

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

A Study on the double insurance and disbursements Warranty

朴 桓 宰

Whan-Jae Paek



< 目 次 >

Abstract	第 4 章 船費擔保條項과 관련한 主要被保險 利益의 概念
第 1 章 序 論	第 1 節 海上被保險利益의 分類
第 1 節 研究의 目的	第 2 節 被保險利益으로서의 船舶
第 2 節 研究의 範圍과 方法	第 3 節 被保險利益으로서의 船費
第 2 章 重複保險의 成立要件 및 그 效果	第 4 節 被保險利益으로서의 運賃
第 1 節 重複保險의 概念	第 5 章 重複保險여부의 檢討의 그 效果
第 2 節 重複保險의 成立要件	第 1 節 船舶保險과 船費保險
第 3 節 重複保險의 效果	第 2 節 運賃保險과 船費保險
第 3 章 船費擔保條項의 成立要件의 그 內容 의 考察	第 3 節 重複保險 여부에 따른 效果
第 1 節 船費擔保條項의 成立要件	第 6 章 結 論
第 2 節 船費擔保條項의 內容의 考察	參 考 文 獻

A Study on the Double Insurance and Disbursements Warranty

Whan - Jae Park

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

Abstract

Double insurance takes place when the assured makes two or more insurance on the same subject, the same risk and the same interest. It is possible, in fact, that an insurance on disbursements, though nominally on a different subject-matter from a ship or freight, is intended to cover expenditures which are made to earn the freight and therefore, covered by the insurance on the gross freight, or which are made for items ordinarily included in the insurance on ship. In such a case, it seems that the policy on disbursements is on the same interest of the assured, as that covered by one or the other of the policies on ship or freight, and that there may be an overinsurance by double insurance.

The purpose of this study is therefore, to look into the form and extent of the double portion if any, in those interests and, also whether the double insurance, in fact, comes into being.

Firstly, This study inquired into the circumstances and substances of the Disbursements Warranty (clause 21 of the I.T.C.-Hulls 1983) that enables the assured to contract such additional insurances as disbursements and freight insurance in addition to the insurance on ship.

Secondly, The subject-matter of the interest is usually ship or goods or freight and, occasionally, it may be an interest arising from one of these, such as profits, general average, or wages. The form in which the interest exists may be that of owner, consignee, shareholder, agent, carrier, mortgagor, mortgagee-with the kindred interests of bottomry and respondentia-lien, pledgee, pawnness, trustee, executor, captor, reinsurer, and assignee. So, this study inquired into what kinds of interests a ship, freight and disbursements are belonged to and into each concept of those as the interest in marine insurance.

The concepts of each interest are as follows:

(1) Ship as a subject-matter of insurance includes the hull and machinery, all permanent fittings, boats, stores, provisions for the crew and bunkers etc.

(2) Freight as a subject-matter of insurance is the gross amount of the freight at the risk of the assured plus the charges of insurance.

(3) Disbursements as a subject-matter of insurance is pay-

ments made "out of pocket" by the master or ship owner in connection with running the vessel, they include fuel costs, cost of victualing, costs of stores and materials, customary towage in port areas, berthing costs, mooring fees, etc.

And, thirdly, the five essential elements of double insurance were proposed to verify the existence of double insurance.

On the basis of these elements this study verified whether the said five elements are satisfied between the insurance on ship and disbursements, and also, between the freight and disbursements.

Therefore, the results of this study are as follows:

Firstly, In the insurance on ship and disbursements they substantially have double insurance nature in view of the fact that the extent of both interests are overlapped partially and they satisfied the five essential element of double insurance.

Secoundly, In the insurance on freight and disbursements, they also have double insurance nature in the same reason.

第 1 章 序 論

第 1 節 研究의 目的

海上保險의 目的은 被保險者를 被保險危險에 의한 損害로부터 保護하려는 것이다. 따라서 被保險者는 海上危險에 의하여 그가 입은 損害만큼의 補償을 받게 되는데 이를 實損補償의 原則이라고 한다. 그러므로 被保險者는 實際損害 이상의 補償은 받지 못한다.

保險契約者가 損害保險에 가입하여 사고가 발생한 결과 被保險者가 사고의 발생 이전의 經濟狀態보다 더 나은 처지에 놓이게 된다면 保險에 의하여 부당한 利得을 얻게 될 것이며, 이는 保險으로 인하여 사고를 誘發시키는 要因이 될 수 있다. 따라서 損害保險에서는 「保險에 의하여 利得을 보아서는 아니된다.」라고 하는 不當利得禁止의 原則이 支配하고 있다.

만약 海上保險契約가 重複되어 超過保險이 발생하는데도 불구하고 이에 대한 적절한 대응이 없이 付保된 保險金額이 全額 補償된다면 이는 前述한 實損補償의 原則과 不當利得禁止의 原則에 명백히 위배되는 결과를 초래하게 된다.

단적인 예를 들어보면 航行에 必要한 消耗品의 購入費用을 船費保險에 付保하고 다시 運賃保險을 總運賃¹⁾으로 付保하면 運賃

-
- 1) 運送의 대가 全부를 總運賃이라 하고 總運賃에서 運送을 위하여 지출한 諸費用을 公제한 殘額을 純運賃이라 한다.
 今村 有, 「海上保險契約法論」, (東京: 損害保險事業研究所, 1978~1980) (上), p. 461 參照.
 木村榮一, 「海上保險」, (東京: 千倉書房, 1982), p. 73 參照.

에는 運送의 原價인 消耗品費도 포함되어 있으므로 사고의 발생 시, 消耗品費는 船費保險과 運賃保險 양쪽에서 補償받게 되어 被保險者는 사고의 발생으로 인하여 消耗品費用만큼의 利得을 얻게 된다. 또한 船舶保險의 被保險利益中에 船體, 汽罐, 鐵裝船具, 船員用 食料品과 消耗品 및 燃料등이 포함되어 있는 가운데에 船舶保險에 추가하여 船費保險을 付保하면 鐵裝船具, 船員用 食料品과 消耗品 및 燃料등을 購入하는데 지출한 費用은 船費에 포함되어 船費保險에 付保되어 있기 때문에 本質적으로 重複되어 付保되는 결과를 낳게 된다.

이 論文은 英國의 런던保險者協會 (Institute of London Underwriters)에서 制定한 新協會船舶期間約款 (Institute Time Clauses-Hulls, 1983, C1280 :이하 I.T.C.-Hulls, 1983 으로 표기함)의 第21條 船費擔保에서 船舶保險과 관련하여 追加保險으로 認定하고 있는 被保險利益의 各項目 상호간에 重複保險이 成立하는지의 여부를 밝히는 것을 研究의 目的으로 하고 있다.

第2節 研究의 範圍와 方法

이 論文은 考察對象을 I.T.C.-Hulls(1983) 第21條 船費擔保에서 認定하는 追加保險의 被保險利益中에서도 특히 重複保險이 가능하다고 추정되는 項目인 船舶, 船費 그리고 運賃으로 限定하였

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

고 그 研究의 範圍는 I.T.C. - Hulls(1983)와 英國海上保險法(Marine Insurance Act, 1906 : 이하 M.I.A., 1906으로 표기함)을 주로하고 우리나라 商法과 日本, 獨逸 및 佛蘭西의 諸規定을 參考로 하였다.

그리고 研究의 方法은 上記의 諸規定에 의거하여 海上保險과 관련한 國內外의 諸文獻을 기초로 한 文獻的 研究方法을 使用하였는데 먼저 重複保險의 意義를 살펴서 그 成立要件을 제시하고 重複保險發生時 그 처리방안의 具體的인 事例를 들어 考察하였으며 또한, 船舶保險에 추가하여 認定하고 있는 運賃保險과 특히 船費保險의 付保根據와 그 發生의 背景을 살펴 보기 위하여 I.T.C.-Hulls(1983) 第21條 船費擔保를 考察하였다.

被保險利益으로서의 船舶, 船費 및 運賃의 概念을 諸規定과 文獻에 의하여 設定하고 그에 따라 그 각각에 속하는 具體적인 項目들을 제시하였으며 船舶保險과 運賃保險 그리고 船費保險이 앞에서 제시한 重複保險의 成立要件을 充足하는지의 여부를 검토함으로써 이들의 重複保險 여부를 살펴보았다.

이 論文은 總 6章으로 구성되어 있으며 各章의 내용은 다음과 같다. 第1章에서는 研究의 目的과 아울러 研究의 範圍, 方法을 記述하였으며 第2章은 重複保險의 意義와 成立要件 및 그 效果를 考察하여 이 論文의 研究目的과 相關한 理論的 背景으로 삼았다.

第3章에서는 船費擔保條項의 成立經緯와 그 內容을 考察함으로써 船費保險의 性格과 그 背景을 살펴 보고 船舶保險과 運賃保險 그리고 船費保險이 동시에 付保可能한 根據를 살펴 보았다.

第4章에서는 이 論文의 研究對象인 船舶과 船費 그리고 運賃의 被保險利益으로서의 概念을 確立하고 第5章에서는 第2章에서의 重複保險의 成立要件에 의거하여 船舶保險과 船費保險 그리고 運賃保險과 船費保險 상호간에 重複保險이 成立하는지의 여부와 그 效果를 검토하였다.

끝으로 第6章은 지금까지의 論議를 綜合하여 要約한 結論이다.



第 2 章 重複保險의 成立要件 및 그 效果

第 1 節 重複保險의 概要

保險價額과 保險金額의 比較에서 보면 세가지 경우가 있을 수 있는데 그 하나는 兩者가 일치하는 全部保險(Full insurance)이고 그 둘은 保險價額이 保險金額보다 큰 一部保險(Under insurance)이며 끝으로 그 셋은 保險金額이 保險價額보다 큰 超過保險(Over insurance)이다.

이 중에서 문제가 되는 것은 세번째인 超過保險의 경우인데 원칙적으로 超過部分에 대해서는 保險契約이 무효이며 保險契約者측에 不法으로 利得을 취할 目的이 있는 경우에는 그 契約全部를 무효로 하고 있다.²⁾

重複保險이란 數人の 保險者가 각기 동일한 被保險者를 상대로 하는 동일한 被保險利益에 대하여 保險事故 또는 危險과 保險期間을 공통으로 하는 數個의 保險契約이 並存하는 경우를 廣義의 重複保險이라 하고 그 保險金額의 合計가 保險價額을 超過하는 경우를 狹義의 重複保險으로 區分하고 있다.³⁾

2) M.I.A. (1906) 第 32 條, 商法 第 669 條 參照.

3) 近田 博, “重複保險의 研究”, 「損害保險研究」 第 38 卷, 第 4 號 (1976. 11), p. 53 參照.

今村 有, 前掲書, p. 510 參照.

M.I.A. (1906) 第 32 條 1 項은 「동일한 危險과 동일한 利益 또는

廣義의 重復保險은 共同保險 (Co-insurance) 이라고 하며 危險分散이라는 측면에서 보통 행하여지고 있기 때문에 일반적으로 重復保險으로 취급하여 문제를 삼고 있는 것은 狹義의 重復保險이다. 狹義의 重復保險에 있어서 個個의 保險契約이 체결되어 獨立의으로 損害補償을 할 경우 保險價額을 초과하여 補償이 이루어지면, 損害保險에 있어서의 實損補償의 原則과 不當利得禁止의 原則에 위배되기 때문이다.⁴⁾

複數의 保險契約이 동시에 체결되는가, 順次的으로 체결되는가에 따라 前者를 同時重復保險, 後者를 異時重復保險으로 區分하고 있으며 保險價額을 超過하는 保險金額의 合計部分에 대해서는 被保險者가 補償받을 수 없다.⁵⁾

重復保險에 있어서 擔保危險에 의한 損害가 발생한 경우에 그 損害額에 대하여 各保險者가 補償해야 할 責任額을 決定하는 方法으로서는 保險契約의 締結時期가 빠른 保險者로부터 順次的으로

→ 그 일부에 대하여 둘 이상의 保險契約이 被保險者에 의하여 또는 被保險者를 위하여 체결된 경우에 保險金額의 合計額이 本法에서 허용하는 補償額을 超過할 때는 이를 被保險者는 重復保險에 의한 超過保險에 付保하였다고 말한다.]고 規定하고 있다.

4) 李東喜, “重復保險論”, 「保險研究」, 第4卷, 第4號(1964.4), p.11

5) 商法 第672條 第1項: 동일한 목적과 동일한 사고에 관하여 數個의 保險契約이 동시에 또는 順次的으로 체결된 경우에 그 保險金總額이 保險價額을 超過할때에는 保險者는 各자의 保險金額의 비율에 따라 保險金額의 限度에서 補償할 責任을 진다. →

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

損害를 補償하는 優先主義와 各保險契約의 保險金額의 比率에 따라 各保險者의 責任額을 分擔하는 比例分擔責任主義, 그리고 各保險者는 자신의 獨立責任額限度內에서 全額을 補償한 후에 各保險者끼리 그 補償額을 자기가 引受한 金額의 比率에 따라 精算하는 連帶責任主義가 있다.⁶⁾

이제와 같이 重複保險에 관하여 일반적인 概要를 살펴보았는대 이 論文의 目的에 應코한 重複保險의 成立要件에 대해서는 좀 더 상세히 살펴보기로 한다.

第2節 重複保險의 成立要件

1. 一般要件

重複保險의 一般的 定義에 의거하여 그 成立要件을 設定한다면 다음과 같다.⁷⁾

- 가. 被保險利益의 同一性
- 나. 保險事故 또는 危險의 同一性

*) 日本海商法 第52條 第2項, 船費擔保條項 重複保險에 關하여 是過保險 補償을 規定하고 있다.

5) 保險者는 保險契約에 自己의 規定이 있는 경우를 제외하고 自己의 義務에 依로 履行하는 義務에 依로 各保險者에게 支拂請求를 履行할 時, 被保險者는 4)의 許容하는 補償額을 超過하는 金額을 受取할 權利는 없다.

6) 今村有, 前掲書, pp.519~522 參照.

7) 上掲書, p.511

近田 博, 前掲論文, p.52

다. 保險期間의 共通性

라. 多數의 保險契約의 存在

마. 保險金額의 合計가 保險價額을 超過할 것

위의 다섯가지 要件들을 각 要件別로 상세히 살펴보기로 한다.

가. 被保險利益의 同一性

이 要件에서 重要한 것은 保險의 目的(subject matter insured)과 保險契約의 目的, 즉 被保險利益(interest)에는 差異가 있다는 點이다. 保險의 目的은 被保險利益이 具現되는 物件을 일컫는 用語이고, 保險契約의 目的은 保險이 保護하는 對象인 被保險利益을 가리키는 말이다.⁸⁾ 例를들면 荷主의 積荷에 대한 所有者利益과 希望利益의 保險의 경우 保險의 目的은 동일하지만 被保險利益은 전혀 別個의 것이다.

이처럼 保險의 目的은 同一한 物件일지라도 이에 관해서는 各種의 被保險利益이 存在할 수 있기 때문에 保險에 부친 被保險利益이 다를 때에는 重複保險의 問題가 發生하지 않는다.⁹⁾

8) 今村 有, 前掲書, pp.279 ~ 287 參照.

加藤由作, 「改訂 海上被保險利益論」, (東京:新紀元社, 1951). p.4 參照.

葛城照三, 「海上保險入門」, (東京:海文堂, 1967), p.25 參照.

Robert. H. Brown, Marine Insurance-Vol 3-Hull practice(London: Witherby & Co. Ltd., 1975), p.37 參照.

9) E.R.Hardy, Ivamy, Marine Insurance 4th ed. (London: Butterworth & Co.Ltd., 1985). p.461 參照.

또한 被保險利益이 同一하다면, 保險契約者가 同一인이나의 여부는 不問한다. 즉 荷主가 積荷를 付保한 것을 모르고 海上運送人이 荷主를 被保險者로 하여 積荷를 付保한 경우에는 保險契約者는 다르지만 被保險利益이 同一하고, 따라서 被保險者가 同一하기 때문에 重複保險이 成立된다. 요컨대 被保險利益의 同一性 여부는 保險의 目的의 同一性, 被保險利益 關係의 同一性 및 被保險者의 同一性을 그 要件으로 한다.

나. 保險事故 또는 危險의 同一性

同一한 保險의 目的위에 競合하는 保險契約에서 保險事故가 同一할 것을 要한다. 예를 들면, 戰爭危險不擔保條件의 保險과 戰爭危險만을 擔保하는 條件의 保險은 被保險利益이 同一하다고 하더라도 重複保險이라고 할 수가 없다. 그러나 戰爭危險만을 擔保하는 保險과 戰爭危險을 包含한 모든 危險을 擔保하는 保險 사이에는 保險事故가 完全히 一致하지는 않지만, 그 一部인 戰爭危險이 共通이기 때문에 保險事故의 同一性이 存在하고 따라서 重複保險이 發生한다.

다. 保險期間의 共通性

多數의 保險契約에 대하여 保險期間이 同一할 것을 要한다. 즉, 保險事故에 重複이 있고 被保險利益이 同一하더라도 各 保險契約의 保險期間을 달리하는 경우에는 重複保險이 發生하지 않는다. 이때 保險期間의 始期와 終期가 同一할 必要는 없고 단지 그 一部만

이 共通되더라도, 그 共通된 期間에 대해서는 重複保險이 發生한다.

라. 多數의 保險契約의 存在

重複保險이 成立하기 위해서는 두 개 이상의 保險契約이 存在할 것을 要한다. 多數의 保險契約이 存在하되 保險者가 同一人인 경우에는 重複保險에 있어서의 重要한 問題인 各保險者의 補償責任의 歸屬에 관한 問題가 發生하지 않을 것이므로 超過保險으로서 처리하는 것이 좋다는 積極說이 通說이지만, 그렇다고 해서 本質的으로 重複保險이 아닌 것은 아니다.

특히, 同一保險者일 경우라도 各保險契約의 保險價額이 다른 경우와 保險契約의 內容이 다른 경우에는 이를 重複保險으로서 처리할 必要가 있다.¹⁰⁾

마. 保險金額의 合計가 保險價額을 超過할 것

多數의 保險契約의 保險金額의 合計가 保險價額을 超過하지 않는 限 各保險者는 被保險利益의 一部씩을 分擔하는 共同保險이 된다. 따라서, 被保險者는 保險事故가 發生한 경우에 各保險者로부터 各各의 契約에 따라서 損害의 補償을 받아도 現實의 損害를 超過하지는 않는다. 그러나 保險金額의 合計가 保險價額을 超過하는 때에는, 各各의 保險契約에 따라 行하여진 損害補償의 合計額은 被

10) 今村 有, 前掲書, p.514

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

保險者가 입은 損害를 超過하게 되므로, 그 超過한 部分에 대해
 其 被保險利益이 重複되어 付保된 것이 된다.

2. 特殊要件¹¹⁾

가. 擔保損害 範圍의 共通性

既述한 一般要件이 充足되었음이라도, 當該契約中の 一 契約
 은 全損失을 擔保하는 契約이고, 또 다른 契約은 分損만을 擔保
 하는 契約일 경우에는 損害補償에 重複이 되지 않기 때문에 重
 複保險이 成立하지 않는다. 이처럼, 擔保한 損害의 範圍에 明白히
 區分이 있을 경우는 一般要件의 充足가 充足되었더라도 重複
 保險이 成立하지 않기 때문에 重複保險이 成立하기 위해서는 擔
 保損害의 範圍가 重複되어야 한다.

나. 損害補償의 同時實現性

특정한 保險契約에 의하여 補償되지 않는 경우에 對處하여 위
 契約의 補償의 義務을 務結하는 경우, 즉 第1의 保險契約에서 保
 險者가 支拂하지 않는 경우에 第2의 保險契約을 行하는 때, 또는 第
 1의 保險者가 外國에 있는 경우, 被保險者가 그 信用에 관
 하여 確信이 있을 때 事務機關에 이 會社의 交渉하는 不傳을 考
 慮하여 外國會社에 대한 請求權을 第2의 保險者에 讓渡하고 第

11) 上掲書, pp. 515 ~ 517

2.의 保險者와 契約을 締結하는 경우에는 重複保險이 存在하지 않는다.

다. 關聯契約의 有効性

多數의 保險契約이 締結되어 그 保險金額의 合計가 保險價額을 超過할지라도, 그중의 어떤 保險契約이 無効인 경우 즉, 그 契約이 成立되지 않은 경우에는 그 契約을 除外하여 重複保險의 存否를 決定하여야 한다.

라. 「第1次 危險의 保險 (first-loss insurance)」¹²⁾이 包含된 경우

一般的으로 重複保險은 保險金額의 合計가 保險價額을 超過하는 경우라야 發生하는데, 多數의 保險契約中에 「第1次 危險의 保險」이 包含되어 있는 때에는 保險金額의 合計가 保險價額을 超過하지 않을지라도 各保險契約의 內容에 따라서 補償額을 決定하기 때문에 分損의 경우에 補償額의 合計가 被保險者의 損害額을 超過하게 되는수가 있다. 예를 들면

保險價額 : £10,000

12) 「第1次 危險의 保險」은 實損補償條項을 包含한 保險契約을 말한다.

勝呂弘, 「海上保險」, (東京: 春秋社, 1955), p.131 參照.

今村有, 前掲書, p.553 參照.

木村榮一, 前掲書, p.50 參照.

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

A 保險 : 「第 1 次 危險의 保險」으로서 保險金額, £ 5,000

B 保險 : 保險金額, £ 5,000 라고 할때 分損의 경우에 損害率이
1/2 이라면

A 保險의 補償額 : £ 5,000

B 保險의 補償額 : £ 5,000 × 1/2 = £ 2,500 가 된다.

따라서 總補償額 £ 7,500 는 被保險者의 實際 損害額 £ 5,000
를 超過하게 된다. 重複保險의 成立要件은 엄밀히 말하면 各各의
保險契約에 依據한 損害補償額의 合計가 現實損害額을 超過한 경
우라고 할 수 있다.

第 3 節 重複保險의 効果

重複保險의 効果에 관해서는 重複保險의 발생시 첫째, 保險者와
被保險者間의 補償을 行하는 방식에 있어서의 原則에 따른 分類
와 그 內容을 살펴 보고 둘째로 重複保險에 參與한 保險者 상
호간의 分擔問題를 事例中心으로 考察하였다. 물론 保險者와 被保
險者間의 精算問題에는 保險者 상호간의 分擔問題도 포함되는 부
분이 있지만, 여기서는 그 둘을 분리하여 특히 그 각각에 重點
을 두고 살펴보았다.

1. 保險者와 被保險者間의 精算方式

(1) 優先主義

保險契約의 成立時期가 다른 重複保險, 즉 異時重複保險의 경우, 그 時期가 앞선 保險者가 우선 補償을 하고 그 補償額이 損害額에 미치지 못할 경우, 契約의 時期가 나중인 保險者가 그 差額을 補償하는 方式이다. 現行 日本商法, 美國의 實行, 그리고 1976年이전의 佛蘭西商法이 이 方式을 채택하였다.¹³⁾

예를 들면

	保險金額	法定 또는 協定保險價額
A 保險 (先順位)	£ 16,000	£ 20,000
B 保險 (後順位)	£ 12,000	£ 20,000

라면, 有效한 保險金額은 각각 A 保險이 £ 16,000, B 保險이 £ 4,000가 된다.

(2) 連帶責任主義

重複保險을 구성하는 複數의 保險者는 契約順位와 무관하게 被保險者로부터 補償請求를 받으면 各保險者는 自身の 獨立責任額을 限度로 하여 補償하고 그후 關聯保險者들간에 그 補償額을 比例分擔하여 精算하는 方式이다. M. I. A. (1906), 獨逸保險契約法, 이탈리아民法등에서 채택하고 있다.¹⁴⁾

예를 들면,

13) 近田 博, 前掲論文, p. 54 參照.

14) 上掲論文.

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

	法定 또는 協定保險價額	保險金額
A 保險	£ 20,000	£ 16,000
B 保險	£ 24,000	£ 20,000
C 保險	£ 16,000	£ 12,000

被保險者는 保險價額中 가장 높은 £ 24,000 까지 補償받을 수 있고 補償請求는 任意의 順序대로 할 수 있다. 즉, A 保險者에게 £ 16,000, B 保險者에게 £ 8,000 또는 B 保險者에게 £ 12,000, C 保險者에게 £ 12,000 또는 各保險者에게 각각 £ 8,000 씩을 請求할 수도 있다.

(3) 比例分擔責任主義

比例分擔責任主義는 同時重複保險일 때와 異時重複保險일 때를 구별하지 않고, 重複保險을 구성하는 契約은 모두 有效한 것으로 하여 各保險契約의 獨立補償責任額, 즉 他保險契約이 없는 것으로 하고 算出된 各補償責任額의 合計에 대한 各補償責任額의 비율에 따라, 또는 各保險金額의 合計에 대한 各保險金額의 比率에 따라 各保險者의 責任額을 決定하는 方式이다. 佛蘭西保險契約法, 스위스保險契約法, 佛蘭西海上保險法, 同時重複保險일 경우의 日本商法에서 채택하고 있다.¹⁵⁾

	法定 또는 協定保險價額	保險金額
A 保險	£ 12,000	£ 10,000

15) 上掲論文.

B 保險 £ 10,000 £ 6,000

有 効 한 保 險 金 額 은

法 定 또 는 協 定 保 險 價 額 中 最 高 價 額

A 保 險	£ 12,000	×	$\frac{10,000}{10,000 + 6,000}$	= £ 7,500
B 保 險	£ 12,000	×	$\frac{6,000}{10,000 + 6,000}$	$\frac{£ 4,500}{£ 12,000}$

2. 保 險 者 上 互 間 의 分 擔 方 式

(1) 基 準 分 擔 價 額 의 設 定 方 式

分 擔 價 額 을 決 定 하 는 基 準 에 는 獨 立 責 任 方 式 (independent liability method) 과 最 大 責 任 方 式 (maximum liability method) 두 가 지 가 있 다. 獨 立 責 任 方 式 은 他 保 險 契 約 이 없 는 것 으 로 假 定 하 고 算 出 한 當 該 保 險 者 의 補 償 責 任 額 을 分 擔 基 準 으 로 하 여 分 擔 價 額 으 로 設 定, 比 例 計 算 하 는 方 式 이 고, 最 大 責 任 方 式 은 各 保 險 者 가 契 約 한 最 大 責 任 額, 즉 保 險 金 額 을 分 擔 基 準 으 로 하 여 分 擔 價 額 으 로 設 定, 比 例 計 算 하 는 方 式 이 다.¹⁶⁾

海 上 保 險 의 判 例 는 아 니 지 만 이 分 擔 價 額 設 定 方 式 을 이 해 하 는 데 에 는 Commercial Union Assurance Co. Ltd., v. Hayden (1976) 事 件 이 도 움 이 될 것 이 다. 이 事 件 에 서 被 保 險 者 는 Lloyd's 와 事 故 當 £ 10,000 를 限 度 로 하 는 公 共 責 任 保 險 契 約 을 체 결 하 고 다 음

16) 今 村 有, 前 掲 書, p. 544 ~ 555 參 照.

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

에 Commercial Union과 綜合保險契約을 체결하였는데 그 限度額을 £ 100,000로 하였다. 各保險證券에는 被保險者의 補償請求額에 대하여 他保險者와의 責任割當問題에 있어서 그 責任을 比例配分한다는 分擔約款이 삽입되어 있었다.

그 후, 事故發生으로 인하여 Commercial Union은 保險金 £4,425.45를 被保險者에게 支拂하고 獨立責任方式에 의하여 分擔額이 各保險者가 단독인 경우 被保險者에 대한 保險者 各자의 責任에 따라 分擔되어야 함을 주장하면서 Lloyd's 측에 그 절반금액인 £ 2,212.72를 請求하였다. 이에 대하여 Lloyd's 保險者는 最大責任方式을 적용하여 保險證券上의 限度比率에 따라 10對1로 分擔되어야 함을 주장하였다. 그러나 抗訴法院은 獨立責任方式을 채택하여 Lloyd's 측에 £ 2,212.72의 지불판결을 내렸다.¹⁷⁾

(2) Carver의 方式

T. G. Carver 변호사는 1899年の 國際法協會의 Buffalo會議에서 重複保險의 경우 保險者間의 分擔方式에 관해 하나의 제안을 하여 1901年の Glasgow 海上保險規則中에 포함되었는데 그 내용은

17) R. J. Lambeth Templeman on Marine Insurance. 6th ed. (London: Pitman Publishing Ltd., 1986). pp.440-441
 J. K. Goedacre. Marine Insurance Claims. 2nd ed. (London: Witherby & Co. Ltd., 1981) pp.702-703
 Michel J. Mustill & J. C. B. Gilman. Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th ed. (London: Stevens & Sons, 1981). pp.435-436

다음과 같다.

第 22 條 重複保險의 경우에 保險者中の 한 사람 또는 複數人이 損害를 正當하게 補償하였을 때에는 그들은 그 損害를 擔保하고 있던 다른 保險證券의 保險者로부터 그 分擔額을 受取할 權利를 가지고, 支拂되어진 金額은 아래와 같이 全體에 대하여 分擔된다:

(a) 未評價保險證券이거나 各保險證券의 評價額이 同一한 경우 分擔額은 保險金額에 따라서 按分된다.

(b) 保險證券의 評價額이 다른 경우:

- ① 分損時에는 分擔額은 그 損害에 대한 各保險證券의 補償責任에 따라 按分된다.
- ② 全損時에는 어떤 保險者가 支拂한 金額中에서, 다른 保險證券에서 擔保되어 있는 評價額部分에 歸屬되어져야 할 金額이 있으면, 그 金額은 다른 保險證券의 補償責任의 比率에 따라서 按分된다.¹⁸⁾

18) J.K. Goodacre, op. cit. p.700

22. Where in a case of double insurance one or more of the insurers have duly paid a loss, they are entitled to contributions thereto from the insurers on the other policies which cover the loss, so that the amount paid shall be distributed over the whole as follows:

- a) Where the policies are unvalued or agreed in their valuations, the contribution is to be in proportion to the amounts insured.
- b) Where the valuation in the policies differ, then:
 - (1) In case of partial loss, the contribution is to

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

이런의 文案 단으로는 內容을 完全히 이해하기가 어려워 Carver
의 例을 들어 說明을 하였는데 다음과 같다

	協定保險價額	保險金額
保險證券 X	£ 1,000	£ 1,000
保險證券 Y	£ 1,500	£ 1,000
保險證券 Z	£ 1,000	£ 500
		£ 2,500

라고 한때

例 1. £ 500의 分損인 경우

	損害額	分擔損害額
保險證券 X :	$\frac{£ 1,000 \text{ (保險金額)}}{£ 1,000 \text{ (協定保險價額)}} \times £ 500 = £ 500$	£ 261
保險證券 Y :	$\frac{£ 1,000 \text{ (保險金額)}}{£ 1,500 \text{ (協定保險價額)}} \times £ 500 = £ 333 \frac{1}{3}$	£ 171
保險證券 Z :	$\frac{£ 500 \text{ (保險金額)}}{£ 1,000 \text{ (協定保險價額)}} \times £ 500 = £ 125$	£ 65
	£ 958 $\frac{1}{3}$	£ 500

- (2) In the case of partial loss, the amount payable under any policy is, in proportion to its liability in respect of that loss, the amount of the total loss which is ascribable to the part of the valuation therein which is covered by other policies, is to be contributed to by those policies in proportion to their liabilities in respect thereof.

例 2. £ 2,000 의 全損인 경우

Carver 方式에서 £ 2,000 중 最後의 £ 500 는 保險證券 Z 로부터만 回收可能하고, 重複하여 付保되었다고 생각해서는 안된다.

中間인 £ 500 는 保險證券 Y 에 의해서만 付保되어 있고, 이 또한 重複하여 付保되었다고 보아서는 안된다. 그러나 나머지 最初의 £ 1,000 는 保險證券 X (£ 1,000 에 대하여) 와 保險證券 Y (£ 500 에 대하여) 에 의해 引受되고 있다. 따라서 保險證券 X 와 Y 는 각각 2/3 와 1/3 의 比率로 分擔해야 할 것이다. 즉,

保險證券 Z 의 評價額	£ 2,000	
保險證券 Y 의 評價額	£ 1,500	
重複付保가 아닌 Z 에 모두 割當된 超過額	£ 500	
保險證券 Z		
保險金額 £ 500 는 上記 超過額 負擔		£ 500
保險證券 Y 의 評價額	£ 1,500	
保險證券 X 의 評價額	£ 1,000	
重複付保가 아닌 Y 에 모두 割當된 超過額	£ 500	
保險證券 Y		
保險金額	£ 1,000	
上記 超過分 負擔	£ 500	£ 500
重複하여 付保되면 評價額의 部分에 該當하는 殘額	£ 500	

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

保險證券 X 및 Y

重複하여 付保되어진 評價額	最初の	£ 1,000	
上記에 대한 責任額	£ 1,000 -	£ 667	£ 667
保險證券 X 의 保險金額	<u>£ 500 -</u>	<u>£ 333</u>	<u>£ 333</u>
保險證券 Y 의 上記殘額	£ 1,500	£ 1,000	£ 2,000



第3章 船費擔保 條項의 成立經緯와 그 內容의 考察

第1節 船費擔保條項의 成立經緯

海上保險契約에 있어서 契約當事者인 保險契約者와 保險者사이에는 各자의 立場의 相反性으로 인하여 各々 追求하는 바가 다르다. 즉 保險契約者는 可能한 限 가장 낮은 保險料로 當該의 全利益을 擔保받으려는 것이 目的이고 保險者는 保險料 總額이 損失總額을 充당하고도 合當한 利益을 남기는 것을 目的으로 한다.¹⁹⁾ 바로 이 점이 船費擔保條項의 根本的인 成立理由라고 할 수 있다.

燃料, 食料 기타 船內消耗品등은 使用을 目的으로 하는 것이 아니고 消費를 目的으로 하는 것이며 消費하는 것은 被保險 航海를 하는데에 반드시 關係가 있는 것은 아니라는 이유로 일찌기 船費의 被保險利益을 否認한 때도 있었지만 이러한 費用이 運送의 原價를 構成하는 要素이기 때문에 運賃保險과 함께 船費保險 역시 認定하고 있는 것이 世界的인 추세이다. 그리고 船費保險은 運賃保險과 마찬가지로 船舶保險에 補充하여 付保하는 소위 二重契約主義²⁰⁾ (duplex system) — 主된 被保險利益을 종류가 다른 被保險利益으로 補充하는 方式으로 付保하고 있다. 과거 이 船

19) Victor Dover A Handbook to Marine Insurance 8th ed. (London: Witherby & Co. Ltd., 1975) pp.150-151

20) 이 二重契約主義라는 용어는 日本에서는 널리 사용되고 있지만 英·美에서는 찾아볼 수 없는 용어이다.

重復保險과 船費擔保條項에 관한 研究

費擔保가 設定되기 前에 船舶所有者가 保險料를 절약할 目的으로 船舶保險契約 當時 船舶의 保險價額을 그 實際價額보다 낮게 協定하여 分損擔保(W.A.)의 조건으로 付保하고 同時에 實際價額과 協定保險價額과의 差額을 船費保險으로서 全損만의 擔保(T.L.O.) 條件으로 付保하였다. 分損擔保는 補償範圍가 가장 넓고 그 保險料率도 가장 높아 保險評價額을 낮게 協定하여 保險料를 절약하고 만약 全損이 發生할 때에는 實際의 損害額과 保險金과의 差額은 保險料率이 낮은 全損만의 擔保條件으로 付保한 船費保險의 保險金으로 充當하였다. 그러나 이 方法이 無制限으로 行하여지면 保險者의 保險料收入에 영향이 있기 때문에 그 對策으로서 船舶保險에 補充하여 付保되는 船費保險과 運賃保險을 制限하는 特殊約款을 設定하였는데, 이것이 바로 船費擔保(Disbursements warranty)이다.²¹⁾

실제 第1次世界大戰 이전의 船價가 하락하던 당시에 船舶所有者는 船舶保險과 運賃保險과는 별도로 자신의 완전한 裁量下에 名譽保險證券(P.P.I. Policies)²²⁾에 의하여 추가로 船費保險契約를 締

21) 勝呂 弘, 前掲書, pp.143~146 參照

22) P.P.I.란 Policy Proof of Interest 文書의 頭文字를 따온 것으로 P.P.I.Policy는 法律上 無効로 되고 있지만 船費保險과 增加額保險에서 被保險利益이 실제로는 存在함에도 그 證明이 곤란함을 회피하기 위하여 지금도 P.P.I.Policy가 利用되고 있는 듯하다. 이 처럼 P.P.I.Policy는 法律上 無効이지만, 保險者는 일단 引受한 이상 被保險事故가 發生한 경우에는 自身の 名譽를 결

結할 수 있었으며, 또 이 保險에서는 加入金額이 無制限이었기 때문에 필연적으로 濫用될 수 밖에 없었다. 單獨海損에 대한 클레임은 船舶의 協定保險價額이 얼마이든 불문하고 全額이 지급되었기 때문에 船舶所有者는 실제 船價보다 낮은 保險價額으로 付保함으로써 保險料를 節約할 수 있었으며 全損의 경우에는 반드시 信義誠實 (utmost good faith)의 原則에 의거하여 締結된 것이라 할 수 없는 船費保險證券에 의하여 船舶所有者 자신이 保護받을 수 있었다.²³⁾ 이처럼 과도한 船費保險이 可能했던 理論的인 根據를 살펴보면 다음과 같다.

(1) 船舶保險에서는 거의 協定保險價額 (agreed value)이 採擇되고 있고 이 協定保險價額은 詐欺가 없는 限, 保險者와 被保險者 間에는 決定的 (conclusive)이다.²⁴⁾

(2) 同一한 利益에 대해 複數의 保險契約이 있고 그 保險金額의 合計額이 法律에서 認定한 補償額을 超過할 때에는 重複保

→ 고 保險金を 支給한다는 意味에서 名譽保險證券 (honour policy) 였고 불리우고 있다.

申允富, 「海上保險&海上運送」, (서울: 世光出版文化社, 1985), p. 302 參照.

Harry Atkins, Eldridge on Marine Policies (London: Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., 1938). p.2

Robert H. Brown, Dictionary of Marine Insurance Terms (London: Witherby & Co. Ltd., 1975) pp.309-310

23) J. Kenneth Goodacre, op. cit. pp.372-373

24) Robert H. Brown, Marine Insurance-Vol.3-Hull practice, p.119

M.I.A.(1906):§27

(1) A policy may be either valued or unvalued. →

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

險에 의해 超過保險을 構成한다. 이때 被保險者는 保險目的物の 現實價額의 여하를 不問하고 다른 保險證券下에서 수령한 金額을 그 評價額에서 控除해야 한다.²⁵⁾ 즉, 船費와 船舶은 上記에서 重

-
- (2) A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.
- (3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial.
- (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.
- 25) Robert H. Brown, Marine Insurance-Vol.3-Hull practice, p.119
M.I.A.(1906):§32
- (1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.
- (2) Where the assured is over-insured by double insurance
- (a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;
- (b) Where the policy, under which the assured claims is a valued policy the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured.
- (c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum →

復保險의 要件인 동일한 利益이 아니기 때문에 追加付保가 可能하다는 論議이다.

(3) 船舶의 分損에 대한 補償限度에 관해 保險者는 合理的인 修理費를 支給한다. 다만, 一回의 災害에 대해서 保險金額을 限度로 한다. 이와 같이 船舶의 分損에 대한 補償은 實際 船舶이 現실의 船價보다도 낮은 價額으로 付保되어 있어도 減額되지 않는다.²⁶⁾

-
- received by him under any other policy;
- (d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers according to their right of contribution among themselves.
- 26) Robert H. Brown, Marine Insurance-Vol.3-Hull practice, p.119
龜井利明, 「海上保險總論」, (東京:成山堂, 1980), p.150
M.I.A.(1906):§69 Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows
- (1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:
 - (2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the unrepaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:
 - (3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

重複保險과 船費擔保項에 관한 研究

이러한 問題때문에 合同船舶委員會 (Joint Hull Committee)가 設
 立되어 最初의 船費擔保가 1909 年에 導入되었다.²⁷⁾

이 條項을 바린한 直接的인 動機는 Gunford 號 事件 (Thames and Mersey Marine Insurance Company Ltd. v. "Gunford" Ship Company, 1911) 에서 찾을 수 있다. 이 事件에 의하면 保險契約의 締結
 當時 船舶의 全價 船價가 £90,000, 危險에 露부된 運賃이 £4,800
 였는데 船舶所有者는 自身の 利益을 보호하기 위하여 船體를
 £18,500 로 評價하여 2 人이상의 保險者에게 £19,000 의 保險金
 額으로 船體保險에 付保하고 또 運賃을 £5,500 로 評價하여
 £5,500 의 保險金額으로 運賃保險에 付保하였으며 다시 船費에 대하
 여 £4,600 의 保險金額을 名譽保險證券 (P.P.I. Policy) 에 의하여
 付保하였다. 따라서 保險金額의 合計는 £29,100 가 되었다.

이 밖에도 船舶所有者를 위하여 船舶에 관한 一切의 業務 (高
 級船員의 採用 및 保險契約의 締結業務를 포함함)을 擔當하고 있
 는 管理者 (manager)가 船主를 위하여 船費로서 £6,500 를 名譽
 保險證券에 의해 保險에 가입하였다. 그러나 管理者가 付保한 船
 費는 船主者의 船舶所有者에 대한 立付金으로서 이 金額에 대하
 여 管理者가 被保險利益을 享受 하지 않았다.

그 후 船主가 擔保危險으로 인하여 被失되었다. 그리하여 船舶

27) Goodacre, op. cit. p.373

保險證券에 依據하여 訴訟이 提起되었는데 保險者는 船舶과 運賃의 協定保險價額에 대하여는 過當評價의 異議를 提起하지 않았으나, 船舶所有者가 付保한 船費保險 £4,600와 管理者가 付保한 船費保險 £6,500에 대하여 船舶保險契約의 締結當時에 이를 告知하지 않았다는 理由로 告知義務 違反으로 인한 船舶保險契約의 解止를 主張하였다. 이에 대해 船舶所有者는 £4,600의 船費支拂項目 一覽表를 提出하고 그 保險이 正當한 것임을 立證하려 하였다.

그러나, Lord Lobson은 다음과 같이 判示하였다. 「이 各種의 支拂項目이 運賃을 벌어들이기 위해 必要했던 當時의 經常費를 構成하고 있으므로, 이들은 總運賃의 保險으로 付保되어 있었다.

또, 支拂項目이 修繕, 艙裝 및 船舶保險料로 되어있는 限, 이들은 通常의 船舶 및 船舶資材의 保險으로 擔保될 것이다. 그러므로 이 保險은 重複保險에 의한 超過保險이다. 原告가 이 保險을 利用해서 法이 認定하는 損害補償 限度額을 超過하는 金額을 回收하는 것은 法律上 許容되지 않는다.」

그리하여 上院은 Scotland 抗訴法院의 判決을 破棄하고, 두개의 船費保險의 存在는 船舶保險의 危險測定上 重要한 事實이며 當然히 告知하여야 할 것을 告知하지 않았기 때문에 保險者는 船舶保險을 解止할 수 있다고 判示하였다.²⁸⁾

28) Michael J. Mustill & Jonathan C.B. Gilman, op.cit., pp. 214~215, p. 492

李相先, 「船舶保險約款論」, (서울: 韓國保險研修所, 1980), pp. 172~173

島城熙三, 「イギリス船舶保險契約論」, (東京: 早稻田大學比較法研究所, 1962), pp. 329~331

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

이 事件에서 主要爭點은 告知義務違反으로 인한 船舶保險 契約의 解止였으나 判示內容에서 船費保險과 船舶保險 및 運賃保險間의 重複保險에 의한 超過保險이 發生되었음을 明白히 하였다.

결국, 이러한 問題에 適切히 對處하기 위한 方案으로서 船費擔保가 導入되었다. 이 擔保는 追加 保險金額을 制限하는 한편, 허용된 制限金額까지는 被保險者가 保險者에게 告知하지 않아도 되는 効果가 있다.²⁹⁾

이 事件이 發生한 것은 1907年이고 上院의 判決이 난 것은 1911年이었는데 船費擔保가 創案된 年度가 1909年인 것을 보면 이 事件이 Scotland 抗訴法院 또는 그보다 下位의 法院에서 審理中에 創案된 것으로 생각된다.³⁰⁾

그러나 그 當時의 船費擔保는 船費와 기타 名譽保險利益(P.P.I. interest)에 대한 保險金額을 船舶 및 機關의 價額의 10%로 制限하였다. 運賃에 대한 制限은 考慮되지 않았다. 1914年에서 1918年에 걸친 第1次世界大戰의 勃發로 인플레이션에 의한 船價의 급격한 昂騰을 초래하였으며 그 結果 船主들은 全損만의 擔保(T.L.O.) 危險에 큰 關心을 갖게 되었다.

29) R.J. Lambeth Templeman on Marine Insurance, 6th ed. (London: Pitman Publishing Ltd, 1986), p.434

30) 松本和先, 前掲書, p.174

秘城照三, 『イギリス...』, p.331

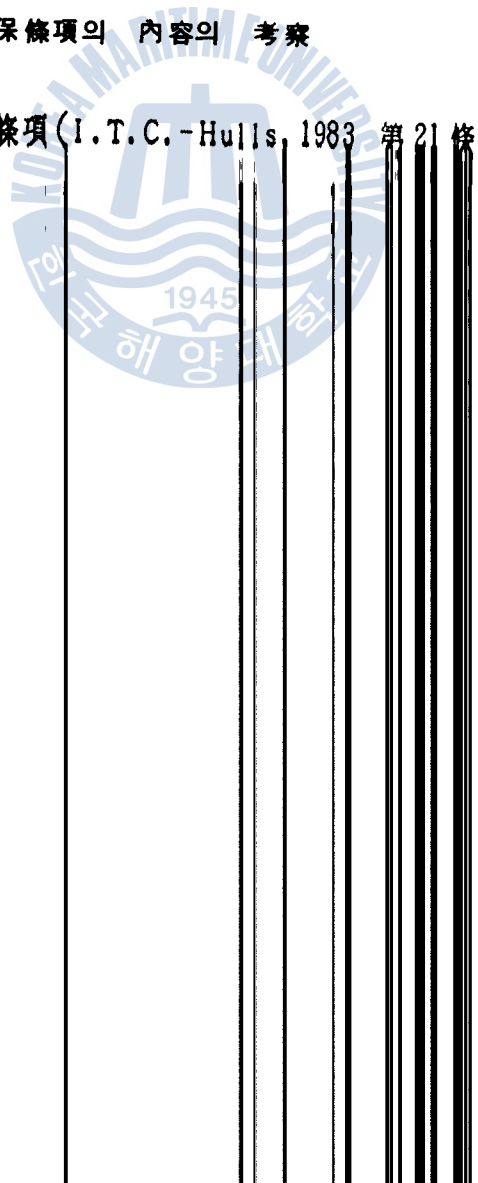
Victor Dover, Analysis of Marine Insurance Clauses, (London: E.F. & G. Witherby, Ltd., 1960), p.62 參照.

그 후 協會船舶期間約款(I.T.C.-Hulls)에 이 條項이 삽입되었는데 運賃을 포함한 他保險에 관하여 合理的인 制限을 두도록 改正되었다.³¹⁾

그러나 이 條項에 의하여 原保險의 保險價額의 25%까지 追加保險金額을 制限하였다 하더라도 原保險인 船舶保險을 全額 付保하고 그 25% 限度內에서 追加保險을 付保할 경우 그 25% 部分에 대해서는 重複保險 여부에 대한 論議의 여지가 남게 된다.

第2節 船費擔保條項의 內容의 考察

1. 船費擔保條項(I.T.C.-Hulls, 1983 第21條)



重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

이 事件에서 主要爭點은 告知義務違反으로 인한 船舶保險 契約의 解止였으나 判示內容에서 船費保險과 船舶保險 및 運賃保險間의 重複保險에 의한 超過保險이 發生되었음을 明白히 하였다.

결국, 이러한 問題에 適切히 對處하기 위한 方案으로서 船費擔保가 導入되었다. 이 擔保는 追加 保險金額을 制限하는 한편, 허용된 制限金額까지는 被保險者가 保險者에게 告知하지 않아도 되는 効果가 있다.²⁹⁾

이 事件이 發生한 것은 1907年이고 上院의 判決이 난 것은 1911年이었는데 船費擔保가 創案된 年度가 1909年인 것을 보면 이 事件이 Scotland 抗訴法院 또는 그보다 下位의 法院에서 審理中에 創案된 것으로 생각된다.³⁰⁾

그러나 그 當時의 船費擔保는 船費와 기타 名譽保險利益(P.P.I. interest)에 대한 保險金額을 船舶 및 機關의 價額의 10%로 制限하였다. 當初에는 運賃에 대한 制限은 考慮되지 않았다. 1914年에서 1918年에 걸친 第1次世界大戰의 勃發로 인플레이션에 의한 船價의 급격한 昂騰을 초래하였으며 그 結果 船主들은 全損만의 擔保(T.L.O.) 危險에 큰 關心을 갖게 되었다.

29) R. J. Lambeth Templeman on Marine Insurance, 6th ed. (London: Pitman Publishing Ltd. 1986), p. 434

30) 趙柏先, 前掲書, p. 174

葛城照三, 『イギリス...』, p. 331

Victor Dover, Analysis of Marine Insurance Clauses, (London: H.F. & G. Witherby, Ltd., 1960), p. 62 參照.

그 후協會船舶期間約款(I.T.C.-Hulls)에 이條項이 삽입되었는데 運賃을 포함한 他保險에 관하여 合理的인 制限을 두도록 改正되었다.³¹⁾

그러나 이條項에 의하여 原保險의 保險價額의 25%까지 追加保險金額을 制限하였다 하더라도 原保險인 船舶保險을 全額 付保하고 그 25% 限度內에서 追加保險을 付保할 경우 그 25% 部分에 대해서는 重複保險 여부에 대한 論議의 여지가 남게 된다.

第2節 船費擔保條項의 內容의 考察

1. 船費擔保條項(I.T.C.-Hulls, 1983 第21條)

I.T.C.-Hulls (1983) 第21條는 第1項과 第2項으로 構成되어 있다. 그 第1項에서는 本條에서 認定되는 追加保險의 各項目들과 그 制限金額을 第1號에서 第8號까지에 걸쳐 明示하고 있고, 第2項에서는 超過保險 내지 賭博保險을 禁하고, 또 擔保違反을 알지 못하고 保險證券을 受取한 善意의 抵當權者에 대하여 保險者의 抗辯權을 認定하지 않음을 確約的 擔保(Promissory Warranty)로서 明示하고 있다. 同第21條의 全文은 다음과 같다.³²⁾

31) Goodacre, op. cit., p.373

加藤由作, 「海上損害論」, (東京: 巖松堂, 1935), pp.320~322 參照.

32) 21. DISBURSEMENTS WARRANTY

21.1 Additional insurances as follows are permitted:

21.1.1 Disbursements, Managers' Commissions, Profits →

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

- or Excess or Increased Value of Hull and Machinery. A sum not exceeding 25% of the value stated herein.
- 21.1.2 Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time. A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under 21.1.1.
- 21.1.3 Freight or Hire, under contracts for voyage. A sum not exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and an intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned.
- 21.1.4 Anticipated Freight if the Vessel sails in ballast and not under Charter. A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured.
- 21.1.5 Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages. A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under 21.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advanced or earned but the sum insured need not be reduced while the total of the sums insured under 21.1.2 and 21.1.5 does not exceed 50% of the gross

21. 船費擔保

21.1 다음의 追加保險을 認定합니다.

21.1.1 船費, 管理者의 手數料, 利潤 또는 船體 및 機關의 超過額 혹은 增加額 : 그 保險金額은 이 保險證券에 記載된 價額의 25 %를 超過해서는 아니됩니다.

21.1.2 期間保險으로 付保된 運賃, 傭船料 혹은 希望運賃 : 그 保

→ hire still to be earned under the charter. An insurance under this Section may begin on the signing of the charter.

21.1.6 Premiums. A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums insured under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc, Risk insurance) reducing pro rata monthly.

21.1.7 Returns of Premium. A sum not exceeding the actual returns which are allowable under any insurance but which would not be recoverable thereunder in the event of a total loss of the vessel whether by insured perils or otherwise.

21.1.8 Insurance irrespective of amount against: Any risks excluded by Clauses 23, 24, 25 and 26 below.

21.2 Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing 21.1.1 to 21.1.7 in excess of the amounts permitted therein and no other insurance which includes total loss of the vessel P.P.I., F.I.A., or subject to any other like term, is or shall be effected to operate during the currency of this insurance by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

險金額은 이 保險證券에 記載된 價額의 25%에서 名稱의 여하를 不問하고 約款 21.1.1에 의거 付保된 일체의 金額을 控除한 額數를 超過해서는 아니 됩니다.

21.1.3 航海에 대한 運送契約에 의한 運賃 혹은 傭船料: 그 保險金額은 貨物을 積載한 當該區間航海 및 이어서 계속되는 다음의 貨物을 積載한 區間航海(이러한 保險에는 必要時에는 準備을 위한 空船의 區間航海를 包含)에 대한 總運賃 혹은 總傭船料에 保險의 費用을 加算한 額數를 超過해서는 아니 됩니다. 期間을 기준으로 傭船料가 支給되는 航海傭船의 경우 付保金額으로서 認定되는 金額은 위에서 規定한 貨物을 積載한 두개의 區間航海의 制限에 따라 航海의 見積期間에 基礎를 두고 產出하지 않으면 아니 됩니다. 위 約款 21.1.2에 의해 付保된 金額이 있을 경우에는 이를 考慮하여 그 超過額만을 付保할 수 있습니다. 이 超過額은 運賃 혹은 傭船料가 先給되거나 또는 취득됨에 따라 先給 또는 취득된 총액만큼 減額됩니다.

21.1.4 船舶의 空船으로서 또한 傭船되지 않고 出航하는 경우의 希望運賃: 그 保險金額은, 貨物을 積載한 다음의 區間航海에 있어서의 希望運賃總額을 超過해서는 아니 됩니다. 이 保險金額은 保險契約 締結時의 運賃時價를 기초로 하여 합리적으로 추정된 금액에 保險의 費用을 加算한 것으로 합니다. 위 約款 21.1.2에 의거 付保된 금액이 있을 경우에는 이를 考慮하여 그 超過額만

을 付保할 수 있습니다.

21.1.5 期間備船料 또는 連續 數個航海에 대한 備船料: 그 保險金額은 18個月을 超過하지 않은 期間內의 備船契約上 取得할 豫定の 備船料 總額의 50%를 超過해서는 아니됩니다. 위 約款 21.1.1에 의거 付保된 금액이 있을 경우에는 이를 考慮하여 그 超過額만을 付保할 수 있습니다. 그 超過額은 備船料가 備船契約上 先給되거나 또는 취득되거나에 따라 先給 또는 취득된 總額의 50%만큼 減額되어가나, 그 保險金額은 위 約款 21.1.2 및 21.1.5에 의거 付保된 금액의 合計액이 備船契約上 追後 취득될 備船料 總額의 50%를 超過하지 않은 동안은 減額할 必要가 없습니다. 本號에 의거한 保險은 備船契約에 署名한 때부터 開始할 수 있습니다.

21.1.6 保險料: 그 保險金額은 12個月을 超過하지 않은 期間에 대해 付保된 모든 利益의 實際保險料를 超過해서는 아니됩니다. (위의 各號에 의거 付保된 保險料는 控除하나, 必要時에는 船主相互保險組合의 保險 혹은 戰爭등의 危險保險의 保險料 혹은 推定保險料를 包含합니다.) 이 保險金額은 月割로 減額되는 것으로 합니다.

21.1.7 還給保險料: 그 保險金額은 모든 保險에서 還給이 認定될 수 있으나, 船舶이 被保險危險 또는 기타 危險으로 全損이 發生될 경우에는 回收할 수 없게될 實質的인 還給保險料를 超過한

하고 있다. 그리고 이 追加保險은 協會船舶期間約款—船費 및 增加額擔保(超過責任包含 全損擔保)(I.T.C.-Hulls, Disbursements, and Increased Value; total loss only, including excess liabilities, cl. 290)에 의하여 付保된다. 따라서 追加로 付保可能한 被保險利益과 그 制限値를 設定한 것이다. 過去에는 船費保險에 대한 10% 制限때문에 25% 限度에 到達하기 위해서 豫想運賃의 保險과 船費保險을 結合하여, 즉 10%는 船費 등에, 15%는 運賃에 保險契約을 締結했었다.³³⁾

그러나, I.T.C.-Hulls(1983)에서는 船費에 대한 制限値 10%가 25%로 변경되어 船費나 위의 다른 어떤 利益에 각기 25% 限度까지 付保할 수 있게 되었다. 이 船費擔保는 海上保險에 있어서 두가지 擔保, 즉 明示的擔保(Express Warranty)와 默示的擔保(Implied Warranty)中 前者의 範疇에 속한다.³⁴⁾ 그러나 餘他的 擔保(Warranty), 즉 積荷, 運航, 航行區域, 曳航, 救助作業 및 出航日字에 관한 擔保와의 差異點은 이들 擔保들이 違反되었을때에 그 事實을 認知한 후, 즉시 保險者에게 通報하고, 保險者가 要求하는 擔保條件의 變更과 追加保險料에 대한 合意가 이루어지는 경우에는 擔保가 계속되는 반면,³⁵⁾ 本 船費擔保는 割増保險料를 徵收

33) Goodacre, op. cit. p.374

Marine Insurance Training Services for the Sedgwick Group,
Marine Hull Practice.(London, MITS,1985), p. 20/10

34) M. I. A.(1906), 第 33 條, 第 35 條 參照.

35) I.T.C.-Hulls(1983), 第 3 條 Breach of warranty 參照.

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

하먼서 保險者의 補償責任을 계속 負擔하는데 그 目的이 있는 것이 아니고 船體와 機關에 대한 被保險利益 以外の 附隨되는 被保險利益에 대해서 付保하는 것을 一定限度內로 制限하는데 그 目的이 있으므로 繼續擔保(heid covered)한다는 文句가 삽입되어 있지 않다. 따라서 保險者는 그 擔保違反日로부터 船舶의 플레임에 대한 補償責任을 거부할 수 있는 權利를 갖게 될 것이다.³⁶⁾

요컨대 이 論文에서의 이 條文의 意味는 船舶保險과 運賃保險 및 船費保險이 동시에 동일대상에 대해 付保될 수 있음을 보여 주는 것이다.



35) Godacre, op. cit., p.374

東洋火災海上保險株式會社, 「I.T.C.(Hulls) 解說集」, (서울, 東洋火災海上保險(株), 1979), p.110

李相先, 「新船舶保險約款(I.T.C.Hulls) 解說」, (서울, 韓國保險公社, 保險研修院, 1983), p.78

第4章 船費擔保條項과 관련한 主要 被保險利益의 概念

이 論文에서 다루고 있는 保險目的物들의 重複性を 檢討하기 前에 檢討對象인 船舶과 船費 그리고 運賃의 保險目的物로서의 그 확실한 概念과 그 範圍의 限界設定이 前提되어야 할 것이기 때 문에 이 章에서는 船舶, 船費 그리고 運賃의 概念과 그 範圍의 限界를 設定하였다.

第1節 海上被保險利益의 分類

被保險利益에 관한 學說은 關與說, 關係說, 財産財說, 貨幣價值說, 有用說, 要保護說, 利益說 및 必要充足說 등이 있다.³⁷⁾ 그러나 現在 는 關係說와 利益說이 가장 有力하며 그 중에서 關係說이 英·美 나 獨逸에서 多數說로 되어 있다.³⁸⁾

M. I. A. (1906) 第5條³⁹⁾에서도 關係說의 立場을 취하고 있으며

37) 韓東湖, 「海上保險要論」, (서울: 博英社, 1982), pp.55~57 參照.
久川武三, “保險の本質と 被保險利益論”, 「保險學雜誌」, 第399號 (1957), p.3~5 參照.

38) 梁承圭, “保險契約에 있어서의 被保險利益”, 「保險學會誌」, 創刊號 (1964), p.118 參照.

39) M. I. A. (1906) : §5. Insurable interest defined.
(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.
(2) In particular, a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equit- ↗

重復保險과 船費擔保條項에 관한 研究

기나 같은 文獻에서 同說의 立場을 堅持하고 있는 것을 볼 수 있다.⁴⁰⁾

특히, 日本의 加藤由作 教授는 「被保險利益이란 一定한 物件, 즉 保險의 目的에 대한 危險, 즉 保險事故가 발생하는 것에 의해 一定人, 다시말해서 被保險者에게 經濟上의 損害를 입힐 우려가 있는 사람과 物件과의 關係」라고 定義하였으며 따라서 이러한 사람과 物件과의 關係에 있어서의 그 背景의 차이에 따라 被保險利益의 種類가 발생한다는 立場을 취하고 있다.⁴¹⁾

被保險利益의 分類는 見解에 따라 여러가지 方式을 취하지만 代表的인 分類에 의하면 積極財産에 관한 利益과 消極財産에 관한 利益으로 나눌 수 있다. 積極財産에 관한 利益에는 所有者利益, 擔

→ able relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety, or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

40) Victor Meyer, A Handbook to Marine Insurance, p.331 參照.

桑承圭, 前掲論文, 參照.

韓可樹, 前掲書, 參照.

金直旭, 「海上保險」, (서울:博英社, 1986), p.152 參照.

加藤由作, 「改訂海上被保險利益論」, p.6 參照.

11) 前掲書, p.6

保利益, 代償利益, 使用利益 및 收益利益 등이 있고⁴²⁾ 消極財產에 관한 利益에는 費用利益과 責任利益이 속한다.

이 論文에서 重點적으로 다루고 있는 船舶의 被保險利益은 所有者利益에, 船費의 被保險利益은 代償利益, 즉 投資的 支出利益에⁴³⁾ 그리고 運賃의 被保險利益은 收益利益에 속하는 것으로 分類할 수 있다.

第 2 節 被保險利益으로서의 船舶

海上保險에 있어서 被保險利益으로서의 船舶의 限界는 그 見解가 區區하다. M. I. A.(1906) 解釋規則(R. C. P.) 第 15 條에서는⁴⁴⁾ 「

42) 上掲書, pp. 47 ~ 92 參照.

葛城照三, 「海上保險講義要綱」, (東京: 早稻田大學出版部, 1973), pp. 20 ~ 21 參照.

勝呂弘 「海上保險」, (東京: 春秋社, 1955), p. 90 參照.

龜井利明, 「海上保險論」, 宋基澈 譯, pp. 29 ~ 32 參照.

龜井利明, 「海上保險總論」, pp. 18 ~ 20 參照.

木村榮一, “被保險利益概念について” 「保險學雜誌」, 第 398 號 (1957), pp. 6 ~ 7 參照.

韓東湖, 前掲書, pp. 60 ~ 63 參照.

43) 上掲書, p. 60 參照.

加藤由作, 「改訂海上被保險利益論」, pp. 49 ~ 52 參照.

葛城照三, 「講案海上保險契約論」, (東京: 早稻田大學出版部, 1963), pp. 80 ~ 84 參照.

44) M. I. A. (1906) R. C. P. 15, Ship - The term "ship" includes the hull, materials and outfit, stores and provisions for the officers and crew, and, in the case of vessels engaged in a special trade the ordinary fittings requisite for the trade, and also, in the case of a steamship, the machinery, boilers and coals and engine stores, if owned by the assured.

重復保險과 船費擔保條項에 관한 研究

船舶이라는 用語는 船體, 船舶資材, 艙裝船具 및 高級船員이나 普通船員用의 消耗品과 食料品을 包含하며, 特殊貿易에 從事하는 船舶의 경우에는 그 貿易에 必要한 通常의 艙裝을 包含하고, 또 汽船의 경우에는 機械, 汽罐과 被保險者의 所有에 속하는 것이 라면 石炭 및 機關用 消耗品도 包含한다.⁴⁵⁾ 고 規定하고 있다. M. I. A. (1906) 第 16 條⁴⁶⁾에서는 「船舶에 관한 保險에 있어서는 그 保險價額은 艙裝船具, 高級船員 및 普通船員用 食料品과 消耗品, 海員에 대한 給料의 前渡金과 保險證券에 規定한 航海나 海上事業에 대하여 船舶을 堪航케 하기 위하여 支出한 기타 一切의 船費(支出한 경우)를 包含하는 危險開始時의 船舶의 價額에 위의 全部에 대한 保險費用을 加算한 金額이다.

汽船의 경우에는 그 保險價額은 그밖에도 機械, 汽罐 및 石炭

45) E.R. Hardy Ivamy 「英國海上保險法」 崔秉秀 譯, (서울:韓國 保險研修所, 1976) p. 200

46) M. I. A. (1906) : §16. Measure of insurable value: Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows

(1) In insurance on ship, the insurable value is the value at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seaman's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole: The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade:

을 포함하며 또 被保險者의 所有에 속한다면 機關用 消耗品이 포함된다. 또한 特殊한 事業에 從事하는 船舶의 경우에는 特殊 事業에 必要한 通常의 艙裝品을 포함한다.⁴⁷⁾ 고 規定하고 있는데 우리나라 商法도 M.I.A.(1906) 解釋規則(R.C.P.) 第15條와 同一한 趣旨이다.⁴⁸⁾

1900年의 Hogarth v. Walker 事件에서는 「一般的으로 穀物運送에 從事하고 있는 船舶에 대한 通常樣式의 船舶期間保險證券은 비록, 損害發生時에 隔離布(Separation Cloths)나 받침거적(dunnage mats)을 使用하고 있지 않았을지라도 그 布와 거적을 船舶의 艙裝의 一部로 擔保한다.⁴⁹⁾ 고 判示하여 艙裝品도 船舶의 被保險利益에 포함하고 있다. 따라서 지금까지의 見解와 規定들을 綜合하여 보면 被保險利益으로서의 船舶(ship)이라는 用語는 船體, 機械, 汽罐 및 기타 屬具, 船舶艙裝品, 燃料, 食料 및 消耗品등을 포함하며, 特約이 없는 限, 船費 또는 航海準備品費에 대한 利益까지도 包含

47) 崔秉秀 譯, 前掲書, p.28

48) 商法 第696條 (船舶保險의 保險價額과 保險目的).

- ① 船舶의 保險에 있어서는 保險者의 責任이 開始될때의 船舶價額을 保險價額으로 한다.
- ② 前項의 경우에는 船舶의 屬具, 燃料, 糧食, 기타 航海에 必要한 모든 物件을 保險의 目的에 包含된 것으로 한다.

49) E.R. Ivamy, Chalmers' Marine Insurance Act 1906. 8th ed. (London: Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., 1976)p.24

崔秉秀 譯, 前掲書, pp.29~30

R.J.Lambeth, op. cit., p.120

한다고 볼 수 있다.

그러나 船舶保險에 있어서의 被保險利益을 論하는 것은 船舶 (ship)의 概念만으로는 不充分하고 그에 附隨하여 「船體와 機關」(hull and Machinery)의 概念을 考察할 必要가 있다. 왜냐하면 實務에 原則的이고, 理論的인 根據를 提示하는 諸法規와 理論과는 別도로 船舶保險의 實務上 保險의 目的物을 記述하는 데에는 「船舶」이라는 用語를 使用하지 않고 「船體와 機關」이라는 用語를 使用하기 때문이다. 경우에 따라서 帆船은 「船體와 屬具」(hull and materials)라는 表現으로 付保되고 動力船(power vessels)은 보통, 「船體, 機關, 屬具등」(hull, machinery, materials, equipments, and gear etc)이라는 用語로 表現된다.⁵⁰⁾

그러면 「船體와 機關」이라는 用語의 限界는 어디까지인가?

1895年の Roddick v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. 事件에 關한 期間保險으로 付保된 汽船의 「船體와 機關」에 對한 保險에서 燃料用 石炭과 消耗品이 擔保되는가 하는 問題가 焦點이 되었다. 航海保險의 경우에는 當時의 保險者의 實務上 當該航路의 必要한 燃料과 消耗品은 擔保되고 있었는대, 이 事件에서 原告(rodick) 側은 期間保險의 경우에 「船體」라는 用語에는 石炭과 消耗品이 包含되지 않는다고 提示하였다.

50) Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance. p.257
J. Kenneth Goodacre. op. cit., p.244

또 航海保險에서도 「船體」라는 用語에 대해 이처럼 擴張된 意味로 해석하는 것은 認定할 수 없다는 立場을 나타내고 다른 두 判事, Lord Esher 와 Smith. L. J. 도 同一한 見解를 表示하였다.⁵¹⁾

또한 Templeman 의 著書에서도 石炭과 消耗品이 擔保되려면 「船體와 機關」이라는 用語뒤에 덧붙여 記入하여야 한다고 說明하고 있으며,⁵²⁾ 많은 學者들이 위의 判例를 引用하면서 이와 同一한 立場을 취하고 있다.⁵³⁾

이에 反하여 美國의 Hugh. A. Mullins 는 航體와 機關의 概念을 船體와 機關은 물론 모든 영구적인 부착물(all permanent fittings), 보오트, 消耗品(stores) 및 船員들의 食糧까지도 包含하며 燃料의 경우 當該 船舶에의 使用을 目的으로 하고 被保險者의 所有에 속하는 경우라면 역시 包含된다고 記述하고 있다.⁵⁴⁾

이상의 論議에서 Mullins 의 見解와 Roddick ... 事件의 判決은 各各 다른 立場을 보이고 있는데, Roddick ... 事件이 1895 年의 일이고 그 以後의 法人 M. I. A (1906) 第16條에서는 保險證券上

51) Michael J. Mustill & Jonathan C.B. Gilman, op. cit., p.195

52) R.J. Lambeth, op. cit., p.120

53) J. Kenneth Goodacre, op. cit., p.244

E.R. Hardy Ivamy, Marine Insurance 4th ed., (London: Butterworth & Co. Ltd., 1985) p.107

Harry Atkins, Eldridge on Marine Policies, 3rd ed., (London: Butterworth & Co. (publishers), Ltd., 1938). p.74

54) Hugh A. Mullins, Marine Insurance Digest, (Maryland: Cornell Maritime Press, 1951), pp.28, 123

의 保險目的物에 대한 表現과는 無關하게 船舶保險의 保險價額에 機裝船具, 船員用 食料品과 消耗品, 船員의 給料의 前渡金, 燃料用 石炭 및 機關用 消耗品등을 包括적으로 포함하고 있으며, 우리나라 商法 第 696 條에서도 M. I. A. (1906) 第 16 條와 동일한 입장을 취하고 있기 때문에 이러한 諸狀況을 考慮해 볼때, 保險證券上에 保險目的物을 記入할때, 「船體와 機關」이라는 表現을 使用하여, 技術的인 限定을 하는 制限된 證券은 一般的이고 包括的인 船舶保險證券이라고 볼 수 없고 一般的인 樣式(Common form)⁵⁵⁾의 船舶保險證券에 있어서 保險目的物의 定義는 M. I. A.(1906) 第 16 條의 規定을 따르는 것이 理論的이고 一般的인 根據를 提示하는데에는 適合하다고 할 수 있다. 따라서 船舶保險의 被保險利益은 理論的인 측면과 實務的인 측면으로 二元化 할 수 있는데 理論的인 측면에서의 船舶保險의 被保險利益에는 船體, 汽罐, 기타 屬具, 船舶機裝品, 燃料, 食料 및 消耗品등을 포함하는 것이라고 볼 수 있고 實務的인 측면에서의 「船體와 機關」에는 또한 그대로 船體(hull)와 機關(machinery)만을 의미한다고 하여야 할 것이다.

55) Michael J. Mustill & Jonathan C.B. Gilman, op. cit., pp.192, 194 參照.

第3節 被保險利益으로서의 船費

船費의 概念은 一般的으로 狹義의 것과 廣義의 것이 있다. 狹義에 있어서는 被保險航海를 위한 艤裝費用, 즉 燃料, 機械油, 食糧 및 기타 消耗品으로서 항해중에 船內에서 消耗되는 물건의 費用을 意味하며 廣義에 있어서는 被保險航海의 準備 및 遂行을 위하여 支出하고 그 航海의 完成에 의해서 回收할 수 있는 諸費用을 意味한다. 따라서 給料의 前渡金, 保險費用, 港費, 船舶代理店의 替當金, 手數料 등이 包含되며 이들 費用은 貨物運賃 또는 旅客運賃의 原價의 一部를 構成하는 要素이며 그 回收는 航海의 安全한 遂行에 달려 있다고 定義하고 있다⁵⁶⁾ 또 어떤 學者는 船舶의 艤裝, 기타 一般船舶의 運航에 必要한 諸費用으로서 그 回收가 航海의 安全한 遂行에 달려있는 것이라고⁵⁷⁾ 定義하였고 또 다른 이는 船舶이 出航할 때에 그 準備를 위해서 必要한 航海支出金을 總稱하고 艤裝費(outfits), 貯藏品(stores) 및 港稅(port dues) 등과 같은 船舶自體 또는 運賃收得을 위하여 支出한 費用의 總額으로 定義하고 있다.⁵⁸⁾ 英國의 現行 實務에서는, 船費는 船

56) 韓東湖, 前掲書, p.80

勝呂弘, 前掲書, p.143

葛城照三, 「海上保險入門」, (東京:海文堂, 1967), p.51

57) 加藤由作, 「海上保險新講」, (東京:春秋社, 1966), p.47

58) 藤本幸太郎, 「新版海上保險」, (東京:千倉書房, 1962), p.116

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

船運航者가 船舶을 運航하는 동안에 支出하는 費用으로서 燃料費, 食糧費, 消耗品과 用具費 (costs of stores and materials), 曳船料 (customary towage in port areas), 接岸料 (berthing costs) 및 碇泊料 (mooring fees)를 指稱하고 있다.⁵⁹⁾ 이상의 定義이외에도 上記와 類似한 概念을 設定하고 있는 立場을 어렵지않게 찾아 볼 수 있다.⁶⁰⁾ 船費의 一部인 燃料費, 食糧費, 消耗品費 및 用具費등은 이 費用의 支出과 同時에 消耗前까지는 所有者利益을 取得하게 되고, 消耗後에는 運賃에 의해 回收될 수 있는 收益利益을 갖게 된다고 하겠다.

그러나 이상의 見解와는 다른 觀點에서의 包括的 定義를 1899年의 Buchanan v. Faber 事件에서 있는 Bigham 判事의 判示를 통해서 찾아 볼 수 있다. Bigham 判事는 「船費는 通常의이고 잘 알려진 船體, 機關, 貨物 및 運賃으로서의 被保險利益 以外の 어떤 被保險利益을 나타내는 데에 通常 使用되는 用語이고 船舶運航者 (managing owners)와 船舶保險 仲介人이 未來에 收得할 것을 豫想하는 手數料와 仲介料를 包含한다」고 判示하였다.⁶¹⁾

59) Marine Insurance Training Services for the Sedgwick group, op. cit., pp. 20/3 ~ 20/4

60) 木村榮一, 前掲書, p.75

今村 有, 前掲書, p.381

宋基澈 譯, 前掲書, p.224

東京海上火災保險(株), 「損害保險實務講座 - 船舶保險 - 」, (東京, 有斐閣, 1983), p.123

61) Michael J. Mustill & Jonathan C.B. Gilman, op. cit., p.212

Bigham 判事の 判示에 대해 Arnould's의 著書에서는 豫想手數料(Expected Commission)와 仲介料(brokerage)는 명백히 支出費用(Expenditure)이라고 말할 수 없다. 따라서 Bigham 判事の 判示가 옳다면 船費는 이 경우 그 通常의 用語의 意味보다는 더 넓은 意味로 使用되어야 한다고 論議하고 있다.⁶²⁾

Bigham 判事は 단지 通常의 船體, 機關, 積荷 및 運賃 以外의 「어떤 被保險利益」(any interest)으로서 막연히 表現했을뿐, 既述한 바와같이 支出費用이라고 할 수 없는 豫想手數料와 仲介料 以外의 다른 具體的인 項目들을 提示하지 않고 있으나 실제 그 「어떤 被保險利益」의 具體的인 項目으로서 餘他 概念設定에서 規定한 艙裝費用, 消耗品費用, 給料의 前渡金, 燃料費, 食糧費, 曳船料 및 碇泊料등을 設定하여도, 이들은 船體, 機關, 積荷 및 運賃의 被保險利益에 表面的으로 包含되지 않기 때문에 큰 무리는 없다고 보아도 좋을 것이다.

지금까지의 見解들을 綜合하여 보면 船費는 被保險航海를 위한 燃料, 潤滑油, 食料 및 기타 消耗品으로서 當該航海中에 船內에서 消耗되는 物건의 費用과 船員의 給料, 港費, 曳船料, 荷役費 및 기타 船舶의 運航에 必要한 諸費用으로서 그 回收가 航海의 安全한 遂行에 달려있는 費用의 總額이라고 할 수 있을 것이다.

62) Ibid

第 4 節 被保險利益으로서의 運賃

運賃(freight)은 運送人이 物品의 運送에 對해서 收得할 수 있는 報酬를 意味하며 旅客運送賃은 여기에 包含되지 않는다.⁶³⁾

運賃에는 航海拂運賃, 期間拂運賃, 傭船料, 個品運送賃을 모두 包含하는데, 傭船賃借料는 傭船料와 달리 그 法律上의 意義와 效果가 다르기 때문에 理論上 包含되지 않지만 實제로는 英法上, 「Charter Party」라는 用語가 傭船契約와 賃賃借契約를 모두 指稱하기 때문에 區別을 하지 않고 있다.⁶⁴⁾

또한 運賃에는 그 取得費用을 包含한 運送의 代價全部인 總運賃(Gross freight)과, 總運賃에서 그 取得費用을 控除한 殘額인 純運賃(net freight)이 있는데 M. I. A. (1906) 第 16 條 第 2 項, 獨逸商法 第 797 條 第 2 項, 第 798 條 및 獨逸海上保險普通約款 第 107 條 第 1 項은 總運賃을 保險價額으로 하고 있으나 佛蘭西商法 第 334 條는 純運賃을 保險價額으로 하고 있다. 總運賃은 일반적으로 이것은 取得하는데 所要되는 諸費用을 包含한 것이므로 總運賃以外에 별도로 船費의 保險을 契約하면 一部, 重複保險이 發生한다.

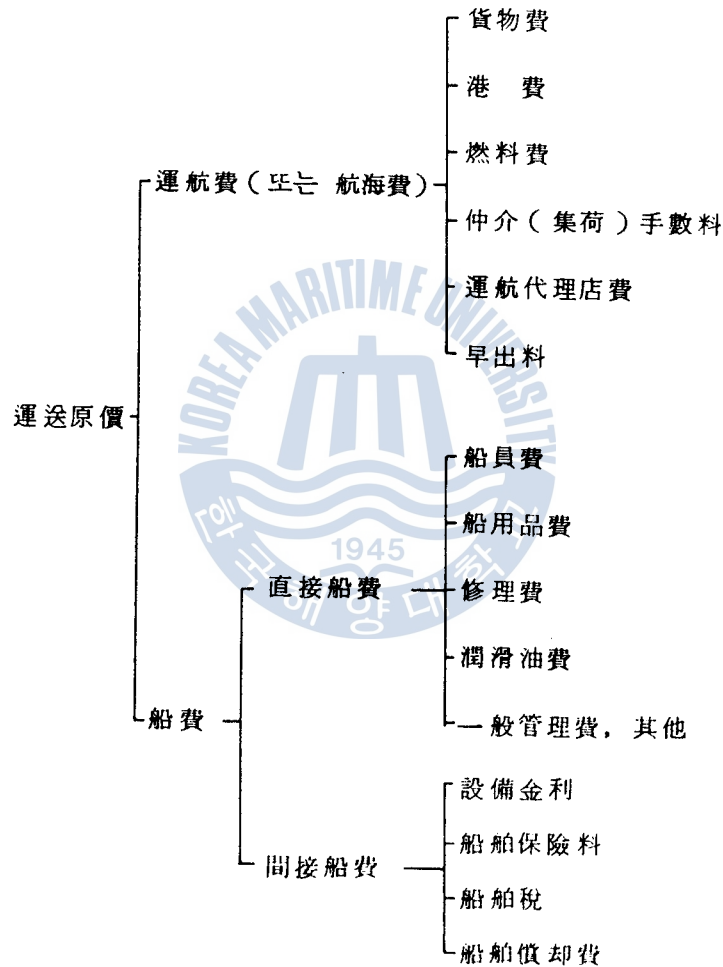
佛蘭西 商法이 運賃의 保險價額을 總運賃으로 하는 것은 바로 이 때문이다. 이와 같은 것은 獨逸約款은 總運賃의 3 分の 2 를 純運賃으로 할 것을 規定하고 있는데, 이것은 總運賃으로부터 控

63) M. I. A. (1906), § 90, R. C. P. 16 參照.

64) 加藤忠作, 「改訂 海上被保險利益論」, pp. 163 ~ 164 參照.

除할 諸費用의 計算을 簡便하게 하기 위함이다.⁶⁵⁾

運賃을 取得하는데 所要되는 諸費用을 바로 運送原價라고 할 수 있다. 따라서 海運實務와 海運經濟에서 運送原價를 構成하고 있는 諸項目들을 圖解하면 다음과 같다.⁶⁶⁾



65) 葛城照三, 「海上保險講義要綱」, p.35

韓東湖, 前掲書, pp.77~78

坂元毅, 「新海上保險實務論」, (東京:文雅堂, 1954), (上), p.80 參照.

66) 岡星奎, 「海運經濟學」, (釜山:韓國海洋大學海事圖書出版部, 1973), p.427

李鍾仁, 「海運實務」, (釜山:韓國海洋大學海事圖書出版部, 1985), p.208

織田政夫, 「海運經濟論」, (東京:成山堂, 1982), p.270 參照.

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

이 장에서 보는 바와 같이 船費에 대한 概念은 海運實務와 海運經濟에서의 定義와 海上保險에서의 定義, 또 이 論文의 對象인 船費擔保條項에서의 定義가 조금씩 다르게 設定되어 있다. 그러나 어느 分野의 定義이든 그 細目들이 모두 運送原價에 包含되어 있다는 點에서는 異見이 있을 수 없을 것이다.

요컨대 지금까지의 論議를 綜合하여 보면, 運賃은 總運賃에서 純運賃을 控除한 金額에 該當하는 運送費用을 包含하고 있음을 알 수 있다.



第5章 重複保險 여부의 檢討와 그 效果

이 論文의 第2章, 第2節에서는 重複保險의 成立要件을 다섯가지로 提示하였다. 따라서, 어떤 保險이 重複保險인가 아닌가 하는 問題를 해결하는데 있어서는 問題의 保險이 既述의 重複保險의 成立要件 다섯가지를 充足하고 있는가를 考察하여 보고, 그 成立要件을 充足하였을 경우에는 重複保險으로 看做하여도 무방할 것이다.

그러므로 이 章의 檢討方式은 檢討對象인 船舶保險과 船費保險, 그리고 運賃保險과 船費保險에 있어서, 既述한 重複保險의 成立要件 다섯가지를 充足하고 있는지의 여부를 個別的으로 檢討하는 方式을 취하였다.

第1節 船舶保險과 船費保險

1. 多數의 保險契約의 存在

이 要件은 船費擔保에서 原保險인 船舶保險에 追加하여 船費保險의 付保를 認定하고 있으므로, 두 개 이상의 保險契約은 船舶保險과 船費保險의 存在로써 이 要件을 充足하고 있다고 볼 수 있다.

2. 保險期間의 共通性

이 論文의 研究對象이 原保險인 船舶保險과 그 追加保險(addi-

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

tional insurance)인 船費保險의 付保를 前提로 하고 있고 船費擔保條項에서 이를 認定하고 있으며 또, 追加保險은 原保險의 効力期間內에 追加하여 付保함을 意味하기 때문에 相互間에 保險期間의 共通性이 充足되고 있음을 알 수 있다.

3. 保險事故 또는 危險의 同一性

I.T.C.-Hulls (1983)의 第6條 危險(perils)과 協會船舶期間約款-船費 및 增額擔保(超過責任包含, 全損擔保)(I.T.C.-Hulls, Disbursement and Increased Value; total loss only, including excess liabilities, cl.290)의 第6條 危險(perils)의 第1項부터 第3項의 內容은 同一하다. 즉, 擔保危險이 同一한 것이다. 船費와 增額保險約款의 第6條 第4項과 第6條 第5項은 I.T.C.-Hulls (1983)에는 없는 部分이지만 保險事故의 同一性에 違背된다고 볼 수 없다.

4. 被保險利益의 同一性

이 論文의 第4章 第2節과 第3節에서 船舶의 概念과 船費의 概念을 被述하였다. 當該部分의 概念을 要約하면, 이론적인 측면에서 船舶保險에 있어서 被保險利益으로서의 船舶(ship)은 船體, 機械, 汽罐 및 기타 屬具, 船舶機裝品, 燃料, 食料 및 消耗品을 포함하고 特約이 없는 限, 船費 또는 船海準備品費에 대한 利益까지도 포함하며, 실무적 측면에서의 「船體와 機關」(hull and machinery)에는 船體와 機關만을 포함하고 있다.

또, 船費는 被保險航海를 위한 燃料, 潤滑油, 食料 및 기타 消耗品으로서 當該航海中 船內에서 消耗된 物건의 費用과 船員의 給料, 港費, 曳船料, 荷役費 및 기타 船舶의 運航에 必要한 諸費用으로서 그 回收가 航海의 安全한 遂行에 달려있는 費用의 總額이다. 따라서 理論的 측면에 있어서 船舶(ship)의 概念에서는 屬具, 船舶艙裝品, 燃料, 食料 및 消耗品등과 關聯하여 積極財産에 관한 利益의 하나인 所有者利益을 包含하고 있고, 船費의 概念에서는 燃料, 潤滑油, 食料, 기타 消耗品으로서 當該航海中 船內에서 消耗된 物건의 費用과 關聯하여 積極財産에 관한 利益의 하나인 代償利益을 包含하고 있다.

그러나, 이상의 두 概念에 있어서 所有者利益과 代償利益이라는 區別이 있을뿐, 支出과 同時에 그에 相當하는 所有者利益을 取得할 수 있기 때문에 根本的으로는 同一하다고 볼 수 있다.

따라서, 船舶保險에 있어서의 被保險利益과, 船費保險에 있어서의 被保險利益은 完全히 一致하는 것은 아니지만 그 一部가 同一하다

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

tional insurance)인 船費保險의 付保를 前提로 하고 있고 船費擔保條項에서 이를 認定하고 있으며 또, 追加保險은 原保險의 効力期間內에 追加하여 付保함을 意味하기 때문에 相互間에 保險期間의 共通性이 充足되고 있음을 알 수 있다.

3. 保險事故 또는 危險의 同一性

I.T.C.-Hulls (1983)의 第6條 危險(perils)과 協會船舶期間約款-船費 및 增額擔保(超過責任包含, 全損擔保)(I.T.C.-Hulls, Disbursement and Increased Value; total loss only, including excess liabilities, cl.290)의 第6條 危險(perils)의 第1項부터 第3項의 內容은 同一하다. 즉, 擔保危險이 同一한 것이다. 船費와 增加額保險約款의 第6條 第4項과 第6條 第5項은 I.T.C.-Hulls (1983)에는 없는 部分이지만 保險事故의 同一性に 違背된다고 볼 수 없다.

4. 被保險利益의 同一性

이 論文의 第4章 第2節과 第3節에서 船舶의 概念과 船費의 概念을 被連하였다. 當該部分의 概念을 要約하면, 이론적인 측면에서 船舶保險에 있어서 被保險利益으로서의 船舶(ship)은 船體, 機械, 汽罐 및 기타 屬具, 船舶艙裝品, 燃料, 食料 및 消耗品을 포함하고 特約이 없는 限, 船費 또는 船海準備品費에 대한 利益까지도 포함하며, 실무적 측면에서의 「船體와 機關」(hull and machinery)에는 船體와 機關만을 포함하고 있다.

또, 船費는 被保險航海를 위한 燃料, 潤滑油, 食料 및 기타 消耗品으로서 當該航海中 船內에서 消耗된 物건의 費用과 船員의 給料, 港費, 曳船料, 荷役費 및 기타 船舶의 運航에 必要한 諸費用으로서 그 回收가 航海의 安全한 遂行에 달려있는 費用의 總額이다. 따라서 理論的 측면에 있어서 船舶(ship)의 概念에서는 屬具, 船舶機裝品, 燃料, 食料 및 消耗品등과 關聯하여 積極財産에 관한 利益의 하나인 所有者利益을 包含하고 있고, 船費의 概念에서는 燃料, 潤滑油, 食料, 기타 消耗品으로서 當該航海中 船內에서 消耗된 物건의 費用과 關聯하여 積極財産에 관한 利益의 하나인 代價利益을 包含하고 있다.

그러나, 이상의 두 概念에 있어서 所有者利益과 代價利益이라는 區別이 있을뿐, 支出과 同時에 그에 相當하는 所有者利益을 取得할 수 있기 때문에 根本的으로는 同一하다고 볼 수 있다.

따라서, 船舶保險에 있어서의 被保險利益과, 船費保險에 있어서의 被保險利益은 完全히 一致하는 것은 아니지만 그 一部가 同一하다고 볼 수 있다. 반면, 保險證券에 保險目的物이 船體와 機關(hull and machinery)이라는 用語로 表現되는 實務的 측면에서는 船舶保險의 被保險利益에 船體와 機關만을 포함하고 있기 때문에 船費와는 명확히 구분되어 被保險利益이 동일하다고 볼 수 없다.

5. 保險金額의 合計가 保險價額을 超過할 것

既述한 바와같이 所有者利益과 代價利益의 一部가 重複되어 二

重으로 評價되기 때문에 船舶保險과 船費保險中の 一方이 全額 付保된 경우 그 保險金額의 合計는 重復評價된 金額만큼 保險價額을 超過하게 된다. 따라서 이 要件은 充足된다고 보아 不妨할 것이다. 그러나 이 要件 역시 「船體와 機關」으로 付保되는 實務에 있어서는 充足된다고 할 수 없다.

지금까지 船舶保險과 船費保險이 重復保險의 다섯가지인 要件을 充足하고 있는지의 여부를 檢討한 결과 船舶保險과 船費保險은 이론적이고 개념적인 측면에서는 重復保險의 成立要件을 모두 充足하고 있으며 實質적으로 重復保險을 構成하고 있다고 結論지을 수 있다. 반면 保險目的物을 船體와 機關으로 한정하여 사용하고 있는 실무적 측면에서는 네번째 요건인 被保險利益의 동일성 요건과 다섯번째 요건인 保險金額의 合計가 保險價額을 초과할 것을 충족하지 않고 있기 때문에 船舶保險과 船費保險間의 重復保險은 成立하지 않는다고 결론지을 수 있다.

6. 特殊要件의 考慮

重復保險의 成立要件 다섯가지가 充足되었다 하더라도 既述한 바와 같이 다음의 狀況下에서는 重復保險이 成立하지 않는다. 즉 擔保損害의 範圍가 다를 경우와 損害補償이 同時에 實現되지 않는 경우, 그리고 어느 一方의 契約이 無効인 경우가 그것이다. 그러

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

重으로 評價되기 때문에 船舶保險과 船費保險中の 一方이 全額 付保될 경우 그 保險金額의 合計는 重複評價된 金額만큼 保險價額을 超過하게 된다. 따라서 이 要件은 充足된다고 보아 不妨할 것이다. 그러나 이 要件 역시 「船體와 機關」으로 付保되는 實務에 있어서는 充足된다고 할 수 없다.

지금까지 船舶保險과 船費保險이 重複保險의 다섯가지인 要件을 充足하고 있는지의 여부를 檢討한 결과 船舶保險과 船費保險은 이론적이고 개념적인 측면에서는 重複保險의 成立要件을 모두 充足하고 있으며 實質적으로 重複保險을 構成하고 있다고 結論지을 수 있다. 반면 保險目的物을 船體와 機關으로 한정하여 사용하고 있는 실무적 측면에서는 네번째 요건인 被保險利益의 동일성 요건과 다섯번째 요건인 保險金額의 合計가 保險價額을 超過할 것을 충족하지 않고 있기 때문에 船舶保險과 船費保險間의 重複保險은 成立하지 않는다고 결론지을 수 있다.

6. 特殊要件의 考慮

重複保險의 成立要件 다섯가지가 充足되었다 하더라도 既述한 바와 같이 다음의 狀況下에서는 重複保險이 成立하지 않는다. 즉 擔保損害의 範圍가 다른 경우와 損害補償이 同時に 實現되지 않는 경우, 그리고 어느 一方의 契約이 無効인 경우가 그것이다. 그러나 船舶保險과 船費保險의 경우에 있어서 船舶保險은 I.T.C. - Hulls (1983)에 의하여 付保되고 船費保險은, 協會船舶期間約款 - 船

費 및 增額擔保에 의해 付保되면 I.T.C.-Hulls (1983)에서 全損 및 分損이 모두 擔保되기 때문에 全損部分에서 重複이 된다. 또 損害補償이 同時に 實現되지 않는 경우와 어느 一方의 契約이 無効인 경우는 이러한 狀況이 發生하지 않는 一般的인 경우를 對象으로 하고 있는 이 論文에서는 論外로 하여도 좋을 것이다.

마지막으로 「第1次 危險의 保險」이 包含된 경우에 있어서는 既述한 重複保險의 成立要件 다섯가지를 모두 充足하지 않고 있다 하더라도 重複保險이 成立하게 된다. 그러나 이 要件 역시 一般的인 경우는 아니기 때문에 一般的인 경우에 있어서는 既述한 重複保險의 成立要件 다섯가지의 充足만으로도 重複保險이 成立한다고 보아 무방할 것이다.

第2節 運賃保險과 船費保險

1. 多數의 保險契約의 存在

I.T.C.-Hulls (1983)의 第21條 第1項 第1號에 依據하여 船費名稱으로 付保되는 船費保險과 同條 第1項의 第3號와 第4號 및 第5號에 依據하여 付保되는 運賃保險이 이 要件을 充足한다.

具體적인 付保事例는 保險期間의 共通性要件 檢討에서 例示하였다.

2. 保險期間의 共通性

原保險인 船舶保險의 保險價額의 25% 金額으로 船費保險을 付保하고 I.T.C.-Hulls (1983)의 第21條 第1項 第3號, 第4號

및 第 5 號에 依據하여 (i) 航海에 대한 運送契約에 의한 運賃, 혹은 備船料, (ii) 船舶이 空船으로서 또는 備船되지 않고 出航하는 경우의 希望運賃, (iii) 期間備船料 혹은 連續된 數個航海에 대한 備船料等 運賃保險으로 付保하는 경우, 船費保險과 運賃保險이 그 效力期間은 共通으로 하여 付保될 수 있다.⁵⁷⁾

船費擔保條項 認定하는 船費保險은 그 保險期間의 全部 또는 一部 共通으로 하여 付保할 수 있는데 이 運賃保險과 船費保險은 그 保險期間의 共通性 要件은 充足하고 있다고 볼 수 있다.

3. 保險事故 또는 危險의 同一性

協會運賃期間約款(I. T. C.- Freight, 1983, cl 287) 第 7 條 危險(perils)과 協會運賃航海約款(I. V. C. Freight 1983, cl 288) 第 5 條 危險(perils), 그리고 協會船期間約款-船費 및 增額擔保(超過責任包含, 全額擔保)(I. T. C.- Perils, Disbursement, cl 286) 第 6 條의 第 1 項에서 第 3 項의 內容이 同一하다. 즉, 擔保危險이 同一하다.

協會運賃期間約款-船費 및 增額擔保의 第 6 條 第 3 項과 協會運賃航海約款에서 提示되지 않은

⁵⁷⁾ Marine Insurance Training Services for the Sedgwick Group, Report, pp. 20711 ~ 20712. 參照.

引附附保料(船費保險價額의 25% 金額으로 運賃을 付保하였는데, 이것을 船費名稱으로 付保하더라도 21.1.3, 21.1.4, 21.1.5 에 의거, 運賃保險의 付保가 可能하다.

부분이지만 이 要件의 充足에는 영향을 미치지 않는다고 볼 수 있다. 따라서 保險事故 또는 危險의 同一性 要件은 充足된다.

4. 被保險利益의 同一性

이 論文의 第4章 第3節과 第4節에 被保險利益으로서의 船費와 運賃의 概念 그리고 그 分析이 詳述되어 있다. 즉, 船費는 被保險航海를 위한 燃料, 潤滑油, 食料 및 기타 消耗品으로서, 當該航海中 船內에서 消耗되는 物件의 費用과 船員의 給料, 港費, 曳船料, 荷役費 및 기타 船舶의 運航에 必要한 諸費用으로서 그 回收가 航海의 安全한 遂行에 달려있는 費用의 總額이다. 또, 運賃은 運送原價 즉, 運賃取得費用과 純運賃(net freight)을 합한 金額인 總運賃(gross freight)을 의미한다. 그러므로 船費에 包含되는 諸項目들은 運送原價에 속하고 運賃에는 運送原價가 포함되어 있기 때문에 그 一部가 重複된다고 볼 수 있다.

被保險利益의 分類에서 보면 船費는 代償利益, 運賃은 收益利益으로 區別할 수 있는데 이는 單純한 形態의 變化일 뿐, 그 本質은 同一하다. 따라서 被保險利益의 同一性 要件은 同一한 本質部分에 限해서 充足된다고 볼 수 있을 것이다.

5. 保險金額의 合計가 保險價額을 超過할 것

運賃에 포함되어 있는 運送原價中 船費部分이 重複되어 二重으로 評價되기 때문에 運賃保險과 船費保險中 一方이 全額付保될 경

구, 重複評價된 金額만큼 保險金額의 合計는 保險價額을 超過하게 된다.

6. 特殊要件의 考慮

特殊要件의 考慮에 있어서는 이 章 第1節 船舶保險과 船費保險에서의 論議와 흡사한 狀況이기 때문에 더 이상 論하지 않아도 不妨할 것이다.

지금까지의 論議를 綜合해 보면 運賃保險과 船費保險이 同時에 付保될 경우, 既述한 바와 같이 重複保險의 成立要件 다섯 가지가 充足되어 重複保險이 成立될 수 있다는 結論을 내릴 수 있을 것이다.

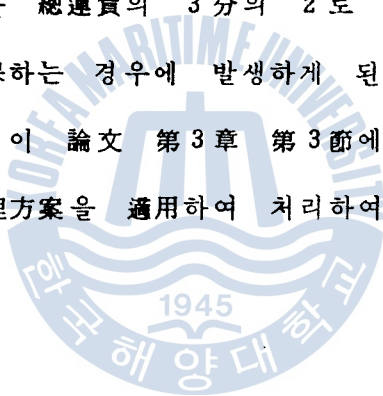
第3節 重複保險 여부에 따른 效果

이 章의 第1節과 第2節에서는 船舶保險과 船費保險, 그리고 運賃保險과 船費保險의 重複保險 여부를 檢討하였다. 그 결과 船舶保險과 船費保險에서는 M.T.A.(1906) 第16條 第1項에서의 船舶保險에 있어서의 被保險利益의 定義와 船舶保險에 추가하여 船費保險의 付保를 可能케한 L.L.C.-Hulls(1983) 第21條에 의거하여 볼 때 그 理論적인 측면에서의 重複保險이 충분히 可能하다.

그러나 현실적으로 실무에서 船舶保險의 被保險利益의 표시에 船體의 機關(Hull and machinery)이라는 용어를 사용함으로써 그 形

式的인 重復保險이 회피되고 있기 때문에 船舶保險과 船費保險에 있어서 重復保險의 成立에 따른 効果는 現實로 나타나지 않는다고 볼 수 있다. 다만 그 概念과 規定上의 미묘함은 現實과 거리가 있다 할지라도 수정과 보완이 뒷받침 되어야 할 것이다.

運賃保險과 船費保險에 있어서는 重復保險의 成立이 이론적인 측면에 있어서 뿐만 아니라 현실적인 측면에서도 前述한 바와 같이 佛蘭西 商法이 運賃保險의 保險價額을 純運賃으로 하고 獨逸 約款이 純運賃을 總運賃의 3分の2로 規定하고 있는데 반하여 總運賃으로 付保하는 경우에 발생하게 된다. 이 경우 그 精算과 分擔에 있어서 이 論文 第3章 第3節에서 서술한 바와 같은 重復保險의 諸處理方案을 適用하여 처리하여야 할 것이다.



第 6 章 結 論

이 論文은 海上保險에 있어서 船舶保險, 船費保險 및 運賃保險의 三者間에 각각의 保險契約의 目的, 즉 각각의 被保險利益에 있어서 重複되는 部分이 있는지의 여부와 만약 重複되는 部分이 있다면 그것은 어떠한 形態이고, 어떠한 部分들인지, 또 그로 인하여 實質적으로 重複保險이 成立하지 않는지의 여부를 究明함을 그 目的으로 하였다.

이를 위하여 우선 船舶保險에 追加하여 船費保險과 運賃保險의 付保를 可能케 하는 I.T.C.-Hulls (1983)의 第 21條 船費擔保의 成立經緯와 그 內容을 考察하였으며, 이어서 海上被保險利益의 一般의 分類를 통하여 被保險利益으로서의 船舶은 所有者利益에, 船費는 代償利益에, 그리고 運賃은 收益利益에 속함을 살펴보고 각각의 概念과 그 限界를 學者들의 一見解와 諸法規에 의거하여 設定하였다.

그 다음으로 重複保險의 成立여부를 考察하기 위하여 먼저 重複保險의 成立要件을 提示하고 船舶保險과 船費保險, 그리고 運賃保險과 船費保險間에 이러한 成立要件을 充足하는지의 여부를 考察함으로써, 實質적인 重複保險性格의 存否를 究明하였다.

그 結果 다음과 같은 結論을 導出해낼 수 있었다. 첫째 船舶保險과 船費保險의 關係에서 被保險利益으로서의 船舶의 概念과 被保險利益으로서의 船費의 概念은 實質적으로 상당부분이 重複되어

있다는 점이다. 즉, 船費中에서도 費用의 支出과 同時에 所有者利益을 取得하는 部分은 거의 전부가 被保險利益으로서의 船舶의 概念에 包含되어 있다는 것이다. 그러나 이러한 개념의 重複에도 불구하고 實務에서는 船舶保險의 保險目的物의 표시에 船體와 機關(hull and machinery)이라는 用語를 사용하기 때문에 그 運用上의 문제점은 없다고 볼 수 있다.

둘째로 運賃保險과 船費保險의 關係에서, 船費는 運送의 原價를 構成하고 있고, 被保險利益으로서의 運賃은 運送의 原價와 純運賃을 合한 總運賃을 意味하기 때문에 運送의 原價에 있어서 船費와 運賃은 實質적으로 重複되어 있는 것이다. 따라서 運賃保險과 船費保險은 兩者間에 實質적인 重複保險 性格을 지니고 있다고 볼 수 있다.

결국, 이와같이 被保險利益의 同一性を 비롯한 重複保險의 成立要件을 充足하게 되어 이론적인 측면에 있어서의 船舶保險과 船費保險, 그리고 運賃保險과 船費保險에 있어서 實質적으로 重複保險性格이 存在함을 알 수 있다. 또 이상의 論議에 비추어 보다 엄밀히 考察하여 보면, 被保險利益으로서의 船舶의 概念에 속하는 船費部分은 運賃의 概念에 包含되어 있으므로 船舶과 運賃의 被保險利益도 間接적으로 重疊되어 있음을 짐작할 수 있을 것이다.

이러한 問題에 대한 解決方案으로서는 각각의 被保險利益의 概念을 明確히 設定, 再確立하여 그 概念의 重疊이 없도록 하는 方案과 現行制度의 改善이 있을 수 있겠다.

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

이 研究의 對象에 관해서는 많은 海上保險學者들이 認識은 하고 있으나 보다 積極的인 研究가 이루어지지 않아서 이 論文은 問題의 究明에 그치고 그 改善方案의 具體的인 연구에까지는 미치지 못하였다.

이 論文을 쓰면서 느낀 점은 實務에 合理的이고 論理的인 根據을 提示해 주어야 하는 理論과 그 理論을 바탕으로 하여 運用되어야 할 實務와의 有機的인 關係가 持續的으로 이루어 지지 않을때 그 理論은 無意味한 詭辯에 지나지 않게 되고 實務는 合理性을 缺如한 歪曲으로 흐를 수 있다는 것이다.

따라서 海上保險의 研究 역시 實務에서의 運用과 調和를 이루어 수행해 나가야 할 것이다.



參 考 文 獻

◎ 東 洋 文 獻

金性旭, 海上保險, 서울: 博英社, 1986.

金政秀, 海上保險論, 서울: 博英社, 1986.

金鎮聲, 任昌烈, 李基泰, 損害保險論, 서울: 韓國保險公社 保險研修院,
1984.

閔星奎, 海運經濟學, 부산: 韓國海洋大學海事圖書出版部, 1973.

朴壽伊, 海上保險論, 서울: 螢雪出版社, 1975.

宋基澈 譯, 海上保險論, 서울: 博英社, 1985.

申允富, 海上保險 & 海上運送, 서울: 世光出版文化社, 1985.

梁承圭, “保險契約에 있어서의 被保險利益,” 保險學會誌, 創刊號,
1964.

李相先, 船舶保險約款論, 서울: 韓國保險研修院, 1980.

——, 新船舶保險約款(I.T.C.-Hulls) 解說, 서울: 韓國保險公社
保險研修院, 1983.

李鍾仁, 海運實務, 부산: 韓國海洋大學海事圖書出版部, 1985.

崔秉秀 譯, 英國海上保險法, 서울: 韓國保險研修所, 1976.

韓東湖, 海上保險要論, 서울: 博英社, 1982.

東洋火災海上保險株式會社, I.T.C.(Hulls) 解說集, 서울: 東洋火災海上
保險(株), 1979.

重復保險과 船費擔保條項에 관한 研究

- 李東喜, “重復保險論,” 保險研究, 第4卷, 第4號, 1964, 4.
- 今村有, 海上保險契約法論, 東京: 損害保險事業研究所, 1978-1980, (上)
- 織田政夫, 海運經濟論, 東京: 成山堂, 1982.
- 葛城照三, 海上保險の研究, 東京: 損害保險事業研究所, 1949-1950, (上)
- _____, イギリス船舶保險契約論, 東京: 早稻田大學比較法研究所, 1962.
- _____, 講案海上保險契約論, 東京: 早稻田大學出版部, 1963
- _____, 海上保險入門, 東京: 海文堂, 1967.
- _____, 海上保險講義要綱, 東京: 早稻田大學出版部, 1973.
- 加藤由作, 海上損害論, 東京: 嚴松堂, 1935.
- _____, 改訂海上被保險利益論, 東京: 新紀元社, 1951.
- _____, 海上保險新講, 東京: 春秋社, 1966.
- 龜井利明, 海上保險總論, 東京: 成山堂, 1980.
- 木村榮一, 海上保險, 東京: 千倉書房, 1982.
- 坂元 毅, 新海上保險實務論, 東京: 文雅堂, 1954, (上)
- 勝呂 弘, 海上保險, 東京: 春秋社, 1955.
- 藤澤 順, 海上保險の A.E.C., 東京: 成山堂, 1986.
- 藤本幸太郎, 新實海上保險, 東京: 千倉書房, 1962.
- 東京海上火災保險株式會社, 損害保險實務講座 - 船舶保險 -, 東京: 有斐
閣, 1983.
- 近田 博, “重復保險の研究,” 損害保險研究, 第38卷, 第4號, 1986.

久川武三, “保險の本質と被保險利益論,” 保險學雜誌, 第399號,
1957.

木村榮一, “被保險利益概念について,” 保險學雜誌, 第398號, 1957.

◎ 西洋文獻

- Ivamy E.R. Hardy, Chalmers' Marine Insurance Act. 1906 8th ed.
London: Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., 1976.
- _____, Marine Insurance, 4th ed., London: Butterworth
& Co. Ltd., 1985.
- Atkins Harry, Eldridge on Marine Poilcies, London: Butterwoth &
Co. (Publishers) Ltd., 1983.
- Mullins Hugh A., Marine Insurance Digest, Maryland: Cornell Mari-
time Press, 1951.
- Goodacre J. Kenneth, Marine Insurance Claims, 2nd ed., London:
Witherby & Co. Ltd., 1981.
- Marine Insurance Training Services for the Sedgwick Group, Marine
Hull Practice, London: M.I.T.S., 1985.
- Brown R.H., Dictionary of Marine Insurance Terms, London: With-
erby & Co. Ltd., 1975.
- _____, Marine Insurance-Vol.3-Hull practice, London: Wither-
by & Co. Ltd., 1973.
- Lambeth R.J., Templeman on Marine Insurance, 6th ed., London: Pitman
Publishing Ltd., 1986.

重複保險과 船費擔保條項에 관한 研究

Mustill J. Michael and Gilamn J.C.B., Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th ed., London: Stevens & Sons, 1981.

Dover Victor, Analysis of Marine Insurance Clauses, London: H.F. & G. Witherby. Ltd., 1960.

_____, A Handbook to Marine Insurance, 8th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1975.




우리나라 複合運送의 展開와 當面課題에 관한 研究

A Study on the Development of the Korean Multimodal
Transportation and the Confronting Problems

金星國

Seong-Kook Kim

〈 目 次 〉

- 
- I. 序 論
 - II. 物的流通의 概念과 重要性
 - 1. 物的流通의 概念
 - 2. 物的流通의 重要性
 - 3. 物的流通의 시스템적 파악
 - III. 物的流通과 國際複合運送
 - 1. 物的流通과 國際複合運送과의 관계
 - 2. 國際複合運送의 中心內容
 - IV. 우리나라 複合運送의 發展과정과 當面 課題
 - 1. 국내 포워딩의 發展
 - 2. 國際複合運送을 위한 問題點 파악과 當面課題
 - V. 結 論
- 參考文獻