

日本 船舶保險의 現況과 自由化問題

山 本 慎 三

(日本船舶保險聯盟・理事)

◀ 目 次 ▶

- I. 序 論
- II. 自由化 問題의 推移
- III. 損害保險自由化의 問題點
- IV. 損害保險業의 監督法規
- V. 日本의 船舶保險料率 算出方式
- VI. 自由化가 日本의 船舶保險에 미치는 影響, 問題點

I. 序 論

日本 船舶保險의 自由化는 일본 손해보험의 장래에 대하여 커다란 영향을 미치는 중요한 문제로서, 오늘날 國內外의 政勢를 살펴볼 때, 이와 관련하여 무언가 현실적인 대책을 강구하여야 할 단계가 올 것으로 예견되고 있다. 이 문제는 아무래도 새로운 문제이기 때문에 아직 부정확한 요소가 많은 뿐 아니라 日本의 船舶保險業界로서는 아직 누구도 경험해보지 아니한 관계로 우리들의 경험에 의거하여 언급할 수는 없는 문제이다. 따라서 이 문제를 테마로 이야기한다는 것은, 사실은 상당히 중요한 사항이기는 하나, 본인이 알고 있는 범위

내에서 그 의의와 내용에 대하여 언급하고자 한다.

自由化의 문제는 損害保險全般에 관계되는 문제이지만, 본인은 船舶保險을 전문으로 하는 관계상 본 논제를 개진함에 있어 船舶保險과 관련된 점을 중심으로 하여 진행하고자 한다. 또한 이 自由化의 문제는 韓國의 경우도 마찬가지로 공통의 문제일 것으로는 생각되나, 이점에 대해서도 演題에 「일본의」라고 표시한것처럼 日本의 船舶保險業界의 예를 들어가면서 설명코자 한다.

II. 自由化 問題의 推移

우선 日本의 損害保險業에 自由化의 물결이 밀려오고 있는 오늘의 상황을 과거의 世界經濟의 흐름과 관련하여 생각해보고자 한다. 閉鎖主義나 保護主義를 배척하고 국경을 초월한 자유로운 통상 무역을 도모하는 것은 제2차대전 이후, 自由主義經濟圈이 일관하여 그 실현을 추구하여온 목표였다. 이 목표를 위하여 가장 큰 역할을 수행해온 것은 GATT(관세와 무역에 관한 일반협정)라는 사실은 잘 알려진 사실이다. 일본도 전후의 부흥기는 어쨌든간에, 그후 어느시기부터 항상 外貨收支가 黒字가 되면서 미국을 위시한 世界各國으로부터 강

력히 자유화를 강요받기에 이르렀다. 지금까지의 自由化論議는 섬유, 기계, 농산물등 「商品」貿易의 自由化를 중심으로 논의되어 왔으나, 1986년의 우루과이에서 개최된 GATT의 교섭이후, 미국의 제창에 의해 금융, 유통, 운송등 「서비스부문」의 자유화가 의제로서 상정됨에 따라 損害保險서비스도 그 대상이 될 움직임이 나타났다.

우루과이라운드는 목표시점인 작년 12월까지의 하등의 결론도 얻지못했지만, 금년 가을의 UR교섭은 대단원을 맞게 될 움직임이 있어 保險서비스 분야는 어떻게 처리될 것인가가 중대한 관심사로서 그 推移가 주목되고 있다.

III. 損害保險自由化의 問題點

다음은 損害保險의 自由化란 구체적으로 어떠한 문제인가에 대해서 언급하고자 한다. 이는 다음의 3가지로 요약할 수 있으리라 생각된다. 즉 (1) 保險營業進出의 自由化, (2) 海外付保의 自由化 (3) 條件·料率의 自由化가 그것이다.

첫째 「營業進出의 自由化」란 타국의 보험사업자가 어느정도로 자유롭게 일본시장에 진출하고 또 어느정도로 자유롭게 보험영업을 할 수 있을 것인가의 문제로서, 이같은 진출을 가능한한 자유롭게 인정하는 것이 「自由化」라고 할 수 있다. 보험계약자의 입장에서 본다면 해외로부터 진출해오는 보험회사가 많아지기 때문에 보험가입상대의 선택의 폭이 넓어지는 편의가 가능하게 되는 것이다.

다음 「海外付保의 自由化」란, 예를 들면 선박보험의 경우, 일본의 선박회사가 일본국적의 소유선박을 자유롭게 직접 해외의 보험자에게 부보할 수 있도록 하는 의미로서, 이용자의 입장에서 본다면

보험가입상대가 자국보험회사나 국내에 진출한 외국보험회사에 더하여, 더욱 확대되는 효과가 생기는 것이다.

마지막으로 세번째의 「條件·料率의 自由化」란 보험회사가 일률적으로 條件·料率을 설정하여 적용하는 것은 아니고, 보험회사의 자유경쟁에 맡겨서 각사가 자유롭게 조건·요율을 설정, 적용할 수 있도록 하는 것으로서 이것은 保險事業者의 共同行爲의 용인여부에 관한, 즉 獨占禁止法과도 관련된 중요한 문제이다.

이같은 「自由化」가 의미하는 세가지의 구체적인 국면이 日本의 船舶保險의 現狀과 관련하여 전체적으로 어떠한 문제를 제기하는 것인가는 매우 중요한 것이기 때문에 뒤에서 자세히 분석해보겠지만, 그 전에 필요한 순서로서 日本의 損害保險을 규제하는 「監督法規」와 「船舶保險의 料率이 算出되는 方式」에 대하여 필요한 최소한의 범위에서 설명을 하고자 한다.

IV. 損害保險業의 監督法規

日本의 損害保險事業의 규제와 관계깊은 감독법규로는 (1) 保險業法 (2) 보험모집 단속에 관한 법률(「募集團束法」이라 함) (3) 외국 보험사업자에 관한 법률 「外事法」이라 함) (4) 손해보험요율산출단체에 관한 법률(「料率算出團體法」이라 함)을 들 수 있다.

우선, 「보험업법」은, 보험행정의 기본법으로서 보험회사의 설립과 운영에 대하여 「免許主義」 및 「實體的 監督主義」를 채용하고, 보험회사의 업무 운영은 주무관청인 大藏省의 감독명령에 따르도록 하고 있다. 현재 이 보험업법에 의해 면허를 받은

국내회사는, 작년 12월에 면허를 받은 외국계의 알리안스사를 포함하여 합계 25사이다.

이 법률 제12조의 3은, 海上保險에 대하여 항공보험의 2종류의 보험과 함께 요율, 계약, 재보험, 손해사정등 보험업무 전반에 걸쳐, 일정한 요건하에 共同行爲를 행하는 것에 대하여 獨占禁止法の適用除外를 규정하고 있다. 이것이 나중에 설명드리는 것처럼 일본의 보험회사와 일본 선박보험연맹을 중심으로 하여 공동행위를 하는 「協定料率」을 적용하는 근거가 되고 있다.

다음으로 「募集團東法」에 대해서는 보험모집중사자의 적격성을 확보하기 위하여 제 9조에서 손해보험회사의 임원, 사원인 또는 손해보험대리점 이외는 모집활동을 금지하고 있는 점, 즉 외국에서 인정되는 보험 브로커의 모집활동은 금지되고 있는 점이 다르다 하겠다.

다음으로, 「外事法」은, 외국의 보험회사가 일본에서 보험사업을 영위하는 경우에 일본의 보험사업자와 동등한 조건하에서 감독을 행하는 것을 의미한 것으로서 보험업법과 마찬가지로, 「免許主義」, 「實體的 監督主義」를 채용하고 있다. 현재 이 법률에 의해 영업면허를 얻은 외국 회사는 35개사로서 한국의 현대해상화재보험(주)도 포함되어 있다.

이 법률 제3조의 규정에 의하면, 일본에 있어서 영업면허를 받지 않은 외국보험사업자를 위하여 일본국내에서 「代理 또는 媒介」의 행위를 하는 것은 금지되어 있다. 따라서 이같은 면에서도 일본에서의 외국보험브로커의 활동은 현재 금지되어 있다.

마찬가지로 제3조는 영업면허를 받지않은 외국회사가 일본에 있는 사람 또는 재산, 일본국적을

갖는 선박, 항공기의 보험을 인수하는 것을 금하는 것과 동시에, 일본에 있는 이러한 물건을 영업면허를 받지 않은 외국회사에 부보하기를 원하는 경우에는, 대장성의 허가가 필요하다는 것을 규정하고 있다. 즉, 日本船主가 일본국적 선박을, 예를 들어, 로이즈에 부보하기를 원한다면 대장성에 신청하여 그 허가를 얻는 것을 의무로 하고 있는 것이다. 이처럼 일본에서는 海外付保에 대한 免許主義가 채용되고 있다.

마지막의 「料率算出團體法」은, 이 법률에 기초하여 「損害保險料率算定會」와 「自動車保險料率算定會」의 두개의 요율산출단체가 설립되어 활동중이다. 前者에 의해 火災, 傷害, 後者에 의해 自動車保險의 料率이 算定되며 제각기 대장성의 인가를 얻어 적용되고 있다. 회원에게는 준수의무가 부과된 일종의 協定料率이지만, 공정한 요율의 적용상 그 필요성이 인정되어 「獨占禁止法の適用除外에 關한 法律」에 의해 독점금지법의 적용제외분야로 되어 있다. 이것은 본인의 이번 발표의 주제인 선박보험과는 직접 관계가 없으나, 일본의 손해보험전반적 상황을 참고로 언급 한 것이다.

V. 日本의 船舶保險料率 算出方式

일본의 보험회사가 적용하는 선박보험요율은 한마디로 말하자면 「協定保險料率」이다. 즉, 일본의 보험업법에 의해 면허를 얻어 설립된 22개의 손해보험회사가 회원이 되어 「日本 船舶保險聯盟」을 구성하고, 이 조직이 회원회사를 위하여 일률적으로 요율을 산출하는 방식으로 되어 있으며, 회원회사는 이 요율을 준수할 의무를 지니고 있다. 즉 일본에서는 22개의 국내회사가 「日本 船舶保險聯

盟」이라고 하는 조직을 통하여 선박보험의 요율협정을 운영하고 있으며, 우리들은 이러한 방식을 「協定料率制度」라 하고, 그 요율을 「協定料率」이라 부르고 있다.

이전에는, 선박보험도 먼저 설명한 「損害保險料率算定會」가 요율을 산출하고, 대장성의 인가를 거쳐 적용하는 「認可料率」의 시대도 있었으나, 일본해운업의 발전에 따라서 현재의 「協定料率」의 형태로 자리잡게 되었다.

이러한 보험회사간에 있어서의 요율협정이 인정되는 근거는, 보험업법 제12조의 3에 의해, 해상보험에 대해서는 「계약」, 「재보험」, 「손해사정」은 물론 「요율」등에 이르기까지 광범위하게 보험사업자의 공동행위가 독점금지법의 적용에서 제외되는 것에 기초하고 있다는 것은 앞서 보험업법의 설명시에 언급한대로이다.

이와 같이 일본의 선박보험의 「協定料率」을 산출하는 「日本船舶保險聯盟」은, 일본의 선박보험 전반에 대하여 국내회사에 의한 협조를 유지하는 중심적 역할을 수행하고 있는 바 그 성립과정과 구체적인 요율산출과정은 다음과 같다.

日本船舶保險聯盟은 그 연원을 1927년에 설립한 「船舶保險協同會」에 구할 수가 있다. 제1차 세계대전후, 해상보험회사간의 무모한 경쟁에 의해 일본의 선박보험요율은 현저하게 저하되어, 매년 대폭적인 적자를 보이기에 이르렀으며, 이때문에 영국의 재보험자는 재보험특약의 갱신시마다 재보험의 인수조건을 엄격히하는 동시에 재보험료를 인상하였고, 마침내 재보험의 인수를 전면적으로 거절당하는 것이 확실시되는 상황에 이르게 되었다. 이러한 절박한 정세를 배경으로 하여, 선박보험업계의 일대혁명이 단행되어 공동으로 선박보험

요율을 시정하고, 인수조건의 통일을 시도하는 동시에 재보험을 운영하기 위하여 「船舶保險協同會」가 1927년 12월에 당시의 8개사에 의해 설립되어 즉시 활동이 개시되었다.

이후 이 「協同會」를 효시로 하는 선박보험의 협조태세는 제2차 세계대전이라는 커다란 역사상의 사변을 전후하여 그 중심기능의 변천은 있었지만 계속하여 오늘의 「船舶保險聯盟」으로 이어져오고 있다. 따라서, 일본의 선박보험자들이 현재 처해있는 상황은, 60여년간 익숙해진 협조체제를 여하히 자유화의 시대에 대응시켜야 하는가 하는 문제에 직면해 있다고 할 수 있다.

다음, 선박연맹에 의해 요율의 협정이 실제 어떻게 이루어지고 있는가, 「協定料率」이 실제로 어떻게 산출되고 있는가를 간단히 설명하고자 한다. 먼저, 「非求率物件」이 있는데, 이것은 선박연맹에 구울수속을 하지 않고 각사가 「料率表」에 의해 요율을 산출하여 적용하는 경우다. 100총톤이하의 소형강선, 목조선, 준설선, 기증기선과 같은 선박의 期間保險등, 대체로 인수물건으로서는 소형으로 요율의 산출방법이 정형적이며 복잡하지 않은 것이 그 대상이다. 이 경우는 각사와 미리 협정한 공통의 「料率表」에 의해 요율을 산출하기 때문에 그 적용방법이 틀리지 않는 한 어느 보험회사도 동일한 요율을 산출하게 된다.

다음으로 「求率物件」이 있는데, 이것은 각사가 「料率書」에 필요사항을 기입하여 선박연맹에 제출하고 선박연맹이 이 求率書에 기재된 선박의 명세, 계약내용에 따라서 「내규」에 의해 요율을 산출하여 원수회사에 회답하는 방법이다. 현재 선박보험의 대종을 점하는 총100톤이상의 일반상선, FOC상선 등 선박보험의 대부분은 이 방법에 의

해 산출되고 있다고 하겠으나,^{註)} 동일선박의 동일내용의 계약이라면 어느 회사가 인수하여도 구율수속에 의해 선박연맹을 통하게 되어 동일한 요율이 얻어지는 방식인 것이다.

이처럼 「非求率物件」에 대해서는 각사가 가지고 있는 「料率表」가, 또 「求率物件」에 대하여는 선박연맹이 보유하는 「內規」가 제각기 근거가 되어 요율이 산출되는 구조로 되어 있으나, 이러한 「料率表」, 「內規」로는 아무래도 불충분한 경우가 있게 된다.

예를들면 잠수관광선이라든가, 원유비축용의 거대한 탱커선등 전혀 새로운 물건이 나타나는 것이 그것이다. 그리고 기존의 선박이라 하더라도 지금까지와는 다르게, 가령 알라스카서안에서 아연광석을 積取한다든가, 해상에서 接觸荷役을 행하는 케이스가 생기는 것이다. 이러한 경우 해당선박을 어떠한 조건·요율로 인수할 것인가 혹은 할증보험료를 어느정도로 설정할 것인가는 「料率特別委員會」라 칭하는 회원회사대표에 의해 구성되는 위원회에 부의하여 여기서 결정하게 된다. 船舶保險聯盟은 이러한 위원회의 사무국으로서 조사나 자료의 정비를 행하고 위원회에 조건·요율의 안을 제시하는 역할을 수행하게 된다.

이상, 「條件」, 「料率」의 면에 있어 선박보험연맹을 중심으로 하는 공동행위의 실정에 대하여 설명드렸지만, 선박보험연맹에서는 이외에 「約款特別委員會」, 「再保險特別委員會」, 「調査特別委員會」등의 위원회가 있어 이러한 위원회의 활동을 중심으로 하여 약관면, 재보험면, 통계면, 손해사정면에 있어서도 조건·요율면과 마찬가지로 협조

활동이 이루어지고 있다.

또한, 이러한 船舶保險聯盟의 위원회활동을 중심으로 하는 선박보험업계의 공동행위의 설명에 대하여 중요한 점으로서 꼭 부가할 필요가 있는 것은 일본의 손보험계는 위원회에서 일방적으로 여러가지를 결정하는 것은 아니고 상대업계 즉, 日本船主協會, 日本造船工業會, 또는 水產業界를 대표하는 一水會와 정기, 부정기적으로 교섭내지 의견교환을 하며, 그 합의 또는 의견을 위원회의 심의에 반영해가는 노력을 하고 있다는 점이다.

요율이든, 조건이든 선박보험연맹에서 일차 결정된 것이 회원회사에 의해 순조롭게 준수, 실시되는데에는 이를 위한 환경조성으로서 상대업계와의 협조도 또한 필요하다고 생각된다. 또 이것은 보험업법이 선박보험업계의 이러한 공동행위에 대하여 獨禁法の 적용제외를 인정하는 「一定條件」의 충족에 도움이 되는 것이라 생각된다.

VI. 自由化가 日本의 船舶保險에 미치는 影響, 問題點

이상 일본의 선박보험의 현황을 法制面 및 料率算出方式의 양면으로부터 살펴보았는바, 먼저 언급한 「自由化」가 의미하는 3가지 국면 즉 「營業進出의 自由化」 「海外付保의 自由化」 「條件·料率의 自由化」가 초래하는 영향이나 문제점에 대하여 언급하고자 한다.

첫째 「營業進出의 自由化」로, 이것은 외국보험사업자가 일본국내시장에 진출하여 오는 것을 어느만큼 자유롭게 인정할 것인가 하는 문제이다.

註) FOC : Flag of Convenience(便宜置籍船)

이에 대해서는 일본의 감독관청은 「外國保險事業者에 關한 法律」에서 면허주의를 취하고 있는 것은 전술한바와 같지만, 현재 외국회사로서 면허를 얻어 일본에서 영업을 하고 있는 회사는 35개사이며 한국의 현대해상화재보험주식회사가 포함되어 있다는 것도 설명하였다.

大藏省이 외국회사의 신청에 대하여 면허를 주는 구체적 요건은 특히 이 법에 규정된 것은 아니고 어디까지나 대장성의 재량에 맡겨져 있다. 그런데 同省은 신청회사의 영업내용이 건전하다면 가능한 면허를 준다는 방침을 보이고 있다.免許後의 사업에 대한 감독도 국내회사와 차별을 하지 않기 때문에, 이 「營業進出의 自由化」에 관한한 이미 이 자유는 달성되어 있다고 보겠다. 장래에도 이 점에 대하여 외국으로부터 특별한 주문을 받는다거나 국내의 이용자로부터 요청이 나오는 사태는 없으리라 생각된다.

둘째는 「海外付保의 自由化」이다. 이것은 일본의 이용자가 일본에 있는 사람이나 재산, 日本籍 船舶, 日本籍 航空機를 직접 해외의 보험자에게 부보하는 자유가 있는지의 문제라는 것은 이미 설명하였으며 또, 이 문제를 취급하고 있는 감독법규는 「外國保險事業者에 關한 法律」로서, 이 外事法은 제3조에 그러한 물건의 해외부보를 대장성의 인가에 의하는 「認可主義」를 취하고 있다는 점도 소개 드린대로이다.

이 제3조의 규정에 의하면 해외부보의 신청에 대하여 大藏省이 인가를 하여서는 아니되는 5가지의 경우를 규정하고, 이 이외의 경우에는 인가를 하여야 한다고하는 표현으로 이 許可主義의 입장을 선명히 하고 있다. 즉, 선박보험에 관련시켜볼 때, 이용자의 입장으로 보아 日本籍 船舶의 해외

부보는 관할관청인 대장성의 인가에 좌우된다는 점에서 자유화는 아직 실현되지 아니한 상황이라고 생각되는 것이다.

선박보험의 실제문제로서, 일본의 선박회사로부터 이 해외부보의 신청이 인가된 케이스는 선원의 스트라이크보험과 같은 일본국내에서는 조달이 불가능한 보험에 한정되어 있으며, 日本國籍 商船의 期間保險과 같은 일본의 域內에서 조달가능한 일반적인 선박보험으로서는 그 케이스가 없는 것으로 알고 있다.

그러나, 이것은 앞서 설명한 것처럼 현행법의 규제에 있어서의 실정이며, 우리들로서는 일본선주들이 그 실행여부와는 별도로 원칙론적으로는 해외부보의 자유를 바라고 있다고 생각할 수 밖에 없을 것이다.

세계가 주목하고 있는 GATT의 우루과이라운드는 마침내 이번 가을 중국을 맞이할 것 같지만, 「서비스 部門의 自由化」라는 테마에 아무래도 해상보험의 자유화가 상정될 기미가 있는 것으로 관측되고 있다. 구체적으로는 이 주제하에 틀림없이 지금 언급한 「海外付保의 自由化」의 문제가 제기될 것으로 생각되어, 우리들 선박보험에 종사하는 사람들로서는, 이 교섭을 통하여 日本은 船舶保險에 대하여, 국제협정에 의한 해외부보의 자유를 인정하게 될지의 여부가, 또 인정된다면 어느 범위까지일까하는 점에 강한 관심을 가지고 지켜보고 있다.

그런데, 만일 해외부보가 자유롭게 된다면 즉시 보험브로커의 문제가 야기될 것이 예견된다. 보험의 利用者인 日本船主가 만일 해외의 보험업자에 대한 부보를 결의했다하더라도, 상대의 해외보험자는 日本의 域內에 지점, 출장소가 없기때문에

국제통신이외에는 접근방법이 없는 것이다. 그러나 日本域内に 보험거래를 매개하는 보험브로커가 존재한다면 이런 문제는 해결되는 것이다.

따라서, 「海外付保의 自由化」와 「保險브로커에 대한 市場開放」은, 같은 의미의 문제로서 받아들여야 할 필요가 있다고 생각된다. 브로커에 대한 시장개방의 허용도가 역으로 해외부보의 자유화의 범위를 규정한다고 생각하는 것이 어찌면 실제적인 사고방식일지도 모른다.

한편, 언급할 필요조차 없는 것이지만, 이상의 海外付保의 自由化에서 문제가 되는 것은, 日本國籍의 선박에 있어서는 현재 保險料가 약 150억엔에 달하며 일본선박보험에 큰 비중을 차지하는 FOC선은 외국적이기 때문에, 자유화를 논할 필요도 없이, 원래 해외부보는 자유롭게 되어 있는 셈이다.

다음은, 自由化의 세번째 국면, 즉 「條件・料率의 自由化」이다. 앞서, 일본의 선박보험의 요율산출방식을 설명하면서 일본의 선박보험에서는 보험회사간에 「協定料率」이 적용된다고 말한 것처럼 이 결과, 협정의 효과로서 각 보험회사 공히 조건・요율이 일률적인 것은 재론할 필요가 없겠으나, 이 「조건・요율의 자유화」란 이러한 조건・요율의 일률화를 배제하여 保險事業者間の 自由競争을 도입하려는 것이다.

보험회사간의 요율협정의 근거는 이미 설명한대로 보험업법에 의해 獨占禁止法の 適用이 배제되고 있기 때문에, 이 「조건・요율의 자유화」는 이처럼 오랜 기간에 걸쳐 지금까지의 保險業法の 獨占禁止法에 대한 입장을 수정하는 의미를 담고 있는 것으로, 이것이 영향을 끼치는 바가 클 것으로 생각된다.

船舶保險에 한하지 않고 손해보험 전반에 대하여 사업자간의 共同行爲를 인정하는 이론적 근거는 이미 잘 알려진 사실이지만 그 최대의 이유는 損害保險의 경우, 사업자간의 경쟁은 기필코 무제한적인 과당경쟁으로 이어져 결국 이용자의 이익을 해치는 결과가 될 것이라는 점에서 찾을 수 있을 것이다.

이러한 獨占禁止法の 適用除外制度에 대해서는, 금년 7월 학자등 관계자들의 검토에 의한 보고서가 발표된 바 있는데 이는 일본 전수대학경영학부 즈루다(鶴田)교수를 회장으로 하는 「政府規制 등과 競争政策에 관한 研究會」가 공정거래위원회의 의뢰를 받아, 42개 법률에 있는 68개의 독점금지법 적용제외제도 전반에 걸쳐 그 문제점을 적출 정리하여 제언을 하고 있다.

이 보고서는 많은 독점금지법의 적용제외제도 중에 그 하나로서 損害保險을 포함시키고 있는데, 시기가 시기인만큼 우리들은 금후 이 보고서가 公定去來委員會의 운영이나 정부의 자문기관인 보험심의회 심의에 어떠한 영향을 주게 될 것인가를 주목하고 있는 중이다.

이 보고서의 내용은 이미 공표되었기 때문에 아는 분도 계시겠지만, 보험요율부분에 관한 제언으로서 유의를 요하는 점은, 保險去來의 特殊性때문에 純率段階에의 보험카르텔은 용인하면서 附加率을 포함한 영업요율단계에의 협정은 부인하고 있는 점이다. 이에 대해서는, 본인 개인의 의견으로는 여러가지 이유에서 영업요율단계에의 협정이 지금까지와 마찬가지로 필요하다고 생각할 수 밖에 없다는 점을 언급하고자 한다.

이 「條件・料率의 自由化」는, 중요한 문제이기 때문에 금후 선박보험업계로서는 많은 논의를 하

여야 할 것으로 생각되나, 船舶保險市場은 어느 나라나 마찬가지로 선박의 수가 한정된 좁은 보험 마켓트인데다가, 보험회사와 고객인 선박회사와는 오랜 거래의 역사를 통하여 특별한 관계가 성립되어있는 경우가 많은 관계상, 보통의 마켓트와 같이 단순히 保險의 需要, 供給의 關係, 또는 순수하게 거래상의 이해에 대한 배려라고 하는 보통의 시장원리만으로는 다룰 수 없는 요소가 있다는 점을 충분히 고려할 필요가 있는 것이다.

船舶保險은 이처럼 특수한 시장이기 때문에 自由競爭에 맡긴다면 갑자기 수렁에 빠져들게 된다는 것을 잊어서는 아니 될 것이며, 앞서 언급한 일본선박보험연맹의 전신인 「協同會」가 제1차 대전후 탄생하기에 이르렀던 당시의 선박보험을 둘러싼 사정과 배경을 항상 상기하여 이와 같은 실패를 반복하지 아니하는 지혜를 가져야 하리라고 본다.