

한국 피앤아이 클럽의 설립에 관한 일 고찰

문 병 일*

〈목

차〉

- | | |
|------------------------------|----------------------------|
| 1. 머리에 | 4. 우리나라 선대의 상호보험 가입 현황 |
| 2. 피앤아이 클럽의 역할 | 4.1 우리나라 선박 보유 현황 |
| 2.1 위험의 담보 | 4.2 우리나라 선대의 상호보험 가입 현황 |
| 2.2 클레임의 처리와 관리 | 5. 한국 피앤아이 클럽의 사업성 분석 |
| 2.3 보증의 제공 | 5.1 수입 보험료의 충분성 검토 |
| 3. 피앤아이 클럽 국제그룹 소속 클럽의 운영 현황 | 5.2 보험금 지급의 안정성 검토 |
| 3.1 담보 한도와 재보험 체제 | 5.3 국제적 서비스 및 보증 제공 가능성 검토 |
| 3.2 국제그룹협정 | 5.4 클레임의 처리 및 관리능력 검토 |
| 3.3 운영 현황 | 6. 마치면서 |

1. 머리에

한국 피앤아이 클럽의 설립 주장은 우리 해운계가 국내의 고도 경제성장과 더불어 양적으로 급속한 팽창과 함께 호황을 누리던 시기였던 1978년경 나오기 시작하여 거의 매년 되풀이 되었었는데, 대개 외화 절약, 불편부당한 서비스 구현, 해운산업의 안정적 발전¹⁾과 같은 경제적 문제와 세계 유수 선원 선박국으로서의 자존심 문제²⁾ 등이 설립 주장

의 중심이었다. 그러다 1991년 7월 인천항에서의 우리나라 유조선끼리의 충돌사고³⁾ 이후에는 유류 오염손해배상보장 문제와 함께 중소형 선사 특히 연안 유조선에 대한 지원 문제로 그 설립 필요성의 중심이 이동되었지만, 최근 정부가 밝힌 한국 피앤아이 클럽 설립 일정⁴⁾에 따라 설립 논의는 필요성 주장 차원에서 설립 방안 수립 차원으로 다시 중심을 이동해 가고 있다.

그러면, 그 동안의 여러 주장과 사회적 분위기에

* (주)한진해운 법무보험팀 차장

- 1) 조동오, 「장기 해운 불황과 P&I 클럽의 운영 현황」, 해양한국 1987.11 제170호, 55쪽
- 2) 이균성, 「국내 P&I CLUB의 결성문제」, 보험학회지 1990.11 제36집, 34쪽
- 3) 코리아 호프 대 코리아 선사인 충돌사건. 이 사건은 당국의 연안유조선에 대한 보험유지 강화조치를 불러일으켰고, 또한 유류오염손해배상보장법의 제정과 CLC 및 FC가입을 촉진시켰다.
- 4) 1997.8.28 한국해양수산개발원 주관, 해양수산부·한국선주협회·해운조합 후원하에 열린 해운산업발전 정책토론회에서 해양수산부는 한국 피앤아이 클럽 설립 일정을 제시함. 이에 따르면, 1단계로 1998년에 200-300척 규모로 설립한 후, 2단계로 2000년까지 특수선사를 포함 전체 내항선사를 회원으로 가입확대하고, 3단계로 2003년까지 중소외항선사로 회원을 확대하며, 2003년 이후에는 점진적으로 대형외항선사를 가입시키겠다 함. (연합통신, 1997.8.13; 코리아업핑가제트, 1997.9.8, 98쪽)

도 불구하고 지금까지 이 설립 문제가 논의에만 그친 원인은 무엇인가. 그것은 지금까지의 모든 설립 필요성에 관한 논의가 연안 유조선이나 중소 선주들이 안고 있는 가입 제한이나 불이익을 해소하는데 우선⁵⁾을 두어 왔기 때문에 설립 의도의 순수성이 의심받았기 때문이다. 다른 한편으로 그것은 한국 피앤아이 클럽의 사업성에 대한 의구심이다⁶⁾. 즉, 자신들이 가입하고 있는 기존의 외국 피앤아이 클럽이 제공하고 있는 정도의 서비스를 한국 피앤아이 클럽이 적어도 낮거나 높지 않은 비용으로 제공할 수 있을 것인가에 대한 의구심이다. 왜냐하면 가입 클럽의 결정시 가장 중요한 요소는 보험료와 서비스의 질이기 때문이다. 낮은 서비스를 제공받으면서 누군가를 지원하기 위해 지금보다 많은 보험료를 내야 된다는 것은 해운과 같은 국제경쟁적 업계에서는 상상하기 어려운 일이다 할 것이다.

따라서 필자는 현재 국내 각 선주들이 남입하고 있는 수준의 보험료만으로도 한국 피앤아이 클럽을 운영할 수 있을 것인지, 그리고 보험금은 안정적으로 지급할 수 있을 것인지, 또한 클레임을 관리하고 처리할 수 있을 것인지, 기타 기존의 외국 클럽이 제공하고 있는 부대 서비스를 제공할 수 있을 것인지 등에 있어서 그 가능성 여부와 제공 방안을 함께 고찰하고자 한다.

2. 피앤아이 클럽의 역할

보통 피앤아이 클럽은 정관에서, 회원 선박의 운항과 직접적으로 관련하여 회원(이하 선주)이 입게 되는 멸실, 손상, 책임 및 비용에 대한 보험을 상호 방식에 의거하여 인수한다⁷⁾고 정하고 있는데, 이러한 위험의 담보 이외에도 클럽은 선주를 대신하여

클레임을 처리하고 관리하며, 선주 요구시 보증서를 제공하고 있다.

2.1 위험의 담보⁸⁾

- ① 선원, 여객 기타 승선자의 상해, 사망, 질병에 대한 선주의 책임
- ② 정당한 이도로 인해 발생한 비용
- ③ 밀항자, 피난민, 망명자로 인해 발생한 비용
- ④ 인명 구조 비용
- ⑤ 검역으로 인한 비용
- ⑥ 충돌손해배상책임
- ⑦ 화물의 멸실, 부족, 손상 등에 대한 선주의 배상책임
- ⑧ 부유물 또는 부두 등 선박 이외의 물체와의 접촉으로 인한 배상책임
- ⑨ 기름 등 오염에 대한 배상책임 및 방제 비용
- ⑩ 난파선 제거 비용
- ⑪ 공동해손 미수금 및 초과 분담금
- ⑫ 벌과금
- ⑬ 변호사 비용 및 손해방지비용

2.2 클레임 처리와 관리

클레임의 처리는 선주의 일인 것이 원칙이나 대부분의 경우, 특히 액수가 고액일수록 클럽이 선주를 대신하여 변호, 교섭, 해결하는 것이 보통이다. 따라서 클럽은 많은 클레임 전문가를 보유하고 있다. 또한 클럽은 효과적으로 클레임을 처리하고 관리하기 위하여 연락 사무소⁹⁾를 통한 범 세계적 조직망을 갖추고 있는데, 이들 조직망을 통하여 각국의 항구에서 가입 선주의 어려움, 가입 선박의 어

5) 윤민현, 「한국 피앤아이 클럽」, 해양한국, 1997.4, 61쪽

6) 이균성, 앞의 논문, 24쪽

7) Britannia P&I Rules, Rules 3 Nature of Cover

8) Britannia P&I Rules, Rule 19 Risks Covered

9) local correspondent라 부름. 세계 110여개국의 300여곳에서 운용되고 있는데, 이들 연락사무소가 또 다시 자신의 지점을 여러 항구에 두고 있기 때문에 그 연락망의 크기는 가히 범세계적이다. 대리점 혹은 agent라는 용어는 사용하지 않는다. 이는 클럽이 역내에서 영업을 하고 있다거나 자산을 가지고 있는 것처럼 보이지 않도록 하고, 대리인 자격으로 소장을 접수할 능력이 있는 것으로 보이지 않도록 하기 위함이다. 윤민현, 피앤아이 개론, (서울: 한국해사문제연구소, 1994), 41쪽

려움을 도와주거나 해결하여 주며 이를 위해 조언하거나 현장에 임피하여 사고 처리를 직접 맡아 처리하기도 한다. 특히 이들 연락 사무소는 변호사가 맡고 있는 경우가 많고 그렇지 않더라도 대부분 오랜 경험을 가진 이 방면의 전문가이기 때문에 그만큼 믿을 만하다.

한편 클럽의 클레임부서는 통상 전문 분야별로 즉 화물부, 선원부, 선체 사고부, 계약부 등으로 구성되기도 하고¹⁰⁾, 또는 신디케이트 베이스로 조직된 경우¹¹⁾에는 국가나 지리적 구역별로 업무를 분류하고 있다. 이들은 선주가 부담할 클레임에 대해 적정 합의액을 권고하기도 하고, 적정 과실 비율을 조언하기도 하며, 소송이나 항소 또는 기타 법적 절차의 처리를 관리하거나 권고하여 주며 변호사나 중재인 등을 지명 또는 소개하여 준다. 뿐만 아니라 검사원 비용이나 변호사 비용의 적정성 여부를 심사하고 그들의 업무를 지원하거나 리드한다. 이러한 서비스는 클레임 부서를 별도로 두고 있지 않은 중소형 선주일수록 유용하며, 이러한 서비스가 세계 각국에 걸쳐서 제공될 수 있다는 점에서 모든 가입 선주에게 대단히 중요하게 인식되고 있다.

2.3 보증의 제공¹²⁾

클럽의 서비스 중 가장 중요한 것 중의 하나가

압류 선박의 해제를 위한 보증의 제공이다. 클럽의 보증서(Letter of Guarantee)는 런던 소재 유수 은행의 보증서와 같은 가치로 평가되고 있어 선주가 마주치게 되는 거의 모든 보증서 문제를 해결해 주고 있다.

클럽의 보증서는 청구자가 특정 선박을 압류로부터 해제하거나 압류하지 않는데 대한 조건으로 클럽이 소송이나 중재에서의 판정금을 청구자에게 지급한다는 내용으로 되는 것이 보통인데, 현금의 공탁 없이도 충분한 담보로서 세계적으로 인정되고 있다¹³⁾. 이러한 보증서는 화물 클레임이나 인명 손상 클레임 등과 같은 사적 클레임은 물론 관세 추징이나 당국의 벌금 문제로 억류되는 경우에도 유용하게 인정되고 있는 추세이다.

선박충돌사건의 경우, 클럽이 배상책임의 1/4를 부담하고 선박보험자가 나머지 3/4를 부담¹⁴⁾하는 데도 불구하고 우리나라에서는 선박보험회사가 아니라 클럽이 보증서를 발급하고 있는데 이는 우리나라 대부분의 손해보험회사의 보증서가 국제적으로 인정받고 있지 못하기 때문이다¹⁵⁾.

한편, 미국의 관할 수역을 항행하는 300총톤을 초과하는 모든 선박은 미국 유류오염법 1990(OPA 1990¹⁶⁾)에 따라 재정 증명서(COFR)¹⁷⁾를 비치할 것이 요구되는데, 이를 위해 우리나라의 대개

10) Gard, Steamship Mutual, London Steamship, Britannia P&I Club 등

11) United Kingdom P&I Club

12) 클럽의 보증제공은 계약상의 의무는 아니고, 전적으로 클럽의 재량에 속하는 단순히 우호적인 행위이다 (Britannia P&I Rules, Rule 31(5) Bail). 대개 보증금액의 1%의 수수료를 받음.

13) 선박압류해제를 위해서 법원은 대개 현금이나 법원소재국 보험회사의 보증보험증권 혹은 일금은행의 보증서를 제공할 것을 요구하고, 일반 사적 클레임의 경우에는 런던소재 유수은행의 보증서 혹은 로이즈 브로커의 보증서 혹은 현금공탁을 요구하는 것이 보통이다. 우리나라 법원은 선박가압류해제의 경우 현금공탁만을 인정하고, 선주책임제한절차에 있어서의 책임제한기금으로는 클럽의 보증서를 인정한다. 따라서 선박압류해제시 인정된다 함은 사실은 법원의 인정이 아니고 청구자의 인정을 뜻한다.

14) 세계 선대의 약 60%는 전통적인 1/4 충돌배상책임으로 클럽에 부보하고 있고, 약 25%는 4/4 전액을 클럽에 부보하고 있으며, 나머지는 선박보험에 4/4 전액을 부보하고 있다. U.K., Britannia, Steamship Mutual, London Steamship 및 Gard P&I에 필자가 직접 조사(95.12)

15) 우리나라의 손해보험회사 중 통상 안정적이라고 인정되는 BBB 이상의 등급을 받은 회사는 대한재보험과 삼성화재 뿐이다. Standard & Poors, International Insurer Ratings List, (New York: Standard & Poors, 1997)

16) United States Oil Pollution Act 1990: Public Law Number 101-380. 1990.8.18 발효. 높은 선주책임한도액, 부인되기 쉬운 선주책임제한권, 재정증명서의 비치 등을 골자로 하고 있다.

17) Certificates of Financial Responsibility(COFRs). 보증은 교통부장관이 인정하는 방법 중 하나 또는 그 조합으로서 보험가입증명(Evidence of Insurance), 보증보험 또는 계약(Surety Bond or Guarantee), 신용장(Letter of

의 선박은 재정보증서발급을 위해 설립된 별개의 제도에 가입하고 있다. 여기에는 퍼스트라인/시그코(Firstline/SIGCo), 쇼어라인(Shoreline), 아르박(Arvak) 및 인터내셔널 슈어티스(International Sureties)¹⁸⁾가 있다. 그런데 이들은 모두 피앤아이 클럽 국제그룹 소속의 피앤아이 클럽에 가입하고 있을 것을 가입 조건으로 하고 있다¹⁹⁾.

또한 피앤아이 클럽에의 가입증서는 CLC²⁰⁾ 증서(재정보증증명서)를 발급 받고자 할 때 유용하다. 동 협약은 2,000톤 이상의 유류화물을 운송하는 유조선은 동 증서를 비치할 것을 규정하고 있고, 모든 계약국은 이에 따라 보험가입증서나 보증보험증서 등을 요구하고 있다. 동 협약 계약국인 우리나라는 유류오염손해배상보장법에서 동 증서의 발급 요건으로 관계당국이 인정²¹⁾하는 피앤아이 클럽 가입증서, 보험회사 보증장, 금융기관 보증장 등을 제출하도록 하고 있다. 따라서 만일 외국의 관계당국이 어느 피앤아이 클럽의 재정 능력을 인정하지 않는다면 그 클럽에 가입한 선박은 클럽의 교체를 심각히 고려해야 할 것이다.

이와 같이 클럽의 재정 능력이나 신뢰성은 당사자가 아닌 청구자와 같은 제3자가 판단하기 때문에 클럽의 재정 능력에 따른 클럽 보증서의 국제적 인정 여부는 클럽 운영의 성공 여부와 크게 관련되어

있다고 할 수 있다.

3. 피앤아이 클럽 국제그룹 소속 클럽의 운영 현황

세계 원양 선대 피앤아이 보험의 90%를 담보하고 있으면서²²⁾ 국제적으로 인정받고 있는 피앤아이 클럽 국제그룹²³⁾ 소속의 피앤아이 클럽의 운영 현황을 살펴 보는 것은 우리나라 선대의 상대적 현재 위치와 새로 설립될 한국 피앤아이 클럽의 운영 방향에 대한 아웃라인을 제공할 것이다.

3.1 담보 한도와 재보험 체제

3.1.1 담보 한도

1970년까지는 피앤아이 국제그룹의 클럽은 모든 위험에 대해서 무제한담보주의를 채택하고 있었다. CLC 1969가 채택된 1970년부터 유류오염손해배상에 대해서 클럽의 담보 한도를 제한할 것을 고려하기 시작하다가, 그 이후 모든 위험에 대해 담보 한도를 제한하여야 한다는 주장이 일기 시작하였는데, 1976년, 1982년 그리고 다시 1986년에 모든 클럽들이 모여 이에 관해 논의하였으나 결론은 늘 무제한담보주의를 계속하는 것으로 끝나곤 하였다.

Credit), 자가보험(Self Insurance) 기타 금전보증자가 해당되며, 선박의 경우 이러한 보증서를 미국 해안경비대가 적합하다고 승인한 증명서(Certificate)를 본선상에 비치하여야 한다. 피앤아이 클럽 국제그룹 소속의 클럽들은 클럽에 대한 직접 청구가능 규정을 문제삼아 이러한 보증서로서 클럽가입증서가 이용되는 것을 거부하였다.

- 18) 미국의 보증보험회사로 97.11에 이 업무를 개시함. 현재 dry bulker에만 보증제공. 20,000총톤 미만 선박의 보험료는 적당 1,750불, 20,000총톤 이상 선박의 보험료는 적당 2,250불로 책정.
- 19) Britannia P&I Club, 「United States Oil Pollution Act 1990 (OPA 90) / Certificates of Financial Responsibility (COFRs) Bonding」, 1997.11.17
- 20) 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage)
- 21) 유류오염손해배상책임 보증기관으로 인정된 보험기관 : 피앤아이 클럽 국제그룹 소속의 피앤아이 클럽전부와 British Marine Mutual (BMM), Ocean Marine Mutual (OMM) 및 ILU (Institute of London Underwriters)의 회원사, 해운항만청공고 제1993-15호
- 22) D.J.L. Watkins, 「The groups views on the Statement of Objections」, International Group of P&I Clubs, 1997.9.18, p.1
- 23) International Group of P&I Clubs : American, Gard, Skuld, Britannia, Japan, Liverpool & London, London Steamship, Newcastle, North of England, Shipowners Mutual, Skuld Bermuda, Standard Steamship, Standard Steamship Bermuda, Standard Steamship Europe, Swedish, United Kingdom, West of England으로 구성되어 있는 피앤아이 국제그룹은 별도의 사무국은 두고 있지 않고, 사안이 있을 때 마다 모여서 협의를 하며, 가장 중요한 업무 중 하나는 Pool의 유지이다.

이 논의는 1991년부터 1993년 사이에 또 한번 있었고 제한하자는 측과 무제한으로 두자는 측의 의견이 평형을 이루자 어느 한 쪽을 택하기보다는 합의안을 도출하기로 결정이 났었는데²⁴⁾, 이것이 바로 1996년 2월 20일부터 적용하게 된 소위 20% 한도로서 금액으로 환산할 경우 이는 약 200억불에 이른다²⁵⁾.

그러나 1995년 그리스해운협력위원회가 위 한도액이 너무 높다고 주장하고 나서자 피앤아이 국제그룹은 다시 논의를 거듭한 끝에 한도액을 현행의 20%에서 2.5%로 낮추기로 합의하였다. 이 경우 클럽의 최고 보상 한도는 약 42.5억불에 이르는데, 이는 1998년 2월 20일부터 적용하기로 되어 있다²⁶⁾.

3.1.2 재보험 체제

지금까지 클럽의 재보험료 인상은 자동적으로 선주에게 이전되어 왔고, 1992년까지는 그 인상폭이 작은 편이었으나, 국제 재보험 시장의 경직으로 1992년부터 1994년까지는 매우 가파르게 인상되어 재보험료의 인상이 선주의 피앤아이 전체 보험료에 큰 영향을 미치게 되었다. 특히 초과손해재보험 부분 뿐만 아니라 클럽보유부분의 일부에 대해서도 재보험에 의지하고 있는 클럽의 경우에는 재보험 시장의 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 500만불까지 자신이 보유하고, 이의 초과분에서 3,000만불까지는 피앤아이 국제그룹이 공동회계(Pooling)협정 방식으로 클럽간에 분담하며, 3,000만불에서 20억 불까지는 초과손해재보험(Excess of Loss Reinsu-

rance)계약²⁷⁾을 이용하고 있다. 한편 20억불을 초과하는 오버스필 클레임(Overspill Claim)에 대해서는 다시 공동회계협정에 따라 각 클럽이 분담하게 된다.

만일 현재 진행되고 있는 피앤아이 국제그룹과 유럽공동체간의 불공정 경쟁 논쟁에 따라 피앤아이 국제그룹이 와해되더라도 한다면, 각 클럽은 지금까지 거대한 피앤아이 국제그룹의 이름으로 재보험을 구독하던 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 증가되게 될 것이다²⁸⁾.

3.2 국제그룹협정²⁹⁾

국제그룹협정의 핵심은 보험요율 구독 절차인데, 유럽공동체가 불공정 경쟁이라고 지적하는 주된 대상으로서 이미 1985년에 10년간 유예 조치를 받았다가 유예 기간이 만료되던 1995년 2월에 개정하여 오늘에 이르고 있다.

절차에 따르면, 선주가 다른 클럽으로 가입 클럽을 변경하고자 할 경우 그 새로운 클럽은 일년간에 한해 기존 클럽이 부과하였을 요율보다 낮은 요율을 제시하여서는 안된다. 한편, 9월 30일 이전에 내년도 2월 20일에 클럽을 변경하기로 선주가 결정한다면, 선주는 불합리하지만 않다면 어떤 요율로도 새로운 클럽으로 이동할 수 있다. 유럽공동체는 이러한 이동 제한을 폐지할 것을 요구하고 있다.

만일 유럽공동체의 요구대로 이 협정이 폐지된다면, 요율경쟁이 극심하게 될 것이고, 이는 그룹의

24) The Steamship Mutual Underwriting Association(Bermuda) Limited, 「Limitation of Club Cover」, Circular 1995.11

25) 금액을 정한 바는 없고, 20% of the property damage limitation figure for each of the Members entered vessels under the 1976 Limitation Convention로 규정하였다. 이는 오버스필 커버(overspill cover)에 적용된다. The Steamship Mutual Underwriting Association(Bermuda) Limited, *Ibid.*

26) D.J.L. Watkins, *op.cit.*, p.2

27) 초과손해재보험계약은 보험료 기준으로 볼 때 그 85%가 로이드에 부보되고 있다. Claire Wilkinson, 「P&I Clubs unite on EU ruling」, P&I International, August 1997, LLP, p.180

28) Claire Wilkinson, *Ibid.*, p.180

29) International Group Agreement (IGA)

〈표 1〉 수입보험료의 사용

96-02-20

	투자수익 /일반관리비	지급보험금 /수입보험료	재보험료 /수입보험료	일반관리비 /수입보험료	비상준비금 /지급보험금	비상준비금 /수입보험료
국제그룹 클럽 평균	154.8%	73.8%	27.0%	11.9%	72.6%	53.6%
범 위	38-320%	22-93%	18-46%	9-25%	9-271%	7-102%

(자료 : Jardine Insurance Services Limited, Protection & Indemnity Review, 1996, pp.44-88)

풀 협정의 와해로 이어질 것으로 업계는 우려하고 있다. 요율경쟁에 의해 협상력이 있는 회사는 필요보다 적은 보험료를 내게 될 것이고 그렇지 못한 회사는 필요 이상의 보험료를 납부하게 되어 형평을 추구하는 상호보험 정신이 훼손될 것이라는 것이 클럽들의 주장이다. 또한 클럽들은 그룹의 풀 협정이 폐지되면 보험료가 크게 증가하게 되고 이는 보상 한도의 감액으로 이어져 환경오염 손해배상 등에 제대로 대응하지 못하게 될 것이라고 주장하고 있다³⁰⁾.

만일 국제그룹협정의 폐지로 클럽간에 상호 요율 경쟁을 하게 되어 평균요율이 크게 떨어지게 될 경우, 지급준비금이 많지 않은 클럽은 지급불능 상태에 빠질 수도 있고, 아니면 거액의 추가 보험료를 거두어야만 하게 될 수도 있으며, 아니면 처음부터 요율 경쟁에서 지게 되면 가입 선박이 빠져 나가게 되고 여기에 재보험료가 급속히 상승하게 되면 조합원의 이탈에 가속도가 붙게 되어 클럽간 합병이 촉진된 후 결국은 재보험을 잘 구득할 수 있는 초

대형 3-4개의 클럽만 남게 될 것이다³¹⁾는 우려도 있다.

3.3 운영 현황

피앤아이 클럽 국제그룹 중 가장 큰 클럽인 유케이(U.K.)클럽은 톤수에 있어서 그룹 보유선대의 19%를, 수입 보험료에 있어서는 20%를 차지하고 있는데, 총가입 톤수가 1억 4백만톤에 연간 수입 보험료는 391.2백만불에 이르고 있다. 반면, 국제그룹 클럽 중 가장 작은 아메리칸 클럽은 겨우 4백만톤의 가입 선박에 28.4백만불의 연간 수입 보험료만으로 운영하고 있다.

외관상 각 클럽은 수입 보험료의 73.8%를 보험금의 지급에 사용하고, 27.0%를 재보험료의 납부에 사용하며, 일반관리비는 투자수익으로 충당하는 형태를 취하고 있는데, 이는 과다하게 경쟁하고 있거나 과다한 지급준비금을 보유하고 있다가 이를 지금 시점에서 환불하고 있는 형태이라고 해석할 수 있다. 건실한 클럽³²⁾의 경우 투자 수익이 일반관리

〈표 2〉 보험료의 경쟁성

96-02-20

(단위: US\$)

	GT당 수입보험료	GT당 투자수익	GT당 지급보험금	GT당 재보험료	GT당 일반관리비	GT당 비상준비금
국제그룹 클럽 평균	3.50	0.65	2.58	0.94	0.42	1.88
범 위	2.2-9.9	0.1-1.4	1.3-7.3	0.7-2.7	0.3-1.7	0.2-4.3

(자료 : 〈표 1〉과 동일)

30) D.J.L. Watkins, *op.cit.*, p.3

31) Wilson Re (P&I) Ltd, P&I Report, 1997.10, p.4

32) U.K. Club, Britannia Club 및 Gard Club

〈표 3〉
95-12-31

항 행 구 역	선 증	척 수	총 톤 수	평균선형(GT)
연 안 선 대	유 조 선	263	404,194	1,537
	여 객 선	145	57,023	393
	기 타	763	618,580	811
	소 계	1,171	1,079,797	922
외 항 선 대	대 형 8 사 ³³⁾	271	12,228,817	45,125
	기 타	290	1,563,183	5,390
	소 계	561	13,792,000	24,585
합	계	1,732	14,871,797	8,586

(자료: 한국해운조합, 「내항해운통계연보」, 1996; 한국선주협회 제공)

비의 200-300%에 달하고 있다. 요율경쟁이 심화될 경우 보험료 수입이 줄어들면서 수입 보험료의 대부분이 보험금 지급에 충당된다고 볼 때 지급준비금이 많지 않아 투자수익이 적은 클럽은 경쟁력 있는 요율을 내지 못하게 되거나, 경쟁을 지속하기 위해서는 재정 상태가 크게 악화되는 것을 감수하여야 할 것이다.

피앤아이 클럽 국제그룹의 평균 지급준비금 규모는 연간 수입 보험료의 54%, 연간 지급 보험금의 73%에 해당된다. 또한 일반관리비 전액을 지급준비금 투자수익으로 충당하고 있다.

톤당 보험료나 지급 보험금은 가입 선박의 크기나 선령, 선종에 따라 크게 달라지게 되나, 가드(Gard)나 브리타니아(Britannia)클럽의 요율 경쟁력은 아주 독보적이다. 국제그룹의 톤당 평균 보험요율이 3.50불이고 전 클럽은 2.2-9.9불 사이의 요율을 형성하고 있는데, 두 클럽은 각각 2.2 및 2.4불을 받고 있다. 톤당 지급 보험금의 크기가 클럽에 따라 크게 차이는 것은 1개 연도만을 표본으로 했기 때문일 것이다. 톤당 재보험료의 클럽간 차이는 클럽에 따라 보유 한도를 초과하는 부분에 대해서만 재보험을 구독하기도 하고 또는 보유 한도 이내 지급분에 대해서도 재보험에 의지하기도 하기 때문이다. 재보험에 많이 의지할 수록 요율경쟁력

은 제한 받게 된다. 톤당 일반관리비는 가입선대가 어느 수준 이상이면 대개 엇비슷하고 가입선대가 적을 수록 많이 드는 것으로 나타났다.

4. 우리나라 선대의 상호보험 가입 현황

4.1 우리나라 선박보유현황

위 표는 우리나라 선박 보유량을 보험지배선단 개념으로 산정한 것이다. 즉 외항선대의 경우 국적선과 국적취득조건부나용선은 물론 나용선 선박이더라도 우리나라 선주가 직접 자기 선대로서 보험에 가입하고 있는 경우는 우리나라 선박으로 본 것이다.

연안선대는 1,171척으로 척수에 있어서는 총선대의 68%에 해당되나 톤수에 있어서는 108만톤으로 7%에 불과하다. 또 외항선대에 있어서 대형 8사의 선대는 271척으로 척수에 있어서는 총선대의 15%에 불과하지만 톤수에 있어서는 1,220톤으로 82%에 해당되고, 총외항선대의 척수 48% 톤수 88%에 해당된다.

보험지배선단 개념에 따른 우리나라의 선복량은 1,730여척에 1,490만 총톤수에 달하고 있다.

외항선대의 경우, 선령 10년 미만의 선대는 전체 선대의 75%에 해당되어 세계선대의 선령 10년 미

33) 대형8사 : 현대상선, 한진해운, 범양상선, 유공해운, 대한해운, 호유해운, 거양해운, 조양상선으로서 50만총톤 이상 보유한 선사를 뜻하고 필자가 편의상 그렇게 부르기로 함.

〈표 4〉 한국해운조합공제 연도별 실적

(매년도말, 백만원)

연 도	여 객 공 제			선 원 공 제			선 박 공 제		
	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%

(자료 : 한국해운조합, 「내항해운통계연보」, 1996)

〈표 5〉 한국해운조합공제 지급준비금 현황

(백만원)

연 도	여객공제	선원공제	선박공제	총준비금	총공제료	준비금/공제료
1995	5,784	3,097	7,818	16,698	7,608	219.5%

(자료 : 한국해운조합, 「내항해운통계연보」, 1996)

만 선박 비율이 36.2%임을 감안해 볼 때 크게 신행화되어 있다고 할 수 있다³⁴⁾. 이는 우리나라 선대를 세계 평균 이상의 우량 선대로 평가할 수 있는 중요 요소 중의 하나이다.

4.2 우리나라 선대의 상호보험 가입 현황

4.1.1 연안선대

연안선대는 크게 한국해운조합공제 가입 선박, 피앤아이 클럽 가입 선박 기타 무보험선박으로 나눌 수 있는데 각각의 가입 현황은 다음과 같다.

① 한국해운조합공제 가입 현황³⁵⁾

선원공제에 가입하고 있는 선박은 1995년말 현재 1,124척으로 전 연안선대의 약 96%, 선박공제에 가입하고 있는 선박은 793척, 45만톤으로 척수는 약 71%, 톤수는 약 68%에 해당된다.

여객공제의 경우 1993년까지는 안정적인 이재율을 보이다가 이후 공제 내역을 바꾸고 공제료를 상향조정한 후 이재율이 100%를 넘고 있다. 공제료의 현실화가 필요하다. 선원공제의 경우는 80%대

의 다소 높으나 안정된 이재율을 보이고 있다. 선박공제의 경우는 이재율이 45%대로서 낮고 안정적이다.

보유하고 있는 지급준비금이 수입 공제료의 200%가 넘는 167억원이나 되는 한국해운조합공제의 지급준비금 보유 상태는 매우 건실하다. 피앤아이 클럽 국제그룹의 수입보험료 대비 보유지급준비금 평균이 60%를 넘지 않고, 매우 건실한 클럽으로 평가되는 브리타니아클럽이나 가드클럽도 80% 내외인 점을 감안한다면 얼마나 건실한가를 알 수 있다. 다만 과거 수년간의 이재율이 매우 안정적이었음을 고려할 때 지급준비금을 과도하게 보유하고 있는 것은 아닌지 검토할 필요가 있다고 보인다. 또한 지급준비금보유율이 91년 340%에서 95년 22%로 급격히 낮아지고 있는데, 이것이 과거 과도하게 공제료를 책정함에 따라 지금 지급준비금으로 남게 된 자금을, 최근에 가입하는 선대에게 낮은 공제료를 제시함으로써 이에 따른 이익을 나눠 주는 것으로 인한 것이라면 과거 선주와 현재 선주간의 형평성 문제가

34) 해운항만청, 해운항만백서 1996, (서울: 해항회, 1996), 97쪽

35) 한국해운조합에 가입할 수 있는 자는 기관을 거치한 총톤수 5톤 이상의 선박을 운영하는 자로 되어 있고, 공제 조합에 가입할 수 있는 자는 조합원과 공공기관으로 되어 있다. 한국해운조합, 선원선박공제안내, 3쪽

지적될 수 있다.

② 연안선대의 피앤아이 클럽 가입 현황

해양수산부에 따르면 연안선대 중 피앤아이 클럽에 가입하고 있는 선박은 1996년 12월 현재 총 195척이고, 총 납입 보험료는 416만 4천불이다³⁶⁾.

연안 유조선의 톤당 보험료는 약 24-44불로 선박의 크기에 따라 선박이 작을 수록 크게 높은 것으로 나타나지만, 적당 보험료를 비교할 경우 그 차이는 크지 않다. 그 이유는 그 정도 차이의 선박 크기라면 유류오염손해 위험도 크게 차이 나지 않을 것이라고 보기 때문이다. 반면에 벌크선의 톤당 보험료는 10.36불 정도이다³⁷⁾.

4.2.3 외항선대

외항선대가 피앤아이 보험에 깊은 관심을 두게 된 역사는 그렇게 오래지 않아서 인지 해운합리화 직전만해도 피앤아이 보험에 가입한 선대는 총선대의 57%에 불과하였다. 그 후 해운합리화로 인해 선사가 대형화되면서 1985년에는 총선대의 72%가 가입하였고, 1987년부터는 거의 100%의 선박이 피앤아이 보험에 가입하고 있다³⁸⁾

1995년도에 외항선대가 지급한 총보험료는 연간 3,100만불로 우리 돈으로 약 300억원에 달한다. 톤당보험료는 선형이 클 수록 낮게 나타난다. 따라서 대형 선사들이 톤당 2불에 못미치는 보험료를 내고

<표 6> 외항선대의 피앤아이 클럽 가입 현황

1996.2.20 현재 (천불, 천톤)

	총 보험료	가입척수	가입톤수	톤당보험료(US\$)	평균선형(GT)
대형 8사	20,753	271	12,229	1.70	45,125
중형 6사 ³⁹⁾	4,350	86	974	4.47	11,321
잔여선사	6,015	204	589	10.20	2,890
전외항선대	31,118	561	13,792	2.26	24,585

(자료 : 필자의 담당자 설문조사, 1997.11)

<표 7> 외항선사 피앤아이 보험 이차율 추이

(천불, 천톤)

보험년도	대형 7사 ⁴⁰⁾				중형 6사			
	보험료	보험금	이차율	가입톤	보험료	보험금	이차율	가입톤
92/93	18,673	9,481	50.8%	9,529	3,574	2,167	60.6%	548
93/94	19,890	10,037	50.5%	9,629	4,113	1,554	37.8%	680
94/95	18,742	11,408	60.9%	9,900	4,082	3,161	77.4%	751
95/96	17,327	15,108	87.2%	11,194	4,350	4,655	107.0%	974
96/97	17,805	13,460	75.6%	12,762	4,406	1,397	31.7%	945
5년 계	92,438	59,494	64.4%		20,526	12,934	63.0%	

(자료 : <표 6>과 동일)

36) 코리아쉽평가제트, 「21세기 해양수산비전—해운금융기관 설립이 급선무」, 1997.9.8, 102쪽

37) 필자가 관련 브로커 방문 조사, 1997.11

38) 한국선주협회, 「국적선사의 피앤아이 부보현황분석」, 1992.11

39) 중형6사 : 삼선해운, 두양상선, 한국특수선, 한라해운, 동남아해운, 천경해운 (필자가 편의상 붙인 이름임)

40) 대형8사 중에서 호유해운 제외(1995년 초대형 유류오염사고로 인해 평상적 이차율을 벗어났다고 판단했기 때문)

있는 반면, 소형 선사들은 톤당 10불 이상을 납입하고 있다. 한편 대형8사는 가입 톤수에 있어서 전외항선대의 88.7%에 해당되지만 납입 보험료는 66.7%에 해당되고 있다. 이는 선형의 차이에서도 큰 영향을 받지만, 대체적으로 대형 선사의 선박이 소형 선사의 것보다 신형이고, 관리도 잘 되고 있을 뿐만 아니라, 선대가 클 수록 요율 협상력이 좋기 때문인 것 아닌가 생각된다.

이재율 자료는 모두가 비밀로 취급하기 때문에 외항선대 전체의 이재율을 구하는 것은 간단치가 않다. 그러나 위 표의 선대가 우리나라 전외항선대의 90% 이상을 차지하고 있기 때문에 전선대의 것과 큰 오차는 없다고 해도 좋을 것이다. 92/93보험년도부터 96/97보험년도까지의 이재율을 보면 대형7사와 중형6사간의 차이가 거의 없다. 다시 말해서 톤당 요율의 차이에도 불구하고 각 선대의 보험요율은 손해율을 제대로 반영하고 있다고 볼 수 있는 것이다. 즉, 한국 피앤아이 클럽 설립시 대형선대가 중소형 선대를 소위 먹여 살릴 것이라는 우려는 안해도 된다는 얘기이다.

5. 한국 피앤아이 클럽의 사업성 분석

한국 피앤아이 클럽의 사업성을 분석하는 데에는 몇 가지 전제가 필요하다.

우선, 신생 클럽은 각 선사 각 선박이 현재의 보험상태에서 누리고 있는 이득에 손상을 주어서는 안된다. 적어도 현재와 동일한 보험료로 동일한 담보범위를 담보 받아야 한다. 여기서 현재와 동일한 보험료란 장래적으로 기존의 클럽으로부터 누릴 수 있는 보험료 인화 가능성까지도 포함한다. 동일한 담보범위란 기존의 클럽에 국내 선사들이 부과하고 있는 모든 위험을 동일하게 담보하는 것을 말한다. 즉, 유조선의 유류오염의 경우 5억불까지 보상하고 다른 위험에 대해서는 현재 클럽이 제공하고 있는 한도까지 보상하는 것을 말한다. 만일 이것이 전제되지 않는다면 한국 피앤아이 클럽에 가입하라고 권유할 수 없을 것이다. 일본 피앤아이 클럽의 경우 담보범위를 제한하는 형태로 출발하였다가 20년간에 걸쳐 점차 피앤아이 보험 본래의

담보범위까지 확장하였었다. 그러나 이를 한국 피앤아이 클럽에 적용하여서는 안된다. 왜냐 하면, 일본 피앤아이 클럽이 설립될 당시에는 대부분의 선주가 피앤아이 보험 자체를 잘 모르고 그래서 대부분의 선주가 피앤아이 보험에 가입하고 있지 않았을 때였으나, 현재 우리나라의 경우 연안선의 일부를 제외하고는 거의 모두가 피앤아이 보험에 가입하고 있기 때문이다. 따라서 신생 클럽은 어떤 이유라 하더라도 담보범위를 제한해서는 아니 된다. 물론 실제 설립 시에는 우리나라의 관습과 실정에 맞게 담보위험을 조정할 수는 있을 것이다. 이러한 이유에서 사업성 분석을 위한 이 논문에서는 보험료 수지비교를 위해 현재 각 선사가 납부하고 있는 보험료를 그대로 적용하였다. 다만 계산의 편의를 위해 연안선의 경우에는 현재 담보하고 있는 대로 여객공제와 선원공제만을 포함하는 것으로 했고, 현재보다 담보범위나 보상한도가 확장되는 데에 따른 보험료 인상분에 대해서는 알고 있는 자료를 근거로 추정하였다.

두번째로, 한국 피앤아이 클럽은 연안선은 물론이고 국적외항선 및 외항선대가 현재 자기의 권한과 비용으로 보험가입하고 있는 모든 선박이 가입하는 것으로 가정하였다. 연안선대가 포함되어야 하는 이유는 한국 피앤아이 클럽의 설립을 고려하게 된 첫번째 이유가 연안선의 무보험 상태 및 초고율의 보험료 납부 상태를 해소하는데 있기 때문이다.

5.1 수입보험료의 총분성 검토

상호보험이란, 보험이 이익을 목적으로 하지 않고 비영리적으로 구성되어 있음을 뜻하고, 상호부조라는 것은 보험료가 분담한 책임을 그대로 반영하고 있음을 뜻한다. 그래서 피앤아이 보험에서는 조합원이 자신의 요율에 따라 그 부분만큼, 정해진 기간 동안 보험으로 발생하는 클럽의 총비용을 분담하는 것이다. 따라서 한 조합원에게 정당하지 않게 낮은 요율을 적용하게 되면, 곧바로 다른 조합원에게 높은 요율을 적용해야 하게 되므로, 요율은 항상 공평해야 하고, 어느 특정 그룹에게 호의를 베풀어서는 안된다⁴¹⁾.

〈표 8〉 한국 피앤아이 클럽과 주요 외국 클럽간의 보험료 비교
96-02-20 (USD)

	톤당 평균보험료	톤당 일반관리비	톤당 재보험료	톤당 지급보험금
국제그룹 클럽 평균	3.50	0.42	0.94	2.58
국제그룹 클럽 범위	2.22-9.79	0.29-1.73	0.71-2.71	1.33-7.26
한 국 클 럽	㉞3.21 (3.09+.12)	㉞0.29	㉞0.94	㉞1.98

(〈표 1〉과 동일)

- ㉞ 한국 선대의 평균보험료는 3.09불이나, 필요 비용을 감안한다면 3.21불은 되어야 한다.
- ㉞ 일본 피앤아이 클럽의 경우를 취했다.
- ㉞ 피앤아이 클럽 국제그룹의 평균을 취했다.
- ㉞ 〈표 7〉의 이채율을 취해 한국 선대의 평균보험료에 곱하였다.

그러면 한국 피앤아이 클럽이 적용하게 될 각 선단의 현재 보험요율은 적절하고 공평한 것인가. 이는 사실상 요율을 새로 산정하지 않고는 알 수 없는 일이다. 그러나 현재의 보험요율은 오히려 다른 어떠한 요율보다도 공평하다고 말할 수 있다. 왜냐하면, 공평여부를 따지기 전에 현행요율을 납입하지 않고서는 보험가입 자체가 불가능해질 지 모르기 때문이다.

위와 같은 사항을 염두에 두고, 이 장에서는 예상되는 가입선대 및 수입 보험료를 추정하여 보고, 그 수입 보험료가 기존의 클럽들의 운영 현황과 비교할 때 그 평균과 유사한 수준인가 즉, 그 수입 보험료로 일반관리비, 재보험료 및 보험금의 지급이 가능한가 하는 분석을 통해 그 충분성 여부를 검토하고자 한다.

먼저, 한국 피앤아이 클럽에 가입하게 될 선박은, 만일 국내 전선박이 가입할 경우, 1995년 12월 31

일 현재 총 1,732척으로 척수로는 피앤아이 클럽 국제그룹의 10번째에 해당되며, 가입톤수는 1,487만 총톤수로서 11번째에 해당되어 노오스 오브 잉글랜드(North or England)클럽에 버금가고, 평균선형은 8,586총톤수로서 역시 11번째에 해당된다. 한편, 예상 수입 보험료는 약 4,590만불로 14번째에 해당되어 스팀쉽 뮤츄얼(Steamship Mutual)클럽과 비슷하다. 그리고 외항선대의 톤당 보험료는 2.26불, 연안선대는 13.67불 정도이며, 전선대는 3.09불 정도이다⁴¹⁾.

수입 보험료는 이로써 통상적인 보험금을 지급하고 재보험금과 일반관리비를 충당할 수 있다면 일단은 충분하다 할 수 있다. 지급준비금의 축적은 그 다음의 일이다.

〈표 8〉은 보험료가 충분하지는 않을 것임을 말해 주고 있다. 따라서 어디선가 비용을 절감할 부분을 찾아야 한다.

41) Richard Webbe, 「The Future of traditional P&I Underwriting」, International Conference on P&I, Marine Hull, And Cargo Insurance In Asia, 1993.11.9, Singapore organized by Aisa Insurance Review

42) - 먼저 〈표 4〉 중 여객공제료와 선원공제료를 포함시켰다: 5,082백만원(= 558만불, @910)
 - 선박공제료는 피앤아이 보험이 아니므로 제외하였다.
 - 위 선원공제료는 1,124척에 대한 것이므로 나머지 47척에 대해서는, 선원공제료가 척당 354만원이므로 354만 원 x 47 = 166백만원(= 18만불, @910)을 추가하였다.
 - 현재 피앤아이에 가입하고 있는 선박은 이 논문 4. 2). (1). ①에서 설명했듯 해양수산부의 수치를 따르면, 총 195척에 보험료는 416.4만불인데, 대부분의 클럽 가입선이 통상 선원부분은 가입하고 있지 않으므로 전액을 추가하였다.
 - 전체 연안 화물선과 유조선 479척 중 피앤아이 보험에 가입하고 있지 않은 선박 284척(479-195)에 대해서는 그의 평균선형에 〈표 8〉의 벌크선 피앤아이 보험요율을 적용하여 284척 x 1,645톤 x 10.36불 = 484만불을 추가하였다.

지급 보험금의 변화 가능성은 두가지 면에서 생각해 볼 수 있다. 먼저 피앤아이 관리자가 동일 언어를 구사하므로 과거보다는 쉽게 클레임을 청구할 수 있게 되어서 클레임 총액이 늘어날 가능성이 있다. 그러나 다른 한편으로는, 외국 돈이니 무조건 많이 타내고 보자는 심리가 줄어들 것이고, 국내 사정을 잘 아는 사람이 클레임을 관리하므로 무모한 청구가 줄어들 가능성이 있다. 후자의 가능성이 높다고 본다.

또한 한국 피앤아이 클럽의 톤당 일반관리비로 일본 피앤아이 클럽의 경우를 취했는데, 초기 비용을 제외하고는 한국 클럽은 인건비 면에서 일본 클럽보다는 훨씬 낮은 비용으로 관리가 가능할 것이다. 왜냐 하면, 아직 우리나라의 인건비 수준이 여타 클럽의 국가에 비해 낮을 뿐만 아니라, 역사가 오랜 클럽일 수록 고위관리자가 많아서 신생 클럽보다는 임금이 많이 소요될 것이기 때문이다. 한편, 일본과 같이 거의 국내선 위주로 영업을 하게 될 터이므로 영업비에서 크게 절감할 수 있을 것이다. 따라서 일반관리비에서의 절약만으로도 보험료는 부족하지 않게 될 것으로 보인다.

그리고 일반 클럽이 예상소요비용의 60-80%를 선불보험료로 받고 있지만, 신생 클럽이 이와는 달리 전액을 선불보험료로 받는다면 약간의 투자이익으로 부족분을 충당할 수도 있을 것이다.

그러나 재보험료의 경우 국제그룹 평균을 취하였으므로 만일 지급준비금이 없어 클럽보유한도분에 대해서까지 재보험을 들어야 한다면 재보험료는 늘어날 수 밖에 없게 되므로 보험료가 이를 충당하지 못하게 될 가능성이 있다.

따라서 어느 정도의 지급준비금이 초기에 확보된다면 예상수입보험료로 신생 클럽을 운영할 수는 있다고 본다.

5.2 보험금 지급의 안정성 검토

위 보험료 충분성 검토에서, 재보험료의 국제그

룹 평균을 취하였는데 실제로 아무 지급준비금 없이 그리고 재보험도 없이 순전히 보험료 수입만으로 클럽보유한도까지의 담보를 처리한다는 계획은 대단히 무모한 계획일 수 있다. 지난 1987년 오서너스(Oceanus)라는 클럽이 파산한 적이 있다. 재보험계약시 불충분한 고지로 재보험금 수령이 어려워진 데다, 무리한 조합원 모집정책으로 낮은 효율에 저질의 조합원을 가입시킨 결과 이재율이 급격히 높아지면서 파산하고 만 것이다. 또 1991년에는 피앤아이 클럽 국제그룹 소속의 클럽이었던 선더랜드(Sunderland)클럽이 유케이(U.K.)클럽에 합병되었다. 그리고 1997년에는 뉴우캐슬(New Castle)클럽이 선불보험료의 수 백 프로에 달하는 추가 보험료를 추정하다가 나중에는 추가 보험료를 납부하지 않는 선주의 선박을 압류하기도 하는 등 크게 재정적 어려움⁴³⁾을 겪으면서 결국 노오스오브 잉글랜드(North of England)클럽에 합병되었다⁴⁴⁾. 파산까지는 가지는 않았어도 지급준비금 부족으로 백 수십 프로의 추가보험료를 징수한 경우도 많다⁴⁵⁾. 이는 이재율이 10%에 못미치는 건실한 선사도 백 수십 프로의 추가보험료를 냈다는 얘기이다. 따라서 충분한 재보험이나 지급준비금 없이 클럽을 운영한다는 것은, 클럽은 물론 조합원마저도 거액의 추가보험료 징수로 인해 재정적 파탄에 이를 수 있을 만큼 위험한 것이다.

보험금 지급의 안정성을 유지하는 데는 몇 가지 방법이 있을 수 있다. 먼저 충분한 지급준비금을 적립하는 방법이다. 두번째로 위험을 일부만 인수하는 방법이다. 그리고 세번째는 일부 또는 대부분을 재보험에 가입하는 방법이다. 특히 요즘처럼 클럽간 효율경쟁이 심할 때에는 모든 비용을 보험료만으로 충당하겠다고 하면 효율경쟁에서 이길 수가 없을 것이다. 이것은 장래적으로 얻게 될 선사의 효율인하 효과를 신생 클럽은 제공할 수 없다는 이야기이다. 실제로 요즘의 클럽들은 수입보험료로

43) 뉴우캐슬클럽의 파탄은, 지급준비금의 부족, 무리한 조합원 모집정책에 따른 부당하게 낮은 효율로의 모집, 불건전한 조합원의 선택 등이 어우러져 일어난 것이다., 필자의 Lambert Fenchurch Broker와의 인터뷰에서 (1997.11).

44) New Castle Protection & Indemnity, Circular No 1997/5, 1997.11

45) Sedgwick Energy & Marine Limited, 1997 P&I Strategy Report, 1997

는 보험금 지급과 재보험료 납부에만 충당하고 일반관리비는 전액 투자수익으로 충당하며 지급준비금의 적립도 역시 투자수익으로 해결하고 있다.

먼저, 지급준비금은 얼마나 있어야 하는가? 적절한 지급준비금의 산정은 여러 가지를 고려하여야 한다. 예를 들면, 가입선대의 종류 즉 대형 유조선이나 대형 여객선이 많은가? 그러한 선대의 운항 구역이 선진국을 배경으로 하고 있는가? 가입선대 중에는 미국에 자주 입항하는 선박이 많은가? 미국적 선박은 많지 않은가? 연간 수입 보험료의 규모는? 연간 지급 보험금의 규모는? 보유 한도와 재보험 방식은? 등등을 고려하여야 한다. 그러나 이러한 고려를 접어 두더라도 다른 클럽과의 경쟁을 유지하기 위해서는 다른 클럽이 보유하는 정도만큼은 보유해야 한다고 본다면 이는 수입 보험료의 54% 지급 보험금의 73% 정도가 된다. 이를 한국 피앤아이 클럽의 경우에 적용해 보면 2,200만불 내지 2,500만불⁴⁶⁾에 해당된다. 문제는 누가 이 금액을 준비하느냐 하는 것이지만 이는 논외로 한다.

두번째의 위험의 일부만 인수하는 방법은 이 논문에서는 고려하지 않기로 한다.

세번째 방법은 대부분의 위험을 재보험에 가입하는 방법⁴⁷⁾이다. 이는 지급준비금이 적립될 때까지⁴⁸⁾ 대부분을 재보험으로 처리하겠다는 것인데 여기에는 다음과 같은 약점이 있다. 먼저 재보험의존도가 크면 보험요율 산정에 탄력성을 잃게 되고 보험요율은 클럽 자신의 이재율보다는 재보험시장의 시장상황에 좌우되게 되어 안정성과 경쟁력을 잃게 될 우려가 있다. 물론 최근과 같이 재보험시장이 소프트할 때에는 이재율을 반영하지 못할 만큼 저율의 재보험을 구득할 수도 있으나 마켓이 하드해지면 재보험요율이 급격히 상승할 수 있다. 또한 과도한 재보험 의존은 효율적인 클레임

처리의 장애가 될 수도 있다. 그리고 재보험료는 그대로 가입 선주의 부담이 되므로 당연히 효율경쟁에 장애가 된다. 결국 이 방법은 현재 외국 클럽에 가입하고 있는 선주들의 잠재적 효율인하 가능성을 보장해 주지 못하는 결과가 되는 것이므로 가입 선주의 양해가 있어야 한다. 마지막으로 이러한 재보험 문제는 클럽의 보유한도내의 담보에 관한 것이므로 보유 한도 초과 담보분에 대한 재보험 문제는 별도로 고려하여야 한다. 피앤아이 클럽 국제 그룹의 풀협정이 계속 유지 된다고 할 경우 이 국제그룹을 통한 것 만큼 저율의 보험료로 재보험을 구득하기는 어려울 것이고, 풀에 가입하지 못해 클럽 단독으로 마켓에서 구득해야 한다면 보험료는 훨씬 올라가게 될 것이다.

결국 보험금 지급의 안정성을 확보하기 위해서는 지급준비금을 확보하든지 아니면 당분간 경쟁력 있는 보험료는 생각하지 않기로 클럽과 선주 사이에 합의가 있든지 해야 한다는 것이다.

5.3 국제적 서비스 및 보증 제공 가능성 검토

국제적 연락망을 갖추는 일은 그렇게 어려운 일은 아니다. 세계 유수의 클럽들은 세계 110여개국에 200-360개의 연락사무소를 지명하여 두고 있는데, 이들 연락사무소와의 비용 또는 보수의 정산은 통상 처리사건 당 혹은 소요시간당 얼마 형태로 되어 있기 때문에 연락사무소를 지명하였다고 해서 비용이 바로 발생하는 것은 아니다. 그리고 연락사무소의 입장에서는, 각 클럽으로부터 연락사무소로 지명을 받으면 받을 수록 수입이 많아지게 되고, 명성 또한 높아질 것이기 때문에 지명받는 것을 마다할 이유가 없다. 실제로 현재 많은 연락사무소가 수개 클럽의 업무를 동시에 수행하고 있다. 또 클럽의 업무가 많지 않은 곳은 클럽의 연락사무소로

46) 스트롱 클럽으로 불리우기 위해서는 선불보험료의 100%는 되어야 한다.

47) 오션마린(OMM; Ocean Marine Mutual)클럽이 이 방법을 택하고 있다. 오션마린은 96년도 현재 지급준비금은 제로이다. 오션마린은 호주의 재보험회사가 부실고지(misrepresentation)를 이유로 2-3천만불의 보험금 지급을 보류하고 소송을 제기함에 따라 재정적 곤란을 크게 겪고 있다. 필자의 Sedgwick Broker와의 인터뷰에서 (97.11)

48) 요즘처럼 클럽간 효율경쟁이 심할 때는 소요비용을 하회하는 보험료를 받고 있기 때문에 지급준비금을 축적하는 것은 사실상 불가능하다., Wilson Re(P&I) Ltd., *op.cit.*, p.3

서의 수입보다는 대리점 수입으로 운영해 가는데 보통인데, 연락사무소로 지명되면 대리점으로 지명될 가능성도 많아진다고 볼 수 있어 연락사무소로의 지명을 크게 환영할 것이다⁴⁹⁾.

문제는 연락사무소를 관리하는 일이다. 연락사무소가 비용을 청구하여 올 때 또는 검사원을 지명하고 수리비 등의 검정을 보고하여 올 때 과연 그것이 합리적인 수준인가를 판단하고, 그들을 충분히 지지하고 관리할 수 없다면 클레임의 처리는 성공적이지 못할 지 모른다. 왜냐 하면, 아무리 우리측 연락사무소라 하더라도 자국민에 대한 손해사정에는 관대할 수 있기 때문이다. 또한 해외에서 처리 중인 클레임을 합리적인 수준으로 공격하고, 연락사무소나 변호사를 충분한 설득력으로 리드해 나가지 못한다면, 신생 클럽은 같은 사건에 대해 기존 클럽에게서 기대되는 것 보다 훨씬 많은 보상금의 지급을 초래할 지도 모른다.

결국, 국제적 서비스의 제공은 연락망이라는 하드웨어의 문제가 아니고 각 서비스를 관리하는 소프트웨어의 문제이다. 이것은 노-하우로 만이 해결할 수 있는 것이므로 적어도 초기에는 많은 비용을 감수하고서라도 기존의 클럽에서 몇몇의 관리자급을 스카우트하여야 할 것이다.

한편, 보증서 발급문제는, 현재 우리나라의 손해보험회사 중에서 국제적으로 보증서가 인정되는 회사의 것을 이용하거나, 기존의 클럽의 도움을 받으면 될 것이다. 중국의 클럽은 재보험 클럽을 이용하여 보증서를 발급하고 있는데, 국내든 해외든 재보험 클럽이든 손해보험회사와의 재보험계약시 신생 클럽의 보증서 발급문제를 같이 취급하여 해결할 수 있을 것으로 본다. 또한 미국 입항 시에 요구되는 재정보증서(COFR)에 관해서는 현재 유용한 보증제도들이 피앤아이 클럽 국제그룹 소속의 클럽일 것으로 조건으로 하고 있지만, 국제그룹 소속이 아닌 브리티쉬(BMM; British Marine Mutual)클럽 가입선박에 대해서도 재정보증을 내주고 있는 바 이 역시 재보험계약과 함께 별 문제없이 처리될 수 있으리라 생각한다.

5.4 클레임의 처리 및 관리능력 검토

클레임의 처리 및 관리능력은 맨 파워 문제이다. 한 사람이 몇 척의 선박을 관리할 수 있을 것인가 하는 것은 얼마나 복잡한 사건이 얼마나 자주 발생하는가와 밀접한 관계가 있지만, 기본적으로는 얼마나 많은 지식과 경험을 갖추고 쉽게 일을 풀어 나가는가 및 얼마나 영어를 잘 읽고 잘 쓰느냐에 크게 달려 있다고 본다. 세계 주요 피앤아이 클럽의 경우 클레임 담당자는 일인당 평균 90척, 약 100만톤의 선박을 담당하고 있고, 주로 일본 선주만을 회원으로 하고 있는 일본클럽은 소형연안선이 많기 때문인지 일인당 300척, 135만톤의 선박을 담당하고 있다. 한편 유케이(U.K.)클럽같은 곳은 일인당 50척 정도만을 담당하고 있다. 따라서 한국 피앤아이 클럽의 경우는, 국제그룹의 평균을 따른다면 15-19명이면 될 듯하나 경험상 유케이(U.K.)클럽의 경우를 따른다면 35명 정도의 클레임 담당자가 필요하게 된다. 물론 가입선주가 대부분 국내 선주가 될 것이므로 담당자 수는 훨씬 줄어들 수도 있다. 기존의 피앤아이 연락 사무소 직원과 클레임 핸들링업체, 정산업계 그리고 해운회사와 해운자문회사 등의 인력과 우리나라에 피앤아이가 들어오기 시작한 기간을 고려해 볼 때 15-35명의 피앤아이 보험 전문가를 구하는 것은 크게 어려운 일은 아닐 것이다.

6. 마치면서

경제협력개발기구(OECD) 가입 이후 보험시장을 포함한 금융시장 개방압력이 거센 오늘날 어떤 방법으로 전선대를 신생 클럽에 모을 것인가 하는 것은 별도의 어려운 문제이지만, 만일 전선대를 가입하도록 하고 각 선사가 현재 납부하고 있는 요율로 보험료를 징수한다면, 인건비를 다소 절감할 경우 수입보험료로서 클럽의 운영이나 재보험료의 지급 및 보험금의 지급에 문제가 없을 것으로 생각된다.

그리고 지급준비금이 전혀 없어 이를 대신하여 클럽보유한도 부분에 대해서도 재보험을 이용하게

49) 이균성, 앞의 논문, 27쪽

된다면, 보험요율을 현재보다 높게 책정할 수 밖에 없을 것이다. 그러나 이는 현행요율을 보장하고 장래에 있을 요율인하 가능성까지도 보장한다는 기본원칙에 어긋난다. 만일 처음 설립 시부터 얼마간의 지급준비금을 가지고 출발한다면 신생 클럽은 기존의 어느 클럽 못지 않게 안정적으로 운영될 수 있을 것이다. 이 지급준비금은 신생 클럽의 규모를 고려할 때 2,200-2,500만불은 되어야 다른 클럽과 요율경쟁을 할 수 있을 것으로 보인다.

한편, 국제연락망의 조성이나 효율적 관리를 위해서는 기존의 클럽에서 관리자급을 1-2명 스카우트하는 것을 고려하여야 할 것이다. 또 신생 클럽이 제공하는 보증서가 국제적으로 인정받기 위해서는,

물론 지급준비금이 설립 당시부터 확보되어 있다면 아무 문제가 없을 것이지만, 재보험을 통해 위험을 분산하고자 하는 경우에는 재보험계약시 보증서 문제를 합의 해결할 수 있을 것으로 생각된다.

마지막으로 클레임 처리 인력은 국내 해운시장에서 조달이 가능하리라고 보인다.

결국, 한국 피앤아이 클럽의 성공적 설립 및 운영을 위해서는 지급준비금을 설립 초기부터 확보하든지, 아니면 적정 지급준비금이 확보될 때까지 대승적 차원에서 선주들이 장래적 보험료 인하 가능성을 포기하든지 해야 되는 것은 아닌가 생각된다.

어쨌든 재보험시장이 극도로 소프트한 지금은 신생 클럽 설립의 적기이다.