

UCP600 보험서류 및 담보조항의 개선방안에 관한 연구*

A Study on Insurance Documents and Mortgages of UCP600

정분도(Boon-Do Jeong)

조선대학교 무역학과 교수

목 차

I. 서 론	V. 결 론
II. UCP600 보험서류의 규정내용	참고문헌
III. UCP600 보험서류 조항의 주요 쟁점비교	Abstract
IV. UCP600 보험서류상의 문제점 및 대안제시	

Abstract

This study aims to present definite directions on practical insurance business and letter of credits through an analysis centering on each section of Article 28 of UCP600. Accordingly, we sought a definite understanding of regulations on insurance documents and present things to be improved.

And we speculate the issues on insurance documents focusing on excessive involvement of insurance in banking according to the convention of insurance business, each mortgage having liability according to contract based on the regulations on acceptance of collective insurance documents, problems in acceptance of expiry date recorded in insurance documents and alternatives.

This study focuses on activation of insurance documents as contract documents of marine insurance, aiming to present interpretational base in a practical view rather than technological directions.

Key Words : Article 28 of the UCP600, Insurance documents, Mortgage, Acceptable requirements.

* 이 논문은 2009년 2월 12일(목)-13일(금) 성균관대학교에서 개최된 “2009 경제학 공동학술대회”에서 발표한 내용을 수정 보완하였음.

I. 서 론

제6차 개정 전자신용장통일규칙(이하에서는 UCP600이라고 함)이 2006년 10월25일 프랑스 파리에서 개최된 국제상업회의소(International Chamber of Commerce) 은행위원회(Banking Commission)에서 확정되어 2007년 7월 1일부터 시행되고 있다.

전자신용장통일규칙을 6차 개정하게 된 것은 1993년 5차 개정 후 10년 이상 지나면서 급속한 무역 거래 환경의 변화에 따라 신용장관행에 급속한 변화를 요구하고 있는 상황에서 볼 때, 전자무역거래에 의한 직접거래가 형성되면서 신용장 사용이 급격히 줄어들고 있다는 위기의식이 더 많이 작용하였다. 또한 신용장 수익자가 처음 서류를 제시하였을 때 하자가 발생하는 비율이 70%에 이르고 있으며 신용장관련 분쟁으로 소송이 제기되는 사례가 빈번히 발생하고 있다. 이에 따라 안전한 대금지체수단으로서의 신용장에 대한 신뢰상실이 신용장 사용을 감소시키는 요인으로 크게 작용하고 있다는 생각에 전자신용장통일규칙의 개정을 필요로 하게 만들었다.

UCP600 개정에 의거 2006~2007년도 국내외 문헌들을 보면 강원진(2006), 김종철(2006), 한재필(2006), 안재필(2006), 박세운, 김영락, 방두원(2006), 박석재(2007), 박세운(2007), 이재현, 김연숙(2007), 서정두(2007) 등의 많은 선행연구가 UCP500과 UCP600의 비교와 주요내용과 문제점 중심으로 연구한 내용이라고 볼 수 있다.

그런데 UCP500에서 보험서류에 대한 연구로 김종철(2003), 박석재(1998,2005) 등이고, UCP600에서는 한국관세학회(2008) 등으로 선행연구가 활발하게 이루어지지 않고 있다.

이와 같이 전자신용장통일규칙과 관련하여 보험서류에 대한 선행연구가 활발하지 않은 것은 다음과 같은 이유 때문이다. 첫째는 전자신용장통일규칙 보험서류 관련 규정이 비교적 단순하고, 둘째는 전자무역거래에 따른 신용장거래 방식이 점점 줄어들고 있는 추세이고, 상대적으로 보험서류관련 분쟁이 적다는 것이다.¹⁾

그러나 분쟁이 전혀 없는 것은 아니라 상업송장 정도의 분쟁이 발생하고 있고 국제무역거래에서는 거래방식에 따라 CIF, CIP 조건으로 무역거래를 할 경우 신용장에서 매도인 제공해야 할 필수적인 서류가 보험서류를 요구하고 있다. 혹시 보험서류를 요구하지 않을 경우에도 수출입 당사자 중 누군가는 부보하고 관계은행은 보험서류 취급에 따른 신용장에 대해 담보권을 취득할 경우 수출입 당사자는 보험서류 조건에 대해서 충분한 지식을 가지고 있어야 한다.

특히 무역거래에서 보험서류는 운송서류 및 상업송장과 더불어 신용장에서 요구되는 3대 서류이므

1) 2002년도에 발간된 국제상업회의소 은행위원회의 전자신용장통일규칙에 대한 공식의견 책자에서 296개의 공식의견이 게재되어 있는데 그 중에서 보험서류 관련 공식의견은 16개로 약 5%의 비중을 차지하고 있어서 운송서류에 비하여는 비중이 낮으나 상업송장 관련 공식의견 16개와는 똑 같은 비중을 차지하고 있다. 또한 Institute of International Banking Law & Practice 발간 Annual Survey of Letter of Credit Law & Practice(1997년-2006년)에 게재된 판례 중 보험서류 관련 판례는 3건에 불과하고 우리나라 대법원의 신용장관련 보험서류 판례(대법원 2003.11.28선고 2001다49302)도 1건에 불과하다. 우리나라 대법원 판례는 보험서류의 배서 불비는 대금지급 거절사유가 된다고 결정하였다.

로 보험서류 관련 규정에 대한 내용을 충분히 숙지하고 있어야 한다. 그러므로 신용장거래에서 은행은 제시된 보험서류가 신용장의 제 조건에 엄밀히 일치하는가를 검토하는 것은 필수적인 의무사항이다.

따라서 본 연구논문에서는 UCP600 제28조 각항을 중심으로 보험서류관련 개정사항과 쟁점을 ICC 은행위원회의 공식의견과 실무전문가의 의견을 고려하여 분석함으로써 보험실무면 및 신용장 업무면에서 명확한 지침을 제공하여 보험서류 규정에 대한 이해를 높여서 하자가 발생하는 것을 줄이는데 일조하는 것이 그 목적이다.

II. UCP600 보험서류의 규정내용

1. 보험서류의 발행자

UCP600 제28조 a항은 “보험증권, 포괄예정보험에 의한 보험증명서 또는 통지서와 같은 보험서류는 보험회사, 보험업자²⁾, 또는 이들 대리인 또는 이들 대리업자에 의하여 발행되고 서명된 것으로 보여야 한다”고 명시되어 있다. 따라서 보험서류상에 보험자 또는 그 대리인의 자격이 없는 자가 발행하고 서명한 것으로 표시된 경우에는 신용장 거래에 있어서는 이는 정당한 보험서류로 볼 수 없으며, 은행은 이러한 보험서류의 수리를 거절하여야 한다.³⁾ 또한 보험서류가 발행되었다고 모두 효력을 갖춘 것이 아니라 “대리인 또는 대리업자에 의한 모든 서명은 그 대리인 또는 대리업자 보험회사를 대리하여 서명하였는지 또는 대리업자를 대리하여 서명하였는지 또는 보험업자를 대리하여 서명하였는지를 표시하여야한다.”고 규정하고 있다.

여기서 보험인수업자(underwriter)는 일반적으로 보험회사와 보험인수업자가 법률적으로 보험자로 취급되며, 실무적으로는 양자를 구별할 필요가 없을 것이다. 우리나라에서는 보험인수업자를 인정하지 않으므로 보험자라고 하면 보험회사를 의미한다고 볼 수 있다. 그리고 보험서류는 보험회사를 위한 대리인 또는 보험업자 대리하여 서명되어 있는 한, 보험서류가 보험중개인(insurance broker)⁴⁾에 의해 발행된 보험청약서류도 성립될 수 있다.

중개인은 지정된 보험회사 또는 지정된 보험업자를 위한 대리인으로서 서명이 가능하다.⁵⁾ 이와 같

2) 보험업자란 보험계약의 인수를 행하는 자라는 의미인데 UCP600 제28조 a항에서는 일부를 보험회사(insurance company)와 구분하여 병기되어 있으므로 영국의 로이즈의 구성멤버인 개인보험업자를 가리키는 것이라고 생각된다.

3) 양영환·오원석·서정두, 『신용장론』, 삼영사, 1997, p.565.

4) 이는 특정의 손해보험회사에 소속되지 않고 특정의 손해보험회사의 대리인도 아니며, 손해보험계약의 매개를 행하는 중개인이다. 즉, 보험중개인은 손해보험을 계약하려고하는 보험계약자·피보험자, 요컨대 보험중개인의 고객의 이익을 위하여 중립적인 입장에서 최적인 손해보험을 선택하여, 고객을 위하여 그 손해보험회사와 교섭하여 고객이 만족하는 손해보험의 체결을 위하여 노력하는 자이다.

5) ISBP para.185.

은 규정은 대리인에 대한 불명확한 전자신용장통일규칙의 규정을 보완하고 있으며 “신용장에서 특별히 수권되지 않는 한, 보험중개인이 발행한 보험인수증(cover note)은 수리 되지 아니한다.”고 규정하고 있는 것과 관련하여, 보험중개인의 용지로 발행된 보험서류도 보험회사, 보험업자 또는 그 대리인에 의하여 서명되는 경우 수리될 수 있으며, 보험중개인은 보험회사 또는 보험업자의 대리인의 자격으로 서명할 수 있다.⁶⁾

신용장에서 서류가 지정인 또는 법인에 의하여 발행될 것을 명시한 경우 이러한 조건은 서류가 지정인 또는 법인에 의하여 발행된 것으로 나타나면 충족된다. 서류는 용지서두(letterhead)의 사용에 의하여 지정인 또는 법인에 의하여 발행된 것으로 나타낼 수 있으며, 용지서두가 없는 경우 서류는 지정인 또는 법인에 의하여 또는 대리인에 의하여 완성되거나 서명된 것으로 나타낼 수 있다.⁷⁾ 별도의 명시가 없는 한 회사의 서두가 인쇄된 용지의 서명은 당해 회사의 서명으로 간주된다. 회사의 명칭은 서명 다음에 반복될 필요가 없다.⁸⁾ 또한 서명요건으로써 “발행 및 서명하여야한다”(must appear to be issued and signed)의 의미는 “발행되고(issued)”, “발행 및 서명되고(issued and signed)” 또는 “서명된(signed)” 것 3가지를 의미하지만 이것은 보험회사 등에 의해 법률적으로 유효하게 발행된 것을 요건으로 하고 있다고 해석해야 할 것이다. 보험계약은 낙성계약이다. 즉, 보험가입자(계약자)가 청약하고, 보험자(회사)의 승낙함으로써 이루어지는데, 적하보험에서 피보험자는 보험료 납입에 따른 적하물의 우연한 외적인 사고로 인한 손해에 대한 보험금 지급 형태의 계약이다.

따라서 적하보험에서 “피보험이익(insured interest)”이란 우연한 사고에 대한 금전적인 보상이 이루어지는 것을 말한다. 즉, 피보험이익을 금전적으로 평가한 가액을 “보험가액(insured value)”, 보험자가 부담하는 손해보상책임의 최고한도액을 “보험금액(amount insured)”이라 하는데, 적하보험에서는 보험가액과 보험금액을 동일하게 가입하는 것이 일반적이다. 또한 적하보험에서 보험계약자 및 피보험자가 같은 경우는 “자신의 위험을 대비하는 수단”이고, 다른 경우는 “상대의 위험을 대비하는 수단”으로 가입한 보험이라고 할 수 있다.

2. 보험서류의 발급일자

전자신용장통일규칙 제28조 e항 “보험서류에서 담보가 선적일보다 늦지 않은 일자로부터 유효하다고 보이지 아니하는 한, 보험서류의 일자는 선적일보다 늦어서는 아니 된다.”라고 규정하고 있어 발행일이나 별도의 부기일자가 선적일이 된다. 따라서 선적이전 운송(pre-shipment carriage)부보 필요성 여부에 대한 우려가 없어졌다. 선적일까지 보험에 가입하면 신용장에서 명시된 운송구간에 이외의 추가구간에 대하여 부보하는 것은 하자가 아니다. 위 규정은 담보가 늦어도 신용장에 기재된 장소에서의

6) 飯田勝人, “ISBP (國際標準銀行實務)의解説”, 東京リサ-チンタ-ナショナル, 2003. 12. p.171.

7) ISBP para.25

8). ISBP para.42.

물품의 본선 적재일이나 발송일 또는 수탁일로부터 유효하다는 것이 보험서류에 나타나 있지 아니하는 한, 보험 서류는 결코 신용장에 기재된 장소에서의 물품의 본선 적재일이나 발송일 또는 수탁일 보다 늦은 발행 일자를 내포하여서는 아니 된다.⁹⁾와 거의 비슷하게 규정하고 있다. 이는 물품의 운송이 시작되었음에도 보험담보가 개시되지 아니한 보험 서류는 하자로 본다는 것이다. 다만 보험서류상에 보험담보가 늦어도 신용장에 기재된 장소에서의 물품의 본선적재일, 발송일 또는 수탁일로부터 유효하다는 소급보험의 단서가 있는 경우에는 늦은 발행일자의 보험서류도 수리 될 수 있다.

이러한 예외규정은 보험서류상에 보험담보조건이 소급하여 유효하다고 하는 취지가 명시 되어 있는 경우에는 당연히 적용되며¹⁰⁾ ICC 은행기술실무위원회는 이러한 명시가 없는 경우 에도 런던 보험업자 협회약관과 같은 “창고간담보조항(warehouse to warehouse clause)”이 있는 보험증권에 대해서는 적용된다고 하는 의견을 표명하고 있다.¹¹⁾ 보험서류에 의한 담보기간은 별도의 특약이 없는 한 보통경우 60 일 한도의 기간한도가 붙어 있지만 “보험증권에 기재되어 있는 출발지 창고에서 출고될 때부터 목적지의 최종창고에 인도될 때까지”의 구간에 대하여 일괄 담보하는 원칙을 규정하고 있다. 따라서 선적일과 발행일의 차이가 있을 경우 보험서류가 수리되기 위해서는 첫째, 선적일보다 빠른 일자로 예정보험에 가입되었음을 표시하고 있는 보험증명서에 기재된 경우, 둘째, 신용장상에 선적일보다 더 늦은 발행일자가 기재된 보험서류가 제시되더라도 상관없다는 특별조건이 있는 경우, 셋째, 운송조항이나 소급조항과는 별도로 담보가 늦어도 물품의 선적일로부터 유효하다고 표시한 보험서류가 제시된 경우 등과 같은 조건이 맞아야 한다.¹²⁾

3. 보험금액

1) 표시통화

UCP600 제28조 f항 i 호는 “보험서류는 보험담보의 금액을 표시하여야 하고 신용장과 동일한 통화이어야 한다.”는 규정은 강행규정으로 기축통화인 미국의 달러기초로 신용장을 개설할 경우에 요구되고 있는 보험서류를 미국 달러 이외의 통화, 즉 한국의 원화나 중국의 위안화로 표시해서는 안되고 만약에 그와 같이 표시한다면 신용장 조건과 불일치한다고 볼 수 있다.

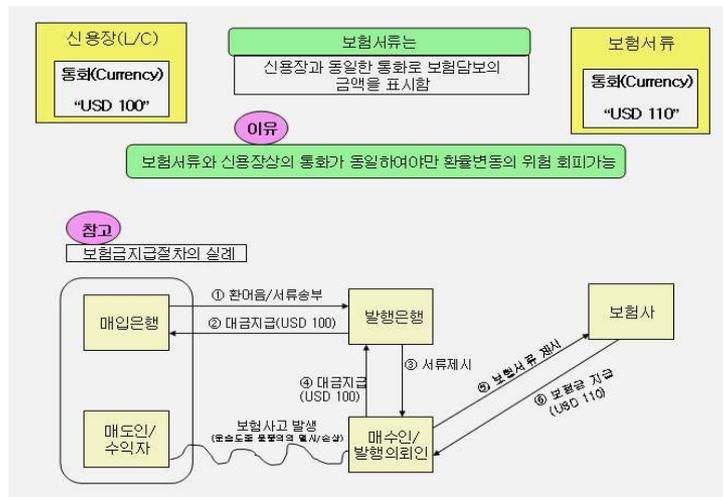
9) ISBP para.189.

10) 東京銀行, 貿易と信用狀 實業之日本社, 1987. p.271.

보험부보일자가 늦어도 수리되는 경우 ① 소급약관, ② 예정보험, ③ 인수일이 특기된 보험서류 그리고 적재일 이후 발행된 창고간 약관이 있다.

11) ICC, Document 470/247.; 김종철, “전자신용장통일규칙상 화물보험조항에 관한 소고”, 「국제상학」, 제5권, 한국국제상학회, 1991, p.196.

12) 전순환, 『전자신용장통일규칙(UCP600)』, 한울출판사, 2007, p.265.



자료 : 전순환, “전자신용장통일규칙(UCP600)”, 한울출판사, 2007, p.266.

[그림 1] 보험서류의 부분통화

보험서류상의 표시통화를 신용장 통화와 일치시키는 목적은 만일 신용장과 다른 통화로 부분된 경우, 보험사고발생시에 받을 수 있는 보험금이 기축통화율의 환율의 변동에 의해 보험금액이 달라질 수 있다. 따라서 신용장 개설은행 또는 개설의뢰인은 신용장에 기초하여 지급할 경우에 보험금액에 축소될 것으로 예상되며 그와 같은 경우에는 신용장 개설은행 또는 개설의뢰인은 손해를 보게 되므로 이와 같은 위험을 회피하기 위한 조항이라고 볼 수 있다.¹³⁾ 보험서류가 신용장과 동일한 통화로 되어야 한다는 것은 환율변동에 의한 위험을 회피하기 위한 규정이고 또한 이중 통화에 의한 경우에는 부분금액의 계산이 불가능하기 때문이다. 따라서 신용장과 다른 통화에 의한 보험서류를 요구할 경우 그 부분금액을 확정된 금액으로 정확히 표기 한다. 또는 신용장 통화와 부분통화와의 환산율을 <그림 1>과 같이 신용장에 표기하여 기재하여야 한다.¹⁴⁾

2) 최저부분금액

UCP600 제28조 f항 ii호는“보험담보가 물품가액 또는 송장가액 등의 비율이어야 한다는 신용장의 요건은 최소금액이 요구된 것으로 본다. 요구된 보험담보에 관하여 신용장에 아무런 표기가 없는 경우에는 보험담보의 금액은 적어도 물품의 CIF 또는 CIP 가격의 110%이어야 한다. CIF 또는 CIP 가격이 서류로부터 결정될 수 없는 경우에는 보험담보금액은 지급이행 또는 매입이 요청되는 금액 또는 송장

13) 朝岡良平編, “實務家のための逐條解説信用狀統一規則,” 金融財政事情研究會, 1985, p.339.

14) 박석재, “해상보험서류의 국제표준은행관행에 관한 연구,” 「한국해법학회지」, 제27권 제1호, 한국해법학회, 2005, pp.166-167.

에 표시된 물품 총가액 중에서 보다 큰 금액을 기초로 하여 산정되어야 한다.”고 규정하고 있다.

(1) CIF 또는 CIP 가액이 서류로 확정할 수 있는 경우

CIF 또는 CIP 가액에 10%를 가산한 금액을 최저부보금액으로 하고 있다. 이것은 Incoterms의 규정에 부합하도록 규정한 것이다.¹⁵⁾ 즉, 최저부보금액을 규정한 것은 지속된 보험실무의 관습과 세계 각국의 관련규칙, 법률의 실상을 인정한 결과로 해석된다. 실무적으로 단지 10%라고 규정하고 있지만 화물의 도착지에서 실제의 가격을 상정하여 30%내지 그 이상을 가산하여 부보하는 일도 종종 있다. 따라서 “110%보험”등의 표현은 부보금액이 지정되지 아니한 경우 보험부보의 최소금액으로 정확히 110%의 보험부보를 요구하지 아니하며, UCP 상에서 최대백분율을 제한하지 않는다. 신용장에서 “Insurance for 110% invoice value” 등의 표현으로 부보금액이 명시되어 있더라도 이는 최소금액을 뜻한다. 부보금액을 숫자표시로 한정한다면 “exactly P%”, “exactly P amount” 등의 문서로 확실히 기재해야 한다.

(2) CIF 또는 CIP 가액이 서류로 확정할 수 없는 경우

보험담보금액은 지급이행 또는 매입이 요청되는 금액의 송장에 표시된 물품 총가액 중에서 보다 큰 금액을 기초로 하여 산정되어야 한다. 즉 CIF 또는 CIP 가액이 서류로 확정할 수 없는 경우에 상업송장의 금액이 일부 선불된 금액을 공제하고, 어음에 금리가 가산 되는 등의 이유에 따라 신용장에 근거하여 지급, 인수, 매입의 금액과 상업송장의 금액이 일치되지 않는 경우이다. 따라서 부보금액에 손해가 발생하지 않도록 배려한 것으로 생각되지만, 큰 쪽의 금액을 최저부보금액으로 하고 10%를 가산한 금액으로 규정하고 있다. 즉, 신용장에서 보험자면책조항을 금지하는 규정이 없는 경우에 보험증권상에 20%의 소손해면책 항목이 삽입되어 있더라도 이는 수리될 수 있다. 따라서 소손해면책율의 상한에 대한 제한이 없다.¹⁶⁾ 또한 은행은 무역업자들 상호간 분쟁의 주요한 원인으로 소손해면책, 소손해 공제면책 뿐만 아니라 ICC (A), (B), (C)에 의한 보험 조건에 대하여 더 많은 것을 알아야 하지만 은행은 ISBP의 도입 후 이러한 극심한 경쟁 속으로 끌려 들어갈 것이다¹⁷⁾라고 한 은행을 맹렬히 비난하고 있다. 그렇지만 최근 은행간 경쟁이 심화되고 있는 현실을 볼 때 고객을 위해서는 은행들이 감수해야 할 업무라고 판단된다. 최종적인 송장금액이 총 물품가액의 일정한 부분만을 표시한다는 것은 신용장 또는 보험서류로부터 명백한 경우에도 보험담보에 관한 계산은 총 물품가액의 전체에 기초하고 있어야 한다.¹⁸⁾

15) Incoterms 2000 CIF, CIP A3(b)

16) 한국무역상무학회 편, “ISBP(국제표준은행관습)”, 한국무역상무학회, 2003, p.163.

17) T.O.Lee, “How would bankers handle new responsibilities imposed by ISBP?” *LOMONTOR*, Vol.5, Issue.2, 2003. 3/4, p.15.

18) ISBP para.193.

4. 담보위험

UCP600 제28조 g항은 "신용장은 요구된 보험의 종류를 명기하여야하고 만일 부보되어야 하는 부가 위험이 있다면 이것도 명기하여야 한다. 신용장이 '통상적 위험(usual risks)' 또는 '관습적 위험(customary risks)'과 부정확한 용어를 사용하는 경우에는 보험서류는 부보되지 아니한 어떠한 위험에 관계없이 수리되어야 한다."고 규정하고 있다. 보험계약을 체결시 반드시 피보험자는 보험약관의 내용을 잘 파악하여 부보위험의 범위를 확인하고, 추가사항에 대하여 피험자의 의사를 명확하게 표현하여야 한다. 그러나 피보험자의 특별히 추가 의사표시가 없을 경우 일반적으로 표준약관내용을 따른다고 보아야한다. 이와 같이 보험계약에서 피보험자가 계약상의 명문조항 또는 법적규정에 의한 어떤 사실에 대한 청약서류에 정확성, 그 정확성의 유지, 또는 보험계약상 추가된 조항에 대한 의무이행의 약속 등을 보증하는 보험계약 조항들을 담보(warranty)라고 한다.¹⁹⁾ 피보험자는 보험계약기간동안 엄격하게 보험계약(약관)내용을 준수해야하며 만약에 이를 위반할 경우 그 시점부터 보험자는 무조건 보상책임을 면하게 된다. 그래서 "usual risks"와 "customary risks"같은 부정확한 용어는 사용하지 않고 청약체결시 정확한 기본조건을 우선 결정하고 추가위험을 필요에 따라 열거하는 규정하고 있다.²⁰⁾ 또한 "기본보험조건"과 "부보해야 할 추가 위험"을 신용장에 명기하기로 약정하였는데 간혹 이러한 지시요건이 누락되는 경우도 있다. 따라서 불안전, 불명확한 지시 문언으로 보험서류의 담보조건이 불만족스럽다고 생각되는 경우에도 은행이 그대로 서류를 접수한다. 상기 규정을 이해하기 위해서는 "보험의 종류"가 무엇인가와 "부보해야 할 추가 위험"으로서는 어떤 위험이 있는지 파악할 필요가 있다.

1) 보험의 종류

해상보험계약체결 시 담보위험의 범위 및 손해에 대한 보상의 범위를 약관상으로 규정하고 있으며, 이를 표준약관제도이라고 한다. 즉, 1982년 협회화물약관(ICC)에서 (A), (B), (C)로 분류하고 있다. 이 세 가지 기본약관은 제1조의 위험약관만이 다를 뿐이고 그 내용이 모두 동일한 19개조로 구성되어 있다. 즉, 제1조는 위험약관(Risks Clause)으로 각 조건별 멸실과 손상에 대하여 보상범위를 나열하고 있다. 제2조와 3조에서는 각각 면책위험을 제외한 공동해손과 쌍방과실충돌 손해에 대한 보상범위를 정하고 있다. 제4조에서 7조까지는 보험자 면책사항으로 일반면책 8가지와 선박의 불감항(unseaworthiness of ship)과 화물의 부적합(unfitness of cargo)면책, 전쟁위험에 의한 면책과 동맹파업위험으로 인한 면책 등이 각각 포함되어 있다. 단, 면책위험 중에서 전쟁위험과 동맹파업위험은 협회전쟁약관과 협회동맹파업약관을 특약으로 부과함으로써 부보가 가능하다.

19) 구종순, "해상보험의 고지 및 담보제도의 운용에 관한 연구", 「해운물류연구」, 제47호, 한국해운물류학회, 2005, p.86.
20) 김종철, "전자신용장통일규칙상의 보험서류조항의 비교에 관한 연구", 「국제무역연구」, 제9권 제1호, 한국무역통상학회, 2003, p.55.

2) 추가위험

ICC에 의해 보험회사가 면책되는 위험 또는 ICC을 대상으로 하지 않은 위험이 원인이 되어 생긴 손해에 대해서도 보상을 받고자 할 경우에는 그 추가위험에 대해서 보험자와 특약을 부과하는 것이 필요하다 이러한 추가위험에 대한 특약부과는 다음과 같은 것이 있다.

(1) 부가위험

ICC(A) 이외의 화물약관으로 도난, 발화, 불착손(TPND: Theft, Pilferage and Non-delivery), 우담우손(RFWD: Rain and/or Fresh Water Damage), 유류 및 타화물과 접촉손(COOC: Contact with Oil and/or Other Cargo), 파손(Breakage), 누손/부족손(Leakage and/or Shortage), 한습손/열손(Sweat&Heating), 투화 및 갑판유실(JWOB: Jettison & Washing Over-board), 갈고리손(H/H: Hook & Hole), 곡손(Denting & Bending), 오손(Contamination), 자연발화(Spontaneous Combustion), 녹손(Rust), 곰팡이손(MM: Mould and Mildew), 서식 및 충식손(Rats and Vermin) 등과 같이 열거되고 있는 위험은 담보되지 않기 때문에 화물의 선적 또는 운송경로 등에 따라 부보해야 할 추가위험이 필요한 경우에는 이들의 위험을 추가 담보할 특약 부과는 필요하다.²¹⁾

(2) 전쟁위험 및 동맹파업위험

전쟁위험에 대해서는 해상운송, 항공운송 등의 운송방식의 종류별로 다양한 협회전쟁위험약관(Institute War Clause)이 제정되어 있다. 동맹파업에 대한 위험에 대해서도 협회약관이 제정되어 있다. 즉 ICC(A), (B), (C)의 어느 것보다 동일하게 협회동맹파업약관 [Institute Strikes Clause(Cargo)] 및 ICC(Air)로 병용되는 ISC(Air cargo)외에 ICC(B) 및 (C)에 대해서만 필요로 하는 위험을 담보하기 위해 악의적인 손상약관 (malicious damage clauses)(for use with Institute Cargo Clause (B) AND (C))가 있다.²²⁾

5. 전위험 담보조건

UCP600 제28조 h항은 신용장이 '전위험'에 대한 보증을 요구하는 경우, '전위험'이라는 표제를 기재하고 있는지 여부에 관계없이 '전위험'의 표기 또는 조항을 포함하고 있는 보험서류가 제시된 경우에는 그 보험서류는 제외되어야 한다고 명기된 어떠한 위험에 관계없이 수리되어야 한다,"고 규정하고 있다. 이 경우에 보험서류가 '전위험(All Risks)'의 표시의 유무를 불문하고, 설령 특정위험의 제외가 표시되어 있더라도 은행은 책임을 부담하지 않고 그러한 보험서류를 수리한다.²³⁾ 그러나 은행측에서 문

21) 전순환, 전계서, pp.275-277.

22) R.H. Brown, Analysis of Marine Insurance Clause-Book one Institute Cargo Clause, *witherby & Co*, 1982, pp.3-4; 加藤修, 貿易保險の實務, 1985, p.133.

23) 桐谷芳和, 信用狀統一規則解説, 經濟法令研究會, 1993, p.81.

제가 되는 것은 이 보험종류가 담보하는 범위에 관한 해석이 국가나 보험자에 따라 다르기 때문에 은행측으로서는 판단하기 곤란한 경우가 있다.²⁴⁾ 그래서 신용장이 'Insurance against all risks'의 조건을 명시하고 있는 경우 또는 신탁회적화약관인 ICC(A)라고 볼 수 있다. 통상의 누손, 화물의 고유하자 및 항해의 지연으로 인한 손해 등에 관하여 면제되기 때문에 보험서류에 특정위험이 제외된다고 표시하고 있다. 즉, 은행은 'all risks'의 표제가 있건 없건 관계없이 어떤 종류의 위험이 제외된다는 것이 명시되어 있다고 하더라도 어떠한 위험이 담보되어 있지 않은 것에 대하여 아무런 책임을 지지 않고 'all risks'의 표시 또는 조항이 있는 보험서류를 수리한다. 이는 'all risks'의 담보조건의 내용에 관한 은행의 실질적 심사를 피하고 오직 서류의 형식적 심사에 의존한다고 볼 수 있다. 즉, 보험서류상에 'all risks'라고 하는 표현이나 조항 또는 약관이 있다는 것을 확인할 수 있는 한, 은행은 제시된 보험서류를 그대로 수리하는 것으로 하고 이것을 접수한 발행의뢰인측이 보아서 특수한 위험이 부보되어 있지 않다고 하는 항의에 대하여 은행은 아무런 책임도 부담하지 않는다고 규정하고 있다.²⁵⁾

6. 면책조항에 의한 보험서류

UCP600 제28조 I항은 “보험서류는 모든 면책조항(exclusion clause)의 참조를 포함할 수 있다”고 규정하고 있다. 즉, 면책조항은 제외문구가 표시되었다고 하여 보험서류가 수리 거절되는 것을 방지할 수 있다고 하여 실무적인 면에서 좋아하고 있다.²⁶⁾ 그러나 UCP600이 적용된 후 일부 중동국가들의 개설은행이 개설한 신용장에서 이 조항을 적용하지 않고 있어서 전 세계적으로 문제를 야기 시키고 있다. 이러한 문제를 2007년 10월 프랑스 파리에서 개최된 ICC 은행위원회에서 의결에 따라 UCP600 제28조 i항을 적용하지 않고 있는 신용장은 배제하며, 개설은행은 어떤 제외된 문구를 승인 또는 거절할 것인지를 신용장에 기재하여야 한다고 결정하였다.²⁷⁾ 따라서 ICC 은행위원회가 이런 결정을 내린 배경은 다음과 같다.

첫째는 현실적으로 제외된 문구가 전혀 없는 보험서류는 없다. 둘째는 제28조 i항을 적용 배제하는 조건이 있는 신용장은 신용장으로서 가치가 없으므로 수익자가 조건변경을 받기 위해서는 개설의뢰인과 직접 접촉하여야 하는 등의 많은 불편함을 초래하고 있다. 따라서 수출업자로서는 UCP600 제28조 i항이 적용이 제외된 조건이 있는 신용장을 통지 받으면, 즉시 개설의뢰인과 직접 접촉하여 제외된 조

24) H.C. Gutteridge & Maunice Megrah, *The Law of Banker Commercial Credits*, Europa Publication Ltd, 6th ed, p.131.

25) 김종철, 전게서, p.57.

26) Jeremy Smith, A major opportunity missed, *Documentary Credit Insight*, Vol.12 No.4, 2006, pp.13-14.

27) ICC Document 470/TA.638 rev.(2007.11) Conclusion

As is recognized in the query, today it is becoming quite rare to see an insurance document that does not contain some form of exclusion clause with regard to risks - primarily risks relating to terrorism and the like. It was for this reason that the UCP 600 was drafted with the rule that appears in sub-article 28(i). To exclude this rule may, in vast number of transactions, create an unworkable letter of credit or necessitate the beneficiary obtaining an amendment in order to allow specific exclusion clauses or the removal of the restriction completely. If an issuing bank has an issue with the rule, it would be better to include within the credit the exclusion clauses that either are or are not acceptable.

건을 취소 받아야 한다. 또한 면책조항에 참조를 포함하고 있는 보험서류가 제시된 경우에는 면책조항이 특정보험조항에 직접적으로 연결되지 않았다면 그 보험서류는 수리된다.

7. 면책율에 의한 보험서류

UCP600 제28조 j항은 "보험서류는 담보가 소손해면책율 또는 초과(공제)면책율을 조건으로 한다는 것을 표시할 수 있다."고 규정하고 있다. 즉, 이 조항은 역사가 오래된 로이즈 해상보험증권의 본문약관중의 면책율조항(Memorandum Clause)에 기제 되었다. 즉 18C의 중엽 본문약관 중에는 화물별로 면책비율을 규정함과 동시에 공동해손 또는 본선이 좌초(stranding), 침몰(sinking), 대화재(burring)에 관련된 경우에는 면책조항의 적용을 제외할 것을 규정하고 있다.

또한 일부 화물에 대해서는 공동해손, 좌초, 침몰 및 대화재가 발생한 경우를 제외하고는 단독해손으로 부분손실에 대해 부담보 한다. 비록 항해가 무사하더라도 화물에 따라서는 그 성질상 약간의 비율로 손실, 손상이 발생하는 거래 손실(trade loss)이 있기 때문에 보험사고로서의 외래적, 우발적 위험에 의한 손해와 구별하여 보험자는 이들 손해를 부보하는 것이 과거부터 이루어져왔던 것이다.²⁸⁾ 보험서류에 소손해에 대하여는 보상받을 수 없는 소손해면책율(franchise), 초과공제면책율(excess deductible) 등의 면책율조항(Memorandum Clause)이 표시될 수 있기 때문에 이러한 면책율조항이 명기된 보험서류는 수리된다. 그러나 신용장이 소손해에 대하여도 보상받을 수 있는 면책비율부적용(IOP: irrespective of percentage)의 담보를 요구하고 있는 경우에는 이러한 면책율조항을 포함하고 있는 보험서류는 수리되지 않는다.²⁹⁾

따라서 면책율(franchise)이란 non-deductible franchise라고도 하는데 손해의 비율이 면책율의 일정비율(예를 들면 3%)에 달한다면, 그 전액이 지불되기 때문에 손해가 상기 예의 경우 2%에서는 면책되지만 3%이면 전액 지불되는 조건이다.

공제면책율은 항상 공제하는 일정한 비율을 의미이며, 비록 손해액이 초과공제면책율의 비율에 달해도 그 손해액은 공제된다. 상기 내용에서 3% 미만은 물론 3%정도라도 공제액에 상당하기 때문에 면책이 되며, 3%를 초과한 경우에는 처음 3%의 차액, 즉 5%의 손해인 경우 차액 2%의 손해만이 보상된다고 하는 조건이다. 거래 손실(trade loss)비율을 고려하여 거래 손실의 상당부분을 초과공제면책율 혹은 소손해면책율을 비율로 정한 것이 일반적이다. 또한 초과공제면책율과 소손해면책율을 적용하는데, 화물단위의 고려는 화물전체 및 일정단위마다로 할 것인가를 협정한다. 그러나 실무상은 화물전체나 일정 단위마다에 대한 양자를 적용하는 것으로서 실제 손해를 산정시 피보험자에 의해 유리한 단위의 방법을 우선 적용하는 방법이 널리 채택되고 있다. 더욱이 화물의 성질과 거래사정을 고려하여 피보험자 측에서 거래 손실의 부분을 포함한 모든 부속 손해를 담보하고 싶다는 요청도 있지만 이러한 경우

28) 加藤 修, "1983年改訂信用狀統一規則と貨物保險證券の取扱について", 第738號, 1985. pp.65-66.

29) 전순환, 전계서, p.280

는 단지 ‘면책비율의 적용이 없이’(irrespective of percentage)로 하는 것만으로 그치지 않고 ‘원인 여하를 불문하고’(howsoever caused)의 문언을 추가해서 거래 손실의 부분도 포함하여 no franchise no excess로 인수하는 취지의 특약이 필요하다. 또한 신탁회적화약관에는 소손해면책율(franchise)의 규정인 면책율 조항이 없다. ICC(WA)조건이 ICC(B)조건으로 변경되면서 ICC(WA)조건에 원칙으로 적용되었던 소손해면책율이 필요 없게 되었다. 즉, ICC(A), (B) 및 (C)의 소손해면책율(franchise)의 규정이 존재하지 않기 때문이다.

III. UCP600 보험서류 조항의 주요 쟁점비교

제6차 개정 2007년 전자신용장통일규칙의 보험관련 조항은 제28조로서 1개의 조항으로 명시되어 있다. 과거 제5차 1993년 전자신용장통일규칙과 비교할 때 개정된 2007년 전자신용장통일규칙은 다음 몇 가지로 그 특징을 대별할 수 있다.

<표 1> UCP 500과 UCP600 보험서류관련 규정 비교

구 분	UCP 500	UCP600
조문	제34조, 제35조, 제36조	제28조로 통합
서명권자	보험회사, 보험인수인 또는 그의 대리인	수탁인(proxy) 추가
대리인 서명시 주체 표시 요구	없음	신설
일시적 보험증명서 발행자	보험 중개인	자격 제한 없음
보보가입 기준 일자	본선적재, 발송 또는 수탁일	선적일
사전서명	수리 가능	삭제
부보기간명시	없음	수탁지 또는 선적지로부터 하역지 또는 최종목적지까지
부보비율은 최소한 금액임	없음	신설
어떤 제외문구도 허용	없음	신설

자료 : 한국관세학회편, “UCP600 보험서류관련 규정의 주요 개정사항에 대한 연구”, 관세학회지, Vol.9 No.1. 2008. p.11.

1. 보험서류 원본 전통 제시의 필요성

UCP600 제28조 b항은 “보험서류가 2통 이상의 원본으로 발행되었다고 표시하고 있는 경우에는, 모

든 원본은 제시되어야 한다.” 규정되어 있다.³⁰⁾ 보험서류는 운송서류와 달리 선하증권이 아닌 증거증권에 불과하여 보험회사는 보험금 수익자가 보험서류가 없더라도 본인 확인 후 보험금을 지급할 수 있다. 즉, 보험서류가 없어도 보험금을 수령할 수 있다. 그럼에도 불구하고 UCP600이 보험서류 진통을 요구하는 것은 일부 후진국에서는 인터넷이 낙후되어 보험금 지급사실 확인에 시간이 걸려 보험금이 2중 지급될 위험이 있기 때문으로 보인다. 향후 전 세계적으로 인터넷이 보편화되면 이 조항은 삭제될 것으로 예상된다. 또한 실무상 유의점은 다음과 같다. 보험서류의 발행부수를 표시하는 난에 “in duplicate”로 표시되었다는 것이 반드시 원본이 두 통 발행되었다고 볼 수 없다. 이 경우 “duplicate”가 표시된 서류는 사본서류이다. 보험서류에 보험금을 청구할 때 “original” or “duplicate”가 제시되어야 한다(either the original or duplicate may be presented in the event of a claim)고 명시되지 않았다면 “duplicate”로 표시된 서류는 사본이므로 제시될 필요가 없다. 보험금을 청구할 때 “original” 또는 “duplicate”가 제시되어야 한다고 명시한 경우에만 “original”과 “duplicate”가 표시된 서류 둘 다 원본이므로 “original”과 “duplicate”로 표시된 서류 전부가 은행에 제시되어야 한다. 이와 같이 “duplicate”가 표시된 보험서류를 무조건 원본으로 잘못 생각하게 된 것은 ISBP의 운송서류 관련 조항³¹⁾에서는 “duplicate” 표시를 제2원본표시로 간주한다고 규정하고 있기 때문이다. 이 규정은 운송서류에만 적용되고 보험서류에는 적용되지 않는다는 점에 주의하여야 한다. 어떤 서류가 보험서류 원본이냐에 대하여 종종 분쟁이 발생하고 있다. 영국 법원³²⁾의 관례에서는 보험서류 표제 또는 스탬프로 “원본”이라는 표시가 없어도 전자신용장통일규칙의 원본 요건을 충족시키면 된다고 결정하였다. 따라서 한 통에는 회사의 블루로고(blue logo)와 물무늬(water-mark)가 있고, 다른 한 통은 보통 복사용지에 복사본이었다. 둘 다 서명이 있었고 다른 한 통에는 “duplicate”라고 표시되어 있었다. 두 개의 보험증권에는 “original과 duplicate가 발행되었고, 둘 중 하나가 지급되면 나머지는 무효이다”라는 표시가 있었다. 법원은 다른 한 통에 “duplicate”라는 표시가 있으면 전자의 보험서류가 보험서류 표제 또는 스탬프로 원본이라는 표시가 없어도 원본으로 볼 수 있다고 결정하였다. 무역업계에서는 원본으로서 2통 이상을 발행한 경우에 일괄하여 전통의 선적서류를 은행창구에 제출하는 것이 관행이다. 이 방식은 운송도중에 정본(original)이 분실될 경우에 부분(duplicate)을 사용할 의도로 제정되어 정부(正副) 각각 별도로 송부하는 것이 관행이었지만, 사고가 드물기 때문에 실무편의상 정부함께 송부하도록 변화되어 사용하고 있다. 보험

30) 신용장에서 보험증명서 원본 1통과 사본 1통을 요구한 경우 보험증명서에 원본이 2통 발행되었다고 표시되었다면 원본 2통이 제시되어야 한다는 ICC 은행위원회의 공식의견이 있다.

(ICC Banking Commission Collected Opinions 1995-2001, R 359. Ref.215, p.359.)

31) ISBP Paragraph 70, 93, 117

A UCP600 article 19 transport document must indicate the number of originals that have been issued. Transport documents marked "First Original", "Second Original", "Third Original", "Original", "Duplicate", "Triplicate", etc., or similar expressions are all originals. Multimodal transport documents need not be marked "original" to be acceptable under a credit. In addition to UCP600 article 17, the ICC Banking Commission Policy Statement, document 470/871(Rev), titled "The determination of an 'Original' document in the context of UCP 500 sub-Article 20(b)" is recommended for further guidance on originals and copies and remains valid under UCP600. The content of the Policy Statement. appears in the Appendix of this publication, for reference purposes.

32) Kredietbank와 Karaganda Ltd. 대 Midland Bank 사건(Nos. 609 &123 31 July 1997 UK)

둘째, 소급약관은 계약체결 전에 손해가 발생하였다더라도 피보험자가 이것을 인지하지 못하고 계약이 체결된 경우에 보험회사가 손해를 배상해 주겠다는 것이므로 소급의 범위를 제한하는 것이다. 그래서 선적일자가 보험서류에 항해/발송일자로 기재되었다도 보험서류 발행일이 선적일보다 늦으면 하자가 된다는 ICC 은행위원회의 공식견해³⁹⁾로 표현하고 있다. 우리나라에서는 이와 같이 ICC 은행위원회의 공식견해가 변경되었음에도 불구하고 잘 알려지지 않아서 보험서류에 창고간담보약관과 소급약관이 있으면 부보일자가 선적일자보다 늦더라도 관계없다고 기술하고 있는 서적을 가끔 볼 수 있다.

3. 보험중개인이 발행한 보험승인서

UCP600 제28조 c항은 “보험중개인이 발행한 보험승인서(cover note)는 수리되지 아니 한다”고 규정하고 있다. 즉, 보험중개인이 발행한 일시적 보험영수증⁴⁰⁾으로 피보험자가 보험자에게 직접 손해배상을 청구할 수 없고 보험중개인을 통해서만 손해배상을 청구할 수 있기 때문에 수리 거절되는 보험서류에 해당된다.⁴¹⁾ 따라서 신용장에서 보험서류를 요구할 때에는 보험서류 종류를 지정하고 있으므로 이 조항은 규정할 필요가 없다. 더구나 최근 보험중개인 의한 일시적으로 발행된 보험영수증이 보험서류로 제시되는 경우가 거의 없다는 것이다.⁴²⁾ 일시적 보험영수증은 보험중개인이 주로 발행하는 것으로 알고 있다. 우리나라는 보험중개인에 의한 일시적 보험영수증은 발행되지 않고 있다.

IV. UCP600 보험서류상의 문제점 및 대안제시

1. 보험업계의 관행과 모순

UCP 500 제34조 e항은 “신용장에 별도의 규정이 없거나 또는 보험서류상에 담보가 늦어도 물품의 본선적재 또는 발송 또는 수탁일로부터 유효하다고 표시되지 않는 한 은행은 그 운송서류상에 명시되어 있는 본선적재 또는 발송 또는 수탁일보다 늦은 일자로 되어 있는 보험서류는 이를 수리하지 아니

39) Conclusion

The inclusion of details of the journey for which the cover has been effected is a common feature of insurance documents. The inclusion of a "sailing date" does not provide adequate evidence that the insurance was effective as of that date, and therefore the documents should be rejected. (Gary Collyer, Ron Katz, op.cit, R.290, Ref.214, 2002, pp.358-359.)

40) 보험중개인이 피보험자의 의뢰에 따라 의뢰된 조건대로 보험에 가입하겠다는 뜻이 표시된 통지서를 가리킨다. 이것은 보험증권 또는 보험증명서와는 달리 피보험자가 보험회사와 직접 보험계약을 체결하였다는 것을 증명하는 서류가 아니다. 따라서 일시적 보험영수증은 소지인이 보험회사에 대한 직접청구권이 없어 보험금을 청구할 때 보험중개인에게 청구하고, 보험중개인이 다시 보험회사에 청구하여야 하므로 소지인에게 불리하다.

41) 진순환, 전게서, p.261.

42) Hennie T.J. van Diemen, "Pluses and minuses in recent UCP drafts", *Documentary Credit Insight*, Vol.12 No.1, 2006, p.15.

한다.”라고 규정하고 있다. 그런데 동 조항은 보험업계의 관행과 불일치하다고 여겨진다. 즉, 보험서류상 청약일이 사실상 책임개시일로 설정되지 않는다는 점이다. 불행하게도 이러한 모순되는 내용이 UCP600 제28조 e항에서도 반복되고 있다.⁴³⁾

UCP600 제28조 e항은 “ 보험서류에서 부보가 최소한 선적일자 이전에 효력이 발생하고 있음을 나타내고 있지 않는 한, 보험서류의 일자선 선적일자보다 늦어서는 안 된다.”라고 규정하고 있는데, 적하 보험에 있어서 보험서류의 책임개시일은 그것의 “청약일”과는 관계가 전혀 없으며, 오히려 사건의 발생에 대해서는 협회적하약관(ICC) (A), (B), (C)의 기간조항(Duration Clause) 부문에서의 운송조항(Transit Clause) 8.1에서 분명히 규정되는 바와 같이 운송의 개시시간(the time of commencement of transport)에 의존한다. 따라서 다른 서류들과 충분한 연관이 있다면, UCP600 제28조 e항은 보험서류의 발행일이 본선 선적일보다 더 늦게 되는 것을 허용하여야 할 것이다.⁴⁴⁾ 즉, UCP600은 은행의 이익을 고려한 은행 위원회를 중심으로 초안작성시 위원인 9인중 1명을 제외하고는 모두가 은행측 전문위원으로 구성된 결과 운송인, 보험업, 무역업계 보다는 은행업계 위주로 개정작업이 이루어져 실질적으로 수출입업자들의 의견 또한 배제된 상태에서 작성되었다. 현재 전 세계적으로 신용장 사용이 지속적으로 감소하고 있는 추세이다. 특히 글로벌기업들의 본사/지사의 거래증가, 기업의 신용도 증가, 전자무역 활성화 등, 기업 환경이 급변하고 있는 측면도 있지만 또 한편으로는 수수료의 징수, 복잡한 서류절차 등으로 이용자를 고려하지 않은 은행위주의 전자신용장통일규칙 제정과 운용에 원인이 있다고 본다. 따라서 차후 UCP600을 추가하거나 개정 작업이 이루어질 때 은행업계를 주축으로 운송업계, 보험업계, 무역업계, 법조계 등 전 분야에 걸친 전문가들의 논의가 활발하게 이루어져야하고 특히 해상운송에 따른 보험서류와 관련하여 훌륭한 규칙이 만들어져야 할 것이다.

2. 전구간 담보규정

피보험자가 제공해야 할 보험서류의 요건으로 부보기간에 따라 ① 해상운송 전 구간 항해를 책임담보하고, ② 물품가격을 명시하는 전액표시가 있어야 하고, ③ 해당 거래에서 통상의 유효한 보험약관의 증거인 보험증권이라야 한다. 통상의 유효한 보험약관 심사여부는 매매계약에 관한 물품의 성질이라든지 기업의 성격을 고려해야 하며, 담보규정에서 일반적으로 행해지고 있는 조건들을 의미한다.⁴⁵⁾ 따라서 서류의 요건으로 담보하는 구간, 전액표시 및 보험증권에 명확하게 명시되어야 할 것이다. 그러나 UCP600에서는 부보금액, 부보위험에 대하여 제28조 f항, g항에서 규정하고 있으나 운송 전 구간에 대해서 특별히 규정하고 있지 않다는 점이 문제라 할 수 있다. *Landaure & Co. v. Craven & speeding Bros*(1912)사건에서 *Scruttonvks*사는 “신용장이 별도로 허용하지 않은 한, 보험증권은 의도된

43) K. Christensen, “UCP revision - the last six miles”, *DCINSIGHT*, ICC, Vol.12, No.3, 2006. p.3.

44) T.O. Lee, “A call for consistency with transport conventions”, *DCINSIGHT*, ICC, Vol.12, No.3, 2006. p.6.

45) H.C. Gutteridge & M. Megrah, *op.cit.*, 7th ed, 1984, p.165.

전 향해 구간을 커버해야 한다”⁴⁶⁾고 하였듯이 한가지 분명한 사실은 신용장 거래에서는 각 서류 상호간에 모순이 있어서는 안된다고 하는 사실이다. 따라서 운송서류상의 운송구간이 당연히 보험증권에도 나타나야 한다고 유추해석하여 부보구간에 대한 무규정을 보완 활용할 것을 전제로 새로운 UCP에 이러한 조항이 추가되는 것이 바람직할 것이다.

3. 공동보험에서 보험서류의 수리요건

분할 담보한 경우에 보험서류에 백분율이나 기타의 방법으로 각각의 보험자의 담보가액을 명확하게 반영하거나 각 보험자가 당해 선적에 부보 되었을 수 있는 기타 모든 보험담보에 관한 전제조건 없이 단독으로 자신의 책임부분을 부담하기로 하지 아니하는 한, 동일한 선적의 동일한 위험을 담보하는 보험은 반드시 단일의 서류에 따라 담보되어 있어야 한다.⁴⁷⁾ 즉, 공동보험에서 보험서류의 수리요건과 관련된 내용으로 공동보험(co-insurance)이란 거액의 보험사고발생시 보험금지급의 위험을 분산하여 복수의 보험자가 동일 피보험이익에 관하여 각자의 분담비율을 정한 뒤, 공동으로 전보책임을 부담하는 보험계약을 말한다.⁴⁸⁾ 공동보험조항(co-insurance clause)에 의하여 각 보험자는 자기의 인수비율만큼 개별적인 권리를 취득과 동시에 의무를 부여하는 것으로 하여 연대책임을 지는 것은 아니라는 취지가 명확히 하고 있다. 공동보험의 실무에서는 공동보험회사 중에서 간사보험회사(leading insurer)를 선정하여 보험 계약의 체결, 보험증권의 발행, 보험료의 징수, 분배, 보험사고의 조사, 보험금의 지급 등의 업무를 수행하는 것이 보통이다. 동일위험을 부담하는 보험서류는,

첫째, 1인의 보험자에 의하여 보험이 인수된 것을 나타내는 보험서류가 아니면 안 된다는 것이 원칙이지만,

둘째, 일정요건을 구비한 공동보험에 의한 것을 나타내는 보험서류이더라도 무방하다는 것을 분명히 하고 있다. 둘째의 경우에 공동보험에 의한 보험서류가 수리되는 요건은 ①각 보험자의 보험인수비율, 인수보험가액을 기재되고, ②각 보험자가 자기의 책임지분을 개별적으로 부담하는 것이 기재되고, ③그 선적을 위하여 효력을 발생시켰을지도 모르는 다른 보험담보에 관련하는 선결조건 없이 (without pre-conditions), 자기의 책임지분을 부담하는 것이 명확히 반영되어 있는 것이다. 은행측면은 “모든 서류 심사자는 현재 보험과 관련된 모든 가능한 조항에 익숙해져야만 할 것이라는 개념에 대해 우리는 강력하게 비난한다.”라고 주장하고 있다.⁴⁹⁾ 또 다른 은행측도 동 취지를 주장하고 있다. 그에 따르면 “서류 심사자는 인쇄된 문자가 공동 보험업자간 책임의 분담에 관하여 무엇을 명시하고 있는가를 발견

46) *ibid*, p.165.

47) ISBP para. 187.

48) 공동보험의 발생 이유 중 하나는 보험계약자와 피보험자가 복수의 보험회사와의 양호한 거래관계를 유지하기 위한 일환으로서 복수의 거래선 보험회사에 보험거래실적을 거두게 하기 위하여 특별히 공동보험을 신청하는 일이 있다. 이것은 외국환은행의 거래선이 1개의 거액환을 복수의 거래선 외국환은행에 대하여 각 은행의 몫(share)을 정한 뒤 매입, 매각시키는 것과 그 동기에서 공통하는 바이다.

49) Rene Muller, “Three bankers judge the document on standard banking practices”, *DCINSIGHT*, Vol.9, No.1, 2003, p.15.

하기 위하여 보험서류의 자료내용을 검사하여야만 할 것이다. 그런데 이것은 종종 보통사람의 이해력 수준을 넘어서는 전문적인 표현을 사용하는 법률가들에 의하여 작성된다. 선하증권에서와 마찬가지로 보험증권에서도 일부 조건들은 그 문제를 분명히 밝히기 보다는 오히려 사람들을 혼란시킬 수 있는 방식으로 작성된다.”라고 하며 ISBP를 비판하고 있다.⁵⁰⁾ 그러나 이러한 주장은 전술한 바와 같이 지나치게 현실을 무시한 은행측의 입장을 반영한 주장이라고 본다. UCP600에는 공동보험에 관한 규정이 없으므로 이 규정은 실무에 도움이 되는 것이라고 생각 된다. 새로운 UCP에 공동보험에 대한 조항이 추가되는 것이 바람직할 것이다.⁵¹⁾

4. 보험서류에 기재된 유효기일 수리요건

보험서류에 유효기일이 명시되어 있는 경우, 이는 보험금청구에 관련된 것이 아니라 물품의 본선적재, 발송 또는 수탁을 위한 최종일에 관련된 것임이 명시되어야 한다.⁵²⁾ 이 규정은 보험서류에 기재된 유효기일의 수리요건과 관련된 내용으로 보험기간은 화물보험의 경우에는 보험자의 책임이 개시할 때부터 종료하기까지의 기간을 보험기간이라고 한다. 따라서 해상, 육상 등 각종 운송수단에 의한 운송을 전제로 한 화물보험에 관해서는 보험기간은 불확정적이며, 보험기간은 화물이 보험증권에 기재된 발송지의 창고에서 출고된 때로부터 도착지에서 화물이 최종창고 보관 장소에 입고된 때까지로 하는 것이 원칙이며,⁵³⁾ 보험증권에 기재된 보험부보기간이 정확히 명시되는 일은 거의 없다. 화물보험의 보험금청구에 관한 약관으로서 보험증권 표면 좌하부에 각각 붉은색 글자로 “IMPORTANT” 라는 기재되어 있어 보험금 청구시 피보험자가 보험회사, 대리점에 지체 없이 손해를 통지하고 일정한 양식에 의거 청구서류를 제출해야한다. 그러나 적합한 청구서류가 제출되지 않는 경우에는 보험자는 보험금청구에 응하지 않아도 된다. 더욱이 도난, 발하에 의한 보험금 청구기간이 명확히 기재된 내용인 즉, “보험기간의 종료 후 10일 이내”에 청구하여야하는 것이 붉은색 글자로 기록되어 있다.⁵⁴⁾

만일 보험서류에 유효기일이 기재되어 있는 경우에는 그 유효기일은 보험서류에 기초하는 보험금청구의 최종기한을 의미하지 않으며 물품의 적재, 발송, 수령의 최종기한을 의미하는 것이라고 할 수 있다.⁵⁵⁾ 따라서 UCP600에는 보험서류 유효기일에 관한 규정이 없으므로 ISBP의 규정에 의거한 내용을 따르고 있기 때문에 보험서류에 관한 유효기일의 명확한 기재가 새로운 UCP에서는 명기되는 것이 바람직할 것으로 생각한다.

50) T.O. Lee, op. cit, p.15.

51) 飯田勝人, 前掲書, p.172.

52) ISBP para. 190.

53) 단, 외항선박의 하역종료로부터 60일이 경과한다면 비록 화물이 운송 도중에 있더라도 원칙적으로 보험기간은 만료한다.

54) 도난 및 발하에 의하여 발생한 손실의 보험금청구는 본 보험의 종료 후 10일 이내에 본 보험증권에 명시된 당사의 대리점에게 손해 검사의 신청을 하지 않는 한 지급되지 않는 것으로 한다.

(No claim for loss by theft &/or pilferage shall be paid hereunder unless notice of survey has been given to this Company's Agents specified in this Policy within 10 days of the expiry of this insurance.)

55) 飯田勝人, 前掲書, pp.172-73.

V. 결 론

신용장거래는 서류에 의한 거래이므로 수익자가 제공하는 서류에 따라 대금지급여부가 결정 된다. 특히 CIF와 CIP 거래조건에서 수익자에게 제공해야하는 필수서류 중에 운송서류, 상업송장과 함께 보험서류가 포함되어 있다.

본 연구는 수익자가 제공하여야 하는 보험서류에 대한 UCP600의 요건을 중심으로 검토하고, 1993년과 2007년 개정 전자신용장통일규칙상의 보험서류 및 담보조항을 중심으로 비교 고찰하고 적용상 야기될 수 있는 문제점과 해석상의 한계점을 제시하였다. 지금까지 화환신용장에서 중요한 구비서류중의 하나인 보험서류에 대한 전자신용장통일규칙상의 보험서류조항을 바탕으로 UCP600 제28조 보험서류 및 담보의 취급 원칙과 ICC, ISBP 견해 중심으로 각각의 항목에 대한 해석론에 대하여 고찰하였다. 보험서류 발행은 보험회사, 보험인수업자 또는 그 대리인이 발행 및 또는 서명된 것으로 표시되어야 효력을 지닌다. 따라서 보험서류 관련 쟁점사항과 시사점은 다음과 같다.

첫째, 어떤 보험서류가 보험서류 원본이나 하는 것에 대하여 분쟁이 생기는 경우가 많다. 이는 운송서류에서는 “duplicate”가 제2원본을 의미하나 보험서류에서는 특수한 경우에만 원본을 인정한다.

둘째, 보험서류 발행은 원칙상으로 보험서류 발행일자가 운송서류에 제시되어 있는 물품의 선적일, 발송일 또는 수취일보다 늦은 경우는 그 서류가 거절 된다. 그러나 보험에 의한 담보가 선적일, 발송일 또는 수취일로부터 서류상에서 유효한 경우는 예외가 된다. 그런데 유효하게 증명하는 입증수단이 문제이다. 이러한 입증수단의 문제는 은행 측에서 서류점검에 필요한 상당한 주의의 범위 내에서 이루어져야 한다.

셋째, 보험 중계인의 일시적 보험영수증은 현실적으로 거의 사용되지 않고 있으므로 구태여 UCP600에서 규정할 필요성이 있느냐에 대하여 의문이 간다.

넷째, UCP600 시행 이후 보험서류 관련 규정 중 가장 많은 주목을 받았던 것은 보험서류에 제외문구를 허용한다는 것이다. 일부 개설은행에서 이 조항(UCP600 제28조 i항)을 적용 배제하여 문제가 되고 있다. 개설은행은 이 조항을 적용 배제할 것이 아니라 구체적으로 어떤 제외문구를 허용하지 않는다는 것을 신용장에 명시하여야 한다. 왜냐하면 제외문구를 포함하지 않고 있는 보험서류가 현실적으로 존재하지 않기 때문이다.

마지막으로, 개정된 UCP600이 ①보험서류의 발행일에 관하여 보험업계의 관행과 모순들이 발견되었다는 점, ②지나치게 은행업계 위주로 개정되었다는 점, ③화물보험의 전 구간 담보조건의 설정에 따른 규정설정이 모호하다는 점, ④공동보험 서류의 수리규정에 대한 기준설정으로 화물의 부보에 따른 각각의 담보가액에 따른 책임설정이 불투명하고, 보험서류에 기재된 유효기일 수리요건에 대한 문제점 등을 들 수 있다.

그러므로 은행관계자 및 무역실무자들은 보험서류의 취급과 관련하여 현행의 전자신용장통일규칙

뿐만 아니라 국제표준은행관행의 보험서류 관련 규정들을 숙지하고, 그에 따른 각각의 조건들을 고려해야 한다.

본 논문은 개정된 UCP600의 규범화 적용과 법적 고려사항을 알아보고 그에 따른 문제점을 주요 내용으로 검토하였다. 따라서 본 연구는 UCP600의 기술적인 방향을 제시하기 보다는 실무적 관점에서 해석적 기초를 제시하는데 그 목적이 있다.

참 고 문 헌

- 구종순, “해상보험의 고지 및 담보제도의 운용에 관한 연구”, 『해운물류연구』, 제47호, 한국해운물류학회, 2005.
- 김종철, “신용장통일규칙상 화물보험조항에 관한 소고”, 『국제상학』, 제5권, 한국국제상학회, 1991.
- _____, “신용장통일규칙상의 보험서류조항의 비교에 관한 연구”, 『국제무역연구』, 제9권 제1호, 한국무역통상학회, 2003.
- 박석재, “무역거래에서 해상보험서류의 해석상의 문제점에 관한 연구”, 『한국해법학회지』, 제20권 제2호, 한국해법학회, 1998.
- _____, “선하증권의 국제표준은행관행에 관한 연구”, 『한국해법학회지』, 제26권 제1호, 한국해법학회, 2004.
- 박세운, “UCP600 해상운송서류 규정 주요 개정사항에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제35권 제2호, 2007.
- 서정두, “UCP600 서류심사기준의 문제점과 실무상 유의점”, 『무역상무연구』, 제33권, 2007.
- 이제현·김연숙, “UCP600 운송서류조항의 개정내용과 해석에 관한 연구”, 『국제상학』, 제22권 제2호, 한국국제상학회, 2007.
- 양영환·오원석·서정두, 『신용장론』, 삼영사, 1997.
- 전순환, 『신용장통일규칙』, 한울출판사, 2007.
- 한재필, “UCP600을 위한 주요개정내용에 관한 연구”, 국제상학 제21권 2호, 한국국제상학회, 2006.
- 한국무역상무학회편, “ISBP 국제표준은행관습”, 한국무역상무학회, 2003.
- 한국관세학회편, “UCP600 보험서류관련 규정의 주요 개정사항에 대한 연구”, 관세학회지, Vol.9 No.1. 2008.
- 加藤修, 一九八三年改訂信用狀統一規則と貨物保險證券の取扱いについて, 제738호, 1985.
- 桐谷芳和, 信用狀統一規則解説, 經濟法令研究會, 1993.
- 東京銀行, 貿易と信用狀 實業之日本社, 1987.

- 桐谷芳和, 信用狀統一規則解説, 經濟法令研究會, 1993.
- 飯田勝人, 「ISBP(國際標準銀行實務)の解説」, 東京リサ-チインタ-ナショナル, 2003. 12.
- 飯田勝人, 「荷爲替信用狀に基づく書類點檢に關する國際標準銀行實務」(ISBP)の制定と實施, 「金融法務事情」, No.1679, 2003. 7.
- 朝岡良平編, 「實務家のための逐條解説信用狀統一規則」, 金融財政事情研究會, 1985.
- Andrle, Pavel, “Excluding articles: a troublesome trend”, *Documentary Credit Insight*, Vol.14 No.1, 2008.
- Busto, Charles del, *Documentary Credits UCP 500 & 400 Compared*, ICC Publication, No.511, 1993.
- Byrne, James E, *The Comparison of UCP600 & UCP 500*, *Institute of International Banking Law & Practice*, 2007.
- Hennie T.J. van Diemen, Pluses and minuses in recent UCP drafts, *Documentary Credit Insight*, Vol. 12 No. 2006.
- H.C. Gutteridge & Maunice Megrah, *The Law of Banker Commercial Credits*, Europa Publication Ltd, 6thed.
- Incoterms 2000 CIF, CIP A3(b)
- ICC Document 470/TA.638 rev. Conclusion, 2007. 11.
- Institute of International Banking Law & Practice(1997-2006), *Annual Survey of Letter of Credit Law & Practice*. 2007.
- Jeremy Smith, A major opportunity missed, *Documentary Credit Insight*, Vol.12 No.4, 2006.
- K. Christensen, UCP revision - the last six miles, *DCINSIGHT*, ICC, Vol.12, No.3, 2006.
- _____, Expert commentary, *Documentary Credit Insight*, Vol.12 No.3, 2006.
- _____, The invisible article, *LC Monitor*, Vol.8 Issue 2, 2006.
- Kredietbank-Karaganda Ltd, Midland Bank 사건(Nos. 609 &123 31 July 1997 UK.)
- Jeremy Smith, A major opportunity missed, *Documentary Credit Insight*, Vol.12 No.4, pp.13-14. 2006.
- Lee, T.O, “A call for consistency with transport conventions”, *DCINSIGHT*, ICC, Vol.12, No.3, 2006.
- Lee, T.O, “How would bankers handle new responsibilities imposed by ISBP?”, *LCMONITOR*, Vol.5, Issue.2, 2003.
- Muller, R, “Three bankers judge the document on standard banking practices”, *DCINSIGHT*, Vol.9, No.1, 2003.
- R,H, Brown, *Analysis of Marine Insurance Clause-Book one Institute Cargo Clause*, *witherby & Co*, 1982.