

船舶保險에 있어서의 協定保險價額에 관한 研究

- 固定化에 따른 問題點을 中心으로 -

A Study on the Insured Value in Hull Insurance

金 根 炫

Geun - Hyeon - Kim

< 目 次 >

第1章 序 論	第3章 協定保險價額의 固定化에 따른 問題點
第1節 研究의 目的	第1節 協定保險價額이 船舶의 正常價額보다 낮을 경우
第2節 研究의 範圍 및 方法	1. 共同海損分擔金 精算 및 救助料 算定의 경우
第2章 協定保險價額의 理論的 背景	2. 損害防止費用 算定의 경우
第1節 協定保險價額의 役割	3. 衝突損害賠償金 補償의 경우
1. 保險價額	第2節 協定保險價額이 船舶의 正常價額보다 높을 경우
2. 保險金額	1. 推定全損 成立與否 決定의 경우
3. 協定保險價額	2. 過剩補償으로 인한 事故招致
第2節 協定保險價額의 成立要件	第4章 協定保險價額의 變更
1. 당사자의 協定	第1節 當事者의 合意에 의한 變更
2. 保險契約 締結時 또는 事故發生前에 協定	第2節 當事者의 合意에 의하지 않은 變更
3. 錯誤, 詐欺 혹은 強迫에 기초한 合意의 경우	1. 協定保險價額의 減額
第3節 協定保險價額의 效力	2. 協定保險價額의 增額
1. 保險價額을 수시로 대신하는 效力	第5章 結 論
2. 當事者만을 拘束	參考文獻
3. 保險價額의 確定性	
4. 被保險利益을 創設하지 못함	

A Study on the Insured Value in Hull Insurance

by Kim, Geun Hyeon

*Department of Shipping Management, Graduate School,
of Korea Maritime University*

Abstract

The duration of cover is generally 12 months in hull insurance. But a ship's value for the purpose of insurance varies according to not only the time and place, but also any fluctuation of the market. Thus, the insurer and the assured must agree upon the insurable value of ship when they enter into a contract, and the value as fixed between the insurer and the assured is conclusive, based on a measure of indemnity for a loss in spite of the difference between the insured value and the sound value of a ship.

The primary purpose of this study is to point out the rising problem from which the insured value is remarkably different from the sound value of a ship in the Institute Time Clause (1.10.83) and Marine Insurance Act, 1906.

Its secondary purpose is to suggest a remedial method for these problems, and to contribute to the reduction of premium

for shipowners.

This study is mainly approached by the method of bibliographical study.

The questions presented in this paper are as follows:

(1) The liability of insurer for General Average contribution is governed, not by the sound value of the ship which is based on a calculation of General Average contribution, but by the insured value as stated in the policy. Although the assured effects a full insurance, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance if the insured value is less than the sound value of the ship.

Therefore, the assured should bear a General Average contribution that is not recoverable from the insurers.

(2) The liability of the insurer for Sue and Labor charges shall not exceed the proportion of such expenses that the insured value as stated in the policy bears to the sound value of the vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Therefore, the assured must be responsible for the expense that is not recoverable from the underwriters because of the sound value exceeding the insured value.

(3) The collision liability, where the insured ship is in collision with another vessel, varies according to the law app-

ertaining to the country where the collision is tried. But most countries limit the owner's liability to the value of his vessel at the termination of the voyage on which the accident occurs, including freight in the course of being earned. Meanwhile, the liability of the insurer for collision liability shall not exceed the insured value. As a result, the owner should bear the expense which is not recoverable from the underwriters if the collision liability exceeds the insured value.

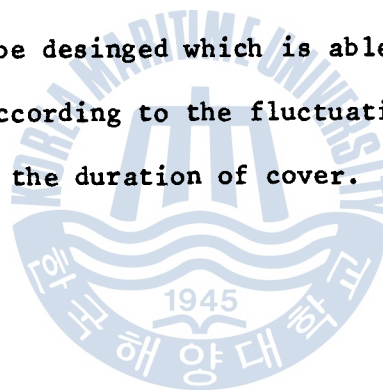
(4) The assured may abandon the ship to the Underwriters and claim a constructive total loss where she is so damaged by a peril insured against, wherein the estimated cost of repairing it would exceed its repaired value in the Marine Insurance Act, 1906. But, in ascertaining whether it is a constructive total loss, the insured value shall be taken as the repaired value in I.T.C - Hulls (1.10.83). As a result, it is very difficult to establish a constructive total loss, when a ship is damaged, where the insured value markedly exceeds the sound value of the vessel.

(5) In the case that the insured value markedly exceeds the sound value of a ship, overinsurance, in actual fact, is regarded as a full insurance. This leads a Shipowner to moral hazard that occurs by reason of the intention of the assured and to morale risk by reason of the lack of attention and

the indifference of the assured.

In order to protect himself from the position arising where the insured value is lower than the sound value of ship, the shipowner can insure to pay the excess liability until only 25% of the insured value of hull policy in the Institute Excess Liability clause. Meanwhile, there is not the remedial method where the insured value exceeds the sound value of the ship.

Therefore, in order to remedy the above problems basically, a system should be designed which is able to maintain the insured value properly according to the fluctuation of the sound value of a ship during the duration of cover.



第 1 章 序 論

第 1 節 研究의 目的

우리나라의 외항해운업은 1970년대 중반이후 정부의 적극적인 육성정책에 따라 급속한 성장을 하여 1980년대 초반에 保有船腹量 기준으로 세계 제 13位的 중진 해운국으로 발돋움하게 되었다. 그러나 1980년대 초반부터 불어닥친 세계적인 海運不況을 맞이하여 國內 外航海運業界는 국제경쟁력면에서 크게 악화되었다. 이와같은 不況을 打開하기 위한 一環으로서 船舶의 運航原價管理에 철저를 기함으로써 對外原價 競爭力面에 있어서 比較優位를 確保할 수 있다.

한편 船舶保險料는 船社의 國際競爭力을 좌우하는 중요한 要素로서 船主의 船舶管理 여하에 따라 큰 차이가 생기는 國際費用¹⁾(International Cost)이다. 船舶保險料는 우리나라 전체 외항선사의 해운원가 구성비 가운데 평균 약 5%을 차지하고 있는 중요한 要素이다.²⁾ 그리고 船費의 構成比率을 보면, 1984년의 경우 保險料(14.6%)는 船員費(25.5%) 減價償却費(35.2%)와 더불어 3大 主要費用의 하나

1) 海運費을 國內費用(National Cost)과 國際費用(International Cost)으로 분류하면, 각 나라에 따라 差異가 있는 費用은 國內費用이고, 그 企業이나 船舶의 國籍에 無關하게 國際적으로 同一한 費用은 國際費用이 된다. 保險料는 國際費用이기는 하나 罹災率의 如何에 따라 큰 차이가 생기는 費用이다.

2) 한국선주협회, 해운연보(서울: 한국선주협회, 1986), p175

第2節 研究의 範圍 및 方法

우리나라 船舶保險市場에서는 500톤 미만의 小型船舶을 제외한 대부분의 船舶들은 英國 런던保險者協會 (Institute of London Underwriters)에서 制定한 協會期間船舶保險約款³⁾(Institute Time Clause, Hulls: 以下 I·T·C-Hulls 이라 칭함)을 기본으로 하여 付保되고 있다. 따라서 本研究에서는 實損補償을 原則으로 하는 損害保險制度에 비추어 異端이라 할 協定保險價額制度가 船舶保險에 있어서 船主에게 어떠한 영향을 미치는지를 協定保險價額이 船舶의 正常價額보다 낮을 경우와 높을 경우로 나누어, 1906년의 英國海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906; 以下 M·I·A라 칭함)과 I·T·C-Hulls (1.10.83)을 중심으로 하여 考察한다.

本研究는 주로 國內外的 기존자료에 의한 각종 文獻을 參考로 한 文獻調查方法에 의하였다.

本論文의 構成은 五章으로 되어 있으며 主要內容은 다음과 같다.

第一章은 本論文의 序論部分으로서 研究의 目的, 範圍 및 方法을 다루었다.

3) 런던保險者協會(Institute of London Underwriters:1884년創立)가 1988년 최초로 協會期間約款 - 船舶을 발표한 이래 이 約款은 100여년 동안 여러차례 개정되어 왔지만, 종래의 개정이 모두 1779년에 제정된 Lloyd's S·G Policy를 보완하기 위한 것이었던 데 反하여, 1983년의 개정은 Lloyd's S·G· Policy를 폐지함과 동시에 協會約款을 개정함으로써 船舶保險約款上 하나의 역사적 변혁을 가져왔다는데 그 의의가 있다고 할 수 있다. 舊約款인 I·T·C,Hulls (1/10/70)은 1983년 11월 30일 자정부터 그 사용이 폐지되고 새로운 約款인 I·T·C,Hulls (1/10/83)이 1983년 12월 1일부터 英國保險市場에 도입되었다.

第2章에서는 協定保險價額의 役割, 成立要件 및 그 効力을 考察하여, 協定保險價額의 固定化에서 生기는 問題點을 발견하기 위한 理論的 背景으로 삼았다.

第3章은 本論文의 核心部分으로서 保險期間 동안 保險價額의 固定化로 인하여 生기는 問題點에 대하여 考察하였다.

第4章에서는 協定保險價額과 船舶의 正常價額이 현저한 차이가 生길 때 保險者 및 被保險者는 協定保險價額을 變更할 수 있는지에 대하여 考察하였다.

第5章은 本研究의 結果를 要約하고 그 改善策을 제시한 結論部分이다.



第 2 章 協定保險價額의 理論的 背景

第 1 節 協定保險價額의 役割

損害補償에 있어서의 主된 要素는 損害의 크기와 補償의 범위이다. 전자의 결정기준이 되는 것은 保險價額이고 후자의 결정기준이 되는 것은 保險金額이다.

1. 保險價額

保險價額 (Insurable Value) 은 被保險利益⁴⁾을 경제적으로 評價한 價額으로 保險事故가 發生한 경우에 被保險者가 보상받을 수 있는 損害의 最高限度額이다. 만약 事故가 發生하지 않았다면 被保險者가 당연히 取得하는 경제적 評價額이므로, 被保險者가 保險價額을 超過해서 損害를 입을 수 없기 때문에 保險者에게 付保할 수 있는 最高限度額이다.⁵⁾

따라서 被保險者는 保險價額을 超過하는 直接損害를⁶⁾ 입을 경우란 있을 수 없다.

4) 被保險利益이란 保險의 目的物에 대해 特정의 경제주체가 갖는 이해 관계를 말한다. 즉 保險目的物에 일정한 위험이 發生하므로 경제상의 損害를 입을 우려가 있는 保險目的物과 被保險者와의 이해 관계를 말한다. 被保險利益은 事故의 種類, 事故發生의 客體 등 여러면으로 分類될 수 있으나 이해관계 發生事由에 따라 所有者利益, 擔保利益, 使用利益, 責任利益등이 있다.

5) 金峻憲 外, 新海上保險論 (서울: 法文社, 1986), p58.

6) 일반적으로 損害를 直接損害와 間接損害로 나누고 있다. 直接損害는 保險擔保危險에 의하여, 直接, 중간매개없이 發生한 損害를 말하고, 間接損害는 擔保危險에 의하여 새로운 중간요인의 매개를 통하여 發生하는 損害를 말하는 것이다.

그러나 費用利益이나 責任利益 등과 같은 消極財産에 관한 保險에 있어서는 費用이나 責任으로서 發生하는 損害는 일정하지 않기 때문에 保險價額을 미리 정할 수 없으며, 이와 같은 경우에는 保險者의 책임한도는 오직 保險金額에 의해서만 정해진다.

船舶保險에 있어서 保險價額은 保險期間中 일정하지 않다. 즉 時間의 경과, 場所의 이동, 市況의 變動등에 의하여 變한다. 保險價額은 保險期間中 어느 시점의 價額인가에 의하여 7) ① 保險者의 責任이 개시된 保險期間의 始期에 있어서의 價額을 保險價額으로 하는 경우, ② 保險期間中의 일정한 시점에서의 價額을 保險價額으로 하는 경우, ③ 損害發生時의 價額을 保險價額으로 하는 경우 등이다.

船舶의 保險價額의 결정시기는 理論上 到着主義⁸⁾가 妥當하나, 船舶이 沈沒하여 到着하지 않는 경우에 있어서 장래의 價額은 견적하기 곤란하기 때문에 발항주의⁹⁾를 채택하는 것이 4통례이다.¹⁰⁾

7) 木材榮一, 海上保險 (東京: 千倉書房, 1982), p46

8) 到着主義란 被保險者로 하여금 처음부터 損害가 發生하지 않았던 것과 마찬가지로 지위에 놓는 주의이다.

9) 발항주의란 被保險者로 하여금 保險事故로 인하여 損害를 입은 항해가 처음부터 기도되지 않았던 것과 같은 지위에 놓는 主義를 말한다.

10) Harry Atkins, Eldridge on Marine Poilcies (London: Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., 1983), p.83.; R.J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance, 6th ed.. (London: Pitman Publishing Ltd., 1986), p.128.

M·I·A. 第 16 條 ¹¹⁾에도, 保險證券에 明示規定이나 評價額이 없는 未評價保險證券의 경우에 船舶保險에 있어서의 保險目的物의 保險價額은 「船舶에 관한 保險에 있어서는 保險價額을 艙裝船具, 高級船員 및 普通船員用 食料品과 消耗品, 海員의 給料의 前渡金과 保險證券에 정한 航海나 海上事業에 대하여 船舶을 감항케 하기 爲하여 지출한 기타 일체의 船費 (지출한 경우) 를 포함한 위험개시시의 船舶의 價額에 위의 全體에 대한 保險의 費用을 加算한 金額이다.

汽船의 경우에는 保險價額은 상기의외에도 機械, 汽罐 및 石炭을 포함하며 또 被保險者의 所有에 속한다면 機關用 消耗品도 포함된다.

그리고 특수한 사업에 종사하는 船舶의 경우에는 특수사업에 필요한 보통의 의장품이 포함된다.]라고 規定되어 있다.

-
- 11) M.I.A. Sec. 16. Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows;
- (1) In insurance on ship, the insurable value is the value at the commencement of the risk, of the ship including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole.
- The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade.

理論上 船舶의 保險價額에 對해서는¹²⁾ ① 船舶은 원래 운임획득기구 (Freight earning machine) 이므로 그 價額은 장래 收得할 運賃의 現價, 즉 資本으로 환원한 價額에 그 사용년한이 다 되어 얻을 수 있는 처분가액을 計算한 것이어야 한다는 說, ② 新造船의 價額에서 사용년한 후의 처분가액을 公제하고, 그 新造 후의 연한에 대한 일정한 減價償却을 한 것을 保險價額으로 하여야 한다는 說, ③ 동종의 造船 또는 구입가액을 기초로 하거나 또는 곧 매각하여 얻을 수 있는 價額을 保險價額으로 한다는 說이 있다.

① 說은 일리는 있으나 運賃은 船舶을 所有함으로써 收得하는 것이 아니라 運送契約締結의 先제가 되는 것이며 또 船舶의 수급관계에 따라 현저하게 變動하는 것이므로 수년내지 수십년의 긴 세월에 걸쳐 이를 評價한다는 것은 사실상 타당성이 없으며, ② 說은 그 실행이 가능하고 船령의 全期間에 對해서 보면 반드시 不合理的하다고는 볼 수 없으나 騰落이 심한 船價의 評價方法으로서서는 適用치 못하며, ③ 說에 의한 구입가격으로 하면 그 價額은 과대하게 評價될 우려가 있다.

船舶保險에서는 위와 같은 어려운 점 때문에 船舶의 保險價額은 실제에 있어서는 선박가사의 감정에 의해서 評價된 것을 표준으로 하는 경우도 있으나 대부분은 당사자의 協定에 의하여 정해지는 것이 통례이다.

12) Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, 8th ed. (London: Witherby & Co. Ltd., 1982), p.149-150.;

한동호, 前掲書, pp.68 ~ 69

Damage) 를 입게 된다.¹⁷⁾

3. 協定保險價額

保險價額은 반드시 變動하지 않는 不變의 性質을 갖고 있는 것이 아니라 保險期間中에 市況의 變動에 따라 항상 變動하는 것이다.¹⁸⁾ <表 3 >

損害保險에서는 일반적으로 保險價額을 保險期間中 임의의 때 또는 事故發生 直前の 價額을 기준으로 하여 保險價額을 算定한다. 그러나 海上 保險과 같이 場所를 이동하는 船舶과 貨물이 대상인 保險에 있어서는 損害發生 地點과 損害發生 시점의 保險價額을 알 수 있다는 것이 곤란할



理論上 船舶의 保險價額에 對해서는¹²⁾ ① 船舶은 원래 운임획득기구 (Freight earning machine) 이므로 그 價額은 장래 收得할 運賃의 現價, 즉 資本으로 환원한 價額에 그 사용년한이 다 되어 얻을 수 있는 처분가액을 이산한 것이어야 한다는 說, ② 新造船의 價額에서 사용년한 후의 처분가액을 공제하고, 그 건조 후의 연한에 대한 일정한 減價償却을 한 것을 保險價額으로 하여야 한다는 說, ③ 동종의 造船 또는 구입가액을 기초로 하거나 또는 품 매각하여 얻을 수 있는 價額을 保險價額으로 한다는 說이 있다.

① 說은 일리는 있으나 運賃은 船舶을 所有함으로써 收得하는 것이 아니라 運送契約締結의 전제가 되는 것이며 또 船舶의 수급관계에 따라 현저하게 變動하는 것이므로 수년내지 수십년의 긴 세월에 걸쳐 이를 評價한다는 것은 사실상 타당성이 없으며, ② 說은 그 실행이 가능하고 선령의 全期間에 대해서 보면 반드시 不合理的하다고는 볼 수 없으나 騰落이 심한 선가의 評價方法으로서는 석연치 못하며, ③ 說에 의한 구입가액으로 하면 그 價額은 과대하게 評價될 우려가 있다.

船舶保險에서는 위와 같은 어려운 점 때문에 船舶의 保險價額은 실제에 있어서는 선박기사의 감정에 의해서 評價된 것을 표준으로 하는 경우도 있으나 대부분은 당사자의 協定에 의하여 정해지는 것이 통례이다.

12) Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, 8th ed. (London: Witherby & Co. Ltd., 1982), p.149-150.; 한봉호, 前掲書, pp.68 ~ 69

2. 保險金額

保險金額 (The insured amount) 이란 被保險利益에 損害가 發生한 경우, 保險者가 계약상 지급해야 할 損害補償責任의 最高限度額을 말한다.¹³⁾

損害는 被保險利益의 保險價額 이상으로는 發生하지 않으므로 保險價額을 초과해서 保險金을 지급하는 것은 被保險者가 입은 손해액 이상으로 지급하는 것이되므로 부당한 이득을 금지하는 保險의 본질에 위배된다.

그러나 損害防止費用과 같은 간접비용을 保險者가 부담할 경우에는 保險金額 이외의 간접비용을 지급함으로써 保險者가 지급하는 金額은 保險金額을 초과하는 수도 있다.

또한 船舶保險¹⁴⁾에 있어서는 火災保險에 있어서와는 달리 1회의 保險事故마다 保險金額을 한도로써 損害를 보상하기 때문에 保險期間中에

13) 金峻憲 外, 前掲書, p.61

14) 海上保險은 保險의 目的이 貨物이나, 선박이나에 따라서 적하보험과 船舶保險으로 분류된다. 船舶保險은 船舶을 保險의 目的으로 삼는 것으로서 그의 소유내지 운항에 수반해서 발생하는 각종의 이해관계를 被保險利益으로 하는 保險이다. 따라서 선비나 운임의 保險도 포함되는데, 협의로서는 船舶의 所有利益의 保險을 뜻하고 있다. 船舶保險의 대상이 되는 船舶은 상법에서 규정한 상행위를 目的으로 항해에 사용되는 船舶에 한하지 않고, 사회통념상 船舶이라 생각되는 것은 전부 포함한다. M·I·A·R·C·P 第15條에서는 「船舶이란 말은 船體, 船舶資材, 의장구 및 고급선원이나 보통선원용 소모품과 식료품을 포함하며, 특수무역에 종사하는 船舶의 경우에는 그 무역에 필요한 통상의 艤裝을 포함하고 또 기선의 경우에는 機械, 汽罐과 被保險者의 소유에 속하는 것이라면 石炭 및 機關用 消耗品도 포함한다」라고 규정되어 있다.

2) 그 이상의 保險事故가 發生하면 保險者의 補償額의 合計는 保險金額을 훨씬 초과하게 될 것이다.¹⁵⁾

保險金額이 保險價額과 같은 경우를 전부보험, 전자가 후자보다 적은 경우를 一部保險, 이와 반대의 경우를 超過保險 (Over insurance) 이라고 하며 이 경우에 그 超過部分은 無効가 된다.¹⁶⁾ 또 同一 被保險利益 및 同一 危險에 대하여 保險期間이 같은 두가지 이상의 保險契約이 존재하고 그 保險金額의 合計가 保險價額을 超過하는 때에는 이를 重複保險 (Double insurance), 超過하지 않을 경우에는 共同保險 (Co-insurance) 이라 하며 이 경우의 각각의 保險은 一部保險 (Under insurance) 이다.

保險金額의 약점은 保險價額이 時間의 경과와 市況의 推移에 따라 사실상 變動하고 있는데도 불구하고 保險金額은 固定되어 이 變化에 순응하지 못한다는 것이다. 그러므로 계약당시 被保險者가 全部保險에 가입하였다 할지라도 保險事故 이전에 發生한 價額의 變動에 의하여 때로는 일부보험 때로는 초과보험이 되므로 被保險者는 의외의 損害 (Windfall

15) 葛城照三, 前掲書, p.25

16) 다수의 保險者와 複數의 保險契約이 존재하는 경우 그 초과부분의 無効에 따른 保險者의 책임부담이 問題가 된다. 각 保險者의 責任額을 결정하는 방법에는 保險契約 締結時期가 빠른 保險者로부터 순차적으로 損害를 보상하는 優先主義 (Primary Coverage) 와 他保險者가 우선 責任을 부담하고 殘額이 있는 경우 보상책임을 지는 他保險主義 (Excess Coverage) 및 각 保險者가 비례부담하는 比例分擔主義 (Pro-rata Coverage)가 있다.

Damage) 를 입게 된다.¹⁷⁾

3. 協定保險價額

保險價額은 반드시 變動하지 않는 不變의 性質을 갖고 있는 것이 아니라 保險期間中에 市況의 變動에 따라 항상 變動하는 것이다.¹⁸⁾ <表 3 >

損害保險에서는 일반적으로 保險價額을 保險期間中 임의의 때 또는 事故發生 直前の 價額을 기준으로 하여 保險價額을 算定한다. 그러나 海上保險과 같이 場所를 이동하는 船舶과 貨물이 대상인 保險에 있어서는 損害發生 지점과 損害發生 시점의 保險價額을 알 수 있다는 것이 곤란할 뿐만 아니라 損害發生地 및 時間 자체가 不分明할 경우도 적지 않다.¹⁹⁾

그래서 海上保險의 保險價額은 保險者의 責任이 개시되는 때 또는 船積時의 價額으로 한다.²⁰⁾ 따라서 損害發生時의 保險價額도 保險者의 責任開始時의 價額과 同一하다.²¹⁾

그런데 保險者의 責任이 開時되는 때의 船舶의 價額 또는 船積의 場所 및 때에 있어서의 적하의 價格을 객관적으로 결정한다는 것이 곤란하기 때문에, 또 이를 정확히 결정하는 수고를 덜기 위해서 契約當事者의 合意에 의하여 保險價額을 협정하는 것을 인정하고 있다.

17) 勝呂弘, “保險評價額について, 損害保險研究, 第33卷, 第2號, 1981, P.8

18) 이를 保險價額可變의 原則이라 한다.

19) 木村榮一, 前掲書, p.47

20) 이를 法定保險價額이라 한다.

21) 이를 保險價額不可變의 原則이라 한다.

(단위 : 백만달러) 중고선박가격추이(총括)

단위 : 백만달러

	원화 불선 (선령 5년기준)						유조선 (선령 8년기준)			
	Full Container 1,600TEU	Ro/Ro 1,200 TEU	General 15,000 DWT	Bulker 30,000 DWT	Bulker 70,000 DWT	Bulker 120,000 DWT	Tanker 32,000 DWT	Tanker 80,000 DWT	Tanker 250,000 DWT	Combi 140,000 DWT
1980 평균	12.7	13.8	7.0	12.7	19.4	25.6	17.1	13.3	19.5	25.0
1981 평균	16.0	17.8	8.5	14.0	18.5	21.4	13.5	6.7	8.9	24.7
1982 평균	16.0	18.0	6.1	8.6	11.0	11.3	8.5	6.5	4.8	12.1
1983 평균	14.3	18.0	5.2	7.8	8.3	10.4	8.2	8.7	4.0	9.5
1984 평균	14.6	10.6	4.5	7.0	8.6	13.0	7.1	7.9	5.6	11.1
1985 평균	14.1	11.4	3.2	4.7	6.7	10.7	5.0	6.5	5.4	8.4
1986 평균	14.0	14.8	3.3	3.6	6.4	10.3	5.9	8.6	9.2	9.0
1987 평균	14.0	10.6	3.7	5.9	11.3	16.3	8.5	12.1	12.9	13.1
1987. 1	14.0	10.6	3.3	4.2	7.8	13.0	8.0	8.8	10.8	11.3
2	14.0	10.6	3.3	4.2	8.0	13.5	8.0	8.5	10.2	11.3
3	14.0	10.6	3.4	4.6	8.5	14.0	7.8	8.5	9.0	11.3
4	14.0	10.6	3.4	5.1	10.5	14.5	7.5	10.4	9.7	11.3
5	14.0	10.6	3.6	5.8	11.3	15.0	8.2	11.0	11.7	11.7
6	14.0	10.6	3.6	5.8	11.5	15.5	8.2	11.5	12.5	12.5
7	14.0	10.6	3.6	6.0	11.8	16.2	8.2	11.5	12.5	13.0
8	14.0	10.6	3.6	6.5	12.3	17.0	8.2	13.0	14.5	13.5
9	14.0	10.6	3.8	6.5	12.5	18.0	8.5	13.5	14.5	14.0
10	14.0	10.6	4.0	6.9	13.5	19.2	9.0	14.3	16.0	15.5
11	14.0	10.6	4.2	7.2	13.8	19.6	10.0	14.3	16.5	16.0
12	14.0	10.6	4.2	7.8	14.0	20.0	10.2	13.9	16.5	16.0

資料 : Lloyd's Shipping Economist

2. 保險契約 締結時 또는 事故 發生前에 協定

保險價額 評價의 必要性은 일반적으로 保險事故 發生의 경우이다. 그 밖의 경우에는 보통 超過保險의 存在與否를 결정하는데 있어 保險價額의 評價가 必要할 뿐이다. 保險價額이 保險事故 發生時에 當事者의 合意에 의해 協定되어도, 이것은 協定保險價額이 아니며 協定保險價額이 되기 위해서는 그 전에 協정되어야 한다. 保險價額의 協정은 保險契約 締結時에 행하여지는 것이 보통이나 保險者의 責任開始 후에 행하여져도 무방하다.



表 3 中古船價推移(總括)

단위 : 백만달러

	선화물선 (선령 5년기준)						유조선 (선령 8년기준)			
	Full Container 1,600TEU	Ro/Ro 1,200 TEU	General 15,000 DWT	Bulker 30,000 DWT	Bulker 70,000 DWT	Bulker 120,000 DWT	Tanker 32,000 DWT	Tanker 80,000 DWT	Tanker 250,000 DWT	Combi 140,000 DWT
1980 평균	12.7	13.8	7.0	12.7	19.4	25.6	17.1	13.3	19.5	25.0
1981 평균	16.0	17.8	8.5	14.0	18.5	21.4	13.5	6.7	8.9	24.7
1982 평균	16.0	18.0	6.1	8.6	11.0	11.3	8.5	6.5	4.8	12.1
1983 평균	14.3	18.0	5.2	7.8	8.3	10.4	8.2	8.7	4.0	9.5
1984 평균	14.6	10.6	4.5	7.0	8.6	13.0	7.1	7.9	5.6	11.1
1985 평균	14.1	11.4	3.2	4.7	6.7	10.7	5.0	6.5	5.4	8.4
1986 평균	14.0	14.8	3.3	3.6	6.4	10.3	5.9	8.6	9.2	9.0
1987 평균	14.0	10.6	3.7	5.9	11.3	16.3	8.5	12.1	12.9	13.1
1987. 1	14.0	10.6	3.3	4.2	7.8	13.0	8.0	8.8	10.8	11.3
2	14.0	10.6	3.3	4.2	8.0	13.5	8.0	8.5	10.2	11.3
3	14.0	10.6	3.4	4.6	8.5	14.0	7.8	8.5	9.0	11.3
4	14.0	10.6	3.4	5.1	10.5	14.5	7.5	10.4	9.7	11.3
5	14.0	10.6	3.6	5.8	11.3	15.0	8.2	11.0	11.7	11.7
6	14.0	10.6	3.6	5.8	11.5	15.5	8.2	11.5	12.5	12.5
7	14.0	10.6	3.6	6.0	11.8	16.2	8.2	11.5	12.5	13.0
8	14.0	10.6	3.6	6.5	12.3	17.0	8.2	13.0	14.5	13.5
9	14.0	10.6	3.8	6.5	12.5	18.0	8.5	13.5	14.5	14.0
10	14.0	10.6	4.0	6.9	13.5	19.2	9.0	14.3	16.0	15.5
11	14.0	10.6	4.2	7.2	13.8	19.6	10.0	14.3	16.5	16.0
12	14.0	10.6	4.2	7.8	14.0	20.0	10.2	13.9	16.5	16.0

資料 : Lloyd's Shipping Economist

이와 같이 保險契約 當事者間에 任意로 정한 保險價額을 協定保險價額 또는 保險評價額이라 하고, 이러한 協定保險價額을 保險價額으로 한 保險證券을 既評價保險證券 (Valued Policy) 이라고 하고 그렇지 않은 것을 未評價保險證券 (Unvalued) 이라고 한다. 船舶保險에 있어서는 既評價保險證券이 일반적이다.

따라서 당사자들은, 保險契約의 협정에 의해, 保險契約을 보다 신속하게 締結할 수 있고, 또 保險價額이 불확정하기 때문에 발생하는 不利益을 피할 수 있을 뿐만 아니라, 保險金額과 保險價額의 관계로부터 생기는 超過保險 또는 一部保險의 存在與否와 그 정도를 간명하게 할 수도 있다. 또한 船舶保險은 대부분이 全部保險이므로 協定保險價額은 保險料 算定の 基準이 된다.

保險評價額은 원칙적으로 당사자의 合意에 의해 임의의 수준에서 결정할 수 있다. 그러나 이것과 관련해서 問題가 되는 것은 變動하지 않는 保險評價額과 變動하는 保險價額과의 사이에서 두드러진 차이가 생기는 경우에 이것을 어떻게 처리할 것인가 이다.

第2節 協定保險價額의 成立要件

協定保險價額은, M·I·A. 第27條 第2項²²⁾에 의하면 「保險에 補償된 保險의 目的物에 대하여 保險證券上에 協정된 價額」이다. 그러나 이

22) M. I. A. Sec. 27(2)

(2) A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.

規定만으로는 協定保險價額의 概念을 明確하게 하는데는 不충분하다. 協定保險價額은 당사자의 協定에 의해, 保險契約 締結時 또는 保險事故 발생시에 일정한액이 保險에 付보된 利益의 保險價額으로서 확정되고, 사기 또는 詐악에 기초한 합의가 아닌 경우에 존재한다.

1. 당사자의 協定

保險價額이 協定되기 위해서는 契約當事者間에 合意가 있어야 한다. 이 合意는 실제의 保險價額 또는 法定保險價額이 그 協定保險價額과 일치되지 않는 사실이 立證된 경우에도 역시 후자를 保險價額으로 간주한다. 그리고 이 합의의 형식에 대해서는 法律上 아무런 제한이 없기 때문에 明示이건 默示이건 書面이건 口頭에 의하건 상관치 않는다.

또 반드시 保險評價額 및 協定保險價額 또는 기타 일정한 용어를 사용해야 하는 것은 아니다. 동시에 이 合意는 반드시 일정금액을 정할 필요는 없고, 일정한 保險價額을 산출하는 基準으로 정하는 것이면 충분하다.

그러나 保險金額을 정하는 것만으로는 保險價額의 協定을 인정하는 데는 不충분하다. 다만 特約에 의해 保險金額을 保險價額으로 간주하는 것은 가능하다.

요컨대, 保險價額의 協定이 존재하는지는 각 경우에 의해 결정할 사실 문제이며, 그 사실을 주장하는 쪽이 이것을 立證하여야 한다.²³⁾

23) 小町谷操三, 海上評價濟保險契約について, 損害保險研究, 第16卷, 第4號 p.6

2. 保險契約 締結時 또는 事故 發生前에 協定

保險價額 評價의 必要性은 일반적으로 保險事故 發生의 경우이다. 그 밖의 경우에는 보통 超過保險의 存在與否를 결정하는데 있어 保險價額의 評價가 必要할 뿐이다. 保險價額이 保險事故 發生時에 當事者의 合意에 의해 協定되어도, 이것은 協定保險價額이 아니며 協定保險價額이 되기 위해서는 그 전에 協정되어야 한다. 保險價額의 協정은 保險契約 締結時에 행하여지는 것이 보통이나 保險者의 責任開始 후에 행하여져도 무방하다. 그러나 保險者의 責任開始 후에 協定되는 경우에는 그 이후에 대해서만 協定保險價額으로서의 効力이 發生한다.²⁴⁾

M. I. A. 第 29 條 第 4 項²⁵⁾에는 「保險證券에 반대의 規定이 있는 경우를 제외하고, 그 價額의 確定通知가 損害通知後나 到達通知後까지 되지 않았을 경우에 그 保險證券은 確定通知의 保險의 目的에 관하여는 未評價保險證券으로서 處理되어야 한다.」라고 規定되어 있다.

특히, 海上保險에 있어서는 契約當時 保險評價額에 대한 合意만은 성립

24) 今材有, 海上保險契約法論 (上) (東京: 損害保險事業所, 1978), p. 472

25) M. I. A. Sec. 29(4)

(4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

상이나 評價額이 確定되지 않아 暫定價額의 상태로 保險을 開始하는 경우가 있다. 이러한 경우에는 그 保險이 未評價保險으로서 존속하나 暫定價額이 確定된 경우에는 保險開始의 시점까지 계속러 올라가 既評價保險이 존속하는 것으로 간주된다.²⁶⁾

3. 錯誤, 詐欺 혹은 強迫에 基礎한 合意의 경우

協定保險價額에 관한 合意가 당사자의 錯誤에 기초한 경우 그 錯誤가 意思表示의 요소에 관한 것, 즉 保險目的의 性質에 관한 것인 경우에는 無効가 되나 그것이 단순히 動機의 錯誤에 기초한 경우, 즉 表意者가 協定保險價額을 실제의 保險價額 또는 후자에 대한 일정비율을 설정하려고 하나 그 전제가 되는 후자의 評價를 잘못했을 경우에는 그 合意는 有效하다.

當事者の 詐欺 혹은 強迫에 의해 그 意思表示를 決意시킨 경우에는 表意者가 그 意思表示를 취소할 수 있다. 또 當事者の 일방이 상대방과 通謀하여 제 3 자에 대해 표시한 허위의 評價額도 無効이다.²⁷⁾

M·I·A. 第 27 條 第 3 項²⁸⁾ 에는 「本법에 별도의 規定이 있는 경우를 제

26) 勝呂弘, 前掲論文, pp.13 ~ 14.

27) 郭潤直, 民法概說 (서울: 博英社, 1988), p.95 ~ 96.

28) M.I.A. Sec. 27(3).

(3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.

외하고 사기가 없는한, 保險證券에 의하여 定하여진 價額은 保險者와 被保險者와의 사이에서는 損害가 全損이든 分損이든 不問하고 부보하려고 의도한 目的의 保險價額으로서 결정적인 것이다.] 라고 規定되어 있다.

이 規定에 의하면, 만약 詐欺가 있다면 그 協定保險價額뿐만 아니라 保險證券의 全部를 재평가 (re-open) 할 수도 있고 無効로 할 수도 있다.

그러나 保險證券이 詐欺로 인해 契約을 無効로 할 수 있다 할지라도 그 保險契約이 無効로 되지 않는 한 그 協定保險價額은 결정적이다. 그리고 保險者를 속일 目的으로 부보된 保險의 目的物이 過大評價된 경우에도 그 契約은 無効이다.²⁹⁾

第3節 協定保險價額의 効力

1. 保險價額을 隨時로 대신하는 効力

當事者의 협정에 의한 協定保險價額은 保險價額의 問題가 되는 대부분의 경우에 있어서 실제의 保險價額을 대신하고 결정력을 가진다.³⁰⁾

따라서 계약당시 혹은 보험기간중에 一部保險의 정도를 판단할 경우에도 協定保險價額은 基準이 되는 것이기 때문에 비록 保險金額이 保險價額을 초과해도 그것이 協定保險價額을 초과하지 않은 한 초과보험이 되지는 않는다.³¹⁾

29) R. J. Lambeth; op.cit., p.123

30) M. I. A. Sec.27

31) 加藤由作, 改訂海上被保險利益論 (東京, 新紀元社, 1951), p.101

賠償額의 과잉(保險者의 補償額도 全損된 경우와 全損된 경우를 不問하고 協定保險價額을 기초로 하여 算定한다. 또한 協定保險價額은 推定全損의 成立與否를 결정하는 損害의 기초가 된다. M. I. A. 第 27 條 第 4 項³²⁾ 에 의하면, 「協定保險價額은 保險證券에 별도로 정해져 있는 경우를 제외하고 推定全損의 성립여부를 결정하는데 결정적인 것은 아니다.」라고 規定되어 있다. 그러나 실질적으로 協定保險價額은 推定全損의 성립여부를 결정하는 價額으로서도 사용되고 있다.³³⁾

2. 當事者만을 拘束

協定保險價額은 이것을 協定한 當事者, 즉 保險者와 保險契約者 및 그 保險關係에 참여하는 被保險者만을 拘束한다. 被保險者의 死亡 혹은 保險目的物의 양도에 의해 被保險利益이 第 3 者에게 이전되는 경우에도, 協定保險價額은 이 第 3 者를 拘束한다.

그러나 保險關係이외의 第 3 者에 대해서는 協定保險價額의 効력이 미치지 않는다.

따라서 被保險者의 第 3 者에 대한 損害賠償金 또는 共同海損分擔金들에 대해서는 協定保險價額으로 대항하지 못한다.³⁴⁾ 被保險者가 第 3 者에게 청

32) M. I. A. Sec. 27(4)

(4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

33) I. T. C. - Hulls Sec. 19.

34) Michael J. Mustill & Jonathan C. B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., Vol. 1 (London: Stevens & Sons, 1981), p. 290

구하는 損害賠償請求金도 協定保險價額에 의해 算定되는 것은 아니다. 그러므로 만약 保險者로부터 보상받은 金額이상으로 損害가 發生한 경우에는 被保險者가 그 差額에 대해서 第3者에게 請求權을 가진다.³⁵⁾ 共同保險의 경우에 있어서는 特定保險者와 協定한 協定保險價額으로 다른 共同保險者에게 대항할 수 없다.³⁶⁾ 이 점은 重複保險의 여부를 판정하는 경우에도 같다. 예를 들면, 被保險者가 실제의 保險價額 ￦10,000의 船舶을 甲, 乙 두 保險者에게 付保했으나, 甲과의 契約은 協定保險價額 ￦12,000, 保險金額 ￦6,000의 기평가보험이고 乙과의 契約은 保險金額이 ￦6,000이지만 未評價保險이었다고 하면, 乙과의 契約은 重複保險이지만 甲과의 契約은 그렇지 않다.

3. 保險價額의 確定性

保險證券에 表示된 協定保險價額은 保險에 付保하려고 의도한 目的物の 保險價額에 대해서는 확정적 (Conclusive) 이다. 協定保險價額은 保險事故 發生時의 保險價額으로 간주되는 것이므로, 契約當事者는 保險事故 發生時의 실제가액을 立證하여 補償額을 문제삼는 것이 불가능하다. 이것을 「保險價額의 確定性」이라고 하지만, 協定保險價額의 効力에 관해서는

35) North of England Iron Steamship Insurance Association v. Armstrong (1870), Burnard v. Rodocanachi (1982)

36) Bruce v. Jones (1863)

各國의 법이 달리 規定하고 있다. 英法에 있어서는 「保險價額의 確定性」을 아주 명백히 規定하고 있다.

그러나 다음과 같은 경우에 있어서의 過大評價는 예외로 한다.³⁷⁾

- 1) 保險者를 속일 目的을 가지고 詐欺的으로 過大評價된 경우
- 2) 선의의 保險契約이 아니고 賭博保險이었던 것이 여러가지 사정에 의해 立證되는 경우
- 3) 被保險者의 詐欺는 없어도, 危險의 性質이 通常의 事業危險 (business risk) 에서 投機的 危險 (Speculative risk) 으로 變更되도록 過大評價되어 있고, 이것을 당연히 保險者에게 告知해야 하는 중요한 사실인데도 불구하고 이 사실을 告知하지 않았을 경우^{38) 39)}

그런데 英法上에는 앞의 모든 사항들이 保險契約의 有効性 자체에 위

37) Michael J. Mustill & Jonathan C.B., Gilman, op. cit., p.293.

38) Mathie v. Argonaut marine Insurance Co, Ltd. (1924); Ionides v. Pender (1874)

39) 이 경우 (3項) 船舶保險에서의 過大評價는 積貨保險에서의 過大評價와 구별된다. General Shipping and Forwarding Company and Another v. British General Insurance Co.Ltd.(1923) 사건에서 船舶의 市場價額은 1,500 수준이었는데도, 5,000 로 평가되어 그 평가액중 2,000 에 대하여 보험자에게 付保되었다. 그후 船舶은 Skerries 근해에서 전손되었으며, 保險者에 의해 제기된 항변의 하나가 過大評價額이었다. 이 사건에서 船舶이 市場價額의 2배정도로 상당히 過大評價되었지만 保險者는 그 船舶의 所有者와 마찬가지로 그 船舶의 市場價額을 전적할 수 있었다. 그러므로 그 船舶은 현저한 過大評價는 있었지만 詐欺는 없었다. 그러므로 協定保險價額은 확정적이다.

배 된다. 위의 어느 한 項目에라도 적용되는 때는 契約 自體가 無効가 되는 것이며, 協定保險價額을 未評價保險으로 간주하여 재평가하지는 않는다.

그러므로 英法에서는 일단 협정된 保險價額은 市場價額의 變動, 그 밖의 이유에 의해 保險契約締結 당시와 損害發生時的 巽가가 현저히 다르거나, 현저히 過大評價된 경우에도, 이 이유만으로 協定保險價額을 재평가할 수 없다. 예컨대 *Barker v. Janson* (1868) 사건에 있어서, “船舶保險契約이 선의로 締結되는 경우에는 그 協定保險價額은 구속력이 있다.” 라고 판결하였다. 이 사건에 있어서, £ 8,000 로 協定된 船舶에 대하여 保險金額 £ 6,000 로 期間保險이 締結되었으나 그 船舶은 이미 推定全損이 될 만큼 심하게 손상을 입었다는 사실을 契約當事者는 알지 못했고 그 船舶은 保險期間中에 擔保危險에 의하여 전손되었다. Boil 수석판사는 판결에서 다음과 같이 말하였다. 「이 사건에서 當事者는 期間保險證券에 합의하였으며, 또한 付保된 保險證券 개시시에 그 船舶이 어떠한 상태에 있더라도 船舶의 價額을 일정금액으로 할 것에 合意하였다. 선의로 합의한 當事者는 그 協定保險價額에 기꺼이 구속받기를 원한다. 契約當事者의 合意가 그와 같은 것이라면 재판소가 어떤 원칙에 의해 그와 같은 합의를 취소하겠으며 또한 그것이 정당화되겠는가? 」

4. 被保險利益을 創設하지 못함

위의 保險價額의 確定성이 保險價額의 대상에 대해 被保險者가 被保險利益을 가졌는지 또는 그 被保險利益이 현실의 危險에 노출되는지의 여

는 않는다. 또한 보험증권상의 評價額의 대상인 被保險利益의 일부만이 위험에 노출되어 있는 경우에는 被保險者는 損害發生의 경우, 評價額의 비례부분의 金額에 대해서만 保險者로부터 補償받을 수 있다.⁴²⁾



42) The Main (1894) 사건에서, 全被保險利益 (Full interests)의 실제가액은 ₩ 3,250 이었고, 그것은 保險證券上 ₩ 5,500 으로 평가되었다. 그러나 危險에 노출된 실제가액은 ₩ 2,298 이므로 保險證券에서의 評價額은 ₩ 3,889 에 비례하여 감액된다. 그리고 이 金額이 保險者가 보상하는 최고한도액이다.

第3章 協定保險價額의 固定化에 따른 問題點

第1節 協定保險價額의 固定化에 따른 問題點의 發生

第1節 協定保險價額의 固定化에 따른 問題點의 發生



그런데 共同海損과⁴⁴⁾ 海上保險은 現在 밀접한 관계가 있다고 하나 원래 양자는 별개의 것이며, 그沿革도 다르다. 共同海損은 海上保險契約의 存在與否와 상관없이 成立하며, 이해관계자는 共同海損에 대한 分擔責任을 지지 않으면 안된다. 共同海損의 分擔關係는 保險과는 전혀 관계가 없는 海法에 의하여 精算된다.⁴⁵⁾

그러나 대부분의 경우, 船舶 및 적하에는 海上保險契約이 맺어져 있으며, 共同海損이 保險者의 損害補償範圍에 속하는 한 海上保險과 共同海損은 관련성이 있다.⁴⁶⁾

이 점에 대하여 M.I.A. 제 66 조 제 5 항⁴⁷⁾에는 「保險證券에 明示의 特約이 있는 경우를 제외하고, 피보험자가 보험의 目的에 대하여 共同海損分擔金을 지불하였거나 또는 지불할 責任을 질 경우에는 피보험자는 이것을

44) 共同海損에 관하여는 상법 제 832 조에서 제 842 조까지 언급되어 있음

45) N.G. Hudson & J.C. Allen, Marine Claims Handbook, 4th ed. (London: Lloyd's of London Press Ltd., 1984), p.12.

「共同海損의 분담방법, 정산등은 운송약관에 따라 1974년 요오크·엔트워프규칙(The York-Antwerp Rules, 1974)에 따르고 있다.」

46) 宋基澈, 海上保險論.(博英社: 서울, 1985), p.282.

47) M.I.A. Sec. 66 (5)

Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.

保險者로부터 회수할 수 있다。」라고 규정되어 있다.

이러한 共同海損分擔金은 항해단체의 구성원인 피보험자들의 희생 또는 비용의 의해서 구조된 것들 각자 계산의 價額에 정확히 비례한다. 이 財産의 價額이 共同海損分擔價額이며, 그 항해 종료시의 실제순가액(actual net value)을 기준으로 해서 결정된다.⁴⁸⁾

그런데 海上保險契約에 있어서 保險者가 피보험자에게 보상하는 기준이 되는 金額은 保險金額이며, 이것은 계약체결시 또는 발행시의 시가를 기준으로 하여 協定된 保險價額이다.⁴⁹⁾

그러므로 共同海損分擔額과 協定保險價額은 일치하지 않는다. 共同海損分擔價額은 共同海損 精算의 기준이 되는 價額이며, 協定保險價額은 保險者의 損害補償의 기준이 되는 價額이다.

따라서 保險者는 共同海損分擔價額에 의해서 算出된 共同海損分擔金의 全額을 보상할 의무는 없다. 만약 被保險船舶이 共同海損分擔價額의 全額으로 付保되어 있다면 被保險者의 共同海損分擔金 全額에 대해서 保險者는 보상할 責任이 있다. 그러나 被保險船舶이 共同海損分擔價額의 일부만이 付保되어 있다면 共同海損分擔金額에 대한 保險者의 보상 책임은 共同海損分擔價額에 대한 協定保險價額의 비율에 共同海損分擔金을 곱한 金額이므로 다음과 같이 할 수 있다.⁵⁰⁾ 즉

48) Y.A.R. (1974) G 條

49) 船舶保險은 대부분 全部保險이므로 全部保險임을 전제로 함

50) M.I.A. Sec. 73(1)

$$\text{保險金} = \text{共同海損分擔金額} \times \frac{\text{協定保險價額}^{51)}}{\text{共同海損分擔價額}} \text{이다.}$$

이 原則은 Balmoral steamship Co. Ltd v. Marten (1902) 사건에서 확립되었다. 이 사건에서 船舶의 共同海損分擔價額은 £ 33,000에 지나지 않았다. 船主가 保險者로부터 船舶의 共同海損分擔金の 全額을 補償받으려고 제기한 소송에서 貴族院 (House of Lords)은 協定保險價額이 구속적이며, 船主는 船舶의 共同海損分擔金の 40분의 33 만을 補償받을 權利가 있다고 판결하였다.⁵²⁾

그런데 單獨海損 損害가 관련되는 경우에는 共同海損分擔價額으로부터 공제되는 單獨海損 損害는 協定保險價額으로부터 공제되지 않으면 안되지만, 單獨海損 損害가 保險者로부터 補償되지 않는 것이라면 協定保險價額으로부터도 공제되지 않는다.⁵³⁾ 예를 들어 船舶의 正常價額이 £ 100,000 인 데도 協定保險價額이 £ 80,000 인 保險에 付保하고 單獨海損 損害의 수선비 £ 20,000 를 保險者로부터 회수할 수 있는 경우를 살펴보자

共同海損分擔價額		協定保險價額	
船舶의 正常價額	£ 100,000	協定保險價額	£ 80,000
修繕費	£ 20,000	修繕費	£ 20,000
	£ 80,000		£ 60,000

51) 一部保險일 경우에는 協定保險價額대신 保險金額이다.

52) Michael J. Mustill Jonathan C.B. Gilman, op. cit., p.291

53) 英國海損精算人協會 실무규칙 B 33 조에도 같은 취지로 규정되어있다.

同條第(三)款規定賠償額爲 50,000 元時，則該項協定保險價額之價值，即爲 50,000 元。

又依海損保險契約之解釋，依海損保險法第 11 條之規定，除「單獨海損絕對不賠償條件 (Free from Particular Average absolutely)」及「全部擔保條件 (Free of damage absolutely)」外，「單獨海損」扣除「修繕費」協定保險價額之金額，即爲保險人應賠償之金額。而「共同海損」則依海損保險法第 12 條之規定，其共同海損分擔價額爲

£ 80,000 元。又依海損保險法第 13 條之規定，共同海損分擔價額，協定保險價額

之百分之 80,000 元。故依海損保險法第 13 條之規定，共同海損分擔金額，即爲 64,000 元。

又依海損保險法第 14 條之規定，共同海損分擔金額，即爲 64,000 元。故依海損保險法第 14 條之規定，共同海損分擔金額，即爲 64,000 元。



34) M.I.A. Sec. 7(1)

(1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution in the subject matter liable to contribution is insured for its full contributory value; but if such subject-matter be not insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under-insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.

(가) 保險證券에 명시된 특약이 있는 경우를 제외하고 被保險자가 共同海損分擔金を 지불하였든가 또는 지불할 責任을 질 경우에, 分擔義務가 있는 保險의 目的이 그 分擔價額의 全額에 대하여 付保되어 있을 때에는 損害補償의 한도는 그 分擔額의 全額이다. 이에 반하여 그러한 保險의 目的이 그 分擔價額의 全額에 대하여서 付保되지 않았을 경우나 그러한 保險의 目的의 일부만이 付保되었을 경우에는 保險자가 지불하여야 할 補償額은 一部保險의 비율에 의하여 減額되어야 한다. 그리고 分擔價額에서 공제되는 單獨海損 損害가 있고 保險자가 그 補償責任을 부담하는 경우, 保險자가 責任을 지는 分擔金額을 確定하기 위해서는 그 金額을 協定保險價額에서 공제하지 않으면 안된다.

위에서의 原則을 例를 들어 살펴 보자.

例) 協定保險價額 ￦ 70,000 로 付保된 船舶이 被保險危險으로 損害를 입고 피난항에 입항하여 그곳에서 共同海損(￦ 25,000)과 單獨海損(￦ 15,000) 수리를 실시했으며, 항해종료시의 船舶의 正常價額은 ￦ 95,000 이고 總共同海損分擔金은 ￦ 50,000 이었다. 이 경우 船主가 부담해야 할 共同海損分擔金중 保險者로부터 補償받을 수 있는 金額은 다음과 같다.

共同海損分擔價額	協定保險價額
船舶의 正常價額…… ￦ 95,000	協定保險價額…… ￦ 70,000
修繕費	單獨海損 ￦ 15,000
船舶의 희생손해 (共同海損)	￦ 55,000
…………… ￦ 25,000	

중 船舶의 犧牲損害에 대한 것을 제외한 殘額에 대해서는 그 殘額의 55/80 만 保險者로부터 補償받을 수 있다.

따라서 船舶保險者의 補償責任은 다음과 같다.

船舶의 犧牲損害에 대한 船舶에의 할당액 :

$$\frac{\text{船舶의 共同海損分擔價額 } \text{₩ } 80,000}{\text{總共同海損分擔價額 } \text{₩ } 200,000} \times \text{船舶의 犧牲損害 } \text{₩ } 25,000$$

$$= \text{₩ } 10,000$$

船舶의 共同海損分擔金の 殘額

船舶의 總共同海損分擔金	.....	₩ 20,000
船舶의 犧牲損害에 대한 船舶에의 할당액	.....	₩ 10,000
共同海損分擔金の 殘額	.....	₩ 10,000
保險者로부터 補償받을 수 있는 金額	.....	$\frac{55,000}{80,000} \times 10,000 = \text{₩ } 6,875$
共同海損에 대한 保險者의 總責任額	.....	₩ 16,875
船主가 부담해야할 金額	.....	₩ 20,000 - ₩ 16,875 = ₩ 3,125

(단 자기부담책임조항 (deductible clause)은 계산의 편의상 생략했음)

그러므로 共同海損으로 인해 발생한 費用中에서 船舶의 總分擔金中 船主가 保險者로부터 補償받을 수 있는 金額은 ₩ 16,875 이고 船主자신이 부담해야 할 金額은 ₩ 3,125 이다.

\$ 180,000 중 過小評價된 \$ 500,000 에 해당하는 救助費 \$ 60,000

($\$ 180,000 \times \frac{500,000}{1,500,000} = \$ 60,000$) 를 船主는 單獨으로 부담해야만 한다.

앞의 (1), (2)에서 살펴본 바와 같이, 共同海損分擔金 및 救助料 算定의 경우 선주는 사실 全部保險으로 船舶을 保險에 가입했지만 契約당시 保險價額을 過小評價하거나, 또는 保險期間中 市況의 變動에 의한 船舶價額의 暴騰으로 인하여 協定保險價額이 실제가액보다 현저하게 낮을 경우 다음과 같은 問題點이 있다.

첫째, 共同海損 發生時 船主는 船舶의 共同海損分擔金중 保險者로부터 補償받을 수 있는 金額은 共同海損分擔價額에 대한 協定保險價額의 비율에 船舶의 共同海損分擔金을 곱한 金額이고⁵⁸⁾, 나머지 保險者로부터 補償받을 수 없는 船舶의 共同海損分擔金⁵⁹⁾은 船主 자신이 부담하지 않으면 안된다.

둘째, 海難事故로 인하여 船舶이 좌초되었다가 救助된 경우, 船主가 救助者에게 지급하여야 할 金額은 救助契約에 의한 金額 全額이지만, 船主가 保險者로부터 補償받을 수 있는 金額은 救助된 船舶의 正常價額에 대한 協定保險價額의 비율에 救助料를 곱한 金額⁶⁰⁾이다. 그러므로 船主

58) 즉 保險金 = $\frac{\text{協定保險價額}}{\text{共同海損分擔價額}} \times \text{船舶의 共同海損分擔金}$ 이다.

59) 즉 $\frac{\text{共同海損分擔價額} - \text{協定保險價額}}{\text{共同海損分擔價額}} \times \text{船舶의 共同海損分擔金}$ 이다.

60) 즉 保險金 = $\frac{\text{協定保險價額}}{\text{船舶의 正常價額}} \times \text{救助料}$ 이다.

61) 保險契約에 賠償限度(손해액)는 救助料(救助料)을 船主(船主)의 負擔해야 한다.

2. 損害防止費用(算定)의 경우

損害防止費用(Sue and Labor charges)⁶²⁾은 保險契約에 부수하는 損害防止義務를 이행하는데 있어서 被保險者가 입은 費用이다. 保險事故로부터 직접받은 保險損害는 아니고, 그 保險損害를 防止, 경감하기 위하여 被保險者가 지출하는 費用損害이므로 당연히 保險者가 負擔해야하는 性質의 것도 아니다.

그러나 公平의 觀念에서 오늘날 어느 나라에 있어서나 이 費用을 保險者에게 부담시키는 規定을 설정하고 있다.⁶³⁾

이 損害防止費用에 대하여 M.I.A. 제 78 조⁶⁴⁾에는 다음과 같이 규정하고 있다.

61) 즉 $\frac{\text{船舶의 正常價額} - \text{協定保險價額}}{\text{船舶의 正常價額}} \times \text{救助料}$ 이다.

62) 損害防止義務란 被保險目的物이 保險者가 擔保하는 위험에 처해 있는 경우 마치 그 被保險目的物이 付保되지 않은 경우와 같이 保險의 目的에 생기는 모든 損害를 防止하고 경감시키기 위해 該 保險者 및 被保險者가 가능한 範圍의 합리적 조치를 취할 의무로서, 이는 법률에 의하여 규정된 의무이다.

63) 日本 제 680 조 제 1 항, 독일상법 제 834 조 제 3 호 및 제 4 호, 불란서 保險契約法 제 42 조

64) M.I.A. Sec. 78

(1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the

(1) 保險證券에 損害防止約款이 있는 경우에는 이 약款에 의한 합의는 保險契約을 보충하는 것으로 간주하고 被保險者는 이 약款에 따라 정당한 지출한 비용을 保險者가 全損에 대하여 지불하였거나 또는 보험의 목적이 全損 또는 일정 비율 미만의 單獨海損 不擔保의 條件으로 부보되어 있었던 경우일지라도 保險者로부터 회수할 수 있다.

(2) 本法이 규정한 共同海損損害, 共同海損分擔額 및 救助料는 損害防止約款에 의하여 회수할 수 없다.

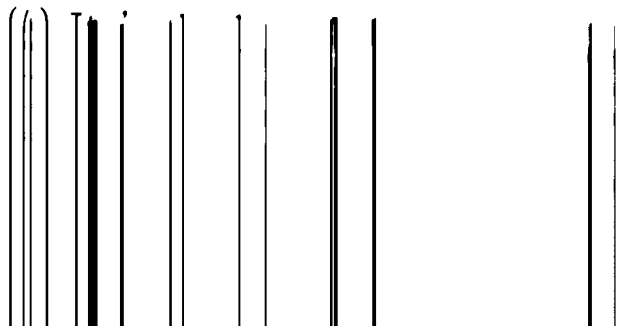
(3) 保險證券에 의해서 담보될 수 없는 損害를 防止하거나 또는 경감하기 위하여 지출한 비용을 損害防止約款에 의하여 회수할 수 없다.

(4) 損害를 防止하거나 또는 경감하기 위하여 合理的인 조치를 취하는 것은 모든 경우에 있어서 被保險者 및 그 대리인의 의무이다.

insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

(2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.

(3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.



인 (Sue and Labor charges) 救助料(船主) 費用이 부담해야 된다.

2. 損害防止費用 算定の 경우

損害防止費用 (Sue and Labor charges)⁶²⁾ 은 保險契約에 부수하는 損害防止義務를 이행하는데 있어서 被保險者가 입은 費用이다. 保險事故로부터 직접받은 保險損害는 아니고, 그 保險損害를 防止, 경감하기 위하여 被保險者가 지출하는 費用損害이므로 당연히 保險者가 부담해야하는 性質의 것도 아니다.

그러나 公平의 觀念에서 오늘날 어느 나라에 있어서나 이 費用을 保險者에게 부담시키는 規定을 설정하고 있다.⁶³⁾

이 損害防止費用에 대하여 M.I.A. 제 78조⁶⁴⁾ 에는 다음과 같이 규정하고 있다.

61) $\frac{\text{船舶의 正常價額} - \text{協定保險價額}}{\text{船舶의 正常價額}} \times \text{救助料}$ 이다.

62) 損害防止義務란 被保險目的物이 保險者가 擔保하는 위험에 저해되는 경우 마치 그 被保險目的物이 付保되지 않은 경우와 같이 保險의 目的에 상응한 모든 損害를 防止하고 경감시키기 위해서 保險者 및 被保險者가 상당한한 최선의 철회를 취할 의무로서, 이는 법률에 의하여 규정된 의무이다.

63) 日本 제 680 조 제 1 항, 독일상법 제 834 조 제 3 호 및 제 4 호, 불란제 保險契約法 제 12 조

64) M.I.A. Sec. 78

(1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the

(1) 保險證券에 損害防止約款이 있는 경우에는 이 約款에 의한 합의는 保險契約을 보충하는 것으로 간주하고 被保險者는 이 約款에 따라 정당하게 지출한 비용을 保險者가 全損에 대하여 지불하였거나 또는 보험의 目的이 全損 또는 일정 비율 미만의 單獨海損 不擔保의 條件으로 부보되어 있었던 경우일지라도 保險者로부터 회수할 수 있다.

(2) 本法이 규정한 共同海損損害, 共同海損分擔額 및 救助料는 損害防止 約款에 의하여 회수할 수 없다.

(3) 保險證券에 의해서 담보될 수 없는 損害를 防止하거나 또는 경감하기 위하여 지출한 비용을 損害防止約款에 의하여 회수할 수 없다.

(4) 損害를 防止하거나 또는 경감하기 위하여 合理的인 조치를 취하는 것은 모든 경우에 있어서 被保險者 및 그 대리인의 의무이다.

insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.

- (2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.
- (3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause.
- (4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

보험계약의 목적물이 다른 목적물과 함께 損害防止의款을 負擔證明하는 必要가 無ければ 損害防止費用은 被保險者가 協定保險價額을 超過하여 損害防止費用을 負擔할 必要를 有하지 不한다. 이 項에서 船舶은 共同海損分擔金 및 救助料에 있어서는, 保險의 目的物이 그 分擔價額의 全額에 對해서 不足되지 않고 일부만이 付保되었을 경우에는 M.I.A. 第 73 條에 의하여 일부보험 (under-valuation)의 비율에 따라 補償된다.

그러나 위 約款에 의하면, 損害防止費用은 保險目的物의 실제가액이 協定保險價額을 超過하여도 全부보험인 경우에는 損害防止費用 全額이 補償된다.⁶⁵⁾

예컨대 協定保險價額이 10억원이고 保險金額도 10억원인 全部保險인 경우에는 船舶의 실제가액이 13억원이라 하나라도 保險者는 실제로 발생한 損害防止費用의 全額을 負擔하게 된다.

그러나 保險金額이 保險價額보다 낮은 일부보험 (Under insurance)인 경우에, 保險者는 保險金額의 保險價額에 대한 비율로 損害防止費用을 負擔하게 된다.⁶⁶⁾

이상의 損害防止費用에 대한 補償原則은 제 1 차 세계대 進중에 保險證券 本文上에 損害防止條項의 도입으로 일부 변경되었다.⁶⁷⁾

65) R.J. Lambeth, op. cit., p.386

66) Dixon v. Whitworth (1879)

67) Victor Dover, Analysis of Marine Insurance Clause, 8th ed. (London: H.F. & C. Witherby Ltd., 1960), p.68

I.T.C. - Hulls (1. 10. 83) 第13條 第4項⁶⁸⁾에는 損害防止費用의 補償方法에 대하여 다음과 같이 규정되어 있다.

이 約款 13에 의거하여 費用을 지출했을 경우에 이 保險契約에 의한 責任額은 그 費用가운데 이 保險證券에 기재된 船舶價額에 대한 이 保險證券의 保險金額 비율 혹은 船舶의 價額이 保險證券에 기재된 同船舶의 價額을 초과했을 경우에는 비용지출을 필요케 한 사고의 발생시에 있어서의 船舶의 價額에 대한 본 保險證券의 保險金額 비율을 초과할 수 없다. 保險者가 全損保險金の 請求를 승인했을 경우, 이 保險契約하에서 補償된 재산이 救助되었을 때에는 上段의 여러 규정은 損害防止費用이 救助된 前記財産의 價額을 超過하지 않는 한 적용되지 않으며, 또한 超過했을 경우에는 財産의 價額을 超過하는 費用額에 대해서만 적용된다.

68) I.T.C. - Hulls Sec. 13(4)

When expenses are incurred pursuant to this Clause 13 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein, or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value.

이 約款에서 損害防止費用에 대한 保險者의 補償原則은 M.I.A. 第 78 條에 規定되어 있는 補償原則과는 다소 차이가 있다. 이 約款에서 損害防止費用에 대한 保險者의 補償責任은 本 保險証券上의 協定保險價額에 대한 保險金額의 비율에 損害防止費用을 곱한 金額이고, 船舶의 正常價額이 協定保險價額을 초과했을 경우에는 費用支出을 필요케 한 사고 발생시에 있어서의 船舶의 正常價額에 대한 保險金額의 비율에 損害防止費用을 곱한 金額이다. 즉

$$\frac{\text{保險金額}}{\text{船舶의 正常價額 또는 協定保險價額中的 높은 편}} \times \text{지출한 損害防止費用이다.}$$

그런데 船舶保險은 대부분 全部保險이므로, 실질적으로는 船舶의 正常價額이 保險價額보다 높은 경우, 損害防止費用에 대한 保險者의 補償責任은 船舶의 正常價額에 대한 協定保險價額의 비율에 損害防止費用을 곱한 금액이다. 즉 지출한 損害防止費用 $\times \frac{\text{協定保險價額}}{\text{船舶의 正常價額}}$ 이다.

그러나 損害防止費用의 支出을 必要로 했던 分損害事故의 발생후에 다시 全損害事故가 발생했을 경우에는 그 分損害事故 또는 全損害事故 發生時에 있어서의 船舶의 正常價額이 協定保險價額보다 높다는 이유로서, 保險者가 損害防止費用을 앞에서는 같이 비례보상한다는 것은 被保險者에게 다소 불리한 것이다.

따라서 保險者가 全損金의 請求를 승인했을 경우에는 損害防止費用에 대한 앞에서는 比準賠償의 原則적으로 적용되자 였고, 損害防止費用이 全損된 賠償의 價額을 超過하는 費用額에 대해서만 全損金의 비례보상의 原則이 적용된다.

이하 賠償請求 額을 들이 살펴보기

例 1) 아래와 같은 一部保險 (under insurance)의 경우, 保險者는 損害防止費用에 대하여 다음과 같이 보상한다.

保險金額 ₩ 400,000

協定保險價額 ₩ 500,000

船舶의 正常價額 ₩ 500,000

損害防止費用 ₩ 5,000

損害防止費用中 保險者가 支給할 金額 ₩ 4,000

$$₩ 5,000 \times \frac{₩ 400,000}{₩ 500,000} = ₩ 4,000$$

損害防止費用中 船主가 부담해야 할 金額 ₩ 1,000

$$\frac{₩ 500,000 - ₩ 400,000}{₩ 500,000} \times ₩ 5,000 = ₩ 1,000$$

例 2) 아래와 같이 船舶을 全部保險으로 保險에 부보했으나 協定保險價額이 船舶의 正常價額보다 낮은 경우 (under-valuation) 保險者는 被保險者가 지출한 損害防止費用에 대하여 다음과 같이 보상한다.

保險金額 ₩ 500,000

協定保險價額 ₩ 500,000

船舶의 正常價額 ₩ 600,000

損害防止費用 ₩ 6,000

損害防止費用中 保險者가 지급할 金額 ₩ 5,000

$$\frac{₩ 500,000}{₩ 600,000} \times ₩ 6,000 = ₩ 5,000$$

損害防止費用中 船主가 부담해야 할 金額 ₩ 1,000

$$\frac{₩ 600,000 - ₩ 500,000}{₩ 600,000} \times ₩ 6,000 = ₩ 1,000$$

고, 이 때의 손실(船舶을 포함한) 보험금을 받는다. 被保險者는 損害防止費用(救助된 財産)의 被保險船舶은 損害防止費用의 1배(救助된 財産의 1배)의 경우 保險者는 損害防止費用을 被保險者에게 차지한다.

保險金額 £ 400,000

協定保險價額 £ 400,000

船舶의 正常價額 £ 500,000

損害防止費用 £ 5,000

救助된 財産의 價額 (Net proceeds) £ 1,000

a. 損害防止費用

£ 5,000

b. 救助된 財産의 價額 -) £ 1,000

£ 4,000

c. 損害防止費用中 保險者가 지급할 金額 £ 1,000

d. 조과분에 대한 비례보상액 £ 3,200

$$\frac{£ 400,000}{£ 500,000} \times £ 4,000 = £ 3,200$$

(이 때 救助된 財産은 保險者가 차지한다. 그러나 실질적으로 구조된 財産은 被保險者가 차지하고 保險者는 그 금액만큼 금액하여 보상한다.)

e. 保險者의 지급합계액

全損保險金 £ 400,000

損害防止費用 -) £ 1,200

£ 404,200

f. 損害防止費用 중 船主가 부담해야 할 금액 : ₩ 800

$$\frac{₩ 500,000 - ₩ 400,000}{₩ 500,000} \times 4,000 = ₩ 800$$

앞에서 살펴본 바와 같이 계약 당시 被保險船舶의 價額을 過小評價하거나 保險期間중 市況의 變動으로 인한 船舶價額의 폭등으로 船舶의 協定保險價額이 正常價額보다 현저히 낮은 경우, 保險者는 船主가 지출한 損害防止費用 중 船舶의 正常價額에 대한 協定保險價額의 비율에 損害防止費用을 給한 金額만 보상에 준다.

그러므로 船主는 損害防止費用 중 船舶 正常價額과 協定保險價額과의 차액의 正常價額에 대한 비율에 損害防止費用을 給한 費用⁶⁹⁾을 부담해야 하는 問題點이 있다.

3. 衝突損害賠償金 補償의 경우

衝突에 의하여 被保險船舶이 입은 物的損害는 船舶 소유자의 保險에 있어서는 직접손해이므로 船舶保險者는 이를 보상하여야 한다. 그러나 被保險船舶의 소유자가 상대선의 소유자에 대하여 법률상 부담하는 損害賠償金은 保險의 目的인 被保險船舶에 생긴 所有者利益의 損害가 아니므로 船舶 所有者利益에 대한 保險者는 이와 같은 損害를 보상할 責任이 없다. 이러한 견해는 De Vaux v. Salvador (1836) 사건의 판결 결과로 명확하게 되

69) 즉 損害防止費用 $\times \frac{\text{船舶의 正常價額} - \text{協定保險價額}}{\text{船舶의 定常價額}}$ 이다.

있다.⁷⁰⁾ 이 事件은 Hooghly 江에서 船舶 La Valcur 號와 Forbes 號가 衝
つ하여 兩 船舶이 손상을 입었다. 仲裁에 회부한 결과 각 船舶은 損害 總
額의 半額을 각각 負擔하도록 裁定(Arbitration)이 成立되어 La Valcur
號가 상대선박 측에게 衝突損害賠償金을 支拂하고 被保險者는 이러한 損害
가 '해상 高유의 위험' 으로 因해 발생한 單獨海損이라고 주장하여 保險
者에게 保險金을 請求하였다. 그러나 王座裁判所(Court of king's Bench)
에서는 '해상 高유의 위험' 으로 因한 필연적인 결과도 아니며, 또한 직
접적인 결과도 아니고 오직 국제법의 규정에 의하여 發生한 損害라고 해
석하여 保險金을 지급될 수 없다고 판결하였다. 이 판결의 결과 保險者는
被保險者의 衝突損害賠償金을 보상해 줄 하등의 의무가 없게 되었다.

따라서 被保險船主는 船舶衝突時에 發生되는 衝突損害賠償金을 保險者로부터
회수할 길이 막혔다. 이와같은 船主의 불리한 立場을 구제하기 위하여 英
國의 海上保險者들은 1888년에 처음으로 衝突約款을 제정하고, 이것을 통상
의 保險證券에 삽입시켜 船舶의 물리적 멸실, 손상을 擔保하는 契約에 이
와는 별도로 獨立된 責任保險契約을 부가하여 그 契約에 의해, 保險者는
被保險船舶이 他船舶과의 衝突로 因해 他船舶에 입힌 損害에 대한 被保險
船主의 賠償責任을 擔保하기로 하였다. 이 별도의 責任保險契約을 구현한
約款이 곧 衝突約款이다.⁷¹⁾

70) R.J. Lambeth, op. cit., p.391.; Victor Dover,
A Handbook to marine Insurance, 8th ed. (London:
Witherby & Co. Ltd., 1957)

71) 李相先, 船舶保險約款論 (서울: 韓國保險研修院, 1975), p. 18.

그리하여 M.I.A. 第3條 第2項⁷²⁾ 第C號에 있어서도 「被保險財産의 所有者 기타 이에 이해관계가 있거나 또는 責任을 지는 者가 海上危險때 문에 第三者에 대하여 責任을 부담하게 되는 경우」에는 海上事業을 海上 保險契約의 目的에 포함시키는 것을 허용하여, 船主 또는 船舶에 이해관계 를 갖는 者가 船舶衝突에 의해 생기는 損害賠償責任을 被保險利益으로 하 는 것을 인정하게 되었다.

그러나 이것만을 被保險利益의 대상으로 하는 保險은 아직 없고, 또 衝 突에 의한 損害賠償이면 무엇이든 담보하려고 하는 海上保險도 없다.

앞에서와 같은 위험이 海上保險에서 담보될 수 있는 경우는 이미 특약으 로서 衝突損害賠償責任中の 어느 한 부분만을 담보하고 있음에 지나지 않 는다.

이 점에 대해서는 I.T.C.-Hulls(1. 10. 83) 第8條⁷³⁾ 衝突損害賠償責 任約款에 상세히 규정되어 있다.

72) M.I.A. Sec. 3(2)

(c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

73) I.T.C - Hulls (1. 10. 83) Sec. 8.

3/4THS COLLISION LIABILITY

8.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three-fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for

8.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel

8.1 保險者는 被保險船舶이 他船舶과 衝突하여 그 결과 被保險者가 다음의 損害에 대하여 法的 賠償責任을 지고 그 損害賠償金으로 일정금액을 他人에게 지급한 경우에는, 그 금액의 3/4을 被保險者에게 보상할 것을 동의한다.

8.1.1 他船舶 혹은 他船舶에 있는 財産의 멸실 또는 손상

8.1.2 他船舶 혹은 그 財産의 지연 또는 사용이익의 상실

8.1.3 他船舶 혹은 그 財産의 共同海損·救助 또는 契約에 의한 구조

8.2 本 約款(8條)에 의한 보상은 이 保險契約의 다른조항에 의한 補償에 추가되는 것으로 간주되어야 하며, 다음의 條項에 따라야 함.

8.2.1 被保險船舶이 他船舶과 衝突하고 양선박이 과실이 있을 경우

EXCLUSIONS

- 8.4 Provided always that this Clause 8 shall in no case extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of
- 8.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever
- 8.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels
- 8.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured Vessel
- 8.4.4 loss of life, personal injury or illness
- 8.4.5 pollution or contamination of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured Vessel is in collision or property on such other vessels).

에러·침몰·포기·물방아박의 責任의 限에 의하여 制限을 받는 場合를 除外하여 本 約款(8條)에 의한 補償은 交叉責任主義의 原則에 따라, 衝突結果 被保險者가 支給해야 하거나 支拂해야 할 相計差額이나 金額을 확정하는데 있어 適正하게 승인된 상대선박의 損害에 대한 各자의 책임비율을 各 船舶의 所有者가 상호 支給하지 않으면 안되는 것으로 간주하여 이를 計算한다.

8.2.2 約款 8.1 및 8.2에 의한 1회의 衝突당 保險者의 補償責任은 어떠한 場合에도 被保險船舶의 協定保險價額의 3/4에 대한 各자의 保險契約 인수비용을 超過하지 아니한다.

8.3 保險者는 保險者의 서면상의 事前承認을 받고 支出한 訴訟費用 또는 責任을 제한하기 위한 분쟁이 생기거나 訴訟節次가 취해졌을 場合에 被保險者가 支給하지 않으면 안 되는 訴訟費用의 3/4을 역시 補償한다.

免責條項

8.4 本 約款(8條)은 어떠한 場合에도 被保險者가 아래 사항에 대하여 支給할 責任이 있거나 그와 관련된 金額까지도 확장 担保하는 것은 아니다.

8.4.1 障礙物·船骸·積荷 또는 기타 물건의 破損 또는 沈没.

8.4.2 他船舶 또는 貨物에 있던 貨物을 除外한 부동산·개인의 財物 또는 기타 어떠한 物건.

8.4.3 被保險船舶의 積荷, 기타 貨物 또는 債務.

8.4.4 人命의 喪失·死傷 또는 沈没.

8.4.5 (被保險船舶과 衝突한 他船舶 또는 貨物에 있던 貨物을 除外한) 부동산·개인의 財物 또는 기타 어떠한 物건의 沈没 또는 沈没.

이 約款에 있어서 保險者가 보상의 責任을 지는 것은 被保險船舶이 他船舶과의 현실적인 衝突을 近因으로 하여 被害船主에게 損害賠償을 한 경우, 保險者가 이를 보상해 주는 要件으로서는 被保險者가 損害賠償金으로 지불된 금액이어야 한다는 것이다. 따라서 계약상 발생하는 損害賠償金에는 衝突損害賠償責任約款이 적용되지 않는다.

그러므로 事故의 원인여하를 불문하고 曳船에 생긴 모든 손상에 대해 船主가 責任을 진다는 條件으로 예선을 용선했을 경우에, 예선이 예선자체의 과실있는 운항으로 인해 손상을 입었을 경우 이 특별한 合意에 따라 船主가 曳船主에게 지불할 金額은 衝突損害賠償責任約款에 의거 保險者로부터 회수될 수 없다.⁷⁴⁾ 船主는 오직 不法行爲(tort)에서 생기는 損害賠償金만을 保險者로부터 보상받을 수 있다.⁷⁵⁾ 또한 被保險船舶의 불법행위로 인한 衝突損害賠償責任에 관결에 의하여 확정되어도 만약 被保險者가 파산되거나 損害賠償金의 지불능력이 없게 되거나 혹은 기타의 사유로 현실적으로 損害를 賠償하지 않았을 경우에는 비록 損害事實 및 그 責任관계가 명백할지라도 被保險者는 保險者에게 衝突損害賠償責任約款에 의거한 損害賠償請求를 할 수가 없으며, 保險者 역시 이러한 請求에 대해서는 지불할 의무가 없게 된다. 英國의 관례에 의하면, 衝突損害賠償責任約款에 의한 保險金請求가 결제되기 전에 被保險者는 반드시 衝突損害賠償金 지불증명서를 제시하지 않으면 안되게 되어 있다.⁷⁶⁾

74) *Furness, Withy & Co. V. Duder* (1936)

75) *R.J. Lambeth, op. cit.*, p.395

76) *Ibid*, p.393-394

美商協會 賠償規約에 의하면 보상되는 損害賠償金の 범위도 한정되어 있다. 船主가 衝突損害賠償金을 보상받을 수 있는 최고액은 協定保險價額의 3/4 이다.⁷⁷⁾ 이 약에서 주의할 것은 1회의 衝突에 의한 保險者의 補償責任額은 被保險者의 衝突損害賠償金の 3/4 이 아니고 衝突損害賠償責任이 協定保險價額을 超過할 경우에는 保險者는 協定保險價額 (전부보험임을 전제) 의 3/4 만 보상해 주면 된다.

또한 衝突損害賠償責任約款은 過失責任에 관한 분쟁에 소요되는 비용 또는 責任制限의 訴訟에 소요되는 비용이 保險者의 서면동의를 얻어서 지출된다면, 保險者는 이 비용의 3/4 까지도 補償한다.⁷⁸⁾ 다만 공적비용⁸⁰⁾은 全額支給한다. 그런데 이 約款에서는 1회당 衝突事故의 보상최고액은 衝突損害賠償金과 訴訟費用을 합하여 協定保險價額을 超過할 수 없다.⁸¹⁾

그러나 이 約款은 보완적인 契約(Supplementary contract)의 性格을 띠고 있어 保險者가 被保險船舶의 財産上의 損害를 보상하고 그 밖에 被保險者의 제 3 자에 대한 賠償責任을 추가로 보상해 주는 것이다.⁸²⁾ 즉 被保

77) 契約에 따라 4/4 까지도 보상받을 수 있음. 그리고 美國協會船舶保險約款(American Institute Hull clause)에서는 協定保險價額의 범위내에서 衝突損害賠償金の 4/4 을 보상한다.

78) 船主는 일반적으로 1/4 의 衝突損害賠償責任金에 대해서는 P & I Club 에 부보하고 있다.

79) Xenox V. Fox (1986)

80) 공적비용이란 충돌상대선주로부터 被保險者의 損害를 구상하는데 발생된 비용을 말한다.

81) 李相先, 前掲書, p. 31

82) 金武秀, 海上保險論 (서울: 博英社, 1986), p. 518
Alex. L. Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average, 1st ed. (Maryland: Cornell maritime press, 1987), p. 692

險船舶이 他船舶과 衝突한 결과 침몰했지만 他船舶이 입은 損害에 대해 損害賠償責任을 지는 경우가 있는데 이 경우 保險者는 被保險船舶의 全損保險金뿐만 아니라 保險證券上에 評價된 協定保險價額의 3/4을 超過하지 않는 범위내에서, 衝突의 결과 法的損害賠償責任으로 他船舶에 지급된 금액의 3/4에 대한 保險者의 부담분을 별도로 補償한다.⁸³⁾

그런데 被保險者가 부담하는 衝突損害賠償金은 衝突事件을 裁決하는 國家의 法律에 따라 달라진다. 歐洲大陸과 美國을 포함한 여러 國家에서는 船主 자신의 고의가 없으면 사고가 발생한 航海의 종료지점에 있어서의 船舶價額에 운임을 合算한 이른바 海產⁸⁴⁾으로 그 責任을 제한할 수 있다.^{85,86)}

83) R.J. Lambeth, *op. cit.*, p.401

84) 海產으로 船舶·運賃·損害賠償請求權·보수청구권 등을 들 수 있다.

85) J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed. (London: Witherby & Co. Ltd.), p.386-387.

86) 船主責任制限에 관한 각국의 立法例를 살펴보면 다음과 같이 여섯가지로 분류할 수 있다.

- ① 金額責任主義(一名 英國主義): 加害船主의 責任을 人的 有限責任(債務者의 全財産이 債務에 尙當되나 一定한 金額을 限度로 責任에 應하는 主義)으로 정하여 加害船主의 責任을 輕減해 주는 主義이다.
- ② 委付主義(舊佛國主義): 加害船主는 원칙적으로 人的 有限責任을 지지만, 船主가 債權者에 대하여 航海종료시에 있어서의 그의 海產을 위부할 때에는 그의 責任이 免責된다는 主義이다.
- ③ 執行主義(舊獨免主義): 執行主義는 船主責任을 처음부터 海產에 국한시키는 物的有限責任制度이다.
- ④ 船價責任主義(一名 美國主義): 船價責任主義는 船主責任은 원칙적으로 航海終了시에 있어서의 海產의 가액을 限度로 하는 人的 有限責任이나, 船主의 選擇에 따라 海產을 委付하면 責任을 免할 수 있는 主義이다.
- ⑤ 選擇主義: 船主責任은 원칙적으로 無限책임으로 하고, 委付主義·船價主義·金額主義를 併用하여 船主로 하여금 그중 하나를 選擇하게 하는 主義이다.

이와 같이 衝突損害賠償金の 算定基準과 保險證券上の 保險者が 보상하는 기준은 다르다. 衝突損害賠償金은 事故가 發生한 航海終了時の 正常價額을 기준으로 하고 있으므로, 協定保險價額이 正常價額보다 낮은 경우, 被保險者인 船主가 상대선주에게 賠償해야 할 金額은 保險者로부터 보상받을 수 있는 금액 이상이 될 수 있다. 즉 衝突損害賠償金이 協定保險價額을 超過할 경우에는, 協定保險價額을 超過하는 衝突損害賠償金에 대해서는 船主 자신이 부담해야 한다.

앞에서의 原則을 例를 들어 살펴보자

例 1) 協定保險價額이 US\$ 4,000,000로 付保된 船舶이 상대선박과 衝突하였다. 그 衝突로 인한 船主의 法的損害賠償責任金이 US\$ 6,000,000인 경우 船主는 保險者로부터 얼마나 補償받을 수 있는지를 살펴보자

協定保險價額	US \$ 4,000,000
衝突損害賠償責任	US \$ 6,000,000

船舶保險證券上 保險者가 補償하는 金額

US \$ 3,000,000 (4,000,000 × 3/4)

P & I Club에서 보상하는 金額

US \$ 1,000,000 (4,000,000 × 1/4)

船主 자신이 부담해야할 金額

US \$ 2,000,000 (6,000,000 - 4,000,000)

- 6) 併用主義: 1924年 Brussel의 '船主責任 統一協約'에서 채택된 主義로서, 선가주의를 원칙으로 하되 이에 金額主義를 併用한 主義이다.

例 2) 協定保險價額 US \$ 4,000,000 로 付保된 船舶이 상대선박과 衝突하였다. 그 衝突로 인한 船主의 法的損害賠償責任金이 US \$ 3,000,000 인 경우 船主는 保險者로부터 전액 보상을 받을 수 있다.

協定保險價額	US \$ 4,000,000
衝突損害賠償責任	US \$ 3,000,000
船舶保險證券上 保險者가 보상하는 금액	US \$ 2,250,000 (US \$ 3,000,000 × 3/4)

P&I Club 에서 보상하는 금액 US \$ 750,000 (US \$ 3,000,000 × 1/4)

(단 計算의 편의상 자기부담책임조항 (deductible clause) 은 생략했음)

앞에서 살펴본 바와 같이, 船舶의 衝突事故 發生時 被保險者가 상대선 船主에게 賠償해 주어야 할 金額은 衝突事件을 裁決하는 國家의 法律에 따라 다르나 대부분 航海終了時에 있어서의 船舶價額을 기준으로 한다. 한편 保險者가 船主에게 보상해 주는 金額은 協定保險價額을 限度로 한다.

그러므로 衝突事故 發生時 그 航海終了地點에서의 船舶의 正常價額이 協定保險價額을 현저히 超過하고 衝突損害賠償金이 協定保險價額을 超過하는 衝突損害賠償金은 船主 자신이 부담해야 하는 問題點이 있다.

第2節 協定保險價額이 船舶의 正常價額보다 높을 경우

協定價額(協定保險價額) 締結當時 船舶의 正常價額보다 높게 協定되거나 保險期間中 市價의 變動에 의해 船舶의 正常價額이 폭락하여 協定保險價額이 船舶의 正常價額보다 현저히 높을 경우, 保險者는 保險料 收入이 증대하고 被保險者는 全損時 保險金을 正常價額 이상으로 보상받을 수 있다.

그러나 이와 같은 경우 被保險者는 保險料의 부담이 증가할 뿐만 아니라 船體損傷時 推定全損을 成立시키기 어렵고 또한 過剩補償으로 인한 道德적 위험이 증가하는 등의 問題點이 있다.

1. 推定全損 成立與否 決定의 경우

海上損害를 分類하는 기준에 따라서 여러가지로 分類할 수 있으나 英法에서는 損害를 全損(total loss)과 分損(partial loss)으로 分類하고⁸⁷⁾ 全損을 제외한 모든 損害를 分損으로 정의하고 있으며, 全損을 다시 現實全損(actual total loss)과 추정全損(constructive total loss)으로 分類하고 있다. 그리고 保險証券上 별도의 의사를 표시하는 문언이 있는 경우를 제외하고 全損을 담보하는 保險契約에 있어서는 現實全損뿐만 아니라 추정全損을 항상 포함하는 것으로 간주한다.⁸⁸⁾ 또한 推定全損의 경우에 被保險者는 그 損害를 分損으로 처리할 수도 있고 保險의 目的을 保險者

87) M.I.A. 第56條 第1項. 그리고 分損에는 單獨海損損害(particular average loss), 共同海損損害, 救助料, 이외에도 별도의 合意에 의한 損害防止費用과 衝突損害賠償金도 이 分損에 해당된다.

88) M.I.A. 第56條 第2項

에게 委付(abandonment)하여 그 損害를 現實全損의 경우에 준하여 처리할 수도 있다.⁸⁹⁾

그러나 推定全損은 그 「推定」이라는 말이 내포하고 있는 바와 같이 어느 정도까지의 損害를 全損으로 推定할 것인가에 대하여 그 의미가 명확하지 않다.

推定全損의 定義를 규정하고 있는 M.I.A. 第 60 條⁹⁰⁾ 가운데 船舶保險에 관련된 부분은 다음과 같다.

89) M.I.A. Sec. 61.

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

90) M.I.A. Sec. 60.

- (1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.
- (2) In particular, there is a constructive total loss-
- (i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or

1. 保險의 價에 損失의 額이 相當한 價를 支拂하고, 保險의 目的이 現實全損을 賠償할 可無 無기 때문에 相當하게 委付된 경우 또는 費用을 支拂하는 場合에 保險의 目的의 價額을 超過하는 費用을 支拂하지 아니하고는 現實全損을 賠償할 可無 無기 때문에 相當하게 委付된 경우에는 推定全損으로 된다.

(2) 특히 다음의 경우에는 推定全損으로 된다.

(i) 被保險者가 保險事故로 인하여 그의 船舶 또는 積荷의 점유를 잃은 경우에 (a) 被保險者가 그 船舶 또는 積荷를 회복할 가능성이 없을 때 또는 (b) 그 船舶 및 積荷를 회복하는 費用이 회복하였을 때의 그 價額을 超過하리라고 예상될 경우.

(ii) 船舶의 損傷의 경우에는 船舶이 被保險危險으로 인하여 심하게 손상되어서 그 손상을 수선할 費用이 수선하였을 때의 船舶價額을 超過할 것이라고 예상될 경우

修繕費를 積荷에 있어서는 他의 分擔利益에 의하여 부담될 위의 修繕에 대한 共同海損分擔額을 公제하여서는 안된다. 그러나 장래의 救助作業에 요하는 費用과 船舶이 修繕될 場合に 船舶이 부담하게 될 장래의 共同海損分擔金은 이를 修繕費에 加算하여야 한다.

앞에서와 같이 船舶의 推定全損은 保險事故의 結果 船舶의 물리적 全損이 불가피한 場合의 船舶을 회복할 가치가 없는 場合로 大별할 可無 無기

(ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against, that the cost of repairing, the damage would exceed the value of the ship when repaired.

며 후자의 경우, 즉 상업적 손실⁹¹⁾에는 포획, 나포 또는 침몰 등의 被保險危險에 의한 점유의 상실로부터 그 船舶을 회복할 가치가 없는 경우와 被保險危險에 기인한 船舶의 損傷을 修繕할 가치가 없는 경우를 포함하고 있다.⁹²⁾

그런데 船舶을 회복하고 修繕할 가치가 없는 경우에는 推定全損의 成立與否가 問題로 된다. 이 경우 推定全損의 成立은, 被保險者가 被保險船舶의 점유를 喪失당하여 이것을 회복하는 費用의 總額이 회복후의 被保險船舶의 價額을 超過할 때 또는 被保險船舶이 損傷을 입어 그 修繕費 總額이 被保險船舶의 修繕後의 價額을 超過할 때이다.⁹³⁾

그러나 推定全損의 成立여부를 결정하기 위하여 修繕費등과 비교되어야 할 修繕後의 船價는 그것을 확정하는데 있어서 여러가지 문제를 가지고 있으며, 推定全損의 成立여부와 관련하여 분쟁을 야기할 수 있는 하나의 요인이기도 하다. 왜냐하면 英法에는 船舶의 價額이 어떻게 정하여지는 것인지 또는 그 船價를 확정하는데 있어서 어떠한 사항들이 고려되어야 하는지에 관하여 그 기준을 정하지 않고 있기 때문이다. 英法上 고려되어야 할 船價가 市場價額인지 아닌지에 관하여, 즉 修繕後 船舶에 대하여 그것을 구입하고자 하는 사람이 지급할 수 있는 金額인지 또는 船主에게 있

91) 保險의 目的이 事實상으로는 全損이 아니지만 그 修繕 또는 회복의 비현실성 (improbability), 비실제성 (impracticability) 또는 비용때문에 全損으로 처리하는 것이 바람직한 경우이다.

92) 이 경우의 가치란 船舶의 회복 또는 修繕費用을 회복후 또는 修繕後의 船舶價額과 비교할때의 상대적인 상업적 가치를 말한다.

93) 金峻憲, 前揭書, p. 291.

수리하는 구간의 수리시간(material time)의 船舶의 價額인식에 관하여 규정하고 있다.⁹⁴⁾

이런 M.L.A. 第 60條 第 2 項에 의하면 修繕後의 船舶價額이 協定保險價額보다 작은 경우에는 推定全損이 成立되어 保險者는 修繕後의 船舶의 價額보다도 높은 協定保險價額을 支給하여야 한다.

이러한 견해는 Allen v. suare(1828) 사건에서 처음으로 제시되었으며 그 후 Young v. Turning(1841) 사건을 거쳐서 Irving v. Manning (1847) 사건에서 최종적으로 확립되었다.⁹⁵⁾ Irving v. Manning(1847) 사건에서 船舶은 폭풍우로 인한 손상을 입고 그 修繕費가 £ 10,500, 修繕後의 시장가액(Market value)은 £ 9,000, 保險證券上의 協定保險價額은 £ 17,500 인 保險契約에서 被保險者는 保險證券上의 價額에도 불구하고, 그 船舶을 委付하고 全損에 대하여 協定保險價額인 £ 17,500을 保險者로부터 회수할 수 있다고 판결하였다.

이와 같은 결과로 推定全損의 成立基準으로서 修繕後의 船舶보다도 協定保險價額을 사용하는 것이 보다 합리적일 것이라는 保險者들의 판단에서 保險證券上에 推定全損約款(constructive total loss clause)이 도입되었다.

I.T.C. -Hulls(1. 10. 83) 第 19條⁹⁶⁾에는 船舶의 推定全損에 대하여 다음과 같은 규정을 하고 있다.

94) R.J. Lambeth, op. cit., p.233

95) Michael J. Mustill & Jonathan C.B. Gilman, op. cit., p.996.

96) I.T.C. - Hull (1. 10. 83), Sec. 19.

19.1 In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss, the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.

19.1 船舶이 推定全損이나 아니냐를 결정함에 있어서는 協定保險價額을 修繕後의 선가로 간주하고 船舶 혹은 난파선의 손상가액 또는 해체가액은 상기결정에 고려되어서는 안된다.

19.2 船舶의 회복 또는 修繕費用을 기초로 한 推定全損의 請求는 그 비용이 協定保險價額을 超過하지 아니하면 보상되지 아니한다. 이 決定에 있어서는 단일사고 또는 동일한 事故에서 생긴 일련의 損害에 관한 費用만을 고려한다.

위의 I.T.C-Hulls(1. 10. 83) 第19條에서는 M.I.A. 第60條 第2項 第(ii)號의 규정중 船舶이 손상된 경우에 생길 수 있는 推定全損에 관한 규정을 일부 변경하여 規定하고 있다. M.I.A. 第60條 第1項은 推定全損의 일반적인 개념을 정립하고 保險約款에 明示의 특약이 있을 때에는 그에 따르도록 規定하고 있다. 이에 따라 I.T.C. -Hulls(1. 10. 83) 第19條는 保險證券上의 協定保險價額을 修繕된 後의 船價로 간주하여, 修繕費用이 協定保險價額을 超過하는 때에만 推定全損으로 인정하고 있다.⁹⁷⁾

19.2 No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of the Vessel shall be recoverable here under unless such cost would exceed the insured value. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.

97) 美國의 法律에 의하면 修繕費가 修繕後 價額의 1/2 만을 超過한 경우에 推定全損이 成立되지만 美國協會船舶約款(AIHC, June 2, 1977)의 全損條項에 의하여 協定保險價額을 超過하여야 하는 것으로 규정하여 法律條項의 적용을 배제하고 있다. 독일과 같은 대륙법계인 유럽의 국가에서도 法律에는 保險價額, 協定保險價額 또는 修繕後 價額

따라서 既評價保險에 있어서는 協定保險價額이 修繕後의 價額으로 간주된다. 協會船舶保險約款의 推定全損條項에 의하여 M.I.A. 第 27 條 第 4 項⁹⁸⁾의 규정은 그 적용이 배제되고 推定全損의 成立基準으로서 協定保險價額은 결정적인 것이 된다.

그러나 未評價保險의 경우에는 協定保險價額이 없으므로 M.I.A. 第 60 條가 당연히 적용된다.

이와 같이 英法에서는 推定全損이 成立하려면 난파선의 價額을 포함하지 않은 회복 또는 修繕後의 船價 혹은 協定保險價額을 超過하지 않으면 안 된다.⁹⁹⁾

그러므로 契約當時 被保險船舶의 價額을 過大評價하거나 保險期間中 市況의 變動으로 인해 船價가 폭락하여 協定保險價額이 正常價額보다 현저히 높을 경우 船主는 全損事故이 發生時 保險者로부터 正常價額이상으로 保險金を 받아낼 수 있지만 推定全損의 成立問題가 제기되면 극심한 船體損傷이 없는 한, 즉 수리비가 船舶의 正常價額을 超過한다 할 지라도 그 修理費가 協定保險價額을 超過하지 않으면 推定全損을 成立시킬 수 없는 問題點이 있다.

의 75%을 초과하는 경우로 규정하고 있으나 保險證券의 규정에 의하여 이러한 법률규정의 적용을 배제하고 있다. 우리나라에서도 상법 第 778 條에 의하여 일본과 같이 修繕費가 船舶價額의 3/4 을 초과할 때 船舶의 수선비용으로 규정하고 있으나 영국의 I.T.C 를 적용함으로써 그 적용이 배제되고 있다.

98) M.I.A. Sec. 27(4)

(4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

99) Angle v. Merchant's Marine Insurance (1903)

2. 過剩補償으로 인한 事故招致

로이즈(Lloyd's) 海難統計에 의하면(1978~84), 우리나라 船隊의 年平均 全損事故件數는 19件, 分損事故件數는 8件으로 매년 27件的 海難사고가 발생하고 있으며 이로 인한 喪失船腹量은 매년 4만2천톤에 달하고 있음을 알 수 있다(表4 및 表5)

全損發生件數 및 喪失船腹量(1978~1984)

表4

연도 국가	1978		1979		1980		1981	
	件數	G/T	件數	G/T	件數	G/T	件數	G/T
LIBERIA	8	205,550	16	693,849	12	516,534	7	139,101
PANAMA	62	223,867	79	272,728	46	142,190	65	198,354
GREECE	87	782,201	67	511,359	39	327,161	55	412,103
CYPRUS	31	83,473	28	55,093	17	41,054	9	11,822
JAPAN	57	39,011	22	63,418	46	55,518	29	37,258
KOREA	17	13,032	36	32,667	21	127,840	12	30,617
NORWAY	17	16,763	11	2,849	11	5,329	10	2,992
U.S.A.	21	24,394	29	15,404	27	25,066	11	3,444
SINGAPORE	6	21,754	7	35,559	3	19,330	6	24,288
ITALY	11	17,211	14	53,886	10	64,195	6	49,137

연도 국가	1982		1983		1984		計			
	件數	G/T	件數	G/T	件數	G/T	평균 발생건수	순위	평균상실 선복량	순위
LIBERIA	8	212,493	7	174,458	10	424,300	9.7	8	338,040	2
PANAMA	70	292,855	63	341,746	49	231,123	62.0	1	243,264	3
GREECE	49	352,822	38	418,173	21	480,115	50.9	2	469,134	1
CYPRUS	18	77,903	9	39,614	10	243,285	17.4	6	34,755	7
JAPAN	42	16,990	26	9,872	47	13,890	38.4	4	36,565	5
KOREA	20	27,644	14	43,377	11	20,695	18.7	5	42,306	4
NORWAY	7	12,983	10	16,259	8	115,549	10.6	7	24,674	9
U.S.A.	32	72,545	24	24,753	18	64,510	23.1	3	32,830	8
SINGAPORE	5	17,371	3	11,836	3	10,867	4.7	10	20,143	10
ITALY	11	43,401	6	3,607	8	21,196	9.4	9	36,076	6

資料: Statistical Tables 1985 (Lloyd's Register of Shipping)

표 2-10 2. 손실 발생 수 및 운항 선박의 운항 실적 (1978 ~ 1984)

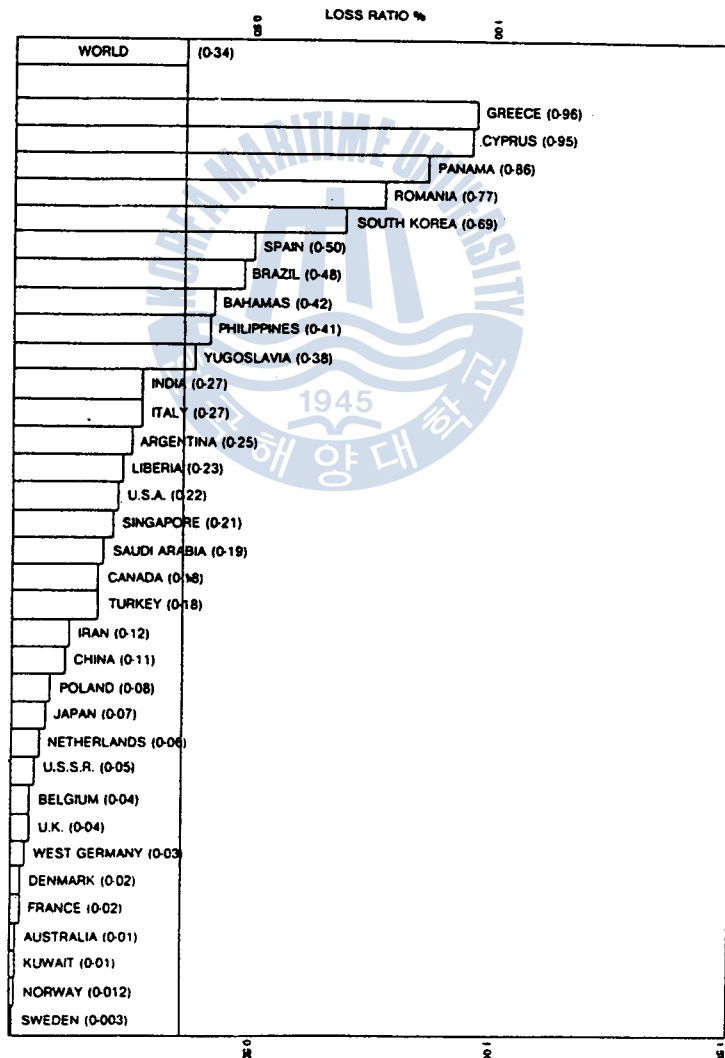
선주국	1978		1979		1980		1981	
	건수	G/T	건수	G/T	건수	G/T	건수	G/T
LIBERIA	137	3,303,197	55	1,185,070	25	1,169,135	37	1,857,491
PANAMA	99	1,028,316	107	1,001,170	99	640,224	55	472,732
GREECE	103	1,486,084	108	1,044,891	90	1,111,941	66	877,557
CYPRUS	35	212,090	43	259,112	31	147,173	13	70,450
JAPAN	421	726,526	290	755,383	339	973,386	270	1,188,460
KOREA					2	60,145	5	41,353
NOREA	16	562,495	19	162,654	19	26,919	13	36,797
U.S.A.	26	162,912	22	208,385	28	270,067	12	109,479
SINGAPORE	15	111,914	38	332,655	25	149,510	11	54,017
ITALY	25	185,459	21	165,068	18	88,396	22	171,918

선주국	1982		1983		1984		합			
	건수	G/T	건수	G/T	건수	G/T	평균 발생 건수	순위	분손 발생 건수	순위
LIBERIA	84	3,699,207	71	3,187,047	58	2,313,402	66.7	4	2,387,792	1
PANAMA	134	1,852,874	176	2,396,559	277	2,399,430	135.3	2	1,398,758	3
GREECE	112	2,142,926	85	1,610,898	195	3,284,962	108.4	3	1,651,322	2
CYPRUS	16	196,926	27	665,502	47	431,662	30.3	5	283,273	7
JAPAN	346	829,209	453	1,248,383	454	1,286,390	367.3	1	1,001,105	4
KOREA	5	37,856	14	453,939	14	460,105	8	10	210,679	10
NOREA	19	441,554	15	827,694	9	583,640	15.7	9	377,393	5
U.S.A.	19	232,859	25	365,889	51	663,057	26.1	8	287,521	6
SINGAPORE	23	243,411	37	531,472	37	247,033	26.6	6	238,573	8
ITALY	12	97,333	42	696,727	31	130,751	21.4	7	219,380	9

출처 : Statistical Tables 1985(Lloyd's Register of Shipping)

또한 런던 保險者協會가 집계한 1981 ~ 1985 年 5 年間의 평균 이재율에
 서도 우리나라 船舶의 全損事故率은 0.69 %로 世界平均 0.34 %의 2 배이
 상이며 그리스, 사이프러스, 파나마, 루마니아에 이어 세계 제 5 위를 차지
 하고 있다.(表 6)

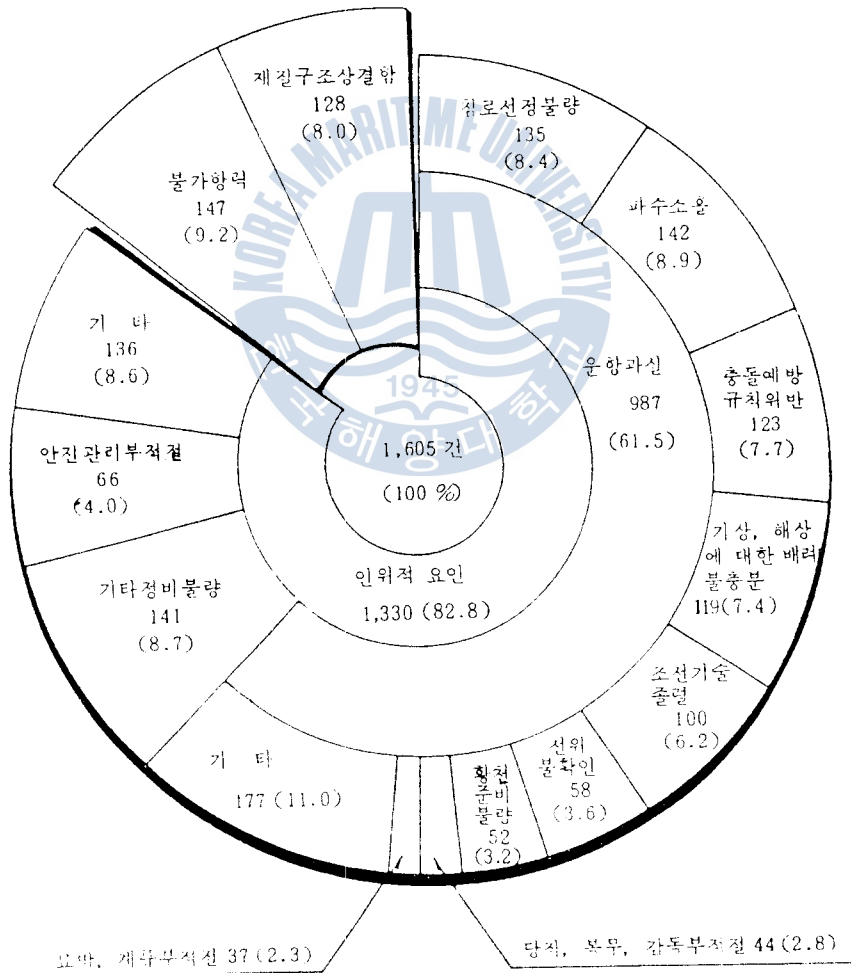
(表 6) 世界各國의 全損比率 (2 백만총톤以上 船隊保有國 對象)



資料 : FAIRPLAY誌 (1986 年 10 月 2 日)

우리나라의 海難事故의 원인을 분석하여 보면(1981~1985) 운항과실(61.5), 불가항력(9.2%), 정비불량(8.7%), 재질구조상 결핍(8.0%), 안전관리부적절(4.0%)의 순으로 海難事故의 4/5 이상이 인위적 요인에 의하여 발생하고 있음을 알 수 있다. <그림 1>

<그림 1> 事故原因別 現況 (1981~1985)



資料: 海難審理事例集 1986 (中央海難審判院)

앞에서 살펴본 바와 같이 海難事故의 4/5 이상이 인위적인 요인에 의하여 發生하고 있으므로 船主 및 船員의 관리여하에 따라 海難事故率을 현저하게 줄일 수 있다.

그러나 保險契約當時 船舶의 保險價額이 正常價額에 비해 過大評價되거나, 保險期間中 市況의 變動에 의하여 協定保險價額이 正常價額보다 현저하게 높을 경우, 船主는 過剩付保로 인해 全損事故 發生時 船舶의 정상가액 이상의 保險金을 받을 수 있다. 이것은 事故招致등의 도덕적 위험¹⁰⁰⁾

(moral hazard)과 이것 이외에 事故發生에 대한 주의력의 감퇴와 손해방지 의무에 대한 회피와 무관심 그리고 의무이행에 대한 소극적 자세를 초래하게 되어 海難事故는 더욱 증가될 것이다.¹⁰¹⁾

한편 船舶保險料率은 선령과 선주의 관리상태 및 과거 선주의 保險成績등을 고려하여 算定되는데 그 중에서도 선박관리자나 船主의 이재경험은 요율책정에 절대적인 영향을 미치게 된다.

그러므로 海難事故의 증가로 船主의 보험료부담이 증가하게 되며, 이것은 결국 기업의 경영실적의 악화를 초래할 것이다.

100) William D. Winter, Marine Insurance - Its Principles and Practice, 3rd ed. (New York: McGraw Hill book Company, 1952), p.263.

101) 金政秀, 前掲書, p.670.

第 4 章 協定保險量額의 變更

사해가, 保險費의을 締結할 때에 保險者 및 被保險者가 保險價額을 過小 또는 過大評價하거나, 또는 市況의 變動에 따라 항상 變하는 保險價額을 協定保險價額에 의해 保險期間中 變動하지 않는 것으로 보는 결과, 保險期間中 保險價額의 變動이 생기면 事實상의 超過保險 또는 一部保險이 全部保險인 것처럼 처리해야만 하는 變則的 狀態를 유발시키고 그에 따른 많은 問題點이 있음을 살펴 보았다. 그러면 保險價間동안 保險價額의 變動에 따라 協定保險價額의 變更이 가능할까?

본 장에서는 이 點에 관하여 살펴 보고자 한다.

第 1 節 當事者의 合意에 의한 變更

保險契約當時 當事者의 合意에 의하여 協定된 保險價額이 保險期間中 保險價額의 變動 등의 이유로 실제의 保險價額과 현저한 차이가 생기는 수가 있다. 이 경우 當事者의 合意에 의한 協定保險價額의 變更은 물론 가능하다.

第2節 當事者の 合意에 의하지 않은 變更

當事者の 合意에 의한 協定保險價額의 變更은 별도로 하고 일반적으로 當事者の 一方이 이미 協定된 保險價額의 變更을 상대방에게 강요할 수 있는 것일까? 이 문제를 保險價額의 減額의 경우와 增額의 경우로 나누어 검토해 보겠다.

1. 協定保險價額의 減額

協定保險價額의 減額이 문제가 되는 것은 주로 協定保險價額이 실제의 保險價額을 초과하는 경우에 있어서이다. 만약 當事者가 契約當時 過大評價인 것을 알고 保險價額을 協定했다고 하면, 왜 새삼스럽게 協定保險價額의 減額을 문제로 삼을까? 또 만약 當事者の 一方이 그 協定保險價額을 실제 保險價額에 상응시키고 싶다고 하면, 왜 그렇게 높은 協定保險價額에 동의한 것일까? 이러한 경우, 이미 협정된 保險價額을 變更할 수는 없다. 또 단순한 動機의 錯誤를 이유로 하여 이 協定保險價額을 變更할 수도 없다. 뿐만 아니라, 協定當時에는 적당하였던 保險價額이 保險期間中 被保險目的物의 減價에 의해 協定保險價額이 실제 保險價額을 현저하게 초과하는 경우에도 當事者가 일방적으로 그 協定保險價額의 減額을 상대방에게 강요할 수는 없다. 원래 協定保險價額은, 이미 앞에서 설명한 바와 같이, 실제의 保險價額을 대신하므로, 法律에 별도의 規定이 있는 경우를 제외하고, 保險期間동안 始終 當事者를 구속한다. 이 원칙을 保險期間中에 생긴 被保險利益의 단순한 減價를 이유로 變更하는 것은

를 상응한다.

이와 같이 英國에서는, 當事者가 合意하여 그 協定保險價額을 保險期間中
일체 保險價額의 變動에 적합하도록 變更하는 것은 가능하다 當事者의 一
方이 상대방에게 協定保險價額의 變更을 强요하는 것은 불가능하다.

한편 日本에서는 保險期間中 保險價額이 현저하게 減小하여 실질적 超
過保險인 경우, 船舶保險普通約款 第 8 條에¹⁰²⁾ 保險價額의 減額에 관한
規定을 다음과 같이 설정해 두고 있다.

• 保險期間中 保險目的의 價額이 현저히 減小한 때에는 當會社는, 10
일전의 豫告로, 保險價額과 함께 保險制限金額 및 保險金額을 減額하거
나, 保險契約을 解除할 수 있다. 減額 또는 解除는 將來에 대해서만
그 効力이 있다.

또한 保險價額의 固定化로 인하여 발생할 지도 모르는 현저한 실질적

102) 第 8 條 保險期間中に保險の 目的の 價額が著しく減少したときは, 當
會社は, 10 日前の豫告をもつて, 保險價額と共に保險制限金額及び 保險
金額を減額し又は 保險契約を 解除することができる. その減額又は
解除は, 將來に問かつてのみ, その効力を生ずる.

超過保險에 대하여 保險契約者에게도 商法 第 637 條¹⁰³⁾에 의하여 協定保險價額의 減額請求權을 부여하고 있다.

- 保險價額이 保險期間中 현저히 減小한 때는 保險契約者는 保險者에 대해서 保險金額 및 保險料의 減額을 請求할 수 있다. 다만 保險料의 減額은 將來에 대해서만 그 効力이 있다.

2. 協定保險價額의 增額

실제의 保險價額이 協定保險價額보다도 保險價額을 協定할 당시부터 현저히 낮거나 保險期間中 市況의 變動에 의하여 현저히 낮은 경우, 當事者의 合意로 그 協定保險價額을 增額하는 것은 물론 가능하다. 그러나 當事者의 일방이 상대방의 의사에 反하여 일방적으로 增額을 강요하는 것은 불가능하다. 따라서 當事者들이 실제 保險價額 이하의 評價인 것을 당초부터 알고 있었던 경우는 물론, 評價方法의 잘못으로 낮은 評價額을 설정한 경우 또는 당초에는 타당하였던 評價額이 市況의 變動에 의하여 실제 保險價額보다 낮게 된 경우에 있어서도 불가능하다.

그런데 앞의 原則은 때에 따라 被保險者 및 保險者에게 불이익한 結果를 초래한다.

103) 商法第 637 條 保險價額カ 保險期間中著シク 減小シタルトキハ 保險契約者ハ 保險者ニ 對シテ 保險金額及ビ 保險料ノ 減額ヲ 請求スルコトヲ 得但 保險料ノ 減額ハ 將將來ニ 向テノミ 期効力ヲ 生ス

이러한 특성은 被保險者에게서 보며, 이미 앞에서 살펴 본 바와 같이, 被保險者는 全部保險을 희망하고 있었음에도 불구하고 당초 評價의 잘못에 의해 또는 保險期間中 保險價額 상승의 결과에 의해 保險事故 發生時 船가가 희망한 完全보상을 받을 수 없을 뿐만 아니라, 공동해손분담금과 구조료·손해방지비용·중대손해배상금은 선체보험의 協定保險價額을 基準으로 하지 않고 船舶의 정상가액을 基準으로 하여 산정하므로, 선체보험의 協定保險價額이 船舶의 정상가액 이하로 협정된 경우, 선주 자신이 부담해야 할 金額이 發生한다. 선주는 이런 경우에 대비하여 선체의 協定保險價額과 정상가액과의 예상차액을 協會期間約款 - 船舶, 船費 및 增額擔保, 超過責任 包含 全損擔保¹⁰⁴⁾ (ITC-Hulls, Disbursements and Increased Value total loss only, including excess liability clause)의 조항으로 선체보험증권에 추가하여 선체보험증권의 協定保險價額의 25%의 범위내에서 付保할 수 있다.

한편, 이러한 불이익은 보험자측에서 보면 분손이 發生한 경우에 확실히 나타날 것이다. 분손의 경우에 있어서의 保險者의 補償額은 既評價保險에 있어서는 協定保險價額에 대한 保險金額의 比率에 의해 算定되기 때문에, 既評價保險에 있어서의 補償額은 未評價保險에 있어서의 補償額보

104) This insurance covers:

General Average, Salvage and Salvage Charges not recoverable in full under the insurances on hull and machinery by reason of the difference between the insured value of the Vessel as stated therein (or any reduced value arising from the deduction therefrom in process of adjustment of any claim

which law or practice or the terms of the insurances covering hull and machinery may have required) and the value of the Vessel adopted for the purpose of contribution to general average, salvage or salvage charges, the liability under this insurance being for such proportion of the amount not recoverable as the amount insured hereunder bears to the said difference or to the total sum insured against excess liabilities if it exceed such difference.

Sue and Labour Charges not recoverable in full under the insurances on hull and machinery by reason of the difference between the insured value of the Vessel as stated therein and the value of the Vessel adopted for the purpose of ascertaining the amount recoverable under the insurances on hull and machinery, the liability under this insurance being for such proportion of the amount not recoverable as the amount insured hereunder bears to the said difference or to the total sum insured against excess liabilities if it exceed such difference.

Collision Liability (three-fourths) not recoverable in full under the Institute 3/4ths Collision Liability and Sistership Clauses in the insurances on hull and machinery by reason of such three-fourths liability exceeding three-fourths of the insured value of the Vessel as stated therein, in which case the amount recoverable under this insurance shall be such proportion of the difference so arising as the amount insured hereunder bears to the total sum insured against excess liabilities.

The Underwriters' liability under 6.4.1, 6.4.2 and 6.4.3 separately, in respect of any one claim, shall not exceed the amount insured hereunder.

다. 높은 수위이다. 예를 들면 정상가액 £ 3,000, 協定保險價額 £ 2,000 保險金額 £ 1,500 인 일부보험의 경우 保險者의 補償比率은 3/4 이고, 이것은 비평가보험에 있어서의 보상비율 1/2 보다 훨씬 높다. 그럼에도 불구하고 英國에서는 保險者가 協定保險價額을 실제보험가액과 같은 수준으로 증액하는 것을 被保險者에게 강요할 수 없다.

그러나 日本에서는 실질적 일부보험에 대하여, 保險者는 다음과 같이 船舶의 「保險價額增加特別約款」¹⁰⁵⁾ 을 사용하여 앞서와 같은 문제점을 개선할 수 있다.

- 保險期間中에 保險目的의 價額이 현저히 增加한 때는, 當會社는 10 일전의 豫告로 保險價額을 增額하거나 또는 契約을 解除할 수 있다. 그 增加 또는 解除는 將來에 대해서만 그 効力이 있다.

105) 保險價額增加特別約款 保險期間中に 保險の 目的の 價額が著しく 増加したときは, 當會社は, 10 日前の 豫告をもつて, 保險價額を 增額し, または 契約を 解除することができる.
その増加または解除は, 將來た向かつてのみ, その効力を生ずる.

第 5 章 結 論

本 研究에서는 船舶保險에 있어서의 協定保險價額의 固定化에 따른 여러 가지 問題點들을 考察해 보았다.

일반적으로 기간선박보험에 있어서의 보험기간은 1년인데 이 기간동안 被保險船舶의 價額은 市況의 變動에 따라 급격하게 變動할 뿐만 아니라 國家와 地域에 따라서도 그 價額이 크게 다를 수 있다. 이것은 사고발생시 손해액 산정의 어려움과 기타 초과보험 또는 일부보험 등으로 인하여 被保險者는 의외의 불이익을 입게 된다.

그러므로 保險者와 被保險者는 보험계약을 체결할 당시 당사자간에 保險價額을 協定하여, 보험기간중에 正常價額의 變動에도 불구하고 그 협정보험가액을 船舶의 保險價額으로 인정하므로 모든 保險金 지급의 기준으로 삼는다. 그러나 앞에서 考察해 본 바와 같이 保險期間中 협정보험가액의 고 정확로 인하여 다음과 같은 問題點이 생긴다.

첫째, 共同海損分擔金에 대한 保險者의 책임은, 공동해손정산의 기준인 선박의 정상가액이 아니고 保險證券上에 協정된 협정보험가액이다. 따라서 협정보험가액이 정상가액보다 낮을 경우, 船主는 全部保險에 가입하였다 할지라도 船舶의 공동해손분담금을 보험자로부터 一部保險(Under valuation)의 비율에 따라 감액보상받고, 나머지는 선주 자신이 부담해야 한다.

둘째, 保險者는 협정보험가액이 정상가액보다 낮을 경우, 船主가 손해방지비용중 船舶의 正常價額에 대한 협정보험가액의 비율에 손해방지비용을 곱한 금액만 보상해 준다. 그러므로 船主는 협정보험가액이 정상가액보다 높

을 경우 운항자의 비용중 일정비율을 자신이 부담해야 한다.

셋째, 船舶의 충돌사고가 發生할 경우, 被保險者가 상대선주에게 賠償해 손어야 한 충돌손해배상금은 충돌사건을 해결하는 國家의 法律에 따라 다르다. 대부분 항해종료지점에 있어서의 船舶價額을 기준으로 한다. 반면에 保險證券上의 보험자의 책임은 협정보험가액을 한도로 하므로, 충돌손해배상금이 협정보험가액을 초과할 경우 그 초과액은 선주 자신이 부담해야 한다.

넷째, 推定全損 成立基準에 관하여, M. I. A.에서는 船舶의 회복비용이 회복되었을 때의 價額을 초과할 경우 추정전손이 성립된다고 규정하고 있지만, I. T. C -Hulls (1.10. 83)에서는 선박의 회복비용과 비교되는 것은 협정보험가액이다. 따라서 協定保險價額이 정상가액보다 현저히 높을 경우에는 선박의 회복비용이 정상가액을 초과한다 할지라도 그 회복비용이 협정보험가액을 초과하지 않는 한 추정전손이 성립되지 않으므로 추정전손을 성립시키기 어렵다.

다섯째, 협정보험가액이 선박의 正常價額보다 현저히 높을 경우 사실상의 초과보험이 全部保險인 것처럼 취급된다. 따라서 선주는 전손사고 발생시 실제로 입은 손해액 이상의 保險金을 받을 수 있다. 이것은 事故招致 등의 도덕적 위험과 이것 이외의 事故發生에 대한 주의력의 감퇴, 손해방지의 무에 대한 회피와 무관심 등의 심리적 위험 (morale risk)을 유발한다.

위와 같은 분계기준 중 협정보험가액이 선박의 정상가액보다 낮은 실질적인 일부보험인 경우에 생기는 불이익한 입장에서부터 자신을 지키기 위하여 船主는 船體保險證券의 협정보험가액의 25% 한도까지 초과책임보험 (excess liabilities insurance)에 什保할 수 있다. 그러나 보험기간중 船價가

현저히 감소하여 실질적인 초과보험이 발생한 경우에 대하여 상법 제 669 조에는 보험자 및 보험계약자는 보험금액 및 보험료의 감액을 청구할 수 있다고 되어 있지만, 현재 우리나라에서 사용하고 있는 영국보험약관에는 이에 관한 아무런 언급도 없다.

그러므로 앞으로 위와 같은 문제점들을 근본적으로 해결하기 위해서는 市況의變動으로 인한 선박정상가액의 변동에 따라, 보험자 및 보험계약자는 협정보험가액의 증액 또는 감액을 청구할 수 있는 등의 제도적인 보안책이 요청된다.



參 考 文 獻

一、東洋文獻

- 郭潤直，民法概說，서울：博英社，1988.
- 金寬永 外，保險概論，서울：汎論社，1986.
- 金教善，海上保險證券論，서울：韓國保險公社 保險研修院，1966.
- 金性旭，海上保險，서울：博英社，1986.
- 金政秀，海上保險論，서울：博英社，1986.
- 金峻憲，曹賢正，金周東，李源根，新海上保險論，서울：法文社，1986.
- 閔星奎，海運經濟論，부산：韓國海洋大學 海事圖書出版部，1973.
- 孫兌鉉，韓國船員의 職業意識에 關한 考察，韓國海洋大學 海運研究所
論文集，3，1984.
- 宋基澈 譯，海上保險論，서울：博英社，1985.
- 李相先，船舶保險約款論，서울：韓國保險研修所，1980.
- ，新船舶保險約款（I.T.C.-Hulls）解說，서울：韓國保險公社
保險研修所，1983.
- 李鍾仁，海運實務，부산：韓國海洋大學 海事圖書出版部，1985.
- 崔秉秀 譯，英國海上保險法，서울：韓國保險研修所，1986.
- 韓東湖，海上保險要論，서울：博英社，1982.
- 東洋火災海上保險(株)，I.T.C. (Hulls) 解說集，서울：東洋火災保險(株)，1979.
- 加藤由作，改訂海上被保險利益論，東京：新紀元社，1951.

- 葛城照三, 海上保險講義要綱, 東京: 早稻田大學出版部, 1973.
- 龜井利明, 海上保險總論, 東京: 成山堂, 1980.
- 今村有, 海上保險契約論(上), 東京: 損害保險事業研究所, 1978.
- 木村榮一, 海上保險, 東京: 千倉書房, 1982.
- 小町谷操三, 海上評價濟保險契約に ついて, 損害保險研究, 第16券 第4號,
1964.
- 勝呂弘, 保險評價額に ついて, 損害保險研究, 第33券 第2號, 1981.

◎ 西洋文獻

- Atkins, Harry, *Eldrige on Marine Policies*, London: Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., 1983.
- Braekhus, Sjur and Rein, Alex, *Handbook of P&I Insurance*, 2nd ed., Oslo: Assurance foreningen Gard, 1979.
- Brown, R.H., *Marine Insurance-Vol.1 - The Principles*, 4th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1978.
- _____, *Marine Insurance-Vol.3 - Hull practice*, London: witherby & Co. Ltd., 1973.
- Dover, Victor, *Analysis of Marine Insurance Clauses*, London: H.F. & G. Witherby Ltd., 1960.
- _____, *A Handbook to Marine Insurance*, 8th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1975.

- Wetherby, G. Kenneth, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1981.
- Wetherby, G. Kenneth, *Institute Time Clauses Hulls*, London: Witherby Co. Ltd., 1983.
- Wemyss, E.R. Hardy, *Chalmers' Marine Insurance Act. 1906*, 8th ed., London: Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., 1976.
- Wemyss, E.R. Hardy, *Marine Insurance*, 4th ed., London: Butterworth & Co. Ltd., 1985.
- Lambeth, R.J., *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., London: Pitman Publishing Ltd., 1986.
- Marine Insurance Training Services for the Sedgwick Group, *Marine Hull Practice*, London: M.I.T.S., 1985.
- Mullins, Hugh A., *Marine Insurance Digest*, Maryland: Cornell Maritime Press, 1951.
- Mustill, J. Michael and Gilman, J.C.B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., London: Stevens & Sons, 1981.
- Parks, Alex P., *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, 1st ed., Maryland: Cornell Maritime Press, 1987.
- Pineus, Kaj, *Ship's Value*, 2nd ed., London: Lloyd's of London Press Ltd., 1986.

Sturmey, S.G., *British Shipping and World Competition*, London:
The Athlone Press, 1962.

The Insurance Institute of London, *Institute Time Clauses-Hulls*,
London, 1963.

Winter, William D., *Marine Insurance-Its Principles and practice*,
3rd ed., New York: McGraw-Hill Book Company, 1952.

Colinvaux, Raoul P., *The Law of General Average and York-Antwerp
Rules*, 10th ed., London: Stevens & Sons, 1975.

Hudson, N.G., and Allen, J.C., *Marine Claims Handbook*, 4th ed.,
London: Lloyd's of London Press Ltd., 1984.

