

우리나라 P&I 클럽의 설립 타당성 분석

머리말

우리나라 해운산업은 1960년대 후반부터 정부의 강력한 육성정책에 힘입어 세계 10위권으로 크게 성장하였다. 이렇게 해운산업이 급성장하는 과정에서 선체보험 등 전통적인 해상보험은 우리나라 보험업계가 자체적으로 해결하여 왔다. 그러나 P&I 보험은 모두 해외 보험사업자(P&I 클럽)들에 의존하여 오늘에 이르고 있다.

P&I 보험은 선체보험 이외의 해상보험 영역을 담당하고 있는바, 특히 제3자에 대한 피해보상, 즉 유류오염에 의한 피해규모는 막대하다. 이러한 대형 해난재해에 대비하여, 기존 해상보험과는 달리 그 부보한도를 거의 무제한으로 운영하고 있다. 따라서 P&I 보험의 운영방식도 P&I 클럽의 가입 선주가 조합원이 되는 동시에 피보험자의 입장에서 상호주의 원리, 즉 「일인은 만인을 위하여, 만인은 일인을 위하여」라는 협동조합의 운영원칙을 따르고 있다. P&I 보험은 해운사업자들의 상호보험의 일종으로 해운기업들이 사업의 안정성을 확보하면서 사회적 책임을 다하기 위한 해상보험의 한 영역이다.

우리나라 해운업계는 지난 1970년대부터 P&I 보험사업의 필요성을 인식, 국내에서 P&I 보험조합의 설립을 몇 차례 시도하였으나, 자체적인 법적기반마저 마련되지 못한 상태에서 결실을 거두지 못하였다. 이러한 국내 상황을 외국 P&I 클럽들은 최대로 활용, 우리 선주들에게 특히 협상력이 약한 연안해운 선주들에게 모든 업무를 일방적으로 처리, 보험서비스면에서 고율의 보험료를 부과하는 등으로 우리 해운업계는 갖가지 부당한 조치를 감수하여 왔다. 1998년 해양수산부는 「선주상호보험조합법」을 성안, P&I 보험사업의 제도적 기반을 마련함으로써, 드디어 P&I 보험사업이 본격적으로 개시될 전망이다.

지금까지 미개척 영역인 P&I 보험조합이 국내에 설립됨으로써 다음과 같은 경제적·사회적 기대효과를 가져올 것으로 전망된다.

첫째, 그 동안 100% 외국 P&I 보험업계에 의존하던 우리 해운업계가 자체적 클럽을 설립함으로써 해운서비스의 개발과 금융·보험산업과의 균형발전으로 해운산업의 질적 고도화에 기여할 수 있다.

둘째, P&I 보험기금을 조성하고, 보험료(외화)의 외부유출을 상당부분 막을

수 있고, 보험기금의 국내 축적과 활용이 가능해진다.

셋째, P&I 보험계약이 우리나라 클럽에 집중되어 단일 패키지로 재보험 처리가 가능, 재보험 조건의 대폭적인 개선이 이루어진다.

넷째, 연근해 소형선박의 P&I 보험가입 및 보험조건이 크게 개선될 것이다.

다섯째, P&I 보험경영에 대한 경험과 노하우 축적과 보험시장 개발로 일본·중국 클럽과 협조체제를 구축, 동북아 나아가 동남아시아를 포함한 동아시아 해상보험시장의 독자적 개발이 가능, 지금까지 유럽시장 중심체제에서 탈피, 동아시아 보험시장의 독자적 발전의 계기를 마련하게 될 것이다.

이 연구는 우리나라 P&I 보험조합의 설립타당성을 분석하고 이 사업이 성공하기 위한 조건으로서 P&I 보험기금의 확보 등 실천적인 방안을 제시하였다. 특히 우리나라 P&I 클럽이, 최소한 재정적 안정성 차원에서, 외국의 막강한 P&I 클럽들과 대등한 경쟁조건을 충족하기 위하여 P&I 보험기금이 필수적임을 지적하고 있다. 기금조성에 외항해운업계를 비롯하여 우리나라 해운업계가 적극적으로 참가하여 자체적 성장기반을 확보해야 할 것이다. 그러나 IMF 사태로 어려워진 업계 현실을 감안, 기금조성 목표에 미달된 부분은 정부에서 적절한 대책을 마련하여 모처럼 성숙된 P&I 보험조합의 설립이 성공하기를 기대한다.

우리나라에서 설립되는 P&I 클럽은 어디까지나 우리나라 해운업계를 위한 것이므로 해운업계는 기금조성단계에서부터 능동적으로 참가하여, 수년 내에 명실상부한 P&I 클럽이 되도록 적극적으로 육성, 우리나라 해운산업이 보험·금융산업과 균형발전을 달성, 고부가가치창출 분야로 거듭나야 할 것이다.

이 연구는 조계석 부연구위원이 독자적으로 수행하였다. 저자는 이 연구의 관련 자료와 의견제시 등 여러가지로 협조한 해양수산부 해운정책과 관계자들을 비롯하여 한국해운조합과 한국선주협회 관계자, 그리고 일본 P&I 클럽의 이치쿠 이사에게 깊은 사의를 표하고 있다. 또 한진해운(주)의 법무보험팀 이인택 부장과 문병일 차장, 한국탱커 안전공사 나연주 사장과 (주)티마의 양익상 사장에게 각별한 감사를 표하고 있다. 그리고 초기 단계에서 참가했던 송성숙 연구원과 이 연구의 보고서 작성에 매우 효과적으로 도와준 박정미 연구조원에게 감사하고 있다.

끝으로, 이 연구는 연구자의 독자적인 연구결과로서 우리 개발원의 공식견해가 아님을 밝혀둔다.

1998년 12월

韓國海洋水産開發院
院長 洪 承 湧

제 1 장 연구의 개요

1. 연구의 배경과 목적

1) 연구의 배경 : 전환기의 P&I 보험

해운산업의 발전과 함께 해운산업에 관련된 위험을 관리하기 위하여 해운산업과 더불어 해상보험산업이 영국 해운업계와 보험업계를 중심으로 발전하였다. 선주상호책임보험은 해상보험에서 선주가 보상받지 못하는 무수한 손해가 발생하는데 이러한 여러가지 손해를 보상받을 목적으로 150여년 전부터 영국해운업계가 주축이 되어 시작된 해상보험의 한 분야이다. 즉, 선체보험 이외의 각종 손해와 제3자에 대한 책임보상이 주 보험대상이다. 현재 전 세계적으로는 약 25개의 P&I 보험조합이 운영되고 있는데 주로 대형조합은 영국을 비롯하여 유럽에 있다. 일본, 중국, 미국 등에서는 자국 선대를 위한 P&I 클럽이 있다.

우리나라 해운산업은 1960년대 후반 이후 강력한 해운산업 육성정책에 힘입어 세계 10위권으로 성장하였다. 이렇게 급성장하는 과정에서 선체보험 등 전통적인 해상보험은 자체적으로 우리나라 보험업계가 해결하여 왔다. 그러나 P&I 보험은 모두 해외 보험사업자(P&I 클럽)들에 의존하여 오늘에 이르고 있다.

P&I 보험은 선체보험 이외의 해상보험 영역을 담당하고 있는 바, 특히 제3자에 대한 보상, 즉 유류오염에 의한 피해규모는 그 규모가 막대하다. 이러한 대형 해난사고에 대비하기 위하여 그 부보한도가 기존 해상보험과는 달리 거의 무제한에 달한다. 이러한 불의의 대형사고에 대비하여 이 보험의 운영방식도 P&I 클럽의 가입선주가 조합원이 되는 동시에 피보험자의 입장에서 상호주의 원리로, 즉 「일인은 만인을 위하여, 만인은 일인을 위하여」라는 조합원 상호간에 무한책임을 지는 협동조합의 원칙하에 운영하고 있다. P&I 보험은 상호보험의 일종으로 해운사업자의 사회적 책임을 다 하면서 사업의 안정성을 확보

하기 위한 보험인 것이다.

오늘날, 세계경기 퇴조와 선박공급 과잉으로 해운경기가 하락, 해상보험도 보험료 경쟁으로 그 보험료 수준이 크게 하락하였다. 그 가운데 P&I 보험은 선주 상호간 무한책임이라는 간판아래 계속 성장, 해상보험 중에서 가장 안정성이 높고 수익성도 좋은 보험영역으로 인식되고 있다. 이러한 새로운 인식과 더불어 P&I 보험경영도, 고정요율제에 의한 새로운 경영방식을 도입하는 등, 기존의 상호보험 방식에서 순수한 수익성 위주의 경영으로 전환되는 국면을 맞고 있다.

우리나라는 그동안 P&I 보험은 대외 의존적이어서 P&I 보험영역은 아직 미개척 영역에 속한다. 대형 해운기업을 제외한 대부분의 해운기업에는 P&I 보험담당 조직조차 거의 없으며 업무처리 능력도 수준이하이다. 따라서 외국의 P&I 클럽이 모든 업무를 일방적으로 처리, 적정 보험금 등 보험서비스 혜택에서 우리 선주들에게 불이익을 초래하고 있다. 1997년 2월 갱신 기준 우리나라 해운기업들이 외국 P&I 클럽에 지불한 보험료는 5,700만달러(710억원 상당)에 달했다. 특히 소형 외항해운 기업의 경우 고율의 보험료를 부담하면서도 우리 해운실정에 맞는 보험조건 등이 개발되지 못하고 있다. 그러나 P&I 클럽들은 그 동안 경영결과로 상당한 자체기금을 조성하였는데, 우리 해운업계는 꾸준히 보험료를 지불하였으나, 기금은 우리 경제운영과 전혀 관계없이 축적되고 있다. 즉, 우리 해운업계는 외국 P&I 클럽의 기금조성에 기여했으나 자체 P&I 보험기금은 전혀 조성하지 못한 것이다. 우리나라에서 P&I 클럽이 설립되지 못한 채, 해운업계가 보험·금융산업과 균형관계를 이루지 못한 채 발전하는 과정에서 발생한 보이지 않는 손실인 것이다.

2) 연구의 목적과 기대효과

P&I 보험사업과 관련된 이러한 제반 여건을 극복하고 우리나라 해운산업의 안정적 성장을 위해서는 선박 등에 대한 재산보험과 책임보험 영역이 균형적으로 발전해야 한다. 미 개척분야인 P&I 보험의 자체공급기반 확립도 우리나라가 10대 해운국으로서의 국제적 위상을 고려할 때, 이번에는 반드시 실현되어야 한다. 자체적으로 P&I 보험조합을 육성함으로써 우리 해운업계의 실정에

적합한 보험제도를 개발하는 동시에 보험기금의 운용으로 경제적 부가가치를 증가시킬 수 있다. 또한 P&I 보험에 관한 전문경영 노하우를 축적, 동아시아 P&I 보험시장의 독자적 육성으로 우리나라가 P&I 보험 중심국으로 발돋움하는 첫발걸음이 될 것이다.

이 연구는 우리나라가 세계 해운중심국으로 성장비전을 갖고 전진하는 과정에서 국내적으로 우리 해운업계의 장기 안정적 성장기반 확보차원에서 요청되는 P&I 보험조합의 설립타당성을 분석하는 것을 기본 목적으로 하여 수행되었으며, 나아가 구체적 방안으로서 P&I 보험기금의 확보방안을 제시하는 데 중점을 두었다.

우리나라에서 P&I 보험사업이 자체적으로 성장함으로써 기대되는 효과는 다양하다.

첫째, 우리나라 해운업계가 P&I 보험서비스는 지금까지 외국 P&I 보험시장에 의존하였으나 자체적으로 공급할 수 있다. 또 우리나라 해운산업의 특성과 실정에 적합한 P&I 보험서비스를 개발, 해운산업의 질적 고도화에 기여할 수 있다.

둘째, P&I 보험기금을 조성하고 외화유출을 상당부분 막을 수 있으며, 보험기금을 국내에서 축적·활용이 가능해진다.

셋째, 현재 개별 해운기업별로 외국 P&I 클럽에 가입하여 왔으나, 우리나라 클럽이 설립되어 모든 P&I 보험계약이 집중되면, 단일 패키지로 재보험 처리가 가능, 재보험 조건의 대폭적인 개선이 가능하다.

넷째, 연근해 소형선박의 P&I 보험가입 및 보험조건이 크게 개선될 것이다. 지금까지는 외국 P&I 클럽에서 이러한 선대가입을 기피하고 차별적인 높은 보험료를 부과했으나 이러한 차별적 조치가 말끔히 해소될 것이다.

끝으로, P&I 보험경영에 대한 경험과 노하우 축적과 보험시장 확대가 가능해진다. 나아가 일본, 중국과 함께 P&I 보험을 비롯하여 해상보험 분야에서 동북아 내지 동남아시아를 포함한 동아시아 보험시장의 독자적 개발이 가능, 지금까지 유럽시장 의존체제에서 동아시아 독자적 보험시장으로 발전하는 계기를 마련하게 될 것이다.

우리나라는 이제 P&I 보험사업을 위한 법적 기반이 마련되었다. 그러나 우리나라 P&I 보험이 상호보험에서 순수한 상업적 경영으로 이행하는 전환기

에서 시작되고 있는 만큼, 우리나라 P&I 보험조합의 설립과 초기 운영기반 조성과정에서 정부의 주도적 역할은 물론 해운업계의 자발적 참여가 P&I 보험 시장의 독자적 개발과 육성에 절대적이라는 사실을 지적하였다.

2. 연구의 방법과 내용

1) 연구의 방법

우리나라 P&I 보험조합은 1998년에야 비로소 그 설립 가능성이 해양수산부에서 「선주상호보험조합법」을 추진, 제정됨으로써 가시화되었다. 지금까지 국내에는 P&I 보험사업자가 없었으므로 국내 출처의 실증적 자료는 없었다. 다만, 학술적으로 그리고 해운산업연구원(현 해양수산개발원의 전신)에서 P&I 보험조합에 대한 선행연구가 수행되었을 뿐이다. 그리고 우리나라 해운기업들의 외국 P&I 가입현황과 요율에 대한 자료는 이용이 가능하였으나 이재율에 대한 자료는 대외비로 처리하고 있다. 따라서 이재율에 대한 구체적 자료의 제한으로 재보험률 추정 등은 외국의 주요 P&I 클럽들의 자료를 바탕으로 추정할 수밖에 없었다. 우리나라 P&I 클럽이 업무개시 이후 축적되는 이재율 실적자료를 바탕으로 보다 정확한 검토가 이루어질 것으로 기대한다.

그리고 P&I 보험산업이 상호보험에서 순수한 수익성에 기초한 보험산업으로 전환되고 있다. 이러한 P&I 보험산업의 동향은 주로 외국 P&I 보험조합 자료들과 해운전문 학술지 및 *Lloyd's List* 등 해운전문지의 최신 자료를 중심으로 분석하였다.

이번 연구는 단순히 P&I 보험조합의 설립타당성을 검토하자는 것이 아니다. 우리나라에서 P&I 보험조합이 설립되는 경우, 이의 경영기반을 조속히 확고하게 다질 수 있는 방안에 대한 연구이다.

이러한 연구의 초점에 맞추어 연구가 진행되었다. 그러나 P&I 보험분야는 해운분야에서도 일반적으로 익숙하지 못한 해상보험 영역임을 감안하여 P&I 보험에 대한 성격으로부터 시작하여 전세계적인 동향을 분석하였다.

그리고 우리나라 P&I 보험조합 설립과 관련하여 설립방안과 P&I 보험기금 조성 등 P&I 보험사업 운영과 관련된 실질적인 과제와 향후 우리나라 P&I 보

험업계의 발전방향에 대하여 그 기본방향을 제시하였다.

2) 연구의 주요내용

이 연구는 7장으로 구성되어 있다. 전체적으로 P&I 보험의 성격과 경영주체에 대한 이해를 바탕으로 우리나라 P&I 보험산업의 육성방안에 대한 기본방향을 제시하기 위하여 다음과 같은 내용을 주로 다루었다.

제2장에서는 P&I 보험조합의 성격에 대하여 그 기본적인 역할과 기능적 특성, 그리고 경제정책상 의의를 검토하였다. 이어서 P&I 보험의 담보위험과 운영제도, 즉 운영원리, 보험기간, 보험료의 종류 등을 개관하였다.

제3장은 주요 P&I 보험조합의 운영현황을 조사하였다. 그리고 P&I 보험을 둘러싼 주요 사안에 대하여, 국제그룹 약관의 수정, 재보험료 등 P&I 보험료 추세, 위험관리 기법의 개발동향과 IMO 등 국제기구의 P&I 보험에 대한 강제보험으로서의 전환, 그리고 끝으로 그러나 가장 중요한 사안중 하나인 고정보험료제도의 도입 등 새로운 P&I 보험경영에 대한 최신동향을 분석하였다.

제4장은 우리나라 해운기업의 P&I 클럽 가입현황과 한국해운조합의 공제사업에 대하여 분석하였다.

제5장은 우리나라 P&I 보험조합의 사업타당성을 분석하였다. P&I 보험사업 성공을 위한 선결조건을 비롯하여, 사업대안, 보험료 수준, 그리고 보험료 수입과 지출을 추정하여, 성장단계별로 사업타당성을 평가하였다.

제6장은 P&I 보험조합 설립과 당면과제를 다루었다. P&I 클럽의 설립 및 경영주체, P&I 보험기금의 확보방안과 정부의 역할, 그리고 P&I 보험업계의 과제에 대하여 그 기본방향을 제시하였다.

그리고 마지막 제7장에서는 우리나라 P&I 보험조합의 경영정상화를 위한 몇 가지 정책적 제안을 제시하였다.

제 2 장 P&I 클럽의 성격

1. P&I 클럽의 기원과 발전¹⁾

해상보험은 손해보상을 약속하는 계약으로서 보험자가 피보험자에게 해상손해, 즉 해상사업에 부수하는 모든 손해를 상호간에 합의된 방식과 범위까지 보상해 줄 것을 약속하는 계약을 의미한다. 선주책임상호보험은 해상보험에서 선주가 보상받지 못하는 무수한 손해가 존재하는데 이러한 손해를 보상받을 목적으로 결성된 것이다.

1) 보호위험인수조합(Protection Club)의 설립

1719년부터 1824년까지 1세기 이상 영국에서는 로이즈(Lloyd's) 보험자와 영국의 회의 승인을 얻은 왕립보험회사(Royal Exchange Assurance Corporation) 및 런던 보험회사(London Assurance Corporation)가 해상보험을 독점하고 있었다.

이와 같이 해상보험업의 독점체제 아래서 당시 영국 선주들은 위 보험회사에 대해 매우 불리한 조건으로 보험계약을 체결하고 고율의 보험료를 지급하고 있었다. 따라서 영국 선주들은 자신들의 권익을 보호하기 위하여 영리를 목적으로 하지 않는 선체상호보험조합(The Mutual Hull Underwriting Association : Hull Club)을 설립하여 선체보험을 운영하였다. 그런데 당시 영국에서는 영국 의회의 승인을 얻은 양 보험회사와 로이즈 보험업자만이 해상보험을 영위할 수 있는 특권이 있었으므로 이 선체상호보험조합이 해상보험을 영위하는 것은 위법이었다. 그러나 선체상호보험조합들은 상호보험의 원리 하에 저렴한 보험료와 선주에게 유리한 보험조건을 제시하였으므로 많은 선주가 이를 이용하였다.

1) 조동오, 「세계 주요 선주책임상호보험조합의 현황과 전망」, 제2장 참조.

18세기 말경 영국의 북동부 지역에서는 상당한 숫자의 선체상호보험조합들이 설립되었으며 19세기 말경에는 영국 전역으로 확대되었다. 당시 영국에서는 위의 선체상호보험조합 외에 다른 종류의 조합들도 있었다. 이들 조합 중 화물 및 운임조합(Cargo & Freight Club)은 선주 자신의 화물 또는 타인의 화물인 경우 그 운임에 관한 위험을 담보하고 있었다. 이 조합은 선박이 공선이거나 또는 화물을 운송하고 있는가에 관계없이 부보할 수 있었는데, 공선 항행중이라 하더라도 선박은 각종 저장품과 장비가 필요하고, 이들에 소요되는 비용은 결국 운임으로 전가되기 때문이었다. 또 다른 조합은 단독 해손의 경우 전통적 보험시장에서 담보하지 않는 단독 해손의 3% 미만의 손해액들을 담보하였다.

초기의 선체상호보험조합은 일정 지역이나 또는 서로 잘 아는 선주들만을 회원으로 하는 소규모로 출발하였다. 그러나 시간이 지남에 따라 회원들 중에는 조합의 규모를 확대하고 보상의 범위를 넓히기를 원하는 선주도 있었다. 그러기 위해서는 서로가 모르는 회원도 가입하게 되었으며, 자연히 조합 가입에 대한 통제가 어려워지게 되었다. 즉 노후선이나 위험이 많은 선박의 가입이 증대되게 된 것이다. 그러던 중 1824년에 이르러 보험회사의 독점이 없어지고 많은 보험회사가 설립되어 선체상호보험조합보다 유리한 보험료 및 보험조건을 제시하였다. 그 결과, 선주들은 양호한 선박들은 선체상호보험조합보다 유리하게 보험조건을 제시하는 로이즈 보험업자나 해상보험회사에 부보하였고, 로이즈 보험업자나 해상보험회사에서 인수를 꺼려 하는 노후선 및 위험이 많은 선박만을 선체상호보험조합에 부보하였다. 이렇게 노후선이나 위험이 많은 선박만을 인수하게 된 선체상호보험조합은 19세기 초부터 자연히 경영난에 부딪히고 쇠퇴하기 시작하였다.

선체상호보험조합의 쇠퇴시기는 19세기 중엽 선주에게 부과되는 책임이 엄격하게 된 시기와 일치하였다. 이 시기는 경제적, 사회적 및 기술적으로 많은 변화가 있었던 시기였으며, 선박과 화물의 크기, 복잡성, 가격 등이 매우 증대되었다. 이들 모두는 선주의 책임을 증대시키는 잠재적 요소가 되었다. 19세기 중엽에 선주들은 자신들이 증대되는 책임의 위험에 직면하고 있다는 것을 알게 되었으나, 1745년의 영국 해상보험법(Marine Insurance Act)은 선주들로 하여금 그들의 선박의 가격을 초과하는 금액에 대하여 부보하는 것을 금지하고 있

었다.²⁾

1836년 *De Vaux v. Salvador* 사건에서 영국 법원은 선주에게 선박 충돌의 경우 보험자로부터 충돌책임을 보상받을 수 없다고 판결하였다. 이 사건 후 보험자들은 선박충돌의 경우 선가의 한도 내에서 충돌 책임의 3/4을 보상하였다. 그리고 나머지 1/4은 선주자신이 부담하도록 하였다. 따라서 선가를 초과하는 책임(excess liability)은 보상받을 수 있는 길이 없었으며, 또한 인명의 상해 및 사망, 고정물체에 대한 손상은 선체보험에서 보상받을 수 있는 길이 없었다.

한편 기선의 발달과 더불어 선박의 대형화, 항해 이로의 연장, 식민지의 확대, 해외 무역의 발전 등으로 신대륙으로의 이민이 활발하였는데, 당시에는 이민의 수송수단이 선박뿐이었으므로 이것이 또한 해운성장의 한 요인이 되었다. 동시에 영국에서는 새로운 입법과 판례에 의해 선주의 책임이 증대되는 추세에 있었다. 예를 들어 당시까지 타인의 고의나 과실에 의해 사망한 자의 유가족은 손해배상청구가 불가능하였으나 1864년에 관련법(*Lord Campbell's Fatal Accidents Act*)이 제정됨으로써 손해배상청구소송이 가능하게 되었다. 이 법률은 선주에게도 적용되어 선주는 승무원 및 여객의 사망에 대하여 유가족으로부터 손해배상청구소송을 받을 위험이 증대되었다. 당시 영국에서는 선박의 승무원 및 여객의 사망에 대한 선주의 책임은 무제한이었다. 그래서 만일 이민여객을 만재한 선박의 사고로 다수의 인명손실이 발생할 경우 선주가 부담하는 책임은 막대한 것이었다.

그리고 1846년에는 항만부두법(*Harbour, Docks and Piers Clauses Act*)이 제정되었는데, 이 법률에 의하여 항만당국(port authorities)은 선주의 과실유무에 관계없이 항만시설에 대한 선주책임의 제한을 위해 영국의회를 움직여 1854년 상선법(*Merchant Shipping Act, 1854*)을 제정하는 데 성공하였다. 이 상선법에 의해 선주는 책임을 인명사상을 포함하여 1총톤당 15파운드로 제한할 수 있게 되었다. 그러나 1총톤당 15파운드는 당시의 선가에 비하여 매우 높은 금액으로 선주의 책임은 무거운 편이었다. 당시에도 선체보험증권에 충돌약관(*Running Down Clause*)이 있어서 선주는 선박충돌의 경우 충돌책임의 3/4을 선체보험회사로부터 보상받고 나머지 1/4은 자신이 부담하였다. 그런데 이 충

2) 조동오, 「우리나라 선주책임상호보험조합의 설립방안 연구」, 해운산업연구원, 1989. p.5.

돌약관은 인명사상에 대한 보상을 포함하고 있지 않았다. 따라서 선박의 대형화와 화물 및 이민의 증가로 인하여 선박충돌의 경우 선체보험에 부보한 선주라도 그 배상책임은 증대하였던 것이다.

영국선주들은 이와 같이 증대하는 선주책임을 보험에 의해서 보상받기를 절실히 희망하고 있었다. 그러나 당시의 해상보험자들은 선주의 입장을 무시하고 이와 같은 선주책임을 인수하려 하지 않았다. 이 때 날로 쇠퇴해 가는 어느 선체상호보험조합의 경영자가 이 사실을 깨닫고 선체보험을 인수하는 상호보험조합을 위와 같은 선주책임만을 인수하는 조합, 즉 보호위험 인수조합(Protection Club)으로 변신시킬 것을 제안하였다. 그리하여 많은 선주들의 호응으로 1855년 5월 1일 세계 최초로 선주의 제3자에 대한 책임을 인수하는 조합이 설립되었다. 이 조합의 명칭은 'The Shipowners' Mutual Society'이었으며 그 후에 'The Britannia Steam-Ship Insurance Association Ltd.'로 바뀌어 현재에 이르고 있다.

이 조합의 설립목적은

첫째, 1854년 상선법에 의한 인명의 사상에 대한 선주책임과

둘째, 선박충돌의 경우 선체보험에서 보상받지 못하는 선주책임을 보상하는 것이었다.

이와 같이 보호위험인수조합(Protection Club)은 당시의 영국선주가 담보하기를 원하는 위험을 인수함으로써 대단한 호응을 받았고, 곧 이어서 많은 조합들이 설립되었다. 1862년에는 회사법(Companies Act)이 제정되었는데, 이 법률에 의하여 보호위험인수조합은 등기가 가능하였고 법률상의 지위를 확보할 수 있었다.

2) 배상위험인수조합(Indemnity Club)의 설립

주로 화물의 손해에 대한 선주의 배상책임의 위험 곧 배상위험(Indemnity Risk)은 19세기 후반에 들어서도 선주에게 커다란 문제가 되지 않았다. 당시에는 현재와 같이 화물 보험자가 화물의 멸실 및 손상이 발생하면, 화주에게 먼저 보상하고 대위권(subrogation)을 행사하여 선주에게 배상을 청구하는 제

도가 없었다. 따라서 선주는 화물손상에 대한 배상책임을 그다지 심각하게 여기지 않았다. 따라서 protection risk보다 약 20년 정도 늦게 인수되기 시작하였다.

그런데 1870년 웨스턴 호프(Western Hope)호의 전손 사고로 화물에 대한 배상책임이 인식되기 시작하였다. 웨스턴 호프호는 뉴캐슬(New Castle)에 있는 선주가 소유한 선박으로서 케이프타운 근처에서 침몰하였다. 침몰 당시 웨스턴 호프호는 포트 엘리자베스(Port Elizabeth)에서 양하해야 할 많은 화물을 적재하고 있었다. 운송계약상 이 화물은 왕항차(out-bound voyage)에 포트 엘리자베스에서 양하하도록 되어 있었다. 그러나 선주는 케이프타운을 기항한 후 북항해(return voyage)에 포트 엘리자베스에서 이 화물을 양하하려고 하였는데, 웨스턴호프호가 케이프타운을 출항한 후 곧 침몰한 것이다. 당해 화주는 손해배상을 청구했으며, 선주는 운송계약을 위반한 부당한 이로에 의한 선주책임이라는 법정판결에 의해 고액의 손해배상금을 지불하였다. 그후 동 선주는 그가 가입하고 있던 배상위험인수조합(Protection Club)에 위 배상금의 보상을 신청하였으나, 그 인수 규정상 지급할 수 없다는 이유로 거절당했다. 1870년의 웨스턴 호프호 사고 바로 후에 또 다른 사고가 일어났다. 에밀리(Emily)호라는 선박이 좌초 후 화물과 함께 유실되었다. 화주는 사고가 해상고유위험(perils of the sea)이 아닌 부주의한 항해에 기인하여 발생하였다는 이유로 선주로부터 전액의 손해배상 청구를 받았다. 당시에 사용되던 선하증권의 형식은 매우 단순하였고, 보통법(common law)상 매우 제한된 해상위험의 종류에 의하여 선주는 보호되고 있었다. 이 보통법하의 해상위험에는 부주의한 항해가 포함되어 있지 않았다.

이러한 사건들을 계기로 영국의 해운업계는 커다란 충격을 받았으며, 화물에 대한 배상책임의 중요성이 인식되기 시작하였다. 그 결과 1874년 뉴캐슬에서 세계 최초로 화물손해의 배상위험만을 인수하는 조합 곧 배상위험인수조합(Indemnity Club)이 설립되었다. 그후 배상위험인수조합은 화물에 대한 선주의 책임이 명확해짐에 따라 급속히 발전되었으며, 양 조합을 합하여 P&I 클럽(Protection and Indemnity Club)이라고 부르게 되었다.

2. 선주책임상호보험의 성격

1) 선주책임상호보험의 개념

선주책임상호보험(Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Insurance)이란 선주가 선박의 소유와 운항에 수반하여 발생한 사고로 인한 손해 및 제3자에 대한 책임(third party liability)을 진 경우에 이를 담보하는 보험이다.

여기에서 선주라 함은 반드시 선박을 소유 및 운항하는 선주만을 의미하는 것은 아니다. 일반적으로 선주 자신이 선박을 운항하는 경우가 대부분이나 선박의 운항을 타인에게 의뢰하거나 또는 타인 소유의 선박을 용선하는 경우도 있다. 따라서 선박을 운항하고 있는 자와 선박을 소유하고 있는 자가 다를 수 있으며, 이에 따라 제3자에 대한 책임이 다르게 된다. 따라서 선주책임상호보험에서 선주라 함은 선박 소유자(공동 또는 부분소유자를 포함), 운항자 및 용선자를 포함하는 것이라 할 수 있다.³⁾

그리고 제3자라 함은 P&I 클럽이나 조합원 이외의 자를 말한다. 또한 제3자에 대한 책임이란 자신의 것이 아닌 제3자의 재산에 대한 책임, 즉 피고용인이 아닌 타인에 대한 책임을 의미하나 선주책임 상호보험에 있어서는 광의의 책임, 즉 피보험자 자신만을 제외할 뿐 사용자에 대한 책임까지도 포함하며, 자매선과 충돌사고가 발생하였을 때, 자매선을 타인 소유의 선박으로 보는 자매선 계약의 예와 같이 경우에 따라 피보험자 자신의 재산까지도 제3자에 대한 책임의 범위에 포함시키고 있다.

선박의 운항과 관련하여 해상기업자는 물적위험, 비용지출위험, 책임부담위험 등에 직면하게 되므로 일반해상보험(선박 및 적하)을 통하여 이러한 위험을 전보해왔다. 그러나 이것은 선박자체에 발생한 재산상의 손해를 그 담보대상으로 하고 있을 뿐이며, 선박의 운항에 따른 선주의 여객 및 화물의 손해에 대한 배상책임, 기름오염 손해배상책임, 선원의 사상에 대한 책임이나 비용 등, 법률적인 책임이나 의무로 인한 손해, 즉 책임손해에 대한 위험은 해상보험(선박)

3) 차진찬, 「선주책임상호보험조합의 설립에 관한 입법론적 고찰」, 한국해양대학교 석사 학위 논문, 1997. 2, pp.10~11.

에서 담보하지 아니한다. 이러한 해상보험 외의 위험, 예컨대 선원 또는 선박의 과실로 인한 제3자에 대한 손해 또는 선원에 대한 선주 책임 등의 위험을 담보하는 것이 선주책임 상호보험이다.

2) 선주책임상호보험의 기능적 특성

해상보험은 선박의 운항과 관련해서 항해에 관한 일체의 위험을 담보하는 것으로 피보험이익은 선체, 기기, 속구, 적하, 운임, 선비 등이다. 이러한 해상보험에서 선주가 보상받지 못하는 무수한 손해가 존재하는데, 이러한 손해를 보상받을 목적으로 결성된 선주책임상호보험(Protection and Indemnity)은 선박의 운항에 수반하여 발생하는 선박 소유자 또는 용선주의 손해배상을 보상해 줄 것을 약속하고, 선주 또는 용선주들이 자발적이며 비영리적인 조합을 이루어 회계결산상 손익을 영(0)으로 되게 운영하고 있다.

선박보험은 피보험 목적물 그 자체인 선박자체를 보험 목적물로 하는 손해보험으로 보험계약시 보험가액 및 보험금액을 보험자와 피보험자간의 협정에 의해 결정한다. 그러나 선주책임 상호보험은 선주 혹은 용선주의 선박운항과 관련해서 발생하는 선주 혹은 용선주의 법적 책임인 손해에 대한 책임보험으로 그 손해가 일정치 않으므로 선주책임 상호보험 계약시 보험금액으로 보험가액을 정하지 않고 그 손해에 대해서 무제한으로 발생하는 손해 및 발생비용을 보상한다.

선주책임 상호보험은 세계적으로 P&I 클럽에 의하여 운영되고 있다. 이러한

〈표 II-1〉

선주책임 상호보험의 성질

구 분	선주책임 상호보험	해상보험 (선박보험·적하보험)
대 상	—선주 및 용선주의 책임	—피보험 목적물 자체 (선체, 선체, 기기, 속구, 적하, 운임, 선비)
보상범위	—무제한	—협의 결정
법인형태	—비영리법인	—영리법인

P&I 클럽은 우리나라와 일본에서는 보통 ‘조합’이라고 하며, 영국과 노르웨이 등에서 클럽(Club)이라 한다. 오늘날의 모든 P&I 클럽은 모두 법인형태를 취하고 있다. 일본의 P&I 클럽은 「선주상호책임보험조합법」에 의하여 설립된 특수법인이며, 영국의 P&I 클럽은 영국 회사법상 법인격을 가지는 정규회사로서 대부분의 조합들은 주식자본은 가지지 않는 「보증 유한회사(company limited by guarantee)」의 형태이다.

보증유한회사의 유한책임은 ‘사원은 회사가 청산될 때, 채무를 완제했는데도 회사의 재산이 부족한 경우 기본정관에 정해진 한도(보험료 상당액)내에서 책임을 지는 것을 보증한다는 것’이다. P&I 클럽에서는 ‘개별조합원이 타조합원의 누군가가 입은 손해를 부담하는 책임을 지며, 상호방식(mutual basis)으로 서로의 손해액을 부담한다’는 것이다. 이 회사형태는 P&I 클럽과 같이 비영리 사업에 적합하며, 동시에 보험자로 되는 것은 조합원 개개인이 아니라 조합 자체이며, 소송당사자이기도 하다.

상호보험조합은

첫째, 반드시 2인 이상의 자가 보험의무를 구성한다.

둘째, 조합원 자신 또는 타조합원들이 책임을 지는 클레임을 지급하기 위한 자금을 분담할 것을 약속한다.

셋째, 모든 손해가 조합원의 자금(보험료 「call」)으로 처리된다.

다음과 같은 두 가지 특징에서 상호보험조합이라고 한다.

(1) 공제조합의 성격

공제조합은 조합원이 상부상조하기 위해 자주적으로 만든 상호부조 조직이다. 주로 노동자 등이 생활상의 사고, 즉 질병, 실업, 부상, 사망 등에 대비하여 조합에 가입하고 미리 일정액을 부금을 각출해 두었다가, 사고가 발생한 경우에 각출된 적립금에서 일정액의 금액을 급여하여 조합원의 사고로 인한 생활의 곤란을 덜어주는 조직이다.

P&I 클럽은 비영리라는 기본적인 특징에서 우리나라의 공제조합과 유사한 성질을 가진다. 즉 공제조합은 다수의 조합원이 상호주의 원리아래 결합하여

일정금액을 각출함으로써 보험과 유사하게 운영되고 있으며, 보험의 혜택이 미치지 않는 바를 보완하여 보험적인 성과를 거두는 것을 목적으로 하는 것으로 P&I 클럽의 목적과 내용이 비슷하다.

(2) 상호보험의 성격

상호보험이란 2인 이상의 사람들이 상호간에 하는 보험으로, 곧 보험가입자를 구성원으로 하여 상호간에 보험을 운영하는 것이다. 이 보험은 보험가입자가 동시에 보험자인 보험단체의 구성원 곧 사원이며, 이 단체의 수지차액은 사원인 보험가입자에 귀속되고, 또한 단체의 업무운영에 대하여 발언할 수 있다.

상호보험회사 회원은 회사의 구성원임과 동시에 보험계약자로서의 지위를 가지고, 보험관계는 회사에 가입함으로써 당연히 생긴다. 즉 사원관계와 보험관계가 병존한다. 그리하여 상호보험에서 개별적인 보험관계가 소멸하면 보험계약자인 사원은 퇴사하게 된다.

선주책임 상호보험은 선박의 소유와 운항에 관련하여 발생하는 사고로 인하여 선주가 입게되는 일정한 종류의 책임 및 손해를 선주 상호간의 비영리 방식으로 인수하는 상호보험이다.

그리고 선주는 피보험자인 동시에 보험자가 되는 단체의 구성원인 조합원(사원)이 되고, 보험관계도 조합에 가입함으로써 이루어진다. 또한 보험관계가 소멸되면 조합원인 선주는 조합에서 탈퇴하게 된다.

3) P&I 보험의 경제정책상 의의

일반적으로 해상보험은 사경제적 관점에서 행해진다. 그러나 P&I 보험은 사보험이라기보다는 공보험의 성격이 강하다. 왜냐하면 보험혜택의 대부분이 해운업체가 받는 것이 아니라, 피해를 입은 제3자에 대한 보상책임 형식으로 실행되기 때문이다. P&I 보험은 지금까지 이익개념이 정식으로 도입되지 않은 비영리 보험이라는 사실도 공보험의 성격을 나타낸다고 하겠다.

산업재해보상보험이나 수출보험은 사회정책적 또는 산업정책적 측면에서 행해지는 공보험이다. 우리나라에서는 P&I 보험에 대한 필요성 논의가 1970년대

후반부터 시작되었으나, 아직까지 설립되지 못하고 있다. 이 보험의 산업정책적 차원에서 그리고 사회정책적 차원에서 그 성격을 분명히 하여야 할 필요성이 크다.

(1) 정부의 주도적 역할이 필요한 보험

보험산업이 발전한 보험선진국에서는 이 보험은 민간주도로 운영하고 있다. 그러나 우리나라는 보험산업의 역사가 일천하고 손해보험, 생명보험, 해상보험 등 몇 가지 종목만 한정적으로 발전하는 등 후진성을 면치 못하고 있다. 이러한 상황에서 새로 시작되는 P&I 보험산업의 육성을 위해서는 정부의 적극적이고도 주도적 역할이 필요하다.

(2) 강제보험의 성격이 강한 보험

P&I 보험은 해상운송에 종사하는 선박, 특히 제3자 피해규모가 대규모로 발생할 수 있는 유조선의 경우, P&I 보험증서가 없으면 운송사업이 불가능해지고 있다. 그리고 기준 미달선의 규제가 강화되고 있는데, P&I 클럽에 가입하지 못한 선박에 대해서는 선박운항이 엄격하게 규제되는 등 강제보험의 성격이 강해지고 있다.

우리나라 선박들은 지금까지 해외 P&I 보험조합에 가입하고 있다. 우리나라 선대가 세계해운시장에서 자유롭게 안정적으로 영업할 수 있기 위해서는 P&I 보험가입이 필수적이다. 기준 미달선에 대한 국제적 통제 강화로 P&I 보험 미가입선의 시장진입이 점차적으로 크게 제한되고 있는 점을 감안할 때, 자체적인 P&I 보험사업의 필요성이 매우 크다.

(3) 재보험이 필수적인 보험

P&I 보험은 위험의 크기가 엄청나게 크기 때문에 P&I 보험조합은 보험가입자로부터 인수한 책임의 일부를 위험분산을 위하여 다른 보험업자에게 부보시키고 있다. 그리고 위험의 정도가 막대한 경우 재재보험을 하게 되는데, P&I

보험에서는 재해보험 제도가 잘 발전되어 있다.

(4) P&I 보험의 경영주체

P&I 보험은 순수 사보험으로 규정하느냐 또는 공적인 보험으로 규정하느냐에 따라, 운영주체가 달라진다. P&I 보험의 성격을 고려할 때, 그리고 우리나라 P&I 보험산업이 전적으로 해외시장에 의존하고 있는 현실을 고려할 때, 우리나라 P&I보험 주체는 영리추구를 목적으로 하는 민간경영 주체가 담당하는 것은 무리이다.

P&I 보험이 영리추구를 목적으로 하는 것이 아니라, 어디까지나 사회정책적 그리고 산업정책적 차원에서 요구된다면, 이 운영주체는 조합이나 공사형식으로 출발하는 것이 합리적이다.

이와 같이 P&I 보험의 사회경제적 역할을 고려할 때, P&I 클럽은 우리나라 상호보험회사와 매우 유사하다.

3. 선주책임상호보험의 담보위험

1) 담보위험의 범위

선주책임 상호보험의 담보위험은 초기에는 인명손해뿐이었으나 그후 가입선과 운임이 추가되었고, 다시 오늘날에 와서는 더욱 확대되어 해상보험으로 보상하지 아니한 대부분의 위험을 담보하게 되었다.

조합은 각각 자체의 규칙으로 담보위험을 규정하고 있다. P&I 클럽에서 보상하여 주는 손해는 주로 조합원의 선원에 대한 손해와 제3자에 대한 조합원인 선주의 손해배상책임이 주요한 담보대상이다.

P&I 클럽에서 담보하고 있는 주요 위험은 다음과 같다.

첫째, 조합법, 근로기준법, 개항질서법, 해양오염방지법 등 기타의 법에 의하여 선주에게 부과되는 책임(liability imposed by law)

둘째, 선주가 자유로운 의사로 결제한 계약으로 인한 책임인 계약책임(contract liability)

셋째, 선주의 책임있는 사유로 제3자에게 손해를 입혔을 때 그 손해의 배상 책임

국제그룹에 가입하고 있는 세계 주요 P&I 클럽의 담보위험은 거의 동일하다. 따라서 여기에서는 런던클럽(London Club)의 P&I 클럽 규칙⁴⁾을 중심으로 하여 P&I 클럽의 담보위험 범위를 살펴본다.⁵⁾

(1) 법규상의 배상책임

① 선주의 선원에 대한 배상책임(Loss of Life or Personal Injury)

조합은 선주가 고용한 선원에 대하여 P&I 클럽이 관계법⁶⁾ 또는 별도의 특약⁷⁾에 따라 조합원에게 다음과 같은 담보를 제공한다.

선주 및 기타 선원의 사망, 상해 등과 관련하여 선주가 관련법 또는 별도 약정에 의하여 지불 또는 보상하여야 할 비용으로 입원비, 치료비, 장례비 및 보상비, 기타 이송비(교통비)를 보상한다.

② 항비 및 이로비(Port and Deviation Expense)

선주는 탈주, 부상자나 환자, 선내 처리비, 인도, 기타 합리적인 조치만을 위해(교대자 대기 포함) 전적으로 지출된 비용, 연료, 급료, 보험료, 저장품, 기타 선원의 유지비(주·부식비)를 보상한다.

③ 송환비(Repatriation)

해상사고, 인명사상 혹은 질병의 결과, 본선의 선원을 본국으로 송환하여야 할 때 제정법상의 의무에 의하여 선주가 지불하여야 하는 반환비용을 보상한다.

4) 1992년 런던클럽 규칙 제9조에 조합의 모든 담보위험이 규정되어 있음.

5) 김동현, 「한국 선주책임상호보험조합의 결성타당성에 관한 연구」(석사학위 논문), 성균관대학교 대학원, 1997. 2.

6) 한국은 선원법, 근로기준법 등을 들 수 있으며, 영국은 상선법(Merchant Shipping Act) 내에 선원관계가 규정되어 있음.

7) 선원송출계약, 단체계약 기타 용역 및 용선계약 등을 말하며, 이러한 조건은 조합으로부터 사전에 서면으로 인정받은 범위내에서만 담보됨(규칙 제9조 3항 1호 단서조항).

그러나 합리적인 이유도 없이 본국으로 송환시키게 될 경우 및 계약의 종료, 선박, 선박의 매각, 선박에 관련된 선주의 특정행위에 의하여 지출되는 송환비용은 제외된다.⁸⁾

④ 선원교체비(Crew Substitute Expense)

선원의 부상, 사망, 탈주 등에 의하여 선원을 교체하기 위하여 합리적으로 지출되는 비용이나 기타 조합의 이사회에서 타당하다고 인정되는 비용을 보상한다.

⑤ 난파선 제거비(Removal of Wreck)

각국은 항만, 항로 부근에 선박이 침몰 또는 난파한 경우, 선체제거에 대한 선주의 책임제한을 인정하지 않고 있으며 그 비용의 전액을 사고당시의 선주 혹은 비용발생시의 선주가 부담해야 한다. 다만 법적인 제거의무가 선주에게 있을 때에 한해서 이와 관련한 일체의 비용을 보상한다.⁹⁾

⑥ 벌과금(Fines)

조합은 출입국관리법, 관세법, 선박안전법, 해양오염방지법 등의 관계법규 및 기타 동종의 각국 제정법, 명령, 규칙 등에 근거하여 가입선박의 안전작업조건 제공에 대한 의무위반, 화물의 과부족에 대한 신고, 선박화물의 등록에 관한 규칙위반, 선원의 밀수, 과실태만에 대한 벌금, 선박의 건조 및 개조에 관한 관세법규 등으로 인하여 법적 벌과금에 대하여 부보를 제공한다.

⑦ 공동해손(General Average)

조합은 선박보험 증권상 보상받지 못하는 공동해손의 분담금을 부담한다. 즉 공동해손 및 구조비의 정산은 선박이 부보된 지역 이외에서 실시할 경우에 보험금액을 훨씬 상회하는 금액을 공동해손 분담가액을 결정할 수 있기 때문에 보험증권상 담보될 수 없는 분담금이 발생한다. 이와 같이 보험금액을 초과하는

8) 조승호, 「한국선주책임상호보험조합 설립의 필요성에 관한 연구」, 석사학위논문, 한국해양대학교, 1989, p.9.

9) 송기철, 「해상보험론」, 서울 박영사, 1981, p.240.

평가액에 대해 부담한다.

⑧ 구조비(Life Salvage)

인명구조에 관해서는 선박보험자, 적하의 소유자 혹은 화물보험자로부터 회수할 수 없는 범위에 대해서만 보상한다.

(2) 계약 불이행으로 인한 배상책임

① 화물배상(Cargo Liability)

가입선박에 선적, 운송될 화물 및 그 밖의 재산에 대하여 운송인으로서 선적, 취급, 양하, 운송, 보관, 관리, 인도상의 의무위반이나 선박의 불감항으로 기인된 화물의 멸실, 손상에 대한 손해에 대하여 선주는 하주에게 손해배상을 할 책임이 있다. 조합은 이러한 책임을 담보한다.

② 타시설의 사용에 대한 손해배상책임

크레인, 부선 및 기타 하역시설에 대하여 사용계약을 체결한 후, 그러한 장비와 시설을 사용하는 도중에 사용계약상 담보위험이 발생하여 선주가 그 손해(인명상실 및 인신상해 포함)를 배상했을 경우, 그러한 손해배상을 부담한다.

③ 예인 계약상의 책임(Liability under Towage Contracts)

선박의 예인 중 발생한 선체의 멸실 혹은 손해에 대한 보상 중 예인계약에 의거하여 선체보험에서 보상될 수 없는 책임을 보상한다. 통상적으로 예인계약은 그 예선에 발생하는 손해를 본선의 책임으로 한다.

④ 손해방지 비용 및 법적경비

사고발생후 조합원이 부보하고 있는 배상책임, 비용 또는 경비를 방지하거나 경감하기 위한 목적으로 합리적으로 발생된 통상적이 아닌 경비나 법적 비용을 말한다.¹⁰⁾ 예컨대 전문가 자문 비용(cost of technical advice), 소송 비용(legal

10) 김동헌, 「한국선주책임상호보험조합의 결성타당성에 관한 연구」, 성균관대학교 대학원 학위논문, 1997. 2, p.17.

representation), 여행 비용, 증인 수수료 등을 포함한다.

(3) 제3자에 대한 배상책임

① 선원 이외의 인명에 대한 손상

조합은 가입선에 승선하는 선원의 부인 또는 자녀, 도선사, 하역관계자, 관세사, 검역관, 승객 등의 사망과 관련하여 불가피하게 발생하는 인명구조비, 사상 손해에 관한 책임 및 밀항자의 하선에 기인한 이로비용 등을 부담한다.

② 충돌 이외의 원인에 의한 상대선박 또는 재산에 가한 손해

충돌 이외의 원인 즉 불감항성, 과실 속력 혹은 선원의 직무상 과실에 따른 상대선박 또는 그 재산에 가한 손해를 담보한다. 예컨대 본선의 불감항으로 타 선박이 제3선과 충돌, 항내에서 본선의 과도한 속력으로 인한 항파가 정박선에 피해를 가한 경우 등이 있다.

③ 구조작업 중에 상대선박 또는 재산에 가한 손해

인명 또는 재산을 구조하기 위하여 상대선박 또는 그 선내에 있는 재산에 가한 손해를 담보한다. 만약 해운법에 의거하여 임의구조가 발생한 경우, 그 구조계약은 제외된다.¹¹⁾

④ 충돌 또는 기타 원인으로 인한 부상구조물 또는 육상시설에 가한 손해

충돌로 인하여 부두시설에 끼친 손해로서 선체보험이 전보하는 손해는 제외한다. 예컨대 부두시설, 해저유전탑 등과의 충돌로 상기 시설에 가한 손해 및 직접적인 접촉은 없었지만 유출유로 인한 해양오염에 대하여 법적책임을 지는 경우에 그 손해도 부담한다. 기타 원인의 예로는 가입선박이 불법 항해를 함으로써 상대 선박이 충돌을 피하기 위하여 좌초하게 되었다든가, 제3선박과 충돌하게 된 경우를 들 수 있다.

11) 조승호, 앞의 논문, p.13.

⑤ 상대 선박과의 충돌로 인한 배상책임

통상적으로 선박보험 증권상 제3자에 대한 충돌손해 배상금액의 4분의 1에 해당하는 금액과 상대 선박의 인적 손해는 담보위험에서 제외되므로 이를 부담하고 또한 가입선박이 상대선과 충돌해서 상대선 및 상대선 화물의 제거비용, 그리고 충돌의 결과 야기된 해양오염에 대한 손해 역시 보상한다.

⑥ 유탁오염의 손해배상

유탁사고에 관한 위험은 타위험과 비교할 때 특징적인 면은 P&I 클럽의 기능과 규모에 비추어 보아 당연히 무제한 보상을 제공하여야 하나, 유한보상(미화 4억달러)을 고집하고 있다.

이 보험에서 보상되고 있는 내용들을 요약하면 다음과 같다.¹²⁾

첫째, 가입선박으로부터 배출 또는 유출된 기름, 기타 오염물질로 인한 또는 그러 한 위험으로부터 기인한 책임 및 비용손해들을 보상한다. 즉 배출 또는 유출로 인한 오염, 손해, 멸실에 대한 책임 손해로써 어업 보상 등이 구체적인 예이다.

둘째, TOVALOP의 회원으로서 책임 또는 이 협약에 의거하여 이행하기 위해 회 원에 의해 지출된 비용 손해 즉, 탱커의 선주 또는 정부가 지출한 제거 비용 및 손해방지 비용 등이 해당한다.

셋째, 오염의 위험을 피하기 위해 또는 오염의 경감을 위한 목적으로 취한 합리적인 조치의 비용과 그러한 조치의 결과로 인한 책임에 따른 비용이다.

넷째, 로이즈 표준구조협약 1980년 서식(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement : LOF 1980)의 약관 I (a)에 규정된 불성공 부지급(No Cure No Pay)원칙에 대한 예외규정하의 책임, 즉 구조에는 성공치 못하였더라도 구조 업무가 성공적으로 취한 오염방지를 위한 비용이다.

그런데 유류오염사고가 다음의 사고로 기인되었을 시에는 선주는 면책되거나 입증책임은 선주에게 있다.

첫째, 전쟁 행위 또는 준전쟁 행위

12) 윤민현, 「P&I보험과 실무」, 명신문화사, 1988, p.194.

둘째, 불가항력적이거나 불가피한 자연현상, 예컨대 조류나 지진
셋째, 손해를 야기할 의도를 갖고 행한 제3자의 행위
넷째, 항로표시 또는 등화의 보수유지와 관련하여 정부당국의 과실이나 부당
한 행위

이와 같이 선주의 사고에 대한 법적 책임이 있는 것을 전제로 보상하지만, 유탁사고에 대하여 과실 책임주의 원칙을 채택하고 있는 국가에서는 선주가 무과실인 경우에는 보상이 허용되지 않는다.¹³⁾

이 밖에 유조선에 의한 유탁사고시 그 피해보상을 위한 제도로는 크게 두 개의 국제협약 및 두 개의 민간협정이 있어 선주책임 상호보험과 유기적인 관계를 맺고 있다.

2) 담보위험의 제외와 제한

국제 선주책임보험조합연합(International Group of P&I Clubs)에 소속된 클럽이 제공하는 보험에는 유류오염에 따른 위험을 제외하고는 커버금액에 한도를 두고 있지 않으나, 예외(exception), 제외(exclusion) 및 제한(limitation) 등 한도가 있다. 이들에 대해 차례로 살펴본다.¹⁴⁾

(1) 기초공제액(deductibles)

어떤 클레임이든 한 클레임당 조합원선주가 부담하는 금액이며, 조합은 클레임 총액에서 기초공제액을 제하고 지급한다. 본 기초공제액은 조합이 결정할 수도 있고 조합원선주가 초기의 가입시나 보험의 갱신시 결정할 수도 있다. 일반적으로 조합원들은 기초공제액의 금액을 적정수준으로 인상함으로써 보험료(선급보험료)의 적절한 절감을 기하고 있다.

이 기초공제액은 선주책임 상호보험에만 있는 것이 아니고 선체보험 및 적하보험과 같은 일반 해상보험에도 있다. 일반 해상보험에서 기초공제액과 비슷

13) 배병태, “선주책임상호보험에 관하여”, 「해법회지」, 제3권 제1호, 1981, p.44.

14) 조동오, 「우리나라 선주책임상호보험조합의 설립방안 연구」, 해운산업연구원, 1989. 12, pp.18~19.

한 용어로 소손해 면책액(Franchise)이 있다. 기초공제액은 어떤 한 클레임에서 기초공제액까지를 조합원이 부담하고 이를 초과하는 금액만을 조합이 부담한다. 반면 소손해 면책액은 어떤 클레임이 소손해 면책액에 이를 때까지의 금액에 대하여는 조합이 면책되고(조합원이 부담하고), 만약 이를 초과할 경우는 소손해 면책액을 포함하여 클레임 총액을 조합이 부담하는 특징이 있다.

(2) 조합원의 고의행위(member's wilful misconduct)

모든 조합들은 조합원의 고의행위에 직접적 결과에 기인한 책임을 명백히 제외하고 있다. 또한 조합들은 중과실(gross negligence)과 고의행위(wilful misconduct)에 관하여 구별을 하지 않고 있으며, 중과실도 고의행위와 동일하게 조합의 면책사유로 취급하고 있다.

(3) 가입선의 손상(damage to the entered vessel)

선주책임 상호보험은 재산보험(property insurance)이 아니기 때문에 가입선의 멸실 및 손상에 대해서는 보상하고 있지 않다. 가입선의 물리적 손상 및 멸실은 선체보험(Hull & Machinery Insurance)에서 담보하고 있기 때문에 선주책임 상호보험에서 이를 담보한다면 중복되는 결과가 된다. 단, 이에 대한 예외로서 용선주 책임상호보험조합(The Charterer's Liability Club)이 회원의 가입선을 보상하는 것이 있다. 용선주의 잘못이나 계약위반¹⁵⁾이 원인이라고 할 수 있는 사고의 결과로서 야기된 가입선의 물리적 손상 및 멸실은 용선주 책임상호보험조합의 규정에 의하여 보상하고 있다.

(4) 선박내의 장비(equipment on board)

컨테이너, 저장품, 연료유 등을 포함한 선박내의 각종 장비는 담보위험에서

15) 예를 들면, 용선계약의 안전한 부두에 관한 약관(the safe berth clause)의 위반으로 인한 손상 또는 용선주가 하역인부를 고용하고 그 하역인부의 과실에 대하여 용선주가 책임이 있는 경우의 선박손상을 들 수 있음.

제외된다. 이와 같은 장비들은 선주자신의 재산으로서 선박과 다른 재산보험에 부보하여야 할 것이다.

(5) 가입선의 체선료 또는 지연(demurrage or delay of entered ship)

조합원이 선주이든 용선주이든 선박의 지연 또는 체선료는 담보위험에서 제외된다. 이들 종류의 위험은 전통적인 P&I 보험과는 구별되는 일종의 상업적 이익에 속하는 것으로 간주하여 담보위험에서 제외되고 있다.

(6) 용선료(hire)

전통적으로 용선료는 P&I 클럽의 담보위험에서 제외된다. 따라서 용선주로 부터 회수하지 못하는 용선료를 보상받기 위해서는 다른 특별한 조합(a specialist club)에 부보하여야 한다.

(7) 용선의 취소(cancellation of charter)

용선의 취소에 의한 손실도 과도한 채무, 지불불능, 도산과 관련된 상업적 위험에 속하기 때문에 담보위험에서 제외된다. 이들은 전통적으로 또 논리적으로 선주책임상호보험에서 제외되고 있다. 계약의 당사자의 재정적 파산은 상업적인 사건이지 선박운항과 관련하여 발생한 이례적인 사고가 아니기 때문이다.

(8) 해난구조작업(salvage operations)

전통적으로 각 조합들은 예인선 선주가 전통적인 예인작업이 아닌 전문 구조자로서 작업중 발생한 책임을 담보위험에서 제외하고 있다.

4. P&I 클럽의 運營制度¹⁶⁾

1) 운영원리

선체보험과는 달리 P&I 클럽은 각 회원의 위험을 상호 공동분담하는 형태의 비영리 상호보험조합이다. 즉 제3자에 대한 법적 배상책임이라는 동종의 위험을 갖는 선주들이 서로 결합하여 기금을 형성하고 그로부터 위험을 당한 선주를 보상한다. 따라서 선주자신이 보험자인 동시에 피보험자가 된다. 조합은 만약 클레임의 지급액과 보험료의 수입액이 일치되도록 운영된다.

조합은 만약 클레임의 지급액이 보험료 수입액을 초과할 시는 회원으로부터 그에 상응하는 추가보험료를 징수하며, 또 반대의 경우에는 회원에게 잉여보험료를 환급한다. 일반적으로 P&I 클럽은 위험을 무한정 조건으로 인수하므로 모든 회원도 추가보험료에 대하여 무한책임을 진다. 단, P&I 클럽이 회원에게 확정보험료를 부과할 경우, 회원은 추가보험료에 대한 지불책임이 없다.

2) 보험기간

조합의 보험년도는 보통 영국의 표준시각(GMT)으로 매년 2월 20일 정오부터 다음 해 2월 20일 정오까지이므로 각 회원의 보험기간도 이에 맞추고 있다. 따라서 회원이 중도에 조합에 가입할 경우도 다음 해 2월 20일 정오에 보험기간이 만료되도록 하고 있다. 이는 초기의 P&I 클럽의 회원들은 주로 발틱해에서 활동하였는데 발틱해는 겨우내 동결되었다가 다음 해 2월 20일경에 해빙되어 항해가 가능했다. 또 여러 P&I 클럽이 결합하여 재보험제도를 이용하는 데 보험기간의 통일이 필요했기 때문이다.

회원이 조합에 한 번 가입하게 되면, 특별히 탈퇴의사를 표시하지 않으면 다음 해의 재가입은 전년도와 동일한 조건으로 자동적으로 이루어진다. 원칙적으로 조합탈퇴는 다음 해 2월 20일 보험기간의 만료시에만 가능하나 조합마다 임의탈퇴 규정을 두고 있다.

16) 조동오, 1988 참조.

3) 보험료

(1) 선급 보험료(advance call)

대부분의 P&I Club들이 동일한 방법으로 보험료를 부과시키고 있다. 즉 우선 각 조합은 당해 보험년도 완료 3~4개월 전에 과거의 실적을 기준으로 차기 보험년도의 총비용을 추정한다. 그리고 이 총비용을 손해율을 고려하여 개별 회원에게 보험료로서 차등 부과한다. 그런데 각 조합은 차기 보험년도에 총 추정 비용의 약 60~90%만을 선급 보험료로 징수한다.

추정 비용의 전액을 징수하지 않고 일부분만을 징수하는 이유는 어느 보험년도에 속하는 클레임이 당해 연도에 전부 정산되지 않고 상당기간이 지나 정산됨으로써 클레임 지급이 늦어지기 때문이다. 그리고 총 추정 비용 자체도 과거의 실적을 기준으로 위원회가 추정한 금액에 지나지 않아 실제 발생한 비용과는 차이가 나기 때문이다. 실제로 당해 연도의 클레임 지급액은 일반적으로 총수입의 25% 정도에 지나지 않아 선급 보험료의 수준을 낮추어야 한다는 주장도 있다.

(2) 추가보험료(supplementary call)

어느 보험년도의 클레임 정산액이 선급보험료를 초과할 경우 추가로 징수되는 보험료를 추가보험료라 한다. 이는 P&I 클럽이 상호보험조합이기 때문에 이러한 제도를 택하고 있다.

선급보험료에 비해 추가보험료는 모든 회원에게 동률의 비율이 적용된다. 즉 모든 회원이 보험년도 초기에 지불한 선급보험료에 대하여 일정한 비율로 추가보험료를 지불하며 개별회원의 손해율은 고려되지 않는다. 개별회원의 손해율이 고려되는 것은 선급보험료의 산정시이다.

실제로 한 보험년도의 모든 클레임이 최종적으로 결제되기까지는 몇 년이 걸리는 경우도 있다. 그러나 일반적으로 당해 보험년도가 종료된 6개월 이내에 필요한 추가보험료의 건적을 산출할 수 있으며, 대부분의 경우 당해 연도가 종료된 후 2년 후에 확정숫자를 뽑아낼 수 있다.

(3) 고정보험료(fixed premium)

상호보험 원리하에서 운영되는 P&I 클럽에서는 보험년도의 정산이 완료되는데 보통 3년 정도의 기간이 소요된다. 따라서 때때로 선주들은 한 보험년도의 총비용(보험료)을 3년 후에나 알 수 있는 데 불편을 느끼고 고정보험료제도를 요구하기도 한다. 그러나 이 고정보험제도를 전조합원에게 적용하면 조합은 영리추구의 보험기관이 될 것이다. 그리고 모든 잠재 클레임까지를 고려한 보험료를 부과하게 되어 보험료는 상당한 수준으로 상승할 것이다.

한편 고정보험료가 모든 회원에게 적용되지 않고 일부 회원에게만 적용될 경우 나머지 회원들이 수지불균형에 대한 부담을 갖게 된다. 따라서 대부분의 P&I 클럽은 정부소유의 선박들, 또는 이동해상구조물이나 기간용선자의 가입의 경우에만 고정보험료를 적용하고 있다. 그러나 이 경우 각 조합은 상호보험 원리하에서의 총 추정비용의 약 10% 정도를 가산하여 징수하고 있다. 따라서 고정보험료를 이용하는 회원은 상호보험원리하의 보험료보다 높은 보험료를 지불할 뿐 아니라 당해 연도에 보험료 전액을 지급해야 한다.

(4) 해제 보험료(release call)

가입이 파기되거나 또는 종료된 경우, 조합은 추가 보험료가 확정되기를 기다리지 않고, 각 연도의 추가 보험료 분담금 예상률에 의거하여, 각 미결제 보험년도에 대한 해제 보험료를 결정할 수 있다.

조합원이 이 해제 보험료를 지급한 경우에는 그 가입에 대하여 대재해 분담금 이외의 추가 보험료를 지급할 책임으로부터 벗어나게 되며, 동시에 어떠한 경우라도 그 이후에 결정되는 잉여금의 분배에 참여할 수 없다.

제 3 장 주요 P&I 클럽의 운영현황

P&I 보험을 전문적으로 인수하는 보험조합을 P&I 클럽이라 부르지만, 이것은 보험사업의 주체가 선주의 상호부조를 목적으로 하는 비영리 상호보험조합이라는 형태를 취하는 것이 보통이며, 선박보험에서는 보상하지 않는 선주의 제 3자에 대한 배상책임을 보상하는 제도로 선주가 해운업을 영위하는 데 없어서는 안될 역할을 담당하고 있다.

우리나라는 1960년대부터 세계의 주요 P&I 클럽에 가입이 가능하였으나, 브리타니아 클럽에는 가입이 허용되지 않았다. 그러나 선대의 확장과 함께 우리나라 선주들의 운항능력의 향상으로 위의 P&I 클럽에도 1970년대 초부터는 가입이 가능하게 되었으며, 현재는 세계 대부분의 P&I 클럽 이용이 가능하게 되었다. 뿐만 아니라 많은 P&I 클럽이 설립되고 경쟁이 심화되어감에 따라 각 P&I 클럽이 앞을 다투어 우리나라 선대에 대하여 가입 유치경쟁을 하고 있다.

본 장에서는 주요 P&I 클럽의 운영현황 최근 국제적인 동향을 살펴봄으로써 향후 우리나라 P&I 클럽 운영에 참고가 되고자 한다.

1. P&I-클럽의 조직¹⁷⁾

1) 조합원(Member)

P&I 클럽은 상호보험조합이기 때문에 조합원(선주)이 곧 보험자이면서 피보험자가 된다. 현재 일부 P&I 클럽을 제외하고 세계의 주요 P&I 클럽은 그 조합원의 자격을 전세계적으로 개방하고 있다. 그러나 일본 및 중국 P&I 클럽은 그 조합원의 자격을 해당국가의 선주에게 한정하고 있다. 또 일부 P&I 클럽은 어느 특정국가의 선주에게 가입을 허용하고 있지 않은 경우도 있다. 그러나 대

17) 조동오, 1988, 제3장 참조.

부분의 P&I 클럽이 모든 국가의 모든 선주에게 조합원의 자격을 개방하고 있으나, 실제 가입할 경우는 해당선주의 과거 손해율과 현재의 운항현황 및 장래전망 등을 고려하여 선별적으로 가입을 허가하거나 또는 보험료를 책정하고 있다.

여기서 조합원이라 함은 꼭 선박을 소유 및 운항하는 선주만을 의미하는 것이 아니다. 일반적으로 선주 자신이 선박을 운항하는 경우가 대부분이나, 선박의 운항을 타인에게 의뢰하거나 또는 타인 소유의 선박을 용선 운항하는 경우도 있다. 따라서 선박을 운항하고 있는 회사와 선박을 소유하고 있는 회사가 다를 수 있으며 제3자에 대한 책임관계가 다르게 된다. P&I 클럽은 이들 선주, 관리선주 또는 운항회사 등을 모두 조합원으로 가입시키고 있다.

단, 선박이 나용선(bareboat charter)되는 경우는 나용선주 자신이 제3자와의 관계에서 선주와 동일한 위치에 있으므로, 동일 선박의 선주와 나용선주가 각각 별개로 조합에 가입하지 않고 나용선주가 선주의 지위에서 조합에 가입하는 것이 일반 관행이다.

나용선 계약은 대부분 선박매매를 조건으로 한다거나 선박의 관리 및 운항 일체를 나용선주에 위임하므로, 나용선주의 위치가 선주와 동일하고 또 용선기간도 연간단위가 된다. 이와 반면 항해용선 계약이나 정기용선 계약하의 용선주는 선주나 나용선주와는 달리 용선주 책임위험만을 부보하고 기간도 용선계약에 따라 달라지게 된다. 따라서 P&I Club은 선주(나용선주 포함)와 용선주(항해용선주 및 정기용선주)의 위험을 별개로 관리하고 있다.

2) 총회(General Meeting)

총회는 P&I 클럽의 전조합원으로 구성되는 최고의 의결기관이다. 총회는 정기총회(general meeting)와 임시총회(extraordinary general meeting)로 나눈다. 정기총회는 매년 1회 개최하는 것이 관례이며, 보통 그 시기는 매보험년도 결산시로 하고 있다. 임시총회는 위원회 회장, 조합장(일본 P&I 클럽의 경우), 또는 일정수 이상의 조합원의 요청이 있을시에 개최한다.

○ 결의사항

— 정관의 변경

— 사업방법, 보험료 및 책임준비금의 산출방법서의 변경

- 보험금 및 보험료의 추정

- 재산목록, 대차대조표, 손익계산서, 사업보고서, 잉여금 및 손실처리안의 승인

- 위원회의 위원 선출

○ 결의절차

총회의 결의는 출석한 조합원의 과반수 이상으로 결정한다. 가부 동수일 경우 의장의 결정에 따른다. 의장은 총회에서 선출하며 결정 투표권(casting vote)를 가질 뿐 조합원 자격으로서 결의에 참가할 수 없다.

○ 결의권

조합원은 주로 가입선박의 척수 및 톤수에 따라 총회에서의 의결권을 부여 받는다. 일본 P&I 클럽은 가입 척수 및 톤수에 무관하게 조합원 각자에게 1개의 의결권을 부여한다. 노르웨이의 「Assuranceforenigen Gard」 조합은 가입 선박의 톤수에 따라 의결권을 차등 부여하고 있다.

3) 위원회(Committee)

총회 다음으로 조합의 운영에 관한 권한을 가지고 있다. 위원회의 위원은 조합원중에서 산출하는데, 국별, 지역별 그리고 조합원의 가입톤수 등을 고려하여 선출한다. 위원회는 정기적인 회의를 보통 월 1회 개최하며, 다음과 같은 중요한 사항을 의결한다.

- i) 보험조건(insurance conditions)
- ii) 보험요율(rate of call), 환급(returns) 및 공제액(deductibles)
- iii) 관리회사에 대한 전반적인 지시사항
- iv) 재보험계약
- v) 클레임의 승인
- vi) 조합자금의 관리
- vii) 관리요원의 채용 및 해고
- viii) 직원의 정년 및 연금관계

실제로 P&I 클럽은 세계 각처의 여러 선주들로 구성되는 이 위원회에 의하여 직접적으로 통제되고 있다.

조합원의 직접적인 관심의 대상이 되는 클레임의 정산기준은 이 위원회에서 상당한 재량권을 갖는다. 영리를 추구하는 일반 보험회사에서는 클레임을 정산할 때 클레임의 원인과 보험약관과의 엄밀한 관계를 규명한다. 그러나 P&I 클럽의 위원회에서는 해당클레임을 정산할 때 동료선주가 합리적으로 지출하였는가를 중요하게 여긴다.

위원회는 어느 클레임이 조합의 규정에는 포함되지 않더라도 총괄규정(omnibus rule)에 의하여 지급을 승인할 수 있다. 해운을 둘러싼 환경이 수시로 변하고 예측할 수 없으므로 이들을 모두 수용한 조합의 규정을 제정하기는 어려운 일이다. 따라서 각 P&I 클럽은 총괄규정을 두어 위원회로 하여금 새로운 환경에서 발생한 클레임을 정산할 수 있는 권한을 부여하고 있다.

4) 관리회사(Managing Company)

P&I 클럽은 세계 각국의 여러 선주들에 의해서 설립되므로 선주 자신들이 조합을 직접 경영하는 데는 어려움이 많다. 그 주요 이유는 다음과 같다.

첫째, 세계 각국의 여러 조합원의 이해를 공평히 대표할 수 있는 방법이 어려우며, 둘째, 선주자신이 피보험자이며 동시에 보험자의 위치에 있으나 실제로 전문보험자가 아니며, 셋째, P&I 클럽은 클레임의 정산업무 외에도 자금의 관리 등 복잡하고 특수한 비보험업무가 많은 점이다. 따라서 P&I 클럽은 전문경영회사(관리회사)를 선임하여 조합이 일상업무를 위탁·관리시키고 있다. 일본이나 중국은 P&I 보험조합에서 자체적으로 운영조직을 두고, 직접 운영체제로 운영하고 있다.

이 관리회사는 조합과의 계약에 의거 일정한 보수, 즉 관리비를 조합으로부터 받고 사무실, 직원 등을 확보하여 조합을 운영한다. 조합이 비영리 상호보험조합이기 때문에 관리회사는 조합원들로부터 징수한 보험료와 투자수익을 조합원들에게 지급한 보험금 및 기타 경비와 균형을 이루도록 조합을 운영한다. 조합의 업무가 해운업과 관련된 다양한 클레임의 정산, 위험인수, 투자 등으로 관리회사의 많은 직원을 요하나 실제로는 소수의 정예화된 직원들에 의하여

조합이 운영되고 있다.

클레임이 다양하고 화물과 선박이 기항하는 곳이면 세계 어느곳에서나 클레임이 발생하므로 이들 관리회사의 직원은 각국의 해사법률에 전문적인 지식을 갖추고 있다. 뿐만 아니라 선박운항, 항해, 기관, 의료에서부터 금융 등 많은 부문에 전문가를 두고 있다.

관리회사는 위원회로부터 위험인수, 투자, 클레임 정산 등 조합의 전반적인 운영사항을 지시, 감독받고 있지만, 일반적으로 관리회사의 조합운영에 관한 많은 재량권을 부여하고 있다. 세계 주요 P&I 클럽은 전문관리회사에 조합의 운영을 위탁하고 있다.

관리회사는 주로 위험인수부, 클레임정산부, 총무부, 회계부 등을 두어 업무를 관장하고 있다.

2. P&I 클럽의 운영현황

세계 원양선대 P&I 보험의 90%를 담보하고 있으면서 국제적으로 인정받고 있는 P&I 클럽 국제그룹 소속의 P&I 클럽의 운영현황¹⁸⁾을 살펴보는 것은 한국 P&I 클럽의 운영방안에 대한 가이드라인을 제공할 것이다.

1) 담보한도와 재보험체제

선주책임상호보험의 가장 큰 특징 중의 하나가 곧 위험의 담보액을 무제한(unlimited)으로 한다는 점이다. 즉 선체보험을 포함한 해상보험, 항공보험 및 일반 손해보험, 생명보험 등 모든 보험은 위험의 담보액을 일정하게 제한하고 있다. 그러나 유독 선주책임상호보험만이 무제한으로 위험을 담보하고 있어 선박운항상 항상 대형사고의 위험을 안고 있는 선주들의 위험분산에 크게 기여하고 있다.¹⁹⁾ 그런데 각 P&I 클럽이 이와 같이 무제한으로 위험을 담보하기 위해서는 효율적인 재보험의 뒷받침이 있어야 한다. 물론 각 조합내에서의 위험분산이 효과적으로 이루어지는 것도 중요하겠으나 지금까지의 선주책임상호

18) 문병일, 「한국P&I클럽 설립과 사업성 분석에 관하여」, 1997. 12.

19) 단 유류오염에 대해서는 사고당 현재 5억달러로 제한하고 있음.

보험을 보면, 효율적인 재보험만이 위험의 무제한 담보를 가능하게 하고 있다.

어느 분야의 보험이든지 효과적인 보험운업을 위해서는 보험에서의 대수의 법칙에 따라 동종위험의 집단이 가능한 한 크게 이루어져야 하는데, 재보험제도가 다음과 같이 그 기능을 보장하고 있다.²⁰⁾

첫째, 재보험자 측면에서 보면, 동종위험의 집단이 크게 이루어져 보험에서의 대수의 법칙이 이루어질 수 있도록 한다.

둘째, 재보험의 피보험자 측면에서 보면, 효과적인 위험의 분산을 이룰 수 있도록 한다.

따라서 대부분의 보험에서 효과적인 보험운업을 위해 재보험의 활용은 일반화되어 있으며, 해상보험은 그 대표적인 예이다. 그 중 특히 선주책임 상호보험은 위험에 대한 담보액이 무제한이기 때문에 오래 전부터 효과적인 재보험제도를 도모하여 왔다. 개별 P&I 클럽의 입장에서 보면, 재보험제도의 이용은 두 가지로 분류할 수 있다. 그 하나는 개별 조합이 직접 영리기관인 로이즈(Lloyd's) 보험업자에게 부보하는 것이고, 다른 하나는 국제 P&I 클럽연합(International Group of Protection and Indemnity Clubs)에 가입하여 동 연합의 재보험제도를 이용하는 방법이다. 신생 P&I 클럽의 입장에서는 효율적인 보험운업을 위해 동 연합에의 가입이 매우 중요하나 현재 가입이 엄격히 제한되고 있다.

그렇다면 재보험은 어떻게 확보되는 것이며, 동시에 어떤 방법으로 재보험비용을 낮은 수준으로 유지할 것인가? 그에 대한 답은 바로 상호보험이다. 즉 보유액(retained amount)을 초과하는 금액을 가장 순수한 형태의 상호보험 형태로 재보험하기 위해 클럽간 제휴를 맺는 일이다. 이와 같은 상대클럽 회원의 이익을 위한 클럽간의 약속(commitment)이 구체화된 것이 이른바 풀협정(pooling agreement)이다.

풀협정은 신용과 신뢰에 바탕을 두는 것으로 이같은 풀협정이 있으므로 원수클럽은 자신의 보유액을 훨씬 초과하는 클레임도 지급할 수 있으며, 또한 클레임의 확정액(settlement figure)에 대하여 다른 클럽의 사전동의 없이도 독촉한다거나 업무에 혼란을 초래함이 없이 지급된 금액 중 자신의 보유액을 초과한 부분, 즉 풀에서 부담할 부분을 다른 클럽으로부터 회수할 수 있다는 확

20) 조동오, 「우리나라 P&I Club의 설립방안 연구」, 해운산업연구원, 1989. 12, p.89.

신을 갖게 되는 것이다.

폴협정에는 다음과 같이 확실한 이점이 있다.

첫째, P&I 보험에는 이윤의 요소(profit element)가 없기 때문에 재보험의 '제1단계'가 회원에 대해 사실상 무료로 될 수밖에 없다. 따라서 아무런 동요나 당황함이 없이 폴협정에 근거하여 손실이 실제로 커버되기까지는 비용을 실감하게 되지 않는다.

둘째, 국제그룹 클럽에 가입되어 있는 선박이 대단히 많고, 전 세계에 걸쳐 존재하고 있기 때문에, 한건의 클레임이나 그에 따른 영향이 다른 많은 선박들에 의해 확산되어 흡수되는 관계로, 제2단계인 로이드와의 초과 손실 재보험계약에 대한 보험료 역시 아주 낮은 수준으로 억제될 수 있다는 것도 매우 중요한 이점의 하나이다. 이와 같은 재보험체제를 통하여서만 얻을 수 있는 강점이야말로 국제그룹 협정의 특색이다.

총톤수기준으로 약 4억톤에 이르는 전세계 외항선박 가운데 90% 이상이 국제그룹에 가입되어 있는 클럽에 가입되어 있다. 이는 클레임이 한건 발생하게 되면 이는 전 세계의 선박으로 분산 흡수된다고 할 수 있다. 이러한 국제그룹의 규모나 위험의 분산 상황 아래에서 초과액 재보험의 보험료는 개개 선주가 구입할 수 있는 어느 보험료보다도 유리할 수밖에 없다.

국제그룹은 위험이 대규모로 분산되고 내용이 매우 다양화된 마치 하나의 거대한 상호클럽인 것처럼 운영되고 있다. 이같은 재보험체제로부터 연유되는 또 다른 결과의 하나로 다음과 같은 경우를 들 수 있다. 즉 클럽이 커버하는 위험이 서로 비슷하지 않으면 안되는 관계로, 클럽의 규칙도 서로 일치될 수밖에 없게 된다. 실제 각 클럽의 관리자들은 정기적으로 회합을 갖고 새로운 위험이나 기존의 커버 범위에 대한 수정문제 등에 관해 의견을 조정하고 있다. 여기에서 결정된 내용들이 각각의 클럽의 이사회에 넘겨져 검토를 거쳐 승인을 받는 것이다. 클럽의 규칙이나 커버범위 등은 그 문언자체가 비슷해야 할 뿐만 아니라, 국제그룹내 각 클럽들에 의한 해석도 비슷하거나 일치되어야 할 것이다. 이 점이 EU의 독점금지법 적용에 저촉된다.

지금까지 클럽의 재보험료 인상은 자동적으로 선주에게 이전되어 왔고, 1992년까지는 그 인상폭이 작은 편이었으나, 국제 재보험시장의 경적으로 1992년부터 1994년까지는 매우 가파르게 인상되어 재보험료의 인상이 선주의 P&I

전체 보험료에 큰 영향을 미치게 되었다. 특히 초과손해재보험 부분뿐만 아니라 클럽 보유부분의 일부에 대해서도 재보험에 의지하고 있는 클럽의 경우에는 재보험시장의 상태에 따라 증감하는 보험료 폭도 그만큼 민감하게 반응하게 될 것이므로 그렇지 않은 클럽보다 보험료 안정성이 떨어진다고 할 수 있다.

현재의 재보험 구조는 우선 각 클럽은 500만달러까지 자신이 보유하고, 이의 초과분에서 3천만달러까지는 P&I 국제그룹이 공동회계(Pooling)협정방식으로 클럽간에 분담하며, 3천만달러에서 20억달러까지는 초과손해재보험(Excess of Loss Reinsurance)계약²¹⁾을 이용하고 있다. 한편 20억달러를 초과하는 유류오염 클레임(Overspill Claim)에 대해서는 다시 공동회계협정에 따라 각 클럽이 분담하게 된다. 다음 그림은 P&I 보험 커버내역을 그림으로 나타낸 것이다.

〈그림 III-1〉

P&I 보험 커버 내역

보험금액(백만달러)

4,250	(d) overspill call에 의해 지불되는 부분
2,000	(c) 일반재보험으로부터 지불되는 부분
30	(b) IG 재보험 풀로부터 지불되는 부분
5	(a) 각클럽이 지불하는 부분
0	

자료: 編輯部, “PI保險とEUの自由化政策”, 「海運」, 1998. 3, p.27.

주: 보험금액이 20억달러를 초과한 경우 초과된 부분 (d)에 대해서는 추가보험료(overspill call)로서 무제한 담보하는 것으로 되어 있으나 국제그룹내에서 1996년 도부터 180억달러의 담보 상한을 적용하는 것을 합의했지만, 1997년에 다시 1998년도부터 상한을 22.5억달러로 할 것에 합의하였음.

2) 국제그룹협정(International Group Agreement)

폴 시스템이 처음으로 도입된 것은 1899년이었는데 당시 런던클럽에 참가하였던 클럽은 Britannia, London, North of England, Sunderland, Standard, UK, Newcastle, West of England 및 Steamship Mutual 등이었다. 영국 이외

21) 초과손해재보험계약은 보험료 기준으로 볼 때 그 85%가 로이드에 부보되고 있음. 문병일, “사업성분석에 대하여”, 「해양한국」, 1997. 12, p.38.

의 지역에 거점을 두고 있는 각 클럽들은 오랜 기간에 걸쳐 그룹 클럽과 ‘잠재적인 연계(interim arrangement)’로 재보험을 이용하여 왔고(예컨대 일본 P&I와 Britannia, 그리고 Skuld와 London 클럽), 이러한 방식의 연계(hitching a lift) 형태를 유지하며, 사실상 그룹의 간접적인 회원이 되어 왔다. 실제로 클럽 A(피해보험 클럽)는 각각의 클레임에 대하여 자신의 보유액(retention)과 클럽 B(재보험 클럽)의 보유액을 같이 보유한다.

이와 같은 피기백(piggy back) 방식에 의해, 영국 이외에 거점을 두고 있는 소규모의 클럽들도 폴협정에 참가할 수 있을 뿐만 아니라, 국제그룹의 초과액 재보험계약의 이익도 누릴 수 있게 된다. 또 그러한 방식을 통해서 재보험에 관한 한, 그 비용이 어쨌든 간에 재보험을 전부 자국내에서 인수하여야만 하는 국수주의적인 보험정책을 회피할 수 있게 된다. 북유럽의 클럽들은 1981년에 정회원(full member)으로 국제그룹에 참가하였다. 클럽은 보유액을 개별적으로나 국제그룹으로나 높은 수준으로 유지하고, 손해보험시장의 재보험으로 커버할 필요가 있는 것은 초대형사고로 제한한다.

그러나 클럽이 국제그룹에 가입하는 것은 것처럼 간단하지 않다. 창립한지 5년이 안되는 클럽의 가입이 허용될 가능성은 거의 없다. 설사 가능하다 하더라도 그러한 클럽이 국제그룹이 요구하고 있는 정도의 재정적 안정성(financial stability)과 신인도(respectability)를 유지하기 쉽지 않다.

국제그룹이 갖는 또 다른 기능을 들어보면 다음과 같은 것들이 있다.

- i) 전 세계 선박의 90% 이상을 대표하는 기구(representative)로서의 역할 수행
- ii) 정부 등 기관에 대한 의견의 제출

국제그룹은 1981년도에 회사로서 조직되었기 때문에, 국제적 수준의 기능에서도 옵서버로서의 역할을 효과적으로 수행할 수도 있다.

현재 세계 14개의 P&I 클럽은 세계상선대의 90%의 P&I 보험을 인수하고 있으며, 거액의 클레임에 대응하기 위해 국제그룹(International Group)를 조직하여 재보험그룹을 설치, 경영의 안정화를 도모하고 있다.

국제그룹을 운영하기 위해서는 회원인 각 클럽들이 업무를 놓고 상호 경쟁함에 있어서, 서로 책임있는 행동을 해야 한다. 국제그룹내의 클럽이 효율인하

경쟁을 벌이게 되면, 각 클럽들의 재정적 안정을 해치게 되고, 곧 국제그룹의 안정성을 붕괴시키는 결과로 이어지게 된다. 이 같은 클럽간의 부당한 경쟁을 사전에 방지하기 위하여 국제그룹의 회원들은 ‘국제그룹협정’(International Group Agreement, IGA)을 맺어 두고 있다.

〈표 III-1〉 International Group 소속 P&I 클럽과 보유톤수

단위: 1,000총톤

클럽명	Owner	Chartered	보유척수
◦ UK P&I	91,000	12,000	5,000
◦ Britannia	49,000	10,000	3,413
◦ Gard	49,000	25,000	4,257
◦ Steamship Mutual	45,900	11,500	3,397
◦ Japan	39,800	5,900	9,346
◦ West of England	35,400	6,500	7,613
◦ London	26,500	1,800	1,197
◦ Skuld	28,100	17,400	4,781
◦ Standard	23,700	5,500	2,064
◦ North of England	13,200	200	1,283
◦ Liverpool	11,500	370	848
◦ Swedish	8,900	—	463
◦ Newcastle	8,100	—	1,028
◦ American	3,700	—	800

자료: 송근배, “P&I(P&I)클레임의 성향과 분석”, 「해양한국」, 1996. 3, p.79

국제그룹협정의 핵심은 보험요율 구득 절차인데, EU(유럽연합)가 불공정 경쟁이라고 지적하는 주된 대상으로서 이미 1985년에 10년간 경쟁유예조치를 받았다가 유예기간이 만료되던 1995년 2월에 개정하여 오늘에 이르고 있다.

국제그룹협정의 상세한 규정은 상당히 복잡하나 요약하면 대략 다음과 같다.²²⁾

첫째, 국제그룹협정은 신규 가입 경우에 대해서만 취급한다. 이미 클럽(A)에

22) 윤민현 역, 힐 로버트슨, 헤즐우드 공저, 「피앤드아이 개론」, 해사문제연구소.

가입되어 있는 선박을 새로운 클럽(B)으로 옮기고자 할 때에는 해당 선박에 대해서 부당하게 낮은 요율(unreasonably low call)을 제시할 수 없다.

둘째, 새로운 선박이 기존의 선단에 추가될 경우에도 그 선단이 단일 클럽에 가입되어 있을 때 다른 클럽들이 신규가입 선박에 대하여 부당하게 낮은 요율을 제시할 수 없다.

국제그룹협정은 이 협정에 의거한 관련사항들을 심리하기 위한 위원회에 관한 규정을 두고 있다.

국제그룹협정은 현재 클럽들 상호간에 효과적으로 작용하고 있으나, 자유경쟁(free competition)에 관한 유럽경제위원회(EEC)의 협정에 저촉되는 것으로 간주되어, EU 집행부(European Commission)의 주목을 받고 있다. 선주로서는 선박에 관하여 자유로운 요율을 누릴 수 있어야 한다는 것이 EU집행부의 입장인데, 국제그룹협정이 그와 같은 선주의 권리를 제한하고 있다는 것이다.

만일 현재 진행되고 있는 P&I 국제그룹과 EU 집행부 간의 불공정 경쟁 논쟁에 따라 P&I 국제그룹이 와해되더라도 한다면, 각 클럽은 지금까지 거대한 P&I 국제그룹의 이름으로 재보험을 구독하였던 것과는 달리 자신의 재보험을 직접 구독하여야 하고, 클럽이 높은 가격으로 구독한 재보험은 그대로 선주에게 전가될 것이므로, 각 선주가 부담하게 될 재보험료는 그 이전에 비해 크게 증가될 것이다.²³⁾ 또한 클럽들은 그룹의 풀협정이 폐지되면 보험료가 크게 증가하게 되고 이는 보상한도의 감액으로 이어져 환경오염 손해배상 등에 재대로 대응하지 못하게 될 것이라고 주장하고 있다.²⁴⁾

3) 운영현황

(1) 운영규모

P&I 클럽 국제그룹 중 가장 큰 클럽인 유케이(U.K.)클럽은 톤수에 있어서

23) Claire Wilkinson, "P&I Clubs unite on EU ruling", *P&I Interantional*, August 1997, LLP, p.180.

24) D.J.L. Watkins, "The group's views on the Statement of Objections", *International Group of P&I Clubs*, 1997. 9. 19, p.3.

그룹 보유선대의 19%를, 수입보험료에 있어서는 20%를 차지하고 있는데, 총 가입 톤수가 1억 400만톤에 연간 수입보험료는 3억 9,120만달러에 이르고 있다. 반면, 아메리칸클럽은 겨우 400만톤의 가입 선박에 2,840만달러의 연간 수입보험료만으로 운영하고 있다.

〈표 III-2〉

P&I 클럽의 운영규모

클 럽	가입총톤수		가입척수		수입보험료	
	톤수 (백만톤)	점유율 (%)	척수 (척)	점유율 (%)	보험료 (백만달러)	점유율 (%)
◦ United Kingdom	104.0	18.9	5,000	11.0	391.2	20.3
◦ Gard	80.6	14.6	4,525	10.0	179.3	9.3
◦ Britannia	63.0	11.4	3,234	7.1	152.3	7.9
◦ Steamship Mutual	60.2	10.9	3,898	8.6	255.1	13.2
◦ West of England	47.6	8.6	4,800	10.6	167.1	8.7
◦ Skuld	47.3	8.6	5,017	11.1	147.9	7.7
◦ Japan	47.0	8.5	9,360	20.7	123.4	6.4
◦ Standard Steamship	29.7	5.4	2,139	4.7	124.6	6.5
◦ London Steamship	25.3	4.6	958	2.1	106.1	5.5
◦ North of England	15.8	2.9	1,347	3.0	71.4	3.7
◦ Liverpool & London	13.0	2.4	1,009	2.2	61.8	3.2
◦ Newcastle	7.3	1.3	867	1.9	71.5	3.7
◦ Shipowners' Mutual	6.2	1.1	2,260	5.0	49.5	2.6
◦ American	4.1	0.7	904	2.0	28.4	1.5
총 계	551.1	100.0	45,318	100.0	1,929.6	100.0

(2) 주요 P&I 클럽의 손익현황

〈표 III-3〉은 주요 P&I 클럽들의 손익현황이다. 이 표에서 총보험료는 조합이 회원으로부터 징수한 모든 보험료의 합계이다. 투자수입은 투자수입외에 각종 이자, 환차손익 등 모든 보험료외의 수입을 말한다. 총지출은 회원에게 지급한 클레임, 재보험료와 일반관리비 등 지출의 합계이다.

이 표에서 조합의 평균총보험료를 100으로 하였을 때 총 지출이 112.4%로서 총보험료를 상회하고 있다. 총보험료에 대한 당기순이익의 비율은 5.5%이고, 투자수입의 비율을 18.4%이다. 총지출이 총보험료를 상회하는 데도 불구하고 당기순이익을 나타내는 것은 투자수입에 기인한다.

〈표 III-3〉

주요 P&I 클럽의 손익현황

단위 : 백만달러

클 럽	총수입	수입 보험료	투자수익	총지출	지급 보험금	재보험료	조합 운영비	당기 순이익
◦ United Kingdom	464.9	391.2	73.7	457.8	327.8	95.0	35.0	7.1
◦ Gard	222.9	179.3	43.6	210.0	106.9	81.9	21.2	12.9
◦ Britannia	204.2	152.3	51.9	203.8	141.1	46.5	16.2	0.4
◦ Steamship Mutual	286.9	255.1	31.8	258.7	178.7	47.0	33.0	28.2
◦ West of England	192.1	167.1	25.0	192.8	128.1	49.5	15.2	(0.7)
◦ Skuld	172.6	147.9	24.7	148.4	97.5	34.9	16.0	24.2
◦ Japan	129.7	123.4	6.3	126.8	79.8	33.3	13.7	2.9
◦ Standard Steamship	156.0	124.6	31.4	157.6	111.9	24.0	21.7	(1.6)
◦ London Steamship	132.5	106.1	26.4	112.2	69.5	23.8	18.9	20.3
◦ North of England	85.6	71.4	14.2	77.0	48.7	20.4	7.9	8.6
◦ Liverpool & London	73.1	61.8	11.3	78.3	47.7	23.2	7.4	(5.2)
◦ Newcastle	75.8	71.5	4.3	76.3	53.0	13.5	9.8	(0.5)
◦ Shipowners' Mutual	58.1	49.5	8.6	50.1	26.5	16.8	6.8	8.0
◦ American	31.1	28.4	2.7	23.9	6.3	10.5	7.1	7.2
총 계	2285.5	1929.6	355.9	2,173.7	1,423.5	520.3	229.9	111.8
비 중	118.4	100.0	18.4	112.7	73.8	27.0	11.9	5.8

(3) 수입보험료의 사용현황

위의 P&I 클럽들은 조합의 규모나 역사가 세계적 수준으로서 보험운영에 관한 고도의 노하우를 지니고 있으며, 특히 막대한 적립금과 투자수입으로 회원의 보험료 부담을 줄이는 데 최대의 역점을 두고 있다. 가입선대의 규모가 세계에서 가장 큰 UK 클럽의 준비금은 2억 9,170만달러로 총보험료의 74.6%에 해

당하며 세계에서 역사가 가장 오래된 브리타니아클럽은 1억 730만달러로 총보험료의 70.5%에 해당한다. 이는 세계평균 53.6%를 상회하는 수준이다(〈표 III-3〉 참조).

전체적으로 각 클럽은 수입보험료의 73.8%를 보험금의 지급에 사용하고, 27.0%를 재보험료의 납부에 사용하며, 조합운영비(일반관리비)는 투자수익으로 충당하는 형태를 취하고 있는데, 이는 과도하게 경쟁하고 있거나 과도한 지급준비금을 보유하고 있다가 이를 지급 시점에서 환불하고 있는 형태라고 해석할 수 있다.

투자수익은 건실한 클럽의 경우, 일반관리비의 200~300%에 달하고 있다. 요율경쟁이 심화될 경우, 보험료 수입이 줄어들면서 수입보험료의 대부분이 보험금 지급에 충당된다고 볼 때, 지급준비금이 많지 않아 투자수익이 적은 클럽은 경쟁력 있는 요율을 내지 못하게 되거나, 경쟁을 지속하기 위해서는 재정상

〈표 III-4〉

주요 P&I 클럽의 수입보험료 사용현황

단위 : 백만달러

클 럽	수입보험료 (A)	투자수익 (B)	지급보험금 (C)	재보험료 (D)	일반관리비 (E)	비상준비금 (F)
◦ United Kingdom	391.2	73.7	327.8	95.0	35.0	291.7
◦ Gard	179.3	43.6	106.9	81.9	21.2	157.1
◦ Britannia	152.3	51.9	141.1	46.5	16.2	107.3
◦ Steamship Mutual	255.1	31.8	178.7	47.0	33.0	58.2
◦ West of England	167.1	25.0	128.1	49.5	15.2	11.2
◦ Skuld	147.9	24.7	97.5	34.9	16.0	52.4
◦ Japan	123.4	6.3	79.8	33.3	13.7	54.4
◦ Standard Steamship	124.6	31.4	111.9	24.0	21.7	127.2
◦ London Steamship	106.1	26.4	69.5	23.8	18.9	77.8
◦ North of England	71.4	14.2	48.7	20.4	7.9	36.1
◦ Liverpool & London	61.8	11.3	47.7	23.2	7.4	11.5
◦ Newcastle	71.5	4.3	53.0	13.5	9.8	9.5
◦ Shipowners' Mutual	49.5	8.6	26.5	16.8	6.8	22.5
◦ American	28.4	2.7	6.3	10.5	7.1	17.1
총 계	1,929.6	355.9	1,423.5	520.3	229.9	1,034.0
전체평균	137.8	25.4	101.7	37.2	16.4	73.9

〈표 III-5〉

주요 P&I 클럽의 수입보험료 대비 구성비

단위 : %

클 럽	B/E	C/A	D/A	E/A	F/C	F/A
◦ United Kingdom	210.6	83.8	24.3	8.9	89.0	74.6
◦ Gard	205.7	59.6	45.7	11.8	147.0	87.6
◦ Britannia	320.4	92.6	30.5	10.6	76.0	70.5
◦ Steamship Mutual	96.4	70.1	18.4	12.9	32.6	22.8
◦ West of England	164.5	76.7	29.6	9.1	8.7	6.7
◦ Skuld	154.4	65.9	23.6	10.8	53.7	35.4
◦ Japan	46.0	64.7	27.0	11.1	68.2	44.1
◦ Standard Steamship	144.7	89.8	19.3	17.4	113.7	102.1
◦ London Steamship	139.7	65.5	22.4	17.8	111.9	73.3
◦ North of England	179.7	68.2	28.6	11.1	74.1	50.6
◦ Liverpool & London	152.7	77.2	37.5	12.0	24.1	18.6
◦ Newcastle	43.9	74.1	18.9	13.7	17.9	13.3
◦ Shipowners' Mutual	126.5	53.5	33.9	13.7	84.9	45.5
◦ American	38.0	22.2	37.0	25.0	271.4	60.2
전 체 평 균	154.8	73.8	27.0	11.9	72.6	53.6

주 : 〈표 III-4〉와 연관됨.

태가 크게 악화되는 것을 감수하여야 할 것이다.

P&I 클럽 국제그룹의 평균 지급준비금 규모는 연간 수입보험료의 54%, 연간 지급보험금의 73%에 해당된다. 또한 일반관리비 전액을 지급준비금 투자수익으로 충당하고 있다.

(4) 주요 P&I 클럽의 재보험률 현황

위의 표에서 보듯이 위 전체조합의 평균을 보면 회원으로부터 징수한 총보험료를 100으로 하였을 때 재보험료의 비율은 27.0%이다. 총보험료의 약 27%를 재보험으로 부보험으로써 위험분산을 시키고 있는데 재보험의 비중이 상당히 높음을 알 수 있다.

조합별로 보면, U.K.클럽의 재보험률은 24.3%로서 브리타리아 클럽의 30.5%

보다 낮다. 반면에 브리타리아 클럽의 지급보험금률은 92.6%로서 U.K. 클럽의 83.8%보다 높다. 이는 클레임률이 클수록 재보험율이 높다고 볼 수 있다.

주요 P&I 클럽연합에 가입한 개별조합의 위험분산과정을 종합한 것이 <표 III-6>와 같다. 1997년 개별조합은 500만달러를 자체에서 보유하고 이중 일부는 단독으로 재보험으로 위험분산하고 있다. 그 다음 3천만달러까지는 국제 P&I 클럽연합의 1차보유액으로 분산하고 있다. 다음 20억달러는 로이즈 보험업자와의 재보험계약으로 분산한다. 20억달러를 초과하는 부분은 동 연합의 2차 보유액으로 분산하고 개별조합은 이의 분담액 일부를 개발적으로 재보험계약을 하고 있다.

<표 III-6> 주요 P&I 클럽의 위험분산 추이

단위 : 백만달러

연 도	개별조합 보유액	1차보유액	재보험
1990	1.6	10.4	1250
1991	1.6	10.4	1250
1992	2.0	13.0	1050
1993	3.0	22.0	1050
1994	4.0	26.0	1150
1995	5.0	15.0	1500
1996	5.0	25.0	1500
1997	5.0	25.0	2000

자료 : LLP, *P&I International*, 1997. 3, p.60.

(5). 보험료의 경쟁 현황

톤당 보험료나 지급보험금은 가입선박의 크기나 선령, 선종에 따라 크게 달라지게 되나, Gard나 Britannia 클럽의 G/T당 수입보험료는 국제그룹의 평균이 3.50달러인 데 비하여 2.22달러, 2.42달러로 요율경쟁력은 아주 좋다.

톤당 지급보험금의 크기와 톤당 재보험료는 클럽에 따라 보유한도를 초과하는 부분에 대해서만 재보험을 구독하기도 하고 또는 보유한도 이내 지급분에 대해서도 재보험에 의지하기도 하기 때문에 차이가 크게 난다.

Gard의 경우 요율경쟁력이 아주 좋은 데 비해 수입보험료 대비 지급보험금은 평균을 훨씬 밑도는 59.6%이며, 수입보험료에 대한 재보험료율은 45.7%로 평균인 27.0%를 훨씬 상회한다. 이는 재보험료에 많은 부분을 의존하기 때문이라 볼 수 있다.

〈표 III-7〉

P&I 클럽의 보험료의 경쟁 현황

단위: 달러

클 럽	수입보험료	투자수익	지급보험금	재보험료	조합운영비	비상준비금
◦ United Kingdom	3.76	0.71	3.15	0.91	0.34	2.80
◦ Gard	2.22	0.54	1.33	1.02	0.26	1.95
◦ Britannia	2.42	0.82	2.24	0.74	0.26	1.70
◦ Steamship Mutual	4.24	0.53	2.97	0.78	0.55	0.97
◦ West of England	3.51	0.53	2.69	1.04	0.32	0.24
◦ Skuld	3.13	0.52	2.06	0.74	0.34	1.11
◦ Japan	2.63	0.13	1.70	0.71	0.29	1.16
◦ Standard Steamship	4.20	1.06	3.77	0.81	0.73	4.28
◦ London Steamship	4.19	1.04	2.75	0.94	0.75	3.08
◦ North of England	4.52	0.90	3.08	1.29	0.50	2.28
◦ Liverpool & London	4.75	0.87	3.67	1.78	0.57	0.88
◦ Newcastle	9.79	0.59	7.26	1.85	1.34	1.30
◦ Shipowners' Mutual	7.98	1.39	4.27	2.71	1.10	3.63
◦ American	6.93	0.66	1.54	2.56	1.73	4.17
평 균	3.50	0.65	2.58	0.94	0.42	1.88

3. P&I 보험을 둘러싼 최근 동향

1) 조합 보험금의 한도와 국제그룹 협정

국제그룹의 보험협약에 대하여 두 가지 중요한 사안이 걸려 있다. 하나는 EU (유럽연합)의 집행부 경쟁정책국이 발표한 국제그룹협정에 대한 반대의견(1997.6)과 P&I 보험업계간의 타협이 아직 이루어지지 않고 있다(최근(IBJ, 1998. 9. p.61) EU와의 타결에 도달했다.

1976년 유류오염 제한협약이 1998년에 발효됨에 따라, P&I 보험조합들은 인명사망이나 상해를 제외한 유류오염이나 대재해에 대한 책임한도를 가입선박의 책임한도의 20%에서 2.5%로 축소하는 데 1997년 7월 합의한 바 있다. 즉, 그 최고한도를 42.5억달러로 축소한 것이다. 런던 그리스 해운협력위원회와 그리스 선주협회가 국제그룹의 경쟁정책의 유예조치를 1985년에 10년간 허가한 EU 경쟁정책국(DGV)의 결정에 대하여 그 부당성을 제기한 바 있다. 1976년 협약에 제시된 부보선박의 재산피해에 대한 배상책임한도의 20%를 한도로 하는 유류오염 보험료를 반대한 것이다. 국제그룹은 1996년, 선주들의 반대에도 불구하고 이 내용을 폴협정에 포함시켰던 것이다. 그리스 선주들은 그 부당성을 국제그룹에는 통보하지 않았었다.

그렇지만 그리스 해운업계는 선주들이 P&I 보험의 엄격한 조건으로 국제그룹의 초과손해 재보험 한도인 20억달러를 초과하는 클레임에 대한 보험료 지불이나 책임에 대해서는 수용할 수 없다고 계속 주장하고 있다. 그 이상의 보험은 선주의 임의적 판단에 맡겨야 한다는 입장이다. 그렇지만 타협안으로 10억달러의 유류오염 부보한도는 받아들일 작정이다.

유류오염 보험료 산출방법에 대해서도 이의를 제기하고 있다. 국제그룹에서 일률적으로 가입톤수 기준공식에 따라 유류오염 책임한도를 산정하는 것은 부당하다는 입장이다. 왜냐하면 유류오염 위험에 대한 선박의 노출정도는 세계의 모든 선대에 대해서 일정하지 않기 때문이다. 선종, 화물과 여객, 선박의 주요 항로-미국과의 항해선박이 유류오염에 가장 크게 노출되어 있음-에 따라 위험정도가 다르다. 그러므로 유류오염 보험요율은 노출위험 정도에 따라, 선박의 등급에 따라, 산출되어야 한다고 주장한다. 국제그룹은 유류오염의 발생빈도가 극히 낮고 또 지금까지 개별 선박별로 보험요율을 산정하기가 어렵다는 입장이다. 그렇지만 국제그룹은 이 유류오염 보험요율 산정방법에 대하여 합리적 방안을 모색하기로 합의하였다.

2) EU 집행부의 입장

EU 경쟁정책국은 국제그룹이 유류오염 배상책임한도를 최저 20억달러에서 최고 50억달러까지의 범위에서 선택하는 방법을 제시한 바에 대하여 긍정적인

었다. 그리고 국제그룹의 보험요율 인하방안을 수용한다는 입장이었다. 그러나 선주들의 항의에 부딪혀 새로운 부보한도에 대한 결정은 유보하고 있다. 그렇지만 이 사안이 확대되어 분쟁까지 가기보다는 양 당사자 간 합의에 이르기를 기대하고 있다.

EU는 국제그룹이 P&I 클럽간 경쟁을 활성화하기 위하여 기존 클럽이 제시한 요율보다 다른 클럽이 보다 낮은 요율을 제시하는 것을 금지하고 있는 2월 20일 기준 요율제도 약관의 변경을 요구하고 있다. 국제그룹은 2월 20일 절차로 발생하는 경쟁제한 조치는 P&I 보험의 청구 및 확정절차가 장기적임에 비추어 볼 때, 다음과 같은 세 가지 이유로 중요하다고 주장한다.

- i) 기존클럽이 자체 조합원들을 제대로 평가할 수 있다.
- ii) 보험중개자들은 다른 클럽의 사업을 위하여 공격적으로 요율을 제시하는 경향이 있다.
- iii) 그룹조합들이 제공하는 부보범위와 안전성을 유지하기 위하여 필수적이다.

P&I 클럽들은, 자유경쟁이 도입될 경우, 국제그룹이 다같이 집단적으로 운영할 수 없어 해체됨에 따라서 클레임의 공동계산이나 그룹차원의 재보험 획득이 끝나게 될 것으로 내다 보고 있다. 그룹의 해체는 바로 상호보험제도의 종말을 의미하는데, 이 상호보험제도는 지난 100년 이상 조합원 선주들에게 고급의 보험서비스를 제공할 수 있었다. 그러나 이 제도가 해체되면, 궁극적으로 상업적 보험으로 대체됨과 동시에 더 높은 요율로 보다 제한된 위험의 커버에 그칠 것이며 서비스도 없어질 것으로 우려하고 있다.

EU의 경쟁정책국장인 Karel van Miert는 그룹의 공동 클레임 운영제도의 가치를 인정하면서 이 제도를 없앨 뜻은 없다고 피력하고 있다. 그러나 1985년 그룹약정서를 허가할 때, 조건으로 제시한 경쟁제한완화 조치가 이루어지지 않았음을 지적하였다.

1997년 그룹은 투명성을 향상시키기 위한 국제그룹 약관의 수정을 제시하였다. 국제그룹 약관하에서 새로운 사업을 위해 기존사업의 연장을 위하여 요율을 제시할 경우에는 언제나 평균운영 비율(보험요율과 투자수익에 대한 보험관리 경비를 제외한 운영비)을 전 5년 기간에 대하여 공시해야 한다는 내용이다.

그렇지만 EU 당국은 「투명성 제안」은 보다 많은 경쟁촉진을 위한 요구조건에 부합하지 않는다고 지적했다. 보다 혁신적인 제안으로는 국제그룹의 요율 경쟁제한 조치는 오직 풀과 재보험원가에 한정하고, 조합의 보유클레임을 나타내는 요율요인에 대해서는 적용해서는 안된다는 것이다. 국제그룹은 이 제안은 그룹이 차단하려고 하는 차별요율이나 불공정 요율로 이어지기 때문에 실현성이 없다고 답변한다.

이러한 협상과정을 통하여 현재의 국제그룹 약관은 큰 변동이 없이 유지될 것으로 전망된다. 1998년 개정된 약관의 가장 중요한 내용은 부보한도액이다.

부보한도는 42.5억달러로 되어 있다. 이는 국제그룹이 한도액을 200억달러로 제안했을 때, EU 당국이 반대해서 이렇게 조정된 것이다. 그리고 그리스 선주 대표도 국제그룹이 제시한 200억달러 한도액에 대하여 강력하게 반대하고 10억달러까지 내려야 한다고 주장했는데, 이러한 반대의견이 반영된 것이라 하겠다.

3) 재보험 : 보험료 하락추세

1997/98년도의 그룹 초과손해 재보험 계획은 원가면에서 전년대비 상당한 절감을 실현하였는바, 동일한 부보조건을 유지하면서 보험요율은 3억 3천만달러에서 1억 9,500만달러로 하락하였다. 한편 보험한도 수준은, 1천만달러 추가 원가로, 즉 총 2억 500만달러의 요율로, 15억달러에서 20억달러까지 증가된 것이다.

〈표 III-8〉

국제그룹의 재보험료 인하 추세

단위 : 백만달러

보험연도	전년도 보험료	현행 보험료	비 고
1997/1998	330	195	40.9% 인하
	330	205	15억달러에서 20억달러 까지 보상조건 개선
1992/1999	205	173	16% 인하

자료 : 런던 클럽 연차보고서, 1998.

1998/99년도에도 같은 부보한도를 유지하는 데 2억 500만달러에서 1억 7,300만달러로 상당폭 인하되었다. 즉 재보험요율이 2년 연속 대폭 인하된 것이다 (<표 III-8> 참조).

이처럼 재보험 요율이 하락한 이면에는 재보험제도의 운영방식을 혁신한 데 기여한다. 이 혁신은 Benfield Greig란 보험중개사가 고안한 것인데, 그 내용은 다음과 같다.

- i) 부보한도 5억달러까지를 재보험의 1단계로 설정하고 그 15%를 재보험 계약에 신규로 참가하는 재보험업자에게 할당하는 방식이다. 이 때 그 계약부문에 대해서 그룹 풀의 보유분은 5천만달러이다.
- ii) 수직적 공동보험부분은 풀협정으로 그룹이 보유하면서 대재해(catastrophe)보험 클레임에 대한 재보험 요율은 15%에서 10%로 인하 조치하였다.
- iii) 1단계 재보험의 나머지 75%는 풀보유 기금으로 3천만달러 선에서 유지하면서 Lloyd's 보험을 이용하자는 것이다. 이는 각 클레임당 20억달러까지 한도로 하는 재보험으로서 제2단계보험 계획에 해당하는데 1997/98 보험연도와 변동이 없다.

오염위험에 대한 보험한도는 5억달러이다. 풀에 대한 각 조합의 보유기금은 500만달러로 다시 정해졌다.

재보험과 관련하여 국제그룹은 P&I 클럽들에게 유류오염이 보험한도를 5억달러에서 7억달러로 상향시키는 방안을 제시하고 그 의견을 타진한 결과 부정적이었다. 따라서 유류오염에 대한 배상한도는 5억달러이다. 5억달러 이상의 보상보험은, 해운기업이 요구할 경우 가능한데, 이 보험료도 30%까지 상당히 인하되었다.

한편, 개별 P&I 클럽에서도 보험료 인하현상이 나타났다. 브리타리아 클럽은 1995~1996 보험년도에 대한 선급보험료에 대하여 10%를 조합원에 반환조치한다고 발표(Lloyd's List, 1998. 10. 16)한 바 있다. 작년 10월에도 1994~1995 보험년도에 대하여 5%를 반환한 바 있다. 또 3년 연속으로 추가 보험료를 부과하지 않았으며 1997~1998년도에 대한 추가 보험료도 당초 25%로 예상했으나 부과하지 않기로 결정했다.

UK 클럽 조합원들도 1997년분에 대하여 10.5%의 환급을 받게 된다. 같은 연도 추가 보험료는 40%에서 25%로 인하, 총 보험료의 15%를 인하 조치한 것이다.

4) 위험관리기법의 개발동향

(1) P&I 보험조합의 대응조치

런던 클럽은 위험관리 합리화방안으로 선박검사제도를 도입하였다. 최근 컴퓨터를 이용하여 클레임 결과를 분석하고 있다. 선종, 선형 등 선박안전에 미치는 각종 요인을 감안하여 위험도를 추정하는데 그 정확도가 상당히 개선되고 있다. 국제안전관리(International Safety Management, ISM)협약의 도입은 또한 가입조합원 선주들이 선박의 선원 및 선상 안전관리제도를 검토함으로써 해난사고의 원인을 확인, 위험을 사전에 예방할 수 있을 것으로 기대된다. 조합운영면에서도 손해방지 담당부서를 신설, 가입선박의 이재율을 저하시켜 나가고 있다.

이 부서에서 제일 먼저 시행한 업무는 과거 대형 클레임의 원인분석이었는데, 대부분 해난사고는 사람의 실수로 일어난 것이었다. 그 중에서도 화물검사를 비롯하여 철강재화물의 선적을 위한 선박의 선창덮기 절차를 정밀하게 확인하는 일이었다. 문제가 검사자들의 업무에 있으므로 새로운 절차가 채택될 것으로 보인다. 이러한 선적문제와 함께 선박검사와의 긴밀한 조정이 필요함이 확인되었다. 선박검사의 질적향상을 위하여 가입선주들이 많이 항해하는 지역의 선박검사관을 지정하여 평상시 선박안전도를 개선, 이재율을 낮출 계획이다.

보다 객관적인 선박검사결과를 비롯하여 항만국통제(Port State Control)자료와 선급자료를 컴퓨터에 입력, 분석함으로써 보험요율산정 기초자료로 활용하고 있다.

(2) ISM 협약의 시행이 P&I 보험에 미치는 영향

국제안전관리협약(ISM Code)이 1998년 7월부터 시행됨에 따라 대형 해운

기업들은 자체 보유선박에 대한 ISM 인증서를 획득해 나가고 있다. 안전관리가 엄격해짐에 따라 해상 사고나 재난이 줄어들 것은 당연한 귀추이다.

ISM 인증서는 국제해운에 필수적인 사항이 된 이상, 건전한 해운경영을 추구하는 모든 해운기업들은 서둘러 인증서를 획득해 가고 있다. 선박의 등록국과 선급의 검사 및 확인절차가 끝나면 인증서를 획득하게 된다. 문제는 대부분의 선박이 ISM 인증절차를 밟아야 하기 때문에 각급의 선급 등 선박검사기관의 능력제한으로 다소 지체가 예상된다.

ISM 인증서의 확산과 더불어 해상에서의 선박 안전문화가 정착될 것이다. 그 결과 선박 관련 해상보험의 요율이 상당히 하락할 것으로 전망된다. 해난사고가 크게 줄어들 전망에 대하여 P&I 클럽이나 국제그룹은 환영하고 있다.

선박안전관리에 대한 규범과 인식이 강화됨에 따라, 우리나라 P&I 보험조합은 각종 위험이 상당히 감소된 상황에서 시작된다고 하겠다. 우리나라 P&I 보험조합이 이러한 국제적 추세하에서 예상보다 단기간에 그 운영이 정상화될 것으로 기대된다.

5) 강제보험으로서의 전환문제

(1) 강제보험 전환은 어려운 과제

1997년부터 IMO 법사위원회는 여객클레임, 유류오염, 잔해제거와 관련된 선주의 배상책임을 법적책임으로 전환을 위하여, 제3자 책임보험 도입문제를 검토하고 있다.

국제그룹은 이 강제보험에 관련된 위험의 규정이 어렵고 피해자의 클레임을 처리하는데 난점 등을 들면서 반대 입장에 섰다. 영국 해상보험법에 의하면 보험가입자가 고의로 한 과실에 대해서는 보상을 금지하고 있는 점 등을 지적했다. 또한 선주의 보험조건 불이행, 즉 보험료의 미지불이나 클레임과 관련하여 적절한 조치를 취하지 않는 경우, 사실상 보험처리가 안되는 점도 있다. 이런 경우, 선주가 배상책임을 있어도 피해자는 보상을 받기 어렵게 된다.

국제그룹은 여객부문에 대해서는 강제보험으로 전환하는 것에 찬성한다. IMO는 여객보험에 대해서 아테네 협약을 수정, 2단계 구조로 운영하는 것을

검토하고 있다. 제1단계 구조는 해난사고의 이유에 관계없이 175천 SDR을 한도로 책임을 지고, 제2단계 구조는 선주의 과실이 인정되는 경우에는 한도를 2배로 하는 것이다. CMI(국제해운위원회)는 제1단계 구조는 선주가 상업적인 인명 상해보험에 가입하여 해결함으로써 P&I 보험을 통하지 않게 하는 방안이다. 국제그룹도 IMO의 법사위원회에서 강제보험 제도는 책임한도 등에 관한 일반적 책임협약이 있어야 실행가능성이 있다고 지적했다. 따라서 IMO는 이 강제보험 방안의 실행이 어려운 것으로 보고 있다.

(2) 피해자 보상불가 문제에 대한 대책

P&I 클럽에 가입한 선주는 지금까지 피해보상을 적절하게 처리할 수 있었다. ISM 협약의 시행으로 기준 미달선의 퇴치가 상당히 진척될 전망이므로, 해난사고로 인한 제3자 피해보상은 큰 문제가 되지 않을 것이다.

영해 밖에서 일어난 해난선박의 잔해제거는 지금까지 제대로 처리되지 못하였다. 이 문제를 해결하기 위하여 IMO는 잔해제거에 관한 협약만을 고려하고 있다. 특히 대륙붕은 영해 외해까지 펼쳐지기 때문에 앞으로 대륙붕 자원개발이 활발해질 것에 대비하여 잔해 제거는 강제보험으로 해결해야 한다는 입장이다. 이러한 조치는 국제해양법의 영해나 배타적 경제수역에 대한 조항을 수정하는 문제도 제기될 수 있다.

IMO는 유류오염에 대해서도 강제보험으로 전환하는 방안을 검토중이다. 그러나 유류오염 발생시 보험자에 대한 직접 행동이 필요하다는 점에 대해서는 객관적 증거를 제시하지 못하고 있어 이의 실현이 불투명하다.

국제그룹은 잔해제거나 인명손해보험의 강제보험으로 전환 가능성이 희박하다고 본다. 따라서 IMO의 별도 협약으로 성립하는 것보다는 국제그룹의 보험 협약에 포함시키는 것이 타당성이 있다는 입장이다.

6) 고정보험료 제도의 새로운 P&I 클럽 등장

로이즈 보험의 보험중개업자인 Jonathan Jones는 최근 그리스(Piraeus Marine Club)에서 열린 P&I 클럽 세미나에서 고정보험료제도의 도입을 가시화

했다(Lloyd's List, 1998. 11. 5.). 지금까지 P&I 보험이 지켜온 상호보험의 전통을 깨는 것이다. 이 제도는 다른 보험 사업과 마찬가지로 일정한 보험료를 지불하고 보험혜택을 누리는 것으로, 현행 제도에서와 같이 추가 보험료 납부 의무가 없다.

그가 제시한 사업 안의 주요 내용은 다음과 같다.

- 사업개시 : 1999년 1월
- 보험증서 : Lloyd's 보험증서
- 부보한도 : 7억 5천만 달러
- 경영방식 : P&I 연락사무소망에 의존하지 않고
Lloyd's 보험 대리점 영업망 이용

이 사업을 성공적으로 수행하기 위해서 Jones는 P&I 보험에 경험과 안목이 있는 고급 인재를 영입하는 등 새로운 시도에 열을 올리고 있다.

이러한 고정보험료에 의한 P&I 보험경영은 지금까지 P&I 보험이 수익성이 좋은 분야로 인식되고, 나아가 ISM Code 등 해상안전에 대한 인식이 높아지며, 최근 수년간 이재율이 매우 낮은 점에 고무된 것으로 분석된다. 또한 해운경기가 선복량 과잉 등으로 운임수준이 매우 낮아, 선체보험과 화물보험료가 계속 하락하는 상황이다. 이러한 여건 하에서 해상보험시장에서 가장 수익성이 좋은 분야가 바로 P&I 보험으로 드러났기 때문이다.

따라서 고정보험료의 적용은 기존 P&I 보험의 운영방식 및 국제그룹 협정에 타격을 줄 것이다. 이와 관련하여 고정요율제 도입이 가장 쉬운 용선자 클럽도 이 방향으로 움직이고 있다. 또한 동맹파업 클럽도 비슷한 처지인데 1996년에 이미 고정 요율제로 변경한 바 있다. 그리고 이 새로운 P&I 보험은 다수의 선주들이 찬성하고 있어 가입이 상당한 규모에 이를 것으로 전망된다.

이와 관련하여, 122년의 전통을 가진 BMM(British Marine Mutual) 클럽도 1998 연차보고서에서 고정요율제 적용방향으로 조만간 이행할 것으로 밝혔다. 그리고 국제그룹에서 가장 소규모이며 그 동안 국제그룹 운영에 비판적인 입장에 있던 Liverpool & London 클럽도 국제그룹 탈퇴, 고정보험료 제도도입을 검토하였으나, 보험상품, 서비스 그리고 조합원에 대한 안정성을 종합적으로 고려할 때, 그대로 남아있기로 결정한 바 있다(Lloyd's List, 1998. 11. 8). 그러나

국제그룹의 운영에 만족하지 못하는 이 클럽으로서, 고정보험료 제도의 문제는 시행시기의 문제로 관측되고 있다. 이렇게 국제그룹 탈퇴계획을 번복한 이면에는, 최근 OMM(Ocean Marine Mutual)과 합병을 시도했으나 OMM이 내년 2월을 기하여 파산이 확실시됨에 따라 성장보다는 안정성을 선택한 것이다.

제 4 장 국내 해운기업의 P&I 클럽 가입현황 분석

1. 우리나라 선대현황

1) 외항선대 현황

해양수산부에 의하면 1997년말 현재 국적외항해운업체의 보유선복량은 모두 394척 1,155만 8,502G/T로서 1996년말 389척 1,152만 9,052G/T에 비해 척수로는 6척이 늘었으며 총톤수 기준으로는 0.2%(2만9,450G/T)가 증가했다.

선종별로 보면 광탄선이 46척 397만 9천G/T로 34.4%를 차지하고 있으며 다음으로 풀컨테이너선이 111척 274만 8천G/T(전체의 23.8%), 살물선이 63척

〈표 IV-1〉

외항선 선종별 선박현황

단위 : 척, 천G/T, %

구 분	척 수	톤 수	구 성 비
벌 크 선	63	1,511	13.1
광 탄 선	46	3,979	34.4
핫 코 일 선	6	104	0.9
원 목 선	25	476	4.1
자 동 차 선	18	723	6.3
풀 컨 테 이 너 선	111	2,748	23.8
세 미 컨 선	33	72	0.6
원 유 운 반 선	9	1,181	10.2
일 반 화 물 선	61	262	2.3
L N G 선	4	401	3.5
기 타	18	103	0.9
합 계	394	11,559	100.0

자료 : 해양수산부 국제해운과, 1997. 12. 31.

151만 1천G/T(13.1%), 유조선 9척 118만 1천G/T(10.2%), 자동차전용선 18척 72만 3천G/T(6.3%), 원목선 25척 47만 6천G/T(4.1%), LNG선 4척 40만 1천G/T(3.5%), 일반화물선 61척 26만 2천G/T(2.3%), 핫코일선 6척 10만 4천G/T(0.9%), 세미컨테이너선 33척 7만 2천G/T(0.6%), 기타 18척 10만 3천G/T(0.9%) 등으로 각각 나타났다.

한편 국적선사들이 보유하고 있는 외항선복량을 선령별로 분류하면 0~5년 미만 선박이 118척 477만 2천G/T로 전체선복량의 41.3%를 차지하고 있으며 5~9년 102척 356만 6천G/T (전체의 30.8%), 10~14년 78척 217만 1천G/T (18.8%), 15~19년 52척 54만 5천G/T(4.7%), 20~24년 42척 49만 1천G/T(4.2%), 25년 이상 2척 1만 3천G/T(0.1%) 로 각각 집계됐다.

그리고 선형별로는 5만G/T 이상의 선박이 89척 741만 6천G/T로 전체선복량의 64.2%를 차지했으며 다음으로 1만~3만G/T, 3만~5만G/T은 각각 95척 182만 1천G/T, 47척, 180만 7천G/T로 15.8%, 15.6%를 차지했다. 1만G/T 이하가 163척 51만 6천G/T로 4.5%를 차지하는 것으로 각각 집계됐다.

2) 내항화물사업면허업체 및 선박현황

한국해운조합에 따르면 1997년말 내항화물면허업체 및 선박현황은 여객선 포함 총 507개 업체의 1,317척 131만 4,609G/T로 나타나고 있다.

선령별로 살펴보면 여객선을 제외한 내항화물면허 선박은 10년 미만 선박이 481척 62만 6,028G/T로 전체 면허선박의 50.3%를 차지하고, 다음으로 10~19년으로 선박은 36만 3,564G/T(전체의 29.2%), 20년 이상은 선박은 305척 25만 3,987G/T로 20.4%를 차지하고 있다.

그리고 선형별로 구분하여 보면 내항선박은 전체적으로 소형선이 대다수를 차지하고 있으므로 500톤 미만, 500~999톤, 1천톤 이상으로 나누어서 살펴보기로 한다. 500톤 미만 선박은 559척, 10만 7,158G/T로 전체선박의 8.6%를 차지하며, 500~999톤선박은 272척, 20만 9,244G/T(전체의 16.8%)를 차지하며, 1천톤 이상은 294척 92만 7,177G/T(74.5%)로 대부분을 차지한다.

〈표 IV-2〉

내항선 선종별 면허업체 및 선박현황

선 종		업체수	척 수	G/T
화 물 선	모 래 운 반 선	29	39	38,889
	시 멘 트 선	4	30	142,119
	아 스 팔 트 선	4	4	8,346
	일 반 화 물 선	71	134	195,914
	철 강 제 품 선	/2	18	38,158
	컨 테 이 너 선	3	11	30,445
	R o - R o 선	1	1	7,372
소 계		114	237	461,243
유 조 선	석유 / 케미칼선	9	39	72,963
	석 유 제 품 선	119	191	307,318
	석 유 통 품 선	3	10	228
	케 미 칼 선	15	38	49,525
	L P G 수 송 선	12	30	74,843
소 계		158	308	504,877
부 선	부 선-모래운반	139	103,026	
	부 선-석유제품	17	9,560	
	부 선-일반화물	101	94,589	
	부 선-철강제품	19	17,503	
	부 선-케미칼선	1	401	
	부 선-폐기물선	3	1,358	
소 계		280	226,437	
예 선	예 선	147	268	23,646
여 객 선	여 객 선	72	192	71,030
기 타 선	폐 기 물 선	16	32	27,376
합 계		507	1,317	1,314,609

자료 : 한국해운조합.

주 : 1) 여객선은 1998년 5월 현재(운항선박기준).

2) 여객선 제외한 선박 : 1997년 12월 현재 면허선박 기준.

3) 내·외항 전체선대현황

한국 P&I 클럽의 사업성 분석을 위해서는 우리나라 선박보유 현황을 살펴 보아야 한다. <표 IV-3>은 우리나라 선박보유량을 보험지배선단 개념으로 파악한 것이다. 즉 외항선대의 경우 국적선과 국적취득 조건부 나용선은 물론 나용선 선박이라 하더라도 우리나라 선주가 직접 자기 선대로서 보험에 가입하고 있는 경우는 우리나라 선박으로 본 것이다.

우리나라의 선박량은 보험지배선단 개념으로 총 1,879척 1,818만총톤에 달하고 있다. 연안선대는 척수 기준으로 볼 때 1,317척으로 전체선박의 70.1%를 차지하나 톤수에 있어서는 7.2%인 131만 4천톤에 불과하다. 외항선대는 총톤수 50만총톤 이상을 보유한 대형 8사의 경우 선대는 321척으로 척수에 있어서는 17.1%에 지나지 않으나, 톤수로는 1,498만 4천총톤으로 92.8%를 차지한다.

선령기준으로 볼 때, 외항선대의 경우 1997년 12월 말 기준 선령 10년 미만의 선대는 총톤수 기준으로 전체 선대의 72.1%(척수 기준 55.8%)를 차지함으로써

<표 IV-3> 우리나라 전체 선박보유현황
(1997. 12. 31. 기준)

단위: 척, GT, %

항행구역	선 종	척 수		톤 수		평균선형(GT)
			비 중		비 중	
연안선대	여 객 선	192	10.2	71,030	0.4	370
	화 물 선	237	12.6	461,243	2.5	1,946
	유 조 선	308	16.4	504,877	2.8	1,639
	부 선	280	14.9	226,437	1.2	809
	기 타	300	16.0	51,022	0.3	170
	소 계	1,317	70.1	1,314,609	7.2	998
외항선대	8개사합계	321	17.1	14,984,578	82.4	46,681
	기타 27사	241	12.8	1,879,198	10.3	7,798
	소 계	562	29.9	16,863,776	92.8	30,007
합 계		1,879	100.0	18,178,385	100.0	9,674

자료: 해양수산부 국제해운과; 한국해운조합, 「내항화물선 면허업체현황」, 1997.

주: 대형 8사는 50만총톤 이상 선박을 보유한 선사로서 현대상선, 한진해운, 범양상선, 대한해운, SK해운, 거양해운, 조양상선, 호유해운 순임.

세계 선대의 선령 10년 미만 선박 비율이 총톤수 기준 36.6%(척수 기준 23.2%)와 비교해 볼 때 훨씬 신행이라고 할 수 있다.

결과적으로 우리나라 외항선대는 세계 평균이상의 우량선대라고 평가할 수 있을 정도의 신행선으로 구성되어 있으며, 연안선대에 비해 평균선형이 훨씬 크다는 것을 알 수 있다.

2. P&I 보험 부보현황

1) 외항선 P&I 클럽 가입현황

외항선대가 P&I 보험에 깊은 관심을 두게 된 역사는 그렇게 오래되지 않아서인지 해운합리화 직전만 해도 P&I 보험에 가입한 선대는 총선대의 57%에 불과하였다. 그후 해운합리화로 인해 선사가 대형화되면서 1985년에는 총 선대의 71%가 가입하였고, 1987년부터는 거의 100%의 선박이 P&I 보험에 가입하고 있다.²⁵⁾

1998년 4월 한국해운조합이 전외항선대를 대상으로 조사한 결과에 따르면, 1997년 말 총 562척이 1998년 4월 487척으로 75척 감선했으며 조사한 481척²⁶⁾의 총보험료는 2,065만 6천달러로 척당 보험료는 4만 2,840달러로 나타났다(<표 IV-4> 참조). 이것은 선급보험료 60%에 해당하는 금액으로 1998년도 전체 보험료를 예측하면 487척 $\times$ \$42,840 $\times$ 140% = \$29,208,312로 예측된다. 톤당 보험료는 선형이 클수록 낮게 나타난다. 따라서 대형 외항 해운기업들은 톤당 1달러에 못미치는 보험료를 내고 있는 반면 소형 해운기업들은 톤당 3.92달러로 대형 해운기업에 비해 4배 정도의 보험료를 납입하고 있다.

대형 8사 중 유난히 척당 보험료가 높은 호유해운은 1995년의 초대형 유류 오염사고인 씨프린스호 사건의 영향인 것으로 추정된다. 한편 대형 8사는 가입 톤수에 있어서 전 외항선대의 88.3%에 해당되지만 납입보험료는 65.6%에 해당되고 있다. 이는 선형의 차이에서도 영향을 받지만, 앞서서도 언급했듯이 대

25) 한국선주협회, 「국적선사의 피앤아이 부보현황 분석」, 1992. 11.

26) 선일, 청운, 한소해운 3개업체 6척은 미확인됨.

체적으로 대형 해운기업의 선박이 신형이고, 관리도 잘되고 있을 뿐만 아니라, 선대가 클수록 요율협상력이 좋기 때문인 것으로 생각된다.

〈표 IV-4〉

외항선대의 P&I 클럽 가입현황

단위 : 척, GT, 달러

선 종	외항선	총톤수	총보험료	톤당보험료	척당보험료
대형8사	278	13,695,129	13,514,624	0.99	48,614
기타	203	1,809,064	7,091,288	3.92	34,932
전외항선대	481	15,504,193	20,605,912	1.33	42,840

자료 : 한국해운조합, 1998.4월 현재 조사자료.

- 주 : 1) 대형 8사는 50만총톤 이상 선박을 보유한 선사로서 현대상선, 한진해운, 범양상선, 대한해운, SK해운, 거양해운, 조양상선, 호유해운 순임(1997. 12. 31. 기준).
2) 후불보험료 미포함.

(1) 외항선대(원양항로) 가입현황

한편 우리나라 외항해운기업들의 주요 P&I 보험조합별 가입톤수와 보험요율은 〈표 IV-5〉에서 보는 바와 같다. 이 표에서 보는 바와 같이 보험조합별 G/T당 평균 보험료는 0.7달러에서 2.0달러의 범위에 들어가고 있다.

한편 우리나라 해운기업별로 G/T당 평균보험료 수준은 최저 0.6달러(거양해운)에서 최고 6.7달러(호유해운)에 달하고 있으며, 평균 보험료는 1.3달러이다.

(2) 외항선대(근해항로) 가입현황

근해항로에 참가하는 외항해운기업들의 P&I 보험료는 원양항로 참가 기업들보다 훨씬 높은 수준이다. 보험료 수준은 선종과 선형, 선질에 따라 다르겠으나, 최저 3.13달러에서 최고 17.75달러까지의 범위에 들어가고 있다. 평균 보험료는 5.40달러로 대형해운기업의 1.30달러보다 4배 이상의 수준이다.

〈표 IV-5〉

1997년도 P&I 보험료 지불현황(원양선사)

단위 : 천G/T, 천달러

선사명	P&I보험		톤당 보험료	가입 P&I CLUB											
				Steamship		Britannia		U.K.		Standard		London		GARD	
	톤수	보험료	(달러)	톤수	보험료	톤수	보험료	톤수	보험료	톤수	보험료	톤수	보험료	톤수	보험료
거양해운	1,024	590	0.6	151	96	873	494								
현대상선	4,492	4,079	0.9	615	564	2,685	2,456	602	639					590	420
대한해운	1,274	1,198	0.9	230	287	39	37	1,005	874						
SK해운	1,374	1,517	1.1			1,141	1,322			233	195				
한진해운	3,069	3,828	1.2	537	624	1,895	2,029					638	1,175		
범양상선	2,135	3,343	1.6	287	448	643	920	800	1,134			405	841		
경인해운	153	379	2.5					153	379						
조양상선	378	1,139	3.0	378	1,139										
호유해운	440	2,948	6.7					440	2,948						
총 계	14,339	19,021	1.3	2,198	3,158	7,276	7,258	3,000	5,974	233	195	1,043	2,016	590	420
클럽별 G/T당 보험료(달러)				1.4		1.0		2.0		0.8		1.9		0.7	

2) 내항선의 P&I 클럽 가입현황

내항해운업자도 외항해운업자와 동일하게 해운업을 영위하면서 불의에 당하게 되는 해난에 대비하여 보험에 부보하는 것으로 선체보험과 책임보험이 있다. 이 중 실제로 우리나라 내항해운업자가 선체보험을 부보할 수 있는 보험기관으로는 한국해운조합의 공제제도와 국내의 일반손해보험회사가 있다. 현재 조합의 공제제도는 내항해운업자를 위한 실질적인 보험기관으로서 선체보험과 책임보험의 일부를 운영하고 있으나, 규모의 영세성으로 책임보험의 운영에는 한계가 있다.²⁷⁾ 여기에서는 해운조합의 공제가입 선박, P&I클럽 가입선박의 각각의 가입현황을 살펴보고자 한다.

27) 조동오, 「우리나라 내항화물선 해상보험의 개발방안 연구」, 해운산업연구원, 1990. 12. p.5.

〈표 IV-6〉 1997년도 P&I 보험료 지불현황(동남아/한일선사)

단위 : 천G/T, 천달러

선사명	P&I보험		톤당 보험료	가입 P&I 클럽															
				Steamship		Britannia		UK		Japan		B.M.M.		Standard		O.M.M.		London	
	G/T	보험료	(달러)	G/T	보험료	G/T	보험료	G/T	보험료	G/T	보험료	G/T	보험료	G/T	보험료	G/T	보험료	G/T	보험료
두양상선	223	463	2.1					135	319					88	145				
홍아해운	428	1,005	2.3	399	918	30	87												
부관해리	11	36	3.3							11	36								
한국특수선	48	164	3.4					1	33									47	131
선우상선	48	188	3.9	48	188														
고려해운	81	346	4.3			62	201											19	145
삼선해운	276	1,226	4.4	276	1,226														
동영해운	16	81	5.1																
중앙상선	96	502	5.2																
대보해운	19	125	6.6	19	125														
동남아해운	88	589	6.7	88	589														
신성해운	38	281	7.4	38	281														
세양선박	49	436	8.9					46	436										
천경해운	30	270	9.0	30	300														
남성해운	31	281	9.1											31	281				
청운상선	12	125	10.4													12	125		
태영상선	29	311	10.7	29	312														
범주해운	16	220	13.8					16	300										
금양상선	17	283	16.6									2	96	15	187				
동진상선	19	328	17.3									4	67	15	262				
창덕해운	8	229	28.6													8	230		
우양상선	26	776	29.8	26	776														
장영해운	12	431	35.9	12	431														
총 계	1,621	8,696	5.4	965	5,146	92	288	201	1,088	11	36	22	244	149	875	20	355	162	778
클럽별 G/T당 보험료(달러)				5.33		3.13		5.41		3.27		11.61		5.87		17.75		4.8	

(1) 한국해운조합공제 가입현황

우리나라 연안해운기업들은 지금까지 한국해운조합의 공제사업을 이용하거나 외국 P&I 클럽에 가입하여 해운경영에 따른 위험을 관리하고 있다.

해운조합의 공제조합은 여객 및 선원에 대하여 여러가지 담보를 제공하고 있다. 또 선박의 분손 및 전손에 대해서도 담보하고 있으며 최근에는 유류오염에 대해서도 새로운 보험상품을 개발하여 판매하고 있다.

① 한국해운조합의 공제사업 현황

해운조합의 연도별 선대가입 현황은 다음 표에서 보는 바와 같다. 선박공제 가입선박은 1996년부터 크게 증가하였다.

선원공제 가입선박은 1997년 98.6%에 달했다. 선박공제는 1995년까지만 해도 68% 수준에 머물러 있었는데 1997년에는 80.7%로 크게 늘어났다. 이는 해운기업 경영에 있어서 위험관리 의식이 크게 향상이 되었음을 알 수 있다.

〈표 IV-7〉 한국해운조합 공제 연도별 선대가입 현황(매연도 말)

연도	여객공제 (척)	선원공제 (척)	선박공제 (척)	선박공제 (총톤)	전보유선박 (척)	전보유선박 (총톤)
1991	173	864	720	344,057	1,001	726,134
1992	161	960	765	373,006	1,052	797,406
1993	179	984	720	367,203	1,055	849,539
1994	189	1,080	740	444,432	1,089	924,306
1995	189	1,124	793	449,839	1,171	1,079,797
1996	192	1,195	926	708,803	1,232	1,202,529
1997	198	1,224	1,001	569,999	1,241	1,272,545

자료 : 한국해운조합, 「내항해운통계연보」, 각년도.

② 공제사업의 이재율

공제사업 분야별로 이재율 추이가 서로 크게 다르다. 여객공제는 1993년까지는 60%선이었던 이재율이 1994년부터 크게 높아졌다. 1997년에도 공제료가 공제금을 따르지 못하고 있다. 즉, 공제료의 현실화가 필요하다.

선원공제는 80% 대로 다소 높으나 최근 58%까지 떨어지는 등 안정세를 보이고 있다. 한편 선박공제의 이재율은 40% 선에서 비교적 낮은 수준에서 안정적이나, 1997년에는 22.5%까지 하락하기도 하였다.

〈표 IV-8〉

한국해운조합 공제사업의 연도별 실적

단위 : 백만원, %

연도	여객공제			선원공제			선박공제		
	공제료	공제금	이재율	공제료	공제금	이재율	공제료	공제금	이재율
1991	419	259	61.8	2,011	1,574	78.3	1,357	622	45.8
1992	447	243	54.3	2,633	2,147	81.5	1,522	577	37.9
1993	453	264	58.3	3,020	2,452	81.2	1,552	677	43.6
1994	1,079	1,309	121.3	3,521	2,525	71.7	1,790	1,015	56.7
1995	1,104	1,322	119.8	3,978	3,171	79.7	2,527	1,016	40.2
1996	1,092	1,214	111.2	4,562	3,700	81.1	3,288	1,847	56.2
1997	1,136	1,162	102.3	4,9951	2,899	58.0	4,686	1,054	22.5

자료 : 한국해운조합, 「내항해운통계연보」, 각년도.

③ 지급준비금 수준

해운공제사업의 지급준비금은 1997년 말 188억원, 공제료 108억원에 대하여 174%에 달하여 공제사업의 안정성이 확보되어 있다. 최근 이재율 증가로 준비금이 다소 하락했으나, 주요 P&I 클럽들의 준비금 비율이 평균 60% 선임을 감안할 때, 해운조합의 준비금 보유상태는 매우 건실하다.

해운조합의 공제사업 준비금이 주요 P&I 클럽의 준비금 수준을 크게 상회하고 있으나, 최근 계속해서 하락하고 있는 현상을 볼 때, 보유기금 운영과 공제료 수준을 재검토해야 할 것으로 보인다. 즉, 과거 과도한 공제료 책정으로 보유기금이 증가되었는데, 그 이후 가입하는 선박에 대해서는 낮은 공제료를 제시하고 있음을 유추할 수 있다.

(2) 내항선의 P&I 보험조합 가입현황

한국해운조합이 1998년 4월 실제 조사한 바에 의하면, 내항선의 P&I 클럽별

〈표 IV-9〉

해운조합 공제사업의 지급준비금 현황

단위 : 백만원, %

연도	여객공제	선원공제	선박공제	총준비금	총공제료	준비금/공제료
1991	4,578	2,830	4,054	11,461	3,351	342.1
1992	5,089	2,862	4,896	12,847	4,6202	279.2
1993	5,546	2,891	5,652	14,089	5,026	280.3
1994	5,598	3,045	6,326	14,969	6,390	234.2
1995	5,784	3,097	7,818	16,698	7,608	219.5
1996	5,997	2,938	9,041	17,975	8,943	201.0
1997	6,132	2,617	10,035	18,783	10,816	173.7

자료 : 〈표 IV-8〉과 동일.

가입현황은 총 303척이 가입되어 있으며, 총납입보험료는 865만 8,600달러였다.

자세한 내역은 아래 〈표 IV-10〉과 같다. 이 표에 의하면 우리나라 내항선박은 총 10개의 외국 P&I클럽에 분산가입되어 있음을 알 수 있으며 톤당보험료는 평균 13달러로 선박의 크기에 따라 다르게 나타난다.

척당보험료를 비교할 경우, Standard Club이 다른 클럽에 비해 지나치게 높은 것을 제외하고는 그 차이는 크지 않다. 또한 외항선대의 P&I 클럽 톤당보험료 1.33달러에 비해 상당히 높게 나타나고 있음을 알 수 있다(〈표 IV-4〉참조). 그리고 한국해운조합에 의하면 조사대상 내항선박업체 중 상당한 수가 P&I 클럽 가입현황에 대해서조차 무지함을 보였다. 일부 내항업체는 실제 일반보험회사에 보험을 가입하고도 P&I 클럽에 가입된 줄로 오해하고 있었다.

선종별 P&I 가입현황을 보면 유조선이 34만 4,919G/T로 총보험료의 69.03%를 차지하고 있다. 전체 면허사업체 중 유조선이 308척으로 그중 P&I 클럽 가입선박이 167척, 일반보험가입(ILU, Lloyd's) 41척, 지급보증 48척, 그 외에 1998년 5월 신설된 해운조합의 유류오염 보장공제 가입선박 40척을 합하면, 296척의 선박이 보험에 가입되어 있다. 그 중 12척 정도는 제외되어 있는데 이는 현재 운항되지 않는 선박으로 사료된다.²⁸⁾

28) 해운조합 조사 결과임.

〈표 IV-10〉

내항선의 P&I 클럽 가입현황

단위: 척, G/T, 달러

클럽	척 수	총톤수	총보험료	톤당보험료	척당보험료
◦ American	3	4,302	61,501	14	20,500
◦ BMM	4	3,985	104,592	26	26,148
◦ Britannia	15	78,845	381,802	5	25,453
◦ London	20	102,414	594,390	6	29,720
◦ Skuld	4	5,583	84,202	15	21,051
◦ SSM	139	277,178	3,328,397	12	23,945
◦ Standard	26	27,036	1,772,509	66	68,173
◦ Swedish	8	19,337	208,471	11	26,059
◦ UK	80	135,592	2,028,983	15	25,362
◦ WOE	4	4,099	93,764	23	23,441
합 계	303	658,371	8,658,611	13	28,576

자료: 한국해운조합 자체조사, 1998. 4 현재.

〈표 IV-11〉

선종별 P&I 가입현황

단위: 척, G/T, 달러

선종	척 수	총톤수	총보험료	톤당보험료	척당보험료
화물선	120	303,835	2,114,314	7	17,619
유조선	167	344,919	5,977,785	17	35,795
부선	13	9,298	359,135	39	27,626
예선	3	319	207,377	650	69,126
합 계	303	658,371	8,658,611	13	28,576

자료: 한국해운조합 조사, 1998. 4 현재.

〈표 IV-12〉

내항유조선 중 보험 및 지급보증 선박내역

단위 : 척, GT, 달러

보 험 자	척 수	총 톤 수	총보험료	톤당보험료	척당보험료
ILU	13	8,592	238,431	28	18,341
Lloyd's	28	14,602	749,503	51	26,768
지급보증	48	9,421	1,754,190	186	36,545

자료 : 한국해운조합, 1998. 4월 현재.

주 : 1) ILU, Lloyd's : 유류오염손해만 담보하는 보험가입.

2) 지급보증 : 선주의 예치금액 한도에서 금융기관이 보증.

3) 클레임 추이

이재율 자료는 모두가 비밀로 취급하기 때문에 외항선대 전체의 이재율을 구하는 것은 그리 간단하지 않다.

보험금 지급에 대한 자료는 내외항 모두 제대로 자료를 갖추고 있지 못한 것으로 조사결과 드러났다. 이는 각 선사가 보험전담팀을 제대로 구성되어 있지 못한 것이 큰 원인이라고 보아진다. 세계평균 이재율이 73.8%라고 가정할 때 우리나라는 좀더 높은 것으로 추정된다.

제 5 장 한국 P&I 보험조합의 사업 타당성 분석

이 장에서는 P&I 보험산업이 우리나라에서 시작될 때, 그 사업의 타당성을 확보하기 위한 전제조건을 검토하고, 가입선대 규모에 따른 대안을 설정하였다. 그리고 해양수산부에서 마련한 우리나라 P&I 보험조합법의 내용을 간략하게 살펴봄으로써 우리나라 P&I 보험조합의 기본 형태를 검토하였다. 나아가 우리나라 선대에 부과하는 보험료의 수준의 적정성을 검토하고 우리나라 P&I 보험조합 운영에 적합한 요율수준을 추정하였다. 그리고 우리나라 P&I 보험조합의 초기 보험료 수입액과 운영정상화가 달성된 시점의 보험료 수입액을 추정하여 P&I 보험조합의 사업 타당성을 검토하였다.

1. P&I 보험사업의 타당성 전제조건

1) P&I 보험사업의 경영원리

P&I 보험사업이 성공하기 위해서는 다른 보험산업 분야에서와 같이 보험사업의 경영원칙에 입각하여 운영되어야 한다. 보험사업의 일반적인 원칙으로는 i) 위험대량의 원칙 ii) 위험동질성의 원칙 iii) 보험료 적정화의 원칙 iv) 보험금 적정화의 원칙 v) 수지(收支)균등의 원칙 vi) 위험분산의 원칙 vii) 투자다양화의 원칙 등 7원칙이 있다. 이러한 제원칙은 보험사업의 합리적·효율적 운영에 필수적이다.

P&I 보험경영에 있어서도 이 모든 경영원칙이 철저히 지켜질 때, 사업의 안정성과 장기적 성장을 얻게 된다. 우리나라 해운업계는 지금까지 해외 P&I 보험시장에 의존해 왔다. 우리나라에서 이 P&I 보험사업이 성공하기 위해서는 위험대량의 원칙과 위험분산의 원칙을 어떻게 확립하느냐에 달려 있다.

보험료 적정화와 보험금의 적정화는 수지균등의 원칙과 서로 깊이 관련되어

있다. 이러한 경영원칙들은 풍부한 경험과 경영안목을 가진 해외 P&I 보험전문가들을 한국 P&I 보험조합 운영에 참가하게 함으로써 그 실현이 가능한 영역이다. 그리고 투자 다양화의 원칙은 한국 P&I 보험조합을 운영하면서 우리나라의 경제여건과 투자환경, 해외요인 등을 감안하여 선택적으로 투자함으로써 확보할 수 있을 것이다.

우리나라 P&I 보험경영에 있어서 보다 중요한 성공조건은 위험대량의 원칙과 위험분산의 원칙을 어떻게 확보하느냐에 달려 있다.

2) P&I 보험사업의 적정규모

일반적으로 보험사업의 안정성을 확보하기 위해서는 보험가입자가 다수이어야 한다. 그리고 위험의 종류와 크기 면에서 동질성을 전제로 보험료를 산정한다. 위험 인수시 위험을 분류·분석·평가하여 위험의 정도를 예측하는데, 위험이 여전히 큰 위험과 이질적인 위험은 인수를 거부하거나 추가보험료를 납입하도록 하는 방법을 선택하면 된다.

보험사고 발생으로 인한 실제의 손해정도와 보험료 산정시 예측한 것과 일치시키는 가장 좋은 방법은 다수의 보험가입자를 모집함으로써 가능하다. 만약 소수의 가입자를 대상으로 보험사업을 운영할 경우, 위험대량의 원칙을 실현하기가 어렵다. 따라서 보험료를 정확하게 산출할 수 없게 되어, 투기적인 운영이 불가피하게 된다. 즉, 사업의 안정성을 확보할 수 없다.

우리나라에서 신설되는 P&I 보험사업이 성공하기 위해서는 이 위험대량의 원리가 적용될 수 있어야 한다. 이 경영원칙이 실천되기 위해서는 한국 P&I 보험조합에의 가입 선대규모가 크면 클수록 좋다는 결론에 도달하게 된다.

세계 유수의 P&I 조합의 가입선대 규모가 대개 수천만 G/T임을 고려할 때, 우리나라 P&I 조합이 그 사업의 안정성을 최소한도로 확보하기 위해서라도 외항선대와 연안선대의 절대적 다수가 가입해야 한다는 사실을 확인할 수 있다.

그러나 우리나라 「선주상호보험조합법」을 보면, 우리나라 선주들이 외국보험사업자와 손해보험 계약을 체결할 수 있도록 조치(제7조), 보험법 제4조 본문에 따른 국내 P&I 보험사업자와 계약(강제가입 조항)이 자유 선택사항이었다. 이러한 개방정책의 시행으로 우리나라 해운업체들의 자발적인 가입에

의존해야 한다. 이러한 사업환경에서 한국 P&I 클럽의 규모 적정화는 정부와 업계가 공동으로 꼭 풀어야 할 과제이다.

3) 재보험체제의 확립

우리나라에서 신설되는 P&I 보험조합이 넘어야 할 두 번째 관문은 효과적인 재보험체제를 확보하는 문제이다. P&I 보험이 다른 보험과 가장 큰 차이점은 위험의 담보액을 무제한으로 한다는 점이다. 선박보험이나 해상보험등은 위험의 담보액을 일정한도로 제한하고 있다. 그러나 P&I 보험은 위험을 무제한 인수, 대형 해난사고로 막대한 손해를 입을 가능성이 있는 선주들이 안정적으로 해운경영을 가능케 하고 있다.

신설되는 우리나라 P&I 보험조합의 정상적인 경영을 가능케 하려면, 재보험 제도의 활용이 필수적이다. 기존 P&I 클럽에 재보험을 가입하는 방법은 선주들의 보증장 문제를 해결하는 방법과 함께 대형재난에 대한 위험을 효과적으로 분산시키는 방안이다. 그리고 클럽의 자체 보유액 이상에 대하여 재보험 특약을 맺는 방법이다. 이는 손실제한(stop loss)보험이라고 하는데 중소형 클럽들이 많이 이용한다. 즉, 기존 P&I 클럽이나 Lloyd's 보험 등을 이용하여 재보험 특약을 통해 효과적으로 위험을 분산시킬 수 있다. 일본이나 중국 P&I 클럽도 초기에 이 방법을 이용하였다.

가장 일반적인 방법은 우리나라 P&I 보험조합이 국제그룹에 가입하는 것이다. 그러나 국제그룹은 신설되는 P&I 보험조합을 설립 즉시 국제그룹에 가입시키는 것이 아니다. 그들은 신설 조합이 설립후 상당기간(대개 5년)이 경과하고, 재정상태가 안정되고, 또 사업경영 능력이 인정을 받은 조합에 한정적으로 가입을 허용하고 있다.

이러한 까다로운 가입조건을 충족시키기 위해서, 우리나라에서 신설되는 P&I 보험조합이 취할 수 있는 전략은 제한적이다.

(1) 정상적 운영조건의 충족

신설되는 P&I 보험조합이 건실한 경영기반을 확립하는 데 필요한 기간은

사업경영 주체의 목표와 전략에 따라 달라질 수 있다. 그러나 P&I 보험조합이 자국민에 의하여 처음으로 시작되는 이 경우, 취할 수 있는 경영능력의 배양방안은 자국 보험인력과 경영진에 의한 자생적 배양과 경험과 전문지식이 풍부한 경영인을 유치하여 경영기반을 확보하는 두 가지 방법을 생각할 수 있다.

첫째 방안은 우리나라 관련 보험인력이 P&I 보험의 요율 및 보험금 산정능력도 부족한 우리의 현실을 감안할 때, 고도의 경영기법을 획득하기까지는 상당한 시일이 요할 것이다.

따라서 우리 P&I 보험 인력이 전문지식과 경험을 쌓기 위하여 외국의 우수 P&I 보험조합에 파견·연수방안을 추진할 수 있다. 이러한 해외훈련·연수가 성공한다면, 5년 이내에 합리적인 경영능력을 확보할 수 있을 것이다.

둘째의 외국 전문경영인 유치방안은 지금까지 우리나라 P&I 보험취급이 중개수준에 머물러 있는 현실을 볼 때, 보다 현실적인 대안이라 하겠다. 우리나라 P&I 보험조합이 그 경영능력면에서 세계적인 명성을 얻기까지는 상당한 기간이 소요될 것이다. 외국의 전문인력 유치와 함께 우리나라 전문인력의 해외연수를 겸하게 되면, 그 기간은 상당히 단축될 것이다.

국제 그룹에서 요구하는 5년의 기간은 신규 사업의 개척과 이의 경영기반 안정성 확보차원에서 볼 때, 제약요건이라기 보다는 필요요건이라 하겠다. 우리나라 P&I 보험조합이 효율적인 경영기반을 확보해야 한다는 점에서 외국 전문경영인의 유치와 동시에 유망한 자체 보험인력을 주요 외국 보험조합에 파견하여, 합리적인 경영노하우와 기법을 체득하도록 해야 할 것이다.

(2) 재정상태의 안정성

지금까지 주요 해운업체들이 외국 P&I 보험업계에 의존해 온 현실에서, 신설되는 우리나라 P&I 보험조합에 전부 가입하는 것은 P&I 보험업무의 관행상 기술적으로 어렵다. 그리고 보험서비스의 수준이나 보유기금 상태를 고려할 때, 기존 P&I 보험조합에 가입한 선주들이 자신들의 해운경영상 안정성을 저해하면서까지 신설조합에 가입하지는 않을 것이다.

신설되는 P&I 보험조합이 설립 즉시 재정적 안정성을 확보할 수 없다. 따라서 유치산업의 보호차원에서 그리고 공정한 경쟁기반확보 차원에서, 정부는 조

합의 정상적인 보험경영이 가능하도록 보유기금을 확보해야 한다. 갓난 아이와 어른이 서로 경쟁할 수는 없다. 아이가 성숙한 어른이 되기까지 조심스럽게 양육되어야 하는 것이다. 마찬가지로 우리나라 P&I 보험조합이 수십년~100여년의 성장과정을 겪은 외국의 P&I 보험조합들과 신설과 동시에 무한경쟁에 노출시키는 것은 설립을 차단하는 것이다.

따라서 설립과 동시에 보험서비스의 질적 수준은 그들과 동일수준으로 유지하지 못한다 해도 재정적 안정기반은 확고하게 해야 한다. 이 일은 IMF상황하에서 극심한 불황을 헤쳐 나오고 있는 해운업계가 독자적으로 이루기를 기대할 수는 없다. 이 일은 보험산업의 신규시장 영역을 개척하는 차원에서, 그리고 외국의 막강한 P&I 클럽들과 대등한 경쟁이 가능하도록 유치산업의 경쟁력 확보차원에서, 국가가 주도적으로 나서서 우리나라 P&I 보험조합의 성장기반을 확보해 주어야 할 것이다.

(3) 재보험 제도의 추진방안

현재 우리나라 해운기업들이 가입하고 있는 외국 P&I 보험조합을 1단계 재보험 인수기관으로 활용할 수 있다. 그리고 이 외국 P&I 클럽을 통하여 보증장 발급문제를 해결 할 수 있을 것이다. 일반적으로 보증장 발급은 자체 P&I 클럽이 제공하는 P&I 보험서비스의 하나이다. 그러나 신설되는 우리나라 P&I 클럽의 보증장 발급이 어려울 것에 대비하여, 우리나라 P&I 클럽이 국제 신인도를 쌓기까지는 외국 P&I 클럽을 통하여 발급하도록 하는 방안이다.

그리고 그 대상조합의 수를 연차적으로 축소하여 운영함으로써 가입선대의 규모에 의한 보험료율의 인하협상과 더 나은 재보험 조건을 얻을 수 있을 것이다.

나아가 우리나라 P&I 보험조합의 안정성과 평판이 좋아짐에 따라, 우리나라 선주에 대하여 P&I 보험서비스의 질적 수준이 향상되어, 직접 국제 그룹에 가입하게 되면, 현재 누릴 수 있는 재보험 제도를 최대로 활용할 수 있게 된다.

2. 우리나라 선주상호보험조합의 기본형태

해양수산부는 지금까지 해외 P&I 보험시장에 100% 의존하고 있는 현실을 타개하고 국내에서 자체적으로 P&I 보험사업을 영위할 수 있는 법적 기반을 마련하였다. 지금까지 해외 주요 P&I 클럽에 가입하고 있는 해운기업들에 대해서는 기존의 P&I 보험계약을 그대로 유지할 수 있도록 허용(제7조)함으로써, 우리나라에서 P&I 보험사업이 정착하기 위해서는 정부에서 주도적으로 이 P&I 보험사업을 추진해야 할 필요성이 더욱 커졌다. 해양수산부가 마련한 선주상호보험조합법의 주요 내용을 간단하게 살펴보기로 한다.

1) 조합의 사업개시 요건

P&I 보험사업을 위한 최소한 자본금은 10억원 이상의 사업기금 확보를 전제로 하고 있으며, 사업기금의 재원은 정관으로 규정한다.

2) 조합의 성립요건 및 절차

조합의 성립요건은 발기인 7인 이상을 포함한 조합원 및 조합원이 소유·임차·용선한 100척 이상의 선박이 가입하면 가능하다. 발기인이 정관을 작성하고 창립총회를 개최한 후, 해양수산부에 설립신청을 하고, 인가 후 2주 내에 설립 등기를 마치면 조합이 성립된다.

설립인가 신청시 정관, 사업방법서, 보험약관, 보험료 및 책임준비금 산출방법서 등 첨부서류를 제출해야 한다. 그리고 해양수산부 장관은 설립인가시 재정경제부 장관과 협의를 거치도록 하였다.

3) 조합원의 권리

조합원은 총회에 참석하여 조합운영에 관한 의사결정에 참가할 수 있으며 조합의 임원을 선출하거나 임원으로 선출될 수 있는 권리를 갖는다. 의결권은 출자액에 상관없이 1인 1표가 원칙이지만 정관으로 달리 규정 가능하도록 하

였다.

10분의 1 이상의 조합원이 갖는 소수 조합원권을 인정하며, 보험계약의 내용에 따라 보험금을 청구하며 탈퇴시 조합재산에 대한 자기 지분의 환급을 청구할 수 있다.

4) 조합원의 의무와 책임

조합원은 조합 가입시 1좌 이상을 출자하되 총출자 좌수의 10/100 초과는 허용하지 않는다. 그리고 출자금은 일시에 전액을 납입한다.

조합에 가입하려면 가입 신청서를 작성하고 조합과 보험계약을 체결하도록 규정하고 있다. 보험대상 선박을 양수하거나 지분을 승계할 경우에는 조합에 통지하여야 하며, 지분의 공유는 금지하고 있다.

조합원이 조합을 탈퇴할 때에는, 조합의 재산으로 조합의 채무를 완제할 수 없는 경우, 조합원의 부담에 귀속하는 금액(해제보험료)을 지불해야 한다.

조합원은 채권자에 대하여 직접 책임을 지지 않으며, 조합의 채무에 대해서는 출자액 및 보험료 한도 내에서 책임(유한책임)을 진다.

5) 조합원 총회

조합의 최고 의결기관은 조합원으로 구성되는 총회로서 의장은 대표이사가 된다.

총회는 조합의 기초서류의 변경, 임원의 선임과 해임, 조합원의 제명, 조합의 해산 등을 결의한다. 조합의 기초서류는 다음과 같다.

- i) 정관
- ii) 사업방법서
- iii) 보험약관
- iv) 보험료 및 책임준비금 산출방법서

총회는 총조합원 과반수의 출석으로 개의하고 출석조합원 과반수의 찬성으로 결의한다.

특별 결의사항은 출석 조합원 4분의 3 이상의 찬성으로 의결한다.

- i) 정관의 변경
- ii) 조합의 해산
- iii) 조합원의 제명
- iv) 임원의 책임

6) 조합의 임원

조합의 임원은 대표이사 1인을 포함하여 이사는 5인 이상 15인 이하로, 그리고 2~3인의 감사로 구성한다.

이사중 2인 이내의 상임이사를 두되, 상임이사는 비조합원으로 선임이 가능하다.

7) 조합의 해산

조합은 존립기간의 만료, 총회의 해산 결의, 파산, 설립인가의 취소, 사업기금의 미달 등으로 해산한다.

8) 조합에 대한 감독

조합에 대한 검사와 감독권은 금융감독원, 금융감독위원회, 해양수산부 등 3기관이 행사한다.

- i) 금융감독원 : 조합의 업무와 재산상황에 대하여 해양수산부 장관 및 금융감독 위원회에 보고한다.
- ii) 금융감독위원회 : 조합의 사업, 기초서류, 업무집행 방법의 변경, 사업의 정지, 업무 및 재산의 관리 등에 관한 보고 및 자료의 제출 명령권을 갖는다.
- iii) 해양수산부 : 조합의 설립인가와 취소권을 갖는다. 설립인가를 취소하고자 하는 경우에는 청문회를 갖는다.

3. 사업규모 대안의 설정

우리나라 해운업계의 P&I 보험조합 가입현황에서 본 바와 같이, 내·외항을 막론하고 전부 외국 P&I 보험조합에 가입하고 있다.

현행 P&I 보험료율을 볼 때, 외항 해운기업들은 매우 경쟁적인 요율을 누리고 있다. 특히 대형 8사의 요율은 0.99달러이며, 다른 외항업체를 포함한 전체 외항선대의 요율도 1.33달러에 그치고 있다.

한편, 연안선의 경우에는 화물선은 톤당 7달러로 가장 낮다. 그러나 유조선은 17달러이며, 부선은 39달러로 외항선 평균 요율의 30배에 달하는 높은 보험료를 부담하고 있다.

이러한 요율의 높은 수준을 고려할 때, 한국 P&I 보험조합이 설립되면 우선적으로 연안선의 가입이 예상된다. 따라서 우리나라 P&I 보험조합이 설립됨에 따라, 시간을 두고 그 규모가 변동될 것이다. 우리나라 P&I 보험조합의 규모는 다음과 같이 세 가지로 그 대안을 구상할 수 있다.

〈표 V-1〉 우리나라 P&I 보험조합의 규모 대안

대안	선대 구성	규모(천G/T)
I	연안선	1,314.6
II	연안선+외항선(근해항로*)	3,193.8
III	전체 선대	18,178.4

주 : * 외항선(근해항로)은 편의상 대형 8사를 제외한 나머지 외항선대임.

제 I 안의 경우, 연안선의 현재 부보 수준은 303척, 65만 8,371G/T에 불과하지만, 연안선대 전체가 가입하게 되면 131만 4,600천G/T에 달하게 된다. 이는 현 부보 수준의 2배에 해당하므로, 보험료 수입도 그만큼 증가됨을 의미한다.

그러나 우리나라 P&I 보험조합법에서 우리나라 해운기업들이 외국 P&I 클럽들과 맺고 있는 보험계약은 그대로 유지할 수 있도록 허용하고 있다. 따라서 현실적으로 외국 P&I 클럽을 이용하는 우리나라 해운기업들이 얼마나 우리나라 P&I 클럽에 가입할 가능성은 정부와 업계의 추진력에 달려 있다.

4. P&I 보험료 수준의 적정성 평가

보험료 수입의 적정성을 판단하기 위해서 먼저 외국의 주요 P&I보험조합들이 한국 선대, 특히 대형 해운기업에 속한 외항선대에 부과하는 요율의 적정성을 검토해야 한다. 이 요율 수준이 적정하다고 판단되면, 이 수준을 기준으로 하여, 우리나라 P&I 보험조합의 보험료 수입을 추정할 수 있다.

1) 외국의 주요 P&I 보험조합의 보험료 수준

각 P&I 보험조합의 G/T당 평균보험료(총보험료수입금/총가입선규모)를 구하면 다음 표와 같다.

〈표 V-2〉에서 보는 바와 같이, 주요 P&I 보험조합의 G/T당 평균 보험료는

〈표 V-2〉 주요 P&I 보험조합의 평균보험료

보험조합	가입톤수(백만G/T)	수입보험료(백만달러)	G/T당 보험료(달러)
UK	104.0	391.2	3.76
Gard	80.6	179.3	2.22
Britannia	63.0	152.3	2.42
Steamship Mutual	60.2	255.1	4.24
West of England	47.6	167.1	3.51
Skuld	47.3	147.9	3.13
Japan	47.0	123.4	2.63
Standard	29.7	124.6	4.20
London	25.3	106.1	4.19
North of England	15.8	71.4	4.52
Liverpool	13.0	61.8	4.75
Newcastle	7.3	71.5	9.79
Shipowners' Mutual	6.2	49.5	7.98
American	4.1	28.4	6.93
합 계	551.1	1,929.6	3.50

최저 2.22달러에서 최고 9.79달러의 범위에 들어감을 알 수 있다. 또 전체 평균요율은 3.50달러에 달하고 있다.

그리고 P&I 보험조합의 규모가 클수록 단위당 보험료는 낮은 수준을 나타내며, 반면 규모가 3천만G/T 이하일 경우, 단위당 보험료는 모두 4달러를 초과하고 있음을 알 수 있다.

P&I 보험사업의 경영도 어디까지나 보험료와 보험급부의 총액이 수지균형을 이루도록 해야 할 것이다. 즉, 각 P&I 보험조합이 적용하고 있는 요율은 수지균형을 이루는 원가수준이다. 보험료가 원가수준 이하로 떨어지면, 마침내 보험급부의 지출이 보험료 수입총액을 초과하게 된다. 이는 보험조합의 부실을 초래, 보험사업의 안정성 기반이 무너진다. 따라서 각 P&I 보험조합이 적용하고 있는 보험료 수준은, 현 요율수준하에서 초과이익을 발생시키지 않는 한, 원가보상수준이라고 하겠다.

2) 우리나라 외항선대의 P&I 보험료 수준 평가

(1) 외항선대의 보험료 수준

그러면 우리나라 외항 해운기업들이 주로 이용하고 있는 P&I 보험조합들이

〈표 V-3〉 주요 P&I 클럽별 요율 수준의 국제비교

단위 : 달러/GT

보험조합	전체평균요율(A)	우리나라 해운기업(B)*	A/B	B/A(%)
◦ Steamship	4.24	1.4	3.0	33.0
◦ Britannia	2.42	1.0	2.4	41.3
◦ UK	3.76	2.0	1.9	53.2
◦ Standard	4.20	0.8	5.3	19.0
◦ London	4.19	1.9	2.2	45.3
◦ Gard	2.22	0.7	3.1	31.5
평 균	3.51	1.3	2.7	37.0

주 : * 외항 대형선대

우리나라 선대에 부과하는 보험료 수준을 검토하기로 한다. 이 보험료의 수준의 적정성 판단은 우리나라 해운업계가 자체적으로 P&I 보험사업을 추진하는 데 결정적 열쇠가 될 것이다. 그리고 업계와 정부 당국의 정책목표 및 전략설정에 도 중요한 자료가 된다.

〈표 V-3〉에서 보는 바와 같이, 한국 대형 외항선주들에게 외국의 주요 P&I 보험조합에서 제시하는 보험료 수준이 전체 평균 수준을 훨씬 밑도는 것을 알 수 있다. 주요 P&I 보험조합들이 한국 해운기업에 제시하는 요율수준은 평균 보험료에 대하여 2배 내지 5배로 낮게 책정하고 있다. 이는 사업경영상 수지균형의 원칙에 위배된다. 즉, 이러한 저요율정책 뒤에는 우리나라의 P&I 보험조합이 P&I 보험사업에 신규진입을 차단하는 경쟁제한 의도가 있다는 의미이다.

(2) 저요율 정책의 평가

그러면 한국 해운기업에 대한 저요율 정책을 어떻게 평가할 것인가?

이에 대한 가장 선의의 해석은 우리나라 해운기업의 경영상태가 양호하고 선대도 최신 선형으로 구성되어 있어, 해운경영이나 선대의 유지보수 상태가 극히 양호한 수준이다. 따라서 이재율이 거의 영(0)에 가깝게 평가되므로 보험료 수준이 매우 낮게 책정되었다고 할 수 있다. 우리나라 선주들이 동서기간 항로에 대대적인 신조선 투입 등을 고려할 때 일리가 있다. 그리고 저요율을 누리는 해운기업의 입장에서는 단기적으로 환영할 일이다. 이렇게 낮은 요율(가격)로 품질 좋은 P&I 보험서비스를 이용하고 있는데, 국내에서 P&I 보험조합을 새로 시작하겠다고 하는 말이 귀에 들어올 리가 없다.

그러나 보험사업경영의 수지균등의 원칙과 요율수준의 적정성을 고려할 때, 이와 같은 해석은 앞뒤가 맞지 않는다. 어느 P&I 보험조합이건, 평균 보험료는 보험원가를 반영한다. 이 원가수준 이하로 보험료를 책정하는 것은, P&I 클럽이 경쟁정책상, 독점적 내지 경쟁적 독점의 위치를 유지하기 위하여, 이러한 저가격(덤평가격)을 적용함으로써 신규 조합의 시장진입을 사전에 차단하는 효과를 가져오기 위함이다. 즉, 한국 선대에 대하여 원가보상수준 이하로 보험료를 적용함으로써, 한국에서 P&I 보험조합의 신설을 차단하려는 의도이다. 위에서 본

바와 같이, 한국 선대에 대한 보험료를 평균 보험료(원가보상수준 보험료)의 평균 37.0% 수준으로 부과하고 있다. Standard 같은 경우에는 원가의 19% 수준으로 부과하고 있으며, 이 가운데에서는 가장 높은 요율을 부과한 UK 보험조합도 53% 수준으로 아주 낮게 적용하고 있다.

(3) 저요율 정책에 대한 대처방안

그러면 외국의 주요 P&I 보험조합들이 한국 P&I 보험시장에 대한 저요율(시장진입제한 가격정책) 공세를 어떻게 대처해야 할 것인가?

우리나라가 해운 선진국으로 성장하기 위해서 언제까지나 이러한 외국의 저가격 공세에 그대로 머물러 있을 수는 없다. P&I 보험도 보험산업의 한 영역으로서, 그리고 건실한 해운경영 환경을 조성하는 데 필수적이다. 총선대 2천만톤 규모가 될 때까지 자체적으로 P&I 보험시장을 육성하지 못한 것은 우리 해운업계와 정책 당국의 근시안적 정책과 금융보험산업의 부가가치 창출효과에 대한 인식부족의 산물이다.

현재는 외국 P&I 보험조합들이 한국 선대에 대하여 저가공세를 취하지만, 장기적으로 원가보상수준으로 보험료를 조정하지 않으면 부실경영을 면할 수 없다. 즉, 우리나라에 P&I 보험조합 설립시도가 다시 무산되는 날이면, 그들은 우리 선대에 대하여 최소한 원가보상수준으로 보험료를 상향 재조정하게 된다.

이제 우리나라는 세계 해운의 중심국으로 발돋움하려는 시점에서, 우리나라의 P&I 보험시장 진출을 차단하려는 모든 시도와 일시적으로 좋게 보이는 초저가 공세를 과감하게 떨쳐버려야 한다. 해운업계는 자체 장기성장 기반 확보 차원에서, 우리 자체의 P&I 보험공급자(보험조합)를 설립, 외국의 P&I 보험업체와 동등한 입장에서 우리 선대의 경영환경을 개선시키기 위하여 강력하게 밀고 나가야 할 것이다.

5. 우리나라 P&I 보험조합의 보험료 수준 추정

지금까지 외국의 주요 P&I 보험조합의 보험료 수준과 우리나라 해운기업의 보유 선대에 대한 그들의 요율수준을 검토하였다. 위에서 본 바와 같이 우리 외항선대에 대한 보험료가 원가보상수준을 훨씬 밑도는 매우 낮은 수준이다. 이러한 보험료 수준은 결코 적정선이 아님은 어느 누구의 판단에도 분명하다.

그러면 신설되는 우리나라 P&I 보험조합이 선택해야할 보험료 수준은 어느 선이 적정수준인가? 이는 단기적인 요율정책과 장기적인 요율정책으로 나누어 검토해야 한다.

1) 단기적 요율수준

현재 P&I 국제그룹 협정에 의하면, 한 P&I 보험조합 가입자가 다른 보험조합으로 변경하려고 할 때, 여러가지 제약조건이 있다. 그 중에 가장 중요한 것이 요율수준이다. 즉, 기존 조합의 보험료가 적정수준이라는 가정하에 모든 조합 가입의 변경절차가 진행된다. 그러므로 현행 보험료보다 낮아도 안되고, 보다 높은 보험료는 선주측에서 받아들일 수 없는 조건이다.

따라서 우리나라 해운기업이 외국의 P&I 보험조합에서 우리나라 P&I 보험조합으로 이전하려고 할 때, 한국 P&I 보험조합이 제시할 수 있는 요율은 현행 보험요율이다. 그러나 우리나라가 신설하는 보험조합이 제공하는 보험서비스의 질적 수준을 고려할 때, 최저의 보험료로 최상의 서비스를 누리고 있는 선주로서는 선뜻 국적 P&I 보험조합을 선택하기 어려운 것이 사실이다.

우리나라 P&I 보험서비스의 질적 차이를 단기적으로 극복하기 위하여, 외국 P&I 보험조합 전문 경영인을 영입하여 운영함으로써 가능할 것이다.

따라서 우리나라 P&I 보험조합에서 선택할 수 있는 보험료는 외국 P&I 보험조합에서 한국 선대에 적용하는 현행 요율수준을 적용할 수밖에 없다.

2) 장기적 요율수준

우리나라 P&I 보험조합이 경험을 쌓아감에 따라 P&I 보험서비스의 수준도

점차적으로 개선될 것이다. P&I 보험사업이 장기적으로 건실한 성장을 이룩하기 위해서는 보험료가 보험서비스 상품의 적정원가를 보상하는 수준으로 상향 조정되어야 한다.

그리고 보험료 수준은 P&I 보험에도 규모의 경제가 있음을 감안할 때, 우리나라 총선대가 가입하는 경우, 가장 낮은 보험료 적용이 가능하다. 우리나라 P&I 보험조합의 가입선대 규모에 엇비슷한 외국의 P&I 보험조합의 보험료 수준으로 점차 조정해 나가야 할 것이다.

보험료는 가입선박의 선령, 유지보수 상태, 해난사고 실적 등에 따라 산정된다. 우선적으로 처음 시작하는 입장에서 우리나라 P&I 보험조합이 적용할 보험료 수준을 해운기업들이 참여하는 해운시장 별로, 그리고 장기적으로 보험서비스의 적정원가를 보상하는 수준으로 구분하여 추정하기로 한다.

〈표 V-4〉

우리나라 P&I 보험료의 추정

단위: 달러

구 분	설립 당시 요율	적정원가 보상요율	비 고
연안선대	13.00	10.00	Shipowners' Mutual의 평균 보험료 수준보다 약간 상향 조정
외항선대 (근해항로)	5.40	6.00	현행수준 유지
외항선대 (원양항로)	1.30	2.40	적정원가 보상요율 반영

여기에서 우리나라 P&I 보험시장의 적정보험료는 외국 P&I 보험조합들이 부과하고 있는 평균보험료와 우리 선대에 대하여 부과하는 평균 보험료의 평균값으로 가정하였다.

$$\text{적정원가 보상 보험료} = (\text{전체평균보험료} + \text{한국 선대에 대한 평균 보험료}) / 2$$

물론 외항 선대에 대하여 보험료를 적정수준으로 일시에 인상하는 것은 외항업계에서 수용하기 어렵다. 그러나 장기적으로 보험서비스의 적정원가를 반영한다는 차원에서 점진적으로 이루어져야 할 것이다. 그리고 연안 선대의 보험료는 가입선대 규모가 적은 Shipowners' Mutual이나 American 보험조합이

각각 7.98달러와 6.93달러인 수준을 감안할 때, 현재 우리나라 연안 선대에게 부과하는 요율인 13달러보다 낮은 10달러 수준으로 조정하는 것이 바람직한 요율정책의 방향이라 하겠다.

6. 대안별 보험료 수입 추정

1) 설립 초년도 보험료 수입 추정액

우리나라에서 P&I 보험조합이 설립되어, 초기 보험료 수입액은 위에서 검토한 요율을 적용함으로써 추정이 가능하다.

〈표 V-5〉 설립 초년도 대안별 보험료 수입 추정액

대안	가입선대(천G/T)	보험료율(달러)	보험료수입액(천달러)	원화가치(백만원)
I	1,314.6	13.00	17,089.8	22,216.7
II	2,935.6	5.40~13.00	25,785.8	33,521.5
III	17,274.6	1.30~13.00	44,806.8	58,248.8

앞에서 설정한 보험조합의 설립대안별 선대구성은 I 안은 연안선대, II은 연안선대+한일·동남아항로 취항 외항선대, 그리고 III안은 우리나라 총선대로 구성된다.

설립 초년도 적용 보험료는 우리나라 해운기업에 대하여 외국 P&I 보험조합들이 적용하는 현행 요율을 그대로 적용한다. 그 산출결과는 위 표에서 보는 바와 같이, I 안은 222억원(1,709만달러), II안은 335억원(2,578만달러), 그리고 III안은 582억원(4,480만달러)으로 나타난다.

2) 설립후 정상운영시 보험료 추정액

장래 한국 P&I 보험조합의 보험료 수입은 가입 선대의 규모에 따라 달라진다. 그러나 여기에서는 편의상 한국 선대의 규모에 변동이 없고, 보험료가 보험원가 보상수준으로 조정된다고 가정한다. 이러한 가정하에 추정한 보험료(적정보험료)를 적용하기로 한다.

그 산출결과는 다음 표에 나타난 바와 같다.

〈표 V-6〉 정상 운영시 보험료 수입 추정액

대안	보험요율(달러)	보험료 수입액(천달러)	원화가치(백만원)*
I	10.00	13,146.0	17,089.8
II	6.00~10.00	22,872.0	29,733.6
III	2.40~10.00	57,285.6	74,471.3

주 : * 환율은 1달러=1,300원 적용

신설되는 우리나라 P&I 보험조합이 운영의 정상화를 이루기까지 어느 정도 기간이 소요될 것이다. 이 때 보험료 수입액의 추정액은 1997년 2월 갱신기준, 우리나라 선대가 외국 P&I 보험조합에 지출한 5,700만달러(해양수산부 내부자료)의 규모와 같다. 그러나 여기에서 주의해야 할 사항 두 가지가 있다.

첫째, 그 당시 연안선대의 가입규모는 146척 19만 9,545G/T로 보험료는 450만달러에 달했다. 이는 대안 I의 가입선대규모(연안선대) 131만 4,600톤에 비해 매우 소규모였으나 보험료의 수준은 매우 높았고 따라서 부담도 컸다.

〈표 V-7〉 연안 선대의 보험료 수준(1997.11.10 기준)

단위 : 척, 달러, 총톤

대상선종	대상선박(척)	가입톤수	보험료	톤당보험료	비고(평균선형)
유 조 선	51	80,711	1,928,358	23.89	1,582
기타유조선	41	40,287	1,758,009	43.64	983
벌 크 선	52	78,547	813,963	10.36	1,511
합 계	144	199,545	4,500,330	22.55	1,386

자료 : 문병일, “한국 피앤아이클럽 설립과 사업성분석에 관하여”, 「해양한국」, 1998. 1.

둘째, 1997년 2월의 한국 선대에 부과한 보험료보다 1998년 2월의 보험료가 3,690만 2천달러로 크게 하락했다는 점이다. 어느 보험상품이 연간 해운환경에 크게 변화가 발생하지 않았는데, 요율(가격)이 이렇게 급격하게 35%가 하락하겠는가? 이는 우리나라 P&I 보험조합이 P&I 보험시장에 진입하지 못하도록 진입을 억제하는 가격정책을 구사하고 있음이 뚜렷하다. 외국의 주요 P&I 보험조합들은 한국이 P&I 보험산업에 진출하는 것을 집단적으로 방어하고 있다.

7. 지출부문의 주요 비용 추정

우리나라 P&I 보험사업의 타당성을 판단하기 위해서는 지출부문을 보험금, 재보험료, 조합운영비 순으로 추정하고, 이 추정치를 바탕으로 사업성을 평가하고자 한다.

제3장 <표 III-4>에서 보는 바와 같이 14개 P&I 보험조합 가운데 주요 5개 조합의 지출부문 비목별 구성비는 각 조합마다 다르게 나타난다.

여기에서 우리나라 P&I 보험조합은 설립 초기에는 투자수입과 비상준비금이 전혀 없는 상태에서 출발한다. 여기 이 구성비에서 우리의 관심을 끄는 현상은 지급보험금과 재보험료 부문이다. 이 두 항목의 합계가 87.9%(London 클럽)~108.1%(UK 클럽) 범위에 들어왔다. 이 5개 조합의 최상위 값이 바로 14개 조합의 평균값과 일치한다. 이 사실은 P&I 보험조합의 경영이 이윤개념의 부재에서 오는 것인지, 아니면, 조합간 효율경쟁에서 오는 부실 경영의 결과인지, 그 이유가 분명치 않다. 그러나 확실한 사실은 P&I 보험경영이 치밀한 경영관리를 요한다는 점이다. 그렇지 못할 경우, 부실 덩어리가 될 가능성이 높다.

<표 V-8> 수입보험료 대비 비목별 구성비

단위: %

조합	수입보험료	투자수익	지급보험금	재보험료	조합운영비	비상준비금
◦ UK	100.0	18.8	83.8	24.3	9.0	74.6
◦ Britannia	100.0	24.3	59.6	45.7	11.8	87.6
◦ London	100.0	24.9	65.5	22.4	17.8	73.3
◦ Gard	100.0	24.3	59.6	45.7	11.8	87.6
◦ Japan	100.0	5.1	64.7	27.0	11.1	44.1
14조합 합계	100.0	18.4	73.8	27.0	11.9	53.6

주: <표 III-4>에 의거 작성함.

이하에서는 우리나라 P&I 보험경영과 관련하여 직접적으로 큰 항목인 지급보험금, 재보험료, 조합운영비(일반관리비) 부문을 다루었다.

1) 지급보험금

보험료 수입에 대한 지급보험금의 비중은 평균치인 73.8%보다 낮게, 그리고 우리나라와 인접한 일본의 실적치인 64.7%보다는 높은 68%로 잡기로 한다. 이는 우리나라 선대의 선령 구조가 좋고 또 IMF 관리경제 이후, 자산관리와 원가관리에 대한 인식도가 높아져서 선박의 유지·보수비 수준이 낮아지고 선원들의 근무태도가 더 성실해졌다고 보기 때문이다.

2) 재보험료

신설되는 한국 P&I 보험조합이 국제 그룹에 가입하기 위해서는, 현행 국제 그룹 협정이 존속하는 한, 5년까지는 직접 국제그룹의 일원으로 가입할 수 없다.

우선 P&I 보험경영상 수입보험료에 대하여 재보험료가 차지하는 비중이 14개 조합 전체 평균치는 27%이다. 이 재보험료의 비중도 조합에 따라 그 폭에 상당한 차이를 보이고 있는데, London 클럽은 22.4%로 가장 낮고 Britannia와 Gard 클럽은 그 2배 이상 수준인 44.5%에 달하고 있다.

일본 클럽은 27%로 전체 평균과 일치한다. 그러나 1998년도 연차보고서에 의하면, 1997년도 재보험료는 21%로 하락하였다.

우리나라 조합은 재보험 문제를 어떻게 풀어야 할 것인가 하는 문제는 앞에서 그 기본방향을 제시한 바 있다. 즉, 현재 우리나라 해운기업들이 가입하고 있는 주요 클럽에 재보험을 가입하는 방법을 채택하는 것이다. 특히, 우리나라 해운기업들이 일차적으로 우리나라 조합으로 옮기고, 우리나라 조합은, 우리나라 해운기업들이 가입했던 기존 대형조합에 재보험 형식으로 관계를 유지한다. 그리고 점차적으로 경영성파가 뛰어난 클럽으로 재보험클럽 대상의 수를 축소해 나가면서, 대규모 가입에 의한 재보험료 할인 등 재보험 조건을 개선시킬 수 있을 것이다.

동시에 우리나라 조합에서는 유망한 보험경영인력 양성을 위하여 경영능력이 탁월한 클럽에 연수를 시켜서 P&I 보험경영 노하우와 P&I 보험 서비스의 질적 향상을 도모할 수 있을 것이다.

이렇게 재보험 문제를 해결한다면, 우리나라 클럽은 다른 클럽(국제그룹 소

속)보다 재보험 관리상 1단계를 추가하여 관리하는 셈이 된다. 그러나 이렇게 기존 관계를 존중함으로써, 우리나라 클럽의 자생적 기반을 확보할 수 있게 될 것이다.

그러면 우리나라 클럽의 재보험율은 어느 선으로 하는 것이 적정선인가를 선택해야 한다. 이 문제는 우리나라 조합의 보험지급 한도를 어느 정도로 하는 것과 클레임의 규모별 분포도, 그리고 기존 클럽들과의 협상능력에 달려 있다.

어느 클럽을 선택할 것인가는 클럽들의 재보험 비중이 상대적으로 낮은 클럽에 부보하는 것이 자체 담보능력을 확대하는 길이다. 이는 자체 보험 경영능력을 배양할 수 있는 올바른 재보험 정책방향이다. 그러나 우리가 설립 초기의 보험처리 능력을 감안할 때, 우리 보험료의 상당부분을 재보험으로 처리해야 할 것이다.

현재 14개 세계 주요 조합들의 평균 재보험률이 27%임에 비추어 볼 때, 우리나라의 조합의 재보험률은 이보다 더 높은 수준에서 결정되어야 할 것이다.

우리나라 보험조합에서 처리할 보험담보 범위는 우리나라 선대 이재율과 클레임의 규모별 분포도에 의존한다. 주로 대형 조합들의 자체 보유한도가 500만달러임을 고려할 때, 500만달러 이상의 클레임에 대해서는 우리가 재보험 계약으로 가입한 조합에서 처리된다. 그 이상의 초과 보험금에 대해서는 국제그룹에서 처리된다. 즉, 우리나라 클럽이 자체적으로 100만달러까지 처리한다면, 100만~500만달러의 범위에 드는 위험을 우리나라 보험조합이 가입하는 대형 조합에서 맡게 된다. 그리고 그 이상의 금액에 대해서는 대형클럽을 통하여 국제그룹이나 Lloyd's 보험을 통하여 처리하게 된다.

여기에서 우리나라 클럽이 위와 같은 선택을 하기 위해서는 우리나라 해운 기업들의 P&I 보험클레임의 발생유형과 보험클레임 규모의 통계적 자료가 요청된다. 즉, 100만달러 이하 클레임과 그 이상 규모의 클레임 구성비(금액기준)를 알아야, 우리나라 클럽의 재보험 비율을 결정할 수 있다.

3) 조합운영비

P&I 보험조합의 운영비가 보험료 수입 가운데 차지하는 비중은 14조합 평균치는 11.9%이다. 운영비는 당해 조합의 경영능력과 겸업에 의한 일반관리비

의 절감여하에 따라 그 규모가 결정된다. 1997년도 일본의 조합운영비는 9.3%로 하락했다.

우리나라 클럽은 신설되는 만큼, 설립에 따른 설비투자 등을 고려할 때, 기존 클럽보다 더 발생할 것이다. 우선 설립 초기 P&I 보험서비스의 수준확보를 위하여 해외의 유능한 경영인을 영입할 경우와 자체 관리요원의 해외 연수비용을 감안할 때, 이러한 초기 설립비용의 증가는 불가피한 것이다. 그러나 클레임 처리를 위한 제반비용 등 조합운영비는 자체 전문인력을 활용함으로써 중장기적으로 오히려 비용의 절감을 가져올 것으로 기대된다.

설립초기 한국 P&I 클럽이 경영합리화와 경영기반 확립을 위해서는 사무실 임대와 사무실 비품, 컴퓨터 처리시설 등 기초 설비투자가 필요하다. 그 외에 해외경영인 인건비와 해외연수비 등 기존 클럽에 비교하여 추가적으로 소요되는 전략적 비용이 요구된다.

따라서 우리나라 초기 조합운영비는 총 수입액의 12% 정도 소요될 것이다. 그리고 한국클럽이 국제그룹에 참가할 단계, 즉 조합경영이 세계적 수준으로 도달하게 될 때, 조합운영비는 자체 인력의 확충과 활용으로 9%선까지 하향 조정이 가능할 것이다.

8. 성장단계별 사업타당성 평가

우리나라 P&I 보험조합의 사업성이 타당성을 얻기 위해서는 수입보험료와 지급보험금, 재보험료, 조합운영비 등 지출경비가 수지균등을 달성해야 한다.

P&I 보험조합이 설립초기와 성장단계에 따라, 그리고 가입규모에 따라, 수입보험료의 규모와 지출항목의 구성비가 서로 달라진다. 특히 재보험 계약이나 조합운영비는 규모의 경제가 실현되는 대표적인 원가 항목이다.

우리나라 조합운영에도 조합경영이 정상화됨에 따라, 그리고 조합의 규모에 따라, 보험료 수입부문은 물론 비용항목에서 이러한 경제현상이 나타날 것이다. 따라서 설립 초년도와 정상운영시를 구분하여, 그리고 조합의 규모에 따라서 전제조건을 다음과 같이 가정하고, 그 가정위에서 조합운영의 수지상태를 점검해 보고자 한다.

여기에서 전제 조건상에 나타난 구성비는 보험료 수입에 대한 원가 항목별

비중을 의미한다.

1) 설립초년도 수지분석

설립 초년도의 지출부문의 전제조건은 다음 표에 나타난 것과 같이 가정한다. 그리고 투자수입과 비상보유 기금은 전혀 없는 상태에서 출발한다.

〈표 V-9〉 설립 초년도 비용산출 전제조건

단위 : %

대 안	I	II	III
지급 보험금	68	68	67
재 보 험 료	27	27	26
조합 운영비	12	12	11

주 : 수입보험료에 대한 지출항목별 구성비임.

위와 같은 가정하에서 설립 초년도 수지상태는 3개 안이 다 같이, 지출이 수입을 넘어서고 있다. 이는 지급보험금과 재보험료의 합계가 수입 보험료의 95%에 달하고 있는 데다, 조합운영비도 설립 초기 정보통신 및 전세계적인 보험정보네트워크의 구축 등 기초적인 시설투자 등 추가적인 투자비용을 지불하여야 하기 때문이다.

〈표 V-10〉 설립 초년도 대안별 수지분석

단위 : 백만원

대 안	수입	지출	과부족
I	22,216.7	23,771.9	△1,555.2
II	33,521.5	35,868.0	△2,346.5
III	58,348.8	60,578.8	△2,330.0

수입보험금은, 국제그룹협약 및 P&I 보험업계의 관행상, 선주가 A조합에서 B조합으로 이적을 할 경우, 기존 가입조합의 현행 보험료 수준에서 벗어나지 못하기 때문에, 현행 선주들이 부담하고 있는 보험료 수준을 그대로 적용해서 얻은 것이다.

여기에서 한 가지 주의해야 할 것은 대형 외항해운기업들이 부담하는 보험료의 수준이 전년도 대비 35%나 크게 인하된 점이다.

이러한 저요율 적용 상황하에서, 우리 P&I 보험조합이 설립 초기 적자를 면할 수 없다. 3개안 모두 15.6억원에서 23.5억원의 적자가 예상된다. 그 중에서도 우리 해운업체가 모두 가입하는 3안에서 적자폭이 23억원으로 2안과 비슷하게 나타났다.

2) 정상운영시 수지분석

우리나라 P&I 클럽의 운영정상화의 시기는 운영주체의 목표와 전략에 따라 그 시기가 당겨질 수도 있고 늦추어질 수도 있다. 이 연구에서는 우리나라 조합이 독자적으로 국제그룹에 가입할 수 있는 최소한도의 기간, 즉 5년이 경과한 시점으로 가정한다.

그 당시로서는 우리나라 해운력의 성장정도에 따라 가입선대의 규모도 달라질 것이다. 그러나, 연구의 편의상, 조합규모는 당초 가정한대로 변동이 없는 것으로 한다.

정상운영시 각 비용지표는 <표 V-11>과 같다.

<표 V-11> 정상운영시 비용산출 전제조건

단위 : %

대 안	I	II	III
지급 보험금	65	65	64
재 보 험 료	24	24	23
조합 운영비	10	9.5	9

주 : 이 시기에도 투자수익이나 비상보유기금은 없는 것으로 가정함.

<표 V-12> 한국 P&I 클럽의 정상운영시 수지분석

단위 : 백만원

대 안	수 입	지 출	과 부 족
I	17,089.8	16,918.9	170.9
II	29,733.6	29,287.6	446.0
III	74,471.3	71,492.5	2,978.9

우리나라 P&I 보험조합이 설립후 초기단계에서 운영주체는 조합의 사업타당성을 입증하기 위하여 피나는 노력과 적극적인 전략을 수립·실천해 나갈 것이다. 이러한 경영합리화와 수익성확보 노력이 다각도로 펼쳐질 때, 5년후 조합의 경영상태는 크게 호전될 것이며, 세계 P&I 보험업계에서도 상당한 신인도를 얻게 될 것이다.

이는 지급보험금과 재보험료의 비중이 설립 초기보다 95% 수준에서 90% 이하로 상당히 하락할 것이라는 가정에 근거하고 있다. 또 조합운영비도 조합의 규모에 따라 차이가 있으나 12% 수준에서 10% 이하로 절감된다는 가정이 실현되어야 한다. 즉, 한국 P&I 보험조합의 경영주체는 물론 해운업계의 해난사고 방지노력이 함께 어우러져 맺어질 수 있다.

보험료 수입부문에 있어서도, 지금까지 중소해운업계가 받아온 차별적인 상대적으로 높은 수준의 보험료가 다소 낮아지는 반면, 대형 외항업체들의 요율은 원가보상 수준으로 조정한다는 전제하에서 추정된 것이다.

이와 같이 수입과 지출면에서 경영합리화가 실현될 때, 설립후 5년이 경과한 시점에서는 3개안 모두 흑자기조로 반전된다. 연안선대만을 대상으로 하는 I 안에서도 1억 7,090만원의 운영수익이 발생한다. 그리고 우리나라 전체 선대를 대상으로 하는 III안의 경우, 약 30억원의 운영수익이 나온다. 이러한 운영수익은 해운 및 다른 분야에 투자할 수 있는 기금으로 축적된다.

손익분기점은 여러가지 정책변수(보험료수준, 지급보험료와 재보험료 등)의 움직임에 따라, 그 시기가 다르겠으나, 늦어도 설립후 5년 이내에 실현될 것이라는 전망이다.

제 6 장 한국 P&I 보험조합 설립과 당면과제

1. P&I 클럽의 설립 및 경영주체

1) P&I 보험사업 성공의 선결조건

지금까지 P&I 보험경영에 대한 검토과정에서 확인된 사항은 P&I 보험도 상당히 수익성이 좋은 보험영역이라는 점이다. 그 단적인 증거로서 P&I 국제그룹이 자유롭게 쓸 수 있는 기금규모가 18억달러에 달했다는 점과 수익성에 기초한 상업적 기준으로 고정요율제 P&I 보험사업이 1999년부터 시작된다는 점(Lloyd's List, 1998. 11. 5)이다. 지금까지 베일에 가려져 있던 P&I 보험사업의 실체가 서서히 드러나고 있는 것이다.

현재, 우리나라 P&I 보험시장은 대부분 외국 P&I 보험조합에 의존하고 있다. 특히 외항해운기업들은 모두 외국 조합에 가입하고 있다. 연안선대의 일부(약 23%)가 외국 조합에 가입하고 있으며, 나머지 선대는 한국해운조합의 공제사업에 가입하고 있다. 엄밀한 의미에서 해운조합의 공제사업(선박, 여객, 선원, 유류오염 손해공제 등 네 가지)은 연안해운에 종사하는 조합원들을 위한 상호협조사업의 하나로서 P&I 보험이라고 할 수 없다. 그러나 공제사업의 상당부분이 P&I 보험사업과 겹치고 있다. 이는 해운조합의 공제사업과 신설되는 P&I 보험조합간에 이해관계상 상당한 갈등의 소지가 있음을 의미한다.

우리나라 P&I 보험조합이 설립될 경우, 첫 단계에서는 우리나라 해운기업들이 주로 가입하겠으나 우리나라 P&I 보험조합의 국제신인도가 높아짐에 따라 영업의 범위가 전세계적으로 확대된다. 또 가입조합원의 사고 발생시, 제3자에 대한 피해보상문제를 해결하기 위해서는 꼭 거쳐야 하는 법적 재판절차와 조사활동, 자문활동, 국제적인 보상기금운영 등을 고려할 때, 운영주체는 국제적 안목에서의 업무처리 능력, 클레임 산정, 위험관리 능력과 같은 전문적 지식,

경험과 안목을 필수적으로 갖추어야 한다. 지금까지 해운조합의 공제사업은 어디까지나 국내적으로 연안해운 업체들의 상호협조 사업으로 영위되었으므로, 보험경영 성격상, P&I 보험사업과는 근본적으로 차이가 있다.

P&I 보험사업과 관련된 우리나라의 현실을 고려할 때, 우리나라에서 P&I 보험사업이 성공하기 위해서는 적어도 다음 두 가지 조건이 성립되어야 할 것이다.

첫째, 우리나라에서 P&I 보험사업은 우리나라의 선대규모, 즉 P&I 보험시장의 규모를 고려할 때, 복수 클럽이 참가하여 서로 치열한 경쟁을 하는 것보다는 단일 주체가 운영하는 것이, 경영효율과 규모의 경제를 고려할 때, 타당하다고 하겠다. 즉, 위험대수의 원칙과 위험분산의 원칙은 가입조합원이 다수이어야 지켜질 수 있는 보험경영원칙들이다. 이러한 경영원리가 지켜지지 못한다면, 조합경영의 안정성을 확보할 수 없다.

둘째, P&I 보험사업의 감독업무를 담당하는 해양수산부는 신설되는 P&I 보험조합과 현행 해운조합의 공제사업간에 P&I 보험사업과 관련한 갈등관계를 사전에 해소해야 한다. 설립 초기, 주요 가입 대상해운업체는 연안해운업체인데, 해운조합에서 P&I 보험과 유사한 공제사업을 계속 유지한다면, 실질적으로 P&I 보험시장이 분산되어, 보험 대수의 원칙이 지켜질 수 없다. 이는 신설되는 P&I 보험조합이 보험경영의 안정성을 확보하기 어렵게 된다. 우리나라에서 P&I 보험조합법을 새로 제정하여 자체적으로 P&I 보험시장을 육성하려는 기본 취지에 위배된다.

2) P&I 보험의 경영목적과 운영주체

전반적으로 P&I 보험사업은 아직까지 상호보험 방식으로 운영되고 있다. 그러나 해상운송에 관련된 경영혁신을 비롯하여 유조선 이중선창의 의무화, ISM 협약의 시행 등으로 해상사고 방지의식이 크게 향상, 이재율이 대폭 감소되고 있다. 따라서 국제그룹이나 Lloyd's 보험의 재보험료도 크게 인하되고 있는 실정이다. 이러한 P&I 보험경영 성과를 바탕으로 고정보험료 제도에 의한 새로운 P&I 보험사업이 대두되고 있다. 즉, 지금까지 무제한 담보제공과 상호보험 방식의 이면에서 막대한 이익이 발생한 것이다.

이러한 상황에서 우리나라 P&I 사업은 지금까지 유지되어온 상호보험 전통을 이어갈 것인가, 아니면 수익성에 기초한 상업적 기준으로 하는 P&I 보험 회사를 설립할 것이냐로 구분하여 2가지 형태로 P&I 보험사업을 추진할 수 있다.

〈표 VI-1〉 우리나라 P&I 보험사업의 운영주체

운영주체	사업목적	비 고
조합 또는 공사	상호보험으로 이윤이 없음	• 무제한 담보가능 • 공익성 보장
민간기업	상업성에 기초한 이윤추구	• 위험담보에 한계 • 재보험 관계 강화 필요 • 경영혁신 가능

우리나라에서 신설되는 운영주체는 P&I 보험사업의 목적에 따라 운영주체의 성격이나 운영방식이 상당히 다르고 또 경영효율도 차이가 클 것이다. 그러나 P&I 보험사업의 처음 시작은 정부의 입법취지에 따라 상호보험 방식으로 추진해야 할 것이다. 순수한 상업적 베이스에 의한 민간 보험회사의 참가는 가능성이 있는 하나의 대안으로 제시한 것이다.

3) 경영주체의 조직형태

P&I 보험사업은 상호보험으로 운영하느냐 또는 수익성에 기초한 상업적 사업주체(기업)가 하느냐에 따라 경영주체의 조직도 달라질 것이다.

첫째, 상호보험 방식으로 운영하는 경우에는 선주들과 용선자들이 P&I 보험 조합을 구성하게 된다. 이 경우, 조합운영은 조합 안에 조합운영주체를 독자적으로 구성하는 방안과 별도의 조합운영회사(management company)를 설립하여 조합운영을 위임하는 방안이 있다. 두 가지 운영방안이 비슷하다. 영국의 주요 P&I 클럽들은 후자의 방식을 택하고 있다. 일본이나 노르웨이, 중국 등은 전자의 방식, 즉 자체적으로 운영주체를 조직하여 운영하고 있다. 우리나라에서도 일본 P&I 보험조합과 같이 자체적으로 P&I 보험사업을 운영하는 것이

바람직하다.

둘째, P&I 보험경영을 하나의 보험회사가 담당하게 될 경우에는 상호보험 방식에서와 같이 이중구조의 조직이 필요없다.

단, P&I 보험사업을 운영하는 데 보험업계에서 컨소시움을 구성하여 공동으로 참가하는 방안도 고려할 수 있다.

이러한 경영주체의 조직형태에 관한 내용을 요약하면 다음 표와 같다.

〈표 VI-2〉

P&I 사업의 경영조직

사업목적	사업주체	사업경영 방식
비영리 상호보험	P&I 클럽	• 클럽 자체 경영 • 별도의 경영체에 위임
이윤추구	보험회사	• 독자적 보험회사 • 컨소시움 형식의 공동경영체

4) 경영주체의 선정방법

우리나라 해운업계는 업계의 대변 단체가 선주협회(외항 해운기업 중심)과 해운조합(연안 해운기업 중심)으로 양분되어 있다. 그리고 외항 해운업체들은 외국의 주요 P&I 보험조합에 가입하고 있는 반면, 연안 해운업체들은 해운조합의 공제사업에 가입하여 필요한 보험서비스를 이용하고 있다. 이러한 현실에서 어느 한 단체가 P&I 보험사업을 주도할 경우, 상대 단체 소속 선주들의 반발을 불러올 수 있다. 따라서 가장 바람직한 방안은 양 단체가 공동으로 합의하여 추진하는 것이다.

우리나라에서 P&I 보험조합이 태동하는 것은 P&I 보험시장을 자체적으로 육성하는 첫 단계이다. 지금까지 외국 P&I 보험조합에 의존해 온 것은, P&I 보험의 경제적, 사회적 기능과 자본축적 기능을 고려할 때, 안타까운 일이었다. 이제 우리나라도 P&I 보험시장에 공급자로서 그 첫발을 내딛는 만큼, 공급자 선정에 신중을 기해야 한다.

P&I 보험사업은 지금까지 검토과정에 확인된 바와 같이, 사업성이 있는 보험영역이므로, 우리나라 P&I 보험조합법이 통과된 이상, 이 보험사업에 참가하

고자 하는 기업인들이 상당수 있을 것이다. 따라서 사업선정은 사업구상에 대한 공모를 통하여 최적격 사업자를 선택하고 또 선정과정도 투명성을 확보하는 것이 바람직하다. 그리고 우리나라 P&I 보험시장의 규모를 고려할 때, 복수조합보다는 단일조합이 운영하는 것이 적당하다. 따라서 최적격의 사업추진자가 P&I 보험조합의 설립과 운영에 참가해야 우리나라 P&I 보험시장의 건실한 육성이 실현될 것이다.

(1) 선정기준

우리나라 P&I 클럽의 건실한 운영을 위해서 최적격 운영주체 선정에 고려할 사항은 다음과 같은 내용을 검토하는 것이 바람직하다.

〈운영주체 선정시 고려사항〉

- ① P&I 보험사업의 경영구상
- ② P&I 보험사업의 전문적 경영 노하우와 안목
- ③ P&I 보험기금(운영자금)의 동원방안
- ④ 유력 P&I 클럽과의 제휴방안(조합경영 및 외자유치 가능성)
- ⑤ 이해관계자(선주)의 지지도

이상과 같은 경영요인들을 중심으로 1차적으로 ①, ②, ③, ⑤항을 중심으로 기본적인 경영구상을 제출토록 하여 그 가운데에서 유망한 운영구상 2~3개 선정한다. 1차 선정과정에서 직접적인 이해 당사자인 선주들의 지지도가 가장 높은 사업구상에 대하여 비중을 두는 것은 앞으로 P&I 보험사업의 규모의 확대 내지 적정화에 이어진다. 이렇게 선주의 지지도 등에서 우수한 2~3개 사업구상 제안자로부터 2차적으로 상세한 사업계획과 ④항, 즉 해외 유력 P&I 클럽과의 제휴방법과 외자유치 가능성을 제시토록 하여, 그 가운데에서 가장 적격자를 선정하도록 한다.

특히 우리나라 P&I 클럽이 외항해운기업들을 포함한 우리나라 전체 선대를 대상으로 해야 하는 만큼, 직접적인 이해관계자인 내·외항 업체들을 다 같이

수용할 수 있는 운영주체라야 하며, P&I 보험 경영의 국제적인 업무수행 능력과 안목도 매우 중요한 고려요인이다.

(2) 선정과정의 투명성 확보

이와 같이 2차에 걸쳐 적격 운영주체를 선정하려면, 시간도 소요되지만 선정과정의 투명성이 확보되어 조금도 의혹이 있어서는 안될 것이다.

선정과정의 투명성은 운영주체 선정 평가위원회(가칭)의 구성을 현실성 있게 구성하는 것이다. P&I 보험사업이 우리나라에서 처음 시작되는 만큼, 위원회의 구성부터 가장 합리적으로 되어야 할 것이다. 즉, 평가위원회가 운영주체 선정 과정에서 최대한 합리적이면서 객관적 입장에서 평가할 수 있어야 한다. 따라서 P&I 보험 이해 당사자들과 명망 있는 인사들 가운데에서 다음과 같이 구성하는 것이 운영주체 선정의 투명성을 확보하는 길이다.

〈표 VI-3〉

운영주체 선정 평가위원회 구성

소 속	배 정 인 원
◦ 해양수산부	1인
◦ 선주협회	1인
◦ 해운조합	1인
◦ P&I 보험전문가	2인
◦ 대학·연구기관	2인

2. P&I 보험기금의 확보방안

우리나라 해운산업에서 지금까지 선대성장과정에서 P&I 보험의 수요는 크게 증가하였다. 그러나 국내에서 자체적인 P&I 클럽(공급자)이 설립되지 않아 대부분 해외 주요 P&I 클럽에 의존해 왔다. 이러한 P&I 보험시장의 현실을 볼 때, 우리나라 P&I 클럽의 설립은 그 시기가 너무 늦은 것이다.

아직까지 P&I 보험공급자(P&I 클럽)가 없는 시장상황하에서 새로 설립되는

P&I 보험사업이 건실하게 성장하기 위해서는 이에 상응하는 환경조성이 필요하다. 그 가운데에서 강력한 재정적 기반이야말로 가장 시급한 필요조건이다.

1) 기금조성의 필요성과 목적

P&I 보험조합의 재정적 안정성은 조합의 성장에 사활적 중요성을 갖는다. 조합의 재정적 안정성이 확보되어야 선주들은 마음 놓고 P&I 보험조합에 가입할 것이다. 최악의 경우, 즉 P&I 클럽의 파산에 대비하여 다수의 보험계약자와 수혜자의 권익을 보호하고 여러가지 지급경비의 지출 등을 보장하기 위해서도 기금은 필요하다. 조합이 독자적으로 해결하지 못하면, 정부가 보상을 떠맡게 된다. 이러한 사태에 사전에 제도적으로 대비하자는 것이다.

세계적인 P&I 보험시장을 고려할 때, 우리나라 P&I 클럽은 설립 초기부터 수십년 내지 100여년의 전통을 가진 강력한 외국 P&I 클럽들과 치열한 경쟁이 불가피하다. 이러한 경쟁상황하에서 신설되는 우리나라 P&I 클럽이 살아남기 위해서는 적어도 재정적 기반만은 외국 경쟁 클럽들과 대등한 입장에 설 수 있어야 한다. 생존전략 차원에서 기금이 필요하다. 즉, 우리나라 P&I 보험산업이 공정하고 자유로운 경쟁체제를 유지하면서 자생력과 국제경쟁력을 배양해 나가기 위해서 기금이 필요한 것이다.

이는 경제적 경쟁원리의 순기능을 과소 평가해서가 아니다. 노련한 경험과 경영안목을 갖춘 외국의 대규모 P&I 보험사업자(클럽)들과 정당한 경쟁이 가능하도록 하기 위해서이다. 신생(유치단계) 우리나라 P&I 보험조합의 공정한 경쟁기반을 확보하는 데 이 기금확보의 목적이 있다.

지금까지 우리나라 해운업계는 지금까지 외국 P&I 클럽에 가입하여 P&I 보험을 운영함으로써 그들의 보유기금을 대규모화하는 데 상당히 기여했다. 그리하여 그들은 오늘날과 같은 건실한 경영기반이 이룩된 것이다. 우리나라는 자체적으로 P&I 클럽이 설립되지 않아서 P&I 보험기금 형성이 원천적으로 불가능했던 것이다. 이 형성되는 P&I 보험기금은 어디까지나 궁극적으로 우리나라 해운업계 자체의 이익을 위해서 조성되는 만큼, 우리나라 해운업계가 주인의식을 갖고 이 기금형성에 참여해야 한다. 그리고 외항해운 업계가 현재는 비록 외국 P&I 클럽을 이용하고 있다하더라도, 근본적으로 우리나라 P&I 클럽을

이용하는 것이 P&I 보험서비스의 혜택을 극대화하는 방안이다. 따라서 설립 당시부터 외항해운업계가 적극적으로 기금형성에 참가해야 할 것이다.

2) 기금의 재원과 규모

보험가입자들에 대한 보험계약의 이행을 보장하기 위한 보유기금은 i) 보험 사업자의 출연금(일반적으로 전년도 사업년도의 보험료의 1000분의 1) ii) 정부의 출연금 iii) 보유기금의 투자수입 등으로 조성된다.

(1) 기금의 재원

우리나라 P&I 보험의 경우, 이제 신설되는 신규 보험영역이므로 보험사업자의 출연금이나 보유기금의 투자수입은 전무한 상태이다. 따라서 신설되는 P&I 클럽의 설립을 추진하는 해운업계의 출자금 형식의 기금이 가장 바람직한 조성방안이다. 그러나 IMF 위기하의 어려운 해운업계 현실을 볼 때, 정부의 출연금이 가장 실현 가능한 대안이다. 따라서 P&I 보험기금의 근간은 어디까지나 해운업계가 주체가 되어 조성하되, 그래도 외국의 주요 P&I 클럽들과 재정적으로 대등한 입장에서 경쟁이 불가능한 경우에는 정부의 지원조치가 필요하다. 외국 자본의 유치는 우리나라 P&I 보험사업이 전적으로 하나의 수익사업으로 개시될 경우에 한하여 시도될 수 있는 방안이다.

① 민간주도 기금 형성

P&I 보험은, 그 성격상, 제3자에 대한 손해배상보험이 근본 취지이지만, 상호보험이므로, 가장 이상적인 기금확보는 선주들이 직접 참여하는 방안이다.

P&I 보험의 수혜자는 해운업에 종사하는 모든 사업자들과 해난사고로 인하여 피해를 당하는 제3자들이다. 따라서 피해보상에 대한 일차적 책임은 어디까지나 해운사업자들에 있다. 즉, P&I 보험의 기금은, 근본적으로 선대의 규모에 상응하여 형성하는 것이 합리적이다. 우리나라 P&I 보험조합법에서는 출자금 10억원 이상이면 사업이 가능하도록 규정하고 있다. 그러나, 우리나라 선대규모와 위험범위를 고려할 때, 이 P&I 보험사업이 안정적 기반위에 세워지기 위

해서는 별도의 상당한 규모의 기금이 필요하다.

그러므로 우리나라 P&I 클럽의 기금은 해운사업자가 보유한 선대의 크기에 따라 비례적으로 출연하여 조성할 수 있다. 물론, 선종, 즉 컨테이너선, 일반화물선, 유조선 등에 따라 위험정도가 다르므로 현행 선종별 P&I 보험료에 준해서 출연하는 방안도 합리적이다. 그러나 2중 선창의 의무화, ISM협약의 시행, 선박운항 및 관련 정보시스템의 발달로 선종별 위험도가 평균화되고 있는 정황을 감안할 때, G/T 기준으로 기금의 규모에 따라, 일정액을 출연하는 것이 타당하다.

현재, 외항해운기업들은 매우 경쟁적 효율로 최고의 보험서비스를 누리고 있다. 그러나 이 기금형성에 적극적으로 참가하여, P&I 보험사업이 우리나라에서 뿌리를 내리고 정착하는데, 주도적 역할을 담당하는 것이 장기적 안목에서, 개별기업 차원에서는 물론 국가의 보험사업 발전차원에서, 올바른 선택이라 하겠다.

② 정부의 출연금

1998년말 IMF체제 이후 극심한 경제불황을 겪고 있는 현 시점에서 해운업계의 자발적인 기금형성을 기대하기 어렵다. 이러한 여건하에서 한국 P&I 클럽의 출범이 가능하기 위해서는 정부의 개입, 즉 정부의 출연금이 불가피하며 가장 효과적인 대안이다.

그리고 정부의 출연금 확보가 어려운 경우, P&I 보험사업의 수익성을 감안할 때, 5년 거치 10년 상환의 장기 저리자금의 제공도 가능한 대안이다. 이는 P&I 보험경영이 우리나라 해운업계가 적극적으로 가입하여 자체적으로 P&I 보험시장을 육성해 나간다면, 설립후 5년 이내에 손익분기점을 넘어설 것으로 예상되기 때문이다.

③ 외국자본 유치

만일, 우리나라 P&I 보험사업자가 외국자본을 유치한다고 할 경우에는, 순수한 상업적 계산으로 우리나라 P&I 보험시장에 참가하므로, 정부는 사업자 선정과정에서 사업의 타당성과 외자유치 규모를 검토하여 허가할 수 있을 것이다.

P&I 보험사업에 외자도입이 될 경우, 외국자본과 함께 선진 경영기법도 동시에 들어와, 우리나라 P&I 보험시장의 성장에 상당히 기여할 것이다.

이상 논의한 내용을 요약하면 다음 표와 같다.

〈표 VI-4〉 P&I 보험기금의 확보방안

구 분	참 가 주 체	비 고
민간주도 기금	해운 및 관련업계	- 가장 합리적 대안 - IMF 체제하의 경제불황으로 적극 참여 어려움
정부 출연금	정부(해양수산부)	- 가장 효과적 대안 - 유치산업 육성 정책 (대등한 경쟁기반 확보)
금융 지원	정부(해양수산부)	- 5년 거치 10년 상환 - 연 5% 저금리 적용
외자	외국 P&I 클럽 또는 보험회사	- 재보험 및 보험경영기법 전수 - 국내 P&I 보험시장 활성화 - 국내 P&I 클럽의 자체육성에 제약 요인

〈표 VI-5〉 설립 초기 대안별 기금 추정

대 안	기금 규모(백만원)	달러환산(백만달러)
I	14,440.9	11.1
II	21,789.0	16.8
III	37,926.7	29.2

I 안, 즉 연안선대 전체가 가입할 경우에는 145억원 이상, 그리고 우리나라 총 선대가 가입한다고 가정할 경우(III안)에는 380억원 정도의 기금이 필요하다.

이 때, 가입규모가 가정치에 미치지 못하는 경우에는 그에 상응하게 축소되어야 한다.

(2) 기금의 규모

P&I 보험기금의 초기 규모는 현재 외국의 주요 P&I 보험조합들의 연간보험

료, 보험금 및 보유기금의 규모에서 그 기본적인 추정방안을 찾을 수 있다. 즉, 우리나라 P&I 클럽이 설립 초기부터 안정적으로 그 보험사업을 경영하기 위해서는 우리나라 선대규모에 상응하는 보험료 규모, 조합운영비와 비상준비 기금을 기초로 하여 기금의 규모를 추정할 수 있다.

설립 초기에 필요한 기금은 적어도 수입보험료 대비 조합운영비(11.9%)와 비상준비금(53.6%)은 14개 P&I 클럽의 평균수준(65.5%)으로 책정하는 것이 건실한 운영을 뒷받침할 수 있다. 즉, 보험료 수입의 65%는 기금으로 확보해야 한다. 물론, 이러한 기금의 규모는 설립대안에서 가정한 바와 같이 해당선대가 모두 가입한다는 조건과 가장 효과적인 재보험을 통하여 위험을 합리적으로 분산한다는 전제조건 위에서 추정된 것이다. 그러므로 우리나라 P&I 클럽에 가입하는 선대규모에 따라서 기금의 규모는 다를 수 밖에 없다.

따라서 대안별 기금의 규모는 다음과 같이 추정된다.

순수한 민간주도로 기금을 조성할 경우, 대안별 G/T당 기금은 선대구성(연안선대, 연안선대+근해선대, 전체선대)에 따라 출연내역은 <표 VI-6>과 같이 추정할 수 있다.

<표 VI-6> 대안별 출연금 추정

대안	선대(천G/T)	기금규모(백만원)	G/T당 출연금(원)
I	1,314.6	14,440.9	11,000
II	3,193.8	21,789.0	6,800
III	18,178.4	37,926.7	2,100

위 표에서 보는 바와 같이, 우리나라 총선대가 가입하는 경우, G/T당 출연금은 2,100원 정도이면 된다. 그러나 연안해운기업 중심으로 되는 경우, 11,000원으로 총선대가 가입하는 대안에 비해 약 5배의 과중한 부담을 안게 된다.

즉, 우리나라 전체 선대가 가입하면, 개별 선주의 입장에서도 최소의 부담으로 기금형성이 가능해진다. 특히 외항해운기업들의 적극적인 기금참여는 우리나라 P&I 보험시장 형성에 크게 기여할 것으로 기대된다.

3. 한국 P&I 보험업계의 과제

1) 보험관리 능력의 확보

P&I 보험의 부보범위가 다른 보험에 비하여 그 폭이 넓은 점을 고려 할 때 위험관리 기법의 개발이 절실하다. 그리고 아시아 경제권의 경제규제 완화와 보험시장 규제 완화 → 공동경영기회 증가에 대비하여 보험가입자의 다양한 요구사항에 따라 적절한 대응과 자문을 통하여 그들의 사업가치를 높이는 것이 중요하다. 또 보험시장정보의 수집·분석 이러한 시장정보의 상품화와 더불어 새로운 보험상품을 개발해 나가야 한다.

세지위크의 SIE(Sedgwick Information Exchange)는 보험정보분석회사로서 i) 특수 프로젝트 ii) 보험상품 개발 iii) 세지위크 분석서비스 등 세 부문으로 구성되어 있다. 이 보험정보회사는 보험서비스의 최종제품의 개발과 마케팅을 담당하고 있다. 이 목적을 실현하기 위하여 Renters(시장정보회사)와 협력관계를 맺고 전세계적으로 정보이용자들에게 회사들의 위험도에 관련된 정보를 제공하고 있다.

2) 세계 보험업의 집중화 전략에 대한 대책

한국 P&I 클럽의 창립이 늦어진 것도 문제이지만, 다른 한편으로 세계 보험시장의 경쟁방식이 대규모 업체간 경쟁, 즉 과점시장의 양태로 발전하고 있다. 한국 P&I 클럽의 경영이 소규모, 경험부족과 경영 노하우의 부족에서 오는 약점을 보완하고 세계시장에서 경쟁적 우위를 확보하기 위해서는 기존의 강력한 업체들과 전략적 제휴가 효과적이다. 기존의 유력한 P&I 클럽과 전략적 제휴 관계를 형성함으로써, 선진 경영기법과 보험경영 노하우를 활용할 수 있다.

3) 보험중개업의 육성 및 중개망 형성

P&I 보험은 원칙적으로 조합과 조합원 선주간에 이루어진다. 그러나 P&I 보험 활성화를 위해서 그리고 조합과 조합원의 관련 업무의 효율성을 확보하기

위해서 보험 중개업자들의 육성이 필요하다.

뒤늦게 발족하는 한국 P&I 보험조합이 정상 영업기반을 확립하기 위해서는 조합의 설립 못지 않게 보험업무의 합리적 운영과 영업망의 구축이 선결조건이다. 특히 P&I 보험은 다른 보험과 그 성격과 운영방법이 달라서 P&I 보험 조합이 자체적으로 모든 보험업무를 수행하기에는 전문인력 및 경영노하우면에서 기존 중개업자들의 역할이 중요하다.

그러나 기존 다른 보험영업에서와 같이 보험가입업무 및 가입조건에 대하여 보험중개업자에게 일임하게 되면 보험료 및 보험금 산정 및 처리과정에서 각종 문제가 발생할 가능성이 높다. 따라서 P&I 보험조합과 가입선주간의 관계를 확실하게 하기 위하여, 조합은 보험중개업자와 선주간에 동시에 가입계약을 체결하도록 해야 한다.

즉, 조합은 선주가 보험중개업자를 통하여 P&I 보험에 가입하는 경우에, 보험중개업자와 계약하는 방식은 보험중개업자가 파산 등 이유로 조합에 상당한 손해를 끼칠 수 있다. 따라서 보험계약은 조합과 선주간에 체결하는 것을 원칙으로 하고, 중개업자가 보험업무를 대행할 경우에는, 선주와 중개업자가 동시에 계약체결에 참여하도록 하여야 할 것이다.

그러므로 보험중개업자가 보험업무를 대행하는 경우에는 조합은 보험중개업자와 선주가 다 같이 보험계약에 참가하도록 조합정관 및 규칙에 명시해야 한다.

4) 정보기술과 보험산업의 질적 향상

지식경제시대에서 경제 주체들의 성공의 열쇠는 정보처리 및 공유능력이다. 이러한 지식기반기업에 있어서 필수적인 요인은 세계적인 네트워크의 형성이다. 이 정보 네트워크를 통하여 각종 서류, 보고서와 자료, 회사 공시내용, 데이터 베이스의 공유가 가능하다. 이렇게 각종 관련 정보를 공유함으로써 정보네트워크에 가입하고 있는 기업은 지리적 거리나 시간대의 차이에 관계 없이, 고객에게 최적의 서비스를 제공할 수 있다. 전세계 모든 이용자들에 대하여 모든 관계 당사자들의 지식과 경험을 공유하게 되어, 보험사업의 질적 향상과 서비스 개선이 가능해진다.

위험관리기법이나 처리능력이 열위에 있는 우리나라로서 세계 굴지의 보험

회사와 정보네트워크를 형성하게 되면, 선진 보험료 산정방법과 기법을 공유하게 된다. 따라서 우리나라 보험시장의 질적 개선과 혁신을 가져오게 된다. 후발조합의 이점을 톡톡히 누릴 수 있다.

세계보험네트워크(World Insurance Network, WIN)는 보험산업의 생산성과 대고객 서비스를 향상시키기 위해 운영되는 정보네트워크이다. 이 WIN에 가입하면 세계보험정보를 EDI로 이용이 가능함에 따라, 보험업자들의 생산성과 서비스를 획기적으로 개선할 수 있다.

5) 보험인력의 확보와 교육훈련

세계시장의 단일체제 지향과 함께 보험산업도 세계 단일시장으로 변모되고 있다. 이러한 세계화 추세에서 가장 핵심적인 요인은 인력이다. 세계적으로 발생하는 다양한 위험관리 능력을 확보하기 위해서 다양한 지적 배경과 경험이 있는 인력이 필요하다. 또한 언어의 차이를 극복하기 위해서 외국어 능력도 빼놓을 수 없다.

기술적 경제적 혁신이 급속하게 진행되고 있는 경제, 산업환경하에서 발생하는 다양한 위험을 합리적으로 처리하기 위해서는 이러한 복잡한 기술경제적 자격을 갖춘 인력이 중요하다. 이러한 고도의 보험인력을 확보하기 위해서 전문연수기관이 필요하다.

첫단계에서는 기존 P&I 보험인력(주로 외국인 보험회사 소속)이 한국 P&I 보험시장을 개발하는데 주도적으로 참여해야 할 것이다. 또한 고도의 보험서비스를 제공하기 위해서는 외국 P&I 보험관리를 전담하는 회사들의 인력을 활용하는 것이 기존 보험관리 노하우를 전수 받는 기회가 될 것이다.

그리고 한국 P&I 보험조합의 주요 관계자들을 외국의 P&I 보험관리 전문회사에 파견, 현장교육을 시행하는 것이 초기단계에서 취할 수 있는 인력양성 방안이 될 것이다.

제2단계에서는 한국 P&I 보험클럽을 중심으로 보험관리에 관한 연수프로그램을 개설하여 P&I 보험관계자들을 양성하는 것이 바람직하다.

제 7 장 결 론

드디어 우리나라에서 P&I 보험산업이 자체적으로 태동하기 시작하였다. 우리나라 해운산업은 지난 30여년간 급속한 경제성장과정에서 국민경제의 대동맥으로 활약하였다. 정작 자체적으로 장기적 안정 성장의 기반이 되는 P&I 보험산업은 전적으로 해외 주요 P&I 클럽에 의존하여 해운산업과 보험금융산업 간의 균형 발전을 기하지 못하고 오늘에 이르렀다.

P&I 보험은 상호보험 원리에 입각하여 지금까지 성장하여 왔으나, 이 보험 분야의 안정성과 수익성이 드러나면서, 고정요율제에 입각한 새로운 P&I 보험 경영이 등장하는 등, P&I 보험업계는 전환기적 국면에 서 있다. 이러한 전환기에 우리나라는 P&I 보험산업을 자체적으로 발전시키고자 하는 것이다.

우리나라 P&I 보험산업은 이러한 전환기적 상황하에서 자체적인 P&I 보험 서비스 공급이 시작되는 만큼, 그 시동을 시작할 중심적인 추진력을 조성하여야 한다. 우리나라 해운업계가 자체적으로 역동적인 추진력을 행사하지 못하면, 현재와 같은 대외 의존체제를 탈피하지 못할 것이다.

우리나라 P&I 보험조합을 창설함에 즈음하여 당면과제는 설립 및 경영주체, P&I 보험기금 확보, 그리고 P&I 보험조합과 기존 한국해운조합의 공제사업간의 조정 등을 지적할 수 있다. 그리고 외항해운기업들이 우리나라 P&I 보험조합으로 이전하는 데는 해제보험료(release call) 문제가 버티고 서 있다. 이 모든 당면과제는 IMF체제하에서 극심한 경제난을 겪고 있는 우리 경제와 경제주체들의 입장에서 쉽게 넘어서기 힘든 장애요인들이다.

우리 해운업계가 겪고 있는, 그리고 자체적으로 P&I 보험조합을 설립하는 과정에서 맞고 있는, 당면과제를 슬기롭게 해결해 나가야 한다. 해양수산부는 이 새롭게 등장하는 P&I 보험산업의 건실한 성장기반을 확고하게 하기 위하여 P&I 보험조합의 설립 및 운영주체 선정과정에서 시작하여 그 운영이 정상화 되기까지 주도적 역할을 담당해야 할 것이다. 해운업계, 특히 외항해운업계도

단기적인 이익에 집착하기 보다는 우리나라 해운산업과 금융보험산업의 균형 발전을 통한 고부가가치 창출로 국민경제의 질적 고도화에 기여한다는 장기적 차원에서 우리나라 P&I 보험조합에 가입하는 문제를 신중하게 검토해야 한다. 우리나라에서 신설되는 P&I 클럽은 우리 해운업계의 장기적 안정기반과 고부가가치 창출에 기여한다. 우리 해운업계를 위한 해운업계의 것이므로 해운업계가 주도하는 것이 가장 바람직하다. 따라서 외항해운기업들이 조속히 한국 P&I 클럽에 가입함으로써 우리나라 P&I 보험조합이 최단기간(5년)에 국제그룹에 가입, 명실상부한 P&I 보험조합으로 성장하는 데 주도적으로 참가해야 할 것이다.

우리나라 P&I 보험조합이 조속한 기간에 건설한 경영기반을 확보하기 위해서 다음과 같은 일련의 조치가 필요하다.

- i) 정부는 우리나라 P&I 보험조합 설립 및 운영주체 선정과정에서 투명성을 확보 하여 가장 건설한 운영주체가 단수(1 운영주체)로 선정되어야 한다. 복수경쟁체제가 된다면, 위험대수의 원리와 위험분산의 원리가 적용되지 못하여, 현재와 같은 대외 의존체제를 면할 수 없다.
- ii) 신설되는 P&I 보험조합과 한국해운조합의 공제사업간에는 상당한 부분에서 경쟁 관계에 있다. 따라서 P&I 보험조합의 입법취지를 살릴 수 있도록 한국해운조합의 공제사업과 신설되는 P&I 보험조합간의 보험서비스 내역을 명확히 구분, 조정하여 하나의 P&I 보험조합으로 통합·운영 되도록 조치하여야 한다.
- iii) P&I 보험기금의 조성은, 해운업계가 주도적으로 참가하는 것이 이상적이다. IMF체제하에서 우리나라 경제와 기업들이 겪는 고통을 감안할 때, 해운업계 자체의 P&I 보험기금 형성이 부족한 경우, 정부가 주도적으로 추진하는 것이 가장 바람직하다. 정부의 출연금으로 조성하는 것이 가장 효과적인 경쟁기반 조성방안이지만, 여의치 못할 경우, 장기 저리 자금의 제공도 차선택이 될 수 있다.
- iv) 지금은 네트워크경제 시대인 만큼, 우리나라 P&I 보험업무의 선진화를 위하여 주요 P&I 클럽들과 제휴관계를 형성, 재보험 문제를 효과적으로 해결하여 우리나라 P&I 보험경영의 안정기반을 조속히 조성해야 할 것이다.

- v) 우리나라 P&I 클럽은 우리나라 해운업계의 장기적인 발전기반 형성을 위한 것이므로 외항해운업계는 기존 외국 P&I 클럽에서 우리나라 P&I 보험조합으로 가능한 한 최대한 기일안에 이전할 준비를 완료하여야 할 것이다.
- vi) 신설되는 한국 P&I 보험조합의 P&I 보험서비스의 질적수준 향상을 위하여 외국의 P&I 보험전문 경영인 유치와 우리나라 P&I 경영요원의 해외파견 연수를 설립과 동시 시행해야 할 것이다.

이렇게 우리나라 해운업계가 우리나라 P&I 보험조합 설립 및 운영과 성장에 적극적으로 참여함으로써 국내적으로 P&I 보험기금의 효율적 운용과 보험경영 기법의 개발로 세계 최고 수준의 P&I 보험서비스를 제공할 수 있게 될 것이다. 우리나라 해운업계의 능동적 참여는 우리나라 P&I 보험산업, 나아가 해상보험 산업의 발전에 크게 기여할 것이다.

지금까지 P&I 보험시장은 런던을 중심으로 이루어져 왔다. 그러나 장기적 차원에서 우리나라 P&I 보험조합이 일본, 중국 P&I 보험조합과 협조체제를 개발하여 궁극적으로 동북아 해상보험시장 형성과정에서도 주도적 역할을 수행할 수 있게 될 것이다.

더 나아가 동남아시아 해상보험시장까지 단일 보험시장으로 형성, 동아시아 보험시장의 독자적 운영체제로 나아가는 데 선도적 역할을 담당할 수 있을 것이다. 이렇게 해운산업이 금융·보험산업과 균형발전을 이룩하는 것이 우리나라 해운산업의 세계화의 길이요, 질적 고도화의 길이다.

참 고 문 헌

1. 국내문헌

- 강 산, 「선주책임상호보험조합의 국내설립 방안에 관한 연구」, 국민대학교 행정대학원 석사학위논문, 1992. 8.
- 곽봉환, 「해운기업의 구상리스크와 리스크 매니지먼트」, 서울 정흥문화사, 1991.
- 구종순, 「해상보험」, 박영사, 1997.
- 김동헌, 「한국 선주책임상호보험조합의 결성타당성에 관한 연구」, 성균관대학교 석사학위 논문, 1997. 2.
- 김환수, “성장을 위한 P&I 손실방지세미나 참가기”, 「해양한국」, 1993. 7.
- 문병일, “선주책임제한제도에 관한 섭외사법적 연구”, 「해양한국」, 1997. 2~6.
- _____, “한국피앤아이클럽 설립과 사업성 분석에 관하여 ①, ②” 「해양한국」, 1997. 12~1998. 1.
- _____, 「국내 선주책임상호보험조합 설립문제에 관한 연구」, 외국어대학교 무역대학원 석사학위논문, 1993. 12.
- 손경식, “P&I 보험의 발생배경과 최근동향”, 「해양한국」, 1990. 11.
- 송근배, “피앤아이(P&I)클레임의 성향과 분석”, 「해양한국」, 1996. 2.
- 오원석, 「해상보험론」, 삼영사, 1995.
- 윤기후, 「선주책임상호보험제도의 법적 구조에 관한 연구」, 1992. 8.
- 윤민현, “코리아 피앤아이(P&I)에 관한 고찰”, 「해양한국」, 1989. 11.
- _____, “피앤아이(P&I) 개론”, 「해양한국」, 1992. 4~12. 1993. 1~8.
- _____, “한국 피앤아이클럽 설립”, 「해양한국」, 1997. 4.
- _____, 「P&I 보험과 실무」, 명신문화사, 1988.
- 이영준 역, 「P&I보험 해설」, 한국해사문제연구소, 1990. 3.

- 조동오, “로이즈의 법인회원제 도입에 관한 고찰”, 「한국해운학회지」 제17호, 한국해운학회, 1993. 12.
- _____, “중국 피앤아이클럽(P&I Club)”, 「해양한국」, 1995. 3~4.
- _____, 「세계 주요선주책임상호보험조합의 현황과 전망」, 한국해운기술원, 1988.
- _____, 「우리나라 내항화물손해보상보험의 개발 방안 연구」, 해운산업연구원, 1990.
- _____, 「우리나라 선주책임상호보험조합의 설립방안 연구」, 해운산업연구원, 1989.
- _____, “IMF 관리체제하의 조합공제 사업의 역할과 방향”, 「내항해운」, 1998.
- 조해균, 「최신보험 경영론」, 박영사, 1997.
- 차진찬, 「선주책임상호보험 조합의 설립에 관한 입법론적 연구」, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 1996. 2.
- 최우림, 「한국선주의 P&I보험 부보의 문제점과 개선방안에 관한 고찰」, 한국외국어대학교 대학원 석사학위 논문, 1991. 2.
- 한낙현, 「국내 선주책임상호보험조합의 설립에 관한 연구」, 서강대학교 석사학위논문, 1991. 2.
- 코리아쉬어링제트, 「21세기 해양수산물비전-해운금융기관 설립이 급선무」, 1997. 9. 8.
- 한국선주협회, 「국적선사의 피앤아이 부보현황 분석」, 1992. 11.
- 한국해양수산개발원, 「P&I 보험」, 1997.
- 한국해운조합, 「선원선박공제안내」
- 해양한국, 해외정보, 영국 P&I클럽 발간 「다액클레임의 분석」 자료, 1993. 3.

2. 외국문헌

- New Castle Protection & Indemnity, Circular No. 1997.5, 1997. 11.
- Sedgwick Energy & Marine Limited, 1997 *P&I Strategy Report*, 1997.
- Richard Webbe, *The Future of Traditional P&I Underwriting*, International Conference on P&I Marine Hull, and Cargo Insurance in Asia, 1993. 11. 9.

Christopher Hill, Bill Robertson, Steven J. Hazelwood, *An Introduction to P&I*, Lloyd's of London Press Ltd., 1988.

Hazelwood, Steven J., *P&I Clubs : Law and Practice*, 2nd Ed. LLP, London, 1994.

Hodges, Susan, *Law of Marine Insurance*, Cavendish Pub., 1996.

落合誠一, 「運送責任の基礎理論」, 일본 弘文堂, 1979. 9.

山本 勇, “船舶保險の 當面の 問題點”, 「海事産業研究所報」, 海事産業研究所, 1990. 5.

日本船主責任相互保險組合, 「日本船主責任相互保險組合二十年史」, 1970.

重田晴生, 「アメリカ船主責任制限制度の研究」, 日本 成文堂, 1991. 9.

下山田聰明, 「船主責任相互保險(P&I 保險)의 歷史とその概要」, 社團法人 日本海運集會所, 1992.

P&I보험과 EU의 자유화 정책, 「海運」, 1998. 3.

일본선박보험연맹, “최근의 런던보험시장의 상황과 화제”, 「海運」, 1993. 7.

長崎正造, “손해보험요율의 산정과 일본손해보험시장”, 「損害保險」, 1993. 10.

青木捷浩, “선주책임제한문제의 실무”, 「海運」, 1993. 9.

_____, “탱커에 의한 유탁에 관한 최근동향과 제문제”, 「海運」, 1993. 8.

3. 주요 해외저널

Containerisation International

Fairplay

Lloyd's List

Lloyd's Shipping Economist

Maritime Policy and Management

TradeWinds

4. 업계자료

해외 주요 P&I Club 연차보고서(UK, London, Britannia, Steamship Mutual,
Gard, 일본 등 다수)

한진해운 등 우리나라 주요 해운기업과 해상보험 업계 자료

한국선주협회 자료

한국해운조합 자료