



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

경영학석사 학위논문

중국 수출기업의 CIF계약 분쟁사례에 관한 연구



2014년 8월

부경대학교 일반대학원

국제통상물류학과

WANG HUAILING

경영학석사 학위논문

중국 수출기업의 CIF계약 분쟁사례에 관한 연구

지도교수 윤 광 운

이 논문을 경영학석사 학위논문으로 제출함

2014년 8월

부경대학교 일반대학원

국제통상물류학과

WANG HUAILING

WANG HUAILING의 경영학석사
학위논문을 인준함.

2014년 8월



주 심 경제학박사 김 은 채 (인)

위 원 경영학박사 이 춘 수 (인)

위 원 경영학박사 윤 광 운 (인)

목 차

제 1 장 서 론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 내용 및 방법	3
제2장 CIF계약에 관한 이론적 고찰	4
제1절 선행연구	4
1. CIF계약조건에 관한 선행연구	4
2. 중국 CIF계약 적용사례 분석에 관한 선행연구	6
3. 중국 CIF계약 실무적용상의 문제점과 대응방안에 관한 선행연구	6
제2절 CIF계약의 법률적 성격	7
1. CIF계약의 특징	7
2. CIF계약의 법률적 근거	7
제3절 Incoterms와 CIF계약	13
1. Incoterms 2010상 CIF계약의 주요내용	13
2. Incoterms 2010과 Incoterms 2000상의 CIF계약의 주요 내용비교	14
3. Incoterms 2010상의 CIF계약 당사자의 주요의무	20
제3장 중국의 CIF계약 분쟁사례 분석	26
제1절 인도에 관한 사례	26
1. 화물인도	26
2. 상징적 인도	29
제2절 위험이전에 관한 사례	33
1. 위험이전시기	33
2. 화물 운송과정 중 침수	36
제3절 보험에 관한 사례	39
1. 보험조항	39
2. 보험의 면제책임	41
제4절 대금지급에 관한 사례	44

1. 계약조건 불공평 대금지급 거절	44
2. 신용장을 개설하지 않는 경우	47
제5절 중국 CIF계약분쟁사례의 문제점과 시사점	52
1. 인도에 관한 사례의 문제점과 시사점	52
2. 위험 이전에 관한 사례의 문제점과 시사점	52
3. 보험에 관한 사례의 문제점과 시사점	53
4. 대금지급에 관한 사례의 문제점과 시사점	54
 제4장 CIF계약 실무적용상의 문제점과 대응방안	 55
제1절 CIF계약의 인도 및 위험이전	55
1. 인도에 관한 문제점과 대응방안	55
2. 위험이전에 관한 문제점과 대응방안	55
제2절 CIF계약의 보험 및 대금지급	57
1. 보험에 관한 문제점과 대응방안	57
2. 대금지급에 관한 문제점과 대응방안	58
 제5장 결론	 60
 참 고 문 헌	 63

<표 목 차>

<표 2-1> Incoterms 2010 매도인의 의무 표제 변경	14
<표 2-2> Incoterms 2010 매수인의 의무 표제 변경	15
<표 2-3> Incoterms 2010 규칙의 각 규칙의 당사자의 의무의 구성	20
<표 3-1> 인도에 관한 사례	32
<표 3-2> 위험이전에 관한 사례	38
<표 3-3> 보험에 관한 사례	43
<표 3-4> 대금지급에 관한 사례	51



A Case Study on the Dispute of CIF Terms in China Exporter Firms

WANG HUAILING

*Department of International Commerce and Logistics,
Graduate School, Pukyong National University*

Abstract

The advanced development in the international transportation and communication, imposed the use of more and more trade terms in the international trade.

The fast and steady economic development in China, and the support of government policies to the international trade, especially after China's accession to the WTO, led the Chinese trade to reach new international records in terms of volume, and value, within a very short time.

However, many Chinese companies are newly initiated to the international trade, and need to be familiarized with the international procedures and protocols, particularly "Incoterms", in order to be able to properly achieve their economic activities.

A big part of Chinese companies are facing problems while exercising their international commercial activities, where the major obstacles apply incoterms, as a result, in many cases the Chinese enterprises face additional risks by taking responsibilities they should not take, which may affect seriously the development of the Chinese trade.

In the international trade, Chinese companies frequently use the trade term CIF "Cost, Insurance and Freight" which means that the seller delivers the goods on board the vessel or procures the goods already so delivered.

The seller also contracts for insurance cover against the buyer's risk of loss or damage to the goods during the carriage.

This rule has two critical points, because risk passes and costs are transferred at different places. While the contract will always specify a destination port, it might not specify the port of shipment, which is where risk passes to the buyer. If the shipment port is of particular interest to the buyer, the parties are well advised to identify it as possible in the contract.

If the parties intend to deliver the goods across the ship's rail, the CIP term should be used. In order to provide some preventable proposal of the CIF risks for

the Chinese companies, some typical cases which have taken place in China were described and analyzed by using the methods of literature research and case study.

In the first chapter, the research purpose and structure of this paper was described.

In the second chapter, the relevant contents of the CIF was elaborated.

In the third chapter, the typical Chinese CIF disputed cases were analyzed.

In the fourth chapter, the problems of using CIF and the corresponding improvement projects were summarized.

In the fifth chapter, a summary of this paper was made and the conclusions were put forward.

Key Words: Disputed case, CIF, Incoterms, Trade terms.



제 1 장 서 론

제1절 연구의 배경 및 목적

국제간의 거래는 법률, 제도, 언어, 관습, 사고방식 등이 다른 당사자 간에 이루어지는 것이므로, 당사분쟁이 발생할 가능성이 높을 뿐만 아니라 무역 분쟁의 예방이나 분쟁이 생겼을 때 대응하는 노력을 소홀히 할 경우에는 당사자의 손해배상책임이 발생함은 물론, 국가의 공신력을 실추시켜 당사자에게 여러 가지 악영향을 끼칠 것이다.

최근의 국제무역에 나타나는 뚜렷한 현상은 그 어느 때 보다도 국가 간의 의존관계가 크게 증대되고 있으며, 작게는 기업에 의한 국제거래가 활발히 전개되고 있다. 이러한 국제무역동향과 더불어 향후 중국이 경제발전하면서 교역의 확대와 이에 수반되는 상품의 국제매매계약의 증대가 예상되어진다.

국제물품매매는 전통적으로 상관습에 의해 생기고 발전해 온 CIF등의 정형거래조건(trade terms)과 함께 소유권의 이전을 위한 물품매매계약(contract of sale of goods)의 형식에 의해 이루어지고 있다. 그러므로 국제물품매매계약의 궁극적인 목적은 거래당사자로서 외국의 상대방에게 물품을 인도하고 그 대금지급의 이행을 실현시키는데 있다.

여기서 무역분쟁의 발생에 대해 이를 어떤 방식으로 해결하느냐는 중요한 문제가 되고 있다. 소송 이외 분쟁해결방법으로 알선, 조정, 중재 등이 있지만 중재가 지닌 효율성, 비용절약, 비공개성, 신속성과 국제적 효력 등의 장점을 가지기 때문에 통상 중재가 다른 분쟁해결방법에 비해서 많이 활용되고 있다.

한편 2001년 11월 10일 중국은 WTO에 가입하였으며 국제경제무역규범을 도입하기 시작한 후 자국의 법률을 시장경제에 적합하게 정비함으로써, 자국과 거래하는 외국기업들에게 법적 안정성을 보장하기 위한 노력을 계속하고 있다. 이러한 결과 중국의 법제는 하루가 다르게 바뀌고 있다.

중국은 무역에 대한 정책 지원에 따라 중국 무역의 발전은 새로운 국면을 맞이하였다. 중국의 무역이 빠르게 발전하면서 무역 수출액도 빠르게 증가하고 있다. 그러나 이 과정에서 중국의 많은 기업들은 무역에 대해 아직 초보자로서 국제무역의 법률, 관례 및 전문지식을 완전히 이해하지 못하는 가운데서 실제 거래시 문제가 많이 나타나 이로 인해 중국 기업들이 원래 부담할 필요

가 없는 책임을 부담하는 등 결국 중국 무역의 발전에 심각한 영향을 미치는 것이다.

중국의 수출무역에서 FOB계약 사용빈도는 높게 나타났는데 최근에 들어 국제적으로 FOB무역조건으로 거래한 물품 수출계약에서, 매도인의 위험이 증대되고 있고, 대금과 상품 모두 피해를 보는 사례가 늘어나고 있다. 2000년에 들어 중국 상무부는 수출기업에게 가능하면 CIF계약을 체결하도록 여러 번 권고를 하였다.

본 논문은 중국의 CIF계약조건의 분쟁 사례 연구를 중심으로 중국 기업들이 무역거래를 함에 있어서 CIF계약조건을 올바르게 사용하고 나아가 CIF계약조건상의 문제에 대한 효과적인 해결방안과 대처능력을 제고하는데에 그 목적이 있다.

이에 따라 본 논문은 CIF계약의 법적 성격에 관한 이론적 측면을 고찰하고 CIF계약에 관련 분쟁사례들을 자세하게 분석하고 실무적용상의 문제점과 시사점, 대응방안을 제시하고자 한다. 그리고 CIF계약의 주요 핵심이 되는 상징적 인도와 위험이전, 보험 등에 관한 사례를 비교검토를 통해 중국 CIF계약관행에 대한 무역거래관행을 실무적 관점에서 확립하고자 한다.



제2절 연구의 내용 및 방법

본 논문은 총 5장으로 구성되었으며, 각 장의 내용은 다음과 같다.

제1장은 연구의 배경 및 목적, 연구의 방법 및 내용을 기술하였다.

제2장은 선행연구와 CIF계약의 법률적 성격에 대해 기술하였고 Incoterms상 CIF계약조건의 주요내용을 살펴보았다. 본 연구의 선행연구는 세 부분으로 나누었다. 즉 CIF계약조건에 관한 선행연구, 중국 CIF계약 적용사례 분석에 관한 선행연구, 중국 CIF계약 실무적용상의 문제점과 대응방안에 관한 선행연구이다. CIF계약의 법률적 성격에 대해서는 CIF계약의 특징과 법률적 근거를 살펴보았고 Incoterms상 CIF계약조건의 주요내용은 주로 Incoterms 2010상의 CIF계약의 주요내용과 Incoterms 2000상의 CIF계약의 주요 내용의 비교이다. 또한 Incoterms 2010상 CIF계약 당사자의 주요의무를 기술하였다.

제3장에서는 중국 수출기업 CIF계약조건에 관한 적용사례들을 분석하였다. 본 장에서 중국 CIF계약의 주요 핵심이 되는 인도, 위험이전, 보험, 대금지급에 관한 사례를 분석하였다. 또한 관련된 사례의 문제점과 시사점을 살펴보았다.

제4장에서는 관련된 사례의 실무적용상의 문제점과 대응방안을 살펴보았다.

제5장에서는 본 논문의 연구결과를 요약하고 연구의 의의와 시사점, 한계점과 향후 연구방향을 제시하였다.

본 논문에서는 연구목적을 달성하기 위하여 문헌연구를 중심으로 국내외 CIF계약조건에 관한 문헌과 연구논문 및 정기 간행물, 학술지, 인터넷 자료 등을 이용하여 CIF계약조건을 연구하였다. 또한 사례 연구는 중국의 CIF계약조건의 분쟁 사례들을 분석하였다. 분쟁 사례분석은 중국국제무역중재위원회의 중재판정 자료를 중심으로 분석하였다. 중국 수출기업 CIF계약의 여러 가지 문제점을 지적하고 시사점을 도출하고 그리고 각 문제점과 관련하여 해결 가능한 대응방안을 정리하여 제시하였다. 마지막으로 본 논문의 연구결과를 요약하고 연구의 시사점, 한계점을 제시하였다.

제2장 CIF계약에 관한 이론적 고찰

제1절 선행연구

1. CIF계약조건에 관한 선행연구

박광서·이병문의 “Incoterms 2010의 주요 내용 및 실무상 문제점에 관한 연구¹⁾”에서는 Incoterms 2010의 주요 개정 내용을 전체적으로 요약 정리하였고 그 실무상의 문제점에 대한 간단한 언급을 하였으며 이는 Incoterms 2010의 주요 개정 내용을 파악하는데 도움을 주고 있다.

박세운의 “Incoterms 2010의 주요 개정내용 및 신용장거래에서의 적용상 유의점”에서는 Incoterms 2010의 주요 특징과 주요 개정내용, 신용장거래에서의 적용상 유의점을 기술하였다.

최석범의 “Incoterms 2010의 당사자별 주요개정내용과 시사점²⁾”에서는 Incoterms 2010의 주요 개정 내용을 개괄적으로 설명하고 매도인, 매수인의 의무별로 개정 내용을 구체적으로 설명하고 그 시사점에 관하여 언급한 것으로서 Incoterms 2010의 내용 검토에 좋은 자료를 제공하였다고 본다.

이대우·양의동의 “신용장 거래에 있어서 FOB, CIF조건의 적용상 문제점에 관한 연구³⁾”에서는 Incoterms 2010에서 FOB, CIF조건의 주요 개정 내용과 실무상의 문제점에 관해서 보다 현실적 접근을 시도하여 구체적인 사례연구를 통해서 분석하였으며, 특히 신용장 거래에 있어서 FOB 및 CIF조건에 적용된 경우에 운송수단별, 제출서류상의 문제점과 실무적인 왜곡현상에 대한 분석을 통해서 문제점을 고찰하였다.

이용근의 “변형된 CIF계약의 해석에 관한 연구⁴⁾”에서는 CIF계약의 본질과 변형된 CIF계약의 문제점, CIF관습의 올바른 해석과 근거에 대해서 자세하게

1) 박광서·이병문, “Incoterms 2010의 주요내용 및 실무관행에 관한 연구”, 『국제상학』제18권 제1호, 2011. 3, pp.5-27.

2) 최석범, “Incoterms 2010의 당사자별 주요개정내용과 시사점”, 『국제상학』, 제25권 제4호, 2010. 12, pp.89-104.

3) 이대우·양의동, “신용장 거래에 있어서 FOB, CIF조건의 적용상 문제점에 관한 연구”, 『중재연구』, 제21권 제3호, 2011. 12, pp.189-211.

4) 이용근, “변형된 CIF계약의 해석에 관한 연구”, 『무역학회지』, 제29권 제3호, 2004. 6, P.209-228

기술하였다.

김상만의 “Incoterms 2010의 개정내용에 대한 법적 고찰⁵⁾”에서는 Incoterms 2010의 개정내용에 대한 법적인 측면에서 FOB, CIF, DAT, DAP을 중심으로 법적 분석과 문제점을 다루고 있다.

전순환의 “Incoterms 2010의 주요개정내용과 특징에 관한 연구⁶⁾”에서는 Incoterms 2010 당사자의 의무와 관련된 주요개정 내용을 설명하면서 Incoterms 2010의 특징을 다루고 있는데 서문상의 특징을 설명하면서 양륙비용의 부담, 의무 없음이라는 규정의 삭제, 매수인의 재량권 추가, 규칙이라고 하는 표현의 사용, 인도방법에 따라 용어의 상이한 사용을 부가적으로 명시하고 있다.

趙喆의 “FOB와 CIF 무역관용어의 비교와 선용⁷⁾”에서는 수출업무는 FOB보다는 CIF를 사용하는 것이 더 유리하다고 주장한다. CIF계약조건에 관련된 3개의 계약(매매계약, 운송계약, 보험계약)에서 매도인은 모두 당사자이기 때문에 화물운송통합을 제어할 수 있고 물품의 통제권을 파악할 수 있으며 무역의 유연성을 재고하고 각 부분 원활하게 운용할 수 있다는 것이다. 중국이 다른 나라와 무역을 할 때 CIF계약을 많이 사용하면 중국의 운송업과 보험업을 발전시킬 수 있는 일석이조의 효과를 볼 수 있다.

부음태의 “인코텀즈 2000의 FOB조건과 CIF조건의 문제점 및 실무적용상의 사례연구⁸⁾”에서는 인코텀즈의 법 논리적인 분석보다는 현재 실무상 가장 많이 사용되고 있는 FOB계약조건과 CIF계약조건의 개념상의 특징에 대해서 초점을 맞추고 집중적으로 분석하였다. 우선 FOB조건과 CIF조건의 근본적인 성격상 차이에서 오는 내용을 검토하고 각국에서 적용되는 상이한 상관행을 I.C.C의 Incoterms 2000에서 어떻게 조화 있게 통일할 수 있는지를 분석하였고 또한 FOB조건과 CIF조건의 사례연구를 통해서 적용상의 문제점과 그 개선방향에 대해서 검토하기도 하였다.

인코텀즈(Incoterms)2010⁹⁾: 국내, 국제 거래조건의 사용에 관한 ICC 규칙

5) 김상만, “Incoterms 2010의 개정내용에 대한 법적 고찰”, 『홍익법학』, 제12권 제2호, 2011, pp.59-82.

6) 전순환, “Incoterms 2010의 주요개정내용에 관한 연구” 『무역연구』, 제6권 제4호, 2010. 12. pp.567-603.

7) 趙甜, “FOB和 CIF 贸易惯用语的比较和选用”, 『山东省农业管理干部学院学报』, 2012.

8) 부음태, “인코텀즈 2000의 FOB조건과 CIF조건의 문제점 및 실무적용상의 사례연구”, 청운대학교, 석사논문, 2009.

9) 인코텀즈(Incoterms)2010: 국내, 국제 거래조건의 사용에 관한 ICC 규칙/International

/International Chamber of commerce에서 CIF 계약조건 당사자의 주요의무를 살펴보았다.

2. 중국 CIF계약 적용사례 분석에 관한 선행연구

魏彩慧의 『국제무역사례정선¹⁰⁾』에서 상징적 인도에 관한 사례, 보험에 관한 사례를 인용하여 분석하였고, 또한 중국국제경제무역중재위원회의 『중국국제경제무역중재판결서집¹¹⁾』에서 화물인도에 관한 사례, 위험이전에 관한 사례, 대금지급에 관한 사례를 인용하여 분석하였다. 그리고 劉任의 『국제무역사례정선정석¹²⁾』에서 위험이전에 관한 사례를 인용하여 분석하였다. 幸理의 『국제무역실무사례와 분석¹³⁾』에서 보험에 관한 사례를 인용하여 분석하였다.

3. 중국 CIF계약 실무적용상의 문제점과 대응방안에 관한 선행연구

우광명의 “중국경제무역중재위원회의 중재규칙에 관한 연구¹⁴⁾”에서 무역을 할 때 신용조사의 중요성을 강조하였다. 전곤의 “한·중 무역 분쟁의 대응방안에 관한 연구¹⁵⁾”에서는 5C의 개념과 세계 신용조사 기관을 기술하였다. 손효진의 『무역 용어와 수출계약의 관계¹⁶⁾』에서는 무역계약서의 조건의 중요성을 강조하였다. 吳玉龍의 『국제무역용어의 실제사용¹⁷⁾』에서는 어떻게 평등한 계약을 할 수 있는지에 대해 기술하였다.

Chamber of commerce(저: 인코텀즈 2010 번역위원회 역)국제상공회의소.

10) 魏彩慧, 『国际贸易实例精选』, 中国纺织出版社, 2009.

11) 中国国际经济贸易仲裁委员会, 『中国国际经济贸易仲裁判决书集』, 法律出版社, 2009.

12) 沈先章 · 刘任, 『国际贸易实例精选精析』, 中国社会科学出版社, 2008.

13) 幸理, 『国际贸易实务事例和分析』, 华中科技大学出版社, 2008.

14) 우광명, “중국경제무역중재위원회의 중재규칙에 관한 연구”, 『중재연구』, 제16권 제1호, 2006.

15) 전곤, “한·중 무역 분쟁의 대응방안에 관한 연구”, 조선대학교, 석사논문, 2013

16) 손효진, 「무역 용어와 수출계약의 관계」, 상업연구사, 2003, 제280기, 2004.

17) 吳玉龍, 『国际贸易用语的实际使用』, 上海商业职业技术学院学报, 5卷 3期, 2004.

제2절 CIF계약의 법률적 성격

1. CIF계약의 특징

고유의 FOB조건이 영국의 판례에서 최초로 나타난 것은 1812년이었는데 CIF조건이 영국의 판례에서 최초로 나타난 것은 약 50년 후인 1862년이었고,¹⁸⁾ 초기에는 “CFI”(Cost, Freight and Insurance)로 오랫동안 사용되었으나 이후 용어가 약어화 되면서 발음상 모음의 중간배치를 고려하여 지금의 CIF로 변경된 것이다.¹⁹⁾

CIF계약조건은 본질적 내용은 첫째, 매수인의 대금지급에 대해서 반드시 매도인의 선적서류의 교부가 있어야 하고, 둘째, 운송계약과 보험계약의 최초 당사자인 매도인의 동 계약상의 제반 권리의무가 선적서류의 교부를 통해 매수인에게 양도됨으로써 매수인이 운송인 또는 보험자와의 직접적인 법률관계가 형성되어 운송물에 대한 멸실·손상이 생긴 경우 이들에 대하여 직접 보상청구를 할 수 있어야 한다. 셋째, CIF계약조건은 매도인에게 해상운송계약과 해상보험계약이 속한다. 이 점에서 국내매매 및 육상매매에까지 사용되는 FOB 계약조건과는 다르다. 그러므로 CIF계약조건은 항공운송을 이용하는 매매거래에서는 사용될 수 없다. 항공운송장(Air Consignment Note)은 권리증권도 아니며 또한 양도 가능한 서류도 아니기 때문이다.²⁰⁾

이와 같이 CIF계약은 서류인도, 선적지인도 및 가격포함인도조건을 그 특징으로 하고 있다.

2. CIF계약의 법률적 근거

CIF계약조건은 법률적 견지에서는 세 개의 계약요소로 구성된다. 즉, 매매당사자간의 매매계약을 주 계약으로 하고 매도인은 그 자신이 계약조건상의 의무로서 두 개의 종속계약, 즉 선박회사와의 『해상운송계약』과 보험회사의 『해상보험계약』을 체결하여야 한다.²¹⁾ 이에 따라 선박회사는 선하증권(B/L)

18) Tregelles v. sewell [1862] 7 H. & N.574

19) S. Williston, The Law governing Sale of goods, 4 Vols., New York, 1948, p. 103; David M. Sassoon, op cit., p.20,320

20) 이기수 . 신창섭, 『국제거래법』, 세창출판사, 2010, p.146.

21) D. M. Sassoon and .H.Orren Merren, op. cit., p.3. 中村弘, '貿易契約の基礎' 東洋経済

을 그리고 보험회사는 해상보험증권을 매도인에게 발행하고, 매도인은 이 선적서류에 자신이 작성한 상업송장을 첨부하여 매수인에게 제공하게 된다.²²⁾

1) 소유권 이전

CIF계약조건도 매매계약인 이상 매매계약에 관한 일반원칙이 적용되어 매도인이 물품을 선적할 의무를 부담하고 운송을 위해 선박회사에 물품을 인도해야 하기 때문에 선박회사에 물품을 인도한 후 선적 시에 소유권이 매도인으로 부터 매수인에게 이전하는 것이 원칙²³⁾이었는데 물품을 운송인이나 그 수탁자에게의 인도는 매수인에게 인도한 것으로 추정하고 때문에 운송인에게 인도되었을 때 그 물품은 특정된 것으로 본다.

1893년 영국물품매매법의 규정에 따라 CIF 계약에서도 물품이 계약에 특정된 때 소유권이 이전하는 것으로 간주하여 1904년의 *Ross T.Smyth & Co, v . T.D Bailey & Co. Ltd.* 사건²⁴⁾의 상고심에서도 그렇게 판결한 바가 있으나 동사건의 최종판결을 한 귀족원에서는 CIF 계약의 소유권 이전은 양당사자에 의해 이전하기로 의도한 때에만 이루어진다고 하였다.

소유권에 대한 미국식 해석에 의하면 소유권은 담보권과 수익권으로 분리된다고 한다. 이 해석에 따르면 매도인이 선적하였을 경우 수익권은 매수인에게 이전되나 매수인 화환어음의 지급 또는 인수에 의하여 선적서류를 취득한 경우에만 담보권이 이전되므로 이때 완전한 소유권이 매수인에게 이전된다는 것이다.

이러한 원칙은 영국의 판례와, 미국의 판례에서도 찾아볼 수가 있지만 상황에 따라서는 소유권이전시기에 대한 문제를 달리 해석하는 경우도 있다. 운송을 목적으로 선박회사에 인도할 때, 즉 선적할 때에 소유권이 이전된다는 판례도 있는 반면, 매도인이 선박회사로부터 매도인지시식의 선하증권을 취득하여 이를 매수인에게 제시해서 대금의 지급을 청구할 경우, 대금지급 시까지 소유권은 매도인에게 유보되며, 매수인에게 이전되지 않는다는 판례도 있다.²⁵⁾ 물품의 소유권은 매수인이 선적서류와 상환으로 대금 지급을 했을 때 이전된

新報社, 1983. p.12.

22) 윤광운, 『무역계약론』, 탐북스, 2014, p.258.

23) Sale of Goods Act, 1893, 제20조 참고.

24) [1904] 3 All E.R. p.60.

25) D.M. Sasson, CIF and FOB Contracts, op. cit., p.224.

다는 것이다. 따라서 물품의 소유권은 선적할 때에 이전하는가, 아니면 대금을 지불할 때에 이전하는가의 문제가 생긴다. 그러므로 CIF 계약조건에 있어서는 언제 소유권이 이전하는가의 문제를 고찰 할 때에는 선하증권이 어떻게 발행되느냐에 따라 소유권의 이전시기가 달라진다는 점을 유의해야 한다. 즉 선하증권의 발행형식이 매도인 지시식, 은행 지시식, 매수인 지시식, 매수인 기명식 인가에 따라 소유권 이전형태가 달라질 수 있는 것이다.

한 사건²⁶⁾에서 분명해졌는데, 여기서 매도인지시식의 선하증권을 인도할 경우의 효과는 계약상 물품을 유보할 수 있으며, 계약상의 조건이 해제되었을 경우, 즉 물품의 대금이 지불된 경우에는 조건이 성취된 것이므로 이때 전 소유권이 이전된다고 해석하고 있다. 또한 이러한 해석에 대하여 비슷한 판결을 내린 다른 사건이 있었는데, 여기서 이 사건 판사인 Scrutton J.판사는 다음과 같이 말함으로써 이것을 구체화 하였다.

“매도인 지시식의 선하증권 발행은 소유권을 선적시에 이전시키지 않는다. 즉 매도인이 권리증권이 선하증권과의 교환으로 매수인으로부터 물품대금을 수취할 때까지는 소유권이 이전되지 않는다.”²⁷⁾

매도인이 자기의 지시식으로 선하증권을 취득했다는 것은 매도인의 담보권유보의사를 명확히 표시했다고 해석되므로 이때의 소유권 이전시키는 대금의 지불시가 된다.

대금의 추심을 의뢰하는 은행 지시식으로 된 선하증권을 취득하는 경우, 매도인은 선적할 때에 담보권을 유보한다고 하는 자신의 의사를 표명한 것으로 해석된다. 따라서 소유권 이전의 시점은 엄밀히 말해 선적시라고 볼 수 없으며, 대금 지불시에 매도인이 유보한 담보권이 소멸하므로 이때 완전한 소유권이 이전된다고 본다.

매수인 지시식 선하증권의 경우에는 선하증권을 매도인이 소유하고 있는가 또는 매수인에게 인도하였는가에 따라 소유권 이전의 시기가 달라진다.

매수인 지시식 선하증권이 아직 매도인의 손에 있다면 이는 물품대금의 담보로써 선하증권을 유보하고 있는 것이 확실하므로 매수인이 물품대금을 지급할 때까지는 소유권이 이전되지 않는다. 이런 경우에는 매도인이 선하증권을 유보하고 있는 한 매수인에게 대금을 지불하지 않는다면 선하증권을 인도받을 수 없어서 선하증권의 점유가 담보권을 유보하는 역할을 하기 때문이다.²⁸⁾

26) Arnhold Karberg & Co. v. Blythe, Green, Joudain & Co.[1915] 2.K.B. 379 at p. 379.

27) Mirabita v. Imperial Ottoman Bank [1878] 3 Ex. D.164의 판결문이다.

이에 반해 매수인 지시식 선하증권을 대금을 지불 받기도 전에 매수인에게 임의로 인도했을 경우에 매도인은 담보권유보의 의사가 없는 것으로 해석되며 물품의 선적 시에 소유권도 이전하는 것으로 본다.

매도인이 매수인 기명식의 선하증권을 선박회사로부터 취득한 경우에, 매도인은 물품대금의 담보로써 이를 유보할 의사가 없는 것으로 간주된다. 대개 이 경우 매수인은 선하증권을 제시된 수하인이 틀림없다는 것이 확인되면 선박회사로부터 물품을 인도받을 수 있다. 이러한 이유 때문에 기명식 선하증권은 유통성이 없는 선하증권이라고 하며 이때도 선적 시에 소유권이 이전된다고 할 수 있다²⁹⁾.

2) 위험의 이전

CIF계약에서는 매도인이 선적할 의무가 있는 경우 물품의 인도장소를 본선상으로 하기 때문에 위험은 본선에 물품을 선적할 때에 매도인으로부터 매수인에게 이전한다. 그런데 여기서 엄밀한 의미의 선적시란 과연 어느 시점인가 하는 문제가 생긴다. 통상의 선적시란 물품을 본선에 인도할 때를 의미하지만, 예컨대 본선의 기중기가 물품을 집어 올린 때인가 아니면 선창에 내려진 때인가 하는 의문도 생기며, 또한 부선을 사용하여 선적하는 경우에 부선과 본선간의 운송도중에 물품이 손실된다면 이러한 손해를 누가 부담할 것인가가 문제되기 때문이다. 이 점에 관해서 영국의 Pyrence Co. Ltd. v. Scindia Navigation Co. Ltd. 사건³⁰⁾에서 Devlin 관사가 “물품은 본선의 난간을 통과할 때에 본선에 인도된 것으로 한다.” 라고 판결하였으며, 각국의 상관습도 이것을 지지하고 있다. 따라서 CIF 계약에 있어 위험이 선적 시에 이전한다는 말은 물품이 본선의 선측난간을 통과할 때에 이전 한다고 생각해야 하며 부선과 본선 사이에서 일어난 손해에 대해서는 매도인이 부담하며, 반면 본선의 선창에 떨어진 때에 손상을 입은 매수인의 손해이다. Incoterms 2010에서는 본선적재로 변경되었으므로 난간을 통과한 때 보다는 확대된 개념으로 사용하여 한다.

소유자주의에 따르면 소유권과 위험이 소재는 일치하며, 소유권이 매도인으

28) D.M. Sasson, CIF and FOB Contracts, op. cit., p.195~212.

29) 부음태, 전제논문, P.57.

30) [1954] 2 Q.B. 402

로부터 매수인에게 이전하면 동시에 위험도 이전한다고 하였다.³¹⁾ 그런데 매도인이 자기 지시식으로 선하증권을 취득하여 그것에 대한 양도배서를 하지 않고 그대로 보유하고 있다면 물품의 소유권이 이전되지 않으므로 위험도 이전되지 않는 결과가 되어 영미법상의 소유자주의와 상반된다. 그러나 영국물품매매법 제20조 규정은 “달리 약정이 없는 한”이라는 단서가 있는 임의규정이라는 점에서 볼 때, 당사자의 의사에 따라 물품의 선적과 동시에 위험도 이전한다고 볼 수 있다. 한편 미국의 통일매매법 제22조도 같은 규정을 두고 있으나, 다만 그 단서에 “매도인이 매수인의 계약이행을 확보하기 위하여 소유권을 유보하고 있는 경우에는 인도가 있는 때부터 물품의 위험은 매수인이 부담한다.” 라고 명시함으로써 영국법에 있어서와 같은 해석상의 의문은 전혀 없다. 그러나 영국법에는 이런 규정이 없음에도 불구하고 영국의 법원들은 이 같은 관습을 오래전부터 인정해 오고 있는 것이 사실이다.

위험은 소유권에 수반한다는 영국물품매매법의 규정은 추정규정이므로 반대 해석을 할 만한 근거가 있을 때에는 그 추정은 성립되지 않는다.

따라서 이 규정은 매도인이 오직 물품대금의 지불을 받기 위해서 소유권을 유보하고 있는 경우, 즉 물품을 선적한 후 매도인 또는 은행 지시식의 선하증권을 발행받은 경우에는 이 규정은 적용되지 아니 한다.³²⁾

CIF계약조건에서 위험은 선적과 동시에 이전된다. 따라서 선적 후에 물품이 멸실, 손상된다면 이 손해는 당연히 매수인이 부담하게 된다. 그리고 이러한 사고가 선적 후 선적서류의 제공 전에 일어나도 매수인은 선적서류를 수령하고 대금을 지불해야 한다.

그런데 우연한 사고에 의해서 물품이 손실되는 위험과 운송 중에 물품고유의 성질상 품질이 악화되는 위험과는 혼동하지 말아야 할 것이다. CIF계약에 있어서 위험 상품과 관련해서, 그리고 상품의 품질을 보장할 것을 계약상 묵시조건으로 하였을 경우에, 매도인은 선적 때부터 도착 시까지 뿐만 아니라 상당한 기간이 경과한 후에도 그 상품의 품질을 보장하여야 한다. 그런데 이것은 운송 또는 물품의 처분이 매도인의 과실이 아닌 부당한 지연에 의한 경우에 적용되지 않는다.³³⁾

Diplock J.는 다음과 같이 판시함으로써 이를 명백히 하였다. “매수인이 위험

31) SGA 1979, 제20조

32) Stock v. Inglis[1884] 12 Q.B.D. 564

33) Broome v. Pardess Co-operative Society [1939] 3 ALL E.R 978, 985.

부담을 지는 운송 중에 상품자체의 비정상적 조건 때문에 일어난 특수한 경우의 상품의 악화, 다시 말해서 도착 시에 상품가치가 소멸되었을 경우, 이러한 운송중의 불가피한 악화는 통상 매도인이 책임을 져야한다.”³⁴⁾



34) Williston, op. cit., p. 178.

제3절 Incoterms와 CIF계약

1. Incoterms 2010상 CIF계약의 주요내용

이 규칙은 해상운송이나 내수운송의 경우에만 사용되어야 한다. “운임·보험료포함인도”는 매도인이 물품을 본선에 적재하여 인도하거나 이미 그렇게 인도된 물품을 조달하는 것을 의미한다. 물품의 멸실 또는 손상의 위험은 물품이 본선에 적재된 때에 이전한다. 매도인은 물품을 지정 목적항까지 운송하는데 필요한 계약을 체결하고 그에 따른 비용과 운임을 부담하여야 한다.³⁵⁾

또한 매도인은 운송 중 매수인의 물품의 멸실이나 손상의 위험에 대비하여 보험계약을 맺는다. 매수인이 유의하여야 할 것은, CIF계약조건에서 매도인은 단지 최소조건으로 부보하도록 요구될 뿐이다. 보다 많은 보험의 보호를 받는다면 매수인은 매도인과 명확하게 합의하든지 아니면 자신의 추가보험을 들어야 한다.

CIF가 적용되는 경우에, 매도인은 물품이 목적지에 도착한 때가 아니고 선택된 규칙에 명시된 방법으로 운송인에게 물품을 교부하는 때에 자신이 인도의무를 이행한 것으로 인정한다.

이 규칙이 두 가지의 분기점을 갖는다. 위험과 비용이 다른 장소에서 이전되기 때문이다. 계약에서 항상 목적항을 기재하면서도 선적항은 기재하지 않지만, 위험은 선적항에서 매수인에게 이전한다. 선적항에 대해서 매수인이 특별한 이해관계를 갖는 상황에 양당사자들은 계약에서 이를 정확하게 특정하는 것이 바람직한다. 그러한 지점까지의 비용은 매도인이 부담하기 때문이다. 매도인은 이러한 선택을 정확하게 만족하는 내용으로 운송계약을 체결하는 것이 좋다. 매도인은 자신의 운송계약에 따라 목적항 내의 명시된 지점에서 양륙비용을 지출한 경우에, 당사자 간에 달리 합의되지 않았다면 이를 매수인에게 구상할 수 없다.³⁶⁾

매도인은 물품을 본선에 적재하여 인도하거나 목적항까지 선적을 위하여 이미 그렇게 인도된 물품을 조달하여야 한다. 여기에 “조달”을 규정한 것은 특히 1차 상품거래에서 보편적인 복수의 연속적 매매(“연속매매”)에 대응하기 위함이다.

35) 박세운, 전제논문, p.99.

36) 박세운, 전제논문, p.99.

CIF는 예컨대 전형적으로 터미널에서 인도되는 컨테이너화물과 같이 물품이 본선에 적재되기 전에 운송인에게 교부되는 경우에는 적절하지 않다. 이러한 경우에는 CIP규칙이 사용되어야 한다.³⁷⁾

CIF에서 매도인은 해당되는 경우에 물품의 수출통관을 하여야 한다. 그러나 매도인은 물품을 수입 통관하거나 수입관세를 부담하거나 수입통관절차를 수행할 의무가 없다.³⁸⁾

2. Incoterms 2010과 Incoterms 2000상의 CIF계약의 주요 내용비교

Incoterms 2010에서는 매도인과 매수인의 의무를 상호 대칭되도록 “A란”에는 매도인의 의무를, “B란”에는 매수인의 의무를 배치하고 있다. 이러한 의무들은 매도인 또는 매수인에 의하여 개별적으로 수행될 수 있거나, 계약서 또는 준거법에 따라 특정 목적을 달성하기 위하여 매도인 와 매수인에 의하여 지정된 운송인, 복합운송주선인, 기타 당사자와 같은 중개자에 의하여 이루어질 수 있다. Incoterms 2010은 Seller와 Buyer의 의무조항에 대한 표제를 일부 변경하였으며 그 내용은 다음의 표와 같다.³⁹⁾

〈표 2-1〉 Incoterms 2010 매도인의 의무 표제 변경

	Incoterms 2000	Incoterms 2010
A1	Provision of goods in conformity with the contract (계약에 일치하는 물품의 제공)	General obligations of the seller (매도인의 일반 의무)
A2	Licences, authorizations and formalities (허가, 승인 및 통관절차)	Licences, authorizations and formalities (허가, 승인 및 통관절차)
A3	Contracts of carriage and insurance (운송 및 보험계약)	Contracts of carriage and insurance (운송 및 보험계약)
A4	Delivery(인도)	Delivery(인도)
A5	Transfer of risk(위험의 이전)	Transfer of risk(위험의 이전)
A6	Division of costs(비용의 분담)	Allocation of costs(비용의 분담)
A7	Notice to the buyer (매수인에 대한 통지)	Notice to the buyer (매수인에 대한 통지)

37) 박세운, 전계논문, p.100.

38) 인코텀즈(Incoterms)2010: 국내, 국제 거래조건의 사용에 관한 ICC 규칙/International Chamber of commerce(저: 인코텀즈 2010 번역위원회 역)국제상공회의소.

39) 박광서 . 이병문, 전계논문, P.11.

A8	Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message (인도의 증거, 운송서류 또는 동등한 전자통신문)	Delivery document(인도서류)
A9	Checking-packing-marking (검사, 포장, 확인)	Checking-packing-marking (검사, 포장, 확인)
A10	Other obligations(기타 의무)	Assistance with information and related costs (정보에 관한 협조 및 관련 비용)

출처: 박광서 · 이병문(2011) 재인용⁴⁰⁾

〈표 2-2〉 Incoterms 2010 매수인의 의무 표제 변경

	Incoterms 2000	Incoterms 2010
B1	Payment of the price (대금의 지급)	General obligations of the buyer (매수인의 일반 의무)
B2	Licences, authorizations and formalities (허가, 승인 및 통관절차)	Licences, authorizations and formalities (허가, 승인 및 통관절차)
B3	Contracts of carriage and insurance (운송 및 보험계약)	Contracts of carriage and insurance (운송 및 보험계약)
B4	Taking delivery(인도의 수령)	Taking delivery(인도의 수령)
B5	Transfer of risk(위험의 이전)	Transfer of risk(위험의 이전)
B6	Division of costs(비용의 분담)	Allocation of costs(비용의 분담)
B7	Notice to the seller (매도인에 대한 통지)	Notice to the seller (매도인에 대한 통지)
B8	Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message (인도의 증거, 운송서류 또는 동등한 전자통신문)	Proof of delivery(인도의 증거)
B9	Inspection of goods(물품의 검사)	Inspection of goods(물품의 검사)
B10	Other obligations(기타의무)	Assistance with information and related costs (정보에 관한 협조 및 관련 비용)

출처: 박광서 · 이병문(2011) 재인용⁴¹⁾

40) 박광서 · 이병문, 전제논문, p.11.

41) 박광서 · 이병문, 전제논문, p.11.

1) 국내 거래에의 적용가능성 신설

Incoterms 2010은 미국과 EU 등에서 Incoterms의 국내사용을 주장하고 있었고 실제로 사용을 하고 있었기 때문에 이들 국가들의 주장을 받아들여 국내 거래에서도 그 효력을 인정하였다. Incoterms 2010은 그 부제에서 “국내 및 국제거래 조건에 사용되는 ICC 규칙”을 인정하고 명백하게 국내 거래에도 사용될 수 있도록 개정되었다. 이렇게 함으로서 미국의 상화에는 UCC의 무역 조건 내용과 Incoterms 2010의 적용상에 혼란을 초래할 수 있다고 판단한다.

2) 전자통신의 반영

Incoterms 2000에서 상업송장, 인도증명서류 또는 운송서류의 경우 매도인과 매수인이 합의하였다면 EDI메시지에 의하여 대체될 수 있다고 규정하였다. 그런데 Incoterms 2010에는 FOB 및 CIF의 A1/B1조에서 “당사자 간에 합의되거나 또는 관습적인 상황 A1~A10 및 B1~B10에 언급된 모든 서류는 같은 전자기록 또는 절차일 수 있다고 규정하였다.⁴²⁾ 이번 Incoterms 2010으로 변경함으로서 양당사자 간에 합의하거나 관습적인 상황에는 EDI메시지뿐만 아니고 모든 전자통신수단에 대해 전자기록 또는 절차는 종이서류와 동일한 효력을 인정받았다. 앞으로 완전한 전자무역거래를 지향하여 미리 재정된 것이라고 판단할 수 있다.

3) 인도, 비용 및 위험 분기점의 변경

Incoterms 2010규칙은 인도, 비용 및 위험 분기점을 CIF계약조건 규칙에서 “선측난간”이라는 개념을 삭제하고 “본선 적재”로 변경하였다. CIF계약조건 규칙의 A4조항의 매도인의 인도 의무에서 “매도인은 물품을 선적항에서 매수인에 의하여 지정되거나 또는 지정된 선박에 적재함으로서 인도해야 한다.”라고 규정하였고 A5(위험이전)와 A6(비용분담)조항에서 “매도인은 A4조에 따라서 물품이 본선에 적재된 때까지 위험을 부담하고 물품에 관한 모든 비용을

42) Incoterms 2010 FOB규칙 A1 “any document referred to in A1-A10 may be equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.”

부담해야 한다.”라고 규정하고 있다. 따라서 지금까지 전통적인 관습에 의하여 사용되어 왔던 “선측난간”의 개념을 탈퇴해서 현실적이고 실용적인 “본선적재”로 변경하여 비용 및 위험분기점의 시점을 분명히 하였다. 이렇게 변경됨으로서 앞으로 Incoterms 2010상의 CIF계약조건을 사용하면 꼭 물품을 본선에 적재 시켜야 하고 위험과 비용도 물품의 본선 적재된 시점을 기준으로 이전되거나 분배되어야 한다고 생각할 수 있다.

4) 물품의 인도 개념의 확대

Incoterms 2010 CIF조건에서 매도인의 물품인도는 물품을 지정된 선적항에서 매수인에 의하여 지정한 선박의 본선에 적재하는 것을 의미하며 매도인은 이와 같이 물품을 본선에 적재함으로써 물품인도의무가 완료되며 그에 따라서 상대방인 매수인에게 대금청구권이 발생하게 된다. 그러나 일반화물의 경우 해상에 운송중인 화물이 연속매매가 발생할 경우에는 그 새로운 매매계약이 만약에 CIF계약조건인 경우에 전매 계약상 매도인의 의무가 물품을 본선에 적재하여야 할 것인데, 이미 화물이 본선에 적재되어 운송중일 경우에는 화물 있을 수 있다고 하겠다. 따라서 이번 Incoterms 2010에서는 당연한 본선에 적재되었다는 운송서류를 제공함으로써 본선적재에 가름할 규정이지만 이에 대한 내용을 분명히 하여 서문에서 특히 연속매매(String sales) 개념을 분명히 하여 연속매매의 중간 매도인은 물품을 선적하지 아니하고 선적된 물품을 조달(procure)함으로써 매수인에 대한 인도의무를 이행하게 된다고 규정하고 있다. 이에 따라서 CIF조건인 A4조항의 인도는 매도인의 의무를 확대하며 이미 본선에 적재되어 인도된 물품을 조달하여도 물품의 인도에 해당될 수 있다고 규정하고 있다.⁴³⁾

5) 물품의 인도 및 인수 지점의 특정

CIF계약조건에서는 그 사용지침에서 목적항 내에서 물품의 수령지를 정확하게 표시하도록 규정하고 있고 물품의 선적항 내에서 인도지점도 매수인에게 어떤 관계가 있다면 계약서에 가급적이면 자세하게 적도록 권고하고 있다.

CIF계약조건에서도 매도인의 물품인도의무는 물품을 본선에 적재하거나 적

43) 이대우 . 양의동, 전제논문, p.192.

재된 물품에 대한 서류를 이전함으로써 인도 의무를 모두 완료하는 것이기 때문에 매도인 물품인도 의무를 모두 하여야 매수인에게 대금을 받을 수 있기 때문이다.

매수인 물품인수지점도 가급적이면 특정되어야 비용분담 또는 보험기간 산출에 정확성을 기할 수 있으므로 도착항구내의 특정한 물품수령지점을 특정하고 그 수령시점도 특정 하는 것이 필요하다고 할 수 있다.⁴⁴⁾

6) 해상 또는 내수로 운송에만 사용 가능

Incoterms 2000는 13개 조건을 네 그룹으로 분리하여 분류하였으나 Incoterms 2010에서는 “모든 운송방식에 적용되는 규칙”과 “해상 및 내수로에 적용되는 규칙”으로 분류하였고 특히 CIF계약조건은 해상 및 내수로에만 적용되는 운송규칙으로 분류하였다. 그리고 CIF계약조건의 적용지침에서도 이 규칙은 해상 및 내수로 운송에만 사용되어야 한다고 규정하고 있다.

또한 CIF계약조건은 특히 터미널에서 인도되는 컨테이너 화물과 같이 화물이 본선에 적재되기 전에 운송인에게 인도되어지는 상황에는 사용되어질 수 없다고 규정하고 있다. 그리고 Incoterms의 변형은 위험하므로 그 변경 의도와 효과를 계약서에 명시하도록 하였다. 이러한 개정의 취지는 CIF계약조건을 항공과 복합운송 등에 남용되는 사례를 방지하기 위하여 개정되었다고 말할 수 있다.

7) 터미널 처리 비용(THC)의 명확화

터미널 처리 비용은 물품을 터미널 또는 창고에서 본선에 선측까지 운반시키는 비용 의미한다. 또한 물품을 하역한 후 하역터미널까지 운반 하는 포함되므로 실무상 이를 보통 해상운송비용에 포함하여 청구하든가 아니면 별도로 징수하는 상황이 많다. CIF계약조건 운송과정 중에 선적 항구에서는 매도인이 물품을 본선에 적재하여 인도할 책임을 지기 때문에 매도인이 부담하는데 문제가 없다고 볼 수 있다. 그러나 하역 항구에서 THC비용을 누가 부담하느냐의 문제가 있는데 CIF계약조건인 경우는 일반적으로 하역을 매수인이 하므로 THC비용을 매수인이 부담하지만 매매계약에서 매도인이 물품의 하역 및 터

44) 이대우, 양의동, 전계논문, p.194.

미널까지의 운반비용을 부담하는 조건으로 계약하는 경우가 있다. THC비용으로 인하여 분쟁이 많이 발생하기 때문에 이런 것을 분명히 하고자 규정하여야 한다.

8) 보안통관 및 정보제공

보안통관은 2001년 9월 11일에 발생한 미국 9·11테러사건을 계기로 미국에서의 통관절차가 강화됨에 따라 보안문제를 통관문제에 반영하여 물품이 목적지의 세관에서 통관되기 전에 수출국에서 물품의 검사를 철저히 하기 때문에 물품의 내용물이 생명 또는 재산에 위험한 물건이 아니라는 정보를 사전에 수입세관당국에 통보하고 미국세관통관에 필요한 보안 관련 정보 제공하거나 정보를 서식에 맞추어 작성하여 제출하여야 통관이 가능하게 된 것이다. 수입지의 화물통관은 CIF계약조건에서는 매수인이 행하므로 미국의 보안통관 정보 제공 자료를 작성하여 사전에 매수인에게 통보하도록 의무화한 것이다. 이러한 보안통관 정보제공 자료가 없으면 미국세관에서 일일이 물품을 검사하는데 오래 동안 시간이 요할 뿐만 아니라 항구의 입항 자체가 차단될 수 있으므로 이에 대한 사전 대비라고 볼 수 있다.



3, Incoterms 2010상의 CIF계약 당사자의 주요의무⁴⁵⁾

〈표 2-3〉 Incoterms 2010 규칙의 각 규칙의 당사자의 의무의 구성

	THE SELLER'S OBLIGATIONS (매도인의 의무)		THE BUYER'S OBLIGATIONS (매수인의 의무)
A1	General obligations of the seller (매도인의 일반의무)	B1	General obligations of the buyer (매수인의 일반의무)
A2	Licences, authorizations, security clearances and other formalities (허가, 인가, 보안통관 및 기타 절차)	B2	Licences, authorizations, security clearances and other formalities (허가, 인가, 보안통관 및 기타 절차)
A3	Contracts of carriage and insurance(운송 및 보험계약) a)Contracts of carriage(운송계약) b)Contracts of insurance(보험계약)	B3	Contracts of carriage and insurance(운송 및 보험계약) a)Contracts of carriage(운송계약) b)Contracts of insurance(보험계약)
A4	Delivery(인도)	B4	Taking delivery(인수)
A5	Transfer of risks(위험의 이전)	B5	Transfer of risks(위험의 이전)
A6	Allocation of costs(비용의 분배)	B6	Allocation of costs(비용의 분배)
A7	Notices to the buyer (매수인에 대한 통지)	B7	Notices to the seller (매도인에 대한 통지)
A8	Delivery document(인도서류)	B8	Proof of goods(인도의 증거)
A9	Checking-packing-marking (검사, 포장, 화인)	B9	Inspection of goods(물품의 검사)
A10	Assistance with information and related costs (정보 및 관리 비용의 협조)	B10	Assistance with information and related costs (정보 및 관리 비용의 협조)

전순환(2010), 재인용⁴⁶⁾

A. 매도인의 의무(THE SELLER'S OBLIGATIONS)

A1 매도인의 일반의무(General obligations of the seller)

매도인 매매계약에 일치한 물품과 상업송장 그리고 계약이 요구할 수 있는

45) 인코텀즈(Incoterms)2010: 국내, 국제 거래조건의 사용에 관한 ICC 규칙/International Chamber of commerce(저: 인코텀즈 2010 번역위원회 역)국제상공회의소.

46) 전순환, 전계논문, p.571.

기타 일치의 증거를 제공해야 한다.

A1-A10 에서 언급하고 있는 모든 서류는 당사자들 간에 합의하거나 관례라면 동등한 전자기록이나 절차에 의해 대체 될 수 있다.

A2 허가, 승인, 보안통관과 기타절차(Licences, authorizations, security clearances and other formalities)

적용되는 경우 매도인은 자신의 위험과 비용부담으로 물품의 수출을 위해 필요한 모든 수출허가나 기타 공식승인을 취득하고 모든 세관통관절차를 수행해야 한다.

A3 운송과 보험계약(Contracts of carriage and insurance)

a) 운송계약

매도인은 인도 장소에 합의한 지점이 있다면 합의한 인도지점으로부터 지정된 도착지 항구까지 또는 지정된 도착지 항구에 합의한 지점이 있다면 그 지점까지 물품의 운송을 위한 계약을 체결하거나 확보해야 한다. 운송계약은 자신의 비용으로 통상조건으로 체결되어야 하며 매각된 물품형태의 운송을 위해 통상적으로 활용되는 선박에 통상 경로 편으로 운송을 위한 것이어야 한다.

b) 보험계약

매도인은 자신의 비용으로 LMA나 IUA가 제정한 협회화물약관상의 「C」 약관이나 이와 유사한 약관상에서 규정하고 있는 최저부보조건에 일치하는 화물보험을 취득해야 한다. 보험은 평단이 좋은 보험업자 또는 보험회사와 계약이 체결되어야 하며 물품의 피보험 이익을 가지는 매수인 또는 기타 사람에게 보험자로부터 직접적으로 보험금을 청구할 권리를 부여해야 한다.

매수인이 요구할 경우 매도인은 자신이 요청한 모든 필요한 정보를 매수인이 제공하는 것을 조건으로 가능하다면 매수인의 비용으로 LMU나 IUA가 제정한 협회화물약관상의 「A」 약관이나 「B」 약관이나 이와 유사한 약관이 규정한 부보조건과/또는 LMU나 IUA가 제정한 협회전쟁약관과/또는 동맹파업약관이나 이와 유사한 약관에 일치하는 부보조건과 같은 추가 부보를 제공해야 한다.

보험은 계약에 규정된 가격에 10%를 더한 금액을 최소한 금액으로 하고 계약통화로 부보 해야 한다.

보험은 A4와 A5규정되어 있는 인도지점으로부터 적어도 도착지의 지정된 장소까지 물품을 부보 해야 한다.

매도인은 매수인에게 보험증권 또는 기타 보험 부보증거를 제공해야 한다.

더욱이 매도인은 필요하다면 매수인에게 매수인의 요청, 위험 그리고 비용으로 매수인이 추가보험계약에 필요한 정보를 매수인에게 제공하여야 한다.

A4 인도(Delivery)

매도인은 본선에 물품을 적치하거나 그렇게 인도된 조달하르로서 물품을 인도해야 한다. 어느 경우든 매도인은 합의한 날짜 또는 합의한 기간 내에 지정된 선적지 항구의 관례적인 방법에 따라 물품을 인도 하여야 한다.

A5 위험의 이전(Transfer of risks)

매도인은 B5에서 규정하고 있는 상황에서 발생한 멸실이나 손상의 경우를 제외하고 물품이 A4에 따라 인도완료 될 때까지 물품의 멸실이나 물품에 대한 손상의 모든 위험을 부담한다.

A6 비용의 분담(Allocation of costs)

매도인은 다음의 비용을 지급해야 한다.

- a) 물품이 B6의 규정에 따라 매수인이 지급할 수 있는 비용 외에 A4에 따라 인도 완료 된 때까지 물품에 관한 모든 비용
- b) 물품의 적재비용과 운송계약에 따라 매도인의 부담으로 되어 있는 합의한 양하항에서 모든 양하 포함하여 A3 a)의 결과로 발생하는 운임과 모든 기타 비용
- c) A3 b)로 인해 발생한 보험비용
- d) 적용되는 경우, 수출 시에 지급할 수 있는 모든 관세,제세 그리고 기타 비용뿐만 아니라 수출을 위해 필요한 세관절차비용 그리고 운송계약에 따라 매도인의 부담인 물품의 제3국 운송을 위한 비용

A7 매수인에게 통지(Notices to the buyer)

매도인은 매수인에게 그로 하여금 물품을 수령하는데 일반적으로 필요한 조치들을 취하도록 하기 위하여 필요한 모든 통지를 해야 한다.

A8 인도서류(delivery document)

매도인은 매수인에게 자신의 비용으로 합의한 도착지 항을 위한 통상 운송서류를 지체 없이 제공해야 한다.

이 서류는 계약물품을 표시하고 있어야 하고, 선적을 위해 합의한 기간 내에 일부가 되어 있어야 하며, 매수인으로 하여금 지정된 도착지 항에서 운송인으로부터 물품을 청구할 수 있는 것이라야 하고, 달리 합의가 없는 한 매수인으로 하여금 후속 매수인에게 운송서류의 양도에 의해 또는 운송인에게 통지하므로 운송 중에 있는 물품을 매각할 수 있는 것이라야 한다. 이러한 운송서류

가 복본의 원본으로 발행되는 경우 원본 전통이 매수인에게 제공되어야 한다.

A9 확인-포장-화인(Checking-packing-marking)

매도인은 수출국정부당국의 법에 의한 모든 선적 전 검사비용 뿐만 아니라 A4에 따라 물품을 인도하는데 필요한 품질확인, 검측, 검량, 검수와 같은 확인 활동 비용을 지급해야 한다.

매도인은 특수한 거래가 무 포장 상태로 매각된 물품의 형태로 운송 하는 것이 관례가 아니라면 매도인은 물품의 운송을 위해 적합한 방법으로 물품을 포장 할 수 있다. 다만 계약이 체결되기 전에 매수인이 특정한 포장을 매도인에게 통지한 경우에는 그러하지 아니하다. 포장은 적절하게 화인이 되어 있어야 한다.

A10 정보협조와 관리비용(Assistance with information and related costs)

매도인은, 적용되는 경우, 시기적절한 방법으로 매수인의 요청, 위험 그리고 비용 부담으로 매수인이 물품의 수출과/또는 최종목적지까지 물품의 운송을 위해 필요로 하는 모든 서류와 보안관련 정보를 포함하여 정보를 제공하거나 취득하는데 협조를 제공하여야 한다.

매도인은 매수인에게 B10에 따라 서류와 정보를 제공하거나 취득함에 있어 협조를 제공하는데 매수인이 지급한 모든 비용을 변상하여야 한다.

B. 매수인의 의무(THE BUYER'S OBLIGATIONS)

B1 매수인의 일반의무(General obligations of the buyer)

매수인은 매매계약상에 규정된 대로 물품의 대금을 지급하여야 한다. B1에서 언급하고 있는 모든 서류는 당사자들 간에 합의하거나 관례라면 동등한 전자 기록에 의해 대체 될 수 있다.

B2 허가, 승인, 보안통관과 기타절차(Licences, authorizations, security, Clearances and other formalities)적용되는 경우, 자신의 위험과 비용으로 모든 수입 허가나 기타 공식적인 승인을 취득하고 물품의 수입과 제3국으로 물품의 운송을 위한 모든 세관절차를 수행해야 한다.

B3 운송과 보험계약(Contracts of carriage and insurance)

a) 운송계약

매수인은 매도인에 대한 운송계약을 체결할 의무가 없다.

b) 보험계약

매수인은 매도인에 대한 보험계약을 체결할 의무가 없다. 그러나 매수인은 매도인의 요청에 따라 매도인이 A3 b)에 따라 매수인 요청하는 추가보험을 체결하는데 필요한 모든 정보를 매도인에게 제공해야 한다.

B4 수령(Taking delivery)

매수인은 물품이 A4의 규정에 따라 인도완료 된 때로부터 물품의 인도를 수령하고 지정된 도착지항구에서 운송인으로부터 물품을 수취해야 한다.

B5 위험의 이전(Transfer of risks)

매수인은 물품이 A4의 규정에 따라 인도완료 된 때로부터 물품의 멸실 또는 물품에 대한 손상의 모든 위험을 부담한다.

매수인이 B7에 따라 통지를 해태한 경우 그는 인도를 위해 합의한 날짜 또는 합의한 기간의 만기 날짜로부터 물품의 멸실 이나 물품에 대한 손상의 모든 위험을 부담한다. 다만 물품이 계약물품으로 분명하게 충당되어야 한다.

B6 비용의 분담(Allocation of costs)

매수인은 A3 a)의 규정을 제외하고는 다음의 비용을 지급해야 한다.

a) 적용되는 경우, A6 c)호에 언급된 수출 시에 지급할 수 있는 모든 관세, 제세와 기타 비용뿐만 아니라 수출을 위해 필요한 세관절차 비용을 제외하고 물품이 A4에 따라 인도 완료된 때로부터 물품에 관한 모든 비용;

b) 이러한 비용이 운송계약에 따라 매도인부담이 되지 아니하는 한, 목적지항에 물품이 도착할 때까지 운송 중에 물품에 관한 모든 비용;

c) 이러한 비용이 운송계약에 따라 매도인부담이 되는 한 종선료와 부두사용료를 포함한 양륙비용;

d) 매수인이 B7에 따라 통지를 해태한 경우 선적을 위해 합의한 날짜 또는 확정된 기간의 만기날짜로부터 물품을 위해 지급한 모든 추가비용 다만, 물품이 계약물품으로 분명하게 충당되어 있어야 한다;

e) 적용되는 경우, 물품의 수입 시에 지급할 수 있는 세관절차비용과 운송계약비용 가운데 포함되지 아니한다면 물품의 제3국 운송비용뿐만 아니라 모든 관세, 제세, 그리고 기타 비용;

f) A3과 B3규정하의 매수인의 요청에 따라 체결한 추가 보험비용

B7 매도인에게 통지(Notices to the seller)

매수인은 자신이 물품을 선적할 시기와/또는 도착지의 지정된 항구내의 물품을 수령할 지점을 결정할 권리를 유보하고 있다면 언제든지 이에 대한 충분한 통지를 해야 한다.

B8 인도의 증거(Proof of delivery)

매수인은 운송서류가 매매계약에 일치 한다면, A8의 규정에 따라 제공되는 운송서류를 수령해야 한다.

B9 물품의 검사(Inspection of goods)

매수인은 이러한 검사가 수출국 정부당국의 법에 의한 경우를 제외하고 모든 법에 의한 선적 전 검사 비용을 지급해야 한다.

B10 정보협조와 관련비용(Assistance with information and related costs)

매수인은 매도인이 A10을 수행하기 위하여 필요로 하는 모든 보안정보요건을 시의 적절한 방법으로 통지해야 한다.

매수인은 A10의 규정에 따른 서류와 정보를 제공하거나 취득하는데 협조를 제공하는데 있어 매도인이 지급한 모든 비용에 대하여 매도인에게 지급해야 한다.

매수인은 적용되는 경우, 시의 적절한 방법으로 매도인의 요청, 위험 그리고 비용부담으로 매도인이 물품의 운송과 수출을 위해 그리고 제3국으로 물품의 운송을 위해 필요로 하는 보안 관련정보를 포함하여 모든 서류와 정보를 제공하거나 그를 위해 취득하는데 협조를 제공해야 한다.



제3장 중국의 CIF계약 분쟁사례 분석

제1절 인도에 관한 사례

1. 화물인도⁴⁷⁾

1) 사건 개요

2005년 4월 12일에 신청인(매도인)과 피신청인(매수인) 팩스로 계약을 하였다. 계약에 따라서 매도인 매수인에게 합성수지 원료 50Ton(USD1,160/Ton CIF홍콩,총 USD58,000) 공급한다. 화물이 4월말까지 도착할 예정이다. 매도인은 화물을 분할 선적할 수 있다. 매수인은 홍콩항에서 100% 대금지급한 후에 선하증권을 받을 수 있다. 신청인이 계약에 따라 화물을 홍콩에 보냈고 피신청인에게 화물을 인수하라는 통지를 몇 번 하였다. 피신청인 통지를 받은 후에 화물을 인수하지 않았다. 신청인 계약에 따라 피신청인에게 화물을 인수하지 않는 행위는 위약행위라는 통지를 보내면서 이 번 계약을 해약한다. 신청인이 화물을 처리하고 손실의 책임을 피신청인 져야 한다. 중재청 측에 신청인이 계약에 따라 의무를 이행하였고 피신청인이 계약 기간에 화물을 인수하지 않았으므로 위약하였다. 피신청인은 신청인에게 배상을 해야 한다.

2) 양당사자 주장

계약의 첫 페이지 “기타조건” 중에서 본 사건과 관련된 조항이 다음과 같다.

첫째, 결제시기 넘으면 월 이자 1%로 계산하고 매수인 지급한다.

둘째, 매수인은 화물 인도할 수 있는 일자부터 3일 안에 서류 다 제출해야 되고 이렇게 하지 않으면 매도인 해약할 수 있다. 매수인 매도인에게 배상해야 한다.

신청인의 주장은 신청인 계약을 체결한 후에 2005년 4월 22일에 피신청인에게 화물이 2005년 4월 24일에 홍콩 항에 도착한다는 것을 통지하였다.

2005년 4월 25일에 화물이 홍콩 항에 도착하였다. 2005년 5월 5일, 피신청인

47) 中国国际经济贸易仲裁委员会, 전게서, pp.408-415.

이 화물 인도하지 않았기 때문에 신청인이 다시 피신청인에게 통지하였다. 2005년 5월 6일 오후 5시까지 대금을 준비하고 신청인에게 화물 인도할 때 필요한 서류를 제출해야 한다.

2005년 5월 9일에, 신청인이 또 피신청인에게 통지서를 발송하였다. 피신청인 화물 인도하지 않은 것이 위약 행위이고, 이로 인해 손실이 발생하면 피신청인이 모두 책임을 져야 한다. 피신청인은 화물인도를 하지 않았기 때문에 신청인이 계약을 해약한 후에, 화물을 처리하였다.

첫째, 2005년 5월 9일에, ××합성수지 유한 공사와 계약을 하였다. 컨테이너 하나는 ××합성수지 유한 공사에게 전매하였다. ××합성수지 유한 공사 2005년 5월 9일에 화물 인도하였고, 5월 16일에 수표로 대금을 지급하였고, 신청인 당일 대금 받았다. 컨테이너 하나를 전매한 후에 신청인이 USD1,000 손실을 보았다. 둘째, 2005년 5월 10일에 신청인이 ××합성수지 봉투 유한 공사와 계약하였다. 피신청인이 인도하지 않은 다른 컨테이너 하나 전매하였다. 이번에 컨테이너를 전매한 후에 신청인이 USD1,500 손실을 보았다.

신청인이 이러한 중재청구를 제기한다.

첫째, 피신청인 신청인에게 USD2,500 전매손실을 배상해야 된다.

둘째, 피신청인이 신청인에게 대금 이자 손실 USD205.8을 배상해야 된다.

셋째, 피신청인이 신청인에게 변호사비용, 출장비용, 공증비용 총USD1,640을 배상해야 된다.

넷째, 피신청인이 이번의 중재비용을 부담해야 한다.

3) 판정

첫째, 피신청인 신청인에게 전매손실 USD2,500와 2005년 5월 18일부터 USD2,500 다 지급할 때까지 연 이자율 4.57%로 계산한 이자를 지급해야 한다. 둘째, 피신청인 신청인에게 대금지급의 이자 손실 USD205.8을 지급해야 한다. 셋째, 피신청인 신청인에게 변호사비용, 출장비용, 공증비용, 총HKD 12,860을 지급해야 한다. 넷째, 본 사건 중재비용 인민폐 ××CNY, 피신청인 부담해야 한다. 신청인이 지급할 인민폐 ××CNY 본 사건의 중재비용을 간주한다. 피신청인이 신청인에게 인민폐 ××CNY 지급해야 한다. 피신청인 신청인에게 지급한 비용은 본 판결 내릴 때부터 15일 이내에 집행해야 된다.

4) 분석검토

첫째, 법률의 적용은 신청인과 피신청인 계약에 따라서 중국 법률을 적용하고 본 중재에 관한 분쟁의 처리는 중국의 대륙 법률을 적용한다.

둘째, 계약의 효력은 계약 당사자의 의지에 따라서 체결되고, 당사자의 뜻을 표현하고 효력 있고, 구속력 있는 계약이다.

셋째, 당사자 계약의 이행에 관한 본 사례의 증거들은 다음과 같다. 첫째, 2005년 4월 12일에 계약을 체결한 당일, 피신청인이 신청인에게 팩스를 보냈고, 팩스에서 “신청인은 홍콩에 있는 xx합성수지봉투제조사에게 선하증권을 주라고 하였다.” 선하증권에 있는 매수인이 xx합성수지봉투제조사로 변경하였다. 둘째, 2005년 4월 22일에 신청인이 피신청인에게 팩스 하나 보냈고, 팩스에서 선박 도착 일자 통지서가 있었고, 2005년 4월 24일에 선박이 도착할 예정이라고 하였다. 셋째, 2005년 4월 27일에 신청인이 컨테이너 두 개의 Release order 팩스로 피신청인에게 보냈다. 넷째, 2005년 5월 9일에 신청인이 피신청인에게 팩스로 몇 번 보냈다. 중재청은 신청인이 피신청인에게 정확한 팩스번호로 성공적으로 팩스를 보냈다는 것을 확인하였다.

넷째, 당사자 본 사건 계약의 책임 분석은 신청인 매도인으로서 계약대로 화물 항구에 도착한 일자를 피신청인에게 미리 통지하였고, 화물 계약의 시간에 홍콩 항에 도착하였다. 신청인이 2005년 4월 27일 화물인도 및 대금지급과 관련된 서류들 피신청인에게 미리 알려주었고, 2005년 5월 5일 피신청인에게 빨리 서류 작성하라고 하였다. 계약에서 “기타조건” 제7조에 따라서 피신청인 매수인으로서 신청인 화물 인도할 수 있다는 일자 알려준 후에 3일 안에 서류를 작성하고 제출하여야 한다. 그렇게 하지 않으면 신청인 계약을 무효로 볼 수 있고, 피신청인 신청인의 손실을 다 보상하여야 한다. 끝까지 피신청인 아무것도 하지 않았다. 중재청은 신청인이 계약 이행과정에 위약 행위 없었고, 피신청인이 위약 대상자가 되고, 계약에 따라서 피신청인 신청인에게 손해 배상 책임을 져야 한다.

다섯째, 신청인의 중재청구에 대해서 첫째, 전매손실과 관련된 이자손실은 신청인 제1항과 제2항 청구중에 피신청인에게 전매손실 USD2,500와 이자손실 배상 청구하였다. 둘째, 신청인이 본 사건 때문에 지급한 변호사비용, 출장비용, 공증비용 등 ,총 HKD12,860 청구하였다. 피신청인의 위약으로 중재 사건이 일어났다. 《중재규칙》 제46조, 제2항에 따르면 피신청인에게 손해 배상 책

임을 져야 한다.

2. 상징적 인도⁴⁸⁾

1) 사건 개요

2005년 8월 30일 중국 호남 공무 공사(SELLER)는 한국무역회사(BUYER)와 CIF가격조건으로 알루미늄박 300Ton 총액은 USD1,155,000의 매매계약을 체결하였다. 매수인은 신용장으로 대금을 지급하였다. 계약을 체결한 후, 매수인은 매도인 수익자로 신용장을 신청해서 개설하고, 매도인은 신용장을 받아서 계약과 일치하는 화물을 준비하고 운송회사에게 운송을 맡기었다. 운송회사는 매도인에게 선하증권을 발급하는데 선하증권의 송화인은 매도인이고 수화인은 은행 지시식이었다. 매도인은 신용장에 요구하는 모든 서류를 획득하고 선하증권원본을 포함하는 모든 서류를 개설은행에게 보내고 대금 지급을 청구하였다. 개설은행은 서류를 심사하고 신용장에 정하는 대금을 지급하였다. 화물은 목적항에 도착하고, 매수인은 화물을 수령할 때 운송회사는 매수인에게 선하증권원본을 제출해 달라고 하였다. 매수인은 선하증권원본이 없어서 운송회사에게 보증서를 제출하고 배상이 있으면 매수인이 책임을 지는 조건으로 화물을 인수하였다. 매수인은 화물을 수령하였지만 개설은행에게 대금을 지급하지 않고 선하증권원본을 되찾지 않았다. 개설은행은 선하증권원본이 없는 경우에 운송회사가 화물을 내어 주었기 때문에 법원에 소송을 제기하여 운송회사가 손해 배상해야 한다고 요구하였다.

2) 양당사자 주장

운송회사의 주장은 매수인 화물을 인수하였고 보증서를 제출하였기 때문에 책임을 져야 한다는 것이고 개설은행의 주장은 선하증권원본이 없는 경우에 운송회사가 화물을 내어주었기 때문에 책임을 져야 한다는 것이다.

48) 魏彩慧, 전게서, pp.103-107.

3) 판정

법원 쪽에 사건을 심리한 후에, 개설은행이 매도인에게 신용장에 규정하는 대금을 지급하였으므로 화물을 수령할 수 있는 유일한 사람이라고 생각하였다. 관련 법률과 국제관습에 규정된 바에 따라 운송인은 선화증권원본과 상환으로 화물을 인도하여야 한다. 그러나 이 사례에서 운송회사는 선화증권원본 없이 매수인에게 화물을 인도하였다. 이 행위는 관련 법률과 국제관습의 규정에 위반하고 개설은행의 합법적인 권익을 침해하였다. 운송회사는 배상 책임을 져야 한다고 판정하였다.

4) 분석검토

선화증권원본이 없는 경우에 운송인은 화물을 인도하는 법률 책임에 대해서는 선화증권원본 물권증거인데 선화증권에 기재된 화물의 권리를 의미한다. 선화증권이 양도할 수 있는 특징이 있어서 수령인은 불확정하고 선화증권을 합법적으로 가지는 사람은 선화증권에 기재된 화물의 권리를 가진다. 중국 <해상법>의 제71항 규정에 따라 선화증권은 운송인이 해상운송계약에 따라 화물을 수령하거나 선적한 것을 증명하고, 운송인은 화물을 이미 인도한 서류이다. 선화증권은 화물을 이미 인도한 서류이므로 선화증권에 의해서 화물을 인도하고 목적 항에 화물을 선화증권을 합법적으로 가지는 사람에게 인도하는 것은 운송인의 기본적인 의무이다. 운송인은 선화증권을 발급하면 목적항에서 선화증권원본과 상환으로 화물을 인도하여야 한다. 선화증권부분, 보증서와 기타 서류는 모두 물권 증거의 효력을 가지 못하므로 인도 증거로 할 수 없다.

선화증권원본이 없는 경우에 화물을 인도하면 계약의 위반이고 권리를 침해하는 것이고 운송인의 법률 책임을 따질 때 책임을 져야 한다. 운송인은 선화증권원본을 가지지 않는 수령인에게 화물을 인도하면 선화증권원본을 가지는 사람의 합법적인 권리를 침해하고 운송계약에서 이행하여야 하는 의무를 위반한다. 선화증권에 의해서 화물을 인도하는 것은 엄격한 의무이므로 운송인이 지켜야 한다. 그렇지 않으면 배상 책임을 부담하여야 한다. 그러나 특별한 이유가 있어서 선화증권이 없는 경우에 화물을 인도하면 이에 관련된 책임을 부담하지 않는다.

첫째, 선화증권이 물권증거의 효력을 상실하는 경우이다. 선화증권을 가지는

사람은 화물의 소유권을 다른 사람에게 이전하고 관련된 약속을 하는 경우이다. 예를 들면, 이전계약을 체결한다. 선화증권을 가지는 사람은 선화증권을 가지고 있지만 선화증권은 화물의 물권을 상실하므로 운송인에게 배상요구 권리도 상실한다.

둘째, 만약 선화증권을 가지는 사람은 운송인이 선화증권이 없는 경우에 화물을 인도하는 행위를 허락하고, 수령인은 합법적으로 화물을 수령할 수 있다. 선화증권을 가지는 사람이 화물의 소유권을 포기하면, 운송인은 선화증권이 없는 경우에 화물을 인도하는 데에 대한 책임을 지지 않는다.

셋째, 어떤 국가의 법규나 습관에서 선화증권이 없는 경우에 화물을 인도하는 것을 허가하고, 이 행위는 합법적이고 폭 넓게 사용되면, 운송인은 책임을 부담할 필요가 없다.

넷째, 만약 선화증권의 분실이나 멸실 또한 자금 때문에 선화증권을 획득하지 못하고, 수령인은 자신의 합법적인 신분을 증명할 수 있고 선화증권의 위치에 대해서 합리적으로 해설할 수도 있으면 선화증권의 물권 증거 효력은 상실된다고 판단할 수 있다. 따라서 운송인은 책임을 부담하지 않는다. 이 사례에서 운송인은 매수인이 선화증권원본을 제공하지 않는 경우에 매수인에게 화물을 인도하였다. 운송인의 이러한 행위는 선화증권원본을 가지고 있는 개설은행의 권리를 침해하였으므로 개설은행은 운송인에게 배상을 요구할 수 있었다. 매수인은 원래 화물을 인도하는 사람이었지만 선화증권을 체결한 운송계약에 운송인은 선화증권과 상환으로 화물을 인도하는 것이고, 매수인에게 화물을 인도하는 것이 아니다. 운송인은 선화증권 없이 매수인에게 화물을 인도하였기 때문에 개설은행의 손실에 대한 배상을 부담하여야 한다.

운송인은 개설은행에게 배상을 하고 매수인에게 화물을 상환하는 요구를 제기할 수 있었다. 선화증권은 운송인에게 화물을 인도하는 증거이기 때문에 매수인은 선화증권 없이 화물을 인도하였고 화물을 불법적으로 점유하였다. 이에 의하여 매수인은 운송인에게 화물을 반송하여야 한다.

운송인의 의무는 운송인 본인 또한 타인에게 부탁하여 본인의 이름으로 화주와 화물 운송계약을 체결하고 한 지점에서 다른 지점까지 화물을 운송하는 철도, 도로, 해양, 내수로 운송이나 복합운송으로 화물을 운송하는 사람이다. 운임청구권리, 제시간에 출발하는 권리, 운송경로 내의 질서와 안전을 유지하는 권리와 책임한계권리가 운송인의 권리이다. 운송인의 주요 책임은 자신의 책임 기간 내에 화물의 멸실 이나 파손이 발생할 때 책임을 지는 것이다.

〈표 3-1〉 인도에 관한 사례

구분	사건개요	양당사자 주장	판정	분석검토
1 . 화 물 인 도	2005년 4월 12일에 신청인과 피신청인 팩스로 계약을 하였다. 계약에 따라 신청인 피신청인한테 합성수지 원료 50Ton을 공급한다. 계약조건은 CIF홍콩이다. 신청인 계약 때로 화물을 보냈는데 피신청인 화물을 인수하지 않았다. 중재청 측에 신청인 계약에 따라 의무를 이행하였고 피신청인은 신청인한테 배상을 해야 한다.	신청인의 주장은 첫째, 피신청인 신청인한테 USD 2,500 전매손실을 배상해야 된다. 둘째, 피신청인이 신청인한테 대금 이자 손실 USD 205.8를 배상해야 된다. 셋째, 피신청인이 신청인한테 변호사비용, 출장비용, 공증비용 총 USD1,640를 배상해야 된다. 넷째, 피신청인이 이번의 중재비용을 부담해야 된다.	첫째, 피신청인 신청인한테 여러 가지 손실을 배상해야 한다. 둘째, 피신청인 중재비용을 배담해야 한다.	첫째, 법률의 적용이다. 둘째, 계약의 효력이다. 셋째, 당사자 계약의 이행이다. 넷째, 당사자 본 사건 계약의 책임 분석이다. 다섯째, 신청인의 중재 청구이다.
2 . 상 징 적 인 도	2005년 8월 30일에 중국 매도인과 한국 매수인 CIF계약조건으로 알루미늄 박 300Ton의 계약을 맺었다. 매수인 신용장으로 대금을 지급하였다. 매수인은 화물을 수령할 때 선하증권 원본이 없어서 운송회사에게 보증서를 제출하고 배상이 있으면 매수인 책임을 지는 조건으로 화물을 인수하였다. 매수인 화물을 수령하였지만 개설은행에게 대금을 지급하지 않고 선하증권원본을 되찾지 않았다.	운송회사의 주장은 매수인 화물을 인수하였고 보증서를 냈고 책임을 져야 한다. 개설은행의 주장은 선하증권원본이 없는 경우에 운송회사가 화물을 내어주었기 때문에 책임을 져야 한다.	운송회사는 선하증권원본 없이 매수인에게 화물을 인도하였으므로 관련 법률과 국제관습의 규정에 위반하고 개설은행의 합법적인 권익을 침해하였고 운송회사는 배상 책임을 져야 한다.	첫째, 선하증권원본이 없는 경우에 화물을 인도하는 법률 책임이다. 둘째, 운송인의 의무이다.

제2절 위험이전에 관한 사례

1. 위험이전시기⁴⁹⁾

1) 사건 개요

2002년 4월 17일에 신청인과 피신청인 계약을 하였다. 신청인은 피신청인에게 열전도 기름 버너 한 대를 구입하였다. 신청인 계약대로 피신청인에게 대금을 지급하였다. 신청인 쪽에 열전도 기름 버너를 받은 후에 피신청인과 기술자 같이 열전도 기름 버너를 테스트 하여 조정하였는데 테스트 하는 과정에서 열전도 기름 버너 폭발하였다. 신청인은 피신청인에게 계약을 해약하는 것을 요구하고 대금을 되돌려 달라고 하고 손해 배상을 청구하였다. 피신청인 측에 본 계약은 CIF 계약 조건을 적용하고 열전도 기름 버너 본선의 선측 난간을 통과할 때 위험이 이전되고 즉 피신청인 열전도 기름 버너의 위험 이전 의무를 이행하였고 폭발 원인은 공급한 가스 중에서 이물질 있고 또한 열전도 기름 버너 잘 못 사용하는 것이고 물품 자체가 문제없었다. 중재청 측에 CIF 계약조건이 화물이 본선의 선측 난간을 통과할 때 위험이 신청인 쪽에 이전되는데 피신청인 제품 품질에 대한 책임을 계속 져야 한다. 계약에 따라 피신청인 제품을 테스트 하는 과정에서 품질에 대한 책임을 져야 한다. 피신청인 폭발 사고에 대해 책임을 져야 하고 신청인에게 배상하여야 한다.

2) 양당사자 주장

본 사건 피신청인과 ××유전 지사, 미국××서비스 회사 2002년 4월 16일에 《기술협의서》를 체결하였다. 4월 17일에 ××유전지사의 위탁으로 신청인과 피신청인 계약을 체결하였다. 신청인 ××유전 지사대신 피신청인에게 열전도 기름 버너를 구입하였다. 미국 ××서비스 회사는 열전도 기름 버너를 생산하고 피신청인이 열전도 기름 버너를 파는 업체이다.

신청인 측에, 폭발 사고 난 후에 계약에 따라 중국출입국검증점역국에 검증 부탁하였다. 중국출입국검증점역국은 2003년 3월 26일에 검증서를 발표하였다. “이 설비 테스트를 하는 과정 중에 폭발 사고 나기 때문에 매도인 책임을 져

49) 中国国际经济贸易仲裁委员会, 전게서, pp.345-352.

야 한다.” 《기술협의서》는 본 사건의 관련 문서 이고 계약과 같은 법적 효력을 가지고 있다. 피신청인 계약대로 제품 테스트, 품질 보증, 육성 의무를 다 이행한 후에 계약의 의무를 다 이행하는 것이다.

신청인의 중재 청구는 본 계약을 해제해야 하고 피신청인 지급한 대금 CNY872,788.56 되돌려 줘야 한다. 또는 피신청인 입국검증검역비용, 운임, 보험 비용, 등 총 CNY96,817. 61 지급해야 하고 피신청인 본 사건의 중재 비용을 다 지급해야 한다.

피신청인의 답변 의견은 이 계약 CIF 계약 조건을 적용하고 열전도 기름 버너 본선의 선측 난간을 통과할 때 위험이 이전되고 즉 피신청인 열전도 기름 버너의 위험 이전 의무를 이행하였다.

2002년 9월 29일 7시 50분에 열전도 기름 버너 테스트 하여 조정하는 과정에서 긴급 신호를 보냈고 멈췄다. 8시 45분에 폭발하였다. 2003년 3월 26일에 ××출입검정검역국은 폭발 사고 후의 11일제와 44일제 두 번 관찰하고 사실을 구체적으로 조사하지 않았고 어떤 기술 분석을 하지 않았고 폭발 원인을 발표하지 않았다는 상황에서 피신청인 책임을 져야 한다는 결론을 내렸다. 본 사건 계약의 의무를 다 이행하였고 신청인 해약의 중재 청구를 기각해야 한다.

3) 판정

본 계약을 해약되고 피신청인 신청인에게 대금 USD105,450 되돌려 줘야 하며 피신청인 신청인에게 변호사 비용과 기타 비용 CNY96,817.61 지급해야 한다. 본 사건 중재 비용을 피신청인 부담하는 것으로 한다.

4) 분석검토

첫째, 법률의 적용은 본 사건의 신청인이 중국의 법인이고 피신청인 독일의 법인이다. 중국과 독일 다 《CISG》의 계약 국이라서 본 사건을 《CISG》의 규정에 따라 해결해야 한다. 《CISG》에서 없는 규정은 중국의 《민법통칙》 제145조와 《계약법》 제126조의 규정에 따라 본 사건의 매수인의 위치와 중재지 중국 있고 본 사건과 관계가 제일 긴밀한 국가는 중국이라서 중국의 법률을 적용한다.

둘째, 본 사건 계약의 효력은 양당사자 2002년 4월 17일에 본 사건 계약을

하였다. 계약 제20조의 규정에 따라“이 계약은 양당사자 사인한 날짜부터 효력이 발생하다.” 이 계약은 양당사자 진실한 의미를 표명하고 효력이 있는 계약이다.

셋째, 본 사건 계약과 《기술협의서》의 관계는 신청인 측에 피신청인과 ××유전 지사, 미국××서비스 회사 2002년 4월 16일에 《기술협의서》를 체결하였고 《기술협의서》에 따라 피신청인 ××유전 지사에게 주요 기술변수와 A/S서비스를 제공한다. 신청인 《기술협의서》 증거로써 중재청에 제출하였고 피신청인은 《기술협의서》에 대해 반대 의견이 없었다. 중재청 측에 《기술협의서》는 계약의 한 부분으로써 양당사자 《기술협의서》의 규정을 잘 지켜야 한다.

넷째, 매도인 본 사건 계약의 화물인도 의무에 대해서 《CISG》 제30조의 규정“매도인은 계약과 《CISG》의 규정에 따라 화물인도하고 화물과 관련된 서류와 소유권을 모두 이전해야 한다.” 이 계약은 CIF 계약조건으로써 양당사자 매도인 화물인도 의무 모두 이행하는지에 대해 분쟁이 있다. 신청인 측에 화물이 본선의 난간을 통과할 때 위험이 이전된다는 것이 화물의 멸실이나 파손의 위험 매수인에게 이전되고 계약에 따라 매도인 화물인도 의무 다 이행하는 것이 아니다. 피신청인 측에 화물이 본선의 난간을 통과할 때 위험이 이전되고 즉 피신청인 화물인도 의무를 다 이행하는 것이다.

Incoterms 2000 CIF계약조건 A.5 위험이전의 규정에 따라 화물이 본선의 난간을 통과할 때 양당사자 화물의 멸실이나 파손 위험의 경계를 구분하는 것이고 매도인 계약 의무 다 이행하는 것이 아니다. 화물이 본선의 난간을 통과한 후에 매도인 《CISG》의 규정에 따라 화물과 관련된 서류와 소유권 이전 의무를 이행해야 한다. 또한 매도인 화물의 기술 제공, 품질 보증 등 기타 의무를 이행해야 한다.

다섯째, 매도인 화물의 테스트 의무와 품질에 대해서는 본 사건 계약의 한 부분인 《기술협의서》의 규정에 따라 피신청인 제품 테스트, 품질 보증, 육성 의무를 다 이행해야 한다. 2002년 9월 29일에 폭발 사고 난 후에 피신청인의 주장은 공급한 가스 중에서 이물질 있기 때문이다. 그러나 피신청인 이 주장에 대해 증거를 제공하지 않았다. 이 제품 합격한 제품이더라도 피신청인 제품을 테스트 하는 과정 중에 사고가 발생하였으므로 신청인이 책임을 져야 한다. 피신청인의 과실이기 때문에 사고가 발생한 후에 신청인 손해를 보고 《CISG》 제25조의 규정에 따라 피신청인이 위약 대상이 된다.

여섯째, 신청인의 중재 청구에 대해서는 우선, 계약 해약에 대해 《CISG》 제 49조의 규정에 따라 본 사건 중에서 피신청인의 잘못함으로써 사고 일어나고 피신청인이 위약 대상이 된다. 중재청 측에 신청인의 중재 청구를 지지한다. 또한 손해 배상에 대해서 중재청 측에 《CISG》 제74조의 규정에 따라 피신청인 신청인에게 손해(대금과 기타 손실)를 배상해야 한다. 그리고 중재 규칙 제 46조 제2항 규정에 따라 신청인 변호사 비용 CNY68,000의 청구를 지지한다. 그리고 중재 비용에 대해서 본 사건 중재 비용을 피신청인 모두 부담해야 한다.

2. 화물 운송과정 중 침수⁵⁰⁾

1) 사건 개요

2004년 8월에 중국기계설비수출입 본사는 미국무역회사에게 대형 기계 설비를 수출하는 계약을 체결하였다. 계약 조건은 CIF계약조건이다. 매수인(피신청인)은 화물을 받은 후에 120일 안에 대금을 지급해야 하고 대금은 USD3,000,000이다. 2004년 11월에 매도인(신청인)은 ××항운과 운송 계약을 체결하였다. 신청인과 ××항운 같이 화물을 포장하였다. 그러나 2005년 1월에 피신청인 화물을 받은 후에 신청인에게 화물이 모두 침수 때문에 불량이라는 통지를 보내었다. 당사자는 CIF 계약을 하였기 때문에 피신청인 신청인에게 협조를 요청하고 ××항운에게 배상을 청구하였다. 신청인 조사를 통해서 컨테이너의 바닥에 구멍이 나서 화물이 침수된 것을 알 수 있었다. ××항운 측에 신청인과 같이 포장하였을 때 신청인 아무 의견을 제출하지 않아서 운송인이 책임을 지지 않고 배상을 거절하였다. 물건을 사용할 수 없어서 피신청인은 대금 지급을 거절하였다. 2005년 3월에 신청인 피신청인을 법원에 기소하였다.

2) 양당사자의 주장

신청인의 주장은 ××항운 화물 파손에 대해서 책임을 져야 하고 배상해야 하고 피신청인의 주장은 물품을 쓸 수 없어서 대금 지급 거절한다.

50) 刘任, 『국제무역사례정선정석』, 2008, PP. 53-54.

3) 판정

당사자는 CIF계약을 하였으므로 매도인 본선에 화물을 인도할 때부터 매수인은 화물의 파손에 대해 책임을 져야 한다. 매수인은 화물을 인도하기 전에 침수된 것을 증명할 수 없으며 계약의 규정에 따라 합의된 기간에 대금 지급 의무를 이행해야 한다. ××항운 측에 자신의 과실로 화물이 파손되고 운송인의 의무를 잘 이행하지 않았으므로 매수인에게 배상 의무를 이행해야 한다.

4) 분석검토

위험의 이전은 소유권의 이전과 함께 매매계약의 당사자 종종 문제가 되는 부분 있으면서 특히 해상운송계약에서 거래의 화물이 위험 발생하기 제일 쉬운 해상으로 운송되므로 이런 문제들 당사자 간의 관계를 심하게 대립하는 부분이기도 한다.

거래의 화물은 매도인이나 매수인의 과실 아닌 원인으로 화물의 멸실, 파손된 경우에는 그런 손해와 파손에 대해서 책임을 진 자가 위험부담자라고 한다. 위험이 매도인으로부터 매수인에게 이전하는 것은 위험에 대해 책임을 진 자가 매도인으로부터 매수인에게 이전하는 것을 의미한다. 문제는 언제 위험이 매도인으로부터 매수인에게 이전하는가에 대해서 나라마다 판례와 학문이 같지 않다. 영·미 법에서 오래 전부터 소유자가 위험 책임을 진다는 소유자주의를 채택하고 있다. 영국물품매매법 제20조와 미국통일매매법 제22조 이런 뜻을 표명하고 있다. 즉, 화물의 소유권을 가진 당사자가 위험에 대해서 책임을 진다. 소유권이 매도인으로부터 매수인에게 이전하면 위험도 그에 따라 매수인에게 이전한다.

CIF계약에서는 본선을 그 인도장소로 하기 때문에 매도인 매수인에게 본선에서 물품을 인도할 때 위험을 이전하였다고 볼 수 있다. 수출에 사용하는 CIF계약조건에서는 위험이 선적 시에 이전되고 소유권 이전은 선하증권 등의 선적서류들을 매수인 받을 때 대금을 지급할 때 이루어지므로 소유권이전과 위험의 이전이 분리되는 특성을 가지고 있다. Incoterms 2000의 규정에 따라 CIF계약조건은 화물이 본선의 난간을 통과할 때 위험 매도인으로부터 매수인에게 이전한다.

본 사례를 통해 당사자는 CIF계약을 할 때 물품의 위험 이전 분기점과 시기

를 잘 이해하여 야 한다. CIF계약조건에서 매도인은 화물 지정된 선적항에서 본선의 난간을 통과할 때까지 화물의 멸실·파손 등 모든 위험에 대해서 책임을 지기 때문에, 위험책임의 분기점도 선적항에서 화물이 본선의 난간을 통과할 때가 된다. 화물이 본선의 난간을 통과할 때부터 화물에 대한 전부 위험에 대해서 매수인이 책임을 져야 한다.

〈표 3-2〉 위험이전에 관한 사례

구분	사건개요	양당사자 주장	판정	분석검토
1. 위험이전에 관한 사례	신청인 피신청인과 기술자 같이 열전도 기름 버너를 테스트 하여 조정하였는데 테스트 하는 과정에서 열전도 기름 버너 폭발하였다. 신청인은 피신청인에게 계약을 해약하는 것을 요구하고 대금을 되돌려 달라고 하고 손해 배상을 청구하였다. 피신청인 측에 본 계약은 CIF 계약 조건을 적용하고 열전도 기름 버너 본선의 난간을 통과할 때 위험이 이전되고 피신청인 열전도 기름 버너의 위험 이전 의무를 이행하였다.	신청인의 주장은 계약을 해제해야 하고 피신청인은 신청인 지급한 대금 CNY872,788.56 되돌려 줘야 한다. 피신청인 총 CNY96,817.61 지급해야 하고 피신청인 본 사건의 중재 비용을 다 지급해야 한다. 피신청인의 주장은 본 사건 계약의 의무를 다 이행하였고 신청인 계약 해제의 중재 청구를 기각해야 한다.	본 계약을 해약하고 피신청인 대금 USD105,450 되돌려 줘야 하고 피신청인 변호사 비용과 기타 비용 CNY96,817.6 지급해야 하고 본 사건 중재 비용은 피신청인 부담해야 한다.	첫째, 법률의 적용이다. 둘째, 본 사건 계약의 효력이다. 셋째, 본 사건과 《기술협의서》의 관계이다. 넷째, 매도인 본 사건 계약의 화물인도 의무이다. 다섯째, 매도인화물의 테스트 의무와 품질이다. 여섯째, 신청인의 중재 청구이다.
2. 대금지급의 주체에 관한 사례	2004년 8월에 중국 회사는 미국 회사와 계약을 맺었다. 피신청인 화물을 받은 후에 신청인에게 화물이 다 불량이라는 통지를 보냈다. 당사자는 CIF계약을 맺었기 때문에 피신청인 신청인에게 협조를 요청하고 ××항운에게 배상 청구하였다. ××항운 배상을 거절하였다. 물건을 쓸 수 없어서 피신청인 대금지급을 거절하였다. 2005년 3월에 신청인 피신청인을 법원에 기소하였다.	신청인의 주장은 ××항운 화물 파손에 대해서 책임을 져야 하고 배상해야 한다. 피신청인의 주장은 물품을 쓸 수 없어서 대금지급 거절한다.	첫째, 당사자는 CIF계약을 하였으니 매도인 본선에 화물을 인도할 때부터 매수인은 화물의 파손에 대해 책임을 져야 한다. 둘째, ××항운 측에 매수인에게 배상 의무를 이행해야 한다.	당사자는 CIF 계약을 할 때 물품의 위험 이전 분기점과 시기에 잘 이해해야 한다. CIF 계약조건에서 매도인은 화물이 지정된 선적항에서 본선의 난간을 통과할 때까지 화물의 파손 등 모든 위험에 대해서 책임을 지기 때문에, 위험책임의 분기점도 선적항에서 화물이 본선의 난간을 통과할 때가 된다.

제3절 보험에 관한 사례

1. 보험조항⁵¹⁾

1) 사건 개요

2003년 중국 광둥성에 있는 무역회사는 CIF계약조건으로 영국으로부터 측정기를 수입하였다. 거래 총 금액이 크지 않았으므로 계약은 표준양식으로 맺었는데 보험조항에서 간단히 “매도인이 보험에 대해 책임을 진다”라고 규정하였다. 화물이 목적 항에 도착한 후에 매수인은 “화물이 하자가 있어서 쓸 수 없다”라고 주장하였다. 매수인은 매도인에게 배상을 청구하였다. 매도인 측에는 화물이 선적하기 전에 엄격히 검사하고 품질보증서도 있으므로 이번 사고에 대해서 책임을 지지 않는다고 대답하였다. 그 후에 중국상품검증검역국은 화물을 검사해서 추측한 원인은 운송 과정 중의 심한 진동이 화물이 불량을 초래하였다는 것이다. 매수인은 보험회사에게 배상을 청구하였다. 보험회사 측에 상술한 경우는 파손보험에 가입해야 배상을 받을 수 있다고 주장하였다. 매수인이 파손보험에 가입하지 않았으므로 보험회사에게 배상을 청구할 수 없었다.

2) 양당사자 주장

신청인의 주장은 물품이 하자가 있어서 쓸 수 없기 때문에 피신청인이 책임을 져야 하고 피신청인의 주장은 물품을 선적하기 전에 엄격히 검사하고 품질보증서도 있으므로 이 번 사고에 대해서 책임을 지지 않는다.

3) 판정

매도인은 매수인에게 배상할 의무가 없고 매수인은 파손 보험에 가입하지 않았으므로 보험회사는 매수인에게 배상할 의무가 없다.

51) 魏彩慧, 전게서, p.109-111.

4) 분석검토

CIF계약조건에 관해 보험 문제는 첫째, 중국보험조항과 영국보험조항의 차이점이다. CIF계약조건에 따라 신청인은 화물이 선적항까지의 모든 위험에 대해서 책임을 져야 해서 계약을 할 때 매도인은 보험조항에 관해 잘 생각해서 선적전의 위험과 손실에 대해 런던해상보험자협회(ILU)중의 ICC에서는 그런 위험과 손실 포함된다. 즉, 선적전의 위험과 손실이 발생할 때 보험회사는 배상 책임을 진다. 매도인은 런던해상보험자협회 제정한 협회적하약관으로 보험에 가입하면 다시 다른 보험에 가입할 필요가 없다. 그러나 《중국인민보험공사 해양운송화물보험조항》에 따라 보험에 가입할 경우에 전 보험에 가입할 때만 선적 전에 위험과 손실이 발생하면 보험회사 책임을 진다.

둘째, 보험의 종류와 금액이다. 일반적으로 계약을 할 때 당사자 합의해서 계약의 보험조항 쪽에 보험종류와 금액을 넣고, 당사자 계약에 따라 이행한다. 계약에서 보험종류와 금액을 없는 경우에 CIF계약조건에 정한 것에 따라 매도인은 Incoterms 2000에서 CIF가격의 110%로 최소한 담보 조건으로 보험에 가입하여야 하고, 매수인 요구하면서 비용을 지급하는 경우에 전쟁위험보험과 동맹파업위험보험을 추가할 수 있다. 여기에 110%의 10%는 보험에 가입하는 희망이익으로 국제화물운송보험에서 일반적인 행위이다. 보험회사는 보험 계약자 송장금액에 가산해서 보험에 가입하는 것을 허가하고 일반적으로 그 비용의 10%이다.

셋째, 보험의 성질이다. CIF계약조건으로 계약하면 매도인은 해상보험을 계약하는 의무가 있으며 해상화물보험에 가입해서 보험비용을 지급하고 보험서류를 제공하여야 한다. 매수인은 운송 중에 화물의 멸실 또는 파손에 대해 책임을 져야 해서 매도인이 보험 의무를 이행하는 것은 대리 성질이다. CIF 계약조건에서 매수인은 보험에 가입하고 보험비용을 지급하고 서류를 수령하지만 매도인은 계약에 따라 필요한 서류를 은행에 제출해서 화물 대금을 받았을 때 매수인에게 서류를 이전한다. 매수인은 화물 멸실이나 파손이 발생할 때 보험 서류에 따라 보험회사 쪽에 배상을 청구할 수 있다.

넷째, 이 사례에서 Incoterms 2010상 CIF계약조건의 규정과 차이점이다. 보험을 신용도가 높은 보험 회사나 보험자와 체결해야 하며 정확한 약정이 없는 경우에 협회적하약관(ICC) 또는 이와 비슷한 다른 약관을 넣고 보험에 가입한 후에 계약을 해야 한다. 매수인의 요구가 있을 때 매도인의 비용으로, 조절이

가능하며, 전쟁, 동맹파업, 폭동 및 다른 위험 등 보험에 가입해야 한다.

그러나, 이 사례에서 당사자 체결한 계약에서 “매도인 보험에 가입하여야 한다”라고 규정하였다. 매수인은 매도인 모든 보험에 가입한다고 생각하였다. 이런 잘못된 생각으로 매수인은 큰 손해를 보았다. CIF 계약을 이용할 때 화물의 특징에 따라 보험 종류와 추가 보험을 잘 선택해야 하고 특히 중국에서 CIF계약조건을 이용할 때 런던해상보험자협회가 제정한 협회적하약관(ICC)과 《중국인민보험공사해양운송화물보험조항》의 차이점을 잘 이해하고 보험에 가입해야 한다. 또한 이 사례의 경우 운송 과정 중에 화물의 파손이 우려된다면 매매계약 체결시 파손보험 부보 의무에 대해 분명히 하고 계약의 합의가 도출되지 않는다면 매수인이 자신의 비용으로 추가보험에 가입하여야 한다.

2. 보험의 면책책임⁵²⁾

1) 사건 개요

중국 A회사와 네덜란드 B회사 가죽 장갑 계약을 맺었다. 계약 거래조건은 CIF암스테르담항이고 보험은 중국인민보험공사에 있는 보험에 가입하였다. 중국 A회사는 장갑을 생산해서 잘 포장하였고 컨테이너에 적재하였고 계약서에 따라 수출지검사합격증을 제출해서 대금을 지급받았다. 화물이 암스테르담항에 도착한 후에 네덜란드 B회사가 화물을 받고 현지의 검사기관에 다시 검사해보니 검사 결과는 화물이 모두 불량이었다. 이로 인해서 매수인은 USD80,000의 손해를 보았다. 네덜란드 B회사는 중국인민보험공사에게 배상을 청구하였다. 중국인민보험공사는 네덜란드에 있는 보험회사를 위탁해서 현지에서 화물을 확인해보았다. 확인 결과는 화물이 불량 되는 원인이 수출지와 수입지의 기온의 문제가 아니며 운송과정 중의 문제도 아니었다. 중국인민보험공사가 이 확인 결과에 따라 매수인에게 배상을 거절하였다. 중국인민보험공사 중국 현지 A회사에서 조사를 통해서 장갑을 생산할 때 수분이 너무 높은 증거를 찾았다. 중국국제무역중재위원회 중재를 통해서 매도인 매수인에게 배상을 해야 하고 중재비용도 지급해야 한다.

52) 幸理, 전계서, pp.103-104.

2) 양당사자 주장

신청인의 주장은 물품이 모두 불량이라서 피신청인 배상 책임을 져야 하고 피신청인의 주장은 물품 다 수출지검사합격증 있어서 하자 없고 배상 책임을 지지 않는다.

3) 판정

피신청인(매도인)은 신청인(매수인)에게 USD80,000 지급해야 하고 피신청인은 중재비용을 지급해야 한다.

4) 분석검토

보험의 면책은 보험회사 책임을 지지 않는다. 즉 기본 보험의 조건에서 다음의 경우에 손실에 대해 책임을 지지 않는다.

첫째, 피보험자의 과실과 일부러 하는 행위 때문에 야기한 손실이다. 둘째, 운송인의 책임으로 야기한 손실이다. 셋째, 보험에 가입하기 전에 화물의 하자 또는 수량 정확하지 않기 때문에 야기한 손실이다. 넷째, 피보험화물의 자연소모, 품질하자, 시장가격하락, 운송연기 때문에 야기한 손실이다. 다섯째, 전쟁조항과 동맹파업조항에 규정한 책임과 면책이다.

본 사례에서 보험회사의 책임과 화물의 손해에 대해 누가 배상 책임을 져야 되는 문제가 있다.

화물이 적절한 운송 과정 중에 화물이 불량 되는 것이 자연재해이나 화물 자체 문제가 있을 수 있다. 예를 들어서 장갑을 생산 과정에서 수분이 너무 높다는 것 등 화물 자체 문제가 있을 때 보험 회사 쪽에 면책이다. 《중화인민보험공사해양운송화물보험조항》의 보험면책에 따라 “피보험화물의 자연소모, 품질하자, 가격하락, 운송연기 때문에 손해를 볼 때” 보험공사는 면책이다.

《중화인민공화국해상법》 제15조의 규정에 따라 운송 과정 중에 화물의 멸실이나 파손에 대해서 “화물의 자연 특징이나 하자” 때문에 운송인은 배상 책임을 지지 않는다.

〈표 3-3〉 보험에 관한 사례

구분	사건개요	양당사자 주장	판정	분석검토
1. 보험조항	2003년 중국 회사는 CIF 계약조건으로 영국으로부터 측정기를 수입하였다. 계약은 표준양식으로 맺었는데 보험조항에서 “매도인이 보험에 대해 책임을 진다.”라고 규정하였다. 화물이 목적 항에 도착한 후에 매수인은 “물품이 하자가 있어서 쓸 수 없다”라고 말하였고 매도인한테 배상을 청구하였다. 또한 보험회사 측에 배상을 청구하였다. 매수인이 파손 보험에 가입하지 않았으니까 보험회사한테 배상을 청구할 수 없었다.	신청인의 주장은 물품이 하자가 있어서 쓸 수 없기 때문에 피신청인한테 책임을 져야 한다. 피신청인의 주장은 물품을 선적하기 전에 엄격히 검사하고 품질보증서도 있으므로 이 번 사고에 대해서 책임을 지지 않는다.	피신청인(매도인)은 신청인(매수인)한테 USD80,000 지급해야 하고 피신청인은 중재비용을 지급해야 한다.	CIF 계약에 관해 보험 문제는 첫째 중국보험조항과 영국보험조항의 차이점이다. 둘째 보험의 종류와 금액이다. 셋째 보험의 성질이다. 넷째 Incoterms CIF 계약조건의 규정과 이 사례의 차이점이다.
2. 보험의 면제책임	중국 A회사와 네덜란드 B회사 가죽 장갑 계약을 맺었다. 계약 거래조건은 CIF암스테르담항이고 보험은 중국인민보험공사에 있는 보험에 가입하였다. 중국 A회사는 장갑을 생산해서 잘 포장하고 컨테이너에 넣고 계약서에 따라 수출지검사항격증을 제출해서 대금을 받았다. 화물이 암스테르담항에 도착한 후에 화물이 다 불량이다. 네덜란드 B회사는 중국인민보험공사한테 배상을 청구하였다. 중국인민보험공사가 이 확인 결과에 따라 매수인한테 배상을 거절하였다.	신청인의 주장은 물품이 다 불량이라서 피신청인 배상 책임을 져야 한다. 피신청인의 주장은 물품 다 수출지검사항격증 있어서 하자 없다. 배상 책임을 안 진다.	피신청인(매도인)은 신청인(매수인)한테 USD80,000 지급해야 하고 피신청인은 중재비용을 지급해야 한다.	우선, 보험의 면책은 보험회사 책임을 지지 않는다. 측 기본 보험의 조건에서 다음의 경우에 손실에 대해 책임을 지지 않는다. 또한 본 사례에서 보험회사의 책임과 화물의 손해에 대해 누가 배상 책임을 져야 되는 문제가 있다.

제4절 대금지급에 관한 사례

1. 계약조건 불공평 대금지급 거절⁵³⁾

1) 사건 개요

2003년 3월 31일에 양당사자 계약을 하였다. 계약에 따라서 피신청인 신청인에게 플라스틱 입자를 총 컨테이너 4TEU를 구입하려고 하였다. 화물 도착 예정 시간이 2003년 4월이고, 가격이 750USD/Ton CIF증성 신당항, 총 USD 49,500이다. 피신청인 2003년 3월 31일 전에 10% 계약금을 지급해야 하고, 나머지 90%의 대금을 화물이 신당항에 도착한 후에 7일 안에 다 지급해야 한다. 계약한 후에 신청인 계약대로 피신청인에게 화물인도 하였고 피신청인 신청인에게 대금을 지급하지 않았다. 신청인 피신청인에게 남은 대금을 지급요구 하고 피신청인의 계약금을 몰수하였다. 피신청인 첫째 계약을 한 후에 받은 화물의 품질 좋지 않았고 두 개의 계약 중에서 피신청인의 위약책임 명시 하였고 신청인의 위약책임 명시하지 않았고 계약 두 개는 불공평한 계약이라고 주장하였다.

2) 양당사자 주장

신청인의 주장은 계약의 양당사자 협상해서 계약하였고 법적 효력 있어 계약조건을 이행하여야 한다. 신청인 계약대로 피신청인에게 화물 인도 하였고, 의무를 다 이행하였다. 피신청인 계약대로 신청인에게 대금 지급하지 않았고 이런 행위는 위약 행위이다. 다른 계약은 본 사건 계약과 사실관계, 법률적 연결이 없고, 양당사자 다른 방식으로 해결해야 한다.

신청인의 중재 청구는 첫째, 피신청인 HKD96,525를 지급해야 한다. 둘째, 피신청인의 계약금의 1/4, CNY10,231.65를 몰수해야 한다. 셋째, 피신청인은 본 사건의 변호사비용과 기타 비용을 부담해야 한다. 넷째, 피신청인은 본 사건의 중재 비용을 부담해야 한다.

피신청인의 주장은 첫째, 신청인 만든 물품매매계약서에 따라서 본 계약은 중국 법률을 적용된다.

53) 中国国际经济贸易仲裁委员会, 전게서, pp.4-11.

둘째, 본 계약의 “대금 지급 조건”에 따라서 본 사건 계약과 앞의 계약은 연속거래매매계약이고, 즉, 양당사자 정한시간에 매도인 매수인에게 똑같은 물품을 공급하고 매수인 어떤 표준에 따라서 매도인에게 대금 지급하고, 양당사자 거래할 때마다 관계있다. 본 사건 계약의 이행 상황을 심리하면서 앞의 계약의 이행 상황을 심리해야 한다.

셋째, 본 사건 계약 조항에서 품질 문제와 관련된 위약책임에 대해 규칙이 없었고, 《계약법》에 따라서 매매계약은 품질 문제에 대해서 규칙 없거나 규칙이 명확하지 않을 경우에는 매도인 품질 안 좋은 물품을 공급하면 위약책임을 져야 한다. 본 사건 신청인 품질 안 좋은 물품을 피신청인에게 인도하였으므로 피신청인에게 배상의무 이행하여 야 한다.

넷째, 《물품품질법》과 《계약법》에 따라서 신청인 물품 품질 문제 있어서 피신청인에게 계약금을 되돌려 줘야 한다.

다섯째, 본 사건 전후 계약 두 개 있는데 피신청인의 위약 책임 규정하였고, 신청인의 위약 책임 규정하지 않았기 때문에 계약 두 개 다 불공평한 계약이고 《계약법》 제54조에 따라서 계약 두 개를 취소할 수 있다. 중재청은 계약 두 개를 취소한다는 판결을 내리면 양당사자 서로 배상해야 한다.

피신청인 다음의 반 청구를 제기하였다.

첫째, 본 사건 신청인의 정부 중재청구를 기각한다. 둘째, 피신청인에게 대금 USD3,899.79를 배상해야 한다.(앞에 계약 물품 하자 있기 때문에) 셋째, 19Ton의 품질 문제 있는 화물 대금 USD12,027를 되돌려 줘야 한다. 넷째, 신청인 앞의 계약을 하였을 때 물품 하자 때문에 전액 배상 하면 이번에 안 쓴 물품을 되돌려 줘야 한다. 다섯째, 정한 기간에 신청인 물품 하자 때문에 생긴 쓰레기를 처리해야 한다. 여섯째, 신청인 자신의 변호사비용을 지급해야 하고 피신청인의 변호사비용을 부담해야 한다. 일곱째, 신청인은 본 사건의 중재비용과 반청구중재비를 부담해야 한다.

신청인 측에 중재대리인의 의견은 첫째, 피신청인의 반 청구 성립하지 않는다.

본 사건 계약서는 앞에 계약서의 화물과 기타 내용 같고 연속거래 있는데도 계약서 두 개는 법률관계 하나 아니다. 계약 두 개는 양당사자 간 협상한 결과물 있고 계약서 하나는 한 개의 독립한 법률관계다. 피신청인은 반청구할 때 사실 근거와 법률 근거 본 사건과 관계없고 본 사건의 반 청구는 성립하지 않는다.

둘째, 본 사건 심리 과정 중에 피신청인 대금 지급 거절의 합법성에 대해 합리한 항변 할 수 없었고 사실 근거와 법률 근거도 제출할 수 없었고, 위약 책임을 져야 한다.

셋째, 계약 불공평에 대해서는 신청인 계약서를 제공하고 양당사자 협상해서 계약하였는데 양당사자에게 법적 효력 있다. 피신청인 계약서의 어느 조건을 수정하고 싶으면 신청인과 협상해서 수정할 수 있다. 《계약법》 제40조에 따라서 계약서 무효한 경우에 어떤 조건이 무효할 수 있고 계약서 전체 조건이 무효한 것이 아니다.

상술한 바를 종합하면 신청인의 중재청구는 합법이다.

3) 판정

피신청인 미납대금 HKD96,525를 지급해야 하고 신청인 피신청인 낸 계약금 CNY10,231를 몰수할 수 있다. 그리고 피신청인 신청인에게 변호사비용 HKD6,000와 기타 실제 비용 CNY580를 지급해야 하고 본 사건 중재비용 HKD×××를 피신청인 다 지급해야 한다.

피신청인 신청인에게 지급할 대금이 판결을 내린 날짜부터 45일 이내 이행해야 하고 이 시기 넘으면 연 이자율 4%로 더하고 계산한다.

4) 분석검토

첫째, 본 사건의 심리 범위는 본 사건의 접수, 심리, 판결의 범위 본 계약서와 관련된 분쟁이고, 양당사자 기타 계약서의 이행 상황과 책임의 부담 문제는 본 사건의 심리 범위 아니다.

둘째, 계약서 불공평 문제에 대해서는 계약서를 지키는 것이 오래된 법률 원칙이고 세계 각국의 국내법과 국제협약 인증한 법률규정이다. 계약서의 취소는 아주 큰 법률 행위이고 엄격하게 법률 조건을 일치해야 한다. 피신청인 계약서에서 한 쪽에 당사자의 위약 책임을 규정하지 않아서 불공평한 계약서라는 주장이 맞지 않는다. 계약서에서 한 쪽에 당사자의 위약 책임 규정이 없더라도 인민법원이나 중재기구 관련된 법률에 따라서 당사자의 위약 책임을 규명할 수 있기 때문이다.

셋째, 계약서의 이행에 대해서는 중재청 심리를 통해서 본 계약서의 전기 이

행 상황이 아주 좋았다. 피신청인 계약서대로 계약금을 지불하였고, 신청인은 계약서대로 화물 인도하였다. 피신청인 컨테이너 3개의 대금을 지급하였고 마지막 컨테이너 대금 HKD96,525를 지급하지 않았다. 앞의 계약서를 계약한 후에 신청인이 하자 있는 물품을 피신청인에게 팔았기 때문이다.

넷째, 신청인의 중재 청구에 대해서는 첫째 신청인 피신청인 미납 대금 HKD 96,525를 청구하였다. 본 사건의 심리 범위와 독립 거래의 전체 조건에 따라서 피신청인 화물을 받은 후에 대금 지급하지 않았기 때문에 위약 행위이고 위약 책임을 져야 된다. 중재청은 신청인의 청구를 지지한다.

둘째 신청인은 피신청인 낸 계약금의 1/4, CNY10,231.65를 몰수한다는 청구를 하였다. 피신청인 낸 계약금 CNY40,926에 대해서 양당사자 분쟁이 없다. 《계약법》 제115조의 규정에서 양당사자 《담보법》에 따라서 당사자 한 쪽에 상대방에게 계약금을 주고 채권의 담보될 수 있다. 본 사건에서 피신청인 계약금을 낸 당사자인데 약속한 채무를 이행하지 않았기 때문에 다시 계약금을 다 받을 권리가 없다. 피신청인이 위약자라서 총 계약금의 1/4를 다시 받을 수 없고 신청인 계약금의 1/4를 가져갈 수 있다. 중재청은 신청인 계약금 CNY10,231 몰수한다는 청구를 인정하였다.

셋째 신청인은 피신청인 본 사건 변호사비용 HKD6,000와 기타 합리비용을 부담해야 한다는 것을 청구하였다. 피신청인 패소한 당사자라서 본 계약서 제4조와 중재규칙 제59조에 규정에 따라서 피신청인이 신청인에게 변호사비용 HKD6,000와 기타 실제 비용 CNY580을 지급해야 한다.

넷째 신청인은 피신청인 본 사건의 중재비용을 지급해야 한다는 것을 청구하였다. 본 계약서 제4조의 규정에 따라서 중재비용을 패소한 당사자 지급해야 한다.

다섯째 피신청인의 답변청구에 대해서 중재청은 지지하지 않는다.

2. 신용장을 개설하지 않는 경우⁵⁴⁾

1) 사건 개요

2005년 2월 21일에, 신청인(××금속국제유한공사)과 피신청인(××실업발전유한공사)××전해구리 계약을 하였다. 계약서에서 피신청인 신청인에게 런던이나

54) 中国国际经济贸易仲裁委员会, 전게서, pp.547-555.

상하이 금속거래소에 등록된 “A”급 전해구리 2005년 3월부터 12월까지 선적할 수 있는 경우에 1000Ton/월, 총10,000Ton이다. 거래조건은 CIF상하이이다. 계약한 후에, 7월, 8월, 9월, 10월에 당사자 거래할 때 분쟁이 발생하였다.

2) 양당사자 주장

신청인은 피신청인이 신용장을 개설 의무 불이행 때문에 손해배상을 청구하였고 7월부터 10월까지의 화물을 인도해달라고 하였다. 피신청인 신청인에게 가격을 결정한 가격으로 아니면 서로 약속한 가격으로 대금 결제해야 한다. 1000Ton당 런던금속거래소의 현물계산가격으로 결정된다. 시장 가격은 임시 지급 금액이나 신용장 금액이 초과되면 피신청인의 계약금이 동일하고, 초과할 때는 매수인이 신용장을 변경하여 신용장에 금액을 증액하거나 혹은 계약금을 더 지불하여야 한다. 이런 작업은 피신청인 신청인의 통지를 받은 후 이틀 동안 다 해야 한다. 안 하면 신청인 아무 때 화물의 가격을 결정할 수 있다. 계약금은 신청인이 신용장을 받을 때 아니면 충분한 대금을 받기 전에 언제든지 런던금속거래소 3개월 구리가격조절기 현물가와 매수인 결정한 가격의 차액을 포함할 수 있어야 한다. 지급 조약에 따라서 지급 방식은 매수인이 결정할 수 있고, 그러나 매도인의 허락을 받아야 한다. 신용장을 화물 도착 15일 전에 개설해야 한다.

7월, 8월의 전해구리 거래 중, 시장 가격 변화 때문에 수입 쪽에 큰 손해를 보았고, 피신청인이 계약대로 신용장 개설의무를 이행하지 않았다.

신청인이 계약의 중재 조항에 따라서, 중재위원회에 중재를 신청하였다.

첫째, 피신청인이 위약 때문에 신청인에게 CNY8,718,766.41 배상 청구하였다.

둘째, 7월부터 10월까지 화물인도 중지집행 청구하였다. 셋째, 2005년 9월, 10월, 11월, 12월의 거래 계약을 해제해야 한다. 넷째, 신청인 피신청인에게 계약금 CNY1,250,000 되돌려야 한다. 다섯째, 신청인 피신청인에게 변호사비용을 지급해야 한다. 여섯째, 신청인 본 사건의 중재비용을 부담해야 한다.

신청인의 답변의견은 피신청인이 계약대로 7월, 8월 화물의 신용장을 개설하지 않았기 때문에 화물을 받을 수 없는 근본원인이다. 피신청인이 2005년 9월, 10월, 11월, 12월 거래를 취소한다는 요구는 위약행위이고 불법행위이다. 피신청인은 신용장을 개설하지 않았기 때문에 신청인에게 경제적 손실을 배상해야 한다. 당사자 계약대로 7월에 거래할 때 7월초이고, 8월에 거래할 때 8월초

이다. 피신청인의 주장은 2005년 9월 2일에 신청인 피신청인에게 7월, 8월의 화물 항구에 도착한 것을 알려줬다는 말이 거짓이었다.

3) 판정

첫째, 피신청인은 신청인에게 항구비용과 창고비용 총 CNY171,260.70 배상해야 한다. 둘째, 피신청인은 신청인에게 화물 처리 손실 CNY6,222,397.5 배상해야 한다. 셋째, 2005년 7월, 8월, 9월, 10월, 11월, 12월의 거래를 취소한다. 넷째, 신청인은 피신청인에게 계약금 CNY1,250,000 되돌려 줘야 한다. 다섯째, 본 사건 중재비용은 신청인 30% 부담하고, 피신청인 70% 부담해야 한다. 여섯째, 본 사건 반 청구 중재비용을 신청인 10% 부담하고, 피신청인 90% 부담한다. 일곱째, 신청인의 기타 청구를 기각한다. 여덟째, 피신청인의 기타 중재 반 청구를 기각한다.

4) 분석검토

첫째, 법률의 적용은 당사자 본 사건에서 다른 조약이 없으면 Incoterms 2000에 따라서 분쟁이나 배상을 해결한다. 본 사건 중재 과정 중에서 당사자 《계약법》에 따라서 자기의 의견을 표현하고, 계약권리 주장한다. 당사자 자기의 원칙에 따라서 중재청은 본 사건 Incoterms 2000과 중국 법률 모두를 적용된다.

둘째, 위약 책임의 인 증은 본 사건 당사자 협상해서 계약을 하였고, 당사자 계약에 따라서 의무를 이행하였고, 권리를 행사하였다. 이 계약은 당사자 위약 책임의 중요한 근거이다. 중재청은 심리를 통해서 신청인의 주장을 인 증한다, 즉 피신청인 2005년 7월, 8월 계약의 의무 이행하지 않았고 신용장을 개설하지 않았다. 중재청은 피신청인 신용장을 개설하지 않는 행위가 위약행위이다. 그리고 피신청인 끝까지 신용장을 개설하지 않았기 때문에 또 대금 지급할 생각이 없었다. 양당사자 2000Ton 전해구리를 어떻게 처리해야 되는지에 대해서 협상하였다. 끝으로 신청인이 화물인도 할 수 없고, 대금을 받을 수 없는 경우에, 런던금속거래소 구리 가격 급락하고, 며칠 후에 다른 데에 팔렸다. 중재청은 피신청인 계약한 시간에 대금지급하지 않았고, 신청인의 화물 처리 손실을 배상하는 것을 동의하지 않았고, 요구를 제기하는 것이 법률 근거 없

다.

본 사건 해약 문제에 대해서 중재청은 피신청인 해약하는 것이 사실 증거와 법률적 근거 없었고, 또 중재 청구중에서 7월부터 9월까지의 화물인도 중단하는 것을 중재 신청하였고, 즉 해약이 성립되는 것이다. 그러나 피신청인은 신청인 화물인도 하지 않았기 때문에, 신청인 위약 책임을 져야 되고, 경제 손실을 배상해야 한다. 중재청은 위의 심리를 통해 피신청인의 이유는 성립하지 않고, 피신청인의 청구를 지지하지 않았다.

셋째, 위약 손실 배상에 대해서는 첫째 7월, 8월 화물의 항구비용과 창고비용 7월에 CNY87,916.76, 8월에 CNY83,343.94이다. 피신청인은 신용장을 개설하지 않았기 때문에 화물 인도 할 수 없었다. 화물 인도 할 수 없기 때문에 항구비용과 창고비용 나올 수 있고, 이런 비용 지출이 합리적이다. 둘째, 7월, 8월 화물을 다른 곳에 매각할 때 손실을 보았다. 7월에 USD267, 250, 8월에 USD500,000이다. 신청인이 제공한 정보 자료를 보면 손실을 증명할 수 있다. 셋째, 피신청인의 변호사비용과 중재비용의 부담에 대해서, 본 사건의 신청인 중재청구를 제기하고 피신청인 중재 반 청구를 제기하는 것을 보면 중재청은 본 사건 피신청인의 변호사비용은 자기 부담해야 하고, 중재청구의 중재비용은 신청인 30% 부담하고, 피신청인 70% 부담해야 한다. 중재 반 청구 중재비용은 피신청인 90% 부담하고, 신청인 10% 부담한다는 판결을 내렸다.



〈표 3-4〉 대금지급에 관한 사례

구분	사건개요	양당사자 주장	판정	분석검토
1. 계약 조건 불공평 대금지급 거절	2003년 3월 31일에, 양당사자 계약을 하였다. 피신청인 신청인에게 플라 스틱 입자를 총 4TEU를 구입하려고 하였다. 화물 도착 예정 시간이 2003년 4월이고, 가격이 USD 750/Ton CIF증성 신당항, 총 USD4 9,500이다. 피신청인 첫째 계약을 한 후에 받은 화물이 품질 너무 안 좋고 계약 두 개 중에서 피신청인의 위약 책임 명시하였고 신청인의 위약책임 명시하지 않았고 계약 두 개는 불공평한 계약이다.	신청인의 주장은 피신청인은 HKD96,525를 지급해야 하고 피신청인의 계약금의 1/4, CNY10,231.65 몰수해야 하고 본 사건의 변호사 비용과 기타 비용을 부담해야 한다. 또한 피신청인은 본 사건의 중재 비용을 부담해야 한다. 피신청인의 주장은 신청인 만든 물품매매계약서에 따라서 본 계약은 중국 법률을 적용되고 본 계약의 “대금 지급 조건”에 따라서 본 사건 계약과 앞의 계약은 연속거래매매계약이고 본 사건 신청인 품질 안 좋은 물품을 피신청인에게 인도하였으니까 피신청인에게 배상의무 이행해야 한다	피신청인 미납대금 HKD96,525를 지급해야 하고 피신청인 낸 계약금 CNY10,231.65 몰수할 수 있다. 또한 피신청인 신청인에게 변호사 비용 KHD6,000와 기타 실제 비용 CNY580을 지급해야 하고 본 사건 중재비용 HKD×××를 피신청인 다 지급해야 한다.	첫 번째 본 사건의 심리 범위이다. 두 번째 계약서 불공평 문제이다. 셋 번째 계약서의 이행이다. 네 번째 신청인의 중재 청구이다.
2. 신용장 개설하지 않는 경우	2005년 2월 21일에, 신청인(××금속국제유한공사)과 피신청인(××실업발전유한공사)××전해구리 계약을 체결하였다. 계약서에서 피신청인 신청인에게 런던이나 상하이 금속거래소에 등록된 “A”급 전해구리 2005년 3월부터 12월까지 선적할 수 있는 경우에 1000Ton/월, 총 10.000Ton이다. 거래조건은 CIF상하이이다. 계약한 후에, 7월, 8월, 9월, 10월에 당사자 거래할 때 분쟁이 일어났다.	신청인의 주장은 피신청인이 위약 때문에 신청인에게 CNY8,718,766.41을 배상 청구하였고 7월부터 10월까지 화물인도 중지집행 청구하였다. 또한 피신청인 본 사건의 전부 중재비용을 부담해야 한다. 피신청인의 주장은 신청인 위약 때문에 피신청인의 CNY6,391,809.09의 경제적 손해를 보았고 신청인이 배상해야 하고 2005년 9월, 10월, 11월, 12월의 거래 계약을 해제해야 한다.	피신청인은 신청인에게 항구비용과 창고비용 총 CNY171,260.70 배상해야 하고 피신청인은 신청인에게 화물 처리 손실 CNY6,222,397.5 배상해야 한다. 그리고 2005년 7월, 8월, 9월, 10월, 11월, 12월의 거래를 취소하고 신청인은 피신청인에게 계약금 CNY1,250,000을 되돌려 줘야 한다.	첫 번째 법률의 적용이다. 두 번째 위약 책임의 인증이다. 세 번째 위약 손실 배상이다.

제5절 중국 CIF계약분쟁사례의 문제점과 시사점

앞에서 분석 검토한 CIF계약에 관한 중국의 관련사례를 중심으로 그 문제점 내지 시사점을 도출하여 보면 다음에서와 같이 정리할 수 있다.

1. 인도에 관한 사례의 문제점과 시사점

상기 사례에서 신청인이 계약대로 화물을 보냈는데 피신청인은 화물을 인수하지 않았다. 신청인이 관련된 증거를 중재청 쪽에 제출하고 피신청인의 배상을 받았다. 이 사례의 시사점은 CIF계약을 한 후에 관련된 증거를 잘 보관하여야 한다는 것을 알 수 있다.

둘째 사례에서 운송인 선하증권을 못 받는 경우에 매수인에게 화물을 인도하였는데 개설은행이 피해를 입었다. 마침 운송인은 개설은행에게 배상을 하였다. 이 사례의 시사점은 CIF계약은 상징적인도이기 때문에 선하증권을 발행한 경우에 선하증권 원본을 가지는 당사자에게 화물을 인도할 수 있다. 선하증권 원본이 없는 경우에 운송인은 화물의 인도에 대한 법적 책임을 지게 된다. 무역 종사자들은 이런 무역 지식을 이해하는 것이 중요하다.

2. 위험 이전에 관한 사례의 문제점과 시사점

상기 사례에서 CIF계약으로써 당사자 매도인 화물인도 의무를 다 이행하였는지에 대해 분쟁이 있다. 이 사례의 시사점은 매도인 화물의 멸실이나 파손의 위험 이전, 화물 관련된 서류와 소유권이전, 화물의 기술 제공, 품질 보증 등 기타 의무를 잘 구분하여야 한다. Incoterms 2000 CIF계약조건 A.5 위험이전의 규정에 따라 화물이 본선의 난간을 통과할 때 양당사자 화물의 멸실이나 파손 위험의 경계를 구분하는 것이고 매도인 계약 의무 다 이행하는 것이 아니다. 화물이 본선의 난간을 통과한 후에 매도인 의무에 관한 《CISG》의 규정에 따라 화물과 관련된 서류와 소유권 이전 의무를 이행해야 한다. 또한 매도인 화물의 기술 제공, 품질 보증 등 기타 의무를 이행해야 한다.

둘째 사례에서 당사자 위험의 이전과 소유권의 이전에 대해 정확하게 모르기 때문에 분쟁이 일어났다. 이 사례의 시사점은 당사자 CIF계약을 맺을 때 물품의 위험 이전 분기점과 시기를 잘 이해하여야 한다. CIF계약에서 매도인은 화

물 지정된 선적항에서 본선의 난간을 통과할 때까지 화물의 멸실이나 파손 등 모든 위험에 대해서 책임을 지기 때문에, 위험책임의 분기점도 선적항에서 화물이 본선의 난간을 통과할 때가 간주된다. 화물이 본선의 난간을 통과한 후에 화물의 모든 위험에 대해 매수인이 책임을 지게 된다.

3. 보험에 관한 사례의 문제점과 시사점

상기 사례에서 당사자 보험조항에 대해서 이해를 잘못된 부분 있어서 분쟁이 일어났다. 이 사례의 시사점은 당사자 보험에 가입할 때 신용도가 높은 보험회사나 보험자와 체결해야 하며 정확한 약정이 없는 경우에 협회적하약관(ICC) 또는 이와 비슷한 다른 약관을 넣고 보험에 가입한 후에 계약을 하여야 한다. 매수인의 요구가 있을 때 매도인의 비용으로, 조절이 가능하며, 전쟁, 동맹과업, 폭동 및 다른 위험 등 보험에 가입해야 한다. 그런데, 이 사례에서 당사자 체결한 계약에서 “매도인 보험에 가입하여야 한다.” 라고 규정하였다. 매수인은 매도인 모든 보험에 가입한다고 생각하였다. 이런 잘못된 생각으로 매수인은 큰 손해를 보았다.

CIF계약에서 선적전의 위험과 손실에 대해 런던해상보험자협회(ILU)중의 ICC에서는 그런 위험과 손실 포함된다. 즉, 선적전의 위험과 손실이 발생할 때 보험회사는 배상 책임을 진다. 매도인은 런던해상보험자협회(ILU) 제정한 협회적하약관으로 보험에 가입하면 다시 다른 보험에 가입할 필요가 없다. 그러나 《중국민민보험공사해양운송화물보험조항》에 따라 보험에 가입할 경우에 전보험에 가입할 때만 선적 전에 위험과 손실이 발생하면 보험회사 책임을 진다. CIF계약을 사용할 때 화물의 특징에 따라 보험 종류와 추가 보험을 잘 선택해야 하고 특히 중국에서 CIF계약조건을 사용할 때 런던해상보험자협회가 제정한 협회적하약관(ICC)과 《중국민민보험공사해양운송화물보험조항》의 차이점을 잘 이해하고 보험에 가입해야 한다.

상기 둘째 사례에서 사례에서는 보험회사의 책임과 화물의 손해에 대해 누가 배상 책임을 져야 하는 지에 대해 분쟁이 발생하였다. 이 사례의 시사점은 보험 면책의 의의와 면책의 경우를 알아야 된다. 보험의 면책은 보험회사 책임을 지지 않는다. 첫째, 피보험자의 과실과 일부러 하는 행위 때문에 야기한 손실이다. 둘째, 운송인의 책임으로 야기한 손실이다. 셋째, 보험에 가입하기 전에 화물의 하자 또는 수량 정확하지 않기 때문에 야기한 손실이다. 넷째, 피보

화물의 자연소모, 품질하자, 시장가격하락, 운송연기 때문에 야기한 손실이다. 다섯째, 전쟁조항과 동맹파업조항에 규정한 책임과 면책 또한 《중국인민보험공사해양운송화물보험조항》의 보험면책에 따라 “피보화물의 자연소모, 품질하자, 가격하락, 운송연기 때문에 손해를 볼 때” 보험공사는 면책이다. 《중화인민공화국해상법》 제15조의 규정에 따라 운송 과정 중에 화물의 멸실이나 파손에 대해서 “화물의 자연 특징이나 하자” 때문에 운송인은 배상 책임을 지지 않는다. 거래당사자는 이런 것을 이해하고 숙지하여 야 한다.

4. 대금지급에 관한 사례의 문제점과 시사점

상기 사례에서 신청인 제출한 계약서 계약 조건 중에서 불공평한 조항 있다고 해서 피신청인 대금 지급을 거절하였다. 이 사례의 시사점은 당사자가 국제거래법규를 숙지하여야 한다는 것이다. 예를 들자면 《계약법》, 《물품품질법》, 등이다. 계약할 때 거래당사자는 계약서를 서면으로 자세히 적어야 하고 이러한 서면조항은 나중에 분쟁발생시 증거로 제시할 수 있기 때문이다.

상기 둘째 사례에서는 신청인 계약대로 의무를 이행하였는데 피신청인은 거래를 하다가 손해를 봐서 개설은행에 신용장을 개설하지 않았다는 문제점이다. 이 사례의 시사점은 CIF계약할 때 상대방의 신용을 확인하는 것이 가장 중요하다는 것이다. 새로운 거래를 하는 경우에는 신용조사 기관을 통해서라도 신용조사를 거래개시 시에 반드시 이루어져야 한다. 신용조사에 있어서 필수적으로 조사내용에 포함시켜야 하는 것으로는 상대방의 재정상태(capital), 거래능력(capacity), 품성(character)등의 이른바가 기본 요건이며 국가(country)와 통화(currency)를 추가하여 “5C”로 한다. 거래의 중요성을 감안하여 상대방의 신용에 대한 보다 상세한 정보를 필요로 할 경우에는 신용조사전문기관을 이용해야 한다.

제4장 CIF계약 실무적용상의 문제점과 대응방안

제1절 CIF계약의 인도 및 위험이전

1. 인도에 관한 문제점과 대응방안

상기 첫 번째 사례에서 신청인이 계약대로 화물을 보냈는데 피신청인은 화물을 인수하지 않았다. 이런 문제점이 있어서 신청인은 중재청 쪽에 중재 신청하였고 관련된 증거 때문에 신청인이 배상을 받았다. 이 사례를 통해서 CIF계약을 한 후에 관련된 서류 또는 증거를 잘 보관해야 한다는 것을 알 수 있다. 서류 또는 증거를 잘 보관해야 나중에 분쟁이 발생하여도 쉽게 이길 수 있다.

상기 두 번째 사례에서 운송인 선하증권원본을 못 받는 경우에 화물을 인도하였는데 개설은행이 피해를 입었다. 이런 문제점이 있어서 운송인은 개설은행에게 배상을 하였다. CIF계약은 상징적인도이기 때문에 선하증권을 발행한 경우에 선하증권원본을 가지는 당사자에게 화물을 인도할 수 있다. 선하증권원본이 없는 경우에 운송인은 화물을 인도하는 법률 책임에 대해 잘 알아야 한다. 특히, 운송인은 선하증권을 발급한 경우에 선하증권과 상환으로 화물을 인도할 수 있고, 선하증권 없는 경우에 매수인이나 다른 사람에게 화물을 인도하지 않는 것을 명심해야 한다. 또한 무역 종사자들은 선하증권의 성질을 잘 이해하고 숙지하면 CIF계약의 분쟁을 줄일 수 있는 한 가지 방법이다.

2. 위험이전에 관한 문제점과 대응방안

상기 첫 번째 사례에서 CIF계약조건으로써 양당사자 매도인 화물인도 의무를 다 이행하는지에 대해 분쟁이 발생하였다. 신청인 측에 화물이 본선의 난간을 통과할 때 위험이 이전된다는 것이 화물의 멸실이나 파손의 위험이 매수인에게 이전되고 계약에 따라 매도인 화물인도 의무를 다 이행하는 것이 아니다. 피신청인 측에 화물이 본선의 난간을 통과할 때 위험이 이전되고 즉 피신청인 화물인도 의무를 다 이행하는 것이다. Incoterms 2000 CIF계약조건 A.5 위험이전의 규정에 따라 화물이 본선의 선측 난간을 통과할 때 양당사자는 화

물의 멸실이나 파손 위험의 경계를 구분하는 것이고 매도인 계약 의무 다 이행하는 것이 아니다. 화물이 본선의 선측 난간을 통과한 후에 매도인 《CIS G》의 규정에 따라 화물과 관련된 서류와 소유권 이전 의무를 이행하여야 한다. 또한 매도인 화물의 기술 제공, 품질 보증 등 기타 의무를 이행하여야 한다.

매도인 화물의 테스트 의무와 품질에 대해서는 본 사건 계약의 한 부분인 《기술협의서》의 규정에 따라 피신청인 제품 테스트, 품질 보증, 육성 의무를 다 이행해야 한다. 2002년 9월 29일에 폭발 사고 난 후에 피신청인의 주장은 공급한 가스 중에서 이물질 있기 때문이다. 그러나 피신청인 이 주장에 대해 증거를 제공하지 않았다. 이 제품 합격한 제품이더라도 피신청인 제품을 테스트 하는 과정 중에 사고가 발생하였으므로 책임을 져야 한다. 피신청인의 과실이기 때문에 사고 난 후에 신청인 손해 보고 《CISG》 제25조의 규정에 따라 피신청인 위약 대상이 된다.

상기 두 번째 사례에서는 당사자 위험의 이전과 소유권의 이전에 대해 정확하게 모르기 때문에 분쟁이 일어났다. 위험이 매도인으로부터 매수인에게 이전하는 것은 위험에 대해 책임을 진 자가 매도인으로부터 매수인에게 이전하는 것을 의미한다. 문제는 언제 위험이 매도인으로부터 매수인에게 이전하는가에 대해서 나라마다 판례와 학문이 같지 않다. 영·미 법에서 오래 전부터 소유자가 위험 책임을 진다는 소유자주의를 채택하고 있다. 영국물품매매법 제20조와 미국통일매매법 제22조 이런 뜻을 표명하고 있다. 즉, 화물의 소유권을 가진 당사자가 위험에 대해서 책임을 진다. 소유권이 매도인으로부터 매수인에게 이전하면 위험도 그에 따라 매수인에게 이전한다.

CIF계약에서는 본선을 그 인도장소로 하기 때문에 매도인 매수인에게 본선에서 물품을 인도할 때 위험을 이전하였다고 볼 수 있다. 수출에 사용하는 CIF계약조건에서는 위험이 선적 시에 이전되고 소유권 이전은 선하증권 등의 선적서류들을 매수인 받을 때 대금을 지급할 때 이루어지므로 소유권이전과 위험의 이전이 분리되는 특성을 가지고 있다. Incoterms 2000의 규정에 따라 CIF계약조건은 화물이 본선의 난간을 통과할 때 위험 매도인으로부터 매수인에게 이전한다.

본 사례를 통해 당사자는 CIF계약을 할 때 물품의 위험 이전 분기점과 시기에 잘 이해하여야 한다. CIF계약조건에서 매도인은 화물 지정된 선적항에서 본선의 난간을 통과할 때까지 화물의 멸실이나 파손 등 모든 위험에 대해서

책임을 지기 때문에, 위험책임의 분기점도 선적항에서 화물이 본선의 난간을 통과할 때가 간주된다. 화물이 본선의 난간을 통과할 때부터 화물에 대한 모든 책임을 매수인이 져야 한다.

제2절 CIF계약의 보험 및 대금지급

1. 보험에 관한 문제점과 대응방안

상기 첫 번째 사례에서 당사자 보험조항에 대해서 이해를 잘못된 부분 있어서 분쟁이 발생하였다. CIF계약조건에서 선적전의 위험과 손실에 대해 런던해상보험자협회(ILU)중의 ICC에서는 그런 위험과 손실 포함된다. 즉, 선적전의 위험과 손실이 발생할 때 보험회사는 배상 책임을 진다. 매도인은 런던해상보험자협회(ILU) 제정한 협회적하약관으로 보험에 가입하면 다시 다른 보험에 가입할 필요가 없다. 그러나 《중국인민보험공사해양운송화물보험조항》에 따라 보험에 가입할 경우에 전보험에 가입할 때만 선적 전에 위험과 손실이 발생하면 보험회사 책임을 진다. 이점을 매도인과 매수인 잘 고려해서 보험에 가입해야 한다. 보험계약을 맺을 때 신용도가 높은 보험회사나 보험자와 맺어야 하며 보험 기간은 매수인이 물품을 인수할 때까지 모든 위험에 대해 책임을 지는 기간으로써 이 기간에 보험에 늘 가입해야 한다. 상식적으로 가입한 보험금액은 계약에 정한 가격에 10%의 희망이익을 가산한 금액으로 하고 있다. Incoterms에 규정하고 있는 매도인의 최소부담원칙에 입각하여 런던보험자협회의 협회적하약관상 최소한 보험조건으로 보험에 가입하면 된다. 또한 매수인은 화물의 특징에 따라 구체적인 보험종류와 보험금액을 추가하여 보험에 가입해야 한다. 이 추가 보험에 대하여 매수인은 매도인에게 요구할 수 있고, 매수인 자신도 추가 보험에 가입할 수 있다.

상기 두 번째 사례에서는 보험회사의 책임과 화물의 손해에 대해 누가 배상 책임을 져야 하는 지에 대해 문제가 있다. 이런 문제를 해결하기 위해서 보험면책의 의의와 면책의 경우를 알아야 된다. 보험의 면책은 보험회사 책임을 지지 않는다. 즉 기본 보험의 조건에서 다음의 경우에 손실에 대해 책임을 지지 않는다. 첫째, 피보험자의 과실과 일부러 하는 행위 때문에 야기한 손실이다. 둘째, 운송인의 책임으로 야기한 손실이다. 셋째, 보험에 가입하기 전에 화물의 하자 또는 수량 정확하지 않기 때문에 야기한 손실이다. 넷째, 피보험화물

의 자연소모, 품질하자, 시장가격하락, 운송연기 때문에 야기한 손실이다. 다섯째, 전쟁조항과 동맹파업조항에 규정한 책임과 면책 또한 《중국인민보험공사 해양운송화물보험조항》의 보험면책에 따라 “피보화물의 자연소모, 품질하자, 가격하락, 운송연기 때문에 손해를 볼 때” 보험공사는 면책이다. 《중화인민공화국해상법》 제15조의 규정에 따라 운송 과정 중에 화물의 멸실이나 파손에 대해서 “화물의 자연 특징이나 하자” 때문에 운송인은 배상 책임을 지지 않는다. 거래당사자는 이런 것을 이해하고 숙지하면 보험 쪽에 분쟁 사건이 많이 줄일 수 있다.

2. 대금지급에 관한 문제점과 대응방안

상기 첫 번째 사례에서 신청인 제출한 계약서 계약 조건 중에서 불공평한 조항 있다고 해서 피신청인 대금 지급을 거절하였다. 이런 문제에 대해서 당사자는 국제거래법규를 숙지하여야 한다. 예를 들자면 《계약법》, 《물품품질법》, “International Rules for the Interpretation of Trade Terms”⁵⁵⁾, “Uniform Customs And Practice For Documentary Credits”⁵⁶⁾, “United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods”⁵⁷⁾ 등이다. 계약할 때 거래당사자는 계약서를 서면으로 자세히 적어야 하고 이러한 서면조항은 나중에 분쟁발생시 증거로 제시할 수 있다.

국제물품매매계약은 계약당사자의 권리와 의무, 즉 매도인과 매수인의 의무로 구성된다.⁵⁸⁾ 무역계약서의 구체적인 조항으로 화물의 품질, 수량, 금액, 포장, 규격 등이 규정되는 것이 일반적인데 각 조항에 대한 상반된 국제관습을 명확하게 당사자가 숙지한 상태에서 표시하도록 한다. 예를 들자면 CIF거래조건은 당사자가 이행할 계약내용이 함축되어 있기 때문에 묵시조건의 성격을 지니고 있으므로 함축된 내용을 정확히 이해하여야 한다.⁵⁹⁾ 그리고 발생 가능

55) 이는 국제물품매매에 적용되는 무역관습 또는 거래관습(trade usage 또는 trade custom)을 표준화시킨 것으로 매매계약의 이행에 따른 법률적 문제들을 일일이 명시적으로 결정하는 대신 간결한 부호형태로 표시하고 있다. 이러한 부호를 정형거래조건(trade terms)이라 한다.

56) 국제무역에서 가장 주요한 지급수단인 신용장(letter of credit)의 형식, 내용, 해석 및 처리방법 등을 규율하는 국제적 통일규칙이다. ICC(국제상업회의소)가 제정하였다.

57) 1980년 UNCITRAL에서 “국제물품매매계약에 관한 UN 협약”이 제정되어 1988년부터 발효되고 있다.

58) 양영환, 오원석, 「최신무역상무론」, 법문사, 2002, p.132.

59) UN통일매매법(CISG) 제9조 제1항에는 “당사자들은 당사자 자신들의 동의한 관행과 당사자들 자신들 사이에서 확립된 관습에 구속된다”고 규정하고 제2항에는 “통상적으로 준수되고 있는

한 무역 분쟁에 대한 해결방법과 제기기간 등도 명확히 규정하여야 한다.

어떤 조건은 표시방법이 같지만 다른 관습적 의의를 가지고 있기 때문에 신중하게 고려하고 선택하여야 한다.⁶⁰⁾ 그리고 국제물품매매에 잠재한 위험에 대처하기 위하여 모든 발생 가능한 요소를 세밀하게 고려하고 선택하여야 한다. 또한 당사자 모두의 기준에 맞게 협상하여 일방에 치우치지 않고 평등한 계약을 체결하도록 한다.⁶¹⁾

상기 두 번째 사례에서는 신청인 계약대로 의무를 이행하였는데 피신청인은 거래를 하다가 손해를 봐서 개설은행에 신용장을 개설하지 않았다. 이런 문제점 있어서 신청인 큰 손해 보았다. 피신청인 이런 것을 쉽게 할 수 있는 원인은 피신청인 신용 별로 없는 것을 알 수 있다. 그래서 CIF계약 상대방의 신용을 확인하는 것이 가장 중요하다고 생각된다. 특히 새로운 거래를 하는 경우에는 신용조사 기관을 통해서라도 신용조사를 거래개시 시에 반드시 이루어져야 한다. 가량 매매에 있어서도 1회, 2회는 약속한 대로 납기에 상품을 인도하였지만, 3회 정도 되면 납기는 지연되고 품질도 상이한 문제가 생기기도 한다.⁶²⁾ 신용조사에 있어서 필수적으로 조사내용에 포함시켜야 하는 것으로는 상대방의 재정상태(capital), 거래능력(capacity), 품성(character)등의 이른바가 기본 요건이며 국가(country)와 통화(currency)를 추가하여 “5C”로 한다. 거래의 중요성을 감안하여 상대방의 신용에 대한 보다 상세한 정보를 필요로 할 경우에는 신용조사전문기관을 이용할 때, 전 세계적으로 아주 널리 알려져 있는 신용조사전문기관으로는 미국의 Dun & Bradstreet International 있고, 한국에서는 대한무역투자진흥공사, 신용보증기금, 수출입은행, 한국무역보험공사 등 신용조사서비스를 제공하고 있다. 중국에서는 중국신용조사센터, 중국신용조사회사 등이 있다.⁶³⁾

관행은 당사자들이 이를 그들의 계약 또는 계약 성립에 묵시적으로 적용하는 것으로 본다.” 고 규정하고 있다.

60) 손효진, 전게서, p.28.

61) 吳玉龍, 전게서, p.9.

62) 우광명, 전계논문, p.145

63) 전근, 전계논문, p.57.

제5장 결론

본 연구에서 CIF계약을 잘 이해하기 위해서 CIF계약에 관한 이론적 고찰을 하였고 적용사례들을 자세하게 분석하였으며 문제점과 실무적용상 대응방안을 제시하였다. 또한 중국의 CIF계약조건의 분쟁 사례 연구를 중심으로 중국 기업들이 무역거래를 함에 있어서 CIF계약조건을 올바르게 사용하고 나아가 CIF계약조건의 효과적인 활용을 위한 지침을 제공하였다. 연구에서는 연구목적 달성을 위하여 문헌연구를 중심으로 국내외 CIF계약조건에 관한 문헌과 논문연구 학술지, 인터넷 자료 등에 의하여 CIF계약조건을 연구하였다. 사례 연구는 중국의 CIF계약조건의 분쟁 사례들을 분석하였다. 분쟁 사례분석은 중국국제무역중재위원회의 중재판정 자료를 중심으로 분석하였다. 또한 CIF계약조건의 여러 가지 문제점을 지적하고 각 문제점에 관련하여 해결 가능한 방안을 정리하여 제시하였다.

본 연구 살펴본 내용을 토대로 외국 기업들이 중국기업과의 CIF계약분쟁을 효과적으로 방지하기 위해서는 다음과 같은 점을 제언하고자 한다.

첫째, 인도에 관한 사례를 통해서 CIF계약을 한 후에 관련된 서류 또는 증거를 잘 보관해야 한다는 것을 알 수 있다. 서류 또는 증거를 잘 보관해야 하고 나중에 분쟁이 일어나도 쉽게 해결할 수 있다. 또한 CIF계약은 상징적인도이기 때문에 선하증권을 발행한 경우에 선하증권원본을 소유한 당사자는 화물을 인도할 수 있다. 선하증권원본이 없는 경우에 운송인은 화물을 인도하는 법률 책임에 대해 잘 알아야 한다. 특히, 운송인은 선하증권을 발급한 경우에 선하증권과 이의 상환으로 화물을 인도할 수 있고, 선하증권이 없는 경우에 매수인이나 다른 사람에게 화물을 인도하지 않는 것을 명심하여야 한다.

둘째, 위험이전에 관한 사례를 통해 Incoterms 2010 CIF계약조건 A.5 위험이전의 규정에 따라 화물이 본선의 난간을 통과할 때 양당사자 화물의 멸실이나 파손 위험의 경계를 구분하는 것이고 매도인 계약 의무 다 이행하는 것이 아니다. 화물이 본선의 난간을 통과한 후에 매도인 《CISG》의 규정에 따라 화물과 관련된 서류와 소유권 이전 의무를 이행해야 한다. 또한 매도인 화물의 기술 제공, 품질 보증 등 기타 의무를 이행하여야 한다. 이런 것을 잘 기억하고 숙지하여야 한다. 그리고 당사자는 CIF계약을 할 때 물품의 위험 이전 분기점과 시기에 잘 이해하여야 한다.

셋째, 보험에 관한 사례를 통해 보험조항과 보험의 책임면제에 대한 대응방

안 다음과 같다. 매도인과 매수인 ICC와 《중국인민보험공사해양운송화물보험조항》의 차이점을 잘 이해하고 고려해서 보험에 가입해야 한다. 그리고 상식적으로 가입한 보험금액은 계약에 정한 가격에 10%의 희망이익을 가산한 금액으로 하고 있다는 것을 잘 알아야 한다. 《중국인민보험공사해양운송화물보험조항》의 보험면책과 《중화인민공화국해상법》 제15조의 규정, 보험의 면책의미, 보험 면책의 경우를 이해하고 숙지하여야 한다.

넷째, 대금지급에 관한 사례를 통해서 CIF계약 상대방의 신용을 확인하는 것이 가장 중요하다고 생각된다. 특히 새로운 거래를 하는 경우에는 신용조사기관을 통해서라도 신용조사를 거래개시 시에 반드시 이루어 져야 한다. 거래의 중요성을 감안하여 상대방의 신용에 대한 보다 상세한 정보를 필요로 할 경우에는 신용조사 전문기관을 이용해야한다. 그리고 계약당사자들은 서류를 규정한 시간에 모두 작성하여야 업무 수행이 잘 될 수 있다. 또한 국제거래법규를 숙지하여야 한다는 것을 잘 알 수 있다. 무역계약서의 구체적인 조항으로 화물의 품질, 수량, 금액, 포장, 규격 등이 규정되는 것이 일반적인데 각 조항에 대한 상반된 국제관습을 명확하게 당사자가 숙지한 상태에서 표시하도록 한다. 당사자 모두의 기준에 맞게 협상하여 일방에 치우치지 않고 평등한 계약을 체결하도록 한다.

본 연구는 주로 사례분석을 통해서 살펴본 바와 같이 중국의 수출기업들은 CIF계약조건으로써 무역을 할 때 관련된 서류 또는 증거를 잘 보관해야 하고 화물의 위험이전 분기점과 시기를 잘 이해해야 하며 당사자는 ICC(협회최적약관)과 《중국인민보험공사해양운송화물보험조항》의 차이점을 명심해야 하고 상대방의 신용을 확인하는 것을 기억해야 한다. 이런 실무적용상의 문제점과 대응방안을 잘 이해하고 CIF계약을 올바르게 사용할 수 있도록 하여 CIF계약을 잘못 운용함으로써 발생하는 피해가 없도록 노력하여야 할 것이다. 또한 비록 중국 CIF계약분쟁과 문제점들은 당장 해결할 수 있는 것은 아니지만 기업인들이 이러한 문제점과 대응방안을 이해하고 숙지하여 잘 활용한다면 만족할만한 성과가 있을 것이다.

본 연구는 CIF계약분쟁을 방지하기 위해서 몇 가지 대응방안을 제시하였지만 중국과 다른 나라의 사회체제가 서로 다르고 배경이 다른 상황에 비추어 볼 때 관련 제도의 개선이나 법 규정의 개정 및 대응방안을 제시해주는 면에 있어서 부족하고 연구가 깊지 못한 부분이 존재한다.

본 연구는 주로 문헌연구에 중심으로 연구하였고 실증적인 분석이 미흡하고

구체적인 사례분석을 통한 심층적인 연구를 수행하지 못한 점을 가지고 있다. 이에 향후 연구를 보완하고 깊게 연구할 필요가 있다. 또한 본 연구는 인도, 보험, 위험이전, 대금지급에 관한 사례를 연구하였고 향후 다른 연구는 CIF계약 품질, 수출보험 등에 관한 사례를 연구할 필요가 있다. 또한 Incoterms 상의 CIF를 제외한 10가지 조항과 관련된 사례의 분석을 통하여 연구를 확장할 필요가 있을 것이다. 특히 무역거래에서 많이 사용되고 있는 FCR, FOB, CIP 조건을 이용한 무역거래에서 발생한 분쟁에 대한 연구가 심층적으로 이루어져야 할 것으로 사료된다.



참 고 문 헌

1. 국내문헌

- 김상만, “Incoterms 2010의 개정내용에 대한 법적 고찰”, 『홍익법학』, 제12권 제2호, 2011.
- 박광서·이병문, “Incoterms® 2010의 주요내용 및 실무관행에 관한 연구”, 『국제상학』 제18권 제1호, 2011. 3.
- 부음태, “인코텀즈 2000의 FOB조건과 CIF조건의 문제점 및 실무적용상의 사례연구”, 청운대학교, 석사논문, 2009.
- 박세운, Incoterms 2010의 주요 개정내용 및 신용장거래에서의 적용상 유의점, 『무역연구』, 제1권 제3호, 2011.9.
- 양영환·오원석, 「최신무역상무론」, 법문사, 2002.
- 오세창, “CIF계약에 관한 연구”, 부산대학교, 박사논문, 1980.
- 우광명, “중국경제무역중재위원회의 중재규칙에 관한 연구”, 『중재연구』, 제16권 제1호, 2006.
- 윤광운, “CIF계약당사자의 계약위반과 구제에 관한 연구”, 중앙대학교, 박사논문, 1988.
- 윤광운, 『무역계약론』, 탐북스, 2014.
- 이기수·신창섭, 『국제거래법』, 세창출판사, 2010.
- 인코텀즈(Incoterms)2010: 국내, 국제 거래조건에 사용에 관한 ICC 규칙 /International Chamber of commerce(저: 인코텀즈 2010 번역위원회 역)국제상공회의소
- 이대우·양의동, “신용장 거래에 있어서 FOB, CIF조건에 적용상 문제점에 관한 연구”, 『중재연구』, 제21권 제3호, 2011. 12.
- 이용근, 『무역계약론』, 법문사, 1994.
- 전순환, “Incoterms 2010의 주요개정내용에 관한 연구”, 『무역연구』, 제6권 제4호, 2010. 12.
- 전곤, “한·중 무역 분쟁의 대응방안에 관한 연구”, 조선대학교, 석사논문, 2013.
- 최석범, “Incoterms 2010의 당사자별 주요개정내용과 시사점”, 『국제상학』, 제

2. 해외문헌

- Arnhold Karberg & Co. v. Blythe, Green, Joudain & Co.[1915] 2. K.B. 379
Broome .v. Pardess Co-operarive Society [1939] 3 ALL E.R 978, 985.
Tregelles .v. Cilve M. Schmitthoff,Legal Aspect of Export Sales,London :
Stevens & Sons,
ICC Incoterms 2010, 2010
Manbre, Saccharine Co. v. Corn Products Co.[1919] 1K.B.198; 120 L.T.
113.0
Mirabita .v. Imperial Ottoman Bank [1878] 3 Ex. D.164
Sale of Goods Act, 1893.
Sasson, D.M & H.O. Merren, H.O., 『C.I.F. and F.O.B. Contracts』, 4th ed,
Stevens, Sons, 1994.
Stock .v. Inglis[1884] 12 Q.B.D. 564
S. Williston, The Law governing Sale of goods, 4 Vols., New York, 1948
Tregelles .v. Cilve M. Schmitthoff,Legal Aspect of Export Sales,London :
Stevens & Sons,
Uniform Commercial Code, 1906.
Williston, op. cit., p. 178.
中村弘,『貿易契約の基礎』 東洋經濟新報社, 1983.
『對外貿易經濟合作部門關於規避无單放貨風險的通知』, 2000.
劉任,『國際貿易實例精選精析』,中國社會科學出版社, 2008.
幸理,『國際貿易實務事例和分析』,華中科學技術大學出版社, 2008.
中國國際經濟貿易仲裁委員會,『中國國際經濟貿易仲裁判決書集』, 法律出版社,
2009.
魏彩慧,『國際貿易實例精選』, 中國紡織出版社, 2009.
吳玉龍,『國際貿易用語的實際使用』, 上海商業職業技術學院學報,5卷 3期, 2004.
趙喆,“FOB和 CIF 貿易慣用語的比較和選用”,『山東省農業管理干部學院學
報』,2012.

3. 인터넷 사이트

中國 CNKI <http://search.cnki.com.cn/Default.htm>

한국교육학술정보원 <http://www.riss.kr/index.do>

