

# 輸出貨物本船引渡保險의 開發 妥當性에 관한 研究

柳元佑\*

- 
- I. 머리말
  - II. 해상매매계약조건과 매도인의 운송위험관리 현황
  - III. 매도인의 운송위험 관리수단으로서 수출화물본선인도보험
  - IV. 수출화물본선인도보험의 개발 타당성 분석
  - V. 맺음말
- 

## I. 머리말

우리 나라 전체수출에서 F.O.B.조건과 F.C.R.조건을 합한 가격조건의 구성비가 차지하는 비중이 1996년 67.6%, 1997년 69.7% 및 1998년 74.5%로 해상매매계약의 보험료미포함가격조건(F.O.B.조건과 F.C.R.조건)인 이들 가격조건이 전체 수출에 차지하는 비중이 압도적으로 높고 증가추세에 있다.

F.O.B.조건, F.A.S.조건 및 F.C.R.조건의 해상매매에서 매도인과 매수인의 위험부담의 분기점은 「물품이 본선의 난간을 통과하였을 때 또는 본선의 선측에 인도하였을 때」로 매도인은 자기의 위험부담 구간에 대해 자기 자신의 이익을 위한 적절한 운송위험 관리수단을 선택하여야 한다. 국제물품매매에서 운송위험 관리수단으로 통상적으로 이용되는 것이 해상보험이다. 그럼에도 불구하고 국내에는 이들 매매조건의 거래에서 매도인의 운송위험을 담보할 수 있는 적절한 해상보험상품이 없기 때문에 거의 무보험상태로 수출되고 있는 실정이다.

한편, 우리 나라와 무역구조와 운송환경이 비슷한 일본에서는 해상매매계약의 보험료미포함가격조건인 F.O.B.조건, F.A.S.조건 및 F.C.R.조건의 거래에서 매도인이 자기의 위험부담 구간에 대한 운송위험을 담보할 수 있는 수출화물 F.O.B.보험이라는 상품이 개발되어 판매되고 있다.

---

\* 成均館大學校 經營學部 講師.

우리 나라에서도 해상매매계약에서 매도인이 자기의 위험부담구간에 대한 위험을 담보할 수 있는 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간보험이 있으나 그다지 활성화되지 못하고 거의 이용되지 못하고 있는 실정이다. 따라서 기존의 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간보험을 하나의 보험종목으로 포괄하는 동시에 각각의 보험종목이 가진 단점을 개선·보완할 수 있는 새로운 보험종목의 개발이 요구된다.

본 연구는 이러한 연구 목적하에 해상매매계약에서 매도인의 운송위험 관리 수단으로서의 해상보험 관련 보험종목을 개발하고, 우리 나라 수출환경하에서 적절한 “수출화물본선인도보험”의 의의, 보험기간, 담보위험 및 특징 등을 개발하고, 이 보험의 개발 타당성을 일본의 개발 사례를 참고하여 검토해 보고자 한다.

## Ⅱ. 해상매매계약조건과 매도인의 운송위험관리 현황

### 1. 위험의 분기점과 피보험이익 및 위험의 시기

위험이 있어야만 보험이 있고 해상보험에는 피보험이익이 있어야 한다. 매도인과 매수인은 자기에게 위험이 이전되는 시점을 위험의 시기로 하여 보험에 부보하고 있는데, 이 시점이 피보험이익이 자기에게 발생하는 시점이기 때문이다. 즉, 해상보험의 일반적인 원리인 ‘위험의 이전-피보험이익의 발생-위험의 시기’가 일치하는 시점이기 때문이다.

#### (1) 위험의 분기점

상품인도에 따른 운송 중의 위험을 매도인과 매수인중 어느 쪽이 부담하며 그 위험을 관리하기 위한 보험에 부보할 당사자가 누구인가는 일차적으로 매수인과 매도인간에 체결된 매매계약에 의해 결정되는 것이 일반적이다.

매매계약조건은 국제상업계의 상관습 분류에 따라 매매계약의 이행지에 따라 선적지매매(船積地賣買)와 양륙지매매(揚陸地賣買)로 분류할 수 있으며, 이를 다시 해상물품매매로 연결시키는 매매계약조건별로 분류할 수 있

다<sup>1)</sup>. 또한 해상물품매매계약조건은 보험료의 포함여부에 따라 보험료지급조건과 보험료미지급조건으로 분류할 수 있다. 이를 요약하면 <표Ⅱ-1>과 같이 나타낼 수 있다.

<표Ⅱ-1> 해상물품매매계약조건의 분류와 위험의 분기점

구 분	조 건	위험의 분기점
보험료포함조건	F.A.S.(선측인도조건)	본선의 선측에 인도할 때
	F.O.B.(본선인도조건)	본선선측의 난간을 통과할 때
	C.F.R.(운임포함조건)	본선선측의 난간을 통과할 때
	D.E.S.(착선인도조건)	목적항선상에서 인도할 때
	D.E.Q.(부두인도조건)	목적항부두에서 인도할 때
보험료미포함조건	C.I.F.(운임보험료포함조건)	본선선측의 난간을 통과할 때
	C.I.F.변형(C&I,CIF&C, CIF&I, CIF&E 등)	본선선측의 난간을 통과할 때

(2) 피보험이익

국제거래물품의 운송위험관리수단으로서 일반화된 해상보험에 전가하기 위해서는 피보험이익이 있어야 한다. 즉, 피보험이익이 없으면 보험계약을 체결할 수도 없고, 만일 보험계약의 형식을 갖추었다 하더라도 그 계약의 효력은 발생할 수 없다.

피보험이익이란 보험의 목적에 보험사고가 발생함으로써 피보험자에게 경제상의 손해(멸실, 손상 등)를 입힐 우려가 있는 경우에 이러한 보험의 목적과 피보험자와의 경제적 이해관계라 하며, 이를 보험계약의 목적이라고도 한다. 즉, 피보험이익이란 보험의 목적인 수출입화물과 위험부담자인 피보험자(매도인 또는 매수인)와의 경제상의 이해관계를 말한다. 각 매매계약조건 위험분기점과 피보험이익의 분기점이 일치함을 나타낸다.<sup>2)</sup>

1) 梁煥煥, “FOB契約의 變質에 관한 實證的 考察”, 貿易學會誌, 第6卷, 1981. 3, pp.33~61

2) 피보험이익은 이해관계의 발생이유 또는 참여관계에 따라 여러 가지로 분류할 수 있다(오원석저, 해상보험론, 삼영사, pp.72~102 참고). 본 연구의 범위인 해상매매계약관습과 해상보험의 측면에서 본다면, 위험의 이전-위험의 시기-피보험이익의 이전(또는 발생시점)은 일치한다고 볼 수 있다. 예를 들어 CIF조건에서 매도인은 자신의 비용으로 보험에 부보한 후 보험증권의 배서에 의해 위험이 이전되는 시점에 매수인에게 피보험이익이 이전된다.

(3) 위험의 시기와 종기

매매계약당사자는 자기가 부담하는 운송위험을 관리하기 위하여 보험에 부보하기로 하고 피보험이익요건이 구비되었다면 과연 어느 시점부터 어느 시점까지 보험에 부보할 것인가 하는 보험기간이 매우 중요하다.

보험기간이란 보험자의 위험부담에 대한 책임 존속 기간 즉 위험의 시기로부터 종기에 이르기까지의 기간을 의미하며, 이를 위험기간이라고도 한다. 그런데 위험의 종기에 관해서는 대부분 피보험자가 동일인이고 목적지 항구의 수하인의 창고에 인도되는 때에 위험이 종료되므로 위험의 종기는 큰 문제가 되지 않는다.

신탁회적하약관(ICC)의 운송약관(Transit Clause)에는 위험의 시기에 대해 「이 보험은 화물이 운송개시를 위하여 보험증권에 기재된 장소의 창고나 보관장소를 떠날 때부터 개시된다」<sup>3)</sup>고 규정되어 있지만, 실제로는 화물에 대한 「위험부담의 구간-피보험이익의 존재-보험기간」을 고려하여 결정되기 때문에 보험자의 책임이 개시되는 위험의 시기와 종료되는 종기가 다르게 나타난다.

해상매매계약조건의 운송구간에 따른 매도인의 보험 담보여부를 정리하면 다음의 <표II-2>과 같이 나타낼 수 있다.

<표II-2> 해상매매계약조건과 보험담보

운송 조건	수출국 운송				외항운송	수입국 운송				
	수출자 창고	내륙운송 (중간창고)	보세/ 부두	부선 운송	본선운송	부선 운송	보세/ 부두	중간창고 (내륙운송)	수출자 창고	
FOB	◀	---	---	---	▶					▶
FAS	◀	---	---	---	▶					▶
CFR	◀	---	---	---	▶					▶
CIF	◀									▶
CIF변형	◀									▶
DES	◀					▶	◀	---	---	▶
DEQ	◀					▶	◀	---	---	▶

주) ◀---▶ : 무보험구간(또는 자가보험구간), ◀—▶ : 보험구간

3) 신탁회적하약관 제8조: "This insurance attaches from the time the goods leave the warehouse at the place named in the policy for the commencement of the transit"

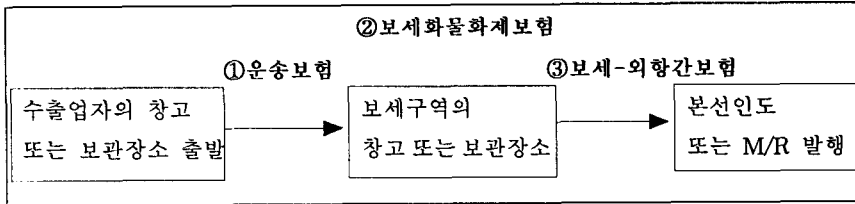
## 2. 해상매매계약조건에서 매도인의 운송위험관리 현황

### (1) 개요

앞에서 검토한 바와 같이 해상매매계약조건에서 보험료가 포함되는 조건인 C.I.F.조건과 C.I.F.변형조건의 경우에는 매도인과 매수인의 무보험구간이 존재하지 않기 때문에 위험의 분기점, 피보험이익 및 위험의 시기와 종기에 관한 문제가 발생할 여지는 없다.

보험료미포함조건인 F.O.B.조건, F.C.R.조건 및 F.A.S.조건에서는 매매계약조건에 의해 담보되지 않기 때문에 위험부담자인 매도인은 자기의 위험부담구간에 대해 자기를 피보험자로 보험에 부보하여야 할 것이다. 반면에 D.E.S.조건과 D.E.Q.조건에서는 그 구간에 대한 위험부담자인 매수인이 자기의 이익을 위해 자기를 피보험자로 하여 보험에 부보하여야 할 것이다. 4)

<표 II-3> 해상매매계약조건과 보험



4) 매수인의 위험부담구간을 담보하는 보험종목으로 일본에는 수입 FOB 보험에 의해 관리되고 있으나, 우리 나라에서는 별도의 보험종목은 없고 다음과 같은 부가조건의 약관이 있다.

① 매수인의 무보험상태를 방지하기 위한 약관

DES조건과 DEQ조건 등의 경우에 매수인이 자기의 위험부담 구간내에서의 무보험상태를 방지하기 위하여 이용되는 약관이 있다. 이 약관의 대표적인 것으로는 수입화물의 "Inland Transit Extension Clause(내륙운송연장장담보약관)"과 "Inland Storage Extension Clause(내륙장차연장장담보약관)"이 있다.

② 매수인의 위험개시약관

이 약관들은 매수인이 자기에게 위험이 이전되는 시점에 적하보험계약의 위험의 시기가 일치 되도록 하기 위한 약관으로 해상매매계약에는 다음과 같은 것이 있다. 첫째, "F.O.B. Attachment Clause(본선인도위험개시약관)"이다. 이 약관은 매수인이 F.O.B.조건 또는 C.F.R.조건으로 수입하는 경우에 적하보험에 부보할 때 첨부하는 약관으로 매수인에게 위험의 이전, 위험의 시기 및 피보험의 이전을 일치시켜 무보험구간을 없애기 위해 첨부되는 약관이다. 우리 나라의 경우 F.O.B.조건 수입의 경우에 이 약관을 첨부하여 보험증권이 발행되고 있다.

둘째, "F.A.S. Attachment Clause(본선선착인도위험개시약관)"이다. 이 약관도 F.O.B.조건에서와 마찬가지로 매수인이 자기에게 위험의 이전, 위험의 시기 및 피보험이익의 발생 일치시키기 위해 첨부하는 약관이다.

우리 나라에는 매도인이 자기의 위험부담 구간에 대해 자기 자신을 피보험자로 하여 이용할 수 있는 보험으로는 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항보험이 개발되어 판매되고 있다. 이를 운송구간별로 나타내면 위 <표II-3>과 같다.

## (2) 운송보험

### ① 의의

운송보험은 화주가 자기화물을 내륙운송 중(하천포함) 발생하는 운송용구의 충돌, 탈선, 추락, 화재, 폭발, 전복 등에 기인한 사고를 보상하기 위한 보험이다(상법 제 688 조). 일반적으로 운송보험은 해상운송도 포함되지만 이에 대한 별도규정(상법 제 693 조 이하)의 운송보험은 육상운송만을 담보한다. 즉, 운송보험은 보험료미지급조건(FOB 등)의 경우에 매도인의 무보험구간에 대한 보험이다.

### ② 특징

운송보험은 적하보험과 같이 제 3자인 운송인의 과실로 발생한 사고의 보상 원리, 피보험이익, 보험가액 등의 점에서 거의 같으나 운송보험은 바다에서의 사고가 아니라 육상에서의 위험을 담보하는 중목이라는 차이가 있다. 운송보험에서의 위험의 시기는 「운송인이 운송할 목적으로 보험의 목적을 보험증권에 기재된 발송지의 보관장소(창고를 포함)에서 반출(적재위험을 포함)할 때」부터 시작된다.

종기는 「㉠ 보험증권에 기재된 도착지의 보관장소에 보험의 목적이 반입(하역위험을 포함) 되었을 때. ㉡ 보험의 목적이 위 ㉠의 보관장소에 반입되기 전이라도 보험증권에 기재된 도착지의 보관장소 도착 후 24시간이 경과한 때」이다.

## (3) 보세화물화재보험

이 보험은 1970년 4월 1일 부산 제 2부두보세창고 대화재사건으로 도입된 보험으로 보세구역에 반입된 화물의 화재 뿐만아니라 보관 중의 풍수해위험 등도 담보하고 있다. 그렇지만 해상적하보험에 담보되는 재포장, 개포 등의 일부위험이 담보되고 있지 않다.

---

5) 적재위험의 담보시에는 추가보험료를 지급하여야 한다.

(5) 보세-외항보험

이 보험은 수출화물의 선적시까지 보세구역(지정장치장 혹은 타소장치장)에서 본선 선상에 선적할 때까지의 위험을 담보한다. 이 보험의 담보위험에는 부선의 충돌, 탈선, 추락, 화재 등으로 해상적하보험의 담보위험과 거의 일치하고 있다.

### Ⅲ. 매도인의 운송위험 관리수단으로서 수출화물본선인도보험

#### 1. 개요

F.O.B.조건, F.A.S.조건 및 C.F.R.조건의 거래에서 수출자에게 하나의 보험종목에만 가입해도 담보가 가능하도록 편익을 제공하고, 보험자에게는 잠재적 시장확대를 통한 수익성 증대의 목적에 개발된 보험상품이 수출화물본선인도보험이다.

수출화물본선인도보험이란 「F.O.B.조건, F.A.S.조건 및 C.F.R.조건으로 거래하는 경우 수출국의 발송지에 있는 창고 또는 기타의 보관장소로부터 반출되어 수출항 본선에 적입하는데까지의 구간의 위험을 담보하는 보험」이라고 정의할 수 있다. 즉, 해상매매계약의 F.O.B.조건, F.A.S.조건 및 C.F.R.조건으로 수출하는 경우 수출자의 위험을 하나의 보험종목으로 포괄적으로 담보하고자 하는 보험이다.

이하에서는 이미 수출화물본선인도보험을 개발하여 어느 정도 정착되어 있는 일본의 수출 F.O.B.보험을 참고하여 수출화물본선인도보험의 내용을 간략히 고찰해 보고자 한다.

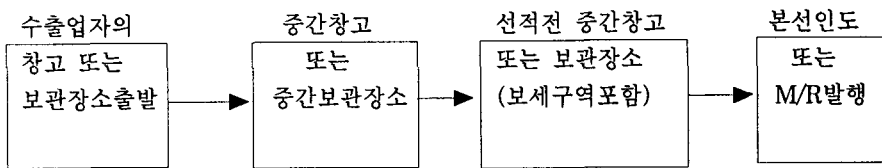
#### 2. 위험의 시기와 종기

수출화물본선인도보험에서 위험의 시기는 수출국 발송지의 창고 또는 보관장소로부터 반출되는 때이고, 위험의 종기는 본선의 인도하는 시점이 된다. 따

라서 위험의 시기는 해상적하보험에서와 마찬가지로 화물이 보험증권에 명시되어 있는 지역의 창고 또는 보관장소에서 육상운송용구에 적재되어 선적항을 향하여 이동해야 비로써 담보가 개시된다. 따라서 화물이 창고안에서 운송을 기다리는 동안이나 트럭이나 기타 운송용구에 적재되는 동안에 입은 화물의 손상은 담보되지 않는다.

위험의 종기는 보험의 목적인 화물이 수출항에서 본선에 적재될 때 또는 보험의 목적인 화물이 본선에 적재되어 본선수취증(Mate,s Receipt)이 발행된 때가 되어야 할 것이다.

<그림 II-1> 수출화물본선인도보험의 보험기간



### 3. 담보위험

우리 나라의 수출화물본선인도보험은 기존의 운송보험의 내륙운송보험, 화재보험의 보세화물화재보험 및 적하보험의 보세-외항간보험의 3가지 보험에 담보하는 위험을 통합·조정하는 위험이 되어야 할 것이다. 이는 신탁회적하약관의 담보위험을 내륙으로 확장이라는 개념과 유사한 성격을 띠게 된다. 여기에서는 일본의 수출화물본선인도보험의 담보위험을 참고하여 운송구간별로 내륙육상운송과정, 보세구역도착 및 보관과정 및 본선인도과정으로 나누어 고찰하고자 한다.

#### (1) 육상운송 중의 위험담보

운송보험에 담보하는 모든 위험은 수출화물본선인도 보험에도 담보되어야 할 것이다. 즉 육상운송용구의 전복, 탈선, 충돌, 화재, 폭발, 등에 기인한 모든 사고와 중간창고에 보관 등 육상운송에 관련된 모든 위험을 담보하여야 할 것이다.

#### (2) 보세화물화재보험의 위험담보



기존의 보세화물화재보험에 담보하는 화재 관련 모든 위험이 수출화물본선 인도보험에도 담보되어야 한다. 나아가 일관운송체계를 유지하기 위해서는 보세구역에서의 보관 및 개포위험의 담보를 추가하는 것이 보세구역의 역할과 실무적으로 조화될 것이고 육상운중 중의 위험담보와도 일치될 것이다.

### (3) 보세-외항간보험의 위험담보

보세-외항간 보험에서 담보되는 위험 역시 수출화물본선인도보험에서 담보되어야 한다. 즉 부선운송위험, 본선 및 부선의 충돌 및 해수의 침입 등과 같이 보세-외항간 운송중의 불가항력적인 위험이 담보되어야 한다.

## 4. 수출화물본선인도보험의 인수방식의 특징

일본의 경우에는 사무간소화의 취지로 다음과 같은 3방식에 의한 인수가 1966년 9월 1일부터 시작되었으며, 운송보험 및 화재보험의 인수방식 보다는 기존의 해상적하보험의 인수방식을 택하고 있는 것이 특징이다. 이를 간략히 기술하면 다음과 같다.

### (1) 제 1 방식

특수한 지역에 대한 수출화물에 있어서 담보기간이 짧은 개별인수방식으로 이 방식에서는 화물보험의 원칙대로 운송할 때마다 위험개시전에 개별 신청하게 된다.

### (2) 제 2 방식

포괄계약(Open Contract) 또는 포괄증권(Open Policy)에 의한 방식으로 인수방법은 제 1 방식과 달리 사전신청을 요구하지 않고 매 1개월마다 운송액의 합계를 익일 소정의 날까지 보험회사에 통지(Declaration)함으로 이루어지며, 특정한 대상화물을 장기간 담보하는 일괄인수방식이라 할 수 있다.

### (3) 제 3 방식

연간 대량 또는 계속적으로 수출하는 규모가 큰 화주의 특정대상화물을 1년간 기간단위보험으로 인수하게 된다. 이 방식에서 인수방법은 제 2 방식과 마찬가지로 매월 운송액의 합계를 익일 소정의 날까지 보험회사에 통지하면 된다.

## 5. 보험조건과 요율구조

일본의 경우에 特定危險擔保, 海水·雨危險擔保, 沈損, 갈구리손 등 특정의 조건에 대하여만 산정회 표준요율표가 있으며, 전위험담보조건(A/R)으로도 인수가능하나 요율은 자유요율이고 보험회사의 재량으로 하고 있다.

기본요율은 품목별(5군), 운송경로별(3경로), 인수방식별(3방식), 조건별 요율로 되어 있으며 기본요율에 할인·할증을 적용하여 최종요율을 산출한다. 할증요율은 담보기간의 연장에 따른 할증, 야적할증 및 오지(奧地)에서의 保管·開包作業期間 동안의 위험담보 할증이 있다.

## IV. 수출화물본선인도보험의 개발 타당성 분석

### 1. 개발의 필요성

수출화물본선인도보험의 기본적인 개념은 현재 우리 나라에 판매되고 있는 수출화물운송의 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간보험의 3가지 보험을 하나의 보험종목으로 통합·조정한 것이다. 따라서 이들 3가지 보험종목을 통합할 필요성이 있는지를 잠재적인 이 보험의 수요자인 수출자와 공급자인 보험자 측면에서 검토해 보고, 나아가 정부의 측면에서도 평가해 보고자 한다.

#### (1) 수출자

앞에서 본 것과 같이 해상매매계약의 운송위험 관리수단으로서 보험에 전가는 많은 문제점을 지니고 있다. 그 개선 방안으로서의 수출화물본선인도보험의 개발은 잠재적인 수요자인 수출자에게 다음과 같은 이점을 가져다주기 때문이다.

① 물적비용의 절감을 가져온다.

앞의 <표Ⅱ-2>의 해상매매계약조건과 보험담보에서 볼 수 있는 것과 같이 해상매매계약의 보험료미포함가격조건(F.O.B.조건, F.A.S.조건 및 C.F.R.조건)으로 수출하는 경우에 수출자는 자기의 위험부담 구간에 대한 운송위험을 보험에 전가하기 위해서는 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간보험의 3가지 보험에 각각 부보하여야 한다. 이는 보험료의 상승효과를 발생시키고 수출자에게는 경쟁력 약화 요인으로 작용한다. 따라서 위 3가지 보험을 하나의 보험종목으로 통합함으로써 보험료지출 즉 물적비용의 절감을 가져온다.

② 인적비용의 절감을 가져온다.

현재 보험료미포함가격조건으로 수출하는 경우에 수출자는 운송위험을 보험에 전가하기 위해서는 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간보험의 3가지 보험에 각각 부보하여야 하기 때문에 인적비용이 많이 들어간다. 더욱이 이 3가지 보험은 담보위험이 상이하고 복잡하여 수출자로 하여금 운송위험관리수단의 선택을 복잡하게 하고 어렵게 만들고 있는 실정이다. 따라서 수출화물본선인도보험의 도입은 수출자의 인적비용의 절감을 가져온다.

③ 무보험상태의 운송을 방지할 수 있다.

현재 해상매매계약의 보험료미포함조건외의 거래에서의 높은 인적·물적비용의 부담은 수출자의 가격경쟁력에 부담을 주어 거의 보험을 이용하고 있지 않은 실정으로 무보험상태로 수출이 이루어지고 있다고 하여도 과언이 아니다. 따라서 수출화물본선인도보험의 개발은 수출자에게 적절한 운송위험관리수단으로서 무보험상태의 운송을 방지할 수 있다.

④ 수출경쟁력을 강화시켜준다.

수출자가 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간보험의 3가지 보험에 각각 부보하게 되면 인적·물적비용의 상승에 영향을 미치고 이는 수출자의 경쟁력을 약화시키는 요인으로 작용하고 있다.

귀금속, 유가증권, 화폐, 골동품 등의 고가(高價)의 상품거래를 포괄하는 적절한 보험이 없어 이들 수출자는 별도의 3가지 보험 이외에 이들 위험을 담보하는 보험에 부보함으로써 수출자의 가격경쟁력을 약화시키고 있는 실정이다. 따라서 수출화물본선인도보험의 개발은 수출자의 경쟁력을 강화시켜주는 계기가 된다.

⑤ 담보범위를 확대시켜 준다.

오늘 국제거래는 컨테이너에 의한 복합운송이 일반화되어 있다. 그럼에도 불구하고 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간보험은 컨테이너에 의한 복합운송위험을 적절히 담보하고 있지 못하고 있으며 담보범위 또한 불명확한 실정이다. 따라서 수출화물본선인도보험은 담보범위를 확대시켜 주게 된다.

## (2) 보험자

수출화물본선인도보험의 개발의 주체이자 공급자가 될 보험자에게는 다음과 같은 이익을 가져다 줄 것이다.

### ① 시장확대에 기여한다.

수출화물본선인도보험의 개발은 침체되어 있는 해상보험시장의 시장확대에 기여한다. 또한 이 보험의 도입은 침체되어 있는 해상보험시장의 구색상품으로서의 역할을 할 것이다.

### ② 수익성 개선에 도움이 된다.

수출화물본선인도보험의 개발은 금융시장개방으로 수익성이 악화되어 있는 국내손해보험사의 시장확대에 기여할 수 있으며, 사업비 절감으로 적으나마 수익성 개선에 도움이 된다.

## (3) 국가

### ① 수출경쟁력향상에 도움이 된다.

수출화물본선인도보험의 도입은 수출자에게 적절한 운송위험 관리수단의 제공, 운송위험 관리비용의 절감 등으로 인한 수출상품의 가격경쟁력 제고를 통해 수출을 증대시킬 수 있다.

### ② 보험산업의 경쟁력 향상에 도움이 된다.

수출화물본선인도보험의 도입은 국내손해보험사에게 시장확대 효과 및 수익성 개선의 기회를 주어 국내 손해보험산업의 경쟁력을 제고시킬 수 있는 기회를 제공하게 된다. 또한 국내손해보험시장의 개방으로 가속화되고 있는 보험료의 국외 유출을 방지하는데 기여하게 된다.

### ③ 국제운송방식의 변화에 적응할 수 있다.

국제운송방식은 컨테이너 운송에 의한 복합운송이 일반화되어 있다. 그럼에도 불구하고 기존의 3가지 보험은 이를 반영하고 있지 못하다. 따라서 수출화

물본선인도보험의 개발은 운송방식의 변화에 따른 운송위험 관리수단으로서의 적절한 보험이 될 것이며 신탁회적하약관의 담보내용 및 보험기간과 일치시킬 수 있다.

## 2. 개발시 선결과제

이와 같은 수출화물본선인도보험의 도입에 따른 편익을 누리기 위해서는 먼저 검토해야할 선결과제들이 존재한다. 어떤 상품이 개발·도입되어 판매되기 위해서는 일차적으로 수요와 공급이 존재하여야 한다.

한편, 보험이란 「동종의 사고위험(운송위험 등)을 느끼는 다수의 사람들이 공동준비자산을 형성(보험료각출)하여 보험사고가 발생하면 보험금을 지급하는 사회·경제적 장치」로 정의된다. 즉, 기업보험인 해상보험은 거래비용이 낮기 때문에 일정 규모의 수요만 전제된다면 공급에 문제를 고려하지 않고도 수출화물본선인도보험의 개발의 타당성은 존재한다.

수출화물본선인도보험의 개발시 선결과제를 잠재적인 수요분석인 수출계약 조건별 구성비, 수출계약조건별 금액, 수출상품구조, 보세-외항보험의 계약 현황, 사고통계의 구조적인 측면에서 검토해보고자 한다.

### (1) 계약조건별 구성비

수출화물본선인도보험의 잠재적인 수요자는 해상매매계약의 F.O.B.조건, F.A.S.조건 및 C.F.R.조건으로 수출하는 상품이 될 것이다.

아래 <표IV-1>에서 볼 수 있는 것과 같이 수출화물본선인도보험의 잠재적인 수요인 F.O.B.조건과 F.C.R.조건을 합한 구성비는 1996년 67.6%, 1997년 69.7%, 1998년 74.5%으로 보험료미포함 해상매매계약 조건인 F.O.B.조건과 F.C.R.조건의 비중이 압도적으로 높고 그들 조건의 비중이 급속히 증가하고 있는 추세에 있다.

<표IV-1> 가격조건별 수출 현황

금액단위 : 백만달러, 구성비 및 증감률 : %

조 건	1996년		1997년		1998년	
	실 적	구성비 (증감율)	실 적	구성비 (증감율)	실적	구성비 (증감율)
FOB	53,584.3	41.9 (10.5)	63,787.6	47.9 (19.0)	71,030.6	54.7 (11.4)
CFR	32,891.5	25.7 (4.6)	29,031.2	21.8 (△11.7)	25,713.2	19.8 (△11.4)
CIF	36,446.0	28.5 (6.8)	36,857.8	27.7 (1.1)	30,756.6	23.7 (△16.6)
C&I	4,990.8	3.9 (14.3)	3,410.8	2.6 (△31.7)	2,310.4	1.8 (△32.3)
합 계	127,912.9	100.0 (8.0)	133,087.6	100.0 (4.0)	129,811.0	100.0 (△2.5)

주) 1998년도 외환통계 연보, 한국은행 국제부, 1999. 11

(2) 계약조건별 금액

수출화물인도보험이 시장에 판매되기 위해서는 적절한 수익성이 보장될 수 있는 시장규모가 존재하여야 한다. 앞의 <표IV-1>에서 볼 수 있는 것과 같이 F.O.B.조건 및 F.C.R.조건의 거래금액을 합친 수출금액은 1996년에는 86,476.8 백만달러, 1997년에는 92,818.8 백만달러, 1998년에는 96,743.8 백만달러로 여타 손해보험상품의 시장규모에 비해 적은 금액이 아니다.

(3) 수출상품구조

수출화물본선인도보험의 잠재적인 상품은 운송위험의 노출정도가 상대적으로 높고 고가인 귀금속, 유가증권, 화폐, 반도체 등의 상품이 될 것이다. 우리나라 수출에 귀금속이 차지하는 금액과 비중은 1997년 64억달러(4.7%), 1998년 73억달러(5.5%)로 그 금액과 비중이 증대하고 있는 실정이다.<sup>6)</sup>

6) 1998년도 외환통계 연보, 한국은행 국제부, 1999. 11 참고.

(4) 보세-외항간보험의 부보현황

앞에서 고찰한 바와 같이 수출화물본선인도보험은 내륙운송보험, 보세화물화재보험, 보세-외항간보험의 포괄보험의 성격을 지니고 있다. 이 3가지 보험계약 현황 분석은 수출화물본선인도보험의 잠재적인 수요 예측에 가장 유용한 자료가 될 수 있으나, 현재 수출화물의 내륙운송보험과 보세화물화재보험에 대한 별도의 통계자료는 발표되지 않고 있다. 따라서 현재 발표되고 있는 보세-외항간보험만 검토해 보고자 한다.

수출화물본선인도보험의 잠재적인 수요가 되는 우리 나라의 보세-외항보험의 부보 실적은 수출이 총 143건, 보험가입금액 29,151백만원, 보험료 31,221천원으로 우리 나라 수출규모에 비해 미미한 상태이다. 특히 수입의 건수, 보험가입금액, 보험료에 비해 상대적으로 매우 적게 나타나고 있다. 이는 우리나라 수출자가 해상매매계약의 F.O.B.조건, F.A.S.조건 및 C.F.R.조건으로 수출하는 경우에 거의 보험을 통한 운송위험의 관리를 하고 있지 않은 것으로 볼 수 있다.

<표Ⅳ-2> 보세-외항간보험의 계약 현황(1997년 기준)

구 분	계약건수	보험가입금액	보험료
수 출	143 건	29,151 백만원	31,221 천원
수 입	3,514 건	2,767,349 백만원	360,408 천원

주) 손해보험통계연감, 보험개발원, 1999. 11

3. 종합적인 평가

수출화물본선인도보험의 잠재적인 수요를 나타내는 계약조건별 구성비, 계약조건별 금액 및 상품구조 측면에서는 개발에 따른 기대효과와 성공가능성은 매우 높을 것으로 평가된다. 즉, 수출화물본선인도보험의 잠재적인 수요는 매우 높고 시장확대 가능성도 매우 높은 것으로 평가된다. 더욱이 이 보험의 개발이 수출자와 보험자에게 주어지는 편익 외에도 국제운송방식 및 거래관행의 변화에 부응하는 것이기도 하다.

반면에 보세-외항간보험 계약현황은 수출화물화재보험의 개발에 따른 기대효과와 성공가능성에는 부정적인 것으로 추측된다. 이들은 수출화물본선인도

보험의 유사보험을 이용하고 있는 수요자인 동시에 수출화물본선인도보험으로의 전환 수요이다. 즉, 유사보험(보세-외항간보험, 내륙운송보험 및 보세화제보험)에서 수출화물본선인도보험으로의 전환 예상 수요는 적은 것으로 나타났다.

전체적으로 볼 때 수출화물본선인도보험의 개발에 따른 효과는 긍정적으로 개발의 필요성이 강조된다.

## V. 맺음말

우리 나라 전체수출에서 F.O.B.조건과 F.C.R.조건을 합한 가격조건의 구성비가 차지하는 비중이 1998년에는 74.5%로 압도적으로 높은 실정이다. 해상매매계약조건의 보험료미포함가격조건인 F.O.B.조건과 F.C.R.조건에서 위험분기점은 수출항 본선인도시점이다. 따라서 본선인도 이전의 구간에 대해서는 수출자는 자기를 피보험자로 하여 보험에 부보을 하여야 한다.

우리 나라에는 아직도 수출자의 창고(또는 보관장소)에서 수출항 본선인도시점까지 위험구간을 담보할 수 있는 보험이 없어 육상운송구간에 대해서는 운송보험에 부보하고, 보세구역에 도착하면 보세화물화재보험에 부보하고, 보세구역의 출발부터 본선에 인도시점까지는 보세-외항간화물보험에 부보하여야 한다.

운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간화물보험은 담보위험이 상이하고 일반화되고 있는 복합운송위험을 담보하고 있지 못하다. 또한 중복보험으로 인해 수출자는 과도한 물적·인적비용의 부담을 주고, 보험자에게는 사업비의 부담을 주어 수익성과 해상보험 시장확대의 저해요인으로 작용하고 있다.

따라서 기존의 운송보험, 보세화물화재보험 및 보세-외항간화물보험을 하나의 보험으로 통합·조정하는 '수출화물본선인도보험'을 개발함으로써 무역환경의 변화와 보험자 및 수출자의 보험욕구에 부응하여야 한다. 일본에서는 '수출 FOB보험'을 이미 30여년 전에 도입하여 시행하고 있으며, 그 효과도 매우 큰 것으로 평가되고 있다.

'수출화물본선인도보험'의 개발은 출자에게는 물적·인적비용의 절감, 담보범위의 확대, 수출경쟁력강화 등의 편익을 줄 수 있으며, 보험자에게는 해상보험시장의 확대효과, 수익성개선 등의 편익을 줄 수 있을 것으로 평가되었다.



또한 '수출화물본선인도보험'의 개발은 국제운송방식의 변화에 부응하고 신탁회적하약관의 내용과 일치시킬 수 있을 것으로 평가되었다. 따라서 '수출화물본선인도보험'을 조속히 개발하여 국제경쟁력강화에 도움이 되도록 하여야 할 것이다.

### 參 考 文 獻

- 吳元奭, 海上保險論, 三英社, 1998. 2. 20.
- 梁暎煥, “FOB 契約의 變質에 관한 實證的 考察”, 貿易學會誌, 第 6 卷, 1981. 3.
- 梁暎煥·吳元奭 共著, 貿易商務論, 法文社, 1999. 8. 30.
- 李基泰, 海上積荷保險契約의 危險의 始期와 終期에 관한 研究, 博士學位論文, 東國大學校 大學院, 1993. 12.
- 外換統計年報(1998 年度), 韓國銀行 國際部, 1999. 11.
- 海上保險約款集(積荷保險), 大韓損害保險協會, 1997. 4.
- 崔銘國, 英國系 FOB 契約에 있어서의 被保險利益問題, 貿易商務研究, 第 11 卷, 韓國貿易商務學會, 1998. 2.
- 輸出 FOB 保險開發에 관하여, 保險開發院, 海上保險(第5號), 1993.10.
- 損害保險保險統計年報, 保險開發院, 1999. 11.
- Tokio Marine, 輸出 FOB 保險, 1996.
- Tokio Marine, 貨物保險入聞テキスト, 1994. 4.
- The Non-life Insurance Institute of Japan, Marine and Inland Transit Insurance in Japan, 1991.

## ABSTRACT

### **A Study on the Development Propriety of F.O.B. Insurance**

Ryu, Won Woo

The marine cargo insurance is mainly the insurance on foreign trade commodities. The sales contract stipulates as to which of the seller or the buyer should arrange the insurance. In other words, if the sales contract is made on the C.I.F. terms, the seller has to arrange the insurance, while, in the case of F.O.B. or C.F.R. terms, the buyer has to arrange it.

The F.O.B. or C.F.R. terms means that the seller has to take out an insurance for himself until the cargo being loaded onboard the overseas vessel at the port of shipment in export country. But our country has not reasonable insurance to cover seller's risk, because it hasn't yet implemented the insurance.

In respect of a cargo exported from Korea on F.O.B. or C.F.R. terms, the F.O.B. insurance covers comprehensively the inland transit and storage until the cargo being loaded onboard the overseas vessel at the port of shipment in Korea with a certain limitation of a insurance period.

The goal of this study is to analyze the development propriety of F.O.B. insurance. This could be done through analyzing the volume and analyzing the proportion of F.O.B. or C.F.R. terms for export. It is supposed that the potential demands of F.O.B. insurance are sufficient in our country for developing the F.O.B. insurance. At this point of time, the positive development of F.O.B. insurance for export is inevitable from the viewpoint of present situation of trading circles.

Key Words : F.O.B. Insurance