

단기수출보험의 연속수출 면책약관에 관한 연구

이경래

덕성여자대학교 국제통상학전공 겸임교수

이서영

목원대학교 무역물류학과 교수

A Study on the Exemption Clause of Recurring Shipments in Short-term Export Credit Insurance

Koung-Rae Lee^a, Seo-Young Lee^b

^aDepartment of International Trade, Duksung Women's University, South Korea

^bDepartment of International Trade and Logistics, Mokwon University, South Korea

Received 12 September 2022, Revised 14 October 2022, Accepted 14 October 2022

Abstract

The exemption clause of recurring shipments refers to the insurer's exemption in Short-term Export Credit Insurance for the additional shipment which was shipped on board while any foregoing shipment was unpaid beyond its due date over 30 days. The recurring shipments are constituted with two factors: the due date of the foregoing shipment and the shipment date of the additional export. The exemption clause of recurring shipments has been eased by extending the grace period for payment up to 60 days from 30 days for the transactions between exporters and importers having the history of payments which were made customarily in delay. This research argues that the current grace period is for the buyers who customarily delay their payments, and that the insurer introduce a grace period for shipment in favor of exporters for the additional shipment which was delayed in on-boarding due to reasons beyond the control of exporters. In consideration of the waiting time and the on-boarding time at ports for container freight, shipments are frequently delayed, which entails those shipments to be indemnified by the exemption clause of recurring shipments. Roll-overs and Blank Sailings also cause the container freight to be delayed in on-boarding. This research is expected to contribute to further development of Short-term Export Credit Insurance in K-SURE.

Keywords: Container Freight, Exemption Clause, Recurring Shipments, Shipment Delay, Short-term Export Credit Insurance

JEL Classifications: G22, G32

^a First Author, E-mail: koungraelee@duksung.ac.kr

^b Corresponding Author, E-mail: leesy@mokwon.ac.kr

© 2022 The Korea Trade Research Institute. All rights reserved.

I. 서론

한국무역보험공사가 운영하는 무역보험 상품의 여러 종류 가운데 단기수출보험은 신용기간 2년 이내의 상품 및 서비스 수출에서 발생하는 수출대금 미결제위험을 담보하는 보험이다(한국무역보험공사 업무방법서 제6조 제1호). 단기수출보험은 한국무역보험공사의 연간 보험인수액의 80% 이상을 점하는 핵심적인 보험종목이다. 우리나라의 어떤 수출자가 무역보험을 이용하면서 해외매출채권을 관리하면서 무역금융을 조달하고 있다고 한다면 그 수출자는 단기수출보험을 이용하고 있을 가능성이 80% 이상이라고 말할 수 있을 만큼 무역보험에서 단기수출보험의 비중은 크다. 환언하면 우리나라의 수출진흥을 위해 설치된 무역보험제도는 주로 단기수출보험에 의해 그 목적이 실현되고 있다고 할 수 있다.

단기수출보험에는 연속수출 면책을 포함하여 다섯 가지의 절대적 면책약관과 보험계약자측의 고의 또는 과실에 의한 사고, 약관상 의무 이행 해태 등이 원인이 되는 사고 등 두 가지의 상대적 면책약관이 있다. 이 논문에서 살펴보고자 하는 연속수출 면책약관은 보험계약자의 역선택(Adverse Selection)을 방지하기 위해 마련된 약관(제7조 제1항 제2호)으로서 아래 내용과 같다.

제7조(면책) ① 다음 각호의 손실에 대해서는 공사는 보상할 책임을 지지 않습니다.

2. 보험계약자가 동일한 수출계약상대방에게 계속적으로 수출하는 경우(이 보험에 들지 않은 수출거래를 포함함), 보험사고 발생건의 선적일로부터 소급하여 1년 이내의 기간 중 만기가 도래한 거래의 수출대금이 결제기일(수출계약내용에 따른 수출대금의 최초 결제기일을 말하며 이하 이 조에서 같음)부터 30일이 경과한 날(이전의 수출대금이 결제기일로부터 30일이 경과하기 이전이라도 그 수출대금의 전부 또는 일부가 결제되지 않을 것이 확실한 경우에는 그 사실을 안 날)까지

결제되지 않은 상태에서 수출한 거래에 대하여 발생한 손실. 다만, 다음 각목의 1에 해당하는 경우에는 면책되지 않습니다.

- 가. 공사가 통지한 결제지연이 관례화 된 국가에 대하여 결제기일로부터 40일 이내의 결제지연상태에서 수출한 경우
- 나. 신용장방식 수출거래인 경우
- 다. 무신용장방식 수출거래에서 공사가 결제관행을 인정하는 경우

‘연속수출’이라는 용어는 한국무역보험공사 내에서 통용되는 일종의 직무용어(Jargon)인데 여러 학술문헌에서 약관 제7조(면책) 제1항 제2호의 면책에 해당하는 수출을 표현하는 용어로 이미 사용하고 있으므로 이 논문에서도 다른 학술문헌의 용례에 따라 ‘연속수출’을 그대로 사용하고자 한다. ‘연속수출’이라는 용어는 동일 수출자와 수입자 사이에 시차를 두고 이루어진 다수의 수출거래 가운데 나중에 수출된 거래로서 단기수출보험의 면책에 해당하는 수출을 지칭하는 용어라고 볼 수도 있고, 또는 동일 수출자와 수입자 사이에 다수의 수출이 발생하는 거래관계를 포괄하며 그 관계 속에서 앞선 선적건이 만기도래 미결제인 상태에 선적된 추가거래를 면책하는 전체 구조를 의미한다고 볼 수도 한다.

연속수출 면책약관에서 말하는 ‘수출’은 물품의 ‘선적(On-boarding)’을 의미한다(약관 제4조). 한편, 연속적인 거래관계에 있는 수출자와 수입자 사이에 일정한 조건이 충족하여 결제지연이 관례화된 경우라고 보험자인 한국무역보험공사가 인정하는 경우에는 결제지연이 만기로부터 최대 60일을 초과하지 않았다면 연속수출 면책약관을 적용하지 않는다. 먼저 수출된 거래가 만기도래 미결제된 상태이더라도 연속하여 수출하는 후속거래에 대해 연속수출 면책약관의 적용을 배제할 수 있는 ‘앞선 거래의 최장 미결제기간’을 결제관행인정기간(Grace Period for Payment)이라고 한다.

위의 약관 제7조 ‘가’목에서 언급하고 있는 ‘결제지연이 관례화 된 국가’는 현재 지정된 바 없다. 같은 조 ‘나’목에서 언급한 ‘신용장 수출

거래'와 관련하여 연속수출 면책약관이 수입자의 신용상태에 주안점을 둔 역선택 방지 조치이므로 신용장 개설은행의 신용을 기준으로 보험을 인수하는 신용장거래는 연속수출 면책약관을 적용할 여지가 없다.

연속수출을 판단하는 기준은 연속적인 거래에서 먼저 선적한 거래의 만기일, 즉 대금지결제 기일과 추가로 선적하는 후속 거래의 선적일이다. 일반적으로 수출거래의 만기일은 무역계약서에 명시된 결제조건에 의해서 결정된다. 결제조건은 결제방법(Payment Method)과 신용기간으로 구성되는데 무역계약에서 선택한 결제조건의 만기일은 해당 결제조건의 국제규칙과 거래관행에 의해서 결정된다. 따라서 수출거래의 대금지결제 기일을 결정하는 데 있어서 다양한 해석이 개재될 가능성은 낮다.

연속수출 여부를 판단하는 다른 하나의 기준이 되는 '선적'에 대해서는 여러 가지로 해석될 소지가 있다. 단기수출보험은 물품의 인수거절 또는 인수불능, 대금지급 거절, 지급지체 등에 의한 손실을 보상하는 보험이므로 이 '손실'의 선행요건으로서 수입자의 대금지급책임을 발생시키는 물품의 인도(Delivery)만 완결되었다면 선박 또는 항공기에 물품이 물리적으로 실리는 '선적'이 없더라도 문제될 것이 없다고 할 수 있다 (국제물품매매계약에 관한 UN협약 제 30조 및 제 53조). 그러나 약관은 제 4조에서 '수출은 물품의 선적을 말한다'고 특별히 괄호조항을 두고 있는 것을 보면 '손실'의 발생을 위한 선행요건이 되는 수출이행을 주된 운송수단인 선박이나 항공기에 물품이 물리적으로 실리는 것으로 규정하고 있다고 보아야 한다. 따라서 이 논문에서는 약관의 취지를 좇아 수출이행의 완료는 '선적'이 이루어진 때, 즉 운송서류에 기재된 선적일(On-board date)로 해석한다.

약관의 취지에 따라 수출이행을 '선적'이 완료된 때로 해석한다고 하더라도 운송절차와 선적관행을 고려하면 선적이 완료된 때인 '선적일'은 운송서류상의 'On-board date'보다 2~3일 먼저 물리적인 선적이 이루어지는 경우가 많으므로 운송서류에만 의탁하여 선적일을 확인하게 되면 연속수출 면책 여부를 판단하는 보상심사에 오류가 발생할 가능성이 있다. 더 나아

가서 이미 여러 판례에 의해 굳어진 '약관해석의 원칙' (대법원 2010. 9. 9. 선고 2007다5120 판결)을 고려하면 '선적시기'를 결정하고 연속수출 면책약관을 적용하는 데에 있어서 보다 정치한 기준이 필요한 것으로 보인다.

이 논문은 컨테이너화물 해상운송의 실무절차와 관행을 살펴보고 연속수출 면책약관을 적용하는 데에 있어서 결제관행인정기간과 유사하게 '선적'을 일정한 구간으로 인정하는 '선적관행인정기간'을 도입할 필요성에 대해 고찰하고자 한다. 그리하여 연속수출 면책약관이 신의성실의 원칙 속에서 공정하고 합리적으로 적용되도록 실무처리의 착안점을 제공하고자 한다. 이를 통해 우리나라 수출의 20% 이상 확보되면서 우리나라 수출진흥을 위한 무역보험제도의 핵심적인 보험상품인 단기수출보험의 발전에 일조하고자 한다.

이 논문연구의 성격상 문헌연구의 방법을 취한다. 이 연구를 수행하는 데에 있어서 일종의 회색문헌(Grey Literature)에 해당하는 한국무역보험공사 발간자료와 해상운송 실무절차 및 관행과 관련한 산업자료를 폭 넓게 활용한다. 연속수출 면책약관을 중심 주제로 하는 학술문헌이 발표된 사례확인이 쉽지 않으므로 학술문헌의 활용이 제한적이다. 따라서 이 연구는 한국무역보험공사가 발행하는 정기 간행물인 '무역보험'을 참조한다. 연속수출과 관련한 참고문헌 중에는 한국수출입은행에서 발간한 자료도 있는데 이는 무역보험 전담 공급기관인 한국무역보험공사가 1992년에 설립되기 전에 한국수출입은행이 정부 대행으로 수출보험을 공급하던 때에 발간된 자료이다. 한국수출입은행 발간자료는 무역보험과 동일한 의미의 용어로 수출보험이라는 용어를 사용한다. 회색문헌과 아울러 이 논문 주저자의 단기수출보험 인수실무경험과 국제운송 현장의 현직 실무자를 대상으로 한 인터뷰도 연구자료로 활용된다.

II. 선행연구

무역보험을 주제로 하는 선행 학술문헌 가운데 연속수출 면책약관을 중심 주제로 하여 연

구를 수행한 문헌은 확인하지 못하였다. 연속 수출 면책약관이 언급된 학술문헌이라고 하더라도 단기수출보험약관 전체의 법률적 의미를 해석하고 분석하는 논문에서 극히 일부분의 지면이 할애되어 언급되는 수준이 대부분이고, 그 내용도 한국무역보험공사의 재직자가 저자로 참여한 한 학술문헌을 제외하고는 대체로 연속수출 면책약관의 내용을 사실적으로 설명하는 수준에 머무르고 있다.

An Yu-Shin and Eun-Hee Jang (2013)는 단기수출보험의 연속수출 면책조항이 일본의 무역보험에서는 허용되지 않고 있는 사실과 비교하여 우리나라 수출자에게 편의를 제공하는 제도로 이해하고 있다. 일본 무역보험의 경우 연체(Over-due)가 발생한 수입자에게 추가로 선적하여 발생한 지급지체 사고는 피보험자의 고의 또는 중대한 과실로 보고 보험자 면책이 된다.

위의 저자는 무역대금 결제일이 경과하도록 결제가 이루어지지 않고 있다는 것은 수입자의 신용상태가 악화되었다고 볼 수 있으므로 추가 수출을 금지하는 것이 보험운영 원리 측면에서 일반적인에도 불구하고 한국무역보험공사의 단기수출보험에서는 결제관행을 고려하여 만기경과 30일까지의 미결제 상태에서 추가 선적을 허용하고 있다고 해석하고 있다. 만기경과 허용기간 30일을 수출자와 수입자 사이의 치유기간(Remedy Period)으로 보고 있다. An Yu-Shin and Eun-Hee Jang (2013)가 결제관행인정기간 30일을 수출입자간의 치유기간으로 본다는 것이 수출입자간의 계약위반(Breach of Contract)을 치유하는 것으로 표현한 것이라면 계약위반 상태에서는 동일 수출입자간에 추가거래를 중단시키는 것이 보다 합리적인 신용보험제도의 운용이라고 할 수 있다.

Park Young-Joon and Young-Mi Ko (2021)는 연속수출을 판단하는 구조가 복잡한 가운데 연속수출로 면책되는 사례가 많다고 주장하며 보험료를 선납하는 일부 단기수출보험에 대해 연속수출을 면책약관에서 배제해야 한다는 의견을 제시한다. 인력이 많지 않은 중소 수출자의 입장에서는 연속수출 발생을 방지하기 위한 관리활동이 원활하지 않고 약관에 대한 이해도가 높지 않은 점을 고려해야 한다고 주장한다.

Park Young-Joon and Young-Mi Ko (2021)는 단기수출보험 가운데 중소중견 Plus 유형에는 연속수출이 면책약관에서 삭제된 것으로 설명하고 있는데 이는 사실이 아니며 약간 변형된 형태로 연속수출 면책약관이 유지되고 있다.

Park Young-Joon and Woong Chung (2017)는 단기수출보험 일반수출형에 있는 연속수출 면책조항을 소개하면서 보험계약자가 위험을 역선택할 수 있기 때문에 이를 방지하기 위해 설치된 것으로 설명하고 있다. 아울러서 단기수출보험 농수산물패키지형 약관에 있는 변형된 연속수출 면책조항에 대해서는 단기수출보험 일반수출형에 적용되는 면책조항보다는 면책가능성이 완화된 내용으로 이해하고 있다. 그러면서도 이 완화된 면책조항마저도 폐지되어야 한다고 주장한다. 보험계약 체결당시에 만기도래 미결제 중인 수입자를 포함하여 전체 수입자 목록을 보험자가 제출 받으면서 나중에 연속수출 수입자에 대한 추가 선적을 면책하는 것은 신의칙에 위반된 것이기 때문에 변형된 연속수출 면책조항은 폐지되어야 한다는 주장이다.

Choi Mi-Soo (2014)는 무역보험의 약관에 내포된 역선택 방지조항을 연구하면서 보험기간, 보험책임시기의 제한, 고지의무, 보험자 대위, 포괄보험제도 등을 역선택을 방지하기 위한 조치나 약관의 내용으로 소개하고 있다. 또한 역선택을 해결하는 방안으로서 보험자의 심사역량 제고, 보험계약자별로 손해율을 반영한 보험료를 적용, 보험가입을 강제하는 강제보험제도 등을 제시하며 이들을 통해 역선택을 최소화해야 한다는 의견을 내고 있을 뿐이며 연속수출에 대해서는 언급이 없다. 연속수출 면책약관이 보험계약자의 연선택을 방지하기 위한 보험자의 면책이라는 데에 선행문헌에 이견이 없는데도 Choi Mi-Soo (2014)는 연속수출 면책에 대해서는 언급이 없다.

Ji Gwang-Un and Ho-Shin Song (2014)은 연속수출 면책을 보험사고의 역선택에 관한 규정으로 이해하면서 만기도래 미결제금액을 보유하고 있는 수입자에 대해 추가거래를 제한하는 인수절차의 일환으로 이해하고 있다. 연속수출 면책에 해당하는 추가거래이면 수출자가

단기수출보험에 부보하지 않을 것이므로 결과적으로 추가거래의 인수를 제한하는 효과가 있을 것이라고 보는 시각이다.

그러나 현실적으로 연속수출에 의해 면책되는 사례가 끊임없이 발생(Kim Ji-Woong, 2009)하고 있는데, 이는 보험관계 성립을 위한 수출통지가 일괄해서 이루어지거나 미리 정한 요건에 부합한 거래에 대해서는 연속수출을 인수한도를 책정하면서 사전적으로 허용하고 있는 인수실무(Underwriting)상의 절차를 고려하면 연속수출 면책대상 여부를 수출자가 판단하여 부보 여부를 결정해야 할 부분이라고 할 수 있다.

Yoon Ki-Kwan and Bo-Min Kim (2010)는 2001년부터 2005년까지 5년간 한국무역보험공사의 면책 처분건 중 이의신청이 있었던 사고 사례를 분석하면서 연속수출과 수출통지에 의한 면책판정이 이의신청에 의해 번복되는 사례가 가장 많은 것으로 분석하고 있다. 이 연구자들이 '연속수출과 수출통지'를 묶어서 한 카테고리 속에서 분석하고 있기 때문에 연속수출 면책만을 구분해서 이의신청에 의해 면책판정이 번복된 비중을 파악하기는 불가능하지만 연속수출 면책이 절대적 면책사항(K-SURE, 1994)이므로 연속수출과 손실의 인과관계를 따지지 않는 면책약관의 속성을 고려한다면 연속수출 면책이 이의신청에 의해 번복된 사례는 없다고 보아도 무방하다.

Choi Byeong-Gyu (2016)는 단기수출보험의 중소기업플러스보험에 관한 연구논문에서 약관과 보험제도의 실제 운용사례를 분석하면서 연속수출 면책제도에 대해 분석하고 있다. 그는 실제로 발생한 연속수출 면책을 사례로 들면서 연속수출거래가 면책되는 구조를 사실적으로 설명하고 있는 데에 그치고 제도 운용상의 문제점이나 시사점을 제공하는 데까지 이르지 않은 아쉬움이 있다. 그는 보험계약자가 연속수출 면책약관에 대해 세심한 주의를 기울여야 한다는 의견을 제시하고 있다.

Kim Jae-Doo (2020)는 단기수출보험(중소기업플러스+)에 적용하는 연속수출 면책약관을 단기수출보험(일반수출등)의 연속수출 면책약관과 비교하면서 단기수출보험(중소기업플

러스+)에 적용하는 면책기준이 크게 완화된 것으로 분석하고 있다. 즉, 단기수출보험의 세부 보험상품에 해당하는 중소기업플러스+에서는 한국무역보험공사와 수출자가 1년의 보험기간을 가지는 보험계약을 체결하는데, 이 보험계약체결 시점에 만기도래 미결제액이 있는 수입자에 대해서만 연속수출 면책이 적용되고 보험계약 기간 중에 만기도래 미결제액이 새롭게 발생한 수입자에게 추가로 수출한 거래는 연속수출이 적용되지 않는다. 이렇게 연속수출 면책기준을 완화한 이유는 약관에 대한 이해가 부족한 중소 수출기업을 연속수출 면책으로부더 보호하기 위한 것으로 설명하고 있다.

연속수출 면책약관을 주제로 한 학술연구가 활발하지 않은 가운데 한국무역보험공사가 발간하는 전문자료인 무역보험지(Industrial Journal)에는 연속수출 면책사례가 다수 실려 있다. 다음 장에서는 한국무역보험공사가 발간한 산업자료를 바탕으로 연속수출 면책약관의 연혁과 제도의 발전, 그리고 연속수출 면책사례를 살펴 본다.

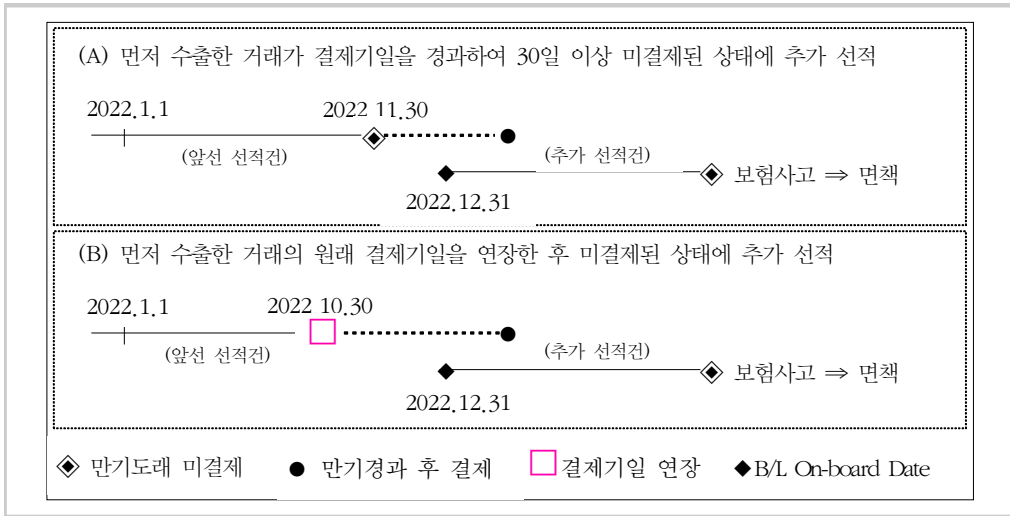
Ⅲ. 연속수출 면책약관

1. 연속수출 면책약관의 연혁

연속수출 면책약관에 의하면 무신용장 결제 방법(O/A, D/A, D/P 등)으로 다수의 수출이 연속적으로 발생하는 수출자와 수입자의 거래관계에서 먼저 수출한 거래가 결제기일을 경과하여 30일 이상 미결제되고 있는 상태에 수출자가 추가로 수출하고 단기수출보험에 가입하였다면 그 추가로 수출된 거래는 단기수출보험 면책대상이다.

먼저 수출한 거래의 결제기일은 수출계약에서 당초 정해진 결제조건에 따라 결정된 결제기일을 의미한다. 화물을 선적한 이후 결제조건에서 신용기간을 연장하여 그 연장된 결제기일이 아직 도래하지 않은 때에 추가로 선적한 경우에는 앞선 거래의 연장된 결제기일을 적용하여 연속수출 여부를 가리는 것이 아니고 연장되기 전 원래의 결제기일을 기준으로 연속수

Fig. 1. Diagram of Exemption Clause for Recurring Shipments



출 여부를 판단한다.

연속수출 면책약관에 대한 시각적 이해를 위해 Fig. 1의 도해를 추가한다.

단기수출보험은 한국무역보험공사가 1994년 보험제도 개편 시 일반수출보험과 수출어음보험이 안고 있는 단점을 보완하기 위하여 신설한 보험종목인데 (Yoo Ju-Seon, 2016), 두 보험제도를 결합하되 보험계약자 편의를 위해 각 보험의 단점을 제거하고 장점을 강화한 보험종목이다. 제도개편 전까지 단기 수출거래 가운데 환어음이 발행되지 않는 국가로 수출되는 거래는 일반수출보험으로 인수하였고, 환어음이 발행되는 거래는 수출어음보험으로 인수하였다.

따라서 단기수출보험의 연속수출 면책약관의 연혁은 수출어음보험의 해당 약관을 살펴보는 데서 출발하여야 한다. 수출어음보험 약관에도 연속수출 면책약관과 동일한 면책약관이 있었고 이 약관은 단기수출보험 약관에 그대로 이전되었다. 수출어음보험은 2003년까지 유지되었으나 인수실적이 점차 감소하여 이후 폐지되었다. 일반수출보험 역시 동일한 시기에 폐지되었다.

1984년도 수출어음보험 약관 개정에서 연속수출 면책약관이 최초로 도입되었다. 당시에

정부의 수출보험사업을 대행하던 한국수출입은행은 절대적 면책약관으로서 ‘연속하여 매입한 화환어음의 손실은 면책’하는 연속어음 면책조항을 도입하였다. 즉, 수출어음보험의 보험계약자가 되는 외국환은행이 동일한 환어음발행인과 환어음지급인 사이에 발행된 화환어음을 연속하여 매입하는 경우에 먼저 매입한 화환어음이 만기일로부터 20일이 경과하여 미결제상태인 상태에 새로이 매입한 화환어음에 대하여 발생한 손실은 면책하는 내용의 연속어음매입 면책약관을 도입하였다 (K-SURE, 1994). 기존 화환어음이 결제되지 아니한 상태에서 신규 화환어음을 추가로 매입하여 발생한 손실에 대하여는 보상하지 않도록 한 연속어음 면책약관의 목적은 보험자에 의해 수출입자의 신용을 바탕으로 설정된 보험인수한도(Credit Limit) 내에서 보험계약자가 무분별하게 화환어음을 매입하는 역선택행위를 방지하기 위한 것이었다.

연속어음 매입 허용기간으로 20일의 경과기간을 두었던 이유는 화환어음 매입은행이 해당수출거래의 대금결제여부를 확인하는 데에 일정한 기간이 소요되는 점을 고려한 것이었다. 당시 신용장통일규칙상의 신용장대금 확인기간으로 여겨졌던 우편일수 15일에 추가 5일을 가산하여 20일의 연속어음 매입 허용기간을 책

정하였다 (Export-Import Bank of Korea, Oct. 1990). 한편, 수출자는 어음지급인의 영업활동이나 재무활동에 대해 방문, Telex 등을 통해 대금결제를 쉽게 파악할 수 있는 입장에 있으므로 만기에 대금지급을 받지 못했다면 수출자는 사고발생 가능성을 충분히 인지한 상태에서 추가로 거래한 것이므로 연속수출에 대해서는 보험계약자인 화환어음 매입은행이 수출자에게 소구, 즉 상환청구하도록 하였다 (Export-Import Bank of Korea, Oct. 1990). 화환어음 매입은행이 수출자 파산등으로 인해 소구에 실패하면 보험자가 보상하게 된다.

수출어음보험의 연속어음 면책약관과 연속수출 소구조항의 도입연원을 보면, 앞서 수출한 거래의 만기도래 미결제상태에서 추가로 수출하고 부보한 거래의 면책과 관련하여 '먼저 수출한 거래의 미결제상태 허용기간 20일'은 수출자와 수입자 사이에 관행적으로 결제가 지연된 사정을 인정하는 '결제관행인정기간'의 의미가 아니고 외국환은행이 매입한 화환어음의 결제확인기간의 의미라는 것을 알 수 있다.

시기를 특정할 수 없으나 1990년대 초에 수출어음보험의 약관개정을 통해 소구를 면제하는 연속수출 허용기간을 연속어음 매입 허용기간과 동일하게 20일로 확대하였다. 소구판정에 있어서 연속수출 허용기간 20일이 주어지면서 비로소 일정기간 결제를 지연하고 있는 수입자에 대해 추가로 선적한 거래도 보상을 하는 결제관행인정 기준이 도입된 것이다. 당시의 약관에 의해 연속어음 매입에 의한 보험자 면책판정 또는 연속수출에 의한 소구판정 사례가 다수 확인되고 있다 (K-SURE, Oct. 1992; Export-Import Bank of Korea, April 1987, Oct. 1990).

수출어음보험의 연속어음과 관련된 내용은 1994년에 단기수출보험이 최초로 도입되면서 연속수출 면책약관에 반영되었다. 단기수출보험에서는 수출자가 보험계약자가 되는 구조이므로 결제관행인정기간 20일을 경과한 후에 선적된 추가거래는 연속수출 면책약관에 의해 소구과정 없이 곧바로 면책으로 처리하게 된다. 연속수출은 절대적 면책사항이므로 연속수출과 수입자의 미결제 사이에 인과관계를 고려하지 않고 보험자는 면책한다. 예를 들면, 연속하

여 수출거래를 하는 수출입자 관계에서 수입자가 수출화물을 인수한 후 정상적으로 영업을 수행하면서 수출대금 결제기일에 대금지급을 지연하고 있다면 현재의 대금 미결제 사유만으로 추가 수출거래에 대해 미결제를 예고한 것이라고 단정할 근거는 없다. 그럼에도 불구하고 연속수출 면책약관은 절대적 면책약관이므로 먼저 수출한 거래의 만기도래 미결제와 추가로 수출한 거래의 수출대금 미결제 손실 사이의 인과관계를 고려하지 않고 연속수출에 대해 면책한다.

2. 결제관행인정기간의 확대

연속수출에 해당하면 그 수출은 보험자가 면책한다는 내용이 단기수출보험 약관에 명시되어 있음에도 불구하고 연속수출이 면책되는 사례가 끊임없이 발생하였다. 한국무역보험공사의 제도설명서, 홈페이지를 통해 연속수출 면책에 대해 그 어떤 면책조항보다 강조하여 설명되었으나 연속수출 면책은 계속하여 발생되었다. 한때 한국수출보험공사에 접수된 이의신청 가운데 연속수출 면책에 대한 이의신청이 압도적으로 많았다. 2005년부터 5년간의 집계에 의하면 당시 연속수출에 의한 면책이 15건으로 다른 사유에 의한 면책에 비해 월등히 많았다 (Kim Ji-Woong, 2009). 이러한 현상을 완화할 목적으로 한국무역보험공사는 2008년도 약관 개정에서 동일 수출자와 수입자 사이의 결제관행인정기간을 20일에서 30일로 확대하였다.

연속수출 면책약관의 목적은 수출대금 결제기한을 경과하여 상당기간 미결제상태인 수입자는 이미 신용이 악화된 거래선으로 보고, 신용악화 수입자에 대해 추가적으로 선적을 하고 그 수출대금 미회수위험을 보험자에게 전가하지 못하게 하는 위험관리 목적이라고 할 수 있다. 그런데 수출자와 수입자 사이에 지속적인 거래경험을 통하여 상당한 신뢰관계가 형성된 가운데 이루어진 거래까지 연속수출로 규정하고 단기수출보험 부보를 막는 것은 선량한 수출자에게 지나치게 가혹한 결과를 가져올 수 있는 측면이 있다는 판단이 있었다. 이에 따라

Table 1. Allowance of Payment Practice in Recurring Shipments

No.	Shipments Date	Amount (US\$)	Due Date	Payment Date	Days of Lateness
①	2009-04-01	100,000	2009-05-31	2009-07-01	31
②	2009-04-15	100,000	2009-06-14	2009-07-28	44
③	2009-05-01	100,000	2009-06-30	2009-08-15	46
④	2009-05-15	100,000	2009-07-14	2009-09-07	55
⑤	2009-06-01	100,000	2009-07-31	2009-09-25	56
⑥	2009-06-15	100,000	2009-08-14	2009-10-12	59
⑦	2009-09-15	100,000	2009-11-14	Non-payment	Insurance Claim
⑧	2009-10-01	100,000	2009-11-30		

Source: Hwang Woo-Chan (2013), modified by the authors.

한국무역보험공사는 수출입자 사이에 신뢰가 구축되어 관행적으로 결제가 지연된 거래에 대해서는 결제지연 허용기간을 최대 60일까지 확대하였다 (Hwang Woo-Chan, 2013).

한국무역보험공사는 약관상 결제관행인정기간을 30일로 하는 연속수출 면책약관의 내용은 그대로 유지하고 같은 조문에 단서를 추가하여 '무신용장방식 수출거래에서 공사가 결제관행을 인정하는 경우'에는 연속수출 면책약관을 완화하여 적용하기로 하였다. 연속수출 면책약관에서 말하는 '공사가 결제관행을 인정하는 경우'는 한국무역보험공사의 내부규정으로 정하고 있다. Hwang Woo-Chan (2013)이 소개하고 있는 연속수출 결제관행인정기간 확장을 위한 내부규정을 요약하면 아래와 같다.

- ① 동일한 수출자와 수입자 사이에 현재 보험사고가 발생한 거래의 선적일로부터 소급하여 1년 이내에 무신용장 방식의 결제조건으로 5회 이상 결제실적이 있을 것
- ② 소급한 과거 1년 이내에 결제된 5회의 결제실적 가운데 결제지연 기간이 30일을 초과하였으나 문제없이 결제된 경험이 있을 것
- ③ 확장된 결제관행인정기간의 적용을 받는 수입자라고 하더라도 연속수출 여부를 판단하는 기준이 되는 '먼저 선적된 수출거래'의 만기경과 미결제가 수입자의 법정

관리, 파산과 같은 신용상태 악화에 기인한 것이 아닐 것

- ④ 위의 요건을 충족하더라도 최대로 확장하는 결제관행인정기간은 60일이다.

Table 1은 연속수출의 결제관행인정기간을 60일까지 확장하여 보상심사가 이루어진 사례인데 실제 관련자의 정보보호와 연속수출 면책약관의 본질적인 이해를 위해 일부 내용이 변경된 것이다.

위의 사례는 단기수출보험(선적후-일반수출거래) 약관에 의해 보험계약이 체결되었다. 결제조건은 D/A 60 days from B/L date이고 수입자는 영업부진으로 위의 표 ⑦번과 ⑧번 선적건의 수출대금을 상환하지 못하고 도산하였다. 연속수출의 결제관행인정기간을 60일까지 확장한 규정에 의해 위의 사례 ⑦번 선적은 연속수출 면책약관에 의한 면책이 되고 ⑧번 거래는 결제관행인정 요건을 갖추었으므로 보험금 지급대상이 되었다 (Hwang Woo-Chan, 2013).

부연하면, 보험금청구서가 제출된 ⑦번 거래는 ⑤번 거래가 만기일로부터 46일이 경과하도록 미결제인 상태에서 선적되었다. ⑦번 거래의 선적일인 2009년 9월 15일을 기준으로 하여 1년간 소급한 기간의 수출입자간 결제지연 실적을 보면 최장 55일 (④번 거래)이다. 그렇지만 ⑦번 거래의 선적일 당시 과거 결제실적이

4회에 불과하여 최대 60일로 연장된 결제관행 인정기간을 적용할 수 있는 요건을 충족하지 못하였기 때문에 확장된 결제관행인정기간을 적용하지 못하고 면책대상이 된다.

그에 비해 ⑧번 거래는 ⑥번 거래가 만기일로부터 48일이 경과하도록 미결제인 상태에서 선적되었지만 ⑧번 거래의 선적일인 2009년 10월 1일을 기준으로 하여 1년간 소급한 기간의 수출입자간 결제실적을 보면 총 5회의 결제실적(①번부터 ⑤번 거래)이 있고 그 가운데 가장 55일(④번 거래)의 결제지연 사례가 있다. 따라서 ⑧번 거래는 먼저 선적한 거래의 만기가 도래하고 48일이 경과한 때에 추가로 선적된 거래이지만 가장 55일의 허용된 결제관행인정기간 이내의 결제지연에 해당하여 보험금 지급 대상이 된다.

우리나라 중소기업의 국내 신용거래에 대해 매출채권보험을 공급하는 신용보증기금의 약관에도 '연장결제기일'이라는 개념이 있는데 이는 연속수출 면책약관과 유사한 제도이다. 연장결제기일은 외상매출거래의 결제기일에 두 달을 더한 날(제10조 제2항)이고 이 연장결제기일에 외상대금 상환이 없으면 보험금을 청구(제11조 제1항 4호)한다. 보험계약자가 연장결제기일에 대금을 상환하지 않은 구매자에게 추가로 외상매출을 하고 매출채권보험에 부보하였다면 그 추가 공급 외상매출은 면책이다(제12조의 2 제2항 3호).

IV. 컨테이너화물 운송관행

1. 컨테이너화물 운송절차

우리나라 수출에서 해상운송이 차지하는 비중은 화물의 무게 기준으로 99.7%, 화물의 FOB금액 기준으로 63.5%(2020년 기준)를 차지할 정도로 우리나라 수출은 해상운송에 크게 의존하고 있다(Kang Sung-Eun, 2021). 전 세계 해상운송 가운데 원유와 같은 탱커화물과 5대 광물을 운송하는 벌커화물의 비중이 약 50%를 점유하고 컨테이너선에 의한 선적은 약 20% 수준이다.(UNCTAD, 2021). 우리나라 수출의

해상운송 가운데 컨테이너선에 의한 운송의 비중은 확인할 수 없으나 우리나라 수출은 원유, Gas와 같은 탱커화물이 없고 5대 광물을 운송하는 벌커화물도 없으며, 제조·가공품 수출이 주종을 이루기 때문에 컨테이너화물 운송의 비중이 절대적으로 클 것으로 추정된다. 우리나라 컨테이너 수출화물은 97%의 만재화물(Full Container Load, FCL)과 3%의 소량화물(Less than Container Load, LCL)로 구성된다(무역통계진흥원 Trade Statistics Service).

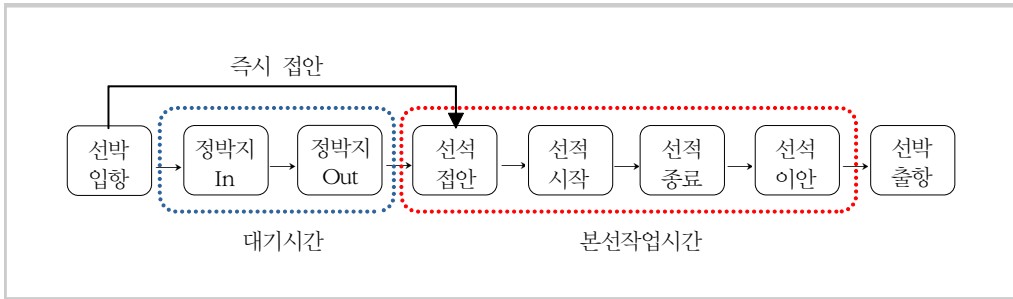
컨테이너 수출화물이 선적되기 위해서는 선적 준비과정이 필요하다. 수출화물이 수출자의 창고로부터 트럭에 의해 CFS(Container Freight Station)까지 운송된 후 FCL은 즉시 컨테이너 적입작업(Vanning)이 이루어진다. 컨테이너 적입이 완료된 화물은 예약한 컨테이너선의 입항 예정일보다 2~3일 전에 CY(Container Yard)로 보내진다.

CFS에 도착한 다수의 LCL은 혼재업자에 의해 하나의 FCL 단위로 혼재(Consolidation) 및 적입작업이 완료되면 CY로 이송된다. 혼재업자는 다수 LCL 각각의 부피와 무게를 고려하여 자신의 수익성을 극대화할 수 있는 최적의 화물적입계획(Container Load Plan)에 의해 혼재작업을 한다. 예를 들면, 가능한 대로 많은 수의 LCL을 혼재하되 부피가 상당한 LCL에 중량톤(Weight Ton) 운임을 부과하는 LCL을 적정하게 혼재하여 주어진 FCL의 품목무차별운임(Freight All Kinds Rate) 하에서 최대의 운임톤(Revenue Tone)이 확보될 수 있도록 하나의 FCL을 완성하게 된다.

CY에 반입한 FCL을 수출자의 사정에 의해 선적 전에 수출자가 회수하는 것이 가능하지만 수출자는 CY에서의 FCL 보관 및 처리에 지출된 비용을 CY 운영자에게 납부하여야 한다. 그러나 LCL 수출자는 혼재업자(Consolidator)에 의해 다른 수출자의 LCL과 함께 FCL로 혼재되어 CY에 반입된 상태이므로 수출자의 개별적인 사정에 의해 자신의 LCL을 선적 전에 회수하기는 불가능에 가깝다.

한편, 컨테이너화물을 하역(Unloading/Loading)하기 위해 컨테이너 터미널에 입항하는 컨테이너선의 입항 및 선적 절차는 Fig. 2와 같다.

Fig. 2. The Arrival of Containerships at Port and On-boarding



Source: Lee Jung-Hun and Nam-Kyu Park (2018)

컨테이너선이 항만에 입항한 때에 이용 가능한 선석(Berth)이 있는 경우 즉시 선석에 접안하지만 그렇지 않은 경우 정박지에서 대기하게 된다. 대형 컨테이너선의 경우 정박지에서 투묘와 양묘 조작이 쉽지 않으므로 정박지에 진입하지 않고 외항에서 고의적으로 표류하거나 속도를 늦추어 지연해서 입항하는 경우도 있다 (Lee Jung-Hun, 2019). 정박지에서 대기하는 시간은 선석에서 이루어지는 본선작업시간과 밀접한 관계가 있다. 본선작업시간이 길어지면 컨테이너선의 정박지 대기시간이 길어지게 된다 (Park Nam-Kyu and Sang-Cheol Suh, 2019).

정박지에서 선석으로 이동한 컨테이너선은 선석 접안에 두 시간 안팎의 시간을 소요한 후에 비로소 본선작업이 시작된다. 본선작업이 완료된 후에는 선석 이안을 하게 되는데 이 때에도 역시 두 시간 내외의 시간이 소요된다 (Lee Jung-Hun, 2019). 컨테이너화물의 본선작업시간은 항구 하역시설, 장비의 가용성 및 성능에 의해 영향을 받지만 모든 조건이 동일하다면 컨테이너선의 크기에 크게 좌우된다.

지금까지 기술한 내용은 선적항에서 이루어지는 컨테이너화물 선적 준비과정과 선적에 해당한다. 선적의뢰(Shipping Request)에 의해 선복이 예약된 컨테이너선이 입항을 하게 되면 비록 정박지 대기시간과 본선작업시간이 장시간 소요되더라도 결국 예약한 컨테이너선에 수출화물을 선적하게 된다.

그러나 롤오버(Roll-over)나 블랭크 세일링(Blank Sailing)이 발생하면 예정 컨테이너선에

화물을 선적하지 못하고 다음 항차에 선적한다. 롤오버는 운송인이 선박규모를 초과하여 선복예약을 받은 상황 등에 의해 일부 화물이 선적되지 못한 경우를 말한다. 블랭크 세일링은 컨테이너선사가 예정된 운항 스케줄을 일방적으로 취소하는 것을 말한다. 어느 항로 전체를 취소할 수도 있고 항로상의 어떤 기항지(Port of call)를 건너뛰는 식으로 일부 스케줄을 취소하는 경우도 있다. 컨테이너화물을 운송하는 실제운송인이 운송수요가 감소하는 때에 선박운용 비용을 축소하기 위해 블랭크 세일링을 단행한다 (JoC, 2018).

2. 선적 및 운송관행에 의한 선적지연 발생

하역장비의 발전, GPS(Global Positioning System)와 무선통신기술의 발달에도 불구하고 컨테이너화물의 선적지연은 해상운송의 관행으로 정착되고 있다. 컨테이너 화물에 대해 발행되는 선하증권에는 운송인이 운항 스케줄에 예정된 기항지에 기항을 생략할 권리를 보유하고 있으며 입항이 지연되더라도 운송인이 책임 지지 않는다는 이면약관이 첨부되어 있을 정도이다. 선적을 지연시키는 원인은 컨테이너선이 항구에 진입하고 하역하며 출항하는 전과정에 발생하며 이러한 선적지연 원인은 수출자의 통제 범위 밖에서 발생한다. 다음은 선적을 지연시키는 원인이 되는 컨테이너선의 선적 및 운송관행에 대해 살펴본다.

Table 2. Average Waiting Time by Size of Containerships (2014-2016)

Size of Containerships(TEU)	No. of Waiting Ships	Average Waiting Time(Hours)
10001-20000	4	75.5
8001-10000	12	54.0
5001-8000	12	69.6
3001-5000	24	36.6
1001-3000	52	22.4

Source: Park Nam-Kyu and Sang-Cheol Suh (2019)

1) 본선작업 전 대기시간 확대

선적항에 도착한 컨테이너선은 이용 가능한 선적이 확보될 때까지 외항 또는 정박지에서 대기하는데, 이 대기시간이 장기화되고 있다. 대기시간은 정부등 공적 기관에 의해 집계되는 통계가 아니고 컨테이너 터미널 운영사가 내부적으로 집계하고 있으나 공개되지 않고 있다. 다만, 본선작업시간과 경험적인 대기율(본선작업시간에 대한 대기시간의 비율)에 의해 추정하고 있을 뿐이다 (Park Nam-Kyu and Sang-Cheol Suh, 2019). 대기율의 산식을 보더라도 컨테이너선의 입항 후 대기시간은 경험적인 대기율을 유지한다고 보면 본선작업시간이 길어지면 대기시간도 함께 길어지게 된다. 선박의 본선작업시간이 길어진다는 의미는 선적의 점유율이 높아진다는 의미이므로 대기시간은 선적의 점유율이 높아질수록 길어지게 된다. Table 2는 부산항(신항)에서 발생한 대기시간을 관찰한 자료이다. 대기상태에 있는 컨테이너선은 규모에 관계없이 상당한 시간을 대기하며 선박의 규모가 클수록 대기시간이 크게 증가하는 것을 볼 수 있다.

대형 컨테이너선을 접안하기 위해서는 긴 선적이 필요하기 때문에 본선작업 중에 있는 소규모 컨테이너선 두세 척이 본선작업을 마칠 때까지 대형 컨테이너선은 정박지 대기를 지속하여야 한다. 대형 컨테이너선은 투묘와 양묘 조작이 쉽 않으므로 정박지에 진입하지 않고 외항에서 표류한 후 선적에 즉시 접안하기도 하는 점을 고려하면 대기하는 선박의 숫자와 대기시간은 위의 관찰된 결과보다 더 크게 나

타날 가능성이 있다. 컨테이너선이 선적 전에 정박지에서 대기하는 관행은 비단 부산항만의 문제가 아니다. 상하이항의 경우 COVID19의 영향으로 2021년 4월에 평균 대기시간이 최대 80시간까지 치솟은 후에 2022년 들어서는 평균 31시간으로 다소 안정된 수준을 보이고 있다 (Ritcher, 2022).

2) 본선작업시간 증가

선적에 접안한 후에 하역작업을 개시한다. CY에서의 마샬링(Marshaling)을 폐지하는 등 CY 작업의 효율화에 의해 본선작업시간을 축소하고 있으나 컨테이너선의 대형화에 의해 절대적인 하역량이 증가함에 따라 본선작업시간 역시 증가하고 있다. 본선작업시간이 늘어나면서 본선작업이 당일에 종료되지 않고 여러 날에 걸쳐서 완료되는 것이 일반적이다. 이 경우 운송서류상의 선적일(On-board Date)을 어느 날짜로 할 것인지의 문제가 대두될 수 있는데 대개 선박이 출항하는 날짜를 선적일로 한다. 아래의 Table 3은 부산항(신항)에 입항한 200,000 DWT 이상 대형 컨테이너선의 실제 본선작업시간을 4분위수로 추출한 자료이다 (정보공개청구 회신).

2019년에는 200,000 DWT 이상 대형 컨테이너선 69척이 입항하여 선박당 5,776 TEU를 본선작업하는 데에 최소 15.30 시간이 소요되었고 최대 51.08 시간이 소요되었다. 69척 중 중앙값(Median)에 해당하는 Q2의 본선작업시간은 25.88 시간이었다. 2019년 이후 해가 거듭할수록 200,000 DWT 이상 대형 컨테이너선의

Table 3. On-boarding Time Lapse for Containerships DWT over 200,000*

Year	No. of Arriving Ships	Unloading /Loading per Ship(teu)	On-boarding Time Lapse based on Quantile (Hours)				
			Min (Rank)	Q1 (Rank)	Q2 (Rank)	Q3 (Rank)	Q4 (Rank)
2019	69	5776	15.30 (1)	22.32 (16)	25.88 (34)	36.20 (51)	51.08 (69)
2020	112	5785	9.72 (1)	21.58 (27)	29.00 (55)	41.92 (83)	88.28 (112)
2021	125	7438	17.93 (1)	35.10 (30)	44.20 (62)	54.65 (93)	85.60 (125)
2022 (June)	57	8522	15.83 (1)	31.97 (13)	44.95 (28)	64.72 (42)	93.92 (57)

Source: Busan Port Authority

* DWT 200,000 is proximately equivalent to the size of 15,000 TEU.

입항 횟수가 증가하였고 선박당 본선작업량 (TEU)도 증가하였는데 여기에 COVID19 상황이 겹치면서 부산항(신항)의 본선작업시간은 급격하게 증가하였다.

2022년 6월까지의 부산항(신항)에서 수행한 200,000 DWT 이상 대형 컨테이너선의 본선작업시간을 구체적으로 보면 입항한 선박당 8,522 TEU를 하역하였고 최소 본선작업시간은 15.83 시간이 소요되었다. 중앙값에 해당하는 Q2 본선작업시간은 44.95 시간이 소요되어 거의 이틀 동안 본선작업이 이루어졌다. 최대 본선작업시간이 소요된 Q4 선박은 나홀에 약간 못 미치는 93.92 시간이다.

3) 롤오버와 블랭크 세일링의 증가

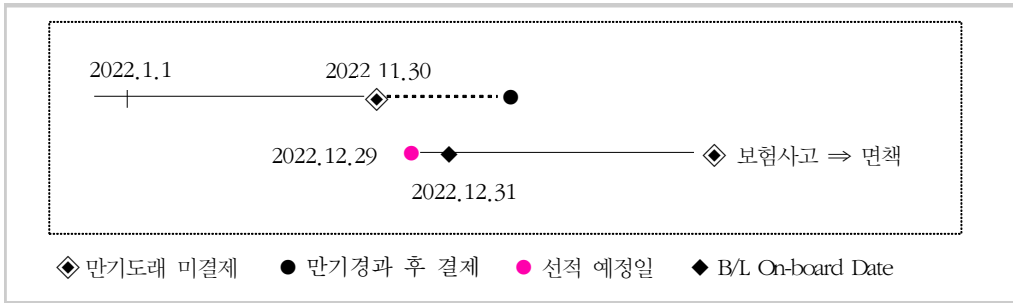
롤오버는 컨테이너화물이 예약된 선박에 선적되지 못하고 다음 항차에 선적되는 경우를 말한다. 롤오버가 심한 경우에는 화물이 다음 항차에도 실리지 못하고 약 한 주간 더 순연되는 경우도 있다. 롤오버가 발생하는 원인으로 화물 초과 예약(Booking), 블랭크 세일링, 선박의 기계적 결함, 통관문제 등이 있다. 롤오버는 일반적으로 운송수요가 폭증하는 시기에 집중해서 발생되고 있으며 주로 아시아의 주요 환적항에서 발생된다. 주요 환적항에서 약 30%의 화물이 롤오버 되고 있다 (FullAvanteNews,

2022). 롤오버된 화물은 CY에 장치된 채 다음 항차의 선박을 기다리는 동안 체화료(Demurrage)와 CY 사용료를 추가로 지출하는 이중적 부담을 안게 된다.

블랭크 세일링은 컨테이너선사가 예정된 운항 스케줄을 일방적으로 취소하는 것을 말한다. 운항 일정 중 어떤 기항지를 건너뛰는 경우도 블랭크 세일링에 해당한다. 컨테이너화물을 운송하는 실제운송인이 운송수요가 감소하는 때에 선박운용 비용을 축소하기 위해 계획된 항로(Scheduled String)의 선박운항을 취소하거나 항로상의 일부 기항지(Port of Call)를 건너뛰는 관행이 해상운송에 일종의 관행으로 정착되었다 (Wallis, 2020).

다른 한편, 운송수요의 감소에 따른 운임하락에 대응하여 선복량 공급을 축소하면서 운임을 회복하려는 전략의 일환으로 대형선사 중심으로 블랭크 세일링이 실시되는 측면이 있는 것으로 추정된다. 글로벌 컨테이너 해운사 상위 5개사의 시장점유율이 2015년에 47% (Alphaliner, May 2015)에서 2022년에 65% (Alphaliner, July 2022)까지 상승하면서 선복공급자의 과점시장이 형성됨에 따라 대형선사의 블랭크 세일링은 더욱 빈번하게 발생할 가능성이 있다. 블랭크 세일링이 대개 선적 예정일 20~30일 전에 통지되지만 경우에 따라서는 선적 예정일에 임박하여 통지가 있는 경우도

Fig. 3. Possible Exemption for Additional Shipment by Loading Practice



있다 (Knowler, 2019). 이런 경우 CY에서 선적을 대기 중이던 화물은 다음 항차의 컨테이너선에 선적된다.

V. 시사점

연속수출 면책약관은 절대적 면책조항으로 보험사고의 인과관계를 고려하지 않고 연속수출에 해당하면 보험자가 면책하고 있다. 연속수출 면책사례가 끊임 없이 발생하는 상황을 고려하고 또한 선량한 수출자를 보호하기 위해 연속수출 면책약관의 적용기준을 완화하면서 ‘먼저 수출한 수출거래의 결제기한’에 주안점을 두고 결제관행인정기간을 연장하였다. 결제관행인정기간은 결제를 지연시키고 있는 수입자에게 수출대금 상황에 있어서 시간적인 여유 (Grace Period)를 허락하는 제도라고 할 수 있다.

한편, 컨테이너화물의 선적절차 및 운송관행에 의해 수출자는 수출화물을 CY에 장치하고도 자신이 통제할 수 없는 사유에 의해 선적이 지연되어 결제관행인정기간 이내에 선적을 하지 못하는 상황에 처하게 될 수 있다. 또한 실제로는 결제관행인정기간 이내에 추가로 수출하는 화물을 선적하고도 운송서류상의 선적일자는 실제 선적일보다 2~3일 후의 일자가 기재되는 관행에 의해 연속수출 면책관행의 적용이 배제되는 결제관행인정기간의 효익을 누리지 못할 우려도 있다. 따라서 연속수출 면책약관에서 수입자에게 결제관행인정기간을 허용한 것과 같이 수출자가 통제하지 못하는 사유에

의해 선적이 지연되거나 운송서류의 선적일자가 후일자로 기재된 경우에는 수출자에게 선적지연인정기간(Grace Period for Shipment)을 허용하여 연속수출 면책약관이 배제되도록 할 필요가 있다.

선적과 운송관행에 의해 연속수출 면책약관이 적용되는 가상적인 상황을 선적과 결제관행인정기간을 대비하여 도해하면 Fig. 3과 같다.

컨테이너화물의 선적을 지연시키는 사유로서 수출자의 통제범위 밖에서 일어나는 여러 사유는 앞으로 더욱 더 자주 발생할 우려가 있다. 지정 선박의 정박지 대기시간과 본선작업시간, 블랭크 세일링은 컨테이너선의 대형화에 의해 심화되고 있는 상황인데 이 사유들은 향후 더욱 심화될 것으로 예상된다. 예를 들면, 2015년에는 18,000 TEU 이상의 컨테이너선이 24척 운항하며 전 세계 컨테이너선 선복량의 2.4% (Alphaliner, May 2015)를 차지하였으나 2022년 들어서는 18,000 TEU 이상의 컨테이너선이 149척 운항 중이며 전 세계 컨테이너선 선복량의 12.3%를 점유(Alphaliner, July 2022)하고 있다.

전 세계 조선소의 컨테이너선 수주잔량 (Orderbook) 가운데 18,000 TEU 이상의 컨테이너선이 차지하는 비중은 19.7% (Alphaliner, July 2022)에 달하여 향후 수주잔량의 인도가 완료되는 2~3년 후에는 대형 컨테이너선의 선복비중은 더욱 높아질 전망이다. 한편, 항만의 선석 확장은 대규모 자본과 입지가 필요한 사업이고 대개 국가의 의사결정 대상이므로 선박 대형화와 같은 신속한 의사결정이 쉽지 않다.

따라서 컨테이너선의 정박지 대기시간과 본선 작업시간은 개선되기 보다는 점점 악화될 가능성이 크다.

수출자의 통제범위를 벗어난 선적지연 사유는 LCL에 더욱 더 치명적인 결과를 가져온다. LCL은 다른 수출자들의 화물과 혼재되어 CY에 장치된 상태이므로 다른 수출자들의 동의 없이는 특정 수출자가 독자적으로 자신의 화물을 CY로부터 회수하기도 곤란하다.

컨테이너화물을 수출하고 단기수출보험에 부보하는 수출자가 위와 같은 선적지연 상황 또는 운송서류에 후일자 기재 등에 의해 결제 관행인정기간을 경과하여 선적 또는 선적일자가 기재된 경우에는 연속수출 면책약관이 적용 배제 되는 방안이 강구되어야 할 것으로 본다.

VI. 결론

단기수출보험의 연속수출 면책약관은 수출자와 수입자 사이에 고유하게 형성된 신뢰관계를 존중하여 상당한 수준의 결제관행인정기간을 허용하고 있고 동시에 결제관행인정기간을 경과하여 미결제 중인 수입자에게는 추가적인 선적을 금지하여 사전적으로 손실을 예방하는 위험관리기능을 수행하고 있다고 볼 수 있다. 또한 일정한 결제관행인정기간을 경계지점으로 하여 보상과 면책의 의사결정을 효과적으로 결정할 수 있게 함으로써 연속수출 면책약관이 보험계약자와 보험자 사이의 분쟁을 최소화하는 역할도 한다고도 볼 수 있다. 이러한 면에서 선행 학술문헌에서 주장하는 연속수출 면책약관의 폐지는 바람직하지 않다고 할 수 있다.

연속수출 면책약관의 변천과정을 보면 결제 관행인정기간이 최초 20일로 시작하여 현재 30일을 기본으로 하고 최대 60일까지 연장될 수 있도록 관련 규정이 구비되어 있다. 보험계약자 편의와 국제무역의 결제관행을 고려하여 이와 같이 결제관행인정기간을 연장해 오고 있는

나 이는 자칫 '역선택'이 개입할 여지를 확대하고 단기수출보험 부보거래에 대해 좀 더 오랫동안 결제를 지연시키는 관행을 조장하는 역효과를 낼 수도 있다.

한편, 컨테이너화물의 선적절차와 운송관행을 보면 수출자가 통제할 수 없는 사유에 의해 수출화물이 CY 안에 장치된 후 선적이 지연되어 결제관행인정기간 경과 후에 선적을 하게 되는 사례가 발생할 우려가 있다. 또한 수출화물이 컨테이너선에 실제로 실린 일자보다 운송서류상의 선적일자가 2~3일 후일자로 기재됨으로 인해 역시 결제관행인정기간의 효익을 상실하고 연속수출에 의한 면책으로 판정될 가능성도 우려된다.

따라서 연속수출 면책약관이 합리적으로 운용되기 위해서는 컨테이너화물에 있어서 보험계약자가 통제하지 못한 사유로 인해 선적이 지연되거나 선적일자가 후일자로 운송서류에 기재되는 사정이 구제되도록 약관 또는 내부규정의 개정이 필요하다고 본다. 이를 위한 약관 또는 내부규정 개정은 결제관행인정기간과 같이 모든 거래에 대해 일률적으로 적용되는 일정 기간을 허용하는 것은 결제관행인정기간과 결합하여 보험계약자 역선택의 여지를 확대하는 역효과를 가져올 수 있다. 따라서 보험사고가 발생한 거래에 대해 선적과 관련된 개별적인 사정을 고려하여 연속수출 면책약관을 합리적으로 적용하도록 약관 또는 내부규정의 개정이 필요할 것으로 보인다.

이 논문은 연속수출 면책약관 적용의 기준이 되는 '먼저 선적된 거래의 결제기일'과 '나중에 선적한 거래의 선적일' 중 후자의 적용과 관련하여 컨테이너화물의 선적절차와 운송관행을 살펴 보면서 연속수출 면책약관을 연구한 논문이다. 우리나라 수출자의 수출매출채권 관리를 위한 주된 신용보험인 단기수출보험이 이 논문을 통해 제도발전을 꾀하고 우리나라 수출기업의 해외시장 개척과 확대에 더욱 더 기여할 수 있기를 기대한다.

References

- Alphaliner (July, 2022), The Alphaliner Monthly Monitor.
- Alphaliner (May, 2015), The Alphaliner Monthly Monitor.
- An, Yu-Shin and Eun-Hee Jang (2013), “A Study on Comparison of General Terms and Conditions on Short-Term Credit Insurance of Korea and Japan”, *the Korean Academy for Trade and Credit Insurance*, 14(4), 23-48.
- Choi, Byeong-Gyu (2016), “A Study on Small and Medium-Sized Business Plus Insurance”, *the Korean Academy for Trade and Credit Insurance*, 17(1), 55-83.
- Choi, Mi-Soo (2014), “A Study on the Adverse Selection in Trade Insurance Clauses”, *the Korean Academy for Trade and Credit Insurance*, 15(3), 47-67.
- Export-Import Bank of Korea (April, 1987), Claim Payment Cases of the Export Bill of Exchange Insurance for Insured Export Contracts. *Export Credit Insurance*, 32, 73-80.
- Export-Import Bank of Korea (Oct., 1990), Claim Payment Cases of the Export Bill of Exchange Insurance for Insured Export Contracts. *Export Credit Insurance*, 46, 59-66.
- FullAvanteNews (August, 2022), 37% of All Containers are Rolled over, Ocean Insights. Retrieved from <https://fullavantenews.com/37-of-all-containers-are-rolled-over-ocean-insights/>
- Hwang, Woo-Chan (2013), The Exemptions Clause of Short-Term Export Credit Insurance Program and the Appeal Process upon Decisions of Exemption, *Trade Insurance*, 179, 70-75.
- Ji, Gwang-Un and Ho-Shin Song (2014), “A Legal Review of the Insurance Accident on the Trade Insurance Act”, *Korean Law Review*, 56, 161-179.
- JoC (2018). Blank Sailings Blanket Asia-Europe Trade, *Journal of Commerce*, 19, 6-7.
- K-SURE (Oct., 1992), Claim Payment Cases of the Export Bill of Exchange Insurance for Insured Export Contracts. *Export Credit Insurance*, 54, 49-59.
- K-SURE (1994), 25 Years of History to Korea Trade Insurance Corp., Seoul: Korea Trade Insurance Corp.
- Kang, Sung-Eun (March, 2021), The Transportation Trend of Exporting Goods between Seaway and Airway in the Year 2020, *KITA Trade Brief*, 4, 1-8.
- Kim, Jae-Doo (2020), “A Study on the Legal Issues of Short-Term Export Credit Insurance (Small and Medium Enterprise Plus Program)”, *the Korean Academy for Trade and Credit Insurance*, 21(4), 165-177.
- Kim, Ji-Woong (2009). Understanding Export Credit Insurance by Cases Appealing against Exemption, *Trade Insurance*, 154, 36-39.
- Knowler, Greg. (Nov., 2019), Asia-Europe Ocean Capacity Cuts Come under Fire, *Journal of Commerce* (Online version).
- Lee, Jung-Hun. (2019). A Study on the Vessel Waiting Ratio of Container Terminal. (Ph. D.), Tongmyong University.
- Lee, Jung-Hun and Nam-Kyu Park (2018), “A Study on the Gap between Theoretical and Actual Ship Waiting Ratio of Container Terminals : The Case of a Terminal in Busan New Port”, *Journal of Korea Port Economic Association*, 34(2), 69-81.
- Park, Nam-Kyu and Sang-Cheol Suh (2019), “Tendency toward Mega Containerships and the Constraints of Container Terminals”, *Journal of Marine Science and Engineering*, 7(5), 131-143.
- Park, Young-Joon and Woong Chung (2017), “A Study on the Legal Issues of Short-Term Export Credit

- Insurance (Agricultural and Fishery Products Program)”, *the Korean Academy for Trade and Credit Insurance*, 18(4), 53-85.
- Park, Young-Joon and Young-Mi Ko (2021), “Comparative Study between Three Programs of Short Term Export Insurance”, *the Korean Academy for Trade and Credit Insurance*, 22(4), 129-141.
- Ritcher, Wolf (June, 2022), Container Ship Wait-Times at Shanghai Fall, Still High. Container Freight Rates Drop, Still 4x of 2019: “Stabilization of Supply Chain Pressures at Historically High Levels. Retrieved from <https://wolfstreet.com/2022/06/06/container-ship-wait-times-at-shanghai-fall-still-high-container-freight-rates-drop-still-4x-those-of-2019-stabilization-of-supply-chain-pressures-at-historically-high-levels/>
- UNCTAD (2021), *Review of Maritime Transport 2021*, New York: United Nations.
- Wallis, Keith (June, 2020), Off Kilter: Ecsa-Asia Trade Imbalance Creates Blank Sailing Headache for Carriers, *the Journal of Commerce*, 21, 26-27.
- Yoo, Ju-Seon (2016), “A Study of Exemption from Responsibility of KTIC in the Trade Insurance Contract”, *the Korean Academy for Trade and Credit Insurance*, 17(1), 169-189.
- Yoon, Ki-Kwan and Bo-Min Kim (2010), “A Study on Enhancing Practical Use Ratio of Export Insurance by SMEs”, *Asia Pacific Journal of Samall Business*, 32(2), 169-187.