

### 3. 船舶保險約款에 관한 比較法的 研究

해사법학과 홍성화  
지도교수 황석갑

船舶保險의 기원은 기원전부터 지중해 연안의 여러 국가에서 행하여져 왔던 冒險貸借에서 찾을 수 있다. 그리고 14세기에 이탈리아에서 현재의 형태에 가까운 船舶保險의 인수가 개시되었으며 이것이 유럽 각지로 보급되었고 그 이후에는 영국을 중심으로 전개되었다.

이와 같이 船舶保險은 오래 전부터 船舶所有자의 재산인 선박을 海上危險인 偶然한 事故로부터 보호하기 위해 이용되었다. 그러나 오늘날에는 선박의 건조시부터 해체시까지의 모든 단계에서 단순한 財産保護만이 아니라 기타 각종의 利益保護를 위해 船舶保險을 이용하고 있다.

이러한 船舶保險은 海上保險의 일종으로써 선박을 保險의 目的으로 하고, 침몰·좌초·座洲·화재·충돌 기타의 海上危險으로 인하여 발생한 損害를 補償하는 保險이라고 정의할 수 있다. 그러나 船舶은 건조시부터 해체시까지 위와 같은 海上危險에 한하지 않고, 여러 가지 陸上危險에 노출되어 있는 경우도 있으며 또한 선박을 둘러싼 危險은 陸上危險에 비하여 일반적으로 매우 거대하며 다양한 경향을 보이고 있다.

더욱이 오늘날 세계 경제는 개방경제 체제를 구축하고 있으며 특히 우리나라의 경우에는 한정된 자원과 협소한 국토 때문에 자급자족적인 경제체제가 사실상 어려운 문제이므로 貿易을 통한 경제 발전은 숙명적인 정책과제 중의 하나이다. 이러한 측면에서 원활한 貿易活動을 위한 운송수단의 확보는 필수조건 중의 하나이며 운송수단 중에서도 海上을 무대로 하는 船舶이 가장 중요하다. 따라서 오늘날에는 국가간의 무역증진과 국제 해상물동량이 매년 증가하는 추세에 있으며, 이와 더불어 선박은 대형화·고속화되고 있다. 이에 반하여 해상교통량의 급격한 증가로 인해 침몰, 좌초, 충돌 등의 海洋事故가 점점 증가하고 있으며 이는 船舶에 대한 損害를 증가시키는 결과이다.

船舶에 대한 損害에는 船舶 自體에 대한 物的損害 뿐만 아니라 船舶을 둘러싼 經濟的 損害로서 船舶所有者, 運航者 등의 費用收益의 損失, 損害賠償責任 등 여러 가지 형태가 있으며, 특히 船舶價額이 巨額이어서 損害額 또한 巨額이라는 점이 특징이다. 따라서 이러한 船舶을 企業活動의 用具로 이용하는 해운, 조선, 해양개발, 수산 등의 海上企業 내지는 해상관련기업의 활동은 이러한 특수한 危險과 損害에 대한 合理的인 保護책을 강구하지 않고서는 성립할 수 없으며, 이러한 보호책으로써 강구된 것이 船舶保險이다.

일반적으로 船舶保險은 船舶保險契約에 의하여 실현되며 여기서 船舶保險契約이란 海上危險으로 인하여 船舶에 事故가 발생하고 그것으로 인하여 被保險者가 損害를 입은 경우 그 損害를 保險者가 補償하여 줄 것을 내용으로 하는 契約이다. 따라서 원칙적으로 船舶保險에 있어서 保險의 目的은 선박이며, 被保險利益은 船舶所有자의 所有利益이다. 그러나 오늘날에는 船舶에 한하지 않고 기타 自航能力이 없는 浚渫船과 해양 석유굴삭 장치 등도 船舶保險의 대상이 되고 있다. 그리고 被保險利益도 船舶所有자의 所有利益에 한하지 않고 費用利益 및 責任利益도 포함하고 있다.

결국 船舶保險에서의 손해는 保險의 目的인 선박이 滅失, 毀損되는 것 그 자체를 의미하는 것이 아니라 그로 인한 被保險利益의 전부 또는 일부의 소멸, 감소를 의미한다. 그리고 船舶保險에서의 損害는 기준여하에 따라 다양하게 나눌 수 있으나, 보통 物的損害, 費用損害 및 賠償

責任損害로 나뉘고 있다.

그리고 船舶保險契約은 船舶保險者가 미리 작성한 船舶保險契約의 내용을 被保險者인 船舶所有者가 사실상 포괄적으로 받아들여서 契約을 체결하는 일종의 附合契約이다. 이 船舶保險契約에서 사용되는 정형화된 契約內容을 인쇄문구로 나타낸 條項을 총칭하여 船舶保險約款이라고 하며, 이러한 船舶保險約款은 다시 많은 개별약관들로 구성되어 있다. 현재는 영국의 런던보험자협회(Institute of London Underwriters ; ILU)에서 제정한 협회선박기간보험약관(Institute Time Clauses-Hulls ; 이하 「英國船舶保險約款」이라고 한다)이 船舶保險約款의 標準約款 또는 基本約款으로 개발도상국을 중심으로 하여 전세계적으로 가장 많이 사용되고 있다. 이와 같이 개발도상국을 중심으로 각국이 英國船舶保險約款을 강제적으로 사용할 의무가 없음에도 불구하고, 英國船舶保險約款을 계속 사용하고 있는 이유는 첫째 세계 海運 및 海上保險 분야에서 영국시장이 역사적으로 경제적으로 우위에 있어 왔으며, 둘째 영국시장이 海上保險에 대하여 고도의 전문지식을 가지고 있으며, 셋째 무엇보다도 수백년 동안 확립된 관례가 축적되어 있다는 점이다.

따라서 우리 나라 海上保險業界도 이러한 이유에서 아직까지 독자적인 船舶保險(혹은 積荷保險)約款을 작성하여 사용하고 있지않고, 영어로 작성된 英國船舶保險約款(혹은 積荷保險約款)을 사용하고 있을 뿐만 아니라 海上保險에 관련한 法律問題 또한 영국의 法律 및 慣習에 따라 해결하고 있다.

그러나 船舶保險約款에서 실제 사용되는 언어가 영어이기 때문에 船舶保險約款의 내용을 정확하게 번역하기가 곤란하며, 설사 번역을 한다고 하더라도 이러한 約款은 영국 법원의 판결을 근거로 하여 만들어졌기 때문에 각 約款의 法的인 意味 및 內容을 정확하게 이해하기가 어렵다는 문제점이 지적되고 있다.

한편 미국과 일본은 오래 전부터 英國船舶保險約款을 근거로 하여 각자 독자적인 법제를 가미한 船舶保險約款을 제정하여 사용해 오고 있다. 즉 현재 미국은 미국해상보험자협회(American Institute of Marine Underwriters : AIMU)가 작성한 1977년 미국 협회선박보험약관(American Institute Hull Clauses ; AIHC, 이하 「美國船舶保險約款」이라고 한다)을 독자적인 約款으로 사용하고 있으며, 일본도 일본선박보험연맹이 작성한 1990년 일본선박보험 보통보험약관(이하 「日本船舶保險約款」이라고 한다)을 독자적인 約款으로 사용하고 있다. 이러한 船舶保險約款의 제정·개정과정을 보면 특히 英國船舶保險約款을 중심으로 한 국내·외 약관의 비교연구를 통하여 約款案을 작성하고 있다.

그러나 현재 세계 8대 선복량을 자랑하고 있는 우리 나라는 船舶保險約款의 當事者인 被保險者와 保險者가 모두 內國人임에도 불구하고, 英國의 法律 및 慣習에 따라 규율되고 있는 英國船舶保險約款을 그대로 수용하여 사용할 것이 아니라, 우리 나라의 법률과 해상보험 실무계의 실정을 감안한 우리 나라 독자의 船舶保險約款을 제정 시행하는 것을 고려해 볼 수는 없는가 하는 의문을 가지게 된다.

그러므로 이 論文에서는 현재 세계 선박보험시장에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 1995년 英國船舶保險約款, 1977년 美國船舶保險約款 및 1990년 日本船舶保險約款을 比較·檢討한 후, 앞으로 우리 나라 독자적인 船舶保險約款을 제정 시행할 때 考慮·檢討事項을 지적하고, 이를 바탕으로 하여 韓國船舶保險約款 試案을 제시하고자 한다.