

제 1장 해상보험의 기초 개념

1-1 해상보험의 의의와 종류

1. 보험의 의의와 종류

1) 보험의 의의

보험(insurance)이란 동일한 사고발생의 위험 하에 놓여 있는 다수인이 그 사고로 인한 손해를 보상받기 위하여 통계적 기초에서 산출된 금액을 미리 각출(釀出)하여 자금을 만들어 두고, 사고가 실제로 발생했을 때 이 자금으로부터 소정의 보상을 받는 제도를 말한다.

2) 보험의 종류

(1) 공보험(공영보험)과 사보험(민영보험)

보험은 공법(公法)상으로 운영되는가 아니면 사법(私法)상으로 운영되는가에 따라 공보험과 사보험으로 구분된다.

공보험은 국민경제적 입장에서 국가 또는 공공단체가 국가정책의 실현을 위하여 운영하는 보험을 말한다. 공보험은 경영주체가 국가이므로 공영보험이라고도 하며, 이는 다시 사회보험과 산업보험으로 대별된다. 첫째, 사회보험은 사회보장제도의 핵심을 이루는 보험으로서 의료보험, 연금보험, 실업보험, 산업재해보상보험 등이 이에 속한다. 둘째, 산업보험은 특정 산업의 보호 및 육성을 목적으로 운영하는 보험으로서 수출보험, 어업보험 등이 이에 속한다.

사보험은 개별 경제적인 입장에서 운영되는 보험으로, 보험의 가입과 탈퇴가 가입자의 자유의사에 따라 결정된다. 사보험은 경영주체가 민간단체가 되므로 민영보험이라고 하며, 이는 다시 영리보험과 상호보험으로 대별된다.

첫째, 영리보험은 보험자가 보험계약자로부터 받는 보험료의 총액 및 이를 운용하여 얻게 되는 자산운용 수익과 사고가 발생시 지급하는 보험금의 총액 및 사업비와의 차액을 얻는 것을 목적으로 하는 보험이다. 즉 영리보험은 보험자가 영리를 목적으로 타인과 보험계약을 체결하는 경우를 말하며, 여기에는 생명보험, 자동차보험, 화재보험, 해상보험, 운송보험 등이 있다.

둘째, 상호보험은 보험의 이익을 얻고자 하는 다수인이 모여 단체를 형성하고, 자금을 각출하여 보험사고를 당한 특정 구성원에게 보험금을 지급하는 보험이다. 즉 상호보험의 경우 보험가입자는 보험자 단체의 구성원이 되며, 여기에는 선주책임상호보험(Protection & Indemnity Insurance : P&I 보험)이 있다.

(2) 인보험과 물건보험(재산보험)

보험은 보험사고발생의 객체가 사람인가 아니면 물건인가에 따라 인보험과 물건(재산)보험으로 구분된다.

인보험은 사람의 생명 ·신체에 관하여 생기는 사고를 보험사고로 하는

보험으로서, 생명보험이나 상해보험 등을 포함한다. 한편 물건보험은 재화에 관하여 생기는 사고를 보험사고로 하는 보험으로서, 화재보험 • 자동차보험 • 해상보험 • 운송보험 등을 포함한다.

(3) 손해보험과 정액보험

보험은 보험금부방식에 따라 손해보험과 정액보험으로 구분된다. 손해보험은 우연한 사고로 인해 피보험자가 실제로 입은 경제적 손해를 보상하는 보험으로서, 여기에는 해상보험이나 화재보험이 포함된다. 한편 정액보험은 보험사고가 발생한 때에 실제 손해의 유무 또는 정도를 불문하고 미리 약정한 일정액의 보험금이 지급되는 보험으로서, 여기에는 생명보험, 질병보험 등이 포함된다.

(4) 해상보험과 육상보험

보험은 사고발생의 주된 장소에 따라 해상보험과 육상보험으로 구분된다. 사고발생의 장소에 보아 엄밀히 분류하면 해상보험, 육상보험, 항공보험(aviation insurance)으로 분류할 수 있으나, 역사적 전통이나 중요성에 비추어 볼 때 보통 해상보험과 육상보험으로 양분하고 있다. 실무에서는 약관에 의하여 해상보험이 운송물의 육상위험까지 인수하기도 한다.

해상보험은 해상사업자(선주, 무역업자 등)가 해상사업의 영위과정에서 입을 수 있는 경제적 손해를 보상하는 것이며, 육상보험은 육상운송 중 운송물(적하)에 대한 사고로 발생한 손해를 보상하는 것이다.

해상보험의 경우 보험의 목적은 선박, 운송물, 운임, 희망이익, 배상책임, 선비(식비, 연료비 등 선박운항에 따르는 비용) 등 다양하나, 운송보험의 경우 보험의 목적은 통상 운송물에 한한다. 또한 해상보험은 국제적 성격을 반영하여 보험계약의 내용이 통일화되는 경향이 강한데 반하여, 육상보험은 각국의 특수사정에 따라 그 내용이 독자적으로 결정된다.

(5) 원보험과 재보험

보험은 위험분담관계에 따라 원보험(original insurance : direct insurance)과 재보험(reinsurance)으로 구분된다.

재보험이란 보험자가 예상 밖의 큰 손해가 발생할 것을 대비하여 자신이 인수한 보험계약상 책임의 전부 또는 일부를 다른 보험자에게 다시 보험에 가입하는 것을 말한다. 그리고 이러한 재보험에 원인이 된 최초의 보험을 원보험 또는 원수보험이라 한다.

재보험의 인수는 원수보험자간에 행해지기도 하지만, 통상 재보험만 인수하고 원수보험은 인수하지 않는 전문재보험자를 통해 이루어진다. 한편 재보험은 둘 이상의 보험자가 동일한 보험목적물을 인수하는 공동보험(coinsurance)과 구별된다.

(6) 손해보험과 인보험

이것은 우리 상법에서 취하고 있는 분류이다. 상법 제 665 조에서 “손해보험계약상 보험자는 보험사고로 인하여 생길 피보험자의 재산상의 손해를 보상할 책임이 있다”고 규정하고 있으므로, 손해보험이란 경제적 손해를 보상하는

것을 말한다. 우리 상법은 손해보험의 종류로서 화재보험, 운송보험, 해상보험, 책임보험, 자동차보험 등 5종을 규정하고 있다.

한편 상법 제 727 조에서 “인보험계약상 보험자는 생명 또는 신체에 관하여 보험사고가 생길 경우 보험계약이 정하는 바에 따라 보험금액을 지급할 책임이 있다”고 규정하고 있으므로, 인보험이란 피보험자의 생명·신체에 관하여 생기는 사고를 보상하는 것을 말한다. 우리 상법은 인보험의 종류로서 생명보험, 상해보험 등의 2종을 규정하고 있다.

그러나 살펴 본 바와 같이 손해보험에 대응되는 개념은 정액보험이고, 인보험에 대응되는 개념은 물건보험이므로 손해보험과 인보험의 분류는 이론상 옳지 않다는 지적도 있다.

2. 해상보험의 의의와 종류

1) 해상보험의 의의

해상보험(marine insurance)이란 해상위험(maritime perils)으로 인한 선박과 화물의 손해를 대비하여 선박과 화물에 이해관계를 갖는 다수인이 분담금을 각출하여 공통준비재산을 형성하고, 다수인 중에 해상위험으로 인하여 경제적 손해를 입은 자가 있다면 공통준비재산으로 이를 보상할 것을 정한 경제제도라고 정의할 수 있다.

2) 해상보험의 종류

해상보험은 크게 적하보험, 선박보험, 배상책임보험, 운임보험 등 네 가지로 구분된다.

(1) 적하보험

적하보험(Cargo Insurance)은 국제운송(해상, 항공, 육상) 중 수반되는 각종 위험으로 인한 화물의 물적 손해, 비용 손해, 책임손해를 보상한다. 특히 국제운송 중 화물사고 발생시 화주는 운송인에게 손해배상을 청구할 수 있으나, 운송계약서인 선하증권(B/L)에서 각종 면책사유를 규정하고 있고, 운송인의 귀책사유로 인한 손해라고 하더라도 일정 금액으로 책임이 제한된다. 따라서 화주가 화물손해의 전액을 보상받기 위해서는 적하보험의 가입이 필수적이다.

(2) 선박보험

선박보험 또는 선체보험(Hull & Machinery Insurance)은 해상운송 중 발생한 선박의 물적 손해와 비용 손해를 보상한다.

(3) 배상책임보험

해상보험에 의해 인수되는 배상책임보험(Liability Insurance)은 선박보험의 일부인 충돌배상책임보험과 P&I 보험으로 다시 구분된다.

① 충돌배상책임보험(Collision Liability Insurance)

선박보험에 포함되는 충돌배상책임보험은 선박충돌사고로 인하여 상대선박에게 지급해야 하는 손해배상금을 특정 한도(선박보험상 협정보험가액)까지 보상한다. 즉 선박보험증권상 “3/4 충돌배상책임약관(3/4 Collision Liability Clause)”에 의하여 피보험선박이 상대선박 또는 그 선박에 적재된 화물에 손상을 야기할 경우에 선주의 법률상 배상책임의 3/4 까지 보상된다.

그러나 이 약관은 상대선박과 그 화물에 대한 충돌 손해만을 보상하며, 상대선박 및 그 선박에 적재된 화물의 제거비용, 선원 및 여객의 상해와 사망, 유류오염 등으로 발생하는 법률상 배상책임은 보상하지 않는다.

② 선주책임상호보험(P&I Insurance)

통상 P&I 보험이란 불리는 선주책임상호보험은 선박보험이 보상하지 않는 비용손해 및 제 3 자에 대한 배상책임을 담보 받기 위하여 선주들이 운영하는 비영리의 상호보험을 말한다. 따라서 P&I 보험은 선주들의 상호보험조합인 P&I Club에 의해 인수된다.

P&I 보험에서 Protection(보호)이란 선박보험증권상 3/4 충돌배상책임약관에서 보상되지 않는 손해를 보상하는 것을 말하며, Indemnity(배상)이란 화물손해 발생시 화주에 대한 운송인으로서 해상운송계약상 손해배상책임을 보상하는 것을 말한다.

(4) 운임보험

운임보험(fright insurance)이란 해상운임을 보험목적물로 하는 보험으로서 선박이 해난사고로 인하여 항해를 중단하거나 포기하는 경우에 그 사고가 발생하지 않았더라면 취득하였을 선주의 운임을 보상해 주는 보험이다.

운임은 다음과 같이 선지급운임과 후지급운임으로 대별된다. 첫째, 선지급운임인 경우 선하증권에 최종목적지까지 화물을 운송하지 못하였다고 하더라도 선지급된 운임은 반환되지 않는다는 조항을 명시하고 있으므로 화주가 운임보험에 가입할 필요가 있다. 그러나 통상 화주는 적하보험 부보시 보험금액을 CIF 가격의 110%로 가입하기 때문에 화주의 운임손실위험은 적하보험에서 담보된다. 둘째, 후지급운임인 경우 항해중단으로 인한 운임손실위험을 선주가 부담하므로 선주가 운임보험에 가입하게 된다. 운임보험은 별개의 운임약관이 포함된 해상보험증권으로 인수되기도 하지만, 통상 선박보험약관에 포함되어 있다.

1-2 해상보험의 역사

해상보험은 해상무역의 발전 단계에서 생겨난 가장 오래된 보험제도이다. 그러나 그 생성과정에 관하여 정확한 기록은 없으나, 아래와 같이 공동해손설과

모험대차설이 거론되고 있다. 한편 근대적인 해상보험의 원조는 18 세기에 영국에서 설립된 로이즈(Lloyd' s)이다.

1. 공동해손설

공동해손은 선박과 화물이 공동위험에 처했을 때 발생한 희생이나 비용을 이해관계자가 분담하는 해상운송계약의 독특한 제도로서, 이것은 고대로부터 해상관습으로 인정되어 왔다. 즉 공동해손설은 사후적 공동손해분담제도인 공동해손이 사전적 공동손해분담제도인 해상보험제도로 발전되었다는 주장이다.

2. 모험대차설

모험대차(bottomry)라 함은 그리스 •로마시대에서 행하여지던 일종의 금전소비대차로서, 해외무역에 흥미를 가지고 있는 금융업자로부터 선박이나 화물을 담보로 돈을 빌린 선주나 화주가 항해가 무사히 종료하면 차용한 원금에 고율(22~33%)의 이자를 붙여 상환하고, 항해 도중에 해난이나 해적 등의 해상위험으로 전손이 발생한 때에는 원리금의 상환이 면제되는 계약을 말한다. 즉 모험대차는 용자와 위험부담이라는 두 가지 기능을 가진 경제제도로서 모험대차의 이자에서 일반금리를 뺀 차액이 오늘날의 보험료에 상당하는 것이다.

따라서 모험대차설은 초기의 모험대차가 변화를 거듭하면서 용자기능이 떨어져 나가면서 위험전가로서의 기능을 하는 해상보험제도로 발전되었다는 학설로서 현재까지도 유력설로 받아 들여지고 있다.

3. Lloyd' s 의 생성과 발전

영국은 16 세기 말까지 주로 농업에 종사하였고, 무역과 해상보험은 한자상인과 룰바드상인이 주도하고 있었다. 이후 엘리자베드여왕 1 세(1533~1603)가 이들을 영국에서 추방하면서 영국이 독자적으로 무역과 해상보험을 장악하게 되었다.

17 세기말부터 커피가 영국으로 수입되면서 런던에 다방이 성행하기 시작했다. 그 중에서 테임즈강변의 타워가에 에드워드 로이드(Edward Lloyd)가 경영하던 “Lloyd' s” 라는 다방에 선주, 무역상, 보험자 등과 같은 해상활동관계자가 출입하기 시작하면서 그곳에서 해상보험계약 뿐만 아니라 선박과 화물의 매매가 활발하게 이루어졌다. 이후, 1774 년에 Lloyd' s 는 Royal Exchange 건물로 이전하여 다방시대를 청산하고 본격적인 보험거래시장으로서의 기능을 시작하게 되었다. 현재 Lloyd' s 는 오랫동안 쌓아온 신용과 정보력을 바탕으로 전 세계 해상보험 및 특수 위험분야에서 절대적인 영향력을 행사하고 있다.

Lloyd' s 는 일반 보험회사가 아니라 보험거래가 이루어지는 시장을 말하는 보험거래소이다. Lloyds' 는 보험인수회원(member), 보험인수단(syndicate), 중개인(broker), 현업보험인수인(active underwriter) 등으로 구성된다.

첫째, 보험인수회원은 “Name” 이라고도 부르는데, 로이드거래소 내에서 보험을 실제로 인수하는 자로서 과거에는 개인만이 될 수 있었으나, 현재는 법인에게도

가입자격을 부여하고 있다.

둘째, 보험인수단은 보험인수회원들 각자가 인수하는 보험의 종류별로 형성되는 집단을 말하며, 대형 위험의 인수에 따른 보험인수회원들의 위험을 분산시키는 효과를 가진다. 그런데 보험인수단은 실제 보험인수 업무를 보험인수에 관한 전문적인 지식을 가진 현업보험인수인에게 위임하고 있다.

셋째, 중개인은 보험계약자를 대신하여 보험인수회원에게 보험의 대상이 되는 위험을 가져오는 자를 말하며, Lloyd' s 가 공인한 자만이 중개인으로 활동할 수 있다.

Lloyd' s 는 일반보험의 인수절차와는 다른 독특한 절차를 취한다. 중개인은 보험계약자의 위임을 받아 위험명세가 기재된 슬립(Slip : 청약내용의 요약서)을 가지고, Lloyd' s 의 거래소에 있는 보험인수단의 자리로 가서 현업보험인수인과 인수여부를 협의한다. 만약 어느 현업보험인수인이 보험인수를 결정하면 슬립에 인수금액과 요율을 기재하고 서명한다. 이와 같이 최초로 위험을 인수한 보험자를 'leading underwriter' 라고 하고, 나머지 위험을 인수한 보험자를 'following underwriter' 라고 한다. 결국 보험사고 발생시 보험금 지급책임은 보험인수단에 소속된 보험인수회원이 개별적으로 부담하며, Lloyd' s 는 이러한 보험금의 지급에 아무런 책임을 부담하지 않는다.

4. 우리나라 해상보험의 발전

현대적인 해상보험이 우리나라에 최초로 도입된 것은 한일합방 이후로서 1922 년에 설립된 조선화재해상보험(주)이다. 그러나 이 회사는 일본인의 자금으로 운영된 것으로서 사실상 화재보험에만 주력하였고, 해상보험에는 참여할 능력이 부족하였다.

이후 1952 년부터 전시무역체제의 변화와 외국원조물자의 도입 등이 활발해 짐에 따라 1952 년 12 월에 국내보험사들이 공동으로 대한해상운송보험공동사무소를 설립하여 해상보험을 최초로 인수하기 시작하였다. 당시 공동해상보험사에 참여한 회사는 동양, 신동아, 대한, 국제, 한국, 고려, 제일, 안국 등 8 개 회사였다. 그리고 1964 년에 이 사무소는 해체되고, 개별보험회사가 단독으로 해상보험을 취급하기 시작하면서 오늘에 이르고 있다.

1-3 해상보험의 특성

1. 손해보상계약

우리나라 상법 제 693 조는 “해상보험계약의 보험자는 해상사업에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상할 책임이 있다” 라고 규정하여 해상보험이 손해보상계약(contract of indemnity)임을 명시하고 있다.

손해보상계약이란 실손보상의 원칙(the principle of indemnity)에 따라 손해가 발생하기 전의 상태로 피보험자를 원상회복시켜주는 것이며, 보상을 통해

피보험자가 부당이익을 누려서는 안된다는 것이다. 따라서 손해발생시점에서 피보험자가 피보험이익(insurable interest)을 갖고 있지 않으면 보상받을 수 없고, 사행(wagering) 또는 도박(gambling)을 목적으로 한 계약은 무효가 된다. 또한 중복보험(double insurance)인 경우에는 각 보험이 비례보상하도록 하여 실제 손해 이상을 보상받을 수 없다. 이밖에도 보험금을 지급한 보험자는 대위의 원칙(the principle of subrogation)에 따라 보험목적물의 잔존물처분권과 피보험자의 제 3 자에 대한 손해배상청구권을 취득하게 된다.

그러나 해상보험계약은 완전한 손해보상계약이 아니라는 지적도 있다. 통상 해상보험은 보험가액불변의 원칙에 따라 보험계약체결시 보험가액을 미리 확정하는 기평가보험(valued policy)으로 체결되기 때문이다. 따라서 보험가액은 때와 장소에 따라 변동됨에도 불구하고 보험자가 지급하는 보험금은 계약체결시 약정한 보험가액에 따라 계산되어 실제 손해보다 많이 보상받을 수 있고, 반대로 실제 손해보다 적게 보상받을 수도 있다.

2. 기업보험성

보험은 보험료를 가계에서 부담하느냐 혹은 기업에서 부담하느냐에 따라 가계보험(Family Insurance)과 기업보험(Business Insurance)으로 구분된다.

해상보험은 해운업자나 무역업자가 해상위험을 극복하기 위하여 이용하는 보험으로서 기업보험으로서의 성질을 갖는다. 따라서 해상보험에서는 당사자간의 사적자치의 원칙이 존중되며, “불이익변경금지의 원칙”이 적용되지 않는다. 여기서 불이익변경금지의 원칙이라 함은 보험계약당사자가 특약에 의하여 약관의 내용을 대한민국 상법의 내용보다 보험계약자에게 불리하게 변경하지 못한다는 원칙이다.

불이익변경금지의 원칙은 보험계약의 부합계약성 때문에 존재하는 것으로 경제적 약자를 보호하기 위한 강행규정이다. 그러나 이 원칙은 가계보험(상해보험, 자동차보험, 가정생활보험, 주택화재보험, 레저보험)에만 적용되며, 해상보험에는 적용되지 않는다. 즉 현행 상법 제 663 조의 단서조항에서 해상보험을 불이익변경금지의 적용에서 제외시키고 있으며, 그 취지는 해상보험의 경우에 보험자와 보험계약자가 모두 기업인 경우가 대부분이기 때문에 상호 전문적 지식을 갖추고 있다고 간주하여 상호 대등한 지위에서의 계약자유의 원칙을 인정하는 것이다.

※ 우리나라 보험법

우리나라에서는 보험법이 독립법으로 제정되지 않고 상법 제 4 편에 편입되어 있다. 상법에 편입된 보험법은 1962 년 제정된 후, 2007 년 최종 개정되어 2008 년 1 월 1 일부터 시행되고 있다.

보험편은 총 102 개조(638 조 - 739 조)로 구성되며, 다시 제 1 장 통칙(638 조 - 664 조), 제 2 장 손해보험(665 조 - 726 조), 제 3 장 인보험(727 조 - 739 조)으로 구분된다. 제 2 장 손해보험은 다시 제 1 절 통칙, 제 2 절 화재보험, 제 3 절

운송보험, 제 4 절 해상보험, 제 5 절 책임보험, 제 6 절 자동차보험으로 세분되며, 제 3 장은 인보험은 제 1 절 통칙, 제 2 절, 생명보험, 제 3 절 상해보험으로 세분된다. 이 중에서 해상보험에 대한 규정은 693 조에서 718 조까지이다.

3. 국제성

해상보험은 바다를 통하여 국제적으로 활동하는 해운업자 또는 무역업자 등이 이용하는 보험이므로 자연히 국제성을 갖는다. 따라서 해상보험실무에서는 세계적으로 영국의 런던보험자협회(Institute of London Underwriters : ILU)가 제정한 보험증권과 협회약관이 사용되고 있다. 한편 런던보험자협회는 1998 년부터 런던국제보험인수협회(International Underwriting Association of London : IUA)라는 명칭으로 변경되었다.

이러한 보험증권 및 협회약관에는 영국법을 준거법으로 한다는 영국법준거약관이 삽입되어 있다. 우리나라 대법원은 이러한 영국법준거약관이 유효한 것으로 보고 있다(대법원 1991.5.14 선고 90 다카 25314 판결). 따라서 해상보험에 있어서는 우리나라 상법보다 영국해상보험법(Marine Insurance Act, 1906 ; 이하 MIA)과 판례법인 보통법이 더 중요한 법원(法源)이 된다.

그러나 선박보험에서 사용되는 준거법약관과 적하보험에서 사용되는 준거법약관이 그 내용상 차이가 있다는 점에 주의해야 한다.

선박보험의 준거법약관은 “이 보험은 영국의 법률 및 관습에 따른다(This insurance is subject to English law and practice)” 라고 되어 있어 영국법이 당해 보험에 관한 모든 법률문제의 준거법이 된다.

적하보험의 준거법약관은 “이 보험증권에 포함되어 있거나 또는 이 보험증권에 첨부되는 어떠한 반대되는 규정이 있음에도 불구하고, 이 보험은 일체의 보상청구에 대한 책임 및 정산에 관하여 영국의 법률과 관습에 따른다(Notwithstanding anything contained herein or attached hereto to the contrary, this insurance is understood and agreed to be subject to English law and practice only as to liability for and settlement of any and all claims)” 고 되어 있어 영국법이 적용되는 범위가 보험금청구에 대한 보상책임의 유무와 지급방법에 관한 사항으로 제한되어 있다.

적하보험상 영국법준거약관의 효력에 관하여 우리나라 대법원은 보험계약의 성립 및 효력에 관해서는 우리나라 상법이 적용되고, 그 밖의 보험자의 책임과 결제에 관해서는 영국법이 적용된다고 하는 소위, “준거법의 분할” 을 인정하고 있다(대법원 1998.7.14. 선고 96 다 39707 판결).

※ 영국 해상보험법(Marine Insurance Act, 1906)

영국은 불문법 내지 판례법 국가이다. 따라서 영국에서는 별도의 성문법이 없고 법원에서 내려진 판례나 관습이 곧 법이 된다. 영국의 판례법을 흔히 보통법(common law)이라 하고, 상인들간의 관습법을 상관습법(law

merchant)이라고 한다.

그런데 영국은 해상보험에 관해서는 예외적으로 성문법을 규정하고 있는 바, 이것이 MIA 라고 하는 1906 년 해상보험법이다. MIA 는 영국에서 근대 해상보험이 발달하기 시작한 17 세기말부터 축적된 약 2000 여 개의 해상보험관련 판례들과 관습을 정리하여 성문법화한 것이다.

MIA 는 총 94 개조의 본문을 두고, 제 1 부칙(First Schedule)으로서 로이즈보험증권(Lloyd' s S.G.Policy) 표준양식과 보험증권해석에 관한 규칙(Rules for Construction of Policy : R.C.P.) 17 개조를 첨부하고, 제 2 부칙(Second Schedule)으로서 폐지되는 법률들을 열거하는 체제를 갖추고 있다.

그러나 MIA 라는 성문법이 있다고 하더라도 법규가 흠결된 부분에 대해서는 여전히 보통법과 상관습법이 적용된다. 즉 MIA 제 91 조 제 2 항에서 상관습법을 포함하여 보통법상 원칙들은 이 법의 명시적 규정에 저촉되지 않는 한, 계속 해상보험계약에 적용된다고 규정하고 있다.

4. 해외재보험에의 의존성

해상보험은 해외재보험에 대한 의존성이 높다. 그 이유는 해상보험에 가입되는 보험의 목적은 그 가액이 크므로 국내보험자들은 이러한 위험을 해외재보험에 가입하여 위험을 분산하고 있기 때문이다. 특히 우리나라의 손해보험회사와 같이 인수능력이나 보험보장능력이 충분하지 못한 경우에는 해외재보험의 의존성이 다른 선진보험국에 비하여 높을 수밖에 없다.

5. 국제경쟁성

해상보험시장은 국내 보험자간의 경쟁은 물론 국제적인 경쟁시장이다. 적하보험의 경우 무역거래조건에 따라 보험계약의 체결의무자가 결정된다. 예를 들어 우리나라 수출상이 미국 수입상과 CIF 조건으로 매매계약을 체결한 경우 적하보험은 우리나라에서 체결되어야 하지만, 우리나라의 적하보험요율이 미국에서 보다 높은 경우에는 무역거래조건을 FOB 조건으로 변경하여 미국에서 적하보험계약을 체결할 수도 있다.

선박보험의 경우에도 선주는 자신의 편의에 따라 국내 또는 해외에서 자유롭게 체결할 수 있다.

6. 담보(Warranty)의 존재

해상보험은 피보험자에게 엄격한 담보(擔保) 또는 담보특약(擔保特約)의 준수를 요구한다. 해상보험에서 담보라 함은 피보험자가 반드시 지켜야 할 약속으로서, 이는 어떤 특정한 일이 행하여 질 것 또는 행하여지지 않을 것이라는 약속사항 또는 어떤 조건이 충족될 것이라는 약속사항 또는 특정한 사실상태의 존재를 긍정하거나 부정하는 약속사항을 말한다. 그리고 만약 피보험자가 이러한 담보를

위반한 때에는 그 이후의 손해에 대하여 그러한 담보위반과 손해와의 인과관계 유무와 관계없이 보험자는 책임을 부담하지 않는다.

7. 해륙복합보험성

해상보험은 해상에서의 손해 뿐만 아니라 해상사업에 수반되는 육상위험 및 강이나 호수와 같은 내수로에서의 손해까지도 확장담보한다. 적하보험의 창고간약관(warehouse to warehouse clause)에서 보험자의 보상책임은 송하인의 창고로부터 수하인의 창고라고 규정하고 있으므로 적하보험은 해상위험 뿐만 아니라 육상위험까지 담보한다.