
영국 · 미국 · 일본선박보험약관의 비교연구

- 오염손해, 보험사고 발생의 통지의무, 신구조환차익 및 중복보험에 관한 규정을 중심으로 -

홍성화* · 김기웅**

A Comparative Study on the Institute Time Clauses-Hulls 1995, American Institute Hulls Clauses 1977 and Japanese Hull Standard Clauses, 1990

Sung-Hwa Hong · Ki-Ung Kim***

Abstract

Generally hull insurance is undertaken by means of a contract of hull insurance. A contract of hull insurance here is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured against the loss and damage to the vessel caused by maritime perils. A contract of hull insurance is consists of printed main insurance clauses and a clause includes many sub-clauses. Now the Institute Time Clauses-Hulls(hereunder refer to as "English hull insurance clauses") made by the Institute of London Underwriters is much used as the standard form or basic form by many countries all over the world.

Now Korean insurance companies have not made out their own hull insurance clauses, they have just adopted the made-out English hull insurance clauses and the english law and practice to solve the problems related to marine insurance.

On the other hand, the United States of America and Japan have made out their own hull insurance clauses based on English hull insurance clauses and used the clauses for many years. Now American is using American Institute Hull Clauses(hereunder refer to as "American hull insurance clauses" as its own clauses which was made out by American Institute of Marine Underwriters in 1977 and Japan is also using its own clauses named Japanese Hull Standard Clauses(hereunder refer to as "Japanese hull clauses") which was made out by Japanese Hull Insurance Association in 1990.

Therefore the purpose of this study is not only to make a comparative study on English hull insurance clauses 1995, American hull insurance clauses 1977 and Japanese hull clauses 1990, but also to supply with some legal materials necessary for Korea to establish and perform our own hull insurance clauses.

* 한국해양대학교 부설 해사산업연구소

** 독일 t+k Insurance and Claims Service GmbH

1. 서 언

선박보험의 기원은 기원전부터 지중해 연안의 여러 국가에서 행하여져 왔던 冒險貸借에서 찾을 수 있다. 그리고 14세기에는 이탈리아에서 현재의 형태에 가까운 선박보험의 인수가 개시되었으며, 이것이 유럽 각지로 보급되었고 그 이후에는 영국을 중심으로 전개되었다. 이와 같이 선박보험은 오래 전부터 선박소유자의 재산인 선박을 해상위험인 우연한 사고로부터 보호하기 위하여 이용되었다.

일반적으로 선박보험은 선박보험계약에 의하여 실현되며, 여기서 선박보험계약이란 해상위험으로 인해 선박에 사고가 발생하고, 그것으로 인해 피보험자가 손해를 입은 경우에 그 손해를 보험자가 보상하여 줄 것을 내용으로 하는 계약이다. 그리고 선박보험계약은 선박보험자가 미리 작성한 선박보험계약의 내용을 피보험자인 선박소유자가 사실상 포괄적으로 받아들여서 계약을 체결하는 부합계약이다. 이러한 계약에서 사용되는 정형화된 계약내용을 인쇄문구로 나타낸 조항을 총칭하여 선박보험약관이라고 하며, 이러한 선박보험약관은 다시 많은 개별약관

들로 구성되어 있다.

현재는 영국의 런던보험자협회(Institute of London Underwriters ; ILU)¹⁾에서 제정한 협회 선박기간보험약관(Institute Time Clauses-Hulls ; 이하 「영국선박보험약관」이라고 함)이 선박보험계약의 표준약관 또는 기본약관으로서 개발도상국을 중심으로 하여 전세계적으로 가장 많이 사용되고 있다. 이와 같이 개발도상국을 중심으로 각국이 영국선박보험약관을 강제적으로 사용할 의무가 없음에도 불구하고, 영국선박보험약관을 계속 사용하고 있는 이유는 첫째 세계 해운 및 해상보험 분야에서 영국시장이 역사적으로 경제적으로 우위에 있어 왔으며, 둘째 영국시장이 해상보험에 대하여 고도의 전문지식을 가지고 있으며, 셋째 무엇보다도 수백년 동안 확립된 판례가 축적되어 있다는 점이다.²⁾ 따라서 우리 나라 해상보험업계도 이러한 이유에서 아직까지 독자적인 선박보험(혹은 적하보험) 약관을 작성하여 사용하고 있지 않고, 영문으로 작성된 영국선박보험약관(혹은 적하보험약관)을 사용하고 있을 뿐만 아니라, 해상보험에 관련한 법률문제 또한 영국의 법률 및 관습에 따라 해결하고 있다.³⁾

1) 런던보험자협회는 1884년 6월 5일 영국정부로부터 설립인가를 얻어 발족하였다. 이 협회는 영국의 1884년 주식회사법(the Joint Stock Act of 1884)에 의하여 설립된 런던의 주요한 해상보험회사들에 의하여 조직된 단체로서 영국해상보험의 발전을 도모하고, 협회와의 공동행위를 통하여 런던의 해상보험자의 이익을 옹호하는 것을 목적으로 한다. 이 협회의 주요한 업무는 정보연구활동, 보험회사의 이익옹호를 위한 대외활동 이외에 로이즈보험자협회와 합동으로 약관의 제정 및 개정업무를 수행한다(Brown. R. H., *Marine Insurance, Vol. 3., Hull Insurance, 2th ed.*(London : Witherby & Co. Ltd., 1993), p.73; 東京海上火災保險(株), 「損害保險實務講座 第3卷 船舶保險」(東京 : 有斐閣, 1983), 10-11면).

2) 韓昌熙, “런던보험자협회의 새로운 선박보험약관”, 「商事法研究」第18卷 第1號, 韓國商事法學會(1999), 226쪽.

3) 대판 1997. 1. 11. 71 다 2116(해상보험에서 야기되는 일체의 책임문제는 영국의 법률 및 관습에 의하여야 한다는 영국법 준거약관은 당사자 사이에 유효하다); 대판 1991. 5. 14. 90 다카 25314(해상보험증권 아래에서 야기되는 일체의 책임문제는 영국의 법률 및 관습에 의하여야 한다는 영국법 준거약관은 오랜 기간 동안에 걸쳐 해상보험업계의 중심이 되어 온 법률과 관습에 따라 당사자간의 거래관계를 명확하게 하려는 것으로서 우리 나라의 공익규정과 公序良俗에 반하는 것이라거나 보험계약자의 이익을 부당하게 침해하는 것이라고도 볼 수 없으므로 유효하다).

한편 미국과 일본은 오래 전부터 영국선박보험약관을 근거로 하여 각자 독자적인 법제를 가미한 국문선박보험약관을 제정하여 사용해 오고 있다. 현재 미국은 미국보험자협회(American Institute of Marine Underwriters : AIMU)가 작성한 1977년 미국협회선박보험약관(American Institute Hull Clauses; AIHC, 이하 「미국선박보험약관」이라고 함)을 독자적인 약관으로 사용하고 있으며, 일본도 일본선박보험연맹이 작성한 1990년 일본선박보험보통보험약관(이하 「일본선박보험약관」이라고 함)을 독자적인 약관으로 사용하고 있다. 이러한 선박보험약관의 제정·개정과정을 보면 특히 영국선박보험약관을 중심으로 한 국내외약관의 비교연구를 통하여 약관안을 작성하고 있다.

이에 현재 세계 8대 선복량을 자랑하고 있는 우리나라의 경우, 선박보험계약의 당사자인 피보험자와 보험자가 모두 내국인임에도 불구하고 영국의 법률 및 관습에 따라 규율되고 있는 현실이 아쉽다고 할 수 있다. 이제 우리나라 해상보험업계도 영국선박보험약관을 그대로 인용하는 태도를 고수할 것이 아니라, 우리나라의 법률과 실무계의 실정을 감안한 우리 나라 독자의 선박보험약관을 제정 시행하는 것을 한번 고려해 볼 수는 없는가 하는 의문을 가지게 된다.⁴⁾

따라서 이 논문에서는 현재 세계선박보험시장에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 1995년 영국선박보험약관, 1977년 미국선박보험약관 및 1990년 일본선박보험약관상의 오염손해의 보상문제, 보험사고 발생의 통지의무, 친구교환차의 처리 및 중복보험의 보상문제에 관하여 비교·검토하고, 그 결과를 우리 나라 독자적인 선박보험약관을 제정·시행할 때 필요한 법적 기초자료로 제공하고자 한다.⁵⁾

2. 오염손해 방지경감을 위한 피보험선박의 손해에 대한 보상 문제

2.1. 영국선박보험약관에 있어서 오염손해 방지경감을 위한 피보험선박의 손해에 대한 보상 문제

2.1.1 영국선박보험약관의 규정

오염손해를 방지경감하기 위해 피보험선박에 발생한 손해의 보상과 관련하여 영국선박보험약관은 “오염손해(POLLUTION HAZARD)”라고 하는 약관의 명칭을 붙여 제7조에서 다음과 같이 규정하고 있다.⁶⁾

「이 보험계약은 이 보험계약을 근거로 한 보험자가 보상책임이 있는 피보험선박의 훼손으

4) 同旨 韓昌熙, 앞의 논문, 253쪽; 민중기, “영국해상보험법(협회선박기간보험약관/ITCH)에 있어서 해상고유의 위험의 의의 및 입증책임과 담보위반의 효과”, 「법원판례해설」 30호, 법원도서관(1998. 11), 266쪽.

5) 이에 대한 선행연구는 洪聖和, “船舶保險約款에 관한 比較法的 考察”, 韓國海洋大學校 博士學位論文, 2000. 8 참조.

6) 7 POLLUTION HAZARD

This insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard or damage to the environmental or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel for which the Underwriters are liable under this insurance, provided that such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers to prevent or mitigate such hazard or threat thereof. Master Offices Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 7 should they hold shares in the Vessel.

로부터 직접 발생한 오염손해, 환경손해 또는 그 위험을 방지 또는 경감시키기 위하여 부여한 권한을 바탕으로 조치를 취한 정부당국에 의하여 발생한 피보험선박의 멸실 또는 훼손을 보상한다. 다만 정부당국의 그러한 조치가 피보험자, 선박소유자, 피보험선박의 관리자 또는 그들의 어느 누구라도 오염손해 또는 그 위험을 방지 또는 경감하기 위하여 상당한 주의를 다하지 않음으로 인하여 발생한 경우에는 제외한다. 선장, 고급선원, 보통선원 또는 도선사는 피보험선박에 지분을 가지고 있더라도 이 약관 제7조에 있어서 선박소유자로 간주하지 않는다.

2.1.2. 영국선박보험약관의 주요 내용

1967년 3월 17일 토리 캐니언(Torrey Canyon) 호가 쿠웨이트산 원유를 적재하고 항해하던 중 영국 남서부 해안 세븐 스톤(Seven Stones)에서 좌초하였는데, 이 사고는 원유 60,000여톤이 유출되어 도버해협 전역을 오염시킨 최초의 대형 유류오염 사고였다.

선원의 항해상의 과실이 사고원인으로 밝혀졌으며, 이 선박의 좌초직후 원유는 영국의 어장과 휴양지 해안을 오염시켰는데 구조업자가 구조작업의 실패와 작업의 포기를 선박소유자에게 통지, 선박소유자가 이를 수락한 후, 영국정부는 해양오염의 확대를 방지하기 위해 또한 잔

류원유를 연소시키기 위해 영국공군의 폭격기를 동원하여 선박을 파괴·침몰시켰다.

이 사건을 계기로 “유류오염손해에 관한 민사 책임협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)”, “유류오염손해에 관한 국제기금협약(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971)” 및 “유류오염을 수반하는 사고의 경우에 있어서 공해상 개입에 관한 협약(International Convention relating to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties, 1969)”이 성립하였다.⁸⁾

그러나 유류오염손해를 방지하기 위해 정부당국이 취한 긴급조치(비상조치)로 인하여 발생한 피보험선박의 손해에 대해서는 전쟁위험으로 인한 손해로도 판단할 수 있기 때문에 이것을 통상의 해상위험으로써 담보하는 것에 대해서는 의문이 있었다.

그래서 이와 같은 유류오염손해를 방지하기 위해 취하여진 긴급조치로 인한 손해를 해상위험에 의한 손해로써 이것을 보험자가 보상하는 것을 목적으로 하여 1973년 8월 1일에 제정된 것이 “협회오염손해약관(A)(Institute Pollution Hazard Clause(A), 1/8/73)⁹⁾이다.

협회오염손해약관(A)은 로이즈 SG 보험증권

7) 토리 캐니언 호는 총톤수(G/T) 61,263톤, 중량톤(D/W) 118,285톤, 길이 285.4미터로 당시 세계에서 세 번째로 큰 초대형 선박이었는데, 이 선박은 기상악화와 더불어 항해사의 운항기술의 미숙으로 좌초하였다. 방제작업에 동원된 인원은 약 5,000여 명이었으며, 약 3개월에 걸쳐 방제작업이 이루어졌다(朴成日, “海難救助法에 관한 研究”, 韓國海洋大學校 博士學位論文, 1997. 8, 70쪽 참조).

8) 海運港灣廳, 「國際海事機構」(1990. 5), 71-76쪽 참조.

9) INSTITUTE POLLUTION HAZARD CLAUSE(A)

Subject to the terms and conditions of this Policy, this insurance covers loss of or damage to the Vessel directly caused by governmental authorities acting under the powers vested in them to prevent or mitigate a pollution hazard or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel for which the Underwriters are liable under this Policy, provided such act of governmental authorities has not resulted from want of due diligence by the Assured, the Owners or Managers of the Vessel or any of

에 첨부하는 특별약관으로 사용되었으며, 이 약관의 문언을 일부 수정하여 채택한 것이 1983년 선박보험약관 제7조의 규정이다.¹⁰⁾ 그리고 정부당국이 취하는 긴급조치의 대상에 “환경손해(damage of the environment)”를 추가하여 약관을 개정한 것이 1995년 선박보험약관이다.¹¹⁾

결국 1995년 선박보험약관 제7조는 유류오염손해를 방지경감하기 위하여 정부당국이 긴급조치를 취함으로써 인하여 입게 되는 피보험선박의 직접손해를 보험자가 보상할 것을 목적으로 하여 정하여진 규정이다. 그러나 피보험자, 선박소유자, 피보험선박의 관리자가 오염손해 또는 그 위험을 방지 또는 경감하기 위하여 상당한 주의를 다하지 않음으로 인해 정부당국이 긴급조치를 취한 경우에는 보험자가 보상하지 않는다.¹²⁾

2.2. 미국선박보험약관에 있어서 오염손해 방지경감을 위한 피보험선박의 손해에 대한 보상 문제

2.2.1. 미국선박보험약관의 규정

오염손해를 방지경감하기 위해 피보험선박에 발생한 손해의 보상과 관련하여 미국선박보험약관은 “고의손해(오염손해)(DELIBERATE DAMAGE(POLLUTION HAZARD))”라고 하는 약관의 명칭을 붙여 조문 없이 87행에서 91행까지 다음과 같이 규정하고 있다.¹³⁾

「이 보험증권의 여러 조건에 따라 이 보험은 증권기재 선박이 담보위험으로 인하여 손해를 입고 그 손해가 직접적인 원인이 되어 오염손해나 위험이 발생될 경우에 공공복지를 위하여 이를 방지 또는 경감하기 위한 정부당국의 행위가

them to prevent or mitigate such hazard or threat. Masters, Officers, Crew or Pilots are not to be considered Owners within the meaning of this clause should they hold shares in the Vessels. All other terms and conditions remain unchanged.

협회오염손해약관(A)

이 보험증권의 조항 및 조건에 따라, 이 보험계약은 보험자가 이 보험증권에 의하여 보상책임을 부담하는 피보험선박의 손상으로부터 직접 발생한 오염손해 또는 그 위험을 방지, 경감하기 위해 정부당국이 부여된 권한에 의하여 행한 일체의 조치로 인하여, 피보험선박에 직접 발생한 멸실 또는 손상을 보상한다. 다만 이러한 정부당국의 조치가 오염손해 또는 그 위험을 방지, 경감하기 위해, 피보험선박, 선박소유자, 선박관리자 또는 그 모든 자가 상당한 주의를 다하지 않음으로 인하여 발생한 경우에는 그러하지 아니하다. 선장, 고급선원, 보통선원 또는 도선사는 피보험선박에 지분을 가지고 있는 경우에도 이 약관에 규정된 선박소유자로 간주되지 않는다. 기타의 모든 조항 및 조건은 이것을 변경하지 않는다.

10) Brown, R. H., *op. cit.*, pp.311-312.

11) Thomas, D. H., *The Modern Law of Marine Insurance*(London : LLP, 1996), p.92; 小林元彦, “イギリス船舶保険約款の改定-ITC-Hulls(1/11/95)について-”, 『損害保険研究』 第58巻 第1號(1996. 5), 107面.

12) Thomas, D. H., *op. cit.*, p.92.

13) DELIBERATE DAMAGE(POLLUTION HAZARD)

Subject to the conditions of this Policy, this insurance also covers loss of or damage to the Vessel directly caused by governmental authorities acting for the public welfare to prevent or mitigate a pollution hazard or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel for which the Underwriters are liable under this Policy, provided such act of governmental authorities has not resulted from want of due diligence by the Assured, the Owners or Managers of the Vessel or any of them to prevent or mitigate such hazard or threat. Masters, Officers, Crew or Pilots are not to be considered Owners within the meaning of this clause should they hold shares in the Vessels.

직접적인 원인이 되어 본 선박이 멸실 또는 훼손된 경우에는 이를 보상한다.

다만 피보험자, 선박소유자 및 선박관리자가 상기의 오염위험이나 위협을 방지 또는 경감하는데 상당한 주의를 다하지 않음으로 인하여 상기의 정부당국의 행위가 발생한 경우에는 그러하지 아니하다. 선장, 고급선원, 보통선원 또는 도선사가 본 선박에 지분을 가지고 있더라도 이 약관의 해석상 공유자로 간주하지 않는다.

2.2.2. 미국선박보험약관의 주요 내용

미국선박보험약관에 있어서 오염손해약관도 “협회오염손해약관(A)(Institute Pollution Hazard Clause(A))을 수용한 것이기 때문에 용어표현에 있어서 차이는 있으나, 실질적인 내용 및 효과 면에서 1995년 영국선박보험약관과 거의 동일하다.¹⁴⁾ 다만 1995년 영국선박보험약관은 “환경손해”를 긴급조치의 대상으로 추가함으로써 적용범위가 확대되었다.¹⁵⁾

2.3. 일본선박보험약관에 있어서 오염손해 방지경감을 위한 피보험선박의 손해에 대한 보상 문제

2.3.1. 일본선박보험약관의 규정

오염손해를 방지경감하기 위해 피보험선박에 발생한 손해의 보상과 관련하여 일본선박보험약관은 “화재·오염방지손해”라고 하는 약관의 명칭을 붙여 제8조에서 다음과 같이 규정하고 있다.¹⁶⁾

「제8조 당회사는 피보험선박에 보험사고가

발생하고, 그 결과 일본 또는 외국의 공권력에 의하여 강구되어진 다음에 열거된 긴급조치로 인하여 피보험이익에 발생한 손해를 그 긴급조치의 원인으로 된 보험사고로 인하여 발생한 것으로 간주하고, 이 약관 및 이 보험증권 기재의 특별약관의 규정에 따라 보상할 책임이 있다. 다만 당회사는 그 긴급조치에 필요한 비용에 관해서는 보상책임을 부담하지 않는다.

- (1) 피보험선박에 화재가 발생하고 또는 반드시 발생할 것 같은 경우에 이 화재의 소방, 연소의 방지 또는 화재발생의 방지 또는 인명을 구하기 위해 강구되어진 긴급조치.
- (2) 피보험선박으로부터 유출하고 또는 배출되어진 유류, 기타의 물질에 의해 해양, 하천 등이 오염되고 또는 그럴 우려가 있는 경우에 그 오염을 방지경감하기 위하여 강구되어진 긴급조치.

2.3.2. 일본선박보험약관의 주요 내용

일본도 “협회오염손해약관(A)(Institute Pollution Hazard Clause(A))의 내용을 수용하여 1974년 동일한 취지의 “오염방지손해에 관한 특별조항”(1976년에 “화재·오염방지손해에 관한 특별조항(갑)”으로 개정)을 제정하고, 그 후 이 조항을 다시 정리하여, 제6종 특별약관 제7조에 수용하였다. 이 제6종 특별약관 제7조에 규정된 “화재·오염방지손해” 및 “화재·오염방지손해에 관한 특별조항(갑)~(정)”의 규정의 취지를 수용하여 규정한 것이 선박보험약관 제8조의 규정이다.¹⁷⁾

피보험선박에 보험사고로 인하여 손해가 발

14) Brown. R. H., *op. cit.*, p.823.

15) Hudson N. G. and Allen J. C., *Marine Claims Handbook*, 5th ed.(London : LLP, 1996), p.27.

16) 원문은 松島惠, 「船舶保險約款研究」(東京 : 成文堂, 1994), 351-352面 참조.

17) 松島惠, 上掲書, 58面.

생한 때 또 그 손해가 불가피한 상태에 있는 때, 보험계약자 또는 피보험자는 손해의 방지 의무를 이행해야 하지만, 사정에 따라서는 손해의 방지경감을 위해 공권력을 가진 기관이 긴급조치를 취하는 경우가 있다. 결국 피보험선박에 일정한 손해가 발생한 경우 일본·외국의 공권력에 의한 긴급조치 또는 비상수단이 취하여 짐으로써 피보험선박을 폭파하기도 하고, 파괴하기도 하고 또는 침몰시키는 경우가 있다. 이와 같이 공권력에 의한 긴급조치가 취하여 짐으로 인하여 피보험선박에 발생하는 물적 손해에 대하여 이것을 보험자의 보상책임으로 하는 취지를 규정한 것이 제8조의 규정이다.

제8조에서는 긴급조치에 대하여 2가지 경우로 나누어서 규정하고 있다. 하나는 화재발생시에 소방·연소의 방지 또는 화재발생 자체의 방지 또는 인명구조를 위해 실시된 긴급조치(제1호)이고, 다른 하나는 피보험선박으로부터 유출된 유류, 기타의 물질로 인한 해양·하천 등의 오염손해를 방지·경감하기 위하여 취하여진 긴급조치(제2호)이다.

제8조에서 보험자가 보상하는 것은 공권력에 의한 긴급조치의 결과로 인해 발생한 피보험선박의 물적 손해이고, 긴급조치 당시에 지출된 비용손해, 예컨대 공권력을 가진 기관을 요청하기 위한 비용과 당해 기관의 구조행위에 대한 보수 등에 대해서는 이것을 보험담보의 범위에서 제외해야 하는데 이것을 명시적으로 규정한 것이 제8조 단서규정이다.¹⁸⁾

2.4. 영국·미국·일본선박보험약관의 비교 검토

영국은 1967년 토리 캐니언호 사고를 계기로 1973년에 “협회오염손해약관(A)”을 처음 제정하였으며, 1983년, 1995년에 약관의 문언을 일부 수정하였다. 그리고 미국 및 일본도 영국의 “협회오염손해약관(A)”을 국내 선박보험약관에 거의 그대로 수용하였으나 다음과 같은 차이가 있다. 즉 긴급조치의 대상(범위)에 있어서 1995년 영국선박보험약관은 기존의 오염손해 이외에 “환경손해”를 긴급조치의 대상으로 추가함으로써 적용범위를 확대하고 있으나, 미국선박보험약관은 이에 대한 아무런 규정이 없다. 일본선박보험약관은 “화재”, “승선 중인 인명”, “유류, 기타의 물질에 의한 해양, 하천 등의 오염”을 긴급조치의 대상으로 하고 있으며 또한 1989년 해난구조협약(The International Convention on Salvage, 1989) 제1조 (d)호 및 1994년 상선법(구조 및 오염)(The Merchant Shipping(Salvage and Pollution) Act, 1994)¹⁹⁾에서 “환경손해라 함은 오염, 유류오염, 화재, 폭발 그 밖의 비슷한 큰 사고에 의하여 연안, 내수 또는 그에 인접한 수역에서 사람의 건강 또는 해양생물 또는 자원에 생기는 중대한 물적 손해”라고 정의하고 있다.²⁰⁾

따라서 일본선박보험약관은 제8조 제1호 및 제2호의 해석상 긴급조치의 범위에 “환경손해”가 당연히 포함된다고 볼 수 있다. 결국 일본선박보험약관이 긴급조치의 범위가 가장 넓으며,

18) 松島惠, 上掲書, 59-60面.

19) Damage to the environment cans substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

20) Goodacre. J. K., *Marine Insurance Claims*, 3th ed.(London : Witherby & Co. Ltd., 1996), p.480.

이것은 피보험자에게 보다 넓은 보험보호를 부여하고 있다는 의미이다.

3. 선박보험약관에 있어서 보험사고 발생의 통지의무

3.1. 영국선박보험약관에 있어서 보험사고 발생의 통지의무

3.1.1 영국선박보험약관의 규정

보험사고 발생의 통지의무와 관련하여 영국 선박보험약관은 “사고통지 및 입찰(NOTICE OF CLAIM AND TENDERS)”이라고 하는 약관의 명칭을 붙여 제13조 제1항에서 다음과 같이 규정하고 있다.²¹⁾

「13.1 사고가 발생하고 그로 인하여 이 보험 계약에 의하여 보상청구할 수 있는 멸실 또는 훼손이 생겼을 경우에 피보험자, 선박소유자 또는 선박관리인이 이 멸실 또는 훼손을 안 때 또는 알 수 있는 때 이후에 지체없이 또 만약 보험자가 원한다면 보험자를 대리하는 검정인을 선임할 수 있도록 하기 위하여 사고조사에 앞서 보험자에게 통지하여야 한다. 보험자에 대한 통지가 그 날로부터 12개월 이내에 이루어지지 않은 경우, 보험자가 서면으로 별도의 합의를 한

경우를 제외하고 보험자는 이러한 사고 또는 멸실 또는 훼손 또는 이것에 기인하는 이 보험계약에 있어서 어떠한 청구에 대해서도 자동적으로 그 책임을 면한다」.

3.1.2. 영국선박보험약관의 주요 내용

보험금의 지급과 관련한 보험사고가 발생한 경우에 보험자는 피보험자로부터 보험사고의 발생에 관하여 신속하게 통지 받기를 희망한다. 그것은 보험자가 피보험자로부터 통지를 받은 후 신속한 조치를 취함으로써 손해가 거액으로 확대되는 것을 방지할 수 있으며, 보험자가 지배할 수 없는 조치로 인하여 증가할지도 모르는 보험금의 지급을 가능한 한 회피할 수도 있다.²²⁾ 그리고 보험자가 보험사고와 관련된 증거를 보다 많이 확보할 수 있는 기회이기도 하다.²³⁾

제13조 제1항의 규정은 1983년 선박보험약관 제10조 제1항에 규정된 내용을 1995년 약관 개정시에 새롭게 규정한 것이다. 주요 개정내용은 보험사고에 대한 통지의무자를 “피보험자, 선박소유자, 선박관리자”로 명문화하였으며, 통지의무의 발생시기를 “멸실 또는 훼손을 안 때 또는 알 수 있는 때(became or should have been aware of the loss or damage)”라고 구체적으로 규정하였고 또한 통지의무의 이행기간을 “12개월 이

21) 13 NOTICE OF CLAIM AND TENDERS

13.1 In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice must be given to the Underwriters promptly after the date on which the Assured, Owners or Managers becomes or should have become aware of the loss or damage and prior to survey so that a surveyor may be appointed if the Underwriters so desire.

If notice is not given to the Underwriters within twelve months of that date unless the Underwriters agree to the contrary in writing, the Underwriters will be automatically discharged from liability for any claim under this insurance in respect of or arising out of such accident or the loss or damage.

22) Brown, R. H., *The Institute Time Clauses Hulls 1995*(London : Witherby & Co. Ltd, 1996), Part One-pp.67-68.

23) Hudson, N. G. and Allen, J. C., *The Institute Clause Handbook*(London : LLP, 1986), p.109.

내(within twelve months)"라고 구체적으로 명시하였다.²⁴⁾ 그리고 통지의무위반의 효과에 대하여 1983년 선박보험약관에서는 확정보험금에서 15% 공제하였지만, 1995년 선박보험약관에서는 보험자의 전액면책을 규정하였다.²⁵⁾ 이는 과거 실무에서 피보험자 등이 보험사고 발생의 통지를 지체함으로 인하여 보험료를 산정하는데 있어 既發生事故分이 반영되지 않기 때문에 부당하게 낮은 보험료가 된다고 하는 문제점에 대처하기 위해서이다.²⁶⁾

그리고 제13조 제1항은 보험사고가 발생한 때에 피보험자는 사고조사에 앞서 보험자가 검정인을 선임할 수 있게 하기 위하여 보험자에 대하여 통지할 필요가 있음을 규정한 것이다. 동일의 보험계약에 대하여 복수의 보험자가 선박을 인수하고 있는 경우에는 보험계약을 인수한 모든 보험자에 대하여 통지할 필요는 없고, 많은 경우 대표 보험자에게 통지하면 그것으로 충분하다.

3.2. 미국선박보험약관에 있어서 보험사고 발생의 통지의무

3.2.1 미국선박보험약관의 규정

보험사고 발생의 통지의무와 관련하여 미국 선박보험약관은 "보험금청구(일반규정)(CLAIMS(GENERAL PROVISION))"이라고 하는 약관의

명칭을 붙여 조문 없이 92행에서 94행까지 다음과 같이 규정하고 있다.²⁷⁾

「이 보험증권에 의하여 보상청구를 제기할 수 있는 정도의 사고가 발생한 경우에는 지체없이 이를 보험자에게 통지해야 하며, 보험자가 요청할 경우, 사고조사 이전에 보험자에게 통지하여 보험자가 검정인을 선임할 수 있도록 해야한다.」

3.2.2. 미국선박보험약관의 주요 내용

미국선박보험약관도 보험사고가 발생한 때에 피보험자는 사고조사에 앞서 보험자가 검정인을 선임할 수 있게 하기 위하여, 보험자에게 보험사고 발생의 통지의무를 부담한다는 내용을 규정하고 있다. 미국선박보험약관은 영국선박보험약관의 내용을 수용한 것이지만, 미국선박보험약관은 영국선박보험약관보다 엄격하지 않으며, 통지의무위반에 대해서도 아무런 규정이 없다는 것이 가장 중요한 차이점이다.²⁸⁾ 그리고 통지의무의 이행기간에 대해서도 단순히 "지체없이(prompt)"라는 애매한 표현을 사용하고 있기 때문에 해석상 다툼이 발생할 우려가 있다.

3.3. 일본선박보험약관에 있어서 보험사고 발생의 통지의무

3.3.1. 일본선박보험약관의 규정

보험사고 발생의 통지의무와 관련하여 일본 선박보험약관은 "보험사고 발생의 통지의무"라

24) Bennet. Howard N., "The New Institute Time Clause Hulls", *Lloyd's Maritime and Commerce Law Quarterly*, 1996. 8, p.309.

25) Goodacre. J. K., *op. cit.*, p.481; Hudson N. G. and Allen. J. C., *op. cit.*(supra note 15), p.32.

26) 小林元彦, 前掲論文, 109面.

27) CLAIMS(GENERAL PROVISIONS)

In the event of any accident or occurrence which could give rise to a claim under this Policy, prompt notice thereof shall be given to the Underwriters, and; (a) where practicable, the Underwriters shall be advised prior to survey, so that they may appoint own surveyor, if they so desire.

28) Brown. R. H., *op. cit.*(supra note 1), p.816; Hudson N. G. and Allen J. C., *op. cit.*(supra note 15), p.37.

고 하는 약관의 명칭을 붙여 제25조에서 다음과 같이 규정하고 있다.²⁹⁾

「1. 보험계약자 또는 피보험자는 피보험선박에 보험사고가 발생한 경우 또는 발생할 염려가 있다는 것을 안 때에는 지체없이 그 사실을 당회사에 통지하고 또 관할해운관청이 인정한 해난보고서, 기타 당회사가 요구하는 서류를 제출하여야 한다.

2. 보험계약자 또는 피보험자가 전항에서 규정한 의무를 정당한 이유가 없음에도 불구하고, 이행하지 않은 때에는 당회사는 그 보험사고로 인하여 발생한 손해를 보상할 책임이 없다.

3. 보험계약자, 피보험자 또는 선장이 제1항의 통지 또는 제출서류에 고의로 부실한 것을 기술했고 또는 사실을 숨긴 때에는 당회사는 그 보험사고로 인하여 발생한 손해를 보상할 책임이 없다.

4. 보험계약자 또는 피보험자가 피보험선박에 보험사고가 발생하지 않았음에도 불구하고, 보험사고가 발생하였다는 취지의 허위보고를 한 때에는 당회사는 그때 이후에 발생한 손해를 보상할 책임이 없다」.

3.3.2. 일본선박보험약관의 내용

① 보험사고 발생의 통지의무 이행

보험법상 통지의무란 보험계약자 또는 피보험자가 보험자에게 일정한 사유에 대하여 통지해야 하는 의무를 말한다. 이와 같은 의무의 대표적인 예로서는 보험계약체결 후, 위험이 변경된 경우인 위험의 변경·증가에 대한 통지의무와 보험사고가 발생한 경우인 보험사고 발생의 통지의무 등이 있다. 보험사고 발생의 통지의무

에 대해서는 일본상법 제658조에서 규정하고 있으며, 이러한 통지의무를 보험계약자 또는 피보험자에게 부담시키고 있는 이유는 보험사고의 발생을 보험자에게 신속하게 통지하여 보험자로 하여금, 손해원인의 조사, 손해의 종류 또는 손해액의 사정 등 손해보상의무에 관한 사항을 가능한 한 신속하게 알게 하고 또한 보험자에게 보험금지급 준비를 시키기 위해서이다. 그리고 보험사고 발생의 통지의무에는 보험계약자 또는 피보험자 등이 보험사고의 상황 등에 대하여 설명하고 또한 보험자가 사고발생의 원인 등을 조사하는데 협조해야 할 의무도 포함하는 것으로 해석한다.³⁰⁾

위에서 언급한 일본상법의 취지를 받아들여, 구선박보험약관 제18조에서도 해난사고의 통지의무에 관하여 규정하고 있으며 구선박보험약관 제18조의 규정을 일부 수정하여 규정한 것이 선박보험약관 제25조의 규정이다.³¹⁾

제25조 제1항은 보험계약자 또는 피보험자가 피보험선박에 보험사고가 발생한 경우 또는 보험사고 발생의 염려가 있다는 것을 안 때에 지체없이 보험자에게 통지할 의무에 대하여 규정한 것이다. 구선박보험약관에서는 보험계약자 또는 피보험자의 통지의무에 관하여 선박이 해난사고에 遭遇한 것을 안 때로 규정하고 있으나, 선박보험약관에는 보험사고가 발생한 사실 이외에 보험사고 발생의 염려가 있다는 것을 안 때도 통지의무에 추가하였다.

② 보험사고 발생의 통지의무자

보험자의 손해보상의무 발생의 전제조건은 보험사고의 발생과 그 사실을 보험자에게 통지

29) 원문은 松島惠, 前掲書, 359面 참조.

30) 梁承圭, 「第2版 保險法」(서울: 三知院, 1993), 161쪽.

31) 松島惠, 前掲書, 130面.

하는 것이지만, 통지의무자는 오직 보험계약자 또는 피보험자이다. 따라서 보험계약자 또는 피보험자의 보험자에 대한 이러한 통지의무는 선장과 선박소유자 사이에 긴밀한 연락과 정확한 조치 없이는 도저히 이것을 완전하게 이행할 수 없기 때문에 선박의 조난시에는 선장과 선박소유자는 서로 긴밀한 연락을 취하고, 그 통지 또한 신속한 방법으로 하며 그러한 조치에 대하여 보험자와 협의할 필요가 있다.

보험사고 발생의 통지의무의 내용은 보험자의 손해보상의무 발생의 기초적인 사실에 관한 것이며, 통지의무자가 보험사고의 발생을 안 때에는 가장 신속한 방법으로 통지하여야 한다. 그리고 이러한 통지는 보험자에게 도달하지 않으면 효력이 발생하지 않는다.

제25조 제1항에서 특히 해난보고서 기타 보험자가 요구하는 서류의 제출을 요구하는 것은 보험사고의 발생에 관하여 보험자는 그 사실관계를 확인하여 보험자의 보상책임 유무를 결정하고, 손해보상의무의 이행을 위한 준비를 하기 위해서이다. 여기서 “기타 보험자가 요구하는 서류”라 함은 선장과 선박소유자 사이의 왕복전신, 항해일지 등을 가리킨다.³²⁾

③ 보험사고 발생의 통지의무 위반의 효과

보험사고 발생의 통지의무 위반의 효과에 대하여 규정한 것이 제25조 제2항이다. 보험계약자 또는 피보험자가 통지의무를 부담하고 있음에도 불구하고, 정당한 사유 없이 그 의무를 이행하지 않은 때에는 보험자는 보험사고로 인하여 발생한 손해에 대하여 보상책임을 면한다.

통지의무위반의 효과에 대해서는 일본상법에 규정이 없기 때문에 원래 채무불이행의 일반원

칙에 의해 이것을 해결하였다.³³⁾ 즉 만약 보험계약자 또는 피보험자가 통지하였다면, 보험자가 손해를 방지·경감할 수 있었을 금액에 대하여 이러한 통지의무자에 대하여 손해배상청구가 가능하게 되고, 따라서 보험자는 그 청구액을 공제하여 보험금액을 지급할 수 있는 것이다. 이점에 대하여 제25조 제2항의 규정에서는 손해통지의무위반의 효과에 대하여 이것을 손해배상책임법리로 처리하지 않고, 통지의무위반이 있는 경우에는 보험자가 보험사고로 인하여 발생한 손해를 일체 보상하지 않는 취지를 명시적으로 규정한 것이다.

④ 보험사고 발생에 대한 허위 또는 부실통지의 효과

통지의무자 또는 선장이 제25조 제1항에서 규정한 통지할 내용 또는 제출할 서류에 고의로 부실의 사실을 기술하거나, 사실을 숨긴 경우에는 보험자가 보상책임을 면하는 취지를 규정한 것이 제25조 제3항의 규정이다. 만약 제출서류에 정확히 기술하였다면 또한 사실을 정확히 통지하였다면, 보험자로부터 보상을 받지 않았을 손해는 원래 보험담보의 대상으로 될 수 없는 것이기 때문에 이러한 손해를 보험자의 보상범위에서 배제하는 것이 그 목적이다.

제25조 제4항은 보험사고 발생에 대하여 통지의무자가 허위의 보고를 한 경우에 대하여 새롭게 신설된 규정이다. 보험사고가 발생하지 않았음에도 불구하고, 통지의무자가 허위의 보고를 한 것은 신의성실의 원칙에 반할 뿐만 아니라, 공익을 침해하는 것으로 되기 때문에 보험자는 허위의 보고가 있었던 날 이후에 발생한 손해에 대하여 보상책임을 부담하지 않는 것으로 한 것

32) 東京海上火災保險(株), 前掲書, 62-63面.

33) 小町谷操三, 「海上保險法總論(二) 海商法要義下卷(五)」(東京: 岩波書店, 1954), 546面.

이다.³⁴⁾

3.4. 영국·미국·일본 선박보험약관의 비교 검토

영국·미국·일본 선박보험약관상 보험사고 발생의 통지의무와 관련하여 비교 검토할 사항은 통지의무자의 범위, 통지의무를 부담하는 시기, 통지의무의 이행기간, 통지의무위반의 효과이다.

먼저 통지의무자의 범위에 대해서 보면 영국 선박보험약관은 “피보험자, 선박소유자, 선박관리인”으로 규정하고 있으며, 미국선박보험약관은 이에 대해 아무런 언급이 없으나, “피보험자”로 볼 수 있다. 일본선박보험약관에서는 “보험계약자 또는 피보험자”로 규정하고 있다.

통지의무를 부담하는 시기에 대해서는 영국 선박보험약관은 “멸실 또는 훼손을 안 때 또는 알 수 있는 때(became or should have been aware of the loss or damage)”라고 구체적으로 규정하고 있으며, 미국선박보험약관은 “보험사고가 발생한 경우(in the event of any accident or occurrence)”라고 규정하여 구체적이지 못하다. 일본선박보험약관은 “보험사고가 발생한 경우 또는 발생할 염려가 있다는 것을 안 때”라고 규정하여 표현상 차이는 있지만, 해석상 영국선박보험약관과 동일하다고 본다.

통지의무의 이행기간에 대해서는 영국선박보험약관은 “12개월 이내(within twelve months)”라고 구체적으로 규정하고 있으나, 미국선박보험약관은 단순히 “지체없이(prompt)”라는 애매한 표현을 사용하고 있으며, 일본선박보험약관

은 일본상법 제(658조³⁵⁾의 내용을 수용하여 “지체없이”라고 규정하고 있기 때문에 해석상은 미국선박보험약관과 동일하다고 본다.

통지의무위반의 효과에 대해서는 영국선박보험약관은 벌칙규정으로 보험자 면책을 규정하고 있으나, 미국선박보험약관은 이에 대한 아무런 규정이 없다. 일본선박보험약관도 보험자 면책을 규정하고 있다. 그리고 보험사고 발생의 통지의무에는 보험계약자 또는 피보험자 등이 보험사고의 상황 등에 대하여 설명하고 또한 보험자가 사고발생의 원인 등을 조사하는데 협조해야 할 의무도 포함하는 것으로 해석할 수 있기 때문에 이 점에 대하여 일본선박보험약관은 보다 구체적인 규정을 두고 있다.

4. 선박보험약관에 있어서 신구교환차익 처리문제

4.1. 신구교환차익의 의의

피보험선박을 수리하는 목적은 손상선박을 사고 직전의 상태로 복구시키는 것이기 때문에 만약 피보험선박이 수리로 인하여 원상태 보다 우수한 회복상태가 되면 그 부분을 공제해야 한다. 이와 같이 손상선박의 수리 당시에 오래된 재료가 새로운 재료로 교체되는 경우에 만약 선박소유자가 수리비 전액을 보상받게 되면 선박소유자는 부분적으로 이득을 얻는 경우가 있는데 이러한 이득을 신구교환차익(New for Old)이라 한다. 따라서 선박소유자의 이러한 이득을 배제할 목적으로 신재료비에서 일정의 비율(예컨대 1/3 또는 1/6)을 공제하는 것을 신구교환

34) 松島惠, 前掲書, 131-132面.

35) “보험계약자 또는 피보험자가 그 손해의 발생을 안 때에는 지체없이 보험자에 대하여 그 통지를 발송할 필요가 있다”.

차익 공제라고 한다.³⁶⁾

4.2. 신구교환차익의 처리에 관한 약관의 규정

4.2.1. 영국선박보험약관의 규정

신구교환차익과 관련하여 영국선박보험약관은 “신구교환차익(NEW FOR OLD)”라고 하는 약관의 명칭을 붙여 제14조에서 다음과 같이 규정하고 있다.³⁷⁾

「14. 손해보상은 신구교환차익을 공제하지 않고 지급한다.」

4.2.2. 미국선박보험약관의 규정

신구교환차익과 관련하여 미국선박보험약관은 “보험금청구(일반규정)(CLAIMS(GENERAL PROVISION))”이라고 하는 약관의 명칭을 붙여 조문 없이 111행에서 다음과 같이 규정하고 있다.³⁸⁾

「공동해손 및 단독해손에서 신구교환차익을 공제하지 않는다.」

4.3. 신구교환차익의 처리에 관한 약관의 내용

해상보험계약은 손해보상계약으로 實損補償을 기본원칙으로 한다. 따라서 옛날부터 단독해손 또는 공동해손에 대해 신재료 및 신부품의 사용은 船質을 개선하는 결과가 있다고 하는 이유에서 수리비의 1/3 또는 1/6을 공제하는 이른바 관습상의 공제(customary deductions)가 행하여 졌다.

이러한 관습상의 공제와 관련하여 “영국 해손 정산인협회 실무규정”은 선박의 단독해손에 대

해서는 동규정 D7조에서 “구부품을 신부품으로 교체하기 위한 공제는 관습에 의하여 1/3로 정해져 있다. 다만 다음과 같은 예외가 있다. 닻은 전액 인정되고, 닻의 쇠사슬은 1/6만을 공제한다. 선저 외판은 선저로부터 떼어 낸 그 외판만의 총중량과 동일한 중량의 가액으로부터 닻은 외판의 매각대금을 공제한 전액을 인정하는 방식으로 처리한다. 못, 볼트 및 금속판 교체의 노임에 대하여는 1/3을 공제한다”. 또한 공동해손 정산시의 수리비로부터의 공제에 대해서는 동규정 F19조에서 “공동해손으로 인정되는 수리에 대해서는 선령이 15년을 초과하지 않는 한, 구재료 또는 구부품이 신재료 또는 신부품으로 교체되더라도, 신구교환차익에 대하여 공제를 하지 않는다. 그러나 선령이 15년을 초과하는 때에는 1/3의 공제를 한다”라는 취지의 상세한 규정을 두고 있다.

그러나 이러한 관습상의 공제는 과거 木造船 시대의 유물이라고 말할 수 있으며, 오늘날과 같이 강철선박의 등장, 이런 종류의 선박의 내용년수의 증가 및 자연소모도의 감소³⁹⁾, 정확한 공제금액의 산정이 곤란하다⁴⁰⁾는 이유에서 그 타당성이 상실되었다. 이는 결국 강철선박의 경우에는 목조선의 경우와 달리 신재료 또는 신부품이 교체되더라도 선박소유자에게 큰 이익을 주지 않기 때문이다.⁴¹⁾

따라서 영국선박보험약관의 경우에는 1888년의 약관제정 당시에 이미 “신구교환차익을 공제

36) 林田桂, 「船舶保險の理論と實務」(東京: 海文堂, 1965), 195面.

37) 14. NEW FOR OLD

Claims payable without deduction new for old.

38) CLAIMS(GENERAL PROVISION)

General and Particular Average shall be payable without deduction new for old.

39) 林田桂, 前掲書, 195面.

40) Hudson N. G. and Allen J. C., *op. cit.*(supra note 23), p.120.

41) 東京海上火災保險(株), 前掲書, 109面.

하지 않는다”는 문언이 있었고 또한 1970년 영국선박보험약관 제10조는 “해손은 단독해손이든 공동해손이든 불문하고, 신구교환차익을 공제하지 않고 보상한다”는 취지를 규정하고 있으며, 이러한 취지를 1983년 및 1995년 영국선박보험약관 제14조에서 그대로 수용한 것이다. 결국 이 약관은 보험자의 관습상의 권리를 포기하고, 신재료의 교체가 있더라도 신구교환차익의 공제를 하지 않을 것을 명시적으로 규정한 것이다.

신구교환차익의 처리문제와 관련하여 미국선박보험약관은 용어표현에 있어서 차이는 있으나, 실질적인 내용 및 효과 면에서 1995년 영국선박보험약관과 동일하다. 그러나 일본에서는 과거 수리비에서 신구교환차익을 공제하는 관습이 존재하지 않았다고 하는 이유에서 일본선박보험약관에는 이에 대한 명시적인 규정이 없다.⁴²⁾ 또한 실무적으로도 신구교환차익을 공제하지 않기 때문에 영국선박보험약관과 동일하게 취급하고 있다.⁴³⁾

5. 선박보험약관에 있어서 중복보험의 보상처리 문제

5.1. 중복보험의 의의

동일의 보험의 목적에 대하여 보험사고, 피보험이익 및 보험기간을 공통으로 하는 수 개의

손해보험계약이 존재하는 경우를 넓은 의미에 있어서의 중복보험(double insurance)이라고 한다. 이 경우 각 손해보험계약의 보험금액의 합계가 보험가액을 초과하지 않는 때에는 수 개의 유효한 일부보험이 존재하는 것이기 때문에 특별한 문제는 발생하지 않는다. 그러나 이러한 수 개의 손해보험계약의 보험금액의 합계가 보험가액을 초과하는 경우(좁은 의미에 있어서의 중복보험 또는 고유의 중복보험)에 이것을 전부 유효한 것으로 인정하면, 초과보험의 효력을 제한하려고 하는 입법의 취지에 반하기 때문에 일반적으로 손해보험에서 중복보험이라 함은 좁은 의미에 있어서의 중복보험을 가리킨다.⁴⁴⁾ 결국 동일한 보험의 목적에 대하여 피보험이익, 보험사고 및 보험기간을 공통으로 하는 복수의 보험계약이 체결되고, 게다가 그 보험금액의 합계가 보험가액을 초과하는 경우의 보험을 일반적으로 중복보험이라 한다.⁴⁵⁾

따라서 중복보험이 되기 위해서는 ① 동일한 보험의 목적에 복수의 보험계약이 존재할 것, ② 동일한 보험의 목적에 피보험이익이 동일할 것, ③ 보험사고가 동일할 것, ④ 보험기간이 동일하거나 중복일 것, ⑤ 보험금액의 합계액이 보험가액을 초과할 것을 요건으로 한다.⁴⁶⁾

그러나 동일한 보험의 목적에 복수의 보험계약이 존재하는 경우에도 피보험이익이 서로 상이한 경우에는 중복보험관계는 성립하지 않는다.⁴⁷⁾ 예

42) 林田桂, 前掲書, 196面.

43) 東京海上火災保險(株), 前掲書, 110面.

44) 田辺康平, 「新版 現代保險法」(東京: 文眞堂, 1995), 99面; 今井薫·岩崎憲次, 「現代商法Ⅳ 保險·海商法」(東京: 三省堂, 1989), 98面; 大森忠夫, 「保險法」(東京: 有斐閣, 1966), 108面.

45) 松島惠, 前掲書, 146面.

46) 박용섭, 「해상보험법」(부산: 효성출판사, 1999), 247-250쪽; 梁承圭, 앞의 책, 202-203쪽.

47) 대판 1997. 9. 5, 95다47398(중복보험이라 함은 동일한 보험계약의 목적과 동일한 사고에 관하여 수 개의 보험계약이 동시에 또는 순차로 체결되고 그 보험금액의 총액이 보험가액을 초과하는 경우를 말하는 것이므로 보험계약의 목적, 즉 피보험이익이 다르면 중복보험이 되지 아니한다고 할 것이다).

컨대 선박보험에서 선박의 소유자이익을 대상으로 하는 보험과 담보이익을 대상으로 하는 저당권자의 보험⁴⁸⁾ 또는 선박의 소유자이익을 대상으로 하는 보험과 책임이익을 대상으로 하는 보험은 중복보험관계가 성립하지 않는다. 또 동일한 보험의 목적에 대하여 복수의 보험계약이 결합하는 경우에도 보험사고가 서로 다르면 중복보험관계는 성립하지 않는다. 예컨대 동일한 선박에 대하여 통상의 해상보험과 동시에 전쟁위험을 담보하는 전쟁보험이 체결된 경우에는 중복보험관계는 성립하지 않는다.

이와 같이 중복보험이 발생한 경우에는 복수의 보험관계가 존재하게 되는데 이때 보상책임을 각 보험자에게 어떻게 공평하게 분배할 것인가가 주로 문제가 된다.

5.2. 중복보험에 대한 보험자의 보상방법

중복보험이 발생한 경우에 이것을 어떻게 처리할 것인가 하는 그 정산방법 또는 보험자의 보상방법에는 크게 우선주의, 보험금액 비례주의, 독립책임액 비례주의, 연대책임주의로 나눌 수 있다.

5.2.1. 우선주의

이것은 수 개의 보험계약이 순차적으로 체결된 경우에 선순위 보험자가 우선 손해를 보상하고, 만약 그 보상액이 손해의 전부를 보상하기에 부족한 경우에는 후순위 보험자가 그 부족액을 보상하는 방법이다. 이는 선순위 보험계약은 그것 자체가 초과보험이 아닌 한, 그 보험금액의 전부에 대하여 유효하며, 후순위 보험계약은 선순위 보험계약의 보험금액이 보험가액에 부족한 액을 한도로 해서만 유효하게 성립하게 된다.⁴⁹⁾ 일반적으로 순위주의라고도 하며, 결국 보험계약 성립의 시간적 순서에 따라 보상하는 방법이다. 즉 선순위 계약의 보험자가 먼저 피보험자에게 보상하고, 그 보상액이 손해액에 달하지 않는 경우에만 그 부족액의 범위에서 후순위 계약의 보험금액의 효력을 인정하는 방법이다. 현재 우리 나라 적하보험증권 난외약관상의 타보험조항(Other Insurance Clause)⁵⁰⁾ 및 일본상법 제633조⁵¹⁾에서 우선주의를 취하고 있음을 명시적으로 규정하고 있다.

그러나 우선주의는 다음과 같은 문제점이 있다. 첫째, 적하보험에서는 주로 예정보험, 포괄보험이 광범위하게 사용되고 있으며, 실제로 중

48) North British and Mercantile Insurance Co. v. London, Liverpool and Globe Ins. Co.(1877) 5 Ch. D. 569(Goodacre. J. K., *op. cit.*, p.1001).

49) 大森忠夫, 前掲書, 111面.

50) 타보험조항(Other Insurance Clause)

피보험재산의 멸실 또는 훼손이 발생한 때에 그 피보험재산이 화재보험증권 또는 기타의 보험증권에 의하여 부보된 경우 또는 이 보험증권이 없었다면 화재보험증권 또는 기타의 보험증권에 의하여 부보되었을 경우에는 이 보험은 그러한 피보험재산의 일체의 멸실 또는 훼손을 담보하지 않는다. 다만, 이 보험이 부보되어 있지 않았다면 화재보험증권 또는 기타의 보험증권에서 지급되었을 금액을 초과하는 금액에 대해서는 그러하지 아니하다(This insurance does not cover any loss or damage to the property which at time of the happening of such loss or damage is insured by or would but for the existence of this policy be insured by any fire or other insurance policy or policies except in respect of any excess beyond the amount which would have been payable under the fire or other insurance policy or policies had this insurance not been effected).

51) “순차적으로 수개의 보험계약을 체결한 때에는 앞의 보험자가 먼저 손해를 보상하고 만약 그 보상액이 손해액의 전부를 보상하기에 부족한 때에는 뒤의 보험자가 부족액을 보상한다”.

복보험관계가 발생하더라도 어떤 보험계약이 선순위로 체결되었느냐를 명확하게 결정하기 곤란한 경우가 있다.⁵²⁾ 둘째, 선순위 계약이 후순위 계약에 의해 영향을 받을 수 없다고 하는 견지에서 선순위 계약의 효력을 우선적으로 인정하는 것이 과연 타당한 해결책이나에 대하여 의문이 생긴다. 예컨대 적하보험에서 매도인이 매수인을 위해 부보한 보험과 후일 매수인 자신이 부보한 보험이 중복보험을 구성하는 경우에 초과부분에 관하여 후순위 계약만을 항상 실효되게 하는 것이 정산처리방법으로써 적절한 것이냐 하는 의문이 생긴다.⁵³⁾ 셋째, 타보험조항은 적하보험계약이 다른 해상보험 또는 화재보험과 중복관계에 있는 경우, 적하보험자가 제1순위로 보상책임을 부담하는 것을 면하기 위하여 만들어진 조항이다. 따라서 만약 중복보험 관계에 있는 다른 보험증권에도 적하보험증권상의 타보험조항과 동일한 내용의 타보험조항이 삽입되어 있는 경우에 피보험자는 어떠한 보험증권에 의해서도 손해보상을 받을 수 없게 되는 불합리한 결과가 발생한다.⁵⁴⁾

5.2.2. 보험금액 비례주의

보험금액 비례주의를 일반적으로 안분주의라

고도 부르며, 보험계약의 순위에 관계없이 중복 보험관계에 있는 보험계약을 평등의 입장에서 각 보험자가 자신이 인수한 보험금액의 비율에 따라 분담하는 방법이다.⁵⁵⁾ 따라서 보험금액의 총액이 보험가액을 초과한 경우에는 그 초과부분은 각 보험계약의 보험금액에 비례하여 무효로 하고, 잔액에 대하여 유효로 하는 방법이다.⁵⁶⁾ 이점에 관해서는 일본상법 제632조⁵⁷⁾에서 명시적으로 규정하고 있으며, 특히 프랑스에서는 해상보험에 대해서만 보험금액 비례주의가 인정되며, 이점에 대해서 프랑스 보험계약법 L.172-9 제2항⁵⁸⁾에서는 명시적으로 규정하고 있다.

보험금액 비례주의에 의하면 보험계약의 체결순위에 관계없이 각 보험자는 보험금액의 비율에 따라 분담하게 되기 때문에 보험계약의 체결순위를 확정할 수 없는 경우의 난점을 회피할 수 있는 장점이 있다. 또한 보험자의 분담액의 계산도 간편하다.

그러나 복수의 보험계약이 각각 소손해면책율공제·면책액 등 보상조건이 서로 다른 경우에는 보험금액이 동일하여도 동일한 손해에 대한 보상액도 변하기 때문에 보험금액 비례주의의 본래의 기능을 충분히 발휘할 수 없게 된다.⁵⁹⁾ 또한 각 보험자는 연대책임을 부담하지

52) 今村有, 「海上保險契約法論上卷」(東京: 損害保險事業總合研究所, 1978), 533面.

53) 近田博, 「重複保險の研究-主として積荷保險と他種目保險の重複保險-」, 「損害保險研究」第38卷 第4號(1976. 2), 55面.

54) 葛城照三, 「海上保險研究」(東京: 損害保險事業研究所, 1950), 106면; 葛城照三, 「1981年版 英文積荷保險證券論」(東京: 早稻田大學出版部, 1981), 148-149面; 李在卜, 「積荷保險約款論」(서울: 保險研修院, 1995), 75쪽.

55) Hodgins. R. W., "Double Insurance and Contribution", *Lloyd's Maritime and Commerce Law Quarterly*, 1977, 12, p.515.

56) 田辺康平, 前掲書, 99面; 今井薫·岩崎憲次, 前掲書, 99面; 大森忠夫, 前掲書, 111面.

57) "동일의 보험의 목적물에 대하여 동시에 수 개의 보험계약을 체결한 경우에 그 보험금액의 총액이 보험가액을 초과한 때에는 각 보험자의 분담액은 그 각자의 보험금액의 비율에 의하여 정한다".

58) "중복된 각 보험은 보험의 목적의 전가액을 한도로 각 보험의 보험금액에 비례하여 효력을 갖는다".

59) 横尾登米雄·松田和也, 「改訂 第7版 貨物海上保險」(東京: 損害保險事業總合研究所, 1992), 79面; 松島惠, 前掲書, 150面.

않기 때문에 보험자는 타보험자의 지급불능 부분을 부담하는 것을 면할 수 있지만, 반면 피보험자로서는 손해액 전액을 회수할 수 없다는 단점이 있다. 또 보험자에게 연대책임이 없기 때문에 피보험자는 각 보험자 개별에게 손해보상청구 절차를 행하는 것이 불가피하기 때문에 피보험자가 절차상 불편하다고 하는 단점이 있다

5.2.3. 독립책임액 비례주의

독립책임액 비례주의는 보험계약의 성립순위를 불문하고, 모든 보험계약을 유효하게 취급하며, 다른 보험계약의 유무에 관계없이 만약 자

기의 보험계약만이 존재하고 있었다라면 부담하였을 책임액인 독립책임액을 산출하고, 각자의 책임액의 합계책임액에 대한 비율에 따라 손해를 분담하는 방법이다.⁶⁰⁾ 1989년에 개정된 일본화물보험보통보험약관 제25조⁶¹⁾ 및 1990년 일본선박보험보통보험약관 제30조⁶²⁾, 자동차보험보통보험약관 제6장 제18조 제1항⁶³⁾, 운송보험보통보험약관 제22조⁶⁴⁾, 우리 나라 개인용자동차종합보험보통약관 제51조 제1항⁶⁵⁾에서도 독립책임액 비례주의를 채택하고 있다.

그러나 독립책임액 비례주의에 의하면 위에서 기술한 바와 같이 각 보험자는 연대책임을

60) Hodgin. R. W., *op. cit.*, p.515.

61) (타보험계약이 있는 경우의 보험금의 지급액)

1. 제25조 타보험계약이 있는 경우에 각각의 보험계약에 관하여 타보험계약이 없는 것으로 하여 산출한 보험금액(이하 "독립책임액"이라고 합니다)의 합계액이 손해액을 초과한 때에는 다음의 산식에 의하여 산출한 액을 이 보험계약의 보험금으로 지급합니다.

보험금지급액 = 손해액 × 이 보험계약의 독립책임액 / 각각의 보험계약의 독립책임액의 합계액

2. 보험계약 중 보험가액이 상위한 것이 있는 때에는 가장 높은 보험가액을 기초로 하여 산출한 손해액을 전항의 손해액으로 합니다.

62) (타보험계약이 있는 경우의 보상액)

1. 제30조 피보험이익, 담보위험 및 보험기간의 전부 또는 일부가 이 보험계약과 중복하는 타보험계약이 체결되어 있는 경우에 각 보험계약에 관하여 타보험계약이 없는 것으로 하여 산출한 보상책임액(이하 "독립책임액"이라 함)의 합계가 손해액을 초과하는 때에는 각 보험계약의 독립책임액의 합계에 대한 이 보험계약의 독립책임액의 비율을 손해액에 곱하여 얻은 액을 가지고, 당회사의 보상액으로 한다.

2. 각 보험계약의 보험가액이 상위한 때에는 그러한 것 중 가장 높은 보험가액의 보험계약에 의하여 산출된 손해액을 전항의 손해액으로 한다.

63) 제15조 (중복계약의 취급)

① 배상책임조항, 무보험차상해조항 및 차량조항에 관해서는 타보험계약 등이 있는 경우에 다음의 (1)의 액이 손해액을 초과하는 때에는 당회사는 다음의 (2)의 액의 (1)의 액에 대한 비율을 손해액에 곱하여 보상액을 결정합니다.

(1) 각각의 보험계약 또는 공제계약에 관하여 타보험계약 또는 공제계약이 없는 것으로 하여 산출한 보상액의 합계액

(2) 타보험계약 등이 없는 것으로 하여 산출한 당회사의 보상액

64) 興亞火災海上保險(株), 「運送保險の理論と實務」(東京: 海文堂, 1983), 254-255面 참조.

65) 51. 보험금의 분담

1. 이 보험계약과 보상책임의 전부 또는 일부를 같이 하는 다른 보험계약이나 공제계약이 있는 경우에는 다른 보험계약이나 공제계약이 없는 것으로 하여 각각 산출한 보상책임액의 합계액이 손해액 보다 많을 때에는 다음의 산식에 따라 손해를 보상합니다.

손해액 × 이 보험에 의한 보상책임액 / 다른 보험계약이나 공제계약이 없는 것으로 하여 각각 산출한 보상책임액의 합계액

부담하지 않기 때문에 보험자는 타보험자의 지급불능 부분을 부담하는 것을 면할 수 있지만, 반면 피보험자로서는 손해액 전액을 회수할 수 없다는 난점이 있다. 또 보험자에게 연대책임이 없기 때문에 피보험자는 각 보험자 개별에게 손해배상청구 절차를 행하는 것이 불가피하기 때문에 피보험자가 절차상 불편하다고 하는 난점이 있다.⁶⁶⁾

5.2.4. 연대책임주의

연대책임주의는 각 보험계약을 전부 유효로 할 뿐만 아니라, 각 보험자는 보험금액을 한도로 하여 연대책임을 부담한다. 또한 자신의 부담액을 초과하여 보험금을 지급한 보험자는 타보험자에 대하여 각자 보상할 금액에 비례하는 부담액을 청구할 수 있다. 결국 피보험자로부터 보험금지급청구가 있으면 각 보험자는 자신의

독립책임액을 한도로 하여 보상하지만, 만약 보상액이 보험자의 부담액을 초과하여 지급한 경우에는 관계보험자간에 이 보상액에 대하여 안분하여 정산하게 된다.

영국에서는 연대책임주의에 의한 보상방법이 1763년 *Newby v. Reed* 사건⁶⁷⁾에서 처음 채택되었으며, MIA도 제32조 제2항⁶⁸⁾에서 연대책임주의를 취하고 있음을 명시적으로 규정하고 있다.

영국해상보험법 제32조 제2항 (d)호에서 규정하는 바와 같이 만약 어떤 보험자가 자기의 부담비율을 초과하여 손해를 보상한 경우에는 보험자간에 이 보상액에 대하여 서로 부담하여야 한다. 따라서 이점에 대하여 영국해상보험법 제80조 제1항⁶⁹⁾은 “피보험자가 중복보험에 의하여 초과보험으로 된 경우, 각 보험자는 자신의 보험계약상의 보상책임을 부담하는 금액의 비율에 따라 자신과 다른 보험자들과의 사이에 비례적으로

66) 松島惠, 前掲書, 151面.

67) 葛城照三·今泉敬忠, 「1966年版(第6版) 英國海上保險法論」(東京: 早稻田大學出版部, 1966), 86面.

68) 피보험자가 중복보험에 의하여 초과보험으로 된 경우 - (a) 보험증권에서 이와 달리 규정하고 있지 않은 한, 피보험자는 자기가 적당하다고 생각하는 순서에 따라 보험자에게 보험금의 지급을 청구할 수 있다. 다만 이 법에서 허용되는 보상액을 초과하는 금액을 수령할 수 없다. (b) 피보험자가 보상청구를 하는 보험증권이 기평가보험증권일 경우, 피보험자는 다른 보험증권하에서 수령한 금액을 보험의 목적물의 실제가액이 얼마이든지간에 그 평가액에서 공제하여야 한다. (c) 피보험자가 보상청구를 하는 보험증권이 미평가보험증권일 경우, 피보험자는 다른 보험증권하에서 수령한 금액을 총보험가액에서 공제하여야 한다. (d) 피보험자가 이 법에서 허용되는 보상액을 초과하는 금액을 수령한 경우, 피보험자는 그 금액을 보험자 상호간의 부담청구권에 따라 각 보험자를 위하여 수탁하고 있는 것으로 간주한다(Where the assured is over-insured by double insurance - (a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of indemnity allowed by this Act ; (b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation, for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject matter insured ; (c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy ; (d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves).

69) “Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract”.

손해를 분담할 의무가 있다”고 규정하고 있다.

또한 중복보험에 관하여 미국의 보통법은 영국의 법률과 거의 유사하다. 이점에 대하여 Joseph A. Joyce가 쓴 보험법(제2판 1918년) 제2489절에서는 다음과 같이 기술하고 있다.⁷⁰⁾ “수개의 해상보험증권이 동일한 재산 및 위험에 대하여 발행되고 또 보험자간에 책임분담에 관한 약관이 삽입되어 있지 않을 때에는 영국의 규칙 및 미국의 보통법의 규칙은 다음과 같다. 즉 피보험자는 각 보험자로부터 손해의 비례부분을 회수할 수 있고 또는 임의의 보험자로 전액을 회수할 수 있다. 이 경우에 전액을 지급한 보험자는 다른 보험자에게 분담을 청구할 수 있다. 동일의 재화에 대하여 서로 다른 보험자에 의하여 복수의 보험증권이 발행된 경우에는 보험자는 상호적으로 보증인관계에 있게 된다”. Thurston v. Koch 사건⁷¹⁾에서 법원은 중복보험에 관하여 다음과 같이 기술하고 있다. “위에서 기술한 것이 우리의 법제가 시작된 당시 및 그 이전의 중복보험에 관하여 영국의 법률로서 보험자간에 손해를 비례안분한다고 하는 것이었다. 이 나라의 법률도 그러하였고 현재도 같다. 그것은 판례로서 구속력을 가지며, 본 사건을 다루어야 한다. 더구나 법원은 법제를 선택할 자유가 있는 때에는 나는 보험자간에 손해를 비례적으로 분담하는 영국의 법제를 택하고 싶다. 그것은 가장 편리하고, 공평하며, 자연의 정의에 합치하고 있으며, 세계적으로 최고의 상업국가로서 반

세기 가깝게 준수되어 온 것이다”.

또한 1899년 버팔로(Buffalo)에서 개최된 국제법회의에서 중복보험의 처리에 관하여 영국의 방식이 미국과 유럽의 여러 나라의 방식 및/또는 관행보다 우수한 것으로 평가되었으며⁷²⁾, American Dredging Co. v. Federal Ins. Co. 사건⁷³⁾에서 법원은 중복보험의 효과에 관하여 “2개의 보험증권이 동일한 위험을 담보하는 경우, 피보험자는 어느 일방의 보험자로부터 손해의 전액을 회수할 수 있다. 피보험자는 동일의 손해에 대해서는 같은 이유에 의하여 단지 한번밖에 회수할 수 없다. 일단 손해의 전액이 보상된 때에는 동일의 보험에 대하여 피보험자가 보험자로부터 회수할 권리는 소멸한다. 그 후에는 피보험자에게 손해를 보상한 보험자가 다른 보험자로부터 비례부분의 분담액을 회수할 권리만이 남는다”고 판결하여 영국의 중복보험 처리방법과 동일한 입장을 취하고 있다.

그러나 연대책임주의를 취하게 되면 피보험자가 높은 협정보험가액의 보험증권 또는 낮은 협정보험가액의 보험증권 어느 것을 먼저 청구하였느냐에 따라 피보험자가 지급을 받을 보상액에 차이가 발생한다고 하는 불합리와 분담금을 초과하여 지급한 보험자가 다른 보험자로부터 회수할 수 없다고 하는 우려 등을 이유로 연대책임주의를 반대하는 견해도 있으나⁷⁴⁾, 연대책임주의를 취하고 있는 입법례는 적지 않다. 독일보험계약법 제59조 제1항⁷⁵⁾ 및 독일상법 제

70) Buglass Leslie J. 著, 東京海上火災保險(株) 譯, 「海上保險論-米國の理論と實務-」(東京: 成山堂, 1985), 264面.

71) Thurston v. Koch, 4 Dall. 348.

72) 東京海上火災保險(株), 前掲書, 266面.

73) American Dredging Co. v. Federal Ins. Co., 1970 A.M.C. 1163.

74) 今村有, 前掲書, 542面.

75) “동일의 위험에 처한 하나의 이익이 복수의 보험자에 의하여 보험에 부보되고 또 그 보험금액의 총액이 보험가액을 초과한 경우(중복보험)에는 수인의 보험자는 각 보험자가 피보험자에 대하여 자기의 계약에 의하여 지급할 금액에 대하여 연대책무자로서 책임을 부담한다. 그러나, 보험계약자는 전체적으로 손해액

787조 제1항⁷⁶⁾에서는 일찍부터 연대책임주의를 취하고 있으며, 최근 프랑스 보험계약법 분야에서도 도입되게 되었다. 프랑스에서는 해상보험을 제외한 손해보험에 대해서는 오랜 기간 1930년 7월 13일 법 제30조(L.121-4)에서 보험금액 비례주의가 적용되었으나, 1982년 7월 13일 법 제8조 제5항에 의해 L.121-4의 일부가 개정되어, 연대책임주의의 입장을 취하게 되었다. 그러나 해상보험에 대해서는 아직까지 보험금액 비례주의를 취하고 있다. 이러한 점에 대하여 1982년판 일본 손해보험계약법 개정시안 제632조⁷⁷⁾의 규정도 연대책임주의의 입장을 명시적으로 규정하고 있다.

결국 1982년판 일본 손해보험계약법 개정시안은 손해액에 관하여 피보험자는 자기가 선택하는 보험계약에 의하여, 손해보상을 청구할 수 있는 것으로 하는 연대책임주의의 장점을 채택함과 동시에 다른 한편으로는 이 경우의 보험자의 책임은 독립책임액을 한도로 하는 이른바 독립책임액에 의한 연대책임주의의 입장을 명시한 것이다.⁷⁸⁾ 또한 우리 상법도 제672조 제1항에서 비례책임주의와 연대책임주의를 혼합한

연대비례보상 책임주의를 취하고 있다.⁷⁹⁾

이와 같이 연대책임주의에 의하면 일부의 보험자의 지급불능으로 인하여 손해액 회수불능이라고 하는 단점과 복수의 보험자에 대하여 피보험자가 각각 별개로 청구해야 하는 절차상의 불편을 회피할 수 있기 때문에 피보험자로서는 편리하고 또한 유리한 처리방법이다.⁸⁰⁾

5.3. 영국·미국·일본선박보험약관의 비교 검토

중복보험이 발생한 경우에 각 보험자의 보상책임액을 어떻게 처리·정산할 것인가가 중요한 문제이다.

이점에 대하여 영국선박보험약관에서는 아무런 명시적 규정이 없다. 그러나 영국선박보험약관은 “영국의 법률과 관습에 따른다”고 하는 준거법 약관이 삽입되어 있기 때문에 MIA 제32조 제2항의 규정이 적용되어 결국 연대책임주의를 취하게 된다. 그리고 미국선박보험약관도 이에 대한 아무런 명시적 규정이 없으나 법원 판결을 통하여 영국의 중복보험 처리방법과 동일한 입장인

이상을 청구할 수 없다”.

76) 독일상법의 내용은 독일보험계약법 제59조 제1항의 내용과 동일하다.

77) 일본 손해보험계약법 개정시안 제632조

① 동일의 목적물에 대하여 보험사고, 피보험이익 및 보험기간을 공통으로 하는 수 개의 보험계약이 체결되고, 그 보험금액이 보험가액(각 보험계약의 보험가액이 서로 상위한 때에는 그러한 것 중 가장 높은 보험가액)을 초과하고 있는 경우(이하 이 경우의 보험을 중복보험이라고 함)에 있어서, 보험사고가 발생한 때에는 그 손해액(각 보험계약의 보험가액이 서로 상위한 때에는 그러한 것 중 가장 높은 보험가액을 기초로 하여 산출한 손해액)에 대하여 피보험자는 그 선택하는 보험계약에 의하여 손해의 보상을 청구할 수 있다.

② 전항의 경우, 각 보험자간의 분담액은 각 보험계약에 의한 독립책임액의 모든 보험계약에 의해 독립책임액의 합계에 대한 비율에 의해, 그 분담액을 초과하여 보상한 보험자는 그 초과액을 다른 보험자에게 구상할 수 있다.

78) 保險法制研究會, “損害保險契約法改正試案·傷害保險契約法(新設)試案理由書”, 損害保險事業總合研究所, 1982, 11面.

79) 張敬煥, “改正 保險契約法の 概觀(下)”, 「考試界」(1992. 4), 120쪽.

80) 松島惠, 前掲書, 155-156面.

연대책임주의를 취하고 있다. 이에 반하여 일본 선박보험약관은 제30조에서 독립책임액 비례주의를 취하고 있음을 명시적으로 규정하고 있다.

6. 결 어

현재 세계 8대 선복량을 자랑하고 있는 우리나라가 선박보험계약에 있어서 피보험자와 보험자가 모두 내국인이며 또한 영국선박보험약관을 강제적으로 사용할 의무가 없음에도 불구하고, 왜 영국선박보험약관을 계속 사용하면서 영국의 법률 및 관습에 따라 규율되어야 하는가 하는 의문에서 시작하여, 그렇다면 이제 우리나라도 영국선박보험약관을 그대로 인용하는 태도를 고수할 것이 아니라, 우리나라의 법률과 실무계의 실정을 감안한 우리나라 독자의 선박보험약관을 제정 시행하는 것도 한번 고려해 볼 수는 없는가 하는 의문을 가지게 된다. 그러나 이러한 의문은 현재 우리나라 보험시장의 규모로 보아 무의미하다는 비판도 있을 수 있으나, 영국·미국·일본선박보험약관의 비교법적 고찰을 통한 검토는 한편으로는 이해하기 어려운 영문약관의 법적 의미를 파악하는데 조금이나마 도움이 될 것으로 기대되기 때문에 무의미한 논의는 아니라고 본다.

특히 오래 전부터 독자적인 국문선박보험약관을 제정하여 사용해 오고 있는 미국 및 일본의 경우를 보더라도 선박보험약관의 제정·개정작업시에 항상 영국선박보험약관을 중심으로 하여 국내외약관의 비교연구를 통하여 약관안을 작성하여 왔다.

따라서 이 논문에서도 현재 세계선박보험시장에서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 1995년 영국선박보험약관, 1977년 미국선박보험약관 및 1990년 일본선박보험약관상의 오염손해의 보상

문제, 보험사고 발생의 통지의무, 신구교환차의 처리문제 및 중복보험의 보상문제에 관하여 비교·검토한 후, 앞으로 우리 나라 나름대로의 선박보험약관을 제정 시행할 때 고려·검토할 사항을 지적하여 보았으며 이를 정리하면 다음과 같다.

오염손해 방지경감을 위한 피보험선박의 손해에 대한 보험자의 보상문제와 관련하여 오염손해에 대한 긴급조치의 대상을 어느 범위까지 할 것인가에 대해서는 약관에 명시적으로 규정할 필요가 있다.

보험사고 발생의 통지의무와 관련하여 통지의무자의 범위를 어디까지 할 것이며, 통지의무를 부담하는 시기는 언제이며, 통지의무의 이행기간을 어떻게 할 것이며, 그리고 통지의무위반을 어떻게 처리할 것인가에 대해서는 약관에 명시적으로 규정할 필요가 있다.

신구교환차의 처리문제와 관련하여 이를 공제할 것인가 여부에 대해 약관에 명시적으로 규정할 필요가 있다.

중복보험 문제와 관련하여 이를 어떻게 처리·정산할 것인가에 대해 현행 우리 상법상의 연대비례보상 책임주의를 그대로 취할 것인지, 아니면 위에서 언급한 기타의 보상방법 중 어느 것을 취할 것인지 합의하여 약관에 명시적으로 규정할 필요가 있다.

참 고 문 헌

- [1] 박용섭, 「해상보험법」, 부산 : 효성출판사, 1999.
- [2] 李在卜, 「積荷保險約款論」, 서울 : 保險研修院, 1995.
- [3] 梁承圭, 「第2版 保險法」, 서울 : 三知院, 1993.
- [4] 海運港灣廳, 「國際海事機構」, 1990. 5.

- [5] 韓昌熙, “런던보험자협회의 새로운 선박보험약관”, 『商事法研究』 第18卷 第1號, 韓國商事法學會(1999).
- [6] 민중기, “영국해상보험법(협회선박기간보험약관/ITCH)에 있어서 해상고유의 위험의 의미 및 입증책임과 담보위반의 효과”, 『법원판례해설』 30호, 법원도서관(1998. 11).
- [7] 張敬煥, “改正 保險契約法の 概觀(下)”, 『考試界』(1992. 4)
- [8] 朴成日, “海難救助法에 관한 研究”, 韓國海洋大學校 博士學位論文, 1997. 8.
- [9] 洪聖和, “船舶保險約款에 관한 比較法的 考察”, 韓國海洋大學校 博士學位論文, 2000. 8.
- [10] 松島惠, 『船舶保險約款研究』, 東京: 成文堂, 1994.
- [11] 小町谷操三, 『海上保險法總論(二) 海商法要義下卷(五)』, 東京: 岩波書店, 1954.
- [12] 林田桂, 『船舶保險の理論と實務』, 東京: 海文堂, 1965.
- [13] 田辺康平, 『新版 現代保險法』, 東京: 文眞堂, 1995.
- [14] 今井薰・岩崎憲次, 『現代商法Ⅳ 保險・海商法』, 東京: 三省堂, 1989.
- [15] 大森忠夫, 『保險法』, 東京: 有斐閣, 1966
- [16] 今村有, 『海上保險契約法論上卷』, 東京: 損害保險事業總合研究所, 1978.
- [17] 東京海上火災保險(株), 『損害保險實務講座 第3卷 船舶保險』, 東京: 有斐閣, 1983.
- [18] 葛城照三, 『海上保險研究』, 東京: 損害保險事業研究所, 1950.
- [19] _____, 『1981年版 英文積荷保險證券論』, 東京: 早稻田大學出版部, 1981.
- [20] 橫尾登米雄・松田和也, 『改訂 第7版 貨物海上保險』, 東京: 損害保險事業總合研究所, 1992.
- [21] 興亞火災海上保險(株), 『運送保險の理論と實務』, 東京: 海文堂, 1983.
- [22] 葛城照三・今泉敬忠, 『1966年版(第6版) 英國海上保險法論』, 東京: 早稻田大學出版部, 1966.
- [23] Buglass Leslie J. 著, 東京海上火災保險(株) 譯, 『海上保險論-米國の理論と實務-』, 東京: 成山堂, 1985.
- [24] 近田博, “重複保險の研究-主として積荷保險と他種目保險の重複保險-”, 『損害保險研究』 第38卷 第4號(1976. 2)
- [25] 小林元彦, “イギリス船舶保險約款の改定-ITC-Hulls(1/11/95)について-”, 『損害保險研究』 第58卷 第1號(1996. 5)
- [26] R. H. Brown, *Marine Insurance, Vol. 3., Hull Insurance*, 2th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1993.
- [27] _____, *The Institute Time Clauses Hulls 1995*, London: Witherby & Co. Ltd, 1996.
- [28] J. K. Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 3th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1996.
- [29] D. H. Thomas, *The Modern Law of Marine Insurance*, London: LLP, 1996.
- [30] N. G. Hudson and J. C. Allen, *Marine Claims Handbook*, 5th ed., London: LLP, 1996.
- [31] _____, *The Institute Clause Handbook*, London: LLP, 1986.
- [32] Howard N. Bennet, “The New Institute Time Clause Hulls”, *Lloyd’s Maritime and Commerce Law Quarterly*, 1996. 8.
- [33] R. W. Hodgkin, “Double Insurance and Contribution”, *Lloyd’s Maritime and Commerce Law Quarterly*, 1977, 12.