

CIF 貿易契約에 따른 保險의 數理的 考察

朴 洪 均*

目 次	
I. 序 論	1. CIF 契約의 經濟的 構成 要素
II. CIF 契約의 經濟的 性格과 機能	2. CIF 契約의 運送費 經濟的 構造
1. CIF 契約의 本質	3. CIF 契約에 따른 保險의 經濟的 構造
2. CIF 契約 賣買當事者間의 經濟的 關係	V. 結 論
3. CIF 契約의 經濟的 缺陷	
III. CIF 契約의 經濟的 構造	

I. 序 論

CIF 契約은 貿易의 發達과 海上運送 및 海上保險의 企業적 발전에 의하여 통일된 商慣習으로 발전하였다. CIF 契約은 物品賣買, 海上運送, 海上保險을 하나의 賣買契約에 합리적으로 통합시키면서 書類引渡條件으로 換어음을 決算하는 貨換信用狀制度와도 결합된 가장 복잡하면서도 합리적이고 적절한 定型賣買條件이다.

CIF 契約은 賣渡人의 부담과중과 買受人의 채산불리, 그리고 FOB 조건과 같은 선적지매매에 있어서 買受人의 부담과중, 賣渡人의 채산불리를 조건화시킴으로써 양자의 부담에 형평을 기한 賣買契約 條件이다. 선적항에 있어서 輸出原價에 도착항까지의 運賃(Freight)과 保險料(Insurance Premium)를 가산한 가격으로 계산한다. 또한 선적주

* 全南大學校 貿易學科 講師, 經營學博士.

의 원칙을 지지하면서도 所有權의 移轉은 現實的 引渡가 아니라 船積書類의 合法的 提供에 의하여 이루어지기 때문에 書類引渡라고 하는 복잡성을 갖는다.

따라서 法律과 慣習이 상호 다른 국제간의 물품매매를 비교적 공평하고, 원만하게 수행시킬 수 있으므로 국제무역의 발달에 크게 이바지하였다. 그리고 國際貿易의 特殊性에 적응, 발달해 왔다는 사실이 다른 무역조건에 비하여 우수한 점을 지니고 있으며, 賣買當事者 간의 이해관계를 조화시킴으로써 무역거래를 촉진시키게 되었다. 本稿는 CIF 契約의 基本性格을 다룬 후에 賣買當事者 간의 위험부담과 비용부담의 經濟的 利害關係를 분석하였다. 그리고 CIF 契約의 經濟的 構造에 있어 保險의 經濟的 性格을 분석하여 CIF 條件의 經濟的 構造의 분석을 논하고자 한다.

II. CIF 契約의 經濟的 性格과 機能

1. CIF 契約의 本質

국제 간의 물품매매에 있어서 CIF 契約이 오늘날 海上運送에 근거한 賣買契約 중에서 가장 중요하다는 사실은 분명하다. CIF 契約의 이러한 요인은 船腹의 確保 및 運賃率 保險加入에 있어서의 용이성과 정부의 대외경제정책 등에 있다.¹⁾

CIF 契約은 단순히 價格만을 그 내용으로 하는 것은 아니다. 양당사자가 부담하는 契約上의 義務와 危險負擔의 한계를 정하고 있는 복잡한 내용을 가진 조건이다.²⁾ 즉, CIF 契約은 船積地의 本船引渡의 原價와 揚陸地까지의 運賃·保險料를 포함하는 複合價格으로 결정되는 賣買條件으로서, 賣渡人은 자기 위험하에 특정품의 선적과 서류의

1) D.M. Day, *The Law of International trade*, London: butterworth, 1981, p.52.

2) 中村 弘, 貿易契約の基礎, 東京: 東洋經濟新報社, 1983, p.4.

제공에 의해, 한편으로 買受人은 선적 이후의 위험부담과 서류의 수령에 따른 대금지급에 의해 계약상의 의무를 이행하는 것이라고 정의하고 있다.³⁾

그러므로 CIF 契約下에서 引渡(delivery)는 그 본질상 물품의 인도가 아니라 船積書類의 引渡를 뜻하며, 物品의 引渡가 특정품을 船貨證券이라고 하는 權利證券에 의하여 이루어지는 까닭에 象徴的 引渡라고 할 수 있다.⁴⁾ 따라서 賣渡人은 船積書類의 引渡에 의해 계약상의 의무를 이행하게 되며, 買受人은 이에 대하여 대금지급을 하게 되므로 轉賣 또한 가능하게 된다.

이와 같이 CIF 契約은 船積書類의 提供에 의해서 계약을 이행하게 되는 書類賣買(sale of documents)를 그 特徵으로 하고 있다.⁵⁾ CIF 契約에 있어서 賣渡人의 引渡義務와 관련하여 첫째, 物品의 所有權(property)은 賣渡人이 소유권을 유보한 경우를 제외하고 船貨證券을 買受人에게 제공할 때에 이전되고, 둘째 물품이 멸실·파손되었을 경우의 危險(risk)은 선적항의 本船上(on board)에서 買受人에게 이전되며, 셋째 費用은 양륙항까지의 運賃과 保險料를 부담으로 하는 특징을 지니고 있다.

2. CIF 契約當事者間의 經濟的 關係

CIF 契約은 선적지를 매매의 이행지로 하고 있는 船積地 賣買契約이다. 賣渡人은 도착지까지 運送·保險에 관한 수배와 비용을 부담하고, 買受人은 위험을 부담한다.

物品의 所有權의 移轉과 代金の 支給이 船積書類의 제공에 의하여 실현되는 등, 극히 복잡한 내용의 매매형태로서 위험과 비용 및 소유권이 분리·이전되는 法理的 矛盾을 갖고 있으면서도 공평성을 갖고 있다. 이는 CIF 契約이 국제무역의 특수성에 적응하면서 발달하여 왔

3) 上坂西三, 貿易慣習, 東洋經濟新報社, 1980, p.219.

4) D.M. Day, *op. cit.*, p.54.

5) D.M. Sassoon, *CIF and FOB Contracts*, Stevens & Sons, 1984, p.4.

다는 것을 의미한다. CIF 契約이 갖는 賣買當事者 간의 경제적 관계에 대하여 살펴 보고자 한다.

賣渡人 측면에서 경제적 관계에 따르면 賣渡人은 물품을 선적함으로써 재산적 위험을 탈피한다. 따라서 만약 특정품이 買受人에게 현실적으로 인도되기 전에 멸실 또는 손상되었다 하더라도 賣渡人은 완전한 서류를 구비·제공함으로써 買受人으로 하여금 대금을 지급하게 할 권리가 있다. 물론 賣渡人은 買受人을 위하여 선적화물에 대한 부보의 책임이 있으나, 賣渡人은 적법한 保險證券을 취득하여 이것을 買受人에게 제공하고, 그 被保險利益을 이전함으로써 그 책임으로부터 회피된다. 그리고 특약이 없는 한, 항해중에 통상적인 擔保危險 이외의 위험이 발생한다 하더라도 賣渡人은 이에 대한 保險까지 배려할 의무는 없다.⁶⁾

賣渡人은 賣買에 의한 利潤 이외에 여러 가지 商業的 利益을 얻을 수 있다. 賣渡人은 선적항에서의 선적원가로부터 수입항까지의 可能的 運賃 및 保險料까지 추산하여 매매가격을 결정하므로 실제로 선적할 때에 요율의 변동에 의한 금액과 실제로 지급된 금액 간의 차액까지도 이익으로 얻을 수 있는 경우도 있다.

일반적으로 賣渡人은 선적지에 거주하므로 그 곳의 海運業界 및 海上保險業界의 사정에 정통할 뿐만 아니라 船積 및 保險業務를 다루는데 있어서 유리한 입장에 있는 까닭에 이와 같은 상업적 제요율(service rates)에 관한 지식과 경험을 교묘하게 이용할 수 있기 때문이다. 그리고 또한 자국내에서 運送 및 保險契約을 하므로 자국경제에도 일조가 된다.

CIF 條件을 원용하고 있는 賣渡人은 약정품의 송부의무와 부보의무를 부담하고 있으므로 항상 特定船舶會社 및 保險會社와 밀접한 거래 관계를 유지함으로써 이미 지급한 運賃 및 保險料에 대해 특수한 이익을 누릴 수 있다.⁷⁾ 특히 운임의 할인은 海運同盟(Shipping Confer-

6) 上坂西三, 前掲書, pp.323-324.

7) 梁暎煥, "CIF 契約의 本質과 有效性에 관한 研究", 『韓國經濟』 第11卷,

ence)이 있는 주요한 港에 있어서는 이미 지급한 금액의 5% 내지 10%인 것이 보통이므로 재산상으로 결코 이러한 이익도 경시될 수 없는 것이다.⁸⁾

賣渡人의 貨換就結로 代金支給을 확보할 수 있기 때문에 買受人의 영업소의 소재지에 賣渡人은 지점 또는 대리점을 두지 않아도 된다. 원래 서류인도인 CIF 契約에 買受人의 서류인수장소는 買受人의 영업소이기 때문에 賣渡人이 그 곳에서 서류를 인도하고 대금을 지급받으려면 賣渡人의 대리점이나 지점이 있어야 하나 化환을 취결하는 은행의 조직을 이용하여 대금을 회수할 수 있기 때문이다

賣渡人은 선적한 물품이 운송중 멸실되어도 대금을 회수할 수 있다. 특히 信用狀去來를 한다면 賣渡人은 선적 후 운송중 물품이 멸실되어도 또 賣渡人이 부보한 保險이 담보하지 않는 위험으로 인하여 손해가 발생해도 賣渡人의 물품대금회수에는 영향을 주지 않는다.⁹⁾

3. CIF 契約의 經濟的 缺陷

CIF 契約은 해상국가의 해외발전에 따라 國際商慣習化된 특수한 매매형태이므로 賣渡人에게 실질적인 이익이 많은 내용을 지니고 있다. 賣渡人의 입장에서 본 CIF 契約의 經濟的 缺陷은 평상시에는 換率變動에 따르는 危險과, 運賃 및 保險料의 引上에 따르는 危險이 있다.¹⁰⁾ 계약체결시와 대금수령시에 換率變動이 있을 수 있고, 계약체결시에 예상했던 항로가 계약이행시에 폐쇄되므로 迂廻航路를 이용할 경우 추가되는 運賃과 거기에 따르는 追加保險料를 賣渡人이 부담해야 한다.

항로에 대한 별도의 명시규정이 없는 한, “통상적이거나 관습적인 항로”(usual or customary route)를 선택해야 하며 이러한 항로가 하

成均館大學校, 1983, p.141.

8) 上坂西三, 前掲書, p.324.

9) D.M. Day, *op. cit.*, p.3.

10) 梁映煥, 前掲論文, p.141.

나밖에 없을 경우에는 그 항로의 폐쇄로 賣買契約이 취소될 수 있으나 그러한 航路가 여럿이 있을 경우에는 비록 運賃 및 保險料가 추가되더라도 賣渡人은 이를 부담하며 계약을 이행해야 한다.

물론 運送 및 保險에 관한 수배의무는 賣渡人으로서는 당연히 일상 행하는 업무에 속할 뿐만 아니라 여러 가지 이점을 수반하므로 이것은 오히려 賣渡人의 이익으로 보아야 할 것이다. 그러나 買受人의 입장에서 본다면 이 계약은 買受人에게 경제적으로 불리한 면이 있다.¹¹⁾

물론 CIF 契約에 있어서의 賣渡人은 買受人에 비하여 보다 많은 중요한 기능을 담당하고 있기 때문에 그만큼 위험부담도 큰 것이 사실이나 “危險이 있는 곳에 利益이 있고 利益이 있는 곳에 危險이 있다”. 賣渡人은 자기의 조직, 자금, 경험 및 실무지식 등을 적극적으로 활용하여 계약을 능률적으로 체결·이행한다면 수출자로서 보다 큰 이익을 기대할 수 있을 것이다.¹²⁾

III. CIF 契約의 經濟的 構造

1. CIF 契約의 經濟的 構成要素

CIF 契約은 선적지에서 선적인도시까지의 비용에 도착지까지 運賃 및 保險料를 포함한 複合價格條件이다. 비용부담에 관한 일반원칙은 “당사자간에 별도의 약정이 없는 한 물품을 인도할 수 있는 상태에 두기 위한 비용과 이에 부수하여 발생하는 제 비용은 賣渡人이 부담하여야 한다”(영국물품매매법 제29조 5항).

2. CIF 契約의 運送費 經濟的 構造

일반적으로 費用은 어떠한 산출물을 생산하기 위해 필요한 투입물

11) 上坂西三, 海上賣買論, 東洋經濟新報社, pp.307-310.

12) 梁暎煥, 前揭論文, p.142.

요소의 가치로 평가되어야 할 것이다. 운송 서비스를 창출하기 위한 투입물로서는 하역설비, 트럭, 컨테이너 등 각각 다른 형태의 수단이 요구된다.

경쟁상태에 있지 않은 定期同盟船社의 船主는 서비스의 가격을 효율성 제고보다는 비효율로 인해 발생하는 비용을 가산하여 운임을 청구하는 속성이 있기 때문에 화주는 자신이 직접 통제할 수 있는 비용에 대한 검토와 선주가 청구하는 비용의 적정성에 대해 의문을 제기하는 것이 필요하다.

수출업자인 화주에게 있어 運送費는 소비자에 대한 製品價格, 즉 CIF 價格의 요소 중에 하나가 될 것이며, 만약 화주가 수입업자일 경우 運送費는 원자재 가격에 포함되어 전체 원자재 비용의 일부가 되는 동시에 생산과정에서의 투입비용으로 보아야 한다.

실제로 운송은 원자재에서 완제품에 이르는 여러 가지 생산공정에서 발생되며 제조업자 측면에서의 運送費는 또 다른 제조비용의 일부분으로 보아야 한다.

CIF 價格을 간단히 요약하면,

$$P = M + D + T + W$$

$$P = \text{CIF 價格}$$

$$M = \text{製造費用(原資材 및 他生産要素)}$$

$$D = \text{管理 및 마케팅 費用}$$

$$T = \text{運送費}$$

$$H = \text{利潤}$$

화물이 운반되는 동안에는 자본이 재화에 예속되어 있는 것을 의미하며 資本費用(資本의 利子)을 부담해야 하는 것을 의미한다.

값비싼 화물이 운송되고 시간이 많이 소요될수록 더욱 더 이자손실이 발생된다. 利子損失은 위에 나타난 것과는 달리 별도 비용 항목으로 구분되며 이는 CIF 價格과 製造費用이 고정되어 있다고 보면 運送費用은 간접적으로 貨主의 利潤에 영향을 미치게 될 것이다.

運送費가 증가하면 화주가 CIF 價格에 영향을 주며 그 정도는 유사

제품과의 경쟁과 그 제품의 수요에 따라 달라지게 된다.¹³⁾

어떤 경우 경쟁적이면서도 수용가능한 CIF 價格은 같은 유형의 경쟁적인 製品價格 뿐만 아니라 代替品으로 사용될 수 있는 상품의 가격에 따라 달라진다.¹⁴⁾

運送費의 인상은 가격에 영향을 미치므로 운임은 때때로 부가세와 같이 해석된다. CIF 契約의 複合價格은 생산원가에 가산되어서 도착지 가격을 형성, 포괄적으로 제정되고 지급되어진다. 운임이 가격에 미치는 작용에는 적극성이 적다.¹⁵⁾

3. CIF 契約에 따른 保險의 經濟的 構造

(1) 保險에 따른 CIF 契約의 特性

원래 이 계약은 賣渡人이 일방적으로 해상위험을 부담하는 着船引渡이나 買受人이 일방적으로 海上危險을 부담하는 本船引渡로서는 대외매매의 불공평성과 과도한 투기성을 주는 점이 고려되었다. 따라서 부담의 형평이라는 견지에서 保險契約의 締結과 保險料의 支出을 賣渡人이 부담하고, 위험이 발생하는 경우에 損害補償의 請求와 保險金の 受領을 買受人의 權利로 하는 대신에 買受人을 선적 후의 위험부담자로 하는 조건이 정형화된 것이다. 賣渡人의 附保는 자기 보호를 위하여 자기 상품에 保險을 契約하는 것이 아니고 선적에 의하여 買受人에게 귀속하는 상품에 대하여 買受人을 위하여 부보한다는 말이 적절하다. 여기에 대한 인식부족이 무역거래상의 쟁점이 되어 “클레임”을 파생하게 한다.¹⁶⁾

13) 荷主協會, “海上運送에 있어서 費用要素” 『荷主』 通卷 42號, 1989. p.132.

14) 예를 들어 유럽에서 마가린 제조를 위해 필요한 원유를 수입할 경우 코코넛 오일의 CIF 가격은 태평양 연안의 필리핀에서 코코넛 오일을 수입하느냐 브라질에서 수입하느냐에 따라 그 가격이 달라질 수 있는데 이 두 제품은 마가린 제조에 각각 대체품으로 이용될 수 있기 때문이다.

15) 佐波宜平, 交通經濟學, 有斐閣, 1949 (현종연 역, 단대출판, 1984, pp. 195-198).

16) 上坂西三, 貿易契約, 東洋經濟新報社, 1970, p.230.

(2) 保險金額과 保險論

英國海上保險法에 의하면, 保險價額은 “保險의 目的의 原價에 船積 및 保險에 관한 費用을 가산한 액”(法定保險價額)으로 규정되어 있으며, 이와 동시에 계약당사자가 保險價額을 협정하는 것도 인정되어 있다(協定保險價額). 실무상으로는 일반적으로 保險契約을 체결할 때에 保險者와 被保險者가 保險價額을 협정하는 방법이 행해지고 있다. 또 保險價額과 동일한 금액을 保險金額으로 하는 것이 보통이다.

일반적으로 保險金額은 送狀價格(invoice value of the goods)에 船積費用, 保險에 관한 費用, 買受人의 豫想利益 10%~15%를 합한 가격으로 정해지지만, 명백한 관습이 없는 경우에는 선적지에서의 물품의 합리적인 가격으로 정하는 것이 보통이다. 그러나 Incoterms는 CIF 價額에 대해 10%의 希望利益을 加算한 금액을 保險金額으로 하여야 한다고 규정하고 있으며, Warsaw-Oxford 규칙에서도 이 뜻을 규정하고 있다.

保險料란 保險者가 보험증권상의 被保險危險을 담보하기로 약속한 對價로서 被保險者가 지급한 보수를 말한다. 保險料率이란 保險料를 부가하기 위하여 保險金額에 적용되는 비율을 말한다.¹⁷⁾

保險料率이란 일반상품의 경우와 같이 제조비에 의하여 결정되는데 保險者의 과거의 경험에 의하여 결정되며, 海上保險도 다른 保險의 種목과 같이 保險料率을 결정하는데 다수의 동질위험에 대하여 수 년 동안의 손해율을 기초로 하고 있다. 과거의 통계자료는 요율산정의 기초로서 활용된다. 海上保險은 언더라이팅 측면에서 언더라이터의 판단에 기초하게 된다. 따라서 經濟的 構造分析을 위하여 다음과 같이 정의한다.

$$\begin{array}{ll}
 a = \text{保險金額} & z = \text{附加保險料} \\
 c = \text{輸出原價} & \beta = \text{保險料率} = \text{事故發生率} + \text{附加保險料率} \\
 \beta = (p + i) & i = \text{保險料} \quad f = \text{運賃}
 \end{array}$$

17) R.H. Brown, *Dictionary of Marine Insurance Terms*, 4th ed., London: Witherby Co. Ltd., 1975, p.315.

$r = \text{純保險料}$ $Q = \text{輸入業者 期待收益率}$

주) $i = a \times \beta$ $i = r + z$

여기서 營業保險料를 구하면,

$$i = a \beta = (c + i + f) (1 + Q) \beta \quad (1)$$

이를 양함수로 나타내면

$$i = a \beta = \frac{(c + f) (1 + Q)}{1 - (1 + Q) \beta} \beta \quad (2)$$

이는 원가 c , 운임 f , 수입업자 기대수익을 Q , 保險料率 β 로부터 營業保險料 i 를 계산하는 공식이다.

CIF 價額의 110%를 부보하면 $Q = 0.1$,

$$i = a \beta = (c + i + f) 1.1 \beta$$

$$i = \frac{(c + f) 1.1}{1 - 1.1 \beta} \beta \quad (3)$$

保險金額의 산출공식에서 保險金 a 는 일반공식에

$$a = (c + i + f) (1 + Q) \quad (4)$$

(4)식의 i 에 (2)식을 대입하면

$$a = \frac{(c + f) (1 + Q)}{1 - (1 + Q) \beta} \quad (5)$$

C, f, Q, β 로 부터 保險金 a 를 산정하는 공식이다.

여기에 保險金額 $Q = 0.1$ 을 대입하면

18) (1)식을 요소 별로 분류하여 보면, $i = c \beta + i \beta + f \beta + (c + i + f) \theta \beta$ 에서 처럼

① $(c + f) \beta$ ㉠ $c f \beta$ -- 원가 c 에 대한 보험료.

 ㉡ $f \beta$ -- 운임 f 에 대한 보험료.

② $i \beta$ ----- 보험료 i 에 대한 보험료.

③ $h \beta + (c + i + f) \theta \beta$ ㉢ $c \theta \beta$

 ㉣ $i \theta \beta$ - 수입업자 기대수익 h 에 대한

 ㉤ $f \theta \beta$ 보험료로 분해된다.

19) $i = (c + i + f) \times 1.1 \beta$.

$$i = 1.1 \beta c + 1.1 \beta i + 1.1 \beta f$$

$$i (1 - 1.1 \beta) = 1.1 \beta (c + f)$$

$$a = \frac{1.1 (c + f)}{1 - 1.1 \beta} \quad \text{----- (6)20)}$$

이는 保險業界에서 사용되는 상용공식이다.

그리고 기대수익 h는 기대수익율을 Q라 하면

$$\begin{aligned} h &= a \cdot Q = (c + i + f) Q \\ &= \frac{(c + f)}{1 - (1 + Q)\beta} Q \quad \text{----- (7)} \end{aligned}$$

Q = 0.1이라 규정되어 있기 때문에 C, f, Q, β로부터 수입업자 기대이익 h를 산출하는 일반공식이다.

$$h = 0.1 \times a = 0.1 (c + f) / 1 - 1.1 \beta \quad \text{----- (8)}$$

保險料 計算의 편리를 위하여 (3)식과 (6)식을 이용

$$i = \frac{1.1 (c + f) \beta}{1 - 1.1 \beta} \quad a = \frac{1.1(c + f)}{1 - 1.1 \beta}$$

(c + f = 1)이 된다.

保險料를 계산하는데 편리하도록 $\frac{1.1 \beta}{1 - 1.1 \beta}$

β에 실수를 대입하여 미리 계산된다.

예를 들어 c = 7600만원, f = 40만원, β = 0.03이면,

保險料(i)의 산정은

$$\begin{aligned} i &= \frac{1.1 \times (7600 + 40)}{1 - 1.1 \times 0.03} \times 0.003 = 0.0341261634 \times 7640 \\ &= 260.7238 \text{이 된다.} \end{aligned}$$

(3) CIF 契約의 經濟的 分析 모델

$$\begin{aligned} 20) a &= (C + a\beta + F) \times 1.1 = 1.1 C + 1.1 a \beta + 1.1 F \\ a - 1.1 a \beta &= 1.1 c + 1.1 F \\ a (1 - 1.1 \beta) &= 1.1(c + f) \\ a &= 1.1(c + f) / 1 - 1.1 \beta \end{aligned}$$

研究의 基礎 모델을 가정할 때 m (상품개수)을 보험사고 발생확률이 성립함에 있어 충분한 수로 한다. 선적시 m 개의 내에서 d 개가 전손시 나머지 n 개가 무사히 목적항에 도착한다 가정하면,

$$m = d + n \text{ ————— (9)}$$

p 를 保險事故發生率로 하면

$$p = d/m \text{ ————— (10) 이 된다.}$$

$$m(c + i + f) = d(c + i + f) + m(c + i + f) \text{ ————— (11)}$$

단 $p = c + i + f$

$$\therefore mp = dp + np$$

① 실물적 모델

선적 $m = d$ 전손 + n 안착

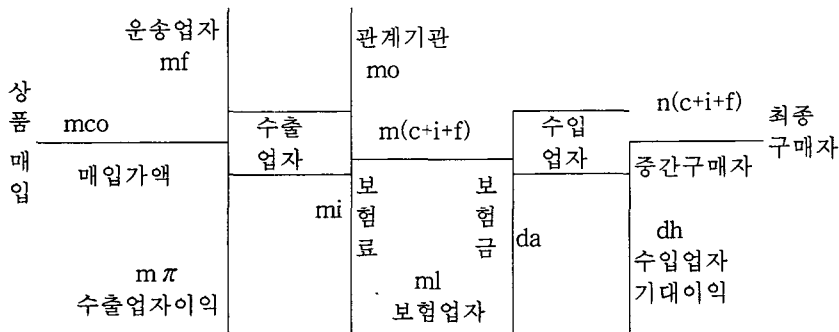
s 선적항 d 목적항

② 화폐적 모델

$$m(c + i + f) = d(c + i + f) + m(c + i + f)$$

선적가액 전손가액 안착가액

<표 1> CIF 契約의 貨幣的 循環



$$p = c + i + f, i = r + l, mr = da = a, c = c_0 + 0 + \pi,$$

$$\pi = (c + i + f)$$

위 <표 1>은 CIF 契約의 貨幣的 循環이다. 이것은 CIF 契約構造 - (상품의 흐름, 서류, 화폐흐름) - 로부터 명료하게 표시하고 있다. CIF

價格 $m(c + i + f)$ 는 mco (船貨證券, 送狀, 海上保險證券) 引渡에 수입업자로부터 수출업자에게 지불된다.

$mc(= C)$, 즉 $m(Co + o + \pi)$ 의 내에서, mco 는 매입가격으로 매입선인 생산자에게 지불된다.

mo 는 관계 제기관에 지불한다. 그리고 $m\pi$ 는 수출업자 자신의 이익으로 수속허가를 확보하는 $\pi = a(c + i + f)$, $mi(I)$ 는 保險料로서 保險業者에게 지급된다. $mf(F)$ 는 운임으로서 운수업자에게 지불된다. 더욱 설정 모델에서처럼, 선적시 m 개의 내에 d 개는 해상에서 전손하기 때문에, 保險業者는 수입업자에 保險金 $da(=A)$ 를 지불하여 殘差 $mi - da = ml$ 을 이익으로 취득한다. 한편 수입업자는 취득한 保險金 da 의 내에 $dp = d(c + i + f)$ 를 전손상품 d 개의 보전에 해당되고 나머지 $da - dp = d((c + i + f) + h) - d(c + i + f) = dh$ 를 자기 자신의 기대이익이 된다. 더욱 더 輸入業者는 무사히 도착할 때 n 개의 상품에 대하여 이것을 판매시 $n(c + i + f + g)$ 의 수익을 누린다.

保險의 문제에 대하여 더욱 진전시키면 전손 상품에 대한 保險料 부분 di 를 나타내고 있다.

$$mi = mr + ml \text{ ----- (12)}^{21)}$$

$$mi = da + ml \text{ ----- (13)}^{22)}$$

$$mi = ni + di \text{ ----- (14)}$$

$$ni = d(c + f + h) + ml \text{ ----- (15)}$$

$$di = di \text{ ----- (16)}$$

(12)식 $mi = m(r + l) = mr + ml$ 은 營業保險料 총액(I) = 純保險料總額(R) + 附加保險總額(L)을 나타내고 있다.

$$\text{단 } mi = I, \quad mr += R, \quad ml = L$$

다음에 (13)식 $mi = da + ml$ 은 營業保險金總額 = 保險金總額 A(손

21) 保險金額 $a = C + I + F + H$, CIF 가격 $P = C + I + F$, (12) $i = r + l$ 로부터 $mi = mr + ml$.

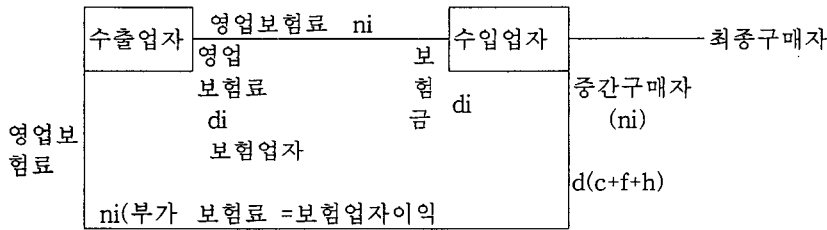
22) $i = r + l$ 때문에 $mi = mr + ml$, (13)식 수지상등의 원칙 $mr = da$ 와 식 (12)에서 $mi = da + ml$.

해충액) + 附加保險料總額(L)을 나타내고 있다.

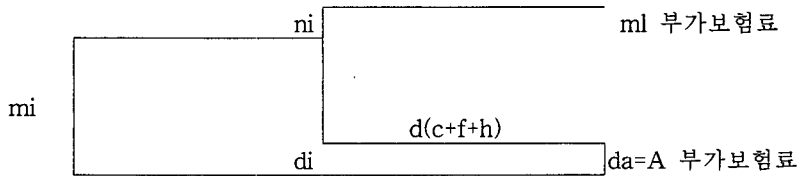
단 $da = A$ (12)식과 (13)식 사이에는 $mr = da$, 즉 純保險料總額 $R = 保險金總額 A$ 라는 관계인 수지상등원칙이 성립한다. 마지막에 (15)식과 (16)식 $mi = ni + di$ 로부터 (15)식과 (16)식은 (13)식 $mi = da + ml$ 과 保險料 金額 $a = c + i + f + h$ 와 (14)식 모델 $m = m + dl$ 로부터 아래와 같이 (15)식이 도입된다.

$$\begin{array}{l} mi = dc + di + df + dh + ml \\ - \quad di = di \\ \hline ni = dc + df + dh + ml \end{array}$$

<표 2>營業保險料 ni의 분해



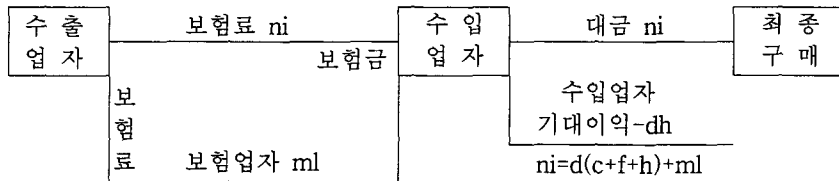
$$mi = ni + di, \quad ni = d(c+f+h) + ml, \quad di = di$$



CIF 契約에서 保險料(I)의 전가는 위 <표 4>에 나타나 있다. 여기서 ni와 di 부분에 대하여 상세히 연구하여 보면 ni 부분의 흐름은 營業保險料 mi의 내에 ni 부분 (15)식을 다른 형편이 일정하다면 상품가격 중에 맞추기가 곤란하여 질 수 있다.

마침내 최종구매자에게 이전되어 부담되어진다. 국자형이 되어 간접세적 개방 전가부분이다.

<표 3> ni의 흐름(개방체계)



附加保險料 總額 = 保險業者利益

즉, ni 부분의 부담자는 최종구매자(가계)이고 輸出業者(保險契約者), 輸入業者(被保險者)도 아니며 더구나 ni 부분은 保險料 總額 mi의 99.9% 내외, 대략 100%의 구성비를 점하고 있다. 이처럼 企業保險料의 대략 100%지만 전가되어 결국 최종구매자가 되는 가계에 부담된다. 이런 간접세적 성격은 이것이 CIF 契約의 保險이며 企業保險의 일반적 특성이다. 이에 대하여 家計保險은 직접세적이어서 자기 자신이 지급하여 자기 자신이 부담한다. 生命保險과 住宅火災保險이 이런 유형이다.

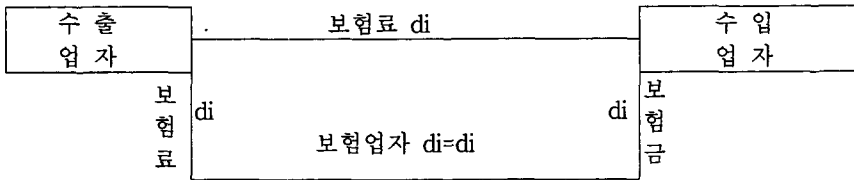
더욱 더 (15)식 $ni = d(c + f + h) + ml$ 로부터 판명되어지듯 해상에서 전손시 d개의 상품, 保險金額, $da = d(c + i + f + h)$ 의 내에 di 부분을 제거 $d(c + f + h)$ 부분 - 약 100%로 보여지는 保險者利益 ml (附加保險料 總額)도 역시 최종구매자가 부담한다. 保險契約者(輸出業者)는 被保險者(輸入業者)도 부담하지 않는다.

다른 한편 di의 흐름은 폐쇄체계이며 자기 완결적이며, 순환적이다. 지불자는 수출업자이지만 <표 4> 부담자도 수령자도 모두 被保險者인 수입업자이다. 이 di 부분은 자기 자신이 부담하여 자기 자신이 수취하는 부분이다. di는 수입업자 --수출업자 --保險業者 ---被保險者에 따라 자기 완결적 순환으로 귀속한다. ni 부분이 개방전가체계에 대하여 이 di 부분은 자급 자족적 폐쇄체계이다.

다음을 保險價額의 분해와 보전의 측면에서 관찰하면 保險金額 $a =$

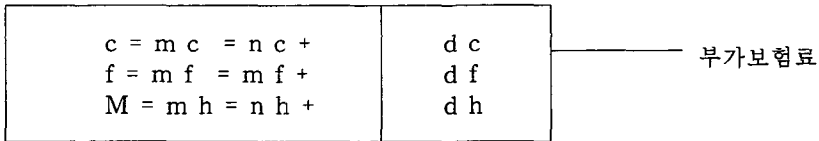
$c + i + f + h$ 와 이전에 설계된 모델 아래의 $m = n + d$ 와 기본관계식 (15), (16)으로부터 상호 관계를 나타내고 있다.²³⁾ 기본관계식 $m_i = n_i + d_i - (14)$ 와 $n_i = d(c + f + h) + ml - (15)$ 와 $d_i = d_i - (16)$ 의 상호관계를 단적으로 나타내고 있다.

<표 4> 營業保險料 m_i 의 흐름과 지불자와 부담자 d_i 의 흐름(폐쇄체계)



즉, 전손시 가액 $da = d(c + i + f + h)$ 의 내에 $d(c + f + h)$ 와 保險者 利益 ml (附加保險料 總額)은 무사히 도착한 상품(n 개)의 保險料 n_i 를 보전하게 하여 나머지 d_i 는 전손시 상품(d 개)의 保險料 d_i 에 고르게 한다. 그리고 n_i 부분(0.1%정도)은 최종구매자가 부담되고 d_i 부분은 수입업자가 부담하여 동시에 保險金의 일부로서 자신이 수취한다.

保險價額의 分解와 保全



$$I = n_i = n_i + \underline{d_i} \text{ 전손가액}$$

└─ 발송전가액 ─┘
└─ 안전도착가액

23) 이 보험가액은 손해보험에서 말하는 보험가액은 아니다. 경제학적 개념인 가격 × 개수, $p \times q = k$ 의 의미이다. $d = ma$, $a = m(c + i + f + h)$.

지금까지 CIF 契約의 保險의 轉嫁性を 나타내면 다음과 같다. 營業保險料 支拂者와 負擔者 轉嫁性 營業保險料 mi내에 ni 부분은 지불자인 保險契約者가 부담하는 것은 아니다.

ni = d (c+f+h) + ml 부분		di 부분		
제1차 지불자	수출업자	제1차 지불자	수출업자	전 가
제2차 지불자	수입업자	제2차 지불자		
제3차 지불자		=부담자=수령자	수입업자	
부담자	최종구매자			

다른 사정이 일정하다면 최종구매자에게 전가되어지므로 間接稅的 保險構造가 된다. 이 ni 부분은 營業保險料 mi의 약 100%를 점하고 있다. 企業保險은 間接保險이 된다. 이에 반하여 0.1% 내외에 있는 di 부분은 保險事故가 발생하는 d개의 상품에 화주가 되는 輸入業者(被保險者)가 부담하기도 하여 동시에 수령자가 되기도 한다.

(4) CIF 契約의 微視的·巨視的 階層性

미시·거시에는 일치할 때도 있지만 일치하지 않을 때도 있다. 논리학에서는 합성의 오류, 물리학에서는 계층성이라 부른다.

① 대수의 법칙

개별경제적에서는 保險事故의 發生은 우연적 사고에 있다. 전체 경제적에는 앞의 선정한 모델에 관하여 m이 충분히 크다면 대수의 법칙에 따라 확률사상이 되고, 그렇다면 필연적 사상이다.

$$\lim_{m \rightarrow \infty} \frac{u}{m} = \rho$$

② 수지상등의 법칙

미시적으로는 우연사상, 거시적으로는 필연적 사상이 되고 합성의 오류가 된다. 保險에 대하여는 원칙적으로 개별 경제적에는 수지불상등이 있지만 전체경제적에는 수지상등이 존재한다. CIF 契約에 대하여 앞에 설정한 모델에서처럼 원칙적으로 개별 경제적에는 수지불균형, 전체경제적에는 수지상등에 있어 다음을 설명한다.

가. 개별 경제적

① ni 부분(안전도착)

개별경제적

지 출	수 입
r	0
r	≠ 0

부분집합경제적

지 출	수 입
n r	0
n r	≠ 0

② di 부분(전손부분)

개별경제적

지 출	수 입
r	a
r	≠ a

부분집합경제적

지 출	수 입
d r	d a
d r	≠ d a

나. 전체경제적

(① + ②)

부보---부분---

주) $mr = (n + d)r$

지 출	수 입
m r	d a
m r	= d a

위의 T형에서 보았 듯이 미시 경제적에는 ① ni 부분에 대해서 말하면 미시 경제적에도 부분 집합경제적에도 수지상등은 없다. 이제 di 부분에 대하여도 개별 경제적에도 부분 집합경제적에도 수지상등은 없다. 필요로 하는 개별 경제적에는 수지는 균형되지 않는다. 전체 경제적에는 $mr = da$ 에 따라 수지에는 상등하다.²⁴⁾ 개별 경제적에는 수지상등형, 전체 경제적에는 수지불균형 이것이 보험일반에 공통하는 원칙이다. 保險은 원칙적으로 합성의 오류가 존재한다.

③ 移轉支拂과 移轉所得

24) 수지상등의 원칙 $mr = da$, 따라서 $r = da \div m$ 으로 계산한다.

保險金(a)은 피보험자측에서 보면 이전소득이 된다. 純保險料(r)는 최종구매자(부담자)로부터 보면 이전지불이 된다. 이전지불과 이전소득에는 금액은 동일하고 성질은 역이 된다. 純保險料(r)는 이전지불이고 保險金(a)은 이전소득이다. 설정한 모델에 단적으로 표현하면 純保險總額 mr은 이전지불, 保險金 總額(da)은 이전소득이다. 양자는 수지균형의 원칙이 되고 절대치에는 균형이다. 전체 경제적으로 집계하여 보면,

$(-mr) + (+da) = 0$ 으로 되어 상쇄되어 0이 된다. 그리고 CIF 契約에 대하여는 개별 경제량과 전체 경제량 어느 것이든 다음과 같은 합성의 오류 관계가 보여진다.

가. CIF 價格과 CIF 集計額

$$\text{CIF 價格 } P = c + i + f$$

$$\text{집계액 } P = C + F$$

나. CIF 保險金額과 CIF 保險集計額

$$\text{CIF 價格 } a = c + I + f + h$$

$$\text{보험집계액 } A = C + F + H$$

④ 補償과 不補償

개별 경제적 보상에는 保險事故가 발생하면 被保險者는 保險金 a2를 수취하고 보상 투자한다. 개별 경제적에는 손해 (-a1)을 保險金(a2)를 실물적·화폐적으로 보상을 복원할 수 있다.

보상과 불보상전에 있어 첫째, 개별 경제적 보상의 경우 保險事故가 발생하면 被保險者는 保險金 a2를 수취하고, 보전투자한다. 이는 손해 (-a1)를 保險金(a2)으로 실물에도 화폐에도 복원할 수 있으며 개별적으로는 $(-a1) + (+a2) = 0$, 부분경제적에는 $(-da1) + (-da2) = 0$ 으로 아래 <표 5>에 나타내고 있다.

개별 경제적으로 보상이 되는 것은 순보험료 부담자가 순보험료 (r)을 기준을 하여 주기 때문에 이 순보험료(mr)가 保險金(da)의 재원인 것이다.

$$(m) \Rightarrow (+da2) \Rightarrow (-da1)$$

그러나 이 保險料(mr)는 이전지급이기 때문에 국민소득적으로는 마이너스 항목인 고로 <표 5 (1), (2)>의 上·下와 같이 되는 고로 ① 被保險者 集合일 때는 $(-da1) + (+da2) = 0$ 에 따라 같이 보상복원을 하나, ② 純保險料 負擔子일 때는 $(-mr) + 0 = m2$ 가 되어 마이너스 그대로 남는 수가 있다.

<표 5> CIF 契約의 保險 흐름

- (1) 부분경제 (1) 부분경제
 ① 피보험자(집합) ① 피험자(집합)

dal	da2	①		b
		발생손해액 da1	수취보험금 da2	

- ② 순보험료 부담자(집합) ② 순보험료 부담자

mr	0	②		u
		지불순보험료 mr	자산감소액 mr	

- (2) 전체경제((2) = ① + ②) (2) 전체경제(=① + ②)

dal	0	①	①	b
		da2	dal	
		②	②	(u-da)
		손실(mr)	자산감소액(di)	da

주1) $(-mr) + (-dal) + (da2) = -dal(=-mr)$

- 2) dal = 손해총액
 mr = 순보험료총액
 da2 = 보험금총액

전체 경제적 부보전에는 상술한 ① 被保險者 집합과 ② 純保險料 부담자 집합을 전체 경제적으로 집계를 한다면 $(-mr) + (-dal) + (da2) = da1$ 또는 $mr \neq -mr$ 이 된다. 이리하여 전체경제(국민경제)적

에는 발생한 손해에 보상되지 않고 그대로 손실이 되는 상태로 남게 되는 것이다. 개별 경제적으로는 보상, 그러나 전체 경제적으로는 불보상, 이것이 損害保險 一般의 基本的 性質이며 이것 또한 구성의 오류에 의해 다음과 같은 교훈이 생긴 것으로서 保險에 따라서는 개별 경제적으로는 보전되지만 전체 경제적으로는 보전될 수 없으며 자산 결손(assets deficit)은 그대로 남게 되는 것이다.

V. 結 論

CIF 契約은 商慣習이 발달된 英國에서 발생하여 현재는 전세계적으로 정형화된 貿易契約條件으로 사용하고 있다. 이는 價格, 保險, 運送, 決濟 등의 條件이 함축되어 있으므로 가장 많이 사용되는 契約條件이다. 그 이유는 다른 조건들에 비하여 賣買當事者에게 많은 혜택을 주는 경제적 이익 때문이다. 賣渡人의 입장은 선적완료와 동시에 위험부담이 없어지고 선적서류로 자금화할 수 있다. 買受人은 保險, 運送費, 船積費用 등을 계산할 필요가 없고 선적지에 지점, 대리점을 소유할 필요가 없다. 그리고 代金이 서류와 상환지급되므로 물품이 도착전에 轉賣가 가능하다.

本稿는 CIF 契約當事者間의 經濟的 利害關係와 運送費와 保險의 經濟的 構造를 다루었으며, 특히 保險의 經濟的 構造分析을 통하여 保險의 轉嫁性, 資本, 負擔關係에 대하여 그리고 CIF 契約의 經濟的 構造에 있어 기본적 모델을 설정, 保險料(i)와 保險金(a)의 산정방법을 이용하여 保險料와 保險金額의 構成要素에 대하여 내부분석을 시도하여 보았다. 保險料의 支拂轉嫁 負擔關係의 糾明을 위하여 CIF 契約의 화폐 흐름에서 CIF 保險金額 $m(c + i + f + h)$, 保險料(mi)를 n_i 와 d_i 를 양분하여 그 흐름을 추적하였다. 설정된 모델에 따라서 保險料 무사 안착한 부분에 n_i 와 전손부분 d_i 에 이분하여 그 흐름을 추적하는

방법이다. $m = d(c + f + h) + ml - (15)$, $d_i = d_i$, n_i 부분은 開放轉嫁體系(間接稅的 體系), d_i 부분은 閉鎖經濟體系로서 n_i 부분의 負擔子는 최종구매자이다. 이러한 지불전가 부담관계는 간접세의 성격과 유사하다. 계층성에 있어 CIF 契約의 保險을 포함하며 保險의 基本的特徵을 합성의 오류로서 保險에서는 個別經濟와 全體經濟로는 일반에 일치하지 않는다. 保險事故는 個別 經濟的에는 우연적 사고가 있지만 全體 經濟的으로는 大數의 法則처럼 필연적 사상이 된다. 수지관계(수입)에 있어, 純保險料와 (支拂)保險金과의 관계는 개별적 경제에는 수지불상등, 전체 경제에는 수지균형, 이것이 보험일반의 기본원칙이다.

다음에는 所得關係, 純保險料(r)는 移轉支給이며 保險金 a 는 移轉所得이다. 따라서 個別 經濟的으로는 純保險料의 支拂을 개별소득의 감소(-), 保險金의 受取는 개인 소득의 증가(+ a)가 된다. 그러나 전체 경제에는 수지상등의 원칙에 의해 금액이 같으나 부합은 역으로 되기 때문에, $(-mr) + (+da) = 0$ 이 되며 전체소득은 증감하지 않는다. 개별 경제적으로는 소득이 증감하나 전체 경제적으로는 소득은 일정불변으로 증감하지 않는다. 이의 결과 CIF 價格이 $P = c + i + f$ 가 되는데 대하여 $P = C + F$ 이다. CIF 保險金額이 $A = C + I + F + H$ 에 대하여 이 집계액은 $A = C + F + H$ 이다.

최근에 補償關係·個別經濟的에는 保險金(a)에 의해 손해액(- a)을 보전·재생할 수 있다. $(-a) + (+a) = 0$ 이 전체 경제적으로는 손해액(- da)는 고르지 못하다. 자산결손이 되면서 남는다. 이리하여 개별 경제적으로는 보상, 재생, 전체 경제적으로는 불보상, 불재생, 이것이 손해保險의 一般的 特徵이다.

參考文獻

姜二秀, 國際去來慣習論, 三英社, 1980.

- 吳元奭, 貿易慣習論, 東星社, 1986.
- 韓東湖, 海上保險論, 博英社, 1978.
- 송기철, 海上保險論, 博英社, 1980.
- 姜二秀, “CIF 契約의 基本的 問題”, 『貿易研究』 第1卷, 1977.
- 梁暎煥, “CIF 契約의 本質과 有效性에 관한 研究”, 『韓國經濟』 第11卷, 成均館大學校, 1983.
- 佐波宣平, 交通經濟學, 有斐閣, 1949 (현종연 譯, 단대출판, 1984).
- 荷主協會, “海上運送에 있어서 費用要素”, 『荷主』 通卷 42號, 1989.
- 谷山新浪, “CIF의 經濟的構造”, 『損害保險論集』 50周年記念.
- 上坂西三, 貿易慣習, 東洋經濟新報社, 1980.
- 上坂西三, 貿易契約, 東洋經濟新報社, 1970.
- 朝岡良平, 貿易賣買と商慣習, 東京: 布井出版社, 1981.
- 中村 弘, 貿易契約의 基礎, 東京: 東洋經濟新報社, 1983.
- Day, D.M., *The Law of International trade*, London: butterworth, 1981.
- Sassoon, D.M., *CIF and FOB Contracts*, Stevens & Sons, 1984.
- Schmitthoff, C.M., *Schmitthoff's Export Trade*, Stevens & Sons, 1975.
- Schmitthoff, C.M., *Legal Aspects of Export Sales*, Stevens & Sons, 1975.
- Guest, A.G., *Benjamin's Sale of Goods*, London: Sweet & Maxwell Ltd., 1981.
- Brown, R.H., *Dictionary of Marine Insurance Terms*, 4th ed., London: Witherby Co. Ltd., 1975.
- ILA, *The Warsaw-Oxford Rules for CIF Contract (1932)*.