

協定保險價額의 效力과 問題點에 관한 考察

— 船舶保險을 中心으로 —

임 종 길* · 김 근 현**

A Study on the Effects and Problems of the Insured Value in Hull Insurance

Jong-kil Lim · Geun-hyeon Kim

〈目 次〉

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Abstract | 4. 被保險利益을 創設하지 못함 |
| I. 序 言 | IV. 協定保險價額의 問題點 |
| II. 協定保險價額의 成立要件 | 1. 協定保險價額이 船舶의
正常價額보다 낮을 경우의 問題點 |
| 1. 契約當事者間의 協定 | 2. 協定保險價額이 船舶의
正常價額보다 높을 경우의 問題點 |
| 2. 保險契約締結時 또는
事故發生前에 協定 | V. 協定保險價額의 變更 |
| 3. 錯誤 · 詐欺 · 強迫에 의한 合意時
協定保險價額의 效力 | 1. 當事者의 合意에 의한 變更 |
| III. 協定保險價額의 效力 | 2. 當事者의 合意에 의하지 않은 變更 |
| 1. 保險價額을 수시로 代身하는 效力 | VI. 結 言 |
| 2. 契約當事者만을 拘束하는 效力 | 參考文獻 |
| 3. 保險價額의 確定性 | |

Abstract

The primary purpose of this study is to point out the rising problem from which the insured value is remarkably different from the sound value of the ship in the Institute Time Clauses—Hulls(1. 10. 83.) and that of the ship in the Marine Insurance Act, 1906.

Its secondary purpose is to suggest remedial methods for these problems and to contribute to the reduction of premium for shipowners.

* 正會員, 韓國海洋大學 大學院 海運經營學科

** 正會員, (社)韓國船級

I. 序 言

船舶保險料는 船社의 國際競爭力을 좌우하는 중요한 요소로서 船主측의 船舶管理의 여하에 따라서 큰 차이가 생기는 費用이다. 海運費用을 國內費用(National Cost)과 國際費用(International Cost)으로 분류한다면, 각 나라에 따라 차이가 있는 비용은 國內費用이고 그 기업이나 船舶의 國籍과는 무관하게 국제적으로 동일한 비용은 國際費用이 된다. 國際費用은 國籍에 따라 차이가 나는 비용이 아니므로 一國의 海運의 國際競爭力과는 무관한 費用이다. 이에 반하여 國內費用은 國際競爭力을 좌우하는 중요한 역할을 한다.¹⁾ 保險料는 國際費用이기는 하지만 船員의 자질, 즉 海難率의 여하에 따라 큰 차이가 생기는 費用이다.²⁾

1988년말 현재 우리나라 外航船社 34사의 船費構成比率을 살펴보면 보험료(9.4%)는 선원비(24.4%), 감가상각비(44.2%)와 더불어 3대 主要費用의 하나가 되고 있다. 保險料는 1989년말에 와서는 全體船費의 8.2%로 조금 낮아지는 경향을 보이고 있다.³⁾ 그러나 이러한 보험료가 우리나라 外航海運船社의 경영에 중압을 가하고 있는 것은 변함없는 사실이다.

그러므로 우리나라 海運產業이 당면한 중요한 문제 중의 하나는 危險管理의 科學化와 保險料산정의 기준이 되는 協定保險價額을 적정수준에서 유지함으로써 船主 스스로가 船舶保險料를 절감하는 것이라 하겠다.

따라서 이 研究는 船舶保險에 있어서 協定保險價額이 保險契約締結時 과대 또는 과소 평가되거나, 保險期間 동안 船舶價額의 변동으로 인해 선박의 正常價額과 協定保險價額과의 사이에 현저한 차이가 생길 때, 그것이 船主에게 어떠한 영

향을 미치는 가, 즉 協定保險價額의 固定化에 따른 문제점에 중점을 두어 고찰하는데 그 목적이 있다.

이 研究에서는 船舶保險에 있어서 保險期間 동안 協定保險價額의 固定化로 인하여 발생하는 문제점을 편의상 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 높을 경우와 낮을 경우로 구분하여 살펴본다.

II. 協定保險價額의 成立要件

協定保險價額은 英國海上保險法(Marine Insurance Act, 1906; 이하 M.I.A.라 약함) 제27조 제2항⁴⁾에 의하면 “보험에 든 保險의 目的物에 대하여 保險證券上에 협정된 價額”이다. 그러나 이 규정만으로는 協定保險價額의 개념을 명확하게 이해하는 데 어려움이 있다. 協定保險價額은 당사자의 협정에 의해 保險契約 체결시 또는 保險事故 발생전에 일정액이 보험에 든 이익의 保險價額으로서 확정되고 사기 또는 강박에 의한 합의가 아닌 경우에 존재한다.

1. 契約當事者間의 協定

保險價額을 협정하기 위해서는 계약당사자간에 합의가 있어야 한다. 이 합의는 실제의 保險價額 또는 法定保險價額이 그 協定保險價額과 일치되지 않는 사실이 입증된 경우에도 역시 후자를 保險價額으로 본다.

그리고 이 합의의 형식에 대해서는 법률상 아무런 제한이 없기 때문에 명시적이건 묵시적이건 또는 서면이건 구두에 의한 것 상관치 않는다. 반드시 保險評價額, 協定保險價額 또는 기타 일정한

1) S.G. Sturmev, *British Shipping and World Competition* (London: The Athlone Press, 1962), pp. 266-267.

2) 保險會社의 경영은 保險料의 領收額과 保險金의 支拂額의 차이에 의존 하고 있고, 그것은 대개 일정하다고 하겠는 바, 한국해운 전체로서 볼 때 高海難率로 거액의 보험료를 부담하더라도 海難의 결과 보험회사로부터 수령하는 보험금이 다액이면 국제경쟁력에는 영향이 없다는 해석도 있을 수 있으나, 個別船社의 입장으로서만 반드시 그런 것은 아니다. 孫兌鉉, “韓國船員의 職業意識에 關한 考察”, 「韓國海洋大學 海運研究所 論文集」, 第3輯, 1984, p. 18.

3) 韓國船主協會, 「韓國外航海運業體經營分析」, 1990. 4. pp. 13-14.

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

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

용어를 사용해야 하는 것도 아니다. 동시에 이 합의는 반드시 일정금액을 정할 필요도 없으며, 일정한 保險價額을 산출하는 기준으로 정하는 것이면 충분하다.

그러나 保險金額을 정하는 것만으로는 保險價額의 협정을 인정하는 데 불충분하다. 다만 특약에 의해 保險金額을 保險價額으로 간주하는 것은 가능하다.

요컨대 保險價額의 협정이 존재하는지는 각각의 경우에 의해 결정할 사실문제이며, 그 사실을 주장하는 자가 이것을 입증하여야 한다.⁵⁾

2. 保險契約締結時 또는 事故發生前에 協定

保險價額에 대한 평가의 필요성은 일반적으로 保險事故 발생의 경우이다. 그 밖의 경우에는 보통 超過保險의 존재여부를 결정하는데 있어 保險價額의 평가가 필요할 뿐이다. 保險價額이 保險事故 발생전에 당사자의 합의에 의해 협정되어도 이것은 協定保險價額이 아니며 協定保險價額이 되기 위해서는 그 이전에 협정되어야 한다. 保險價額의 협정은 保險契約 체결시에 이루어지는 것이 보통이지만 保險者의 책임개시 후에 행하여져도 무방하다. 그러나 保險者의 책임개시 후에 保險價額이 협정되는 경우에는 그 이후에 대해서만 協定保險價額으로서의 효력이 발생한다.⁶⁾

M.I.A. 제29조 제4항에는 「保險證券에 반대의 규정이 있는 경우를 제외하고 그 價額의 확정통지가 손해발생 통지후나 도달통지후 까지 되지 않았을 경우 그 保險證券은 확정통지의 保險의 목적에 관하여서는 未評價保險證券으로서 처리되어야 한다」라고 규정되어 있다.

특히 海上保險에 있어서는 계약당시 保險評價額에 대한 합의만은 성립했으나 評價額이 확정되지 않아 잠정가액의 상태로 보험을 개시하는 경우가 있다. 이러한 경우에는 그 보험이 未評價保

險으로서 존속하지만 잠정가액이 확정된 경우에는 보험개시의 시점까지 거슬러 올라가 既評價保險이 존속하는 것으로 간주된다.⁷⁾

3. 錯誤·詐欺·強迫에 의한 合意時 協定保險價額의 效力

協定保險價額에 관한 합의가 당사자의 착오에 의한 경우 그 착오가 의사표시의 요소에 관한 것, 즉 保險目的物의 성질에 관한 것인 경우에는 무효가 되지만 그것이 단지 동기의 착오에 의한 경우, 즉 表意者가 協定保險價額을 실제의 保險價額 또는 후자에 대한 일정비율을 설정하려고 하지만 그 전제가 되는 후자의 평가가 잘못되었을 경우에는 그 합의는 유효하다.

당사자의 사기 혹은 강박에 의해 그 의사표시를 결의시킨 경우에는 표의자가 그 의사표시를 취소할 수 있다. 또 당사자의 일방이 상대방과 짜고 제3자에 대해 표시한 허위의 評價額도 무효이다.

M.I.A. 제27조 제3항에는 「이 법에 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고 사기가 없는 한 保險證券에 의하여 정하여진 價額은 保險者와 被保險者와의 사이에서는 손해가 全損이든 分損이든 불문하고 부보하려고 의도한 보험목적의 保險價額으로서 결정적인 것이다」라고 규정되어 있다.

이 규정에 의하면 만약 사기가 있다면 그 協定保險價額 뿐만 아니라 保險證券의 전부를 재평가할 수도 있고 무효로 할 수도 있다. 그러나 保險證券은 사기로 인한 계약을 무효로 할 수 있다고 할지라도 그 保險契約이 실제로 무효로 되지 않는 한 그 協定保險價額은 결정적이다. 그리고 保險者를 속일 목적으로 부보된 保險의 目的物이 과대평가된 경우에도 그 계약은 무효이다.⁸⁾

5) 小町谷操三, “海上評價濟保險契約について”, 「損害保險研究」, 第16卷, 第4號, 1964, p. 6.

6) 今村有, 「海上保險契約法論」(上)(東京:損害保險事業所, 1978), p. 472.

7) 勝宮弘, “保險評價額について”, 「損害保險研究」, 第33卷, 第2號, 1981, pp. 13-14.

8) R.J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed.(London: Pitman Publishing Ltd., 1986), p. 123.

III. 協定保險價額의 效力

1. 保險價額을 수시로 대신하는 效力

당사자의 협정에 의한 協定保險價額은 保險價額이 문제가 되는 대부분의 경우에 있어서 실제의 保險價額을 대신하고 保險價額의 결정적인 역할을 한다.⁹⁾

따라서 계약당시 혹은 保險期間 중에 一部保險의 정도를 판단할 경우에도 協定保險價額은 그 기준이 되는 것이기 때문에 비록 保險金額이 保險價額을 초과해도 그것이 協定保險價額을 초과하지 않으면 超過保險이 되지 않는다.¹⁰⁾

손해액에 따른 保險者의 보상액도 全損된 경우와 分損된 경우를 불문하고 協定保險價額을 기초로 하여 산정된다. 또한 協定保險價額은 推定全損의 성립여부를 결정하는 손해의 기초가 되기도 한다. M.I.A. 제27조 제4항에 의하면 「協定保險價額은 保險證券에 별도로 정한 경우를 제외하고 推定全損의 성립여부를 결정하는데 결정적인 것은 아니다」라고 규정되어 있었으나 실질적으로 協定保險價額은 推定全損의 성립여부를 결정하는 價額으로서도 사용되고 있다.¹¹⁾

2. 契約當事者만을 拘束하는 效力

協定保險價額은 이것을 협정한 당사자, 즉 保險者와 保險契約者 및 그 保險契約 관계에 참여하는 被保險者만을 구속한다. 被保險者의 사망 혹은 保險目的物의 양도에 의해 被保險利益이 제3자에게 이전되는 경우에도 協定保險價額은 이 제3자를 구속한다. 그러나 保險契約 관계이외의 제3자에 대해서는 協定保險價額의 효력이 미치지 않는다.

따라서 被保險者의 제3자에 대한 손해보상금 또는 共同海損分擔金에 대해서는 協定保險價額으로 대항하지 못한다.¹²⁾ 被保險者가 제3자에게 청구하는 損害賠償請求金도 協定保險價額에 의해 산정되는 것은 아니다. 그러므로 만약 保險者로부터 보상받은 금액이상으로 손해가 발생한 경우에는 被保險者가 그 차액에 대해서 제3자에게 청구권을 가진다.¹³⁾

그리고 공동보험의 경우에 있어서는 특정 保險者와 협정한 協定保險價額으로 다른 共同保險者에게 대항할 수 없다.¹⁴⁾ 이 점은 중복보험의 여부를 판정하는 경우에도 같다. 예를 들면 被保險者가 실제의 保險價額 10,000파운드의 선박을 감.을 두 保險者에게 부보했으나 갑과의 계약은 協定保險價額 12,000파운드, 保險金額 6,000파운드의 既評價保險이고 을과의, 계약은 保險金額이 6,000파운드이지만 未評價保險이었다고 한다면 을과의 계약은 重複保險이지만 갑과의 계약은 그렇지 않다.

3. 保險價額의 確定性

保險證券에 표시된 協定保險價額은 보험에 부보하려고 의도한 목적물의 保險價額에 대해서는 확정적이다. 協定保險價額은 保險事故 발생시의 保險價額으로 간주되는 것이므로 계약당사자는 保險事故 발생시의 實際價額을 입증하여 보상액을 문제삼는 것은 불가능하다. 이것을 「保險價額의 확정성」이라고 하지만 協定保險價額의 효력에 관해서는 각국의 법이 서로 다르게 규정하고 있다. 英國法에 있어서는 이 「保險價額의 확정성」을 아주 명백히 관철시키고 있다.

그러나 이러한 保險價額의 확정성의 원칙에도 불구하고 다음과 같은 경우에 있어서의 현저한

9) M.I.A. 제27조.

10) 加藤由作, 「改正海上被保險利益論」(東京: 新紀元社, 1951), p. 101.

11) I.T.C. - Hulls 제19조 참조.

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

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

14) Bruce v. Jones (1863).

과대평가는 예외로 한다.¹⁵⁾

- 1) 保險者를 속일 목적을 가지고서 사기적으로 과대평가된 경우
- 2) 선의의 保險契約이 아니고 도박보험이었던 것이 여러 가지 사정에 의해 입증되는 경우
- 3) 被保險者의 사기는 없어도 위험의 성질이 통상의 사업위험에서 투기적 위험으로 변경 되도록 과대평가되어 있고, 이것을 당연히 保險者에게 고지해야 하는 중요한 사실인데도 불구하고 이 사실을 고지하지 않았을 경우¹⁶⁾

그러나 英法상에는 앞의 모든 사항들이 保險契約의 유효성 자체에 위배된다. 위의 어느 한 사항이라도 적용되는 때에는 그 계약 자체가 무효가 되는 것이며 協定保險價額을 未評價保險으로 간주하여 재평가하지는 않는다.

그러므로 英法에서는 일단 협정된 保險價額은 市場價額의 변동 또는 그 밖의 사유로 말미암아 保險契約 체결당시와 손해발생시의 市價가 현저히 다르거나 그리고 현저하게 과대평가된 경우에도 이 이유만으로 協定保險價額을 재평가할 수 없다. 예컨대 *Barker v. Janson* (1868) 사건에서 법원은 「船舶保險契約이 선의로 체결되는 경우에는 그 協定保險價額은 구속력이 있다」라고 판결하였다. 이 사건에 있어서 8,000파운드로 협정된 선박에 대하여 保險金額 6,000파운드로 期間保險이 체결되었으나 그 선박은 이미 推定全損이 될 만큼 심하게 손상을 입었다는 사실을 계약당사자는 알지 못하였고 그 선박은 保險期間 중에 담보 위험에 의하여 全損되고 말았다. 이 사건의 판결 과정에서 *Boil* 수석판사는 「이 사건에서 당사자는

期間保險證券에 합의하였으며 또한 부보된 保險證券 개시시에 그 선박이 어떠한 상태에 있더라도 선박의 價額을 일정금액으로 할 것에 합의하였다. 선의로 합의한 당사자는 그 協定保險價額에 기꺼이 구속받기를 원한다. 契約當事者의 합의가 그와 같은 것이라면 재판소가 어떤 원칙에 의해 그와 같은 합의를 취소하겠으며 또한 그것이 정당화되겠는가」라고 말하였다.

4. 被保險利益을 創設하지 못함

위의 保險價額의 확정성이 保險價額의 대상에 대해 被保險者가 被保險利益을 갖고 있는지 또는 그 被保險利益이 현실의 위험에 노출되는지의 여부를 검토하는 것을 방해하는 것은 아니다.¹⁷⁾

M.I.A. 제75조 제2항에서는 이 점을 명확히 하기 위해 다음과 같이 규정하고 있다.

「損害補償限度에 관한 이 법의 여러 규정은 重複保險에 관한 제반규칙을 변경하지 않으며 또한 保險者가 被保險利益의 전부 혹은 일부를 부인하거나 또는 손해발생시 保險의 目的의 전부 혹은 일부가 保險契約上 付保된 위험에 놓여 있지 않았다는 사실을 증명하는 것을 금하지 아니한다.」

따라서 被保險者가 被保險利益이 되지 않는 물건을 保險價額 중의 한 요소로 付保하고 있는 경우 保險者는 그 價額 가운데 이 부분에 대해서는 어떠한 책임을 지지 않는다. 또한 保險者는 被保險者가 被保險利益을 가지지 않는 것을 協定保險價額 중에 포함시키고 있는지의 여부를 검토하는 것이 가능하다. 그리고 그것이 保險證券上의 保險評價額에 어떠한 영향을 미치지 않는다는 점도 또한

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

16) *Mathie v. Argonaut Marine Insurance Co., Ltd.* (1924).
Ionides v. Pender (1874).

이 경우 船舶保險에서의 過大評價는 積貨保險에서의 과대평가와 구별된다. *General Shipping and Forwarding Company and Another v. British General Insurance Co., Ltd.* (1923) 사건에서 선박의 市場價額은 1,500 파운드 수준이었는데도 5,000파운드로 평가되어 그 평가액 가운데 2,000파운드에 대하여 보험자에게 부보되었다. 그 후 선박은 *Skerries* 근해에서 全損되었으며 保險者에 의해 제기된 抗辯의 하나가 과대평가액이었다. 이 사건에서 선박이 시장가액의 2배정도로 상당히 과대평가되었지만 보험자는 그 선박의 소유자와 마찬가지로 그 船舶의 市場價額을 견적할 수 있었다. 그러므로 그 선박은 현저한 과대평가는 있었지만 사기는 없었다. 따라서 이 사건에서 協定保險價額은 確定的인 것이었다.

17) Michael J. Mustill & Jonathan C.B. Gilman, *op. cit.*, p. 296.

保險證券上の評價額의 대상인 被保險利益의 일부만이 위험에 노출되어 있는 경우에는 被保險者는 손해발생시, 評價額의 비례부분의 금액에 대해서만 保險者로부터 보상받을 수 있다.¹⁸⁾

IV. 協定保險價額의 問題點

1. 協定保險價額이 船舶의 正常價額보다 낮은 경우의 問題點

앞 장에서는 協定保險價額의 성립요건과 이것의 효력에 관하여 살펴보았다. 본 장 이후에서는 이러한 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 낮은 경우와 높은 경우에 있어서 발생하는 문제점에 대하여 논하고자 한다.¹⁹⁾ 본 장에서는 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 낮은 경우에 있어서의 문제점에 대하여 고찰이 이루어진다.

保險契約 체결시 保險價額이 선박의 正常價額보다 과소하게 협정되거나, 保險期間 중 시황의 변동에 의하여 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 낮을 경우, 선박의 수선불능에 의한 推定全損이 성립하는 기회는 증가될 수 있지만, 全損事故 발생시 船主는 全損된 선박의 實際價額보다 적게 보상받게 되어 사실상 一部保險이 된다. 뿐만 아니라 共同海損分擔金, 救助料, 損害防止費用 및 衝突損害賠償金 산정시 다음과 같은 문제점이 있다.

1) 共同海損分擔金 산정 및 救助料 산정의 경우

共同海損과 海上保險은 밀접한 관계가 있다고 하나 원래 양자는 별개의 것이며 그 연혁도 다르다. 共同海損은 海上保險契約의 존재여부와 상관없이 성립하며, 이해관계자는 共同海損에 대한

분담책임을 지지 않으면 안된다. 共同海損의 분담관계는 보험과는 전혀 관계가 없는 海法에 의해 정산된다.²⁰⁾

그러나 대부분의 경우 선박 및 적하에는 海上保險契約이 체결되어 있으며, 共同海損이 保險者의 損害補償範圍에 속하는 한 海上保險과 共同海損은 관련성이 있는 것이다.

이 점에 대하여 M.I.A. 제66조 제5항에서는 「保險證券에 명시된 특약이 있는 경우를 제외하고, 被保險者가 保險의 目的에 대하여 共同海損分擔金を 지불하였거나 또는 지불할 책임을 질 경우에는 被保險者는 이것을 保險者로부터 회수할 수 있다」라고 규정하고 있다.

이러한 共同海損分擔金은 항해단체의 구성원인 被保險者들의 희생 또는 비용에 의해서 구조된 그들 각자 재산의 價額에 정확히 비례한다. 이 재산의 價額이 共同海損分擔價額이며, 그 항해종료시의 실제 純價額을 기준으로 해서 결정된다.²¹⁾

그런데 海上保險契約에 있어서 保險者가 被保險者에게 보상하는 기준이 되는 금액은 保險金額이며, 이것은 계약체결시 또는 발항시의 市價를 기준으로 하여 협정된 保險金額이다.²²⁾

따라서 保險者는 共同海損分擔價額에 의해서 산출된 共同海損分擔金의 전액을 보상할 의무는 없다. 만약 被保險船舶이 共同海損分擔價額의 전액으로 부보되어 있다면 被保險者의 共同海損分擔金 전액에 대해서 保險者는 보상할 책임이 있지만 被保險船舶이 共同海損分擔價額의 일부에 대해서만 부보되어 있다면 共同海損分擔金額에 대한 保險者의 보상책임은 共同海損分擔價額에 대한 協定保險價額의 비율에 共同海損分擔金を 곱한 금액이므로 이 경우 保險金은 다음과 같이

18) The Main (1894) 사건에서 피보험이익의 實際價額은 3,250파운드이었고 그것은 보험증권상 5,500파운드로 평가되었다. 그러나 위험에 노출된 실제가액은 3,250파운드이므로 保險證券에서의 평가액은 이 실제가액에 비례하여 감액된다. 그리고 이 금액이 사고발생시 保險者가 被保險者에게 보상하는 最高限度額이다.

19) 여기에 대해서는 다음의 문헌을 참조하기 바람.

林鍾吉, “船舶의 未修理損傷의 補償에 관한 研究”, 「韓國海運學會誌」, 第5號, 1987, pp. 309-311.

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

21) Y.A.R. (1974) G조 참조.

22) 船舶保險은 대부분 全部保險이므로 여기서는 全部保險임을 전제로 함.

계산된다고 할 수 있다.²³⁾

$$\text{保險金} = \text{共同海損分擔金額} \times \frac{\text{協定保險價額}^{24)}}{\text{共同海損分擔金額}}$$

상기 원칙은 Balmoral Steamship Co. Ltd. v. Marten(1902)사건에서 확립되었다. 이 사건에서 선박의 共同海損分擔價額은 33,000파운드에 지나지 않았다. 船主가 保險者로부터 선박의 共同海損分擔金의 전액을 보상받으려고 제기한 소송에서 貴族院(House of Lords)은 協定保險價額이 구속적이며, 船主는 선박의 共同海損分擔金의 40분의 33만을 보상받을 권리가 있다고 판결하였다.²⁵⁾

保險者는 共同海損에 대하여 적용하는 보상의 원칙을 救助料에 대하여 책임을 부담하는 경우에도 적용한다.²⁶⁾

共同海損分擔金 및 救助料 산정의 경우 船主는 사실상 全部保險으로 선박을 보험에 가입했지만 계약 당시 保險價額을 과소평가하거나 또는 保險期間 중 시황의 변동에 의한 船舶價額의 폭등으로 인하여 協定保險價額이 實際價額보다 현저하게 낮을 경우 다음과 같은 문제점이 있다.

첫째, 共同海損 발생시 船主는 선박의 共同海損分擔金 중 保險者로부터 보상받을 수 있는 금

액은 共同海損分擔價額에 대한 協定保險價額의 비율에 선박의 共同海損分擔金을 곱한 금액이고²⁷⁾, 나머지 保險者로부터 보상받을 수 없는 선박의 共同海損分擔金²⁸⁾은 船主 자신이 부담하지 않으면 안된다.

둘째, 海難事故로 인하여 선박이 좌초되었다가 구조된 경우, 船主가 구조자에게 지급하여야 할 금액은 구조계약에 의한 금액 전액이지만 船主가 保險者로부터 보상받을 수 있는 금액은 구조된 선박의 正常價額에 대한 協定保險價額의 비율에 救助料를 곱한 금액²⁹⁾이다. 그러므로 船主는 保險者로부터 보상받을 수 없는 救助料³⁰⁾를 船主 자신이 부담해야 한다.

2) 損害防止費用 산정의 경우

損害防止費用(Sue and Labour charges)은 保險契約에 부수하는 損害防止義務³¹⁾를 이행하는데 있어서 被保險者가 입은 비용이다. 保險事故로부터 직접받은 보험손해가 아니며 또한 그 손해를 방지·경감하기 위하여 被保險者가 지출하는 비용손해이므로 당연히 保險者가 부담해야 하는 성질의 것도 아니다.

그러나 公평의 관념에서 오늘날 어느 나라에

23) M.I.A. Sec. 73(1) 참조.

24) 一部保險일 경우에는 協定保險價額 대신에 保險金額이다.

25) Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman, *op. cit.*, p. 291.

26) M.I.A. Sec. 73(2)

(2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

27) 즉, 보험금 = $\frac{\text{협정보험가액}}{\text{공동해손분담가액}} \times \text{선박의 공동해손분담금}$

28) 保險者로부터 보상받을 수 없는 船舶의 共同海損分擔金은 다음과 같다.

$\frac{\text{공동해손분담가액} - \text{협정보험가액}}{\text{공동해손분담가액}} \times \text{선박의 공동해손분담금}$

29) 즉, 보험금 = $\frac{\text{협정보험가액}}{\text{선박의 정상가액}} \times \text{구조료}$

30) 즉, 선주부담 구조료 = $\frac{\text{선박의 정상가액} - \text{협정보험가액}}{\text{선박의 정상가액}} \times \text{구조료}$

31) 損害防止義務란 被保險目的物이 保險者가 담보하는 위험에 처해 있을 경우 마치 그 被保險目的物이 부보되어 있지 않은 경우와 같이 보험의 목적에 생기는 모든 손해를 방지하고 경감시키기 위해서 保險者 및 被保險者가 가능한 한 최선의 합리적인 조치를 취할 의무로서 이는 법률에 의하여 규정된 의무이다.

있어서나 이 비용을 保險者에게 부담시키는 규정을 설정하고 있다.³²⁾

이 損害防止費用에 대하여 M.I.A. 제78조에서는 다음과 같이 규정하고 있다.

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

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

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

(4) 손해를 방지하거나 또는 경감하기 위하여 합리적인 조치를 취하는 것은 모든 경우에 있어서 被保險者 및 그 대리인의 의무이다.

위의 (1)항에서 규정하고 있는 바와 같이 損害防止約款은 保險證券과는 별개의 독립된 약관이다. 이런 보완적인 성격은 被保險者가 協定保險價額을 초과하여 損害防止費用을 회수할 수 있음을 의미한다. 앞 절에서 살펴본 바와 같이 共同海損分擔金 및 救助料에 있어서는 保險의 目的物이 그 分擔價額의 전액에 대해서 부보되지 않고 일부만이 부보되었을 경우에는 M.I.A. 제73조에 의하여 一部保險(under-valuation)의 비율에 따라 감액보상된다.

그러나 위 약관에 의하면 損害防止費用은 保險目的物의 實際價額이 協定保險價額을 초과하여도 全部保險인 경우에는 損害防止費用 전액이 보상

된다.³³⁾

예컨대 協定保險價額이 10억원이고 保險金額도 10억원인 全部保險인 경우에는 선박의 實際價額이 13억원이라 하더라도 保險者는 실제로 발생한 損害防止費用의 전액을 부담하게 된다.

그러나 保險金額이 保險價額보다 낮은 一部保險인 경우에 保險者는 保險金額의 保險價額에 대한 비율로 損害防止費用을 부담하게 된다.³⁴⁾

이상의 損害防止費用에 대한 보상원칙은 제1차 세계대전 중에 保險證券 본문상에 손해방지조항의 도입으로 일부 변경되었다.³⁵⁾

한편 Institute Time Clauses - Hulls(1. 10. 83)(이하 I.T.C.라 약함) 제13조 제4항에는 損害防止費用의 보상방법에 대하여 다음과 같이 규정되어 있다.

「이 약관 13에 의거하여 비용을 지출했을 경우에 이 保險契約에 의한 책임액은 그 비용가운데 이 保險證券에 기재된 船舶價額에 대한 이 保險證券의 保險金額 비율 혹은 선박의 價額이 保險證券에 기재된 그 선박의 價額을 초과했을 경우에는 비용지출을 일으킨 사고의 발생시에 있어서의 선박의 價額에 대한 이 保險證券의 保險金額의 비율을 초과할 수 없다. 保險者가 全損保險金の 청구를 승인했을 경우, 이 保險契約下에서 부보된 재산이 구조되었을 때에는 상기의 여러 규정은 損害防止費用이 구조된 재산의 價額을 초과하지 않는 한 적용되지 않으며 또한 초과했을 경우에는 재산의 價額을 초과하는 비용액에 대해서만 적용된다.」

상기 규정에 있어서 損害防止費用에 대한 保險者의 보상원칙은 M.I.A. 제78조에서 규정하고 있는 보상원칙과는 다소 차이가 있다. 이 규정에 있어서 損害防止費用에 대한 保險者의 보상책임은 이 保險證券상의 協定保險價額에 대한 保險金

32) 예를 들면, 우리나라 상법 제680조 제1항, 독일상법 제834조 제3호, 제 4호, 프랑스 보험계약법 제42조 등이 있다.

33) R.J. Lambeth, *op. cit.*, p. 386.

34) Dixon v. Whitworth (1879).

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

額의 비율에 損害防止費用을 곱한 금액이고, 선박의 正常價額이 協定保險價額을 초과했을 경우에는 비용지출을 일으킨 사고 발생시에 있어서의 선박의 正常價額에 대한 保險金額의 비율에 損害防止費用을 곱한 금액이다.

그런데 船舶保險은 대부분 全部保險이므로 실질적으로는 선박의 正常價額이 保險價額보다 높은 경우, 損害防止費用에 대한 保險者의 보상책임은 선박의 正常價額에 대한 協定保險價額의 비율에 損害防止費用을 곱한 금액이다.

그러나 損害防止費用의 지출을 필요로 했던 分損事故의 발생 후에 또다시 全損事故가 발생했을 경우에는 그 分損事故 또는 全損事故 발생시에 있어서의 선박의 正常價額이 協定保險價額보다 높다는 이유에서 保險者가 損害防止費用을 앞서서와 같이 비례보상한다는 것은 被保險者에게 다소 불리한 것이다.

따라서 保險者가 全損金의 청구를 승인했을 경우에는 損害防止費用에 대한 전자의 보상방법이 적용되지 않고 損害防止費用이 구조된 재산의 價額을 초과하는 비용액에 대해서만 앞서서와 같은 비례보상의 원칙이 적용된다.

이상에서 살펴본 바와 같이 계약 당시 被保險船舶의 價額을 과소평가하거나 保險期間 중 시황의 변동으로 인한 船舶價額의 폭등으로 선박의 協定保險價額이 正常價額보다 현저히 낮은 경우, 保險者는 船主가 지출한 損害防止費用 중 선박의 正常價額에 대한 協定保險價額의 비율에 損害防止費用을 곱한 금액만을 보상해 준다.³⁶⁾

그러므로 船主는 損害防止費用 중 선박의 正常價額과 協定保險價額과의 차액이 正常價額에 대해 차지하는 비율에 損害防止費用을 곱한 금액³⁷⁾을 부담해야 하는 문제점이 있다.

3) 衝突損害賠償金 보상의 경우

충돌에 의하여 被保險船舶이 입은 物的損害는

선박소유자의 보험에 있어서는 직접손해이므로 船舶保險者는 이를 보상하여야 하지만 被保險船舶의 소유자가 상대선박의 소유자에 대하여 법률상 부담하는 損害賠償金은 보험의 목적인 被保險船舶에 생긴 소유자이익의 손해가 아니므로 船舶所有者의 이익에 대해 保險者는 이와 같은 손해를 보상할 책임이 없다. 이러한 견해는 De Vaux v. Salvador (1836)사건의 판결 결과로 명확하게 되었다.³⁸⁾

상기 사건은 Hooghly강에서 선박 La Valcur호와 Forbes호가 충돌하여 양 선박이 손상을 입었던 사건이었다. 중재에 회부한 결과 각 선박은 손해 총액의 반액을 각각 부담하도록 裁定이 성립되어 La Valcur호가 상대선박에게 衝突損害賠償金을 지불하고 被保險者는 이러한 손해가 '해상고유의 위험'으로 인해 발생한 單獨海損이라고 주장하여 保險者에게 保險金을 청구하였다. 그러나 王座裁判所(Court of King's Bench)에서는 '해상고유의 위험'으로 인한 필연적인 결과도 아니며 또한 직접적인 결과도 아니고 오직 국제법의 규정에 의하여 발생한 손해라고 해석하여 保險金은 지급될 수 없다고 판결하였다. 이 판결의 결과 保險者는 被保險者의 衝突損害賠償金을 보상해 줄 하등의 의무가 없게 되었다.

따라서 被保險船主는 선박충돌시에 발생하는 衝突損害賠償金을 保險者로부터 회수할 길이 막혔다. 이와 같은 船主의 불리한 입장을 구제하기 위하여 영국의 海上保險者들은 1888년에 처음으로 충돌약관을 제정하고 이것을 통상의 保險證券에 삽입시켜 선박의 물리적 멸실·손상을 담보하는 계약체결에 있어서 이와는 별도로 독립된 책임보험계약을 부가하여 그 계약에 의해 保險者는 被保險船舶이 타선박과의 충돌로 말미암아 타선박에 입힌 손해에 대한 被保險船主의 배상책임을 담보하기로 하였다. 이 별도의 책임보험계약을

36) 林鍾吉, "海上에서의 換積作業 및 解體航海時의 船舶事故에 대한 損害補償에 관한 研究", 「韓國海運學會誌」 第11號, 1990, pp. 131-133.

37) 즉, 선주부담 손해방지비용 = 손해방지비용 ×

$\frac{\text{선박의 정상가액} - \text{협정보험가액}}{\text{선박의 정상가액}}$

38) R.J. Lambeth, *op. cit.*, p. 391.

구현한 약관이 곧 충돌약관이다.

그리하여 M.I.A. 제3조 제2항 (c)³⁹⁾에 있어서도 “被保險財産의 소유자, 기타 이에 이해관계가 있거나 또는 책임을 지는 자가 해상위험때문에 제3자에 대하여 책임을 부담하게 되는 경우”에는 海上事業을 海上保險契約의 목적에 포함시키는 것을 허용하여 船主 또는 선박에 이해관계를 갖는 자가 선박충돌에 의해 생기는 손해배상책임을 被保險利益으로 하는 것을 인정하게 되었다.

그러나 이것만을 被保險利益의 대상으로 하는 보험은 아직 없고 또한 충돌에 의한 손해배상이면 무엇이든지 담보하려고 하는 海上保險도 없다. 앞서서와 같은 위험이 海上保險에서 담보될 수 있는 경우는 이미 특약으로서 충돌손해배상책임 가운데 어느 한 부분만을 담보하고 있음에 지나지 않는다.

이 점에 대해서는 I.T.C. 제8조 衝突損害賠償責任約款에 상세히 규정되어 있다.

이 약관에 있어서 保險者が 보상의 책임을 지는 것은 被保險船舶이 타선박과의 현실적인 충돌을 근인으로 하여 被害船主에게 손해배상을 한 경우, 保險者が 이를 보상해주는 요건으로서 被保險者が 손해배상금으로 지불된 금액이어야 한다는 것이다. 따라서 계약상 발생하는 損害賠償金에는 衝突損害賠償責任約款이 적용되지 않는다.

이 約款에 의하면 보상되는 損害賠償金の 범위도 한정되어 있다. 船主가 衝突損害賠償金을 보상받을 수 있는 최고액은 協定保險價額의 3/4이다.⁴⁰⁾ 여기에서 주의할 것은 1회의 충돌에 의한

保險者の 보상책임액은 被保險者の 衝突損害賠償金の 3/4이 아니고 충돌손해배상책임이 協定保險價額을 초과할 경우에는 全部保險이라면 保險者は 協定保險價額의 3/4만을 보상해주면 된다.

또한 이 約款은 과실책임에 관한 분쟁에 소요되는 비용 또는 책임제한의 소송에 소요되는 비용이 保險者の 서면동의를 얻어서 지출된다면 保險者は 이 비용의 3/4까지도 보상한다.⁴¹⁾ 다만 攻擊費用⁴²⁾은 전액지급한다. 그런데 이 약관에서는 1회당 충돌사고의 보상최고액은 衝突損害賠償金과 소송비용을 합하여 協定保險價額을 초과할 수 없다.

그러나 이 약관은 보완적인 계약의 성격을 갖고 있어 保險者が 被保險船舶의 재산상의 손해를 보상하고 그 밖에 被保險者の 제3자에 대한 배상책임을 추가로 보상해주는 것이다.⁴³⁾ 즉 被保險船舶이 타선박과 충돌한 결과 침몰했지만 타선박이 입은 손해에 대해 손해배상책임을 지는 경우가 있는데 이 경우 保險者は 被保險船舶의 全損保險金 뿐만 아니라 保險證券上에 평가된 協定保險價額의 3/4을 초과하지 않는 범위내에서 충돌의 결과 법적 損害賠償責任으로 타선박에 지급된 금액의 3/4에 대한 保險者の 부담분을 별도로 보상한다.⁴⁴⁾

그런데 被保險者が 부담하는 衝突損害賠償金은 충돌사건을 裁決하는 국가의 법률에 따라 달라진다. 유럽과 미국을 비롯한 여러 국가에서는 船主 자신의 고의가 없으면 사고가 발생한 항해의 종료지점에 있어서의 船舶價額에 운임을 합산한 이른바 海産⁴⁵⁾으로 그 책임을 제한할 수 있다.⁴⁶⁾

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

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

40) 계약에 따라 4/4까지도 보상받을 수 있다. 그리고 美國協會船舶保險約款(American Institute Hull Clause)에서는 協定保險價額의 범위내에서 衝突損害賠償金の 4/4를 보상한다.

41) Xenox v. Fox (1986).

42) 攻擊費用이란 衝突對象船主로부터 被保險者の 손해를 구상하는데 발생한 비용을 말한다.

43) Alex L. Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average* (Maryland: Cornell Maritime Press, 1987), p. 692.

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

45) 海産으로 船舶, 運賃, 損害賠償請求權, 報酬請求權 등을 들 수 있다.

46) J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed. (London: Witherby & Co. Ltd., 1981), pp. 386-387.

이와 같이 衝突損害賠償金의 산정기준과 保險證券상의 保險者가 보상하는 기준은 서로 다르다. 衝突損害賠償金은 사고가 발생한 항해종료시의 正常價額을 기준으로 하고 있으므로 協定保險價額이 正常價額보다 낮은 경우 被保險者인 船主가 상대선주에게 배상해야 할 금액은 保險者로부터 보상받을 수 있는 금액이상이 될 수 있다. 즉 衝突損害賠償金이 協定保險價額을 초과할 경우에는 協定保險價額을 초과하는 衝突損害賠償金에 대해서는 船主 자신이 부담해야 한다.

이상에서 살펴본 바와 같이 선박의 충돌사고 발생시 被保險者가 상대선주에게 배상해주어야 할 금액은 충돌사건을 裁決하는 국가의 법률에 따라 다르지만 대부분 항해종료시에 있어서의 船舶價額을 기준으로 한다. 한편 保險者가 船主에게 보상해주는 금액은 協定保險價額을 한도로 한다. 그러므로 충돌사고 발생시 그 항해종료시점에서의 선박의 協定保險價額을 초과하는 衝突損害賠償金은 船主 자신이 부담해야 하는 문제점이 있다.

2. 協定保險價額이 船舶의 正常價額보다 높을 경우의 問題點

앞 장에서는 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 낮을 경우에 있어서 발생하는 문제점에 대하여 고찰하여 보았다. 본 장에서는 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 높을 경우에 있어서 발생하는 문제점에 대하여 논하기로 한다.

保險價額이 保險契約 체결당시 선박의 正常價額보다 높게 협정되거나⁴⁷⁾ 保險期間 중 市況의 변동에 의해 선박의 正常價額이 폭락하여 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 현저히 높을 경우

被保險者는 保險料 수입이 증대하고 被保險者는 全損事故 발생시 保險金을 正常價額 이상으로 보상받을 수 있다.

그러나 이와 같은 경우 被保險者는 保險料의 부담이 증가할 뿐만 아니라 船體損傷時 推定全損을 성립시키기 어렵고 또한 過剩補償으로 인한 도덕적 위험이 증가하는 등의 문제점이 있다. 이를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

1) 推定全損 성립여부 결정의 경우

保險證券上 별도의 의사를 표시하는 문언이 있는 경우를 제외하고 全損을 담보하는 保險契約에 있어서는 現實全損 뿐만 아니라 推定全損을 항상 포함하는 것으로 간주한다.⁴⁸⁾ 또한 推定全損의 경우에 被保險者는 그 손해를 分損으로 처리할 수도 있고 保險의 目的을 保險者에게 위부하여 그 손해를 現實全損의 경우에 준하여 처리할 수도 있다.⁴⁹⁾

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

推定全損의 정의를 규정하고 있는 M.I.A. 제60조 가운데 船舶保險에 관련된 부분은 다음과 같다.

(1) 保險約款에 명시규정이 있는 경우를 제외하고 保險의 目的이 現實全損을 피할 수 없기 때문에 정당하게 위부된 경우 또는 비용을 지출하는 경우에 保險의 目的의 價額을 초과하는 비용을 지출하지 아니하고는 現實全損을 면할 수 없기 때문에 정당하게 위부된 경우에는 推定全損으로 된다.

(2) 특히 다음의 경우에는 推定全損으로 된다.

47) 예를 들면, 선박이 抵當에 잡혀있는 경우에 抵當權者의 요구에 의해 그 저당을 擔保하기에 충분한 금액을 보험에 들어야 한다. 이러한 관계로 선주들이 선박의 실제가액보다 높은 가액으로 부보하는 경우가 종종 있다. 이 때 선주들은 불경기가 끝나고 나면 그들 선박의 價額이 정상적으로 회복될 것이라고 확신하는 경향이 있다. 여기에 대해 M.I.A. 제5조는 만일 선주가 선박의 안전으로 부터 어떠한 이익을 누릴 수 있는 위치에 있다면 그는 그 선박에 대하여 被保險利益을 가진다고 규정하고 있다. 林鍾吉, “海上에서의 換積作業 및 解體航海時의 船舶事故에 대한 損害補償에 관한 研究”, 『韓國海運學會誌』, 第11號, 1990. 11, p. 132.

48) M.I.A. 제56조 제2항.

49) M.I.A. 제61조.

(i) 被保險者が 保險事故로 인하여 그의 선박 또는 적하의 점유를 잃은 경우에 (a) 被保險者가 그 선박 또는 적하를 회복할 가능성이 없을 때 또는 (b) 그 선박 및 적하를 회복하는 비용이 회복하였을 때의 그 價額을 초과하리라고 예상될 경우.

(ii) 선박의 손상의 경우에는 선박이 被保險危險으로 인하여 심하게 손상되어서 그 손상을 수선할 비용이 수선하였을 때의 船舶價額을 초과할 것이라고 예상될 경우.

수선비를 건적함에 있어서는 타의 분담이익에 의하여 부담될 위의 수선에 대한 共同海損分擔額을 공제하여서는 안된다. 그러나 장래의 구조작업에 요하는 비용과 선박이 수선될 경우에 선박이 부담하게 될 장래의 共同海損分擔金은 이를 수선비에 가산하여야 한다.

앞서와 같이 선박의 推定全損은 保險事故의 결과 선박의 물리적 全損이 불가피한 경우와 선박을 회복할 가치가 없는 경우로 대별할 수 있으며, 후자의 경우, 즉 상업적 全損⁵⁰⁾에는 포획, 나포 또는 침몰 등의 被保險危險에 의한 점유의 상실로부터 그 선박을 회복할 가치가 없는 경우와 피보험위험에 기인한 선박의 손상을 수선할 가치가 없는 경우를 포함하고 있다.⁵¹⁾

그런데 선박을 회복하고 수선할 가치가 없는 경우에는 推定全損의 성립여부가 문제로 된다. 이 경우 推定全損의 성립은 被保險者가 被保險船舶의 점유를 박탈당하여 이것을 회복하는 비용의 건적액이 회복 후의 被保險船舶의 價額을 초과할 때 또는 被保險船舶이 손상을 입어 그 수선비 건적액이 被保險船舶의 수선 후의 價額을 초과할 때이다.

그러나 推定全損의 성립여부를 결정하기 위하여 수선비 등과 비교되어야 할 수선 후의 船價는 그것을 확정하는데 있어서 여러 가지 문제를 가

지고 있으며 推定全損의 성립여부와 관련하여 분쟁을 야기할 수 있는 하나의 요인이기도 하다. 왜냐하면 英法에는 선박의 價額이 어떻게 정하여지는 것인지 또는 그 船價를 확정하는데 있어서 어떠한 사항들이 고려되어야 하는지에 관하여 그 기준을 정하지 않고 있기 때문이다. 英法上 고려되어야 할 船價가 市場價額인지 아닌지에 관하여, 즉 수선 후 선박에 대하여 그것을 구입하고자 하는 사람이 지급할 수 있는 금액인지 또는 船主에게 있어서의 구체적인 시기의 선박의 價額인지에 관하여 규정하고 있지 않다.⁵²⁾

한편 M.I.A. 제60조 제2항에 의하면 수선 후의 船舶價額이 協定保險價額보다 적은 경우에는 推定全損이 성립되어 保險者는 수선 후의 선박의 價額보다도 높은 協定保險價額을 지급하여야 한다.

이러한 견해는 Allen v. Suare (1828)사건에서 처음으로 제시되었으며 그 후 Young v. Turning (1841)사건을 거쳐서 Irving v. Manning (1847)사건에서 최종적으로 확정되었다.⁵³⁾ Irving v. Manning (1847)사건에서 선박은 폭풍우로 심한 손상을 입고 그 수선비가 10,500파운드, 수선 후의 市場價額이 9,000파운드, 保險證券상의 協定保險價額이 17,500파운드인 保險契約에서 被保險者는 保險證券상의 評價額에도 불구하고 그 선박을 위부하고 全損에 대하여 協定保險價額인 17,500파운드를 保險者로부터 회수할 수 있다고 판결하였다.

이와 같은 결과로 推定全損의 성립기준으로서 수선 후의 船舶價額보다도 協定保險價額을 사용하는 것이 보다 합리적인 것이라는 保險者들의 판단에서 保險證券상에 推定全損約款(Constructive Total Loss Clause)이 도입되었다.

한편 I.T.C. 제19조는 선박의 推定全損에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다.

50) 保險의 目的物이 사실상으로는 全損은 아니지만 그 修繕 또는 回復의 비현실성, 비실제성 또는 費用 때문에 全損으로 처리하는 것이 바람직한 경우이다.

51) 이 경우의 價値란 船舶의 回復 또는 修繕費用을 회복 후 또는 수선 후의 船舶價額과 비교할 때의 상대적인 商業的인 價値를 말한다.

52) R.J. Lambeth, *op. cit.*, p. 233.

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

「19.1 선박이 推定全損인지 아닌지를 결정함에 있어서는 協定保險價額을 수선 후의 船價로 간주하고 선박 혹은 난파선의 損傷價額 또는 解體價額은 상기 결정에 고려되어서는 안된다.

19.2 선박의 회복 또는 수선비용을 기초로 한 推定全損의 청구는 그 비용이 協定保險價額을 초과하지 아니하면 보상되지 아니한다. 이 결정에 있어서는 단일사고 또는 동일한 사고에서 생긴 일련의 손해에 관한 비용만을 고려한다.」

위의 조항에서는 M.I.A. 제60조 제2항 제(ii)호의 규정 중 선박이 손상된 경우에 생길 수 있는 推定全損에 관한 규정을 일부 변경하여 규정하고 있다. M.I.A. 제60조 제1항은 推定全損의 일반적인 개념을 정립하고 보험약관에 명시된 특약이 있을 때에는 그에 따르도록 규정하고 있다. 이에 따라 I.T.C. 제19조는 保險證券상의 協定保險價額을 수선된 후의 船價로 간주하여 수선비용이 協定保險價額을 초과하는 때에만 推定全損으로 인정하고 있다.⁵⁴⁾

따라서 既評價保險에 있어서는 協定保險價額이 수선 후의 船舶價額으로 간주된다는 協會船舶保險約款의 推定全損條項에 의하여 M.I.A. 제27조 제4항⁵⁵⁾의 규정은 그 적용이 배제되고 推定全損의 성립기준으로서 協定保險價額은 결정적인 것이 된다. 그러나 未評價保險의 경우에는 協定保險價額이 없으므로 M.I.A. 제60조가 당연히 적용된다.

이와 같이 英法에서는 推定全損이 성립하려면 난파선의 價額을 포함하지 않은 회복 또는 수선

후의 船價 혹은 協定保險價額을 초과하지 않으면 안된다.⁵⁶⁾

그러므로 계약당시 被保險船舶의 價額을 과대평가하거나 保險期間 중 시황의 변동으로 인해 船價가 폭락하여 協定保險價額이 正常價額보다 현저히 높을 경우 船主는 全損事故 발생시 保險者로부터 正常價額 이상으로 保險金을 받아낼 수 있지만 推定全損의 성립문제가 제기되면 극심한 船體損傷이 없는 한, 즉 수리비가 선박의 正常價額을 초과한다 할지라도 그 수리비가 協定保險價額을 초과하지 않으면 推定全損을 성립시킬 수 없는 문제점이 있다.

2) 과잉보상으로 인한 事故招致

최근 우리나라 海難事故의 4/5이상이 인위적인 요인에 의하여 발생하고 있으므로 선원의 관리여하에 따라 海難事故率을 현저하게 줄일 수 있다.

그러나 保險契約 체결당시 선박의 保險價額이 正常價額에 비해 과대평가되거나 保險期間 중 市況의 변동에 의하여 協定保險價額이 正常價額보다 현저하게 높을 경우, 船主는 과잉부보로 인하여 全損事故 발생시 선박의 正常價額 이상의 保險金을 받을 수 있다. 이것은 事故招致 등의 도덕적 위험⁵⁷⁾과 이것 이외에 사고발생에 대한 주의력의 감퇴와 損害防止義務에 대한 회피와 무관심 그리고 의무이행에 대한 소극적인 자세를 초래하게 되어 海難事故는 더욱 증가될 것이다.

한편 船舶保險料率은 선령과 船主의 船舶管理 상태 및 과거 船主의 보험성적 등을 고려하여 산

54) 미국의 법률에 의하면 修繕費가 수선 후 價額의 1/2만을 초과한 경우에 推定全損이 성립되지만 美國協會船舶約款(AICH, June 1, 1977)의 全損條項에 의하여 協定保險價額을 초과하여야 하는 것으로 규정하여 법률조항의 적용을 배제하고 있다. 독일과 같은 大陸法系인 유럽의 국가에서도 법률에는 保險價額, 協定保險價額 또는 수선 후 가액의 75%를 초과하는 경우로 규정하고 있으나 保險證券의 규정에 의하여 이러한 法律規定의 적용을 배제하고 있다. 우리나라에서도 商法 제778조에 의하여 일본과 같이 修繕費가 船舶價額의 3/4을 초과한 때 船舶의 修繕不能으로 규정하고 있으나 영국의 I.T.C.를 사용함으로써 그 적용이 배제되고 있다.

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

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

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

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

정되는데 그 중에서도 船舶管理者나 船主의 罹災 經驗은 保險料率 책정에 결정적인 영향을 미친다.

그러므로 海難事故의 증가로 船主의 保險料 부담이 증가하게 되며 이것은 결국 海運企業의 經營實績의 악화를 초래할 것이다.

V. 協定保險價額의 變更

앞에서 保險契約을 체결할 때에 保險者 및 被保險者가 保險價額을 과소 또는 과대평가하거나 또는 市況의 변동에 따라 항상 변동하는 保險價額을 協定保險價額에 의해 保險期間 중 변동하지 않는 것으로 보는 결과, 保險期間 중 保險價額의 변동이 생기면 사실상의 超過保險 또는 一部保險이 全部保險인 것처럼 처리해야만 하는 변칙적인 상태를 유발시키고 그에 따른 많은 문제점이 있음을 살펴 보았다. 본장에서는 保險期間 동안 시황에 따라 船舶의 市場價額이 변동함에 따라 協定保險價額을 변경하는 것이 가능한지에 대해서 고찰하고자 한다.

協定保險價額의 변경에 관하여서는 그것이 계약당사자간의 합의에 의한 변경의 경우와 그렇지 않은 경우로 나누어서 살펴보기로 하겠다.

1. 當事者의 合意에 의한 變更

保險契約체결 당시 契約當事者의 합의에 의하여 協定된 保險價額이 保險期間 중 保險價額의 변동 등의 이유로 實際의 保險價額과 현저한 차이가 생기는 수가 있다. 이 경우 당사자의 합의에 의한 協定保險價額의 변경은 물론 가능하다.

2. 當事者의 合意에 의하지 않은 變更

契約當事者의 합의에 의한 協定保險價額의 변경은 별도로 하고 일반적으로 당사자의 일방이 이미 협정된 保險價額의 변경을 상대방에게 강요할 수 있는가. 이 문제를 保險價額의 감액의 경우와 그것의 증액의 경우로 나누어 검토해보면 다음과 같다.

1) 協定保險價額의 減額

協定保險價額의 감액이 문제가 되는 것은 주로 協定保險價額이 실제의 保險價額을 초과하는 경우이다. 만약 당사자가 계약체결당시 과대평가인 것을 알고 保險價額을 협정했다고 하면, 왜 새삼스럽게 協定保險價額의 감액을 문제로 삼는 것일까. 또 만일 당사자의 일방이 그 協定保險價額을 실제 保險價額에 상응시키고 싶다면, 왜 그렇게 높은 協定保險價額에 동의한 것일까. 이러한 경우 이미 협정된 保險價額을 변경할 수는 없다. 또 단순한 동기의 착오를 이유로 하여 이 協定保險價額을 변경할 수도 없다. 뿐만 아니라 계약체결 당시에는 적절하였던 保險價額이 保險期間 중 被保險目的物의 감가에 의해 協定保險價額이 실제 保險價額을 현저하게 초과하는 경우에도 한 당사자가 일방적으로 그 協定保險價額의 감액을 상대방에게 강요할 수는 없다. 원래 協定保險價額은 이미 앞에서 설명한 바와 같이 실제의 保險價額을 대신하므로 법률에 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고 保險期間 동안 시종일관 당사자를 구속한다. 이 원칙을 保險期間 중에 생긴 被保險利益의 단순한 減價를 이유로 변경하는 것은 불가능하다.

이와 같이 영국에서는 당사자가 합의하여 그 協定保險價額을 保險期間 중 실제 保險價額의 변동에 적합하도록 변경하는 것은 가능하나 당사자의 일방이 상대방에게 協定保險價額의 변경을 강요하는 것은 불가능하다.

한편 日本에서는 保險期間 중 保險價額이 현저하게 감소하여 실질적 超過保險인 경우 船舶保險 普通約款 제8조에서 保險價額의 감액에 관하여 다음과 같이 규정하고 있다.

「保險期間 중 保險目的의 價額이 현저히 감소한 때에는 당회사는 10일전의 예고로 保險價額과 함께 보험제한금액 및 保險金額을 감액하거나 保險契約을 해제할 수 있다. 감액 또는 해제는 장래에 대해서만 그 효력이 있다.」

또한 保險價額의 고정화로 인하여 발생할지도 모르는 현저한 실질적인 超過保險에 대하여 아래의 日本 商法 제637조에서는 保險契約者에게 協

定保險價額의 감액청구권을 부여하고 있다.

「保險價額이 保險期間 중 현저히 감소한 때에는 保險契約者는 保險者에 대해서 保險金額 및 保險料의 감액을 청구할 수 있다. 다만 保險料의 감액은 장래에 대해서만 그 효력이 있다.」

2) 協定保險價額의 增額

실제의 保險價額이 協定保險價額보다도 保險價額을 협정할 당시부터 현저히 낮거나 保險期間 중 시황의 변동에 의하여 현저히 낮은 경우, 당사자의 합의로 그 協定保險價額을 증액하는 것은 물론 가능하다. 그러나 당사자의 일방이 상대방의 의사에 반하여 일방적으로 協定保險價額의 증액을 강요하는 것은 불가능하다.

따라서 당사자들이 실제 保險價額 이하의 평가인 것을 당초부터 알고 있었던 경우는 물론 평가방법의 잘못으로 낮은 評價額을 설정한 경우 또는 당초에는 타당하였던 評價額이 시황의 변동에 의하여 실제 保險價額보다 낮게 된 경우에 있어서도 불가능하다.

그런데 앞의 원칙은 때에 따라 被保險者 및 保險者에게 불이익한 결과를 초래한다.

우선 이것을 被保險者측에서 보면 이미 앞에서 살펴본 바와 같이 被保險者는 全部保險을 희망하고 있었음에도 불구하고 당초 평가의 잘못에 의해 또는 保險期間 중 保險價額의 상승에 의해 保險事故 발생시 자기가 희망한 완전한 보상을 받을 수 없을 뿐만 아니라 共同海損分擔金과 救助料, 損害防止費用, 衝突損害賠償金은 선체보험의 協定保險價額을 기준으로 하지 않고 선박의 正常價額을 기준으로 하여 산정하므로 선체보험의 協定保險價額이 선박의 正常價額 이하로 협정된 경우에 船主 자신이 부담해야 할 금액이 발생한다. 船主는 이런 경우에 대비하여 선체의 協定保險價額과 正常價額과의 예상차액을 ‘協會期間約款—船舶, 船費 및 增額保險, 超過責任條項包含 全損擔保’(ITC—Hulls, Disbursements and Increased Value Total Loss only, Including Excess Liability Clause)의 조건으로 船體保險證券에 추가하여 船體保險證券의 協定保險價額의 25%의 범위내에서 付保할 수 있다.

한편 이러한 불이익은 保險者측에서 보면 分損이 발생한 경우에 확실히 나타날 것이다. 分損의 경우에 있어서 保險者의 보상액은 既評價保險에 있어서는 協定保險價額에 대한 保險金額의 비율에 의해 산정되기 때문에 既評價保險에 있어서의 보상액은 未評價保險에 있어서의 보상액보다 높을 수도 있다. 예를 들면 正常價額 3,000파운드, 協定保險價額 2,000파운드, 保險金額 1,500파운드인 一部保險의 경우 保險者의 보상비율은 3/4이고, 이것은 未評價保險에 있어서의 보상비율인 1/2보다도 훨씬 높다. 그럼에도 불구하고 영국에서는 保險者가 協定保險價額을 실제 保險價額과 같은 수준으로 증액하는 것을 被保險者에게 강요할 수 없다.

이러한 문제점을 개선하기 위하여 일본에서는 실질적 一部保險에 대하여 保險者는 다음과 같은 선박의 「保險價額增加特別約款」을 사용하고 있다.

「保險期間 중에 保險目的의 價額이 현저히 증가한 때에는 당회사는 10일전의 예고로 保險價額을 증액하거나 또는 계약을 해제할 수 있다. 그 증가 또는 해제는 장래에 대해서만 그 효력이 있다.」

VI. 結 言

본 연구에서는 船舶保險에 있어서 協定保險價額에 관한 전반적인 고찰을 행하고 특히 協定保險價額의 固定化에 따른 여러 가지 문제점을 살펴 보았다.

일반적으로 期間船舶保險에 있어서 保險期間은 1년인데 이 기간동안 被保險船舶의 價額은 市況의 변동에 따라 급격하게 변동할 뿐만 아니라 국가와 지역에 따라서도 그 價額이 크게 다를 수 있다. 이것은 사고발생시 손해액 산정의 어려움과 기타 超過保險 또는 一部保險 등으로 인하여 被保險者는 의외의 불이익을 입게 된다.

그러므로 保險者와 被保險者는 保險契約를 체결할 당시 당사자간에 保險價額을 협정하여 保險期間 중에 正常價額의 변동에도 불구하고 그 協

定保險價額을 선박의 保險價額으로 인정하여 모든 保險金 지급의 기준으로 삼는다. 그러나 앞에서 고찰한 바와 같이 保險期間 중 協定保險價額의 고정화로 인하여 다음과 같은 문제점이 발생한다.

첫째, 共同海損分擔金에 대한 保險者의 책임은 共同海損精算의 기준인 선박의 正常價額이 아니고 保險證券上에 협정된 協定保險價額이다. 따라서 協定保險價額이 正常價額보다 낮을 경우 船主는 全部保險에 가입하였다고 할지라도 선박의 共同海損分擔金을 保險者로부터 一部保險의 비율에 따라 감액보상받고 나머지는 船主 자신이 부담해야 한다.

둘째, 保險者는 協定保險價額이 正常價額보다 낮을 경우 船主가 損害防止費用 중 선박의 正常價額에 대한 協定保險價額의 비율에 損害防止費用을 곱한 금액만 보상해준다. 그러므로 船主는 協定保險價額이 正常價額보다 높을 경우 損害防止費用 가운데 일정비율을 자신이 부담해야 한다.

셋째, 선박의 충돌사고가 발생할 경우 被保險者가 相對船主에게 배상해 주어야 할 衝突損害賠償金은 충돌사건을 재결하는 국가의 법률에 따라 다르나 대부분 항해종료시점에 있어서의 船舶價額을 기준으로 한다. 반면에 保險證券上의 保險者의 책임은 協定保險價額을 한도로 하므로 衝突損害賠償金이 協定保險價額을 초과할 경우 그 초과액은 船主 자신이 부담해야 한다.

넷째, 推定全損 성립기준에 관하여 M.I.A.에서는 선박의 회복비용이 회복되었을 때의 價額을 초과할 경우 推定全損이 성립한다고 규정하고 있지만, I.T.C.에서는 선박의 회복비용과 비교되는 것은 協定保險價額이다. 따라서 協定保險價額이 正常價額보다 현저히 높을 경우에는 선박의 회복비용이 正常價額을 초과한다고 할지라도 그 회복비용이 協定保險價額을 초과하지 않는 한 推定全損이 성립되지 않으므로 推定全損을 성립시키기 어렵다.

다섯째, 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 현저히 높을 경우 실제로는 超過保險인 것이

部保險인 것처럼 취급된다. 따라서 船主는 全損害 事故 발생시 실제로 입은 손해액 이상의 保險金을 받을 수 있다. 이것은 사고초치 등의 도덕적 위험과 이것 이외의 사고발생에 대한 주의력 감퇴, 損害防止義務에 대한 회피와 무관심 등의 심리적 위험을 유발한다.

위와 같은 여러 가지 문제점 가운데 協定保險價額이 선박의 正常價額보다 실질적으로 낮은 一部保險인 경우에 생기는 불이익한 입장에서부터 자신을 지키기 위하여 船主는 船體保險證券의 協定保險價額의 25% 한도까지 超過責任保險에 부보할 수 있다. 그러나 保險期間 중 船價가 현저히 감소하여 실질적인 超過保險이 발생한 경우에 대하여 상법 제669조에는 保險者 및 保險契約者는 保險金額 및 保險料의 감액을 청구할 수 있다고 규정되어 있지만 현재 우리나라에서 사용하고 있는 英國의 船舶保險約款에는 이에 관한 아무런 언급이 없다.

그러므로 앞으로 위와 같은 문제점들을 근본적으로 해결하기 위해서는 市況의 변동으로 인한 선박의 正常價額의 변동에 따라 保險者 및 保險契約者는 協定保險價額의 증액 또는 감액을 청구할 수 있는 등의 제도적인 보완책이 요청된다고 하겠다.

그리고 保險者는 보험료의 수입과 免責率을 높이기 위하여 선박의 실제평가액보다 더욱 높은 評價額을 보험가액으로 인수하지 말아야 할 것이며, 船主는 필요이상의 保險料를 지불하면서까지 손해발생시 보다 많은 보상을 받기 위하여 선박의 實際評價額보다도 높은 평가액을 付保하려고 하지 말아야 할 것이다.⁵⁸⁾

參考文獻

- (1) 孫兌鉉, “韓國船員의 職業意識에 關한 考察”, 「韓國海洋大學 海運研究所 論文集」, 第3輯, 1984.
- (2) 林鍾吉, “船舶의 未修理損傷의 補償에 關한

58) 林鍾吉, “船舶의 未修理損傷의 補償에 關한 研究”, 「韓國海運學會誌」, 第5號, 1987, p. 313.

- 研究”, 「韓國海運學會誌」 第5號, 1987, pp. 281-315.
- (3) 林鍾吉, “海上에서의 換積作業 및 解體航海 時の 船舶事故에 대한 損害補償에 관한 研究”, 「韓國海運學會誌」 第11號, 1990, pp. 125-140.
- (4) 加藤由作, 「改正海上被保險利益論」, 新紀元社, 東京, 1951.
- (5) 今村有, 「海上保險契約法論」(上), 損害保險事業所, 東京, 1978.
- (6) 小町谷操三, “海上評價濟保險契約について”, 「損害保險研究」, 第16卷 第4號, 1964.
- (7) 勝宮弘, “保險評價額について”, 「損害保險研究」, 第33卷, 第2號, 1981.
- (8) S.G. Sturme, *British Shipping and World Competition*, The Athlone Press, London, 1962.
- (9) N.G. Hudson and J.C. Allen, *Marine Claims Handbook*, 4th ed., Lloyd's of London Press Ltd., London, 1984.
- (10) Michael J. Mustill and Jonathan C.B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., Vol I, Stevens & Sons, London, 1981.
- (11) R.J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., Pitman Publishing Ltd., London, 1986.
- (12) Vicor Dover, *Analysis of Marine Insurance Clause*, 8th ed., H.F. & C. Witherby Ltd., London, 1960.
- (13) Alex L. Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Cornell Maritime Press, Marylan, 1987.
- (14) J. Kenneth Goodacre, *Marine Insurance Claims*, 2nd ed., Witherby & Co. Ltd., London, 1981.
- (15) William D. Winter, *Marine Insurance - Its Principles and Practice*, 3rd ed., McGraw-Hill Book Company, New York, 1952.