

韓國船主責任相互保險制度의 設立에 관한 研究

윤민현* · 최재수**

A Study on the Establishment of national Protection and Indemnity Club in Korea

I. 연구의 목적

이 논문에서는 우리나라가 국내 선복을 기반으로 P&I 클럽을 설립할 경우, 그 가능성(feasibility)과 설립 이후의 성장 잠재력(viability)에 대하여 타국과 비교·분석하여 우리나라에서의 P&I 클럽의 설립타당성을 연구·검토함으로써, 그 설립에 관한 합리적인 지침을 제공하고자 하는 것을 연구목적으로 한다.

II. 연구방법

첫째 아주 제한되어 있는 P&I 클럽과 관련된 문헌의 조사를 통해서 P&I 클럽의 기원과 선진해운국에서 설립된 클럽의 발달과정을 살펴보고 선박보험 등 일반 해상보험에서 선주의 책임손해를 취급할 수 없었던 이유를 조사하고 선박보험과의 근본적인 차이점을 분석하였다.

둘째, 세계의 P&I 보험의 현황에 관한 분석과 더불어, 우리나라 해운회사가 최초로 영국의 P&I 클럽에 가입한 이후 우리나라 선주들이 현재까지 13 개 P&I 클럽으로 분산하여 가입 하여 온 과정을 살펴보고 이들 클럽들이 우리나라에 진출하게 된 과정을 분석함으로써 신규 클럽의 우리나라 시장의 진출배경을 진단하고 동시에 이에 상응하여 우리나라 선주들은 어떻게 경쟁원리를 활용하였는가에 대한 상황을 진단 하였다.

셋째, 현재 P&I 보험에 가입하고 있는 우리나라 해운회사들을 대상으로 한 설문조사를 통하여, P&I 클럽의 설립에 대한 업계의 반응을 분석 평가함으로써, 국내 P&I 클럽의 설립타당성 규명하였다.

* 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 박사과정 해운경영전공

** 한국해양대학교 해운경영학부 교수

내항해운과 외항해운은 선대규모 면에서나 조직 면에서 큰 차이가 있다. 이러한 차이가 P&I 보험업무에 미치는 영향은 무엇인가와 그것에 대한 대응방안을 모색하고, P&I 보험제도 설립에 대한 업계의 반응을 파악하기 위해서 외항과 내항을 구분하여 설문조사와 면접조사를 실시하였다.

확인된 내용을 기초로 하여, 국내 P&I 클럽의 초기 모델을 제시하고, 점진적으로 이를 확대 개편하여 명실공히 우리나라 전체 선주들의 수요를 충족시킬 수 있는 대형 클럽으로 성장하기 위해 필요한 선행조건과 그 해결책을 제시하였다.

Ⅲ. P&I 보험

1. 선주상호보험(P&I)의 개요

선주상호보험(P&I)

- P&I(Protection & Indemnity)는 유류오염사고 등으로 인한 선주의 제3자 손해배상책임을 선주상호간에 담보하는 보험
 - 조합의 구성원인 선주가 보험자이자 피보험자의 지위를 갖는 비영리 조합
- P&I는 선주의 제3자에 대한 법적책임과 같은 각종 위험의 담보외에 클레임의 처리, 억류선박의 해제를 위한 보증제공 등 기능수행
- 현재 영국, 일본 등 주요 해운국가를 중심으로 약 25개의 P&I Club 설립운영
 - 아시아지역 P&I : 일본(1950), 중국(1984), 이란(1997)

1) P&I(Protection & Indemnity)의 개념

- 선박운항시 발생한 해난사고로 인하여 제3자가 입은 피해에 대한 선주의 배상책임을 선주상호간에 담보하는 보험
- 세계 최초의 P&I는 Britannia Club으로 해상보험의 발상지인 영국에서 1855년에 탄생
- 당시 해상보험에서 보전되지 않던 충돌배상책임과 인명사상에 대한 배상책임을

선주 스스로 담보하기 위하여 시작되어 1870년이후에는 화물의 손상에 대한 배상책임도 담보

- 선주의 충돌배상책임 및 인명사상에 대한 배상책임 담보(Protection cover)와 화물손상에 대한 배상책임 담보(Indemnity cover)를 합쳐 P&I라고 함
- 이후 선주의 배상책임 강화와 위험의 다양화에 따라 P&I Club의 위험 담보범위 확대

2). P&I의 특징

- 선주자신이 보험자이자 피보험자의 지위를 갖는 비영리보험
 - 선박운항에 따른 제3자의 피해에 대한 선주의 법적 책임 담보
 - 사고발생 정도에 따라 보험료를 추가징수하는 정산보험료제 채택
- ※ 해상보험의 비교

구 분	P & I	선박보험	직하보험
보 험 자	선 주	손 보 사	손 보 사
피보험자	선 주	선 주	화 주
사업조직	조합 ¹⁹⁴⁵	회 사	회 사
보험내용	제3자 배상책임	선박손해	화물손해
보 험 료	정산보험료제	고정보험료제	고정보험료제
보상한도	무제한(법정금액)	가입보험금	가입보험금
영 리 성	비영리(공제성보험)	영 리	영 리

3). P&I 담보위험의 종류

- 운송화물의 멸실, 손상 등에 대한 배상책임
 - 선원, 여객, 기타 승선자의 사상, 질병에 대한 책임
 - 해양 등의 오염으로 인한 손해에 대한 책임 및 그 제거비용
 - 선박충돌에 의한 타선박, 화물, 인명 등의 피해에 대한 배상책임
 - 항만시설, 해저전선, 어구 기타 시설물 손해에 대한 배상책임
- * 각 P&I Club에서 담보하는 배상책임(위험)의 범위는 담보능력 및 관리능력에 따라 상이

4). P&I의 주요기능

- 위험의 담보
 - 선주의 선박운항에 따른 제3자 피해보상으로 인하여 입은 재산적 손실 보전
- 클레임(Claim)의 처리와 관리
 - 범세계적 조직망을 이용 선주를 대신하여 변호, 교섭, 해결 등 클레임을 전문적으로 처리 및 관리
 - 선주부담 클레임에 대해 적정 합의액 권고, 적정 과실비율 조언, 법적 처리절차의 대행 또는 조언 등 실시
- 보증의 제공
 - 억류선박의 해제를 위한 보증의 제공이나 국제협약에서 요구하는 유류오염사고에 대한 재정보증증명서 발급
 - * P&I의 보증서(Letter of Guarantee)는 세계 유수은행의 보증서와 같은 가치로 평가

5). P&I Club 운영 현황

- 현재 영국을 중심으로 약 25개의 P&I Club 설립 운영중
 - 세계에서 가장 큰 규모의 P&I는 5,000여척 1억톤이상이 가입한 영국의 U·K Club
 - 우리나라 선박보유량과 비슷한 크기의 P&I는 1,300여척 1,580만톤이 가입한 세계 제10번째 규모의 영국 North of England Club
 - 주요 P&I Club간에 그룹을 형성하여 협정을 맺고 상호협의 및 공조체제 구축
- 아시아에서는 일본(1950), 중국(1984), 이란(1997)이 각각 P&I Club 설립·운영중
 - 설립당시 630척 190만톤이던 일본P&I는 1996년 9,100여척 4,700만톤을 보유하여 세계 제6위 규모로 성장
 - 중국P&I는 50척 46만톤으로 시작하여 1996년 667척 722만톤 보유

IV. 해외 P&I 클럽에 대한 연구 조사

- 1) 해외 P&I 클럽의 설립과 시대적 배경 : 영국, 스칸디나비아, 미국, 일본, 중국등의 발전과 성장의 요인을 살펴보고 특히 후발클럽들이 영국계 클럽들의 설립저지 움직임에 대하여 대처한 내용.
- 2) P&I 클럽의 조직과 그 운영실태를 연구 : 클럽의 사무관리체제, 직영체제, 위탁경영체제의 장단점 검토하고 선택기준은 무엇인지를 조사하였다. 클럽이 선주들에 의한 조직이나 실질적인 사업의 주체는 선주가 아닌 관리법인이다. 클럽과 관리법인의 관계는 어떻게 이루어 지는것이며 클럽의 경영에 관한 조합원의 참여방안과 그 한계에 대해서 조사하였다. 특히 클럽의 명목상 의결기구인 이사회와 이사회의 결의를 집행하는 사무국 또는 관리법인간의 역할분담 내용을 조사하였다.
- 3) P&I 클럽의 리스크 관리와 재보험제도
 P&I 클럽의 유한보상과 무한보상제도를 비교 분석하고 P&I 클럽과 해운업계의 이해관계를 검토했다. 결론은 무한보상제도가 P&I 지상주의자들이나 이론적으로는 바람직한 제도일지 모르나 현실적으로는 해운업계에서 받아들이기 어려운 문제를 안고 있다. 결론은 무한제도와 유한제도를 절충한 한도를 선택하였으며 그 과정에 대해서 검토하였다.
 국제 그룹의 클럽들이 보험사업의 안정적 경영을 위하여 채용하고 있는 공동개산제(Pooling)와 그룹의 전체 회원이 그룹명의로 확보하고 있는 Group reinsurance 의 메카니즘과 그룹 재보험의 한도를 초과하는 클레임 즉Overspill claim 의 내용과 분담상의 문제점등을 검토하였다.
- 4) 국제 그룹(International Group)의 의의와 운영
 P&I 클럽들이 그룹을 결성한 제 1의 목적은 국제그룹을 통한 인수능력(capacity)제고와 저렴한 재보험료 확보였다. 그러나 그 운영과정에서 나타난 부정적 측면은 국제그룹이 신규클럽의 시장 침입을 제한하고 자신들의 시장지배를 위한 카르텔기능을 수행하고 있다는 점이다. 이와 관련하여 EU 가 공정경쟁 규칙 위반문제를 제기하였으나 국제 그룹의 부정적 측면을 시정하기에는 EU와 국제 그룹의 구성이나 지역의 이해관계 등을 고려할때 그 결과에 대해서는 크게 개선되기 어려울것으로 예상된다. 이와 관련하여 그룹에 대한 비판적 시각과 문제점을 검토했다
- 5) P&I 클럽의 재정적 고찰(보험료제도/보험금/준비금/투자)

모든 P&I 클럽들이 정산보험료(mutual premium)제로 운영되는 것은 아니며 제한적으로 정액보험료(fixed premium)를 적용하고 있다. 두가지 제도의 차이와 정산보험료 제도 아래서 적용되고 있는 보험료 징수제도는 어떤것인지 (선불, 후불, 해제보험료)를 검토하였다. 클레임이 발생하였을시 보험금의 확정, 지출시기 및 지급방법 등에 대해 검토하고, 클럽이 클레임 지급을 위하여 비축하고 있는 책임준비금은 활용하는 방안과 이와 관련된 클럽의 투자정책을 살펴 보았다.

6) P&I 클럽의 경영평가(우량클럽과 취약한 클럽의 판단기준)

현재 영업중인 25개 중소 클럽들 가운데에서 전통적인 P&I 리스크를 전부 취급하고 있는 18 개 클럽을 선정하여 아래의 항목을 선정하여 이들에 대한 경영평가를 하고 안정성을 기준으로 우열을 평가하였다.

- ① 클레임 준비금(Free reserve)보유액, 지불능력 평가비교
- ② 클럽의 투자정책과 투자수익률의 수준
- ③ 클럽별 가입선종, 평균 크기와 회원의 지역별 분포
- ④ 클럽별 과거 10 년간의 보험료 인상을 비교
- ⑤ 단위보험료와 관리비(management cost) 검토
- ⑥ 우량 클럽과 취약한 클럽의 평가
- ⑦ S&P 의 Rating 과 그 영향

7) 세계 P&I 시장의 최근동향과 장래의 전망

영국 및 유럽계 클럽들에 의하여 지배되어 왔던 P&I 보험시장이 여러 가지 이유로 유럽내부의 상업보험자와 그외 미국, 아시아등 제 3국으로 부터의 도전에 직면하고 있다. 또한 이러한 현상은 앞으로도 계속될것이며 그 진전방향에 따라서 전통적인 P&I 시장에 지각변동도 예상되고 있다. 이러한 흐름의 원인은 무엇이며 어떻게 진전될것인가를 다음과 같이 살펴보았다.

- ① 국제그룹협정과 EU 의 관계
- ② Fixed premium market 의 성장
- ③ 상업보험시장과의 교류
- ④ P&I 시장의 전망

8) 아시아 해운의 부상과 보험산업에 대한 시각

전세계 해운에서 아시아권이 차지하는 비중과 아시아권 해운의 부상에 따라 관련 보험산업에 대한 업계의 요망사항과 이에 대한 보험업계의 대응을 조사했다

- ① 아시아 선주를 위한 선박보험 시장 구축
- ② 아시아권 P&I 클럽의 움직임
- ③ 영국계 클럽의 대응자세

9) P&I 클럽 설립의 기본 요건과 성장잠재력의 평가기준

- ① 선복요건-클럽구성을 위한 최소가입선박
- ② 리스크 처리를 위한 원보험/재보험 시설
- ③ 클럽업무 관리를 위한 조직 구성과 인적자원
- ④ 재정(설립, 초기 운영자금, 책임준비금)

V. 한국 P&I 클럽의 설립

1). 국적선사 P&I 부보현황 및 문제점

① 부보현황

구 분	보유척수	P&I가입	총보험료 (천불/년)	척당보험료 (\$/년)	톤당보험료 (\$/년)	가입비율 (%)
내 항 선	1,317	303	10,823	35,720	16.4	23
외 항 선	487	487	26,079	53,550	1.7	100
합 계	1,804	790	36,902	46,712	2.3	44

어선제외

② 한국해운과 P&I 클럽

한국해운의 유년기 P&I 클럽 가입 실태와 인식
 해운산업합리화 이후의 P&I 보험에 대한 인식의 변화
 신규 클럽의 한국시장 참여와 P&I 클럽간 경쟁
 대형선사들의 P&I 보험에 대한 전략.

③ 문제점

- 적정 보험조건의 유지 및 보험서비스 수혜 곤란
 - 중소형 선사의 경우 대외 보험협상능력 및 전문지식 결여
 - 내항선은 외항선보다 톤당 평균 약 10배의 보험료 부담
- P&I 가입상의 제한

- 영세 내항소형선박에 대한 P&I 인수거부 또는 초고율의 보험료 부과
- P&I 미가입선에 의한 사고시 배상능력의 결여로 도산 및 민원 야기

2). 우리나라 P&I 설립 필요성

- 선박보유량 세계 7위, 해상물동량 세계 6위 등 해운산업의 양적 성장에 걸맞는 해운지원산업 육성
 - 우리나라 선박보유량은 1,500만톤 내외로서 자체 선대만으로 P&I를 운영할 수 있는 여건 보유
- P&I의 대외의존 지양 및 우리실정에 맞는 제도 도입
 - 적정 보험조건의 유지 및 양질의 보험서비스 제공
 - 우리나라 해운의 특성과 실정에 맞는 P&I 도입 운영

○ 중소기업의 보험 인수 및 지원

- P&I 미가입 내항선의 P&I 가입 유도로 선사의 경영안정 및 피해자에 대한 배상능력 확보
- 보험 및 사고관리 기능이 취약한 연근해 중소기업에 대한 전문적 보험업무 지원

○ 국내자본의 해외유출 방지

- 매년 P&I 보험료로 지불되는 수천만불('98, 3,700만불)의 외화유출 방지

○ 해운중심국의 지위확보

- 한반도 세계해운센터화를 위한 국제적 보험서비스 제공기반 구축

3) 한국 P&I 클럽의 조직

- ① 선복량 요건 : 설립을 위한 최소 선박 및 회원의 수
- ② 규칙(Rules) : 클럽과 회원의 관계, 클럽의 운영에 관한 규정으로 국제 클럽의 규칙과 국내 관련법을 종합하여 작성
- ③ 관리 조직 : 직영과 위탁관리체제중 한국 P&I 클럽에 부합하는 조직, 관리조직이 갖추어야 할 요건과 규모, 예산에 대한 검토
- ④ 설립 운영자금

4) 한국 P&I 클럽의 운영

- ① 클럽의 설립요건 : 최소선복 확보(톤수보다는 척수)를 위한 제도적 장치 안정경영을 위한 리스크의 인수와 분산대책 재보험망의 구축 리스크 관리와 클레임처리 위한 전문조직 보험료 관리와 보험금 지급능력
- ② 보험인수 방안 : 초기에는 재보험 중심으로 운영하며 보험료도 재보험자의 요율을 기준으로 산정한다. 재보험 상대는 가급 국제그룹 클럽에 우선권을 두되 정

액보험료 시장도 겸용 한다. 보험인수는 전체 P&I 리스크를 인수하는 것을 원칙으로 하며 국제 클럽과의 제휴방안에 따라 공동인수 형태를 취한다

- ③ 보험료 부과 : 가입회원의 유형에 따라 정산보험료와 정액보험료제를 병용하며 사업구역, 업종등 회원의 특성에 따라 차등 관리한다 (내항과 외항등)
- ④ 외항선사 참여방안
- ⑤ 단계적 발전 전략 : 선대를 항로, 사업유형을 기준으로 5 개 그룹으로 분류하고 한국 P&I 클럽의 사업규모에 맞추어 그룹 별로 단계적으로 확장한다

3). 우리나라 P&I 설립시 사업성 평가④⑤

① 기본전제

- KPI의 안정성장을 위해 초기 자체보유를 최소화
 - KPI는 10% 이하 보유하고 해외보험사 주도로 운영
 - KPI는 보험/클레임 관리 및 기반구축 위주로 운영

② 사업성 분석

< 가 정 >

- 보유선박 : 200척→300척→400척→500척 단계적 확충
- 관 리 비 : US\$500,000/년, 매년 10% 증가
- 보 험 금 : 평균적으로 연간 30% 40% 30%의 비율로 3년에 종결
 - 손해율 : 75% (1996년 한국선박 74.6%, 세계 P&I 평균 82%)
 - 출재율 : 90%(보험 및 클레임 관리위주로 운영)
 - 보험료 : 평균 35,000\$/척

< 분 석 >

(천\$)

년 도	설립초	2년차	3년차	4년차	5년차	합 계
척 수	200	300	400	500	600	
수 입	856	1,197	1,715	2,164	2,573	
지 출	500	550	605	666	732	
년 수 익	358	647	1,110	1,498	1,840	5,453
미불유보금	368	515	735	919	1,103	4,409
사업손익	-10	132	375	579	737	1,813

* 손해율(loss ratio) : 보험금 / 보험료×100

* 미불유보금(Outstanding Reserve) : 당해연도에 발생한 미확정 보험금

③ 분석결과

- 한국 P&I 클럽의 사업성은 손해율과 가입규모에 의해 좌우된다
 - 자체보유율이 낮을수록 경영의 안정도가 높으며 설립초기에는 보유한도를 10 % 이내로 하고 손해율의 추이에 따라 보유한도를 재 조정한다
 - 가정에 의할 경우 설립후 제 1년차는 손실이 발생하고 그이후부터는 흑자 운영이 가능(보험료 동결전제)
 - 손해율이 세계평균(82%) 수준으로 유지할 경우 3년차부터, 90 % 일시는 5년차부터 이익발생 가능(누적적자는 \$242,000 정도로 추정되나 보험료로 조정 가능)
 - 예상외의 사고에 대비한 준비금의 비축은 정부나 기타 해운관련 단체로 부터의 별도 지원이 없는한 5 년 이후부터 적립이 가능하므로 클럽의 조기 정착을 위해서는 준비금의 별도 적립대책이 필요하다
 - 따라서 우리나라 P&I의 사업성 확보 및 조기 안정화의 열쇠는 이재율 수준에 달려 있음
- 4). 우리나라 P&I 설립시 기대효과
- 대외 보험협상력 강화
 - 한국선단 구성을 통한 규모의 경제 실현으로 보험료 절감 및 보험조건 개선 가능
 - 해상안전 및 해양환경 보호
 - 선박운항과 관련한 위험관리, 보험관리, 클레임 업무의 집중처리 및 보상 능력의 강화로 해상안전 및 해양환경 보호에 기여
 - 해운중심국으로서의 위상강화
 - 내외국선주에 대한 P&I 서비스 제공 등 국제 P&I 시장 진출기반 구축
 - 경제발전 및 국제수지 개선
 - 해외유출 보험료의 국내 축적·활용으로 국제수지의 개선 및 경제발전 기여
 - 보험노하우의 축적
 - 각종 사고 및 클레임 처리를 통한 정보 및 노하우 축적으로 해난사고의 효율적 처리 및 대외 방어기능 수행

VI. 결 론

① 리스크 집단 구성 가능하다

초기에는 내항, 중.소 외항선을 중심으로 운영하며 대상선박은 약 500척 정도 예상되나 일시 대량 가입은 어려울것이며 3 내지 5년 이내 전량가입 유도.

② 보험기술적 측면 가능하다

관리조직의 전문성과 경쟁력있는 재보험 확보가 필수사항임. 해외 P&I 클럽 또는 일반 상업시장을 통해 확보 가능.

③ 재정적 측면

설립 및 초기운영자금(10 억 추정) 은 설립과 함께 확보되어야 하며, 최소한의 책임준비금도 확보되어야 함-외부지원(재정특용등)불가시, 한국P&I 클럽이 자립기반을 구축하는데는 장기간이 소요될것임.

④ 관리조직구성을 위한 인적자원 국내인력으로 가능

⑤ 기 타 : 보험업법 적용배제 필수. 특별법 제정

VII. 기 타

본연구의 부대효과

- ① 선주들의 P&I 클럽에 대한 인식 확인
- ② 해외 P&I 및 상업보험자들의 한국선주들에 대한 서비스 질 개선 촉구
- ③ 향후 한국 P&I 필요성 유무에 관한 논란을 불식시키는 기초자료

연구의 한계 :

- ① 자료 출처의 한계(P&I 클럽의 폐쇄적 운영)
- ② 자료확보상의 어려움(해외 클럽 및 일부 이사선주들의 비협조적 자세)
- ③ 선주(중, 소, 내항)들의 이해 부족(P&I 클럽을 지원단체로 이해하고 자 신들의 경제적 부담을 분담해줄것으로 기대 하는 시각)
- ④ 일부의 부정적 시각(대형선사의 P&I 업무 담당자들의 피해의식 또는 기득권 상실에 대한 우려와 함께 한국 P&I 클럽이 설립될 경우 수입원의 위축등을 우려한 국내 중개인, 해외 클럽의 국내연락사무소측의 반대)
- ⑤ 통계자료의 일관성 결여, 기준년도의 불일치(재무현황, 실패, 선복량등)
- ⑥ 국내 일부선사들의 과도한 보안의식

