

고베대지진에 起因한 定型去來條件의 問題點

姜鎭旭

日本大學校 商學研究科 博士課程

요 약

본 研究에서 살펴본 바와 같이 컨테이너 運送의 경우 保險擔保의 空白區間에서 발생하는 危險을 회피하기 위해서는 運送人 責任의 開始와 危險의 移轉時期가 일치되어 있는 컨테이너 定型貿易去來條件을 이용해야 한다고 사료 되어진다.

1. 序 論

國際貿易去來에서 海上保險이 차지하는 비중은 매우 크다고 할 수 있다. 대부분의 貿易去來는 海上運送을 중심으로 격지간에 이루어지기 때문에 運送중의 物品의 滅失(loss), 損傷(damage)의 危險을 항상 내포하고 있다. 장래에 일어날 수도 있는 危險을 회피하기 위해서 物品의 運送에는 언제나 保險契約이 이루어진다. 즉 國際貿易의 發展과 함께 海上保險도 함께 발전했다고 할 수 있다. 특히 海上保險 가운데 積荷保險은 國際物品賣買契約의 이행을 위한 運送, 保險, 決濟의 三大支柱 가운데 하나이다.

그러나 현재 한국과 일본에서는 在來船運送 중심의 FOB, CIF, CFR條件이 전체 貿易去來의 90% 이상을 점하고 있음에도 불구하고 海上運送

은 컨테이너에 의한 複合運送이 대부분을 차지하고 있는 실정이다. 즉, 貿易環境이 크게 변화한 현 시점에서 ICC(International Chamber of Commerce: 國際商業會議所)가 제정한 Incoterms 1990에 複合運送條件이 있음에도 불구하고 在來船運送 중심의 傳統的 貿易去來條件으로 賣買契約을 체결할 경우에는 여러가지 문제점이 발생할 소지가 있으므로 그 적용상의 한계점이 존재한다고 할 수 있다. 특히 海上保險에서의 문제점이 크다고 할 수 있는데 그 예로서 1995년 1월17일에 발생한 고베대지진에서 이러한 문제점을 여실히 들어냈다고 사료된다. 예컨대 賣渡人과 買受人의 危險의 분기점에 문제가 발생하기 때문에 당사자간에 紛爭이 발생할 가능성이 나타나게 된다. 한국과 일본의 貿易去來條件의 利用現況은 다음과 같다.

따라서 본 연구에서는 고베대지진에서 나타난 運送과 貿易去來條件에 관한 問題點을 규명하고

〈表-1〉 한국과 일본의 輸出去來條件의 利用現況

(단위: %, 1995年)

| | FOB | CIF | CFR | 계 |
|-----|------|------|------|------|
| 한 국 | 41.0 | 28.8 | 26.5 | 96.3 |
| 일 본 | 30.3 | 47.7 | 16.9 | 94.9 |

韓國: 韓國銀行, 外換統計年報, 1996

日本: 小林晃, 我國で使用されるFOBAirportコンテナ・トレード・タームズ, Ex系, Delivered系, トレード・タームズの分析, 日本大學經濟學部經營研究所, 産業經營研究, 第20號, 1998, p.17.

앞으로 발생 할 지도 모를 危險에 대비해 貿易去來條件과 保險의 觀點으로 부터 문제점을 정리하고 향후 對應策을 提示해 보고자 한다.

연구의 범위로는 현재 우리나라와 일본에서 가장 많이 사용되고 있는 FOB條件과 CIF條件, 이 두 條件의 컨테이너運送條件이라고 할 수 있는 FCA條件과 CIP條件으로 한정한다.

II. UNCIG와 Incoterms1990의 危險의 移轉에 관한 규정

2.1 UNCIG의 危險의 移轉에 관한 규정

UNCIG(United Nations Convention on Contract for the International Sales of Goods, 1980: 國際物品賣買契約에 관한 UN條約)는 국제적인 物品賣買에 대한 國際條約으로서 현재 우리나라와 일본은 가입하고 있지 않다. 본 조약은 Incoterms와 상호보완관계에 있다고 할 수 있는데 Incoterms에서 규정하고 있지않은 契約의 成立, 契約違反의 경우의 救濟方法등을 규정하고 있다.¹⁾

본 조약에서 당사자의 危險부담에 對해서의 일반원칙은 다음과 같다.²⁾

- 1) 當事者間에 합의되었다면 그 합의에 따른다.
- 2) 物品의 滅失 혹은 損傷이 당사자의 일방적인 행위 혹은 불법행위에 의해서 일어난 경우에는 그러한 행위에 책임이 있는 당사자가 손해를 부담한다.
- 3) 當事者間에 합의가 이루어지지 않았고 또한 物品의 滅失 혹은 損傷이 당사자의 일방적인 책임에 의한것이 아닌 경우, 본 조약에서는 제67조부터 제69조의 규정에 의해서 危險負擔者를 결정한다.

본 조약의 68조와 69조는 運送中에 賣買된 物品의 危險의 移轉등 특별한 경우의 危險의 移轉을 규정하고 있으므로 본 연구에서는 제외하기로 한다.

67조에는 당사자간에 특별한 합의가 없고 滅失 혹은 損傷이 어느 당사자의 책임에 의한것이 아닌 경우의 危險에 移轉에 관해서 규정하고 있다. 즉 物品의 運送을 포함하고 있는 매매계약의 危險의 移轉의 관한 條項은 다음과 같이 규정하고 있다.³⁾

1) 新堀聰, 貿易政策と國際賣買, 同文館, 1996, p.167.

2) 新堀聰, 國際統一賣買法, 同文館, 1991, p.103.

3) 新堀聰, 前掲書(國際統一賣買法), pp.105-107.

1) 賣渡人에게 特定場所에서 物品의 引渡義務가 부과되지 않았을 경우
이 경우에는 賣買契約에 따른 運送을 위해서 최초의 運送인에 物品을 引渡했을 때(when the goods are handed over to the first carrier)라고 규정하고 있다. 이는 複合運送등 複數의 運送人에 의해서 運送이 이루어지는 경우의 규정이라고 할 수 있다.

2) 賣渡人에게 특정의 장소에서 運送인에게 物品의 引渡義務를 부과하고 있는 경우
이 경우에는 物品이 특정의 장소에서 運送人에게 引渡 될 때까지(until the goods are handed over to the carrier at the place)危險은 買受人에게 移轉하지 않는다고 규정하고 있다. 이것은 賣渡人이 物品의 최초의 積出地 혹은 最終到着地 이외의 場所에서 物品을 運送인에게 引渡하는 것이 義務인 경우에 적용된다.

3) 賣渡人에게 특정의 장소에서 買受人에게 物品의 引渡義務를 부과하고 있는 경우
이 경우에는 제69조 제2항의 규정이 적용되어진다. 즉 危險은 物品이 최종목적지에 도착한 후 引渡期日에 物品이 그 장소에서 買受人의 처분에 委託되었다는 사실을 買受人이 알게 되었을 때 買受人에게 移轉한다고 규정하고 있다.

2.2 Incoterms 1990의 危險의 移轉에 관한 규정

Incoterms 1990에서는 危險의 移轉에 대해서는 賣渡人의 義務 A5와 買受人의 義務 B5의 규정을 적용하고 있다. 만약 그 규정이 UNCTAD와 모순되는 경우에는 Incoterms가 우선한다.⁴⁾ Inco-

terms에서의 危險의 移轉시기를 13개의 모든 條件에서 危險은 賣渡人이 A4의 규정에 따라서 物品의 引渡義務를 이행했을 때 移轉한다고 볼 수 있다.⁵⁾ 본 연구에서는 在來船 中心의 FOB·CIF條件과 複合運送條件인 FCA·CIP條件만을 比較·分析한다.

1) FOB條件과 CIF條件의 危險의 移轉에 관한 규정

FOB條件과 CIF條件의 危險의 移轉에 대해서는 賣渡人의 條件 A5와 買受人의 條件B5에 규정되어 있다. 그 내용은 物品이 指定된 船積港에서의 本船의 欄干을 통과한 때라고 규정하고 있다.(bear all risks of loss of or damage to the goods until such times as they have passed the ship's rail at the named port of shipment)⁶⁾

그러나 新堀聰교수는 이러한 해석은 實務적으로 납득이 되지 않는다고 주장하고 있다. 즉 起重機나 양화기에 걸려있는 不安定한 상태에서 危險이 移轉된다는 것은 어떻게 보더라도 타당하지 않는다는 것이다. 따라서 物品이 本船의 船艙 혹은 甲板上的의 所定の 位置에 안전하게 놓여졌을 때에 危險이 移轉된다고 보는것이 타당하다는 것이다. 또한 本선의 난간이 賣渡人과 買受人의 危險分擔의 分岐點이 되는 것은 컨테이너 혁명의 시대에 타당하지 않다고 주장하고 있다.⁷⁾

2) FCA條件과 CIP條件의 危險의 移轉에 관한

4) 新堀聰, 前掲書(貿易政策と貿易賣買), p.208.
5) 新堀聰, 國際取引入門, 日本經濟新聞社, 1992, p.118.
6) ICC, Incoterms 1990, FOB A5·B5, CIF A5·B5.
7) 新堀聰, 前掲書(貿易取引入門), 1992, p.139.

한 규정

FCA條件과 CIP條件은 Incoterms 1990에서 컨테이너 運送, 複合運送, roll on\roll off運送등에 적용하기 위해서 규정된 條件이다. 현재 우리나라와 일본에서는 그 사용이 1%이하로서 아직 그 보급이 미흡한 상태이기는 하지만 최근 들어서 유럽을 중심으로 그 사용이 조금씩 늘고 있다.

FCA條件과 CIP條件의 경우도 두 條件의 危險의 移轉에 관한 규정은 같은 내용으로 되어있다. 즉 A4에 따라서 最初의 運送인에게 物品을 引渡했을 때 危險이 移轉한다고 규정하고 있다.(bear all risks of loss of or damage to the goods until such time as they have been delivered in accordance with A4)⁸⁾

즉 이는 종래의 전통적인 去來條件의 危險의 移轉場所가 船積港 혹은 目的港 이었던 것이 컨테이너, 複合運送에서는 運送人 혹은 그 代理人 이 送荷人으로 부터 物品을 그 관리하에 受取하는 장소라고 할 수 있다.

III. Incoterms 1990의 保險에 관한 규정

3.1 海上保險의 概要

海上保險契約이란 航海事業에 부수되는 損害를 합의된 방법과 범위까지 보험자가 보상하는 損害補償契約이라고 정의할 수 있다.⁹⁾ 海上保險

8) ICC, Incoterms 1990, FCA A5·B5, CIP A5·B5.

9) 오원석, 해상보험론, 삼영사, 1996, p.51.

은 크게 船舶保險과 積荷保險으로 나누어지나 본 연구에서는 積荷保險을 중심으로 고찰 하려고 한다.

3.1.1 Lloyd's S.G. Policy와 舊協會積荷約款

최근까지 사용되어온 海上保險證券은 1779년 Lloyd's 총회에서 채택된 Lloyd's S.G. Policy¹⁰⁾이다. 그 후 200년동안 이 증권이 수정과 보완을 거쳐 오늘에 이르렀지만 실질적인 내용은 그대로 이용되어 왔다. 그러나 Lloyd's S.G. Policy가 실무적 측면에서 적절치 않음이 판명되자 約款등을 添附하여 사용하게 되었는데 이것이 ICC(FPA)나 ICC(WA)등의 協會積荷約款이다. 이 約款은 1982년에 新協會積荷約款으로 개정되었으나 일본에서는 원칙으로 아직도 이 舊協會積荷約款을 사용하고 있다. 즉 信用狀에서 新協會積荷約款이 지정된 경우만 사용하고 있다.¹¹⁾ 그러나 현재 新協會積荷約款의 사용이 조금씩 증가하고는 있지만 영국과 같이 완전히 전환되기까지는 시간이 걸릴 것으로 예상된다. 舊協會積荷約款은 ICC(FPA), ICC(WA), ICC(A/R)의 세종류가 있다. 각 約款의 내용을 간단히 살펴보면 다음과 같다.

1) ICC(FPA)條件

ICC(FPA)條件은 세 條件중 擔保範圍가 가장 작은 條件이다. FPA는 free from particular average의 약칭으로서 分損不擔保라는 保險條件을 의미한다.

貨物積載船舶의 坐礁, 沈沒, 大火災의 重要해

10) 여기에서 S는 Ship(선박), G는 Goods(화물)을 의미한다.

11) 林忠烈, 輸出入貨物保險の實務事典, 日本實業出版社, 1996, p. 63.

난사고와 화재, 충돌등의 원인이 합리적인 경우 등의 特定分損만을 擔保하고 그 이외의 分損은 不擔保로 한다.¹²⁾

ICC(FPA)條件으로 담보되어지는 손해는 매우 한정되어 있기 때문에 物品도 매우 한정되어 있다. 석탄이나 철광석등의 광물자원이나 석재등이 대부분이다.

2) ICC(WA)條件

ICC(WA)條件의 WA는 With Particular Average의 약칭으로 分損擔保라는 保險條件을 의미한다. 이 保險條件은 FPA에서 담보되지 않는 特定分損의 담보가 가능하다. 그러나 FPA와의 차이는 그다지 크지 않다.

주로 ICC(WA)條件으로 사용되어지는 物品으로는 곡류등의 농산품, 당밀등이다.

3) ICC(A/R)條件

ICC(A/R)條件의 A/R은 All Risk의 약칭으로 全損擔保條件을 의미한다. 이 保險條件은 保險의 目的物의 滅失 또는 損傷이 발생했을 경우 일체의 危險을 담보한다. 단 遲延 혹은 保險의 目的物의 高유의 瑕疵 혹은 性質에 近因하여 발생하는 滅失, 損傷, 費用까지 담보가 확장되지는 않는다.

ICC(A/R)條件은 현재 일본에서 實務上 保險契約의 건수로는 가장 많은 條件이다.¹³⁾

3.1.2 新協會積荷約款

위에서 설명한 Lloyd's S.G Policy는 本文約款의 文言이나 단어가 난해하고 고어체로 되어 있어 실무적으로 사용함에 불편에 따라 1982년

約因約款, 裁判官約款만을 남기고 나머지는 삭제하거나 協會積荷約款에 포함시켰다. 따라서 Lloyd's S.G Policy에서는 協會積荷約款 FPA, A/R, 또는 WA가 特別約款이었지만 1982년의 新海上保險證券樣式에서는 반드시 ICC (A), (B) 또는 (C)등의 協會積荷約款을 첨부해야 하게 되었다.

이 新協會積荷約款에서 담보범위가 가장 넓은 것은 ICC (A)이고 (B), (C)의 순서이다. 條文의 배열방법으로는 어떠한 리스크를 커버하는가 하는 擔保約款이 먼저 규정되어 있고 다음으로 免責의 조항이 규정되어 있다.

3.2 Incoterms 1990의 保險에 관한 규정

본 연구에서는 FOB, CIF, FCA, CIP의 4가지 條件의 保險에 관한 규정만을 대상으로 한다.

3.2.1 FOB·FCA條件의 保險에 관한 규정

FOB條件에서는 특별히 保險에 관한 규정은 존재하지 않는다. 海上保險의 締結義務가 賣渡人에게 없기때문에 買受人의 義務에 특별히 保險締結義務를 규정하지 않아도 일반적으로 買受人이 保險契約를 체결하는 것으로 해석되어 진다. 그러나 賣渡人은 買受人이 지장없는 보험부보를 위해 船積을 완료하는 즉시 買受人에게 통보를 해야만 한다. 만약 賣渡人의 怠慢에 의해 통지가 늦어져 買受人이 保險契約를 체결하기 전에 物品의 滅失 또는 損傷이 발생했다면 그 손해는 賣渡人의 부담으로 된다.¹⁴⁾

FCA條件의 保險에 관한 규정은 FOB條件의 규정과 같다.

12) 加藤修, 國際貨物海上保險實務, 成山堂書店, 1997, p.86.

13) 林忠昭, 前掲書, p.85.

14) 新堀聰, 貿易賣買, 同文館, 1998 p.151.

3.2.2 CIF·CIP條件의 保險에 관한 규정

CIF條件에서 賣渡人은 약정된 物品에 대해서 保險契約을 체결하여야 한다(obtain at his own expense cargo insurance as agreed in the contract, that buyer, or any other person having an insurable interest in the goods, shall be entitled to claim directly from the insurer and provide the buyer with the insurance policy or other evidence of insurance cover). 여기에서 문제가 되는것은 어떠한 保險約款으로 계약을 체결해야 하는냐는 것이다. 일단 Incoterms 1990의 규정에 의하면 런던保險者協會 制定의 協會積荷約款 또는 이와 유사한 約款들의 최소한의 擔保條件에 의하여 계약상의 대금에 10%를 가산한 금액을 保險金額으로 하여 신용있는 保險會社와 海上保險契約을 체결하고 讓渡가 가능한 형식의 保險證券이나 기타 保險契約의 證據를 買受人에게 제공하여야 한다.¹⁵⁾

CIP條件의 保險에 관한 규정은 CIF條件의 규정과 같다.

IV. 고베대지진에 나타난 定型 去來條件의 問題點

4.1 고베항의 概要와 被害規模

고베항은 일본 컨테이너 貨物の 약 30%를 취급하는 일본 최대의 港口이다. 그러나 이번 대

지진으로 엄청난 타격을 받아 國際貿易港으로서의 기능이 일시적으로 완전히 정지하였고 또한 輸出入을 위해 항구지역에 집적된 貿易貨物에 매우 큰 滅失·損傷이 발생했다. 또한 고베항은 아시아 지역에서 싱가포르, 홍콩항과 더불어 중심거점항으로서의 기능을 하여왔으나 이번 피해로 인해 그 기능이 축소 되는것을 피할 수 없게 되었다.

이번 피해에 대한 日本損害保險協會의 발표에 따르면(1995.7) 日本損害保險業界에서 지불한 保險금은 船舶保險이 약 700만달러, 貨物保險이 약 5000만달러(약 2500건), 地震保險이 약 7억5000만달러로 총액 12억-13억달러에 달하는 것으로 추계되었다.¹⁶⁾

輸出入貨物을 대상으로 하는 貨物保險이 약 50억엔 정도의 保險金 支給에 그친것은 몇가지의 행운이 뒤따른 것이라고 할 수 있다. 이 정도의 큰 地震에도 불구하고 진파가 발생하지 않았고 진파에 의한 海水의 피해도 없었다. 또한 지진에 의한 화재도 1건 발생했지만 큰 손해는 없었고 1월에 일어난 사고여서 평균기온이 매우 낮았기 때문에 냉동상품의 변질에 의한 피해도 매우 적었다. 특히 화재에 의한 피해가 거의 없었던 것이 가장 큰 행운이라고 할 수 있다. 그러나 다행히도 화물에 대한 피해는 크지 않았지만 이번 사고를 계기로 定型去來條件의 問題點은 여실히 들어 났다고 할 수 있다.

15) Incoterms 1990, CIF A4.

16) 小林晃의 4인, 我國で使用されるトレード・タームズ(貿易 定型取引條件)의 動向調査, 産業經營動向調査研究報告書 第21號, 日本大學經濟學部産業經營研究所, 1997, p. 374

4.2 고베대지진에 나타난 定型去來條件의 問題點

먼저 지진피해의 海上保險에 관한 救濟를 살펴보면 지진에 의한 손해가 담보되는 約款은 舊協會積荷約款의 All Risks와 新協會積荷約款의 A, B의 3가지 약관이다. 즉 倉庫間約款(warehouse to warehouse clause)을 포함하고 있는 運送約款(Transit Clause)에 의해 賣渡人의 倉庫로부터 買受人의 倉庫의 사이에서 발생하는 物品의 멸실 또는 손상에 대하여 담보가 가능하다.

그러나 위의 3가지 約款으로 海上保險契約을 체결했다고 하여도 輸入者(買受人)의 경우에는 이미 危險의 移轉이 이루어진 상태이고 保險에 의해서 損害補償이 가능하기 때문에 아무런 문제가 없지만 輸出者(賣渡人)의 경우에는 어떠한 定型去來條件을 사용했느냐에 따라서 결과가 달라지게 된다.

구체적으로는 輸出者(賣渡人)가 CIF條件을 이용하는 경우에는 문제가 없지만 FOB條件을 사용하는 경우에는 賣渡人 자신의 창고로부터 本船積載까지의 구간에 대해서는 그 구간내에서 지진등의 危險에 의해서 발생한 손해는 회수가 불가능 하다.¹⁷⁾

즉 運送條約에 의하면 保險期間의 개시는 「화물이 保險證券에 창고 혹은 보관소를 運送開始를 위해서 출발했을 때」이고, 保險期間의 終期를 「화물이 保險證券에 기재된 목적지의 荷受人의 창고 혹은 보관소 아니면 그외의 최종 창고 혹은 보관소에 引渡됐을 때」라고 규정되어 있다.¹⁸⁾

17) CFR조건의 경우도 FOB조건의 경우와 마찬가지로 문제가 발생하나 본 연구에서는 CFR조건을 제외하고 FOB조건만을 연구대상으로 한다.

그런데 Incoterms 1990에 의하면 FOB·CIF條件은 賣渡人과 買受人의 危險의 분기점을 「화물이 본선의 난간을 통과하는 때(they have passed the ship's rail)」라고 규정하고 있다. CIF條件의 경우 賣渡人은 保險會社에 海上保險契約을 체결하고 자신(賣渡人)을 被保險자로 하는 海上保險證券을 入手하고 이 保險證券을 背書讓渡하여 買受人에게 引渡하는 것이 관습적으로 행해지고 있는 방식이다. 그렇게 함으로서 CIF條件의 買受人은 被保險者의 지위를 승계하고 賣渡人이 保險契約을 체결하여 入手한 保險證券에 의해서 증권에 명기된 warehouse to warehouse 사이에서 발생한 保險사고라면 賣渡人과 買受人 어느 당사자도 담보가 가능하다.

그러나 FOB條件의 경우에는 문제가 발생하게 된다. FOB條件에서는 보험부보의 책임이 買受人에게 있기 때문에 買受人이 海上保險을 체결하고 자신(買受人)을 被保險者로 하는 海上保險證券을 入手하게 된다. 여기에서 화물이 수출자의 창고에서 반출된 후 本船積載까지의 구간은 Incoterms 1990에서 賣渡人의 危險負擔이기 때문에 만약 이 구간에서 사고가 발생했을 경우에는 上記의 保險證券의 被保險者가 買受人으로 되어 있기 때문에 이 保險證券을 이용해서 손해의 회수가 불가능하게 된다. 즉 賣渡人의 창고로부터 본선의 난간까지의 구간은 賣渡人의 危險負擔이다. 이 구간에서 사고가 발생해도 賣渡人의 부담으로 되기 때문에 買受人에게는 어떠한 경제적인 부담도 없는것이 된다. 그러므로 保險證券上에는 이 구간도 保險者는 커버가 가능한 것으로 명기되어 있으나 실제로는 買受人이 이 구간에서 발생한 손해에 대해서 保險者에

18) 加藤修, 前掲書, p.129.

게 청구할 수 없다.

일본의 경우, 賣渡人の 창고로 부터 본선적재까지의 구간에서 발생한 화물의 멸실이나 손상에 대한 危險을 커버하기 위해서 「輸出FOB保險」을 사용하고 있다.

輸出FOB保險은 英文貨物海上保險證券중에 규정된 協會積荷約款과는 전혀 무관계의 約款으로서 日本商法에 기초한 和文海上保險證券에 속하고, 일본국내의 陸上運送貨物の 保險에 사용하는 「運送保險普通保險約款」의 特約에 상당한다.¹⁹⁾

그러나 지진에 의한 物品의 滅失·損傷의 危險에 대한 부보는 一般 約款으로는 불가능하고 다시 「地震擔保特別約款」으로 特約을 해야하기 때문에 이번 지진의 경우에는 소수의 賣渡人만이 담보가 가능했던 것으로 나타났다.²⁰⁾

다. 이러한 危險을 事前에 防止하기 위해서는 이제까지의 貿易慣行에서 벗어나야 한다고 思料된다.

즉, 컨테이너에 의한 複合運送을 이용하는 경우에는 從來의 FOB·CIF·CFR조건에서 FCA·CIP·CPT등의 컨테이너 거래조건으로 移行해야 한다고 생각 되어진다. 물론 이들 컨테이너 거래조건은 아직 歷史가 일천하고 貿易慣習이 蓄積되어 있지 않기 때문에 여러가지 문제점이 있는것도 사실이다. 그러나 運送人責任의 開始와 危險의 移轉이 一致 되어있는 컨테이너 무역거래조건은 컨테이너 운송을 이용하는 荷主를 위해서 制定되어진 거래조건이기 때문에 더욱 적극적으로 이용해야 한다고 思料되어 진다.

V. 結 論

1995년에 발생한 고베항의 지진은 定型去來條件의 문제점을 들어낸 사건이었다고 할 수 있다. 運送形態는 컨테이너에 의한 複合運送이 定期船運送의 90%를 차지하고 있음에도 불구하고 FOB·CIF조건등 在來船 中心의 去來條件이 사용되어질 경우에 海上保險에서 保險의 空白期間이 발생하는 문제점이 드러나게 된것이다.

이번의 연구는 지진이라는 특정의 危險을 實例로서 강조하게 되었지만 國際貿易去來는 隔地間에 이루어진다는 특징이 있기 때문에 그 이외의 여러가지 危險에 노출되어 있다고 할 수 있

參 考 文 獻

吳元奭, 海上保險論, 三英社, 1996.

ICC, Incoterms 1990.

加藤修, 國際貨物海上保險實務, 成山堂書店, 1997.

小林晃, 我國で使用されているト-レド・タ-ムズ(貿易定型取引條件)の動向調査、産業經營動向調査研究報告書 第21號、日本大學經濟學部産業經營研究所、1997.4月。

——、總合商社A社の使用するト-レド・タ-ムズ地域・國別分析、日本大學經濟學研究會・經濟論集 第68卷1號、1998年 4月。

——、我國で使用されるFOBAirport、コンテナ・ト-レド・タ-ムズ、Ex系、Delivered系 ト-レド・タ-ムズの分析、日本大學經濟學部産業經營研究所、産業經營研究

19) 小林晃외 4인, 前掲書, p.398.

20) 小林晃·赤堀勝彦, ベ-シック貿易取引, 經濟法令研究所, 1997, p.239.

第20號,1998.

小林晃・赤堀勝彦、バ-シツク貿易取引、經濟法令研究會、1997。

新堀聰、國際統一賣買法、同文館、1991。

——、貿易政策と國際賣買、同文館、1996。

——、國際取引入門、日本經濟新聞社、1992。

——、國際賣買、同文館、1998。

林忠昭、輸出入貨物保險の實務事典、日本實業出版社、1996。

A Study on the Limitations of Trade Terms in the Situations of Kobe Earthquake

-with a Special Reference to Marine Insurance-

Jin-Wook Kang*

Abstract

C.I.F. and F.O.B. contracts are the chief terms used in international trade contracts. But, in recently, the multimodal transport which is based on the containerization and the improvement of air transport has been grown gradually, Regardless of these change in international trade environment, most of the contract of sale is made by C.I.F. and F.O.B. contracts which are based on the traditional port to port transport. In other words, there are some limitation in terms of legal base in which traditional C.I.F. and F.O.B. contract is applied to the changed environment. Especially, problems arised in marine insurance which export by F.O.B. trade terms.

Therefore, when the parties of the contracts of sale make an sale contracts by using the container ship and Multimodal Transport, they should use the F.C.A. and C.I.P. contracts instead of F.O.B. and C.I.F. contracts for the transport of goods. And parties of the contracts of sale need to gain a better understanding of the characteristic of F.C.A. and C.I.P. terms and the problem of the F.C.A. and C.I.P. contracts used in the performance on international multimodal transport.

* Ph. D. Programs in Commerce Graduate School of Nihon University