

# 韓國損害保險料率과 改善方案

— 海上保險料率을 中心으로 —

A Study on Improvement of the Rating of  
Domestic non-life Insurance

— Focusing on the Rating of Marine Insurance —

李 光 洙

Kwang - Soo Rhee

< 目次 >

- |                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| I. 序 論                | IV. 各國의 海上保險料率 制度    |
| 1. 研究의 目的             | 1. 우리나라의 海上保險料率制度    |
| 2. 研究方法 및 範圍          | 2. 外國의 海上保險料率制度      |
| II. 損害保險料率 算定의 基調     | V. 海上保險料率의 問題點과 改善方案 |
| 1. 損害保險料率 算定의 基本的 諸原理 | 1. 積荷保險料率의 問題點과 改善方案 |
| 2. 損害保險料率의 種類         | 2. 船舶保險料率의 問題點과 改善方案 |
| III. 海上保險의 實態와 種目別 料率 | VI. 結論               |
| 1. 海上保險의 實態           | 參考文獻                 |
| 2. 海上保險 種目別 料率 形態     | Abstract             |
| 3. 積荷保險料率             |                      |
| 4. 船舶保險料率             |                      |

## I. 序 論

### 1. 研究의 目的

保險이란 「危險을 保證한다」는 뜻이다. 이것은 곧 危險의 發生에 의해서 나타나는 結果를 保證한다는 말이다.<sup>1)</sup>

海上保險이란 海上財産이 航海中 또는 航海와 관련된 危險(Risk)으로 인하여 입는 損害를 補償하는 損害保險의 一種이며, 海上事業(Maritime Adventure)<sup>2)</sup>에 관련이 있는 保險目的物에 대해 海上危險으로 인한 損害를 補償할 목적으로 체결하는 保險者와 被保險者 사이의 契約이다.<sup>3)</sup>

保險料란 保險契約者가 保險者에게 危險引受의 代價로서 지급하는 約因(consideration)이다.<sup>4)</sup> 保險料는 보통 保險加入金額에 대한 百分比로 표시되며 이 比率을 保險料率(rate of premium)이라 한다. 保險料率에 保險加入金額을 곱하면 保險契約者가 부담할 保險料가 算出된다. 保險料率이 부당히 低率이라고 하면 保險者가 支給하는

- 
- 1) 保險이란 英語로는 Assurance ; Insurance, 獨逸語로는 Versicherung ; Assekurung, 佛語로는 Assurance, 이태리어로는 Assicuranza, 荷蘭어로는 Vesekering ; Assurant ; 등의 번역어로서 英字典(1868, 上海板)의 保險이란 역어가 日本에 전래되고는(吉川費 ; 保險論, 東京, 1950, pp.5-6) 그것이 그대로 韓國에서도 사용된 것이다.(宋基哲, 保險學, 日新社, 1977, p.12)
  - 2) 保險과 관련하여 海上事業이 있다고 할 수 있는 경우란, ① 有體財産(Tangible Property)이 海上危險에 의해 損害를 입을 수 있을 때, ② 金錢的인 利益(Pecuniary Interest)이 海上危險에 노출되어 있을 때, ③ 海上危險에 의해 第3者に 대한 賠償責任이 야기될 수 있을 때 등이다.(李新雨 外, 綜合海運, 서울, 敎文社, 1982, p.341, E.R.Hardy Ivamy, Marine Insurance, 3rd ed., London, Buter Worths, 1979. p.4)
  - 3) 李鍾仁, 海運實務(부산 : 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 1985), p.385.
  - 4) Premium

The consideration, or sum of money, paid by the assured to the insurer in return for which the insurer agrees to indemnify the assured in the event of loss from an insured peril. The insurer is not bound to issue a policy until the premium is paid, particularly as some policies embody a receipt for the premium in the wording.

保險金이 保險契約者로 부터 받는 收入保險金を 초과하게 되어 保險者는 損失을 가져오게 될 것이며, 이와 반대로 保險料率이 부당히 高率이면 保險契約者의 경제적 부담을 과중하게 함으로써 保險契約量의 감소를 가져오게 된다. 높지도 않고 낮지도 않은 적절한 수준에 있는 것이 가장 理想的이고 合理的인 料率이라 할 수 있다.

合理的인 保險料率 算定을 위해서는 ① 統計에 의한 方法 ② 經驗的 判斷에 의한 方法 ③ 技術的 危險度 測定에 의한 方法 등을 使用함이 통례로 되어 왔으나 우리나라의 海上保險料率은 海外의 再保險 付保관계로 대개 外國에서 算定한 料率을 적용하고 있다.

海上保險은 貿易의 增大에 따라 꾸준한 成長을 하였으며 料率에 있어서도 '87年度 이후부터 部分的으로 協定料率에서 自由料率로 轉換을 꾀 하였으나 專門的인 保險引受者(underwriter)의 不在로 그 實効를 보지 못하고 있다.

積荷保險의 경우 現行 使用되고 있는 料率書의 基本料率의 적용범위를 港口間(port to port)으로 규정하고 있지만 국제적으로 흔히 통용되는 協會積荷保險約款(Institute Cargo Clause : ICC 1982)은 그 적용범위를 倉庫間(warehouse to warehouse)범위로 규정하고 있다. 料率體系에 있어서도 保險契約者에게 劃一的으로 同一한 料率이 適用되는 級別料率을 사용하고 있다.

船舶保險을 보면 500톤이상의 船舶保險料率은 海外에서 算定한 求得料率을 使用하는 바 船舶 損害率이 높은 관계로 高率의 料率이며, 500톤 미만의 船舶保險料率의 경우에는

---

Where the insurance is effected through a broker the broker is responsible to the insurer or the premium in the wording.

Where the insurance is effected through a broker the broker is responsible to the insurer for the premium and it is not usual for the insurer to withhold the policy pending premium payment. In view of his responsibility for the premium the broker has a lien on the policy whereby he may withhold the policy from the assured until the premium has been paid. (See "Broker's Lien") The payer of the premium has an insurable interest in the premium paid. The cargo premium is merged in the value of the goods but the premium on bulls is insured separately. (See "Premiums Reducing"). Hull premiums are insured on. T.L.O. terms. (Robert. H. Brown Dictionary of Marine Insurance Terms, 4th ed., Witherby & co., Ltd., 1975, p.315)

保險事業者의 자유재량에 따르지만 財務部에서 '86年 2月부터 制定·施行하고 있는 海上保險料率算定指針에 따라 일정한 制限을 받는다.

따라서 이 研究에서는 우리나라 海上保險料率의 實態와 種目別 料率을 각각 檢討·分析하여 보다 合理的이고 理想的인 料率算定과 體系를 시현하여 海上保險 市場의 活性化와 保險產業의 健全한 發展에 기여하는데 그 目的이 있다.

## 2. 研究方法 및 範圍

海上保險은 積荷保險, 船舶保險, 運送保險 등으로 區分하는데 이 研究에서는 積荷保險, 船舶保險에 있어서 料率問題를 主로 다루었다.

이 研究를 進行시키기 위하여 國內外的 실증적인 資料를 광범위하게 이용하였다. 각종 參考文獻과 最近의 財務部, 韓國保險公社, 損害保險協會 등 相關단체와 海運業系의 각종자료와 통계에 의해 우리나라 海上保險의 實態를 分析하고 種目別料率을 體系的으로 檢討하여 海上保險料率에 있어서의 問題點을 抽出되고 이에 대한 改善方案을 摸索하였다.

研究의 構成은 다음과 같다.

I. 序論에서는 研究의 目的과 方法 및 範圍를 記述하고, II에서는 損害保險料率算定の 基本的 諸原理와 種類를 살펴보고, III에서는 海上保險의 實態와 種目別 料率中 積荷保險과 船舶保險의 料率을 主로 다루었으며, IV에서는 各國의 海上保險料率制度를 說明하였고, V에서는 海上保險料率의 問題點과 改善方案을 摸索하여 VI. 結論에 도달하였다.

## II. 損害保險料率 算定の 基調

保險料率は 保險者と 被保險者 양측의 견지에서 合理的이고 타당하며 적정한 것이 되어야 하며 保險者の 입장에서는 그 料率이 全體로서 保險金, 諸經費 등의 지출에 지장이 없고 非常危險準備와 적정한 企業利潤을 취득할 수 있는 것을 의미하며 被保險者の 입장에서는 당해 危險이 야기하는 손해를 보상하는 補償金에 諸經費, 非常危險準備 및 保險者の 기업이윤에 대한 합리적인 부과액을 가산한 타당한 금액을 부과하도록 요구한다. 그러나 타당한 금액과 수준을 결정하는 것을 결코 용이한 일이 아니며 일반적으로 危險에 영향을 미치는 모든 주요소를 고려하여 算定되는 保險料率을 합리적인 것이라고 볼 수 있다.

따라서, 이러한 기준에 입각하여 算定된 料率이 「合理的이며 또한 타당한 것이어야 하며, 不當하게 차별적인 것이어서는 안된다」는 料率算定の 근간원리에 합치하는 것이 될 것이다.

적정한 保險料率의 算定에는 준수하여야 할 많은 諸原理<sup>9)</sup>가 필요하며, 外國에서는 이들 제원리 중 법적 강제사항으로서 엄수되지 않으면 안되는 것도 있다.

▶

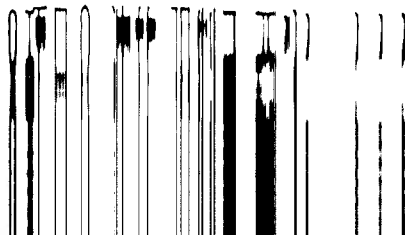
## II. 損害保險料率 算定の 基調

保險料率は 保險者와 被保險者 양측의 견지에서 合理的이고 타당하며 적정한 것이 되어야 하며 保險者의 입장에서는 그 料率이 全體로서 保險金, 諸經費 등의 지출에 지장이 없고 非常危險準備와 적정한 企業利潤을 취득할 수 있는 것을 의미하며 被保險者의 입장에서는 당해 危險이 야기하는 손해를 보상하는 補償金에 諸經費, 非常危險準備 및 保險者의 기업이윤에 대한 합리적인 부과액을 가산한 타당한 금액을 부과하도록 요구한다. 그러나 타당한 금액과 수준을 결정하는 것을 결코 용이한 일이 아니며 일반적으로 危險에 영향을 미치는 모든 주요소를 고려하여 算定되는 保險料率을 합리적인 것이라고 볼 수 있다.

따라서, 이러한 기준에 입각하여 算定된 料率이 「合理的이며 또한 타당한 것이어야 하며, 不當하게 차별적인 것이어서는 안된다」는 料率算定の 근간원리에 합치하는 것이 될 것이다.

적정한 保險料率의 算定에는 준수하여야 할 많은 諸原理<sup>5)</sup>가 필요하며, 外國에서는 이들 制限리 중 법적 강제사항으로서 엄수되지 않으면 안되는 것도 있다.

5) 保險料率算定の 諸原理에 대해서, Philip Gordis는 法的 強制事項으로서 “充分하고” “높지않고” “差別待遇를 하지 않는다”는 3項目을 들고, 最後의 것은 앞의 2가지 要件에 緣由한다고 하고 있으며 (Philip Gordis, Property and Casualty Insurance, 6th ed., Rev. 1958, p.115), R.I.Merh and E.Cammack은 ① 充分性 ② 公評性 ③ 非過當性 ④ 經濟的 實施可能性, ⑤ 安定性, ⑥ 適應性, ⑦ 損害防止 活動의 啓發性의 7項目을 들고, 앞의



## 1. 損害保險料率 算定の 基本的 諸原理

### 가. 基本的 原理

#### 1) 充分性(adequacy)

保險料率 算定에 있어서 첫째 요건은 모든 損害를 보상하고 保險會社의 運營費總額을 지출하는데 充分한 크기의 것이여야 한다. 前述한 바와 法律이 保險料率의 充分성을 강조하는 것은 保險者에게 불충분한 料率의 賦課를 인정하면 결국 保險者에게 支給



## II. 損害保險料率 算定の 基調

保險料率은 保險者와 被保險者 양측의 견지에서 合理的이고 타당하며 적정한 것이 되어야 하며 保險者의 입장에서는 그 料率이 全體로서 保險金, 諸經費 등의 지출에 지장이 없고 非常危險準備와 적정한 企業利潤을 취득할 수 있는 것을 의미하며 被保險者의 입장에서는 당해 危險이 야기하는 손해를 보상하는 補償金에 諸經費, 非常危險準備 및 保險者의 기업이윤에 대한 합리적인 부과액을 가산한 타당한 금액을 부과하도록 요구한다. 그러나 타당한 금액과 수준을 결정하는 것을 결코 용이한 일이 아니며 일반적으로 危險에 영향을 미치는 모든 주요소를 고려하여 算定되는 保險料率을 합리적인 것이라고 볼 수 있다.

따라서, 이러한 기준에 입각하여 算定된 料率이 「合理的이며 또한 타당한 것이어야 하며, 不當하게 차별적인 것이어서는 안된다」는 料率算定の 근간원리에 합치하는 것이 될 것이다.

적정한 保險料率의 算定에는 준수하여야 할 많은 諸原理<sup>5)</sup>가 필요하며, 外國에서는 이들 제원리 중 법적 강제사항으로서 엄수되지 않으면 안되는 것도 있다.

5) 保險料率算定の 諸原理에 대해서, Philip Gordis는 法的 強制事項으로서 “充分하고” “높지않고” “差別待遇를 하지 않는다”는 3項目을 들고, 最後의 것은 앞의 2가지 要件에 緣由한다고 하고 있으며 (Philip Gordis, Property and Casualty Insurance, 6th ed., Rev. 1958, p.115), R.I.Merh and E.Cammack은 ① 充分性 ② 公評性 ③ 非過當性 ④ 經濟的 實施可能性, ⑤ 安定性, ⑥ 適應性, ⑦ 損害防止 活動의 啓發性의 7項目을 들고, 앞의 3項目을 法的 強制를 要하는 것이다(R.I.Mehr & E.Cummack, Principles of Insurance, Rev. ed., 1957, pp.696-699)



## 1. 損害保險料率 算定の 基本的 諸原理

### 가. 基本的 原理

#### 1) 充分性(adequacy)

保險料率 算定에 있어서 첫째 요건은 모든 損害를 보상하고 保險會社의 運營費總額을 지출하는데 充分한 크기의 것이어야 한다. 前述한 바와 法律이 保險料率의 充分성을 강조하는 것은 保險者에게 불충분한 料率의 賦課를 인정하면 결국 保險者에게 支給不能을 가져오게 되어 保險契約者에게 큰 損害를 입히기 때문이다.

#### 2) 公平性(equity)

保險料率 算定에 있어서의 公平性이란 各 保險契約者가 保險者에 의하여 引受되는 危險에 대하여 公평한 分擔을 負擔하는 方法으로 料率을 결정한다는 것을 의미한다.<sup>6)</sup>

公平성을 달성하기 위해서는 保險者는 各 保險契約者의 각각의 物건을 특수한 범주에 놓지 않으면 안된다.

왜냐하면 2명의 保險契約者가 精確하게 同一條件의 物건을 付保하는 일은 있을 수 없기 때문이다. 만약 各 保險契約者의 物件이 各기 別개의 범주에 들어간다면 保險 全般의 規則 즉 多數均等單位의 調査에 의한 總損害의 統計的 豫測은 포기 되는 結果가 된다. 따라서 적어도 保險에 있어서 完전한 公平性을 求하는 것은 矛盾을 自招하게 된다.

#### 3) 非過當性(not excessive)

公平하고 또한 充分한 保險料率이긴 하지만 그것이 過當한 경우도 있을 수 있다. 다시 말하면 保險料率이 너무도 充分한 즉 과대하게 높아지는 일이 있다. 그리하여

6) 瀧谷善一 博士는 保險料率의 算定原理로서 ① 保險料가 相應할 것 ② 公評할 것 ③ 啓發的인 것의 3가지 原理를 들고, ②의 公評性의 原理를 i) 料率制定上의 公評과 ii) 料率適用上의 公評으로 나누고 있다. (瀧谷善一, 火災保險料率論, 寶文館, 1935, pp. 38-44)

때로는 監督當局과 보험자 양측이 어떤 保險料率이 過當하나, 아니냐에 대하여 견해를 달리하는 일이 있다. 이 경우 損害統計에 비추어 監督當局이 어떤 種目的의 保險으로부터 保險者가 過當한 利潤을 획득하고 있다는 의혹을 가진다면 保險者는 그 保險料率을 賦課하고 있는 점에 대하여 변명을 요청받고, 변명할 수 없으면 保險料率의 인하를 要求당하게 된다.

#### 나. 附加的 原理<sup>7)</sup>

##### 1) 經濟的 實施可能性(economic feasibility)

保險料率이 經濟的 實施可能性을 가지는 것이 아니면 안된다는 것은 供給되는 保險用役이 保險契約者에 대한 運用을 기준으로 하여 提供되기 위해서는 保險事故가 비교적 적은 발생확률을 가지지 않으면 안되며 그 損害는 비교적 크지 않으면 안된다.<sup>8)</sup> 왜냐하면 事故가 頻發하는 것이면 保險料率이 高率이 되어 保險은 불가능하게 될 것이며, 또 반대로 비교적 사고의 발생이 적고 損害가 小額이면은 保險의 必要가 認定되지 않기 때문이다.

##### 2) 安定性(stability)

保險料率은 비교적 短期間에 대해서는 安定的이어야 한다. 따라서 때때로 保險料率을 변경하는 것은 바람직한 일이 아니다. 왜냐하면 保險契約者가 保險商品을 買入할 때 마치 증권을 買入하는 것과 마찬가지로 생각할 여지가 있기 때문이다. 그러나 保險商品의 買入에는 投機의 여지는 存在하지 않는다. 뿐만 아니라 投機는 保險의 根本的 目的에 위배되는 것으로서 오히려 危險을 招來할 망정 이것을 分散 乃至 轉嫁하는 것은 아니다.

7) 이 附加的 原理는 保險者가 그 事業經營을 合理的으로 하고 나아가서는 그 利潤을 最大로 올리기 위해서 고려하지 않으면 안될 諸要因이다.

8) R.I. Mehr & E.Cammack, op.cit., pp.697-698.

變動하는 保險料率は 保險契約者を 괴롭히며, 當該 保險者에게 바람직하지 못한 大衆關係를 초래할 뿐만 아니라, 保險을 위한 豫算을 困難하게 한다. 그렇다고 이것은 保險料率が 영원히 固定되어야 한다는 것을 의미하는 것은 아니다.<sup>9)</sup>

### 3) 適應性(flexibility)

保險料率의 算定에 있어서는 단기적으로는 安定的이지만 長期的으로는 修正을 받는다는 것이 重要的 原理이다. 保險料率의 水準은 經濟事情과 物件의 物的性質의 基本的 변화에 適應하지 않으면 안된다. 明白히 불충분한 혹은 過當한 料率은 要素의 安定性만을 위해서도 무기한으로 유지되어야 할 性質의 것이 아니다.<sup>10)</sup>

### 4) 損害防止活動의 啓發性(inducement for lossprevention activities)

保險料率은 損害防止活動을 促進하는 方式으로 構成되지 않으면 안된다. 이 保險料率 算定原理은 그다지 注目을 끌고 있지는 않은 것 같으나 社會的 見地로 보면 모든 原理 중에서도 가장 중요한 것이라고 생각할 수 있다.

만약 保險料率 制度가 損害防止 活動을 인식하고 構成되며, 손해방지에 注意가 傾注된다면 損害의 발생이 감소된다고 생각하는 것은 理致에 맞을 것이다.

保險料率制度는 때때로 이러한 面에 있어서의 保險契約者의 啓發에 利用되어 防災 施設과 安全對策에 대하여 料率控除의 轉換이 부여된다.

損害防止活動으로부터의 經濟的 利益은 保險者뿐만 아니라 保險契約者에게도 미치는 것이며, 社會的으로 보아도 이 料率控除는 뛰어난 制度라 할 수 있다.<sup>11)</sup>

9) R.I. Mehr & E.Cammack, op.cit., p.698.

10) R.I. Mehr & E.Cammack, op.cit., pp.698-699.

11) 損害防止活動의 啓發性은 다른 어떤 原理보다도 한층 곤란하다. 물론 이 原理만을 達成하는 것은 그다지 困難하지 않다. 그러나 보험자가 保險料率 算定의 諸原理와 더불어 이 原理를 준수하려고 하는 경우 손해방지의 促進은 때로는 그 方法에 따라서 좌절되는 일이 있다. (R.I. Mehr & E. Cammack, op.cit., p.699)

## 2. 損害保險料率의 種類

損害保險料率의 種類는 監督에 따른 區分, 競爭에 따른 區分, 適用方法에 따른 區分, 體系에 따른 區分, 成果에 따른 區分등으로 分類할 수 있다.<sup>12)</sup>

### 가. 監督에 따른 區分

#### 1) 認可 料率

認可料率은 保險事業者 또는 料率算定機關이 保險料率算定에 관한 根擧資料를 첨부하여 認可機關에 신청하고 엄격한 審議를 거쳐 認可를 받는 料率이다. 認可料率制度는 保險料率監督의 代表的인 형태로서 국민 다수의 일상생활과 직접 관련이 있는 火災保險, 一般賠償責任保險 및 綜合保險등에 적용되고 있는 것이 일반적인 추세이며, 認可料率은 아래와 같이 다시 3가지의 형태로 구분할 수 있다.

- ① 事前認可料率(prior approval rate)
- ② 提出後 使用料率(fil and use rate)
- ③ 使用後 提出料率(use and file rate)

#### 2) 非認可料率

非認可料率은 保險料率에 대하여 行政當局으로부터의 일체 규제를 받지 않고 사용하는 自由競爭料率을 말하며, 非認可料率을 사용할 수 있는 保險種目は 新商品등으로서 특히 과거실적을 알기 어렵고 大數의 法則<sup>13)</sup>을 적용할 수 없는 위험으로 신뢰할 만한 統計의 뒷받침이 없는 경우의 商品등으로 제한하고 있는 것이 一般的이다.

그러나 非認可料率制度下에서는 保險會社の 과도한 競爭으로 인하여 支給不能狀態를

12) 財務部 保險局, 「損害保險料率制度」, 1988. p.23

13) 大數의 法則(The Law of Large Numbers)이란 실험 또는 관찰의 도수를 증가시키면 증가시킬수록 이론상의 확률(즉 선택적 확률)과 경험상의 확률(즉 통계적 확률)의 차가 좁혀진다는 것을 말한다. (世界哲學大辭典, 서울, 教育出版公社, 1987, p.203. 參照)

초래할 수 있고 또 上位會社에 市場이 集中되어 寡占形態의 管理價格의 傾向을 나타내는 문제가 발생될 수 있다.

#### 나. 競爭에 따른 區分

##### 1) 協定料率(tariff rate)

協定料率이란 2개 이상의 保險會社가 料率을 協定하는 一種의 價格 카르텔(cartel)이며, 自由競爭料率로 인한 料率의 덤핑(dumping)이나 契約者에 대한 不當차별의 피해를 방지하기 위한 共同安全措置로서 保險市場의 安定을 도모하기 위한 料率制度이다.

##### 2) 非協定料率(non-tariff rate)

非協定料率은 保險會社別로 독자적인 料率을 使用하는 料率制度로서 保險市場의 價格構造的 側面에서 協定料率과 구분되고 있다. 이 料率制度는 多분히 自由競爭主義的 市場의 성격을 띠고 있으며, 非認可料率과는 동일한 개념으로 볼 수 없으나 非認可 料率制度에서와 마찬가지로 과당경쟁으로 인한 支給不能 및 保險會社의 破産등의 문제 發生할 수 있다.

#### 다. 適用方法에 따른 區分

##### 1) 固定料率(fixed rate)

固定料率은 一定料率이라고도 하며 保險의 目的別 危險要因別로 하나의 料率로 고정되는 料率形態로서 料率體系가 너무 경직화되어 있는 短點이 있다.

##### 2) 範圍料率(ranging rate)

範圍料率은 保險의 目的別 또는 危險要因別로 固定된 料率이 아니라 最高와 最低만을 정하거나 또는 標準料率을 정하여 놓고 保險의 目的別로 危險實態에 적합하게 料率을 수정하여 적용할 수 있는 制度이다.

損害保險의 危險要因이 복잡하고 다양하기 때문에 固定料率을 使用하는 것이 곤란한 경우가 있으며 또한 料率의 固定化를 防止하기 위해 채택되는 경우가 있다.

그러나 이 料率制度는 保險事業者가 料率競爭手段으로 活用할 경우 最低料率로 料

率が 固定化되는 階段이 있다.

## 라. 體系에 따른 區分

### 1) 等級料率(class rate)

等級料率은 광범위한 同一危險集團別로 同一한 料率을 적용하는 料率體系로서 주로 家計性 保險에 많이 사용되는 料率形態이며 等級分類의 基本은 損害頻度 및 損害規模에 영향을 미치는 일정한 特性에 따라 분명하게 정의가 내려져야 하고 또한 각 等級의 特性들도 쉽게 확인될 수 있어야 한다. 等級料率은 料率適用이 간편하여 언더라이팅(underwriting)에 덜 숙련된 사람도 쉽게 사용할 수 있고, 또 적은 費用으로 料率을 사용할 수 있는 長點이 있는 반면, 料率體系의 單純性, 便直性으로 인하여 同一等級에 해당하는 모든 契約者에게 정확히 平均화 될 수 없는 短點이 있다.

### 2) 個別 料率(individual rate)

個別料率은 다수의 同質危險이 存在하지 않거나 또는 特殊한 危險을 가지고 있는 物件에 대하여 사용하는 料率體系로서 결과적으로 각 危險等級에 단지 하나만의 保險目的物이 있는 것으로 볼 수 있다.

一部 危險들은 損害發生頻도와 크기에 영향을 미치는 特性을 어느정도 알 수 있고 그 結果에 대해서도 合理的인 정확성을 갖고 추정할 수 있으며 또한 이러한 危險들에 대하여 각 危險別로 料率을 算定하는데 사용되는 料率算出表(rating schedule)를 作成하는 것이 가능하다. 그러나 料率算出表를 사용하기에는 너무 可能性이 많을 경우에는 언더라이터(underwriter)의 판단에 따라 料率을 決定하는 判斷料率(judgement rate)를 사용하기도 한다.

個別 料率중 判斷料率은 언더라이터(underwriter)의 판단에 따라 料率이 신속히 변경될 수 있는 柔軟性이 있으며, 料率算出表에 근거를 둔 料率은 判斷料率보다는 柔軟性은 적으나 個別料率을 決定하는데 있어 統一性을 도모하며, 또한 被保險者로 하여금 料率이 어떻게 결정되며, 어떠한 조치를 취하면 保險料를 割引받을 수 있는가를 쉽게

알 수 있게하는 長點이 있다. 그러나 個別 料率計算에는 熟練된 언더라이터(underwriter) 및 技能職 專門要員이 필요하므로 많은 費用과 時間이 소요되는 短點도 있다.

#### 다. 成果(merit)에 따른 區分

##### 1) 經驗料率(experience rate)

經驗料率은 等級料率(또는 manual 料率)을 기초로 經驗期間(통상 3년) 동안의 被保險者의 損害實績에 따라 上向 또는 下向 調整되는 料率이다. 經驗料率制度의 目的은 損害防止의 권장 및 被保險物에 대하여 보다 精確한 保險料를 부과할 수 있도록 하는데 있으며, 勤災 保險, 賠償責任保險중 일부 및 船舶保險 등에서 사용되고 있다.

이 料率은 판단기준이 되는 실적의 期間, 範圍, 資料의 限界性 등에 따라 安全率을 부가하여 산출되는 경우가 많으며 이 料率制度和 유사한 遡及料率(retrospective rating) 과 구별하기 위해 逆及料率(prospective rate)이라고도 한다.

##### 2) 遡及料率(retrospective rate)

遡及料率은 損害實績을 반영하여 割引·割増을 부가하는 면에 있어서는 經驗料率과 유사하나 손해실적을 적용하는 期間이 근본적으로 다른 것이 특징이다. 遡及料率制度에서의 最終保險料는 保險期間 동안의 損害를 근거로 산출하며 定한 最低 保險料 및 最高保險料 범위 내에서 조정된다. 이 料率制度는 料率의 安定性보다는 適應性에 더 重점을 두는 경향이 있으며, 理자에게는 상당히 복잡하고, 費用이 많이 소요되고 있으나 公正性이라는 견지에서 볼 때는 合理的인 料率制度로 알려지고 있다. 우리나라에서는 勤災保險에서 일부 적용된 적이 있으나 현재는 거의 사용되지 않고 있는 실정이다.

##### 3) 點檢料率(schedule rate)

點檢料率은 基準料率(base rate or key rate)을 기초로 定화된 檢 리스트(check list)에 따라 割引·割増을 부가하여 適用料率을 산출하는 料率制度이다. 이 料率을 적용하기 위해서는 被保險物件에 대한 事前點檢(underwriting survey)이 반드시 수행

되어야 하기 때문에 點檢料率 또는 豫定料率이라고 부르고 있으며, 火災保險 및 機械保險에서 가장 많이 활용되고 있다.

이 料率方式은 정형화된 料率算出表를 사용하므로 동일한 特性을 가진 保險의 目的에 대해 동일한 料率을 적용할 수 있기 때문에 料率의 統一性 및 公平性을 촉진하게 되며 被保險者에 대하여 料率算出過程을 쉽게 이해시킬 수 있으며 損害防止措置를 통하여 料率이 어떻게 감소되는가를 알수 있게 해준다.

그러나 料率算出에 많은 費用이 들고 點檢要員의 주관적 판단에 따라 신축성이 있으며 機械的 安全度에만 중점을 둠으로써 人的安全度を 무시하고 있는 短點이 있다.



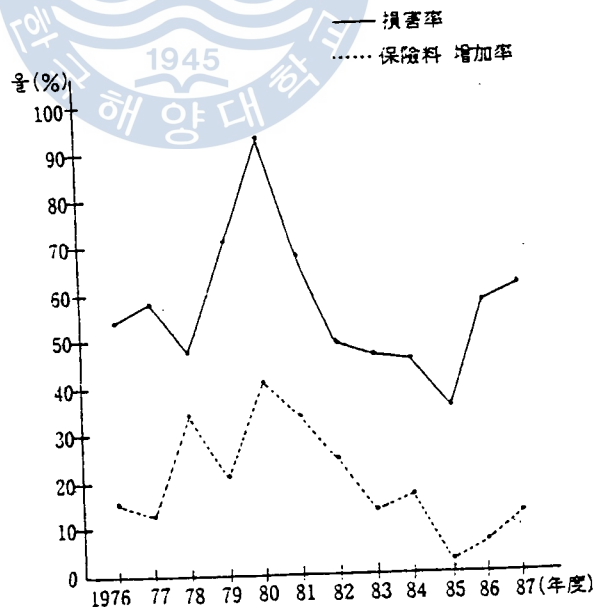


### III. 海上保險의 實態와 種目別 料率

#### 1. 海上保險의 實態

國內 海上保險事業은 輸出入 및 海運業의 景氣變動에 敏感한 反應을 보이면서 '80年度에 43%의 높은 保險收入의 增加率을 기록한 이후에 계속 增加率이 鈍化되어 오다가 '84年度에 16.3%로 약간 호전되었으나 '85年度에는 0.1%라는 극도로 저조한 增加率에 그쳤다. 그러나 '87年度에는 다시 13% 정도의 增加를 보였는데 이는 國內 經濟의 安定基調에 기인된 것으로 一部 海上保險料率이 引下<sup>14)</sup>되었음에도 불구하고 자연적인 保險料 增加와 더불어 별도의 不利한 要件이 없었기 때문인 것으로 판단된다. <圖 III-1>.

<圖 III-1> 海上保險 增加率 및 損害率 推移



<資料> 貿易年鑑, 韓國貿易協會(서울: 1988), p.370

14) '87年 1.1 基準으로 積荷保險料率이 7.3% 引下되었다.  
(貿易年鑑, 韓國貿易協會, 1988, p.367. 參照)

年度別 海上保險의 實績을 살펴보면 經濟의 지속적 實質成長과 貿易收支의 黑字를 보인 輸出入 物動量의 增加에 힘입어 '87年度 海上保險料 總額은 198,621百萬元으로 前年度에 比하여 11.6%의 增加率을 보여 80年代 전반기의 純化된 增加率이 호전되고 있음을 알 수 있다.<表 III-1>

<表 III-1> 年度別 海上保險(積荷·船舶·運送)實績

(單位：百萬元)

年度	契 約 狀 況			損 害 狀 況		
	件 數	保險加入金額	保險料	件 數	保險金	損害率(%)
1981	375,592	22,267,318	99,178	9,738	67,382	67.9
1982	392,373	24,661,283	125,300	7,078	62,291	49.7
1983	529,172	32,669,486	142,971	8,870	65,875	46.1
1984	593,004	38,068,563	167,033	7,890	76,383	45.7
1985	646,024	37,810,784	167,272	7,220	60,395	36.1
1986	779,897	43,011,097	177,931	6,318	104,252	58.6
1987	934,312	56,576,461	198,621	8,284	119,838	60.3

<資料> 前掲書, p.370.

海上保險의 種目別 構成比를 살펴보면 積荷保險이 58.9%, 船舶保險이 40.1%, 運送保險이 1.0%를 차지하여 '86年度와 比較하여 積荷保險이 2.6% 증가한 반면 船舶保險이 그만큼 감소하여 種目別 構成比의 격차가 커지고 있음을 알 수 있다.<表 III-2>.

〈表 III-2〉 海上保險의 種目別 保險料 構成比

(單位：百萬원, %)

區分	1987年		1986年	
	保險料	構成比	保險料	構成比
海上保險	198,621	100.0	177,931	100.0
積荷	116,955	58.9	100,223	56.3
船舶	79,754	40.1	75,912	42.7
運送	1,912	1.0	1,796	1.0

〈資料〉 前掲書, p.370.

積荷保險의 年度別 實績을 보면 契約狀況은 해마다 증가하고 損害率은 '80年度 44.8%에서 '87年度 21.1%로 계속 감소 추세에 있음을 알 수 있다.〈表 III-3〉.

〈表 III-3〉 年度別 積荷保險 實績

(金額：百萬원)

年度	契 約 狀 況			損 害 狀 況		
	件 數	保險金額	保險料	件 數	保險金	損害率(%)
1980	294,222	17,169,163	43,044	7,665	19,262	44.8
1981	363,754	16,674,064	54,985	7,528	19,855	36.1
1982	385,109	17,253,513	59,558	6,439	15,182	25.5
1983	513,348	24,670,249	68,489	7,318	24,594	35.9
1984	575,337	27,949,716	81,560	6,410	21,006	25.8
1985	624,867	27,256,616	82,625	5,357	17,802	21.5
1986	760,207	32,725,237	100,223	4,670	22,162	22.1
1987	915,381	45,190,205	116,955	6,519	24,659	21.1

〈資料〉 貿易年鑑, 韓國貿易協會(서울 : 1986), p.337.

前掲書, p.371

船舶保險의 年度別 實績을 보면 '82年度 이후에 損害率이 꾸준히 改善되어 오다 '86年度에 107.8%, '87年度에 119.0%로 높은 損害率을 시현하였는데 이는 船舶事故件數의 상당한 증가와 船舶大型事故에 기인한 것으로 보인다. <表 III-4>

<表 III-4> 年度別 船舶保險 實績

(金額：百萬元)

年度	契約狀況			損害狀況		
	件數	保險金額	保險料	件數	保險金	損害率(%)
1980	5,529	3,598,479	30,162	1,418	49,223	163.2
1981	7,802	4,981,748	43,196	2,171	47,296	109.5
1982	3,262	6,734,158	64,720	595	47,046	72.7
1983	10,254	7,307,338	73,334	1,500	41,029	56.0
1984	11,103	9,352,631	84,059	1,378	55,115	65.6
1985	9,929	9,575,802	82,729	1,763	42,210	51.0
1986	8,843	9,245,658	75,912	1,591	81,871	107.8
1987	8,885	10,104,263	79,754	1,709	94,924	119.0

<資料> 前掲書, 1986, p.337.

前掲書, 1988, p.371.

## 2. 海上保險의 種目別 料率 形態

海上保險의 種目別 料率形態는 <表 III-5>와 같다.

〈表 III-5〉 海上保險種目別 料率形態

• 산정회요율

料率形態 保險種目	料率監督		料率競爭		料率適用		料率體系		成果反映		
	認可	非認可	協定	非協定	固定	範圍	等級	個別	經驗	遡及	點檢
輸出積荷保險		•	•		•		•		•		
輸入積荷保險	•		•		•		•				
500톤未滿船舶保險		•	•		•		•		•		
500톤以上船舶保險		•		•	•			•	•		
運送保險	•		•		•		•				

〈資料〉 財務部 保險局, 損害保險料率制度(서울: 1988), p.42. 參照.

### 3. 積荷保險料率

#### 가. 積荷保險料率

우리나라 保險業法 제5조<sup>15)</sup>에 保險料 및 責任準備金 算出方法書를 포함한 기초서류는 財務部 長官의 허가를 받도록 규정되어 있으며, 동법 제7조<sup>16)</sup>에서는 이러한 기초서류를 변경하고자 할 때는 제181조<sup>17)</sup> 규정에 의해 韓國保險公社 內的 保險料率審議委員會의 審議를 거쳐 財務部 長官의 認可를 받아야 한다고 규정하고 있다.

15) 16) 17) 제 5 조(保險事業의 許可) ① 保險事業 賣買·雇傭·都給 기타의 契約에 의한 債務 또는 法令에 의한 義務의 이행에 관하여 발생할 債權者 기타 權利者의 損害를 보상할 것을 債務者에게 약정하고, 債務者 기타 義務者로부터 그 報酬를 수수하는 것을 포함한다. 이하 같음)은 財務部長官의 許可를 받지 아니하고는 이를 영위하지 못한다(80.12.31. 本項改正)

② 제 1 항의 許可를 받을 수 있는 자는 株式會社·相互會社와 外國保險事業者에 한한다.

③ 제 1 항의 許可를 받고자 하는 자는 申請書에 다음 各號의 書類를 첨부하여 財務部長官에게 제출하여야 한다.

1. 定款
2. 事業方法書
3. 保險約款

현행 積荷保險料率은 大韓損害保險協會의 海上保險委員會의 合議를 거쳐 韓國損害保險料率算定會에서 算出한 料率로서 保險公社의 認可를 받아 사용하는 協定認可料率이다.

또한 本 協定料率은 貨物·航海範圍間·保險條件別 基本料率을 中心으로 算出된 級別料率이다. 그러나 協會船主責任擔保約款(shipowner's liability insurance clause)와 海上結果 損害擔保特約(marine consequential loss insurance) 및 기타 特殊危險에 대해서는 再保險者와 협의한 料率適用을 許用함으로써 부분적으로 自由競爭料率을 채택하고 있다.

#### 나. 우리나라 海上積荷保險料率書의 構成<sup>18)</sup>

##### 1) 通則

通則에는 積荷保險料率 적용의 기본사항인 料率適用의 範圍, 附加條件 및 料率, 擴張負擔條件 및 料率, 料率適用上의 特則이 규정되어 있다.

##### 2) 擴張負擔條件

內陸運送擴張擔保(inland tranist extension : ITE)條件과 內陸藏置期間延長擔保(in-

#### 4. 保險料 및 責任準備金算出方法書

##### 5. 제 1 호 내지 제 4 호 이외의 財務部令이 정하는 書類

④ 韓國保險公社가 제179조 제 4 호 및 제 5 호의 業務를 영위하는 경우에는 제 1 항의 許可를 받은 것으로 본다(80.12.31. 本項新設)

제 7 조(認可事項) ① 保險事業者는 다음 各號의 1 에 해당하는 行爲를 하고자 할 때에는 財務部長官의 認可를 받아야 한다.

1. 定款·事業方法書·保險約款과 保險料 및 責任準備金算出方法書(이하 '基礎書類'라 한다)의 變更

2. 店鋪의 設置·移轉과 閉鎖

3. 外國에서의 保險事業의 營爲

4. 資本金 또는 基金의 增額(80.12.31. 本項新設)

② 保險事業者는 제 1 항 제 1 호의 規定에 의하여 基礎書類(定款을 제외한다)의 變更에 대한 認可를 받고자 할 때에는 제181조의 規定에 의한 保險料率審議委員會의 審議를 거쳐야 한다.

제181조(保險料率審議委員會) ① 제179조 제 2 호의 規定에 의한 基礎書類의 審議를 위하여 公社에 保險料率審議委員會를 둔다.

② 保險料率審議委員會의 組織과 運營에 관한 事項은 大統領令으로 정한다.

18) 韓國損害保險料率算定會刊, 海上保險料率書(서울: 1988)中 積荷保險편은 i) 通則, ii) 貨物別 負擔條件 및 料率, iii) 其他 品目の 負擔條件 및 基本料率로 구성되어 있다.

land storage extension : ISE) 條件이 있다. 우리나라 積荷保險市場에서는 約款으로 基本料率 適用範圍를 倉庫間(warehouse to warehouses)으로 하는 協會積荷保險約款(institute cargo clause : ICC 1982)를 사용하고 있지만, 現在 사용하고 있는 海上保險料率書에서는 基本料率 적용은 港口間(port to port)개념 기준으로 算定된 協定料率을 사용하고 있기 때문에 複合運送 내지 賣買契約書上의 買受人에게 貨物을 引渡하는 장소가 到著港 이외의 行政區域에 위치하고 있을 경우에는 內陸運送擴張擔保(ITE)를 추가로 付保하여야 육상운송위험을 擔保받을 수 있다. 內陸藏置期間延長擔保(ISE)는 稅關通關의 遲延 등 불가피한 사정에 의해 貨物을 保稅倉庫나 기타 지역에 장기간 保管해야 되는 경우 火災나 潮水에 의한 危險을 擔保하는 條件이며, 30日 단위로 料率이 정해져 있다.<表 III-6>.

<表 III-6> 擴張負擔條件料率

I.T.E.	Total Loss					0.053%																								
	I.C.C.(C), I.C.C.(C) & W.O.B, I.C.C.(B)					0.08%																								
	With Additional Conditions, Other Special Clauses, I.C.C.(A), I.C.C.(Air)					0.15%																								
I.S.E.	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">負擔條件</th> <th colspan="4">期間</th> <th rowspan="2">90日 超過</th> </tr> <tr> <th>30日</th> <th>60日</th> <th>90日</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total Loss</td> <td>0.042</td> <td>0.084</td> <td>0.126</td> <td>10日에 0.014%씩 加算適用</td> </tr> <tr> <td>I.C.C.(C), I.C.C.(C) &amp; W.O.B., I.C.C.(B)</td> <td>0.053</td> <td>0.102</td> <td>0.155</td> <td>10日에 0.017%씩 加算適用</td> </tr> <tr> <td>With Additional Conditions, Other Special Clauses, I.C.C.(A) I.C.C.(Air)</td> <td>0.08</td> <td>0.15</td> <td>0.23</td> <td>10日에 0.026%씩 加算適用</td> </tr> </tbody> </table>	負擔條件	期間				90日 超過	30日	60日	90日		Total Loss	0.042	0.084	0.126	10日에 0.014%씩 加算適用	I.C.C.(C), I.C.C.(C) & W.O.B., I.C.C.(B)	0.053	0.102	0.155	10日에 0.017%씩 加算適用	With Additional Conditions, Other Special Clauses, I.C.C.(A) I.C.C.(Air)	0.08	0.15	0.23	10日에 0.026%씩 加算適用				
	負擔條件		期間					90日 超過																						
		30日	60日	90日																										
	Total Loss	0.042	0.084	0.126	10日에 0.014%씩 加算適用																									
I.C.C.(C), I.C.C.(C) & W.O.B., I.C.C.(B)	0.053	0.102	0.155	10日에 0.017%씩 加算適用																										
With Additional Conditions, Other Special Clauses, I.C.C.(A) I.C.C.(Air)	0.08	0.15	0.23	10日에 0.026%씩 加算適用																										

<資料> 韓國損害保險料率算定會, 海上保險料率書(서울 : 1988), p.79.

3) 割増料率

船舶割増, 保險加入金額割増, 地域割増이 있다.<表 III-7>.

<表 III-7> 割増料率

項 別	要 件	適用料率
△船舶割増	船舶割増料率은 1. Institute Classification Clause 2. 〔別表1〕 I.C.C.Held Covered規定에 의한 船舶割増表 3. 〔別表2〕 韓國船舶의 特殊地域別 割増表에 따라 適用한다.	
△保險加入金額割増	保險加入金額이 保險價額(C.I.F.途狀價額)의 130% 該當額 超過 150% 該當額까지의 契約,(但, 150%를 超過할 수는 없음)	130% 超過 140% 까지 : A.P.2% 140% 超過 150% 까지 : A.P.3%
△地域割増 (但, 다음의 경우는 除外한다) 1. 國際入札에 의한 貨物 2. 216-④ 및 ⑤의 貨物	① 다음의 地域을 到着港으로 運送하는 貨物(非割増地域으로 運送하는 경우 包廝)에 대하여 I.C.C.(A) 또는 附加保險(T.P.N.D., Leakage/Shortage에 한함)을 添加하여 引受하는 契約 (i) Monorovia, Lagos 및 Apapa, Nepal, Djibouti, Afghanistan	I.C.C.(A) 및 附加保險 料率의 4倍



項別	要件	適用料率
3. 海外建設用 機 資材와 Plant 貨物	(ii) 東南亞(Singapore 除外) (iii) Africa全域(Las Palmas 및 Egypt 의 Alexandria, Port Said港은 除外)	◇ 2倍 ◇ 2倍
4. 肥料	(iv) 南美中 Chile	◇ 2倍
5. 外國政府機關 이 導入하는 軍 需物資	(v) India ③ 非割増地域港을 經由하여 地域割増地 域으로 陸路 運送하는 貨物에 대하여는 地域割増을 適用하지 아니하고 該當 I.T.E.料率의 2倍만을 適用한다. (Nepal 및 Afghanistan은 除外한다) ④ 特定品目別 適用特則에 規定한 地域割 増의 附加危險(T.P.N.D.,Leakage/Shor- tage)에 對하여도 地域割増을 重複適用 한다.	◇ 2倍 ◇ 2倍
△ 換積危險 (Transhipment) 割増	① Total Loss, I.C.C.(C),I.C.C.(B),I.C.C. (Air) ② With Additional Conditions, Other Special Clauses I.C.C.(A) Container Feeder(條件不拘)	毎回마다 0.04% 毎回마다

〈資料〉 前掲書, pp.79~80.

## 가) 保險加入金額割増

信用狀統一規則 제 37 조<sup>19)</sup>에 의하면 保險金額의 最低額은 해당 물품의 CIF 및 CIP (freight or carriage and insurance paid to named point of destination) 價格에 10%를 가산한 金額이며, 서류상으로 이 價格을 인정한다고 규정하고 있지만, 強制規定이 아니므로 貨物의 流通構造와 希望利益(expected profit) 등을 감안하여 110% 이상의 金額으로 保險金額을 정할 수 있다. 이때 保險者는 保險價額(CIF의 送狀價額)의 130% 해당액 초과 150% 해당액까지의 契約에 대해서 2%에서 3%까지의 割増料率을 附果한다. 이때의 希望利益이란 貨物이 目的地에 도착한 후 賣却또는 仲介에 의해 얻을 수 있는 期待利益이므로 流通構造와 價格上昇으로 인한 特定人의 期待利益에 관한 危險을 基本料率算出시 감안되지 않은 일종의 商業危險(commercial risk)으로 취급하는데 따른 것이다.

## 나) 地域割増

地域割増은 地域의 特性 및 港口條件에 따른 것으로 지역에 따라 盜難 및 拔下(theft and pilferage)가 빈번하게 발생하고 있기 때문이다. 몬로비아, 라고스, 네팔 등을 도착지로 하는 貨物은 全損(A/R), TPND(theft, pilferage, non-delivery), 漏損(leakage) 등을 擔保받고자 하는 경우, 4 배의 地域割増이 부과되고 있으며 홍콩, 싱가포르를 제외한 동

19) Uniform customs and practice for documentary credits (1983, Revision)

Article 37 (28)

a) Unless otherwise stipulated in the credit, the insurance document must be expressed in the same currency at the credit.

b) Unless otherwise stipulated in the credit, the minimum amount for which the insurance document must indicate the insurance cover to have been effected is the CIF or CIP (freight or carriage and insurance paid to 'named point of destination') value of the goods, as the case may be, plus 10%. However, if banks cannot determine on their CIF or CIP value, as the case may be, from the documents on their face, they will accept as such minimum amount the amount for which payment, acceptance or negotiation is requested under the credit, or the amount of the commercial invoice, whichever is the greater.

남아지역, 라스팔마스 및 알렉산드리아를 제외한 아프리카지역과 칠레, 인도, 아프가니스탄에 운송되는 貨物은 2 倍의 割増料率을 적용하고 있다. 단 國際入札에 의해 轉出되는 貨物, 자동차, 철도용기관차, 해외건설용 기자재, 플랜트, 비료수출시에는 이러한 地域割増이 제외되고 있다.

#### 다) 換積危險割増

運送貨物이 中間港에서 換積되는 경우 0.04%에서 0.06%까지 기본조건에 따라 割増이 부과된다.

#### 4) 기타 共通事項

가) 艀船으로 運送하는 貨物은 全損(total loss only : TLO)條件으로 引受함을 원칙으로 公認檢定人의 「Towage Arrangement」를 條件으로 하고 있다.

나) 단, 콘테이너 貨物은 通常料率을 적용한다.

다) 船荷證券없이 운송되는 貨物은 全損(TLO)條件으로 引受한다.

#### 5) 기타 重要事項

##### 가) 3 國間運送貨物

船積地 및 荷役地가 제 3 國일 때에는 특별히 産出된 範圍制料率을 적용한다. 이는 국제 경쟁력 강화와 부분적인 料率自由化의 表現이다. 積荷保險實務에서 協會積荷保險約款(ICC) (A) 혹은 全損危險(A/R)條件으로 保險에 加入할 때 地域 및 貨物에 관계없이 保險者의 재량에 따라 0.2% ~ 0.4% 범위내에서 料率을 적용한다.

##### 나) 共產圈通過 貨物

시베리아 철도(Transportation Siberia Railroad : TSR)를 이용한 國際貨物運送에 대해서 적용하는 料率로서 換積 및 內陸運送擔保料率을 포함한다.

〈別表 1〉 I.C.C Held Covered 規定에 의한 船舶割増表<sup>20)</sup>

貨物區分 船舶區分	Column 1		Column 2		Column 3		Column 4		Column 5	
	Flags as Listed in ② below	Other Flags	Coal, Coke, Cocoa, Coffee, Cotton, Fertilizers in bulk, Nut and Oil Seeds and Their By-Products(E, G Cakes, Expellers, Pellets and the like), Sugar Vege. table Oils, Tallow and Fats, Grain Carried in Tankers.	Approved Cargoes	Cement, Fishmeal, Jute, Sisal, Molasses, Ores, Concentrate, Scrap Metals and Other High Density Cargoes, (including Heavy Ferrous and Non-Ferrous Cargoes, Such as Steel Beams, Angles, Sheets, Bars, Pig, Iron and the like) Cargo in Refrigerated or Controlled Temperature Space Other Than as in Col. 4.	Copra, Copra Products, Fresh or Chilled Meat Caplek, Manioc, Tapioca and all their Products	Timber and All other Timber Products(E, G, Paper Products, Wood Pulp, Newsprint, Kraft Liner, board and the like)			
Tanker 船舶 11年 ~ 15年	0.1875%	0.125%	0.1875%	0.125%	0.375%	0.25%	-	-	-	-
Tanker 船舶 16年 ~ 20年	0.1875%	0.125%	0.28125%	0.1875%	0.5625%	0.375%	1.125%	0.75%	1.00%	0.1875%
Tanker 船舶 21年 ~ 25年	0.375%	0.25%	0.5625%	0.375%	1.125%	0.75%	1.875%	1.25%	1.875%	0.375%
船舶 割増 26年 ~ 30年	0.5625%	0.375%	0.75%	0.50%	1.50%	1.00%	3.00%	2.00%	2.50%	0.50%
船舶 割増 31年 ~ 35年	0.75%	0.50%	1.125%	0.75%	2.25%	1.50%	6.00%	4.00%	3.75%	0.75%
船舶 割増 36年 ~ 40年	1.50%	1.00%	2.25%	1.50%	4.50%	3.00%	7.50%	5.00%	7.50%	1.50%
船舶 割増 41年 ~	2.25%	1.50%	3.00%	2.00%	6.00%	4.00%	15.00%	10.00%	10.00%	2.00%
但, 船舶 11年 11日 以前 船舶은 別産의 追加割増料에 依하여 계수 負擔할 수 있음. 本 船 船 0.54% (船舶은 不同하고 適用), 小型船舶 (船舶이 16년 11日 以前 係數를 負擔하고 船舶 割増에 依하여 計數 負擔할 수 있음.)										
小型 船舶 (總톤수 1,000톤未満) 人 線 船 無 船 線 船										
1) 11年 11日 以前 1945年 以前 船舶은 別産의 追加割増料의 計數를 負擔할 수 있음. 2) Costa Rica, Cyprus, Dominican Republic, Greece, Honduras, Singapore, Sri Lanka, Vanuatu 3) 但, container로 再建된 船舶은 別産의 追加割増料에 依하여 係數를 負擔할 수 있음. 4) 但, 船舶은 1,000톤 未満은 0.045%를 加算適用 (總톤수 1,000톤 未満은 人線船舶이 외항에 취항할 때에는 定期船 船舶 割増에 對해서 0.018%를 加算한다. (단 우리나라 船舶은 別産의 追加割増을 負擔한다.) 船舶이  국내인안 및 日本地域을 취항할 때에는 小型船舶 割増을 負擔한다. 小型船舶 割増은 0.045%를  적용한다.										
5) Somalia, Liberia, Maldives, Malta, Morocco, Nicaragua, Panama, 船舶은 保有하고 定期船으로 運航한 경우에는 船舶 割増을 負擔한다.										

〈資料〉 前掲書, pp.144~145.

20) 권고요율로 積荷保險, 船舶保險 모두 적용.



#### 4. 船舶保險料率

##### 가. 船舶保險料率의 算定要素

船舶保險에 있어서의 料率算定은 船舶自體의 形態가 다양하므로 그 일률적인 기준은 없다고 보는 것이 타당하다.

船舶保險은 他保險 種目에 비해 契約件數가 매우 적은 반면에 1隻당 保險金額이 巨額인 경우가 많으므로 保險料 算定의 가장 중요한 근거가 되는 大數의 法則에 妥當을 가하기가 곤란하다. 이때문에 船舶保險의 保險料 算定은 保險者의 經驗과 육감에 의해서 영향을 받게 되며 또한 다음과 같은 여러가지 요소를 복합적으로 고려하게 되는 것이다.

1) 船舶의 噸수 및 船齡, 構造物 및 裝備……噸수와 船齡으로 船舶의 규모와 積載能力 및 船舶의 性能, 狀態 등을 알 수 있고, 船舶構造物 및 裝備는 內航性의 強弱을 파악할 수 있는 자료가 된다. 一般船舶 (鐵船)을 基準한 料率을 살펴보면 <표 III-8>과 같다.

<表 III-8> 一般船舶 (鐵船) 料率

船齡 \ 噸數	5年	10年	15年	20年	25年	25年
	未滿	未滿	未滿	未滿	未滿	以上
50 噸未滿	% 2.789	% 3.066	% 3.345	% 3.903	% 4.460	% 5.298
50 噸以上~100 噸未滿	2.633	2.895	3.159	3.686	4.212	5.002
100 噸以上~250 噸未滿	1.570	1.728	1.884	2.198	2.513	2.982
250 噸以上~500 噸未滿	1.346	1.482	1.616	1.884	2.154	2.557

<資料> 前掲書, p.160.

2) 船級<sup>21)</sup>의 유지여부……船級の 유지여부는 船舶의 管理狀態 및 內航性<sup>22)</sup> 여부를 판단할 수 있는 기준이 될수 있으므로, 船舶保險은 특수한 경우를 제외하고는 船級 유지를 擔保條件으로 하기 때문에 船級을 유지하지 않은 船舶에 대하여는 별도의 內航性 檢査를 요구하기도 한다.

3) 船舶의 用途……一般貨物船, 콘테이너선, 散物船, 油槽船, 漁船, 旅客船, 曳引船 등 그 船舶의 用途가 무엇인가에 따라 保險者가 고려하게 될 危險의 測定이 달라지게 되며, 이는 積載貨物 種類의 경우도 마찬가지다. 한편 定期船과 不定期船의 區分에 있어서도 익숙한 船路를 運航하느냐 또는, 入出港船舶이 碇주하는 港口에 자주 기항 하느냐에 따라 危險測定에 영향을 주게 된다. 船種別 事故現況을 살펴보면 貨物船이 전체 事故중 거의 절반을 차지 하고 있다. <表Ⅲ-9>

21) 國際船級協會聯合會 (International Association of Classification Society : IACS)의 正會員은 기존 9個國外에 1988. 5월 韓國과 中共이 會員이 되어 현재 11個 正會員으로 構成되어 있다.

Lloyd's Register of Shipping (LR) : 英國.

American Bureau of Shipping (ABS) : 美國.

Registro Italiano Navale (RI) : 이태리

Bureau Veritas (BV) : 프랑스

Det Norske Veritas (DNV) : 노르웨이

Germanischer Lloyd (GL) : 서독

Nippon Kaiji Kyokai (NK) : 日本

Register of shipping of USSR (RS) : 소련

Polski Register statkow (PRS) : 폴란드

Korean Register of shipping (KR) : 韓國

China Classification Society (ZE) : 中共

22) Institute cargo clause (ICC 1982)

제 5조 不耐航·不適合免責約款 (Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause)

5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from unseaworthiness of vessel or craft, unfitness of vessel or craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured, where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.

〈表III-9〉

事故船種別現況

Unit : vessel

Year	Kind Vessel							Total
	Passenger Vessels	Cargo Vessels	Log Carrier	Container Vessels	Tanker	Tug-boat	Others	
1979	12	157	—	—	25	11	42	247
1980	16	124	—	—	34	—	12	186
1981	20	116	—	—	24	3	4	167
1982	13	99	—	—	19	2	—	133
1983	14	49	—	—	9	10	2	84
1984	21	33	2	—	10	9	6	81
1985	9	47	4	—	9	7	8	84

〈資料〉 海運港灣廳, 海運港灣統計年報, 1986~88, pp.298-299.

4) 運航區域…船舶의 事故는 대개 航海중에 발생되므로 海難의 危險度가 높은 海域으로 航海하는가의 여부에 따라 料率의 차이를 두고 있으며, 特殊危險水域을 航海할 때는 追加保險料를 요구하게 된다. 아래의 〈表III-10〉에서는 航路別 適用範圍를 나타낸다.

5) 保險條件…擔保의 範圍가 넓거나 또한 制限되는데 따라서 保險料의 高低가 달라지게 때문에, 被保險者는 적합한 條件의 선택으로 경제성을 고려해야 한다.

6) 船主의 管理狀態…船舶의 관리상태, 유지상태, 배선상태 및 船主의 經營상태 등을 파악하여 우량한 船主에게는 料率上의 혜택이 있는 반면에 불량한 船主에게는 높은 保險料率이 적용된다.



〈表Ⅲ-10〉 地域區分表

區 分	範 圍
① 保稅~外航	保稅地域~外航本船引渡
② 國內沿岸	國內沿岸 및 島嶼
③ 日 本	Japan(Okinawa 및 北緯 46° 以南 소련 極東地域 包含)
④ 中國地域	北緯 20° 以北의 中國全域(Taiwan, Hong kong, Macao 包含) 과 北緯 46°~60° 사이의 소련 極東地域(Sakhalin 包含)
⑤ 東 南 亞	東京 90° 以東의 South East Asia 중 北緯 20° 以南의 地域
⑥ 中 東 亞	東京 90° 以西의 Asia 地域(Bangladesh 包含)과 Cape Town 以東의 Africa 地域(Cape Town, Port Said, Mauritius 包含) 但, 地中海 및 黑海沿岸은 제외함.
⑦ 濠洲地域	Australia 및 New Zealand(Fiji, Samoa, Tahiti 및 New Guinea 包含)
⑧ 歐 羅 巴	Europe 및 Cape Town 以西의 Africa 地域과 黑海 및 地中 海 沿岸(Las Palmas, Beirut 包含)
⑨ 北 美 (東)	North America-East(Panama 및 Grenada 包含)
⑩ 北 美 (西)	North America-West(Hawaii, Guam 및 Panama 包含)
⑪ 南 美 (東)	South America-East(Aruba 包含)
⑫ 南 美 (西)	South America-Weat

〈資料〉 韓國損害保險料率算定會, 前掲書. p.143.

7) 罹災經驗... 船舶管理者나 船主에 대한 罹災經驗은 料率政策에 절대적인 영향을 미치며 船舶의 所有者가 누구냐 보다는 管理者가 누구냐에 따라 保險料는 증감된다. 〈表Ⅲ-11〉은 事故原因別 分析을 보인것으로 運航過失이 전체의 절반으로 나타난다.

〈表III-11〉

事故原因別分析

Unit : Case

Year	Negligence	Qualification	Wrong dealing with engine	Sturcture	Weather Reports	Wrong dealing with fire	Impossibility	Unknown	others	Total
1979	102	—	—	1	32	—	—	8	26	169
1980	76	—	—	11	40	—	—	10	36	173
1981	90	—	9	3	—	6	3	—	37	148
1982	77	—	6	8	10	—	—	5	27	133
1983	48	—	—	6	8	—	1	7	7	77
1984	44	—	1	5	3	3	1	5	11	73
1985	36	—	5	3	14	5	1	12	3	79

〈資料〉海運港灣廳, 前掲書, pp.398-399.

8) 保險價額 및 保險金額…船舶保險은 既評價保險이고 保險價額은 保險者와 被保險者가 합의한 協定價額으로서, 이것은 특히 推定全損을 결정하는데 있어서 중요하다. 保險金額은 保險者의 補償限度範圍를 말하고, 대부분의 경우 保險價額과 保險金額이 同一하나, 경우에 따라서는 保險金이 保險價額에 미달되는 수도 있다.<sup>23)</sup> 保險金額이 保險價額에 미달되는 경우 分損事故發生時 保險金を 保險價額에 대한 保險金額의 비율로 지급되고,<sup>24)</sup> 全損發生 時는 保險金額을 전부 지급한다. 모든 保險料는 保險金額에 保險比率을 곱하여 계산하므로 保險價額 및 保險金額은 料率算定에 있어 중요한 사항이다.

9) 船團의 保險加入規模…1隻만 所有하고 있는 船主의 船舶과 큰 船團의 構成船을 비교할때, 船舶의 성능이 동등하다 하더라도 그 保險料率은 상당한 차이를 갖

23) 保險契約에 있어서는 保險價額과 保險加入金額의 차이에 따라 명칭이 다르다. 保險價額과 保險加入金額이 동일한 경우를 全部保險(full insurance), 적은 경우를 一部保險(under insurance)이라고 한다. (金政秀, 海上保險論, 서울, 傳英社, 1986, P.47)

24) 比例補償方法으로 損害額×保險加入金額/保險價額의 公式에 따라 損害를 보상하게 된다. 金政秀, 同掲書.

게 된다. 왜냐하면, 船舶保險에 있어 保險實績은 변동하기 쉬운 성질을 갖고 있으며, 큰 船團일수록 변동폭을 작게 하는 이점을 갖고 있기 때문이다. 그러므로 船舶保險에서는 개개의 構成船舶別보다는 船團을 단위로 해서 料率을 산정하는 것이 일반적이다. 전형적인 船團의 保險加入에 있어서 保險條件과 危險開始日이 동일하게 되어 실적계산시 保險料의 算定이 용이하고, 또한 일시에 保險料를 받을 수 있다는 잇점이 있으며, 保險者로서는 개별적으로 契約할 때 매년 있어야 할 수고와 경쟁을 피할 수 있다는 의미에서도 船主에게 유리한 條件을 제시할 수 있다.

10) 保險期間...船舶保險의 料率은 通常의 保險期間인 12개월 단위로 산정되나, 12개월이 아닌 單期保險도 있다. 경우에 따라 1회의 船海保險으로 危險이 終了되는 수도 있지만 保險期間 역시 料率算定의 기초가 되며, 특히 계절적인 危險이 큰 地域으로 船海하는 船舶에 대한 保險期間은 料率算定에 중요한 사항이 된다.

#### 나. 船舶保險料率의 算定方式

앞서 언급한 바와 같이 船舶保險에 있어서는 大數의 法則이 契約를 받으며, 과학적으로 확립된 料率算定方式을 기대하기는 어렵다. 따라서 전술한 船舶保險料率의 算定要素와 保險者의 경험에 근거를 두어 料率算定方式을 채택하게 된다.

##### 1) 新契約의 料率算定

船舶保險에 있어 新契約의 경우에 그 保險料는 全損에 相當하는 保險料와 分損에 相當하는 保險料(全損이외의 손해에 相當하는 保險料)로 구성되며, 이 두 保險料를 합산한 保險料를 保險金額에 대한 비율에 의해 산출하는「per ton · per value」方式이 사용된다.

##### 가) 全損保險料와 分損保險料

(1) 全損保險料...船舶種類, 航海區域, 船舶噸數, 船齡, 船舶管理狀態 등에 參照하여 과거의 경험통계에 의해 特定船舶이나 船團의 全損保險料率을 정해 船舶保險價額에 곱해서 算定한다. 全損保險料率의 算定은 과거 수년간의 全損保險金 支給額을

同期間중의 保險金額으로 나누어 算定하는데, 대상에 따라 特定船舶別 全損保險料率, 船主別 全損保險料率, 全市場 全損保險料率 등으로 구분된다. 全損保險料 算定時 주의하여야 할 점은 保險價額이 船舶의 市場價額에 비하여 낮을 때에는 推定全損<sup>25)</sup>의 발생가능성이 높고, 保險價額이 市場價額에 비하여 높을 때에는 被保險者의 道德的 危險이 있을 수 있기 때문에 保險價額의 적정한 算定이 중요하다.

(2) 分損保險料…全損保險料와 마찬가지로 船舶形態, 航海區域, 船齡, 噸數가 비슷한 선박에 대해 全損이외의 손해로 지급된 과거의 경험통계에 의해 산출하는데, 噸당 一定金額을 곱하여 산출한다. 참고로 영국에서 알려져 있는 과거 20 년간의 통계를 보면 아래와 같다.

損害의 種類		損害率
全 損		20~30%
分 損	單獨損害(修理費)	50~60%
	共同海損	5~10%
	救助費및 損害防止費用	5~10%
	衝突損害賠償金	5~15%

나) 「per ton · per value」方式<sup>26)</sup>

全損에 相當시킬 保險料를 비율로써 표시하고 이를 保險價額에 곱하여 얻어지는 保險料(per value premium)와 噸당 一定額으로 표시되는 分損保險料를 噸數에 곱하여 얻어지는 保險料(per ton permium)를 합산한 總保險料를 保險價額에 대한 비율로 算定하는 方式을 「per ton · per value」方式이라 한다. 이 경우 噸數의 기준은 보통 重量 噸(dead weight ton : DWT)를 사용하고 있다.

25) 金政秀, 前掲書, pp.205-206. 參照.

26) 金政秀, 前掲書, pp.672-673. 參照.

[例 1] 船價 : \$ 4,000,000

重量톤(DWT) : 10,000 ton

全損害率(total loss rate) : 0.5%

全危險率(all risks rate) : \$ 3 per ton (全損이외의 損害에 대한 保險料)의 경우

全損保險料 : \$ 4,000,000 × 0.5% = \$ 20,000(0.5%)

分損保險料 : 10,000 ton × \$ 3 = \$ 30,000(0.75%)

總保險料 : \$ 50,000(1.25%)

保險料率 : \$ 50,000 / \$ 4,000,000 × 100 = 1.25%

다) 保險條件과 保險價額의 大小에 따른 料率算定

船舶保險에 있어서의 保險價額은 당사자간에 합의된 協定保險價額으로서 실제의 市場價額과 현저하게 차이가 있지 않는 한 正當한 것으로 인정된다. 그러나 보험자의 평가액을 기준으로 하여 保險料率이 변동되는 것은 保險條件과도 밀접한 관계가 있다. 이것에 관하여서는 아래의 설명으로 쉽게 이해할 수 있을 것이다. 全損保險料率은 일정하며, 保險料는 保險價額에 비례한다. 한편, 分損의 크기와 發生確率이 반비례한다는 분손확률원리에 근거하여 충분손확률의 積分値가 바로 分損保險料이며, 이 保險料의 保險價額에 대한 비율이 分損料率이다. 즉 噸당 一定額으로 표시되는 分損料率은 保險價額에 반비례하나 保險料는 거의 불변이다. 따라서 特定分損擔保條件(FPL, unless etc.) 이상의 保險料率算定은 前項의 [例 1]에서 이해한 바와 같다. 그러므로 噸당 保險料가 일정하면 保險價額의 大小와는 관계없이 分損保險料는 불변이고 全損保險料가 변동된다.

[例 2]상기 [例 1]의 선박이 \$ 3,000,000 로 부보되는 경우, 分損保險料는 불변이고 全損保險料만 변동된다. 즉,

全損保險料 : \$ 3,000,000 × 0.5% = \$ 15,000

分損保險料 : 10,000ton × \$ 3 = \$ 30,000

總保險料  $\$ 45,000$

保險料率 :  $\$ 45,000 / \$ 3,000,000 \times 100 = 1.5 \%$

### 2) 更新契約의 料率算定

船舶保險의 요율은 불변의 것이 아니라 필요나 제반여건에 따라 변할 수 있는 것이며, 통상적으로 1년을 滿期로 하여 체결하는 船舶保險契約은 契約更新時에 船主나 船舶管理者의 과거의 實績에 따라 更新料率의 결정에 절대적인 영향을 미친다. 런던보험 시장에서는 로이드 保險者協會들과 런던 保險者協會의 회원들로 구성된 合同船舶委員會(Joint Hull Committee)가 마련한 合同船舶保險指針書를 船舶保險更新料率 산정을 위한 실무지침으로 삼고 있는데, 이에 대해서는 後述할 「Joint Hull understandings」<sup>27)</sup>에서 자세히 검토해 보기로 한다.

### 3) 戰爭 및 同盟罷業料率

戰爭 및 同盟罷業保險料率은 두 가지 危險을 일괄한 料率로 세계 각국이 모두 런던의 戰爭保險料率委員會가 결정하는 요율을 적용하고 있다. 이는 이 요율이 가장 권위있는 요율로 되어 있을 뿐만 아니라, 保險者가 引受한 契約을 해외에 再保險하기 위해서는 이 料率에 따르지 않으면 再保險의 出再가 어렵기 때문이다. 이 요율에는 通常料率(ordinary war rate)과 特殊危險海域에 대한 부가적인 特別料率(special war rate)이 있다. 通常料率은 그 變動頻度가 적으나 特別料率은 국제정세나 정치정세에 따라 수시로 변동되고, 그 폭도 대단히 넓다. 또한 特別料率은 언제 변할 지 모르는 성질의 料率이므로 current rate라고 표시되든가, 구체적으로 숫자를 표시한다 하여도 'obtaining as of this date'라고 부기함으로써 변동하는 사정을 명백히 하고 있다.

### 다. 船舶保險料率

우리나라 船舶保險料率은 500 톤 미만의 漁船 및 일반선박으로서 國內沿岸 및 近海를

27) 「Joint Hull understandings」은 更新料率 指針書로 總 21個 項目으로 되어 있다.

航海하는 船舶과 遠洋漁船에 대해서는 韓國損害保險料率算定會에서 제정한 協定料率을 적용하고, 500 톤 이상의 船舶 및 協定料率에서 정하지 않은 船舶의 料率은 거의 전적으로 海外再保險者, 특히 런던 再保險者로부터 구득한 料率을 적용하고 있다.<sup>28)</sup>

#### 1) 協定保險料率

가) 適用對象...500 톤 미만의 漁船 및 一般船舶으로서 國內沿岸 및 近海를 航海하는 船舶과 遠洋漁船에 대하여 적용한다.

나) 保險條件...全損危險擔保·救助費用·損害防止費用(TLO SC/SL)條件으로 引受하되, 遠洋漁船에 한하여 特定分損擔保條件(FPL, unless etc.)으로 引受할 수 있다. 단 衝突賠償責任危險(Running Down Clause : RDC)은 追加保險料를 받고 擔保받을 수 있다.

다) 基本料率...TLO SC/SL 조건에 대해서는 漁船과 一般船舶으로 구분하여 基本料率이 算定되어 있으며, 遠洋漁船의 경우 FPL unless etc. 조건은 TLO SC/SL 조건의 最終料率에 30%를 가산 적용한다. 또한 遠洋漁船중 無船級船舶은 基本料率에 10%를 加算 적용하며, 保險加入時에 로이즈 檢査管 (Lloyd's surveyor)가 발행한 耐航性證明書(seaworthiness certificate)의 제출이 요구된다.

#### 라) 割増料率

(1) 一部保險割増...船價의 3/4 미만의 一部保險에 대하여 소정의 割増料率을 가산 적용한다.

(2) 運航實績에 의한 船團割増...최근 3년간의 罹災實績에 따라 最終保險料率에 最高 40%에서 最低 5%까지 割増率을 적용한다.

#### 마) 割引料率

28) 그 이유는 영국의 海上船舶保險證券을 사용하고 있기 때문에 海上保險에 관한 제반책임 및 결제는 영국의 법률과 관습에 따르도록 규제되어 있고, 또한 선박보험에 대한 국내 보유액이 적어 海外再保險에 대한 의존도가 높기 때문이다.

(1) 船團割引…同一船主가 總噸數 500 톤 미만의 船舶을 10 척 이상 또는 총 1,500 톤 이상의 保險契約을 체결할 경우에 最終保險料의 5%를 割引한다.

(2) 運航實績에 의한 船團割引…최근 3년간의 罹災實績에 따라 最終保險料率에 35%에서 最低 5%까지 割引을 적용한다.

바) 短期料率…保險期間이 1년 미만인 경우와 保險期間을 연장하는 경우에 소정의 短期料率을 적용한다.

사) 船價의 결정…船價의 결정은 「協定料率書」에 있는 船舶新造船噸當價額과 船舶減價償却殘在率을 기준으로 당해 船舶의 특성을 고려하여 결정한다.

## 2) 非協定料率

總噸數 500 톤 이상의 船舶과 協定料率에 정하여지지 않은 船舶에 대한 保險料率은 每件別로 국내 單一再保險專業會社인 大韓再保險(株)가 제시하는 料率을 適用하도록 되어 있는데, 이 요율은 대부분이 런던 船舶保險市場으로부터 구독하고 있다. 大韓再保險(株)는 新規導入이나 新造船 料率 또는 새로운 危險의 引受時는 런던시장의 料率을 구독하여 原保險會社에 제시하고 있으나, 경험이 있는 更新契約이나 保險金額이 낮은 小型船舶에 대해서는 그들 나름대로의 일정한 방식에 의하여 料率을 算定하고 있다. 이러한 大韓再保險(株)의 방식 역시 「Joint Hull Understandings」의 방식을 기준으로 한 것이며 그 밖의 사항도 모두 런던시장의 관행을 따르고 있다.

우리나라에서는 他損害保險種目도 마찬가지이지만 海上保險의 保險料率 水準에 적정성을 기하고 지나친 差等料率을 방지하기 위하여 原保險會社에서 경쟁적인 料率을 제시할 수 없도록 규제되어 있다. 그러나 隻當 總保險加入金額이 \$ 20,000,000 를 超過하는 船舶(단, 「Joint Hull Understandings」의 category 3, 4<sup>29)</sup>에 해당하는 船主의 船舶은 척당 保險加入金額 \$ 10,000,000 초과)에 대해서는 그 초과하는 金額分에 대하여 原保險會社가 직접 海外再保險者의 料率을 구독하기도 하고 선주를 위하여 교섭을 벌

29) Category 3 : \$ 200,000,000 초과 \$ 40,000,000 까지.

Category 4 : \$ 40,000,000 미초과



경우에 한하며, 또한 4인의 leader가 이를 원할 경우에 Joint Hull Committee의 조정을 받아 更新해야 한다.

4) 實績統計의 提出...실적에 관한 통계숫자는 보험금 지급일자 및 未支給保險金에 관한 계수를 포함해야 하고, 모든 계수는 표준서식에 의해 제출되어야 한다.

가) 實績計算은 다음과 같은 방법에 의한다.

(1) 保險料의 계산은 위험이 종료된 최근 3개년간의 船體 및 機關保險의 保險料에서 還給保險料 및 英國保險市場에 保險을 가입했을 때 적용된 수수료를 공제한 純保險料에 의하여 산출한다.

(2) 支給 또는 未支給保險금이든 간에 總保險金은 영국시장에서 지급한 船體 및 機關保險의 支給 및 未支給保險金에 대한 액수로서 위험이 종료된 최근 7개년간의 실적과 당해 년도의 실적을 감안하여 실적계산에 반영하게 된다. 또한 未支給保險金에 대한 명세는 최근의 修繕費用을 기준으로 하여 船主로부터 받아야 한다.

나) 船舶의 소유기간이 4년 미만일 경우에는, 적용 가능한 계수를 사용하여 更新契約을 위한 損害率을 산정한다.

다) 잘못된 계수의 조정은 여하한 이유에서든 종전 更新契約時에 제출된 계수가 잘못되었다는 것이 입증되고, 또한 그로 인하여 당시의 更新料率이 잘못되었을 때에는 원래의 맞는 料率로 조정된 후 본 지침서의 방식이 적용되어야 한다.

라) 當해 年度의 經過保險料와 支給 및 未支給保險料를 포함할 때 실적이 불량한 것으로 나타나면, 이를 잔고비율의 계산에 반영해야 한다.

마) 20% 이상의 누적된 保險料 증가가 있을 경우, 實績計算에 반영된 가장 큰 保險金에서 당해 년도의 總保險料를 공제한 금액을 위험이 만료된 최근 3개년 동안의 保險金 숫자에서 공제하고 계산한다. 최근 3개년간의 實績計算에서 가장 큰 保險金을 하나 이상 뺄수 없다.

바) 擔保條件이 변경되었을 경우에는 항상 실제계수를 사용하여 계산하여야 하며, 更新條件을 수정하고자 할 때는 전술한 3항의 「更新條件의 協議」에 규정된 절차에

따라 leader의 동의를 얻어야 한다.

사) 保險價額의 增加…現實全損 및 推定全損의 保險加入을 목적으로 한 保險價額의 增額을 포함하여 契約更新時 또는 保險期間중에 保險價額의 增額에 대한 料率을 산정할 때, 增加額의 1/3 에는 全體料率(slip rate)을 적용하고, 增加額의 2/3 에는 全損料率(total loss rate)을 적용한다.

[例 3] 保險價額 : \$ 4,000,000

全體料率 : 1.25 %

全損料率 : 0.5 %

增加額 : \$ 1,000,000 일 경우

$$\$ 1,000,000 \times 1/3 \times 1.25 \% = \text{약 } \$ 3.3333$$

$$\$ 1,000,000 \times 2/3 \times 0.5 \% = \text{약 } \$ 4.1667$$

保險料增加分 \$ 7,500

따라서 船舶保險價額이 \$ 4,000,000 에서 \$ 5,000,000 으로 증액된 이후의 보험요율은

$$\frac{\$ 50,000 + \$ 7,500}{\$ 4,000,000 + \$ 1,000,000} \times 100 = 1.15 \% \text{가 된다.}$$

여기서 사용되는 全損料率은 全損을 擔保하는 保險者뿐만 아니라 分損을 擔保하는 保險者의 동의를 얻을 것이어야만 한다. 保險價額의 증액이 전적으로 또는 부분적으로 추가설비의 설치로 인한 경우 추가설비가액에 대해서는 全體料率을 적용하고, 그 나머지에 대해서는 위와 같은 방식을 적용하며, 보험가액의 증액은 증액시점부터 보험기간 만료시까지 적용되어야 한다. 또한 증액된 保險價額의 요율이 너무 낮다고 여겨질 때는 보험자는 증액된 부분에 대하여 전체요율을 적용할 수도 있다. 二重平價額의 경우 낮은 保險價額만이 증액될 경우 그 增加額의 1/3 에는 全體料率을 적용하고, 2/3 에는 全損料率을 적용하여 계산한다.

5) 保險價額의 減額…保險價額이 減額될 경우에는 減額部分 전액에 대하여 全損料率을 적용한다. 그러나 保險價額의 減額으로 인해 全損料率이 인상될 경우 그

인상폭 만큼 보전키 위해 還給保險料를 조정해야 한다.

6) 保險料의 分割納入...保險料의 분할납입이 허용될 경우 更新契約이든, 新規契約이든 간에 증개수수료는 5%를 그대로 인정하되, 割引率은 10%대신에 5%를 적용한다.

7) 休航還給...保險期間중 全損이 안됨을 전제로 하여 港口내에서 연속 30 일간을 단위로 休航하는 매기간에 대해 保險料의 還給이 인정되는데, 이에 대해서는 1982년 8월 20일자 JH 89의 規定에 따라야한다. 또한 모든 휴항환급은 위원회의 還給局(return bureau)에 제시하여 승인을 받아야 하며, 증권상 규정된 것 이외의 휴항환급신청은 위원회의 환급 소위원회에 제출하여야 한다.

이상은「Joint Hull Understandings」의 주요부분만을 살펴본 것이지만,「Joint Hull Understandings」은 총 21개의 항목으로 되어 있으며 船舶保險에서 이미 상식화되어 있는 조건도 포함되어 있다. 즉, 船費保險에 관한 協會船舶保險約款(Institute Time Clause-Hulls, 1983) 제 21조의 내용<sup>32)</sup>, 내항성승인조항이 허락되지 않는다는 규정, 저당권자가 선주의 고의나 악행으로 인한 손실을 방지하기 위하여 보험에 가입할 경우 그 보험은 별도의 보험으로서 실손보상의 원칙에 입각한 다른 조항, 평가액약관의 침부를 의무화하는 조항, 그리고 보험자와의 합의하에 보험이 정지될 경우 보험료를 최고 90%까지 日割計算하여 환급할 수 있다는 규정 등이 포함되어 있다.

32) 제 21 조 「Disbursement Warranty」로서 明示擔保에 속한다. 金政秀, 前掲書, pp.603-612.

## IV. 各國의 海上保險料率制度

### 1. 우리나라의 海上保險料率制度

#### 가. 料率制度의 變遷<sup>33)</sup>

우리나라의 海上保險歷史는 1880年 日本 東京海上(株)이 第一銀行과 代理店契約을 締結한 이후 日本지역으로 수출되는 곡물류, 잡화, 등의 保險契約을 引受한 때 부터 始作된다.

그후 1922年 朝鮮火災海上保險(株)가 設立되어 海上·運送保險을 營위하였고, 그 외에 日本 및 英國保險会社の 代理店들이 海上保險契約을 引受하였다.

當時의 海上保險料率은 自由料率의 形態를 취하고 있으나 料率및 引受條件도 매우 단순하고, 또 日帝時代의 日本인들이 사용하던 料率을 준용하였으므로 해방이후의 料率變遷을 살펴본다.

#### 1) 海上保險共同事務所(第1次 海上保險「풀」)의 協定料率

해방이후 火災保險分野에서는 신규회사들이 설립되어 경쟁이 치열해졌으나, 海上保險分野에 있어서는 경험미숙과 각종 統計資料의 부족등으로 별 진전이 이루어지지 못하던 중 1952년부터 전시무역체제의 변화와 外國援助物資導入에 따라 貿易量이 증대함에 따라 財務部는 海上保險의 開業을 권고하게끔 되었으며, 이에 따라 同年 12月 海上保險「풀」(pool)로서 大韓海上運送保險共同事務所를 설치하고, 1953年 1月「풀」(pool) 協定이 발효되었다. 이때「풀」에 참여한 会社는 9個社였다.

海上保險「풀」을 결성한 目的은 國內 海上保險事業의 發展·育成이었으나 海上保險「풀」의 業務處理能力이 外國保險会社에 비해 크게 미숙하였고, 또 法人체가 아니어서 外換計定이 없어 一般輸出貨物付保促進에 여러 問題點이 있었다.

33) 財務部 保險局, 損害保險料率制度, 1988, pp.29-38參照.

海上保險「풀」이 1953年 2月부터 사용한 協定料率로서 積荷保險料率は 1951年 新韓服務社가 사용한 料率과 같은 수준이었으며 戰爭危險에 대해서는 一律的으로 0.15%를 적용하였다.

1955年 이후 ICA원조 증가와 일반수입화물 증가에 힘입어 1955年 3月 東京海上, 1959年 1月 汎韓海上<sup>34)</sup>이 海上保險專門会社로 設立되고 1956年 7月 設立된 安國火災<sup>35)</sup>가 1958年 海上保險「풀」에 참여하게 되어 「풀」加盟会社는 10個社가 되었다.

1950年代의 海上保險은 ICA와 一般輸出貨物에 대한 積荷保險에만 의존하였고 船舶保險에 있어서는 海運業界가 취약하여 營業基盤이 造成되지 못하고 1960年代 중반 이후부터 영위하게 되었다.

## 2) 調達廳「풀」(pool) 및 第2次 海上保險「풀」(pool)의 料率

海上保險「풀」은 1964年 2月 發展的으로 해체된 이후 海上保險市場에서의 競爭이 치열하게 되었다.

過當競爭을 排除하기 위해 1964年 8月 조달청 도입물자를 引受하기 위한 調達廳「풀」이 造成되었다. 그러나 이것은 부분적인 물건에 限하는 것이었고 同「풀」결성 이후에도 船舶및 積荷保險契約 獲得을 위한 과당경쟁이 계속되어 1967年 3月 海上保險에 있어 全面的인 「풀」이 결성되게 되었으며 이에따라 上記 調達廳「풀」은 自動的으로 해체되었다. 과당경쟁을 止揚하여 海上貿易의 건전한 발전을 도모하기 위해 결성된 海上保險「풀」은 官權의 介入에 의해 大明信社(株)라는 總代理店을 통하여 保險契約을 引受하였으므로 事業費增加를 가져왔고 創意的·進取的인 企業活動이 缺如되어 급기야는 「풀」에의 保險忌避를 초래하게 되었다.

財務部는 海上保險의 長期 發展策으로 1968年 11月 「풀」과 總代理店을 해체하여 原保險事業者가 自由競爭과 相互協助의 原理하에서 海上保險을 영위토록 하였다. 결과로 수차례에 걸친 「풀」(pool)을 통한 海上保險營爲는 끝나게 되었다.

34)現 리키 火災海上保險(株)

35)現 安國火災海上保險(株)

積荷保險料率は 1971年 財務部 指示에 의해 料率算定會에서 算出하는 料率을 使用토록 함에 따라 協定料率制度下에서 運營되었으며, 船舶保險料率は 海外再保險 求得料率을 使用하게 되었다. 다만 100톤미만 小型船舶(主로 漁船)에 대하여는 1969年 부터 協定料率을 使用사용하였으며, 1971年부터 適用對象을 500톤미만까지 擴大하여 運用하고 있다.

### 3) 韓國保險公社 設立과 海上保險料率

保險產業近代化施策推進에 따른 保險關係法令의 全面整備作業으로 保險業法이 대폭 개선되었다. 동법에 의해 韓國保險公社가 設立되었다.

동법 第7條<sup>36)</sup>의 規定에 따라 基礎書類에 관한 한 財務部長官의 엄격한 事前認可制가 정착되었다. 韓國保險公社에 대한 권한위임에 따라 一部事項을 除外하고는 公社內에 설치되어 있는 保險料率審議委員會의 審議를 거쳐 公社 社長이 認可하도록 하였다. 이에 따라 海上保險料率도 一部 再保險者 求得料率을 除外하고는 모두 認可를 得하여 使用하는 協定料率이 되었다.

### 4) 海上保險料率의 自律化

保險產業에 있어서도 開放化, 自律化 움직임에 따라 우선 국제경쟁력이 요구되는 輸出貨物 積荷保險 및 500톤미만 小型船舶에 대해서 保險事業者의 裁量에 따라 決定·使用할 수 있도록 一部料率의 自律化가 1987年부터 시행되었다.

그러나 國內 海上保險市場의 여러가지 여건등을 고려하여 自律化에 따르는 副作用을 最少化하기 위하여 海上保險料率算定指針을 作成, 示達하여 運用하고 있다.

同指針은 料率의 自律化가 이루어진 輸出貨物積荷保險 및 500톤미만 船舶保險의 料率決定에 關한 基準과 節次를 규정하고 있다.

同指針에 따르면 保險事業者는 이 種目들에 대하여 每2年마다 料率을 實績損害率에 따라 調整하며, 料率算定會는 保險事業者의 料率調整에 필요한 諸般 統計를 提供하도록 되어 있다.

36)前掲書, p.26.

### 5) 海上保險商品認可基準制定과 料率認可制度

財務部는 保險市場 開放化에 따라 商品開發의 自律性을 부여함으로써 環境변화에 대처하고 국제경쟁력을 提高하기 위해 損害保險商品認可制度를 대폭 개선하였다.

現行 事前認可制度를 개선하여 申告後 販賣(file & use), 販賣後 申告(use & file)를 擴大함으로써 商品開發에 自律性을 부여하였다.

海上保險에 있어서도 上記의 內容에 부합됨은 물론 海上保險의 特有한 事項들을 처리하고 一般基準을 보완할 目的으로 海上保險 商品認可基準이 설정되었는데 종래에 全面的으로 認可를 받아야 하는 輸入貨物 積荷保險 및 運送保險料率中 基本料率을 除外한 其他 料率 및 適用特則에 대하여는 申告後 販賣(file & use)를 許用하여 自律性을 부여하였다는 점은 主要한 변화라 할 수 있다.

#### 나. 現行料率制度

國內海上保險料率은 料率의 認可與否에 따라 認可料率과 非認可料率로 區分할 수 있다. 非認可料率은 当局의 許可를 받지 않고 保險事業者의 自由裁量에 따라 決定하여 적용하는 料率이다. 國內海上保險의 경우는 非認可料率을 保險事業者 自由料率, 再保險者求得料率, 算定會料率등으로 細分한다.

#### 1) 認可料率

##### 가) 輸入貨物積荷保險

輸入貨物積荷保險料率은 財務部長官의 認可를 받아야 하는 認可料率이다.

다만, 海上保險商品認可基準에 따라 輸入貨物積荷保險料率中 基本料率을 除外한 其他料率 및 適用特則등에 대해서는 申告後 販賣(file & use)할 수 있도록 되어있다.

##### 나) 運送保險

輸入貨物 積荷保險의 경우와 同一하다.

#### 2) 非認可料率

## 가) 保險事業者 自由料率

## (1) 500톤미만 船舶保險

保險事業者의 自由裁量에 따라 決定·使用한다.

다만 市場의 安定的 成長과 過當競爭을 防止하기 위해 마련된 海上保險料率 算定指針에 따라 一定한 制限을 받는다.

## (2) 輸出貨物積荷保險

500톤미만 船舶保險의 경우와 同一하다.

## 나) 再保險者 求得料率

## (1) 500톤이상 船舶保險

500톤이상 船舶保險은 保險料率求得에 關한 協定에 따라 再保險者로 부터 求得한 料率을 적용한다.

## (2) 航空保險

500톤이상의 船舶保險과 同一하다.

## 다) 算定会料率

積荷保險, 500톤미만 船舶保險 및 運送保險料率中 料率算定회가 算出·提示토록 되어 있는 料率을 말한다.

## 2. 外國의 海上保險料率制度

## 가. 美國

## 1) 料率算定 概要

美國에 있어서 海上保險은 自國會社중 數個社만이 引受하고 있고 대부분이 外國系 保險會社가 引受하고 있으며 또한 海上運送事業이 海岸에 접해 있는 몇 개 州에만 한정되어 있기 때문에 海上保險도 이들 州에서 대부분 취급되고 있고 保險會社는 海上保險을 취급할 수 있는 專門인 UNDERWRITER의 부족을 느끼고 있다. 1985년도



海上保險의 受入保險料는 約48 億불로서 全体損害保險(property & casualty) 受入保險料의 3.3 % 정도에 지나지 않으며 대부분의 海上保險料도 일부 몇 개의 保險会社에 偏重되어 있는 실정이다.

美國에 있어서 海上保險의 料率算定은 다른 損害보험 種목과 달리 料率을 결정하는데 많은 複合要素를 考慮해야 할 필요가 있으며 對外競爭에 대처하기 위하여 料率의 彈力的 適用이 필요하기 때문에 州料率算定法의 規制는 받지 않는다. 海上保險 料率算定은 個別危險을 單位로 UNDERWRITER의 판단에 따라 決定되고 있다. UNDERWRITER는 자신의 經驗과 과거의 축적된 統計資料등을 감안하여 料率을 算定하나 이는 改定料率로 適用되는 것이 아니라 國際保險市場과의 競爭的要素 등을 考慮해서 料率을 彈力的으로 調整·使用한다.

積荷保險料率은 保險의 目的, 航路, 運送船舶의 種類 保險條件등에 따라 海危保險別로 料率이 決定되며, 船舶保險의 경우에는 船級協會에서 발간하는 船舶明細를 참조하여 船種, 船齡, 管理狀態, 就役區間등에 따라 料率이 決定된다.

## 2) 料率制度

海上保險에 있어 積荷保險은 OCEAN MARINE 과 INLAND MARINE으로 大別할 수 있는 바, OCEAN MARINE은 一般的으로 大洋간의 運送중 發生하는 貨物에 대한 危險을 擔保하며, INLAND MARINE은 海上運送(하천, 강, 호수 등 포함)중 發生하는 運送上危險을 擔保하고 있다.

海上保險料率은 個別保險者에 의하여 決定된다. 여기서 保險者란, 한 證券에 參與하는 신디케이트(symdicate) 또는 다른 保險團體를 포함하며, 여러 保險者들이 共同으로 引受하는 保險契約에 對하여 共同으로 料率을 決定한다.

大部分의 保險者들은 現行料率의 適正性與否를 定期的인 損害率分析등의 方法에 의하여 檢證하지만 料率決定은 主로 UNDERWRITER의 判斷(JUDGEMENT)에 의존한다.

海上保險者들은 船主들의 損害実績에 따라 廣範圍한 統計資料를 維持管理하고 있으며, 이러한 統計資料는 해당 船舶의 料率을 決定하는 重要な 要素가 되고 있다. 特定船舶과 積荷를 同一海上危險으로 간주하기 때문에 船舶保險이나 積荷保險에 있어서 付保船舶의 建造技法이나 運營管理등은 料率算定에 重要な 要素가 된다. 船舶의 運建造技法과 運營管理등에 關한 事項은 船舶의 特別檢證이나 船級協會등에서 발간하는 책자를 참고하여 조사할 수 있다. 참고서적으로는 英國의 「LLOYD'S REGISTER」, 「FOREIGN SHIPPING」등이 있으며, 美國에 있어서는 “AMERICAN BUREAU OF SHIPPING”에서 發刊하는 「THE AMERICAN RECORD」가 있다. 또한 船級協會에서는 그들의 기관지에 船舶의 建造年月日, 建造場所와 方法등에 대한 明細와 主要 安全裝置의 附着여부, 管理狀態, 기타 契約引受에 필요한 情報등을 提供하고 있다.

이상에서 言及한 것 以外에 料率算定에 影響을 주는 要因들은 1)航路 2)寄港港口 3)積載貨物 4)船長, 船員들의 特質 5)季節등이 된다. 地域감안·季節등 料率算定에 있어 反映되어야 하는 危險要素들은 積荷 및 船舶料率에 모두 影響을 미치고 있다. 그러나, 이들 要素가 料率에 미치는 正確한 影響을 判斷할 수 없으며 오직 UNDERWRITER 各者の 判斷에 따라 決定될 뿐이다.

## 나. 일본

### 1) 貨物保險

#### 가) 料率制度

現在 貨物保險의 料率에는 算定會料率, 業法認可料率, 非認可料率의 3가지 形態가 存在하고 있다.

#### (1) 算定會料率

損害保險算定會가 算出하여 대장대신의 認可를 得한料率을 말한다. 損害保險料率算定會는 損害保險料率團體에 關한 法律에 따라 設立된 料率算定國體로서 私的獨占禁止 및 公正法來確保에 關한 法律(獨占禁止法)의 適用이 排除되고 있다. 그러므로 損害保險料率算定會가 算出하는 料率은 公正하고 合理的이며 適切한 必要가 있다.

범위 내에서 不可缺하다는 점을 나타내는 예라고 하겠다.

각종의 협정 중 가장 중요하다고 할 수 있는 料率協定에 관하여 본다면 협정운영 기구로서는 終戰까지는 船舶保險協同會, 日本損害保險協會(1 차), 損害保險統制會로 변경되어 왔으며, 戰後는 日本損害保險協會(2 차), 損害保險料率算定會, 船舶保險委員會, 日本船舶保險聯盟으로 移行하여 오늘에 이르고 있다.

#### 다. 英國

傳統的으로 海上保險者는 경험을 바탕으로 한 개인적인 技法(personal skill), 判斷(judgement), 知識(knowledge)에 의해 개별적인 料率을 算定했으며 實務에 있어서 適用 料率은 일반적으로 leading underwriter가 결정한다. 그러나 保險料率 算定方法에 있어 算定指針이 이용되는 경우가 있다.

즉, 런던保險市場에 이미 付保되었거나 또는 과거 3년 이전에 런던保險市場에 付保된 바 있는 船舶의 保險料率을 算定함에 있어 算定節次와 方法에 대한 기준을 설정한 JOINT HULL COMMITTEE 에서 JOINT HULL UNDERSTANDING이 그 예가 된다.

또한 海上保險은 각 분야별로 高度의 專門性이 요구됨에 따라 保險者들은 특정분야, 즉 船舶, 航空, 貨物, 船舶建造保險 등 세분화된 專門人이 되어 그 분야별 LEADER가 된다. 대부분 共同引受保險(co-insurance)계약이 체결되는 英國保險市場에서는 특정 분야의 專門人이 leading underwriter가 되는 것이 관례이다. 일반적으로 保險料率은 LEADER가 산출하며 共同保險者(co-insurer)들은 LEADER가 산출한 料率에 따르고 있다.

한편 海上保險에서 擔保하고 있는 戰爭危險料率은 세계 각국이 런던의 戰爭危險料率委員會(war risks rating committee)가 결정하는 料率로 되어 있을 뿐만 아니라, 保險者가 인수한 계약을 海外에 再保險하기 위해서는 이 料率에 따르지 않으면 再保險의 出再가 어렵기 때문이다.

이 料率에는 通常料率(ordinary war rate)과 특수위험해역에 대한 特別料率(special war rate)이 있다. 通常料率은 그 변동빈도가 적으나, 特別料率은 국제정세나 정치정세에 따라 수시로 변동되고 그 폭도 대단히 넓다. 또한 特別料率은 언제 변할지 모르는 性質의 料率으므로 CURRENT RATE라고 표시되든가 구체적으로 숫자를 표시한다 하여도 “OBTAINING AS OF THIS DATE”라고 부기함으로써 변동하는 사정을 明白히 하고 있다.



## V. 海上保險料率의 問題點과 改善方案

### 1. 積荷保險料率의 問題點과 改善方案

#### 가. 專門的 언더라이터(underwriter)의 養成

輸出貨物에 대하여 料率이 1987년 1월부터 協定料率에서 自由料率로 바뀌었다. 그럼에도 불구하고 현행업계에서는 自由料率보다 協定料率을 모두 사용하고 있다. 그 이유는 專門的인 언더라이터가 없다는 것이다.

國內保險市場은 언더라이터 부재현상을 극복해야 한다. 언더라이팅(underwriting)의 概念은 세가지 의미를 가지고 있는 것으로 해석되는데 그 하나는 가장 廣義로 사용되는 경우로서 保險事業의 全過程을 말하고 다음에 가장 狹意로 사용되는 경우로서 保險者에 의한 危險의 選擇 및 引受하여야 할 危險에 대하여 얼마의 金額으로 어떠한 條件으로 保險을 引受할 것인가를 뜻한다. 이외에 學者에 따라서 언더라이팅이 內包하고 있는 概念에는 여러가지 意義가 있다고 주장되고 있으나 一般的으로 언더라이팅은 危險의 選擇, 料率의 決定 및 危險의 適切한 分散의 意味를 가지고 있다고 할 수 있다. 이것이 곧 언더라이터의 機能이기도 하다.

國內保險市場에서 언더라이터의 不在라는 말은 이 세가지 機能的 側面에서 論議될 수 있는 것으로 國內保險事業의 實際를 보면 언더라이터의 첫째 機能이라고 할 수 있는 危險의 選擇은 각사간의 保險募集競爭에 의해서 거의 考慮되지 않고 있으며 다음에 料率의 決定機能은 協定料率制度를 採擇하고 있기 때문에 危險의 分散機能 역시 再保險交換規程에 의한 定型化된 再保險體制下에서 크게 問題視되고 있지 않다.

國內保險市場은 制度面에서 이미 이와 같은 언더라이팅機能이 絶실히 要請되지 않고 있기 때문에 따라서 專門的 언더라이터의 出現이 어렵다고 생각된다. 언더라이터의

技術이란 理論的인 學問的인 探究만으로는 習得되지 않으며 實際現場에서 연마할 수 있는 機會가 주어짐으로써 習得可能한 것이다. 따라서 海上保險事業의 収支를 크게 惡化시키지 않는 선에서 現行 積荷保險料率體系를 自由料率體系로 改編, 언더라이팅의 場을 提供하여 專門的인 언더라이터를 養成해야 할 것이다.

#### 나. 國內積荷保險料率의 二重構造性

전 세계적으로 약2/3가 영국의 海上保險證券과 協會積荷保險約款(ICC1982)을 사용하고 있으며 開度國에서도 3/4이상이 사용한다.

協會積荷保險約款(ICC)제8 조運送約款에 따르면 保險者의 責任開始는 貨物이 증권상에 명시된 지역의 창고 또는 보관장소에 운송개시를 위하여 출발할때 개시되고 (attaches from the time the goods leaves the warehouse or place of storage for the commencement of the transit), 통상적인 운송과정동안 계속되며, 保險目的物이 외항선으로 하역된 후 증권상에 명기된 최종목적지 창고까지의 陸上運送危險도 擴張擔保된다고 규정하고 있다. 따라서 외국에서는 대부분 協會積荷保險約款(I.C.C)의 취지에 따라 基本料率 運用을 倉庫間 料率(warehouse to warehouse rates)을 사용하고 있다. 그러나 國內海上保險市場에서는 積荷保險料率算出時 육상운송위험을 제외한 港口間料率(port to port rates)을 算定 적용하고 있기 때문에 육상위험을 담보받기 위해서는 內陸運送擴張擔保(Inland Transit Extention : ITE)를 추가로 付保해야 하는 어려움이 있다. 일반적으로 內陸運送擴張擔保(ITE)조건의 追加擔保는 最終目的地가 증권상에 명시된 到著航行政區域內에 위치하는가, 혹은 行政區域을 벗어나서 위치하는 가에 따라 결정된다. 즉 港口間料率에서는 항구의 개념을 행정구역을 기준으로 산출한 것이기 때문에 최종목적지가 到著港행정구역내에 위치하고 있다면 港口間料率인 基本料率을 적용하고 최종목적지가 出發港과 到著港의 행정구역을 벗어나서 위치하고 있을 경우 內陸運送擴張擔保(ITE)危險을 擔保 받기 위해서는 港口間料率과 별도로 輸出地 出發港 輸入地

到着港에서의 內陸運送危險에 대해 추가로 付保해야 하는 保險料率構成上 二重構造로 運營되어오고 있다.

우리나라가 사용하고 있는 協會積荷保險約款上的 危險의 始期와 終期는 倉庫間擔保로 규정하고 있기 때문에 約款과 料率体系가 별도로 운영되어오고 있다. 이 점에서 約款上的 내용과 料率体系의 二重構造에 대한 被保險者의 이해의 難易性이 있었으며 被保險者와 保險者의 분쟁의 대상이 되어왔다.

그래서 積荷保險의 國際性에 맞추어 基本料率適用을 協會積荷保險約款(ICC)에 맞추어 倉庫間(warehouse to warehouse)料率로 改定해야 한다.

#### 다. 級別料率(Class Rate)을 個別料率(Individual Rate)로 轉換

保險料率의 個別化 및 폭넓은 選擇權의 賦與를 통한 保險契約者保護가 이루어져야 한다. 理行 協定料率制度下에서는 모든 保險契約者에게 劃一的으로 同一한 保險料率이 適用되기 때문에 保險引受에 있어서 건전한 基準이 될 流動성 즉 保險料率의 個別化는 不可能하다. 保險技術的 公正의 原則에서 볼때 個個의 保險事故에 관한 危險을 細密하게 觀察하여 平均料率로 부터 다시 個別料率을 導出하는 方法이 理論上으로나 現實적으로 講究되어야 한다. 이렇게 함으로써 過去罹災實績이 나쁜 保險契約者에게는 損害防止에 努力하여 罹災實績이 좋은 保險契約者에 비하여 높은 保險料率을 適用되게 하여 保險契約者間의 均衡을 기할수가 있는 것이다.

또한 保險契約者 保護를 위하여는 保險條件 및 保險料率에 대한 幅넓은 選擇權이 賦與되어야 한다. 積荷保險의 國內付保増大을 위하여 行政命令에 의한 半強制式 勸告를 하고 또 保險條件과 保險料率을 制限하여 保險契約者에게 이를 選擇케 하는 것은 바람직한 現象이라고 볼 수 없으며 輸出競爭力強化의 側面에서도 保險契約者인 輸出業者에게 幅넓은 保險料率의 選擇權이 賦與될 수 있도록 실질적인 自由料率制度의 採擇이 期特된다.

## 2. 船舶保險料率의 問題點과 改善方案

### 가. 船舶保險率算定 基準改善

海上保險은 국제적으로 海外再保險 依存度가 높고 우리나라에서의 海上保險證券 및 約款은 英國의 그것을 그대로 使用하고 있으므로 船舶保險 料率算定 基準도 英國에서 使用하고 있는 「Per Ton·Per Value Basis」에 의하여 算定해야 한다. 日本의 경우도 「Hull Union」에서의 船舶保險料率 算定基準 역시 「Per Ton·Per Value Basis」로 하고 있다.

### 나. 實績改善

우리나라 船舶保險의 再保險의 海外 依存度에 따라 料率水準은 海外再保險者에 의하여 좌우되고 있다. 世界的인 高率의 事故率, 損害率에 따라 少數의 一事故實績이 우량한 船主의 船團 선박을 除外하고는 국제해운 先進國의 料率水準에 비하여 高率인 것은 어쩔 수 없는 現實이라 하겠으나, 실적의 惡化는 海外再保險者로부터 再保險引受 기피마저 우려되기도 한다. 이에 따라 運航 船主는 물론 관계당국, 保險會社는 相互 協助하여 海難事故를 豫防·輕減하는데 努力을 경주하여 實績改善을 도모하는 것이 보다 낮은 料率 獲得을 위한 唯一한 方策이라 하겠다.

實績改善을 위하여는 老朽 船舶의 新造船으로서의 대체, 檢査強化, 航海裝備의 改善 등이 요구된다.



## 2. 船舶保險料率의 問題點과 改善方案

### 가. 船舶保險率算定 基準改善

海上保險은 국제적으로 海外再保險 依存度가 높고 우리나라에서의 海上保險證券 및 約款은 英國의 그것을 그대로 使用하고 있으므로 船舶保險 料率算定 基準도 英國에서 使用하고 있는 「Per Ton·Per Value Basis」에 의하여 算定해야 한다. 日本의 경우도 「Hull Union」에서의 船舶保險料率 算定基準 역시 「Per Ton·Per Value Basis」로 하고 있다.

### 나. 實績改善

우리나라 船舶保險의 再保險의 海外 依存度에 따라 料率水準은 海外再保險者에 의하여 좌우되고 있다. 世界的인 高率의 事故率, 損害率에 따라 少數의 事故實績이 우량한 船主의 船團 선박을 除外하고는 국제해운 先進國의 料率水準에 비하여 高率인 것은 어쩔 수 없는 現實이라 하겠으나, 실적의 惡化는 海外再保險者로부터 再保險引受 기피마저 우려되기도 한다. 이에 따라 運航 船主는 물론 관계당국, 保險會社는 相互 協助하여 海難事故를 豫防·輕減하는데 努力을 경주하여 實績改善을 도모하는 것이 보다 낮은 料率 獲得을 위한 唯一한 方策이라 하겠다.

實績改善을 위하여는 老朽 船舶의 新造船으로서의 대체, 檢査強化, 航海裝備의 改善 등이 요구된다.

### 다. 船社 統廢合에 따른 船主實績計上

船舶保險의 引受에 있어서 船舶의 運航 管理能力의 評價는 주로 輸入保險料에 대비한 保險金支給額을 實績損害率로서 계산하는데 船社間의 運航管理能力은 船社에 따라 크게 차이가 나게 마련이다.

이에 따라 運航管理能力이 우수한 船社와 運船管理能力이 불량한 船社間의 料率水準이 차이가 나는 것이 合理的이다.

保險會社는 個別船主의 輸入保險料에 대한 保險金 支給實績을 항상 파악하고 있으며, 이를 基準으로 하여 新도입선박 또는 更新契約時 更新料率의 算定基準을 삼고 있는데, 最近 進전되고 있는 海運産業의 合理化조치 계획에 의거한 船社間의 統廢合·系列化에 따라 個別船社의 實績을 어떻게 計上하느냐에 관하여 問題가 대두될 것으로 보인다. 統廢合된 이후 統廢合된 船社를 基準으로 과거의 個別船社의 實績을 종합하는 方法이 모색될 수도 있으나, 이 경우 統廢合 이전의 양호한 運航管理 實績으로 인하여 競爭의 料率을 구가하던 船社와 實績이 불량하여 高率의 保險料를 支出하던 會社와는 料率 算定基準上 이해관계가 상반될 것이므로 이점에 관하여는 海外再保險者와 충분한 事前협의 調整이 이루어져야 할 것이다.

#### 라. 再保險 保護(security) 確保

船舶保險의 引受競爭上 海外再保險者로부터의 競爭料率의 구득이 불가피하고 이를 위하여 海外再保險은 더욱 다원화 되어야 한다고 하지만 여기에는 부수적인 문제점을 內包하고 있다. 競爭料率에 집착한 나머지 再保險의 危險分散이 미흡하게 되어 保險事故 발생시 再保險金을 회수할 수 없게 되는 사례나 再保險金의 회수가 상당기간 遲延·遲滯되는 사례가 발생하고 있는 사실은 外國의 經驗만은 아닐 것이다. 더 나아가서 競爭料率의 구득이 限界에 부딪히면 海外再保險의 危險分散이 곤란하여 船舶保險의 引受自体가 不可能할 우려까지 있게 되며, 이러한 사태는 오히려 料率水準이 대폭 引上되어 船主의 부담이 급격히 引上될 수도 있겠다.

#### 마. 自主力量의 確保

그 동안의 船舶保險은 불량한 사업실적에 따라 國內保險會社는 可能的 最低의 金額으로 保有額을 책정, 再保險을 운영하여 危險分散은 海外再保險에 依存할 수 밖에 없었고, 이로 인하여 危險引受는 보유에 의한 사업수지보다는 再保險을 통한 수수료의 수입을 고려한 사업수지에 오히려 관심을 기울여 온 形편이다.

自主的인 危險引受(underwriting)能力의 提高를 위하여는 國內保險會社의 保有額의 引上이 時급히 要求되고 있으나, 이는 保險會社의 事業실적과 直結되는 問題로서 파악되므로 이 問題는 損害率의 改善에 따라 해결될 것으로 보인다.

國內保險會社의 保有가 引上됨으로써 船舶保險 保險料率의 자율성이 확보되고 동 보험의 引受技術能力이 提高됨은 물론 外國保險會社와도 競爭할 수 있는 힘이 배양될 것이다.



## VI. 結 論

우리나라의 海上保險은 아직도 그 年輪이 짧아 先進國과 비교할때 料率과 制度面에서 改善·發展시켜야할 여지가 많다. 海上保險이 갖는 國際性에 비추어 料率에 있어서도 料率의 算定, 體系, 制度등이 國際적으로 均衡을 이루어야 한다.

積荷保險중 輸出保險의 경우는 '87年부터 自由料率을 사용하도록 규정하였음에도 불구하고 아직도 업계에서는 기존의 協定料率體系를 유지하고 있다. 또한 현재 사용되고 있는 海上保險料率書 (韓國損害保險料率算定會刊)의 基本料率 適用範圍가 다음에서 언급하는 바와같이 국제적으로 흔히 通用되는 協會積荷保險約款(ICC 1982)의 그것과 달라 保險者와 被保險者間에 分爭과 理解의 對立을 보이고 있으며, 保險契約者의 損害率에 따라 각각의 料率을 적용하여 良質의 保險契約者를 보호해야 하나 現行料率體系로는 그렇지 못한 형편이다.

船舶保險의 경우는 500톤미만 船舶保險에는 自由料率을 적용하고 있지만 일정한 算定方式이 없이 기존의 料率形態를 그대로 유지하고 있으며, 500톤 이상 船舶保險은 海外再保險者들로부터 구득한 求得料率을 사용하고 있기 때문에 船舶損害率을 最少化하여 보다 낮은 求得料率을 確保하는 것이 最善의 方法일 뿐이다. 따라서 이 研究에서는 國內 海上保險料率의 算定, 體系, 制度등을 살피고 그 問題點을 찾아내어 改善方案을 摸索하였다.

우선 積荷保險料率에 있어서의 改善方案은 다음과 같다.

첫째, 專門的인 언더라이터(Underwriter)의 養成이다. 保險市場이 점차 自律과 開放으로 나아가는데, 특히 輸出保險의 경우 '87年부터 協定料率에서 自由料率로 轉換토록 規定함에도 불구하고 現在 業界에서는 아직도 協定料率時의 料率體系를 그대로 사용하고 있는데 이는 國內保險市場에서의 專門的인 언더라이터(Underwriter)가 不足하기 때문이다.

둘째, 國內積荷保險料率體系의 二重構造를 單一化해야 한다. 韓國損害保險料率算定會의 海上保險料率書가 基本料率 適用範圍에 있어 港口間(port to port)의 料率體系를 유지하고 있는데 反해 현재 使用되는 積荷保險約款은 國際적으로 通用되는 協會積荷保險約款(ICC 1982)의 倉庫間(warehouse to warehouse) 料率體系를 유지하고 있다. 이러한 理由로 保險者와 被保險者間에 分爭과 理解의 對立이 생기며 이를 완화하고 國際的 環境에 맞추어 倉庫間(warehouse to warehouse) 料率體系로 單一化해야 한다.

셋째, 級別料率(class rate)을 個別料率(individual rate)로 轉換해야 한다. 保險料率이 損害率에 따라 個別化되고 폭넓은 選擇權 부여를 통하여 保險契約者 보호가 이루어져야 한다.

다음으로 船舶保險料率에 있어서의 改善方案은 다음과 같다.

첫째, 船舶保險料率算定基準의 改善이다. 종래의 基準을 「per ton · per balue basis」에 의해 새로이 算定하여 한다.

둘째, 實績改善이다. 船舶保險의 料率水準이 再保險 海外依存度에 따라 海外再保險者에 의해 좌우된다. 따라서 高率의 事故率, 損害率을 減少시키는데 主力해야 한다.

셋째, 船社統廢함에 따른 船主의 實績計上이다. 運航管理能力이 우수한 船主와 불량한 船主間의 料率水準이 차이가 나는 것이 合理的이다.

네째, 再保險 保證(security)을 確保해야 한다. 海外再保險者로 부터의 불가피한 競爭料率 求得時 再保險의 保證(security)를 確保해야 한다.

다섯째, 自主力量의 確保를 시급히 기해야 한다. 自主的인 危險引受(underwriting) 能力의 提高를 위해서 國內 保險會社의 保有額을 引上해야 한다. 國內保險會社의 保有額이 引上됨으로써 船舶保險料率의 自律性이 確保되어 外國保險會社와도 경쟁할 수 있는 힘이 培養될 것이다.

海上保險이 갖는 國際性에 비추어 앞으로의 保險市場의 開放과 自律에 부응하기 위해서는 料率의 適正한 算定, 專門的인 언더라이터 養成, 그리고 保險業務의 電算化 및 標準化가 이루어져야 한다.

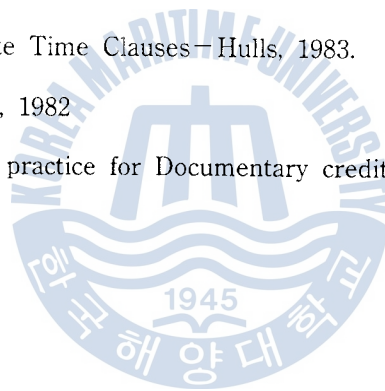
## 參 考 文 獻

## 〈東洋書〉

1. 金性旭, 海上保險, 博英社, 1979.
2. 金裕中, 保險業法, 博文閣, 1987.
3. 金政秀, 海上保險論, 博英社, 1986.
4. 宋基哲, 保險學, 日新社, 1977.
5. 申守植, 保險經營論, 貿易經營社, 1986.
6. 李新雨外, 綜合海運, 教文社, 1982.
7. 李鍾仁, 海運實務, 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 1985.
8. 韓東湖, 保險學, 博英社, 1979.
9. 大韓損害保險協會, 損害保險, 大韓損保協會, 1977~1988.
10. 汎韓火災保險(株), 海上保險, 汎韓火災保險(株), 1982.
11. 韓國貿易協會, 貿易年鑑, 1986, 1988.
12. 財務部 保險局, 損害保險料率制度, 1988.
13. 韓國損害保險料率算定会, 海上保險料率書, 1988.
14. 韓國保險學會, 保險料率算定機構組織에 관한 研究, 1981.
15. 海運港灣廳, 海運港灣統計年報, 1986~1988.
16. 吉川貫, 保險論, 東京, 1950.
17. 瀧谷善一, 火災保險料率論, 寶文館, 1935.
18. 高木季卓, 損害保險研究, 損害保險事業研究所, 1986.
19. 世界哲學大辭典, 教育出版公社, 1987.

## 〈西洋書〉

20. Ivamy, E.R., Chalmers, Marine Insurance Act, 1906, London, Butterworths, 1976.
21. \_\_\_\_\_, E.R.H., Marine Insurance, 3rd ed., Buthorworths, 1979.
22. Philip Gordis, Property and Casualty Insurance, 6th ed., Rev. 1958.
23. Robert. H. Brown, Dictionary of Marine Insurance Terms, 4th ed., Witherby & co., Ltd., 1975.
24. R.I.Mehr, E. Cammack, Principles of Insurance, Rev.ed., 1957.
25. VictorDover, A Handbook to Marine Insurance, 7th ed., Witherby & co., Ltd., 1970.
26. Goodacre, J.K., Institute Time Clauses—Hulls, 1983.
27. Institute Cargo Clause, 1982
28. Uniform Customs and practice for Documentary credits, Rev., 1983.



A Study on Improvement of the Rating of Domestic non-life Insurance  
— Focusing on the Rating of Marine Insurance —

Rhee, Kwang—Soo

*Dept. of Shipping Management, the Graduate School of  
Korea Maritime University*

ABSTRACT

Since there are many things to improve in rate and its system compared with that of advanced countries, I hope to find out some of the problems in domestic marine insurance rate and suggest ways of ameliorating them.

Those ways in Cargo Insurance Rate are as follows ;

Firstly, Education of professional underwriter. Rate for exporting of cargo has changed from tariff rate to free rate since 1987. Nevertheless, the tariff rate is still used in insurance companies due to the absence of professional underwriter in domestic insurance market.

Secondly, The dual structure of domestic Cargo Insurance Rate must be unified. The I.C.C.'s Warehouse to Warehouse is used in Marine Insurance Clauses whereas the rate system of Port to Port is sustained in Rating Book which was adopted by The Korean Rate Committee. Thus, it must be converted to Warehouse to Warehouse keeping abreast with international trends.

Thirdly, Class rate must be transformed into individual rate. Insured should be



protected through bestowing wide option as well as individualization of insurance rate. Serveral ways of developing Hull Insurance Rate are as follows ;

Firstly, The amelioration of calculation criteria for Hull Insurance Rate. The customary criteria must be reorganized by the 'per ton per value basis'

Secondly, Improvement of loss rate. The rate level is decided by the foreign reinsurers because of the foreign dependence of reinsurance for Hull Insurance. Therefor efforts must be concentrated on reducing such a high accident rate and loss ratio.

Thirdly, The accounting of shippers' achievement according to unification of shipping companies. It is natural and reasonable that there are differences of rate level depending upon whether mangement of operation is efficient among ahippers or not.

Forthiy, Reinsurance security must be reserved. Reinsurance security must be re-served in case of getting competing rate inevitably from out-of-state reinsurers,

Fifthly, Self-sustaining ability is in urgent necessity. The retaining amount of domestic insurance companies should be increased for improving self-sustained ability of underwriting. Flexibility for Hull Insurance Rate must Be made through the increase of retaining amount of domestic insurance companies in order to compete with foreign insurance companies.

Reasonable calculation of rate, education of professional underwriter and computerization and standerdization of insurance business must be made in order to meet the future opening of insurance market due to the international characteristic of marine insurance.

# 韓國 船主責任相互保險組合 設立의 必要性에 관한 研究

A Study on the Necessity of Establishment of  
Korea Shipowners' Mutual Protection and  
Indemnity Association

趙 承 鎬

Seung - Ho Cho

< 目 次 >

## ABSTRACT

### 第1章 序 論

#### 第1節 研究의 目的

#### 第2節 研究의 範圍 및 方法

### 第2章 船主責任相互保險組合의 設立 및 運營

#### 第1節 船主責任相互保險組合의 誕生 및 發展

1. 關係法 制定 및 責任關係
2. P&I 保險의 特徵

#### 第2節 船主責任相互保險組合의 擔保 危險

1. 法律上의 賠償責任
2. 契約不覆行으로 인한 賠償責任
3. 第三者에 대한 賠償責任

### 第3章 外國 船主責任相互保險組合의 現況

#### 第1節 유럽地域 船主責任相互保險組合 의 現況

#### 第2節 日本船主責任相互保險組合의 現 況

1. 設立背景
2. 主要 引受危險의 內容
3. 成長의 要因
4. 再保險制度
5. 運營制度의 特性 및 國際그룹  
加入目的

#### 第3節 中國船主責任相互保險組合의 運營實態

1. 設立背景
2. 主要 引受危險의 內容
3. 成長의 要因
4. 諸般措置
5. 運營制度의 特性

### 第4章 韓國船主責任相互保險組合 設立 의 必要性 및 效果

#### 第1節 韓國船主責任相互保險組合의 必要性

1. 우리나라 船舶의 船腹量 現況
2. 外國 P&I 클럽의 加入現況
3. 外國 P&I 클럽의 加入時 發生  
하는 問題點

#### 第2節 韓國主要責任相互保險組合 設立 에 따른 諸般措置

1. 立法措置의 善行
2. 危險引受의 制限
3. 再保險制度의 活用

#### 第3節 韓國責任相互保險組合 設立에 따른 效果

1. 外貨節約의 效果
2. 우리나라 實情에 적합한 運營
3. 海運業의 發展

### 第5章 結 論

#### 參考文獻