

船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 研究

林 鍾 吉

A Study on Indemnity for Unrepaired Damage of the Ship



目 次

Abstract	
第1章 序 論	第1節 序 論의 判例 및 內容
第1節 研究의 目的	第2節 研究의 判例의 要約
第2節 研究의 範圍의 方法	第4章 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 몇가지 見解
第2章 理論的 背景	第1節 몇가지 見解의 內容 및 分析
第1節 損害補償의 原則 및 限度	第2節 몇가지 見解의 要約
第2節 英國海上保險法에 있어서 船舶의 未修理損傷에 對한 補償	第5章 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 問題點 및 改善方案
第3節 協會船舶期間約款에 있어서 船舶의 未修理損傷에 對한 補償	第1節 合理的인 減價
第4節 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 船主의 主張	第2節 合理的인 修理費
第3章 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 몇가지 判例	第3節 補償限度
	第6章 結 論
	參 考 文 獻

Abstract

A Study on the Indemnity for Unrepaired Damage of the Ship

One of the most important and far reaching changes which was made in the revision of the Institute Time Clauses Hulls in October, 1983, was that concerning the liability of underwriters for unrepaired damage to a ship.

It has never been determined by the English Courts precisely how the liability of underwriters is to be calculated and various ways of tackling this problem have been suggested in the past, most of them involving some kind of arbitrary formula.

Therefore, the purpose of this paper is to analyze provisions to the indemnity for unrepaired damage of the ship in the Institute Time Clauses Hulls (1. 10. 83) and to present the points at issue of it and to contribute to the establishment of a reasonable indemnity method to unrepaired damage of the ship by suggesting the remedy.

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

Results of this study are as follows:

First, as for the indemnity method for unrepaired damage of the ship,

(1) The measure of indemnity is based on the lower between the reasonable depreciation and the reasonable cost of repairs. However, the figure arrived at is used as basis of negotiations, and in practice underwriters' starting point is to offer about two thirds of the figure.

(2) The underwriters shall not be liable to unrepaired damage

for more than the insured value at the time this insurance terminates.

(3) The reasonable cost of repairs is cost to estimate at the first reasonable opportunity for carrying out such repairs, depending on which course seems the most acceptable on the facts available.

(4) Unrepaired damage cannot be determined until the expiry of the policy.

(5) The reasonable depreciation is the difference between sound and damaged market values of the ship at the time this insurance terminates.

Second, as for the points at issue on indemnity for unrepaired damage of the ship,

(1) The reasonable depreciation is influenced by the fluctuation of the market value. And it does not consider the insured value as a criterion of the premium calculation.

(2) After the reasonable depreciation is recovered, if unrepaired ship is repaired at the first reasonable opportunity for carrying out repairs, the reasonable depreciation cannot be the measure of indemnity for unrepaired damage of the ship.

(3) It is difficult to obtain accurate estimates of sound value, damaged value, and the reasonable cost of repairs.

for more than the insured value at the time this insurance terminates.

(3) The reasonable cost of repairs is cost to estimate at the first reasonable opportunity for carrying out such repairs, depending on which course seems the most acceptable on the facts available.

(4) Unrepaired damage cannot be determined until the expiry of the policy.

(5) The reasonable depreciation is the difference between sound and damaged market values of the ship at the time this insurance terminates.

Second, as for the points at issue on indemnity for unrepaired damage of the ship,

(1) The reasonable depreciation is influenced by the fluctuation of the market value. And it does not consider the insured value as a criterion of the premium calculation.

(2) After the reasonable depreciation is recovered, if unrepaired ship is repaired at the first reasonable opportunity for carrying out repairs, the reasonable depreciation cannot be the measure of indemnity for unrepaired damage of the ship.

(3) It is difficult to obtain accurate estimates of sound value, damaged value, and the reasonable cost of repairs.

(4) After the indemnity for unrepaired damage of the ship is made, if unrepaired ship is sold, it may be the difference between sale price and recovery amount.

(5) The provision in respect of the reasonable cost of repairs is not included in Unrepaired Damage Clause.

Third, as for the remedy to the points at issue,

(1) If sound value of unrepaired ship is lower than the insured value of the ship, the reasonable depreciation should be the difference between sound and damaged values of the ship, but the insurer should return the insured the premium which is equivalent to the difference between the insured and sound values. On the contrary, if sound value of unrepaired ship is higher than the insured value of the ship, the reasonable depreciation should be the difference between the insured and damaged values.

(2) After the insured recovered in respect of unrepaired damage of the ship, if it is proved that the indemnity is smaller than the amount of damage due to unrepaired damage of the ship, the insured should recover from the insurer the difference between the amount of damage and the indemnity. On the contrary, if it is proved that the indemnity much more than the amount of damage, the insured should return the insurer the difference between the indemnity and the amount of damage.

(3) A criterion of accurate estimates of sound value, damaged value, and the reasonable cost of repairs should be established.

(4) Provisions in respect of the reasonable cost of repairs in the Unrepaired Damage Clause should be established.

第 1 章 序 論

第 1 節 研究의 目的

세계 海上保險市場의 中心은 英國 런던이며 그곳에서 船舶保險에 가장 많이 使用되고 있는 約款은 런던保險者協會 (Institute of London Underwriters)가 制定한 協會船舶定期約款 (Institute Time Charters Party) 이하 I.T.C. Hulls로 表記한다.

I.T.C. Hulls가 그 協會가 制定한 다른 約款인 協會船舶定期約款에 基本의 地位을 占하고 있으므로 I.T.C. Hulls에 對한 研究은 매우 重要하다.

우리나라의 船舶保險에 있어서도 小型船舶의 除外한 대부분의 船舶保險은 I.T.C. Hulls를 基本으로 하여 訂立되고 있다.

I.T.C. Hulls가 1881년에 制定된 이후 1957년까지 船舶保險에 關係한 重要한 여러 條款을 制定한 經驗을 積累了 使用되고 있는 한편 I.T.C. Hulls가 1983年 10월 1일에 改定된 것이다.

I.T.C. Hulls (10.83)은 그 以前의 I.T.C. Hulls (10.81)에 對한 改定의 結果 많은 變化가 있는데, 그 中에 對해 지는 가장 重要한 變化는 未修理損傷條款 (Unrepaired Damage Clause)인 I.T.C. Hulls (10.83) 第 18條의 第 1項과 第 3項의 改定을 指한다. I.T.C. Hulls (10.83) 第 14條 第 1項과 第 3項은 1906年의 英國海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906; 以下 M.I.A.로 表記함) 第 69條 第 3項을 變化시킨 것이다.

M.I.A. 第 69條 第 3項은 船舶의 未修理損傷에 對하여 被保險者는 合理的인 修理費를 限度로 하여 合理的인 減價를 補償받을

權利가 있다고 規定하고 있는데, M. I. A. 에는 合理的인 減價와 合理的인 修理費의 算定方法에 관한 規定이 전혀 없다. 이것으로 인하여 合理的인 減價와 合理的인 修理費의 算定方法에 관하여 오랫동안 論難이 있어 왔다.

이러한 M. I. A. 의 規定과는 달리 I. T. C. Hulls (1.10.83)은 船舶의 未修理損傷에 대한 補償方法을 보다 具體的으로 規定하고 있다.

本研究에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前과 以後에 있어서 船舶의 未修理損傷에 대한 補償方法을 比較・考察하고, 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 諸般 問題點을 살펴 본 후, 그러한 問題點에 대한 改善方案을 講究하여 船舶의 未修理損傷에 대한 合理的인 補償方法을 마련하고자 한다.

第2節 研究의 範圍와 方法

本研究에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第18條 第1項과 第2項을 그 研究對象으로 하여 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷에 대한 補償方法과 그 問題點을 살펴보고 그 改善方案을 講究하고자 한다. 그리고 船舶의 未修理損傷의 補償에 관해서는 合理的인 減價, 合理的인 修理費 및 補償限度로 區分하여 考案을 행한다.

本研究의 研究方法으로서는 英國의 資料를 주로 參考로 한 文獻調查方法에 의하였다.

本研究는 다음과 같이 構成된다.

第1章은 序論部分으로서 本研究의 目的, 範圍 및 方法을 다루었다.

第2章은 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 問題點을 發見하고 그 改善方案을 講究하기 위한 理論的 考察의 章으로서, 그 第1節에서는 船舶保險에 있어서 損害補償의 原則 및 限度에 관한 考察을 行한다. 그 第2節에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서, 즉 M. I. A.의 規定下에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 考察을 行한다. 그 第3節에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 考察을 行한다. 그 第4節에서 考察한 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償과 比較를 行한다. 그 第4節에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 船主의 主張을 살펴본다.

第3章과 第4章에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 몇가지 判例(第3章)와 見解(第4章)를 各各 살펴보고 그것들을 要約한다.

第5章에서는 以上の 考察을 基로 하여 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 諸點 問題點과 그 改善方案을 提示한다.

第6章에서는 本研究의 結果를 要約한다.

第2章은 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 問題點을 發見하고 그 改善方案을 講究하기 위한 理論的 考察의 章으로서, 그 第1節에서는 船舶保險에 있어서 損害補償의 原則 및 限度에 관한 考察을 행한다. 그 第2節에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서, 즉 M. I. A. 의 規定下에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 考察을 행한다. 그 第3節에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 考察을 행한다. 그 第4節에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 考察을 행한다. 그 第5節에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 船舶의 種類를 살펴본다.

第3章은 第4章에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 몇가지 判例(第3章)와 見解(第4章)를 소개하고 그것들을 要約한다.

第5章에서는 以上の 考察을 要約하여 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 諸般 問題點의 그 改善方案을 提示한다.

第6章에서는 本研究의 結果를 要約한다.

第2章 理論的 背景

第1節 損害補償의 原則 및 限度

保險은 補償契約이므로 保險에 의해 保護받는 利益은 評價되어야 한다. 이러한 評價는 損失을 입은 경우에 可能的 限 被保險者에게 損失의 結果에 대해 完全한 補償을 하기 위한 것이다. 그러므로 그러한 評價의 目的은 理論上 被保險者가 損失을 입은 경우에 만일 損失이 없었더라면 被保險者가 享有하였을 同一한 狀態로 있게 하기 위해서이다.

여기서 補償의 概念은 다음의 두 가지로 나누어 볼 수 있는데,¹⁾

첫째는, 그 航海가 결코 行해지지 않았던 것처럼 航海前과 同一한 狀態에 被保險者가 있도록 하는 것이며,

둘째는, 만일 그 航海가 完成되었더라면 被保險者가 누렸을 同一한 狀態로 있도록 하는 것이다.

上記 補償의 두 概念에 따라 각각의 補償額이 다른 경우가 一般的인데, 이 두 概念 가운데 어느 것이 더욱 더 保險의 目的에 適合한 것인지에 대해서는 아직 學說로서 確立되어 있지 않다. 여기에 대하여 Arnould의 冊²⁾에서는 두 번째의 概念이 保險 本來의 目的에 더욱 適合한 것이라고 하고 있다.

1) Sir Michael J. Mustill & Jonathan C. B. Gilman : Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th ed., Vol. I, Stevens Sons, London, p. 287, (1981).

2) Ibid., p. 287.

海損保險의 目的은 被保險者를 被保險危險에 對한 損害로부터 保護하는 事이다. 故로 被保險者는 海損保險에 對해 該 損害 費用 損害만큼의 補償을 받게 되는데, 此리할 原則을 實損補償의 原則이라고 한다.

따라서 被保險者의 損害以上의 補償을 받지 못한다. 故로 被保險者 爲法에 海損保險의 請求權은 損害의 發生에 對해 該損害 費用 損害의 實情에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다.

이와 異한 事은 海損保險의 目的은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 被保險者의 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다.

故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다.

損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다.

被保險者의 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다. 故로 損害 補償의 請求權은 損害의 發生에 對한 損害 補償을 請求할 權限을 有한다.

3) 金鍾聲·任昌日·李基泰：損害保險論，韓京保險會社·在協信修院，서울，p. 15，(1984)。

4) 宋基源：海損保險論，博英社，서울，p. 186，(1985)。

한다.⁵⁾

• 保險證券에 依據하여 回收할 수 있는 損害가 發生한 경우 1 人의 保險者 또는 2 人 以上의 保險者에 있어서 各 保險者는 評價保險證券의 경우에는 保險證券에 協定한 價額에 대하여 自己가 引受한 金額의 比率에 따라 補償責任을 지며, 未評價保險證券의 경우에는 保險價額에 대하여 自己가 引受한 金額의 比率에 따라 補償責任을 진다.⁶⁾

上記 M. I. A. 第 67 條 第 1 項에서와 같이, 예를 들어 船舶保險에 있어서 未評價保險證券의 경우에는 危險開始時의 船舶의 實際價額 (insurable value)이 損害補償의 限度가 되며, 評價保險證券의 경우에는 危險開始時에 船主와 保險者間에 協定된 船舶價額 (insured value)이 損害補償의 限度가 된다.

그러나 이것은 保險價額과 保險金額이 同一한 全部保險의 경우를 前提로 하고 있다. 즉, 海上保險은 全部保險이 一般的이므로 海上保險의 精算은 保險의 目的이 全部保險에 의해서 付保되어 있

-
- 5) M. I. A. 67-(1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy, is called the measure of indemnity.
- 6) M. I. A. 67-(2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

다는 假定에 의하여 행해진다.⁷⁾

그러므로 保險의 目的이 一部保險에 의해서 設定되어 있는 경우에는 保險價額보다 낮은 保險金額이 損害補償의 限度가 된다.

그리고 全部保險에서는 保險價額을 限度로 하여 實際損害額을 全部로 補償하는 實損補償의 原則에 따라 損害補償의 限度를

보험금으로 정하는 것이 保險金額과 無異하다. 그러나 全部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

경우에는 損害補償의 限度가 損害額과 無異하다. 그러나 一部保險인

7) E. E. Hardy (Vamy) : Chalmers' Marine Insurance Act 1906, 8th ed., Butterworth & Co. (Publishers) Ltd. London, p. 109, (1976).
 8) 徐燦珪·李範禧 : 商法例解(下), 國民書館, 서울, p. 342, (1981).
 9) 金寬水 外 : 保險概論, 汎論社, 서울, p. 53, (1986).

I. T. C. Hulls (1.10.83) 第18條 第1項과 第3項이 規定되기 以前에 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 다음의 M. I. A. 第69條 第3項의 規定에 의해 이루어졌다.

• 船舶이 修理되지 아니하고 또한 保險期間동안에 損傷狀態로 賣却되지 아니하였을 경우에, 被保險者는 未修理損傷으로부터 發生하는 合理的인 減價에 대하여 補償받을 權利가 있다. 但, 그 金額은 第1項에 依據하여 計算되는 合理的인 損傷修理費를 超過하지 아니한다.¹⁰⁾

本節에서는 M. I. A. 第69條 第3項의 規定을 合理的인 減價, 合理的인 修理費 및 補償限度로 區分하여 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 船舶의 未修理損傷에 대한 補償을 살펴본다.

1. 合理的인 減價

合理的인 減價라 함은 船舶이 被保險危險에 의하여 分損을 입은 후, 修理에 適合한 時期와 場所가 없어서 保險期間終了時까지 修理를 實施할 수 없었을 경우에, 被保險危險에 의한 分損으로 船舶價額이 減價되는 것을 말한다.

따라서 만일 保險期間終了 以前에 修理에 適合한 最初의 時期

10) M. I. A. 69. (3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

와 場所에서 修理가 實施될 경우에는 合理的인 修理費가 補償額으로 決定될 것이다.

그리고 만일 保險期間終了 以前에 修理에 適合한 最初의 時期와 場所에서 船主가 自身の 利益을 위하여 修理를 實施하지 않았을 경우에는 그 時期와 場所에서의 船舶價額의 減少, 즉 合理的인 減價 또는 合理的인 豫想修理費가 補償額으로 決定될 것이다.

M. I. A. 第69條 第3項에는 合理的인 減價가 어떻게 計算되어야 하는가에 대해서는 어떠한 規定도 없다. 그리하여 이와 관련해서 相異한 見解가 나왔지만, I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 合理的인 減價의 計算方法은 正常價額에서 損傷價額을 差減한 殘額을 正常價額으로 나누어 減價率을 算出하여 이것에 保險價額을 곱하는 것이었다. 이러한 實務規則은 Eicock v. Thompson (1949) 事件에 의하여 確立되었다.¹¹⁾

그리고 이 때 正常價額과 損傷價額이 評價되어야 할 時期에 대해서는 疑問이 提起되어 왔으나,¹²⁾ 一般的으로 認定되어 온 것은 未修理損傷에 대한 補償請求는 保險期間終了時까지 決定되지 아니하므로,¹³⁾ 船舶의 正常 및 損傷狀態의 價額이 評價되어야 할 때

11) J. Kenneth Goodacre : Marine Insurance Claims, 2nd ed., Witherby & Co. Ltd., London, p. 329, (1981).

12) 本稿 第3章과 第4章에서 考察된다.

13) 한 때 被保險者는 각 航海후에 船舶의 未修理損傷에 대한 補償請求를 할 수 있었다. 또한 繼續約款 (Continuation Clause)이 適用될 때 財政法 (Finance Act, 1901) 第11條에 의해 繼續約款은 保險證券과는 別途의 獨立된 契約으로 解釋되었다. 그러나 保險者는 延長된 保險期間이 終了될때까지 船舶의 未修理損傷을 補償할 責任이 없다. The Chartered Insurance Institute Tuition Service : Marine Insurance, Willmer Brothers Ltd., Birkenhead, pp. 180-181, (1983).

期는 保險期間終了時이다.¹⁴⁾ 그리고 船舶이 損傷을 입었으나 船舶의 堪航성과 效率성에 아무런 被害를 주지 '않는다 할지라도 販賣價額上의 減少에 대해서는 補償받을 수 있다. 즉, Agenoria Steamship Co. v. Merchants Marine Insurance Co. Ltd. (1903) 事件에서 船體의 龍骨(Keel)이 損傷을 입어 덧대는 修理(Shoeing)를 하였는데, 船主는 船舶이 비록 適切한 強度를 維持한다고 해도 모양을 흉하게 해 船舶價額을 減少시키는 修理方法에 反對할 權利가 있으며, 修理費 뿐만 아니라 船舶價額의 減價를 補償받을 權利가 있다고 判決이 났다.¹⁵⁾

2. 合理的인 修理費¹⁶⁾

一般的으로 合理的인 修理費는 個別的인 事件의 特殊性에 따라 決定되는 하나의 事實問題로서, 實際로 合理的인 修理가 實施된다면 發生할 費用을 意味한다. 즉 合理的인 修理費는 船主가 船舶을 다시 堪航성이 있도록 하는데 發生하였을 費用을 말한다. 合理的인 修理費에 대해서도 M. I. A. 第69條에는 어떠한 計算方法을 規定하고 있지 않다.

-
- 14) Leslie J. Buglass : Marine Insurance & General Average in the United States, 2nd ed., Cornell Maritime Press, Centreville, p. 163, (1981).
- 15) R. J. Lambeth : Templeman on Marine Insurance, 5th ed., Macdonald & Evans Ltd., London, p. 271, (1981).
金政秀 : 海上保險論, 博英社, 서울, p. 367, (1986).
- 16) 여기에 대해서는 다음의 文獻에 詳細하게 記述되어 있다.
G. S. Hughes : The Reasonable Cost of Repairs, Hull Claims Analysis, Vol. 2, No. 1, pp. 6-8, (1985).

理에 利用可能한 最初의 機會에서 修理를 實施하는데 發生할 費用 以上을 責任지지 않는다.¹⁸⁾

한편 定期船에 있어서는 修理가 合理的이며 不當하게 延期되지 않고 그 船舶이 日常的인 堪航性維持를 위하여 運航하지 않는 그 다음 번의 適合한 時期에 修理가 實施될 것을 條件으로, 修理의 延期로 인하여 增加된 豫想修理費의 全部를 保險者가 補償해 준다.¹⁹⁾

合理的인 修理費는 實際 修理를 實施하는 경우에도 그것의 決定에 어려움이 있는데, 더구나 未修理狀態에서 合理的인 修理費를 算定한다는 것은 더욱 더 어려운 問題이다.

3. 補償限度

M. I. A. 第69條 第3項에서는 船舶의 未修理損傷에 대하여 合理的인 減價를 補償하되 合理的인 修理費를 限度로 하여 補償한다고 規定하고 있다.

그러나 合理的인 減價의 計算에 있어서 正常價額과 損傷價額의 算定에 어려움이 있고 또한 合理的인 修理費의 計算에 있어서도 어려움이 있으므로 保險者들은 合理的인 減價이든 合理的인 修理費이든간에 그것의 全額을 補償하기를 꺼려 한다. 따라서 保險者들은 그것의 一定比率, 예를 들면 75% 또는 80%를 補償한다. 이러한 補償率은 個別的인 事件의 事情에 따라 다르지만, 保險者

18) Victor Dover : A Handbook to Marine Insurance, 8th ed.,
Witherby & Co. Ltd., London, p. 439, (1975).

19) Lambeth, op. cit., pp. 260—261.

들은 合理的인 減價와 豫想修理費 가운데 낮은 쪽의 約 3분의 2를 船舶의 未修理損傷의 補償額으로 提示하여 船主들과 協商을 하는 것이 一般的이다.²⁰⁾

以上을 要約하면 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 船舶의 未修理損傷에 대하여 合理的인 減價와 合理的인 修理費 가운데 낮은 쪽을 택하여 그것의 一定比率를 補償하였다. 그리고 合理的인 減價의 計算方法은 正常價額에서 損傷價額을 差減한 價額을 正常價額으로 나누어 減價率을 計算한 後, 그것의 保險價額을 곱하는 것이었다.

第3節 協會船舶期間約款에 있어서 船舶의 未修理損傷에 대한 補償

1. I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있는 M. I. A. 第69條 第2項의 規定에 따라 船舶의 未修理損傷에 대한 補償이 이루어졌을 수 있다. 뿐만 아니라 前節에서 考察한 바와 같이 비록 實務上으로는 船損精算人들이 Elcock v. Thompson (1949) 事件 以後 正常價額과 損傷價額의 比較에 의한 減價率에 保險價額을 곱하여 合理的인 補償을 計算하였지만, M. I. A. 에서는 合理的인 減價가 무엇인지를 精算人에게 대하여 規定하고 있지 않다.

2. I. T. C. Hulls 第69條 第2項의 規定에 따라 協會船舶의 未修理損傷의 補償의 計算方法에 대하여 定說이 없기 때문에 合理的인 減價-

20) G. S. Hughes : Claims for Unrepaired Damage, Hull Claims Analysis, Vol. 1, No. 12, p. 171, (1985).

計算方法에 관한 成文化가 要求되어 왔었다.

따라서 I. T. C. Hulls (1.10.83)의 第18條 第1項과 第3項은 이러한 要求를 充足시켜 주고, 船舶의 未修理損傷에 대한 補償의 어려움을 解決하기 위하여 새로이 規定된 것으로 그 內容은 다음과 같다.

• 未修理損傷에 대한 補償請求와 關聯된 補償의 限度는 그러한 未修理損傷으로부터 發生하는 保險期間終了時點에 있어서 船舶의 市場價額의 合理的인 減價이다. 但, 그 金額은 合理的인 修理費를 超過하지 못한다.²¹⁾

• 保險者는 未修理損傷에 대하여 保險期間終了時點에서의 保險價額以上을 責任지지 아니한다.²²⁾

그런데 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第18條 第1項과 第3項에서 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 船舶의 未修理損傷에 대한 補償과는 다르다. 즉, I. T. C. Hulls (1.10.83)의 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 規定은 船舶의 未修理損傷에 대한 補償方法을 變化시켰다.

21) I. T. C. Hulls (1.10.83) 18.1 The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damage shall be the reasonable depreciation in the market value of the Vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairs.

22) I. T. C. Hulls (1.10.83) 18.3 The Underwriters shall not be liable in respect of unrepaired damage for more than the insured value at the time this insurance terminates.

以下에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 에 있어서의 船舶의 未修繕
損傷에 대한 補償은 前節과 마찬가지로 合理的인 減價, 合理的인
修理費 및 補償限度로 區分하여 考察한 後, 以前과 동일한 補償
補償의 比較하고자 한다.

1. 合理的인 減價

前節에서와 마찬가지로 第18條 第1項에 規定된 補償은 船舶의
未修繕損傷에 대한 補償은 前節과 마찬가지로 合理的인 減價,
合理的인 修理費 및 補償限度로 區分하여 考察한 後, 以前과 동일한
補償의 比較하고자 한다.

前節에서와 마찬가지로 合理的인 減價, 合理的인 修理費 및
補償限度로 區分하여 考察한 後, 以前과 동일한 補償의 比較
하고자 한다.

前節에서와 마찬가지로 合理的인 減價, 合理的인 修理費 및
補償限度로 區分하여 考察한 後, 以前과 동일한 補償의 比較
하고자 한다.

前節에서와 마찬가지로 合理的인 減價, 合理的인 修理費 및
補償限度로 區分하여 考察한 後, 以前과 동일한 補償의 比較
하고자 한다.

20) Neil M. Hudson : The Institute Time Clauses and Restricted
Conditions, p. 8 (1983년 9월 28일에 런던에서 開催된 한
Seminar의 發表資料), Hughes, op. cit., p. 171. John Crump :
The New Hull Cover, Richards Hogg International Adjusters,
London, p. 21. (1983).

減價를 計算할 때 保險價額이 考慮되는지 안되는지 分明하지 않다는 見解가 있다.²⁴⁾ 이러한 見解가 있을 수 있는 것은 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서도 合理的인 減價의 計算時에 市場價額의 減價가 考慮되었기 때문이다. 즉, 合理的인 減價의 計算時에 減價率은 正常價額과 損傷價額과의 比較에 의해 決定되었다.

따라서 I. T. C. Hulls (1.10.83)의 作成에 參與하였던 Netl M. Hudson이 밝힌 바와 같이 비록 保險者들의 意圖는 合理的인 減價가 保險價額을 考慮하지 않은 正常價額과 損傷價額의 差異이지만, 이러한 解釋上의 見解差異는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第18條 第1項의 解釋時에 文書作成者 不利益의 原則²⁵⁾에 의해 保險契約者 또는 被保險者에게 有利하게 解釋될 수도 있으므로, 保險者들이 원래 意圖한 바와는 달리 合理的인 減價의 計算時에 保險價額이 考慮될 수도 있음을 示唆하고 있다.

2. 合理的인 修理費

- 24) Alex L. Parks : The New London Hull Clauses, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 15, No. 1, p. 20, (1984).
李柏先 : 新船舶保險約款 (I. T. C. Hulls) 解說, 韓國保險公社 保險研修院, 서울, p. 69, (1983).
- 25) 保險證券은 保險者가 一方的으로 作成한 것이기 때문에, 그중 모호한 文句가 있어서 保險契約者에게 不利한 影響을 미치게 될때 保險證券 作成者인 保險者가 不利益을 받도록 解釋하여야 한다는 見解를 文書作成者 不利益 (Contra Proferentem)의 原則이라 한다. 李基泰 : 海上保險, 法文社, 서울, pp. 96 ~ 97, (1982).

I. T. C. Hulls (1.10.83)은 合理的인 修理費에 關하여 M. I. A. 와 마찬가지로 이에 關한 規定이 전혀 없다. 이와 같이 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第18條 第1項을 새로이 規定함에 있어서 合理的인 修理費에 關한 規定이 없는 理由를 John Crump는 다음과 같이 들고 있는데,²⁶⁾ 그 理由는

첫째, 오늘날 거의 모든 船舶들은 一般保險이라기 보다는 超過保險의 狀態下에 있으며

둘째, 豫想修理費는 合理的인 減價가 保險價額보다도 市場價額에 關聯되는 경우에는 보통 市場價額上の 減價를 超過할 것이기 때문이다

合理的인 修理費에 關한 說明은 前節에서의 같다.

5. 補償限度

I. T. C. Hulls (1.10.83)에서는 第18條 第3項에 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 保險期間終了時點의 保險價額을 限度로 한다는 規定을 新設하였다. 船舶保險에 있어서 保險價額은 保險契約締結時의 約定된 價額이며 保險期間동안 變動하지 않는 것이기 때문에 保險期間終了時點의 保險價額은 保險契約締結時點의 保險價額으로 보아야 한다.

이와 같은 새로운 補償限度는 I. T. C. Hulls (1.10.83)의 第1條 第3項과도 關聯이 있다. 즉, 1.10.83의 第3項에서는 被保

26) Crump, *op. cit.*, p. 21.

27) I. T. C. Hulls (1.10.83) 1.3. In the event of the Vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being (a) broken up, or (b) sold for breaking up, any claim for loss of or damage to the Vessel occurring subsequent to such sailing shall be limited to the market value of the Vessel as scrap at the time when the loss or damage is sustained, unless previous notice has been given to the Underwriters and any amendments to the terms of cover, insured value and premium required by them have been agreed. Nothing in this Clause 1.3 shall affect claims under Clauses 8 and /or 11.

險者인 船主가 事前通知없이 解體 또는 解體를 위하여 賣却할 目的으로 航海할 경우에는 그 航海동안 發生한 損害에 대하여 解體航海終了時點의 解體市場額을 限度로 하여 補償한다고 規定하고 있는데, 여기서의 解體市場價額이 第18條 第3項에서의 保險期間終了時點의 保險價額에 該當하는 것이다. 따라서 解體航海時에는 解體市場價額과 損傷價額과의 差異가 合理的인 減價가 될 것이다.

그런데 船舶이 解體될 경우에는 古鐵價額의 價値밖에 없으므로 解體航海中の 未修理損傷은 解體價額에 아무런 影響을 미치지 않는다. 그러므로 解體市場價額과 損傷價額은 大개 一致한다. 따라서 船主는 解體航海 동안의 未修理損傷에 대해서는 大개 補償을 받지 못할 것이다.

한편 船舶이 解體價額으로 減少될 정도로 심하게 損傷을 입은 후 古鐵로서 賣却된다면, 未修理損傷은 解體價額에 어떠한 影響도 미치지 않으므로 未修理損傷에 대하여서는 補償받지 못한다는 見解²⁸⁾가 있다.

그러나 船主가 船舶을 古鐵로서 賣却하게 된 動因이 被保險危險에 의하여 심하게 損傷을 입었기 때문이라면, 비록 그러한 損傷이 解體價額에 어떠한 影響도 미치지 않는다 할지라도 保險者는 正常價額과 損傷價額(解體價額)과의 差異를 船主에게 補償해

28) Lambeth, *op. cit.*, p. 271.

J. Kenneth Goodacre : The UNCTAD Report on an international legal base for marine insurance contracts, as related to Hull Claims, Lloyd's Maritime and Commercial Law, p. 323, (1979).

아 될 것이다. 美國協會船舶約款(American Institute Hull Clauses, 1977.2)에서도 船舶이 解體價額으로 減少될 정도로 심하게 損傷을 입은 경우에는 正常價額과 解體價額과의 差異를 補償의 限度로 하고 있다.²⁹⁾

물론 解體를 目的으로 航海하는 동안에 事故로 인한 未修理損傷에 대해서는 解體正常市場價額과 解體損傷市場價額과의 差異가 合理的인 減價로 補償되어야 할 것이다.

이와같은 見解으로 I. T. C. Hulls (1.10.83) 以前에 있어서 船舶의 保險期間동안 여러 차례의 損傷을 입고 未修理인 狀態로 保險期間이 終了되었을 경우에 累積된 未修理損傷의 豫想修理費가 그 船舶의 推定全損을 構成하는지 疑問이 提起되어 왔으나,³⁰⁾ 이제는 다음의 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第19條 第2項의 規定에 의해 그러한 경우에는 推定全損으로 認定되지 않는다.³¹⁾

• 船舶의 復舊 및 修理費用을 算入로 한 推定全損의 請求는 그 費用이 保險價額을 超過하지 않으면 補償되지 아니한다. 이러한 推定全損을 決定할 때 1회의 事故 또는 同

29) Buglass, op. cit., p. 164.

30) Richards Hogg International Adjusters (韓國支店)에 의하면 實務적으로는 推定全損으로 認定되어 왔다고 한다.

31) Crump, op. cit., pp. 21 - 22. J. Kenneth Goodacre : Institute Time Clauses Hull, Witherby & Co. Ltd., London, p. 22, (1983).

一事故로 인한 連續된 損傷에 關聯된 費用만을 考慮한다.³²⁾

以上을 要約하면 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 合理的인 減價와 合理的인 修理費 가운데 낮은 쪽을 補償의 限度로 삼는다. 但, 그 補償額은 保險期間終了時點의 保險價額을 限度로 한다. 그리고 合理的인 減價는 市場價額의 減價, 즉 正常價額과 損傷價額과의 差異이다.³³⁾

4. 英國海上保險法과의 比較

지금까지 M. I. A. 및 I. T. C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 대하여 살펴 보았다. 여기에서는 하나의 예를 들어 위의 두 規定下에서의 船舶의 未修理損傷에 대한 補償方法을 比較함으로써, 船舶의 未修理損傷에 대한 補償에 있어서의 差異를 說明하고자 한다.

32) I. T. C. Hulls (1.10.83) 19.2 No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and or repair of the Vessel shall be recoverable hereunder 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.

33) 英國과 美國의 船舶約款에서는 船舶의 未修理損傷에 대하여 船舶의 豫想修理費를 限度로 하여 市場價額의 減價를 補償한다. 反面에 日本, 노르웨이 및 프랑스의 경우에 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 船舶의 賣却時에만 認定된다. Goodacre, The UNCTAD Report on an international legal base for marine insurance contracts, as related to Hull Claims, p. 324, I. T. C. Hulls (1.10.83) 18.1, 18.3 및 美國協會船舶約款을 參照.

(例) 어떤 한 船舶이 被保險危險에 의하여 심하게 損傷을 입고서 未修理狀態로 保險期間이 終了하였다. 保險期間終了時의 狀況은 다음과 같다.

保險價額 £ 2,000,000
 正常價額 £ 1,000,000
 損傷價額 £ 250,000
 合理的인 修理費 £ 1,200,000

(1) M. I. A.의 規定下에서의 補償

① 合理的인 減價 £ 1,500,000

$$\left(\frac{\text{正常價額} - \text{損傷價額}}{\text{正常價額}} \times \text{保險價額} \right)$$

② 合理的인 修理費 £ 1,200,000

따라서 M. I. A.의 規定下에서는 ①, ② 중 낮은 金額인 合理的인 修理費, 즉 £ 1,200,000가 補償의 限度가 된다.

(2) I. T. C. Hulls (1.10.83)의 規定下에서의 補償

① 合理的인 減價 £ 750,000 (正常價額 - 損傷價額)

② 合理的인 修理費 £ 1,200,000

③ 保險期間終了時點의 保險價額 £ 2,000,000

따라서 I. T. C. Hulls (1.10.83)의 規定下에서는 ①, ②, ③ 중 낮은 金額인 合理的인 減價, 즉 £ 750,000가 補償의 限度가 된다.

第4節 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 船主의 主張³⁴⁾

34) Geoffrey Hawkins : Hull Insurance Coverage, Hull Claims Analysis, Vol. 2, No. 7, p. 93. (1985).

本節에서는 前節에서 考察한 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第 18 條 第 1 項과 第 3 項에 새로이 規定된 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 船主의 主張을 살펴 본다. 여기에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 制定 以後 英國에서 開催된 한 세미나에서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관하여 船主의 代表로서 發表한 Geoffrey Hawkins 의 主張을 살펴 보겠다.

船主들은 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第 18 條 第 1 項과 第 3 項의 規定이 未修理損傷의 補償에 관하여 만족스러운 補償을 獲得하는 것을 더욱 어렵게 할 것이기 때문에 그 規定을 首肯할 수 없는 반면에, 保險者들은 船主들이 항상 未修理損傷의 精算으로부터 크게 利得을 본다고 主張하여 왔다. 왜냐 하면 實際 그의 船舶이 現實的인 市場狀態로 減價되지 않았기 때문이다. 만일 船舶이 堪航性에 影響을 미치지 않는 損傷을 입고 古鐵로서 賣却된다면 이러한 保險者들의 主張은 사실일 수도 있다.

그러나 모든 경우가 항상 위와 같이 되겠는가? 만일 船主들이 事故 後 여러 해 동안 계속해서 運航할 期待를 가지고 損傷船舶을 保有한다면 修理가 언젠가는 行해질 것이라는 것은 거의 확실하다. 또한 그 경우 아마도 保險者들이 支拂한 것보다도 더 높은 費用으로 修理가 行해 질 것이라는 것도 거의 확실하다.

그리고 만일 船舶이 古鐵이 아닌 것으로서 賣却된다면 賣却價格은, 만일 損傷을 입지 않았더라면 새로운 船主가 支拂하였을 것을 알지 못하는 狀態에서 存在하는 損傷을 反映할 것은 分明하다.

그리고 當事者가 正確한 正常市場價額을 얻을려고 노력하는 것

은 어리우며, 비록 購買者가 損傷船舶에 대해 얼마를 支拂할 것 인지를 豫見할에 있어서 基準이 되는 것은 豫想修理費임이 거의 確證의 사실이다. 따라서 船主는 豫想修理費보다 낮은 價額에서 保險者 와 協商해야 한다.

비하자 保險者들은 ertain 條規가 實施되었다라면 그들이 支拂하 있을 金額은 船主가 請求한 豫想修理費를 支拂할지 그 豫想修理費보다 少額을 支拂해야 한다. 그러나 船主가 豫想修理費보다 多額을 豫算한 경우 船主의 費用으로 豫想修理費 豫算 額보다 少額의 費用으로 豫想修理費 豫算 額에 適當하다 한 船主의 豫算은 船舶의 古鐵로 賣却될 代이다. 그 경우에는 船主가 豫算한 豫想修理費의 少額의인 豫算 額을 支拂할 代價에 包含하여 支拂한다.



35) 共通費用 (general expenses)이란 入渠稅, 가스除去費, 曳船料, 導船料 등을 말한다.

第3章 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 몇가지 判例

第1節 몇가지 判例의 內容

1. Stewart v. Steel (1842)³⁶⁾

1842年の Stewart v. Steel 事件에서 캘커타(Calcutta)로부터 英國으로 航海하던 한 船舶이 호프리(Hooghly)江을 通過하지 못하고 결국에는 캘커타에서 堪航성이 不適當한 船舶으로 決定이 내려졌다.

그 原因은 한편으로는 船舶의 磨耗에 起因한 決陷때문이었으며, 또 다른 한편으로는 船舶이 損傷을 입었기 때문이었다. 그리하여 이 船舶은 船舶의 機能을 喪失하게 되어 解體를 目的으로 賣却되었다.

이 事件에서는 損傷船舶의 豫想修理費는 保險者로부터 補償받을 수 있는 適切한 損傷을 나타내는 限度가 아니며 被保險者는 船舶이 事故의 結果로 減價된 金額을 請求할 權利가 있다고 判決이 났다.

이 事件에서 注目할만한 事項 가운데 하나는, 船舶이 입은 損傷을 確認하기 위하여 外部腰板(Wales)이 除去되었으나 賣却前에 代替되지 않았다는 점이다. 陪審員은 外部腰板을 代替하는데 支出되었을 金額을 保險者로 하여금 船主에게 支給할 것을 裁定하였으나, 法廷은 船舶이 解體를 目的으로 賣却되었다는 證據가 있으므로 하여 原告는 代替되지 않은 外部腰板에 대하여 補償받지

36) Goodacre, Marine Insurance Claims, pp. 318 - 319.

못한다고 判決하였다.

이 判決以後 여러 法廷은 이러한 判決을 理解하기 어려운 것으로 보았다. 그러나 이 判例에서 Maule 判事의 「船主가 船舶의 損傷에 대하여 費用을 전혀 支出하지 않은 경우에, 그 損傷을 確認하기 위한 適合한 時期는 危險의 終了時이나」라는 判決은 保險者들 사이에 重要的 意味를 賦與하였다. 그리고 이것은 몇몇 保險者들에 의해 未修理損傷에 대한 補償은 保險證券의 危險終了日의 減價 또는 豫想修理費를 限度로 해야 한다는 意味로 解釋되었다. 이러한 1950年の Irvin v. Hine 事件에서 그 점에 관하여 再考慮를 할 때까지 상당한 期間동안 지켜졌다.

1950年の 上記 事件에서는 未修理損傷의 補償請求時點에 관한 再考慮에도 불구하고, 被保險者는 損傷을 입은 時點에서 補償請求權을 行使하지 못하며, 따라서 被保險者는 그러한 補償請求權을 損傷船舶이 繼續되는 保險期間동안 滅失되지 않는다면 保險期間終了時點까지 行使하지 못한다고 解釋되었다.

2. Knight v. Faith (1850)³⁷⁾

1850年の Knight v. Faith 事件에서 船舶은 鎊 1,000에 付保되었으며 保險期間은 12個月로서 그 終了日은 1846年 9月 23日 이었다.

船舶은 保險期間동안 坐礁한 後, 1846年 9月 15日에 산타 크루즈(Santa Cruz) 港口에 入港하여 그 곳에서 貨物을 他 船舶에 換積하는 동안 물을 펌프로 퍼냈다. 그 해 10月 中旬에 船舶

37) Ibid., p. 319.

은 바닷가에 얹히어 檢査를 받았으나, 매우 심한 損傷을 입었음이 發見되었고, 산타 크루즈에서 修理를 하는 것은 不可能하였으며 船舶을 他 港口에 移動시키는 것도 .또한 慎重한 것이 되지 못하였다.

그 해 10月 下旬에 船舶은 船長에 의해 鎊 72.1에 賣却되었다. 그리고 委付通知는 없었으므로 上記 損傷은 반드시 分損으로 處理되어야 하며 被保險者는 坐礁에 의한 損傷을 補償받을 權利가 있다고 判決이 났다.

이 事件에서 Campbell 卿은 「……分損은 船舶이 實際 修理를 행하여 航海를 繼續하였거나 또는 保險期間終了 後 修理를 행함이 없이 海上에서 沈沒하였을 경우와 同一하게 處理되어야 한다」라고 말하였다.

그리고 이 事件의 判決過程에서 上記의 損傷額을 確認하는 適切한 方法은 論議되지 않았지만 Benecke는 다음과 같은 말을 引用하였다.

「船舶이 賣却된 後 保險期間終了時點에서의 狀態를 正確하게 把握한다는 것은 매우 어렵다. 그러나 그러한 어려움은 保險者를 모든 責任으로부터 免責시키기 위한 事由가 결코 될 수 없다.」

3. Lidgett v. Secretan (1871)

1871年의 Lidgett v. Secretan 事件에 의하면 한 船舶이 「런던에서 켈커타까지 및 到着 後 30日間」의 條件으로 往航航海에 대하여 付保되었다. 그 船舶은 또한 「켈커타에서 및 켈커타로부터 英國의 한 港口까지」라는 條件으로 歸航航海에 대하여 付保되었다.

往航航海동안 즉 第1의 保險證券의 保險期間동안 船舶은 暗礁에 衝突하여 損傷을 입었기 때문에 켈커타에 入港할 때까지 排水作業을 繼續하여 겨우 浮揚狀態를 維持하였다. 켈커타에서 船舶은 乾船塢에 入渠하여 修理에 着手하였다. 修理의 一部分이 끝났을 때 第1의 保險證券의 保險期間이 終了되어 歸航航海동안의 保險證券, 즉 第2의 保險證券의 保險期間이 始作되었다. 第2의 保險證券의 保險期間동안 船舶은 火災로 인하여 全損을 입었다. 第1의 保險證券의 保險者는 火災가 發生하였을 때 이따 現實的으로 修理한 部分의 費用에 대하여는 補償責任이 있음을 認定하였으나, 아직 施工되지 않은 修理의 豫想費用에 대하여는 補償責任이 없다고 主張하였다.³⁸⁾

法廷은 第1의 保險證券의 保險期間終了時에 船舶價額이 未修理損傷으로 인하여 減少되었음을 確認하고, 保險者가 價額上의 減少를 補償할 責任이 있다고 判決하였다. Willes 判事는 判決過程에서 未修理損傷이 없었을 경우의 船舶價額과 船舶의 損傷狀態에서의 價額을 確認하여 그 差異를 保險者의 責任으로 決定해야 하며, 그 金額을 決定할 때 適切한 損傷修理費를 考慮해야 한다고 밝하였다.³⁹⁾

그리고 Willes 判事는 豫想修理費의 計算은 단지 船舶의 減價를 確認하기 위한 公式일 뿐이라고 말하였다.⁴⁰⁾

38) 李相先: 船舶保險約款論, 韓國保險研究所, 서울, p. 144. (1975).

39) Lambeth, op. cit., p. 270.

40) Goodacre, op. cit., p. 320.

M. I. A. 第 69 條 第 2 項과 第 3 項은 上記 判例에 의해 規定되었다.⁴¹⁾

4. Pitman v. Universal Marine Insurance Co. (1882)

船主는 實際價額이 鎊 4,000 인 한 船舶을 1875年 3月 23日에 12個月동안 鎊 3,700 의 價額에 付保하였다. 船舶은 「티크」(teak) 貨物을 싣고 싱가포르로부터 물메인(Moulmein)을 향해 航海하여, 그 해 8월에 물메인의 外港에 到着하였으나, 그 港口를 향해 江을 따라 航海하다가 坐礁되었다. 船舶이 다시 浮揚되어 물메인으로 曳引되었을 때, 船主는 船舶을 委付하기로 決定하고 保險者에게 委付通知를 하였으나, 保險者는 그것의 受諾을 拒絕하였다. 船主는 若干의 修理를 한 후에 船舶을 鎊 3,897 에 賣却하였다. 船主는 船舶을 損傷以前의 狀態로 修理하는데 發生하였을 費用을 限度로 하여 補償하여야 하며, 修理가 實施되었는지의 與否는 保險者에게 重要하지 않다고 主張하였다. 한편 保險者는 그의 責任이 船舶의 正常價額과 賣却收益과의 差異로 制限되어야 한다고 主張하였다.

第 1 審 法廷에서 Lindley 判事는 다음과 같이 判決하였다. 「保險者에 의해 補償되어야 할 損傷部分을 確認하는 正確한 方法은 事故港에서의 船舶의 正常價額과 損傷을 입었을 때 事故港에서의 船舶價額을 比較하여 減價率을 計算한 후 그것을 協定保險價額에 곱하는 것이다. 그리고 豫想修理費는 비록 損傷의 直接的인 限度

41) Lambeth, op.cit., p. 270, The Insurance Institute of London : Institute Time Clauses - Hulls, London, p. 103, (1963).

船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 研究

로 拒絶되었지만, 만일 實際적으로 입은 損傷을 確認하기 위한 다른 方法이 發見되지 않는다면, 豫想修理費는 船舶의 正常價額과 損傷價額과의 差異일 수도 있다. 그러나 이 事件에서는 그러한 損傷額에 대한 더욱 믿을 수 있는 다른 證據가 있으므로 豫想修理費는 더욱 間接적으로라도 損傷을 確認하기 위한 方法으로 採擇되어서는 안된다.

控訴院 (Court of Appeal)에서 大多數의 判事들은 上記 Limerley 判事의 判決에 贊成하였으나, 控訴院判事들은 그중의 見解가 있어서 뚜렷한 差異를 보였다. Jessel 判事는 考慮되어야 할 正當價額을 出航地에서의 船舶價額이라고 主張하였지만, 이 事件에서는 그것이 물매인에서의 船舶價額과 同一하였기 때문에 Jessel 判事의 主張한 것은 問題視되지 않았다. Cotton 判事는 未修理船舶의 豫想修理費가 모든 狀況下에서 船舶의 減價를 나타내는 唯一한 方法을 아니지만, 船舶의 減價를 나타내는 唯一한 方法임을 以前의 여러 事件에서 判事들이 強하게 主張한 傾向의 實情을 發見하고서 大膽하게 같이 判決을 내렸다.

그러므로 그러한 狀況下에서 船舶가 補償받아야 할 部分을 가장 正確하게 나타내는 것은 賣却에 의해 確認된 船舶價額상의 減價를 超過하지 않는 限度內에서 通常控除額⁴²⁾을 減減한 豫想錢財

42) Goodacre, *op. cit.*, pp. 320 - 321.

43) 慣習적인 控除 (修理費의 $\frac{1}{3}$ 내지 $\frac{1}{6}$)는 修理時에 舊材料 代身에 新材料로 代替됨으로써 船舶이 修理時 보다도 더 나은 狀態로 되기 때문에 행한 오래전에 確立된 慣行이다. 그러나 오늘날 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第14條 新舊交換差益 不控除 (New for Old) 條項에 의해 慣習적인 控除는 행하지 않는다.

費일 것이다。」⁴⁴⁾

그리고 Lindley 判事의 判決에 反對를 했던 小數者側의 Brett 判事는 補償의 限度가 通常控除額을 差減한 豫想修理費이어야 한다고 말한 뒤, 豫想修理費가 唯一한 補償의 基準이어야 하며 被保險者가 賣却에 의해 좋은 收益을 올렸다는 事實은 保險契約에 대한 偶然한 狀況으로 받아들여야 한다.⁴⁵⁾ 는 見解를 提示했다.

이 判例에서의 最終判決은 Cotton 判事의 判決로 要約될 수 있는데, 이 判決은 M. I. A. 第69條 第3項과 文句上의 差異가 있지만 窮極的인 結果는 同一한 것으로 보인다.⁴⁶⁾ 또한 Arnould의 冊⁴⁷⁾에서도 「被保險者는 減價額 또는 修理費 가운데 적은 쪽을 限度로 하여 補償받는다. 이것은 船舶이 賣却되지 않은 경우에 있어서 M. I. A. 第69條 第3項의 趣旨이다」라는 文句로써 上記 事件과 M. I. A. 사이에 實質的인 差異가 없다는 事實을 確認하고 있다.

5. Elcock v. Thompson (1949)

英國의 한 大邸宅이 火災保險에 加入되어 있었다. 1947年 5月 16日에 그 大邸宅에 火災가 發生하였으나 未復舊狀態로 保險期

44) Hughes, op. cit., p. 170. E. R. Hardy Ivamy : Marine Insurance 3rd ed., Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., London, pp. 459 - 460, (1979).

45) Dover, op. cit., p. 439. Goodacre, op. cit., pp. 322 - 323. Ivamy, op. cit., p. 460.

46) Hughes, op. cit., p. 170.

47) Sir Michael J. Mustill & Jonathan C. B. Gilman : Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th ed., Vol. II, Stevens & Sons, London, p. 920, (1981).

間이 終了되었다. 그 大邸宅의 保險價額은 £ 106,850, 火災前 價額, 즉 正常價額은 £ 18,000, 火災後 價額, 즉 損傷價額은 £ 12,000 이었으며, 그리고 損傷復舊費用은 £ 43,252 이었다.⁴⁸⁾

이 事件에서 法廷은 火災로 인한 그 大邸宅의 合理的인 減價를 計算함에 있어서 海上事件에서의 原理와 M. I. A. 第 27 條 第 2 項과 第 3 項, 第 69 條 第 3 項 및 第 71 條 第 1 項의 規定을 根據로 하여 *Hine v. O'Connell* 事件의 判決을 援用하여 火災前의 價額의 同一인 方法으로 損傷價額과 正常價額의 差額을 算하여 復舊價額을 算하는 方法을 採擇하였다.⁴⁹⁾

그리고 法廷에서 *Morris* 判事는 *Pitman v. Universal Marine Insurance Co.* (1882) 事件에서 控訴院의 大判事 判事들이 *Lindley* 判事의 見解를 合理的인 減價의 計算에 減價率을 保險價額에 算하여 算하는 方法에 同意했음을 判事하고 上述 判事의 判例에 따라

48) *Goodacre, op. cit.*, pp. 325-326.

49) M. I. A. 71. Where there is a partial loss of goods, merchandise, or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows -
(3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy (if the case is a valued policy) or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged values at the place of arrival bears to the gross sound value.

50) *Lambeth, op. cit.*, p. 273. *Hughes, op. cit.*, p. 171.

判決하였다.⁵¹⁾ 특히 Morris 判事는 그의 判決過程에서 合理的인 減價를 計算할 때에 保險價額을 考慮해야만 하며, 保險價額은 減價가 發生하는 主體라고 主張하였다.⁵²⁾

결국 이 事件에서는 減價率을 保險價額에 곱한 結果, 合理的인 減價가 ₩ 32,055로 計算되어, 이것이 損傷復舊費用보다 적은 金額이었으므로 合理的인 減價가 未修理損傷에 대한 補償額으로 決定되었다.

이 判例는 비록 海上事件이 아닌 火災事件이었지만, 그 判決過程에서 海上事件에서의 原理와 M. I. A.의 規定을 根據로 하여 合理的인 減價를 計算하는 方法으로서, 正常價額과 損傷價額과의 比率에 의해 算出된 減價率을 保險價額에 곱하는 方式이 英國法廷에서 처음으로 採擇되었다⁵³⁾는 점에서 그 意義가 크다고 말할 수 있다.

6. Irvin v. Hine (1950)

1942年 1월에 한 船舶이 修理를 받기 위하여 乾船渠에 曳船되는 동안에 坐礁되어 심한 損傷을 입고 船主는 委付通知를 하였다. 그 船舶이 海軍省에 의해서 救助된 후, 船主는 損傷確認 때문에 그 船舶을 乾船渠에 入港시키는 것을 拒否하였다. 船主는 海軍省의 救助料 請求訴訟에 대하여 爭訟하지 않았으므로 그 訴訟의 結果, 法廷의 命令에 따라 그 船舶은 賣却되었다. 船主는 修理를 행하기에 가장 適合한 時期에 그 船舶을 修理하거나 또

51) Goodacre, op. cit., p. 334. Mustill & Gilman, op. cit., p. 902.

52) Goodacre, op. cit., p. 325.

53) Buglass, op. cit., p. 162.

는 乾船渠에 入港시킬 許可를 얻으려고 하지 않았다 法廷에서는 그 保險金 請求가 M. I. A. 第60條(推定全損의 定義)에 規定된 어떠한 項目에도 該當되지 않기때문에 推定全損은 없었다고 判決하였다. 손상에 관해서는 船舶이 賣却될 때에 保險者의 責任은 終了하는 것이므로 이 事件은 M. I. A. 第69條 第3項에 該當하는 것이다.⁵⁴⁾

이 事件에서는 合理的인 減價를 計算하는 方法으로 두 가지가 提議되었다. 즉 船主側은 評價保險認定法에서 保險價額의 實際的인 未損傷價額으로 看做되어야 하므로 그 減價는 保險價額으로부터 損傷價額을 差減하는 方法에 의하여 算出되어야 한다고 主張하였다. 反面에 保險者側은 合理的인 減價의 計算方法으로 두 가지의 代案을 主張하였다. 그 첫째는 合理的인 減價가 原來의 未損傷價額과 損傷價額과의 差額로 看做되어야 한다는 것이며, 둘째는 損傷을 입은 貨物에 대한 保險者의 責任을 確認하기 위한 方法을 規定하고 있는 M. I. A. 第71條 第3項의 同一한 標準으로, 確認된 減價率을 保險價額에 乘하여서 合理的인 減價를 算出하여야 한다는 것이었다.⁵⁵⁾

이 事件에서 合理的인 減價를 船主側과 保險者側의 主張에 의한 方法으로 計算하면 다음과 같다.

保險價額 : £ 9,000 未損傷價額 : £ 3,500 損傷價額 : £ 685

1) 船主側 主張에 의한 方法 : 保險價額 - 損傷價額 = £ 8,315

54) Ivamy, Chalmers' Marine Insurance Act 1906, p. 111

崔秉秀 譯, 前掲書, p. 150.

55) Lambeth, op. cit., p. 272.

2) 保險者側 主張에 의한 方法 : ① 未損傷價額 - 損傷價額 =
 £ 1,315.

또는 ② $\frac{\text{未損傷價額} - \text{損傷價額}}{\text{未損傷價額}} \times \text{保險價額} = \text{£ } 5,917,50$

이 事件에서 Devlin 判事は 保險者側의 첫번째 方法을 受諾하지 않았는데, 그 理由는 그 方法이 評價保險證券에 있어서 保險者와 被保險者間에 決定的인 것은 保險價額임을 規定하고 있는 M. I. A. 第27條 第3項을 無視했기 때문이라는 것이었다. 또 그는 保險者側의 두번째 方法이 옳지 않다면 M. I. A. 第69條 第3項의 趣旨는 原來의 未損傷價額⁵⁶⁾에서 眞實된 損傷價額을 差減하는 것이라고 主張하였는데, 그 理由로서 M. I. A. 第27條 第3項을 들었다.⁵⁷⁾

그리고 그 判事は 損傷修理費에 대하여 「分損에 대한 補償의 目的으로 修理費를 豫想함에 있어서, 法廷은 修理를 하였더라면 支拂하였을 것이라고 看做되는 實際의 費用을 可能な 限 近似하게 算出하여야 한다. 그리고 事實 1947年 以前에 그 船舶이 修理되지 않았다는 것이 充分이 證明된다면 實際는 그와 같이 證明되었음 - 그 時期에 適切한 金額을 法廷은 當연히 取得하여야 한다」라고 말하였다.

그러나 이 事件에서 Devlin 判事は 船主側의 方法과 保險者側의 두번째 方法에 의해 計算된 合理的인 減價가 豫想修理費로

56) Mustill & Gilman, op. cit., p. 902.

57) Ivamy, op. cit., p. 111. 崔秉秀譯, 前掲書, p. 150.

算定된 數値인 \$ 4,620 보다 더욱 높았기 때문에, 그 두 方法 가운데 어느 하나를 決定할 必要가 없었다.⁵⁸⁾ 따라서 그 判事는 이 두가지 方法 가운데 어느 方法이 더 合理的인 것인가에 관한 見解를 提示하는 것을 拒絕하였다.

7. *Compania Maritime Astra, S. A. v. Archdale (The Armar, 1954)*

이 事件은 先づ 뉴욕의 最高法院 (Supreme Court)에 提出되었던 것으로, Armar 號가 뉴올리언즈 (New Orleans)로부터 日本으로 航海하는 동안 우리海岸에서 坐礁한 事件이었다. Labin 判事는 法院에서 上記 坐礁가 推定全損은 아니라고 判決하였다. 따라서 그 判事는 坐礁에 의한 損傷을 分損으로서 適切한 補償限度를 決定하여야만 하였다.

Labin 判事는 合理的인 減價를 計算함에 있어서 減價率을 保險價額에 對하는 方法을 採擇하였다. 그 判事는 이러한 方法을 採擇함에 있어서 M. I. A. 第 69 條 第 3 項과 第 71 條, *Etcock v. Thompson (1949)* 事件, *Pitman v. Universal Marine Insurance Co. (1882)* 事件 및 比類 採擇되지는 않았지만 合理的인 減價의 計算方法으로서 提案된 것들 가운데 하나였던 *Irvin v. Hine (1950)* 事件에서의 한 方法에서 그 根據를 찾았다.⁵⁹⁾

그러나 이 事件은 *Irvin v. Hine (1950)* 事件에서와 마찬가지로 合理的인 減價 (\$ 812,400)가 豫想修理費 (\$ 736,315)를 超過하였다.

58) *Ivamy, Marine Insurance*, p. 458.

59) *Goodacre, op. cit.*, p. 328.

8. Helmville, Ltd. V. Yorkshire Insurance Company Ltd. (The Medina Princess, 1965) ⁶⁰⁾

實際價額이 ₩ 65,000 인 한 船舶이 ₩ 350,000 의 保險에 付保되었다. 船舶은 船員의 過失로 인하여 보일러와 汽罐에 損傷을 입었다. 그 이후 船舶은 Djibouti 의 碇泊地에서 坐礁되어 또다시 船體에 損傷을 입었다. 그리고 船舶의 損傷價額은 事實上 없는 것이나 마찬가지였다.

이 事件의 경우와 같이, 낮은 市場價額의 船舶이 높은 保險價額으로 船舶保險에 付保하는 것에 대한 法的인 制限은 없다. 다만 그러한 付保는 保險去來上 兩當事者의 希望에 따른 경우이어야 한다. 이 事件에서도 船主와 保險者모두가 높은 保險價額을 願하였다.

이 事件에서 補償限度가 決定되어야 할 時期에 대하여 原告인 船主는 그것이 事故時點 또는 可能的 限 委付通知의 時點이라고 主張한 反面에, 被告인 保險者는 그것이 保險期間終了日이라고 主張하였다. Roskill 判事는 이에 대하여 Stewart V. Steel (1842) 事件에서의 Maule 判事와 Knight V. Faith (1850) 事件에서의 Benecke 判事の 意見에 따라 損傷을 推定하기 위한 適切한 時期는 危險의 終了日, 즉 保險期間終了日이라고 判決하였다.

또한 原告側의 Dunn 辯護士는 Irvin V. Hine (1950) 事件에서 Devlin 判事が 分損補償額의 決定을 위한 時點으로서 委付通知의 時點을 취했음을 指適하였다. 이에 대하여 Roskill 判事는 다음과 같이 言及하였다.

60) Ibid, pp. 329 - 332.

Irvin V. Hine (1950) 事件에서의 保險證券은 航海保險證券이었
고, 이 事件에서의 保險證券은 期間保險證券이다. 航海保險證券에서
의 保險期間은 被保險者가 船舶을 船舶保險者에게 委託하고 그 擔
保航程을 拋棄할 때 終了된다. 이 事件에서 船舶은 保險期間이
終了될 때까지 航海를 繼續하였다. 따라서 未修理損傷에 대한 保
險者의 責任은 保險期間이 終了될 때까지 決定될 수 없다. 保險
期間이 終了된 期間保險證券의 場合에서 그 期間이 終了한 時의
航海保險證券을 경우에서 航海가 完了 또는 拋棄한 時의 그
期間保險證券과 航海保險證券에 關係없이 賣却에 의해 賣却
된다.]

Roskill 判事는 이 事件에서 保險期間終了일의 修理費를 金 167,
273 鎊을 評價하였다. 따라서 이 事件에서 Irvin V. Hine (1950)
事件에서의 合理的인 減價는 豫想修理費가 더 少額
인 場合에 Roskill 判事는 合理的인 減價를 評價하는 方法이
부당 見解을 表明하기를 拒絕하였다.

第 2 節 英國의 判例의 要約

本節에서는 앞에서 考察한 몇 가지 判例에서 나타난 船舶의 未
修理損傷의 補償에 관한 英國 判事의 見解을 合理的인 減價, 正
常價, 修理費 등 補償限度로 나누어 要約하였다.

1. 合理的인 減價

以上の 여러 判例에서 合理的인 減價의 計算方法으로서 몇몇 判
事가 採擇한 것을 要約하면 다음과 같다.

(1) Lidgett V. Secretan (1871) 事件에서 Willes 判事; 正常價

額과 損傷價額과의 差異

- (2) Pitman v. Universal Marine Insurance Co. (1882) 事件에서 Lindley 判事, Elcock v. Thompson (1949) 事件에서 Morris 判事, Irvin v. Hine (1950) 事件에서 Devlin 判事 및 The Armar (1954) 事件에서 Rabin 判事;

$$\frac{\text{正常價額} - \text{損傷價額}}{\text{正常價額}} \times \text{保險價額}$$

- (3) Irvin v. Hine (1950) 事件에서 Devlin 判事; 保險價額과 損傷價額과의 差異

그리고 몇가지 判例에서 合理的인 減價의 計算方法에 대하여 船主와 保險者가 主張한 것을 들면 다음과 같다.

- (1) Pitman v. Universal Marine Insurance Co. (1882)

• 保險者; 正常價額과 損傷價額과의 差異

- (2) Irvin v. Hine (1950)

• 船主; 保險價額과 損傷價額과의 差異

• 保險者; 正常價額과 損傷價額과의 差異

또는
$$\frac{\text{正常價額} - \text{損傷價額}}{\text{正常價額}} \times \text{保險價額}$$

以上에서 合理的인 減價의 計算方法으로서 採擇 또는 主張된 것은 다음의 3가지 이다.

- (1) 保險價額과 損傷價額과의 差異

- (2) 正常價額과 損傷價額과의 差異

- (3)
$$\frac{\text{正常價額} - \text{損傷價額}}{\text{正常價額}} \times \text{保險價額}$$

이 가운데 (3)의 方法이 가장 많이 選好되었으며, 保險者는 (2)의 方法을 그리고 船主는 (1)의 方法을 選好하였음을 알 수 있다.

2. 合理的인 修理費

몇가지 判例에서 合理的인 修理費에 관한 見解는 다음과 같다.

(1) Knight v. Faith (1850)

• Campbell 卿 ; 實際 修理를 행하였을 때 發生한 費用

(2) Pitman v. Universal Marine Insurance Co. (1882)

• 船主 ; 船舶을 損傷前의 狀態로 修理하는 데 發生한 費用

(3) Irvin v. Hine (1950)

• Devlin 判事 ; 修理를 하였더라면 支拂하였을 것이라고 看做되는 實際의 費用

3. 補償限度

몇가지 判例에서 補償限度에 관한 見解는 다음과 같다.

(1) Stewart v. Steel (1842)

• Maule 判事 ; 豫想修理費는 適切한 損傷의 限度가 아니다. 船舶價額의 減價가 損傷의 限度이다.

(2) Pitman v. Universal Marine Insurance Co. (1882)

• Lindley 判事 ; 損傷을 確認하기 위한 어떤 다른 方法이 發見되지 않는다면 豫想修理費는 正常價額과 損傷價額과 의 差異의 限度일 수도 있다. 船舶賣却時에 豫想修理費는 損傷의 限度를 決定할 目的으로 採擇되어서는 안된다.

• Cotton 判事 ; 修理되지 않고 保險期間終了日까지 賣却되지 않았을 경우에 減價額 또는 修理費가운데 낮은 쪽을 補償한다.

• Brett 判事 ; 豫想修理費가 唯一한 補償限度이어야 한다.

위에서와 같이 補償限度에 관하여 見解의 差異는 있지만, 몇몇 判例에서는 船舶의 賣却與否에 관계없이 合理的인 減價와 合理的인 修理費가운데 낮은 쪽이 補償되었다.

그리고 補償限度가 決定되어야 할 時期에 관한 見解는 다음과 같다.

- (1) Stewart v. Steel (1842) 事件에서 Maule 判事, Knight v. Faith (1850) 事件에서 Benecke 判事 및 The Medina Princess (1965) 事件에서 Roskill 判事 ; 保險期間終了日
- (2) Pitman v. Universal Marine Insurance Co. (1882) 事件에서 Lindley 判事 ; 事故時點
- (3) Irvin v. Hine (1950) 事件에서 Devlin 判事 ; 委付通知日字

위에서 Roskill 判事는 Irvin v. Hine (1950) 事件에서 Devlin 判事が 分損補償額의 決定을 위한 時點으로서 委付通知時點을 취한 것은, 그 事件에서의 保險證券은 航海保險證券이었으므로 保險期間은 被保險者가 船舶을 保險者에게 委付하고 그 擔保航海를 中斷할 때 終了하기 때문이라고 說明하였다.

이와같이 볼 때, 上記에서 Lindley 判事를 除外한 모든 判事들은 補償限度가 決定되어야 할 時期로서 保險期間終了時點을 採擇하였음을 알 수 있다.

第4章 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 몇가지 見解

第1節 몇가지 見解의 內容 및 分析

1. J. Kenneth Goodacre 의 見解

「요래승인(船損精算)자들은 正常價額에서 損傷價額을 削減함으로써 合理的인 減價를 確認하는데 익숙해 있었다.⁶¹⁾

「Elcock v. Thompson (1949) 事件以前에 海損精算人들은 合理的인 減價를 正常價額과 損傷價額과의 差異이라고 생각했다.⁶²⁾

上記 두 引用文句는 그것을 뒷받침해 줄 수 있는 어떠한 根據도 本 研究者가 入手한 文獻에서는 發見할 수 없었다. 따라서 Goodacre 의 上記 主張은 단지 그의 생각에 지나지 않는 것으로 볼 수 밖에 없다.

「不幸히라도 M. I. A 는 合理的인 減價를 計算하기 위한 正確한 資料에 欠하여 어떠한 補償도 見지 않게 됨으로 해서, 이와 關聯하여 法廷에 提出된 여러 事件들은 滿足스러운 方法으로 그 問題를 解決하지 못하였다. 이것은 주로 法廷이 M. I. A 第27條 第3項의 規定으로 인하여 어느 程度 保險價額에 대한 言及을 許할 수 있었기 때문이다. 그러나 이것은 保險價額이 正常市場價額을 多少 超過할 경우 不合理的인 結果를 낳을 수도 있다.⁶³⁾

「船舶의 市場價額이 保險價額과 다르다는 것은 종종 있는 것으로 確認된 事實이다. 예를 들면, The Medina Princess (1965) 4-

61) Goodacre, op.cit., p.329.

62) Ibid., p.333.

63) Goodacre, Institute Time Clauses Hulls, p.21.

件에서 實際價額은 £ 65,000 인데 比해 保險價額은 £ 350,000 이었다. 이러한 두 數值間의 差異는 매우 커서 Irvin V. Hine(1950) 事件에서 Devlin 判事에 의해 主張된 代替案들 가운데 保險價額으로부터 損傷價額을 단지 控除하는 것은 海上保險契約을 補償의 原理에 基礎를 두고 있는 保險者들에게는 거의 받아들일 수 없는 것으로 보인다.

M. I. A. 第 69 條는 合理的인 減價를 保險價額에 關聯시키는 어떠한 試圖를 하지 않고 있음에도 불구하고, 그러한 試圖를 하고자 하는 것은 法廷이 繼續的으로 合理的인 修理費에 強調를 두고 있는 M. I. A. 第 69 條와는 關聯없는 M. I. A.의 다른 部分을 適用하는데 誘惑된 것처럼 보인다. M. I. A. 第 71 條 第 3 項에 規定되어 있는 貨物의 分損의 경우와 마찬가지로 船舶의 分損時에도 만일 保險證券上의 保險價額에 대한 尊嚴性이 그 法の 草案者들에 의해 考慮되었다면, 그 草案者들은 틀림없이 그 第 69 條에도 그와 같은 規定을 包含시켰을 것이다. 따라서 草案者들은 그 以前에 存在하는 判例史를 成文化하는 어려움⁶⁴⁾ 때문에 그 點에 注意했던 것으로 思料된다.

Elcock V. Thompson(1949) 事件에서 Morris 判事が Pitman V. Universal Marine Insurance Co.(1882) 事件에서 控訴院의 大多數는

64) 本稿 第 3 章에서 考察한 몇가지 判例가운데 M. I. A.가 制定되기 以前의 事件으로서 合理的인 減價의 計算에 있어서 Lidgett V. Secretan(1871) 事件의 Willes 判事は 正常價額과 損傷價額과의 差異를 그리고 Pitman V. Universal Marine Insurance Co.(1882) 事件의 Lindley 判事は 正常價額과 損傷價額과의 比率를 保險價額에 곱하는 方法을 採擇하였다.

2. Sir Michael J. Mustill 과 Jonathan C.B. Gilman 의 見解

「M. I. A. 第 69 條 第 3 項의 適切한 解釋에 관한 明白한 判決은 없으며, 原理上 損傷價額과 保險價額과의 直接的인 比較를 하는 것이 보다 좋을 것 같다.」⁶⁹⁾

이 見解는 合理的인 減價의 算出方法에 관한 明白한 判決이 없음을 前提하고, M. I. A. 第 27 條 第 3 項에 充實하고자 한 것이다.

3. Harry Atkins 의 見解

「修理가 實際적으로 行해지지 않았다면 保險者는 그러한 理由로 해서 修理에 대한 責任을 지지 않는다. 被保險者는 船舶이 特定危險의 結果로 減耗된 金額만을 補償받을 權利가 있으며, 비록 實務的으로는 이러한 減耗가 通常控除額을 差減한 修理費에 의해 推定되지만, 이것은 그 損傷을 便利하게 推定하기 위함일뿐 修理에 대한 責任으로부터 發生하는 것은 아니다. 그것은 단지 補償의 限度에 대한 指針일 뿐이다.

그러므로 分損을 입은 船舶이 修理되지 않거나 部分的으로만 修理될 경우에, 被保險者는 船舶의 合理的인 減價에 대해 補償받을 權利가 있다. 船舶의 合理的인 減價에 대한 補償의 限度는 損傷을 입기 전의 正常價額에서 販賣價格을 差減한 後, 이것을 그러한 正常價額으로 나누어 保險價額에 곱한 結果值이다.」⁷⁰⁾

이 見解에서는 合理的인 減價의 計算方法으로써 Pitman V. Universal Marine Insurance Co.(1882) 事件에서 Lindley 判事가 採擇한

69) Mustill & Gilman, *op.cit.*, p.902.

70) Harry Atkins: *Marine Policies*, 3rd ed., Butterworth & Co.(Publishers) Ltd., London, p.184,(1938).

方法을 취하고 있으나, 損傷價額 대신에 販賣價格을 採擇하고 있음이 나르다. 船舶이 未修理인 狀態에서 保險期間終了前 또는 終了時에 賣却되었을 경우에는 販賣價額을 損傷價額으로 보아야 할 것이다. 또한 船舶이 未修理狀態로 賣却되지 않고 保險期間이 終了했을 경우에도 損傷價額을 決定하기 위해서는 그 代案으로서 販賣價額을 推定하는 것이 必要한 것이다. 따라서 上記의 見解는 Lindley 判事가 採擇한 方法과 同一하다고 보아야 한다.

4. Victor Dover의 見解

「被保險者는 船舶을 修理한 後 賣却하였을 경우의 船舶價額과 船舶의 未修理價額, 例를 들면 그것의 賣却에 의해 決定되는 價額과의 差異를 補償할 것을 請求할 權利가 있다.」⁷¹⁾

「아마도 賣却收益의 어떤 形態와의 가장 公正한 比較는 賣却日字의 正常價額이다.」⁷²⁾

上記 見解에서는 保險期間終了日의 船舶의 正常價額과 損傷價額과의 差異를 合理的인 減價로 하고 있음을 알 수 있다. 여기에서 船舶의 正常價額과 損傷價額은 모두 損傷船舶을 賣却하였을 경우의 價額을 취하고 있으나, 賣却하지 않을 경우에도 船舶의 正常價額과 損傷價額은 船舶을 賣却하였을 경우의 價額으로써 決定되어야 할 것이다.

5. Robert H. Brown의 見解

71) Victor Dover: Elements and Practice of Marine Insurance, Witherby & Co. Ltd., London, p.118.(1957).

72) Dover, A Handbook to Marine Insurance, p.439.

「實際적으로 減價는 船舶이 賣却되는 경우와 同一하게 計算되지만, 未修理損傷으로 인한 減價에 대하여 船舶의 正常價額과 賣却價額을 比較하여 減價를 算出하는 몇가지 指針이 있다. 만일 船舶이 賣却되지 않는다면, 減價額은 被保險者와 保險者間的 合意에 의하여 決定된다.」⁷³⁾

이 見解에서는 正常價額과 賣却價額, 즉 損傷價額과의 差異를 合理的인 減價로 하고 있으나 損傷船舶이 賣却되지 않는 경우에는 損傷價額을 正確히 알 수 없으므로 被保險者와 保險者間的 合意에 의하여 合理的인 減價를 決定한다고 하고 있다.

그리고 이 見解에서 正常價額과 損傷價額을 比較하여 合理的인 減價를 算出하는 몇가지 指針이 있다고 하는 것은 *Lidgett v. Secretan* (1871) 事件에서 *Willes* 判事가 採擇한 方法과 *Pitman v. Universal Marine Insurance Co.* (1882) 事件 및 *Irvin v. Hine* (1950) 事件에서 保險者들이⁷⁴⁾主張한 方法을 가리키는 것으로 생각된다.

6. M.H. Downes 의 見解

「M.I.A. 第 69 條를 適用함에 있어서 合理的인 減價는 正常價額과 損傷價額과의 差異의 正常價額에 대한 比率을 保險金額 또는 保險價額에 곱하는 方法일 것이다.」⁷⁴⁾

73) R.H. Brown: *Marine Insurance — The Principles*, 4th ed., Vol.1, Witherby & Co. Ltd., London, p.121, (1978)

74) 이것은 Downes 가 英國海損精算人協會 (British Association of Average Adjusters) 會長으로서 1955 년에 그協會의 年例會議에서 행한 演說의 一部이다. Goodacre, *op.cit.*, p.329.

이 見解는 앞에서 考察한 Lindley 判事가 採擇한 方法과 Atkins 의 見解와 比較해 볼 때, 合理的인 減價를 算出하는 方式은 同一하지만, 正常價額이 損傷을 입기 전의 價額인지 그 以後의 價額인지에 대하여서는 言及이 전혀 없다.

7. N.M. Gordon 의 見解

減價額이 아닌 補償額의 計算時에 船舶의 保險價額이 考慮되어야 하는 必要가 있다.

이 見解에서는 合理的인 減價의 計算時에 船舶의 正常價額에서 損傷價額을 差引한 方法을 適用하고 있으나, 船舶의 保險價額이 如何에 考慮되어야 하는 點을 示하고 있지 않다. 따라서 이 見解에서는 T.C. Hulls (1910) 85, 第 12 條 第 1 項에 의거 合理的인 減價의 計算方法을 規定하지 않고 있다.

8. J. G. Towers 의 見解

補償의 請求 被保險者는 實際적으로 全額의 損失을 受한 者까지의 程度를 以하여 補償도 받을 수 있다는 主張이 一般化되고 있는 것으로 보인다. 만일 船舶이 賣却되고 賣却價額의 賣却時에 그 船舶의 未修理라는 事實에 의해 影響을 받지 않는다면, 保險者에게 如何 어떠한 補償請求도 提起하지 못한다. 被保險者도 如何한 船舶의 保險價額의 市場價額에도 불구하고 豫想修繕費를 限度로 하여, 未修理損傷으로부터 發生하는 그의 實際 金錢的인

78) 이것은 Gordon 이 英國海損精算人協會 會長으로서 1966 年에 그 協會의 年例會議에서 행한 演說의 一部이다. Buglass, op.cit., p.163.

損失을 補償받도록 하는 것이 妥當한가」⁷⁶⁾

上記 見解는 被保險者가 船舶이 未修理라는 事實에 의해 實際的으로 金錢的인 損失을 입는 것을 限度로 하여 保險者가 責任이 있으며, 船舶의 保險價額과 市場價額을 考慮하지 않고 保險者가 被保險者에게 그가 입은 損失을 補償하는 것은 可能하지 못하다는 것이다. 따라서 이 見解에서 採擇하고 있는 合理的인 減價의 計算方法은 船舶의 市場價額上의 減價率에 船舶의 保險價額을 곱하는 方法이다.

9. Richard Rutherford의 見解

1976年 런던의 한 세미나에서 Rutherford는 船主가 顯著한 損傷을 보다 적은 金額으로 修理할 수 없었을 경우에, 自己 船舶의 實際正常價額과 損傷價額과의 差異보다 더 큰 損失을 입었다고 強力하게 主張할 수 있는지를 疑問視했다. 또한 그는 現在の 狀況은 어떤 觀點에서 보더라도 不滿足스럽다고 느끼고 그것에 대한 하나의 方策으로써 保險者들이 船舶保險證券에 明示規定, 예를 들면 「컷·오프」(cut-off)約款⁷⁷⁾을 援用함으로써 여러 法廷의 判決事

76) 이것은 Towers가 英國海損精算人協會 會長으로서 1977년에 그協會의 年例會議에서 행한 演說의 一部이다. Goodacre, *op.cit.*, p.336.

77) 近年에 이르러서는 인플레이션으로 인하여 修理費가 오르는 일이 많으므로 修理를 延期하면 豫想했던것 以上으로 修理費가 들게 되므로 一部에서는 「컷·오프」約款이 使用되고 있는데, 예를 들면 아래와 같다.(밑줄:筆者)

Cut-off Clause

In consideration of the reduced premiums charge on this policy, it is agreed by the Assured: →

項의 趣旨을 適切하게 하는 것이라고 생각했다.⁷⁸⁾

1. That notice of any claim in respect of any loss covered by this Insurance shall be given by the Assured to the Insurers as soon as practicable.
2. That claims for Particular Average shall only be recoverable hereunder.
 - a) In the case of a claim based on repairs effected If the repairs as claimed have been effected within 18 months of the expiry of the Insurance in respect of the vessel concerned.
 - b) In the case of a claim based on unrepaired damage If the Assured's claim for depreciation arising from unrepaired damage be presented to Underwriters within 24 months of the expiry of the Insurance in respect of the vessel concerned.
 For the purpose of this Insurance the claim for depreciation arising from unrepaired damage shall be:
 Either (i) Depreciation by simple comparison between sound and damaged value at the date of expiry of the vessel concerned, to be certified by a reputable ship valuer.
 or (ii) The estimated cost of repairs, agreed by a surveyor appointed by Underwriters.
 Whichever shall be the lesser.
 - c) Notwithstanding anything in this clause to the contrary, should repairs be effected subsequent to the 18 month period described in clause 2 (a) and a properly and correctly adjusted claim based on such repairs be presented to Underwriters the period of 24 months of the expiry of the Insurance in respect of the vessel concerned, then settlement will be made on the basis of that Adjustment.
3. In the event of circumstance arising under which the Assured may consider it impracticable to comply with this clause, its provisions may be altered at the discretion of Underwriters but only upon their written authority.

참고: 東洋火災海上保險(株), ITC(Hulls) 解説集, 東洋火災海上保險(株), 서울, pp.107-109, (1979).

78) Goodacre, op.cit., pp.334-335.

이 見解에서는 合理的인 減價를 正常價額과 損傷價額과의 差異이라고 보고 있는데, 이러한 見解는 「킬·오프」約款에도 나타나 있음(註 77의 밑줄 參照)을 알 수 있다.

10. 李基泰의 見解

「保險期間동안 事故가 發生했으나 契約終了時點까지 修理를 實施하지 못했을 경우는, 未修理損傷에 대한 豫想修理費를 超過하지 않는 範圍內에서 保險金額에 減價率(depreciation)을 適用하여 支給할 수 있다. 다만 問題되는 점은 修理를 實施하지 않고 策定되는 金額이기 때문에 減價率을 어떻게 算定할 것인가 하는 것이다. 그러므로 減價率은 船主와 保險者 雙方間에 協議하여 推定되어야 할 것으로 본다.」⁷⁹⁾

上記 見解에서는 未修理損傷으로 인한 合理的인 減價의 計算方法으로서 保險金額에 減價率을 곱하는 方法을 採擇하고 있다. 그러나 減價率의 計算方法에 대한 言及은 없으며 그것은 船主와 保險者와의 協議에 의하여 決定되어야 할 것으로 보고 있다.

그리고 이 見解에서 保險價額이 아닌 保險金額을 考慮하고 있는 것은 一部保險의 경우를 考慮했기 때문이다.

第2節 몇가지 見解의 要約

以上の 몇가지 見解에서는 未修理損傷으로 인한 合理的인 減價의 計算方法에 관해서만 論하고 있으므로 여기에서는 그것에 관해서만 要約해 본다.

79) 李基泰, 前揭書, p.500.

· 合理的인 減價의 計算方法에 關한 몇가지 見解의 要約

1) Goodacre, Dever, Brown 및 Rutherford의 見解 80)

○ 出船價額과 損傷價額과의 差異

2) Atkins, Downes 및 Towers의 見解

○ 出船價額 - 損傷價額

----- = 保險價額
出船價額

○ 出船價額 - 出船前의 船價

----- = 保險價額
出船前의 船價

○ 出船價額 - 船價

----- = 保險價額
船價

○ 船價 - 船價

----- = 保險價額
船價

○ 出船價額 - 出船前의 船價

----- = 保險價額
出船前의 船價

○ 出船價額 - 出船前의 船價



80) Brown의 見解는 未修理船舶을 賣却할 경우에만 該當하며, 그
것을 賣却하지 않을 경우에는 當事者間의 協議에 依한다.

第 5 章 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 問題點 및 그 改善方案

지금까지 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 理論的 背景(第 2 章) 몇 가지 判例(第 3 章) 및 見解(第 4 章)를 살펴 보았다.

本章에서는 以上の 考察을 土臺로 하여, I.T.C. Hulls (1.10.83)에 있어서 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 問題點을 살펴 보고 그 改善方案을 提示해 본다.

第 1 節 合理的인 減價

I.T.C. Hulls (1.10.83) 第 18 條 第 1 項에 있어서 合理的인 減價는 保險期間終了時點의 市場價額上의 減價, 즉 正常價額과 損傷價額과의 差異라는 것은 앞에서 밝힌 바와 같다.

I.T.C. Hulls (1.10.83)에 있어서 合理的인 減價의 計算方法은 第 2 章 第 1 節에서 考察한 補償의 두 概念가운데 後者의 것을 따르는 것이다. 즉 被保險危險에 의한 事故가 發生하지 않았을 경우에 被保險者가 保險期間終了時點에서 船舶에 대해 享有하였을 狀態로 補償하는 것이다.

그런데 위의 方法에서 提起되는 問題點은 保險料算定의 土臺가 된 保險價額이 考慮되지 않는다는 事實이다. 船舶保險에서는 保險價額不可變의 原則이 作用하므로⁸¹⁾ 保險契約締結時 當事者가 協

81) Hugh A. Mullins: Marine Insurance Digest, Cornell Maritime Press, Cambridge, p.187, (1951).

定한 保險價額이 船舶價額으로서 保險期間終了時點까지 作用한다. 그러나 위의 方法에 의하면 이러한 保險價額不可變의 原則이 作用되지 않는다. 즉 被保險者는 保險期間終了時點의 船舶의 正常價額을 上환로 하여 保險料을 納付하고 保險에 加入한 結果가 된다.

하연 被保險危險에 의한 海上事故의 結果 인출 損害 時 船舶價額의 減少는 保險에 의해 補償되지만 市價變動에 의한 船舶價額의 減少는 保險에 의해 補償되지 않는다. 따라서 危險價額과 危險前 時點의 正常價額과의 差異는 市價變動에 의해 船舶價額의 減少이므로 保險에 의해 補償되지 않는다.

바람직하게도 合理的인 減價를 正常價額과 損傷價額과의 差異로 정할 때, 만일 正常價額이 保險價額보다 높다면 正常價額과 保險價額과의 差異는 市價變動에 의한 船舶價額의 增加이므로 保險에 의해 補償될 수 없다.

고리고 合理的인 減價를 市場價額에서 減價 後 正常市場價額과 損傷市場價額과의 差異로 하여 則부, 合理的인 減價는 市場價額의 變動에 따라 變動하므로 保險과는 關係없는 要因에 의해 決定되는 問題점이 있다.

한편 上引C. Halls (1.10.83) 以前에 있어서 1939年 동안 合理的인 減價의 計算方法으로서 使用되어 온 것은, 正常價額과 損傷價額의 差고의 市價變動에 대한 比率, 즉 減價率을 保險價額에 곱하여 方法이었다. 이 方法은 保險料算定의 上환로 된 保險價額을 考慮한다면 正當이겠으나, 減價率의 市場價額의 變動에 따라 變化하므로 合理的인 減價는 市價變動의 影響을 받게 된다는 問題점이 있다.

그러나 앞에서 考察한 바와 같이 運賃과 貨物의 分損(M. I. A.

第 70 條와 第 71 條 第 3 項)에 대해서는 위와 같은 방법에 의해 損害補償이 이루어진다.

그리고 本考察에서 合理的인 減價의 計算方法으로 提示된 또 다른 하나의 방법은 保險價額에서 損傷價額을 差減하는 것이었다. 이 방법은 앞에서 考察한 補償의 概念 가운데 被保險者를 事故前과 同一한 金錢的인 狀態에 있게 하는 補償方法이다. 그리고 이 방법에서는 保險價額不可變의 原則에 따라 船舶의 正常價額과는 關係 없이 保險料算定의 土臺가 된 保險價額에서 損傷價額을 差減하여 合理的인 減價를 計算하므로 原理上으로는 앞의 두 방법보다는 더욱 妥當한 方法이라고 볼 수 있다.

그러나 이 방법에서도 船舶의 市場價額이 下落하여 正常價額이 保險價額보다 낮을 경우에는 保險價額과 正常價額과의 差異, 즉 市價變動에 의한 船舶價額의 減少가 補償된다는 問題點이 있다.

특히 대부분의 船舶保險이 4 超過保險이며 海運景氣下落으로 船舶의 市場價額이 下落하고 있는 狀況下에서는 保險價額과 正常價額과의 差異가 너무 커서 위의 방법은 合理的인 減價의 計算方法으로 採擇될 수 없다고 본다.

以上에서 살펴 본 合理的인 減價의 計算方法은 모두 問題點이 있는 것으로 나타났다. 따라서 새로운 合理的인 減價의 計算方法이 必要하다고 본다. 그러나 補償의 概念이 確立되어 있지 않은 現在의 狀況下에서는 새로운 合理的인 減價의 計算方法을 講究한다는 것은 어렵다.

그러므로 本研究에서는 現 I.T.C. Hulls(1.10.83)에서의 合理的인 減價의 計算方法에 대한 改善方案만을 提示하는 것으로 그치겠다. 그것에 대한 改善方案은 다음과 같다.

즉 正常價額이 保險價額보다 낮을 경우에는 正常價額과 損傷價額과의 差異를 合理的인 減價로 하되 保險價額과 正常價額과의 差異에 該當하는 保險料는 還給한다. 이와 反面에 正常價額이 保險價額보다 높을 경우에는 保險價額과 損傷價額과의 差異를 合理的인 減價로 한다.

그리고 合理的인 減價의 計算에 있어서 또 하나의 問題點은 正常價額과 損傷價額의 正確한 算定이 어려운 것이다. 즉 船舶의 損傷을 實際 修理하지 않고 그것의 正常價額과 損傷價額을 正確하게 算定한다는 것은 매우 어렵다.

따라서 正常價額과 損傷價額의 正確한 算定方法에 관한 研究가 要求된다. 그 方法으로 생각할 수 있는 하나는 多數의 專門的인 船舶評價者(Ship Valuer)들로 構成된 船舶評價者協會를 組織하여 그 協會에서 船舶을 評價하도록 하는 것이다.

第2節 合理的인 修理費

合理的인 修理費가 무엇인지에 대하여 I.T.C. Hulls (1.10.83)에서는 어떠한 規定도 하고 있지 않다.

그러나 實務上으로 船損精算人들은 修理를 하기에 가장 適合된 最初의 機會에서 修理를 合理的으로 實施하였다면 發生하였을 費用을 合理的인 修理費로 看做하여 왔다. 여기서 最初의 機會는 保險期間終了後에 있을 수도 있다.

이와 같은 合理的인 修理費의 算定方法은 Irvin V. Hine (1950) 事件에서 Devlin 判事에 의해 採擇된 方法이다.

그러나 The Medina Princess (1965) 事件에서 Roskill 判事は 斯

間保險證券上 위의 方法을 따르지 않았다. 즉, 그 判事는 期間保險證券의 경우에는 保險期間의 終了時點에서 船舶의 未修理損傷에 대한 修理費를 算定하여야 한다고 判決하였다.

이와 같이 볼 때, 合理的인 修理費의 算定時期에 대한 適切한 約款規定이 必要하다.

그러나 保險期間終了時에 船舶이 航海中이거나 다른 港口보다 修理費가 많이 드는 港口에 있거나 또는 修理를 事實上 實施할 수 없을 때 修理費를 豫想하는 것은 合理的이지 못하다고 생각된다.

따라서 修理를 하기에 가장 適合한 最初의 機會를 修理費의 豫想時期로 하는 것이 合理的이라고 생각한다. 그리고 約款에 修理費의 豫想時期를 規定하는 것이 必要하다고 본다.

第3節 補償限度

船舶의 未修理損傷에 대하여 I.T.C. Hulls (1.10.83) 第18條 第1項에서는 合理的인 修理費를 限度로 하여 合理的인 減價를 補償한다고 規定하고 있다. 또한 I.T.C. Hulls (1.10.83) 第18條 第3項에서는 保險期間終了時點의 保險價額을 限度로 하여 船舶의 未修理損傷을 補償한다고 規定하고 있다.

그러나 實務上으로는 合理的인 減價 및 修理費의 算定에 어려움이 있다는 것을 理由로 하여, 그들의 正確도에 따라 合理的인 減價와 修理費가운데 낮은 쪽의 一定比率을 船舶의 未修理損傷에 대한 補償으로 하고 있다.

여기서 問題點은 上記의 正確度を 어떻게 決定할 것인가에 있다. 그리고 船舶이 언젠가는 修理될 것이라면, 修理하기에 가장 適合

인 最初의 社會에서 修理에 豫想되는 費用을 補償限度로 하여야 할 것이다. 즉, 이 경우에는 合理的인 修理費가 實際 支出될 것이기 때문이다.

그리고 未修理船舶의 船主가 未修理損傷에 대하여 補償을 받은 後에 未修理船舶을 他船主에게 賣却한다면 他船主는 未修理船舶의 市場價額에서 合理的인 減價의 豫想修理費 가운데 높은 쪽을 扣除한 殘額을 受領한 船主에게 支拂하여야 할 것이다. 이 경우 未修理船舶의 船主는 保險者로부터 合理的인 減價과 合理的인 修理費 가운데 낮은 쪽을 限度로 하여 補償받았으므로 未修理損傷으로 인하여 損害를 본 結果가 된다.

따라서 위의 경우에는 保險者가 船主에게 그가 未修理船舶의 修理 또는 賣却으로 인하여 입은 損害額을 追加로 補償하여야 할 것이다.



第 6 章 結 論

本稿에서는 I. T. C. Hulls (1.10.83) 第 18 條 第 1 項과 第 3 項을 研究對象으로 하여 船舶의 未修理損傷에 대한 補償方法 및 그 問題點을 살펴보았다. 그리고 그러한 問題點에 대한 改善方案을 提示하였다.

本研究에서 나타난 바와 같이 船舶의 未修理損傷에 대해서는 다음과 같이 補償된다.

첫째, 合理的인 減價와 修理費 가운데 낮은 쪽을 補償限度로 하여 그것의 一定比率이 補償된다. 그리고 이 때 그 補償은 保險期間終了時點의 保險價額을 限度로 한다.

둘째, 合理的인 減價는 保險期間終了時點에 있어서 船舶의 市場價額上의 減價, 즉 正常價額과 損傷價額과의 差異이다.

셋째, 合理的인 修理費는 修理를 하기에 適合한 最初의 機會에서 修理에 豫想되는 費用이다.

넷째, 補償은 保險期間終了時點까지 이루어지지 않는다.

그리고 위와 같은 船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 問題點을 要約하면 다음과 같다.

첫째, 合理的인 減價를 市場價額上의 減價, 즉 保險期間終了時點에 있어서의 正常價額과 損傷價額과의 差異로 한다면, 合理的인 減價는 市價變動의 影響을 받게 되어 海上危險과는 關係없는 要因에 의해 合理的인 減價가 決定된다. 또한 合理的인 減價를 正常價額과 損傷價額과의 差異로 하게 되면, 保險料算定の 基準이 되는 保險價額이 考慮되지 않게 되어 被保險者가 負擔한 保險料와는 關係없이 補償額이 決定된다.

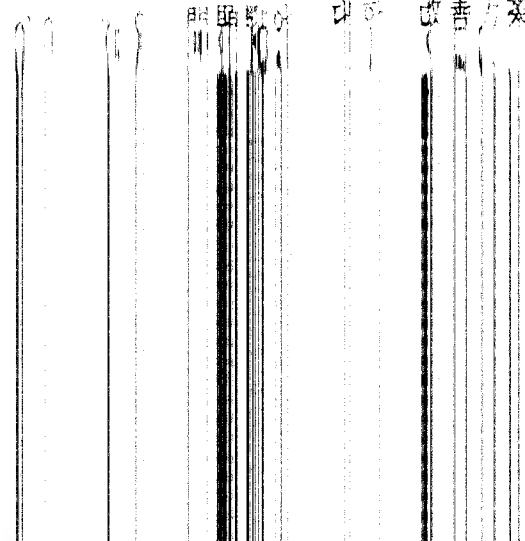
둘째, 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 合理的인 減價와 修理費 가운데 낮은 쪽을 補償限度로 하고 있는데 만일 未修理船舶이 保險期間終了後 修理를 하기에 適合한 最初의 機會에서 修理된다면 合理的인 減價는 船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 없다.

셋째, 保險條約은 合理的인 減價와 合理的인 修理費의 算定의 必要가 있다. 理由로 그 가운데 낮은 것을 補償限度로 하고 있는 것은 合理的인 算定限度가 未修理船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 있다. 合理的인 算定限度가 未修理船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 있다. 合理的인 算定限度가 未修理船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 있다.

따라서, 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 減價와 修理費 가운데 낮은 쪽을 補償限度로 하고 있는데 만일 未修理船舶이 保險期間終了後 修理를 하기에 適合한 最初의 機會에서 修理된다면 合理的인 減價는 船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 없다. 合理的인 算定限度가 未修理船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 있다. 合理的인 算定限度가 未修理船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 있다.

넷째, 合理的인 修理費에 관한 規定이 約款에 存在 無하다.

따라서, 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 減價와 修理費 가운데 낮은 쪽을 補償限度로 하고 있는데 만일 未修理船舶이 保險期間終了後 修理를 하기에 適合한 最初의 機會에서 修理된다면 合理的인 減價는 船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 없다.



물째, 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 合理的인 減價와 修理費 가운데 낮은 쪽을 補償限度로 하고 있는데 만일 未修理船舶이 保險期間終了後 修理를 하기에 適合한 最初의 機會에서 修理된다면 合理的인 減價는 船舶의 未修理損傷에 대한 補償限度가 될 수 없다.

이상, 保險料은 合理的인 減價와 合理的인 修理費의 總額에 이하여야 한다. 殊田氏의 이론은 保險料은 補償限度보다도 높을 수 없는 補償限度가 保險料의 最高限度인 補償限度와 最低限度인 補償限度의 算出程序에 의하여 決定하고 있다. 이 이론은 正確한 算出程序에 의하여 算出된 補償限度가 補償限度인 것이다.

물째, 船舶의 未修理損傷에 대한 補償은 船舶의 未修理損傷의 修理費를 補償하는 補償限度가 船舶의 正常價額과 減價의 差額에 補償限度가 되어 船舶의 修理費가 船舶의 正常價額과 減價의 差額보다도 높을 경우에는 船舶의 修理費를 補償하는 補償限度가 船舶의 修理費에 補償限度가 된다.

이상과 合理的인 修理費에 관한 規定이 約款에 違反 しない 限り, 船舶의 修理費에 대한 改善方案으로서 船舶의 修理費를 補償하는 補償限度가 船舶의 修理費에 補償限度가 된다.

물째, 補償限度가 保險價額보다도 낮은 경우에는 正常價額과 損傷價額과의 差額을 合理的인 減價로 하여 保險價額과 正常價額과의 差額에 相當하는 保險料은 還給한다. 이 反面에 正常價額이 保險價額보다 높을 경우에는 保險價額과 損傷價額과의 差額을 合理的인 減價로 한다.

둘째, 被保險者가 船舶의 未修理損傷에 대하여 補償을 받은 후에 그 補償額이 船舶의 未修理損傷으로 입은 損害額보다 적다는 事實이 立證되면 保險者는 그 差異를 追加補償한다. 또한 그 補償額이 被保險者가 船舶의 未修理損傷으로 입은 損害額보다 많다는 것이 立證되면 被保險者는 保險者에게 그 差異를 反還한다.

세째, 合理的인 修理費의 算定時期에 관한 規定을 約款에 둔다.

이러한 改善方案 以外에도 船舶의 未修理損傷에 대한 合理的인 補償을 위해서는 正常價額, 損傷價額 및 合理的인 豫想修理費의 正確한 算定이 우선되므로 이러한 것들의 正確한 算定을 위한 基準이 마련되어야 할 것이다.

保險者는 保險料의 收入과 免責率을 높이기 위하여 船舶의 實際評價額보다 더욱 높은 評價額을 保險價額으로 引受하지 말아야 할 것이며, 한편 船主는 必要以上の 保險料를 支拂하면서 까지 損害發生時 많은 補償을 받기 위하여 船舶의 實際評價額보다 높은 評價額을 付保하려고 하지 말아야 할 것이다.

그리고 本研究의 過程에서 나타난 바와 같이 海上保險制度의 運用에서 가장 重要한 補償의 概念이 아직 確立되어 있지 않는데, 여기에 관한 研究가 장차 이루어져야 할 것이다.

參 考 文 獻

- 金寬永 外：保險概論，汎論社，서울，(1986)。
- 金鍾聲，任昌烈，李基泰：損害保險論，韓國保險公社 保險研修院，서울，(1984)。
- 保燮廷，李範棟：商法例解(下)，國民書館，서울，(1981)。
- 李相先：船舶保險約款論，韓國保險研修所，서울，(1975)。
- _____：新船舶保險約款(ITC, Hulls)解說，韓國保險公社 保險研修院，서울，(1983)。
- 東洋火災海上保險(株)：ITC(Hulls)解說集，東洋火災海上保險(株)，서울，(1979)。
- 金政秀，海上保險論，博英社，서울，(1986)。
- 宋基徹 譯：海上保險論，博英社，서울，(1985)。
- 崔秉秀 譯：英國海上保險法，韓國保險研修所，서울，(1976)。
- Sir Michael G. Mustill & Jonathan C.B. Gilman: *Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 10th ed., Vol. I & II*, Stevens & Sons, London, (1981).
- J. Kenneth Goodacre : *Marine Insurance Claims, 2nd ed.*, Witherby & Co. Ltd., London, (1981).
- _____ : *Institute Time Clauses Hulls*, Witherby & Co. Ltd., London, (1983).
- _____ : *The UNCTAD Report on an international legal base for marine insurance contracts, as related to Hull Claims, Lloyd's Maritime and Commercial Law*, PP.315-325, (1979).

- R.J. Lambeth : *Templeman on Marine Insurance, 5th ed.*,
Macdonald & Evans Ltd., London, (1981).
- Victor Dover : *Elements and Practice of Marine Insurance*,
Witherby & Co. Ltd., London, (1957).
- _____ : *A Handbook to Marine Insurance, 8th ed.*,
Witherby & Co. Ltd., London, (1957).
- Leslie J. Buglass : *Marine Insurance and General Average in
the United States, 2nd ed.*, Cornell Maritime
Press, Contreville: Maryland, (1981).
- Harry Atkins : *Marine Policies, 3rd ed.*, Butterworth & Co.
(Publishers), Ltd., London, (1938).
- E.R. Hardy Ivamy : *Marine Insurance, 3rd ed.*, Butterworth &
Co. (Publishers) Ltd., London, (1979).
- _____ : *Chalmers' Marine Insurance Act 1906, 8th ed.*,
Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., London, (1976).
- The Insurance Institute of London: *Institute Time Clauses-Hulls*,
London, (1963).
- R.H. Brown : *Marine Insurance-The Principles, 4th ed.*, Vol.1,
Witherby & Co. Ltd., London, (1978).
- The Chartered Insurance Institute Tuition Service: *Marine
Insurance*, Willmer Brothers Ltd., Birkenhead,
(1983).
- G.S. Hughes : *Claims for Unrepaired Damage, Hull Claims Anal-
ysis, Vol.1, No.12, PP.170-171, (February, 1985).*
- John Crump : *The New Hull Cover*, Richards Hogg International
Adjusters, London, (1983).

Alex L. Parks : The New London Hull Clauses, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.15, No.1, PP.1-22, (1984).

Geoffrey Hawkins : Hull Insurance Coverage, *Hull Claims Analysts*, Vol.2, No.7, PP.90-93, (September,1985).

Hugh J. Collins : *Marine Insurance Digest*, Cornell Maritime Press, Dunsmuir, 1981.

船舶의 未修理損傷의 補償에 關한 研究
Conditions of Insurance of Hull and Machinery
海商學 叢刊 제 10 권 제 2 호 1984 年 12 月 15 日 發行
한양대학교 출판부 發



海上物件運送人の 損害賠償責任에 관한 研究

- 商法과 國際物件運送條約과의 比較를 중심으로 -

金正輝

A Study of the Carrier's Liability on Carriage of Goods by Sea.

Chong - fi Kim

< 目 次 >

第1章 序 論	第1節 條約의 成立背景
1. 研究의 目的	1. 헤이그·비스비規則의 改正論議
2. 研究의 方法 및 範圍	2. 新條約草案 準備
第2章 1924年 船荷證券統一條約(해이그規則)上的 海上運送人の 責任	3. 함부르크規則의 成立과 批准
第1節 條約의 成立背景	4. 함부르크規則의 成立意義
1. 責任의 主體	第2節 變更되거나 新設된 內容
2. 責任의 期間	1. 序 說
3. 責任의 原則	2. 責任의 主體
4. 責任의 制限	3. 責任期間
5. 責任의 確保	4. 責任原則
第3章 1968年 船荷證券統一條約 改正議定書(비스비規則)上的 海上運送人の 責任	5. 責任의 制限
第1節 規則의 成立背景	6. 責任의 確保
1. 船荷證券統一條約에 대한 改正論議	第5章 商法과 國際條約의 比較 및 商法の 改正方向
2. 비스비規則(Visby Rules)의 採擇	第1節 우리商法과 國際條約의 比較
第2節 條約의 改正 또는 新設된 內容	1. 序 說
1. 序 說	2. 責任의 主體
2. 責任의 制限	3. 責任의 期間
3. 不法行爲를 原因으로 한 損害賠償請求	4. 責任의 原則
4. 履行補助者의 免責등 利益享受와 授用權 喪失	5. 免責事由와 免責輕減의 禁止
5. 責任의 確保	6. 責任의 限度
第4章 1978年 유엔 海上物件運送條約(함부르크規則)上的 海上運送人の 責任	7. 責任의 確保(損害의 通知와 提訴期間)
	第2節 海上物件運送人の 責任에 관한 現行商法(海商編)上的 問題點과 改正方向
	1. 우리商法上的 問題點
	2. 우리商法の 改正方向
	第6章 結 論
	參 考 文 獻