

船舶保險市場의 開放에 對備한 우리나라 船舶保險料率 算定方案에 관한 研究

金 亭 根*

A study on Rate Making Scheme of Korean Hull Insurance Rate in
Preparation for the Opening of Hull Insurance Market

*Hyeang-Geun, Kim**

| 〈目 次〉 | |
|---------------------------------------|---|
| Abstract | 第 1 節 料率算定の 目的 |
| 第 1 章 序 論 | 第 2 節 料率算定の 方法 |
| 第 2 章 우리나라 保險市場의 開放現況과 展望分析 | 第 4 章 船舶保險의 保險料率 算定方式 과 主要國의 船舶保險料率 算定體系 |
| 第 1 節 國內 保險市場의 開放과 外國 保險社의 國內進出 現況 | 第 1 節 船舶保險의 保險料率 算定方式 |
| 第 2 節 UR最終協定文의 保險關聯條項 | 第 2 節 主要國의 船舶保險料率 算定體系 |
| 第 3 章 損害保險의 料率算定の 原理에 관한 理論的 考察 | 第 5 章 結 論 參考文獻 |

Abstract

In the meantime Korean Insurance Industry has been developed a steady growth under government's political protection.

But insurance market seems to be opened unavoidably owing to the liberalization of international trade by the Agreements of UR and the bloc of economy by EC Integration and the Organization of NAFTA.

By the above reason, especially, in case of hull insurance, the rate of hull insurance is being instituted as a problem.

Accordingly the recognition for the problem like this, in this study, explained the major objectives of rate making and described the basic rate making methods that are used in property and liability insurance,

* 목포해양대학교 항해학과

and searched the rate making schemes of hull insurance rate of the major nations by comparing method.

And as a conclusion, the writer presented several schemes including new rate making scheme of hull insurance rate and the security of statistical data about loss ratio, and the establishment of Korean Hull Insurance Association.

第 1 章 서 론

우리나라 保險產業은 그 동안 政府의 保險產業에 대한 정책적인 保護에 힘입어 꾸준한 성장을 하여 왔다. 그러나 世界經濟는 EC의 統合과 UR協商的의 妥結등으로 開放化, 自由化, 國際化의 거대한 물결로 인하여 국경없는 無限競爭時代를 맞고 있으며, 이에 따른 國內經濟 역시 金融實名制 실시와 金利自由化의 추진등으로 인한 金融環境에 대한 개혁이 계속되어, 그 성격상 國際性이 강하고 金融環境에 민감한 保險產業은 市場開放과 料率自由化등에 있어서 각종 競爭制限要素등의 철폐에 대한 현안에 직면하고 있다. 이러한 保險市場開放과 料率自由化등의 현안에 대하여 政府에서는 다음과 같은 우리나라 損害保險市場의 開放日程 및 對應方案을 계획, 추진하고 있다.

1) 航空, 積荷, 船舶保險등 국제간의 교역과 관련하여 발생하는 위험에 대하여는 國內 소비자나 海外에 소재한 保險會社에 직접 가입할 수 있도록 (Cross-Border Supply : 保險서비스의 국경간 자유이동)하며, 同 保險種目에 대하여 1993년 1월부터 단계적으로 自由化하고 있으며,

2) 國內 再保險產業의 경쟁을 촉진하기 위하여 “保險料率 求得에 관한 協定”에 의해 火災, 船舶, 航空保險등의 料率을 해외로부터 구득할 경우 대한 再保險(株)으로 창구를 일원화한 제도와 國內 保險會社들이 再保險출재시 國內社에 우선적으로 출재할수 있는 제도를, 1993년 4월 이후 航空保險, 1996년 4월 이후 船舶保險, 1998년 4월 이후에는 全體保險種目에 대하여 再保險 거래를 自由化하도록 계획하고 있으며,

3) 保險料率制度에 대해서도 1993년 12월 10일 재무부의 “保險商品 價格自由化 方案”에서 保險市

場開放시 料率自由化의 충격을 완화하기 위하여 保險種目別로 단계적, 예시적으로 추진할 것을 발표하였는데, 價格自由化의 방법은 2년간의 範圍料率制를 실시한 후 自由料率로 진행하는 것으로 하였다. 그 중에서도 海上保險의 각 단계 별 시기와 대상종목은 94년 4월 船舶保險·運送保險의 範圍料率制가 실시되고, 95년 4월에는 輸出入 積荷保險의 範圍料率이 실시될 계획이다. 이러한 料率自由化 추진 계획에 따라 船舶保險料率은 500톤 미만의 船舶의 경우에는 1994년 4월 1일부터 範圍料率을 적용받게되어 현행의 料率書料率을 基準料率로 하여 5%의 상하선을 두고 保險社의 재량에 따라 인수되고 있는 실정이다.

이와 같은 우리나라 損害保險市場의 開放計劃과 保險料率自由化 推進計劃을 표로 정리하면 다음과 같다.

〈표-1〉 우리나라 損害保險市場의 開放計劃과 保險料率自由化計劃

| 保險種目 | 開放時期 | 備 考 |
|----------|----------|-----------|
| 航空保險 | 1993年 4月 | 再 保 險 |
| 船舶保險 | 1996年 4月 | 再保險, 保險料率 |
| 運送保險 | 1997年 4月 | 保 險 料 率 |
| 積荷保險 | 1997年 4月 | 〃 |
| 損害保險全體種目 | 1998年 4月 | 〃 |

〈표-1〉에 의하면, 1998년 4월 이후에는 損害保險 全體 保險種目이 開放되며, 1997년 4월 이후에는 海上保險의 전종목이 開放되며, 특히 船舶保險은 1996년 4월 이후부터 完全開放되게 되어 있다.

그러나 우리나라 船舶保險은 그동안 政府의 保險產業에 대한 정책적인 보호아래 성장해온 관계

로, 船舶保險의 市場競爭體制가 성숙되지 못한 상태에서 船舶保險市場이 開放됨으로 다음과 같은 문제점이 제기되고 있다.

1) 우리나라 船舶保險의 保險料率 求得源(Source)과 保險料率體系(System)에 대한 문제점

현행 우리나라의 船舶保險料率體系는 船舶의 噸수와 부보금액에 따라 적용되는 料率의 求得源(Source)이 다양하고 料率算定方式 또한 다르다.

우선 500톤 미만의 경우의 船舶保險料率은 1994년 4월 1일부터 料率書料率을 基準料率로 하여 5%의 상하선을 두는 範圍料率이 적용되고 있으며, 500톤 이상의 船舶保險料率은 相當 部 保 險 金 700만불까지는 大韓再保險(株)의 料率이 적용되며, 700만불 초과분에는 海 外 保 險 社 로부터의 任意求得料率이 적용되고 있다.

2) 外國損害保險會社에 의한 급격한 國內市場 蠶食의 문제점

損害保險市場은 生命保險市場과는 달리 危險引受(Underwriting)능력, 擔保力(Solvency)등 保險者의 高度의 專門技術과 經營能力을 요하는 분야이기 때문에, 이 분야에 대한 Know-How가 축적되어 있는 外國 損害保險會社들이 대거 進 入 할 경우 우리나라 船舶保險市場의 급격한 市場蠶食이 우려된다.

3) 海外保險者들의 保險引受能力 問題와 國內損保社들의 過熱競爭으로 인한 破産危險의 問題點

17세기 후반부터 海上保險을 중심으로 世界的인

名聲을 갖고 있는 Lloyd's의 경우, 1988년 5억파운드의 적자를 보인 이래, 1989년 20억 파운드, 1990년 16억 파운드, 그리고 1991년에 15억파운드의 적자를 보고 있어서 保險引受能力에 危機를 맞고 있으며¹⁾, 美國市場의 경우 1990년에서 1991년사이 100개가 넘는 保險會社가 破産되었으며 財產 및 再保險分野에서도 1990년의 경우 200억달러의 損失을 보고 있다.²⁾ 이렇듯 世界의 主要 損害保險會社들의 적자폭이 커져 保險引受能力이 減少되고, 이에 따른 保險料率의 급상승 現狀을 감 안 할 때³⁾ 우리나라 船舶保險의 保險料率求得이 自由化되어 해외직접부보가 自由化될 경우, 海 外 保 險 者 의 擔 保 能 力 이 確 保 되 어 있 지 않 아 保 險 事 故 가 發 生 하 였 을 경 우, 선 주 가 海 外 保 險 者 로 부 터 保 險 金 을 회 수 하 지 못 하 는 경 우 가 發 生 할 수 있 으 며, 또 한 國 內 損 保 社 들 의 船 舶 保 險 引 受 에 대 한 過 熱 競 爭 으 로 인 하 여 일 부 損 保 社 들 의 破 産 危 險 이 있 을 수 있 다.

4) 船舶保險에 있어서 良質의 被保險利益의 海外保險社로의 대량유출에 대한 問題點과 船舶管理不實 船主에 대한 保險引受 거절에 대한 問題點

保險成績이 좋은 良質의 被保險利益을 갖고 있는 國內의 大型船社들이 낮은 船舶保險料率을 찾아 海外保險社로 대거 빠져나간다면, 國內 損保社들은 保險成績이 불량한 被保險利益만을 보유하게 되어 國內 船舶保險市場은 황폐화될 수 있는 가능성이 존재한다. 또한 예를 들어, 1994년 2월 20일 世界 최대 P&I Club인 UK Mutual Steam Ship Assurance Association(UK Club)이 차기 계약갱신에서 船舶管理狀態가 부실한 30여척의 船舶의 선주들에게 회원자격을 박탈했던 것처럼⁴⁾ 保險成績

1) 외국해사정보 NO. 894, 해사산업연구소, 동경, 1993. 3. 25.

해운산업정보 NO. 869, 해운산업연구원, 서울, 1993. 3. 15.

2) 海運產業情報 NO. 851, 海運產業研究院, 서울, 1991. 10. 5.

3) 船舶保險料率에 있어서, 노르웨이는 1990년에서 1992년 3년간 200% 增加하고, 스웨덴에서는 1992년 25% 引上되었고, 런던 마켓에서는 1993년도에 25% - 30% 引上되었다.

外國海事情報, NO. 894, 海事情業研究所, 東京, 1993. 3. 25.

外國海事情報, NO. 898, 海事情業研究所, 東京, 1993. 5. 15.

4) 海外保險市場 제12호, 大韓再保險株式會社, 서울, 1994. 3. 1, p. 24

이 불량하고 船舶의 관리상태가 부실한 우리나라 선주들에 대한 保險引受 거절에 대한 問題點이 있다.

5) 불안정한 船舶保險料率은 우리나라 海運產業의 國際競爭力에 심각한 타격을 줄 수 있다는 점.

우리나라에서 500톤이상의 船舶保險料率은 전적으로 海外에 依存하고 있기 때문에, 海外保險社의

주관에 따라 船舶保險料率이 좌지우지되고 있는 실정이다. 예를 들어, UR협상의 타결로 인하여 농산물 수입이 문제가 되고 있듯이, 이러한 현상이 船舶保險市場에서도 충분히 있을 수 있다는 점이다.

참고로 日本船社의 船費構成比率과 우리나라 外航船社의 船費構成比率중 保險料 比率을 보면 日本의 保險料比率은 2.3~3.4%에 비하여, 우리나라의 保險料比率은 1990년에 7.1%, 1991년에 8.5%,

〈표-2〉 우리나라 外航船社의 船費構成比率 (單位：百萬원)

| 科 目 | 1990年 | | 1991年 | | 1992年 | | 1993年 | |
|---------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|
| | 33社 | | 33社 | | 33社 | | 32社 | |
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| 船 員 諸 費 | 137,928 | 23.0 | 162,013 | 24.9 | 182,431 | 19.5 | 191,021 | 24.5 |
| 船 用 品 費 | 44,799 | 7.5 | 45,915 | 7.7 | 56,700 | 6.1 | 56,509 | 7.2 |
| 修 理 費 | 49,137 | 8.2 | 57,672 | 8.8 | 71,700 | 7.7 | 71,220 | 9.1 |
| 保 險 料 | 42,645 | 7.1 | 55,735 | 8.5 | 71,812 | 7.7 | 81,471 | 10.4 |
| 潤 滑 油 費 | 8,359 | 1.4 | 10,963 | 1.7 | 52,567 | 5.6 | 13,510 | 1.7 |
| 償 却 費 | 229,672 | 38.2 | 255,767 | 39.2 | 259,360 | 27.7 | 282,442 | 36.1 |
| 通 信 費 | 2,737 | 0.4 | 3,034 | 0.5 | 3,702 | 0.4 | 4,006 | 0.5 |
| 給 水 費 | 1,136 | 0.2 | 1,704 | 0.3 | 2,559 | 0.3 | 1,568 | 0.2 |
| 其 他 | 83,962 | 14.0 | 54,961 | 8.4 | 233,690 | 25.5 | 79,998 | 10.3 |
| 合 計 | 600,375 | 100 | 651,764 | 100 | 934,521 | 100 | 781,745 | 100 |

자료：社團法人 韓國船主協會, 1993年度 韓國外航海運業經營分析, 1994. 5. 9, p. 18)

〈표-3〉 日本船社의 船費構成比率(1990年) 단위：백만원(%)

| | 會社수 | 선원비 | 소모품비 | 보험료 | 수리비 | 상각비 | 기 타 | 계 |
|-------------|-----|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|
| 중 회 사 | 6 | 9,874 (29.8) | 7,249 (3.6) | 4,662 (2.3) | 14,002 (7.0) | 88,732 (44.2) | 26,207 (13.0) | 200,746 (100) |
| 운 항 주 력 會 社 | 17 | 41,263 (40.6) | 4,283 (4.2) | 3,427 (3.4) | 7,815 (7.7) | 33,114 (32.6) | 11,603 (11.4) | 101,505 (100) |
| 貸 船 주 력 會 社 | 19 | 36,448 (50.1) | 4,010 (5.5) | 2,416 (3.3) | 8,353 (11.5) | 13,080 (18.0) | 8,469 (11.6) | 72,776 (100) |
| 6사 계 | | 77,771 (44.6) | 8,293 (4.7) | 5,843 (3.4) | 16,168 (0.3) | 46,194 (26.5) | 20,072 (11.5) | 174,281 (100) |
| 6사 계 | | 137,585 (36.7) | 15,542 (4.1) | 10,505 (2.8) | 30,190 (8.0) | 134,926 (36.0) | 46,279 (12.3) | 385,027 (100) |

자료：郭倬喚, 船舶保險料率의 自由化問題에 관한 研究, 海運產業研究院, 1992. 12, p. 88

1992년에 7.7%, 1993년에 10.4% 높은 比率을 보이고 있어(표 2,3 참조) 海運産業의 國際競爭에 있어 제약요소로 작용하고 있다.

따라서 이러한 問題點들을 해결하기 위해서는, 船舶保險市場의 開放에 對備한 우리나라 독자적인 船舶保險料率 算定體系를 시급히 구체화하여야 한다고 생각한다.

이와같은 문제의식에서, 본 연구에서는 主要國의 船舶保險料率 算定體系에 대한 比較法的인 研究를 통하여 우리나라 船舶保險料率 算定體系에 대하여 몇가지 方案을 提示하여 우리나라 保險産

業과 海運産業의 國際競爭力 向上에 研究目的을 두고 있다.

第 2 章 우리나라 保險市場의 開放現況과 展望分析

第 1 節 國內 保險市場의 開放과 外國保險會社 國內進出 現況

國內 保險市場의 開放은 1986년 7월 韓·美 通商協商과 外國의 開放要求로 인해 生命保險市場의

外國保險會社 國內進出 現況

〈표-4〉 生命保險會社

(1992. 12. 31 現在)

| 進出形態 | 會社名 | 進出日字 | 投資金額 | 備考 | |
|------|--------------------|----------------------|--------------|---------------------------------|-----------------|
| 合作法人 | 동부애트나 生命保險(美) | 1989. 7. 15 | 200億원 | 애 트 나 (51%) 동 부 (49%) | |
| | 동양베네피트 生命保險(美) | 1989. 7. 15 | 120億원 | 동 양 (51%) 베 네 피 트 (49%) | |
| | 고려씨엠 生命保險(美) | 1990. 10. 15 | 180億원 | 고 려 (50%) C. M. I. (49%) | |
| | 코오롱메트 生命保險(美) | 1989. 8. 17 | 118億원 | 메 트로 폴 리 탄 (51%) 코 오 롱 (49%) | |
| | 삼신올스테이트 生命保險(美) | 1989. 10. 21 | 400億원 | 삼 환 (50%) 올 스 테 이 트 (49%) | |
| | 영풍매뉴라이프 生命保險(카) | 1990. 12. 28 | 100億원 | 영 풍 (50%) 메 뉴 라 이 프 (50%) | |
| | 고합뉴욕 生命保險(美) | 1992. 12. 2 本 許 可 | 65億원 | 뉴 욕 (51%) 고 합 (41%) | |
| | 子 會 社 | 한국프루덴샬 生命保險(美) | 1990. 12. 17 | 200億원 | 프 루 덴 샬 (100%) |
| | | 네델란드 生命保險(네) | 1991. 11. 18 | 200億원 | 네 델 란 드 (100%) |
| | | 프랑스 生命保險(프) | 1992. 8. 26 | 100億원 | A. G. F. (100%) |
| 支 店 | LINA 生命保險(美) | 1987. 4. 23 | 42億원 | - | |
| | ALICO 生命保險(美) | 1987. 7. 27 | 50億원 | - | |

〈표-5〉 損害保險 會社

(1992. 12. 31 現在)

| 進出形態 | 會社名 | 進出日字 | 投資金額 | 備考 |
|------|-------------------------|--------------|----------|-------------|
| 支店 | A. H. A(美) | 1968. 4. 24 | 20億원 | |
| | CIGNA(美) | 1968. 5. 15 | 10億원 | |
| | VIGILANT(美) | 1992. 7. 27 | 30億원 | |
| 合作投資 | ROYAL(英) | 1977. 8. 2 | 2,664百萬元 | 동양화재(17.8%) |
| | 東京海上(日) | 1979. 10. 8 | 2,639百萬元 | 고려화재(12.9%) |
| | CONTINENTAL(美) | 1980. 3. 5 | 655百萬元 | 제일화재(14.3%) |
| | 東京海上(日) | 1976. 9. 17 | | |
| | 住友海上(日) | 1978. 3. 1 | | |
| | 大正海上(日) | 1978. 3. 1 | | |
| | Sedgwick(英) | 1986. 4. 4 | | |
| | A & A(美) | 1986. 10. 30 | | |
| | A. G. F(프) | 1988. 2. 19 | | |
| | Commercial Union(英) | 1988. 12. 31 | | |
| | Guy Carpenter(美) | 1988. 12. 31 | | |
| | Munican Re(獨) | 1988. 12. 31 | | |
| | Bain Clarkson(英) | 1990. 12. 14 | | |
| | Winterthur(스) | 1990. 12. 14 | | |
| | S. A. F. R(프) | 1990. 12. 14 | | |
| | Egale Star(英) | 1991. 4. 17 | | |
| | Willis Faber & Dumas(英) | 1991. 4. 17 | | |

진입장벽을 완화하고 國外 生保社의 설립과 진입을 허용하게 됨에 따라 1987년 4월 23일 美國의 生命保險會社인 LINA社가 처음으로 지점형태로 國內市場에 참여하게 된 것이 우리나라 保險市場 開放의 시초가 되었다.

그후 1988년 12월에는 美國의 Broker제도에 대한 開放壓력을 완화하기 위하여 「外國 保險仲介會社등에 대한 대리점 허가기준」을 마련하게 되었으며, 1992년 6월에는 1991년 11월의 UR協商을 통한 포괄적인 自由化 요구에 따라 「保險市場開放 현안에 대한 自由化 方案」을 마련하게 되었다. 그리고 同自由化 方案에 따라 1992년 8월에는 外國保險社의 부동산투자와 生·損保協會의 정회원 가입이

허용되었다.⁵⁾

이와 같은 保險市場의 開放의 흐름에 따라 1992년 12월 31일까지 우리나라에 진출한 生命保險會社와 損害保險會社의 現況은 〈표-4〉, 〈표-5〉와 같다.⁶⁾

第2節 UR最終協定文의 保險關聯條項

1986년 9월 Punte del Este 宣言에서 시작된 우루과이 라운드 多者間 貿易協商(Multilateral Trade Negotiations)이 1993년 12월 15일 제네바에서 「UR最終 協定文」(Final Act Embodying the results of the Uruguay round of Multilateral

5) 池範夏, 市場開放에 따른 生保 Marketing상의 影響, 한국보험학회, 1994. 2. 25, p. 19

6) 保險監督院, UR협상과 EC통합진전과 보험시장개방에 대한 대응, 1993. 2, pp. 5~6

Trade Negotiations)을 탄생시켰다.

世界貿易秩序를 단계적으로 自由化하고 더욱 活性化한다는 目標아래, 物品貿易에 農産物·纖維·貿易關聯 投資를 추가하고, 「서비스貿易에 관한 一般協定」(GATS)과 「知的所有權에 관한 協定」(TRIPS)을 새로 체결한 것이 그 내용이다. 이러한 UR協商妥結에 따라 앞으로 117개 GATT회원국들이 승인절차를 마치면 GATT는 WTO로 개편될 것이며, 각료회의가 발효일자(1995. 7. 1 예정)를 합의하면 새 貿易秩序가 전개된다.

最終協定文 中 保險關聯條項은 서비스貿易에 관한 一般協정(GATS)에 포함되어 있는데, 그 내용은 다음과 같다.⁷⁾

金融서비스에 관한 合意書(Understanding on Commitments in Financial Services, MDD-7(e))에서는 각국의 양허안 범주내에서 다음과 같은 國境貿易(Cross-border Trade)은 허용되어야 한다고 규정하고 있다.

- (a) Maritime Shipping
- (b) Commercial Aviation
- (c) Space launching and freight
- (d) Goods in international transit
- (e) Reinsurance and retrocession(再保險·再再保險)
- (f) Service auxiliary to insurance(保險關聯서비스 : 자문, 보험수리, 위험관리, 손해사정)

따라서 이러한 UR最終協定文을 분석하여 볼때, 향후 우리나라 船舶保險市場의 開放은 불가피한 것으로 전망된다.

第 3 章 損害保險의 料率算定の 原理에 관한 理論的 考察

第 1 節 料率算定の 目的

料率算定(rate making)은 保險會社가 해야 할 가

장 중요한 업무 중 하나이다. 만약 料率이 너무 낮으면 保險會社는 營業손실 또는 인수손실을 보게 되며 지급불능의 상태를 초래할 수도 있다. 반면에 料率이 너무 높으면 保險會社는 더 낮은 料率을 제시하는 다른 경쟁회사에게 계약을 빼앗기게 될 수도 있기 때문이다. 따라서 料率算定の 목적은 적절한 價格體制를 형성하는데 있다. 또한 料率算定の 목적은 이러한 料率算定の 기본목적외에 정부의 규제적 성격을 띤 목적과 사업적 성격을 띤 목적으로 나눌 수 있는데 그 내용은 다음과 같다.⁸⁾

1) 정부의 규제적 목적

① 適正性(Adequate)

George E. Rejda는 그의 저서 “Principles of Insurance”에서 適正性을 “This means the rates charged by insurers should be high enough to pay all losses and expenses”라고 규정하고 있고, Mehr와 Cammack는 그의 共著 “Principles of Insurance”에서 適正性을 “An Insurance rate must be high enough to cover all losses and to pay all reasonable expenses associated with the insurer’s operation”이라고 규정하고 있다.⁹⁾

따라서 이들이 정의하는 料率의 적정성은 “모든 손해와 경비를 보상하는데 충분해야 한다”는 것이다.

즉 이들의 정의는 保險會社 간의 무책임한 料率競爭을 방지하여 保險會社들이 지불 불능 사태에 빠지지 않도록 예방하기 위하여 마련된 것이라고 볼 수 있다. 그러나 料率이 적정하다 하여 지불 불능 사태가 발생하지 않는다는 보장은 없다. 왜냐하면 保險會社의 경영에는 투자의 미숙 등 많은 다른 재정적 붕괴요인이 있기 때문이다. 그러나 부적절한 料率이 장기간 지속된다면 결국에는 지불 불능의 사태가 발생하게 되어, 다수의 保險契約者에게 피해가 미치게 될 것을 정부가 미리 규

7) 朴恩會, UR最終協定文의 保險條項과 우리의 對應戰略, 韓國保險學會, 1994. 2, p. 8.

8) George E. Rejda. Principles of Insurance 3rd ed., Scott, Foresman and Company, Glenview, Illinois, 1989, p. 556.

9) Robert I. Mehr and Emerson Cammack, Principles of Insurance, Richard D. Irwin, 5th ed., 1972, p. 642.

제한 것이라고 볼 수 있다.

② 非過度性(Not Excessive)

保險料率의 算定은 專門家에 의한 專門的知識이 驅使되기 때문에 一般契約者의 理解力水準을 넘는 것이 通常이다. 이러한 특성때문에 不適切한 統計資料나 會計資料를 사용하고 지나친 安全率을 加算해서 不當하게 높은 保險料率을 算定하는 事例가 있었다. 이것은 保險事業의 公共性을 지나치게 惡用하는 營利主義라는 批判을 받는 理由가 되고 있다.

保險料率의 算定에 있어서 어떠한 統計를 사용했는가, 豫定罹災率이나 豫定事業比率이 公表되지 않는 경우에는 大體的으로 保險料率이 높을 것이라는 不信을 산다. 保險企業은 保險料率算定의 基礎가 된 統計나 資料를 公表함과 同時에 保險契約者의 專門知識이 비약한 점을 틈타 不當하게 높은 料率을 사용해서는 안된다는 것이 保險先進國에 있어서의 추세이다. 保險料率은 公正妥當해야 되고 지나치게 높아서는 안된다. 이것이 Not Excessive의 原則 즉 高料率禁止의 原則 또는 非過度性의 原則이라 한다.¹⁰⁾

또한 George E. Rejda는 前掲書에서 “Not Excessive”의 정의를 “This means that the rate should not be so high that policyholders are paying more than the actual value of their protection”라고 내리고 있다.¹¹⁾

③ 公正性(Not Unfairly Discriminatory)

公正性에 대한 정의는 保險契約者에게 保險料率의 적용에 있어서 “공정해야 한다(not unfairly discriminatory)”는 점이다.

예를 들어, 도시에 살고 있는 자동차 소유자들은 시골에 살고 있는 자동차 소유자들보다 더 높은 料率을 부담하고 있다. 그 이유는 경험상 도시의 운전자들에게 더 많은 사고가 발생하기 때문이다. 근로자 배상책임보험에서도 경험상 굴뚝 등의 수리공들은 일반 사무직원들보다 중상을 입을 확률

이 더욱 높으므로 사무직보다 料率이 더 높다. 등급 간의 料率 차이가 정확하게 손해 발생 위험의 차이를 반영한다면 그것은 공정하며 적정한 것으로 볼 수 있다.¹²⁾

2) 사업적 목적

① 單純性(Simplicity)

保險料率制度는 위에서 言及한바 있는 基本原則에 기초한 算定을 해야되고 同時에 單純性을 지나야 된다. 料率體系의 單純化는 保險販賣員들에게 取扱容易性을 준다는 長點이 되고 또 保險消費者에게도 保險商品의 價格을 쉽게 理解시킬 수 있다는 점에서도 필요한 要件이라고 할 수 있다.

② 安定性(Stability)

料率의 安定性은 保險契約者의 側面에서도 必要하다. 만약 保險料率이 끊임없이 變動되거나 갑자기 改正된다면 상당한 混亂이 惹起되고 保險契約者 등 消費者로부터도 不信을 받게 될것이다.

따라서 이와같은 保險料率의 安定性을 維持하기 위해 巨大損失(Catastrophe loss) 危險을 擔保危險에서 除外하거나 料率算定時에 信賴係數(Credibility factors)를 活用하는 등의 方法을 採擇하고 있다. 이 밖에도 保險料率의 算定에 사용하는 統計를 長期間 蓄積된 것으로 하는 경우 등도 安定性을 도모하려는 方法의 하나로 알려지고 있다.

③ 適應性(Responsiveness)

料率算定의 基本目的은 料率이 適正(adequate)한데 있음으로 當初 豫想했던 豫定損害率이 월등히 낮아진 경우에는 保險料率을 引上 또는 引下해서 均衡을 잃은 適正性을 되찾아야 하는데, 이것을 保險料率의 適應性이라 한다. 우리나라의 경우 火災保險分野에서는 料率을 引下하는 추세에 있고 自動車保險分野에서는 交通事故率의 增加와 物價 昂騰에 따른 醫療酬價, 車輛修理酬價의 上昇 등 要因으로 料率의 引上이 되풀이 되는 惡循環을 겪고 있는 것도 保險料率의 適應性에 構造的 缺陷을 지니고 있기 때문이다. 특히 家計性 大家保險의

10) 姜元熙, 損害保險論, 保險監督院, 1991. 3, pp. 61~62.

11) George E. Rejda, *ibid.*, p. 556.

12) 김억현·김주동(譯), 保險會社 經營論, 教保文庫, 1992. 12, p. 402.

경우에는 保險料率의 引上要因이 있다고 하더라도 消費者에 미치는 영향때문에 適時에 引上할 수 없는 것이 現實이다. 따라서 損害保險料率의 算定에 있어서는 適應性을 고려한 決定이 重要하다고 하겠다.

④ 損失豫防促進(Encourage loss prevention)

損失豫防은 保險產業뿐만 아니라 社會의으로도 重要的한 것으로 認識되고 있다. 一般的으로 損害豫防에는 損害發生의 減少 즉 損害豫防(loss prevention)과 發生된 損害의 輕減(loss reduction)業務 등 모든 活動이 포함된다. 事故發生으로 財物을 減失시킬 경우 保險加入者는 保險에의 轉嫁로 個人의 負擔은 輕減되지만 全體의으로는 社會에 그 負擔을 轉嫁시키기도 하기 때문에 損害豫防의 促進策은 同 負擔을 最少化시키는 것이다.

損害豫防은 保險業界로 하여금 料率을 여유있게 維持해주고 收益을 安定시키기 때문에 重要하며 따라서 料率算定은 事故防止를 권장하도록 設計하는 것이 理想的이다.

이상과 같이 損害豫防을 促進시키기 위한 保險料率 算定의 方法은 스프링클러장치나 火災消火設備을 갖춘 경우에는 保險料를 割引하는 火災保險에서 볼 수 있다. 마찬가지로 다른 保險種目에서도 損害防止施設에 따라 保險料率을 割引하는 制度를 導入하는 事例가 많다.¹³⁾

第2節 料率算定의 方法

料率算定方法은 크게 세 가지로 나눌 수 있다. 즉 判斷料率方法(Judgement rating method), 級別料率方法(Manual rating method) 그리고 成果料率方法(Merit rating method)이다.

1) 判斷料率方法(Judgement rating method)

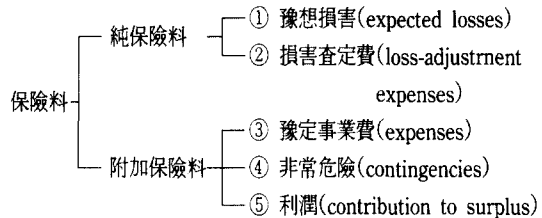
個別料率方法(Individual rating method)이라고도 하는 判斷料率方法(Judgement rating method)은 전적으로 개인적인 料率算定方法을 말한다. 각 위험은 料率을 算定하는 사람의 判斷力에 의해 평가되고, 기 정립된 위험의 분류, 항목, 공식등을

고려하지는 않는다. 이와 같은 料率算定方法은 비 과학적이긴 하지만 海上保險이나 기타 믿을 만한 통계가 없는 保險에서는 아직도 이 방식이 사용되고 있다. 그리고 Judgement rating method는 料率算定者들이 위험을 평가할 때 기초 통계를 자주 사용함으로 전적으로 비과학적이라고는 할 수 없는 料率算定方法이다.

2) 級別料率方法(Manual rating method)

Class rating method라고 불리우는 Manual rating method는 각 危險集團(group of similar exposures)의 經驗損害率(experience loss ratio)을 기준으로 算出되는데, 構成은 純保險料(pure premium)와 附加保險料(loading)로 되어 있다. 이를 다시 細分하면 <표-6>과 같다.

<표-6> 保險料의 構成



級別料率을 算出하기 위해서는 2가지 方式을 사용할 수 있는데 그 하나가 純保險料方式(pure premium method)이고, 또 하나가 損害率方式(loss ratio method)이다.

(1) 純保險料方式(Pure-Premium Method)

이 方式은 다음 公式에 의하여 純保險料를 算出하게 된다.

$$\text{純保險料} = \frac{\text{實際損害(incurring losses)}}{\text{危險物件의 數(number of exposure units)}}$$

(2) 損害率方式(Loss Ratio Method)

이 方式은 過去 5年間 또는 그 以上の 期間중 平均實際損害率을 算出하여 이를 豫定損害率과 一致시키기 위한 料率調整比率을 求하는 것을 말한다.

13) 姜元熙, 前揭書, p. 63.

예컨대 우리나라 船舶保險의 1976 80(5年間)의 平均實際損害率은 116% 인바 가령 豫定損害率을 85%로, 安全值를 60%로 假想하여 料率調整比率을 算出하면 다음과 같다.¹⁴⁾

$$RM = \left(\frac{116\%}{85\%} - 1.00 \right) \times 0.60 = 21.9\% (+)$$

즉 21.9%의 料率引上이 必要하다는 것이다.

위의 공식은 Mehr and Commack의 損害率 공식¹⁵⁾,

$$\text{즉 } RM = \left(\frac{A}{E} - 100 \right) \times C \text{로서,}$$

RM = Rate Modification Percentage

A = Actual Loss(Ratio)

E = Expected Loss(Rotio)

C = Credibility Factor이다.

3) 成果料率方法(Merit rating method)

Modification rating method(調整料率方法)이라고도 부르는 Merit rating method는 被保險者의 과거성적, 보험기간에 대한 실제결과 또는 예상결과를 기초로 하여 동일 위험군(same classification) 내의 被保險者에게 상이한 料率을 부과하는 料率算定制度이다. 이 制度의 目的을 平均損害率보다 낮은 損害率의 被保險者에게는 料率을 인하 적용하고, 반대로 平均損害率보다 높은 損害率의 被保險者에게는 料率을 인상 적용함으로써 공정성을 달성하자는 것이다.

이러한 成果料率方法에는, 豫定料率方法(schedule rating method), 經驗料率方法(experience rating method) 및 遡及料率方法(retrospective rating method)이 있다. 이들 세가지 料率制度는 두가지 目的이 있는데 첫째는 損害防止를 勸奨하고 둘째는 被保險者의 損害危險度에 符合한 最適의 料率을 부과하는데 있다. 成果料率制度는 주로 勸災保險과 賠償責任保險에서 사용되고 있다.

豫定料率方法(Schedule rating method)은 被保險者의 防災計劃이나 實績 등을 參酌한 Underwriter의 評價에 따라 割引 割増을 하는 것이며, 經驗料率方法(experience rating)은 豫定料率方法보다 좀 더 公式化(formal)된 方式으로 割引 割増을 計算한다. 經驗料率方法은 被保險者의 損害率을 參酌하여 決定하는데 大體의으로 3年間の 實績을 單位로 適用하고 있다.

그리고 遡及料率方法은 두 가지 면에서 經驗料率方法과 비슷하다. 즉 料率의 割増과 割引을 確定된 公式에 따라 算定한다는 점과 그 適用率은 實際損害를 근거로 하고 있다는 점이다. 그러나 適用되는 期間은 經驗料率方法과 다르다. 즉 遡及料率方法에서는 정해진 保險期間의 最終保險料(final premium)를 같은 保險期間동안의 損害를 근거로 算定하기 때문에 經驗料率方法에서와 같이 過去期間을 기초로 하지않는 점이 다르다.

第 4 章 船舶保險의 保險料率 算定方式과 主要國의 船舶保險料率 算定體系

第 1 節 船舶保險의 保險料率 算定方式

1) 新契約의 料率算定

① 全損保險料와 分損保險料

i) 全損保險料

선박의 종류, 항해구역, 선박톤수, 선령, 선박관리상태등을 참작하여 과거의 경험통계에 의해 특정선박이나 선단의 全損保險料率을 정하여 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 지급액을 同期間 중의 保險金額으로 나누어 算定하는데, 대상에 따라 특정선박별 全損保險料率, 선주별 全損保險料率, 全市場 全損保險料率(market total loss rate)등으로 구분된다. 全損保險料 算定時 주의해야 할 점은 保險價額이 市場價額에 비하여 낮을 때에는 推定 全損의 발생가능성이 높고, 保險價額이 市場價額

14) 朴恩會, 損害保險의 價額과 原價에 관한 考察, 保險學會誌, 第18輯, 韓國保險學會, 1981. 6, p. 60.

15) Mehr and Commack, *ibid.*, p. 647.

에 비하여 높을 때에는 被保險者의 도덕적 위험(moral risk)이 있을 수 있기 때문에 保險價額의 적정한 算定이 중요하다.

ii) 分損保險料

全損保險料와 마찬가지로 선박형태, 항해구역, 선령, 噸수가 비슷한 선박에 대해 全損 이외의 손해로 지급된 과거의 경험통계에 의해 산출하는데, 噸당 일정금액을 곱하여 산출한다. 참고로 영국에서 알려져 있는 과거 20년간의 全損率과 分損率의 통계를 보면 <표-6>과 같다.¹⁶⁾

<표-6> 영국의 과거 20년간의 全損率과 分損率

| 손해의 종류 | | 손 해 율 |
|--------|--------------|--------|
| 전 손 | | 20~30% |
| 분손 | 단독해손(수리비) | 50~60% |
| | 공동해손 | 5~10% |
| | 구조비 및 손해방지비용 | 5~10% |
| | 충돌손해배상금 | 5~15% |

② Per/Ton. Per/value 방식

이 방식은 신규계약선이나 새로운 type의 선박의 保險料率을 결정할 때 주로 쓰이는 방식이며, 항해구역이외의 항행등에 대한 割増保險料 算定時에도 국제적으로 주로 채용되는 방식이다.¹⁷⁾

이 방식은 全損에 應對해야하는 保險料를 비율로 표시하고(全損率), 이것을 保險價額에 곱해서 얻은 保險料(Per Value Premium)와 噸당 얼마라고 일정금액으로 나타내어진 全損이외의 손해에 應對해야하는 保險料(Per Ton Premium) 합한 것을 가지고 總保險料로 하고, 이것에 대한 保險價額에 대한 비율을 適用料率이라고 하는 것이다.

예를 들어 5만중량톤의 선박에 대하여 Per Ton을 500원, Per Value를 0.375%로 한 경우, 본선이 25억원에 補補된 경우의 料率은 다음 식에 의해 1.375%가 된다.

$$\begin{aligned} \text{ex) Per Ton Premium } & \text{₩}500 \times 50,000\text{Tons} = \text{₩}25,000,000 \\ \text{Per Value premium } & \text{₩}2,500,000,000 \times 0.375\% = \text{₩}9,375,000 \\ & \text{합계 } \text{₩}34,375,000 \\ & \text{₩}34,375,000 \div \text{₩}2,500,000,000 = 1.375\% \end{aligned}$$

이 방식에 있어서는 Per Value Premium은 全損發生率에 따른 비율(全損率)로서 나타나고, 이것은 保險價額의 고 저에 의하여 좌우되지 않는다.

한편 全損이외의 손해에 대한 保險料는 噸당 일정금액이 고정되어 있고, 항상 일정한 액수가 확보되게 된다.

$$\begin{aligned} \text{Per Ton Premium } & \text{₩}500 \times 50,000\text{Tons} = \text{₩}25,000,000 \text{ (불변)} \\ \text{Per Value Premium } & \text{₩}2,000,000,000 \times 0.375\% \text{ (불변)} = 7,500,000 \\ & \text{합계 } \text{₩}32,500,000 \\ & \text{₩}32,500,000 \div \text{₩}2,000,000,000 = 1.625\% \end{aligned}$$

이와 같은 保險料와 保險價額의 관계를 수식으로 나타내면, 다음과 같은 2원 1차방정식이 된다.

$$P : rV + pt$$

P : 保險料 V : 保險價額 r : 全損率(정수)

p : 噸당分損保險料(정수) t : 噸수(정수)

즉 保險料는 保險價額의 증감에 정비례하는 부분과 保險價額의 증감에 관계없이 일정한 부분으로 되어 있는 것을 알 수 있다. 또한 保險料率에 대하여 보면, 이것은 保險料率을 保險價額으로 나눈 것이므로 상기 방정식으로부터

$$\frac{P}{V} = r + \frac{pt}{V}$$

가 되고, 保險價額에 관계없이 일정한 부분(全損率)과 保險價額에 반비례하는 부분(分損率)으로 되어 있는 것을 알 수가 있다.

또한 이 방정식은 全損이외의 손해에 應對해야하는 保險料를 噸당 얼마라고 하는 금액으로 표시하고 있는 특색이 있다. 이 숫자는 말하자면 噸당 예정손해액이고, 분손부분에 대하여 원가라고 말할 수 있다. 이것을 噸으로 표시하는 것에 의해서, 과거의 실적손해액을 補補 噸수로 나눈 것과 쉽게

16) 金政秀, 海上保險論—理論과 實際—, 博英社, 1989, p. 726.

17) 東京海上火災保險株式會社, 損害保險實務講座 第3卷 船舶保險, 有斐閣, 東京, 1983. 6, p. 192.

비교할 수 있고, 따라서 그의 숫자의 수정도 하기 쉽고, 또한 타선과 料率水準을 비교할 수 있는 잇점도 있다.

2) 更新契約의 料率算定

船舶保險의 料率は 불변의 것이 아니라 필요나 제반여건에 따라 변할 수 있는 것이며, 통상적으로 1년을 滿期로 하여 체결하는 船舶保險계약은 契約更新時에 선주나 선박관리자의 과거의 실적에 따라 更新料率의 결정에 절대적인 영향을 미친다.

런던保險市場에서는 로이드保險者協會(Lloyd's Underwriters Association)와 런던保險者協會(Institute of London Underwriters)의 회원들로 구성된 合同船舶委員會(Joint Hull Committee)가 마련한 合同船舶保險指針書(Joint Hull Understandings)를 船舶保險更新料率 算定을 위한 實務指針으로 삼고 있는데 合同船舶委員會(Joint Hull Committee)에서 작성하는 更新料率算定指針은 船舶保險의 갱신시 인수를 위한 기본구도를 제공하며 주요내용으로는 다음과 같다.(J. J. U 1992기준)¹⁸⁾

1. 적용범위

모든 국가의 원보험 및 재보험거래에 적용

[적용제외]

- (a) 가액이 US\$500,000이하의 선박
- (b) TLO SC/SL 이하를 담보하는 증권
- (c) 요트

2. 갱신(Renewals)

- 제1선의 위험개시이전 2개월내에 리더와 협상해야 할 것을 규정
- 보험기간은 12개월이하
- Category구분 : Singleton, Category 1-4

3. 갱신조건협상(Negotiation of Renewal Terms)

「New Standard Form for Submission of Figures」 사용

- (a) Deductibles : 수리비 인상요인을 고려하여 공제금액수준을 재고
- (b) supplementary Clauses : 인수조건 및 동조항의 효과를 검토할 것을 규정

(c) Outstanding Claims : 미지급보험금의 중요성강조

(d) Values : 保險價額과 선비협정적용에 주의할 것을 규정

(e) Classification of Vessels : 선급에 대한 면밀한 검사와 선급약관의 보완

(f) The effect of Current Rating Levels on Joint Hull Statistics 통계에 대한 역사적 효과를 강조

4. 통계의 제출(Submission of Figures)

지급보험금 치 미지급보험금의 날짜가 통계양식에 나타나야 하며, 통계의 제출은 선단 제1선의 위험개시 2개월전에 표준양식(Standard Form for Sunmission)에 의거 작성 제출되어야 할 것을 규정

5. 선가의 증액(Increases in Values)

증액시의 선령 기 준

- (a) 1-14년 分損料率 1/3, 全損料率 2/3
- (b) 15년이상 슬립상 料率(Slip rate)

6. 선가의 감액(Decreases in Value)

全損料率의 100% 적용

7. 선택(Options)

모든 옵션은 위험인수이전에 리더에게 고지되어야 할 것을 규정

8. 신규선박(New and Acquired Vessels)

料率산출을 위해 슬립상 최종선박의 만료일에 앞서 선단의 리더에게 제출할 것을 규정

9. 위험의 개시(Attachment of Risk)

신규로 위험이 개시하는 제1선은 리더의 위험인수 3개월내에 부보되어야 하며, 나머지선박들은 料率算定을 위해 제1선의 위험개시로부터 12개월내에 선단리더에게 제출될 것을 규정

10. 선비규정(Disbursements Agreements)

선비보험에 대한 제반사항을 규정

11. 항해담보(Trading Warranties)

항해지역의 축소에 따른 保險料환급 및 확대에 따른 追加保險料를 규정

18) 保險開發院, 主要國의 海上保險料率, 1994. 2, pp. IV 25~27.

12. 휴향환급(Laying-up Returns)

휴향환급에 대한 제반사항을 규정

13. 저당권담보(Mortgagee)

별도증권으로써의 저당권담보에 대해 규정

14. 내항성인정(Seaworthiness Admitted)

명시담보로써의 내항성담보에 대해 규정

15. P & I 위험

P & I 위험에 대하여는 별도의 증권으로 담보합을 규정

16. 전쟁위험(War risks)

선채기간보험(H & M Policy)에서 War Exclusion Clause를 삭제할 수 없음을 규정

17. 포괄보험(Package Insurance)

포괄보험에서 선채保險料부분은 J. H. U의 규정에 따라 별도로 협의되어야 함을 규정

3) 戰爭 및 同盟罷業料率

戰爭 및 同盟罷業保險料率은 두 가지 위험을 일괄한 料率로 세계 각국이 모두 런던의 戰爭保險料率委員會(War Risks Rating Committee)가 결정하는 料率을 적용하고 있다. 이는 이 料率이 가장 권위 있는 料率로 되어 있을 뿐만 아니라, 保險者가 인수한 계약을 해외에 재보험하기 위해서는 이 料率에 따르지 않으면 再檢討의 出再가 어렵기 때문이다.

이 料率에는 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 國際情勢나 政治情勢에 따라 수시로 변동되고 그 폭도 대단히 넓다. 또한 特別料率은 언제 변할지 모르는 성질의 料率이므로 current rate라고 표시되든가, 구체적으로 숫자를 표시한다 하여도 'obtaining as of this date'라고 부기함으로써 변동하는 사정을 명백히 하고 있다.

최근의 전쟁위험항해담보는 다음과 같다.¹⁹⁾

1. 이 보험은 세계전지역을 담보한다. 그러나 담보된 선박이 아래와 같이 설정된 항해제한구역(Current Exclusion)에 열거된 어떤 국가의 영해나

장소(통지일 현재 그러한 국가나 장소의 일부를 구성하고 있는 항구지역포함. 그러나 그 지역은 통지일 이후에도 통보될 수 있음.)를 항해하거나 이로할 경우 혹은 그 곳에 있을 경우 해당 保險者의 판단으로 追加保險料가 징수된다. 그러한 항해나 이로에 관한 정보는 가능한 빨리 保險者에게 통보되어야 하고 사전 통보가 없었음을 이유로 이 보험이 제공하는 담보에 변경이 발생하지는 않는다. 被保險者가 제한구역을 항해접근하거나 제한구역내에 있는 선박의 담보를 중지하고자 하는 경우에는 그 항해나 이로, 기간개시 전에 그 사실을 保險者에게 통보하여야 하며 보험의 복원여부 및 복원조건은 保險者의 재량에 따른다.

2. 현행항해제한구역

- (A) 북위 24도 이북의 오만만을 포함한 페르시아만, 아라비아만과 그 인접 수역
- (B) 앙골라(Cabinda 포함)
- (C) 이스라엘
- (D) 레바논
- (E) 시리아
- (F) 리비아(Sidra만 및 Sirte만 포함)
- (G) 이디오피아
- (H) 아카바만 및 사우디 아라비아의 홍해연안
- (I) 소말리아
- (J) 슬로베니아를 제외한 유고 공화국의 전 지역
- (K) 자이레
- (L) 리베이라
- (M) 조지아
- (N) 하이티

1993년 11월 16일 그리니치 천문대 기준 00시 01분(00.01 Hours G. M. T)부터 시행한다.

선박이 제한구역으로 항해하려고 하는 경우 被保險者는 해당 지역에서 7일 동안을 담보하기 위해 그 항해 7일 내에 합의된 追加保險料로 담보계속신청을 하여야 한다. 신청하에 이 기간의 연장도

19) 保險開發院, 前掲書, pp. IV 55~56.

가능하며 이때는 관련위험에 따라 保險料率에 재평가된다.

第 2 節 主要國의 船舶保險料率 算定體系

1) 영국의 船舶保險料率 算定方式

영국은 船舶保險料率에 관한 규정이나 협정은 없고, 다만 船舶保險料率 算定에 관한 지침(Guide)은 있으나 이 지침도 Underwriter가 과거 경험을 통하여 얻은 것이기 때문에 保險料 算定은 경험이 많은 Leading Underwriter에 의존하고 있는 실정이다. 그러나 Leading Underwriter도 船舶保險料率 算定時에는 그들 나름대로의 경험을 통하여 얻은 지식과 판단력으로 船舶保險料率算定時 고려사항인 선박의 톤수, 선령, 선박의 국적, 선급, 자동화와 안전설비의 정도, 선주, 선박운항관리자, 보험조건, 보험기간, 항행구역, 保險價額, 保險金額, 保險成績등을 고려하여 料率算定 기준을 마련하여 적용하고 있고, 船舶保險료의 구성은 全損保險料와 分損保險料를 각각 算定하여 이 두 保險料를 합하여 船舶保險料를 算定하는 Per/Ton, Per/Value방식을 택하고 있다.

2) 일본의 船舶保險料率 算定方式

일본에 있어서 料率算定方式은 戰前, 戰中에 있어서는 船舶保險協同會 및 船舶保險統制會에 의해서, 업계에 協定料率方式이 실시되었지만, 戰後 1951년부터는 認可料率方式이 되고, 이 방식은 1962년 3월까지 계속되었다. 원래 이 방식은 「損害保險料率算定會」에 의해서 작성된 料率算定方式이고, 대장성의 인가를 받아 공포되고 算定會의 회원으로 있는 保險會社는 이의 遵守義務를 부담하고 이러한 料率을 받아들이고 있었다.

당시의 「損害保險料率算定會」의 料率算定方式의 주된 내용은 다음과 같았다.

① 선종, 선형별로 基本價額과 基本料率을 설정하고, 基本料率을 이등분하여 각각의 全損率, 分損率로 한다.

② 현실의 保險價額이 基本價額과 다를 경우에

는, 그 비율에 있어서 分損率을 조정한다(따라서, 分損保險料는 保險價額이 변동되더라도 같은 금액이 된다.)

③ 최종적으로 全損率, 分損率을 합산한 料率에 대해서는 선령, 항행구역, 소속선대의 Volume, 保險成績등에 의해 조정된다.

그러나 그후 일본해운의 눈부신 발전과 선박의 다양화, 그리고 선대간의 격차의 확대등으로 인하여 認可料率方式이 지니고 있는 획일성과 경직성이 문제가 되어 1962년 日本船舶保險聯盟의 탄생과 함께 船舶保險料率 算定方式이 認可料率方式에서 協定料率方式으로 바뀌면서 오늘에 이르고 있다.

현재의 協定料率方式에서, 船舶保險料率의 算定方式은 tariff방식은 아니지만 認可料率方式 당시의 방식을 계승하고 있다고 말할 수 있다.

이 산출방식을 수식화하면,

$$R=r_1+r_2 \times \frac{v}{V} \text{이다.}$$

여기에서 R: 適正料率

r: 基本料率(r₁: 全損率, r₂: 分損率

V: 保險價額 v: 基本價額이다.

이것을 保險料(P)와 保險價額(V)의 관계로 바꿔놓으면, 保險料(P)는 料率(R)과 保險價額(V)를 곱하는 것이므로 $P=r_1V+r_2v$ 가 된다.

이는 保險料(P)와 保險價額(V)를 변수로 하는 2원 1차방정식이 되므로 保險料가 保險價額의 크기에 비례하여 증감되는 부분과 保險價額의 크기에 관계없이 정액인 부분의 조합으로 나타난다. 따라서 이 방식도 앞서 설명한 Per/Ton, Per/Value 방식의 변형인 것을 알 수 있다.

따라서 일본의 船舶保險料率 算定方式은 변형된 Per/Ton, Per/Value 방식이지만, 實際 料率의 현상을 海外保險市場과 비교하면, 다음과 같은 특색을 지니고 있다.²⁰⁾

① 日本船主協會와의 交渉

매년 계약에 적용하는 料率은 日本船主協會와

20) 東京海上火災保險株式會社, 前掲書, p. 195.

日本船舶保險聯盟과의 매년 행해지는 交渉에 의해서 양자 합의에 의해서 결정된다.

또한 개개의 계약에 적용되는 料率은 개개의 船主와 元受保險社간의 절충에 의해서 결정된다.

② 一般商船 全體의 保險成績에 대한 考慮

일본에서는 개별 fleet의 保險成績외에 각종 統計資料에 기초하여 일반상선 전체 및 선종·선형별 등의 保險成績과 그의 동향을 충분히 고려해서 料率을 산출한다.

③ 급격한 料率調整의 回避

保險成績등에 의하여 料率의 조성이 필요한 경우, 전년도의 料率水準과 비교하여 급격한 조정을 피하고 引上·引下 어느쪽의 경우에도 점진적인 조정을 행한다는 것을 기본방침으로 하고 있다.

이것은 선주에게 있어서 保險料의 부담이 급격히 변동하는 것은 경영상 바람직하지 않는 것이고, 또한 보험회사에 있어서도 지속적인 거래를 전제로 하는 한, 이런 방침에 협력해야한다고 생각되기 때문이다.

④ 低料率水準

日本の 料率水準은 과거의 保險成績이 대체로 양호했다는 것 및 海外再保險者로부터의 料率引上 요구에 대하여 日本 保險會社들의 擔保力의 증강을 통하여 일본의 독자성을 유지할 수 있었다는 것들에 의해서 현재 대형선을 중심으로한 선박에 관해서는 海外의 料率水準보다도 낮은 수준이다.

3) 우리나라의 船舶保險料率 算定方式

① 韓國損害保險料率算定會

韓國損害保險料率算定會는 1983年 12月 12日 財務部長官의 法人設立認可를 받아 同年 12月 16日 法院에 法人設立 登記를 마침으로써 正式으로 設立되었으며, 同年 12月 21日에 創立記念式을 갖고 業務를 開始하였는데 주요업무내용과 算定對象 보험종목을 보면 다음과 같다.²¹⁾

1) 主要業務內容

損害保險業界의 健全한 發展을 圖謀하고 保險契約者들의 利益을 保護하기 위하여 公正한 保險料

率을 算定하고 이와 관련된되는 필요한 업무를 수행하는 韓國損害保險料率算定會의 주요 업무 내용은,

- 가) 保險料率의 算定 및 檢證
- 나) 保險統計의 作成 및 分析
- 다) 保險料率의 認可申請代行 및 使用에 따른 제반업무수행
- 라) 危險度評價 및 諸引受條件의 研究
- 마) 기타 保險料率 및 約款등에 관한 調查研究 등이다.

2) 算定對象 保險種目

우리나라의 損害保險料率 중 주로 共通商品의 料率은 韓國損害保險料率算定會가 業界를 대신하여 算定하며, 個別商品·個別契約에 대하여는 해당보험사업자가 직접 算定하여 認可를 取得하고 있다. 이에 韓國損害保險料率算定會가 算定하는 保險種目は 다음과 같으며 原受社는 해당종목의 料率算定時 반드시 算定會를 經유토록 되어 있다.

가) 定款上의 種目

- ① 火災保險
- ② 海上保險
- ㉞ 積荷保險
- ④ 船舶保險
- ㉞ 運送保險
- ③ 自動車保險

다만, 外貨表示保險은 除外함

- ④ 保證保險
- ㉞ 身元保證保險
- ④ 크레디트카드 保險
- ㉞ 家計手票保險
- ⑤ 傷害保險

나) 其他 指定種目

- ① 賠償責任保險
- ② 勞働者災害補償責任保險
- ③ 盜難保險
- ④ 家庭生活保險
- ⑤ 動產綜合保險

21) 財務部 保險局, 損害保險料率制度, 1988. 8, pp. 44~46.

① 가), 나), 다)에도 不拘하고 競爭料率을 適用하는 경우의 保險契約는 算定對象에서 除外한다.

② 輸出積荷保險과 船舶保險의 경우는 會員에게 料率算出에 必要한 統計資料를 提供하거나 또는 標準料率을 提示할 수 있다.

② 우리나라 船舶保險料率 算定方式

우리나라 船舶保險料率 算定方式은 선박의 噸수와 해당 補助금액에 따라 적용되는 料率의 求得源(Source)이 不同하고, 料率算定方式 또한 不同하다. 즉 500톤 미만의 선박에 대해서는 “海上保險料率算定指針”에 의거 料率을 적용하고,²²⁾ 500톤 이상의 선박에 대해서는 “保險料率求得에 관한 協定”에 의거 해당 700만불까지는 大韓再保(株)의 料率을 적용하고, 해당 700만불 초과분에 대해서는 海外保險者로부터 任意求得하여 얻은 料率을 적용하고 있다.

우리나라 船舶保險料率書(500톤미만)의 주요내용을 살펴보면 다음과 같다.

1. 料率의 適用範圍

이 料率은 500톤미만의 선박으로서 국내연안 및 근해(일본연안포함)를 항해하는 선박과 원양어선, 원양어업훈련선 및 일반선박으로서 타국에 파견되어 그 나라의 연안에 취항할 경우에 적용한다.

2. 保險條件

T. L. O., SC/SL 부담을 원칙으로 하되 再保險者와 특약으로 처리되는 선박에 대해서는 R. D. C. 를 부담할 수 있다.

단, 어느 경우에도 선금을 보유하지 아니한 선박(원양어선 제외)은 T. L. O., SC/SL로 제한한다.

3. 割増料率

1) 기준선가미달할증

- (1) 선가의 1/3 미만 : 基本料率의 30%
- (2) 선가의 1/2 미만 : 基本料率의 25%
- (3) 선가의 2/3 미만 : 基本料率의 15%
- (4) 선가의 3/4 미만 : 基本料率의 10%

(5) 선가의 3/4 이상 : 전액보험으로 인정한다.

2) 損害率에 의한 선단할증

동일선주(단, 관리선박인 경우에는 관리자)로서 2척이상 보험계약을 체결하여 평가대상기간중의 損害率에 따라 最終保險料率에 대하여 다음의 割増率을 적용한다.

| 평가대상기간 | 적용계약 | 손해율 | 구분 | | |
|---------------------------------------|--|--|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|
| | | | A | B | C |
| 시행일 3개월 전부터 소급하여 과거 3년간을 평가대상기간으로 한다. | 매년 1월 1일부터 동년 12월 31일까지 평일이 개시되는 계약에 적용한다. | 90% 초과 120% 까지 120% 초과 150% 까지 150% 초과 200% 까지 200% 초과 250% 까지 250% 초과 | % 20 30 40 50 70 | % 15 25 35 45 60 | % 10 20 30 30 40 50 |

(株) ① 선단의 구분

- A군 : 연평균 보험가입척수 2척이상 5척미만
- B군 : 연평균 보험가입척수 5척이상 20척미만
- C군 : 연평균 보험가입척수 20척이상

② 기존 보험선단에 새로이 추가되는 선박에 대한 料率의 割引, 割増은 그 선박이 최초로 보험에 가입된 날로부터 1년이 경과한 날로부터 적용한다. 다만, 보험실적은 그 선박이 최초로 보험에 가입한 날의 보험실적부터 기존선박의 보험실적에 합산한다.

이 경우 「기존보유선단에 새로이 추가되는 선박」이란 (1) 신조선 (2) Ownership 또는 Management의 변경으로 추가되는 선박 (3) 국내보험업계에 처음으로 부보되는 선박에 한한다.

22) 이 料率을 料率書料率이라하는데, 이 料率書料率은 1974년 4월 船舶保險의 範圍料率制 실시로 인하여, 현행 우리나라의 500톤미만의 船舶保險料率은 料率書料率을 基準料率로하여 5%의 상하선을 두고 保險社의 才量에 따라 인수되고 있다.

그리고, 500톤 미만으로서 料率書料率에 適用이 되지 않는 특수한 경우에는 保險開發院 料率을 適用한다.

③ 損害率에 의한 선단割引, 割増은 계약체결시로부터 1년간 유효하며 무보험상태를 유지한 후 재계약을 체결하는 경우도 전계약의 종료시점부터 1년간은 해당 割引, 割増率을 계속 유효하게 적용하며 적용할 割引, 割増率이 해당기간별로 상이한 경우는 일할계산하여 합산적용한다.

4. 割引料率

1) 선단할증

동일선주(단, 관리선박인 경우에는 관리자)가 10척이상 또는 총 1,500톤 이상의 보험계약을 체결할 경우에 最終保險料率의 5%를 割引한다.

(株) ① 본선단 割引은 동일선주(단 관리선박인 경우에는 관리자)가 국내 2개 이상의 保險者와 이시에 체결한 계약도 포함한다.

② 동일선주(단, 관리선박인 경우에는 관리자)가 계약하는 10척이상 또는 총 1,500톤 이상의 선박은 500톤미만의 선박에 한하고 500톤이상의 선박은 이를 계산하지 아니한다.

2) 損害率에 의한 선단할증

동일선주(단, 관리선박인 경우에는 관리자)로서 2척이상 보험계약을 체결하여 평가대상기간중의 損害率에 따라 最終保險料率에 대하여 다음의 割引率을 적용한다.

| 평가대상기간 | 적 용 계 약 | 손해율 | 구 분 | | |
|--------|---------|--------|-----|----|----|
| | | | A | B | C |
| 割増과 동일 | 割増과 동일 | 20% 까지 | 25 | 30 | 35 |
| | | 20% 초과 | | | |
| | | 30% 까지 | 15 | 20 | 25 |
| | | 30% 초과 | | | |
| | | 50% 까지 | 5 | 10 | 15 |

(株) 割増과 동일

5. 擴張負擔條件料率

특약에 의한 4/4 RDC의 부담料率은 0.45%, 3/4 RDC는 0.3375%로 한다.

단, 기준선가미달인 경우는 6. 1) 기준선가미달 割増비율에 따라 본 料率에 대한 割増料率을 가산하여 적용한다.

6. 基本料率(일반선박: 철선)

(Unit: %)

| 선형 | 5년 | 10년 | 15년 | 20년 | 25년 | 20년 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 미만 | 미만 | 미만 | 미만 | 미만 | 미만 |
| 50톤미만 | 2,646 | 2,908 | 3,173 | 3,703 | 4,231 | 5,027 |
| 50톤이상~100톤미만 | 2,497 | 2,746 | 2,997 | 3,497 | 3,996 | 4,746 |
| 100톤이상~250톤미만 | | | | | | |
| 250톤이상~500톤미만 | 1,276 | 1,406 | 1,532 | 1,787 | 2,043 | 2,425 |

[적용목적]

1 FPL Unless etc.(RDC 포함) 조건으로 인수할 경우에는 건별로 보험개발원에서 구울적용한다.

2. 내수면 운항선박을 인수할 경우에는 건별로 보험개발원에서 구울적용한다.

7. 선가의 결정

1) 선가의 결정은 보험개발원이 제시한 선가결정기준을 근거로 해당선박의 특성을 고려하여 결정한다.

2) 선령은 건조년월일을 기준으로 만으로 계산하며 건조월일이 불명확할 경우에는 건조년도의 1월 1일을 기준으로 계산한다.

8. 料率適用時 유의사항

1) 철, 목, 혼성선 및 Concrete선은 목선으로 간주한다.

2) Fiber Glass 및 Aluminium선은 철선으로 간주한다.

3) 냉동어류 운반선은 어선으로 간주한다.

4) 기타 本料率에 규정하지 아니한 선종(준설선, 요트등) 및 조건으로 보험가입하는 경우에는 보험개발원에서 구울적용한다.

第 5 章 結 論

최근의 國際海運環境은 UR協商에 의한 國際交易의 自由化와 EC統合과 NAFTA(북미자유무역협정)의 체결에 의한 世界經濟의 블록화 현상으로 인하여 급격한 변화를 보이고 있다.

先進海運國들은 UR協商을 통하여 開發途上國의 海運市場에 대한 開放壓力을 강화하면서 自國의

海運力の 신장에 모든 힘을 쏟고 있는 실정이다.

따라서 국제적으로 해운시장의 경쟁은 더욱 치열해지고 있으며, 그에 따른 해운생산비 절감노력이 심화되어 해운生産過程의 비용절감을 위한 방안이 여러부문에서 활발한 연구가 진행되고 있다.

우리나라의 船舶保險의 경우, 최근의 시장개방과 관련하여 그동안 관행적으로 행해진 구조적인 많은 문제점들이 나타나고 있다.

1993년 12월 31일 현재, 우리나라의 외항선박보유현황은 총373척으로 선복량 8,874,682G/T(14,180,170D/W)로 500G/T미만의 선박은 5척으로 선대비율은 1.34%이고, 선복량 비율은 2,147G/T로 0.02%를 차지하고 있는 실정이다.

그런데도 현행 우리나라 船舶保險 保險料率 算定體制는 500톤 미만의 선박에만 적용되는 料率算定體制만 확립되어 있고 전체 선대의 99%가 넘는 500톤 이상의 선박에 대해서는 船舶保險料率 算定體制는 없고, “保險料率求得에 관한 協定”에 의거 선박당 일정금액까지는 大韓再保社(株)가 제시하는 料率을 적용하고 있다. 다시 말해서 우리나라 14개 損害保險會社(再保社(株) 포함)에서 2개의 保證保險社를 제외한 12개 손해보험회사는 500톤 이상의 船舶保險에 대해서는 保險社自體에서 料率을 결정하는 것이 아니라 大韓再保社(株) 또는 海外保險社로부터 料率을 구득하고 있는 실정이다. 따라서 元受保險社는 船舶保險料率에 관심을 가지고 있지 않고 船舶保險料率에 대해서는 大韓再保險(株)와 海外保險社에 의존하고 있다.

이러한 현행의 우리나라의 船舶保險料率 算定體制 때문에 船舶保險의 海外依存度는 높고, 그렇기 때문에 船舶保險料率은 海外保險者에 의해 좌지우지되고 있다. 우리나라 외항선사의 선비구성비율 중 保險料比重이 船舶保險料率 算定體制가 확립된 일본보다 3배이상 높은 것은 모두 다 이런 이유에서 찾아볼 수 있다.

따라서 본 논문에서는 이상의 고찰을 근거로 하여 船舶保險의 國內保有의 極大化를 통하여 우리나라 海運企業에 안정적인 船舶保險與件을 만들어 주어, 치열한 國際競爭에서 海運原價를 줄일 수 있는, 우리나라 船舶保險料率 算定體制에 대하여

몇 가지 方案을 提示하며 結論을 내리고자 한다.

1) 우리나라 독자적인 船舶保險料率 算定方式을 시급히 確立하여야 한다.

우리나라 船舶保險料率 算定方式으로 Per/Ton, Per/Value방식을 提案한다. 이유로는 이 算定方式은 船舶保險料率 算定方式의 典型的인 方式일 뿐만 아니라 선박개개의 특성을 살릴 수 있는 方式이기 때문이다. 또한 이 方式은 주요 해운 선진국인 영국과 일본(변형된 Per/Ton, Per/Value)에서 사용하고 있고, 우리나라의 경우 실무에서 사용하고 있는 英文保險證券의 準據法條項(Governing Law)에 보험금 청구 및 정산에 관한 保險者의 責任에 관한 한 영국의 法律 및 慣習에 따른다는 條項이 있기 때문이다.

2) 선령별, 톤수별, 선종별, 항로별에 대한 損害率에 대한 統計資料를 확보하여야 한다.

船舶保險料率 算定時 가장 중요한 요소의 하나는 損害率인데, 우리나라에서는 船舶保險의 海外依存度가 높은 실정이기 때문에 損害率에 대한 통계가 마련되어 있지 않다. 일본의 경우 30년 이상의 統計資料에 의해 全損料率을 算定하고 있기 때문에 적절한 수준에서 船舶保險料率이 算定되고 있기 때문이다. 따라서 損害保險業界를 비롯한 關聯機關에서는 이러한 損害率에 대한 統計資料를 가능한 한 빠른 기간내에 확보해야 한다고 생각된다.

3) 韓國船舶保險協會(The Korean Hull Insurance Association)의 設立을 提案한다.

일본의 경우, 매년 船舶保險料率은 保險者 대표인 일본의 船舶保險聯盟과 被保險者 대표인 日本船主協會와의 交渉에 의해서 결정된다.

따라서 일본의 船舶保險料率은 급격한 引上, 引下가 없는 안정된 船舶保險料率을 유지하고 있다.

따라서 향후 우리나라의 독자적인 船舶保險料率 算定方式이 확립되더라도 보다 안정적인 船舶保險料率을 유지하기 위해서는 保險者 대표인 大韓損害保險協會와 被保險者 대표인 韓國船主協會가 회원으로 하는 가칭 “韓國船舶保險協會”를 설립하여 船舶保險料率에 대하여 구체적인 교섭을 하여 우리나라 海運企業에 合理的이고 適切한 船舶保險料

率을 安定的으로 供給하도록 하는 方案을 提案한다.

參 考 文 獻

- 1) 外國海事情報 No. 894, 海事業業研究所, 東京, 1993. 3.
- 2) 外國海事情報 No. 898, 海事業業研究所, 東京, 1993. 5.
- 3) 海運產業情報 No. 869, 海運產業研究院, 서울, 1993. 3.
- 4) 海運產業情報 No. 851, 海運產業研究院, 서울, 1991. 10.
- 5) 海外保險市場 第12, 大韓再保險(株), 서울, 1994. 2.
- 6) 韓國船主協會, 1993年度 韓國外航海運業經營分析, 서울, 1994. 5.
- 7) 池範夏, 市場開放에 따른 生保 Marketing의 영향, 韓國保險學會, 서울, 1994. 2.
- 8) 保險監督院, UR協商과 EC統合進展과 保險市場開放에 대한 對應, 서울, 1993. 2.
- 9) 朴恩會, UR最終協定文의 保險條項과 우리의 대응전략, 韓國保險學會, 서울, 1994. 2.
- 10) 朴恩會, 損害保險의 價格과 原價에 관한 考察, 保險學會誌, 第18輯, 韓國保險學會, 서울, 1981. 6.
- 11) George E. Rejda, Principles of Insurance 3rd ed., Scott, Foresman and Company, Glenview, Illinois, 1989.
- 12) Robert I. Mehr and Emerson Cammack, Principles of Insurance, Richard D. Irwin, 5th ed., 1972.
- 13) 姜元熙, 損害保險論, 保險監督院, 서울, 1991. 3.
- 14) 김억헌 김주동(譯), 보험회사 경영론, 교보문고, 서울, 1992. 12.
- 15) 金政秀, 海上保險論－理論과 實際, 博英社, 서울, 1989.
- 16) 東京海上火災保險株式會社, 損害保險實務講座, 第3卷 船舶保險, 有斐閣, 東京, 1983. 6.
- 17) 保險開發院, 主要國의 海上保險料率, 서울, 1994. 2.
- 18) 財務部 保險局, 損害保險料率制度, 서울, 1988. 8.