

國際保險市場의 擔保力이 要求되는 保險商品의 價格決定

李 海 寬
(現代海上保險(株) 專務)

◀ 目 次 ▶

- I. 序 論
- II. 巨大危險의 「언더라이팅」과 再保險市場
 - 1. 「언더라이팅」
 - 2. 再保險市場
- III. 再保險市場의 料率決定
 - 1. 再保險價格 決定要因
 - 2. 料率見積
- IV. 巨大危險의 保險價格
 - 1. 航空保險
 - 2. 生産物賠償責任保險
- V. 結 論

I. 序 論

損害保險會社는 安全하고 收益性이 있는 保險契約을 引受하되 集中되지 않으면서 單一損因으로 巨大損害(catastrophe loss)를 입지 않는 비교적 同質의 危險을 골고루 引受하려고 한다. 따라서 「언더라이터」들은 이러한 원칙에 의거한 良質의

위험을 選擇하려고 주의깊게 대처하고 있다.

産業社會가 高度化되면서 危險의 質도 複雜多岐化 되었고 동시에 危險의 量도 高額化 되어가는 추세여서 保險需要者의 욕구가 그 어느 시점보다도 더 多樣化 되어가는 현상이 뚜렷하게 나타나고 있어 保險供給者인 손해보험자들은 이러한 욕구를 충족시키기 위하여 보다 다양한 보험상품을 공급하고 있다.

손해보험회사가 보험계약을 인수하는 樣態는 크게 두가지로 분류된다.

첫째는 高額契約(large line)이고, 둘째는 保險料中心契約(premium volume)이다.

高額契約은 單一危險에 대한 보험금액이 고액인 경우이고 保險料中心契約은 保有契約을 늘려 보험료를 다량 확보하는 보험료 위주의 계약이다. 그런데 상기와 같은 계약인수에는 보험자가 先決하여야 할 커다란 문제점이 있는데 그것은 다름아닌 保險者의 引受能力(capacity)이다.

引受能力(capacity)은 손해보험자가 위험을 인수할 수 있는 능력인데 대부분의 보험자들은 실제로 자신의 財務能力 이상으로 保險契約을 인수하려고 한다.

보험자는 이와 관련하여 事前에 危險當 保有限度を 設定하거나 保險契約者 剩餘金の 크기를 결정하여 보험계약을 인수하는 것이 국제적인 慣例이며 우리나라도 예외는 아니다.

危險當 保有限度(line limit)는 보험자가 單一危險에 대해서 보유할 수 있는 최대 보험금액이며 주로 高額契約(large line)인수시에 활용되고 있으며, 保險契約者剩餘金(policyholder's surplus)은 資産에서 負債를 차감한 잉여금으로 保險規制者는 보험회사의 支拂能力(solvency)을 확실히 하기 위하여 보험계약자 잉여금의 일정비율 이상 보험계약을 인수하지 않도록 제한하고 있는데 保險料中心契約(premium volume)이 이에 해당된다.

保險者가 자기의 財務能力(financial resources) 이상으로 보험계약을 인수하려는 것은 당연한 진리이지만 보험자의 危險當 保有限度を 초과하는 高額契約(large line)의 인수에는 한계가 露出되어 있다. 왜냐하면 아무리 良質이라 하더라도 單一損困으로 일시에 보험자가 지불할 수 없는 巨大損害를 惹起하는 보험의 목적(risk)이 있기 때문이다. 이러한 상황은 최근 석유화학 계통의 대형사고에서 볼 수 있었으며 航空, 大型船舶, 海洋構造物 및 宇宙危險 등은 항상 거대손해가 잠재되어 있는 危險들이다.

巨大損害(catastrophe loss)가 잠재되어 있는 위험들은 일개 보험자가 단독으로 全額保有할 수 없기 때문에 이러한 위험들은 國際保險市場의 지원을 얻어 인수되고 있다. 다시 말해서 국제보험시장의 擔保力에 힘입어 인수되는 이러한 위험들은 거대위험(capacity risk)으로 분류, 지칭되면서 供給者市場(seller's market)상황에 의하여 상당한 영향을 받게 된다.

“Capacity Risk”는 자국내의 보험시장의 담보력의 한계로 보험계약자를 보호하고 나아가서 보험자의 支拂能力을 제고하기 위해서 국제보험시장의 담보력을 모색하는데 이 경우 보험계약 인수조건이 국내보험시장보다 국제보험시장 즉 再保險市場(reinsurance market)에서 제시하는 保險價格과 保險條件의 적용을 받는다.

이외에도 위험이 同質的이라도 大數의 法則이 적용되기 어렵거나 異質的인 위험에 대한 보험계약들은 이들 위험에 해당되는 保險價格과 保險條件 提示가 국내에서는 불가능하기 때문에 국제보험시장의 지원이 있어야만 인수가 되고 있다.

II. 巨大危險의 「언더라이팅」과 再保險市場

1. 「언더라이팅」

일반적으로 보험자의 危險選擇은 收益性이 있으면서 성장할 수 있는 保險契約를 선택 유지시키는데 주요목적이 있다. 그 중에서 가장 중요한 것은, 첫째, 適正補償(proper coverage)에게 제공되지는 보험상품(product)은 保險補償(insurance coverage)과 다양한 서비스로 구성되어 있다.

둘째, 適正價格決定(proper pricing)이다. 보험자는 適正補償提供에 상응한 대가로 보험료를 취득하는데 이 때 보험료는 危險單位(exposure unit)에 該當料率(rate)을 乘하여 결정된다. 위험단위는 보험종목에 따라 그 기준이 다르다.

保險商品의 價格은 充分性, 公平性, 그리고 合理性의 原則에 의거 책정되는 것이 기본원칙이나 실제로 거대위험을 가지고 국제보험시장에서 保險料

率見積(rate quotation)을 求得하는 과정에서 尠부 로 느끼는 것은 대부분의 재보험 Underwriter들이 경험과 판단에 의거하여 保險料率과 保險條件(policy terms and conditions)을 제시하고 있다. 물론 이러한 과정은 그들이 가지고 있는 과거의 「언더 라이팅」자료, 축적된 실무경험 그리고 재보험시장 여건을 바탕으로 이루어지고 있다.

巨大危險(capacity risk)은 대부분 고액계약이며 보험자의 危險保有限度(line limit)를 훨씬 초과하는 계약이다. 보험자가 이러한 위험을 인수하기 위해서는 자기의 財務能力을 초과하는 것이기 때문에 별도 재보험시설을 준비하지 않으면 안된다.

거대위험의 재보험은 特約再保險方式보다는 任意再保險方式(facultative reinsurance)으로 위험이 분산되고 있으며, 이때 이 위험을 인수하는 재보험자는 保險料率, 保險條件 및 再保險 引受限度를 제시한다.

2. 再保險市場

原受保險者는 거대위험을 인수하기 위해서 재보험시장에 접근하는 再保險消化에 필요한 보험요율과 보험조건을 구득한다. 재보험시장에 접근하여 방법으로는 Broker를 통하는 경우와 그렇지 않은 경우 두가지 接近方法이 있는데 거대위험의 경우에는 Broker를 통한 재보험시장 접근이 補償範圍(scope of cover), 引受能力(capacity) 그리고 再保險者의 支拂能力(quality of security)의 효율적 교섭을 위해서도 그리고 비용절약면에서 원수보험자에게는 매우 유리하다.

재보험마케팅(reinsurance marketing)은 販賣 經路가 독립적으로 개별 소유되고 운영되는 전통적인 마케팅경로(conventional marketing chan-

nel)보다 수직적 마케팅시스템(vertical marketing system)을 통하여 재보험이 거래되는 것이 최근의 추세다. VMS는 생산자, 도매상, 소매상이 하나의 체제로 결합, 구성되어 있는 유통시스템이다.

VMS는 운영의 經濟性과 최대의 市場效果를 달성하기 위해 事前에 조정되며 전문적으로 그리고 중앙집권적으로 관리되고 있어 경제성의 면에서 동시에 전통적 마케팅 경로에서 발생하는 구성원들의 갈등을 제거한다는 측면에서 국제보험시장에서 많이 활용되고 있다. 따라서 VMS를 통한 巨大危險의 再保險消化는 재보험 Broker로 누구를 선택하느냐에 크게 좌우되기 때문에 Broker선정이 중요한 과제로 제기된다.

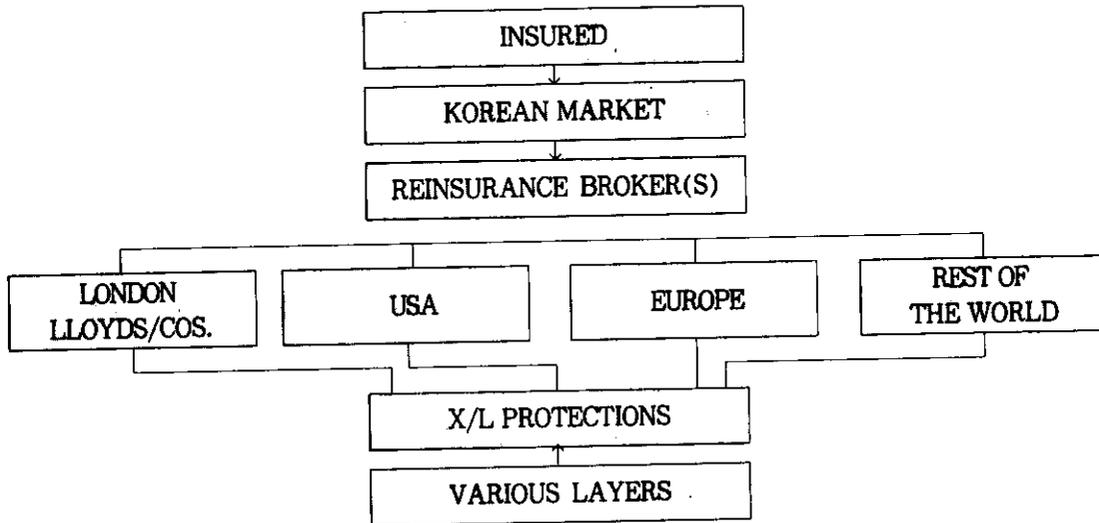
VMS는 상기와 같이 원수보험자에게는 많은 利點도 있지만 경쟁이 치열할 때 재보험시장이 장기 고객이나 최초 접촉보험자를 위해 他 競爭者 또는 後發競爭者에게는 封鎖(blocking)되는 등의 단점도 있다.

Broker를 통한 재보험시장의 구조를 圖式하면 <표 1>과 같다.

재보험시장에서 가장 빼 놓을 수 없는 시장이 London시장이다. 왜냐하면 거대위험의 재보험을 London시장에서 거의 消化시키거나 아니면 위험의 40%-50%정도 消化시켜주기 때문이다. London시장은 크게 세가지로 분류되는데 각각은 單一市場으로 서로 경쟁하고 있다. 이 중에서 가장 오랜 역사와 명성을 가지고 있는 시장은 Lloyds시장으로 모든 위험의 재보험은 일차로 이곳에서 주도하여 인수되어야 잔여시장에서 더 쉽게 재보험이 소화된다. ILU시장은 London소재 보험회사들이 하나의 시장을 형성하여 재보험을 인수하고 있는

〈표 1〉

국제보험시장의 구조



Lloyds 다음의 單一市場이다. 마지막으로 LUC (London Underwriting Center)는 ILU가 인수하지 않는 위험을 인수하고 있다.

London시장 다음으로 중요한 시장은 Europe과 미국이다. 미국은 주로 CIGNA와 AIG가 주도하고 있고 Europe은 대륙시장(Continental Market)이라고도 하는데 London에서 소화되고 잔여분이

있을 때 Europe에서 인수되는데 French, Scandinavia, Germany 그리고 Italy 등이 주도적 시장이다. 특히 技術保險(engineering risk)은 독일의 "Munich Re", 海洋構造物保險(offshore risk)은 Scandinavia가 주도하고 있다.

참고로 대표적인 Lloyd's Syndicates와 재보험회사 현황은 〈표 2〉와 〈표 3〉과 같다.

〈표 2〉

Lloyd's Syndicates 현황

Largest Lloyd's Syndicates						
Based on 1989 gross allocated capacity in millions of pounds						
Syndicate	Managing agency	Underwriter	Capacity			
			1989		1988	
Marine 418	Merrett Underwriting Agency Management Ltd	Stephen Merrett	£242.1	\$438.2	£287.5	\$540.5
Marine 206	R.W. Sturge & Co.	M.J.H. Maughan	193.8	350.8	235.5	442.7
Non-marine 210	R.W. Sturge & Co.	A.G. Lee	176.4	319.3	191.0	359.1
Non-marine 190	Three Quays Underwriting Management Ltd.	R.D. Hazell	158.8	287.4	160.5	301.7
Non-marine 362	Murray Lawrence & Partners	R.J.R. Keeling	143.3	259.4	146.5	274.9

Marine 367	F.L.P. Secretan & Co. Ltd.	A.D.Pilcher	142.5	257.9	150.5	282.9
Marine 448	Wellington(Underwriting Agencies)Ltd.	D.A.Beaumont	130.1	235.5	139.3	261.9
Marine 483	Methuen(Lloyd's Underwriting Agents)Ltd.	P.R.Chandler	124.9	226.1	126.1	237.1
Marine 932	Janson Green Management Ltd.	Richard Youell	123.6	223.7	131.9	248.0
Non-marine 510	R.J.Kiln & Co. Ltd.	G.D. Gilchrist	114.9	208.0	120.0	225.6

자료 : Business Insurance (1989. 8. 29자)

〈표 3〉 재보험회사 현황

World's largest reinsurers Ranked by net Reinsurance premiums written. All amounts in thousands of dollars	
Reinsurers	Net reinsurance premiums written
Munich Reinsurance Co.(W.Germany)	\$ 5,706,773
Swiss Re Group(Switzerland)	4,541,244
General Reinsurance Co.(U.S.)	1,626,645
The Yasuda Fire & Marine Insurance Co. Ltd.(Japan)	1,576,881
Employers Reinsurance Corp.(U.S.)	1,312,390
Skandia International Insurance Corp.(Sweden)	1,239,000
Cologne Reinsurance Co.(W.Germany)	1,147,094
American Re-Insurance Co.(U.S.)	976,399
Mercantile & General Reinsurance Co. P.L.(U.K.)	971,484
Gerling-Konzern Globale Reinsurance Group(W. Germany)	917,609
Tokio-Marine & Fire Insurance Co. Ltd.(Japan)	852,071
Societe Commerciale de Reassurance(France)	760,060
Continental Reinsurance Group(U.S.)	759,194
Frankona Reinsurance Co.(W.Germany)	750,300
Assicurazioni Generali S.p.A.(Italy)	742,600
Hannover Reinsurance Co.(W.Germany)	736,710
UAP Reassurances(France)	625,238
The Toa Fire & Marine Reinsurance Co. Ltd.(Japan)	601,091
F&G Re Inc.(U.S.)	601,020
Prudential Reinsurance Co.(U.S.)	569,000
TOTALS	\$ 27,012,803

자료 : Business Insurance (1989. 8. 29자)

Ⅲ. 再保險市場의 料率決定

1. 再保險價格 決定要因

國際 再保險市場은 완전히 公開自由競爭市場이며 보험상품에 적용되는 보험가격은 保險의 需要供給에 의해서 결정된다고 하여도 과언이 아니다. 1970년대 중반이후부터 1990년까지의 국제보험시장을 보게 되면 保險價格은 시장상황에 의해서 크게 좌우되었음을 알 수가 있다. 더우기 1987년 이후 최근까지 유럽을 강타한 바 있는 自然災害는 런던시장을 비롯해서 전세계 보험시장에 엄청난 손해를 끼쳤음에도 불구하고 보험가격이 계속 하락추세였으며 1991년에 와서 비로소 料率이 인상하기 시작하고 있다.

국제보험시장의 保險料率決定過程을 보게 되면 통상 同質危險群에 적용되는 料率決定方法 (maunal 또는 class rating method)과는 비교가 될 수 없을 정도로 완전히 經驗과 判斷(experience and Judgement)에 의거하고 있다. 물론 시장에 따라 자국의 Manual을 검토하지만 참고에 불과하다. 그러면 국제 보험시장에서 거대위험의 보험가격결정에 영향을 끼치는 要因은 무엇인가?

1) 引受能力(Capacity)

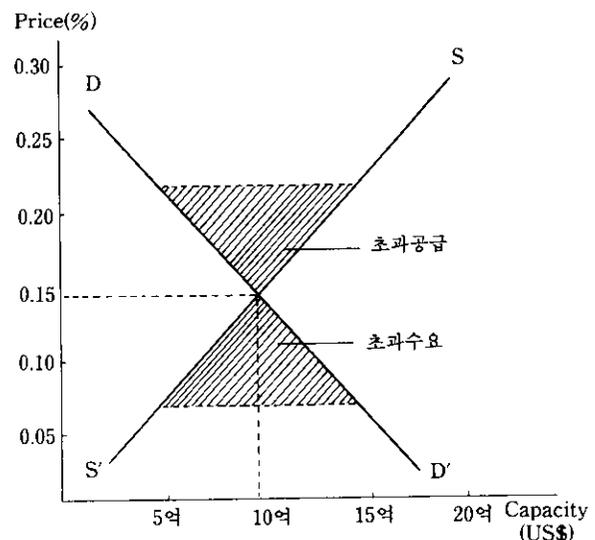
재보험시장의 인수능력이 供給過剩時에는 보험가격이 인하되고 인수능력이 供給不足現狀을惹起할 때는 가격이 인상된다. 인수능력의 超過供給(excess capacity)은 많은 재보험자들이 적은 量의 再保險契約을 획득하는 과정에서 야기되며 반대로 재보험자들의 數는 적는데 비해 再保險 消化物量

이 지나치게 많을 때 인수능력이 부족하게 되는 超過需要 現狀이 발생한다. 이 때 보험가격은 인상되거나 재보험 인수조건이 제한된다.

〈표 4〉는 保險價格과 引受能力間의 관계를 나타낸 것이다. 보험가격이 높게 오르면 오를수록 많은 재보험자들은 재보험시장에 進入하게 된다. 왜냐하면 인상된 要素로 인수된 재보험에서 收益性을 기대할 수 있기 때문이다. 재보험자는 “cash-flow underwriting”(투자수익을 위하여 낮은 要素로 보험계약을 인수하는 행위)을 하게 된다. 반대로 보험요율이 하락하여 손해액이 보험료를 초과할 가능성이 많을 경우 많은 재보험자들은 재보험시장에서 철수하게 되어 그 결과 인수능력의 過不足 現狀이 생긴다.

재보험시장의 인수능력이 초과공급일 경우를 軟性市場(soft market) 즉, 再保險物量이 재보험자

〈표 4〉 保險價格과 引受能力



주) DD'는 보험수요곡선(보험수요자)
SS'는 보험공급곡선(보험공급자)

의 引受能力에 훨씬 밀돌아 보험가격이 떨어지는 시장을 지칭하며 반대로 인수능력은 부족하고 再保險物量이 많을 경우 보험가격이 오르는 시장을 硬性市場(hard market)이라고 한다. 최근 生産物賠償責任保險市場은 아직도 경성시장을 시현하고 있고 航空保險市場은 1987년 이후 계속해서 연성시장을 나타내다가 1991년에 들어서면서 보험가격이 인상되는 현상을 보여주는 등 경성시장을 예고하여 주고 있다. <표 5>

2) 再保險費用(Reinsurance cost)

국제보험시장에서 재보험을 인수한 대부분의 재보험자들은 자신들이 보유한 계약중에서 야기되는 累積損害額(accumulation of losses)과 巨大損害(catastrophic losses)에 대비하여 보유계약에 대한

再保險施設을 갖게 된다. 즉, 超過損害額(excess of loss)再保險을 마련하여 일시에 입게 될 엄청난 재무적 손해에서 오는 충격에 대비한다.

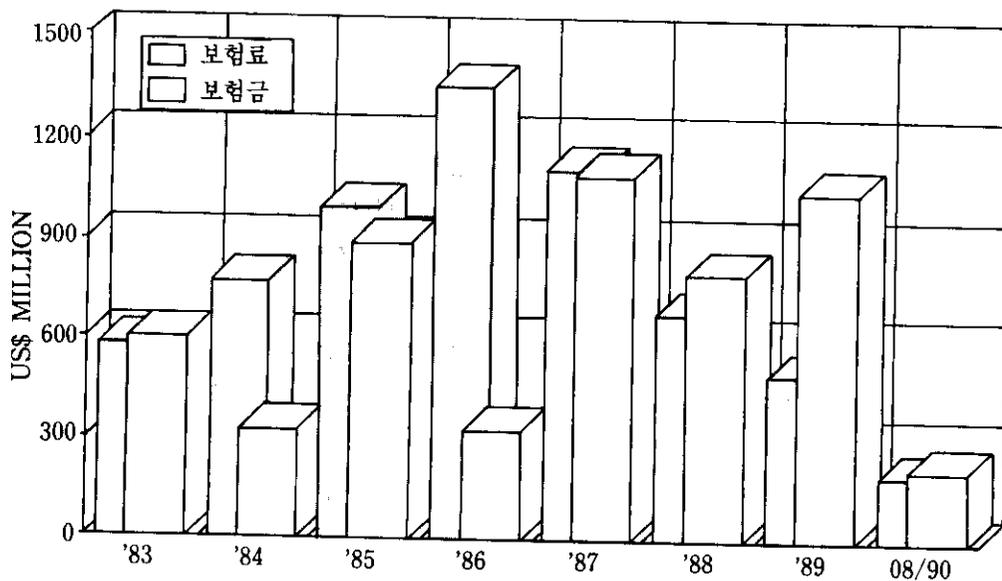
이때 재보험자는 그 댓가로 자체보유보험료에 일정비율 만큼 재보험료로 부담하는데 이것을 비용개념으로 간주하여 再保險費用 또는 Burning Cost라고 한다.

超過損害額再保險(XL protection)을 대비하는데는 다양한 접근방법이 있으나 전통적으로 재보험자들은 런던의 LMX시장에서 XL을 구입한다. 다른 재보험자들은 保有保險料를 증대시키면서 巨大損害만 담보하는 XL만을 구입하는 경우도 있다.

따라서 XL구입에 따른 재보험자의 Burning Cost는 손해의 頻度와 規模에 의하여 크게 영향을 받고 있기 때문에 높게 책정되면 재보험자들은 收

<표 5>

항공보험시장의 현황



자료 : A Special Report Prepared by Willis Faber and Dumas Ltd.(1990. 9.12)

益性を 기대하기가 어려워 더 이상 XL재보험을 제공하지 않게되어 재보험시장의 인수능력이 감소된다.

이러한 결과는 料率引上으로 인수능력의 증대를 초래하는 正常市場(normal market)과는 반대되는 현상이다. 여기에서 우리는 시장이 硬化되어 재보험자들이 입을 엄청난 손해의 결과로 요율이 인상되는 것을 볼 수가 있다. 또한 재보험자들은 XL 계약을 감소시키거나 중단하는 상태까지 이르게 된다. 다시말해서 요율의 인상에도 불구하고 인수능력이 감소가 되고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해서 재보험시장에서는 재보험자의 補償條件을 축소 변경시켜 재보험시장의 위축에 대처하고 있는데 요율의 전반적인 인상의 틀 속에서 다음과 같은 제한사항들 중의 일부를 포함시켜 XL을 계속 유지시킨다.

- (1) 原保險者(Cedant)도 재보험자의 XL에 一定比率(예 ; 80 : 20)의 기준으로 義務的으로 참여한다. (Co-Reinsurance)
- (2) 2개의 중요한 손해에 대해서만 補償한다. (2 Loss Warranties)
- (3) XL재보험을 년도말까지만 제공한다.(Cover to year End)
- (4) 原保險者(Cedant 또는 reinsured)의 危險保有를 증대시킨다. (Increased retention)

3) 競争(Intermarket Competition)

公開市場에서의 競争은 당연하고 건전한 것이며 이러한 현상은 국제무대에서는 相異한 시장간에 더욱 두드러지게 일어난다. <표 1>에서 국제보험시장을 圖式化한 바 있지만 각 市場內에서도 再保險物量 확보를 위해서 치열한 경쟁을 하게 된다.

각 시장을 좀 더 세분하여 보면 다음과 같다.

- London...Lloyds, ILU, other companies
- U.S.A...AIU, CIGNA
- Europe...Scandinavia, France, Germany, Italy 등
- Japan
- Australia
- Others

각 시장은 서로 경쟁도 하지만 또한 巨大危險에 대해서는 引受能力提供에 상호협조하기도 한다. 이들 시장들은 재보험을 인수하면서 위험 또는 종목에 따라 相異한 損害經驗을 갖게 되지만 어떤 시장에서는 巨大損害를 불가피하게 인수하는 경우도 있고 어떤 시장은 전혀 취급도 하지 않는다. 이러한 상황은 경쟁력을 확보하거나 유지하기 위해서 시장 또는 시장내의 언더라이터의 능력에 甚大한 영향을 주고 있다. 왜냐하면 損害經驗惡化로 시장이 硬性으로 변화될 때 非經濟的 價格으로 다른 시장에 위험을 인수시킬 수 있는 시장이나 언더라이터를 발견할 수가 있기 때문이다.

4) 損害狀況(Loss Experience)

損害發生과 規模가 시장에 끼치는 영향은 매우 크다. 「언더라이터」나 각 시장은 損害의 頻度(frequency)도 중요하지만 損害額의 크기(severity)에 더욱 민감하다.

앞에서도 언급한 바 있지만 재보험자의 XL과 관련시켜 保險料率을 제시하기 때문에 재보험자의 Burning Cost가 높아질 경우 당연히 재보험시장에 요율인상의 과급을 가져오게 된다.

<표 6>은 國際保險市場에 엄청난 손해를 끼친 主要 大型損害現況이다.

이 사고로 향후 재보험시장의 보험요율이 인상

〈표 6〉 주요 대형손해현황

단위 : £m

대형손해	발생연도	총손해액
UK Windstorm	October 1987	429,700
Piper Alpha	July 1988	608,677
Hurricane Gilbert	September 1988	127,852
Pan Am Lockerbie	December 1988	12,616
Hurricane Hugo	September 1989	601,871
San Francisco Earthquake	October 1989	15,088
Pasadena Gas Explosion	October 1989	47,081
European Storm 90A	January 25/26 1990	484,678
Uk Flood 90C	January 27 1990	25,109
European Storm 90D	February 3/4 1990	21,533
European Storm 90G	February 25/27 1990	43,026
European Storm 90H	Feb 28/March 1 1990	1,889

자료 : POST (1991. 1. 31자)

될 것이라고 豫測되고 있었으며 앞에서도 언급한 바 있지만 1990년부터 XL시장의 料率引上이 海上保險(주로 船舶保險)이나 航空保險에서 그 반응이 나타나고 있음을 알 수가 있다.

2. 料率見積

巨大危險이 海外再保險市場에서 인수되기 위해서는 우선 로이즈나 相異한 國際保險市場으로 부

터 料率求得을 하게 된다. 물론 가장 競爭的料率 이 선택될 수가 없을 수도 있다. 왜냐하면 그 尤율로 위험을 완전히 인수시킬 만큼 이용가능한 인수능력이 충분치 않을 수도 있기 때문이다. 代案으로 가장 비싼 尤율도 채택될 수도 없다.

따라서 재보험자가 바라는 관례는 아니지만 경우에 따라서는 相異한 市場에서 相異한 料率로 위험이 인수되어 결과적으로 混合折衷料率(composite rate)을 부과하게 되는데 예를 들면 〈표 7〉과 같다.

巨大危險의 인수를 위해서 原保險者(Ceding Comapny)는 가장 競爭的인 料率을 求得, 提示할 것을 재보험 Broker에게 압력을 가하게 된다. 그러나 재보험 Broker는 垂直的 販賣經路(vertical marketing channel)를 통해서 巨大危險이 아래 〈표 7〉과 같이 각 시장에서 제시된 尤율로 재보험이 완전히 消化될 때까지 原保險者에게 最終料率을 제시하지 않는다.

거대위험은 한 시장에서 전부 인수될 수가 없고 또한 동일 시장내에서도 재보험자간에 適用料率과 保險條件이 相異할 수가 있기 때문에 이러한 상황을 통제하기 위해서 Broker는 “Leader” 또는 “Leading Insurer”를 선정한다. 保險料率과 保險條件을 見積하면서 위험의 最大比率을 인수하는 最初再保險者를 “Leader”라고 한다.

〈표 7〉

혼합절충尤율의 예

시 장	London	USA	France	Scandinavia	Germany	Japan	Composite
인수비율	45%	25%	10%	10%	5%	5%	100%
尤 율	.1.0%	.995%	.950%	.945%	.925%	.925%	.9805%

Leader의 보험요율과 보험조건을 지원(support)하면서 위험의 인수에 참여하는 재보험자를 “Following Underwriters”라고 한다.

Lloyds에는 特定危險에 오랜 경험을 갖고 料率과 保險條件을 제시하면서 特定保險市場을 主導(lead)하는 “Underwriter”들이 相當數 있으며(예를 들면 Hull Underwriter 또는 Aviation Underwriter) 이들이 見積하는 요율은 나머지 Underwriter가 무조건 수락 인수(follow)하는 전통이

있다. 그러므로 국제보험시장은 料率賦課市場(rating market)과 追從市場(following market)으로 분류되기도 한다. 물론 이때 “Lead insurer”의 인수비율이 적을 경우 危險의 分散은 어렵게 된다. 따라서 “Leader”의 역할과 기능은 국제보험시장에서 대단히 중요하다.

참고로 Lloyds의 Marine, Non-marine 그리고 Aviation의 대표적인 Underwriter를 소개하면 <표 8>과 같다.

<표 8> 대표적인 Underwriter 현황

1. Lloyd's marine syndicates

Largest Lloyd's marine syndicates						
Based on 1989 gross allocated capacity in millions of pounds						
Syndicate	Managing agency	Underwriter	Capacity			
			1989		1988	
418	Merrett Underwriting Agency Management Ltd.	Stephen Merrett	£242.1	\$ 438.2	£257.5	\$ 540.5
206	R.W. Sturge & Co.	M.J.H.Maugham	193.8	350.8	235.5	442.7
367	F.L.P. Secretan & Co. Ltd	A.D.Pilcher	142.5	257.9	150.5	282.9
448	Wellington Underwriting Agencies Ltd.	D.A.Beaumont	130.1	235.5	139.3	261.9
483	Methuen(Lloyd's Underwriting Agents)Ltd.	P.R.Chandler	124.9	226.1	126.1	237.1
932	Janson Green Management Ltd.	Richard Youell	123.6	223.7	131.9	247.9
406	Wellington Underwriting Agencies Ltd.	S. I. Cowley	110.6	200.2	115.5	217.1
488	Charman Underwriting Agencies Ltd.	J.R.Charman	105.5	191.0	106.0	199.3
282	M.J.Marchant Underwriting Ltd.	M.J.Marchant	100.6	182.1	103.2	194.0
65	H.G.Chester & Co. Ltd.	Geoffrey Welch	95.6	173.0	104.9	197.2

2. Lloyd's non-marine syndicates

Largest Lloyd's non-marine syndicates						
Based on 1989 gross allocated capacity in millions of pounds						
Syndicate	Managing agency	Underwriter	Capacity			
			1989		1988	
210	R.W.Sturge & Co.	A.G.Lee	£176.4	\$319.3	£191.0	\$359.1
190	Three Quays Underwriting Management Ltd.	R.D.Hazell	158.8	287.4	160.5	301.7
362	Murray Lawrence & Partners	R.J.R.Keeling	143.3	259.4	146.2	274.9
510	R.J.Kiln & Co. Ltd.	G.D.Gilchrist	114.9	208.9	120.0	225.6
386	Janson Payne Management Ltd.	M.W.Payne	105.3	190.6	109.4	205.7
33	Roberts & Hiscox Ltd.	I.N.Thomson	94.0	170.1	93.3	175.4
839	Castle Underwriting Agents Ltd.	A.Sharp	92.5	167.4	89.8	168.8
484	Methuen(Lloyd's Underwriting Agents)Ltd.	R.E.Thomson	76.6	138.6	79.4	149.3
404	Cuthbert Heath Underwriting Ltd.	R.A.Lissenden	76.1	137.7	80.7	151.7
1067	Merrett Underwriting Agency Management Ltd.	S.J.Burnhope	74.4	134.7	N/A*	N/A*

* Began underwriting as separate syndicate in 1989

3. Lloyd's aviation syndicates

Largest Lloyd's aviation syndicates						
Based on 1989 gross allocated capacity in millions of pounds						
Syndicate	Managing agency	Underwriter	Capacity			
			1989		1988	
960	R.W.Sturge & Co.	B.E.Beagley	£95.9	\$173.6	£109.5	\$205.9
950	Oxford Syndicate Management Ltd.	J.C.Nevitt	66.5	120.4	62.6	117.7
48	Methuen(Lloyd's Underwriting Agents)Ltd.	Tim Salmon	66.5	120.4	67.0	126.0
545	F.L.P.Secretan & Co. Ltd.	T.O.Pitron	56.2	101.7	57.0	107.2
97	Wellington Underwriting Agencies Ltd.	R.J.Morse	56.0	101.4	56.4	106.0
270	A.J.Archer & Co. Ltd.	R.J.Maylam	48.4	87.6	48.4	91.0
340	Gravett & Tilling(Underwriting Agencies)Ltd.	J.P.Tilling	46.5	84.2	47.3	88.9
800	Wren Underwriting Agencies Ltd.	J.A.Westcott	44.4	80.4	43.7	82.2
53	G.P.Eliot & Co.Ltd.	R.F.Eilot	42.0	76.0	42.7	80.3
421	Wren Underwriting Agencies Ltd.	J.C.Lingham	29.1	52.7	29.0	54.5

자료 : Business Insurance (1989. 8. 29자)

IV. 巨大危險의 保險價格

1. 航空保險(Airline Fleet)

1) 航空危險

승객과 화물을 운송하는 大型 航空社(commercial airlines)들은 수십대의 값비싼 항공기들을 소유하고 있다. 이들 항공기들을 운영하는 과정에 不意의 事故로 추락할 경우 승객은 身體傷害나 死亡을 입게되며 또한 추락이 발생한 지역내의 財産 및 人命被害로 엄청난 財産損害를 야기시킨다. 물론 값비싼 항공기의 재산손해는 말할 필요도 없다. 예를들어, 승객 정원이 모두 탑승한 최신 기종인 B747-400 항공기가 추락할 경우 항공사는 항공기 손해액 미화 1억 8천만달러에 수억불의 賠償責任이 추가되어 일시에 巨大損害(catastrophe loss)를 입게된다.

항공사는 또한 사업을 영위하기 위하여 施設物(premises)所有管理, 機內食의 供給 및 항공기 정비, 제작과 관련된 生産物賠償責任, 격납고관리, 홍보용 출판물의 발행과 기타 영업활동으로 인한 人格權侵害 (personal injury), 事業을 영위하는 과정에서 다른 當事者의 法律上 賠償責任을 떠맡아야 하는 契約上 加重責任(contractual liability) 위험도 안고 있다.

2) 航空保險

항공사는 항공기와 항공기의 운항에 필요한 財産上의 損害危險 뿐만 아니라 승객을 포함한 제 3자에 대한 賠償責任危險 등 巨大危險(capacity risk)에 露出되어 있다. 이러한 거대위험을 담보하기 위하여 현재 항공보험시장에서 이용 가능한 航

空保險商品의 종류는 다음과 같다.

- 機體保險(hull all risks insurance)
우연한 사고로 인하여 보험의 目的物인 항공기가 파괴된 경우 이에따른 손해를 담보한다.
- 제 3자 賠償責任保險(aircraft third party (legal) liability insurance)
항공기 運航者가 항공기로 인하여 항공기 밖의 제 3자에게 입힌 身體傷害 혹은 財産損害에 대하여 법률상 배상하여야 할 責任金額을 담보한다.
- 乘客賠償責任保險(passenger legal liability insurance)
항공기의 운항자가 항공기에 탑승한 승객의 身體傷害 및 財産損害에 대하여 법률상 배상하여야 할 책임금액을 담보한다.
- 貨物賠償責任保險(cargo legal liability insurance)
항공기에 의하여 운송되는 貨物에 손해가 생긴 경우 그에 대하여 법률상 배상하여야 할 책임금액을 담보한다.
- 空港管理者, 航空機保管業者, 製造業者, 修理業者 賠償責任保險(airport owner's and operator's /hangar-keeper's/manufacturer's and repair's liability insurance)
공항관리자 등이 관리하는 공항시설에 起因하는 우연한 사고 또는 보관, 제조, 수리중인 항공기에 대한 사고 및 제조, 수리후에 제조, 수리상의 瑕疵에 의한 항공사고에 의하여 공항관리자 등이 법률상 배상하여야 할 책임금액을 담보한다.
- 搭乘者, 乘務員保險(aviation personal · crew accident insurance)
승객 이외의 항공기 탑승자 혹은 승무원이 항공

기의 탑승중 우연한 外來事故에 起因한 死亡 또는 身體傷害를 입은 경우의 손해를 담보한다.

- 航空機 裝備品 및 豫備部品保險(aircraft equipment and spares insurance)

피보험자가 소유, 보관, 관리하는 항공기의 장비품, 엔진, 예비부품 등에 생긴 우연한 사고에 의한 손해를 담보한다.

- 搜索救助費保險(search & rescue insurance)

보험의 목적인 항공기를 수색하거나 혹은 항공기 및 그 탑승자를 구조하기 위해 들어간 비용을 담보한다.

- 控除額保險(deductible insurance)

기체보험에서 기본적으로 공제하는 공제액(대형기종 : US \$ 1,00,000,000 중형기종 : US \$ 750,000 정도)을 담보하는 보험이다.

- 利益手數料保險(profit commission insurance)

기체 및 배상책임 보험료의 일정금액(25/80기준)을 利益發生時 遷給하는데 이를 환급받지 못할 경우 보상하는 보험이다.

3) 保險設計

항공사의 항공보험 설계는 新規社와 既存社에 따라 차이가 있으며 특히 신규사의 경우 항공위험에 따른 완벽한 보상(coverage)을 마련하기 위하여 다음과 같이 구분하여 保險購入을 권유한다.

- 必須保險(essential coverages)

- ① 機體保險
- ② 乘客賠償責任保險을 포함한 제 3 자賠償責任保險
- ③ 豫備部品保險
- ④ 搭乘者 및 乘務員 保險
- ⑤ 機體 및 賠償責任 戰爭保險

- 次善保險(desirable coverages)

- ① 搜索構造費保險
- ② 機體全損保險(전쟁포함)

- 選擇保險(available coverages)

- ① 利益手數料保險(profit commission insurance)
- ② 控除額擔保保險(deductible insurance)

앞에서도 언급한 바와 같이 必須保險인 機體 및 賠償責任保險의 가입은 대부분의 국가가 법으로 강제하고 있으며 기타 보험에 대해서는 中·小民間航空社들이 자신들의 재정압박을 피하기 위해 控除額을 再擔保하는 공제액보험, 기체보험금액의 일정비율을 전손시 담보하는 全損保險 등에 가입하고 있다.

賠償責任 限度額은 재보험시장의 인수능력(capacity)에 따라 대형 항공사의 경우 미화 10억불을, 중·소형 항공사의 경우에는 미화 5억불에서 7억불 정도를 통상 설정하고 있다. 生産物賠償責任限度額은 보험기간동안 總額基準으로 보상되며 기타 배상책임 위험은 每事故當(any one occurrence) 賠償責任限度額까지 보상되며 自動復元된다.

4) 保險價格

보험자는 機團保險料率을 결정하기 위해 보험계약자에게 다음과 같은 料率求得 基本資料(underwriting informations)를 요청한다.

- 平均機團價額(average fleet value) 및 機團擴張計劃(fleet expansion plan)
- 航空機 就航 路線(domestic and international routes)
- 旅客運送計劃(traffic projections)

- 操縱士 및 乘務員 雇用現況
- 整備能力
- 地上操業裝備
- 會社財務狀態
- 情報體系(information system)

航空保險料率 특히 대형 항공사의 요율은 上記料率求得基本資料에 의거 국제보험시장에서 구득되기 때문에 協定保險料率이 아닌 非協定 自由競爭料率이다. 따라서 항공기의 機體 및 賠償責任料率은 일정한 방식에 의해서 보다는 재보험자의 再保險費用(reinsurance cost), 航空保險市場의 競爭(inter-market competition), 引受能力(capacity), 航空保險의 損害狀況(loss experience), 그리고 세계 항공사들의 更新料率(renewal rate)水準 등에 의해 결정된다.

이외에도 機體保險料率은 항공기의 종류, 항공사의 정비능력과 조종사의 숙련정도 그리고 항공기당 最大 附保價格 및 향후 항공사의 항공기 확장계획(expansion fleet plan)등에 의해 영향을 받는다.

乘客賠償責任 및 승객을 제외한 第三者賠償責任料率은 보험자의 賠償責任限度額(combined single limit ; CSL)에 의해 일차 영향을 받으며 이외에도 乘客賠償責任料率은 항공사의 乘客當 最高 補償限度額을 정하는 航空圈 및 해당국가의 항공운송법 규정에 의해 영향을 받는다. 항공사가 항공운송사업뿐만 아니라 항공기의 부품을 제조, 판매하는 경우 및 다른 항공사를 위해 항공기 정비용역을 제공하거나 보관업을 하는 경우에는 賠償責任保險料率의 증가요소로 작용할 것이다.

한편, 항공사의 戰爭危險을 담보하는 機體 및 賠償責任擔保 戰爭料率은 항공사가 속해 있는 지

역의 政治的 危險 및 테러위험 등을 반영하여 보험기간중에서 기존의 보험요율이 증가할 수 있다. 최근의 이란과 미국을 비롯한 연합군과의 Gulf 전쟁 기간중에 항공사가 부담한 戰爭危險擔保 追加保險料의 지불이 그 좋은 예이다.

예를 들어, 항공사의 保險價格決定 過程을 설명하면 다음과 같다.

· 機體保險

平均機團價額(average fleet value : AFV) :

US \$ 10억

機體當 最高 擔保價額 : US \$ 180,000,000

機體料率(hull rate) : 0.15%

· 賠償責任保險

有價乘客距離(revenue passenger kilometres :

RPK) : 4,000,000,000

單一補償 限度額 : US \$ 10억

賠償責任保險料率 : US \$ 0.20(단, 1000RPK당)

· 機體 및 賠償責任 保險料

機體保險料 : US \$ 1,000,000,000 × 0.15% =

US \$ 1,500,000

賠償責任保險料 : 4,000,000 × US \$ 0.15 =

US \$ 600,000

합 계 : US \$ 2,100,000

우선 항공사의 機體料率 0.15%의 결정과정을 살펴보면 보험자는 機體當 최고 보험금액인 US \$ 180,000,000의 인수능력 확보에 필요한 最低保險料를 정하게 되며 여기에 再保險費用 및 競爭등이 반영된다. 그리고 마지막 요율결정단계에서는 요율결정에 가장 중요한 영향을 미치는 세계 항공사들의 更新料率水準을 반영하게 된다. 이처럼 세계 항공사들의 갱신요율을 참고하는 이유는 전세계 항공사들의 요율이 更新 즉시 모든 보험자

및 항공사들에게 알려진 不當料率에 대한 불만이 즉각적으로 제기되기 때문이다. 한편 일년중 가장 많은 항공사 및 대형 항공사들이 요율갱신을 하는 시기는 7월과 10월에서 12월 사이이다.

항공사의 賠償責任料率인 US\$0.15 역시 항공사의 單一補償限度額(CSL)의 설정규모에 따라 基本 保險料率水準이 결정되며 여기에 항공사의 賠償責任危險의 종류, 즉 공항관리자, 항공기 보관업자, 수리업자 및 계약상의 加重責任危險程度 등이 반영되어 세계 항공보험 갱신요율 추세에 따라 결정된다.

그외에도 배상책임요율 US\$0.15와 기체보험요율 0.15%는 利益手數料選給(profit commission on renewal)條件의 첨부여부에 따라 약간의 영향을 받게 된다.

2. 生産物賠償責任(Product Liability Insurance)

1) 生産物賠償責任危險

미국에 제품을 수출하는 製造業者는 미국의 생산물배상책임에 대한 현황파악과 이에 따라 危險管理對策 수립은 필수적이다. 生産物賠償責任(product liability)이란 제조업자, 공급업자 또는 소매업자가 제품(product)의 사용자 또는 소비자에게 부담하는 法的責任을 의미한다. 賠償責任은 불안전하고 위험하거나 또는 缺陷있는 제품의 제조, 분배 또는 판매에서 야기되고 있으며, 제조업자, 공급업자 또는 소매업자가 그 제품에 부과된 법적의무를 이행하지 않을 때에도 발생하고 있다.

사용자나 소비자가 제품에 의해서 야기된 傷害나 財産損害를 입게되면 배상책임이 이러한 사고에 부과되고 있다. 특히, 過失이나 不法行爲의 개념이 嚴格責任主義로 변화된 후에는 생산물배상책

임소송이 계속 증가되고 있다.

제품에 결함이 없더라도 또는 제조과정에 상당한 주의를 하였더라도 이와 관계없이 그 제품이 위험을 내포하고 있거나 위험을 助長하는 경우 이러한 제품으로 야기된 피해는 무조건 過誤나 過失이 없어도 제조업자는 이에 대한 책임을 지게 되는 絕對責任(absolute liability) 原則이 있지만 일반적으로 결함있는 제품에 기인하여 傷害 또는 財産損害를 입은 자는 다음과 같은 기본원칙에 의거 損害賠償訴訟을 제기할 수가 있다.

(1) 過失原則(negligence doctrine)

제품이 不注意하게 또는 不適切하게 設計되었거나 또는 제품의 위험에 관한 適切な警告가 없을 경우에는 제조업자는 過失行爲를 하게 되어 이로 인한 傷害나 財産損害에 대해서 책임을 진다. 다시말해서 제조업자나 판매자가 제품의 제조에 필요한 注意義務를 이행못하여 過失行爲가 있었기 때문에 피해자는 이것을 근거로 이들을 상대로 소송을 제기할 수가 있다. 판매자 또는 제조업자는 허위광고, 제품의 남용 가능성을 예측하지 못하거나 제품을 시험 및 조사를 하지 못할 때에도 이러한 과실행위에 대한 책임을 질 수가 있다.

(2) 嚴格責任原則(strict liability doctrine)

缺陷있는 제품을 판매하여 소비자에게 傷害를 입혔을 경우 제품판매업에 종사하는 판매자는 무조건 책임을 진다. 따라서 피해자는 제조업자나 판매자를 위하여 過失을 입증할 필요가 없다. 다시말해서 제품에 결함이 있고 그 제품의 결함으로 상해나 손해가 야기되었음을 보여주면 된다.

(3) 保證違反原則(breach of warranty doctrine)

제품이 판매될 때 그 제품은 원래 意圖된 목적에 적합하다는 默示的 保證을 갖게 되는데 그 제

품에 결함이 있어 사용이나 소비에 危害하다고 立證이 되면 그 保證은 違反되어 그 결과 賠償責任이 발생된다. 保證違反은 不法行爲法(tort law)보다 契約法(contract law)에 근거하고 있기 때문에 過失立證이 필요없다. 保證에는 明示的保證과 默示的保證 두 종류가 있다.

(표 9)는 생산물배상책임별 소송현황이다. 이 표에 의하면 클레임의 60.4%가 嚴格責任에 근거하고 있으며 過失責任도 31.1% 그리고 保證違反이 8.0%로 나타나고 있다.

(표 9) 생산물배상책임별 소송현황
(1985클레임기준)

구분	구성비
절대책임	0.5%
엄격책임	60.4%
과실	31.1%
보증위반	8.0%
계	100.0%

자료: Alliance of America Insurers, Large Product Liability Claims (1987. 9. 24)

2) 危險財務代案-保險

대형회사의 損害復舊對策은 위험의 성격이 long-tail이기 때문에 危險財務(risk financing)次元에서 대개 다음과 같은 절차에 의해서 강구되고 있다.

(1) 危險分析

위험재무의 적절한 技法을 수립하기 위해서는 우선 企業이 직면하고 있는 위험을 計量化하고 이에 의거 손해를 예측한다. 미래의 期待損害額이 추정되면 시뮬레이션을 통하여 얻은 결과를 가지고 危險保有的 적정선을 결정하고 적절한 危險財

務代案을 모색한다.

가. 損害의 豫測

손해의 예측은 미래의 期待損害額 다시말해서 最終損害額(ultimate losses)을 추정하기 위한 것인데 통상 다음과 같은 단계를 거쳐 이루어진다.

가) 제 1 단계

신뢰할 만한 평균 7개년의 과거자료를 수집하여 기간에 거쳐 損害額, 危險度 및 件數들을 손해트라이앵글방법(loss triangle)을 이용하여 손해액의 년도별 變化度-損害額 進展度-를 파악하고 동시에 損害額進展度係數(loss development factor)를 구하여 손해액의 最終價値(ultimate value)를 추정한다.

나) 제 2 단계

損害의 頻度와 平均甚度를 구하는데 頻度の 信賴性은 미래의 위험도가 얼마나 정확하게 추정되느냐에 달려 있으며 甚度は 기업이 單一 巨大損害에 의해서 받을 충격을 平均甚度로 추정한 것인데 頻度와 甚度は 주로 線型回歸方程式(linear regression)을 이용하여 최종 사고발생율과 손해액크기의 進展度를 파악한다.

다) 제 3 단계

제 2 단계에 의해서 사고발생율(빈도)과 손해액의 평균크기(심도)를 예측하고 아울러 이와 관련된 危險度(exposures)도 예측한다.

라) 제 4 단계

손해의 頻度, 甚度 그리고 危險度가 예측이 된 후에는 미래의 손해액에 대한 點推定(point estimate)을 다음과 같이 하여 最終損害額을 예측한다.

최종손해액(ultimate losses)=예측빈도(forecasted frequency)×예측평균심도(forecasted average severity)

나. 損害의 시뮬레이션

예측된 期待損害額(expected losses)은 露出危險의 전체를 보여주지 않고 있다.

實際損害額이 예측된 손해액 범위내에서 지급되는 경우는 거의 없어서 오차가 크리라 예상된다. 따라서 總損害의 輪廓(loss profile)을 결정한다는 것은 매우 중요하다. 예를 들면 損害事故 發生當 損害額과 總損害限度額의 평가를 위해서 손해의 輪廓은 필요하다.

손해액의 윤곽은 보험을 설계하는데 특히 보험 레이어(insurance layer)에 해당하는 보험가격을 算定하는데 있어 중요한 정보를 제공한다. 다시 말하자면 해당 레이어에 침투하는 손해액의 예측과 시간에 걸쳐 그러한 침투가 얼마나 큰 것인가를 示唆함으로써 손해의 內面을 파악하는데 중요한 기능을 하고 있다. 손해의 윤곽은 確率分布를 반복 사용하는 “몬테칼로”시뮬레이션 기법을 이용하여 손해의 년도를 수립한다. 그러나 시뮬레이션의 작업과정이 단순하지 않고 복잡하기 때문에 컴퓨터의 도움을 얻을 수 밖에 없는 실정이다. 이렇게 컴퓨터를 작동하여 얻은 손해의 윤곽의 결과는 危險管理計劃에 귀중하게 이용되는데 이의 결과로 손해의 限度 및 總限度의 영향을 면밀히 검토할 수 있고 自家保有와 保險料의 相衡關係를 비교할 수 있다.

다. 危險保有

勤災保險, 自動車保險 및 賠償責任保險 등 災害損害 분야의 경우 대기업을 가지고 있는 潛在的危險(potential exposures)이 클 때에는 이들 보험의 특성에 따라 손해액이 장기에 걸쳐 지급되고 있어서 현금흐름의 利點을 최대로 이용할 필요가 있다. 따라서 이들 기업이 직면한 위험관리 의사결

정의 핵심사항은 危險의 最適保有水準을 선택하는 것이다.

危險保有는 우선 기업의 보유능력에 따라 좌우된다. 企業의 純收益의 일정수준까지 예를들어 3% 또는 5%까지 손해에 대비할 수 있는 기업의 자세가 대단히 중요하다. 또한 危險保有는 保有損害의 潛在的 頻도와 甚도에 의해서 좌우되며 더우기 賠償責任保險의 기존보험시장에서 超過保險(excess insurance)을 어느 정도의 高額限度까지 구입할 수 있는가에 달려있다.

(2) 財務分析

危險分析에 기초하여 위험관리자는 危險財務를 위하여 여러가지 대안을 제시하는데 그 대안이 기업에게 유리한지 또는 불리한지를 분석하여야 한다.

災害損害(casualty losses)는 財産損害(property losses)보다 손해액지급의 時期가 상당히 지연되고 있다. 現價(present value)分析은 災害損害 復舊資金調達の 대안분석에 매우 중요하다. 現價分析은 할인율에 의해 좌우되고 있는데 할인율이 높으면 높을수록 미래현금흐름에 대한 현가는 적어지기 때문에 손해액이 실제로 지급될 때까지 현금을 보유하고 있는 것은 기업에게는 매우 매력적이다.

미국자동차수입업자협회(AIA)가 모델로 제시한 生産物賠償責任의 손해액 지급방법을 제시하면 <표 10>과 같다.

(3) 一部保險의 種類

危險分析과 財務分析은 企業의 損害復舊資金 調達을 위한 財務戰略을 종합적으로 수립하기 위한 것이다. 危險財務技法(risk financing technique)으로 保險計劃(insured plan)과 현금흐름계획(cash flow plan)이 있는데 이러한 기법들의 저변에 공

〈표 10〉 P/L손해액 지급년도 현황
(1985년 기준)

지급년도	백분율	누적백분율
1년	0%	
2년	7%	7%
3년	10%	17%
4년	24%	41%
5년	26%	67%
6년	20%	87%
7년	8%	95%
8년	3%	98%
9년	1%	99%
10년	1%	100%

통으로 함축하고 있는 내용은 최소한 保險施設을 이용한 企業의 價値의 保護다.

따라서 보험을 통한 財務戰略을 제시하고 있는데 대형 손해액은 기업에 끼치는 財務的 衝擊이 크기 때문에 保險擔保에 대한 限界費用과 限界利益의 相衡關係를 고려하여 보험가입을 통한 最適水準의 財務戰略 수립 차원에서 다음과 같이 一部 保險을 권유하고 있다.

첫째, 控除額(deductible)은 일정금액(비율)까지 보험계약자가 손해를 보유하는 것이며 소규모의 손해액에 대한 높은 보험료를 줄이기 위하여 이용되고 있다.

통상 보험가입자의 선택보다 보험자가 사전에 위험의 형태에 따라 여러가지의 控除額方法을 제시하는 것이 관례다. 이 방법은 보험가입자에게 損害의 防止輕減에 대한 인식을 제고시키며 道德的 危險(moral hazard)의 제거에도 중요한 효과를 발휘한다. 損害當控除額(per loss deductible)보다 累積控除額(cumulative deductible)이 선호되나 이의 선택은 市場與件에 크게 좌우된다. 둘째, 共同保險(coinsurance)은 특히 財産保險契約에 주로

이용되는데 保險加入金額이 일부일 때 발생한 손해액을 보험자가 전액 지급하지 않고 比例補償하여 손해액의 일부를 보험계약자에게도 부담시키는 제도로서 共同保險比率는 80퍼센트 방법이 일반적이다. 셋째, 보험의 限度額(policy limit)은 財産保險보다 災害保險인 賠償責任保險에서 많이 이용되고 있으며 보험자의 補償責任限度額을 의미한다. 生産物賠償責任에서는 기업을 상대로 訴訟提起가 많은데 이러한 소송은 제기에서 완결까지 상당한 기간이 소요되기 때문에 한도액을 설정함으로써 보험자의 자산을 보호하는데 그 목적이 있다. 自家保險保有額(self-insured retention)과 함께 高額限度額(upper limit)이 동시에 제공되어 巨大損害(catastrophic losses)에 대비하고 있다.

3) 保險設計

生産物賠償責任損害가 매우 심각하다는 것은 上述한 바와 같다. “포드 핀토사건”(Ford Pinto)처럼 1십 萬圓 US\$ 128,000,000-dl-그대로 最終損害額으로 확정된다면 이러한 거대손해로 기업이 입을 재무적 충격은 기업의 가치 저하는 물론 생존까지 위협 받으리라는 것은 충분히 예상된다. 따라서 미국자동차수입업자협회의 보고서처럼 대부분의 클레임이 US\$ 1,000,000 이하라고 하지만 단 한건의 거대손해로 기업이 위기에 처해서는 안 되기 때문에 타 기존 보험시장의 보험구입은 필수적이다.

보험이 危險財務代案으로 최선의 방법은 아니지만 최소한의 방법임에는 의문의 여지가 없다. 그러나 보험에 限界가 있으며 특히 미국 뿐만 아니라 전세계의 거대손해에 대한 責任保險市場은 극히 제한되어 있다. 책임보험은 (1) 소규모의 平均

損害額만을 限定的으로 보상하는 基本保險(primary insurance)과 (2) 적어도 異例的이며 대형적인 위험으로 기본위험의 한도액을 초과하는 거대손해의 위험을 커버하기 위하여 추가로 高額限度額(high limit)을 보상하는 超過保險(excess insurance)등 2가지로 구분되어 있다.

기본보험은 손해의 “풀”과 轉嫁로 소규모기업이 직면하는 財務的負擔을 輕減시키고 있지만 基本保險者(primary insurer)의 재무능력의 한계로 대기업이 요구되는 보험수요에 대처하지 못하고 있기 때문에 超過保險은 기본보험에 추가한 대안으로 많이 이용되고 있다. 초과보험은 (1) 기본보험의 補償限度額 또는 (2) 被保險者의 計劃的 保有(planned level of retention) 즉 自家保險保有額(self-insured retention 또는 SIR이라고도 略稱함)을 초과하는 보상을 추가로 제공하고 있다.

초과보험에는 事故發生當(per occurrence)또는 클레임 請求當(per claims-made)損害額의 특정금액을 초과하는 손해액을 한도액까지 보상하는 特殊超過保險(specific excess insurance), 年中 總損害額이 특정금액을 초과할 때 보상하되 年中 잔여기간중에 발생한 초과손해액만 年間 總액 한도액까지 보상하는 年間總額超過保險(annual aggregate excess insurance 또는 stop-loss excess insurance) 그리고 이들의 방법을 결합한 折衷式超過保險(combined specific/aggregate excess insurance) 등 3가지 형태 <표 11>가 있다.

초과 보험의 경우 擔保損因(perils covered)과 보험조건은 기본보험과 같으며 보험금액만 추가로 제공하고 있는데 피보험자가 수락하는 보험가격 수준에 적합한 보험금액을 제시하지 못하기 때문에 보험자는 基本保險이나 自家保險保有額을 초과

한 한도액을 레이어 별로 설계하여 피보험자에게 제공하는데 위험의 형태와 정도에 따라 레이어의 구성이 달라지지만 통상 기본보험(또는 SIR)을 초과한 초과보험의 레이어는 다음의 3가지로 구성 되어 있다.

가. 基本限度額(primary layer)

이 부분은 가장 예측가능한 손해에 대한 레이어이지만 危險轉嫁의 代價인 보험가격이 대단히 비싸서 비경제적이다. 따라서 피보험자는 이 부분의 손해를 보상하기 위한 자금조달과 관계없이 우선 自家保險(self insured)으로 보유한다.

나. 中間超過限度額(intermediate or first layer)

이 부분은 基本限度額 또는 自家保險保有額을 초과한 레이어로서 保險料 對 危險轉嫁의 比率이 어느 정도 理致에 맞는 線에서 개시되어 보험시장의 인수한도인 巨大損害超過限度額을 위한 境界線(attachment point)까지 이루어 진다.

이 레이어에는 시장의 인수한도 능력에 따라 여러개의 레이어(예 : 1st layer, 2nd layer, 3rd layer 등)로 구성된다.

다. 巨大超過限度額(catastrophic excess)

이 부분은 基本限度額(또는 SIR)과 中間超過限度額을 초과한 레이어로 企業의 成長, 현금흐름, 最低收益性에 중대하게 영향을 끼칠만한 大型 財務的 損害에 대한 보호를 위한 최고의 高額超過限度額 保險이다. 보험료가 싸나 이에 참여하는 보험사는 제한되어 있다.

그러나 生産物賠償責任保險市場에서 제공되는 보험레이어의 종류는 한도액에 있어서 상당히 제한되어 있다. 따라서 이 분야의 보험구입에는 철저한 危險統制의 이해와 함께 자가보험에 대한 事前 자금조달의 능력 측정이 대단히 중요하다.

(표 11)

초과보험의 형태

I 형 : 특수초과보험

B	특정 한도액 (specific excess)
A	특정금액(primary insurance or SIR)

- 1. A 초과 B 보상
- 2. 개별, 거대손해에 적합
- * 경계선 (attachment point)

II 형 : 연간총액초과보험

B'	년간 총 한도액 (annual aggregate excess)
A'	년간 총 한도액 (annual aggregate)

- 1. A' 초과 B' 보상
- 2. 누적손해에 적합
- 경계선 (attachment point)

III 형 : 절충식초과보험

B	B'	특정 한도액 또는 연간총 한도액 (combined specific/aggregate excess)
A'	년간 총 한도액 (annual aggregate)	
A	특정금액(primary insurance or SIR)	

- 1. A' 초과 B' 보상 또는 A 초과 B 보상 중 선택
- 경계선 (attachment point)
- * 경계선(attachment point)

* 경계선(attachment point)은 특정금액(primary insurance 또는 SIR, 또는 annual aggregate)의 상한액

4) 保險價格

자동차제조업자에 대한 생산물배상책임보험은 供給者市場(seller's market)으로 재보험자의 인수 능력(capacity)이 극히 제한되어 있고 보험가격도 보상범위에 비해 매우 비싸다. 보험가격은 판매된 자동차의 대수 즉 潛在的 危險(potential exposures)과 損害狀況에 의거, 재보험자가 거의 일방적으로 제시하고 있다. 특히 보험설계가 어떻게 구성되느냐에 크게 좌우되는데 보험계약자의 SIR

과 Layer의 한도액(limit)설정은 매우 중요한 결정요인이다.

물론 보험가격과 補償條件은 "Occurrence"조건이 아닌 "Claims-made"조건을 전제로 한 것이며 補償請求當 限度額과, 事故當이 아닌 總限度額(aggregate)개념이다.

특히 생산물배상책임보험의 갱신시 보험계약자는 보험자와 재보험자에게 說明會(presentation)와 협상을 통하여 損害의 統制制度(loss control

system), 早期警報體制(early warning system) 그리고 訴訟防禦 등 위험관리의 철저한 이행을 誇示 하여야만 보다 경쟁적인 요율구득은 물론 재보험 시장의 충분한 지원(support)을 받게된다.

賠償責任保險의 保險價格決定은 “Occurrence” 와 “Claims-made”별로 다르며 그 危險基準을 보면 다음과 같다.

운영의 종류 (Type of operation)	위험기준 (exposure base)
건설도급계약 (contracting)	임금(payroll)
제조업 (manufacturing)	총매출액(Gross sales)
도소매업 (mercantile)	총매출액(Gross sales)
아파트(apartments)	단위(Units)
사무실(offices)	면적(Area)
리스(Lessor's Risk)	면적(Area)

자동차제조업자에 대한 PL보험료의 算定危險單位(exposure base)는 판매대수 1,000대당으로 하여 보험료가 각 Layer별로 결정되는데 시장상황과 제조업체의 특성에 따라 크게 좌우되기 때문에 또한 Nego Base여서 구체적으로 언급하기가 대단히 어렵다.

PLI와 관련하여 부언할 것은 미국의 PLI인수로 커다란 손해를 입은 바 있는 Lloyds가 책임보험의 인수기피(특히 PLI)로 결과적으로 미국이 保險危機를 겪은 바 있고(1985) 현재도 지속되고 있다.

V. 結 論

손해보험자의 巨大危險(capacity risk)引受는 국

내시장의 擔保力 脆弱으로 국제보험시장 즉 재보험시장의 지원이 필수적이다. 따라서 거대위험을 인수하기 위해서 보험자는 國際 再保險市場에서 제시하는 保險價格(pricing)과 補償條件(coverages)을 무조건 수락하게 된다.

국제보험시장에서 거대위험에 부과하는 保險價格과 保險條件은 해당 보험상품의 保險契約引受基本指針(basic underwriting rule)보다 市場狀況(market situation)에 크게 좌우되고 있다. 再保險費用, 競爭, 引受能力 그리고 損害狀況 등은 중요한 保險價格 決定要因들이며 특히 시장을 主導하는 “leader”의 역할은 대단히 중요하다.

그러므로 거대위험의 인수를 위해서 보험자는 직접 국제보험시장을 방문하여 이들 leader들을 만나 Underwriting정보를 상세히 설명 보험계약자에게는 保險料의 節減, 保險者에게는 優秀한 擔保力(security)제공을 통하여 궁극적으로는 보험계약자 보호와 보험자의 支拂能力을 확보하는 것이다.

이상은 國際保險市場의 체험을 토대로 記述한 것이지만 最近 國內保險市場開放 그리고 UR과 관련하여 保險의 國際化는 不可避한 상황이기 때문에 국제보험시장의 움직임 특히 軟性市場(soft market)과 硬性市場(hard market)의 움직임은 巨大危險의 Underwriting에 크게 영향을 끼치고 있어 우리 보험업제도 국제재보험시장에 직접 참여하여 이러한 시장의 특성을 시시각각 파악하고 의연하게 대처하여 巨大危險의 再保險 消化에서 야기되는 外貨의 節約을 誘導하여야 될 것이다.