상종합재보험특약을 체결함으로써 원양어선에 대한 共濟加入의 가능성을 열어 두게 되었다.

水協은 40여년 동안 漁船共濟를 취급하여 오면서 축적된 漁船에 대한 위험처리능력이 충분하고, 또한 현재의 漁船保險도 再保險에 付保됨으로써 담보력이 제고됨은 물론 危險의 분산이 가능하게 되었다. 따라서 漁船保險에 대한 事業上의 안정성을 도모할 수 있고 어선사고에 대한 調査機能도 상호보완

할 수 있는 만큼 원양어선에 대해서도 漁船保險에서 다시 인수를 해야 할 것이다. 또한 遠洋漁船을 漁船保險에서 인수함으로써 漁業人들이 부담하는 保險料도 경감될 수 있을 것으로 보인다.

#### IV. 結 論

韓中日 3국이 EEZ를 선포하면서 연근해어장이 축소되었다. 이로 인하여 漁船의 조업여건이 악화됨으로써 무리하게 조업을 강행할 수 밖에 없는 실정으므로 어선사고는 빈번하게 발생하고 있는 것이다. 이러한 漁業人들을 위하여 漁船保險은 민營保險이 미치지 못하는 영역을 보완하고 있다고 해도 과언이 아니다. 그러나 漁船保險에 MIA 및 ITC-Hulls에서의 保險理論이나 법리를 그대로 적용할 수는 없지만, 協同組合精神에 입각한 상부상조의 목적을 달성하고 또한 漁船保險의 제도적 발전을 위해서는 漁船保險에서도 擔保危險을 ITC-Hulls 또는 P&I保險과 같이 危險의 성질에 따라 구체적으로 규정하고 擔保危險의 범위를 확대해야 할 것이다. 즉, 漁業人들에게 불리한 條項, 約款의 해석상 논쟁의 소지가 있는 條項 및 保險理論上 부합되지 않는 條項에 대해서는 漁業人들의 편익과 이익을 도모할 수 있는 방향으로 개선되어야 한다. 왜냐하면 危險이 다양해지고 대형화될수록 그 危險을 擔保하는 범위도 확대되어야 하기 때문이다. 또한 이 約款에 추가하여야 할 條項과 漁船에 대한 P&I보험제도 도입 및 원양어선 인수에 관한 사항은 政府가 주도적으로 추진함은 물론 補償에 대해서도 적극적으로 참여해야 할 것이다.

이것이 漁業에 종사하는 漁船員 등과 漁船에 대한 재해보상사업을 행하여 漁船員 등의 재해를 신속, 공정하게 補償하고 災害를 입은 漁船의 복구를 촉진함으로써 漁船員 등을 보호하고 어업경영의 안정에 이바지함을 목적으로 하는 漁船員 및 漁船災害補償保險法이 지향하는 바가 아닌가 한다.

#### 參 考 文 獻

- [1] 具鍾淳(2004), 『海上保險』, 서울, 博英社.
- [2] 金炳奇(2001), 『海上保險』, 서울, 圖書出版 斗南.
- [3] 金政秀(2003), 『海上保險論』, 서울, 博英社.
- [4] 朴相甲(2006), 『船舶保險論』,釜山, 다솜出版社.
- [5] 朴容燮(1999), 『海上保險法』,釜山, 曉星出版社.
- [6] 徐東鎬(1996), 『우리나라 水協共濟의 現況과 改善方案에 관한 研究』, 全州大學校中小企業大學院 經營學碩士學位論文.
- [7] 星野 良樹(1985), 『漁船損害等補償法詳論』, 東京都, 同文館出版株式會社.
- [8] 沈載斗(1995), 『海上保險法』, 서울, 吉安社.
- [9] 吳煥鍾(1999), 『水産業協同組合의 共濟事業에 관한 研究』, 群山水產專門大學研究報告 VOL 16, NO 2, 群山大學校.
- [10] 李龍雲(1999), 『船舶保險約款上的 擔保危險에 관한 捐軀』, 韓國海洋大學校大學院 法學碩士學位論文.
- [11] 李殷燮(1996), 『海上保險論』, 서울, 新英社.
- [12] 李在卜(1999), 『船舶保險約款論』, 서울, 保險研修院.
- [13] 車喆杓(1993), 『水協共濟의 補償制度에 관한 研究』, 韓國海洋大學校大學院 法學碩士學位論文.
- [14] 洪聖和(1999), 『1995년 協會船舶期間保險約款에 있어서 保險者의 擔保危險』, 海事法研究 VOL 10, NO 2, 韓國海事法學會.
- [15] Robert, H. B.(1993), 『Marine Insurance, vol.3 Hull Insurance』, London, Witherby & Co.,
- [16] Robert, H. B.(1998), 『Marine Insurance, vol.1 Principles & Basic Practice』, London, Witherby & Co.,
- [17] Victor, D. L.(1996), 『A Handbook to Marine Insurance』, London, Witherby & Co.,

원고접수일 : 2007년 8월 6일

원고채택일 : 2007년 10월 9일