

賣渡人이 제공하는 引渡證憑書類의 問題點에 관한 研究

(INCOTERMS 2000을 中心으로)

吳元爽*

-
- I. 問題의 提起
 - II. 定型去來條件別 引渡의 證憑書類
 - III. 引渡證憑書類의 諸問題點
 - IV. 結 言
-

I. 問題의 提起

국제물품매매계약에서 매도인의 주요 의무는 物品引渡義務이며, 매수인의 주요 의무는 代金支給義務이다.

국제무역에서 매도인의 인도 의무, 즉, 인도시기, 인도방법, 인도장소 및 인도의 증명방법 등은 통상 매매계약서에 구체적으로 명시하지 않고 단지 선적시기만을 명시하는 것이 일반적이다. 이에 반하여 매수인의 대금지급의무는 계약서의 支給條件(term of payment)에 지급시기 (예를 들면 일람출급 또는 기한부)와 지급방법 (예를 들면 화환신용장 또는 계약서) 등을 명기하고 있다. 다시 말하면 매도인의 인도 의무 가운데 인도장소, 인도방법 및 인도의 증빙 등은 별도의 명시가 없는 한 定型去來條件(trade term)에 의하여 결정된다.

INCOTERMS 2000은 1990년의 구 규칙보다 '引渡'(delivery)의 정의와 방법을 명료하게 규정하고 있을 뿐 아니라 인도를 증빙하는 서류에 관해서도 최근의 운송관습 등을 고려하여 일부 수정하였다. 또한 당사자의 합의가 있을 경우

* 成均館大學校 經營學部 教授.

구 규칙과 마찬가지로 EDI Message를 사용할 수 있도록 규정하므로 전체적으로 보아 구 규칙에 비하여 진일보한 것으로 평가된다.

본고에서 논자는 INCOTERMS 2000을 중심으로 각 조건에서 규정한 매도인의 인도증빙서류의 유형과 성격을 검토하고, 이를 실무에 활용할 경우 예상되는 문제점을 고찰하고자 한다.

특히 인도의 증빙서류는 반드시 운송서류이어야 하는지, 海上賣買條件에서 필요로 하는 서류와 해상매매를 전제로 하지 않는 조건에서 요구하는 서류의 차이가 무엇인지, 전자통신의 확대로 전자식 증빙서류의 종류와 한계가 무엇인지 및 Waybill의 활용과 유통성 제한에 따른 문제점 등을 고찰하고자 한다.

이러한 연구는 매매당사자가 INCOTERMS 2000을 실무적으로 사용하여 매도인이 인도의 증빙서류를 제공할 때 뿐 아니라 추후 이를 개정할 때도 참고가 될 것으로 생각된다.

II. 定型去來條件別 引渡證憑書類

INCOTERMS2000도 구규칙과 마찬가지로 13가지 定型去來條件의 해석규칙을 규정하고 있다. 이들 조건들은 'E' Group, 'F' Group, 'C' Group 및 'D' Group으로 나누어진다.¹⁾

이 가운데 'E' Group과 'D' Group은 매수인의 관리하에 인도한다는 점에서 공통성을 지니고 있으나 'E' Group은 매도인이 자신의 영업지에서 직접 매수인의 관리하에 인도하는 조건이며, 'D' Group은 도착지의 본선, 부두 등 운송인의 관리하에 있는 장소나 또는 수입지의 지정된 장소에서 운송수단에 적재한 채 매수인의 관리하에 인도되는 조건이다. 따라서 전자의 경우는 매도인이 별도의 인도증빙서류를 제시할 필요가 없으나 후자의 경우는 매수인이 운송인으로부터 물품을 수령하여야 하기 때문에 인도의 증빙서류가 필요하다. 또한

1) 'E', 'F', 'C', 및 'D'는 각 그룹에 속한 조건들의 첫글자를 사용하여 각 조건의 성격에 따라 분류한 것이다. 그렇지만 'F' 그룹의 'F'는 매도인이 운송인에게 물품을 인도한 후에는 위험과 비용으로부터 '자유롭다(free)'는 뜻이며, 'C' 그룹의 'C'는 매도인이 위험의 분기점을 지난 후에도 어떤 '비용(cost)'을 부담함을 의미하며, 'D' 그룹의 'D'는 매도인이 명시된 도착지(destination)에서 인도함을 의미한다.(I.C.C. Guide to INCOTERMS 2000, p.39.)

전자는 매도인이, 후자는 자신이 지정한 운송인에게 물품을 인도한다.

이와 반대로 'F' Group 과 'C' Group은 운송인에게 인도한다는 점과 적출지에서 인도한다는 점에서 공통성을 갖고 있으나 전자는 인도와 동시에 매도인이 위험과 비용으로부터 해방되지만 후자는 매도인이 인도후 운임 및/또는 보험료를 추가로 부담하므로 위험의 이전과 비용의 이전이 불일치 한다는 점에서 차이가 있다.

1. 'E' Group

'E' Group에 속하는 정형거래조건은 EXW 조건 하나 뿐이다. 이 조건은 매도인이 자신의 영업지나 자국내의 지정된 장소에서 물품을 매수인의 임의 처분에 인도하여야 하기 때문에 매도인의 최소한의 의무를 나타낸다. 이 조건은 매도인이 자신의 영업지에서 물품을 직접 매수인이 지정한 운송인에게 인도하지만 운송인이 아닌 매수인에게 인도하기 때문에 매수인에게 별도의 인도증빙을 제공할 의무가 없다. 매도인은 자신의 영업지나 인도장소에서 매수인의 수거차량(collecting vehicle)에 적재할 의무가 없으며 이러한 작업도 매수인의 몫이다. 비록 매도인이 추가의무를 부담하는 'EXW loaded'조건의 경우에도 매도인은 별도의 인도증빙서류를 제공할 필요가 없다고 생각된다. 왜냐하면 수거차량이 매수인 소유의 차량이기 때문이다. 만약 수거 차량이 매수인 소유의 차량이 아니고 매수인이 지정한 운송인의 소유차량이라면 EXW조건이 아닌 FCA 조건을 사용하여야 할 것이다.

2. 'F' Group

'F' Group은 FCA, FAS 및 FOB 등 3가지 조건이 있다. 'F' Group은 모두 매수인이 지정한 운송인에게 인도하는 조건이다. 즉, 운송인에게 인도하지만 매수인에게 인도할 것으로 간주되기 때문에 매도인은 매수인에게 인도의 증빙을 제공하여야 한다.

'F' Group는 모두 적출지에서 인도하며 운송인의 지정이나 운송계약의 체결

의무가 매수인에게 있다. 또한 위험과 비용의 분기점이 일치하기 때문에引渡時 이후의 위험을 매수인이 부담하고 인도시까지의 모든 요소비용의 합계가 바로 FCA 가격, FAS 가격 및 FOB 가격이 된다.

(1) FCA 조건

① 인도의 정의

FCA 조건은 매도인이 지정된 장소에서 매수인이 지정한 운송인에게 물품의 수출통관을 완료한 후 이를 인도하는 조건이다. 매도인은 합의된 일자나 기간 내에 이를 인도하여야 하며 그러한 합의가 없을 경우에는 통상적인 인도시기에 인도하여야 한다. 인도지점이 합의되지 않았거나 인도가 가능한 지점이 여러곳이 있을 경우에는 매도인은 자신의 목적에 가장 적합한 장소를 선택할 수 있다.

이 조건에서는 매수인이 지정한 장소에 따라 매도인의 인도의무가 달라진다.

즉, 매도인이 자신의 구내에서 인도할 경우에는 매수인이나 매수인의 대리인이 지정한 운송인의 운송수단에 적재하여 인도하여야 한다. 그렇지만 기타의 장소에서 인도할 경우에는 매도인은 자신의 운송수단에 적재한 채 매수인이 지정했거나 매도인이 선택한 운송인의 임의처분에 두면 된다.²⁾

FCA 조건은 복합운송을 포함하여 어떤 운송방법에도 사용될 수 있으며, 實際運送人은 말할 것도 없고 契約運送人에게 인도하는 경우도 가능하다.³⁾

만약 매수인이 지정하는 자가 운송계약에 적용되는 법률적 의미의 운송인이 아닌 경우, 예를 들면 운송주선인(freight forwarder)인 경우에도 매도인은 그에게 물품을 인도하면 자신의 인도의무를 이행한 것으로 간주된다.⁴⁾

FCA 조건에서 매도인은 운송계약의 체결의무가 없으나 실무상의 편의나 상관습 때문에 운송계약을 체결할 수 있다.

이 경우에는 매도인이 반드시 운송인과 운송계약을 체결하여야 한다. 그 이

2) Container 운송의 경우 매도인의 구내에서 인도하는 경우는 FCL Cargo일 것이며, 기타의 경우는 Inland Container Depot나 CFS에서 인도하는 경우로 LCL Cargo가 이에 해당할 것이다.

3) FCA 전문: "Carrier means any person who, in a contract of carriage undertakes to perform or procure the performance of transport by rail, road, air, sea, inland waterway or by a combination of such modes"; UCP(500) 제 30 조 참조.

4) I.C.C. *Guide to INCOTERMS 2000*, p.80.

유는 매도인이 운송인이 아닌 운송주선인과 계약을 체결할 경우 이에 따른 위험이 매수인에게 귀속되기 때문이다. FCA 조건에서 매도인이 운송계약을 체결할 경우 이것은 매도인의 의무가 아니라 실무상의 편의 때문에 매수인의 위험하에 매도인의 협조의무를 이행한 것으로 보아야 하기 때문이다.

② 인도의 증빙서류

INCOTERMS2000에서는 매도인에게 인도의 증빙으로 '통상적인 물품인도의 증빙'(usual proof of delivery of the goods)을 제공하도록 규정하고 있다.

구규칙은 '물품인도를 증빙하는 통상적인 서류'(usual document in proof of delivery of the goods)란 문언을 사용하는데 반하여 개정규칙은 'document'란 단어를 삭제했다. 그 이유는 전자통신시대에 있어서 인도의 증빙이 전통적 개념의 서류에 국한될 필요가 없음을 나타낸 것으로 보인다. 또한 인도의 증빙은 반드시 운송서류일 필요는 없다. FOB 조건의 경우 本船收取證⁵⁾(Mate's Receipt ; M/R)과 같이 운송서류가 아닌 인도증빙서류도 있으나 매도인이 운송인에게 물품을 인도하였기 때문에 인도의 증빙서류는 통상 운송서류이다.

만약 매도인이 제공하는 인도의 증빙 서류가 운송서류가 아니라면 매수인은 운송인을 상대로 운송계약에 따른 권리행사가 가능하지 않기 때문에 매수인은 매도인에게 운송계약을 증명하는 운송서류를 요청할 것이며 매도인도 이에 협조하여야 할 것이다. FCA 조건에서 매도인이 제공할 수 있는 운송서류는 다음과 같다.

첫째, 海上運送의 경우는 流通性 船荷證券(Negotiable B/L)과 非流通性 海上貨物運送狀(Non-negotiable Sea Waybill ; SWB)이 있다.

B/L은 물품의 인도를 청구할 수 있는 청구증권이지만, 물품이 서류보다 먼저 도착한 경우에는 貨物先取保證狀(Letter of Guarantee ; L/G)을 이용해 왔는데 L/G의 위조등 심각한 문제가 제기됨에 따라 이에 대한 대안으로 생겨난 것이 SWB제도이다.⁶⁾ SWB에 관한 통일규칙은 1990년에 제정된 'Sea Waybill

5) M/R은 물품이 선박의 보관하에 있으나 B/L이 발행되기 전에 1등 항해사가 발행하는 서류이다. M/R의 소지인은 B/L이 자신에게 발행될 것을 추정할 권리가 있으며 B/L 발행의 근거가 되기 때문에 물품의 상태에 하자가 있으며 반드시 M/R 상에 나타나야 한다(The Nogar Marin (1988) 1 Lloyd's Rep. 412 ; Nippon Yusen Kaisha v. Ramjiban Serowgee (1938) A.C. 429 ; 2 All ER. 285).

6) 'Waybill'은 유통성이 없으며 'liner waybill', 'ocean waybill', 'data freight receipts', 'cargo quay receipts' 또는 'sea waybill'등의 명칭으로 사용된다. 'sea waybill'이란

에 관한 CMI 통일규칙'(CMI Uniform Rule for Sea Waybill)이 있다. Waybill의 경우는 기명식으로 발행되기 때문에 매수인이 물품수령시 수하인(consignee)난에 기명된 자가 자신을 입증하면 된다. Waybill은 유통성이 없기 때문에 매수인이 물품대금을 선지급했거나 은행이 先貸한 대금에 대한 담보물로서는 적절하지 않다. 비록 Waybill의 수하인난에 은행을 기명했다 하여도 매도인은 선적후 기명된 수하인을 변경하도록 지시할 수 있기 때문이다.

이를 막기 위하여 이들 서류에 'Non-disposal Clause'를 삽입하여 기명된 수하인을 변경할 수 없도록 하여야 할 것이다.

貨換信用狀去來에서 SWB가 사용될 경우를 대비하여 UCP(500) 제 24 조에 이에 대한 수리요건을 규정하고 있다.

둘째, 內水路運送의 경우 인도의 증빙서류로 內水路運送書類(Inland Waterway Document ; IWD)가 제공된다. 貨換信用狀去來에서 IWD가 사용될 경우를 대비하여 UCP(500) 제 28 조에 그 수리요건을 규정하고 있다.

셋째, 航空運送의 경우 인도의 증빙으로 航空貨物運送狀(Air Waybill ; AWB) 또는 航空貨物託送狀(Air Consignment Note ; ACN)이 제공된다.⁷⁾

화환신용장거래에서 AWB가 사용될 경우에 대비하여 UCP(500) 제 27 조에 그 수리 요건을 규정하고 있다.

네째, 철도운송의 경우 인도의 증빙으로 鐵道貨物託送狀(Railway Consignment Note ; RCN)이 제공된다.⁸⁾ 또한 도로운송의 경우에는 인도의 증빙으로 道路貨物託送狀(Road Consignment Note ; RCN)이 제공된다.⁹⁾ 철도화물탁송

용어는 종종 해상물품운송에서 각종의 비유통성 운송서류를 포괄하는 개념이다. sea waybill이 B/L과의 가장 큰 차이점은 권리증권이 아니기 때문에 담보물권이 될 수 없다. 반면에 그것의 가장 큰 장점은 수하인이 물품을 수령하기 위하여 이를 운송인에게 제시할 필요가 없다. 그렇지만 수하인은 SWB로 운송계약에 따라 운송인에 대한 소송권을 갖는다. B/L의 경우 일단 양도되면 송하인이 운송인을 상대로 한 소송권이 상실되는데 반하여 sea waybill의 송하인은 물품이 인도되기까지 수하인을 변경할 권리가 있기 때문에 운송계약에 따른 자신의 권리를 그대로 갖는다. (Carriage of Goods by Sea Act, 1924, sec. 2(1)).

- 7) 항공운송에 관한 Warsaw Convention (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)은 1929년 Warsaw Convention과 1955년의 헤이그 의정서로 구성되며 1929년 조약에서는 'Air Consignment Note'를, 1955년 의정서에서는 'Air Waybill'이란 명칭을 사용하고 있다.
- 8) 철도운송에 관한 국제규칙으로 철도화물탁송장을 규정하고 있는 것은 1961년에 제정된 CIM(Convention Internationale Concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer)이다. 이 협약은 1983년 '국제운송협약법'(International Transport Convention Act)에 의하여 폐기되고 1980년에 서명된 '국제철도 운송에 관한 협약'(Convention Concerning International Carriage by Rail ; COTIF)의 일부로 계속 효력을 갖게 되었다. COTIF의 체결국은 모두 유럽국가이다.

장과 도로화물탁송장이 화환신용장거래에서 사용될 경우 그 수리요건을 UCP(500) 제 28 조에 규정하고 있다.

다섯째, 복합운송의 경우 인도의 증빙으로 複合運送證券(Multimodal Transport Document ; MTD)가 발행된다.

복합운송서류는 'combined transport bill of lading' 또는 'multimodal transport bill of lading'과 같은 선하증권의 명칭에 'combined' 또는 'multimodal'이라는 단어가 첨부된 것과 'combined transport document' 또는 'multimodal transport document'와 같이 선하증권의 명칭을 사용하지 않는 것이 있다.¹⁰⁾

③ 引渡證憑書類의 전자화

INCOTERMS 2000의 FCA 조건에서 제공되는 서류가 EDI Message로 대체될 수 있도록 규정된 것은 상업송장, 운송서류 및 원산지 증명서 등이다.

이 가운데 인도의 증빙서류인 운송서류는 매매당사자가 전자식으로 통신하기로 합의했을 때에만 EDI Message로 대체될 수 있도록 규정하고 있다. 따라서 매매당사자는 먼저 전자식 통신을 합의하고 다음에는 선하증권을 대체할 EDI Message의 성격을 확인하여야 한다. 즉, 운송인은 자신에게 인도지시권을 부여할 권리가 있는 당사자가 지시한대로만 물품을 인도할 것을 동의하여야 한다. 이러한 권리는 전통적으로 선하증권의 점유와 연계되어 왔지만 EDI Message의 경우에는 운송인에게 지시를 통하여 이러한 권리가 행사된다.¹¹⁾

선하증권을 EDI Message로 전환한 것이 電子式 船荷證券(Electronic B/L)으로 1990년에 「전자식 선하증권에 관한 CMI 규칙」(CMI Rules for Electronic Bills of Lading)이 제정되었다.

이 규칙에서는 物品統制權을 이전하기 위하여 비밀키(private key)를 이용하며, 비밀키의 이전을 운송인에게 통지하므로 이행된다. 이때 운송인은 양도인

9) 도로운송에 관한 국제규칙으로 도로화물탁송장을 규정하고 있는 것은 1956년에 서명된 CMR(Convention Relative a Contrat de Transport Internationale de Marchandises par Route)이다. CMR의 계약국은 대부분 유럽국가이다.

10) 吳元奭, 國際運送論, 博英社, 1999, p. 326; 복합운송서류에 관한 법규는 1973년에 제정되어 1975년에 개정된 I.C.C.의 「복합운송서류통일규칙」(Uniform Rules for Combined Transport Document), 1980년에 제정되어 아직 발효되지 않은 「UN국제물품복합운송조약」(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)과 1992년 제정된 「UNCTAD/ICC 복합운송서류규칙」(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Document) 등이 있다.

11) I.C.C. Guide to INCOTERMS 2000, p.57.

이 갖고 있는 현재의 비밀키를 취소하고 양수인에게 새로운 비밀키를 부여한다.¹²⁾

(2) FAS 조건

① 인도의 정의

FAS 조건에서는 매도인이 지정된 선적항에 있는 지정된 적재지점의 지정된 선측에 물품을 두었을 때 매도인의 인도의무가 종료된다. 물론 이러한 인도는 합의된 일자나 기간내에 그 항구의 관습적 방법에 따라 이루어져야 한다. 이 조건에서 구체적인 인도지점은 통상 부두(wharf 또는 quay)이거나 부선내(in lighter)가 된다. 전자의 경우는 본선이 부두에 접안할 경우이며 후자의 경우는 본선이 부두에 정박하지 못하고 부두에서 떨어진 곳에 정박하여 부두로부터 본선까지 부선에 의하여 선적이 이루어질 경우이다. '船側(alongside ship)의 구체적인 장소는 본선의 양화기나 부두의 크레인이 닿을 수 있는 거리를 말한다.¹³⁾

② 인도의 증빙서류

FAS 조건은 FOB 조건과 마찬가지로 해상운송을 전제한 海上賣買條件이다. 즉, 매도인과 매수인은 해상운송이나 내수로 운송을 전제로 하고 선적항의 본선의 선측에서 인도가 이루어지는 조건이다.

따라서 매도인은 船側引渡를 증빙하는 통상적 서류를 제공하여야 한다. 이러한 서류가 운송서류가 아닌 경우에는 매수인의 위험 및 비용부담으로 운송서류를 취득함에 있어 매도인은 협조를 제공하여야 한다. FAS 조건에서 매수인이 요청할 수 있는 운송서류로는 유통성 선하증권, 비유통성 해상화물운송장, 내수로 운송서류 등이 있다.

이러한 운송서는 운송계약의 증빙서류일 뿐 아니라 운송인에게 물품을 인도했음을 증명하는 서류이다. FAS 조건에서 매수인은 송하인(shipper)의 자격으로 운송계약을 체결하기 때문에 운송인으로부터 이러한 서류를 수취하여야 하지만 수출지에 거주하고 매도인이 이러한 서류를 貨換就結의 담보로 사용하기 때문에 매도인이 수령한다. 이 경우 수입지에 거주하는 매수인은 목적지에서

12) CMI Rules for Electronic Bills of Lading (1990) 제 8 ~ 9 조.

13) C.M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 9th ed., Stevens & Sons, 1990, p.13.

물품을 수령하기 위하여 이러한 서류의 제시를 요구하거나 이들 서류의 受荷人(consignee)난에 기명된 자가 자신임을 증명하여야 하기 때문에 매도인에게 이들 서류를 요청하게 된다. 따라서 매도인은 매수인이 요청할 경우 이들 서류의 발급을 위한 모든 협조를 제공하여야 한다.

한편 매수인은 매도인이 이러한 서류를 제공하면 이를 수령하여야 한다. 만약 매수인이 化환신용장하에서 신용장 조건과 일치하는 이들 서류의 수령을 거절하고 은행에 지급거절을 지시한다면 매수인은 계약을 위반하게 되고 그 결과 매도인은 契約取消와 損害賠償의 請求와 같은 구제조치를 취할 수 있다.

INCOTERMS 2000에서 인도의 증빙서류로 언급된 위의 3 종류의 운송서류에 관하여는 이미 FAS 조건에서 논급했기 때문에 생략하고자 한다.

(3) FOB 조건

① 인도의 정의

FOB 조건에서 매도인은 합의된 일자나 기간내에 매수인에 의하여 지정된 선적항에서 지정된 본선에 有關항구의 관습적 방법에 따라 물품을 인도하여야 한다. 즉, 매도인이 약정된 시기에 물품을 본선에 인도할 의무는 FOB 조건의 본질이다. 인도와 연계하여 매도인과 매수인의 위험의 분기점인 '본선의 난간'(ship's rail)은 수세기에 걸쳐 매매당사자간의 관념적 경계로 지나칠 정도로 큰 의미를 부여하여 왔다. 그렇지만, 물품이 양화기에 달려 본선의 난간을 통과할 때를 당사자간의 위험과 비용의 분기점으로 간주하고 것은 실용성이 없는 것으로 생각된다.

Pyrene 사건¹⁴⁾에서 Devlin 판사는 "가장 열광적인 변호사만이 본선의 난간으로부터 돌출된 관념적인 수직면을 통하여 화물이 양화기의 끝에 달려 불안하게 이동하는 관경을 목격할 수 있다."고 판시했다.

FOB 조건에서 인도기점인 'ship's rail'을 해석하는 열쇠는 바로 '항구의 관습적 방법'(the manner customary at the port)이란 文語이다. 따라서 매매당사자는 물품을 본선에 인도하기 위하여 취하여지는 실질적인 인도방법을 항구의 관습에 따라야 한다.

14) *Pyrene v. Scindia Navigation* (1954) 2 Q.B. 402 at p.419.

② 인도의 증빙서류

INCOTERMS 2000에 열거된 FOB 조건에서 인도를 증빙하는 운송서류는 모두 4 종류이다.

FOB 조건은 FAS 조건과 같이 해상운송을 전제한 海上賣買條件이기 때문에 해상 또는 내수로 운송계약의 증빙인 유통성 선하증권, 비유통성 해상화물운송장, 내수로 운송서류 등과 FAS 조건에서 명시되어 있지 않는 복합운송서류가 언급되고 있다.

논자는 견해는 FAS 조건의 경우에 있어서는 곡물이나 광물의 경우와 같이 본선에 물품의 하역시설이 장치되어 있고 경우로 대부분의 운송이 port to port 운송이다. 따라서 FAS 조건에서는 복합운송이 개입될 여지가 없으나 FOB 조건의 경우에는 매수인을 필요한 경우 복합운송계약을 체결하고 지정된 선적항에서 도착항까지는 해상운송, 그리고 도착항에서 매수인의 창고까지는 철도나 도로를 이용할 수 있다.

3. 'C' Group

'C' Group은 'F' Group과 마찬가지로 적출지에서 인도된다. 'C' Group에서 CFR과 CIF 조건은 海上賣買條件이기 때문에 선적항의 본선에서 인도되나 CPT나 CIP 조건은 적출지에서 운송인에게 인도된다.

'C' Group에서 매도인은 운송계약과 보험계약을 체결하거나 운송계약만이라도 체결하여야 한다. CFR과 CIF 조건에서는 매도인이 海上運送契約를 체결하여야 하며 CPT와 CIP 조건에서는 매도인이 海上運送契約, 航空運送契約, 鐵道運送契約, 道路運送契約, 內水路運送契約 또는 複合運送契約를 체결할 수 있다.

'C' Group은 도착지 인도조건인 'D' Group과 다르기 때문에 계약에서 도착일을 약정할 수 없다.¹⁵⁾ 'C' Group은 위험이전시기와 비용이전시기가 불일치하기 때문에 이들 두 시점을 나타내는 「결정적인 지점」(critical point)이 2곳이

15) CFR 조건에서 'arrival London not later than Jan. 2, 2000'과 같이 도착지 인도시기를 표시하는 것은 CFR 계약의 본질과 모순된다. 도착지 인도시기를 약정하고자 한다면 CFR 조건 대신 DES나 DEQ 조건을 사용하여야 한다. 따라서 'CFR' 다음에 도착지인도시기를 표시하지 않는 것이 좋다.(I.C.C. Guide to INCOTERMS 2000, p.110).

나 된다.

'C' Group은 매도인이 운송계약을 체결한다. 따라서 매도인이 제공하는 인도의 증빙서류는 반드시 운송서류일 가능성이 크다. 그렇지 않을 경우 매도인은 인도의 증빙서류와 운송서류이어야 한다.

또한 'C' Group에서 매수인이 운송중 물품의 轉賣를 원할 경우 유통 가능한 운송서류를 제공하여야 한다.

(1) CFR 조건

① 인도의 정의

CFR 조건은 FOB 조건과 같이 물품이 선적항의 본선난간을 통과할 때 매도인의 인도의무가 이행되는 조건이다. 그렇지만 FOB 조건과 다른점은 선적항이 지정되지 않는다는 점이다. FOB 조건에서는 매수인이 운임을 부담하기 때문에 선적항의 선택은 매수인이 부담할 운임과 관계가 있기 때문에 계약시 선적항을 선택하여야 한다. CIF 조건은 매도인이 운임을 부담하기 때문에 매수인의 입장에서는 어느 항구에서 선적하던 상관없다고 할 수 있다.

② 인도의 증빙서류

CFR 조건에서 매도인이 제공하는 서류는 FOB의 경우와 같이 단순히 통상적인 인도의 증빙서류가 아니라 매도인이 운송계약을 체결하였음을 증명하는 運送書類를 제공하여야 한다. 왜냐하면 여기서의 서류는 인도의 증빙이 되어야 할 뿐 아니라 매도인이 海上運送契約이나 內水路運送契約을 체결하였음을 증명하는 서류이어야 한다.

INCOTERMS 2000에서 열거하고 있는 서류는 유통성 선하증권, 비유통성 해상화물운송장 또는 내수로운송서류 등으로 다음의 요건을 구비하여야 한다.

첫째, 운송서류는 계약물품을 커버하여야 한다. 즉, 매도인이 제공하는 서류는 매매계약상 약정된 물품을 매도인이 매수인에게 인도하였음을 증빙하는 서류이기 때문에 계약물품과 운송서류상의 물품이 일치하여야 한다.

둘째, 운송서류는 합의된 선적기간 이내로 日附되어 있어야 한다. 본선인도의 경우 선적일자는 바로 인도시기를 의미하므로 매도인이 '합의된 일자나 기

간내에'(on the date or within the agreed period) 인도하였음을 증명하기 위해서는 운송서류의 일부가 약정된 기간내의 일자로 표시되어 있어야 한다.

셋째, 운송서류는 도착항에서 매수인이 운송인으로부터 이와 교환으로 물품의 청구가 가능하여야 한다. 指示式 船荷證券은 權利證券의 기능과 請求證券의 기능을 갖고 있기 때문에 매수인은 이와 상환으로 물품의 인도를 요구할 수 있다. 그렇지만 記名式 船荷證券이나 통상 기명식으로 발행되는 해상화물운송장의 경우는 매수인이 이들 서류의 수하인난에 기명된 자가 자신임을 증명하므로 물품의 인도를 청구할 수 있다.

넷째, 운송서류는 매수인이 이를 양도하거나 운송인에게 통지하므로 운송중 매매가 가능한 것이어야 한다. 개품운송계약에 따라 운송되는 물품은 통상 운송중에 매매되는 경우가 드물지만 용선운송계약에 따라 운송되는 곡물이나 광물의 경우 現物市場에서 매매된 후 운송중에 종종 재판매가 이루어진다. 이 경우 전통적 선하증권은 白紙背書後 양도하므로, 또한 電子式船荷證券의 경우에는 운송인에게 통지하여 새로운 구매자에게 새로운 비밀키를 부여하므로 운송중 매매가 가능하게 된다.¹⁶⁾ CFR 조건이나 CIF 조건에서 재판매를 원하는 매수인은 매도인에게 이러한 유통가능한 선하증권을 청구할 권리가 있다.

다섯째, 운송서류가 복수의 원본으로 발행된 경우 매도인은 매수인에게 원본 전통을 제시하여야 한다. 만약 누군가가 제시되지 않은 원본을 소지하고 있다면 이를 소지한 자는 매수인과 마찬가지로 수입지에서 운송인에게 물품의 인도를 청구할 권리를 갖게 된다. 선하증권의 경우 원본을 복수로 발행하는 것이 일반적인 운송관행이므로 매수인은 직접 또는 간접적으로 물품대금을 지급할 때 선하증권의 전통을 확보했는지 확인하여야 한다.

여섯째, 매매당사자가 전자적인 방법으로 통신하기를 합의한 경우 인도의 증빙으로 제시되는 운송서류는 이에 상응하는 전자자료교환방식(Electronic Data Interchange; EDI)으로 대체될 수 있다.

전통적 선하증권은 무역정보화에 따른 無書類去來와 보조가 맞지 않다. 따라서 이를 전자문서화한 전자식 선하증권에 대비 1990년 국제해사위원회는 "전자식 선하증권에 관한 CMI 규칙"(CMI Rules for Electronic Bills of Lading)을 채택하였다.

16) I.C.C. Guide to INCOTERMS 2000, p.112.

이 규칙에 따르면 비밀키의 소지인이 物品引渡請求權을 갖으며 통지에 의하여 이러한 권리를 양도할 수 있도록 규정하고 있다.¹⁷⁾

(2) CIF 조건

① 인도의 정의

CIF 조건은 CFR 조건과 마찬가지로 물품이 선적항의 본선난간을 통과할 때 매도인의 인도의무가 완료되는 조건이다.

이때에 매도인은 물품인도후 목적항까지의 운임과 운송중 발생하는 위험에 대비하여 보험계약을 체결하고 보험료를 납부하여야 한다. 즉, CIF 조건에서 매도인의 의무는 CFR 조건에서의 매도인의 의무에 보험계약체결의무가 추가된 것이다. CIF 조건에서 매도인의 부보의무는 協會積荷約款의 最低擔保 (minimum cover)의 보험을 취득하는 것이다.¹⁸⁾ 만약 매수인이 추가담보를 원한다면 이를 명시적으로 합의하거나 매수인 자신이 별도로 추가 보험계약을 체결하여야 한다.

② 인도의 증빙서류

CIF 조건도 CFR 조건과 마찬가지로 해상운송이나 내수로 운송에만 사용될 수 있다. 만약 운송의 영역이 육지까지 연장될 경우에는 CIP 조건을 사용하여야 한다. 이 조건에서 인도의 증빙서류는 CFR 조건의 경우와 동일하므로 생략한다.

17) 제 7조 a 항 및 b 항 ; a. The Holder in the only party who may, as against the carrier (i) claim delivery the goods...

b. A transfer of the Right of Control and Transfer shall be effected (i) by notification of the current holder to the carrier.

18) 협회적하약관의 최저담보조건은 I.C.C. (C) 나 FPA이며 담보구간은 CIF 조건에서 운송계약구간과 일치하여야 한다. 최저담보조건은 Bulk Cargo인 경우에만 적절한 담보조건이다. 왜냐하면 Bulk Cargo는 화재나 충돌 또는 좌초의 사고가 발생하지 않는 한 손해를 입지 않기 때문이다.

(3) CPT 조건

① 인도의 정의

CPT 조건은 매도인이 적출지에서 자신이 지정한 운송인의 관리하에 물품을 인도하는 것을 의미한다. 구체적으로 장소는 매수인이 지정한 Cargo Terminal 이나 경우에 따라서는 매도인의 영업소가 될 수도 있다. 매도인은 인도후 지정된 도착지까지 물품을 운반하는데 필요한 운송비를 지급하여야 한다. 여기서의 운송인은 해상, 도로, 철도, 항공, 내수로 또는 이들 운송수단의 결합으로 운송계약에 따라 이행을 하거나 이행을 조달하기로 약정하는 자로 實際運送人(actual carrier)과 契約運送人(contracting carrier)이 모두 포함된다. 만약 매도인이 복합운송계약을 체결하였다면 매도인의 인도의무는 복합운송인을 포함하여 최초의 운송인에게 물품이 인도될 때 이행된다.

앞의 FCA 조건에서 매수인이 운송인이 아닌 운송주선인을 지명하였다 하여도 매도인은 그에게 물품을 인도하므로 자신의 인도의무를 이행한 것으로 간주될 수 있다. 이와 반대로 CPT 조건에서 매도인은 반드시 운송계약을 체결하여야 하기 때문에, 이때 운송인은 실제운송인이건 계약운송인이건 상관없으나 운송주선인과는 계약을 체결할 수 없다.

매도인이 물품의 본선인도를 원할 경우에는 CFR이나 CIF 조건을 사용하여야 하지만 매도인이 복수의 운송수단을 이용하여 지정된 목적지까지 물품의 운송을 원할 경우 CPT나 CIF 조건을 사용하여야 한다.

② 인도의 증빙서류

CPT 조건에서 매도인이 제공하는 인도의 증빙서류는 반드시 운송서류이어야 하기 때문에 운송인이 발행한 것이어야 한다. 이것은 FCA 조건에서 비록 운송서류가 아니더라도 매도인이 물품인도를 증빙할 수 있는 서류이면 상관이 없었으나 CPT 조건에서는 인도의 증빙서류가 운송서류이어야 한다.

CPT 조건에서 매도인이 인도를 증명하는 운송서류는 유통성 선하증권, 비유통성 해상화물운송장, 내수로운송서류, 항공화물운송장, 철도화물탁송장, 도로화물탁송장, 복합운송서류 등이다. 만약 매도인과 매수인이 전자식으로 통신하기로 합의하였을 때에는 이러한 서류들이 EDI 통신문으로 대체될 수 있다. 이

들 서류 가운데 비유통성 해상화물운송장에 관하여는 국제협약이나 국내규칙이 구체적인 규정을 두고 있지 않았으나 1990년 국제해사위원회에서 '海上貨物運送狀의 통일규칙'(Uniform Rules for Sea Waybills)을 채택하였다.¹⁹⁾

(4) CIP 조건

① 인도의 정의

CIP 조건에서 인도의 정의는 CPT 조건과 같다. 즉, 매도인은 적출지에서 자신이 지정한 운송인의 관리하에 물품을 인도하는 것이다. 그렇지만 CIP 조건에서 매도인은 운송기간동안 물품의 손해에 관한 위험을 담보하기 위하여 보험계약을 체결하고 보험료를 지급하여야 한다. 보험계약체결의 매도인은 적어도 最低擔保(minimum cover)의 보험을 취득한 의무가 있으며, 만약 매수인이 더 큰 담보의 보호를 원한다면 이를 매도인과 명시적으로 합의하거나 자신이 추가로 보험계약을 체결하여야 한다. CIP 조건에서 매도인이 체결하는 보험계약의 담보구간은 CIP 조건이 복합운송을 포함한 어떤 운송방식에도 사용될 수 있으므로 전운송구간을 커버하여야 한다.

② 인도의 증빙서류

CIP 조건에서 매도인이 인도의 증빙서류로 제시하는 운송서류는 CIP 조건에서 제시되는 서류와 동일하므로 설명을 생략한다.

19) 통규칙에 따르면 송하인은 운송계약에 따라 운송인에게 지시하므로 수하인을 변경할 수 있으며(제 6 조 (1) 항), 운송인은 적절한 확인(identification)을 제시하는 수하인에게 물품을 인도하도록 규정하고 있다(제 7 조 (1) 항).

4. 'D' Group

'D' Group은 'E', 'F', 'C' Group등과는 달리 도착지 인도조건이다. 즉, 매도인이 운송중의 위험을 부담하면서 도착지까지 운반하여 매수인에게 인도하는 조건이다.

'D' Group은 운송위험을 매도인이 부담하기 때문에 매도인은 계약의 履行不能이나 不可抗力事態의 발생시 자신을 보호하기 위하여 매매계약서에 不可抗力條項(Force Majeure Clause)을 명시하여 두는 것이 좋다.²⁰⁾

'D' Group은 DAF, DES, DEQ, DDU 및 DDP 등 5가지 조건이 있다.

이들 가운데 DES 조건과 DEQ 조건은 해상운송과 복합운송에만 사용될 수 있다. 복합운송의 경우에도 인도장소가 DES의 경우에는 목적항의 본선내, DEQ의 경우에는 목적항의 부두인 경우에 한하여 사용될 수 있다.

DAF 조건은 육지의 국경에서 물품이 인도될 때 사용되며 이 경우 어떤 운송수단을 사용하여도 상관없다.

DDU 조건과 DDP 조건은 운송방법과 상관없이 목적지의 지정된 장소에서 물품이 인도될 때 사용될 수 있다.

'D' Group은 DDU 조건을 제외하고 위험부담의 이전시기와 비용부담의 이전시기가 일치한다. 그런점에서는 'E' Group이나 'F' Group과 유사하며 또한 'F' Group이나 'C' Group은 운송인에게 인도하는 반면 운송인에게 인도하지 않고 매수인에게 인도한다는 점에서 'E' Group과 유사하다.

(1) DAF 조건

① 인도의 정의

DAF 조건은 매도인이 국경에 있는 지정된 지점이나 장소에서 물품의 수입 통관을 하지 않은 채 그리고 도착된 운송수단에서 물품을 양하하지 않고 매수

20) 불가항력조항을 두지 않아도 準據法으로 UN統一賣買法(CISG)을 정할 경우 매도인은 계약불이행의 사유가 CISG 제 79 조를 충족한다면 損害賠償責任은 면할 수 있다. 그렇지만 CISG도 損害賠償請求權 이외의 권리행사는 방해하지 않는다(제 79 조). 만약 불가항력조항을 둘 경우 매도인은 매수인의 契約解除權을 일정기간 지연하거나 제한할 수 있다.

인의 임의처분에 두는 것을 의미한다. 여기서 ‘國境’(Frontier)이란 용어는 수출 국가의 국경을 포함한 어떤 국경에 대하여도 사용될 수 있다. 만약 수출국과 수입국간 제3국간이 개입된 경우에 국경의 개념은 수출국과 제3국간의 국경이 아닌 제3국과 수입국간의 국경을 의미한다.

이 조건은 육지의 국경에서 물품이 인도될 때 운송수단에 관계없이 사용될 수 있으나 만약 목적항의 본선이나 부두에서 인도가 이루어질 경우에는 DES 조건이나 DEQ조건을 사용하여야 한다.

한편 매매계약에서 관련국가의 국경만 명시되고 인도될 장소가 명시되지 않는 경우에는 매도인은 자신의 목적에 가장 적합한 장소를 선택할 수 있다.

② 인도의 증빙서류

DAF 조건의 前文에는 운송수단에 관계없이 이 조건이 사용될 수 있다고 명시되어 있으나 이 조건에 가장 적합한 운송수단은 철도운송이다. 국경을 경유하는 철도운송의 경우 국경에서 물품의 양하나 재적재가 이루어짐이 없이 철도차량이 국경을 통과하기 때문에 매도인은 通鐵道貨物託送狀(through railway consignment)를 제공하여야 한다.

만약 물품의 인도가 물리적으로 국경에서 이루어진다면 매도인은 통상적인 인도서류나 다른 증빙을 제공하여야 한다. 그렇지만 물품이 국경에서 물리적으로 인도가 이루어짐이 없이 최종 목적지까지 통운송이 이루어질 경우에는 매도인은 매수인에게 通運送書類(through document of transport)를 제공하여야 한다. 물론 이러한 서류도 당사자간 전자적으로 통신하기로 합의한 경우에는 EDI 통신문으로 대체될 수 있다.

특히 통운송의 경우 매도인이나 매수인이 운송계약을 체결하기 때문에 DAF 조건이 더 이상 필요하지 않다는 주장이 개정과정에서 제기되었으나 아직도 특정지역에서는 DAF 조건이 사용되고 있기 때문에 INCOTERMS 2000도 이 조건을 그대로 두기로 하였다.²¹⁾

21) I.C.C. *Guide to INCOTERMS 2000*, p.48.

(2) DES 조건

① 인도의 정의

DES 조건은 매도인이 물품을 지정된 도착항의 본선에서 수입통관을 하지 않은 채 매수인의 임의 처분에 둘 때 매도인의 인도의무가 이행되는 조건이다. 매도인은 물품을 지정된 도착항까지 가져오는데 따른 위험과 비용을 부담하여야 한다.

DES 조건에서 정확한 인도지점은 물품의 성질에 적합한 양하장비로 본선으로부터 이동가능한 지점이어야 한다. DES 조건은 물품의 양하에 따른 위험과 비용을 매수인이 부담하기 때문에 이를 운송인이 부담하는 liner term과는 모순된다. 그렇지만 물품이 용선한 선박으로 운송되어 하역비 부담조건이 'free out' 이나 'free in and out'일 경우 적절한 조선이 될 수 있다.²²⁾

DES 조건에서 매수인은 도착한 선박의 본선상에서 물품의 인도를 수령하기 때문에 매수인은 선박의 도착시기를 알고 있어야 하는 것이 매우 중요하다. 따라서 이 조건에서 매도인은 선박의 도착예정시기를 매수인에게 통지하는 것이 보편적인 관습이다. 만약 매수인의 양하작업이 늦어져 滯船料(demurrage)가 발생되고 그것이 매도인의 통지의무 위반에서 비롯되었다면 매도인이 이에 대한 책임을 져야 한다.

② 인도의 증빙서류

DES 조건은 원래 해상운송이나 내수로운송을 이용하는 국제물품매매에 사용되는 조건이다. 그렇지만 매도인이 목적항까지 복합운송계약을 체결하고 목적항의 본선에서 물품을 인도할 수도 있다. 따라서 통상적인 운송서류는 유통성 선하증권, 비유통성 해상화물운송장, 내수로 운송서류 또는 복합운송서류등이 있다. 이들 서류는 운송계약의 증빙서류이자 인도의 증빙서류이다. 또한 이들 서류는 매수인이 목적항에서 운송인에게 물품을 청구할 수 있도록 하는 請求證券의 기능도 한다.

22) 'free in and out'(FIO)은 선내하역인부임금을 적재시나 양하시 모두 화주가 부담하는 조건을 말하며, 'free out'(FO)은 적재시 선내하역인부임금을 선주가 부담하고 양하시의 인부임금은 화주가 부담하는 조건이다.

INCOTERMS는 위의 선하증권 대신 引渡指示書(delivery order ; D/O)가 제공될 수 있음을 규정하고 있다. 인도지시서는 2가지 형태로 사용되고 있다.²³⁾ 하나는 Bulk Cargo인 경우 선하증권에 기재된 물품의 수량이 목적지에서 복수의 매수인에게 나누어 인도되어야 할 경우 매도인은 모든 매수인에게 선하증권을 양도할 수 없다. 이 경우 각 매수인에게 인도지시서가 교부되어 이것을 화주가 물품을 보관하고 있는 운송인이나 창고업자 앞으로 제시하여 이 지시서의 소지인에게 물품을 인도하도록 하는 일종의 명령서이다.

인도지시서의 또 다른 용도는 물품이 보관자가 발행하여 이 지시서를 제시할 때 물품을 인도하겠다는 일종의 약속서이다.²⁴⁾

인도지시서는 *Merchant Banking Co of London v. Phoenix Bessemer Steel Co.*²⁵⁾사건의 경우와 같이 상관습에 의하여 권리증권으로 인정된 경우도 있으나 그것의 법적지위나 효과는 그것의 성격과 그것이 발행된 상황에 따라 결정된다. 그렇지만 인도지시서에 의하여 물품을 인도 수령한 사람은 운송계약에 따라 운송인에 대한 모든 권리를 행사할 수 있다.²⁶⁾

INCOTERMS에는 언급이 없으나 D/O와 유사한 것으로 인도창고증권(Delivery Warrant)이 있다. 이것은 창고업자나 부두관리인과 같은 수탁자가 지정된 자에게 물품을 인도할 것을 약속한 것으로 권리증권은 아니지만²⁷⁾ D/O와 유사하다. 논자의 생각은 이것은 DES, DEQ, DDU 또는 DDP 조건에서 인도의 증빙서류가 될 수 있다고 생각한다.

INCOTERMS에서는 매도인이 제공하는 인도의 증빙에 관하여 'delivery order and/or the usual transport document'와 같은 문언을 사용하고 있다. 인도지시서와 운송서류를 연결하는 접속사에 'and/or'를 사용하고 있다. 'and'의 경우는 주로 개품운송의 경우이고 'or'는 용선계약서에서 복수의 매수인의 물

23) *Gremer v. General Carrier S.A.* (1974) 1 W.L.R. 341, 349; C.M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, Stevens & Sons, 1989, p. 581; 인도지시서는 매도인의 대리인이 발행한 것과 운송인이 발행한 것이 있다. 후자의 경우를 'Ship's Delivery Order'라 부르는 반면 전자는 Merchant's D/O라 부른다. DES 조건에서 D/O는 후자의 성격을 의미한다. D/O에 관하여 국내법에는 규정이 없으나, 英國의 Carriage of Goods by Sea Act(1992) 제 2 조 (1) 항에는 이에 관한 규정을 두고 있다.

24) D. M. Day, *The Law of International Trade*, Butterworths, 1993, p.23.

25) (1879) 5 Ch. D. 205.

26) Carriage of Goods Act(1992) Sec. 2(1)(c).

27) *Maynegrain Pty v. Compafina Bank* (1984) 58 ALJR 389, 393; *The Future Express* (1993) 2 Lloyd's Rep. 542 (M. Bridge, *The International Sale of Goods, Law and Practice*, Oxford University Press, 1999, 11.72).

품이 하나의 선하증권에 통합되어 있을 때 사용될 것으로 여겨진다.

(3) DEQ 조건

① 인도의 정의

DEQ 조건에서는 매도인이 물품을 지정된 목적항의 부두(quay 또는 wharf)에서 수입통관을 하지 않은 채 매수인의 임의처분에 둘 때 매도인의 인도의무가 이행되는 조건이다. DEQ 조건은 DES에서 매도인이 이행할 의무에 물품을 부두에 양하하는데 따른 위험과 비용부담이 추가된 것이다. 이 조건에서 수입통관의 의무가 매수인에게 있다는 점에서 INCOTERMS 1990과 차이가 있다.

이 조건은 DES 조건과 마찬가지로 해상운송, 내수로운송, 복합운송 등에 사용될 수 있다. 그렇지만 복합운송의 경우에도 인도장소가 부두이어야 하기 때문에 陸海複合運送이 일반적인 것으로 예상된다. 만약 당사자의 계약에서 매도인이 물품을 부두가 아닌 화물터미널이나 항구 밖에서 인도하기를 원한다면 DDU 조건이나 DDP 조건을 사용하여야 한다.

DEQ 조건은 'FO' 또는 'FIO'와는 모순되지 않는다. 이들 둘 다 하역비 가운데 양하비를 화주가 부담하기 때문이다.

② 인도의 증빙서류

DEQ 조건에서 매도인이 제공하는 인도의 증빙서류는 DES 조건에서와 같다. 따라서 이에 관한 설명은 생략한다.

(4) DDU 조건

① 인도의 정의

DDU 조건은 매도인이 지정된 목적지에서 물품의 수입통관을 하지 않은 채 도착된 운송수단에서 물품을 양하하지 않고 이를 매수인의 임의처분에 둘 때 매도인의 인도의무가 이행되는 것을 의미한다.

DDU 조건에서 매수인은 인도 전에 거쳐야 하는 수입통관절차에 따른 비용을 부담하여야 한다. 만약 이러한 절차와 비용을 매도인이 부담하길 원한다면 DDU 조건 대신 DDP 조건을 사용하여야 한다. 다시 말하면 최종목적지점에 통관이 필요한 경우 DDU 조건의 사용에는 문제점이 따른다. 왜냐하면 매수인은 세관이 요구하는 요건을 충족하지 못할 경우 물품은 세관에 보류되게 되고 그 결과 매도인의 인도의무는 방해를 받게 된다. 따라서 이 경우에는 DDP 조건을 사용하는 것이 좋다.

만약 매도인이 수입통관의무를 부담하지만 통관비와 관세의 지급의무는 부담하지 않으려고 한다면 'DDU Cleared for import'라는 추가의무를 명기하여 사용할 수 있다.

② 인도의 증빙서류

DDU 조건은 운송방법에 관계없이 사용할 수 있는 조건이다. 따라서 인도나 운송계약체결을 증명할 수 있는 서류도 다양하다. 물품의 종류나 성질에 따라 인도지시서나 운송서류가 모두 필요한 경우도 있으며 어느 하나면 충분한 경우도 있다. INCOTERMS 2000에서 예시하고 있는 서류는 유통성 선하증권, 비유통성 해상화물운송장, 내수로 운송서류, 항공화물운송장, 철도화물탁송장, 도로화물탁송장 또는 복합운송서류 등이 있다.

물론 이러한 서류도 당사자간의 합의에 의하여 이에 상응하는 EDI 통신문으로 대체될 수 있다.

(5) DDP 조건

① 인도의 정의

DDP 조건은 매도인이 지정된 도착지에서 수입통관을 완료하고 물품을 도착한 운송수단에 적재한 채 매수인이나 매수인이 지정한 자의 임의처분에 들 때 매도인의 인도무가 이행된다.

EXW 조건이 매도인의 最低義務를 나타낸 조건이라면 DDP 조건은 매도인의 最大義務를 나타낸다.

그렇지만 이 조건은 매도인이 직접 또는 간접으로 수입승인을 취득할 수 없을 경우에는 사용할 수 없다. 이 경우에는 DDU 조건을 사용하여야 한다.

만약, 당사자가 합의하여 매도인의 인도무에서 VAT와 같은 특정의 비용을 제외하기 원한다면 이를 매매계약에 명시하여야 한다.²⁸⁾

이러한 비용이 제외되었다고 DDP 조건이 DDU 조건과 같은 것은 아니다. 왜냐하면 수입통관의무는 여전히 매도인의 의무로 남아있기 때문이다.

② 인도의 증빙서류

DDP 조건에 인도의 증빙서류는 DDU 조건의 경우와 같기 때문에 여기서는 언급을 생략하고자 한다.

Ⅲ. 引渡證憑書類의 諸問題點

1. FOB 조건과 複合運送書類

FOB 조건의 前文에는 '이 조건은 해상 또는 내수로운송에만 사용될 수 있다'고 명기되어 있다. 그럼에도 불구하고 매도인이 제공하는 인도의 증빙서류에는 '복합운송서류'를 언급하고 있다. 따라서 前文의 내용과 인도의 증빙서류

28) 예를 들면 'DDP exclusive of duty, VAT and other import charges' 등으로 표기할 수 있다.

와는 모순이 발생한다. 물론 FOB 조건에서 매수인이 운송계약을 체결할 때 선적항으로부터 자신의 영업지까지 海·陸複合運送契約의 체결이 가능하다. 따라서 이를 前文에 반영함이 바람직하다.

즉 前文에 “This term can be used only for sea, or inland waterway transport, or multimodal transport starting sea transport in named port of shipment.”라고 명기하는 것이 적절하다고 본다.

2. 運送中 物品賣買와 運送書類의 讓渡性

INCOTERMS에는 운송중 매매에 사용되는 조건이 별도로 없고 거래조건 다음에 ‘운송중’(afloat)이란 문언이 추가될 수 있음을 규정하고 있다.²⁹⁾ 그렇지만 실무에서는 곡물이나 광물 등 일차산품의 경우 CFR이나 CIF 조건으로 매매되면서 운송중 전매가 종종 발생한다. 운송중 매매는 실제로 선하증권의 양도로 이루어지며, 운송중 매매의 경우 위험은 계약체결시나 ‘상황이 그렇게 가리키는 경우에는’(if the circumstances so indicate) 물품이 운송인에게 인도된 때 이전된다.³⁰⁾ 이 文言의 의미는 매매계약에서 적하보험증권을 매수인에게 양도하도록 요구하는 경우로, 비록 위험이 물품인도시에 매수인에게 이전되어도 매수인이 보험증권을 통하여 위험을 커버할 수 있기 때문이다. 동시에 이 경우에 사용되는 운송서류는 유통성이 확보되어야 한다. 비유통성 해상화물운송장의 경우 송하인은 수하인이 물품이 목적지에 도착후 물품의 인도를 청구하기 까지 운송인에게 통지를 통하여 물품에 대한 통제권을 양도하므로³¹⁾ 실제로 선하증권의 양도와 같은 효력을 갖는다. 이러한 송화인의 선택권은 반드시 해상화물운송장 등에 표시되어야 한다.

3. Sea Waybill의 擔保物權的 效力

FCA, FOB, CFR 및 CIF 조건 등에서 인도의 증빙서류로 SWB를 명기하고

29) INCOTERMS 2000, Introduction 9.3.

30) United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (1980) 제 68 조 참조.

31) CMI Uniform Rules for Sea Waybills Art. 6.

있다. SWB는 운송계약의 증빙이나 인도의 증빙서류로서는 문제가 없으나 선하증권과 같은 유통가능한 권리증권이 아니다.

특히 매수인이 물품대금을 선지급했거나 매도인이 화환취결시 담보용으로는 불충분하다. 왜냐하면 SWB의 수하인난에 은행이나 매수인이 기명되어 있다고 해도 매도인은 운송인에게 통지하므로 언제든지 수하인을 교체할 수 있기 때문이다. 물론 이를 막기 위하여 SWB에 'No Disposal Clause'를 삽입할 수 있다.

화환취결시 은행은 매도인이 제시한 환어음에 SWB가 첨부되어 있다면 은행은 신용장의 개설은행의 신용만을 믿고 無擔保어음을 매입한 것이다.

4. EDI Message 사용에 따른 선결과제

INCOTERMS 2000의 개정배경의 하나는 국제거래에서 전자통신의 사용증대이다.³²⁾

EXW 조건을 제외한 모든 定型去來條件의 매도인의 의무 제8항은 '당사자가 전자식으로 통신하기로 합의한 경우 앞절에서 언급한 서류는 이에 상응하는 EDI 통신문으로 대체될 수 있다'고 규정하고 있다.

이러한 전자통신문은 관련당사자간 직접 전달될 수도 있고 부가가치서비스를 제공하는 제3자를 통하여 전달될 수 있다. EDI 통신문의 사용에 대비 몇가지 선결문제가 있다.

첫째, 당사자간의 합의이다.

둘째, 선하증권의 유통과 같이 운송중 물품의 권리가 유통되는 방법을 정하거나 이를 정한 국제규칙을 준거법으로 확정해 두어야 한다.

셋째, 전자문서의 전달이 BOLERO Service와 같은 부가가치서비스에 의하여 관리되어야 한다. 그렇지 않으면 문서전달에 따른 책임문제가 발생할 소지가 있다.

32) INCOTERMS 2000, Forward by Maria Livanos Cattai

5. 備船契約書에 관한 언급 삭제

INCOTERMS 2000에서는 INCOTERMS 1990에서 CFR이나 CIF 조건의 경우 매도인에게 운송서류와 함께 용선계약서의 copy를 제출하도록 한 의무규정을 삭제하였다.

그 이유는 信用狀統一規則에서도 용선계약부 선하증권이 제시될 경우 용선계약서를 심사대상서류에서 제외시켰고,³³⁾ 해운실무에서도 선하증권을 발급할 때 용선계약서의 copy를 첨부하지 않는 관습을 반영한 것으로 보인다.

그렇지만 CFR 조건이나 CIF 조건에서 매도인이 인도의 증빙서류로 제시하는 운송서류는 인도의 증빙기능, 운송계약체결의 증빙이 되어야 할 뿐 아니라 書類引渡 契約의 성격인 CFR이나 CIF조건에서는 물품의 권리를 상징하는 서류로서도 하자가 없어야 한다.³⁴⁾

만약 용선계약서와 용선계약부 선하증권의 내용이 상치될 경우에는 용선계약서가 우선하기 때문에 용선계약서가 첨부되지 않는 용선계약부 선하증권의 내용만으로는 용선계약의 내용에 적재된 물품의 권리에 어떤 제한이 있는지 확인하기 어렵다.

6. CFR 조건과 CIF 조건의 引渡의 本質과 證憑書類

CFR 조건과 CIF 조건은 해상매매를 전제한 書類引渡條件이다. 이에 관하여 Simonds 경은 서류인도로 대금이 지급되고 소유권도 이전된다고 판시했으며³⁵⁾ Scrutton 판사도 CIF 매매는 물품의 매매가 아닌 물품에 관한 서류매매임을 분명히 했다.³⁶⁾

그렇지만 Atkinson 경은 *Johnson v. Taylor Bros* 사건³⁷⁾에서 매수인에 대한

33) UCP(500) 제 25 조 b; Even of the Credit requires the presentation of a charter party contract in connection with a charter party bill of lading, banks will not examine such charter party contract...

34) 吳元爽, 最新貿易慣習, 三英社, 1997, p.262.

35) Comptois d'Achat et de Vente du Boerenbond Belge S.A.V. Luis de Ridder Limitada (1949) A.C. 239 at p.317.

36) *Arnhold Karberg & Co. v. Blythe, Green, Jourdain & Co.* (1916) 1 K.B. 510.

37) (1920) A.C. 144 at 145.

선적서류의 인도는 상징적 인도라고 판시했다.

결국 CFR 조건이나 CIF 조건의 본질은 現物賣買와 書類引渡라는 특이한 성격을 갖고 있다고 생각된다. 즉, 서류의 인도를 조건으로 이행되는 물품매매라고 할 수 있다. 매매의 본질은 물품이지만 이행방법은 물품을 상징하는 서류의 인도로 이루어진다는 것이다. 그렇지만 CFR이나 CIF 조건에서 인도의 증빙으로 제공되는 서류는 물품을 상징하는 서류, 즉 물품의 권리를 상징하는 선하증권이 적절할 것이다. 그렇지만 INCOTERMS 2000에서 예시된 서류중에 비유통성 해상화물운송장이나 내수로운송서류는 물품을 상징한 서류라고 볼 수 없기 때문에 CIF 조건이나 CFR 조건의 본질과 부합되는 서류라고 볼 수 없다.

7. DAF 조건과 'Free Border'와의 관계

실무에서는 국경인도를 DAF 조건보다는 'Free Border' 또는 'Franco Border' 조건이 보다 빈번하게 사용된다. 그렇지만 이들 조건들은 매도인의 인도의무의 내용과 인도방법이 분명하지 않다. 또한 'Border'가 양국의 국경인지 또는 관세선인지도 분명하지 않다. 또한 'Border'에서 위험과 비용이 모두 매수인에게 이전되는지도 불분명하다.

원래 DAF 조건은 양륙지 인도조건이지만 'Free' 또는 'Franco' 등의 단어가 양륙지 인도조건에 사용될 수 있는지도 불분명하다. 따라서 이 경우에 인도의 증빙서류가 어떤 것인지도 문제이다.

또한 DAF 조건에서 물품이 철도차량에 의하여 양하작업 없이 국경을 통과할 때 通鐵道貨物託送狀(through railway consignment)이 제공된다. 이 경우 최종목적지에서 물품의 손해가 발견되었다면 손해발생구간을 확인할 수 없는 점이 문제가 될 수 있다.

IV. 結 言

국제물품매매관습인 INCOTERMS는 매매시 가장 중요한 법률적 쟁점인 '소유권' 개념을 '인도'의 개념으로 대체하였다. 따라서 인도의 장소와 방법에 따

라 정형거래조건을 13가지로 나누어 당사자의 의무를 규정하고 있다.

본고에서는 이들 13가지 조건들에 관한 '引渡'의 의미와 이를 입증하는 서류들이 무엇인지를 검토하였다. 나아가 이들 인도의 증빙서류를 실무에서 사용할 때 예상되는 문제점을 고찰해 보았다.

첫째, 해상이나 내수로 운송에만 사용되는 FOB 조건과 複合運送書類와의 관계에서 모순이 있음을 지적하였다.

둘째, 운송 중 매매물품의 경우 비유통성 운송서류는 문제점이 있음을 지적하였다.

셋째, Sea Waybill은 인도의 증빙으로는 문제점이 없으나 화환취결시 담보물권으로는 문제가 있음을 지적하였다.

넷째, EDI Message 사용에 따른 몇가지 선결하여야 할 점을 언급하였다.

다섯째, INCOTERMS 2000에서 CFR이나 CIF 조건의 인도증빙서류에 備船契約書 copy를 첨부하지 않도록 한 내용이 문제를 유발할 가능성이 있음을 지적하였다.

여섯째, CFR 조건과 CIF 조건의 인도의 本質과 인도의 증빙서류간에 모순이 있음을 지적하였다.

마지막으로 DAF 조건과 'Free Border'와의 관계를 언급하였다.

이상에서 논급한 바와 같이 INCOTERMS 2000을 실무에서 사용할 때 이러한 문제점을 인식하고 필요한 경우 당사자간 계약에서 이를 분명히 하여야 한다.

參 考 文 獻

- 吳元奭, 國際運送論, 博英社, 1999.
- 吳元奭, 最新貿易慣習論, 三英社, 1997.
- 金晉煥, 電子去來에 있어서의 文書性과 署名性에 관한 考察, 法曹, 1999, 8.
- 權琦勳, Delivery Order의 유통방법, 한국해법학회지, 1996.
- Bridge M., *The International Sale of Goods, Law and Practice*, Oxford University Press, 1999.
- Chissick. M., *Electronic Commerce : Law and Practice*, Sweet & Maxwell, 1999.
- Day D.M., *The Law of International Trade*, Butterworths, 1993.
- Schmitthoff. C. M., *Schmitthoff's Export Trade* 9th ed., Stevens & Sons, 1990.
- Walden I., *EDI and Law*, Blenheim Online, 1989.
- I.C.C. *Guide to INCOTERMS 2000*.
- Carriage Goods by Sea Act, 1924.
- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air(1929).
- CMI Rules for Electronic Bills of Lading(1990).
- CMI Uniform Rules for Sea Waybills(1990)
- Uniform Customs and Practice for Documentary Credits(1993)
- Uniform Rules for Combined Transport Document(1995)
- United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods(1980)
- United Nation Convention on Contracts for the International Sale of Goods(1980).

ABSTRACT

A study on the problems of transport document as a proof of delivery on INCOTERMS 2000

Oh, Won-Suk

The purpose of this paper is to examine the meanings of delivery of each trade term in INCOTERMS 2000, to investigate various kinds of transport document as a proof of delivery, and finally to find their problems.

As a result of examination, following problems are considered to happen practically.

First, a multimodal transport document referred in FOB term seems to be inappropriate because FOB term can be used in sea or inland waterway transport.

Second, Assuming resale in transit in CFR or CIF term, non-negotiable Sea Waybill seems to be inappropriate.

Third, As Sea Waybill is not a document of title, it can not be a security when the bank negotiate seller's draft.

Fourth, INCOTERMS 2000 deleted the reference to charter party in CFR or CIF term. This deletion may raise any legal problems for the liabilities of carrier when the contradictions happen between the charter party B/L and charter party.

Finally, if CFR or CIF means symbolic delivery, other documents besides B/L can not be a symbols of goods.

Keywords : Incoterms2000