

1. 개 요 (Summary)

우리회사(미국의 한 대형 브로커회사로 이하 “우리”라 한다)는 수출입 물량이 많은 한국의 적하보험계약자를 위하여 해상적하포괄보험프로그램 (Marine Open Cargo Program)이라는 제안서(Conceptual Proposal)를 제공하고자 한다. 이 제안서는 우리의 해상(보험)전문가들이 개발한 것으로 한국시장의 보험요율이 자유화되면 미인가 해상적하포괄보험증권 (Non-Admitted Marine Open Cargo Policy)의 사용도 허용될 것에 대비하여 작성한 것이다.

본 제안서의 주요내용은 현재 세계보험시장의 해상보험 분야에 관한 시장개요와 한국의 해상보험증권과 우리 증권의 담보범위 및 요율수준의 비교, 해상보험 고객프로그램분석(Client Marine Program Analyses) 등으로 구성되어 있으며 또한 우리증권의 장점과 한국의 적하보험 계약자가 적하보험가입시 고려하여야 할 기타 옵션에 대하여 설명하고 있다.

요약해 보면 본 제안서는 다음의 사항을 포함한다.

- 시장개요
- 담보범위 및 요율 비교
- 우리증권의 장점
- 고려하여야 할 옵션
- 사례연구
- 언더라이팅 정보
- 경영관리
- 우리의 담보능력

아무튼 우리는 계약자의 보험브로커로써 전반적인 전문회계관리서비스(full range of professional account management services)와 우리가 제안하는 프로그램의 효율성을 확보하는 데에 필요한 특화된 기술적 자원(resources)을 제공하며, 아울러 이 제안서가 상호 이익과 지속적 관계유지의 기반이 될 수 있기를 희망하는 것이다.

2. 시장현황(Market Overview)

1992년은 로이드시장의 해상보험담보능력(capacity)이 심각하게 부족한 상태에서 출발하였는데, 이는 과거의 불량한 실적(adverse experience)때문에 Name들이 손실을 보는 언더라이터를 포기한데서 기인한다. 따라서 재정적 후원자인 Name들은 건전한 보험인수원칙을 지키면서 이익을 실현하고 있는 소수의 언더라이터에게로 옮겨 가게 되었고, 이러한 언더라이터들은 로이드시장의 새로운 리더로 막대한 담보력을 행사하게 되면서 담보조건은 갈수록 좁아지고 요율은 현저하게 높아지는 현상을 보이고 있다.

담보능력은 Name들과 재보험으로부터 창출되는 데 재보험만을 취급하는 특정 신디케이트들은 보다 높은 요율에 보다 좁은 담보범위를 제시함으로써 인수제한을 가하고 있다. 이러한 환경은, 순차적으로, 언더라이터로 하여금 재보험료가 크게 인상됨으로서 재보험자에게 지급하기 위하여 또는 이러한 요인으로 인하여 입는 손실에 대한 위험을 보유하거나 적립하기 위하여 결국은 보험료를 증가시키게 만든다.

이러한 Lloyd's의 지각변동으로 런던의 회사시장 (company market)도 최소한 10여 곳의 해상보험사업자가 문을 닫았으며, 더 나아가 담보능력의 감소를 야기시키고 있다.

1992년 이전에는 대부분의 해상위험들은 그들의 모체인 Non-marine (property and casualty) 위험과 함께 패키지화 되어 있었으나, 1992년 1월 1일 재보험자들이 이의 제의를 요청함에 따라, 대부분의 패키지들은 분리되었고 현재 해상위험은 이들 property와 casualty를 담보하기 위하여 많은 보험료를 내고 독립적으로 부보되고 있다. 결과적으로, 해상담보는 개별적으로 인수할 수 밖에 없고, 다른 담보사항에 덧붙여서 인수할 수 없어 더 이상 전과 같은 값싼 효율을 이용할 수 없게 되었다.

미국의 해상보험시장은 이러한 런던시장의 지각변동으로 인하여, 대부분의 경우에 런던 보험자들의 조건보다 더 좋은 조건을 제시할 수 있는 기회를 갖게 되었으며 이러한 현상은 특히 선박보험이나 적하보험의 경우는 뚜렷이 나타난다.

3. 담보범위의 비교(Coverage Comparison)

본장에서는 우리의 증권과 한국의 표준증권을 비교하고자 하며, 여기서 논의되고 있는 내용은 다음과 같다.

- 우리증권의 장점
- 우리증권과 한국의 표준증권과의 비교
- 추가담보와 배서
- 협회약관(Institute Clause)

가. 우리증권의 장점

일반적인 증권보다 우월한 우리의 "All Risks" 증권¹⁾의 주된 장점

1) 보험조건 (Conditions)

"All Risks" (투하 및 갑판유실을 포함)

2) 운송위험담보 (Transit Cover)

피보험자가 좌우할 수 없는 이로, 지연, 부득이한 양하, 재선적, 환적및 운송계약서(contract of affreightment)상 선주나 용선주에게 부여된 재량권에 의해 발생한 여타 위험의 변경(variation of adventure)을 포함하여 최초의 창고 또는 원산지(point of origin)로부터 시작하여 통상적인 운송과정(ordinary course of transit)을 통해 최종 창고 또는 목적지까지의 전 구간의 운송위험을 담보함. 또한, 피보험자의 통제하에 자의적인(voluntary) 항해의 변경, 이로, 또는 지연은 당사의 동의가 있을 경우 추가보험료로써 확장담보됨.

1) 이하에서 설명되는 우리증권의 담보범위요약은 단지 정보제공을 위한 것으로 특정 담보범위에 관하여는 우리의 지정대리점에 별도문의바람.

3) 보험가액 (Valuation)

보험가액은 C.I.F 금액에 10%를 더한 값으로 하되, 피보험자가 다른 방법으로 보험가액을 결정하도록 하는 서면지시(written Instructions for shipment)를 접한 경우에는, 여기에 포함된 화물에 대해서는 이러한 지시에 따라 보험가액을 결정함.

4) 누적손해액 담보약관 (Accumulation Clause)

피보험자가 좌우할 수 없는 원인에 의하거나 기타의 재해(any casualty)로 인하여 발생한 어떠한 누적손해액에 대하여도 증권상 한도액의 두배까지 확장담보함.

5) 사기 선하증권 (Fraudulent of Lading)

사기 선하증권을 수령하였거나 피보험자나 그 대리인의 허락 또는 동의가 없는 선하증권이나 기타 선적서류(shipping documents)를 합법적으로 사용한데서 기인한 손해나 손상을 담보함.

6) 방역위험담보 (Fumigation Clause)

상품(merchandise)이 적재된 선박(vessel)이나 구내(premises)를 방역한 결과로 발생한 손해 및 손상을 담보하며, 우리는 그러한 손해에 대해 피보험자에게 보상할 것과 또한 피보험자는 우리가 그 손해나 손상을 타인으로부터 구상할 수 있도록 일체의 자산(any recourse)에 대하여 대위할 것을 합의함.

7) 잔존물제거 및 추가비용담보

(Debris Removal/Extra Expense)

손상품을 파괴, 폐기, 기타 처분하는데 발생한 추가비용이나

이 보험증권하의 담보위험으로 인한 손해나 손상으로 선박, 부선, 운송용구로부터 양하하는데 드는 비용을 보상함.

8) 고의적 손상/오염위험

(Deliberate Damage/Pollution Hazard)

수상 운송용구(waterborne conveyance)에 있는 동안 오염위험 또는 그 위험을 방지 및 완화하기 위한 목적이거나 공공의 복지를 위한 목적으로 정부당국의 어떠한 행위로 인하여 입은 손해나 손상을 담보함. 이경우 정부당국의 행위가 이 보험증권에서 담보되어야 하고 또한 이러한 행위가 이 보험증권에 부보된 재산을 손상시킨 경우에 한함.

나. 우리증권과 한국증권과의 비교

우리의 증권형태 (OUR POLICY FORM)

MARINE OPEN CARGO POLICY

NO. _____

OF THE

(아래의 사항은 우리에게만 관련됨)

소정의 보험료지급을 전제로 다음과 같이 부보할 것에 합의함.

1) 피보험자 (The Assured)

이 보험에 이해관계가 있는 자의 명의.

2) 보험금 수령인 (Loss Payee)

보험금을 지급받을 피보험자 또는 그 지명인.

3) 위험의 개시와 종료 (Attachment and Cancellation)

이 증권은 00년 00월 00일 이후에 행해지는 모든 선적화물에 첨부하여 위험담보가 개시되며 쌍방중 어느 일방이 해지일자를 명시하여 사전 서면통보함으로서 종료될 때까지 계속유효한 것으로 간주되지만 종료일자 이전에 이미 개시된 위험에는 영향을 미치지 않음.

4) 보험목적물 (Goods Insured)

각 내역서상의 모든 재화, 상품, 재물

5) 피보험이익 (Insurable Interest)

피보험이익을 가지고 있는 자의 대리인(agent) 또는 본인(principal)으로서 그들 자신의 이익(account)을 위하여 또는 손해, 손상, 사고가 발생하기 전과 선박이 도착하기 전에 도착한 부보통지서(instructions to insure)를 받은자 자신의 이익을 위하여 피보험자에 의해(또는 위하여) 발생된 화물을 담보하되 다음의 경우는 담보치 아니함.

- (1) 피보험자가 적하보험을 제공할 의무가 없는 FOB, FAS 또는 이와 유사한 조건으로 피보험자가 판매하는 화물
- (2) CIF조건이나 최종목적지까지의 부보를 내용으로 하는 유사 조건으로 피보험자가 구입하는 화물. 단, 이 보험증권상 별도로 미필이익(contingent Interest)이 부보되어 있는 경우 미필이익은 담보함.

6) 운송용구 (Conveyance)

자항철선(metal self-propelled vessels : 보조동력의 유무를 불문하고 범선은 제외하나 연락선(connecting conveyance)은 포함함), 부선, 육상 및 항공운송용구(우편(mail)이나 소포우편(parcel post)에 의한 화물 포함), 모든 연락선에 한하며 연락선의 경우 필요시 사환(messenger)을 포함함.

(㉞) 본 증권에서 "ship", "vessel", "seaworthiness", "shipowner/vessel owner"라는 용어는 "aircraft", "airworthiness", "aircraft owner"를 포함하는 것으로 간주함.

7) 항로제한 (Geographical Limits)

멸실여부를 불문하고(lost or not lost), 세계의 어느 항구나 지역으로부터 어느 항구나 지역까지, 또는 어떤 지시에 따라 어느 항구나 지역을 경유하든, 육상·항공·수상운송용구로의 환적이 통상적이든 아니든간에 환적위험을 포함하여 어떠한 항로를 경유하든 관계없으나 미국의 대륙내(48개 대륙주와 Colombia District을 말함)에서 위험이 개시되어 대륙내에서 종료되는 육상이나 항공운송에 의한 국내화물은 제외함. 단, Great Lake, 내수로(inland waterways), 파나마운하를 경유하는 연안운송(coastwise)과 근해운송(intercoastal)은 포함.

8) 보험가액 평가 (Valuation)

이증권에 부보된 화물(goods), 상품(merchandise), 재산(property)에 대한 보험가액은 이미 지급되었거나 지급될 운임, 보험료등 제반 비용을 포함한 송장금액(amount of invoice)으로 하며 만약 송장에 이러한 비용이 포함되지 않았다면 송장금액에 10%를 가산한 금액으로 책정함. 또한 보험가액 책정을

화물의 도착전이나 사고통보전 금액으로 할 것을 규정한 경우에는 도착전이나 사고통보전 금액으로 책정하되 이 경우의 금액은 앞서 두가지의 금액을 초과할 수 없음. 외국통화(foreign currencies)는 송장(invoice), 신용장(credit), 환어음(draft)에 적용되는 은행의 일람환율(sight rate of exchange)로 변경하여야 함. 만일 피보험자가 상기와 다른 방법에 의하여 평가되도록 하는 수기의 선적지시서(written instructions for shipments)를 받은 경우, 거기에 포함된 화물은 그러한 지시서에 따라 책정되어야 함.

9) 보상한도 (Limit of Liability)

피보험이익의 %를 보상하되 운송용구당(anyone Conveyance) 또는 어느 시점의 한 장소당 (\$) 초과하지 못함.

만약 위험에 노정된 총액이 증권상의 보상한도를 초과하더라도, 공동인수의 원칙(principle of co-insurance)을 포기한다는 전제하에 피보험자는 우리에게 위험의 총액을 통지할 수 있고 그에 따른 전액보험료(full premium)를 지불하여야 하며, 이러한 통지와 보험료에 대한 우리의 승인은 우리의 보상한도를 대체하거나 증가시키지 않음.

10) 누적손해액 담보약관 (Accumulation Clause)

피보험자가 좌우할 수 없는 사고의 발생, 운송의 중단, 환적지에서나 운송용구상에서 일어난 재난으로 인하여 본 증권상에 명시된 보상한도를 초과하여 보험목적물에 누적손해액이 있다면 그러한 초과위험을 확장담보하고 위험의 전액에 대하여 보상할 것임. 여하한 경우에도 한도액의 2배를 초과할 수 없으며 피보험자는 그 사실을 인지한 후 지체없이 통지를 하여야 함.

11) 보험조건 (Condition of Insurance)

여기에 부보되는 모든 화물은 이 증권상 F.C.&S.(Free of Capture and Seizure)와 S.R.&C.C.(Strikes, Riots and Civil Commotions) Warranty에 의해 면책된 위험을 제외하고 외부적인 원인에 의한 물리적 손실이나 손상에 대한 모든 위험을 공제율 없이 담보하며, 투하나 갑판유실로 인한 손해는 항상 담보됨.

12) 위험약관 (Perils Clause)

항해를 함에 있어 우리가 인수하고 담보하는 위험은 해상의 위험(seas), 화재(fires), 투하(jettison), 강도(assailing thieves), 선장과 선원의 악행(barratry), 기타 재화나 상품 또는 그 일부에 멸실이나 손상을 가져올 수 있는 모든 위험임.

13) 손해방지약관 (Sue and Labor Clause)

급박하고도 실제적인 손해나 재난(misfortune)이 있는 경우에 피보험자, 그 대리인, 사용자 및 양수인이 부보화물및 상품 또는 그 일부에 대하여 방어(defense), 보호(safeguard), 회복(recovery)을 위하여 손해방지조치를 하는 것은 법적으로 필수적인 것이며 이에 따르는 비용에 대해서 우리는 부보된 금액의 가액과 비율에 따라 분담할 것임. 또한 사고의 발생시 보험의 목적물을 회복(recovering), 구조(saving) 또는 보존(preserving)하기 위하여 취한 우리 또는 피보험자의 행위는 위부의 포기 또는 승낙으로 간주되지 아니함.

14) 창고간 및 확장약관 (W/H to W/H and Marine Extension)

A. 이 보험은 화물이 증권(policy), 증서(certificate), 신고사항

(declaration)에 명시된 장소의 창고를 출발하는 시점부터
개시되고, 통상의 운송과정중에 계속되며 화물이 보험증권,
증서, 신고사항에 명시된 최종목적지의 창고 또는 다음의
“C”에서 정한 대체목적지(substituted destination)에 운반될
때 까지 계속 담보됨.

B. 이 보험은 특별히 다음과 같은 기간동안의 화물을 담보함.

(1) 이로, 지연, 강제하역, 재선적 및 환적

(2) 운송계약상 선주나 용선자에게 허용된 재량권의 행사로
부터 발생하는 위험의 변경(variation of the adventure)

C. 운송계약상 선주나 용선자에게 재량권의 행사가 허용되고,
운송계약이 원래의 목적지와 다른 항구 또는 장소에서 종
료되는 경우, 이 보험은 화물이 매각되거나 이러한 항구 또
는 장소로 운반될 때까지 계속 담보되며, 화물이 매각되지
는 않았으나 원래의 목적지나 기타의 목적지로 계반될
(forwarded) 경우 이 보험은 화물이 상기의 “A”에서 정한
최종창고에 도착할 때까지 계속 담보함.

D. 이 보험이 유효한 동안이나 화물이 최종양하항의 본선으로
부터 하역이 완료된 날의 자정으로부터 15일이 경과하기
전에 재판매되거나(상기의 “C”의 조건으로 판매되지 않음)
이 보험에서 담보되는 장소 외의 타 목적지로 계반된다면,
화물은 재운송되든 상기의 15일이 경과하든 어느 것이 먼
저 발생할 때까지 양하항에서 계속 담보됨. 만약 상기의
15일이 경과되어 화물이 판매가 되고 이 보험이 아직 유효
한 경우는 판매시점에서 종료됨.

E. 보험의 목적(interest), 선박(vessel) 또는 항로(voyage)에 대하여 오류(error) 및 탈루(omission)가 있는 경우나 항해의 변경은 소정의 추가보험료로써 유효하게 계속 담보됨.

F. 이 보험은 어느 경우에도 보험목적물의 지연 또는 고유의 하자 또는 성질에 근인한(proximately caused) 손실, 손상 또는 비용을 확장담보하는 것으로 간주되지 않음.

G. 피보험자가 좌우할 수 없는 상황이 아닌 한 이 보험의 조건에는 운송의 중단(interruption) 또는 정지(suspense)는 없는 것으로 함. 상기의 사항과 상반되지 않는 한 증권상의 기타 조건들은 변경되지 않으며, F.C.&S.약관은 전적으로 유효하다는 것과, 상기의 사항들이 적대적 행위의 결과 또는 전쟁위험을 담보하는 것으로 확대해석되어서는 안된다는 것은 특별히 인정되고 있음.

15) 목적지의 변경/이로/지연

(Change of Destination / Deviation / Delay)

피보험자의 통제하에 목적지의 임의적 변경 / 이로 / 지연이 있는 경우에 피보험자는 지체없이 그 사실을 보험자에게 통지하여야 하며 필요한 경우에는 소정의 추가보험료에 의해 계속 담보됨. 이 보험상 기명된 선박에 화물의 전부 또는 일부의 선적부족(short shipment)이 발생한 경우, 우리는 피보험화물이 최종목적지까지 도착할 때 또는 피보험자에게 더 이상의 위험이 존재하지 않은 것으로 인정될 때까지중 어느 것이 먼저 발생할 때까지 피보험위험에 대해 계속 담보함.

16) 담보기간약관 (Duration of Coverage Clause)

증서(certificate) 또는 신고서(declaration)에 기재된 장소와 관계없이 판매/구매 조건을 불문하고, 피보험자가 수상운송화물(waterborne shipment)을 부보하도록 의무가 주어진 경우, 이 보험은 그 약관에서 정하고 있는 사항에 따라 운송이 개시되는 최초의 창고나 장소로부터 운송이 종료되는 최종창고나 장소까지 이 약관에 따라 담보함. 이 약관하에서 클레임이 발생하는 경우, 피보험자는 우리에게 보험금 지급을 청구하기에 앞서 구매/판매조건에 따라서 수입상/수출상으로부터 손해액 전액을 회복하기 위한 모든 합리적인 수단을 취할 것에 동의함. 이 약관에 따라 보험금이 지급된다면 피보험자는 수입상/수출상, 수입상의 보험자/수출상의 보험자 또는 기타의 책임 당사자로부터 갖는 구상권을 우리에게 대위할 것에 동의함.

17) 남미약관 (South American Clause)

남미로 수송되는 재화/상품에 대하여는, 이 약관의 내용과 상반되는 규정(특히, 창고간 약관 및 해상보험확장담보약관)에도 불구하고, 이 보험은 도착항의 본선으로부터 하역이 완료된후 60일(Magdalena 강을 경유하는 화물에 대해서는 90일간)이 경과하거나 화물이 목적지의 최종창고에 인도될때까지중 어느 것이든 먼저 발생할 때 종료되며 이경우 기산시점은 본선으로부터 하역이 완료된 날의 자정부터임.

18) 부선약관 (Craft Clause)

본선까지 또는 본선으로부터 부선(craft)및 뱃목(lighter)에 의한 운송을 포함함. 각 부선이나 뱃목은 각기 별도의 보험으로 부보된 것으로 간주하며 또한 피보험자는 부선운송인의 책임

을 면제하는 계약에 의해서도 자기의 권리를 침해받지 아니함.

19) 저장, 하송비용 (Warehousing, Forwarding Charge)

본 증권상의 어떠한 해손담보(average warranty)조항에도 불구하고, 우리는 하역, 저장, 하송 또는 기타의 비용과 이와 동시에 발생한 단독해손비용을 지급할 것과 선적, 환적, 하역시의 포장당 전손에 대한 보험가액을 보상할 것에 동의함. 또한 피난항에서의 화물의 하역에 기인하여 일어난 보험목적물의 손실 또는 손상도 보상함.

20) 공동해손약관 (General Average Clause)

- A. 공동해손 및 구조비와 특별비용은, 외국의 관습에 따라, 외국의 법규 또는 York-Antwerp규칙 또는 운송계약에 의하여 지불될 수 있으며, 운송계약이 없거나 계약상 관련규정이 없을 경우는 뉴욕항의 법과 관습에 의해 지불될 수 있음.
- B. 공동해손분담금, 구조비, 특별비용 및 손해방지비용은 보험가액과 분담가액에 관계없이 전액 지불될 수 있음.

21) 쌍방과실 충돌약관 (Both to Blame Clause)

“쌍방과실충돌”약관을 포함하는 선하증권상의 선적화물에 대해, 우리는 이보험에 의해서 담보되는 모든 손해에 따라, 피보험자가 약관하에서 선주에게 지급하여야 할 법적의무를 지는 금액(보험가입금액을 초과하지 않는 범위내)을 보상하여 줄 것에 동의함. 상기 약관에 의거 선주로부터 청구를 받았을 경우에는 피보험자는 그 취지를 보험자에게 통지할 것을 약속함. 보험자는 자기의 비용으로 선주의 청구에 대하여 피보험자를 보호할 권리를 가짐.

22) 과실약관 (Negligence Clause)

선하증권, 용선계약서 및 해상화물운송계약에서 과실면책약관이나 잠재하자면책약관이 삽입되어 있어도 이로 인하여 피보험자는 보험계약상의 권리를 침해받지 아니함. 피보험자와 당사는 선박의 내항성이 있는 것으로 인정하며, 선주, 용선자, 대리인 또는 사용인의 악행(wrongful act)이나 불법행위(misconduct)에 기인한 손해의 경우, 그러한 악행이나 불법행위가 없었더라도 이 증권에 의하여 보상받을 수 있었던 손해는 선의의 피보험자에게 그 구상의무를 지우지 아니함. 도선사의 승선여부와 관계없이 항해하여도 무방하며, 인명이나 재물을 구조하거나 어떠한 상황에서도 타 선박을 예인 또는 원조하거나, 예인되어도 무방함.

23) 인치마리약관 (Inchmaree Clause)

이 보험은 선장(master), 선원(mariners), 항해사(mates), 기관사(engineers) 또는 도선사(pilots)에 의한 선박의 관리와 항해시 과실(faults)이나 오류로 인하여 또는 보일러의 폭발(bursting of boilers), 차축의 파손(breakage of shafts), 또는 기계, 선박 또는 부속장치의 잠재적 하자(latent defect)로 인하여 보험목적물에 입힌 멸실이나 손상을 담보함.

24) 포기약관 (Waiver and/or Release Clause)

이 보험에 영향을 미치지 않는 범위내에서 피보험자의 면책조항을 담고 있는 제한된 선하증권, 용선계약서, 인수증, 화물계약서를 인정하도록 피보험자에게 특권이 주어짐. 또한 특권은 책임의 제한에 관계없이 계반운송협정(railroad sidetrack agreement)을 이행할 수 있도록 피보험자에게 허용됨.

25) 사기선하증권 (Fradulent Bills of Lading)

이 증권은 피보험자나 대리인 또는 선주가 사기의 선하증권, Shipping Receipts, Messenger Receipts, 기타의 선적서류를 수취함으로써 입은 멸실이나 손해를 담보함. 또한 피보험자나 그의 대리인의 동의나 허가가 없는 선적서류와 선하증권을 합법적으로 사용한다쳐 야기된 멸실이나 손해를 담보함.

26) 폭발담보약관 (Explosion Clause)

이 증권에 의하여 담보되는 위험은 어디에서(wheresoever) 어떻게(howsoever) 발생하든 그 비율에 관계없이 폭발로 인한 손상, 손실 또는 비용을 포함함. 그러나 이 증권에서 규정한 F.C.&S와 S.R.C.C.에서 면책된 위험은 제외함.

27) 연안약관 (Shore Clause)

이 보험은 부두(docks), 선창(wharves), 연안(elsewhere on shore)에 있거나 육로로 운송되는 동안에 담보되며 적용가능한 보험조건은 화재, 폭발, 번개(lightning), sprinkler의 누손(leakage), 항공기 손해(aircraft damage), 낙하물체(falling object)에 의한 손해, Cyclone, Hurricanes, Tornados, 폭풍(windstorms), 우박(hail), 산사태(landslide), 지진(earthquakes), 화산폭발(volcanic eruption), 홍수(flood), rising of navigable waters, 운송용구의 충돌(collision), 탈선(derailment), 전복(overturning) ; 부두, 선창, 또는 다른 구조물(structures)의 붕괴(collapse)나 함몰(subsidence)에 의한 손해를 포함함

28) 기계약관 (Machinery Clause)

판매를 위한 완제품 또는 몇 개의 부분품으로서 사용되는 기

계나 기타의 부품이 선적되고 이러한 기계나 부품에 이 보험에서 담보하는 손실이나 손상이 발생하였을 경우, 회사는 손실 또는 손상을 입은 부분이나 피보험자가 추가로 선택하였을 때에는 그 비용(손해방지비용 및 하송비용 포함)의 보험가액에 대한 비율 또는 기계 및 부분품의 수선비용, 하나 또는 수개의 부분품에 대한 교체나 수선비용의 보험가액에 대한 비율로 보상함.

29) 상표약관 (Labels Clause)

상표(labels), 캡슐(capsules), 포장지(wrappers)에 영향을 미치는 손해가 발생한 경우, 그 손상이 증권상 보상되는 것이라면 우리는 신상표, 신캡슐, 신포장지에 지급되는 충분한 금액과 원상회복에 필요한 비용에 한하여 보상을 하나 어떤 경우에도 손상된 상품의 보험가액 이상으로는 보상치 않음.

30) 상표부착상품약관 (Brand or Trade Marks Clause)

브랜드나 트레이드마크를 부착한 상품 또는 공급자, 피보험자, 구매자의 브랜드나 트레이드 마크에 개런티가 수반된 상품이 손해를 입은 경우, 피구조물의 가액은 모든 브랜드나 트레이드마크를 제거한 후 결정되어야 함. 브랜드나 트레이드마크가 제거될 수 없는 컨테이너 화물은 Plain Bulk Container로 옮겨져야 함. 브랜드나 트레이드마크의 제거비용은 우리가 부담하지만 어떤 경우에도 당사는 손상된 상품의 보험가액을 초과하여 보상하지 아니함.

31) 거부 / 반환약관 (Refused / Returned Shipment)

피보험자나 수탁자가 피보험상품의 인수를 거부하거나 인수할

능력이 없는 경우, 이 보험은 그러한 화물이 다른 방법으로 처분될 때까지 또는 지연이나 반환되는 동안 확장담보됨.

32) 방역위험 담보약관 (Fumigation Clause)

선박이나 기타의 장소를 방역한 결과 피보험자의 상품에 직접적인 멸실이나 손상이 발생한 경우, 우리는 그러한 멸실이나 손상을 피보험자에게 보상할 것이며 피보험자는 타인으로부터 이러한 멸실이나 손해를 구상할 수 있도록 일체의 자산(any recourse)에 대하여 대위할 것을 합의함.

33) 잔존물제거 (Debris Removal)

이 증권은 이 보험에서 담보되는 재물(property)의 모든 잔존물(debris)을 제거하기 위한 비용 또는 이 증권상의 부보위험으로 부터 발생한 손해에 의하여 야기된 잔존물을 파괴하는데 소요되는 비용을 보상함.

34) 추정전손 (Constructive Total Loss)

현실전손이 불가피하거나 발생될 비용이 보험가액을 초과하지 않고서는 현실전손으로부터 부보화물을 보호할 수 없을 경우, 부보화물을 정당하게 위부하지 않는한 추정전손으로 보상하지 아니함.

35) 시장상실 및 지연약관 (Loss of Market / Delay Clause)

부보위험에 기인한 것인지를 불문하고 증권상 명확히 표현되어 있지 않으면, 지연으로 인한 멸실, 손상, 변질이나 시장상실로 인한 손해를 보상하지 아니함.

36) 보험이익불공여약관 (Carrier Clause)

이 보험은 운송인(carrier)이나 수탁인(bailee)에게 직접 또는 간접적으로 유리하게 이용되어서는 안됨.

37) 통합 / 재포장 / 분류

(Consolidation / Repacking / Break Down)

합의된 보험료를 대가로, 이 증권상에 제공된 보험은 운송에 따른 저장, 포장, 재포장, 통합, 해체, 컨테이너 입하, 컨테이너 출하, 분배등을 위하여 피보험자를 포함하여 운송주선업자(freight forwarders), 수출포장업자(export packers), 통합자(consolidators), 운송업자(truckers), 창고업자(warehousemen), 공급업자(suppliers)등의 구역(premises)에 있는 동안은 그곳이 세계의 어디든지간에 본선으로부터 선적전 하역후를 불문하고 그러한 구역(premises)에 도착한 후부터 15일간을 담보함. 그로부터 이 보험은 화물이 창고간 약관과 해상확장담보약관에 기재된 목적지의 최종창고까지 인도될 때까지 운송중 계속 담보됨. 상기의 기한을 넘어 지체될 경우에는 소정의 추가보험료로써 계속 담보될 수 있음.

38) 고의손해 / 오염위험

(Deliberate Damage/Pollution Hazard)

보험목적물이 해상운송용구(waterborne conveyance)의 선상에 있을때에 한하여 정부당국이 해상오염위험이나 위협을 방지하거나 경감하고 공공의 복리를 위하여 취한 정부당국의 조치로 인해 직접적으로 보험목적물에 입힌 손해를 확장담보함. 단, 정부조치를 필요로 하는 사건이나 사고가 이증권상에서 보상될 수 있는 손해의 결과이거나 보험목적물이 그러한 사건이나

사고의 직접적인 결과로서 물리적 멸실이나 손해를 입은 경우에 한함. 이 약관은 본 증권에서 별도 정한 경우를 제외하고 보상한도를 증가시킬 수 없음.

39) 타보험 (Other Insurance)

- A. 어떤 특별한 위험이 개시되기 전에 피보험자나 타인이 보험목적물과 관련하여 직간접적으로 타보험에 영향을 미치는 경우 우리는 타보험하에서 보상이 가능한 금액과 타보험이 없었을 경우 보상할 수 있는 금액의 차액만을 보상함.
- B. 상기 특별위험이 개시된 후에 보험목적물과 관련하여 타보험에 영향을 미치는 경우에 우리는 타보험으로부터 분담금을 청구할 권한이 없이 보험목적물의 전체가액을 보상할 것임.
- C. 어떤 특별위험의 개시시기와 동일한 날짜에 보험목적물에 대해서 타보험에 가입하는 경우 이는 동시보험(simultaneous)으로 간주될 것이며 우리는 그러한 동시보험의 총액에서 차지하는 비율에 따라 비율분담이상으로 보상하지 않지만 본 증권에서 담보된 부보위험에 의한 멸실이나 손해를 타보험하에서 보상받을 수 없을 경우 보험가입금액 한도내에서 손해액 전액을 보상할 것임
- D. 이증권의 수익자가 피보험자 이외의 운송인이나 수탁자가 체결한 화재보험이나 기타보험을 이용할 수 있는 경우 ,또는 이보험이 존재하지 않는다면 화재보험 및 기타보험을 이용할 수 있는 경우 이보험은 타보험을 이용할 수 있는

한도까지 무효가 됨. 이보험은 화재보험이나 타보험과 이
증권상의 조건상 차이점만을 담보함.

E. 어떠한 경우에도 우리는 본 증권하에서 영수한 보험료를
보유할 것이며 타보험을 발급한 언더라이터나 보험회사의
지불능력을 보증하고 신속한 보험금 지급을 보장함. 그러
나 회사는 이 약관의 조건에 따라 책임이 경감된 정도까지
만 보험금을 지급하며 어떠한 경우에도 그러한 타보험이
존재하지 않더라도 이중권상 지급할 금액을 초과할수 없음

40) 담보조항 (Warranties)

이하의 담보조항(warranties)에서 면책되는 위험에 대하여 명
확하게 명시된 또 다른 규정(provision)이 없는 한 다음의 담
보조항은 우선적이며 여기에 포함된 또는 날인되거나 배서된
다른 조항에 의해 수정되거나 대체될 수 없음.

A. F.C. & S WARRANTY(APRIL 3, 1980) :

본 증권상 어떠한 규정에도 불구하고 이 보험에서는 다음
사항에 대하여 보상할 수 없음.

- (a) 평화시든 전쟁시든간에 또는 합법적이든 아니든 포획
(capture), 나포(seizure) 감금(arrest), 구류(restraint), 압
수(detainment), 선매(confiscation), 징발(preemption)또
는 국유화(nationalization)와 이러한 행위의 결과나 행위
를 하고자 기도한 결과를 담보하지 않음
- (b) 평화시든 전쟁시든 1)원자력(atomic)이나 핵분열(nuclear
fission) 또는 핵융합(fusion) 또는 방사력(radioactive
force)을 이용한 무기 2)지뢰(mine), 어뢰(torpedo)의 사

용에 기인한 멸실, 손해, 비용

- (c) 적대행위나 군사적행위의 모든 결과(선전포고의 유무에 관계없음). 그러나 이러한 면책약관은 항공기, 로켓, 미사일류(전쟁무기제외), 고정물이나 부유물체(지뢰, 어뢰제외)와의 충돌이나 접촉, 좌초, 황천, 화재, 폭발이 교전국(belligent power)에 의한 또는 교전국에 대한 적대행위로 인하여 직접적으로 기인되지 않는 한 면책하는 것은 아님. 여기에서 국가라 함은 어느 국가와 연합하여 해군, 육군, 공군을 보유하고 있는 모든 정권이 포함됨
- (d) 내란(civil war), 혁명(revolution), 모반(rebellion), 반란(insurrection)의 결과 또는 이로 인한 투쟁(strife) 또는 계엄령(martial law)의 선포, 군사력이나 해적행위(piracy)로 인한 결과.

B. S.R.C.C. WARRANTY(APRIL 3, 1980):

본 증권상 어떠한 규정에도 불구하고 이 보험에서는 다음의 원인으로 야기되는 멸실, 손해 비용은 담보하지 않음.

- (1) 파업(strikes), 공장폐쇄(lockouts)또는 노동자 방해(disturbances), 폭동(riots), 소요(commotions) 또는 그러한 사고나 무질서에 참여하는 사람들의 행위
- (2) 주권국의 대리인여부와 관계없이 정치적, 폭력적, 사상적인 목적으로 수행된 행위로부터 야기되는 멸실, 손해 비용이 우연이든 의도적이든간에 한사람이나 그이상의 사람들의 행위를 포함하는 것으로 간주되는 만행(vandalism), 파괴행위(sabotage) 또는 악행(malicious act).

41) *AIMU Nuclear Exclusion Clause-Cargo (April, 1991)*

이하의 담보조항(warranties)에서 면책되는 위험에 대하여 명확하게 명시된 또 다른 규정이 없는 한 다음의 담보조항은 우선적이며 여기에 포함된 또는 날인되거나 배서된 다른 조항에 의해 수정되거나 대체될 수 없음.

본 증권상 어떠한 반대규정에도 불구하고 이 증권은 간접적이든, 직접적이든 핵반응, 방사능, 방사능오염(그것이 어떻게 야기되든지 관계없음)으로 발생하는 또는 기인되는 멸실, 손해, 비용에 대해서는 적용하지 않는 것으로 합의함. 그러나 이증권의 모든 조항에 따라 만약 이 증권이 화재위험을 담보하고 미국이나 미국의 모든 구역 또는 Puerto Rico내에 위치한 보험목적물에 입힌 직접적인 물리적 손해(상기 면책위험에 의해서 직접적으로 야기된 화재에 의해)는 핵반응, 방사능, 또는 방사능오염이 이 증권의 F.C.&S약관에서 제외되는 어떤 위험으로 인해서 직접적이든 간접적이든 야기되지 않는다는 것을 조건으로 함.

이 약관에서 어떤 것도 직간접적으로 위에서 언급한 화재위험으로부터 발생하는 핵반응, 방사능, 방사능 오염에 의해서 야기되는 멸실, 손해, 배상책임, 비용을 담보하는 것으로 추정될 수 없음.

42) *중개인약관 (Brokers Clause)*

피보험자의 보험중개인인 우리의 New York 사무소는 오로지 우리회사의 대리점이 아니라 피보험자의 대리인이라는 것을 합의하며 우리가 보험중개인에게 통보되거나 전달된 모든 통지는 이보험에 영향을 미치거나 또는 취소와 관련하여, 피보험자에게 통보한 것으로 간주함.

43) 보험증서의 발급 (Issuance of Certificates)

하기의 모든 담보위험에 대해서 보험증서나 특별증권(Special Policies)을 부서(countersign)하는 것은 피보험자에게 부여된 특권임. 그러나 어떠한 보험증서나 증권도 피보험자의 대표성을 위임받은 자에 의해서 부서되지 않는다면 효력이 없는 것으로 합의함. 피보험자는 우리에게 전달(전송)을 위해 우리 New York 사무소로 보험증서와 모든 증권의 사본을 인도할 것에 동의함. 또한 보험증권과 보험증서에 82/1/1부터 시작된 London의 적하보험 신약관(A, B, C)과 War/S.R.C.C.약관을 첨부토록 하는 것이 허용되며 만약 무역조건, 신용장, 또는 다른 금융조건에 의해 그러한 신약관이 요구되면 이 보험의 증권이나 증서에 그러한 신약관을 첨부하여 사용할 수 있으며 신약관과 본 보험증권간에 조건차이는 소정의 추가보험료로로서 담보됨.

44) 고지서 (Declarations)

피보험자는 본 증권에서 담보되는 개개의 화물(도착하든, 도착하지 않던간에)의 발생사실을 알게되면 가능한 빨리 피보험자의 보험중개인인 우리의 뉴욕사무소에 통보를 함으로서 우리회사에 전송(전달)되도록 하여야 함. 만약 보험증서나 특별한 증권이 발급되었다면(약관 43에 따라)사본이 통지서에 첨부되어야 함. 이러한 통지서를 받는 우리회사는 이 증권에서 합의된 한도를 초과하지 않는 한 모든 조건에 따르는 것으로 함.

45) 오류 및 탈루 (Errors and Omission)

이 보험은 피보험자가 증권, 증서, 통지서사본의 송부과정에서 고의가 아닌 오류, 탈루, 지연이나 또는 만약 부보화물이 다른

선박이나 운송용구에 의해 선적될 경우 보험목적물, 선박, 항해등을 고지함에 있어서 고의가 아닌 어떠한 오류에 의해서도 침해를 받지 않으며 단, 이러한 사실을 피보험자가 알게 되면 즉시 우리에게 통지하여야 함.

46) 보험료 (Premiums)

이 보험에 대한 대가로 피보험자는 이증권에 의하여 담보되는 모든 화물에 대하여 그화물이 통보되던 그렇지 않던간에 우리 회사에 합의된 보험료를 지급해야 함.

47) 관련자료의 열람 (Inspection of Records)

우리 또는 대리인은 이 증권의 조건에 따라 선적되는 화물에 대해서 업무시간동안 언제든지 피보험자의 관련자료(records)를 열람할 특권을 가짐. 이러한 특권은 이증권의 종료시점후 12개월에 만료됨.

48) 손해의 통지 (Notice of Loss)

이 보험하에서 클레임이 발생할 지도 모르는 모든 손실이나 손상이 피보험자나 수탁자에게 알려진 경우, 피보험자는 별도의 지시가 없는 한 최단시간내에 우리의 뉴욕사무소의 해상보험부에 만약 손해가 발생하거나 경비가 지출된 장소의 가까운 곳에 우리 대리점이 있다면 대리점에 통지를 함

49) 손상화물의 운송정지

(Interruption of Transit of Damaged Goods)

손해의 정산을 목적으로 우리 또는 우리가 지정한 검사원의 지시하에 통상의 운송을 벗어난 화물은 그러한 화물을 타인에

게 판매하거나 최초의 수탁자에게 인도하여 처리할 때까지 운송이 중단되거나 정지되어 있는 동안 별도의 추가보험료를 지불하지 않고 또한 우리에게 통지할 필요도 없다는 조건으로 계약이 체결된 경우에 한하여 계속 담보됨. 단 이 경우 운송의 중단이나 정지동안 피보험자는 검사인의 지시에 따라야 함.

50) 분손 (Partial Losses)

부보된 위험으로 인해 화물이 손상을 입은 경우 그 손해액은 단지 포장된 내용물에 대해 손상을 입은 비율에 따라 평가됨.

51) 손해액의 지급 (Payment of Losses)

손해는 본 화물에 대한 보험가입증명과 손해를 입증하는 서류를 제출한 후 30일 이내에 지불할 것임.

52) 대위권약관 (Subrogation Clause)

우리는 멸실, 손상, 비용에 대해서 보험금을 지급한 경우 그러한 보험금 지급과 관련하여 책임이 있을 수 있는 운송인, 수탁자, 다른제 3자에 대하여 피보험자가 갖는 모든 권한을 기 지급한 멸실, 손상 비용의 범위까지 피보험자로부터 대위하는 것으로 합의함.

공동해손을 제외하고 증권에서 기명된 피보험자, 계열사, 자회사, 관계회사, 추가적인 기명피보험자나, 또는 이들 피보험자, 종속회사, 자회사, 관계회사, 추가적인 기명피보험자에 의하여 용선되거나 전부책임이든 일부책임이든 화물이 운송되거나 운임이 관계되는 어떠한 선박이나 부선, 송유관에 대해서도 대위권을 행사할 수 없음.

53) 소송 (Suit)

우리는 이보험에 의해서 claim의 회복에 대한 행위나 조치가
뉴욕주의 법에서 규정한 시간내에 시행된다면 방해될 수 없음.

54) 제목 (Captions)

본 증권에 나타난 제목은 단지 참고만을 위한 것이지 이 증권
의 부분을 형성한다고 간주되지 않음.

55) 대체약관 (Superseding Clause)

여기에 포함된 약관(clauses : No.1부터 No.55)과 담보조항
(warranties)은 법에서 요구하는 약관을 제외하고는 이러한 내
용이 첨부되는 증권에서 일치하지 않거나 어긋나는 것들을 무
시할 수 있음.

POLICY ISSUANCE (증권발행) :

증권발행일자 : 년 월 일

SCHEDULE (요율표)

_____에 대한

_____번 보험증권에 첨부되며 그
일부를 형성함

피보험자 : _____

유효기간 : _____

Note. 이 요율표는 _____ (_____)의 확정일부 통지로 변경할 수 있음.

- (A) 소유되든 관리되든 또는 나용선으로 운영되는지의 여부를 불문하고 정기선으로 유선급의 1000톤 이상의, 당사가 인정하는 강철 또는 철재 기선이나 모타 선박에 의해 운송되어야 함.

그리고

- (B) 미국선급협회(American Bureau of Shipping)의 A1이나, 로이드 선급협회(Lloyd's Register)의 100 A1 또는 이와 동등한 선급을 가진 100톤이상 20년 이하의 강철 또는 철재 기선이나 모타 선박에 의해 운송되어야 함. 그러나 (a) Great Lake에서 취항할 목적만을 위해 건조된 선박 (b) 무력 또는 군사 목적으로 건조된 선박은 제외 됨

전쟁, 동맹파업, 폭동 및 국내소요에 대해서는 선적일 현재 추가보험요율을 적용함.

협회 적하보험약관 (전위험)
INSTITUTE CARGO CLAUSES (All Risks)

1. 운송약관 (Transit Clause)

이 보험은 화물이 보험증권에 기재된 지역에서의 창고 또는 장치장에서 운송개시를 위하여 떠날 때부터 담보가 개시되고 통상의 운송과정중에 계속되며 다음 경우중 어느 것이 먼저 발생하든 발생시점에서 종료됨.

- (a) 보험증권에 기재된 목적지에서 수탁자(consignee)의 또는 기타 최종창고 또는 보관장소에 인도.
- (b) 보험증권에 기재된 목적지나 또는 그 이전어거나를 불문하고, 피보험자가 다음과 같은 목적을 위해 선택한 일체의 창고나 보관장소에 인도.
 - (i) 통상적인 운송과정 이외의 보관또는
 - (ii) 할당이나 분배
- (c) 최종 양하항에서 외항선으로부터 화물을 양하후 60일의 만료일이 경과할 때

만약, 화물이 최종 양하항에서 외항선으로부터 양하작업후 그러나 본 보험기간의 만료이전에 이 보험증권하에서 담보된 목적지 이외의 곳으로 수송되는 경우에는 이 보험은 전항에서 규정된 보험종료의 조건에 따라 계속되나, 그러한 목적지를 향해서 수송을 개시할 때 종료됨. 이 보험은 피보험자가 좌우할 수 없는 지연, 이로, 부득이한 양하, 재선적, 환적 및 해상운송계약에 의거, 선주나 용선자에게 부여된 자유재량권의 행사결과로 생기는 위험의 변경기간중(본조 상기한 바에서 규정된 보험종료의 조건및 제2조의 규정에 따라) 유효하게 계속됨. 그

러나 여하한 경우에도 지연 또는 보험목적물의 고유의 하자 혹은 성질을 근인으로 해서 생기는 멸실, 손상 또는 비용까지도 확장담보하는 것으로 간주하여서는 안됨.

2. 운송종료약관 (Termination of Adventure Clause)

피보험자가 좌우할 수 없는 사정에 의하여, 해상운송계약이 그 계약서에 기재된 목적지 이외의 항구 또는 지역에서 종료되거나 또는 기타의 사정으로 제1조에서 규정된 화물의 인도이전에 수송이 종료되었을 경우에는 지체없이 그 취지를 보험자에게 통보하고 또한 청구를 받으면 추가보험료를 지급할 조건으로 하여

- (i) 화물이 상기의 항구 또는 지역에서 매각된 후, 인도되거나 또는 별도의 합의가 없는 한, 그러한 항구 또는 지역에서 외항선으로부터의 양하작업완료후 60일이 경과되거나, 그 중의 어느 한 쪽이 먼저 생길 때 또는
- (ii) 만약, 화물이 상기 60일의 기간(또는 합의하에 60일의 기간을 연장한 기간)내에 보험증권에 기재된 목적지 또는 기타의 목적지로 계속 운반된 경우에는 상기 제1조의 규정에 따라 보험이 종료될 때까지, 이 보험은 계속 유효하게 존속됨.

3. 부선약관 (Craft Clause)

본선까지의 및 본선으로부터의 부선 및 뗏목 수송을 포함함. 각 부선 및 뗏목은 각기 별도로 부보된 것으로 간주함. 피보험자는 부선운송인의 책임을 면제하는 계약에 의해 자기의 권리를 침해받지 않음.

4. 항해의 변경약관 (Change of Voyage Clause)

항해의 변경이 생기는 경우 혹은 보험의 목적, 선박 또는 항해에 관한

기재상의 탈루나 오기가 생기는 경우에는 추후 협정되어야 할 추가보험료에 의하여 담보가 계속됨.

5. 전위험담보약관 (All Risks Clause)

이 보험은 보험목적의 멸실 또는 손상의 모든 위험을 담보함. 그러나 여하한 경우에도 지연 또는 보험목적물의 고유의 하자 혹은 성질을 근인으로 해서 생기는 멸실, 손상 또는 비용까지도 확장담보하는 것으로 간주하여서는 안됨. 이 보험에 의거 청구할 수 있는 보상금은 손해율의 다과에 관계없이 지급됨.

6. 추정전손약관 (Constructive Total Loss Clause)

추정전손에 대한 보험금청구는 화물의 현실전손이 불가피하다고 생각될 때 또는 화물을 회복시켜 거기에 손질을 하고, 그것을 담보목적지까지 계속 운반하는데 소요되는 비용이 그 목적지에 도착했을 때의 화물의 가액을 초과할 것 같기 때문에 화물을 정당하게 위부하지 않는 한, 이 보험증권하에서는 보상되지 않음.

7. 공동해손약관 (General Average Clause)

공동해손및 구조비는 외국에서 작성된 정산서에 의하거나, 또는 해상화물운송계약에 그렇게 규정되어있으면 "York Antwerp"규칙에 의거 정산됨.

8. 내항성승인약관 (Seaworthiness Admitted Clause)

피보험자와 보험자와의 사이에서는 선박이 내항성이 있는 것으로 인정함. 손해가 발생했을 때 이 보험증권에 의한 보상청구권은 그 손해가 피보험자의 관여없이 행하여진 선주 또는 그 사용인의 불법행위나

비행에 기인될 지도 모른다는 사실때문에 침해받지는 않음.

9. 수탁자약관 (Bailee Clause)

모든 경우에 손해의 방지및 경감을 위해 적절한 조치를 취하고, 또한 운송인, 수탁자, 또는 기타 제 3자를 상대로 한 모든 권리를 확보해 놓는 것은 피보험자및 그 대리인의 의무임.

10. 보험이익불공여약관 (Not to Inure Clause)

이 보험은 운송인및 기타의 수탁자에게 유리하게 이용되어서는 안됨.

11. 충돌약관 (Collision Clause)

이 보험에서는 손해보상의 범위를 확장하여 해상화물운송계약 “쌍방 과실충돌”약관에 의한 피보험자의 부담액중 본 보험증권에서 보상받을 수 있는 손해에 관한 부분을 지급해 줌.

12. 포획나포부담보약관 (F.C. & S. Caluse)

포획, 나포, 강류, 억지 또는 억류와 이러한 행위의 결과 또는 이러한 행위를 하고자 기도한 결과를 담보하지 않음. 또한 선전포고의 유무에 관계없이 적대행위 또는 군사적행동의 결과를 담보하지 않음. 그러나 본 면책약관은 교전국에 의하여 혹은 교전국에 대하여 행해진 적대행위로 인하여 직접(또한 당해 선박 또는 충돌의 경우에 있어서는 충돌에 관련된 타 선박이 수행하고 있었던 항해의 임무 또는 성질과는 관계없이) 발생되지 않는 한 고정 혹은 부유물체(기뢰 또는 어뢰는 제외)와의 충돌 또는 접촉, 좌초, 황천 또는 화재를 면책하는 것은 아님. 또한 본 면책약관에 관한 한 “국가”라 하는 것은 어느 국가와 제휴하고 해군, 육군 또는 공군을 보유하고 있는 모든 정권이 포함됨. 또한

내란, 혁명, 모반, 반란 또는 이로 인해서 생기는 국내투쟁의 결과와 해적행위를 담보하지 않음. 만약, 제12조가 말소되었을 경우에는 적하 보험용의 현행 협회전쟁약관이 이 보험의 일부를 구성하는 것으로 간주함.

13. 동맹파업폭동소요부담보약관(F.S.R.C.C. Clause)

하기 사유로 인한 멸실이나 손상을 담보하지 않음.

- (a) 동맹파업자, 직장폐쇄를 당한 직공, 또는 노동분쟁, 폭동 또는 소요에 가담한 자에 의하여 발생한 것
- (b) 동맹파업, 직장폐쇄, 노동분쟁, 폭동 또는 소요의 결과로 생긴 것

14. 신속조치약관 (Reasonable Dispatch Clause)

피보험자는 자기가 좌우할 수 있는 모든 여건하에서는 가능한 한, 신속하게 행동하는 것이 이 보험의 조건임.

(㉞) 유의사항 : 피보험자가 이 보험에 의거 “계속 담보”되는 사유의 발생을 알았을 때에는 지체없이 그 요지를 보험자에게 통지함을 요하며, 담보를 계속 받을 수 있는 권리는 이 의무의 이행여부에 달려있음.

다. 추가 담보와 배서

1) 콘테이너의 부족손 (Shortage from Container)

화물을 콘테이너로 운송할 경우 이 보험은 내용물의 부족손을 보상하는데 내용물의 부족손이란 다음간의 차이를 말함.

- (1) 화주(shipper)나 공급자(supplier)의 송장(invoice)이나 포장리스트(packing list)에 콘테이너에 선적되었다고 기록된

포장이나 단위의 수

- (2) 피보험자, 수탁자 또는 그 대리인에 의해 컨테이너에서 하역된 포장이나 단위의 수

2) 추가비용 (Extra Expenses)

- (1) 이 보험 하의 피보험위험으로 손상된 화물을 파괴, 폐기 및 기타 처분하는 데 추가비용이 발생하는 경우와, 그 화물을 선박 및 기타 운송용구에서 하역하는데 추가비용이 발생한 경우, 비용은 보험목적물의 손상외에 추가하여 전액보상함.
- (2) 피보험자가 통제할 수 없는 항해가 좌절(frustration), 중단(interruption) 및 종료(termination)된 경우 피보험자가 화물을 원목적지 또는 변경된 목적지로 탁송하는데 소요된 모든 추가비용을 보상함.

3) 대위권의 포기 (Waiver of Subrogation)

피보험자가 손해 발생 전에 배상책임을 면제하여 준 자, 또는 피보험자가 소송을 제기하지 않기로 합의한 자에 대해서는, 우리는 일체의 대위권을 포기하는 것으로 합의함.

4) 상표약관의 추가사항

(Addendum to Brands/Trademarks Clause)

피보험자와 손상된 상품 간의 관계에 대한 증거를 모두 제거하는 것이 불가능한 경우 우리는 화물의 구조에 대한 권리를 포기하며 피보험자는 자신의 재량으로 손상화물을 파괴할 수 있음.

5) 외상매각자 (Unpaid Vendors)

해상적하보험이 포함되지 않은 조건으로 피보험자가 매각한 화물에 대해, 이 보험은 다음에 규정된 조건으로, 외상매각자로서의 피보험자의 미필이익만을 추가 담보함.

이 추가 담보는 판매조건에 따라 화물이 구매자의 위험에 들어 갈 때 개시되고, 판매조건에 따라 외상대금 전액이 결제되면 종료되나, 어떠한 경우에도 이 증권하에서 우리의 위험이 통상적으로 종료되는 시점을 지나서까지 담보하지는 않음.

이 보험의 부보화물은 판매계약서에 기재된 피보험자의 매도로 평가됨.

이 보험은 어떠한 경우에도 구매자나 구매자의 보험자에게 유리하게 이용되어서는 안됨. 그러나 만약 이 보험에서 보상받을 수 있는 손해가 발생하였으나, 그러한 판매조건(terms of sale)이 없어 피보험자가 정상대로 구매자로부터 구매대금을 받을 수 없는 경우, 우리는 구매자나 구매자의 보험자로부터 받을 수 있는 금액 한도내에서 그 손해액을 무이자로 우선 지급함. 피보험자는 구매자로부터 전액을 수취하여 이를 우리에게 상환하기 위해 모든 합리적인 조치를 취할 것을 합의하며, 우리는 수취비용을 이익의 비율대로 분할할 것에 합의함.

6) 증액보험 (Increased Value Insurance)

C.I.F.조건 또는 피보험자가 해상적하보험을 제공할 필요가 없는 기타 유사 조건으로 피보험자가 구매한 화물에 대한 추가보험, 증액보험, 기타 이익보험은 다음 조건 및 보험증권상의 조건에 따라 담보됨.

(a) 추가보험, 증액보험, 또는 이익보험의 손해는 우리가 보

험증권에 따라 피보험적하에 보상하는 것과 동일한 비율로 보상됨. 그러나 추가보험, 증액보험 또는 이익보험으로 부보된 화물이 피보험위험 발생 후 항구나 목적지에서 미도착되거나(short-delivered) 무기명으로 매각된 경우 선물구입자나 무기명 매입자에게 추가보험, 증액보험 또는 이익보험에 대하여 전손보험금이 지급됨.

- (b) 분손의 경우 우리는 우리에게 적하보험을 들었을 경우 지급되는 금액보다 큰 부분은 보상하지 아니함. 이 보험은 공동해손, 구조비 또는 특별비용은 보상하지 않으나, 원래의 보험에서 보상하지 아니하는 원래 보험금액 이상의 분담가액 초과분에 대한 부분은 보상됨.
- (c) 이 추가보험의 가액은 매도자의 보험금액과 본 보험증권 8조에 규정된 가액과의 차이로 함.
- (d) 이 약관에서 제공되는 추가보험에 대해서는 보험증권 자체가 피보험이익의 증거가 되며, 피보험이익 전액이 인정되고 구조의 이득(benefit of salvage)은 없음.

7) CIF(Ex-Vessel) 화물

이 보험은 피보험자가 CIF “ex vessel”조건 또는 피보험자가 해상적하보험을 제공할 의무가 없는 기타 유사 조건으로 구매한 화물을 확장 담보하며, 보험기간은 그 화물이 피보험자의 위험하에 들어왔을 때 개시되고, 당사의 위험이 통상적으로 종료될 때까지 계속됨.

화물이 검사되어 정상상태로 판정받아 중량 및 수량이 기록될 때까지 동맹파업, 폭도, 국내소요(본 보험증권에 부보된 경우)

를 포함하여 30조(해안조항) 및 29조(폭발조항) 및 이 보험증권의 조건에 따라 부보됨. 가액평가는 8조와 동일함.

8) *부보 선하증권 (Insured Bills of Lading)*

피보험자가 부보 선하증권이 제공되는 통상적인 정기선이나 부선에 화물 및 상품을 선적하였을 때는, 그 화물은 이 보험증권에서 담보하지 않음. 그러나 우리는 부보선하증권이 제공되지 아니하였다면 본 보험조건에 따라 보상하였어야 할 손해액의 신속한 지급을 보장함(보험증권에 규정된 책임 한도 내에서만 보상함). 그 지급은 무이자 대여이며 운송인이나 운송인이 체결한 보험에서 보상되는 금액까지만 지급할 것임.

이 보험은 운송인, 수탁자나 그 보험자에게 유리하게 이용되어서는 안됨.

9) *FOB/FAS etc. 화물*

이 보험은 피보험자가 FOB, FAS, Cost and Freight 조건, 또는 피보험자가 해상적하보험을 제공하지 않아도되는 기타의 유사한 조건으로 매도한 화물을 확장 담보함. 이 보험은 그것의 조건에 따라 개시되며, 화물이 본선에 적재될 때까지 또는 피보험자의 피보험이익이 종료될 때까지중 어느 것이든 먼저 발생할 때 종료하게됨. 이 화물은 매도계약서에 나와있는 피보험자의 매도가액으로 평가됨.

10) *DIC on CIF 화물*

CIF 혹은 피보험자 이외의 자가 해상적하보험을 제공해야하는 기타 유사조건으로 피보험자가 구매한 화물에 대해, 본 보험은

그 다른 보험과 본 보험증권에서 제공되는 상품에 대한 보험 간의 조건상의 차이를 담보함.

여기에 부보된 모든 화물은 판매자의 보험금액으로 평가됨.

11) 수취인(미필)운임 (Collect(Contingency) Freight)

운임이 목적항에서 화물이 인도될 때에만 지급되는 조건으로 본보험에 부보된 화물은 그 미필운임(contingent freight) 역시 다음과 같이 부보됨(단, 지급보증된 운임이나 “선박의 멸실여부를 불문”하고 지급되어야 하는 운임은 제외).

본 보험증권의 보험조건을 전제로 부보위험에 의해 적하에 분손이 발생한 경우 우리는 적하 인도시점의 운임손해중 적하 그 자체에 지급하여야 하는 것과 동일한 비율로 보상함. 그러나 우리는 목적지에 화물이 도착할 때 운송인이 받을 수 없는 운임에 대한 클레임은 보상하지 아니함.

화물에 대한 위험이 본선으로부터 양하이후 계속되는 경우 그로 인하여 증가된 운임은 운임이 지급된 때부터 화물에 대한 추가보험으로 부보되어야 하며, 실제로 지급되었거나 지급되어야하는 금액까지 부보 가능함.

피보험자는 이 약관이 적용되는, 이 보험증권 하에 부보된 모든 화물에 대해 인도시점에 지급되어지는 실제 운임액을 통보해야 함.

이 보험증권에 명시된 책임 한도는 그 운임에 대해 독립적으로 적용됨.

12) CIF 화물 (CIF Shipments(Guarantee of Collectibility))

CIF 또는 매도인(seller)이 해상적하보험을 제공하는 기타 유사조건으로 피보험자가 구매한 모든 화물에 대해 당사는 다음 조건으로 피보험이익의 멸실이나 손상에 대한 보험금 지급을 보증함.

- (a) 매도자의 보험조건 하에서 그 클레임이 회수가 가능한 것이어야 하고
- (b) 해당 보험목적물(interest)에 적용되는 이 보험증권의 조건 하에서도 회수가 가능한 것이어야 함.

여기에 부보된 모든 화물은 매도가액으로 평가됨.

이 보험은 어떠한 경우에 있어서도 매도인이나 매도인의 보험자에게 유리하게 이용되어서는 안되며, 피보험자는 매도인이나 매도인의 보험자로부터 손해액 전부를 지급받기 위해 모든 합리적인 노력을 경주해야 할 것으로 추가 합의함. 그러나 피보험자가 회수에 성공하지 못한 경우 우리는 지급받지 못한 손해액을 무이자 대여의 형태로 전도하며, 이 전도금은 매도인이나 매도인의 보험자에게 회수한 금액까지로 한도를 제한함. 우리는 피보험자를 대신하여 매도인이나 그의 보험자를 상대로 청구권을 갖게 됨.

13) 취소/거절된 화물

(Cancelled/Refused FOB/FAS etc. Shipment)

FOB, FAS, Cost & Freight 또는 피보험자가 해상적하보험을 제공하지 않는 기타 유사조건으로 매도한 화물은 이 보험증권의 조건에 따라 다음 시점부터 담보됨

- (1) 매수인이 화물을 인수하지 못하였거나 화물인수를 거절하

였을 때

(2) 화물이 최종창고에 도달하기 전에 매수인이 계약을 취소하였을 때

(3) 피보험자가 질권을 행사하거나 화물운송을 중단하였을 때
또는 자신의 이익을 합리적으로 보호하기 위해 화물이 운
송중에 있는 동안 판매계약을 연기한 때

이 약관하에 부보된 화물은 판매계약서상의 피보험자의 매도
가로 평가됨.

그러한 어느 경우에도 이 보험은 화물의 지연이나 반송
중에 담보되며 또한 그 화물이 다른 방식으로 처분될 때 까지
담보됨.

이 보험은 매수인(buyer)에게 고지되지 않을 것과 이중보험
(double insurance)으로 간주되어지지 않을 것으로 약속함.

피보험자는 손해를 방지하거나 최소화하기 위해 또는 판매계
약의 성사를 위해 모든 합리적이고 실용적인 조치(우리가 요
구하는 조치 포함)를 취해야 함.

14) 전위험-하역량 보증 (A/R-Guaranteed Outturn)

이 보험에 산적상태(in bulk)로 부보된 원유(crude oil) 또는
기타 유사화물(similar products)은 다음과 같이 담보됨.

(1) 여하한 외인(external cause)으로부터 발생한 모든 물리적
멸실 또는 손상을 면책비율에 관계없이 담보하나, 이 증권
에 있는 F.C.&S와 S.R.&C.C.약관상 면책되는 위험은 제외
함. 투하와 갑판유실에 대한 위험은 항상담보되며 또한 자

연발화로 인한 화재 및 가열위험도 항상 담보됨.

(2) 부족손, 누손 또는 어떠한 연유로든 발생한 중량감소를 담보하며, 이경우 각각의 저장고(tank)는 개별적으로 부보된 것으로 간주됨. 우리는 각 탱크별 또는 전체(on the whole : 이경우는 피보험자의 재량으로 선하증권(B/L)상에 기재된 경우)의 0.5%를 초과하는 손실만 보상함. 한 화물에 유사한 성질의 멸실 또는 사고가 1회 이상 발생하여 예상하역량(expected outturn)을 결정할 경우 선적시 중량으로 부터 0.5%를 공제함. 이 보험에 부보된 기타의 위험으로부터 발생한 손해는 면책을 적용없이 전액 보상함.

(3) 이 보험은 선적, 환적, 양하 중에 송유관연결부분이,유동성이 있든 없든, 연결부위로부터 발생한 일체의 유류손해를 보상함.

(4) 검사

(a) 피보험자는 화물을 선적하기전에 선박의 탱크를 청소하고 우리가 승인한 검사인에 의해서 검사를 받고 이에 관한 증명서를 발급받을 것을 약속함.

(b) 부보된 화물을 해안의 탱크로 또는 탱크로부터 운송하기 위해 유조부선, 등부선, 유조차나 유조트럭에 선적 또는 하역코자 할 경우 피보험자는 운송용구에 선적 전에 그 운송용구가 승인되었다는 증명서를 우리가 인정하는 검사인으로부터 받을 것을 것을 약속함.

(c) 양하시에 화물의 온도를 측정하고자 하는 경우와, 선박의 탱크로부터 하역량을 검사, 측정 및 측량코자 하는 경우

는, 하역전에 우리가 인정한 검사인에게 그 사실을 통지 하여야 되고 선박의 탱크에 대한 검사가 이루어져야 함.

우리의 손해사정대리인들은 검사인을 인정할 수 있는 권한을 가짐.

(5) 만약 검사인이 중량부족을 나타내는 증명서를 발급한다면 선적항에서의 검사보고서와 하역시 검사보고서를 비교하여 그 손해액을 결정함. 하역검사보고서는 최종적인 것으로 간주됨.

(6) 오염으로 인해 손해가 발생한 경우 손해액은 검사인이 제출한 보고서를 근거로 피보험자가 결정한 손상가액과 부보가액간의 차액으로 함.

(7) 모든 검사와 화학분석에 소요된 경비는 피보험자의 부담으로 하나 손해발생시 우리가 보험금을 결정하기 위해 검사 또는 분석을 하여야 하는 경우에는 예외로 함.

(8) 혼합화물

이 보험에 부보된 산적화물이 타인의 화물, 타보험자에게 부보된 화물, 피보험자의 소유이나 화물인수인이 다른 화물과 혼합되는 방식으로 보관되는 경우 부보위험으로 인해 멸실 또는 손상이 발생한다면 그 멸실이나 손상은 각각의 당사자에게 속하는 화물의 수량이 혼합된 전체 화물수량에서 차지하는 비율에 따라 관련 당사자에게 할당됨.

피보험자/수탁자에게 인도된 혼합화물의 일부분이 앞절에서 말한 비율을 초과하여 멸실 또는 손상된 경우 우리는

손해전액(보험금액 이하)을 보상하며, 앞절에서 말한 비율을 초과한 부보화물의 멸실이나 손상에 대한 책임이 있는 운송인 또는 타하주 또는 기타 제 3자에 대한 모든 권리를 대위함.

이 약관의 규정은 다른 혼합운송화물에 이해관계가 있는 기타 하주나 그들의 보험자가 동일한 협약을 체결했는지의 여부를 불문하고, 이 보험증권으로 부보된 화물에 적용될 것에 합의하고 동의함.

- (9) 앞에서 말한 검사가 수행되지 않은 경우 본 11조에 따라 부보된 산적화물이 이 보험증권에 첨부된 벌크오일약관 (1962년 1월)-SP-13C 7조 및 8조에 따라 담보되는 것에 동의함. 7조 앞부분에서 허용된 담보가 악천후로부터 발생한 부족손 또는 누손이 포함되도록 확장되는 것과 통상적인 부족손(7조의 3절)이 매경우 0.5%가 될 것임에 동의함.

15) 관세/국경세/내륙운임

(Duties/Border Taxes/Inland Freight)

피보험자는 8조에 따라 보험가액에 앞의 피보험이익을 포함하지 않을 수도 있으며 대신 다음 조건에 따라 피보험이익의 일부 또는 전부를 부보할 수 있음.

이 보험증권의 조건에 따라 이 보험은 수입품에 부과된 관세가 부보된 경우 이로 인한 분손을 담보함. 그러나 그 화물에 대한 위험이 본선에서의 양륙 시점 이후 계속되는 경우 관세의 지급으로 증액된 가액은 관세가 지급되거나 지급되어야 할 시점부터, 실제로 지급되거나 지급될 금액을 한도로 화물에

대한 추가보험으로 부보되어야 함.

이 보험증권에 명시된 책임 한도는 그러한 증액에는 별도로 적용됨.

피보험자는 모든 부보위험에 대해 상기 관세를 충당하기에 충분하도록 각각의 금액을 통지할 것을 약속함.

피보험자는 모든 경우 멸실, 손상 또는 파괴된 화물에 대해 지급된 또는 청구된 관세의 감액이나 상환을 위해 합리적인 노력을 경주하여야 함. 본보험증권하의 클레임이 상품과 비용의 전손만을 위한 것일 때는 우리가 원하는 경우 피보험자는 관세당국에 상품을 양도하고 법에 규정된대로 관세를 환급받을 것임을 추가로 동의함.

관세 또는 증액에 대한 이 보험은 이 보험증권으로 담보되는 수입통관절차가 끝날 때 종료됨(Warehouse to Warehouse약관 또는 Marine Extension약관 포함). 그러나 이 조항은 그 후의 보관이나 운송중 이 보험증권에서 부여된 담보를 변경시키거나 그 담보에 영향 미치지 않는음.

배 서 번 호 _____

_____ 에 대한
_____ 번 보험증권에 첨부되며 그 일부를 형성함

피보험자 : _____

유효기간 : _____

이익배분협정 (Profit Sharing Agreement)

_____ 일자로 개시되며 _____ 일자로 종료되는 보험증권년도와 그 후의 매 보험증권년도 중 발생한 보험료와 손해액(전쟁, 동맹파업, 폭동 및 국내소요 제외)에 이익배분안이 적용됨.

피보험자는 다음 기준으로 이익을 배분하게 됨.

- (1) 매증권년도 중 보험자가 청구한 총보험료(전쟁, 동맹파업, 폭동 및 국내소요에 대한 보험료 제외)
- (2) 총보험료의 40%(보험회사의 사업비) 차감
- (3) 당해 증권년도에 선적된 화물에서 발생한 모든 지급 및 미지급 보험금(구상액이 있다면 보험금에서 차감함) 차감
- (4) (3)번 계산후 남은 잔여금액이 이익배분협정의 목적상 이익으로 간주되며 피보험자는 이 이익을 보험자와 비례적으로(50/50)으로 배분함.
- (5) 매 증권년도 종료후 6개월이 지나면 우리는 피보험자에게 피보험자의 예상이익금의 50%를 잠정적으로 지급하고 최종적인 조정은 매 계약년도 종료후 12개월이 지난후에 실시함.

모든 용어와 조건은 변경사항이 없음.

배 서 번 호 _____

_____ 에 대한
_____ 번 보험증권에 첨부되며 그 일부를 형성함

피보험자 : _____

유효기간 : _____

창고 & 내륙운송 (Warehouse & Inland Transit)

유효일자 _____ 그리고 여기에서 규정된 지급되거나 지급될 보험료를 조건으로 이 증권은 화물(Goods), 상품(Merchandise) 그리고 재산(Property)에 대한 해상위험이나, 세계 어느 장소에서나 임시로 보관되거나 연속적인 내륙운송을 확장담보하며, 다음의 용어와 조건에 따라 담보함.

- (1) 보험조건은 증권의 11조로서 만약 이 증권에 첨부되면 동맹파업, 폭동, 시민소요위험도 담보에 포함됨
- (2) 약관 8조에 의거 보험가액은 관세(duties), 국경세(border taxes), 내륙운임(inland freight), 또는 Collect(Contingency) Freight약관에 따라 추가됨.
- (3) 피보험자는 매월 말일 이후 우리에게 전월 말일의 각 지역의 노출된 위험을 통지하고 소정의 보험료를 지불함.
- (4) 어떤 지역에서의 노출된 위험이 특약에 의해서 제공되는 배상책임한계를 초과하였을때 공동보험이 우리에게 의하여 포기된다는 원칙에 입각하여 피보험자는 그 지점에서의 위험의 추가액을 통지하여야 하며, 피보험자가 여기서 정한 배상책임한도액과 배상책임한도를 초과하는

금액의 ()%를 포함한 가액에 대한 총보험료를 지불할 것을 추가로 합의함. 우리는 손해액의 전체에 대하여 책임을 지나 여기서 정한 배상책임한계를 초과하지는 않음.

(5) 해지: 임시적인 보관위험에 관한 담보는 약관 3조에 따라 이 증권의 유효기간이 만료됨과 동시에 자동적으로 종료됨.

(6)

장소(Locations) 책임한도(Limit of Liability) U\$100당요율

다른 모든 조건은 변동없음

라. 협회약관 (INSTITUTE CLAUSES)

이상과 같은 우리의 증권에 다음과 같은 협회약관(요구시 어떠한 약관도 포함)이 필요한 경우에는 우리의 약관에 첨부하여 배서할 수 있음.

1. 협회항공화물약관(All Risks) (우편발송은 제외). (1)
2. 협회전쟁약관 (Air Cargo) (우편으로 발송하는 것은 제외). (1)
3. 전부손해부담약관 (Total Loss Clauses - cargo). (1)
4. 원당약관 (Raw Sugar Clauses 1/167). (1), (2)
5. 고무약관 (Rubber Clauses 1/1/71). (1), (2)
6. 원목교역연맹약관 (Timber Federation Clauses 1/1/62). (1),(2)
7. 협회냉동식품약관 (Institute Frozen Food Clauses- excluding Frozen Meat). (1), (2)
8. 협회컨테이너약관 (Institute Container Clauses 1/10/92). (1)
9. 산적유류약관 (Bulk Oil Clauses). (1)

10. 관세약관 (Custom Duty Clause). (1)
11. 미필보험약관 (Contingency Freight Insurance Clause). (1)
12. 미필운임보험약관(Contingency Freight Insurance Clauses).(1)
13. Institute Theft, Pilferage and Non-Delivery (Insured Value) (16/7/28) Clause. (1)
14. 냉동기관약관 (Refrigerating Machinery Clause). (1)
15. 가축약관 (Livestock Clause)(B). (1), (2)
16. 원산지손해약관 (Country Damage Clause). (1)
17. 기계수리특별약관 (Special Replacement Clause). (1)
18. 상표약관 (Label Clause). (3)
19. 통관거부약관 (Rejection Clause). (1)
20. 전시위험담보특별약관 (Special Clause for International Exhibition).(1)
21. 본선선적개시약관 (FOB Attachment Clause). (1)
22. 우편.소포보험약관 (Parcel Post Clause). (3)
23. 송유관 약관 (Pipeline Clause) (B). (1)
24. 뗏목약관 (Raft Clause). (3)
25. 협회선급약관 (Institute Classification). (1)
26. 갑판적약관 (On-Deck Clause). (1)
27. 공동보험약관 (Co-Insurance Clause). (1)

- (㉞) (1) 계약자의 요구에 의하여 우리의 증권상에서 담보됨
 (2) 특별한 품목을 담보하기 위해 설계
 (3) 우리의 증권상에 자동포함됨

4. 요율비교 (Rate Comparison)

이 장에서 우리는 다양한 품목에 대하여 한국표준증권과 우리 증권과의 요율비교를 제공하며 요율비교표는 다음과 같다.

㉞ 본표의 한국적하보험(수출)의 요율은 1995. 8. 16자로 약 20%정도 인하되었고 미국의 요율도 1992년도 요율로써 그 이후 어떻게 변하였는지 알 수 없기 때문에 1992년도를 기준으로 비교함.

<표-1> 표준한국증권상의 요율예시

STANDARD KOREAN MARINE POLICY; Selected Marine Rate Table								
품	목	아시아	중 동	호 주	유 럽	북 미	남 미	아프리카
섬	유	.182	.189	.182	.194	.189	.194	.364
모피, 가죽류		.248	.260	.260	.272	.272	.294	.52
곡 물	류	.302	.302	.302	.338	.338	.348	.604
펄 프, 종 이		.489	.503	.489	.519	.519	.547	.978
석	유	.121	.130	.121	.130	.130	.141	.242
화학, 약품류		.308	.315	.308	.327	.327	.335	.616
철, Scrap		.336	.336	.343	.373	.366	.380	.672
자 동 차		.191	.218	.191	.227	.227	.238	.382
기 계 류		.214	.220	.214	.220	.220	.232	.428
전 자 제 품		.214	.220	.214	.220	.220	.232	.428
광	물	.482	.519	.491	.539	.519	.548	.964
음	식	.332	.349	.341	.367	.349	.375	.664
잡	화	.180	.185	.180	.191	.191	.203	.360

- ㉞ - 모든품목(섬유, 자동차제외)은 기본적으로 항구간 요율(port to port)로서 All Risks조건의 요율임(단 War/SRCC 제외)
- . 창고간약관(warehouse to warehouse)은 30%의 추가보험료 부담
 - . Steel 요율은 SSBC 및 황천(heavy weather)에 의하지 아니한 ROD는 제외하며 "ROD Whatsoever Caused By"를 담보할 경우는 공제액을 포함한 추가보험료에 의해 이루어짐.
 - . 북미로 수출되는 자동차류에 대한 요율은 War/SRCC및 ITE, ISE를 포함하여 .078~.135임.

<표-2> 우리 증권상의 요율예시

OUR MANUSCRIPT POLICY: Selected Marine Rate Table								
품 목	아시아	중 동	호 주	유럽	북 미	남 미	아프리카	
섬 유	.11	.15	.11	.15	.125	.125	.25	
모피, 가죽류	.13	.20	.13	.20	.15	.225	.30	
곡 물 류	.25	.27	.25	.325	.30	.325	.55	
펠 프, 종 이	.325	.35	.325	.35	.35	.40	.65	
Oil(Bulk Oil Clau- se SP 13C)	.07	.075	.07	.075	.075	.09	.15	
Oil(Guaranteed Out- turn 1/2% deductible)	.175	.20	.175	.20	.20	.25	.30	
화학, 약품류	.16	.175	.16	.18	.175	.20	.35	
철, Scrap(ROD 제외)	.32	.35	.32	.35	.35	.37	.60	
Protected Steel (ROD 포함)	.70	.75	.70	.75	.75	.80	1.20	
자 동 차	.09	.10	.09	.125	.10	.225	.30	
기 계 류	.11	.125	.11	.125	.125	.15	.25	
전 자 제 품	.10	.125	.10	.125	.125	.15	.25	
광 물	.20	.25	.20	.25	.225	.25	.45	
음 식(비냉동)	.18	.20	.18	.20	.20	.225	.40	
잡 화(일반 상품)	.12	.15	.12	.15	.13	.175	.275	

- (주) - 모든품목은 다음을 제외하고는 기본적으로 창고간(warehouse to warehouse)약관 의 All Risks요율(단 War/SRCC는 제외)임.
 . ROD포함여부를 불문하고 Protected Steel에 의한 Steel, Scrap
 . Bulk, Bag에 의한 광물 - 1% 공제
 . Oil-Bulk Oil Clause SP 13C 또는 Guarranted Outturn 1/2% 공제

<표-3> 예시된 목적지별 양국의 요율비교

RATE COMPARISON TABLE FOR SELECTED DESTINATION									
품 목	Asia			Europe			North America		
	Korea	USA	Diff..	Korea	USA	Diff.	Kokea	USA	Diff.
섬 유	.182	.11	40%	.194	.15	23%	.189	.125	34%
모피, 가죽류	.248	.13	48%	.272	.20	26%	.272	.15	45%
곡 물	.302	.25	17%	.338	.325	4%	.338	.30	11%
펄 프, 종 이	.489	.325	34%	.519	.35	33%	.519	.35	33%
석 유	.121	.07	42%	.130	.075	42%	.130	.075	42%
화학, 약품류	.308	.16	48%	.327	.18	45%	.327	.175	46%
철, Scrap									
(ROD포함)	.336	.32	5%	.373	.35	6%	.366	.35	4%
자 동 차	.191	.09	53%	.227	.125	45%	* .227	.10	56%
기 계 류	.214	.11	49%	.220	.125	43%	.220	.125	43%
전 자 제 품	.214	.10	53%	.220	.125	43%	.220	.125	43%
광 물	.482	.20	59%	.539	.25	54%	.519	.225	57%
음 식	.332	.18	46%	.367	.20	46%	.349	.20	43%
잡 화	.180	.12	33%	.191	.15	21%	.191	.13	32%

(㉞) - 모든 한국요율(섬유, 자동차 제외)은 기본적으로 항구간(port to port) All Risks요율(War/SRCC제외)이며 창고간(warehouse to warehouse)일 경우에는 30%의 추가보험료를 필요로 함.

* 북아메리카로 수출하는 자동차에 대한 한국요율은 War/SRCC, ITE, ISE 를 포함하여 .078 - .135임.

- 우리의 모든 요율은 기본적으로 All Risks(War/SRCC제외)의 창고간(warehouse to warehouse) 요율이며 다음은 예외임.

. Bulk, Bag에 의한 화물 - 1% 공제

. Oil - Bulk Oil Clause SP 13C

5. 장 점 (Improved Features)

담보비교편에서 서술된 우리증권의 장점 이외에도 우리의 증권은 표준 한국증권(Standard Korean Policy)이 가지지 않은 다음과 같은 특성을 가지고 있다.

- 경쟁 요율 (자세한 내용은 요율비교편을 참조)
- 이익배분협정 (Profit Sharing Agreement)
- 적하포괄보험 (Open Cargo Policy)
- 넓은 담보범위 (Border Coverage) (자세한 내용은 담보비교 참조)

가. 이익배분협정 (Profit Sharing Agreement)

우리의 증권은 다음과 같은 상세한 이익배분안(Profit Sharing Plan)을 포함함.

_____일자로 개시되며 _____일자로 종료되는 보험증권년도와 그 후의 매 보험증권년도 중 발생한 보험료와 손해액(전쟁, 동맹파업, 폭동 및 국내소요 제외)에 이익배분안이 적용됨.

피보험자는 다음 기준으로 이익을 배분하게 됨.

- (1) 매증권년도 중 보험자가 청구한 총보험료(전쟁, 동맹파업, 폭동 및 국내소요에 대한 보험료 제외)
- (2) 총보험료의 40%(보험회사의 사업비) 차감
- (3) 당해증권년도에 선적된 화물에서 발생한 모든 지급 및 미지급 보험금(구상액이 있다면 보험금에서 차감함) 차감

(4) (3)번 계산 후 남은 잔여 금액이 이 이익분배안의 목적상 이익으로 간주되며 피보험자는 이 이익을 보험자와 비례적으로 (50/50)으로 배분함.

(5) 매증권년도 종료후 6개월이 지나면 우리는 피보험자에게 피보험자의 예상 이익금의 50%를 잠정적으로 지급하고 최종적인 조정은 매 계약년도 종료후 12개월이 지난후에 실시함.

모든 용어와 조건은 변경사항이 없음.

Example.

이익배분 공식 : (총보험료-총보험료의 50%-손해액) × 50%

총 보험료: \$2,000,000

총 지급보험금: \$40,000

환급 보험료(이익배분액)

$(\$2,000,000 - \$1,000,000 - \$400,000) \times 50\% = \$300,000$

나. 적하포괄보험증권 (Open Cargo Policy)

우리는 한국의 적하보험증권에서 화물의 단일선적만을 담보하고 각각의 분적(partial shipment)의 발생전에 일일이 협의하여야 하는 것과는 달리 당사자간 (통상적으로 해지는 30일이전에 서면으로 통보함)에 의하여 계약이 해지될때까지 보험기간이 시작한 날로부터 보험증권의 효력이 유효한 한 계약자의 모든 화물의 선적을 자동적으로 담보하는 Open Cargo Policy이다.

일정한 선적량을 가진 수출업자에게 있어 Open Cargo Policy의 이 점은 분명하다.

- Open Policy는 모든 화물에 대하여 보험조건에 따라, 또는 피보험자의 위험에 해당되는 선적이 이루어질 때 자동담보를 허용한다. 화물은 운송을 시작한 순간으로부터 목적지에 도착될 때까지 부보된다. 피보험자는 화물이 운송상태가 불량하게 되거나 실수로 무보험상태로 지나치더라도 걱정할 필요가 없다.
- Open Cargo Policy는 피보험자의 특별한 요구를 수용하기 위해 고안되었기 때문에 피보험자는 보험이 제공하는 담보범위를 완전히 이해할 수 있어 화물을 판매하거나 구매하기 위하여 협상시 보험료를 결정할 수 있다.
- 양호한 실적(보험료및 보험금)인 피보험자가 계속적으로 포괄보험을 이용할 경우 단일화물 단위로 개별보험(Special Insurance)에 가입하는 경우보다 적은 보험료로서 혜택을 즐길 수 있다.

6. 고려하여야 할 다른 Option

다음으로 고려되어야 할 사항들은 Stock Throughput Program과 자가 보험(Captive)의 개발(establishment)등으로 이들은 뒷부분에서 설명된다.

가. Stock Throughput Program

1) 목적 (Objectives)

피보험자의 부동산을 제외한 모든 재산과 상품이 운송중이거나 보관중, 여타 상황에서의 위험을 담보하는 포괄보험을 제공하며 이 프로그램은 전통적으로 단일물건 단위로 위험을 담보하는 것보다 광범위한 담보와 적은 비용으로 보장할 수 있다.

2) 이용자 (Prospects)

소매업자, 도매업자, 수입업자 그리고 수출업자

3) 배경 (Background)

운송과 저장(전시exhibition포함)을 보장하는 전통적인 방법은 해상운송화물, 내륙운송화물, 저장물, 가구(Furniture)및 기타 고정물(Fixtures)에 대해 각각의 증권을 발행하는 것이다.

런던해상보험시장은 내륙운송을 해상적하보험과 더 유사하게 다룬다는 점에서 미국시장과 다르다. 운송과 관련된 저장위험 역시 해상위험으로 간주한다.

영국해상보험시장(최근에는 몇몇의 미국시장도 마찬가지)에서는 운송과 관련이 없는 재산(부동산은 제외)에 대해서도 어떠한 경우에는 해상보험증권으로서 확장하려고 한다.

해상보험시장은 수년간 경쟁적이었지만 안정적이었다.

컨테이너선적에 의한 손해의 감소는 재래선적을 감소시켰고 선주는 더 많은 보험물량으로 가격경쟁을 초래하였다., 로이드 신디케이트에서 보험료를 어느 정도까지 스텔링파운드 단위로 결산하는 것을 허용했다. 달러화의 약세로 로이드 신디케이트는 미국 달러중심의 보험료사업에서 그들의 Capacity가 자동적으로 증가하게 되었다.

Stock Throughput Program의 특징.....

전형적인 Stock Throughput Program은 다음 사항들을 포함한다.:

담 보 : 운송중에 있는 세계도처의 모든 재산(부동산 제외) 또는 화물 및 상품을 담보함

한 도 : \$100만까지

형 식 : American Institute Clause상의 Ocean Marine Risk용 War/

SRCC를 포함한 우리의 Stock Throughput Form에 따라 전위험을 담보함

미필위험은 전액 담보되며 보험목적물이 손상으로부터 발생한 기업휴지위험에 대한 보호도 이용가능함
(주의 : 대부분의 재산보험은 화물에 입은 해상손상으로 부터 발생한 기업휴지손실을 보상하지 않음)

- 혜택 :
- o 보험료 Leveraging에 의한 저렴한 보험료
 - o 지진에 대한 보상한도의 특별한 인상
 - o 3-4개의 증권을 대신하는 하나의 증권담보의 연속성
 - o 프로그램의 안정성. 해상보험시장은 그 본질상 손해보험 시장만큼 주기적이지 않음
 - o 해상보험시장의 초과Capacity가 지속되어 Stock Throughput Program이 수년안에 사용될 것으로 기대됨.
 - o 단순화된 관리

나. 자가보험회사(Captives)

자가보험회사는 기본적으로 자기자신의 위험을 보장하기 위해 설립된 보험회사로서 크게 두가지로 나누어진다.

- Single Parent Captives : 한 기업에 의해서 100%소유된 자가보험회사로서 모회사에 대하여 한정된 담보만을 보장한다. 현존하는 자가보험회사의 90%이상이 1개의 모회사에 소유되고 위험관리프로그램에서 중요한 역할을 한다.
- Group Captives : 일반적으로 유사한 위험을 가진 많은 회사들에 의하여 소유되고 그들 소유주 자신을 위해 특별한 위험을 관리한다.

(㉞) 전형적인 자가보험은 다음 Page의 그림과 같다.

다음은 자가보험회사에 대한 경제적, 비경제적 인센티브이다.

경제적(financial)

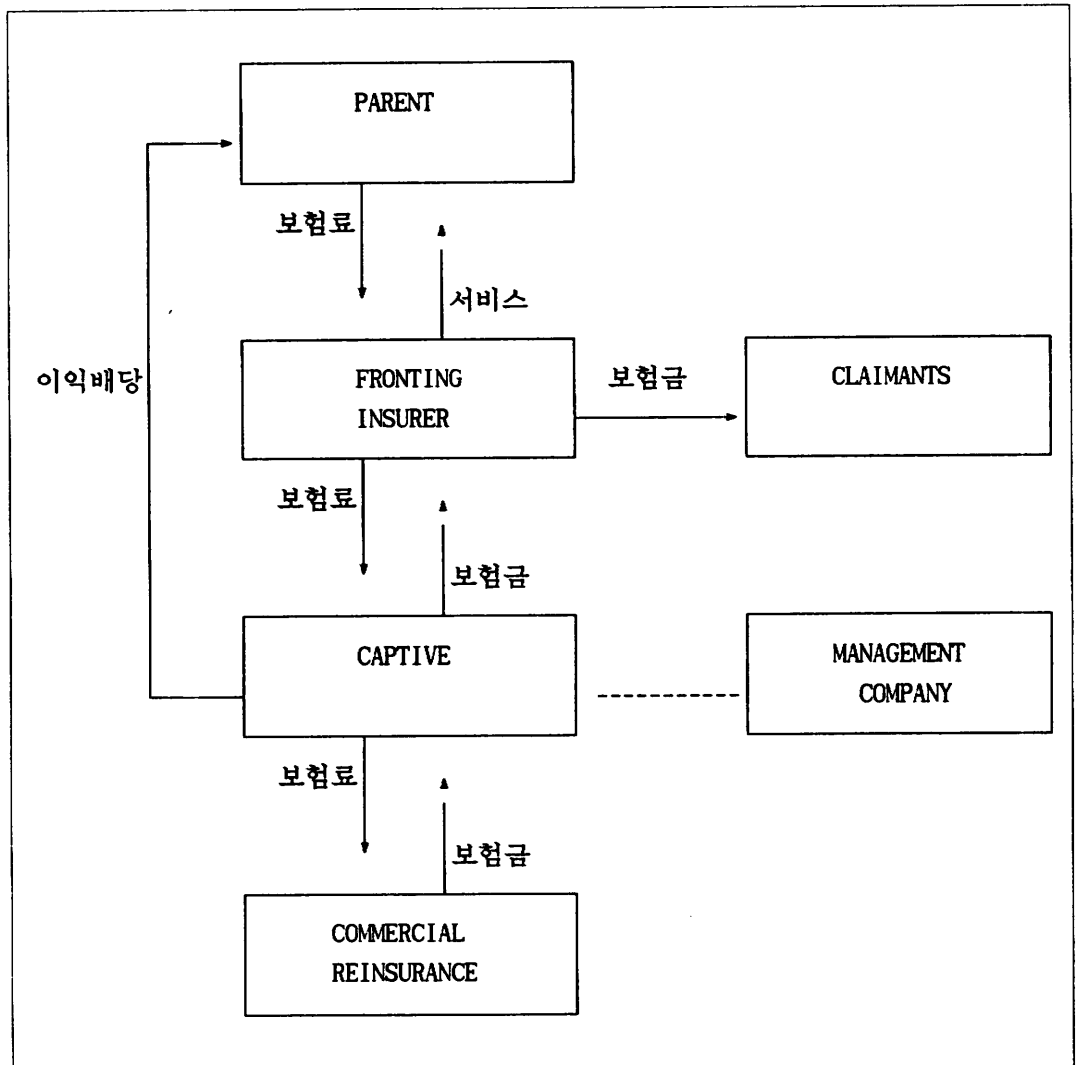
- 비용의 절감
- 현금유통(Cash Flow)개선
- 잠재적인 세금혜택
- 잠재적 이익사업으로의 변화(diversify)
- 회사간 financing

비경제적(non-financial)

- 담보의 확보(ensure)와 개선(improve)
- 보험기능에 대한 조정력 개선
- 재보험시장에의 접촉 증가
- 그룹위험관리의 확대된 개념
- 장기계획을 위한 수단

전형적인 자가보험회사 (Typical Captive Program)

FRONTING INSURER의 재보험



- 모든 증속회사(Subsidiary)는 개개의 욕구를 충족시키기 위하여 현지시장으로부터 보험증권을 확보한다.
- 현지시장은 국제브로커를 통한 자가보험처리를 위하여 재보험 처리한다.
- 자가보험회사는 기본적인 위험만을 보유한다.
- 국제 브로커는 자가보험회사 보유를 초과하는 모든 손해에 대하여 재보험을 확보한다.
- 자가보험회사는 예상손해지급액 이상의 Surplus 보험료를 보유하고 투자수익을 올린다.
- Surplus보험료가 높아질수록 자가보험회사의 이익배당 Option은 다양하다.

7. 사례연구 (Case Studies)

이 장은 다양한 무역, 해운업(shipping), 기타 관련분야(concerns)의 사례연구로서 다음과 같은 내용이 포함된다.

- 보험조건
- 연간 Volume과 보험료
- Financial 보고서

사례연구 1 : 국제무역회사

A. 기본사업 : 다음과 같은 화물을 주로 다루는 국제무역주식회사

- 극동아시아에서 미국으로의 철강 수입
- 극동아시아에서 미국으로의 의류및 섬유 수입
- Scrap의 수출 (알루미늄등. 미국에서 극동아시아로)
- 미국에서 극동아시아로 Rawhides의 수출
- 미국에서 극동아시아로 Chemical의 수출
- 극동아시아에서 미국으로의 식료품(Foods)의 수입
- 피아노의 수입
- PC 모니터의 수입

B. 보험조건 :

하역후 창고에서의 화물을 확장하여 물리적 손실이나 손상을 담보하는 All Risks

C. 연간 Volume :

\$300,000,000에서 \$500,000,000까지

D. 연간 보험료 :

연간판매대금에 대한 보험료, 4회분할 지급이 가능. 저장위험에 관한
월별보고

E. 보고서 :

해상선적(shipment)에 관한 연간판매 실적
저장위험에 관한 월별 보험가액

사례연구 2 : MAINFRAME COMPUTER MANUFACTURER

A. 기본사업 :

컴퓨터의 주요구조물 제조 - 컴퓨터를 세계각지로 선적(shipment)

B. 보험조건 :

“전위험담보(All Risks)” - 현금유통(Cash Flow Program) - 현지보험자(Local Underwriter)가 100%를 담보하는 증권을 발행하고 피보험자의 자가보험회사에게 매사고당 \$100,000까지 제1손해액에 대하여 재보험한다. 보험료는 국내보험자의 요율서(Underwriters Books)에 의해 산출되고 프론팅영업비용및 초과액보험(매사고당 \$100,000초과시)에 대한 원가를 차감한 후 자가보험회사에 송금된다. 일단 보험료가 상호정산되고나면 피보험자의 자가보험회사는 모회사에게 무이자로 대출을 해줄 수 있다. 손해액은 국내보험자가 우선 지급하며 자가보험회사로 다시 청구된다. 피보험자는 국내보험자에게 미지급손해액과 IBNR손해액에 대한 LOC를 제출한다.

C. Volume : \$1,600,000,000

D. 연간 보험료 :

Excess와 Fronting	- \$560,000
자가보험회사	- \$3,400,000

E. 보고서 : 각 지역에서 선적되는 가액의 연간보고서

사례연구 3 : MAJOR HEALTHCARE AND PHARMACEUTICAL MANUFACTURER

A. 기본사업 :

미국에서 세계각지로 수출하는 주요 의약품 제조회사

B. 보험조건 :

“전위험담보(All Risks)” - 자가보험회사에 의하여 인수 - 자가보험회사는 모든손실에 대하여 \$100,000 초과액에 대하여 재보험한다. 자가보험회사는 연간총손해액이 \$300,000일 때 정지된다.

C. 연간 Volume : 판매 정미실적(Net Sales) : \$67억

D. 연간 보험료 :

자가보험회사 보험가액 × 보험요율 = 보험료

재보험자 보험가액 × 초과보험요율 = 재보험료

Stop Loss Reinsurer 일정보험료(Flat Premium)

E. 보고서 : 22개 지역에서의 4분기 보고

사례연구 4 : 반도체 판매 (SEMI CONDUCTOR SALES)

A. 기본사업 :

반도체 판매 (컴퓨터 메모리칩을 극동아시아부터 미국으로 수입)

B. 보험조건 :

하역후 창고에서의 화물을 확장하여 물리적 손실이나 손상을 담보하는 All Risks

C. 연간 Volume : \$600,000,000

D. 연간 보험료 :

연간판매실적에 대한 요율. 연간보험료 4회분할 지급이 가능. 저장위험에 대한 월별 연구보고서

E. 보고서 : 해상선적(shipmenmt)에 대한 연간판매 실적.

저장위험에 대한 위험의 월별 보험가액

사례연구 5 : 모피 제조, 배급 및 소매업자

A. 기본사업:

모피 제조, 배급 및 소매업자

- 완제 모피의류를 극동아시아로부터 미국으로 수입
- 미국, 캐나다, 유럽에서 극동아시아로 가죽류의 선적

B. 보험조건 :

하역후 창고에서의 화물을 확장하여 물리적 손실이나 손상을 담보하는 All Risks

국내운송중, 소매. 판매지점에서 전시중의 전담보(All Risks),

C. 연간 Volume : 미국 판매량 \$60,000,000

D. 연간 보험료 : 모든 담보에 대한 연간 판매실적에 대한 비율.

년간보험료 4회분할 지급이 가능

E. 보고서 : 연간 판매수치

사례연구 6 : 무역업자 (COMMODITIES TRADER)

A. 기본사업 :

소모품 무역업자 - 세계각지에서 광석, 농축물, 광물, 귀금속의 선적

B. 보험조건 :

1. 광석, 농축물과 광석

다음과 같은 공제액에 따른 물리적 손실과 손해의 전담보

산적(Bulk Shipments) - 1% option을 가진 2%

Bagged Shipments - 1%

드럼(Drums)에 의한 선적(Shipments) - 공제액 없음

2. 귀금속 (항공)

공항공간 “전위험담보(All Risks)” 다만, 공인된 장갑차량회사에 의한 선적물

3. 다른 상품

“전위험담보(All Risks)” 조건

C. 연간 Volume : \$200,000,000

D. 연간 보험료 : 보고된 선적 보험가액에 대한 비율

E. 보고서 : 선적의 개인별 보고서

8. 인수정보 (Underwriting Information)

시장으로부터 보험요율을 구독하기 위하여 보험정보와 각종 정보를 수집할 필요가 있다.

이 장에서는 해상적하보험과 Stock Throughput에 관한 질문서를 신고 있다.

가. 해상적하보험 질문서 (OceanMarine Cargo Questionnaire)

- 1) 회사명 / 부서명
- 2) 수출되는 상품의 형태 (가능한한 상표명 포함)
- 3) 포장상태의 벌크, 꾸러미(Bundles), 가방, 수출상자(Export Cartons), 드럼, 콘테이너 기타
- 4) 콘테이너 사용시 창고간(Warehouse to Warehouse) / 부두간(Pier to Pier) 기타
- 5) 주요 무역지역, 수입/수출, 원산지/목적지(분리하여 List작성)
- 6) 전년도 평균 수출선적수
- 7) 수출선적당 평균가액
- 8) 한 수출선적의 최대 가액 (대략적)
- 9) 대략적인 연간 보험가액(연간 CIF판매조건으로 표현가능) : 가능하다면 화물의 형태에 따라 분류
- 10) 대부분의 상품이 모회사로 부터 주문된다면 해상/항공운송 부보책임의 주체는 ?
- 11) 본사에서 보험을 제공한다면 당신의 위험개시 시점은 ?
- 12) 당신은 내륙운송을 부보하는데 책임이 있는가? 있다면 상황을 기술하십시오
- 13) 전년에 당신의 부보책임이 있었던 수출선적은 대략 몇 %인가?

- 14) 전년도 전체 운송손해 건수
- 15) 운송손해의 주요 원인
- 16) 평균 운송손해액
- 17) 최근 3~5개년간 보험료 및 사고내역
- 18) 당신의 위험에 적하가 포함되는가? (운송전 또는 운송후)
만약 그렇다면 어떤 한 장소에 보관되는 최대가액을 표시하고
주로 이용되는 보관장소를 List하십시오
- 19) 해상운송 선적은 몇 %인가 ? 항공운송 선적은 몇 %인가 ?
- 20) 필요한 보험조건

나. Stock Throughput 질문서

- 1) 피보험자명
- 2) 사업배경과 사업설명서 및 사업운영의 세부사항
- 3) 부보되는 보험목적물/피보험이익의 기술
- 4) 주요장소의 일정과 관련 세부사항 (예로 구조, 안전계획, 방재/
HPR상태)
- 5) 어떤 한 장소에서 필요한 한도액 \$ ()
어떤 한 운송용구/운송에서 필요한 한도액 \$ ()
- 6) (a) 전구간에 걸친 위험의 월간 전체 평균가액 \$ ()
(b) 전구간에 걸친 설비물, 부품, 내용물, 기계류, 장비등에 대한
위험의 전체가액 \$ ()
- 7) (a) 피보험자의 책임량 (년간 전체가액)

	↗	국내분	\$
- 내륙운송	↘	외국분	\$

- 해외운송	↗	국내분	\$
	↘	외국분	\$
(b) 판매량	↗	국내분	\$
	↘	외국분	\$

(c) 각 범주에 대한 주운송방법과 자차 및 자기운송의 비율을 세부적인 포장/보호방법(예를들면 컨테이너화)과 함께 나타내시오

(d) 상기 외국분에 대한 주요항로의 내역을 나타내시오

8) 보관/재고 및 운송물에 대한 가액과 손해사정의 기준가액

㉞ 상기 6. 7에 나타난 수치는 이 가액을 반영하여야 함

9) 주요한 손해를 포함한 과거의 실적/사고내역

10) 상기 실적에 대한 부보조건과 공제액

11) 피보험자의 팜플렛, 10K'S, 상품전단, 문헌 및 연차보고서

12) 이러한 위험을 설명하는 각종 다른 정보

13) 목표가격 (Target Price)

9. 경영관리 (Administration)

보험료납입과 보험료정산에 관한 중요한 사항은 대략 다음과 같다.

- 연간보험료는 추정된 연간 수출량이나 매출액을 기초로 하여 사전에 결정된다.
- 보험료는 분할납기준으로 납입될 수 있다.
- 보험료는 실제 연간 수출량이나 매출액을 기준으로 하여 증권만기일에 정산된다.
- 만약 이익배분협정이 적용된다면, 후에 추가정산이 있을 것이다.

적하보험 손해사정 (Marine Cargo Claims Handling)

소 개 (Introduction)

우리는 매우 많은 경험을 축적하고 있으며 기술적으로 전문 손해사정 Staff를 두고 있다.

손해사정인들은 모두 해상산업의 각 방면에서 15년 이상의 경험을 가지고 있으며 언더라이터의 보험금 정산대리점으로서의 역할을 한 전력을 갖고 있다.

손해사정부서는 주기적인 감사로 강화된 엄격한 품질관리(Quality Control)기준하에 운영되며, 이러한 기준은 우리로 하여금 많은 언더라이터 특히, 로이드언더라이터로 부터 정산권한을 얻을 수 있게 하였으며, 손해사정에 소요되는 시간이 실질적으로 개선되기도 하였다.

목 적 (Objects)

우리의 주목적은 피보험자의 요건을 충족시키기 위하여 특별하게 만들어진 손해사정절차를 작성하는 것이다.

또한 피보험자의 Need와 요건을 충족시키기 위해 고안된 종합적인 손해사정프로그램을 제공코자 하며, 동프로그램은 다음과 같은 사항을 포함하고 있다.

1. 상세한 손해내역정보에 대한 시기적절한 접근
2. 손해사정과정의 관리

3. 품질관리 (Quality control)
4. 정산의 정확성(Adjustment Accuracy)
5. 클레임지급의 정확성
6. 검사인의 관리
7. 손해상태에 대한 정보에 접근
8. 정기적인 상태 보고서를 포함하여 지속적인 클레임 모니터링
9. 부직원의 직접적인 개입 또는 중앙통제로서 위험관리용 시스템
10. 클레임문제나 추세를 조기에 확인할 수 있는 분석보고서
11. 완벽한 Recovery Program
12. 모든 클레임에 대한 Recovery Status 보고서
13. 필요시 주기적인 보고서와 함께 aggregate stop loss를 감독하기 위한 프로그램
14. 문제해결
15. 회사의 성과를 평가하기 위한 분석보고서

우리는 운영시간과 비용을 최소화하는 반면 동프로그램에 대한 피보험자 관리를 최대화 시킬 수 있는 완벽한 클레임서비스를 제공하며, 손해를 해결하는 데 필요한 시간을 줄이기 위해 다방면에 걸쳐 세계각지에 있는 수하인에게 가이드를 제공한다.

또한 피보험자가 요구하는 특정요건에 부합될 수 있는 *Claims Handling Guide*의 견본을 첨부한다.

계약서나 증명서가 필요한 곳에 우리는 국내/세계적인 클레임정산대리점의 전산망을 구축하여 현지에서 수하인(consignees)을 지원해주고 역으로 우리에게 보고를 함으로써 중앙기록체제가 계속 유지될 수 있게 하고 있으며 사고추세의 감독, 문제의 해결, 지급의 정확성/적시성이 확보될 수 있도록 하고 있다.

또한 그러한 프로그램에 익숙한 검사원을 세계각지의 전산망과 연계시켜 유일하고 중요한 정산대리점으로서 역할을 수행하고 있어 클레임 정산과정에 높은 수준의 정확성을 제공하게 되며 이는 동프로그램에 대한 재보험자의 신뢰를 높여 주고 있다.

모든 클레임이 우리를 통하여 정산되기 위해서는 smoother running program이 도입되어야 하는 데, 이 프로그램은 총액이 틀리는 것을 즉시 알려주며 건별 공제액을 초과하는 클레임을 신속하게 제시해 줄것이다.

우리는 보험증서를 대체하거나 또는 보험증서내에 사고통지서(Claim Instruction Sheet)를 제공함으로써 수하인이 어렵지 않게 클레임을 적절히 청구할 수 있게 하고 있다.

우리는 “No Cure, No Pay”를 기초로 한 완벽한 Recovery Program을 수립하고 감독할 것이며, 실제로 소송처리(attorney administered program)을 통하여 보험사업자와 고객 모두에게 최대의 만족을 주었던 경험도 있다.

이러한 우리의 프로그램들이 유리한 회복율(recovery ratio), 매우 유리한 조건과 비용을 얻을 수 있었으며 우리의 경험·정통함·규모는 일반적으로 전반적인 회복비용을 절감하는 결과로 나타났다.

비용은 일반적으로 소송문제가 없는 경우에는 회복액에 20~25%의 비용을 가산해서 지급하고 반면에 법정소송이 필요한 경우에는 최고 33%를 가산하여 지급될 것으로 기대하고 있다.

우리는 자체의 상용화된 손해사정과정을 자부하며, 우리의 프로그램은 적응성(responsiveness), 품질관리(quality control), 정확성(accuracy), 적시성(timeliness), 효율성(effectiveness)을 강조하고 있다.

적하보험 사고프로그램은 항상 고객에게 최대한의 관리와 정보접근을 제공할 수 있도록 특별히 만들어 졌다.

적하 클레임담당부서는 자동정산프로그램, Aggregated & Buy-Back Deductible Program, Broker Monitored Recovery Program, Settling Program, Captive Insurer Program을 처리하는데 경험이 있으며 이들 각각의 프로그램은 특별한 고객의 특정 요구를 충족시키기 위해 고안되었다.

적하보험 손해사정 지침서 (Cargo Insurance Claim Handling Guide)

소 개 (Introduction)

본 지침은 해상적하보험에서 담보되는 물리적 손해에 대한 손해사정업무를 원활히 하는데 필요한 과정과 이에 요구되는 서류를 명시하고 있으며 필요한 절차는 다음과 같다.

- a) 인도시 화물의 검사
- b) 인도후 화물의 검사
- c) 검사원 - 언더라이터 검사원의 필요여부를 결정
- d) 운송인에 대한 클레임 - 과실로 인한 선박, 항공기, 트럭운송인에 대한 클레임을 신청
- e) 필요한 서류 - 필요한 서류를 수집하고 정리
- f) 클레임청구 - 브로커나 인수대리인에게 클레임을 통지

모든 사전요건을 갖춘 후에 클레임은 대개 1개월내에 처리될 것이다.

A. 인도시 화물의 검사 (Inspection of Cargo at Delivery)

운송인에게서 인도된 선적물을 인수하기 전에 화물의 물리적 손해를 판명하기 위하여 포장물의 외부상태를 검사하여야 하며 또한 화물의 부족손여부를 결정하기 위하여 선적서류와 인도된 실제 화물을 비교해 보아야 한다.

어떤 손해나 부족손의 증거는 인도물을 인수하기 전에 운송업자의 인수증상에 이를 명기하여야 하며 이렇게 명기된 인수증은 손

해사정을 위한 서류로 활용된다. 컨테이너 선적에 대하여는 봉인 번호와 봉인의 상태가 화물의 인도시 인수증에 기록되어야 한다.

㉞ 당신이 무사고인수증을 주지 않아 운송인이 화물인도를 하지 않는 경우, 즉시 그러한 행위에 대해 운송인에게 화물의 실제 상태 등을 기술하여 서면항의를 하고, 운송인에게 검사시 드러날 수 있는 손해에 대해 책임을 지게 한다.

B. 인도후 화물의 검사 (Inspection of Cargo after Delivery)

모든 선적물은 목적지에 도착후 가능한 빨리 개포되어 은닉된 손해나 도난손에 대하여 검사를 받아야 할 것이다. 개포시 중대한 손해가 발견된 경우 해수침손이 발생한 경우처럼 즉각적인 개포를 하지 않으면 손해를 줄일 수 없는 한, 화물은 검사원의 조사를 받을 때까지 미개포상태로 남겨두어야 한다. 손해를 줄이기 위하여 개포하는 경우에 선적화물의 포장물은 검사원이 검사할 수 있도록 보관하여야 한다.

C. 검사원 (Surveyor)

검사원의 책임은 손해의 정도와 원인을 규명하고 가능한한 어디에서나 손해를 최소화하기 위한 방법을 실증하고 서류화하며 제안하는 것을 지원하는 것이다. 별도로 나타나 있지 않는 한 검사원은 모든 클레임에 필요하며, 우리를 통하면 언더라이터가 인정할 수 있는 현지 검사원의 명단을 제공할 것이다. (운송위험 \$3,000이하 클레임은 제외- 검사가 불필요)

D. 운송인에 대한 클레임 (Claim Against the Carrier)

서면클레임은 즉시 운송인에게 제출되어야 하며, Recovery Right가

있다면 이는 확보되어야 한다. Recovery Right를 확보하지 못하는 경우 결과적으로 클레임지급에 영향을 미칠 것이다. Recovery Right가 보호되지 않는다면 클레임지급은 전부 또는 태만한 운송인으로부터 Recovery 할수 있는 정도까지 거절될 수 있다. 언더라이터는 관례적으로 다음과 같은 조건이 충족된다면 태만한 운송인에 대한 Recovery Right를 확보하고 확장하는 데에 대한 책임을 부담한다.

- 1) 운송인에 대한 시기적절한 서면클레임의 청구
- 2) 언더라이터가 Recovery Right를 확보할 수 있도록 적절하게 서류화(선적서류)된 클레임의 적시 청구
- 3) 손해의 정확한 추정

운송인에 대한 클레임을 청구함에 있어서 일반적인 한도가 아래에 기록되어 있다. 시간한도와 배상책임한도는 매우 일반적이나 모든 경우에 대해 적용되는 것은 아니다.

a) **해상운송인(Ocean Carriers)** - 시간한도는 Carriage of Goods by Sea Act(국제간) 및 Harter Act(미국-푸에르토리코)에서 정의된 바와 같이 인도후 1년이다. 시간한도를 연장하기 위하여는 운송인으로부터 서면합의를 받거나 법적인 조치가 있어야 한다. 해상운송인에 대한 일반적인 배상책임한도는 package당 또는 관례적인 운임단위당 \$500이나 상황에 따라 예외가 있다.

b) **국제 항공운송인(International Air Carriers)** - 바르샤바조약에서 정의된 바와 같이, 손해나 도난손에 대한 시간한도는 인도후 7일이며 (지연된 인도는 14일), 전선적분의 완전미인도에 대하여는 항공증권을 받은날로부터 120일이다.

운송인에 대한 서면클레임이 시간한도내에 청구된다면 클레임을 종료시키거나 법률행위를 개시하는 데 대한 기간은 운송인이 클레임을 거절(전부 또는 부분적으로)한 날로부터 2년이다. 항공증권상에 화물가액에 대한 신고가 없는 경우에 국제항공운송인에 대한 책임한도액은 pound당 \$9.07이며, 국내항공운송인(미국-푸에르토리코)의 책임한도액은 일반적으로 pound당 50C이다.

- c) **내륙 국내운송인(Inland Domestic Carriers)** - 주간(inte-rstate) 또는 주내(intrastate) 운송인에 대한 시간한도는 I.C.C.에 서 규정된 바와 같이 9개월이다. 서면클레임이 시간한도내에 청구된다면, 클레임을 종료시키거나 법률적 행위를 개시하는 데 대한 기간은 운송인의 책임거부 또는 수용할 수 없는 운송인의 정산제안을 받은후 2년이다. 운송인이 I.C.C 현지 운송인(I.C.C.에 서 규정하지 않은)의 시간한도로부터 Released Rate Order를 갖고 있지 않고, 배상책임이 Waybill 규정이나 구두계약(oral contracts)에 따르지 않는다면 배상책임한도는 없다. 현지 운송인은 요율선택이 가능할 때에만 배상책임을 제한할 수 있다. 한도가 수용가능한지를 결정하기 위하여는 내륙화물운송장 조항을 살펴보아야 한다.

d) **내륙이외 운송인 (Non U.S. Inland Carriers)**

시간과 책임한도를 쉽게 정의할 수 는 없지만 관련 법규에 따른다.

운송인으로 부터 부분적인 정산제안이 있으면 이를 수락하기에 앞서 이러한 제안이 해상 적하보험증권에 부합하는지에 대한 언더라이터의 승인이 있어야 한다.

E. 입증서류 (Supporting Documentation)

적하 사고에 대해 통상적인 입증서류는 다음과 같다.

- 선하증권 (Ocean Bill of Lading)
- 상업송장(전체의 선적-가정용 재화선적, 목록화된 선적전의 재고 품-담보)
- 손해사항을 명기한 선박인도 인수증
- 내륙화물운송장(Inland Waybill)과 인도인수증
- 완벽한 포장목록
- 운송인에 대한 서면클레임 사본과 이에 대한 회답(회답 가능시)
- 손해사정보고서
- 보험증서의 원본이나 사본 또는 Insurance Declaration의 사본
- 수리/대체 송장 (Repair/Replacement Invoices)
- 추가발생비용에 대한 송장, 예를들면 손상화물에 대한 추가운임, 처리비용 및 창고비용
- 전체화물의 미인도시 미인도에 대한 운송인의 서면확인을 위한 모두 3개의 선하증권 원본
- 컨테이너 선적의 경우 운송증 봉인번호의 기록

F. 클레임의 청구 (Claim submission)

모든 경우에 클레임(잠재적인 클레임 포함)은 구비서류의 충족과 관계없이 가능한한 신속히 보고되어야 한다.

1만불을 초과할 것으로 추정되는 클레임에 대하여는 telex나 telefax로 임시보고서가 제출되어야 한다.

공동해손의 클레임절차 (General Average Claims Procedures)

소 개 (Introduction)

이번 장은 기본적인 공동해손의 배경에 관한 정보, 공동해손사고의 정의에 대하여 살펴보고 공동해손사고의 처리에 관한 절차를 알려준다.

A. 배경과 정의 (Background And Definition)

공동해손은 희생손해나 이례적인 비용이 해상사업(선박, 적하, 운임)을 보호하기 위해 임의적으로 발생하였을 때 일어난다.

어떤 하나의 피보험이익이 손해를 감수케 함으로써 모든 이해관계자가 희생이나 비용에 의해 구조된 가액에 비례하여 항해사업 부담을 하게 하는 관례로 발전되게 된 것은 지극히 당연한 것이다.

공동해손이 성립되려면 다음의 요건을 갖추어야 한다.

- a. 해상사업에서 모든 이해관계에 대한 공동위험의 존재
- b. 이러한 해상사업을 구조하기 위한 임의적인 희생이나 비용의 합리적인 지출
- c. 해상사업의 일부보존
- d. 사고분담 이해관계자를 위한 과실의 면제

일반적으로 선주는 관례상 공동해손분담금의 지급을 위해 모든 이해관계자로부터 안전성을 확보키 위하여 화물과 운임이익에 대하여 유치권을 설정할 것이다.

선주는 대개 손해사정인을 지정하는 데 손해사정인은 손해를 입은

모든 이해관계자에게 통지를 하며 실질적으로 모든 이해관계자로부터 Security를 확보하고 손해액을 결정하며 손해를 할당한다.

손해사정인은 일반적으로 공동해손증서(General Average Bond)나 해손협정서(Average Agreement)에 따라 클레임을 해결하여 이에 화주가 서명하게 된다. 이는 사실상 화물의 가액을 확정하고 공동해손명세서(General Average Statement)가 최종적으로 종료되어 합의될 때 화물의 이해관계자가 해당 분담금을 지급하는데 동의함을 나타내 준다.

Security에 대하여 손해사정인은 Security가 취해지는 국가에서 사업을 영위할 수 있는 권한을 부여받은 언더라이터로부터 현금예금이나 공동해손보증서를 요구하며, 손해사정인이 해손증서나 협약서, 및 공동해손보증서를 받을 때까지 화물은 양도되지 않는다.

B. 절차(Procedure)

화물의 인도시 지연을 방지하기 위하여는 공동해손사고통지가 접수되는 즉시 유선통보하여야 한다. 브로커는 손해사정인의 확인, 사고명세, 화물의 명세 및 가액, 선하증권의 번호, 날짜 및 고지사항의 확인을 요구하며, 그리고 나서 언더라이터가 공동해손보증서를 발급하거나 현금예금을 우송할 수 있도록 준비할 것이다.

이에 필요한 서류는 다음과 같다.

- a. 송장
- b. 선하증권
- c. 서명된 해손협약서이나 해손협정서의 사본
- d. 보험증서나 보험고지 (insurance declaration)

화물이 인도되기 위해 양도되고 서류요건이 충족된 후에, 모든 후속 협상은 손해사정인과 언더라이터간에 이루어 진다.

클레임 청구편지 견본
(Sample Submission Letter)

Address : XXXXXXXX

Attn : XXXXXXXX

Marine Cargo Claims Dept.

RE : Vessel : XXXXXXXX

Shipment : XXXXXXXX

B/L No. & Date : XXXXXXXX

Voyage : XXXXXXXX

Loss : XXXXXXXX

Our Claim No. : XXXXXXXX

Gentlemen : XXXXXXXX

접수된 클레임을 입증하는데 다음과 같은 서류를 동봉한다.

- 사고명세서
- 고지장 / 인수증(Declaration and/or Certificate)
- 하주의 송장(Shipper's Invoice)
- 포장목록
- 해상선하증권 / 항공선하증권
- 세관신고서 (Duty Entry)
- 해상운송인에 대한 클레임
- 트럭, 철도, 부선운송인에 대한 클레임
- 부두인도 인수증 / 트럭의 인도인수증
- 수선 / 대체 송장

이러한 클레임을 우리를 위하여 언더라이터에게 제출하여 주시기 바라며 동시에 신속한 정산이 이루어질수 있도록 요청합니다.

운송인에 대한 클레임 청구편지 견본
(Sample Claim on Carrier Letter)

Address : XXXXXXXX

Attn : Marine Cargo Claims

RE : Vessel : XXXXXXXX

B/L No. & Date. : XXXXXXXX

Commodity : XXXXXXXX

Invoice value : XXXXXXXX

Our Ref. No. : XXXXXXXX

Gentlemen : XXXXXXXX

이 편지는 선적물이 손상되거나 부족한 상태로 수령되었으며, 여기에 당신이 책임이 있다고 생각하고 있으며 손해액은 \$ ()로 추정됨을 알려드립니다.

이 클레임이 완결되도록 가능한 한 빨리 하기 서명자에게 부두 도크인수증(Dock Delivery Receipts)의 사본을 보내주십시오.

당신이 검사에 공동참여하시기를 희망하신다면 하기의 서명자에게 연락하시기 바랍니다.

이 문제에 대한 당신의 신속한 관심에 감사드립니다.

Very truly yours.

공통적인 해상용어의 해설

1. 도크인수증 (Dock Receipt)

하주가 Clerk에게 보호를 위임한 화물을 Clerk이 하주를 대신해서 인수하면서 서명한 서류를 말하며, 화물이 도크운송중일때에 운송인의 보호하에 있다는 것을 인정해주는 것이다.

2. 해상선하증권 (Ocean Bill of Lading)

특정선박에 화물이 양도될때 상선회사에 의해 발행되는 것으로, 선하증권은 3가지의 기본적인 기능을 수행한다.

- A. 선적화물에 대해 운송인으로부터 하주에게 주어지는 인수증
- B. 화물이 운송되는 상태나 조건을 나타내 주는 운송인과 하주간 일종의 계약
- C. 화물의 소유권이 일방에서 타방으로 이전될 수 있는 권리증서

3. 항공선하증권 (Airway Bill)

하주가 항공사에 맡긴 화물에 대한 일종의 인수증으로 운송인과 하주간 운송계약으로 작용한다.

항공운송은 항공화물의 이동에 대한 보상과 책임을 규정하고 있는 바르샤바협약(Warsaw Convention)에 따른다. 해상운송에서와 같이 운송인은 자신의 태만에 대해 책임을 지며, 손해가 화주의 과실에 기인한다면 운송인에게는 배상책임이 없다. 항공운송인에 대한 배상책임한도는 화물 1pound당 \$9.07에 해당된다. 항공화물혼재업자(Airfreight consolidator)들은 항공선하증권을 발행함으로써 화주의 운송인이 될 수 있으며, 이어서 항공사는 항공화물혼재업자에게 Master Airway Bill을

발행한다.

4. 내륙선하증권 (Inland Bill of Lading)

철도나 자동차 운송인이 화주의 화물을 받으면서 서명하는 서류로, 이는 화주와 내륙운송업자간의 운송계약이자 일종의 인수증이다. 별도로 예외사항이 기재되지 않는 한 화물은 순서에 따라 수령된다.

5. 판매계약 (Contract of Sale)

매수인과 매도인간 일종의 계약으로 계약명세를 명확하게 해주고 양 당사자간 정확한 의무사항을 나타내 준다, 특히 선적물을 부보하는 책임이 누구에게 있는가에 있어서 중요하다.

6. 상업송장 (Commercial Invoice)

매도된 화물에 대한 하주의 선하증권으로, C.I.F., F.O.B.와 같이 상품의 판매조건을 명확히 해준다. 상품이 F.O.B.조건으로 판매될 때 매수인은 운임과 보험에 대한 책임을 지며, C.I.F 판매의 경우에는 화주에게 운임과 보험에 대한 책임이 있다.

7. 포장목록 (Packing List)

화주가 준비하는 것으로 상품의 포장상태를 보여 준다.

8. 소비명부 (Consumption Entry)

세관브로커가 세관에 제출하기 위해 준비하는 것으로 선적물의 통관가액이 \$250을 초과할 때마다 준비한다.

9. 불일치보고와 신고

(Discrepancy Report & Declaration) (CF 5931)

세관원, 수입운송인, 보세창고운송인, 수입상에게 다목적으로 이용되는 것으로 불일치부분의 보고, 송장의 수정, 보세창고서류의 수정 및 수입상으로 하여금 상품인도시 부족손에 대한 의무적인 보상을 할 수 있도록 한다.

10. 하역인식표 (Discharge Tally at Airport)

내륙운송인에게 양도될 때 화물의 상태를 보여준다.

11. 설비교환 (Equipment Interchange Receipt ; TIR)

컨테이너가 해상운송인의 보호를 떠날 때 컨테이너의 봉인번호와 상태를 보여준다.

(㉞) <i>Item Number</i>	<i>Obtainable From (발행인)</i>
1, 10, 11	Trucker(트럭운송업자)
2, 3, 4, 8, 9, 10, 11	운임운송업자, 세관브로커, 양수인, 피보험자
5, 6, 7, 9	피보험자, 하주

SHIPPERS NATIONAL FREIGHT CLAIM COUNCIL INC.
Time Limits for Flying on Shipments Moving in Interest or Foreign Commerce

사 고

소 송

경 유	멸실, 손해, 지연	잠 재 손 해	불 착	멸실, 손해, 지연
항공운임 (국내)	선적일로 부터 9개월 9일 /A	인도후 15일내에 서면 통보	선적일로 부터 9개월 9일 /A	사고의 기각으로 부터 2년
항공운임 (국제)	14일간인도 지연후 7일 간의 손해	인도후 7일간	선하증권으로 부터 120일간/B	계획된 도착으로 부터 2년
항공운임 운송주선업자	비정형화된규칙 - 운송주선업자를 선택하기 전에 개별적으로 인가된 운송주선업자와 상담			
버 스	인도후 9개월	인도후 15일내에 서면통지가 없으면 피해자는 인도지연이 손해원인이 아님을 입증하여야 함 /C	선적일로부터 9개월 15일	사고기각으로 부터 2년1일
철 도	인도후 9개월	인도후 15일내에 서면통지가 없으면 피해자는 인도지연이 손해원인이 아님을 입증하여야 함 /C	인도를 위한 적절한 기간후 9개월	사고기각으로 부터 2년1일
상 선	계획된 인도 후 1년	인도후 3일내에 서면통보	계획된 인도후 1년	서면통보 연장하지 않는다면 인도후 1년
트럭운임 운송주선업자	인도후 9개월	인도후 15일내에 서면통지가 없으면 피해자는 인도지연이 손해원인이 아님을 입증하여야 함 /C	인도를 위한 적절한 기간후 9개월	사고기각으로 부터 2년1일
UPS	UPS수락후 9개월	인도후 15일내에 서면통지가 없으면 피해자는 인도지연이 손해원인이 아님을 입증하여야 함 /C	UPS 수락후 9개월	사고기각으로 부터 2년1일

예외사항

- A. CAB No.96 Office Air Freight Rules Tariff No.1B Rule 60에서 개별항공사를 위한 예외
- B. Airway Bill 규정 (다만, 바르샤바조약에서 미인가된 것)
- C. Exparate 263,340 ICC 5155367에서 불법인 15일내 통지를 요하는 종전규칙

보험가입증명과 클레임청구자 지침 (Evidence of Insurance and Instructions to Claimants)

아래에 표기된 선적은 해상적하증권을 통하여 XXXX 에 의해 부보된다.

Insurance Value : \$ ----- Ref. No : ----- Date of Shipment

From : ----- To : ----- Via : -----

Merchandise ; -----

상품에 손해나 멸실이 있는 경우는 다음과 같이 처리한다.

1. 인도시에 뚜렷한 손해나 멸실

- (a) 손해나 멸실의 증거가 있는 선적물의 인도를 인수하거나 선하증권 상에 포함된 일부선적의 미도착시에는 상품을 인도한 운송인(선박, 철도, 항공, 트럭)에게 손해상태나 미도착을 인수중에 기록하고 서명할 것을 요구한다. 보험사고서류의 일부로 보험회사 제출용이란 주석을 단 인수증의 사본을 얻는다.
- (b) 검사가 끝날때까지 포장이나 다른 증거를 훼손하지 말고 상품을 보전한다.
- (c) \$2,500을 초과할 것으로 추정되는 손해에 대해서는 즉시 손해를 보고하고 다음과 같은 회사에서 검사할 수 있도록 요청한다.
 - 1. 도착지나 하역항에 가장 가까이 위치한 보험회사 대리점
 - 2. 상기와 같은 대리점이 없다면 미해상언더라이터협회(American Institute of Marine Underwriters)의 대리인에게 손해를 보고하

여 검사를 실시토록 하고 검사증서를 요구한다.

3. 이용할수 있는 보험회사 대리점이나 미국협회대리인이 없다면
검사증서는 가장 가까운 Lloyd's 대리점에서 구할 수 있다.

4. 손해가 \$10,000을 초과할 것으로 추정되면 즉각 임시클레임을
보고한다.

(d) 동시에, 금액이 알려지면 즉시 손상이나 손해에 대해 전적으로 운송
인에게 책임이 있다고 주장하는 당신의 의도를 알리는 편지를 운송
인에게 보낸다. 그러면 당신은 당신의 대위권을 보호할 수가 있다.

2. 잠재하자 손해나 멸실(Concealed Loss or Damage)

선적물이 외면상으로는 양호한 상태로 인도되지만 손해나 멸실이 그후
컨테이너의 개봉시 발견될 때에는 상기 1(b), 1(c), 1(d)의 절차를 따른다.

3. 전 선적물의 미인도 (Non- Delivery of Entire Shipment)

전 선적물이 운송일정에 따라 도착하지 않았을 때에 먼저 화주로 하여
금 선적물의 명세를 확인토록 하여야 하며, 확인시 그리고 미도착이 계
속되는 경우에는 상기 1(c)와 1(d)에서 강조된 것처럼 운송인과 보험회
사에 클레임을 청구한다.

4. 보험회사의 클레임 정산

(Settlement of Claim with Insurance Company)

손해액이 결정되었을때 다음과 같은 서류를 우리에게 발송한다.

- a. 선하증권이나 다른 운송인의 인수증 사본
- b. 송장의 원본이나 사본
- c. 검사증서 사본
- d. 운송인과 서신한 모든 클레임서신의 사본

5. 운송인에 대한 클레임

(Claim against Transportation Carrier or Carriers)

손해액에 대한 전액 보상을 요구하면서 운송인에게 공식적인 클레임을 제기한다.

특정 운송인(특히, 바르샤바협약에서 손상한도(Damage limitation)를 7일로 하고 있는 국제항공운송인)에 대하여는 서면클레임을 제출하는데 엄격한 시간제한이 있다. Recovery Right를 지키는 것은 청구자의 책임이며 지키지 못할 경우에는 보험클레임이 불리하게 될 수가 있다.

**Agencies of the Insurance Company, Where Claims May be
Presented for Payment**

To be Determined When Program Finalized

10. 우리의 인수능력 (Capabilities)

우리는 당신의 보험설계에 필요한 모든 행정적, 기술적인 서비스를 제공하며, 당신의 프로그램을 충족시키고 효과적으로 관리할 것이다.

- 전세계에 걸친 고객들과의 오랜 경험을 토대로 보험설계와 협상에 있어 혁신과 전문기술
- 전세계 판매능력, 이는 경쟁력 있는 가격을 고객이 요구하는 보험 담보를 확보하는 데 필수적임
- 보험중개인, 클레임협상인, 재무 및 컴퓨터전문가를 포함하는 위험 관리 전문팀에서 제공하는 모든 서비스
- Energy, Construction Marine과 같은 국제적 전문화부문의 지원 , 이는 연구와 판매정보를 현지 사무소에 제공함
- 고객의 주활동지역에서의 중개전문지식
- 피보험자의 다음과 같은 회계 Needs에 맞는 전문적, 기술적 지원
 - 클레임관리와 손해관리 서비스
 - 재무상담과 통계적 지원
 - 효율산출과 같은 전문서비스
- 피보험자의 실질적인 활동을 보완해주는 신뢰성있는 회계관리와 중개서비스
- 전세계 300개이상의 사무소에 대한 기술 및 판매지원망
- 위험관리문제에 대한 혁신적인 해결책

이번 장에서는 세계적인 능력 뿐만아니라 우리의 마케팅, 회계관리서비스에 관한 전반적인 개요를 제공하고 있다

아래의 표는 우리가 제공하는 서비스에 대한 가이드를 나타내고 있다.

서비스 제공에 대한 안내

1. 마케팅 서비스 -----	96 - 98
• 마케팅 수단 -----	96
• 마케팅 과정 -----	96 - 97
• 마케팅 정보 -----	97 - 98
2. 회계관리서비스 (Account Management Service) -----	99 - 102
• 자원망 -----	99
• 해상부문 -----	100
• 클레임서비스 -----	101
• 손해사정 -----	102
3. 세계적인 인수능력 (Global Capabilities) -----	103 - 104

11. 마케팅 서비스 (Marketing Services)

보험브로커는 우월한 마케팅만으로는 고객의 니드를 더이상 만족시킬 수 없다. 오늘날같이 변화하는 마케팅 환경에서 브로커는 비상위험의 관리추세와 이슈를 예측하고 대응하여야 한다. 우리의 전문인들은 이러한 능력을 가지고 있으며 다음과 같은 것을 제공한다.

- 어떠한 규모나 복잡한 프로그램을 성공적으로 수행한 기록에서 증명되는 보험시장에서의 강점
- 프로그램 분석에서 부터 프로그램 실행과 관리까지, 마케팅 전과정에서의 철저함
- 보험시장에 대한 깊은 이해, 이는 고객에게 효율산출 등을 포함한 전문화된 서비스를 제공할 수 있게 함

가. 마케팅 수단 (Marketing Leverage)

우리는 모든 주요 보험사업자에게 보험료를 제공하는 데 있어 가장 큰 장기생산자중의 하나이다. 주요 언더라이터와 훌륭한 관계를 맺는 것은 최소의 비용으로 보험담보(Insurance Protection)를 최대화하는 데 요구되는 수단을 우리에게 제공할 것이다.

나. 마케팅 과정 (Marketing Process)

마케팅 과정은 고객이 갖는 위험관리욕구의 분석에서 시작하여 적절한 보험프로그램과 서비스제공에서 마무리된다. 다음은 고객을 위하

여 우리가 사용할 수 있는 마케팅과정을 간단한 설명한 것이다.

1. 위험관리목적의 정의와 주요전략을 개발키 위한 피보험자와 면담
2. 만기된 증권, 현재의 한계점, 손해내역, 기업데이터를 포함해 드러난 자료의 검토 및 분석
3. 서비스팀의 마케팅게임 계획수립과 잠재적시장의 평가
4. 보험인수 제출서류의 준비
5. 보험인수시장에 제시
6. 구독원확보와 프로그램 선택사항을 평가하기 위한 고객과의 면담
7. 효율과 보험자의 선택을 완료
8. 보험계약의 체결과 담보증/보험증권의 발급
9. 주기적인 경영보고서/회담과 함께 지속적인 관리 및 운영프로그램의 제공
10. 피보험자에게 손해사정과 선임사고전문가들의 서비스등 완벽한 사고지원의 제공

이러한 과정을 통하여 피보험자와의 정보교환이 완전하게 유지될 수 있을 것이다.

다. 보험시장의 감독 (Monitoring the Insurance Market)

프로그램의 품질과 효율성을 지속적으로 확보하기 위하여 고객 프로그램을 항상 감독할 것이며, 고객에게 보험시장의 현황과 유용한 모든 새로운 보험프로그램에 관한 정보를 제공한다.

한가지 중요한 방법은 보험관련 주제에 관해 고객편지, 회보, 간행물

을 배포하는 것이며, 덧붙혀 보험시장과의 관계를 유지하고 감독할 책임을 지는 2개의 위원회를 설립한 바 있다.

- **Impact** -- 이그룹은 보험시장내의 변화로부터 발생하는 기회에 초점을 맞추는 데 도움을 주는 National Senior Marketing 관리자로 구성된다.
- **Security Committe** -- 위협으로부터 고객을 보호하기 위한 방안의 일환으로 우리는 법적 하자가 없고 재무적으로 건실한 보험사업자를 선택하기 위하여 노력할 것이다. 우리는 보험사업자의 지불능력을 보증할 수는 없지만, 계약의 의무를 충실히 이행하리라 기대되는 보험사업자의 선택은 유용한 증거와 제출서류를 기초로 하여야 한다고 권고한다.

Security Committe에서 종사하는 수석관리들은 기술전문팀의 지원을 받고 있다.

- 손해보험사업자를 선택하는데 대한 재무 가이드라인의 확립
- 보험산업의 전반적인 상태와 특정 보험사업자의 채무를 감독
- 미국과 외국의 주요 보험사업자에 대한 지속적인 조사를 유지 : 보험사업자가 제공하는 재무제표와 미국 보험사업자의 재무상태를 알 수 있는 데이터베이스 및 다른 유용한 정보처를 이용
- 고객과 함께 직접 일하는 우리의 전문인들에 대한 보험사업자 관련정보의 제공

12. 회계관리서비스 (Account Management Services)

우리의 경영진과 회계팀은 서비스전달의 중심역할을 하고 있으며, 고객의 회계서비스를 맡을 팀은 주의 깊게 선택된다. 이 팀은 개별적 또는 총체적으로 일상적인 서비스전달을 넘어서 피보험자의 위험관리자가 효율적이고 용이하게 업무를 수행할 수 있도록 지원한다.

본 장에서는 다음과 같은 것이 논의된다 :

- 통신망과 해상부문
- 지속적인 최상의 서비스제공에 책임을 질 수있는 전문팀
- 피보험자가 필요시 접근할 수 있는 상호적인 세계 자원망 (Interactive Global Resources Network)

해상위험관리 컨설턴트/보험중개인으로서 우리의 목표는 고객의 위험관리 요구사항에 서비스하는 것이며 서비스의 질과 전달에 있어서 완전한 만족을 주는데 전적인 책임을 지는 것이다.

가. 자원망 (The Network of Resources)

이 프로그램은 500명의 Staff을 둔 뉴욕사무소에서 관리되며 다양한 마케팅과 회계관리 경험등 광범위한 기술적 지원능력을 제공한다.

피보험자는 우리의 뉴욕사무소를 통하여 전세계 90개 사무소의 통신망과 프로그램의 효과적인 관리를 위해 요구되는 전문기업서비스에 접근할 수 있다. 또한 전세계 70개 국가에 걸친 사무소를 가지고 있는 우리는 해외현지에서 우리의 자원을 이용할 수가 있다.

나. 해상보험부문 (Marine Division)

해상보험부문은 국내/외 보험사업에 대한 program의 작성, 시장화하고, 실행하며 운영한다. 해상보험부문에서 인정된 리더로서 우리의 해상전문가들은 고객에게 다음과 같이 넓고 다양한 담보를 고객에게 지원한다.

- 선박보험 (Vessel Insurance)

선체 및 기관 (Hull & Machinery)

불가동 손실(Loss of Hire)

건조보험

- 해상 배상책임 (Marine Liability)

P&I 위험 (Protection & Indemnity)

용선자 배상책임 (Charterers Liability)

터미널관리자/ 하역인/부두관리자의 배상책임

오염배상책임(Pollution Liability)

Bumbershoot and Excess Marine Liability

- 적하보험 (Cargo Insurance)

국제 및 국내운송

저장위험 (Storage Risks)

Contingent / Differance in Condition

Cargo Legal Liability

- Special capabilities

하천운송 (Rriver Transportation)

예인선 및 부선

해상 또는 에너지위험(해상/비해상 배상책임, 오염배상책임 및 재

물 포함)에 대한 패키지 프로그램

해상위험에서 Captive 관련 프로그램

우리 staff들은 해상고객의 위험관리문제에 대한 다음과 같은 혁신적인 해결책을 고안하고 개발해왔다.

- 다양한 보험종목하에 과거 누적보유(historical aggregate retention)보다 낮은 비용으로 최상위 고객의 연간 누적보유에 대한 누적보유프로그램
- 이익손실(Loss of Interest)/ 운송담보(Guaranteed Arrival) / 적하의 운송위험으로 인한 기업휴지(Bussiness Interruption of Cargo Risks)
- 10억불을 초과하는 주요고객의 오염보험
- 선박, P&I, Host Liquor Liabilities 및 하역노무자/부두노무자 위험을 연계하는 유람선 관리자에 대한 담보
- 해상활동에 대한 성과보증 및 계약실패를 담보
- 예상치 않은 P&I Supplementary Calls에 대한 고객보호

다. 클레임 서비스 (Claims Service)

우리의 해상 클레임서비스단위는 해상보험증권하에서 발생하는 모든 클레임 과정을 취급하기 위해 준비된다. 우리 그룹에서는 선임 정산인과 해상배상책임 클레임전문가들이 완전히 포진되어 있으며, 그들개개인은 프로그램에 매우 익숙하고 적절한 지원 및 직접적인 관여를 하는 단위관리자의 추진방향과 철저한 감독하에 일하게 된다.

클레임지급과 비용은 Cash Flow를 극대화시키기 위하여 총괄팀의 면밀한 감독을 받는다.

우리의 자동클레임추적시스템은 클레임을 끊임없이 지원한다.

라. 손해사정 (Average Adjusting)

우리는 복잡한 클레임과 공동해손클레임을 처리하는 데 매우 능숙한 선임 손해사정인을 보유하고 있으며, 정산부는 해상시장에 크게 관여하면서 신속하고 양질의 손해사정으로 평판이 나있다.

손해사정부서장은 피보험자에게서 요구될 수 있는 손해사정서비스를 면밀하게 감독할 것이다.

마. 서비스팀 (Service Team)

우리는 서비스팀을 운영하는 데 있어 피보험자의 위험관리부서의 staff을 참여시키며, 이러한 방법으로 고객과 우리의 지원을 최대한 이용하여 서로에게 긍정적인 결과를 얻을 수 있다. 회계서비스를 제공하는 개개인은 해상고객에 대한 전반적인 위험관리측면에서 다년간 경험을 갖고 있으며, 그들은 공격적, 혁신적이며 최상의 위험관리 서비스를 고객에게 제공하게 된다.

13. 세계적인 인수능력 (Global Capabilities)

우리는 보험중개, 위험관리 및 인력관리 컨설팅회사로 70개국 이상에서 활동하는 세계적인 조직이며, 상업회사, 정부기관, 협회 및 개인을 위하여 모든 종류의 보험과 위험관리프로그램을 설계하고 place하고 있다. 또한 재보험업무를 수행하며 위험분석과 자가위험서비스·보험료설계 및 자산평가·관리서비스를 제공한다.

우리의 인적자원관리 컨설팅활동은 종업원 의사전달과 관리컨설팅서비스 뿐만 아니라 보상과 연금계획을 위한 수리적이고 행정적인 서비스를 제공한다.

서비스업무를 구성하는 운영부서는 다음과 같다.

- 소매중개 (Retail Insurance Broking)

주요 국제브로커로 전세계의 다양한 기업 및 일반고객을 위한 보험담보를 제공한다. 중개업무는 약 100개에 이르는 미국내의 사무소와 미국외에서 수행된다.

- 도매중개 (Wholesale Insurance Broking)

도매중개는 영국에 있는 자회사, 미국과 캐나다에 있는 복미자회사에서 맡고 있다. 도매중개부문은 특수보험종목 그리고 place가 어려운 특수위험에 대하여 소매브로커와 언더라이터를 연결해 주는 역할을 한다.

- 재보험중개 (Reinsurance Broking)

보험회사 및 재보험회사 모두를 위하여 위험을 재보험하여, 영국에

있는 재보험중개 자회사는 과거 수십년간 해상, 비해상, 항공 및 런던초과손해액재보험에 있어 전세계적으로 주도적인 위치를 점하고 있다. 미국에 있는 재보험중개 자회사도 이 분야에서 가장 성공적이고 빨리 성장한 회사중 하나로 평가받고 있다.

- **인적자원관리컨설팅**

(Human Resources Management Consulting)

우리의 컨설팅회사는 건강관리전략과 인적자원관리의 여러 분야에서 혁신을 기하고 있다.

부 록 1 : 미국 국제경제 제재 리스트

이 리스트는 미합중국 상무성에 의해 특정 분야의 교역이 통제되거나 금지된 국가의 리스트이다. 제재 계획의 범위나 금지 정도가 모두 동일하지는 않다. 따라서 우리가 이들 국가의 고객과 거래하거나 또는 이 국가들과 관련된 거래에 참여하는 것이 완전히 금지되는 것은 아니다. 오히려 이 리스트는 법률 부서의 자문을 받을 만한 어떤 잠재적인 문제점이 있는가를 결정하는데 유용하게 사용될 것이다.

미 합중국 국제경제 제재국

국가명	31 C.F.R. SS	제재 방법
캄보디아	500.101-500.901, 500.01-505.60	대부분의 캄보디아 교역 봉쇄가 해제되었음. 57 Fed. Reg. 1872(1992. 1. 16) 참조.
쿠 바	515.101-515.901	특정 허가품목을 제외한 모든 거래 금지.
하이티	580-101-580.901	모든 재화 및 이익 봉쇄. 하이티 지역으로의 자금 지급이나 이전 금지. 일부 예외 하에 미국과 하이티 간의 수출입 거래 금지. 57 Fed. Reg. 10820 (1992. 3. 31) 및 Fed. Reg. 23954 (1992. 6. 5) 참조
이 란	535.101-535.905 560.101-560.901	535조의 거래 및 자산 봉쇄 규정 대부분이 1981년 해제됨. 이란으로부터의 특정 상품이나 용역 수입 및 관련 거래가 금지되어 있음. (**)
이라크	575.101-575.806	여행, 교역, 재산, 금융상품 관련 거래 및 계약 이행을 비롯한 모든 거래가 금지됨.
리비아	550.101-550.901	특별 허가를 받지 않는 한 교역, 여행, 운송, 계약 체결 및 이행 관련 계약을 포함하여 대부분의 거래가 금지됨.
북 한	500.101-500.901 505.01-505.60	신용의 이전, 지급 이전, 통화 수출, 재산, 부채 및 소유권에 관한 거래가 금지됨
베트남	500.101-500.901	사실상 모든 거래가 금지됨. 일부 제한된 분야에 있어서는 제재가 다소 완화됨. 57. Fed. Reg. 28613 (1992. 6. 26) 및 Fed. Reg. 65992 (1991. 12. 20)
유고슬라비아		사실상 모든 “유고슬라비아 실체”의 재산이나 이익은 모두 봉쇄됨. 57 Fed. Reg. 32054 (1992. 6. 20)

㉠ 505.01-505.60의 거래 통제 규정은 알바니아, 불가리아, 체코슬로바키아, 에스토니아, 헝가리, 라트비아, 리투아니아, 외몽고, 중국, 폴란드, 티벳 및 소련에도 적용됨. OFAC는 이 규정을 개정하려고 하는 중에 있으며 이 규정에 논리적으로 커버되지 않는 거래(예로 헝가리관련거래)는 OFAC에 서면 신청하여 승인받을 수 있다고 정하고 있다.

(**) 31 C.F.R. 560조 이란거래제한은 @@ U.S.C.A. §2349 aa-9에 근거

부 록 2 : 해상보험 규제조치 요약

다음은 해외의 화주가 해상보험을 자유롭게 구매하지 못하도록 하는 법률, 법령 및 규정을 가진 국가리스트이다. 해상보험의 규제 관행을 가진 일부국가들이 이 리스트에 빠져 있는데 그 이유는 사실상의 차별조치(예를 들어 세금, 외환 관리, 재보험 관행 등)에 대한 명확한 증거가 없기 때문이다.

알제리아	(2) (4)	가 봉	(2) (4)
앙골라	(2) (4)	가 나	(2) (4)
아르헨티나	(1) (2)	기니아	(2) (4)
오스트리아	(5)	하이티	(2) (4)
방글라데시	(1) (2)	인도네시아	(1) (2)
Barbados	(2) (5)	이 란	(2)
Benin	(2)	이라크	(2) (4)
볼리비아	(1) (2)	이태리	(1) (2) (6)
브라질	(2)	Ivory Coast	(2)
Burundi	(1) (2)	요르단	(2) (4)
카메룬	(2) (4)	케 나	(2) (6)
Cape Verde	(6)	쿠웨이트	(6)
중앙아프리카 공화국	(2) (4)	라오스	(5)
콜롬비아	(6)	Libyan Arab Jamahiriya	(2) (4)
콩 고	(2) (4)	말레이시아	(5) (6)
쿠 바	(3) (4)	Mali	(2) (4)
도미니카 공화국	(2)	말 타	(1) (2) (4)
에쿠아도르	(2)	Mauritania	(2) (4)
이집트	(2)	멕시코	(1) (2)
이디오피아	(2)	니카르과	(1) (2)
프랑스	(1) (2)	나이지리아	(2) (4)
피 지	(5)	오 만	(2) (4)
파키스탄	(2) (4)	파나마	(2) (4)
페 루	(2)	필리핀	(4)
포르투갈	(1) (2)	르완다	(1) (2)
세네갈	(1)(2)(3)(4)	Seychelles	(1) (2) (6)
시에에 레온	(2)	소말리아	(2)
스리랑카	(1)	수 단	(2)
Syrian Arab Republic	(2)	탄자니아(연합공화국)	(2) (4)
Tunisia	(2) (4)	우간다	(2)
베네수엘라	(2)	예멘(아랍공화국)	(1) (2)
예멘(민주공화국)	(1) (2)	자이레	(1) (3)
잠비아	(4)		

번호 구분

- (1) 매도인의 수출품 해외부보가 금지 (상기에서는 출항국)
- (2) 매수인의 수입품 해외부보가 금지 (상기에서는 입항국)
- (3) 매도인의 FOB조건 수출이 금지 (4) 매수인의 CIF조건 수입이 금지
- (5) 특별세, 특별비용 (6) 통화 관리

북미자유무역협정 (NAFTA)

14개월에 걸친 회담의 결과 1992.8.12 미국, 캐나다와 멕시코는 북미자유 무역지역을 창설하기 위한 원칙적인 협정을 발표하였다. 3국가의 국회가 비준한 후에는 6조달러의 경제규모를 가진 3억 6천만 시민으로 구성된 세계에서 가장 큰 상업지대가 창설될 것이다.

개 요

NAFTA는 여러가지 서비스와 제조생산물에 있어 멕시코 시장을 개방시킬 것이다. 멕시코의 1,460억달러 서비스 시장이 개방됨과 아울러 캐나다의 2,850억달러 시장에 대한 접근성도 향상될 것이다.

백악관은 NAFTA를 북미기업들의 경쟁력을 아시아 및 유럽의 경쟁회사에 비교될 수 있게 향상시킬 수 있는 기회로 보고 있다. 그러나 저임금, 저숙련의 미국 제조업체 근로자들이 멕시코 근로자들에게 일자리를 잃을 것이라는 비판도 있다. 미국-멕시코간 국경의 환경오염이 심화될 것이기 때문에 미국의 환경기준에 대한 협의가 있어야 한다는 우려도 있다.

NAFTA협약에 대한 백악관의 보고서가 첨부되어 있다. 보다 상세한 것은 GLA에서 나온 보다 상세한, 44페이지의 검토보고서를 이용할 수 있다.

보험의 기회

2천년이 되면 35억불의 멕시코 보험시장에서 미국과 캐나다의 소유와 서비스에 대한 제한이 철폐된다.

동협약에 의해 보험회사들이 일차적으로 충격을 받게 되지만 일단

NAFTA가 발효되면 브로커와 같은 보험중개인은 지분이나 시장점유율에 대한 제한 없이 자회사를 설립할 수 있으며, 손해사정회사나 계리인과 같은 보험 관련 서비스에도 동일한 기회가 제공된다.

미국 및 캐나다 보험회사들은 멕시코 시장에 진입할 수 있는 3가지 방법을 이용할 수 있다. 첫번째로는 현재 멕시코 보험회사에 약간의 지분을 확보하고 있는 미국 및 캐나다 보험회사는 1996년이나 NAFTA 발효 2년 후에 이들 멕시코 회사의 지분을 100% 확보할 수 있다.

두번째로 미국 및 캐나다 보험회사들은 현재 멕시코 보험회사의 지분을 매입할 수도 있다. 그런 합작회사에서는 시장점유율의 제한이 없으나 외국사의 투자비율이 초기에는 30%까지 제한되나 1998년에는 51%로 증가하게 된다. 2천년에는 외국사의 투자비율이 100%까지 올라갈 수 있다.

세번째로는 미국 및 캐나다 보험회사는 소유권을 완전히 보유한 멕시코 자회사를 새로 설립할 수 있다. 그러나 2천년1월1일까지 이 자회사들은 개별 또는 전체 시장점유율 제한을 받게 된다. 그때까지 비합작 외국 자회사들은 시장점유율 1.5%를 초과하지 못한다. NAFTA가 발효되면 비합작 외국자회사들의 시장점유율 합계가 6%를 초과하지 못한다. 시장점유율은 1995년 부터 매년 1%씩 증가가 허용되어 1999년에는 12%가 되게 된다. 2천년에는 모든 제한이 철폐된다.

미국보험자들은 Cross-Border 기준, 즉 멕시코에 지점이나 인력을 투입하지 않고도 적해보험 및 모든 재보험계약을 판매할 수 있다. 미국 보험회사가 타유형의 손해보험(Property/Casualty Insurance)을 판매하기 위해서는 멕시코에 상업적주재(Commercial Presence)를 하여야 한다. 또 미국으로 오는 멕시코인에게 생명보험, 건강보험, 여행자보험을 판매할 수 있다. 캐나다 보험회사에게도 동일한 규정이 적용된다.

보험산업에 영향을 미치는 NAFTA의 다른 서비스규정도 있다. 언어가 동일하기 때문에 NAFTA의 참여국은 자국 서비스기업과 동일하게 타국의 서비스기업을 대우해주어야 한다. 게다가 자회사 관리이사를 비롯하여

전문직업인에 대해 시민권을 요구하지도 못하게 된다.

NAFTA에는 현행 주법(state and provincial law)의 “동결(standstill freeze)”도 포함되어 있다. 3국가는 외국 보험회사에 적용되는 현행 수준의 주규정을 인정하기로 합의하였다.

개별 주는 NAFTA의 규정과 준수사항과 일치하지 않는 현행 법률을 폐지, 자유화, 동결할 수 있는 권리를 갖게 된다. 그러나 이들 법률을 NAFTA와 더 많은 차이가 발생하게 고칠 수는 없다. 한 국가 또는 그 국가의 한주가 그후 더 엄격한 규제제도를 시행하고자 하는 경우 나머지 두국가는 분쟁해결 메카니즘을 통해 그 규제가 완화되도록 할 수 있다.

시 행

NAFTA협약은 이제 3개국의 법률가에게 ‘법률적 정비(legal scrub)’를 받고 있다. 9월 1일 미국 산업권고위원회(U.S. industry advisory committees)는 정부에 분석보고서를 제출해야 한다. NAFTA 초안은 그 때서야 최종 완성되어 국회에 “빠른 경주 절차(fast track procedure)” 하의 심의를 받기 위해 송부될 것이다.

이 절차에 따르면 대통령은 통상협정에 서명하기 90일 전에 국회에 통지해야 한다. 9월 중순 경에 통지가 될 것으로 예상된다.

NAFTA 협정에 서명하고 나면 행정부는 국회와 공조하여 시행령을 작성해야 한다. 이 시행령을 시행하기 위해서는 국회는 90회기일 내에 상·하원의 투표를 실시하여야 한다.

국회의 NAFTA 시행령 심의는 1993년 초반에 가서야 시작될 것이다. 그러므로 11월에 부시대통령이 민주당 대통령 후보인 빌 클링톤에게 패한다면 이 통상협정의 운명이 어떻게 될지 알 수가 없다.

클링톤은 NAFTA협정이 미국의 근로자, 농부 및 환경을 멕시코에서와 같은 정도로 보호할 수 있다면 동 협정을 지지할 것이라고 말한 바 있다.