

무역클레임의 동향과 무역보험제도의 개선과제*

서 정 두**

-
- I. 서 론
 - II. 무역클레임과 보험이의신청 현황
 - III. UNPAID 무역보험사고 예방대책
 - IV. UNPAID 무역보험제도 개선방안
 - V. 결 론
-

주제어 : 무역보험사고, 무역클레임, 무역보험제도

I. 서 론

우리나라는 최근 G20 정상회의의 개최, 수출입 1조 달러의 무역의존도 세계 7위의 국가로서, 지속적으로 대외경쟁력을 강화하고 FTA의 확산과 세계경제 발전을 주도하기 위하여는 보다 적극적인 무역진흥정책이 필요하다.¹⁾

정부는 최근 ‘수출보험법’을 ‘무역보험법’으로 개편하고 작년 7월부터 ‘한국

* 이 논문은 2011학년도 호원대학교 교내학술연구조성비의 지원에 의하여 연구된 것임.

** 호원대학교 무역경영학부 교수.

1) 한국무역협회, 「2010년 G20 정상회의 한국 유치기념대회 수상논문집」, 2010. 5, p. 37.

무역보험공사를 출범시켰으며, 수출뿐만 아니라 수입거래의 UNPAID 사고로부터 국내업체를 보호하고 무역금융을 확대하는 지원방안을 발표하였다.

이것이 수출 및 일부 전략산업의 수입거래에만 적용되는데 그쳐서는 아니 되며, 일반수입에까지 무역보험·금융지원을 확대하여 국민경제 발전과 투자유치, 국내생산과 고용창출을 유발할 수 있는 방향으로 나가야 할 것이다.

본고에서는 국내외의 무역클레임 통계자료와 당사자간의 분쟁사례 및 문헌 연구를 통하여 무역기업의 리스크 관리와 금융지원을 위해 최근 무역클레임이 어떠한 변화추이를 보이고 있는지 살펴보고, 이로 인한 수출입 UNPAID 사고의 대표적인 예방대책과 무역보험제도의 개선방안을 모색해 보고자 한다.

특히 중소기업의 지원을 확대하기 위한 수출보험·수출금융제도의 개선방안과 수입보험·수입금융제도의 바람직한 정착방안을 제시해 보고자 한다.

II. 무역클레임과 보험이의신청 현황

1. 최근 클레임의 중재·알선 현황

(1) 상사중재원 접수 클레임 총괄(3년)²⁾

〈 표 1 〉

(단위 : 건, US\$백만불, %)

| 구분 | 기간 | 2007년 | | 2008년 | | 2009년 | |
|----|----|----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | | 건수/증감율 | 금액/증감율 | 건수/증감율 | 금액/증감율 | 건수/증감율 | 금액/증감율 |
| 중재 | 국내 | 261/55 | 134/16 | 215/24 | 121/-8 | 240/11.6 | 576/373 |
| | 국제 | 59/26 | 82/141 | 47/-20 | 49/-40 | 78/66 | 78/61 |
| | 소계 | 320/49 | 216/44 | 262/12 | 170/-21 | 318/21.3 | 654/284 |
| 알선 | 국내 | 337/22 | 11/-35 | 528/57 | 8/-27 | 454/-14 | 13/57 |
| | 국제 | 215/-17 | 18/0.1 | 257/20 | 21/17 | 210/-18 | 73/249 |
| | 소계 | 552/3.4 | 29/-9 | 785/42 | 29/0 | 664/-15 | 86/196 |
| 총계 | 국내 | 598/35% | 145/9% | 743/45% | 129/-10% | 694/-6.6% | 588/353% |
| | 국제 | 274/-10% | 100/104% | 304/11% | 70/-30% | 288/-5.3% | 151/117% |
| | 소계 | 872/16% | 245/35% | 1,047/33% | 199/-18% | 982/-6.3% | 739/271% |

2) 대한상사중재원, 「중재」, 2008-2010 각 분호 참조(2006년 이하 수치 생략).

① 2007년 클레임(중재 및 알선) 현황

2007년 대한상사중재원에 접수된 클레임 사건은 총 872건, 전년대비 16% 증가하였으며, 이중에 중재사건은 320건, 사상 최대의 사건접수를 기록하였다. 중재영역 다변화로 전년대비 무역분야 56%, 건설분야 157%, 기술·정보통신 28%로 급증하였으며, 알선사건은 552건 접수, 근래 최대 건수를 돌파하였다.

한편 클레임 금액은 245만불로 전년대비 35%의 증가세를 나타내어 총규모가 다소 커지고 사건분쟁 금액의 소액화 현상을 보였다. 즉, 금액이 없거나 10만불 미만의 소액 클레임이 701건으로 전체의 80%를 차지하였다.

클레임 분야는 일반상거래 360건(41%)과 무역 266건(31%)으로 전체 72%를 차지하였으며, 클레임 원인은 대금결제가 41%를 차지하였고, 다음으로 계약조건 해석(22%), 품질불량(14%), 선적·납기불이행(12%) 등의 순으로 나타났다.

② 2008년 클레임(중재 및 알선) 현황

2008년 대한상사중재원에 접수된 클레임 사건은 총 1,047건, 전년대비 33% 증가하였으며, 이중에 중재사건은 262건 접수, 전년대비 12% 증가하였다. 중재사건은 2004년부터 지속적인 증가 추세를 유지하였다. 한편 알선사건은 785건 접수, 전년대비 42% 증가하여 중재원 창립 이래 최대건수를 기록하였다.

한편 클레임 금액면에서 사건분쟁 금액의 소액화 추세를 보였다. 즉, 신청금액 2억원 미만의 소액 클레임이 전체 91%를 차지하였다.

또 클레임이 집중된 분야는 일반상거래 562건(54%), 무역 306건(29%), 건설 76건(7%), 기술정보통신 58건(6%) 등이 전체 96%를 차지하였다.

③ 2009년 클레임(중재 및 알선) 현황

2009년 대한상사중재원에 접수된 클레임 사건은 총 982건, 전년대비 6.3% 감소하였으나 여전히 높은 수준이다. 이중에 중재사건은 318건 접수, 전년대비 21.3% 증가하였다. 중재사건은 2008년을 제외하고 지속적인 증가 추세를 유지하고 있다. 반면 알선사건은 664건 접수, 전년대비 15% 감소하였다.

한편 클레임 금액은 739만불로 전년대비 271%의 폭증세를 나타내어 일부 사건금액은 대형화되고 나머지는 소액의 양극화 추세를 보였다. 즉, 금액이 없거나 10만불 미만의 소액 클레임이 784건으로 전체 79%를 차지하였다.

또 클레임이 집중된 분야는 일반상거래 487건(49%), 무역 263건(26%), 기술·정보통신 98(9%), 건설 79건(8%) 등이 전체 92%를 차지하였다.

(2) 클레임 원인별 처리현황 총괄(3년)³⁾

< 표 1 >

(단위 : 건, US\$백만불, %)

| 원인 \ 기간 | 2007년 | | 2008년 | | 2009년 | |
|---------|---------|---------|-----------|----------|-----------|----------|
| | 건수/증감율 | 금액/증감율 | 건수/증감율 | 금액/증감율 | 건수/증감율 | 금액/증감율 |
| 대금결제 | 364/17 | 87/27 | 422/52 | 96/10 | 323/-23 | 336/252 |
| 계약조건 | 199/57 | 91/39 | 215/8 | 59/-34 | 242/13 | 289/390 |
| 품질불량 | 127/17 | 36/153 | 170/34 | 25/-30 | 218/28 | 59/134 |
| 납기불이행 | 113/4 | 14/-9 | 149/32 | 12/-17 | 107/-28 | 23/83 |
| 원인미상등 | 20/-38 | 12/142 | 43/115 | 6/-53 | 54/29 | 27/366 |
| 운송 | 33/-28 | 1/-66 | 42/24 | 1/3 | 32/-26 | 2/72 |
| 지적재산권 | 6/200 | 2/1,774 | 3/-50 | 0/-100 | 5/67 | 3/0 |
| 포장불량 | 1/0 | 0.02/0 | 0/-100 | 0/-100 | 1/0 | 0.07/00 |
| 수량부족 | 8/-43 | 0.8/7 | 3/-63 | 0.2/-79 | 0/-100 | 0/-100 |
| 총 계 | 872/16% | 245/35% | 1,047/33% | 199/-18% | 982/-6.3% | 739/271% |

① 2007년 클레임 원인별 접수 현황

2007년 대한상사중재원에 제기된 클레임 872건 중 대금결제에 관한 원인이 41%를 차지하였으며, 다음으로 계약조건 해석(22%), 품질불량(14%), 선적·납기불이행(12%), 기타 운송(3%), 원인미상(2%), 수량부족, 지적재산권, 포장 불량 등의 순으로 나타났다. 특히 계약조건 해석에 관한 클레임 건수가 전년 대비 57% 증가하였으며, 지적재산권 클레임이 200% 증가한 것이 특징적이다.

② 2008년 클레임 원인별 접수 현황

2008년 대한상사중재원에 제기된 클레임 1,047건 중 대금결제에 관한 원인이 40%를 차지하였으며, 다음으로 계약조건 해석(20%), 품질불량(16%), 선적·납기불이행(14%), 기타 원인미상(4%), 운송(4%), 지적재산권, 수량부족 등

3) 대한상사중재원, 「중재」, 2008-2010 각 분호 참조(2006년 이하 수치 생략).

의 순으로 나타났다. 특히 대금결제의 클레임 건수는 전년대비 52% 증가하였으며, 원인미상의 클레임(소위 “마켓클레임”)이 115% 증가한 것이 특징적이다.

③ 2009년 클레임 원인별 접수 현황

2009년 대한상사중재원에 제기된 클레임 982건 중 대금결제에 관한 원인이 32%를 차지하였으며, 다음으로 계약조건 해석(24%), 품질불량(22%), 선적·납기불이행(10%), 기타 원인미상(5%), 운송(3%), 지적재산권, 포장불량 등의 순으로 나타났다. 특히 지적재산권 클레임이 67% 증가한 것이 특징적이다.

(3) 무역클레임의 최근 추이 종합분석

① 클레임 건수·금액 : 최근 국제상거래가 늘어나면서 클레임 건수도 꾸준히 증가하고 있으며, 일부 사건금액은 대형화되고 다수 사건금액은 소액의 양극화 현상을 보이고 있다. 이는 중재영역 다변화에 따라 국내외 건설분야 대형분쟁이 늘어나고 전자상거래 분쟁이 급증하고 있기 때문인 것으로 분석된다.

② 클레임 사건분야는 일반상거래와 무역분야가 대부분을 차지하고 있으며, 최근에는 건설, 기술·정보통신, 해사, 부동산 분야 등으로 다변화되고 있다.

③ 클레임 해결방법은 소송보다 중재에 의한 해결로 정착되고 있음을 알 수 있고, 전문가의 알선에 의한 해결방법도 급등세에 있음을 알 수 있다.

④ 클레임의 원인은 UNPAID 문제에 가장 집중되었고, 다음으로 계약조건 해석, 품질불량, 선적·납기불이행, 기타 원인미상의 마켓클레임, 운송, 수량부족, 포장불량 등의 순이며, 최근에는 지적재산권 분쟁도 급증하고 있다.

따라서 본고에서는 무역클레임이 가장 집중되는 UNPAID 문제의 사고예방과 수출(입)자를 위한 무역보험제도의 개선방안을 검토해 보고자 한다.

2. 최근 무역보험이의신청 현황

(1) 이의신청 원인별 처리현황(10년)

< 표 2 >

(단위 : 건)

| 원인 \ 연도 | 2000 | | 2001 | | 2002 | | 2003 | | 2004 | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 계 | |
|---------|------|----|------|----|------|----|------|----|------|---|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|----|-----|
| | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x |
| L/C조건위반 | 3 | 4 | 1 | 4 | 2 | 1 | | 5 | | | | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | | | 2 | 7 | 23 | |
| L/C서류사기 | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 0 | 1 |
| D/A조건위반 | | 1 | 1 | | | 1 | 1 | | | | | 3 | 1 | 1 | 2 | | | | 1 | 1 | 5 | 8 |
| 수출계약위반 | | 6 | 1 | 2 | | | 1 | 2 | 1 | 2 | 4 | | | | | 1 | | | | | 4 | 16 |
| 수출법령위반 | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 0 | 1 |
| 수입계약위반 | 2 | 1 | 1 | | 1 | 2 | | | | | | | | | | | | | 1 | | 5 | 3 |
| 연속수출위반 | | 4 | 1 | | 1 | 5 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 2 | 4 | | 2 | 1 | 2 | 8 | 26 | |
| 변제충당면책 | | | | 5 | 1 | | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | | | | 5 | 15 |
| 상계처리면책 | | | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| 연대보증위반 | | | | 1 | | | | | | | | | | 1 | | 3 | 3 | 2 | 5 | 6 | 9 | |
| 보증조건위반 | 1 | 4 | | | | 3 | 4 | 1 | 1 | | 1 | 2 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 | 1 | 15 | 23 | |
| 보증한도위반 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | 2 | | | | | | | 2 | 2 | 2 | 4 | 8 | |
| 보증종류위반 | | | | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 | | 3 | 1 |
| 기타보험조건 | | 4 | | 2 | | 4 | | 1 | | | 2 | | 1 | | | | 2 | 1 | | | 3 | 14 |
| 합 계 | 6 | 24 | 6 | 16 | 6 | 17 | 9 | 15 | 6 | 7 | 4 | 17 | 7 | 12 | 2 | 13 | 7 | 15 | 13 | 13 | 66 | 149 |

* (o)표시는 이의신청 중 수용된 건수(일부수용포함), (x)표시는 기각된 건수를 나타냄.

① 총괄 : 지난 2000년부터 2009년까지 10년간 한국수출보험공사에 접수된 보험사고의 이의신청 건수는 총 215건으로 연간 평균 22건씩 제기된 셈이다. 이중에 기각되거나 취하된 건수는 149건으로서 전체 69%를 차지하였다.⁴⁾

이의신청 원인별로 보면, 총 215건 중에 수출신용보증(선적전/선적후)에 관련된 연대보증, 보증조건, 보증한도·종류 등의 위반이 69건(32%)으로 가장

4) 한국수출보험공사는 내부위원 5인과 외부위원 6인으로 구성된 이의신청협의회를 두고, 공사처분의 이의신청을 다수결로 협의 결정하여 협의결과를 신청인에게 회부하고 있다.

많이 차지하였으며, D/A·D/P 등 수출자의 수출계약·법령위반이 34건(15%), 연속수출위반이 34건(15%), L/C 조건위반이 31건(14%), 변제충당·상계처리면책이 22건(10%), 기타 보험조건위반, 수입계약위반 순으로 나타났다.

② L/C 조건위반 : 동 기간 L/C 조건위반, 서류사기 등으로 인한 이의신청 건수는 총 31건이며, 이중에 기각된 건수는 24건(77%)으로서 원인별 기각률 1위를 차지하였다. 주된 사유는 수출자의 하자서류, L/C 주요조건의 위반, 매입은행의 부주의 등으로 인한 개설은행의 지급거절에서 비롯되었다. 이는 수출자와 국내은행에 대한 신용장관습의 전문교육이 부족하였음을 의미한다.

③ 수출계약위반 : 동 기간 수출자가 D/A 등 수출계약이나 법령을 위반한 이의신청 건수는 총 34건이며, 이중에 기각된 건수는 25건으로서 전체 73%를 차지하였다. 주된 사유는 수출자와 매입은행의 부주의, 고의나 과실로 인한 수입자 클레임, 물품하자, 대금면제행위, 보험관계 불성립, 서류위조, 법령위반 등에서 비롯되었으므로 보험계약자의 약관내용에 대한 주지가 필요하다.

④ 수입계약위반 : 동 기간 수입자가 무역계약을 위반한 이의신청 건수는 총 8건에 불과하고, 이중에 5건(62%)이 수용되었다. 주된 사유는 수입자의 요청, 고의적 클레임, 일방적 상품거절, 수출자에 대한 책임전가 등이었으며, 공사가 이를 대부분 수용함으로써 무역보험의 기능을 잘 살린 것으로 평가된다.

⑤ 연속수출위반 : 동 기간 연속수출위반으로 인한 이의신청 건수는 매년 꾸준히 제기되어 총 34건이었으며, 이중에 기각된 건수는 26건으로서 전체 76%를 차지하였다. 주된 사유는 원인건 결제지연기간(60일) 등 연속수출 금지예외범위의 초과, 국내 자기자금상환후 선적, 중계무역 발생, 수입자 클레임 결제보류, 미부보 원인건 등을 간과하고 선적을 서둘러 야기되었다. 이 부분은 채권확보가 가능한 범위내에서 금지예외를 확대하는 제도개선이 필요하다.

⑥ 변제충당면책 : 동 기간 변제충당면책이나 상계처리면책으로 인한 이의신청 건수는 총 22건이었으며, 이중에 기각된 건수는 16건으로서 전체 72%를 차지하였다. 주된 사유는 수입자의 미부보건 사전송금, 수출 선수금, 수출대금 상계채권 회수, 수출입자간 부보·미부보건 경합채무의 결제 등으로 야기되었다. 이는 부보활성화를 위해 면책범위를 줄여 나가는 제도개선이 필요하다.

⑦ 보증약관위반 : 동 기간 수출신용보증의 연대보증·보증조건·보증한도·보증종류 등 수탁보증 약관위반으로 인한 이의신청 건수는 총 69건으로 가

장 많이 제기되었다. 이중에 기각된 건수는 41건으로서 전체 59%를 차지하여 약관해석의 어려움이 있었음을 알 수 있다. 주된 사유는 신규·재보증시 주채무자의 권리침해 등 서류확인 부주의, 연대보증인 입보자격과 채무능력, 보증금지조항의 간과, 재보증시 보증한도와 기간초과, 대출자금종류의 임의대환 등으로 요약된다. 따라서 선적전 수탁보증의 경우 정책적 취지를 고려하여 시의 적절한 약관개선과 함께 수탁기관에 대한 면밀한 지도관리가 필요하다.

(2) 무역보험 종목별 처리현황(10년)

< 표 3 >

(단위 : 건)

| 종목 | 2000 | | 2001 | | 2002 | | 2003 | | 2004 | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 계 | |
|--------------------|------|----|------|----|------|----|------|----|------|---|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|----|-----|
| | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x | o | x |
| 단기수출보험 (선적후) | 3 | 16 | 3 | 6 | 1 | 7 | 2 | 11 | 2 | 6 | 3 | 9 | | 3 | 1 | 6 | 1 | 1 | 4 | 3 | 20 | 68 |
| 단기수출보험 (일반수출) | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | 0 | 1 |
| 수출신용보증 (선적후) | 2 | 4 | 3 | 6 | 2 | 7 | 6 | 3 | 2 | | | 7 | 2 | 2 | | 2 | | 1 | 2 | 3 | 19 | 35 |
| 수출신용보증 (선적후)연계 | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | 1 | 3 | | | 1 | 4 |
| 수출신용보증 (선적전)수탁 | 1 | 4 | | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | | 5 | 4 | 1 | 4 | 5 | 8 | 7 | 7 | 26 | 34 |
| 수출보증보험 (M-BOND) | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | 0 | 1 |
| 중장기수출보 험(선적후) | | | | 1 | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | 0 | 2 |
| 농수산물수출 보험(선적후) | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 1 |
| 환변동보험 | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | | | | 0 | 2 |
| 신뢰성보험 | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | 0 | 1 |
| 합 계 | 6 | 24 | 6 | 16 | 6 | 17 | 9 | 15 | 6 | 7 | 4 | 17 | 7 | 12 | 2 | 13 | 7 | 15 | 13 | 13 | 66 | 149 |

* (o)표시는 이의신청 중 수용된 건수(일부수용포함), (x)표시는 기각된 건수를 나타냄.

한편 지난 10년 동안 한국수출보험공사에 접수된 이의신청 건수를 보험종목별로 보면, 총 215건 중에 단기수출보험(선적후) 사고가 88건(40%)으로 가장 많이 차지하였으며, 수출신용보증(선적전) 수탁보증 사고가 60건(27%), 수출신용보증(선적후) 사고가 54건(25%), 기타 수출신용보증(선적후) 연계보험, 중장기수출보험, 환변동보험, 농수산물수출보험 등의 순으로 나타났다.

특히 단기수출보험(선적후) 사고는 이의신청 88건 중에 기각된 건수가 68건

으로서 전체 77%를 차지하였고, 수출신용보증(선적후) 사고도 54건 중에 기각된 건수가 35건(64%)을 차지하여 이들 보험계약자인 수출자나 매입은행의 부주의, 고의나 과실 등으로 인한 면책원인이 명확하였음을 보여주고 있다.

반면에 수출신용보증(선적전) 수탁보증 사고는 이의신청 60건 중에 기각된 건수가 34건(56%)에 불과하여 제도개선과 함께 면밀한 관리가 필요하다.

Ⅲ. UNPAID 무역보험사고 예방대책

앞서 살펴본 바와 같이 무역클레임(중재·알선) 발생의 가장 집중되는 원인은 UNPAID 문제이고, UNPAID 보험이의신청 사고건 중 단기수출보험(선적후) 종목이 가장 많으며, 이중에 원인별 기각률은 L/C 조건위반이 가장 높다. 한편 보험이의신청 원인별 건수로 보면, 수출신용보증(선적전/후)에 관련된 연대보증, 보증조건, 보증한도·종류 등의 위반이 가장 많으며, 최근에는 수출신용보증(선적전) 사고건 이의신청이 전체의 50% 이상 차지하고 있다.⁵⁾ 따라서 L/C 당사자들의 UNPAID 예방을 위한 전문교육이 절실하고, 수출신용보증 사고시 면책을 피하기 위한 보험계약자의 면밀한 주의가 요구된다.

1. L/C 조건위반(선적후) 일반기준

(1) L/C 조건위반 면책사례 : 한국무역보험공사(이하 ‘공사’)의 단기수출보험(선적후-일반)약관에 의하면, 보험계약자, 보험계약자의 대리인이나 피사용인의 고의 또는 과실로 인하여 발생한 손실에 대하여 공사는 보험금의 전부 또는 일부를 지급하지 아니할 수 있도록 면책을 규정하고 있다(제7조 2항 1호).

또 공사의 단기수출보험 포괄보험특약에서도, 신용장방식 등의 수출거래 중 ① 신용장상의 선적기일, 유효기일, 서류제시기간 등이 경과한 경우, ② 신용장내용과 상업송장 내용이 일치하지 아니한 경우, ③ 신용장상에서 요구한 서

5) 수출신용보증(선적전)의 이의신청건은 2008년에는 전체의 62%, 2009년에는 54%, 2010년에는 8월까지 50%를 차지하였다(한국무역보험공사, 「무역보험」, 2010. 09-10, p.41).

류 등을 누락한 경우, ④ 신용장에서 요구한 분할선적금지, 환적금지를 위반한 경우, ⑤ 신용장에서 요구한 운송증권이 아닌 경우, ⑥ 신용장상에서 금지한 국적선에 선적한 경우, ⑦ 흠 있는 운송증권, 금액·수량 등에서 인정되는 오차 허용범위 위반 또는 양도가능신용장의 2회 이상 양도 등 신용장통일규칙을 위반한 경우, ⑧ 기타 이에 준하는 것으로 명백히 인정되는 경우에는, 수출자가 수출한 날로부터 7영업일 이내에 신용장 개설의뢰인으로부터 당해 수출대금의 지급책임을 진다는 서면동의를 받은 경우에 한하여 보험관계가 성립되도록 함으로써 기본적인 면책을 규정하고 있으며(제9조 2항), 또 수출신용보증(선적후)약관에서도, 은행이 신용장거래에서 위와 동일한 경우로 신용장조건을 위반하여 매입한 손실에 대하여는 역시 보험면책을 규정하고 있다(제7조 5호). 실제 L/C 거래에서 주된 면책사유는 수출자의 하자서류, L/C 주요조건 위반, 매입은행의 부주의 등으로 인한 개설은행의 지급거절에서 비롯되었다.⁶⁾

〈사례1〉 A 은행은 수출신용보증(선적후)에 의거하여 상업송장, 포장명세서, 검사증명서상에 기재된 선적항 및 도착항이 신용장에서 규정한 조건과 상이함에도 불구하고 이를 매입하여 개설은행으로부터 하자통고를 받았다.

은행의 업무환경이나 관행상 간과하기 쉬운 사소한 하자라고 주장할 수 있으나, 본건 하자는 단순한 타이핑 오류가 아닌 명백한 서류하자로 볼 수 있기 때문에, 공사는 위의 보험약관과 신용장규칙에 따라 면책처분하였다.⁷⁾

〈사례2〉 B 수출자는 L/C 추가조건에서 모든 서류상에 신용장번호를 기재하도록 요구하였는데, SGS 검사증명서상에 신용장번호와 날짜, 개설은행명을 누락하는 등 신용장조건과 불일치한 서류를 제시하여 개설은행으로부터 하자통고를 받아 공사의 승인 없이 물품을 전매처분하고 잔액을 보험청구하였다.

수출자가 SGS 검사증명서상에 신용장번호와 날짜, 개설은행명을 누락한 것은 L/C 추가조건에 부합하지 않은 명백한 하자이므로, 공사는 개설은행의 하자통고가 정당하다고 보아 수출자의 과실을 이유로 면책처분하였다.

나아가 L/C 추가조건에서 모든 서류상에 기재할 문구(예컨대 송장번호, 통

6) 이하 예시된 L/C 위반 면책사례는 한국무역보험공사의 미발행자료에서 발췌한 것이다.

7) UCP 600 제14조 d항; ISBP 제25항; ICC Publication No. 632, R. 55.

관번호, 신용장번호, 보험증권번호, 팩스번호 등)를 명시적으로 지정해 두었는데, 선사 발행의 증명서상에 이들 문구가 누락되었다는 이유로 개설은행이 하자통고를 하였고, 결과적으로 공사가 보험면책으로 처리한 사례도 있다.

〈사례3〉 C 수출자는 개설은행의 동의 없이 서류제시기일(15일)을 경과하여 서류를 매입시켰고, 선적지 및 도착지를 신용장과 다른 장소로 기재하고 AWB 등 수화인 주소란에 도시명이 누락되고 전화번호가 잘못 기재되었다는 이유로 개설은행의 하자통고를 받아 공사에 사고통지하고 보험금을 청구하였다.

공사는 수출자가 개설은행의 명시적인 동의 없이 신용장상의 약정된 서류제시기일을 경과하여 서류를 매입시키고, 선적서류상에 선적지 및 도착지를 신용장에서 지정된 장소와 다른 장소로 기재한 것은 중대한 하자사유가 된다고 보아 이를 면책처분하였다. 다만 운송서류의 수화인 주소란에 도시명이 누락되고 전화번호가 잘못 기재된 것은 중대한 면책사유로 보지 않았다.

〈사례4〉 D 수출자는 신용장에서 복본의 수입자 품질증명서가 요구되었는데, 1통의 원본도 없이 모두 팩스로 수령한 사본(copy)을 제시하여 개설은행으로부터 하자통고를 받고 공사에 보험금을 청구하였으나 면책처분되었다.

신용장에서 복본서류가 요구된 경우, 적어도 1통의 원본과 나머지를 사본으로 제시하여도 무방하다(UCP 600 제17조 e항). 즉, 서류는 사본을 요구하거나 허용하지 아니하는 한, 반드시 1통 이상의 원본으로 구성되어 있어야 한다(ISBP 제29항). 이에 수출자가 1통의 원본도 없이 모두 팩스로 수령한 사본을 제시한 것은 원본의 최소기준에 반한 것이다(ICC Decision, 1999, 제4항).

〈사례5〉 E 수출자는 신용장에서 제품의 길이(length) 등이 기재된 포장명세서와 ‘품질 및 수량증명서’가 요구되었는데, ① 제품의 길이가 기재되지 않은 포장명세서를 제시하고, ② 품질증명서 및 수량증명서는 각각 명칭을 분리하여 제시하였다는 이유로 개설은행으로부터 하자통고를 받은 경우이다.

신용장에서 제품의 길이가 표시된 포장명세서가 요구된 경우, 이를 명시한 포장명세서가 제시되어야 합당하며, 만약 첨부물에 상세내역을 명시할 경우에는 동일한 서류라는 증거가 있어야 한다(ISBP 제26항). 따라서 공사는 개설은행의 하자통고를 이유 있다고 보아 보험면책을 결정하였다. 다만 품질 및 수량

증명서가 요구되었는데, 이를 분리하여 다른 명칭으로 발급하였더라도 그 내용이 요구된 서류의 기능을 충족한다면 충분할 것이다(ISBP 제8항).

(2) 서류만의 심사 의무 : UCP 600 서류심사기준을 보면, 은행은 각각 서류가 일치하는 제시를 구성하는지의 여부를 심사할 의무가 있다(동 제14조 a항). 서류가 문면상 일치하는지의 여부는 서류만에 기초하여 결정하여야 하며⁸⁾, 은행은 사실관계를 확인할 의무가 없다(ICC Pub. 632, Rs. 73, 75 and 153).

(3) 서류심사 최대기간 : 은행은 제시가 일치하는지의 여부를 결정하는데 있어서 제시의 익일로부터 최대한 제5은행영업일을 향유할 수 있다. 이때의 제5은행영업일은 동 기간내에 제시를 위한 유효기일이나 최종일자가 도래하더라도 단축되거나 다른 영향을 받지 아니한다(동조 b항). 다만 이 기간은 어음 만기일자를 계산하는데 추가하여서는 아니된다(Ibid., R. 246; ISBP 제46항).

(4) 원본서류 제시기일 : 서류의 제시는 늦어도 이 규칙상에 표현된 선적일자 이후 제21월력일까지, 그리고 신용장의 유효기일까지는 이루어져야 한다(동조 c항). 이때의 제시에는 최소한 이 규칙의 각 운송서류조항에 따른 1통 이상의 원본 운송서류(original transport document)가 포함되어 있어야 한다.

(5) 서류상의 하자기준 : 서류는 신용장, 서류 자체 및 국제표준은행관습의 상호 관계를 기준으로 판단할 때 당해 서류, 기타 모든 규정된 서류 내지 신용장상의 자료와 반드시 동일하여야 할 필요는 없으나, 결코 이와 모순되어서는 아니된다⁹⁾(동조 d항). 나아가 서류상의 단어나 문장에 오자나 입력착오가 있는 경우, 그 의미에 영향을 미치지 아니하는 한 하자로 보지 아니한다(ISBP 제25항). 예컨대 ① 상품명세를 “machine”→“mashine”, “fountain pen”→“fountan pen”, “model”→“modle” 등으로 표시한 경우(ISBP 본문), ② 수익자와 개설의뢰인과 달리 선화증권의 화주와 착화통지처에 오자가 있는 경우(동조 k항; Ibid., R. 140), ③ 수익자증명서 등 서류 상호간의 선박명에 오자가 있거나(Ibid., Rs. 78 and 116) 숫자의 소수점이 다른 경우 등은 하자가 아니다.¹⁰⁾

8) ICC, *Collected Opinions of the ICC Banking Commission 1995-2001*, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 632, 2002, R. 74.

9) 서정두, “UCP 600 서류심사기준의 문제점과 실무상 유의점”, 「무역상무연구」 제33권, 한국무역상무학회, 2007. 2, pp. 104-107.

또 ④ 서류상 수익자의 우편번호나 주소에 오자가 있는 경우(Ibid., R. 55), ⑤ 서류의 제목에 오자가 있는 경우(Ibid., R. 145), ⑥ 기타서류상의 순중량이 총 중량보다 높게 “7888 Kg.Net/7192 Kg.Gross”라고 잘못 기재된 경우¹¹⁾, ⑦ 신용장번호가 누락되었거나 잘못 표시된 경우(Pub. 632, Rs. 111 and 274; Pub. 697, Rs. 635 and 698), ⑧ 일자가 미국식 또는 유럽식으로 서로 다른 경우(ISBP 제18항; Pub. 632, R. 56) 등은 하자사유가 되지 아니한다.

반대로 ① 서류상의 상품명세를 “model 321” → “model 123”(ISBP 제25항 사례), “Rayon” → “Raygn”으로 잘못 기재한 경우(Ibid., R. 175), ② 송장 원본/부분 중의 1통에 중량을 “85.162 MT” → “88.162 MT”으로 기재하거나 서류 상호간에 중량·포장단위, 컨테이너번호 등을 불일치하게 기재한 경우¹²⁾ (Pub. 459, Case No. 40; Ibid., R. 160), ③ 운송서류에서 수화인의 성씨를 “Chan” → “Chai”로 기재한 경우(Ibid., R. 55), ④ 서류상의 적재항과 목적항이 신용장과 달리 서로 뒤바뀐 경우¹³⁾(DOCDEX Dec. 290, 2009.03.30) 등은 그 사용된 의미에 영향을 미칠 수 있기 때문에, 이는 모두 하자사유가 된다.

또 ⑤ 원산지증명서상의 물품명세란에 “Sudan Raw Cotton”과 S국가에서 발행되었다는 기재만 있는 경우, 이 증명서상의 물품명세란에 있는 “Sudan”이란 단어는 제품의 브랜드나 상표일 수도 있기 때문에, 이는 원산지증명이 결여된 하자로 보며(Ibid., R. 66), 또 원산지증명의 요구가 신용장의 특수조건란에 있다고 하여 이를 제시하지 아니하면 인수거절될 수 있다(Ibid., R. 67). 여기서 “국제표준은행관습”이란 ICC 은행위원회가 2007년 4월 개정하여 7월 1일 발효된 “ISBP 681”뿐만 아니라, 이에 조문화되지 못한 산업계의 추가적인 표준관습이나 서류심사자들의 일상관습도 포함한다(Pub. 680, p. 64).

10) ICC, *Case Studies on Documentary Credits*, by Jan C. Dekker, ICC Publication No. 459, 1989, Case No. 40.

11) ICC, *ICC Banking Commission Opinions 2005-2008*, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 697, 2008, R. 701.

12) ICC, *More Case Studies on Documentary Credits*, by Jan C. Dekker, ICC Publication No. 489, 1991, Case Nos. 198, 200 to 202.

13) ICC, *Collected DOCDEX Decisions 1997-2003*, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 665, 2004 참조, 다만 이 판정사례는 국내은행이 관련된 미발행본임.

(6) 일반서류 물품명세 : 상업송장 이외의 운송서류·보험서류·각종증명서 등의 서류상에 있는 물품·서비스·채무이행의 명세는 신용장상의 명세와 모순되지 아니한 일반용어(general terms)로 기재하여도 된다(동조 e항).

(7) 기타서류 인수요건 : 신용장상에 운송서류·보험서류·상업송장 이외의 서류를 요구하면서 그 발행인이나 자료내용을 규정하지 아니한 경우, 그 내용이 해당 서류의 기능을 완수하고 신용장조건 및 서류 상호간에 모순되지 아니하게 나타나 있는 한, 이를 제시된 대로 인수하여야 한다(동조 f항).

(8) 미지정서류의 제시 : 신용장상에 요구되지 아니한 서류(documents not required)가 제시된 경우, 은행은 이를 무시하여야 하며 또 이를 반송할 수 있다(동조 g항). 은행은 이를 심사하지 아니하여도 아무런 책임이 없다.

(9) 무서류조건의 무시 : 신용장이 어떠한 조건을 기재하였으나 그 조건과의 일치성을 나타내는 서류를 규정하지 아니한 경우, 은행은 그러한 무서류조건(non-documentary conditions)이 기재되지 아니한 것으로 보고 무시하여야 한다(동조 h항). 또 은행은 규정되지 아니한 서류를 심사하지 아니한다.

(10) 제시일자 이후 서류 : 서류는 신용장의 개설일자 이전으로 일부되어 있어도 무방하지만, 결코 서류의 제시일자 이후로 일부되어 있어서는 아니된다(동조 i항). 다만 제시일자보다 늦은 발행일자의 서류가 제시기일 내에 은행에 제시되었다면, 이는 단순한 사무착오라고 볼 수 있다(ISBP 제25항).

(11) 주소와 연락처 요건 : 신용장에 따른 모든 서류상에 수익자와 개설의뢰인의 주소가 기재된 경우, 이는 각각 신용장과 동일한 국가내에 있는 한 신용장이나 기타 서류상의 주소와 반드시 동일할 필요는 없다. 또 수익자와 개설의뢰인 주소의 일부로서 연락처 세부사항(contact details)인 모사전송·전화·전자우편, 기타 동종의 수단이 기재된 경우, 이를 무시하여야 한다(동조 j항).

(12) 서류송화인 불일치 : 운송서류를 비롯하여 모든 서류상에 기재되는 화주나 송화인(consignor)은 반드시 신용장의 수익자이어야 할 필요가 없다(동조 k항). 예컨대 원산지증명서상의 송화인이나 수출자는 신용장의 수익자나 운송서류상의 화주와 다른 당사자로 표시할 수 있다(ISBP 제185항).

(13) 기타 자의 운송서류 : 운송서류는 이 규칙상의 각 운송관련조항에서 요구하는 인수조건을 충족하는 한, 운송주선인을 비롯하여 운송인·선주·선장·용선자 외의 어떠한 당사자도 이를 유효하게 발행할 수 있다(동조 l항).¹⁴⁾

2. 수출신용보증(선적전) 면책사례

(1) 이의신청제도의 활용 : 무역보험법 제57조에서는 한국무역보험공사(이하 ‘공사’)의 무역보험 면책처분에 이의가 있는 자는 공사에 이의신청을 할 수 있도록 하고 있다.¹⁵⁾ 이에 공사는 이의신청을 공정하게 처리하기 위하여 법무실에 사외위원 2분의 1 이상으로 구성된 이의신청협의회를 두어 보험인수, 보상 등 공사의 처분에 대한 이의신청을 검토 처리하고 있다(이의신청처리규정).

(2) 수출신용보증 수탁보증 : 수출신용보증(선적전)은 수출자가 금융기관으로부터 수출물품을 제조, 가공하거나 조달할 자금을 대출받을 때 공사가 연대보증하는 제도로서, 금융기관은 수출신용보증서를 담보로 대출한 후 수출자가 대출금을 상환하지 못할 경우 공사로부터 이를 보상받을 수 있다.

또한 수출자가 수출신용보증제도를 쉽게 이용할 수 있도록, 공사와 금융기관이 업무협약을 맺고 보증서 발급업무를 금융기관에 위임한 수탁보증제도를 통하여 수출자는 신용보증서를 거래은행에서 직접 발급받을 수 있다.

그러나, 최근 수탁보증을 취급하는 은행의 업무처리 미숙으로 인해 면책되는 사례가 종종 발생한다. 수탁보증사고 중 빈번히 발생하지만 은행이나 수출자가 조금만 주의하면 면책을 피할 수 있는 사례를 살펴보고자 한다.¹⁶⁾

(3) 국세체납유인 면책사례 : 수출신용보증(선적전) 수탁보증시행약정(이하 ‘시행약정’) 제9조에 의하면, 채무자가 국세를 체납중인 경우에는 신규보증금지대상이며 재보증시에는 신용보증부대출한도의 10% 이상 감액하거나 연대보증서를 추가로 입보시켜야 하는데, 이를 위반하여 면책된 경우가 많다.¹⁷⁾

14) 서정두, “UCP 600 이후 선화증권 하자관련 분쟁사례”, 「무역상무연구」 제45권, 한국무역상무학회, 2010. 2, pp. 102-103.

15) “공사가 이 법에 따라서 한 처분에 이의가 있는 자는 그 처분이 있었던 것을 안 날부터 1개월 이내, 처분이 있었던 날부터 3개월 이내에 공사에 이의신청을 할 수 있다.”(무역보험법 제57조 1항).

16) 한국무역보험공사, 「무역보험」, 2010. 09-10, pp. 41-45.

17) “① 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 신규 보증할 수 없다.…14. 채무자가 국세를 체납중인 경우…③ 재보증하는 경우로 제1항 제8호 내지 제16호에 해당하는 경우 신용보증부대출한도의 10% 이상을 감액하거나 연대보증인을 추가 입보시켜야 하며 연대보증인 추가 입보는 기업의 경영에 직접, 간접으로 영향을 미치는 자인 경우에 한한다.”(수출신용보증(선적전) 수탁보증시행약정 제9조).

〈사례1〉 A 은행은 신규 보증서에 납세증명서를 징구하여 채무자의 국세체납 여부를 확인한 결과 체납사실이 없어 보증서를 발급하고, 재보증시에는 신규 보증서에 납세증명서를 징구하였으므로 납세증명서를 다시 징구하지 않았다.

시행약정 제9조 제3항에 의하면, 재보증하는 경우에도 채무자가 국세를 체납중인 경우에는 신용보증부대출한도의 10% 이상을 감액하거나 연대보증인을 추가 입보시키도록 되어 있으므로, 신규 보증서에 납세증명서를 징구하였더라도 재보증시에 다시 징구하여 채무자의 국세체납 여부를 확인하여야 한다.

〈사례2〉 B 은행은 법인 대표이사 개인의 납세증명서를 제출받은 결과 국세체납 사실이 없어 보증서를 발급하여 공사로부터 면책처분을 받았다.

시행약정 제9조 제1항 제14호에서는 대표이사가 아닌 '채무자'의 국세체납 여부를 확인하도록 되어 있으므로, 대표이사의 국세체납 사실이 없더라도 채무자가 국세를 체납한 경우에는 면책이기 때문에 채무자의 납세증명서를 제출받아야 한다. 채무자와 대표이사를 동일시하여 과오를 범하지 않아야 한다.

〈사례3〉 C 은행은 채무자의 납세증명서('09.3.31.발행)를 징구한 결과 국세체납 사실이 없어 '09.4.6.자에 보증서를 발급하였다. 그러나 채무자의 국세 납부기일이 '09.3.31.이었으므로 상기 납세증명서의 유효기간은 발급된 당일인 '09.3.31.까지였고, 사고후 확인된 결과 채무자는 '09.4.1.부터 국세가 체납되어 보증서 발급일인 '09.4.6.자에 채무자는 국세 체납중인 상태였다.

채무자의 국세체납 여부의 기준일은 보증서 발급일이고, 보증서 발급일자가 납세증명서 유효기간 이내이어야 하는 바, 보증서 발급 당시에 유효기간이 경과한 납세증명서를 징구하여 채무자의 국세체납 사실을 인지하지 못하면 면책이다.¹⁸⁾ 따라서 납세증명서의 유효기간을 반드시 확인하여야 한다.

〈사례4〉 D 은행은 납세증명서가 아닌 납세사실증명서를 징구하여 보증서 발급 당시 채무자의 국세체납 사실을 인지하지 못한 채 보증서를 발급하였다.

시행약정에서 요구하는 서류는 납세증명서이므로, 특정기간 특정세목에 대하여만 납부실적을 확인할 수 있는 납세사실증명서만 확인하여 채무자의 국세체

18) 수출신용보증(선직전) 수탁보증시행약정【별표1】'보증신청서류' 11. 납세(국세)증명서.

납 사실을 인지하지 못한 경우에는 면책사항이므로 주의하여야 한다.¹⁹⁾

(4) 연대보증인 입보누락 면책사례 : 국세체납과 더불어 연대보증인 입보누락으로 인한 면책도 빈번히 발생한다. 시행약정 개정 전에는 대표이사 외에 과점주주를 연대보증인으로 입보하게 되어 있었는데, 과점주주 대신 감사, 주주, 대표자의 배우자 등을 연대보증인으로 입보하여 면책된 사례가 많다.

그러나 현재 개정된 시행약정에는 과점주주가 연대보증인 입보대상자에서 제외되어 이전보다는 면책사례가 감소할 것으로 예상되지만, 연대보증인 입보누락은 공사의 채권회수에 장애를 초래하여 기본적인 면책사항 중의 하나가 되므로 시행약정상 연대보증인 입보기준에 대한 각별한 주의가 요구된다.

개정된 시행약정 제19조 【별표2】에 의하면, 개인기업과 법인이기업이 공동대표체제인 경우에는 공동대표 모두를 입보시켜야 하며, 경영실권자²⁰⁾가 있는 경우에는 경영실권자도 추가로 입보하고, 특히 법인이기업의 경우 대표이사 외에 일정요건 하에서 법인도 추가로 입보하여야 하므로²¹⁾, 추가되는 입보대상자를 누락하지 않도록 시행약정을 면밀히 검토한 후 보증서를 발급하여야 한다.

(5) 수탁보증시 유의점 : 수탁보증제도는 보증신청서류 제출부터 보증서 발급까지 대출실행 금융기관에서 직접 처리하므로 수출자의 편의를 고려한 제도임이 분명하다. 그러나 수출자가 편한 만큼 이를 실행하는 금융기관 담당자의 업무부담은 증가하므로, 수출신용보증(선적전) 이의신청 사례의 대부분을 수탁보증이 차지하고 있다. 은행 담당자가 수탁보증시행약정만 숙지한다면, 면책처분은 상당수 줄어들 것으로 본다. 최소한 보증금지대상으로서 ‘국세체납’ 및 ‘연대보증인 입보누락’ 등에 관련된 조항은 반드시 숙지하여야 할 것이다.

19) 수출신용보증(선적전) 수탁보증시행약정 제9조 【별표1】 ‘보증신청서류’ 11. 납세(국세)증명서; 소송사례(서울지법2008가합69744)에서도 납세사실증명서는 면책으로 판시하였다.

20) “경영실권자”라 함은 1) 기업에 대한 자신의 영향력을 이용하여 임원(감사 포함) 또는 간부사원(주요 부서장, 경리담당 책임자 등)에게 업무집행을 지시하는 자, 또는 2) 고용된 이사가 아니면서 명예회장, 회장, 사장, 부사장, 전무, 상무, 이사 기타 그 명칭에 불구하고 기업의 경영을 사실상 지배하는 자를 말한다.(시행약정 제19조 【별표2】).

21) 수출신용보증(선적전) 수탁보증시행약정 제19조 【별표2】 ‘연대보증인 입보기준’.

IV. UNPAID 무역보험제도 개선방안

1. 수출보험제도 개선방안

최근 정부는 ‘수출보험법’을 ‘무역보험법’으로 개편하고 미래 성장동력산업 육성을 위해 태양에너지와 풍력 등 신재생에너지 산업의 수출지원을 목적으로 한 ‘녹색산업종합보험’을 도입하고, 관광·의료·교육서비스 등의 수출지원을 목적으로 한 ‘서비스종합보험’을 도입하여 수출보험제도를 개선하였다.²²⁾

또 중소기업 지원방안으로서 수출실적과 무관하게 신용장에 근거한 원자재 구매자금 대출이 가능한 신용장담보 대출전용기금을 조성하고, 부동산 담보물이 없더라도 동산·채권 담보부 수출신용보증제도를 도입하기로 하였다.

다만 필자는 앞서 지적한 무역보험이의신청 현황과 이의신청협의회에 참여해 온 경험에 비추어 ‘수출’ 보험제도의 일부 개선방안을 제시하고자 한다.

(1) 단기수출보험·수출신용보증(선적후)제도 중 L/C 조건위반의 사고건은 보험계약자의 고의나 과실, 약관상에 열거된 L/C 조건 등의 위반시 면책을 규정하고 있는데²³⁾, 최근 L/C 개설은행의 하자통고는 해석이 분분한 경우가 많으므로 보험계약자의 직접적인 고의나 과실만 면책에 두고 다툼이 있는 사고건은 대위 인수할 수 있도록 면책조항을 완화하여야 한다. 왜냐하면 L/C 수출방식은 안전도가 높고 보험료도 적지만 이용률이 떨어지므로, 공사가 이를 우선 커버하고 수출기업의 전문적인 채권회수를 도와 줄 필요가 있다.

(2) 단기수출보험(선적후)제도 중 무신용장 수출계약위반은 수입자의 마켓클레임, 물품하자, 대금면제나 경감 등에서 비롯된 경우가 많은데, 보험계약자의 수출계약 변경, 대금면제 등 직접적인 고의나 과실에 기인하지 않은 한 선적서류의 오류거나 물품하자 클레임시 등은 보상할 수 있도록 면책예외를 확대해 나갈 필요가 있다. 왜냐하면 세계무역시장이 Buyer's Market 중심의 치열한 경쟁 속에서 마켓클레임으로부터 국내수출자 보호정책이 필요하기 때문이다.

(3) 수출신용보증(선적후)제도 중 은행의 무신용장 수출계약위반으로 인한

22) 지식경제부 수출금융·수출보험 T/F, “수출금융·수출보험 5개년 계획(안)”, 2009. 9.

23) 단기수출보험(선적후)약관 제7조 2항; 수출신용보증(선적후)약관 제7조 5호.

사고의 경우 추심의뢰은행(매입은행)에게 국제관행(URC 522)보다 과도한 책무를 요구하고 있는데²⁴⁾, 수출금융 확대를 위해서는 이를 국제수준으로 완화하고 선적전 수출신용보증시와 같은 물적·인적담보로 대체하는 것이 바람직하다.

(4) 단기수출보험·수출신용보증(선적후)제도 중 연속수출위반은 주로 결제지연기간 초과, 국내자금대체후 선적, 수입자 클레임 결제보류, 미부보 원인건 등에 기인하며 사고율이 높다.²⁵⁾ 따라서 수출자가 국내대체결제후 선적하거나 원인건의 미결제사실을 고지하고 선적한 경우, 또 수입자 클레임시 재합의된 결제기일부터 결제지연기간을 산정하게 하며, 계약관계가 지속되고 중간선적건이 결제된 경우 이후 선적건은 구제하는 방향으로 제도개선이 필요하다.

(5) 단기수출보험·수출신용보증(선적후)제도 중 무신용장거래의 변제충당면책은 주로 수입자의 미부보건 사전송금, 수출대금 상계채권 회수, 부보·미부보 경합채무의 결제시 발생하고 사고율이 높기 때문에, 수출활성화를 위하여는 변제충당의 예외를 확대하는 제도개선이 필요하다.²⁶⁾ 예컨대 사고건 선적전의 미부보건 사전송금액, 미결제금의 이자송금액, 대금지급담보로 제공된 미부보건 L/C 결제금액 등은 기존 면책예외(L/C거래)에 추가할 필요가 있다.

(6) 수출신용보증(선적전)제도 중 ① 최근 수탁보증의 연대보증인 입보기준을 위반한 사고건이 빈발하고 있는데, 이는 인적담보보다 채권확보가 중요하기 때문에 신규·재보증시 공히 신용보증부 대출금한도내의 물적담보를 보유한 개인·법인기업의 대표자(경영실권자 포함) 1인으로 축소할 필요가 있다.²⁷⁾

② 수출신용보증(선적전) 수탁보증조건을 위반한 사고건은 주로 최근 3개월 이내 채무자의 권리침해사실이 있는 경우, 보증금지조항의 간과, 보증한도와 보증기간초과 등에 기인하고 있는데, 수출보험의 정책적 취지에 비추어 볼 때 수탁보증시행약정을 개정하여 채무자의 연체사실이 악성이 아닌 경우, 보증심

24) 수출신용보증(선적후)약관 제7조 4호(수출계약의 주요사항을 위반하여 매입한 경우).

25) 단기수출보험(선적후)약관 제7조 1항; 수출신용보증(선적후)약관 제7조와 제11조 1호. 단기수출보험은 결제기일후 30일, 수출신용보증은 매입일후 2월이 경과한 경우를 말한다.

26) 단기수출보험(선적후)약관 제31조 1항; 수출신용보증(선적후)약관 제19조.

27) 수출신용보증(선적전) 수탁보증업무협약 제6조; 동 시행약정(연대보증인 입보기준) 참조; 다만 현재에는 과점주주 이사가 연대보증인 입보대상에서 제외되어 다소 완화되었다.

사시에 가압류 등 권리침해사실이 해제된 경우, 보증서 발급시점 국제채납사실이 없음이 입증된 경우 등은 신규·재보증의 금지대상에서 제외하여야 한다.

2. 수입보험상품 개발방안

한편 정부는 ‘수출보험법’을 ‘무역보험법’으로 개편하면서 무역금융·무역보험의 지원범위를 수출뿐만 아니라, 국민경제에 중요한 자원 및 물품의 수입, 즉 수출용원자재의 수입 등 외화획득의 효과나 그 밖의 무역증진이 예상되는 거래로서 공사가 인정하는 수입거래에까지 확대하였다(법 제2조).

특히 정부의 발표계획에 의하면, “수입보험”이란 선불조건 수입거래에 대하여 수출국 비상위험, 해외수출자 신용위험 등으로 국내수입자가 물품을 인도받지 못하거나 또는 해외수출자의 수출계약 불이행 등으로 선급금을 회수하지 못함으로써 입게 되는 손실을 보상하는 제도라고 정의하고 있다.²⁸⁾

즉, 수입보험은 Seller's Market 중심의 에너지·원자재 등의 국내 수입시 해외수출자의 사기나 계약불이행에 따른 국내수입자의 손실을 보호함으로써 수입거래 활성화와 주요물자·자원의 안정적 확보를 위해 도입되었다.²⁹⁾

다만 필자는 수입보험제도가 무역진흥을 통해 글로벌시대의 국가경쟁력 강화와 국민경제 발전에 이바지할 수 있는 몇 가지 대안을 제시하고자 한다.

(1) 수입보험·수입금융의 지원범위는 주요물자·자원의 수입, 수출용원자재의 수입 등(법 제2조)으로 제한하기보다는 대외무역법이 정의한 일반화물 수입거래에까지 확대할 필요가 있다. 왜냐하면 FTA 시대에 일반수입 활성화도 곧 GDP의 증가와 국내산업 발전 및 국가경쟁력 강화로 이어지기 때문이다.

(2) 수입보험을 ‘수입신용보증’과 ‘단기·중장기수입보험’ 등으로 분류한다면, 수입신용보증³⁰⁾은 주요물자·시설 수입시에만 적용할 것이 아니라, 일반화물 수입시 선적서류가 도착하였더라도 수입자가 수입자금이 없어 L/C 개설은행이나 D/P 추심은행으로부터 선적서류를 대출 인도받는 업계의 관행, 소위

28) 지식경제부 수출금융·수출보험 T/F, 전계자료, 2009. 9.

29) 한국무역보험공사 영업전략부, “수입보험[선급금보장형, 대출보증형] 도입(안)”, 2010. 5.

30) “수출용원자재 수입신용보증”은 수출용원자재 수입을 위한 수입 L/C 개설(개설은행이 대금지급을 보장)시 수입자 상환채무를 보험공사가 개설은행에 보증하는 제도이다.

“T/R”(trust receipt) 은행에게도 수입신용보증을 확대할 필요가 있다. 왜냐하면 일반용 원자재나 완제품의 수입촉진은 수출생산 내지 내수산업 발전과 고용창출에 중요한 역할을 하므로 이를 취급하는 수입금융이 필요하다.

(3) ‘단기수입보험(보장형)’은 선불조건의 국내수입자만을 대상으로 할 것이 아니라, L/C 거래나 D/P·D/A 등 후불조건의 경우도 수출국 비상위험, 해외수출자 신용위험 등으로 국내수입자가 물품을 인도받지 못하거나 또는 해외수출자의 수출계약 불이행시 국내생산이나 영업이익의 손실, 즉 상업위험이 발생하기 때문에 이를 커버하는 수입보험상품도 함께 개발하여야 한다.

(4) ‘중장기수입보험·신용보증’은 고가의 기술집약형 건설장비·플랜트, 첨단제품 및 부품 등의 국내도입(리스포함) 계약시 선금금 내지 해외수출자의 계약불이행 등의 손해를 커버할 수 있는 보험상품으로 개발하여야 한다. 이때 계약불이행에는 이행거절, 이행불능, 이행해태 등을 모두 포함하여야 한다.

V. 결 언

본고는 무역클레임과 보험이의신청 사고건 등의 변화추이에 따라 L/C 중심 UNPAID 사고예방을 위한 선적서류 요건, 기존의 UNPAID 수출보험제도의 일부 개선방안 및 새로 도입되는 수입보험제도의 정책대안을 찾아보았다.

요컨대 (1) 최근 무역클레임은 국제상거래가 늘어나면서 일부 대형화되고 다수 소액의 양극화현상을 보이며, 주된 원인은 UNPAID 문제이고 기타 계약조건 해석, 품질불량, 납기불이행, 원인미상 클레임 등의 순으로 나타났다.

(2) UNPAID 보험이의신청 건수도 단기수출보험(후) 사고가 가장 많고, 수출신용보증(전), 수출신용보증(후), 중장기수출보험 등의 순으로 발생하였다. 원인별로는 수출신용보증(전/후)의 보증조건위반이 가장 많고, 무신용장 수출계약위반, 연속수출위반, L/C 조건위반, 변체충당면책 등의 순으로 나타났다.

(3) Buyer's Market 중심의 세계무역시장에서 수출기업의 대외경쟁력을 갖추기 위하여는 L/C 거래의 경우 신용장관습의 전문교육이 절실하며, 또 수출보험제도를 개선하여 선의 수출자와 대출기관에 대해 공사의 면책범위를 점차 축소해 나가고, 수탁보증 이행조건을 완화하는 정책변화가 필요하다.

(4) 수입보험·수입금융제도는 주요물자·자원, 수출용원자재의 수입, 수입

선수금 등에 한정하는 것보다 일반화물 수입거래에도 혜택이 갈 수 있도록 수입신용보증을 확대하고, 단기수입보험도 후불조건의 상업위험까지 커버할 수 있게 개방하며, 중장기수입보험·신용보증을 함께 도입할 필요가 있다.

궁극적으로 무역보험제도는 수출(입)자 내지 금융기관의 Moral Hazard로 의심될 정도의 고의나 과실, 부주의 등이 입증되지 않은 한 보험인수·보상율을 높이고, 면책·기각률을 최소화하는 방향으로 개선해 가는 것이 바람직하다.

참 고 문 헌

- 대한상사중재원, 「중재」, 2008-2010 각 봄호.
- 서정두, 「ISBP 국제표준은행관습」, 삼영사, 2008.
- 서정두, 「UCP 600 신용장 분쟁사례」, 청목출판사, 2009.
- 서정두, “UCP 600 서류심사기준의 문제점과 실무상 유의점”, 「무역상무연구」 제33권, 한국무역상무학회, 2007. 2.
- 서정두, “UCP 600 이후 선화증권 하자관련 분쟁사례”, 「무역상무연구」 제45권, 한국무역상무학회, 2010. 2.
- 지식경제부 수출금융·수출보험 T/F, “수출금융·수출보험 5개년 계획(안)”, 2009. 9.
- 한국무역보험공사, “수입보험[선급금보장형, 대출보증형] 도입(안)”, 2010. 5.
- 한국무역보험공사, 「무역보험」, 2010. 09-10.
- 한국무역협회, 「2010년 G20정상회의 한국유치기념대회 수상논문집」, 2010. 5.
- ICC, Case Studies on Documentary Credits, by Jan C. Dekker, ICC Publication No. 459, 1989.
- ICC, Collected DOCDEX Decisions 1997-2003, ICC Publication No. 665, 2004.
- ICC, Collected Opinions of the ICC Banking Commission 1995-2001, ICC Publication No. 632, 2002.
- ICC, Commentary on UCP 600, ICC Publication No. 680, 2007.
- ICC, ICC Banking Commission Opinions 2005-2008, ICC Publication No. 697, 2008.
- ICC, International Standard Banking Practice, ICC Publication No. 681, 2007.
- ICC, International Standard Banking Practice, ICC Publication No. 681, 2007. (“ISBP 681”)
- ICC, More Case Studies on Documentary Credits, by Jan C. Dekker, ICC Publication No. 489, 1991.
- ICC, Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision, ICC Publication No. 600, 2006.

ABSTRACT

A Trend of International Business Claims and Some Improvable Issues of the Korean Trade Insurance System

Seo, Jung Doo

As the international business increases among the nations of the world recently, it is an inevitable fact that its claims rise as well. The most reasons of the international business claims have been concentrated upon the unpaid issues. The other reasons are sequently the different interpretation of business contract's conditions, the inferior quality of the goods, the breach of shipping time, the uncertain market-claims and some problems of transportation, the quantity and bad package of the goods.

As business transactions grow more complex, it becomes increasingly important to resolve claims as quickly and efficiently as possible. Recognizing the importance of comprehensive policy support for overall international trade and investment of local company in recent years, Korean government has reborn the Korea Insurance Corporation (“K-sure”).

K-sure adopted a range of measures to improve management efficiency to strengthen national competitiveness and national economy by promoting overseas trade and investment. Especially, K-sure will be able to cover not only export transactions but also import transactions to secure overseas natural resources and commodities vital to the national economy.

K-sure should be able to continue and expand the existing export insurance programs, support import transactions and lead export-oriented industrialization of Korea as the best trade insurance agency.

| |
|--|
| Key Words : Claims, Insurance, K-Sure, Trade Insurance, Unpaid |
|--|