

주요 P&I Club의 再保險 體制와 競爭要因 分析

趙 東 五*

目 次	
I. 머리말	4. The Inter-Club NYPE Agreement
II. 再保險 體制	III. 競爭要因
1. 國際그룹의 設立背景과 現況	1. 競爭要因
2. The Pooling Agreement	2. 競爭效果
3. The International Group Agreement	IV. 맺는말

I. 머리말

2년전 광양항에서 발생한 제5금동호의 유류오염사고로 인한 피해보상이 전혀 이루어지지 않은 상태에서 지난 7월 23일 초대형유조선(VLCC) 시프린스호의 좌초사고, 9월 23일 연안유조선 제1유일호의 침몰사고, 11월 17일 호남사파이어호의 부두접촉사고가 발생하여 대량의 유류가 유출되었고 남해안 일대의 청정해역과 양식장이 오염되었다.

해운계에서는 이와 같은 대형 해난사고가 발생할 때마다 피해보상에 어려움을 겪었고, 또한 그 때마다 우리 나라에 P&I Club이 설립되어야 한다는 여론이 대두되곤 하였다. 더욱이 우리의 주변 국가인 중국 및 일본의 P&I Club 설립과 성공적인 운영을 볼 때 이러한 주장은 설득력을 갖게 한다. 중

* 海運産業研究院 副研究委員.

국은 1984년에 P&I Club을 설립하여 현재는 규모면에서 세계 제12위 클럽으로 성장하였고, 일본은 일찍이 1950년에 설립하여 현재는 세계 제4위의 클럽으로 성장하였으며 또한 國際그룹에도 正會員으로 가입한 상태이다.

한편 과거 일본의 P&I Club의 운영과정과 현재의 중국 P&I Club의 운영의 예로 볼 때, P&I Club의 운영에서 가장 중요한 것은 再保險(Reinsurance)과 危險引受(Underwriting)인 점을 알 수 있다. 이는 모든 보험에 해당되는 사항이나 특히 P&I 보험 위험을 無限定(Unlimited)으로 담보하기 때문에 더욱 그러하다.

우리 나라에서도 향후 P&I Club을 설립할 경우 재보험을 여하히 효율적으로 부보하느냐와 위험인수를 어느 정도 적정하게 하느냐가 클럽 운영의 핵심사항일 것이다. 따라서 본고에선 세계 주요 P&I Club의 재보험 체제와 경쟁요인을 분석함으로써 향후 우리 나라의 P&I Club 설립에 참고가 되고자 한다.

II. 再保險 體制

P&I 보험이 다른 보험에 대하여 갖는 가장 큰 특징중 하나는 危險의 擔保額을 無限定(Unlimited)으로 한다는 점이다. 즉, 선박보험(Hull & Machinery Insurance)을 포함한 해상보험, 항공보험, 일반 손해보험 및 생명보험 등 모든 보험은 위험의 담보액을 일정하게 제한하고 있다. 그러나 유독 P&I 보험만은 위험을 무제한으로 담보하고 있어, 항상 大型海難事故로 손해를 입을 위험을 안고 있는 선주들에게 안정적인 선박운항을 가능케 하고 있다. 그런데 P&I Club들이 위험을 무제한으로 담보하는 데에는 효율적인 再保險 制度가 있기 때문에 가능한 것이며, 이를 위해 일찍부터 P&I Club들은 그들의 독특한 재보험 제도를 개발하여 운영하고 있다.

1. 國際그룹의 設立背景과 現況

현재 모든 P&I Club들은 타보험과는 달리 危險을 無限定으로 담보하고 있는데, 이는 19세기 최초의 P&I Club들이 설립될 때부터 그러하였다. 즉, 1855년 최초의 P&I Club이 설립된 이후 19세기 말경까지 모두 6개의 P&I Club¹⁾이 설립·운영되고 있었는데, 이들 P&I Club들은 모두 위험을 무한정으로 담보하고 있었다. 그러나 이들 P&I Club들은 무한정으로 인수한 담보 위험을 외부에 재보험으로 부보하지 않고 항상 獨自的으로만 처리하는 데에는 어려움이 있었던 것 같다. 오늘날 우리는 Torrey Canyon호 및 Amoco Cadiz호의 사고 또는 최근의 Exxon Valdez호의 사고에서 보듯이 하나의 P&I Club이 이들 대형 클레임(catastrophe claim)을 독자적으로 처리할 수 없음을 알 수 있다. 이와 마찬가지로 초기의 P&I Club들도 초대형 클레임을 항상 독자적으로 처리할 수는 없었을 것이다. P&I Club의 설립 초기, 영국의 모든 경제·사회적 환경은 선주의 부담을 증가시키는 추세였으며, 이는 자연히 P&I Club들에게 제기되는 클레임이 대형화되는 것으로 이어졌다. 이론적으로 相互保險의 원리하에 P&I Club들은 초대형사고에 의한 부담을 다시 회원에게 무제한으로 부담시킬 수 있다. 그러나 회원선주에게 다시 돌아오는 부담이 기대 이상으로 높을 경우 회원들의 호응은 순조롭지 않을 수도 있으며, 사실 초기의 P&I Club들은 이러한 이유로 실패한 경우가 있었다.²⁾ 따라

1) 여섯 개의 P&I Club은 다음과 같다.

The Britannia Steamship Insurance Association Ltd.

The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.

The New Castle Protection and Indemnity Association Ltd.

The Sunderland Steamship Protection and Indemnity Ltd.

The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd.

The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd.

상기 Club 중 The Sunderland Steamship Protection and Indemnity Ltd.은 1990년 2월 20일부로 The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Ltd.에 흡수되었음.

2) H. Christopher et al., *An Introduction to P&I*, London; Lloyd's of London,

서 각 P&I Club들은 독자적으로 처리하기 어려운 클레임을 재보험으로 처리하여 클럽의 안정을 기하고 회원에겐 일정한 보험료 수준을 제시할 필요가 있었다. 그리하여 1899년 상기 6개의 P&I Club들은 위험의 共同分擔을 위한 그룹(런던그룹: The London Group of P&I Clubs)을 설립하였으며, 그룹의 協定(The Pooling Agreement)에 의해 일정한 크기 이상의 클레임을 6개 회원클럽들이 공동으로 부담하였다.

런던그룹에 의한 P&I보험의 재보험 제도는 그 후 효율적인 제도로 인정을 받아 점차로 새로운 P&I Club들이 가입하였는 바, 1903년에 The West of England Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Ltd., 1955년에 The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd., 1965년에 The North of England Protection and Indemnity Association Ltd.가 각각 가입하였다.

현재 이 재보험기관은 國際그룹(The International Group of P&I Clubs)으로 불리우고 있으며, 회원클럽도 상기 런던그룹을 포함하여 모두 16개 Club³⁾으로 구성되어 있다. 런던그룹의 P&I Club들은 영국을 중심으로 설립·운영되고 있으나, 나머지 P&I Club은 영국 이외의 지역에서 설립되어 운영되고

1988, p. 133.

3) 16개의 P&I Club은 다음과 같다.

American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association Inc.
Assuranceforeningen Gard.

Assuranceforeningen Skuld.

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.

The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association.

Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Ltd.

The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.

Newcastle Protection and Indemnity Association.

The North of England Protecting and Indemnity Association Ltd.

The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association(Luxembourg).

The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd.

The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association
(Bermuda) Ltd.

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.

Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club).

The United Kingdom Mutual Steam Ship Association (Bermuda) Ltd.

The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association(Luxembourg).

있다. 국제그룹의 회원 중 런던그룹의 P&I Club들은 처음부터 국제그룹의 正會員(Full Members of The International Group of P&I Clubs)으로서 P&I보험의 재보험 제도를 이용하였다. 즉, 각 회원클럽이 어느 클레임에 대하여 초기의 일정액을 보유(retention)하고 나머지 초과액을 국제그룹의 회원클럽들이 공동으로 분담하였다. 그러나 런던그룹의 P&I Club 이외의 클럽들은 처음부터 정회원으로 가입하지 못하고 기존 런던그룹의 P&I Club 중 어느 하나에 재보험으로 부보하는 형태를 취하였다. 즉, 그들은 어떤 클레임에 대하여 초기의 일정액을 보유한 후 초과액을 런던그룹의 어느 P&I Club에 재보험으로 부보하고, 런던그룹의 회원클럽은 각각 재보험으로 부보받은 클레임에 대하여 다시 일정액을 보유하고 나머지 부분을 전체 회원클럽이 공동으로 분담하였다.⁴⁾ 결국 이들 P&I Club들은 런던그룹의 회원을 경유하여 간접적으로 국제그룹에 가입하였으며(indirectly-entered Clubs), 그들의 클레임에 대하여는 두번의 보유액(retention)이 발생하였다. 1981년에 Gard, Skuld 및 Swedih P&I Club 등 북구지역의 P&I Club들이 정회원의 자격을 얻었으며, 1981년엔 Japan P.I.A.(The Japan Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association)가 정회원의 자격을 획득하였다. 어느 국가단위(national) 또는 지역단위(regional)의 새로운 P&I Club 설립에 가장 장애가 되는 것은 P&I보험의 재보험인데, 만약 위와 같이 국제그룹의 회원클럽에 재보험으로의 부보가 보장된다면 이는 쉽게 해결된다고 볼 수 있다.

1981년 국제그룹은 회사(company)로서 조직되어, 전세계의 선주를 위한 각종 활동을 하고 있다. 국제그룹의 16개 회원클럽에 가입하고 있는 선대는 세계 총 상선대의 90%에 이르고 있어, 동 그룹의 활동은 전세계의 선주를 대표한다고 할 수 있다. 우선 1981년 국제그룹은 IMO의 옵서버(observer)

4) 예를 들어, 日本船主責任相互保險組合(Japan P.I.A. : The Japan Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association)은 1989년 2월 20일 國際그룹의 正會員으로 加入하기까지 Britannia Club(The Britannia Steamship Insurance Association Ltd.)에 재보험으로 부보하여 왔는데, 한 클레임당 Japan P.I.A.의 초기 공제액은 100만달러였고 Britannia Club의 공제액은 120만달러였음.

자격을 획득하였으며, 그 외 CMI, UNCTAD, UNCITRAL 등 정부간 및 비정부간 단체의 각종 立案委員會에 참여하여 선주의 이익증진에 노력하고 있다. 이를 위해 국제그룹 내에 Oil Pollution Sub-Committee, Common Market Sub-Committee, Working Party of the International Group 등 소위원회를 두어 각 분야별로 활동하고 있다. 그리고 동 그룹은 각종 법률적·기술적인 면에서 선주와 이해관계가 있는 새로운 문제에 대하여 전문가의 조언을 각 회원클럽에 통보함으로써 개별 선주의 이익을 증대시키고 있다.

끝으로 국제그룹의 회원클럽들은 P&I 보험의 재보험을 위한 協定(The Pooling Agreement) 외에 The International Group Agreement와 The Inter-Club New York Produce Exchange Agreement를 체결하여 동 그룹의 목적을 효율적으로 수행하고 있다. 그리고 국제그룹은 1년에 4번의 회의를 개최하며 특별한 안건이 있을 경우 수시로 회의를 개최하고 있다. 동 그룹의 회원자격은 실질적으로 엄격히 제한되고 있으며, 공식적으로 새로운 P&I Club이 설립 이후 5년이 경과하고 재정적으로 安定(stability)되고 名聲(respectability)이 있을 경우 가입 신청을 할 수 있다고 규정하고 있다.

2. The Pooling Agreement

국제그룹에 의한 P&I보험의 재보험은 두 가지 목적이 있다.

첫째, 최소의 비용으로 위험을 무제한으로 담보하고, 둘째 회원사 전체에게 P&I Club의 최대한의 안정(security)을 제공하는 것이다.

이들 목적을 달성하기 위해 국제그룹은 協定(The Pooling Agreement)에 의해 독특한 방법으로 재보험을 처리하고 있는 바, 근본적으로 超過損害額再保險特約(Excess of Loss Reinsurance)을 채택하고 있다. 초과손해액재보험 특약에선 한 事件(any one event, occurrence, disaster or series of events arising out of same cause)으로 인한 손해액이 出再會社의 보유액(retention)

에 달할 때까지는 출재회사가 부담하고, 손해액이 이를 초과할 경우, 그 초과부분(layer) 중 特約限度額(treaty limit)의 범위내에서 재보험자가 부담하게 된다. 물론 한 사건당 손해액이 특약한도액을 초과하는 경우에 대하여 第2次 초과손해액재보험특약(2nd Excess of Loss Reinsurance) 또는 第3次 초과손해액재보험특약(3rd Excess of Loss Reinsurance) 등을 체결할 수 있다.

한편 본 국제그룹에서 재보험으로 처리하는 위험은 P&I 위험(Ptotection Risk 및 Indemnity Risk)이며, 그 외 F.D.D. 위험(Freight, Demurrage and Defence), 동맹파업위험(Strike Risk), 전쟁위험(War Risk) 등은 처리하지 않고 있다.

이제 국제그룹과 그 회원클럽들을 중심으로 현 P&I보험의 재보험 체제를 살펴 본다.

(1) 個別 P&I Club의 保有額(Club's Own Retention)

이는 앞의 초과손해액재보험특약(Excess of Loss Reinsurance)에 관한 설명중 출재회사의 보유액에 해당하는 부분이다. 즉, 개별 P&I Club이 회원선사로부터 담보한 위험을 국제그룹에서 공동분담하기 전 개별 P&I Club이 자체에서 보유하는 금액이다. 국제그룹의 설립 초기에 개별 P&I Club의 보유액은 1만 파운드였으며, 그 후 약 50년 이상 계속되다 1953년에 2만 파운드로 증액되었다. 최근 P&I Club의 보유액은 증가추세에 있다. 즉, 1979년까지 60만 달러였으나 1980년에 75만 달러, 1982년에 90만 달러로 증가되었다. 그리고 1984년 100만 달러, 1990년 160만 달러, 1995년 500만 달러로 증가되었다. 각 P&I Club이 보유하는 금액 500만 달러는 각 클럽에게 커다란 부담을 주고 있다. 왜냐하면 위 금액은 1척 1클레임당 금액이며, 1保險期間에 이보다 적은 금액이 수없이 발생하여 각 클럽의 부담이 될 수 있기 때문이다. 위 금액에 미달하는 클레임의 1보험기간의 합계액이 500만 달러를 초과한 경우도 국제그룹의 재보험 혜택을 받을 수 없음은 물론이다. 실제로 총클레임중 P&I Club이 보유하는 클레임의 비율은 약 80%⁵⁾정도로 큰 비중을 차지하고 있다.

<표-1> 연도별 개별 P&I Club의 보유액 추이

(단위: 달러)

연도	위험보유액	연도	위험보유액
1984	1,000,000	1990	1,600,000
1985	1,200,000	1991	1,600,000
1986	1,200,000	1992	2,000,000
1987	1,200,000	1993	3,000,000
1988	1,200,000	1994	4,000,000
1989	1,200,000	1995	5,000,000

자료 : The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd, *Management Report*, 각 년도에 의거 작성.

(2) 國際그룹의 1次 保有額(1st layer, Pooling Limit)

각 P&I Club의 보유액(500만 달러)을 초과한 부분중 국제그룹이 1차로 보유하는 부분을 말하며, 실무적으로 이와 같이 각 P&I Club의 보유액을 초과하여 국제그룹으로 제기되는 클레임을 풀클레임(pool claim)이라 한다.

<표-2>에서 보듯이 이 금액도 대체로 증가하고 있다. 즉, 1979년 340만 달러에서, 1985년에 1,080만 달러, 1990년에 1,040만 달러, 1995년 2,500만 달러로 증가하였다.

<표-2> 국제그룹의 1st layer

(단위: 백만 달러)

연도	1st layer	연도	1st layer
1984	7.0	1990	10.4
1985	10.8	1991	10.4
1986	10.8	1992	13.0
1987	10.8	1993	22.0
1988	10.8	1994	26.0
1989	10.8	1995	25.0

자료 : <표-1>과 동일.

5) Britannia P&I Club, *Report and Accounts 1990*, p. 10.

국제그룹은 협정에 의해 특이한 방법으로 1st layer를 각 회원클럽에게 분담시키고 있다. 국제그룹 설립초기엔 회원클럽들이 가입톤수의 비율(회원클럽의 가입톤수/국제그룹의 총 가입톤수)에 의하여 클레임을 분담하였으며, 그 후 여러 가지 방법을 택하다가 현재에 이르고 있다. 즉, 현재 동 그룹은 해당 保險年度의 1st layer를 3등분하여, 첫번째 1/3은 동 그룹의 총 가입톤수에 대한 각 회원클럽의 가입톤수의 비율에 따라 분담시키고, 두번째 1/3은 동 그룹의 총 가입보험료에 대한 각 회원클럽의 수입보험료의 비율에 따라 분담시키며, 마지막 1/3은 동 그룹의 총 클레임액에 대한 각 회원클럽의 클레임액의 비율(損害率 : loss ratio)에 따라 분담시키고 있다. 따라서 각 P&I Club의 분담액은 가입톤수, 보험료 및 풀클레임의 손해율 등에 의하여 영향을 받는다.

다른 보험자와 마찬가지로 P&I Club도 담보위험의 포트폴리오(portfolio)를 가능한 한 최대한으로 분산시킬 필요가 있다. 이의 한 방법으로 국제그룹은 1st layer를 각 회원클럽들이 분담함으로써 위험의 水平的 分散을 기하고있다. 국제그룹의 16개 회원클럽은 전세계의 주요 P&I Club들이며 이들의 총 가입톤수는 세계 총선대의 90% 이상이다. 따라서 국제그룹의 재보험 제도는 전세계의 상선대를 위한 하나의 거대한 P&I Club이라고 할 수 있다. 즉, 모든 선주는 그가 가입하고 있는 P&I Club의 다른 선주의 사고에 대하여 일정한 분담을 할 뿐 아니라, 자기가 가입하고 있지 않은 다른 P&I Club 선주의 사고에 대하여도 일정한 분담을 하고 있다.

(3) Lloyd's 保險者와의 再保險契約額(2nd layer, General Excess Loss Reinsurance(Excess R/I))

국제그룹은 설립 이후부터 1951년까지 담보위험을 외부에 재보험으로 부보하지 않고 자체 내에서 처리하였다. 오늘날의 상황에서 볼 때 외부로의 재보험 부보없이 자체 내의 위험분산으로 회원클럽의 위험을 무한정으로 담보한다는 것은 놀라운 일이라고 아니할 수 없다. 그러나 국제그룹은 1951년 2

월 20일부터 동 그룹의 1st layer를 초과한 부분을 처음으로 일반 商業市場(Lloyd's 보험자)에서 재보험으로 구독하기 시작하였다. 이는 미국 텍사스주 휴스턴항의 大爆發事故⁶⁾가 직접적인 계기가 된 것으로 알려지고 있으며, 오늘날도 Lloyd's 보험자와의 재보험계약은 초대형사고를 감안하여 체결하고 있다. 또 당시 재보험의 부보금액은 25만 파운드를 초과한 150만 파운드까지였는데, 당시로서는 매우 높은 금액이었다.

<표-3>에서 보듯이 Lloyd's 보험자와의 재보험계약액(2nd layer)은 과거엔 일률적으로 증가하여 왔으나, 최근에는 연도별로 등락을 보이고 있다.

<표-3> 국제그룹의 2nd layer

(단위: 백만 달러)

연도	2nd layer	연도	2nd layer
1984	750	1990	1,250
1985	750	1991	1,250
1986	750	1992	1,050
1987	1,000	1993	1,050
1988	1,250	1994	1,150
1989	1,250	1995	1,500

자료 : <표-1>과 동일.

국제그룹의 1st layer를 각 회원클럽들이 공동분담하는 것을 위험의 水平的分散이라고 한다면, Lloyd's 보험자와의 재보험은 위험의 垂直的分散이라고 할 수 있다. 앞서도 지적하였듯이 국제그룹의 총 가입톤수는 세계선대의 90%를 넘는다고 하였다. 따라서 이처럼 거대한 국제그룹도 효율적인

6) 1947년 미국 텍사스 주 휴스턴 항에서 미국 국적선 그랜드캠프호에서 하역 중이던 질산암모늄이 인화·폭발하면서 인근 프랑스 선박 하이플라이어호의 질산암모늄에도 인화되어 연쇄 폭발하였음. 이 사고로 사망 468명, 실종 100명, 부상 3,000여명의 인명피해와 3척의 선박이 폭발되는 재산피해가 발생하였고, 피해배상 청구액도 무려 2억 5,000만 달러에 달하여 금세기 최고의 항만위험물사고로 기록되고 있음.

위험분산을 위해 재보험의 재보험(再再保險)제도를 이용한다는 점에서 보험에서의 위험분산이 얼마나 중요한가를 알 수 있다.

한편 각 P&I Club이 회원선주로부터 담보한 위험은 보상한도는 무한정이거나, 油類에 의한 海洋汚染클레임(Oil Pollution)과 傭船主保險(charterers' insurance)엔 일정한 한도를 두고 있다. 유류에 의한 오염사고도 처음엔 담보의 한도를 두지 않았으나, 1967년 Torrey Canyon호의 좌초사고 이후부터 한도를 두게 되었다. 이 사고 이후 재보험자들은 해양오염사고의 잠재적 손해액이 거대함에 놀라움을 금치 못하여 담보액에 한도를 두게 되었다. 당시에 담보액은 1,440만 달러였는데, 그 후 점차로 증가되어 1987년에는 4억 달러가 되었다. 1989년 3월 미국 Alaska 연안에 좌초되어 35억 달러 이상의 해양오염손해를 일으킨 Exxon Valdez호의 사고를 계기로 1990년부터 5억 달러로 인상되었다. 따라서 해양오염사고에 대한 클레임은 본 항의 Lloyd's 보험자의 재보험계약액의 범위내에서 처리될 뿐 더 이상의 재보험 부보가 없음을 알 수 있다.

그리고 현재 傭船主에 대한 위험담보는 4억 달러로 제한하고 있다.

(4) 國際그룹의 2차 保有額(Overspill Claim)

어떤 클레임이 Lloyd's 보험자와의 재보험계약액(2nd layer)도 초과할 경우, 그 초과부분(Overspill Claim)은 다시 국제그룹으로 돌아오게 된다. 국제그룹은 대형 클레임(catastrophe claim)이라도 Lloyd's 보험자와의 재보험계약에 의해 가능한 한 위험분산이 완료되도록 노력하고 있다. 그러나 실제로 Lloyd's 보험자와의 재보험계약액의 인상은 거대한 클레임액의 증가를 따르지 못하므로, 국제그룹은 그에 상응하는 부분에 대해 다시 무한정으로 담보하고 있다. 한편 국제그룹은 Lloyd's 보험자와의 재보험계약액을 초과한 Overspill Claim에 대해서는 1st layer와는 다른 방법으로 회원클럽에게 분담시키고 있다. 즉, 2nd layer에 대해서는 단지 동 그룹의 총 가입톤수에 대한 각 회원클럽의 가입톤수의 비율로 분담시키고 있다.

최근 잦은 대형해난사고 때문에 동 그룹의 2nd layer로 인한 각 P&I Club의 부담이 증가되고 있다. 각 P&I Club이 Overspill Claim에 대한 처리방안은 다음과 같은 세 가지가 있을 수 있다.

첫째, P&I Club 내에 Overspill Claim에 대비한 基金(Catastrophe Reserve Funds)을 적립하거나,

둘째, 초과손해율재보험특약(Stop Loss Cover)을 체결하거나,

셋째, Overspill Claim에 대하여 재보험에 부보하는 것이다.

현재 국제그룹의 회원 중 과반수 이상은 2nd layer에 대하여 3억 달러 정도를 재보험에 부보하고 있다. 대부분 1985년 Marsh & McLennan 회사가 Bermuda에 설립한 Ace 재보험회사에 부보하고 있다.

이와 같이 국제그룹은 효율적인 재보험제도를 갖추으로써 P&I보험 재보험의 목적 즉, 위험의 무제한 담보와 P&I Club의 안정성(security)을 유지하고 있을 뿐 아니라 보험금(보상)의 조속한 지급을 가능케하고 있다. 그외 국제그룹의 재보험 제도의 비용면에서의 장점으로 다음을 들고 있다.

첫째, 국제그룹의 1st layer는 가장 낮은 비용으로 구독할 수 있는 재보험이란 것이다. 이는 국제그룹이 어떠한 이윤(profit)을 추구하는 보험기관이 아니고, 단지 클레임만을 각 회원클럽들이 분담하기 위한 제도이기 때문이다. 그리고 국제그룹은 회원클럽들로부터 보험료를 사전에 징수하지 않고, 회원 클럽들로부터 클레임이 동 그룹에 제기된 후 보험료를 징수하며 기금의 적립도 하지 않기 때문이다. 즉, 순수한 相互保險(pure mutuality)의 원리로 운영되기 때문이다.

둘째, Lloyd's 보험자와의 2nd layer를 매우 낮은 비용으로 구독하고 있는 점이다. 이는 국제그룹이 세계 총상선대 4억톤중 약 90%를 가입시키고 있어, Lloyd's 보험자와의 協商시 매우 유리한 입장에 있기 때문이다. 만약 국제그룹에 가입하지 않은 어느 P&I Club이 단독으로 Lloyd's 보험자로부터 재보험을 구독할 경우 국제그룹보다 훨씬 불리한 입장에 있게 된다. 실제로 새로운 P&I Club의 설립시 가장 큰 문제점은 이러한 재보험의 어려운 점이다.

3. The International Group Agreement

(1) IGA의 目的

국제그룹의 회원클럽들은 앞에서 살펴 본 그들의 재보험제도가 효율적으로 운영될 수 있도록 하기 위한 協定(IGA : The International Group Agreement)을 체결하고 있다. 본 협정의 목적은 회원클럽간의 非合理的인 경쟁을 제한함으로써 P&I Club의 안정적인 운영과 효율적인 재보험제도를 유지하는데 있다.

국제그룹의 회원클럽들은 그들의 재보험제도가 존재하기 때문에 보험료의 수준을 안정적으로 유지하고 또한 개별적으로 재보험을 구득할 경우에 비해 매우 낮은 비용(보험료)으로써 재보험 구득이 가능하다고 전제하고 있다. 그 이유는 앞에서 살펴 보았듯이 국제그룹의 재보험 제도는 단일보험으로서 세계 최대의 규모여서 위험의 효율적 분담이 가능하며, Lloyd's 보험자로부터 매우 낮은 비용으로써 재보험을 구득할 수 있기 때문이다. 또한 본 재보험 제도는 순수한 상호보험제도로서 이윤(profit)을 추구하지 않으며 기타 경비도 발생되지 않기 때문이다. 따라서 국제그룹의 회원클럽들은 본 재보험제도의 존속을 필요로 하고 있으며 이의 효율적인 운영을 위해선 회원클럽간의 비합리적인 가격경쟁이 제한되어야 한다고 전제하고 있다. 왜냐하면 회원클럽간의 상대방 회원선주를 유치하기 위한 경쟁은 필연적으로 보험료의 수준을 비합리적인 수준 이하로 낮춤으로써 결국 상호보험의 원리를 적용할 수 없게 하기 때문이라는 것이다. 상호보험으로서 P&I보험의 원리는 총수입(보험료 및 투자수익)과 총지출(클레임지급액, 관리비, 재보험료, 적립금)을 일치시키는 것이며, 일반 상업보험처럼 이윤을 추구하지 않는다. 일반 상업보험에서의 과당경쟁은 이윤의 감소를 의미한다. 그러나 상호보험에서의 과당경쟁으로 인한 한 회원의 보험료 인하는 다른 회원의 보험료 인상으로 연

결되거나 積立金の 감소를 의미하게 된다. 이는 결국 상호보험의 원리에 위배되며 더 나아가서는 국제그룹의 재보험 제도의 존속을 어렵게 한다. 따라서 국제그룹의 재보험제도는 회원클럽간의 相互信賴(trust and confidence) 위에서 운영되어야 함을 전제하고 있다. 결국 국제그룹의 재보험 제도에 의한 회원선주의 혜택은 가격경쟁의 제한으로 인한 不利함보다 더 크며, 특히 가격경쟁의 제한이 회원클럽간의 서비스경쟁, 보험료의 안정, 담보의 유연성을 더욱 촉진시키는 면을 고려하면 더욱 그 타당성이 인정된다.⁷⁾

(2) IGA의 改正經緯

그 동안 國際그룹의 회원클럽간의 協定(IGA)은 회원클럽간에 잘 준수되어 왔었다. 그러나 최근 본 협정이 일반대중의 관심의 대상이 되면서 유럽공동체(EC)의 자유경쟁에 관한 EEC법률에 저촉된다는 지적이 제기되기 시작하였다. 유럽經濟共同體委員會(EEC Commission)는 선주들은 그들 선박에 대한 보험료를 구득이 자유로와야 하며 IGA는 이를 제한함으로써 로마조약(Treaty of Rome)에 위배된다고 지적하였다.

1981년 6월 국제그룹은 EC의 지적에 의해 新協定을 제정하여 EC 및 미국 법무성에 승인신청을 하였는데, 신협정의 주요 내용은 다음과 같다.⁸⁾

첫째, 新 Club(New Club)이 이미 他 Club(Holding Club)에 가입하고 있는 선주의 선박을 가입시키고자 할 경우, New Club은 보험료율의 제시 전에 Holding Club에 해당선주에 관한 자료 및 Holding Club이 차기 보험년도에 제시하려는 보험료율의 구득을 요청하여야 한다. 만약 New Club이 Holding Club의 보험료보다 낮은 수준을 제시하려 할 경우, New Club은 이를 Holding Club에 통지하여야 한다. 이와 동일하게 Holding Club은 원래 New Club에게 제시하였던 보험료보다 낮은 수준의 보험료를 회원선주에게 제시

7) Steamship P&I Club, *Management Report* 1985, p. 10.

8) Hazelwood, Steven J., *P&I Clubs - Law and Practice* -, London: Lloyd's of London Press, 1989. pp. 319~321.

하고자 할 경우, 이를 New Club에 먼저 통지해야 한다. 이들 모든 보험료에 관한 통지는 엄격한 기간내에 이루어져야 하며, 어느 경우이든 회원선주에게 제시하기 이전에 통지되어야 한다.

둘째, 새로 취득하려는 船舶(a new vessel)이 既存船隊(a fleet)의 일부가 되고 기존선대의 전체가 한 P&I Club에 가입되었을 경우, 해당 P&I Club은 New vessel의 Holding Club이 되며 상기 규칙이 적용된다. 만약 기존선대자들 이상의 P&I Club에 분리하여 가입되었을 경우, 각 P&I Club들이 Holding Club이 된다. 이들은 자유롭게 보험료를 제시할 수 있으며, 他 Holding Club에게 자료요청을 할 수 없다.

셋째, 신협정에 의해 委員會(Committee)를 둔다. New Club이 Holding Club보다 낮은 보험료를 통지하였을 경우, 이 사실을 Committee에 통보하고 Committee는 Holding Club의 보험료가 적정하였는지를 결정하여야 한다. Committee는 그 외 회원클럽간의 제반 분쟁에 대해 결정을 내릴 수 있으며, 이 결정은 最終的이며 確定的(final and finding)이다.

마지막으로 EC 위원회는 유조선에 적용되는 ETC(Estimated Total Cost)에 관한 규정이 경쟁을 제한한다고 지적하였다. 1982년 7월 EC 위원회로부터 신협정에 대해 몇 가지 유보(reservation)를 시사하였으며, 1982년 10월 그리스 선주조합(Union of Greek Shipowners)과 그리스 해운협력위원회(Greek Shipping Co-operation Committee)가 EC 위원회에 동 협정에 대한 반대를 제기하였다.⁹⁾

1983년 2월 EC 위원회는 신협정이 로마조약(Treaty of Rome)¹⁰⁾에 위배된

9) Britannia P&I Club, Report and Accounts 1983, p. 15.

10) EC 위원회의 견해는 신협정이 로마조약 제85조 1항에 위배되며, 동 제85조 3항의 면제(exemption)를 받기위한 조건을 충족시키지 못한다는 것이었다.
Article 85.

1. The following shall be prohibited with the common market: all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Member States and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the common market, and in particular those which:

다는 공식적인 반대(A Formal Statement of Objection)를 표명하였는데, 주요 반대 의견은 다음과 같다.¹¹⁾

첫째, New Club에게 주어진 의무이다. 즉, Holding Club의 보험료율이 합리적인 수준보다 높지 않은 한, New Club은 Holding Club이 차기 보험년도에 제시하고자 하는 보험료율보다 낮은 수준으로 제시할 수 없다. EC 위원회는 이러한 의무가 보험료에 대한 경쟁을 방지하거나 제한하는 효과가 있다고 보고 있다. 왜냐하면 New Club이 Holding Club에 이미 가입하고 있는 선박을 유치할 수 있는 유일한 가능성은 Holding Club의 보험료가 비합리적으로 높은 수준이라는 것을 專門委員會(Expert Committee)에게 확신시키는 방법뿐이기 때문이다. Holding Club 및 New Club의 보험료가 모두 합리적일 경우, New Club은 첫번째 보험년도의 보험료가 Holding Club의 보험료와 동일수준일 경우에만 회원을 가입시킬 수 있다.

둘째, 회원선주가 신규로 취득하는 선박에 대해서도 본규정을 적용한다는

-
- (a) directly or indirectly fix purchase or selling prices or any other trading conditions;
 - (b) limit or control production, markets, technical development, or investment;
 - (c) share markets or sources of supply;
 - (d) apply dissimilar conditions to equivalent transactions with other trading parties, thereby placing them at a competitive disadvantage;
 - (e) make the conclusion of contracts subject to acceptance by the other parties of supplementary obligations which, by their nature or according to commercial usage, have no connection with the subject of such contract.
2. Any agreements or decisions prohibited pursuant to this Article shall be automatically void.
 3. The provisions of paragraph 1 may, however, be declared inapplicable in the case of:
 - any agreement or category of agreements between undertakings;
 - any decisions or category of decisions by associations of undertakings;
 - any concerted practice or category of concerted practices which contributes to improving the production or distribution of goods or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and which does not:
 - (a) impose on the undertaking concerned restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives.
 - (b) afford such undertakings the possibility of eliminating competition in respect of substantial part of the products in question.

11) Hazelwood, Steven J., *op cit*, pp. 320~321.

것은 보험자를 선택할 수 있는 선주의 자유를 더욱 제한시킨다.

셋째, IGA의 전문위원회의 구성과 절차가 회원클럽간의 담합을 강화시키고 선주의 클럽간 이동을 제한하는데 기여하고 있다.

넷째, 免除保險料(Release Calls)에 관한 클럽의 규정은 회원선주의 클럽간 이동을 제한시키고 있다. 그리고 EC 위원회는 유조선에 적용되는 ETC에 관한 규정이 경쟁을 제한한다고 지적하였다.

1983년 5월 국제그룹은 EC 위원회의 반대에 대해 몇 가지 수정을 한 후, 같은해 7월 EC 위원회와 몇 차례 회의를 하면서 로마조약의 면제를 받기 위한 수정작업을 하였다. 그 후 EC 위원회가 반대한 다섯 가지 사항 중 네 가지 사항을 수정한 IGA 1984가 작성되었다. EC 위원회는 IGA 1984중에서 신규로 취득하는 선박에 대해 적용하는 규정에 대해서 공식적인 반대를 표명하였다.

1984년 7월 IGA 1984가 발효되었으며, 국제그룹은 신규선박에 대한 규정을 수정할 것을 EC 위원회에 통지하였다.¹²⁾

1985년 2월 IGA 1985가 발효되었으며, EC 위원회도 동년 12월 IGA1985가 1995년 2월 20일까지 로마조약의 면제를 받는다는 공식적인 승인을 하였다. 동 위원회는 1995년 IGA 1985의 유효기간을 2005년까지 연장하였다.

(3) IGA 1985의 概要¹³⁾

A. 當事者(Parties)

(1) 당사자는 국제그룹을 구성하고 있는 회원클럽들이다.

B. 保險更新(Renewals)

(2) 이미 Holding Club에 가입되어 있는 선박에 대해 보험료를 제시하고 자 할 경우, New Club은 Holding Club에게 해당 선박의 運航者(operator)에

12) Britannia P&I Club, *Report and Accounts* 1984, p. 16; *Report and Accounts* 1985, p. 15.

13) Steamship Mutual P&I Club, *Report and Accounts* 1985, pp. 12~13.

관한 자료제출을 요구하여야 한다. 해당 운항자가 동의할 경우, 다음 (3) 또는 (4)의 절차에 따른다. 해당 운항자가 반대할 경우, New Club은 制裁(sanction)를 감수하지 않고는 해당 선박을 가입시킬 수 없다((9)항 참조).

(3) 9월30일까지의 確約(Firm commitments by 30th September)

차기 보험갱신 이전 9월 30일까지 New Club과 운항자간에 선박가입에 관한 서면확약이 있을 경우, New Club은 비합리적으로 낮지 않은 적정한 수준의 보험료를 부과할 수 있다(2월 20일 이외의 다른 날자에 保險更新이 이루어지는 경우, 해당 보험갱신일의 20주 전의 일자임). New Club과 운항자간의 합의된 보험료는 차기 보험갱신 전에 總括的引上(general increase), 負擔保額(Pool retention limits), 국제그룹의 재보험비용 등을 조정하여야 한다. Holding Club은 New Club의 보험료가 적정한 수준인지 또는 New Club이 초기보험료를 적정하게 조정하였는지의 여부를 위원회(Committee)에 의뢰할 수 있다(다음 (8)항 참조). 만약 New Club이 위의 조건을 위반하였을 경우 制裁(sanction)가 가해진다.

(4) 9월 30일 이후의 確約(Post-September renewals)

차기 보험갱신 이전 9월 30일까지 New Club과 운항자간에 선박가입에 관한 확약이 이루어지지 않을 경우, New Club은 다음 경우를 제외하고 Holding Club이 제시한 보험료보다 낮은 수준으로 선박을 加入시킬 수 없다.

(a) Holding Club이 보험료의 제시를 거부한 경우

(b) New Club이 Holding Club에게 보험료를 제시하고 어느 클럽도 위원회에 이의를 제기하지 않은 경우

(c) 위원회에 이의가 제기된 경우, 위원회가 Holding Club의 보험료가 비합리적으로 높은 수준으로 결정한 경우

C. 新規船舶(New Vessel)

(5) 한 운항자의 全船隊(fleet)가 이미 한 P&I Club에 가입되어 있고 그 운항자가 新規(新造船여부 불문)로 선박을 구입하는 경우에 대한 特別規程이 제정되었다.

(a) 9월 30일까지 운항자와 New Club이 운항자 船隊所屬의 어느 선박에 대하여 차기 보험계약에 관한 확약이 있는 경우, New Club은 해당 운항자의 신규선박에 대하여 비합리적으로 높지 않는 한 어떠한 보험료라도 제시할 수 있다.

(b) 그렇지 않은 경우, 위원회가 Holding Club의 보험료가 비합리적으로 높다고 결정하지 않는 한 New Club은 Holding Club의 보험료보다 낮게 제시할 수 없다.

(c) 만약 船隊가 여러 Club에 分離加入되어 있을 경우 각 P&I Club이 Holding Club이 된다. 이 경우 각 P&I Club은 他 P&I Club에 구매됨이 없이 자유로이 보험료를 제시할 수 있으며, 운항자가 동의하면 他 P&I Club에게 해당 운항자의 운항관련 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 어느 P&I Club도 해당 운항자 선대소속의 선박을 최소한 1년 이상 가입시키지 않는 한 Holding Club이 될 수 없다.

(d) 위원회는 New Club의 보험료가 비합리적으로 낮은 수준인가 또는 Holding Club의 보험료가 비합리적으로 높은 수준인가를 결정할 수 있다.

D. 油槽船(Tanker)

(6) 유조선에 대한 모든 보험료는 다음 사항이 공정하고 적정하게 고려되어야 한다.

- (a) 개별 P&I Club의 보유액 이내의 클레임
- (b) 풀클레임에 대한 기여도
- (c) 국제그룹의 재보험비용
- (d) 관리비

회원클럽들은 풀클레임에 대한 최소한의 규정을 매년 권고하고 유조선의 클레임에 대한 통계적 자료를 상호 교환해야 한다. 상기 규정을 위반하여 유조선의 보험료가 책정되었음이 위원회에 의하여 발견되면 제재가 가해진다.

E. 免除保險料(Release Calls)

(7) 他 P&I Club으로 선박을 옮기고자 하는 운항자는 免除保險料(Release

Call)를 지불하는 대신 Holding Club이 요구하는 적정한 銀行保證狀(bank guarantee)을 제공해야 한다. 이에 추가하여, 클럽이 요구하는 은행보증장 또는 供託을 하였을 경우 해당 운항자는 위원회로 하여금 다음 사항을 결정하도록 할 수 있다.

(a) 면제보험료가 Holding Club의 이사회(Directors) 또는 위원회(Committee)가 결정한 요율과 공식에 의해 산정된 것인지 여부

(b) 그렇지 않을 경우, 면제보험료가 적정한 수준인가의 여부와 그렇지 않을 경우 합리적인 보험료수준

F. 委員會(Committee)

(8) 委員會는 보험료가 합리적인가와 협정하의 제반 분쟁을 결정하며, 회원클럽들이 지명한 委員名簿로부터 선출한 3인으로 구성된다. 각 당사자가 1인씩 선출하고 양 당사자가 합동으로 다시 1인을 선출한다. 양 당사자에 의해 선출된 자는 어느 클럽과도 관계되지 않아야 한다. 만약 당해 분쟁이 위원으로 선출된 자와 관련이 있는 클럽과 관계있을 때(양 당사자에 의해 선출된 자는 과거에 관계된 경우도 포함), 그 사람은 위원회에서 일할 수 없다.

G. 制裁(Sanction)

비합리적으로 낮은 보험료 또는 Holding Club보다 낮은 수준으로(협정에서 인정하는 경우는 제외하고) 선박을 가입시킨 경우, New Club은 2년간 해당 선박과 관련된 클레임에 대하여 국제그룹의 재보험제도를 이용할 수 없다. 단, 클레임당 1억 5000만 달러를 초과한 부분은 제외한다(본 숫자는 수시로 조정될 수 있다). 동 제재는 Holding Club이 의무를 위반한 경우도 적용된다. 유조선에 대한 규정을 위반하였을 경우 1년간 제재를 가한다. 어느 클럽이 제재를 받을 경우 해당 클럽의 국제그룹의 재보험비용에 대한 부담은 조정된다.

H. 備船者의 危險(Charterers' Risk)

期間 및 航海備船者의 위험은 본협정을 적용받지 않는다. 단, 備船된 선박의 운항자가 또한 회원클럽 중 어느 클럽에 이미 가입되어 있는 선박(所有

船 또는 裸傭船船舶)을 운항하는 경우는 그러하지 아니한다.

4. The Inter-Club NYPE Agreement

The Inter-Club NYPE Agreement는 국제그룹이 NYPE 定期傭船契約書에 의한 용선계약중 船主와 傭船主간의 貨物 클레임에 대한 분쟁을 제거하고 책임을 구분하기 위해 20여년 전에 작성한 협정이다. 즉, 본 협정은 NYPE 정기용선계약서의 제8조 규정에 의해 야기되는 문제를 해결하기 위해 P&I Club에 의해 제정되었다. 제8조는 다음과 같이 규정하고 있다.

“... The Captain (although appointed by the owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency : and Charterers are to load, stow and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain...”

본 협정이 체결되기 전까지는 선주와 용선주들은 화물의 멸실과 손상에 관한 분쟁에 자주 관련되고, 船長, 荷役人夫, 貨物監督人, 代理店들의 역할 모두가 法的 訴訟의 대상이 되었다. 본 협정은 화물에 대한 책임이 누구에게 있는가를 정확하게 알 수 있도록 규정하고 있다. 이와 같은 협정이 없으면 선주와 용선주간의 화물 클레임에 대한 분쟁은 법정 소송으로 제기되고, 이 경우 많은 시간과 비용이 소요된다. 따라서 국제그룹의 16개 P&I Club들은 사전에 協定을 만들어서 선주와 용선주간의 責任比率을 결정하고 각 P&I Club은 본 협정에 의해 화물 클레임을 담보하도록 하고 있다.

본 협정은 화물 클레임에 대한 책임의 구분에 대한 지침서이다. 국제그룹의 모든 회원클럽들은 본 협정에 동의하였으며, 그들의 會員社에게 본 협정에 따를 것을 권고하도록 하였다. 그러나 본 협정은 국제그룹의 회원클럽들

간의 협정이지만, 해당 P&I Club에 가입한 선주와 용선주간의 협정이 아니다. 따라서 각 P&I Club은 會員社에게 본 협정의 준수를 권고할 수 있을 뿐이지 강요할 수는 없다. 그럼에도 불구하고 본 협정의 제정에 의하여 화물 클레임에 대한 분쟁이 감소하였다.¹⁴⁾ 본 협정은 그 동안 필요할 때마다 개정하여 왔으며, 최근에도 국제그룹에서 새로운 개정안을 작성중이다.¹⁵⁾ 이하 The Inter-Club NYPE Agreement의 주요 내용을 살펴 본다.¹⁶⁾

(1) 본 협정은 국제그룹의 회원클럽들간의 협정이기 때문에 해당 P&I Club의 會員社를 구속하지 못한다. 단, 각 P&I Club은 회원사에게 본 협정을 필히 준수할 것을 권고한다.

(2) 본 협정의 적용을 위해 선주와 용선주간에 책임의 분담을 명확히 하기 위한 변경이 가해지지 않도록 한다. 예를 들어, NYPE 定期傭船契約書 제26조에 貨物 클레임(Cargo Claim)이라는 용어가 추가되는 경우 본 협정은 적용되지 않는다.

(3) 화물 클레임에 대한 분담은 다음과 같다.

- ① 不堪航性에 기인한 화물의 滅失 및 損傷 …… 100% 船主負擔
- ② 積載 및 取扱 不良에 기인한 화물 클레임 …… 100% 傭船主負擔
- ③ 화물의 부족, overcarriage, 부적절한 통풍에 의한 응축손해 …… 50% 船主負擔, 50% 傭船主負擔

(4) NYPE 定期傭船契約書 제8조의 用語 “under the supervision”과 관련하여 “and responsibility”라는 용어가 추가되었을 경우 책임은 다음과 같이 분담된다.

- ① 선박의 不堪航性에 의한 화물의 滅失 및 손상, 부적절한 환기 및 통풍에 의한 응축손해 …… 100% 船主負擔

14) S.J. Hazelwood, *op. cit.*, p. 102.

15) Lloyd's of London, *P&I International*, 1993. 10, p.2.

16) Lloyd's of London, *P&I International*, 1987. 1, pp.6~7.

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」, 東京, 日本海運集會所, 1992, pp.140~142.

② 적재 및 取扱 不良에 기인한 손해 및 부적절한 환기 및 통풍 이외의 원인에 의한 응축손해 …… 50% 船主負擔, 50% 傭船主負擔

③ 화물의 부족 및 overcarriage에 의한 손해 …… 50% 船主負擔, 50% 傭船主負擔

비록 선주와 용선주는 본 협정에 의해 구속받지는 않으나, 최근 NYPE 정기용선계약서 작성시 다음과 같은 조항을 삽입하고 있다.

“Cargo claims shall be settled in accordance with the Inter-Club New York Produce Exchange Agreement.”

“Inter-Club New York Produce Exchange Agreement to be fully incorporated in this Charter Party.”

이 경우 본 협정은 계약의 일부를 이루게 되며, 선주와 용선주는 P&I Club에의 加入 여부에 관계없이 본 내용에 구속된다.

Ⅲ. 競爭要因

1920년 최초로 국제그룹의 재보험제도를 효율적으로 운영하기 위한 협정(IGA)이 체결된 이후, 동 협정은 최근까지 회원클럽간에 보험료 경쟁을 제한하는 측면에선 잘 준수되어 왔었다. 즉, 앞서 살펴 본 대로 회원클럽들은 회원선주의 선박을 가입시키기 위하여 價格(保險料)競爭을 지양하는 대신 서비스의 質, 보험료율의 安定性, 담보위험의 柔軟性 등에 대한 경쟁에 치중하였다. 이는 P&I Club이 상호보험으로 운영되는 한 즉, 총수입(保險料, 再保險金, 投資收益)과 총지출(클레임 支給額, 再保險料, 管理費, 積立金)을 일치시키는 원리로 운영되는 한, 경영상의 문제점이 없는 것으로 인정되어 왔다.

특히 1930년대 이후 1980년대 초까지 50여년간 세계 해운은 선박의 총톤수를 기준으로 볼 때 지속적인 성장을 하였으며, 자연히 세계의 P&I Club들 역시 순탄한 성장을 하였다. 각 P&I Club들은 흔히 선박보험에서 볼 수 있는 기존회원에 대한 경쟁적인 영업활동을 지양하고 매년 새로이 증가하는 선박이나 회원만을 가입시켜도 규모를 확대시킬 수 있었다. 즉, 국제그룹의 협정이 아니라도 회원클럽간의 가격경쟁이 필요없었다고 볼 수 있다.

그러나 1980년대에 들어 해운불황의 장기화와 함께 세계 주요 P&I Club들이 경영난에 부딪치면서 국제그룹의 협정이 실질적으로 규제하고 있었던 회원클럽간의 談合과 競爭에 변화가 일어나기 시작하였다. 즉, 세계 P&I Club들은 1980년대 초부터 세계해운의 선복량 감소, 추가보험료의 徵收不振, 초대형 클레임의 발생 등의 구조적 환경변화를 겪고 있으며, 최근에는 높은 海難發生率 및 船主責任을 증가시키는 國際協約 및 國內法 등으로 심각한 경영난에 부딪치고 있다. 이에 따라 주요 P&I Club들은 이러한 어려움을 극복하기 위한 다양한 經營戰略을 취하는 가운데 클럽간의 競爭도 심화되었다.

1. 競爭要因

(1) 世界 船舶量 減少

보험의 원리에 적용되는 大數의 法則이란 같은 종류의 위험을 최대한으로 집합하여 개개의 위험이 상대적으로 전체의 보상능력에 비해 극소화되는 것을 말한다. 이 원리는 非營利保險인 P&I 보험에도 적용된다. 아무리 효과적인 追加保險料 제도를 채택한다 하더라도 전체 보험료에 대한 어느 한 선박의 클레임의 비중이 위험수준을 넘으면 위의 보험의 원리는 적용될 수 없다.

P&I 보험은 개개의 위험대상을 선박의 총톤수(G/T)를 기준으로 하고 있다. 각 회원선사에게 부과하는 先給保險料(A/C: Advance Call) 및 追加保險料(S/C: Supplementary Call)도 가입선박의 총톤수를 기준으로 하고 있다.

따라서 P&I Club은 효과적인 보험관리를 위해서는 일정 수준 이상의 가입선대를 유지할 필요가 있다.

<표-4>는 1950년부터 최근까지 세계 선박량 증감추이를 나타내고 있다. 앞에서도 지적하였듯이 세계 해운의 선박량은 1950년 훨씬 이전부터 지속적으로 증가되어 왔다. 그러나 두 차례의 석유파동 이후 그 성장세가 주춤하다가 1983년부터 1988년까지 지속적으로 감소하였다. 이와 같이 장기간에 걸쳐 세계 선박량의 감소 추세는 그 동안 순탄하게 성장해 오던 P&I Club에 근본적인 문제를 제기하였으며, 각 P&I Club은 일정 수준 이상의 가입선대를 유지하기 위하여 전과는 다른 새로운 운영상의 변화 즉, 競爭을 하지 않을 수 없었다.

<표-4> 연도별 세계 선박량 추이

단위 : 천G/T

연도	선박량	증감률(%)	연도	선박량	증감률(%)
1950	84,583	2.4	1983	422,590	△0.5
1955	100,569	3.2	1984	418,682	△0.9
1960	129,770	3.9	1985	416,269	△0.6
1965	160,392	4.8	1986	404,910	△2.7
1970	227,490	7.5	1987	403,498	△0.3
1972	268,340	8.6	1988	403,406	△0.1
1974	311,323	7.4	1989	410,481	1.8
1976	372,000	8.7	1990	423,627	3.2
1978	406,002	3.1	1991	436,027	2.9
1980	419,911	1.7	1992	445,169	2.1
1981	420,835	0.2	1993	457,915	2.9
1982	424,742	0.9	1994	475,859	3.9

자료 : Lloyd's Register of Shipping, "Statistical Tables" 각년도.

(2) 追加保險料 徵收 不進

P&I 보험은 영리를 추구하는 보험이 아니므로 先給保險料 이외에 追加保

險料를 징수하고 있다. 선급보험료는 차기 보험년도에 예상되는 클레임 총액과 비용을 총 가입선박 톤수로 나눈 전체 보험료(TCR : Total Call Rate)의 약 80% 수준이며, 각 클럽은 회원에게 회원의 罹災率(Loss Rate)에 따라 이를 부과한다. 추가보험료는 당해 보험년도의 클레임 및 비용의 총액과 선급보험료의 총액을 비교하여 보험료가 부족할 경우 그 부족액을 선급보험료 총액에 대한 百分比로 환산하여 부과하는 보험료이다. 추가보험료를 회원에게 부과할 때에는 각 회원의 당해 보험년도의 이재율을 고려하지 않고 선급보험료에 대한 일정한 비율(예 : Advance Call의 20%)을 일률적으로 적용하는 특색이 있다.

1980년대 들어 해운불황이 장기화되면서 주요 P&I Club들마다 회원들로부터 추가보험료를 징수하는데 어려움을 겪었다. 당해 보험년도의 선급보험료와 추가보험료는 다음 보험년도의 선급보험료와 추가보험료와는 별도로 당해 보험년도의 회원에 의해 精算되고 있다. 그런데 해운불황이 장기화되면서 도산하는 회원 또는 보험료를 기간내에 납부하지 못하는 회원이 많아지고 있어, 각 클럽으로서는 새로운 회원 및 선대를 확보하기 위한 경쟁이 필연적이었다.

(3) 클레임 支給額 증가

2차에 걸친 석유파동 및 해운불황은 1980년대 말부터 벗어나기 시작하였으나, 다음과 같은 해난사고의 증가로 P&I Club의 클레임액의 지급이 각 클럽들의 경쟁을 촉진시켰었다.

첫째, 1980년대의 장기불황시 휴항하고 있던 老朽船들이 해운불황이 벗어나자, 운항을 재개하면서 많은 해난사고를 발생시켰다.

둘째, 일반적으로 대부분의 해난사고가 海上職員 및 陸上職員을 포함한 人的 過失(human error)에 의하여 발생하고 있는데, 선원들의 해상근무 기피 및 선주들의 원가만을 고려한 未熟練船員의 고용으로 해난사고가 증가되었다.

셋째, '1976년 선주책임제한에 관한 국제협약'이 1986년 말에 발효되어 선

주의 책임제한액이 대폭 인상되었으며, 1987년에 제정된 '改正 TOVALOP (TOVALOP Supplement)'로 해양오염사고에 대한 선주책임액이 대폭적으로 인상되었다. 그리고 미국의 OPA 1990의 제정도 선주책임액의 대폭적인 인상 효과를 가져 왔다.¹⁷⁾

2. 競爭效果

(1) IGA의 疇점

1980년대 중반 이후 P&I Club들이 경영난에 부딪치면서 각 클럽별로 損害率, 保險料率, 積立金, 投資收益 등 재정적인 면에서 많은 차이가 나고 있다. 이에 따라 회원선주들도 과거에는 어느 한 클럽에서 다른 클럽으로 옮기는 경우가 흔치 않았으나 최근에는 財政的으로 클럽으로의 이동이 두드러지고 있다. 이 경우 이를 제한하기 위하여 작성되었던 IGA 1985는 다음과 같은 경우 실무적으로 競爭制限에 일정한 한계를 보이고 있다.

첫째, 근본적으로 IGA 1985는 次期 保險年度의 先給保險料(A/C)만을 규정하고 있을 뿐이며, 追加保險料(S/C) 또는 그 다음 보험년도의 보험료에 대해서는 규정하고 있지 않다. 따라서 회원선주들은 IGA 1985의 적용을 받는 보험년도의 兩 클럽의 추가보험료 및 그 다음 보험년도들의 보험료의 수준에 대한 短期的인 比較分析으로 쉽게 클럽의 이동이 가능하다.

둘째, 어느 한 선주의 船隊가 둘 이상의 클럽에 분할되어 가입되었을 경우, 그 중 어느 클럽이 이미 가입되어 있는 선대에 대한 보험료를 割引(discount)함으로써 他 클럽의 선대를 유치할 수 있다. 이 경우 IGA 1985는 전혀 유명무실하게 된다.¹⁸⁾

17) OPA 1990은 해양환경보호의 강화라는 미국의 평소의 여론 및 Exxon Valdez호 사고(1989)가 직접적인 계기가 되어 제정되었음. 이 법안의 제정결과 P&I Club에서 유탁손해에 대한 보상한도액을 종전의 4억 달러에서 5억 달러로 인상하였으며(1990. 2.20부터 적용), 미국영해에 입항하는 유조선에 대하여는 10航次를 한도로 每航次 할증보험료를 부과하였음.

결국 실무적으로 클럽간 선박의 加入競爭은 P&I보험 시장내부의 문제이며, IGA 1985의 규정에 좌우되지 않고 있다.

(2) 保險料 인하 및 財政惡化

주요 P&I Club간의 경쟁은 1차적으로 보험료의 인하 그리고 재정상태의 악화로 이어진다.

1980년대 전반기까지 세계적인 해운불황, 새로운 운항활동의 위축 및 선사들의 해난방지노력 등에 의해 海難發生率은 異常的으로 낮은 편이었다. 그러나 그 후에도 주요 P&I Club들은 클럽간의 치열한 경쟁으로 매우 낮은 수준으로 보험료를 책정하고, 심지어 보험료를 換拂하는 경우도 많았었다.

그러나 1980년대 후반 해운경기의 회복으로 그 동안 繫船되었던 노후선들의 운항재개, 운항회수 및 화물수송량의 증가, 양질의 선원들의 해상근무 기피로 해난사고가 증가하게 되었다. 이는 자연히 클럽들의 클레임액 증가로 이어지고, 비상시를 대비하여 적립한 基金(reserve fund)의 소진과 기금에 의한 투자수익의 감소를 초래하게 되었다.

(3) 有限責任擔保 擡頭

현재 세계 P&I Club들의 담보위험의 한도액은 유류에 의한 배상책임을 제외하고 무한정이다. 그러나 해운불황 및 클럽의 재정상태 악화로 세계 국제그룹내에서 無限責任 擔保(unlimited)에서 有限責任 擔保(limited)로 전환하자는 의견이 대두되고 있으며, 이를 지지하는 비율도 船隊기준 전체의 약 40% 정도에 이르고 있다. 이는 클럽 경영자의 입장에서 볼 때 자기 클럽의 회원의 클레임을 일정한 수준으로 제한하자는 것과 他 클럽의 Overspill Claim에 대해서도 일정한 제한을 가하자는 것으로 나눌 수 있다.

앞에서도 살펴 본 바와 같이 현재 국제그룹의 재보험 체계는 클럽당 자체

18) Lloyd's List, 1991. 2. 22.

보유액이 500만 달러이고, 이를 초과하는 클레임에 대해서는 2,500만 달러까지 국제그룹의 회원클럽이 분담한다. 만약 클레임이 3,500만 달러를 초과할 경우 15억 달러를 Lloyd's에 부보하고 있으며, 이 금액을 초과하는 클레임(Overspill Claim, Catastrophe Claim)에 대해서는 다시 국제그룹에서 처리한다.

현재 가입선박량이 1억톤을 초과하고 있는 U.K. P&I Club은 유한책임 담보가 채택되지 않을 경우 국제그룹에서 탈퇴하겠다는 강한 의지를 보이고 있으며, 기타 London P&I Club도 오래 전부터 이 제도를 주장하고 있다.

이에 따라 우선 Overspill Claim에 대한 보험료(Catastrophe Call)를 1976년 선주책임제한조약(1976 London Limitation Convention)에 의한 선주책임액의 20% 이내로 제한하는 제도가 1996년부터 채택될 예정이다. 아직까지 국제그룹이 회원클럽들에게 Catastrophe Call을 청구한 사례는 없어 상징적인 책임제한에 해당하나, 이는 그 동안 U.K 및 London P&I Club들이 주장해 온 유한책임 제도로의 전환이라는 점에서 주목된다.

IV. 맺는말

국제그룹의 선박량은 세계 총 상선대의 90% 이상으로서 세계 보험시장에서 단일품목으로 가장 큰 종목이다. 그럼에도 불구하고 동 그룹은 위험분산을 위해 Lloyd's에 재보험 부보를 하고 있는 점을 볼 때 보험경영에서 再保險의 중요성을 알 수 있다.

향후 국내에 P&I Club이 설립될 경우 경영전략의 핵심은 효율적인 재보험의 부보와 危險引受(underwriting)에 있다. 효율적인 재보험의 부보는 방법상으로 국제그룹의 재보험 체계를 이용해야 한다. 만약 국제그룹의 재보험 체계를 이용하지 못하고 Lloyd's에만 의존하는 경우 효율적인 危險分散이 이루어지지 않을 뿐만 아니라 높은 費用 때문에 국내 선주를 설득할 수도 없

을 것이다. 이를 위해 우리는 과거 일본 P&I Club이 이용하였던 방법 및 현재의 중국 P&I Club이 이용하였던 방법을 원용하여야 할 것이다. 즉, 현재 우리 나라 상선대는 세계 주요 7개의 P&I Club에 부보하고 있는 바, 재보험도 이들 7개 P&I Club에 현재의 부보 비율만큼씩 부보함으로써 국내 P&I Club의 설립에 따른 그들의 불안감, 방해 등을 불식하고 보험료 인상에 대한 우려를 제거시켜야 할 것이다. 즉, 국내 P&I Club이 사고당 일정액(예 : 50~150만 달러)을 인수하고 나머지 부분에 대해 현재의 클럽들에 재보험으로 부보하는 방안이다.

해운시황의 잦은 부침과 주요 P&I Club들의 경쟁심화로 클럽들간에 財政狀態도 다양성을 보이면서 국제그룹의 카르텔 협정이라 할 수 있는 IGA 1985의 허점을 회원클럽 자신부터 이용하고 있다. 예를 들어 한 선주가 두 개의 클럽에 분산하여 선박을 가입하고 있는 경우, 상기 협정은 거의 유명무실함을 알 수 있다.

국내에 P&I Club이 설립되어 있지 않은 우리 선주들에게 이러한 점들이 주는 잇점을 최대한 이용하여야 할 것이다. 아울러 이제 우리 나라 해운은 1,000만G/T를 넘은 세계 9위의 해운국가로서 성장하였다. 모든 부분에서 그에 상당한 역할을 할 때라고 생각된다. P&I 보험업계에서도 이제 피보험자가 아닌 보험자로서 역할을 담당해야 할 때라고 여겨진다.

參考文獻

趙東五, 「世界 主要船主責任相互保險組合의 現況과 展望」, 海運産業研究院, 1988.

_____, 「우리 나라 船主責任相互保險組合의 設立方案 研究」, 海運産業研究院, 1989.

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

今泉敬忠, 「英國P&I保險の研究」, 成文堂, 1993.

日本船主責任相互保險組合, 「日本船主責任相互保險組合 30年史」, 1980.

_____, 「P&I 保險の實務」, 1981.

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

Lloyd's of London Press, *P&I International*, 1987. 1, 各 月號.

Hazelwood, Steven J., *P&I Clubs -Law and Practice-*, Lloyd's of London Press, 1989.

Thomas, J., *Marine Insurance Forms & Protection & Indemnity Rules*, Mathew Dender, 1991.

Sedgwick Group Plc., *Protection & Indemnity*, 各 年號.

Sjur Braekhus and Ales Rein, *Handbook on P&I Insurance*, 3rd ed, Assuranceforeningen Gard, 1979.

<附錄 1 : IGA 1985>

OUTLINE OF THE INTERNATIONAL GROUP AGREEMENT 1985

A. PARTIES

1. The parties are the Clubs comprising the International Group.

B. RENEWALS

2. A Club(a "new Club") which wishes to quote for vessel insured in another Club (a "holding Club") must ask the holding Club to disclose the operators' record. If the operator consents, the procedure is as set out in 3 or 4 below (as appropriate). If the operator refuses, the new Club may not insure the vessel without incurring a sanction(see 9 below).

3. Firm commitments by 30th September. If, by noon GMT on 30th September preceding the renewal date, the operator and the new Club enter into a binding written commitment to insure a vessel at renewal, the new Club may charge any rate that it considers to be appropriate for that vessel, provided that it is not unreasonably low.

(For any renewal which does not take effect on 20th February, the relevant date is 20 weeks before the renewal date).

The initial rate agreed must be subject to adjustment prior to the renewal date to reflect any general change in the new Club's renewal rates, Pool retention limits or Group reinsurance costs. The holding Club may apply to Committee (see 8 below) to determine whether the new Club's rate is unreasonably low or whether the new Club has adequately adjusted its initial rate. If the Committee finds against the new Club on either count, the sanction applies.

4. Post-September renewals. Where the operator and new Club have

not entered into a firm commitment by noon GMT on 30th September, a new Club may not insure a vessel at a rate lower than that quoted by the holding Club, unless:

- (a) the holding Club declines to quote; or
- (b) the new Club notifies its rate to the holding Club and neither Club refers to the Committee; or
- (c) if a reference is made to the Committee, the Committee finds the holding Club's rate to be unreasonably high.

C. NEW VESSELS

5. Special provision is made for the first entry of vessels (whether newly built or not) which are newly acquired by an operator whose fleet is already entered with one of the Clubs:

- (a) if the operator has already entered into a pre-30th September commitment with a new Club to insure any vessel in his existing fleet at renewal that new Club may charge for a new vessel of that operator any rate that is not unreasonably low;
- (b) in any other case, a new Club must not under-cut the holding Club's rate unless it is found by the Committee to be unreasonably high; and on the first renewal the new Club must not charge an unreasonably low rate;
- (c) if a fleet is split there maybe more than one holding Club, in which case each may quote for a new vessel without reference to the other(s), but has the right to obtain information from the other(s) about the operator's record if the operator consents. A Club is not treated as a holding Club for this purpose until it has insured one or more vessels in the fleet for at least one policy year;
- (d) the Committee may determine whether a new Club's rate is

unreasonably low or a holding Club's rate in unreasonably high.

D. TANKERS

6. All rates for tankers must make fair and adequate provision for:

- (a) claims within the Club's retention;
- (b) contributions to Pool claims;
- (c) the cost of Group reinsurance; and
- (d) administrative costs.

The Clubs will recommend annually the minimum provision required for Pool claims and will circulate to each other statistical information on tanker claims. If the Committee finds that a tanker has been entered at a rate which fails to comply with the above requirements, the sanction applies.

E. RELEASE CALLS

7. An operator who transfers a vessel to a new Club must be allowed by his holding Club to provide an acceptable bank guarantee in lieu of paying a release call. In addition, the operator may (subject to providing a bank guarantee or deposit if his Club so requires) ask the Committee to determine;

- (a) whether the release call demanded is in accordance with any rate or formula fixed by the Directors or Committee of the holding Club; and
- (b) if it is not, whether the release call demanded is reasonable and, if not, what release call would be reasonable.

F. COMMITTEE

8. The Committee, which has jurisdiction to determine the reasonableness of rates and other matters requiring decision under the Agreement, will comprise three members drawn from a panel nominated by the Club. Each party to a reference will select one panel member, and those

members together will select a third, who must be presently unconnected with any Club. A person cannot serve on the Committee if the dispute concerns any club with which he is (or, in the case of a third member, was) concerned.

G. SANCTION

9. The sanction for insuring at an unreasonably low rate or (save as permitted by the Agreement) for under-cutting the holding Club's rate, is that for two years the new Club will be denied the facilities of the Pool and of the Group's Excess Loss Reinsurance for any claim in relation to the vessel in question, except to the extent that the claim exceeds U.S. \$ 150 million (This figure is subject to review from time to time). The same sanction applies to a vessel retained by a holding Club which does not comply with its obligations. If a Club insures a tanker at too low a rate, the sanction applies for one year. Where a Club incurs the sanction its contribution to the cost of the Group's reinsurance will be adjusted.

H. CHARTERERS' RISKS

10. Time and voyage charterers' risks are not covered by the Agreement unless the operator of the chartered vessel also operates owned or demise-chartered tonnage which is entered in one of the Clubs.

〈附錄 2 : 연도별 주요 P&I Club의 추가보험료 인상 추이〉

연도	Amer	BMM	Brit	Card	JPIA	L&L	LSSO	N ^o ct	NoFE	OMM	SOP	Skuld	Stand	SSM	Swe	U.K.	WofE
1979		10/10	25/10	15/10		10/10	35/100	20/20	25/100		25/20	20/5	10/10	20/20	30/25	15/15	35/35
1980		10/10	20/0	15/25		10/10	28/70	5/5	50/75		25/25	25/5	10/10	20/20	30/50	15/25	35/35
1981		10/85	20/0	15/15		10/10	10/30	5/0	33/33		25/25	25/7.5	10/10	20/18	30/50	20/20	35/35
1982		10/10	20/-10	15/5		10/10	10/10	5/0	33/33		25/25	15/15	10/10	20/15	30/30	20/20	25/22.5
1983		20/20	20/-25	15/5		10/10	10/5	5/5	25/0		25/15	20/30	10/0	20/10	20/30	20/8	25/18.75
1984		20/20	20/-30	15/5		10/10	10/0	5/0	25/0		25/15	20/25	10/0	20/0	20/30	20/10	25/20
1985		20/20	20/-30	15/0		10/10	10/0	20/20	25/25		25/0	20/17.5	20/10	20/0	25/25	20/0	25/18.75
1986		20/30	15/-30	20/0		10/10	20/125	20/20	25/25	20/20	25/0	20/12.5	20/20	20/0	25/25	20/10	25/25
1987		20/40	15/0	20/0		10/50	20/135	20/50	20/50	20/20	25/0	20/42.5	25/68.75	20/10	25/25	20/20	25/140
1988		20/120	20/10	20/0	20/7	10/120	20/131	20/75	20/75	20/20	25/0	20/80	25/150	20/20	25/75	20/20	25/135
1989	80/80	20/50	20/25	20/20	20/25	10/160	20/130	20/95	25/100	20/20	25/15	20/110	25/150	20/20	25/165	20/100	25/155
1990	80/80	20/45	25/25	25/105	25/25	10/160	30/115	20/95	25/75	20/20	25/25	20/130	25/150	20/125	25/240	40/150	35/160
1991	80/80	20/30	30/20	30/60	30/15	25/100	30/85	30/60	35/70	20/20	25/25	20/30	25/65	20/67.5	25/60	40/70	50/120
1992	80/80	0/0	40/40	30/30	40/10	25/50	30/30	30/30	40/40	20/20	25/25	20/20	40/40	40/40	0/0	40/25	50/50
1993	80/80	0/0	40/40	40/40	20/20	40/40	40/40	30/30	40/40	20/20	25/25	20/20	40/40	40/40	0/0	40/40	50/50
1994	65/70	0/0	40/20	40/35	20/20	40/92	40/30	30/40	40/40	30/30	25/25	20/20	25/25	40/40	0/0	40/40	50/50
1995	50/50	0/0	25/25	30/30	20/20	25/25	40/40	40/40	40/40	30/30	25/25	20/20	25/25	40/40	0/0	40/40	50/50

자료 : Sedgwick Marine & Cargo Ltd., Protection & Indemnity Review, 1985.

단위 : %