

海上積荷保險契約에 있어서 保險條件選擇의 問題點에 관한 考察

라공우
관동대 무역학과 강사
한상현
관세공무원교육원 강사

.....
우리나라 保險統計現況에서 보면 輸出積荷인 경우가 최근 3년간 全危險擔保條件이 95%이상을 상회하고 있다는 것과 新. 舊約款의 사용내역을 보면 舊約款의 사용이 2배 이상을 상회한다는 것을 보여주고 있다. 이는 荷主의 입장에서 보면 積荷保險約款上 立證責任과 損害補償範圍에 문제점이 있다는 것을 설명해주고 있다. 또한 荷主의 보험마인드에도 운송인에의 求償權行使가 복잡함으로써 보험자에게 轉嫁하려고 하는 의도도 있겠다.

따라서 被保險者인 입장에서 立證責任의 원칙과 損害補償範圍에 있어서는 화물의 특성을 고려한 同業者約款(Trade Clause)의 導入과 적극적인 活用이 이루어져야 할 것이다.
.....

1. 序 論

貿易去來는 國際性, 文化的差異, 遠隔性, 相異한 貨幣制度 등의 일반적 特徵으로 말미암아 國內去來보다도 높은 危險을 초래할 뿐만 아니라, 去來當事者가 개인적으로 統制할 수 없는 危險이 많이 存在한다. 또한 相異한 制度, 法規 및 慣習으로 인해 紛爭의 소지도 많고, 去來過程에도 國內去來와는 比較할 수 없는 많은 費用과 노력이 들어간다.

일반적으로 貿易去來의 危險은 非常危險, 信用危險, 運送危險, 換危險 등이 있는데 이중에서도 契約의 履行을 위해 貨物을 運送하는 過程中에는 輸送途中에 發生할 여러 가지 危險에 대비하고자 保險契約을 체결하게 된다. 원래 運送人은 의뢰받은 運送物에 대해 受領한 때와 동일한 상태로 受荷人(consignee)에게 引渡하는 것이 基本的인 義

務이다. 따라서 가령 運送人이 輸送途中에 貨物에 發生할 일체의 損害에 대하여 荷主에게 신속하게 賠償을 해준다면 荷主가 별도로 保險契約을 할 필요가 없다. 그러나 運送契約에 따른 運送人의 責任은 여러 가지로 制限되고 있어 모든 責任을 運送人이 負擔하지 않기 때문에 保險契約으로 保險者에게 그 危險을 轉嫁시킬 수 있다.

한편 荷主가 保險附保하는 또 다른 이유는 現 複合運送體制下에서 運送人으로부터 損害賠償을 받는데 있어 原運送人과 下請運送人과의 관계에서 오는 求償節次의 複雜性과 까다로움 때문에 荷主는 本人의 직접적인 管理責任下에 있지 않는 貨物에 대해서도 積荷保險附保를 할 수밖에 없다.

本稿에서는 荷主의 積荷保險 附保의 必要性을 인식하고, 海上保險契約에 있어서 危險의 크기로 貨物의 種類, 包裝, 運送航路와 航海期間과

費用的인 側面인 保險料의 問題를 적절히 감안하여 合理的인 保險條件을 選擇해야 한다.

따라서 保險附保의 必要性和 選擇의 合理性에 대한 概念, 條件選擇의 影響要因을 考察하고, 保險統計分析을 통해 그 동안 被保險者가 어떻게 保險條件을 選擇했는지 分析하여 合理的 選擇을 하지 못하게 하는 問題點을 制度 및 約款의 側面에서 살펴보고 改善方案을 提示하고자 한다.

II. 積荷保險選擇의 合理性 및 選擇時 影響要因

2.1 積荷保險附保의 必要性

海上保險(Marine Insurance)이란 航海에 관한 事故를 當할 憂慮가 있는 財産權을 가진 多數人이 危險의 程度에 따라 合理的인 釀出을 負擔하여 共同準備 財産을 形成하고 그 중 누군가가 事故를 當하여 損害를 입었을 때 이를 補償함으로써 經濟上의 不安定을 提擧 또는 輕勘하는 것이다.¹⁾

이것은 運送중에 發生하는 損害를 第3者에게 轉嫁시키기 위한 것인데, 損害가 海上保險의 擔保危險이면 保險者를 상대로 損害補償을 請求할 수 있고, 동시에 그 損害가 運送契約에 따라 運送人의 責任에 속하면 運送人을 相對로 損害賠償請求를 할 수 있다.²⁾

이와 같은 保險者의 代位權에 對備하기 위하여 運送人은 貨物賠償責任保險, 즉 責任保險³⁾(Cargo indemnity)으로서 船主責任相

互保險에 附保한다. 運送人의 責任保險으로 擔保하는 擔保危險은 運送人이 發行하는 船荷證券上의 運送人의 責任內容에 의하여 決定된다. 運送人의 責任이 強化되면 責任保險料率도 引上되어 이것이 運賃에 反影되며 결국 送荷人의 負擔이 된다. 그런데 送荷人의 立場에서 보면 貨物保險에서는 保險契約의 直接的인 當事者가 되고, 責任保險에서는 間接的으로 運賃負擔과 運送契約을 통하여 關聯을 가지게 된다.

複合運送人의 船荷證券上 賠償責任을 擔保하는 責任保險과 貨主가 自己貨物에 대해서 保有하는 各種 被保險利益에 관한 各種 損害를 擔保하는 積荷保險과의 사이에는 重複되지 않는 部分이 있어서 補完關係가 成立되어 있다. 換言하면, 複合運送人의 責任을 아무리 嚴格化, 擴大化할지라도 貨主가 積荷保險을 必要로 한다.

또한 責任保險은 運送契約에 의하여 規制되는 貨主와 運送人과의 權利義務에 根據하는 데 대하여 積荷保險은 損害發生의 事實有無에 의하여 規制되는 貨主와 保險者와의 損害補償契約인 까닭에 運送人의 免責危險과 運送人의 責任限度額을 넘어서는 損害에 대하여는 貨物保險에서 擔保되어야 한다. 이 점에 있어서 國際貿易에서 積荷保險의 必要性이 있다.

결국, 貨主의 立場에서 보면 運送人의 責任이 아무리 嚴格化 되어도 不可抗力, 戰爭, 同盟罷業 등의 危險에 대하여서는 運送人이 免責될 뿐만 아니라, 通常運送人의 責任한도액이 제한되므로 運送契約과는 별도로 積荷保險이 必須的이라고 할 수 있다.

1) 韓國貿易協會, 國際貿易研修院, 貿易運送·保險, P.123.

2) 保險者는 支給한 保險金에 대해 運送人에 損害賠償請求權을 代位한다.

3) M.I.A 제79조

2.2 保險條件選擇의 合理性

2.2.1 合理性의 概念

合理性의 概念은 참으로 모호할 뿐만 아니라 정확히 定義하기 어렵고, 歷史적으로 그 意味가 다르고 學者에 따라 다르게 解釋되어지고 있다.⁴⁾ 實用法學者이자 法經濟學者인 포스너(R. A. Posner)는 合理性(Rationality)이란 「고도의 深思熟考한 意味보다는 意識的·無意識的으로 手段을 目的에 合致시키는 것」이라고 하였다.⁵⁾

Brain Beavis와 Charles K. Rowley는 契約條件을 選擇하는데 있어 가장 중요한 것은 첫째, 얼마나 合理的 契約條件을 選擇하였는가. 둘째, 選擇한 契約條件이 合理的인 사람이 選擇하였을 때도 그것을 選擇할 것인가에 달려있다고 하였다.⁶⁾ 따라서 이들이 말한 合理的 選擇이란 「보편 타당한 사람이 契約條件을 選擇했을 때에도 똑같은 그 契約條件을 選擇해야 한다」는 것이다.

또한 P. Jones, R과 Sugden은 자신들의 論文⁷⁾에서 合理的 選擇이란 「意味있는 選擇(Significant Choice)이다」라고 했으며, 여기서의 意味있는 選擇은 Brian Beavis와

Charles K. Rowley가 말한 보편타당한 사람이 契約條件을 選擇했을 때에도 똑같은 契約條件을 選擇해야 된다는 것이다.

合理性(Rationality)이란 「目的의 概念이 아니고 手段의 概念이며, 選擇에 있어서 合理性은 주어진 情報과 制約條件下의 여러 代案 중에서 意思決定者의 選好構造를 基準으로 目的達成을 最大化할 수 있는 手段을 選擇하는 것을 意味한다」고 하였다.

그리고 合理性은 手段的 合理性(Instrumental Rationality), 節次的 合理性(Procedural Rationality), 獨自的 合理性(Autonomous Rationality)의 세 가지로 區分할 수 있다.⁸⁾ 合理性의 類似意味로 사용되는 效率性(Efficiency)과 有效性(Effectiveness)이 있다. 效率性이란 「投入-産出」의 概念으로 說明되어지고, 有效性이란 「特定の 目標에 더 많이 産出을 이끌어내는 것」을 意味한다.⁹⁾

效率的 保險條件選擇이란 保險契約을 履行함에 있어 最小限의 費用을 들여 危險커버하는 企業(個人)을 말하며, 保險條件을 選擇하여 契約을 履行한 結果가 危險커버를 適定하게 하지 못한 경우 效率性은 양호하더라도 有效性은 缺如된 경우라고 할 수 있다.

- 4) 白完基, 合理性에 관한 小考, 韓國政治學會報 第17輯, 1983, P.395. 예를 들면 고대로마시대에서 合理性은 宇宙의 秩序整然한 狀態나 하나의 倫理的 規範으로 認識되어져 왔는가 하면, 現代에 와서는 利潤追求의 極大化가 合理性으로 理解되고 있다.
- 5) 조현지, “포스너의 法經濟學과 定義”, 梨花女大 碩士論文, 1993.11. p.27.
- 6) Brian Beavis and Charles K. Rowely, “Evaluating Choice”, International Review of Law Economic, 1983.3, pp79~83.
- 7) P. Jones R. and Sugden, “Evaluating Choice” Internationa Review of Law and Economic, 1982. pp.47~53.
- 8) 柳元佑, 貿易契約條件의 合理的 選擇에 관한 研究, 成均館大學校博士學位論文, 1996. pp.84~85.
- 9) 김병운 外3人共著, 21世紀 經營學原論, 명경사, 1998, p.21. Robert N. Antohy and Johan Dearden, “Management Control System”, Richard D, Iwin Inc, 1980. p.8.

따라서 效率性은 保險契約條件選擇의 過程으로서 有效性和 區別되며, 그 目的수행과정에 焦點을 맞추게 된다. 이는 效率性은 手段的 合理性和 類似하고 有效性은 節次的 合理性和 一致한다 하겠다. 本考에서는 效率性은 危險의 크기와 費用의 問題로서 最小費用으로서 荷主자신의 貨物에 適定한 危險커버하는 것과 效果性은 保險條件과 損害率로 살펴보고자 한다.

<표 1> 保險條件選擇上 合理性

H. Siman	經營學的	本 研究
實質的 合理性	效率性 (Efficiency)	手段的 合理性 (保險料와 危險의 關係)
節次的 合理性	有效性 (Effectiveness)	節次的 合理性 (危險管理의 問題)

2.2.2 合理性的 意義

保險條件選擇에 있어서는 制限된 合理性(Bounded Rationality)과 機會主義(Opportunism), 그리고 契約履行費用(Contract Cost)이 없다면, 保險者和 保險契約者(혹은 被保險者)는 一方的인 保險條件¹⁰⁾에 따르기 때문에 특별히 合理的 條件選擇이라는 問題는 發生치 않게 될 것이다.

한편 特定の 保險條件을 選擇한다는 것은 다른 條件을 포기한 것이고, 그 選擇에 따른 便益을 기대하기 때문이다. 예를 들면 保險契約者가 全危險擔保條件인 ICC(A)條件으로 選擇하였다면 비싼 대가의 保險料를

지불하고 더 많은 危險을 커버함으로써 便益(利益)을 기대했기 때문이다.

選擇은 다른 代案을 버리는 것이므로 무엇인가 損害(더 많은 保險料의 支出)를 감수해야 하는데 이를 經濟學에서는 機會費用이라 한다.¹¹⁾

한편 費用的인 측면에 保險料의 問題는 契約條件에 따라 負擔을 누가 하는가라는 것이 決定되어 질 것이며¹²⁾, 當事國에서 海運市場構造와 運送技術의 발달정도, 契約當事者의 協商能力, 保險産業의 發達정도 등 주변환경요소에 많은 影響을 받을 수 있다.¹³⁾

또한 保險料는 運送契約에 따라 정해지는 것이 一般的이나 該當國의 運送環境에 부가하여 保險市場 環境에 影響을 받게되고 保險附保者는 損害發生可能性과 利益發生可能性을 동시에 內包하고 있다.

따라서 保險附保者는 그 個人(企業)이 처한 상황이나 環境에 따라 상이하게 나타나며, 이는 다음절에서 危險의 측정측면에서 貨物의 性質, 包裝狀態, 積載船舶, 輸送地域으로 分類하고, 費用의 측면에서 保險料를 選擇시 影響要因으로 설정하였다.

2.2.3 保險條件選擇의 合理性

海上積荷保險에 附保하는 境遇 우선 貨物의 運送危險과 關聯하여 貨物의 種類, 包裝·運送航路와 航海期間 등을 考慮하여 가장 合理的인 保險條件을 選擇하도록 하여야

10) 예를 들면 全危險擔保條件(ICC(A), ICC(A/R), A/R(Air), 해상, 항공A/R), 분손담보條件(ICC(WA), ICC(B)), 단독해손부담보(ICC(FPA), ICC(C))條件 등이다.

11) 柳元佑, 前揭論文, p.13.

12) Incoterms에서는 保險附保義務를 FOB條件은 買受人, CIF條件에서는 賣渡人이 진다.

13) 鄭洪周, “海運危險에 관한 法經濟的考察”, 海運學會誌, 第14號, 1992. 5.

한다.

貿易業者는 어떠한 基本條件을 選擇하고 貨物과 輸送의 特殊事情을 考慮하여 어떠한 附加危險을 追加할 것이며, 戰爭危險과 同盟 罷業危險은 어떻게 할 것인가를 決定하지 않으면 안된다. 이러한 決定은 보통 賣買契約를 締結할 당시에 賣買當事者의 合意에 의해 이루어짐은 물론이다.

여기서 合理的인 保險條件의 選擇이 반드시 保險者의 補償範圍가 가장 큰 A/R 혹은 ICC(A) 條件의 境遇만 意味하는 것은 아니며, 貿易採算의 側面에서 賣買價格에 保險料가 차지하는 比重을 考慮하여 低廉한 保險料를 負擔하고도 合理的인 補償이 될 수 있는 適定한 保險條件으로 積荷保險을 請約하여야 한다. 保險者는 保險에 加入된 條件이 約款에 明示된 危險만 擔保하므로 保險條件을 選擇하는데 慎重을 기하지 않으면 안된다. 이러한 保險條件을 選擇하는데 考慮할 事項으로는 商品의 性質, 包裝狀態, 積載 船舶, 港口條件 및 保險料 등이 있다.

따라서 輸出貨物의 特性 등에 따른 여러 危險의 類型을 먼저 검토하고 그리고 保險條件別로 保險料의 比較分析을 통하여 가장 合理的이고 適定한 保險條件을 選擇하여야 한다.

2.3 保險條件 選擇時 影響要因

2.3.1 商品의 性質 및 包裝狀態

積荷保險을 加入할 때는 保險에 附保하

고자 하는 貨物의 性質, 包裝狀態, 運送方法 등을 충분히 고려한 후 가장 經濟的이면서도 貨物의 安全運送에 效果의으로 대처할 수 있는 가장 適合한 保險條件을 選擇하여야 한다.¹⁴⁾

貨物의 性質과 種類 등은 多樣하고 각기 危險의 정도가 다르기 때문에 保險條件을 適切하게 選擇해야 하며, 海水·淡水 등에 대한 影響, 氣溫이나 濕度 등에 대한 반응, 貨物의 性質과 適合한 狀態 등을 고려하여야 한다.¹⁵⁾ 예를 들면 깨어질 염려가 없고 盜難의 憂慮가 거의 없는 철류는 A/R 이나 ICC(A) 條件으로 附保하여 保險料를 浪費하기보다는 FPA나 WAIOP(With Average Irrespective of Percentage)로 保險에 加入하는 것이 經濟的이다.

또한 貨物의 船積狀態나 包裝도 고려해야 하는데, 예를 들면, 鑛石이나 穀物 등과 같이 包裝하지 않고 船積하는 산적화물(bulk cargo)은 경험상 一定比率이 減少하는 것으로 알려져 있어, 이 不足은 通常의 損害(ordinary loss)로서 荷主가 負擔해야 할 損害(trade loss or trade allowance)로 여겨지고 있다.

또 가족의 濕氣·加熱(sweet and or heating)에 의한 損害는 빗물이나 淡水에 의한 損害(RFWD)와 같이 發生할 경우 損害의 原因이 어느 것인지 判別하기 곤란하기 때문에, 빗물이나 淡水에 의한 損害도 같이 擔保하는 것이 通例이므로 이와 같은 사정도 고려해야 한다.

貨物의 모양도 破損되기 쉬운 貨物은 어떻게 해서 충격을 緩和할 것인가가 問題이

14) 손태빈, 新貿易實務, 두남, 1997, pp. 146~147.

15) 吳元爽, 海上保險, 三英社, p.107, 都重權, 海上保險, 學文社, p.47.

며, 漏損이 發生되기 쉬운 貨物은 이를 防止할 적절한 容器가 必要하다. 종이 포대나 중고의 드럼통 등도 危險度가 높다. 效率性의 觀點에서 종이박스가 使用되고 있으나 原價가 低廉하고 貨物의 取扱이 간편한 반면, 도난, 發火, 不着(T.P.N.D)의 危險이 크다. 淡水나 海水에 의한 損害를 防止하기 위해서 폴리에틸렌이나 비닐포대가 많이 사용되나 이것은 通風性이 나쁘기 때문에 濕氣나 加熱에 의한 損害를 發生시키는 경우가 많다.¹⁶⁾ 위에서 본바와 같이 貨物의 包裝方法에 따라 適切한 保險條件을 考慮해야 하며, 新積荷保險約款上 貨物의 特性을 考慮하지 않은 一律의인 適用이 된다는 問題點이 있다.

2.3.2 積載船舶 및 運送區間

1) 積載船舶

貨物의 運送에 使用되는 船舶도 크기나 船齡에 있어 千차만별이며, 船舶의 管理狀態

나 運航能力도 船舶에 따라서 크게 차이가 난다. 따라서 貨物이 어느 船舶에 積載되는가에 따라서 危險의 정도가 차이가 난다.¹⁷⁾

貨物을 積載하여 수송하는 航洋船(ocean-going vessel)은 런던保險者협회(ILU)가 제정한 協會船級約款(Institute Classification Clauses)에서 列舉하고 있는 要件을 충족한 標準船舶이라야 하는데, 標準規格 船舶¹⁸⁾이 아닌 船舶에 積載되는 경우 각종 割增 保險料(additional premium; A.P.)를 부과한다. 따라서 荷主는 積載船舶에 의해 保險 附保時 각종 割增 保險料를 追加로 지출해야하며, 保險條件 選擇에 影響을 줄 수 있다.

㉠ 船齡割增(age additional premium)

定期船이 아닌 船齡 16年(단, 定期船은 25年)이상에 대하여 부과되는 割增 保險料이다. 船齡割增 保險料이다. 船齡割增 保險料標¹⁹⁾에는 貨物別, 國籍別(flag) 船齡別로 정해져 있다. 또한 파나마, 그리스, 라이베리아 등의 國籍船은 便宜

16) 황남일, 이흥무 共著, 貿易保險의 理論과 實際, 貿易經營社, 1997, pp. 309~310.

17) 황남일, 이흥무, 전계서, p.307.

18) 주요요건은 첫째, 주요 海運 선진국의 선급협회로부터 고가의 선급을 취득해야 한다. 선급협회는 Lloy's Register, American Bureau of Shipping, Bureau Veritals Germanischer Lloyd's, Nippon Kajii Kyokai, Norske Veritas, Registro Italiano, Register of Shipping of the U.S.S.R, Polish Register of shipping 등이다. 우리나라는 우리나라 선급협회도 인정하고 있다. 둘째, 船齡 15년이하(단, 정기선은 25년이하)이며, 강철제船舶으로 기계적인 추진장치를 갖추고, 1000톤을 초과할 것이다.

Institute Classification Clause ;

Provided vessels are (i) not over 15 years of age, or (ii)over 15 years of age but not over 25 years of age and have established and maintained a regular pattern of trading on an advertised Schedule to load and unload at specified ports. Chartered vessels and also vessels under 1,000 G.R.T. which are mechanically self-propelled and of steel construction must be Classed as above and not over 15 years of age.

19) I.C.C. Held Covered 규정에 의한 船齡割增표로서 우리나라의 경우에도 사용하고 있다. 積荷保險料率서 1998.4.1 pp.184~185.

置籍船²⁰⁾의 특수사정 및 海難事故의 반발 등 과거의 실적을 고려해서 特別의 國籍 割增保險料가 부과된다.²¹⁾

⑥ 非規格船(unclassified vessel)割增

최고의 선급을 보유하지 않은 船舶에 대해 船舶에 관계없이 부과되는 割增이다. 적대船舶의 표준규격선 이외의 船舶

인 경우에는 割增保險料를 지불해야 한다.

⑦ 小型船舶割增

총 톤수 1,000톤 미만의 船舶에 대해서 부과한다. 위에서 살펴본 3가지의 割增은 각기 독립된 것으로 각각의 요소별로 割增이 되며²²⁾, 우리나라 積荷保險料率書上 船舶割增을 보면 다음 <표 2>와 같다.

<표 2> 船舶割增料率

項 別	要 件	適用料率
△船舶割增	船舶割增料率은 1, Institute Classification Clause	130%超過 140%까지 A.P>1.54 140%超過 150%까지
	2. [별표 II] I.C.C. Held Covered 規定에 의한 船舶割增표에 따라 適用한다. 특히, 品目코드가 203, 204, 206, 207, 208, 209-①, 209-②, 213, 214인 Bulk 貨物을 不定期船으로 運送하는 契約에 대해서는 契約締結後 2個月 이내에 確定된 船명을 保險회사에 통지하지 않는 경우 船舶割增표상 해당 Column의 최저料率 이상을 船舶割增料率로 적용한다. 다만, 契約者가 船積지연으로 인하여 同期間 內에 통지할 수 없음을 立證하는 경우에는 合理的인 期間內에 同保險料 부과를 유예할 수 있다. 또한 運送船舶이 最終確認되는 경우에는 기 適用한 해당 船舶割增保險料를 재정산하여야 한다.	
△保險加入金額割增	保險加入金額이 保險價額(C.I.F.送狀價額)의 130% 해당액 초과 150%해당액까지의 契約, 그러나 輸入貨物에 있어 船積前에 國際시세의 현저한 양등으로 保險價額이 변동된 경우 危險開始前에 한하여 國內外 公共機關의 시세증명에 표시된 價額을 保險加入金額으로 한 契約에 대하여는 割增을 適用하지 아니한다.(단, 150%를 超過할 수는 없음)	A.P>2.31

資料 : 保險開發院, 積荷保險料率書 1998.4.1 pp.97~98.

20) 便宜置籍船이라 함은 所有船舶을 自國이 아닌 外國에 등록하는 制度로서 동기는 政治的, 軍事的 동기 및 經濟的 동기에서 이루어지고 있다. 便宜置籍船을 하면 ① 干涉을 받지 않는다. ② 高賃의 自國船員을 乘船시키지 않아도 된다. 先進海運國의 船主들이 置籍하는 중요 이유중의 하나이다. ③ 便宜置籍國은 登錄時의 登錄稅와 매년 徵收하는 少額의 稅세 이외의 船主의 所得에 대해 일체의 租稅를 徵收하지 않는다. ④ 金融機關이 船舶에 대한 유치권(lien)행사를 容易하게 할 수 있어, 船舶의 건조 또는 購入資金을 國際金融市場에서 쉽게 조달할 수 있다. ⑤ 便宜置籍國들은 船舶의 運航 및 安全基準 등에 대해 規制하지 않기 때문에, 이러한 部門의 費用節減을 노려 置籍하는 事例도 있다. (林錫垠, 前揭書, p. 131.)

21) 황남일, 이흥무, 前揭書, p.307.

22) 예를 들면 解體船(解體를 예정한 船舶)이 標準規格船이라고 하여도, 解體船은 노후화되어 있을 뿐만 아니라 특히 최후의 항해 때에는 管理, 裝備, 乘船員 등이 충분치 못해 危險도가 높다.

2) 運送區間

運送區間도 危險의 정도에 크게 영향을 미친다. 태풍이나 안개의 發生과 같은 기상 현상과 航路와의 관계, 港灣의 設備나 荷役 作業의 실태, 換積의 有無나 接續陸上運送의 有無, 遭難時의 救助活動의 難易, 發着地나 經由地의 政治, 社會政勢 등을 정확히 알고 있어야 한다.

예를 들면, 중동지역의 港口처럼 복잡한 港口나 滯船이 심한 港口로 향하는 貨物은 危險성이 크며, 사정의 변화에 따라 港灣 사정이 변동한다. 즉, 중남미 국가의 內陸運送은 盜難危險이 높기 때문에 高率의 內陸運送割增이 필요하다.²³⁾

우리나라 積荷保險料率書의 地域別 割增 內譯을 보면 <표 3> 과 같다.

2.3.3 保險料

保險料率의 構成은 純保險料(net premium)와 附加保險料로 構成되며, 이를 합하여 純保險料(gross premium)라고 한다. 純保險料는 장래사고 發生時 지급할 保險金에 充當하는 金額으로 損害의 發生頻度 및 損害額에 基礎를 두어 確率的으로 算出되어 진다.

實際로 損害發生頻度を 측정하기가 어렵기 때문에 과거의 實績을 基礎資料로 하여 산출된 損害率(loss rate)을 保險料로 하고 있다. 한편 附加保險料를 保險産業의 經營에 수반되는 費用으로 保險者의 事業經費 및 保險會社의 利潤이다. 이 費用은 經營방법과 마케팅전략에 따라 인상되거나 인하될 수 있다.²⁴⁾

保險料率은 保險者가 정하는 自由料率과 保險者 相互間의 協定이나 法律 또는 법령에 따라 소정의 방식에 의해 산정하여 공동

<표 3> 航海地域割增

項 別	要 件	適用料率
△地域割增(단, 다음의 경우는 除外한다.) 1. 國際入札에 의한 貨物 2. 216-④ 및 ⑤에 의한 貨物(중고화학물 제외) 3. 海外建設用 機資材와 plant 貨物 4. 비료 5. 外國政府機關이 導入하는 物資	① 다음의 地域을 到着港 또는 目的地로 運送하는 貨物(비割增地域으로 運送하는 경우 包含)에 대하여 ICC(A), ICC(AIR) 또는 부가 危險 (T.P.N.D., Leakage/Shortage에 한함)을 첨부하여 인수하는 契約 (i) Nepal (ii) Paraguay (iii) India, Vietnam, Africa 전역(Las Palmas 및 Egypt의 Alexandria, Port Said 항은 제외) (iv) 구소련지역, Mexico ② 특정품目별 적용특칙에 규정된 지역割增의 부가危險(T.P.N.D., Leakage/Shortage)에 대하여도 지역割增을 중복적용한다.	ICC(A), ICC(AIR) 및 附加危險 料率의 4배 附加料率의 3배, 附加料率의 2배, 附加料率의 1.5배1

資料 : 保險開發院, 積荷保險料率書 1998.4.1 pp.98.

23) 황남일, 이홍우, 前揭書, pp. 308-309.

24) 吳元奭, 上揭書, pp. 104~105.

으로 적용하는 協定料率로 區分된다. 현재 우리 나라는 輸出貨物에 경우에는 自由料率이며, 輸入貨物에 적용되는 協定料率²⁵⁾로 構成되어 있다. 이러한 保險料率은 保險金額에 대한 百分率로 표시되며, 保險金額에 保險料率을 곱해서 保險料를 算出한다.

따라서 保險條件중 擔保의 範圍가 가장 넓은 A/R條件 혹은 ICC(A)條件이 保險料率 이 높으며, 荷主人 被保險者는 保險條件 選擇時 자신의 貨物의 危險이 어떠한지 고려 하여야 한다.

國際貿易去來를 함에 있어서 輸出業者(賣渡人)와 輸入業者(買受人)는 賣買契約²⁶⁾ 締結시 價格條件, 引渡條件, 代金決濟條件, 保險條件 등을 雙方이 合意하여 當事者간의 責任과 義務를 分擔하게 된다. 貿易條件에는 保險에 의하여 擔保되어야 하는 貨物에 대한 危險의 分擔이 所有權과 더불어 어느 시점에서 賣渡人으로부터 買受人에게 이전되는가 그리고 賣買當事者의 義務와 責任은 어떻게 분담되는가가 規定되어 있기 때문에 貿易條件에 의해 積荷保險의 附保當事者 및 被保險利益의 귀속주체를 정하게 된다. 이러한 去來規則에 따라 賣渡人(輸出業者)에게 附保義務가 있는 주요 貿易條件에는 C.I.F. (運賃, 保險料 포함條件), C&I(保險料 包含條件)등이 있으며 買受人(輸入業者)에게 附

III. 保險統計로 본 積荷保險條件選擇 現況

3.1 保險과 貿易條件

<표 4> 貿易條件別 物動量 및 比重

(단위 : 백만불, %)

年度	F.O.B.		CFR		C.I.F.		C&I		計
	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重	
1991	77,432	56.6	29,298	21.4	26,952	19.7	3,216	2.3	136,897
1992	77,613	55.3	28,986	20.7	30,040	21.4	3,683	2.6	140,323
1993	80,963	52.6	34,402	22.4	33,956	22.1	4,488	2.9	153,809
1994	92,586	50.6	42,638	23.3	42,385	23.2	5,353	2.9	182,962
1995	118,397	48.6	55,886	22.9	61,569	25.3	7,738	3.2	243,590
1996	133,474	50.7	59,066	22.5	68,421	26.0	8,012	3.0	262,973
전체	560,465	50.0	250,296	22.3	263,323	23.5	32,490	2.9	1,120,554

資料 : 外換統計年報(韓國銀行, 1997)

25) 일본의 경우 主要輸出入貨物料率協定(Major Import Tariff Agreement : MICA)에서 主要協定料率로 소맥, 콩, 쌀, 비료, 사탕, 철광석, 주류 등 14개 품목에 대해서는 保險條件 및 保險料率을 協定하고 있다. 加藤修, 貿易保險의 實務, 同文館, 1985, p. 17.

26) 이는 賣渡人이 代金이라고 하는 金錢代價를 받고 買受人에게 물품의 所有權을 이전하거나 이전하기로 약정한 契約을 말한다. (吳元奭, 貿易慣習, 三英社, 1997. p. 23.)

The Sale of Goods Act(1979), 제2조 1항 : A contract of sale of goods is a contract by which the seller transfers or agrees to transfer the property in goods to the buyer for money consideration, called the price.

保義務가 있는 主要 貿易條件에는 F.O.B. (本船引渡條件), CFR(運賃包含條件)등이 있다.

우리 나라의 경우 최근 6개년을 基準으로 볼 때 전체 輸出入 物動量중 F.O.B.條件이 50%로 가장 큰 比重을 나타내고 있으며, C.I.F.와 CFR條件이 각각 23.5%, 22.3%이며, C&I條件이 2.9%로 비교적 낮은 比重을 차지하고 있다.

우리나라의 최근 5개년 동안의 貿易條件別 物動量 및 比重을 보면 다음과 같다.

3.2 附保對象金額 및 保險料와의 關係

앞에서도 언급한 바와 같이 輸出業者에게 附保義務가 있는 貿易條件이 C.I.F. 또는 C&I이고 輸入業者에게 附保義務가 있는 貿易條件이 F.O.B. 또는 CFR條件이므로 이에 근거하여 自國의 附保對象金額이 결정된다. 그러나 附保對象金額이 바로 國內 附保率과 직결되는 것은 아니며²⁷⁾, 아직까지는 貿易條件에 따라 附保國家가 決定되는 관행이 주류를 이루고 있기 때문에 편의상 國內附保率은 國內 輸出入 物動量의 貿易條件에 의해 결정되는 것으로 보고 分析을 하기로 하겠다. 먼저 최근 6개년간 積荷保險 附保率을 보면 國內 總物動量의

平均 53.3%가 國內에 있는 保險會社에 保險契約을 체결하고 있으며, 積荷保險에 Cross-Border가 허용된 이후에도 貿易條件에 따른 積荷保險 附保率에는 크게 영향을 주지 않음을 알 수 있다.

이러한 이유로는 國內의 경우 積荷保險에 Cross-Border가 許容되기 전에는 貿易條件에 따라 附保義務者²⁸⁾와 附保國家가 결정되어 賣買 當事者は 附保希望國家에 따라 貿易條件을 변경할 가능성이 있었지만, 허용이후에는 반드시 附保義務者의 國家에 附保하지 않아도 되기 때문에 貿易條件을 변경할 이유가 더욱 없어졌다고 볼 수 있다. 즉, 國內輸入業者가 F.O.B.條件으로 輸入하는 경우에도 國內 保險會社에 保險을 가입하지 않고 해외 保險會社에 직접 原保險을 가입할 수 있게 된다.

輸出入別 附保率을 보면 輸出은 최근들어 附保率이 增加하는 경향을 나타내어 1991年度에 22.6%에서 1994년에는 32.4%로 增加한 반면 輸入은 1991년도에 78.5%였던 附保率이 1994년에는 75.2%로 3.3%(P) 감소하였다. 이러한 경향은 貿易條件에서 F.O.B.條件이 차지하는 比重이 타 貿易條件에 비해 점차 줄어드는 반면 C.I.F.條件의 比重이 增加하고 있는 추세를 의미하는 것으로 볼 수 있다.

27) 왜냐하면 同 수치는 國際貿易去來中 銀行을 통한 L/C Base인 것만을 포함하고 있으며 또한 Cross-Border가 許容되는 경우 國內契約자에게 附保義務가 있는 물건도 해외保險者에게 原保險을 加入하는 경우도 있기 때문이다. 그러나 우리나라는 최근들어 Cross-Border가 허용되었지만 해외유출 규모가 매우 적은 것으로 나타나고 있다. 海外流出保險料 규모는 同契約인 國內保險會社에 附保했을 경우로 가정했을 때 輸出의 경우 약 37억, 輸入인 경우 약 34억원으로 약 72억원 수준으로 분석된다. (保險開發院, 上揭書, pp.61~63參照)

28) 예를들면 F.O.B.條件인 경우는 輸入業者, C.I.F.條件인 경우는 輸出業者이다.

<표 5> 積荷保險 附保率 현황

(단위: 백만불, %)

年度	貿易物動量	附保對象金額	附保率
1991	136,896.9	70,102.7	51.2
1992	140,322.9	72,492.9	51.7
1993	153,809.1	81,484.1	53.0
1994	182,962.3	99,845.5	54.6
1995	243,589.5	132,849.6	54.5
1996	268,976.1	147,502.3	54.8
合計	1,395,532.7	604,277.1	53.3

資料: 外換統計年報(韓國銀行, 1997)

<표 6> 輸出積荷 附保率 現況

(단위: 백만불, %)

年度	貿易物動量	附保對象金額	附保率
1991	66,881.8	15,127.7	22.6
1992	71,987.2	18,940.2	26.3
1993	77,487.5	21,803.3	28.1
1994	91,905.0	28,263.4	30.8
1995	118,427.0	38,496.8	32.5
1996	127,912.9	41,436.8	32.4
合計	554,601.4	164,068.2	28.8

資料: 外換統計年報(韓國銀行, 1997)

주) 附保對象金額은 輸出總額中에서 貿易條件이 C.I.F 와 C&I 條件을 合算한 것임

<표 7> 輸入積荷 附保率 現況

(단위: 백만불, %)

年度	貿易物動量	附保對象金額	附保率
1991	70,015.1	54,975.0	78.5
1992	68,335.7	53,552.7	78.4
1993	76,321.6	59,680.8	78.2
1994	91,057.3	71,582.1	78.6
1995	125,162.5	94,352.8	75.4
1996	141,063.2	106,065.5	75.2
合計	571,955.4	440,208.9	77.4

資料: 外換統計年報(韓國銀行, 1997)

주) 附保對象金額은 輸入總額中에서 貿易條件이 F.O.B.와 C&F 條件을 合算한 것임

3.3 附保條件別 現況分析

먼저 輸出의 경우에 最近 3개년의 條件別 現況을 보면, 新舊約款의 使用比重에서 舊約款²⁹⁾을 選好하는 것으로 나타났다. (FY94:69.3%, FY95:68.6%, FY96:73.93%)

또한 擔保條件別로는 全危險擔保條件³⁰⁾이 각 年度마다 95%이상을 上廻함으로 나타났다. (FY94:96.04%, FY95:95.1%, FY96:96.54%) 이렇게 全危險擔保條件으로 附保하는 것은 條件에서 免責危險이외의 모든 偶發的인 事故로 인한 損害를 包括적으로 擔保하는 包括責任主義인데, 기타의 條件은 保險者가 擔保하는 危險을 具體적으로 列舉하고 있는 列舉責任主義이다. 따라서 荷主人 被保險者가 危險管理을 하는데 있어 損害補償請求時에 海上損害가 保險期間中에 發生한 事實과 損害額을 證明하기만 하면 되고 개개의 擔保危險 發生의 原因이 된 事實을 證明할 必要는 없다. 즉, 立證責任이 保險者에게 있다는 것이다. 輸入積荷인 경우에는 新舊約款의 使用比重에서 85%內外로 여전히 新約款에 비해 選好되고 있으며, 輸出인 경우를 10%정도 上廻하는 것으로 나타났다. (FY94:85.48%, FY95:84%, FY96:82.56%) 또한 擔保條件別로 新約款에서 全危險擔保(海上·航空)는 5% 內外를 기록했으나, 舊約款에서의 全危險擔保條件은 68%內外를 나타내어 新約款에서의 全危險擔保條件보다 많이 使用하는 것으로 나타났다. 全危險擔保條件의 使用比重은 각 條件마다 73% 內外로 나타났다. (FY94:73.64%, FY95:72.9%, FY96:74.61%) 이것은 輸出積荷인 경우보다 22%정도 낮은 數值인데, 輸入인 경우에는 ICC(B)條件이 選好되는 것으로 나타났다.

29) 舊約款은 F.P.A, W.A.I.O.P, A/R, A/R(AIR)의 比重合計임

30) 全危險擔保條件은 海上·航空A/R, A/R(AIR), ICC(A), ICC(A/R) 條件의 比重合計임

<표 8> 保險條件別 現況

구 분		1994年度		1995年度		1996年度	
		輸入保險料	比重	輸入保險料	比重	輸入保險料	比重
合計		228,855,931	100	214,694,239	100	203219839	100
輸	計	58,579,362	100	59,186,626	100	62063509	100
	F.P.A	463,756	0.8	552,395	0.9	517537	0.83
	W.A 3%	285,456	0.5	248,051	0.4	211490	0.34
	W.A.I.O.P	580,128	1.0	572,019	1.0	720004	1.16
	A/R	36,402,739	62.1	36,416,664	61.5	40655153	65.5
	A/R(AIR)	2,934,242	5.0	2,815,341	4.8	3791204	6.1
	T/L(CARGO)	32,721	0.056	16,230	0.02	16857	0.027
	T/L(AIR)	961	0.002	982	0.001	567	0.009
	I.C.C (A)	13,753,986	23.48	12,416,876	21	12900044	20.79
	I.C.C(B)	649,663	1.1	624,487	1.1	333223	0.54
	I.C.C(C)	104,245	0.178	136,248	0.2	153274	0.25
	I.C.C(AIR)	3,196,211	5.46	4,598,154	7.8	2574334	4.15
	B.O.C	126,296	0.22	161,882	0.3	179042	0.29
	T.T.F.C	-	-	-	-	-	-
	RUBBER CL	74	-	-	-	-	-
	RAWSUGAR	-	-	-	-	139	-
기 타	48,884	0.104	627,297	1.1	10641	0.11	
入	計	170,276,569	100	155,507,613	100	141156330	100
	F.P.A	16,698,675	9.8	15,518,664	10.0	11889056	8.42
	W.A 3%	4,733,335	2.78	4,071,496	2.6	2862182	2.03
	W.A.I.O.P	5,938,389	3.49	4,489,033	2.9	3258213	2.31
	A/R	79,850,175	46.9	69,730,734	44.8	61732429	43.73
	A/R(AIR)	38,341,299	22.51	36,867,006	23.7	36807928	26.07
	T/L(CARGO)	1,661,432	0.98	1,451,743	0.9	1455863	1.03
	T/L(AIR)	28,203	0.02	51,829	0.03	52346	0.037
	I.C.C (A)	5,198,692	3.05	5,422,238	3.5	5225869	3.7
	I.C.C(B)	8,317,447	4.88	7,396,035	4.8	7435665	5.27
	I.C.C(C)	1,979,005	1.16	1,994,115	1.3	1610796	1.14
	I.C.C(AIR)	2,006,562	1.18	1,394,720	0.9	1570778	1.11
	B.O.C	3,859,049	2.26	3,716,636	2.4	5313727	3.76
	T.T.F.C	552	0.0003	1,323	0.0008	438	0.0003
	RUBBERCL	66,101	0.039	27,550	0.02	20274	0.014
	RAWSUGAR	1,215,973	0.71	786,937	0.5	687931	0.49
기타	381,769	0.24	2,587,554	1.7	1232825	0.88	

資料 : 保險開發院, 保險年鑑 95·96·97에 의거 재작성

3.4 航海地域別 積荷保險

航海地域別³¹⁾ 積荷保險은 收入保險料 基準으로 본 比重은 北美³²⁾(약 21%內外), 日本(20%內外), 歐羅巴(19%內外), 中國(FY96:14.28%) 순으로 나타났다. 중국지역에서는 持續的인 增加趨勢를 볼 수 있다. (FY94:11.6%, FY95:12.7%, FY96:14.28%)

한편 平均損害率의 경우에는 각 年度마다 계속 增加하는 趨勢로 나타나고 있으며, 損害率의 가장 높은 것은 FY96을 基準으로 보면 國內沿岸(177.5%), 南美西部(113%), 南美東部(96.3%), 東南亞(47.2%), 中東亞(39.6%), 歐羅巴(35.8%)순으로 나타났다. 특히 南美西部에서는 竊盜는 自動車損害中 竊盜·竊盜손과 電子製品에서 盜難損이 많았고, 南美東部지역은 機械類와 電子·電氣製品의 경우에 녹, 산화損害(R.O.D), 自動車の 경우 盜難損과 竊盜/竊盜손, 電子製品에서는 盜難損, 纖維 및 獸毛에서는 盜難損과 不足損이 많았다.

東南亞 地域에서는 家庭用 電子·電氣製品에서 盜難損害, 雨淡水損(RFWD)으로 인한 損害가 높게 나타났으며, 中東 地域에서는 주된 輸出積荷品目は 纖維 및 獸毛인데 반해, 保險契約 實績이 적은 金屬類에서 損害가 많이 발생하였으며, 非鐵金屬인 경우에는 盜難損害로 나타났다.

호주지역에서는 대부분이 自動車の 竊盜/竊盜손으로 나타났다.

3.5 貨物の 形態別 積荷保險

3.5.1 輸出積荷保險 品目別 實績分析

輸出積荷의 主要 對象貨物은 機械 및 機器類(各年度別 收入保險料의 比重이 34%內外)로 가장 많게 나타났으며, 纖維類 및 獸毛類(19%內外), 雜貨 化工 및 醫藥品(9%내외) 순으로 主要 5개 品目の 收入保險料의 比重도 전체의 72%정도를 차지하고 있다.

한편 各年度 平均損害率은 持續的으로

31) 地域區分은 다음과 같으며, 最終目的地를 基準으로 함. 保險料率書 p.183

- ① 외항~보세(보세~외항) : 외항본선인도~보세지역(보세지역~외항본선인도)
- ② 국내연안 : 국내연안 및 도서지역(북한지역 포함)
- ③ 일 본 : Japan(Okinawa 포함)
- ④ 중국지역 : 북위 20° 이북의 중국지역(Taiwan, Hongkong, Macao 포함)과 우랄산맥 이동의 구소련지역
- ⑤ 동 남 아 : 동경 90° 이동의 South East Asia 중 북위20° 이남의 지역
- ⑥ 중 동 아 : 동경 90° 이서의 Asia지역(Bangladesh 포함)과 Cape Town이동의 Africa지역(Cape Town, Port Said, Mauritius 포함) 단, 지중해 및 흑해연안은 제외됨
- ⑦ 호주지역 : Australia 및 New Zealand(Fiji, Samoa, Tahiti 및 New Guinea 포함)
- ⑧ 구 라 파 : Europe 및 Cape Town 이서의 Africa지역과 흑해 및 지중해 연안 (Las Palmas, Beirut 포함), 우랄산맥 이서의 구소련지역)
- ⑨ 북 미 : North America(Hawaii, Guam 및 Panama 및 Grenda 포함)
- ⑩ 남 미 : South America(Aruba 포함)

32) 北美地域은 北美東부와 北美西部의 合計數值임

< 표 9 > 航海地域別 積荷保險現況

區分	1994年度				1995年度				1996年度			
	收入保險料	比重	損害額	損害率	收入保險料	比重	損害額	損害率	收入保險料	比重	損害額	損害率
合計	228,855,931	100	46,464,641	21.8	214,694,239	100	69,769,502	30.8	203,219,841	100	71,282,312	34.6
(1) 保稅·外航	740,724	0.32	42,905	5.7	606,748	0.3	93,051	16.2	277,261	0.14	60,129	19.8
(2) 國內 沿岸	14,885,815	6.5	4,524,457	24.2	4,527,617	2.1	8,040,107	17.42	4,929,499	2.43	8,639,157	17.5
(3) 日 本	45,839,664	20.0	7,326,382	17.7	44,663,892	20.8	6,340,317	12.9	38,921,258	19.15	7,166,367	18.3
(4) 中國 地域	26,552,022	11.6	4,068,753	16.3	27,259,133	12.7	12,006,855	42.6	29,025,697	14.28	7,031,982	24.6
(5) 東 南 亞	17,728,627	7.75	49,984,563	29.7	19,138,417	8.9	7,733,260	41.3	20,286,665	9.98	9,567,252	47.2
(6) 中 東 亞	14,818,578	6.48	1,349,790	10.1	12,820,164	6.0	5,449,227	38.9	12,104,587	5.96	4,718,005	39.6
(7) 濠洲 地域	5,009,431	2.18	2,454,437	53.5	4,614,123	2.1	2,250,515	43.8	4,336,802	2.13	1,290,169	29.4
(8) 歐 羅 巴	39,128,005	17.0	10,449,367	28.9	43,978,982	20.5	13,759,837	30.7	40,419,367	19.89	14,882,224	35.8
(9) 北美 東部	28,336,144	12.38	4,868,178	18.7	30,662,556	14.3	6,897,982	21.9	28,706,905	14.13	4,668,983	15.6
(10) 北美 西部	13,667,710	5.97	3,198,152	26.9	14,404,700	6.7	2,660,970	18.4	14,438,468	7.1	2,752,479	18.1
(11) 南美 東部	1,849,630	0.8	960,891	55.1	2,072,841	1.0	733,792	34.9	2,496,466	1.23	2,346,712	96.3
(12) 南美 西部	1,557,795	0.68	539,104	37.4	1,770,573	0.8	997,306	56.6	1,665,934	0.82	1,929,145	113.0
(13) 其 他	18,741,785	8.34	1,697,664	11.3	8,174,493	3.8	2,806,283	25.5	5,610,932	2.76	6,229,708	105.3

資料 : 保險開發院, 保險年鑑, 94·95·96에 의거 제작성

注) 輸出 및 輸入積荷 合計額임

增加하는 趨勢로 나타나고 있으며, (FY94:27.5%, FY95:40.2%, FY96:51.9%) FY96年度 基準으로 보면 機械 및 機器類는 가장 높은 比重을 차지하고 있으며 損害率은 50.1%로 平均損害率정도이었으며, 損害의 類型은 철손/굽힘손, T.P.N.D., 破損, 海水侵損 등으로 나타났다.

纖維類 및 獸毛品目도 比重이 19.6%이며, 損害率도 30%로 다른 品目에 비해 양호하였다. 損害의 類型은 주로 T.P.N.D이다. 雜貨品目은 10%의 比重이며 損害率은 19.8%로 다른 品目에 비해 극히 良好하게 나타났으며, 損害類型은 不足損·漏損, T.P.N.D, 雨潭水損(RFWD) 등이다.

金屬類는 비중이 8.6%이며, 損害率도 49.3%로 나타났다. 損害의 類型도 共同海損(G.A), 굽힘·굴절(Denting/Bending) 海水侵損, 破損, 不足損이다.

化工品과 醫藥品은 8.9%이며, 損害率은 22.3%로 良好하게 나타났다. 損害의 類型은

海水侵損, 不足損/漏損, 汚染損으로 나타났다.

3.5.2 輸入積荷保險 品目別 實績分析

輸入積荷의 主要對象 貨物은 機械 및 機器類에 偏重되어 있어서 10%이상인 品目은 단지 機械 및 機器類(FY96基準 48%比重)가 차지하고 收入保險料 對比 10%未滿의 比重을 보이고 있으며, 化工品 및 醫藥品(FY96基準 8.2%), 穀物·飼料 및 油菜類(FY96基準 5.8%), 食料品·嗜好品(FY96基準 5.2%), 金屬類(FY96基準 4.8%) 순이다.

이상 5개 品目の 全體比重은 72%로 거의 비슷한 水準이다.

各 年度別 平均損害率은 FY94年 19.9%, FY95年 27.4%, FY96年 27.3%로 輸出積荷에 비하면 약20%정도 낮은 損害率을 기록했다.

FY96年을 基準으로 機械·機器類는 輸

< 표 10 > 品目別 輸出積荷保險 實績

區 分	1994年度				1995年度				1996年度			
	收入保險料	事故件數	損害額	損害率	收入保險料	事故件數	損害額	損害率	收入保險料	事故件數	損害額	損害率
合 計	58,579,362	3,397	14,929,392	27.5	59,186,627	4,124	24,416,709	40.2	62,063,510	4,516	31,802,645	51.9
섬 유 류 및 수모	13,454,742	490	2,483,116	19.1	11,548,408	745	5,817,991	47.2	12,212,757	500	3,583,408	30.0
모 피 및 피혁류	1,476,598	15	△2,838	4.3	1,476,177	26	294,265	19.1	1,538,655	27	66,188	4.4
곡물, 사료 유채류	16,086	1	33	0.2	19,275	-	58	0.3	23,519	-	△837	-
임·농산물	303,869	8	11,159	3.8	303,691	5	95,897	32.5	296,097	16	△3,069	-
펄프 및 지류	284,363	11	22,161	7.8	221,865	19	156,747	69.2	209,491	11	33,360	15.6
비 료	8,254	-	△7,439	-	39,794	1	5,213	13.7	60,361	2	19,062	38.6
유 지 류	58,523	1	△28,446	-	124,287	3	24,706	23.3	122,619	6	62,476	51.9
유 지 류	7,451	-	-	-	7,788	-	500	5.0	9,282	1	18,296	256.5
화공품 및 의약품	5,138,235	222	938,641	19.7	5,801,654	249	1,102,657	20.7	5,540,407	244	1,176,390	22.3
식품품 및 기호품	1,753,132	118	627,000	34.7	1,445,815	135	1,435,836	102.9	1,574,648	83	646,941	41.7
생 산 물	6,923	1	7,404	100.2	7,629	-	-	-	3,784	-	△2,546	-
광 산 물	266,947	6	20,454	8.0	188,063	2	11,236	5.5	212,849	-	9,956	4.8
석 탄 물	△3,532	-	-	-	3,848	-	-	-	140	-	-	-
금 속 류	5,279,766	264	1,080,624	23.3	5,091,862	282	2,777,942	49.4	5,380,225	429	2,562,146	49.3
기 계 및 기 류	18,403,137	1,253	7,640,674	45.1	20,448,975	1,157	6,678,703	32.7	20,453,267	1,564	10,338,364	50.1
유리 및 요업제품	245,315	8	△3,998	-	287,757	23	148,681	49.6	255,428	24	43,100	16.8
화학·금속 보석류	58,856	2	242,416	358.8	22,297	3	7,650	-	293,678	1	26,058	12.6
이사 화물	351,207	278	279,853	86.8	448,682	343	309,753	74.5	642,532	441	412,383	68.4
잡 화	7,435,416	521	1,250,580	17.6	6,735,836	561	2,103,053	29.8	6,256,056	453	1,303,604	19.8
제 3 국간 화 물	2,909,389	154	264,910	12.3	3,639,156	164	2,509,706	72.2	4,382,589	228	4,877,648	111.9
공산권 통과	917,506	39	△44,079	-	1,944,863	44	931,363	54.9	2,173,439	484	4,851,617	233.0
차관계약	175,840	4	72,069	45.1	124,614	2	6,224	3.7	139,300	1	1,777,198	1310.3
군수물자	30,022	1	22,772	93.2	18,363	-	-	-	11,855	-	-	-
기 타	1,321	-	△13,352	-	252	-	△1,472	-	532	1	902	-

資料 : 保險開發院, 保險年鑑 95·96·97에 의거 재작성

入積荷에서 가장 비대한 品目이며, 損害率은 19.7%로 平均損害率보다 훨씬 작고, 주로 損害의 類型은 破損, 海水侵損, 굴절손 등이다.

化工品 및 醫藥品은 損害率이 9.8%로 극히 良好하며 損害의 類型도 汚染損, 不足損, 漏損 순으로 나타났다.

穀物飼料 및 油菜類는 損害率이 30.2%로 平均損害率보다 높게 나타났으며, 주로 損害의 類型도 不足損/漏損, ROD 등이다.

食料品 및 嗜好品에서는 損害率이 78.4%로 극히 不良하며, 損害의 類型은 T.P.N.D., 不足損, 漏損 등이다.

金屬類는 平均損害率보다 훨씬 작은 16.2%로 良好하게 나타났으며 損害類型은 共同海損, 海水侵損, 굴절손, ROD 순이다.

기타 損害率이 不良한 品目은 肥料, 林農産物, 生物, 移徙貨物 등으로 나타났다.

IV. 荷主의 合理的 保險條件選擇의 問題點

4.1 運送人의 責任의 不明確

複合運送에 있어서는 運送人의 危險負擔과 立證責任의 配分이 不明確하기 때문에, 積荷保險者가 運送人이 責任져야할 危險을 負擔함으로써 荷主가 不當하게 높은 水準의 保險料를 내고 있다. 즉, 現行制度下에서 運送人의 免責과 責任限度 때문에 荷主가 積荷保險에 附保하고 있다는 것이다. 물론 兩保險에서 附保하는 危險이 區分되어 있기는 하나 現行 過失責任原則이 안고있는 모호성 때문에 積荷保險料와 海上運賃에 反影되어 결국 荷主의 負擔이 加重되고 있다는 二重保險(overlapping insurance)의 現像이 있

< 표 11 > 品目別 輸入積荷保險 實績

區 分	1994年度				1995年度				1996年度			
	收入保險料	事故件數	損害額	損害率	收入保險料	事故件數	損害額	損害率	收入保險料	事故件數	損害額	損害率
合 計	170,276,569	4,335	31,535,249	19.9	155,507,613	5,077	45,352,790	27.4	141,156,330	4,881	39,479,672	27.3
섬유류 수모	6,802,883	252	1,257,278	19.7	5,725,903	336	974,860	15.4	5,065,048	303	2,095,839	39.9
모피 피혁류	1,693,805	93	803,723	50.1	1,274,139	137	337,589	24.8	1,237,012	101	431,200	30.6
곡물, 사료 유채류	8,635,022	785	2,071,316	25.4	8,603,817	789	3,126,690	35.7	8,305,639	457	2,661,390	30.2
임·농산물	5,815,498	152	1,928,002	33.7	5,306,174	161	2,806,657	49.6	4,517,680	257	3,037,211	63.9
펄프 및 지류												
비 료	1,509,483	103	582,438	44.5	1,763,974	95	919,436	49.2	1,121,812	213	464,531	37.0
유 류	470,037	5	740,054	164.0	461,082	12	157,331	33.1	392,368	16	340,292	70.9
유 지 류	6,945,927	73	251,625	4.2	5,784,004	70	2,083,514	33.9	6,636,618	50	1,333,065	21.6
화공품 및 의약품	262,514	14	84,536	31.9	229,084	16	△1,403	-	252,591	20	△10,985	-
식품품 및 기호품	15,393,379	682	1,931,069	14.0	13,840,792	671	5,808,838	38.1	11,616,456	511	1,146,820	9.8
생 물	9,172,848	327	2,773,284	32.5	7,612,048	394	1,855,000	22.5	7,355,720	376	5,716,831	78.4
광 산 물	365,197	47	664,394	176.3	424,084	35	323,814	89.0	546,203	42	320,094	60.2
석 탄 물	781,060	20	209,541	29.5	890,030	46	309,419	35.5	1,017,720	37	220,718	22.2
금 속 류	1,061,547	3	250,045	23.3	1,119,356	1	2,597	0.2	1,111,969	13	37,324	3.4
기 계 및	7,845,614	116	648,033	8.9	9,806,102	203	9,097,685	95.0	6,810,929	217	1,165,590	16.2
기 기 류	86,749,336	1017	14,262,893	17.4	75,024,282	1,262	10,781,492	13.4	68,358,238	1,247	13,727,122	19.7
유리 및 요업제품	3,675,836	184	461,274	15.4	4,495,703	213	952,997	20.2	3,010,077	176	329,771	10.2
화폐, 귀금속보석류	167,249	2	△172	-	143,701	5	9,060	6.7	82,128	1	297	0.3
이사 화물	38,848	19	15,063	46.6	52,652	46	55,364	118.4	87,618	68	36,696	47.5
잡 화	6,953,937	382	829,203	12.5	6,323,408	482	739,269	11.0	6,114,442	590	1,196,803	19.2
제 3 국간 화 물	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
공산권 통과	40,103	1	8,984	42.4	60,536	-	9,878	9.3	38,530	2	9,672	67.5
차관계약	3,481,114	26	1,485,941	62.7	4,490,725	44	3,764,316	85.0	4,390,469	45	1,141,920	21.9
군수물자	1,326,886	6	30,374	2.6	1,322,452	36	169,165	12.4	1,212,174	98	188,626	14.5
기 타	26,115	8	△606,838	-	70,864	3	8,584	16.7	91,251	3	32,888	32.7

資料 : 保險開發院, 保險年鑑 95·96·97에 의거 재작성

다.³³⁾ 複合運送을 둘러싼 保險에는 다음과 같은 각종의 保險契約이 成立한다.

- ① 荷主가 附保하는 貨物保險
- ② 複合運送인이 附保하는 貨物賠償責任保險
- ③ 實際運送인이 附保하는 貨物賠償責任保險
- ④ 複合運送인 또는 實際運送인이 附保하는 컨테이너 자체의 保險
- ⑤ 複合運送인 또는 實際運送인이 附保하는 제3자에 대한 컨테이너에 의한 損害賠償責任保險

上記中 ④와 ⑤는 別로 문제가 되지 않으나 ①②③에 관해서는 責任判明, 損害賠償 및 費用問題를 둘러싼 많은 복잡한 問題가 수반된다.³⁴⁾

예를 들면, 貨物保險에 附保된 保險에 대해 貨物保險者가 荷主에게 保險金을 지급해 준 후 複合運送인에게 保險代位求償하고, 그 결과 複合運送인의 責任保險者가 保險金을 지급하게 된다. 다시 複合運送인 혹은 그 責任保險者가 하청의 實際運送인의 責任保險者에게 求償한다. 따라서 單一運送形態와 달리 이중, 삼중의 損害賠償請求가 행해지게 되고, 關係當事者는 이들의 求償行爲에 따른 각종費用(裁判費, 辯護士費用, 그 외 管理運營費)을 負擔하지 않으면 안될 뿐만 아니라, 運送인의 責任을 判명하는 데도 상당한 어려움이 따른다. 또한 이들 運送인들의 상당

한 責任을 保險에 附保하기 위한 責任保險料와 個別運送人으로부터 求償하기 위한 費用은 결국은 運賃의 形態로 荷主가 負擔하지 않으면 안될 것이다.³⁵⁾ 또한 先進國의 海上保險業者들은 積荷保險의 重要性이 있다고 하는데, 그것은 單一의 運送인에게 責任이 集中되어도 地震, 海溢, 噴火와 같은 不可抗力의인 損害와 戰爭, 同盟罷業과 같은 損害는 積荷保險者가 負擔해야 하며, 海上區間에 있어서 일어나는 共同海損, 救助料를 둘러싸고 일어나는 賠償問題는 荷主와 運送人間에 分擔해야 되므로 積荷保險을 利用하지 않을 수 없다. 또한 現行 貿易慣行이 船積書類提示時 商業送狀, 船荷證券, 保險證券을 첨부하는 것으로 하기 때문에 수출입 하주가 보험부보를 해야 한다.³⁶⁾

4.2 求償權行使의 複雜性

積荷保險에서는 運送인의 歸責事由인 不勘航 過失이나 商業過失을 積荷保險에서 擔保하고 있으며 重複되는 이 분야는 荷主가 複合運送인이나 積荷保險者 가운데 누구를 對象으로 請求하든 自由이다.³⁷⁾ 그러나 現實적으로 荷主가 積荷保險者에게서 保險金을 支給받고, 保險者는 被保險者가 가지고 있는 權利를 代位하여 運送인에게 請求하고 있다. 이러한 保險者의 運送인에 대한 求償에는 立證責任, 求償節次 등에 어려움이 따른다.³⁸⁾

33) Andrew E. Rossmere, Cargo Insurance and Carriers' Liability : A new Approach, Journal of Maritime Law and Practice, Vol.6, No. 3, April 1975, p.427.

34) 加藤修, 前掲, 32面

35) Andrew E. Rossmere, op. cit. p.427.

36) Erling Selring, The Hamburg Rules, The Hague Rules and Marine Insurance Practice, Journal of Marine Law and Commerce, Vol.12. No.3, April 1981, pp.316-317

37) 韓東湖, 海上運送法規上の 船主責任과 海上保險, 海洋韓國, 韓國海事問題研究所, 1974.4, p.48.

加藤修教授의 論文³⁹⁾에서 積荷保險者가 實際로 求償權을 行使하는 例는 15~20%에 불과하고 求償權행사를 하지 못한 경우는 82.8%이다. 獨逸海上保險協會의 實際調查資料를 引用하여 說明하고 있다. 또한 求償權行使의 內譯은 아래와 같다.

<표 12> 積荷保險者의 運送人에 대한 求償權行使 不能理由

內 譯	件 數	%
發生場所(區間)不明	3,825	57.9
證據不充分	77	1.2
時效	289	4.4
金額의 少額	281	4.3
各種事情으로 因한 求償포기	466	7.6
火災危險의 免責	11	0.2
航海過失의 免責	22	0.3
船主의 無過失立證	60	0.9
貨物固有의 性質	204	4.0
荷主側의 過失	131	2.0
其 他	60	-
合 計	5,426	82.8

資料 : 加藤 修, 上掲書, p.29.

위에서 보는바와 같이 積荷保險者의 求償權行使가 어려운 것은 複合運送에 따른 損害發生區間 不分明損害(57.9%)이다. 航海過失, 火災危險 免責 등은 매우 작은 것으로 나타났으며, 複合運送人의 責任이 明確해지더라도 荷主가 求償權行使를 하지 못하는 것을 대비하여 積荷保險을 附保하게 될 것이다.

따라서 荷主는 積荷保險을 附保하게 되

는데 어떻게 하면 合理的인 保險條件으로 附保해야 하는지 問題가 되는데, 約款上의 一律인 附保가 아니라 危險의 크기와 형태에 따라 基本條件과 附加條件을 活用하여 適切하게 危險管理를 해야한다. 또한 컨테이너를 통한 複合運送體制에서는 損害發生區間을 判明하기란 거의 不可能하여 따라서 全運送區間을 커버할 수 있는 運送人의 責任體系로 發展되어야 할 것이다.

4.3 立證責任의 問題

海上保險은 危險發生의 기회가 航海이고 危險發生의 場所는 海上을 原則으로 하고 있으므로 保險者가 負擔하는 危險이나 負擔할 수 있는 危險은 多樣하다. 따라서 保險者는 어떤 方式으로든지 負擔하는 危險을 特定하지 않으면 안된다. 保險者의 危險負擔方式에는 일체의 海上危險을 負擔危險으로 規定하는 包括責任主義方式과 保險者가 負擔하는 危險을 法律의 조문 또는 保險約款에 列舉하고 이에 列舉되지 않은 危險에 대해서는 保險者가 負擔하지 않은 列舉責任主義方式으로 大별할 수가 있다.

우리 나라 商法⁴⁰⁾은 독일, 불란서, 일본법과 마찬가지로 保險者가 原則上 負擔하는 危險을 特定하는데 있어서 包括責任主義를 採擇하고 있으며, 영법에 있어서는 列舉責任主義를 채택하고 있다.⁴¹⁾

그러나 實際에 있어서는 契約當事者間

38) 金炳奇, 함부르크규칙과 國際貨物複合運送條約이 海上保險에 미치는 영향, 保險學會誌, 1989, p.29.

39) 加藤 修, 國聯國際物品 複合運送條約의 成立に伴う貨物海上保險의 問題點について, 損害保險研究, 43卷, 1号(1981), p.29.

40) 商法 第693條 [海上保險者의 責任] 海上保險契約의 保險者는 海上事業에 관한 事故로 인하여 생길 損害를 補償할 責任이 있다.

41) 李在卜, 積荷保險約款論, 保險監督院, 保險研修院, p.147

의 契約條件인 保險契約에 따라 이들 方式 중에서 하나를 다시 採擇하고 있다. 예를 들면 包括責任主義를 채택하고 있는 우리나라도 實際 海上保險契約에 있어서는 保險者의 負擔危險을 列舉하고 있는 영국의 協會積荷約款 ICC(B)와 ICC(C)를 사용함으로써 列舉責任主義를 採擇하고 있으며, 영국에서도 全危險擔保條件(All Risk)인 ICC(A)를 사용함으로써 包括責任主義를 採擇하기도 한다.

包括責任主義와 列舉責任主義를 비교하면서 危險의 負擔範圍를 기준으로 被保險者에게 유리한가, 불리한가를 구별하는 것은 옳지 않다. 왜냐하면 負擔危險이 많을수록 保險료가 많아지기 때문이다. 그러나 클레임이 發生하면 損害에 대한 立證責任이 누구에게 있느냐에 따라서 유리한지, 불리한지 區分될 수 있다. 왜냐하면 損害는 주로 海上에서 發生하거나 장소를 특정할 수 없는 運送過程 중에 發生하기 때문이다. 包括責任主義에서는 被保險者는 運送過程의 保險期間 중에 海上損害가 發生하였다는 사실과 損害額을 증명하면 되고 保險者가 클레임을 거부하기 위해서는 그 損害가 免責危險으로 인하여 發生하였다는 것을 반증해야 한다⁴²⁾. 따라서 被保險者측에 유리하다고 할 수 있다.

반면에 列舉責任主義下에서는 被保險者는 損害가 列舉危險으로 인하여 發生하였다

는 事實을 立證하지 않으면 안된다. 따라서 被保險者에게 불리하다. 앞에서 條件별 附保現況에서 보듯이 우리 나라 荷主들의 ICC(A), ICC(A/R)등의 全危險擔保條件을 選好하는 것으로 나타났다. 이는 全危險擔保條件이 包括責任主義라서 立證의 問題가 保險者에게 있기 때문이다.⁴³⁾

4.4 損害補償擴張의 問題

Lloyd's S.G.保險證券은 이와 같은 通常의 危險을 列舉한 후 「上記貨物과 商品 등의 破損이나 毀損 또는 損傷을 惹起하거나 惹起할 모든 기타 危險과 滅失 및 不幸(all other perils, losses and misfortunes)」이라는 包括的 文言을 첨가하고 있다. 1816년 Cullen V.Butter 사건⁴⁴⁾에서 이러한 總括的 文言의 解釋에 대하여 Lord Ellenborough가 導入한 同種制限의 원칙(Principle of ejusdem generis)이 상기 MIA上 海上危險의 정의에 반영되어 있다⁴⁵⁾. 이러한 同種責任制限에 의해 英법은 危險포괄負擔方式에서 列舉責任主義의 負擔方式으로 전환되었다.

먼저 ICC(B) 및 ICC(C)는 擔保危險으로서 事故形態의 危險을 주고 設定하고 원인형태의 危險을 積極的으로 回避함으로써 危險擔保의 範圍가 ICC(WA) 및 (FPA)보다 縮小되었다는 점이다. ICC(B)의 危險條項

42) 葛城照三, 海上保險講義要綱, 早稻田大學出版部, 1978, pp.49~50 ; 木村營一, 海上保險, 千倉書房, 1978, pp.109~110.

43) FY'96에서 輸出인 경우 96.54%, 輸入인 경우 82.56으로 荷主들이 選好하였다.

44) (1816)5M.&461. 적으로 오인한 船舶의 침몰은 軍함(men of war)과 동종의 危險(ejusdem generis)이었다. 그리고 1820년 Butter V.Wildam 事件(313.&Ald.398)에서 Best 판사에 의해 다시 확인되었다

45) MIA 第1附則 RCP 第12條에서 「all other perils 라는 말은 保險證券에 특별히 기재된 危險과 동종의 危險만을 포함한다.」고 정의되어 있다.

에 列擧되어 있는 擔保危險中 地震, 噴火, 落雷 만이 唯一한 原因形態의 危險이고 나머지 列擧危險은 모두 事故形態의 危險이다. Lloyd's S.G. Policy의 危險條項에 列擧된 擔保危險으로서 原因形態의 危險과 事故形態의 危險의 雙方을 모두 包含한 複合危險이었던 海上固有의 危險이 事故形態의 危險인 坐礁, 膠沙, 衝突 등으로 具體化되어 ICC(B) 및 ICC(C)에 列擧되었으며, 原因形態의 危險인 強盜 및 船員의 惡行은 ICC(B) 및 ICC(C)의 危險擔保範圍는 다소 縮小되었다고 할 수 있다.

즉 非擔保危險으로 轉換된 海上固有의 危險의 範圍에 속하는 危險中에서 坐礁, 膠沙, 沈沒, 衝突, 甲板上의 流失, 海水의 船舶 등에의 流入 등은 擔保危險으로서 名稱을 바꾸어 明示하였지만, 이들 이외에도 海上固有의 危險에 該當하는 危險이 많이 있다. 暴風雨로 인한 積荷의 崩壞는 그 一例에 지나지 않지만, 海上固有의 危險이라는 廣範圍한 包括用語를 削除하고 그 用語에 包含되어 있던 主要한 것을 拔萃하여 具體적으로 明示하는 方式을 採擇함으로써 擔保範圍가 結果적으로는 多少 縮小되었다.

마지막으로 ICC(B) 및 ICC(C)의 危險條項에 새로 追加列擧된 危險은 實質적으로 追加擔保危險이라고 할 수 있는 性質의 危險이 아니며 이들 危險은 大部分이 舊證券下에서도 擔保되었던 것으로서 危險擔保範圍는 오히려 縮小되었다.

ICC(B) 및 ICC(C)에 새롭게 追加列擧된 船舶 또는 舁船의 顛覆, 海上運送用具의 顛覆 또는 脫船, 共同海損犧牲과 ICC(B)에만 새롭게 追加列擧된 地震, 噴火 또는 落雷, 侵荷, 波濤에 의한 甲板上의 流失, 海水, 淡水 또는 河川水의 船舶, 舁船, 船艙, 運送用具, 컨테이너, 리프트트랜 또는 保管所에의 流

入 등은 大部分이 ICC(WA) 및 (FPA)에서 擔保되었던 海上固有의 危險, 強盜, 船員의 惡行 및 이들 擔保危險 同種類似한 一切의 危險이 ICC(B) 및 ICC(C)에서 非擔保危險으로 전환되었으며, 또한 ICC(C)에서는 積載, 換積 또는 荷役中の 包裝當 全損危險도 削除되었다. 결국 ICC(B) 및 ICC(WA)보다 危險擔保範圍가 오히려 縮小 되었으며, ICC(C)는 ICC(FPA)에 비하여 危險擔保範圍가 더욱 縮小되었다.

新證券 및 新協會積荷約款이 本來의 制定目的대로 現在의 保險需要에 부응하고 危險紛爭의 所持를 제거하도록 明確하고 알기 쉬운 表現으로 統一化 되었다 하지만, 危險擔保範圍에 있어서는 위에서 살펴본 바와 같이 오히려 縮小됨으로써, 被保險者에게는 不利한 影響을 미치게 되었다. 이는 新證券 및 新約款의 本來의 趣旨에 어긋난다고 할 수 있다.

V. 結 論

위에서 살펴본 바와 같이 保險條件을 選擇하는 데에는 貨物의 性質, 包裝狀態, 積載 船舶, 運送區間, 保險料 등의 要因이 있어서, 자기자신의 貨物에 대한 危險의 크기를 정확히 考慮하여 基本條件에 附加擔保條件 등의 低 保險料의 保險條件을 하여 危險크기에 따라 적정한 保險條件을 選擇하는 것이 合理的인 選擇이라고 할 수 있다. 그러나 保險統計現況에서 보면 그렇지 않은 結果를 가져오고 있으며, 이는 가장 큰 문제가 積荷 保險約款의 立證責任의 問題와 損害補償範圍에 問題가 있다. 즉, 荷主人 被保險者의 입장에서 보면 輸出積荷인 경우가 最近 3年間 全危險擔保條件이 95%이상을 上廻하고

있다는 것은 이를 說明해주는 것이라고 하겠으며, 물론 荷主의 保險마인드에도 運送人의 求償權行使가 복잡함으로써 保險者에게 전가를 하려고 하는 의도도 있겠다.

또한 新·舊約款 使用內譯을 보면 舊約款의 使用이 2배이상을 上廻하고 있는데, 이는 新約款에서는 損害補償範圍의 制限이 있기 때문이다.

따라서 被保險者인 貨主의 立場에서 立證責任의 原則과 損害補償範圍에 있어서는 貨物의 特性에 따른 約款(同業者約款)의 導入과 積極的인 活用이 이루어져야 할 것이다.

參考文獻

金炳奇, 保險約款料率의 規制와 自由化에 대한 一考察, 保險學會誌 第47編,
김병윤 外3人 共著, 21世紀 經營學原論, 명경사, 1998.
金周東, 國際複合運送人의 責任保險과 貨主의 貨物保險, 嶺南大學校 大學院 博士學位論文, 1989.
都重權, 海上保險論, 學文社, 1996.
——, 同業者約款에서 免責條項에 대한 考察, 經營論集 15집, 關東大學校 企業經營研究所, 1996.
白完基, 合理性에 관한 小考, 韓國政治學會報 第17輯, 1983.
保險開發研究院, 保險年鑑, 1996,12.
——, 標準積荷保險料率書, 1998,4.
保險開發院, 海上積荷保險 Cross-Border 허용이후의 效果分析 및 향후 對應戰略, 1996.
손대빈, 新貿易實務, 두남, 1997.

吳元爽, 海上保險論, 三英社, 1997.
——, 最新貿易慣習, 三英社, 1998.
柳元佑, 貿易契約條件의 合理的 選擇에 관한 研究, 成均館大博士學位 論文, 1996.
尹光云, 貿易商務論, 三英社, 1997.
李在卜, 積荷保險約款論, 保險監督院, 保險研修院, 1991.
——, 海上積荷保險契約의 擔保範圍에 관한 研究, 保險學會誌 第37輯, 韓國保險學會, 1991.3.
——, 積荷保險에 있어서 損害補償範圍의 擴張에 관한 小考, 韓國保險學會, 1996.
鄭洪周, 海上危險分擔에 관한 法經濟學的 考察, 韓國海運學會誌, 第14號,
鄭洪周, 洪淳球, 保險經濟論, 保險研修院, 1996.
조현지, “포스너의 法經濟學과 定義”, 梨花女大 碩士論文, 1993.
韓國貿易協會 綜合貿易研修院, 海上保險, 1992.
——, 海上保險, 第8號, 1994.11.
韓國銀行, 外換統計年報, 1997.
韓東湖, 海上運送法規上의 船主責任과 海上保險, 海洋韓國, 韓國海事問題研究所, 1974.
황남일, 이흥무, 貿易保險의 理論과 實際, 貿易經營社, 1997.
加勝 修, 貿易保險의 實務, 同文館, 1987.
——, 韓國國際物品複合運送條約의 成立에 伴う 海上保險問題點について
——, 新訂國際貨物海上保險實務, 成山堂書店, 1990.
興亞火災海上保險(株), 運送保險의 理論과 實際, 海文堂, 1993.
葛城照三, 海上保險講義要綱, 早稻田大學出版部, 1978.

- 木村營一, 海上保險, 千倉書房, 1978.
- 龜井利明, 海上保險概論, 成山堂書店, 1992.
- 新堀聰, 貿易賣買, 同文館, 1990.
- _____, 貿易取引 入門, 日本經濟新聞社,
1992.
- 加勝由作, 海上保險論, 春秋社, 1961.
- Brown, Robert H., Marine Insurance Vol.
I-Principles & Basic Practice, 5thed.,
London, Witherby & Co.Ltd., 1986.
- Beavis Brian and Rowley Charles K., "
Evaluating Choice", International
Review of Law and Economics,
1983.
- Donald A. Ward, " The Management of
International Trade Risks : The Role of
the Berne Union ", The Geneva Papers
on Risk and Insurance(Vol.11, No.41),
1986.
- Selvig Erling, The Hamburg Rules, the
Hague Rules and Maritime Insurance
Practice, J.M.L.C., Vol.12, No.3, 1981.3.
- J. Kenneth, Coodacre, Marine Insurance
Claims, 2nd ed., London ; Witherby &
Co. Ltd., 1978.
- _____, Goobye to the Memorandum,
London ; Witherby & Co.Ltd., 1988.
- P. Jones R. and Sugden, " Evaluating
Choice", International Review of Law
and Economics, 1982.
- Robert N. Antohy and Johan Dearden,
"Management Control System", Richard
D, Irwin Inc, 1980.
- Andew E. Rossmere, Cargo Insurance and
Carriers' Liability : A new Approach,
Journal of Maritime Law and Practice,
Vol.6, No.3, April 1975.

A Study on the Problem of Insurance Terms Choice in the Marine Cargo Insurance Contract

Gong-Wu Ra*, Sang-Hyun Han**

Abstract

On choosing insurance terms it would be a reasonable choice to choose insurance terms in proportion to how much risk is to be with considering of how much risk is exactly to be in a cargo's owner of his or hers as there are conditions such as a character of cargo, a packing condition, a loading ship, a shipping section, and a premium.

But when we see on the present state of the statistical insurance table, the effects are entirely different from it stated above and these serious problems are of both the problem to prove who is on duty and the problem to cover how much the indemnity are to be.

When we see a shipper as the insured, in the last 3 years that all risks has been more than 95 percent is to prove the reason mentioned above and there would be an intention for the shipper to transfer a claim for the indemnity to the insurer to evade from the complexity.

Also when we see how much both I.C.C and New I.C.C is used, New I.C.C has been used less two times than I.C.C, that is due to the restriction of the scale of covering the indemnity.

So both the introduction of trade clause as to insured in the same line of business and the positive application, taking into account of the principle of proving who is on duty and the scale of covering the indemnity, are to be accomplished.

* Lecturer, Department of International Trade & Business, Kandong University

** Lecturer, Customs Personnel Education Institute