

# 環境危險의 保險化 方案

朴 恩 會

(成大教授 · 危險管理學會長 · 經博)

## 目 次

- I. 問題의 提起
- II. 關聯學說과 法規의 再吟味
  - 1. 保險成立의 技術的 條件
  - 2. 保險引受의 經營的 限界
  - 3. 保險料의 經濟的 妥當性
  - 4. 社會的 課題와 監督上의 制約
- III. 環境危險의 保險化問題
  - 1. 環境危險의 分類
  - 2. 環境危險의 保險的 特性
  - 3. 主要國의 環境保險 實態
- IV. 環境保險의 開發方向
  - 1. 綜合商品의 開發
  - 2. 引受機構와 引受限度
  - 3. 強制保險制度의 導入
  - 4. 國家再保險制度의 檢討

## I. 問題의 提起

保險은 需要者인 保險契約者의 請約과 供給者인

保險者의 承諾과 兩者가 합의한 保險料의 授受가 있으면 成立한다. 保險證券의 발급은 保險成立의 증거일뿐 엄밀하게 말하면 保險成立의 要件은 아니다. 이것이 保險의 法律的 本質이다.

그러나 經濟理論으로 보면, 請約은 需要者가 危險의 深刻性을 의식하고, 다른 代替財(substitutes)에 해당하는 保有·準備金의 積立·保證金의 預託·共濟 등보다도 保險을 選好한다는 뜻이며, 承諾은 保險者가 技術的 條件을 구비하고, 擔保能力이 있으며, 해당상품의 판매를 감독 당국으로부터 인가받았을 경우에만 가능하다.

또한 保險料는 保險者가 객관적인 정보를 근거로 예측한 危險의 크기에 비하여 적절(adequate)한 것이어야 하지만, 需要者가 판단하는 主觀的 危險의 크기에 상응해야하고 부담할 수 있는 금액이 라야 한다. 그래서 Kulp교수는 保險을 “經濟學的으로는 하나의 選擇”이라고 했다.”

이렇게 볼때 保險이 成立하기 위해서는 최소한 네가지 前提條件이 충족되어야 한다고 볼 수 있다. 먼저 需要者의 입장에서 보면 經濟的 條件이 충족되어야 하고, 供給者의 입장에서 보면 技術的

1) C. A. Kulp, The Rate Making Process in Property and Casualty Insurance—Goals, Technics, and Limits, Law and Contemporary Problems, Autumn 1950, p.493.

· 經營的· 社會的 條件들이 충족되어야만 한다.

요즘 우리나라에서도 環境危險의 保險化문제가 활발히 논의되기 시작했다. 保險商品이 없는것은 아니지만 擔保危險이 극도로 제한되어있고, 補償限度도 낮기 때문에 需要者의 니드를 충족하지도 못하거나와 利用度도 낮아 實益을 거두지 못하는 실정이다.

先進國인 美國이나 유럽의 경우도 정도의 차는 있으나 아직은 市場化의 단계에 이르지 못하고, 몇몇 용감한 회사들이 選別的으로 인수하고 있는 형편이다.

環境危險의 潛在強度(potential severity)가 엄청난 규모라는 것이 實證된 것은 아마도 史上最惡의 産業災害로 알려진 84년 印度 보팔에서의 개스漏出事故일 것이다.

3,500명의 사망자와 60만명의 피해자를 낸 이 사고의 推定損害는 최고 1천억달러에 달할 것이라고 했다.

그 다음에 일어난 大型事故가 86년 소련 체르노빌 原電폭발사고였다. 공식발표는 사망자 31명이었지만 소련의 한 과학자는 7천내지 1만명이 사망했고, 生産損失까지를 감안한다면 피해액의 총액은 3,580억달러에 이를 것이라고 했다.

또한 89년 알라스카 근해에서 일어난 Exxon Valdez號 原油流出事故의 손해액도 벌금 1억달러, 住民들에 대한 손해보상금 9억달러, 汚染除去費用 22억달러, 天然資源의 손해배상 1억달러 등 모두 33억 달러에 이를 것이라고 한다. “위험이 없으면 保險도 없다”라는 속담이 있지만, 요즘은 “위험이 있으면 保險은 없다”는 새 속담이 나올 정도로 保

險이 “無氣力”의 代名詞처럼 웃음거리가 되고 말았다.

그렇다면 人類의 最大宿題의 하나인 環境위험은 保險의 限界를 벗어나는 것인가? 만일 그렇다면 이 엄청난 위험은 누가 관리해야 하나?

이 두가지 命題에 대한 해답을 찾기 위해서, 또 는 해답이 없다면 최소한 문제를 제기하기 위해서 이 論文을 쓰게 되었다.

먼저 保險成立의 條件과 限界에 관한 學者들의 見解와 關聯法規를 環境위험과 연계시켜 再吟味한 다음, 保險化와 관련된 문제점을 검토하고, 限界克服을 위한 몇가지 方案을 提示해 보기로 한다.

## II. 關聯學說과 法規의 再吟味

保險成立의 條件과 限界에 관해서는 필자가 1988년에 발표한 論文<sup>2)</sup>에서 美·英·日·韓國의 學者 24인이 저술한 文獻 14종과 美國 뉴욕州 保險法 및 우리나라 商法の 關聯條項을 對比하면서 分類를 시도한바 있으므로 이 論文에서는 環境위험과 관련되는 부문만을 再引用하면서 技術·經營·經濟·社會의 네가지 分野로 나누어 再吟味하기로 한다.

### 1. 保險成立의 技術的 條件

危險管理者(Risk Manager)인 企業이나 危險引受者(Risk Carrier)인 保險會社가 위험을 관리하거나 인수하기 위해서 맨먼저 해야할 일이 위험의 종류를 확인(identify)하고, 事故의 頻度(frequency)와 損害의 強度(severity)를 分析해서 純保險

2) 朴恩會, 保險成立의 條件과 限界에 관한 一研究, 成大 韓國産業研究所, 韓國經濟 제16권, 1988. 8. pp.79~98.

料到 해당할 豫想損害를 豫測하는 것이다.

이것이 바로 技術的 條件인데 여기에 해당하는 것을 필자가 검토한 16개 文獻중에 나타난 頻度順位로 열거해 보겠다.

#### ① 事故의 偶然性(Fortuity)

14개 文獻이 표현에 차이는 있으나 保險成立의 要素(elements)·基準(criteria)·要件(requisites)·條件(conditions)등에 이를 포함시키고 있다. 故意性이 배제되어야 한다는 원칙이다.

뉴욕州保險法[제41조]에는 “事件은 偶然的으로 발생하는 것(fortuitous event)이어야 한다”라고 되어있고, 우리나라 商法(제659조)도 “故意 또는 重過失로 인하여 생긴 경우에는 保險者의 免責이 된다”고 규정하고 있으므로 技術的 條件이기 전에 法律로도 금지되어 있는 셈이다.

그러나 保險技術的으로 보더라도 故意나 重過失로 인한 事故는 豫測할 수 없으므로 보험료의 산출이 불가능한 데, 특히 환경위험은 重過失에 해당할 안전관리의 소홀이 主因이므로 擔保위험에서 배제되어야 할 것이다.

#### ② 大災害(Catastrophe)의 排除

13개 文獻이 이를 포함하고 있다. 保險技術上 特定地域에 同時多發的으로 일어나는 戰爭이나 地震과 같은 大災害는 그 頻度나 強度를 예측하기 어렵기 때문에 보험료의 산출이 거의 불가능한 것이 사실이다.

그러나 환경위험의 경우, 보팔事件을 보더라도 大災害임에는 틀림없으나 強度는 상대적인 개념이므로 保險成立의 絕對的 條件이라기 보다는 相對的條件으로 보아야 할 것이다. 바꾸어 말하면 환경

위험 자체를 배제할 것이 아니라 補償限度를 조정할 수 있다는 뜻이다.

#### ③ 危險의 大量性(Large Number of Risks)

12개 文獻이 이 條件을 제시하고 있다. 보험료는 大數의 法則을 전제로 하는 것이므로 契約件數가 一定한 經濟單位에 도달해야 한다는 뜻이다.

환경오염의 경우, 保險加入을 自由化하면 高危險企業만이 이용하게 될 것이므로 大量性を 확보하기 어려울 것이다. 그러나 만일 의무적으로 가입하도록 法制化하면 위험율이 높은 것으로 알려진 化學工場만 하더라도 전국에 6천여기업이 있다고 하므로 大量性は 확보될 수 있을 것이다.

#### ④ 危險의 同質性(Homogeneity)

9개 문헌이 이 條件을 제시하고 있다. 危險은 細分化할수록 同質性이 높아지며 保險料부담도 公平하게 된다(the more homogeneous the risks, the more equitable is the classification)<sup>3)</sup>. 그러나 지나치게 細分化할 경우 大量性의 原則에 어긋나기 때문에 高危險企業은 보험료의 부담이 과중하게 되어 보험가입 자체를 기피할 것이므로 保險의 實效를 기대하기 어렵게 된다.

#### ⑤ 事故의 確認可能性(Ascertainability)

사고는 확인될 수 있는 것이어야 한다고 9개 문헌에서 지적하였다. 論理上으로 당연한 것이지만, 환경위험의 경우에는 複數의 기업이 환경오염에 기여하였을 때 個別企業의 과실을 구분하기는 어렵다는 技術上의 限界가 있을 것이다.

그래서 關聯法規에는 連帶 및 各自責任(joint and several liability)條項이 포함되어 있다<sup>4)</sup>. 만일

3) J.D. Hammond and A. R. Shapiro, AIDS and Limits of Insurability, 危險管理學會誌 창간호, 1990. 12. p.177.

4) 李在玠, 環境保險의 利用에 관한 小考, 보험개발연구, 제2호, 1991. 3. p.15.

관련기업의 일부만이 보험에 가입하였을 경우에는 付保企業의 보험자에게 과중한 책임이 전가될 가능성이 있으므로 이러한 제도가 실효를 거두기 위해서는 모든 관련기업이 위험의 정도에 따라 보험료를 분담하도록 法制化되어야 마땅할 것이다.

#### ⑥ 損害의 評價可能性(Valuability)

손해를 화폐가치(pecuniary value)로 평가할 수 없다면 保險은 成立될 수 없다고 9개 문헌이 주장하고 있다. 뉴욕州保險法(제41조)도 明示적으로 규정하고 있다.

특히 환경위험은 그 손해가 장기에 걸쳐서 잠재할 가능성이 높는데다가 정신적인 고통을 금전으로 환산하기 어렵기 때문에 제3의 평가기관이 이를 담당하도록 法制化해야 할 것이며, 補償基準도 客觀化할 필요가 있다.

#### ⑦ 危險의 豫測可能性(Predictability)

8개 문헌이 이 條件을 제시하고 있다. 위험을 예측할 수 없다면 보험료의 산출이 불가능하므로 保險이 成立될 수 없다. 그러나 엄밀히 말하면 豫測과 實際간의 誤差 그 자체가 위험하기도 하므로 상대적인 개념이라고 할 수 있다.

환경위험은 우리나라에서 문제로 부각된 것이 아직도 일천하므로 損害實績에 관한 情報가 不完全하거나와 工程의 새로운 개발과 工場의 大型化추세 등으로 정확한 예측은 거의 불가능하리라고 본다.

따라서 보험료의 산출에도 유연성이 있어야 하겠지만 損害實績에 따라 料率을 溯及調整하거나 割引·割増制를 폭넓게 채택하는 것이 바람직할 것이다.

### 2. 保險引受의 經營的 限界

위에서 언급한 일곱가지 技術的 條件이 先決課

題이긴 하나 이를 극복하기 위해서는 보험회사의 경영자들이 확고한 의지와 용기를 가지고 접근해야 할 것이며, 비록 技術上의 限界를 극복하였다고 하더라도 供給能力의 限界에 부딪치게 되리라고 본다.

왜냐하면 환경위험의 保險需要는 거의 無限에 가깝다고 할 수 있겠지만 먼저 제품이 개발되어야 하고, 擔保能力이 확보되어야 하며, 제한적이긴 하나 海外再保險市場을 개척해야 하기 때문이다.

환경위험의 인수는 고도의 언더라이팅 技術을 필요로 하기 때문에 個別會社에 의한 개발보다는 損保業界가 공동으로 대처하기 위한 기구를 설치하는 것이 좋을 것이며, 擔保能力을 최대화하기 위해서는 原子力保險푸울과 비슷한 형태의 푸울을 구성하는 방안도 검토될 수 있으리라고 본다.

### 3. 保險料의 經濟的 妥當性

保險成立의 技術的 條件이 충족되고, 保險引受의 經營的 限界가 극복되었다고 하더라도 세번째 課題인 保險料 즉 價格의 經濟的 妥當性이 供給者와 需要者간에 합의되지 않으면 市場性을 기대하기 어려울 것이다.

保險者는 料率이 적절하기만 하면 收支相等의 原則이 적용되므로 인수할 것이다. 한편, 需要者는 公正한 코스트의 分擔을 前提로 보험을 선택할 것이므로 위험의 정도에 따라 어느정도 細分化해야 할 것이다.

그러나 지나치게 細分化할 경우에는 앞에서 이미 언급한 바와 같이 隔差가 深化되어 高危險企業은 보험을 회피할 것이고, 또 반대로 大別化하면 低危險企業이 회피할 것이므로 逆選擇을 강요당하게 될 것이다.

또한 수요자가 구매가능한 가격(saleable price)을 제시하기 위해서는 自己負擔額(deductible), 共同保險, 補償限度등을 多樣하게 할 필요가 있을 것이며, 企業 스스로가 損害統制에 나서도록 하기 위해서는 Merit Rating制가 활용되어야 할 것이다.

#### 4. 社會的 課題와 監督上의 制約

위의 세가지 과제가 모두 해결되면 나머지는 經營外의 課題와 制約이다.

하나는 保險制度가 惡用되어 付保企業들이 안전관리를 소홀히 함으로써 환경오염의 통제가 약화될 수 있다는 점일 것이다. 이는 關聯法規의 엄격한 시행과 高危險企業에 대한 保險料의 割増制 및 損害防止義務의 부과 등으로 해결될 수 있을 것이다.

또하나는 保險監督當局이 製品이나 價格을 통제함으로써 원활한 서비스의 제공이 방해될 수 있다는 점이다. 그러나 保險監督의 목적은 需要者의 보호와 供給者의 건실한 經營유도라는 兩面性을 지니고 있기 때문에 制約은 상대적이며, 保險成立 자체를 限定한다고 보기는 어려울 것이다.

### Ⅲ. 環境危險의 保險化問題

環境汚染과 관련되는 危險(이하 環境危險이라 한다)을 保險化하기 위해서는 먼저 環境위험의 종류를 확인(identify)하고, 그 保險的 特性을 前章의 保險成立理論에 비추어 再確認한 다음, 先進諸國에서는 어떻게 처리하고 있는지 比較檢討해볼 필요가 있을 것이다.

#### 1. 環境危險의 分類

危險은 ①本質에 관한 學說, ②損害의 發生過程, ③危險管理技法에 따라 20여종의 分類가 가능하다<sup>5)</sup>.

그러나 여기서는 損害의 發生過程에 대한 네가지 分類만을 제시하겠다.

##### ① 損害의 形態

人的 危險과 經濟的 危險으로 크게 나눌수 있는데, 환경위험의 경우 人的危險에는 종업원의 職業病·障害·死亡등이 해당될 것이나 이는 產災나 使用者賠償責任에서 다룰 문제이기에 論外로 하고, 經濟的 危險을 보면 財產·責任·收益·費用의 네가지가 있는데 그중에서 一般保險의 領域에 속하는 財產과 收益을 제외하면 순수한 環境위험은 다음과 같다.

責任危險	費用危險
① 身體傷害(對人)	① 損害防止費用
② 財產損失(對物)	② 汚染除去費用
③ 財務損失	③ 防禦費用
	④ 罰金 및 過怠料

##### ② 損害의 強度

損害의 強度(severity)는 그 영향이 사회전반에 미칠 경우 社會危險(social risk)이 되고, 企業이나 家計에 그칠 경우 個別危險(individual risk)이 된다.

또한 危險管理의 主體도 前者일 경우는 國家가 되고<sup>6)</sup>, 後者일 경우는 企業이나 家計가 된다.

5) 朴恩會, 危險의 形態와 分類에 관한 一研究, 保險學會誌, 제31집, 1988. 5. pp.45~68.

6) 헌법 제34조⑥: 國家는 災害를 豫防하고 그 위험으로부터 國民을 보호하기 위하여 노력하여야 한다.

환경위험은 1차적으로 해당기업이 관리해야 마땅하지만 보팔事件처럼 그 영향이 다수의 국민에게 미칠 가능성이 있고, 또 그 強度를 기업의 財力으로는 감당하기 어려운 경우를 想定할 수 있으므로 法律이나 制度를 마련해서 해결해야 하는 것이다.

### ③ 事故의 形態

事故(perils)는 발생장소나 환경오염의 主體에 따라 선박이나 해양시설에 의한 海上汚染과 생산·처리·운반·저장·처분과정에서 일어나는 陸上汚染으로 분류할 수 있을 것이다.

또한 汚染으로 인한 피해에 따라 水質汚染, 大氣汚染, 土壤汚染, 騒音, 振動, 惡臭, 放射性汚染 등으로 細分되기도 한다.

### ④ 事故의 原因

事故의 原因(hazards)은 天災와 人災로 大別할 수 있는데, 환경위험의 경우 폭우로 인한 廢油의 범람은 前者에 속하겠지만 대부분의 사고는 後者에 해당한다.

人災를 다시 분류하면 급격하고 우연한 사고(sudden and accidental events)와 “장기간에 걸쳐 계속되고 인지할 수 없는 과정을 통해 발생하는 漸進的 汚染”(gradual pollution)<sup>7)</sup>이 될 것이다.

前者에는 앞서말한 天災도 해당되지만 火災·爆發·坐礁·沈沒·破裂·龜裂과 같은 다른 事故가 원인이 되어 발생하는 汚染物質의 噴出·漏出·放射등이 여기에 속할 것이다.

後者를 危險管理理論으로 분류하면 다음 세가지가 될 것이다.

첫째는 道德的 危險(moral risk)이다. “환경오

염 關聯法에 대한 故意的(conscious)違反”이 여기에 해당된다.

둘째는 傍觀的 위험(morale risk)이다. 汚染防止를 위한 정상적인 주의의무를 태만히 하므로써 일어나는 사고가 여기에 해당된다.

셋째는 技術的 危險(technological risk)이다. “피할 수 없는(inevitable)汚染, 즉 정상적인 事業에 의해 累積된 結果”가 바로 여기에 해당된다. 이 위험에는 計劃·設計·施工·教育·管理上의 技術적 결함이 포함될 것이다. 技術적 결함은 정상적인 技術의 限界를 뜻하는 것이지 故意나 不注意에 의한 不完全성을 뜻하는 것은 아니다.

## 2. 環境危險의 保險的 特性

保險成立의 限界理論으로 본 환경위험의 특성은 이미 前章에서 대략 검토했으나 이를 保險化라는 視角에서 요약해 보겠다.

### ① 偶然性的의 문제

事故의 原因이 “sudden and accidental”인 경우는 일반배상책임보험(General Liability Insurance 또는 CGL)으로도 보상이 가능하므로 새로운 문제는 아니다. 그러나 “gradual pollution”을 擔保할 수 없다면 그 比重이나 사고시 前者와의 區分이 技術적으로 어렵다는 점으로 보아 不完全하고 實效가 적어 需要를 창조하기가 어려울 것이다.

그렇다면 後者를 담보에 추가할 경우 免責의 범위를 결정해야만 한다. 그 範例로써 英國이 化學工業의 점진적 오염을 담보하면서 사용한 道德的 및 技術的 위험의 排除原則은 참고가 되리라고 본다.

7) European Solutions to EIL Coverage, Best's Review, 損保版, 1991년 3월호, 보험개발원, 保險統計情報資料, 1991. 3, p.57.

## ② 大災害의 排除문제

大災害는 상대적 개념이다. 保險者의 담보능력에는 限界가 있으나 대부분의 사고는 담보가능하다고 보아야 한다.

문제는 補償限度인데 이를 높이기 위해서는 ฟู울의 結成과 海外再保險市場의 개척이외에도 最低控除制度·共同保險條項·國家再保險등 여러가지 방안이 검토될 수 있을 것이다.

## ③ 大量性的 欠如문제

少數의 Target Risks만으로 保險이 成立될 수는 없을 것이다. 環境위험은 앞서 말한 것처럼 社會危險의 性格을 가지고 있으므로 特定企業을 선별해서 의무적으로 가입시킬 수 있을 것이다.

## ④ 同質性的 確保문제

産業에 따라 危險度의 차이가 크므로 高危險産業부터 시작하여 점차 대상을 확대하는 것이 바람직하겠으나 同質性を 강조하다보면 大量性的의 原則에서 벗어나 保險經營의 安定을 꾀하기가 어렵게 된다.

## ⑤ 因果關係의 立證문제

複數기업이 관련된 事故가 발생하면 寄與過失을 판단하기 어렵게 되어 紛爭이 생길 우려가 있다. 그러나 強制保險과 共同引受가 실현되면 이 문제는 쉽게 해결될 수 있을 것이다.

## ⑥ 損害額의 評價문제

環境오염의 피해는 객관적인 평가가 가능한 經濟的 損失보다도 精神的 損失이 크므로 객관적인 평가가 어렵다. 그 대표적인 케이스가 보팔事件이다. 피해자들은 1천억달러를 요구했고, 인도法院은 4.7억달러를 판결했었다. 그래서 객관적인 기준과 제3의 사정기관이 필요하리라고 본다. .

## ⑦ 保險料의 算出문제

環境위험은 예측하기 어렵기 때문에 보험료의 산출이 기술적으로 어려울 것이다. 따라서 언더라이터의 專門性이 확보되어야 하며, 料率體系도 Merit Rating이 최대한으로 활용되어야 할 것이다.

이밖에도 情報의 不完全性, 擔保力의 부족, 보험료부담능력의 限界, 위험관리의 소홀, 보험감독상의 제약 등이 있겠으나 위의 일곱가지 技術的 문제만 해결되면 나머지는 부수적인 문제일 뿐이다.

## 3. 主要國의 環境保險 實態

이 論文을 작성하는 과정에서 필자가 사용한 자료는 참고문헌 1~3의 3종에 불과하다. 따라서 情報의 不完全性은 있겠으나, 先進10國의 최신동향을 파악하여 環境보험의 개발방향을 제시하기에는 충분하다고 판단되기에 그대로 引用하기로 한다.

資料간에 情報나 數値에 약간의 차이는 있으나 그것은 作成時點의 차이에서 생겼을 것이므로 필자가 최신정보라고 판단되는 쪽을 임의로 택한 것이므로 이해하시기 바란다.

先進10國의 環境위험은 대체로 一般賠償責任保險(General Liability Insurance 또는 CGL)의 汚染事故擔保特約(Pollution Liability Coverage Extention Clause)과 環境汚染賠償責任保險(Environmental Impairment Liability Insurance, EIL)로 二元化되어 있다.

前者(CGL)는 대체로 "sudden and accidental events"만을 擔保하고, 後者(EIL)는 "gradual pollution"을 담보하고 있다.

各國의 實態를 綜合比較함에 있어서는 편의상이 두가지 保險을 모두 구입하였을 경우 계약자가 보상받을 수 있는 최대의 保險給與를 기준으로 분

〈表 1〉

主要國의 環境保險 比較

	美 國	日 本	獨 逸	英 國	프랑스	이탈리아	스웨덴	스위스	네덜란드	瀋 洲
① 擔保損害										
• 對人	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
• 對物	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
• 財務損失			○		○	○	○		○	
• 損害防止費用	○		○	○		○				○
• 汚染除去費用	○	○		○	○	○	○		○	
• 防禦費用	○			○	○		○			
• 罰金 등	×									
② 事故原因										
• 急激·偶然事故	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
• 漸進的汚染	○		○	○	○	○	○		○	○
③ 事故時點										
• Occurance		○	○					○		
• Claims-made	○	○		○	○	○	○	○	○	○
• 遲及期間	○		×	×	×	○	×			○
④ 契約者負擔										
• 最低免除額	○				○		○			
• 共同保險條項						○				
⑤ 引受機構 및 限度										
• 原保險Pool	○			○			○			
• 再保險Pool		○			○	○	○		○	
• 引受限度(억원)	145	261		62	153	224	230		55	
⑥ 其 他										
• 強制保險							○			
• 國家基金							○			

資料：參考文獻 1~3에서 作成함.

析하였음을 밝혀둔다. 〈表 1〉 참조바람.

① 擔保損害

一般保險의 領域에 속하지 않는 環境위험 特有의 손해는 일곱가지라고 앞에서 열거했다. 그중에서 對人과 對物배상은 조사대상 10개국에서 모두 담보하고 있다.

財務損失을 프랑스에서는 純粹金錢損失 또는 “권리의 박탈이나 운영정지로 인한 無形財産의 손실”이라고 표현하고 있으나 廣義의 “Property Damage”(對物)이다. 왜냐하면 權利나 無形財産도 資産이기 때문이다.

우리나라 民法도 “他人에게 損害를 加한 者는 그 損害를 배상할 責任이 있다”(제750조)고 포괄적으로 규정하고 있어 權利나 無形財産도 당연히 포함되는 개념으로 되어있다.

따라서 10개국중 5개국만이 明示的으로 財務損失을 담보하고 있으나 나머지 5개국도 默示的으로 담보하고 있다고 보아도 좋을 것이다.

損害防止費用도 資料上으로는 4개국만이 담보하고 있으나 保險의 一般原理나 法規[우리나라商法 제680조]등으로 보아 餘他國에서도 담보하고 있으리라고 본다. 汚染除去費用은 獨逸과 스위스를

제외한 8개국에서 담보가 가능하나, 프랑스의 경우처럼 補償限度의 20%만을 담보하도록 규정하는 방법등으로 제한하는 경향을 볼 수 있다. Exxon Valdez號의 事例처럼 除去費用이 責任損害를 상회하는 경우도 상정할 수 있으므로 언더라이팅에 신중을 기해야 할 分野임에는 틀림없다.

防禦費用은 5개국만이 담보가능한 것으로 나타나 있다. 이것이 사실이라면 餘他國의 保險者들은 자기들이 부담할 보상금의 판정을 방관하는 셈이 되지 않을까 생각된다.

罰金과 過怠料도 費用損害임에는 틀림없으나 보험자가 不法行爲를 옹호할 수는 없을 것이므로 免責되어야 마땅할 것이다.

#### ② 事故原因

“급격하고도 우연한 사고”는 모든 對象國에서 담보가 가능하다. 漸進的 汚染은 日本과 스위스를 제외하고는 담보가 가능하지만 業種(英國의 경우)과 補償限度(美國의 경우)를 제한할 뿐만 아니라 道德的·技術的 위험을 免責으로 하고 있다.

#### ③ 事故時點

保險事故의 成立時點에는 세가지 유형이 있다. 첫째는 保險期間중에 사고가 발생해야 한다는 것 (Occurance basis)이고, 둘째는 保險期間중에 클레임 청구되어야 한다는 것(Claims-made basis)인데 이 경우에는 溯及期間(Retroactive Date)를 미리 정해두고 그 기간중에 사고가 발생해야 한다는 것이다.

셋째는 保險事故의 발생과 클레임의 청구가 모두 保險期間중에 이루어졌을 경우에만 보상이 가능하다는 것이다. 다만 보험계약이 갱신되면 최초의 保險期間이후에 발생된 事故는 보상된다.

保險者의 입장에서 보면 세번째 형태가 코스트

를 확정할 수 있다는 점에서 바람직하겠으나, 계약자의 입장에서 보면 보험기간이 끝난 후에 접수되는 클레임을 보상받지 못한다는 점에서 不利할 것이다.

#### ④ 最低控除額과 共同保險條項

保險者의 責任을 제한하고 防災활동을 유도하기 위해서 3개국에선 最低控除額을 설정하고 있으며, 이탈리아의 경우는 10% 共同保險條項을 制度化하고 있다.

#### ⑤ 引受機構와 引受限度

調査對象國중 獨逸·스위스·濠洲의 3개국은 아직 卹울이 結成되지 않았으나 나머지 7개국은 모두 原保險 또는 再保險卹이 結成되어 있다. 美國·英國·스웨덴등 3國은 一部會社만이 참여한 原保險卹이며, 나머지는 모두 再保險引受를 위한 卹울이다.

各國卹울의 引受限度를 보면, 最大가 日本의 Oil Pollution Liability Pool(1975年 設立)로 日貨50億圓(약260억원)이며, 最小는 네덜란드 EIL保險卹으로 150萬길다(약55억원)이다. 7개국 卹울의 平均引受限度는 약 160억원에 해당한다.

#### ⑥ 強制保險과 國家基金

調査對象國에서 스웨덴 만이 1989년에 強制保險制를 실시하여 환경에 損害되는 工場를 所有하거나 運營하는 모든 會社(약7000社)에 적용하고 있다.

危險引受者는 原保社卹울에 의해서 관리되는 國家基金(State Fund)이며, 補償限度는 身體傷害 500萬크로네(약5.8억원), 財產損失 5,000萬크로네(약58억원), 總損害 2億크로네(약230억원)라고 한다.

#### IV. 環境保險의 開發方向

지금까지 保險成立의 限界에 관한 理論을 再吟味하면서 危險管理의 視角에서 環境위험의 特異性を 點檢하고, 先進 10國에서 保險化가 어느정도 進行되어 왔는지를 살펴보았다.

環境保護 또는 資源保存에 관한 法律의 制定은 대체로 70年代에 시작되었고, 80年代에 들어와 많은 改正과 補完을 거쳐 法體系를 갖추게 되었다.

우리나라에서는 1977년에 環境保全法과 海洋汚染防止法이 制定되고, 1986년에 廢棄物管理法이 制定된바 있으나 그 實效를 거두지 못하였고, 1990년을 環境元年으로 선포하고 環境政策基本法을 비롯한 關聯6法을 새로 制定하여 法體系를 再整備한 바 있다.

한편 環境保險을 보면 70年代까지는 대체로 CGL의 擴張擔保로 급격하고 우연한 사고만을 담보하였으나 80年代에 들어와 各國이 EIL保險을 개발하여 제한된 漸進의 汚染을 담보하기 시작하였으나 아직은 市場이 좁고 定着단계에 이르지 못하고 있다.

다만 環境문제에 가장 큰 관심을 보여온 스웨덴만은 1989년에 強制保險과 國家基金制를 채택하여 環境보험의 새로운 未來像을 보여주고 있다.

이러한 세계적인 추세나 페놀流出事件 이후 국민들이 보여온 環境문제에 대한 높은 관심을 감안할 때, 環境保險은 90年代 保險市場의 새로운 需要로 脚光을 받게 될 것이라는 사실은 의심할 여지가 없다.

다만 이 保險의 개발이나 市場化에는 高度의 專門技術과 政府의 直接參與가 必須條件임을 前提로

하지 않을 수 없다. 왜냐하면 保險會社의 担保能力에도 限界가 있고, 先進國에서도 아직 成功事例를 찾아볼 수 없고, 海外再保險도 극히 제한되어 있기 때문이다.

지금부터 필자가 제시할 開發方向은 保險과 危險管理의 原理를 기초로 한 새롭고 독창적인 아이디어에 불과하므로 신중한 기술적 검토를 거쳐 試行해볼 가치가 있으리라고 본다.

##### 1. 綜合商品의 開發

保險商品은 위험의 所在(海上·航空등), 사고의 형태(火災·자동차등), 손해의 형태(財産·責任등)등으로 구분하여 개발되어 왔으나, 20세기에 들어와서는 자동차종합·가계종합·기업종합 등의 예에서 보는 바와 같이 綜合化의 傾向을 띠게 되었다.

環境위험은 責任損害가 큰 比重을 차지하여 왔으므로 CGL에서 확장담보하는 것은 마땅하나 漸進的 汚染을 담보하기 위해서 EIL保險이 새로 出現함으로써 二元化되었다. 다시말하면 事故의 原因에 따라 別個의 保險에서 담보하는 셈이다.

그러나 현실적으로는 두가지 原因이 結合되어 汚染事故가 발생할 수도 있거니와 피해자나 企業의 입장에서는 같은 保險者가 보상을 담당해 주기를 바랄 것이므로 環境위험을 綜合商品化하는 것이 바람직하다고 본다.

더구나 環境위험은 責任損害뿐만 아니라 費用損害도 담보해야 하므로 이미 綜合保險의 성격을 띠고 있으며, 앞으로 共同引受機構를 구성한다면 原子力保險의 경우처럼 專門언더라이터의 확보가 필요할 것이므로 독립된 商品으로 통합하는 것이 經營코스트의 측면에서 보아도 효율적일 것이다.

새로운 綜合商品의 명칭을 「環境綜合保險」(Comprehensive Environmental Insurance)으로 假定하고 그 모델을 구상해 보기로 한다.

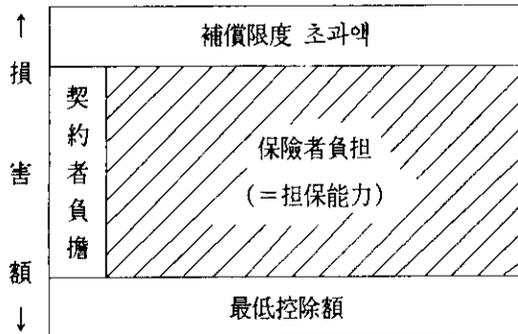
① 担保損害에는 다음 다섯가지를 포함할 수 있을 것이다.

- 對人賠償
- 對物賠償(財務損失 포함)
- 損害防止 費用
- 汚染除去 費用
- 防禦費用

② 事故原因에는 급격하고도 우연한 事故와 漸進的 汚染을 담보하되, 道德的 · 技術的 危險은 免責되어야 할 것이다.

③ 事故時點은 保險期間중에 발생한 事故로 하되, 保險金의 請求는 商法の 規定에 따라 2년으로 제한할 수 있을 것이다[제662조].

④ 事故豫防을 유도하기 위해서는 最低 控除額과 共同保險條項을 兼用할 수 있을 것이다. 이렇게 되면 保險者의 부담은 그림에서 보는 것 처럼 제한 될 수 있다.



## 2. 引受機構와 引受限度

먼저 引受機構로는 두가지 選擇이 가능할 것이

다. 하나는 原子力保險푸올처럼 全損保社가 참여하는 原保險푸올이고, 또 하나는 各社가 임의로 인수하되 一定比率을 保有하고 초과액을 全額 再保險 푸올에 出再하는 方式일 것이다.

開發초기에는 專門人力의 부족과 경험 미숙등을 고려하여 原保險푸올로 하되, 一定期間이 경과한 후에는 再保險푸올로 改편하는 방안도 검토될 수 있을 것이다.

單一事故당 引受限度는 海外再保險을 고려하지 않더라도 契約者剩餘金(自己資本+非常危險準備金)의 1%로 볼 경우 100억원내외가 될 수 있을 것이다.

## 3. 強制保險制度의 導入

保險經營의 安定性확보는 大數의 同質위험을 인수하는 것인데, 만일 環境보험이 계약자의 自由意思에 맡겨진다면 지금처럼 高危險企業만이 가입하게 되어 保險者로서는 逆選擇을 強요당하여 收支相等의 原則을 실현하기 어려울 것이다.

또 새로 制定된 環境關係法은 無過失 責任과 連帶責任을 原則으로 하고있기 때문에 付保企業의 保險者에게 과중한 부담이 전가될 수 있을 것이므로 衡平의 原則에도 어긋난다.

環境위험은 1次的으로 企業危險이긴 하지만 동시에 社會危險이기 때문에 피해자를 보호해야 한다는 社會保障政策의 一環으로 스웨덴처럼 危險業種을 政府가 선정하여 의무적으로 보험에 가입하도록 法制化하는 것이 바람직할 것이다.

## 4. 國家再保險制度의 檢討

위의 세가지가 이루어지더라도 環境보험은 착수될 수 있을 것이나 保險者의 引受限度가 현실보상

---

규모에 미달할 경우에는 國家가 超過再保險을 인수하는 방안도 검토될 수 있다고 본다.

환경보험의 경우는 스웨덴의 國家基金이 하나의 先例이지만, 환경위험과 비슷한 社會危險으로 간주되는 地震은 日本政府가 再保險을 인수하고 있으며, 美國에서는 國家機關인 Federal Insurance Administration(FIA)이 各州의 保險會社들이 FAIR Plan에 의해서 共同引受하는 暴動危險을 再保險한바 있다.<sup>8)</sup>

#### 參 考 文 獻

1. 李在玠, 環境保險의 利用에 관한 小考, 보험개발연구 제 2호, 보험개발원. 1991. 3. pp. 3~20.
2. 柳榮植, 環境汚染事故의 補償對策, 韓國危險管理學會 第4回세미나 教材, 1991. 5, pp. 15~26.
3. Best's Review, 損保版, 1991. 3. 유럽 各國의 環境保險, 保險統計情報資料, 保險開發院, 1991. 3, pp. 57~65.
4. C. A. Kulp, The Rate Making Process in Property and Casualty Insurance—Goals, Technics, and Limits, Law and Contemporary Problems, Autumn 1950.
5. 朴恩會, 保險成立의 條件과 限界에 관한 研究, 成大 韓國産業研究所, 韓國經濟 제 10 권, 1988. 8. pp.79~98.
6. J.D. Hammond and A. R. Shapiro, AIDS and the Limits of Insurability, 危險管理學會誌 창간호, 1990. 12, pp. 171~206.
7. 朴恩會, 危險의 形態와 分類에 관한 一研究, 保險學會誌 제31집, 1988. 5, pp. 45~68.
8. C. A. Williams, Jr., et al., Risk Management and Insurance, 6th ed., McGraw-Hill, 1989.

---

8) C.A.Williams, Jr., et al., Risk Management and Insurance, 6th ed., McGraw-Hill, 1989. p. 781.