

結果적으로 21세기는 어떤 國家가 電子式 運送書類의 導入의 어려움들을 잘 극복하여, 가장 效果的으로 빨리 導入하느냐에 海上運送法을 先導해 갈 수 있는 입지를 構築한다고 볼 수도 있다. 이러한 面에서 海上運送狀은 電子文書化에 가장 적합한 運送證券으로서 본 論文의 海上運送狀에 대한 立法案이 앞으로의 海上運送狀의 活性化에 寄與하기를 바란다.

7. 선박추정전손에 관한 연구

해사법학과 이 광 호
지도교수 정 영 식

推定全損에 관한 연구는 항해기술 및 통신기술의 발달로 현실전손의 발생의 확률보다 더욱 그 발생 가능성이 높으며 특별히 推定全損이 성립하는 경우중 선박의 손상시 推定全損의 결정기준에 관한 해석상의 이론의 정립이 필요하게 되었다. 이 논문에서는 영국의 1906년 海上保險法(Marine Insurance Act, 1906)의 推定全損에 관한 법조항과 協會期間船舶保險約款(1/10/83) 제19조 및 國際船舶保險約款(1/11/02) 제21조 推定全損(Constructive Total Loss) 조항을 해석하고 더불어 관련 판례들을 고찰하였다.

推定全損을 결정하기 위하여 修繕費를 견적하는 경우에 1회의 사고(a single accident)로 인한 손해만을 계산하는 것인지에 관하여 논쟁이 있었으나, 1965년 "Medina Princess호"사건에서 하나의 항해에 있어서의 모든 손상에 대한 修繕費의 견적액의 총액이 推定全損의 결정기준이 된다는 판결이 있는 후 이를 부정하기 위하여 영국 법원의 건의를 채택하여 선박보험약관상 다음과 같은 규정, 즉 「상기와 같은 결정을 하는데 있어서 1회의 사고에 관한 비용 또는 그 단일사고로 인한 일련의 손상에 관한 비용만을 고려하여야 한다.」는 규정을 추가하여 그 분쟁의 소지를 없애고 있다.

그러나 앞서 고찰한 바와 같이 여전히 '장래의 구조비 및 선박이 부담할 장래의 共同海損分擔金'에 있어서 '장래'의 기준이 무엇인가의 문제는 船舶保險約款에서 아무런 언급이 없어 명확하게 해결되지 않고 있다.

미국의 경우 1974년 Northern Barge Line Co. v. Royal Insurance Co. Ltd.사건에서 海上保險증권이 「선박의 回復 및 修繕費用이 協定保險價額을 초과하지 않는 한」 推定全損으로 보상받을 수 없다고 규정하고 있는 경우 被保險者는 손상선박이 인양된 후 修繕費가 확정될 수 있을 때까지 그 선박의 委付通知를 연기할 수 있다고 판결하여 被保險者는 보험계약하의 推定全損 여부를 결정하는데 있어서 委付通知 이전에 발생한 回復費用을 포함시킬 수 있으며, 推定全損이 입증된 경우 전손에 대한 協定保險價額에 초과하여 그 회복비용에 대하여 손

해방지비용으로 보상받을 수 있는 권리가 있다는 판결하였다. 이 판결 결과에 따라서 미국에서는 船舶保險約款을 개정하여 AIHC(June 2, 1977)의 전손조항에 「委付통지 이전에 지출된 비용은 손해방지조항에 의하여 별도로 클레임이 청구될 경우에는 고려되지 않는다」는 규정을 삽입하고 있다

그러나 영국의 경우 이에 대한 직접적이고 명확한 판결이 없고 비록 다수설이 “장래의 구조비”에서 “장래”는 “사고발생 이후”라고 그 논리를 제시하고 있으나 여전히 학자들이나 해상보험손해사정인들 사이에서는 공통된 의견은 없다. 따라서 미국약관이 한글약관처럼 위부통지 이후의 구조보수만을 수리비에 가산하도록 하든지 아니면 사고이후의 구조보수를 推定全損 여부를 판단하는 수리비에 가산하도록 하든지 간에 이를 명확하게 해석할 수 있도록 선박보험약관을 개정하여 이에 관한 다툼이 생기지 않도록 하여야 할 것이다.

실무적인 관점에서 修繕費가 修繕後의 船價를 초과하지만 推定全損이 성립되지 않는 경우 또는 推定全損의 성립여부에 관하여 보험자와 被保險者간에 다툼이 있는 경우 당사자간 합의하여 妥協全損으로 처리하고 있다. 또한 國際船舶保險約款(1/11/02) 제21조 제1항에서 선박의 회복비용 및 수선비용이 協定保險價額의 80%만 초과할 경우 이를 推定全損으로 인정하도록 약관을 개정하였다. 이로 인하여 현재 가장 일반적으로 사용되는 해상보험약관인 協會期間船舶保險約款(1/10/83)에 의해 선박이 부보된 경우보다 國際船舶保險約款(1/11/02)에 선박이 부보될 경우 선박이 손상을 입어 그 손상을 보험처리할 경우 推定全損이 발생할 경우가 더욱 빈번하게 발생할 것이다.

따라서 실무에서는 당사자간의 분쟁을 방지하고 妥協全損의 제도적으로 활성화하여야 할 것이며 이를 위하여 선박의 協定保險價額을 결정함에 있어서 실제시장가격을 기준으로 정하여 보험가액과 수선후의 선박가액이 거의 동일한 수준이 되도록 하고) 國際船舶保險約款(1/11/02)에서 선박의 수선비가 協定保險價額의 80%를 초과할 때 推定全損의 성립을 인정하고 있으므로 國際船舶保險約款(1/11/02)로 선박보험을 가입하는 선주는 실제 선박의 시장가액보다 協定保險價額을 과다하게 가입하는 것보다 실제 시장가액에 근접하게 協定保險價額을 정하여 가입하려 할 것이다. 더욱이 國際船舶保險約款(1/11/02)로 보험에 가입한 선박은 協會期間船舶保險約款(1/10/83)보다 推定全損의 성립의 개연성이 더 높은 것으로 판단된다.

보험자와 피보험자가 제시하는 각각의 예상 수선비의 차이가 심하여 분쟁이 야기될 수 있는 경우에는 공정하고 독립적인 손해사정인에게 보험금정산을 의뢰토록 하여 서로간의 불필요한 분쟁을 없애고 신속히 합리적인 결론이 이르도록 노력해야 할 것이다.