



# **해상보험법 실무**

**2021. 06. 02**

**고려대학교 법학전문대학원**

## 목 차

1. 머리말
2. 리스크와 리스크 관리
3. 해상보험의 역사
4. 영국 해상보험법 개괄
5. 리스크 유형 및 보험상품 개괄
6. 공동해손 및 Case Study
7. 질의 응답



## 강사 소개

이 름 : 안상갑

약 력 : 현 한화손해보험(주) 상무

- 전 DB손보(구 동부화재) 법인영업본부장
- 전 DB손보(구 동부화재) 리스종합금융부장
- 성균관대학교 경영학 석사

e-mail : an2324@hanwha.com



## 강사 소개

이 름 : 박찬웅

약 력 : 현 한화손해보험(주) 해상보험 언더라이터

- 한국해양대학교 해사법학과 졸업
- 해운회사 법무보험팀 근무(15년)
- 해상보험 언더라이터(5년)

e-mail : parkcw@hanwha.com

**머 리 말**

보험산업의 기반이 될 수 밖에 없는 경제성장 전망에 대한 우려가 계속되는 가운데 2020년 전세계적으로 확산된 코로나 19는 단순히 경제 동향에 대한 영향 뿐만 아니라, 최근 대두되고 있는 4차산업과 연관된 일과 생활의 새로운 패러다임과 다양성 및 장래에 대한 불확실성을 증대시키는 기폭제로서 작용하고 있습니다.

또한, 인구구조 변화, 자국 산업 및 주변국의 영향으로 인해 불가피한 것으로 보이며, 이외에도 새로운 회계제도(IFRS17)와 지급여력제도 도입, 세제혜택 축소 등이 복합적으로 작용하여 전반적인 보험산업의 수익성의 둔화와 성장세 악화로 연결되고 있으며, 과거 호황기와 대비하여 많은 보험회사, 재보험회사들이 해상보험에 대한 사업규모 축소 또는 손해율 등 제 조건에 기반한 효율현실화를 도모하고 있습니다.

“이러한 복잡다변한 상황 속에서 우리는 리스크 관리와 보험이라는 관점에서 어떻게 변화된 모습으로 접근해야 하며, 그 과정 속에서도 반드시 지켜야 하는 기본 원칙은 무엇인가?”에 대해 자문하면서 해상보험법에 대한 전반적 지식을 함께 공유드리고자 합니다.

# **리스크와 리스크 관리의 중요성**

빈도

빈도 : LOW  
심도 : HIGH

빈도 : HIGH  
심도 : HIGH

빈도 : LOW  
심도 : LOW

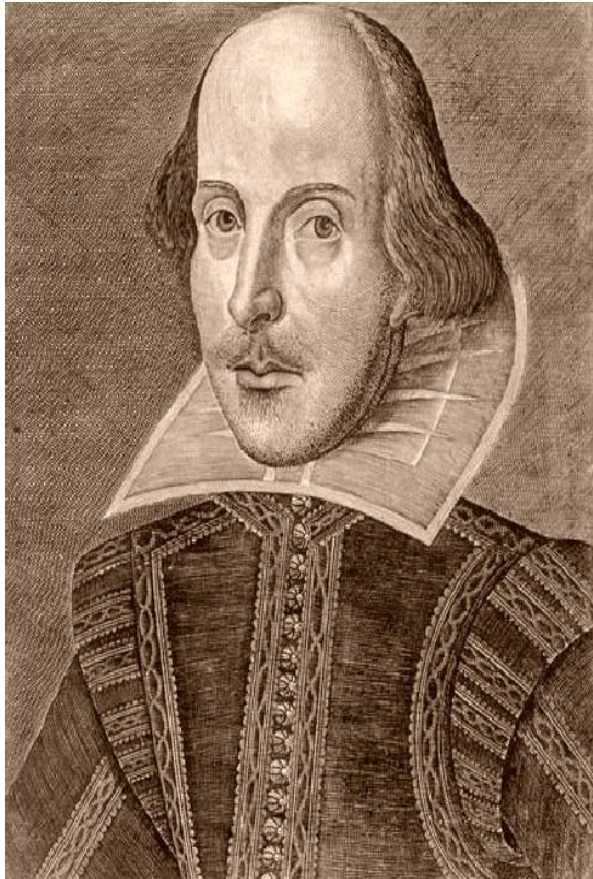
빈도 : HIGH  
심도 : LOW

심도

# 하인리히 법칙 '1:29:300'



# 문학을 통해 살펴보는 리스크 관리의 중요성



샤일록

유대인으로 멸시와  
천대 속에 자수성가한  
금융업자

철저한 3현주의 와  
위험관리에 철저한  
벤처투자자  
(캐피탈리스트)

포시아의 전략과 자신  
의 고집으로 모든 것을  
잃게 되는  
비운의 금융업자



안토니오

상속재산 덕으로 사업  
하는 벤처사업가  
(실리보다 명분)

감성적 가치에  
우선순위를 둠

사업능력 의문시됨  
위험관리능력부재

베사니오와 동성애적  
관계 의심됨



베사니오

물려받은 재산 모두  
탕진한 벤처기업가

학벌 좋고, 인맥 좋고  
인물 좋고, 언변까지  
좋은 최고급백수

어떻게든 재벌 상속녀  
와 결혼에 성공해서  
집안을 일으키고 사업  
재기를 해야 함



포시아

벨몬트성에서 밖으로  
나와 본적 없는 공주

상속을 위해 돌아가신  
아버지 유언대로 세 개  
상자 중 자기사진 들어  
있는 상자 선택하는  
사람과 결혼 해야함

베사니오의 외모와  
언변에 매료되어 다른  
구혼자들은 눈에  
보이지 않게 됨

## 위험 분산

- 안토니오는 자신이 가진 재산을 무역업에 투자하였으나 연속된 선박 사고로 인하여 전부 손실
- 해상(적하)보험에 가입하지 않음으로써 손실 회복이 불가하였고, 이는 샤일록의 대여금을 변제하지 못하는 원인이 됨

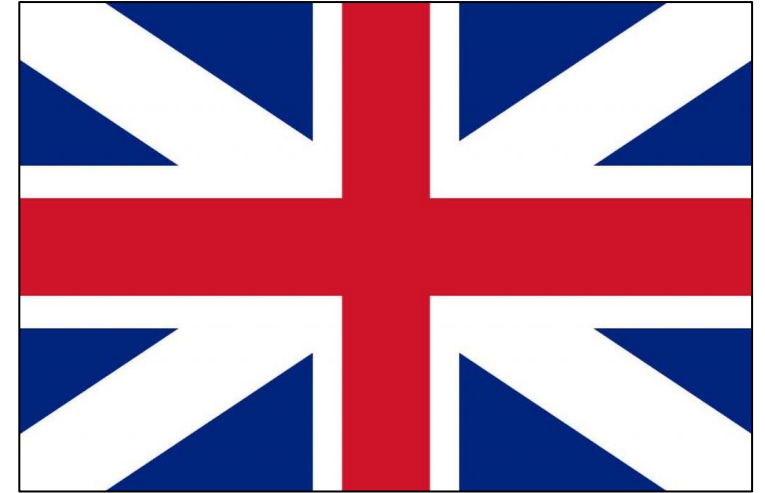
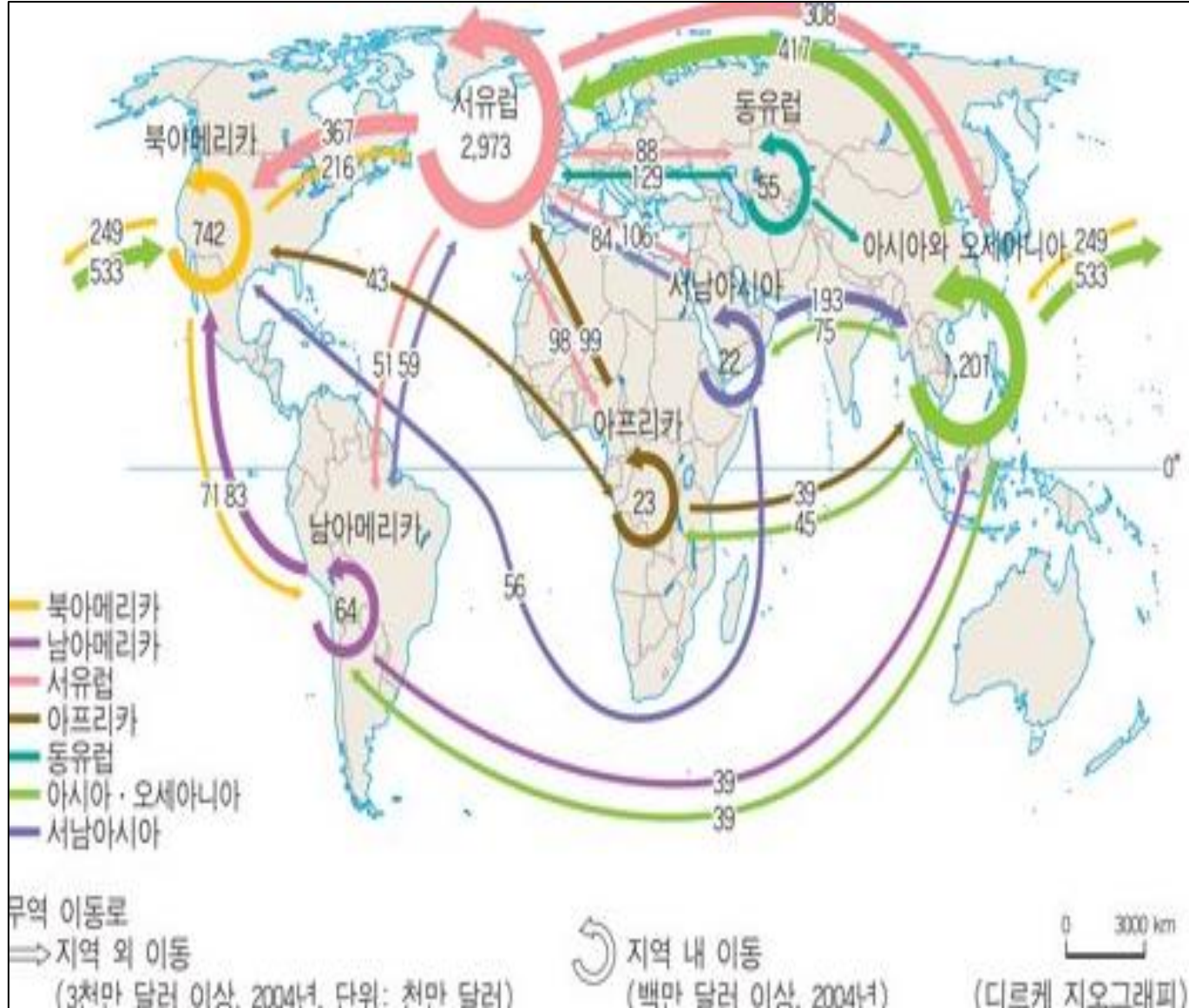
## 계약 해석

- 샤일록과 안토니오는 대여금 채무를 변제하지 못하는 경우 살 1파운드를 제공하는 계약을 체결함
- 이 때 계약(용어)의 해석 및 적용에 관한 조항을 면밀히 기재하지 않음으로써 샤일록은 포시아의 주장에 대항하지 못함

# 해상보험의 역사



# 세계사적 관점에서 바라본 무역과 해운의 중요성



VENEZIA



GENOVA



AMALFI



PISA

무역기법

물류(해운) 제도

(해상)보험

법규

# 해상보험의 역사

## 모험대차

- 선박/적하를 담보로 하여 항해(voyage) 단위로 돈을 빌린 선주 또는 화주가 항해를 완성하면 원금+이자를 상환
- 약정된 조건에 따라 항해를 완성하지 못하면 원리금 상환을 면제

## 해상보험의 탄생

- 모험대차 제도는 종교적 사유로 금지되었으나, 14세기 르네상스 초기 소비대차/매매계약을 가장한 계약으로 유지
- 1383년 이탈리아 피사에서 체결된 유사 계약을 오늘날의 해상보험 계약의 시초로 봄

## 해상보험의 발전

- 근대 이후 해상 무역의 선두주자가 된 영국에서 본격적인 해상보험 제도가 발전하게 됨
- Lloyd's 중심의 보험계약의 상업적 번성과 더불어 영국의 법과 관습이 해운/해상보험을 이해하는 중요한 기반이 됨

## 보험제도

- 소위 다방(coffee house) 시대에 Lloyd's Coffee House를 중심으로 상업정보 및 보험계약의 매개 역할
- 1774년 보험거래소로 탄생 후 1779년 통일된 형식의 Lloyd's S.G. Policy를 채택하고 19세기 이후 타 보험영역으로 확장

## 법률제도

- 판례위주의 한계성을 극복하기 위하여 1906년 영국해상보험법이 제정됨
- 2015년 Insurance Act의 탄생으로 warranty를 중심으로 한 종래의 법이론이 상당부분 수정됨

# **영국 해상보험법 개괄**

- ❖ 해상보험이란 항해에 관한 사고를 당할 우려가 있는 재산권을 가진 다수인이 위험의 정도에 따라 합리적인 각출을 부담하여 공동 준비 재산을 형성하고, 사고가 발생하여 손해를 입었을 때 이를 보상함으로써 경제적인 불안을 제거 또는 경감시키는 경제 시설

☞ 해상보험의 경제상의 정의

- ❖ 해상보험계약은 보험자가 피보험자에 대하여 그 계약에 의해서 합의한 방법과 범위 내에서 해상손해 즉 해상사업에 수반되는 손해를 보상할 것을 약속하는 계약이다.

☞ 영국해상보험법 제 1조

## ❖ Principle of Indemnity (보상의 원칙)

- 이득금지의 원칙
- 보험을 통한 이익 취득의 금지
- Moral hazard의 경감

## ❖ Principle of Insurable interest (피보험이익의 원칙)

- 손해발생 시 경제적 이해관계의 손실
- 도박 방지
- Moral hazard 경감
- 손실 정도의 측정방식 표준화

### ※ 피보험이익(Insurable interest)

- 보험목적에 대한 **경제적 이해**관계
  - **금전적으로 산정 가능**하고,
  - **적법**한 것이어야 하며,
  - **확정**할 수 있는 것
- ☞ 피보험이익이 없으면 보험도 없다

## ❖ Principle of subrogation(대위의 원칙)

- 손해가 보상되면 제3자에 대한 구상권에 관한 계약자의 지위가 보험자에게 이전
- 동일 손해에 대한 이중보상 방지

## ❖ Principle of Utmost good faith(최대선의의 원칙)

- 고지의무 / 통지의무, 고·통의 의무 위반이 보험사고에 영향을 미치지 아니 하였음을 증명한 때에는 보험금 지급  
(입증책임 : 주장하는 자)
- 담보(Warranty) : 명시담보 / 묵시담보

## ❖ 영국 해상보험법의 제정

- 영국은 성문법규가 없고 법원의 판결 또는 관습에 의함이 일반적임
- 다만, 필요한 경우 사안별로 별도의 법률의 제정하게 됨
- MIA 1906은 해상보험이 본격적으로 발달한 17세기부터 동 법이 초안된 19세기 까지 주요 판례 2,000여개 및 정립된 상관습을 기반으로 함

## ❖ 영국 해상보험법의 중요성

- 영국은 동 법을 바탕으로 해상보험의 Global Standard를 확립
- 실무에서 사용되는 해상보험계약은 대부분 영국의 법과 관습에 의함을 제1원칙으로 함  
“This Insurance is subject to English Law and Practice”

## ❖ 영국해상보험법의 구성

- 본문 : 94개조로 구성
- 부칙 : Lloyd's S.G. Policy의 양식 및 보험증권에 해석에 관한 규칙

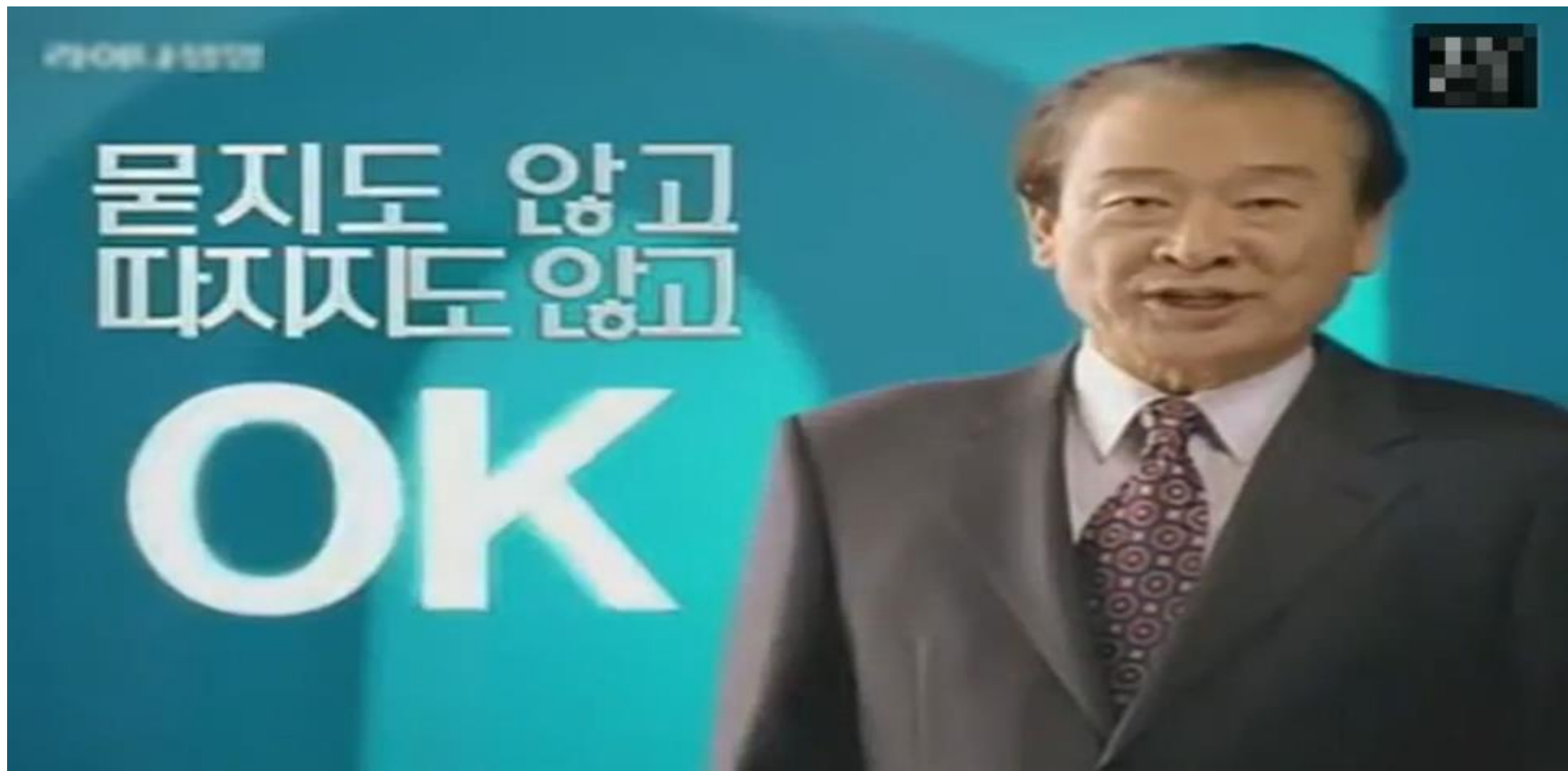
## ❖ Insurance Act 2015의 제정과 해상보험의 변화

- MIA 1906에 대한 시대 변화의 반영
- 계약의 기초조항 금지 : 청약서의 기재 내용을 바탕으로 보험자가 위험성을 판단하여 증권에 명시적으로 설정해야 함
- 담보특약 위반과 치유에 관한 사항 : 담보특약이 치유되지 않음을 원인으로 하는 사고에 대해서만 보험자 면책
- 담보특약 위반의 구제 : 담보특약의 위반과 손해발생 간의 인과관계가 있는 경우만 면책

- ❖ 1~3조 : 해상보험의 기초 개념(Marine Insurance)
- ❖ 4~15조 : 피보험이익(Insurable Interest)
- ❖ 16조 : 보험가액(Insurable Interest)
- ❖ 17~21조 : 고지 및 표시(Disclosure and Representative)
- ❖ 22~31조 : 보험증권(Insurance Policy)
- ❖ 32조 : 중복보험(Double Insurance)
- ❖ 33~41조 : 담보 및 기타(Warranties, etc.)
- ❖ 42~49조 : 항해(The Voyage)
- ❖ 50~51조 : 보험증권의 양도(Assignment of Policy)
- ❖ 52~54조 : 보험료(The Premium)
- ❖ 55~63조 : 손해와 위부(Loss and Abandonment)

- ❖ 64~66조 : 분손(구조료, 공동해손 및 특별비용 포함)  
(Partial Loss including, Salvage and General Average and Particular Charge)
- ❖ 67~78조 : 보상의 한도(Measure of Indemnity)
- ❖ 79~81조 : 보험금을 지급한 보험자의 권리  
(Rights of Insurer on Payment)
- ❖ 82~84조 : 보험료의 환급(Return of Premium)
- ❖ 85조 : 상호보험(Mutual Insurance)
- ❖ 86~94조 : 보칙(Supplemental)

# **해상보험 종목별 개괄**



# 해상손해와 보험

## ❖ 물적손해(선박보험, 적하보험)

- 전부손해 : 현실전손 / 추정전손
- 일부손해 : 단독해손 / 공동해손

## ❖ 비용손해(선박보험, 적하보험)

- 손해방지비용
- 구조비
- 손해사정/정산비용
- 특별비용

## ❖ 책임손해 (Protection & Indemnity 보험)

- 계약책임(물적손해 및 비용손해의 원인)
- 충돌손해배상책임
- 공동해손 분담책임
- 오염배상책임
- 기타 제3자에 대한 배상책임



### ❖ 기원

- 적하보험과 선박보험은 로이즈의 1779년 총회에서 채택된 표준양식인 Lloyd's S.G. Policy에 기반을 두고 있음
- 19세기 후반부터 동 보험을 분리하여 선박과 적하를 별건으로 가입하게 되었고, 전자는 항해(voyage)를 후자는 기간(time)을 기반으로 계약을 체결함이 일반적임

### ❖ 적하보험

- 1912년의 ICC(FPA), 1921년 ICC(WA) 및 1951년 ICC(All Risks)를 통상 구약관이라고 칭하며, 우리나라는 1963년 개정된 약관을 사용하고 있음. 아울러, 동 증권의 해석상 어려움을 해소하기 위하여 1982년 ICC(A), (B), (C)를 발표하여 사용 중임.
- 실무적으로 전자를 구약관, 후자를 신약관으로 칭하고 있으며, 담보범위 및 조건의 해석상 다소 차이는 있으나 실무적으로는 두 약관을 거의 동일한 개념으로 취급하고 있음.

### ❖ 선박보험

- 19세기 후반 S.G Policy에서 분리된 이후 선박보험은 기간보험으로 가입하는 경향이 뚜렷하게 되었고, 해당 기간 동안 적용하게 되는 제 조건을 보다 세분화 시킬 필요가 제기되면서 이를 특약으로 반영하였으나 한계성으로 인한 분쟁이 빈발함.
- 이러한 단점을 해결하고 무질서한 특별약관을 정리코자 하는 노력의 결과로 1888년 표준약관인 ITC\_Hulls가 제정되었고, 적하보험 대비 수시로 개정되고 있음.
- 우리나라는 실무적으로 ITC-Hulls(1983)을 사용하고 있음

### ❖ P&I 보험

- 선박보험에서 담보하지 않는 배상책임 담보를 목적으로 결성되었고, 현재 Britannia P&I Club의 전신인 Shipowners Mutual Protection Society가 세계 최초의 P&I Club임.
- 주요 특징은 일반적인 보험과는 달리 상호공제 형식이며, 탈퇴/이동이 선박보험에 비해 어려움.

### ❖ 계선보험

- 선박의 안전 장소에서의 휴항 또는 준설선과 같은 이동이 제한된 선박에 발생하는 손해를 담보하기 위한 상품임
- 일반 선박보험에 비해 운항구간이 제한되어 상대적으로 보험료가 저렴하고, 선박보험에서 담보하지 않는 P&I 리스크를 담보하도록 약관에는 명시하고 있으나 실무적으로는 이를 삭제하는 경우가 많음.

### ❖ 증액 및 초과책임보험(Increased Value and Excess Liability Insurance)

- 선박보험에 추가하여 보험금을 보상받거나, 비용손해의 비례보상 이슈를 회피 또는 충돌배상금의 배상한도를 증액하기 위한 목적의 보험임
- 통상 별도의 합의가 없는 한 Hull & Machinery 가입금액의 25% 초과할 수 없음

### ❖ 불가동손실보험(Loss of Charter Hire Insurance)

- 선박보험에서 담보하는 위험 또는 기관의 고장 등으로 선박이 불가동 상태가 됨으로써 입는 손실을 보상
- 통상 가입 시 약정된 daily hire를 기반으로 보상범위를 정함

### ❖ 전쟁보험(War & Strike Insurance)

- 선박보험은 전쟁위험을 담보하지 않으므로 가입함. Lloyd's에서 정하는 특정 구역의 경우 추가보험료가 발생됨.

# **공동해손 및 Case Study**





수에즈운하 옛새째 가로막고 있는 초대형 컨테이너선[연합뉴스]

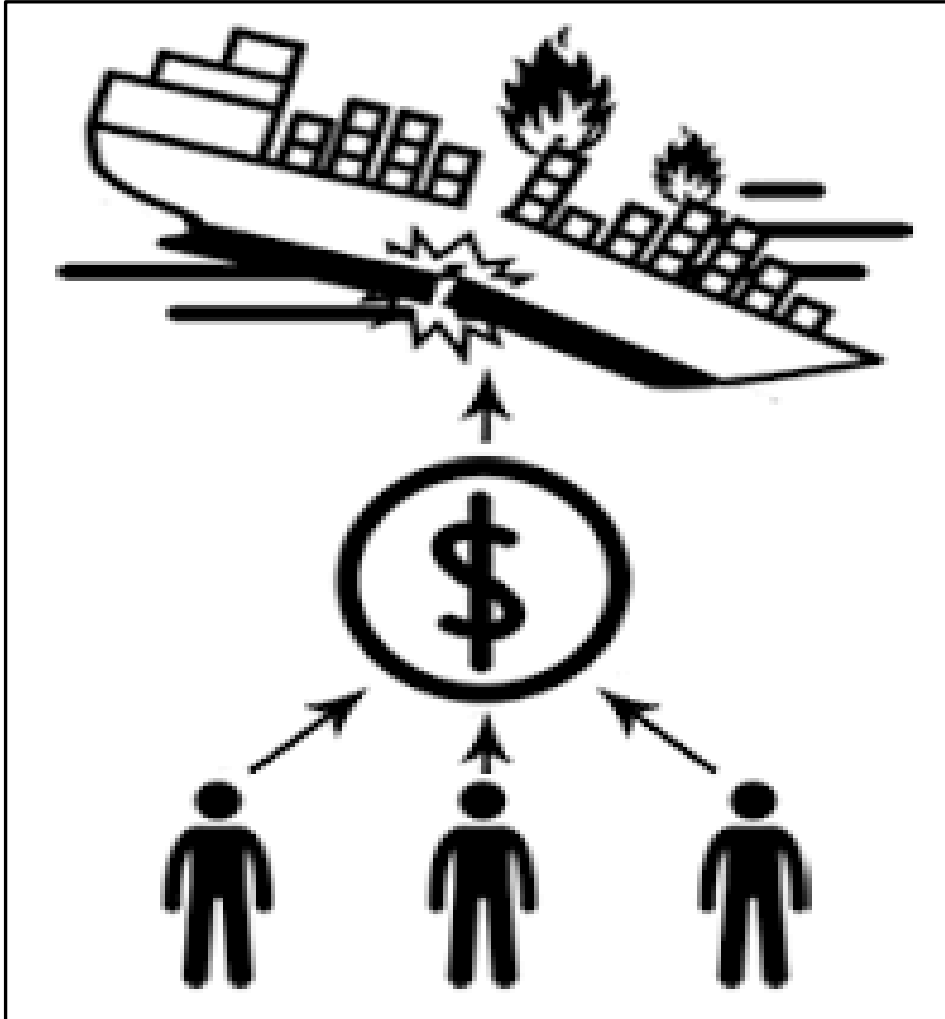






# 공동해손(General Average)

선박과 적하에 공동으로 노출된 해상운송 중의 위험을 극복(회피)하기 위하여 취한 일종의 비상조치의 결과인 손해 및 비용



- 사고로 인한 구조비(Salvage Remuneration) 및 안전장소까지의 이동 경비
- 좌초 선박을 가볍게 하기 위해 투하(jettison)된 선박의 장비 또는 화물의 가액
- 위험을 벗어나기 위해 선박을 고의적으로 손상시킨 경우 수리비
- 화재 시 방화수로 인하여 젖은 화물

## 처리절차(일반)

- 1 공동해손의 선포
- 2 공동해손서약서(Average Bond) 및 보증장(Guarantee) 징구
- 3 구조행위 등 조치 실시 및 항해의 완료
- 4 공동해손 정산 및 분담금 청구
- 5 보험금 청구 및 수령
- 6 책임 당사자에 대한 구상(필요한 경우)

“감사합니다”

(Q&A Session)

