

신용장 거래에 있어서 FOB, CIF조건의
적용상 문제점에 관한 연구
- Incoterms® 2010을 중심으로 -

The Study on the Practical Problems of FOB and
CIF terms under L/C transaction
- with Special Emphasis on Incoterms® 2010 -

이 대 우*

Dae-Woo Lee

양 의 동**

Ui-dong Yang

<목 차>

- I. 서 론
- II. Incoterms® 2010상 FOB 및 CIF조건의 주요 개정내용
- III. 신용장거래에 있어서 FOB 및 CIF조건에 대한 분쟁사례
- IV. 신용장거래시 Incoterms® 2010의 FOB 및 CIF조건 적용상 문제점
- V. 결 론

주제어 : 인코텀즈2010규칙, FOB, CIF, 신용장, 선하증권, 복합운송증권

* 주저자, 청운대학교 국제통상학과 겸임교수 및 금융연수원 강사

** 교신저자, 청운대학교 국제통상학과 교수

I. 서 론

무역거래의 정형거래조건 해석에 관한 국제 규칙(Incoterms)은 1936년 ICC에 의하여 제정된 이후 국제무역 관행의 변화를 반영하여 1953년, 1967년, 1976년, 1980년, 1990년 및 2000년에 이어 2010년 3월에 제 7차 개정이 이루어 졌다. ICC 상사 법률 및 관습 위원회(ICC Commission on Commercial Law and practice)는 2010년 9월 16일에 최종 개정안인 Incoterms® 2010을 최종 승인하였고 2010년 9월 27일에 공식적인 발표를 통하여 Incoterms® 2010년은 2011년 1월 1일부터 시행에 들어갔다.

이번에 개정된 Incoterms® 2010은 대폭적인 개정이며 Incoterms 2000의 내용을 전면적으로 검토하여 실무 관행을 대폭적으로 반영하여 개정된 내용으로서 지금까지 구체적인 실무 지침서도 없이 시행에 들어갔음으로서 많은 해석상에 시행착오가 있었음을 간과할 수 없다. 따라서 본 논문은 이번 개정된 Incoterms® 2010의 실무상 가장 많이 사용되고 있는 FOB 및 CIF조건의 개정 내용 및 그 실무 적용상의 문제점을 먼저 검토하고자 하였다. 이 FOB 및 CIF조건은 Incoterms® 2010의 11개 조건 중에 가장 많이 사용되는 조건이며 또한 그 내용의 핵심이 기도함으로서 이 조건의 내용을 검토함으로서 여타 조건의 해석에도 도움이 될 것으로 본다.

본 논문의 구성은 제1장 서론에서 본 논문의 목적 및 구성을 설명하고 선행연구 내용도 아울러 검토하였다.

그리고 제 2장에서는 Incoterms® 2010에서 FOB 및 CIF조건의 주요 개정 내용을 설명하였다. 제 3장에서 FOB 및 CIF조건의 실무적용 사례를 소개하고 그 적용상 문제점에 대한 지적을 하였다.

제 4장에서 향후 Incoterms® 2010의 실무 적용상 문제점에 대한 검토를 하였다.

제 5장에서 결론으로 이러한 FOB 및 CIF조건의 문제점을 신용장 거래에서 사용될 경우에 발생할 수 있는 여러 가지 문제점 및 그 개선 방향에 대하여 몇 가지 제시하기로 하였다.

본 논문에 대한 선행연구를 살펴보면 박광서, 이병문의 “Incoterms 2010의 주요 내용 및 실무상 문제점에 관한 연구”¹⁾에서는 Incoterms 2010의 주요 개정 내용을 전체적으로 요약 정리하였고 그 실무상의 문제점에 대한 간단한 언급이 되어 있으므로 이는 Incoterms의 주요 개정 내용을 파악하는데 도움을 주고 있다

전순환의 “Incoterms 2010의 주요 개정 내용에 관한 연구”²⁾에서 Incoterms의 주요 개정

1) 박광서, 이병문, “Incoterms® 2010의 주요내용및 실무관행에 관한 연구”, 『국제상학』제18권 제1호, 2011.3, pp.5-46.

2) 전순환, “Incoterms® 2010의 주요개정내용에 관한 연구”, 『무역연구』, 제6권 제4호, 2010.12, pp.567-603.

내용을 설명하고 당사자의 의무별로 개정 사항을 구체적으로 명시함으로써, Incoterms 2010의 전체적인 개정 내용을 파악하는데 필요한 논문이라고 본다.

허재창의 “Incoterms 2010 상의 DAP조건에 관한 연구”³⁾에서는 Incoterms 2010의 매도인과 매수인의 주요 의무별로 Incoterms 2010의 주요 개정 내용을 소개하고 특히 DAP조건의 내용을 기타 DAF, DES, DEQ, DDU조건과 비교 검토하여 내용을 설명한 것으로서 새로 신설된 DAP조건의 이해에 도움을 주고 있다.

최석범의 “Incoterms 2010의 당사자별 주요개정내용과 시사점”에서도 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.⁴⁾

그러나 본 논문은 Incoterms 2010 중에 FOB, CIF조건의 주요 개정 내용과 실무상의 문제점에 대해서 보다 현실적 접근을 시도하여 구체적인 사례 연구를 통해서 분석하였으며, 특히 신용장 거래에 있어서 FOB 및 CIF조건이 적용될 경우에 운송수단별, 제출 서류상의 문제점과 실무적인 왜곡현상에 대한 분석을 통해서 그 문제점을 도출하고자 노력하였다.

본 연구는 각종 논문과 문헌을 통한 이론적 연구와 구체적인 실무사례를 통한 실무적 접근에 기초한 실용적인 면에서 구체적인 문제점을 파악하고자 노력한 것이다.

II. Incoterms® 2010상의 FOB, CIF조건의 주요 개정 내용

1. 국내 거래에 사용 가능

Incoterms® 2010은 유럽연합 등 EU와 미국 등에서 Incoterms의 국내 사용을 주장하고 있었고 현실적으로 사용을 하고 있기 때문에 이들 국가들의 주장을 받아들여 국내 거래에서도 그 사용을 허용하였다. 따라서 Incoterms® 2010은 그 부제(副題)에서 “국내 및 국제 거래 조건에 사용 되는 ICC 규칙”(ICC rules for the use of domestic and international trade terms)하고 명명하여 국내 거래에도 사용될 수 있도록 개정되었다. 이렇게 됨으로서 미국의 경우에는 UCC의 무역조건 내용과 Incoterms® 2010의 적용상에 혼란을 초래할 수 있다고 하겠다.

3) 허재창, “Incoterms® 2010상의 DAP조건에 관한 연구”, 「무역연구」, 제6권 제1호, 2010.3, pp.103-121.

4) 최석범, “Incoterms® 2010의 당사자별 주요개정내용과 시사점”, 「국제상학」, 제25권 제4호, 2010.12, pp.89-104.

2. 전자적 통신서류와 종이서류의 동일한 효력

Incoterms 2000에서는 상업송장, 인도증명서류 또는 운송서류의 경우 매도인과 매수인이 합의하였다면 EDI메시지에 의하여 대체될 수 있다고 규정하였다. 그러나 Incoterms® 2010에는 FOB 및 CIF의 A1/B1조에서 “당사자 간에 합의되거나 또는 관습적인 경우(if agreed between the parties or customary) A1~A10 및 B1~B10에 언급된 모든 서류는 동등한 전자기록 또는 절차일 수 있다고 규정하였다.”⁵⁾ 따라서 이번 Incoterms® 2010으로 개정됨으로서 당사자 간에 합의하거나 관습적인 경우에는 EDI메시지뿐만 아니고 모든 전자통신수단에 의한 전자기록 또는 절차는 종이서류와 동일한 효력을 인정받았다.

이는 앞으로 완전한 전자무역거래를 예견하여 미리 제정된 것이라고 할 수 있다.

3. 인도, 비용 및 위험 분기점의 변경

Incoterms® 2010규칙은 인도, 비용 및 위험 분기점을 FOB, CIF규칙에서 “선측난간(ship’s rail)”이라는 개념을 삭제하고 “본선 적재(Vessel on board)”로 변경하였다. FOB와 CIF규칙의 A4조항의 매도인의 인도 의무에서 “매도인은 물품을 선적항에서 매수인에 의하여 지정되거나 또는 지정된 선박에 적재함으로써 인도해야 한다”라고 규정하였고 A5(위험이전)와 A6(비용분담)조항에서 “매도인은 A4조에 따라서 물품이 본선에 적재된 때까지 위험을 부담하고 물품에 관한 모든 비용을 부담한다”고 규정하고 있다.

따라서 지금까지 전통적인 관습에 의하여⁶⁾ 사용되어 왔던 “선측난간(ship’s rail)”의 개념을 과감히 탈퇴해서 현실적이고 실용적인 “본선적재(Vessel on board)”로 변경하여 비용 및 위험분기점의 경계를 분명히 하였다.

이렇게 변경됨으로서 앞으로 Incoterms® 2010상의 FOB, CIF조건을 사용한다면 반드시 물품을 본선에 적재 시켜야 하고 위험과 비용도 물품의 본선적재된 시점을 기준으로 이전되거나 분배되어야 한다고 할 수 있다.

4. 물품의 인도(引渡) 개념의 확대

Incoterms® 2010에서는 FOB와 CIF조건에서 매도인의 물품인도는 물품을 지정된 선적항에서 매수인에 의하여 지정한 선박의 본선에 적재하는 것을 의미하며 매도인은 이와

5) 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.”

6) Incoterms® 2010 FOB, CIF A Seller’s Obligation A4 “The seller must deliver the goods either by placing them on board the vessel nominated by the buyer at loading point.”

같이 물품을 본선에 적재함으로서 물품인도의무가 완료되며 그에 따라서 상대방인 매수인에게 대금청구권이 발생하게 된다. 그러나 일반화물의 경우 해상에 운송중인 화물이 연속매매가 발생할 경우에는 그 새로운 매매계약이 만약에 FOB 또는 CIF조건일 경우에 전매계약상 매도인의 의무가 물품을 본선에 적재하여야 할 것인데, 이미 화물이 본선에 적재되어 운송중일 경우에는 화물이 본선에 적재되었다는 운송서류를 제공함으로써 본선적재에 가름할 수 있다고 하겠다. 따라서 이번 Incoterms® 2010에서는 당연한 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 FOB, CIF조건의 A4조항 인도라는 조항에 매도인의 의무를 확대하며 이미 본선에 적재되어 인도된 물품을 조달하여도 물품의 인도에 해당될 수 있다고 규정하고 있다.⁷⁾

5. 물품의 인도 및 인수 지점의 특정

Incoterms® 2010에서는 FOB조건에서는 물품을 선적항 항구와 선박 등을 매수인이 특정하도록 하고 있다. 이는 매도인의 물품인도의무와 비용 및 위험 이전의 분기점이므로 가급적이면 구체적으로 특정하도록 권고하고 있다.

그리고 만약에 특정된 선적지점이 매수인에 의하여 지정되지 않으면 매도인이 그 목적에 가장 적합한 지점을 지정된 선적항구 내에서 선택할 수 있다고 규정하고 있다.⁸⁾ 이는 FOB조건에서는 매도인의 물품인도의무의 완성이 상당히 중요하며 이에 대한 불이행은 바로 매수인에 대한 대금청구권에 결정적인 영향을 미치고 매수인에 의한 계약해제 사유에 해당 하므로 선적항, 선박명 그리고 선적시기에 대한 분명한 명시이 있는 것이 중요하기 때문이다.

그리고 CIF조건에서는 그 사용지침에서 목적지 항구 내에서 물품의 수령지점을 분명히 표시하도록 규정하고 있으며, 물품의 선적항구에서 인도지점도 매수인에게 특별한 이해관계가 있다면 계약서에서 가급적이면 자세히 표시하도록 권고하고 있다.

왜냐하면 CIF조건에서도 매도인의 물품인도의무는 물품을 본선에 적재하거나 적재된 물품에 대한 서류를 양도함으로써 인도의무를 완료하는 것이기 때문에 매도인의 물품인도의무에 하자가 없어야 매수인에게 대금청구가 가능하기 때문이다.

그리고 매수인 물품인수지점도 가급적이면 특정되어야 비용분담 또는 보험기간 산출에

7) Incoterms® 2010 FOB A Seller's Obligation A4 "The seller must deliver the goods either placing them on board the vessel nominated by the buyer at the loading point or procuring the goods so delivered."

8) Incoterms® 2010 FOB A The Seller's Obligation A4 "If no specific loading point, has been indicated by the buyer, the seller may select the point within the named port of shipment that best suit this purpose."

정확성을 기할 수 있으므로 도착항구내의 특정한 물품수령지점을 특정하고 그 수령시점도 특정 하는 것이 필요하다고 할 수 있다.

6. 해상 또는 내지 수로 운송에만 사용 가능

Incoterms 2000에서는 13개 조건을 E그룹, F그룹, C그룹, D그룹으로 분리하여 분류하였으나 Incoterms® 2010에서는 “모든 운송방식에 적용되는 규칙”과 “해상 및 내지 수로에 사용되는 규칙”으로 분류하였고 특히 FOB 및 CIF조건은 해상 및 내지 수로에만 사용되는 운송규칙으로 분류하였다. 그리고 FOB조건과 CIF조건의 사용지침에서도 이 규칙은 해상 및 내지 수로 운송에만 사용되어야 한다.(This rule is to be used only for sea or inland waterway transport)라고 규정하고 있다.⁹⁾

그리고 FOB조건과 CIF조건은 특히 터미널에서 인도되는 컨테이너 화물과 같이 화물이 본선에 적재되기 전에 운송인에게 인도되어지는 경우에는 사용되어 질 수 없다고 규정하고 있다. 그리고 서론에서 Incoterms의 변형은 위험하므로 그 변경 의도와 효과를 계약서에 명시하도록 하였다. 이러한 개정의 취지는 FOB 및 CIF조건을 항공과 복합운송 등에 남용되는 사례를 방지하기 위하여 개정되었다고 할 수 있다.

7. 터미널 처리 비용(THC)의 부담

터미널 처리 비용(Terminal Handling charge)는 물품을 터미널 또는 창고에서 본선에 선측까지 운반시키는 비용을 말한다. 그리고 물품을 하역한 후 하역터미널까지 운반 하는 포함되므로 실무상 이를 보통 해상운송비용에 포함하여 청구하든가 아니면 별도로 징수 하는 경우가 많다. FOB, CIF조건 운송에 있어서 선적항구에서는 매도인이 물품을 본선에 적재하여 인도할 책임이 있으므로 매도인이 부담하는데 문제가 없다고 본다. 그러나 하역항구에서 THC비용을 누가 부담하느냐의 문제가 있는데 FOB조건인 경우는 매수인은 운임을 도착지 항구까지 부담하므로 매수인이 THC비용을 부담해야 하지만 CIF조건인 경우에도 일반적으로 하역을 매수인이 하므로 THC비용을 매수인이 부담하지만 매매계약에서 매도인이 물품의 하역 및 터미널까지의 운반비용을 부담하는 조건으로 계약하는 경우가 있다. 즉 CIF, FO조건이나 CIF, FIO조건인 경우인데 이때는 매도인은 터미널 비용까지 계산하여 물품의 가격을 책정했기 때문에 THC비용을 매수인에게 부담시킬 수 없다는 내용을 Incoterms® 2010 서문에 규정해 놓고 있다.¹⁰⁾ THC비용으로 인하여 분쟁이 많이 일

9) Incoterms® 2010 FOB, CIF Guidance Note “This rule is to be used only for sea or inland waterway transport.”

10) Incoterms® 2010 FOB, CIF A Seller’ Obligations A10 “The seller must, where applicable, in a timely

어나기 때문에 이를 분명히 하고자 규정한 것으로 본다.

8. 보안통관과 그 정보제공

보안통관(security clearance)이란 2011년 9월 11일에 발생한 미국의 911테러사건을 계기로 미국에서의 통관절차가 강화됨에 따라서 보안문제를 통관문제에 반영하여 물품이 목적지의 세관에서 통관되기 전에 수출국에서 물품의 검사를 철저히 하기 때문에 물품의 내용물이 생명 또는 재산에 위협한 물건이 아니라는 정보를 사전에 수입세관당국에 통보하고 미국세관통관에 필요한 보안 관련 정보(security-relational information)제공하거나, 정보를 서식에 맞추어 작성하여 제출하여야 통관이 가능하게 된 것이다. 따라서 수입지의 화물통관은 FOB, CIF조건에서는 매수인이 행하므로 미국의 보안통관 정보제공 자료를 작성하여 사전에 매수인에게 통보하도록 의무화한 것이다.¹¹⁾ 이러한 보안통관 정보제공 자료가 없으면 미국세관에서 일일이 물품을 검사하는데 장시간이 요할 뿐 아니라 항구의 입항 자체가 차단될 수 있으므로 이에 대한 사전 대비라고 볼 수 있다.

9. 적하화물에 대한 로이즈 보험협회 약관 반영

Incoterms® 2010에서는 물품에 대한 적하보험의 조건을 2009년도에 개정된 로이즈 국제 보험협회 적하약관 (LMA/IUA)에 의거하여 최소 보험조건인 ICC (C)조건 이상으로 부과하여야 한다고 규정하였다. (the minimum cover as provided by Clause(C) of the Institute Cargo Clauses(LMA/IUA)) 그리고 보험조건은 ICC(A), ICC(B)(IMA/IUA)외에도 추가보험으로 Institute War Clauses 혹은 Institute Strike Clauses(IMA/IUA)라고 규정하여 협회의 구 약관 보다는 신 약관에 따르도록 규정한 것이다. 그렇다면 협회 구 약관의 조건을 제시할 경우의 효력문제가 제기된다고 할 수 있다. 신용장 조건의 경우에는 구약관인 All Risk 조건의 언급이 있으므로 이 두 규칙의 충돌이 문제된다고 해야 한다.

manner, provide to or render assistance in obtaining for the buyer, at the buyer's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information that the buyer needs for the import of the goods. and/or for their transport to the final destination.”

11) Incoterms® 2010 CIF A Seller' Obligations A3 b) “The seller must obtain, at its own expense, cargo insurance complying at least with the minimum cover provided by clauses(c) of the Institute Cargo Clauses(LMA/IUA) or any similar clauses. When required by the buyer, the seller provide at the buyer's expense any additional cover, if procurable, such as cover as provided by Clause (A) or (B) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or similar clauses and/or cover complying with the Institute War Clauses and or Institute Strike Clauses (LMA/IUA) or any similar clauses.

Ⅲ. 신용장거래에 있어서 FOB 및 CIF조건에 관한 분쟁사례

1. 사건사례 I (복합운송에서 FOB, CIF 조건 사용)

(1) 사건내용

한국의 삼청물산은 중국의 수입상 China National Foreign Trading Transporting Corp(중국국영대외무역공사)와 사이에 수종의 직물류를 수입 가공한 후 한국의 삼청물산이 그 완제품을 다시 수입하기로 하는 계약을 체결하였다(1994. 4월). 그리고 중국 측에서 수입하는 원자재 금액은 US\$ 505,771이었다.

중국의 수입상은 1994년 4월 14일에 중국의 Bank of Communication(중국 교통은행)에서 상기 원자재 대금지급을 위한 4건의 신용장을 개설하였고 이 신용장 조건에서는 삼청물산이 완제품 수입대금을 위하여 한국의 서울은행에서 개설한 신용장 대금을 중국 측에서 지급받는 경우에 원자재 신용장 금액을 지급한다는 조건이 있었다. 그리고 원자재 대금 신용장의 수익자는 삼청물산, 지정매입은행은 서울은행으로 하고 신용장 금액은 US\$ 506,771이었다. 이에 따라서 삼청물산은 원자재 수출을 위하여 국내 선박 대리점인 대한종합운수(주)와 사이에 이 화물을 한국의 부산에서 중국의 대련항까지 운송하기로 하는 운송계약을 체결한 후 삼청물산으로부터 4개의 컨테이너에 적입된 화물을 인도받는 다음 실제로 선적하지 아니한 상태에서 인도받은 날에 선적되었다는 취지의 "laden on board"를 기재한 선하증권 4매를 발행하였다.

삼청물산은 발급받은 선하증권을 포함한 선적서류를 국내 S은행에게 매입 의뢰하였고 국내 S은행은 제출된 서류가 신용장 조건과 일치함을 확인하고 매입한 후 삼청물산에게 US\$ 506,771을 지급하였다. 그 후 삼청물산은 1994년 4월 18일에 부도가 나서 도산되었으나 운송회사인 대한종합운수(주)는 4월 21일에 안싱(Yan Xing)호에 화물을 선적하여 보냈으나 4월 25일에 중국의 수입상은 삼청물산의 부도로 완제품대금이 지급되지 않은 이유로 대금지급을 거절하고 화물을 한국으로 반송하였다. 매입은행인 국내 S은행은 반송된 화물이 정상품이 아니어서 1994년 10월 18일에 공매처분하여 주식회사 중문에게 금 12,010,000원에 매도 처분하였다. 그 후 매입은행인 국내 S은행은 운송회사인 대한종합운수(주)를 상대로 허위 선하증권 발행에 의한 불법행위에 의한 손해배상청구소송을 국내 법원에 제기하였고 손해배상금액으로서 선적서류 매입금액(US\$ 506,771)에서 화물의 공매 처분하여 회수한 12,010,000원을 공제한 나머지금액 399,690,760원 및 이자에 대한 대금을 청구하였다.¹²⁾

(2) 분쟁내용

매입은행(S은행) 주장은 운송회사인 피고가 이 사건 화물을 실제 선적하지 아니하였음에도 선적되었다는 기재가 있는 허위의 선하증권을 발행함으로써 원고가 그 기재내용을 믿고 매입하였으며, 피고가 선하증권에 선적되었다는 기재를 하지 아니하였거나 실제로 선적된 날에 선하증권을 발행하였다면 원고는 상기 선하증권을 매입하지 아니하였을 것이므로 원고의 손해는 피고의 선하증권 허위발행으로 발생한 손해라고 주장하였다.

그러나 피고인 운송회사의 주장은 “원고인 S은행이 입은 손해는 선하증권의 발행행위에 의해서 발생한 손해가 아니고 수출회사인 삼청물산의 부도와 삼청물산의 정상품이 아닌 화물의 인도로 인하여 생긴 손해이다. 따라서 선하증권 발행행위와 매입은행의 손해 사이에는 상당인과관계가 없다고 주장하였다. 그리고 이 선하증권은 복합운송으로서 운송조건도 수출지의 CY에서 수입지의 CY 까지 운송하는 조건이므로 원칙적으로 화물을 수출지의 CY에서 수령 시에 발행하는 증권이므로 선적되었다는 “on board”기재는 아무런 법적 의미가 없다.”라고 주장하였다.¹³⁾

(3) 법원의 판결

본 선하증권이 CY-CY조건의 복합운송증권이라도 운송인이 선적하지도 아니하고 그 증권에 선적되었다고 기재하는 행위가 적합하다고 할 수 없고 만약에 그러한 행위와 상당인과관계가 있는 손해가 발생하였다면 피고는 그 손해를 배상할 책임이 있다고 할 것이므로 피고인 운송회사의 주장은 이유가 없다.

그러나 원고가 주장하는 손해와 피고의 선하증권 허위발급과의 사이에 상당인과관계 여부를 검토하면 “원고가 주장하는 손해는 원고가 삼청물산에게 지급한 매입대금과 실제 화물의 처분으로 얻은 금액의 차이에서 생긴 손해이고 이는 또한 삼청물산의 부도로 인해서 중국의 수입상 또는 개설은행의 대금지급 거절의 결과이고 삼청물산의 매입대금 상환능력 상실 또는 삼청물산이 피고에게 정상품이 아닌 화물의 인도로 인하여 발생한 것이라고 할 것이다. 그리고 피고가 선하증권 발행 당시에 이러한 사실을 알고 있었다거나 알 수 있었다는 특별한 사정이 없는 한 운송회사인 피고가 삼청물산으로 부터 화물을 인도받아 선적이 예정된 상태에서 단지 선적되었다는 취지의 선하증권을 미리 발행한 행위로 인하여 손해가 발생한 것이라고 하기 어렵다고 할 것이므로 결국 원고가 주장하는 손해와 피고의 선하증권 발행 행위 사이에는 상당인과관계가 있다고 할 수 없다. 따라서 원고의 청구는 이유 없이 기각한다. 라고 판결하였다.

12) 서울지법 1996.2.95가합31060판결, 참조판례 대법원 1992.1.21.91다14994판결.
 13) David M. Sassoon “CIF and FOB Contracts” Sweet and Maxwell 1995, P 126 “where the contract specifies a date for shipment, it means actual shipment, and the seller does not perform his obligation by producing a document which shows that the goods were “received for shipment” on the contract date.”

(4) 사건분석

이 사건의 선하증권은 복합운송증권이고 container화물임에도 불구하고 선하증권에 본선 적재(on board)를 기재하도록 요구하는 것은 운송조건을 FOB 또는 CIF조건으로 하도록 약정한 것이기 때문이다. 만약 이 조건이 FCA 또는 CIP조건이라면 굳이 선하증권 상에 본선적재(on board)를 표시할 필요가 없기 때문이다. Container화물의 복합운송증권에 FOB 조건을 사용했다면 반드시 본선인도표시를 해야하는 것이고 CY에서 일단 수취선하증권을 발급받았다고 하더라도 나중에 실제로 화물을 본선에 적재한 후 본선적재부기(on board notation)을 해야 한다고 본다. 다만 신용장의 특별조건에서 “수취선하증권도 가능하다,”는 표시가 있을 경우에는 본선적재표시가 필요없지만 FOB조건에서 이러한 특별조건을 붙일 수 있느냐의 문제점이 있는데 이는 제4장에서 언급하기로 하겠다. 그리고 실무상 이러한 Container운송이나 복합운송에서 조차도 FOB, CIF조건을 사용하고자 신용장거래를 이용하는 것이라고 하겠다.

2. 사건사례Ⅱ(항공운송에서 FOB, CIF 조건 사용)

(1) 사건내용

국내 (주)효동상사는 미국에 있는 Campus Sportswear Company에게 남자 및 소년용 자켓을 수출하기로 하고 미국에 있는 Society National Bank로 부터 1987년 10월 15일 US\$ 367,929의 신용장을 수령하였다.

이에 효동상사는 항공화물주선업자인 아세아항공해운(주)와 운송계약을 체결하고 동사로 부터 일본항공(JAL)비행기에 적재(on board)되었다는 표시를 한 US\$ 19,968금액을 표시한 항공화물운송장(Airway Bill) 2매를 발행하여 수령하였다(1988. 8. 31).

그러나 운송회사인 아세아항공해운(주)가 항공화물운송장을 발행할 당시에는 화물의 직접 수령은 하지 않고 (주)효동상사가 제시한 수출면장만 확인하고 화물을 인수 받아서 일본 항공에 적재(on board)하였다는 허위 증명서를 발행하여 교부한 것이었다. 그리고 항공운송장에는 FOB Kimpo Air Port로 기재되었고 운임후불(Freight Collect)로 표시된 것이다.

그 후 (주)효동상사는 상기 항공화물운송장 2매와 상업송장, 그리고 US\$ 40,000의 환어음을 첨부하여 1988년 9월 2일에 서울신탁은행에게 매입을 의뢰하여 28,664,974원을 수령받았다.

그러나 서울신탁은행은 선적서류 매입시 선적기일이 1988년 4월 30일 유효기일이 1988년 5월 10일로 전부 초과하였고 항공운송장발행인도 Speedmark Transportation Incorporation 혹은 그 대리인이 발행하도록 신용장에 규정되어 있음에도 불구하고 아세아항공해운(주)가 발행한 House Airway bill을 제시하였기 때문에 개설은행에서 신용장 조건 불일치로 지급

거절될 우려가 있으므로 보증부 매입을 하여 (주)효동상사에게 28,664,974원을 지급하였다. 이 때 서울신탁은행이 매입대금을 개설은행에서 거절시 (주)효동상사로부터 매입대금의 반환을 담보하기 위하여 (주)효동상사에 지급보증을 요구하였는데 이 때 외환은행(원고)이 (주)효동상사를 위하여 신용장 환어음 매입대금 반환채무에 대하여 1988년 9월 12일에 지급보증서를 발급하여 주었다. 그 후 1988년 9월 21일에 매입한 서류를 개설은행에 제시하였으나 신용장조건 불일치로 지급거절을 당한 후 (주)효동상사는 이미 부도가 난 상태이므로 매입은행인 서울신탁은행은 지급보증인인 외환은행(원고)에게 지급보증채무의 이행을 청구하였다. 원고인 외환은행은 1988년 11월 7일에 서울신탁은행에게 매입대금과 이자로 28,954,042원을 지급한 후 운송회사인 아세아항공해운(주)(피고)에게 허위 항공화물운송장 발행에 의해서 매입이 일어났고 이에 따라서 화물이 적재된 줄 알고 지급보증을 함으로서 지급액 상당의 손해가 발생하였다고 주장하면서 손해배상 청구소송을 제기하였다.¹⁴⁾

(2) 분쟁내용

1) 원고인 외환은행의 지급보증책임에의 손해배상청구권의 유효성 문제

원고인 외환은행이 매입은행인 서울신탁은행에 대하여 효동상사의 신용장의 환어음 매입대금 반환채무에 대한 지급보증을 하였으므로 운송회사인 아세아항공회사(주)에 대한 손해배상청구권이 성립하느냐하는 문제가 쟁점이 되었다.

원고인 외환은행은 “피고인 운송회사가 발행한 항공화물운송장이 진정한 것으로 믿고 지급보증을 한 것이기 때문에 자신이 받은 손해는 피고인 운송회사에서 허위 항공화물운송장의 발행에 근거하여 발생한 것이다.”라고 주장하였으나 피고는 “원고인 외환은행이 지급보증을 할 당시 신용장의 선적기일 및 유효기일이 경과하였고 항공화물운송장의 발행인이 상이함으로써 상기 매입서류는 개설은행에서 지급거절될 것이 분명한데도 불구하고 수행한 것으로서 손해는 원고의 과실에 기인한 것으로서 운송회사의 허위 항공운송장 발행과는 전혀 관계없는 것”이라고 주장하였다.

이에 대하여 법원은 “원고인 외환은행은 지급보증 당시 신용장상의 조건불일치가 있더라도 이러한 조건 불일치는 개설신청인인 수입자가 용인(Amendment)할 여지가 있을 뿐만 아니라 항공화물에 표창된 화물이 존재하고 있다면 그 손해를 전보할 수 있기 때문에 원고 스스로 자초한 손해로 볼 수 없다.”라고 판시하였다.

2) 항공화물운송장에 의한 서류의 매입 가능여부

피고는 그가 발행한 항공화물운송장들이 이른바 공권(公權)이더라도 항공화물운송장은

14) 서울민사지방법원 제14부, 1990.12.18. 판결89가합65253 법률신문판례 제2005호.

유가증권이 아니고 증거증권에 불과하여 담보적 기능을 가지지 아니하며 항공화물운송장에 “Non Negotiable”이라고 기재된 바와 같이 양도나 매입이 불가능한 것이므로 피고는 공권인 항공화물운송장 발행으로 송하인인 효동상사나 수하인인 Campus Sportwear에 대하여만 책임을 질 뿐 지급보증인인 외환은행에 대하여는 아무런 책임이 없다고 주장하였다.

이에 대하여 법원은 “항공화물운송장에 “Non Negotiable”이라고 기재된 사실은 인정되나 이는 항공화물운송장이 선하증권과는 달리 유가증권이 아니라는 의미에 불과하며 양도나 매입이 불가능하다는 의미는 아니라고 본다. 또한 장기간 소요되는 해상운송과는 달리 단기간에 운송이 종료되는 항공운송에는 증거증권인 항공화물운송장 외에는 해상운송의 선하증권과 같은 유가증권이 별도로 존재하지 아니하므로 항공화물운송장은 항공화물의 수령에 관하여 강력한 증명력을 가진다.

따라서 피고는 항공화물의 존재를 이유로 지급보증을 한 원고에게는 아무런 책임이 없다고 할 수 없다.”라고 판시하였다.

3) 현실적인 인도없이 항공화물운송장에 비행기에 적재(on board)표시 가능여부

피고인 운송주선업자는 송하인인 효동상사가 관세당국이 발행한 수출면장과 상업송장 및 포장명세서 등의 서류를 제출하므로 이를 믿고 통상의 관계에 따라 항공화물운송장을 발행한 것이고 항공화물주선업자에게 수출물품의 적재되었는지 여부까지 확인할 의무가 없다고 주장하였다.

이에 대하여 법원은 설사 피고의 주장과 같이 항공화물주선업자가 관세당국이 발행한 수출면장을 확인하고 항공화물운송장을 발행하는 것이 관례라 하더라도 이러한 관례만으로 그 수출품이 특정 항공기에 적재되었는지 여부를 확인하지 아니한 채 그러한 취지를 항공화물운송에 임의로 기재할 수 있다고 보기는 어렵다고 판시하였다.

3) 법원의 판결

이상과 같이 운송인인 피고의 주장은 확실한 근거와 이유가 없으므로 원고에게 발행된 손해를 배상해야 한다. 그러나 원고로서도 지급보증 시에 신용장 조건에 위반된 서류의 제출로 인한 매입에 대한 지급보증을 한 것이고 또한 수출자의 자신과 부채상태 및 신용정도 등을 잘 살펴야 할 주의의무가 있는데도 이를 게을리 한 것으로서 원고의 잘못도 이 사건 손해발생의 한 원인을 이루었다할 것이므로 원고의 과실비율을 30%로 정함이 상당하다.

4) 사건에 대한 분석

항공화물운송장은 해당운송에서 사용하는 FOB조건 또는 CIF조건을 사용해서는 않되는

데도 현실적으로 이러한 FOB, CIF조건을 사용한 사례를 많이 볼 수 있다. 만약에 항공화물운송장에 FOB조건 또는 CIF조건을 사용하지 않았다면 항공화물의 특성상 “비행기에 적재됨”(on board)의 표시는 할 필요가 없으며 단순히 화물 수령만으로서 충분하다고 할 수 있다. 따라서 항공화물운송의 경우에는 FCA조건이나 CPT, CIP조건을 사용하는 것이 적절하다고 할 수 있다. 이 사건의 경우에는 신용장상에 FOB조건임에도 항공화물운송장을 요구하였고 또한 운송중개인이 발행한 House Airway Bill의 제시를 허용한 신용장조건이 유효하냐의 문제가 제기되고 있다.

3. 사건사례Ⅲ(Container 운송에서 FOB조건사용)

(1) 사건내용

서울의 무역회사인 (주)삼우익스프레스는 실수요자인 세기통상을 대신하여 필리핀으로부터 생파인애플(Fresh pineapple) 28,900상자를 수입하기 위하여 필리핀 소재 Kanatus First International Corp사와 수입계약을 체결하였다(1991년). 그 후 (주)삼우익스프레스는 서울신탁은행에 의뢰하여 필리핀의 Kanatus사를 수익자로 하는 취소 불능신용장 4장을 개설하였는데 운송조건은 FOB Manila port 또는 CFR Busan port조건으로 하고 수하인은 서울신탁은행이고 통지처는 (주)삼우익스프레스로 하는 무사고선적선하증권을 요구하였고, 운임은 후불조건(Freight collect)이고 특별 조건에 “Eagle Express’s House B/L Acceptable” 조건이 있었다. 수출자인 Kanatus사는 해상운송중개인인 Sea-land Service Inc사의 필리핀 대리점인 Eagle Express사와 운송계약을 체결하고 냉동 컨테이너에 넣은 파인애플을 선적하였다는 선하증권을 발행하였는데 송하인은 Kanatus사이고 수하인은 서울신탁은행이며 통지처는 (주)삼우익스프레스로 하여 1991년 4월 27일부터 5월 18일 사이에 선적된 것으로 표시 하였다.

그 후 화물이 한국의 부산항에 도착하였으나 실수요자인 (주)삼우익스프레스가 화물을 즉시 인수하지 않음으로서 운임 US\$ 30,420(원화 22,145,760원)과 입항료 51,782원 체선료 US\$ 136,557,77(원화 99,269,033원) 화물소각비용 29,832,438원 합계금액 151,299,013원을 피고인 (주)삼우익스프레스에 청구하는 소송을 원고인 Sea-Land Service Inc가 제기하였다.¹⁵⁾

(2) 분쟁내용 및 법원의 판결

1) FOB조건에서 매도인이 운송계약 체결권 유무

15) 서울민사지방법원 1992.9.17.91가합90375판결.

David M Sassoon “CIF and FOB Contracts 4th ed” Sweet and Maxwell London 1995 p 6 “Cif contracts do not extend to the carriage of cargo by air and Air Consignment Note required under the Carriage by Air Act 1932 is not a document of title, nor is it generally negotiable.”

원고인 SLST는 신용장상 운송조건이 FOB조건으로 되어 있고 운임 후불조건일 때는 매도인은 매수인 또는 수하인의 대리인 자격으로 운송인과 운송계약을 체결하는 것이 국제거래 및 운송계약의 관행이라고 주장하였다. 그에 대한 근거로 Incoterms 1990의 FOB조건을 제시하였다.

이에 대하여 원심법원의 판결은 Incoterms규칙의 본선인도조건(FOB)에 대한 규정을 보면 “매도인은 물품이 지정된 선적항에서 본선선착난간을 유효하게 통과할 때까지 수출로 인한 모든 비용과 위험을 부담하고 매수인의 요청에 따라 그의 위험과 비용부담으로 하여 선하증권을 발행하며 매수인은 자신은 비용으로 선박을 용선하거나 필요한 선복을 예약하고 선박의 명칭, 선박의 적재 장소, 선박의 인도 일자를 매도인에게 통지하여야 한다.”라고 규정되어 있다. “이는 본선인도조건(FOB)의 국제거래에 있어서 위험과 비용부담에 관한 원칙을 규정한 것이고 매도인으로 하여금 매수인의 대리인으로서 운송계약을 체결할 수 있는 자격을 부여한 것이라고 볼 수 없고 또한 매도인이 매수인의 요청이 없더라도 운송계약을 체결하는 국제관행이 있다고 볼 수 없다.” 라고 판시하였다. 그러나 대법원 판결에서는 “FOB조건으로서 매매계약서상에 매도인이 운송계약을 체결하고 운임은 후불조건으로 하도록 약정하였다면 이는 매수인이 매도인에게 자신을 대리하여 운송계약을 체결하는 권한까지 부여하였다고 봄이 상당하다.”라고 판결하여 매도인에게 운송계약체결권을 인정하였다.¹⁶⁾

2) FOB계약상 선하증권상 수하인에 대한 운임 및 비용 청구권 유무

원고는 선하증권이 발행되면 운송계약상 송하인의 지위가 선하증권상 수하인에게 이전되고 송하인은 선하증권 이면약관에 따라서 운임 및 기타비용을 청구할 수 있다고 주장하면서 선하증권 이면약관 및 상법 규정들을 근거로 제시하였다.¹⁷⁾

이에 대하여 원심법원 판결은 “선하증권이 발행된 경우에는 운송물에 관한 처분은 선하증권에 기재된 바에 의하도록 상법에 규정되어 있으나(1991. 12. 31 개정 상법 제 820조 제 131조) 이는 선하증권이 발행된 경우 운송물의 소유권 귀속을 정한 것이거나 운송인과 운송물에 관한 소유권을 주장하는 선하증권 소지인 사이에 채권적 관계를 규율하는 것이고 운송계약상 송하인의 지위가 선하증권 소지인이나 수하인에게 당연히 이전되는 취지라고 볼 수 없다.

16) 대법원판결 선고 94다27144, 1996년 2월9일 선고

17) 영국선하증권법(Bill of Lading Act 1885) 제1조“선하증권상의 수하인 또는 배서인은 ...선하증권에 포함된 운송계약이 마치 자신과 운송인 사이에 체결된 것 처럼 당해 운송물에 관하여 권리와 함께 모든 책임도 부담한다.”

상법 제614조1항 “수하인은 화물의 수령으로 인하여 이 수령의 원인인 운송계약 또는 선하증권의 정하는 바에 의하여 운임 및 기타 일체의 보수와 체선료가 있으면 이를 지급하고 체당된 관세 및 기타의 체당금을 변제하고 기타 수하인이 부담하는 채무를 이행할 의무를 진다.”

수하인은 운송물을 수령한 때에 비로소 운송계약 또는 선하증권의 취지에 따라 운임, 부수비용, 해당금, 정박료 공동해손 분담금을 지급할 의무가 발생하는 것이고 수하인인 피고가 화물을 수령하지 않은 경우에는 운송계약이나 선하증권의 이면 약관에 따른 책임이 있다고 볼 수 없다.”라고 판시하였다.¹⁸⁾

3) 사건에 대한 분석

법원은 원고인 운송회사의 청구를 이유가 없다고 기각 판결을 내린 것이다. 법원은 “FOB계약에서 매도인이 매수인의 요청이 없었으나 매매계약서에 매도인에게 운임후불조건으로 운송계약을 하도록 약정했다면 매수인을 대리해서 운송계약을 체결할 권한이 있다고 하더라도 수하인이 운송물을 수령하지 않는한 선하증권 약관에 따라서 매수인인 피고에게 운임 등 지급할 의무가 없다.”고 판결하였다.

그리고 이 사건에서 매수인이 화물을 수령하지 않는 한 선하증권의 소지인이라는 이유만으로 운임후불조건에 따른 운임 등 비용을 지급할의무가 없다는 판결은 상당히 주목할 만한 것이라고 할 수 있다. 이번 개정된 Incoterms에서도 FOB계약의 경우에 “매도인은 매수인에게 운송계약을 체결할 의무가 없다 그러나 매수인의 요청이 있거나 또는 상거래관습이 있고 그리고 매수인이 적당한 기간 내에 반대지시를 하지 않는 한, 매도인은 매수인의 위험과 비용으로 통상적인 조건으로 운송계약을 할 수 있다.”라고 규정하고 있다. 그리고 이 사건도 Container화물의 복합운송임에도 불구하고 FOB조건을 사용하면서 신용장 거래에서 운송증개인이 발행한 House B/L을 허용한 L/C조건이 유효하냐의 문제가 제기되고 있다.

IV. 신용장거래에 있어서 FOB조건 및 CIF조건의 사용상의 문제점

(1) 국내거래에 적용가능성 신설

Incoterms®2010규칙은 유럽연합 등의 무역블록에서 상이한 국가 간에 통관절차가 중요하지 않게 됨에 따라서 전통적으로 국경을 넘어서 거래되는 국제매매계약에 적용되는 Incoterms2000과 달리 국제계약뿐만 아니라 국제매매계약에도 적용될 수 있도록 공식적

18) 대법원판결 선고 94다27144, 1996년 2월9일 선고
서울고법 1994.4.19 선고92나60491판결
서울민사지방법원 1992.9.17.91가합90375판결.

으로 인정하게 되었다.¹⁹⁾ 미국의 경우에도 자국의 국내거래에 사용되는 통일상법전(UCC)에서 선적 및 인도조건을 폐지하였을 뿐만 아니라 무역업자들이 자국의 국내거래에서 Incoterms 규칙을 이원적으로 사용하려 한다는 점에서 유럽과 미국의 의견을 반영하며 ICC에의 국내거래에서는 사용될 수 있다고 개정하였다. 그 결과 Incoterms®2010규칙은 그 부제에서 “국내 및 국제거래 조건의 사용을 위한 ICC 규칙(ICC rules for the use of domestic and international trade terms)라고 명명하고 있다.

이 규정의 실무상 내용을 분석해보면 영국에서 유럽대륙으로 해상을 통해서 무역거래를 할 경우에는 FOB조건과 CIF조건을 사용할 수 있겠지만 기타 유럽 내에서 거래는 철도나 도로에 의한 무역거래가 많으므로 FOB조건과 CIF 조건의 사용이 거의 없다고 해도 과언이 아닐 것이다. 만약에 유럽 내에서 도로와 철도거래에서 FOB, CIF조건을 사용하게 되면 많은 문제점이 발생하게 된다고 하지 않을 수 없다.

그러나 국제하천을 이용한 내지수로에 의한 운송의 경우에는 FOB, CIF조건을 사용할 수도 있지만 그 양은 전체교역에 비해서 미비하다고 할 수 있겠다. 따라서 EU지역에서 국내거래에서 FOB 또는 CIF조건의 사용은 그 실효성이 적다고 할 수 있고, 특히 영국의 국내관습법인 FOB 및 CIF조건과 충돌될 가능성이 있다고 하겠다. 미국의 경우에도 국내거래의 경우 해상을 통한 국내거래보다는 철도 및 도로에 의한 거래가 많을 수밖에 없으므로 그 양이 미미할 것이다. 기타 나라의 경우에는 더욱이 국내에서 해상교역에 의한 거래의 양이 거의 전무한 상태로 FOB 및 CIF조건의 사용은 거의 생각할 수 없다고 하겠다. 그리고 유럽 각 국가간의 무역거래에서 신용장을 사용하는 경우에는 이를 국내거래로 볼 수 없고 국가간의 거래로 보아야하고 다만 동일통화의 거래로 환리스크만 없는 것이고 통관시에도 관세만 없을 뿐이지 통관의 수속절차가 간소화되어 있을 뿐이므로 이를 국내거래로 볼 수는 없다고 하겠다.

따라서 이번 개정 Incoterms®2010에서 국내거래에서 모든 조건을 사용 할 수 있다고 확대한 것에 대해서 그 실효성에 문제가 있다고 할 수 있고 유럽지역의 신용장거래시에는 국내거래인지도 불명확하다고 할 수 있다.

(2) 본선인도조건(on board)으로 변경

중전의 Incoterms2000에서는 위험과 비용분기점으로 “선측난간”(ship's rail)의 개념을 고

19) Incoterms2000 2.1 Introduction 1. purpose and scope of Incoterms “ The purpose of Incoterms is to provide a set of international rules for interpretation of the commonly used trade terms in foreign trade.”

Incoterms®2010 Introduction, main features of the Incoterms®2010 rules 3.Rules for domestic and international trade “consequently, the subtitle of the Incoterms®2010 rules formally recognizes that they are available for application to both international and domestic sale contracts.”

수하여 매도인의 인도는 매수인에 의해 지정된 선박의 본선 상에 인도하도록 규정하고 있었지만 비용과 위험은 물품이 선측난간을 통과했을 때 매수인에게 이전된다고 규정하여 다소 혼란을 야기하였지만 이번 Incoterms® 2010에서는 비용과 위험도 물품의 “본선적재”(on board the vessel)시에 이전되는 것으로 변경하여 이러한 혼란을 없애는 근거를 마련하였다고 하겠다

이러한 위험과 비용분기점의 변경으로 종래까지 문제되었던 매도인은 본선에 적재되기 전에 발생한 위험에 대해서 부담해야 하고 매수인은 본선적재 후에 발생하는 위험에 대하여 부담해야 하는 것이다. 따라서 화물이 선측난간을 통과한 후 본선에 안전하게 적재되기 전에 추락하거나 파손된 위험은 매도인의 책임이 되는 것이다. 물론 물품을 본선에 안전하게 적재하는 선적업무는 부두하역업자의 책임이고 이 부두 하역업자가 과실 없이 발생한 위험책임은 매도인이 져야한다. 예를 들면 선적 중 포장문제로 물품이 떨어져 발생한 경우나 기타 매도인의 과실에서 발생한 책임 대해서도 매도인이 책임을 부담해야 한다.

그리고 비용부담에 있어서도 매도인은 선적책임을 부담하고 그 비용을 부담해야 하며 매수인은 하역책임과 그 비용을 부담해야 하는 책임으로 분명히 구분되는 것이다. 선적의 무에 있어서도 매도인은 물품을 본선에 안전하게 적재할 의무가 포함된다고 할 수 있다.

그리고 물품의 인도지점이 본선적재시점이므로 본선적재 전에 다른 운송인에게 이전함으로써 책임 종료되는 복합운송거래의 경우나 컨테이너운송의 경우는 이러한 조건을 사용해서는 안된다고 하겠다. 그럼에도 불구하고 실무상으로는 컨테이너에 의한 해상운송의 경우나 복합운송 조건의 거래에도 FOB조건과 CIF조건을 사용하고 있는 때가 허다하다고 할 수 있다. 이러한 경우에도 신용장거래에 있어서 FOB조건과 CIF조건을 사용함으로써 본선적재가 되지 않은 수취선하증권을 제시하고 신용장 조건에 “수취선하증권도 가능하다.” “Received B/L is acceptable” 조건이 있을 경우 대금지급을 거절할 수 있는냐의 문제가 제기되고 있다. 신용장 조건에는 수취선하증권도 가능하다고 되어 있으므로 신용장 조건 위반은 아니라고 하더라도 이러한 특수 조건은 Incoterms상 FOB, CIF조건의 본질에 위배되므로 은행측에서 강력히 규제해야 된다고 보는데 실무상은 이러한 거래가 많이 이용되고 있으므로 문제가 있다고 본다.

그리고 운송인이 발행한 선하증권이 아니고 운송중개인이 발행한 House B/L의 경우에는 화물의 선적표시가 없으므로 FOB조건에 위배되므로 거절할 수가 있어야 하는데 신용장 조건에 “House B/L acceptable 운송중개인 발행 선하증권도 가능하다”란 조건이 있을 경우에는 이 특수 조건은 FOB조건의 본질에 위배되는 조건이므로 국제 관습법 위반으로 은행이 지급 거절할 수 있어야 한다고 본다. 이에 대한 ICC의 유권해석이 있어야 한다고 본다.

(3) 해상운송외의 거래에 사용

FOB조건과 CIF조건은 화물의 해상운송에 의한 거래에 사용되는 조건으로서 port to port간의 거래에만 사용되어야 하고 기타 철도, 도로, 항공운송에 의한 거래에 사용될 수 없는 조건이다.

특히 항공운송거래는 FOB Airport조건이 없어졌고 FCA조건이나 CIP, CPT조건에 흡수된 것임에도 불구하고 실무거래에서는 FOB, CIF조건이 빈번히 사용되고 있고 원래는 해상운송을 하기로 약정하였는데 신용장 조건에 “항공운송장도 가능하다”. “Airway Bill acceptable” 등의 조건을 붙여 Incoterms조건을 자의적으로 변경하여 사용되는 경우를 흔히 볼 수 있다. 항공운송거래는 그 특성상 비행기에 물품을 적재하고 항공운송증권이 발행되지 않고 운송인의 보세창고에 입고된 증명서만 있으면 발행되는 수취선하증권이다. 따라서 그 특성상 본선적재를 요구하는 FOB, CIF조건을 사용할 수 없음에도 불구하고 신용장에 임의적인 특별조건을 추가하여 국제거래 관습을 교묘히 회피해 가려는 편법적인 거래를 자행하고 있는 것이다. 따라서 항공운송상에 화물을 실제 선적도 하지 않고 선적한 것으로 “본선적재(on board)” 표시를 함으로서 편법적인 업무처리를 하고 있다고 할 수 있다. 또 이러한 조건을 피하기 위하여 수취항공증권도 가능하다. “received Air way bill acceptable, House Airway bill acceptable” 등의 조건을 붙여서 항공운송의 경우 본선적재 표시를 피하기 위한 수단을 강구하고 있는데 이는 신용장 거래의 조건을 이용하여 국제관습법인 Incoterms조건을 위반한 거래로서 이에 대한 강력한 규제가 있어야 한다고 본다.

즉 Incoterms® 2010에 의하면 FOB, CIF조건은 해상운송거래조건이므로 항공운송에는 사용될 수 없고 항공운송에 사용된다라고 FOB, CIF거래의 특성상 화물의 본선적재를 전제로 하고 있으므로 실무상으로 이 두가지 조건을 회피하여 편법적인 거래가 자행되고 있는 것이다. 항공운송의 경우에는 FCA, CPT, CIP조건이 있음에도 불구하고 굳이 FOB나 CIF조건을 고집하는 이유는 이 조건을 단순히 가격조건으로만 이해하는데 문제가 발생하는 것이고 이번 Incoterms®2010에서는 FOB 및 CIF조건의 사용지침에서 이 조건들은 해상운송에만 사용될 수 있다고 규정하고 있음으로 앞으로 항공운송의 경우에는 사용되어서는 안되고 도로나 철도운송의 경우에는 더욱이나 그 사용이 불가능하다고 본다. 그러나 미국의 경우에는 국내거래에서 도로나 철도운송에서 FOB 조건을 사용하고 있었음을 볼 수 있다.²⁰⁾

20) David M Sassoon “CIF and FOB Contracts 4th ed” Sweet and Maxwell London 1995 “In U.S and Canada the term fob is commonly used with reference to transport by land as well as by water and unless qualified by the ward “vessel” a contract calling for delivery “fob New York” could be held to refer to delivery at railroad or truck terminal rather than at harbour.”

(4) 인도 및 인수지점의 확정

개정된 Incoterms® 2010에서는 FOB조건과 CIF조건에서 물품인도지점을 명확히 표시하도록 규정하고 있다. 즉 FOB 조건에서 “at the loading point, if any, indicated by the buyer”라는 표현을 써서 구체적인 화물인도장소를 표시하도록 하였고 만약에 특정 선적지점이 매수인에 의해 표시되어 있지 않은 경우 매도인은 자신의 목적에 적합한 지정선적항에서 그 지점을 선택할 수 있다라고 규정하고 있다. 그러나 FOB, CIF조건에서 매매계약 체결 시부터 구체적인 화물인도지점을 정하기는 어렵고 계약체결 후 매수인이 선박을 결정하여 매도인에게 통지할 때 보다 구체적인 지점을 표시해서 통지해 주면 매도인 매수인의 권리, 의무관계를 보다 명확하게 특정 지을 수 있다고 하겠다. 그러나 정기선의 경우에는 특정한 선적지점이나 하역지점을 확정하기가 그나마 쉽지만 부정기선의 경우에는 그 당시의 물동량에 의한 선복수배의 어려움 때문에 쉽지 않다고 하겠다.

그리고 연속매매의 경우에 공산품매매(the sale of manufactured goods)와는 다르게 곡물이나 광물 등 원자재(commodity)의 매매의 경우에 해상운송의 경우에 해상운송 중에 수차례에 걸쳐 전매(轉買)되는 일이 빈번하기 때문에 물품인도의 개념을 전매계약이 FOB조건이나 CIF조건으로 된 경우 다시 선적하지 않고 이미 선적된 물품을 제시하는 것으로 현실적 인도로 간주한다는 규정을 신설한 것이다. 이에 관해서 Incoterms® 2010에서는 FOB, CIF조건의 A4에서 “deliver the goods··by··procuring the goods so delivered”라는 문구를 추가하여 인도된 물품을 제공함으로써 인도의무를 다하는 것으로 규정하였다.

이러한 연속매매의 경우 위험이전의 분기점이 전매계약체결 시점이나 아니면 원계약 조건에 의한 인도된 시점이나의 문제가 있거나 전매계약체결 시점에 위험이 이전된다. 라는 것이 다수설이라고 보아야 한다.

이 규정에 의한 해상운송 중 연속매매의 경우에는 다시 체결되는 전매계약이 FOB, CIF 조건의 경우라도 매도인은 이미 선적된 사실을 입증하는 선하증권에 의하여 물품이 선적된 사실을 입증하는 것으로 족하고 인도의무는 이러한 선하증권의 배서 또는 교부로서 권리의무가 이전되므로 문제가 없는 규정이라고 할 수 있다. 이와 같이 인도 인수지점이 확정된 FOB, CIF 조건을 신용장거래에 사용하는 경우에는 항공운송이나 복합운송 또는 container화물에서는 동 조건들을 사용해서는 않 된다고 보여 진다.

V. 결 론

이상의 Incoterms® 2010의 실무적용상 문제점에 대하여 사례분석을 통하여 충분한 검

토를 하였다. 그러나 Incoterms상의 거래조건을 신용장 거래에 사용했을 경우에 신용장상의 조건과 Incoterms상의 조건이 충돌하는 경우가 발생할 수 있다. 예를 들면 신용장상에 본선적재해상화물운송장을 요구하고 있는데 이 때 거래조건이 Incoterms상 FOB 및 CIF조건을 요구하고 있다고 한다면 신용장상에 특별조건으로 선적선하증권 대신에 수취선하증권도 가능하다고 하여 원래의 신용장 조건의 변형을 가져왔다고 해서 거래조건상 FOB 및 CIF조건이 변형이 없다고 한다면 과연 수취선하증권의 제시로 가능한가 하는 문제가 있다. 왜냐하면 FOB 및 CIF조건은 그 성질상 본선적재를 요구하고 있기 때문이다. 그러므로 이러한 FOB 및 CIF조건을 다른 조건으로 변형시키지 않는다면 신용장상의 특별조건은 사실상 성립할 수 없다고 해야 할 것이기 때문이다.

또 한 가지 신용장 거래는 해상운송조건으로서 본선적재해상선하증권을 요구하고 있는데 그 거래조건도 FOB 또는 CIF조건이라고 가정하면, 신용장상의 특별조건으로서 “항공운송증권도 가능하다”라고 되어있다면 만약에 거래조건인 FOB 및 CIF조건을 변경시키지 않고 항공운송거래가 가능할 것이냐 하는 문제이다.

그리고 FOB 및 CIF조건은 해상운송 및 내지수로 운송조건에만 사용될 수 있는 조건인데도 항공운송거래에 의한 항공운송증권이나 항공운송 중개인이 발행하는 House Air way bill로서 가능하다는 특별조건이 과연 성립할 수 있을 것이냐 하는데 있다. 실무거래에서는 이러한 편법적인 운영을 방관하고 무감각하게 남용되고 있는 사례가 허다하다고 할 수 있다.

그리고 Container화물이나 복합운송거래에서도 FOB 또는 CIF조건이 사용되고 있는 사례를 얼마든지 볼 수 있다고 하겠다. 그러면서 본선적재해상운송증권이나 복합운송증권을 요구하고 있는데 이때도 실무거래에서는 수취선하증권도 가능하다는 특별조건을 붙이든가 하여 수취선하증권을 제시하는 경우가 허다하다고 할 수 있다. FOB 또는 CIF조건을 사용하면서 수취선하증권도 가능하게 하며 편법운용을 하는 것은 신용장거래를 떠나서 Incoterms조건 자체의 위반으로서 이러한 특별조건을 무효시하여야 하는데도 사용되고 있다는 것이 실무사례이다. 이에 대하여 I.C.C에서도 유권해석이 있어야 한다고 본다.

그리고 실무거래에서는 항공운송이나 복합운송 또는 Container화물의 경우에는 이에 적용될 수 있는 FCA, CPT, 또는 CIP조건이 있는데도 불구하고 굳이 FOB 및 CIF조건을 고집하는 이유가 무엇이나 하는데 있다.

우선 실무거래에서는 Incoterms조건을 무역계약조건으로 보지 않고 계약조건 중 가격결정조건으로만 오해하는데서 비롯된다고 본다. 즉 매도인이 운송비 및 보험비를 부담하지 않고 매수인이 부담하면 FOB조건이고 매도인이 부담한다면 CIF조건으로 이해하고 있는데 있다. 그리고 신용장조건과 Incoterms조건이 충돌을 무시하는데 있다고 하겠다.

마지막으로 실무상 통관시 관세 산출의 근거가 수입의 경우 CIF가격, 수출의 경우 FOB

가격으로 되어있기 때문이고 수출실적 산출의 근거도 전부 CIF, FOB가격이기 때문에 업무의 편의상에서 오는 발상이라고 하겠다. 이는 이번 Incoterms@2010의 시행을 계기로 반드시 시정되어야 한다고 본다.

참 고 문 헌

- 김정환, “INCOTERMS 2010상의 DAP조건”, 「2010년 추계학술대회논문집」, 한국국제상학회 · 중앙대 한국전자무역연구소 · 부경대 항만물류경영연구소 · 숭실대 경제통상연구소, 2010.
- 김종득 · 김장호, “미국내 물류보안 동향과 C-TPAT운용에 관한 고찰”, 「해운물류연구」, 제 55호, 한국해운물류학회, 2007.
- 박광서 · 김재성, “우리나라 무역업체의 INCOTERMS 사용현황과 개정방향에 관한 고찰”, 「한국무역상무회지」, 제43권, 한국무역상무학회, 2009.
- 안재진, “국경안전 및 무역원활화를 위한 미국 및 EU의 공급망 보안제도 연구 - C-TPAT 및 AEO 제도 보안 및 인증 기준을 중심으로”, 「관세학회지」, 제8권 제3호, 한국관세학회, 2007.
- 전순환, “Incoterms 2010의 주요개정내용과 특징에 관한연구”, 「한국무역연구원 추계정책 세미나-Incoterms 2010과 무역관습의 변화」, 한국무역연구원, 2010.
- 최석범, “Incoterms@ 2010의 주요내용과 시사점에 관한연구-도입부분을 중심으로-”, 「2010년 추계학술대회논문집」, 한국국제상학회 · 중앙대 한국전자무역연구소 · 부경대 항만물류경영연구소 · 숭실대 경제통상연구소, 2010.
- 한상훈, “INCOTERMS 2010의 DAT조건에 관한연구”, 「2010년 추계학술대회논문집」, 한국국제상학회 · 중앙대 한국전자무역연구소 · 부경대 항만물류경영연구소 · 숭실대 경제통상연구소, 2010.
- 허재창, “INCOTERMS 2010상의 DAP조건에 관한 연구“, 「무역연구」, 제6권 제1호, 한국무역연구원, 2010.
- 허재창, “INCOTERMS 2010의 주요 개정내용에 관한 연구 - 2009.9월 2차 초안을 중심으로”, 「무역상무연구」, 제45권, 한국무역상무학회, 2010.
- Bergami, Roberto, “The Link Between Incoterms 2000 and Letter of Credit Documentation Requirement and Payment Risk,” *Journal of business Systems, Governance and Ethics*, Vol.1, No.4, 2006.
- “Two Commentators look at Incoterms® and L/Cs”, DCInsight Vol 17No2 ·

April-June 2011.

David M Sassoon "CIF and FOB Contracts 4th ed" Sweet and Maxwell London 1995

John F · Dolan "The Law of Letter of Credit 2nd edition" Warren, Gorham & Lamont 1991.

Flambouras, D., "Transfer of Risk in the Contract of Sale Involving Carriage of Goods: A Comparative Study in English, Greek Law and United Nations Convention on Contracts for the International Sale of goods," *International Trade and Business Law Annual*, Vol.VI, University of Queensland, 2001.

Ramberg, J., "Synchronization of Contracts of Sale, Carriage, Insurance and Financing in International Trade," in P. Sarcevic(ed), *International Contract and Conflicts of Law*, Graham & Troman, 1990.

Raymond Jack "Documentary Credits 2nd edition" Butterworths, 1993.

ICC *Incoterms* 2000, 1999.

ICC *Incoterms* 2010, 2010.

ICC Commission on Commercial Law and Practice, *Incoterms* 3000-1st Draft, 2009.

ICC Commission on Commercial Law and Practice, *Incoterms* 2011-2nd Draft, 2009.

ICC Commission on Commercial Law and Practice, *Incoterms* 2010-3rd Draft, 2010.

ABSTRACT

A Study on the practical Problems of FOB and CIF Terms under L/C Transaction - with Special Emphasis on Incoterms®2010 -

Dae-Woo Lee

Ui-Dong Yang

This article aims at analysing the practical problems of FOB and CIF terms relating to Incoterms®2010 in case of L/C transactions and presenting the defending measures against them. According to Incoterms®2010, FOB and CIF terms are to be used only for sea or inland waterway transport and require the seller deliver the goods on board the vessel nominated by the buyer at named port of shipment. So if FOB and CIF terms will be used in sea transport under L/C transaction, the seller should ship the goods on the nominated vessel and present the shipping document indicating "on board vessel" to the issuing bank but the parties agree to present the received bill of lading according to special condition on L/C which is "received bill of lading are acceptable". In practical transaction, FOB and CIF terms are usually used in aircraft cargo, container cargo or multimodal transport. these facts are a violation of Incoterms.

Incoterms®2010 which regulated that FOB and CIF terms may not be appropriate where goods are handed over the carrier before they are on board the vessel for example goods in container. These transactions are a temporary expedient and breach of Incoterms in the international trade which must be corrected as soon as possible.

Key Words : Incoterms®2010, FOB, CIF, L/C, Bill of Lading. Container.