

# P & I 보험의 보상한도에 관한 고찰

- 최근의 변화 및 쟁점을 중심으로 -

신 건 훈\*

- 
- I. 서언
  - II. P & I 클럽 간 보험금분담체계
    - 1. P & I 보험의 보험료체계
    - 2. 폴 협정 하에서 클럽 간 보험금분담방식
  - III. P & I 보험의 보상한도와 관련한 최근의 논쟁
    - 1. 보상한도의 설정과 관련한 논쟁의 배경
    - 2. 1996년 국제그룹의 절충안에 대한 최근의 논쟁
    - 3. 1999년 EU 집행위원회의 이의제기 및 국제그룹의 대응
  - IV. 결론
- 

## I. 서언

P & I 보험은 선박의 운항에 부수하여 발생하는 사고로 인하여 초래되는 선주의 간접손해를 커버하는 선주책임보험인 동시에 선주상호보험이다. 즉 P & I 보험은 영리보험과는 달리 가입회원 간 상호보험료 방식에 의하여 재원을 마련하고 회원 중 일인이 보험사고를 당하게 되는 경우에 상호보험료 방식으로 출제된 재원으로 보상하는 비영리·상호보험이다. 따라서 P & I 클럽에 가입한 회원은 회원자격을 취득함으로써 피보험자인 동시에 보험자의 기능을 하는 보험관계가 성립한다.

한편 P & I 보험은 선주의 책임이익 및 비용이익이라는 소극적 피보험이익을 보호하기 위한 보험이기 때문에 전통적인 해상보험과는 달리 보험계약의 체결 시에 보험가액을 책정할 수 없다는 특성을 갖고 있다. 이러한 이유로 인

---

\* 서울사이버대학교 국제무역물류학과 전임강사

하여 P & I 보험은 1996년까지 선주의 손해액을 무제한으로 보상하는 무한보상원칙을 고수하였다.

최근 대형해난사고의 증가 및 선주책임의 강화추세로 인하여 P & I 보험업계에서는 예기치 못한 일개 회원의 대형클레임으로 인하여 전체 회원이 재정적 파산상태에 이르게 될 가능성에 대하여 우려를 표명하였다. 결국 전세계 상선대의 90% 이상을 보유한 선주가 가입하고 있는 P & I 클럽의 국제그룹은 P & I 보험업계의 우려에 반응하여 1997/1998 보험연도부터 US \$180억이라는 보상한도를 도입하였으나, 당시 상황에서 전술한 보상한도는 비현실적이었을 뿐만 아니라, 여전히 전체클럽회원의 불안감을 불식시키기에는 지나치게 높게 책정된 것이었다.

결국 일부 P & I 클럽은 비현실적인 보상한도에 대하여 반발하고, 일부 선주집단은 EC의 집행위원회에 항의서한을 발송하기에 이르렀다. 과거 P & I 클럽 간 풀 협정 및 국제그룹협정에 한시적인 면죄부를 제공하였던 EC의 집행위원회는 당해 협정의 반경쟁적인 요소에 대하여 재검토함으로써 보상한도를 둘러싼 클럽 간의 논쟁은 제2단계에 접어들었다. 이러한 내·외부적인 요인으로 인하여 국제그룹은 1999년에 파격적으로 하향조정된 보상한도를 제시함으로써 제2차 논쟁은 끝을 맺게 되었다.

본 고에서는 P & I 보험에서 보상한도제가 도입된 배경, P & I 클럽의 보상한도가 변화해 온 역사적 과정 및 그 과정에서 개별 이해관계당사자의 주장을 살펴보고, 최근의 변화와 관련하여 다양한 요인을 고찰함으로써, 궁극적으로 변화와 관련한 결정요인 및 미래의 변화가능성을 분석하는데 목적을 두고 있다. 연구주제와 관련하여 자료가 부족한 상황에서 수집 가능한 외국의 논문 및 P & I 관련 잡지를 주로 참조하였다.

## II. P & I 클럽 간 보험금분담체제

### 1. P & I 보험의 보험료체제

P & I 보험은 영리보험과는 달리 가입회원 간 상호보험료방식에 의하여 운

영되는 비영리보험이고, 회원은 클럽에 가입함으로써 피보험자인 동시에 보험자의 기능을 하게 되는 회원자격(membership)을 취득하게 됨으로써 보험관계가 성립한다.

한편 P & I 보험은 선주의 책임이익 및 비용이익이라는 소극적 피보험이익을 보호하기 위한 보험이기 때문에 선박보험과는 달리 보험계약의 체결 시에 보험가액을 결정할 수 없다는 특성을 갖고 있다. P & I 보험의 이러한 특성은 전술한 보험의 비영리성·상호성과 결합함으로써 선박보험과 구분되는 독특하고 복잡한 보험료체계를 발전시키는 계기가 되었다. P & I 보험은 보험계약의 체결 시에 보험계약당사자 사이의 합의에 의하여 보험료를 결정하는 단순한 형태의 고정보험료(fixed rate) 방식<sup>1)</sup>과는 달리 일반 보험계약자가 이해하기에 다소 난해하고 복잡한 상호보험료 방식을 채택하고 있다. 즉 P & I 클럽이 회원에 대하여 보험료라는 명목으로 징수하는 보험료는 보험계약의 체결 시에 납입하는 선급보험료(advance call), 당해 보험연도가 종료된 후 총수입과 총지출의 균형을 유지하기 위하여 납입하는 추가보험료(supplementary call) 또는 분담금(contribution), 대재난<sup>2)</sup>이 발생한 경우 클럽이 회원에게 징수하는 추가보험료 형식의 대재난분담금(catastrophe contribution 또는 overspill call)이 있다.

P & I 클럽은 매 보험연도<sup>3)</sup>의 개시 시에 가입선박의 톤수, 물리적 특성, 취항지역, 재보험비용 및 회원의 손해기록을 토대로 각 선주회원에 대하여 선급보험료를 부과하게 된다. 선급보험료가 회원 개인의 다양한 특성에 의하여 결

- 
- 1) 물론 P & I 클럽에 가입한 회원 중에는 이동 해상구조물의 운항자 및 기간용선자 등 확정보험료 방식으로 가입한 일부 회원도 있으나, P & I 클럽에 대한 가입은 상호방식에 의한 가입을 원칙으로 한다. 참고로 2000년 1월 26일에 설립된 한국선주상호보험조합(Korea Shipowner's Mutual Protection & Indemnity Association : 약칭 Korea P&I Club)은 기존의 P & I 클럽과는 달리 고정보험료 방식으로 운영되고 있다(한국선주상호보험조합(www.kpiclub.or.kr), 보험계약규정 제6조 및 제7조 참조).
  - 2) 후술하지만 여기서 대재난이라는 것은 US \$20억을 초과하는 클레임을 초래한 보험사고를 의미한다.
  - 3) P & I 클럽의 국제그룹(International Group of P & I Clubs)에 가입하고 있는 클럽들은 공통적으로 보험기간이 매년 2월 20일 정오에 개시하여 다음 해 2월 20일 정오에 종료하는 것으로 규정하고 있다. 이는 P & I 클럽의 모태가 되는 선채상호보험클럽(Mutual Hull Club)으로부터 계승된 특이한 관행으로써, 발트해 연안의 대부분 항구가 2월 20일 경에 해빙되고, 겨울동안 항구의 결빙으로 인하여 휴항하였던 선박이 이 시기부터 운항을 재개한다는 점에 착안한 관행이라는 것이 정설이다(S.J. Hazelwood, P. & I. Clubs-Law and Practice(3rd ed.), LLP, 2000, pp.365-366 ; T.G. Coghlin, "Protection and Indemnity Clubs", L.M.C.L.Q., 1984, pp.413-414 ; 신건훈, P & I 보험의 담보범위에 관한 연구, 성균관대학교 박사학위청구논문, 1996. 10, pp.116-117 참조).

정되는 반면, 분담금 형식으로 부과되는 추가보험료는 개인의 손해기록보다는 클럽 전체의 운명에 좌우된다. 추가보험료는 보통 선급보험료의 25%-40% 정도의 수준에서 결정되나, 당해 보험연도에 동일 클럽에 속하고 있는 여타 회원의 손해실적이 증가하는 경우에 당해 클럽에 속한 회원은 보험연도의 개시 시에 추정된 추가보험료의 규모보다 더 많은 보험료를 납입해야 하는 경우도 종종 발생한다.

한편 상호보험료 방식이라는 P & I 보험의 독특한 보험료분담 방식 하에서 대재난클레임(overspill claim)이라고 불리우는 초거대 클레임이 발생하는 경우 국제그룹에 소속되어 있는 클럽의 전체 회원이 재정적 파산을 경험할 수 있다. P & I 클럽은 예기치 못한 위험을 회피하기 위하여 다양한 충격완화시스템을 개발해 왔는데, 그 중 대표적인 장치가 후술하는 풀 협정과 시장재보험자로부터 단체로 재보험을 구매하는 것이었다.<sup>4)</sup>

## 2. 풀협정 하에서 클럽간 보험금분담방식

### (1) 풀 협정의 결성 및 전개

1855년에 세계 최초의 P&I 클럽<sup>5)</sup>인 The Shipowners' Mutual Protection Society<sup>6)</sup>가 설립된 이후,<sup>7)</sup> 영국에서는 계속해서 P & I 클럽이 탄생하였다. 다만 그 당시의 P & I 클럽은 규모가 작고 인수능력도 낮았기 때문에 가입선박을 2,500 톤 이하로 제한하고 보험금액도 톤당 15-30 파운드로 제한하였고, 최대 보험금액도 1만 파운드를 상한으로 제한하였다.<sup>8)</sup> 당시로서는 클럽의 경제

4) Terence Coghlin, "The P & I clubs limit exposure to catastrophe calls and claims", *International Journal of Shipping Law*, 1996. 6, pp.131-133 ; C.W.H. Goldie, "Alarum and excursions : the changing scenes of P & I", *International Journal of Insurance Law*, 2000. 1, pp.60-61.

5) P&I 클럽의 정식 명칭은 Protection and Indemnity Association 또는 Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association 등으로 불리고 있지만, P&I 클럽의 모태인 선채상호보험클럽이 선주상호간 위험을 커버하는 상호보험적 기능과 지역 단위의 선주간 친목도모적 기능을 동시에 갖고 있었기 때문에 현재까지 Association이라는 명칭보다는 클럽이란 명칭을 일반적으로 사용하고 있다.

6) 이 클럽은 1876년에 수 개의 Protection 클럽을 합병하여 The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.로 바꾸어 현재에 이르고 있다.

7) P&I 클럽의 설립배경에 대해서는 今泉敬忠, 英國P.&I.保險の研究, 成文堂, 1993, pp. 25-29 ; 신건훈, 전제논문, pp.6-19 참조.

8) 齋藤和夫, 責任(P&I)保險の保險金額, その一形相, 「保險學雜誌」, 第551號, 1995.

적 기반이 확립되지 않았을 뿐만 아니라, P & I 클럽 간에 풀 협정도 체결되지 않은 상태였기 때문에 보험금액의 상한을 설정한 것은 당연한 현상이었다.

한편 19세기 말 해상수송량의 증대, 범선으로부터 기선으로의 전환에 따른 선박의 대형화 및 선주책임법제의 강화로 인하여 1만 파운드라는 보험금의 상한설정은 부적절한 것으로 판명되었고, 결국 1899년 4월 10일, 영국의 6개 클럽<sup>9)</sup> 사이에 최초의 풀협정(pooling agreement)이 체결되었다.<sup>10)</sup> 이 협정은 클럽의 성격에 관계없이 풀에 가입한 각 클럽이 1만 파운드를 보유하고, 이를 초과하는 클레임이 발생하는 경우에 클럽규모에 비례하여 협정가입 클럽 간에 분담하는 형식이었다. 다만 3,000 톤을 초과하는 선박의 경우 클레임은 톤수에 비례하여 풀에 대한 청구액이 감액되었고, 이러한 관행에서 개개의 P&I 보험계약에서 보험금액의 한정 없이 보험을 인수하게 되는 맹아가 발견된다.<sup>11)</sup>

한편 1951년 런던그룹은 점차 증대하는 선주의 위협에 대처하기 위하여 풀 보유액을 25만 파운드(US \$700,000)로 조정하고, 이 금액을 초과하여 150만 파운드(US \$4,200,000)에 달하는 보험금을 초과손해재보험으로 조달하였다. 결국 150만 파운드를 초과하는 클레임을 대재난 클레임(overspill claim; catastrophe claim)이라고 정의하고, 풀 협정에 의하여 각 클럽이 분담하게 되었다.

P & I 클럽은 1970년 보험연도부터 1967년 3월에 발생하였던 유조선 토리캐년(Torrey Canyon)호의 좌초에 의한 유류오염사고<sup>12)</sup>의 영향으로 인하여 선

12), p. 87 ; 田島康邦, P&Iクラブの歴史と發展, 「海運」, 1980, No.3, p. 84.

- 9) 초기 풀의 결성을 주도한 6개 클럽(일명 런던그룹)은 Britannia, London, Newcastle, Standard, Sunderland, United Kingdom P & I 클럽이었고, 이후 1903년에 West of England, 1955년에 Steamship Mutual(UK), 1965년에 North of England P & I 클럽이 각각 가입하였다.
- 10) 풀 협정은 사실상 클레임분담협정(claim-sharing agreement)이라고 할 수 있다 (S.J. Hazelwood, op. cit., p. 383).
- 11) 今泉敬忠, “日本船主責任相互保險組合の新定款および保險契約規定の解説(Ⅱ)”, 「損害保險研究」, 第57卷, 第4號, 1996. 2, p. 56.
- 12) 이 사건으로 인하여 국제 사회는 비로소 해상유류오염의 심각성을 인식하게 되었다. 결과적으로 유조선의 선주들은 유류오염책임에 관한 국제조약의 발효에 앞서 자주적·잠정적인 협정을 체결하였다. 유조선 선주들은 이 협정에 의거하여 일종의 상호보험기구를 창출함으로써 선주 및 연안국의 정부가 지출한 방제비용에 대하여 일정한 한도내에서 스스로 책임을 인수하기로 하였는데, 이것이 1969년 10월에 발효한 토발롭(TOVALOP : Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution)이다. 한편 화주의 입장에 있는 석유업자들도 해양오염과 관련한 국제조약의 제정 시 자신들에게 불리한 내용으로 조약이 제정되는 것을 방지하기 위하여 석유회사 국제해사협회(Oil Companies International Maritime Forum : OCIMF)가 중심이 되어 노력한 결과, 1971년 1월에 크리스탈(CRISTAL : Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution)이 체결되었고 1971년 4월에 발효하였다.

주의 유류오염에 대한 손해배상책임을 담보하기 시작하였다. 다만 해상오염으로 인한 손해의 거액화로 인하여 당시 영리 재보험시장에서 구매할 수 있었던 US \$1,440만 수준에서 보상한도액을 제한하였다.<sup>13)</sup> 그 후 계속해서 유류오염 손해에 한정하여 런던 재보험시장에서 부보가능한 금액을 한도로 담보를 제공하게 되었다.

한편 결성 초기에 런던의 클럽만으로 구성되었던 풀 협정에 역외클럽의 가입도 허용되어 1969년 U.K. Mutual, 1970년 Standard(Bermuda), West of England(Luxembourg), 1975년 Steamship Mutual(Bermuda) 클럽이 가입하였고, 1976년 9월에는 런던그룹의 명칭을 국제그룹(International Group of P & I Clubs)으로 개칭하고 비영국제 클럽에 대해서도 가입이 인정됨으로써 1981년 노르웨이(Gard 및 Skuld) 및 스웨덴(Swedish Club)의 클럽이 정식 회원으로 되었다.<sup>14)</sup>

---

한편 이러한 양 민간협정은 당초부터 국제조약이 발효하기까지의 잠정적인 협정으로서 출발하였으나, 국제조약에 가입하지 않은 국가가 많았을 뿐 아니라, 해운실무 업계에서 양 민간협정의 유용성이 인정되어 1987년 한 차례의 개정과정을 거쳐서 25여년을 존속하다가 1997년 2월부터 폐지되었다. 이러한 폐지 결정은 해운업계의 환영을 받았다. 왜냐하면 해운업계는 1996년 현재 1969년 민사책임조약(CLC 1969) 및 1971년 기금조약(FC 1971)에 각각 91개국 및 69개국이 가입한 상태였기 때문에 양 민간협정은 그 유용성이 상실되었을 뿐만 아니라, 민간협정의 폐지로 인하여 통일된 국제조약 하에서 해상유류오염에 대한 책임범위가 설정되고 보상이 이루어지기를 기대하였기 때문이다(Fairplay Publication Ltd., *Fairplay*, 1996. 1. 18., p. 23).

13) J.F. Scott, "Unlimited Liability and the Group Reinsurance", *Protection & Indemnity*, Sedgwick, 1988, p. 18.

14) 이후 일부 클럽들이 합병 및 파산하였고, 일본 및 미국의 클럽이 국제그룹의 신규 회원으로 가입한 결과, 현재 국제그룹은 전세계 19개 클럽으로 구성되어 있다(S.J. Hazelwood, *op. cit.*, pp.383-385 참조).

[표 1] P &amp; I 클럽의 보험금분담 체계

단위 : US \$1,000

보험연도	클럽 보유액	풀 보유액	재보험금 한도	Overspill Claim(유류오염)
1989	28	무한	-	-
1951	28	672	4,200	무한
1961	84	616	28,000	무한
1970	240	920	53,000	무한(14,400)
1971	240	1,160	53,000	무한(14,400)
1981	750	4,500	450,000	무한(300,000)
1984	1,000	7,000	750,000	무한(300,000)
1985	1,200	10,800	750,000	무한(300,000)
1987	1,200	10,800	1,000,000	무한(400,000)
1988	1,200	10,800	1,250,000	무한(400,000)
1990	1,600	10,400	1,250,000	무한(500,000)
1992	2,000	13,000	1,050,000	무한(500,000)
1993	3,000	22,000	1,050,000	무한(500,000)
1994	4,000	26,000	1,150,000	무한(500,000)
1995	5,000	25,000	1,500,000	무한(500,000)
1997	5,000	30,000	2,000,000	18,000,000(500,000)
1999	5,000	30,000	2,000,000	4,250,000(500,000)

자료 : 齋藤和夫, 責任(P&I)保險の保險金額, その一形相, 「保險學雜誌」, 第551號, 1995. 12., p.91 ; 신건훈, "P & I 보험의 담보한도설정과 그 문제점에 관한 고찰", 「한국해운학회지」 제24호, 1997. 7, p.316 참조

## (2) 풀 협정 하에서 클럽 간 클레임분담방식

풀 협정은 사실상 '클레임분담협정'(claim-sharing agreement)이라 할 수 있고, 이 협정에 의하여 특정액(클럽자체보유액)을 초과하여 일개 클럽에 제기된 클레임은 풀에 가입한 전체 클럽 사이에서 비례적으로 분담된다.

현재 각 클럽들은 US \$5백만 이하의 클레임에 대해서는 클럽 자체에서 보유한다. 즉 이 금액은 클레임을 초래한 회원이 속한 클럽이 부담하게 된다. 만약 동일선박에 대하여 선주보험(owner's insurance)과 용선자보험(charterer's insurance)이 단일 클럽에 부보되었다면, 클럽 자체의 보유액은 US \$5백만의 두 배가 된다. 달리 말하자면 하나는 선주에 대한 보험금이고, 다른 하나는 용선자에 대한 보험금이다. 이러한 방식에 의하여 풀 협정의 당사자인 클럽들은

일개 클럽이 클레임당 US \$5백만을 초과하는 클레임을 지급하지 않는 한, 일절 타 클럽의 클레임에 대하여 분담금을 지급하지 않는다.

US \$5백만 초과 - US \$3천만 이하에 해당하는 클레임의 경우 폴 협정에 의하여 폴에 가입한 전체 클럽 사이에 분담된다. 국제그룹의 설립 초기에는 회원클럽들이 가입톤수의 비율(각 클럽의 가입톤수/국제그룹의 총가입톤수)에 따라 분담하였으나, 현재 국제그룹은 해당 보험연도의 폴 보유액을 3등분하여 분담액을 결정한다. 즉 첫번째 1/3은 동 그룹의 총가입톤수에 대한 각 회원클럽의 가입톤수의 비율에 따라 분담시키고, 두번째 1/3은 동 그룹의 총가입보험료에 대한 각 회원클럽의 수입보험료의 비율에 따라 분담시키며, 마지막 1/3은 동 그룹의 총클레임액에 대한 각 회원클럽의 클레임액의 비율(손해율 : loss ratio)에 따라 분담하고, 각 계정의 가중치는 동일하다.

US \$3천만 초과 - US \$20억 이하에 해당하는 클레임의 경우 폴에 가입한 전체 클럽은 집단적으로 재보험시장에서 영리보험자로부터 재보험을 취득하고 있다.<sup>15)</sup> 이러한 클레임분담 관행은 1951년, 클럽재보험계획의 중대한 변화로 인하여 도입되었다. 당시 클럽들은 잠재책임액의 거대한 증가에 대하여 염려하게 되었고, 거대클레임<sup>16)</sup>으로부터 폴을 보호하기 위하여 독점시장에서 초과재보험을 취득하기로 결정하였다([표 1] 참조). 현재 영리시장보험자로 대체된 이 계획은 일반초과손해재보험계약(General Excess Loss Reinsurance Contract)으로 알려져 있다. 시장재보험은 200여개의 로이즈신디케이트 및 전세계 200여개의 보험회사들에 분산되어 있다.<sup>17)</sup> 시장에서 재보험의 구매에 따른 보험료 비용은 각 클럽에 가입된 선박의 톤수에 기초하여 클럽 사이에 분담된다.

US \$20억 초과 - 약 US \$42.5억 이하에 해당하는 클레임의 경우, 전술한 폴보유액의 분담비율에 따라 재차 전체 클럽 사이에 분담된다. 일부 클럽의 경우 이 클레임에 대한 분담금으로부터 회원을 보호하기 위하여 단독으로 재보험약정을 체결한다. 각 클럽은 자체 회원으로부터 '경제적으로 회수불가능한'

15) 이에는 보상한도액이 US \$5억인 유류오염클레임 및 보상한도액이 US \$3억인 용선자보험은 제외된다.

16) 당시 £250,000 - £1,500,000에 해당하는 클레임으로서, 당시의 환율을 적용하여 미 달러로 환산하면 US \$700,000 - US \$4,200,000에 해당하였다.

17) 재보험계약과 관련하여 시장보험자에게 소송을 제기할 필요가 있는 경우, 국제그룹이 전체 클럽을 대리하여 소송의 당사자로 역할한다(Britannia Insurance Association Ltd. and Others v. Ausonia Assicurazioni S.p.A.[1984] 2 Lloyd's Rep. 98).



금액을 분담금에서 공제할 권한을 갖는다. 클럽간 분쟁이 발생하는 경우, 각 클럽에서 지명된 전문가패널이 경제적 회수불가능성 여부를 결정하게 된다. 참고로 이에 해당하는 클레임을 '대재난 클레임'(overspill claim)이라고 하나, 지금까지 이 단계에 근접한 클레임은 없었다.<sup>18)</sup> 대재난 클레임에 대한 상한액은 단지 개산액(approximation)이다. 단일 클레임이 상한액을 초과하는 경우, 클럽의 개개 회원들은 1976년 선주책임제한조약<sup>19)</sup> 하에서 재산손해에 대하여 책임 제한이 가능한 최대책임의 2.5%까지 분담하도록 요구된다. 1976년 조약 하에서 타인의 물적 손해에 대한 선주의 책임한도액은 선박의 규모에 비례하여 결정되는 비례체감(Sliding scale)방식<sup>20)</sup>에 기초하여 결정된다. 따라서 US \$42.5 억이란 수치는 폴 협정 가입클럽에 가입된 각 선박에 대한 최대책임액의 2.5%에 해당하는 금액이다.

클레임분담협정에 참여하고 있는 클럽에서 클레임분담방식은 클레임의 수준에 따라 다양하다. 국제그룹의 폴 보유액을 각 회원클럽들이 공동분담하는 것을 위험의 수평적 분산이라고 한다면, 로이즈 보험자와의 재보험은 위험의 수직적 분산이라고 할 수 있다. 그러나 초과재보험 클레임을 초과하여 발생한 클레임에 대해서는 다시 국제그룹의 회원클럽간에 분담하는 수평적 분산방식을 채택하고 있으며, 이 경우에는 단지 회원클럽의 가입톤수에 비례하여 분담하게 된다.<sup>21)</sup>

- 
- 18) 현재까지 P & I 보험시장에서 발생한 최대의 클레임은 1989년 엑스발데흐호 기름 유출사고로서 현재 판정된 배상액은 US \$ 100억이다. 한편 비유류오염사고로서 현재까지 최대의 클레임은 1947년 텍사스주 휴스턴 항에서 질산 암모늄을 적재하던 도중에 폭발한 사고로서 당시 손해액은 약 US \$ 2억 5천만이었고, 이 금액을 현재 가치로 산정하면 수십억 달러에 달하는 것으로 추정된다(Luc Gyselen, "P&I Insurance : The European Commission's Decision concerning the Agreements of the International Group of P&I Clubs", Marine Insurance at the Turn of the Millenium(Vol.1), Intersentia : Antwerp, 1999, p.181 및 p.185 참조).
- 19) 정식 명칭은 "1976년 해상채권에 대한 책임제한조약"(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976)이다.
- 20) 1976년 선주책임제한조약의 물적 클레임에 대한 각 선박의 책임제한은 500총톤을 초과하지 않는 선박에 대하여 167,000 SDR, 500총톤을 초과하는 선박에 대해서는 167,000 SDR에 501총톤-30,000총톤의 1톤당 167 SDR, 30,001총톤-70,000총톤의 1톤당 125 SDR, 70,000총톤 초과 1톤당 83 SDR을 더하는 방식이다(제6조 (1)항 (b)호 참조). 한편 이러한 비례체감방식에 의하여 선주의 책임한도액을 정하는 이론적 근거는 대형선박에 대하여 지나치게 고액의 책임한도액을 부과하게 되면 책임보험시장의 인수한도를 초과하게 되어 대형선박에 대한 보험을 취득할 수 없게 된다는 이유였다(송상현, 해상법원론, 박영사, 1993, pp.189-190).
- 21) S.J. Hazelwood, op. cit., p.386 ; 신건훈, P&I 보험의 담보한도설정과 그 문제점에 관한 고찰, 「한국해운학회지」 제24호, 1997. 7, p.317.

### Ⅲ. P & I 보험의 보상한도와 관련한 최근의 논쟁

#### 1. 보상한도의 설정과 관련한 논쟁의 배경

##### (1) 논쟁의 역사적 배경

P & I 보험은 법적 환경의 변화에 따라 무단하게 변화 및 발전하여 왔다. P & I 보험에 있어서 담보한도의 설정문제도 선주책임법제를 포함한 다양한 법적 환경의 변화와 연관하여 논의되어 왔다.

P & I 보험에서 무한담보원칙이 성립된 1951년 이후, 처음으로 유한담보제가 논의되었던 것은 1970 년이었다. 전술한 바와 같이 1967년 토리 캐년호의 유류오염사고에 대응하여 P & I 클럽은 1970년에 처음으로 유류오염위험에 대하여만 US \$1,440만을 최대한도로 하는 유한담보제의 도입을 결정하였다.

한편 1971년 비유류오염위험에 대한 유한담보제의 도입문제도 국제그룹의 관리자회의(manager meeting)에서 논의되었으나, 다수에 의하여 무한담보제를 기본적으로 유지한다는 결론에 이르렀다. 다만 대재난클레임에 대해서는 준비금을 적립하도록 합의하였다.<sup>22)</sup> 1971년 당시 재보험금의 한도는 US \$5천 3백 만이었기 때문에 전술한 1947년 휴스턴항의 폭발사고(각주 19 참조)와 같은 US \$2억 5천만의 클레임이 발생하는 경우, 약 US \$2억 정도의 보험금을 충당하기 위해서는 전체 클럽의 회원에게 대재난보험료를 강요하는 방법 외에는 없었다. 당시 상황에서 그 정도의 막대한 보험료 규모는 당시에 부과되던 선급 보험료 총액의 약 2배 정도에 해당하였고, 이 수준의 보험료는 클럽의 회원이 단지 무한담보라는 이익을 향유하기 위하여 지급해야만 하는 대가로서는 너무 과도한 것이었다.<sup>23)</sup>

1976년 7월, 관리자회의에서 대형클레임에 대한 준비금의 적립, 폴 협정 하에서 대재난클레임에 대한 클럽 간 분담금의 징수방법 및 유한담보제의 도입에 대한 논의가 행하여졌다. 회의 결과, 만장일치를 조건으로 유한담보제로 이

22) 齋藤和夫, 前掲論文, p. 96.

23) Terence Coghlin, op. cit., p.135.

행한다는 합의를 도출하였으나, 당시 상황 하에서 만장일치에 의한 합의는 기대할 수 없는 것이었기 때문에 이러한 합의는 무한담보제의 유지를 합의한 것이나 다를 바가 없었다.

1981년 후반, 거액 보험금의 청구가 증가함에 따라 유한담보제의 도입에 관한 논의가 재개되고, 1982년 7월에 개최될 예정이던 관리자회의에서 이에 관한 각 클럽의 상세한 의견을 표명하기로 결정되었다.<sup>24)</sup> 또한 동년 10월의 관리자회의에서는 다수결에 의하여 어떤 형태로든 유한담보제를 도입하기로 결정하였고, 특별위원회에 대하여 클럽간 의견조정을 위한 전권을 위임하였다.

1983년 1월, 동 특별위원회가 전체 클럽의 의견이 집약한 바, 선복톤수를 기준으로 하는 경우 무한담보제의 계속을 주장하는 클럽이 유한담보제로의 이행을 주장하는 클럽에 비하여 근소한 차이로 우위에 있고, 클럽수를 기준으로 하는 경우에는 유한담보제의 도입을 주장하는 클럽이 약간 우위이지만 거의 차이가 없다는 사실이 확인되었다.

1986년 10월, 관리자회의에서 1982년의 결정을 번복하고, 다수결로 무한담보제의 유지를 결정하였으나, 1987년 이후 유한담보제의 도입을 찬성하는 클럽과 반대하는 클럽간의 타협점이 모색되어 왔다.

## (2) 보상한도의 도입에 대한 P & I 클럽간의 논쟁

1986년 전체 클럽이사회의 요구에 따라 클럽관리자들은 보상한도의 도입에 따른 주요 장단점을 요약한 보고서를 이사회에 제출하였다. 이 보고서에 따라 보상한도를 도입하자는 클럽 측의 주장을 요약하면 다음과 같다.<sup>25)</sup>

첫째, US \$15억 - US \$20억의 보험금청구를 초래하는 초대형사고의 발생 가능성이 아주 희박하다고 하더라도, 실제적인 가능성을 내포하고 있는 것은 사실이다. 예를 들면, LNG/LPG 공장지역에서 유출된 LNG/LPG의 폭발사고, 항구나 하천과 같은 특정구역 내에서 특정 유해화학물질의 대량유출, 항구 내에서 선박과 석유굴정장치 또는 파이프라인의 충돌, 당시 US \$2억 5천만의 손

24) 당시 관리자회의에서 재보험금의 한도를 초과하는 단일 클레임의 발생 여부는 “존재한다고 하더라도 실현가능성이 아주 희박한 가능성”(real, if very remote, possibility)이라고 표현되었다(Ibid., p.135).

25) 당시 이 보고서는 P & I 보험에서 보상한도의 도입과 관련한 클럽간 첨예한 쟁점을 가장 형평성 있게 정리한 보고서라는 평가를 받았다(Terence Coghlin, op. cit., p.136)..

해액을 기록한 1947년 휴스턴항의 대형폭발사고 등이다.

둘째, US \$15억이라는 재보험금 한도를 초과하는 클레임이 발생하는 경우, 개별회원은 상당한 재정적 부담에 직면할 뿐만 아니라, 현실적으로 대재난보험료를 100% 징수한다는 것은 불가능하다. 더욱이 대재난보험료를 납부하지 못하는 회원들이 속출하는 경우 여타 회원의 재정적인 부담은 더욱 가중될 것이다.

셋째, 아주 희박하지만 여전히 가능성이 존재하는 상황에서 재보험금액을 초과하는 거액의 보험금이 청구되는 경우 전체 P & I 클럽의 회원 중 일인의 과실에 의하여 클럽의 전체회원이 파산에 직면할 수도 있고, 지급하지 못하게 되더라도 오랜 역사를 자랑하는 P & I 클럽의 신용에 커다란 오점을 남기게 된다는 주장이었다.

결국 보상한도의 도입을 주장하는 클럽들은 전술한 이유를 근거로 재보험금 한도 또는 그것보다 조금 높은 수준에서 보상한도를 설정해야 한다고 주장하였다.

이와 대조적으로 유한담보제의 도입을 반대하는 클럽 측 주장의 핵심은 다음과 같다. P & I 보험은 근본적으로 회원들의 법적 책임을 담보하는 것이 그 본연의 목적인 바, 그 책임의 범위는 관할하는 사법기관에서 정하는 책임의 한도에 의하여 결정되어야 하고, 따라서 미리 상한을 정해 두고 일정한 범위 내에서 보험보호를 제공하는 제도 자체는 P & I 보험의 본질에서 벗어난다는 주장이다.

더욱이 보상한도를 설정하게 되면 다음과 같은 세 가지 악영향이 초래될 수 있다고 주장하였다.<sup>26)</sup> 첫째, 높은 수준의 보험금을 청구하는 회원이 이 한도액에 맞추기 위하여 보험금 청구액을 비현실적인 수준으로 상승시키는 경향이 발생할 수 있다.

둘째, 보상한도를 설정하는 경우 선주나 용선자가 항해사업과 관련하여 자신의 책임을 제한할 수 있는 권리(예컨대 1976년 선주책임제한조약에 근거한 책임제한권)에 의한 책임제한액과 책임의 정도를 강화시키게 될 가능성이 존재한다는 것이었다. 왜냐하면 이 한도액을 보험금액으로 생각하고서 각국의 의회는 선주책임제한액을 담보한도에 맞추어 상향조정하려고 할 가능성이 높기

26) C. Hill, B. Robertson and S.J. Hazelwood, Introduction to P & I, 2nd ed., LLP, 1996, p. 107.

때문이다. 또한 최악의 경우 선주책임제한제도 자체를 폐지시키려고 하는 세계적인 운동이 일어날 가능성도 배제할 수 없다.

셋째, 보험금 한도가 설정됨으로써 영리 재보험자는 그러한 수준의 보험금을 마치 보편적이고 일상화된 보험금으로 오인할 소지가 크고, 결국 재보험료를 대폭 인상하거나 재보험인수를 거절하게 되면 기존의 재보험시장이 붕괴될 가능성도 배제할 수 없다.

넷째, 고정된 보험료 수준에서 제한된 담보를 제공하는데 익숙한 영리보험자의 입장에서 볼 때, P & I 보험의 무한담보라는 특성은 영리보험자가 P & I 보험시장에 진입하는데 커다란 장벽으로 작용하였다. 결국 보상한도를 설정한다는 것은 영리 보험자의 시장진입을 촉진할 것이고, 이는 P & I 보험시장의 질서를 교란하는 요인으로 작용할 뿐만 아니라 궁극적으로는 비효율적인 시장 구조를 창출할 것이라는 주장이었다.

### (3) 1996년 국제그룹의 절충안

1980년대에 재개된 일부 클럽의 변화요구는 변화를 기피하는 대부분 클럽의 지속적인 저항에 직면하였다. 당시 양 측의 주장이 계속해서 첨예하게 대립하는 상황에서 국제그룹은 두개의 풀, 즉 무한보상을 고수하는 클럽을 위한 풀과 유한보상제를 도입하려는 클럽을 위한 풀로 이분화될 수 밖에 없는 위기에 봉착하였다.

이러한 상황에서 클럽들은 그러한 이중적 접근법이 결코 P & I 보험시장의 안정 및 효율성 달성에 도움이 되지 못할 뿐만 아니라, 오히려 혼란을 가중한다는 사실에 공감대를 형성하였다. 단일의 풀을 통한 전체 클럽 간 협조체제를 유지하는 것이 선주회원의 이익에 보다 합치된다는 것은 너무 자명한 사실이었기 때문에 단일 풀 유지의 필요성은 모든 클럽의 지지를 받았다.<sup>27)</sup> 결국 국제그룹의 관리자위원회는 양 측의 양보를 내포한 절충안을 제시하였다.

1995년 국제그룹의 관리자위원회가 제안한 절충안은 개별 클레임에 대한 클럽의 최대 보상한도를 설정하는 대신에 개별 회원이 클럽에 납부해야 하는 대재난클레임에 대한 보험료납부의무의 최대한도를 제한하는 것으로 발상을 전

27) 단순하게 생각하더라도 보험단위가 클수록 보험단체의 안정성이나 효율성 및 경제성은 높아진다.

환하는 것이었다. 절충안의 핵심은 대재난보험료(catastrophe call 또는 catastrophe contribution)의 한도를 '1976년 해사채권에 관한 책임제한조약'의 對物損害에 대한 선주책임액의 20%'로 제한한다는 내용이었다. 당시 국제그룹의 회원이던 전체 클럽에 가입하고 있던 선박의 총톤수는 약 4억톤이며, 이를 전부 1976년 선주책임제한조약을 적용하여 책임액을 환산해 보면 약 US \$900억이 되고, 이 금액의 20%는 US \$180억이 된다. 이 금액에 재보험 비용을 추가하면 이론적으로 대략 US \$180억이 된다.<sup>28)</sup>

이 절충안은 국제그룹 가입클럽의 75% 및 가입선복총톤수의 85% 이상이 찬성하면 채택하는 것으로 결정되지만, 국제그룹의 가입클럽 중에서 4개 이상의 클럽이 반대를 하거나 15%를 초과하는 선복량을 보유한 클럽이 반대하게 되면 절충안은 자연히 부결된다. 결국 이 절충안은 1995년 후반에 풀가입 클럽의 이사회에서 승인되었고, 1996년 2월 20일에 개시된 보험연도부터 전체 클럽의 규칙으로 채택되었다.

## 2. 1996년 국제그룹의 절충안에 대한 최근의 논쟁

### (1) 일부 클럽의 이의 제기

전술한 절충안의 채택에 따라 유한담보제의 도입에 관한 논쟁은 이제 제2단계로 접어들게 되었다. 비록 대부분 클럽관리자들이 유한담보제로의 이행에 대해서는 동의하였으나, London Club, Swedish Club, Standard Club을 중심으로 일부 클럽들은 US \$180억이라는 보상한도의 설정에 대하여 이의를 제기하고, 보다 낮은 한도설정을 주장하였다. 즉 이들 클럽의 주장은 현실적으로 지급가능한 보험금수준에 비하여 US \$180억의 상한 설정은 너무 과도하게 높다는 것이었다.

즉, P & I 보험시장에서 당시까지 비유류오염사고에 대하여 지급된 최대 보험금은 US \$115백만이고, 다음 순위는 US \$75백만이었다. 결과적으로 US \$180억이라는 보험금의 청구가 발생하기 위해서는 당시까지 비유류오염사고에 대하여 지급된 보험금 중에서 상위 174건의 보험사고를 합산해야 가능하다.<sup>29)</sup>

28) Lloyd's of London Press Ltd., P & I International, 1995. 11., p. 207.

29) Ibid.

법적환경이 선주에게 불리하게 작용되고 있는 것은 사실이나, 지금까지의 경험을 바탕으로 생각해 볼 때 그러한 규모의 보험금청구는 발생할 가능성이 거의 없을 뿐만 아니라, 그러한 사건이 발생하는 경우 각 클럽의 선주회원으로부터 징수해야 하는 대재난분담금의 규모는 선주들에게 과도한 재정적 부담을 초래할 것이다. 결국 보다 실현가능한 한도설정이 바람직하다 주장이었다. 당시 London 클럽이나 Swedish 클럽은 20억 달러-30억 달러 정도가 적절한 상한이라고 주장하였다.

한편 관리자위원회의 절충안에 대하여 당시 P & I 클럽의 회원선주들은 일반적으로 너무 과도하게 높은 한도로서 바람직하지 못하다는 입장이었다. 실제로 1995년 12월 13일에 있었던 특별총회에서 회원들의 압도적 지지로 이 절충안을 승인함과 동시에,<sup>30)</sup> 다른 클럽에 대하여 승인을 촉구하고 있는 U. K. P&I 클럽의 경우, 1995년 말에 회원을 대상으로 실시한 자체 조사에서 응답자의 98%가 더 낮은 한도설정을 지지한 것으로 나타났다.<sup>31)</sup> 결국 180억 달러라는 담보한도의 설정은 무한담보와 동일한 것으로서 여전히 클럽회원들의 파산위험을 내포하고 있고, 유한담보제를 도입한 취지와는 상반된 것이었다.

관리자위원회의 절충안에 대하여 이의를 제기한 일부 클럽은 절충안을 거부하고 국제그룹과는 별도의 풀을 형성하려는 움직임을 보였으나, 기존의 그룹 풀 및 그룹의 재보험으로부터 얻는 이익이 너무 크다는 판단 하에서 일방적인 행동을 취하는 대신에 그룹 내의 다른 클럽들을 설득하기 위하여 가능한 모든 노력을 다하자는 공감대를 형성하였다.

보상한도의 하향조정을 주장하였던 클럽들은 우선 의견을 공유하는 클럽 간에 합의점을 도출할 필요가 있었고, 일부 클럽들은 최선의 목표를 설정하기 위하여 회원으로부터 의견을 수렴하였다. 결국 이들 클럽들은 1997년에 합의점을 도출하였고, 가장 이상적인 클럽의 보상한도는 논리상 약 US \$180억에서 약 US \$40억으로 감소되어야 한다는 것이었다. 이 금액은 국제그룹의 재보험금 한도가 1997년 2월 20일부터 기존의 US \$15억에서 약 US \$20억으로 인상되었기 때문에 단일클레임에 대하여 전체 클럽회원이 납부해야 하는 최대 한도의 대재난보험료는 약 US \$20억임을 의미하는 것이었다. 즉 이 금액은 1976년 조약 하에서 산정되었던 총선주책임제한액의 20% 수준에서 2% 수준으로 인

30) Fairplay Publication Ltd., Fairplay, 1995. 11. 2., p. 27.

31) Ibid., 1996. 3. 21., p. 16.

하함을 의미하였다.<sup>32)</sup>

한편 상기 클럽들은 US \$20억이라는 발생가능한 최대의 대재난보험료 수준은 전체 클럽이 전체 회원으로부터 실제로 징수할 수 있는 대재난보험료(현실적으로 징수가능한 한도)라고 생각한 최대추정액은 아니었고, 그보다는 한편으로 높은 수준의 책임담보수준을 요구하는 현대의 선주와 다른 한편 그러한 담보수준에 대하여 기꺼이 보험료를 지급하려는 선주의 의사 사이에서 책정된 균형되고 공정한 수준이라고 주장하였다.

1996년 절충안의 하향조정을 주장하였던 클럽 간 보상한도의 하향조정폭에 대한 목표수준이 설정된 후, 이들 클럽들은 과거 보상한도의 설정에 반대하고 1996년 절충안에 대하여 더 이상의 하향조정을 원하지 않던 클럽들과 논쟁을 재개하였다. 후자에 속하는 클럽들은 대재난클레임을 유발할 수 있는 위험은 무시가능한 것이고, 특정 수준의 보상한도를 설정하는 것은 상당한 결점을 내포한다는 과거의 견해를 계속 유지하였다.

## (2) GSCC 및 UGS의 이의 제기

클럽간 보상한도의 인하논쟁과 더불어 일부 선주조직이 보상한도의 인하를 위한 압력을 가하였다. 1995년 12월, 그리스 해운협력위원회(Greek Shipping Cooperation Committee : GSCC)는 브뤼셀에 있는 유럽 집행위원회의 경쟁이사회(Competition Directorate of the European Commission)에 공식적인 항의서를 발송하였다. GSCC는 항의서에서 (a) 국제그룹에 가입하고 있는 클럽들이 무한담보를 제공하는 것과 이로 인하여 선주회원들을 대재난보험료에 무제한으로 노출시킨다는 것, (b) 어느 정도의 진보는 있었으나, 실질적인 해답을 제시하지 못한 1996년 절충안에 대하여 항의하는 내용이었다.

GSCC는 유럽의 선주를 전부 파산시킬 정도로 막대한 대재난보험료가 초래될 가능성이 있고, 세계 P & I 보험시장의 약 90%를 점유하는 국제그룹이 다수가 원하지도 않고 또한 실질적인 의미도 갖지 못하는 담보수준을 고수함으로써 반경쟁적인(anti-competitive) 경제행위를 하고 있다고 주장하였다.<sup>33)</sup> 한편 GSCC는 클럽의 보상한도가 국제그룹의 재보험계약에 의하여 결정되는

32) Terence Coghlin, "The P & I Clubs limit exposure to catastrophe calls and claims", *International Journal of Shipping Law*, 1999, p.293.

33) *Ibid.*, p.284.



재보험금의 한도액이나 그보다 약간 높은 수준으로 제한되어야 하고, 그 보다 높은 수준을 원하는 선주의 경우 자체적으로 별도의 보험 Pool을 구성하여야 한다고 주장하였다.

한편 1996년 6월 그리이스 선주동맹(Union of Greek Shipowners : UGS)은 GSCC를 지지하는 서신에서 “국제그룹의 풀 협정은 대재난보험금의 보상한도를 보다 낮고 현실적이며 징수가능한 수준인 US \$20억 - US \$30억에서 설정되도록 개정되어야 한다”라고 언급하였다. 이는 GSCC의 주장, 즉 재보험금 한도액<sup>34)</sup>에 회원들로부터 재정적 부담을 주지 않는 수준에서 즉시 징수가능한 금액(약 \$10억 정도)을 합하여 약 US \$20억 - US 30억 정도에서 보상한도가 설정되어야 한다는 주장을 재천명한 것이다.

### 3. 1999년 EU 집행위원회의 이의제기 및 국제그룹의 대응

#### (1) IGA 및 풀 협정에 관한 EU 집행위원회의 입장

1980년대 P & I 클럽간 보상한도의 도입을 둘러싼 논쟁이 본격적으로 전개될 무렵인 1981년, 국제그룹은 EC 조약의 경쟁규칙<sup>35)</sup> 하에서 국제그룹협정(International Group Agreement : IGA) 및 풀 협정(Pooling Agreement)의 정당성을 확보하기 위하여 EC의 집행위원회(European Commission)에 협정문의 복사본을 제출하였다. 국제그룹은 이러한 절차를 통하여 P & I 클럽 간에 체결된 다양한 협정이 EC 조약 제85조 및 제86조의 경쟁규칙에 위배되지 않는다는 사실을 집행위원회로부터 보장받고 싶었다.

당해 협정문의 검토 결과, 집행위원회는 클럽의 단일공보상한도에 대해서는 이의를 제기하지 않았으나, 클럽 간 단일의 보험료율산정절차, 즉 “2월 20일

34) 1996년 당시 재보험금 한도는 US \$15억이었고, 이 한도액은 1997년부터 US \$20억으로 상향조정되었다.

35) EC 조약에서 경제단체간 경쟁에 관한 기본원칙은 EC 조약 제85조(개정 조약 제81조) 및 제86조(개정 조약 제82조)에 천명되어 있다. EC 조약 제85조 제1항은 경쟁을 제한하는 경제단체간 일체의 합의 또는 협조적 행위를 원칙적으로 금지하고 있으나, 본 조 제3항에서는 “기업들간의 합의나 연합의 결과로 인하여 얻은 이익이 소비자들에게 공평하게 분배되는 경우”에 한하여 제1항의 적용을 배제하고 있다. 한편 제86조에서는 경제단체가 소비자를 착취하거나 경쟁단체간 경쟁을 왜곡하기 위하여 우월적인 지위를 남용하는 것을 금지하고 있다(EC통상연구회, 「EC의 통상정책과 법」, 을곡출판사, 2000, pp.240-246 참조).

요율산정절차"가 개별클럽의 자율성을 저해하고 클럽간 경쟁을 제한한다는 입장을 표명하였다. 집행위원회의 공식입장에 반응하여 국제그룹은 기존 절차의 보완책으로서 "9월 30일 요율산정절차"를 추가로 채택함으로써 요율산정절차와 관련하여 개별 클럽의 자율성을 저해하는 IGA 상의 내용을 개정하였다. 국제그룹의 즉각적인 개정노력의 결과, 집행위원회는 국제그룹이 IGA의 내용을 개정한 직후인 1985년 12월에 국제그룹의 개정된 협정내용을 승인하고 IGA에 대한 EC 조약 제85조 제1항의 적용을 배제한다는 공식결의문을 채택하였으나, 당해 적용배제는 향후 10년간 한시적으로 허용되는 것이었다.<sup>36)</sup>

EC의 집행위원회의 한시적인 적용배제가 만기되는 1995년 국제그룹은 상기 적용배제의 갱신을 요청하였고, 집행위원회는 국제그룹협정 및 풀 협정에 대한 시장의 의견을 파악하기 위하여 국제그룹의 요청을 일반에 공개하였다.<sup>37)</sup> 국제그룹의 요청을 공개한 직후, GSCC는 전술한 바와 같이 당시 약 US \$180억이라는 단일보상한도를 규정한 풀 협정의 규정에 대하여 이의를 제기하였다. GSCC의 견해에서 볼 때 이 규정이 선주로 하여금 자기 소유의 상선대가 직면하는 위험의 성격에 기초하여 그들이 실제로 원하는 보상한도의 수준을 자유롭게 협상할 수 있는 기회를 박탈하기 때문에 클럽 간 경쟁을 심각하게 제한한다는 것이었다.<sup>38)</sup>

USCC의 이의제기와는 별개로 집행위원회는 전체 P & I 시장의 반응을 파악하기 위하여 별도의 설문조사를 실시하였다. 설문조사는 개별 P & I 클럽, 선주를 대리하는 전문 P & I 보험중개인 및 국제그룹과 재보험계약을 체결하는 주요 영리 재보험자를 대상으로 행하여졌다. 집행위원회가 실시한 설문조사의 결과에 의하면, 50% 이상의 시장점유율을 가진 보험자가 US \$42.5억의 보상한도를 요구한다는 것이었다. 또한 실제로 세계상선대의 약 30%가 US \$15억의 재보험취득으로 충분하다고 생각하였고, 약 45%는 US \$20억까지의 재보험취득이 필요하다고 응답하였다.<sup>39)</sup>

1997년 6월, EU 집행위원회는 상기의 설문조사에 근거하여 1996년 국제그룹

36) Luc Gyselen, "P&I Insurance : The European Commission's Decision concerning the Agreements of the International Group of P&I Clubs", *Marine Insurance at the Turn of the Millenium*(Vol.1), Intersentia : Antwerp, 1999, p.187.

37) O.J.C. 181/16 of 15 July 1995 ; Ibid.

38) 이와 관련하여 상세한 사항은 전 절의 내용 참조.

39) Luc Gyselen, op. cit., pp.189-190.

의 절충안에 대하여 공식적인 이의를 제기하였고, 여기서 집행위원회는 1996년 국제그룹의 절충안에 의하여 설정된 강제적으로 설정된 단일보상한도에 대한 불만을 표시하였다. 즉 “국제그룹 내에서 단일 수준의 보상한도가 합의되었다는 사실은 시장에서 구매가능한 보험상품의 범위를 제한하기 때문에 EC조약 제85조 1항<sup>40)</sup>의 범주에 해당하는 경쟁의 제한을 의미한다... 실질적으로 낮은 수준의 보상한도에 대한 시장의 상당한 요구가 존재한다. 현재 제시된 담보수준은 기존의 요구를 만족시키지 못한다. 따라서 그것은 소비자에게 손해를 입히며, EC 조약의 제86조<sup>41)</sup>에 규정된 우월한 지위의 남용(abuse of dominant position)을 구성한다”는 주장이었다.<sup>42)</sup>

#### (2) EC 집행위원회의 이의제기에 대한 국제그룹의 대응

EC 집행위원회의 1997년 이의제기를 공식적으로 수령한 후, 국제그룹은 EC 조약 제85조 및 제86조의 요구사항에 부합할 수 있도록 국제그룹협정 및 폴협정을 개정해야 하는 부담을 안게 되었다. 결과적으로 국제그룹의 이사회는 집행위원회의 의견을 즉각 수용함으로써 당시 US \$180억이던 공동의 보상한도를 US \$42.5억으로 하향조정하였다. 이 금액은 1976년 선주책임제한조약의 대물손해에 대한 선주책임액의 20% 수준에서 2.5% 수준으로 대폭 인하한 금액이고, 이에 근거할 때 대재난클레임이 발생하는 경우에 전체 클럽의 회원이 지급해야 하는 대재난보험료의 상한액은 재보험금의 한도(US \$20억)를 제외한 US \$22.5억임을 의미한다.

클럽 보상한도의 인하와 더불어 국제그룹은 개별 선주회원이 보상한도에 대

40) EC 조약 제85조(개정 조약 제81조) 1항은 공동체의 경쟁원칙을 천명하고 있는데, 즉 공동체 내의 경쟁을 제한 또는 왜곡시키는 것을 목적으로 하거나 그러한 효과를 갖는 사업자 사이의 모든 합의, 사업자단체의 결의 및 협조적 행위를 금하고 있다(Article 85 (1) : The following shall be prohibited as incompatible 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...).

41) EC 조약 제86조(개정 조약 제82조)는 공동체 내의 시장이나 공동체 내 일부 국가의 시장에서 우월한 지위를 차지하고 있는 일개 또는 다수 사업자에 의한 우월한 지위의 남용을 금지하고 있다(Article 86 : Any abuse by one or more undertakings of a dominant position within the common market or in a substantial part of it shall be prohibited as incompatible with the common market insofar as it may affect trade between Member States...).

42) Terence Coghlin, op. cit., 1999, pp.284-285.

한 선택권을 행사할 수 있도록 관련 규정을 개정하였다. 즉 과거의 풀 협정 하에서 단일·공동의 보상한도와 관련한 규정은 개별 클럽이 개별 회원에 대하여 풀 협정 또는 보험금분담협정의 범주 밖에서 풀 가입 클럽의 공동보상한도(즉 US \$42.5)보다 낮거나 높은 보상한도를 제시할 수 있도록 관련 협정의 내용을 개정하였다.

전술한 두 가지 개정안은 국제그룹에 가입된 클럽 사이에 1999년 2월 20일부터 발효하였고, 이에 반응하여 EC 집행위원회는 1999년 4월 12일 풀 협정과 국제그룹협정을 승인하는 두 번째 공식결의문을 채택하였다.<sup>43)</sup> 즉, 집행위원회는 “현재 풀협정은 P & I 클럽들이 공동으로 합의한 약 US \$42.5억의 수준보다 높은 수준의 담보를 제공하는데 자유롭다는 취지를 명확히 하기 위하여 개정되었다. 따라서 풀협정의 개정판은 더 이상 단일담보수준을 제공하는 것이 아니라, 협정의 모든 당사자에 의하여 공동으로 제시되는 담보의 최소수준을 제공한다”는 공식견해를 표명하였다.<sup>44)</sup>

이러한 과정에서 집행위원회는 국제그룹의 보험금분담협정의 적절한 기능수행을 위하여 국제그룹의 회원클럽 간에 적어도 단일의 공동보상한도를 설정하는 약정이 필요하다는 사실에 대하여 결코 의문을 제기하지 않았다. 왜냐하면 자체 회원에 대하여 특정 수준의 보상한도를 제시하는 클럽이 보다 높은 수준의 보상한도를 제시하는 여타 클럽이 제기한 보험금의 분담요구에 응할 가능성은 없기 때문이다. 실제로 보상한도가 상이한 클럽 간에 보험금분담협정을 성공적으로 지속할 수 있는 현실적인 대안은 없다. 물론 보상한도에 따라 보험료를 차등부과하는 영리보험자의 경우에는 가능할 수도 있지만, P & I 클럽은 선주에게 영리를 목적으로 보험료를 부과하지 않는 비영리조직이기 때문에 회원에 대한 상이한 보상한도를 제시하는 클럽 간에 풀 협정을 체결하는 것은 불가능하다. 결국 국제그룹 내에서 단일의 보상한도를 유지하기 위한 정당성은 원천적으로 P & I 클럽이 상호보험조직이라는 사실에서 유래된다.

한편 개정된 풀 협정에서는 단지 단일·공동의 최저보상한도가 존재한다고 규정한다. 이와 대조적으로 보상한도와 관련한 과거의 규정은 국제그룹에 가입한 전체 클럽에 대하여 약 US \$180억의 단일 보상한도를 강요하는 것이었다. 이 규정의 개정 결과 개별 클럽은 풀 협정 및 보험금분담협정의 범주를 벗어

43) O.J.L. 125/12 of 19 May 1999.

44) Terence Coghlin, op. cit., 1999, p.285.

나서 보다 낮은 보상한도를 개별적으로 자체 회원에게 제시하는 것이 가능할 뿐만 아니라, 동일한 방식으로 보다 높은 수준의 보상한도를 제시할 수 있다.

한편 전술한 국제그룹의 결정에 대하여 GSCC는 새로운 보상한도 여전히 불만이 표시하였고, 대다수의 선주는 보상한도가 US \$30억까지 인하되는 것을 원한다고 주장하였다. 이에 대하여 집행위원회는 그리스 선주들(공식적인 불평 단체인 GSCC와 나중에 비공식적으로 가입한 UGS의 회원들)이 전세계의 실질적인 선주를 대변한다고 보기에는 우리가 따른다고 생각하였다. 더욱이 GSCC 자체의 투표결과 회원의 약 30% 정도는 새롭게 결정된 보상한도가 적절하다고 응답한 반면, UGS는 회원의 절대다수가 현재의 담보수준을 거부한다는 자신의 주장을 지지하기 위한 투표를 실시하지 않았다. 결국 대다수의 선주가 US \$42.5억의 담보수준을 반대한다는 주장은 다소 모순적이었다.

결과적으로 집행위원회는 US \$42.5억이라는 대재난클레임이 회수불가능한 수준이고 많은 선주의 파산을 초래할 수 있다는 불평론자들의 주장을 부인하였다. 집행위원회의 부인근거는 다음과 같다. 첫째, 대재난클레임이 발생하는 경우, 그 비용은 수년에 걸쳐 분산할 수 있고, 과거 경험상(예를 들면, 석유위기의 발발 직후) 클럽들은 유사한 규모의 비용증가에 대체할 수 있는 능력을 입증하였다. 둘째, 향후 100년 내에 대재난클레임이 발생할 확률은 1% 미만이다. 따라서 대재난클레임의 비용은 그 클레임이 발생하지 않는 기간동안 기술적으로 분산될 수 있다. 셋째, 시장에서 취득할 수 있는 재보험금의 한도가 US \$20억이기 때문에 대재난클레임의 실제적인 초과비용은 US \$22.5억이다. 전체 클럽이 약 US \$20억의 연간 총보험료를 징수하고 있기 때문에 클럽들이 최고 한도금액(US \$22.5억)의 대재난클레임을 커버하기 위하여 요구되는 금액은 전체 클럽이 수 년에 걸쳐서 마련할 수 없을 정도로 높은 금액은 아니다.

#### IV. 결론

전통적인 해상보험이 수백 년 동안 보험자와 피보험자간 대립관계를 바탕으로 변화·발전해 온 반면, P & I 보험은 1854년 최초의 P & I 클럽이 설립된 후, 양자의 협력관계를 바탕으로 150여 년 동안 법률적·사회적 환경의 변화 또

는 회원의 요구에 따라 부단하게 변화 및 발전해왔다. 이러한 맥락에서 전통적 해상보험에 비하여 P & I 보험의 커다란 특징 중의 한가지였던 무한보상제는 1997년을 전후하여 유한보상제로 전환되었고, 이 보상한도는 1999년을 전후하여 대폭적으로 하향조정되었다.

특히 1999년 보상한도의 하향조정은 다양한 요인이 작용하였으나, 결정적인 계기는 EC 집행위원회의 개입이었다. 즉 보상한도의 하향조정과 관련한 클럽 간의 논쟁이 격화되던 1997년 당시에 EC 집행위원회는 P & I 클럽 간에 체결된 국제그룹협정 및 풀 협정의 적법성 여부를 면밀히 검토하였다. 그 결과 집행위원회는 풀 협정 하에서 개별 클럽에 강요되던 단일의 공동보상한도는 P & I 보험시장에서 공급될 수 있는 보험상품의 범위를 제한하기 때문에 EC 조약 제85조 (1)의 범주에 해당하는 경쟁제한제도로 판정함과 동시에 국제그룹에 대하여 관련 협정의 개정을 위한 압력을 행사하였다. 유럽공동체 내에서 집행위원회의 공식견해는 곧 유럽의회(European Parliament)의 공식견해를 반영하는 것이었기 때문에 국제그룹은 즉각 관련 규정을 개정하였다.

개정사항 중 가장 핵심적인 내용은 다음과 같다. 즉 첫째, 국제그룹의 관리자위원회가 1997년에 결정하였던 단일공동보상한도(즉, US \$180억)를 시장의 의견을 반영하여 US \$42.5억 수준으로 대폭 하향조정하였다. 둘째, 보상한도의 하향조정과 별개로 개별 클럽은 풀 협정의 범주 밖에서 개개 회원에 대하여 공동의 최저보상한도보다 높거나 낮은 보상한도를 제시할 수 있는 자유를 얻게 되었다. 이러한 개정된 풀 협정의 내용은 1999년 2월 20일부터 개시되는 보험연도부터 발효되었고, 집행위원회는 동년 4월에 개정규정을 승인하였다.

상기의 승인과정에서 특이할 점은 EC 집행위원회가 보험금분담협정인 국제그룹의 풀 협정의 적절한 기능수행을 위하여 회원 클럽간에 단일의 공동보상한도를 설정하는 약정이 필요하다는 사실에 대해서는 의문을 제기하지 않았다는 점이다. 다만 집행위원회가 이의를 제기한 사항은 국제그룹이 과거의 풀 협정 하에서 회원 클럽에 대하여 단일의 보상한도를 강요하였고, 개별 클럽은 풀의 회원자격을 유지하기 위해서는 일체의 재량권을 발휘하지 못한 채 단일의 공동보상한도를 준수해야 한다는 점이었다.

이와 관련하여 집행위원회는 P & I 보험의 소비자인 선주 중 50% 이상의 수요, 즉 최소 US \$42.5억의 보상한도에 대한 요구가 존재하는 특정 유형의 상품공급에 필요불가결한 협력협정이 경쟁자간 상거래행위를 실제로 제한하

고, 협력단체가 관련 시장을 실질적·독점적으로 지배한다고 하더라도 이는 경쟁의 연장선으로 인식되어야 한다고 결론지었다. 왜냐하면 개별보험자가 단독으로 제시할 수 없는 보험상품을 경쟁자간 협력협정을 통하여 제공함으로써 보험상품에 대한 소비자의 선택폭을 확대할 뿐만 아니라, EC 조약 제85조 (3)항에서 규정하는 “기업간 합의나 연합의 결과로 인하여 얻는 이익이 소비자에게 공정하게 분배되는 경우”에 해당하기 때문이었다.

## 참고문헌

- 송상현, 「해상법원론」, 박영사, 1993.
- 신건훈, P&I 보험의 담보한도설정과 그 문제점에 관한 고찰, 「한국해운학회지」 제24호, 1997. 7.
- 신건훈, P & I 보험의 담보범위에 관한 연구, 성균관대학교 박사학위 청구논문, 1996. 10.
- EC통상연구회, 「EC의 통상정책과 법」, 을곡출판사, 2000
- 한국선주상호보험조합(www.kpiclub.or.kr), 보험계약규정
- 今泉敬忠, “日本船主責任相互保險組合の新定款および保險契約規定の解説(Ⅱ)”, 「損害保險研究」, 第57卷, 第4號, 1996. 2
- 今泉敬忠, 英國P.&I.保險の研究, 成文堂, 1993
- 齋藤和夫, 責任(P&I)保險の保險金額, 其の一形相, 「保險學雜誌」, 第551號, 1995. 12
- 田島康邦, P&I 클럽의 歷史と發展, 「海運」, 1980, No.3.
- Coghlin, Terence, “The P & I Clubs limit exposure to catastrophe calls and claims”, International Journal of Shipping Law, 1999
- Coghlin, Terence, “The P & I clubs limit exposure to catastrophe calls and claims”, International Journal of Shipping Law, 1996. 6
- Coghlin, Terence, “Protection and Indemnity Clubs”, L.M.C.L.Q., 1984
- Foster, Nigel, EC Legislation(11th ed.), Blackstone Press Ltd., 2000.
- Goldie, C.W.H., “Alarum and excursions : the changing scenes of P & I”, International Journal of Insurance Law, 2000. 1
- Gyselen, Luc, “P&I Insurance : The European Commission’s Decision concerning the Agreements of the International Group of P&I Clubs”, Marine Insurance at the Turn of the Millenium(Vol.1), Intersentia : Antwerp, 1999.
- Hazelwood, S.J., P. & I. Clubs-Law and Practice(3rd ed.), LLP, 2000
- Hill, C., B. Robertson and S.J. Hazelwood, Introduction to P & I(2nd ed.), LLP, 1996.
- Scott, J.F., “Unlimited Liability and the Group Reinsurance”, Protection & Indemnity, Sedgwick, 1988, p. 18.



Fairplay Publication Ltd., Fairplay, 1996. 1. 18.

Fairplay Publication Ltd., Fairplay, 1995. 11. 2.

Lloyd's of London Press Ltd., P & I International, 1995. 11.

Official Journal of the European Communities

ABSTRACT

**A Study on the Recent Changes of Level of Club Cover  
in P & I Insurance**

Shin, Gun Hoon

P & I Clubs are mutual and non-profit making insurers which offer shipowners cover for the contractual and third-party liabilities. Whereas most shipowners obtain P & I insurance to cover for their legal liabilities, they also obtain hull insurance to cover against damages to the hull of their vessels from commercial hull insurers. P & I insurance was distinguished from hull insurance in respect that it offered non-limited cover to shipowner member, but there was a serious debate between P & I Clubs in respect of the non-limited cover.

A compromise by International Group of P & I Clubs eventually emerged under which, with effect from 20 February 1997, a financial cap was placed on the obligation of each shipowner to pay catastrophe calls to his club(20% of each ship's property limitation fund under 1976 Limitation Convention). Nevertheless many shipowners felt that this new cap on their potential catastrophe call had been set still too high, while others resisted any reduction in the figure established by the compromise.

In the Meantime, the European Commission issued a Statement of Objections in June 1997, in which it indicated its objections with a compulsory single limit common th all the Group clubs as high as the 1997 compromise. Eventually the board of all the Group clubs decided that the figure of 20% of the Limitation Convention per ship property funds should be dropped down to 2.5% from 20 February 1999.

Key Words : P & I Insurance, P & I Club, single common limit, European Commission
--