

保險仲介人制度의 導入에 따른 海上保險 影響分析

곽 봉 환*

-
- I. 序 論
 - II. 海上保險市場의 現況分析
 - III. 우리 나라 保險仲介人制度의 概要
 - IV. 保險仲介人制度導入이 積荷保險에 미치는 影響
 - V. Cross-Border 許容 및 保險仲介人制度導入에 따른 影響 및 效果
 - VI. 結 論
-

I. 序 論

과거 거론할 수조차 없었던 보험시장의 대외개방이 이제는 기정사실로서 그 대책마련이 시급한 실정이나 이처럼 보험시장의 對外開放이 懸案으로 대두된 데는 그간의 國內外保險環境變化에 기인한 바 크다. 우선 그러한 변화로서 對內的으로는 정부의 新經濟計劃과 世界化推進戰略이 보험시장의 대외개방을 앞당기고 있다. 이 신경계계획과 세계화추진전략은 다 같이 産業의 自律·開放 및 國際化를 추진하려는 데서 보험시장의 대외개방과 필연적으로 연계되지 않을 수 없다.

한편 최근의 일련의 對外的인 環境變化 역시 保險市場의 對外開放을 불가피하게 하고 있다. 가장 직접적으로는 UR 협상의 타결 및 WTO 체제의 출범과 우리 나라의 OECD 가입추진에 따라 보험시장을 대외적으로 개방하지 않을 수 없다는 것이다.

* 市立仁川大學校 貿易學科 助教授.

정부는 우리 나라의 OECD 가입과 관련하여 1995년 12월 保險産業自由化計劃을 발표한 바 있다. 자유화계획의 주요내용으로는 보험사 설립과 관련된 ENT 條項의 廢止, 海外保險加入(이하 Cross-Border라고 한다) 種目的 追加許容, 再保險去來의 自由化 및 保險브로커(이하 保險仲介人이라고 한다) 制度의 導入 등을 들 수 있다.

이 중 保險仲介人制度는 국내 保險募集構造의 취약성 등을 고려할 때, 제도 도입시 보험산업에 상당한 영향을 줄 것으로 예상되나 OECD 국가의 보험제도 자유화 수준 등을 감안하여 자유화 계획에 포함 되었다. 이에 따라 1997년 4월 1일부터 內國人에 대하여 損害保險仲介人 營業이 허용되며, 1998년 4월 1일부터는 外國人 損害保險仲介人 營業 및 內·外國人의 生命保險仲介人 營業이 허용될 것이다.

현재 保險價格自由化와 商品自由化 및 再保險去來自由化 등 일련의 보험산업 자유화조치가 단계적으로 시행되고 있는 시점에서 保險仲介人制度가 도입되는 것이므로 이는 국내 보험산업에 막대한 영향을 미치리라 예상된다. 특히 海上保險에서는 積荷保險에 이어 97년 1월부터 船舶保險에도 Cross-Border가 허용됨에 따라 國內 海上保險業界는 國內社間은 물론 海外 保險社와 불가피한 競爭體制에 돌입하게 되었다. 이러한 狀況아래서 保險仲介人制度가 導入되어 뛰어난 專門知識 및 危險引受技法과 막대한 資本力 및 專門組織을 갖춘 海外 保險仲介人이 積極的인 營業을 개시하는 경우에는 國內 保險契約者나 保險者에게 상당한 影響力을 행사할 수 있게 되리라고 판단된다.

本稿에서는 UR 협상타결 및 OECD 가입 등에 따른 保險仲介人制度의 導入과 對外開放이 國內 海上保險市場에 미칠 영향을 분석하고자 한다. 이를 위해서 제 2 장에서는 우리 나라 해상보험시장에 대한 전반적인 이해를 위하여 現況의 分析과 特徵 등을 고찰해 본다. 아울러서 보험시장전체로서의 自由化措置의 내용을 개관해보고 海上保險에 있어서의 市場開放의 의미를 살펴본다. 그리고 제 3 장에서는 보험중개인제도의 도입에 따른 制度의 導入背景, 仲介許容範圍 및 導入時의 豫想效果 등을 고찰하고, 制度導入方案結果를 가지고 保險仲介人制度의 導入과 Cross-Border와의 관계를 조명한다. 또한 제 4 장 및 제 5 장에서는 보험중개인제도 도입이 積荷保險 및 船舶保險에 어떠한 影響을 미칠 것인지를 분석해 본다. 마지막으로 제 6 장에서는 研究의 전체내용을 정리하고 우리 나라 海上保險市場의 健全한 育成을 위한 몇 가지 提言으로 마무리한다.

II. 海上保險市場의 現況分析

1. 海上保險分野의 種目別·年度別 實績推移

FY '95에서는 開放化·自由化가 구체화됨에 따라 海上保險에서도 많은 制度的 변화가 있었다. 특히 積荷保險에서는 UR 협상에 능동적으로 대처한다는 취지 하에서 지난 1993년 1월부터 輸出積荷保險에 Cross-Border가 허용되었고, 이어 1995년 4월에는 輸入積荷保險에도 추가 허용하여 적하보험에 있어서는 본격적인 開放化時代를 맞이하고 있다.

해상보험의 수입보험료는 <表 2-1>에서 보는 바와 같이 FY '94까지 꾸준한 성장세를 유지하였으나 FY '95에서는 전년도 대비 0.7% 감소한 3,839 억원을 기록하였다. 年度別 收入保險料의 증가율 추이를 보면, 損害保險 全體로서는 FY '93까지는 증가율이 둔화되었으나 FY '94 이후 급격한 성장세를 보이고 있다. 이는 自動車保險의 料率引上和 年金保險의 導入에 따른 효과로 분석된다. 이에 반해 海上保險은 保險料增加率이 손해보험 전체에 비하여 낮은 상태이므로 해상보험의 점유율은 계속적으로 낮아지고 있으며 FY '95에서는 前年度보다 1.1% 낮은 3.6%의 占有比를 나타내었다. 그리고 '96년 8월 現在 前年同期對比 -8.4%의 성장세를 나타내고 있는데 主要 要因으로는 價格自由化 및 保險市場開放에 따른 影響으로 保險料率이 큰폭으로 引下되고 있으며, 비교적 신상품 개발수요가 한정되어 있기 때문으로 보여진다(表 2-2 참조).

<表 2-1> 海上保險의 種目別·年度別 收入保險料 實績

단위 : 천원

연도	적하보험	선박보험	운송보험	항공화주	구조물	기타	해상총괄	손보총괄
FY '91	172,805,242	102,951,586	3,226,871	376,396	215,296	69,569	279,644,960	4,647,451,256
FY '92	156,120,970	122,048,554	3,621,642	280,915	13,297,216	-43,572	295,325,725	5,708,152,433
FY '93	175,898,109	135,205,115	4,163,908	469,901	8,562,964	355,406	324,655,403	6,701,647,092
FY '94	236,028,110	141,536,239	5,760,996	731,372	2,353,464	285,750	386,695,931	8,189,956,868
FY '95	219,745,786	149,320,035	7,555,737	221,352	3,532,384	3,529,045	383,904,339	10,740,890,075

자료 : 保險開發院

<表 2-2> 損害保險의 種目別 收入保險料 및 損害率 現況

단위 : 억원, %

종 목	FY '95				'96. 4 - 8				
	보험료 ¹⁾	증가율	구성비	손해율 ²⁾	보험료	증가율	구성비	손해율	
화 재	3,718	10.6	3.5	40.8	1,645	-0.4	3.2	50.0	
해 상	3,839	-0.7	3.6	60.2	1,818	-8.4	3.5	40.4	
자동차	48,886	23.0	45.5	78.5	24,526	33.9	47.0	73.6	
보 증	6,601	6.1	6.1	97.1	2,513	-7.8	4.8	125.7	
특 종 ³⁾	6,610	28.9	6.2	49.0	2,843	22.0	5.4	41.1	
장 기	일반	30,592	53.4	28.5	93.2	15,423	53.9	29.5	89.0
	연금	7,163	97.3	6.7	72.5	3,439	23.5	6.6	87.2
	소계	37,755	60.2	35.2	89.3	18,862	47.3	36.1	88.6
합 계	107,409	31.1	100.0	79.8	52,206	31.1	100.0	78.3	

자료 : 保險開發院, 「보험통계연감(1995)」, 「보험조사월보(96. 10)」.

주 : 1) 원수보험료 기준이며 해약환급금이 공제된 실적임.

2) 경과보험료와 손해액을 비교한 경과손해율임.

3) 기술, 책임, 상해, 종합, 기타 특종보험의 합계이며 기타 특종에는 해외보험이 포함되며 항공보험은 제외함.

積荷保險의 수입보험료는 1990년 33.9%의 증가율을 기록한 이후 2년 연속 감소하다가 FY '93에는 증가세로 반전하여 12.7%의 증가율을 보인 후 다시 FY '94에는 25.2%의 증가율을 보이다가 FY '95에는 包括保險制度의 확대도입, 범위요율제의 시행, 料率引下 등의 制度改善의 영향을 받아 6.9% 하락하였다 (表 2-1 참조).

<表 2-3> 輸出積荷保險 年度別實績

단위 : 건, 천원, %

연도별	계약건수	경과보험료	사고건수	발생손해액	손해율
FY '91	387,005	39,437,777	3,061	8,612,270	21.8
FY '92	427,404	42,895,030	3,322	13,576,150	31.6
FY '93	487,373	44,178,036	3,126	14,001,449	31.7
FY '94	573,000	54,374,731	3,397	14,929,392	27.5
FY '95	617,220	60,689,492	4,124	24,416,709	40.2
계	2,492,002	241,575,066	17,030	75,535,970	31.3

자료 : 保險開發院

年度別 실적을 輸出·入別로 보면, 輸出積荷保險은 <表 2-3>에서 보는 바

와 같이 FY '91 대비 계약건수는 59.4%, 경과보험료는 53.9%, 사고건수는 34.7%, 손해액은 182.5% 증가하여 역시 사고건수보다 손해액이 크게 상승하였음을 볼 수 있다. 특히 FY '95에는 손해액이 전년대비 63.5% 증가하여 40.2%의 불량한 손해율을 기록한 것이 특기할만 하겠다.

輸入積荷保險은 <表 2-4>에서 보는 바와 같이 수출적하보험보다 전반적으로 상승세가 완만하여 FY '91 대비 계약건수는 15.1%, 경과보험료는 33.6%, 사고건수는 11.8%, 손해액은 67.4% 증가하였다. 수입의 경우도 사고건당 보험금의 규모가 커지고 있으며, 包括保險制度의 擴大導入과 料率引下로 인하여 保險料率이 낮아지고 있음에도 불구하고 계약건수의 증가율보다 보험료증가율이 더 큰 것으로 보아 보험계약자가 갈수록 담보범위의 폭을 넓히고 있음을 알 수 있다.

<表 2-4> 輸入積荷保險 年度別實績

단위 : 건, 천원, %

연도별	계약건수	경과보험료	사고건수	발생손해액	손해율
FY '91	650,698	123,893,857	4,543	27,087,206	21.9
FY '92	624,076	101,206,789	4,389	30,225,933	29.9
FY '93	680,857	113,815,635	4,304	29,937,928	26.3
FY '94	750,731	158,817,253	4,354	31,678,860	19.9
FY '95	748,907	165,496,277	5,077	45,352,792	27.4
계	3,455,269	663,229,811	22,667	164,282,719	24.8

자료 : 保險開發院

한편 船舶保險은 꾸준한 증가율을 유지하는 종목으로 <表 2-5>에서 보는 바와 같이 FY '93까지는 10% 내외의 증가율을 나타내었으나 범위요율 실시 이후에는 다소 감소하여 5% 내외의 성장율을 보이고 있다. 선박보험의 최근 6개년간 실적은 계약건수에서 FY '92, FY '93에 다소 감소하다 FY '95에 다소 증가하고 수입보험료에서 완만한 증가세를, 손해율의 경우 6개년 평균치가 74.9%로 예정손해율과 같은 수준을 나타내고 있다. FY '95 수입보험료의 규모는 전년대비 5.5% 증가한 1,493 억원을 나타냈으나 손해액은 전년대비 50.4% 증가한 1,473 억원을 나타내 손해율이 악화되었다.

FY '95 실적을 전년도와 비교하면 경과보험료는 75 억(5.3%) 증가하고 손해액의 경우도 493 억원이 증가하여 손해율은 29.9% 증가한 99.7%를 나타내어 실적이 매우 악화되었다. 최근 6년간의 실적을 나타내면 아래와 같다.

<表 2-5> 船舶保險實績(綜合) (FY '90~FY '95)

단위 : 천원, 건수

년도	계약건수	수입보험료	경과보험료	손해액	손해율
1990	4,132	95,977,276	92,744,564	54,228,821	58.5 %
1991	4,251	102,951,586	101,556,724	80,728,997	79.5 %
1992	3,938	122,048,556	118,229,162	58,127,582	49.2 %
1993	3,943	135,205,115	132,573,798	111,174,890	83.9 %
1994	4,071	141,536,234	140,270,011	97,909,430	69.8 %
1995	4,274	149,320,037	147,763,277	147,254,162	99.7 %
계	24,609	747,038,804	733,137,536	549,423,882	74.9 %

자료 : 保險開發院

선박보험의 실적을 船型別로 나누어 보면, 먼저 500 톤 미만 선박보험의 실적은 <表 2-6>에서 보는 바와 같이 계약건수와 수입보험료에 있어서 매년 꾸준한 감소상태를 유지하고 있는데 이는 선박과 장비 등의 대형화와 현대화에 기인한 것으로 볼 수 있다.

FY '95에 계약건수는 전년대비 4.9 % 감소한 1,681 건으로 FY '90 이후 가장 적은 계약건수이며, 수입보험료는 전년대비 약 4.7 억(1.9%)정도 감소한 240 억 원이다. 손해율은 전년도 실적에 비하여 21.6 % 감소한 56.4 %로 FY '90의 손해율 38 % 이후 가장 양호한 실적을 보이고 있다.

손해율이 FY '91, FY '92에 각각 77.9 %, 76.7 %를 나타냈고, 특히 FY '93에는 105.7 %로 최고의 손해율을 보여주고 있으나, FY '90~FY '95의 평균손해율이 70.6 %를 나타내 예정손해율 75 %를 밑돌고 있다.

<表 2-6> 500 톤 未滿 船舶保險 實績

단위 : 천원, 건수

년도	계약건수	수입보험료	경과보험료	손해액	손해율
1990	2,043	28,243,418	27,693,642	10,521,253	38.0 %
1991	2,094	28,878,524	28,751,504	22,389,672	77.9 %
1992	1,935	26,128,664	26,678,636	20,470,337	76.7 %
1993	1,858	23,310,117	23,873,822	25,229,325	105.7 %
1994	1,768	24,396,233	24,179,010	17,399,103	72.0 %
1995	1,681	23,924,525	24,018,867	13,553,746	56.4 %
계	11,379	154,881,481	155,195,481	109,563,436	70.6 %

자료 : 保險開發院

그리고 500 톤 이상 선박의 경우 <表 2-7>에서 보는 바와 같이 계약건수는 FY '90~'92 동안 거의 같은 수준을 유지하다가 FY '94, FY '95에 다소 증가하여 FY '95에는 계약건수가 2,593 건이고, 수입보험료면에서도 꾸준한 증가를 보여 FY '95에는 전년보다 82 억(7%) 증가한 1,253 억원을 나타냈다.

손해액의 경우 전년보다 66% 증가한 1,337 억원의 높은 수치를 나타냈고, 손해율의 경우도 55.6% 증가한 108%를 보여 손해액 및 손해율 공히 악화된 상황을 보여주었는데, 이는 전손사고로 약 540 억의 손해액을 발생시킨 Sea Prince 호 사고 때문인 것으로 해석된다.

500 톤 미만 선박과 500 톤 이상 선박의 6년간 평균손해율을 비교하면 각각 70.6%, 76.1%를 나타내 500 톤 이상 선박이 500 톤 미만 선박보다 5.5% 높게 나타났다.

<表 2-7> 500 톤 이상 船舶保險 實績

단위 : 천원, 건수

년도	계약건수	수입보험료	경과보험료	손해액	손해율
1990	2,089	67,733,858	65,050,922	43,707,568	67.2 %
1991	2,157	74,073,062	72,805,220	58,339,325	80.1 %
1992	2,003	95,919,891	91,550,525	37,657,245	41.1 %
1993	2,085	111,894,998	108,699,976	85,945,565	79.1 %
1994	2,303	117,140,001	116,091,001	80,510,327	69.4 %
1995	2,593	125,395,512	123,744,410	133,700,416	108.0 %
계	13,230	592,157,322	577,942,054	439,860,446	76.1 %

자료 : 保險開發院

주 : 기타톤수(확인불명)는 500 톤 이상 실적에 포함

마지막으로 運送保險은 <表 2-1>에서 보는 바와 같이 상대적으로 높은 성장율을 나타내고 있으며 성장율도 매년 상승하고 있는 추세이다. FY '94에는 範圍料率의 실시에도 불구하고 38.4%의 높은 성장율을 실현하였다.

2. 우리 나라 海上保險市場의 特徵

우리 나라 해상보험시장의 역사는 아주 짧다. 1961년까지는 런던시장(London Market)에 直接付保하던 우리 나라의 선박을 1962년에는 海上保險만을 사업으로 영위해 왔던 동방해상보험(주)(현재 現代海上火災保險) 및 범한해상보험(주)(현재 LG火災海上保險)에서 原受하고 이를 日本市場(住友海上火災保險)에

出再를 하였던 것이 우리 나라 海上保險市場의 효시라 볼 수 있다. 이어 1963년에는 雨後竹筍처럼 난립하였던 損害保險會社들이 當局의 강력한 行政措置에 따라 10개사로 統廢合되고 동 10개사가 모두 海上 및 火災保險을 취급하도록 認可되는 한편 大韓再保險公社(현재 大韓再保險株式會社, 이하 再保社로 인용)가 설립되어 海上保險의 再保窓口가 一元化됨으로써 우리 나라의 海上保險市場의 기틀이 마련되었다. 이하 우리 나라 海上保險市場의 特徵을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 前述한 바와 같이 우리 나라에 海上保險市場이 形成되기 이전에 벌써 보험계약자인 船主가 London 市場에 直接付保를 해왔기 때문에 선주가 보험자보다 먼저 런던시장에서 船舶保險을 배워왔다고 볼 수 있다. 이런 현상은 비단 우리 나라에만 있었던 일이 아니고 또한 船舶保險에만 局限된 사례가 아니다.

둘째, 이렇게 시작된 우리 나라의 海上保險은 그 技術과 體制를 전적으로 런던시장에서 도입하였다는데 特色이 있으며, 아직도 大型의 積荷保險물건이나 船舶保險물건의 料率을 런던시장에서 求得하여 오고 있을 뿐 아니라 國內保險社의 保有分을 제외하고 거의 모두 런던에 다시 出再하고 있다. 런던海運市場인 Baltic Exchange는 美國, 日本 및 北歐 등 先進海運國에서 제각기 海運市場이 形成·發達함에 따라 事業領域을 점점 잃어가고 있는 실정인데, 保險이란 危險分散을 主軸으로 하는 事業이라는 사실과 London Market의 방대한 組織과 오랜 經驗에서 얻은 知識으로 인한 強力한 競爭力때문에 아직도 海上保險에 관한 한 런던 市場은 명실상부한 世界中心地가 되고 있다. 우리 船舶의 美國에의 出再가 여의치 못한 것은 美國市場의 競爭力이 약하기 때문이라 판단되며, 일본시장은 日本國籍船 또는 日本船隊(仕組船 등 支配船隊 포함)의 保險料率은 낮으나 日本船舶 이외의 船舶에게는 동수준의 料率을 提示할 수 없기 때문에 三國船의 受再가 활발치 못한 형편이다. 아무튼 우리 나라의 海上保險은 London Market에 크게 의존하고 있어 海上保險市場의 自主性 및 獨立性의 確保에 커다란 장애요인이 되고 있다.

셋째, 우리 나라 損害保險會社의 組織과 經營方式은 日本保險會社의 그것과 差異가 없고, 保險關係法 역시 日本의 그것과 根本的인 原理에서 다를 바 없다. 즉, 보험중개인을 사용하는 制度가 지금까지 認定되지 않아 保險者와 保險契約者가 직접 접촉하여 契約을 締結하게 된다(原受社 및 再保社의 海外再保 仲介

人的 사용은 물론 이 범주에 속하지 않는다). 다시 말해서 英國의 保險制度를 도입하였으나 保險會社의 組織과 經營方式은 英國式이 아니라는데 그 특색이 있다. 그러나 97년부터는 保險仲介人制度를 國內에 導入하고, 98년에는 外國의 보험중개인에게 國內市場을 開放할 예정으로 있다.

넷째, 500톤 미만의 어선 및 일반 선박으로서 국내연안 및 근해를 항해하는 선박과 遠洋漁船에는 우리의 國文約款을 사용하고 있으나, 이에 적용되지 않는 船舶과 輸出入貨物에 있어서는 英國의 Institute of London Underwriters(ILU)에서 制定한 “Institute Clauses”를 사용하고 있어 우리 獨自의 海上保險約款을 갖고 있지 못한 실정이다.

3. 海上保險에 있어서의 市場開放의 意味

해상보험에서 市場開放이 意味하는 바는 3가지로 요약할 수 있다.

첫번째는 ‘營業進出의 自由化’이다. 이것은 外國보험사업자가 우리 국내시장에 진출하여 오는 것을 어느만큼 자유롭게 인정할 것인가 하는 문제이다. 이에 대해 감독관청인 財政經濟院은 ‘保險業法’에서 ‘許可主義’를 취하고 있는데 현재 外國회사로서 면허를 얻어 우리 나라에서 損害保險 營業을 하고 있는 회사는 3개사이다. 재정경제원은 外國회사의 신청에 대하여 면허를 주는 구체적 요건은 특히 이 법에 규정된 것은 아니고 어디까지나 재정경제원의 재량에 맡겨져 있다. 그런데 앞으로 재정경제원은 1997년부터 ENT制度가 廢止(表 3-1 참조)됨에 따라 신청회사의 營業내용이 건전하다면 가능한 한 허가를 해준다는 방침을 보이고 있다. 또 허가후의 사업에 대한 감독도 國內회사와 차별을 하지 않기 때문에, 이 ‘營業進出의 自由化’는 점진적으로 진행되어 가리라고 판단된다. 이 점에서 國內生保市場은 營業進出의 自由化가 이미 달성되어 있다고 보겠다.

두번째는 ‘海外付保의 自由化’이다. 이것은 우리 나라의 荷主 및 船主가 付保 물건을 직접 해외의 보험자에게 부보하는 자유가 있느냐 하는 문제이다. 이 문제를 취급하고 있는 監督法規는 後述하는 바와 같이 ‘保險業法’으로서, 同法 제 4조에서는 그러한 물건의 해외부보를 재정경제원의 인가에 의하는 ‘認可主義’를 취하고 있다. 同法施行令 제 11조에 의하면 海外付保의 신청에 대하여 재정

경제원이 인가를 하여서는 아니되는 5가지의 경우를 규정하고, 이외의 경우에는 인가를 하여야 한다고 하는 표현으로 이 인가주의의 입장을 선명히 하고 있다. 즉, 海上保險에 관련시켜 볼 때, 積荷保險에서는 이미 1993년 1월에 수출적하보험을, '95년 4월에는 수입적하보험에서 Cross-Border를 허용하여 해외에 소재한 보험회사에 原保險加入이 자유롭게 되었다. 다시 말해서 적하보험에 있어서는 이미 해외부보의 자유화가 이루어진 상태이지만, 그러나 船舶保險에서는 아직까지 Cross-Border가 허용되고 있지 않아 韓國籍船舶의 해외부보는 관할관청인 재정경제원의 인가에 좌우된다는 점에서 海外付保의 自由化는 아직 실현되지 아니한 상황이라 하겠다. 이것은 現行法の 規制에 있어서의 실정이며, 원칙적으로 선주들은 해외부보의 자유를 바라고 있다고 생각된다. 선박보험에서의 Cross-Border는 97년 1월부터 허용될 예정이다.

그런데 船舶保險의 Cross-Border가 자유롭게 된다면 즉시 保險仲介人의 문제가 야기될 것이 예견된다. 왜냐하면 선박보험의 이용자인 우리 나라 船主가 만일 해외의 보험사업자에 대한 付保를 결정하였다 하더라도 상대의 해외보험자는 한국의 域內에 지점, 출장소가 없기 때문에 국제통신 이외에는 접근방법이 없기 때문이다. 그러나 韓國域內에 보험거래를 매개하는 보험중개인이 존재한다면 이런 문제는 해결된다. 따라서 '海外付保의 自由化'와 '保險仲介人에 대한 市場開放'은 같은 의미의 문제로서 받아들여야 할 필요가 있다. 보험중개인에 대한 市場開放 및 仲介許容範圍가 許容度가 逆으로 海外付保의 自由化와 範圍를 규정한다고 생각하는 것이 어찌면 실제적인 사고방식일지도 모른다. 그렇지만 後述하는 바와 같이 97년 4월부터 시행될 보험중개인제도를 보면 保險仲介人의 Cross-Border 仲介許容範圍를 再保險에만 한정시키고 있어 保險契約者의 입장에서 볼때는 완전한 해외부보의 자유화는 이루어지지 않았다고 볼 수 있다.

세번째는 '料率의 自由化'이다. 이것은 料率의 一律化를 배제하여 保險事業者間의 自由競爭을 도입하려는 것이다. 보험회사간 料率協定의 근거는 保險業法에 의해 公正去來法の 適用이 배제되고 있기 때문에 '料率의 自由化'는 이처럼 오랜 기간에 걸쳐 지금까지의 保險業法の 公正去來法에 대한 입장을 수정하는 의미를 담고 있는 것으로, 이것이 영향을 끼치는 바가 클 것으로 생각된다. 海上保險에 한하지 않고 損害保險 전반에 대하여 事業者間 共同行爲를 인정하는 그 최대의 이론적 근거는 損害保險의 경우에 사업자간의 경쟁은 기필

코 無制限의인 過當競爭으로 이어져 결국 保險契約者의 이익을 해치는 결과가 될 것이라는 점에서 찾을 수 있다.

이 '料率의 自由化'는 중요한 문제이긴 하나 輸出入 積荷保險에서는 損害保險 價格自由化 日程에 따라 97년 4월 1일부터 요율을 자유화 할 예정으로 있으며, 500톤 未滿의 船舶保險에서는 이미 96년 4월 1일부터 요율을 자유화한 바 있다. 그리고 500톤 이상의 船舶保險에서는 96년 4월 1일부터 '再保險 優先出再制度' 및 '料率求得에 관한 協定'이 폐기되고 再保險이 自由化됨에 따라 料率이 自由化되었다고 할 수 있다. 왜냐하면 지금까지 國內의 再保險의 慣行이 再保險者가 原保險料率에 대한 支配權을 행사하고 있어 再保險이 自由化됨에 따라 再保險者가 多樣化되면 原保險契約·料率이 완전히 자유화됨을 의미하기 때문이다. 그렇지만 海上保險市場은 어느나라나 마찬가지로 보험계약자의 수가 비교적 한정된 좁은 시장인 데다가 보험회사와 고객인 荷主 또는 船主와는 오랜 거래의 역사를 통하여 특별한 관계가 성립되어 있는 경우가 많은 관계상, 보통의 마켓트와 같이 단순히 보험의 需要, 供給의 관계, 또는 순수하게 거래상의 이해에 대한 배려라고 하는 보통의 市場原理만으로는 다룰 수 없는 요소가 있다는 점을 충분히 고려할 필요가 있다. 아무튼 海上保險에서의 料率의 自由化는 이미 실현되고 있다고 하겠다.

4. 保險市場 自由化措置의 內容

OECD의 가입에 따른 우리 나라 保險環境變化의 주요 내용으로는 앞서 언급한 바와 같이 保險仲介人制度의 導入과 海外保險仲介人의 國內進出許諾, 경제적 수요심사(ENT) 사안의 폐지, Cross-Border의 추가허용, 재보험의 조기자유화, 손해사정업 및 보험계리업 대외개방 등을 들 수 있다. 이 가운데 경제적 수요심사(ENT) 사안의 폐지와 Cross-Border의 추가허용은 외국사업자의 내국 보험시장 진입시 지점이나 자회사 등 영업거점을 통한 방식 또는 사업자 본사에서 직접 영업을 하는 방식 모두가 허용되는 것을 의미하기 때문에 향후 내국사와 외국사의 경쟁은 더욱 가속화 될 것이다.

이러한 변화는 우리 나라 保險市場이 과거 規制에 의하여 운용되었던 시장으로부터 향후 시장원리에 입각한 공정경쟁하에서 운용되는 시장으로 급격히

전환하게 될 것임을 의미하는 것이라 할 수 있다. 따라서 경제적 수요심사(ENT) 사안의 폐지, Cross-Border의 추가허용 및 保險仲介人制度의 導入 등을 통하여 보험사업자간의 경쟁이 촉진되고 보험계약자의 권익이 증진됨으로써 우리 나라 보험시장은 과거 生産者 위주의 시장에서 消費者 위주의 시장으로 급속히 전환될 것으로 예상된다. 그리고 결국 이러한 변화는 中長期적으로 우리 나라 보험산업의 효율성과 국제경쟁력을 높이는 요인으로 작용될 것이다.

<表 2-8> 保險市場 開放 및 自由化 日程

분야	내용	허용시기
생·손보	외국보험회사 국내시장 진출	1987.
생보	상품인가 절차 간소화	1987.9 인가의제제도도입
손보	외국보험중개회사에 대한 전속대리점 진출	1988.4
손보	대한재보험사에 대한 강제출재제도 폐지	1990.4
손보	자동차보험불량물건pool배분방식개설	1991.4
손보	선박보험에 대한 보험요율구득협정 적용범위 축소	1992.1
생보	무배당 상품도입 허용	1992.7 보장성보험에 限
생·손보	외국보험사의 업무용 부동산 취득	1992.12
생·손보	외국보험사의 생·손보협회 정회원 가입	1993.1
손보	전국적 보상망이 없는 보험사의 자동차보험 취급	1993.4
ENT제도		1997년부터 폐지
손해사정업 및 계리 업무		1998.4 대외개방
손보	재보험산업 자유화	1993.4 항공보험, 재산종합보험
		1996.4 선박, 자동차, 보증, 적하, 상해, 근재, 장기보험
		1997.4 완전자유화 (화재, 기술, 배상, 동산종합 등)
생·손보	독립대리점 및 보험중개인제도 도입	1993.4 손보 복수대리점(전종목)
		1994.9 생보 복수대리점(단체종목)
		1996.4 손보 독립대리점(전종목)
		1997.4 손보 독립대리점(단체종목)
		1997.4 손보 보험중개인제도 국내도입
		1998.4 손보 중개인 대외개방
생·손보	해외소재 보험사의 원보험 가입 (Cross-Border허용)	1993.1 수출적하보험
		1995.4 수입적하, 항공보험
		1997.1 선박보험, 해외여행보험, 장기상해보험, 생명보험전종목

그러나 시장참가자들의 경우 시장원리에 입각한 경쟁행위에 있어서 충분한 경험이 없기 때문에 短期的으로는 사업자간 과당경쟁이나 Cross-Border 거래 시 詐欺나 不良海外保險者와의 거래로 인한 保險金 支給不能事態 可能性의 增大 등 많은 부작용이 발생할 수 있다는 것도 사실이다.

따라서 각각의 自由化措置들이 보험시장 및 시장참가자들에 대해 미치는 肯定的인 影響과 否定的인 影響을 검토하여 긍정적인 영향은 극대화하고 부정적인 영향은 加급적 최소화 할 수 있도록 정책과제 的 초점 이 맞추어 져야 할 것 이다. 우리 나라의 對外市場開放과 相關한 “保險市場開放 及 自由化 日程”을 정리하면 다음과 같다.

Ⅲ. 우리 나라 保險仲介人制度의 概要

1. 保險仲介人制度의 導入背景 및 推進經緯

보험중개인(insurance broker)제도는 영국 등 보험선진국에서 발달된 保險販賣組織中의 한 형태로 현재 대부분의 국가에서 運營되고 있는 제도이다. 우리 나라의 경우 保險業法에 保險중개인 相關규정이 包含되어 있으며, '95년 1월 的 保險業法 改定時에도 保險중개인 相關규정을 보완하였으나 제도도입이 실행되지 않아 具體的인 內容은 마련되지 않은 상태이다.

政府는 그동안 정부에 의해 認可된 商品을 固定된 料率로 販賣하는 상황에서 是 기존의 모집인이나 대리점조직외에 別途의 募集組織의 必要性은 크지 않다고 보았고, 國內保險市場 與件上 保險중개인과 같은 새로운 모집조직의 도입은 複數代理店, 獨立代理店制度 等 '93년 이후 새롭게 도입된 모집조직이 어느 정도 定着된 段階에서 導入되어야 한다는 立場이었다.

그러나 最近 급속하게 進진되는 보험상품개발 及 가격자유화에 따라 保險會社와 的 獨立인 地位에서 다양한 商品情報을 消費者에게 提供하고 價格協商을 대신해 주는 保險중개인제도의 도입 필요성이 크게 높아졌고, 獨立대리점 等 非專屬 募集組織의 定着狀況 등을 볼 때 保險仲介人의 受容與件도 어느 정도 갖추었다고 볼 수 있으며, 또한 UR 協商 等 國內 보험시장개방과 相關된

각종 對外協商時 美國을 비롯한 선진국들은 우리 나라의 보험중개인 제도도입에 대해 지속적인 관심을 表明해 온 것도 고려된 것으로 보인다.

이에 따라 政府는 지난 '95년 11월 OECD 保險委員會에서 「保險市場 自由化 計劃」을 발표하여 '97년 4월부터 국내에도 보험중개인제도를 도입키로 하였다. 즉, 政府에서는 OECD 회원국 중심의 外國制度를 研究·分析한 후 보험중개인제도를 “保險消費者 利益保護 機能의 提高, 保險募集市場의 混亂防止 및 不作用 最小化, 國際的으로 調和되는 制度의 導入”이라는 基本方向에 따라 우리 실정에 가장 適合한 施行內容을 마련하고 있다.

現在 단계적으로 추진되고 있는 保險商品開發 및 價格自由化 措置는 '98년 경에 완료될 예정이다. 보험의 流通分野인 販賣組織의 自由化도 복수대리점 및 독립대리점제도가 段階別로 이미 許容되었고 그 마지막 단계인 保險仲介人制度가 도입되는 것이다. 따라서 保險仲介人制度의 導入은 價格, 商品 등 他部門의 自由化 日程과 時期 및 內容에 附屬되는 것이라 할 수 있다.

2. 保險仲介人의 定義

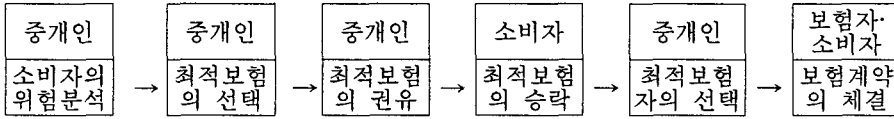
보험중개인제도는 國家別로 그 제도가 서로 달라 보험중개인이 보험모집시장에서 擔當하는 役割이나 遂行하는 業務의 範圍 등에 차이가 있다. 一般的으로 保險會社를 爲하여 계약체결에 관계하는 직급조직, 대리점, 모집인과는 달리 보험중개인은 '獨立的으로 保險契約의 締結을 仲介하는 者'로 定義하고 있다.

<表 3-1> 保險募集組織의 權限 및 義務

구 분	직 급	대리점	모집인	중개인
요율협상권	○	×	×	○
보험료수령권	○	○	×	×
계약체결대리권	○	○	×	×
고지의무수령권	○	×	×	×
전속회사의 배상책임	○	○	○	×

※(○ : 있음, × : 없음)

즉, 保險仲介人은 “所定の 報酬를 받고 고객의 危險을 分析하고 이를 바탕으로 多數의 보험자가 취급하는 商品을 소비자에게 권유 또는 주선하고 보험자를 상대로 顧客의 立場에서 最適의 보험계약을 交渉하는 자”라 할 수 있다.



<그림 3-1> 保險契約締結時 保險仲介人의 役割

保險仲介人의 業務內容은 의견상 독립대리점(1개 대리점이 2개 이상 보험회사 상품을 취급하는 대리점)과 유사하나 다음과 같이 구별된다.

<表 3-2> 獨立代理店과 保險仲介人의 比較

구 분	독립대리점	보험중개인
· 기 능	보험계약체결을 대리	보험계약체결을 중개
· 효율접상권	없 음	있 음
· 계약체결권	있 음	없 음
· 불법행위에 대한 배상 책임	보험회사	당해 보험중개인

3. 保險仲介人의 區分 및 仲介許容範圍

保險事業은 그 부보하는 위험의 종류에 따라 人保險과 損害保險으로 분류하는 등 다양한 형태의 분류방식이 있고, 각 保險種類別로 상이한 專門性이 요구되기 때문에 보험중개인의 종류도 區分할 필요가 있다. 財政經濟院의 案을 살펴보면 다음과 같다.

<表 3-3> 保險仲介人의 區分 및 仲介許容範圍 (財政經濟院의 案)

◇ 『人保險仲介人』과 『損害保險仲介人』으로 區分 - 취급하는 보험계약은 原保險과 再保險을 모두 영위할 수 있도록 함. - 각각의 자격을 모두 갖춘 경우에는 人保險仲介와 損害保險仲介의 兼業을 허용함. ◇ 人保險仲介人과 損害保險仲介人에 대해 각각 再保險에 한해 Cross-Border 仲介行爲許容. 따라서 Cross-Border 原保險仲介는 禁止
--

주: 人保險·損害保險으로 구분하고 각각의 허가를 득한 자에 대해 兼業은 許容토록 한다(保險代理店도 겸업을 허용하고 있음).

財政經濟院의 案에서 보험중개인의 중개행위를 원보험뿐만 아니라 재보험에도 이를 허용하고 있는 이유는 再保險 물건의 주대상인 大型·企業性保險契約은 '原保險→再保險→再再保險' 등이 一連의 過程으로 처리되고 있고, 통상 보험중개인의 仲介行爲는 리스크의 分析에서부터 재보험처리까지 일련의 과정을 一括的으로 處理하고 있어 原保險과 再保險을 구분할 의미가 거의 없기 때문이라고 판단된다. 즉, 保險仲介人이 보험계약체결의 일련의 과정에 개입하지 못하는 경우 保險契約者의 利益을 충분히 保護할 수 없기 때문이다.

그러나 Cross-Border 原保險仲介의 경우 財政經濟院案은 외국소재보험회사에는 우리 나라의 監督權이 미치지 않아 국내 契約者保護에 어려움이 있고, 또한 대리점에 대하여도 Cross-Border 물건의 취급을 허용해야 하는 衡平性의 問題가 발생하기 때문에 Cross-Border 原保險仲介의 行爲를 禁止하고 있다. 그러나 再保險仲介의 경우 保險會社間 去來로서 계약자보호와 직접 관련이 없고 국내계약의 危險分散의 必要性이 있으므로 Cross-Border 仲介를 허용하고 있다.

< 表 3-4 > 保險仲介人의 區分 및 仲介許容範圍에 대한 外國의 例

<p>○ 보험중개인의 구분</p> <ul style="list-style-type: none"> - 英國 : 손해보험중개인과 생명보험중개인으로 구분 - 美國 : 보험중개인, excess-line 중개인, 재보험중개인등으로 구분 - 日本 : 생명보험중개인과 손해보험중개인(Cross-Border 原保險仲介 포함)으로 구분 <p>※excess-line 중개인은 美國에만 있는 특이한 형태로서, 州內 認可保險者로부터 引受拒否된 물건을 중개할 수 있도록 인가받은 仲介人</p> <p>○ Cross-Border 중개</p> <ul style="list-style-type: none"> - 25 개 OECD會員國(헝가리, 체코, 폴란드는 실태가 파악되지 않음)중 13개국 이 보험중개인의 Cross-Border 原保險仲介 허용 ※벨기에, 아일랜드, 뉴질랜드, 노르웨이, 일본, 스페인, 독일, 스위스 등 8개국은 해상, 항공보험 등 국제교역관련 일부 종목만 허용 - 보험중개인의 Cross-Border 原保險仲介를 허용하지 않는 국가 프랑스, 핀란드, 그리스, 포르투갈, 멕시코, 덴마크, 룩셈부르크, 스웨덴, 호주, 아이슬란드, 터키, 이탈리아 등 12개국.
--

4. 保險仲介人制度 導入의 豫想效果

정부는 그동안 보험업법에 관련규정이 있음에도 불구하고 국내 보험시장의 여건미성숙 등으로 인하여 그 도입이 연기되어온 보험중개인제도를 시행하기로 결정하였는데, 1997년 4월 국내 손해보험중개인 도입을 시작으로 1998년 4월에는 국내외 생명보험중개인 및 해외손해보험중개인의 국내진출을 허용하기로 하였다. 보험중개인제도가 도입되면, 리스크관리, 언더라이팅, 상품 등 보험전문기술을 보유하고 있는 보험중개인들이 계약자의 편에서 보험회사와 가격협상을 하는 등 보험계약을 중개하므로 보험사간의 상품개발, 가격 및 서비스경쟁을 가속화시켜 소비자의 권익이 향상되고, 판매조직의 다양화 및 판매조직별 효율성 증대로 국내판매조직 및 나아가 보험산업의 선진화를 이룰 수 있을 것이다. 따라서 정부에서도 보험중개인이 계약자의 입장에서 信義誠實의 原則에 따라 보험계약을 중개하도록 하는 데 동 제도의 도입방향의 초점을 맞출 것으로 예상된다.

한편 보험중개인은 신뢰도, 재무능력, 세제문제, 협상력 강화 등의 이유로 인하여 법인화·대형화의 필요성이 있으므로 대형 보험모집조직의 출현이 예상된다. 한편 보험중개인은 계약자를 위해 最適의 保險商品을 중개하게 되므로 이에 대응한 보험회사의 상품개발 노력이 촉진될 것이며 계약자의 니드에 부응하는 주문형상품(tailer made product)의 개발도 활성화될 것이다. 또한 보험중개인은 계약자의 危險管理者로서 효율적 위험관리 및 적절한 보험활용 등을 통하여 보험산업의 효율성과 보험에 대한 인식향상에도 기여하게 될 것이다. 따라서 보험중개인제도가 정착되면 복잡다기한 보험종사 전문인력을 확보하는 계기가 되고, 이는 향후 국내보험사의 해외진출에도 긍정적인 역할을 하게 될 것이다.

반면에 국내외 중개인이 고액기업성 우량물건을 적극적으로 중개하게 될 것이므로 보험사간의 가격인하 및 중개수수료인상 경쟁은 가속화될 것으로 예상된다. 또한 우리 나라 모집조직의 규모, 전문성, 축적경험 등이 외국 중개인에 비하여 영세하고 낙후되어 있기 때문에 우수한 판매전문가에 대한 스카우트경쟁 등으로 모집시장의 혼란이 예상되며, 영세한 대리점의 도산 및 社職級이 축

소되는 등 모집조직간 효율성 경쟁을 통한 모집시장의 재편성이 이루어질 것으로 예상된다. 특히 축적된 언더라이팅 경험과 고도의 위험관리기법을 구사하는 외국의 대형보험중개인이 국내에 진출할 경우 보험사에 대한 가격협상력과 고객에 대한 차별화된 서비스 제공 등을 통하여 損害保險의 企業性保險과 생명보험의 단체보험을 중심으로 영향력을 발휘하여 궁극적으로는 국내 보험중개시장을 잠식할 가능성이 크다. 아울러 보험사간의 지나친 가격경쟁, 수수료 제공경쟁 등을 부채질하여 보험사의 안정성에 심각한 타격을 줄 수도 있다. 수입극대화를 노린 중개인의 농간으로 인하여 계약자들이 불필요한 상품조합을 수용하거나 계약자실정에 맞지 않는 수수료 위주의 상품구입이 이루어져 계약자 이익이 침해당하는 등 새로운 형태의 소비자 피해가 발생할 소지도 많다.

<表 3-5> 保險仲介人制度 導入에 따른 豫想效果

구 분	긍정적 효과	부정적 효과
원보험사	<ul style="list-style-type: none"> · 보험가격, 대고객서비스경쟁을 통한 경영의 효율성 증대 · 신상품개발 촉진 및 모집조직간 경쟁을 통한 새로운 보험수요창출로 영업범위 확대 및 수익성 제고 	<ul style="list-style-type: none"> · 보험사간의 지나친 가격 및 수수료제공 경쟁으로 인한 수지악화 · 외국의 대형보험중개인 진입시 보험사에 대한 영향력 증대로 외국사의 시장 잠식 가능성
재보험사	<ul style="list-style-type: none"> · 해외 대형중개인의 국제적 네트워크 활용하는 경우 해외수재 소폭증가 가능성 	<ul style="list-style-type: none"> · 재보험중개인을 통한 원수사의 해외출재 증가로 내국물건 수재감소
계약자	<ul style="list-style-type: none"> · 중개인을 통한 최적의 보험상품 구매 가능 · 전문적 위험관리 및 손해사정서비스 수혜 · 계약자니드에 부응하는 주문형 보험상품(tailor-made product) 활성화로 계약자의 효용증대 	<ul style="list-style-type: none"> · 수입극대화를 노린 중개인의 농간으로 불필요한 상품구입을 수용하거나 계약자실정에 맞지 않는 수수료 위주의 상품구입에 따른 피해가능성
모집조직	<ul style="list-style-type: none"> · 판매조직의 다양화와 판매조직별 효율성 증대로 모집조직의 선진화 도모 	<ul style="list-style-type: none"> · 모집조직의 혼란 · 영세대리점의 도산

5. 保險仲介人制度의 導入과 Cross-Border와의 關係

앞에서 살펴 본 바와 같이 보험중개인제도의 도입에 있어서는 人保險 및 損害保險 공히 再保險에 한해 Cross-Border 仲介行爲를 허용할 것이 확실시되고

있어 형식상 또는 절차상으로는 보험중개인에 의한 보험계약의 原保險 海外仲介는 없을 것으로 전망된다.

그러나 실제에 있어서는 국제적인 망을 구축하고 있는 대형의 國際保險仲介人の 勸誘 또는 도움을 통하여 지금까지는 해외보험자와의 접촉이 어려웠던 국내의 보험계약자들의 해외시장에 대한 친밀감이 높아질 것으로 예상된다. 따라서 原保險 Cross-Border에 대한 인식변화로 原保險의 海外付保가 늘어날 것으로 예상된다. 또한 대형 물건의 경우에는 보험중개인이 원보험외에 재보험에만 가입하더라도 원보험의 통제가 가능하므로 海外出再率을 조정하는 방법으로 해외부보를 확대시킬 가능성도 있다. 그 밖에도 Cross-Border는 보험계약자와 해외보험자와의 직거래이지만 이 때의 해외보험자에는 국내 보험사의 해외지점도 포함되어 있어 이런 루트를 통한 해외부보도 가능할 것이다.

특히 積荷保險의 경우 海外仲介와는 관계없이 적하보험의 引受에 적극적으로 가입할 것으로 예상되는데, 이렇게 보는 이유는 後述하는 바와 같이 적하보험의 손해율이 20~30%대로 예정손해율보다 현저히 낮은 수준으로 보험회사의 이익 및 사업비부분에 여유가 있는 종목이므로 보험중개인의 보험조건협상, 특히 요율협상에서 보험계약자를 위하여 협상력을 발휘할 여지가 있을 것이며 중개수수료의 협상에서도 유리할 것이기 때문이다. 또한 적하보험에서는 包括保險契約이 이용되고 있어 계약자별로 단일물건화하여 취급할 수 있는 체제이기 때문에 보험중개인은 한 건의 보험계약을 중개하고 관리해 주는 것만으로도 사업비를 획득할 수 있기 때문에 적하보험에서의 보험중개인간의 경쟁은 치열할 것으로 예상된다. 따라서 이러한 과정에서 계약자와 보험중개인간의 관계는 깊어질 것이고, 이러한 결과로 해서 경우에 따라서는 그들의 이해관계가 일치함으로서 국내계약의 해외보험자에 대한 유출, 즉 Cross-Border를 통한 海外直保가 촉진될 것으로 예상된다.

이 경우 Cross-Border를 통한 海外直保에 있어서 國內 保險仲介人の 경우는 Cross-Border 原保險 仲介行爲가 금지된 상태에서는 해외보험자를 위한 비공식적 중개행위를 하더라도 수수료의 수령은 외환관리법상 노출이 될 수 밖에 없다. 따라서 그에 대한 보수를 해외보험자로부터 직접 수령하기가 용이하지 않고 또 내국인으로서 특별한 이해관계가 없는 한 國益차원에서라도 국내계약의 해외직보를 위한 비공식적 중개행위는 많지 않을 것으로 예상된다. 그러나 海外 保險仲介人の 경우는 얼마든지 자국에서의 중개수수료의 수령이 가능할

것이므로 국내계약의 海外加入勸誘, 즉 실질적인 중개행위를 통하여 계약자가 해외직보를 시도하는 사례가 많을 것으로 전망된다.

따라서 內國人에게 保險仲介行爲가 허용되는 1997년 4월 이후보다는 外國人에게까지 중개행위가 허용되는 1998년 4월 이후 이러한 非公式的인 仲介行爲를 통한 國內契約의 海外直保現像이 나타날 가능성이 있다. 그러나 이러한 비공식적인 중개행위는 어디까지나 규정상 허용되지 않는 禁止行爲로서 변칙적인 모집행위이기는 하나, 보험계약자들이 Cross-Border에 대한 인식이 제고 되면 前述한 바처럼 해외 보험중개인에 의한 국내계약의 해외가입권유, 즉 실질적인 중개행위를 통하여 보험계약자가 해외로 직접부보할 가능성이 많을 것으로 전망된다. 따라서 현시점에서 보험중개인제도 도입에 따른 영향은 어디까지나 Cross-Border 許容에 따른 국내보험계약의 海外直保次元에서 검토되어야 할 것으로 판단된다. 이런 관점에서 보험중개인제도의 도입 및 대외개방이 해상보험에 미치는 영향을 분석하기 위해서는 우선 Cross-Border 허용이 해상보험에 미치는 효과부터 분석하지 않으면 안된다.

IV. 保險仲介人制度導入이 積荷保險에 미치는 影響

1. 積荷保險에 있어서의 市場開放 許容現況

적하보험의 시장개방 현황을 商業的 駐在 및 業務領域, Cross-Border, 募集市場으로 구분하여 살펴보면, 국내에 진출한 3個 외국보험사(CIGNA, A.H.A., Viglant)들은 1981년 5월부터 해상보험업무의 취급이 허용되었기 때문에 3개사 모두 적하보험업무를 취급하고 있다. 현재 특정사의 專屬代理店으로 국내진출한 海外代理店, 즉 國內外國代理店이 있고 모두 總括代理店으로 허가되었기 때문에 積荷保險 募集도 가능하다. 그러나 이들은 國內損保社 또는 國內外國保險社에 專屬되기 때문에 積荷保險의 Cross-Border 물건을 海外保險者에게 仲介하거나 海外保險를 위한 募集活動을 할 수 있는 것은 아니다. 駐在事務所의 설립은 당연히 허용되고 있으나 이들은 영업활동을 할 수가 없다.

積荷保險에 있어서의 Cross-Border 許容은 保險業法 제4조¹⁾와 同法 施行

습 제 11 조²⁾에서 규정함으로써 이루어졌다. 다시 말해서 우리 나라는 보험업법 제 4 조(보험계약의 체결)에서 누구든지 法令에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 보험사업자가 아닌 자와 보험계약을 체결하거나 이를 仲介 또는 代理하지 못하도록 규정하여 원칙적으로 외국보험사업자와의 보험계약을 금지하면서 동법 시행령 제 11 조에서 국내에서 판매되지 않는 보험종목과 재보험에 국한하여 예외적으로 인정하여 왔는데, 1993년 1월 輸出積荷保險, 1995년 4월 輸入積荷保險에 대하여 Cross-Border가 許容됨에 따라 동법 시행령 제 11 조 4호에서 수출적하보험, 수입적하보험 등의 계약을 체결하는 경우 외국의 보험사업자와 보험계약을 체결하거나 이를 중개 또는 대리할 수 있도록 규정하여 Cross-Border 許容의 法的根據를 마련하고 있다.

한편 募集市場의 開放은 1996년 4월부터 이미 損保에서 獨立代理店이 許容된 상태이며, 1997년 4월부터 損保에서 保險仲介人制度가 國內에 導入될 예정으로 있고, 1998년 4월부터는 海外 保險仲介人한테도 시장을 개방할 예정으로 있다.

2. Cross-Border 許容以後의 積荷保險 主要實績

(1) 物動量 對比 保險料實績

최근 5개년(1991~1995) 간의 적하보험에서의 무역물동량 대비 보험료실적을 보면 1993년도의 12.7% 증가와 1994년도의 34.2% 증가를 제외하면 전반적으로 성장세가 둔화되고 있는 추세이다. 특히 수입적하보험의 Cross-Border가

1) 보험업법 제 4 조 보험계약의 체결

누구든지 法令에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 보험사업자가 아닌 자와 보험계약을 체결하거나 이를 중개 또는 대리하지 못한다.

2) 보험업법 시행령 제 11 조(보험계약의 체결)

법 제 4 조의 규정에 의하여 보험사업자가 아닌자와 보험계약을 체결하거나 이를 중개 또는 대리할 수 있는 자는 다음 각 호의 1에 해당하는 경우로 한다.

1. 대한민국내에서 영위되지 아니하는 보험종목에 관하여 외국보험사업자와 보험계약을 체결하는 경우
2. 외국에서 보험계약을 체결하고, 보험기간이 경과되기 전에 대한민국내에서 그 계약을 지속시키는 경우
3. 외국보험사업자와 재보험계약을 체결하는 경우
4. 외국보험사업자와 수출적하보험계약·수입적하보험계약 또는 항공보험계약을 체결하는 경우
5. 제 1 호 내지 제 4 호 이외에 보험사업자와 보험계약을 체결하기 곤란한 경우로서 재정경제원 장관의 승인을 얻는 경우

허용된 1995년도에는 수출입 무역물동량이 전년(1994년)에 비해 33.1%나 크게 증가하였음에도 불구하고 보험료증가율은 마이너스 성장(-7.1%)을 한 것으로 나타나 적하보험의 시장개방으로 인한 효과를 실감케 하고 있다. 이러한 현상은 수출적하보다 수입적하가 주도한 것으로 나타냄으로서 전체적으로 낮은 성장율을 기록한 것으로 보인다. 그 이유는 Cross-Border 허용에 대비한 국내 보험사들의 대응책으로 협정요율의 인하조정 및 각종의 제도개선이 주요 요인으로 보이며, 이 밖에도 국내 대형보험계약자들에 대한 국내보험사들의 과당경쟁, 해외 원보험가입으로 인한 해외유출 등에 따른 결과도 적하보험에 있어 마이너스 성장의 한 요인으로 해석될 수 있다.

<表 4-1> 輸出入 貿易物動量 및 保險料

단위 : 백만불, 백만원, %

년도별	무역물동량		적하보험보험료	
	금 액	증감율	금 액	증감율
1991	136,896.9	13.1	172,805	-1.3
1992	140,322.9	2.5	156,121	-9.7
1993	153,809.1	9.6	175,989	12.7
1994	182,962.3	19.0	236,028	34.2
1995	243,589.5	33.1	219,381	-7.1
합계	857,580.7	15.5	960,233	6.1

자료 : 保險開發院

<表 4-2> 輸出 貿易物動量 및 保險料

단위 : 백만불, 백만원, %

년도별	수출무역물동량		수출적하 보험료	
	금 액	증감율	금 액	증감율
1991	66,881.8	10.7	41,142	16.8
1992	71,987.2	7.6	42,006	2.1
1993	77,487.5	7.6	45,615	8.6
1994	91,905.0	18.6	58,579	28.4
1995	118,427.0	28.9	59,117	0.9
합계	426,688.5	15.4	246,459	9.5

자료 : 保險開發院

무역물동량의 증감에 따른 보험료 실적을 수출입별로 구분하여 보면, 우선 1993년 1월부터 Cross-Border가 허용된 수출적하의 경우 5개년 평균 수출

무역물동량이 15.4%가 증가한 반면 보험료에 있어서는 9.5%의 성장률을 기록했다.

또한 1995년 4월부로 Cross-Border가 허용된 수입적하의 경우 무역물동량이 수출증가율을 약간 상회하는 15.6%의 성장세를 나타냈으나 보험료는 수출적하의 9.5%보다 4.5% 낮은 5.0%로 비교적 낮은 성장율을 시현하였다.

<表 4-3> 輸入 貿易物動量 및 保險料

단위 : 백만불, 백만원, %

년도별	수입무역물동량		수입적하 보험료	
	금액	증감율	금액	증감율
1991	70,015.1	15.6	131,663	-5.8
1992	68,335.7	-2.4	114,115	-13.3
1993	76,321.6	11.7	130,283	14.2
1994	91,057.3	19.3	177,449	36.2
1995	125,162.2	37.5	160,264	-9.7
합계	430,892.2	15.6	713,775	5.0

자료 : 保險開發院

(2) 物動量 對比 付保對象金額의 國內付保率實績

積荷保險의 性格은 貿易金融上 필수적으로 요구되는 것으로서 일반적으로는 交易當事者인 輸入業者 또는 輸出業者에 의해 付保되며, 付保當事者는 賣買契約締結時 價格條件에 따라 결정된다.

<表 4-4> 輸出積荷保險 付保率 現況

단위 : 백만불, %

년도	무역물동량	부보대상금액	부보율
1991	66,881.8	15,127.7	22.6
1992	71,987.2	18,940.2	26.3
1993	77,487.5	21,803.3	28.1
1994	91,905	28,263.4	30.8
1995	118,427.0	38,496.8	32.5
합계	426,688.5	122,631.4	28.7

자료 : 保險開發院

주) 부보대상금액은 수출총액중에서 무역조건이 CIF와 C&I 조건을 합산한 것임

국내 적하보험계약의 대상은 국내 수출업자 또는 수입업자가 運送危險에 대

해 책임이 있는 수출입 화물, 즉 輸出의 경우 CIF 또는 C&I와 같이 부보책임자가 내국인인 가격조건인 수출물동량으로 현행 교역물동량 중 약 29%가 이에 해당되며(表 4-4 참조), 輸入의 경우 FOB 또는 C&F 등의 가격조건인 수입물동량으로 현행 수입물동량의 약 78%가 해당(表 4-5 참조)되어 전체적으로는 교역물동량의 약 50%가 국내적하보험의 부보대상이고 나머지 50% 정도는 해외보험자에 부보되는 상황으로 실질적으로 적하보험시장은 항상 개방되어 있었다(表 4-6 참조).

<表 4-5> 輸入積荷保險 付保率 現況

단위 : 백만불, %

년도	무역물동량	부보대상금액	부보율
1991	70,015.1	54,975.0	78.5
1992	68,335.7	53,552.7	78.4
1993	76,321.6	59,680.8	78.2
1994	91,057.3	59,680.8	78.6
1995	125,162.5	71,582.1	75.4
합계	430,892.2	334,143.4	77.5

자료 : 保險開發院

주) 부보대상금액은 수입총액중에서 무역조건이 FOB 와 C&F 조건을 합산한 것임

<表 4-6> 積荷保險 付保率 現況

단위 : 백만불, %

년도	무역물동량	부보대상금액	부보율
1991	136,896.9	70,102.7	51.2
1992	140,322.9	72,492.9	51.7
1993	153,809.1	81,484.1	53.0
1994	182,962.3	99,845.5	54.6
1995	243,598.5	132,849.6	54.5
합계	857,580.7	456,774.8	53.3

자료 : 保險開發院

즉, 한국의 수출자나 수입자는 Cross-Border가 허용되기 전에도 화물의 運送危險을 해외보험자에게 부보하고 싶은 경우에는 賣買契約時 가격조건인 선택을 통하여 언제든지 해외보험자에게 부보할 수 있었기 때문에 실질적으로 수출입화물의 적하보험을 해외보험자에게 부보하는 길은 항상 열려져 있었다고 할 수 있다. 결과적으로 積荷保險 Cross-Border 許容으로 인한 차이는 許

容以前에도 국내 무역업자가 해외보험자에게 부보할 수는 있었지만, 貿易去來의 價格條件決定을 통하여 하던 것을 이제는 貿易去來와는 별개로 保險契約自體를 해외보험자와 체결할 수 있게 되었다는 것이다. 따라서 이미 Cross-Border가 허용된 적하보험에서는 국내계약자에게 부보의무가 있는 물건도 해외보험자에게 原保險을 가입할 수 있게 되었다.

최근 5개년간 物動量 對比 付保對象金額의 付保率을 보면 상기 <표 4-6>에서와 같이 국내 총물동량의 평균 53.3%가 국내에 있는 보험회사에 보험계약을 체결하고 있으며, 적하보험에 Cross-Border가 허용된 이후에도 무역조건에 따른 적하보험 부보율에는 크게 영향을 주지 않음을 알 수 있다. 이러한 이유로는 국내의 경우 적하보험에 Cross-Border가 허용되기 전에는 무역조건에 따라 부보의무자(예 : FOB 조건인 경우는 수입업자, CIF 조건인 경우는 수출업자)와 부보 국가가 결정되어 매매당사자는 부보희망국가에 따라 무역조건을 변경할 가능성이 있었지만, 허용이후에는 반드시 부보의무자의 국가에 부보하지 않아도 되기 때문에 무역조건을 변경할 이유가 더욱 없어졌다고 볼 수 있다. 즉, 국내 수입업자가 FOB 조건으로 수입하는 경우에도 국내 보험회사에 보험을 가입하지 않고 해외 보험회사에 직법 원보험을 가입할 수 있게 된다.

輸出入別 付保率을 보면 輸出은 최근들어 부보율이 증가하는 경향을 나타내어 1991년도에 22.6%에서 1994년에는 32.5%로 증가한 반면 輸入은 1991년도에 78.5%였던 부보율이 1994년에는 75.4%로 3.1%가 감소하였다(表 4-4 및 表 4-5 참조). 이러한 경향은 무역조건에서 FOB 조건이 차지하는 비중이 타 무역조건에 비해 점차 줄어든다는 반면 CIF 조건의 비중이 증가하고 있는 추세를 의미하는 것으로 볼 수 있다.

(3) 付保對象金額 對比 保險料增減率

일반적으로 적하보험의 보험료는 다른 조건이 동일하다면 국내 부보대상 물동량과 비례관계에 있다고 할 수 있다. 따라서 국내 부보대상 물동량의 증가율에 상응하여 보험료도 변동하여야 할 것이다. 국내에 적하보험 부보대상금액의 증가율이 최근 5개년동안 연평균 17.3%(수출 : 26.3%, 수입 : 14.5%)의 성장세를 나타내고 있으나 이에 상응하여야 할 적하보험의 증가율은 6.1%(수출 : 9.5%, 수입 : 5.0%)에 그치고 있어 부보대상 물동량에 비해 보험료 증가세가 현저

하게 낮은 것으로 나타났다.

<表 4-7> 積荷保險의 付保對象物動量과 保險料 增減率

단위 : 백만불, 백만원, %

년도별	부보대상물동량		적하보험	
	금액	증감율	금액	증감율
1991	70,102.7	15.2	172,805	-1.3
1992	72,492.9	3.4	156,121	-9.7
1993	81,484.1	12.4	175,898	12.7
1994	99,845.5	22.5	236,028	34.2
1995	132,849.6	33.1	219,381	-7.1
합계	456,774.8	17.3	960,223	6.1

자료 : 保險開發院

<表 4-8> 輸出積荷 付保對象物動量과 保險料 增減率

단위 : 백만불, 백만원, %

년도별	부보대상물동량		적하보험	
	금액	증감율	보험료	증감율
1991	15,127.7	19.5	41,142	16.8
1992	18,940.2	25.2	42,006	2.1
1993	21,803.3	15.1	45,615	8.6
1994	28,263.4	29.6	58,579	28.4
1995	38,496.8	36.2	59,117	0.9
합계	122,631.4	26.3	246,459	9.5

자료 : 保險開發院.

<表 4-9> 輸入積荷 付保對象物動量과 保險料 增減率

단위 : 백만불, 백만원, %

년도별	부보대상물동량		적하보험	
	금액	증감율	보험료	증감율
1991	54,975.0	14.0	131,663	-5.8
1992	53,552.7	-2.6	114,115	-13.3
1993	59,680.8	11.4	130,283	14.2
1994	71,582.1	19.9	177,449	36.2
1995	94,352.8	31.8	160,264	-9.7
합계	334,134.4	14.5	713,775	5.0

자료 : 保險開發院.

이러한 현상은 수입적하보험에 Cross-Border가 허용된 1995 년도에 더욱 뚜

럿이 나타나고 있는데 적하보험 부보대상물동량은 전년에 비해 33.1%가 증가한 반면 보험료는 7.1%나 감소하였다. 이는 Cross-Border에 대비한 국내 보험회사의 체질개선을 위한 노력으로 가격자유화 조치, 제도개선을 단행하여 보험료 증가율 둔화의 주요 요인이 된 것으로 보이지만 그 밖에도 실제로 시장 개방으로 인한 海外 原保險加入도 보험료 증가율 둔화의 한 요인을 제공한 것으로 보인다.

(4) 輸出入別 付保對象金額 및 保險料比重

수출입별 국내 부보대상금액 비중을 보면 수출의 경우 점차적으로 증가하는 추세를 보이는 반면 수입의 경우 그 비중이 낮아지고 있어 1995년을 기준으로 할 때 수출과 수입의 비중이 29 : 71의 비중을 보이고 있다(表 4-10).

<表 4-10> 國內付保物動量 輸出入 比重

단위 : 백만불, %

년도별	수 출		수 입	
	금액	비중	금액	비중
1991	15,127.7	21.6	54,975.0	78.4
1992	18,940.2	26.1	53,552.7	73.9
1993	21,803.3	26.8	59,680.0	73.2
1994	28,263.4	28.3	71,582.1	71.7
1995	38,496.8	29.0	94,352.8	71.0
합계	122,631.4	26.8	334,143.4	73.2

자료 : 保險開發院.

<表 4-11> 積荷保險 保險料 輸出入別 比重

단위 : 백만불, %

년도별	수 출		수 입	
	금액	비율	금액	비율
1991	41,141.9	23.8	131,663.4	76.2
1992	42,005.8	26.9	114,115.2	73.1
1993	45,614.6	25.9	130,283.5	74.1
1994	58,579.4	24.8	177,448.7	75.2
1995	59,117.4	26.9	160,264.0	73.1
합계	246,459.1	25.7	713,775.0	74.3

자료 : 保險開發院.

그러나 보험료의 경우 수출입의 비중에 큰 변화가 없어 수출 대 수입이 25 : 75의 비중을 나타내고 있다(表 4-11). 이와 같이 수출적하가 부보대상금액의 규모에 비해 보험료 규모가 작은 이유는 적하보험 중에서 수출적하보험에 Cross-Border가 우선적으로 허용되는 등 자유화가 먼저 추진됨으로써 이에 따른 요율, 제도개선 등이 수입적하보다도 빨리 이루어졌기 때문이다.

3. Cross-Border 許容의 影響 및 效果

적하보험은 수익성이 매우 높아 국내 보험업계의 입장에서는 Cross-Border의 허용을 꺼리고 있는 실정이었으나, 보험시장개방을 통해 국내 보험산업의 체질강화 및 보험계약자의 권익을 증진함은 물론 향후 전산업분야에 걸친 세계화, 국제화 추세에도 적극적으로 부응한다는 의지의 표현으로 Cross-Border가 우선적으로 허용되었다.

앞에서 Cross-Border 이후의 적하보험실적을 분석한 바에 따르면 수출입 물동량이 증가했음에도 불구하고 보험료 증가율은 마이너스 성장을 한 것으로 나타나 시장개방으로 인한 효과를 실감케 하고 있다. 그러나 Cross-Border가 허용된 지 3년이 지나고 있으나 당초의 예상보다 보험료의 해외유출현상은 그다지 심각한 것처럼 보이지 않는다. 다시 말해서 보험계약자가 海外直保하는 현상은 많지 않은 것 같다.

이러한 현상은 아직까지도 보험시장개방에 대한 보험계약자의 반응이 무르익지 않은 결과로 보인다. 즉, 실물경제에 있어 전반적으로 세계화 또는 국제화의 개념이 널리 퍼지고 있는 것은 사실이지만 보수적인 성향의 보험산업에 있어서는 아직도 자유화의 개념이 보험회사 및 계약자에게 정착되었다고 보기는 어렵다고 할 수 있다.

이러한 이유로는 첫째로 Cross-Border 활용능력이 있는 대형 그룹(삼성, 현대, 엘지 등)은 대부분 자기 그룹의 손해보험회사에 부보하고 있으며 중소형 회사는 규모나 능력면에서 대등한 협상관계 유지 등 Cross-Border를 활용할 수 있는 여력이 부족하고, 둘째로 허용종목이 현재까지는 적하보험에 그쳐 Cross-Border에 대한 국내 계약자의 일반적인 인식이 확산되지 못하고 있는

며, 셋째로 국내 손해보험회사의 기존 영업망의 역할 및 보험회사로 부터의 대출관계, 업체간의 상거래 관행 등 특수요인을 들 수 있으며, 넷째로 현실적으로 국내에 거주하는 보통의 계약자가 외국의 보험회사에 부보한다는 것은 여러 가지면에서 불편이 따를 것으로 보인다. 그 주요한 것으로는 일상적 업무의 번잡에서 오는 불편, 국내은행 등의 업무처리 관행 그리고 클레임 발생시의 신속한 처리·해결, 해외보험사와의 보험계약 체결후 사고의 증가로 손해실적이 악화될 경우 갹신시 자사가 의도한 것과 같은 조건·요율로 인수하는데 동의하지 않을 가능성 등에 대한 부담감 등에서 과연 외국보험자가 유리할 것인가에 대한 확신이 없다는 것을 들 수 있다.

<表 4-12> 韓國과 美國의 料率水準 比較

Rate Comparison Tabvle for Selected Destination						
품 목	Asia			Europe		
	한국	미국	차이	한국	미국	차이
섬 유	0.137	0.110	25 %	0.150	0.146	-3 %
모피,가죽	0.186	0.130	43 %	0.200	0.204	2 %
곡 물	0.378	0.250	51 %	0.325	0.423	30 %
펄프,종이	0.367	0.325	13 %	0.350	0.389	11 %
석 유	0.026	0.070	-63 %	0.075	0.031	-58 %
화학,의약	0.231	0.160	44 %	0.180	0.245	36 %
철(rod포함)	0.397	0.320	24 %	0.350	0.576	65 %
자 동 차	0.156	0.090	73 %	0.125	0.186	49 %
기 계 류	0.175	0.110	59 %	0.125	0.180	44 %
전 자	0.149	0.100	49 %	0.125	0.160	28 %
광 물	0.362	0.200	81 %	0.250	0.404	62 %
음 식	0.224	0.180	24 %	0.200	0.230	15 %
잡 화	0.135	0.120	13 %	0.150	0.143	-5 %

자료 : 保險開發院.

주) 모든 한국요율은 기본적으로 항구간 요율(Port to Port) All Risks 조건의 요율이며, 미국요율은 All Risks 조건의 창고간 요율(Warehouse to Warehouse)임.

그러나 이러한 이유보다는 보험계약자를 위하여 외국보험자를 연결해 주는 역할을 담당하는 보험중개인제도가 아직까지 본격적으로 시행되고 있지 않아 국내 계약자의 해외부보가 실질적으로 어렵다는 것을 들 수가 있다. 그렇지만 상기의 이유로 인한 국내 보험계약자의 해외부보부진은 초기단계에 불과한 국

내 보험시장 개방의 일시적인 현상일 것으로 사료된다.

Cross-Border 허용으로 인해 앞으로 본격적으로 國內 保險契約者들이 물건을 海外로 付保하리라고 예상하는 이유는 무엇보다도 國內 積荷保險者가 海外 保險者에 비해 價格競爭力이 취약하다는 것이다. 국내 보험회사가 가격경쟁력을 갖추지 않은 상태에서 보험계약자의 초창기 해외부보로 인한 위험성이 사라지면 원가절감 등을 이유로 해외 직접부보의 가능성이 상당히 높다고 할 수 있다.

적하보험 요율의 결정요소는 품목, 조건, 지역, 계절, 운송수단 등 매우 다양하고 국가별·보험계약자별 특수성이 있기 때문에 요율수준을 비교한다는 것은 쉽지가 않으나, 여기서는 현행 우리 나라의 範圍料率制 아래에서의 수출적 하보험 요율과 1992년도의 미국의 자유요율과의 요율수준을 비교하면 아래와 같다.

위의 <표4-12>를 보면 우리 나라의 요율수준은 미국의 요율수준에 비해 높다는 것을 알 수 있다. 따라서 우리 나라는 적정요율수준으로의 조정이 불가피한 실정이다. 현재 우리 나라의 적하보험요율은 1997년 4월부로 자유요율제로 전환될 예정으로 있어 조만간 국내 보험회사의 요율수준의 국제경쟁력은 어느 정도 갖추어 질 것으로 예상된다.

<表 4-13> 우리 나라 積荷保險 料率體制

선적전	해상위험 (Marine Risk)	양하후		할인할증
		보관위험	육상위험	
I.T.E	기본요율 (PORT TO PORT)	I.S.E	I.T.E	-지역할증(수출) -환적(T/S)할증
부가위험요율(TPND, RFWD/BREAKAGE/SHORTAGE...) War S.R.C.C 특별위험담보요율(관세, 통관거부위험 등)				-V/P할증 -정부도입물자 할인(20%)
내륙육상 운송위험	기본요율의 산출 -품목별 -조건별 -지역별	보관일자에 따라 산출	내륙육상 운송위험	-OP할인율(5%) -범위폭(±10%) -OP이익수수료

또한 요율수준의 비교는 요율체계와도 상당한 관계가 있는데, 우리 나라 협정요율서의 경우 기본적으로 항구간 요율(Port to Port) 체계로 미국과 같이 운송 전과정(Warehouse to Warehouse)을 담보하기 위해서는 추가보험료를 지

불하지 않으면 안되게 되어 있어 계약자에게 보험료부담을 가중시키고 있다.

보험계약자들이 付保할 때 가장 먼저 고려하는 문제는 保險料率이나, 위의 고찰에서 알 수 있는 바와 같이 국내 적하보험의 가격은 높은 수준이다. 앞으로 국내 積荷保險市場은 본격적인 市場開放으로 가격의 競爭的인 引下가 예상되고 있으나 국내 損保社는 지금까지 協定料率體制의 유지로 제대로 價格競爭을 경험하지 못하였고, 요율산출능력이 취약하며, 後述하는 바와 같이 積荷保險 損害率에서도 쉽게 알 수 있듯이 積荷保險料率은 높은 수준이다.

다시 말해서 海外保險者는 自由料率市場에서 오랫동안 활동해 왔기 때문에 料率算出經驗이 풍부한 반면에, 國內保險者들은 협정가격을 오랫동안 유지하여 왔기 때문에 실질적인 Underwriting 경험이 全無한 실정이다. 이처럼 국내 적하보험자에게는 價格決定과 Underwriting의 기초자료인 經驗統計 집적조차 부실한 상태이므로 優良物件의 海外流出의 우려가 있어 국내 보험자의 보험물건의 위험구성이 악화될 우려가 있다.

이상 Cross-Border 허용으로 인해 국내 적하보험물건이 해외로 유출되리라고 예상하는 이유를 料率水準에서 비교하여 향후 해외 직접부보의 가능성이 상당히 높다는 것을 지적하였다.

기업성보험의 판매특성은 가격뿐 아니라 상품의 차별화에 대한 탄력성도 크게 나타나고 국제경제환경전반에 영향을 받는 적하보험은 국내자료뿐 아니라 해외의 광범위한 자료와 전문성 및 경험이 요구되나 국내 손보사는 이에 대한 노력이 없었으며, 아직도 활발한 움직임은 없는 상태이다. 보험상품에 대한 규제측면에서도 현행의 상품관리규정은 적하보험의 입장에서 보면 규정이 모호한 부분이 있고 계약자 형평성차원에서 효율적인 상품관리가 이루어지지 못하고 있다. 이런 환경하에서 국내 적하보험자들은 해외보험자와의 경쟁에 직접적으로 노출되기 때문에 경쟁력강화의 노력을 하지 않으면 안된다.

그러나 아직까지는 앞에서 고찰한 바와 같이 Cross-Border가 허용된지 3년이 경과하고 있으나, 적하보험시장에 우려할 만한 보험물건의 해외유출현상은 나타나고 있지 않다. 이런 현상의 가장 큰 이유는 보험계약자의 보수성, 해외보험자의 적극성 결여, 비가격 경쟁요소의 존재 등이다.

보험계약자는 가격면에서 충분히 유리한 해외보험자와의 계약을 체결하지 않는 이유는 표면적으로는 전혀 없는 것처럼 보인다. 그러나 보험계약자는 보험계약에 있어 弱者에 해당하며 적하보험 대상물건이 대형인 경우가 많아 무

보험상태에서 전손을 당하는 경우 기업유지에 어려움이 따르는 것이 보통이기 때문에 損害査定을 우호적으로 해주는 보험자가 무엇보다도 중요하다. 그리고 실제로 국내 적하보험에서는 대형사고 발생시 우호적인 사고처리의 例가 있는 것 또한 사실이다. 따라서 계약자는 해외에 보험가입하는 경우 그런 혜택은 기대할 수 없을 것이고 또한 손해의 경우 손해조사 등의 이유를 들어 보험금의 지급을 지연하는 경우 아주 난감한 지경에 빠지게 될 것이다. 계약자는 이런 부분에서 확답을 얻을 수 없는 것이 해외보험자에의 직접 보험가입을 망설이게 하는 가장 큰 이유이다. 또한 해외보험자도 국내 적하보험시장 자체가 너무 소규모이기 때문에 사업비를 들여 적극적으로 보험을 유치하려 하지 않고 있다. 국내 적하보험시장에서 비가격경쟁요소로 들 수 있는 것은 국내보험자의 기업대출, 보험모집에서의 인위적 밀착성면에서 국내보험자가 우위를 점하고 있는 점을 들 수 있다.

그러나 保險仲介人制度가 導入되고 海外保險仲介人이 국내 보험시장에 진입하는 경우에는 보험사고처리와 보험모집의 밀착성면에서 해외보험자의 경쟁력을 강화시켜줄 수 있기 때문에 국내 적하보험이 현재와 같이 무풍지대로 존속할 것인지에 대해서는 의문이 가지 않을 수 없다.

4. 保險仲介人制度 導入의 影響 및 效果

보험중개인제도가 도입되면 보험계약자는 리스크 컨설팅서비스를 받을 수 있어 효율적인 리스크管理가 가능하고, 보험상품과 가격에 대해 전문적 지식을 가지고 있는 보험중개인이 다수의 보험회사를 상대로 최적의 보험회사를 모색하여 보험가입해 줄 것이므로 最適付保와 상품에 대한 透明性이 향상될 것이다. 따라서 보험계약자는 초창기 해외부보로 인한 위험성이 사라지면 원가절감 등을 이유로 보험중개인을 통하여 보험을 가입하려 할 것이다. 한편 보험중개인도 일시에 대량의 물건을 확보할 수 있는 기업을 대상으로 영업을 하는 것이 장점이 있어 일반적으로 해상보험물건은 보험중개인의 중개행위를 誘引하기 위한 기본조건은 갖추고 있다고 할 수 있다.

특히 보험중개인은 보험계약자를 대신하여 保險料率을 보험자와 협상할 수 있어 價格引下를 촉진할 것이고, <표 4-14>와 같이 國內 積荷保險의 損害率이

20%대에 머물고 있는 점을 감안할 때 보험중개인은 적하보험을 증개하면서 대폭의 가격인하를 통하여 계약자에게 어필할 수 있을 것이다.

<表 4-14> 積荷保險 損害率

단위 : 백만원, %

년도별	경과보험료	손해액	손해율
1991	181,627	38,979	21.5
1992	157,219	50,425	32.1
1993	167,435	44,510	26.6
1994	220,265	46,167	21.0
1995	231,969	77,923	33.6
합계	958,515	258,004	26.9

자료 : 保險開發院

<表 4-15> 輸出 積荷保險 損害率

단위 : 백만원, %

년도별	경과보험료	손해액	손해율
1991	39,438	8,612	21.8
1992	42,895	13,576	31.6
1993	44,178	14,001	31.7
1994	54,375	14,929	27.5
1995	60,606	24,356	40.2
합계	241,492	75,475	31.3

자료 : 保險開發院

<表 4-16> 輸入 積荷保險 損害率

단위 : 백만원, %

년도별	경과보험료	손해액	손해율
1991	142,189	30,367	21.4
1992	114,324	36,848	32.2
1993	123,257	30,508	24.8
1994	165,890	31,238	18.8
1995	171,363	53,567	31.3
합계	717,023	75,475	25.5

자료 : 保險開發院

損害率は 보험영업을 통하여 계약자로부터 받은 보험료와 보험사고 발생시 보험회사가 계약자에게 지급하는 보험금간의 비율로 보험사업의 수지에 가장 큰 영향을 미치는 중요한 지표이다. 적하보험은 최근까지 국내 여타 보험종목

보다 양호한 손해율을 나타내는 대표적인 종목으로 평가되어 보험회사로서는 회사의 수지개선에 도움을 주어왔지만, 앞으로는 Cross-Border 및 보험중개인 제도 도입에 대처하기 위한 요율인하 및 제도개선과 가격자유화의 흐름을 타고 점차적으로 손해율이 높아져 갈 것으로 예상이 되나, 아무튼 보험중개인은 적하보험을 중개하면서 대폭의 가격인하를 통하여 계약자에게 어필할 수 있을 것이다.

<表 4-17> 種目別 保險營業 實績 推移

단위 : 억원

연도별	화재	해상	자동차	보증	특종	장기
FY '91	51	885	-2,884	-1,187	261	-893
FY '92	70	711	-3,159	-3,134	214	-1,875
FY '93	19	764	-8,061	-880	352	-1,960
FY '94	-96	1,233	-5,239	-892	491	-3,144
FY '95	-14	972	-2,240	-841	575	-3,127
'96.4-8	1	266	-513	-961	351	-1,762

자료 : 保險開發院

<表 4-18> 海上保險 事業實績 推移

단위 : 억원, %

연도	보유경과 보험료	손해액	손해율	사업비	사업 비율	합산 비율	보험영업 이익
FY '91	2,181	724	33.2	572	26.8	60.0	885
FY '92	2,015	679	33.7	625	31.0	64.7	711
FY '93	2,145	721	33.6	660	29.4	63.0	764
FY '94	2,734	765	28.0	735	25.3	53.3	1,233
FY '95	2,921	1,049	35.9	901	32.1	68.0	972
'96.4-8	1,134	464	40.9	404	35.2	76.1	266

자료 : 保險開發院

또한 보험중개인제도가 도입되면 보험상품에 대한 非專門家인 계약자가 계약을 체결하는 경우보다도 전문가인 보험중개인은 最適의 保險擔保를 위해 노력할 것이며, 직접 約款을 만들어 보험회사에 담보요구를 하는 경우도 있어 보험중개인은 보험계약자에게 價格과 商品부문에서 계약자에게 어필할 여지가 충분하고, 그 밖에도 대형물건 인수처리시 문제가 될 수 있는 再保險 처리에도 실력을 발휘할 수 있는 보험중개인이 해상보험 모집에서의 활동 여지는 충분

하다고 보여진다. 따라서 보험중개인 제도가 도입되면, 해상보험 모집의 상당 부분은 보험중개인이 담당할 것이며, 이들은 기본적으로 보험계약자의 이익을 위해 활동하는 자이므로 海外保險者와의 계약체결이 유리한 경우 언제든지 해외보험자와의 계약체결을 중개할 여지가 있다.

<表 4-19> 損害保險 種目別 事業實績 現況

단위 : 억원, %

구분	보유경과 보험료		손해액		손해율 ¹⁾		사업비		보험영업 이익 ²⁾	
	FY '95	'96. 8	FY '95	'96. 8	FY '95	'96. 8	FY '95	'96. 8	FY '95	'96. 8
화재	2,073	1,166	1,318	605	48.8	51.9	1,399	560	-14	1
해상	2,921	1,134	1,049	464	35.9	40.9	901	404	972	266
자동차	44,494	21,943	35,331	16,171	79.4	73.7	11,404	6,285	-2,240	-513
보증	5,770	2,484	5,514	3,082	95.5	124.1	1,098	364	-841	-961
특종 ³⁾	4,144	1,969	2,299	1,049	55.5	53.3	1,270	569	575	351
장기	30,674	15,413	28,625	13,704	93.3	88.9	5,563	3,208	-3,514	-1,499
개인연금	7,143	3,457	5,147	3,014	72.0	87.2	1,578	706	387	-263
기타 ⁴⁾	542	209	290	130	53.5	62.2	200	77	52	3
합계	98,392	47,775	79,572	38,219	80.9	80.0	23,413	12,173	-6,901	-2,616

자료 : 보험감독원, 「보험통계연감(1995)」, 「보험조사월보(96.10)」.

- 주 : 1) 손해액(손해조사비 제외)을 보유경과보험료로 나눈 것임.
- 2) 비상위험준비금은 종목별로 구분되지 않았으며 합계의 보험영업이익은 비상위험준비금의 증가를 감안한 수치임.
- 3) 기술, 책임, 상해, 종합, 기타 특종보험의 합계이며 기타 특종에는 해외원보험이 제외됨.
- 4) 해외원보험과 외국수재 실적임.

그러나 문제는 Cross-Border가 허용되기는 했으나, 국내허가를 받은 보험중개인이 국내 해상보험물건을 해외보험자한테 중개를 추진할 수 있는가 하는 점이다. 前述한 바와 같이 財政經濟院의 案은 Cross-Border 原保險去來를 禁止하고 있기 때문에 法的으로는 不可能하지만, 그렇다고 이익이 되는 경우 前述한 바와 같이 陰性的인 보험중개가 없을 것인지는 확일적으로 말할 수는 없을 것 같다.

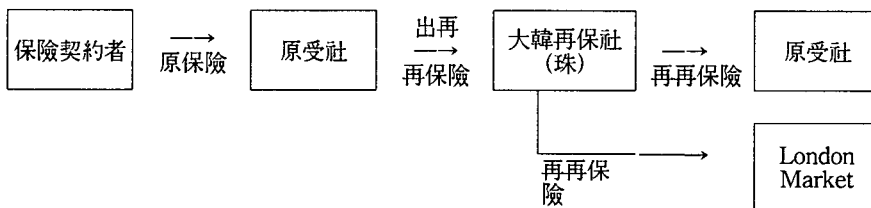
결론적으로 국내 계약자가 Cross-Border에 대한 인식이 확산되고 보험중개 인제도가 도입될 경우 계열보험사가 없는 대형계약자의 물건 및 대형 프로젝트건에 대한 해외직접부보의 증가가 예상되고, 계열보험사가 있는 경우에도 계열사간 독립채산제의 확대로 계열사 보유여부와 관계없이 부보물건의 성격에

따라 海外直接付保에 나설 가능성도 배제할 수 없다. 향후 해외 보험중개인의 국내진출은 Cross-Border에 대한 대형계약자들의 인식을 고양시키고 해외부보를 활성화 하는데 기여할 것이며 이러한 현상은 시간의 경과에 따라 중소형 계약자에게도 크게 확산될 것으로 예상된다.

V. Cross-Border 許容 및 保險仲介人制度導入이 船舶保險에 미치는 影響

1. 船舶保險에 있어서의 市場開放의 現況 및 背景

우리 나라의 Cross-Border 허용은 '93. 1. 1 부로 輸出積荷保險 및 항공보험, '95. 4. 1 부로 輸入積荷保險에 대하여 이미 허용된 바 있다. 그러나 '95년 이후 우리 나라의 OECD 가입이 적극 추진됨에 따라 보험분야에서도 시장의 추가적인 개방이 불가피해 졌으며 그 중 한가지가 船舶保險, 장기상해보험, 해외여행지보험에 대하여 '97. 1. 1 부로 Cross-Border를 허용키로 한 것이다. 게다가 97년 4월부터 보험중개인제도가 국내에 도입되고, 1998년 4월에 해외 보험중개인한테도 시장을 개방하면 국내 보험회사는 선박보험시장에서 외국사와의 힘든 경쟁이 전개될 것으로 보인다.



<그림 5-1> 國內船舶保險의 原保險 및 再保險 Process

船舶保險의 市場規制에 있어서 500톤 미만의 선박은 협정요율로 분류되어 인가요율을 적용하고, 500톤 이상 선박의 경우에는 그간 보험자끼리의 경쟁제한적 상호협정인 '保險料率求得에 관한 協定'에 의거 척당 US 700만불까지는 대한재보험(주)가 제시하는 재보사요율을 적용하는데, 초과분은 원수보험사가

국내외의 구분없이 경쟁요율을 구득할 수 있었다. 이처럼 국내 선박보험시장은 그간 요율이 二重構造를 갖고 있었으나 감독당국의 가격자유화 일정에 따라 동협정이 96. 4. 1부로 폐지되어 현재는 再保險에 대한 自由化가 이루어진 상태이다.

同協定에 대하여는 전체 수입보험료의 70% 정도를 차지하고 있는 외항선 선주들의 이익단체인 船主協會를 중심으로 하여 동협정의 폐지, 나아가서는 Cross-Border가 꾸준히 주장되어 왔다. 그러나 국내 보험산업의 保護次元에서 Cross-Border의 허용은 사실상 어려운 실정이었으나, 금번 선박보험에 대한 Cross-Border의 추가허용 및 보험중개인제도의 도입으로 인해 국내 보험회사는 대책마련에 몹시 고심하지 않을 수 없으며 외국보험사와의 힘든 경쟁이 불가피할 것으로 보인다.

특히 선박보험에 있어서 Cross-Border 許容 및 보험중개인제도 도입이 문제가 되는 것은 500톤 이상의 선박에 대한 것이므로 여기서는 주로 500톤 이상의 선박을 대상으로 그 影響 및 效果를 分析해 보고자 한다.

2. 우리 나라 船舶保險市場의 現況分析 및 問題點

(1) 톤數別 國內 및 海外付保比率

船舶保險은 계약건수가 타종목에 비하여 매우 작은 반면 건당 계약금은 매우 커서 대표적인 企業性保險 種목으로 분류되고 있으며, 이에 따라 국내 原保險會社가 인수하는 船舶保險에 대하여 상당 부분이 해외(거의 영국)로 出再되고 있는 실정이다. 그 이유는 국내원수사 및 재보사의 擔保力이 취약하고 危險引受技術의 落後에 기인한다. 따라서 保險料率, 擔保條件 등 保險契約의 제반 사항에 대한 주도권이 해외의 再保險者에 있다고 볼 수 있다.

이와 같이 높은 海外依存度는 선박의 규모(size)가 클수록 보험가입금액이 높을수록 현저한 데, 전체적으로 국내의 보유비율은 약 35%에 불과하며 500톤 미만의 소형선박의 국내보유비율이 72.5%에 이르는 것과는 대조적으로 아래 표와 같이 5만톤 이상 선박의 경우에는 국내보유비율이 17.8%에 불과한 것으로 나타나 있다.

原保險引受 및 再保險去來에 있어서 社別 擔保力은 각사의 인수능력 및 再

保險需要를 결정하는 중요한 지표이다. 船舶保險에 한정되지 않고 안정된 담보력은 보험의 가장 중요한 기반이지만, 一契約當 保險價額이 高額에 이르는 船舶保險의 경우에는 그 필요성이 특히 강하다고 말할 수 있다. 따라서 충분한 담보력이야말로 保險市場으로서의 獨立性和 海外再保險去來上의 自主性的 확립을 가져와 보험업무의 수행상 불가결의 요소가 된다고 본다. 그러나 우리 擔保力の 규모를 국제적인 外國 原受保險社와 再保險社와 비교할 때 대체적으로 매우 빈약한 실정으로 그간 保險産業의 量的成長에 비하여 이에 상당한 資本金增資가 거의 이루어지지 않았다는 것은 매우 유감스러운 일이다.

<表 5-1> 船舶保險의 噸數別 國內 및 海外 保有比率(1995)

단위 : US \$ 1 Mil

톤 수	건 수	國內 保有		海外 保有	
		금 액	비 율(%)	금 액	비 율(%)
5백톤 미만	1,630	1,020	72.5	387	27.5
5백 ~ 1천톤	309	304	51.8	283	48.2
1천 ~ 2천톤	262	503	56.6	386	43.4
2천 ~ 3천톤	95	170	53.6	148	46.4
3천 ~ 5천톤	220	395	39.7	601	60.3
5천 ~ 1만톤	84	192	43.5	249	56.5
1만 ~ 5만톤	498	1,503	32.2	3,167	67.8
5만톤 이상	183	821	17.8	3,805	82.2
합 계	3,281	4,909	35.2	9,024	64.8

자료 : 保險開發院

이러한 결과로 損保各社가 擔保力の 不足으로 保有를 극히 제한하여 出再를 하다보니 각사가 보유하는 保險金額에 해당하는 保險料보다 오히려 출재수수료에서 얻는 이익이 훨씬 더 많은 비정상적인 결과를 가져와 Underwriting 상의 이익을 위해서 노력하기 보다는 船舶保險事業에 관한 한, 지금까지 우리나라의 損保社는 代理店 역할에 안주하여 cash flow underwriting 戰略을 취한 결과 危險引受技術의 낙후성을 가져왔고, 우리나라 船舶保險市場의 경쟁력을 제고하는데 커다란 장애요인이 되었다. 따라서 Cross-Border의 許容 및 보험중개인제도 도입에 따라 예상되는 國際競爭에 대처하기 위해서도 국내 보험사는 資本金增資에 의한 擔保力の 擴充이 시급한 형편이다. 이를 위해서는 우선 原受社 및 再保社의 增資를 誘導하여 擔保力을 增大할 수 있도록 이를 위한

政府의 支援政策이 필요하다고 하겠다.

(2) 料率求得源別 現況

지금까지 우리 나라 船舶保險의 料率制度는 船型에 따라 500 톤 미만의 선박에 대하여는 “海上保險料率算定指針”에 의거 保險開發院에서 산정한 Tariff 料率을 적용하고, 500 톤 이상의 선박에 대해서는 保險者끼리의 競爭制限의 相互協定인 “保險料率求得에 관한 協定”에 의거 淸당 700 만 달러까지는 再保社가 제시하는 再保社料率을 적용(1997. 1. 1 이후부터 Cross - Border 허용)하였는데, 超過分은 原受保險者가 海外再保險者로부터 競爭料率을 求得할 수 있다(1996. 4. 1 이후부터 再保險自由化 시행).

<表 5-2> 船舶保險料率體系

구 분	Tariff料率	開發院料率	再保社 料率	海外求得料率
적용상대	500톤 미만으로 서 원보험회사 가 정한 요율	500톤 미만으 로 Tariff에 없는 요율	500톤 이상으로서 淸당 700만달러까 지 적용되는 요율	500톤 이상으로서 淸당 700만달러 초과분에 적용되는 요율
적용근거	해상보험요율산 정지침	좌 동	요율구득에 관한 협정	좌 동
요율의 조정 (산출)	개발원이 작성 한 조정률에 의 거 산출 및 회 사가 조정	개발원 작성 산출기준에 의 거 산출 및 기 준조정		좌 동
조시 정기	매 2년	수 시	계약 갱신시	좌 동

이처럼 지금까지 국내 船舶保險의 料率체계는 Tariff 料率, 開發院料率, 再保社料率, 海外競爭料率인 海外求得料率로 이루어져 있으나 대부분 비경쟁요율인 Tariff 料率, 開發院料率 및 再保社料率의 적용을 받고, 극히 일부분만이 競爭料率인 海外求得料率의 적용을 받고 있었다.

<表 5-3>에서 500 톤 미만 선박을 Tariff 料率과 開發院料率의 항목별로 나누어 살펴보면, Tariff 料率이 開發院料率에 비하여 계약건수는 약 39% 많은 것에 비하여 수입보험료는 약 2.5 배에 달하는데 이는 건당 保險料規模가 비교적 큰 어선이 주로 Tariff 料率을 사용하는 것에 기인하는 것으로 해석되며, 손해율에 있어서도 Tariff 料率은 59.9%, 開發院料率 47.4%로 Tariff 料率의 손

해율이 더 높게 나타난 것은 어선의 비중이 높은 Tariff 料率에서 무선급어선의 손해율이 137.5%로 현저하게 높았던 것에 연유하는 것으로 해석된다.

<表 5-3> 料率求得源別 實績(FY '95)

단위 : 건, 천원, %

구분	계약사항			사고사항			손해율	
	건수	수입보험료	경과보험료	건수	지급보험금	손해액		
500톤 미만	Tariff요율	978	17,038,981	17,300,838	72	8,979,940	10,371,111	59.9
	개발원요율	703	6,885,543	6,718,030	42	3,145,749	3,182,636	47.4
	소 계	1,681	23,924,524	24,018,868	114	129,872,899	13,553,747	56.4
500톤 이상 (재보사요율, 해외 구독요율)	2,584	125,332,899	123,647,485	194	12,125,689	133,707,053	108.1	
기 타	9	62,612	96,924	0	148,175	(6,637)	0.0	
계	4,274	149,320,035	147,763,277	308	142,146,763	147,254,163	99.7	

자료 : 保險開發院

주 : 求得料率 중 일부분은 산출기준을 '96. 4. 1일부로 原受社에 이양하였음.

500톤 이상은 건수에 있어서 전체의 60.5%를 점유하고 있으며 수입보험료에서도 전체의 83.9%를 점하고 있어 500톤 미만 선박과는 매우 큰 격차를 보이고 있으며 손해율에 있어서는 108.1%로 매우 불량한 實績을 시험하였다.

前述한 바와 같이 지금까지 우리 나라 船舶保險料率은 500톤 미만 선박에 대하여는 協定料率(Tariff Rate)을 적용하고 500톤 이상의 선박 및 協定料率에 정해있지 않은 料率은 런던 再保險者로부터 料率을 求得하여 적용하고 있으므로 해서 영국에의 의존도가 높다. 그 이유는 國內原受社 및 再保社의 담보력이 취약하고 보험인수기술의 낙후에 기인된다고 思料된다. 더군다나 1997년 1월 1일부터 船舶保險에서 Cross-Border가 허용이 되고 동년 4월 1일부터 保險仲介人制度가 導入되면 英國에의 依存度가 더욱 심해져, 우리 船舶保險市場의 自主性 내지 獨立性은 그나마 더욱 더 위축될 것으로 예상된다.

이러한 海外依存的인 料率體系는 우리 나라 선박보험시장의 自主性을 해치고 있을 뿐만 아니라 선박보험시장이 개방될 경우 외국보험사와의 경쟁에서 국내보험사의 立地를 약화시키고 궁극적으로는 계약자인 국내 船主에게도 불이익을 줄 것으로 예상된다. 즉, 이러한 요율체계상에서 선박보험시장이 개방되면 국내 보험사들은 합리적인 요율산정에 기초한 危險引受(underwriting)라는 보험사 고유의 경영능력을 상실하게 되어 외국보험사와의 경쟁에서 밀려날

수 밖에 없다. 또 현 체제하에서 개방에 따른 요율경쟁이 치열해 질 경우 담보력이 부족하고 信賴度가 낮은 외국보험사와의 재보험 계약이 늘어나 사고 발생시 선주가 해외 재보험자로부터 보험금을 회수받지 못하는 사태가 발생할 수도 있다.

뿐만 아니라 요율경쟁으로 인해 국내 선박보험의 損害率이 惡化되는 경우에는 해외재보험자가 선박보험의 인수를 기피하거나 요율을 급격히 인상하게 되어 선주의 보험료부담을 대폭 증가시키는 현상까지도 나타날 수 있다.

이와 같은 상황아래에서 우리 나라 선박보험업계는 500 톤 이상의 선박에도 적용되는 料率算定基準을 시급히 제정하여 해외의존적인 요율구조에서 탈피하고 요율체계의 일원화를 통하여 국제경쟁력을 제고하지 않으면 안된다.

3. Cross-Border 및 保險仲介人制度 導入에 따른 影響 및 效果

前述한 바처럼 선박보험은 계약건수가 타종목에 비하여 매우 작은 반면 건당 계약금액은 매우 커서 대표적인 기업성 보험종목으로 분류되고 있고, 국내 보험사의 담보력의 부족으로 국내 原受保險會社가 인수하는 선박보험의 상당 부분이 海外(거의 영국)로 出再되고 있는 실정인 바, 保險料率, 擔保條件 등 보험계약의 제반사항에 대한 주도권이 海外의 再保險者에 있다고 할 수 있다.

이와 같이 높은 海外依存度는 선박의 규모(size)가 클수록 保險加入金額이 높을수록 현저한 데, 전체적으로 國內의 保有比率은 약 35%에 불과하며 500 톤 미만의 소형선박의 국내보유비율이 72.5%에 이르는 것과는 대조적으로 5만톤 이상 선박의 경우에는 국내보유비율이 17.8%에 불과한 것으로 나타나 있다(表 5-1 참조).

우리 나라의 선박보험 시장규모는 '95 회계년도 기준 약 1,493 억으로 전세계에서 10 위권을 유지하고 있으며 시장공급의 원천인 선복량(tonnage)도 세계 9 위를 차지하고 있어 船舶保險市場도 완만한 성장세가 꾸준히 유지되고 있다. 따라서 국내시장은 외국의 보험사업자를 誘引하기 위한 기본조건은 갖추고 있다고 할 수 있다.

이와 같이 국내 船舶保險市場은 조만간 Cross-Border가 許容되고 保險仲介人制度가 導入되어 保險契約者인 船主가 海外로 直保할 우려가 있음에도 불구하고

하고 국내보험사가 競爭力면에서 매우 불리한 입장에 있음은 부인할 수 없는 사실로 인정되고 있다. 특히 다음과 같은 점에서 국내보험사에게 競爭力提高가 요구되고 있다고 할 수 있을 것이다.

첫째는 價格競爭力으로 대형물건위주인 선박보험에서 외국의 대형 재보험자나 보험중개인의 낮은 요율제시에 대하여 해외 再保險去來先이 미약하고 保有比重이 매우 낮은 국내 보험회사는 경쟁력을 갖기 어려울 것이다. 왜냐하면 아래 표에서와 같이 '96. 4. 1 이전 同一船舶에 대하여 料率의 二重構造에서도 大韓再保險(株)의 提示料率이 海外求得料率에 비하여 많게는 2배까지 높았던 것으로도 확인되고 있기 때문이다.

<表 5-4> 國內 主要船團實績

단위 : 천달러, %

선사명	보험료	손해액	손해율	재보사요율 (국내요율 :A)	해외요율 (경쟁요율:B)	대비 (A/B)	척수
A	12,662	10,289	81.3	0.59	0.3261	1.81	14
B	43,138	30,993	71.8	0.81	0.81	1.00	87
C	13,656	5,619	38.0	0.5554	0.3243	1.71	21
D	28,853	28,217	97.8	0.3697	0.2635	1.40	40
E	5,436	4,316	79.4	0.6196	0.3585	1.73	15
F	41,450	58,430	141.0	0.9253	0.5155	1.79	58
G	10,631	16,117	151.6	0.2301	0.1164	1.98	(28)
H	6,753	1,840	27.3	0.9663	0.8005	1.21	6
합계	162,579	155,821	95.8	0.6330	0.4394	1.44	241

자료 : 保險開發院

둘째는 언더라이팅 能力의 不在로 국내 보험회사는 그동안 선박보험에 대한 料率算出의 경험이 거의 全無하며 따라서 전문인력의 養成도 전혀 이루어지지 못하고 있다. 특히 외국의 우수한 보험중개인은 언더라이팅외에 리스크 管理(Risk Management)를 주업무로 하고 있으나, 이 분야에 대하여는 국내 보험회사는 전혀 경쟁력을 갖추지 못하고 있는 실정이다.

전술한 바와 같이 國內料率 適用對象船舶은 500톤 미만으로 제한되어 있고, 500톤 이상의 선박에 대해서는 전적으로 London의 재보험자로부터 요율을 구득하기 때문에 그들의 주관에 따라 요율이 결정되어 시장으로서의 독립성을 전혀 발휘할 수가 없다. 이와 같은 시장으로서의 자주성 결여는 Cross-Border

가 허용되고 보험중개인제도가 도입될 경우 외국보험사와의 경쟁에서 국내보험사의 입지를 약화시키는 요인으로 작용할 것이다. 특히 Cross-Border가 허용되면 보험계약자인 선주는 각 원수사를 통하여 해외재보험자로부터 경쟁요율을 구득하게 되고 경쟁요율로 해외출재할 경우 해외재보험자의 Security가 확보되지 않아 보험사고가 발생했을 때 선주가 해외재보험자로부터 보험금을 회수하지 못하는 피해가 발생할 수도 있을 것이다. 또한 요율경쟁으로 인한 국내 선박보험 실적이 악화되는 경우 해외재보험자가 선박보험의 인수를 기피하거나 요율을 급격히 인상하게 되어 선주의 보험료 부담을 대폭 증가시키는 현상까지도 나타날 수 있다. 이같은 예는 국내 P&I 보험시장이 육성되지 않아 최근 실적이 나쁜 연안유조선의 해외부보에 어려움을 겪고 있는데서도 충분히 입증되고 있다.

이와 같이 예견되는 상황 아래에서 우리 나라 선박보험시장의 혼란을 막고 자주성을 확립하기 위해서는 선박별 기초통계의 집적 및 요율산정경험의 축적과 기초를 습득하여 국내요율 적용범위를 500톤 이상의 선박에까지 확대하는 요율산정체제를 확립하는 일이 시급하다.

<表 5-5> 外航船社의 海運原價構成比率('91~'94)

단위 : 백만원

區分	目的	1991年		1992年		1993年		1994年	
		33社		33社		32社		31社	
		금액	%	금액	%	금액	%	금액	%
變動費	運航費	1,336,201	67.2	1,471,131	61.2	1,926,294	71.1	2,341,680	73.6
	1)港費	272,956	13.7	248,170	10.3	326,799	12.1	381,104	12.0
	2)貨物費	797,752	40.1	951,177	39.6	1,257,718	46.4	1,597,902	50.2
	3)燃料費	265,493	13.4	272,784	11.3	341,777	12.6	362,674	11.4
固定費	船費	651,764	32.8	934,521	38.8	781,745	28.9	837,403	26.4
	1)船員費	162,013	8.1	182,431	7.6	191,021	7.1	216,330	6.8
	2)保險料	55,735	2.8	71,812	3.0	81,471	3.0	84,636	2.7
	3)修理船用品	49,915	2.5	56,700	2.3	56,509	2.1	65,066	2.1
	4)償却費	255,767	12.9	259,360	10.8	282,442	10.4	299,753	9.4
	5)其他	128,334	6.5	364,218	15.1	170,302	6.3	171,618	5.4
運航費 및 船費 計		1,978,965	100	2,405,652	100	2,708,039	100	3,179,083	100

※선비감소요인

현대상선이 지난 '92년까지 선비에 포함시켰던 지급용선료를 '93년부터 분리 3,201억원의 원가를 지급용선료에 포함시켰기때문임.

자료 : 1995年度 海事統計資料(韓國船主協會)

셋째는 선박보험의 주소비자인 船主들의 國內市場에 대한 否定的인 認識이다. 國內의 선주들은 <表 5-4>에서 본 바와 같이 그간 높은 國內요율에 대하여 강한 불만을 가지고 있었으나 國內 保險회사는 전혀 개선의 여지를 갖지 않은 결과 선주들로부터의 불신이 매우 고조되어 있는 형편이다.

船主協會가 분석한 95年度 外航海運業體 經營分析 資料에 따르면 94년도에 保險料가 海運原價에서 차지하는 금액은 약 850억원으로 前年對比 약 4%가 증가하고 있다.

<表 5-6> 우리 나라 外航船社의 船費構成比率 ('92~'94)

단위 : 백만원

項 目	1992		1993		1994	
	33社		32社		31社	
	金額	%	金額	%	金額	%
船員諸費	182,431	19.5	191,021	24.5	216,330	25.8
船用品費	56,700	6.1	56,509	7.2	65,066	7.8
修 理 費	71,700	7.7	71,220	9.1	74,439	8.9
保 險 料	71,812	7.7	81,471	10.4	84,636	10.1
潤滑油費	52,567	5.6	13,510	1.7	14,600	1.7
償 却 費	259,360	27.7	282,442	36.1	299,753	35.8
通 信 費	3,702	0.4	4,006	0.5	5,090	0.6
給 水 費	2,559	0.3	1,568	0.2	2,422	0.3
其 他	233,690	25.0	79,998	10.3	75,067	9.0
合 計	934,521	100	781,745	100	837,403	100

자료 : 1995年度 海事統計資料(韓國船主協會)

<표 5-7> 日本船社의 船費構成比率(1994年)

단위 : 백만엔

	회사수	선원비	소모품비	보험료	수리비	상각비	기 타	계
중핵 회사	6	59,874(29.8)	7,249(3.6)	4,662(2.3)	14,002 (7.0)	88,732(44.2)	26,207(13.0)	200,746(100)
운항주력회사	17	41,263(40.6)	4,283(4.2)	3,427(3.4)	7,815 (7.7)	7,815 (7.7)	11,603(11.4)	101,505(100)
대선주력회사	19	36,448(50.1)	4,010(5.5)	2,416(3.3)	8,353(11.5)	8,353(11.5)	8,469(11.6)	72,776(100)
36사 계		77,711(44.6)	8,293(4.7)	5,843(3.4)	16,168 (0.3)	46,194(26.5)	20,072(11.5)	174,281(100)
42사 계		137,585(36.7)	15,542(4.1)	10,505(2.8)	30,190 (8.0)	134,926(36.0)	46,279(12.3)	385,027(100)

자료 : 日本運輸省

그리고 <表 5-6>에서 船費의 構成比率을 보면 保險料는 10.1%를 차지하고 있음을 알 수 있는데, 이것을 <表 5-7>의 日本船社의 船費構成과 비교하면 일본은 保險料의 構成比率이 2.3~3.4%인데 비하여 우리 나라는 10.1%나 차지하고 있어, 日本의 船費보다 무려 3~4 배나 높아 保險料의 加重化가 脆弱한 우리 나라 海運産業에 일대 重壓을 加하고 있음을 알 수 있다.

이처럼 船主들은 保險料가 加重化된 原因을 그간의 잘못된 保險制度탓으로 국내보험사들을 불신하고는 있으나, 아래 표에서와 같이 우리 나라는 事故率이 아주 높기 때문에 國籍船隊의 보험요율이 높을 수 밖에 없었다는 사실을 보험 계약자인 선주들은 근본적으로 自省하지 않으면 안된다.

<表 5-8> 船舶의 喪失狀況

단위 : 척, 천GT, %

	전세계				한국			
	상실척수 (총척수)	상실톤수 (총톤수)	척수 상실률	톤수 상실률	상실척수 (총척수)	상실톤수 (총톤수)	척수 상실률	톤수 상실률
1985	359 (75,151)	1,238 (424,742)	0.48	0.29	12 (1,652)	31 (5,529)	0.73	0.56
1986	402 (76,106)	1,632 (422,590)	0.53	0.39	20 (1,733)	28 (6,386)	0.12	0.44
1987	340 (76,068)	1,473 (418,682)	0.45	0.35	14 (1,799)	43 (6,771)	0.78	0.64
1988	327 (76,395)	2,354 (416,269)	0.43	0.57	11 (1,847)	21 (7,169)	0.60	0.29
1989	307 (75,266)	1,651 (404,910)	0.41	0.41	17 (1,877)	90 (7,184)	0.91	1.25
1990	269 (75,240)	2,609 (403,498)	0.35	0.65	13 (1,899)	128 (7,214)	0.68	1.77
1991	219 (75,680)	1,284 (403,406)	0.29	0.32	14 (1,930)	148 (7,334)	0.73	2.02
1992	231 (76,100)	865 (410,481)	0.30	0.21	11 (1,974)	18 (7,832)	0.56	0.23
1993	211 (78,336)	667 (423,627)	0.27	0.16	6 (2,110)	27 (7,783)	0.28	0.35
1994	188 (80,030)	1,126 (436,027)	0.23	0.27	7 (2,136)	51 (7,821)	0.33	0.66
10년평균	285 (76,437)	1,430 (416,423)	0.37	0.34	13 (1,896)	56 (7,102)	0.69	0.79

자료 : Statistical Tables 1986~1995年度에서 작성

그러나 Cross-Border가 許容되고 保險仲介人制度가 導入되면 대부분의 大型 優良船主들은 保險料의 節減을 위하여 가능한 한 海外로의 直接付保를 원할 것으로 보이며, 그룹 계열의 보험회사를 갖고 있는 대형선사들은 여전히 그룹 계열의 보험사를 통하겠지만 요율 등에 대하여는 외국사 수준의 보험조건을 요구할 것으로 보인다.

결론적으로 앞에서 언급한 요인들로 인하여 Cross-Border 허용과 보험중개인제도 도입에 따라 국내시장은 크게 변화될 것으로 보이는데, 이러한 현상은 금번 再保險自由化에서도 나타나고 있다. 즉, 재보험이 자유화됨에 따라 선박보험의 선두주자인 모 보험사의 경우 요율경쟁을 예상하고 시장을 先占하기 위하여 독자적인 체제를 준비하였으나 나머지 보험회사는 이에 대한 준비가 전혀 없어 종전과 같은 국내재보험에 의존하게 되어 요율경쟁력을 상실하게 되었다. 이에 따라 당해 보험사는 직·간접적으로 압력을 받게 되어 결국 대형선단을 제외한 중소형선단에 대한 요율만은 대한재보사(주)의 요율을 사용키로 합의하여 요율경쟁의 여지는 당분간 없어졌으나, 금번의 Cross-Border의 허용 및 보험중개인제도 도입에 따라 국내사간의 경쟁도 불가피하게 되었다.

따라서 Cross-Border의 허용 및 보험중개인제도 도입은 국내시장의 船主들로 하여금 선택의 폭이 넓어짐에 따라 國內社間 그리고 外國社와의 料率競争을 誘發할 것이며 이에 부응하지 못하는 국내 보험회사는 상당히 고전할 것으로 보이며 그 동안 국내시장과 외국시장의 釐구역할을 수행해 왔던 대한재보험(주)은 국내사의 시장이탈로 인해 직접적인 영향을 받게 될 것이다.

VI. 結 論

우선 積荷保險分野를 먼저 정리하면, 적하보험에서는 이미 해외부보가 자유화되었지만 현재까지는 적하보험시장에 우려할 만한 상황이 전개되고 있지는 않다. 왜냐하면 현재까지 적하보험시장의 여건은 적하보험계약자의 인식전환에 충분한 시간이 주어졌다고 보기도 어렵고, 시장개방에 대비한 국내보험자의 요율인하와 포괄보험제도의 도입효과가 어느 정도 계약자에게 작용하였고, 해외보험자의 적극적인 보험인수의 노력이 미약하였기 때문에 그 효과는 소폭의

보험료 감소에 그쳤다. 그러나 이런 상태가 海外付保 自由化에 대한 최종적인 결과라고 말하기는 어렵다. 적하보험에서의 해외부보의 범위는 시장에 대한 투명성의 확보, 국내보험자의 대응책의 강도, 해외보험자의 진출 노력의 정도 등에 의존하겠지만, 자유화나 시장개방이 지속적으로 진행되는 과정에서 적하보험계약자의 분포와 계약체결의 용이성, 계약자의 가격과 상품차별에 대한 탄력도 등을 감안할 때 결코 積荷保險에서의 海外로의 直保는 타보험종목에 비해 작지 않을 것으로 판단된다.

積荷保險契約者の 規模別 실적을 볼 때 年間 保險料 규모가 3,000 만원 이상인 계약자의 누적보험료가 전체 적하보험료의 약 75%를 차지하고 있어 대규모 계약자의 비중이 높은 보험종목이며, 이들 대규모 계약자가 해외보험자의 인수대상이 될 것이며, 규모의 경제면에서도 적정규모 이상의 계약자가 해외보험자에게 가입하려고 할 것이다. 따라서 적하보험시장은 保險仲介人制度가 導入되고 해외보험자에 대한 보험계약자의 정보의 확보가 용이해 질 정도로 국내보험시장이 개방화를 통한 국제화가 진전되는 경우 Cross-Border 허용 및 보험중개인제도 도입의 효과는 현재보다 크게 나타날 것으로 예상된다.

한편 船舶保險分野에 있어서는 Cross-Border가 허용되고 보험중개인제도가 도입됨에 따라 국내 선박보험시장은 틀림없이 크게 변화될 것이며 이는 국내 시장의 재편으로 나타날 것으로 보인다. 국내 보험사의 규모로 볼 때 독자적인 체제를 갖출 수 있는 회사는 계열 대형선사를 가지고 있는 몇개 보험사와 대형보험사의 경우에 한정될 것이며 이에 따라 선박보험시장은 대형사를 중심으로 재편될 것으로 보이며 선박보험을 포기하는 회사도 나타날 것이다. 왜냐하면 船舶保險業務는 고도의 전문적인 지식 및 海難處理에 관한 국제적인 조직망을 필요로 하기 때문에 중소형사로서는 집중적이고도 효율적인 경영을 할 수가 없기 때문이다.

Cross-Border가 허용이 되고 보험중개인 제도가 도입됨에 따라 船主들의 海外直接付保에 대한 열망은 강할 것이다. 그러나 이는 협상력이 있고 해외시장에서 선호하는 大型 優良契約者の 경우어나 가능하며 대부분의 中小型船團은 직접부보가 쉽지 않을 전망이다. 따라서 외국사와의 경쟁과 시장의 선점을 위하여 요율은 인하될 것으로 보이나 선박보험의 전반적인 실적이 양호하지 않고 인수액의 상당 부분이 해외로 출재되기 때문에 인하폭은 그다지 크지 않을 것으로 전망된다.

결국 국내 보험시장은 대형보험회사로의 재편과 함께 소형보험회사는 선박 보험의 포기 내지는 공동인수참여에 머무를 것이며, 경쟁으로 인한 요율의 인하 그리고 일부 대형선단의 해외직접부보로 인하여 국내 시장규모는 축소될 것으로 보인다. 다른 한편으로는 소형, 실적 불량계약자에 대하여는 인수를 거부하거나 요율을 인상하는 현상도 나타날 것으로 전망된다. 따라서 국내 보험사는 얼마 남지 않은 기간동안 외국사와의 경쟁에 대비한 체계를 갖추어야 할 것이며 무엇보다도 그 동안 규제로 인하여 쌓였던 계약자들의 강한不信을 해소하여 국내시장을 안정적으로 발전시키도록 주력하여야 할 것이다.

이를 위해서는 무엇보다도 개방으로 인한 격심한 국제경쟁속에서도 계약자에게 신뢰를 주는 클레임 처리체제를 구축하지 않으면 안된다. 사고발생시에 내일을 처리하듯이 서비스를 제공하는 것이야말로 보험상품의 핵심내용이며, 시장개방에 따른 국제경쟁 속에서 실은 그것이 경쟁력이 된다는 것을 재확인하고, 전문의 海損 스텐을 양성하는데 지금까지 이상으로 힘을 쏟아, 계약자의 만족을 얻을 수 있도록 노력하지 않으면 안된다.

또한 해외에서는 Broker's Market가 당연하지만, 우리 나라에서는 해상보험의 판매에 있어서 保險會社의 直及制度가 널리 행하여져 왔다. 오랜 기간에 걸쳐 고객층과의 사이에서 배양되어 온 영업사원에 의한 直販體制에는 많은 장점이 있기 때문에 보험사로서는 이것을 유지해 나가지 않으면 안된다. 이를 위해서는 앞으로 진출이 예상되는 海外 保險仲介人의 專門性에 결코 뒤떨어지지 않도록 영업사원의 전문능력을 갈고 닦아, 항상 풍부한 정보를 갖고 서비스를 제공할 수 있어야 하겠다.