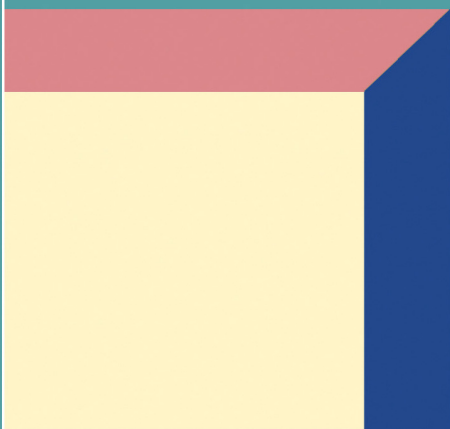


제 3 판

무역실무

윤 광 운 · 김 철 수

INTERNATIONAL TRADE PRACTICES



탐북스

제3판 머리말

본서 「무역실무」의 금번 개정은 국제무역거래의 주요 요소가 되는 정형 거래조건(trade terms), 즉 거래당사자의 위험 및 비용부담에 관한 국제적 통일 규칙인 「인코텀즈」(Incoterms)의 최근 개정에 따른 것이다. 이 개정 「인코텀즈 2020」(Incoterms 2020)은 종래에 비해 상대적으로 그 개정범위는 크지 않지만, 무역환경의 변화에 부응하고 거래당사자들의 요구를 수용한 점에 그 의의가 있다.

이에 본서는 “제6장 무역계약의 거래조건 및 약정” 중 “제2절 정형거래조건”의 내용 전반을 개정 「인코텀즈 2020」(Incoterms 2020)의 내용에 따라 전면 재정리하였으며, 이 외에 본서의 각 장별 편제 및 내용을 부분적으로 개편하여 보다 체계화하고, 용어의 통일 및 현행 법령의 검토, 최근 자료의 활용 등 보다 간명한 서술로 이해를 돕는 한편 각종 무역자격시험의 수험서로 활용되도록 하였다.

또한, 「무역실무」의 강좌운용 및 학습과 관련하여, 우선 처음 접하는 무역 입문자는 일반 수출입실무를 중심으로 전문용어 및 관련제도를 중심으로 학습하는 한편 전문적인 무역실무가, 대학원생 및 각종 무역자격시험 수험자의 경우 단순한 수출입절차의 이해를 넘어 거래당사자의 권리의무관계 내지 거래상의 책임 등과 관련한 무역거래의 법리부분, 즉 본서의 무역계약, 정형거래조건, 신용장, 국제운송 및 해상보험 등 제영역의 법적측면을 고찰함으로써 학습과 강의의 효율을 도모할 수 있다.

끝으로 최근의 COVID 19에 따른 출판계의 어려움에도 불구하고 금번 개정판의 출간을 흔쾌히 허락하여 주신 탐북스 김광식 대표님과 그리고 본서의 편집에 수고하여 주신 편집진에게 이 자리를 빌려 깊은 감사의 인사를 드린다.

2021년 7월

공저자 씀

제2판 머리말

이 책 「무역실무」가 출간된 이후 짧은 시간임에도 본 개정판을 다시 내 놓은 것은 무역실무 내지 국제상학분야의 복잡다단한 내용을 보다 이해하기 쉽게 함으로써 무역입문자가 용이하게 접근할 수 있도록 본서의 내용 전반에 걸쳐 수정·보완하고자 노력하였다.

이번 개정에서는 우선 본서의 내용을 전반적으로 재정리 및 보완하였으며, 특히 용어의 통일과 관세일반 등 일부 내용의 삭제와 수정을 통한 보다 간결한 체제로 재정리하는 한편 각 장별 편제의 일부를 개편함으로써 보다 체계적으로 접근하기 용이하도록 하였다. 깊은 우물만 필요한 것이 아니라 넓은 강도 필요하듯이 폭넓은 최근의 자료를 토대로 하면서 내용의 서술 역시 보다 간명하게 이해되도록 하는데 노력하였다는 점을 밝혀 두고자 한다.

한편 본서의 내용에서 무역입문자에게는 조금 난해할 수 있는 무역관련 법리부분, 특히 무역계약을 비롯한 정형거래조건, 신용장, 국제운송 및 해상보험 등 제부분에서의 법리에 관한 부분은 상급 학년 내지 대학원과정에서 다루는 것도 강의의 효율성을 기할 수 있을 것이다.

끝으로 출판계의 어려운 여건에도 불구하고 오랜 세월동안 저서의 출간을 도와주시고 이번 개정판 역시 출간할 수 있도록 배려해 주신 탐북스의 김광식 대표님에게 감사를 드리며 그리고 언제나 편집에 수고하여 주신 이신정 주간님과 편집진의 수고에 대해서도 깊은 감사의 인사를 드린다.

2018년 7월
공저자 씀

머 리 말

이 책 「무역실무」는 무역거래가 본질적으로 물품의 매매(sale of goods)로서 물품매매에 고유한 법적·상거래적 문제에 대해 무역입문자도 보다 쉽게 이해할 수 있도록 체계적으로 서술한 무역거래실무의 입문서이자 기본서이다.

무역은 고대로부터 해상을 통한 물품교환에서 출발한 이래 법적·제도적 기반을 지속적으로 발전시켜 오면서 현재의 글로벌 무역제체를 가져 오게 되었다. 이 가운데서 무역거래의 상인들은 본선인도(FOB)나 운임·보험료 포함조건(CIF) 등 일반적으로 승인된 거래조건으로 상품을 매매하고, 해외 매수인에의 물품운송은 용선계약이나 선하증권(B/L)을 이용하며, 결제는 화환신용장이나 추심방식으로 이루어지고 운송 중인 물품에 대하여는 보험에 드는 것이 일반적 관행이다.

무역은 비단 무역상인만이 아니라 최근에 젊은 청년들이 가지는 해외시장에 대한 호기심은 곧 1295년 마르코 폴로(Marco Polo)가 베니스로 돌아온 후 동양과의 교역에서 해외의 신시장과 신제품에 대한 무역거래의 동기(motivation)와 시대를 넘어 하등의 다를 바가 없다.

이러한 무역의 특징은 단순한 국내상업과는 달리 무역거래가 국제물품매매의 법적 측면과 실제적 측면을 포괄하고 있는 점이다. 다시 말해 국제물품매매는 다른 나라에 영업소(place of business)를 두고 있는 매매당사자간에 체결되는 계약에 의해 목적물이 운송인을 통해 국제적으로 이동되는 물품매매로서, 그 소유권과 위험의 국제적 이전이 발생하는 물품매매거래이기 때문이다. 또한 오늘날의 무역거래에서 단순한 매매계약의 형식에 의해 대량의 화물을 해상운송을 통해 외국시장에 신속·안정적으로 판매가 이루어질 수 있는 것도 실은 국제상관습을 바탕으로 한 묵시조항에 의하여 국제적 매매계약이 보완되고 있기 때문이기도 하다.

그러므로 무역거래를 단순히 수출입절차로만 이해하는 것은 거래실무상 위험한 태도로서, 이는 마치 실탄 없이 총만 들고 전장에 나가는 것과 다를 바가 없다. 따라서 거래상의 법적 측면에 대한 기본적인 이해를 가지는 것이 중요하다.

이러한 배경하에서 이 책 「무역실무」는 무역거래에 수반되는 매매계약의 성립과 그의 이행에 관련한 신용장·국제운송·해상보험·수출입통관·무역결제·상사중재 등 제 분야의 각론을 포괄하는 실로 그 내용이 광범위한 무역실무원론 내지 국제상학원론(principles of international commerce)이라 하겠다.

이 책 「무역실무」의 구성내용은 총 14개 장으로 하고 무역거래실무와 매매규범의 측면을 고려하여 다음과 같이 크게 네 부분으로 나누고 있다.

첫째, “무역실무의 기초”의 범주에는 제1장 무역실무의 기초개념, 제2장 수출입거래와 전자무역, 제3장 한국의 무역관리제도를 통해 무역거래 전반의 기초적 이해를 돕고자 한다.

둘째, “무역계약의 성립”의 영역에 관련되는 제4장 해외거래선의 발굴, 제5장 무역계약, 제6장 무역계약의 주요조건(정형거래조건 포함)을 포함하고 있다. 계약교섭능력을 비롯한 계약의 기본개념, 매매계약의 원리를 포함한 영미 매매법의 일반원칙과 그리고 우리 「민법」 계약편의 내용을 다루며, 또한 무역계약의 특성과 주요 내용 그리고 계약조항의 기본원칙을 고찰한다. 특히 청약과 승낙의 법리를 기초로 한 계약의 성립, 인터넷 기반의 전자무역 계약 외에도 무역계약의 주요요소인 6대거래조건과 국제상관습으로서의 FOB·CIF조건 등 정형거래조건의 법적 성격 및 주요 내용을 다루며, 물품 인도에 따른 물품의 권리이전문제도 포함한다.

셋째, “무역계약의 이행”의 범주라 할 수 있는 제7장 신용장, 제8장 수출물품의 확보, 제9장 선적전 활동, 제10장 국제운송, 제11장 해상보험, 제12장 수출입통관과 관세, 제13장 무역대금결제 부분이 포함된다. 화환신용장방식에 의한 수출입의 경우 신용장의 법리와 실무문제를 비롯하여 무역계약의 종속계약으로서의 운송계약과 해상적하보험계약을 비롯한 수출입통관 및 무역대금결제 등 관련 규범들과 실무관행 외에도 무역금융, 무역서류 등을 포함하고 있다.

넷째, “무역계약의 종료 및 분쟁해결”의 영역이 되는 제14장 무역클레임과 상사중재에서는, 우선 계약의 소멸사유, 계약위반 및 구제의 법적 측면을 검토하고, 무역분쟁 해결책으로서 무역클레임과 상사중재계약의 법적 성격과 실무적 측면을 다루고 있다.

이상에서 이 책 「무역실무」는 해외시장과의 교섭에 필요한 기본서로서, 무역입문자에게는 무역거래의 실무적·법적 기초지식을 보다 간명하게 서술한 기본교재로 또 각종 자격관련 수험서로서의 활용과 그리고 무역실무가와 기업경영자에게는 실무지침서로서 교육계와 실무계, 해운계에 실무상 보탬이 되기를 바라며, 이에 따라 그간에 출간된 여러 권의 실무관련 저서들을 종합하고 강의경험을 고려하여 이번에 새로이 전반적·체계적으로 서술한 것이다.

이 책 「무역실무」의 강의 및 학습방법에서는, 우선 많은 내용을 고려하여 학부의 경우 각 장의 기초개념을 중심으로, 대학원의 경우는 각 장의 주요이론과 그 내용 및 판례를 검토하고, 실무가의 입장에서는 각 장의 관련 사례를 중심으로 하는 것이 효율적이라 하겠다.

원래 이 책의 집필은 무역거래실무의 분야가 법학과 무역학의 중간영역(border land)에 걸쳐 있는 특성에 따라, 이를 무역거래의 틀 속에서 법리와 실무의 체계적인 조화를 기하고, 우리나라 민·상법과 영미법 그리고 국제적 통일 매매법인 1980년 비엔나협약 등을 비롯한 많은 범위에 걸쳐 법적·실무거래적 측면의 통합적 연구를 오랫동안 의도해온 바에서 비롯된다. 또한 우리 기업들의 해외시장 진출에서 나타난 최근의 영미법계인 영국 법정에서 우리나라 관련 판례가 나오고 있는 것을 고려하면 무역거래에 대한 심도있는 연구가 필요하다.

그러나 이 책의 원래 집필의도와는 달리 불비한 점이 없지 않으리라 사료되지만 이는 향후 동학 선배제현의 질책을 통해 보완할 것임을 밝혀두는 바이다. 그리고 본서의 원고정리 및 교정에 수고해 준 경성대학교의 노정도 겸임교수와 부경대학교 윤지원 박사에게 감사드린다.

끝으로 출판계의 어려움속에서도 저자가 지난 30여 년간 이 책을 포함한 다수의 저서를 발간할 수 있도록 배려해 주신 김광식 사장님께 감사드리며 또한 그간에 편집을 도맡아 수고하여 주신 이신정 주간님을 비롯한 편집부 제위께도 감사의 인사를 드리는 바이다.

2016. 8.
공저자 씀

차 례

제1장 무역실무의 기초개념

제1절 무역실무의 개념 / 30

1.1 무역의 기원 / 30

1.2 무역의 개념 / 32

- 1. 무역의 의의 32
- 2. 무역관계법상 무역의 정의 33

1.3 무역의 거래형태 / 35

- 1. 상품무역과 서비스무역 35
- 2. 수출입물품의 거래형태 37

제2절 무역업의 경영 / 48

2.1 무역기업의 설립 / 48

- 1. 무역회사의 설립형태 48
- 2. 무역업고유번호 신청 49

2.2 무역업의 경영유형 / 51

- 1. 개 설 51
- 2. 일반무역업 51
- 3. 무역대리업 53
- 4. 무역대행업 56
- 5. 전문무역상사 57

2.3 무역기업의 해외시장진출형태 / 58

제2장 수출입거래와 전자무역

제1절 수출입거래 / 64

1.1 수출거래절차 / 64

- 1. 계약체결단계 64
- 2. 계약이행단계 65
- 3. 사후관리단계 68

1.2 수입거래절차 / 71

- 1. 계약체결단계 71
- 2. 계약이행단계 72
- 3. 사후관리단계 75

제2절 전자무역 / 77

2.1 전자무역의 의의 / 77

- 1. 전자무역의 개념 77
- 2. 전자무역의 특징 78
- 3. 전자무역의 거래과정 79

2.2 E-무역상사 / 82

제3장 한국의 무역관리제도

제1절 무역관리 일반 / 86

1.1 무역관리의 개념 / 86

- 1. 무역관리의 의의 86
- 2. 무역관리의 형태 86

1.2 무역관리체계 / 89

1.3 무역관계 법규 / 90

- 1. 국내무역법규 90
- 2. 국제무역법규 92

제2절 수출입관리 / 93

2.1 수출입관리의 원칙 / 93

- 1. 무역의 일반원칙 93
- 2. 통상의 진흥 95

2.2 수출입관리 일반 / 96

- 1. 수출입의 원칙 96
- 2. 수출입의 승인 등 96
- 3. 수출입 물품의 품목관리 101

2.3 특정거래 및 특정물품의 수출입 / 103

- 1. 특정거래형태의 수출입 인정 등 103
- 2. 외화획득용 원료·기재의 수입 및 구매 등 104
- 3. 전략물자의 수출입 105
- 4. 플랜트 수출의 승인 107
- 5. 정부간 수출계약 108

2.4 원산지 확인 및 수입수량제한조치 / 108

- 1. 원산지 표시 108
- 2. 수입수량제한조치 110

2.5 수출입의 질서유지 등 / 112

- 1. 수출입의 질서유지 112
- 2. 조정명령 113

제4장 해외시장조사와 거래선 발굴

제1절 해외시장조사 / 116

1.1 시장조사의 개념 / 116

1.2 해외시장조사 / 117

- 1. 해외시장조사의 의의 117
- 2. 해외시장조사의 내용 117
- 3. 해외시장조사의 방법 118

제2절 해외거래선의 발굴과 거래제의 / 121

2.1 해외거래선의 발굴 / 121

- 1. 해외거래선 발굴의 의의 121
- 2. 해외거래선의 발굴방법 122

2.2 해외거래선의 신용조사 / 126

- 1. 신용조사의 의의 126
- 2. 신용조사의 내용 127
- 3. 신용조사의 방법 128
- 4. 신용조사의 평가 129

2.3 거래제의와 조회 / 130

- 1. 거래제의 130
- 2. 조 회 132

제5장 무역계약

제1절 무역계약의 기초 / 138

1.1 무역계약의 의의 / 138

- 1. 무역계약의 개념 138
- 2. 무역계약의 법적 성격 140
- 3. 무역계약의 종류 142

1.2 무역계약과 물품매매법 / 143

- 1. 영국 「물품매매법」(SGA) 144
- 2. 미국 「통일상법전」(UCC) 144
- 3. 우리나라 물품매매법 146
- 4. 1980년 「국제물품매매계약에 관한 유엔협약」(CISG) 147

제2절 무역계약의 성립 / 148

2.1 계약의 성립요건 / 148

2.2 청 약 / 149

- 1. 청약의 개념 149

- 2. 청약의 종류 151
- 3. 청약과 ‘청약의 유인’ 155
- 4. 청약의 효력발생과 도달주의 원칙 156
- 5. 청약의 유효기간 및 확정성 157
- 6. 청약의 효력소멸 159

2.3 승 낙/165

- 1. 승낙의 개념 165
- 2. 승낙의 효력발생시기 165
- 3. 승낙통지의무 166

2.4 물품에 대한 권리이전 : 매매계약의 기본법리/167

- 1. 점유권 이전 168
- 2. 소유권 이전 170
- 3. 위험부담 172

제3절 전자무역계약/173

3.1 전자무역계약의 의의/173

- 1. 전자무역계약의 개념 173
- 2. 전자적 의사표시 173

3.2 전자무역계약의 성립/174

- 1. “웹사이트” 상의 청약과 승낙의 법적 성격 174
- 2. “웹사이트” 상의 청약의 형태 175
- 3. 전자계약의 성립시기 및 장소 177

3.3 전자서명과 전자인증/178

제6장 무역계약의 거래조건 약정

제1절 계약상품의 거래조건 및 분쟁구제조항/184

1.1 상품의 거래조건/184

- 1. 품질조건 184
- 2. 수량조건 188

3. 가격조건	192
4. 인도조건	194
5. 보험조건	198
6. 결제조건	200
1.2 분쟁구제조항 / 205	
1. 불가항력조항	205
2. 클레임조항	206
3. 중재조항	206
4. 준거법조항	206
5. 재판관할조항	207
6. 권리침해조항	208
제2절 정형거래조건 / 208	
2.1 정형거래조건의 의의 / 208	
1. 정형거래조건의 개념	208
2. 정형거래조건의 성격	210
2.2 정형거래조건에 관한 국제규칙 / 211	
1. 「INCOTERMS 2020」	211
2. 1932년 「CIF계약에 관한 와르소·옥스포드 규칙」(WORCC) ·	220
3. 미국 「통일상법전」(UCC)	221
2.3 「INCOTERMS 2020」의 주요 내용 / 222	
1. 복합운송을 포함한 모든 형태의 운송에 사용되는 규칙 ...	222
2. 해상 및 내수로 운송에만 사용되는 규칙	239

제7장 신용장

제1절 신용장의 기초개념 / 254

- 1.1 신용장의 의의 / 254
- 1.2 신용장의 정의 / 256

1.3 신용장의 특성 / 258	
1. 독립·추상성의 원칙	258
2. 엄밀일치의 원칙	259
1.4 신용장의 효용 및 한계 / 260	
1. 신용장의 효용	260
2. 신용장의 한계	260
제2절 신용장거래와 당사자 / 262	
2.1 신용장의 거래과정 / 262	
2.2 신용장거래의 당사자 / 264	
1. 기본당사자	264
2. 기타 당사자	265
제3절 신용장의 종류 / 268	
3.1 개 설 / 268	
3.2 상업화환신용장의 분류 / 270	
1. 취소불능신용장과 취소가능신용장	270
2. 확인신용장과 무확인신용장	271
3. 양도가능신용장과 양도불능신용장	271
4. 상환청구가능신용장과 상환청구불능신용장	272
5. 매입제한신용장과 매입개방신용장	272
6. 일람출급신용장과 기한부신용장	273
7. 인수·지급·매입신용장	273
3.3 특수 신용장 / 276	
1. 회전신용장	276
2. 전대신용장	276
3. 보증신용장	276
4. 내국신용장	277
5. 연계무역신용장	277

제4절 「화환신용장통일규칙」 및 신용장의 해석 / 278

4.1 「화환신용장통일규칙」 / 278

- 1. 「신용장통일규칙」의 의의 및 제정 278
- 2. 「UCP 600」의 주요 내용 279
- 3. 「전자신용장통일규칙」 281

4.2 신용장의 내용 및 해석 / 282

- 1. 신용장 자체에 관한 사항 283
- 2. 환어음 및 결제에 관한 사항 288
- 3. 상품에 관한 사항 291
- 4. 서류에 관한 사항 292
- 5. 운송에 관한 사항 294
- 6. 특수조건에 관한 사항 296
- 7. 기타 사항 297

제5절 신용장거래실무 / 299

5.1 신용장의 발행 / 299

- 1. 외국환거래약정 299
- 2. 신용장의 발행방법과 SWIFT방식 301
- 3. 신용장 발행절차 304

5.2 신용장의 통지 및 수취 / 318

- 1. 신용장의 통지 318
- 2. 신용장의 수취 319

5.3 신용장의 조건변경 / 321

- 1. 신용장 조건변경의 내용 321
- 2. 신용장 조건변경 절차 322
- 3. 신용장 조건변경의 효력 324

5.4 신용장의 양도 / 326

- 1. 신용장 양도의 내용 326
- 2. 신용장 양도의 절차 329

제8장 수출물품의 확보

제1절 수출물품의 확보방법 / 334

1.1 개 설 / 334

1.2 내국신용장에 의한 국내구매 / 335

1. 내국신용장의 개념 335
2. 내국신용장 발행한도 336
3. 내국신용장의 거래당사자와 수혜자 요건 337
4. 내국신용장의 발행 338
5. 내국신용장의 대금결제 340

1.3 구매확인서에 의한 국내구매 / 341

1. 구매확인서의 의의 341
2. 구매확인서의 발급 341
3. 구매확인서의 대금결제 344

1.4 수입신용장에 의한 해외수입 / 344

1. 수입승인신청 344
2. 신용장 발행신청과 거래약정 345

제2절 무역금융 / 346

2.1 무역금융의 의의 / 346

1. 무역금융의 개념 346
2. 무역금융의 특성 346

2.2 무역금융의 종류 / 348

1. 일반수출입금융 348
2. 해외시장개척기금 융자 350
3. 농수산물 수출준비자금 대출제도 350
4. 외화대출제도 351

제3절 국내 수출입대행계약 / 351

3.1 수출대행계약 / 352

3.2 수입대행계약 / 354

제9장 선적전 활동

제1절 수출포장/366

1.1 수출포장의 의의/366

- 1. 포장의 개념 366
- 2. 화물의 유형 366
- 3. 포장의 종류 367

1.2 하 인/369

- 1. 하인의 개념 369
- 2. 하인의 구성 369

제2절 무역보험/371

2.1 무역보험의 의의/371

2.2 수출보험/371

- 1. 수출보험의 의의 371
- 2. 수출보험의 기능 및 특성 372
- 3. 수출보험의 운영종목 및 인수 373

2.3 수입보험/375

- 1. 수입보험의 대상거래 및 운용형태 375
- 2. 수입보험의 이용절차 376

제3절 무역서류/377

3.1 무역서류의 의의/377

3.2 물품매매서류/379

- 1. 송 장 379
- 2. 송장의 종류 379

3.3 운송서류/382

- 1. 선하증권 382
- 2. 항공화물운송장 391
- 3. 기타 운송서류 393

3.4 보험서류 / 394

- 1. 해상보험증권 395
- 2. 보험증명서 및 승낙서 398

3.5 기타 서류 / 399

- 1. 포장명세서 400
- 2. 원산지증명서 402
- 3. 검사증명서 406
- 4. 중량용적증명서 406
- 5. 위생증명서 407

3.6 무역서류 작성 프로그램 활용 / 407

제10장 국제운송

제1절 국제운송의 기본개념 / 410

1.1 국제운송의 의의 / 410

1.2 국제운송의 형태와 물류 / 411

- 1. 국제운송의 형태 411
- 2. 국제운송과 물류관리 412
- 3. 국제운송주선업자 413

1.3 운송계약과 국제운송법규 / 415

- 1. 운송계약의 의의 415
- 2. 국제운송법규 416

제2절 육상운송 / 425

2.1 육상운송의 형태 / 425

- 1. 도로운송 425
- 2. 철도운송 426
- 3. 연안 해상운송 427

2.2 수출입화물의 내륙운송 / 427

- 1. 수출화물의 내륙운송체계 427

2. 수입화물의 내륙운송체계	431
제3절 해상운송 / 434	
3.1 해상운송의 개념 / 434	
1. 해상운송의 의의	434
2. 해상운송의 특성	435
3. 해상운송의 형태	435
4. 편의치적	440
3.2 해상운송계약 / 441	
1. 해상운송계약의 형태	441
2. 개품운송계약	442
3. 용선계약	448
3.3 해상운임 / 453	
1. 해상운임의 의의	453
2. 해상운임의 종류	453
3. 해상운임의 산정과 적용	455
제4절 컨테이너 운송 / 458	
4.1 컨테이너 운송의 의의 / 458	
4.2 컨테이너 화물의 유통경로 및 운송형태 / 459	
1. 컨테이너 화물의 유통경로	459
2. 컨테이너 화물의 운송형태	461
4.3 컨테이너와 컨테이너터미널 / 462	
1. 컨테이너의 일반	462
2. 컨테이너의 종류	464
3. 컨테이너터미널의 구조와 운영	466
제5절 항공운송 / 468	
5.1 항공운송의 개념 / 468	
1. 항공운송의 의의	468
2. 항공화물운송대리업	469

5.2 항공화물운송의 수출입업무 / 470	
1. 항공수출화물의 취급체계	470
2. 항공수입화물의 취급체계	472
5.3 항공화물의 운임 / 474	
1. 항공화물 운임요율의 종류	474
2. 항공운송 기타 요금	475
5.4 항공화물운송장 / 476	
1. 항공화물운송장의 의미	476
2. 항공화물운송장의 기능	478
3. 항공화물운송장의 발행	478
제6절 복합운송 / 479	
6.1 복합운송의 개념 / 479	
1. 복합운송의 의미	479
2. 복합운송의 요건	479
6.2 복합운송의 경로 / 480	
1. 해륙복합운송과 랜드 브릿지	480
2. 해공복합운송	485
6.3 복합운송인 / 487	
1. 복합운송인의 개념	487
2. 복합운송인의 기능	488
3. 복합운송인의 요건	488
4. 복합운송인의 유형	489
5. 복합운송인의 책임	490
6.4 복합운송증권 / 492	
1. 복합운송증권의 의미	492
2. 복합운송증권의 특징	492
3. 복합운송증권의 형태	493

제11장 해상보험

제1절 해상보험의 기초개념 / 498

1.1 해상보험의 의의 / 498

- 1. 해상보험의 개념 498
- 2. 해상보험계약의 성질 499

1.2 해상보험의 당사자 및 기본원리 / 501

- 1. 해상보험의 관계당사자 501
- 2. 해상보험의 기본원리 502

1.3 해상보험에 관한 법규 / 505

- 1. 영국「해상보험법」(MIA, 1906) 505
- 2. 「York · Antwerp 규칙」(YAR) 506
- 3. 우리나라의 해상보험법 507

제2절 해상위험과 해상손해 / 508

2.1 해상위험 / 508

- 1. 해상위험의 의의 508
- 2. 해상위험의 종류 508

2.2 해상손해 / 510

- 1. 해상손해의 의의 510
- 2. 해상손해의 종류 510

2.3 위부와 대위 / 514

- 1. 위 부 514
- 2. 대 위 515

제3절 해상보험증권과 협회적하약관 / 516

3.1 해상보험증권 / 516

- 1. 개 설 516
- 2. 해상보험증권 양식의 변천과정 517

3.2 협회적하약관과 보험조건 / 520

- 1. 개 설 520

2. 신·구 협회적하약관 523
 3. 2009년 개정 협회적하약관 530

제4절 해상적하보험계약과 보험금 청구 / 535

4.1 해상적하보험계약의 체결 / 535

1. 해상적하보험계약의 의의 535
 2. 해상적하보험계약 체결방법 536
 3. 해상적하보험의 담보기간 537
 4. 보험조건의 선택 538
 5. 해상적하보험료의 산정 539
 6. 해상적하보험계약의 체결절차 540

4.2 해상적하보험 손해의 구상 / 544

1. 해상적하보험 손해의 구상과 통지의무 544
 2. 해상적하보험 손해의 구상절차 544

제12장 수출입통관과 관세

제1절 수출통관 / 550

1.1 수출통관의 의의 / 550

1.2 수출통관 기본절차 / 551

1. 보세구역 반입 및 장치 551
 2. 수출신고 551
 3. 수출심사 553
 4. 세관검사 553
 5. 수출신고수리 554
 6. 수출신고필증 교부 555
 7. 수출품 선(기)적과 선상신고 555
 8. 수출신고의 변경 556

1.3 EDI 수출통관절차 / 558

1.4 수출물품의 선적절차 / 560

1. 선적스케줄 확인	560
2. 선복요청	560
3. 본선 적재	562
4. 선적 통지	564
제2절 수입통관 / 565	
2.1 수입통관의 의의 / 565	
2.2 수입통관 기본절차 / 566	
1. 보세구역 반입 및 장치	566
2. 수입신고	566
3. 수입심사	569
4. 세관검사	570
5. 과세가격의 신고 및 결정	570
6. 관세부과 및 제세의 납부	572
7. 수입신고수리 및 물품 반출	581
2.3 EDI 수입통관절차 / 583	
제3절 통관편의 및 관세환급제도 / 586	
3.1 부두직통관제도 / 586	
1. 부두직통관제도의 의의	586
2. 부두직통관의 대상화물	586
3. 부두직통관절차	587
3.2 간이통관제도 / 589	
1. 간이통관제도의 의의	589
2. 간이통관 방법	589
3.3 관세환급제도 / 591	
1. 관세환급의 개념	591
2. 관세환급의 대상	591
3. 관세환급 신청자격	592
4. 수출이행기간 및 환급 유효기한	593
5. 관세환급방법	594

6. 관세환급금의 신청과 지급 597

3.4 관세일괄납부제도 및 사후정산제도 / 601

1. 관세일괄납부제도 601
 2. 관세사후정산제도 602

제13장 무역대금결제

제1절 신용장방식 대금결제 / 606

1.1 수출대금의 회수 / 606

1. 수출환어음의 매입 606
 2. 환어음 607
 3. 수출환어음의 매입절차 610
 4. 환어음 재매입 신청 613
 5. 환율의 적용 614
 6. 하자서류의 매입 616

1.2 수입대금의 결제 / 619

1. 수입환어음의 결제 619
 2. 수입환어음 결제와 서류인수 620
 3. 수입화물선취보증서 625
 4. 수입화물 대도 625

제2절 무신용장방식 대금결제 / 628

2.1 추심방식에 의한 대금결제 / 628

1. D/P·D/A방식 결제의 의의 628
 2. D/P·D/A 거래의 개념 629
 3. D/P·D/A 거래당사자와 책임 630
 4. D/P·D/A 거래의 과정 631

2.2 송금방식에 의한 대금결제 / 633

1. 송금방식 결제의 의의 633
 2. 송금방식 결제의 유형 634

2.3 국제팩토링방식에 의한 대금결제 / 640

1. 국제팩토링의 의의	640
2. 국제팩토링의 종류	640
3. 국제팩토링 당사자와 거래과정	641
4. 국제팩토링의 효용성	642

제14장 무역클레임과 상사중재

제1절 무역계약 종료와 계약위반 / 646

1.1 계약종료의 개념 / 646

1.2 계약위반과 구제의 법리 / 647

1. 계약위반과 구제	647
2. 계약해제	649

제2절 무역클레임 / 651

2.1 무역클레임의 의의 / 651

1. 무역클레임의 개념	651
2. 무역클레임의 종류	652

2.2 무역클레임의 처리절차 / 654

1. 당사자의 선택	654
2. 클레임의 통지방법	654
3. 클레임의 제기기한	655
4. 위약물품의 반송	656
5. 클레임의 수령	656

2.3 무역클레임의 해결 / 658

1. 무역클레임의 해결에 관한 약정	658
2. 무역클레임의 해결방법	658

제3절 상사중재 / 661

3.1 상사중재의 의의 / 661

3.2 중재계약 / 662

1. 사전중재합의 662
 2. 중재의뢰합의 662

3.3 상사중재절차/663

1. 중재계약 체결 663
 2. 중재신청 663
 3. 중재전 조정 663
 4. 중재인의 선정 663
 5. 중재심문 664
 6. 중재판정 665

3.4 외국중재판정의 승인 및 집행/667

1. 국제중재협약과 중재협정 667
 2. 외국중재판정의 승인 및 집행의 개요 669

참고문헌

국내문헌 671
 외국문헌 672

찾아보기

한글색인 675
 영문색인 682



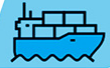
제 1 장

무역실무의 기초개념

제1절 무역실무의 개념 / 30

제2절 무역업의 경영 / 48

제1절 무역실무의 개념



1.1 무역의 기원



고대무역은 주로 해양을 통해 발전해 왔다.¹⁾ 기원 전 10세기경 지중해를 지배하는 해양민족으로 나타난 페니키아인(Phoenician)에 의하여 ‘해상무역’은 활발히 전개되었는데, 이들은 사이프러스, 스페인, 카르타고 및 모로코를 무역식민지화하였다. 이후 그리스인(Greek)은 마르세이유(Marseille)를 건설하고 시실리아(Sicily), 이탈리아(Italy), 북아프리카 및 흑해 연안에 정착하면서, 해양을 통해 여러 도시국가들과 곡식, 포도주, 직물, 유리 및 도자기 등의 상품을 교역하였다

기원 전 5세기경에 들어와 지중해 연안은 타레·카르타고와 알렉산더 등의 큰 도시국가를 중심으로 많은 인구와 함께 상업이 번창하고 또한 식민지는 개척지, 무역항으로 발전하였다. 고대의 해양무역은 이후 계속적으로 국제관례와 관습, 법규의 발전을 가져와 특히 B.C. 332년에 멸망한 페니키아인의 무역과 관련된 해상물자 수송, 공동해손 등에 관한 법률 규정은 오늘날의 국제무역 및 해상보험에 큰 영향을 주었다.

한편 그리스 이후 에게해의 주도권을 쥔 로즈(Rhodes)는 ‘공동해손원칙’(principle of general average)을 규정한 「로즈해양법전」(Maritime Code of Rhodes)을 발전시켰다. 이어서 지중해를 ‘로마의 호수’(Roman lake)라고 하는 새로운 해양국가로 부상한 로마제국은 상업적 해운 그리고 통상의 확보에 주력하여 로즈법을 계승하면서 화물과 운송 등의 무역거래에 관한 법률제도를 확립하였다. 지중해의 연안도시인 베니스(Venice)는 무역과 관련한 계약법을 가졌고, 1063년 아드리아 해안에 위치한 무역도시인 트라니(Trani)의 항해협력협정의 판례법은 초기의 판례보고서이며, 그리고 제노아(Genoa)는 무역결제에 관한 환어음과 해상보험정책의 선례를 남겼고, 또한 13세기에 설립한 ‘세인트 조오지은행’(Bank of St. George)은 현재까지도 존재하고 있어 세계에서 가장 오래된 무역제도 중의 하나가 되고 있다.

1) 무역에 대한 역사적 사실은 기원 전 2650년경 이집트의 ‘스네프루’왕(Pharaoh Snefru)의 업적에 관한 다음과 같은 즉, “이집트 왕이 페니키아로부터 삼목나무(cedar logs)를 40여척의 배에 싣고 왔던...”이라는 기록에서 찾을 수 있다. Lionel Casson, *The Ancient Mariners*, New York, Macmillan, 1959, p. 4.

이처럼 무역의 확대와 더불어 발전한 해상법은 비문명시대의 유일한 문명화된 제도로서, 이후 국제무역과 정치의 중심이 서북쪽으로 변천되면서 큰 변화를 겪게 되었다. 즉, 지중해를 중심으로 한 도시국가의 해상무역활동이 15세기에 와서는 포르투갈·스페인에 의한 신항로와 신대륙의 발견과 17세기 초 동인도회사를 설립한 네덜란드·영국·프랑스를 중심으로 한 국제무역과 해상운송·해상보험이 크게 발전하였다.

그 중에도 18세기에서 19세기 초에 일어난 영국의 ‘산업혁명’(industrial revolution)에 의하여 생산력의 획기적인 증대로 공업과 해운에 큰 변혁을 가져와 해상운송화물이 증가하고 해외시장은 더욱 확대되어 마침내 영국은 세계의 바다를 지배하는 제국주의적 발전을 성취하여 왔다.²⁾ 이처럼 해상무역의 급격한 발달은 국제매매관습의 관련 국제법규, 해상법, 해상보험법, 신용장제도를 지속적으로 발전시켜 왔으며, 국제사법분야의 국제적인 통일화 운동과 더불어 법체계의 개편과 개정작업이 계속 있어왔다.

이후 1945년 제2차 세계대전이 종식되자 세계 각국은 「브레튼우즈협정」(Bretton Woods Agreements)을 통하여 전후 세계경제의 부흥과 국제통상의 협력증진을 위해 ‘국제통화기금’(IMF), ‘국제부흥은행’(IBRD)과 그리고 「관세 및 무역에 관한 일반협정」(General Agreement on Tariffs and Trade : GATT)의 체제를 기반으로 한 3두 체제를 확립함으로써 세계경제와 국제무역분야의 발전을 도모하였다. 그러나 새로운 국제환경변화에 대처하기 위하여 1986년 이래 ‘우루과이라운드’(Uruguay Round : UR) 협상을 통하여 1994년 기존의 GATT체제 대신 지금의 ‘세계무역기구’(World Trade Organization : WTO)를 새로이 출범시킴으로써 종래의 상품무역 중심에서 서비스교역과 지적재산권을 포함하는 소위 글로벌경제를 구축하기에 이르렀다.³⁾

이는 국제무역에서의 새로운 세계경제질서의 재편과 함께 최근의 정보통신기술(ICT)의 발달에 따른 인터넷을 기반으로 한 전자상거래(electronic commerce) 내지 전자무역(electronic trade)의 대두와 자유무역협정(free trade agreements : FTA)의 확대에 따른 새로운 국제무역환경 변화에 부응하는 노력이 지속되고 있다.

2) *The Origins of Shipping*, pp. 1~20 필자 정리요약.

3) 윤광운·조임제, 「국제통상론」, 삼영사, 2009, pp. 146~157 참조.

1.2 무역의 개념

1. 무역의 의미

‘무역’(trade)은 국경을 달리하는 서로 다른 국가에 존재하는 기업, 국가, 개인 등의 경제주체 사이에서 재화 및 용역의 교환(exchange)이나 매매(sale)를 목적으로 행하는 국제상거래(international commerce transaction)를 말한다.

국내 상업이 같은 지역 내에서 같은 법률·상관습·통화·언어·정책에 의하여 규제를 받는데 비하여, ‘무역’은 한 국가와 다른 국가간에 거주하는 경제주체들간의 상거래이므로 서로 상이한 법률·제도·관습·통화·언어 및 정책 등에 의해 규제를 받는다는 점이 다르다. 그러나 일반적으로 무역이 영리를 추구한다는 점에서는 국내상업과 다를 바가 없다.

‘무역’은 경제적 국경선인 ‘관세선’(customs line)을 기준으로 하여 수출(export)·수입(import)으로 나누며, 무역거래의 주체는 상대방이 내국민이든 또는 외국인이든 그리고 본·지점간이든 크게 문제가 되지 않는다.

한편 최근의 정보통신기술(ICT)의 급속한 발달은 전자상거래(electronic commerce : EC)와 전자무역(electronic trade)의 활성화를 통해 전통적 무역방식으로서의 기존의 ‘종이서류 중심의 무역’(paper trade)에서 ‘서류없는 무역’(paperless trade)의 대두로 전통적 무역의 개념에 변화를 가져왔다. 전자무역은 무역거래의 이행에 있어 인터넷을 통하여 전자적으로 업무를 처리하는 것 이상의 의미를 지니고 있다.⁴⁾ 다시 말해 해외마케팅에서부터 무역계약의 체결, 무역대금결제, 수출입통관, 전자서류 등에 이르는 무역거래의 전 영역에 걸쳐 전자적 방식에 의한 무역으로 전환되고 있다.

또한, 전통적인 무역에서는 유형재의 수출입이 주를 이루고 있었으며, 음악, 영화, 소프트웨어와 같은 무형재의 경우에도 반드시 유형재로써 제작되었을 때에만 수출입이 가능하던 것이 전자무역에서는 ‘디지털 제품’(digital goods) 그 자체로써 네트워크를 통해 수출입이 가능해졌다.

따라서 ‘무역’의 개념은 국경을 중심으로 국내거래와 국제거래로 구분하던 것에서 국내와 해외시장을 묶은 글로벌체제하의 ‘지구촌’이라는 하나의 시장으로서의 세계

4) David Kosiur, *Understanding Electronic Commerce*, Microsoft Press, 1997, pp. 1~12 참조.

무역으로 한 단계 발전하고 있음을 알 수 있다.

2. 무역관계법상 무역의 정의

‘무역’의 정의를 「대외무역법」에서는 다음과 같이 규정하고 있다. ‘무역’이라 함은 물품 등, 즉 ① 물품, ② 용역, ③ 대통령령으로 정하는 전자적 형태의 무체물의 수출과 수입을 말하며(대외무역법 제2조 1호), 여기서 ‘물품’은 「외국환거래법」에서 정하는 지급수단·증권 및 채권을 화체(化體)한 서류를 제외한 동산을 말한다(동법 제2조 2호). 그리고 ‘용역’은 그 범위에 관해 상기의 “대통령령으로 정하는 용역”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 용역을 말한다(동법시행령 제3조).

즉, ① 다음 업종의 사업을 영위하는 자가 제공하는 용역(경영 상담업, 법무관련 서비스업, 회계 및 재무관련 서비스업, 엔지니어링 서비스업, 디자인, 컴퓨터시스템 설계 및 자문업, 문화산업에 해당하는 업종, 운수업, 관광사업에 해당하는 업종, 그 밖에 지식기반용역 등 수출유망산업으로서 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 업종)

② 국내의 법령 또는 대한민국이 당사자인 조약에 따라 보호되는 특허권·실용신안권·디자인권·상표권·저작권·저작인접권·프로그램저작권·반도체집적회로의 배치설계권의 양도 전용실시권(專用實施權)의 설정 또는 통상실시권(通常實施權)의 허락을 말한다.

여기서 “대통령령으로 정하는 전자적 형태의 무체물”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것, 즉 ① 소프트웨어, ② 부호·문자·음성·음향·아마자영상 등을 디지털 방식으로 제작하거나 처리한 자료 또는 정보 등으로서 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 것, ③ 상기의 ①호 및 ②호의 집합체와 그 밖에 이와 유사한 전자적 형태의 무체물로서 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 것을 말한다(동법시행령 제4조).

한편 ‘수출입’의 정의규정을 살펴보면 다음과 같다. ‘수출’이라 함은 다음 어느 하나에 해당하는 것, 즉 ① 매매, 교환, 임대차, 사용대차, 증여 등을 원인으로 국내⁵⁾에서 외국으로 물품이 이동하는 것(우리나라의 선박으로 외국에서 채취한 광물 또는 포획한 수산물을 외국에 매도하는 것을 포함한다)

② 유상으로 외국에서 외국으로 물품을 인도하는 것으로서 산업통상자원부장관

5) 「대외무역법시행령」 제2조의 정의규정에서 ‘국내’라 함은 대한민국의 주권이 미치는 지역을 말하고, ‘외국’이라 함은 국내 이외의 지역을 말하고 있어, 관세법과는 그 지향 목적의 상이로 인해 약간의 개념상 차이가 없지 않다.

이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 것

③ 「외국환거래법」 규정에 따른 거주자가 비거주자에게 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 방법으로 용역을 제공하는 것

④ 거주자가 비거주자에게 정보통신망을 통한 전송과 그 밖에 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 방법으로 전자적 형태의 무체물(無體物)을 인도하는 것을 말한다(동법시행령 제2조 3호),

그리고 ‘수입’이란 다음의 하나에 해당하는 것, 즉 ① 매매, 교환, 임대차, 사용대차, 증여 등을 원인으로 외국으로부터 국내로 물품이 이동하는 것, ② 유상으로 외국에서 외국으로 물품을 인수하는 것으로서 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 것, ③ 비거주자가 거주자에게 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 방법으로 용역을 제공하는 것, ④ 비거주자가 거주자에게 정보통신망을 통한 전송과 그 밖에 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 방법으로 전자적 형태의 무체물을 인도하는 것을 말한다(동법시행령 제2조 4호).

이상의 ‘대외무역법령’에서 무역의 개념에 ‘전자무역’을 포함하는 데는 최근의 전자거래방식에 의한 수출·수입거래의 증가에 따른 효율적 관리를 위한 것이다.⁶⁾

한편 「관세법」상에서의 ‘수출입’의 개념은 「대외무역법」과는 상이하다. 즉, 「관세법」상의 ‘수출’이란 내국물품을 외국으로 반출하는 것을 말하고, 그리고 ‘수입’이란 외국물품을 우리나라에 반입(보세구역에 경유하는 것은 보세구역으로부터 반입하는 것을 말한다)하거나 우리나라에서 소비 또는 사용하는 것(우리나라의 운송수단 안에서의 소비 또는 사용을 포함)을 말한다(관세법 제2조 1, 2호). 단, 외국물품의 소비 또는 사용이 다음 중 ① 선용품 또는 기용품을 운송수단 안에서 그 용도에 따라 소비 또는 사용하는 경우나 ② 여행자가 휴대품을 운송수단 또는 관세통로에서 소비 또는 사용하는 경우의 하나에 해당하는 때에는 이를 ‘수입’으로 보지 아니한다(관세법 제2조 1호 및 2호).

여기서 ‘내국물품’은 다음의 하나에 해당되는 물품, 즉 ① 우리나라에 있는 물품으로서 외국물품이 아닌 것, ② 우리나라의 선박 등이 공해에서 채집하거나 포획된 수산물 등, ③ 입항전 수입신고가 수리된 물품, ④ 수입신고수리전 반출승인을 얻어 반출된 물품, ⑤ 수입신고전 즉시반출신고를 하고 반출된 물품을 말한다(동법 제2조 5호). ‘외국물품’이란 ① 외국으로부터 우리나라에 도착한 물품[외국의 선박 등이 공해(공해, 외국의 영해가 아닌 경제수역을 포함한다)에서 채집하거나 포획한 수산물 등을 포함한다]으로서 수입의 신고가 수리되기 전의 것, ② 수출신고가 수리된 물품, ③ 「관세법」의

6) 전자무역의 개념에 관한 설명은 후술할 제2장 수출입거래와 전자무역 참조.

규정에 의하여 인정된 바에 따라 소비 또는 사용하는 경우의 물품을 말한다(동법 제 2조 4호).

1.3 무역의 거래형태

1. 상품무역과 서비스무역

1) 상품무역

국제교역의 대상은 재화, 즉 상품이 일반적이다.⁷⁾ 국제교역의 주 대상으로는 재화로서의 상품 외에도 원재료(raw material) 등도 포함하며 이러한 상품교역을 ‘유형무역’(visible trade)이라고 한다. 국제간의 상품교역은 곧 신시장, 신사고, 신제품 그리고 값싼 노동과 천연자원이라는 5가지 ‘무역거래의 동기’(motivation)에 연유하고 있으며 이 원리는 그 후 오늘날에 와서도 여전히 국제무역의 주요 요소가 되고 있다.⁸⁾

상품교역의 기본원리를 좀 더 자세히 설명하면, 국제간에 무역발생의 주된 요인은 각국의 기후나 천연자원 등 자연적 조건과 그리고 인구의 질과 양이나 자본의 축적 정도, 기술의 수준 등 사회적 조건이 국가간에 서로 다르다는데서부터 출발한다는 것이다.

이러한 국가간의 제조건의 차이가 다른 한편으로는 생산비의 차이를 발생시킨다. 따라서 각국은 제각기 가장 유리한 물품을 특화·생산하여 수출하는 이른바 ‘국제분업’(international division of labor)을 통하여 물품을 교환함으로써 상호이익을 가지게 되는 국가간의 ‘상호의존관계’(interdependence)는 “각국의 경제적 후생에 매우 중요하며, 또한 증가하고 있다.”(very important to the economic well-being of most nations of the world and is on the increase)⁹⁾는 사실이다.

7) 1295년 마르코 폴로(Marco Polo)가 동양에서 베니스로 돌아온 이후 유럽과 극동간에 이루어진 비단(silk), 면화(cotton), 호박단(taffetas), 진주(pearls) 등과 같은 물자의 지속적인 교역을 가져왔다. (Stephen P. Magee, *International Trade*, Addison·Wesley Publishing Company, 1980, xiii.)

8) *Ibid.*

9) Dominick Salvatore, *Theory and Problems of International Economics*, 2 ed., McGRAW-HILL BOOK COMPANY, 1985, p. 1.

2) 서비스 무역

‘무역’은 상품거래 외에도 용역거래에 의해서도 수행된다. 용역, 즉 ‘서비스’(services)라 함은 유체물인 상품과는 달리 상대방에 대한 노무의 제공 등을 말한다.

이러한 ‘서비스’(용역)에는 건설수출과 같이 단독으로도 무역거래의 대상이 되지만 상품수출에 수반하여 발생하는, 즉 상품의 수송에 따른 운송서비스, 운송중인 상품의 손상위험을 커버하기 위한 보험서비스, 금융서비스, 계약을 포함한 법무서비스, 기술서비스 등이 포함된다. ‘서비스’의 제공에 따른 대가(service fee)로서 운임(freight), 보험료(insurance premium), 수수료(commission) 등의 수취를 통하여 궁극적으로는 상품무역에서와 같이 ‘서비스무역’에 의해서도 일국의 국제수지를 개선시킨다.

‘서비스무역’(trade in services)이란 서비스의 국경이동과 해외소비, 상업적 주재와 자연인의 주재를 통한 서비스의 공급을 말한다.¹⁰⁾ 먼저 ‘서비스의 국경이동’이란 운송수단에 의한 서비스의 공급을 말하며, ‘서비스의 해외소비’란 관광객이나 학생의 해외관광 및 유학 등을 말하고, ‘서비스의 해외주재’는 해외에 사무실을 개설하는 경우 등이며, ‘자연인의 주재’는 서비스 인력의 해외공급 등의 경우를 포함하고 있다.

최근에 와서 ‘서비스무역’은 WTO체제의 출범으로 그 교역범위가 종래 GATT하에서의 상품 특히 공산품위주의 교역패턴에서 벗어나 서비스시장의 개방은 물론 농산물, 지적재산권에 이르기까지 전 산업분야에 걸쳐 확대되고 있다.

서비스 분야의 경제적 측면을 살펴보면 첫째, 서비스산업이 선진국 GNP의 약 55%를 점하고 있고 둘째, ‘서비스무역’이 세계교역의 20% 내지 25%를 차지하고 있으며 셋째, 선진공업국은 이미 신흥공업국(NICs)에게로 이전된 상품중심 무역에서의 비교우위 대신 서비스산업에서의 비교우위를 지니고 있다는 점이다.

WTO협정문은 우선 「WTO 설립협정」(Agreement Establishing The World Trade Organization), 「다자간 무역협정」(Multilateral Trade Agreement : MTA) 및 「수자간 무역협정」(Flurilateral Trade Agreement : FTA)으로 구성되어 있으며, 이 중 「다자간 무역협정」(MTA)의 ‘부속서 1B’가 곧 「서비스무역에 관한 일반협정」(General Agreement on Trade in Service : GATS)이다.

이 「서비스무역에 관한 일반협정」(GATS)은 서문과 본문 6장 29개 조항, 8개 부

10) WTO설립협정(Agreement Establishing The World Trade Organization)의 부속서(Annex 1B) 서비스무역협정(General Agreement on Trade in Service : GATS) 제1조 제2항 참조.

속서 및 각국의 양허표와 각료결정으로 구성되어 있는데, 다음 세 가지 내용으로서 첫째, 전회원국에 적용되는 공통협정과 둘째, 각국의 구체적인 약속을 포함한 계획서인 ‘양허표’와 셋째, 개별 서비스분야별 특별상황을 표시하는 ‘부속서’로 되어 있다.¹¹⁾

한편 각국은 외국의 상품 및 서비스시장의 개방에 적극 대처하는 한편으로 자국 시장의 개방에 따른 국내산업보호를 위해 미국에서는 서비스에 대한 규정을 1979년 「통상법」(Trade Act, 1979)에 명문화하였고 1984년 「통상관세법」(Trade and Tariff Act, 1984)에서는 서비스 내에 정보의 이전까지 그 범위를 확대하였으며, 1988년 「종합무역경쟁법」(Omnibus Trade and Competitiveness Act, 1988)에서는 서비스무역에 대한 불합리하고 부당한 행위에 대해서는 보복조치를 취할 권한을 대통령에게 부여하여 보다 강화되고 확대된 ‘서비스무역’의 보복조치를 허용하고 있다.

이는 ‘서비스무역’ 분야에서의 자국의 이익확대 증대와 동시에 국내 통상법규의 엄격한 적용을 통한 ‘법적 보호주의’(legal protectionism)의 강화를 위한 것이다

2. 수출입물품의 거래형태

1) 물품의 이동방향에 따른 분류

수출무역과 수입무역으로 나누어 볼 수 있는데, 우선 ‘수출무역’(export trade)은 국내에서 외국으로 물품을 적출하는 것을 말하고, ‘수입무역’(import trade)은 국내에 필요한 물품을 외국으로부터 반입하는 것을 말한다.

2) ‘제3자’ 개입여부에 따른 분류

(1) 직접무역

‘직접무역’(direct trade)은 수출상과 수입상이 직접 매매계약을 체결하여 거래를 이행하는 것으로서 직수출(direct export)과 직수입(direct import)이 있다.

(2) 간접무역

‘간접무역’(indirect trade)은 제3자를 통하여 거래가 이루어지는 경우로서 중개

11) 윤광운, 「국제통상법」, 삼영사, 2009, pp. 39~47 참조.

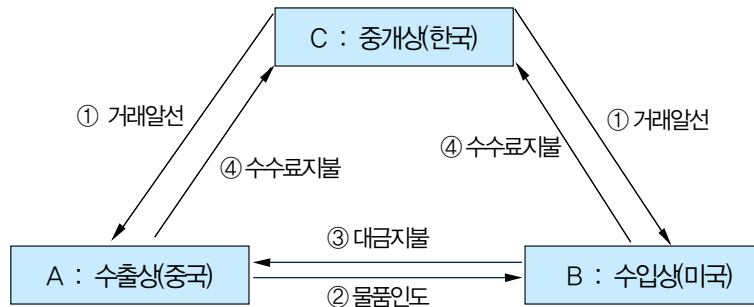
무역, 중계무역, 통과무역, 스위치무역 등이 있다.

(가) 중개무역

‘중개무역’(merchandising trade)은 수출국과 수입국의 중간에서 ‘제3국’의 상인이 알선·중개하여 거래가 이루어지는 경우 ‘제3국’의 중개인 입장에서의 무역을 말한다.

‘중개무역’(仲介貿易)에 있어서 ‘제3국’의 중개인(仲介人)은 수출국 또는 수입국 상인으로부터 거래의 알선·중개에 따른 ‘중개수수료’(merchandising commission)를 받는다. 이 경우 중개상의 거래알선에 따른 커미션의 금액은 일정한 것은 아니지만 통상 송장금액의 3~5%를 지급하는 것이 관례이다.

그림 1-1. 중개무역



(나) 중계무역

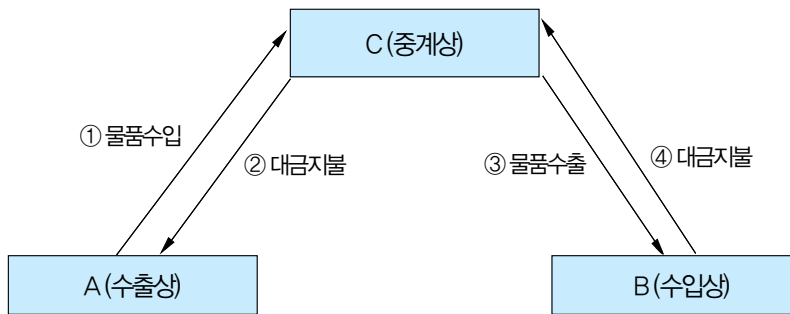
‘중계무역’(intermediate trade)이란 수출할 것을 목적으로 물품 등을 수입하여 보세구역 및 보세구역 외 장치의 허가를 받은 장소 또는 자유무역지역 이외의 국내에 반입하지 아니하고 수출하는 수출입을 말한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 11).

‘중계무역’(中繼貿易)은 중계상이 물품을 수출할 것을 목적으로 자기책임과 비용 부담으로 수입한 후 다시 ‘제3국’으로 수출함으로써 매매차익을 얻는 거래이다. 그러므로 수입계약과 수출계약은 완전히 별개의 것이고, 중계상은 수입금액과 수출금액의 차이를 매매차익으로 얻게 된다. 반면 ‘중개무역’(仲介貿易)은 ‘제3국’상사를 통해서 무역거래가 이루어지는 경우 ‘제3국’의 입장에서 볼 때의 무역임에 비해,

‘중계무역’(中繼貿易)은 원래 화물이 수출국으로부터 수입국으로 직행하지 않고 ‘제3국’에 양륙되어 원형 그대로 혹은 약간의 가공을 해서 실제 수입국으로 재수출되는 경우를 의미한다.

‘중계무역’은 수출품이 중계국을 경유하는 것이 일반적이지만 때에 따라서는 수출품이 최초의 수출국에서 최종적인 수입국으로 곧바로 인도되는 경우도 있다. 예를 들어 중계무역상사인 한국의 무역상사 C가 중국상사 A의 신발을 미국의 무역상사 B에게 중계무역으로 판매하는 경우 미국의 수입상은 중계상인 한국의 무역상사에게 신용장을 개설하여 대금을 결제하게 되며, 한국의 무역상사는 중국의 수출상의 물품인도 사실을 확인한 후 물품대금을 결제해주는 경우이다.

그림 1-2. 중계무역



위의 예에서 중계상(中繼商)인 한국의 C상사 입장에서 볼 때, 미국의 수입상이 개설한 신용장(L/C)의 수익자(beneficiary)는 한국의 수출상이지만, 실제 수출품은 중국에서 선적되어 선하증권(B/L)상의 수출자(shipper)는 중국에 있는 A무역상사가 된다.

이처럼 신용장방식으로 중계무역을 할 경우 선하증권상의 운송계약의 주체인 수출자와 L/C상의 수익자(beneficiary)가 다르게 되는데, 이때의 선하증권을 ‘제3자 선하증권’(third party B/L)이라고 한다. 이런 경우 선하증권상의 수출상(shipper)과 신용장상의 수익자가 일치하지 않으므로 매입은행(negotiating bank)은 수익자에게 대금지급을 거절할 수 있다. 이러한 사유로 매입은행의 대금지급 거절을 사전에 방지하기 위해서는 매매계약서나 신용장상에 “Third party Bills of Lading are acceptable”이라는 문구가 기재되어 있어야 한다.

표 1-1. 중개무역과 중계무역의 비교

	중개무역	중계무역
수 출 상	거래당사자 Margin base 자기책임과 자기비용으로 거래	거래당사자 Margin base 자기책임과 자기비용으로 거래
수 입 상	거래당사자 Margin base 자기책임과 자기비용으로 거래	거래당사자 Margin base 자기책임과 자기비용으로 거래
중 간 상	중개상 = 거래알선·중개인 Commission or Margin base 거래결과에 대해 유한 책임	중계상 = 거래당사자 Margin base 자기책임과 자기비용으로 거래
매매계약	거래당사자간 하나의 계약	수입·수출 각각 별도로 계약
매매물품	수출국 → 수입국	수출국 → 중계국 → 수입국 수출국 → 수입국
개념정의	중개인 입장에서 본 무역	거래대상 물품을 중심으로 본 무역

(다) 통과무역

‘통과무역’(transfer trade)은 화물이 수출지로부터 수출될 때 실제 수입지가 별도로 정해져 있어 원형 그대로 운송과정으로서의 중간국을 통과하는 것을 말한다. 이에 비해 ‘중계무역’은 수출지에서 선적할 때 실제 수입지가 결정되지 않고 ‘중계항’에서 양륙된 후에 최종 목적지가 정해질 때도 있으며, 중간 양륙항인 ‘중계항’에서 간단한 가공도 이루어질 수 있다.

(라) 스위치무역

‘스위치무역’(switch trade)은 수출상이 직접 매매계약을 체결하여 상품이 수입국에 직송되는데, 대금결제는 제3국상사에서 하는 경우를 말한다. 즉, 특정 제3국의 통화를 결제통화로 사용하여 다른 통화지역으로부터 수입하는 거래형태로서, 이러한 거래를 알선해 주는 업자를 “Switcher”라고 하며, 이들은 거래가 성사되는 경우 “Switch Commission”을 받는다.

‘스위치무역’의 예를 보면, A국 제조업자가 B국 수입상에게 일정액 상당의 상품을 인도하고 B국 정부가 갖고 있는 대C국 청산불로 동 금액을 지불할 것을 약속하는 동시에 Switch업자를 통해 C국의 생고무를 같은 액수만큼 수입하고자 하는 D국 수입상을 구하면, 결국 A국의 대B국 수출대전을 제4국인 D국의 수입상이 지불하게 되는 4국간 ‘Switch 무역’이 된다.

3) 상품생산방식에 따른 분류

(1) 가공무역

‘가공무역’(improvement trade)이란 가공을 목적으로 원료 등을 수입하여 가공 후 일정한 대가를 받고 다시 외국으로 수출하는 경우와 또 이와는 반대로 외국에서 수입하는 거래를 말한다. 오늘날 국제무역에서 가장 많이 이용되는 거래 중의 하나로서, 가공수출국에게는 노임, 운임, 창고료 및 보험료 등이 ‘외화가득액’¹²⁾으로 돌아간다.

(가) 위탁가공무역

‘위탁가공무역’(improvement trade on consignment)이란 가공임을 지급하는 조건으로 외국에서 가공(제조, 조립, 재생, 개조를 포함한다. 이하 같다)할 원료의 전부 또는 일부를 거래 상대방에게 수출하거나 외국에서 조달하여 이를 가공한 후 가공물품 등을 수입하거나 외국으로 인도하는 수출입을 말한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 6).

(나) 수탁가공무역

‘수탁가공무역’(improvement trade on trust)이란 외화가득액을 영수하기 위하여 원자재의 전부 또는 일부를 거래상대방의 위탁에 의하여 수입하여 이를 가공한 후 위탁자 또는 그가 지정하는 자에게 가공물품을 수출하는 수출입을 말한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 7).

다만, 위탁자가 지정하는 자가 국내에 있음으로써 보세공장 및 수출자유지역에서 가공한 물품 등을 외국으로 수출할 수 없는 경우 관세법에 의한 수탁자의 수출·반출과 위탁자가 지정한 자의 수입·반입·사용은 이를 대외무역법에 의한 수출·수입으로 본다.

(2) 보세가공무역

‘보세가공무역’(bonded process transaction : BPT)은 정부가 지정한 특정 보세 지역에 가공설비를 설치하여 외국에서 들여온 원자재를 가공하여 생산한 제품을 다시 외국으로 수출하는 거래형태를 말한다.

12) 외화가득액이란 한 국가가 수출을 통해 획득한 외화로서 수출금액(FOB기준)에서 수출품 제조에 소비한 원자재수입금액(CIF기준)을 공제한 금액을 말한다. 외화가득률은 수출금액에서 외화가득액이 차지하는 비율을 말한다.

$$\text{외화가득률} = \frac{\text{수출금액(FOB기준)} - \text{원자재수입금액(CIF기준)}}{\text{수출금액(FOB기준)}} \times 100$$

한편, 생산자금으로 무역금융을 수혜받았을 때 외화가득률 산출은 외화가득률 = 수출금액(FOB기준) - 소요원자재금액(CIF기준) / (원자재수입액(CIF금액) + 원자재구매액(내국신용장금액))이 된다.

보세가공무역업체는 원자재를 외국에서 들여올 때 일반가공무역에서와 같이 유회환이나 무환으로 할 수도 있다. ‘보세가공무역’은 원자재 수입시 관세를 부담하지 않는다는 것과, 원자재를 수입하는 당사자와 완제품을 수출하는 당사자가 동일인이 아니라도 된다는 점에서 수탁가공무역과 다르다.

보세가공무역 물품은 관세가 유보된 보세구역에서 가공 후 전량 수출되며, 생산된 물품 뿐만 아니라 생산과정에서 나오는 부산물에 이르기까지 엄격한 세관의 사후관리가 따르고, 이를 국내에 유통하고자 할 경우 적정한 신고절차를 거쳐 관세를 납부한 후에 유통시킬 수 있다.

(3) 녹다운방식 무역

‘녹다운’(knock-down)방식의 무역이란 완제품을 수출하는 것이 아니라 조립능력이 있는 외국 거래처에 부품이나 반품을 수출하여 현지에서 조립한 후 완제품을 판매하는 방식을 말한다.

‘녹다운’방식은 자동차, 가전제품, 기계류, 가구류 등에 있어서 현지조립방식으로 수출하는 거래형태로 완제품 수입을 제한할 때, 완제품에 대한 고율의 관세를 회피하고자 할 때, 현지조립방식이 인건비 등의 이유로 비용이 저렴할 때, 현지인 고용에 의한 제품인식 증대, 현지시장 침투 및 확대전략으로 자주 이용되는 거래방식이다.

(4) OEM방식 무역

“OEM”(original equipment manufacturing)방식의 무역이란 외국의 주문자상표를 부착하여 수출하는 국제하청생산방식에 의한 수출입을 말하며 일명 ‘주문자상표부착’방식의 무역이라고 한다. “OEM”방식은 생산자의 상표를 부착하지 않고 주문자의 상표를 부착하여 수출하기 때문에 마치 주문자가 생산하여 판매하는 것처럼 보인다.

최근 “OEM”방식 무역이 활성화되고 있는 이유는 선진국의 유명상표업체는 고임금 등으로 가격경쟁력을 상실함에 따라 생산을 개발도상국 또는 후진국에 이전함으로써 경쟁력을 확보하고자 하며, 한편 개발도상국들은 자국상품의 상표가 국제적으로 지명도가 낮고 세계적인 유통망이 부족하기 때문에 주문자 상표를 부착하여 수출함으로써 이러한 약점을 보완할 수 있기 때문이다.

4) 상품판매방식에 따른 분류

물품을 무환(clean draft)으로 수출 또는 수입하여 당해 물품이 판매된 범위 안

에서 수출대금을 회수하거나 수입대금을 지급하는 조건의 계약에 의한 수출입을 ‘위탁판매무역’(consignment trade)이라고 하는데, 위탁판매무역은 위탁판매수출과 수탁판매수입으로 구분한다.

(1) 위탁판매수출

‘위탁판매수출’(export on consignment)은 물품 등을 무환으로 수출하여 당해 물품이 판매된 범위 안에서 대금을 결제하는 계약에 의한 수출방식으로서 외국의 사업자에게 판매를 대행하게 하는 경우를 말한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 4).

‘위탁판매수출’은 신상품의 판로개척이나 신시장을 개척할 때 많이 이용되는데 수입상측에서는 자금부담 및 클레임 제기의 필요성이 없다. 그러나 위탁판매자의 입장에서는 위탁물품에 대한 법적 소유권이 명확하지 않고, 원거리의 경우 위탁물품을 관리하기 어려우며, 대금회수불능의 위험도 있어 위험성이 크다. 본·지사간이나 신뢰할 수 있는 거래선이 아니면 수탁자 거래은행의 보증없이 잘 이루어지지 않는다.

(2) 수탁판매수입

‘수탁판매수입’(import on trust sales)이란 물품 등을 무환으로 수입하여 당해 물품이 판매된 범위 안에서 대금을 결제하는 계약에 의한 수입으로서 위탁판매수출을 수탁자의 입장에서 보는 거래이다(대외무역관리규정 제1-0-2조 5).

‘수탁판매수입’에서 자금부담의 위험(금리 및 판매에 따른 위험)은 물품의 소유권을 가진 위탁자가 부담하므로 수탁자는 ‘판매대리인’으로서 위탁자가 지정한 조건에 따라 상품을 매각하고 잔품은 위탁자에게 반환한다. 그리고 대금결제는 판매대금에서 모든 경비 및 판매수수료 등을 공제한 잔액을 위탁자에게 송금하면 된다. 그러므로 수입상은 판매에 대한 위험이 없으며 또한 수입에 따른 자기자금이 전혀 소요되지 않는 장점 때문에 무분별한 수입이 조장될 염려가 있어 정부의 엄격한 규제가 따른다.

(3) 보세창고인도조건 수출

‘보세창고인도조건 수출’(bonded warehouse transaction : BWT)이란 해외의 보세창고에 무환으로 반출하여 현지에서 상품의 매매계약을 체결하여 판매하는 방식이다.

‘보세창고인도조건 수출’은 사전에 매매계약이 체결되어 있지 않으며 따라서 계약이 성립하기까지는 수입상도 미확정된 상태의 거래라는 점에 특징이 있으며, 주로 적극적인 판매활동을 통해 수출을 증대하기 위한 방식으로 활용되고 있다.

(4) 현지법인판매방식 수출

‘현지법인판매방식 수출’(central terminal station : CTS)은 해외에 현지법인을 설립하여 그 법인의 명의로 본국에서 수입하여 현지판매하거나 직접 수출하는 방식으로서 해외시장개척을 위한 방식이다.

5) 외국인수도방식에 따른 분류

(1) 외국인도수출

‘외국인도수출’이란 수출대금은 국내에서 영수하지만 국내에서 통관되지 아니한 수출물품 등을 외국으로 인도하는 수출방식으로서, 물품이 국외에서 국외로 인도되므로 현지인도방식수출이라고도 한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 13).

‘외국인도수출’은 해외에서 사용후 판매하고자 하는 중고품의 시설, 기계 등의 거래에 이용되는데, 일반적으로 거래되는 거래대상을 예로 들면, ① 외국인수수입 물품으로서 해외에서 사용한 후 외국에 판매하고자 하는 물품, ② 해외에서 각종 사업에 사용한 후 외국에 판매하고자 하는 중고시설 기재 또는 원자재 등을 들 수 있다.

(2) 외국인수수입

‘외국인수수입’이란 수입대금은 국내에서 지급되지만 수입물품 등은 외국에서 인수하는 수입방식으로서, 제3국도착수입이라고도 한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 12).

주로 산업설비수출 이행에 필요한 물품의 현지조달 등에 사용되는 거래형태로서, 일반적인 거래대상으로는 ① 위탁가공의 목적으로 외국에서 구매하는 원자재, ② 해외건설사업에 사용하기 위하여 제3국에서 구입하여 사업현장에 송부하는 시설 기자재 등이다.

6) 임대차방식에 따른 분류

(1) 임대수출

‘임대수출’이란 임대(사용임대를 포함한다)계약에 의하여 물품 등을 수출하여 일정 기간 후 다시 수입하거나 그 기간의 만료전 또는 만료후 당해 물품 등의 소유권을 이전하는 수출을 말한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 8). 예를 들어 유명 중장비 제조사인 캐터필라사가 컨테이너 운반용 크레인을 수출할 때 소유권은 가지고 있으면서 설비를 해외에 임대하는 경우가 곧 ‘임대수출’방식이라 할 수 있다.

(2) 임차수입

‘임차수입’이란 임차(사용임차를 포함한다)계약에 의하여 물품 등을 수입하여 일정 기간 후 다시 수출하거나 그 기간의 만료전 또는 만료후 당해 물품의 소유권을 이전받는 수입을 말한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 9).

‘임차수입’에 의하여 수입하는 자는 주로 영세한 중소기업이거나 외국과의 합작 투자기업인 경우가 많으며, 임차한 시설을 사용하거나 생산한 제품을 임대인이 수입하기로 계약하는 경우가 많다. 우리나라의 경우 대규모 시설기자재 수입은 대부분 ‘임차수입’방식을 이용한다.

7) 연계무역 형태에 따른 분류

‘연계무역’(counter trade)이란 수출과 수입이 연계된 무역거래로서 물물교환, 구상무역, 대응구매, 제품환매 등에 의한 수출입으로 규정하고 있다(대외무역관리규정 제1-0-2조 10). ‘연계무역’은 외화부족 국가가 국제수지 악화를 방지하기 위하여 두 나라의 무역업자가 서로 협의하여 수출상이 수출한 금액 만큼 또는 이에 상응하는 일정량의 상품을 수입상이 수입함으로써 실질적인 외화의 흐름이 없이 상품의 교역이 이루어지는 거래방식이다. ‘연계무역’의 특징은 무역이 이루어질 때 수출시장으로부터 수입거래를 조건으로 거래가 이루어진다는 점이다.

‘연계무역’은 무역마찰 해소, 무역불균형 시정 등을 목적으로 활용되고 있으며, 오늘날 세계 전체무역의 약 30%를 점하는 높은 비중을 보이고, 외화가 부족한 개도국, 산유국을 비롯한 자원보유국, 그리고 공산권 등과의 교역에서 주로 이용되고 있다.

(1) 물물교환

‘물물교환’(barter trade)이란 통화결제에 수반되지 않는 순수한 연계무역방식을 말한다. 예를 들어 우리나라의 수출상이 필리핀의 수입상에게 사과를 수출하고 이에 대한 대가로서 바나나를 수입함으로써 상계처리하는 경우이다.

‘물물교환’은 상품의 수출·수입이 하나의 계약서에 의해 이루어지며, 외환사정이 어려운 국가와의 무역거래나 또는 수출상이 수출의 대가로 받은 물품을 국내 또는 제3국에 재판매함으로써 새로운 부가가치를 얻고자 할 때 이용되고 있다.

(2) 구상무역

‘구상무역’(compensation trade)이란 수출입하는 물품대금의 전부 또는 일부를

그에 상응하는 수입 또는 수출로 상계하는 수출입을 말하며 상계무역이라고도 한다. ‘구상비율’(compensation rate)이 100%인 경우를 물물교환이라고 할 수 있다.

‘구상무역’은 하나의 계약서에 의해 거래가 이루어지며, 환거래가 발생하고 대응 수입의무를 ‘제3국’에 전가할 수 있다는 점 외에는 ‘물물교환’ 방식과 동일하다.

(3) 대응구매

‘대응구매’(counter purchase)는 별도거래(two-way trade)방식으로 쌍방간에 이루어지는 형태로서 무역을 국영으로 행하던 구 동구권 국가와 다수의 개발도상국간의 동서교역에 활용되었으며 연계무역의 가장 보편적인 형태이다.

‘대응구매’는 수출과 수입이 두 개의 별도 계약서에 의하여 거래가 이루어지며, 형식상 완전 분리된 두 개의 일반무역거래형태로서 환거래가 발생하고, 거래당사자간에 합의된 통화로 결제한다. 또한 대응수입의 의무를 ‘제3국’에 전가시키는 것이 가능하다. 첫 번째 계약은 매도인이 대금의 전부 또는 일부를 매수인으로부터 상품을 구매할 것이라는 두 번째 계약을 조건으로 하고 있다. 첫 번째 계약에서 매도인이 두 번째 계약에 의한 ‘대응구매’는 보통 6개월, 1년 또는 그 이상을 허용한다.

이와 같이 ‘대응구매’는 대응수입계약조건하에 수출국이 수출액의 일정비율에 상응하는 상품을 대응수입해야 하는 의무를 지게 된다는 점은 ‘구상무역’과 동일하나 두 개의 별도 계약서로 거래가 이루어진다는 점이 다르다. 또한 ‘구상무역’방식의 경우보다도 매도인측에 많은 융통성이 주어지며, ‘대응구매’에 제시되는 상품도 구상거래의 경우보다 광범위하고 다양하다.

표 1-2. 연계무역의 거래형태별 특징 비교

	물물교환	구상무역	대응구매
계약서 작성	하나의 계약	하나의 계약	두 개의 별도 계약
신용장 개설	×	Back to Back L/C Escrow L/C Tomas L/C 특수신용장 사용	두 개의 일반신용장 개설
환거래 수반	×	○ (당사자간 합의된 통화로 결제)	○ (당사자간 합의된 통화로 결제)
대응수입 이행기간	동시에 상품교환	통상 3년 이내	통상 5년 이내
대응수입의무 제3국이전	×	○	○

(4) 제품환매

‘제품환매’(buy back)란 생산공장 또는 생산설비를 수출하는 조건으로 수출자가 대금회수를 수출한 생산설비에서 생산된 제품으로 하는 방식의 무역을 말한다.

‘제품환매’는 주로 구 동구의 대외무역기구와의 거래시 주로 사용되었는데 ‘산업협력’(industrial cooperation) 차원에서 서방측의 수출상이 저개발국에 플랜트를 공급하고 거기에서 생산되는 제품을 다시 서방측이 구매하는 형태로 이루어졌다.

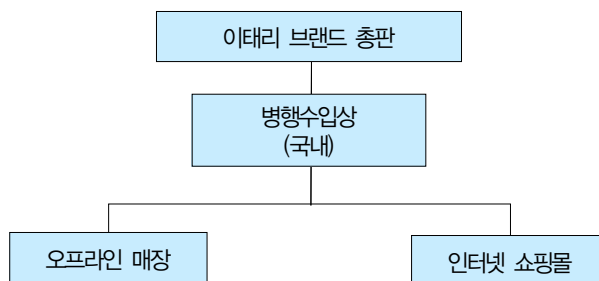
8) 병행수입

‘병행수입’이란 공식 수입상 외의 ‘제3자’ 수입상이 상품, 즉 정품을 수입하는 것을 말한다. 대개의 오피상들은 특히 독점적인 판매권 확보를 통해 독점적 이윤을 추구하는 한편으로 자유로운 상거래를 제한하여 소비자들에게 불이익을 줄 수 있다.

이 경우 독점권을 가진 ‘오피상’ 이외의 ‘제3자’가 외국의 ‘제3자’를 통해 해당 물품을 수입하는 경우가 곧 ‘병행수입’이다. 즉, ‘병행수입’은 국내의 독점수입상에 의하여 외국상품이 수입되는 경우, 국내의 ‘제3자’가 국내 독점 수입상의 허락없이 다른 경로를 통해 동일한 상품을 수입하는 것을 말한다.

예컨대, 프랑스의 샤넬(CHANEL) 본사가 샤넬의 한국시장을 독점·수입판매권을 가진 “샤넬 한국지사”에 의해 국내 백화점, 면세점, 샤넬 직영점 등을 통한 판매 및 유통경로를 가지는 일반적인 경우이다. 그러나 샤넬이 프랑스 등 현지에서 판매촉진을 위해 “브랜드 총판”에 자사의 명품을 납품하는 경우, 이때 국내의 병행수입상 등이 이 총판을 통해 저렴한 가격으로 명품을 국내로 들여오는 경우이다(그림 1-3 참조). 즉, 국내의 병행수입상이 이태리 브랜드총판을 통해 직수입(즉, 병행수입)하여 자신의

그림 1-3. 병행수입의 경로

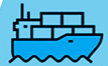


영업망인 오프라인 매장 또는 인터넷 쇼핑몰 등을 통해 국내시장에 판매하는 경우이다.

‘병행수입’ 제도는 국내의 독점수입상이 국내 상표권자 또는 전용사용권자인 경우 ‘제3자’에 의한 수입은 상표권 침해라 하여 종래 불허하여 왔으나, 지난 1994년 11월 6일부터 일정한 요건하에서 이를 허용하고 있다. 한국의 경우는 경쟁적인 병행수입상이 적기 때문에 명품의 경우 비싼 독점가격을 유지하고 있는 점이 특징이다.

한편 일본의 경우 국내 명품시장의 40%가 병행수입업체인데 반해 우리나라의 경우는 10%에도 못 미친다. 즉, 일본은 명품의 대중화가 이미 오래전부터 이루어져 왔다. 백화점 외에 일반 마트 등에서도 저렴하게 명품을 구매하고 있으며, 다른 한편으로는 유사제품에 대한 단속을 철저하게 하지만 우리나라의 경우는 매우 약한 실정이다. ‘병행수입’은 특정제품의 독과점 공급으로 인해 제조업체의 과도한 이윤추구를 방지하고 경쟁을 통한 가격인하를 유도하는 효과도 가지는 반면 A/S 문제 등도 없지 않다.

제2절 무역업의 경영



2.1 무역기업의 설립



1. 무역회사의 설립형태

무역을 업으로 영위하기 위해서는 우선 회사가 설립되어야 하는데, 이에는 개인기업과 법인기업으로 나눌 수 있고 또 법인기업에는 가장 일반적인 주식회사형태를 비롯한 유한회사와 합자회사, 합명회사로 나누어진다. 이러한 기업형태를 결정하는 데는 당해 사업의 수행에 미치는 영향이 적지 않으므로 제반 여건을 고려하여 신중히 결정하는 것이 중요하다.

우선 개인기업의 경우는 소규모의 사업을 단독으로 개인이 운영하는 사업체로서, 개인기업의 대표자는 기업의 소유자이며 또한 경영자로서 전적으로 자신의 경영능력을 최대한 발휘할 수 있으며 또한 경영성과에 따른 이익도 자신이 모두 가지게

되는 이점이 있는 반면 경영위험에 따른 손실 또한 자신이 부담한다는 점이다.

이에 반해 법인기업의 대표적인 주식회사의 경우 등기라는 복잡한 설립과정과 주주총회의 승인을 통한 의사결정의 공시과정 등의 단점도 있지만 가장 중요한 것은 주식을 통한 대규모 자본조달과 기업위험의 분산이라는 장점으로 오늘날 가장 일반적인 기업형태라 하겠다. 최근에 우리나라 「상법」의 개정으로 현재는 적은 자본금으로도 용이하게 창업할 수 있도록 하고 있다.

이와 같이 무역업을 영위하는 데는 회사의 설립등기 외에도 필요한 행정절차로서 관할세무서에 사업자등록 신청과 고용보험을 비롯한 산업재해보상보험, 의료보험의 신고가 필요하다.¹³⁾

표 1-3. 사업자등록시 구비사항

법인회사	개인회사
① 사업자등록신청서 1부(사업장 관할 세무서 납세서 비스센터에 비치)	① 사업자등록신청서 1부(사업장 관할 세무서 민원봉 사실에 비치)
② 법인인감 및 인감증명서	② 사업자등록신청자 도장 및 신분증
③ 사업허가증 사본 1부(관련법규상 특정의 허가나 등록이 필요한 경우에 한함)	③ 사업허가증 사본 1부(관련법규상 특정의 허가나 등록이 필요한 경우에 한함)
④ 임대차계약서 사본(확인용, 타인에게 임차한 사무실인 경우에 한함)	④ 임대차계약서 원본(확인용, 타인에게 임차한 사무실인 경우에 한함)
⑤ 법인등기부등본 1부	
⑥ 주주명부	
⑦ 필요한 마지막 단계로서 인증받은 정관	

2. 무역업고유번호 신청

「대외무역법」 규정에 의한 무역을 업으로 하고자 하는 자는 ‘무역업고유번호’를 한국무역협회장에게 신청하여야 하며, 한국무역협회장은 접수 즉시 신청자에게 고유번호를 부여하여야 한다.

‘무역업고유번호’ 신청시 구비해야 할 서류는 무역업고유번호신청서(대외무역관리규정 별지 제1-1호), 사업자등록증 사본 1부를 첨부하여 한국무역협회장에게 제출하여야 한다. 무역업고유번호 신청은 우편·팩스·전자메일·전자문서교환(EDI)에 의해서도 할 수 있다.

13) 무역창업에 필요한 사업계획서의 작성을 비롯한 무역회사의 설립, 창업지원제도 등의 자세한 내용에 관해서는 윤광운, 「무역실무연습」, 탐복스, 2012, p. 17 제1장 무역창업 참조.

[예시 1-1] 무역업고유번호부여증

무역업고유번호부여증
CERTIFICATE OF TRADE BUSINESS NUMBER

① 무역업고유번호 (Trade Business Code)	13109709
② 상 호 (Name of Firm)	태양상사
③ 주 소 (Address)	대구광역시 북구 태전동 254-26
④ 대 표 자 성 명 (Name of Rep.)	김 용 대
⑤ 주 민 등 록 번 호 (Passport Number)	710111-1121234
<p style="text-align: center;">대외무역법 시행령 제30조 제1항 및 대외무역관리규정 제3-5-1의 규정에 의하여 무역업고유번호를 위와 같이 부여합니다.</p> <p style="text-align: center;">We hereby acknowledge the above-mentioned trade business code in accordance with Article 3-5-1 of the Foreign Trade Management Regulation.</p> <p style="text-align: center;">2015년 5월 10일 Year Month Day</p> <p style="text-align: center;">사단법인 한국무역협회장 Chairman of Korea International Trade Association</p>	

*무역업고유번호는 종전의 무역업 허가, 등록, 신고번호를 승계하였습니다.

2.2 무역업의 경영유형

1. 개 설

무역경영의 주체는 무역을 업으로 영위하는 ‘무역업자’¹⁴⁾이다. 여기서 ‘무역업’이란 무역업자가 자기명의로 자기 책임하에 물품의 수출과 수입을 업으로 영위하는 것을 말하며, 또한 무역은 수출상과 수입상 사이에 소유권 이전을 전제로 하고 있다.

이러한 무역업자의 경영유형은 개별 무역기업의 경영여건에 따라 여러 형태로 분류할 수 있는데, 일반무역업과 무역대리업으로 크게 구분할 수 있다.

우선 ‘일반무역업’은 수출업과 수입업 그리고 수출과 수입을 동시에 영위하는 수출입업 등 여러 형태로 운영될 수 있다.

이에 대해 ‘무역대리업’(import or export agent)은 외국의 수입상 또는 수출상의 위임을 받은 자가 국내에서 수출품의 구매 또는 수입계약의 체결과 이들에 부대되는 행위를 업으로 영위하는 것을 말한다.

무역대리업자는 수출상 또는 수입상으로부터 수수료를 받고 수출입을 중개·알선·보조하는 자로서, 수출입 본거래에 자기명의를 사용하지 않는다. 즉, 본인(principal)이 아닌 ‘계약대리인’(agent)으로서 수출입계약단계에서만 개입하여 계약대리권만 행사하므로 수출입 본거래에 대하여는 법률적 책임이 없다. 그리고 무역대리업에는 ‘수출판매대리점’과 ‘수입판매대리점’으로 구분할 수 있다.

다음에서는 일반무역업과 무역대리업, 무역대행업과 최근에 도입된 전문무역상사제도를 중심으로 살펴본다.

2. 일반무역업

1) 수출상

‘수출상’(export merchant)은 수출을 전업으로 하여 생산설비를 갖추고 제품을 생산하여 수출하거나 다른 공급자로부터 상품을 구입하여 해외로 매각하는 자를 말한다.

14) 「대외무역법」에서는 무역거래의 주체를 무역거래자라고 하여 다음과 같이 정의하고 있다. 즉, ‘무역거래자’라 함은 수출 또는 수입을 하는 자, 외국의 수입자 또는 수출자에게서 위임을 받은 자 및 수출과 수입을 위임하는 자 등 물품 등의 수출행위와 수입행위의 전부 또는 일부를 위임하거나 행하는 자를 말한다(대외무역법 제2조 3호).

‘수출상’은 자신의 명의로 계산에 의하는 ‘본인거래’(business as principal)를 수행하며, 여기서 “자신의 명의로 계산”이란 자신의 이름으로 거래를 수행하고 또한 당해 거래로부터 발생하는 손익이 거래당사자 본인에게 귀속하는 것을 말한다. 따라서 이윤(margin) 베이스로 거래하는 것이기 때문에 그 수익은 판매가격과 구입가격과의 차액으로 일정하지 않으며, 당연히 신용위험(credit risk)을 부담하게 된다.

이러한 ‘수출상’은 국내 또는 해외에서 원료 또는 반제품을 수입한 뒤 자신이 보유하고 있는 제조설비를 이용해 자사의 제품을 생산하여 수출하는 ‘제조수출업체’와 제조설비를 보유하지 않고 국내에서 타사 제품을 구매하여 수출하거나 해외에서 제품을 수입하여 국내에 공급하는 것을 주로 하는 ‘고유의미의 수출상’이 있다.

2) 수입상

‘수입상’(import merchant)은 자신의 명의로 계산으로 본인(principal)의 입장에서 해외의 수출상으로부터 직접 또는 자국에 있는 ‘판매대리점’을 통하여 계약하고 수입하여 국내의 도매상·제조업자에게 판매하거나 해외로 재수출하는 것을 말한다.

‘수입상’의 주요 고객은 국내외의 제조업자, 도매상 그리고 소매상까지도 포함하며 이들에게 공급하기 위하여 원재료·반제품·부품 및 완제품 등을 수입하는 역할을 수행하고 있다.

‘수입상’은 상품수입으로 인한 수송상의 손해, 가격변동, 환율변동, 관세율변동, 유행의 변화 등으로 인하여 위험의 부담이 수수료거래를 위주로 하는 ‘수입판매대리점’(exporter’s selling agent)이나 ‘수입대행업’(import commission house)보다 크다.

3) 해외현지법인

무역거래의 규모와 범위가 확대되면서 해외현지시장의 정보수집과 조사, 시장개척을 위하여 해외현지시장에 직접 진출을 꾀하게 된다. 해외마케팅의 가장 유효한 방법은 수출을 직접 현지국에 할 수 있는 해외지점 또는 자회사를 설치하는 것이다.

해외진출의 최종단계에 가서는 현지국의 법률에 의해 본사로부터 독립된 법인 형태의 해외자회사(overseas subsidiary company)에 의하여 현지 시장을 운영하게 된다. 이와 같은 해외시장진출의 과정에 의하여 무역거래를 확대시켜 해외영업기반을 확충해온 대표적인 경우가 종합무역상사를 기반으로 성장해 온 우리나라 대기업들은 오늘날 전세계를 하나의 상품시장으로 하여 판매망을 구축하고 있다.

3. 무역대리업

‘무역대리업’의 유형으로 수출판매대리점과 수입판매대리점이 있으며, 이에 관하여 다음에서 살펴본다.

1) 수출판매대리점

‘수출판매대리점’(manufacturer’s export agent)은 수출대행업자와는 달리 해외의 수입상을 위하여 활동하지 않고 국내의 제조업자를 위하여 활동하는 해외수출판매대리점이다.

‘수출판매대리점’은 상호 비경쟁적 입장에 있는 복수의 제조업자와 ‘독점대리점협정’(exclusive agency agreement)을 체결하고 그 판매서비스에 대하여 제조업자로부터 일정한 수수료를 받는다. 그리고 해외시장과 접촉하는 경우 형식상 자신의 명의로 해외의 거래선과 서신을 주고받으며 또한 자신의 명의로 송장을 보낸다.

그러나 자기계산하에 이윤을 얻고 재판매하는 것이 아니기 때문에 송장금액은 제조업자가 결정한 금액을 기재하는 것이며, 판매대금을 해외의 ‘수입상’으로부터 회수하여 그 중 원가만을 제조업자에게 지불하는 것이다. 따라서 실질적으로 보면 제조업자를 위한 금융면에 있어서의 서비스에 대한 보수로서 수수료를 받는 것이다.

2) 수입판매대리점

‘수입판매대리점’(exporter’s selling agent)이란 대개 해외 수출국의 제조업자 또는 수출상을 대리하여 해외 수출상의 명의로 계산으로 국내시장에서 판매하고 일정한 수수료를 받는 자를 말한다. 일반적으로 해외수출상을 위해 국내에서의 물품판매 뿐만 아니라 Offer의 수주 및 관리를 총괄한다 하여 통상 ‘Offer상’으로 칭한다.

‘수입판매대리점’은 당해 거래의 손익을 부담하지 않는 수수료 베이스에 의한 ‘대리인거래’(business as agent)를 수행하며, 보수로서 받는 판매수수료(selling commission)는 보통 매매가격에 대하여 몇 %로 정하고 있다. ‘판매대리점’은 수출상의 대리인으로서의 특정지역에서 ‘본인’(principal)인 수출상을 위하여 현지 고객으로부터 주문을 받는다.

한편 ‘판매대리점’이 중간에 존재하는 경우에도 해외의 수출상이 직접 판매계약의 당사자가 되는 것이므로, 대금결제는 ‘판매대리점’을 경유하지 않고 국내수요자

와 해외의 수출상과의 사이에 직접 이루어지는 것이 원칙이다. 이 경우 신용장(L/C)은 현지의 고객이 수출상 앞으로 발행하며 수출상은 이를 확인한 후 환어음을 고객 앞으로 발행하여 대금을 회수한다. 매매가격이 CIF로 거래되는 경우에 수출상은 매매가격에 수수료를 가산한 “CIF & C ××%”로 계약하고 이에 따른 Commission을 ‘수입판매대리점’에게 지불하게 된다. 대리점계약의 목적은 제조업자나 수출상의 입장에서 보면 최소의 비용과 위험으로 새로운 거래처와 시장을 확보하는데 있다.

통상 대리점의 경우 모든 책임은 수출상이 부담하며 현지 고객의 지불에 대해 대리점은 하등의 책임을 지지 않는다. 그러나 대리점의 특수한 형태로서, ‘지불보증대리점’(del credere agent)은 통상의 수수료 외에 특별수수료로서 고객의 지불에 대한 보증으로 지불보증수수료(del credere commission)를 수출상이 지불하는 특약의 ‘지불보증협정’(del credere agreement)이 있다.¹⁵⁾ 지불보증협정을 맺어 ‘지불보증대리점’을 겸하는 경우에 수출상은 판매수수료 외에도 지불보증수수료까지 지불하여야 한다.

표 1-4. 일반무역업과 무역대리업의 비교

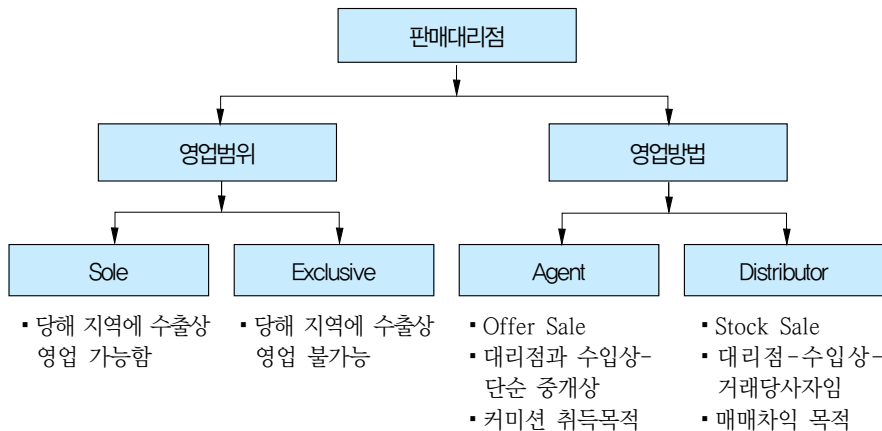
구분	일반무역업	무역대리업
개념	<ul style="list-style-type: none"> - 자기명의로 자기책임하에 물품의 수출과 수입을 업으로 영위하는 것 <ul style="list-style-type: none"> · 대항수출, 대항수입의 위탁은 무역업의 범주에 포함 안됨 · 상품의 소유권이전을 전제로 한다는 의미에서 “무역대리업”과 구분됨 	<ul style="list-style-type: none"> - 외국의 수입상 또는 수출상의 위임을 받은 자가 국내에서 수출품의 구매 또는 수입계약의 체결과 이들에 부대되는 행위를 업으로 영위하는 것 <ul style="list-style-type: none"> → 계약대리권만 행사 · 자기명의로 소유권이전을 전제로 한 수출입을 할 수 없다는 점에서 “무역업”과 구분됨 · 물품매도확약서 발행 및 수출품의 구매알선으로 영업범위가 한정된다는 점에서 무역중개업과 구분됨
업무범위	<ul style="list-style-type: none"> - 수출·수입 취급품목의 범위를 제한하지 않음. 단, 약사법 등에서 이종적으로 무역업 영위요건을 정하고 있는 경우는 예외. - 수출입대행 가능 	<ul style="list-style-type: none"> - 수출입업무 대행만 가능 - 자기명의로 수출입을 할 수 없음
관리체제	<ul style="list-style-type: none"> - 2000. 1. 1부터 정부의 무역업 완전자유화 정책의 실시로 무역을 하고자 하는 사람들은 누구든지 별도의 신고없이 무역업이 가능 - 기존에 무역업을 신고한 사람들에게 대해서 한국무역협회 등은 관리기관으로서의 기능만을 담당 	

15) Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 9th ed., Stevens & Sons, 1990, p. 294.

3) “Agent”와 “Distributor”의 개념

일반적으로 ‘수출상’이 해외 수입국과의 수출거래규모가 점차 확대되면서 종래와 같은 대 건별 거래에 대한 현지 수입상과의 직접교섭이 한계에 이르면 결국 현지의 신용있는 거래처나 유통업체를 현지판매를 위한 수출상의 대리인으로 지정하는 문제를 고려하게 된다. 이 경우 ‘대리인’(agent)은 수출상의 일종의 해외영업망으로서, ‘수출상’의 입장에서는 당해 물품에 대한 현지에서의 탁월한 영업능력을 가진 자를 발굴하여 일정기간에 일정수준 이상의 판매의무를 부담시키고자 할 것이며, ‘대리인’ 입장에서는 시장성이 있는 물품의 경우 당해 지역에서의 독점적 판매권의 확보를 원한다.

그림 1-4. 대리점과 판매점의 비교



여기서 약간의 개념상 혼동은, ‘독점적’이라는 용어로서의 “Sole”과 “Exclusive”, 그리고 수출상이 대리인과의 계약에서의 ‘대리점계약’과 ‘판매점계약’의 구분이 그것이다.

먼저 독점적 판매권에서의 ‘독점적’ 용어에 해당하는 “Sole”과 “Exclusive”는 모두 당해지역에 또 다른 수출상의 대리인을 두지 않는다는 점에서는 같으나, 다음의 점에서는 양자는 상이하다. “Sole”은 수출상이 대리인을 통하지 않고 ‘본인’(principals)의 자격으로 직접 영업활동을 할 수 있다는 의미를 지니는데 반해,

“Exclusive”는 당해 지역에서는 오직 ‘대리인’을 통해서만이 영업을 할 수 있으며 수출상이 직접 영업을 할 수 없는 점에서 차이가 있다.

다음으로 수출상이 ‘대리인’의 지정시에 당해 지역의 계약대리권을 인정하는 계약을 체결하게 되는데, 이때의 계약은 ‘대리인’의 영업범위 및 성격에 따라 ‘대리점계약’(agency agreement)과 ‘판매점계약’(distributorship agreement)으로 구분된다.

여기서 “Agent”는 실제 수입상은 따로 두고 매 건별 무역계약의 체결시 ‘대리인’으로서의 역할만 수행하는 자로서, 일종의 ‘오퍼상’으로서 수수료를 수취하므로 무역계약의 당사자는 아니다. 따라서 수출입 본거래에 대해서는 하등의 책임을 지지 않는다.

이에 반해 “Distributor”는 메이커나 수출상으로부터 자신의 계산과 위험(own account and risk)으로 직접 수입하는 실제의 수입상으로서, 판매차익을 이윤목적으로 하므로 무역계약의 당사자로서 수출입 본거래에 대하여 책임을 진다. 다시 말해 ‘대리점계약’은 매도인과 대리점간에 ‘본인 대 대리인’(principal to agent)으로서의 지위를 가지는데 반해 ‘판매점계약’은 매도인과 판매점간에 ‘본인 대 본인’(principal to principal)으로서의 지위를 가진다는 점이 다르다.

4. 무역대행업

‘무역대행업’은 수출입업자가 대행위탁자와의 수출입대행계약에 따라 일정한 대행수수료를 받고서 자신의 명의로 거래하는 무역업자로서, 자기명의로 자기책임하에 거래한다는 점에서 ‘무역대리업’과 구별된다. 따라서 무역대행업자는 무역대행을 할 경우 대외무역법 및 금융거래상 무역업자로서의 책임을 져야 한다.

‘무역대행업’은 수출 또는 수입의 대행계약에 따라 일정한 수수료를 받고서 자기명의로 수출입을 수행하는 것으로서, 대행자는 자기명의로 거래함에 따른 수출입승인·사후관리 등의 책임을 지며, 대행자와 위탁자의 관계는 대행계약¹⁶⁾에 의하여 정해진다.

이 ‘무역대행업’에는 수출대행업과 수입대행업으로 나눌 수 있다.

1) 수출대행업(export commission house)

‘수출대행업’은 해외의 수입상으로부터 받은 구매수탁(indent)에 입각하여 자국

16) 수출입대행계약에 관한 자세한 내용은 후술하는 본서의 제8장 수출물품의 확보방법의 제3절 국내 수출입대행계약 참조.

의 제조업자나 그 밖의 공급자로부터 물품을 매입하여 이것을 적출함으로써 그 제공한 서비스에 대한 보상으로 위탁자, 즉 해외의 수입상으로부터 일정액의 '구매수수료'를 받는 것을 영업으로 하는 것이다. 그 영업내용의 성격에 의해 일반적으로 '구매대리점'(buying agent)으로도 불리며 때로는 수수료상(commission merchant) 또는 수탁자(indent merchant)로 불리기도 한다.

그런데 수출대행업자 또는 '구매대리점'은 그 명칭상의 구별과는 달리 다음과 같은 점에서는 본래의 '수출상'과 실질적 의미에 있어서 다를 것이 없다. 첫째, 자기자금으로 또는 대금지불에 대한 자신의 책임 하에 국내공급자로부터 구매하며 둘째, 적출 후 해외의 수입상으로부터 대금을 지불받는 데서 오는 신용리스크를 부담하기 때문이다. 다만 앞에서도 언급한 바와 같이 수출대행상이 얻는 수익은 수수료로서 본래의 '수출상'과는 달리 상품의 가격변동의 위험을 부담하지 않는 점이 다를 뿐이다.

2) 수입대행업(import commission house)

'수입대행업'은 국내에 있는 실수요자의 부탁을 받고 수입을 하는 무역업자인데, 수입상과 마찬가지로 외국의 수출상으로부터 직접 또는 자국 내에 있는 판매대리점을 거쳐서 자기명의로 수입하는 것이다.

'수입대행업'은 국내에 있어서는 수탁을 맡은 업자에 불과하나 해외의 수출상의 입장에서는 고유한 수입상으로서 거래를 하는 것이다. '수입대행업'은 수입금액에 대하여 일정한 비율의 '구매수수료'(purchasing commission)를 취득하는 것이 목적이므로 위험부담은 거의 없다.

5. 전문무역상사

'전문무역상사'는 신시장 개척, 신제품 발굴 및 중소기업·중견기업의 수출확대를 위하여 수출실적 및 수출비중 등을 고려하여 무역거래자 중에서 전문무역상사를 지정하고 지원하기 위한(대외무역법 제8조의2) 제도이다

이 '전문무역상사'로 지정받을 수 있는 자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자, 즉 ① 전년도 수출실적 또는 직전 3개 연도의 연평균 수출실적이 미화 100만 달러 이상과 상기의 수출실적 중 다른 중소기업이나 중견기업이 생산한 물품 등의 수출실적 비율이 100분의 20 이상의 요건을 모두 갖추고, ② 농업·어업·수산업

등 업종별 특성과 조합 등 법인의 조직 형태별 수출 특성을 고려하여 산업통상자원부장관이 고시하는 기준을 갖춘 무역거래자이어야 한다(동법시행령 제12조의2 1항).

‘전문무역상사’로 지정을 받으려는 자는 지정신청서에 산업통상자원부장관이 정하는 서류를 갖추어 산업통상자원부장관에게 제출하여야 하고, 그리고 산업통상자원부장관은 ‘전문무역상사’를 통한 신시장의 개척, 신제품의 발굴 및 중소기업 또는 중견기업의 수출확대 등을 위하여 ‘전문무역상사’의 국내외 홍보, 우수제품의 발굴, 해외 판로개척에 필요한 사항을 지원할 수 있다(동법시행령 제12조의2 2항 및 제12조의3).

이에 대해 종래의 ‘종합무역상사’(general trading company : GTC)제도는 광범위한 해외지역의 마케팅조직을 갖추고 대규모의 자본력과 신용력을 바탕으로 무역을 위주로 하는 기업조직으로서 일반수출입, 해외현지생산판매, 3국간거래 중개, 자원개발, 연구개발, 합작투자 등에 이르기까지 종합적인 무역업무를 수행하는 대규모 상사를 의미한다. 이 ‘종합무역상사’는 수출대행을 주 업무로 하면서 그간 우리나라 수출의 견인차 역할을 하여 왔으나, 최근에는 수출입대행보다는 대규모 자원개발에 치중하였고 또한 중소기업의 경우, ‘종합무역상사’ 지정요건이 상장법인으로 전년도 수출통관액이 우리나라 전체의 2% 이상 등으로 지정이 거의 불가능한 수준도 고려하게 되었다. 이에 지난 2008년 정부는 ‘종합무역상사’ 등의 지정과 관련한 「대외무역법」 제9조를 완전 삭제하여 1975년에 도입된 종합무역상사 지정 제도를 폐지하면서, 그 취지를 살려 새로운 ‘전문무역상사’ 제도가 도입된 것이다.

2.3 무역기업의 해외시장진출형태

일반적으로 무역기업이 해외지향형 전략의 일환으로서 해외시장으로 진출하는 국제화의 초기단계에서는 여러 가지 위험이 존재한다. 기업들은 해외시장에 대한 지식이 부족하고, 해외 고객의 수요에 대해서도 알지 못하고 정치적 위험과 문화적 차이를 관리하는 능력이 결여되어 있기 때문이다. 이 경우 수출을 통한 해외사업운영은 기업들에게 해외시장에 대한 지식을 얻을 수 있는 기회를 제공하는 역할을 하며 해외시장에서의 경쟁능력을 길러주는 일종의 ‘학습효과’(learning by doing effect)를 제공한다.¹⁷⁾

일반적인 ‘수출상’의 영업형태로는 전술한 무역업의 경영유형에서와 같이 다음

17) 장세진, ‘글로벌경영’, 박영사, 2005, p. 208.

세 가지 유형을 들 수 있다. 첫째, ‘제조업체 수출상’으로서 제조설비를 보유하고 있으면서 자체생산물품을 수출하고, 자가 소요원자재 등을 수입하는 것을 주요한 영업으로 하는 무역업자이다.

둘째, ‘고유 수출상’으로서, 제조설비를 보유하지 않고 국내에서 타사제품을 구매하여 수출하거나, 수출물품을 해외에서 조달하여 최종수입업자에게 수출하는 무역업자이며, 이들 고유의미의 무역상이 다음의 ‘수출중개상’과 다른 점은 무역거래시 계약의 당사자(즉, 본인)로서 자기명의로 계산으로 ‘본인거래’를 하는 점에 차이가 있다.

셋째, ‘수출중개상’으로, 무역거래시 자기의 명의를 사용하지 않고 단지 무역거래 당사자들의 거래를 알선·중개하고 그 대가를 수수료 형태로 받는 주로 ‘대리인거래’를 업으로 영위하는 자로서, 통상 “Export Commission House” 또는 “Export Broker” 등으로 불리운다.¹⁸⁾

이러한 무역상사들의 해외시장진출은 곧 해외영업방식으로서, 즉 해외시장에 어떠한 방식으로 진출할 것인가의 문제이다. 다시 말해 목적시장에 물품수출을 할 것인지 아니면 라이선스를 할 것인지 아니면 현지에 공장을 지어 직접 운영할 것인가 등의 해외시장진입방식을 말하는 것으로서, 여기에는 수출방식과 계약형태의 방식, 해외직접투자방식으로 크게 나눌 수 있다.¹⁹⁾

첫째, 수출방식으로 기업의 해외시장진출의 가장 기본적인 형태이다. 이 수출에는 수출업무의 개입정도에 따라 간접수출과 직접수출로 구분된다. ‘직접수출’은 제조업체가 본사의 수출전담부서 또는 전담무역회사를 통한 수출하는 방식이며, ‘간접수출’은 전문무역상사나 수출대행업자 등을 통해 간접적으로 제품을 해외에 판매하는 방식이다.

둘째, 계약형태의 해외시장 진출방식으로, 이는 무형의 자산인 상표, 저작권 등 지적소유권 또는 기술 및 경영적 노하우 등을 하나의 상품으로 취급하여 해외시장에 진입하는 방법이다. 이러한 계약형태의 방식에는 라이선싱, 프랜차이징, 계약생산, 턴키방식 등이 있다.

먼저 ‘라이선싱’(licensing)은 가장 대표적인 계약형태의 진출방식으로서 기술공

18) 종래 「대외무역법」상의 율류무역대리업자 또는 Merchandiser가 이에 해당한다. 수출상의 영업형태에 대한 보다 자세한 것은 본서 제1장 무역과 무역경영 제2절 무역상사의 경영의 무역업의 경영유형 참조.

19) 해외시장진출형태 중에서 선택결정모형이론으로는, 리그만(A. Rugman)의 단수모형, 루트(F. R. Root)의 모형 그리고 허쉬(R. Hirsh)의 모형 세 가지가 있다. 박의범·권종욱·오대혁, ‘세계화와 글로벌경영’, 두남, 2010, pp. 221~224 참조.

급자가 무형자산이나 기술도입자에게 일정기간 판매 또는 임대하고 일정 대가를 수취하는 방식의 계약을 말한다. ‘프랜차이징’(franchising)은 프랜차이저가 표준화된 패키지상품, 시스템 및 관리용역을 제공하고 프랜차이지는 시장에 관한 지식과 자본을 제공하여 경영관리에 직접 참여하여 개입하는 계약방식이다.

또 ‘계약생산’(contract manufacturing)이란 외국의 특정기업에 대해 생산 및 제조 기술을 제공하면서 특정제품의 생산을 주문 공급받아 현지시장 또는 제3국시장에 판매하는 방식이다. 그리고 ‘관리계약’(management contract)이란 일정기간 외국의 특정기업에 대한 운영권을 계약하여 경영시스템과 경영노하우를 제공하고 그 대가를 받는 방식이다. ‘턴키운영’(turn-key operation)방식은 특정의 프로젝트 수행시 모든 설비가 완공되어 운영할 수 있는 상태로 하여 발주자에게 인도하기로 하는 ‘일괄수주계약’방식을 말한다.

셋째, ‘해외직접투자’(foreign direct investment : FDI)방식으로서 기업이 외국의 투자대상기업에 대한 경영권 확보를 목적으로 자본 외에도 기술 및 특허, 상표권, 경영노하우 등 기업의 제반 자원을 해외에 이전시키는 방식이다. ‘해외직접투자’는 투자기업의 입장에서는 가장 위험이 크면서도 가장 적극적인 해외시장 진출 형태이다. 이러한 투자형태에는 100% 단독으로 소유하는 ‘단독투자’와 투자대상기업의 주식비중에 따른 ‘합작투자’로 구분된다. 또 기업의 설립형태에 따라 새로운 기업을 설립하는 기업신설과 기존기업의 인수 또는 자본참여하는 기업의 인수·합병

표 1-5. 무역기업의 해외진출방식

해외진출방법	종 류	
수 출	직접수출(direct export) 간접수출(indirect export)	
계약형태	라이선싱(Licensing) 프랜차이징(Franchising) 계약생산(contract manufacturing) 관리계약(management contract) 턴키운영방식(turn-key operations)	
해외직접투자	소유지분	단독투자(wholly owned) 합작투자(joint venture)
	설립형태	기업신설(greenfield) 인수합병(M&A)

으로 나눌 수 있다.

이상의 내용을 정리하여 보면, ‘수출상’의 해외영업방식으로 직·간접수출을 비롯하여 “Agent”와 “Distributorship”, “Licensing”과 “Franchising”형태로 또 상호신뢰에 의한 “Partnership”을 기초로 한 ‘합작투자’(joint venture) 등 다양한 형태의 발전을 들 수 있다.

그림 1-5. 프랜차이징으로 최근 시장을 확대하는 In-N-Out햄버거





제 2 장 수출입거래와 전자무역

제1절 수출입거래 / 64

제2절 전자무역 / 77

제1절 수출입거래



1.1 수출거래절차



수출거래절차를 수출거래의 가장 일반적인 ‘화환수출신용장’(documentary letter of credit)방식에 의한 수출실무를 중심으로 다음에서 설명한다.

1. 계약체결단계

1) 국내외거래선 발굴 및 신용조회

수출상이 해외시장을 발굴함에 있어서는 철저한 ‘시장조사’(market research)를 통해 신뢰할 수 있는 국내외거래선을 발굴하는 노력을 선행해야 한다. 우선 ‘국내시장조사’(domestic market research)를 통해 국내의 경쟁력 있고 유력한 국내공급선을 찾아야 하며, 또한 ‘해외시장조사’(overseas market research)에 의하여 자사제품의 판매가능성이 있는 목적시장을 선정해야 한다.

‘시장조사’는 KOTRA, 무역협회, 중소기업청 등 수출지원기관과 개별품목의 조합을 통하여 신용력 있고 성장성이 있는 거래처를 발굴할 수 있다. 또한 해외광고나 홍보매체, 직접방문, ‘무역거래중개사이트’(e-Market Place : EMP) 홍보, 인터넷무역박람회 등을 통하여 제품을 적극적으로 홍보할 수 있다.

한편, 신뢰할 수 있는 거래선을 개척하기 위해서는 KOTRA, 상대방의 주거래은행, 상업홍신소 등을 통해 상대방의 신용도를 사전에 조회하는 것도 필요하다.

2) 수출계약 체결

해외수입상이 자사상품에 대하여 관심을 갖게 되면 물품의 가격, 공급능력, 선적시기 및 대금결제방식 등에 대한 구체적 문의와 함께 청약(offer)을 내줄 것을 요청해야 한다. 이처럼 청약을 주고받고 거래의사를 확인하는 과정을 ‘거래조회’(inquiry)라고 한다.

청약요청을 받은 ‘수출상’은 거래의 단계에 따라 유효기간을 정한 확정청약(firm

offer)을 발행하게 되고 수입상과 가격, 수량 등에 관한 절충의 단계를 거쳐 최종적으로 '매매계약서'(Sales Contract Sheet)를 작성한다.

2. 계약이행단계

1) 수출신용장의 내도

수출계약이 체결되면 계약에 따라 '수입상'은 자신의 거래은행에 '신용장'(Letter of Credit : L/C)의 발행을 의뢰하며, 신용장발행은행은 수출국 현지의 통지은행을 통해 신용장을 수출상에게 통지한다.

신용장을 수취한 '수출상'은 대금회수의 안전을 위하여 품명, 규격, 금액, 선적기일, 신용장유효기한 등 계약내용과의 일치 여부나 양도가능 여부, 매입은행 제한 여부, 기타 신용장조건의 내용 등에 관하여 세밀한 검토가 필요하다. 검토 후 만약 계약의 내용과 상이한 신용장조건이 있으면 '신용장조건변경'을 수입상에게 요청하여야 한다.

이 외에 발행은행의 신용도에 문제가 있다고 판단되거나 지급확약에 의문이 있을 경우에는 제3의 일류 은행을 '확인은행'(confirming bank)으로 요청해야 한다.

2) 수출승인

신용장을 받은 수출상은 수출물품 확보 이전에 수출물품의 개별법상의 수출제한 여부를 사전에 확인하여야 한다. 당해 수출품목이 개별법령에 의하여 제한되는 경우에는 당해 품목을 관장하는 관계기관·협회·조합 등에서 '수출승인'(export licence : E/L)을 받아야 한다.

수출상은 수출승인 대상물품을 수출하고자 할 경우, 매 계약 건별로 구비서류를 갖추어 '수출승인'을 신청하여야 하며, 승인대상품목이 아닐 경우는 '수출승인'을 받을 필요가 없다. 수출승인의 권한은 산업통상자원부장관이 지정고시한 관계행정기관 또는 단체의 장에게 위임하고 있다.

수출승인을 받아야 하는 승인대상품목은 '수출입공고' 및 '별도공고'상의 수출제한품목이다. 따라서 수출상은 해당 상품이 수출승인대상품목에 적용되는지를 먼저 HS코드를 근거하여 검토해야 한다. 개별 품목에 대한 수출요령과 수출승인대상 여부는 관세청 홈페이지(www.customs.go.kr)에서 조회해 볼 수 있다.

한편, 「대외무역법」 이외의 50여개 개별법에 의한 수출입 제한내용을 통합하여 고시하는 '통합공고'에 따라 요건확인 등을 받아야 하는 물품은 수출입승인대상에 포함되지 않는다. 따라서 해당 개별법에서 정하고 있는 바에 따라 요건확인 등을 받은 후 곧바로 세관에 '수출신고'나 '수입신고'를 함으로써 수출입을 이행하게 된다.

수출승인의 유효기간은 1년이다. 그러나 물가안정, 수급조정 등 그 용도와 물품의 인도조건 기타 거래상의 특성에 따라 필요하다고 인정되는 경우는 수출승인기관은 승인시에 그 효력인정기간을 따로 정할 수 있다.

3) 수출물품 확보

수출물품을 확보하는 방법으로는 자기공장에서 직접 생산하거나 타사공장에서 임가공 하청방식으로 생산하는 방법과 그리고 타사의 완제품을 구매하는 방법 등이 있다.

그리고 수출물품 또는 수출물품의 생산에 필요한 소요 원자재나 반제품을 조달하는 데에는 '내국신용장'(local L/C) 또는 '구매확인서'에 의하여 국내구매하는 방법과 '수입신용장'(L/C)을 개설하여 해외에서 수입하는 방법이 있다.

한편, 수출상의 자금부담을 덜어주고 수출을 촉진하기 위하여 국내구매시에는 '원자재구매자금', 수입시에는 '원자재수입자금', 그리고 제조·생산에 소요되는 자금으로 '생산자금'을 지원하고 있으며, 수출신용장 또는 내국신용장을 근거로 무역어음을 발행하여 필요한 자금을 조달할 수도 있다.

4) 적하보험 부보

'운임·보험료포함인도'(CIF), '운임·보험료지급인도'(CIP)조건 수출의 경우, 수출상은 보험자(보험회사)와 수출상품에 대하여 '적하보험계약'을 체결해야 한다. 이때 물품의 성질과 담보 및 면책위험 등을 감안하여 수입상과 협의를 통해 부보조건을 결정하여야 한다.

'부보조건'은 수입상이 개설한 신용장상의 보험조건과 일치하도록 부보를 하여야 한다. 현재 부보조건은 1983년 3월 1일 개정된 「협회적하약관」(institute cargo clause : ICC) ICC(A), ICC(B), ICC(C)와 종래의 A/R, W.A. 및 F.P.A. 조건이 병행 사용되고 있다.

만일 거래조건이 CIF, CIP조건 외일 경우에는 일반적으로 수입상이 필요에 따라

적하보험을 부보하므로 특약이 없는 한 수출상은 적하보험을 부보할 필요가 없다. 수출상은 보험회사에 소정의 '적하보험신청서'(Cargo Insurance Application)를 제출하여 보험계약을 체결하여야 하나 실무에서는 편의상 보험회사에 팩스로 상업송장(Commercial Invoice), 포장명세서(Packing List) 등 서류를 송부하여 계약하는 것이 일반적이다.

적하보험 부보의 시기는 계약체결 이후부터 수출물품이 수입지 현지에 도착하여 수입상에게 인도되기 전이라면 언제라도 가능하다. 그러나 신용장방식에 의한 거래인 경우 선적지 출항후에 보험이 부보된 경우, 매입은행은 하자서류로 인정하여 대금지급을 거절하므로 반드시 선적전에 보험계약을 체결해야 한다. 수출상은 보험계약의 증거로서 보험자로부터 '해상보험증권'(Marine Insurance Policy)을 교부받는다.

5) 수출보험계약 체결

'수출보험'(export insurance)은 수출상뿐만 아니라 수출과 연관된 생산업자나 금융기관의 손해까지도 담보해 줌으로써 수출상의 불안을 제거하고 안전한 수출을 보장하여 수출진흥을 도모하기 위해 시행하는 비영리정책보험을 말한다. 수출보험 운영 주관처는 산업통상자원부이며 그 산하의 '한국무역보험공사'가 위임받아 시행하고 있다.

수출상은 비상위험(외환거래의 제한 또는 금지, 전쟁 등)이나 신용위험(상대방의 파산 또는 지급불능 등) 등 통상의 '적하보험'으로 담보할 수 없는 여러 가지 위험에 대해 수출보험을 부보할 수 있다.

6) 수출통관

수출물품을 생산하거나 완제품을 구매한 수출상은 물품을 선적하기 전에 「관세법」이 정하는 바에 따라 '수출통관'의 수속을 하여야 한다. 세관장은 신고된 서류상의 물품과 실제품목의 일치 여부 등을 수출신고사항을 확인하여 일정한 요건을 갖추었을 때 이를 즉시 수리하여 '수출신고필증'을 교부하여 준다.

'수출신고'가 수리되면 수출상은 수출신고수리일로부터 30일간의 적재의무이행 기간이 정해지며, 수출물품을 보세창고 보관, 보세운송 등을 통하여 해당 기간 이내에 선박 또는 항공기에 적재해야 한다.

7) 운송계약의 체결 및 선적

수출상은 상품의 통관과정과 병행하여 수출물품의 운송을 위하여 운송회사와 운송계약을 체결해야 한다. 운송계약을 위해서는 먼저 운송회사에게 ‘운항일정’(shipping schedule)을 수취하여 상품 생산 및 조달 일정을 감안하여 적절한 스케줄을 선정한 후 운송인과 ‘운송계약’을 체결한다.

운송인과 ‘운송계약’을 체결시 운임(freight) 결정이 제일 중요한 요소이며, 운임이 결정되면 운송인은 수출상에게 선복요청서(Shipping Request : S/R)를 요구하게 되는데 이때 실무에서는 상업송장(Commercial Invoice : C/I), 포장명세서(Packing List : P/L)를 팩스 또는 이메일로 송부함으로써 선복요청서를 대신하고 있다.

수출상의 선복요청서는 운송계약의 증거서류가 되며 선적이 완료되면 이를 근거로 운송회사는 화주에게 ‘선하증권’(Bill of Lading : B/L)을 교부해준다.

8) 수출대금의 회수

수출대금을 영수하는 방법은 결제방식에 따라 신용장결제방식, 송금결제방식, 추심결제방식, 물물교환방식 등으로 다양한 방식이 있으나 일반적으로 신용장결제방식을 가장 선호하고 있다.

신용장방식을 이용할 경우 수출물품의 선적을 완료한 후 수출상은 ‘신용장’(L/C)에서 요구하는 ‘운송서류’, 즉 선하증권(B/L), 상업송장(C/I), 포장명세서(P/L) 등의 서류를 구비하는 한편 환어음(Bill of Exchange)을 발행하여 거래하는 외국환은행에 ‘화환어음의 매입’(negotiation)을 의뢰한다.

환어음 매입의뢰를 받은 외국환은행은 운송서류가 신용장조건에 합당한지의 여부를 검토하고 수출이 실제로 이행되었는지를 확인하기 위하여 수출신고필증을 제출하게 한 다음 환어음을 매입하여 수출대금을 수출상에게 지급한다. 수출대금을 지급한 외국환은행은 신용장발행은행에 환어음과 운송서류를 보내어 대금을 회수한다.

3. 사후관리단계

1) 관세환급

‘관세환급’이란 수출이 완료된 경우 수출품 제조에 소요된 원재료의 수입시에 납

부한 관세 등을 수출상에게 되돌려 주는 것을 의미한다. 수출상은 관세환급을 받아야 비로소 실제 당해 수출선적분에 대한 손익을 당초 예상손익과 비교하여 볼 수 있으므로 환급기관인 세관장 앞으로 환급을 신청하여야 한다.

‘관세환급’의 방법에는 중소기업기본법상 중소기업자로서 일정한 요건을 갖춘 자가 환급절차상의 편리를 위하여 수출신고필증만 제시하면 간이정액환급률표에 기재된 금액을 환급하여 주는 간이정액환급제도와 수출물품의 관세액을 일일이 계산해서 환급받는 개별환급제도, 그리고 수입시 관세징수를 유보한 다음 수출이행시 상계처리하는 상계제도 등이 있다.

환급신청은 수출신고필증을 받은 후 2년 이내에 신청하여야 하며 원재료를 수입한 날로부터 1년 6개월 이내에 제품을 수출하여야 환급이 가능하다.

2) 외화획득 이행여부 사후관리

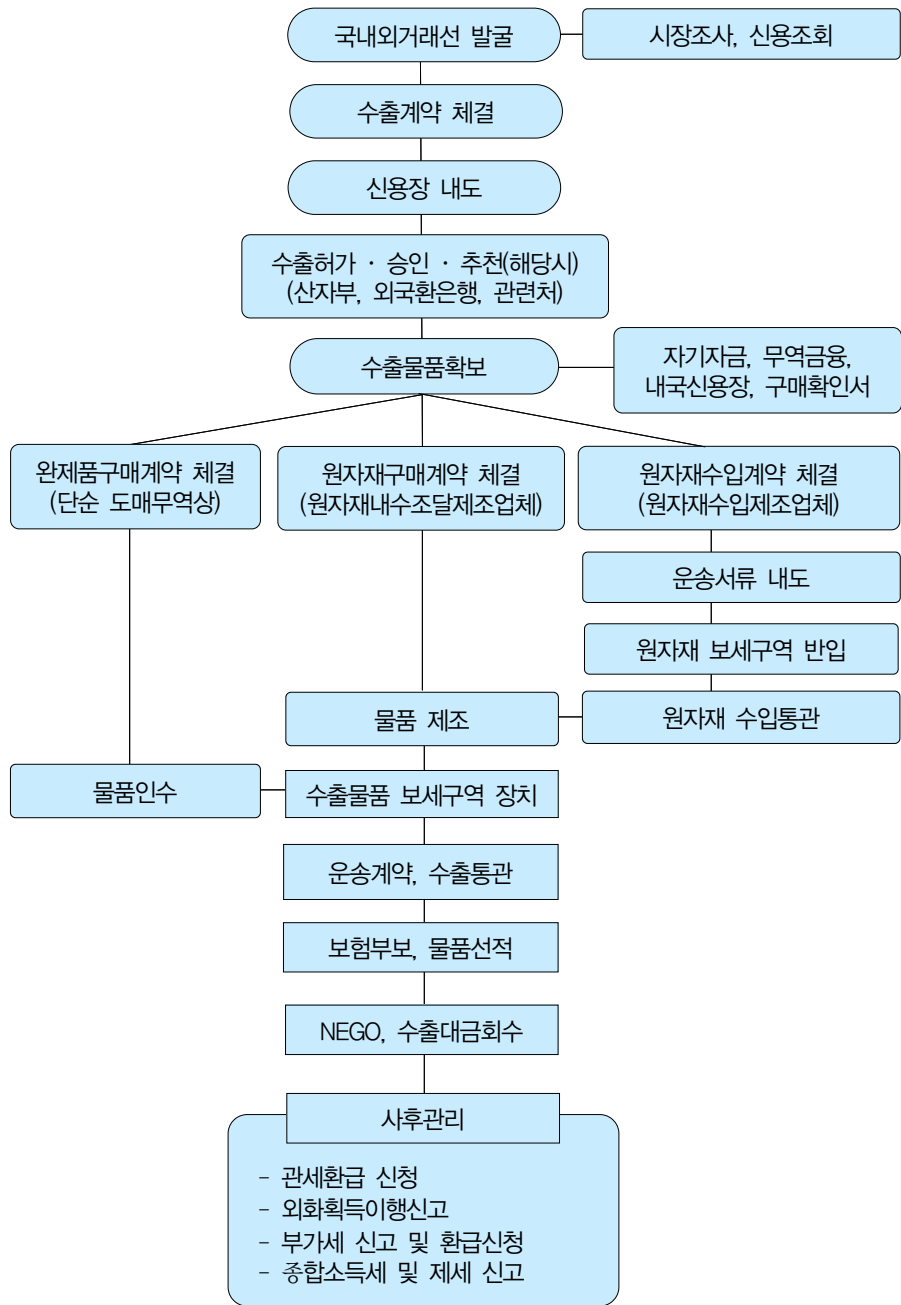
‘수출입공고’상 승인품목이나 특별법 규제대상품목을 외화획득원료로 수입하였거나 내국신용장이나 구매승인서에 의하여 국내에서 구매한 경우에는 ‘대응수출’이 이행되었는지 여부에 대하여 사후관리를 받아야 한다.

사후관리 대상물품을 수입한 자는 일정기간 내에 외화획득을 하고 사후관리 은행에 ‘외화획득이행신고’를 하여야 하며, 적정사유로 대응수출을 하지 못했을 경우에는 ‘외화획득용원료 사용목적변경승인’을 받거나 ‘상사간 양도승인’을 받아야 한다. 성실하게 사후관리를 이행하는 업체로 일정한 요건에 부합하여 자율관리기업으로 지정된 경우에는 매 건별 사후관리를 면제하도록 하고 있다.

3) 종합소득세 및 제세 신고

무역업을 영위하고자 하는 자는 상품의 거래나 서비스의 제공에 대하여 부가가치세를 납부해야 하며, 사업을 통해서 얻은 소득에 대해서는 ‘종합소득세’를 납부해야 한다. 또한 사업을 위해 종업원을 채용하여 급여를 지급할 경우, 급여금액에 따라 근로소득세, 고용보험료 등을 원천징수하고 이상의 제세를 정기적으로 사업장 관할 세무서에 세액신고와 함께 납부하여야 한다.

그림 2-1. 수출거래절차



1.2 수입거래절차

수입은 일반물품 수입과 수출용원자재 수입으로 분류할 수 있으나, 이하에서는 ‘화환수입신용장’ 방식에 의한 일반물품의 수입을 중심으로 하여 수입거래절차를 살펴보도록 한다.

1. 계약체결단계

1) 국내외거래선 발굴

수입의 경우에도 철저한 ‘시장조사’(market research)가 선행되어야 한다. ‘국내 시장조사’를 통해서는 국내의 물품소비처와 경쟁업체들의 동향, 시장정보, 가격동향 등을 파악해야 하며, 또한 ‘해외시장조사’에 의하여 보다 경쟁력 있는 거래선과 목적시장을 찾는 노력이 지속되어야 한다.

또한 해외거래선 개척을 위한 ‘시장조사’는 KOTRA, 무역협회, 중소기업청 등 수출지원기관과 개별품목의 조합을 통해 알선을 받을 수도 있으나 보다 신용력 있는 거래처를 발굴하기 위해서는 해외광고나 홍보매체, ‘무역거래중개사이트’(EMP) 등을 통한 홍보와 인터넷무역박람회 참가, 직접방문 등 다양한 방법을 병행하여야 한다.

2) 수입계약의 체결

국내외시장조사를 통해 유력한 거래선과의 수입을 위한 ‘조회’(inquiry)의 과정을 거쳐 신뢰할 수 있는 해외공급업자를 선정한다. ‘수입계약’은 청약자(offerer)의 청약에 대하여 승낙자(offeree)가 승낙의 의사를 교환함으로써 체결된다. 그리고 ‘수입계약’은 수입상이 수출상에게 직접 ‘청약’(offer)하거나 또는 국내외 무역대리업자를 통해 이행할 수도 있다.

일반적으로 계약체결은 기본적인 거래조건에 대해 ‘물품매도확약서’(Offer Sheet) 상에 명시하지만 이것만으로는 전체적인 계약내용을 완전히 약정했다고는 볼 수 없다. 따라서 ‘물품매도확약서’ 외에 별도로 수입계약 이행에 필요한 세부적인 제조조건에 대하여 상세히 계약을 체결하는 것이 사후에 발생할 수 있는 분쟁을 미연에 방지할 수 있다.

2. 계약이행단계

1) 수입승인

해외 수출상과 수입계약을 체결한 수입상은 개별법에 의한 수입의 제한여부에 따라 당해 품목을 관장하는 기관 등에 의한 ‘수입승인’(import licence : I/L)을 받아야 한다.

수입상은 수입승인을 요하는 품목을 수입하고자 할 경우에는 각 계약 건별로 구 비서류를 갖추어 수입승인을 신청하여야 하나 승인대상품목이 아닐 경우에는 수입승인을 받을 필요가 없다. 원칙적으로 ‘수입승인’의 권한은 산업통상자원부장관에게 있으나 실무적으로는 개별품목에 대해 관리하고 추천 등을 행하는 기관에 위임하고 있다.

‘수입승인’을 받아야 하는 승인대상품목은 ‘수출입공고’ 및 ‘별도공고’상의 수입제한품목이다. 수입상은 해당 상품이 수입승인대상품목에 적용되는지를 먼저 “HS Code”에 근거하여 검토해야 한다. 개별 품목에 대한 수출입요령과 수입승인대상 여부는 관세청 홈페이지(www.customs.go.kr)에서 조회할 수 있다.

한편, 「대외무역법」 이외의 50여개 개별법에 의한 수출입 제한내용을 통합하여 고시하는 ‘통합공고’에 따라 요건확인 등을 받아야 하는 물품은 수출입승인대상에 포함되지 않는다. 따라서 해당 개별법에서 정하고 있는 바에 따라 요건확인 등을 받은 후 곧바로 세관에 수입신고를 함으로써 수입을 이행하게 된다.

수입승인의 ‘유효기간’은 1년이다. 그러나 물가안정, 수급조정 등 그 용도와 물품이 인도조건 기타 거래상의 특성에 따라 필요하다고 인정되는 경우 수입승인기관은 승인시 유효기간을 1년 이내 또는 20년의 범위내에서 단축 또는 초과하여 설정할 수 있다.

2) 신용장의 발행 및 통지

수입상은 수입승인서 및 물품매도확약서 또는 구매계약서의 내용을 참조하여 ‘화환신용장발행신청서’(Application for Issuance of Documentary Letter of Credit)에 신용장의 여러 조건 등을 빠짐없이 기재하여 거래은행인 신용장발행은행(issuing bank)에 신용장개설을 의뢰한다.

신용장발행은행은 발행의뢰인인 수입상에게 신용장 발행수수료 등을 징수하고 수

출상이 소재하고 있는 수출지의 통지은행(advising bank) 앞으로 신용장을 주로 전신(cable)을 통해 발송하며, 이를 받은 통지은행은 수출상에게 신용장 도착을 통지한다.

신용장 통지를 받은 수출상은 신용장의 내용과 계약내용을 대조하여 확인한 후 이상이 없으면 계약내용에 따라 약정기한 내에 물품을 선적하고 수입상에게 선적내역을 알리는 선적통지서(Shipping Advice)를 팩스 또는 이메일로 송부한다.

3) 운송서류의 내도

물품을 선적한 해외의 수출상은 신용장의 조건에 따른 서류, 즉 선하증권, 포장명세서, 상업송장 등을 구비하고 환어음을 발행하여 거래은행에 매입(negotiation)을 의뢰하고 매입은행은 신용장발행은행에 화환어음을 송부하여 대금을 회수한다.

이때 발행은행은 내도된 선화증권 등 운송서류가 신용장조건과 일치하는지 여부를 심사한 후 수입상인 신용장발행의뢰인에게 ‘운송서류도착통지서’(Arrival Notice of Documents)를 발송한다.

한편, 수입화물은 이미 도착하였으나 운송서류가 도착되지 않아 화물의 인수가 불가능한 경우에는 선하증권(B/L) 대신에 은행으로부터 ‘수입화물선취보증서’(Letter of Guarantee : L/G)를 받아 운송회사에 제시함으로써 화물을 인수할 수 있다.

또한 신용장에 의거하여 발행된 화환어음은 수입상이 그 어음의 대금을 지급하지 않고는 그 어음의 담보로 첨부되어 있는 선적서류를 입수할 수 없다. 수입자는 선적서류가 없이는 수입통관신고를 할 수가 없고 또한 운송인으로부터 수입화물을 인도받을 수 없다. 따라서 수입상은 선적서류의 소유권은 담보물로서 그것을 보유하고 있는 은행에 있다는 것을 인정하고 은행 소정의 ‘수입화물 대도’(Trust Receipt : T/R) 신청서를 은행에 제출함으로써 선적서류를 인도받을 수 있다.

4) 수입대금의 결제

운송서류도착통지서를 받은 수입상은 수입대금 및 관련 수수료를 신용장발행은행에 납부한 후 서류를 수취하는데, 이때 운송서류가 ‘신용장조건’과 일치하는지의 여부를 검토하여 수입대금의 결제에 동의하게 되면 외국환은행은 수입상에게 운송서류를 인도한다. 수입상은 운송서류를 외국환은행이 접수한 날로부터 5일 이내에 수입대금을 결제해야 하는데, 동 기일내에 결제하지 않으면 6일째에 외국환은행이 대신 지급 처리한다.

5) 수입통관

수입대금을 결제하고 운송서류를 수취하거나 또는 수입화물선취보증서(L/G)를 받은 수입상은 수입물품을 보세장치장에 반입한 다음 관세법 또는 기타 법령이 정하는 바에 의하여 세관에 '수입신고'를 해야 한다.

'수입신고'를 받은 세관에서는 수입신고한 물품과 수입신고내용과 일치하는지 여부를 확인하며, 물품이 사전에 수입허가품목·수입승인품목·수입추천이 필요한 품목인 경우 해당 절차를 이행하였는지 여부와 제한요건을 충족하는지 여부를 심사한다. 필요한 경우 세관은 수입신고사항과 현품의 일치여부를 확인하기 위해 '물품검사'를 할 수 있다.

6) 관세 및 제세 납부

서류심사와 물품검사를 마친 물품은 수입상이 신고한 수입가격을 과세표준으로 하여 관세 및 부가가치세 등 제세를 산출하여 납세의무자인 수입상에게 이를 신고 납부하도록 한다. 관세 및 제세를 납부하면 '수입신고필증'을 교부받으며 보세구역에서 당해 물품을 반출할 수 있다.

관세의 납부는 물품의 수입화주가 관세의 납세의무자가 되며, 관세는 수입 당시의 수량과 성질에 따라 수입물품의 감정가격과 관세율에 근거해 결정된다. 관세납부는 수입신고수리전에 납부하는 사전납부와 신고 후에 납부하는 사후납부로 구분한다. 관세납부는 납세의무자에 의한 '사전신고납부'를 원칙으로 한다.

한편, '사후납부'는 담보제공이 면제된 경우와 담보를 제공한 경우에 수입신고수리후에 관세 등 제세를 납부케 하는 것인데 납세의무자는 수입신고수리 후 15일 이내에 관세를 국고수납은행이나 우체국에 납부하여야 한다.

관세납부시는 관세포함 수입가격의 10%에 해당하는 '부가가치세'를 함께 납부하고, 품목에 따라 특별소비세, 교육세, 주세를 부과하는데 이 또한 관세의 부과시에 일괄 징수한다. 관세 및 제세가 납부 완료되면 세관에서는 '수입신고필증'을 발행한다.

7) 수입화물 반출 및 컨테이너 반환

수입상이 '선하증권'(B/L) 원본을 제출하면 선박회사는 그에 따라 '화물인도지시서'(Delivery Order : D/O)를 발급한다. 화물인도지시서는 선박회사가 화물이 보

관되어 있는 CY나 보세장치장의 관리자에게 화물인도지시서의 '선의의 소지인'에게 물품을 인도해줄 것을 지시하는 지시서이다.

수입상은 화물인도지시서 발급신청시 '운임후불'(collect)조건인 경우 운임을 완납해야 하며, CY나 보세장치장 등은 선박회사가 발행한 원본 선하증권(B/L)이나 화물인도지시서를 소지하고 있는 화주에게 화물을 인도하며 창고료를 비용으로 영수하고 화물인도지시서 장부에 화물인도지시서 수취 및 화물 인출사항을 기록한다.

수입상이 인수해 간 컨테이너의 반송은 원칙적으로는 화물을 반출했던 CY 또는 보세장치장으로 반환해야 하며, 이때 선사가 정한 "Free Time"을 경과하여 반환하는 경우에는 컨테이너 지체료(detention charge)가 부과된다.

3. 사후관리단계

1) 수입승인 이행사항 신고

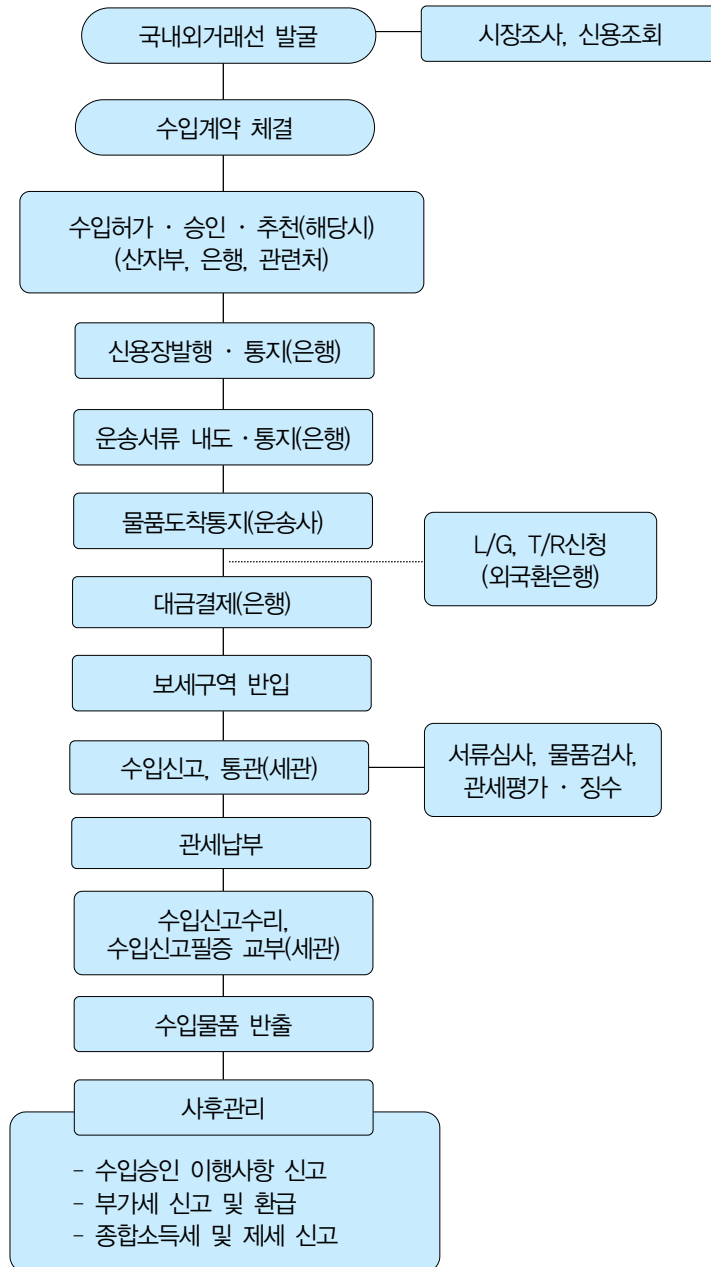
산업통상자원부장관은 「대외무역법」 제17조의 규정에 의하여 수입승인을 얻은 자가 승인을 얻은 내용대로 수입을 이행하였는지의 여부를 확인하여야 한다. 이에 대한 사후관리는 실질적으로 수입승인기관의 장이 행하고 있으므로 수입승인을 얻은 자는 유효기간내 당해 수출, 수입을 이행하고 이를 입증하는 '수입신고필증' 등 서류를 당해 승인기관의 장에게 제출해야 한다.

2) 종합소득세 및 제세 신고

수출업을 영위하는 무역업자에게 제세신고 및 납부의 의무가 있는 것처럼 수입에 있어서도 상품의 거래나 서비스의 제공에 대하여 '부가가치세'를 납부해야 하며, 사업소득에 대해서는 '소득세'를 납부해야 한다. 또한 종업원 급여에 대한 근로소득세를 원천징수하여 납부하여야 한다.

국내업체와의 거래내역에 대해서는 매 거래시마다 세금계산서를 주고받아야 하며, 매입·매출장 등의 기장의무가 있다. 이들 거래내역을 종합하여 부가가치세와 종합소득세 신고를 정기적으로 이행해야 한다. 이하 제세 신고 관련 의무는 수출업과 동일하다.

그림 2-2. 수입거래절차



제2절 전자무역



2.1 전자무역의 의의



1. 전자무역의 개념

‘전자무역’(electronic trade)이란 컴퓨터 통신망인 인터넷을 통해 국내외 시장정보 수집, 해외바이어 발굴, 정보검색과 수출입계약 체결 등의 제반 무역거래의 전자화에 의한 새로운 형태의 무역거래방식을 말한다.

종래 전통적 무역거래방식이 종이서류에 의한 거래인데 비해, 정보통신기술을 기반으로 한 ‘전자무역’은 인터넷과 ‘전자문서교환방식’(electronic data interchange : EDI)의 활용을 통하여 ‘서류없는 무역거래’(paperless trade)의 수행으로 기업의 비용절감과 경쟁력 확보 그리고 전자상거래의 이점을 최대한 활용하는 점에서 기존의 무역거래방식과 거래관행면에서의 변화는 곧 상거래 혁명으로 받아들여지고 있다.

‘전자무역’의 개념에는 무역거래의 절차뿐만 아니라 유형재(tangible goods)의 무역거래의 대상 자체도 포함되어 있으며, 무역거래의 대상물이 디지털 콘텐츠 등 전자적 형태의 ‘무체물’(intangible goods)인 경우에도 전자무역이라는 개념을 적용할 수 있다. ‘전자무역’은 인터넷 등 컴퓨터 네트워크에 의해 수행하는 전자적 방식의 다양한 정보매체를 활용하여 무역거래를 수행하는 가장 폭 넓은 의미의 무역이라고 할 수 있으며, 여기에는 전자상거래의 개념까지 포함하고 있다. 「대외무역법」에서는 전자무역을 “무역의 전부 또는 일부가 컴퓨터 등 정보처리능력을 가진 장치와 정보통신망을 이용하여 이루어지는 거래를 말한다”고 규정하고 있다(대외무역법 제1조의 6).

한편, ‘전자무역’은 인터넷무역 또는 사이버무역으로도 불리워지는데, ‘인터넷무역’(internet trade)은 가장 좁은 개념의 용어로 인터넷이라는 개방형 컴퓨터 네트워크를 활용하여 무역거래와 관련된 각종 정보 및 전자문서를 교환하는 것을 말한다. 따라서 인터넷이 아닌 전자문서교환(EDI) 등에 의한 무역거래는 엄밀히 인터넷무역의 개념에는 포함되지 않는다.

‘사이버무역’(cyber trade)이란 인터넷 혹은 전자문서교환(EDI) 등 정보제작과

정보처리가 가능한 전자적 수단을 활용하여 가상공간(cyber space)에서 무역거래와 관련된 각종 정보 및 전자문서를 교환하는 것을 말한다. 인터넷무역과 비교해 볼 때, 인터넷 외의 전자적 수단을 추가한다는 점이 다르며, '사이버무역'의 개념에는 '기업과 소비자간'(B2C)거래를 비롯하여 '기업과 기업간'(B2B)거래까지 포함한다.

2. 전자무역의 특징

'전자무역'이 지니고 있는 특징을 기존의 무역거래와 비교해 살펴보면 다음과 같다.

첫째, '전자무역'은 전세계 시장을 대상으로 한다. 인터넷은 공간의 한계를 초월하기 때문에 그 동안 국가별로 구분되었던 시장들이 하나의 시장으로 통합된다. 따라서 최소의 비용으로 시간과 공간의 제약 없이 전 세계를 대상으로 광고활동을 할 수 있고 전 세계 어느 곳의 누구와도 언제든지 무역거래를 할 수 있다.

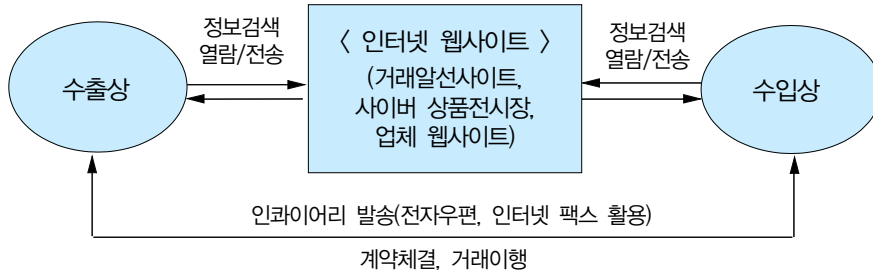
둘째, '전자무역'에서는 시장에 관한 모든 정보를 쉽게 얻을 수 있다. 기존의 무역거래에서는 거래선을 물색하는 데 많은 시간과 비용이 들었고 정보가 부족하여 무역중개업자를 이용하기도 하였다. 그러나 '전자무역'에서는 인터넷을 통해 특정 상품을 어느 나라의 어떤 기업이 공급하고 있는가를 쉽게 찾아 볼 수 있게 된다. 또한 시장정보를 실시간으로 얻을 수 있기 때문에 특정상품을 필요로 하는 거래당사자들간에는 철저한 시장원리가 적용되어 가장 합리적인 기준에 의해 거래가 이루어지게 된다.

셋째, 무역거래비용이 절감된다. 전통적인 무역거래에서는 정보를 취득하거나 거래를 성사시키기 위해 상담을 하거나 서류를 주고받아야 하므로 비용과 시간이 많이 필요했다. 그러나 '전자무역'에서는 인터넷을 통해 정보와 서류를 주고받기 때문에 통신비용이 절감된다. 또한 '전자무역'에 관련된 결제시스템이 개발되어 안전하고 확실한 대금결제가 보장되고 있어 금융 수수료를 절감할 수 있다.

넷째, '전자무역'을 하게 되면 원천적으로 제품이나 서비스의 가격이 낮아진다. 전자무역은 인터넷을 통해 수출업자와 수입업자가 바로 연결되기 때문에 유통구조가 간단하여 유통비용이 그만큼 줄어든다. 그리고 생산과정에 대한 정보가 공개됨에 따라 가격구조가 평준화되어 제품이나 서비스의 가격이 전반적으로 하락하게 된다.

다섯째, '전자무역'에서는 중소기업들의 활동영역이 넓어진다. 인터넷을 이용해 일반 중소기업들도 네트워크를 구축하여 과거 대기업만이 독점했던 전 세계를 대상으로 하는 광고나 시장개척활동을 할 수 있다.

그림 2-3. 전자무역의 개념도



3. 전자무역의 거래과정

1) 전자무역거래의 개요

‘전자무역’은 인터넷을 통해 해외시장정보의 탐색과 거래선의 발굴 등 해외마케팅활동을 효율적으로 수행하고, ‘무역거래알선사이트’(e-market place)나 ‘검색엔진’(search engine)을 활용하여 해외거래선정보를 수집하면서 수출물품의 홍보를 위해서는 자체 웹 사이트를 구축하여 이를 적극적으로 활용하는 것이다. ‘전자무역’은 컴퓨터나 정보통신수단을 활용하여 무역거래의 일부나 전부를 수행하기 때문에 그 거래의 과정이 전통적 방식의 무역거래와 다를 바가 없다.

그러므로 전통적 방식의 무역거래 절차에 따라 ‘전자무역’의 흐름을 개괄적으로 살펴보면 다음과 같다.

① 인터넷으로 무역관련 사이트를 방문하여 해외시장조사를 하고 해외의 거래선을 물색한다. 해외의 거래선이 물색되면 수입상에게 전자메일(e-mail)을 이용하여 거래제의를 하고 상대방으로부터 긍정적인 회신이 오면 구체적인 거래조건을 제시한다.

거래제의시 전자메일을 보내는 경우에는 거래선을 알게 된 경위와 회사소개, 제품소개에 대하여 자세하게 소개한다. 거래제의를 받은 수입상은 수출상과 서로 오퍼를 주고받는데 그 내용은 가격, 수량, 인도시기, 보험, 품질, 대금결제조건, 운송방법에 대한 것이다. 매도인이 매수인에게 보내는 오퍼를 ‘수출오퍼’(selling offer)라 하고 그 반대를 ‘수입오퍼’(buying offer)라 한다.

② 매매당사자간에 거래조건이 최종적으로 수락되면 정식으로 전자무역계약을

체결한다. 무역계약에는 상품에 관한 사항과 무역계약의 이행에 절대적으로 필요한 거래조건을 구체적으로 약정한다.

③ 전자무역계약이 체결되면 수출상은 계약물품을 약정한 기일 내에 생산 내지 구매를 통해 확보, 포장하고 통관에서는 EDI방식의 수출통관을 마친 후 선적하게 된다. 계약물품에 대한 선적이 완료되면 수출상은 전자결제시스템에 의해 관련 은행 등으로부터 수출대금을 회수한다.

④ 수입상은 수출상이 계약물품을 선적해 보내면 수입대금을 결제하고 수입화물을 입수한 후 EDI수입통관을 필함으로써 모든 수입절차를 마치게 된다.

⑤ 수출대금의 회수와 수입물품의 입수가 끝나면 무역거래는 일단 종결되지만, 만약 상대방이 클레임을 제기하게 되면 이의 해결과정이 남게 된다. 무역거래에서 발생하는 클레임도 온라인으로 신청하여 진행한다.

한편 무역거래의 전 과정이 전자적으로 수행되는 경우는 거의 없고 해외시장조사, 거래알선, 수출입통관 등 주로 무역마케팅분야와 계약체결 등을 중심으로 전자무역이 이루어지고 있다. 본서의 이하에서는 무역거래과정에서 관련되는 전자무역의 내용은 전통적 방식의 무역거래에 대한 설명과 병행하여 관련사항을 설명하고자 한다.

2) 전자무역과 전통적 무역거래의 비교

‘전자무역’은 무역거래의 제반 업무활동과 관련하여 기존의 전통적 무역과는 거래를 수행하는 수단이나 방법 등에 있어서 상당한 차이를 보여주고 있으나, 전자무역은 컴퓨터 네트워크를 활용함으로써 각 거래단계에서 업무를 효율적으로 처리하는 것이기 때문에 전통적인 무역과 상거래상의 본질적인 차이는 없다.

그러나 인터넷에 의해 형성된 새로운 단일 세계시장인 사이버 마켓에서는 중소기업과 대기업의 차이가 없어 중소기업에 있어서는 글로벌 마케팅을 수행할 수 있게 되고, 또한 창의적이고 유연한 중소기업은 변화하는 국제무역환경에 기동성 있게 대처할 수 있으며, 인터넷상에서 새로운 사업기회를 발견할 수 있다는 점에서 전자무역이 더욱 활성화될 전망이다.

다음에서 ‘전자무역’과 ‘전통적 무역방식’을 거래단계별로 비교하여 살펴본다.

(1) 시장조사단계

시장조사단계에서는 ‘전자무역’의 경우 시장정보를 주로 인터넷상의 검색엔진(search engine)에 의한 정보검색과 각국의 정부기관 사이트나 기업의 웹 사이트

또는 개인 사이트를 통한 정보검색 등 인터넷을 활용해 국내 및 해외의 신제품이나 거래선에 대한 정보, 경쟁업체에 관한 정보를 신속하게 입수할 수 있다. 또한 인터넷상의 자사의 웹 사이트나 '무역거래알선사이트'(e-Market Place : EMP), 유즈넷, 메일링리스트 등을 통해 자사 제품과 서비스에 대한 홍보를 할 수 있기 때문에 시장조사업무를 편리하고 신속하게 수행할 수 있다.

(2) 거래교섭 및 계약체결단계

거래교섭 및 계약체결단계에서 전통적 무역거래는 텔렉스(telex)나 팩스(fax) 등을 이용하였으나 전자우편(e-mail), 인터넷 팩스 및 인터넷 폰 등을 이용하여 훨씬 저렴하고 효율적으로 거래상당과 계약체결을 할 수 있다.

(3) 물류운송단계

물류운송단계에서는 전자무역을 이용한 국제거래에서 운송은 상품의 특성에 따라 '물리적 상품'(physical goods)의 경우는 기존의 물류운송루트를 그대로 이용하지만, 디지털 상품(digital goods)의 경우에는 인터넷을 통해서 직접 전송하거나, 책이나 음반 등과 같이 부피가 크지 않고 특별취급이 필요하지 않은 소화물의 경우 보편적으로 우편서비스 또는 DHL, Fedex와 같은 국제특급운송이 주로 이용된다.

특히 국제거래에서 전자상거래를 활용하는 경우에는 운송되어지는 물품에 대한 화물위치추적(cargo tracking) 서비스 등 정보통신기술을 활용한 첨단화물정보시스템을 활용함으로써 수출입화물의 흐름도 인터넷을 통해 실시간으로 파악할 수 있다.

(4) 대금결제단계

대금결제시 종래 '신용장'(L/C)이나 추심(collection) 또는 송금방식(remittance) 등의 결제방식이 널리 이용되어 왔으나, 전자상거래를 이용한 인터넷 무역거래가 활성화됨에 따라 소액거래의 경우 '무역카드'(trade card),¹⁾ 신용카드(credit card), 전자화폐(cyber cash) 등이 주로 이용되며, 거래의 거래인 경우 전자자금이체(electronic fund transfer)방식이 활용되고 있다.

1) <http://www.tradecard.com/>

그림 2-4. 전통적 무역거래와 전자무역의 비교 및 절차

무역거래절차	전통적 무역거래	전자무역거래
시장조사, 거래선 발굴	거래알선기관, 직접방문, 전시회와 박람회 참가	국내외 무역정보 사이트와 검색엔진을 이용한 정보검색
↓		
제품 홍보, 마케팅	카탈로그 발송, 매체광고, 전시회와 박람회 참가	웹프로모션(웹사이트, 유즈넷, 메일 링리스트), 사이버 무역박람회 참가
↓		
조회, 거래의사 교환	국제전화, 팩스, 우편, 출장	전자우편, 인터넷 폰/팩스
↓		
신용조사	무역관련기관, 전문신용조사기관, 기존 거래처	신용조사기관 사이트 또는 기업신용 데이터베이스 사이트
↓		
계약체결	국제전화, 팩스, 우편, 출장	전자우편, 인터넷 폰/팩스
↓		
통관·보험	종이서류, 관세사, 보험사	전자문서, EDI, BOLERO
↓		
선적, 운송	종이서류, 포워드, 선사, 항공	국제특급운송, 온라인 다운로드, EDI, BOLERO
↓		
대금결제	신용장, 송금, 추심방식 (D/P, D/A) 등 은행 이용	Trade card, 전자회계, 전자대금결제

자료 : 산업자원부, '전자상거래 활성화 종합대책', 2000. 2. 15. 참조하여 재정리

2.2 E-무역상사

'e-무역상사'는 중소기업의 전자무역을 전담 지원하는 일종의 종합무역상사를 말한다. 특히 처음 시작하는 중소수출기업의 전자무역을 지원하고 해외의 시장정보를 제공하는 한편 해외거래선 물색, 거래알선, 상담, 계약, 수출대행 등 거래선 발굴

에서부터 계약 후 거래선 관리에 이르기까지 무역업무의 전반을 종합적으로 대행하고, 또한 유망 중소기업 제품의 인터넷마케팅을 통해 우수제품의 수출을 지원한다.

‘e-무역상사’의 주요업무를 보면, ① 전자무역기술을 활용하여 거래알선, 상담, 계약, 수출대행까지 온-오프라인으로 중소기업을 지원하고, ② 무역경험이 부족한 중소 제조업체를 위해 해외인증서 획득, 계약 컨설팅, 수출절차 대행 등 무역업무 전반을 대행하며, ③ 중소기업에게 전자무역 관련 교육 및 홍보에 주력한다.

‘e-무역상사’의 지정요건으로는 전자무역관련 서비스를 종합적으로 제공할 수 있는 인력 및 능력을 보유해야 하고 제도적 및 기술적 요건을 갖추어야 하는데, 현재 “EC21”, “EC Plaza” 등이 사업을 수행하고 있다. 특히 “EC21”은 2000년 5월 한국 무역협회로부터 분사하여 무역업체의 정보인프라 구축에서부터 해외홍보, 거래선 발굴, 결제에 이르는 무역의 전 과정을 온라인화하여 대내적으로 One-Stop 온라인 무역지원체제를 갖추고 대외적으로 전세계 빅바이어와 상담이 가능하도록 하고 있다.



제 3 장

한국의 무역관리제도

제1절 무역관리 일반 / 86

제2절 수출입관리 / 93

제1절 무역관리 일반



1.1 무역관리의 개념



1. 무역관리의 의의

‘무역관리’(foreign trade control)란 무역거래에 따른 제반절차와 이를 규제 또는 지원하기 위한 각종 법규 및 제도적 장치를 말하며, 실제에서는 무역거래에 대한 정부의 인가, 허가, 면허, 승인, 인증, 행정지도 등의 방법으로 이루어진다.

‘무역관리’는 국제수지의 균형과 국민경제의 발전을 기하기 어려운 경우에 직·간접으로 대외거래상품의 품목과 수량을 제한하는 일종의 무역통제정책으로, 무역관리의 정도는 각국의 경제사정에 따라 서로 상이하게 나타난다. 일반적으로 무역관리는 외국환관리(exchange control) 및 관세(customs tariff)와 함께 자유무역을 규제하는 3대 무역장벽(trade barriers)을 형성하고 있다.

‘무역관리’의 목적은 모든 국가가 자유무역을 지향하면서 국내산업 발전, 국제수지 균형 등 경제정책목표를 달성하기 위하여 대외무역에 일정한 규제를 두고 있으며, 대외무역의 규제는 역사를 통해 ‘국가경영의 수단’(a technique of statecraft)으로 이용되어 왔다.¹⁾

무역자유화를 지향하는 국제경제는 종래 관세장벽과 상품무역을 중심으로 한 규제완화와 무역자유화 노력이 「관세 및 무역에 관한 일반협정」(GATT) 체제하에서 상당한 실효를 거두었으나, 이후 ‘세계무역기구’(WTO) 체제로의 개편에 따라 비관세장벽을 포함한 농산물 및 서비스무역 등 무역관리에 새로운 변화를 맞이하게 되었다. 이와 관련 우리나라와 같이 무역의존도가 높은 국가에서는 무역관리의 국민경제적 의미가 크다 하겠다.

2. 무역관리의 형태

세계 각국이 일반적으로 취하고 있는 ‘무역관리’의 형태로서 관세는 본서의 후술

1) David A. Baldwin, *Economic Statecraft*, Princeton University Press, 1985, p. 206.

하는 부분을 참조하고 여기서는 주로 비관세장벽의 주요 수단을 중심으로 논한다.

우선 ‘비관세장벽’(non-tariff barrier : NTB)이란 세계의 자유로운 무역을 저해하거나 교란하는 관세 외의 수단으로 정부가 자국상품과 외국상품 또는 국내시장과 외국시장을 차별하는 직·간접의 선별적인 규제를 말하는 것이다.²⁾ ‘비관세장벽’(NTB)은 그 성격이나 효과 등에 따라 수량제한, 국영무역, 정부의 차별적 구매 그리고 반덤핑조사 등 여러 가지로 분류할 수 있다.³⁾

1) 수입허가제

‘수입허가제’(import licence system)는 일정한 상품의 수입에 대하여 정부의 허가를 요하는 제도로서, 수출입을 영위하는 무역업에 대하여 허가제뿐만 아니라, 수출입거래 자체에 대해서도 소정의 허가를 받도록 하고 있다. 따라서 허가의 요건은 일반적으로 엄격하게 규정하고 있으며 또한 허가 자체를 하지 않을 수도 있다.

이 ‘수입허가제’의 목적은 일반적으로 국내산업의 보호 및 국제수지의 개선에 두고 있다. 수입허가제는 보통 다음과 같은 몇 가지 요인, 즉 수입국의 외환공급능력, 수입우선순위에 대한 평가, 불법적인 수입을 제한 내지 제거하기 위한 수입관리, 국내유치산업이 있는 제품의 제한된 수입 등과 관련하여 수입을 조정하는 수단인 것이다.⁴⁾

그리고 ‘수입허가제’에는 수량에 의한 것과 금액에 의한 것의 두 가지가 있다. 수량에 의한 것은 국내산업보호를 목적으로 시행하는 것이며, 금액에 의한 것은 국제수지개선을 목적으로 시행한다.

2) 수입할당제

‘수입할당제’(import quota system)는 수입상품을 일정한 기준에 따라 할당하고, 일정기간에 걸쳐 수입수량 또는 금액을 제한하는 제도이다. ‘수입할당제’는 광·협의로 분류할 수 있는데, 광의의 할당제는 관세할당제와 수입할당제 및 수입허가제를 포함한다. 여기서 ‘관세’와 ‘수입할당제’의 차이점은 실시에 따른 국제가격과 국

2) 小島 清, ‘日本の非關稅障壁’, 日本經濟新聞社, 1973, p. 4.

3) Bela Balassa, *Trade Liberalization Among Industrial Countries*, New York, Mcgrawhill, 1967, pp. 62~76 참조.

4) Chris J. Noonan, *Practical Export Management*, London, George Allen & Unwin, 1985, p. 198.

내가격과의 차액이 전자의 경우에는 재정수입으로, 후자의 경우는 수입업자의 프리미엄 형태로 돌아가기 때문에 수입허가권을 공매 또는 보호육성산업에 링크시키는 방법을 취한다.

실제 무역행정에 있어서 ‘수입할당제’의 중요한 점은 할당제가 가지는 그 효과의 확실성인 바, 국내산업 보호나 국제수지 방어가 절박한 경우에는 관세율의 조정만으로는 수입억제효과를 충분히 거둘 수 없기 때문이다. 프랑스가 1931년 긴급명령으로서 술 및 목재에 대하여 최초로 실시한 이래로 이제는 수입제한을 위한 중요한 수단이 되었으며, 또한 보호무역에 있어서 가장 강력한 수단으로 되어 있다.⁵⁾

3) 관세할당제

‘관세할당제’(tariff quota)는 특정상품의 수입에 대하여 사전에 할당한 일정량까지는 특별히 규정된 저율의 수입세를 부과하고 이를 초과하는 부분에 대하여는 고율의 세율을 부과하는 것이다.

이 ‘관세할당제’는 보통의 ‘수입할당제’와 보통의 관세정률을 병용한 것이다. 일반적인 정률의 관세를 지불하며 수입량에 제한이 없다는 점에서 전술한 ‘수입할당제’와는 차이가 있다. 그러나 할당량만은 저율의 관세로 수입할 수 있다는 점에서 수입할당제와 동일한 것이다. 관세와 수입할당제를 병용한 ‘관세할당제’는 대외적으로 고관세장벽의 인상을 피하면서 수입규제를 하는 방안의 하나이다.⁶⁾

4) 수출자율규제

각국의 정부 또는 민간 사이에 쌍무협정 또는 다자협정에 의하여 이루어지는 ‘수출자율규제’(voluntary export restrict : VER)는 수입국의 요청에 의하여 수출국이 자율적으로 특정상품의 수출을 제한하는 것을 말한다.⁷⁾

-
- 5) 우리나라의 경우 1974년 하반기에 외환사정이 극도로 악화되었을 때 원유 등 일부 수입주종품에 대하여 외환상으로는 비쿼타품목이라도 외환상용의 허가과정에서 사실상 ‘쿼타제’를 실시하여 수입을 물량기준으로 규제하였음은 그 예라 할 수 있다.
 - 6) ‘관세할당제’의 예로서, 미국은 쿠바산 특정품의 시가용 연초를 1년 수입량 2,200만 파운드에 대해서는 14센트의 수입세를 부과하고 초과하는 수입품에 대해서는 1파운드당 30센트의 고율의 수입세를 징수하였다. 물론 이때 수입량에 대한 제한은 없다.
 - 7) 1962년 「국제장기면직물협정」이 그 예로, 미국이 주요 면직물 수출국에 동 협정에 의하여 면직물 수출의 자율규제를 요구하는 것이다. 이후 섬유제품, 전자제품 등에 대해서도 미국이 주요 수출국인 일본, 한국 등에 대해 ‘수출자율규제’를 요구하게 되었다.

이 “VER”은 수량제한과 같은 효과와 형태이나, 단지 수출국과의 협정에 의하는 점이 다르다. 즉, 수출국이 장래 수입국으로부터 더 심한 수입규제 또는 제한조치를 피하기 위하여 자발적으로 수출을 조정하는 것이다. 그리고 “VER”은 특정국가나 특정부품의 수입에만 선별적으로 적용될 수 있으며 또한 행정절차에 의해 탄력적으로 적용될 수 있음에 따라서 오늘날 세계무역에서 큰 비중을 차지하고 있는 주요 규제수단이다.

5) 수출보조금

무역진흥을 위한 여러 수단 중에서도 보편적이고 일반적인 수출진흥책으로 수출보조금을 들 수 있다. 여기서 ‘보조금’(subsidy)은 정부가 직·간접으로 수출증대나 수입의 감소를 목적으로 하여 국내의 수출산업이나 수입경쟁산업에 교부하는 일체의 지원금을 의미하는 것이다. 이 ‘보조금’에는 조세유예나 경감, 영세율적용, 금융 및 재정지원의 특혜공여 등 여러 가지 시책을 포함할 수 있다. ‘보조금’의 교부는 수출국의 상품수출에 따른 수출비용을 줄임으로써 공급곡선(supply curve)을 우측으로 이동시켜 국제가격을 낮추며 공급량을 증대시킬 수 있다.

6) 수출입링크제

‘수출입링크제’(link system)는 일정한 수출과 교환으로 수입을 인정하는, 즉 수출과 수입을 연계시키는 제도이다. 이 링크제에는 지역별 링크제, 상품별 링크제 그리고 기업별 링크제를 들 수 있다.

1.2 무역관리체계

무역거래는 일국의 국민경제발전을 목적으로 여러 관계기관들에 의해 직·간접으로 관리되고 있다. 먼저, 국내 무역관리체계로서 무역에 관한 중앙행정관청으로 산업통상자원부장관이 있고, 그 외 각 소관 주무부처장관과 심의기관으로서 무역위원회 그리고 산업통상자원부장관의 권한 위임·위탁에 따른 기관으로 국립기술품질원장, 시·도지사, 수출자유지역관리소장, 관세청장 및 세관장, 한국수출입은행장, 한국은행총재, 한국무역협회장, 한국무역대리점협회장, 한국외국기업협회장,

대한상사중재원장이 있으며, 유관기관으로 대한무역투자진흥공사와 한국무역보험공사 등이 있다.

다음으로, 무역에 직·간접으로 관여하고 있는 국제적 무역기구로서는, ① 1995년 1월 1일부터 「관세 및 무역에 관한 일반협정」(GATT)을 대체하는 새로운 법인격을 지닌 국제무역기구로서 출범한 ‘세계무역기구(WTO)’, ② 각국의 관세절차가 상이함으로써 생기는 무역자유화의 장애를 제거하고 CCC설립조약, 품목표조약, 평가조약의 3대 조약을 제정한 ‘관세협력이사회’(Customs Cooperation Council : CCC), ③ 국제거래의 확대와 국제적 통일규칙의 제정을 통하여 분쟁을 해결하기 위한 국제민간조직으로 1919년 파리에 본부를 두고 창설된 ‘국제상업회의소’(International Chamber of Commerce : ICC), ④ 국제환자유화와 국제통화협력이념을 내세운 국제통화체제로 국제무역의 발전을 추진하기 위한 ‘국제통화기금’(International Monetary Fund : IMF), ⑤ 선진국간의 국제경제협력기구로 회원국과 개도국의 경제성장, 고용증대, 생활수준 향상, 무역확대 등을 목적으로 1961년 9월에 발효한 ‘경제협력개발기구’(Organization for Economic Cooperation & Development : OECD) 등을 들 수 있다.

1.3 무역관계 법규

무역거래는 본래 사인간의 사적자치의 원칙에 기하여 이루어지는 상거래이면서도 다른 한편으로는 여러 국가간에 행하여지는 상거래라는 점에서, 이에 직접 또는 간접으로 관련되는 규제에 관한 여러 법규에 의해 수행되어 진다.

그러므로 무역거래에 관계되는 법은 매우 복잡하다. 그것은 공법과 사법에 걸치고, 또 국내법·국제법에도 미치고 있는 것이며, 이러한 법들이 한데 엉켜서 무역거래질서를 이루고 있기 때문이다. 이하에서는 우리나라의 무역법규와 그리고 국제무역법규에 관해 간략히 개관한다.

1. 국내무역법규

1) 무역기본법규

우리나라 무역의 기본법규는 「대외무역법」이며, 여기에 「관세법」과 「외국환거래

법」을 포함하여 3대 무역 기본법이라고 하여, 우리나라 무역관리의 근간이 되고 있다.

먼저, 「대외무역법」은 국내외 무역환경의 변화로 기존의 무역관리제도와 무역법 체제의 정비가 불가피해짐에 따라 1986년 12월 31일 새로이 제정된 무역의 기본법으로서, “대외무역을 진흥하고 공정한 거래질서를 확립하여 국제수지의 균형과 통상의 확대를 도모함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다”(대외무역법 제1조).

「대외무역법」은 우리나라의 무역에 관한 기본법이고 일반법이면서 일반 민사법에 대한 특별법으로서의 지위를 갖고 있다. 「대외무역법」은 총 7장과 부칙으로 구성되어 있으며, 그 하위법규로는 「대외무역법」의 시행에 필요한 사항을 규정한 「대외무역법시행령」과 각종 고시 및 공고로 이루어져 있다.

다음으로 「관세법」은 “관세의 부과·징수 및 수출입물품의 통관을 적정하게 하고 관세수입을 확보함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다”(관세법 제1조). 「관세법」은 1967년 12월 29일 법률 제1976호로 제정·공표되었으며, 관세행정의 기본법으로서 관세도 국세의 하나이지만 국세에 관한 국세기본법이나 국세징수법은 관세행정에 관하여는 특별히 준용하는 경우를 제외하고는 적용되지 않는다. 「관세법」은 관세법 시행에 필요한 사항 및 동법에서 위임한 사항을 규정한 대통령령인 「관세법시행령」과 시행령의 시행에 필요한 사항 및 관세법시행령이 위임한 사항을 규정한 「관세법시행규칙」으로 관세법령상의 체계를 이루고 있다.

그리고 「외국환거래법」은 “외국환거래 기타 대외거래의 자유를 보장하고 시장기능을 활성화하여 대외거래의 원활화 및 국제수지의 균형과 통화가치의 안정을 도모함으로써 국민경제의 건전한 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다”(외국환거래법 제1조). 「외국환거래법」의 내용은 거주자와 비거주자의 구분, 환율 및 지정통화, 외국환은행, 외국환수급계획, 외국환의 집중, 결제방법의 제한, 무역외거래 및 자본거래에 대한 제한 등에 관하여 규정하고 있다.

2) 수출입지원 법규

수출입지원 법규로서는 먼저 「무역보험법」은 수출무역, 기타 대외거래에서 발생하고 통상의 보험으로는 규제하기 곤란한 위험으로 인한 재산상의 손실을 보상하는 보험제도를 확립함으로써 수출무역, 기타 대외거래의 진흥을 도모하는 것을 목

적으로 한다(수출보험법 제1조).

「수출자유지역설치법」은 임해의 특정지역에 수출자유지역을 설치하여 외국인의 투자를 유치함으로써 수출의 진흥, 고용의 증대 및 기술의 향상을 기하여 국민경제의 발전에 기여함을 목적으로 한다(수출자유지역설치법 제1조). 「외자도입법」은 국민경제의 건전한 발전과 국제수지의 개선에 이바지하는 외자를 효과적으로 유치·보호하고 이를 적절히 관리함을 목적으로 한다(외자도입법 제1조). 「중재법」은 당사자간의 합의로 사법상의 분쟁을 법원의 판결에 의하지 아니하고 중재인의 판정에 의하여 신속하게 해결함을 목적으로 한다(중재법 제1조).

이 외 「공업단지관리법」, 「군납추진에 관한 임시조치법에 관한 특별법」, 「디자인·포장진흥법」 등과 함께 무역금융규정 등의 수출지원을 위한 규정이 있으며, 또한 법을 집행하는 과정에서 무역에 간접적으로 관계를 갖는 개별 행정법들이 있는데 예로서 「약사법」, 「자연환경보전법」, 「식물방역법」 등이 있다.

이상에서와 같이 대내외적으로 수출입을 규제하는 일반법으로서의 「대외무역법」 등 무역기본법 외에도 수출입지원 규정, 기타 관계법규 등이 다수 있는데, 이 중에 특별법상에 수출입규제에 관한 규정이 있을 경우에는 그 특별법 규정이 무역에 관한 일반법인 「대외무역법」보다 우선하여 적용된다.

2. 국제무역법규

상기에서의 우리나라 무역법규 이외에도 무역계약과 운송·보험·통관·결제 및 중재 등 무역의 제 분야에 관한 통일적 규범으로서의 조약 내지 국제협약과 그리고 주요국의 관계법규에 의해 수행되어지는 바, 이들 국제무역법규의 내용에 관해서는 후술하는 계약, 운송, 보험 등 분야별로 각 관련 장에서 참조하기 바란다.

표 3-1. 국제무역관계법규

분 야	무역법규	제정주체
무역계약	영국 물품매매법(SGA)	SGA, 1979
	국제물품매매계약에 관한 국제협약(UNCCISG)	비엔나협약
	CIF계약에 대한 바르샤바 옥스퍼드 규칙	국제법협회(ILA)
	개정미국외국무역정의(RAFTD)	미국외국무역협회
	전자상거래 모델법	UN국제무역법회의(UNCITRAL)
	정형거래조건의 해석에 관한 국제규칙(「Incoterms 2010」)	국제상업회의소(ICC)

분 야	무역법규	제정주체
국제운송	선하증권에 관한 법규의 통일을 위한 국제협약	헤이그규칙
	개정 선하증권통일조약	헤이그-비스비규칙
	해상화물운송에 관한 UN협약	함부르그규칙
	국제화물복합운송에 관한 UN협약	UN경제이사회의
	국제항공운송에 관한 일부 규칙의 통일을 위한 협약	바르샤바협약
	해상화물운송장에 관한 통일규칙 전자식 선하증권에 관한 규칙	국제해사위원회(CMI)
	복합운송서류에 관한 UNCTAD/ICC규칙	UN무역개발위원회(UNCTAD)
해상보험	영국 해상보험법(MIA)	MIA, 1906
	협회적화약관(ICC)	런던보험자협회(ILU)
	협회기간약관	런던보험자협회(ILU)
	공동해손에 관한 요크-앤트워프 규칙(YAR)	국제해사위원회(CMI)
무역결제	화환신용장통일규칙 및 관례(UCP 600)	국제상업회의소(ICC)
	e-UCP(1.1)= 전자적 제시를 위한 화환신용장통일규칙 및 관행의 보칙 1.1판	국제상업회의소(ICC)
	미국 통일상법전 제5편 신용장	UCC
	추심에 관한 통일규칙(URC)	국제상업회의소(ICC)
	영국 환어음법	영국 상원회의
상사중재	외국중재판정의 승인과 집행에 관한 UN협약	뉴욕협약
	표준국제상사중재법	UN국제무역법회의(UNCITRAL)
	임의적 조정·중재규칙	국제상업회의소(ICC)

제2절 수출입관리



2.1 수출입관리의 원칙

1. 무역의 일반원칙

1) 자유·공정무역 조장원칙

우리나라의 무역은 헌법에 의하여 체결·공포된 무역에 관한 조약과 일반적으로 승인된 국제법규에서 정하는 바에 따라 자유롭고 공정한 무역을 조장함을 원칙으

로 한다.⁸⁾ 이에 따라 정부는 「대외무역법」이나 다른 법률 또는 헌법에 의하여 체결·공포된 무역에 관한 조약과 일반적으로 승인된 국제법규에서 무역에 대한 제한을 정한 규정이 있는 경우에는 그 제한을 정한 목적을 달성하기 위하여 필요한 최소한의 범위 안에서 이를 운영하여야 한다.⁹⁾

2) 무역진흥을 위한 지원조치

산업통상자원부장관은 무역의 진흥을 위하여 필요하다고 인정되는 때에는 물품 등의 수출·수입을 지속적으로 증대하기 위하여 다음 각 호의 조치, 즉 ① 수출산업의 국제경쟁력을 높이기 위한 여건 조성 및 설비 투자의 촉진, ② 외화가득률을 높이기 위한 품질 향상과 국내에서 생산되는 외화획득용 원료·기재의 사용촉진, ③ 통상협력 증진을 위한 수출·수입에 대한 조정, ④ 지역별 무역균형을 달성하기 위한 수출·수입의 연계, ⑤ 민간의 통상활동 및 산업협력의 지원, ⑥ 무역 관련 시설에 대한 조세 등의 감면, ⑦ 과학적인 무역업무 처리기반을 효율적으로 구축·운영하기 위한 여건의 조성, ⑧ 무역업계 등 유관기관의 과학적인 무역업무 처리기반 이용 촉진, ⑨ 국내기업의 해외 진출 지원, ⑩ 해외에 진출한 국내기업의 고충사항의 조사와 그 해결을 위한 지원, ⑪ 그 밖에 수출·수입을 지속적으로 증대하기 위하여 필요하다고 인정하는 조치를 하거나 관계 행정기관의 장에게 필요한 조치를 하여 줄 것을 요청할 수 있다(동법 제4조).

3) 무역에 관한 제한 등 특별조치

산업통상자원부장관은 다음 각 호의 하나에 해당하는 경우, 즉 ① 우리나라 또는 우리나라의 무역의 교역상대국에 전쟁·사변 또는 천재지변이 있을 경우, ② 교역상대국이 조약과 일반적으로 승인된 국제법규에서 정한 우리나라의 권익을 인정하지 아니할 경우, ③ 교역상대국이 우리나라의 무역에 대하여 부당하거나 차별적인 부담 또는 제한을 가할 경우, ④ 헌법에 의하여 체결·공포된 무역에 관한 조약과 일반적으로 승인된 국제법규에서 정한 국제평화와 안전유지 등의 의무의 이행을 위하여 필요한 경우, ⑤ 국제평화와 안전유지를 위한 국제공조에 따른 교역여건의 급변으로 교역상대국과의 무역에 관한 중대한 차질이 생기거나 생길 우려

8) 우리나라 「대외무역법」, 제2조.

9) 우리나라 「대외무역법」, 제2조.

가 있는 경우, ⑥ 인간의 생명·건강 및 안전, 동물과 식물의 생명 및 건강, 환경보전 또는 국내 자원보호를 위하여 필요할 경우에는 물품 등의 수출·수입을 제한하거나 금지할 수 있다(동법 제5조).

4) 과학적 무역업무의 처리기반 구축

산업통상자원부장관은 물품 등의 수출입 거래가 질서 있고 효율적으로 이루어질 수 있도록 ‘대외무역통계시스템’ 및 전자문서 교환체제 등 과학적 무역업무의 처리기반을 구축하기 위하여 노력하여야 한다(동법 제15조 1항).

2. 통상의 진흥

1) 통상진흥시책 수립 및 민간협력활동의 지원

산업통상자원부장관은 무역과 통상을 진흥하기 위하여 매년 다음 연도의 통상진흥시책을 세워야 한다(동법 제7조).

산업통상자원부장관은 무역·통상 관련 기관 또는 단체가 교역상대국의 정부, 지방정부, 기관 또는 단체와 통상, 산업, 기술, 에너지 등에서 협력활동을 추진하는 경우 필요한 지원을 할 수 있다. 기업의 해외진출을 지원하기 위하여 무역·통상 관련 기관 또는 단체로부터 정보를 체계적으로 수집하고 분석하여 지방자치단체와 기업에 필요한 정보를 제공할 수 있으며, 또한 기업의 해외진출과 관련한 상담안 내홍보조사와 그 밖에 기업의 해외진출에 대한 지원업무를 종합적으로 수행하기 위하여 대한무역투자진흥공사에 ‘해외진출지원센터’를 둔다(동법 제8조 1항 내지 4항).

2) 전문무역상사의 지정 및 지원

산업통상자원부장관은 신시장 개척, 신제품 발굴 및 중소기업·중견기업의 수출 확대를 위하여 수출실적 및 수출비중 등을 고려하여 무역거래자 중에서 ‘전문무역상사’를 지정¹⁰⁾하고 지원할 수 있다(동법 제8조의2).

10) 전문무역상사 제정요건에 관해서는 「대외무역법시행령」 제12조의2 제1항 참조.

2.2 수출입관리 일반

1. 수출입의 원칙

물품 등의 수출입과 이에 따른 대금의 영수와 지급은 「대외무역법」의 목적의 범위에서 자유롭게 이루어져야 하고, 무역거래자는 대외신용도의 확보 등 자유무역질서를 유지하기 위하여 자기책임으로 그 거래를 성실히 이행하여야 한다(동법 제10조).

2. 수출입의 승인 등

1) 수출입승인

(1) 수출입승인 물품

수출입의 일반원칙으로 물품 등의 수출입 및 이에 따른 대금의 영수 또는 지급은 대외무역법의 목적의 범위 내에서 자유롭게 이루어져야 한다고 규정하고 있다. 그러나 산업통상자원부장관은 특정한 경우 수출 또는 수입을 제한하거나 금지할 수 있는 물품 등(동법 제11조 1항)에 대해 수출 또는 수입승인 대상으로 지정·고시한 물품의 경우 수출 또는 수입승인이 필요하다.

여기서 “산업통상자원부장관이 수출 또는 수입승인대상으로 지정·고시한 물품 등”(동법시행령 제17조)이란 수출 또는 수입을 제한하거나 금지할 수 있는 다음 각 호의 물품, ① 헌법에 따라 제정·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규에 따른 의무의 이행하기 위하여 산업통상자원부장관이 지정·고시하는 물품 등

② 생물자원을 보호하기 위하여 산업통상자원부장관이 지정·고시하는 물품 등

③ 교역상대국과의 경제협력을 증진하기 위하여 산업통상자원부장관이 지정·고시하는 물품 등

④ 방위산업용 원료기재, 항공기 및 그 부속품, 그 밖에 원활한 물자수급과 과학기술의 발전 및 통상·산업정책에 필요하다고 인정하여 산업통상자원부장관이 해당 품목을 관장하는 관계행정기관의 장과 협의를 거쳐 지정·고시하는 물품 등을 말한다.

상기에 따라 수출 또는 수입이 제한되는 물품 등을 수출하거나 수입하려는 자는

산업통상자원부 장관의 승인(수출입승인)을 받아야 한다. 그리고 전략물자 또는 플랜트 수출에 따른 수출허가를 받거나 ‘수출승인’을 받은 자는 본 조항에 따른 ‘수출승인’을 받은 것으로 본다(동법 제11조 2항, 8항).

(2) 수출입승인의 변경승인

‘수출입승인’을 받은 자가 승인을 받은 사항 중 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려면 산업통상자원부 장관의 ‘변경승인’을 받아야 하고, 그 밖의 경미한 사항을 변경하려면 산업통상자원부 장관에게 신고하여야 한다(동법 제11조 5항). 여기서 “대통령령으로 정하는 중요한 사항”이라 함은 ① 물품 등의 수량·가격, ② 수출 또는 수입의 당사자에 관한 사항을 말한다(동법시행령 제18조 3항).

(3) 수출입의 승인절차

물품 등의 수출 또는 수입의 승인을 신청하려는 자 및 수출 또는 수입승인의 유효기간 연장을 신청하려는 자는 신청서에 산업통상자원부 장관이 정하는 서류를 첨부하여 산업통상자원부 장관에게 제출하여야 한다. 변경승인을 받으려는 경우에도 같다(동법시행령 제18조 1항).

(4) 수출입승인의 유효기간

수출 또는 수입승인의 유효기간은 1년으로 한다. 다만, 산업통상자원부 장관은 국내의 물가안정·수급조정물품 등의 인도조건 및 거래의 특성을 고려하여 법령이 정하는 바에 따라 유효기간을 달리 정할 수 있고, 그 유효기간은 1년을 초과하지 아니하는 범위에서 산업통상자원부 장관의 승인을 받아 연장할 수 있다(동법 제11조 3항 내지 4항).

이에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 물품 등의 수출 또는 수입승인의 유효기간을 1년 미만으로 하거나 최장 2년의 범위에서 정할 수 있다(동법시행령 제18조 2항).

- ① 국내의 물가안정이나 수급조정을 위하여 수출 또는 수입승인의 유효기간을 1년보다 단축할 필요가 있는 경우
- ② 수출입계약 체결 물품 등의 제조·가공 기간이 1년을 초과하는 경우
- ③ 수출입계약 체결 후 물품 등이 1년 이내에 선적되거나 도착하기 어려운 경우
- ④ 이 외에 수출입 물품 등의 인도조건 및 거래의 특성을 고려하여 수출 또는 수입승인의 유효기간을 1년 단축하거나 늘릴 필요가 있다고 인정되는 경우

[예시 3-1] 수출승인서

수출승인(신청)서
Export License(Application)

처리기간 : 1일
Handling Time : 1Day

① 수출자 (Exporter)		무역업신고번호 (Notification No.)		④ 구매자 또는 계약당사자 (Buyer or Principal of Contract)	
상호, 주소, 성명 (Name of firm, Address, Name of Representative)		(서명 또는 인) (Signature)		⑤ 신용장 또는 계약서 번호(L/C or Contract No.)	
② 위탁자 (Requester)		사업자등록번호 (Business No.)		⑥ 금액(Total Amount)	
상호, 주소, 성명 (Name of firm, Address, Name of Representative)		(서명 또는 인) (Signature)		⑦ 결제기간(Period of Payment)	
③ 원산지(Origin)		⑨ 도착항(Port of Arrival)		⑧ 가격조건(Terms of Price)	
⑩ HS부호 (HS Code)	⑪ 품명 및 규격 (Description/Size)	⑫ 단위 및 수량 (Unit/Quantity)	⑬ 단가 (Unit Price)	⑭ 금액 (Amount)	
⑮ 승인기관기재란(Remarks to be filled out by an Approval Agency)					
⑯ 유효기간(Period of Approval)					
⑰ 승인번호(Approval No.)					
⑱ 승인기관 관리번호(No. of Approval Agency)					
⑲ 위의 신청사항을 대외무역법 제14조제2항 및 대외무역법 시행령 제26조제1항의 규정에 의하여 승인합니다. (The undersigned hereby approves the above-mentioned goods in accordance with Article 14(2) of the Foreign Trade Act and Article 26(1) of the Enforcement Decree of the said Act.)					
년 월 일 승인권자 (인)					

[예시 3-2] 수입승인서

수입승인(신청)서
Export License(Application)

				처리기간 : 1일 Handling Time : 1Day	
① 수입자 (Exporter)		무역업신고번호 (Notification No.)		⑤ 송화인(Consignor)	
상호, 주소, 성명 (Name of firm, Address, Name of Representative)		(서명 또는 인) (Signature)		상호, 주소, 성명 (Name of firm, Address, Name of Representative)	
② 위탁자 (Requester)		사업자등록번호 (Business No.)		⑥ 금액(Total Amount)	
상호, 주소, 성명 (Name of firm, Address, Name of Representative)		(서명 또는 인) (Signature)		⑦ 결제기간(Period of Payment)	
				⑧ 가격조건(Terms of Price)	
③ 원산지-Origin)				④ 선적항(Port of Loading)	
⑨ HS부호 (HS Code)	⑩ 품명 및 규격 (Description/Size)	⑪ 단위 및 수량 (Unit/Quantity)	⑫ 단가 (Unit Price)	⑬ 금액 (Amount)	
⑭ 승인기관기재란(Remarks to be filled out by an Approval Agency)					
⑮ 유효기간(Period of Approval)					
⑯ 승인번호(Approval No.)					
⑰ 승인기관 관리번호(No. of Approval Agency)					
⑱ 위의 신청사항을 대외무역법 제14조제2항 및 대외무역법 시행령 제26조제1항의 규정에 의하여 승인합니다. (The undersigned hereby approves the above-mentioned goods in accordance with Article 14(2) of the Foreign Trade Act and Article 26(1) of the Enforcement Decree of the said Act.)					
년 월 일 승인권자 (인)					

2) 수출입승인의 면제

수출 또는 수입이 제한되는 물품 등을 수출하거나 수입하려는 자는 산업통상자원부장관의 승인(수출입승인)을 받아야 한다. 다만, 긴급히 처리하여야 하는 물품 등과 그 밖에 수출 또는 수입 절차를 간소화하기 위한 물품 등으로서 대통령령이 정하는 기준에 해당하는 물품 등의 수출 또는 수입은 그러하지 아니한다(동법 제11조 2항).

여기서 수출입승인이 면제되는 “대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 물품 등”이란 다음 각 호의 물품을 말한다(동법시행령 제19조).

① 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 물품 등으로서 외교관이나 그 밖에 산업통상자원부장관이 정하는 자가 출국하거나 입국하는 경우에 휴대하거나 세관에 신고로 송부하는 물품 등

② 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 물품 등, 즉 ㉠ 긴급히 처리하여야 하는 물품 등으로서 정상적인 수출·수입절차를 밟아 수출·수입하기에 적합하지 아니한 물품 등, ㉡ 무역거래를 원활하게 하기 위하여 주된 수출·수입에 부수한 거래로서 수출·수입되는 물품 등, ㉢ 주된 사업목적 달성을 위하여 부수적으로 수출·수입하는 물품 등, ㉣ 무상으로 수출·수입하여 무상으로 수입·수출하거나, 무상으로 수입·수출할 목적으로 수출·수입하는 것으로서 사업목적 달성을 위하여 부득이하다고 인정되는 물품 등, ㉤ 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 지역에 수출하거나 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 지역으로부터 수입하는 물품 등, ㉥ 공공성을 가지는 물품 등이거나 이에 준하는 용도로 사용하기 위한 물품 등으로서 따로 수출·수입을 관리할 필요가 없는 물품 등, ㉦ 그 밖에 상행위 이외에 목적으로 수출·수입하는 물품 등 중 산업통상자원부장관이 관계행정기관의 장과의 협의를 거쳐 고시하는 물품 등,

③ 외국환거래 없이 수입하는 물품 등으로서 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 물품 등

④ 「해외이주법」에 따른 해외이주자가 해외이주를 위하여 반출하는 원자재, 시설재 및 장비로서 외교부장관이나 외교부장관이 지정하는 기관의 장이 인정하는 물품 등

또한 산업통상자원부장관은 승인을 받지 아니하고 수출되거나 수입되는 물품 등이 사익의 승인면제대상 물품 등에 해당하는지를 확인하여야 한다(동법 제14조).

3. 수출입 물품의 품목관리

1) 수출입품목 관리체계

(1) 수출입공고

산업통상자원부장관은 필요하다고 인정하면 승인대상물품 등의 품목별 수량·금액·규격 및 수출 또는 수입지역 등을 한정할 수 있으며, 또한 산업통상자원부장관은 상기의 제한·금지, 승인, 승인의 유효기간 설정 및 연장, 신고, 한정 및 그 절차 등을 정한 경우에는 이를 공고하여야 하는데(동법 제11조 6항 및 7항), 이를 ‘수출입공고’라 한다. 이 ‘수출입공고’는 물품의 수출 또는 수입의 제한 및 절차 등을 규정하는 것을 목적으로 한다. 다만, 수입제한품목일지라도 별도의 제한없이 수입승인을 받을 수 있는 경우로는, ① 외화획득용 원료 및 외화획득용 제품의 수입, ② 산업통상자원부장관이 인정하는 대한민국 잉여재산의 수입, ③ 시장·군수가 추천하는 국내제조를 위한 견본의 수입이 있다.

(2) 수출입별도공고

‘수출입공고’에는 일부 특정품목에 대해서 산업통상자원부장관이 별도로 공고하는 수출입요령에 따르도록 하고 있는데, 이를 ‘수출입별도공고’라 한다.

‘수출입별도공고’에는 수출입승인대상품목 중 수출입공고의 적용범위에서 제외된 물품의 수출입승인요령 및 절차를 규정하고 있는데, 여기에 적용을 받는 품목 및 거래는 ① 중고품의 수입, ② 수출입절차 간소화를 위한 수출입승인 등의 별도 조치, ③ 방위산업용 원료·기자재 수입, ④ 항공기 및 동 부분품의 수입, ⑤ 산업피해조사품목의 수입과 ⑥ 통상정책상 필요한 물품이다.

(3) 통합공고

관계 행정기관의 장은 수출·수입요령을 제정하거나 개정하는 경우에는 수출·수입요령이 그 시행일 전에 공고될 수 있도록 이를 산업통상자원부장관에게 제출하여야 하고, 산업통상자원부장관은 제출받은 수출·수입요령을 통합하여 공고하여야 하는데(동법 제12조), 이를 ‘통합공고’라 한다.

이러한 수출입공고와 ‘통합공고’는 수출 또는 수입승의에 필요한 사항을 구체적으로 명시하고 있어 대부분의 ‘수출입승인’은 이에 따른다.

표 3-2. 수출입품목 관리체계

구분	관리기준	특 징	
수출입공고	HS Code에 의한 품목별 관리	· 원칙허용 예외규제 체계 (Negative List System)	· 경제정책의 목적으로 관리 · 외화획득용으로 수입시에는 제한사항 배제
수출입 별도공고	특정사안별 관리 (Case중심)	· 수출입공고에 대한 보완기능 · 방위산업용품, 중고물품, 항공기 등 수출입절차규정	
통합공고	요건확인을 중심으로 경제외적인 목적에 따른 관리	· 54개 개별법에 의한 제한 내용을 산업통상자원부장관이 일괄하여 공고 · 공중도덕, 보건, 국가안보, 환경보호, 규격확인 등의 목적	· 수출입공고 등에 의해 수입이 허용되는 경우라도 개별법상의 제한요건을 충족한 경우에만 수출입 가능

2) 품목분류기준

(1) 수출입공고상의 품목구분

‘수출입공고’상 품목은 수출금지품목(export banded items), 수입금지품목(import banded items), 수출제한승인품목(export restricted items), 수입제한승인품목(import restricted items), 수출자동승인품목(export automatic approval items), 수입자동승인품목(import automatic approval items)으로 구분할 수 있다. 1967년 수출입공고의 품목표시방식을 “Positive List System”에서 “Negative List System”으로 변경한 이후는 금지품목과 제한승인품목만을 열거하도록 하고 있어 이에 해당되지 않는 품목은 일단 수출·수입자동승인품목으로 간주한다. 그러나 현행 ‘수출입공고’에는 수출금지품목과 수입금지품목은 한 품목도 계기되지 않고 있다.

수출제한승인품목과 수입제한품목은 각각 ‘수출입공고’에 계기된 품목들이다. 수출입공고의 각 품목별 수출입요령을 보면 수출·수입제한승인품목들은 대개 주무관서나 관련업계 단체 또는 수출·수입조합 등의 추천으로 수출·수입할 수 있도록 되어 있다.

현행 ‘수출입공고’상의 품목분류방법은 HS상품분류에 따르며 분류된 품목의 세분류는 관세, 통계통합품목을 고려하여 시행되고 있다.

(2) 국제품목분류 : HS

국제품목분류기준으로 종래 ‘표준국제무역상품분류’(Standard International Trade

Classification : SITC)와 그리고 ‘관세협력이사회 품목분류’(Customs Cooperation Council Nomenclature : CCCN)는 이원화된 상품분류로 인한 불편과 문제점을 안고 있었고, 또한 사용목적이나 국가에 따라 서로 다르게 운영되어 경제분석에 있어서 국제간의 객관적 비교가 어려웠다. 이에 따라 ‘관세협력이사회’(CCC)에서는 새로운 국제통일품목분류제도의 마련을 위한 작업에 착수하여, 기존의 품목분류기준들을 하나로 통합하여 통일상품명 및 부호체계에 관한 국제협약인 ‘HS품목분류표’(Harmonized Commodity Description and Coding System), 즉 ‘조화제도’(HS System)를 제정하였다. 이는 1988년 1월 1일부터 시행되고 있다. “HS”는 여러 가지 기준을 통합하고 있지만 근본적으로는 “CCCN”체계를 따르고 있기 때문에 ‘신CCCN’이라고도 부른다.

이 “HS”는 21부(section), 97류(heading)의 기본분류를 중심으로 10단위까지 분류가 가능하여 약 10만 종류의 거의 모든 상품을 망라할 수 있도록 되어 있다. “HS”에 의하면 “CCCN”에는 나와 있지 않던 기술개발에 따른 상품뿐만 아니라 주식 등 금융상품·프로그램 등 정보재, 지적소유권 등의 무형재도 포괄할 수 있게 되었다.

우리나라의 HS품목분류에서는 세계 공통의 6단위 분류에다 국내의 제반 사정을 감안한 자체 분류 4단위를 합하여 모두 10단위로 품목을 분류해 놓고 있다.

2.3 특정거래 및 특정물품의 수출입

1. 특정거래형태의 수출입 인정 등

수출입승인에서 일반적 거래방법에 대하여는 특별히 관여를 하지는 않지만 거래의 특성상 방임하기에 곤란한 몇 가지 ‘특정거래형태’에 대하여는 산업통상자원부장관은 물품 등의 수출 또는 수입이 원활히 이루어질 수 있도록 대통령령으로 정하는 물품 등의 수출입거래형태를 인정할 수 있다(동법 제13조 1항).

여기서 “대통령령으로 정하는 물품 등의 수출입거래형태”란 해당 거래의 전부 또는 일부가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 수출입 거래형태, 즉 ① 수출 또는 수입의 제한을 회피할 우려가 있는 거래, ② 산업보호에 지장을 초래할 우려가 있는 거래, ③ 외국에서 외국으로 물품 등의 이동이 있고 그 대금의 지급이나 영수

가 국내에서 이루어지는 거래로서 대금결제 상황의 확인이 곤란하다고 인정되는 거래, ④ 대금결제 없이 물품 등의 이동만 이루어지는 거래로서 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 기준에 해당하는 거래(이하 “특정거래 형태”라 한다)를 말한다(동법시행령 제20조 1항).

이 ‘특정거래형태’의 수출입에 해당하는 무역거래로는 ① 위탁판매수출, ② 수탁판매수입, ③ 위탁가공무역, ④ 수탁가공무역, ⑤ 임대수출, ⑥ 임차수입, ⑦ 연계무역, ⑧ 중계무역, ⑨ 외국인수수입, ⑩ 외국인도수출, ⑪ 무환수출입이 이에 해당한다.

그리고 ‘특정거래형태’의 인정절차, 인정의 유효기간, 그 밖에 필요한 사항은 산업통상자원부장관이 정하여 고시한다(동법시행령 제20조 2항).

2. 외화획득용 원료·기재의 수입 및 구매 등

1) 외화획득용 원료·기재의 수입승인

산업통상자원부장관은 원료, 시설, 기재 등 외화획득을 위하여 사용되는 물품 등(이하 “원료·기재”라 한다)의 수입에 대하여는 동법 제11조 6항(승인대상 물품 등의 품목별 수량·금액·규칙 및 수출 또는 수입지역 등 한정)을 적용하지 아니할 수 있다. 다만, 국산 원료기재의 사용을 촉진하기 위하여 필요한 경우에는 그러하지 아니하다(동법 제16조 1항).

산업통상자원부장관은 원료·기재의 범위·품목 및 수량을 정하여 공고할 수 있고, 또한 원료·기재를 수입한 자와 수입을 위탁한 자는 그 수입에 대응하는 외화획득을 하여야 한다. 다만, 산업통상자원부장관의 승인을 얻은 경우에는 그러하지 아니하다(동법 제16조 2항, 3항).

2) 외화획득용 원료·기재의 목적 외 사용승인

원료·기재를 수입한 자는 그 수입한 원료·기재 또는 그 원료·기재로 제조된 물품 등을 부득이한 사유로 인하여 당초의 목적 외의 용도로 사용하려면 산업통상자원부장관의 승인을 얻어야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 원료·기재 또는 그 원료·기재로 제조된 물품 등에 대하여는 그러하지 아니하다(동법 제17조 1항).

또한 외화획득용으로 수입한 원료·기재 또는 그 원료·기재로 제조된 물품 등을 당초의 목적과 같은 용도로 사용하거나 수출하려는 자에게 양도하려는 때에는

양도하려는 자와 양수하려는 자가 함께 산업통상자원부장관의 승인을 받아야 한다. 다만, 대통령령이 정하는 원료·기재 또는 그 원료기재로 제조된 물품 등에 대하여는 그러하지 아니하다(동법 제17조 2항).

3) 구매확인서¹¹⁾의 발급 및 사후관리

산업통상자원부장관은 외화획득용 원료·기재를 구매하려는 자가 부가가치세법에 따른 영(零)의 세율을 적용받기 위하여 확인을 신청하면 외화획득용 원료·기재를 구매하는 것임을 확인 하는 서류(이하 “구매확인서”라 한다)를 발급할 수 있다. 또한 산업통상자원부장관은 ‘구매확인서’를 발급받은 자에 대하여는 외화획득용 원료·기재의 구매 여부를 사후관리하여야 한다(동법 제18조 1항, 2항).

3. 전략물자의 수출입

1) 전략물자의 수출입 허가

산업통상자원부장관은 관계 행정기관의 장과 협의하여 국제수출통제체제(이하 “국제수출통제체제”라 한다)의 원칙에 따라 국제평화 및 안전유지와 국가안보를 위하여 수출허가 등 제한이 필요한 물품 등(법령으로 정하는 기술을 포함한다)을 지정하여 고시하여야 한다(동법 제19조 1항).

그리고 지정·고시된 물품 등(이하 “전략물자”라 한다)을 수출(이하 상기의 기술이 다음 각 호의 어느 하나에 해당되는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우를 포함한다)하려는 자는 산업통상자원부장관이나 관계 행정기관의 장의 수출허가를 받아야 한다.¹²⁾ 다만, 방

11) 구매확인서제도의 자세한 내용에 관해서는 본서의 제8장 수출입물품의 확보의 제1절 수출물품의 확보방법 참조바람.

12) 현행 수출입관리체계는 「대외무역법」을 기본법으로 하고, 개별품목별 관리체계는 1988년 채택된 국제통일상품분류체계(HS)에 따라 통관, 경제통계, 국제운송, 보험 등 무역관리의 상품분류체계로 적용되고 있다. 수출입품목의 관리는 대외무역법 수출입공고와 수출입통합공고에서 규정하고 있는 바, 수출입규제품목에 대한 개별품목별 수출입요령은 통합공고의 [별표 1 수출요령], [별표 2 수입요령]에서 규정하고 있다. 그러나 현행 전략물자수출허가와 관련, ‘대외무역법 전략물자수출입고시’의 [별표 2 이중용도품목], [별표 3 군용물자품목]에 대한 관리는 품목관리 체계에 있어서 HS를 따르지 않고 독자적인 분류체계로 인해 관세청, 세관 등의 수출입관리시스템에 통합하여 접목시킬 수가 없어 수출입관리와 실무계에 혼란이 야기되고 있다. 특히 [별표 3 군용물자품목]은 우리나라 수출입품목에 대한 통합관리체계로서의 대외무역법 통합공고에 수출입요령 정보가 거의 없으며, 일부 품목은 수출입요령이 기술되어 있으나, 이 또한 수출입허가 관리기관의 자의적인 법해석과 실무 적용으로 국가의 수출진흥정책에 역행하는 결과를 초래할 우려가 있으므로 이를 개선할 필요가 있다.

위사업법에 따라 허가를 받은 방위산업물자 및 국방과학기술의 전략물자에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다(동법 제19조 2항).

- ① 국내에서 국외로의 이전
- ② 국내 또는 국외에서 대한민국 국민(국내법에 따라 설립된 법인을 포함한다)으로부터 외국인(외국의 법률에 따라 설립된 법인을 포함한다)에게로의 이전

또한 산업통상자원부장관이나 관계 행정기관의 장은 수출허가 신청이나 상황허가¹³⁾ 신청을 받으면 국제평화 및 안전유지와 국가안보 등 대통령령으로 정하는 기준에 따라 수출허가나 상황허가를 할 수 있고 또한 재외공관에서 사용될 공용물품을 수출하는 경우 등의 경우에는 상기의 허가를 면제할 수 있다(동법 제19조 3항 내지 4항).

2) 전략물자의 판정 등

물품 등의 무역거래자는 산업통상자원부장관이나 관계 행정기관의 장에게 수출하려는 물품 등이 전략물자 또는 상황허가 대상인 물품 등에 해당하는지에 대한 판정을 신청할 수 있다. 이 경우 산업통상자원부장관이나 관계 행정기관의 장은 '전략물자관리원장' 또는 관계 전문기관에 판정을 위임하거나 위탁할 수 있다(동법 제20조 2항).

3) 전략물자수입확인서의 발급

'전략물자'를 수입하려는 자는 산업통상자원부장관이나 관계 행정기관의 장에게 수입목적 등의 확인을 내용으로 하는 수입목적확인서의 발급을 신청할 수 있다. 이 경우 산업통상자원부장관이나 관계 행정기관의 장은 확인신청 내용이 사실인지 확인한 후 수입목적확인서를 발급할 수 있다(동법 제22조).

4) 전략물자의 수출입 제한 등

산업통상자원부장관이나 관계행정기관의 장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하

13) '전략물자'에는 해당되지 아니하나 대량파괴무기와 그 운반수단인 미사일(이하 "대량파괴무기 등"이라 한다)의 제조·개발·사용 또는 보관 등의 용도로 전용될 가능성이 높은 물품 등을 수출하려는 자는 그 물품 등의 수입자나 최종 사용자가 그 물품 등을 대량파괴무기 등의 제조·개발·사용 또는 보관 등의 용도로 전용될 의도가 있음을 알았거나 그 수출이 수입자가 해당 물품 등의 최종 용도에 관하여 필요한 정보제공을 기피하는 경우 등에 해당되어 그러한 의도가 있다고 의심되면 산업통상자원부장관이나 관계 행정기관의 장의 허가를 받아야 하는데, 이 경우의 허가를 「대외무역법」에서는 "상황허가"라 한다(동법 제19조 3항 참조).

는 자, 즉 ① 수출허가를 받지 아니하고 전략물자를 수출한 자, ② 상황허가를 받지 아니하고 상황허가 대상인 물품 등을 수출한 자, ③ 전략물자 등의 수출이나 수입에 관한 국제수출통제체제의 원칙을 위반한 자로서 대통령령으로 정하는 자에게 3년 이내의 범위에서 일정 기간 동안 전략물자 등의 전부 또는 일부의 수출이나 수입을 제한할 수 있다(동법 제31조 1항).

4. 플랜트 수출의 승인

산업통상자원부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 수출(이하 “플랜트수출”이라 한다)을 하려는 자가 신청하는 경우에는 그 ‘플랜트 수출’을 승인할 수 있다. 승인한 사항을 변경할 때에도 또한 같다(동법 제32조 1항).

① 농업·임업·어업·광업·제조업, 전기·가스·수도사업, 운송·창고업 및 방송·통신업을 경영하기 위하여 설치하는 기재·장치 및 대통령령으로 정하는 설비 중 산업통상자원부장관이 정하는 일정 규모 이상의 산업설비의 수출

② 산업설비·기술용역 및 시공을 포괄적으로 행하는 수출(이하 “일괄수주방식에 의한 수출”이라 한다)

상기 ①호 규정에서 “대통령령으로 정하는 설비”라 함은 발전설비, 담수설비 및 용수처리설비, 해양설비 및 수상구조설비, 석유처리설비 및 석유화학설비, 정유설비 및 송유설비, 저장탱크 및 저장기지설비, 냉동 및 냉장 설비, 제철제강설비 및 철강재구조설비, 공해방지설비, 공기조화설비, 신에너지 및 재생에너지 설비, 정치식 운반하역설비 및 정치식 건설용설비, 시험연구설비, 정치식 운반하역설비, 정치식 건설용설비, 그 밖에 산업활동을 위하여 필요한 설비를 말하고, ‘시공’이란 토목공사, 건축공사, 플랜트 설치공사(다만, 플랜트 수출자나 수출용 기자재를 설계·제작하는 자가 제작한 기계 및 장치를 직접 설치하는 공사는 제외한다)를 수행하는 것을 말한다(동법시행령 제52조 1항).

이에 대해 「해외건설촉진법시행령」에 따른 해외공사실적을 인정받으려는 경우에만 산업통상자원부장관은 플랜트 수출자나 수출용 기자재를 설계·제작하는 자가 제작한 기계 및 장치를 직접 설치하는 공사를 플랜트 설치공사로 인정할 수 있다(동법시행령 제52조 2항).

산업통상자원부장관은 일괄수주방식에 의한 수출에 대하여 승인 또는 변경승인을 하기 위하여 미리 국토교통부장관의 동의를 받으려는 경우에는 해당 플랜트 수출의

개요와 다음 각 호의 사항, ① 건설용역 및 시공 수행자의 성명(법인인 경우에는 그 명칭과 대표자의 성명) 및 주소, ② 건설용역 및 시공사업계획을 명시한 서류를 송부하여야 하고, 그리고 동의 요청을 받은 국토교통부장관은 특별한 사유가 없으면 동의요청을 받은 날부터 10일 이내에 동의 여부를 산업통상자원부장관에게 알려야 한다(동법시행령 제53조 1항 및 2항).

5. 정부간 수출계약

‘정부간 수출계약’이란 외국 정부의 요청이 있을 경우, 정부간 수출계약 전담기관이 대통령령으로 정하는 절차에 따라 국내 기업을 대신하여 또는 국내 기업과 함께 계약의 당사자가 되어 외국 정부에 물품 등(「방위산업법」에 따른 방산물자 등은 제외한다)을 유상으로 수출하기 위하여 외국 정부와 체결하는 수출계약을 말한다(동법 제2조 4호).

이에 따라 정부는 국내 기업의 원활한 ‘정부간 수출계약’을 지원하기 위하여 대통령령으로 정하는 보증·보험기관으로 하여금 국내 기업의 외국 정부에 대한 정부간 수출계약 이행 등을 위한 보증사업을 하게 할 수 있다. 그리고 정부는 ‘정부간 수출계약’과 관련하여 어떠한 경우에도 경제적 이익을 갖지 아니하고, 보증채무 등 경제적 책임 및 손실을 부담하지 아니한다(동법 제32조의2 1항 및 2항).

2.4 원산지 확인 및 수입수량제한조치

1. 원산지 표시

1) 수출입 물품 등의 원산지 표시

산업통상자원부장관이 공정한 거래질서의 확립과 생산자 및 소비자 보호를 위하여 원산지를 표시하여야 하는 대상으로 공고한 물품 등(이하 “원산지표시대상물품”이라 한다)을 수출하거나 수입하려는 자는 그 물품 등에 대하여 원산지를 표시하여야 한다. 또한 무역거래자 또는 물품 등의 판매업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다(동법 제33조 1항 및 4항).

- ① 원산지를 거짓으로 표시하거나 원산지를 오인하게 하는 표시를 하는 행위

- ② 원산지의 표시를 손상하거나 변경하는 행위
- ③ 원산지표시대상품품에 대하여 원산지표시를 하지 아니하는 행위(무역거래자의 경우에만 해당됨)
- ④ 상기 각 호의 규정에 위반되는 원산지표시대상품품을 국내에서 거래하는 행위 또한 산업통상자원부장관 또는 시·도지사는 원산지 표시의무에 관한 상기의 규정을 위반한 자에게 판매중지, 원상복구, 원산지 표시 등의 시정조치를 명할 수 있다(동법 제33조의2 1항).

2) 원산지의 판정 등

산업통상자원부장관은 필요시 수출 또는 수입 물품 등의 원산지 판정을 할 수 있고, 원산지 판정의 기준은 산업통상자원부장관이 정하여 공고한다. 이에 따라 무역거래자 또는 물품 등의 판매업자 등은 수출 또는 수입 물품 등의 원산지 판정을 산업통상자원부장관에게 요청할 수 있고, 요청을 받은 경우에는 해당 물품 등의 원산지 판정을 하여 요청한 자에게 알려야 하며, 통보를 받은 자가 원산지 판정에 불복하는 경우에는 통보를 받은 날부터 30일 이내에 산업통상자원부장관에게 이의를 제기할 수 있다

산업통상자원부장관은 이의를 제기받은 경우에는 이의 제가를 받은 말부터 150일 이내에 이의제기에 대한 결정을 알려야 한다(동법 제34조 1항 내지 6항).

3) 수입원료를 사용한 국내생산 물품 등의 원산지 판정기준

산업통상자원부장관은 공정한 거래질서의 확립과 생산자 및 소비자 보호를 위하여 필요하다고 인정하면 수입원료를 사용하여 국내에서 생산되어 국내에서 유통되거나 판매 되는 물품 등(이하 “국내생산물품 등”이라 한다)에 대한 원산지 판정에 관한 기준을 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여 정할 수 있다. 다만, 법령에서 국내생산물품 등에 대하여 다른 기준을 규정하고 있는 경우에는 그러하지 아니 하다(동법 제35조 1항).

4) 수출입물품 등의 원산지증명서 발급 및 제출

산업통상자원부장관은 원산지를 확인하기 위하여 필요하다고 인정하면 물품 등을 수입하려는 자에게 그 물품 등의 원산지 국가 또는 물품 등을 선적한 국가의 정

부 등이 발행하는 ‘원산지증명서’를 제출하도록 할 수 있다(동법 제36조 1항).

그리고 헌법에 따라 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규를 이행하기 위하여 또는 교역상대국 무역거래자의 요청으로 수출물품의 원산지증명서를 발급받으려는 자는 산업통상자원부장관에게 ‘원산지증명서’의 발급을 신청하여야 하며, 이 경우 수수료를 내야 한다(동법 제37조 1항).

2. 수입수량제한조치

1) 수입수량제한조치의 내용

산업통상자원부장관은 특정물품의 수입 증가로 인하여 같은 종류의 물품 또는 직접적인 경쟁관계에 있는 물품을 생산하는 국내산업(이하 “국내산업”이라 한다)이 심각한 피해를 입고 있거나 입을 우려(이하 “심각한 피해 등”이라 한다)가 있음이 「불공정 무역행위 조사 및 산업피해구제에 관한 법률」 제27조에 따른 무역위원회(이하 “무역위원회”라 한다)의 조사를 통하여 확인되고 심각한 피해 등을 구제하기 위한 조치가 건의된 경우로 그 국내산업을 보호할 필요가 있다고 인정되면 그 물품의 국내산업에 대한 심각한 피해 등을 방지하거나 치유하고 조정을 촉진하기 위하여 필요한 범위에서 물품의 수입수량을 제한하는 조치(이하 “수입수량제한조치”라 한다)를 시행할 수 있다(동법 제39조 1항).

산업통상자원부장관은 무역위원회의 건의, 해당 국내산업 보호의 필요성, 국제통상관계, ‘수입수량제한조치’의 시행에 따른 보상수준 및 국민경제에 미치는 영향 등을 검토하여 ‘수입수량제한조치’의 시행 여부와 내용을 결정한다. 또한 ‘수입수량제한조치’는 조치시행일 이후 수입되는 물품에만 적용하며, 그 적용기간은 4년을 넘어서는 아니된다(동법 제39조 2항 내지 5항).

산업통상자원부장관은 ‘수입수량제한조치’의 대상이었거나 「관세법」 제65조에 따른 긴급관세 또는 잠정 긴급관세의 대상이었던 물품에 대하여는 그 ‘수입수량제한조치’의 적용기간, 긴급관세의 부과기간 또는 잠정긴급관세의 부과기간이 끝난 날부터 그 적용기간 또는 부과기간에 해당하는 기간(적용기간 또는 부과기간이 2년 미만인 경우에는 2년)이 지나기 전까지는 다시 ‘수입수량제한조치’를 시행할 수 없다.

그러나 다음 각 호의 요건을 모두 충족하는 경우, 즉 ① 해당 물품에 대한 수입수량제한조치가 시행되거나 긴급관세 또는 잠정긴급관세가 부과된 후 1년이 지날 것, ② 수입수량제한조치를 다시 시행하는 날부터 소급하여 5년 안에 그 물품에 대

한 수입수량제한조치의 시행 또는 긴급관세의 부과가 2회 이내일 것에는 180일 이내의 '수입수량제한조치'를 시행할 수 있다(동법 제39조 8항).

2) 수입수량제한조치에 대한 연장 등

산업통상자원부장관은 무역위원회의 건의가 있고 필요하다고 인정하면 '수입수량제한조치'의 내용을 변경하거나 적용기간을 연장할 수 있다. 이 경우 변경되는 조치내용 및 연장되는 적용기간 이내에 변경되는 조치내용은 최초의 조치내용보다 완화되어야 한다. 그리고 '수입수량제한조치'의 적용기간을 연장하는 때에는 '수입수량제한조치'의 적용기간과 긴급관세 또는 잠정긴급관세의 부과기간 및 그 연장기간을 전부 합산한 기간이 8년을 넘어서는 아니 된다(동법 제40조 1항 및 2항).

3) 특별 수입수량제한조치의 시행 및 해제

산업통상자원부장관은 헌법에 따라 체결·공포된 조약 또는 일반적으로 승인된 국제법규에 따라 허용되는 한도에서 대통령령으로 정하는 국가를 원산지로 하는 물품의 수입으로 인하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우가 초래된다고 무역위원회의 조사를 통하여 확인되고 이를 구제하기 위한 조치가 건의되는 경우에는 피해를 구제하거나 방지하기 위하여 필요한 범위에서 '특별수입수량제한조치'(이하 "특별수입수량제한조치"라 한다)를 시행할 수 있다(동법 제41조 1항).

① 그 물품의 수입 증가로 인하여 같은 종류의 물품 또는 직접적인 경쟁관계에 있는 물품의 국내 시장이 교란되거나 교란될 우려가 있는 경우

② 세계무역기구 회원국이 해당 물품의 수입 증가에 대하여 자국의 시장 교란을 구제하거나 방지하기 위하여 취한 조치로 인하여 중대한 무역전환이 발생하여 그 물품이 우리나라로 수입되거나 수입될 우려가 있는 경우

③ 해당 물품이 「섬유 및 의류에 관한 협정」의 대상이 되는 품목인 경우에는 그 물품의 수입이 국내 시장을 교란하여 같은 품목의 교역 발전을 해치거나 해칠 우려가 있는 경우

또한 정부는 '특별수입수량제한조치'를 시행하려는 때에는 이해 당사국과 사전 협의를 할 수 있으며, 그리고 산업통상자원부장관은 '무역위원회'에 의해 조사가 시작된 물품에 대하여 잠정적인 조치를 건의한 경우로서 그 조사기간에 발생하는 피해 등을 방지하지 아니 하면 회복하기 어려운 피해 등이 초래되거나 초래될 우

려가 있다고 판단되면 피해의 구제 등을 위하여 ‘잠정특별수입수량제한조치’(이하 “잠정특별수입수량제한조치”라 한다)를 시행할 수 있다(동법 제41조 2항 및 3항).

산업통상자원부장관은 ‘무역위원회’의 조사 결과 국내 시장이 교란되거나 교란될 우려가 있다고 판단되지 아니한다고 ‘무역위원회’의 통보가 있으면 ‘잠정특별수입수량제한조치’를 해제하여야 하며, 또한 기시행한 ‘특별수입수량제한조치’의 원인이 된 다른 세계무역기구 회원국의 조치가 종료된 때에는 해당 조치의 종료일부터 30일 이내에 그 ‘특별수입수량제한조치’를 해제하여야 한다(동법 제41조 4항 및 5항).

2.5 수출입의 질서유지 등



1. 수출입의 질서유지

1) 수출입물품 등의 가격조작금지

무역거래자는 외화도피의 목적으로 물품 등의 수출 또는 수입가격을 조작하여서는 아니 된다(동법 제43조).

2) 무역분쟁의 신속한 해결

무역거래자는 그 상호간이나 교역상대국의 무역거래자와 물품 등의 수출·수입과 관련하여 분쟁이 발생한 경우에는 정당한 사유 없이 그 분쟁의 해결을 지연시켜서는 아니 된다. 이 경우 산업통상자원부장관은 무역거래자에게 분쟁의 해결에 관한 의견 진술이나 관련 서류의 제출 요구나 그 분쟁에 관한 사실 조사를 할 수 있다. 또한 산업통상자원부장관은 분쟁을 신속하고 공정하게 처리하는 것이 필요하다고 인정하거나 무역분쟁 당사자의 신청을 받으면 분쟁을 조정하거나 분쟁의 해결을 위한 중재(仲裁)계약의 체결을 권고할 수 있다(동법 제44조 1항 내지 4항).

3) 선적전 검사에 관한 분쟁조정 등

수입국 정부와의 계약 체결 또는 수입국 정부의 위임을 받아 기업이 수출하는 물품 등에 대하여 국내에서 선적 전에 검사를 실시하는 기관(이하 “선적전검사기관”이

라 한다)은 세계무역기구 「선적전 검사에 관한 협정」을 지켜야 한다. 이 경우 선적전검사기관은 '선적전 검사'가 기업의 수출에 대한 무역장벽으로 적용하도록 하여서는 아니 된다. 산업통상자원부장관은 '선적전 검사'와 관련하여 수출자와 선적전 검사기관간에 분쟁이 발생하였을 경우에는 그 해결을 위하여 필요한 조정(調整)을 할 수 있다(동법 제45조 1항 및 2항).

2. 조정명령

산업통상자원부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 무역거래자에게 수출하는 물품 등의 가격, 수량, 품질, 그 밖에 거래조건 또는 그 대상지역 등에 관하여 필요한 조정(調整)을 명할 수 있다.

- ① 헌법에 따라 체결 공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규에 따른 의무이행을 위하여 필요한 경우
- ② 우리나라 또는 교역상대국의 관련 법령에 위반되는 경우
- ③ 그 밖에 물품 등의 수출의 공정한 경쟁을 교란할 우려가 있거나 대외신용을 손상하는 행위를 방지하기 위한 것으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우, 즉 ㉠ 물품 등의 수출과 관련하여 부당하게 다른 무역거래자를 제외하는 경우, ㉡ 물품 등의 수출과 관련하여 부당하게 다른 무역거래자의 상대방에 대하여 다른 무역거래자와 거래하지 아니하도록 유인하거나 강제하는 경우



제 4 장

해외시장조사와 거래선 발굴

제1절 해외시장조사 / 116

제2절 해외거래선의 발굴과 거래제의 / 121

제 1 절 해외시장조사



1.1 시장조사의 개념



‘시장조사’(market research)는 상품을 그 생산자로부터 소비자에게로 유통·판매활동과 관련된 모든 정보를 수집·분석하는 활동을 말한다. 이러한 시장조사는 기업의 마케팅 활동에 있어서 합리적인 의사결정을 하는데 많은 영향을 끼치며, 철저한 시장조사에 기반한 의사결정은 기업의 마케팅 실패에 대한 위험을 현저히 감소시킬 수 있다.

무역과 관련한 ‘시장조사’는 크게 나누어 물품의 조달과 관련한 ‘국내시장조사’와 상품을 효율적으로 수출하기 위해 목적시장의 정보를 수집하고 분석하는 ‘해외시장조사’로 구분할 수 있다. 특히 시장조사와 관련 중요한 부문인 ‘국내시장조사’(domestic market research)는 국내에서의 물품의 조달 및 유통과정에 관련한 일련의 정보를 수집하고 분석하는 과정을 말한다. ‘국내시장조사’는 무역업 경영에 있어서 간과하기 쉬운데 수출에 있어서 국내시장조사가 선행하지 않고서는 경쟁력 있는 가격에 수출물품을 조달할 수 없으며, 수입에 있어서도 합리적인 의사결정을 내릴 수가 없기 때문에 무역업 경영에 있어서 상당히 중요한 부분을 차지한다.

그림 4-1. 시장조사의 과정



‘시장조사’의 방법에는 자사 내부인원에 의하여 실시하는 방법과 외부전문기관에 위탁하여 실시하는 방법이 있다. 자사 내부인원에 의한 시장조사는 기업이 필요로 하는 분야에 대해서 적극적으로 시장조사를 행하고 이를 분석할 수 있는 장점이 있는 반면 전문성이 뒤떨어지는 단점도 있다. 한편, 외부전문기관에 위탁하는 방법은 전문성을 바탕으로 체계적으로 시장조사가 이루어지는 반면 적극적이고 능동적인 면이 다소 떨어진다는 단점을 갖고 있다. 무역기업의 경영자는 기업의 마케팅 능력과 특수성 등을 고려하여 시장조사방법을 선택해야 한다.

1.2 해외시장조사

1. 해외시장조사의 의의

‘해외시장조사’(foreign market research)는 수출입절차의 최초단계로서 특정상품에 대한 판매 또는 구매가능성을 조사하는 것을 말한다. 즉, 해외시장조사는 수출입절차의 최초의 단계로서 특정상품에 대한 판매 또는 구매가능성을 조사하는 것을 말한다.

해외시장은 국내시장과는 달리 지역적인 격리성, 상이한 문화·종교·상관습 및 언어 등의 차이로 어려움이 많으나, 외국과 무역거래를 함에 있어서 위험을 최소화하고, 이익을 극대화하기 위해서는 사전에 정확한 시장조사가 필수적인 전제조건으로 무역업 성패의 중요한 과제 중의 하나가 된다.

2. 해외시장조사의 내용

1) 일반사항 조사

목적시장의 일반사항 조사에서는 정치, 경제, 사회, 문화, 종교, 인구, 언어 등을 조사하며, 특히 경제성장, 국민소득, 물가, 임금, 고용, 국제수지 등의 경제동향과 산업구조 특히 제조업, 유통업 등에 관하여 조사한다.

인구가 적다고 해서 소비 수요가 적을 것이라고 단정할 수는 없다. 이는 지리적 여건으로 제3국 재수출도 활발한 곳이 많기 때문이다.

2) 수출입 상품조사

‘상품조사’(merchandise research)는 제품 자체에 대한 조사로서 최종 소비자의 기호도, 시장대상 및 판매가능성, 유통구조, A/S, 경쟁품 및 유사품의 가격동향, 특허권 문제, 제품수명주기 등을 조사해야 한다.

3) 판매조사

‘판매조사’(sales research)는 고객을 대상으로 한 소비자 계층, 상관습 및 구매 시기 등 시장의 유통구조를 조사하며, 유통구조는 어떻게 형성되어 있는가를 점검하고 주요 수입상 리스트를 체크한다.

4) 판매경로조사

‘판매경로조사’(sales route research)는 수입물품이 어떠한 과정으로 판매되고 사용자 내지 소비자에게로 전달되는 과정을 조사한다. 또한 중개상을 통하여 시장을 개척할 것인지, 전문 수입상을 통하여 개척하는 것이 바람직한지 또는 도매상과 직접 거래관계를 맺을 것인지 등 구체적인 시장접근방법을 수립한다.

5) 무역동향 및 무역관리제도

목적시장의 대외무역구조, 특히 품목별, 지역별 경쟁국 진출동향 등의 무역동향과 상대국의 수출입관리제도, 수입규제, 관세제도, 통화정책 및 외환관리제도 등 무역관리제도를 조사한다.

또한 해당국의 항만사정이나 통신시설 및 여행시 유의할 점 등을 조사하며 특히 해당국의 국민성 및 상관습 등을 세밀하게 조사한다.

3. 해외시장조사의 방법

과거에는 전통적인 무역거래방식으로 무역기관들이 발행한 정기간행물을 통하거나 아니면 직접 유관기관들을 방문하여 담당자와의 직접 상담을 통해 해외시장에 관한 정보를 입수하는 것이 통상이었다. 그러나 오늘날에는 대부분 인터넷으로 필요한 시장정보를 얻을 수 있게 되었다. 특히 수출업체들은 해외시장의 상품유통의 흐름이나 제품정보를 얻을 수 있고 이를 통해 용이하게 해외시장에 접근할 수 있게 되었다.

해외시장조사의 방법으로 다음과 같이 인터넷을 통한 시장조사, 외부기관 위탁 조사, 해외출장을 통한 직접조사를 들 수 있다.

1) 인터넷을 통한 시장조사

수출업체들의 해외시장조사에서는 주로 다음의 사이트가 이용된다.

(1) 무역유관기관의 무역정보전문 사이트 활용

우리나라 주요 무역관련 전문기관인 ‘한국무역협회’(Korea International Trade Association : KITA)와 ‘대한무역투자진흥공사’(Korea Trade and Investment Promotion Corporation : KOTRA)에서는 국내의 무역관련 사이트 중 대표적인 무역정보 전문 사이트를 운영하고 있다.

‘한국무역협회’의 “KOTIS”(http://kotis.kita.net/)는 “Korea Trade Information Service”의 약자로, 무역정보 서비스, 상품, 회사정보 및 거래알선에 특화된 정보를 제공하는 사이트이다. ‘한국무역협회’는 무역정보 서비스인 “KOTIS”를 인터넷 시대에 걸맞게 무역거래알선사이트로 발전시켰다. 이 사이트의 특징은 초보자도 쉽게 이용이 가능하도록 메뉴 방식 서비스를 제공하며, 무역/경제 관련 사이트를 소개하여 편리한 검색을 할 수 있고, 또한 인터넷과 “KOTIS”망의 연동을 통한 편리한 전자메일 서비스를 제공한다는 것이다.

또 ‘대한무역투자진흥공사’(Korea Trade and Investment Promotion Corporation : KOTRA)의 경우도 “실크로드 21”, “KOBO”(Korean Business Opportunity) 등 무역관련 사이트를 운영하고 있다. 특히 “실크로드 21”은 정부와 협력하여 국내 주요 무역관련 사이트를 하나로 모은 영문 무역사이트이고, “KOBO”는 무역거래를 전문적으로 알선하는 사이트이다.

국내외적으로 WTCA(World Trade Centers Association)나 국내주재 외국공관(상무관실)의 이용, 그리고 U.N. 무역통계연보(Yearbook of International Statistics)나 IMF발간연보(International Financial Statistics) 등의 국별 수출입통계자료 이용을 들 수 있다.

(2) 각종 무역통계사이트 활용

해외시장조사와 품목 선정에서 가장 기본이 되는 것은 무역관련 각종 통계조사에서부터 출발한다. 무역통계로는 특정시장의 구매잠재력을 측정하고 수익성이 높은 상품을 분석하는 데 도움이 된다. 특히 처음 제조 수출하거나 구매 수출할 경우

에는 무역통계자료를 이용해서 우리나라의 수출무역상품, 흑자상품 등을 분석해서 수익성이 높은 상품을 찾는 것이 중요하다.

우리나라의 주요 무역통계 사이트로는 ‘관세청’, ‘한국무역협회’, ‘한국무역정보통신’ 등에서 운영하는 것이 있는데, 이를 통해 우리나라 전체 수출실적, 상품별 수출입동향, 국가별 지역별 수출입동향 등 기본적인 해외시장 정보를 얻을 수 있다.

특히 ‘한국무역정보통신’(KTNET)이 제공하는 무역통계정보 서비스(eTradeinfo)는 수출입통관 자동화시스템을 통해 축적된 각종 무역 통관 물류정보를 고객의 목적과 수요에 맞춰 실시간으로 제공한다. 이 밖에도 업체별, 지역별, 품명, 모델명 등 코드화되어 있지 않은 항목과 HS 10단위 이상의 품명, 규격에 의한 통계자료를 제공한다. 그리고 동종업체의 동향 및 자사가 취급하는 품목에 대한 수출입동향, 수출입평균금액 등의 특정 통계자료에 대해서는 고객의 수요에 맞춰 제공하고 있다.

이 외에도 세계통계정보, 미국통계청 데이터베이스, 통계바다 등 사이트를 통해서도 다양한 분야의 통계정보를 얻을 수 있다. 이 중 통계바다는 관련 정부부처의 웹사이트를 일일이 방문할 필요없이 우리나라의 모든 통계정보를 한 곳에서 한 눈에 검색할 수 있는 사이트이다.

(3) 기타 무역관련 사이트

이 밖에 활용되는 사이트로는, ① “와이즈 디베이스”(http://www.wisedb.co.kr)는 OECD, IMF, IBRD 등 주요 국제기구의 보고서, 세계적인 유력 신문 잡지에 게재된 경제정보 등을 우리나라 시각에서 분석하여 제공하는 사이트로 산업별 및 지역별 동향, 국내외 경쟁업체 동향 등 해외시장정보를 얻을 수 있는 사이트이다.

② “KINDS”(http://www.kinds.or.kr)는 우리나라 언론재단이 제공하는 언론전문 종합 데이터베이스로 신문·방송 등 각종 매체의 각종 속보, 뉴스를 검색할 수 있으며, 예를 들어 자동차를 수출하고자 할 경우 자동차 수출, 중고차 등을 입력하면 관련기사나 뉴스를 얻을 수 있다.

③ “NewsPage”(http://www.NewsPage.com)는 최신 뉴스를 주제별로 심층 분석하여 제공하는 사이트로서, 유료의 경우 자신이 원하는 정보만 효율적으로 검색할 수 있다.

이 외에도 우리나라 무역유관기관에서 운영 중인 무역거래알선사이트를 통해서도 해외시장조사를 할 수 있음은 물론이며, 각 기관에서 발간하는 간행물로는 “KOTRA” 간행의 국별 ‘해외시장’ 시리즈와 ‘일간해외시장’ 등과 ‘한국무역협회’에서 수시로 발간하는 각종 자료와 ‘무역일보’ 등을 참조할 수 있다.

2) 외부 전문기관 위탁조사

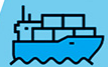
전문기관을 통한 위탁조사도 가능하다. 현재 전세계 해외조직망을 갖고 있는 '대한무역투자진흥공사'는 수출업자의 유료위탁에 의해 신뢰도가 높은 해외시장조사를 수행하고 있다. 동 위탁조사의 주요 내용으로는, ① 관심 바이어 조사(시장성, 바이어 명단, 수입관심도), ② 관심 바이어 상담(시장성, 바이어 명단, 수입관심도 기초상담결과), ③ 시장동향(수요, 수출입, 생산, 경쟁, 가격동향, 유통구조), ④ 바이어 정보 단순 확인조사, ⑤ 해외현장 확인정보 등을 다루고 있다. 그리고 인터넷을 통해 해당 무역관의 담당자와 협의하여 수수료도 정하고 일정기간 후 해당 정보를 얻을 수 있다.

3) 해외출장을 통한 직접조사

기본적인 통계 등 자료에 의해 수출가능 대상지역으로 예상되는 현지를 직접 방문하는 방법이 신뢰할 수 있는 조사방법이다. 현지방문에는 수출업체 단독으로 출장조사하는 것과 공동으로는 해당 조합이나 경제무역단체 주관의 해외시장조사단에 참여하는 방법도 있다.

현지방문조사의 경우 먼저 현지의 우리나라 공관, 대한무역투자진흥공사의 현지 무역관 또는 현지 상공회의소 등을 방문하여 현지의 경제 및 시장상황을 듣고 협조를 구한다. 또한 필요한 자료 및 관련 정보의 수집을 위해서는 현지에 진출해 있는 동업자를 만나 조언을 구하는 것도 필요하다. 이 외에도 현지시장의 유력한 수입업자 또는 도매상을 방문하여 해당품목의 시황, 유통구조, 소비자 패턴, 가격 등을 문의하면 된다.

제2절 해외거래선의 발굴과 거래제의



2.1 해외거래선의 발굴



1. 해외거래선 발굴의 의의

해외시장조사를 통해 목적시장이 결정되면 다음에는 목적시장에서의 신용있고

유리한 거래처를 찾아 거래관계(business connection)를 맺는 것이 급선무다. 거래선을 발굴하기 위해서는 '상공인명록'의 이용이나 국내외 공공기관 이용, 해외광고 및 인터넷 이용, 직접 해외출장 및 현지의 각종 전시회 참가 등의 방법이 있다

물론 상대시장에 대리점을 두거나 자사의 지점을 설치하는 것도 생각할 수 있지만 거래경험이 없이 새로운 시장에 처음부터 막대한 자금이 소요되는 직접투자를 하는 것은 그에 따른 위험도 적지 않다. 그러므로 우선 목적시장에서 가장 유망한 거래처와 거래실적을 쌓고 상대시장의 실태를 완전히 파악한 후 다음 단계에서 기업진출을 계획하는 것이 무난한 해외전략이라 하겠다.

2. 해외거래선의 발굴방법

1) 상공인명록의 이용

해외거래처의 발굴에는 '상공인명록'(directory)을 이용하여 해외 목적시장의 유력한 업자를 찾는 것도 가능하다. 이 '상공인명록'에는 품목별·업종별로 업체명, 주소, 전화번호, 텔렉스(TLX) 및 팩스(FAX)번호가 기본적으로 있고 또한 수출입 지역과 최근의 거래실적 등이 있는 것도 있다. 이 명부를 통해 직접 카탈로그(catalogue)와 거래를 권유하는 거래제의서(circular letter)의 송부를 통하여 교섭하면 매우 효과적이다.

현재 '상공인명록'에는 전세계적으로 가장 널리 사용되는 것 중에 London에서 편찬한 Kelly사의 "Kelly's Directory & Merchant, Manufacturers and Shippers of World"가 있고 이 외 지역별명부로는 미주, 구주 및 아시아지역의 명부도 볼 수 있다.

2) 해외전시회 및 상담회 참가

국내의 주요 무역기관에서 주최하는 해외사절단 및 각국의 무역기관에서 주관하는 각종 해외전시회 및 상담회에 참가하는 방법이다. 국제전시회는 바이어 발굴을 위한 최적의 조건을 갖추고 있어 권위있는 국제전시회에 출품하게 되면 고객들에게 좋은 인상을 심어 주고 노력에 비해 다대한 성과를 올릴 수도 있다. 한 장소에 같은 제품에 관심 있는 사람이 몰리고 한 번 참관으로 전 세계 기술 및 신제품 동향을 파악할 수 있다.

또한, 국내외에서 열리는 무역상담회의 개최유형은 종합품목별 상담회, 전문품목별 상담회, 지역별 공동상담회 등 다양하며, 상담회 참가는 적은 비용으로 커다란 효과를 낼 수 있다는 장점이 있다. 다만 상담회 전에 아이템과 회사를 제대로 소개할 철저한 준비가 필요하다는 점을 알아야 한다.

3) 홍보자료의 이용 및 해외출장 방문

국내에서는 해외매체에 대한 정보에 어두우므로 전문가의 조언을 통한 홍보매체의 선정을 통해 예산절감을 기하고 또는 전문기관의 자문 또는 종합광고대행사의 자문을 받는 것도 바람직하다. 반면 기업의 규모를 감안한 광고전략을 설정하는 것이 좋으며, 광고안의 제작 또한 전문가에 의뢰하여 최소한 1년 이상 사용하는 것이 바람직하다.

또는 자체 해외배포용 “Catalog” 또는 “Leaflet”을 광고기획사 등에 의뢰하여 제작한 후 Buyer List는 주한외국대사관 상무관실, 한국무역협회 거래알선실, 무역투자진흥공사 등을 통해 입수하여 해당 상품을 취급하는 Buyer에게 배포하는 방법이다.

한편 특정지역 방문시 선정된 거래상대방에게 전화로 시간약속을 받고 직접 방문하는 경우는 상당한 경비가 소요되는 반면 가장 확실하고 유효한 방법이다. 특히 중동의 아랍제국을 상대로 하는 경우에는 효과적이다.

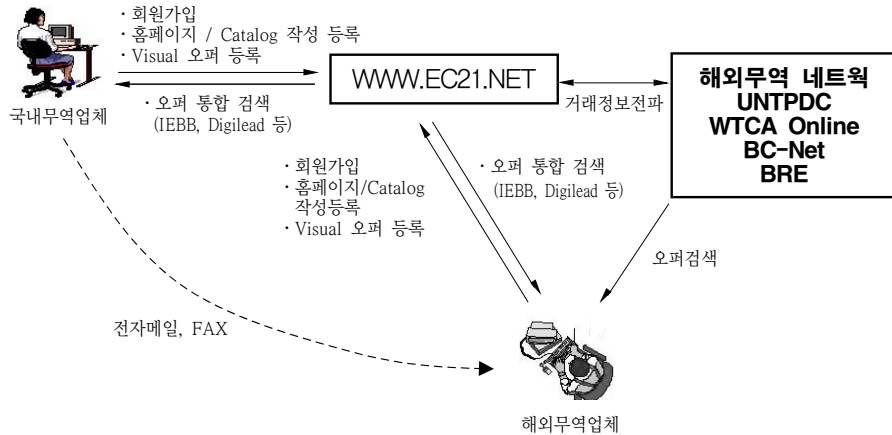
4) 인터넷을 이용한 거래선 발굴

인터넷을 통해 해외의 거래선 발굴과 해외시장정보를 효율적으로 얻을 수 있다. 우선 수출물품을 홍보할 수 있는 자체 웹사이트를 구축하고, ‘무역거래알선사이트’의 이용할 수 있다.

또한 무역업체는 ‘무역거래알선사이트’를 이용하여 효율적으로 거래선을 발굴할 수 있다. 전통적으로 상품 및 제조업체 디렉토리(directory)는 무역업계에 중요한 정보서비스였지만 최근에는 제조업체와 바이어가 동시에 활동하는 공간, 즉 ‘거래알선사이트’가 더욱 주목받고 있다.

‘무역거래알선사이트’(e-market place : EMP)는 전자무역거래를 중개 및 알선해 주는 인터넷 사이트로서, 국제무역을 촉진하기 위해 국내외 무역업체에게 토탈 솔루션(total solution)을 제공해주는 곳이다. 이 EMP를 이용하여 무역업체는

그림 4-2. 무역거래알선사이트의 업무흐름도



자사의 회사정보 및 상품정보를 전세계 바이어에게 홍보하는 동시에 웹사이트에 등록되어 있는 오퍼정보와 기업정보를 검색 또는 열람할 수도 있고, 거래협상과의 사교환을 통하여 효율적으로 거래선을 발굴할 수 있다.

표 4-1. 무역거래알선사이트의 주요기능

Contents	Sub-Contents	주요기능
사이버마켓기능 (Trade Leads)	Offer to Sell(*)	수출을 위한 매도오퍼 게시판
	Offer to Buy(*)	수입을 위한 매입오퍼 게시판
	Biz Offer	국제협력 오퍼 게시판
	Search Offers	오퍼정보 검색
	Post an Offer	매도/매입/국제협력오퍼 등록관리
상품정보D/B기능 (Product Catalog)	Post a Catalog	상품정보 등록
	Search a Catalog	상품정보 검색
기업정보D/B기능 (Company Directory)	Post a Company Profile	기업정보 등록
	Search a Company	기업정보 검색
전자무역서비스기능 (Biz Support)	Market Report	시장분석보고서/자료
	Industry News	산업 뉴스

주 : (*)표는 무역거래알선사이트의 핵심 콘텐츠임.

최근 무역유관기관 및 개별업체서 다양한 사이트가 개발, 운영되고 있어 무역업체는 웹사이트의 주요기능과 해외인지도, 해외 ‘거래알선사이트’와의 아웃소싱망의 범위 등을 고려하여 취사선택하여 활용할 수 있다. 현재 국내의 대표적인 ‘무역거래알선사이트’로는 “EC21”, “EC Plaza”, “T-page” 등을 들 수 있는데, 이들 국내 3대 무역거래알선사이트들은 정부의 ‘e-무역상사’ 지정에 따라 기존의 거래알선 및 바이어 정보제공 등에 이어, 실제 시장조사, 신용조사, 계약체결, 무역거래 성사 및 사후관리까지 종합적으로 지원하는 전자무역중개기관¹⁾으로 자리 매김하고 있다.

예를 들면, “EC21”(www.ec21.com)은 인터넷을 통한 중소기업의 해외시장개척을 지원하기 위하여 1996년부터 종합무역서비스를 시작하였다. “EC21”은 자사의 상품을 세계시장에 홍보하고 거래파트너를 빠르게 찾을 수 있도록 해주는 인터넷상의 무역중개시장으로서, 현재 40,000여 회원사를 포함한 전세계 바이어들이 매일 오퍼를 교환하는 전자무역의 장이 되고 있다.

표 4-2. 국내외 주요 무역거래알선사이트

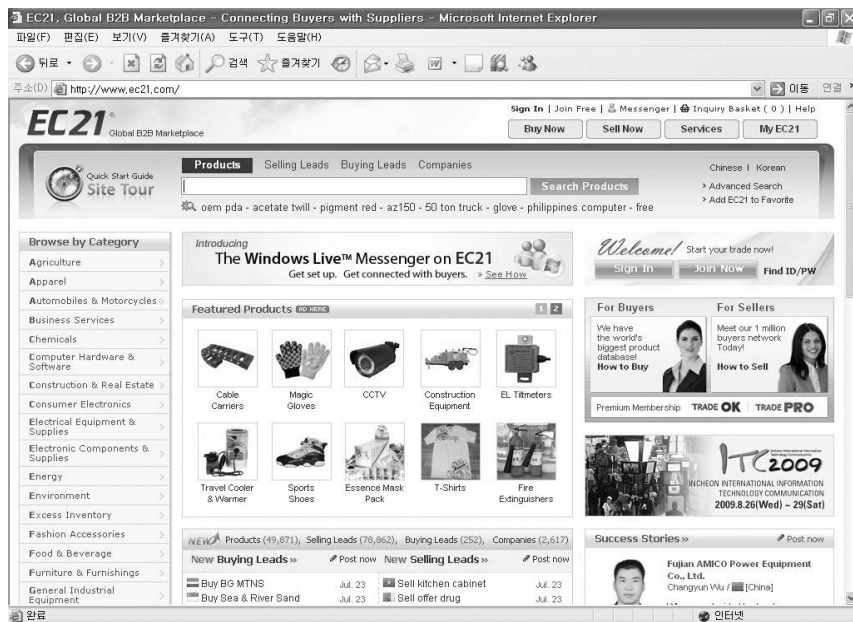
운영주체	사이트명과 URL
(주)EC21	EC21(www.ec21.com)
대한무역투자진흥공사	KOBO(www.kotra.or.kr)
EC Plaza(주)	EC Plaza(www.ecplaza.net)
중소기업진흥공단	중소기업관(www.smipc.or.kr)
바이어스가이드	Buyersguide(www.buyersguide.com)
세계무역협회	WTC(www.wtca.org)
국제연합	ETO(www.tradepoint.tidco.co.tt/untfdc/eto/)
기 타	Trade Leads(www.tradeleads.com)
	Trade Compass(www.tradecompass.com)
	Sellers-Buyers International(www.ace-uk.com)
	Trade Point USA(www.i-trade.com)
	Alibaba(www.alibaba.com)

“EC21”은 On-Off Line을 통합한 전자무역의 진정한 B2B를 실현하기 위하여 2000년 5월 한국무역협회에서 분사하였으며, 종래의 단순 디렉토리 서비스만을 제공하는 사이트에서 벗어나 거래중계부터 네고, 수출계약, 계약 이행까지를 망라하는 무역사이트이다. 또한 동년 8월에 오픈한 “EC21” 한글서비스는 국내간 오퍼

1) 전자무역중개기관의 지정에 대해서는 본서 제3장 무역관리의 제2절 수출입관리 참조.

정보, 상품카탈로그, 회사 디렉토리 검색 및 등록을 위해 마련되었다. 모든 자료를 한글로 검색·등록할 수가 있으며, 그리고 국내 무역상들의 수출증진을 위해 마련한 e-Trade Pioneer, 수출대행, 사이버무역 웹호스팅, 웹사이트 제작, e-catalog 제작, 인터넷 웹광고, 무역실무 ASP서비스 등을 제공하고 있다. 또한 부가서비스로는 동영상 제작, 인터넷 전용선, 무선랜, 도메인 등록 대행 서비스 등을 제공하고 있다.

그림 4-3. EC21(www.ec21.com)



2.2 해외거래선의 신용조사

1. 신용조사의 의의

해외거래선의 '신용조사'(credit research)란 사전에 거래상대방의 신용도를 조사하여 거래의사 결정에 반영함으로써 미래에 발생할 수도 있는 신용위험(credit risk)을 미연에 방지하고, 향후 거래에 따른 전망을 진단하는 것을 말한다.

무역거래는 거액의 상품을 선급금 없이 신용장 한 장으로 거래하게 되는 것이 보통이며, 이때 상대방의 신용상태(credit standing)가 불량한 경우에는 상품인수를 거부하거나 대금지불을 거절하는 경우도 있다.

또한 세계시장에는 당초부터 정식으로 거래할 생각도 없으면서 교묘하게 견본만을 청구하고 이것을 팔아 생활하는 ‘견본상사’(sample merchant)와 고의적으로 클레임을 제기함으로써 이득을 취하려고 하는 “Claim Merchant”라고 하는 악의적인 상인들도 있다. 따라서 거래를 이행하기 전에 거래상대방의 신용도를 충분히 파악하여야 한다.

2. 신용조사의 내용

‘신용조사’의 내용이 되는 필수적 조사항목으로는 아래에서와 같이 대상업체의 상도덕(character), 대금지불능력(capital), 거래능력(capacity) 등이 있는데, 이를 “3C's”라고 한다. 이 외에도 거래조건(condition), 담보능력(collateral), 거래통화(currency), 소속국가(country) 가운데 한 두 가지를 추가시켜 “4C's” 또는 “5C's”라고도 한다.

1) 평 판(character)

‘평판’이란 거래상대방의 성실성, 평판, 업무에 대한 태도, 채무이행에 대한 열의 등으로, 이러한 상대방의 ‘평판도’를 조사하지 않으면 안된다.

격지간의 매매인 무역거래는 무엇보다도 신용이 중요시 되며, 채무이행에 대한 열의는 상대방의 자금이나 영업실적보다 회사의 성격, 경영진의 성실성에 의존하는 경우가 많다. 따라서 무역에 있어서 질병이라 할 수 있는 “Market Claim”, 대금지불 지연, 인위적 선적지연, 선적후 가격인하 도구 등을 미연에 방지하기 위해서는 상대방의 “Character”에 대한 면밀하고 철저한 조사가 행해져야 한다.

2) 대금지불능력(capital)

‘대금지불능력’을 확인하기 위해서는 자산관계 전반에 대해 조사하지 않으면 안된다. 이것은 재정상태(financial standing)를 말하는 것으로 물적 신용을 나타낸다. 따라서 재무제표를 중심으로 하여 자본금 규모 및 자산내용 등을 충분히 검토하여야 한다.

3) 거래능력(capacity)

거래상대방의 ‘거래능력’을 조사하기 위해서는 회사의 연혁(history)이나 경영자의 경력 및 능력 등을 검토할 필요가 있다. 또한 회사의 거래실적, 취급상품, 거래처 등도 조사하여야 한다. 성실하고 재정상태가 양호한 회사라도 영업능력이 없으면 장기적인 전망이 없는 것이다.

3. 신용조사의 방법

1) 신용조회처에 의한 신용조사

‘신용조회처’를 통한 신용조사는 상대방으로부터 제시된 신용조회처에 의뢰하여 신용조사를 하는 방법이다. 이 경우 상대방으로부터 제시된 신용조회처가 주로 은행과 동업자인 경우가 보통으로 이를 ‘은행조회처’(bank reference)와 동업자인 ‘동업자조회처’(trade reference)라고 한다.

(1) 은행조회처(bank reference)

‘은행조회처’의 경우, 거래은행에 조회하는 것으로서 손쉽고 신속하며 비용이 적게 들어 일반적으로 널리 이용되고 있다. 신용조사 의뢰를 받은 은행은 자료가 있으면 즉시 신용조서를 제공해 주는데, 자료가 없는 경우에는 해외의 거래은행 또는 해외지점에 조회하여 준다.

은행으로부터 제시된 조사결과 보고를 ‘은행신용조서’(Bank Credit Report)라 하여 여기에 은행의 총괄적 의견이 기재되는데, 이것을 “Bank Opinion”이라 하여 무역업자간에 높이 평가되고 있다. 특히 재산상의 규모에 관해서는 숫자로 표시하는 대신에 특별한 용어를 이용하여 설명하고 있으나 수출상이 원하는 자료를 충분히 제공하지는 못한다.

(2) 동업자조회처(trade reference)

‘동업자조회처’의 경우, 주로 동종업체의 동업자에 의한 평판 등을 중심으로 한 신용조사로서 이러한 동업자조회처의 보고는 크게 믿을 만한 것이 못된다.

2) 상업홍신소에 의한 신용조사

신용조회처나 거래은행에 의한 ‘신용조사’는 그것이 고유의 업무가 아니기 때문에

자세한 내용을 기대하기가 어렵다. 보다 상세한 신용조사를 할 필요가 있는 경우에는 신용조사를 전문으로 하고 있는 ‘상업홍신소’(commercial credit agencies)를 이용하게 된다.

‘상업홍신소’에 의뢰하면 세계 각국의 모든 상사에 대하여 상세한 신용조사 결과를 얻을 수 있는데, 세계적으로 유명한 것은 “Dun & Bradstreet, Inc.”(미국), “Bradstreet British Ltd.”(영국), “Tokyo Mercantile Agency”(일본), “Auskunft W. Schimmelpfung”(독일) 등이 있다. 그런데 ‘상업홍신소’에 의한 신용조사는 상당한 시일과 다수의 조사비용이 소요되므로 일반적인 이용방법은 되지 못하고 있다.

3) 무역유관기관에 의한 신용조사

현재 우리나라 무역업체들은 해외신용조사를 주로 대한무역투자진흥공사, 한국수출입은행, 신용보증기금 등을 이용하고 있다. 특히 ‘대한무역투자진흥공사’(신용조사부)는 해외무역관을 활용하여 신용조사, 수출보험사고조사 업무를 유료로 수행해오고 있고, ‘한국수출보험공사’(수출신용정보센터)는 수출업자, 금융기관 및 수출유관단체를 대상으로 신용정보자료를 무료로 제공하고 있다. 이 외 ‘신용보증기금’에서도 신용조사가 가능하며 신용보증과 중소기업투자 업무도 포함하고 있다.

4. 신용조사의 평가

1) 무역상사 신용조사의 평가요소

무역거래 기업의 ‘신용도’에 관한 조사에서 고려해야 할 평가요소는 다음과 같다. 우선 수입상의 경우, ① 재무상태로 자기자본, 부채비율,²⁾ 유동비율³⁾과 ② 경영성과로 연간순매출액, 매출액 순이익률, ③ 연혁 및 조직으로 종사업력 및 종업원수, ④ 은행의 현금 및 예금잔액, 신용한도액, ⑤ 결제상태, ⑥ 경영능력, ⑦ 대외평판도 등이 평가요소가 된다.

다음으로 수출상의 경우, ① 재무상태로 자기자본비율,⁴⁾ 유동비율, 총자본순이익률,⁵⁾ 매출액경상이익률, ② 사업현황 및 전망으로 총자본회전율, 연간 순매출,

2) 부채비율 = 부채/자기자본×100(표준비율은 100% 이하)

3) 유동비율 = 유동자산/유동부채×100(표준비율은 200% 이상)

4) 자기자본비율 = 자기자본/총자본×100(표준비율은 50% 이상)

5) 총자본순이익률 = 당기순이익/총자본×100(당해국가 또는 업종의 평균비율 고려)

연간 수출실적, ③ 기타 은행관계, 종사업력, 경영성과, 경영능력 및 대외평판도를 평가요소로 하고 있다.

2) 국별 신용조사의 평가요소

무역 대상국가의 '신용조사'에서 고려해야 할 평가요소로는 다음과 같다. 우선 국가 개항에서는, 일반적으로, ① 당해국의 인구, 기후, 민족, 문화, 종교, 통화, 환율, 실업률 등을 조사한다. ② 정치일반으로는 정치형태, 통상외교, 정치상황, 전제 및 폭동 등, ③ 경제상황에 관해서는 국내총생산액(GDP), 재정수지, 경제성장률, 총투자율, 국민저축률, 통화량증가율, 물가상승률, 환율, 대외지급준비자산, 외채잔액, 상품수출입액, 경상수지, 수출입가격지수, 무역의존도, 주요 수출입상품, 주요수출입 대상국, 경제개발계획, 우리나라와의 외교통상관계 등, ⑤ 국별 신용도 순위 등을 평가요소로 한다.

다음으로 위험요소 예측에 관해서는, ① 전재위험, ② 송금위험 예측에 관해서 경제성장률, 통화신용정책, 국제수지 및 수출입관계, 외채상황 및 대외지급준비, 대외채무상환의 지역 및 지급불능 등을 통한 국내거래 및 대외거래 건전도를 고려한다. ③ 수용위험으로 외국인투자 환경 및 투자관계법, 외국인기업에 대한 태도 및 투자유망 및 위험부문, 수용물수의 경험 등이다. ④ 우리나라와의 대외관계 예측으로, 정치 및 통상외교관계, 경제협력관계, 수출입현황, 수입제한 및 금지조치, 수출보험 등을 조사한다.⁶⁾

2.3 거래제외와 조회

1. 거래제외

1) 거래제외 서한의 발송

목적시장의 거래대상업체가 선정되면 e-메일 등을 통해 거래를 희망하는 내용의 '거래제외장'(Business Proposal) 혹은 '거래제외서'(Circular Letter)을 발송하게 된다.

6) 강원진, 「무역실무」, 박영사, 2008, pp. 77~78 참조.

‘거래제의장’의 주요 내용은 ① 상대방을 알게 된 경위, ② 자사의 업종, 취급상품, 거래국가 등, ③ 자사의 자국내에서의 지위, 경험, 생산규모, 수출입실적 등, ④ 거래조건(특히 결제 및 가격조건, 품질, 수량, 선적조건 등), ⑤ 신용조회처(주로 거래은행명 및 주소, 연락처) 등을 중심으로 하고 있다.

2) 가격견적

무역거래에 있어서 그 성립 여부는 견적한 매매가격의 경쟁력에 달려있다고 해도 과언이 아니다. 수출에 있어서는 ‘가격표’(Price List), ‘가격산정표’(Price Quotation)와 함께 견본(sample)을 발송하여 일단 해외거래처로 하여금 판매가격을 인식시켜 놓은 후에 이 매매가격의 승낙을 권유한다.

‘가격표’의 경우에는 매도할 상품명세(description), 각 품목의 견본번호(sample number) 또는 상품번호(code number), 수량단위(unit)를 명시하고 “U.S.\$ 5.00 per case FOB Busan, Korea”이라든가 “U.S.\$ 100.00 per bale CIF New York, U.S.A”와 같이 수출가격을 기재한다.

수출상이 가격표를 송부한 후에도 시가의 변동이 있을 수 있으며, 수입상의 주문량 또한 불확실하므로 정확한 수출가격의 산정은 어려운 일이다. 따라서 가격표에 기재된 가격은 시가의 변동조건부 혹은 수출상의 최종확인조건부임을 다음과 같이 가격표에 기재해 둘 필요가 있다.

“The above prices are subject to market fluctuation or our final confirmation.”
(상기의 가격은 시가의 변동 또는 당사의 최종확인조건부이다).

그리고 수입상이 해상운임을 계산하기 용이하도록 하기 위해 포장후의 총중량(gross weight)과 용적(measurement)도 아울러 기재한다. 또한 ‘가격표’에는 적요(remarks)로서 가격산정의 기초가 되고 있는 수량조건, 선적조건 및 결제조건 등을 기재한다.

3) 견본 송부

상품의 품질과 가격에 대한 정확한 정보를 알리기 위한 ‘견본’(sample)과 가격표의 송부는 적극적인 거래교섭에 속한다. 이에 대하여 상대방으로부터 수입의사를 담은 ‘거래조회’(inquiry) 서한이 오면 수출상은 정식으로 매도의사를 표시하게 되

는데 이를 ‘청약’(offer)이라 한다.

‘견본’을 송부할 때에는 같은 견본을 준비하여 하나는 ‘대조견본’(duplicate or keep sample)으로 회사에 보관해 두며, 다른 하나는 ‘선적견본’(shipping sample)으로서 계약상품의 선적시에 수입상의 참고용으로 선적품과 같은 품질의 것을 보낸다.

유명상품이나 대형화물, 고가품의 경우에는 ‘견본’의 대체품으로 구체적인 설명이나 시각적인 상품카탈로그나 사진 등을 이용하고 있다. 수출용 카탈로그는 국내 소비자용의 광고성이 강한 것보다는 화려하지 않는 것으로 상품에 관한 모든 정보가 담긴 것이 효과적이다.

2. 조 회

1) 조회의 의의

‘조회’(inquiry)란 수출상이 제시한 거래조건 내용에 대한 수입상의 거래상의 ‘문의’를 말한다. 즉, ‘거래조회’는 계약체결전 예비적인 무역상담의 한 과정에 있어서 수입상의 물품수입에 관한 최초의 의사표시이다. ‘조회’의 내용에는 거래제의의 내용에 대한 구체적인 질의, 정가표나 견본의 송부를 의뢰하는 조회, 수출상에게 청약(offer)을 권유하는 조회 등이 있다.

넓은 의미의 ‘거래조회’는 상품매매에 대한 전반적인 문의를 말하며, 이러한 경우에는 앞서 설명한 거래제의 서한이나 거래제의서(Circular Letter)도 거래조회에 포함된다. 이에 대해 통상적으로 사용되는 좁은 의미의 ‘거래조회’란 거래관계가 수립된 거래처에게 구체적인 개별상품의 매매를 위해 문의하는 것이다.

2) 거래조회 서한의 주요 내용

‘거래조회’ 서한을 작성할 경우에 수출입희망 상품에 대한 다음 사항, 즉 ① 상품의 종류 및 품질, ② 상품의 수량, ③ 가격조건, ④ 선적시기, ⑤ 포장방법, ⑥ 대금결제조건, ⑦ Catalogue나 Price List 또는 Sample 요구 등을 기재하여야 한다.

한편, ‘거래조회’에 대한 회답은 신속히 하되 간결하고 분명하게 정중한 문장으로 작성해야 한다. ‘조회’는 주문의 첫 단계이므로, 이에 대한 회답은 주문에 상당한 영향을 미치므로 유의하여 작성할 필요가 있다.

[예시 4-1] 거래제의 서한(Business Proposal)

Busan, May 20, 2004

Messrs. Wilson Enterprise Co., Ltd.
50 Liberty St., Los Angeles
N. Y. 20004, U.S.A.

Gentlemen :

Your name and address have been given us from EC21; a Korean electronic market place(www.ec21.com) as one of the active importers of Korean car and its spare parts. We are, therefore, writing you with a keen desire to enter into business connections with you.

You will know that for over twenty years we have been engaged in shipping car parts of all descriptions to all over the world enjoying a good reputation. Because of our excellent organization for conducting export business and close connections with the best sources of supply.

We may say that should you favorably consider our proposal and favor us with inquires for your specific requirements, we are in a position to supply you with A1 goods at competitive prices.

We are sending you under separate cover two latest copies of catalog in which we trust you will find some that would suit trade.

As regards the terms of business, it is our custom to trade on Irrevocable Letter of Credit, under which we draw a draft at 30 d/s. If you care to deal with us on this basis, we shall be pleased to give you further details of business.

For any information respecting our standing, we refer you to The CITI Bank, New York Branch, U.S.A.

We look forward to hearing from you soon.

Your very truly,

President Y.C.Jang

ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD

URL : www.ec21.com/endam

E-mail : endam@kotis.net

Tel. : +82-51-642-1480

Fax : +82-51-642-1481

C.P. : +82-11-9525-1827

[예시 4-2] 가격조회 서한

dB VELGA CO., LTD.

Sofia, Bulgaria
Tel \ + 359-88-79-35-57
Fax \ + 359-2-79-14-86
e-mail : vleseg@bgnet.bg

Date : May 07, 2004
Page : 1page

Dear Sir,

I am Veslin Iordanov; a president of VELGA CO., LTD. in Sofia, Bulgaria. I am please to contact you. I have got your name and address from the your selling agent; INFETEL AUTO GALLERY CO., in Bulgaria. I know you are a reliable supplier of Korean new and used cars. Just now I am interested in new Korean cars as follow.

Daewoo MARTIZ CVT, A/T used, 2000
Daewoo NUBIRA II 1.8 SOHC, used, 2000
Daewoo CHAIRMAN 600S, new, 2004

Please send your competitive price on CIF Varna, Bulgaria and your general business terms as like payment, shipment, loading, packing and so forth.

I am waiting for your early reply.

Thank you in advance for your cooperation.

Best regards,

President

Mr. Veselin Iordanov

VELGA CO., LTD.

[예시 4-3] 가격조회 서한에 대한 회신

ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD.

#1722, 21-Century City O/T,
Daeyeon-3Dong, Nam-Gu,
Busan, 608-731 Korea
Tel.+82-51-610-1400, C.P.+82-11-879-5027,
Fax.+82-51-610-1401
E-mail address : endam@kotis.net

Date : May 09, 2004
Pages : 1page

Dear Veslin Iordanov,

I am Jang, Young-cheon; a president of "ENDAM ENGINEERING & TRADING CO., LTD."

Thank you so much for your inquiry and interest in our running items: Korean car and its parts.

I. QUOTATION

I quote some new cars according to your inquiry on CIF Varna, Bulgaria as follow.

1. Daewoo MARTIZ CVT, A/T : US\$567.00/unit, used, 2000
2. Daewoo NUBIRA II 1.8 SOHC : US\$6,789.00/unit, used, 2000
3. Daewoo CHAIRMAN 600S : US\$56,789.00/unit, new, 2004

The above prices are subject to market fluctuation or our final confirmation.

II. GENERAL TERMS OF BUSINESS

1. Payment : at sight irrevocable L/C or T/T in advance
2. Shipment : within two weeks after receiving your L/C, in Busan, Korea
3. Loading : 2units in 20FT or 4units in 40FT CNTR
4. Packing : standard packing for export

Looking forward to your kind and comprehensive reply.

Thanks very much.

Best your regards,

ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD.

Jang, Young-Cheon
President



제 5 장 무역계약

제1절 무역계약의 기초 / 138

제2절 무역계약의 성립 / 148

제3절 전자무역계약 / 173

제1절 무역계약의 기초



1.1 무역계약의 의의



1. 무역계약의 개념

‘무역계약’(trade contract)은 수출상이 수입상에게 물품의 인도와 함께 물품의 소유권(property)을 양도할 것을 약속하며, 수입상은 이를 수령하고 수출상에게 이에 대한 대금을 지급할 것을 약속하는 국제물품매매계약을 말한다.¹⁾

일반적으로 ‘물품매매계약’(a contract for the sale of goods)이란 계약의 주요한 형태 중의 하나로써,²⁾ 즉 매도인이 대금이라는 금전상의 약인을 대가(對價)로 매수인에게 물품의 소유권을 이전하거나 이전할 것을 약정하는 계약이다.

이 ‘매매계약’(contract to sell)은 계약체결당시에 물품의 소유권(property in goods)이 이전되는 계약과 물품의 소유권이 계약당시가 아닌 장래의 시점 또는 조건의 성취시에 이전되는 계약으로 구분된다. 전자는 ‘현실매매’(sale)로 이행계약(executed contract)이고, 후자는 ‘매매의 합의’(agreement to sell)로서 미이행계약(executory contract)이다. 여기서 ‘매매의 합의’는 물품의 소유권이 이전되는데 필요한 시간이 경과하거나 조건이 충족된 시점에 현실매매로 전환된다.

상기의 두 개념은 다음의 몇 가지 측면에서 차이가 있다. 그 첫째, 매도인의 채무불이행(즉, 계약위반)에 대한 매수인의 권리의 차이이다. 현실매매에 있어서는 물품인도 의무의 미이행 같은 매도인의 채무불이행에 대하여 매수인은 계약에 기한 목적물인도청구권뿐만 아니라 물품의 소유권에 기한 반환청구권을 행사할 수 있다. 또한 물품이 제3자에게 넘어갔을 경우 그것을 소구(訴求)할 수 있다. 그러나 ‘매매의 합의’의 경우에 있어서 매수인은 계약에 기한 목적물인도청구권만을 행사

- 1) 계약(contract)이란 일정한 권리관계를 발생시키는 것을 목적으로 하는 복수당사자간의 서로 대립되는 의사표시를 합치시킴으로써 성립하는 법률행위이다.
- 2) 물품매매계약은 일반적으로 여러 종류의 계약, 즉 교환, 증여, 위탁, 할부거래, 대리계약과 컴퓨터 소프트웨어와 같은 지적재산권의 특허 등과 구별되어야 한다. Gordon, J. Borris, *Commercial Law*, Fifth ed., Butterworths, 1980, p. 46. ; P. S. Atiyah, *The Sale of Goods*, Pearson Education Limited, 2005, pp. 7~10 참조.

할 수 있다.

둘째, ‘현실매매’에 있어서 물품의 소유권은 매수인에게 이전되었기 때문에 매수인의 채권자는 이를 압류할 수 있지만, ‘매매의 합의’에 있어서는 매도인의 채권자가 이를 압류할 수 있다.

셋째, 위험부담에 있어서도 ‘현실매매’에 있어서 매수인에게 물품이 인도되지 않았다고 하더라도 물품의 멸실에 대한 위험은 매수인이 부담하는 반면에, ‘매매의 합의’에 있어서는 매도인이 부담하게 된다는 점에서 양자의 차이점이 있다.³⁾

표 5-1. 매매계약의 구분

구분	소유권의 이전여부	적용범위
현실매매(sale)	이행계약(executed contract)	국내거래 점두매매 현물(existing goods)
매매의 합의 (agreement to sell)	미이행계약(executory contract) 불특정물매매(unascertained goods)	국제거래 장래매매 선물(future goods)

그러므로 ‘무역계약’은 이러한 매매계약을 주계약으로 하고, 이를 이행하기 위한 운송계약, 보험계약, 외국환거래약정 등에서와 같은 ‘종속계약’을 수반함으로써 하나의 거래를 수행하게 된다.

특히 ‘무역계약’에서 거래의 대상이 되는 것은 주로 물품(goods), 즉 ‘유체동산’(corporeal moveables)⁴⁾이다. 이러한 동산과 관련하여 특허권, 상표권, 저작권 및 의장권 등의 무체동산(things in action)은 국제거래의 대상이긴 하나 그 계약의 형태나 방식이 물품인 유체동산과는 상이하다.

무역거래에서의 ‘매매’는 주로 불특정물의 매매이다. 여기서 ‘불특정물’(unascertained goods)은 매매계약의 목적물로서, 구체적으로 선택 또는 특정되지 않고 단지 장래의 거래를 위해 상품의 종류, 품질, 명세 등만 정해져 있는 물품을 말한다. 이에 대해 ‘특정물’(specific goods)은 매매계약의 목적물로서 선택된 현품을 말하며, 특별한 경우를 제외하고는 특정물의 매매는 거의 행해지지 않는다. ‘무역계약’의

3) SGA 1979, 제2조 제1항.

4) 유체동산(thing in possession)은 소유자가 현재 점유하고 있는 동산을 말하며, 국제매매계약상의 일반물품이 이에 해당한다(UCC, 제2-105).

목적물이 불특정물인 경우에는 매도인은 그 불특정물품을 그대로 매수인에게 인도할 수는 없는 것이다. 매도인은 불특정물을 물품의 인도 등과 같은 특별한 어떤 행위에 의하여 특정하게 되는데, 이를 ‘무조건 충당’(unconditional appropriation)⁵⁾이라 한다. 다시 말해 ‘무역계약’은 매매의 합의를 기초로 한 불특정물매매를 물품의 인도 등에 의해 물품을 특정함으로써 이행하는 계약을 말하는 것이다.⁶⁾

이상에서와 같이 ‘무역계약’은, 물품의 매매(sale of goods)를 본질로 하는 매매계약의 형식과 격지거래(distant trade)라는 무역거래의 특성상, 기한이 도래하거나 조건이 성취되는 때에 이행되는 장래매매의 ‘미이행계약’을 그 특징으로 하는 ‘국제물품매매계약’(contract for international sale of goods)인 것이다.

2. 무역계약의 법적 성격

국제물품매매(international sale of goods)는 매도인인 수출상이 계약물품의 소유권과 점유권을 매수인인 수입상에게 이전하고 매수인은 이에 대하여 대금의 지급을 약속하는 계약이므로, ‘무역계약’은 다음과 같은 낙성·쌍무·유상 및 불요식 계약의 법적 성격을 지니고 있다.

1) 낙성계약(consensual contract)

‘낙성계약’이란 상품을 일정한 조건으로 매매하고자 하는 일당사자의 거래의사 표시, 즉 일방의 청약(offer)에 대하여 상대방 피청약자가 이를 승낙(acceptance)함으로써 합의가 이루어져 성립하는 계약을 말한다. 매매계약은 매도인의 청약에 대하여 매수인의 승낙으로 성립되기 때문에 ‘낙성계약’의 전형적인 것으로서, 실질적인 계약이 이행되기 전의 상태에서 무역계약이 성립된다.

‘낙성계약’을 합의계약이라고 하는데 대해, 이러한 당사자의 합의 이외에도 물품 인도나 소유권의 이전과 같은 법률사실이 있어야만 성립되는 ‘요물계약’⁷⁾이 있다.

5) 충당(appropriation)이란 행위는 구체적으로 매도인이 매수인에게 물품의 인도와 더불어 물품의 소유권과 위험을 이전하는 것을 말하며, 이 충당을 매도인이 계약의 목적물(subject matter)인 불특정물품에 행함으로써 비로소 특정물품이 되고, 계약을 이행된다.

6) 윤광운, 「무역계약론」[제2판], 탐북스, 2017, pp. 63~64 참조.

7) 이러한 요물계약으로는 소비대차나 사용대차가 이에 속한다.

2) 쌍무계약(bilateral contract)

‘쌍무계약’이란 계약의 성립에 의하여 당사자는 상호 채무를 부담하는 계약을 뜻한다.⁸⁾ 무역계약에서 매도인은 물품인도 의무를 부담하고 매수인은 대금지급 의무를 부담하므로, 무역계약은 ‘쌍무계약’에 해당한다.

이 ‘쌍무계약’에 대해 당사자 일방만이 채무를 부담하고, 상대방은 이에 대응하는 반대급부를 하지 않는 계약을 ‘편무계약’(unilateral contract)⁹⁾이라 한다.

3) 유상계약(remunerative contract)

‘유상계약’이란 계약당사자가 서로 대가의 관계에 있는 급부(즉, 특정한 행위)를 할 것을 목적으로 하는 계약을 말한다. 무역계약은 수출상의 물품인도에 대하여 수입상의 대금지급이라는 상호 대가관계를 원칙으로 한다.

이에 대해 특히 당사자간에 아무런 반대급부 없이 당사자 일방만이 채무를 부담하는 계약을 ‘무상계약’이라 한다.¹⁰⁾

4) 불요식계약(informal contract)

‘불요식계약’이란 계약체결시에 특정의 방식을 요구하지 않는 계약으로서, 문서(writing)나 구두(oral)에 의한 명시적(express) 또는 묵시적(implied) 의사표시에 의해 계약이 성립되는 것을 말한다. 무역계약은 그 성립에 당사자간의 합의 외에는 다른 특별한 방식을 필요로 하지 않는 ‘불요식계약’으로서, 문서는 물론이고 구두로도 계약이 성립된다. 무역계약에서는 계약을 매매당사자의 자유의사에 맡겨 그 합의를 존중하는 ‘계약자유’의 원칙(principles of the freedom of contract)이 적용된다.

이 ‘불요식계약’에 대하여 계약의 효력요건으로서 일정한 형식이 요구되는 계약이 ‘요식계약’(formal contract)이다.¹¹⁾

8) ‘쌍무계약’의 형태에 속하는 계약으로는 매매, 임대차, 고용, 도급 및 조합계약 등이 있다. 윤광운, 「무역계약론」, 전계서, p. 51.

9) ‘편무계약’의 형태에 속하는 것으로는 증여, 소비대차 및 사용대차계약이 있다.

10) 증여나 무이자 소비대차는 무상계약이고 편무계약인데 반해 매매계약이나 임대차계약의 경우는 유상계약이고 쌍무계약이다. 여기서 ‘쌍무계약’은 언제나 유상계약이지만, ‘편무계약’은 유상이거나 무상일 수도 있다.

11) ‘요식계약’은 계약방식자유의 원칙의 예외로서, 문서로 작성되어야 한다는 방식의 요건을 충족

3. 무역계약의 종류

매도인과 매수인은 장래의 거래를 위하여 상호간의 포괄적 준칙으로서의 ‘일반 거래조건협정서’(Agreement on General Terms and Conditions of Business)의 작성으로 거래관계가 개설되나 그 실제의 거래는 이후의 청약(offer)과 승낙(acceptance) 또는 주문(order)과 확인(acknowledgement)에 의하여 계약이 성립된다.

실제 무역거래에서는 오퍼나 오더를 통해 계약이 성립되어 지면 최종에는 반드시 ‘매매계약서’의 작성이 필요하다. 일단 성립된 계약은 매매당사자를 법적으로 구속하는 효과를 가져 오기 때문에 계약내용의 확인이나 이행상의 분쟁예방, 증거가치의 보전을 위해서도 문서에 의한 합의, 즉 ‘매매계약서’(Sales Contract)에 의한 수출입 본계약을 체결하여야 한다. 수출입 본계약의 체결 내지 그 작성방식은 개별계약(case by case contract)방식과 포괄계약(master contract)의 두 가지 방법이 있다.

1) 개별계약(case by case contract)

‘개별계약’은 매매당사자가 거래조건에 상호 합의하여 거래가 성립될 때마다 그 거래에 대한 계약서를 작성하는 것을 말한다. 즉, 매 거래건별로 오퍼나 오더를 확정 후 수출입 본계약을 확정하는 방식으로 통상 거래상대방과 초기거래의 경우에 주로 이용되며, 매도확약서(Sales Note)나 매입확약서(Purchase Order)가 이 범주에 속한다.

‘개별계약’의 방법은 수출입 본계약을 체결할 경우 계약당사자는 청약과 거듭되는 반대청약에 의해 이를 최종적으로 합의하여 계약내용이 확정된다. 이에 따라 계약서는 2통을 작성하여 서명 후 상대방에게 송부하고 상대방은 이를 검토, 서명한 후 1통을 반송하고 다른 1통을 보관한다. 이때 매도인의 경우는 매매계약서(Sales Contract), 매도확약서(Sales Note), 주문확인서(Confirmation of Order)를 주로 이용하며, 매수인의 경우는 보통 매입확약서(Purchase Note), 매입계약서

되어야 성립되는 계약이다. 미국 「통일상법전」(UCC) 제2-201조 1항은 물품매매계약 중 “매매 가격이 \$500 이상인 계약”(contracts for the sale \$500 or more)은 반드시 문서의 작성이 요구된다고 규정하고 있다. 다만, 상인간의 상품매매에 관해서는 그 적용을 배제하고 있다. 윤평운, 「무역계약론」, 전계서, p. 53 참조.

(Purchase Contract), 주문서(Order Sheet)를 주로 활용하고 있다.

2) 포괄계약

‘포괄계약’(master contract)은 동일한 상대방과의 계속거래시에 주로 이용되는 방법으로서, 개별계약이 매 거래시 거래조건 등을 재확인 내지 수출입 본계약을 체결하는 번거로움을 피하고 문제발생시 책임이 분명하다.

‘포괄계약’은 향후 수출입거래시의 준칙으로서 ‘일반거래조건협정서’(Agreement on General Terms and Condition of Business)를 수출입 본계약으로 약정하여, 개별계약방법시 계약서의 이면조항에 포함되는 ‘일반거래조건협정’과 함께 매 거래건별로 오퍼나 오더를 확정하는 방법을 정하고, 이렇게 정한 방법에 따라 간단한 오퍼나 오더를 교환함으로써 무역계약 내용을 확정한다.

표 5-2. 무역계약의 종류

계약방식	구 성	내 용	특 징
개별계약 (case by case contract)	전면조항(face)	개별거래에 관한 구체적 약정	- 최초거래 또는 소액거래시 적용 - 전면조항·이면조항 동시약정
	이면조항(back)	일반거래조항과 계약위반구제조항	
포괄계약 (master contract)	일반거래조건협정	거래의 기본준칙을 포괄적으로 약정	- 계속거래시 적용 - 일반거래조건과 오퍼·오더 별도약정
	오퍼·오더계약	개별거래에 관한 거래내용 약정	

1.2 무역계약과 물품매매법

국제간의 물품매매(sale of goods)는 법역(jurisdiction)을 달리하는 당사자간에 성립되는 무역계약에 의하여 수행되어 지므로,¹²⁾ 이러한 무역계약을 규율하는 주요국의 매매법으로서의 영국의 「물품매매법」(SGA)과 미국의 「통일상법전」(UCC) 그리고 우리나라의 민·상법 이 외에도 국제적 통일매매법으로서의 1980년에 채

12) D. M. Day, *The Law of International Trade*, London, Butterworths, 1981 : 柏木 昇, “國際物品賣買,” 『現代契約法大係』 第8卷, 有斐閣, 1983, p. 202 참조.

택된 소위 「비엔나협약」(CISG)을 중심으로 이하에서 살펴본다.

1. 영국 「물품매매법」(SGA)

물품매매에 관해 독립된 법률을 두고 있는 대표적인 국가의 법률이 바로 영국의 1893년 제정된 「물품매매법」(Sale of Goods Act : SGA, 1893)이며, 이를 개정한 현행의 법은 1979년 「물품매매법」(SGA, 1979)이다.¹³⁾

영국 「물품매매법」(SGA, 1893)은 불과 64개조의 범위 내에서 수많은 법원판례에서 표현된 매매법에 관한 법의 원칙을 집대성한 것으로서, 동 매매법이 상사매매의 분야에 관한 1882년 「환어음법」(Bill of Exchange Act, 1882), 1906년 「해상보험법」(Marine Insurance Act : MIA, 1906), 1924년 「해상물품운송법」(Carriage of Goods by Sea Act, 1924)과 함께 영국 내의 물품매매에 관한 법적 체계를 형성하고 있다.

현행 「물품매매법」(SGA, 1979)은 수출무역과 관련되는 조문을 포함하여 동산매매 및 그에 부속되는 사항을 중심으로 계약법의 일부분을 구성하고 있으며 그리고 불충분한 점은 매매계약에 관한 관습법 및 판례에 의해 보충되고 있다.¹⁴⁾

영국 「물품매매법」(SGA, 1979)의 주요 내용을 보면, ① 적용범위(contract to which Act applies), ② 계약의 성립(formation of the contract), ③ 계약의 효력(effects of the contract), ④ 계약의 이행(performance of the contract), ⑤ 대금을 지급받지 못한 매도인의 물품에 대한 권리(rights of unpaid seller against the goods), ⑥ 계약위반에 대한 소송(actions for breach of the contract) 및 ⑦ 보칙(supplementary)의 제7장 64개조로 구성되어 있다.¹⁵⁾

2. 미국 「통일상법전」(UCC)

물품매매에 관하여 미국은 각 주(州)가 독립한 법역(jurisdiction)을 형성하고 있음에 따라 상사법의 불통일에 대한 불편의 제거를 목적으로 통일상사법의 제정에 착수하여 1952년 「통일상법전」(Uniform Commercial Code : UCC, 1952)을 채택·공포하였다.¹⁶⁾ 그 후 UCC는 1957년 1차 개정된 이래 수차례의 개정을 보았으며

13) Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 9th ed., p. 7.

14) 윤광운 외, 「영국물품매매법」, 전게서, pp. 26~27 참조.

15) W. H. Thomas, *The Sale of Goods Act 1979*, London, Sweet & Maxwell, 1980 참조.

현재 미국 대부분의 주가 이를 채용하고 있다.¹⁷⁾

이 「통일상법전」(UCC)은 영국의 SGA를 기초로 제정된 종래의 1906년 「통일매매법」(Uniform Sales Act : USA, 1906)을 수정하고 근대화한 것으로서, ‘정형거래조건’에 관한 별도의 정의규정이 없는 USA보다 그 내용이 광범위하고 상세하다. 즉, UCC는 종래의 소유권을 중심으로 하는 체계를 벗어나 오로지 물품인도와 대금지급에 관한 채권, 채무, 위험, 구제방법 등에 대해 상세한 규정을 하고 있다. UCC는 물품매매에 관하여 제2편 ‘매매’(Article 2 ; Sales)편에서 제7장 104개 조항의 규정을 두고 있는데, 물품매매에 관한 UCC의 내용을 보면, 매매계약의 일반적 의무 외에도 FOB, FAS, CIF, C&F 및 Ex Ship 조건을 명시하고 있으며 이에 따른 물품의 인도, 소유권과 채무이행, 그리고 계약위반, 면책사유 및 구제방법에 관한 규정을 두고 있다.

이와 같이 국제상관습으로 생성·발전되어 온 ‘정형거래조건’(trade terms)을 유일하게 국내법으로 수용한 것이 현행 미국의 UCC이다. UCC는 종래 “Incoterms” 등 국제무역규칙에서 규정하고 있는 거래조건 중 FAS·FOB·C&F·CIF와 Ex Ship 등 각 조건의 정의를 UCC 제2-319조에서 제2-322조에 걸쳐 규정하고 있다. 이러한 UCC의 정형거래조건에 관한 정의규정은 “Incoterms”와는 상이한 부분이 없지 않으므로 특히 대미(對美)거래에 있어서 그 계약의 준거법이 UCC를 채용하고 있는 주(州)의 법률인 경우, 본 정의의 적용가능성과 관련하여 세심한 주의가 요구된다.

한편 영미법은 영미 양국이 국제무역에서의 중심적인 역할의 수행에 따른 국제거래의 실체가 반영되어 있고 또한 매도인의 책임을 중하게 하는 경향이 강한 법제이므로¹⁸⁾ 물품의 수출과 관련하여 영미매매법에 대한 기본적인 이해가 요구된다.

16) 통일주법 전국무역위원회의 입법추진과 UCC의 성립과정에 관해서는 Paul Lancing, *The Change in American Attitude to the International Unification of Sales Law Movement and UNCITRAL*, American Business Law Journal, Vol. 18, 1980, pp. 269~272 ; 竝木後守, ‘アメリカ統一商法典’, 東京, 東洋經濟新報社, 1985, pp. 2~4 ; ‘アメリカ契約法’, 東京, 東洋經濟新報社, 1971, p. 15 참조.

17) Rate A. Howell and Others, *Business Law*, 2nd ed, The Dryden Press, 1981, pp. 79~80 ; Ralph C. Hoerber and Others, *Contemporary Business Law*, 2nd ed. New York, McGraw·Hill. 1982, p. 1139.

18) 由本泰正·淵本康方 編, ‘國際契約の手引’, 東京, 日本經濟新聞社, 1986, p. 39.

3. 우리나라 물품매매법

우리나라에서 물품매매계약의 해석에 관하여 적용되고 있는 법률은 「민법」과 「상법」을 중심으로 하고 있다.¹⁹⁾ 이는 국제물품매매에 적용할 수 있는 실체적인 단행 법규가 없기 때문이다. 매매에 관하여는 계약법을 중심으로 대부분 「민법」에 규정되어 있으며, 「상법」에는 상사매매에 관한 규정만을 두고 있을 뿐이다.

우리나라 「민법전」에 있어서의 물품매매에 관한 규정을 보면, 「민법전」의 제3편 ‘채권’, 제2장 ‘계약’의 제1절 ‘총칙’이 소위 계약법의 총론으로서 계약의 성립·효력·해제에 관하여 규정하고 있다. 그리고 제2절 이하 제15절까지 14종의 전형적인 계약에 관하여 규정하고 있는데, 이 부분이 계약 각론으로서 그 중에 제3절은 ‘매매’에 관하여 규정하고 있다. 오늘날 사적 생활에 관한 법질서는 경제적인 면에서 보면 소유권제도와 계약제도를 법적 지주로 하여 형성되어 있는데, 우리 「민법전」 제2편 ‘물권’편에서는 소유권제도를 그리고 제3편 ‘채권’편에서는 계약에 관한 규정을 두고 있다.

한편 우리나라의 「상법」에서도 물품매매에 관한 특칙을 두고 있는데, 즉 목적물의 검사와 하자통지의무를 매수인의 의무부담으로 하고 있다.²⁰⁾ 여기서 목적물의 검사와 하자통지의무는 매매되는 제품의 결함에 대하여 매도인의 책임으로 할 것인가 매수인의 부담으로 할 것인가의 문제로서, 매매계약에서는 중요한 문제이다. 이 점에 관해 우리나라 매매법에서는 상대적으로 매수인의 부담으로 하는 경향이 강한데 비하여 영미법에서는 매도인과 제조회사의 책임을 중요시하는 경향이 있다.

그리고 물품매매에서 가장 중요한 문제의 하나는 물품의 위험 및 비용부담에 대한 매도인과 매수인의 책임한계이다. 이에 대하여 영미 매매법에서는 “위험의 이전은 소유권의 이전에 따른다.”는 일반원칙에 따라 위험의 이전시점은 소유권의 이전시점으로 추정할 수 있다. 그러므로 영미법의 법제에 따른 매매법의 상위한 점에 관하여는 비교법적인 고찰이 요구된다.

19) 우리나라 「민법」은 사인간이 일반생활관계를 규율할 목적으로 1958년 2월 22일에 제정 공시되고 1960년 1월 1일부터 시행된 이래, 그동안 수차례 부분적으로 개정이 되어 5편 1118개조와 부칙으로 구성되어 있다. 그리고 「상법」은 1962년 1월 20일에 기업관계를 규율하기 위하여 제정된 이래 수차례의 개정을 거쳐 현재 5편, 874개조와 부칙으로 구성되어 있다.

20) 우리나라 「상법」, 제69조.

4. 1980년 「국제물품매매계약에 관한 유엔협약」(CISG)

국제물품매매계약에 관련한 국제협약에는 계약의 소멸시효, 중재·소송, 국제사법 등의 여러 분야가 있다. 특히 국제물품매매계약 그 자체에 관한 조약으로 1966년에 설립된 ‘유엔국제무역법위원회’(UNCITRAL)가 입법작업에 착수하여 1980년 비엔나(Vienna)에서 채택한 「국제물품매매계약에 관한 유엔협약」(The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods : CISG, 1980), 즉 1980년 「비엔나협약」(Vienna Convention)이 있다.

이 CISG는 앞서 1964년 헤이그에서 채택된 「국제물품매매에 관한 통일법」(Uniform Law on the International Sale of Goods, 1964 : ULIS)과 「국제물품매매를 위한 계약성립에 관한 통일법」(Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods, 1964 : ULF)을 기초로 하고 있다.²¹⁾ 그러나 이 헤이그 「통일매매법」은 그 입법체제에서부터 프랑스, 독일 등 대륙법의 영향을 강하게 받아 영미법과 상충되고 있는데 반해 CISG는 국제매매의 실무 및 영미법 특히 미국 「통일상법전」(UCC)을 상당 부분 도입함으로써 세계 각국에서 널리 받아들여질 수 있게 되었다. CISG는 매매계약의 성립 및 매도인·매수인의 권리·의무를 규율하고 있다. 그리고 CISG는 계약자유의 원칙을 인정하여, 매매계약에 정함이 없는 경우에 대비한 임의법규이므로 매매계약서상에 예를 들면 “매도인 및 매수인은 이 매매계약에 별도의 정함이 있는 경우를 제외하고 협약(CISG)의 적용을 받는 것에 합의한다.”는 등의 기재를 할 것이 요구된다.

CISG가 적용되는 국제매매계약은 계약체결시에 매매당사자의 영업소(place of business)가 서로 다른 나라에 있고, 또 그들 나라 모두가 이 CISG의 체약국인 경우이다.²²⁾ 이 협약(CISG)의 적용대상물품에 관하여는 CISG상 적극적으로 규정하

21) John. O. Honnold, *Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention*, Kluwer Law Taxation Publishers, 1982, p. 49 : Clive M. Schmitthoff, *op. cit.*, p. 69.

22) CISG의 적용여부의 판단기준은 다음의 국제성(즉, 영업소소재지), 체약국 그리고 당사자 의사의 세 가지 요소가 있는 경우로 당연히 CISG는 본건에 관해 ‘직접적용’ 된다. 그러나 만약 체약국이 아닌 경우, 즉 비체약국으로 체약국 요소가 없는 경우 CISG는 직접적용의 여지는 없게 된다. 다만 이 경우에도 당사자 일방의 국가가 체약국이면 법정지국의 국제사법의 규칙에 의해 법정지국의 국내법이 준거법으로 되는 때에 그 당해국이 체약국인 경우 비로소 CISG는 당해 매매계약에 ‘간접적용’(CISG, 제1조 1항(b)규정)되어 진다. 윤광운, “국제물품매매에 있어서의 1980년 비엔나협약의 발효에 따른 그 적용에 관한 연구”, 「국제상학」 제12권 2호, 1997, pp. 264~265 : Nina M. Galston & Hans Smit, *International Sales : The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, New York,

고 있지 않으며, 유가증권·전기·선박·항공기 등 제외되는 물품만을 열거하고 있다. 따라서 통상 국제매매거래의 대상이 되는 물품은 대개 이 CISG의 적용범위에 속한다고 할 수 있다. 이 CISG는 1988년 1월 1일부터 발효하고 있으며, 우리나라는 CISG에 2004년에 가입함으로써 2005년 1월 1일부터 그 효력을 가지게 되었다.

제2절 무역계약의 성립



2.1 계약의 성립요건

‘계약’은 당사자간의 의사의 합치(agreement between both parties), 즉 ‘합의’에 의하여 성립하는데, 의사의 합치는 당사자 일방의 청약(offer)과 상대방의 승낙(acceptance)에 의하여 성립된다.

이와 같이 당사자간의 청약에 대해 승낙으로 성립되는 ‘합의’(agreement)가 계약성립의 기초가 되지만, 그 ‘합의’가 계약으로서의 당사자를 법적으로 구속하는 효과를 가지기 위해서는 다음의 계약성립의 요건을 갖추어야만 비로소 계약이 유효하게 성립되는 것이다.

즉, ① ‘계약’은 그 거래의 목적과 내용이 위법이든지 실현불가능한 것이어서는 안되며,²³⁾ ② 계약당사자는 행위능력(capacity)이 있어야 하고,²⁴⁾ ③ 당사자의 의사표시에 착오(mistake), 사기(fraud)나 강박(duress)에 의한 경우가 아니어야 하며,²⁵⁾ 이 외에도 영미법의 경우에는 ④ 약인(consideration : 대가)²⁶⁾이 있어야만

Matthew Bender, 1984, pp. 1-30~31 참조.

23) 예를 들어 계약의 중요 요소를 이루는 내용이 불확정적이거나 밀수품의 매매나 공공질서에 반하는 물품 또는 하늘의 별을 판매한다는 등의 매매계약은 무효이다.

24) 예컨대, 법률행위의 무능력자인 미성년자, 금치산자, 한정치산자가 아닌 경우 이를 ‘행위능력’이 있다고 본다. 무역거래의 당사자에는 국내거래와 마찬가지로 자연인과 법인의 차이는 없다.

25) 만약 착오, 사기 등에 의한 계약은 하자있는(defects) 계약으로서 처음부터 무효이거나 또는 취소될 수 있으며, 이는 세계 각국의 공통원칙이다. 윤광운, ‘무역계약론’, 전게서, p. 104.

26) 우리나라에서는 ‘매매계약’은 당사자의 합의(agreement)만으로 성립되지만 영미법에서는 합의의 요건 외에 약인이 필요하다. ‘약인’(consideration)은 약속의 대가로서 예컨대, 물품매매계약에 있어서 물품인도약속에 대한 대금의 지급 또는 약속으로서, 우리에게는 조금 생소한 영미법 고유의 요건으로 이것을 결한 계약은 구속력이 없다. 즉, ‘매매계약’은 쌍무계약(bilateral contract)

마침내 유효한 계약이 성립되는 것이다.

이상의 요건에 의하여 일반적으로 유효하게 성립된 ‘계약’은 당사자를 법적으로 구속하며, 만일 계약위반(breach of contract)의 경우에는 상황에 따라서 의무의 이행을 강제하거나 손해배상의 청구도 할 수 있다. 그러므로 계약에 의해 성립된 권리·의무는 당사자를 법적으로 묶는 ‘법쇄’(法鎖)라고도 할 수 있다.

이하에서는 ‘무역계약’의 성립을 위한 당사자간의 청약과 승낙의 성격을 검토한다.

2.2 청약

1. 청약의 개념

‘청약’(offer)은 청약자(offerer)가 피청약자(offeree)와 일정한 조건으로 계약을 체결하고자 하는 의사표시를 말하며, ‘청약’의 법적 개념으로는 일방의 청약에 대하여 상대방이 승낙하면 매매계약은 성립되어 즉시 청약자를 구속하게 될 것이라는 명시적 또는 묵시적 의사표시를 의미한다.²⁷⁾

‘청약’의 주체는 수출상이 될 수도 있고 수입상이 될 수도 있는데, 일반적으로 시장의 특성상 수출상이 수입상에게 판매의사를 전달하는 경우가 많다. 또한 ‘청약’의 방법은 반드시 서면(writing)일 필요는 없고 구두(oral)로 행하는 것도 가능하나, 실무에서는 보통 팩스, e 메일, 전보(cable)나 텔렉스(telex)를 이용하여 청약서(Offer Sheet)²⁸⁾를 보냄으로써 거래의사를 표시한다.


그리고 유효한 ‘청약’이 되기 위해서는 그 내용이 확정되어 있어야만 한다. 일반적으로 Offer에는 계약당사자와 그 목적물인 상품을 비롯하여 수량, 가격, 선적시기, 대금지급, 거래조건 등의 ‘최소한의 계약조건’(minimum terms)에 관하여 이를 명확히 하지 않으면 청약이라고 할 수 없는 경우도 있다. 그러므로 청약여부의 문제는 상품의 성질·거래의 관행·당사자의 거래관계 및 청약자의 의사표시의 상태

이므로 해외 수입업자로부터 대금지불확약을 위해 ‘제3자’에게 지불보증을 시킬 경우의 보증 채무와 같은 ‘편무계약’은 약인이 없어서 무효로 될 우려가 있다.

27) A. G. Guest, *Anson's Law of Contract*, 26th ed., Oxford, Clarendon Press, 1984, p. 25.

28) 우리나라 「대외무역법」상에서는 물품매도확약서라 하여 수입승인신청서(I/L)에 반드시 이 오퍼를 첨부하여야 한다. 그리고 실무계에서 말하는 통상 오퍼도 정식의 법적 기재사항이 추가 되면 정식 오퍼인 물품매도확약서(firm offer)가 된다. 옥선중, 「무역계약론」, 법문사, 1988, pp. 265~266.

[예시 5-1] BUYING OFFER SHEET

SASAGAWA AUTO GALLERY CO. P.O. 32546 2344, Nikiwa, Osaka, Japan TEL.81-2341-442-1234, FAX.81-2341-442-4567 http://www.sasagawa.co.jp			
Messers.		Offer No. : SA-0302-008	
ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD		Date : May 10, 20-	
Busan, Korea			
OFFER SHEET We take much pleasure in offering you as following			
Items No.	Commodity	Description	Quantity
ED-001	PASSENGER CAR (SONATA A/T)	ALL NEW	8 UNITS
Origin	: Republic of Korea(R.O.K.)		
Packing	: Standard packing for export with 40FT HQ		
Shipment	: Within June 25, 20-		
Shipping port	: Busan, Korea		
Inspection	: Shipper's inspection to be final		
Price condition	: CIF Osaka, Japan		
Payment	: Irrevocable at sight L/C		
Validity	: May 30, 20-		
Remarks	: Subject to our final confirmation		
We are waiting for your competitive quotation for the above offer. yours faithfully, <div style="text-align: right;">  <hr/> SASAKAWA President </div>			

주) 상기의 오퍼는 일본의 자동차 수입상이 한국의 엔담무역에 보낸 내용이다. 상품의 구체적인 명세와 함께 수량 및 가격은 CIF가격조건을 제시하고 있으며, 이 Offer의 유효기일은 20-년 5월 30일까지로 하고 그 단서에 "Subject to our final confirmation"이라는 단서가 붙은 조건부 Offer이다. 계약이 성립되는 경우에 그 대금결제는 일람불 취소불능신용장에 의하며, 포장 은 40FT HQ컨테이너를 이용하고 선적은 20-년 6월 20일까지 이루어져야 한다. 검사는 국제공인검사기관의 검사없이 수출자의 검사를 최종적인 것으로 하고 있다.

등을 종합적으로 판단하지 않으면 안된다. 즉, 항상 일정한 거래의 조건으로 일정한 상품의 매매를 계속하는 당사자간에 있어 매도인이 매수인에게 ‘청약’한 경우, 이는 통상적인 조건으로 판매한다고 하는 내용의 ‘청약’으로 판단하여도 문제가 없다.

이처럼 승낙이 있으면 계약을 성립시킨다고 하는 의사표시가 ‘청약’의 요소로서의 효력을 지니고 있는 한, 그 ‘청약’은 유효하며 또한 유효한 Offer라고 말할 수 있다. ‘청약’은 그 자체만으로는 청약자가 의도하는 법률효과를 발생시키기에는 미완성의 의사표시에 지나지 않으므로, 이 ‘청약’에 대해 매수인의 절대적이고 무조건적인 ‘청약’이 요구되며 이때 비로소 ‘계약’은 성립된다.

2. 청약의 종류

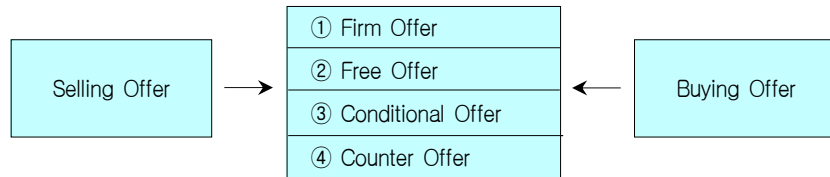
1) 발행주체 및 발행지 기준

먼저, 청약의 발행주체를 기준으로 ‘매도청약’(selling offer)과 ‘매입청약’(buying offer)으로 그리고 발행지기준으로 국내발행청약과 국외발행청약으로 분류할 수 있다.

먼저 발행주체 기준으로, ‘매도청약’은 매도인이 발행한 오퍼로서, 매도인측이 특정물품의 품질 등에 관한 구체적인 거래조건을 제시하고 있는 매매의 의사표시이다. 무역거래에서의 오퍼라고 하면 통상 이 ‘매도청약’을 말한다. 그리고 ‘매입청약’은 매수인의 물품구매의 의사표시를 말한다. 통상 무역거래에서는 매입주문서(Purchasing Order) 등의 형식으로 이루어지지만, 대개는 주문(order)이나 조회(inquiry)의 성격을 가지는 것이 보통이다.

다음으로, 발행지 기준으로 ‘국내발행청약’은 청약자가 거래상대국의 물품공급업자 및 본사를 대리하여 국내에서 발행 또는 의사표시한 청약을 말한다. 우리나라의 경우 소위 오퍼상으로 불리는 물품매도확약서발행업자가 발행하는 ‘물품매도확약서’(Offer Sheet)가 이에 해당한다. ‘국외발행청약’은 거래상대국의 물품공급업자 또는 제3자가 국외에서 발행 또는 의사표시한 ‘매도청약’을 말한다. 우리나라의 경우 ‘국외발행청약’이 유효하고 수입허가가 가능한 경우로는, ① 국내에 무역대리업자가 존재하는 경우, ② 수출용 원자재 수입의 경우, ③ 합작투자 기술제휴 등에 의한 수입의 경우, ④ 방위산업용 기자재의 수입의 경우로서, 별도의 확인절차 없이도 수입승인이 가능하다.

그림 5-1. 오퍼의 분류



2) 확정성 기준

청약의 유효기간 및 철회불능 등의 확정성 여부에 의해 ‘확정청약’(firm offer)과 ‘자유청약’(free offer) 그리고 ‘조건부청약’(conditional offer)으로 구분된다.

(1) 확정청약(firm offer)

무역거래에서 빈번히 사용되는 청약으로는 ‘확정청약’이다. 이 ‘확정청약’은 청약의 유효기간을 정하고 피청약자가 그 기간내에 승낙하면 계약이 성립되는 청약으로서, ‘철회불능’ 청약²⁹⁾의 특성을 지니고 있다. 즉, ‘확정청약’은 유효기간내에 또는 유효기간을 정하지 아니한 때에는 ‘합리적 기간내’에는 철회되지 않을 것을 청약자가 확약한 청약이므로,³⁰⁾ 그 기간동안 청약자를 구속하여 일방적으로 청약을 철회하거나 가격 등 기타 청약의 내용을 변경할 수가 없다. 따라서 그 기간내에 피청약자가 무조건적으로 승낙하면 계약이 성립되는 청약이다.

‘확정청약’은 그 대부분이 유효기간을 두고 있지만, 설혹 유효기간이 없는 경우에도 확정적(firm) 또는 철회불능(irrevocable)이라는 표시가 있는 청약은 확정청약으로 간주된다. ‘확정청약’의 예를 보면 다음과 같다.

“We offer you firm subject to your acceptance reaching us by June 20, 2015 as follows.”(당사에서는 다음과 같이 2015년 6월 20일까지 승낙 여부를 회신하여 줄 것을 조건으로 확정오퍼합니다.)

29) Harold F. Lusk, *Business Law, Principles and Cases*, Irwin, 1966, p. 103 : CISG, 제16조.

30) Harold F. Lusk, *op. cit.*, p. 103.

(2) 자유청약(free offer)

이 '자유청약'은 승낙기간이 지정되어 있지 않거나 확정적(firm)임을 표시하지 아니한 오퍼로서, 상당한 기간 효력을 가지나 상대방이 승낙의 통지를 발송하기 전까지는 청약자가 일방적으로 철회 또는 변경할 수 있다.

이 경우 계약이 성립되기 위해서는 이 오퍼에 대해 수입업자가 승낙하고 다시 Offer 발행자의 확인(acknowledgement)이 필요하다. '자유청약'의 예를 보면 다음과 같다.

"We offer you the following merchandise on the terms and conditions mentioned hereunder."(당사에서는 다음 상품을 이하의 거래조건으로 귀사에 청약합니다.)

(3) 조건부 청약(conditional offer)

'조건부 청약'이란 청약자의 청약내용에 조건이 있는 청약을 말한다. '조건부 청약'은 피청약자의 승낙만으로는 계약이 성립하지 않고, 청약자의 최종확인(confirm)이 있어야만 계약이 성립한다.

이러한 '조건부 청약'의 경우로는 다음과 같다.

① '예약불능 청약'(offer without engagements offer subject to change without notice)은 시황변동에 따라 사전 통고없이 제시가격이 변동될 수 있다는 조건의 청약으로 시황변동조건부 청약(offer subject to market fluctuation)이라고도 한다.

② '선착순매도조건부 청약'(offer subject to prior sale, offer subject to being unsold)은 매수인의 승낙의 의사표시가 청약자에게 도달했을 때 해당 물품의 재고가 남아있는 경우에만 계약이 성립된다는 것을 조건으로 하는 청약이다.

③ '승인조건부 청약'(offer on approval)은 청약과 함께 현품을 보내서 상대방이 실험 또는 사용해 보아 만족할 것을 조건으로 하는 청약으로서 상대방이 만족하지 아니하면 일정기간 내에 반품할 것을 조건으로 하는 청약이다.

④ '판매후 잔품인수조건부 청약'(offer on sale or return)은 송부한 물품을 판매하고 잔품에 대해서는 반품을 조건으로 하는 청약이다.

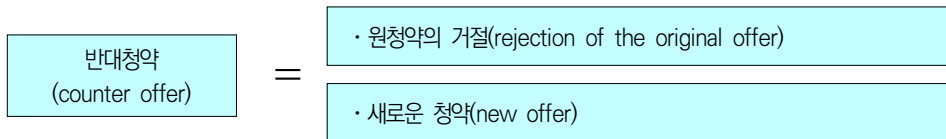
⑤ '최종확인조건부 청약'(offer subject to our final confirmation)은 청약자의 최종확인이 있어야만 계약이 성립되므로 청약으로서 청약자에 대한 구속력이 없기 때문에 엄밀한 의미에서는 청약이 아닌 '청약의 유인'(invitation to treat)에 해당된다.

3) 반대청약

‘반대청약(counter offer)은 원청약에 대한 청약내용의 일부변경 또는 추가한 새로운 청약(new offer)을 제의하는 피청약자의 의사표시이므로, ‘원청약’을 거절하는 법률적 효력을 가지고 있다.³¹⁾ 우리 「민법」 제534조는, 승낙자가 청약에 대하여 조건을 붙이거나 변경을 가하여 승낙한 때에는, 그 청약의 거절과 동시에 새로이 청약한 것으로 본다. 그러므로 무역실무상 피청약자의 ‘반대청약’에 대해서 이를 청약자가 다시 확인, 즉 승낙함으로써 계약은 성립하게 된다.

이러한 ‘반대청약’은 한편으로 단순한 거절은 아니고 적극적인 측면을 가지고 있다. 즉, 단순한 거절이라고 하면 청약은 실효되고 교섭은 거기서 종료되지만, ‘반대청약’은 거절로서 청약을 실효시키는 한편으로 ‘새로운 청약’(new offer)을 원청약자에게 제시하는 것이 되어³²⁾ 이 새로운 교섭을 통해 당초의 청약자가 ‘반대청약’을 승낙하면 계약이 성립한다.

그림 5-2. 반대청약의 법적성격



실제 거래에서는 거의 대부분의 경우 청약에 대하여 ‘반대청약’이 이루어지고, 서로 반대청약을 주고받는 경로를 거쳐 계약이 성립한다. 그러나 ‘반대청약’이 새로운 청약으로서의 성질을 가지는 이상, 어떠한 복잡한 과정이 있어도 결국에는 계약은 하나의 청약과 승낙에 의하여 성립하는 것이다.

‘반대청약’의 예를 보면, “Your offer dated June 10 is too high. We can accept the offer at U.S. Dollars 10 per piece CIF New York.”에서와 같이 대개 가격인하에 관한 것이 보통이다.

31) *Ibid.*, p. 114.

32) 新堀 聰, ‘貿易取引入門, 日本經濟新聞社, 1992, p. 16.

3. 청약과 '청약의 유인'

'청약의 유인'(invitation to treat)이란 타인이 자신에게 청약하도록 하는 행위를 말하며 청약과는 엄연히 구분된다. 따라서 '청약의 유인'은 계약의 체결을 위한 일종의 거래의 '예비적 교섭'(preliminary negotiation)으로서, 상대방에게 거래를 권유하거나 또는 자신에게 청약을 내도록 하는 단순한 행위를 말한다.

'계약'은 유효한 청약과 승낙의 합치에 의하여 성립하지만 실제 계약협상(negotiation)은 매우 복잡하며, 언제 청약이 있었고 승낙이 있었는지에 대해 정확히 하는 것은 쉽지 않다. 따라서 청약과 '청약의 유인'의 구별이 필요하다. '청약'은 상대방의 승낙만으로 계약을 성립시키고자 하는 청약자의 의사표시이다. 그러나 '청약의 유인'은 타인이 자신에게 청약하도록 하는 계약체결의 사전적 행위로서 청약으로서의 구속력이 전혀 없으며, 이 경우 '승낙'으로 계약이 성립되지 않는다는 점이다.

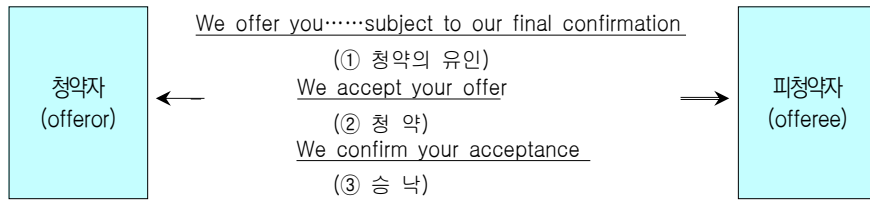
통상 '청약'에서는 계약당사자와 그 목적물인 상품을 비롯하여 수량, 가격, 선적 시기, 대금지급, 거래조건 등의 '최소한의 계약조건'(minimum terms)에 관하여 이를 명확히 하지 않으면 안된다. 이처럼 청약여부의 문제는 상품의 성질이나 거래의 관행, 당사자의 거래관계 및 청약자의 의사표시의 상태 등을 종합적으로 판단하지 않으면 안된다. 즉, '승낙'이 있으면 계약을 성립시킨다고 하는 의사표시가 '청약'의 요소로서의 효력을 지니고 있는 한, 그 '청약'은 유효하며 또한 유효한 Offer라고 말할 수가 있다.

이러한 '청약'의 요소가 없는 경우는 법적으로 유효한 '청약'이 될 수 없고, 단지 전술한 '청약의 유인' 또는 거래의 '예비적 교섭'에 불과하다. 예를 들면 상품의 광고, 카탈로그, 견적(quotation) 등은 '청약'의 요소를 빠뜨리고 있을 뿐만 아니라 청약 앞 단계의 거래교섭과정에 해당되므로³³⁾ '승낙'에 의해 계약을 성립시키게 되는 '청약'과는 엄연히 구분된다. '청약의 유인'을 통하여 상대방으로 하여금 청약의 의사표시를 하게하고 이를 '승낙'함으로써 계약을 성립시킬 수 있으며 또한 거절할 수도 있다.

33) '청약의 유인'(invitation to treat)의 예로 확인조건부청약(offer subject to confirmation)을 비롯한 불특정 다수를 대상으로 한 광고(advertisement), 견적서(quotation), 가격표(price list), 물품목록(catalog) 등의 배포를 통하여 불특정의 1인 또는 그 이상의 일반대중을 상대로 하고 있는 경우와 경매(auction) 및 입찰(bid, tender) 등은 청약과 구별되는 청약의 유인행위의 범주에 속하는 것으로 본다.

거래실무상, ‘청약의 유인’에 관한 다음의 예문에서 그 법적 의미를 비교해 보면, 이 경우 상대방의 ‘승낙’은 청약의 의미에, 그리고 청약자의 최종확인이 ‘승낙’의 의미가 되어 계약이 성립되는 바, 이를 정리하면 다음 [그림 5-3]과 같다.

그림 5-3. 청약과 ‘청약의 유인’의 관계



4. 청약의 효력발생과 도달주의 원칙

‘청약’의 효력은, ‘청약’이 피청약자에게 도달한 때에 발생한다는 ‘도달주의’가 일반원칙이다. 다시 말해 ‘청약’이 피청약자에게 도달하지 않으면 효력이 발생하지 않는다는 것이며 또한 피청약자가 그러한 ‘청약’의 사실 자체를 인지하지 못하기 때문에 아무런 행위도 할 수 없는데서 비롯된다.

영미법에서도 ‘청약’은 청약자나 그 대리인(agent)에 의해 상대방에게 전달되어야 효력을 가진다는 ‘도달주의’를 취하고 있다. 따라서 전달되지 아니한 경우는 ‘청약’으로서의 효력이 없으며, 또한 그 전달은 정해진 방법에 의하여야 한다. 그러므로 ‘청약’의 의사표시가 피청약자에게 도달하고 이에 따라 ‘승낙’의 의사표시가 이루어질 때 상호합의에 의해 계약이 비로소 성립되는 것이다. 우리나라 「민법」에서도, “상대방이 있는 의사표시는 그 통지가 상대방에게 도달한 때로부터 그 효력이 생긴다.”고 하여 청약에 효력을 ‘도달주의’로 하고 있다.³⁴⁾

이러한 의사표시의 효력발생시기에 관한 문제는, 일방의 의사표시가 발송되어 상대방에게 도달되어질 때까지의 어느 시점에서 그 법률효과가 발생되는가의 문제이다. 일반적으로 의사표시의 효력발생시기에 대하여 일방의 의사표시가 상대방에게 ‘도달한 때’에 효과가 발생한다는 ‘도달주의’의 다른 하나는 의사표시를 상대방

34) 우리나라 「민법」, 제111조 1항

에게 ‘발신한 때’에 법률효과가 발생한다는 ‘발신주의’로서 양 입법주의가 있다.

따라서 의사표시 효력발생시기의 문제를 매매계약과 관련하여 보면, 영미는 물론 대륙법계 국가에서도 의사표시에 관한 일반원칙은 ‘도달주의’를 취하고 있다. 따라서 ‘청약’의 의사표시 역시 이에 속한다. 그러나 후술할 ‘승낙’의 의사표시의 경우, 특히 ‘격지자’방식의 우편이나 전보에 의한 경우는 독일과 CISG를 제외하고는 대부분이 ‘발신주의’를 채택하고 있는 점이다.

이와 함께 특수한 ‘청약’으로, 당사자 쌍방이 동일한 내용을 동시에 청약한 경우를 ‘교차청약’(cross offer)의 경우 그 효력이 문제가 데는데, 이 ‘교차청약’은 우연히 동시에 상호간에 청약한 것이므로 청약과 승낙이 구분이 되지 않지만 우리나라 「민법」에서는, 양 청약이 선후가 있는 경우 뒤 청약이 상대방에게 ‘도달한 때’에 계약이 성립한 것³⁵⁾으로 보는데 반해, 영미법에서는 ‘교차청약’의 경우 계약자체가 성립되지 않는 것으로 보는 점에서 차이가 있다.

5. 청약의 유효기간 및 확정성

‘청약’의 효력문제는, 앞에서와 같이 피청약자의 승낙을 할 수 있는 기간으로서의 청약의 ‘유효기간’ 및 ‘철회불능성’(즉, 확정성)과도 관련을 가지는 점에서 이는 ‘확정청약’(firm offer)의 문제이다. ‘확정청약’은 일정기간 철회되지 않는 청약으로서, 우리나라 「민법」 제527조는, “청약은 이를 철회하지 못한다.”고 제한을 두고 있다. 이 제한을 ‘청약의 구속력’(binding force of offer)이라 하며, 구체적으로는 청약의 ‘유효기간’과 ‘철회불능성’으로 귀결된다.

먼저, 청약의 ‘유효기간’(validity of offer)은 결국 청약자가 청약을 철회하더라도 그 유효기간 내인 경우에는 그 청약에 구속되어 피청약자는 그 철회를 무시하고 청약을 승낙하면 계약은 성립한다는 실은 ‘청약의 구속력’의 의미로서, 이 경우 만약 청약자가 계약을 불이행하면 피청약자는 청약자의 계약위반에 대해 손해배상 청구를 할 수 있게 하는 것이다.

이처럼 ‘유효기간’은 청약에서 이를 명시한 경우와 명시하지 않은 두 경우가 있다. 확정청약의 경우 대부분 ‘유효기간’을 청약자가 물품의 특성, 거래의 관습이나 시세의 변동 등을 고려하여 정하는 것이 보통이다. 이 경우에 피청약자의 승낙의

35) 우리나라 「민법」 제533조는, “양 청약이 상대방에게 도달한 때에 계약이 성립한다.”고 하여 이를 유효한 청약으로 인정하고 있다.

통지가 그 '유효기간' 내에 도달하게 되면 곧 청약의 내용대로 계약은 성립한다. 반면에 '유효기간'이 정해져 있지 않은 경우에는 '합리적 기간'(a reasonable time)을 유효기간으로 간주한다. 이 경우의 청약은 기간의 경과에 의해 그 효력을 상실하는 것이 아니라 청약의 구속력의 소멸을 인정하는데 그친다 하겠다. 여기서 '합리적 기간'이란 주변의 상황이나 관행에 따라 결정되어야 할 사실문제이다.

다음으로, 청약의 확정성, 즉 '철회불능성'에 대해 다음의 두 가지 원칙을 영국 「물품매매법」(SGA, 1979)에서는 확립되어 있다. 첫째, 청약은 승낙 전에는 철회가 가능하며³⁶⁾ 둘째, 청약이 일단 승낙되면 철회가 불가능하다³⁷⁾는 것이다. 이에 대해 영미법에서는 청약을 철회할 수 없는 '철회불능'의 경우로 다음 두 가지, 즉 ① 청약이 '날인증서'(covenant)가 되어 있는 경우와 ② 피청약자가 이미 '약인'(consideration, 대가)을 제공한 경우를 들고 있다.³⁸⁾ 따라서 이 두 가지의 예외를 제외하면 '확정청약'의 경우라도 그 청약에 대한 승낙 전에는 언제나 철회할 수 있다는 원칙이 지금에도 유효한 것이다.³⁹⁾ 또한 협약(CISG)에서도, 청약은 그 의사표시가 상대방에게 '도달한 때'에 효력이 생기므로, 청약은 철회될 수 없는 것이더라도, '철회'(revocation)의 의사표시가 청약의 도달 전이나 청약과 동시에 상대방에게 도달하는 경우에는 청약의 의사표시는 철회될 수 있다.⁴⁰⁾

결론적으로 무역거래시 거래의 관습이나 상도의적으로 또는 신의성실의 원칙에 따라 '확정청약'을 한 경우 가능한 한 그 청약을 철회하지 않는 것이 필요하며, 또한 각국의 법제에서도 이러한 취지를 인정하고 있다.

36) 이 '철회가능'의 원칙은 *Payne v. Cavetkris*[1789]사건에서 확립되고 *Offord v. Davies* [1862] 사건에서 확인된 것으로, 영미법 일반에서는 청약은 약인을 수반하지 않는 일방적인 약속이기 때문에 피청약자가 승낙의 발신 전까지는 철회할 수 있다는 판례에 따르며, 유효기간을 정한 확정청약 역시 동일하게 적용된다.

37) 이 승낙 이후의 '철회불능'의 원칙은 *Great Northern Railway Co. v. Witham*사건에서 유래된 것으로, 승낙된 이후에는 어떠한 경우라도 청약을 철회할 수 없다는 판례이다.

38) UCC, 제2-205조는 확정청약의 실질적 요건으로, ① 청약은 서명된 문서로 발행되고, ② 상인(merchant)이 발행하고, ③ 청약의 유효기간은 3개월을 초과하지 않을 것과 만일 3개월을 초과하는 경우 피청약자가 청약자에게 '약인'(consideration, 대가)을 지급하여야 하며, ④ 피청약자로부터 제공된 서식(form)에 유효기간이 있는 경우 청약자가 별도 서명할 것을 규정하고 있다.

39) 영미 보통법에서 청약은 피청약자가 승낙을 발송하기 전에는 원칙적으로 철회할 수 있으나, 약인이 있다면 철회할 수 없다. 전통적인 보통법상의 원칙으로서 주소가 정확히 기재되고 승낙통지방법에 대해 다른 합의가 없다면, 승낙의 발송시에, 즉 승낙서를 우편함에 투입하는 시점에 상대방의 청약의 철회권을 상실하고 또한 피청약자의 승낙의 철회권도 상실한다는 원칙이다. 윤광운 외, 「국제거래법」, 탐복스, 2014, p. 267.

40) CISG, 제15조 1항 및 2항.

6. 청약의 효력소멸

‘청약’은 상대방의 승낙 등으로 그 효력이 소멸하게 되는데, 이러한 ‘청약의 효력 소멸사유’로는 이 외에도 ① 청약자의 청약철회, ② 피청약자의 청약거절 및 반대 청약, ③ 유효기간의 만료, ④ 당사자의 사망, ⑤ 청약 내용의 이행불능 또는 위법성, ⑥ 당사자의 파산이나 지급불능의 경우 그 청약의 효력은 즉시 소멸된다. 이하에서는 청약자의 청약의 철회 등 주요 소멸사유를 중심으로 고찰한다.

1) 청약의 회수 및 철회

협약(CISG)은 ‘청약의 회수’(withdrawal)를 철회(revocation)와 구분하고 있다.⁴¹⁾ ‘청약’은 철회될 수 없는 청약이더라도, 회수의 의사표시가 청약이 상대방에 도달 전이나 청약과 동시에 회수통지가 상대방에게 도달하는 경우에는 회수될 수 있다.⁴²⁾

여기서 ‘청약의 회수’(withdrawal of offer)란, 청약의 효력이 발생 전(청약이 피청약자에게 도달하기 이전의 문제)에 취하는 조치로, 청약의 통지가 피청약자에 도달하기 전에는 청약의 효력이 없으므로 청약자는 청약을 회수할 수 있게 된다. 반면에 청약의 의사표시가 상대방(피청약자)에게 도달하여 그 효력이 발생한 후에 취하는 조치는 ‘청약의 회수’가 아니라 후술할 ‘청약의 철회’(revocation)의 문제이다.⁴³⁾

협약(CISG)에서는, ‘청약’은 계약이 체결되기까지는 철회될 수 있다고 규정하고 있다.⁴⁴⁾ 즉, 피청약자에게 청약이 도달하여 효력이 발생한 이후에도 피청약자가 승낙의 통지를 발송하기 전에 청약자의 청약철회의 의사표시가 상대방(피청약자)에게 먼저 도달하는 경우에 ‘청약의 철회’(revocation)를 할 수 있다. 그리고 승낙은 청약자에게 “도달한 때”에 효력이 발생하고 계약을 성립시키므로,⁴⁵⁾ 청약자의 청

41) 통상 “revoke”(취소하다)로 그리고 ‘withdraw’(철회하다)로 번역하는데, 법무부 공식번역본에서는 협약(CISG) 제16조의 “revocation”(철회)로, 제15조의 “withdrawal”(회수)로 용어가 정리되고 있다. 본서도 이에 준해서 기술한다. 윤광운 외, 「국제거래법」, 전게서, p. 266, 주) 24.

42) CISG, 제15조 2항.

43) 우리 「민법」은 피청약자의 기대를 보호하기 위해 “계약의 청약은 철회하지 못한다.”고 정하고 있다(민법 제527조). 이때 계약교섭의 부당한 중도파기는 불법행위를 구성하고 신뢰이익의 손해배상의 범위가 인정된다(대판 2001다53059). 그러나 해석상 청약의 효력발생 전에는 청약을 철회할 수 있다(통설). 윤광운 외, 「국제거래법」, 전게서, p. 266, 주) 25.

44) CISG, 제16조 1항.

45) CISG, 제23조.

약철회가 가능한 시점은 계약체결 이전이므로 청약자의 철회의 의사표시는 피청약자가 승낙의 통지를 발송하기 전에 피청약자에게 도달하여야 한다.

그러나 협약(CISG) 제16조는 다음의 ‘확정청약’(firm offer)과 상대방의 행동을 보호하는 경우에는 예외적으로 철회할 수 없다. 즉, ① 승낙기간이나 철회불능임을 명시하고 있는 경우와 ② 청약이 철회불능이라고 신뢰하는 것이 합리적이고 피청약자가 그 청약을 신뢰하여 행동한 경우에는 청약을 철회할 수 없다.⁴⁶⁾ 이때 피청약자의 행동에는 예컨대 피청약자가 생산설비를 갖추거나 원료를 구입하든지 사람을 고용하는 등이 포함되며, 이러한 행동의 결과로 손해가 발생했는가는 묻지 않는다. 특히 상기 ②의 철회불능의 CISG 규정은 영미보통법에서 말하는 일종의 ‘금반언(禁反言)’의 원칙(the principle of estoppel)⁴⁷⁾에서 비롯된 것으로, 청약이 철회불능이라고 신뢰하는 것이 합리적이고 피청약자가 그 청약을 신뢰하여 행동한 경우는 청약을 철회할 수 없다는 것이다.

그러므로 영미법에서는 ‘날인증서’가 첨부된 ‘청약’이나 제정법이 규정을 하고 있는 경우를 제외하고는, 원칙적으로 청약은 승낙 전에 철회할 수 있다. 그러나 ‘약인’이 있다면 철회를 할 수 없으며 또한 일단 승낙이 되면 철회불능으로 되고 계약을 성립한다. 이는 비록 유효기간을 정한 ‘확정청약’(firm offer)의 경우에도 동일한 원칙이 적용된다.⁴⁸⁾ 영미법에서는 ‘청약철회’의 효력이 발생되기 위해서는 상대방에게 철회의 사실을 통지하여야 하고, 그 ‘철회’는 상대방이 승낙하기 이전에 도달하여야 하는 것이 원칙이다. 이에 반해 대륙법계는 ‘확정청약’은 그 기간 내 또는 합리적인 기간 동안 철회할 수 없다.⁴⁹⁾

그 다음으로 ‘청약철회’의 효력발생시기의 문제 또한 매우 중요하다. 영미법에 의하면, ‘청약철회’의 효과는 철회의 통지가 피청약자에게 “도달한 때” 생긴다. 그러나 격지자간의 승낙의 의사표시, 즉 우편·전보에 의한 승낙은 발신과 함께 계약이 성립되는 ‘발신주의’를 채용하고 있다는 점이다. 따라서 청약자는 청약철회의 통지를 상대방의 승낙통지의 발신 전에 상대방에게 도달시키는 것이 곧 청약을 유효하게 철회하는 것이 되며, 반대로 피청약자는 청약자의 철회통지를 수령하기 전

46) CISG, 제16조 2항(a), (b).

47) 금반언(estoppel)은 어느 특정인이 자신의 말과 행위로 타인으로 하여금 어떤 특정사실을 고의적으로 믿도록 해놓고 나중에 가서 그러한 사실을 번복할 수 없다는 원칙으로, 당사자 일방이 진위(眞僞)를 불문하고 어떤 사실의 존재를 주장 또는 부정하는 것을 금지하는 영미법상의 주요 원칙이다. 鴻 常夫, 英 美 商 事 法 辭 典, 商 事 法 務 研 究 會, 1986, p. 284.

48) A. G. Guest, *Benjamin's Sale of Goods*, Sweet & Maxwell, 1987, *op. cit.*, p. 46.

49) 윤광은, 「무역계약론」, 전개서, p. 116.

에 ‘승낙’의 통지를 발송하면 계약은 유효하게 성립되어진다.

‘청약철회’의 효력발생시기와 관련한 영국의 유명한 판례인 1880년의 *Byrne & Co v Leon Van Tien Hoven & Co.* 사건⁵⁰⁾에 의하면, 수출상 V는 영국 카디프의 상인이고 수입상인 B는 뉴욕의 상인이며, 양자간에서 교환된 편지는 당시 통상 10내지 11일간의 우편일수를 요하였다. 10월 1일 V는 B에게 편지를 보내고, B는 이것을 10월 11일에 수령하였다. 편지의 내용은 1,000상자의 양철의 판매청약이고, 청약의 기간은 10월 15일로 되어 있었다. B는 V의 편지를 수령하고 바로 승낙의 전보를 쳤다. 그런데 한편 V는 10월 8일에, 지난 1일자 편지를 철회하는 뜻의 편지를 B에게 보내고, B는 그것을 10월 20일에 수령하였다. 이러한 사실관계하에서, 과연 B와 V간에는 양철의 매매계약은 성립되었다고 보는가. 사실을 시간적으로 정리하면 다음과 같다.

- 10월 1일 : V는 B에게 청약의 편지를 보냈다.
- 8일 : V는 B에게 1일부의 청약의 편지를 철회하는 뜻의 편지를 보냈다.
- 11일 : B는 V의 청약의 편지를 받고, 바로 승낙을 타전.
- 15일 : V의 청약의 유효기간.
- 20일 : B는 V의 청약의 철회의 편지를 수령.

후술하는 바와 같이, 영미법에서는 우편 또는 전보의 격지자방식에 의한 ‘승낙’은 ‘발신시’에 효력발생으로 계약을 성립시키기 때문에, 본 건에서 계약성립의 여부는, 청약의 철회의 통지가 “발송시”(10월 8일)에 효력을 발생시키는가 아니면 철회의 통지가 피청약자에게 “도달한 때”(10월 20일)에 효력을 발생시키는가에 달려 있다. 이 사건을 심리한 영국의 민사소송재판소의 Lindley 판사는, “청약의 철회는 그 통지가 피청약자에게 ‘도달한 때’에 효력을 발생하는 것이라고 하고, B의 승낙은 이미 그 이전에 ‘발신한 때’ 이루어졌기 때문에, 계약은 유효하게 성립하였다”고 판결하였다.

영미법에서 ‘청약의 철회’에 대해, 이러한 ‘도달주의’ 원칙이 인정되는 것은, 전달되지 않은 철회는 실제문제로서나 또한 법률적으로도 완전히 철회라고 할 수 없다고 하는 판단에 기초한 것으로, 이것이 통설이다.

전술한 바와 같이 우리나라 「민법」에 의하면, 확정청약은 철회불능하지만, 유효기간이 없는 청약은, 합리적인 상당한 기간을 경과하면 청약의 효력은 소멸한다.

50) [1880] 5 CPD 344.

이 경우 철회는 상대방에게 그 통지가 도착한 때에 효력을 발생시키고, 계약을 성립시키지 않기 위해서는, 승낙의 발신 전에 피청약자에게 도착하는 것이 필요하다.

이는 우리나라 「민법」 제111조 1항의 일반원칙으로서, 격지자에 대한 의사표시는 그 통지가 상대방에게 “도달한 때”에 효력을 발생시킨다(도달주의)고 하는 한편, 승낙의 통지에 대해서는 예외로서, 그 통지를 “발신한 때”에 계약이 성립한다(발신주의)고 하고 있기 때문이다.

이러한 격지자간에서는 한국법에서도 영미법에서도, 청약의 철회는 ‘도달주의’, 격지자방식에 의한 승낙의 경우 ‘발신주의’를 취하는 점이 동일하다.

표 5-3. 청약의 회수 및 철회의 비교(의사표시 효력)

구 분	청약의 회수(withdrawal)	청약의 철회(revocation)
효력발생시기	피청약자에게 청약이 도달 전 (청약의 효력발생 전)	피청약자에게 청약이 도달하여 효력발생 후 ~ 청약자에게 승낙 발신 전(동 기간내)
근거규정	한국 민법, 제528조, 제531조 비엔나협약, 제15조 2항	좌동 비엔나협약, 제16조 1항
비고	확정청약의 경우 회수 및 철회의 효력 없음	

2) 피청약자의 청약거절

청약에 대하여 상대방(피청약자)이 ‘무조건 승낙’을 하지 않는 경우로서는, 피청약자에 의한 청약의 거절이나 청약조건을 변경 내지 부가하여 새로운 ‘반대청약’(counter offer)을 하게 되는 경우로서, 이때 그 청약의 효력이 문제가 된다.

‘청약의 거절’(rejection)은 청약 자체에 대한 거절로서, 그것으로 청약의 효력은 소멸되고, 설혹 청약의 ‘유효기간’(즉, 승낙기간)이 있을 지라도 계약은 이미 성립시킬 수 없는 것이 된다. 협약(CISG)은 “청약은 철회될 수 없는 것이더라도 거절의 의사표시가 청약자에게 도달한 때에는 그 효력을 상실한다.”고 규정하고 있다.⁵¹⁾ 피청약자의 ‘청약거절’의 통지도 법률상 성질은 의사표시의 통지이므로 청약자에게 “도달한 때”에 효력이 생긴다.⁵²⁾

51) CISG, 제17조.

52) 협약(CISG)상에는 청약의 거절에 대한 정의규정은 없으나, CISG 제19조 1항에 청약에 변경을 가한 응답은 그 변경이 본질적인 것인 한 청약의 거절이 된다고 규정하고 있다. 따라서 묵시적 거절도 가능하다. 다만, 청약을 수령한 상대방이 청약내용의 설명을 요구하거나, 계약 조건의 변경가능성을 문의하는 것만으로는 거절이 아니다.

이와 같이 피청약자가 ‘청약거절’의 의사표시를 발송한 후에 이를 반복하여 보다 빠른 통신수단으로 ‘승낙’의 의사표시가 청약자에게 먼저 도달하면 계약은 유효하게 성립된다.⁵³⁾ 반면, 청약이 일단 거절되면 청약의 효력은 즉시 소멸되고, 이후 다시 피청약자가 ‘승낙’의 통지를 하더라도 계약은 성립되지 않는다. 다만 이 경우에도 피청약자의 ‘승낙’의 의사표시는 ‘반대청약’(counter offer)으로서 원청약의 거절과 동시에 새로운 청약(new offer)이 될 수 있다.

거래실무상 상대방의 ‘반대청약’으로 새로이 제안한 조건을 청약자가 수용할 수 없는 경우에는 빨리 거절의 의사표시를 다음과 같이 통지하든지 또는 Offer에 무조건 승낙조건을 명시해 두는 것이 중요하다.

“We regard that your counter proposal as to... is in acceptable...”

(폐사는 유감스럽게도 귀사의에 관한 반대제안을 받아들일 수 없습니다.)

“Acceptance must be limited to exact terms of our offer dated...”

(승낙은 당사의 일부의 청약조건대로 하는 것으로 한정된다.)

3) 유효기간의 경과

청약은 ‘유효기간’(validity)의 경과에 의해 그 효력은 소멸된다.⁵⁴⁾ 청약의 효력과 유효기간은 중요한 관계를 가지며, 두 가지 경우로 나누어 볼 수 있다. 첫째, 청약의 ‘유효기간’이 있는 경우, 그 기간이 경과한 후의 청약은 효력을 잃는다. 이 부분에 대해서는 국가간에 아무런 차이가 없다. 둘째, ‘유효기간’이 명시되어 있지 않은 경우, 그렇다고 청약이 장기간 유효한 것은 아니다. ‘합리적 기간 내’에서만 효력을 가진다. 여기서 ‘합리적 기간’이란 사실상의 문제(question of fact)로서, 상황에 따라 다르다.

협약(CISG)과 우리나라 「민법」에 의하면,⁵⁵⁾ 승낙기간(즉, 유효기간)을 정한 청약은 그 기간내에 승낙할 수 있으므로 청약자가 그 기간 내에 승낙의 통지를 받지 못하면 그 효력을 잃는다. 그리고 승낙기간을 정하지 않은 청약은 청약자가 ‘상당한

53) 임홍근·이태희 공편, 「국제물품매매계약에 관한 UN협약」, 삼지원, 1991, p. 95 : 최준선, 「국제거래법」, 삼영사, 2008, p. 122.

54) 여기서 시간의 경과, 당사자의 사망, 후발적 위법과 같이 당사자의 의사표시에 의하지 아니한 청약의 효력소멸사유는 모두 실효에 속한다. 이때 실효(lapse)의 의미는 권리를 행사하지 않는 경우에 권리가 상실되는 것을 말한다. 中村 弘, 「貿易契約の基礎」, 東洋經濟新報社, 1983, 前掲書, p. 122 : 윤광운, 「무역계약론」, 전계서, p. 40, 「실효의 원칙」 참조.

55) CISG, 제18조 2항 : 우리나라 「민법」 제528조 1항 및 제529조.

기간 내'에 승낙의 통지를 받지 못한 때에는 그 효력을 잃는다고 하는 해석이 타당하다고 본다.

4) 당사자의 사망 등

‘청약’에 대해 승낙이 있기 전에 청약자가 사망한다면 그 상대방은 청약자의 사망사실에 대해 알든지 모르든지에 관계없이 그 ‘청약’은 효력을 소멸한다. 만약 ‘청약’이 승낙된 이후에 청약자가 사망한 경우는 ‘청약’은 유효한 승낙에 의해 계약이 성립되었기 때문에 계약의 효력 그 자체는 아무런 문제가 없다.

이에 대해 영미법에서는, 당사자가 사망하는 경우, 즉 청약자나 피청약자가 사망하는 때에는 상호 합의에 도달할 수 없기 때문에 ‘청약’은 소멸하고, 미국의 2차 계약법 “리스테이트먼트”(Restatement) 또한 그러한다.⁵⁶⁾

그러나 협약(CISG)에는 명문의 규정이 없으므로 해석에 의할 수밖에 없다. 우리나라 「민법」에서는, 청약자가 청약의 의사표시를 발신한 후에 사망하거나 능력을 상실하더라도 청약의 효력에는 영향이 없다고 규정⁵⁷⁾하고 있다.

이상에서와 같이 우리나라 「민법」을 포함하여 대개의 취지는 결국 무역거래와 같은 국제매매 당사자의 경우, 대개 법인이나 기업으로서 일방 당사자의 사망 또는 행위능력의 상실에 크게 영향을 받지 않을 뿐더러 개인의 개성이 중요하지 않기 때문이다.

5) 후발적 위법

청약 이후에 계약의 이행이 위법이 되면 소위 ‘후발적 위법’(subsequent illegality)이 되어, 그 청약의 효력은 소멸된다.⁵⁸⁾

이 ‘후발적 위법’의 예로서, 청약자가 상대방에게 특정의 물품을 매도청약한 후 그 청약을 승낙하기 전에 수출금지 또는 제한조치의 법률이 제정되어 시행된다면 청약의 효력이 소멸되는 경우이다. 만약 계약성립 후에 전쟁의 발발이나 항만봉쇄 등과 같은 후발적인 위법인 이행불능, 즉 ‘계약목적달성불능’(frustration)의 경우도 역시 그 효력을 소멸시킨다.⁵⁹⁾

56) Restatement of the Law, Contract, 2d., 제48조.

57) 우리나라 「민법」, 제111조 2항.

58) 中村 弘, 前掲書, p. 129.

59) 영미법상의 ‘계약목적달성불능’(frustration)의 원리는 계약법의 기본원리인 신의성실원칙

2.3 승낙

1. 승낙의 개념

‘승낙’(acceptance)이란 청약자에 대하여 그 청약에 일치하여 계약의 성립을 목적으로 하는 피청약자의 의사표시를 말한다. 따라서 피청약자의 ‘승낙’의 의사표시가 있으면 청약자의 의사표시의 내용 그대로 계약이 성립한다. ‘승낙’은 청약자의 청약조건과 일치해야 하며, 무조건적(unconditional)이고 절대적(absolute)이어야 한다. 만약 그렇지 않는 경우에는 승낙으로서의 효력은 발생하지 않고, ‘반대청약’(counter offer)으로서 ‘원청약’(original offer)에 대한 거절(rejection)이 된다. 피청약자의 ‘승낙’과 관련하여 상대방이 영미법계인 경우에는 ‘확정청약’(firm offer)의 철회도 언제나 가능하므로, 계약성립을 위해서는 청약에 대한 승낙의 통지를 신속히 발송하는 것이 무엇보다도 중요하다.

‘승낙’의 통지방법에는 우편, 전보, 팩스, e메일, Telex 등 승낙의 방법이 지정되어 있는 경우에는 그 ‘지정된’ 방식에 따라야 하며, 다른 통신수단을 이용하는 경우 청약자의 승인이 없으면 그 계약은 성립하지 않는다.

한편, 승낙방법에 대한 청약자의 지정이 없을 때에는, 합리적인 방법, 즉 상황에 맞는 매체나 수단을 이용하여 당해의 거래사정과 관습을 고려하여 승낙하면 된다. 예를 들면 청약이 전보를 통해 전달된 경우 ‘승낙’도 전보로 하는 것이 가장 바람직하다.

승낙기간중의 공휴일 또는 휴일은 ‘승낙기간’에 산입된다. 그러나 그 기간의 말일이 청약인의 영업소 소재국의 공휴일 또는 휴일에 해당하여 승낙통지가 청약인에게 전달될 수 없는 경우, 그 기간은 다음 첫 번째 영업일까지 연장된다.

2. 승낙의 효력발생시기

무역거래의 특성상 청약자와 피청약자는 공간적으로 상당히 떨어져 있는 것이 일반적이므로, ‘승낙의 의사표시’가 피청약자로부터 발송되어 청약자에게 도착하기까지의 어느 시점에서 계약이 성립하는가 하는 문제가 제기된다.

으로부터 파생된 ‘사정변경의 원칙’과 관련성을 가지는 바, 이를 기초로 대륙법계에서는 자율적 규제의 특성을 지닌 ‘불가항력조항’(force majeure clause)으로 계약서상에 삽입되고 있다. 윤광운, 「무역계약론」, 전계서, p. 39 참조.

표 5-4. 승낙의 의사표시에 대한 효력발생시기

통신수단			준거법		준거법			
			한국법	일본법	영미법	독일법	ULFCIS	UNCCISG
의사표시에 대한 일반원칙			도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의
승낙의 의사 표시	대화 시간	대 화	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의
		전 화	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의
		텔 렉 스	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의
		E D I	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의
		전자우편	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의	도달주의
	격지 시간	우 편	도달주의	도달주의	발신주의	도달주의	도달주의	도달주의
		전 보	도달주의	도달주의	발신주의	도달주의	도달주의	도달주의

주) ULFCIS : 국제물품매매의 계약성립에 관한 통일법(Uniform Law on the Formation of Contracts for International Sale of Goods : ULF)

UNCCISG : 국제물품매매계약에 관한 UN협약(UN Convention on Contract for the International Sale of Goods) ; 비엔나협약(Vienna Convention : CISG)

‘승낙’의 효력은 승낙이 청약자에게 전달되었을 때 계약이 성립된다는 ‘도달주의’를 따르는 것이 일반적이다. 그러나 우편·전보 등 ‘격지자’간의 거래에 의한 계약인 경우 대부분 국가에서는 그 계약의 성립을 승낙의 발신시에, 즉 ‘발신주의’를 채용하고 있다. 우리나라도 「민법」 제531조의 규정에서 ‘격지자’간의 계약성립시기를 승낙의 통지를 발신한 때라고 명시하고 있어 ‘발신주의’를 채택하고 있다. 하지만 한국, 일본, 미국 등 주요 교역국들이 CISG에 가입하고 있어 우편·전보 등 ‘격지자’간 무역거래의 경우라도 도달주의에 입각하여 승낙이 도달하였을 때 효력이 발생된다.

3. 승낙통지의무

청약에 대한 피청약자의 ‘승낙통지의무’의 여부 문제와 그리고 청약을 받은 당사자가 아무런 회신도 하지 않는 ‘침묵’(silent)의 경우 그 당사자에게 ‘승낙통지의무’가 있는가이다.

각국의 계약법은 일반원칙으로서 ‘침묵’(silent)을 승낙으로 인정하지 않고 있다. 「비엔나협약」(CISG)에서는, “침묵 또는 아무런 행위가 없는 것은 그것으로는 승낙이라고 할 수 없다”고 규정하고 있다.⁶⁰⁾ 이는 청약을 받은 피청약자가 아무런 회신도 하지 않는데도 계약이 성립되고 또한 계약에 구속된다는 것은 불합리한 것이기

때문이다.⁶¹⁾

그러나 당사자간의 계속적 거래관계나 특약, 거래의 관습으로서 피청약자에게 낙부(諾否)통지의 의무가 있고, 통지되지 않으면 계약에 구속된다고 판단되는 경우에는 예외적으로 '침묵'에 의해서도 계약의 성립을 인정하고 있다.⁶²⁾

이에 대해 우리나라 「민법」은, 청약자의 의사표시나 관습에 의하여 승낙의 통지가 필요하지 아니한 경우에는, 승낙의 의사표시로 인정되는 사실(예컨대, 말없이 상품을 준비하는 행위)이 있는 때에 계약이 성립한다.⁶³⁾ 또한 우리나라 및 일본의 「상법」에서도, 상인이 어느 정도의 계속적 거래관계가 있는 상대방으로부터 청약을 받았을 경우에는 즉시 낙부(諾否)의 통지를 하여야 하며, 이를 해태한 때에는 승낙한 것으로 본다는 것이다.⁶⁴⁾ 이처럼 승낙여부의 통지를 하지 않고 '침묵'(silent)하는 경우에도 승낙이 있었다고 보아 계약이 성립되는 경우도 있게 된다.

영미법에서는, '승낙통지의무' 자체는 명시하고 있지는 않으나, 서면성과 관련지어 볼 때 매매계약확인서를 송부받은 측은 10일 이내에 거절하지 않는 한 '서면'상의 요건을 충족시킨다는, 즉 계약의 구속력이 부정되지 않는다고 하여 실질적으로 낙부통지의무를 규정하고 있다.⁶⁵⁾ 따라서 상대방으로부터 송부되어 온 '서면'(written)을 방치해 두는 것은 매우 위험한 일임에 유의할 필요가 있다.

무역거래에 있어서도, 계속거래를 하고 있는 상대방으로부터 주문이 온 경우에 상품을 포장하는 행위 등은 '승낙'으로 고려될 수 있다고 생각되지만, 시세의 급락 등이 있으면 분쟁이 생길 수 있기 때문에 상호간에 승낙여부의 확인이 중요하다.

2.4 물품에 대한 권리이전 : 매매계약의 기본법리

계약의 한 형태로서 '물품매매계약'(contract for the sale of goods)은 대금이라고 하는 금전을 대가로 물품의 소유권을 이전하거나 이전할 것을 약정하는 계약이다. '매매계약'(contract to sell)의 본질은 매도인이 매수인에게 물품의 점유권

60) CISG, 제18조 1항.

61) 윤광운, 「무역계약론」, 전계서, p. 137.

62) CISG, 제9조 1항.

63) 우리나라 「민법」 제537조.

64) 우리나라 「상법」 제53조 : 일본 「상법」 제509조.

65) UCC. 제2-201조 (1).

(possession) 및 소유권(property)을 이전하고 위험(risk)을 이전하는 데에 있다.⁶⁶⁾

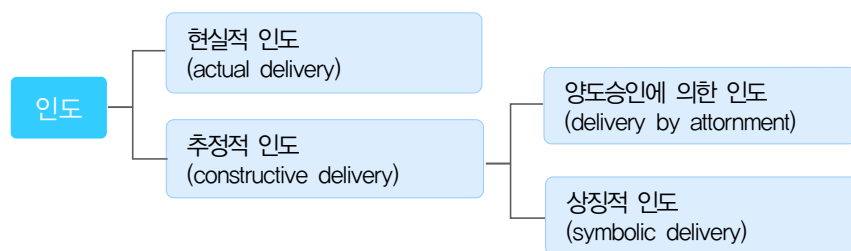
‘무역계약’(trade contract) 역시 본질적으로 물품의 매매(sale of goods)거래로서, ‘매매계약’에 고유한 법적 문제로서 그 기본적 법리에 의해 수행되어 지는 ‘국제물품매매계약’인 것이다. 따라서 ‘무역계약’에서도 매매당사자간의 물품인도에 따른 물품의 점유권과 소유권의 이전 및 위험부담은 그 이전의 시기, 장소 및 방법 등의 제문제가 계약의 핵심요소가 된다.⁶⁷⁾

1. 점유권 이전

점유권의 이전(transfer of possession)에서 ‘점유권’(possession)은 물품에 대한 현실적 지배, 즉 점유를 할 수 있는 권리를 말한다. 이러한 물품의 점유를 매도인이 매수인에게로 이전시키는 것을 ‘인도’(delivery)라 하고, 계약의 조건과 일치하여 매수인에게 물품을 인도하는 것은 매도인의 의무이다.⁶⁸⁾

영국 「물품매매법」(SGA, 1979)에서 “인도라 함은 일방이 상대방에게 자의에 의하여 점유를 이전하는 것을 말한다.”(‘Delivery’ means voluntary transfer of possession from one person to another.)고 규정⁶⁹⁾하고, 「비엔나협약」(CISG)에서는 “물품을 인도한다.”(deliver the goods)라고 하여 물품의 사실적 지배권을 규정⁷⁰⁾

그림 5-4. 물품 인도(delivery)의 구분



66) Geoffrey Whitehead, *Elements of Export Law*, Woodhead-Faulkner, 1983, p. 21.

67) 윤광운, 「무역계약론」, 전개서, pp. 309 이하 참조.

68) *The Kronprinsessan Margareta* (1921) 1A.C.486.

69) SGA 1979, 제61조 (1).

70) CISG 제31조.

하고 있다.⁷¹⁾

한편, '점유권의 이전'에서 물품의 인도는 다음과 같이 현실적 인도와 추정적 인도로 나뉘고, 다시 추정적 인도에는 양도승인에 의한 인도와 상징적 인도로 분류할 수 있다.

첫째, '현실적 인도'(actual delivery)란 매도인으로부터 매수인 또는 그 대리인에게 현실적으로 물품이 인도됨으로써 이행되는 것이고, '추정적 인도'(constructive delivery)는 실제로 물품을 수수함이 없이 인도가 이루어지는 것을 말한다.

둘째, '추정적 인도'에는 양도승인에 의한 인도(delivery by attornment)와 상징적 인도로 다시 나누어진다. 먼저, '양도승인'에 의한 인도에는 다음 3가지 형태가 있다.

① 매매되기 전에 이미 물품은 매수인(점유권의 양수인)이 점유하고 있고, 매매 후 실제의 수수는 일체없이 당사자간의 점유이전에 대한 의사표시만으로 인도를 받은 것이 되고 매수인은 이 물품을 자기의 것으로 보유하는 경우(한국 「민법」 제188조 2항의 간이인도).

② 매도인이 물품을 점유하고 있고, 매매 후 점유권의 양도인인 매도인이 매수인의 수탁자로서 계속하여 물품을 점유하고 있는 경우(한국 「민법」 제189조의 점유개정).

③ 물품은 매도인의 수탁자인 '제3자'가 점유하고 있고, 매매 후 매수인에게 물품을 양도하였다는 뜻을 매도인이 이 '제3자'에게 통지하면 이후 이 '제3자'가 매수인의 권리를 승인하고 그 수탁자로서 계속 물품을 보유하는 경우(한국 「민법」 제190조의 목적물반환청구권의 양도).

다음으로, '상징적 인도'(symbolic delivery)는 CIF계약과 같이 물품은 수탁자의 점유하에 있고 매도인은 물품을 상징하는 선하증권(B/L)과 같은 권리증권(document of title)을 매수인에게 인도하고 매수인은 이와 상환으로 대금을 지급한다고 하는 매매계약에서 행해진다.⁷²⁾

일반적으로 '선하증권'(B/L)이 발행되지 않은 경우 매수인에게 송부할 목적으로 하는 물품의 운송인예의 인도는 매수인에 대한 인도로 추정한다.⁷³⁾ 결국 운송인예의 물품의 물리적 인도를 매수인에 대한 인도로 간주하는 것이다. 그리고 수출거래에서는 그 인도의 장소 및 시기가 통상 '정형거래조건'(trade term)에 의해 정해진다. 그러나 CIF조건에서와 같이 매도인이 물품을 선적 후 선하증권을 입수할 수 있

71) 「국제물품매매에 관한 통일법」(Uniform Law on the International Sale of Goods, 1964 : 이하 "ULIS"라 칭함), 제19조 : 인도란 계약에 적합한 물품을 교부하는 것(handing over)이라고 정의하고 있다.

72) 朝岡良平, '貿易賣買と商慣習'(第3版), 東京布井出版, 1982, pp. 154~155.

73) SGA 1979, 제32조 (1) : USA, 제46조 (1).

는 경우 ‘선하증권’이 매수인에게 인도된 때에 물품의 인도가 이행된 것으로 간주된다.

따라서 당사자간에 특약이 없는 한 물품매매에 있어서 매도인은 ‘점유권’을 이전하지 않고는 대금청구를 할 수 없다. 그리고 대금을 지급받을 때까지 매도인은 물품에 대한 유치권(lien),⁷⁴⁾ 운송유지권(stoppage in transit)⁷⁵⁾ 및 재매각권(rights of resale)⁷⁶⁾의 권리를 갖는다.

2. 소유권 이전

소유권의 이전(transfer of property)에서 ‘소유권’(property)이란 그 물품을 사용·수익·처분할 수 있는 소유권자의 권리를 말한다. 매매계약에 있어서의 소유권자는 그 소유물에 대한 위험과 비용을 부담하므로 이 ‘소유권의 이전’은 계약당사자에게는 매우 중요한 문제이다.

소유권의 이전방식에 대해 ‘형식주의’와 ‘의사주의’가 대립되고 있다. ‘형식주의’는 소유권 이전에 당사자의 의사표시 이외에 등기 또는 인도라는 공시방법을 갖추지 않으면 그 효력을 발생시킬 수 없는 것으로 하는 것으로서 독일법계 및 우리나라 「민법」이 이를 채용하고 있다. 이에 대해 ‘의사주의’는 소유권의 이전은 당사자의 의사표시만으로써 발생하고 어떠한 공시방법도 필요로 하지 않는 것으로 하는 입법주의로서 프랑스법계의 민법과 일본 민법 그리고 영미법이 이를 채용하고 있다. 우리나라 「민법」 제186조는 ‘소유권의 이전’은 당사자의 의사표시 이외에 등기 또는 인도라는 공시방법을 갖추어야 효력을 발생하는 이른바 ‘형식주의’를 채용하고 있다.

한편 영미법상 ‘소유권의 이전’에는 다음과 같이 특정 여부에 따라 2대 원칙이 있다.⁷⁷⁾

첫째는, “불특정물의 매매계약에 있어서는 물품이 특정되기까지는 그 물품의 소유권은 이전되지 아니한다.”

둘째는, “특정물의 매매계약에 있어서 그 소유권은 매매당사자가 이전을 의도할 때에 매수인에게 이전한다.” 영국 「물품매매법」(SGA)에서는 소유권이전에 관한 매

74) 유치권이란 타인의 물건을 점유한 자가 그 물건에 관하여 생긴 채권을 가지는 경우에 그 채권의 변제를 받을 때까지 그 물건을 유치할 수 있는 권리를 말한다. 우리나라 민법 제320조 참조.

75) 운송유지권은 매수인이 지급불능이 된 때 물품의 점유를 상실한 대금을 지급받지 못한 매도인이 갖는 권리를 말한다. SGA 1979, 제44조.

76) 재매각권은 매매에 의하여 이미 매각한 재산을 그 매도인이 다시 제3자에게 매각하는 권리를 말한다.

77) SGA 1979, 제16조, 제17조 (1) : UCC, 제2-401조 (1).

매당사자의 의사확정에 관하여 “당사자의 의사를 확정함에 있어서 계약의 조항, 당사자의 행위 및 사안의 상황을 고려하여야 한다.”고 규정하고 있다.

무역계약에 있어서 매매의 대상이 되는 물품은 특수한 경우를 제외하고 거의 대부분이 불특정물이다. ‘불특정물’은 그 소유권이 이전되기 위해서는 우선 물품을 인도가능한 상태에 두고, 또한 계약에 ‘무조건 충당’(appropriation)되어야 한다. 여기서 ‘인도가능한 상태’란 계약에 의거하여 매수인이 물품의 인도를 받지 않으면 안되는 상태를 말한다.⁷⁸⁾ 그리고 ‘충당’(appropriation)은 통상 매도인이 매수인의 동의를 얻어 물품의 현실적 또는 추정적 인도(actual or constructive delivery)에 상응하는 행위를 함으로써만 충족된다.⁷⁹⁾ ‘충당’은 통상 매도인에 의해 행해져야 할 최후의 행위이다. 그러므로 ‘소유권’은 ‘무조건 충당’이 아니면 매수인에게 이전되지 않고 또 매도인이 처분권을 유보하면 ‘충당’은 조건부가 된다. 따라서 그 조건이 성취되어야 그 때에 비로소 이전된다.

그런데 불특정물 매매형태를 취하고 있는 무역거래에서는 일반적으로 물품을 매수인 또는 운송인에게 인도한 때에 ‘소유권’이 매도인으로부터 매수인에게 이전된다. 다시 말해 ‘소유권의 이전’은 현실적 인도의 경우에는 물품의 인도와 대금의 지급이 동시에 이루어지는 ‘동시이행조건’(concurrent condition)의 관계에 있으며, DAT 등의 수출거래조건에는 이 일반원칙이 그대로 적용된다.

만일 그 이행이 동시에 이루어지지 않는 FOB, CIF계약의 경우 물품이 본선에 적재된 때에 위험은 이전하지만 대금지급시까지 매도인은 선하증권(B/L)을 보유하므로 소유권의 핵심인 ‘처분권’(right of disposal)을 유보할 수 있다.⁸⁰⁾ 이 경우는 ‘소유권’의 불완전이전으로 볼 수 있다. 만약 매수인이 대금을 지급하지 않거나 혹은 정당한 거절권을 행사한다면 소유권은 매도인에게 다시 귀속된다.

78) SGA 1979, 제61조 (5).

79) ‘무조건 충당’에 관하여 예를 들면 서점이 어떤 책을 출판사에 주문한 경우, 그 책이 정확히 포장되고 상대방이 기재되어 철도회사에 인도된 때 그 책은 매도인에 의하여 무조건 충당된 것으로 간주된다. 그것은 매수인이 발주시 이러한 충당에 묵시의 동의를 한 것이므로 재산권은 그 때에 이전된다. Clive M. Schmitthoff, *The Sale of Goods*, 2nd ed., London, Stevens & Sons, 1966, p. 91.

80) ‘소유권’에는 담보이익과 수익이익으로 나누어진다고 하는 ‘분할소유권이익’으로 파악하고, 여기서는 매도인이 ‘자기 지시식’ 선하증권을 취득하고 대금결제상 환어음을 사용할 때의 CIF계약에 있어서의 ‘소유권 이전시기’는, 즉 ① 물품의 선적시에 우선 ‘수익이익’이 매수인에게로 이전되고 그 중 ‘담보이익’은 매도인이 보유하며, 다음으로 ② 매수인이 어음을 지급 또는 인수시에 매도인의 ‘담보이익’은 소멸하고 전소유권은 매수인에게로 이전한다. 이것이 ‘분할소유권이익설’(Theory of Divided Property Interest)로서 그 주 내용이다. 윤광운, 「무역계약론」, p. 281 이하 참조.

한편 ‘공장인도’(EXW)조건이나 ‘양륙지인도’조건에서는 매도인이 물품을 매수인에게 인도하기 위하여 운송인에게 인도한 때에 ‘소유권’이 이전되는 것으로 추정한다.⁸¹⁾

3. 위험부담

‘위험’(risk)은 물품의 멸실(loss) 또는 손상(damage)의 염려가 있는 상태를 의미하며, 매매당사자의 일방이 그 물품의 손실을 부담하는 경우를 ‘위험부담’이라고 한다.⁸²⁾ 이러한 위험부담에 관하여는 다음 표에서와 같이 세 가지의 입법주의가 있다. 특히 영국 「물품매매법」(SGA)은 매매계약 체결과 동시에 그 소유권은 매수인에 이전하고, 이 소유권의 이전과 함께 ‘위험부담’도 이전하는 것⁸³⁾으로 하여 ‘소유자주의’에 입각하고 있다.

표 5-5 위험부담의 이전에 대한 입법주의

구 분	위험부담의 이전
채무자주의	위험은 채무자가 부담해야 한다는 입법주의이다. 독일 민법, 우리나라 민법은 계약 일반에 있어서 위험부담의 원칙으로서 채무자주의를 취하고 있다.
채권자주의	채권자가 위험을 부담해야 한다는 입법주의이다. 이러한 채권자주의는 로마법에서 유래하며, 프랑스 민법 및 스위스 채무법이 이에 따르고 있다.
소유자주의	물건의 멸실·훼손 당시에 그 물건에 대하여 소유권을 가지는 자가 그 위험을 부담하는 원칙으로, 소유권이 채권자에게 이전된 때부터 채권자가 그 위험을 부담해야 한다는 입법주의이다.

그러나 이것은 ‘임의규정’이므로 다른 별도의 합의가 있으면 그에 따라 ‘위험’은 소유권과 분리하여 이전되는 경우가 있다. 예를 들면, CIF계약의 경우, 매도인은 약정품의 선적 후 통상 자기의 ‘지시식 선하증권’을 취득하고 화환을 취결함으로써 매수인의 대금지급을 확실히 할 목적으로 담보권을 유보한다. 이러한 경우 영국에서는 매도인이 처분권을 유보한 것으로 추정한다. 따라서 물품의 ‘소유권’은 선하증권이 매수인에게 제공된 때에 선적시로 소급하여 이전되는 것으로 간주하고 있다.⁸⁴⁾ 그렇지만 ‘위험’은 당사자간의 합의에 의거 선적시에 매수인에게로 이전된다.

81) The Kronprinsessan Margareta(1921) 1A.C. 486.

82) 황적인, 「현대민법론」, 박영사, 1987, pp. 119~121.

83) SGA 1979, 제20조.

84) SGA 1979, 제18조 Rule 5 및 제19조 제2항.

제3절 전자무역계약



3.1 전자무역계약의 의의



1. 전자무역계약의 개념

‘전자무역계약’이란 무역거래의 성립을 위하여 복수의 당사자가 전자적인 방식에 의하여 의사 합의에 따라 성립되는 매매계약을 말한다.

전자무역의 경우, 무역계약의 체결을 위한 거래당사자간의 의사표시가 사전교섭 단계에서부터 계약의 청약과 승낙 등의 계약체결과 대금결제 등의 계약이행의 과정에 이르기까지 전자우편, 인터넷 팩스 등 전자적 통신매체를 이용한 전자적 의사표시로 사이버공간상에서 행해진다는 점에서 기존의 전통적 무역거래방식과는 차이가 있다.

2. 전자적 의사표시

‘전자적 의사표시’란 인간의 의사가 컴퓨터와 같은 정보처리장치와 프로그램에 의하여 전자적인 방식으로 직접 표시하거나 네트워크 등을 통하여 다른 사람에게 전달하여 표시하는 의사표시를 말한다.

‘전자적 의사표시’는 다음과 같은 특성을 가지고 있다.

첫째, 전자적 의사표시는 언어나 문자 등 전통적인 의사표시수단과는 달리 디지털화되어 자연적인 방법으로 인식될 수 없는 기계어로 변환되어 해독이 불가능하며, 또한 의사표시와 거의 동시에 상대방에게 도달한다는 특징이 있다.

둘째, 종래의 자연적인 방법에 의한 의사표시의 경우에는 사람에 의하여 구체적으로 모든 세부사항이 확정되고 개별적인 의사표시를 함으로써 이루어진다. 그러나 ‘전자적 의사표시’의 경우는 컴퓨터 이용자가 구체적으로 모든 사항을 확정하는 것이 아니라 세부사항을 확정할 수 있는 결정기준만을 제시하고, 개별적인 의사표시의 성립에 관한 인식이 없어도 이미 입력되어져 있는 결정기준에 따라 컴퓨터가 의사표시를 한다.

셋째, ‘전자적 의사표시’의 경우 인간의 행위와 표시행위가 결합되어 하나의 의사표시를 형성하게 된다. 즉, 인간의 입력행위는 의사표시에 필수적인 의사의 표출이라는 표시기능을 가지지 못하고, 단지 표시를 할 수 있는 조건을 설정하는 행위만을 할 뿐이며, 컴퓨터는 인간의 입력행위에 의해 의사표시에서 요구되는 표시행위를 하게 된다. 따라서 결과적으로 인간은 행위를 할 뿐 표시를 하지 않기 때문에 표시없는 행위와 행위없는 표시가 결합되어 하나의 전자적 의사표시를 구성하게 된다.

3.2 전자무역계약의 성립

일반적으로 전자무역거래상의 청약(offer)은 전자적 데이터의 송신에 의하여 행해진다. 따라서 컴퓨터를 이용한 다수의 불특정 상대방에게 재화 또는 용역을 제공한다는 의사표시를 구속력 있는 청약으로 보아야 하는가 아니면 청약을 유도하기 위한 ‘청약의 유인’(invitation of offer)으로 보아야 하는가 하는 문제가 있다.

예를 들어 인터넷상에 웹사이트를 구축하여 해외의 수입업자로부터 주문을 받는 행위에 대해 이것이 단지 청약의 준비행위에 불과한 계약체결의 ‘예비적 교섭’(preliminary negotiation)의 단계에 지나지 않는지 아니면 확정적 의사표시인 청약의 단계인지가 문제가 된다.

이에 대해서는 여러 견해가 있으나 일반적으로는 기존의 서면이나 대면에 의하여 계약이 성립하는 것과 같이 ‘전자적 의사표시’로 행한 청약에 대해서도 계약이 성립할 수 있는 것으로 본다.

1. “웹사이트” 상의 청약과 승낙의 법적 성격

현 단계에서 전자무역은 주로 무역계약의 체결 전단계에 제한적으로 실행되고 있다. 다시 말해 시장조사와 제품홍보 등 거래선의 발굴을 위한 마케팅 초기단계에 머무르고 있는 실정이다.

거래선을 발굴하기 위해서는 ‘무역거래알선사이트’(EMP)를 방문하여 사이트상에 등록되어 있는 수출상의 ‘매도청약’(offer to sell) 또는 수입상의 ‘매수청약’(offer to buy)을 직접 확인한 후에 하이퍼링크되어 있는 전자우편 주소나 상대방의

전화, 팩스 연락처를 통해 거래의사를 타진하는 것이 첫 단계라고 할 수 있다.

따라서 ‘전자무역’을 이행하기 위해서 실무적으로는 첫째, 어느 곳에 자사가 필요로 하는 ‘매도청약’ 또는 ‘매수청약’에 관한 정보가 있는지를 파악할 수 있어야 하고 둘째, 적극적으로 자사제품을 홍보하는 인터넷마케팅활동에 주력해야 한다.

지금까지 많은 논의는 주로 이론적인 접근을 통하여 전자적인 의사표시에 의한 전자계약의 성립상의 문제점에 중심을 두고 이루어졌다. 그러나 실제로는 순수하게 전자적으로 계약이 성립되어 이행되는 경우는 드물며, 인터넷상의 구매의사 타진을 통해 거래의사를 교환하고 실제의 이행은 전통적인 무역거래방식에 따라 이행되는 것이 일반적이다.

2. “웹사이트” 상의 청약의 형태

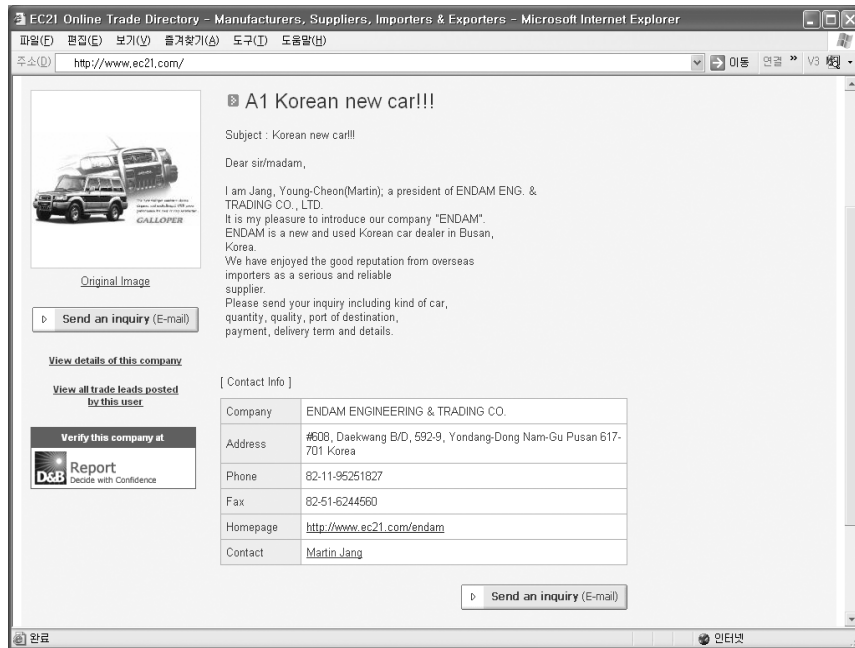
웹사이트의 청약은 ‘무역거래알선사이트’(EMP)에서 제공하는 어느 정도 정형화된 형태의 청약과 개별 기업의 웹사이트에 링크된 비정형화된 청약으로 구분할 수 있다. 여기서는 국내의 대표적인 거래알선사이트인 “EC21”의 ‘매도청약’(Offer to Sell)을 예로 들어 설명하기로 한다.

일반적으로 ‘청약’은 일정한 조건 하에서 계약을 성립시킬 목적으로 청약자가 피청약자에게 행하는 일방적인 의사표시이며, 계약을 성립시키려는 확정적인 의사표시라고 할 수 있다. 이때 청약이 확정적 의사표시의 요건을 충족시키려면 최소한 물품명, 수량, 가격 등이 제시되어야 한다.

“EC21”의 ‘매도청약’ 내용은 제품 사진과, 회사명, 회사소개, 전화번호, 팩스번호, 이메일, URL 등을 제시할 수 있도록 되어 있다. 따라서 웹사이트상의 청약의 내용은 크게 상품정보와 연락처 정보로 구성되어 있다. 따라서 현재의 웹사이트상의 청약이라고 하는 것이 무역계약을 성립시키기에 충분한지에 대해서 검토해볼 필요가 있다.

무역계약의 준거법으로 활용되고 있는 「비엔나협약」(CISG) 제14조에서는 청약의 기준으로서 “1인 이상의 특정한 자에게 통지된 계약체결의 제의는 그것이 충분히 확정적이고 또한 승낙이 있는 경우에 구속된다고 하는 청약자의 의사표시를 하는 경우에 청약을 구성한다”라고 규정하고 있다. 웹사이트상의 청약은 이러한 면을 충족시키기에는 불충분한 면이 많다.

그림 5-5. EC21의 매도청약(Offer to Sell) 형태



웹사이트상의 '청약'은 청약자의 구속적인 의사표시를 하고 있지 않으며, 특정인을 상대로 한 의사표시도 아니다. 그리고 대부분의 경우에 가격이나 수량을 나타내고 있지 않기도 않기 때문에 '협약'(CISG)에서 요구하는 확정성을 갖추었다고 할 수 없다. 따라서 이러한 한계성으로 인하여 웹사이트상의 '청약'은 구체적인 계약조건의 합의에 이르기 전단계에 이루어지는 청약의 사전준비단계로서 '청약의 유인'(invitation to treat)에 해당한다고 할 수 있다. 웹사이트상에서의 거래의사표시를 청약으로 인정한다고 할 때 이는 불완전청약상태로서 일정한 조건이 부수되는 '조건부청약'(conditional offer)으로 볼 수 있다.

결론적으로 웹사이트상의 '청약의 유인'은 구속적인 의사표시가 아니므로 상대방이 승낙의 의사표시를 하더라도 결정적인 계약을 성립시키지는 못하며, 계약의 최종 결정권은 웹사이트에 정보를 제시한 자가 가진다고 보아야 한다. 웹사이트상의 '청약'이 유효한 청약으로서 확정성을 가질 수 있기 위해서는 다음의 요건, 즉 ① 정확하고 상세한 물품명세와 가격정보가 제시되어야 하며, ② 청약의 유효기일

이 제시되어야 하고, ③ 청약의 내용이 '확정청약'인지 '조건부 청약'인지를 명백히 하여야 하는 점 등을 갖추어야 한다.

3. 전자계약의 성립시기 및 장소

무역계약이 전자적 방식에 의하여 계약이 성립되는 경우, 인터넷상의 웹사이트에 개설되어 있는 '가상 쇼핑몰'(cyber shopping mall)이나 전자우편(e-mail), 전자문서교환(EDI)시스템 등이 주로 이용되는데, 이 경우 계약의 성립시기와 관련 해석상의 문제가 있다.

인터넷상의 웹사이트를 이용하여 계약이 체결되는 경우, 수입상이 당해 웹사이트에 접근하여 상품에 대한 광고와 데이터를 열람한 후 구매의사가 있으면 화면상에 나타난 신청서에 구매자정보, 주문상품, 수량, 금액, 대금결제조건, 필요한 정보를 입력하여 당해 수출상에게 송신하면 법적으로 유효한 의사표시를 한 것으로서 계약이 성립하게 된다. 만약 거래당사자가 전자우편(e-mail)을 이용하여 청약과 승낙을 거쳐 무역계약을 체결하는 경우, 의사표시의 합의가 이루어지면 계약은 성립된다. 그러나 이 경우 대화자간의 계약인지 격지자간의 계약인지를 일률적으로 판단하는 것은 곤란하다. '전자무역계약'이 채팅과 같은 실시간 대화서비스를 이용하여 체결되는 경우도 있을 수 있으나, 실제에 있어서는 실시간 계약체결은 매우 드물다. 따라서 현재 체결되고 있는 전자무역계약은 일반적으로 '격지자간의 계약'이라 하겠으며, 계약의 성립시기는 승낙통지를 '발신한 때' 성립한다.

이상에서와 같이 전자적 방식에 의한 계약성립시기 문제는 우선 청약과 승낙의 효력발생시기에 의해 결정되지만 승낙의 효력발생시기는 승낙의 의사표시가 대화자방식인가 격지자방식인가의 여부에 의해 최종적으로 결정된다.

일반적으로 인터넷상의 거래는 즉시성이 강하고 청약과 승낙이 거의 동시에 이루어져 실시간으로 계약이 체결될 수 있으며, 또한 현행 관련 법규정하에서도 전자문서의 도달시기는 그 발신인이 송신한 메시지가 수신인의 컴퓨터 파일에 '기록된 때'를 도달시점으로 본다는 규정에 의거 승낙의 의사가 정해진 승낙기간 내에 청약자에게 '도달한 때', 즉 '도달주의'에 따라 성립시기가 결정된다고 본다.

한편 '전자계약'의 성립장소와 관련해서는, 거래당사자간의 약정이나 교환약정에서 계약의 준거법 및 재판관할에 관하여 달리 정한 바가 없을 경우에는 통상적으로 승낙의 효력발생지, 즉 승낙 의사의 도달장소를 계약성립의 장소로 본다.

UNCITRAL 「모델법」에서는 “당사자간에 특약이 없는 경우에는 데이터 메시지는 작성자의 영업소가 있는 장소에서 발신한 것으로 보며, 수신자의 영업소가 있는 장소에서 수령한 것으로 본다”고 하고 있다(UNCITRAL 모델법 제15조 제4항). 우리나라의 경우 「전자거래기본법」 제9조 이하 각 항에서도 UNCITRAL 「모델법」과 동일한 입장을 취하고 있다.

3.3 전자서명과 전자인증

전자계약과 관련하여 ‘전자서명’은 전자문서를 작성한 자의 신원과 전자문서의 변경 여부를 확인할 수 있도록 전자서명생성 키(key)로 생성한 정보로서 해당 전자문서에 고유한 것을 의미한다(전자서명법 제2조 2). 그리고 공인인증기관이 인증한 전자서명은 기존의 서명과 법적으로 동일하게 간주된다.

전자계약에서 중요한 점은 계약당사자의 ‘진정성’ 문제이다. 과연 계약당사자가 진정한 거래당사자인지의 여부가 중요한 관건이 되고 있다. 전자무역거래에서는 당사자들이 직접 대면하지 않고 계약을 체결하므로 무엇보다 전자서명 사용자의 신원을 확인하는 전자인증이 필요하다. ‘전자인증’은 전자서명검증 키(key)가 자연인 또는 법인이 소유하는 전자서명생성 키(key)에 합치한다는 사실을 확인, 증명하는 행위를 말한다(전자서명법 제2조 6). ‘전자인증’의 공신력을 높이기 위해서는 신뢰성 있는 제3의 인증기관이 필요하다. 이에 따라 우리나라 「전자거래기본법」에서는 일정요건을 갖춘 법인을 공인인증기관으로 지정하고 있다.

[예시 5-2] 일반거래조건협정서

Agreement on General Terms and Conditions of Business

This agreement entered into between the NIKE CO., INC., New York, U.S.A. (hereinafter called the buyer), and the DAEHAN CO., LTD., Seoul, Korea(hereinafter called to as the seller) witness as follows;

- (1) **BUSINESS** : Both sellers and buyer act as principals and not as agents.
- (2) **SAMPLES** : In case shipment samples be required, the seller shall forward them to the buyer prior to shipment. The seller is to supply the buyer with the sample free of charge.
- (3) **QUALITY** : The quality of the goods to be shipped should be about equal to the sample on which an order is given.
- (4) **QUANTITY** : Weight and quantity determined by the seller, as set forth in shipping documents, shall be final.
- (5) **PRICES** : Unless otherwise specified, prices are to be quoted in U.S. Dollars on C.I.F. New York, U.S.A. basis.
- (6) **FIRM OFFERS** : All firm offers are to remain effective for three days including the day cabled. Sundays and national holidays shall not be counted as days.
- (7) **ORDERS** : Except in cases where firm offers are accepted all orders are to be subject to the seller's final confirmation.
- (8) **PACKING** : Wooden case packing for export is to be carried out, each case bearing the mark NIKE with port mark, running case numbers, and the country of origin.
- (9) **PAYMENT** : Draft is to be drawn at 30d/s for the full invoice amount under Irrevocable Letter of Credit which should be opened in favor of seller immediately documents attached, namely, Bill of Lading, Insurance Policy, Commercial Invoice and other documents which each contract requires.
- (10) **SHIPMENT** : Shipment is to be made within the time stipulated in each offer. The date of Bill of Lading shall be taken as conclusive proof of the day of shipment. Unless expressly agreed upon, the port of shipment shall be at the seller's option.
- (11) **MARINE INSURANCE** : All shipments shall be covered on All Risks including War Risks and S.R.C.C. for the invoice amount plus 10 (ten) percent. All policies shall be made out in U.S.Dollar and claims payable in New York.
- (12) **SHIPPING NOTICE** : Shipment effected against the contract of sale shall be immediately noticed by fax.
- (13) **MARKING** : All Shipments shall be s arranged otherwise.
- (14) **FORCE MAJEURE** : The seller shall not be responsible for the delay in shipment due to force majeure, including mobilization, war, strikes, riots, civil commotion, hostilities, blockade, requisition of vessels, prohibition of export, fires, floods, earthquakes, tempest and any other contingencies, which prevent shipment within the stipulated period. In the event of any of the aforesaid causes arising, documents proving its occurrence or existence shall be sent by the seller to the buyer without delay.

(15) DELAYED SHIPMENT : In all cases of force majeure provided in the Article No. 11 the period of shipment stipulated shall be extended for a period of twenty one (21) days. In case shipment within the extended period should still be prevented by a continuance of the causes mentioned in the Article No.11 or the consequences of any of them, it shall be at the buyer's option either to allow the shipment of late goods or to cancel the order by giving the Sellers the notice of cancellation by cable.

(16) CLAIMS : Claims, if any, shall be submitted by cable within fourteen (14) days after arrival of goods at destination. Certificates by recognized surveyors shall be sent by mail without delay.

(17) ARBITRATION : All claims which cannot be amicably settled between sellers and buyers shall be finally settled by arbitration in Seoul, Korea in accordance with the Commercial Arbitration Rules of the Korea Commercial Arbitration Board and under the Laws of Korea.

(18) JURISDICTION : The award rendered by the arbitrator shall be final and binding upon both parties concerned.

(19) TRADE TERMS : Unless specially stated, the interpretation of trade terms under this contract shall be governed and interpreted by the Incoterms 2000.

(20) GOVERNING LAWS : This agreement shall be governed as to all matters including validity, construction, and performance under and by United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods(1980).

This agreement shall be valid on and after July 5, 2004.

(Buyer) NIKE CO., INC.,

(Seller) DAEHAN CO., LTD.

(signed)

(signed)

[예시 5-3] 일반거래조건협정서(대역)

본 협정서는 미국 뉴욕 소재의 NIKE상사(이하 매수인이라 칭함)와 한국 서울 소재 대한상사(주)(이하 매도인이라 칭함)와의 사이에 체결된 것으로서 다음과 같이 협정한다.

- (1) **거래형태** : 거래는 매매당사자 모두 본인 대 본인으로 하며 대리인으로 하는 것이 아니다.
- (2) **건본** : 매도인은 매수인에게 무료로 건본을 제공한다. 선적품의 건본이 필요할 때에는 매도인은 그와 같은 건본을 선적전에 매수인에게 송부하도록 한다.
- (3) **품질** : 선적상품의 품질은 발주의 기초가 된 건본과 대체로 일치해야 한다.
- (4) **수량** : 중량 및 수량은 운송서류에 기재된 것으로 한다.
- (5) **가격** : 가격은 별도로 정한 경우를 제외하고는 CIF New York, U.S.A. 조건으로 미달러로 견적한다.
- (6) **확정청약** : 모든 확정청약은 타전일을 포함하여 3일간 유효한 것으로 한다. 다만 일요

일과 국경일은 제외된다.

(7) **주문** : 확정Offer를 인수한 경우 이외의 모든 주문은 매도인의 최종확인을 필요로 한다.

(8) **포장** : 수출용 목재상자로 포장하고 각 상자에는 확인으로서 NIKE 마크, 도착항 표시, 상자 일련번호 및 원산지를 기입해야 한다.

(9) **결제** : 환어음은 매매계약체결 직후에 매도인을 수익자로 하여 개설되는 취소불능신용장에 의거하여 송장금액에 대하여 일람 후 30일부로 발행한다. 또한 운송서류 일체, 즉 선하증권, 보험증권, 상업송장 및 매매계약에서 요구하는 기타 서류를 첨부한다.

(10) **선적** : 선적은 각 계약에서 정해진 기일 이내에 한다. 선하증권의 발행일을 선적일로 간주하고 별도 합의가 없는 한 선적항은 매도인이 임의로 선택한다.

(11) **해상보험** : 모든 선적품은 송장금액의 110%를 보험금액으로 하여 전경위험과 파업위험을 특약한 전위험 담보조건으로 부보한다. 모든 보험증권에 금액표시는 미국달러화로 표시하고 뉴욕지급으로 작성한다.

(12) **선적통지** : 매매계약에 의해 행한 선적은 즉시 팩스로 통보한다.

(13) **확인** : 모든 선적화물에는 약정한 대로 확인을 표시한다.

(14) **불가항력** : 매도인은 불가항력으로 인한 선적지연에 대하여 책임을 지지 않는다. 불가항력에는 동원, 전쟁, 파업, 폭동, 소요, 적대행위, 봉쇄, 선박의 징발, 수출금지, 화재, 홍수, 지진, 폭풍우 및 그 밖에 지정기일까지 선적을 불가능하게 하는 우발적인 사고를 포함한다. 이상과 같은 사유가 발생한 경우에는 매도인은 그와 같은 사유의 발생이나 존재를 증명하는 서류를 지체없이 매수인에게 송부한다.

(15) **선적지연** : 제14조에 열거한 모든 불가항력인 경우에는 선적기일이 21일간 연장된다. 연장된 선적기일까지도 제14조의 사유가 계속되거나 또는 그 결과로서 선적이 불가능할 경우에 매수인은 선적지연을 허락하거나 또는 전보로 매도인에게 취소통지를 함으로써 주문을 취소할 수 있는 선택권을 가진다.

(16) **클레임** : 클레임은 상품이 목적지에 도착한 후 14일 이내에 타전한다. 그리고 지체없이 신용있는 감정인의 증명서를 우송한다.

(17) **중재** : 매매당사자간에 원만한 해결이 되지 않는 모든 클레임은 대한민국 서울특별시에서 대한상사중재원의 상사중재규칙 및 대한민국법에 따라 중재에 의하여 최종적으로 해결한다.

(18) **재판관할** : 중재인의 판정은 최종적인 것으로 당사자 쌍방에 대하여 구속력을 가진다.

(19) **거래조건** : 별도로 정한 경우를 제외하고는 이 계약의 거래조건은 해석은 최신 Incoterms 2000에 준거한다.

(20) **준거법** : 본 계약의 유효성, 성립 및 이행에 관한 모든 사항에 대하여 유엔국제물품매매협약(1980)에 준거한다.

본 협정서는 2004년 7월 5일부터 유효하다.

(매수인)	NIKE 상사	(매도인)	대한상사(주)
	(서명)		(서명)

[예시 5-4] SALES CONTRACT

KOREA TRADING CO., LTD.			
<u>CPO BOX 2235, 2—3 Chungmuro 2-Ka, Chung-Gu, Seoul, Korea</u>			
CABLE : "KONIPTRA", SEOUL		① DATE : June 15, 2003	
TELEX : 63338			
② <u>SALES CONTRACT (NO. E-189)</u>			
③ AMERICAN TRADING CO., INC. NEW YORK, U.S.A.			
④ We as seller confirm having sold you as buyer the following goods on the terms and conditions as stated below and on the back hereof.			
⑤ QUANTITY	⑥ DESCRIPTION	⑦ PRICE	⑧ SHIPMENT
10,000 yards	<i>Printed Synthetic fabric S/No. C1,000 Weight : 0.25 lb. per linear yard 44"×about 50 yards 100% Acrylic Washable Colour</i>	<i>CIF, New York in US\$ 36.53 per yard</i>	<i>August, 2003</i>
Minimum quantity required : 3,000 yards per design Total Amount <u>US\$ 6,650.00</u>			
⑨ TERMS : <i>Draft at 90 days after sight under Irrevocable L/C ; usance : interest for seller's account</i>			
⑩ INSURANCE : <i>Seller is to cover the CIF price; invoice amount plus 10% against All Risks including War and S.R.C.C. Risks</i>			
⑪ PACKING : <i>About 500 yards in a carton box</i>		⑭ SHIPPING MARKS	
⑫ DESTINATION : <i>New York, U.S.A.</i>		<i>NEW YORK</i>	
⑬ reference : Please sign and return the duplicate.		<i>BOX NO. 1/UP MADE IN KOREA</i>	
<u>BUYER</u>		<u>SELLER</u>	
AMERICAN TRADING CO., INC.		KOREA TRADING CO., LTD.	
<i>(Signed)</i>		⑯ <i>(Signed)</i>	
K.H.Kennedy President		<i>Gapdong Kim President</i>	



제 6 장 무역계약의 거래조건 약정

제1절 계약상품의 거래조건 및 분쟁구제조항 / 184

제2절 정형거래조건 / 208

제1절 계약상품의 거래조건 및 분쟁구제조항



무역계약은 매도인인 수출상이 약정한 물품에 대한 인도를 이행함으로써 소유권과 점유권을 수입상에게 이전하고, 수입상은 이에 대해 대금지급을 서면상으로 약속하는 것이다. 따라서 무역거래의 당사자간에 체결되는 매매계약에는 물품의 인도와 대금의 지급 그리고 계약위반시의 구제조항 등에 관한 계약의 제 조건이 확정되어야 한다.

‘무역계약’에서 당사자가 약정하여야 할 주요 조항에는 계약의 기본사항인 계약당사자와 관련하여 우선 본인(principal), 대리인(agent)의 여부, 계약목적, 계약확정문언, 약인¹⁾ 등에 관한 것이다.

그리고 매매당사자는 무역계약에서 가장 핵심이 되는 계약상품에 관한 ‘6대 거래기본조건’, 즉 계약상품의 품질(quality), 수량(quantity), 가격(price), 선적(shipment), 보험(insurance), 결제(payment)조건 등에 관하여도 약정하여야 한다. 또한 무역계약에서 고려해야 할 중요한 것은 계약의 불이행을 대비한 ‘분쟁구제조항’에 관해서도 당사자가 약정을 해야 하는데, 이에선 주로 불가항력조항, 클레임조항, 중재조항, 준거법조항, 재판관할조항 등 분쟁구제조항 등이 포함되며 이하에서 설명한다.

1.1 상품의 거래조건



1. 품질조건

품질조건에서는 무역상품의 품질결정방법, 결정시기 및 품질증명방법에 관하여 약정해 두는 것이 필요하다.

1) 품질결정방법

무역계약에서 가장 중요한 조건 중의 하나이다. 무역거래시에 계약조건과의 상

1) 영미법상 ‘약인’(consideration)이란 계약당사자로 하여금 계약을 체결하게 하는 동기, 즉 계약의 원인으로서는 당사자 일방에 발생하는 권리, 이익, 이득 또는 상대방이 부담하는 손실, 손해, 책임 등을 말한다.

이에 따른 분쟁이 가장 많이 야기되는 경우가 바로 이 품질조건이기 때문이다. 따라서 품질조건(quality terms)에서는 품질의 결정방법, 품질의 결정시기, 품질의 증명방법 등을 명확히 해두어야 한다.

(1) 견본매매

‘견본매매’(sales by samples)는 공산품거래시 가장 일반적으로 사용되는 품질약정 조건이다. 견본조건(sample terms)에서 관습적으로 “same as sample~”, “up to sample~”, “fully equal to sample” 등의 표현을 사용하는 경우는 물품이 견본과 조금만 달라도 인수거절 또는 품질클레임이 제기될 수 있으므로 주의해야 한다.

수출상의 입장에서는 규격품이나 정밀제품이 아닌 한 “similar to sample~”, “as per sample~”, “about equal to sample~” 등의 용어를 사용하는 것이 바람직하다.

(2) 상표매매

‘상표매매’(sales by trade mark)는 “NIKE”, “CHANEL”, “Coca Cola”, “YKK zipper” 등과 같은 소비자에게 인지도가 높은 세계일류 유명상표의 상품거래시 주로 사용된다.

(3) 규격매매

‘규격매매’(sales by type or grade)는 영국규격인 “BSS”, 일본규격인 “JIS”, 미국규격인 “ASTM”, 독일규격인 “DIN” 등의 규격을 이용하는 방법이다.

(4) 명세서매매

‘명세서매매’(sales by specification)는 선박, 철도차량, 의료용구, 중대형 기계류 등 견본제시가 불가능할 경우에 사용된다. 설명서(description), 명세서(specification), 도해목록(catalog) 등으로 거래목적물을 표시하며 설명서매매(sales by description)라고도 한다.

(5) 표준품매매

‘표준품매매’(sales by standard)는 주로 농림수산물이나 광산물과 같은 1차상품거래시 주로 이용된다. 이에는 ‘평균중등품질조건’, ‘판매적격품질조건’ 및 ‘보통품질’이 있다.

(가) 평균중등품질조건(fare average quality Term : F.A.Q.)

‘평균중등품질조건’(F.A.Q.)은 거래목적물의 품질을 당해 선적 내지 출하의 지

역과 시기에 있어서 그 계절의 출하품 가운데 평균적인 중등품질의 것으로 하는 품질조건을 말한다. F.A.Q조건은 선적품질조건의 일종으로서 주로 곡물, 과일류, 차 등의 농산물거래에 많이 이용된다.

(나) 판매적격품질조건(good merchantable quality Term : G.M.Q.)

‘판매적격품질조건’(G.M.Q.)은 물품인도시에 그 품질이 당해 품질의 성질과 상관습에 비추어 판매가 가능한 것, 즉 ‘판매적격성’(merchantability)을 지닌 것임을 매도인이 보증하는 품질조건을 말한다. G.M.Q.조건은 양륙품질조건의 일종으로서 주로 목재나 냉동어류, 광석류의 거래에 사용된다. 당초의 숨은 흠집 또는 결함(hidden defects)이 인도 후에 나타난 경우에 수입자는 수출자에게 클레임을 제기할 수 있다.

(다) 보통품질(usual standard quality : U.S.Q.)

‘보통품질’(U.S.Q.)조건은 주로 원사거래에 이용되는 품질조건으로서, 공인검사기관 또는 공인표준기준에 의하여 보통품질로서 인정된 제품을 표준품의 품질로 결정하는 조건이다.

2) 품질결정시기

일반적으로 무역상품의 수송은 장기간에 걸쳐 장거리의 해상운송을 필요로 하는 경우가 많으므로 수출항에서의 선적시 상품품질과 수입항의 양륙지점에서의 품질간에 차이가 발생할 가능성이 있게 된다. 그러므로 수출상품의 품질을 선적시에 결정하느냐 또는 양륙시에 결정하느냐 하는 것은 대단히 중요하다.

(1) 선적품질조건

‘선적품질조건’(shipped quality terms)이란 검품의 기준시기를 선적완료시점(time of shipment)으로 하는 조건으로서, EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CIP, CPT 및 “F.A.Q.”, “T.Q.”, “S.D.”조건이 ‘선적품질조건’에 속한다. 이 ‘선적품질조건’에서 공산품의 경우 선적시에 공인검사기관의 품질확인을 받았다면, 운송도중에 변질되어 도착지에서 하자를 발견했더라도 수출상은 이에 대한 책임을 지지 않는 것이 된다.

(2) 양륙품질조건

‘양륙품질조건’(landed quality terms)이란 인도물품의 품질이 계약과 일치하는

지의 여부를 목적항(port of destination)에서 물품을 양륙한 시점에서 검품한 결과에 따라 정하는 조건으로서, DAP, DPU, DDP 및 “G.M.Q.”, “R.T.”조건은 그 성질상 ‘양륙품질조건’에 속한다.

운송중에 품질이 변질될 수 있는 곡물, 어류 등과 같은 1차상품의 경우에 주로 사용되며 품질검사를 한 것이 계약조건과 일치하여야 수출상이 면책을 주장할 수 있다.

3) 특수품질조건

(1) Tale Quale(T.Q.)

“Tale Quale”(T.Q.)²⁾은 ‘선적품질조건’에 속하며, 매도인은 운송중의 손실에 대하여 아무런 책임을 부담하지 않는다. 이 조건에서는 보통 다음과 같이 약정한다.

“Shipment in good condition but tale quale as regards condition on arrival”

(2) Rye Terms(R.T.)

“Rye Terms”(R.T.)는 품질의 기준이 매도인은 양륙시의 손상에 대해 배상해야 하며 수송도중의 손상에 대해서는 책임이 없다. 따라서 “R.T.”조건은 ‘양륙품질조건’에 속하며, 주로 호밀(rye)의 거래와 광산물 등의 거래에 활용된다.

(3) Sea Damaged Terms(S.D.)

“Sea Damaged Terms”(S.D.)는 항해중 화물이 조류(seawater)나 응고(condensation)됨으로써 발생하는 손해를 매도인이 부담하는 조건으로서 원칙적으로는 선적품질조건이나 엄격히 말해 선적품질조건과 양륙품질조건을 절충한 조건이다.

이 조건에서는 보통 다음과 같이 약정한다.

“Damaged by sea water, if any, to be seller’s account”

2) “Tale Quale”은 불어로 Tel Quel이라고도 하며, “Such as it is” 또는 “Just as they come”이라는 의미이다.

표 6-1. 품질의 결정시기

구 분	개 념	관련조건	특수조건	
			종 류	개 념
선적품질 조건	선적시 물품의 품질로서 품질을 결정하는 조건	EXW, FCA FAS, FOB CFR, CIF CPT, CIP	Tale Quale (T.Q.조건)	매도인이 약정한 품질을 선적시까지 책임지는 조건
			Sea Damaged (S.D.)조건	매도인이 해상운송중 손상에 대하여 책임지는 조건
양륙품질 조건	양륙시 물품의 품질로서 품질을 결정하는 조건	DAP, DPU DDP	Rye Terms (R.T.)조건	매도인이 약정한 물품을 도착시까지 책임지는 조건

4) 품질증명방법

수출상품의 품질검사는 매매계약시에 당사자간에 누가 할 것인가를 미리 합의하게 되며, 원칙적으로 품질의 입증은 계약조건에 의해 결정된다. 즉, '선적품질조건'에서는 이러한 거증책임이 매도인에게 있으며, '양륙품질조건'인 경우에는 매수인에게 품질수준의 미달 또는 운송중의 변질에 대한 거증책임이 귀속된다. 이에 따라 객관적이고 권위있는 검사기관 또는 '감정인'(surveyor)의 감정보고서(survey report)에 의해 사실을 증명하고 배상을 청구하게 된다. 권위있는 검사기관 내지 감정인으로는 "Lloyd's Surveyor", "Lloyd's Agent", "SGS", "Del-Corporation" 등이 세계적으로 유명하다.

품질검사를 누가 할 것인지에 관하여는 계약체결시에 보통 다음과 같이 약정한다.

"Seller's(or buyer, agency) inspection to be final."

2. 수량조건

'수량조건'에서는 수량의 단위, 수량측정방법, 수량결정시기 및 증명방법, '과부족용인' 조항 등에 관하여 약정하는 것이 필요하다.

1) 수량의 단위

(1) 중량(weight)

'중량'을 기준으로 하는 상품에는 양곡, 철강, 수산물 등이 있으나, 나라마다 중

량의 기준이 상이한 점에 유의하여야 한다. 중량단위에는 lb(pound), Kg, Ton 등이 광범하게 사용된다.

Long Ton(L/T) = 1,016kgs = Gross Ton = 2,240lbs = English Ton
 Short Ton(S/T) = 907kgs = Net Ton = 2,000lbs = American Ton
 Metric Ton(M/T) = 1,000kgs = Kilo Ton = 2,204lbs = French Ton

(2) 개수(piece)

날개 또는 포장(package) 단위로 Piece(1개), Dozen(12개), Gross(12개×12Dozen=144Pcs)를 사용하며, 잡화제품에 많이 사용한다.

1Dozen = 12Pcs(Pieces)
 1Gross = 12Dozen = 144Pcs(12×12)
 1Great Gross = 12Gross = 1,728Pcs(12×12×12)
 1Small Gross = 10Dozen = 120Pcs(12×10)

(3) 용적(measurement)

‘용적’의 단위로서는 석유에 Barrel, 곡물에는 Bushel이 사용되며, 특히 목재의 용적은 “SF”(Super Foot)로 표시한다. 특히 운송물류에 있어서 물류비 산출을 위한 화물의 용적 단위로서 “CBM”(Cubic Meter)이 사용된다. 이 “CBM”은 가로 1m, 세로 1m, 높이 1m인 화물을 말한다. 실무에서 LCL화물의 운송료, 화물집하장(CFS) 사용료, 창고료, 터미널사용료(THC), 항만사용료(WFG) 등의 산출기준이 된다.³⁾

1 SF = 1 평방 Foot×1 Inch
 480 SF = 1 용적톤(Measurement Ton : M/T) = 40 Cubic Feet
 1 English Gallon(Imperial Gallon) = 4.546Liters
 1 American Gallon(Wine Gallon) = 3.7853Liters

(4) 길이(length)

‘길이’의 단위로는 Meter, Feet, Inch나 Yard가 사용되며, 섬유류·동관·전선

3) 예컨대, 가로 80cm, 세로 120cm, 높이 50cm인 화물의 CBM은 $0.8 \times 1.2 \times 0.5 = 0.48$ CBM이다. 한편 해상운임, 창고료 등 물류관련 각종 요금 청구시 사용되는 단위는 R/T(Revenue Tonnage)로써 용적과 중량에 따른 요금이 상이할 경우 비용이 많은 쪽을 적용한다는 것을 의미한다.

등의 거래에서 적용된다.

(5) 면적(square)

‘면적’의 단위에는 “Sft”(square foot)가 기준이 되며, 주로 유리·합판·타일 등의 거래에 이용된다.

2) 중량측정과 수량증명방법

다음에서는 중량측정방법과 수량의 증명방법을 살펴본다.

(1) 총중량조건(gross weight term)

상품을 포장한 상태의 중량, 즉 외포장과 내포장을 합한 포장(tare), 내부충전물과 순수 내용물(Ware)까지 모두 합하여 계량하는 조건으로서 소맥분, 면화 등의 특수물품의 경우에만 사용된다.

(2) 순중량조건(net weight terms)

‘총중량’에서 포장의 무게를 제외한 순수한 상품의 중량으로 계량하는 조건으로서 비누, 화장품 등의 소매판매시와 같이 포장된 채로 판매되는 상품에 이용되는 가장 일반적인 중량조건이다.

(3) 정미중량조건(net, net weight)

중량에서 내포장과 충전물을 제외한 물품내용물만의 순수한 중량만을 계량하는 조건으로서 순중량조건이라고도 한다. 예를 들면 ‘순중량’ 조건은 화장품 로션에서 병을 제외한 순수한 로션 액체만의 중량을 의미한다.

한편 수량의 증명방법은, ‘선적수량조건’의 경우 매도인은 원칙적으로 선적시에 그 수량에 대하여 미리 매수인의 동의를 얻어 SGS와 같은 전문검정기관(surveyor)이나 공인검량인(public weighter)의 검량에 의해 작성되는 중량용적증명서(Certificate of Weight and/or Measurement)를 매수인에게 제공하여야 한다.

‘양륙수량조건’의 경우에도 전자의 경우와 마찬가지로 원칙적으로 전문검정기관이나 공인검량인에 의한 중량용적증명서를 발급받아 매도인에게 제공해야 하며, 때로는 매수인이 수입국 세관검사를 활용하여 수량을 증명하기도 한다.

3) 수량결정시기

수량조건에 있어서 어느 시점의 수량을 ‘계약수량’으로 판정할 것인지에 관해서는 통상 수량의 결정시기 중 다음 두 가지 가운데 하나를 선택하게 된다.

(1) 선적수량조건(shipped quantity terms)

‘선적수량조건’은 선적시에 계량된 수량이 계약에서 명시한 수량과 일치하는 한 매도인은 계약을 이행한 것으로 하는 조건이다. FOB와 CIF는 ‘선적수량조건’으로서 별도의 특약이 없는 한, 선적지에서 결정된 수량이 최종적인 것으로 간주된다.

(2) 양륙수량조건(landed quantity terms)

‘양륙수량조건’은 수입지항에 양륙된 시점에서 검량하여 이때의 수량이 계약수량과 일치하여야 하는 조건을 말한다. DAT 및 DAP의 거래조건은 특약이 없는 한 ‘양륙수량조건’이 적용되는 것이 원칙이다. 일반적으로 곡물류, 청과물, 수산물류, 화공약품 또는 각종 유지 등은 ‘양륙수량조건’으로 거래하는 것이 하나의 관례처럼 되어 있다.

4) 과부족용인조항

수량조건에서 ‘과부족용인’ 조항(more or less clause : M/L Clause)이란 일정한 수량의 과부족 한도를 정해두고 그 범위 내에서 상품이 인도되면 계약불이행으로 다루지 않고 수량클레임을 제기하지 않는다는 계약상의 명시조항을 말한다.

(1) 특약에 의한 과부족용인조항

곡물·광산물과 같은 살물(bulky cargo)은 그 성질상 계약수량을 정확하게 인도하기가 어렵다. 그러므로 계약에 수량의 과부족을 용인하는 조항을 삽입해 두는 것이 필요하다. 예를 들어 “100 M/T, but 3% more or less at seller’s option”의 경우는 97M/T와 103M/T의 범위 내에서 인도하면 된다. 따라서 이 경우 “3%” 이내의 과부족이 발생하더라도 매도인은 계약위반의 책임을 지지 않는다.

계약서상 ‘과부족용인’ 조항(M/L clause)에 관한 약정의 예는 다음과 같다.

“3% More or less at sellers option”

“Seller has the option of 3% more or less on contract quantity”

(2) 신용장거래시의 과부족용인조항의 해석

‘신용장’(L/C)방식의 거래에서, 특히 ‘살물’(bulk cargo)의 경우 신용장상에 명시된 신용장금액(credit amount) 또는 물품의 수량(quantity)이나 단가(unit price) 앞에 “약”(約)의 의미에 해당하는 “about”, “approximately” 등의 용어를 사용하는 경우 이를 ‘개산수량조건’(approximate quantity terms)이라 하고, ‘10%’를 초과하지 아니하는 과부족(difference)을 허용하는 것으로 하고 있다.⁴⁾

그러나 신용장상에 물품수량과 ‘과부족용인’ 문언이 없더라도, 과부족 금지문언이 없는 한 환어음 발행금액이 신용장금액을 초과하지 않는 범위 내에서 “5%”까지의 과부족이 허용된다.⁵⁾ 여기에는 포장단위(packaging unit)나 개개품목(individual item)에 따라 수량이 명기된 경우는 적용되지 않는다. 왜냐하면 ‘살물’의 거래에서는 그 성질상 신용장이 요구하는 데로 정확한 수량을 선적한다는 것은 사실상 불가능하기 때문에 이러한 분쟁의 예방과 신용장거래의 원활을 기하기 위하여 과부족용인조항을 설정해 두는 것이 필요하다.

한편 D/P, D/A와 같은 무신용장의 ‘추심방식’거래에서는, 과부족용인에 관한 계약상 구체적인 문언이 없는 경우 해석상의 문제로 분쟁의 소지가 있으므로 계약상 “M/L clause”를 포함시키는 것이 필요하다.

3. 가격조건

무역거래에서 당사자가 특히 중요시하는 것은 상품의 품질과 적정한 가격으로 계약하는 것이다. 따라서 ‘가격조건’은 적정한 매매가격을 채산하는데 기본이 되는 중요한 것이다. ‘매매가격’은 단위수량상의 ‘단가’(unit price, sub total amount)와 총금액(total amount)을 기재하여 표시하는데, 수출입단가의 산정에는 수출입에 수반되는 각종 비용을 물품의 원가와 이윤에 추가적으로 산입하여야 하는데, 이를 나타내는 것이 ‘가격표’(Price List)이다.

무역계약상의 ‘가격조건’에는 다음 두 가지의 문제가 있다. 그 하나는 수출입에 따른 각종 비용을 누가 어느 정도로 부담하는가 하는 ‘정형거래조건’(trade terms)상의 문제이고, 다른 하나는 매매가격을 어느 나라의 통화로 표시하여 결제할 것인가 하는 ‘표시통화’(currency) 내지 결제통화의 문제이다.

4) UCP 600, Article 30(a).

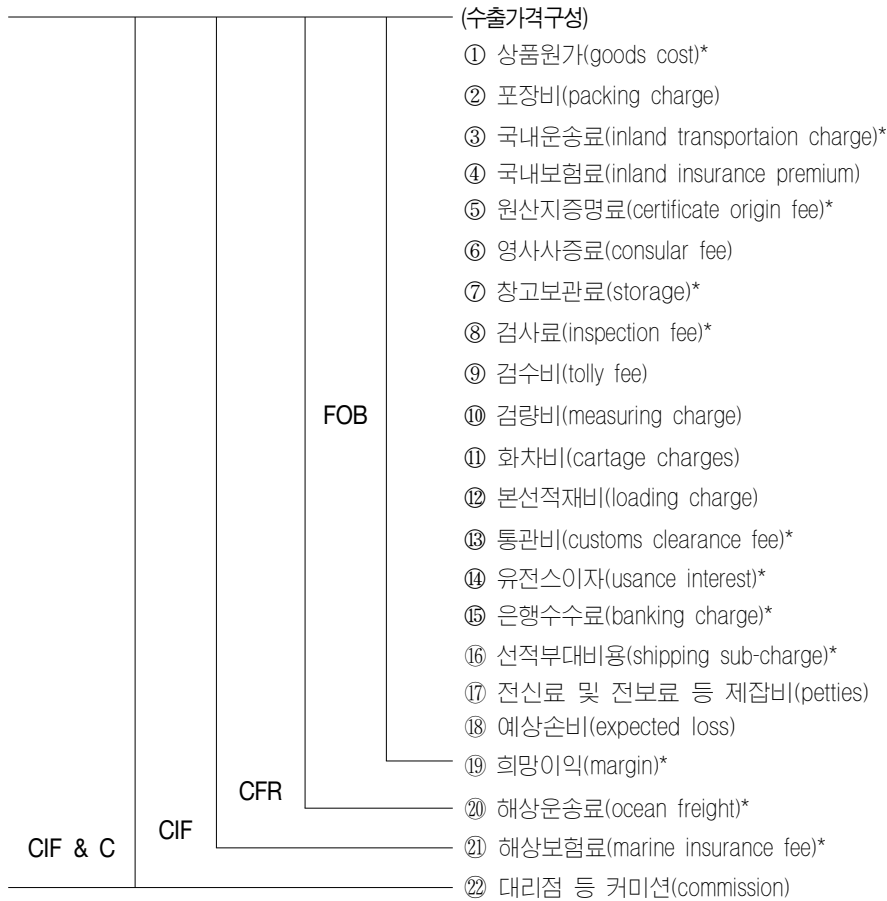
5) UCP 600, Article 30(b).

1) 매매가격의 산출과 구성요소

상품의 판매 내지 구매의 가격, 즉 수출입단가(unit price)는 물품의 제조원가에 의해서만 정해지는 것이 아니다.

먼저 ‘수출가격’은 상품을 직접 제조하거나 타사에서 구매하는 상품원가, 즉 기본원가와 간접비를 배분받은 간접원가이다 거래조건에 따른 절차상의 부대비용, 예상이익(expected profit)을 포함하여 가격제시(quotation)를 한다. 그리고 ‘수입 가격’은 매도인의 선적상품원가인 기본원가와 간접비를 계상한 간접원가, 거래조건에

그림 6-1. 주요 조건별 수출거래의 원가요소



주) ‘*’는 수출에 따른 비용요소 중 핵심적인 원가요소이다.

따른 부대비용 및 예상이익 등의 요소를 포함하여 수입가격의 원가로 삼는다. 이와 같이 전체 수출·수입표시비용에 의하여 단가가 채산(estimation)되고 그에 따라 가격제시(quotation)가 이루어진다.

다른 한편으로 ‘가격조건’은 바로 이러한 단가채산, 즉 가격제시에 관련한 수출입 표시비용의 부담귀속을 나타내는 여러 가지 관용적 거래조건을 일컫는 경우가 있는데, 이때의 ‘가격조건’은 후술하는 ‘정형거래조건’(trade terms)과 용어를 같이 하는 동시에 또한 그 내용이 되기도 한다. 예를 들면, “FOB Busan @ 600 U\$” 혹은 “CIF New York 80,000 U\$”와 같이 단위가격이나 전체금액을 나타낸다.

2) 표시통화

외국통화로 표시하고 결제하는 수출무역은 우선 외환시세변동에 따른 환위험(exchange risk)을 매도인이 부담하지 않으면 안된다. 또한 무역거래에서는 매매 당사자간에 어느 나라의 통화(currency)를 사용할 것인가에 대하여도 약정해 두어야 한다.

예를 들어 달러(Dollar)라 해도 미국 달러(US\$)를 비롯하여 캐나다 달러(CAD, C\$), 오스트레일리아 달러(ATS, A\$), 홍콩 달러(HKD, HK\$), 싱가포르 달러(SGD, S\$) 등 여러 나라의 통화가 있고 그 각각의 대외가치 역시 서로 다르다.

그러므로 결제시의 환위험 회피와 표시통화의 혼란을 방지하기 위해 U.S. Dollar, Canadian Dollar, Hong Kong Dollar, French Franc, Swiss Franc, Belgium Franc 등으로 표시통화를 명확히 하는 것이 필요하다.

4. 인도조건

거래조건에서의 ‘물품의 인도’(delivery)란 물품의 점유권과 소유권을 어느 특정인이 타인에게 이전함을 의미한다. 여기서 물품의 인도는 그러한 인도가 일어나는 지정장소(the named place)를 의미하며, 동시에 위험이 매도인에게서 매수인에게로 이전하는 장소이다.

「Incoterms 2010」에서는, 매도인의 인도와 관련하여, 복합운송조건인 EXW, CPT, DAP 등의 경우 매도인은 물품을 지정장소에 또는 운송인에게 교부로(by handling) 또는 지정목적지에서 인도하며, 해상운송조건인 FCA, FOB, CFR, CIF

의 경우는 지정선적항 본선선측(alongside the ship) 또는 본선 적재(on board the vessel)하고 조달함으로써(by procuring) 인도한다고 표현하고 있다.

무역거래에서는 매도인은 매수인에게 물품을 인도할 목적으로 운송업자에게 물품을 인도하는 것으로서 그의 의무를 이행하게 된다. 무역계약에서 명시하여야 할 ‘인도조건’(delivery terms)에는 인도장소, 선적시기, 인도방법의 세 가지 요소를 포함하고 있는데 당사자간에는 이에 관한 구체적 약정이 필요하다.

1) 인도장소

‘인도장소’(place of delivery)는 인도시기와 함께 물품에 대한 위험부담의 한계를 나타내는 장소를 말하며, “FOB Busan, Korea”, “CIF New York, U.S.A.”과 같은 정형거래조건의 선택에 의해 결정된다. 또한 ‘인도시기’(time of delivery)는 소유권이전의 시기로서 일반적으로 선적지에서의 물품인도를 위한 선적시가 되며, ‘인도방법’은 소유권이전과 대금결제방법의 관계에 따라 ‘현물인도’(actual delivery) 또는 ‘상징적 인도’(symbolic delivery)로 구분된다.

예를 들어 FOB조건, CIF조건의 경우, 본선상(on board the vessel) 적재가 완료한 시간과 장소가 되며, 인도방법은 운송서류의 인도에 의하지만, 그러나 DAT, DAP조건의 경우에는 인도시기와 장소는 목적지의 지정장소(the named place)에 물품을 인도하는 시점과 장소가 되며 인도방법은 ‘현물인도’가 되는 것이다.

따라서 ‘인도장소’는 수출상과 수입상이 상호 협의하여 현실적 여건을 종합적으로 검토한 뒤 합리적으로 인도가 이행될 수 있도록 약정을 해야 한다.

2) 선적시기

(1) 특정조건

선적시기를 특정한 기간 또는 기일로 확정하여 결정하는 방법을 특정조건이라 한다.

표 6-2. 선적시기 특정조건 표시방법

표시방법	표시 예	선적기한
특정일기한	may shipment within May from May to June	5월 1일 ~ 5월 31일 5월 1일 ~ 5월 31일 5월 1일 ~ 6월 30일
	during first half of May during second half of May	5월 1일 ~ 5월 15일 5월 16일 ~ 5월 31일
	at the beginning(early) of May at the middle of May at the end(late) of May	5월 1일 ~ 5월 10일 5월 11일 ~ 5월 20일 5월 21일 ~ 5월 31일
	on or about May 10	5월 5일 ~ 5월 15일
최종선적기한	latest shipping date : May 10 not later than May 10 Shipment shall be made by may 10 on or before May 10 until May 10	~ 5월 10일
최초선적기한	Not earliar than May 10	5월 10일 ~

(2) 즉시선적

선적시기를 특정기간으로 명시하지 아니하고 ‘즉시선적’을 의미하는 ‘prompt’, ‘immediately’ 또는 ‘as soon as possible’ 등 또는 이와 유사한 표현은 후일 선적 이행의 시기와 관련하여 분쟁의 소지가 있으므로 사용하여서는 아니된다.

신용장거래시 이러한 표현을 사용한 경우 「UCP 600」에서는 서류심사시 이를 무시하도록 규정하고 있다.⁶⁾

3) 분할선적 및 환적

인도방법 중 문제가 되는 ‘분할선적’(partial shipment) 혹은 환적(transshipment)의 허용여부는 매매계약에서 “Partial shipments are allowed(or prohibited).” 또는 “Transshipment is allowed(or prohibited).” 등으로 약정하면 허용(혹은 금지)된다.

(1) 분할선적

신용장에 ‘분할선적’을 금지하는 문언이 없을 경우에는 ‘분할선적’이 허용되는

6) UCP 600, Article 3.

것으로 간주되므로⁷⁾ 수출상은 선적기간에 걸쳐 ‘분할선적’이 가능하다.

‘신용장’(L/C)거래의 경우, 어느 분할분의 선적이 약정대로 이루어지지 않았다면, 당해 분에 대한 대금지급거절과 잔여계약분에 대한 취소의 권리를 발행은행측이 가지게 된다. 여기서 동일선박이고 동일 운송구간에 동일한 목적지를 표시하고 있는 한 운송일과 운송지가 달라도 ‘분할선적’이 아니다.⁸⁾

한편으로 ‘분할선적’이 허용되면서 “May and June shipment equally divided.”에서와 같이 일시에 선적되지 않으면서 월별로 일정수량이 분할선적되는 ‘할부선적’(shipment by installment)이 요구되는 경우에는 지정월에 지정된 수량이 선적되지 않으면 그 선적 불이행분은 물론이고 그 이후의 모든 할부분에 대하여도 무효가 되므로,⁹⁾ 이를 대비하여 그 선적 불이행분이 차월로 이월될 수 있는 별도의 약정¹⁰⁾이 필요하다.

(2) 환 적

‘환적’(transshipment)이란 선적항에서 선적된 화물을 목적지로 가는 도중에 다른 선박 또는 다른 운송수단에 옮겨 싣는 것으로 ‘이적’이라고도 한다. 그러나 해상운송이나 복합운송의 과정에서 ‘환적’은 일반적으로 예상되는 것이므로 특별히 금지의 지정이 없는 한 ‘환적’을 인정하고 있다.

신용장상에 ‘환적’이 금지되지 않는 한, 운송인이 ‘환적’할 권리를 유보한다는 문언이 기재되거나, 복합운송이 이루어지는 경우 전 항로를 단일한 동일증권이 커버하고 있는 운송서류를 수리하는 것으로 하고 있다.¹¹⁾

한편 예를 들어 유리그릇이나 도자기 류 등 깨어지기 쉬운 물품의 운송에서 ‘직항선적’(direct shipment)을 요구하는 경우는 관습적 항로(customary route)에 의하여 운항되어 운송도중에 다른 항구에 기항하지 않고 목적지로 직접 기항하는 ‘직항선’(direct vessel)에 의하여 물품을 적출하는 것을 의미한다. 이는 곧 환적금지의 의미를 내포하고 있다. 그러나 ‘직항선적’의 경우라도 예기치 않은 해난을 만나 ‘피난항’(port of refuge)에 일시 기항하거나 선박의 연료 또는 용수 등 필요불

7) UCP 600, Article 31(a).

8) UCP 600, Article 31.

9) UCP 600, Article 32

10) 할부된 매선적을 별도의 독립된 거래로 정하는 특약을 둘 수 있다. 예를 들면, “In case of shipment by installment, each shipment shall be regarded as a separate and independent contract.”와 같다.

11) UCP 600, Article 31(a).

가결한 선용품의 조달을 위해 일시 기항하는 것은 허용되며 이는 ‘환적’에 해당하지 않는다.

4) 선적지연

‘선적지연’(delayed shipment)이란 약정된 선적기한 내에 선적을 이행하지 않은 것을 말하며 불인도(non-delivery) 또한 이에 포함시킬 수 있다.

매도인의 고의 또는 과실에 의한 ‘선적지연’은 명백한 계약불이행이므로 매도인은 책임을 져야 한다. 그러나 ‘선적지연’이 불가항력적인 사태로 인한 경우에는 매도인은 수출국 거주 상대방의 영사 또는 상업회의소의 증명서류를 매수인에게 송부함으로써 선적을 유예받거나 선적의무를 전면 면제받을 수 있으며 때로는 계약을 해약할 수도 있다.

5. 보험조건

‘해상적하보험’(marine cargo insurance)은 화물의 운송구간에 있어서 우발적인 사고에 의해 발생하는 손해를 보험자가 보상할 것을 목적으로 하는 보험을 말한다. 적하보험계약은 운송에 수반한 우발적 사고를 보험사고로 하여 보험자가 손해보상을 약속하고 그 대가로 보험계약자는 보험료를 지급할 것을 약속하는 낙성계약이다.

실무적으로는 적하보험에 있어서 널리 이용되는 「협회적하약관」(Institute Cargo Clauses : ICC)에는 신약관의 경우 ICC(A), ICC(B), ICC(C) 조항의 세 가지 기본약관이 있는데, 보험계약시 매매당사자들은 부담하는 위험과 담보하고자 하는 손해의 범위 그리고 보험료 등을 고려하여 계약화물에 적합한 형태의 보험조건을 선택해야 한다.

1) 보험계약자와 피보험자간의 관계

‘보험계약자’(policy holder)란 보험자와 보험계약을 체결하고 보험료를 지급할 의무를 부담하는 자를 말하며, ‘피보험자’(insured, assured)는 피보험이익이 귀속되는 주체로서 보험사고의 발생에 의하여 손해를 입는 경우 보험자에게 직접 손해보상을 청구할 수 있는 자를 말한다.

그런데 무역계약과 관련한 적하보험에 있어서는 보험계약자와 피보험자가 상이

한 경우가 있다. 따라서 매매계약 체결시에는 보험자와의 보험계약을 체결하는 보험 계약자와 피보험이익을 가지게 될 피보험자에 대한 관계를 분명히 할 필요가 있다.

FOB, CFR조건인 경우와 같이 매도인이 계약물품을 운송인에게 인도하고, 그 이후의 물품운송 중의 멸실, 손상(loss or damage)에 대한 책임을 매수인이 부담하는 경우 매수인은 그 운송물품에 대한 보험계약자인 동시에 피보험자가 된다. 그리고 DAT, DAP 및 DDP조건인 경우에 매도인이 물품을 지정목적지까지 운송할 의무가 있으므로 적하보험에 부보할 경우 보험계약자와 피보험자는 매도인이 된다.

그러나 CIF나 CIP조건에서와 같이 부보의무는 매도인에게 있으나 물품운송의 위험은 매수인이 부담하는 경우 보험계약자는 매도인이 되지만 피보험자는 매수인이 된다는 점에 유의하여야 한다.

2) 보험금액의 결정

‘보험금액’(insured amount)이란 보험계약 당사자간의 합의에 의하여 보험자가 지급해야 할 손해보상의 최고한도액을 말한다. 이는 보험계약을 체결할 때 당사자간의 약정에 의하여 정하여 지는데, 매매계약에 따라 거래물품에 대하여 위험을 부담하는 당사자가 보험자와 보험계약을 체결하는 경우에 그 보험금액과 부보의 범위를 결정하면 된다.

그러나 CIF나 CIP조건과 같이 보험계약자와 피보험자가 상이한 경우에는 부보 금액에 대한 별도의 약정이 필요한 경우가 있다. 즉, CIF조건인 경우 “110 per cent of the CIF invoice value”와 같이 송장가액에 10%를 부가한 금액으로 부보하게 되며, 이러한 가산비율에 따라 ‘보험료’(insurance premium)도 달라지므로 보통 송장가액에 10%를 가산한 ‘최소부보금액’을 약정한다.

3) 담보위험과 손해보상범위 결정

적하보험은 화물이 운송 중 우발적 사고(fortuitous accident)에 의하여 멸실(loss) 또는 손상(damage)됨으로써 화주가 입을 경제적 손실을 보상하는 것이므로 담보 위험과 보상범위는 보험계약 당사자에게는 매우 중요한 문제가 된다.

(1) 담보위험

‘담보위험’(perils covered)이란 보험자가 그 위험에 의하여 발생한 손해를 보상

할 것을 약속한 위험을 말한다. 따라서 보험자로부터 보상을 받기 위해서는 손해가 담보위험에 의하여 발생되고, 담보위험과 일정한 인과관계를 가져야 한다.

(2) 담보조건의 선택

운송화물이 운송도중에 손해를 입은 경우에 보험자로부터 보상을 받기 위해서는 보험계약에서 약정한 담보위험에 ‘근인’(proximate cause)하여 발생한 손해이어야 하지만, 손해형태에 관하여 보험조건에 따라서는 보상되지 않는 경우도 있으므로 합리적으로 담보조건을 정해야만 한다.

적하보험은 1912년 ‘런던보험업자협회’(Institute of London Underwriters : ILU)가 제정한 정형화된 「협회적하약관」(ICC)에 의하여 계약하고 있다. 「협회적하약관」은 손해담보의 범위를 ‘분손부담보’(Free from Particular Average : F.P.A.), ‘분손담보’(With Average : W.A.), ‘전위험담보’(All Risks : A/R)의 세 가지로 구분하여 왔다. 그 후 「협회적하약관」은 1963년에 1차 개정되고 1981년에 ICC가 전면 개편되어 FPA와 유사한 “ICC(C)”조건 처럼 WA와 “ICC(B)”, A/R와 “ICC(A)” 등의 신약관이 채택되었는데 우리나라는 현재 구약관과 신약관인 ICC(A), (B), (C)와 혼용하고 있다.

특히 FPA 또는 ICC(C)는 담보하는 손해의 정도가 가장 좁아 보험료가 가장 싸며 A/R와 ICC(A)의 범위는 반대로 가장 넓은 반면 보험료는 고율이다. 따라서 매매당사자는 보험조건을 약정함에 있어 ICC(B) 또는 ICC(C)조건으로 부보하는 경우 담보가 되지 않는 위험에 대해서는 상품의 성질을 감안하여 해수침손, 파손 등의 부가위험(extraneous risk)을 추가하여 부보하는 것이 중요하다.

최근에 「협회적하약관」(ICC)이 다시 개정되었는 바, 이 2009년 협회적하약관(ICC)는 선사면책약관 등을 비롯하여 보험자의 면책에 많은 부분 개정을 보아 보험계약자의 입장을 고려한 점이 특징이다.¹²⁾

6. 결제조건

무역결제에서는 매매계약서상에 대금지급약정과 관련하여 결제시기, 결제방법, 결제통화, 결제장소 등 결제조건에 대하여 구체적이고 명확하게 명시하지 않으면 안된다.

12) 자세한 것은 후술하는 제11장 해상보험의 제3절 해상보험증권과 협회적하약관 참조.

1) 결제시기

(1) 선지급조건

물품이 선적 또는 인도되기 전에 미리 그 대금을 지급하는 ‘선지급조건’(advance payment)으로는 상품의 구매를 위한 주문과 동시에 현금결제가 이루어지는 “CWO”(Cash with Order)방식, 주문 후 물품선적 이전에 “T/T”(telegraphic transfer) 등에 의해 송금하는 이른바 ‘단순사전송금방식’(remittance base in advance) 그리고 신용장의 수익자인 매도인의 ‘신용장’ 수취와 더불어 미리 대금부터 결제되는 ‘선대신용장방식’(red clause L/C, packing L/C) 등을 들 수 있다.

(2) 동시지급조건

‘동시지급조건’(concurrent payment)이란 수출자에 의한 물품인도 또는 선적서류의 인도와 동시에 수입자가 대금을 지급하는 것을 말한다. 이러한 ‘동시지급조건’은 거래당사자에게 신용위험을 발생시키지 않기 때문에 가장 바람직하다. 그러나 국경을 달리하는 원격지간의 거래인 무역거래의 특성상 동시지급이 이루어지기에 는 어려움이 많다.

(가) 선적서류상환지급조건(cash against documents : CAD)

‘선적서류상환지급조건’(CAD)은 수출상이 상품을 선적하고 선적을 증명할 수 있는 선하증권(B/L), 보험증권(I/P), 상업송장(C/I) 등 운송서류를 수출지에 있는 수입상의 대리점이나 거래은행에 제시하여 서류와 상환으로 수출대금을 받는 방식이다. 이는 수출지에서 수입상을 대신해서 대금결제해 줄 수 있는 대리점이나 은행이 있어야 한다.

(나) 현품인도지급조건(cash on delivery : COD)

현품인도지급조건(COD)은 상품이 목적지에 도착하면 상품과 상환으로 현금결제해주는 방법이다. 이는 선적서류상환지급조건(CAD)의 반대로 수입지에 수출상의 해외지사 또는 대리인이 있어 현금을 수령할 수 있어야 한다.

한편, 신용장방식이나 추심방식에서 일람출급환어음(sight bill)조건, “D/P”(document against payment)조건에 의한 지급, 물품인도와 동시에 현품으로 지급하는 물물교환방식(barter trade), 물품 선적시 대금을 지급하는 선적지급조건(cash on shipment)도 ‘동시지급조건’의 범주에 포함된다.

(3) 연지급조건

‘연지급조건’(deferred payment)이란 물품이나 운송서류의 인도가 있을 후 일정한 기간이 경과되어야 대금결제가 이루어지는 거래방식을 말하며, 후지급조건이라고도 한다.

이러한 ‘연지급조건’에는 기한부신용장(usance L/C)이나 D/A거래와 같이 물품의 인도 후 또는 운송서류의 인도 후 1년 이내에 결제되는 단기연지급과 1년을 초과하는 중장기연지급방식이 있다. ‘중장기연지급조건’은 물품의 선적 또는 인도 후 대체로 1년 이상 10년 이내에 결제가 완료되는 조건으로 플랜트시설, 선박, 철도차량 등 중공업제품의 거래에 쓰여 진다.

표 6-3. 대금결제조건별 대금결제시기

구분	종 류	내 용
선지급	· 주문불(cash with order) · 송금방식(remittance basis) · 선대신용장(red clause L/C)	· 주문과 동시에 매수인이 매도인에 지급 · 선적전에 매수인이 매도인에게 대금송금 · 선적전에 신용장을 매입시킬 수 있는 조건
동시지급	· 현금지급방식(COD) · 서류상환불(CAD) · 대금지급서류인도방식(D/P) · 일람볼어음(at sight)	· 물품과 상환으로 대금지급 · 선적서류와 상환으로 대금지급 · 선적서류와 상환으로 어음대금지급 · 신용장에 의하여 선적서류와 상환으로 어음대금 지급
연지급	· 기한부어음(usance bill) · 어음인수서류인도방식(D/A) · 중장기연불조건(deferred payment on long or medium term basis)	· 신용장에 의하여 일정기간 경과후 어음대금 지급 · 일정기관 경과후 어음대금 지급 · 설비 등의 수출입시 중장기로 연불하는 조건

2) 결제방법

무역대금의 결제방법으로는, 일반적으로 신용장방식(L/C basis), 추심방식(collection basis), 송금방식(remittance basis) 결제가 널리 이용되고 있으며, 이들 중 무역거래에 가장 널리 활용되고 있는 것은 신용장방식에 의한 결제이다.

(1) 신용장방식 결제

‘신용장’(L/C)은 무역거래에서 가장 널리 이용되는 결제형태로 은행의 조건부 지급확약이 더 붙는 것이어서 ‘신용장부 화환어음’(documentary bill of exchange

with Letter of Credit)방식이라고도 한다.

‘신용장’은 그 내용에 따라 여러 종류가 있으므로 신용장의 개설조건을 다음과 같이 계약서상에 미리 약정해 두어야 한다.

“Under irrevocable L/C at sight to be opened in favor of ABC Co., Ltd. Seoul.”

“By an irrevocable L/C at 60 days after sight to be opened in our favor.”

(2) 추심방식 결제

국내거래에서는 보통 채무자인 매수인이 매입대금결제용 어음을 발행하여 채권자인 매도인에게 제시한다. 그러나 격지거래인 무역거래에서는 반대로 채권자인 매도인이 매수인을 지급인(drawee)으로 하는 ‘환어음’을 발행하고 이를 매입은행에 매입(negotiation) 또는 추심(collection)을 의뢰하여 수출대금을 회수하는 이른바 ‘역환방식’을 활용한다.

(가) 화환어음(documentary bill of exchange) 결제

‘화환어음’ 결제는 수출상이 상품선적후 선적서류와 환어음을 발행하여 거래은행에 매입시키면 거래은행은 이와 상환으로 대금을 지불하는 방식이다. 수출자의 거래은행은 환어음과 운송서류를 수입지의 지점이나 거래은행에 송부하고 이 서류를 받은 수입지 은행은 수입상에게 이 환어음을 제시하여 대금을 회수하고 선적서류를 인도한다.

결제조건으로 D/P·D/A거래방식을 이용하는 경우에는 다음과 같이 약정한다.

“Payment Terms : under D/P at sight in U.S. Dollars.”

“Payment Terms : under D/A at 60 days after sight in U.S. Dollars.”

(나) 무담보어음(clean bill of exchange) 결제

‘무담보어음’ 결제는 수출상이 선적후 선적서류는 수입상에게 직접 송부해 주고 별도로 어음만 하나 작성하여 거래은행을 통하여 추심(collection)하여 결제받는 방식이다. 이 방식은 추심은행의 입장에서 볼 때 채권확보를 위한 담보물인 선적서류가 없으므로 추후 수입상이 어음을 인수하지 않을 위험이 있어 서로 믿을 수 있는 거래선이나 운임, 수수료 등의 소액거래에만 주로 쓰이는 일종의 후불조건이다.

(3) 송금방식 결제

전신환(telegraphic transfer : T/T)이나 우편환(mail transfer : M/T)에 의하여 송금을 통해 수입상이 대금을 결제하는 조건을 말한다. 결제조건(payment terms)으로 송금방식을 이용하는 경우에는 다음과 같이 약정한다.

“Under T/T in advance basis in U.S. Dollars.”

3) 결제장소

‘결제장소’는 당사자간의 특약이 없는 한 매도인의 영업지가 되는데, 이는 물품인도와 대금지급이 동시이행조건이라는 계약이론에 따르는 것이 일반적이기 때문이다.¹³⁾

무역거래의 실무적 관행에서는 대금결제와 관련한 지급장소에 대하여 계약당사자간에 명시적 특약이 없으면 FOB조건에서는 매도인의 소재지가 곧 대금지급장소가 되며, 선적서류의 제공을 지급조건으로 하는 CIF조건에서는 선적서류의 제공장소인 매수인의 소재지가 대금지급장소가 되고, 또한 ‘양륙지인도’조건인 “DAT”계약에서는 물품이 인도되는 양륙지인 매수인의 소재지가 곧 대금지급장소가 된다.

한편, 무역거래에 일반적으로 활용되고 있는 ‘신용장’(L/C)방식하에서 수출상은 물품선적후 환어음 매입은행을 통해 선적지내에서 대금을 지급받고 수입상은 자신의 소재지인 수입지에서 서류인도와 동시에 신용장발행은행에 대금지급을 하게 된다.

4) 결제통화

‘결제통화’(settling currency)는 환시세의 변동으로 인한 환위험(exchange risk)이 심하지 않은 안정된 통화로서 국제통용성 및 공신력이 높은 통화를 채택해야 한다. 즉, 결제통화 선택시에는 통화의 안정성(stability), 교환성(convertability), 유통성(circulativeness) 등을 충분히 고려하여야 한다. 국제거래의 매매기준이 되는 기준 통화로는 미국 달러화(US\$), 일본 엔화(JP¥), EU의 유로화(EURO) 등이 있다.

매매금액을 어느 나라의 통화로 표시하고 결제할 것인가를 계약조건에 명시하는 것은 무엇보다도 중요하다. 예를 들어 Dollar에는 “U.S. Dollar”, “Canadian

13) CISG, 제57(1)에 의하면, “대금지급은 매도인의 영업장소에서 이루어지거나, 대금지급을 물품 또는 서류의 교부와 상환으로 하여야 하는 때에는 교부가 행해지는 장소에서 지급하여야 한다.”고 규정하고 있어 일반계약관행에도 부합하고 있다.

Dollar”, “Hong Kong Dollar”가 있다. 따라서 거래에 따른 혼란과 마찰을 방지하기 위해서는 결제통화를 명확히 표시할 필요가 있다.

1.2 분쟁구제조항

상기의 무역상품에 관한 ‘6대 거래조건’의 합의한 바에 따라 계약을 이행하게 되지만, 실제 거래에서는 그렇지 못한 경우가 없지 않다. 따라서 매매당사자는 당사자의 계약불이행에 따른 분쟁에 대비하여 미리 분쟁의 해결에 관한 불가항력조항, 클레임조항, 중재조항, 준거법조항 등을 미리 계약서상에 약정해 두는 것이 중요하다.

또한 무역클레임 중에는 여러 가지 이유로 ‘중재조항’에 의한 해결이 불가능한 경우에는 부득이 법원에 ‘소송’을 제기할 수밖에 없다. 이러한 ‘소송’을 대비하여 재판관할권조항(jurisdiction clause) 및 준거법조항(governing law clause)을 약정해 놓는 것도 필요하다.

1. 불가항력조항

‘불가항력조항’(force majeure clause)은 당사자의 통제를 넘어서는 천재지변을 비롯한 전쟁, 동맹파업 등의 불가항력사태로 인해 계약당사자의 의무이행이 불가능하게 된 경우 그 책임을 면하게 하는 계약조항을 말한다. 이러한 경우 수출상은 선적지연 등에 관하여 ‘상업회의소’(ICC)의 증명에 의거하여 예를 들어 선적유예나 선적의무의 면제 또는 계약해제를 할 수 있다.

‘불가항력조항’의 예를 보면 다음과 같다.

“The seller shall not be responsible for the delay of shipment due to force majeure, including mobilization, war, riots, civil commotion, hostilities, blockade, requisition of vessels, prohibition of export, fires, floods, earthquakes, tempest, and any other contingencies, which prevent shipment within the stipulated period.” (매도인은 약정기간내에 선적을 방해하는 군대의 출동, 전쟁, 소요, 폭동, 적대행위, 해상봉쇄, 선박징용, 수출금지, 화재, 홍수, 지진, 태풍, 기타의 우발사고 등을 포함하는 불가항력으로 인한 선적지연에 대하여 책임을 부담하지 아니한다.)

2. 클레임조항

‘클레임조항’(claim clause)은 대개 클레임의 제기기한 및 방법에 관하여 설정해 두는 것으로서 이는 수입상의 시장악화, 판매부진 등에 따른 악성 클레임의 제기를 사전에 방지하는 효과가 있다. 여기서 ‘클레임’(claim)이란 매매당사자가 계약 불이행에 대하여 상대방에게 손해배상 등을 청구하는 것을 말한다.

‘클레임’의 제기방법과 제기시한에 대해서는 다음과 같이 약정한다.

“Claim shall be filed by cable within fourteen(14) days from the date of final discharge of the goods at destination. Claims after the elapse of fourteen days shall be considered as null and void.” (분쟁이 있으면 목적지에서 화물을 양륙한 최종일로부터 14일 이내에 전신으로 제기한다. 14일 경과후의 분쟁제기는 무효로 한다.)

3. 중재조항

‘중재조항’(arbitration clause)은 분쟁해결을 중재제도의 특징인 단심제, 비공개심리, 적은 비용과 중재판정(awards)의 효율성 등의 장점을 살려 무역분쟁의 원만한 해결을 위한 유용한 수단으로 활용하기 위한 것이다.

우리나라의 경우 ‘대한상사중재원’(The Korean Commercial Arbitration Board)은 무역거래에 따른 계약서상에 다음의 ‘표준중재조항’(standard arbitration clause)을 삽입할 것을 권장하고 있다.

“All disputes, controversies, or differences which may arise between the parties, out of or in relation to or in connection with this contract, or for the breach thereof, shall be finally settled by arbitration in Seoul, Korea in accordance with the Commercial Arbitration Rules of the Korean Commercial Arbitration Board and under the laws of Korea. The award rendered by the arbitrator(s) shall be final and binding upon both parties concerned.”

4. 준거법조항

‘준거법조항’(governing law clause)은 계약의 해석기준과 관련하여 어느 국가의 법률을 적용하느냐 하는 문제를 약정한 조항이다. 무역계약은 법역을 달리하는

당사자간에 이루어지는 매매계약과 그 종속계약이기 때문에 국제적으로 통일된 물품매매법이 존재하고 있지 않다. 따라서 계약의 성립, 이행 및 해석 등에 관하여 어느 법을 준거법으로 할 것인지에 관하여 계약서 작성시 유의할 필요가 있다.

일반적으로 「준거법」으로 가장 널리 이용되는 국제통일매매법으로서의 「비엔나협약」(CISG)은 원칙적으로 협약에 비준한 체약국의 매매당사자간에 적용된다. 비엔나협약이 적용되기 위해서는 매매가 국제성을 가져야 하며, 체약국간의 거래이어야 하고, 적용배제 선언이 없어야 하며, 그리고 어느 한 당사자가 체약국이 아닌 경우에는 법정지의 법이 체약국의 법률을 준거법으로 지정하고 있어야 한다.

「비엔나협약」(CISG)에도 물품매매에 관해서 매도인과 매수인의 의무가 규정되어 있으나 그 내용이 포괄적인 내용이므로 일반적 국제관습인 “Incoterms”와 충돌이 생길 경우에는 “Incoterms”가 우선 적용된다.

‘준거법조항’의 예문을 보면 다음과 같다.

“This contract shall be governed, construed and performed by the laws of the Republic of Korea.”

5. 재판관할조항

계약 중에 중재조항을 규정하지 않은 경우 그 계약의 분쟁은 최종적으로 국가가 행하는 재판에 의하여 해결하게 된다. 중재조항이 존재하여도 중재에 회부할 범위의 사항에 대하여는 마찬가지로 재판에 의하게 된다. 그 경우에 소송을 제기할 재판소를 당사자간에 미리 약정하여 놓는 것이 ‘재판관할조항’(jurisdiction)이다.

재판소의 지정은 한국재판소 또는 미국재판소라고 막연히 규정하는 것은 장래 문제가 생길 소지가 있으므로 런던, 뉴욕 등의 특정지의 재판소를 지정하여야 한다. 중재판정에 따른 집행을 관할법원에서 하는 것으로 규정할 경우에는 다음과 같이 약정할 수 있다.

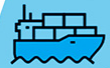
“The courts of the Republic of Korea shall have jurisdiction over all disputes which may arise between the parties with respect to the execution, interpretation and performance of this contract.”

6. 권리침해조항

‘권리침해조항’(infringement clause)은 매도인이 특허권·실용신안권·디자인권·상표권 등의 지적재산권 등의 내용에 대한 사전정보 없이 매수인의 주문에 의하여 물품을 제조함으로써 발생할 수 있는 지적재산권의 침해와 관련된 모든 책임으로부터 매도인을 면책으로 하는 면책조항으로서, 매수인이 이와 관련된 책임을 부담하겠다고 하는 조항을 말한다. 즉, 이 조항이 있는 경우에는 매수인은 ‘제3자’로부터 지적재산권의 침해를 받았다는 이유로 매도인에게 클레임을 제기할 수 없다. 따라서, 미국 등의 선진국에 물품을 수출하는 경우에는 이 조항을 계약서에 삽입시킴으로써 매도인은 권리침해와 관련된 책임을 면할 수 있다.

“Buyer shall hold seller harmless from liability for any infringement with regard to patent, trade mark, design and / or copy right originated or chosen by Buyer.”

제2절 정형거래조건



2.1 정형거래조건의 의의



1. 정형거래조건의 개념

무역거래는 기본적으로 상관습에 바탕을 둔 국제물품매매(international sale of goods)로서, 다른 나라에 영업소를 가지고 있는 당사자간에 체결되는 계약에 의하여 운송인을 통해 물품이 국제적으로 이동되는 매매이며, 또한 그 물품의 소유권의 국제적 이전을 발생하는 매매이다.¹⁴⁾

국제물품매매는 전통적으로 ‘상관습’(mercantile customs)¹⁵⁾에 의해 생성·발전되

14) 柏木 昇, “國際物品賣買”, 『現代契約法大系』, 第8卷, 有斐閣, 1983, p. 202.

15) 상관습은 상거래에 적용되는 매매 또는 거래관습을 뜻하는 것으로서, 오랜 기간에 반복되는 생활을 통하여 인식된 일종의 사회규범을 관습으로, 그리고 규범적 면보다는 행위적 면에서 본

어 온 ‘정형거래조건’(trade terms)과 소유권의 이전을 위한 물품매매계약(a contract for the sale of goods)의 형식에 의해 이루어지고 있다. 다시 말해 상관습과 매매 계약에 기초한 무역거래는 일반적으로 국내거래와는 다른 거래조건이 적용된다.¹⁶⁾

무역거래에 있어서 상인들은 ‘본선인도’조건(FOB)이나 ‘운임·보험료포함’조건(CIF) 등의 일반적으로 승인된 거래조건으로 상품을 매매하며, 그 외에도 해외 매수인에게의 물품운송은 ‘용선계약’이나 선하증권(B/L)을 이용하고, 대금결제는 ‘화환신용장’ 또는 추심방식으로 이루어지며 운송중인 물품에 대하여는 보험에 부보하는 것이 일반적이다.

이러한 무역거래의 계약내용은 그 통신수단에 의해 반복 사용되면서 점차 정형화되는 경향이 있다. 따라서 오랜 기간을 통해 상인간에는 ‘표준적인 거래조건’이 자연히 형성·발전되어 왔으며 국제물품매매를 단순화·표준화시켜 왔다. 이러한 표준적 거래조건은 CIF, FOB 등 특정의 기호로써 표시되고 또한 정형화됨에 따라 국제간의 거래가 보다 원활하게 이루어져 오게 되었다.

‘정형거래조건’(trade terms)이란 물품이 매도인으로부터 매수인에 이르기까지의 운송과 수출입통관을 비롯한 모든 비용과 위험부담의 당사자를 명확히 해주는 국제적으로 정형화(package)된 표준적 무역거래조건을 말한다.

이 ‘정형거래조건’은 운송수단의 발달과 무역을 둘러싼 제반 환경의 변화에 부응하여 새로운 거래조건이 생성되거나 기존 거래조건이 변형되면서 발전되어 왔다.¹⁷⁾ 무역거래에서 당사자간에 ‘정형거래조건’이 채택되면 매도인과 매수인간의 의무와 비용은 대부분 자동적으로 분담된다. 왜냐하면 당사자간에 특별히 반대되는 명시조항이 없는 한, 그러한 형태의 계약에 표준적인 의무를 채택하였다고 간주되기 때문이다.¹⁸⁾

이와 같이 국제물품매매에 적용되는 거래관습으로서의 ‘국제상관습’(international mercantile customs)이 통일화되고 성문화되어 항구적인 형식을 지니게 되었는데,

것을 관행으로 한다.

16) Clive. M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Exports Trade*, 9th ed., Stevens & Sons, 1990, p. 9
참조: 최근 「Incoterms 2010」은 그 적용과 관련하여 그 서문(Foreword)에서, “Incoterms 규칙은 국내거래 및 국제매매거래의 사용에 관한 ICC규칙으로서 글로벌 무역의 수행을 활성화 하고, 「Incoterms 2010」규칙에 준거하는 경우에는 당사자들의 각 의무가 명확하게 규정되고 ...”라고 명시하여, 국제거래 외에도 국내거래에의 적용을 밝히고 있음을 알 수 있다. 대한상공회의소, ‘인코텀즈 2010’, 2010, p. 13.

17) 윤광운, 「무역계약론」, 탐복스, 2014, p. 214.

18) D. M. Day, *The Law of International Trade*, London, Butterworths, 1981. pp. 2~4.

그 대표적인 것이 ‘국제상업회의소’(International Chamber of Commerce : ICC)에 의해 1936년 「무역거래조건의 해석에 관한 국제규칙」(International Rules for the Interpretation of Trade Terms : 이하 “Incoterms”라 약칭함)의 채택이었다.

이에 따라 수출입에 따른 각종 비용 및 위험을 누가 어느 정도로 부담하는가는 곧 ‘정형거래조건’(trade terms)의 선택문제이다. 계약당사자는 최근의 개정 “Incoterms, 2020”에 규정된 11가지 거래조건 중 어느 조건을 선택할 것인지를 결정함에 있어서 매도인과 매수인간의 물품에 대한 위험과 비용부담의 한계 내지 그 범위 등을 충분히 고려하여 결정해야 한다.

2. 정형거래조건의 성격

‘정형거래조건’은 거래당사자간의 계약상의 약정사항에 대한 표준적 거래조건을 구성하고 있다는 점에서 그 기능상 다음과 같이 가격조건과 계약조건의 두 가지 성격을 지니고 있다.

첫째, ‘가격조건’으로서의 정형거래조건은 무역가격을 산정하는 기초로서, 그 가격의 구성내용을 나타내며 FOB 또는 CIF라고 하는 가격에 부대해 있는 약호를 사용하고 있다. 예를 들면 “US\$10.00 per case FOB Busan, Korea” 또는 “US\$15.00 per bale CIF New York, U.S.A” 등과 같다.

둘째, ‘계약조건’으로서의 정형거래조건은 국제간의 물품매매에 따른 당사자간의 계약상의 책임을 정하고 있다. 즉, 계약물품에 대한 위험(risk)의 부담이 매도인으로부터 매수인에게로 어느 시점에서 이전되는가 하는 위험이전의 시점, 즉 위험부담의 문제와 함께 소유권의 이전시점에 대해서도 규정하고 있다.

‘정형거래조건’은 계약당사자의 의무를 거래조건별로 표준화시켜 구성하고 있다. 계약당사자의 의무와 관련 매도인의 주요 의무로는 운송계약 및 보험계약, 인도, 위험이전, 비용분담, 매수인에 대한 통지, 인도서류 및 점검·포장·하인 등의 의무를, 그리고 매수인의 주요 의무로는 운송 및 보험계약, 인도의 수령, 위험이전, 비용분담, 매도인에의 통지, 인도의 증빙 및 물품검사 등을 내용으로 하고 있다.

실제 무역거래에 있어서 계약당사자는 「Incoterms 2020」에 규정된 11가지 각 거래조건별 ‘사용자를 위한 설명문’(Explanatory Notes for Users)에 의거, 운송방식과 거래당사자의 위험 및 비용부담 등에 관한 책임한계 등을 충분히 고려하여 이에 적합한 거래조건을 합리적으로 결정하여야 한다.

2.2 정형거래조건에 관한 국제규칙

무역거래에서 당사자간의 거래상의 위험 및 비용부담에 따른 계약책임의 분담에 관한 거래관행 내지 국제상관습으로 발전해온 ‘정형거래조건’(trade terms)의 국제적 통일화를 위한 노력들이 있어 왔다. 이에 관한 규범으로 국제상업회의소의 「무역거래조건에 관한 국제규칙」을 비롯하여 국제법협회(ILA)의 「CIF계약에 관한 와르소·옥스포드 규칙」 그리고 국내법으로 수용된 미국 「통일상법전」상의 정형거래조건에 관한 내용을 이하에서 살펴본다.

1. 「INCOTERMS 2020」

1) INCOTERMS의 제정 및 개정

파리에 본부를 둔 ‘국제상업회의소’(ICC)는 무역거래상의 문제점들을 제거하고 각종 용어와 거래당사자간의 비용 및 위험부담의 범위를 명확히 제시하기 위하여 ‘정형거래조건위원회’(Trade Terms Committee)를 설치하여 거래조건에 대한 조사를 토대로 무역거래에 관한 국제적 통일규칙으로 소위 ‘Incoterms’(International Commercial Terms)로 불리우는 1936년 「무역거래조건에 관한 국제규칙」(International Rules for the Interpretation of Trade Terms : Incoterms, 1936)을 제정하였다.

‘Incoterms’는 일정기간 조사된 거래관습에 따라 작성되고 성문화된 것이지만, 거래관습 그 자체는 끊임없이 변화한다. 이에 따라 상당한 시간이 경과하는 가운데 “Incoterms”의 내용과 실제의 거래관습간의 괴리나 또는 새로운 거래관습의 생성 등으로 인해 개정이 요구되어 진다.

그러므로 ‘국제상업회의소’(ICC)의 「Incoterms 1936」은 이후 1953년에 전면적으로 1차 개정되고, 1967년에 와서는 ‘국경인도’조건, ‘관세지급’조건과 1976년에 ‘공항인도’조건이 추가되는 개정이 있었고, 다시 1980년에는 이들 ‘거래조건’ 외에 컨테이너운송·복합일괄운송 등을 이용하는 3 종류의 ‘정형거래조건’¹⁹⁾이 새로이 추가되었다.

19) 이때 운송인인도조건(FCA), 운송비지급조건(CPT) 및 운송비보험료지급조건(CIP)의 세 가지 조건이 새롭게 추가되었다.

이후 ‘국제상업회의소’는 EDI(electronic data interchange)의 사용증대에 부응하고 새로운 운송기술과 복합운송의 발달 및 모호한 정의를 명확히 하기 위해 개정 「Incoterms 1990」을 공표하고 이를 1990년 7월부터 발효하였다.

이 「Incoterms 1990」의 13가지 정형거래조건의 정의를 보다 간결하고 명확하게 보완하고 매매당사자간의 의무에 관해서도 현실적인 무역관행에 부합되도록 개정하여 「Incoterms 2000」의 명칭으로 1996년 6월 21일 공포하고, 2000년 1월 1일부터 시행하였다. 이 「Incoterms 2000」은 그 사용이 증가하고 있는 FAS(선측인도) 및 DEQ(부두인도)조건에 대한 매도인과 매수인의 의무 중 선적 및 하역에 관한 비용부담의무가 변경되었으며, 나머지 조항의 경우 운송인의 적재, 양화의무를 명확하게 규정하였다.

이후 관세자유지역의 지속적 확대, 상거래에서 전자통신문 사용 증가 및 운송관행의 변화에 부응할 수 있도록 하기 위하여 지난 10년 동안 시행해 온 「Incoterms 2000」을 ICC 상사법무위원회(Commission on Commercial Law and Practice)가 다시 개정하여 「Incoterms 2010」을 2010년 1월 1일부터 시행하였다.

「Incoterms 2010」은 종래 DAF, DES, DEQ, DDU조건 대신에 새로이 DAT²⁰⁾, DAP²¹⁾로 도착지인도규칙을 개선하고 통합하여, 규칙의 총 수를 13개에서 11개로 줄이고, 또한 모든 규칙을 보다 간단하고 명료하게 제공하며, 특히 국제매매계약 및 국내매매계약에도 적용된다.²²⁾

ICC(International Chamber of Commerce)는 2019년 9월 10일자로 Incoterms의 8번째 개정판인 「Incoterms[®] 2020」을 공표하였다. 개정판은 2020년 1월 1일자로 발효되었다. 이번 개정의 초안그룹(Drafting Group)은 2016년 처음 구성되었으며, ICC 상사법무위원회 출신으로 총 9명의 법률가 및 실무자 등이 포진되어 개정작업을 진행하였다.²³⁾ 「Incoterms[®] 2010」과 「Incoterms[®] 2020」의 공표과정을 비교하자면, 「Incoterms[®] 2010」은 개정과정 중에 3차에 걸쳐 초안을 발표하여 그에 대한 피드백을 받은 반면, 이번 「Incoterms[®] 2020」은 공표 전 초안의 사전 발표

20) DAT조건은 종래 DEQ와 같이 인도는, 매도인은 물품을 도착운송수단으로부터 양하하고, 지정 목적항이나 지정목적지의 지정터미널에서 매수인의 처분하에 덩으로써 인도하여야 한다.

21) DAP조건에서는 종래의 DAF, DES, DDU와 같이, “그 지점에서 도착운송수단에 실어둔 채 양하준비된 상태로 매수인의 처분하에 덩으로써”(at the disposal of the buyer on the arriving means of transport ready for unloading at the agreed point) 매도인의 인도 의무가 완료된다.

22) 대한상공회의소, 전거서, pp. 24~25.

23) 이후 초안그룹은 8명으로 조정되어 최종 공표단계까지 운영되었다. <출처 : ICC, 「Incoterms[®] 2020」, p.183.>

는 전혀 없었다는 점에서 Incoterms[®]의 지적재산권 강화에 목적을 둔 것이라 할 수 있다.

「Incoterms[®] 2020」의 개정은 그간의 개정과 비교하면 상대적으로 소폭으로 개정이 이루어졌으며 Incoterms가 안정화 단계에 접어들었음을 의미한다고 볼 수 있다. 이번 개정의 배경으로 물품이동 중의 보안에 관한 관심 증대, 물품 및 운송의 성격에 따른 부보범위의 신축성 그리고 FCA규칙이 적용되고 금융제공을 받는 매매에서 은행의 선적선하증권의 필요성 등을 고려하고자 하였다.

2) 「INCOTERMS 2020」의 적용

최근의 글로벌체제하에서 기업들은 그 어느 때보다 널리 전세계 시장에 접근할 수 있게 되었으며, 동시에 거래물품은 보다 많은 국가에서, 보다 많이, 보다 다양하게 매매되고 있는 현실에서, 국제적 매매의 규모와 복잡성이 증가되고 있다. 무역거래에 있어서 거래조건과 상관습을 통일시켜 국제거래 당사자들 사이에 발생할 수 있는 분쟁을 예방하고 특정거래조건에 대한 서로 다른 해석으로 인한 불확실성을 제거하거나 최소화시켜 궁극적으로 국내거래와 국제거래의 확대를 도모해 나갈 필요가 있다.

‘Incoterms’는 국내·국제거래조건에 관한 국제적 통일규칙으로서, 매매계약에서 「Incoterms 2020」에 준거하도록 하는 경우 거래당사자들의 각 의무가 명확하게 규정되고 법적 복잡성의 위험이 감소한다. 또한 1936년에 제정된 이래로 ‘Incoterms’는 범세계적으로 ‘계약적 표준’(contractual standard)으로서 수용되고 한편으로 국제무역의 발전에 부응하고자 정기적으로, 개선되어 왔다(Incoterms 서문).

위에서와 같이, ‘Incoterms’는 물품의 매매계약에 따른 당사자간의 권리의무, 즉 매도인과 매수인의 권리의무에 관련된 사안에 한하여 적용되며, 기타 매매계약과 관련이 있는 운송, 보험 및 금융계약 등에 대해서는 적용되지 아니한다(동 제1항 3문 내지 6문). 또한 ‘Incoterms’는 매도인이 물품을 매수인의 처분하에 교부 또는 조달로 인도 의무의 수행과 이에 따른 계약당사자들간의 위험부담 및 비용부담에 관하여 다루고 있다.

이러한 ‘Incoterms’는 매매계약에 따른 소유권이전, 계약의 위반과 권리구제 또는 의무면제의 사유 등에 관해서는 다루지 않고 있다. 따라서 이러한 문제들은 매매계약상의 다른 규정과 준거법에 의하여 체결되어야 한다.

‘Incoterms’는 ‘정형거래조건’의 해석을 위한 거래규칙으로서, 그 자체는 국제적

인 통일법이나 조약과 같은 수준의 강제력을 갖지 못한다. 이는 어디까지나 국제 상업회의소에서 표준화한 여러 ‘정형거래조건’에 대한 범세계적인 해석기준에 불과하지만, 그럼에도 ‘Incoterms’는 범세계적인 매매계약과 상관습의 주요한 해석 기준으로서 국제간의 무역거래를 보다 활성화하는데 크게 기여하고 있음은 주지의 사실이다.

‘Incoterms’는 오직 계약당사자간의 합의에 의하여 임의적으로 적용되는 것이므로, 계약당사자들은 ‘정형거래조건’으로 계약을 체결할 경우 이에 ‘Incoterms’를 적용하려면 반드시 이 계약에 대한 해석기준으로서 「Incoterms 2020」에 의하여 적용 받는다는 사실을 다음에서와 같이 명기해야 하는 한계점을 인식하는 것이 필요하다.

“Unless otherwise specifically stated, the trade terms used in this contract shall be governed and interpreted by the provisions of 「Incoterms 2020」 edition.”

3) 「INCOTERMS 2020」의 주요 개정내용

「Incoterms[®]2020」으로의 개정은 이전 버전들의 개정에 비해 상대적으로 그 개정범위가 크지 않다. 하지만, 무역환경의 변화 및 당사자들의 요구에 부응하고자 한 노력이 반영되었으며 주요 개정내용은 다음과 같다.

(1) 수평적 체계로의 표제 변경

「Incoterms[®]2020」규칙에서는 11개의 규칙을 배열하는 전통적 체제(Traditional format)에서 선(先)매도인조항 - 후(後)매수인조항 순으로 편제하는 새로운 수평적 체제(horizontal format)로 변경하였다. 이는 매매거래의 논리를 더 잘 반영하기 위한 것이다.²⁴⁾

인코텀즈규칙은 물품매매계약상 당사자의 의무, 위험, 비용을 규정²⁵⁾하는 것으로 기존 「Incoterms[®]2010」에서는 거래 흐름에 초점을 두었다면, 「Incoterms[®]2020」은 인코텀즈규칙의 제정 목적에 방점을 두고, 당사자의 물품제공/대금지급의무, 인도조항 그리고 위험이전조항을 편제 초반부에 규정하였다. 이후의 항목들은 물품 매매상 수반되는 것들로 순차적으로 편제하여 거래당사자들이 상거래상의 여건에 가장 적합한 규칙을 선택하는데 도움을 주고자 하였다.²⁶⁾

24) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction, Para 57.

25) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction, Para 5.

표 6-4. 「Incoterms[®] 2010」 및 「Incoterms[®] 2020」 간 표제 변경

구분	Incoterms [®] 2010		Incoterms [®] 2020
A1/B1	General obligations of the seller (매도인의 일반 의무)	General obligations of the buyer (매수인의 일반 의무)	General obligations (일반의무)
A2/B2	Licences, authorizations, security clearances and other formalities (허가, 인가, 보안통관 기타 절차)	Licences, authorizations, security clearances and other formalities (허가, 인가, 보안통관, 기타 절차)	Delivery / Taking delivery (인도 / 인도의 수령)
A3/B3	Contracts of carriage and insurance (운송 및 보험계약)		Transfer of risks (위험의 이전)
A4/B4	Delivery (인도)	Taking delivery (인도의 수령)	Carriage (운송)
A5/B5	Transfer of risks (위험의 이전)		Insurance (보험)
A6/B6	Allocation of costs (비용의 분담)		Delivery / Transport document (인도 / 운송서류)
A7/B7	Notices to the buyer (매수인에 대한 통지)	Notices to the seller (매도인에 대한 통지)	Export / Import clearances (수출 / 수입 통관)
A8/B8	Delivery document (인도서류)	Proof of delivery (인도의 증거)	Checking / packaging / marking (검사 / 포장 / 화인)
A9/B9	Checking-packaging-marking (검사, 포장, 화인)	Inspection of goods (물품의 검사)	Allocation of costs (비용의 분담)
A10/B10	Assistance with information and related costs (정보에 관한 협조 및 관련 비용)	Assistance with information and related costs (정보에 관한 협조 및 관련 비용)	Notices (통지)

(2) 사용지침에서 설명문으로 변경

「Incoterms[®] 2010」에서 개별 인코텀즈규칙의 서두에 있던 사용지침(Guidance Note)이 「Incoterms[®] 2020」에서는 사용자를 위한 설명문(Explanatory Notes for Users)으로 변경되었다. 서문에서 이들 설명문의 지위에 대한 언급은 없으나 「Incoterms[®] 2010」상 사용지침의 지위²⁷⁾를 그대로 승계하며 「Incoterms[®] 2020」규칙으로 구성되지는 않는다. 설명문은 각 조건이 어느 경우에 사용 되는지, 언제 위험이 이전하는지 그리고 비용은 어떻게 배분되는지와 같은 「Incoterms[®] 2020」

26) ICC, 「Incoterms[®] 2020」, Introduction, Para 57.27) ICC, 「Incoterms[®] 2010」, p.5.

규칙의 기본을 자세히 설명하고 있다. 설명문의 목적으로 ① 사용자들이 특정 거래에 대하여 적합한 규칙을 정확하고 효율적으로 사용할 수 있도록 도움을 주기 위해 만들어졌으며, ② 「Incoterms[®]2020」이 규율되는 분쟁이나 계약에 대하여 결정이나 조언을 하는데 있어 해석이 필요할 사항에 관한 지침을 제공하고 있다.²⁸⁾

(3) DAT규칙에서 및 DPU규칙으로 변경

DAT(Delivered at Terminal)는 「Incoterms[®]2010」에서 신설된 규칙이었다. DAT규칙은 「Incoterms 2000」의 DEQ(Delivered at Terminal)조건의 목적지 양하의무를 계승한 규칙이다. DEQ조건은 매도인이 목적지에서 양하의무가 포함되어 있던 유일한 조건이었다. 하지만, DEQ조건은 부두(Quay)에서만 사용할 수 있는 제한적 조건으로 한계를 내포하고 있었다. 이를 극복하고자 「Incoterms[®]2010」에서는 DAT를 신설하여 범용성을 확대하였다. DAT규칙의 전제조건은 목적지 터미널 인도조건이다. 따라서 DAT규칙 또한 터미널이라는 물리적 한계를 마찬가지로 가지고 있는 것이다. 「Incoterms[®]2020」에서 이러한 한계를 극복하고 매도인의 목적지 양하의무를 내포하였던 DAT규칙을 계승하고자 DAT규칙을 DPU(Delivered at Place Unloaded)규칙으로 변경하였다.

(4) FCA규칙에서 선적선하증권에 관한 옵션 허용

FCA규칙(Free Carrier)하에서 해상 운송이 수반되는 경우, 물품의 인도는 본선적재 전에 이루어지며, 그 시점에서 수취선하증권(Received B/L)이 발행된다. 대금결제방법으로 신용장방식이 선택되었다면 매도인의 본선적재를 통제할 수 없는 수취선하증권은 은행 입장에서 화물담보권을 상실할 위험에 처하게 된다.

이러한 상황에 대비하여, FCA매매에서 최초 운송인의 화물 수탁(taking in charge)시점에 본선적재표기(on-board notation)가 있는 선적선하증권(on-board B/L)의 발행을 운송인에게 지시할 수 있도록 하였다. 이는 은행의 추심 또는 신용장 조건을 충족하고자 하는 것이다.²⁹⁾

「Incoterms[®]2020」규칙에서는 당사자의 합의로 매수인은 본선적재표기가 있는 선하증권을 자신의 비용과 위험으로 매도인에게 발행하도록 운송인에게 지시할 수 있는 옵션(Option)의 선택을 허용하고 있다. 유의할 점은 매도인은 매수인에 대하여 운송계약조건에 관한 어떠한 의무도 없다. 또한, 이러한 옵션이 적용되는

28) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction, Para 77.

29) ICC, 「Incoterms[®]2020」, FCA Explanatory notes for users. 6.

경우에 내륙의 인도일자와 본선적재일자가 다를 수 있으며, 이로 인하여 매도인에게 신용장상 어려움이 발생할 수 있다는 것이다.³⁰⁾

(5) CIP규칙과 CIF규칙 간 보험부보수준의 차등

「Incoterms[®]2010」에서 CIP규칙(Carriage and Insurance Paid To)과 CIF규칙(Cost Insurance and Freight)의 A3조항에서 “매도인은 자신의 비용으로(로이즈 시장협회/국제보험업협회의) 협회적하약관이나 그와 유사한 약관의 C-약관에서 제공하는 최소담보조건에 따른 적하보험을 취득하여야 한다”라고 매도인의 부보 의무를 규정하고 있다.³¹⁾

「Incoterms[®]2020」의 초안에 대한 의견수렴과정에서 매수인의 이익을 확대하고자 협회적하약관의 C-약관에서 A-약관(all risk)으로 변경 의견이 제기되었으나, 비용증가를 이유로 일차산품 종사자들은 이를 반대하였다. 당사자들의 의견을 절충한 결과, CIP규칙의 경우, 기본적으로 매도인은 협회적하약관의 A-약관을 부보하여야 하고, 당사자의 합의 하에 보다 낮은 수준의 부보를 할 수 있다. CIF규칙에서는 협회적하약관의 C-약관을 유지하면서, 당사자들이 보다 높은 수준의 부보를 합의할 수 있도록 유연성을 부여 하였다.³²⁾

이러한 개정의 이유는 첫째, 기본적인 부보 수준의 C-약관은 전형적으로 일차산품인 산적화물(bulk commodity cargoes)에 적합하나, 가공품(manufactured goods)에는 적합하지 않다. 둘째, 대량 산적화물 거래는 CIF규칙이 가공품 거래는 CIP규칙이 더 많이 사용된다. 따라서, 보험의 특성을 고려하면서, 실무적인 사항을 반영한 것이라 하겠다.

(6) FCA, DAP, DPU, DDP에서 매도인 또는 매수인 자신의 운송 수단 허용

「Incoterms[®]2010」에서는 물품이 매도인으로부터 매수인에게 운송되어야 하는 경우, 제3자 운송인(third-party carrier)의 물품 운송을 전제하고 있었다.³³⁾ 매도인 우위 시장(seller's market)에서 FCA 매매인 경우 매수인은 물품을 직접 수취

30) ICC, 「Incoterms[®]2020」, FCA Explanatory notes for users. 6.

31) ICC, 「Incoterms[®]2010」, CIP, CIF's A3 :

“The seller must obtain at its own expenxe cargo insurance complying at least with the minimum cover as provided by Clauses (C) of the Institute Cargo Clauses (LMA/IUA) or any similar.”

32) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction, Para 70.

33) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction Para 71.

하거나, 자신의 영업구내까지 운송하기 위하여 자신의 차량을 사용할 수 있으며, D규칙에서 매도인이 제3자에게 운송을 아웃소싱하지 않고 자신의 운송수단을 사용하여 운송할 수도 있다.³⁴⁾ 더욱이, 「Incoterms[®]2010」에서는 자신의 운송 수단을 이용하는 것을 금지하지 않았으며, 이를 고려하지도 않았다.³⁵⁾

따라서 「Incoterms[®]2020」에서는 제3자 운송인과 운송계약을 체결하는 것 외에도 자신의 필요에 의해 자가 운송수단을 마련하는 것을 명확하게 규정하였다. 다만 언급된 FCA규칙 및 D규칙 이외에는 여전히 자가운송수단 사용의 개념이 적용되지 않는다는 것을 유의할 필요가 있다.

(7) 조달의 적용 확대

「Incoterms[®]2010」에서 기적품(既積品)의 운송중 전매를 염두에 두고 물품이 적재되거나 인도되어진 물품을 조달(procuring)하는 것으로 물품인도(delivery)가 이행된다고 규정하고 있다.³⁶⁾ 조달(Procurement)에 의한 위험 이전시점은 매매계약 체결시점으로 볼 수 있으며, 이는 CISG의 맥락³⁷⁾과도 일치한다.

「Incoterms[®]2010」에서 연속매매의 도입은 FAS, FOB, CFR, CIF규칙, 즉, 해상운송 및 내수로 운송에서 사용가능한 조건에 한정하고 있다. 이는 일반적으로 일차산품거래에서 주로 사용되며, 선하증권의 유통성에 기인하여 운송 중 전매가 용이하다는 점을 반영한 것이다.

「Incoterms[®]2020」에서는 그 적용 범위를 확대하여 EXW(Ex Works)를 제외한 10개 규칙 전부에 대하여 조달(procurement)에 의한 연속매매를 규정하였다³⁸⁾. 이는 해상운송 및 내수로 운송뿐만 아니라 복합운송의 경우에도 운송수단의 종류와 상관없이 사용할 수 있게 되었다.

(8) 운송 및 비용조항에 보안내용 명시

보안과 관련된 규정이 Incoterms에 반영된 것은 「Incoterms[®]2010」 규칙부터이다. 위의 내용에 더하여 「Incoterms[®]2020」 규칙은 테러 등에 관해 A4에 보안

34) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction Para 72.

35) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction Para 73.

36) ICC, 「Incoterms[®]2010」, FAS, FOB, CFR, CIF규칙의 A4.

37) CISG. Art 68 :

“The risk in respect of goods sold in transit passes to the buyer from the time of the conclusion of the contract.”

38) ICC, 「Incoterms[®]2020」, EXW 외 각 규칙의 A2

관련 의무를 명시하고 A9/B9에 보안관련 비용도 규정하고 있다. 이에 더하여 검사, 인증, 수출입허가 등 공적 인·허가에 대하여 A7/B7(수출/수입통관)에 의무를 통합하여 규정하고 있다.

(9) 은행의 무역금융³⁹⁾ 관행 반영

무역을 촉진하기 위해서는 수출과 수입에서 금융의 지원이 필연적이다. 수출에서는 원자재 구매 및 제조 과정에 필요한 선적전 금융 그리고 수출대금 유동화 및 안정적 회수를 위한 선적후 금융이 필요하며, 수입에서는 신용장 발행 및 수입대금 결제 목적 대출을 위한 금융지원이 무역거래를 함에 있어 불가분의 관계이다.

「Incoterms[®]2010」까지는 수출과 수입의 당사자 즉, 수출상 및 수입상 그리고 운송인의 관계에서 파생되는 의무와 책임을 강조하였다. 그러나, 「Incoterms[®]2020」에서 그 기본적인 틀은 유지하면서, 은행의 무역금융 관행을 반영함으로써 국제무역을 촉진하고자 하는 노력을 담고 있으며, 이는 다음에서 살펴볼 수 있다.

첫째, FCA규칙에서 본선적재 선하증권을 인정하고 있다.

“물품이 FCA규칙으로 매매되고 해상운송 되는 경우에 매도인 또는 매수인(또는 신용장이 개설된 경우에는 그들의 은행이 그럴 가능성이 더 크다)은 본선적재표기가 있는 선하증권을 원할 수 있다.”⁴⁰⁾

둘째, CIF와 CIP간 보험 부보수준을 차등하여 규정하고 있다.

수입 신용장 발행의 경우 발행은행은 수입화물의 훼손과 멸실에 대비하여 모든 위험(All risk)을 담보하는 협회적하약관의 A-약관을 부보⁴¹⁾하도록 강제하고 있다. 그러나 「Incoterms[®]2010」에서는 CIF 및 CIP규칙에서 최소조건만을 담보하는 협회적하약관의 C-약관의 의무를 공통적으로 부여하고 있다.

「Incoterms[®]2020」에서는 은행에서 신용장 거래 시 요구하는 부보 조건과 일치시키고자 하였으나, 일차산품 해상무역에 종사하는 사람들의 반대의견⁴²⁾을 반영하여, 보다 유연하게, CIF규칙에서는 C-약관으로 현상유지, CIP규칙에서는 A-약관으로 차등하는 것으로 절충하였다.

39) 무역금융은 외국과의 무역에 소요되는 자금의 융통 또는 신용의 공여를 의미하며, 수출금융에만 국한 되는 것이 아니라 수입금융을 포괄하는 개념임. <출처 : 두산백과, 무역금융. <http://www.doopedia.co.kr/doopedia/03.Oct.2019>>

40) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction Para 63.

41) UCP 600, Article 28-h, ISBP 745 Para K18

42) ICC, 「Incoterms[®]2020」, Introduction Para 70.

표 6-5. 「INCOTERMS 2020」의 구성

Incoterms 2020		
Any Mode or Modes of Transport (복합운송)	EXW	Ex Works(...named place of delivery) 공장인도(지정인도장소)
	FCA	Free Carrier(...named place of delivery) 운송인인도(지정인도장소)
	CPT	Carriage Paid to(...named place of destination) 운송비지급인도(지정목적지)
	CIP	Carriage and Insurance Paid to(...named place of destination) 운송비 · 보험료지급인도(지정목적지)
	DAP	Delivered At Place(...named place of destination) 도착장소인도(지정목적지)
	DPU	Delivered at Place Unloaded(...named terminal at port or place of destination) 도착지 양하인도(지정목적)
	DDP	Delivered Duty Paid(...named place of destination) 관세지급인도(지정목적지)
Sea and Inland Waterway Transport (해상운송)	FAS	Free Alongside Ship(...named port of shipment) 선측인도(지정선적항)
	FOB	Free On Board(...named port of shipment) 본선인도(지정선적항)
	CFR	Cost and Freight(...named port of destination) 운임포함인도(지정목적항)
	CIF	Cost, Insurance and Freight(...named port of destination) 운임 · 보험료포함인도(지정목적항)

2. 1932년 「CIF계약에 관한 와르소 · 옥스포드 규칙」(WORCC)

‘국제법협회’(International Law Association : ILA)는 해상매매관습의 국제적 통일을 위하여 1928년 규칙초안을 Warsaw회의에 상정하여 1928년 「Warsaw 규칙」(Warsaw Rules, 1928)을 채택하였다. CIF계약에 관한 이 규칙은 전문 22개조로 구성되었으며, 영국의 CIF관습과 관련 판례를 토대로 작성되었다. 그 후 국제상업회의소(ICC)의 지원하에 1932년 Oxford에서 국제법협회의 회의를 거쳐 개정되었는데, 이것이 현재에 이르고 있는 서문과 21개 조문으로 구성된 1932년 「WORC규칙」(Warsaw · Oxford Rules for CIF Contract : WORCC, 1932)이다.

이 「WORCC」는 「Incoterms, 2010」이 11종의 정형거래조건(trade terms)을 포괄하고 있는 데에 비하여, 동 규칙의 명칭대로 CIF조건에서의 소유권 이전을 포함

한 당사자의 권리·의무만을 다루고 있는 단행법규인 셈이다.

원래 CIF조건은 여타의 거래조건과는 달리 당사자간의 법률관계인 권리·의무의 내용이 매우 복잡하며, 따라서 당사자의 의무이행과 관련하여 여러 가지 문제가 야기될 소지가 많다. 따라서 이러한 문제점을 미연에 방지하고 당사자의 의무를 명확히 하기 위하여 제정된 것이 바로 1932년 「WORCC 규칙」이다.

이 「WORCC」의 여러 규정은 CIF조건에 의한 무역거래에서의 당사자에게 적용되었으나, 예컨대 물품에 대한 위험부담의 분기점 등에 관하여 「Incoterms, 2010」과는 그 규정을 달리하고 있는 점에 비추어 거래실무상 그러한 점을 충분히 고려해야 한다.

「WORCC」도 “Incoterms”와 같이 매매당사자가 임의로 채택할 수 있는 통일적 해석기준이므로 매매계약에서 당사자의 합의에 의하여 본 규칙에 따를 것이라는 취지의 조항을 명시적으로 규정하는 경우에 한하여 적용된다.⁴³⁾

3. 미국 「통일상법전」(UCC)

앞에서의 국제규칙과는 달리 국내매매법으로서의 1952년 제정된 미국 「통일상법전」(Uniform Commercial Code : UCC)은 동 ‘매매’편(Sales)에 무역거래조건에 관한 규정을 두고 있다. 즉, UCC 제2-319조에 FOB, FAS 그리고 제2-320조 및 321조, 322조에는 CIF, C&F 및 Ex Ship조건에 관한 규정을 두게 됨에 따라 종래 상관습으로서의 정형거래조건을 국내법상에 명문의 규정을 처음으로 도입하게 되는 의의가 있다.

이 「통일상법전」(UCC)상의 FOB는 다음과 같이 세 가지 유형의 FOB로 구분하고 있다. 첫째, ‘FOB(place of shipment)’는 적출지매매이고 둘째, ‘FOB(place of destination)’는 양륙지매매, 셋째, ‘FOB(vessel, car or other vehicle)’는 적출지매매로 구성되어 있다. 따라서 미국기업과의 ‘FOB계약’ 시에는 ‘Incoterms’에 의할 것인지, 또는 UCC에 의할 것인지를 명확히 할 필요가 있다. 또한 미국시장은 가장 비중이 큰 해외시장임을 감안할 때 영미매매법에 대한 체계적인 연구가 요구된다.

이상의 ‘Incoterms’의 FOB조건에 관한 「통일상법전」(UCC)상의 내용을 비교하면 다음 <표 6-6>과 같다.

43) WORCC, Rule 1 Scheme of Rules.

표 6-6. FOB조건의 비교

Incoterms 2020	UCC
	① FOB place of shipment
	② FOB place of
FOB(named port of shipment)	③ FOB vessel, car or other vehicle
	② FOB place of destination

2.3 「INCOTERMS 2020」의 주요 내용

「Incoterms 2020」의 11가지 거래조건은 먼저 운송방식을 기준으로 다음 두 가지 유형으로 나눌 수 있는데, 그 하나는 단일 또는 복수의 운송방식(any mode or modes of transport)으로서 복합운송 등에 사용가능한 EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP조건과 다른 하나는 해상운송과 내수로운송(sea and inland waterway transport)방식에 사용가능한 거래조건으로서 FAS, FOB, CFR, CIF조건으로 나누어진다.

이하에서는 각 그룹별로 개별 거래조건의 개념과 당사자의 의무를 중심으로 「Incoterms 2020」을 살펴본다.

1. 복합운송을 포함한 모든 형태의 운송에 사용되는 규칙

1) 공장인도조건 [EX WORKS(...named place) : EXW]

(1) EXW조건의 개념

‘공장인도’(EXW)조건은 매도인이 자신의 영업구내(premises) 또는 기타 지정된 장소(예컨대 작업장, 공장, 창고 등)에서 매수인의 처분하에 두는 때에 인도하는 것을 말한다. 매도인은 계약물품의 운송과 운송 중인 물품의 위험부담에 대해서는 전혀 책임이 없는 국내매매와 하등의 다를 바가 없는 가장 단순한 조건이다.

한편 매수인은 물품을 공장구내로부터 원하는 목적지까지의 운송과정에서 발생하는 모든 비용과 위험을 부담하게 됨으로써, 매도인에게는 최소의무(minimum obligation)를 그리고 매수인에게는 최대의무(maximum obligation)를 부담시키는

조건이다. 따라서 매수인은 매도인의 공장에서 계약물품을 인수해야 하고 또한 그의 위험과 비용으로 수출승인(E/L)을 얻고 수출통관과 물품운송을 해야 하기 때문에 외국의 매수인은 원칙적으로 수출지 국내의 매수인과 동일한 입장에 있게 되는 것이다. 다시 말해 계약은 수출국내에서 종결되고 수행되므로 수출국의 법률에 의해 규제된다.⁴⁴⁾ 그러나 수출국 법령에 따라 매수인이 수출승인을 취득할 수 없을 때는 이 조건 대신에 ‘운송인인도’(FCA)조건을 이용할 수 있다.

이 EXW조건이 무역거래에 포함되는 것은 계약물품이 국경을 넘어 외국으로 가기 때문이며, 또한 운송형태에 관계없이 사용가능하기 때문이다. 현장인도조건을 대표하는 이 조건은 유럽에서는 ‘Loco’ 또는 ‘Spot’이라고 하여 계약물품이 있는 현장에서 물품을 인도하는 경우에 사용하고 있다.⁴⁵⁾ 그리고 EXW조건 ‘Ex’라는 단어는 “-으로부터”(from a named place)라는 뜻을 지닌 라틴어에서 유래된 전치사로서, ‘Ex’ 다음에 ‘Factory’가 오면 ‘공장인도’조건이 되고, “Mill”은 제분·제철 및 제지공장, ‘Plantation’은 농장, ‘Warehouse’는 ‘창고인도’조건으로서 ‘Incoterms’는 이 모두를 총칭하여 “Ex Works”로 표현하고 있다.⁴⁶⁾

그리고 가격조건을 이 ‘공장인도’조건(EXW)으로 하여 계약을 체결하는 경우에는 다음과 같이 표기한다.

“EXW Sam Hwa Co., Ltd., Pusan per case”

(2) EXW조건인 내용

EXW조건에서의 매매당사자의 의무를 위험이전의 분기점, 비용부담의 분기점, 매도인의 제공서류 및 기타 당사자 의무로 나누고 이를 중심으로 다음에서 고찰한다.

(가) 위험의 이전

EXW조건에서 물품의 멸실이나 손상에 대한 ‘위험부담’은 약정된 시기에 매도인의 공장구내에서 물품을 매수인의 임의처분하(at the disposal of the buyer)에

44) Clive M. Schmitthoff, *op. cit.*, p. 12.

45) ‘Loco’는 Latin어의 Locus로 장소를 의미하는 말로서 현장의 총칭이며, 영어의 Spot의 의미와 같다. 그러나 실제 거래에 있어서는 물품의 인도장소를 구체적으로 표시하여 매도인과 매수인의 책임한계점인 장소를 명확히 정하여 사용하게 된다.

46) ‘ex warehouse’, ‘ex store’는 육상의 물품보관장소를 의미하며, “ex store”는 특수 사정하에서 특정종류의 보관으로 표현될 수 있는데 예를 들면 냉동육류가 본 “ex store”조건으로 매매되는 경우 그 조건은 ‘ex refrigerating store’의 의미로 해석되어야 할 것이다. Clive M. Schmitthoff, *op. cit.*, p. 13.

인도한 때 매도인으로부터 매수인에게 이전된다. 여기서 ‘인도’(급부)는 목적물을 계약물품임을 확인할 수 있도록 매매계약대로 충당(appropriation)하는, 즉 불특정물을 특정물(ascertained goods)이 되게 하는 것을 말한다.

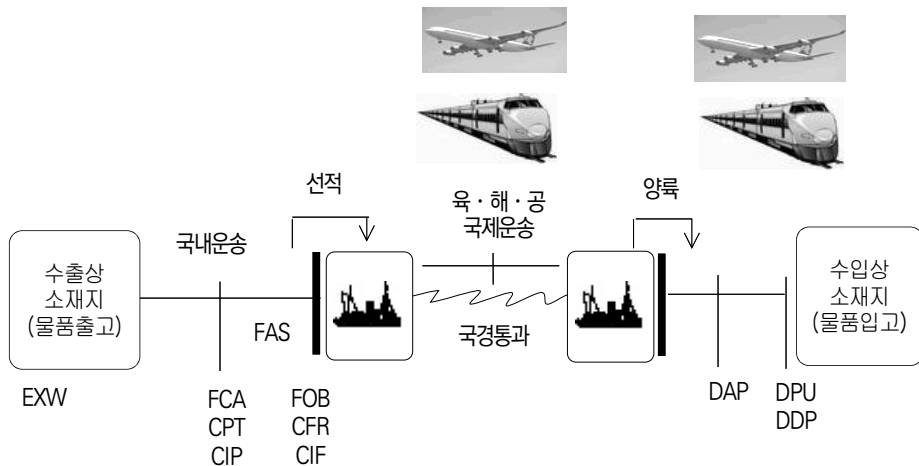
따라서 매수인은 계약내용대로 충당된 물품이 자기의 임의처분하에 둔 이후에 발생하는 계약물품에 대한 모든 위험을 부담하여야 한다.

(나) 비용의 분기점

EWX조건에 있어 ‘비용의 분기점’은 위험이전의 분기점과 같다. 매도인의 공장에서 매수인의 임의처분하에 인도시까지 부담해야 할 비용은 물품의 제조·구매에 따른 원가, 간접비, 희망이익, 포장비, 품질과 수량의 검사 및 증명비용, 통신비 및 기타 잡비 등을 부담하며, 따라서 이러한 비용만을 포함하여 물품단가를 견적(quotation)하게 된다.

한편 매수인의 비용부담은 수출입승인 및 통관 등 수출입수속 비용, 선적전 검사비용, 운송수단 적재비용, 선적항까지의 내륙운송비용, 해상운임 및 보험료 등 매수인의 임의처분하에 인도된 이후의 그리고 수입국에 수입되기까지의 일체의 비용을 부담하여야 한다.

그림 6-2. 정형거래조건별 비용과 위험의 분기점(1)



(다) 매도인의 제공서류

EWX조건에서의 매도인은 계약조건에 일치하는 상업송장(Commercial Invoice) 또는 이에 상응하는 전자통신문(electronic message) 그리고 기타 계약에서 요구되는 바의 일치증명(evidence of confirmity)을 제공해야 하며, 매수인이 위험과 비용으로 매수인이 필요한 제서류의 취득을 위한 모든 협조를 제공해야 한다고 규정하고 있다. 따라서 매도인이 제공해야 할 기본적 서류로 상업송장(Commercial Invoice), 포장명세서(Packing List), 품질·수량증명서(Certificate of Quality or Quantity), 중량·용적증명서(Certificate of Weight and Measurement), EDI에 의한 전자통신문(Electronic Message) 등이 있으며, 이들 서류는 모든 정형조건에서 공통적 서류라 하겠다. 그리고 매수인의 요청에 따라서 영사송장(Consular Invoice), 보세운송서류(Bonded Transportation Documents), 원산지증명서(Certificate of Origin), 보험추진을 위한 정보(Information for Procuring Insurance) 등을 선택적으로 제공할 수 있다.

(라) 기타 당사자의 의무

매도인은 ① 계약과 일치하는 물품을 매수인에게 제공하고, ② 계약물품을 매수인의 임의처분상태로 인도될 시기와 장소에 대하여 충분히 통지해야 하며, ③ 포장이 필요한 물품의 경우에는 포장외면에 적절한 확인(marking)을 하여야 한다.

한편 매수인은 ① 계약에 정한 바에 따라 대금지급을 하여야 하며, ② 수출입승인과 통관수속절차를 처리하여야 하고, ③ 물품이 임의처분하에서는 이를 인수하여야 하며, ④ 약정기간 내에 물품의 인수시기와 장소를 결정할 권리를 유보한 경우에는 매도인에게 충분한 통지를 하여야 한다.

2) 운송인인도조건[FREE CARRIER (...named place) : FCA]

- 선적선하증권(on-board B/L) 옵션 허용 (Introduction, Para 62~66)
 - 전적으로 은행의 추심 또는 신용장 조건을 충족시키고자 하는 것으로 은행의 무역금융 관행을 반영한 것이다.
- 자가운송수단의 사용 허용 (Introduction, Para 71~73)
 - 제3자 운송을 배제하고, 매수인은 매도인의 영업구내에서 물품을 직접 수취하거나, 자신의 영업구내까지 운송하기 위해 자신의 차량을 사용할 수 있다.

(1) FCA조건의 개념

‘운송인인도’(FCA)조건이란 매도인이 물품을 수출통관하고, 지정된 장소에서 매수인이 지정한 운송인이나 ‘제3자’에게 인도하는 것을 의미한다. 계약당사자들은 지정인도장소 내의 지점을 명시하는 것이 필요하며, 이는 그러한 지점에서 위험이 매수인에게 이전되기 때문이다.

인도가 매도인의 구내에서 이루어지는 경우, 매도인은 적재의 책임을 부담한다. 그리고 인도가 그 밖의 장소에서 이루어지는 경우에는, 매도인은 양화의 책임을 부담하지 아니한다.

「Incoterms[®]2020」에서 FCA규칙은 일차산품의 연속매매에 대응하기 위해 ‘또는 그렇게 인도된 물품을 조달한다’(or procure goods so delivered)를 명시하고 조달에 의한 인도 시점을 규정하고 있다.⁴⁷⁾

이 규칙에서 적용가능한 경우 매도인이 물품의 수출통관을 하여야 하며, 수입통관 절차에 대한 의무는 없다.⁴⁸⁾ 다만, 매수인의 요청이 있는 경우 수입국에 필요한 제3국의 통과 및 수입통관절차에 대하여 협력해야 한다.⁴⁹⁾

FCA 매매에서 본선적재표기가 있는 선하증권을 필요로 할 수 있다. 이는 전적으로 은행의 추심 또는 신용장 조건을 충족하고자 하는 것으로 당사자의 합의로 매수인은 본선적재표기가 있는 선하증권을 자신의 비용과 위험으로 매도인에게 발행하도록 운송인에게 지시할 수 있는 옵션의 선택을 허용하고 있다. 또한 FCA 조건은 복합운송을 포함하여 운송방식에 관계없이 사용될 수 있다.

(2) FCA조건의 내용

(가) 위험의 이전

FCA조건에서 ‘위험의 이전시점’은 매매당사자가 계약에 의해 지정된 장소에서 약정된 일자 또는 기간에 약정된 방법이나 관습적인 방법에 따라 매수인이 지정한 ‘운송인’에게 계약물품을 인도한 시점이다.

물품의 인도장소는 매수인이 지정하는 것이 원칙이지만 그렇지 않으면 매도인이 적합한 장소를 선택할 수 있다. 보통 ‘인도장소’는 구체적으로 철도터미널(railway terminal), 화물터미널(cargo terminal), 컨테이너터미널(container terminal), 내륙컨

47) ICC, 「Incoterms[®]2020」, FCA, Explanatory notes for users. 4.

48) ICC, 「Incoterms[®]2020」, FCA, Explanatory notes for users. 5.

49) ICC, 「Incoterms[®]2020」, FCA, A7.

테이너기지(inland container depot : ICD), 매도인의 작업장 구내 등을 그 예로 들 수 있다.

그러므로 FCA조건에서 ‘위험의 이전시점’은 매도인이 적출지에서 운송인측에 물품인도의무가 완료되는 때이나 실제로는 그 운송형태에 따라 다음과 같이 다르게 수행된다.

첫째, 지정된 장소가 매도인의 구내(premises)인 경우에는 물품이 매수인에 의하여 지정된 운송인 또는 운송인을 대리하는 기타의 자에 의하여 제공된 운송수단상에 적재된 때 인도가 완료되는 것이며, 이때 위험도 매도인으로부터 매수인에게 이전된다.

둘째, 지정장소가 매도인의 구내가 아닌 경우에는 물품이 매도인의 운송수단상에서 양하되지 아니하고 매수인에 의하여 지정되거나 지정되지 않았을 경우 매도인에 의하여 선택된 ‘운송인’ 또는 기타의 자의 임의처분상태로 둘 때 인도가 완료되는 것이며 이때 위험도 매도인으로부터 매수인에게 이전된다.

(나) 비용부담의 분기점

FCA조건에서의 ‘비용부담의 분기점’은 위험이전의 분기점과 동일하다. 따라서 매도인은 전술한 EXW조건에서 부담해야 하는 기본적인 모든 비용 이외에도 ① 수출승인(E/L)이나 기타 정부승인을 얻음에 있어 소요되는 비용, ② 수출에 수반되어 부과되는 관세(export duties)와 여러 가지 세금 또는 공과금(official charges) 및 세관수속절차(customs formalities)에 있어 소요되는 일체의 비용, ③ 물품을 당해 인도지점까지 운반에 필요한 내륙수송비(inland freight), ④ 물품인도완료 통지비용과 물품인도증명서류 입수비용 등을 부담한다.

한편 매수인은 매도인이 물품인도의무를 완료한 이후의 일체의 비용을 부담해야 한다.

(다) 매도인의 제공서류

매도인이 매수인에게 제공해야 하는 필수적 제공서류로는 EXW조건에서 열거한 서류 이외에 물품인도를 증명하는 관습적·통상적 서류가 추가되어진다. 만약 운송서류(transport document)를 제공해야 하는 것이 관습으로 되어 있는 경우에는 유통성 선하증권(Negotiable B/L), 비유통성 해상화물운송장(Non·negotiable Sea Waybill), 내수로운송증권(Inland Waterway Document), 항공화물운송장(Air Waybill), 철도화물수탁서(Railway Consignment Note), 도로화물수탁서

(Road Consignment Note) 또는 복합운송증권(Multimodal Transport Document) 등이 있다.

그런데 당사자간에 전문으로 상호간의 의사전달을 하도록 약정한 경우에는 이러한 서류들은 EDI로 대체할 수 있다. 이 외에 필요할 경우에 매도인은 수출승인서(Export Licence)나 수출면장(Export Permit)도 제공해야 한다. 이외 매도인의 임의적 제공서류는 대체로 EXW조건의 경우에서와 같다.

그리고 매수인은 매도인이 제공하는 물품인도증명서를 인수해야 한다.

(라) 기타 당사자의 의무

매도인은 EXW조건에서의 의무 외에 다음의 의무는 부담해야 한다.

- ① 수출승인과 통관절차 등 일체의 공적 수속절차를 이행해야 한다.
- ② 매수인이 요구하는 경우 상관습에 반하는 지시를 하지 않는 경우에는 매수인의 위험부담과 비용부담을 조건으로 통상적 조건에 의한 '운송계약'(contract for carriage)을 체결하여야 하며, 이를 매도인이 거절하는 경우 즉시 매수인에게 통지하여야 한다.
- ③ 운송인 등의 보관하에 물품을 인도하였음을 적절히 통지해야 한다.
- ④ 운송인 등이 약정된 기간에 물품을 인수하지 않은 때에는 이를 매수인에게 통지하여야 한다.

한편 매수인은 ① 물품을 인수하고 그 대금을 지급해야 하며, ② 운송계약을 체결하여 물품을 수입국으로 운송해야 하고, 수입승인과 수입통관 및 필요한 경우 제3국 통과운송 등 수입관련 공식적 수속절차를 이행해야 한다. ③ 운송인 이름이 필요한 경우 운송형태와 물품인도일자 또는 기간 및 인도장소에 관하여 매도인에게 통지해야 한다.

3) 운송비지급인도조건[CARRIAGE PAID TO (...named place of destination) : CPT]

(1) CPT조건의 개념

'운송비지급인도'(CPT)조건이란 매도인이 합의된 장소에서 자신이 지정한 운송인에게 물품을 인도하고, 지정목적지까지 운송하는데 필요한 운송계약을 체결하고 그에 따른 운송비용을 부담하여야 하는 것을 의미한다. 이는 물품이 인도된 이후에 발생하는 모든 위험과 기타 모든 비용을 매수인이 부담한다는 것을 의미한다.

특히 'C' 그룹의 조건을 포함한 이 CPT조건은 위험과 비용이 서로 상이한 장소

에서 이전되기 때문에 두 가지의 분기점을 갖는다.

우선, 물품의 위험은 합의된 목적지까지의 운송을 위하여 후속 운송인이 사용 되는 경우에는, 물품이 '최초의 운송인'에게 인도되는 때, 즉 '물품의 교부'(the goods by handing them to the carrier—the first carrier)에 위험이 매수인에게로 이전되는 것이 기본규칙이다. 이에 대해 매도인의 비용부담은 적재비용 외에 지정목적지에서 물품의 양하비용과 운임 및 기타 비용 그리고 수출통관비용 등을 포함하고 있다.

이 CPT조건은 CFR조건과 유사하지만 '위험부담의 분기점'이 서로 다르다. 즉, CFR조건에서의 위험부담의 분기점은 본선의 적재상이지만 CPT조건에서는 운송인에게 물품을 교부한 인도시점이다. 또한 CFR은 해상운송에 의한 서류인도이지만 CPT는 복합운송에 이용되며 현물인도조건인 점에서 서로 차이가 있다.

(2) CPT조건외의 내용

(가) 위험의 이전

CPT조건에서의 물품에 대한 위험이전은 매도인에 의하여 물품이 운송인에게 인도완료된 시점이 된다. 여기서의 물품의 인도는 지정된 목적항에로의 운송을 위하여 또는 기간내에 운송인의 관리하에 또는 후속 운송인(subsequent carrier)이 있는 경우에는 '최초의 운송인'(first carrier)에게 계약물품을 인도함으로써 이루어진다.

그리고 물품의 인도장소에 관하여 구체적으로는 철도역이나 화물터미널, 공항이나 선적항 또는 내수로항구, CFS(Container Freight Station)나 CY(Container Yard), 기타 운송터미널 또는 적출지의 운송인의 영업장 구내(premise), 내륙운송 기지나 창고 등이며, 경우에 따라서는 철도화차내라든가 본선내 또는 부선내도 인도장소가 될 수도 있다.

(나) 비용부담의 분기점

CPT조건에서 물품에 대한 위험이전의 시점은 수출국내인데 비하여 비용의 분기점은 운송비에 관하여 수입국내로 하고 있다. 그러므로 전술한 FOB와 CFR의 관계는 FCA와 CPT의 관계와 같다.

이 CPT조건에서 매도인이 부담해야 하는 비용은 다음과 같다. ① EXW조건에서 열거한 기본적인 비용 이외에 ② 물품인도장소까지의 물품운송비, ③ 약정된

목적지까지의 물품운송비, ④ 운송비에 포함되거나 매도인이 운송계약을 체결할 때에 발생할 수 있는 비용으로서의 물품적재비 및 목적지에서의 양화비(unloading charges), ⑤ 수출관세나 제세 또는 수출에 있어 지급해야 하는 기타 여러 가지 비용과 수출통관비용 및 그 밖의 수출국 세관수속절차에 소요되는 비용 등이다.

여기서 ‘운송비’라 함은 단순한 해상운임과는 구분되는 개념으로서, 이에선 철도운임, 육상운송비, 내수로운임, 항공운임 및 해상운임 등을 포괄한 개념이며 또한 복합운송에서의 총체적인 운임을 포괄한 개념이기도 하다.

한편 매수인은 ① 최종목적지까지의 해상적화보험 부보를 위한 보험료, ② 물품이 운송인에게 인도된 이후에 물품에 관련하여 발생하는 비용으로서 운송비를 제외한 모든 비용, ③ 운송비에 포함되지 않거나 매도인이 운송계약을 체결하는 당시에 매도인에 의하여 발생된 것이 아닌 비용으로서 도착항에서의 양화비와 도착항 도착시까지의 운송과정에 물품에 관련되어 발생하는 모든 비용, ④ 수입관세와 수입에 관련하여 부과되는 제세 및 세관수속절차를 이행함에 있어 소요되는 일체의 비용, ⑤ 필요할 경우 제3국 통과운송에 소요되는 비용, ⑥ 후술하는 바와 같이 매수인이 물품발송(dispatching)의 시기와 목적지를 매도인에게 통지하지 않음으로써 매수인의 물품인도 장애요인을 야기시킨 경우 약정된 적출기간의 만료일 이후에 물품에 대하여 발생된 추가비용, ⑦ 수출국의 정부당국에 의하여 행해지는 것이 아닌 선적전 물품검사비용(PSI), ⑧ 매도인의 임의적 제공서류에 속하는 서류 또는 EDI의 비용과 그에 대한 매도인의 협조비용 등을 부담해야 한다.

(다) 매도인의 제공서류

CPT조건에서의 매도인의 기본적 제공서류는 EXW에서의 기본적 서류 이외에 통상적 운송증권(transport document)이 추가된다.

즉, 매도인은 `Negotiable B/L`, `Non-negotiable Sea Waybill`, `Inland Waterway Document`, `Air Waybill`, `Railway Consignment Note`, `Road Consignment Note`, `Multimodal Transport Document` 등의 운송서류나 또는 그에 상응하는 전자통신문서(EDI Message)를 매수인에게 제공해야 한다.

그리고 임의적 제공서류는 운송서류를 제외하고는 대체로 전술한 EXW와 FCA 조건에서의 그것과 동일하다.

(라) 기타 당사자의 의무

매도인의 기타 의무로는, ① 수출승인(E/L)이나 기타 물품의 수출에 필요한 공적 승인(official authorization)을 얻고, 수출통관 등의 세관수속절차(customs formalities)를 이행하여야 한다.

② 통상적인 항로(usual route)에 의하여 관습적인 방법으로 지정된 목적지의 특정지점까지 운송하기 위한 운송계약을 통상적인 조건(usual terms)으로 체결해야 한다. 만일 목적지점이 약정되어 있지 않거나 또는 관습에 의하여 정해지지 않는 경우에는 매도인이 당해 운송목적에 비추어 가장 적합한 목적지의 지점을 선택할 수 있다.

③ 물품이 최초의 운송인의 보관하에 인도 완료되었음을 매수인에게 충분히 통지해야 한다. 뿐만 아니라 매수인이 목적지에서 정상적으로 물품을 인수할 수 있도록 필요한 조치를 취할 수 있게 하기 위하여 요구되는 기타의 통지도 매수인에게 해 주어야 한다.

④ 물품의 품질검사나 수량검사 등의 대조업무(checking operation)를 이행해야 할 의무도 지며 살물(bulk cargo)이 아닌 한 물품포장의무를 부담하는 동시에 포장에다 적절한 하인(marking)을 표시할 의무를 지는 것은 여타의 거래조건과의 경우와 같다.

이에 대하여 매수인은 다음의 의무를 진다. 즉, ① 수입승인(I/L)이나 기타 공적 승인을 얻고, 수입통관 등 수입을 위한 수입국 세관수속절차와, 필요하다면 제3국 통과운송(transit through another country)을 위한 세관수속절차도 이행하여야 하며, ② 지정목적지에서 물품을 인수하고, 매매계약서에서 약정된 바에 따라 대금을 지급해야 하고, ③ 매수인이 물품이 발송시기 및 지정목적지나 지정목적지 내의 물품의 수령지점에 대한 결정권을 가진 경우 매도인에게 이를 통지하여야 한다. ④ 계약과 일치하는 운송서류를 수리하여야 한다.

4) 운송비 · 보험료지급인도조건[CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (... named place of destination) : CIP]

가공품이 많은 복합운송은 협회적하약관의 C-약관이 아닌 A-약관에 상응하는 담보조건으로 부보하여야 하나 합의에 기초하여 더 낮은 수준의 담보조건으로 부보할 수 있다. 이는 매수인의 이익 확대 일환이며, 신용장 조건의 일치를 위한 것이다. (Introduction, Para 70)

(1) CIP조건의 개념

‘운송비·보험료지급인도’(CIP)조건은 매도인이 스스로 지정한 운송인에게 물품을 인도하고, 지정된 목적지까지 물품을 운반하는데 필요한 운송비용을 부담하여야 하는 조건을 말한다. 이는 물품이 인도된 이후에 발생하는 모든 위험과 모든 추가적인 비용을 매수인이 부담한다는 것을 의미한다.

이 CIP조건에서 매도인은 운송 중 매수인이 부담할 물품의 멸실 또는 손상의 위험에 대해 ‘보험계약’을 체결한다. 여기서 매수인은 이 CIP조건하에서 매도인이 협회적화약관 A 담보조건으로 부보할 것을 요구하고 있다는 사실에 유의하여야 한다. 또한 보다 낮은 수준의 담보조건을 원하는 경우 매수인은 매도인과 이에 상당하는 명시적인 합의를 하거나 또는 스스로 별도의 보험약정을 체결하여야 할 필요가 있다.

CIP조건에서는 매도인은 자신의 비용으로 적어도 로이즈시장협회/국제보험업협회의 「협회적화약관」(ICC)의 ‘A약관’이나 그와 유사한 약관에서 제공하는 담보조건을 택하여 물품대금의 110% 한도까지 계약상의 통화단위로 부보되어야 한다. 보험구간은 물품의 인도지점으로부터 적어도 지정목적지까지 물품을 보호하는 것이어야 하며, 그리고 보험증권(Insurance Policy) 등 부보의 증거를 매수인에게 제공하여야 한다.

그리고 소위 ‘C’ 그룹의 CPT, CIP, CFR 또는 CIF조건의 경우, 매도인은 물품이 목적지에 도착한 때가 아니라 운송인에게 물품을 “교부하는 때에”(when it hands the goods over to the carrier and not when the goods reach the place of destination) 자신의 인도의무가 이행된 것으로 한다.

또한 합의된 목적지까지의 운송을 위하여 후속되는 운송인이 있는 경우에는, 위험은 물품이 ‘최초의 운송인’(first carrier)에게 인도되었을 때에 이전된다.

(2) CIP조건의 내용

(가) 위험의 이전

CIP조건에서의 물품의 멸실이나 손상에 대한 위험이전의 시점은 CPT의 그것과 같이 적출지의 합의된 장소에서 매도인이 지정한 ‘최초의 운송인’(first carrier)의 관리하에 인도되는 때 매도인으로부터 매수인에게 이전된다.

(나) 비용부담의 분기점

매도인은 목적지점까지의 물품운송에서 발생될 수 있는 위험을 담보받을 수 있는 적화보험에 부보하고, 그에 따른 보험료를 지급해야 한다. 또한 매도인은 EXW조건에서 매도인이 부담해야 하는 일체의 기본적 비용, 물품생산현장에서부터 운송인에게 물품을 인도할 장소까지의 내륙운송비 또는 내수로운임, 수출을 위한 일체의 행정적 내지 공적 수속과 절차의 이행비용, 목적지까지의 운송비 등은 물론 이에 추가하여 적화보험료를 부담해야 한다.

따라서 매수인의 부담으로 귀속되는 비용은 보험료만 제외될 뿐 기타의 부담비용의 내역은 CPT의 경우와 동일하다.

(다) 매도인의 제공서류

CIP조건에서 매도인이 매수인에게 제공해야 할 필수적 서류는 CPT조건에서의 매도인이 제공해야 하는 일체의 서류 외에 보험증권이나 보험증명서 기타 부보를 증명할 수 있는 보험서류를 제공하여야 한다.

(라) 기타 당사자의 의무

목적지까지의 물품운송에 따른 위험을 담보하기 위한 적화보험에의 부보의무가 매도인에게 귀속된다는 점을 제외하고는 당사자의 의무는 CPT의 경우와 동일하다.

특히 매도인의 적화보험부보의무는 다음과 같이 수행하여야 한다.

① 매수인 또는 기타 피보험이익을 갖는 자가 보험자에게 직접적으로 보험금지급의 청구를 할 수 있는 적화보험(cargo insurance)이어야 한다.

② 보험계약은 공신력있는 보험업자(underwriters) 또는 보험회사(insurance company)와 체결하여야 한다. 즉, '보험자'(insurer)는 보험회사나 보험업자이어야 하며 결코 단순한 보험중개업자는 보험자가 될 수 없다.

③ 보험은 해상보험 또는 운송보험 그 어느 것이든 무방하지만 앞에서 설명한 바와 같이 ICC(A)약관 혹은 ICC(A/R)에 준하는 조건으로 보험계약이 제공되어야 한다. 철도운송이나 항공운송 또는 육로운송이나 복합운송과 같은 경우의 운송보험(transport insurance)에서는 국제적으로 통일된 보험약관이 없으므로 개별적으로 부보시마다 담보약관을 설정하거나 보험자마다 정형화하여 사용하는 운송보험조건 가운데 담보위험과 담보손해의 범위가 ICC(A) 혹은 ICC(A/R)에 준하는 보험을 부보하면 된다. 다만 당사자들의 합의에 의하여 최소약관을 제공할 수도 있다.

④ 보험기간은 물품이 최초의 운송인의 보관하에 인도된 시점부터 지정된 목적지에서 매수인이 물품을 수령하는 때까지로 해야 한다.

⑤ 계약된 CIP금액에서 10%를 가산한 금액, 즉 CIP가격기준에 의한 금액의 110%를 보험금(insured amount)으로 해야 한다.

⑥ 보험계약에서의 통화는 매매계약에서의 그것과 같아야 한다.

한편 매수인은 매도인의 요청이 있으면 부보에 필요한 정보를 매도인에게 제공해야 한다.

5) 도착장소인도조건[DELIVERED AT PLACE(...named place of destination) : DAP]

(1) DAP조건의 개념

‘도착장소인도’(DAP)조건이란 물품이 지정목적지에서 도착운송수단에 실린 채 양하 준비된 상태로 매수인의 처분하에 놓이는 때에 매도인이 인도한 것으로 되는 것을 말한다. 매도인은 그러한 지정장소까지 물품을 운송하는데 수반하는 모든 위험을 부담한다.

매수인은 지정목적지에서 자기가 임의로 처분할 수 있는 상태가 된 이후의 모든 위험과 비용을 부담한다.

이 DAP조건에서 매도인이 물품의 수출통관을 하고 물품의 수입통관은 매수인이 하여야 하는데, 만약 당사자들이 수입통관하고 수입관세를 부담하며 수입통관 절차를 매도인이 수행하기를 원하는 경우에는 DDP조건을 사용하여야 한다.

(2) DAP조건의 내용

(가) 위험의 이전

DAP조건에서 매도인은 물품을 합의된 기간 내에 지정목적지에서 도착운송수단에 실어둔 채 양하준비된 상태로 매수인의 처분하에 둬으로써 인도하여야 하며, 그리고 물품이 인도되는 때까지 매도인은 물품에 대한 위험을 부담한다. 물품이 인도된 때로부터 매수인은 모든 위험을 부담하여야 한다.

그리고 매수인은 수입허가 및 수입통관절차에 따른 의무를 불이행한 경우에 그로 인한 모든 위험을 부담하여야 하고 또한 물품의 수령과 관련한 매도인에 대한 통지를 하지 않은 경우 합의된 인도기일(또는 인도기간)의 만료일부터 물품에 대한 모든 위험을 부담한다.

(나) 비용부담의 이전

매도인은 자신의 비용으로 지정목적지까지 운송계약을 체결하여야 하고, 또한 자신의 위험과 비용으로 수출허가를 비롯하여 물품의 수출 및 제3국을 통과하는 인도전의 운송에 필요한 모든 통관절차를 수행하여야 한다. 매도인은 물품의 인도시점까지의 물품에 대한 비용과 약정한 목적지의 양하비용 그리고 수출통관비용과 관련 제세 등을 부담한다. 또한 물품을 인도하기 위한 점검작업 및 수출국에 의해 강제되는 '선적전검사'(PSI)에 드는 비용을 부담하고, 자신의 비용으로 물품의 포장과 하인을 하여야 한다.

한편 매수인은 물품이 인도되는 때로부터 물품에 관련된 모든 비용과 지정목적지에서의 양하비용, 수입허가 등의 의무불이행 및 물품수령시 통지의무의 불이행으로 인한 매도인에게 발생하는 추가비용을 부담하여야 한다.

(다) 매도인의 서류제공

매도인은 자신의 비용으로 매수인이 물품의 인도를 수령할 수 있도록 하는 서류를 제공하여야 한다. 그리고 매수인은 매도인의 인도서류로 제공된 운송서류를 인수하여야 하고, 강제적인 선적전검사(PSI)의 비용도 부담하여야 한다.

(라) 기타 당사자의 의무

매도인은 매수인이 물품의 인도를 수령할 수 있도록 하는 데 통상적으로 필요한 조치를 취할 수 있도록 하기 위하여 매수인에게 필요한 통지를 하여야 한다. 그리고 매수인은 대금지급의무와 함께 자신의 위험과 비용으로 수입허가 및 수입통관절차를 수행하여야 한다. 또한 매수인은 물품이 인도된 때에 그 물품의 인도를 수령하여야 한다.

6) 도착지 양하인도 조건[DELIVERED AT PLACE UNLADDED(...named place of destination) : DPU]

DPU규칙은 매도인의 양하의무가 포함된 유일한 조건이며, DPU규칙의 변경으로 D규칙의 DAT > DPU > DDP규칙간 의무이행에 따른 순차적 분류를 명확히 할 수 있다. (Introduction, Para 74~75)

(1) DPU조건의 개념

'도착지 양하인도'(DPU)조건은 「Incoterms[®]2020」에서 신설된 규칙으로 「Incoterms[®]

2010」에서의 DAT규칙을 계승한 것이다. 이 규칙은 물품이 지정목적지에서 또는 지정목적지 내에 어떠한 지점이 합의된 경우에는 그 지점에서 도착운송수단으로부터 양하된 상태로 매수인의 처분하에 놓인 때 물품을 인도하고 위험을 이전한다.⁵⁰⁾

이 규칙은 매도인이 목적지에서 물품을 양하하도록 하는 유일한 인코텀즈 규칙이다. 따라서 매도인은 지정장소에서 양하를 할 수 있는지 여부를 확인하여야 하며, 양하의 위험과 비용을 부담하지 않고자 한다면 대신 DAP규칙을 사용하여야 할 것이다.⁵¹⁾

이 규칙은 인도 장소 및 지점, 조달 그리고 수출/수입 통관의무는 전술한 DAP 규칙과 동일하다.⁵²⁾

(2) DPU조건의 내용

(가) 위험의 이전

매도인은 물품이 인도되는 때까지 위험을 부담하며, 이에 대해 매수인은 물품이 인도된 때로부터 모든 위험을 부담하여야 하며, 그리고 수입허가 및 수입통관 절차에 따른 의무를 불이행한 경우에 그로 인한 모든 위험을 부담하여야 하고 또한 물품의 수령과 관련한 매도인에 대한 통지를 하지 않은 경우 합의된 인도기일(또는 인도기간)의 만료일부부터 물품에 대한 모든 위험을 부담한다.

(나) 비용부담의 이전

매도인은 자신의 비용부담으로 물품의 수출허가와 ‘수출통관’을 이행하고 통관 비용 및 제세 등과 인도하기 전에 제3국을 통과하여 운송하는 비용 등을 부담한다. 또한 물품을 인도하기 위한 점검작업 및 수출국에 의해 강제되는 선적전검사(PSI)와 목적지에서의 양하에 드는 비용을 부담하고, 자신의 비용으로 물품의 포장과 하인을 하여야 한다.

이에 대해 매수인은 물품의 인도시로부터 물품에 관련되는 모든 비용과 ‘수입허가’의 의무불이행이나 수입통관에 대한 통지의무의 불이행으로 인해 매도인에게 발생하는 추가비용과 그리고 수입통관비용 및 제세 등을 부담한다.

50) ICC, 「Incoterms[®]2020」, DPU, A1.

51) ICC, 「Incoterms[®]2020」, DPU, A1.

52) ICC, 「Incoterms[®]2020」, DPU, A3, A4, A5.

(다) 매도인의 서류제공

매도인은 자신의 비용으로 매수인이 물품의 인도를 수령할 수 있도록 하는 서류를 제공하여야 한다. 그리고 매수인은 매도인의 인도서류로 제공된 운송서류를 인수하여야 하고, 강제적인 선적전검사(PSI)의 비용을 매수인은 부담하여야 한다.

(라) 기타 당사자의 의무

매도인은 물품을 지정목적항이나 목적지까지 운송하는 계약을 체결하여야 한다. 그리고 물품을 도착운송수단으로부터 양하하고 또한 물품을 지정목적항이나 목적지에서 양하하여 매수인의 처분하에 둬으로써(by placing them at the disposal of the buyer) 인도하여야 한다. 또한 매도인은 매수인이 물품의 인도를 수령할 수 있도록 하는데 통상적으로 필요한 조치를 취할 수 있도록 하기 위하여 매수인에게 필요한 통지를 하여야 한다.

7) 관세지급인도조건[DELIVERED DUTY PAID(...named place of destination) : DDP]**(1) DDP조건의 개념**

‘관세지급인도’(DDP)조건은 매도인이 지정된 목적지에서 수입통관을 이행하고, 도착된 운송수단으로부터 양륙되지 않은 상태로 매수인에게 물품을 인도하는 것을 의미한다.

이 DDP조건에서의 매도인은 자기의 위험과 비용으로 수출국에서 수출통관은 물론 수입국에서 수입허가를 취득하고 관세 등을 지급하여 통관한 후 수입국의 지정목적지까지 물품을 반입하고 관례적인 운송서류·창고증권 등의 서류와 함께 매수인에게 인도하는 ‘수입절차필’ 계약조건이다.⁵³⁾

따라서 EXW조건이 매도인의 최소의무를 나타내는데 비해, DDP조건은 ‘최대의무’를 나타낸다. 따라서 매도인은 운임·보험료·수입허가비용·수입관세·부가가치세·특별소비세·보관료 등 일체의 위험과 비용도 부담해야 하므로, 이 조건은 수입국에 매도인의 지사나 대리점이 있을 경우에만 이용되고 있다.

그러므로 매도인이 수입시의 수입통관 및 수입에 따르는 관세(duty)를 포함한 모든 세금과 비용을 부담하여야 하기 때문에 매도인이 직·간접으로 수입허가를 얻을 수 없는 경우에는 사용될 수 없다.

그러나 당사자가 물품의 수입시에 지불해야 하는 비용의 일부 예컨대, 부가가

53) 윤광운, ‘무역계약론’, 전게서, p. 225 참조.

치세(VAT)를 매도인의 의무로부터 제외시키고자 하는 경우는, 매매계약에서 “Delivered Duty Paid, VAT unpaid(named place of destination)”과 같은 문언을 명시적으로 추가함으로써 이를 명확하게 하여야 한다. 만약 당사자들이 수입통관에 관한 모든 위험과 비용을 매수인에게 부담시키고자 하는 경우에는 DAP조건을 사용하여야 한다.

이 DDP조건은 운송수단에 관계없이 사용될 수 있다.

(2) DDP조건인 내용

(가) 위험의 이전

DDP조건에서의 물품의 멸실이나 손상에 대한 위험이전의 시점은 약정된 일자 또는 기간내에 매도인이 지정된 수입국내 목적지점에 약정물품을 반입하여 매수인의 임의처분하에 두어 인도를 완료한 때에 매도인으로부터 매수인에게 위험이 이전된다.

(나) 비용부담의 분기점

DDP조건에서의 비용부담의 분기점은 위험의 이전시점과 같다. 즉, 매도인은 물품을 수입국내의 목적지인 지정장소에서 매수인에게 인도할 때까지의 일체의 비용을 부담해야 하므로 종래 ‘관세미지급인도’(DDU)조건하에서 매도인이 부담해야 할 비용 이외에 다음과 같은 비용을 더 부담해야 한다. 즉, ① 수출승인(E/L) 및 수출에 수반되는 모든 공적 승인과 필요할 경우 제3국 통과운송에 요구되는 공적 승인을 얻음에 있어 소요되는 비용 및 매도인의 협조비용, ② 수출이나 필요할 경우 제3국 통과운송을 위한 세관절차의 이행에 관련된 수출관세와 제세공과금 및 수입을 위한 세관수속절차의 이행에 수반되는 수입관세와 기타 일체의 제세공과금, ③ DDU조건에서 매도인의 임의제공서류에 속했던 모든 서류 및 전자통신문의 조달비용 및 그 입수에 대한 매수인의 협조비용 등이다.

한편 매수인이 부담해야 할 비용은 물품인도의 일자 또는 장소에 관한 매도인의 통지의무 불이행으로 인하여 매도인의 물품인도장해요인을 야기시키거나 또는 물품이 그의 임의처분하에 둘 때 이를 인수하지 못함으로써 발생하는 인도일 또는 인도기간의 만료일 이후의 추가비용 뿐이다.

(다) 매도인의 제공서류

DDP조건에서 매도인이 매수인에게 제공해야 하는 필수적 제공서류는 DDU조

건에서와 같이, 즉 물품이 계약에서 약정된 바와 일치한다는 증거서류인 품질증명서와 수량증명서, 포장명세서나 컨테이너화물적치표(CLP), 상업송장 및 매수인이 물품을 인수함에 필요한 인도지시서(D/O)나 운송서류 등이 있다.

(라) 기타 당사자의 의무

매도인은 수출승인(E/L)과 수입승인(I/L) 기타 물품의 수출과 수입을 위한 수출국과 수입국에서의 여러 가지 공적 승인을 취득하고, 나아가 수출통관과 수입통관을 포함한 수출국과 수입국에서의 세관수속절차를 모두 이행해야 한다. 이 밖에도 계약에 일치되는 물품제공의무와 운송계약체결, 수출국에서의 물품의 선적통지, 물품검사이행, 포장과 확인표시, 보험부보정보제공 등을 부담한다.

한편 매수인에게는, 매도인의 요청이 있을 경우 그의 위험부담과 비용부담을 전제로, 수입승인 및 물품의 수입에 필요한 기타의 공적 승인을 취득함에 있어 매도인에게 모든 협조를 해 주어야 하고, 매도인이 물품을 매수인의 임의처분하에 인도함에 있어 필요한 것으로서 수입국에서 발생되거나 조달되는 모든 서류 또는 그에 해당하는 전자통신문을 매도인이 조달하는데 있어 모든 협조를 제공해야 한다.

2. 해상 및 내수로 운송에만 사용되는 규칙

1) 선측인도조건[FREE ALONGSIDE SHIP(...named port of shipment) : FAS]

(1) FAS조건의 개념

‘선측인도’(FAS)조건은 지정선적항에서 물품을 매수인이 지정한 본선의 선측(예컨대, 부두 혹은 바지선)에 놓이는 때에 매도인이 인도한 것으로 되는 것을 의미한다.

이 FAS조건에서 매수인은 물품이 본선의 선측에 놓인 때에 물품에 대한 모든 비용과 그리고 멸실 또는 손상의 위험을 부담하여야 한다는 것을 뜻한다. 여기서 매수인이 지정한 ‘본선 선측’(alongside the named vessel)이란 본선이 지정된 선적항에 정박하고 있는 본선 상용의 양하기 및 그 밖의 선적용구가 도달할 수 있는 장소, 즉 부두 혹은 바지선을 의미한다. 이런 의미의 선측이 이 조건에서 물품인도의 이행장소이고 매도인과 매수인의 책임분기점인 것이다.⁵⁴⁾ 이와 같이 매도인

54) ‘본선 선측’에 있어서 본선이 정박 중인 부두에 물품을 반입하였더라도 본선의 선적용구가 도달하지 못하는 지점에 물품을 두어서는 매도인이 책임을 다한 것이 되지 못한다.

과 매수인의 책임분기점이 본선 밖에서 이루어지기 때문에 본선에 적재함으로써 성립되는 수출통관에 따른 모든 절차는 매수인의 부담이 되며 따라서 매수인이 직·간접으로 수출승인 및 수출통관절차를 이행할 수 없는 경우에는 이 조건을 이용하지 못한다.⁵⁵⁾

그러나 물품이 컨테이너에 적입된 경우 매도인은 물품을 본선의 선측이 아니라 터미널에서 운송인에게 인도하는 것이 일반적이다. 이러한 경우에는 FAS조건에 적합하지 않고 FCA조건을 사용하여야 한다. FAS조건은 매도인이 물품의 수출통관을 이행할 것을 요구하고 있다.⁵⁶⁾ 만약 매수인이 물품의 수출통관을 이행할 것을 원하는 경우, 매매계약상에 이러한 취지의 명시적인 문언을 추가하여 이를 명확히 해야 한다.

이 FAS조건은 Norway 등지에서의 목재거래에서 비롯된 것으로, 주로 본선에 양륙하는데 비용이 많이 드는 부피가 큰 물품(bulky cargo), 즉 원목·원면·원맥 등의 매매에 이용되고 있다. 특히 제2차 세계대전 이후 미국 서부의 많은 부두들이 대규모의 인공부두를 E형으로 만들어 그 중간에 창고와 하역에 용이하도록 된 광장이 있어 해상운송과 육상운송의 연결을 부두에서 직접하도록 되어 있으므로 종래 이 FAS조건은 수출항의 '선적부두인도'의 뜻으로도 사용되고 있다.⁵⁷⁾

(2) FAS조건の内容

(가) 위험의 이전

FAS조건에서는 약정된 일자 또는 기간내에 지정된 선적항의 선적장소에서 당해 항구의 관습적인 방법으로, 매수인이 지정한 '본선의 선측' (alongside the named vessel)에서 물품을 인도한 시점에 물품에 대한 '위험부담'은 매도인으로부터 매수인에게 이전된다. 따라서 위험부담의 장소적 분기점은 본선이 부두에 접안된 때에는 선적을 위한 하역장비가 도달할 수 있는 부두상(on the quay)이 되며, 본선이 해상에 정박해 있는 때에는 부선내(in lighter)가 될 것이다.

(나) 비용부담의 분기점

FAS조건에서의 '비용의 분기점'은 위험부담의 분기점과 동일하다. 따라서 매도

55) 대한상공회의소, 전제서, pp. 148~151.

56) 이는 매수인이 수출통관을 이행할 것을 요구하였던 2000년대 이전의 Incoterms와는 반대되는 것이다.

57) 윤광운, 「국제무역상무론」[제3판], 삼영사, 1998, p. 208.

인은 전술한 EXW조건에서 그의 부담으로 귀속되는 비용 이외에도 다음의 비용을 부담해야 한다. 즉, ① 선적항까지의 내륙운송비(inland freight), ② 항구세(port dues), ③ 부두사용료(wharfage), ④ 창고료(go·down rent), ⑤ 보관료(storage), ⑥ 본선이 부두에 접안된 경우의 본선선측까지의 물품운반비용(porterage), ⑦ 본선이 해상에 정박된 경우의 부두인부임(stevedorage), ⑧ 본선선측까지의 부선임(lighterage) 등이다.

한편 매수인은 본선의 선측에서 물품을 인수한 이후의 모든 비용, 즉 ① 적하비(loading charges)와 적입비(stowage or stowing charges) 등 선적작업비용, ② 최종 목적지까지의 해상운임(ocean freight) 기타 운송비용과 이에 따른 보험료(insurance premium), ③ 목적항에서의 양륙비용(unloading charges), ④ 수출과 수입통관비용 및 제세와 공과금, ⑤ 필요한 경우 제3국 통과운송비용 등을 부담하여야 한다.

이 외에도 별도의 약정이 없는 한 수출검사와 같이 수출국의 정부당국이 행하는 선적전 검사(pre-shipment inspection : PSI)에 소요되는 비용과 수출승인비용 및 수출관세(export duties)를 포함한 수출통관비용 등도 매수인의 부담으로 귀속된다. 또한 매도인의 임의적 제공서류의 조달비용과 그 조달에 있어서의 매도인의 협조비용을 매수인이 지급해야 함은 물론이다.

(다) 매도인의 제공서류

매도인이 제공해야 할 필수적 서류는 EXW조건에서 열거한 상업송장 등의 기본적 서류 이외에 본선의 선측에서의 물품인도를 증명할 수 있는 통상적인 서류가 포함된다.

그러한 서류로는 항만당국이 발행하는 부두화물수취증(Dock's Receipt), 선박대리인이 발행하는 선박수취증(Ship's Receipt), 또는 수취선하증권(Received for Shipment B/L) 등을 들 수 있고, 이러한 서류들은 당사자 사이에 전자통신문으로 교신하도록 약정한 경우에는 전자통신문서(EDI)로 대체할 수 있다.

한편 매수인의 요청이 있을 경우에 그의 위험과 비용부담으로 협조할 의무가 있는 임의적 제공서류로는 수출승인서(E/L) 및 수출면장(E/P)과 같은 여러 가지 공적 승인서, 유통성 선하증권이나 비유통성 해상운송장 또는 내수로운송증권 및 이에 상응하는 EDI, 그리고 제3국 통과운송서류(예컨대 보세운송서류)를 포함하여 선적국이나 원산국에서 발행 또는 송달되는 수출 및 수입에 필요한 여러 가지 서

류와 그에 상응하는 전자통신문(electronic messages) 등이 있다.

(라) 기타 당사자의 의무

매도인은 매매계약에 일치되는 물품을 매수인에게 제공해야 하고, 매수인의 임의처분하(at the disposal)에 물품을 두거나 인도를 위한 물품의 충당, 즉 특정물 화해야 하며, 이를 위하여 품질검사나 수량검사를 완료해야 하며, 살물(bulk cargo)이 아닌 한 물품운송에 필요한 포장을 한 후 적절한 화인(marking)을 표시해야 함은 여타의 거래조건과 같다. 이 밖에 매도인은 ① 물품이 본선의 선측에서 인도완료되었음을 매수인에게 통지해야 하며, ② 매수인의 요청이 있을 경우 해상적하보험(marine cargo insurance)이나 내수로적하보험 부보를 위하여 필요한 정보(information)를 제공해야 할 의무를 진다.

한편 매수인은 ① 수출승인(E/L)과 수입승인(I/L) 및 수출통관과 수입통관, 기타 수출국과 수입국에서의 물품의 수출 및 수입에 필요한 공적 절차를 이용하고 필요한 경우 제3국 통과운송에 요구되는 공적 절차도 이행해야 하며, ② 운송계약을 체결하여 그 본선의 이름, 선적장소, 물품인도시기 등에 관하여 매도인에게 충분한 통지를 해야 한다.

2) 본선인도조건[**FREE ON BOARD(...named port of shipment) : FOB**]

(1) FOB조건외의 개념

‘본선인도’(FOB)조건이란 물품을 지정선적항에서 매수인에 의해 지정된 ‘본선상’(on board the vessel)에 적재하여 인도하거나 또는 이미 그렇게 인도된 물품을 조달(procure)하는 것을 의미한다. 이는 물품이 ‘본선상’에 적재된 때부터 매수인이 물품에 대한 모든 비용과 함께 멸실 또는 손상의 위험을 부담하여야 한다는 것을 의미한다.

이 FOB조건은 당사자간의 ‘위험의 분기점’으로 종래의 불명확한 지정선적항에서의 ‘본선의 난간’(ship’s rail) 대신에 ‘본선상’(on board) 적재로 명확히 하여 매도인의 의무가 완료되는 것으로서, 이는 곧 그 지점으로부터 물품의 멸실 또는 손상의 모든 위험과 비용을 매수인이 부담하여야 한다는 것이다.

FOB조건은 매도인이 수출품을 통관할 것을 요구하고 있으며, 해상운송 또는 내륙수로운송에만 사용될 수 있다. 따라서 Ro/Ro형태나 컨테이너운송에서와 같이 화물이 본선상에 적재나 양하되는 경우에는 본선상이 특별한 의미가 없으므로

이때 전술한 복합운송조건인 FCA조건을 사용하는 것이 적절하다. 바꾸어 말하면 이 조건은 매도인이 선적항에서 계약물품을 매수인이 지정한 '본선상'(on board)에 인도함으로써 그 시점 이후의 비용과 위험의 부담으로부터 해방(free)되며, 매수인은 그 후 발생하는 제비용과 위험을 부담하는 조건이다.

FOB조건에서 선복(ship's space)의 주선의무는 매수인에게 있으며 매도인은 다만 약정된 선적항에서 물품을 매수인이 지정한 선박에 선적할 것을 약속하고 있는 것이다. 이러한 관점에서 물품이 선박의 '본선상'(on board)에 적재할 때까지의 물품의 인도과정에서 유발되는 모든 비용은 매도인의 부담이며 선창내 적부비용(stowage)을 포함하여 그 후 발생하는 모든 비용은 매수인의 부담이 된다.⁵⁸⁾

FOB조건에서는 물품의 인도는 선박의 '본선상'에 적재시에 이루어지는 것인데 설혹 매도인이 운송인에게 물품대금이 지급보장될 때까지 물품을 점유·이전하지 못하도록 지시하였다 하더라도 일단 물품이 선적지항에서 선적되었을 때에는 매도인의 물품인도의 의무이행에 대하여는 아무런 영향을 미치지 않는다.⁵⁹⁾

이 FOB조건은 11가지 거래조건 중에서 CIF조건과 함께 선적항에 선적지를 인도장소로 하는 대표적인 조건으로서 CIF 및 CFR과 함께 우리나라에서도 가장 많이 이용되고 있다.

이 FOB조건은 매도인이 물품의 수출통관을 이행할 것을 요구하고 있다. 이 조건은 해상 또는 내수로 운송에만 사용될 수 있다. 따라서 당사자들이 본선에 적재되기 전에 물품을 인도할 경우에는, 운송인인도조건(FCA)을 사용하여야 한다.

(2) FOB조건의 내용

(가) 위험의 이전

FOB조건에서의 물품에 대한 '위험의 이전'은 선적항에서 선적을 위하여 물품이 매수인이 지정한 '본선상'(on board the vessel)에 적재할 때에 물품의 멸실이나 손상에 대한 위험부담은 매도인으로부터 매수인에게로 이전된다.

(나) 비용의 분기점

FOB조건은 물품에 대한 위험이전의 분기점과 '비용의 분기점'이 동일하다.

58) David M. Sassoon, *CIF and FOB Contracts*, 2nd ed., Stevens & Sons, 1975, pp.289~321; Clive M. Schmitthoff, *op. cit.*, p. 16 참조.

59) Clive M. Schmitthoff, *op. cit.*, p. 18; *Frebold and Sturznicke(Panda O.H.G.) v. Circle Products Ltd.*[1970]1 Lloyd's Rep. 499. 504.

FOB조건으로 거래할 경우에는 전술한 FAS조건에 추가하여 매도인의 부담으로 귀속되는 비용은 다음과 같다. ① 수출검사와 같은 수출국 정부당국에 의한 물품 검사비용, ② 수출승인(E/L) 기타 수출을 위하여 필요한 공적 수속절차에 소요되는 비용, ③ 관세(export duties)와 여러 가지 세금 및 공과금을 포함한 수출통관과 기타 세관절차에 소요되는 비용, ④ 물품을 본선의 선측에서(alongside ship) 본선내(on deck)로 선적함에 필요한 적화비(loading charges), 즉 양화기(tackle)의 사용료 등을 부담해야 한다. 다만 매도인이 부담해야 하는 이러한 선적비(shipping charges)와 양화비가 별도로 징수되지 않고 대부분의 개품운송에서 채택되는 'Berth Terms'(liner terms)의 경우와 같이 운임에 포함되는 때에는 이를 운임부담의무자인 매수인이 부담해야 한다.

한편 FOB조건에서 매수인의 부담으로 귀속되는 비용은 다음과 같다. ① 적입비와 선적완료 후의 일체의 비용, 예컨대 최종목적지(final destination)까지의 물품운송비 및 보험료, ② 임의서류의 조달비용 및 그 조달을 위한 매도인의 협조비용, ③ 적기에 본선이름과 선적항구 및 물품인도시기를 매도인에게 통지하지 않음으로써 또는 매수인이 지정한 본선이 적기에 도착하지 않거나 본선에서 물품인수가 불가능하게 되거나 약정된 시기보다 조기에 화물접수를 마감함으로써 야기되는 물품인도 장애요인이 발생된 경우의 추가비용과 ④ 선적전 물품검사(PSI)비용도 부담해야 한다.

(다) 매도인의 제공서류

FOB조건에서의 매수인에 대한 매도인의 필수적 제공서류에 관하여는 상업송장이나 이에 상응하는 전자통신문과 매매계약에서 요구사항에 일치하는 기타의 증거서류 및 물품인도를 증명하는 통상적인 서류 또는 그에 상응하는 'EDI Message'라는 규정을 두고 있을 뿐이다.

그러나 매도인은 수출승인이나 그 밖의 공적 승인(Official Authorization)을 얻고 수출통관을 포함한 세관절차를 이행할 의무를 지기 때문에 수출승인서(E/L)나 수출면장(E/P)을 제공하거나 또한 선적완료 후에 본선의 일등항해사(Chief Mate)가 발행하는 무사고부 본선수취증(Mate's Receipt : M/R)을 제공해야 하는 경우도 있다.

매도인이 매수인에게 제공해야 할 필수적 제공서류로서의 물품인도를 증명하는 통상적인 서류 가운데는 "Negotiable B/L", "Non · negotiable Sea Waybill",

“Inland Waterway Document” 및 “Multimodal Transport Document” 등이 포함된다.

(라) 기타 당사자의 의무

매도인은 ① 매매계약에 일치하는 물품을 매수인에게 제공해야 하고, ② 수출승인과 수출통관 등 정부의 공적 절차를 이행해야 하며, ③ 물품을 본선내(on board)에 인도완료하였음을 매수인에게 충분히 통지해야 하고, ④ 물품의 품질검사나 수량검사 등을 완수해야 하며, ⑤ 살물(雜物)이 아닌 한 운송에 필요한 포장을 하고 이에 적절한 화인을 표시해야 할 뿐만 아니라, ⑥ 매수인의 요청이 있을 때에는 매수인이 적화보험을 부보함에 필요한 정보를 제공해 주어야 한다.

한편 매수인도 ① 물품을 인수하고 그 대금을 지급해야 하며, ② 선적항에서부터 최종목적지(final destination)까지의 운송계약을 체결해야 하고, ③ 그에 따라 선명과 선적항 및 인도시기에 관하여 매도인에게 충분한 통지를 해야 하며, ④ FAS조건에서 설명한 바와 같은 매도인의 물품인도장해요인을 야기시킬 경우의 추가위험과 추가비용을 부담해야 하고, ⑤ 물품을 수입국으로 반입 또는 운송하기 위하여 수입승인(I/L)이나 기타 수입국 정부의 공적 승인을 얻음은 물론 수입통관 등의 세관절차와 필요한 경우 제3국 통과운송절차도 이행해야 하며, ⑥ 매도인이 제공하는 물품인도 증명서류도 인수해야 한다.

3) 운임포함인도조건[COST AND FREIGHT(...named port of destination) : CFR]

(1) CFR조건외의 개념

‘운임포함인도’(CFR)조건이란 매도인이 물품을 선적항에서 본선에 적재하여 인도하거나 또는 이미 그렇게 인도된 물품을 조달(procure)하는 것을 의미한다. 여기서 ‘조달’(procure)을 규정한 것은 특히 일차산품거래(commodity trade)에서 보편적인 복수의 ‘연속적 매매’(“연속매매”)에 대응하기 위한 것이다.

매도인은 지정된 목적항까지 물품을 운반하는데 필요한 비용 및 운임을 지급하여야 하지만, 물품의 멸실 또는 손상의 위험은 물품이 본선에 적재되는 때에 매수인에게 이전한다.

특히 CFR조건은 선적항에서의 약정품의 선적원가(cost), 목적항까지의 운임(freight)을 병산한 복합가격으로 계약을 체결하는 것이다. 이 CFR조건은 운임·보험료포함조건(CIF)의 변형으로서, 그 기본적 성격은 CIF조건과 동일하다. 그러나 CFR조건은 선적지향에서 양륙지향까지의 물품의 멸실 및 손상의 위험에 대한

부보는 매수인에 그 의무가 있는데 반해, CIF조건에서는 매도인이 그 의무를 지고 있음이 유일한 차이라고 할 수 있다.

그러나 CFR조건에서도 보험에 관한 특수조건이 있을 수 있다. 즉, CFR조건에서 매도인은 영국 「물품매매법」(SGA 1979) 제32조 제3항에 의하여 매수인에게 선적일자를 사전에 통지하여 물품에 대한 보험에 부보하도록 하고 있다. 그러므로 매도인이 이러한 통지를 태만히 하여 매수인이 부보하지 못하였다면 물품은 예외적으로 해상운송과정에서 매도인의 위험부담이 된다.

대개의 경우 무역거래에서 이 CFR조건이 채택되는 일은 드물며 다만 정책적 이유나 외환사정이 어려운 중남미 등의 국가에서 해상보험을 국내의 보험회사에 자국통화로 부보하도록 함으로써 CIF조건에서 해상보험료를 절약할 목적으로 이용되기도 한다.

이 CFR조건은 매도인이 물품의 수출통관을 이행할 것을 요구하고 있다. 이 조건은 해상 및 내수로 운송에만 사용될 수 있다. 따라서 당사자들이 본선에 적재하여 물품을 인도할 의도가 없는 경우에는, ‘운송비지급인도’(CPT)조건을 사용하여야 한다.

(2) CFR조건の内容

(가) 위험의 이전

CFR조건에서의 물품에 대한 위험이전의 분기점은 전술한 FOB조건과의 경우와 동일하다.

(나) 비용의 분기점

CFR에서의 비용의 분기점은 위험이전의 분기점과는 일치하지 않는다. 이 조건에서는 매도인이 물품의 멸실이나 손상(loss or damage to the goods)에 대한 책임, 다시 말해 물품에 대한 위험부담은 선적항에서 매수인에게 이전되지만, 목적항까지의 해상운송과 내수로운송에 소요되는 운임은 매도인이 부담하도록 하고 있다.

이상과 같은 점을 제외하고는 그 밖의 매수인 부담비용의 구체적 내역은 FOB 조건에서 열거한 바와 같으므로 이에 준하면 된다.

(다) 매도인의 제공서류

CFR조건하에서 매도인이 매수인에게 제공해야 할 필수적 제공서류에는 약정된 목적항까지의 물품운송에 관련된 통상적인 운송서류(transport document)가 포함된다. 즉, 매도인은 지체없이(without delay) 유통성 선하증권이나 비유통성

해상운송장 또는 내수로운송증권 등을 매수인에게 제공해야 한다.

(라) 당사자의 기타 의무

CFR조건에서 매도인은 ① 지정된 목적항에로의 운송계약을 체결해야 한다. 그러한 운송계약은 통상적인 운송조건에 의하여 통상적인 항로(usual route)로, 그리고 당해 계약물품의 운송에 정상적으로 이용되는 해상선박(seagoing vessel)이나 내수로운송선박(inland waterway vessel) 기타 적절한 선박으로 운송되도록 체결되어야 한다. 특약이 없는 한 범선(vessel propelled by sail only)에 의한 운송임을 표시하는 운송증권은 전통적으로 부적격으로 보고 있다. ② 매도인은 매수인에게 물품이 본선상에 인도완료되었음을 충분히 통지해야 하며, ③ 매수인이 물품을 인수함에 있어 통상적으로 요구되는 조치를 취할 수 있도록 하기 위한 기타의 필요한 통지도 해주어야 한다. 이 밖에 매도인은 계약과 일치하는 물품의 인도의무, 품질검사나 수량검사의 이행의무, 포장과 화인표시의 의무, 임의적 제공서류의 입수에 대한 협조의무, 매수인의 요청에 의한 보험부보정보의 제공의무 등을 부담함은 FOB조건의 경우와 같다.

한편 매수인은 ① 지정된 도착항에서 물품을 수령해야 하며, ② 물품선적시기나 목적항을 지정할 권한을 유보한 때에는 매도인에게 그에 관한 지정내용을 충분히 통지해야 하고, ③ 이러한 통지의무의 미이행으로 매도인의 물품인도장해요인을 야기시킨 때에는 지정된 선적기간의 만료일(expiry date) 이후에 물품에 관련되어 발생된 모든 추가위험과 추가비용을 부담해야 하며, ④ 계약과 일치하는 운송증권이 제공된 때에는 이를 인수해야 한다.

이 밖에 매수인이 부담해야 하는 의무는, 운송계약체결과 운송증권입수가 매도인의 의무로 귀속된다는 점을 제외하고는, 상술한 FOB조건에서 언급한 바와 같다.

4) 운임·보험료포함인도조건[COST, INSURANCE AND FREIGHT(...named port of destination) : CIF]

(1) CIF조건의 개념

‘운임·보험료포함인도’(CIF)조건이란 매도인이 물품을 선적항에서 본선에 적재하여 인도하거나 또는 이미 그렇게 인도된 물품을 조달하는 것을 의미한다. 매도인은 지정목적항까지 물품을 운반하는데 필요한 비용 및 운임을 부담하여야 하지만, 인도된 이후에 발생하는 사건에 기인하는 모든 추가적인 비용뿐만 아니라

물품의 멸실 또는 손상의 위험은 매도인으로부터 매수인에게 이전된다. 그러나 CIF조건에서 매도인은 운송 중 물품의 멸실 또는 손상에 대한 매수인의 위험에 대해 '보험계약'을 체결하고 보험료를 부담한다.

그리고 매수인은 CIF조건하에서 매도인이 오직 최소의 담보조건으로 부보할 것을 요구하고 있다는 사실에 유의하여야 하며, 따라서 매수인이 보다 더 큰 담보조건으로 보호를 받고자 원하는 경우에는, 매수인은 매도인과 이에 상당하는 명시적인 합의를 하거나 또는 스스로 별도의 보험약정을 체결하여야 할 필요가 있다.

다시 말해 CIF조건은 CFR조건에 보험(I)만 추가한 것으로 다른 모든 것은 CFR과 꼭 같으며, 보험은 최소한의 보험만 부보하면 된다. 즉, CIF조건에서는 매도인은 자기의 위험과 비용으로 지정 목적항까지의 운송계약을 체결하여 약정기간 내에 계약상품을 선적하고 해상보험계약을 체결한 후 운송서류를 정비하여 매수인에게 제공할 의무를 지고, 매수인은 선적 이후의 계약상품에 관한 일체의 위험을 부담하고 운송서류와 상환으로 대금을 지급할 의무를 진다.

이 CIF조건은 다른 거래조건과는 다음의 두 가지 점에서 차이가 있다. 첫째, 위험과 비용부담의 분기점이 상이하다. 즉, 위험부담은 FOB조건과 마찬가지로 물품의 본선적재와 동시에 매수인에게 이전되지만 비용은 도착항까지의 운임과 보험료가 가산되고 있다. 따라서 CIF조건을 '양륙지인도'조건으로 오해하기 쉬우나 상품의 인도장소 및 매도인과 매수인의 책임의 분기점은 어디까지나 선적지이므로 '선적지인도'조건인 것이다.

둘째, CIF조건에서 소유권의 이전은 운송서류에 의해 행해지는 '상징적 인도'(symbolic delivery)이다. CIF 이외의 FOB조건 등은 소유권의 이전이 원칙적으로 물품이 현실적으로 매수인 또는 그 대리인에게 인도됨으로서 이행되는 소위 '현실적 인도'(actual delivery or physical delivery)라는 점에서 차이가 있다. 즉, CIF조건에서 소유권의 이전은 계약물품을 선적 후 매도인은 적하를 대표하는 운송서류(transport documents)를 매수인에게 제공해야만 비로소 선적시에 소급하여 소유권의 이전이 이루어진다.

따라서 CIF조건하에서는 물품이 선적되어도 매수인이 상품대금을 지급할 의무가 없으며 운송서류와 상환으로 대금을 지급하여야만 된다.

물론 오늘날 무역대금의 결제가 대부분 화환어음에 의해 이루어지기 때문에 현실적으로는 FOB조건인 거래에서도 상징적 인도가 행해지고는 있지만, FOB의 본질상으로는 물품을 선적함으로써 매도인의 의무가 끝난다. 진정한 'CIF계약'에서는

선적 후 화물이 멸실되어도 매도인은 운송서류만 갖고서 대금결제를 요구할 수 있다. 그러나 유사한 경우에 매수인이 사전에 대금을 지불하고 매도인이 화물을 목적지에서 인도해준다는 계약하에서 당해 물품이 멸실되었다면 매수인은 매도인으로부터 물품대금변제를 요구할 수 있다.

그렇지만 일반적인 뜻의 CIF계약은 상품이 목적지에 도착하는 조건으로 상품 대금을 지급하는 계약이 아니다.⁶⁰⁾ 따라서 이 조건은 계약물품이 목적항에 도착할 것을 계약조건으로 하는 것이 아니라, 계약물품의 선적을 계약내용의 핵심으로 하여 선적지에서의 선적을 매매당사자간의 책임한계의 기점으로 하는 선적지매매형태이다.

이 CIF조건은 양륙지매매계약에서 매도인의 지나친 부담과 선적지매매계약에서의 매수인의 과중한 부담 등을 잘 조화시켜 매도인과 매수인의 부담을 균등하게 하기 위한 매매조건이라고도 볼 수 있으나, CIF계약은 그 내용이 너무 복잡하다는 점도 지적할 수 있다.

CIF조건을 장단점을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 매도인의 입장에서 CIF조건을 장점은, ① 선적완료와 동시에 계약물품의 위험으로부터 면제된다. ② 운송서류와 상환으로 물품대금을 회수할 수 있으므로 현금화가 빠르다. ③ 선박회사나 보험회사가 많으면 유리한 조건을 제시하는 회사와 운송계약이나 보험계약을 체결할 수 있다. ④ FOB의 경우에 비해서 “I”와 “F”에 해당되는 외화를 더 획득할 수 있다.

반면에 매도인 입장에서의 CIF조건 단점은, ① 해상운임과 해상보험료를 정확히 계산하여야 하며 가격산출시 예상 못했던 요율의 인상이 있으면 이를 부담하여야 한다. ② 선박의 수배와 부보의 복잡한 절차를 밟아야 한다.

그리고 매수인인 수입상의 입장에서는 여러 수출상이 제시하는 이 CIF가격조건은 바로 수입항 도착가격이므로 수출항 본선인도를 기점으로 제시하는 FOB가격에 비하여 수입물품의 가격을 비교하기가 매우 용이하다는 이점이 있다.

CIF조건은 매도인이 물품의 ‘수출통관’을 이행할 것을 요구하고 있다. CIF조건은 해상 및 내수로운송에만 사용될 수 있다. 만약 당사자들이 본선에 적재하여 물품을 인도할 의도가 없는 경우에는, ‘운송비·보험료지급인도’조건(CIP)을 사용하여야 한다.

60) 정기항로를 항해하는 정기선에 의한 개품운송은 Berth Term 혹은 Liner Term이라고 해서 적재 및 양륙시에 선내인부입(stevedorage)을 선박회사가 부담하는 수가 있다. 이런 경우 이들의 비용은 실제로 선임에 포함되어 있어 선임을 부담하는 매도인의 1차적 부담이 된다.

(2) CIF조건의 내용

(가) 위험의 이전

CIF조건하에서 물품의 멸실이나 손상에 대한 위험이전의 분기점은 FOB나 CFR조건의 경우처럼 물품이 본선의 난간을 통과한 때로 하고 있다.

(나) 비용부담의 분기점

CIF조건에서의 비용의 분기점은 물품이 목적항에 도착할 때라고 할 수 있다. CIF조건에 의한 경우 매도인은 도착항에의 물품 운송에 소요되는 해상운임(ocean freight)과 목적항까지의 해상적화보험(marine cargo insurance)의 부보에 소요되는 보험료(insurance premium)를 부담해야 한다.

「협회적하약관」(Institute Cargo Clause : ICC)인 ICC(A), ICC(B) 및 ICC(C) 가운데 담보(cover)되는 해상위험(marine risks)과 해상손해(maritime losses)의 범위가 최저부보범위(minimum coverage)인 ICC(C)조건으로 부보하되, 보통 CIF금액의 110%에 해당하는 금액을 보험금(insured amount)으로 하여 부보하고 있다. 그러므로 매수인은 물품의 성질이나 종류 및 거래방법에 따라 추가부보의 조건을 약정하여야 한다.

(다) 매도인의 제공서류

매도인은 기본적 제공서류나 임의적 제공서류는 CFR조건에서 언급된 것과 같으며 추가로 보험증권(Insurance Policy)이나 기타 부보를 증명할 수 있는 서류를 매수인에게 제공하여야 하며, 기타 부보를 증명할 수 있는 서류로는 보험증명서(Certificate of Insurance)를 들 수 있다. 보험증권은 확정개별보험(definite insurance)의 경우에 발행되고, 보험증명서는 미확정보험(floating policy) 가운데 특히 포괄예정보험(open cover)의 경우에 발급되는 것이 보통이다.

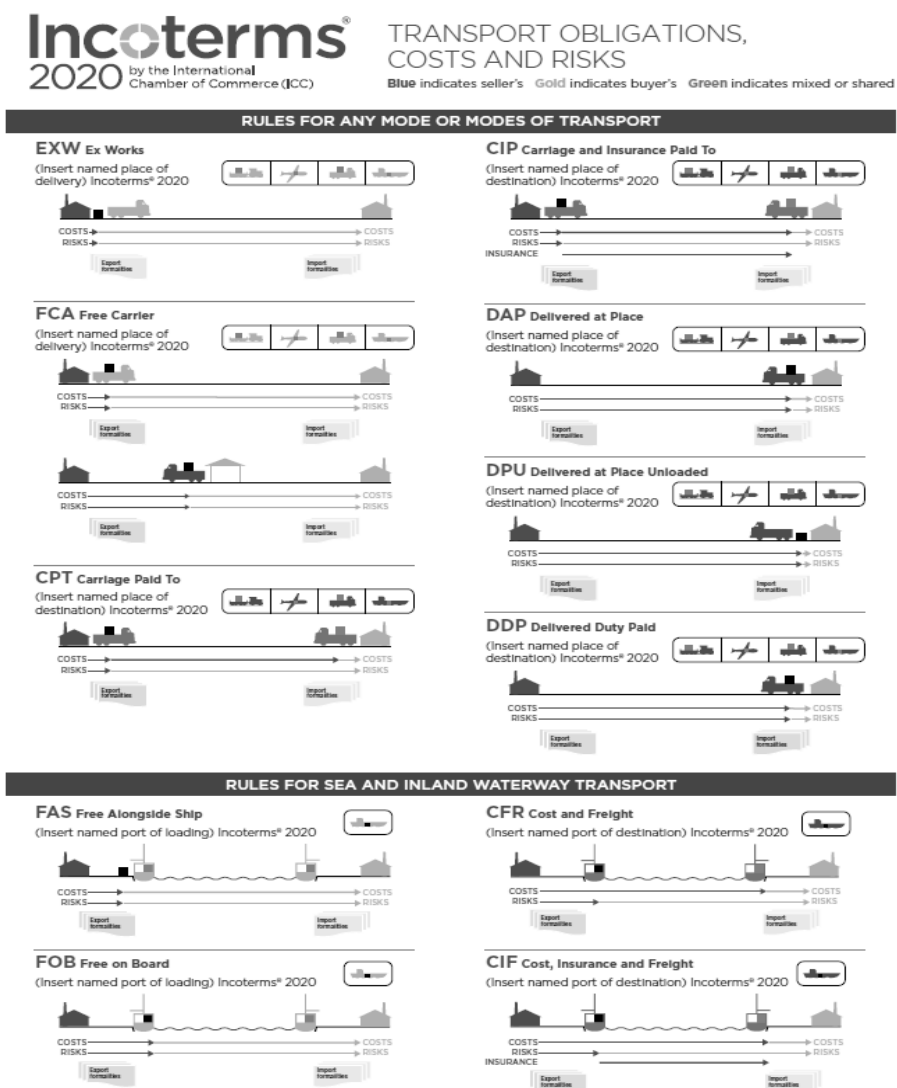
(라) 기타 당사자의 의무

CIF조건에서 매도인은 ① 계약과 일치하는 물품을 제공해야 하며, ② 목적항까지의 운송계약을 체결하여야 하며, ③ 약정품의 수출허가를 취득하고 수출통관절차를 처리하며, ④ 약정품에 대한 보험계약을 체결하고, ⑤ 매수인이 물품을 인수함에 있어 통상적으로 요구되는 조치를 취할 수 있도록 하기 위한 기타의 필요한 통지도 해주어야 한다.

그리고 매수인은 ① 도착항에서 물품을 수령하고 약정한대로 대금을 지급해야

하며, ② 수입승인 또는 기타 공적 승인을 취득하고 수입통관수속절차를 처리하고, ③ 물품선적시기나 도착항을 결정할 권리를 유보하고 있는 경우에는 매도인에게 충분한 통지를 해야 하며, ④ 운송서류를 인수하며, ⑤ 수출국 당국에 의해 강행된 경우를 제외하고 선적전 검사비용(PSI)을 지급하고, ⑥ 매도인의 요구에 따른 보험추선(procuring insurance)에 필요한 정보를 제공하여야 한다.

그림 6-3. 정형거래조건별 비용과 위험의 분기점(II)





제 7 장 신 용 장

제1절 신용장의 기초개념 / 254

제2절 신용장거래와 당사자 / 262

제3절 신용장의 종류 / 268

제4절 「화환신용장통일규칙」 및 신용장의 해석 / 278

제5절 신용장거래실무 / 299

제1절 신용장의 기초개념



1.1 신용장의 의의

‘신용장’(letter of credit : L/C)이란 수입상의 거래은행인 신용장발행은행(opening bank)이 신용장의 모든 조건에 일치하고 약정기간내에 신용장상에 요구하는 서류가 제시되었을 때 수익자(beneficiary)인 수출상에게 대금을 지급할 것을 약속한 증서(documents)를 말한다.¹⁾ 즉, 신용장은 발행은행의 ‘조건부 지급약약’으로서, 상업신용(commercial credit)을 은행신용(bank credit)으로 전환시켜 주는 일종의 금융수단이다.

‘신용장’은 무역거래상의 대금지급 및 물품수입의 원활을 기하기 위하여 수출상을 수익자로 하여 신용장발행은행이 수입상의 요청과 지시에 따라 수출상 또는 그 지시인이 신용장상 조건과 일치하는 소정의 서류를 제시하면 신용장에 의해 발행된 환어음의 지급, 인수를 수출상 또는 화환어음 매입은행 및 ‘선의의 소지인’(bona fide holder)에게 약속하는 증서로서 무역거래에서 유용하게 활용되고 있다.

‘신용장(L/C)’은 파리에 본부가 있는 국제상업회의소(ICC)가 정한 「화환신용장 통일규칙」(Uniform Customs and Practice for Commercial Documentary Credits : UCP)에 준거해서 발행된다. 이 통일규칙(UCP)은 제1차 세계대전 후, 국제간에 통일된 규칙이 없어 분쟁이 끊이지 않았던 신용장거래를 개선하고자 하는 무역관계자의 노력으로 1933년에 성립된 것이다. 이 「신용장통일규칙」(UCP)이 국제표준으로 된 것은 1962년에 영국 및 영연방이 채택에서부터이며, 그 후 무역량의 증대 등에 따라 지금은 대부분의 국가가 규칙을 채택하고 있다. ‘신용장’은 무역결제의 국제표준으로서 그리고 세계무역의 주요한 제도로서의 기능을 수행하기에 이르렀다.

최근에 기업정보의 입수가 용이해지고 무역거래상의 위험 역시 대폭 축소되는 가운데 해외직접투자의 증가에 의한 생산거점의 해외이전은 기업내의 국제분업을 추진하여, 거래상대의 신용위험을 담보하는 ‘신용장’을 필요로 하지 않는 ‘기업내 무역’을 증가시켰다. 이에 따라 최근 한국의 무역거래에서 신용장결제의 비중이 송

1) M. A. Davis, *The Documentary Credits Handbook*, New York, Woodhead · Faulkner, 1989, p. 3.

금결제방식의 비중보다도 낮게 나타나는 경향이 있다.

그러나 해외기업의 신용위험에 대한 정보가 부족한 중소기업에 있어서는 신용장의 유용성이 없는 것은 아니다. 거래상대의 신용상태가 불분명한 신규거래나 거래 금액이 큰 경우, '신용장'은 여전히 유용한 결제수단이 되고 있다. 상대적으로 거래위험이 높은 아시아지역을 비롯한 신흥개도국과의 거래에서는 신용장비율이 높은 것도 주목된다.

[예시 7-1] 초기의 신용장

Laus Deo, in London this 29 of February 1654.
 Mr. William M.
 Sir, My last unto you was of the 12th of January, wherein I wrote you what needful in answer to yours of the seventh of the same month ; this serves chiefly to desire you to furnish and pay unto Mr. John G. English Gentleman, to the value of two thousand Crowns at one or more times, according as he shall have occasion, and desire the same of you, taking his Receipt, or Bills of Exchange for the monies which you shall so furnish him with, and put it to my account, and this my letter of credit shall be your sufficient warrant for so doing, Vale.

Yours
 Thomas P.

To Mr. William N. Merchant at Paris.

[대의] 이 신용장은 영국의 토마스(Thomas)가 파리에 출장가는 존(John)을 위하여 파리의 상인 윌리엄(William) 앞으로 발행한 것으로, 존에게 1회나 수회로 분할하여 2,000Crowns 한도로 그의 요구에 따라 영수증 또는 환어음을 인수하여 지급하고 이를 발행인인 토마스계정으로 산입할 것이며, 지급인인 윌리엄이 이에 대하여 보증한다는 내용으로서, 오늘날의 일종의 무담보 여행자신용장이라 할 수 있다.

이 '신용장'의 기원은 고대 그리스와 로마시대에서부터 사용되었다고 하며,²⁾ 중세에 와서는 지중해·소아시아 및 이집트의 상인에 의해 무역거래의 결제수단으로 쓰여졌다고도 한다. 문헌에 나타나 있는 최초의 신용장은 1654년의 것이다.³⁾ 오늘

2) Wibert Ward & Henry Harfield, *Bank Credits and Acceptance*, 4th ed., Ronald Press, 1958, p. 145.

3) Herman N. Finkelstein, *Legal Aspects of Commercial Letters of Credit*, New York, Columbia University Press, 1930, p. 330.

날과 같은 형태와 기능을 가진 신용장이 무역거래에 이용된 근대적 의미의 '상업 신용장'은 19세기 중엽 이후 영국을 중심으로 많이 이용되어 왔으나 전 세계에 보급되어 이용되기 시작한 것은 제1차 세계대전 이후의 일이다.

1.2 신용장의 정의

'신용장'(Credit : L/C)이란 일종의 약정으로서, 곧 신용장발행은행의 '조건부 대금지급확약'(conditional bank undertaking of payment)을 말한다.⁴⁾ 제6차 개정 「신용장통일규칙」(이하 "UCP 600"으로 약칭함)상의 신용장의 정의에 의하면, "신용장(Credit)은 그 명칭이나 기술에 관계없이 일치하는 제시를 인수·지급하기 위한 발행은행의 취소불능적인 그리고 분명한 확약을 구성하는 모든 약정(any arrangement)을 말한다"고 규정⁵⁾하고 있다. 즉, '신용장'은 취소불능적인 은행의 모든 확약에 대한 약정이 있는 것을 말하며, 화환신용장 외에 적용가능한 범위 내에서 모든 보증신용장에도 적용되고 있다.⁶⁾

여기서 '일치하는 제시'(complying presentation)란 신용장조건, 적용 가능한 범위 내에서의 이 규칙의 규정, 그리고 국제표준은행관행에 따른 제시로서, 이 제시는 신용장에 의하여 이루어지는 발행은행 또는 지정은행에 대한 서류의 인도 또는 그렇게 인도된 그 서류 자체를 말한다.⁷⁾

그리고 '신용장'은 취소불능한 조건부 지급확약으로서 그 지급약정, 즉 결제(honour)는 지급, 연지급 및 인수지급을 의미하고 매입을 배제하고 있다. 이와 같이 '신용장'은 이용되는 방법에 따라 지급신용장, 연지급신용장, 인수신용장 및 매입신용장의 네 가지로 나눌 수 있다. SWIFT로 개설된 신용장의 "41 Field(available by ~)"에 이들 신용장은 각각 "payment"(지급), "deferred payment"(연지급), "acceptance"(인수), negotiation(매입)으로 표시된다. 결제는 이 중 매입신용장의 매입을 제외한 나머지 세 가지 신용장에 대한 다음의 각각을 포괄하는 개념이다. 즉, 지급신용장의 경우 일람출급 지급하고, 연지급신용장의 경우 연지급약정을 부담하고 만기에 지급하며, 인수신용장의 경우 환어음을 인수하고 만기에 지급하는 것이다.⁸⁾

4) ICC, *Guide to Documentary Credit Operation*, ICC Publishing S.A., 1985, p. 6.

5) UCP 600, Article 2.

6) UCP 600, Article 1 참조.

7) UCP 600, Article 2 참조.

따라서 결제에는 ‘매입’(negotiation)의 의미가 없음을 유의해야 한다. 다만, 발행은행은 지정은행이 매입하지 않거나 매입 후 제시된 서류에 대하여 지급할 의무가 있다고 발행은행의 지급확약에 규정하고 있다.⁹⁾ 종전에 신용장에 의한 지급방법을 일람지급, 인수지급, 연지급, 매입에 의한 지급으로 규정한 것을 ‘매입’에 의한 지급은 신용장의 정의에서는 제외했다는데 의미가 있다.

종전에는 지급방법을 발행은행의 직접지급과 타은행을 이용한 간접지급 방법을 동시에 규정하였으나 타은행을 이용한 간접지급을 ‘신용장’의 정의에서 제외하고 있는데 이는 ‘신용장’에 의한 지급이 발행은행에 의한 최종적인 지급이 있을 때 ‘신용장’의 권리의무 관계가 소멸할 것을 의미한다고 할 수 있다.

그리고 ‘발행은행’의 지급확약은 취소불능한 약정으로서, 「UCP 600」에서는 ‘신용장’을 취소불능한 약정이라고 정의 내림으로써 취소가능에 대한 ‘신용장’의 적용 자체를 배제하고 있다. 이 취소불능신용장도 다른 당사자인 수익자와 확인은행의 동의가 있을 경우에는 취소가 가능한 것으로 해석되고 있다.

이와 같이 ‘신용장’(Credit)은 신용장(letter of credit)¹⁰⁾, 상업신용장(commercial credit), 화환신용장(documentary credit), 보증신용장(standby letter of credit)¹¹⁾ 등의 용어로 사용되어지고 있으나, 그 명칭에 관계없이 일치하는 제시에 대하여 취소불능으로 발행은행이 ‘결제’(honour)하겠다는 확약을 구성하는 약정을 의미한다.¹²⁾

또한 「UCP 600」에서는, 발행은행의 지급약정(honour)을 규정함으로써 ‘보증’의 개념과의 구분에 문제가 있을 수 있으나, ‘보증’(guarantee)은 채무자의 채무불이행시 보증인이 2차적으로 그 보증에 대해 책임을 지는데 반해, 신용장발행은행은 화환어음의 제시에 대해 ‘주채무자’로서 1차적으로 책임을 지며, 특히 취소불능신용장이 사용되는 현상하에서 신용장발행은행이 일치하는 제시에 대한 확약은 절대적인 것으로서 발행은행의 채무는 독립적인 채무이지 부차적인 채무가 아니라는 점이다. 다시 말해 일정한 조건을 충족시키는 경우에 한해서만 지급을 확약하는

8) 대한상공회의소, ‘UCP 600 공식번역 및 해설서’, 2007, p. 23.

9) UCP 600, Article 7(a), (c) 참조

10) 현재는 신용장이 대부분 전신으로 개설되고 있지만, 우편형태로 개설되는 신용장의 경우 발행은행이 수익자를 수취인(addressee)으로 편지(letter)형태로 개설된다는 측면에서 유래되며, 현재도 Letter of Credit이란 용어가 보편적으로 사용되고 있다.

11) 보증신용장은 지급불능(default)이나 계약불이행이 있는 경우에 대비(standby)해서 결제수단으로 이루어진다는 측면에서 사용되며, 상기 중 보증신용장외의 나머지 세 가지 신용장은 구매자와 판매자간의 거래에 따른 지급결제수단으로 이용되는 데서 동일하다.

12) 대한상공회의소, 전계서, p. 9.

‘발행은행’의 독자적인 약속이지, 매수인이 물품대금을 지급하지 않으면 ‘발행은행’이 대금을 대신해서 갚아주는 것은 아니라는 점에서 ‘보증’과는 구별된다.¹³⁾

1.3 신용장의 특성

‘신용장(L/C)’은 기본적으로 매매계약상의 대금지급조건에 의해 발행되지만¹⁴⁾ 그 반면에 ‘신용장’은 그 거래의 본질상 다음과 같은 두 가지 기본원칙, 즉 ‘독립·추상성의 원칙’과 ‘엄밀일치의 원칙’에 기초를 두고 있으며 또한 그 특성상 일정한 한계를 지니고 있다.¹⁵⁾

1. 독립·추상성의 원칙

1) 신용장의 독립성

‘신용장의 독립성’(independence)이란 신용장은 매매당사자간의 매매계약에 근거하여 발생하는 원인계약(underlying contract)이나 기타 거래와는 별개의 독립된 거래로 간주한다는 것을 말한다.¹⁶⁾ 신용장(L/C)은 명백히 거래당사자간의 매매계약에 의거하여 발행되는 것이지만, 신용장거래 그 자체는 이들 계약과는 별개의 독립된 거래로서 독립성을 가진다. 따라서 신용장의 당사자인 신용장 발행은행과 매도인, 매수인은 신용장거래에서 야기된 문제에 대해 매매계약의 내용을 들어 주장할 수 없다.¹⁷⁾ 다시 말해 매매계약은 수출상과 수입상간에 체결되는 것인데 반해 신용장은 매매계약 당사자가 아닌 은행과 체결되는 별개의 것이라는 점이다.

이에 관해 「신용장통일규칙」(UCP 600) 제3조는 신용장은 비록 그것이 매매계약으로부터 이나 다른 계약에 근거를 두고 있다 하더라도 성질상 이러한 계약과는 별개의 거래이며, 또한 이러한 계약에 대한 참조사항이 신용장에 포함되어 있다고 하더라도 그러한 계약과는 관계도 없고 구속도 받지 않는다고 규정하여 신용장의

13) 윤광운·최영봉·손성문, 「무역결제론」, 탐복스, 2011, p. 46 : 강원진, 「신용장론」, 박영사, 2000, p. 51 참조.

14) D. M. Day, *The Law of International Trade*, Butterworths, 1981, p. 138.

15) Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 9th ed., Stevens & Sons, 1990, p. 404.

16) UCP 600, Article 4.

17) UCP 600, Article 5(a),(b) 참조.

독립성을 명백히 하고 있다.

2) 신용장의 추상성

‘신용장의 추상성’(abstraction)이란 매매계약서에 언급된 물품이야 어떻든 또 실제로 매수인에게 도착된 물품에 관계없이 은행은 신용장에서 요구하는 서류만 갖고 대금지급 여부를 판단하는 것을 말한다. 즉, 신용장거래에 있어서의 모든 당사자는 서류에 의한 거래를 하는 것이지 그 서류와 관계되는 특정물품, 서비스 또는 기타의 계약에 의해 거래하는 것은 아니라는 것이다.¹⁸⁾ 이에 따라 신용장거래에서 발행은행은 수출상이 신용장조건에 일치하는 서류를 제시하기만 하면 대금을 지급한다.

이에 관해 「신용장통일규칙」(UCP 600) 제4조는 “신용장의 거래에 있어서 모든 관계당사자는 서류상의 거래를 행하는 것이며, 이들 서류에 관련될 수도 있는 상품, 용역 및 기타 계약이행에 의해 거래되는 것은 아니다”라고 하여 ‘신용장의 추상성’을 명시적으로 밝히고 있다.

상기에서 ‘신용장의 독립·추상성’에 의해 발행은행은 매매계약에 의해서 어떠한 점에 있어서도 구속되지 않으며, 매매계약에 관계되는 이유 또는 항변에 의해서도 권리가 침해당하거나 의무나 책임을 추궁당하는 일은 없다.

2. 엄밀일치의 원칙

신용장거래에서 제시된 서류를 은행이 어느 정도의 주의를 갖고 검토해야 상당한 주위가 되는지의 기준에 관한 원칙이다.¹⁹⁾ 여기서 ‘엄밀일치의 원칙’(doctrine of strict compliance)이란 신용장거래에서 은행은 신용장의 조건에 엄밀히 일치하지 않는 서류를 거절할 수 있다는 법률원칙(legal principle)을 말한다.

따라서 서류는 화환신용장의 조건에 엄밀하게 일치하여야만 하는 것이다.²⁰⁾ 신용장거래에서 매입은행은 발행은행의 ‘특별대리인’(special agent)이며, 그 발행은행은 수입상의 특별대리인이다.²¹⁾ 그러므로 대리인인 은행이 보호받기 위해서는 서류의 ‘엄밀일치의 원칙’이 필요하다.

18) UCP 600, Article 5 참조.

19) Stanly F. Farra, *Letter of Credit, The Business Lawyer*, vol. 38, May, 1983, pp. 1174~1176.

20) E. P. Ellinger, *Documentary Letters of Credit*, University of Singapore Press, 1970, p. 279.

21) Clive M. Schmitthoff, *op. cit.*, p. 406.

위와 같이, 무역거래에서 은행이 매매계약으로부터 독립하고 물품 대신 추상적인 서류만을 가지고 큰 위험없이 개입할 수 있는 것은 사실은 신용장의 이러한 ‘독립·추상성’과 ‘엄밀일치’의 거래관행이 보장되기 때문이다.

1.4 신용장의 효용 및 한계

1. 신용장의 효용

무역거래에서 대금결제수단으로 ‘신용장’이 많이 이용되는 데는 수출상과 수입상에게 다음과 같은 효용을 주기 때문이다.

우선 ‘수출상’은 신용장거래의 수익자로서 가장 유리한 입장에 서게 되는 데 이를 정리해보면, ① 수출대금의 회수불능의 위험제거, ② 매매계약상의 이행불능의 위험제거, ③ 수출대금의 조기회수 가능과 ④ 무역금융의 활용 등을 들 수 있다.

이에 대해 ‘수입상’이 가지는 효용, 즉 유리한 점으로는 ① 상품입수불능의 위험제거, ② 상품 입수시기의 예측, ③ 신용의 강화와 ④ 금융의 수혜 등을 들 수 있다.

2. 신용장의 한계

신용장의 효용에도 불구하고 다음과 같은 한계를 ‘신용장’은 지닌다. 첫째, 수출상은 ‘신용장의 독립성’에 기해 가장 혜택을 많이 누리는 수익자로서, 설령 매매계약이 파기되는 경우에도 일단 신용장이 개설되면 ‘신용장의 독립성’으로 인해 이미 발행된 신용장은 유효하기 때문에 수출상은 수출이행을 통해 확실하게 대금지급을 받게 되는 점에서 수출상이 가장 선호하는 결제수단이 신용장이다. 그러나 만약 신용장발행은행의 파산 등의 사유가 발생하는 경우 대금회수가 불가능하다. 물론 확인신용장의 발행을 통해 대비하기도 하지만 신용장이 결코 완벽한 것은 아니다.

둘째, 수입상은 ‘신용장의 독립·추상성’에 따른 모든 위험을 결과적으로 부담하는 입장에 놓여진다. 즉, 수출상이 만약 계약과 상이한 물품을 선적하고서도 신용장조건과 일치하는 서류를 제시하기만 하면 발행은행은 대금지급을 거절할 수 없으며, 이는 발행은행이 수입대금 지급시 서류의 사기성 여부를 심사할 의무가 없기 때문이다. 더욱이 신용장거래시 수입상은 수입대금을 결제한 후에야 수입물품

을 확인할 수 있다는 제약조건이 있다.

그러므로 ‘수입상’의 입장에서는 이를 보완하기 위하여 수출지에서 물품을 선적하기 전에 수출물품이 계약내용과 일치하는지 여부를 확인하기 위하여 신용장 개설시 신용장조건에 ‘선적전검사’ 조항을 삽입하기도 한다.²²⁾

셋째, 신용장거래에서 은행은 다음의 면책, 즉 ① 서류상의 정보의 진정성 여부 등에 대해 은행이 책임을 지지 않는다는 ‘서류효력에 대한 면책’(disclaimer on effectiveness of documents),²³⁾ ② 서류 등의 송부과정에서 일어나는 지연, 전달 도중의 분실 등으로 발생하는 결과에 대하여 은행은 어떠한 책임도 지지 않는다는 ‘전송 및 번역에 대한 면책’(disclaimer on transmission and translation),²⁴⁾ ③ 테러행위를 포함하는 ‘불가항력 면책’(force majeure)²⁵⁾ 그리고 ④ 발행은행 등

표 7-1. 신용장의 효용과 한계

구 분	장 점	한계점
수출상	① 수입상의 신용이 발행은행의 신용으로 전환되어 수입상의 대금지급거절 또는 지급불능으로 인한 신용위험의 회피기능으로 대금회수의 확실성 보장 ② 선적과 동시 또는 선적 후 회환취결로 안정적으로 대금회수 가능 ③ 선적 전에도 신용장을 담보로 수출물품을 제조·가공·조달하는데 따른 무역금융 수혜 가능 ④ 수입상의 계약이행이 확실하게 보장	· 발행은행의 파산 등의 사유 발생 시 대금회수 불가능
수입상	① 발행은행의 신용을 이용하기 때문에 무역계약체결시 가격 및 결제조건에 있어서 유리한 조건으로 계약 체결 ② 물품의 선적 시에 대금을 지급하지 않고 환어음 및 선적서류가 도착한 후에 지급함으로써 사실상 무역금융 혜택 수혜 ③ 신용장에 의하여 계약조건되로 수출상의 계약이행을 보장받음 ④ 수입물품의 선적기일과 신용장의 유효기한이 약정되어 있어 물품 인도 시기를 예측 가능 ⑤ 수입화물 대도(T/R), 수입화물선취보상장(L/G)을 이용하여 적기에 수입통관 가능	· 수출상의 계약 불이행으로 계약에 불일치한 물품선적 또는 서류위조, 변조, 사기 시 대금회수 어려움

22) 선적전검사(pre-shipment inspection : PSI)란 수출상품을 선적하기 전에 선적물품이 약정된 계약물품과 동일 또는 적합한지 여부를 선적지에서 확인·검사하는 것으로서, 상기의 경우 수입상의 입장에서 신용장상에 수입상 본인이나 수입상이 지정한 검사대리인 또는 SOS 등의 선적전검사기관으로 하여금 물품을 검사하는 조건을 추가하고, 수출상이 물품을 선적한 후에 은행에 제시하는 매입서류에 지정된 검사자의 서명이 추가된 검사증명서를 첨부하도록 한다.

23) UCP 600, Article 34 참조.

24) UCP 600, Article 35 참조.

25) UCP 600, Article 36 참조.

이 다른 은행에 전달한 지시가 이행되지 않은 데 대하여 어떤 책임도 지지 않는다는 지시받은 당사자의 ‘행위에 대한 면책’(disclaimer for acts of an instructed party)²⁶⁾ 등을 통해 신용장거래에 적극적으로 개입하고 있다.

이상에서 신용장의 효용과 한계를 당사자별로 정리하면 앞의 표와 같다.

제2절 신용장거래와 당사자



2.1 신용장의 거래과정

신용장방식의 거래과정을 살펴보면 다음과 같다.

① 수출상과 수입상이 매매계약 체결시 결제조건으로 취소불능화환신용장방식에 의해 결제할 것을 약정한다.

② 수입상은 계약에 따라 신용장 발행의뢰인(applicant)으로서 거래은행에 신용장발행신청서(Application for Commercial Letter of Credit)를 제출하여 신용장의 발행을 의뢰하고 그 조건을 지시한다.

③ 발행은행은 수입상의 신용장발행 의뢰와 지시에 따라서 신용장발행수수료(issuing charge of credit)를 징수한 후 신용장을 발행하고 우편(mail)이나 전신(cable)으로 통지은행 앞으로 송부하면서 수출상인 수익자에게 통지할 것을 요청한다.

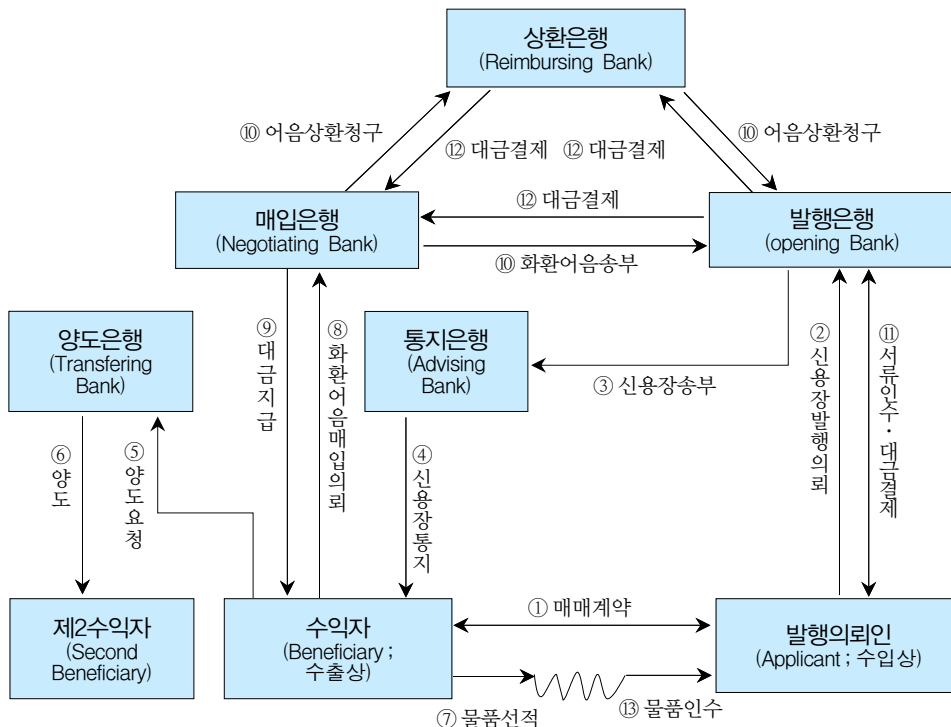
④ 통지은행은 신용장이 내도되면 그 적격성을 확인한 후 매도인인 수익자에게 통지한다. 통지은행은 신용장통지서(Advice of Letter of Credit)를 작성하여 이에 원신용장(Original L/C ; Master L/C)의 사본을 첨부해서 수익자에 통지하며 또한 통지수수료(advising commission)를 발행은행에 청구한다. 다만 통지수수료가 수익자 부담으로 되어 있는 경우에는 수익자에게 청구하여 징수한다.

⑤ 수익자는 계약물품을 제조·가공하거나 완제품을 공급받아 수출통관을 마친 뒤 지정운송인(carrier)에게 물품을 인도완료하거나 선적하고 선박회사로부터 운송서류(transport documents)를 발급받는다.

26) UCP 600, Article 37 참조.

- ⑥ 수익자는 신용장상의 요구 서류를 준비하고 환어음(bill of exchange)을 작성하여 매입은행에 제시하고 수출환어음의 매입(negotiation)을 의뢰한다.
- ⑦ 매입은행은 신용장조건과 수익자가 제시한 서류의 일치여부를 심사하고, 신용장에서 요구하는 모든 조건에 일치하면 수익자에게 대금을 지급한다.
- ⑧ 매입은행은 매입한 환어음과 선적서류를 신용장상의 지시에 따라 발행은행 앞으로 송부하여 대금결제를 요청한다.
- ⑨ 발행은행은 매입은행으로부터 송부되어 온 서류를 재심사하고 서류가 신용장의 모든 조건에 일치하면 매입은행에 대금결제를 이행한다.
- ⑩ 발행은행은 서류가 송부되어 오면 수입상에게 서류도착통지를 하고, 수입상은 발행은행에 수입대금을 결제한 후 서류를 인수한다.
- ⑪ 수입상은 선박회사로부터 화물도착통지를 받고 수입지 세관에서 수입통관을 거친 후 선박회사에 선하증권(B/L)을 제시하고 화물인도지시서(Delivery Order : D/O)를 발급받아 수입물품을 인수한다.

그림 7-1. 신용장의 당사자와 거래순환과정



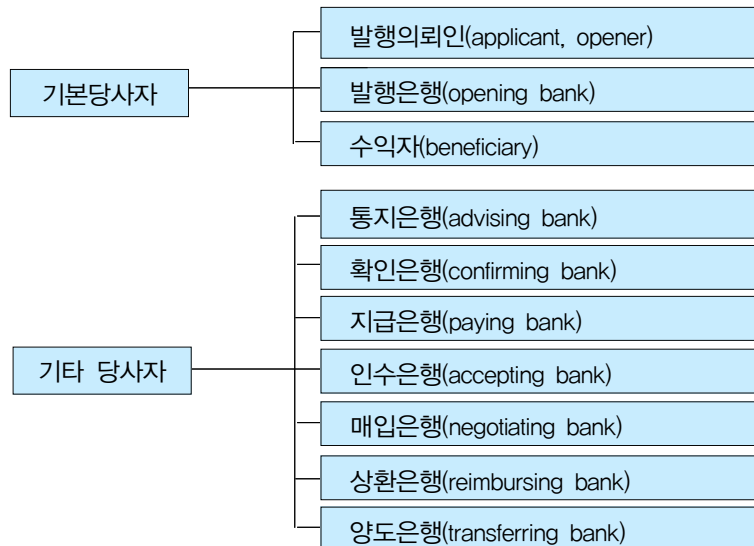
2.2 신용장거래의 당사자

신용장거래에 관여하는 당사자로는 기본당사자와 기타당사자로 구분하고 먼저, 신용장거래의 기본당사자에는 신용장거래시 권리·의무의 주체가 되는 신용장 발행의뢰인, 수익자 그리고 발행은행이 있다.

그리고 기타 당사자로는 신용장거래시 대금결제과정에서 제반 편의를 위해 발행은행이 지정하는 통지은행, 매입은행, 지급은행, 인수은행, 상환은행 또는 결제은행이 있다. 이 기타 당사자는 모든 신용장거래에 개입하는 것이 아니라 신용장의 대금결제유형에 따라 관여하는 당사자가 다르다.

다음에서 신용장거래의 기본당사자와 기타 당사자로 나누어 살펴본다.

그림 7-2. 신용장거래의 관계당사자



1. 기본당사자

신용장거래의 기본당사자에는 신용장 발행의뢰인과 발행은행, 그리고 수익자를 들 수 있다.

1) 발행의뢰인

‘발행의뢰인’(applicant, opener)은 매매계약에 따라 자신의 거래은행에 수출상 앞으로 신용장을 발행할 것을 의뢰하는 수입상²⁷⁾을 말하며, 그 기능에 따라 수입상(Importer), 개설인(Opener), 매수인(Buyer), 대금결제인(Accountee), 환어음지급인(Drawee), 수화인(Consignee) 등으로도 불리고 있다.

2) 발행은행

신용장 ‘발행은행’(opening bank)은 신용장 발행의뢰인의 신청과 지시에 따라 매매계약의 당사자인 수출상 앞으로 신용장을 발행하는 은행²⁸⁾으로서, ‘발행은행’(issuing bank)이라고도 한다. 신용장 ‘발행은행’은 수입상의 거래은행으로서 수입상의 요청과 지시에 의하여 수출상이 물품선적 후 발행하는 환어음을 지급·인수 또는 매입할 것을 약속하는 은행이다.

3) 수익자

‘수익자’(beneficiary)는 발행은행으로부터 신용장을 수취하여 신용장에서 요구하는 모든 조건에 일치하는 서류를 매입은행에 제시함으로써 대금결제를 받는 신용장 발행의 수혜를 받는 수출업자이다.²⁹⁾

‘수익자’를 그 기능에 따라 수혜자(beneficiary), 수출상(exporter), 매도인(seller), 대금영수인(payee), 환어음발행인(drawer), 송화인(shipper ; consignor) 등으로도 불리고 있다. 특히 양도가능신용장(Transferable L/C)의 경우에는 원신용장의 수혜자를 ‘제1수익자’(first beneficiary)라고도 한다.

2. 기타 당사자

신용장거래의 기타의 당사자에는 신용장의 통지은행을 비롯하여 확인은행, 지급은행, 인수은행, 매입은행, 상환은행 및 양도은행을 들 수 있다.

27) UCP 600, Article 2.

28) UCP 600, Article 2 참조.

29) UCP 600, Article 2.

1) 통지은행

‘통지은행’(advising bank)은 수출국에 있는 수입지 발행은행의 본·지점이나 환거래약정을 체결한 은행(correspondent bank)으로서 발행은행으로부터 송부된 신용장을 단순히 수익자에게 통지해 주는 은행을 말한다.³⁰⁾ ‘통지은행’은 당사자의 거래에 관해서는 책임을 지거나 약정을 하는 것은 없다. 대개 ‘통지은행’이 보통 “Nego은행”이 되는데, 이는 국제금융계의 관례이다.

2) 확인은행

‘확인은행’(confirming bank)은 신용장 발행은행이 공신력이 약한 경우 추가하여 신용장의 확인을 해주는 ‘제3의 은행’을 말한다.³¹⁾ 즉, 신용장 발행은행의 지급확약에 추가하여 발행은행의 요청을 받은 ‘제3의 은행’이 수출상이 제시하는 환어음에 대한 지급·인수 또는 매입을 틀림없이 이행하겠다는 추가적인 확약을 하는 은행을 말한다.

3) 지급은행

‘지급은행’(paying bank)은 발행은행과 예치환거래계약(depositary correspondent agreement)을 체결하여 자행에 발행은행 명의의 예금계정을 설치하여 두고 신용장의 조건과 일치되는 서류가 제시될 때 또는 그러한 서류가 첨부된 환어음이 자행을 지급인으로 하여 제시될 때 발행은행의 예금계정에서 차감하면서 지급을 이행하는 은행을 말한다. 즉, ‘지급신용장’(straight credit)에 의거 신용장 발행은행으로부터 지급행위를 위탁받은 은행을 말한다.

4) 인수은행

‘인수은행’(accepting bank)은 수익자에 의하여 발행되는 어음이 기한부어음(usance draft)일 것을 조건으로 하는 ‘기한부신용장’(usance credit)에 의거하여 발행된 기한부어음을 인수하는 은행을 말한다.

즉, 신용장의 조건과 일치하는 서류와 첨부된 기한부환어음이 제시될 때 그 어

30) UCP 600, Article 2.

31) UCP 600, Article 2.

음의 인수를 하였다가 만기일에 가서 지급을 이행할 의무를 지게 되는 은행을 말한다. 연지급신용장의 ‘인수은행’은 항상 발행은행이 된다.

5) 매입은행

‘매입은행’(negotiating bank)은 수출상이 물품선적 후 신용장조건에 따라 발행한 환어음을 신용장조건과 일치하는 서류와 함께 제시할 때 발행은행에 의한 최종 지급일까지의 이자 및 수수료를 공제하고 할인하여 수출대금을 미리 유통해 주는 은행을 말한다.

6) 상환은행

발행은행은 자행의 해외 본·지점 또는 타은행에 예금계좌를 설치해 두고 매입은행으로부터 자행이 개설한 신용장에 의거 발행된 환어음의 매입대전에 대한 상환요청이 오면 자행의 예금계정에서 차기(debit, 출금)하여 상환을 이행하도록 신용장발행 시점에서 자행의 해외 본·지점 또는 타은행에 수권 또는 위임을 한다. 이때 이러한 수권 또는 위임을 받아 상환업무를 대행해 주는 은행을 ‘상환은행’(reimbursing bank) 또는 ‘결제은행’(settling bank)이라고 한다.

7) 양도은행

‘양도은행’(transferring bank)은 양도가능신용장(transferable L/C)에서 신용장을 받은 ‘최초의 수익자’(first beneficiary)의 요청에 따라 제3자에게 신용장 금액의 일부 또는 전부를 양도할 경우 신용장 양도의 내용을 확인하고, 제3자인 ‘제2 수익자’(second beneficiary)에게 신용장을 양도하는 은행을 말한다

표 7-2. 거래관계별 당사자의 명칭

구 분	수출상	수입상
매매관계	Seller(매도인) Exporter(수출상)	Buyer(매수인) Importer(수입상)
신용장관계	Beneficiary(수익자)	Applicant(발행의뢰인)
선적관계	Shipper(화주, 수출상) Consignor(송화인)	Consignee(수화인)
어음관계	Drawer(발행인)	Drawee(지급인)
채권관계	Accountor(채권자)	Accountee(채무자)
지급관계	Payee(수취인)	Payer(지급인)

한편 위에서와 같이 이들 신용장거래의 기타당사자에 속하는 은행들을 「UCP 600」에서는 ‘지정은행’(nominated bank)의 개념으로 통칭함으로써 신용장이 이용가능한 은행, 즉 어느 은행에서나 이용가능한 경우에는 모든 은행을 의미한다.³²⁾ ‘지정은행’은 지급, 연지급, 인수 또는 매입할 수 있도록 신용장에서 권한을 받은 은행이며, 발행은행은 특정은행을 ‘지정은행’으로 지정할 수도 있고, 모든 은행이 ‘지정은행’이 될 수 있도록 할 수도 있다.

제3절 신용장의 종류



3.1 개 설

신용장의 근본적 성질은 같지만 이용하는 거래의 방법과 특성에 따라 그 내용이 상이하고 매우 다양하여 하나의 신용장을 내용상 보는 관점에 따라 여러 가지 형태의 신용장으로 분류할 수 있다. 신용장의 종류는 크게 ‘여행자신용장’과 ‘상업신용장’으로, 그리고 상업신용장은 다시 무담보신용장과 화환신용장으로 나누어진다.

먼저, ‘여행자신용장’(traveller’s L/C)과 ‘상업신용장’(Commercial L/C)의 경우, 전자는 여행자 자신이 발행의뢰인과 수익자가 되어 해외 현지의 환거래은행에서 서명만으로 현금화할 수 있는 신용장인데 비해, 후자는 무역거래에 이용되는 신용장으로서 수입상이 발행의뢰인으로 그리고 수출상이 수익자가 되는 점에서 서로 다르다.

다음으로, ‘상업신용장’의 경우 다시 ‘무담보신용장’과 ‘화환신용장’으로 나누어 지는데, ‘무담보신용장’(clean L/C)은 은행이 환어음의 매입·인수·지급시 선적서류를 요구하지 않을 것을 조건으로 하는 신용장으로서 주로 운임, 보험료나 수수료 등의 무역외거래의 결제에 이용된다.

그리고 ‘화환신용장’(documentary L/C)은 수출상이 상품대금 회수를 위하여 발

32) 지정은행(nominated bank)은 UCP 600, Article 2에서는 “신용장이 사용될 수 있는 은행 또는 은행에서 사용될 수 있는 신용장의 경우에는 모든 은행을 말한다”고 규정하고 있다. 즉, 이는 신용장에 의하여 발행된 어음을 매입, 인수, 지급할 것을 발행은행으로부터 위탁받은 은행을 말한다.

행한 환어음의 매입·인수·지급시 물권증서(document of title)로서의 선하증권(B/L), 상업송장 등 신용장에서 요구하는 선적서류(shipping documents)를 첨부하여 은행에 제시할 것을 요구하는 신용장으로서, 주로 무역거래에 활용되는 점에서 이를 '상업화환신용장'(commercial documentary L/C)이라고도 한다. 발행은행은 매입은행을 통해 도착한 환어음 및 선적서류를 심사하여 매입은행에 대금을 상환하며, 발행의뢰인인 수입상에 대해서는 신용장발행약정에 따라 선적서류를 담보로 하여 환어음을 인수할 것과 대금을 지급할 것을 요구한다.

무역거래의 결제에 사용되는 신용장은 '상업화환신용장'이 원칙이다. 이 '상업화환신용장'은 수출상이 상품대금 회수를 위하여 발행한 환어음의 매입·인수·지급시 물권증서(document of title)로서의 선하증권(B/L), 상업송장 등 신용장에서 요구하는 '선적서류'(shipping documents)를 첨부하여 은행에 제시할 것을 요구하는 신용장을 말한다. 발행은행은 매입은행을 통해 도착한 환어음 및 선적서류를 심사하여 매입은행에 대금을 상환하며, 발행의뢰인인 수입상에 대해서는 신용장발행약정에 따라 선적서류를 담보로 하여 환어음을 인수할 것과 대금을 지급할 것을 요구한다.

이에 반해 '무담보신용장'(clean L/C)은 은행이 환어음의 매입·인수·지급시 선적서류를 요구하지 않을 것을 조건으로 하는 신용장으로서, 이를 '무화환신용장'이라고도 한다. 이 '무담보신용장'은 무역거래의 결제에 사용되는 경우는 적으며 다만 운임, 보험료나 수수료 등의 무역외거래의 결제에 이용되는 경우가 많다.

이하에서는 무역거래에서 일반적으로 사용되고 있는 신용장은 '상업화환신용장'의 일종이라고 할 수 있다(〈표 7-3〉참조).

표 7-3. 상업신용장의 분류

분류기준	신용장의 종류
선적서류 요구여부	화환신용장(Documentary Credit) 무담보신용장(Clean Credit)
확인은행 유무	확인신용장(Conformed Credit) 무확인신용장(Unconformed Credit)
양도가능 여부	양도불능신용장(Non-Transferable Credit) 양도가능신용장(Transferable Credit)
상환청구가능 여부	상환청구가능신용장(With Recourse Credit) 상환청구불능신용장(Without Recourse Credit)

분류기준	신용장의 종류
매입은행특정 여부	매입제한신용장(Restricted Credit) = 특정신용장 매입개방신용장(Open Credit) = 보통신용장, 자유매입신용장
대금지급 시기	일람출급신용장(Sight Credit) 기한부신용장(Usance Credit) - 기한부매입신용장(Usance Negotiation Credit) - 인수신용장(Acceptance Credit) - 연지급신용장(Deferred Payment L/C)
매입·지급 허용 여부	지급신용장(Payment Credit) 매입신용장(Negotiation Credit) - 매입상환신용장(Negotiation Reimbursement Credit) - 매입송금신용장(Negotiation Remittance Credit)
특수목적	회전신용장(Revolving Credit) 전대신용장(Red-Clause Credit, Packing Credit) 보증신용장(Stand-by Credit) 내국신용장(Local Credit)
연계무역방식	기탁신용장(Escrow Credit) 동시개설신용장(Back-to-Back Credit) 토마스신용장(Tomas Credit)
유사신용장	어음매입수권서(Advice to Purchase) 어음지급수권서(Authority to Pay) 어음매입지시서(Letter of Instruction)

3.2 상업화환신용장의 분류

무역거래에서 주로 이용되는 신용장을 ‘상업화환신용장’(commercial documentary L/C)이라 하고, 그 사용목적 및 특성에 따라 여러 종류로 다음에서와 같이 분류할 수 있다.

1. 취소불능신용장과 취소가능신용장

「신용장통일규칙」(UCP 600)에서는, 신용장상에 “irrevocable”의 명시가 있거나 또는 취소여부에 대한 아무런 명시가 없는 신용장은 모두 ‘취소불능신용장’

(irrevocable credit)에 속하는 것으로 규정³³⁾하고 있다. 이 신용장이 개설되어 수익자에게 통지된 이상 신용장상의 유효기한 내에는 신용장 관계당사자 전원의 합의 없이는 신용장을 취소하거나 신용장의 조건변경이 불가능한 것을 말한다.

‘취소가능신용장’(revocable credit)이란 신용장상에 “revocable”의 명시가 있는 신용장으로서, 신용장을 개설한 은행이 수익자에게 사전 통지 없이 일방적으로 신용장 자체를 취소하거나 신용장의 내용을 변경할 수 있으므로 신용장으로서의 가치가 없다고 할 수 있다. 그러나 현행 「UCP 600」에서는 개정시 취소가능신용장의 조문을 완전 삭제하였기 때문에 이후 모든 신용장은 ‘취소불능신용장’으로 간주된다.

2. 확인신용장과 무확인신용장

‘확인신용장’(confirmed credit)이란 신용장에 발행은행 이외의 제3은행의 확인, 즉 수익자가 발행하는 어음의 인수·지급 또는 매입에 대한 제3은행의 추가적 대금지급확약이 있는 신용장을 말한다. 이는 수익자가 이중의 지급확약을 받게 되므로 신용도가 높아지고, 만약의 경우 발행은행이 지급불능상태에 빠지면 확인은행이 발행은행을 대신하여 지급하여야 한다.

‘무확인신용장’(unconfirmed credit)은 수익자가 발행하는 어음의 인수·지급 또는 매입에 대한 ‘제3의 은행’에 의한 추가확인이 없는 신용장을 말한다.

3. 양도가능신용장과 양도불능신용장

‘양도가능신용장’(transferable credit)은 신용장의 ‘원수익자’(first beneficiary)가 신용장금액의 전부 또는 일부를 제3자(제2의 수익자)에게 양도할 수 있는 권한을 부여한 신용장을 말한다. ‘양도가능신용장’은 반드시 “transferable”(양도가능)이 명시한 경우에 한하여 양도할 수 있다.³⁴⁾ 양도는 1회에 한하여 허용되며, 분할선적이 허용되는 경우 신용장은 두 사람 이상의 ‘제2 수익자’에게 분할양도(partial transfer)될 수 있다. 단, ‘제2 수익자’인 양수인은 제3자에게 재양도를 금지하고 있어 ‘양도권’은 ‘제1 수익자’만이 갖는다.³⁵⁾ 원칙적으로 신용장의 양도는 ‘원신용장’에 명시된 조건에 의해서만 가능하다.

33) UCP 600, Article 6.

34) UCP 600, Article 38(b).

35) UCP 600, Article 38(d).

‘양도가능신용장’이 이용되는 이유는 대개 수출창구가 일원화되어 있거나 일정한 요건을 갖춘 자만이 수출을 할 수 있어 ‘최초의 수익자’ 명의로는 수출을 할 수 없는 경우 또는 수익자가 계약상품을 보유하고 있지 않는 경우와 수출입자격을 유지하기 위해 수수료를 지급하고 명의를 빌리는 경우 등이 있다.

‘양도불능신용장’(non-transferable credit)은 신용장상에 “Transferable”이란 문언이 없는 모든 신용장은 양도가 허용되지 않는 신용장으로, 수익자가 신용장을 ‘제3자’에게 양도할 수 없으며 지정된 수익자만이 그 신용장을 사용할 권리를 가진다.

4. 상환청구가능신용장과 상환청구불능신용장

‘상환청구가능신용장’(with recourse credit)은 신용장에 의하여 발행된 어음이 발행은행의 도산 등에 의하여 인수 또는 지급불능이 되었을 경우, 또는 지급인의 지급불능은 아니더라도 그 어음이 신용장조건과 일치하지 않을 경우에 지급인은 지급을 거절할 수 있는데, 이 경우에 어음의 소지인인 매입은행이 어음발행인에게 매입대금의 상환청구, 즉 소구할 수 있는 신용장을 말한다.

‘상환청구불능신용장’(without recourse credit)은 발행은행의 도산, 지급불능 또는 어음의 신용장조건과의 불일치로 인해 지급인이 지급을 거절할 경우라 할지라도 매입은행이 어음발행인에게 이미 지급한 매입대금의 상환을 청구할 수 없는 신용장이다.

5. 매입제한신용장과 매입개방신용장

‘매입제한신용장’(restricted credit)이란 신용장상의 수익자가 선적을 완료한 후 수출대금의 회수를 위하여 발행하는 환어음의 매입은행을 신용장에서 금융관계, 자금의 수배 또는 업무상의 연락 등으로 특정은행에 한정하고 있는 것을 말하며, 이를 ‘특정신용장’(special credit)이라고도 한다.

반면 ‘매입개방신용장’(open credit)은 어음의 매입을 특정한 은행으로 제한하지 않고 어느 은행에서나 매입이 가능한 조건의 신용장을 말하며, 이를 ‘보통신용장’(General Credit) 또는 ‘자유매입신용장’(freely negotiable credit)이라고도 한다.

따라서 수익자의 입장에서는 자기의 거래은행에 매입시킬 수 있고, 서비스나 기타의 조건이 유리한 은행에 매입시킬 수 있기 때문에 ‘매입개방신용장’이 편리하다.

6. 일람출급신용장과 기한부신용장

‘일람출급신용장’(sight credit)은 신용장에 의해 발행한 환어음이 지급인에게 제시되면 즉시 대금이 지급되는 ‘일람출급환어음’(sight draft) 발행조건의 신용장을 말한다.

그러나 ‘일람출급환어음’일지라도 수익자의 환어음 매입요청에 대해 당일 즉시 지급되는 경우는 드물다. 이는 매입은행이 수익자가 제시한 선적서류와 환어음이 신용장의 조건과 일치여부의 확인과 서류의 하자발생시 발행은행에 대금지급여부에 대해 확인이 필요하므로 현실적으로 3일에서 5일 정도의 실무처리기간이 필요하기 때문이다.

‘일람불신용장’의 경우 일람불환어음을 발행할 수 있도록 하는 일람불환어음의 표시문언의 예는 다음과 같다.

“We hereby issue in your favour this documentary credit which is available by negotiation of your draft at sight drawn for 100% of invoice amount drawn on the CITI BANK, Seoul, Korea.” (당행은 송장금액의 100%에 대하여 일람불지급조건으로 하여 한국 서울 소재 CITI은행 앞으로 발행된 귀사의 어음을 매입할 수 있는 동 화환신용장을 귀사 앞으로 발행합니다.)

‘기한부신용장’(usance credit)은 신용장에 근거해 발행된 환어음의 기간(tenor)이 기한부인 신용장으로서, 발행은행이 기한부환어음과 선적서류의 제시를 받았을 때 수입상이 그 환어음을 인수하면 선적서류를 수입상에게 인도하고 신용장조건에 따라 일정기간 후에 ‘만기일’(maturity date)이 내도하면 환어음을 결제하는 신용장이다.

이 Usance어음의 ‘만기일’의 표시에 관하여는 다음과 같이 ① ‘일람후 정기출급’(at ××days after sight), ② ‘일부후 정기출급’(at ××days after date)과 ③ ‘확정일부 정기출급’(at ××days after B/L date)이 있다.

7. 인수·지급·매입신용장

‘인수신용장’(Acceptance credit)은 일반적으로 발행은행이 수출국 현지의 예치환 거래은행으로부터 인수편의를 제공받을 때 사용된다. 인수편의(acceptance facility)란 수입상이 기한부환어음에 의한 수입을 하고자 하는 경우 해외에 있는 예치환거

래은행이 발행은행을 위하여 신용장대금을 대신 지급하여 주고 환어음의 만기일에 대금을 발행은행으로부터 받는 신용장 공여형태를 말한다.

‘인수신용장’은 환어음을 인수할 은행이 미리 정해져 있어, 환어음이 발행되지 않으면 지정은행은 상환청구권이 없다. ‘인수신용장’의 경우 신용장상의 기한부어음의 표시방법과 어음인수 확약의 표시방법은 다음과 같다.

“We hereby issue in your favour this documentary credit which is available by acceptance of your draft at 90 days after sight drawn on the advising bank accompanied by the following documents marked X”(당행은 일람후 90일 출급조건으로 통지은행 앞으로 발행되고, X표를 한 다음의 서류를 첨부하고 있는 귀사의 어음을 인수할 수 있는 등 화환신용장을 귀사 앞으로 발행합니다.)

“We hereby engage that drafts drawn in conformity with the terms of this credit will be duly accepted on presentation and duly honoured at maturity.”
(당행은 동 신용장의 조건과 일치하여 발행된 어음은 제시 즉시 정히 인수하고 만기일에 정히 지급할 것을 확약합니다.)

그리고 ‘지급신용장’(straight credit)은 신용장에 의한 환어음의 매입여부에 대하여는 아무런 명시가 없이 신용장발행은행 또는 그가 지정하는 지급은행(paying bank)에 환어음을 제시하면 지급하겠다고 확약하고 있는 신용장을 말한다.

‘지급신용장’의 경우에도 수익자의 거래은행이 매입할 수는 있으나, 이 경우에는 매입신용장의 경우와 같이 매입은행이 발행은행으로부터 지급확약을 받고 있는 것이 아니므로 수익자의 신용도에 따라 매입은행의 계산과 위험으로 매입을 하는 것이다.

‘지급신용장’은 지급은행이 지정되어 있으므로 신용장에서 특별히 요구하지 않는 한 환어음을 발행하지 않고 서류를 지급은행에 제시하여 대금을 지급받으며, 지급은행은 지급한 대금에 대해 ‘상환청구권’이 없다.

그리고 ‘지급신용장’은 일람불지급(at sight)방식으로 수입할 경우 신용장발행은행이 수출지 소재 본·지점이나 예치환거래은행이 있을 경우 개설할 수 있는 신용장으로 수출상이 신용장조건에 부합되는 서류를 지급은행에 제시하면 지급은행이 발행은행의 구좌에서 직접 차기(출금)하여 신용장대금을 지급하도록 위임된 신용장이다.

한편 ‘매입신용장’(negotiation credit)이란 신용장에 의해서 발행되는 어음이 매입될 것을 전제로 하여 어음발행인은 물론 어음의 배서인(endorser) 및 ‘선의의 소지인’(bona fide holder)에게도 지급을 확약하고 있는 신용장을 말한다. 매입신용장은

매입은행이 특정은행으로 제한된 ‘매입제한신용장’(restricted credit)과 어느 은행에서든 자유롭게 매입할 수 있는 ‘매입개방신용장’(freely negotiable credit)이 있다.

매입신용장 개설시 발행은행이 결제은행을 신용장상에 지정하는 경우를 ‘매입상환신용장’(negotiation reimbursement credit)이라 하고, 매입은행이 추후에 지정하는 것을 ‘매입송금신용장’(negotiation remittance credit)이라 한다.

‘매입신용장’은 수출상이 소재하는 지역의 은행과 발행은행이 무예치환거래은행 관계일 경우에 개설할 수 있는 신용장으로서 일람불방식(sight)이든 기한부방식(usance)이든 관계가 없다. 발행은행과 매입은행은 무예치환거래은행 관계이므로 양자간의 자금결제를 위하여 ‘제3자’가 개입된다.

‘매입신용장’의 경우 신용장상의 기한부어음의 표시방법과 어음인수 확약의사의 표시방법은 다음과 같다.

“We hereby issue in your favour this documentary credit which is available by negotiation of your draft at 90 days sight drawn on the CITI BANK, Seoul, Korea.” (당행은 일람후 90일 조건으로 한국 서울 소재 CITI은행 앞으로 발행된 귀사의 어음을 매입할 수 있는 등 화환신용장을 귀사 앞으로 발행합니다.)

‘매입신용장’은 발행은행이 지급약속을 하는 신용장이므로 반드시 환어음을 발행해야 하며, 매입은행은 상환청구권을 갖는다.

“We hereby engage with the drawers and/or bona fide holders of drafts drawn and in compliance with the terms of this credit will be duly honoured at maturity as specified to the drawee bank.” (당행은 등 신용장의 조건에 일치하여 발행된 환어음의 발행인, 배서인 및/또는 선의의 소지인에 대해 환어음의 지급은행의 지시에 따라 만기일에 정히 대금을 지급할 것을 약속합니다.)

표 7-4. 인수·지급·매입신용장의 비교

구 분	수출지 상대은행	매입은행 지정유무	서 류 매입은행	상환청구	어 음 지급기간
인수신용장	예치환 거래은행	지정	통지은행	불가능	기한부
지급신용장	예치환 거래은행	지정	통지은행	불가능	일람출금, 기한부(*)
매입신용장	무예치환 거래은행	제한 또는 자유매입	자유	가능	일람출금, 기한부

주) (*)는 연지급신용장의 경우

3.3 특수 신용장

특수한 목적을 지닌 신용장으로는 다음의 회전신용장, 보증신용장, 전대신용장, 내국신용장 그리고 연계무역신용장이 있다.

1. 회전신용장

‘회전신용장’(revolving credit)이란 일정한 기간 동안 일정한 금액의 범위 내에서 신용장금액이 자동적으로 갱신되도록 되어 있는 순환신용장을 말한다. 즉, 회전신용장은 하나의 신용장으로 신용장의 유효기한 동안 반복적으로 사용할 수 있다.

동일한 거래처에 동일한 물품을 계속적으로 거래할 경우 거래할 때마다 매번 신용장을 개설하려면 발행의뢰인의 많은 시간과 노력 및 발행수수료가 들게 되는데 이러한 불편과 경비 등을 제거하기 위하여 회전신용장을 사용한다.

2. 전대신용장

‘전대신용장’(red clause credit)이란 수출상이 일정한 조건하에 매입은행으로 하여금 신용장금액의 일부를 수익자 앞으로 전대하여 줄 것을 허용하고 그 전대금 상환을 보증하는 신용장을 말한다. 수출에 따른 수출물품의 생산·가공·집하·선적 등에 필요한 자금을 수입상이 미리 융통해주기 위하여 사용되며, 선대신용장 또는 선수금신용장이라고도 한다.

이 신용장은 수출전대를 허용하는 문언이 일반적으로 적색으로 인쇄되어 있기 때문에 ‘Red Clause Credit’이라고 하며, 수출상은 전대받은 대금으로 수출상품을 제조 또는 구매하여 포장한다는 뜻에서 ‘Packing Credit’이라고도 한다.

3. 보증신용장

‘보증신용장’(stand-by credit)이란 금융 또는 채권보증 등을 목적으로 발행되는 신용장으로, 통상 국내상사의 해외지사 운영자금 또는 국제입찰의 참가에 수반되는 입찰보증(bid bond), 계약이행보증(performance bond), 선수금상환보증(advance payment bond)에 필요한 자금 등을 현지은행에서 공급받는 경우 동채권을 보증할

목적으로 국내 외국환은행이 해외은행 앞으로 발행하는 신용장이다.

만일 무역상사의 해외지점이 채무불이행시에 현지 금융기관은 이 신용장에 의하여 발행은행 앞으로 일람불어음(sight bill)을 발행하여 대금지불을 청구하게 된다.

4. 내국신용장

‘내국신용장’(local credit)이란 수출신용장에 의한 청구권을 담보로 해서 원수출 신용장(Original or Master Credit)의 통지은행 또는 자기의 거래은행에 의뢰하여 수출품 또는 원자재 등의 공급자를 수익자로 개설되는 ‘제2의 신용장’이다.

이 ‘Local L/C’는 주로 외국의 수입상으로부터 수출신용장을 받은 국내의 수출상이 수출품 또는 원자재 등을 국내에서 조달할 경우 동 수출품 또는 원자재 등의 공급자에 대한 대금지급을 확약하기 위하여 이용된다.

5. 연계무역신용장

‘연계무역’이란 수출계약과 수입계약이 상호연계된 무역거래형태를 말하며, 수출입대금을 그에 상응하는 수입 또는 수출로 상계처리한다고 하여 구상무역(compensation trade)이라고도 한다. 한편, ‘연계무역신용장’은 거래당사국간의 수출입의 균형을 유지하기 위한 목적으로 개설된 신용장으로서 ‘구상무역신용장’이라고도 하며, 여기에는 기탁신용장, 동시개설신용장 및 토마스신용장을 들 수 있다.

1) 기탁신용장

‘기탁신용장’(escrow credit)이란 수출입의 균형을 유지하기 위한 연계무역에 사용되는 신용장으로 수입상이 수입신용장의 발행신청시에 신용장의 한 조건으로서, 그 신용장에 의하여 발행되는 어음의 매입대금은 수익자에게 지급되지 않고 수익자 명의로 상호간의 약정에 따라 매입은행·발행은행 또는 제3국의 환거래은행 등의 기탁계정(escrow account)³⁶⁾에 기탁하여 두었다가 그 수익자가 원신용장 개설국으로부터 수입하는 상품의 대금지체에만 사용하는 조건의 신용장을 말한다.

36) 에스크로우(escrow)는 ‘제3자 기탁’의 의미로서, 일정한 조건이 충족되는 경우에 기탁된 금액을 타인에게 양도할 것을 의뢰하는 일종의 신탁행위를 말한다. 매도인의 소재지의 은행에 매수인이 지급대금을 예금해두고, 매수인이 매도인의 물품을 거래하는 경우에 그 예금으로부터 대금을 지급하는 방법을 말한다.

2) 동시개설신용장

‘동시개설신용장’(back-to-back credit)은 수출입당사자의 일방이 수입신용장을 개설할 경우 그 신용장은 이에 대하여 상대방 또한 일정액의 수입신용장을 개설해 오는 경우에만 유효하게 되는 조건의 신용장이다. 주로 무역협정이나 지급협정이 체결되지 않은 국가간에 수출입 균형의 유지를 위한 연계무역의 경우 사용한다.

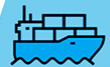
한편, 미국에서는 Back to Back L/C가 원신용장을 견질로 하여 제2의 신용장을 개설한 내국신용장의 뜻으로 사용되고 있다.

3) 토마스신용장

‘토마스신용장’(tomas credit)은 수출입 양측이 상호 일정액의 신용장을 서로 개설하기로 하되, 일방이 먼저 신용장을 개설할 경우 상대방은 이에 대응하는 신용장을 일정기간 후에 개설하겠다는 보증서를 발행하여야만 상대방으로부터 내도된 신용장이 유효하다는 조건의 신용장을 말한다.

이 신용장은 일본과 중국간의 무역거래에서 처음 사용한 것으로 일본 무역상사의 전신약호(cable address)인 ‘TOMAS’를 따서 생긴 명칭이다.

제4절 「화환신용장통일규칙」 및 신용장의 해석



4.1 「화환신용장통일규칙」



1. 「신용장통일규칙」의 의의 및 제정

국제무역에 있어서 신용장(L/C)은 그 오랜 역사에도 불구하고 실제로 상거래에 활용된 것은 19세기 이후의 일이다. 이러한 가운데 신용장에 대한 국제적 통일성의 결여로 인한 거래상의 혼란을 방지하기 위해 각국의 은행과 무역상들은 국제적으로 통일화된 규칙을 필요로 하였다.

문제의 해결을 위한 노력으로서 국제민간단체인 ‘국제상업회의소’(ICC)는 신

용장조건의 해석기준을 세계적으로 통일하기 위해 1933년 6월에 「상업화환신용장에 관한 통일규칙 및 관례」(Uniform Customs and Practice for Commercial Documentary Credits : 이하 “신용장통일규칙”, “UCP”로 약칭함)를 제정하게 되었다.

이 「신용장통일규칙」(UCP)은 그 후 현재까지 6차에 걸쳐 개정을 보았는데, 최근에 2007년 6차 개정을 본 「신용장통일규칙」을 「UCP 600」으로 통칭하고 있다. 현재 「신용장통일규칙」(UCP 600)은 전세계 180여 개국에서 채택하고 있는 국제규칙으로 발전하였으며,³⁷⁾ 신용장거래당사자에게 신용장의 해석기준과 준거법을 제공함으로써 분쟁예방은 물론 국제무역대금결제를 원활히 수행할 수 있도록 하고 있다.

표 7-5. 신용장통일규칙의 제정 및 개정추이

구 분	년 도	번 호	
규칙 제정	1933년	Brochure No. 82	-
제1차개정	1951년	Brochure No. 151	표준양식 정리
제2차개정	1962년	Brochure No. 222	1970년 표준양식
제3차개정	1974년	Publication No. 290	1978년 표준양식
제4차개정	1983년	Publication No. 400	1986년 표준양식
제5차개정	1993년	Publication No. 500	-
제6차개정	2007년	Publication No. 600	-

2. 「UCP 600」의 주요 내용

「신용장통일규칙」(UCP)의 제6차 개정안이 2006년 10월 25일에 ICC 파리본부에서 개최된 은행실무위원회에서 채택되고, 거의 13년 만에 새로운 신용장통일규칙으로서 2007년 7월 1일부터 「UCP 600」으로 시행되었다.

이번 개정에서는 종전의 「UCP 500」하에서 조건불일치가 빈번하게 발생하는 원인의 하나로 된 추상적으로 난해한 조문이, 보다 알기 쉽고 명확하고 간결한 조문으로 바뀌어 짐과 동시에 중복된 문언은 삭제되고, 조문수도 49개조에서 39개조로 축소되었다. 또 은행, 보험, 운송업계에서 환경변화를 도입하면서 장래의 전개를 배려한 내용으로 되었다.

그리고 ICC의 공식의견인 ‘Opinion’ 등에서 반복해서 설명되어온 내용 등을 「UCP

37) Paul Todd, *Bills of Lading and Banker's Documentary Credits*, Lloyds of London Press, 1997, Preface.

600」에 도입하는 것이나, 서류점검에 관한 규정을 명확화하는 것에 의해 국가간의 법률, 관습의 차이를 넘어, 조문해석에 차이가 없는 국제표준은행실무가 행해질 것이 기대된다.

한편 ICC는 지난 2003년 5월에 「UCP 600」의 기초그룹을 만들고, 그때까지 공표되어 있었던 ICC의 의견이나 ‘Decision’ 및 ‘DOCDEX’(ICC의 화환신용장분쟁해결을 위한 전문가감정규칙) 등의 결과를 신중하게 검토하면서 개정작업을 진행했다. 기초그룹은 폭넓은 의견을 구하기 위해 26개국 40여명의 구성되는 자문그룹 외에 ICC 운수Logistics위원회, 보험위원회, 상거래법위원회의 전문가에게 의견을 구하면서, 개정초안을 몇 번에 나누어 각국의 ‘ICC 국내위원회’에 제시해서 의견을 구했다.

이러한 작업의 진행과정에서 수집된 5,000건에 이르는 ‘ICC 국내위원회’의 의견은 신중하게 검토된 후 개정초안은 3년 반의 작업을 거쳐 2006년 10월 25일 ‘ICC 은행실무위원회’에서 전원 일치로 「UCP 600」으로서 채택되었다.

이번 개정에 있어서 실무상 영향이 큰 것은 제2 통지은행의 규정 신설, 서류점검 기간의 변경, 발행의뢰인과 수익자의 주소의 규정, 조건불일치가 있는 서류의 취급과 서류의 전달과정에서의 분실 등이라 하겠다.

2) 「UCP 600」의 주요 골자

제6차 개정 「신용장통일규칙」(UCP 600)의 특징은 UCP 내용 및 용어의 명확화, 신용장의 취소불능성, 일자에 관한 해석변경, 서류심사기관 및 불일치서류의 통지기간의 단축, 일치성 기준의 확대 등을 들 수 있다.

이러한 「UCP 600」의 주요골개를 살펴보면 다음과 같다.

- ① 정의 규정의 신설(2조)
- ② Honour(결제)의 개념의 규정(제2조, 제7조, 제8조)
- ③ ‘Negotiation’의 정의의 변경(제2조)
- ④ 해석에 관한 조문의 신설(제3조)
- ⑤ 통지은행의 의무의 내용 변경(제9조 b항, c항)
- ⑥ ‘제2 통지은행’(Second advising bank)의 규정 신설(제9조 c항)
- ⑦ 조건변경의 자동적 성립을 정하는 것은 무시된다는 규정(제10조 f항)
- ⑧ 인수신용장이나 후불신용장에 있어서 선불에 의한 매입(즉, 할인)의 수권규정을 신설(제12조 b항)

- ⑨ 서류심사기간의 변경(제14조 b항)
- ⑩ 서류상의 수익자와 발행의뢰인의 주소(제14조 j항)
- ⑪ 하자서류, 조건불일치의 권리포기와 통고(제16조 c항)
- ⑫ freight forwarder 발행의 운송서류에 관한 구 조문의 삭제

3. 「전자신용장통일규칙」

정보통신기술의 발달로 신용장거래에서의 서류의 전자적 제시(electronic presentation)와 무역에 사용되는 서류의 전자적 메시지화를 촉진시키고 있다. 그러나 현행 「화환신용장통일규칙」(UCP 600)은 주로 종이문서에 기반을 둔 전통적인 신용장을 중심으로 한 규정이므로 이러한 기술적 변화를 수용하는 데는 한계가 없지 않다.

이에 따라 현행 「화환신용장통일규칙」을 보완하고 전자신용장에 관한 국제적 통일규칙을 마련하기 위해 ‘국제상업회의소’(ICC)의 은행위원회에서는 2001년 11월 7일에 「전자적 제시를 위한 화환신용장통일규칙 및 관례의 추록 1.0판」(Supplement to the Uniform and Practice for Documentary Credits for Electronic Presentation - Version 1.0 : 이하 「eUCP 1.0판」으로 약칭)을 제정하여 2002년 4월 1일부터 시행하였다.³⁸⁾

이 추록(eUCP)은 「화환신용장통일규칙」(UCP 600)과 함께 사용되면서, 신용장거래에서 무역서류로서의 전자적 기록 또는 종이서류와 함께 이루어지는 전자서류의 제시를 수용하기 위하여 「UCP 600」을 보충하는 보칙이다.

즉, 「eUCP」는 신용장거래에서 수익자는 신용장조건과 일치하는 선적서류를 제시하여야 하는데, 이러한 무역서류를 기존의 종이서류를 대신하여 전자적 기록으로만 제시하거나 또는 일부의 서류는 종이서류로 그리고 나머지 서류는 전자적 기록을 제시하는 경우 이러한 ‘전자적 제시’에 대하여 적용하기 위한 국제규칙이다.

한편 「eUCP」의 적용은 「신용장통일규칙」이 당사자간의 합의에 의해 적용되는 임의법규이기 때문에 법적 구속력을 갖기 위해서는 신용장상에 준거문언을 삽입해야 한다. 따라서 이 「전자신용장통일규칙」 「eUCP」이 적용되기 위해서는 신용장상에 「eUCP」에 따른다는 것과 그 적용버전(현행 “eUCP 1.1판”[Version 1.1])을 표시하여야 한다.

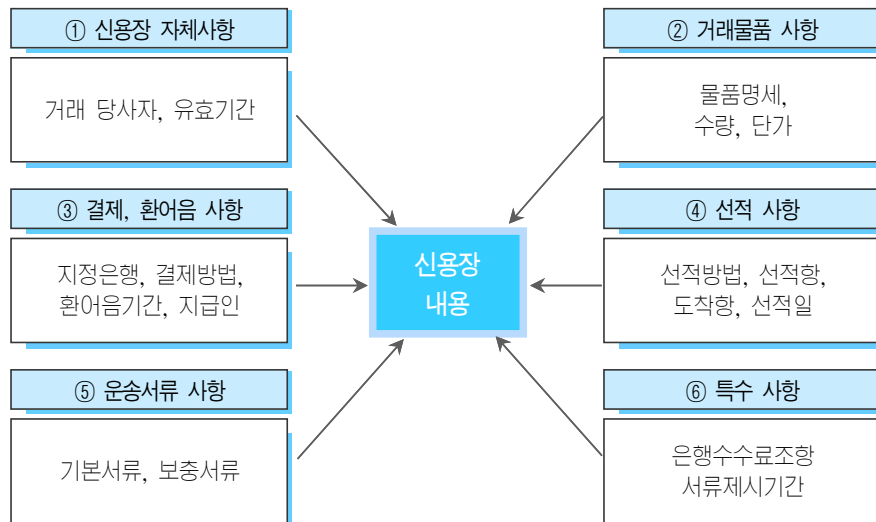
38) 현재 신용장통일규칙(UCP 600)에 상응한 eUCP 또한 제1차 개정으로서 시행되고 있다.

이 「전자신용장통일규칙」(eUCP)은 현행 「화환신용장통일규칙」(UCP 600)을 개정 또는 대체하는 것은 아니고 추록으로서 상호 보완하여 사용하도록 규정한 것이다. 그러므로 전자신용장에 「eUCP」에 따른다는 준거문언만 있고 별도로 「화환신용장통일규칙」을 적용한다는 명시적 규정이 없다하더라도 「화환신용장통일규칙」은 자동으로 적용된다. 만약 「eUCP」와 「화환신용장통일규칙」이 적용과정에서 상충될 경우에는 「eUCP」가 우선 적용된다.

4.2 신용장의 내용 및 해석

다음에서는 ‘신용장’(L/C)의 내용을 세부적인 주요 6부분을 중심으로 살펴보는 한편으로 신용장거래시에 통지은행으로부터 신용장을 수취한 수출상은 앞에서 지적한 바와 같이 ‘신용장’의 전체적인 사항에 대하여 「신용장통일규칙」(UCP 600)에 면밀히 검토할 필요가 있다.

그림 7-3. 신용장의 구성내용



1. 신용장 자체에 관한 사항

신용장 자체 관련사항으로는 신용장번호, 신용장의 최소불능 표시 외에도 주의를 요하는 사항으로서, 신용장거래 당사자, 발행일자 및 발행장소, 유효기간(expiry date), 신용장금액 등이다.

첫째, 신용장거래의 기본당사자인 발행은행, 발행의뢰인, 수익자를 명기하고 이외에 통지은행까지 표시하고 있다. 발행은행은 신용장의 개설과 수출상인 수익자에게 어음발행의 권한을 부여한다는 뜻을 명백히 하는 한편, 수익자에게 그 발행어음에 대한 조건부 지급확약문언을 두고 있다.

신용장 발행의뢰인(applicant)은 자신의 거래은행인 발행은행에 신용장의 발행을 신청한 수입상이 된다. 이에 대해 '수익자'(beneficiary)는 당해 신용장에 의한 이익을 향유하는 수출상으로서, 계약물품을 인도하고 화환어음을 발행하여 대금을 회수한다. 이 외의 통지은행(advising bank)은 통상 수출상의 소재지에 있는 발행은행의 본·지점이나 환거래계약을 체결한 은행이 되며, 또한 화환어음의 매입은행이 되기도 한다.

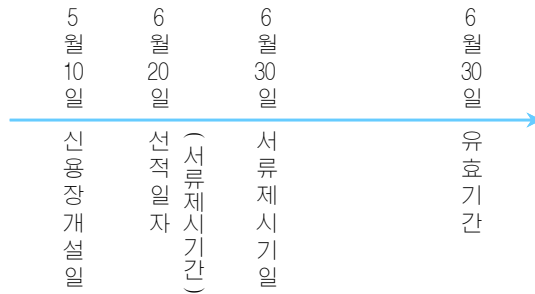
둘째, 신용장상의 기일과 관련한 사항으로는 신용장의 유효기간과 선적서류제시기간 그리고 선적기일이 있다. 특히 신용장상의 이 기간들은 대금결제와 직접 관련을 가지는 매우 중요한 사항이므로, 이 일자들을 별도로 확인·점검하여 업무를 진행하는 것이 무엇보다도 중요하다.

먼저, 신용장의 '유효기간'(expiry date)은 신용장에서 정한 유효장소에 수익자가 어음의 지급·인수 또는 매입을 요구하기 위하여 서류를 제시하여야 하는 최종 기일을 말한다.³⁹⁾ 그리고 신용장의 유효장소란 항상 수출지에 소재하는 매입은행 또는 지급은행 등 지정은행으로 한다. 유효기간은 통상 "(선적기일+서류제시기간) ± 일정기간"으로 정한다.

또 다른 신용장상의 중요한 기간으로서, '서류제시기간'은 선하증권(B/L)을 비롯한 기타 서류를 발급일 이후 지급·인수 또는 매입하기 위하여 수출국 소재 은행에 제시하여야 하는 기일로서, 이는 대개 신용장상의 특수조건에서 정하고 있다.

39) UCP 600, Article 6 (d) : "신용장은 제시를 위한 유효기일을 명시하여야 한다. 신용장 대금의 결제 또는 매입을 위한 유효기일은 제시를 위한 유효기일로 본다."

그림 7-4. 서류제시기간



그리고 ‘선적일자’가 신용장상에 명시되는데, 이 최종선적일자에 의거 선하증권 발급일자가 결정된다. 이 선적일기준, 즉 선하증권이 발급되는 날로부터 10일 내 서류를 제시해야 하는 서류제시기간이 정해지며, 이는 곧 신용장 유효기간의 범위 내이다. 예컨대, 최종선적일이 6월 20일이고, 그로부터 10일내 선하증권 등을 제시하여야 한다는 ‘서류제시기간’에 따라 6월 30일이 서류제시기일이 되고, 신용장 ‘유효기간’은 이 6월 30일로 되어 있어, 마치 퍼즐 조각처럼 맞추어져 있으므로 업무수행시 유의해야 한다.

만약 신용장상에 ‘서류제시기간’이 명시되지 않은 경우는 선적서류 발행일 이후 21일까지를 ‘서류제시기한’으로 하고 있다. 만약 그 기일이 경과한 서류는 신용장에 별도로 수리한다는 규정이 없는 한 기간경과 선적서류(Stale B/L)로서 은행은 그 수리를 거절한다.

셋째, 신용장금액은 당해 신용장에 의해 발행되는 어음의 최대한도를 말하며, 이 금액 이상으로는 환어음을 발행할 수 없다. 표준형식의 신용장에서 신용장 금액의 표시는 아라비아 숫자와 영어로 병기한다.

다음에서는 신용장의 내용을 중심으로 신용장 자체에 관한 사항을 본다.

① 발행은행명(Issuing Bank)

신용장 머리(letterhead)의 “CITI BANK”가 본 신용장의 발행은행이며, 이 발행은행은 ⑩항의 “drawn on……”에서도 나타난다. 이 발행은행명 외에도 주소, 텔레폰번호, 전신약호 등이 함께 인쇄되어 있다.

그리고 신용장의 본문(body) ⑬에서 “We hereby issue (혹은 open, establish) ……”. 여기서 ‘We’는 신용장발행은행을 뜻하며 또한 신용장을 발행한다는 뜻을

분명히 하고 있다. 또한, ㉓에서 신용장은 발행은행이 수익자에게 어음발행의 권한을 부여한다는 뜻으로 “We hereby authorize you to value on xxx” 같이 기재한다.

② 신용장의 종류(Type of Credit)

상단에 보통 “IRREVOCABLE DOCUMENTARY CREDIT”이라고 되어 있으나, 만약 아무런 언급이 없는 경우 또한 취소불능신용장으로 간주된다.

③ 신용장 번호(Credit Number)

신용장번호는 은행이 정한 신용장의 번호기재요령에 따라 발행은행이 자율적으로 부여하며 제시되는 모든 운송서류에 명시하도록 요구된다.

④ 신용장 통지번호(Advice Number)

거래은행의 신용장을 접수한 ‘통지은행’은 후일에 있을지 모르는 신용장 조건변경통지업무 등의 편의를 위해 통지번호를 부여하고 수익자에게 통지한다. 이는 신용장의 번호기재요령에 따라 통지번호를 부여한다. 그리고 조건변경 통지의 경우에는 통지번호 끝에 파생일련번호를 부여한다.

⑤ 발행일자 및 발행지(Date and Place of Issue)

발행은행이 신용장을 발행한 일자이다.

⑥ 신용장 유효기간 및 장소(Date and Place of Credit Expiry)

이는 어음매입이나 지급을 위하여 서류를 은행에 제시할 수 있는 최종기일을 뜻하며, 은행에서 어음매입이나 지급을 완료하여야 하는 최종일자를 뜻하는 것이다. 그러므로 유효기한 이내 특정일의 은행 마감시간 전에 환어음과 신용장에서 요구하는 운송서류를 제시하면 되고, 그 다음날 은행 영업시간에 지급할 수 있는 것이다.

만일 신용장의 ‘유효기간’이 휴무일에 만료가 되면 그 다음 최초 영업일까지 유효기간이 자동 연장된다. 단, 이 경우 선적기일은 휴무일이거나 그 전일까지임에 유의하여야 한다.

단, ‘유효기간’이 “This credit expires on xxx for negotiation in xxx” 또는 “This credit is valid until xxx with xxx” 표시되어 있는 경우에는 해당일 이내에 지정된 장소에서 Nego되어야 된다는 것을 의미한다.

또한 마지막 문언에 “With ourselves”나 “With yourselves”로 된 것도 지명이 표시된 것과 마찬가지로. 즉, 발행은행측에서 본 “With yourselves”는 통지은행인 매입은행이 되며, “귀행에 xx일까지 제시되어야 된다”는 것을 의미한다.

[예시 7-2] 신용장의 기재사항

<p>① CITI BANK</p> <p>Cable address : "CITI BANK", Head office : CPO BOX #42855, New York, U.S.A Tel : 1-524-6000-1234, Fax : 1-524-6000-4567, Telex number : CITI24244</p>		
<p>② IRREVOCABLE DOCUMENTARY CREDIT</p>	CREDIT NUMBER	
	<p>of Issuing Bank ③ KE771187</p>	<p>of adviing Bank ④ KEB801-712-00872</p>
<p>⑤ DATE OF ISSUE 15 May, 2008 in New York, U.S.A.</p>	<p>⑥ EXPIRY DATE & PLACE 15 July, 2008, in beneficiary's country for negotiation</p>	
<p>⑦ APPLICANT WILSON IMPORT CO., LTD CPO BOX 4567, New York, U.S.A.</p>	<p>⑧ BENEFICIARY ENDAM ENG. & TRADING Co., Ltd. #1722, 21City B/D, Daeyeon-3Dong. Nam-Gu, Busan, Korea</p>	
<p>⑨ ADVISING BANK Korea Exchange Bank CPO BOX 1234, Seoul, Korea</p>	<p>⑩ AMOUNT OF CREDIT USD12,500.00(SAY US DOLLAS TWELVE THOUSAND FIVE HUNDARD ONLY)</p>	
<p>Credit available with ⑪ any bank ⑫ by <input type="checkbox"/> sight payment / <input type="checkbox"/> deferred payment / <input type="checkbox"/> acceptance / <input checked="" type="checkbox"/> negotiation payment against presentation of the documents listed below, marked 'X' and of ⑬ beneficiary' draft(s) ⑭ in duplicate ⑮ <input checked="" type="checkbox"/> at sight / <input type="checkbox"/> at _____days for 100% invoice value of goods drawn ⑯ on us.</p>		
<p>Covering details : ⑰ 1,000units of car tires as per Sales Notes #254 dated May 5, 2008 @US\$12.50 on CIF New York U.S.A., Made in Korea</p>		
<p>Documents required : ⑱ <input checked="" type="checkbox"/> Full set of clean "On board" ocean bills of lading made out to the order of CITI BANK marked Freight Prepaid and Notify Accountee ⑲ <input checked="" type="checkbox"/> Signed commercial Invoice in triplicate ⑳ <input checked="" type="checkbox"/> Packing list in triplicate ㉑ <input checked="" type="checkbox"/> Marine insurance policy or certificate in duplicate endorsed in blank for 110% of the invoice value, expressly stipulation that claims are payable in Seoul, Korea ㉒ <input checked="" type="checkbox"/> Other documents(if any) : Certificate of Origin in duplicate, Inspection of Certificate in triplicate</p>		
<p>Loading on board / dispatch / taking in charge at / from ㉓ Busan, Korea not later than ㉔ 10 Jul. 2008 for transportation to ㉕ New York, U.S.A.</p>	<p>㉖ Partial shipments <input type="checkbox"/> allowed <input checked="" type="checkbox"/> not allowed</p>	<p>㉗ Transhipments <input checked="" type="checkbox"/> allowed <input type="checkbox"/> not allowed</p>
<p>Unless otherwise expressly stated ㉘ all banking commissions and charges outside issuing country are for account of beneficiary. Documents must be presented ㉙ within 10days after the date of issuance of the bills of lading or other shipping documents but within the validity of the credit. All documents must indicate ㉚ the number of credit. All drafts and documents must be forwarded direct to issuing bank ㉛ in two lot(s) by registered airmail.</p>		
<p>Special conditions(if any) : ㉜ Negotiations under this credit are CITI BANK, Seoul, Korea</p>		
<p>㉝ We hereby issue in your favor of you. This credit is subject to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits(2007 Revision) International Chamber of Commerce Publication No. 600</p>		
<p>㉞ We hereby engage that payment will be duly made against drafts drawn in conformity with the terms of this credit</p> <p style="text-align: center;">Yours faithfully, CITI BANK, NEW YORK, U.S.A. Authorized Signature</p>	<p>㉟ The amount and date of each draft must be endorsed on the reversed of this credit by the paying bank.</p> <p>Advising bank's notification (please, date, name and signature of the advising bank)</p>	

만일 ‘서류제시기간’에 관하여 신용장상에 아무런 표시가 없으면 21일 이내에 제시되어야 하므로 그 후 제시되는 서류도 수리할 의사가 있다면 “Documents presented later than 21days after the date of issuance of the transport document(s) acceptable”로 표시한다.

‘유효기간’이 “for one month”와 같이 막연하게 표시된 경우에는 신용장 발행일을 기산일로 해석하며, 운송서류 제시일자가 명시되어 있지 않은 경우 선하증권(B/L) 발행일로부터 21일이 경과되면 “Stale B/L”이 되어 선적서류의 수리가 거절된다.

⑦ 신용장 발행의뢰인(Applicant)

이는 자신의 거래은행인 발행은행에 신용장의 발행을 신청한 수입상이 된다.

⑧ 수익자(Beneficiary)

‘수익자’는 신용장의 “Addressee”로서 이 신용장에 의한 이익을 향유하는 자이다. 신용장 좌측 윗 부분의 ‘To ; x x x’ 다음에 ‘수익자’의 성명(상호), 주소가 명기되며 그 다음에 “We open our irrevocable L/C in your favor”나 처음부터 “We open our irrevocable credit in favor of x x x”로 표시되든지, 아니면 본 예의 경우와 같이 “Beneficiary”란을 별도로 두어 수익자명만 적어 넣는 양식도 있다.

⑨ 통지은행(Advising Bank)

예시의 신용장은 우편신용장으로서 이 항에 ‘통지은행’을 표시한다. 통상 통지은행은 수출상 소재지의 발행은행의 본·지점이나 환거래계약을 체결한 은행이 된다.

대개의 신용장에는 통지은행의 난이 지정되어 그 난에 통지은행명을 기입하게 되어 있다. 전신으로 발행된 신용장의 원본은 “This is the confirmation of our credit opened by cable under today’s date through x x”의 형식을 위하여 짧은 전신, 즉 full text가 아닌 전신으로 발행된 사실만 통지되었을 때는 “This credit is being advised by brief cable and air mail through x x x”로 표시된다.

⑩ 신용장 금액(Amount of the Credit)

신용장 금액은 당해 신용장에 의해 발행되는 어음의 최대한도를 뜻하므로 이 금액 이상으로는 환어음을 발행할 수 없다. 표준형식의 신용장에서 신용장 금액의 표시는 아라비아 숫자와 영어로 병기한다.

그러나 표준형식을 사용하지 않을 때에는 보통 “For an amount of.....”, “Up to an aggregate amount of.....”, “For a sum or sums not exceeding a total of.....”와 같이 표기된다. 여기에서 “aggregate amount”, “sum or sums”이라고 한 것은 “Partial Shipment”가 되어 어음이 여러 개로 나뉘어져 발행될 때를 대비해 당해

신용장에 의해 발행되는 모든 ‘어음금액’의 총액이 일정액을 초과할 수 없다는 뜻이다.

2. 환어음 및 결제에 관한 사항

신용장상 결제에 관한 사항으로, 결제방법 등의 사항과 그리고 환어음 발행에 관한 사항으로 구별할 수 있다.

첫째, 결제방법 및 지정은행에 관한 사항으로 수출상이 선적 후 신용장 대금을 결제받을 수 있는 은행을 지정할지 여부와 결제방법⁴⁰⁾을 지급, 연지급, 인수 및 매입의 어느 방식으로 할 것인지를 결정한다.

결제방법을 지급(sight payment), 연지급(deferred payment) 및 인수(acceptance) 방식으로 정한 경우, 발행은행은 수출지나 제3국에서 지급, 연지급 및 인수할 은행을 반드시 지정하여야 하며, 이러한 경우의 신용장을 지정신용장(Straight L/C)이라 한다.

그리고 ‘매입’(negotiation)방식으로 결제하는 경우, 통상 발행은행이 매입은행을 지정하지 않으며 이 경우의 신용장이 ‘자유매입신용장’(Freely Negotiation L/C)

40) 신용장에 의하여 발행되는 모든 환어음에는 신용장에 관한 사항, 즉 “Drawn under Documentary Credit No.(신용장 번호)” dated(신용장 발행일자) of (신용장 발행은행)”의 문구를 반드시 기재하여야 한다. 그리고 모든 신용장에는 일람출급(sight payment), 연지급(deferred payment), 인수(acceptance) 또는 매입(negotiation) 중 어느 것에 의하여 사용가능한가를 명시하게 되어 있다. 환어음은 ‘Acceptance’와 ‘Negotiation’에 의하여 사용가능한 신용장에는 반드시 요구되지만 지급신용장과 같이 ‘Deferred Payment’로 사용가능한 신용장에서는 환어음이 요구되지 않는다.

① **Sight Payment** : 환어음이 첨부되지 않으며, 서류와 상환으로 일람 후 즉시 대금의 지급이 이루어진다. 또는 환어음이 첨부되는 경우 drawee가 발행은행 자신이나 발행은행의 예치환은행 앞으로 발행한 경우에도 Sight Payment가 된다. 신용장에서 “This credit is available by sight payment against presentation of documents to us”로 표시한다. 환어음의 첨부를 요구하는 경우에는 “This credit is available by sight payment of beneficiary’s draft drawn at sight on us”로 표시한다.

② **Deferred Payment** : Sight Payment와 거의 동일한데 신용장상에서 정해진 미래의 일자에 지급을 이행하겠다는 약속을 하는 것이다. 신용장에는 “This credit is available by payment at 90 days after shipment date against presentation of document to us(or advising bank)”로 표시한다.

③ **Acceptance** : 반드시 환어음의 요구가 있어 이를 인수하게 하여 환어음의 만기일에 지급을 이행하게 한다. 따라서 신용장에서는 “This credit is available by acceptance of beneficiary’s draft drawn at 90 days after sight” 등으로 표시한다.

④ **Negotiation** : 환어음이 발행은행 또는 ‘제3의 은행’을 지급인으로 발행된 것을 미리 타은행이 할인매입하여 지급한다. 이 경우 매입은행은 어음의 발행인으로부터 상환청구권(recourse)을 유보하고 매입행위를 행한다.

이며, 매입방식이면서도 매입은행을 지정한 경우는 ‘매입제한신용장’(Restrict L/C)이다. 이 ‘매입제한신용장’의 경우 수출상이 거래하는 매입은행이 신용장에서 지정한 매입은행과 상이할 경우 수출상은 1차로 자신의 거래은행에서 환어음 매입절차를 거치며, 그리고 매입은행이 지정된 매입은행에 ‘재매입’(renegotiation)하는 절차를 거쳐야 한다.

둘째, ‘환어음조항’에 관하여 우선 결제방법이 인수 또는 매입방식인 경우, 수익자는 결제수단으로 환어음을 발행하여 사용한다. 신용장상의 ‘환어음조항’에는 환어음 기간, 환어음 지급인이 포함된다. 그리고 경우에 따라서 환어음 발행근거, 즉 “Drawn under --- ”를 추가하기도 한다.

여기서 먼저, 환어음의 ‘지급기일’(tenor)은 “At sight”, “At 60days after sight(60 d/s)”, “At 60days after B/L date” 등으로 표시한다. 이때 “At 60days after sight(60 d/s)”, “At 60days after B/L date”와 같이 연지급(usance)어음인 경우 연지급기간의 기산일은 환어음의 발행일이다.

다음으로 환어음의 ‘지급인’(drawee)은 일반적으로 발행은행 또는 확인은행으로 기재한다. 그러나 ‘인수신용장’의 경우 인수은행을 지급인으로 한다. 그리고 ‘매입신용장’으로서 매입은행이 별도로 지정된 상환은행으로부터 매입대금을 상환받도록 한 경우에는 상환은행을 환어음의 지급인으로 한다.

이 경우 유의할 점은 「신용장통일규칙」(UCP 600)에서는, 발행의뢰인을 지급인으로 하는 환어음의 발행을 금지하고 있다는 점이다.⁴¹⁾ 그럼에도 불구하고 발행의뢰인을 지급인으로 하여 환어음을 발행할 경우 이러한 환어음은 은행에 의하여 대금지급이 보장되지 않으므로 독립적인 지급수단으로서의 기능을 할 수 없다. 따라서 이러한 환어음은 환어음으로 인정되지 않고 단순한 추가자료로만 간주하고 있다.

그리고 신용장상에서 ‘분할선적’을 허용하고 있는 경우, 물품의 수량과 단가가 신용장상의 수량 및 단가와 일치하는 것을 전제로 환어음금액을 신용장 금액보다 5% 부족하게 발행할 수 있다.⁴²⁾

다음에서 신용장상의 환어음 및 결제에 관한 사항을 중심으로 살펴본다.

① 신용장 Nego가능 은행

신용장의 매입·지급·인수가능 은행을 기재한다. ‘매입개방신용장’(unrestricted

41) UCP 600, Article 6 (c) : “신용장은 발행의뢰인을 지급인으로 하는 환어음에 의하여 이용 가능하도록 발행되어서는 안된다.”고 규정하고 있다.

42) 이와 관련 할부방식거래에서 어느 한 분할분의 이행이 지체되거나 서류불일치가 발생되면 당해 선적분을 포함하여 그 이후 선적분 모두가 지급거절될 수 있음에 유의해야 한다.

L/C의 경우 “any bank”라고 기재하며, 수출상은 선적 후 자신이 원하는 어떠한 은행에서도 자유롭게 Nego를 할 수 있다. 그러나 ‘매입제한신용장’ 또는 지급·인수가능은행이 특정되어 있는 경우 수출상은 지정된 은행에서만 Nego를 할 수 있다.

⑫ 환어음 대금지급방법

신용장에 의하여 발행하는 모든 환어음에는 신용장에 관한 사항, 즉 “Drawn under Documentary Credit No.(신용장 번호) dated(신용장 발행일자) of (신용장 발행은행)”의 문구를 반드시 기재하여야 한다.

그리고 모든 신용장에는 일람출급(sight payment), 연지급(deferred payment), 인수(acceptance) 또는 매입(negotiation) 중 어느 것에 의하여 사용가능함을 명시하게 되어 있다. 환어음은 ‘Acceptance’와 ‘Negotiation’에 의하여 사용가능한 신용장에는 반드시 요구되지만 ‘지급신용장’과 같이 “Deferred Payment”로 사용가능한 신용장에서는 환어음이 요구되지 않는다.

⑬ 환어음 발행인(Drawer)

‘Your’라는 문구가 이 신용장의 환어음 ‘발행인’을 지칭하는 말이며, 이 신용장의 Addressee가 수익자이므로 환어음의 ‘발행인’이 곧 신용장의 ‘수익자’(beneficiary)이다.

⑭ 환어음 발행통수

환어음 발행통수는 2장을 1조로 하여 조어음(set bill)으로 발행한다. 이는 매입은행이 발행은행 앞으로 환어음을 송부할 때 1번권 환어음과 2번권 환어음을 시차를 두고 송달하여 분실사고 등을 예방하기 위한 관행이다.

⑮ 환어음의 지급기일(Tenor)

일람불조건(at sight)인 경우 발행어음을 “at sight”, “at x x x days” 등으로 표시한다. 한편, 기한부조건(after sight, Usance)인 경우에는 “at 90 days after(from) B/L date”, “at 90 days after(from) negotiating date” “at 90 days after sight” 등으로 표시하는데 기간산정의 기산일에 따라 만기일이 빨라지거나 늦추어지고 따라서 매입률도 크게 차이가 날 수 있으므로 주의하여야 한다. 일람불조건(after sight)인 경우는 해당 환어음이 ‘지급인’(Drawee)에게 제시되는 시점부터 기산이 된다.

⑯ 환어음 지급인(Drawee)

일반적으로 발행의뢰인이나 발행은행, 발행은행의 예치환거래은행이 환어음의 지급인이 된다. ‘지급인’(drawee)의 표시는 “Draw on x x x”, “To value on x x x” 등으로 표시한다. 대개는 “on” 다음에 발행은행명을 기입하거나 “on us”로 표시할

때도 있다.

3. 상품에 관한 사항

신용장상 상품에 관한 사항으로 물품의 규격, 수량, 단가 그리고 원산지 등 계약상의 물품에 대한 사항과 함께 ‘FOB Busan’, ‘CIF New York’ 등 가격조건이 표시된다. 신용장상에 물품에 관한 사항을 표시할 때는 당해 신용장금액으로 대금결제 책임을 책임지는 물품의 내역 또는 범위라는 의미에서 통상 ‘Covering’이라는 문구를 사용하거나 또는 “Shipment of the Goods”로 표현하기도 한다.

특히 상품의 수량은 수량 앞에 ‘about’, 또는 ‘approximately’의 표현이 있는 경우 10% 이내의 과부족을 인정하며, 이러한 문구가 없을 시에도 신용장상에 금지조항이 없고, 포장단위 또는 개개품목으로 표시되어 인도되는 화물이 아닌 경우 어음발행금액, 신용장 금액을 초과하지 않는 범위 내에서 5% 이내의 과부족을 허용한다.⁴³⁾

또한 물품의 수량이 신용장에 기재된 경우나 전량 선적되고 단가가 신용장에 기재된 경우 감액되지 않은 때, 또는 포장단위 또는 개개품목으로 표시되어 인도되는 화물이 아닌 경우 어음발행금액, 신용장 금액을 초과하지 않는 범위 내에서 적용되는 5% 이내의 과부족이 적용되지 않은 때에는 ‘분할선적’이 허용되지 않더라도 신용장금액의 5% 이내의 편차는 허용된다. 다만 이 경우에도 신용장이 특정편차를 명시하거나 ‘about’ 등의 표현을 사용하는 때에는 적용되지 않는다.⁴⁴⁾

그리고 거래하는 물품의 종류가 많거나 물품의 명세가 복잡한 경우 신용장상에는 계약체결시 약정한 물품의 명세를 구체적으로 모두 다 기재하지 않고 “As per Contract(Offer, Order) No. ---”와 같이 표시하여 계약서나 ‘Offer’ 또는 ‘Order’상의 명세에 따르도록 하는 계약서준거조항을 삽입하기도 한다. 이 경우 계약서준거조항을 반드시 계약서류인 상업송장상에 표시하여야 한다

다음에서는 신용장상의 상품에 관한 사항을 중심으로 살펴본다.

⑰ 물품명세(Covering details)

물품명세는 ‘Covering’ 다음에 상품명(goods), 수량(quantity), 규격(size), 단가(unit price), 가격조건(price terms), 원산지(country to origin) 등을 다음과 같이 기재한다.

43) UCP 600, Article 30 (a), (b).

44) UCP 600, Article 30 (c).

“1,000units of car tires as per Sales Notes #254 dated May 5, 2008
@US\$12.50 on CIF New York, USA., Made in Korea”

4. 서류에 관한 사항

신용장상의 서류조항에는 운송서류의 종류와 통수 그리고 운송서류 발행시에 요구되는 조건이 명시된다. 운송서류는 기본서류와 부속서류 및 기타 서류로 나누어 볼 수 있다.

먼저 기본서류는 상업송장, 선하증권 또는 항공화물운송장, 보험증권 또는 보험 증명서가 있다. 이 외 부속서류로 계약사항을 입증하는 송장서류인 포장명세서, 검사증명서, 중량증명서 등과 수입국의 수입제한사항 충족을 입증하는 영사서류인 원산지증명서 세관송장, 영사송장 등이 있다.

그리고 기타 서류는 주로 신용장상의 이행조건을 서류화함에 따라 발행하는 서류이다. 예컨대, 선적전에 선적견본을 수입상에게 직접 송부하도록 하거나, 수입화물의 입항 전에 수입통관 등의 수입절차를 거치기 위하여 수출상으로 하여금 선적과 동시에 수입상에게 선적서류 사본을 송부하도록 할 경우와 같이 신용장에서 수출상으로 하여금 일정한 행위를 이행하도록 하면 수출상은 이러한 조건을 이행하였음을 입증하기 위하여 수익자증명서(Beneficiary's Certificate)를 발행하거나, 검사자증명서(Inspector's Certificate)를 발급받는다.

다음에서는 신용장상의 서류에 관한 사항을 중심으로 살펴본다.

⑱ 선하증권(Bill of Lading)의 표시

통상적으로 선하증권(B/L)은 무고장선하증권(clean B/L)이며, 신용장상에 특별히 허용되어 있지 않는 한 갑판상의 적재를 표시하고 있는 선하증권(On Deck B/L)은 거절된다.

“freight”는 운임지급에 관한 사항으로 계약조건이 CFR, CIF, CIP, CPT 중 하나인 경우에는 ‘Freight Paid’ 혹은 ‘Freight Prepaid’(운임 선불)로 FCA, FOB, FAS 중 하나인 경우에는 ‘Freight Collect’(운임 후불)로 기재하며, 이는 선하증권, 상업송장, 포장명세서 등 신용장에서 요구하는 모든 운송서류상에 동일하게 기재해야 한다. ‘Freight Prepayable’ 혹은 ‘Freight to be Prepaid’로 표시된 경우에는 운임이 지불되지 않은 것으로 간주한다.

‘Notify Party’는 화물이 목적항에 도착하였을 때 운송회사가 화물의 도착사실

을 통지할 곳으로서 일반적으로 서류상의 수화인이 실제 수입상인 경우에는 수입상 혹은 수입상의 대리인의 상호와 주소 및 연락처를 기재한다.

⑱ 상업송장(Commercial Invoice)

상업송장은 신용장상에 별도의 명시가 없는 한 신용장 발행의뢰인 앞으로 작성하여야 하며, 상업송장상의 '화물의 명세'(description)는 신용장의 물품명세와 일치하여야 한다. 신용장상에 별도의 지시가 없는 한 신용장금액을 초과한 금액으로 발행된 상업송장은 수리되지 않는다.

양도가능신용장에서는 '최초의 수익자'가 작성한 상업송장이 '제2 수익자'의 상업송장을 대체할 수 있으며, 그 송장상의 차액은 최초의 수익자가 어음을 발행하여 지급받을 수 있다.

그리고 확인은행 또는 발행은행은 신용장에서 허용된 금액을 초과하여 발행된 상업송장을 수리할 수 있고, 또한 상업송장상의 물품, 서비스 또는 의무이행의 명세는 신용장상의 그것과 일치하여야 한다.⁴⁵⁾ 통상 신용장에서는 수출상이 서명한 상업송장 3부를 요구하며, 이때 수출상은 1부만 원본으로 제시하고, 나머지는 사본을 제시하면 된다.

⑳ 포장명세서(Packing List)

포장명세서는 상업송장에 부수적인 기능을 하며 이곳에 필요한 포장명세서의 부수를 기재한다.

㉑ 보험증권(Insurance Policy)

가격조건이 CIF 등이 아닌 경우는 이 보험증권에 관한 조항에 x표를 하지 아니하고 'buyer insures' 등과 같이 별도로 표시한다. 그리고 가격조건이 CIF 등과 같이 보험증권의 제시가 필수적인 경우는 매매계약서에 약정된 보험조건을 명백히 표시한다.

㉒ 기타 필요한 서류(Other documents)

수입지 현지에서 통관 등 행정적 업무처리를 목적으로 추가적으로 필요한 서류가 있는 경우, 즉 원산지증명서(Certificate of Origin), 영사송장(Consular Invoice), 검사증명서(Inspection Certificate), 특혜관세용 원산지증명서(Generalized System of Preference Certificate of Origin : GSP C/O ; Form A), 세관송장(Customs Invoice) 등을 이 항에 명시한다.

45) UCP 600, Article 18 (b), (c).

5. 운송에 관한 사항

신용장에서 선적에 관한 사항으로 선적일자, 분할선적과 환적의 인정 여부와 그리고 선적항과 도착항 등 운송구간 등을 정하고 있다. 특히 운송구간(선적항, 양륙항)에 관한 사항을 살펴보면, 신용장상에 선적항·양륙항은 ‘Busan Port’ 또는 ‘Hamburg’ 등과 같이 항구명을 구체적으로 표시하는 것이 일반적이거나, ‘Korean Port’ 또는 ‘European Port’ 등과 같이 포괄적인 방법으로 약정하는 때도 있다. 즉, FOB조건에서 매수인이 운송계약을 체결하고 운임을 부담하는 조건인 경우 발행의뢰인은 신용장 개설시에 선적항과 도착항을 특정의 항구로 확정하지 않은 경우가 적지 않다.

또한 FOB조건에서 수입상이 운임을 부담하는 결과 수입상이 선박을 수배하여 운송계약을 체결하는 경우에는 신용장의 특수조건에 ‘선박지정조항’(nomination clause)을 추가할 수 있다. 이는 수입상이 특정 선박을 지정하여 수출상으로 하여금 지정선박에 물품을 선적하도록 하고 지정 선박회사로부터 발급받은 선하증권을 제시하도록 하는 조항이다.

다음에서는 신용장상의 운송 및 선적에 관한 사항을 중심으로 살펴본다.

㉓ 선적지(Point of Shipment)

‘Shipment from’ 다음에 표시되는 것은 상품의 선적항(port of loading)이다. 그런데 항공운송증권(AWB)과 내륙운송도 포함하는 복합운송증권(CTD) 등의 경우에는 발송지(place of dispatch), 수탁지(place of taking in charge) 등이 되는 수도 있다.

㉔ 선적일자(Shipping Date)

상품의 최종선적일(latest date for shipment)을 표시하는 난으로, 선적일자는 명시된 날짜를 포함한다.

그리고 선적기한을 정함에 있어서 지정된 선적일자에 ‘to’, ‘until’, ‘till’, ‘from’ 그리고 ‘between’이 사용된 경우는 언급된 일자를 기간 계산에 포함시키고, 이 외 ‘before’와 ‘after’가 사용된 경우는 언급된 일자를 기간 계산에 포함되지 않는다. 그리고 만기일 계산에서는 ‘before’와 ‘after’는 언급된 일자를 제외하고 기간을 계산한다.⁴⁶⁾

선적일자의 표시는 “Shipment must be effected on or before xxx”, 또는 “Shipment must be effected not later than x x x at the latest” 등으로 기재한다. 또한 「UCP 600」에서는, 신용장상에 ‘즉시선적’에 관한 ‘prompt’, ‘as soon as

46) UCP 600, Article 3.

possible', 'immediately' 등을 사용할 경우 이를 무시하도록 규정하고 있다.⁴⁷⁾

㉕ 도착지(Point of Destination)

“Shipment to” 다음에 표시하는 것은 물품의 최종 목적지명이다. 예를 들면 ‘Osaka, Japan’ 또는 ‘Japanese Port’ 등이다. 복합운송에서는 양륙항(port of discharge)과 구별하여 표시한다.

㉖ 분할선적(Partial Shipment)

이는 선적방법과 관련한 분할선적의 여부를 표시하는 난이다. 만약 ‘분할선적’을 허용할 경우는 “Partial shipments are permitted(or allowed).” 등으로 표시한다. 그리고 금지할 경우에는 “Partial shipments are not permitted(or allowed).” 또는 “Partial shipments are prohibited.” 등으로 표시한다.

선적방법에 대한 약정시 ‘분할선적’(partial shipment), 환적(transshipment)은 금지표시가 없으면 허용된 것으로 간주하며, 그리고 두 세트 이상의 운송서류로 이루어진 제시의 경우, ‘분할선적’으로 보지 않는 경우로 동일한 목적지를 표시하고 있는 한 비록 다른 선적일자 또는 다른 선적항을 표시하더라도 ‘분할선적’(partial shipment)으로 보지 않는다.⁴⁸⁾ 분할선적이 허용되지 않은 경우 선적잔량이 조금이라도 남아 있는 경우 하자가 있는 것으로 보며, ‘분할양도’(partial transfer)가 허용되지 않는다. 반면에 분할선적으로 보는 경우로는, 동일한 선박 내에서 비록 운송수단이 동일한 날짜에 동일한 목적지로 향하더라도 분할선적으로 본다.⁴⁹⁾

한편 매회 분할 선적량이 정해진 ‘할부선적’(installment)의 경우 어느 차수의 선적분에 하자가 발생한 경우 당해 차수는 물론 나머지 차수도 당연히 하자가 된다는 점에 유의해야 한다.⁵⁰⁾

㉗ 환적(Transshipment)

‘환적’은 직항로가 없거나 복합운송의 경우 등에서 선적항으로부터 하역항까지의 운송 중에 하나의 선박으로부터 양하되어 다른 선박으로 재적재되는 것으로서,⁵¹⁾ 이처럼 운송 중에 운송수단을 바꾸는 환적과정에서 화물의 손상을 우려하는 수입상으로서의 유의하는 사항이다.

47) UCP 600, Article 3.

48) UCP 600, Article 31 (b).

49) UCP 600, Article 31.

50) UCP 600, Article 32.

51) UCP 600, Article 20 (b).

그러므로 수입상은 신용장의 개설시에 이를 허용할지의 여부를 명확히 하는 것이 바람직하다. 비록 신용장에서 ‘환적’을 금지하고 있더라도 복합운송조건을 택하였거나 신용장에서 정한 선적기간에 해당 운송구간을 운항하는 직항노선이 없는 경우에는 당연히 환적이 허용되며,⁵²⁾ 또한 신용장의 환적금지조건에도 불구하고 운송인이 환적할 권리를 유보한다는 뜻의 조항이 인쇄되어 있는 ‘선하증권’은 은행이 수리할 수 있다.⁵³⁾ 그리고 신용장에 표시하는 방법은 위의 ‘분할선적’의 경우와 같다.

6. 특수조건에 관한 사항

신용장의 ‘특수조건’(special conditions)이란 지역별 특색이나 수입상품의 특성에 비추어 일반적으로 요구되는 특수한 사항을 말한다. 특수조건은 매수인이 매도인의 사전동의없이 조건을 기재하는 것이 관례이나, 이를 매도인에게 통보, 확인을 받고 삽입하기도 한다.

신용장상의 ‘특수조건’은 매도인측 입장에서 볼 때 이 조건에 일치시키도록 선적서류를 작성하여야 하기 때문에 사실상 여러 가지 위험을 유발시키며, 또는 해석상의 오해로 인해 은행을 통한 선적대금의 회수불능 내지는 대금결제 지연의 경우가 실무에서 빈번히 발생한다.

더욱이 신용장상에서 ‘특수조건’에 대한 명확한 언급이 없는 상황에서는 이 조건이 야말로 실무를 다루는 무역업체나 외국환은행실무자들도 각국의 국가별 요구사항이 상이한 내용들이 많으므로 국가별 상관행을 충분히 숙지하지 않으면 위험이 따른다.

그러므로 무역업자는 신용장 수취시에 ‘신용장’(L/C)상에 애매모호한 표현이나 이해불가능한 사항이 기재되어 있는 경우에는 즉시 수입상에게 통보하여 이러한 사항을 삭제하도록 요청하여야 한다. 그렇지 않을 경우 하자로 인한 부도(unpaid)를 받을 수 있다는 것을 고려해야 한다.

수입상이 이러한 ‘특수조건’을 두는 이유는, 신용장발행 이후 수출상이 선적할 무렵 시장상황(market situation)이 자신에게 불리해질 경우 상기 특약에 따라 계약을 이행하지 않으면 수출상은 신용장조건을 이행할 수 없게 되고 수입상과 발행은행은 신용장을 취소한 것과 동일한 효과를 얻을 수 있기 때문이다.

이들 ‘특수조건’의 예를 보면, ① 은행비용 부담조항으로, “all banking commissions

52) UCP 600, Article 20 (c) 참조.

53) UCP 600, Article 20 (d) 참조.

and charges outside issuing country are for account of beneficiary.” 즉, 은행의 신용장발행 이후 신용장의 통지, 매입 등에 따른 모든 은행비용을 수익자인 수출상의 부담조항이다.

② 서류제시기간(period of document presentation)에 관한 조항으로, “Documents to be presented for negotiation within 10 days after the date of issuance of shipping(transport) documents.” 즉, 운송서류가 발행된 이후의 일정기간(10일)을 정하여 지급·인수 또는 매입을 위해 은행에 서류제시기간에 관한 조항이다. 만일 언급이 없으면 선적일로부터 21일 내에 제시하여야 한다.

③ 서류 송달방법 지시조항은 신용장에서 요구하고 있는 환어음 및 운송서류를 매입은행이 발행은행으로 송달시 두 번에 나누어 항공등기우편(in two lots by regi effected by stered airmail)으로 송부할 것인지 아니면 한 번에 송부할 것인지를 기재한다.

④ FOB조건시 선박회사 지정조항(nomination clause)으로 “Shipment to be xxx shipping co. only”,

⑤ ‘과부족용인조항’(M/L clause)으로 “A tolerance of 5% more or less in amount and quantity acceptable”,

⑥ 신용장양도여부조항으로, “This credit is transferable in Korea only”,

⑦ 매입은행 제한여부에 관한 조항으로 “Negotiation under this credit is restricted to the advising bank”,

⑧ 전신환결제(T/T reimbursement) 허용여부조항으로 “Telegraphic transfer reimbursement is prohibited”,

⑨ 은행인수(banker's usance)조항으로 “Beneficiary's drafts drawn under this credit are negotiable on a at sight basis irrespective tenor of the draft.” 등이다.

이 외에도 ‘특수조건’의 예로 특정신용장(restricted L/C), 중계무역시 제3자 선하증권(Third Party B/L) 수리허용조항, 하인표시(shipping marks), 확인신용장관계(confirmation), 양도관계(transferable), 포장방법(packing method), 운송통지(shipping advice) 등이 있다.

7. 기타 사항

상기의 조항 외에도 통일규칙 준거문언을 비롯한 지급확약문언 등의 중요한 기

타 사항들이 다음과 같이 있다.

① 「신용장통일규칙」의 준거문언

별도의 명시가 없는 한, 개설된 신용장의 거래관계에 대한 해석은 국제상업회의소(ICC)가 2007년에 개정한 「신용장통일규칙」(UCP 600)에 의거한다는 준거문언으로서, 「신용장통일규칙」을 채택하고 있는 은행은 반드시 「신용장통일규칙」 준거문언이 다음과 같이 인쇄되어 있다.

“Unless otherwise expressly stated herein, this credit is subject to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits(2007 Revision), International Chamber of Commerce Publication No. 600”

만약 규칙적용의 준거문언과 관련 최근에 신용장 발행시 가장 많이 이용되는 SWIFT의 전신수단으로 신용장 발행시는, 이미 신용장의 종류에서 설명한 바와 같이 SWIFT 전신문은 그 전문 형태에 따라 Message Type(약칭 MT)을 정하고, 각 MT는 코드화된 FIELD로 분류된다. 즉, 신용장 발행은 Message Type 700(약칭 MT 700)을 이용하고, “적용규칙(Applicable Rules)”은 MT 700의 FIELD “40E”에 다음의 예와 같이 표시한다.

40E APPLICABLE RULE : UCP LATEST VERSION

위에서 코드명 “UCP LATEST VERSION”은 “본 신용장은 신용장 발행일자 기준 발효 중인 국제상업회의소(ICC) 신용장통일규칙(UCP)이 적용된다”⁵⁴⁾는 의미이다.⁵⁵⁾

54) 원문은 “THE DOCUMENTARY CREDIT IS SUBJECT TO THE VERSION OF THE ICC UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS, INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE, PARIS, FRANCE, WHICH IN EFFECT ON THE DATE OF ISSUE”이다.

55) 예를 들어 2007년 6월 29일자에 신용장이 발행되면서 “40E : UCP LATEST VERSION”으로 되어 있었다면, 이 신용장은 2007년 6월 29일에 발효중인 가장 최근 VERSION인 「UCP 500」이 적용된다. 만약 이 신용장이 2007년 11월 1일에 조건변경이 되면서 ‘적용규칙(즉, 40E 내용)’에 관해서는 특별한 언급이 없었다면, 이 신용장은 2007년 7월 1일부터 발효된 「UCP 600」이 적용되는 것이 아니라 「UCP 500」이 적용된다는 점에 유의해야 한다. 그러나 「UCP 600」이 적용되기를 원하는 경우 신용장 수익자는 발행은행에 ‘적용규칙’에 대한 조건변경을 요청해야 한다. 대한상공회의소, 전계서, p. 9.

② 발행은행의 지급확약문언

신용장조건에 일치하여 발행된 환어음에 대하여는 틀림없이 지급·인수를 이행하겠다는 신용장발행은행의 확약문언(engagement clause)이다. 이 지급확약문언의 내용에 따라서 ‘Straight Credit’와 ‘Negotiation Credit’를 구별할 수 있다.⁵⁶⁾

③ 매입은행에 대한 이중매입 방지요구문언

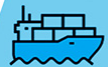
신용장에 의한 환어음 매입(negotiation)은 수익자가 환어음을 발행하여 신용장조건에 따라 신용장금액 범위내에서 요구하는 서류를 제시하여야 한다. 그러나 때에 따라서는 사무착오 또는 서류 위조·변조 등으로 같은 신용장이 이중으로 매입되는 경우가 있다.

따라서 매입은행이 환어음 매입시마다 신용장 원본의 이면에 매입일자과 매입금액을 표시하도록 하여 신용장의 미사용 잔액을 확인하고, 이중매입을 방지함으로써 선의의 제3자를 보호하는 데 목적이 있다.

일반적으로 이중매입 방지를 위해 신용장에 다음의 문언을 기재한다.

“The amount and date each negotiation must be endorsed on the back hereof by the negotiation bank.”

제5절 신용장거래실무



5.1 신용장의 발행



1. 외국환거래약정

무역계약에서 신용장방식으로 대금결제방법이 약정된 경우, 수입상은 발행은행에 신용장 개설을 의뢰한다. 이 신용장의 발행은 계약에 따라 수입상이 신용장발

56) 지급신용장(Straight Credit)과 매입신용장(Negotiation Credit)의 구분과 관련, 지급신용장의 경우 지정은행이 매입할 수 있는 신용장은 상환은행으로부터 자금상환이나 지정은행이 가지고 있는 발행은행의 계좌에서 차기한다는 언급을 포함하지 말아야 한다. 그리고 매입신용장은 지정은행이 서류를 발행은행에 보내고, 발행은행이 신용장조건과 일치한다는 것을 확인하고 난 후에 발행은행이 매입은행의 지시에 따라 상환하는 신용장이다.

행은행에 자신을 대신하여 주채무자로서 수출상에 대해 물품대금지급을 약속하는 신용장을 발행하는 것이다. 이에 따라 발행은행은 수출상에 대하여 신용장대금을 지급하거나, 환어음을 인수해야 하는 주채무를 부담하는데, 이는 곧 신용장 개설과 동시에 발행은행은 수입상인 신용장발행의뢰인에게 우발채권을 가지게 된다.

이와 같은 '신용장발행계약'에 있어서, 발행은행은 발행의뢰인으로부터 일정 수수료를 받고 위임을 받아 '제3자'와 계약을 체결하는 일종의 지급대리인으로서의 의무를 부담하게 된다.⁵⁷⁾ 그러므로 발행은행은 사전에 발행의뢰인에 대한 신용조사와 함께 일종의 채권보전방안으로 수입상과 신용장거래에 관한 약정을 체결한다.

'외국환거래약정서'는 신용장거래는 물론 수입거래 전체와 관련하여 수입상과 수입상 거래은행간의 권리·의무관계를 정하고 있으며, 그러면서 수입상을 대신하여 대금지급의 약속을 하는 등 대금지급에 대하여 우발채무를 지는 대가로 수입상으로 하여금 담보를 제공하도록 한다. 즉, 수입물품 자체를 양도담보로 제공하는 외에도 추가담보의 제공과 함께 담보제공의 상황 등을 고려 업체별로 수입한도, 즉 신용장발행한도를 설정한다.⁵⁸⁾ 또한 선적서류상의 부정·불명확한 사항에 대한 처리, 우편 또는 전신상의 사고에 따른 은행의 면책 등을 약정하고 있다.

따라서 '외국환거래약정'의 체결시에 수입상의 입장에선 은행의 면책사항과 관련하여 세심한 검토를 요한다.⁵⁹⁾

특히 매입은행에서 '신용장조건'과 불일치한 서류를 제시한 경우, 발행은행은 채권보전 상황을 고려하여 필요하다고 인정하는 경우 수입상의 동의를 구하지 않은 채 지급 또는 인수를 거절할 수 있다. 이는 매입은행에서 'Cable Nego'를 하기 위해 신용장발행은행에 신용장과 불일치한 서류의 인수여부를 조회해 온 경우에도 마찬가지이다.

그런데 이 경우 발행은행이 스스로의 판단에 따라 지급 또는 인수를 거절하지 않고 수입상에게 신용장과 불일치한 서류를 수리하고 대금지급에 응할 것인지 여

57) 신용장발행계약의 성격을 독일법에서는 청부계약(werkvertrag)으로, 프랑스에서는 위임계약(mandat contrat)으로 보고 있다(프랑스 민법 제1984, 제1988조). 요하네스 짜안 저, 강갑선 역, '무역결제론', 법문사, 1977, p. 40.

58) 수입한도는 통상 일람불(at sight)기준으로는 일반적인 경우 향후 1년간 총수입계획에 40/360을 곱한 금액으로 하고, 수출용원재는 원자재금융한도로 한다. 그리고 기한부수입한도는 향후 1년간 총수입계획의 (Usance 기간 + 30일)/360을 곱한 금액으로 한다.

59) 현재 우리나라의 경우 신용장거래약정의 체결시는 한국은행연합회에서 제정한 통일된 인쇄양식의 '외국환거래약정서'를 이용하고 있다. 이 약정서는 무역업자와 은행간에 수입거래와 그리고 수출거래, 내국신용장 발행, 내국신용장어음 매입(추심)거래에 공히 이용되고 있으며, 이중 특히 수입거래에 대하여는 수입거래에 관한 특약(제3장)에서 정하고 있다.

부에 대하여 조회하는 경우가 문제이다. 이는 수출상과 수입상간에 거래를 원활히 한다는 측면에서 선적서류 등이 신용장조건과 불일치하더라도 수입상이 수입대금을 결제하겠다고 하면 발행은행은 대금지급을 거절하지 않겠다는 뜻으로서 수입상의 부당지급에 대한 시비를 회피하기 위한 발행은행의 조치이다.

이 경우 문제가 되는 것은 발행은행의 관련규정에 따라 발행은행에서 일방적으로 정하고 있는 조회방법과 조회에 대한 수입상의 회신기간이다. 실무적 관점에서는 이러한 조회절차를 통상 전화 한 통화로 처리하는 등 사소한 것으로 처리하는 경향이 있다. 그러나 발행은행은 수입상에게 불일치한 서류를 수락할지 여부를 확인할 때 발행은행에서 서류심사를 마친 후 불일치 사항을 구체적으로 명시하여 수입상이 해당 불일치 내용을 인정할지 여부에 대해 반드시 서면으로 조회하여야 한다. 그리고 이에 대한 회신기간도 전체 서류심사기간 이내에서 합리적으로 정해야 한다.

이는 「신용장통일규칙」(UCP 600) 제16조 규정의 선적서류 하자사항에 대한 발행은행의 발행의뢰인에 대한 ‘권리포기’(waiver) 교섭권을 구체화한 것이다.⁶⁰⁾ 이와 관련 발행은행은 서류심사시 서류가 신용장조건과 불일치한 것으로 판단한 경우 서류상의 하자사항을 발행의뢰인에게 통보한 후 일정기간(통상 3일) 발행의뢰인이 이의를 제기하지 않으면 발행은행은 매입은행 등에 대금을 지급하고 이 경우 부당지급에 따른 책임을 지지 않는다.

2. 신용장의 발행방법과 SWIFT방식

신용장발행은행은 발행의뢰인의 신용장발행신청서 내용을 검토하여 타당하다고 인정되면 신용장을 개설한다. 신용장 발행방법은 선적기일, 시황, 자금사정 등을 고려하면서, 현재에 와서 우편방식⁶¹⁾은 거의 이용되지 않는 대신 전신방식 및 SWIFT방식이 주로 활용되고 있다.

먼저, 전신에 의한 발행(cable credit)은 금융비용 절약, 납기 단축 등을 위하여 신용장 발행의 신속한 통지의 필요시에 전신(cable)으로 신용장을 발행하며, 이때 ‘Short Cable’방식과 ‘Full Cable’방식이 있다. ① ‘Short Cable’방식은 신용장이 발

60) UCP 600, Article 16 (b) : “발행은행은 제시가 일치하지 않는다고 판단하는 때에는 자신의 독자적인 판단으로 하자에 대한 권리포기를 위하여 발행의뢰인과 교섭할 수 있다.”

61) 우편신용장(Mail Credit) 발행은 신용장발행신청서의 내용에 따라 소정의 신용장 1set를 발행하여 원본 및 사본 1매는 통지은행에 발송하고, 결제은행에는 사본 1매를 수입대전결제요청서(Reimbursement Request)와 함께 발송함으로써 개설한다.

행되었다는 뜻을 미리 통지하여 수익자가 수출준비를 하게 하는 통지이며, 이 ‘Short Cable L/C’는 ‘details follow’란 문언을 삽입하고 추후 신용장 원본(mail confirmation)을 우편으로 송부한다.

② ‘Full Cable’방식은 통지은행의 잘못된 번역이나 신용장 당사자간에 문구해석의 차이로 인한 마찰을 줄이기 위하여 신용장 전문을 그대로 전신으로 보내는 방법이다. 최근에 와서 국제통신망의 발달로 ‘Cable Charge’가 저렴해짐에 따라 ‘Short Cable’방식 대신에 거의 대부분 ‘Full Cable’에 의하여 신용장을 통지하고 있다.

다음으로, ‘SWIFT’방식에 의한 신용장의 발행은 ‘Cable’에 의한 신용장을 암호로 발행하는 방법과 유사하며 L/C의 포맷(format)이 표준화되고 Code화⁶²⁾되어 있다.⁶³⁾

최근 활성화되고 있는 SWIFT는 “국제은행간금융결제통신망”(Society of Worldwide Interbank Financial Telecommunication : SWIFT)⁶⁴⁾의 약어로서, SWIFT방식에 의해 발행되는 신용장, 즉 ‘SWIFT 신용장’은 은행간에 SWIFT 전산망에 의해서 송부되는 신용장으로서, 금융 EDI방식에 의해 신용장을 개설하는 방식이다. 그러나 이 SWIFT방식에 의한 서류전달체제는 송신기관과 수신기관이 모두 SWIFT시스템을 설치하고 있어야 하고, 기기조작 및 운영에도 상당한 기술을 필요로 하며, 선진적 은행을 중심으로 운용되는 실정이다. 우리나라는 1992년 3월부터 SWIFT시스템을 설치 운용하여 현재는 대부분의 은행이 ‘SWIFT L/C’를 활용하고 있다.

이 ‘SWIFT’가 제공하는 서비스 가운데 주요한 것이 바로 신용장(L/C) 발행이다. 이 메시지는 신용장발행은행이 통지은행 앞으로 발행은행에 의해 작성된 신용장조건을 나타낼 때 이용된다. 만일 신용장에 관한 정보가 많아 하나의 메시지(MT700)에 모두 명시할 수 없는 경우에 최대 3개까지의 메시지(MT701)을 보낼 수 있다.

62) 예컨대, SWIFT로 전송되는 신용장의 확인에 대한 지시에 있어서, ‘SWIFT MT700’전문의 “Field49”는 확인에 대한 지시를 다음의 세 가지 ‘Code’로 구분하고 있다.

CODE명	CODE의 의미
CONFIRM	전문 수신인(대개 통지은행)에 대해 확인을 요청한다.
MAY ADD	전문 수신인(대개 통지은행)은 확인을 할 수 있다.
WITHOUT	전문 수신인(대개 통지은행)에 대해 확인을 요청하지 않는다.

63) ‘SWIFT L/C’에서의 ‘Authenticator Key’는 ‘Cable L/C’에서의 ‘Test Key’와 같이 금액, 통화종별, 거래일자 등을 숫자화하여 가감승제하는 형태가 아니라, 16진법의 기본숫자인 0~9, A~F까지의 임의의 숫자 및 알파벳문자를 중복하지 않고, 사용한 10자리의 암호로 구성되어 있다.

64) ‘SWIFT’는 국제간의 대금결제 등에 관한 데이터통신의 연결망(network)을 기획하고 운영하는 것을 목적으로, 1973년 벨기에 법(Belgium Law)에 의해 설립되었다.

이처럼 화환신용장거래에서 'SWIFT 신용장'은 그 사용목적에 따라 신용장의 발행 외에도 사전통지, 조건변경, 양도, 거절통지, 대금상환청구, 지급인수매입의 수권 등에 대해 메시지 번호가 부여되어 구분하여 사용되고 있는데, 다음에서 신용장의 발행과 조건변경, 통지를 중심으로 살펴본다.

첫째, '신용장의 발행'(issue of documentary credit)의 경우, 신용장 발행은행이 신용장의 제조건을 기재하여 통지은행 앞으로 보내는 메시지를 말한다. 만약 신용장에 관한 정보가 많아 하나의 메시지(MT 700)에 모두 기재할 수 없을 경우에 최대 3개까지의 메시지를 보낼 수 있다.

둘째, '신용장의 조건변경'(amend of documentary credit)시에, 발행은행이 통지은행에 보내는 메시지로 통지은행에서 다른 통지은행으로 또는 양도은행에서 통지은행으로 보낸다. 이 메시지(MT 707)는 신용장발행은행 또는 '제3의 은행'에 의해 발행된 신용장의 조건변경의 통지시에 이용된다.

셋째, '제3 은행'의 화환신용장 통지(documentary credit advice of third bank)의 경우, 발행은행으로부터 신용장을 접수받은 통지은행이 수익자에게 통지할 은행 또는 '제2의 통지은행'에게 보내는 메시지(MT 710,711)로서 신용장의 조건을 통지한다.

이 외 '화환신용장의 양도'(transfer of documentary credit, MT720,721), '거절통지'(advice of refusal, MT 734), '지급, 인수, 매입의 통지'(advice of payment, acceptance, negotiation, MT 754), '대금상환 또는 지급의 통지'(advice of reimbursement or payment, MT 756), '대금상환청구'(reimbursement claim, MT742) 등이다.

이상의 신용장관련 'SWIFT'가 제공하는 서비스는 신용장 발행을 비롯하여 다음 <표 7-6>과 같은 다양한 서비스(즉, 메시지 유형)를 제공하고 있다.

한편 'SWIFT 신용장'의 포맷구성과 관련하여, 'SWIFT' 송신문의 첫 페이지는 신용장 통지은행이 수익자에게 전달할 때 'Covering Letter'를 첨부하여 송부한 내용이므로 이것은 신용장의 본문이 아니다. 본문은 두 번째 페이지나 Covering Letter가 끝난 부분부터 시작된다. 대개 "AUTH.COLLECT WITH CURRENT KEY"로 명시되어 SWIFT 메시지의 진위성이 판별된 신용장이다. 그 다음 송신날짜, "MT 700 ISSUE OF DOCUMENTARY CREDIT"로 시작하여 신용장 본문이 시작된다. 이러한 'SWIFT 신용장'의 포맷구성이 2007년에 일부 수정 및 추가한 바 있다.

표 7-6. 화환신용장관련 SWIFT 서비스의 내용

메시지 포맷	서비스 내용
MT700/701	화환신용장의 발행
MT705	화환신용장의 사전통지
MT707	화환신용장의 조건변경
MT710/711	제3은행의 화환신용장 통지
MT720/721	화환신용장의 양도
MT730	화환신용장의 수령확인
MT732	하자서류의 접수통지
MT734	거절통지
MT740	상환수권서의 발행
MT742	대금상환청구
MT747	상환수권서의 조건변경
MT750	하자통지
MT752	지급·인수·매입의 수권
MT754	지급·인수·매입의 통지
MT756	대금상환 또는 지급의 통지

3. 신용장 발행절차

수입상은 신용장 발행을 위하여 우선 신용장발행은행과의 총괄적인 약정으로 ‘외국환거래약정’을 체결하고 매 거래시마다 ‘신용장발행신청서’를 제출하여 신용장 발행을 의뢰한다. 즉, 무역계약 체결 후 수입상은 계약상 신용장방식으로 대금 결제방식을 약정한 경우 신용장발행은행과 사전에 약정된 ‘외국환거래약정서’에 따라 신용장발행은행에 신용장 발행을 의뢰한다.

이에 따라 수입신용장 발행신청시 수입상은 먼저 ‘신용장발행신청서’(Application for Commercial Letter of Credit)의 구비서류로 ‘외국환거래약정서’에 신용장상에 상품명세를 “As Per Offer(Contract) No. ~”으로 할 경우 ‘Offer Sheet’ 또는 계약서와 그리고 FOB 등 수입상이 보험계약 체결하는 ‘정형거래조건’을 채택한 경우 보험증권이나 보험증명서를 제출한다.

그림 7-5. 신용장발행신청서 작성프로그램

취소불능화환 신용장 발행 신청서 [v 3.0] - New

Industrial Bank of Korea 수입 신용장 발행 신청서

화면명 : 발행신청서 작성
일 시 : 2003-08-06 19:17:59

신청 지점: 기업은행 [NAMCHEON] 지점(지점코드:) LC번호: M04 [-----]

Open Type: [2] (1:Airmail, 2:Cable) 신청일: [2003-08-06]

Applicant: 고객번호([]) Beneficiary:

ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD.
#1722 21C CITY 0/T, DAEYEON-3DONG,
NANGU, BUSAN, KOREA
TEL : +82-51-610-1400

SASAKAWA AUTO GALLERY CO., LTD.
1-5-38 SAKUEN-CHO, SETTU-CITY,
OSAKA, JAPAN
TEL : +81-726-38-7500

Advising Bank [] [CITI BANK, OSAKA, JAPAN]

Date and Place of Expiry Date: [2003-07-10] Place: [IN YOUR COUNTRY]

Currency/Amount Currency: [USD] Amount: [25,000.00]

최대장 / 결제장 / 첫결제장 / 첫결제장 / 마지막장

신규(N) 기본값 저장(D) 열기(O) 저장(S) 다른 이름으로 저장(A) 인쇄(P) 미리보기(V) 종료(X)

메세지 :

그리고 ‘수입승인’은 1997년부터 「대외무역법」상 수출입승인제도가 ‘Negative List System’으로 변경됨에 따라 수입이 제한되는 극히 일부 품목만 수입추천기관으로부터 수입승인을 받도록 하고 있다. 따라서 수입승인절차가 사실상 필수적인 수입절차에서 제외되어 종전처럼 신용장발행신청 전에 ‘수입승인’을 받아야 할 필요는 없다. 그리고 수입승인대상품목인 경우에도 세관에 수입신고 전까지만 수입승인을 받으면 된다.

신용장 발행에 대한 개설담보금으로서 신용장금액의 50% 이내의 금액을 예치해야 하는데, 이는 거래은행과의 거래실적 및 수입상의 신용에 따라 달리 적용된다. 특히 ‘신용장발행신청서’의 기재내용은 곧 신용장의 조건이 되고, 차후 어음매입의 조건이 되므로 모든 사항이 간단명료하고 정확하게 기재되어야 하며, 또한 매매계약에 약정된 내용 및 수입승인서(I/L)상 승인된 내용과 서로 일치하여야 한다.

신용장 발행의뢰인은 신용장 발행에 따른 신용장발행수수료(opening charge),⁶⁵⁾ 전신료(cable charge) 또는 코레스 비용(corress charge)⁶⁶⁾ 등을 부담한다. 신용장거래에 관련하여 은행이 신용장 발행의뢰인의 지시를 이행할 목적으로 타은행의 서비스를 이용할 때에는 발행의뢰인의 비용과 위험으로 하여야 한다. 그러나 상환은행의 수수료와 확인은행의 확인수수료는 신용장발행은행의 부담으로 하고 있다.⁶⁷⁾

[예시 7-3] 외국환거래약정서

수입 인수

담당	대리	차장	부점장

외국환거래약정서

【수출·수입·내국신용장환어음매입(추심)·내국신용장발행거래】

20 년 월 일

한국산업은행 앞

수입자 : (인)

주 소 :

은행여신거래 기본약관 수령필	(인)
-----------------	-----

인감대조

본인은 한국산업은행(이하 “은행”이라 한다)과 수출·수입·내국신용장환어음매입(추심)·내국신용장발행거래를 함에 있어 “은행여신거래기본약관”이 적용됨을 승인하고 다음 각 조항에 따르기로 한다.

65) 한국의 외국환은행에서는 3개월분의 기간수수료(term charge)를 신용장발행수수료로서 징수하고 있다.
 66) 코레스비용(corres charge)이란 신용장의 발행 및 조건변경과 관련하여 해외거래은행이 청구해오는 일체의 비용을 말하며, 이에는 통지수수료(advising commission), 상환수수료(reimbursement commission), 지급수수료(payment commission), 확인수수료(confirming commission) 등이 있다.
 67) UCP 600, Article 19.

제1장 공통사항

제1조 적용범위

이 약정은 다음 각 항의 현재 및 장래의 모든 거래에 적용하기로 한다.

① 수출거래

1. 화환어음(환어음이 첨부되지 않은 선적서류를 포함한다. 이하 이 약정에서 같음)의 매입 및 추심
2. 보증신용장 등에 의한 무화환어음(Clean Bill)의 매입
3. 기타 전 각호에 준하는 거래

② 수입거래

1. 신용장 발행
2. 화환어음의 인도 및 결제
3. 무화환어음의 인도 및 결제
4. 기타 전 각호에 준하는 거래

③ 내국신용장환어음매입(추심)거래

④ 내국신용장발행거래

제2조 권리의 행사

① 수출화환어음 및 내국신용장환어음 매입대금(은행의 매입대금을 말한다. 이하 이 약정에서 같음)의 경우에는 은행은 환매채권에 의하여 청구하거나 금전소비대차에 의한 대출금으로 보아 어음채권 또는 여신채권 중 어느 것에 의하여도 청구할 수 있다.

② 수입화환어음 및 내국신용장환어음 결제를 위한 대지급금의 경우에는 은행의 어음채권 또는 여신채권 중 어느 것에 의하여도 청구할 수 있다.

제3조 수수료 등의 부담

① 본인은 은행의 책임있는 사유로 인하여 추가로 발생한 것이 아닌 한 제1조의 거래에 따른 이자, 할인료, 수수료, 지연배상금, 손해배상금, 기타 부대비용 및 은행의 권리행사, 권리보전, 담보의 취득 및 처분에 따른 비용, 운임, 보험료, 기타 모든 비용 및 손해를 부담하며, 은행이 계산근거를 명시하여 청구하는 바에 따라 곧 지급한다. 다만, 본인이 계산방법 등에 관하여 이의를 제기하는 경우에는 은행은 이를 심사하여 그 결과를 통보한다.

② 은행은 제1항의 이자, 할인료, 수수료 등 제반비용의 요율 및 계산방법을 성질상 고시하기 어려운 것을 제외하고는 고시토록 한다.

③ 제1항의 수수료 등을 본인 이외의 자가 부담하기로 되어있는 경우에 본인의 비용으로 은행이 본인 이외의 부담자에게 청구하였으나 입금되지 아니하여 본인에게 청구한 때는 본인이 이를 곧 지급한다. 다만, 은행이 본인 이외의 부담자로 부터 이를 지급받는 경우에는 반환한다.

제4조 적용환율

① 수입화환어음 결제 대금, 수출화환어음 및 내국신용장 환어음매입대금 상환

대금, 이자, 할인료, 수수료 및 지연배상금 등은 채무의 해당통화 또는 원화로 지급할 수 있으며, 원화로 지급할 경우의 환율은 지급하는 날의 은행이 정한 해당환율로 한다. 다만, 지급하는 날에 환율을 확인할 수 없는 경우에는 은행이 정하는 잠정환율에 의하여 지급하고 추후 은행이 환율을 확인하여 그 차액을 정산하기로 한다.

② 수출화환어음이 은행의 관련규정에 따라 미수금계정으로 처리된 경우 및 수입화환어음이 은행의 관련규정에 따라 외화보증대지급금계정으로 처리된 경우 은행의 미수금계정 처리일 또는 외화보증대지급금계정 처리일의 은행이 정한 해당환율로 할 수 있다.

제5조 적용기간

이 약정의 적용기간은 정하지 않기로 한다. 다만, 부득이한 사유가 있는 경우 은행이나 본인은 이 약정을 해지할 수 있으며 이 경우 해지전에 이루어진 거래에 대하여는 이 약정을 계속 적용한다.

제6조 준용규정

본인과 은행은 약정되지 아니한 사항에 대하여 따로 정함이 없는 한 '신용장통일규칙', '추심에 관한 통일규칙', '은행간 신용장대금 상환에 관한 통일규칙', 기타 국제규약, '무역자동화처리약관' 및 은행의 관련규정에 따르기로 한다.

제 2 장 수출계약에 대한 특약

제7조 환거래은행의 지정 및 송달방법의 선정

신용장 또는 계약서 등에 명시되어 있지 않은 경우 환거래은행 및 화환어음의 송달방법은 은행이 선정하기로 한다.

제8조 결제기간의 연장

지급의무자가 결제기간의 연장을 요청한 경우 은행은 본인의 동의를 얻어 승낙할 수 있다. 다만, 은행이 부득이 하다고 인정하는 때는 본인의 동의없이 승낙할 수 있다. 이 경우 은행은 승낙한 사실을 곧 본인에게 통지한다.

제9조 화환어음 등의 반환

① 이 약정에 의하여 은행에 대한 채무의 변제 또는 여신거래기본약관 제9조(은행의 상계권 등)에 의한 상계 등의 경우 은행은 본인에게 화환어음 및 수출화물을 채무변제 등의 시점에 반환하지 아니하여도 된다.

② 본인은 은행이 반환하는 화환어음을 은행에서 수령한다. 다만 수출화물은 화환어음을 수령함으로써 반환받은 것으로 한다.

③ 은행의 책임없는 사유로 인하여 화환어음 및 수출물품의 반환이 불가능한 경우 은행의 반환의무는 없는 것으로 한다.

제 3 장 수입거래에 대한 특약

제10조 신용장의 발행, 통지 및 환거래은행 등의 선정

- ① 은행은 본인이 제출하는 신용장개설신청서(조건변경신청서 포함) 등의 기재 사항에 따라 신용장을 발행, 통지한다.
- ② 신용장발행신청서에 명시되어 있지 않은 경우 환거래은행(통지은행, 매입은행, 지급은행, 인수은행, 확인은행, 기타 관련은행을 말한다. 이하 같음) 및 통지 방법은 은행이 선정하기로 한다.

제11조 대도물품의 처분

- ① 본인은 대도물품을 입고, 운반, 출고, 가공, 매도 이외의 목적으로 사용하거나 제3자에게 대한 담보제공을 할 수 없으며 또한 기타 은행의 권리를 해하는 행위도 할 수 없다.
- ② 본인은 대도화물을 매도할 경우 금액, 물품의 인도, 대금의 영수방법 등에 관하여 미리 은행의 동의를 받는다.
- ③ 본인은 대도물품의 매도대금 영수후 곧 은행에 지급하며 매도대금을 어음, 기타, 유가증권 등으로 받는 경우에는 이를 곧 은행에 양도한다.

제12조 신용장 조건과 불일치하는 화환어음

- ① 은행이 채권보전을 위하여 필요하다고 인정하는 경우 은행은 신용장 조건과 불일치하는 화환어음에 대하여 본인의 동의없이 지급 또는 인수를 거절할 수 있다. 이 경우 은행은 본인에게 사후통지하기로 한다.
- ② 화환어음이 은행에 도착하기전 신용장 조건과 불일치를 사유로 환거래은행 등으로 부터 지급 또는 인수 등의 동의 여부에 관한 조회를 받은 경우에도 제1항과 같다.
- ③ 은행이 본인에게 신용장 조건 불일치에 관한 조회를 하였으나 본인의 회보가 은행의 관련규정이 정한 기간내에 도착하지 않는 경우 은행은 화환어음의 지급 또는 인수에 대한 동의 또는 거절여부를 결정할 수 있다.

제13조 결제일

- ① 본인은 대금의 결제조건이 일람출급인 경우에는 화환어음(차기통지서가 먼저 도착하는 경우에는 그 차기통지서) 도착후 은행의 관련규정이 정한 기일내에 결제하고, 기한부 출급인 경우에는 만기일에 결제한다. 단, 만기일이 공휴일인 경우에는 다음 영업일을 만기일로 한다.
- ② 제1항의 기일이내에 결제하지 못한 경우에는 은행의 관련규정에 따라 외화보 증대지급금계정으로 처리하여 결제하며 본인은 그 원화금액을 상환하기로 한다.

제14조 수입화물선취보증서에 의한 수입물품 인도

- ① 본인은 화환어음 도착전에 운송회사로부터 수입물품을 인도받고자 하는 경우 은행에 수입화물선취보증서(항공화물운송장에 의한 경우 수입화물인도승낙서를 포함한다. 이하 같음) 발급을 신청하여 은행의 사전승낙을 받아야 한다.
- ② 본인은 수입화물선취보증서의 발급을 신청하는 경우 은행의 관련규정이 정하

는 바에 따라 수입결제대금을 적립한다.

제15조 신용장의 취소 및 조건변경

- ① 은행은 본인이 신청한 경우에 한하여 신용장을 취소 또는 조건변경할 수 있다. 다만 그 효력은 신용장의 취소 또는 조건변경의 당사자(개설은행, 수익자, 확인신용장의 경우는 확인은행) 전원의 동의가 있어야 비로소 발생한다.
- ② 제1항의 본문에 불구하고 유효기일 경과 등 상당한 사유가 있는 경우 은행은 신용장을 취소할 수 있다. 이때 은행은 본인에게 사후 통지한다.

제16조 제3자 명의의 신용장 발행

본인이 제3자 명의의 신용장 발행을 은행에 본인명의로 신청한 경우에는 모든 부분에 있어서 이 약정이 적용된다.

제 4 장 내국신용장환어음매입(추심)에 대한 특약

제17조 환어음 등의 반환

- ① 이 약정에 의하여 은행에 대한 채무의 변제 또는 여신거래기본약관 제9조(은행의 상계권 등)에 의한 상계 등의 경우 은행은 환어음 및 이에 첨부된 서류를 채무변제 등의 시점에 반환하지 아니하여도 된다.
- ② 본인은 은행이 반환하는 환어음 및 이에 첨부된 서류를 은행에서 수령한다
- ③ 은행의 책임없는 사유로 인하여 환어음 및 이에 첨부된 서류의 반환이 불가능한 경우 은행의 반환의무는 없는 것으로 한다.

제 5 장 내국신용장발행에 대한 특약

제18조 지급금액

본인이 은행의 원화표시 외화부기 내국신용장 발행에 따라 은행에 지급할 원화금액은 발행당시의 내국신용장 원화금액에 불구하고 내국신용장 부기외화금액에 매입(추심)은행이 환어음을 매입(추심)하는 날의 해당환율을 곱하여 청구한 금액으로 한다.

제19조 구매물품의 처분

구매물품 처분에 관하여는 제11조를 준용한다.

제20조 신용장의 취소 및 조건변경

은행은 본인이 관계당사자의 동의를 얻어 신청한 경우에 한하여 내국신용장을 취소 또는 조건변경할 수 있다. 다만 유효기일 경과 등 상당한 사유가 있는 경우에는 은행이 신용장을 취소할 수 있다. 이때 은행은 본인에게 사후 통지한다.

본인은 여신거래기본약관 및 이 약정서 사본을 확실히 수령하고, 주요내용에 대하여 충분한 설명을 듣고 이해하였음.	
본 인	(인)

[예시 7-4] 신용장발행신청서

취소불능화환신용장발행신청서

APPLICATION FOR IRREVOCABLE DOCUMENTARY CREDIT
WOORI BANK OF KOREA

Cable Address :
Mailing Address :
Telex Number :

AT SIGHT L/C 및 내국수입 USANCE
지 급 보 증 용

To :
Dear Sirs :

We request you to establish by cable air mail an Irrevocable Credit on the following terms and conditions

Advising Bank	Applicant
Cable Address	Beneficiary
Credit Number	Amount
Applicant	Expiry Date

Tenor of Draft At Sight For % of invoice value

Documents (please indicate by placing x Mark in applicable box)

Full set of clean on board ocean bills of lading, made out to the order of the ABC Bank of Korea Ltd., marked "Freight _____" and "Notify accountee"

Marine Insurance policy or certificate in duplicate, endorsed in blank for _____ % of the invoice value.

Insurance policies or certificates must expressly stipulate that claims are payable in the currency of the drafts and policies or certificates must also indicate a claim settling agent in Korea. Insurance must include:

Institute Cargo Clauses : _____

Signed commercial invoice in

Packing list in

Other document(s) (if any)

Commodity Description

Name of Commodity	Quantity	Unit Price	Amount
Country of Origin			

Shipment from _____ to _____ Latest _____

Partial shipments are _____ Transshipment is _____

Documents must be presented within _____ days after the date of issuance of B/L or other transportation documents.

Special condition(s) : All banking charges including postage, advising and payment commission outside Korea are for account of _____ Shipment by _____

위와 같이 신용장발행을 신청함에 있어서 위 기재사항이 수입허가(승인)사항과 틀림없음을 확인하고 따로 제출한 수입거래약정서의 각 조항에 따를 것을 확약하며 아울러 위 수입화물에 관한 모든 권리를 귀행에 양도하겠습니다.

Except so far as otherwise expressly stated, this credit is subject to the :
Uniform Customs and Practice for
Documentary Credits : (2007 Revision)
International Chamber of Commerce,
Publication NO. 600

신청인

인

인감대조

주소

지급보증확인	Checked By	Approved By

계	대 리	차 장	부 접 장

[예시 7-5] 우편신용장

Midland Bank, Singapore Branch

① MID ① 21 Collyer Quay #03-06 Singapore 0104
 ◎ LAND ◎
 Date and place : 7 Jun, 2008, Singapore (ORIGINAL for BENEFICIARY)

		Credit Number	
IRREVOCABLE CREDIT	DOCUMENTARY	of Issuing Bank IC771187	of Advising Bank A8801-712-00872
Advising Bank		Applicant	
Hanvit Bank Seoul, S. Korea		Spring Field Co., Ltd. Singapore	
Beneficiary		Amount	
Doori Silup Co., Ltd. RM 1502, Haedong Building 21, Bookchang-dong, Chung-ku Seoul, S. Korea		USD 43,000.00	
		Expiry	
		Date 10 June, 2008 in beneficiary's country for negotiation	
<p>Dear Sir(s), We hereby issue in your favour this documentary credit which is available by negotiation with any bank of your draft at sight drawn on us bearing the clause "Drawn under documentary credit No. IC771187 of Midland Bank plc, Singapore Branch" accompanied by the following documents : -</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Signed Commercial Invoice in triplicate. 2) Full set of clean on board ocean Bill of Lading made out to our order marked "Freight Prepaid" and notify applicant. 3) Packing List in duplicate. 4) Insurance Policy or Certificate in negotiable form, in duplicate, endorsed in blank, covering I.C.C(A), Institute War Clauses(Cargo) for full invoice value plus 10% with claims payable in Singapore in the currency of the draft. <p>Evidencing shipment of 5,000 kgs of dried cuttlefish at US\$8.60/kg CIF Singapore</p>			
Shipment from South Korea to Singapore latest 10 July, 2008		Partial Shipment not allowed	Transshipment not allowed
<p>Special condition(s):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Documents to be presented within 10 days after the date of shipment but within the validity of the credit. - All banking charges outside Singapore are for the account of beneficiary. - All documents to be sent to us by registered airmail in 2 consecutive lots. - Proceeds drawn under this credit will be remitted as per instruction of the negotiating bank upon receipt of the documents in compliance with the terms and conditions of the credit. 			
<p>we hereby engage with drawer and/or bona fide holders that drafts drawn under and negotiated in conformity with the terms and conditions of this credit will be duly honoured on presentation and that drafts accepted within the terms of this credit will be duly honoured at maturity.</p>			Advising Bank's notification
<p>This credit is issued subject to "Uniform Customs and Practice for Documentary Credits", 2007 Revision, I.C.C. Publication No.600.</p>			

[예시 7-6] 우편신용장(번역)

☆ Midland Bank, Singapore Branch

Ⓞ MID Ⓞ 21 Collyer Quay #30-06 Singapore 0104

Ⓞ LAND Ⓞ

개설일자 및 장소 : 2008년 10월 7일, Singapore(수익자를 위한 원본)

신용장번호		
취소불능회환신용장 _____ 통지은행 _____ 한빛은행 _____ 수 익 자 _____ Doori Silup Co., Ltd. RM 1502, Haedong Building 21, Bookchang-dong, Chung-ku Seoul, Korea	개설은행 IC771187 통지은행 A8801-712-00872 _____ 개설신청인 _____ Spring Field Co., Ltd. Singapore _____ 금 액 _____ USD 43,000.00 _____ 유효 기 일 _____ 수익자의 국가에서 매입을 위해 2008년 1월 10일	
발행은행은 아래의 서류가 첨부되고 "Drawn under documentary credit No. IC771187 of Midland Bank plc, Singapore Branch"라는 문언을 포함하고 있으며 발행은행을 지급인으로 하여 일람지급으로 귀사가 발행한 환어음의 매입으로 사용이 가능한 이 회환신용장을 귀사를 수익자로 하여 개설합니다. CIF Singapore 조건으로 kg당 단가 USD8.60의 마른오징어 5,000kg의 적재를 증빙하고 있는 1) 서명된 상업송장 3통 2) "Freight Prepaid"라는 표시와 화물도착 통지선을 발행신청인으로 하고 있으며 발행은행을 지시인으로 해서 발행된 전통으로 구성된 무결함 적재필 해상선하증권 3) 포장명세서 2통 4) ICC(A) 약관 및 전쟁위험약관을 상업송장금액의 110%까지 부보하고 보험금의 청구는 환어음의 통화로 싱가포르에서 지급가능하게 하여 유통가능한 양식에 2통으로 발행되고 백지배서가 된 보험증권 또는 보험증명서		
선적은 한국으로부터 Singapore까지 늦어도 2008년 12월 31일까지	분할선적은 금지함	환적은 금지함
특수조건(들) - 서류는 선적일 후 10일 이내에 그러나 신용장의 유효기간 이내에 제시되어야 합니다. - Singapore 외에서 발생하는 모든 은행수수료는 수익자의 부담입니다. - 모든 서류는 연속되는 2통의 등기우편으로 당 개설은행에 송부되어야 합니다. - 이 신용장의 대전은 신용장의 조건과 일치하는 서류의 접수 후, 매입은행의 지시에 따라 송금됩니다.		
개설은행은 환어음의 발행인 그리고/또는 선의의 환어음 소지인에게 이 신용장의 조건과 일치하여 발행되고 매입된 환어음은 제시에 대하여 정히 지급될 것이며 이 신용장의 조건에 따라 인수된 환어음은 만기일에 정히 지급될 것을 확약합니다.		통지은행의 통지 확인

이 신용장은 2007년도 개정판, 국제상업회의소 간행물 제600호 "신용장통일규칙 및 관행"에 준거하여 개설되었습니다.

[예시 7-7] FULL CABLE 신용장

TLX TO KOEX BANK SEOUL KOREA
FROM COMMERCIAL BANK NEW YORK
WE HAVE OPENED OUR IRREVOCABLE LETTER OF CREDIT NO. 8507 DATED JULY
10, 2008
BENEFICIARY : HAESUNG IND. CO., LTD. CPO BOX 7917 SEOUL, KOREA.
APPLICANT : WILSON & CO., INC. 50 LIBERTY STREET. NEW YORK N.Y. 10005,
U.S.A
FOR USD5,250 CIF NEW YORK EXPIRY DATE AUG. 20, 2008 AVAILABLE BY YOUR
DRAFTS AT SIGHT DRAWN ON THE COMMERCIAL BANK OF NEW YORK FOR FULL
INVOICE VALUE ACCOMPANIED BY THE FOLLOWING DOCUMENTS :
1. SIGNED COMMERCIAL INVOICE IN TRIPLICATE COVERING 500 DOZ OF
COTTON SHIRTS AT US\$10.50 PER DOZ
2. PACKING LIST IN TRIPLICATE
3. CERTIFICATE OF ORIGIN IN DUPLICATE
4. FULL SET OF CLEAN ON BOARD OCEAN BILL OF LADING MADE OUT TO
ORDER OF THE COMMERCIAL BANK OF NEW YORK, MARKED FREIGHT
PREPAID, AND NOTIFY ACCOUNTEE
5. MARINE INSURANCE POLICY OF CERTIFICATE ENDORSED IN BLANK, FOR
110% OF THE INVOICE VALUE : THE INSTITUTE CARGO CLAUSES I.C.C.(A)
AND WAR CLAUSES
DOCUMENTS TO BE PRESENTED WITHIN 10 DAYS AFTER THE DATE OF SHIPMENT
BUT WITHIN THE VALIDITY OF THE CREDIT.
PARTIAL SHIPMENTS : PERMITTED
TRANSHIPMENT : PROHIBITED
SHIPMENTS FROM PUSAN, KOREA
TO NEW YORK, U.S.A
SHIPMENT MUST BE EFFECTED NOT LATER THAN AUG. 10, 2008. ALL BANKING
CHARGES OUTSIDE AMERICA ARE FOR THE ACCOUNT OF THE BENEFICIARY
DOCUMENTS ARE TO BE FORWARDED TO US BY THE NEGOTIATING BANK BY
REGISTERED AIRMAIL
THIS CREDIT IS SUBJECT TO UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY
CREDIT(2007 REVISION) INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE PUBLICATION
NO. 600. THIS CABLE IS OPERATIVE INSTRUMENT. RGDS

[예시 7-8] FULL CABLE 신용장(번역)

통지은행 : 한국 서울 외환은행
 개설은행 : 뉴욕상업은행

당행의 취소불능신용장(번호 8507)을 개설하며, 신용장 개설일자는 2008년 7월 10일.
 신용장의 수익자는 해성산업(이하 주소생략)이며, 개설의뢰인은 월슨사(주소생략)임.
 신용장 금액은 CIF New York조건으로 US\$5,250달러임.
 신용장의 유효기일은 2008년 8월 20일.

이 신용장은 하기에 명시된 서류를 갖추어 어느 은행에서도 매입이 가능하고, 환어음은 뉴욕상업은행을 지급인으로 하여 송장금액전액까지 발행하고, 일람불환어음의 매입(인수, 지급)으로 사용할 수 있는 신용장임.

1. 서명된 상업송장은 3부 첨부하며, 제품명은 면셔츠, 수량은 500다스, 단가는 타당 미화 10달러 50센트임.
2. 포장명세서 3부
3. 원산지 증명서 2부
4. 선하증권은 뉴욕상업은행을 지시인으로 무사고(무결함), 갑판적재필, 해양선하증권 원본전통(통상3부)을 첨부하고, 운임은 선급이며, 화물통지처는 수입상임.
5. 보험증권이나 보험증서는 송장금액의 110%로 부보하고 백지배서(보험증권 뒷면에 회사고무인 날인)해야 하며, 보험조건은 협회화물약관(A)조건에 전쟁위험담보 조건을 추가로 부보함.

서류는 선적일로부터 10일 이내에 매입은행에 제시하여야 하는데 신용장 유효기일 이내이어야 함

분할운송은 허용하나 환적은 불허한다. 운송은 부산항으로부터 뉴욕항까지임. 선적 기일은 2008년 8월 10일임.

미국 이외에서 발생되는 모든 은행의 제비용은 수익자 부담임.

운송서류는 매입은행이 등기우편으로 당행 앞으로 송부해야 함.

이 신용장은 국제상업회의소가 문서번호 600으로 발표한 화환신용장통일규칙(2007년 개정)에 의거 발행되었음. 이 신용장은 적법한 절차를 통해 개설됨.

[예시 7-9] SWIFT신용장

DESTINATION	NWBKKRSXXXX	
SESS 1200		
SEQU 048333		
ORIGINATOR	NWBKGB2LAXXX	FROM SWIFT
SESS 1755	NATIONAL WESTMINSTER BANK PLC	DATE SENT 09-JAN-2008
SEQU 161268	LONDON	
	RVICES OPERATIONS)	
	LONDON	
-----DELAYED-----NORMAL-----		
27 / sequency of total	: 1 / 1	
: 40A / form of documentary credit	: IRREVOCABLE	
: 20 / documentary credit no.	: TFPLDK010021	
: 31C / date of issue	: 2008 / 01 / 09	
: 31D / date of place of expiry	: 2008 / 03 / 31 KOREA	
: 50 / applicant	: BRITISH IMPORT LTD POCKLINGTON, UNITED KINGDOM.	
: 59 / beneficiary	: HAESUNG CORPORATION, CPO BOX 1234, SEOUL, KOREA	
: 32B / currency code amount	: GBP 46,042.20	
: 39A / pct credit amount tolerance	: 10 / 10	
: 41D / available with/by-name, address	: ANY BANK BY NEGOTIATION	
: 42P / defered payment details	: 120 DAYS AFTER DATE OF ON BOARD NOTATION AS EVIDENCE BY THE TRANSPORT DOCUMENT	
: 43P / partial shipments	: PARTIAL SHIPMENTS ARE ALLOWED	
: 43T / transhipment	: TRANSHIPMENTS ARE ALLOWED	
: 44A / on board/disp/taking charge	: KOREA	
: 44B / for transportation to	: POCKLINGTON VIA UK PORT	
: 44C / latest date of shipment	: 2008 / 03 / 31	
: 45A / goods and/or services	: TWO CONTAINERS OF LEATHER GOODS.	
PER PROFORMA INVOICE NO ASP-97010 DATED 07 JANUARY 2008		
CIP POCKLINGTON.		
: 46A / documents required :		
+ INVOICES IN QUADRUPLICATE COPIES (EACH INDIVIDUALLY SIGNED)		

+ INSURANCE CERTIFICATE OR POLICY IN NEGOTIABLE FORM DATED NOT LATER THAN THE SHIPMENT DATE AS SHOWN ON THE TRANSPORT DOCUMENT COVERING THE CIP VALUE PLUS 10 PER CENT AND THE FOLLOWING RISKS : INSTITUTE WAR CLAUSES INSTITUTE STRIKE CLAUSES INSTITUTE CARGO CLAUSE A

+ FULL SET CLEAN ON BOARD MULTIMODAL TRANSPORT DOCUMENTS ISSUED TO ORDER AND BLANK ENDORSED MARKED CIP POCK LINGTON AND EVIDENCING FREIGHT PAID TO POCKLINGTON AND NOTIFY ACCOUNTEE

: 47A / additional conditions : ADDITIONAL CONDITIONS

+ IN THE EVENT OF DOCUMENTS BEING PRESENTED TO US WHICH DO NOT CONFORM TO THE TERMS OF THE CREDIT, WE SHALL LEVY A CHARGE OF GBP20.00 FOR YOUR ACCOUNT/ACCOUNT OF THE BENEFICIARY FOR EACH PRESENTATION BEARING DISCREP- ANCIES.

+ ALL DOCUMENTS TO BE FORWARDED BY ONE REGISTERED AIRMAIL/ COURIER TO : -

NATWEST, INTERNATIONAL BANKING CENTRE WEST YORKSHIRE,
5TH FLOOR, CITY SQUARE HOUSE, WELLINGTON STREET,
LEEDS LS1 4DL.

+ ALL DOCUMENTS CALLED FOR UNDER THIS LETTER OF CREDIT OTHER THAN THOSE WHICH, BY ITS TERMS ARE PERMITTED TO BE COPIES MUST BE ISSUED CLEARLY MARKED - ORIGINAL - ON THEIR FACE.

: 71B / charges : ALL CHARGES OTHER THAN THOSE
OF THE ISSUING BANK ARE FOR THE
BENEFICIARYS ACCOUNT

: 49 / confirmation instructions : WITHOUT

: 78 / instructions to pay acc/neg bk
UPON RECEIPT OF DOCUMENTS DRAWN IN CONFORMITY WITH THE CREDIT
TERMS WE SHALL EFFECT REIMBURSEMENT
ON THE DUE DATE
IN ACCORDANCE WITH THE PRESENTING BANKS INSTRUCTIONS

: 72 / sender to receiver information

EXCEPT SO FAR AS OTHERWISE EXPRESSLY STATED THIS CREDIT IS
SUBJECT TO UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY
CREDITS (2007 REVISION) I.C.C. PUBLICATION NO. 600

5.2 신용장의 통지 및 수취

1. 신용장의 통지

‘신용장의 통지’(advice of L/C)는 신용장 발행은행의 요청에 의해 수출지에 소재하는 제3의 은행이 수익자에게 신용장 발행사실을 통보하고 신용장을 전달하는 것으로서, 이 경우 신용장 통지은행은 대개 신용장 발행은행의 지점 또는 예치환거래은행이 된다.

신용장 통지은행은 수익자에게 신용장의 통지시에 통지번호를 부여하고, 신용장 조건의 변경시에는 번호의 맨 끝에 변경되는 누적회수를 표시한다.

또한 신용장 통지은행은 수익자에게 신용장의 통지시에 내도된 신용장이 진정한 것인지의 여부에 대한 신용장의 진정성을 확인할 의무를 진다. 즉, 통지은행의 의무는 발행은행의 의사를 신속하고 정확하게 수출상에게 전달하는데 있다. 따라서 신용장이 도착하면 통지은행은 가장 신속한 방법을 통해 수출상에게 신용장 원본을 전달해야 한다. Telex로 도착된 신용장을 수익자에게 전달할 때 ‘통지은행’을 이틀 자행의 양식에 옮겨 전달하는데 이 과정에서 통지은행의 실수로 수출상이 손해를 입었다 할지라도 통지은행이 ‘상당한 주의’(reasonable care)의무 및 ‘상당한 기간’(reasonable time)내 통지의무를 다했다고 주장하면 면책될 수 있다.

이와 같이 통지은행의 통지와 관련, 먼저 ‘우편신용장’(Mail L/C)의 경우에는 사전에 발행은행과 교환되어 있는 서명감에 의해 서명을 대조하여 신용장의 진위를 확인하고, 그리고 ‘전신신용장’(Cable L/C)의 경우는 사전에 발행은행과 상호 교환한 Test Key에 의해 신용장의 진위여부를 식별하게 되며, 마지막으로 ‘SWIFT L/C’의 경우는 ‘Cable L/C’에서의 ‘Test Key’에 해당하는 ‘Authenticator Key’에 의해 신용장의 진정성을 확인할 수 있다. ‘SWIFT L/C’는 금액, 통화종별, 거래일자 등 신용장의 제반조건이 암호화되어 있어, 발행은행으로부터 이 암호를 수취한 통지은행은 이를 해독하여 수익자에게 전달한다.

우리나라에서 수입신용장 발생시에는 ‘우편신용장’이 거의 없으며, 수출신용장은 통신수단이 발달하지 않은 후진국으로부터 발행된 경우에 우편신용장을 접할 수 있으며, 이러한 우편신용장이 발행된 경우에는 위조신용장의 가능성이 있으므로 그 취급에 신중을 기할 필요가 있다.

2. 신용장의 수취

‘신용장’은 조건부 지급확약에 관한 증서이므로, 우선 신용장상 제조건을 이행하고 이를 신용장이 요구하는 서류에 반영되어야만 이를 궁극적인 대금결제수단으로 이용할 수 있다. 결과적으로 ‘신용장조건’을 이행하였는지 여부는 곧 신용장에서 요구하고 있는 서류로서 입증하고 확인할 수 있다.

수출상은 수입상과의 무역계약을 체결 후 동 계약의 대금결제수단으로 통지은행을 통하여 신용장을 수령하게 된다. 수출상이 신용장을 수취하면 먼저 신용장상의 제반조건이 계약조건과 일치하는지 여부와 각 조건의 이행여부 등 신용장 내용에 대한 전반적인 확인이 필요하다.

이에 따라 수출상은 ‘신용장’의 수취시에 다음 사항을 검토하여 신용장거래에 따른 위험을 사전에 예방하여야 한다.

첫째, 신용장의 ‘진정성’을 검토한다. 신용장 통지은행에 대한 의무를 강화하여 통지를 의뢰받은 통지은행이 통지를 이행할 의사가 없거나 신용장의 외관상 진정성에 의심이 가는 경우에는 수익자에게 통지의 거부 또는 의심된다는 사실을 함께 통보해야 한다.

특히 우편으로 개설된 신용장은 그 진위여부와 관련하여 발행은행의 신뢰도가 낮은 경우, 신용장이 통지은행을 거치지 않고 수익자에게 직접 우송된 경우, 신용장 발행국가가 후진개도국지역인 경우, 선적서류의 수취인(consignee)이 수입상으로 되어 있는 경우 등은 신용장의 진위에 문제가 있으므로 면밀한 검토가 필요하다.

둘째, 신용장상 견본확인, 대리인의 검사 등 신용장의 효력에 대한 유보조건이 있는 ‘조건부 신용장’(conditional L/C)인지 여부와 대금지급확약문언이 있는지 여부를 확인하여야 한다.

셋째, 「신용장통일규칙」의 적용여부를 검토한다. 외관상으로는 신용장처럼 보이거나 신용장이 아닌 ‘어음지급수권서’(Authority to Phurchase : A/P)⁶⁸⁾와 같은 지급수단도 있으며, 또 「신용장통일규칙」에 준거한다는 문언이 없는 유사지급수단이

68) ‘어음지급수권서’(Authority to Pay)는 수입상의 의뢰에 따라 수입지의 은행이 수출지의 자기 본·지점 또는 환거래약정은행에 대해서 수출상이 발행한 통지은행 앞 일람출급어음을 인수·지급할 것을 지시한 일종의 통지서이다. 여타의 절차는 ‘어음매입수권서’(Advice to Purchase)와 동일하나 수출상이 Nego시에 발생하는 어음의 지명인이 매수인인 수입자가 아니고 통지은행이라는 점에서 어음매입수권서와 다르며 이 점이 수출자에게 유리하다.

있다. 따라서 신용장거래는 「신용장통일규칙」에 따른다(Subject to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision, ICC, Publication No. 600)는 「신용장통일규칙」 준거문언의 기재 여부를 반드시 확인하여야 한다.

넷째, ‘신용장’ 자체의 모순여부를 검토한다. 실례로 ‘취소불능신용장’을 개설하면서 신용장의 특별지시사항에 선적서류 매입시 매입은행은 매입 전 발행은행의 허락을 받아야 한다는 조건이 있으면 상호모순이 있으므로 이런 조항은 삭제하도록 요구한다.

다섯째, 신용장발행은행의 ‘신용도’를 검토한다. 발행은행이 파산이나 지급불능의 가능성이 있거나, 발행은행 국가의 외환사정 악화로 대외지급중지 또는 지급연기 가능성 내지 전쟁상태 등으로 인한 서류의 송달불능 또는 지급불능 사태의 가능성이 있다고 판단되는 경우 다른 은행의 확인을 추가로 받은 후 수출을 이행하는 것이 안전하다.

여섯째, 계약과의 관련성을 검토한다. 신용장의 내용과 계약내용을 대조검토해야 한다. 즉, 상품의 규격, 단가, 금액, 선적기일, 대금결제조건, 포장조건, 분할선적, 환적여부 등을 검토하여 내용이 다르거나 그 조건을 변경할 필요가 있을 경우 신용장 발행의뢰인에게 조건변경을 요청해야 한다.

또한 매매계약의 이행에 따른 제 모순점, 즉 다음과 같은 장애요인이 있는지의 여부를 확인할 필요가 있다.

첫째, FOB조건의 거래인데도 매도인인 수출상에게 해상보험의 부보를 요구하고 있거나, 선하증권상 ‘freight prepaid’로 요청하고 있는 경우

둘째, 수출국에 주재하고 있지 않는 수입국 공관장의 확인을 요청하고 있는지의 여부

셋째, 발행의뢰인이 지정하는 자의 확인서명을 받은 물품검사증명서를 요구하는지의 여부, 예컨대 “Inspection Certificate approved and signed by buyer’s agent in triplicate.”

넷째, 선적전에 전본에 대해 수입상의 검사를 받은 후 그 검사증을 매입서류에 첨부하도록 하고 있는지의 여부, 예컨대 “Shipment sample should be inspected and approved by buyer before shipment, and the certificate issued by buyer must be presented for negotiation.” 등이다.

5.3 신용장의 조건변경

1. 신용장 조건변경의 내용

수출상이 신용장을 수취하고 신용장의 제반조건을 검토한 후 신용장조건을 변경할 필요가 있는 경우나, 또는 수입상의 입장에서 '신용장 조건변경'이 필요한 경우엔 신용장의 조건을 변경해야 한다.

'신용장 조건변경'(amendment of L/C)은 신용장의 내용이 매매계약조건과 불일치하거나 계약이행에 장애요인이 있는 경우에 이미 발행된 신용장의 내용을 수정하는 것을 말한다. 신용장 조건변경은 그 변경내용이나 신용장의 종류에 따라서 그 변경절차를 달리한다. 그리고 '취소불능신용장'(Irrevocable L/C)의 조건변경은 원칙적으로 발행의뢰인, 발행은행, 수익자 및 확인은행(확인신용장의 경우) 등 기본당사자 전원이 합의하여야만이 유효하게 성립한다.⁶⁹⁾ 여기서 발행의뢰인과 발행은행은 동일한 하나의 권리를 행사하도록 되어 있음에 따라 발행의뢰인은 발행은행을 통해서만 의사표시를 할 수 있으므로 엄밀한 의미에서 발행의뢰인은 신용장 조건변경시의 당사자가 아니라 할 수 있다.

통상 '신용장의 조건변경'은 수익자가 요청한다. 수익자가 발행의뢰인에게 조건변경을 요청하면, 발행의뢰인은 조건변경에 동의할 경우, 먼저 발행은행에 조건변경신청을 하고 발행은행은 조건변경 내용을 통지은행을 통하여 수익자에게 통지한다. 그러나 발행의뢰인이 일방적으로 발행은행을 통하여 조건변경을 요청하는 경우도 있다. 이 경우 수익자는 조건변경사항의 승낙여부에 대하여 선택권을 가지고 있으므로 승낙여부를 서류제시일까지 유보할 수 있다.

이러한 발행의뢰인의 조건변경 제의에 대한 수익자의 수락은 무조건적이고 전면적이어야 하며, 부분수락이나 일부거절은 예컨대, 발행의뢰인의 선적일 단축 제의에 대해 승낙의 조건으로 수익자가 단가인상을 억제한다면 이는 조건변경제의에 대한 거절의 의사표시로 해석된다.⁷⁰⁾

그리고 확인신용장(Confirmed L/C)의 경우, 발행의뢰인의 조건변경요청에 대하여 수익자가 이를 수락하였다 하더라도 반드시 '확인은행'의 서면동의를 확보해 두는 것이 필요하다. 만약 서면동의를 받아두지 않은 경우 조건변경을 승낙한 것

69) UCP 600, Article 10 (a) 참조.

70) UCP 600, Article 10 (e), (f) 참조.

을 전제로 한 수익자의 대금결제청구에 대하여 확인은행은 신용장조건과 불일치를 이유로 지급을 거절할 수 있기 때문이다.

한편 '신용장의 조건변경' 중 일반적으로 가장 많이 발생하는 사항은 금액의 증감, 신용장 기한의 연장, 환적, 분할선적, 선적항 및 도착항 변경, 품목변경 등을 들 수 있다.

첫째, 신용장금액의 증감에 관한 사항으로, 동 금액증감의 표시로는 "Amount increased(or decreased) by... to..."를 사용한다. 여기서 "by" 이하에 기재되는 금액은 순증감액, "to" 이하에 기재되는 금액은 증감되고 난 후의 총액을 말한다. 예컨대 "L/C amount is increased by US\$100,000 to US\$300,000", "Amount is increased by US\$100,000 making total of US\$300,000"와 같이 표시한다.

둘째, 신용장상의 기한연장의 경우, 예컨대 선적기한을 연장하려는 경우 "Shipping date is extended until ~ instead of ~"와 같이 표시한다. 선적기일을 연장하면 연장기간만큼 유효기일은 자동 연장된다. 그러나 유효기일이 연장되더라도 선적기일은 자동연장되지 않는다는 것에 유의해야 한다.

셋째, 환적 및 분할선적 등 선적방법을 변경하는 것은 당초에 금지되어 있던 것을 허용하는 쪽으로 변경하는 것이 대부분이다.

넷째, 선적항 및 도착항을 변경할 경우는 다음과 같이, 즉 "Shipping port is changed into San Francisco instead of Seattle" 또는 "Destination is changed into Busan instead of Incheon."로 표시한다. 그리고 선적항, 양륙항의 변경으로 국가가 변경되면 이에 따라 원산지증명서, 영사송장 등 서류도 변경해야 한다.

다섯째, 품목, 단가, 인도조건, 어음만기일 등을 변경하는 경우는 "Description of commodity are changed as follows"로 표시하여 그 밑에 변경된 내용을 자세히 명기해야 한다. 이 경우에 수익자에게 불리하게 변경되는 경우에는 수익자로부터 서면동의를 받아두는 것이 필요하다.

2. 신용장 조건변경 절차

'신용장조건'을 변경하기 위하여는 신용장 발행의 경우와 같이 신용장조건변경의 내용에 대해 당사자간 합의를 거친 뒤 신용장 발행의뢰인이 발행은행에 '신용장조건변경신청서'(Application for Amendment to Letter of Credit)를 제출함으로써 이루어진다.

거래대상 물품이 「대외무역법」상 수입승인대상이고, 이들 상품에 대한 상품명, 수량, 수입금액 등의 주요사항을 변경하고자 할 때에는 수입승인사항 변경신청이 선행되어야 한다. 수입승인사항 변경은 해당품목의 수입승인을 관리하는 기관에 수입승인사항 변경신청서를 제출함으로써 이행된다. 그러나 분할선적, 환적의 허용여부 변경, 수입승인서(I/L) 유효기일내에서 선적기일과 신용장 유효기일을 변경하는 경우에는 필요없다.

나도된 신용장의 조건이 계약내용과 서로 다른 내용이 있을 경우 또는 수출 진행과정에서 여러 가지 이유로 신용장조건의 이행이 어려울 경우 수출상은 수입상에게 원신용장의 조건변경을 요청해야 한다.

수입상이 수출상의 요청에 동의하고 이를 발행은행에 요청하면 발행은행은 신용장조건변경통지서를 통지은행을 통해 수익자에게 통지한다. 수출상은 변경될 내용을 확인하고 특이사항이 없으면 변경동의서와 함께 신용장 원본을 반납한다. 통지은행은 이를 발행은행에 송부하고 신용장 발행은행은 신용장의 조건을 변경한다.

‘신용장 조건변경’을 통지하는 은행은 조건변경을 송부한 은행에게 조건변경내용에 대한 수락 또는 거절을 통보하여야 하며,⁷¹⁾ 이와 같이 변경한 신용장의 통지는 ‘원신용장’(original L/C) 통지절차에 준해서 처리된다.

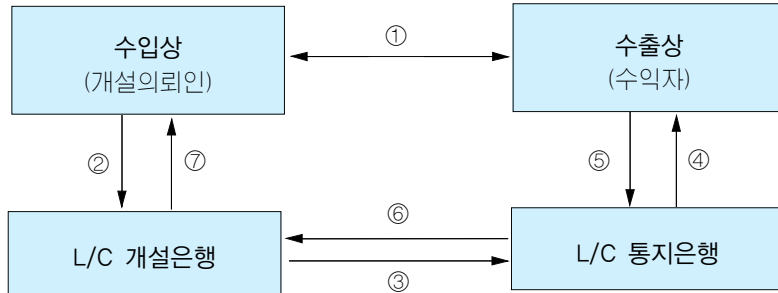
한편 조건변경의 전신은 유효한 조건변경으로 보고, 어떤 추가적인 우편확인도 무시된다. 전신의 내용에서 “상세한 명세가 추후 송부될 것” 등과 같이 표현되어 있는 등의 경우, 이러한 전신은 유효한 조건변경으로 보지 않는다. 그 경우 발행은행은 지체없이 전신과 불일치하지 않는 조건으로 유효한 조건변경을 하여야 한다.⁷²⁾ 그리고 ‘신용장의 조건변경’에 대한 사전통지는 발행은행이 조건변경을 발행할 수 있을 경우에만 송부되어 질 수 있다. 사전통지를 보낸 발행은행은 이와 불일치하지 않는 조건으로 지체없이 취소 불가능하고 유효한 신용장을 개설하거나 조건변경을 하여야 한다.⁷³⁾

71) UCP 600, Article 10 (d).

72) UCP 600, Article 11 (a).

73) UCP 600, Article 11 (b).

그림 7-6. 신용장조건변경 및 취소절차



- ① 변경내용 합의
- ② 변경(취소)요청
- ③ 변경(취소)요청서 발송
- ④ 변경(취소) 동의여부 확인
- ⑤ 변경(취소)동의서 송부(신용장 원본 반납)
- ⑥ 변경(취소)동의서 송부(신용장 원본 송부)
- ⑦ 신용장변경(취소) 통보

3. 신용장 조건변경의 효력

하나의 조건변경 통지에 두 가지 이상의 변경내용이 있을 때, 이 중 수익자가 자기에게 유리한 일부의 조건만 수락하는 것은 신용장거래 기본당사자 전원의 동의가 없으면 허용되지 않으므로, 모든 내용을 수락하든지 아니면 모든 내용을 거부해야 한다.

그리고 '신용장조건변경신청서'의 유효성과 관련하여 변경된 조건에 대한 수익자의 동의는 반드시 분명한 수락의 의사를 표시함으로써 유효하게 된다. 그러나 수익자가 변경된 조건에 대하여 아무런 의사표시를 하지 않고 있다가 변경된 조건에 일치시켜 서류를 제시했을 경우는 그 시점에서 수락의 의사표시가 되므로 하등의 문제가 되지 않는다.

여기서 ‘신용장 조건변경’의 효력발생시기와 관련하여 먼저, 신용장발행은행의 경우는 ‘조건변경의뢰서’의 발급시점에 효력이 발생하고, 또 수익자의 경우는 조건변경의 수락여부를 통지은행에 통보한 시점 또는 변경내용과 일치한 서류제시시점에, 그리고 확인은행의 경우는 조건변경의 통지시점에 각각 효력이 발생한다. 그러나 확인은행이 조건변경에 대하여 확인을 연장함이 없이 통지만을 하기로 선택한 경우 지체없이 발행은행에 그 사실을 알려주어야 하고, 그 통지에서 수익자에게 그 사실을 알려주어야 한다.⁷⁴⁾

그러나 ‘원신용장’(또는 이전에 조건변경이 수락된 신용장)의 조건은 수익자가 조건변경을 통지한 은행에 대하여 변경된 내용을 수락한다는 뜻을 알려줄 때까지는 수익자에 대하여 효력을 가진다. 수익자는 조건변경 내용에 대한 수락 또는 거절의 뜻을 알려주어야 한다. 수익자가 위 수락 또는 거절의 뜻을 알리지 않은 경우, 신용장 및 아직 수락되지 않고 있는 조건변경내용에 부합하는 제시가 있으면 수익자가 그러한 조건변경 내용을 수락한다는 뜻을 알린 것으로 본다. 이 경우 그 순간부터 신용장은 조건이 변경된다.⁷⁵⁾

「신용장통일규칙」(UCP 600)에서는, 여러 사람에게 분할양도된 신용장의 조건이 변경된 경우 이를 승낙한 ‘양수인’에게는 변경된 신용장의 효력을, 거절한 ‘양수인’에게는 원신용장의 조건이 그대로 존속하는 것으로 구체적으로 규정⁷⁶⁾하고 있다.

5.4 신용장의 양도

1. 신용장 양도의 내용

‘신용장 양도’(transfer)란 신용장상의 ‘제1 수익자’(first beneficiary)가 향유하는 권리의 전부 또는 일부를 수익자가 지시하는 ‘제2 수익자’(second beneficiary)에게 양도하는 것을 말한다. 이는 신용장상에 양도가능의 문언, 즉 ‘transferable’ 문언이 반드시 명시되어 있는 ‘양도가능신용장’(Transferable L/C)인 경우에 한하며, 그 외의 ‘Divisible’이나 ‘Assignable’ 등의 문언의 경우는 양도가 허용되지

74) UCP 600, Article 10 (b).

75) UCP 600, Article 10 (c).

76) UCP 600, Article 38 (f) 참조.

않는다는 점에 유의해야 한다.⁷⁷⁾

‘신용장 양도’는 최초의 원수익자가 ‘제2수익자’에게 양도할 수 있는 것으로, 이 양도가능(transferable)의 의미는 수익자의 권리이며 의무는 아니다.

신용장은 원칙적으로 그 이용이 원수익자로 한정되어 ‘제3자’가 사용할 수 없지만, 신용장의 양도는 수익자가 무역업자가 아닌 경우나, 수익자가 제조업자가 아니라 생산업자로 하여금 직접 선적을 하게 하는 경우, 수익자가 원래 공급능력 없이 양도차익을 목적으로 신용장을 수취한 경우, 그리고 수익자가 당해물품에 대한 쿼타(quota)를 보유하고 있지 않은 경우 등에 주로 이용된다. 또한 수익자가 수입상의 지사 또는 대리인으로서 수입상에게 가장 유리한 공급선을 갖고자 한 경우나 수출조합이나 동업자조합 명의로 신용장을 수취하고 그 수출이행을 하기 위해서이다. 각 조합원에게 할당하고자 하는 경우에도 신용장 양도가 활용된다.

신용장의 양도요건으로는 먼저, 양도인(제1 수익자)과 양수인(제2 수익자)간에 신용장양수도계약을 체결하고, 이때 신용장 양도은행은 원신용장에 지급, 연지급, 인수 또는 매입을 위임받은 은행이 지정되어 있는 경우에는 그 은행이다. 그리고 ‘자유매입신용장’의 경우 발행은행으로부터 신용장 양도은행으로 별도로 수권받은 은행이어야 한다. 또한 발행은행도 양도은행이 될 수 있는데 이는 발행은행이 지정한 양도은행이 양도를 거절했을 때 발행은행에서 양도를 할 수 있도록 하기 위해서이다.

‘양도은행’은 양도인에게 제비용을 징구하고,⁷⁸⁾ 원신용장의 뒷면에 양도사실을 기재한 후 이를 양도인에게 돌려주고 양수인에게 제2의 양도신용장, 즉 신용장양도장을 발급한다.

‘신용장의 양도’는 1회에 한하며, 양수인(제2 수익자)이 다시 ‘제3자’에게 재양도할 수 없다. 그러나 원신용장에서 ‘분할선적’을 허용하는 경우에는 신용장금액을 여러 개로 분할하여 여러 명의 ‘제2 수익자’에게 양도할 수 있으며, 이를 ‘분할양도’라 한다.

그리고 신용장의 양도시 그 ‘양도조건’은 원칙적으로 원신용장 조건과 동일하지 않으면 안된다. 따라서 양도신용장의 금액, 상품단가, 유효기일, 서류제시기간, 최종선적일 또는 선적기간 등이 ‘원신용장’의 그것보다 적어지거나 단축되는 것은

77) 신용장상에 ‘Divisible’, ‘Assignable’의 표현이 있으면 이는 양도가능신용장이 아니다. 특히 ‘Assignable’(대금양도)은 UCP 제38조의 신용장 자체의 양도가 아니라 대금에 대한 양도(제39조), 즉 대금을 받을 권리만을 의미한다. 이러한 대금의 양도는 수출상이 신용장 대금을 받을 권리를 ‘제3자’(통상적으로 은행)에게 양도(assign)하는 것으로 예컨대 수출상이 신용장 대금을 금융을 통해 선취(포페이팅)하거나 신용장을 바탕으로 ‘Back-To-Back신용장’을 개설했다면 그 담보제공 목적으로 은행에 대금양도를 하는 경우이다.

78) UCP 600, Article 38 (c).

허용되나, 유효기간이 연장되거나, 보험의 부보범위가 줄어드는 것은 허용되지 않는다.⁷⁹⁾

한편 신용장 양도의 종류로는 전부양도, 일부양도 그리고 해외양도가 있다. 먼저 ‘전부양도’(total transfer)는 양도인이 원신용장의 금액 전액을 양수인에게 양도하는 것이다. 이 경우 양도은행은 전액양도통지서(Advice of Totally Transfer)를 원신용장에 첨부하여 양도인에게 교부하고 양수인에게는 신용장양도장을 발급한다. 양도가 끝나면 양도은행은 ‘제2 수익자’의 회사명, 주소 등 사항을 신용장 발행은행에 통지한다.

이 ‘전액양도’가 이루어지면 통상 양수인이 신용장상의 모든 권리를 가지므로 신청이나 수락시 양수인은 이를 자기명의로 권리행사할 수 있다.

다음으로 ‘일부양도’(partial transfer)는 원신용장의 금액 중 일부만을 양수인에게 양도하고 나머지는 본인이 이행하든지, 아니면 원신용장을 여러 개로 나누어 여러 명의 양수인에게 양도하는 것으로서 이를 ‘분할양도’(partial transfer)라고도 한다. 이 경우 원신용장에서 ‘분할양도’를 허용하고 있어야 하며, 그리고 양도은행은 분할양도시 분할양도통지서(Advice of Partial Transfer)에 양도금액, 상품명, 수량 등을 기입한 후 양수인에게 교부하거나, 원신용장 중에서 양수인에게 관계가 없는 곳을 삭제한 사본을 통지서에 첨부하거나, 또는 ‘이중양도’를 막기 위하여 원신용장에 양도금액 등을 배서한 후에 원수익자에게 돌려준다.

그리고 ‘신용장 조건변경’시 그 당사자가 양도인이므로 양수인은 자기명의로 신용장조건변경을 신청하거나 수락할 수 없다. 하나의 신용장이 여러 명에게 분할양도된 경우 신용장조건이 변경되면 이를 수락한 양수인에게는 변경된 신용장의 효력이 발생하나, 이를 거절한 양수인에게는 원신용장의 제조조건이 그대로 유효하다.⁸⁰⁾

마지막으로, 신용장의 ‘해외양도’(overseas transfer)는 신용장의 양도는 수출상의 국내에서 발생하는 것이 대부분이지만 양도인과 양수인이 소재하는 국가가 상이한 경우도 없지 않으며 이 경우 신용장을 해외에 양도하는 것을 말한다. 해외양도는 양도인이 상당한 양도차익의 획득을 목적으로 하는 경우가 많으므로 이때 양수인은 Unpaid 방지에 유의해야 한다.

한편 양도인의 권리로서 신용장 양도시 양도인은 ‘송장대치’(substitution of invoice)⁸¹⁾

79) UCP 600, Article 38 (g) 참조.

80) UCP 600, Article 38 (f).

81) 송장대치(substitution of invoice)는 신용장양도인이 양수인 및 제2 수익자가 양도신용장의 발행신청인 앞으로 작성한 송장을 회수하고 대신 원신용장의 발행의뢰인 앞으로 자기명의로 작성된 송장을 송부하는 것을 말하며, 차익을 자신이 수령하기 위한 신용장 양도인이 가지는 권

의 권리와 추가어음발행의 권리를 그리고 양도지에서 매입을 요구할 수 있는 권리와 양도사실 불고지 요청권 등을 가진다.⁸²⁾

2. 신용장 양도의 절차

신용장의 양도절차는 ‘전액양도’인 경우 전액양도신청서(application for advice of total transfer), ‘분할양도’의 경우에는 분할양도신청서(application for advice of partial transfer)를 제시받고, 원신용장도 제시받아 ① 양도가능한 신용장인지, ② 양도횟수가 1회 이상인지, ③ 분할양도인 경우 원수출 신용장에 분할선적을 허용하고 있는지 또한 분할양도금액 총액이 원신용장 금액을 초과하지 않는지 등을 검토한다.

이러한 검토를 통하여 타당하다고 인정되면 원신용장에 ‘전액양도’일 경우에는 “This credit was totally transferred to _____”라고 기재하고, ‘분할양도’인 경우에는 “This credit was partially transferred to _____ for US\$_____”라고 배서하고 원수익자가 지정한 양수인(제2수익자)에게 양도사실을 통지한다.

이때 ‘전액양도’일 경우에 “Advice of Total Transfer”(전액양도통지서), ‘분할양도’인 경우에는 “Advice of Partial Transfer”(분할양도통지서)의 양도장을 작성원본은 제2수익자에게 교부하고 원수익자, 발행은행 그리고 통지은행이 따로 있을 경우에는 각각 사본 1통씩을 보낸다.

또한 신용장을 양도받은 ‘제2 수익자’는 반드시 양도은행에 서류를 제시하도록 하고 있다. 이는 ‘제2 수익자’가 양도은행을 거치지 않고 발행은행으로 서류를 직접 송부함으로써 ‘제1 수익자’가 서류교체를 통해서 양도차익 등을 얻을 수 있는 기회를 상실하는 상황이 발생하기 때문이다.

그런데 실무상 ‘신용장의 양도’는 다음과 같은 문제점이 있다. 첫째, 분할양도일 경우 양도받는 ‘제2 수익자’의 권리가 원수익자의 권리에 종속적인 것이냐 하는 것이다. 예컨대 발행은행으로부터 원신용장의 취소나 조건변경의 요청이 있을 경우 원수익자와 ‘제2 수익자’ 간에, 특히 ‘제2 수익자’가 다수인으로 존재할 때 이들 간에 신용장의 취소 또는 조건변경 수리에 대하여 의견이 관계당사자간에 원활한 해결책이 강구되리라고 보아지나 양도취급은행은 양도취급시 원수익자로부터 서면

리이다. 윤광운 외, 「무역계약론」, 전게서, p. 243 참조.

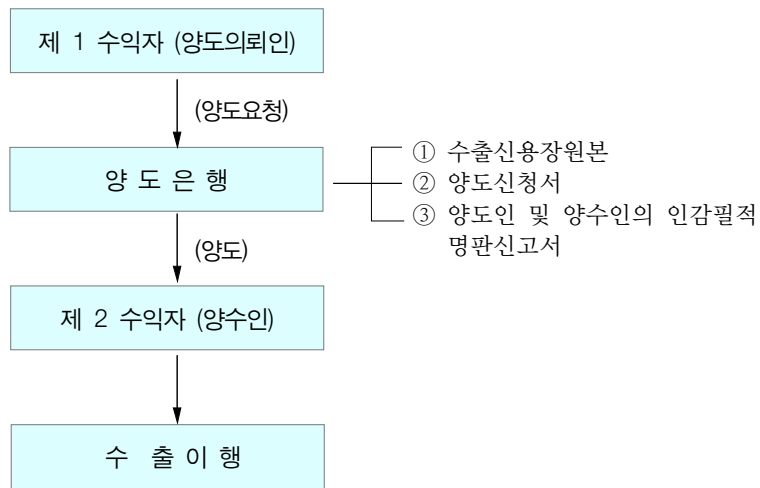
82) UCP 600, Article 38 (g), (h).

으로 그러한 내용을 받아두면 좋을 것이다.

「UCP 600」에서는 양도를 위한 요청은 조건변경이 ‘제2 수익자’에게 통지될 수 있는지 여부 및 어떤 조건하에 통지될 수 있는지를 표시하여야 한다. 양도된 신용장은 그러한 조건을 명확하게 표시하여야 한다⁸³⁾고 규정하고 있다.

둘째, ‘신용장 양도’의 취소에 관한 것이다. 「UCP 600」에는 양도의 취소에 대하여 아무런 규정이 없으나 신용장발행의 취소에 준하여 발행은행, 확인은행(확인은행이 있는 경우), 그리고 수익자의 합의가 있으면 취소가 가능한 것으로 해석된다. 그러므로 신용장의 양도취소의 절차를 하기 전에 이러한 관계당사자들의 합의를 얻는 것이 요망된다.

그림 7-7. 신용장의 양도절차



83) UCP 600, 제38조 e항.

[예시 7-11] 신용장전액양도신청서

THE KOREA DEVELOPMENT BANK

C.P.O BOX 2842, SEOUL, KOREA

APPLICATION FOR TOTAL TRANSFER OF THE CREDITTHE KOREA DEVELOPMENT BANK
SEOUL, KOREA_____
Your Advice No.

Re: Credit No.:

For :

Favor :

Opening Bank: _____

Gentlemen :

We hereby irrevocably transfer all of our right under above credit to _____

The transferee(hereinafer called the "Second Beneficiary") shall have sole right as beneficiary under the credit, including all rights relating to any amendment, whether increases or other amendments, and whether now existing or hereafter made.

The credit hereafter may be amended, extended or increased, without our consent or notice to us and you will give notice thereof directly to the Second beneficiary.

The original credit(including amendments to this date, if any) is returned herewith for your endorsement.

We request you to notify the Second Beneficiary in such form as you deem advisable of this transfer of the credit and of the terms and conditions of credit as transferred.

We agree to indemnify and hold you harmless against any and all losses, damages and expenses arising from your actions on this transfer.

Your very truly

Accepted by

NAME AND SIGNATURE
OF SECOND BENEFICIARY_____
NAME AND SIGNATURE
OF FIRST BENEFICIARY

[예시 7-12] 신용장분할양도신청서

THE KOREA DEVELOPMENT BANK

C.P.O BOX 28, SEOUL, KOREA

APPLICATION FOR PARTIAL TRANSFER OF THE CREDIT

THE KOREA DEVELOPMENT BANK
SEOUL, KOREA

Your Advice No.

Re: Credit No.:

For :

Favor :

OpeningBank : _____

Gentlemen : -----

We hereby irrevocably transfer all of our rights under the above mentioned credit to
__ under the same terms and conditions of the credit with the following
exceptions:

- (1) The amount to be transferred:
- (2) The latest shipping date:
- (3) The expiry date:
- (4) The quantity of commodities:
- (5) Special Instructions:

Any amendment(except the increase of the amount) to the credit hereafter made
is to be advised to the transferee(Second Beneficiary) with same notice to us.

The original credit(including amendments to this date, if any) is returned
herewith for your endorsement.

We request you to notify the Second Beneficiary in such form as you deem
advisable of this transfer of the credit and of the terms and conditions of the credit
as transferred.

We agree to indemnify and hold you harmless against any and all losses, damages
and expenses arising from your actions on this transfer.

Your very truly,

Accepted by:

NAME AND SIGNATURE
OF SECOND BENEFICIARY

NAME AND SIGNATURE
OF FIRST BENEFICIARY



제 8 장

수출물품의 확보

제1절 수출물품의 확보방법 / 334

제2절 무역금융 / 346

제3절 국내 수출입대행계약 / 351

제1절 수출물품의 확보방법

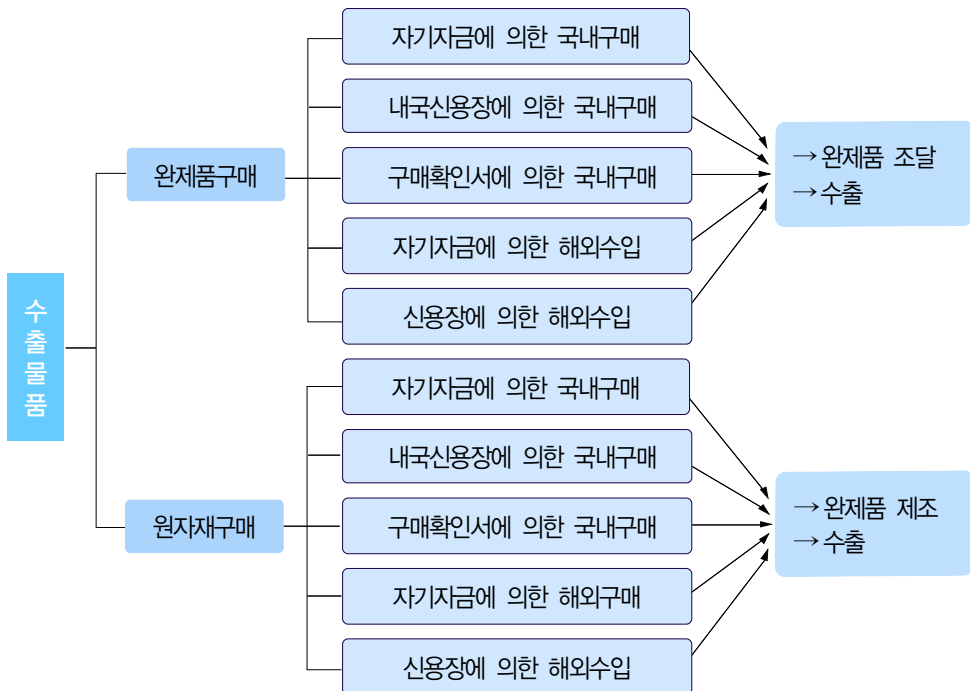


1.1 개 설

수출물품을 확보하기 위해서는 완제품의 경우 수출자의 자가공장에서 직접 제조·생산하는 방법과 다른 회사에서 제조·생산한 완제품을 자기자금 또는 ‘내국신용장’, ‘구매확인서’ 등 무역금융제도를 이용해 국내에서 구매할 수 있는 방법이 있다.

한편, 수출물품을 제조·생산하기 위한 원자재를 조달하는 방법으로는 외국에서 수입하는 방법과 ‘내국신용장’ 또는 ‘구매확인서’를 이용해 이미 수입된 원자재를 국내에서 확보하는 방법이 있다.

그림 8-1. 수출물품의 확보방법



1.2 내국신용장에 의한 국내구매

1. 내국신용장의 개념

1) 내국신용장의 의의

‘내국신용장’(Local L/C)은 수출업체 또는 물품공급업체가 물품을 제조·가공하는데 소요되는 원자재 또는 완제품을 국내에서 원활하게 조달하기 위하여 국내공급업자를 수익자로 하여 외국환은행인 내국신용장 발행은행이 지급확약한 신용장으로서, 한국은행총재가 정하는 바에 의하여 외국환은행의 장이 발급하여 국내에서 통용되는 신용장을 말한다.¹⁾

‘내국신용장’은 은행의 대금지급확약기능 외에도 수출을 위한 구매자와 이에 대한 공급자에게 수출실적 인정, 세제상 부가가치세 영세율을 적용하는 등 국산원자재 사용촉진을 통한 외화가득률 제고에 중요한 역할을 한다.

‘내국신용장’에 의하여 조달된 원자재의 결제자금을 무역금융으로 지원한 경우에는 동 원자재의 수출이행 여부를 관리하기 위하여 내국신용장 발행의뢰인에게 일정한 대응수출의무를 부여하여 관리하고 있다.

2) 내국신용장의 주요기능

‘내국신용장’이 갖는 주요기능을 매매당사자별로 요약하면 <표 8-1>과 같다.

표 8-1. 내국신용장의 주요기능

당사자	주요기능
발행의뢰인 (수출자)	① 내국신용장 환어음의 결제자금으로 원자재자금 또는 완제품구매자금 용자 가능 ② 은행의 지급확약으로 거래처로부터 신용도 제고 ③ 원자재, 제품의 확실한 조달 보장
수혜자 (국내물품공급자)	① 「대외무역법」상 용자대상 수출실적으로 인정 ② 부가가치세 영세율 적용 ③ 은행의 지급확약으로 물품대금의 회수 보장 ④ 무역금융 용자대상 증빙으로 인정(무역금융 수혜 가능) ⑤ 내수거래에 비하여 물품공급대금의 조기 회수 가능 ⑥ 관세환급 가능

1) 내국신용장 발행의 근거가 되고 수출자가 외국의 수입자로부터 수령한 신용장을 원신용장(Original L/C)이라 한다.

3) 내국신용장의 종류

‘내국신용장’의 유형을 그 특성과 용도에 따라 분류하면 다음 <표 8-2>와 같다

표 8-2. 내국신용장의 종류

분류기준	내국신용장의 종류
거래물품별	① 원자재내국신용장 : 수출용원자재를 공급대상으로 하여 개설된 내국신용장 ② 임가공내국신용장 : 수출용원자재 또는 수출용완제품을 위탁가공임을 대상으로 하여 개설된 내국신용장 ③ 완제품내국신용장 : 수출용완제품을 공급대상으로 하여 개설된 내국신용장 ④ 원상태내국신용장 : 수출물품을 원상태로 조달하기 위하여 개설하는 내국신용장
발행단계별	① 제1차내국신용장 : 신용장기준금융수해업체를 개설의뢰인으로 하여 수출신용장, 선수출계약서, 외화표시물품공급계약서를 근거로 개설하거나, 실적기준금융수해업체를 개설의뢰인으로 하여 과거수출실적을 근거로 개설된 최초의 완제품내국신용장 또는 원자재내국신용장 ② 제2차내국신용장 : 제1차내국신용장 수혜자를 개설의뢰인으로 하여 개설된 원자재내국신용장 ③ 제3차내국신용장 : 제1차내국신용장의 공급대상물품이 수출완제품인 경우로서 제2차내국신용장 수혜자를 개설의뢰인으로 하여 개설된 원자재내국신용장
표시통화별	① 원화표시내국신용장 : 내국신용장에 의한 물품대금이 부기한 외화금액 기준으로 환산된 원화금액에 의하여 결제되는 내국신용장 ② 외화표시내국신용장 : 내국신용장에 의한 물품대금이 거주자계정간 이체결제방식에 의거 외화금액에 의하여 결제되는 내국신용장
금융수해 대상 여부	① 금융용내국신용장 : 원자재금융 또는 완제품내국신용장 개설업체가 소정용자(개설)한도 범위내에서 개설한 내국신용장으로서 내국신용장수혜자가 이를 근거로 생산자금 및 원자재금융의 수혜가 가능한 내국신용장 ② 비금융용내국신용장 : 원자재금융수해업체가 소정용자한도를 초과하여 자기자금결제 조건부로 개설한 내국신용장[용도표시문언 : “용자대상외”, “용자대상외(실적)"]으로서 내국신용장 개설의뢰인은 물론 수혜자도 무역금융의 수혜가 불가능한 내국신용장

2. 내국신용장 발행한도

‘내국신용장’은 대금지급보증의 기능 이전에 발행의뢰인과 수혜자에게 무역금융을 융자해 주기 위한 것이 주된 기능이므로 내국신용장 발행의뢰인의 원자재 금융한도 이내에서만 개설이 가능하며, 아래의 한도 이내에서 원자재 수입분을 뺀 금액이 내국신용장 발행한도이다.

표 8-3. 내국신용장 발행한도

구 분	개설한도
원자재내국신용장	· 외국환은행이 정한 용자한도 범위내 · 건설용역수출금융업체는 용자대상 계약서의 소요원자재 금액 범위내
용자대상 외 원자재 내국신용장	· 외국환은행이 정한 용자한도 범위내 · 건설용역수출금융업체는 용자대상계약서의 소요원자재 금액 범위내
자기자금 결제조건 원자재내국신용장	· 신용장기준 원자재금융 수혜업체 : 수출신용장 등의 소요원자재 금액 범위내 · 실적기준 원자재금융 수혜업체 : 과거 1년간 자사제품수출실적에 평균원자재 의존율을 곱한 금액 범위내
완제품내국신용장	· 당해 업체가 보유한 수출신용장 등의 금액 범위내 · 단, 종합무역상사는 과거 1년간 타사제품 수출실적의 1/6 범위내

3. 내국신용장의 거래당사자와 수혜자 요건

1) 내국신용장의 거래당사자

(1) 발행의뢰인

① 일반 수출업체 : 수출용 수입원자재와 국내에서 생산된 수출용 원자재 또는 수출용 완제품을 구매(임가공 위탁 포함)하고자 하는 업체인 경우 내국신용장을 발행할 수 있다.

② 내국신용장 수혜자 : 내국신용장 수혜자는 당해 내국신용장을 근거로 수출용 원자재 및 완제품을 구매하기 위하여 또다른 내국신용장을 개설할 수 있다.

③ 임가공 위탁업체 : 수출입업체가 원자재 및 완제품을 임가공계약에 의하여 위탁생산하고자 하는 경우 당해 수탁가공업체에 대한 가공임을 지급하기 위하여 내국신용장을 개설할 수 있다.

(2) 수혜자

당해 내국신용장의 공급대상물품(임가공 포함)을 생산·가공하여 내국신용장 발행 의뢰인에게 공급할 수 있는 능력을 보유하고 있는 제조업체 또는 수출용 원자재를 원상태로 공급하고자 하는 유통업자이어야 한다.

(3) 발행은행

발행의뢰인의 신청에 의하여 '내국신용장'을 개설하는 외국환은행으로서 발행신청

인이 거래하는 은행이며 발행의뢰인에 대하여 무역금융 용자취급은행의 기능을 한다.

(4) 매입은행

내국신용장 수혜자가 물품공급을 완료한 후 동 물품대금 회수를 위하여 발행한 내국신용장 환어음을 매입 또는 추심하는 외국환은행을 말한다.

2) 내국신용장 수혜자 요건

외국환은행은 ‘내국신용장’ 발행시점에 내국신용장 수혜자의 자격요건 확인으로서 이를 발급하는 생산·가공능력 보유 입증서류, 또는 거래외국환은행이 발급하는 당해 물품의 과거 3개월간 수출(공급)실적증명서 등을 내국신용장 수혜자에게 징구한다.

원상태내국신용장은 2차 내국신용장을 허용하지 않기 때문에 유통업자는 동 내국신용장을 근거로 무역금융을 수혜할 수 없으나 발행의뢰인은 원자재 수입자금을 수혜할 수 있다.

완제품내국신용장 발행의뢰인은 무역금융을 수혜할 수 없고, 비금융용 내국신용장은 발행의뢰인이나 수혜자 모두 무역금융을 이용할 수 없으며, 단순히 지급보증의 기능만 부여됨으로써 무역금융에서 제외된다.

4. 내국신용장의 발행

1) 내국신용장의 발행근거

국내에서 외화획득용 원료 또는 물품 등을 구매하고자 하는 자는 외국환은행의 장에게 ‘내국신용장’의 발행을 의뢰하거나 ‘구매확인서’의 발급을 신청할 수 있다. 외국환은행의 장은 다음 각 호, 즉 ① 수출신용장, ② 수출계약서, ③ 외화표시물품 공급계약서, ④ 외화표시건설용역공급계약서, ⑤ 내국신용장, ⑥ 과거 수출실적에 의한 실적기준금융 수혜업체의 금융한도의 1에 의하여 내국신용장을 개설할 수 있다.

2) 내국신용장 발행조건

(1) 일람출급 취소불능신용장

양도가 불가능한 ‘취소불능신용장’(irrevocable L/C)이어야 하며, 어음은 발행의

뢰인을 지급인으로 하고 발행은행을 지급장소로 하는 ‘일람출급환어음’(at sight bill)이어야 한다. 다만 선박 또는 「대외무역법」에서 정하는 산업설비수출을 위하여 개설되는 완제품내국신용장의 경우에는 원수출신용장 등의 대금결제조건에 따른 제조공정별 분할지급조건이 가능하다.

(2) 신용장 금액

금액은 ‘내국신용장’ 개설용 Offer Sheet상의 물품대금 전액으로 하며 통상 원화 금액을 개설일 현재의 대고객 전신환매입률(T/T buying)로 환산한 외화(미 달러화 또는 원수출신용장 등의 표시통화)금액을 부기한다.

단, 내국신용장 발행의뢰인과 수혜자가 거주자 외화계정을 통하여 계정간 이체방식에 의하여 대금을 결제하기로 한 경우 외화표시 내국신용장 개설이 가능하다. 원수출신용장 등의 매입 또는 추심결제조건 등 수혜자에게 불리한 조건을 부기해서는 안된다.

(3) 인도기일

물품인도기일은 대응수출 또는 물품공급일이 이행되는데 지장이 없는 범위내에서 책정되어야 하며, 유효기일은 물품인도기일에 최장 10일을 가산한 기일 이내로 하여야 한다. 어음매입 또는 추심을 위한 서류제시기간은 물품수령증명서 발급일로부터 5영업일 이내이어야 한다. 단, 소재지가 원격지일 경우에는 7영업일 이내이다.

3) 내국신용장의 발행절차

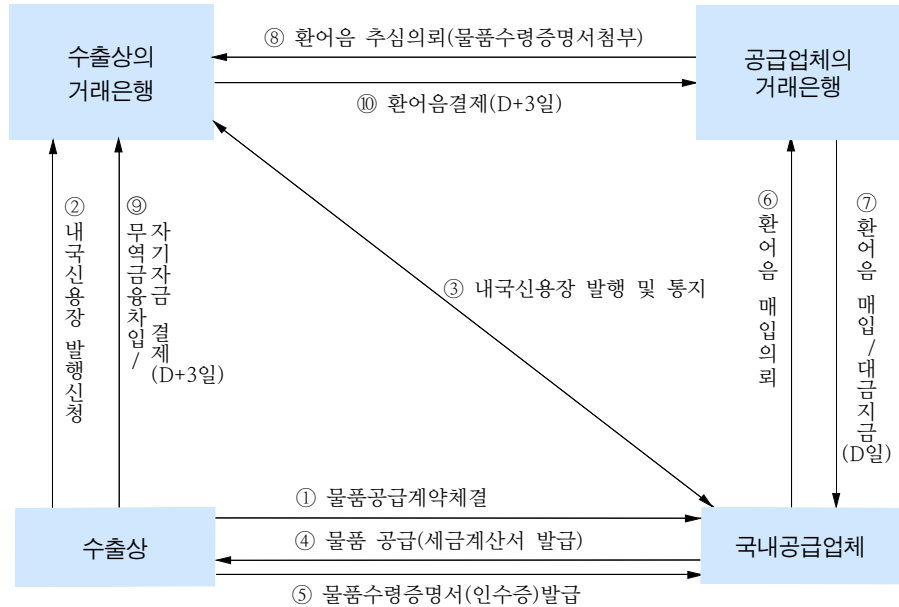
수출신용장을 근거로 수평적으로 복수의 ‘내국신용장’을 발행할 수 있으며, 수직적으로는 1차가 ‘완제품 내국신용장’일 경우 3차까지 개설할 수 있다. 단, 최종수출자가 물품제조업체로서 1차가 ‘원자재 내국신용장’일 경우는 2차까지만 ‘원자재 내국신용장’ 발행이 가능하다.

‘내국신용장’ 발행신청시에는 다음의 서류를 준비하여야 한다.

- ① 공급자발행 물품매도확약서(수탁가공 포함)
- ② 소요량증명서²⁾ 또는 소요량계산서(원자재내국신용장기준금융 수혜업체의 경우)
- ③ 수출신용장 등 용자대상 증빙(신용장기준금융 수혜업체의 경우)
- ④ 수혜자의 생산능력보유 입증서류 또는 3개월간 자사제품 수출실적 증명서
- ⑤ 기타 용자 관계서류

2) 신용장기준금융 수혜업체라 하더라도 평균원자재의존율을 사정받은 경우는 소요량증명서를 제출할 필요가 없다.

그림 8-2. 내국신용장의 거래절차



5. 내국신용장의 대금결제

1) 내국신용장의 대금결제절차

‘내국신용장’에 의거 발행한 환어음을 매입한 외국환은행이 어음교환제도를 이용하여 내국신용장 발행은행 앞으로 어음대금을 추심하거나, 내국신용장의 수혜자가 직접 발행은행 창구에 제시할 때 지급거절 사유가 없는 한 발행은행이 내국신용장어음대금을 지급한다.

내국신용장 발행은행은 내국신용장어음의 지급제시를 받은 경우 지급거절사유가 있는 경우를 제외하고는 지급제시를 받은 날로부터 3영업일 이내에 해당 어음을 결제하여야 한다. 3일 이내에 발행의뢰인이 어음을 결제하지 못할 경우 제4영업일에 해당하는 날 지급보증 대지급금으로 처리한다.

내국신용장 환어음 매입시 구비서류는 ① 내국신용장 환어음, ② 물품수령증명서³⁾, ③ 공급자발행 세금계산서 사본 등이다.

3) 물품수령증명서는 원칙적으로 공급자발행 세금계산서상의 공급일로부터 10일 이내에 발급된 것

2) 발행은행의 대금지급 거절사유

발행은행은 다음의 경우 내국신용장어음의 대금지급을 거절할 수 있다.

- ① 어음의 형식불비 또는 지급지가 상이한 경우
- ② 제시된 어음이 사고신고서가 접수된 어음이거나 위조, 변조된 경우
- ③ 어음의 지급제시일(수해자의 매입 또는 추심의뢰일)이 내국신용의 유효기일을 경과한 경우
- ④ 물품수령증명서상의 수령인의 인감 또는 서명이 내국신용장 발행의뢰시 신고한 인감 또는 서명(물품매도확약서상의 것을 기준으로 함)과 상이한 경우
- ⑤ 물품수령증명서상의 물품명세가 내국신용장상의 물품명세와 불일치한 경우
- ⑥ 제시된 어음이 내국신용장상의 기타 조건과 불일치한 경우

1.3 구매확인서에 의한 국내구매

1. 구매확인서의 의의

‘구매확인서’란 국내에서 생산된 물품 등이나 수입된 물품을 외화획득용 원료 또는 물품으로 사용하기 위하여 구매하고자 하는 경우 외국환은행의 장이 ‘내국신용장’에 준하여 발급하는 증서를 말한다(대외무역관리규정 제1-0-2조 17).

‘구매확인서’ 제도는 실무적으로는 내국신용장 발급규정상 단순송금방식수출, 무역업자의 금융한도 부족, 연체나 대지급금 보유 등의 사유로 인하여 원자재 등의 공급을 받기 어려운 수출자를 지원하기 위한 제도이다.

2. 구매확인서의 발급

1) 구매확인서의 발급 근거

외국환은행의 장은 다음 각 호, 즉 ① 수출신용장, ② 수출계약서, ③ 외화매입(예치)증명서(외화획득이행관련 대금입이 관계서류에 의해 확인되는 경우에 한함), ④ 내국신용장, ⑤ 구매확인서, ⑥ 외화획득에 제공되는 물품 등을 생산하기 위한 경우임을 입증할 수 있는 서류의 1에 의하여 구매확인서를 발급할 수 있다(대외무역관리규정 제4-2-7조).

이어야 한다.

2) 구매확인서의 발급

(1) 구매확인서의 발급절차

‘구매확인서’는 외화획득용 원료 등의 구매자(수출상)의 거래 외국환은행장이 구매자와 공급자 앞으로 발급하며, 다음 차의 구매확인서는 구매확인서 소지자의 거래 외국환은행장이 구매확인서 소지자와 공급자 앞으로 발급한다.

외국환은행의 장은 ‘1차 구매확인서’에 의하여 2차 구매확인서를 발급할 수 있으며, 외화획득용 원료 또는 물품의 제조·가공·유통과정이 여러 단계인 경우에는 차수에 제한없이 각 단계별로 순차로 발급할 수 있다.

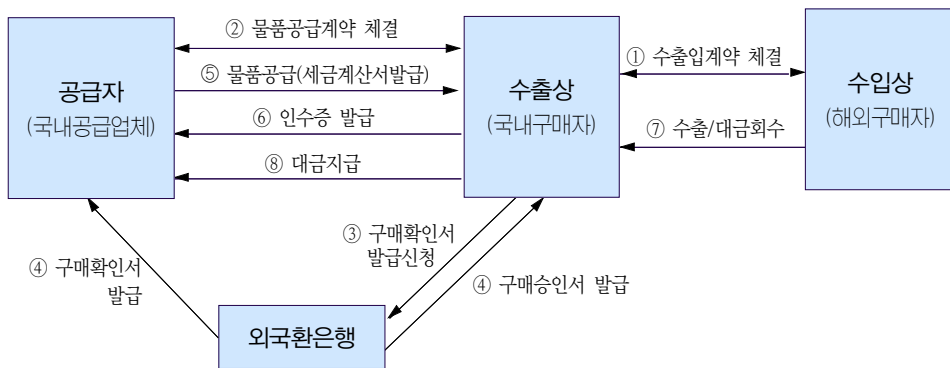
표 8-4. 내국신용장과 구매확인서의 비교

구 분	내국신용장	구매확인서
관련법규	무역금융규정	대외무역법시행령 및 관리규정
발급기관	외국환은행	좌 동
거래대상물품	수출용원자재, 수출용완제품	좌 동
발급조건	당해 업체의 무역금융 용자한도 내에서만 발급	업체가 거래증빙서류를 구비하여 신청하면 제한없이 발급
발급근거	<ul style="list-style-type: none"> - 수출신용장 - 수출계약서 - 외화표시물품공급계약서 - 외화표시 건설 및 용역 공급 계약서 - 내국신용장 - 당해 업체의 과거수출실적 	<ul style="list-style-type: none"> - 수출신용장 - 수출계약서 - 외화매입증명서 - 내국신용장 - 구매승인서 - 군납 등 외화획득에 공하는 물품을 생산하기 위한 경우
발급비용	일정 발급수수료(매 3개월마다 발급금액의 65/1,000%) 부담	없 음
공급실적의 수출실적 인정여부	무역금융한도 사정 및 대외무역관리규정상의 수출실적으로 인정	대외무역관리규정상의 수출실적으로 인정
무역금융	무역금융 용자대상	무역금융 용자대상에서 제외
부가가치세	부가가치세 영세율 적용	좌 동
외화획득용원료 사후관리	사후관리시 수출실적으로 인정	좌 동
관세환급여부	관세환급 가능	좌 동
대금지급보증	은행이 대금지급 보증	거래당사자간 대금결제
발급 차수 제한	1차 내국신용장이 완제품 내국신용장일 경우 소요원자재 조달을 위해 3차까지 가능하며, 1차내국신용장이 원자재내국신용장이면 2차까지 가능	차수 제한없이 순차적으로 발급이 가능

3. 구매확인서의 대금지급

‘구매확인서’는 은행이 내국신용장에 준하여 발급한 증서이지만 구매확인서 발급은행이 대금지급을 보증하는 것은 아니므로 대금지급에 관해서는 계약자유의 원칙에 따라 전적으로 거래당사자간에 이루어지게 된다.

그림 8-3. 구매확인서에 의한 물품구매절차



1.4 수입신용장에 의한 해외수입

1. 수입승인신청

수출상이 자사공장이나 하청공장을 통해 수출물품을 생산하는데 소요되는 원자재를 해외에서 수입하는 경우에는 해외의 물품공급자인 해외의 수출상과 수입계약을 체결하거나 국내의 소위 ‘오피상’으로 불리는 무역대리업자를 통하여 청약(offer)을 받고 승낙이 이루어져야 한다. ‘수출용원자재’(즉, 외화획득용 원료)의 수입시에는 보통 수출신용장이나 D/P·D/A 계약서 등을 근거로 하여 소요량증명서⁴⁾를 발급

4) 소요량증명서는 수출을 이행하는데 소요되는 원자재의 양을 확인한 증명서로서, 외국환은행에 그 발급이 위임되어 있다. 소요량은 수출품을 생산에 소요되는 원자재의 실량과 손모량을 합한 양으로서, 수출자가 수출할 때 수출품목의 제조에 사용될 원자재의 종류별·규격별 수량을 책정 고시하고(소요량고시) 소요량증명서를 발급하고 있다. 우리나라에서는 외화획득용 원료의 수입 또는 국내구매를 원활히 하여 수출을 촉진하기 위하여 외화획득용 원료수입의 경우 수입제한품

받아 인정되는 범위 내에서 수입하게 된다.

‘수출용원자재’의 수입시에는 ‘수출입공고’상의 품목제한규정의 적용이 배제됨에 따라 우선 수입할 수 있다. 그러나 수입대체산업의 육성 등이 필요한 일부 품목에 대해서는 수입을 억제하기 위한 제도적 장치로서, 지정된 품목은 ‘수입승인’(import licence : I/L)을 받아 수입하도록 하고 있다. 또한 산업폐기물이나 소관 중앙행정기관의 장이 별도로 정하는 농림수산물 또는 마약류, 대마 등 특별법으로 수입을 제한하고 있는 경우에는 그 제한내용을 충족한 경우에만 수입할 수 있다.

2. 신용장 발행신청과 거래약정

‘수입신용장’을 발행하기 위해서는 우선 이상의 요건을 충족하고 외국환은행의 장으로부터 수입승인(I/L)을 받아야 한다. 또한 ‘수입신용장’은 수입승인서상의 유효기간 내에 발행신청이 이루어져야 한다.

신용장 발행의뢰인인 수입상은 자신의 거래은행에 수입거래약정서 및 담보 등을 제공하고, 소정의 ‘신용장발행신청서’에 신용장조건을 기재하여 해외의 수출상을 수익자(beneficiary)로 하여 매매계약상 약정된 기간 이내에 신용장을 발행·통지하여 수입물품을 조달하게 된다.

여기서 신용장발행은행과 수입상인 발행의뢰인간에는 일종의 신용장발행계약을 ‘신용장거래약정서’라는 소정의 서식에 의하여 체결하여 당사자간의 법률관계를 구성하고 있다. 신용장발행계약은 매매계약과는 별개의 독립된 특성을 지닌다. 신용장발행을 위한 ‘신용장거래약정서’는 1922년 제정된 신용장표준양식 중에 포함되어 있는데, 우리나라의 경우 외국환은행들은 신용장을 발행할 경우 은행여신거래기본약관을 교부하여 약관내용준수확약과 ‘신용장통일규칙’을 준거법으로 하여 이를 고객으로부터 받아두고 있다.

목에 대하여도 수입을 허용하고, 금융, 또한 금융 및 세제상의 지원도 뒤따른다. 이러한 수출지원이 수출량에 따라 알맞게 이루어지도록 하려면 수출물품 생산에 꼭 필요한 양 만큼의 원자재에 대해서만 혜택을 주어야 하므로, 실제 필요 원자재량의 계산과 관리를 위한 것이 이 소요량증명제도이다.

제2절 무역금융



2.1 무역금융의 의의



1. 무역금융의 개념

‘무역금융’이란 수출물품의 제조 또는 조달과 관련된 금융지원을 원활히 하여 수출증대에 기여함을 목적으로 취급되는 선적전금융으로서, 무역금융을 용자취급한 외국환은행은 용자금의 일정 비율을 중앙은행으로부터 총액한도대출제도에 의하여 다시 용자받을 수 있는 정책금융이다. 무역금융제도는 우리나라의 수출을 장려하여 외화획득을 극대화하기 위한 목적으로 외국의 수입상으로부터 수출신용장 등을 수취한 수출상에 대하여 무역금융을 실시한다.

‘무역금융’은 당해 수출을 위한 소요자금 범위내에서 용자하며, 생산된 물품을 외국으로 직접 수출하는 업체뿐만 아니라 국내수출업체로부터 수출용 원자재 또는 수출용 완제품을 공급하는 조건으로 내국신용장을 개설받은 공급업체, 소위 로칼 업체에게도 용자한다. 수출상의 경우 수출을 이행한 후에는 금융기관으로부터 해당 수출환어음을 매입시켜 당해 수출대금을 받거나, 수출이행 전에는 당해 수출의 이행에 소요되는 자금을 ‘무역금융’을 통하여 지원받게 된다. ‘무역금융’은 수출상의 수출이행에 소요되는 자금을 필요한 시점에서 지원받는 단기운전자금으로 ‘선적전금융’이자 사전금융이다.

‘무역금융’의 용자대상으로는 수출신용장, 선수출계약서(D/P·D/A), 내국신용장 등에 의한 단순송금방식수출(대금영수 후 30일내 수출), 대금교환도(COD·CAD)조건에 의한 수출, 국내 보세판매장을 통한 내국수출 및 Factoring방식 수출 등을 지원대상으로 하고 있다.

2. 무역금융의 특성

‘무역금융’은 일반금융과 달리 정책금융이므로 수혜상이 이를 악용하는 사례를 사전에 봉쇄함과 동시에 효율적인 수출지원을 도모할 수 있도록 다음과 같은 특성

을 갖추고 있다.

1) 총액대출방식에 의해 지원, 양적인 우대

금융은 일반금융과 정책금융으로 그 종류를 대별할 수 있다. ‘일반금융’의 경우에는 여신공급계획에 따라 그 지원폭에 제한을 가하여 통화량을 조절한다. 그러나 ‘무역금융’은 정책금융으로서 지원규모에 제한을 받지 않는다.

2) 우대금리 적용

‘무역금융’에 대한 금리면의 우대내용을 보면 현재 무역금융금리는 금융기관의 일반자금 대출금리보다 다소 낮은 수준으로 지원되고 있다. 이와 같이 ‘무역금융’의 금리를 일반자금대출 금리보다 낮게 운용하고 있는 것은 수출업체에 대하여 금융비용의 부담을 적게 함으로써 수출상품의 국제경쟁력을 향상시키고자 하는데 있다.

3) 선적전 금융

‘무역금융’ 용자는 수출물품을 제조·가공하기 위하여 소요되는 수출용원자재를 조달하는데 소요되는 자금으로 용자되는 특징이 있다.

수출용 원자재 조달자금으로 용자받은 자금은 반드시 당해 년도에만 사용되어야 하며, 그 용자금은 당해 원자재를 사용하여 생산된 수출물품을 선적하고 수출대금을 회수하는 과정에서 수출환어음 매입(Nego)대전으로 상환되어야 한다.

4) 자금의 소요시기별 지원

무역금융지원을 생산자금지원과 원자재금융으로 구분하여 각 자금의 소요시기에 맞추어 지원함으로써 불필요한 금융지원 및 중복금융을 방지하고 있다.

5) 대응수출의 의무화

‘무역금융’을 용자받은 업체는 동 용자금을 수출용원자재 확보자금 또는 수출품 생산자금으로만 사용하여야 하며, 이를 위해 용자금에 상응하는 대응수출을 이행토록 하는 의무를 부여받고 있다.

업체의 신청에 따라 ‘무역금융’ 용자를 취급한 외국환은행은 업체가 대응되는 수

출을 이행하였는지 여부를 사후에 관리하게 되는데, 이를 ‘무역금융 사후관리’라 한다. 사후관리 결과 수출불이행이 발생한 업체에 대해서는 수출불이행분 만큼 향후의 용자를 제한하기 위해 실적차감 등 제재조치를 취한다.

2.2 무역금융의 종류

1. 일반수출입금융

1) 의의

‘일반 수출입금융’은 물품의 수출과 관련하여 원자재의 확보에서 물품의 선적에 이르기까지 소요되는 제반 자금을 지원해주는 제도로서, 수출용원자재의 수입신용장 및 내국신용장의 개설에 대한 지급보증까지 포함한다.

표 8-5. 일반수출입금융자금의 종류별 용도

구 분	자금의 용도
생산자금	수출용 완제품 또는 원자재를 직접 제조·가공하는데 소요되는 자금
원자재금융	수출용 원자재를 해외로부터 수입하거나 내국신용장에 의하여 구매하는데 소요되는 자금
포괄금융	전년도 또는 과거 1년간의 수출실적이 미화 2천만달러 미만인 업체에게 자금용도의 구분없이 일괄하여 지원하는 자금
완제품 구매자금	국내에서 생산된 수출용 완제품을 내국신용장에 의하여 구매하거나 수출용 중고품을 현금으로 구매하는데 소요되는 자금

2) 무역금융 용자대상

- ① 수출신용장, 수출계약서 또는 외화표시 물품공급계약서에 의하여 물품을 수출하거나 국내에 공급하고자 하는 자
- ② 내국신용장(Local L/C)에 의하여 수출용 완제품 또는 원자재를 국내에서 제조 가공하여 공급하고자 하는 자
- ③ 과거 수출실적이 있는 자가 실적기준으로 용자를 받고자 하는 자

3) 무역금융 융자방법

(1) 신용장기준 금융

당해 업체가 보유하고 있는 수출신용장 등 건별 용자대상 증빙을 근거로 매건별로 용자받는 방식이다. 주로 무역금융 신규업체가 이용하는 제도로서 신용장 용자대상증빙 건별로 일일이 자금별 용자를 받아야 하므로 절차가 복잡하다.

(2) 실적기준 금융

수출용원자재 사전확보의 편의성 제고를 위해 과거 수출실적을 기준으로 산정된 소정의 용자한도 내에서 수출신용장 등과는 관계없이 임의로 용자받는 방식이다. 즉, 과거 수출실적이 있는 업체가 향후에도 동일금액 만큼 수출할 것이라는 전제 아래 과거 일정기간의 수출실적을 용자대상으로 하여 일괄적으로 용자하는 금융이다.

표 8-6. 신용장기준금융과 실적기준금융의 비교

구 분	신용장기준 금융	실적기준 금융
수혜자격	수출신용장 보유업체	과거수출실적 보유업체
용자한도 심사	수출업체 보유 수출신용장	과거일정기간 수출실적에 평균원자재 의존율(원자재금융) 또는 평균가득률(생산자금)을 감안하여 심사
용자기간	업체의 자금소요기간을 판단하여 외국환은행에서 자율적으로 결정	좌동
용자금 상환	당해 용자대상 수출대금 입금시	용자기간 만료시
편의성	수출신용장 건별로 금융관리를 하게 되므로 수출신용장이 없는 경우에는 취급할 수 없음	수출신용장 보유없이 금융 취급할 수 있어 편리
이용상 특징	신규업체 및 사전 원자재 확보가 필요없는 업종에 편리	원자재금융은 대부분 실적기준을 이용

(3) 포괄금융

복잡다기한 무역금융제도의 활용을 위한 전문인력이 없는 중소기업체를 위하여 생산자금, 원자재금융 등 자금용도의 구분없이 수출신용장 등의 금액 또는 과거 수출실적에 소정 용자단가를 곱한 금액을 일괄 현금융자함으로써 중소기업체를 지원하고자 하는 제도이다.

2. 해외시장개척기금 용자

1) 의 의

‘해외시장개척기금’ 용자제도는 한국무역협회에서 국내 중소기업의 해외시장개척 활동에 필요한 자금을 장기 저리로 용자 지원하는 제도를 말한다. 그 주요 대상사업은 해외전시회 및 해외시장 개척단 파견지원, 해외홍보활동(인쇄, 방송매체 등) 지원, 해외유통망 및 지사개설사업 지원, 디자인 개발 및 자사브랜드 개발 지원, 국제규격 및 자기상표 해외출원 등을 지원하고 있다.

2) 용자조건 및 지원사업

- ① 대출이자 : 연리 1.5~4%
- ② 상환기간 : 2년 거치 전액상환 또는 2년 거치 2년 분할상환(변동 가능)
- ③ 지원사업 : 해외시장 개척단 및 전시회 참가, 해외홍보, 해외지사 및 유통망 설치, 디자인 개발, 국제규격 획득, 해외시장 공동진출 등 지원
- ④ 용자심사 : 한국무역협회 시장개척기금
- ⑤ 용자실시 : 매월 실시, 용자 전월 15일까지 신청(월별신청서, 서약서 첨부)

3. 농수산물 수출준비자금 대출제도

1) 의 의

‘농수산물수출준비자금’ 대출은 수출용 농수산물을 수집하거나 비축하는데 소요되는 자금을 지원함으로써 외화가득률이 높은 농수산물의 수출신장을 꺾고 농수산물의 가격안정을 기하기 위하여 지원되는 무역금융의 하나이다.

수출신용장 내도 전에 농수산물을 수집 및 비축하는데 소요되는 자금을 지원하며, 용자대상품목은 한국은행총재에 의하여 지정되어 있다(현재 19개 품목). 농수산물 수출업체는 ‘농수산물수출자금’을 용자받아 농수산물을 구매, 비축하고 수출신용장 내도시에 일반수출입금융을 용자받아 비축자금을 상환한다.

2) 농수산물 수출준비자금 대출제도의 용자대상

용자대상품목의 특성에 따라 용자기간, 용자취급 금융기관이 다르다. 용자재원은 한

국은행의 지원(대출)자금, 금융기관 자체자금, 재정자금(농수산물 가격안정기금)으로 구성된다.

4. 외화대출제도

1) 의 의

‘외화대출’ 제도는 외국환은행이 국내거주자에게 수입결제대금 등 대외지급에 필요한 외화자금과 국산기계 구입에 필요한 자금을 어음대출 또는 증서대출 형식으로 대출하여 주는 제도이다. 본 제도는 기업에 장기저리의 설비재원을 지원하여 설비투자 촉진 및 국제경쟁력 강화를 도모하고자 하는 제도로서 ‘금융통화위원회’가 제정한 외화여수산업무에 관한 규정과 ‘한국은행총재’가 정하는 동세칙에 의거 지원한다.

2) 용자기간 및 금리

용자기간은 거치기간을 포함하여 10년 이내이며, 물품의 수입자금에 대한 용자는 일람출급화환 신용장, 지급인도조건 또는 송금방식(분할지급 및 사후송금제외)에만 한정하여 지원한다.

제3절 국내 수출입대행계약



이미 앞의 제1장에서 본 바와 같이, ‘수출입대행’은 수출입업자가 대행위탁자와의 ‘수출입대행계약’에 따라 일정한 대행수수료를 받고 자신의 명의로 거래하는 것으로서, 통상 수출입대행을 위탁받은 무역업자가 자기명의로 자기책임하에 거래한다는 점에서 ‘무역대리업자’와는 구별된다.

따라서 무역업자는 ‘수출입대행’을 할 경우 「대외무역법」 및 금융거래상의 책임을 부담한다. 즉, 대행자인 수출입업자는 자기명의로 수출입을 수행함에 따라 수출입승인·사후관리 등의 책임을 지며, 대행자와 위탁자의 관계는 대행계약에 의하여 정해진다.

이하에서는 수출 및 수입대행계약의 각각을 중심으로 살펴본다.

3.1 수출대행계약

‘수출대행계약’은 대행자인 수출업자가 위탁자의 특정물품을 자기명의로 수출을 대신 수행하는 약정을 말한다. 따라서 ‘대행수출’은 대행자(즉, 무역업자)와 특정한 물품을 수출하려는 대행위탁자(즉, 수출물품 공급업자) 간의 대행계약에 따라 대행위탁자가 수출하려는 물품을 대행자의 명의로 수출하는 것을 말한다.

통상 이용되는 ‘수출대행계약’의 유형으로는 첫째, ‘단순수출대행계약’으로서 이는 대행위탁자가 자기명의로 수출신용장을 받고 대행계약을 체결한 후 동 신용장을 대행자에게 양도하여, 대행위탁자의 책임하에 수출물품을 제조·가공하여 신용장 양수자인 대행자의 명의로 수출하는 방식이다.

둘째, ‘자금지원 수출대행계약’의 경우, 이는 대행자가 제반 서류상의 명의지가 되는 것은 물론 더 나아가 대행수출을 위하여 자기명의로 무역금융을 받아 주는 등 여러 가지 수출지원을 수혜하는데 있어서도 명의를 빌려주고, 선적절차도 맡아서 이행하는데 대해 대행위탁자는 수출물품만 제조·가공하여 공급만하는 방식이다.

셋째, ‘내국신용장’에 의한 수출대행계약의 경우, 이는 수출신용장을 받은 생산업체가 무역업자인 대행자에게 신용장을 양도하고 대행자는 대행위탁자에게 완제품내국신용장을 발급하여, 대행위탁자가 내국신용장에 따라 물품을 생산·공급하면 대행자가 물품인수증을 발급하여 주고, 대행위탁자는 은행에 내국신용장에 따라 발행한 환어음을 매입시키는 방식으로 물품대금을 결제받는 형태의 대행방식이다.

넷째, 이 외에도 대행위탁자가 처음부터 자기명의로 내도한 신용장을 대행자에게 양도하는 것이 아니라, 해외 거래상대방과 수출계약만 체결하고 신용장(L/C)은 직접 대행자 앞으로 개설하게 하는 방식도 있다.

한편 ‘수출대행업자’와 위탁자간에는 수출대행의 유형에 따라 계약체결시 다음의 주요 사항을 명백하게 약정해 두어야 한다.

① 수출제비용 부담에서는, 수출이행에 따른 소요비용을 누가 부담할 것인지 사전에 다음의 제비용, 즉 수출신용장 양도수수료 및 내국신용장 발행수수료, 수출용원자재 수입시의 신용장발행 제수수료, 수입화물의 해상운임, 적화보험료, 수입화물 통관비용, 수입화물의 적재 및 양화비용, 수입관세, 수입보증금 적립금, 수출품 제조 후 수출검사료, 내륙운송료, 수출통관 제수수료, 수출화물 적재 및 양화비, 적화보험료, 해상 또는 항공운임, 환가료, 무역금융이자, 수입보증금 및 커미

선지급 등을 고려하여 약정해 두는 것이 중요하다.

② 내국신용장 발행시 발행금액에 관해서는, '완제품 내국신용장'에 의한 수출대행계약의 경우에 원수출신용장의 가격조건이 FOB, CFR 또는 CIF조건에 따라 내국신용장의 발행금액이 다르다는 점이다. 즉, '완제품 내국신용장'의 발행신청시에 대행자인 내국신용장 발행신청인은 환차, 대행료 등을 고려하여 위탁자인 물품공급자로부터 FOB조건으로 완제품 물품매도확약서를 받고 내국신용장을 발행 신청해야 한다. 이때 내국신용장금액은 FOB가격조건과 동일하거나 혹은 그 범위내에서 이루어진다. 여기서 주의할 것은 원신용장상의 가격조건이 CFR나 CIF조건인 경우에는 적하보험료, 해상(혹은 항공)운임을 공제한 금액, 즉 FOB금액 및 대행료 등을 공제하고 내국신용장을 발행해야 한다.

③ 무역금융의 수혜와 관련해서는, '완제품 내국신용장' 수혜자가 완제품을 제조·가공하는데 필요한 원자재 중 수입원자재가 있을 경우, 통상 수출대행자가 원자재수입대행도 하게 되므로 대행자 명의로 원자재자금도 수혜할 수 있다.

'완제품 내국신용장'에 의한 수출대행방식을 제외하고는 생산자금 및 원자재자금을 수혜할 수 있다. 여기서 유의할 것은 무역금융을 수혜할 경우에 실제로 결제할 금액과 미화 달러 당 용자 단가 사이에 차액이 발생하게 되는데, 이 차액을 대행위탁자가 우선 대납하고 결제할 것인지 아니면 수출대행자가 부담해 줄 것인가를 사전에 약정해 두는 것이 필요하다. 이 차액은 당연히 대행자가 최종적으로 부담하는 것이다.

④ 수출실적의 인정에 관해서는, '단순수출대행계약'의 경우는 대행자에게 수출실적이 인정되고, '내국신용장'이 발행되는 경우에는 대행자에게는 직수출실적이, 대행위탁자에게는 내국신용장에 의한 물품공급실적이 각각 인정된다.

⑤ '관세환급' 신청에서는, 수출물품에 대한 관세환급청구권은 수출한 자인 대행자에게 있다. 즉, 수출신고필증상에 기재되어 있는 수출자에게 권리가 주어진다.

⑥ 부가가치세 영(零)세율 적용에서는, '단순수출대행'의 경우 신용장 양수도관계나 대행계약서 등을 고려하여 실제 수출자는 대행위탁자라는 것이 명백하므로 위탁자는 대행자와 마찬가지로 부가가치세 영세율을 적용받는다. 그러나 단순대행자가 대행위탁자로부터 받는 대행수수료에 대하여는 부가가치세가 적용되는 점에 유의해야 한다.

이에 대해 '완제품 내국신용장'에 의한 수출대행의 경우 수출대행 위탁자가 신용장을 받았고 물품공급 후 내국신용장에 의한 수출대금입금증명서를 위탁자가

받을 수 있기 때문에 위탁자나 대행자 모두 부가가치세의 영세율이 적용된다.

⑦ 클레임에 대한 책임문제에 관해서는, 우선 수출대행계약서상의 위탁자는 해외 거래상대방과 무역계약 체결의 당사자이므로 해외의 매수인으로부터 클레임이 제기되는 경우 계약위반에 따른 클레임당사자가 되는 것은 명백하다. 이 경우 단순히 대행계약에 의하여 신용장만을 양도받고 단순 대행자가 클레임의 당사자가 되는 것은 억울한 것이지만 실무에서는 그리 간단한 일은 아니다.

통상 ‘대행자’는 신용장양수인으로서의 신용장상에 요구된 서류의 제시의무와 신용장조건준수의무를 지게 되므로 그 의무범위에서 클레임의 당사자가 되는 것이다. 대행자가 대행계약상에 해외의 매수인으로부터 대금지급 거절이나 클레임으로 인한 손해를 면하기 위하여 대행위탁자에게 구상할 수 있도록 ‘구상권조항’을 두거나 또는 매수인인 해외거래상대방과 클레임의 상대방은 무역계약의 당사자인 위탁자로 한다는 특약을 대행자가 별도로 사전에 약정해 두는 것이 필요하다.

한편 수출대행업자(export commission house)와 해외의 수입상간의 ‘수출대행계약’의 체결과정을 정리하면 다음과 같다.

① 수출대행의뢰 → ② 수출대행계약 체결 → ③ 커뮤니케이션 지원 → ④ 견본 발송 → ⑤ 거래 조건 협의 → ⑥ 수출오더 수주 → ⑦ 수입국 필요서류 확인 → ⑧ 선적서류 작성 → ⑨ 내륙운송 및 물품선적 → ⑩ 수출신고 → ⑪ 대금회수

3.2 수입대행계약

‘수입대행계약’이란 수입대행을 의뢰하는 위탁자(선매계약에서는 국내구매자임)와 대행자(수입자를 말함)간에 권리·의무관계를 정하는 것을 말한다. 통상 대행수입은 수입자가 물품을 수입하기 전에 국내 구매자와 수입물품판매계약을 체결한 후에 수입 거래를 진행하는 형태로서, 이 대행수입을 ‘선매(先賣)수입’이라고도 한다.

여기서 ‘수입대행업자’(import commission house)는 국내에 있는 실수요자의 부탁을 받고 수입을 하는 무역업자인데, 수입업자와 마찬가지로 외국의 수출업자로부터 직접 또는 자국내에 있는 판매대리점을 거쳐서 자기명의로 수입하는 것이다. ‘수입대행업자’는 수입금액에 대하여 일정한 비율의 구매수수료(purchasing commission)를 취득하는 것으로 위험의 부담은 없다. ‘수입대행업자’는 국내에 있

어서는 수탁을 맡은 업자에 불과하나 해외의 수출업자의 입장에서는 고유한 수입업자(import merchant)와 다를 것이 없다.⁵⁾

이 ‘수입대행계약’에는 통상의 계약관행상 다음의 유형이 있는데 첫째, 대행계약에 따라 대금결제, 수입통관 등 주요 수입업무를 위탁자가 이행하는 ‘단순대행계약’과 둘째, ‘선매수입계약’에 따라 일정비율의 선수금을 받고 주요한 수입업무를 대행수입자가 이행한 후 위탁자가 국내거래형태를 취하는 경우의 ‘실수요대행’이 있다.

한편 ‘수입대행업자’와 위탁자간에는 수입대행의 유형에 따라 계약체결시 다음의 주요 사항에 관하여 명백하게 약정해 두어야 한다.

① 실수요자 및 납세의무자 관계에서는, 수출용원자재 수입대행계약 체결에 따라 수입대행을 할 경우 수입위탁자가 실수요자가 되며, 향후 수입통관시에 관세납부의무자가 된다. 사실상 수입승인서상에 신청인과 실수요자가 동일한 경우, 즉 자사제품이나 설령 대행수입을 하더라도 완제품 내국신용장을 발행하지 않았을 경우에도 대행자가 관세납부의무자가 된다. 또한 수입승인서상 신청인은 수입대행자이며, 실수요자는 완제품내국신용장 수혜자이고, 실제 관세납부의무자가 됨을 유의해야 한다. 그러나 내수용 물품의 수입대행계약에 의하여 수입할 경우에 실수요자는 항상 위탁자가 되며, 관세 등 납부의무자도 역시 위탁자가 된다.

② ‘무역금융수혜자’와 관련하여, 수출용원자재 수입에 대한 대출의 채무자는 수입위탁자인 실수요자와 대행자가 모두 될 수 있으나 동 수입분에 대한 용자한도 및 수출의무액은 실수요자인 대행위탁자에게 계상된다. 그러므로 수입대행자가 실수요자를 위하여 수입신용장을 발행 신청하는 경우 수입신용장 발행은행은 실수요자의 주거래 외국환은행으로부터 용자한도 확인을 받은 후 신용장을 발행하여야 하고, 실수요자의 주거래 외국환은행은 이를 실수요자의 한도에 포함해서 관리하여야 한다.

③ ‘수출용원자재’의 사후관리에 관해서, 완제품 내국신용장에 의하여 내국신용장 수혜자의 수출용원자재를 수입대행위탁하는 경우의 수출용원자재 사후관리의무자는 수입대행위탁자가 되며, 단순수출대행 등의 경우 수출대행자가 사실상 실수요자가 되어 사후관리의무자가 된다. 그러나 내수용 물품을 수입하였을 경우에

5) 수입대행업자는 그 성질상 ‘고유의미’의 수입상(import merchant)과는 구별되는데, 즉 수입대행만을 전업으로 하는 무역업자는 없고 고유 수입상이 보통 겸업으로 하며, 이때 수입대행계약은 통상 수입상이 수입대행업자로서 국내의 위탁자인 고객과의 사이에 이루어지는 것이 일반적이다.

는 원자재의 사후관리의무가 없다.

한편 수입대행업자와 국내의 실수요자인 고객간의 '수입대행계약' 체결과정을 보면 다음과 같다.

① 수입대행의뢰서의 접수와 그에 따른 제안서를 상대방에게 제출하게 된다. 이때 의뢰서에는 의뢰인의 소개, 제품명 소개, 원하는 수입국가, 수량, 예정 수입금액 및 수입시기 등 관련내용 및 자료 등을 통해 의뢰의 내용을 검토하여야 한다.

이 수입대행의뢰서에 의거 업무대행계약을 체결하고 품목에 대한 시장조사와 거래선 발굴 및 알선 등의 과정을 거치게 된다. 이 과정에서 실무상 인콰이어리(Inquiry, 조회)의 발송, 가격 및 견본 등의 입수를 통해 최종 업체선정 및 계약조건 협의의 과정을 거치게 된다.

② 해외의 수출상과 거래계약 체결과 그리고 수입승인에서 제품의 납품단계로 수입절차를 수행한다. 그리고 수입대금결제를 위하여 제품 총금액은 수입신용장 금액 등을 근거로 하여 산정한다.

③ 마지막 단계로, 선적 확인 및 운송서류 접수, 수입신고 및 통관, 국내운송의 과정을 거쳐 최종 납품 및 국내판매의 과정을 거치게 된다.

이에 따라 '수입대행계약'의 체결과정을 요약·정리하면 다음과 같다.

① 수입대행의뢰 → ② 수입대행계약 체결 → ③ Seller 발굴 → ④ 커뮤니케이션 지원 → ⑤ 샘플 수령
→ ⑥ 거래조건 협의 → ⑦ 수입오더 발주 → ⑧ L/C발행 또는 착수금 송금 → ⑨ 대금지급 및 서류 수령
→ ⑩ 검역 및 통관 → ⑪ 수입신고 → ⑫ 내륙운송 → ⑬ 물품 수령 → ⑭ 관세환급

이상의 '수출입대행계약' 체결시 거래실무에서 종종 보는 바와 같이, 국내에서 수출입물품과 원자재 등의 조달을 목적으로 한 '수출입대행'거래에서 정식의 수출입대행계약을 체결하지 않고 단순히 구두 약정이나 위임장만으로 해외마케팅활동이나 수출입계약 체결 등에 의해 시장을 확보한 약덕 위탁자가 사후 법적 근거없이 자신의 명의를 도용했다는 등의 이유를 들어 대행자인 수출입업자에게 법적 책임을 묻는 등의 억울한 사례가 적지 않게 발생하는 점에 유의하여야 한다.

따라서 '수출입대행계약'을 체결할 경우에는 반드시 수출과 수입의 기본계약서, 즉 수출대행이나 수입대행계약서상에 당사자의 권리의무와 책임관계를 명확히 약정하여 후일의 상거래분쟁 등에 대비하는 것이 무엇보다도 중요하다는 점에 유의하여야 한다.

[예시 8-2] 수출대행계약서

수출대행계약서

대행자(갑) :

위탁자(을) :

상기 당사자는 하기와 같은 조건으로 수출대행계약을 체결한다.

제1조(대행방식)

본 계약은 “을”과 직접거래관계가 있는 제3자와의 수출계약에 따른 거래이므로 “갑”은 단지 수출대행자로서 수출창구 역할만 하는 것으로 한다.

제2조(대행물품)

“갑”은 “을”의 책임하에 생산 조달된 아래 물품을 대행수출한다.

품명	규격	수량	단가	금액	가격조건	비고

제3조(대행료)

수출대행료는 미화 1달러당 3원으로 하며 본건 수출환어음 매입 후 대행료, 환어음 등을 정산하여 “을”이 “갑”에게 지급하도록 한다.

제4조(수출대금지급)

수출대금지급은 “을”의 책임하에 생산 및 선적 완료 후 결제서류를 작성하여 하자없이 수출환어음을 매입한 후 “갑”이 “을”에게 지급하기로 한다.

단, 보증부 수출환어음 매입 시에는 “갑”에게 담보 등 제공이 없을 경우에는 추심방식(collection basis)에 의하되 대금입금이 확인된 후에 지급토록 한다.

제5조(손해배상)

“을”은 본 거래와 관련하여 물품의 선적불이행, 지연이행에 따른 손해와 법령 위반, 신용장상의 매수인 등으로부터 품질불량, 수량부족, 규격상이, 특허 및 상표권침해 등 제반 클레임에 따른 손해 및 수출환어음 매입 후의 부도 등이 발생하여 “갑”에게 손해를 입히게 될 경우에는 즉시 그 손해 상당액을 배상하여야 한다.

제6조(담보제공)

“갑”은 제4조 및 제5조의 실행을 보증하기 위하여 “을”로 하여금 담보 등을 제공하게 할 수 있고 동 담보 등을 “갑”의 손해 변제에 임의로 충당할 수 있다.

제7조(비용부담)

“을”은 “갑”의 수출대행에 따른 제비용을 부담한다.

제8조(권리의 귀속)

별도 약정이 없는 한 관세 등 환급권을 제외한 계약에 의한 수출 완료 후의 일체의 권리는 “갑”에게 귀속된다.

제9조(권리의무의 양도)

“을”은 “갑”의 승인 없이는 본 계약상의 권리의무를 제3자에게 양도할 수 없다.

제10조(계약의 해제)

1. “갑”은 “을”이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 본 계약의 전부 또는 일부를 해제 또는 해지할 수 있다.
 - 가. 신용장에 정한 선적기한내에 수출대행물품의 선적을 거부하거나 인도하지 못한 때
 - 나. “을”의 귀책사유로 인하여 선적기한 내에 선적할 가능성이 없음이 명백하다고 인정될 때
 - 다. 기타 계약조건을 위반하고 그 위반으로 인하여 계약의 목적을 달성할 수 없다고 인정될 때
2. “을”은 “갑”이 무역업의 취소 또는 정지 등 수출대행이 불가능하다고 객관적으로 인정될 경우에는 본 계약의 전부 또는 일부를 해제 또는 해지할 수 있다.
3. “갑”과 “을”은 제1항 및 제2항의 규정에 의거 계약을 해제 또는 해지하는 경우에는 그 사실을 상호 서면으로 통보하여야 하고, 일부 선적을 이행한 부분에 대해서 을은 갑에게 제3조에 정한 방법으로 대행료를 지급하여야 한다.

제11조(계약내용의 변경)

본 계약의 내용을 변경하고자 할 경우에는 “갑”과 “을”의 쌍방의 합의하에 변경할 수 있다.

제12조(분쟁의 해결)

본 계약에 의한 분쟁은 대한상사중재원의 중재로써 최종적으로 해결하기로 한다.

제13조(상관습 준수)

본 계약서에 기재하지 않은 사항은 일반 상관습에 준한다.

상기 계약내용을 확인, 증명하기 위하여 본 계약서 2통을 작성하고 “갑”, “을”이 서명날인한 후 각 1통씩 보관한다.

20 년 월 일

(갑)

(을)

[예시 8-3] 수입대행계약서

수입대행계약서

대행자(갑) :

위탁자(을) :

상기 당사자는 아래와 같은 조건으로 수출대행계약을 체결한다.

제1조(대행방식)

본 계약은 “을”과 직접거래관계가 있는 제3자와의 수입계약에 따른 거래이므로 “갑”은 단지 수입대행자로서 수입창구 역할만 하는 것으로 한다.

제2조(대행물품)

“갑”은 “을”의 요청에 의하여 아래 물품을 수입대행한다.

품명	규격	수량	단가	금액	가격조건	원산지

제3조(대행료)

수입대행료는 미화 1달러당 7원을 수입대행료계약 체결 시에 “을”이 “갑”에게 지급하도록 한다. 만일, 을이 부득이한 사정으로 대행업무 수행 중 수입신용장을 취소하여야 할 경우에도 “을”은 이미 지급한 수수료에 대하여 반환청구하지 않기로 한다.

제4조(수입대금결제)

“을”은 본 계약과 관련한 수입어음 또는 서류에 대하여 결제기간 이내에 수입대금을 결제하여야 하며, 대지급이 되었을 경우에는 원금 및 대지급 이자 등을 부담하여야 한다.

제5조(비용부담)

“을”은 수입거래와 관련한 수입보증금, 관세, 제세공과금 및 부대비용 일체를 부담한다.

제6조(담보제공)

“을”은 본 수입과 관련하여 물품공급자 또는 대리인과의 계약이행에 실질적 책임을 지며 “갑”의 명의로 수입업무를 수행하는데 따른 물품매도화약서나 구매계약서상의 약정내용을 충분히 이행하여야 하며 향후의 클레임 등으로 “갑”에게 손해를 입히게 될 경우에도 즉시 그 손해상당액을 배상하여야 한다.

제7조(수입통관)

“을”은 “갑”의 명의로 수입승인을 받은 기간 내에 물품수입 및 대금지급이행을 하여야 하며 물품의 수입통관은 20**년 **월 **일까지 완료하고 수입통관 완료 후 5일 이내에 관련서류를 “갑”에게 인도하여야 한다.

제8조(담보제공)

“갑”은 본 계약의 이행을 보증하기 위하여 “을”로 하여금 담보 등을 제공하게

할 수 있고 동 담보 등을 “갑”의 손실변제에 임의로 충당할 수 있다.

제9조(비밀보장의무)

“갑”은 본 계약과 관련하여 인지 또는 취득한 자료는 “을”의 서명동의를 없는 한 외부에 제공할 수 없으며, 이로 인하여 “을”에게 손해가 발생한 경우에는 “을”이 제시하는 증빙을 기준으로 즉시 보상하기로 한다.

제10조(계약의 해제)

1. “갑”은 “을”이 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 당해 계약의 전부 또는 일부를 해제 또는 해지할 수 있다.
 - 가. 제7조에서 정한 기한 내에 수입대행물품의 통관을 거부하거나 완료하지 못한 때
 - 나. “을”의 귀책사유로 인하여 통관기한 내에 통관할 가능성이 없음이 명백하다고 인정될 때
 - 다. “을”이 수입대금을 지급하지 않아 “갑”에게 대지급이 발생한 경우
 - 라. 기타 계약조건을 위반하고 그 위반으로 인하여 계약의 목적을 달성할 수 없다고 인정될 때
2. “을”과 “갑”이 무역업의 취소 또는 정지 등으로 인하여 수입대행이 불가능하다고 객관적으로 인정될 경우에는 당해 계약의 전부 또는 일부를 해제 또는 해지할 수 있다.
3. “갑”과 “을”은 제1항 및 제2항의 규정에 의거 계약을 해제 또는 해지하는 경우에는 그 사실을 상호 서면으로 통보하여야 하고, 일부 통관을 이행한 부분에 대해서는 “을”은 “갑”에게 제3조에 정한 방법으로 대행료를 지급하여야 한다.
4. 제1항의 경우로 인하여 계약을 해제하는 경우 “갑”은 당해 수입물품을 임의로 처분할 수 있다.

제11조(계약내용의 변경)

본 계약의 내용을 변경하고자 할 경우에는 “갑”과 “을” 쌍방의 합의하에 변경할 수 있다.

제12조(분쟁의 해결)

본 계약에 의한 분쟁은 대한상사중재원의 중재로써 최종적으로 해결하기로 한다.

제13조(상관습 준수)

본 계약서에 기재하지 않은 사항은 일반 상관습에 준한다.

상기 계약내용을 확인, 증명하기 위하여 본 계약서 2통을 작성하고 “갑”, “을”이 서명날인한 후 각 1통씩 보관한다.

20**년 **월 **일

(갑)

(을)

[예시 8-4] 수출입대행계약서

수출입대행계약서

주식회사(이하 “갑”이라 칭함)와 주식회사(이하 “을”이라 칭함)는 “을”이 가공·제조하는 제품(이하 “제품”이라 칭함)의 수출 및 수출에 소요되는 원·부자재(이하 “자재”라 칭함)의 수입을 “갑”에게 대행을 의뢰, “갑”명의로 수출 및 수입을 하고자 함에 있어 양자간의 기본사항에 대해 다음과 같이 합의한다.

제1조(기본거래의 원칙)

1. 본 거래는 “을”의 요구에 따라 “갑”이 명의를 대여함으로써 “자재”의 수입 및 “제품”의 수출을 대행하는 것이며 이와 관련하여 발생하는 모든 책임은 “을”이 부담함을 원칙으로 한다.
2. “갑”은 수출입대행업무를 처리함에 있어 선량한 관리의무를 다하여야 한다.

제2조(거래방법)

1. “자재” 수입대행

가. “갑”은 하기 “자재”를 “을”을 위하여 수입대행한다.

품명	규격	수량	단가	금액	원산지	비고

- 나. 본 수입과 관련된 OFFER취득 및 해당제품 생산에 필요한 “자재”의 소요량 발급은 “을”의 책임으로 한다.
- 다. “갑”은 전항이 완료되는 즉시 수입 L/C를 개설하며 이에 따른 수입담보금 등 비용은 “을”이 부담한다. 다만, 상호간의 합의에 의하여 “갑”이 수입담보금을 “을”에게 대여할 수 있다.
- 라. 선적서류 내도후 “갑”은 은행으로부터 원자재 수입금융을 용자받아 B/L대전을 결제한다. 이 경우 B/L대전에서 수입금융을 제한 금액(끝전) 및 수입금융이자는 “을”의 부담으로 한다.
- 마. B/L대전지불시 환율변동에 따른 환차손익은 “을”의 귀속으로 한다.
- 바. “자재”도착시 통관, 하역, 운송 등 제반 수입절차는 “을”이 “갑”의 명의로 실제로 이행하여 “을”의 책임으로 한다.
- 사. “을”은 “자재”의 인수를 거절하거나 대금지급을 거절할 수 없다. “갑”은 “자재”수입에 있어 단순히 명의만 대여할 뿐, 상기 사유발생시 이에 대한 책임을 부담하지 아니한다.
- 아. 편의상 “갑”의 명의로 관서나 기관에 제출하는 각서 및 기타 증빙서류에

대한 책임 및 이로 인하여 발생하는 손해 등 일체를 “을”이 부담하고 “갑”은 무관하다.

자. 달리, 수입대행계약이 체결되지 않는 한 본 계약에 따라 대행계약이 체결된 것으로 본다.

2. “제품”수출대행

가. “갑”은 하기 “제품”을 “을”을 위하여 수출대행한다.

품명	수량	단가	금액	비고

나. “을”은 “을”이 수취한 MASTER L/C를 “갑”에게 양도하거나 또는 직접 “갑”을 수혜자로 하는 신용장이 개설되도록 한다.

향후 매 신용장 건별마다 대행계약을 생략하고 본 계약에 따라 대행계약이 체결된 것으로 한다.

다. 전항의 신용장에 하자가 있을 경우 하자보완 및 그로 인한 책임은 “을”이 부담한다.

라. “갑”은 전 2항의 신용장을 근거로 “을”에게 내국신용장을 개설하며 “을”은 “을”의 책임과 비용으로 신용장 조건에 따른 기한내 “제품”선적을 완료하여야 한다.

제3조(수출실적 제공의무)

1. “을”은 본 계약 체결일로부터 20-년 월 일까지 “자재” 수입에 상응하는 “제품”의 대응수출의무액(FOB기준 US \$) 이상을 “갑”을 통하여 이행하여야 한다.
2. “을”이 전항의 의무를 위반하거나 또는 국내 타 업체에 수출대행을 의뢰한 경우에는 미이행 금액 또는 국내 타업체에 제공한 수출실적금액의 %를 위약금으로 “갑”에게 지급하여야 한다.

제4조(“제품”대금 지급)

1. “갑”은 선적후 L/C NEGODE에서 제5조 대행수수료 및 기타 “갑”이 투입한 경비 등을 공제하고 그 잔액을 내국신용장에 의거 “을”에게 지급한다.
2. “제품”대금의 회수책임은 “을”에게 있으며 수출대금 미회수로 인하여 부과되는 은행 또는 관련기관으로부터의 벌금, 과태료 등 제반 제재로 인하여 “갑”이 입게되는 손해 및 그 이자(년 %)는 “을”이 배상한다.

제5조(대행수수료)

1. “을”은 “갑”에게 수출대행 수수료로서 MASTER L/C금액의 %, 수입대행 수수료로서 1US\$를 지급하여야 한다.
2. 전항의 수수료는 L/C 개설취소 및 수출입이 완료된 후의 CLAIM 및 UNPAID에 관계없이 지급하기로 한다.

제6조(경비)

1. “을”은 “자재”의 수입과 관련하여 발생하는 제반경비 및 제세공과금 일체를 부담하고 또한 “제품”의 모든 수출경비(은행경비, 보험료, 통관료, 하역료, 창고료, 내륙운송비, 검사료 등)를 부담한다.
2. “갑”이 B/L대전 기타 비용을 대납할 경우 “을”은 동 대납일로부터 년 % 이율을 적용한 연체이자를 “갑”에게 지급기로 한다.

제7조(품질검사)

“자재” 및 “제품”의 품질검사는 “을”의 책임으로 한다.

제8조(품질불량 등)

1. “자재”의 품질불량, 수량부족, 품질상이, 선적지연, 선적불이행 등의 사유로 인한 CLAIM에 대하여 “갑”은 책임을 지지 아니하며 “을”과 자재공급자간에 해결하기로 한다.
2. “제품”의 품질불량, 수량부족, 포장불량, 품질상이, 선적지연, 선적불이행, 선적서류의 하자 등의 사유로 수입상으로부터 제기되는 CLAIM 또는 UNPAID에 대해서는 “을”의 책임으로 하며 이로 인하여 “갑”이 입은 손해 및 그 이자 년 %는 “을”이 배상하여야 한다.
3. “을”은 전 2항의 내용을 수입상 또는 자재공급자에게 통보하여 동 사실을 확인받아야 한다.

제9조(환율변동)

환율변동으로 인한 손익은 “을”의 귀속으로 한다.

제10조(통지의무)

“갑”은 자재공급상, 수입상 기타 제3자로부터 CLAIM통지 등, 이 수출입업무와 관련된 통지를 받았을 때에는 지체없이 동 사실을 “을”에게 통지하여야 한다.

제11조(담보제공)

당사자 일방은 본 계약으로 인하여 상대방에게 부담하는 일체의 채무이행을 보증하기 위하여 다음의 담보를 상대방에게 제공하기로 한다.

1. 당사자 발행 백지 당좌수표(또는 약속어음) 1매 및 동 보충권 차입증 또는,
2. 당사자가 발행하고 그 대표이사가 개인자격으로 연대보증한 액면금액 금원의 공증 약속어음 매 또는,
3. 당사자 소유 대지 평, 건물 평 위에 “갑”을 제1순위 근저당권자로 하는 채권 최고금액 금원의 부동산 담보.

제12조(해약)

1. 당사자 일방의 계약불이행, 또는 당사자일방의 파산신청, 파산, 해산, 영업폐지, 지급불능, 당좌거래의 정지, 회사정리신청, 회사정리법에 의한 보전

신청, 가압류신청, 가압류, 가처분 등 기타 신용을 현저히 상실하였다고 인정될 경우 상대방은 계약해지를 통보함으로써 본 계약을 해지할 수 있다.

2. 전항의 계약해지는 기발생된 권리 및 손해배상의 청구에 영향을 미치지 아니한다.

제13조(유효기간)

1. 본 계약은 계약 체결일로부터 년 월 일까지 유효하다. 단, 계약기간중 발생된 채권, 채무는 기간만료에 영향을 받지 아니한다.
2. 유효기간의 연장여부 및 그 내용은 기간만료시 당사자간의 합의로써 결정한다.

제14조(기한이익의 상실)

당사자일방은 제12조 제1항의 사유가 발생할 경우 그 당사자가 상대방에게 부담하는 일체의 채무에 대한 기한의 이익을 상실하며 상대방은 최고 및 이행의 제공없이 즉시 담보권을 행사할 수 있다.

제15조(내용변경)

본 계약의 내용은 당사자간 서면합의로써 변경할 수 있다.

제16조(양도금지)

당사자일방은 상대방의 사전 승인없이 본 계약의 권리, 의무를 제3자에게 양도, 이전, 담보 제공 등의 행위를 할 수 없다.

제17조(분쟁해결)

본 계약으로 인하여 또는 본 계약과 관련하여 발생하는 모든 분쟁은 대한상사중재원의 중재로써 최종 해결한다.

제18조(특약)

제19조(기타)

본 계약에 규정되지 않은 사항은 당사자간 합의로써 결정하고, 합의되지 않은 사항은 일반적으로 인정되는 상관례에 의한다.

상기 계약내용을 확인, 증명하기 위하여 본 계약서 2통을 작성하고 “갑”, “을”이 서명날인한 후 각 1통씩 보관한다.

20**년 **월 **일

(갑)

(을)



제 9 장 선적전 활동

제1절 수출포장 / 366

제2절 무역보험 / 371

제3절 무역서류 / 377

제1절 수출포장



1.1 수출포장의 의의



1. 포장의 개념

‘포장’(packing)은 물류¹⁾의 첫 단계로서 상품의 운송, 보관, 하역 그리고 사용 등에 있어 그 가치와 상태를 보호·유지하기 위하여 적합한 재료 또는 용기 등을 시공한 기술 및 상태를 말한다.

수출물품은 장기간의 운송과 선적, 환적, 양화 등의 과정에서 여러 번에 걸친 하역작업의 대상이 되고 있다. 일반적으로 철광석, 곡물류, 액체화물 등 ‘살화물’(bulk cargo)이 아닌 단위화물, 잡화 등 일반화물에 대한 개품운송의 경우에는 필수적으로 포장이 행해진다. 특히 불완전포장으로 인하여 입는 화물의 손상에 대해서 선박회사는 면책조항을 선하증권상에 기재하고 있으며, 보험회사도 책임을 지지 않는다.

따라서 수출품의 운송과정에서의 사고를 예방하고 안전하게 물품을 인도하기 위해서는 수출품의 특성과 유통과정 등을 고려하여 이에 적합한 수출포장이 이루어져야 한다. 수출포장은 일반화물의 경우 컨테이너 또는 규격화된 용기를 사용하며, ‘살화물’의 경우는 운송수단에 직접 적재하고 별도의 ‘하인’(shipping mark)과 ‘하번’(cargo number)을 표시하는 것이 일반적이다.

2. 화물의 유형

화물의 유형을 형태별로 구분하면 크게 ‘일반화물’(general cargo)과 ‘살화물’(bulk cargo)로 나눌 수 있다. ‘일반화물’은 다시 단위화물과 잡화로 구분하며, ‘살화물’은

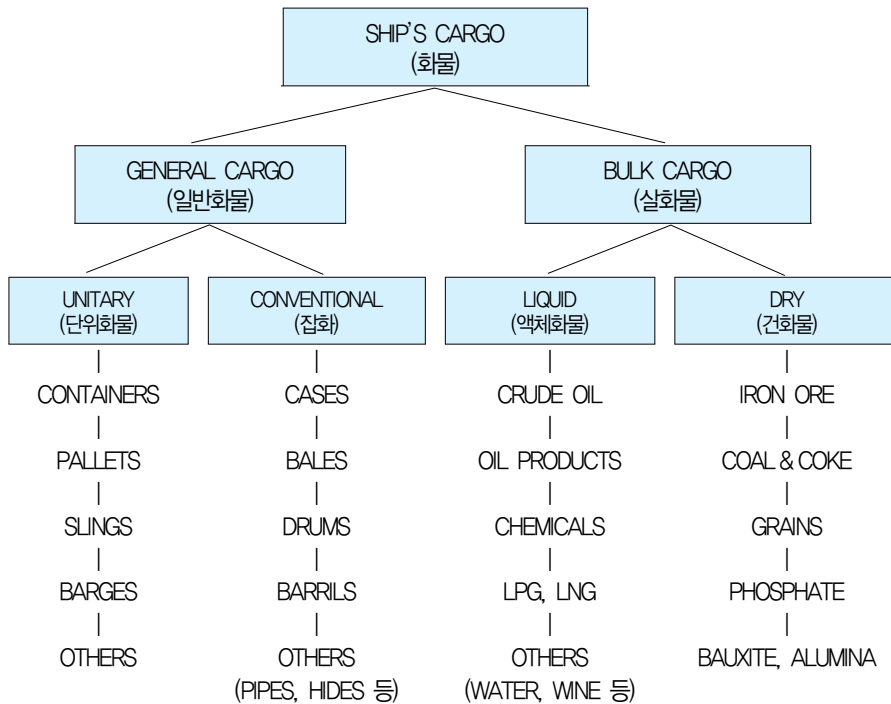
1) 물류란 물적유통(物的流通; logistics; physical distribution)의 약자로 제조업체가 원자재의 조달 및 제품의 생산을 거쳐 최종 소비자에게 이르기까지 일련의 과정에서 재화 및 관련 정보가 효율적이고 효과적으로 연결되도록 계획, 실시 및 통제하는 그 과정 전체를 의미한다. 물류의 핵심업무로는 포장, 보관, 운송, 하역 등이 있으며, 이 중 운송부문이 물적비용면에서나 시간비용면에서 기업에게 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 본서 제10장 국제운송 참조.

액체화물과 건화물로 구분한다.

현재 ‘일반화물’의 대부분은 컨테이너를 이용해 운송하고, 통상 ‘살화물’은 한 선박에 다량의 단일화물로 적재하여 수송한다.

화물의 유형은 다음 [그림 9-1]과 같이 분류할 수 있다.

그림 9-1. 화물의 종류



3. 포장의 종류

1) 형태별 분류

‘포장’을 형태별 기준으로 분류하면 개장, 내장, 외장으로 나눌 수 있다.

표 9-1. 포장의 형태

종 류	포장 형태
개장 (unitary packing)	물품의 최소 소매단위를 하나하나 개별적으로 포장하는 것
내장 (interior packing)	개장된 물품을 수송 또는 취급하기에 편리하도록 일정한 양의 개장물품을 묶어 다시 한번 포장하는 것
외장 (outer packing)	운송 중 화물의 변질, 파손, 도난, 멸실 등을 방지하고 하역에 편리하도록 몇 개의 내장을 목재나 골판지(carton) 등으로 된 상자에 다시 포장하는 것

2) 포장재료의 분류

수출품의 포장은 의류, 완구 등 가벼운 일반잡화인 경우에는 종이상자(carton)를 이용한다. 이처럼 포장의 종류에 따라 상자, 베일(bale), 부대(bag), 통, 특수용기의 경우에는 용기포장을, 살화물(bulk cargo)의 경우에는 무용기포장으로 하고 있다.

표 9-2. 수출물품에 따른 포장의 종류수출물품에 따른 포장의 종류

구분	포장종류	재질	포장명	약호	수출물품
용 기 포 장	상자	나 무	wooden box; case chest	W/B; C/S; CST	식품류, 손상하기 쉬운 잡화, 홍차
		종 이	carton	C/T; CTN	가벼운 일반잡화
		금속지	tin-lined case	C/S	통조림
	베일	압축베일		B/L	원면
	부대	마대	gunny bag	BG	미곡, 잡곡
		면부대	sack	SK	소맥
		종이부대	paper made bag	BT	시멘트, 석회
		폴리에틸렌	polyethylene bag	BG	소금, 사료, 분말약품
	통	나무통(대)	barrel	BRL	술, 간장
		나무통(중)	case	CSK	염료
무용기 포장	두루말이		roll; coil	RL; CL	철판, 신문지, 철사
	다발		bundle	BDL	철근
	궤		ingot	-	철강, 알루미늄

1.2 하인

1. 하인의 개념

‘하인’(shipping mark)이란 계약물품을 쉽게 식별하거나 취급할 수 있도록 한 여러 가지 표시를 말한다. 하인을 포장의 외부표면에 해놓지 않으면 화물이 지정항에서 하역되지 못하는 사고가 발생할 가능성을 막고 또한 하역작업 중 인부들이 화물취급을 주의하여 물품의 손상을 막기 위해 포장에 확실한 표시를 해놓을 필요가 있다.

‘하인’에는 타화물과의 식별을 위해 그려지는 갖가지 도형이나 문자, 포장번호, 원산지, 목적지, 중량 및 주의표시 등이 있다. 무역계약을 체결할 경우에 하인은 보통 매수인이 요청하는데, 이 경우에는 그 지시대로 이행하여야 하며, 매수인이 별도 요청이 없을 경우에는 매도인이 임의로 화인을 하면 된다.

2. 하인의 구성

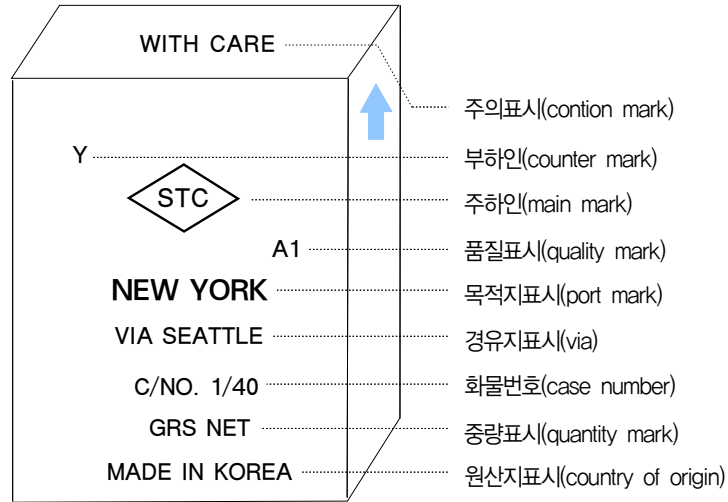
‘하인’은 그 목적과 용도에 따라 주화인, 부화인, 품질표시, 목적지표시, 화물번호, 원산지표시, 주의표시 및 중량표시 등으로 나누어진다.

우선 목적지 표시(port mark)와 하인번호(case number)가 없는 화물을 무인(無印)화물(no mark cargo : N/M)이라 하며, 무인화물의 경우 Non-delivery 등으로 화주에게 커다란 손해를 주는 경우가 많다. 따라서 ‘하인’의 내용이나 형태를 Sales Note나 Purchase Note에 표시함으로써 거래 이전에 거래당사자간에 상호 확인이 이루어져야 한다.

1) 하인의 필수기재사항

- ① 주하인(main mark) : 특정한 기호(symbol)를 표시하고 그 안에 수입상 상호 등 약자를 표시한다.
- ② 목적지표시(port mark) : 화물이 운송과정에서 잘못 전달되는 것을 방지하기 위한 필수적인 하인으로써 복수항로의 경우 “New York via Seattle” 등으로 표시한다.

그림 9-2. 하인의 형태



③ 화물일련번호(case number : C/S) : 상업송장(Commercial Invoice), 적하 목록(Manifest : MF), 기타 운송서류와 대조하여 식별, 확인하기 위하여 포장 겉면에 표시하는 일련번호를 말한다.

④ 원산지표시(origin) : 생산국을 외장의 맨 아래에 표시한다.

2) 하인의 임의기재사항

① 부하인(counter mark) : 주하인(main mark)만으로 다른 화물과의 구별이 어려울 때, 주하인 아래에 생산자 또는 공급자의 약자를 표시한다.

② 중량표시(weight mark) : 운임계산, 통관, 하역작업 등을 용이하게 할 수 있도록 순중량(net weight)과 총중량(gross weight)을 표시한다.

③ 주의표시(care mark, side mark, caution mark) : 화물취급상 특히 주의할 점, 즉 "This Side Up", "Fragile", "Keep Dry", "Handle With Care", "Use No Hooks", "Explosive", "Open Here" 등을 통상 외장의 측면에 표시한다.

④ 기타의 표시 : 수입상의 요청에 따른 주문표시(order number), 지시표시(attention mark), 물품의 등급(grade) 또는 품질표시(quality mark) 등이 있다.

제2절 무역보험



2.1 무역보험의 의의



‘무역보험’(trade insurance)은 수출입거래에 수반되는 여러 가지 위험 가운데에서 해상적화보험과 같은 통상의 보험으로는 구제하기 곤란한 대금결제와 관련한 ‘신용위험’과 전쟁 등 기타 ‘비상위험’을 카버하는 비영리 정책보험으로서, 여기에는 ‘수출보험’과 ‘수입보험’을 포함하고 있다.

이 ‘무역보험’제도는 1992년 7월에 도입된 이래 현재는 정부의 산업통상자원부 산하의 ‘한국무역보험공사’(www.ksure.or.kr)가 위탁받아 업무를 추진하고 있다. 우리나라의 수출입보험에 관한 기본법규로는 「무역보험법」이 제정되어 있으며, 또한 다양한 수출입보험관련 운영종목의 개발과 함께 2015년 현재 무역보험 지원실적이 168조원에 이르고 있다.

2.2 수출보험



1. 수출보험의 의의

‘수출보험’(export insurance)은 수출거래에 수반되는 여러 가지 위험 가운데에서 해상적화보험과 같은 통상의 보험으로는 구제하기 곤란한 위험, 즉 수입자의 계약파기, 파산, 대금지급지연 또는 거절 등의 ‘신용위험’(commercial risk)과 수입국에서의 전쟁, 내란 또는 환거래 제한 등의 ‘비상위험’(political risk)으로 인하여 수출자, 생산자 또는 수출자금을 대출해준 금융기관이 입게 되는 불의의 손실을 보상함으로써 궁극적으로 수출진흥을 도모하기 위한 비영리 정책보험이다.

2. 수출보험의 기능 및 특성

1) 수출보험의 기능

‘수출보험’의 기능은 다음과 같다.

(1) 수출보험의 불안제거

‘수출보험’은 수출거래에 따른 수출자의 위험부담을 해소하는데에 제1차적인 기능을 가지고 있다. 즉, 수입국에서 발생하는 비상위험 또는 신용위험 등으로 인하여 수출불능이 되거나 수출상품의 대금회수가 어렵게 되어 수출자나 생산자 등이 입게 되는 손실을 보상함으로써 안심하고 수출활동을 할 수 있도록 하는 기능을 갖는다.

(2) 신용공여 및 금융보완적 기능

‘수출보험’은 수출대금 미회수위험을 담보하므로 금융기관으로 하여금 수출상에 게 수출금융을 공여하게 하는 금융보완적 기능을 가진다. 즉, 수출상이 수출금융을 이용할 경우 수출대금의 회수가능성 여부가 대출심사의 중요한 기준이 되는 바, ‘수출보험’에 가입할 경우 금융기관은 수출자에게 담보요건 등에서 보다 유리한 조건으로 수출자금을 공급할 수 있다.

또한 수출계약 상대방의 대금지급지체 등과 같은 보험사고가 발생하여 수출대금의 회수 전망이 불투명하거나 회수에 장기간이 소요되는 경우에 있어서도 수출자가 입는 손실을 보상함으로써 기업자금의 유동성을 제고시켜 줄 수 있는 신용공여기능을 수행한다.

(3) 무역관리와 수출진흥 정책수단으로서의 기능

‘수출보험’은 수출무역, 기타 대외거래의 촉진 및 진흥을 위하여 정부의 지원하에 운영됨에 따라 보험료율 등을 정함에 있어 장기적 차원에서의 수지균형을 목표로 하여 가능한 한 저율로 책정한다. 한편, 보상비율 등에서는 최대한 수출자에게 유리한 형태의 보상제도를 채택하는 등 수출경쟁력을 강화시키고, 결과적으로 수출을 촉진시키는 역할을 하게되는 수출진흥정책수단으로서의 기능을 갖는다.

(4) 해외수입자에 대한 신용조사 기능

‘수출보험’의 효율적인 인수 및 관리를 기하고 보험사고를 미연에 방지하기 위해

다각적으로 해외수입자의 신용상태와 수입국의 정치·경제사정에 관한 조사활동을 한다. 따라서 이러한 해외수입자 및 수입국에 관한 정보를 수출상에게 제공하여 이를 효과적으로 활용할 수 있도록 함으로써 수출자의 신규 수입선 확보와 수출거래 확대에 기여함과 동시에 건전한 수출거래를 유도하는 부수적 기능을 가지고 있다.

2) 수출보험의 특성

‘수출보험’의 특성은 다음과 같다

(1) 위험의 동시다발성

전쟁, 내란 및 환거래의 제한 또는 금지 등의 비상위험으로 인한 보험사고는 위험을 예측하기가 매우 어렵고 또한 다수의 수출거래에 대하여 동시에 발생한다. 보험사고 발생의 확률 산정이 곤란하여 적정보험료율을 산정하기 어렵다.

(2) 거액의 보험사고 발생가능성

최근 우리나라 기업들의 산업설비 수출이 증가하면서 이를 지원하는 중장기성 보험종목의 인수금액이 크게 늘어나고 있다. 특히 일괄수주방식의 보편화와 프로젝트 규모의 대형화는 이러한 추세를 더욱 가속화시키고 있다.

이러한 대형보험 인수건에서 사고가 발생할 경우 보험자가 지불해야 할 보험금은 천문학적 숫자에 이를 정도로 엄청나며, 또한 ‘비상위험’에 의한 사고는 그 다발성으로 인해 일시에 보험금청구가 집중되어 역시 대규모의 보험금지급이 불가피하게 된다.

(3) 비영리 정책보험

‘수출보험’은 수출거래에 수반되는 무역위험 중 해상적하보험으로써 구제하기 어려운 위험으로부터 수출상 또는 수출금융 제공 금융기관을 보호하고 국내 수출산업의 수출진흥을 위해 정책적으로 운영하는 비영리 정책보험이다.

3. 수출보험의 운영종목 및 인수

1) 수출보험의 운영종목

현재 우리나라의 수출보험 운영종목은 17개 보험과 1개 보증이 있다. 각 운영종목에 대한 계약구조와 이용절차에 대해서는 한국수출보험공사의 홈페이지(<http://>

www. keic.or.kr)를 참조하면 된다.

2) 수출보험의 인수방식

‘수출보험의 인수’는 보험자인 한국수출보험공사에 의해 수출거래와 관련한 대금결제상의 위험을 담보하는 것으로서, 수출보험의 인수형태로는 개별보험인수와 포괄보험인수방식의 두 가지 형태가 있다.

‘개별보험인수’방식은 보험계약자가 보험청약을 할 때마다 보험자가 개개의 건마다 내용을 심사하여 인수 여부를 결정하는 방식을 말하며, ‘포괄보험인수’방식은 보험계약자가 보험자와 특약을 맺고 특약이 체결된 수출 전량을 자동적으로 보험에 부보하고 보험자는 의무적으로 보험인수를 하는 방식을 말한다.

현재 수출보험종목 중 단기수출보험, 중장기수출보험, 환변동보험, 수출보증보험은 개별보험방식과 더불어 포괄방식도 병행하여 운영하고 있다.

표 9-3. 수출보험의 운영종목

종 목		주요내용
단기성 보험	단기수출보험	수출대금의 결제기간이 2년 이내인 수출계약을 체결한 후 수출이 불가능하게 되거나 수출대금을 받을 수 없는 경우의 손실을 보상
	중소기업 Plus보험	보험계약자인 수출기업은 연간 보상한도에 대한 보험료를 납부하며, 수입자 위험, 신용장위험, 수입국위험 등 보험계약자가 선택한 담보위험으로 손실이 발생할 때 공사는 책임금액 범위내에서 손실보상
	농수산물수출보험	농수산물수출계약 후 수출이 불가능하게 되거나, 수출대금을 받지 못할 경우 또는 국내가격 변동으로 수출이행시 입게 되는 손실을 보상
	문화수출보험	수출이 계획된 문화상품(영화, 드라마, 게임, 공연 등)의 제작과 관련한 투자 또는 용자에 대한 손실이나 수출(또는 매출)실적 부진에 따른 손실 보상
	해외마케팅보험	기업이 해외시장 개척 활동을 위하여 필요한 비용을 지출하였으나 이에 상응하는 수출증가 등의 효과를 얻지 못함으로써 입게 되는 손실을 보상
	부품·소재 신뢰성보험	국산 부품·소재를 사용하는 기업에게 제품의 신뢰성과 관련된 재산적 피해를 담보
중장기 보험	중장기수출보험	결제기간이 2년을 초과하는 수출계약을 체결한 후 수출이 불가능하게 되거나 수출대금을 받을 수 없는 경우에 입게 되는 손실을 보상
	수출보증보험	금융기관이 해외공사계약 또는 수출계약과 관련하여 수입자에게 보증서(Bond)를 발급후, 보증채무를 이행시에 발생하는 손실을 보상

종 목		주요내용
중장기 보험	해외공사보험	해외건설공사등의 기성고방식 또는 연불수출방식 수출에서 수출대금의 미회수 또는 투입장비의 권리상실등으로 입게되는 손실을 보상
	해외투자보험	주식취득 등 해외투자 후 원리금, 배당금 등을 회수할 수 없게 될 경우 이를 보상
	해외사업금융보험	국내의 금융기관이 수출증진, 외화획득 효과가 있을 것으로 예상되는 해외사업에 자금을 대출하고 회수하지 못하는 경우의 손실을 보상
	서비스종합보험	국내 서비스사업자가 서비스를 의뢰한 해외수입자에게 서비스를 제공하고 수입국 또는 수입자 책임으로 서비스대금을 받지 못하는 경우의 손실을 보상
	이자율변동보험	금융기관의 조달금리(변동금리)와 수출자금 제공금리(고정금리)간 차이로 인해 발생하는 손실을 보상 (이익은 환수)
	수출기반보험	금융기관이 국적외향선사 또는 국적외향선사의 해외현지법인(SPC포함) 에게 상환기간 2년 초과인 선박 구매자금을 대출하고 대출원리금을 회수할 수 없게 된 경우에 발생하는 손실을 보상
환변동 보험 등	환변동보험	수출업체에 일정환율을 보장해 준 후 수출대금 입금 또는 결제시점 환율과 비교하여 환차손 발생시 보상하고 환차익 발생시 환수
	원자재가격 변동보험	수출기업이 원자재가격변동위험으로 입게 되는 손실을 보상하고 이익을 환수
기타 보험	탄소종합보험	교토의정서에서 정하고 있는 탄소배출권 획득사업을 위한 투자, 금융, 보증 과정에서 발생할 수 있는 손실을 종합적으로 담보하는 보험
	녹색산업종합보험	지원가능한 특약항목을 『녹색산업종합보험』형태로 제정하고, 녹색산업에 해당되는 경우 기존이용 보험약관에 수출기업이 선택한 특약을 추가하여 우대하는 제도
	해외자원개발펀드보험	해외자원개발사업에 투자하여 발생할수 있는 손실을 보상하는 보험 (수출보험기금과 별도로 투자위험보증계정 운영)
수출신용 보증	선적전보증 선적후보증	수출입자가 수출입계약과 관련하여 금융기관 등으로부터 대출을 받거나 환어음 매각에 따른 금융기관앞 수출금융채무를 공사가 연대보증

2.3 수입보험

1. 수입보험의 대상거래 및 운용형태

‘수입보험’(import insurance)은 국내 수입업자의 자금조달을 지원하는 것은 물론 해외 수출자의 계약불이행으로 적기에 화물을 인도받지 못하거나 선불금을 회

수하지 못하는 경우의 손실을 보상하는 제도로서, 우리나라 수입의 대부분을 차지하는 산업생산을 위한 원자재와 자본재 수입거래의 감소는 설비투자 감소와 산업생산 위축을 초래한다는 인식하에 경제성장과 수출에 꼭 필요한 주요 해외자원·에너지 및 원자재 등 필수 시설재의 장기적 안정적 확보를 지원하는 제도이다.

한편 ‘수입보험’은 선급금지급 후 2년 이내에 선적하여야 하는 수입거래로서 철, 동, 아연, 석탄, 원유 등의 주요자원, 관세법 제95조의 오염물질 배출방지·처리 물품, 폐기물 처리물품 및 공장자동화물품, 관세법 제90조의 산업기술연구·개발용 물품, 산업발전법 제5조의 첨단제품, 대외무역관리규정상의 외화획득용 원료의 수입거래를 대상으로 한다.

‘수입보험’의 운용형태는 한도책정방식과 Pooling 방식 두 가지가 있다. 한도책정방식은 수입기업이 거래하고자 하는 수입계약 상대방별로 보상한도가 기재된 보험증권을 발급하는 방식으로 선급금 지급시 지급내역을 무역보험공사에 통지함으로써 보험관계가 성립되고, 그리고 Pooling 방식은 수입기업이 선택하는 책임금액 범위내에서 수개의 수입계약 상대방에 대하여 하나의 보험증권을 발급하는 방식으로 별도의 지급내역 통지 없이 보험관계가 성립되게 된다.

2. 수입보험의 이용절차

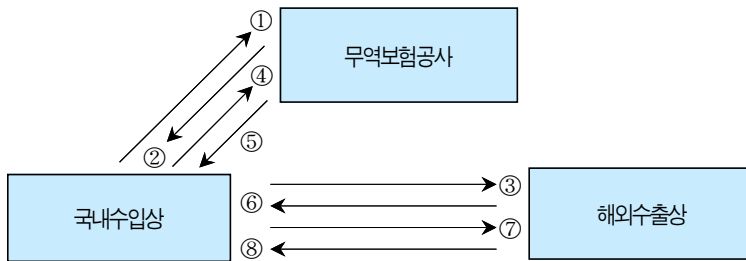
수입업자의 수입보험 이용절차는 한도책정방식과 ‘Pooling 방식’에 따라 다르다. 먼저 한도책정방식을 살펴보면, 국내수입업자가 수입업자 자신과 수입계약 상대방에 대한 신용조사를 ‘한국무역보험공사’에 의뢰하고 보험가입이 가능한 경우 보상한도를 신청하면, ‘무역보험공사’는 수입보험청약서 및 신용조사 결과를 종합적으로 심사하여 보상한도를 책정하고 보험계약자에게 보험증권을 발급하게 된다. 국내수입업자는 ‘선급금’을 지급하고 선급금지급일로부터 10영업일 이내에 선급금지급내역을 공사에 통지하고 해당 보험료를 납부하면 보험관계가 성립된다.

다음으로 ‘Pooling 방식’은 국내수입업자는 수입보험을 가입하기 위하여 수입업자 자신의 신용조사를 한국무역보험공사에 의뢰하고 보험가입이 가능한 경우 US\$ 20만~US\$ 50만 범위내에서 책임금액을 선택하여 보험청약서와 거래하고자 하는 수입계약 상대방 리스트를 한국무역보험공사에 제출하면 무역보험공사는 청약서를 심사한 후 국내수입업자로 부터 보험료를 납부받고 보험증권을 발급하게 되고 별도의 통지없이 보험관계가 성립된다.

한편 금융기관은 주요자원 등의 수입에 필요한 지금을 수입업자에 대출 혹은 지급보증한 후 대출금을 회수할 수 없게 된 경우에 발생하는 손실을 수입보험을 통하여 보상받을 수 있는데 그 이용절차는 다음과 같다.

수입자금을 대출하고자 하는 금융기관은 수입보험에 가입하기 위하여 한국무역보험공사에 보험청약을 하고 채무자 및 연대보증인은 무역보험공사와 구상약정을 체결한 후 무역보험공사가 수입보험청약서 및 신용조사 결과들을 종합적으로 심사하여 보험계약자에게 보험증권을 발급하고, 금융기관은 수입자금을 대출하고 대출일로부터 10영업일 이내에 무역보험공사에 대출실행내역을 통지하고 보험료를 납부하면 보험관계가 성립된다.

그림 9-3. 수입보험 기본거래구조(한도책정방식)



- ① 해외수출상 신용조사 및 보험청약, ② 보험증권 발급, ③ 선급금 지급, ④ 지급통지 및 보험료 납부,
⑤ 보험관계 성립통지, ⑥ 수출미이행, ⑦ 선급금 환급요청, ⑧ 서급금 지급(미지급시 보험금 지급)

제3절 무역서류



3.1 무역서류의 의의

‘무역서류’(trade documents)란 무역계약에 따라 수출상이 수입상에게 물품의 인도를 이행하는 과정에서 직·간접으로 발행된 선적관련 서류를 말한다. 무역서류는 수출화물의 선적을 입증하는 선하증권(Bill of Lading)과 이에 부대되는 상

업송장(Commercial Invoice), 포장명세서(Packing List) 등이 주를 이루며, ‘선적서류’(shipping documents) 또는 ‘운송서류’(transport documents)로도 통칭되고 있다.

‘무역서류’는 이들 서류 외에 거래당사자가 속한 국가의 무역관리체계에 따라 영사송장(Consular Invoice) 또는 세관송장(Customs Invoice), 보험증권(Insurance Policy), 원산지증명서(Certificate of Origin), 검사증명서(Certificate of Inspection) 등이 필요할 수 있는데 이들은 수입상이 주문서, 계약서 또는 신용장에 명기하여 요구한다.

국제거래에 있어서 무역서류는 계약물품을 대표하여 물품의 인도와 대금의 지급에 사용되고 있다. 무역서류는 필수적인 서류로 분류되는 ‘기본서류’와 매수인의 요청이나 수출입국의 법규상 필요한 여러 가지 ‘부속서류’로 구성된다.

특히 기본서류가 결여되는 경우 계약상 ‘본질적 계약위반’(a fundamental breach of contract)으로 되어 계약해제 및 손해배상청구의 사유가 되지만, 부속서류가 결여되는 경우는 계약해제 대신에 보통은 손해배상청구의 사유가 된다.

표 9-4. 무역서류의 분류

구 분	서류의 종류
기본 서류	매매관계서류 상업송장(Commercial Invoice)
	운송관계서류 해상/해양선하증권(Marine/Ocean B/L) 항공화물수취증(Airway Bill) 철도화물수탁증(Waybill, Railway Bill) 도로화물수탁증(Road Consignment Note) 복합운송증권(Combined Transport Document) 우편소포수취증(Parcel Post Receipt) 꾸리어수취증(Courier Receipt)
	보험관계서류 보험증권(Insurance Policy) 보험증명서(Insurance Certificate) 보험승낙서(Cover Note)
부속 서류	세관관계서류 세관송장(Customs Invoice) 영사송장(Consular Invoice) 원산지증명서(Certificate of Origin)
	송장관계서류 포장명세서(Packing List) 용적·중량증명서(Certificate of Measurement and/or Weight)
	품질관계서류 검사증명서(Certificate of Inspection) 품질증명서(Certificate of Quality) 위생증명서(Certificate of Health)
	기타 부속서류 차변표(Debit Note) 대변표(Credit Note)

3.2 물품매매서류

1. 송 장

‘송장’(Invoice)은 수출상이 매매계약의 조건을 적합하게 이행하였음을 수입상에게 증명하는 서류로서 상거래상 선하증권과 함께 필수적인 선적서류로 사용된다. 송장은 물품의 거래가 원격시간에 행하여지는 경우 매도인이 매수인 앞으로 해당물품의 특성과 내용명세를 상세·정확하게 작성하여 송부하는 선적화물의 계산서 및 내용명세서이다.

국내 상거래에 이용되는 송장은 단순히 상품의 적요서나 안내장의 역할을 하지만 무역거래의 경우에는 적요서나 안내장의 역할뿐만 아니라 매매당사자의 이름과 주소, 발행일자, 주문번호, 계약상품의 규격 및 개수, 포장상태 및 하인 등이 표시된 구체적인 매매계산서인 동시에 대금청구서이기도 한다.

따라서 ‘송장’은 무역거래상의 필수서류로 모든 신용장에서 요구하고 있으나 유가증권인 선하증권이나 보험증권과 같이 그 자체가 청구권이 있는 서류는 아니다. 송장의 이러한 성격 때문에 어떤 경우에는 그 거래계약의 존재 및 계약이행의 사실을 입증하는 자료가 되며, 수입물품의 진실성을 입증하기 위한 세관신고의 증명자료가 된다.

송장의 주요 기능으로는 첫째, 선적물품의 명세서로서의 기능을 가진다.

둘째, 송장은 매매되는 상품의 계산서 및 대금청구서 역할을 한다.

셋째, 송장은 무역금융에서 담보물의 명세를 밝히는 중요한 서류이다.

넷째, 송장은 수입상에게 화물수취 안내서가 되고 수입지 세관에서는 과세가격산정에 필수서류이다.

2. 송장의 종류

송장은 그 용도에 따라 크게 상업송장과 공용송장으로 분류할 수 있고, 다시 상거래로 작성되는 상업송장(Commercial Invoice)에는 견적송장과 선적송장이, 그리고 세관 등의 관계부서용으로 작성되는 공용송장(Official Invoice)에는 영사송장과 세관송장 등이 있다.

특히 ‘상업송장’에는 선적화물에 대해서 작성되는 선적송장(Shipping Invoice)과

[예시 9-1] 상업송장(COMMERCIAL INVOICE)

COMMERCIAL INVOICE

①Shipper ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD. #1722 21C CITY O/T, DAEYEON-3DONG, NAMGU, BUSAN, KOREA TEL : +82-51-610-1400 FAX : +82-51-610-1401		⑧Invoice No. and date ENDAM/990701, JULY 05, 2004			
		⑨L/C No. and date			
②Consignee SASAKAWA AUTO GALLERY CO., LTD. 1-5-38 SAKUEN-CHO, SETTU-CITY, OSAKA, JAPAN TEL : +81-726-38-7500 FAX : +81-726-37-4248		⑩Buyer(if other than consignee)			
③Notify Party AS SAME AS THE CONSIGNEE		⑪Other references TEXU5217620(88390)			
④Sailing on/or About JULY 07, 2004	⑤Vessel/flight GLOBAL SUCCESS/926E	⑫Terms of delivery and payment CIF OSAKA PORT, JAPAN SETTLEMENT BY T/T			
⑥From BUSAN, KOREA	⑦To OSAKA, JAPAN				
⑬Shipping Marks N/M	⑭No.&kind of PKGS 40FT HQ ONE CNTR	⑮Goods description Matiz(General) *Frame No : KN15P23E2-223330 KN15P23E2-223287 Matiz(Decorated) *Frame No : KN15P23E2-223258 KN15P23E2-223322 New Wheel IC1C IC4C New Parts New Car Aero Parts	⑯Quantity 2units 2units 4units 4units 4units	⑰Unit price US\$6,247.00 US\$6,876.00 US\$115.00 US\$115.00 US\$128.00	⑱Amount US\$12,494.00 US\$13,752.00 US\$460.00 US\$460.00 US\$128.00
		SUB FREIGHT GRAND TOTAL		US\$27,678.00 US\$550.00 US\$28,228.00	
		⑲ Signed by <i>Jang Young-Kla</i>			

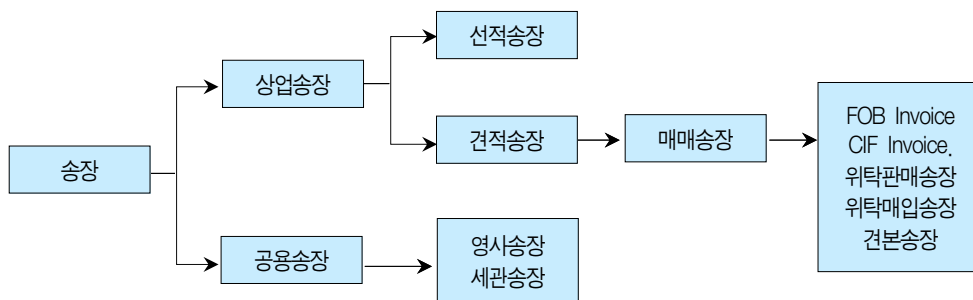
수출상이 상품가격의 견적을 의뢰받고 작성하는 견적송장(Proforma Invoice)이 있다. 수출상은 견적의뢰를 받고 견적서(Estimate) 대신에 견적송장을 송부할 때가 있다. 이런 경우의 송장은 상품을 판매할 것을 가정하고 작성되므로 수입상에게 구매의욕을 유발시킬 수 있다. 그러나 견적송장은 선적서류로서의 기능을 하지는 못한다.

‘선적송장’은 거래형태에 따라서 매매계약이 ‘본인 대 본인’거래에 의해서 체결될 때 작성되는 매매송장(Sales Invoice), 매매계약이 ‘본인 대 대리인’거래 또는 ‘대리인 대 본인’에 의해서 체결되는 경우에 작성되는 위탁판매송장과 위탁매입송장으로 분류된다.²⁾ 그리고 견본의 송부시에 발송되는 견본송장(Sample Invoice)도 있다.

‘매매송장’에는 가격조건, 즉 가격의 구성요소에 따라서 송장가격의 산출내용이 달라진다. 이외 “CIF Invoice”, “FOB Invoice” 등으로도 분류된다.

그리고 공용송장에 영사송장과 세관송장이 있는데, ‘영사송장’(Consular Invoice)은 수입국이 수입세의 탈세방지, 수입상의 외화도피, 수출국의 덤핑(dumping)방지, 수입과세가격의 산정 등의 목적으로 송장 기재사항의 정확성에 대해서 수출국 주재 수입국영사의 증명을 필요로 하는데 이러한 목적하에 작성하는 서류이다. 특히 외화도피는 매매당사자가 짜고 송장금액을 과다하게 책정하여 외화의 부당수수를

그림 9-4. 송장의 분류



2) 위탁판매송장(Consignment Invoice)은 위탁판매품을 선적할 때 위탁자가 수탁자 앞으로 작성하는 송장으로서, 송장상의 가격은 대개 CIF & C 가격으로 표시된다. 그리고 위탁매입송장(Indent Invoice)은 위탁매입거래에 있어서 수탁자인 수출상위탁매입품에 대하여 수입업자 앞으로 작성하는 송장으로서, 매입원가·매입비·선적비·해상운임·해상보험료 및 매입수수료(buying commission) 등을 CIF & C 가격으로 계산하여 송장금액으로서 환환취결한다.

방지하기 위하여 영사송장을 필요로 할 때가 많으며, 주로 중남미국가에서 요구하고 있다.³⁾

그리고 ‘세관송장’(Customs Invoice)은 수입지 세관이 수입화물에 대한 관세가 격의 기준 결정, 덤핑 유무의 확인, 쿼터관리, 수입통계의 목적으로 요구함으로써 수입상이 수입화물의 통관시에 특히 세관용으로 제출하기 위하여 수출상이 작성하는 송장이다. 현재는 미국, 호주, 뉴질랜드, 기타 영연방국가 앞으로 수출하는데 필요하다.

3.3 운송서류

‘운송서류’(transportation document)는 운송물품의 적재(loading on board), 발송(dispatch) 또는 복합운송의 경우 인수(taking in charge)를 표시하는 서류로서, 화주와 운송인간에 운송계약을 체결하였다는 증빙으로서 운송인이 물품을 수령하였다는 일종의 인수증, 소위 물표에 해당한다.

이에는 선하증권 및 해상화물운송장과 같은 해상운송서류, 항공화물운송장의 항공운송서류, 철도화물 또는 도로화물수탁서와 같은 육상운송서류, 내수로운송서류, 복합운송서류 등이 포함되며, 다음에서는 일반적으로 이용되고 있는 선하증권과 항공화물운송장 등을 중심으로 살펴본다.

1. 선하증권

1) 선하증권의 의의

‘선하증권’(Bill of Lading : B/L)이란 운송서류 중에서도 가장 중요한 서류가 바로 선하증권이다. 송화인이 본선수취증(Mate's Receipt : M/R) 또는 컨테이너 화물인 경우 부두수취증(Dock Receipt : D/R)을 입수하면 이것을 선박회사에 제출하여 선하증권을 발급받는다.

‘선하증권’(B/L)은 선박회사가 화물을 수취한 것을 확인해서, 양륙항에서 그 선

3) 영사송장의 서식은 각국 특정의 양식을 사용하므로 수출상은 그것을 취득하여 소정사항을 기입하고 영사의 증명을 받는다. 또 국가에 따라서는 특정서식을 사용하지 않고 상업송장에 영사가 사증(visa)한 것을 대용하며, 이것을 영사사증부 상업송장(Visaed Commercial Invoice; Legalized Commercial Invoice)이라고 한다.

하증권의 소지인에게 이것과 교환하여 화물의 인도를 약속한 유가증권이다. 즉, 선박회사의 입장에서 수취하지 않은 화물(선하증권에 기재되어 있지 않은 화물)을 인도할 의무가 없는 대신에, 만일 화물이 실제로 본선에 수취되어 있지 않더라도 ‘선하증권’에 기재되어 있는 화물에 대해서는 제3자에 대해 책임을 지지 않으면 안된다. 그리고 ‘선하증권’은 선박회사와 화주간에 운송계약서인 것이다. 즉, 화물운송에 관해서 선하증권의 이면에 기재될 운송조건이 적용된다. 이 운송조건을 승낙해 있는 것을 전제한 화주측은 화물의 운송을 의뢰하고 있는 것이 된다.

이와 같이 유가증권으로서의 기능을 하는 ‘선하증권’은 단지 물품 수탁의 증거서류에 불과한 해상화물운송장(Sea Waybill)이나 항공화물운장(Air Waybill)과는 다르다.

‘선하증권’의 법적 성질로서 중요한 점은 증권면에 기재된 물품의 소유권을 상징적으로 보유하고 있으며, ‘선하증권’을 유상으로 취득한 자 또는 그의 ‘선의의 소지인’(bona fide holder) 등은 동 물품의 소유권을 갖는다는 사실이다. 그러므로 일단 ‘선하증권’이 발행되면 그에 명시된 물품의 처분은 전적으로 이 증권에 의해서 행하여지며, 이 증권의 인도는 물품의 인도와 동일한 효력을 갖는 것이므로 권리증권(document of title)인 것이다.

개품운송에 있어서는 통상 별도의 운송계약 대신 선복요청서(Shipping Request ; S/R)가 대행수단으로 활용되고 있다. 운송서류의 이면에 인쇄되어 있는 ‘운송약관’(transportation clause)은 운송인의 면책사항 위주로 기술되어 있는 바, 별도의 운송계약이 체결하지 않으므로 해서 이러한 운송약관이 운송계약의 체결사실에 대한 일종의 증빙의 기능을 가진다.

이에 대해 용선계약시는 별도로 용선계약(Charter Party)을 체결하므로 ‘Charter Party’(C/P) 이면에는 ‘운송약관’이 인쇄되어 있지 않다.

2) 선하증권의 법적 성질

‘선하증권’(B/L)은 증권면에 기재된 물품의 소유권을 표창하고 있어, 선하증권을 유상으로 취득한 자 또는 ‘선의의 소지인’(bona fide holder) 등은 동 물품에 대한 지배권을 갖는다. 따라서 일단 선하증권이 발행되면 그에 명시된 물품의 처분은 전적으로 이 증권에 의해서 행하여지며, 또한 이 증권의 인도는 물품의 인도와 동일한 효력을 갖는 것이다.

(1) 권리증권

선하증권은 유통성 선하증권으로서의 일정요건을 갖추면 권리증권(document of title)으로서의 자격을 지니게 된다. 따라서 선하증권은 선의의 소지인에 대하여 그것과 상환으로 선적화물을 인도할 것을 약속한 권리증권으로서 이 증권과 상환이 아니면 선적화물의 인도를 할 수 없으며 물론 인도청구도 할 수 없다.

(2) 선적화물수취증

선하증권은 운송계약의 성립을 전제로 하여 선박회사가 발행한 선적화물의 수취증이다. 선적화물에 대하여 본선으로부터 교부된 본선수취증(Mate's Receipt : M/R) 그 자체가 선박회사의 화물수취에 대한 충분한 증거가 되며, 선하증권은 이와 상환으로 발행되므로 선박회사가 화물을 본선상에서 수취하였음을 입증하는 증권이다.

(3) 요인증권

선하증권은 운송계약에 의해 화물의 선적을 전제로 하여 발행되는 것이므로 법률상 '요인증권'이 된다.

(4) 채권증권

선하증권은 운송화물을 대표하는 증권으로서, '선하증권의 소지인'은 화물의 인도를 청구할 수 있기 때문에 채권효력을 갖는 '채권증권'이며, 운송화물의 처분에는 반드시 선하증권을 사용하여야 하므로 '처분증권'의 성질도 갖게 된다.

(5) 요식증권

선하증권은 상법에 규정된 법정기재사항의 기재를 필요로 하는 '요식증권'이다.

(6) 문언증권

해상운송계약에 따른 선박회사와 화주의 의무이행이나 권리주장은 이 증권상에 기재된 문언에 따르게 되는 '문언증권'이다.

(7) 유통증권

선하증권은 화물을 표창하는 유가증권으로서 배서 또는 양도에 의해 소유권이 이전되는 '유통증권'이다.

(8) 지시증권

선하증권은 선하증권발행인이 배서금지의 뜻을 기재하지 않는 한 배서에 의해

양도될 수 있으므로 ‘지시증권’의 성질도 가진다.

3) 선하증권의 종류

(1) 선적선하증권과 수취선하증권

‘선적선하증권’(Shipped B/L)은 화물이 실제 본선에 적입이 된 후에 발행되는 것으로서 가장 일반적이다. 선적선하증권은 증권면에 “shipped…”, “shipped on board…”, 또는 “received on board…”와 같이 기입하여 선적선하증권을 표시하고 있다.

그러나 선적전이라도 화물이 선박회사의 창고에 반입되면 화주의 요청에 따라 선박회사는 선하증권을 발행할 수 있는데, 이때에 발행되는 선하증권은 형식적으로는 증권면에 “received for shipment…” 또는 “received to be transported by steamer” 등으로 기입되므로, 이를 ‘수취선하증권’(Received B/L)이라 한다. 그러나 수취선하증권이 발행되어도 화물이 선적되었다는 사실과 선적일을 기입하고 운송인이나 그의 대리인이 서명하면 선적선하증권과 동일하게 취급한다.

(2) 무고장 선하증권과 고장부 선하증권

선적화물의 상태가 양호하여 약정수량의 전부가 그대로 선적되면 선박회사는 선하증권면의 적요란(remarks)에 사고문언이 없는 선하증권을 발행한다. 이와 같은 선하증권을 ‘무고장 선하증권’(Clean B/L)이라 하며, 선하증권면에는 “Shipped on board in apparent good order and condition”이라고 기재되어 있다.

이에 반해 선적된 화물이 포장이나 수량 또는 기타 화물의 외견상 불완전한 상태라면 선박회사는 선하증권의 적요란에 사고문언을 기재하여 선하증권을 발행한다. 이와 같이 B/L의 적요란에 사고문언이 기재되어 있는 선하증권을 ‘고장부 선하증권’(Foul B/L ; Dirty B/L)이라 한다.

(3) 기명식 선하증권과 지시식 선하증권

‘기명식 선하증권’(Straight B/L)은 수화인란에 수화인(consignee)의 성명이 명백히 기입된 것으로서 수화인으로 기명된 수입상만이 물품인도를 청구할 수 있을 뿐, 수출상은 아무런 권리가 없으므로 화환어음에 의한 결제가 아니고 송금결제방식이나 청산결제방식의 거래에 한하여 이용되고 있다.

이에 반해 ‘지시식 선하증권’(Order B/L)은 선하증권의 수화인으로 “Order”, “Order of Shipper”, “Order of…(Buyer)”, “Order of…Negotiation Bank”로 표시하여 발행되는 선하증권을 말하는 것이다. ‘지시식 선하증권’은 이들 Shipper,

Buyer, Negotiation bank 등이 이서하면 유통시킬 수 있는 선하증권이다.

(4) 통선하증권

‘통선하증권’(Through B/L)은 화물의 운송이 해운과 육운의 양경로를 통과하는 경우에 최초의 운송인과 화주간에 체결되는 운송계약에 의거하여 발행되는 선하증권인 동시에 철도의 화물수취증(Way Bill : 영국, Railroad Bill of Lading : 미국)을 적용한 것으로서 주요 운송경로가 해운이므로 선하증권에 속한다.

(5) 환적선하증권

‘통선하증권’(Through B/L)에서는 최초의 운송인만이 서명하여 그가 수화인 또는 B/L 소지인에 대하여 운송상의 모든 책임을 지나 이 ‘환적선하증권’(Transshipment B/L)은 목적지까지 운송도중 중간항에서 화물을 다른 선박에 환적하여 최종목적지까지 운송하는 경우 발행되는 선하증권이다.

「신용장통일규칙」 제23조는 신용장상에 특별히 환적을 금지하지 않는 한 은행은 이러한 환적이 가능 선하증권도 수리할 수 있도록 규정하고 있다.

(6) Third Party B/L

운송계약의 주체인 ‘Shipper’(송화인)와 L/C상의 ‘Beneficiary’(수익자)가 다른 선하증권을 ‘제3자 선하증권’(Third Party B/L)이라고 한다.

예를 들면, 한국에서 일본으로 수출을 하려는 업체가 수출물품을 한국이 아닌 중국에서 조달하여 수출할 경우를 가정해 보면, 계약당사자, 즉 L/C상의 ‘Beneficiary’는 한국의 수출상이지만, 실제 수출물품은 중국에서 선적되어 선하증권상의 Shipper는 중국에 있는 제3의 업체가 된다. 이런 경우 오해나 분쟁을 방지하기 위해서는 신용장이나 매매계약서에 “Third party Bills of Lading are acceptable”이라는 문구를 기재하는 것이 바람직하다.

(7) 운송주선인협회 선하증권

운송주선인이 운송계약 주체가 되어 발행하는 선하증권으로서 ‘국제운송주선인협회연맹’(FIATA)이 제정한 증권(FIATA B/L)이며, 이 연맹에 가입한 회원만이 본 증권을 발행할 수 있다. 이 증권은 통상 복합운송에 이용되고 있다.

(8) Stale B/L

‘Stale B/L’은 선적후 상당일수가 경과된 선하증권이다. 「신용장통일규칙」 제

43조 a항에 의하면, 운송서류를 요구하는 모든 신용장은 운송서류 발행일자 이후에 지급, 인수 또는 매입을 위하여 서류를 제시하여야 할 특정기간을 명시하여야 한다.

만일 그러한 기간이 약정되어 있지 않은 경우 은행은 운송서류의 발행일자 이후 21일 경과한 후 제시된 서류는 거절하도록 규정되어 있어 은행은 특별히 신용장면에 “Stale B/L Acceptable”이란 조항이 없이는 이를 수리하지 않는다.

(9) Long Form B/L과 Short Form B/L

선하증권은 ‘이면약관’의 기재 여부에 따라 이면약관이 전부 인쇄되어 있는 ‘Long Form B/L’과 그렇지 않은 ‘약식선하증권’(Short Form B/L)으로 나눌 수 있다.

약식선하증권은 최근 미국계 선박회사를 중심으로 사용하고 있는 선하증권의 일종이며, 보통 사용되는 ‘Long Form B/L’상의 선박회사와 화주의 권리와 의무에 따르도록 다음과 같은 문언을 규정하고 있다.

“All the terms of the carrier's regular long form of Bill of Lading are incorporated herein with like force and effect as if they were written at length herein. A copy of such Bill of Lading may be obtained from the carrier, its agent, or the master.”

(10) Red B/L

‘Red B/L’은 보통의 선하증권과 보험증권을 결합한 것으로서 이 증권에 기재된 화물이 항해중에 사고가 발생하면 이 사고에 대하여 선박회사가 보상해주는 선하증권이다. 이 경우 선박회사는 모든 Red B/L 발행 화물을 일괄부보하게 되므로 궁극적으로 손해부담은 보험회사가 진다. 그러나 운임에 보험료가 포함되므로 결과적으로 보험료는 운송계약자의 부담이 된다.

표 9-5. 선하증권의 종류

분류기준	종 류
인수시점	선적선하증권(Shipped B/L), 수취선하증권(Received B/L)
화물상태	사고부 선하증권(Dirty/Foul B/L), 무사고부 선하증권(Clean B/L)
수 화 인 지명방식	기명식 선하증권(Straight B/L), 지시식 선하증권(Order B/L)
이면약관 기재여부	Long Form B/L, Short Form B/L(약식선하증권)

(11) 'Bolero'시스템에 의한 전자식 선하증권

'Bolero'(Bill of Lading Electronic Registry Organization)는 선하증권을 비롯한 선적서류를 전자화하여 이를 상업적으로 운영하는 시스템으로서, 1994년 미국, 영국 등의 선박회사, 은행 등이 참여하여 컨소시엄 형태로 시작되었는데, 무역거래에 필요한 종이서류를 전자메시지로 전환하여 안전하게 교환할 수 있는 기반을 제공하는 것을 목표로 하고 있다.

'Bolero'시스템은 선하증권 외에 무역서류 전반을 전자화하여 무역거래의 효율성을 높이고 있다. 중앙등록기관은 정보의 안전성 보장을 위해 디지털 서명을 메시지 전송에 채택하고 있다. 사용자는 반드시 '공개키'와 '개인키' 한 쌍을 작성하여 공개 키를 등록기관에 사용자등록을 하고, 등록기관은 상호 키를 대조 사용자의 신원을 확인한다.

그리고 선하증권의 권리이전과정을 보면, '전자식 선하증권'은 당사자간의 약정에 의해 유통되므로 송화인과 운송인간에는 권리이전에 관하여 송화인의 지시에 따른다는 조항을 포함한 운송계약을 체결한다. 송화인(shipper)의 화물에 대한 권리를 수화인에게 이전하고자 하는 경우 운송인에게 차후로는 수화인의 지시를 받도록 지시하면 된다. 운송인은 이를 확인한 후 수화인에게 화물을 점유하고 있는 사실과 함께 수화인의 인도지시만 받는다는 것을 통지한다.

만약 수화인(consignee)이 그러한 권리를 타인에게 이전할 의사가 있으면 이를 반복하면 된다. 권리이전은 물품의 청구권뿐만 아니라 운송계약상의 권리 의무가 모두 이전되어 송화인과 운송인과의 계약조항이 수화인과 운송인간에도 동일하게 적용된다.

4) 선하증권의 기재사항과 면책약관

선하증권면의 내용은 우리나라 「상법」 제814조에 의하면, 반드시 기재되어야 할 '법정(필수)기재사항'과 계약당사자간에 임의로 정하여 기재할 수 있는 '임의기재사항'이 있다. 선하증권상의 '임의기재사항'으로는, ① 통지처(Notify Party), ② 본선의 항차 번호(Voyage No.), ③ 운임의 지불지 및 환율, ④ 선하증권번호(B/L No.), ⑤ 일반약관(General Clause) 또는 면책약관(Exceptions), ⑥ 스탬프약관(Stamp Clause), ⑦ 비고(Remark) 등이 있다.

표 9-6. 선하증권상의 법정기재사항

관련사항	기재사항
선적화물	① 운송품명(description of commodity) ② 중량(weight) ③ 용적(measurement) ④ 개수(number of packages) ⑤ 화물의 기호(marks & nationality)
계약당사자	⑥ 송화인(name of the shipper) ⑦ 수화인(name of the consignee)
수출품 선적	⑧ 선적항(port of shipment) ⑨ 양륙항(port of destination) ⑩ 선박명과 국적(name of the ship & nationality) ⑪ 선장명(name of the master of vessel) ⑫ 운송비(freight amount)
선하증권 발행	⑬ 선하증권의 작성 통수(number of B/L issued) ⑭ 선하증권 작성지 및 작성년월일(place and date of B/L issued)

한편 ‘면책약관’(exemption clause)은 선주가 자기 책임을 한정하여 후일 화주로부터의 손해배상청구를 면하기 위하여 기재하는 사항이다. 「선하증권통일조약」 제3조 및 제4조에 의하면, ‘면책약관’에 대한 효력은 그 면책사항을 증거할 수 있어야 발생한다고 규정하고 있다. ‘면책약관’은 보통 선하증권의 표면약관이나 이면약관 중에 인쇄되어 있는데, 이 면책약관을 ‘일반약관’(general clause)이라 하고, 이외에 선하증권의 여백에 기입되거나 고무인으로 기입되는 것은 ‘특별약관’(special clause)이라 한다.

천재, 전쟁, 화물의 고유의 하자(latent defects), 포장의 불완전, 투화, 기타의 공동해손 희생에 대해서 관습법상 면책된다. 또한 선체에 가해진 공동해손에 대해 선주가 화주에게 공동해손 분담금을 청구할 수 있도록 하는데, 이를 ‘뉴 제이슨약관’(new jason clause)이라고 한다.

[예시 9-2] 해상선하증권

Shipper SHANGHAI PENGCHEN FIRE-FIGHTING EQUIPMENT CO.,LTD TEL:59900279 FAX:59901846		ASGL ASIA STAR GLOBAL LOGISTICS <small>WORLDWIDE SERVICES</small> Forwarding Agent RM 2002,GANGTAI PLAZA,NO.700 EAST YAN'AN RD. SHANGHAI, CHINA TEL:86-21-63523545 FAX:86-21-63523547		
Consignee FORMERLY NATIONAL FEDERATION OF FISHERIES COOPERATIVE SHINCHUN-DONG SONGPA-KU SEOUL,KOREA,REPUBLIC OF KR		Country of Origin CHINA		
Notify Party HANKOOK FIRE EXTINGUISHERS CO.,LTD 1155 JUNGLEE-DONG,SEO-GU,TAEGU,KOREA TEL:+82-53-5642201 FAX:+82-53-558-3733		Delivery Agent WOCJIN GLOBAL LOGISTICS CO.,LTD. Floor 7, Dongsung Bldg., 17-7 Ka, Namdaemoon-roChung-Ku, Seoul, Korea TEL:02-37063479 FAX:02-7566970 CONTACT:MS YURI		
Pre-carriage by*	Place of Receipt	Booking Number	B/L Number	
			ASSH08060286	
Vessel/Voyage	Port of Loading	Freight Payable at	Lot Number	
GOLDEN COMPANION 830N	SHANGHAI,CHINA,PORT		LOTE08060286	
Port of Discharge	Port of Delivery	Combined transport-onward carriage by*		
BUSAN KOREA PORT	BUSAN KOREA PORT			
MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
N/M	650	SHIPPER'S LOAD,COUNT & SEAL	11,450.00KGS	43.00CBM
	BAGS	(1X40'GP) CONTAINER S.T.C.		
		PU LINED FIRE HOSE		
CONTAINER/SEAL NO.:			ON BOARD DATE	
DJLU4502358/036499			2008-6-27	
		CY-CY	1X40'GP	
		FREIGHT COLLECT		
		SAY SIX HUNDRED AND FIFTY BAGS ONLY		
FREIGHT RATE, CHARGES, WEIGHTS AND/OR MEASUREMENTS SUBJECT TO CORRECTION	PREPAID	COLLECT	CURRENCY	
		AS ARRANGED		
These Commodities, Technology or Software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Destination Taiwan R.O.C. Diversion Contrary to U.S. Law Prohibited.				
IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING, the shipper, the consignee and owner of the goods agree to be bound by all of its shipments, receipts and conditions, whether return, printed, or stamped on the front or back hereof and shall customers or privileges to the contrary notwithstanding.				
IN WITNESS WHEREOF, undersigned, signing on behalf of ASIA STAR GLOBAL LOGISTICS CO.,LTD. Has signed three (3) bills of lading, all of these tenor and date one of which being accomplished, the others to				
By: ASIA STAR GLOBAL LOGISTICS CO.,LTD.				
TOTAL PREPAID	Date at JUN.27,2008 SHANGHAI			
TOTAL COLLECT				

5) 선하증권의 발행방식 및 배서

선하증권은 그 자체가 권리증권이며 유가증권이기 때문에 누구를 수화인으로 하느냐 하는 것이 중요한 문제로서, 일반적으로 다음의 네 가지로 나눌 수 있다.

표 9-7. 선하증권의 발행방식

구 분	발행방식
기 명 식	· 수화인란에 특정인의 상호, 주소를 기입하는 방식 · 수화인란에 "A & B Inc., New York, U.S.A."로 기재
지 시 식	· 지시식에는 단순지시식, 기명지시식 및 선택지시식이 있는데, 단순지시식의 경우 "Order"로만, 기명지시식은 "Order of Mr. Brown"으로, 선택지시식은 "Mr. Brown or Order"로 표시
소지인식	· 소지인식은 수화인란에 단순소지인, 즉 "Bearer"로 기재하거나 또는 선택소지인식 "Mr. Anderson or bearer"로 표시
무기명식	· 일명 백지식이라고 하여 수화인란을 공란(blank)으로 두는 것 · 선하증권은 소지인식처럼 취급

또한 유통증권인 '선하증권의 양도'는 화물의 양도와 같아서 배서의 형식과 방법도 상당히 중요하다. 즉, 'Order' 또는 'Order of Shipper'로 발행하여 송화인이 '백지배서'(blank endorsement)를 하면 그 다음부터는 선하증권을 인수받는 사람에게 실질적 소유권이 이전하게 되어 무기명식 발행과 똑같은 효과를 가진다.

그러나 '선하증권 이면'에 상대방의 성명이나 상호를 기입하여 배서인이 서명하면 최초의 배서인은 선하증권상에 수화인으로 기명된 자가 되며 이런 기명식 배서 방법을 취하면 '배서의 연속'이 되어진다.

2. 항공화물운송장

항공운송서류에는 항공화물운송장(Air Waybill : AWB)과 항공화물수탁서(Air Consignment Note)가 있는데, 보통 미국에서는 전자로, 유럽에서는 후자로 부르고 있다.

'항공화물운송장'(AWB)은 모두 화물을 공로로 운송하는 경우에 항공운송인(air carrier)이 발행하는 운송장으로 권리증권이 아니고 단순한 수취증에 불과하다. 항공화물운송장(AWB)은 항공운송시 발행되는 운송서류로서, 선하증권과는 달리 물권증권이 아니므로 이 서류가 작성되지 않거나 분실된 경우도 운송계약의 유효성

에는 아무런 영향을 미치지 못한다.

‘항공화물운송장’(AWB)은 국제항공운송협회(International Air Transport Association : IATA)의 표준양식과 발행방식에 따라 전세계 항공사가 동일한 운송장을 사용하도록 의무화하고 있으며, 이에 관한 문제는 항공운송에 관한 Warsaw 조약(국제항공운송의 규칙통일에 관한 조약)에 의한다.

[예시 9-3] 항공화물운송장

180		8052 0005		180-8052 0005																					
Shipper's name and address		Shipper's account number		Not negotiable Air Waybill (Air Consignment note) issued by KOREAN AIR LINES CO., LTD.				KOREAN AIR LINES CABLE ADDRESS : "KOREANAIRLINAES" C.P.O. BOX 864 41-3 SEOSOMUN-DONG CHUNG-GU, SEOUL, KOREA																	
Consignee's name and address		Consignee's account number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.																					
☎ Telephone :				It is agreed that the goods described herein accepted in apparent good order and condition(excepted as not) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.																					
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information																					
Agent's IATA Code		Account No.																							
Airport of Departure(Addr. of First Carrier) and Required Routing																									
Routing and destination				to		By First Carrier		to		by		to		Currency		CHGS CODE		WT/VAL		OTHER		Declared Value		Declared Value	
																PPD COLL		PPD COLL		for Carriage		for Customs			
Airport of Destination		Flight/Date		For Carrier Use Only				Flight/Date		Amount of Insurance		INSURANCE : If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance'.													
Handling Information																									
(For USA only) These commodities Licensed by U.S. ultimate destinationDivision contrary to U.S. law is prohibited.																									
No. of Pieces RCP		Gross Weight		kg		lb		Rate Class		Commodity Item No.		Chargeable Weight		Rate/Charge		Total		Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions Volume)							
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges																			
Valuation Charge																									
Tax																									
Total Other Charge Due Agent																									
Total Other Charge Due Carrier																									
Total Prepaid		Total Collect																							
Currency Conversation Rates		cc Charge in Dest. Currency																							
For Carriers Use Only at Destination		Charges at Destination				Total Collect Charges				180-8052 0005															

3. 기타 운송서류

기타의 운송서류에는 육상운송의 경우에는 철도 및 도로운송시의 철도화물수탁증과 도로화물수탁증 그리고 해상운송시 선하증권외의 해상화물운송장(SWB), 복합운송증권, 우편수취증 및 꾸리어수취증 등이 있다.

먼저, 철도운송과 도로운송시의 ‘철도화물수탁증’(Railway Consignment Note)이나 ‘도로화물수탁증’(Road Consignment Note)은 운송인이 화물을 수취한 것을 확인하고 탁송한 화물의 청구권을 표시한 증권을 말한다. 이들 서류는 운송인이 송화인과 운송계약에 의해 탁송화물수령을 증명하고 목적지에서 이것과 상환으로 화물인도 의무를 진다는 취지가 표시되어 있으며, 매매나 금융에 이용될 뿐만 아니라 운송의 중지·운송화물의 반환 및 기타의 처분을 청구할 수 있으며, 법률적 성질이나 경제적 기능도 선하증권과 동일하다.

둘째, ‘해상화물운송장’(Sea Waybill : SWB)은 최근 해상운송이 고속화되면서 선하증권 대신에 이용되며, 항공화물운송장(AWB)과 같이 선하증권과는 달리 비유통성 해상화물운송장(non-negotiable Sea Waybill)이다.

「신용장통일규칙」(UCP 600)에서는, 다음의 요건, 즉 SWB는 ① 운송인의 명칭이 표시되고 운송인, 또는 운송인을 위한 또는 그를 대리하는 기명대리인 등에 의해 표기되고, ② 물품이 신용장에 기재된 선적항에서 기명된 선박에 본선적재되었다는 것을 미리 인쇄된 문구 또는 물품이 본선적재된 일자를 표시하는 본선적재표기하여야 하는 것 등을 규정하고 있다.⁴⁾

셋째, ‘복합운송증권’(Multimodal Transport Documents : MTD)이란 선박·철도·항공기·자동차에 의한 운송방식 중 적어도 두 가지 이상의 다른 운송방식에 의하여 운송물품의 수탁지와 인도지가 상이한 국가의 영역간에 이루어지는 복합운송계약을 증명하기 위해 복합운송인(multimodal transport operator : MTO)이 발행한 증권이다.

‘복합운송증권’은 운송물품의 인수(taking in charge)에 의해 발행되는 서류로서, 현재 운송증권으로 인정·사용되고 있는 것은 선하증권형식으로 발행되고 있다. ‘신용장통일규칙’(UCP 600)에서는, 신용장에 별도의 명시가 없는 한 은행은 복합운송서류를 수리하여야 한다고 규정하고 있어 ‘복합운송증권’은 중요 운송서류의 하나이다.⁵⁾

4) UCP 600, Article 21 (a).

특히 ‘국제운송주선인협회연맹 복합운송선하증권’(FIATA Combined Transport Bill of Lading : FIATA FBL)⁵⁾은 복합운송선하증권 양식을 이용하고 있다. 이는 유통성을 지닌 유가증권으로 은행이 수리한다. 그러나 ‘FIATA 운송주선인 화물운송증권’(FIATA Forwarding Agents Certificate of Transport : FIATA FCT)과 ‘FIATA 운송주선인화물수령증’(FIATA Forwarding Certificate of Receipt : FIATA FCR)은 비유통성서류로 신용장에 별도의 허용이 있어야만 수리가 가능하다.⁷⁾

넷째, ‘우편수취증’과 ‘꾸리어수취증’이 있는데, ‘우편수취증’(Post Receipt)은 소화물을 소포우편으로 외국에 발송하는 경우 우체국에서 발행하는 것으로 우송증명서(Certificate of Posting) 또는 우편소포수취증(Parcel Post Receipt)이라고도 하며, 항공화물운송장처럼 단순한 수취증이다.

‘꾸리어수취증’(Courier Receipt)은 서류나 소형의 경량물품을 항공기를 통해 문전에서 문전까지 수취·배달하는 송·배달업자의 수취증이다.

이 ‘우편수취증’이나 ‘꾸리어수취증’은 신용장상의 요구가 허용될 때 은행이 수리하며 수리될 경우의 그 적격성 요건으로는 ‘우편수취증’의 경우에는 그 전면에 스템프나 그 밖에 진위 확인사항 그리고 물품의 발송장소에서의 일자가 수취증상에 나타나야 하며 기타 모든 사항에서 신용장조건을 충족하여야 한다. 또한 ‘꾸리어수취증’은 꾸리어의 이름 및 지정꾸리어의 스템프, 서명 또는 진위 확인사항을 문면에 나타내고 수령일자를 명시하는 등 신용장조건을 충족하여야 한다.⁸⁾ 이 서류는 운송주선인들이 사용하고 있는데 1981년 표준약관이 제정되어 있다.

3.4 보험서류

보험서류는 해상보험증권(Marine Insurance Policy), 보험증명서(Certificate of Insurance), 보험승낙서(Cover Note)가 있으며, 또 보험증권도 포괄예정보험증

5) UCP 600, Article 26 참조.

6) FIATA는 “International Federation of Freight Forwarders Association”(운송주선인협회국제연맹)으로 표시한다. FIATA는 1926년 오스트리아 비엔나에서 창설된 민간단체로 현재 본부는 스위스 취리히에 있다. 우리나라는 1977년 정회원으로 가입되었다.

7) 이 서류는 운송주선인들이 사용하고 있는데, 1981년 표준약관이 제정되었다

8) UCP 600, Article 25 (a) : 특송 배달영수증은, 특송 배달업체의 명칭을 표시하고, 신용장에 물품이 선적되기로 기재된 장소에서 기명된 특송배달업체가 스템프하거나 서명하여야 하고, 그리고 집배 또는 수령일자 또는 이러한 취지의 문구를 표시하여야 한다.

권(Open Policy)과 확정보험증권(Definite Policy)으로 나누어진다.

이들 서류 중 신용장거래에 있어서 제공될 수 있는 것은 신용장에 특별히 구체적으로 명시된 것과 일치해야 한다. 또한 보험증권은 은행이 수리하는 전형적인 보험서류이며 신용장에 별도 정함이 없으면 은행은 예정보험증권에 의한 보험증명서(Insurance Certificate)도 수리한다.

1. 해상보험증권

‘해상보험증권’(Marine Insurance Policy)은 보험계약 성립의 증거로 보험자가 보험계약자의 청구에 의해 교부되며 이는 유가증권이 아닌 단지 증거증권으로 보통 배서(endorsement) 내지 인도에 의하여 양도된다. 즉, ‘해상보험증권’은 피보험자(insured), 보험자(underwriter; insurer), 피보험목적물, 담보위험, 보험가액, 부보금액(보험금액), 위험의 시기와 종기, 피보험자에 대한 손해배상의 약속 등 보험계약의 내용에 관한 증거로서 보험자가 피보험자에게 교부하는 증서를 말한다.⁹⁾

다음에서는 보험증권상의 주요 사항인 부보일자와 보험금액 그리고 담보위험에 대하여 살펴본다.

첫째, ‘부보일자’와 관련하여 보험서류의 일자는 선적일보다 늦어서는 안된다. 다만 보험서류에서 부보가 최소한 선적일자 이전에 효력이 발생함을 나타내고 있는 경우에는 그러하지 아니하다.¹⁰⁾

이와 같이 신용장에 별도의 명시가 없는 한 보험서류의 ‘부보일자’가 운송서류에 의하여 입증하는 ‘선적일자’, 즉 선하증권의 발행날짜 내지는 B/L면의 “on board notation”의 일자보다 늦을 때에는 양 일자 사이에 당해 화물이 보험으로 커버되지 못하는 경우가 발생하게 되며 이때에 원칙적으로 수리될 수 없다.

그러나 다음의 경우에는 비록 부보일자가 선적일보다 늦었다 하더라도 수리될 수 있다. 즉, ① 일부가 늦은 것이라도 선적일 이전에 발행된 ‘예정보험증권’에 의거하여 발행된 것은 선적일로부터 커버되기 때문에 수리된다. 따라서 이와 같이 수리가 가능하려면 보험서류에 예정보험증권의 번호와 일부가 명시되어 있어야 한다.

9) 보험증권은 보험계약이 성립되었다고 하는 증빙서류로서 보험자가 피보험자의 청구에 의하여 발급한다. 따라서 계약서도 아니고 유가증권도 아니다. 단지 증거증권에 불과하지만 보통 배서(endorse) 및 인도에 의하여 양도된다. 보험증권은 환어음의 결제상 일반적으로 2통 이상 작성된다.

10) UCP 600, Article 28 (e).

② 늦어진 일부의 보험서류에 선적일과 같은 날 또는 그 전일자의 일부를 넣어 이날부터 보험자가 담보하겠다고 표시하고 있을 경우 수리된다.

③ 보험증권에 “lost or not lost”(별실여부를 불문하고)라는 ‘소급약관’이 들어 있는 경우에는 보험자는 선적시부터 위험을 담보하고 있기 때문에 부보일자에 관계없이 수리된다.

둘째, ‘보험금액’과 관련하여 보험서류에는 만일 사고가 발생했을 경우에 그 손해에 대하여 보험자가 전보할 금액의 한도를 표시하는 ‘보험금액’(insurance amount)이 표시되고 신용장과 동일한 통화로 표시되어야 한다.¹¹⁾ 따라서 부보를 요하는 최저금액은 당해상품의 CIF가격이 되는데 희망이익을 고려하여 최저 부보 금액에 희망이익 10%를 가산하여 부보금액을 지시해 오므로 그 금액을 커버하는 보험서류라야 수리될 수 있다.

셋째, ‘담보위험’과 관련하여 일반적으로 보험서류에는 당해 거래관습으로 되어 있는 약관이 들어 있어야 하며 신용장에서 지시된 보험조건, 담보되어야 할 추가 위험 등에 대하여 부보되어 있어야 한다.¹²⁾

그런데 보험계약의 기본조건 중 ‘ICC(B)’ 및 ‘(C)’의 경우 ‘열거책임주의’를 취하고 있으므로 동 조건상에 규정된 담보위험으로 인하여 발생한 손해에 대해서만 보험자가 보상책임을 진다. 따라서 그러한 담보위험 이외의 위험에 대하여 보험의 보호를 받기 위해서는 특약을 필요로 한다. 즉, ‘피보험자’는 화물의 종류, 성질, 포장, 항로 등을 감안하여 필요한 경우에는 담보위험 이외의 위험에 대하여 추가담보를 요청해야 하는 것이다.¹³⁾ 이와 같이 보험증권에 열거된 위험은 아니지만 특약에 의하여 추가보험료를 지급하고 특별히 담보되는 위험을 ‘부가위험’(extraneous risks)이라 한다.

11) UCP 600, Article 28 (f)(i) : 보험서류는 부보금액을 표시하여야 하고 신용장과 동일한 통화로 표시되어야 한다.

12) UCP 600, Article 28 (f)(iii) : 보험서류는 최소한 신용장에 명시된 수탁지 또는 선적지로부터 양륙지 또는 최종 목적지 사이에 발생하는 위험에 대하여 부보가 되는 것이어야 한다.

13) UCP 600, Article 28 (g) : 신용장은 요구되는 보험의 종료를 명시하여야 하고, 부보되어야 할 추가위험이 있다면, 그것도 명시되어야 한다. 만일 신용장이 ‘통상의 위험’ 또는 ‘관습적인 위험’과 같이 부정확한 용어를 사용하는 경우 보험서류는 특정위험을 부보하지 않는지 여부와 관계없이 수리된다.

[예시 9-4] 해상보험증권

MARINE CARGO INSURANCE POLICY		ORIGINAL
Policy No.	: Y302446D - 000	
Assured Name	: Hankook Fire Extinguisher Co., Ltd.	
Invoice No., etc.	: I/V No. SHPC-HK08001	
Amount Insured	: CARGO USD 82,500.00(USD 75,000.00 * 110.00 %)	
Conveyance	: To Be Declared	Sailing on or about :
At and From	: SHANGHAI, CHINA	Transhipped at :
Arrived At	: KOREA	Thence to :
Goods and Merchandise:		
FIRE ROSS		
40A*15m 4000Rolls		
65A*15m 2000Rolls		
Marks and Number as per Invoice No. specified as above	Valued at the same as Amount Insured	
Conditions:		
Institute Cargo Clauses (All Risks) - 1/1/63		
Subject to the following Clauses :		
- Institute Cargo Clauses (as specified above)	- U.S Economic and Trade Sanctions Clause	- Transit Termination Clause (30 days) (applicable only for cargo imported to Korea)
- Institute Classification Clause	- Special Replacement Clause For secondhand Machinery	- Institute Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause
- On-Deck Clause	- Special Replacement Clause (applying to Machinery)	- Institute Chemical, Biological, Bio-Chemical, Electromagnetic Weapons and Cyber Attack Exclusion Clause
- Label Clause (applying to labelled goods)	- Duty Clause (applicable only to import duty insured)	- Termination of Transit Clause (Terrorism)
- Co-Insurance Clause (if applicable)	- Other Insurance Clause	
Settling Agent :	American Home Assurance Company - Korea	Claims Representative :
136, Serin-dong, Chong-ro-ku		American Home Assurance Company - Korea
Seoul Central Building		136, Serin-dong, Chong-ro-ku
Seoul, Korea		Seoul Central Building
Tel: (822) 2260-6800 Fax: (822) 2011-4607		Seoul, Korea
Email: Korea.MarineCLM@aig.com		Tel: (822) 2260-6800 Fax: (822) 2011-4607
		Email: Korea.MarineCLM@aig.com
Place and date signed in :	SEOUL , KOREA Jun 26, 2008	No. of Policies issued : 2
		Typist : PDAESUNGP1

For American Home Assurance Korea
American Home Assurance is a member of AIG

R. Casey Weinstein
By: *Liberty Mutual*

Authorized Signatory

ENCRYPTION No. Kz8/Uz8/P0Fsd9GPw==
For Policy Verification

For a listing of Claim Offices
<http://www.aigmarine.com>

그런데 이들 ‘부가위험’을 하나하나 열거하는 번거로움을 피하고 또한 후일에 클레임이 발생하였을 경우 무익한 분쟁을 방지하기 위하여 부가위험 추가담보의 극한으로서 생겨난 것이 열거책임주의를 ‘포괄책임주의’로 변경시키는 특약인 ‘ICC(A)’ 조건이다. 따라서 ‘ICC(A)’ 조건의 경우는 각종의 ‘부가위험’이 포괄적으로 담보되며 화물의 멸실 또는 손상의 모든 위험이 담보되는 것이다.¹⁴⁾ 다만 이 조건에서도 법률이나 동 약관에서 규정하고 있는 ‘면책위험’으로 인하여 발생한 손해에 대해서는 보험자가 보상책임을 부담하지 않는다. 따라서 ‘면책위험’을 특별히 담보받고자 할 때에는 특약을 필요로 한다. 신용장에 ‘면책비율 부적용조항’이 명시되어 있지 않는 한 ‘면책비율조건’이 들어 있는 보험서류는 제공할 수 있다.

이와 같이 제공되는 보험증권에는 반드시 수입상이 지시한 일반적인 담보조건은 물론 이 외에 전술한 바의 지시된 위험도 담보되어 있지 않으면 안된다.

통상 보험증권 요구문언은 “Insurance policy or certificate in duplicate blank endorsed for 110% of the invoice value covering Institute Cargo Clauses(All Risks), War Clauses, S.R.C.C. and T.P.N.D. Clauses”와 같이 표시한다.¹⁵⁾

2. 보험증명서 및 승낙서

‘보험증명서’(Certificate of Insurance)는 보험회사 또는 그 대리인이 자사발행의 원보험증권(original policy)에 의거하여 그 보험계약의 존재 및 피보험물에 보험이 부보되어 있다는 사실을 증명한 것으로, ‘포괄예정보험’(open cover)이 체결되어 있는 경우 개개의 적화에 대하여 ‘포괄보험’에 부보되어 있음을 증명하는 보험증명서가 발행된다.

이 서류는 보험증권의 주요한 내용을 간략하게 기재한 것으로 양도성이 부여되고 선적서류 중의 보험증권 대신에 사용할 수 있으므로, 신용장에 별도의 명시가 없는

14) UCP 600, Article 28 (h) : 신용장이 ‘전위험’에 대한 부보를 요구하는 경우, 어떠한 ‘전위험’ 표시 또는 문구를 포함하는 보험서류가 제시되는 때에는 제목에 ‘전위험’이 포함되는가에 관계없이, 또한 어떠한 위험이 제외된다고 기재하는가에 관계없이 수리된다.

15) 해상보험에서 사용되는 협회적하약관(Institute Cargo Clauses) 중 “ICC A”(All risks)약관의 제6항 및 제7항에서 전쟁위험(war risks)과 동맹파업위험(strikes risks)은 보험자의 면책사항으로 규정하고 있기 때문에 단순한 ‘(A) Clause’만으로는 전쟁과 동맹파업의 위험은 보상되지 않는다. 그러므로 화물의 지연이나 화물 고유의 하자 또는 성질에 기인(delay or inherent vice or nature of the subject matter insured)하는 손실 외에 전 위험을 부보하려면 Institute Cargo Clauses A, Institute War Clauses and Institute Strikes Clauses의 세 약관에 모두 부보하여야 한다.

한 은행은 예정보험증권에 의한 '보험증명서'도 수리한다.¹⁶⁾ 그러나 그 화물에 보험이 부보되어 있다는 것만을 입증하는 보험증명서는 보험서류로서의 보험증권을 대용하는 기능이 없다.

한편 '보험승낙서'(Cover Note)는 특정화물에 대해 보험부보를 하고 보험료를 수취하였음을 보험중개업자(broker)가 증명하는 일종의 각서를 의미한다. 이 승낙서는 예정보험증권의 간편한 양식으로 이용되며, 단지 보험계약의 체결을 입증하는 일종의 보험승인서에 불과하다.

이상의 보험서류는 「신용장통일규칙」에 의하면 보험회사(insurance company)나 보험인수업자(underwriters) 또는 이들의 대리인에 의해 발행되어야 하며,¹⁷⁾ 보험중개업자(broker)가 발행한 '보험승낙서'(Cover Note)와 선적일 이후에 부보된 보험서류는 신용장에 별도 허용하지 않는 한 은행이 수리하지 않는다.¹⁸⁾

3.5 기타 서류

기타 무역서류로는 다음에서와 같이 포장명세서를 비롯하여 원산지증명서, 검사증명서, 중량용적증명서, 위생증명서 등을 들 수 있다.

이 중에 특히 수입지 현지에서 통관 등 행정적 업무처리를 목적으로 추가적으로 필요한 서류가 있는 경우, 즉 원산지증명서(Certificate of Origin), 영사송장(Consular Invoice), 검사증명서(Inspection Certificate), 특혜관세용 원산지증명서(Generalized System of Preference Certificate of Origin : GSP C/O ; Form A), 세관송장(Customs Invoice) 등이 요구된다.

16) UCP 600, Article 28 (d) : 보험증권은 보험증서나 포괄보험의 확인서를 대신하여 수리가 가능하다

17) UCP 600, Article 28 (a) : 보험증권, 보험증서 또는 포괄보험에서의 확인서와 같은 보험서류는 보험회사, 인수인 또는 그들의 대리인 또는 수탁인에 의하여 발행되고 서명된 것으로 보여야 한다. 대리인 또는 수탁인에 의한 서명은 보험회사 또는 보험중개인을 대리하여 서명했는지의 여부를 표시하여야 한다고 규정하고 있다.

18) UCP 600, Article 28 (a) : 보험증권, 보험증서 또는 포괄보험에서의 확인서와 같은 보험서류는 보험회사, 인수인 또는 그들의 대리인 또는 수탁인에 의하여 발행되고 서명된 것으로 보여야 한다. 대리인 또는 수탁인에 의한 서명은 보험회사 또는 보험중개인을 대리하여 서명했는지의 여부를 표시하여야 한다.

1. 포장명세서

‘포장명세서’(Packing List)는 선적화물의 포장방법, 각 포장단위별 내용명세, 순중량, 총중량, 용적 등을 명시한 것으로서 송장의 내용을 보완하여 주는 서류이다. 선적화물을 조회하는 경우에 상업송장이나 용적증량증명서로서는 순중량이나 포장 내부의 내용물이 분명하지 않기 때문에 송장의 보조서류로서 포장명세서를 필요로 한다.

‘포장명세서’에는 중량 외에도 수출화물의 용적(measurement)을 표시함으로써 선박회사와 운송계약을 체결할 때 운송료 및 운송부대비용 산출의 일차적인 기준이 된다. 따라서 선적 후 수출상이 수입상에게 보내는 운송서류의 사본에는 반드시 이 포장명세서를 동봉하지 않으면 안된다.

‘포장명세서’의 작성시에는 선적화물의 포장단위별 명세와 단위별 총중량, 순중량 등을 기재한다. 즉, Net weight는 각 포장 단위별로 구분하여 순중량(net weight)을 기재하고, Gross Weight는 순중량에 외부포장의 중량을 포함해서 계산하며, 포장한 후 실제로 달아서 기재한다. 그리고 Measurement는 화물의 용적(Cubic Meter : CBM)을 기재한다. 즉, 1 CBM = 1m(가로) × 1m(세로) × 1m(높이)인 화물을 의미한다.

FCL화물의 경우 컨테이너가 규격화되었기 때문에 정해진 운임률(Freight Tariff Rate)에 따라 운임이 부과되지만 살화물(LCL Cargo)의 경우는 용적기준 운임과 중량기준 운임을 동시에 산출하여 이들 중 많은 운임을 적용한다.

한편 포장명세서의 작성에는 선적화물의 포장단위별 명세와 단위별 총중량, 순중량 등을 기재한다.

[예시 9-5] 포장명세서(Packing List)

PACKING LIST

①Shipper ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD. #1722 21C CITY O/T, DAEYEON-3DONG, NAMGU, BUSAN, KOREA TEL : +82-51-610-1400 FAX : +82-51-610-1401		⑧Invoice No. and date ENDAM/990701, JULY 05, 2004	
		⑨L/C No. and date	
②Consignee SASAKAWA AUTO GALLERY CO., LTD. 1-5-38 SAKUEN-CHO, SETTU-CITY, OSAKA, JAPAN TEL : +81-726-38-7500 FAX : +81-726-37-4248		⑩Buyer(if other than consignee)	
③Notify Party AS SAME AS THE CONSIGNEE		⑪Other references TEXU5217620(88390)	
④Sailing on/or About JULY 07, 2004	⑤Vessel/flight GLOBAL SUCCESS/926E	⑫Terms of delivery and payment CIF OSAKA PORT, JAPAN SETTLEMENT BY T/T	
⑥From BUSAN, KOREA	⑦To OSAKA, JAPAN		
⑬Shipping Marks N/M	⑭No.&kind of PKGS 40FT HQ ONE CNTR	⑮Goods description	⑯Qty
		Matiz(General) *Frame No : KN15P23E2-223330 KN15P23E2-223287	2units
		Matiz(Decorated) *Frame No : KN15P23E2-223258 KN15P23E2-223322	2units
		New Wheel IC1C	4units
		IC4C	4units
		New Parts New Car Aero Parts	4units
		TOTAL	
			1,520kg
			804kg
			15kg
			15kg
			12kg
			3,296kg
			10CBM
			10CBM
			8CBM
			4CBM
			3CBM
			35CBM
		⑳ Signed by <i>Jang Young-Kla</i>	

2. 원산지증명서

‘원산지증명서’(Certificate Origin : C/O)란 수출물품의 원산지를 증명하는 국제확인증서를 말하며, 이 원산지증명서에는 상품의 가치와 수량뿐만 아니라 상품이 제조되거나 생산된 국가가 기재된다. ‘원산지증명서’(C/O)는 수입상품에 관세를 부과할 경우 양허세율이나 국정세율을 결정하기 위한 기준이나, 일부 국가에서는 적성국의 생산물인가를 판별할 목적으로 이용하는 경우도 있다.

수입하는 모든 물품에 대해 그리고 모든 국가에서 ‘원산지증명서’ 제출을 요구하는 것은 아니다. 우리나라 현행 ‘원산지증명서’ 발급규정은 GATT 관세면허품목, Kennedy Round 관세양허품목, 개발도상국간의 무역협정에 의한 관세양허품목 등을 양허대상 지역으로부터 수입할 때 관세 양허혜택을 받기 위해 스스로 제출하는 것을 제외하고는 일체의 ‘원산지증명서’ 제출을 요구하지 않는다. 단, 원산지에 따라 과세가격이 다른 녹용, 녹각 등에 대해서는 강제로 원산지증명서를 징구하지 않고 다만 원산지가 분명하지 않은 것만 높은 세율을 적용하고 있다.

한편 ‘원산지증명서’(C/O)는 크게 두 가지로 구분된다. 그 하나는 수출국 주재의 수입국 영사 또는 수출지의 상공회의소가 송화물의 원산국 또는 제조원산지를 증명하는 양식(Form No. CCI-1)이고, 다른 하나는 UNCTAD의 ‘일반특혜관세제도’(GSP)에 의거하여 발행되는 원산지증명서(GSP C/O Form A)이다.

따라서 수입상이 운송서류로서 원산지증명서(C/O)를 요구하는 경우, 이 두 가지 종류 중 어느 형식의 C/O를 요구하는지를 확인할 필요가 있다. 후자의 “GSP C/O Form A”의 경우는 마산, 이리수출자유지역 사무소 및 시, 도지사가 발급한다. 특히 미국에 수출하는 농수산물은 상공회의소의 원산지증명서를 발급받아야 한다.

표 9-8. 원산지증명서의 종류

구 분	원산지증명서의 종류별 특징
일반 원산지증명서	· 상공회의소 또는 세관의 규격양식으로 발행한 원산지증명서
수출자 원산지증명서	· 수입자 요청에 의하여 수출자 또는 제조업자 양식으로 작성한 원산지증명서 · 수출자(제조업자)가 반드시 서명필 요망 · 상공회의소 발급신청시에는 수입자 요청사항에 대한 내용이 기재된 신용장 사본이나 계약서 사본과 상업송장을 첨부
특혜관세 원산지증명서	· 관세인하 특혜를 받기 위한 원산지증명서로 상공회의소 또는 세관에서 발급 · 수출국, 품목 등에 따라 발급여부 결정 · GSP, GSTP, GATT, ESCAP 원산지증명서 등

한편 '원산지증명서'의 발급절차를 보면 우선, '서명등록업체'의 확인이 필요하다. 서명등록은 서류의 공증을 위한 사전절차로서 서명권자의 등록을 통해 서류의 진실성 확인에 차질이 없도록 하기 위한 것이며, 업체는 서명등록을 함으로써 상공회의소의 공증을 요하는 제반 무역서류의 신청시 불필요한 관련 서류의 제출없이 편리하게 증명을 받을 수 있는 근거를 상공회의소에 제공하게 된다.

상공회의소 무역증명을 발급받고자 하는 업체는 사전에 반드시 서명등록을 하여야 하며 기존 서명등록업체인 경우에도 서명등록 유효기간을 확인 후 신청하여야 한다.¹⁹⁾

그림 9-5. 원산지증명서 출력 프로그램

원산지증명서

문서번호 0 작성일자 2002-04-08

기본항목 | 품목

1. Exporter (수출자) *

HONG KIL DONG CO. LTD.
45, NAMDAEMUN-RO 46A, JUNG-GU, SEOUL,
100-743 KOREA

2. Consignee (수하인) *

TO THE ORDER

3. Country of Origin(원산지) *

THE REPUBLIC OF KOREA

4. Transport details(운송정보) *

선적지 : FROM BUSAN PORT, KOREA
목적지 : TO PORT RASGID, DUBAI, UAE
경유지 : VIA HAMBURG IN BOND
운송수단 : BV MING DYNASTY
선적일자 : ON 01. APR. 2002

5. Remarks

- BUYER (수입자)

ANNA BLU SRL
PO BOX 308
DUBAI UAE

- INVOICE NO. & DATE (상업송장번호 및 일자)

No. 1 HA-220111-204 01. APR. 2002
No. 2

- PO NO. (기타 참조항목)

ABCDEF0123456

6. Declaratio by the Exporter

President Hong Kil Dong

- 수출신고번호

No. 1
No. 2


※ 수출신고번호는 관리목적으로 기입하며,

시작 원산지증명서 관리 ... 오전 11:03

주) <http://cert.korcham.net>

19) 원산지증명서 발급신청시 등록된 서명의 유효기간은 서명등록일로부터 2년이며, 유효기간 마감일 전에 갱신하여야 한다. 원산지증명서 출력 프로그램을 상공회의소 홈페이지(<http://www.korcham.net>)에서 다운로드 받아 사용하면 신속하고 간편하게 원산지증명서를 작성할 수 있다.

[예시 9-6] 원산지증명발급신청서

1. Exporter (Name, address, country) HONG KIL DONG CO. LTD. 45, NAMDAEMUN-RO 4GA, JUNG-GU, SEOUL, 100-743 KOREA		원산지증명 발급신청서 대한·서울상공회의소 귀중	
2. Consignee (Name, address, country) TO THE ORDER		상공회의소 무역관계증명서 발급 규정에 의하여 상기 물품의 원산지증명서 발급을 신청합니다.	
		3. Country of Origin THE REPUBLIC OF KOREA	
4. Transport details FROM : BUSAN PORT, KOREA TO : PORT RASGID, DUBAI, UAE VIA HAMBURG IN BOND BY : MING DYNASTY ON : 01. APR. 2002		5. Remarks - BUYER ANNA BLU SRL PO BOX 308 DUBAI UAE - INVOICE NO. & DATE HA-220111-204, 01. APR. 2002 - PO NO. ABCDEFG0123456	
6. Marks & numbers; number and kind of packages; description of goods ORDER NO.:204 (15 PAKG) ART.CR-9631 TEXTILE PIECE GOODS C/T NO.:1-6 1.365 METER OF KC-3138 KNITTED FABRIC W/PRT AND L/CRS HAMBURG IN BOND 48/50" ABT 100 GR/YD 100PCT POLYESTER DESIGN NO.. 823 METER OF KC-3194 KNITTED FABRIC PRT AND L/CRS COLOUR NO.. 48/50" ABT 100 GR/YD 100PCT POLYESTER GENOVA, ITALY 2.226 METER OF KC-3303 KNITTED FABRIC P/D AND LEATED MADE IN KOREA 48/50" ABT 85 GR/YD 100PCT POLYESTER //////////////////////////////////////		7. Quantity G.W : 1,500 KG N.W : 1,200 KG 1,365 MTR 823 MTR 2,266 MTR Total : 4,454 MTR //////////////////////////////////////	
*L/C NO :002663302705 *NAME OF MANUFACTURERS:HONG KIL DONG CO., LTD. 45, NAMDAEMUN-RO 4GA, JUNG-GU, SEOUL, 100-743 KOREA *THE GOODS ARE OF KOREAN ORIGIN "WE CERTIFY THAT THE GOODS ARE NEITHER OF ISRAELI ORIGIN NOR DO THEY CONTAIN ANY ISTAELI MATERIALS." //////////////////////////////////////			
8. 관련국(수출국): U.A.E		11. 신청자 관련사항 서명등록번호: 104-82-03591 상 호: (주)홍길동 주 소: 궁주남대문로4가45 대 표 자: 홍길동 * 신청담당자: 이영희 (전화: 02-747-0757)	
9. 특기사항 <input checked="" type="checkbox"/> 발급자 실사인 (요청매수: 1 매) <input type="checkbox"/> 발급일자 소급 (요청일자: 월 일) <input checked="" type="checkbox"/> 2매이상의 원본(요청매수: 2 매) <input type="checkbox"/> 기 타 ※ 해당사항에 √ 표시를 하고 관련서류를 첨부하여야 합니다.		사 용 인 감 	
10. 대행업체 및 서명번호(계산서 발행시) 업체명: 서명등록번호:		12. 발급번호:	

※ 뒷면을 꼭 읽어 보신 후 서류를 작성하시기 바랍니다.

[예시 9-7] 원산지증명서

1. Exporter (Name, address, country) HONG KIL DONG CO., LTD. 45, NAMDAEMUN-RO 4GA, JUNG-GU, SEOUL, 100-743 KOREA		ORIGINAL
		CERTIFICATE OF ORIGIN Issued by THE KOREA CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY Seoul, Republic of Korea
2. Consignee (Name, address, country) TO THE ORDER		3. Country of Origin THE REPUBLIC OF KOREA.
4. Transport details FROM : BUSAN PORT, KOREA TO : PORT RASGID, DUBAI, UAE VIA HAMBURG IN BOND BY : MING DYNASTY ON : 01. APR. 2002		
5. Remarks - BUYER ANNA BLU SRL PO BOX 308 DUBAI UAE - INVOICE NO. & DATE HA-220111-204, 01. APR. 2002 - PO NO. ABCDEF0123456		7. Quantity G.W : 1,500 KG N.W : 1,200 KG 1,365 MTR 823 MTR Total : 4,454 MTR
6. Marks & numbers; number and kind of packages- description of goods ORDER NO:204 (15 PAKG) ART. CR-9631 TEXTILE PIECE GOODS C/T NO:1-6 1,365 METER OF KC-3138 KNITTED FABRIC W/PRT AND L/CRS HAMBURG IN BOND 48/50* ABT 100 GR/YD 100PCT POLYESTER DESIGN NO.. 823 METERS OF KC-3194 KNITTED FABRIC PRT AND L/CRS COLOUR NO.. 48/50* ABT 100 GR/YD 100PCT POLYESTER GENOVA, ITALY MADE IN KOREA // *L/C NO :002663302705 *NAME OF MANUFACTURERS:HONG KIL DONG CO., LTD. 45, NAMDAEMUN-RO 4GA, JUNG-GU, SEUL., 100-743 KOREA *THE GOODS ARE OF KOREAN ORIGIN *WE CERTIFY THAT THE GOODS ARE NEITHER OF ISRAELI ORIGIN NOR DO THEY CONTAIN ANY ISTAELI MATERIALS. //		
8. Declaration by the Exporter The undersigned, as an authorized signatory, hereby declares that the above-mentioned goods were produced or manufactured in the country shown in box 3.		9. Certification The undersigned authority hereby certifies that the goods described above originate in the country shown in box 3 to the best of its knowledge and belief.
(Signature)  (Name) President Hong Kil Dong		
		Authorized Signatory
		Certificate No.

‘원산지증명서’의 작성시 각 항에 해당되는 내용을 반드시 타자하여야 하며 관련 ‘상업송장’상의 내용과 일치되도록 작성한다. ‘원산지증명서’ 작성이 완료되면 신청서류를 구비하여 가까운 상공회의소를 방문하여 신청한다. ‘원산지증명서’ 발급을 신청하면 창구에서는 신청자가 상공회의소 서명등록업체인지 확인하고 ‘원산지증명서’상의 기재내용과 상업송장에 나타난 수출자, 품명, 수량 등 내용 일치 여부와 증명서 작성요령에 따라 신청자가 기재하였는지를 심사한다.

서류심사 후 하자가 없을 경우에는 상공회의소의 공증인을 증명서의 원본과 사본에 날인하고 발급번호를 부여한다. 증명서 발급에 따른 수수료는 상공회의소 회원인 경우 무료이며, 비회원인 경우 소정의 수수료를 수납한 후 세금계산서를 교부받는다.

한편 신청자는 교부된 ‘원산지증명서’ 원본과 사본에 상공회의소의 공증인이 정확히 날인되었는지와 세금계산서의 내용이 정확한지 여부를 확인하여야 한다. 이때 세금계산서는 당일 발행건에 한해서 수정이 가능하다는 점에 유의해야 한다.

3. 검사증명서

수입상이 신용장상에서 ‘검사증명서’(Inspection Certificate)를 요구해오는 것은 주로 매매계약조건 중 품질조건이 수입업자가 지정한 세계적으로 권위 있는 검사기관의 검사에 합격할 것을 조건으로 하여 결정된 경우이다.

사전에 특정 검사기관에 대하여 합의해 두지 않은 경우에는 계약상품이 우리나라의 수출검사법규의 지정검사물품이라면 지정검사기관이 발행하는 검사합격증이나 또는 제조업자가 자체로 검사한 증명서라도 무방하다.

4. 중량용적증명서

‘중량용적증명서’(Certificate of Measurement and/or Weight)는 상업송장이 화물의 개수만 기재하고 화물의 중량이나 용적을 대개 생략하든지 기재되어도 총괄적인 기재에 그치는데 반해, 수출화물의 각 단위별 총중량, 총용적, 순중량의 명세에 관한 증명이 필요한 경우의 서류이다.

따라서 이 서류에는 각 화물별 총중량과 순중량 및 높이·가로·세로의 길이와 용적이 명시되어 있어 상업송장의 보조서류로서 주로 이용된다. 이 증명서는 화물

의 선적시에 공인검량인(public weigher)에 의하여 화물검량의 결과로 발급된다.

5. 위생증명서

‘위생증명서’(Certificate of Health)는 식료품, 화장품, 육류, 약품 등을 수출하는 경우에 수입국에서 지정한 기준에 합치된다는 것과 무균, 무해임을 증명하는 서류이다. 그리고 브라질, 미국, 파나마 등으로 산 동식물을 수출하는 경우에는 위생증명서의 일종인 검역증(Certificate of Quarantine)을 필요로 한다.

3.6 무역서류 작성 프로그램 활용

우리나라 ‘기업은행’에서는 무역서류를 보다 쉽게 작성하고 관리할 수 있도록 하기

그림 9-6. 무역서류 작성 프로그램

The screenshot shows a software window titled '기타 서식관리자 [V 3.0] - [COMMERCIAL INVOICE 1]'. The main content is a 'COMMERCIAL INVOICE' form with the following fields:

Seller ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD. 1619-228, DAEVEON2-DONG, NAM-GU, BUSAN, KOREA TEL. 812-51-642-1480, FAX. 82-51-642-1481		Invoice No. and date ED-03-JP211	
Consignee SASAKAWA AUTO GALLERY CO., LTD. 1-5-38, SAKUENCHO, SETU CITY, OSAKA, JAPAN TEL. 81-72-643-4500, FAX. 81-72-643-4501		Buyer (if other than consignee) (Empty field)	
Departure date JULY 07, 2003		Other references (Empty field)	
Vessel/flight HYUNDAI GLORIA RES04	From BUSAN, KOREA	Term of delivery and payment CIF OSAKA, JAPAN, T/T IN ADVANCE ONLY	
To OSAKA, JAPAN			
Shipping marks	No. & kind of pkgs	Goods description	Quantity
			Unit price
			Amount

위해 무역서류 작성 프로그램을 보급하고 있다. 이 프로그램을 다운받아 활용하면 예컨대 신용장(L/C) 발행신청을 비롯한 100여 가지의 수출입관련 무역서류를 보다 신속하고 간편하게 작성할 수 있으며, 별도로 저장해두었다가 다시 불러들여 활용할 수도 있다. 무역서류 작성 프로그램은 기업은행 홈페이지(www.ibk.co.kr)에서 다운받을 수 있다.



제 10 장 국제운송

- 제1절 국제운송의 기본개념 / 410
- 제2절 육상운송 / 425
- 제3절 해상운송 / 434
- 제4절 컨테이너 운송 / 458
- 제5절 항공운송 / 468
- 제6절 복합운송 / 479

제 1 절 국제운송의 기본개념



1.1 국제운송의 의의

국제간의 물품의 매매는 다음 세 가지의 수단에 의하여 원활하게 수행되어지고 있다. 즉, 계약물품을 매수인에게 인도하기 위한 ‘운송’(transportation)과 화물이 운송 중에 입는 손실을 보상하는 ‘보험’(insurance) 그리고 국제간의 대금결제에 위한 수단으로서의 ‘외국환’(foreign exchange)이 바로 그것이다. 일반적으로 하나의 무역거래는 이러한 무역의 3대 지주를 묶음(tie)으로써 이루어지는 것이다.¹⁾

특히 격지거래(distant trade)를 특징으로 하는 무역거래는 그 이행과정에서 필수적으로 공간과 시간적 장애를 어떻게 효과적으로 극복하느냐 하는 문제가 관건이다. 국제간 화물운송에서는 이를 극복하기 위한 일련의 운송수단과 방식을 지속적으로 발전시켜 왔으며, 그 결과 ‘컨테이너화’(containerization)에 의한 ‘운송혁명’(transportation revolution)을 시현하게 되었다.

‘국제운송’에서는 무엇보다도 운송수단이 문제가 된다. 이 ‘운송수단’(means of transportation)의 문제는 결국 그 나라의 지리적 특성과 관련되어 다양한 운송체계를 형성하고 있다. 유럽의 여러 나라간이나 미국과 캐나다 사이에서는 철도 또는 트럭수송이 많으나 섬나라인 영국과 일본 그리고 우리나라와 같은 삼면이 바다로 되어있는 연안국에서는 육로수송보다는 선박이나 항공기에 의한 수송이 그 대부분을 차지하고 있다. 최근에 와서는 항공기 등에 의한 수송의 증대로 ‘항공운송’이 발전하였음에도 선박에 의한 ‘해상운송’은 여전히 물품의 운송에 있어서 가장 널리 이용되고 있다.

이와 같이 ‘국제운송’은 경제성·신속성·안정성·정확성이 필요하다. 화물운송이 저렴한 비용으로 이루어져야 수입지에서 가격경쟁력을 유지할 수 있고, 안전하고도 정확하게 운송되어야 수입상이 당해 수입화물을 용이하게 처분할 수 있으며, 궁극적으로 ‘국제운송’의 분야는 수송의 합리화를 통해 국제무역이 더욱 확대되고 발전하게 되는 것이다.

1) 浜谷 源藏, ‘最新貿易實務’, 東文館, 1982, p. 15.

1.2 국제운송의 형태와 물류

1. 국제운송의 형태

국제운송의 형태로는 전통적으로 내륙의 도로 및 철도를 중심으로 한 육상운송을 비롯하여 해상운송, 항공운송, 복합운송 등의 제형태가 있다.

1) 육상운송

무역거래와 관련하여 해상운송과 함께 내륙에서는 도로, 철도, 하천, 호수를 이용한 ‘육상운송’이 발달하였다. 이러한 ‘육상운송’은 그 발달초기에 우마차로부터 운반선, 자동차, 열차에 의존하는 방향으로 발전하여 왔다.

2) 해상운송

운송방식 중 단기간에 가장 현저히 발전한 형태가 ‘해상운송’이다. 대량의 무역 화물을 가장 쉽게 운송할 수 있었던 경로는 대양이었고, 지리적으로 무역을 수행할 수 있었던 경제적 부국이 주로 대양에 접하고 있었기 때문에 해상무역이 발달하면서 ‘해상운송’이 자연스럽게 발전하였다.

3) 항공운송

제2차 세계대전을 계기로 군용기에 의해 군수품이 운반되면서 ‘항공운송’의 개념이 정립되고, 1960년대에 들어 본격화되었다. 그리고 1970년대 들어 제트기 등 대형항공기의 등장으로 항공화물의 대량·고속운송시대를 맞이하였다. 최근에는 화물전용기의 출현으로 국제간 항공화물운송의 체제가 갖춰지게 되었다.

4) 복합운송

1960년대 들어 국제간 교역량이 확대되자, 하나의 운송방식과 수단으로써는 화물 운송이 원만하지 못함에 따라 두 가지 이상의 운송방식과 수단으로 전 운송구간을 커버하려는 이른바 ‘복합운송’의 개념이 대두되었다. ‘항공운송’은 국제간 화물운송에 ‘컨테이너’(container)가 투입됨으로써 운송방식과 운송수단간 환적이 용이하게 되고,

항공화물운송이 발달함에 따라 ‘해륙복합운송’과 ‘해공복합운송’ 형태로 발전하였다.

2. 국제운송과 물류관리

무역화물을 운송하고자 하는 거래당사자는 운송수단 및 방식의 선택에서 전문적인 지식과 경험이 요구되며, 특히 운임요율(freight rate) 외에도 운송시간(time in transit), 일관운송(intermodel transport), 포장(packing) 및 지정지 인도 등의 제반 요소를 효율적으로 충족시킬 수 있는 최적의 운송방식을 선정하는 것이 중요하다.

또한 운송수단의 적절한 선택범위는 매우 광범위하며, 운송수단을 선택할 때에는 운송수단의 장단점을 다각적으로 비교·검토하여야 한다. 즉, 화물의 종류 및 특성, 운송거리, 운임, 운송의 안전성, 일괄운송과 복합운송 가능 여부, 중량제한, 화물수취의 용이성, 신속성, 하역·보관과의 연계성 등 각종 운송수단의 장단점을 다각적으로 검토하여야 한다. 각 운송형태의 특성을 주요 기능별로 보면 <표 10-1>과 같다.

표 10-1. 운송형태별 특성 비교

구분	자동차	철도	선박	항공기
화물중량	소·중량화물	대량화물	대·중량화물	소·중량화물
운송거리	중·단거리	원거리	원거리	원거리
운송비용	단거리 운송에 유리	중거리 운송에 유리	원거리 운송에 유리	운임이 가장 높음
안정성	조금 낮음	높음	낮음	낮음
일괄운송체제	용이	미흡	어려움	어려움
화물수취의 용이성	편리	불편	불편	불편
운송시간	장시간	장시간	장시간	단시간

한편 운송형태의 특성 및 운송수단의 선택 등 운송실무상 제반활동을 소위 ‘물류’로 일컫는 ‘물적유통’(physical distribution)²⁾의 관점에서 고려할 필요가 있다. 여기서 ‘국제물적유통’(international physical distribution)이란 생산과 소비가 2개국 이상에 걸쳐서 이루어지는 경우에 생산과 소비의 공간적, 시간적 격차를 극복하기 위한 유형 또는 무형의 재화에 대한 물리적인 국제경제활동을 말하며,³⁾ 이

2) 물적유통(physical distribution)은 미국에서 처음 발전된 마케팅 관리상의 개념으로 단순히 재화의 공간적 이동이란 운송의 개념과는 큰 차이점을 내포하고 있으며, Physical Distribution, Business Logistics, Material Management 등 다양한 용어로 표현되고 있다.

를 ‘국제물류’라고도 한다.

다시 말해 ‘국제물류’는 국제간에 걸쳐서 이루어지는 물적유통활동으로서, 기본적으로 운송·하역·포장·보관·정보의 다섯 가지 기능으로 되어 있다. ‘국제물적유통’의 주된 활동은 운송이며 이외의 하역 등은 운송에 부수한 기능으로서, 국제물류의 합리화를 위해서는 이러한 기능을 종합한 총물적유통시스템의 형성에 의하여, 상품의 출발지로부터 도착지에 이르는 일관되는 총체적인 합리화를 꾀하는 것이 중요하다.

그러므로 ‘물적유통관리’(physical distribution management : PDM)를 효율적으로 수행하기 위해서는 무엇보다도 국제운송의 효율적 관리가 전제가 된다.

3. 국제운송주선업자

1) 국제운송주선업의 개념

‘국제운송주선업자’(freight forwarder)란 운송주선인으로서 “Forwarding Agent”, “Shipping Agent”, “Shipping & Forwarding Agent” 등으로 총칭되는 개념으로서 “International Freight Forwarder” 혹은 ‘무선박운송인’(Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)이라고도 한다.

운송주선을 업으로 영위하는 ‘국제운송주선업자’는 운송을 위탁한 고객의 대리인으로서 송화인의 화물을 인수하여 수화인에게 인도될 때까지의 집화, 입출고, 선적, 운송, 보험, 보관 등 일체의 업무를 주선해줄 뿐만 아니라 복합운송에 있어서는 스스로 운송계약의 주체가 되어 복합운송인으로서 복합운송증권(Combined Transport Document : CTD)을 발행하여 전운송구간의 운송책임을 부담한다.

2) 국제운송주선업자의 주요 업무

‘국제운송주선업자’의 주요 업무를 살펴보면 다음과 같다.

① 화주에 대한 전문적 조언자 : 화주의 요청에 따라 해상, 철도, 도로운송의 스케줄과 소요비용, 서비스 내역, 경제성 등을 고려하여 가장 적절한 운송로를 권해 주고, 운송에 필요한 포장 관련사항, 각종 운송규칙을 알려주고, 운송서류를 용이하게 작성할 수 있도록 조언한다.

3) 市來淸也, 前掲書, p. 4.

② 화물 집화·분류·혼재(Consolidation) : 운송화물이 LCL화물일 경우 국제운송주선업자가 소량의 단위화물을 여러 화주로부터 인수받아 이를 동일한 목적지별로 분류하고 혼재하여 FCL화물로 만들어 선박회사에게 전달한다.

③ Co-Loading : “Co-Loading”이란 포워더 상호간에 이루어지는 소량화물 공동집화를 말하며, 어느 한 포워더가 단독으로 소량화물을 FCL로 집화할 수 없는 경우에 다른 포워더와 협조하여 공동으로 FCL화하는 것을 말한다. “Co-Loading”을 의뢰한 포워더에게서 “Forwarder’s B/L”을 발급받는데, 이 “Forwarder’s B/L”은 은행에서 ‘Negotiation’이 가능한 복합운송 선하증권(Combined Transport B/L)과 비슷한 기재사항을 담고 있으며, 선사가 발행하는 “Master B/L”의 성격을 갖는다.

④ 화물 Pick-up : 화물을 화주로부터 인수하여 항구에 정박하고 있는 선박에 적재를 위해 화물을 항구까지 운송하거나 공항까지 “Pick-up”운송한다.

⑤ 선복예약 및 운송계약의 체결 : 국제운송주선업자는 통상적으로 자신의 명의로 운송계약을 체결하지 않으나 때에 따라서는 특정 화주의 운송계약 대리인으로서 운송계약을 체결할 수 있다.

⑥ 운송서류의 작성 및 적재업무 : 운송주선업자는 물품이 항구에 도착시 선박회사나 그의 대리점으로부터 선적허가서(Shipping Permit)나 부두수취증(Dock Receipt : D/R), 선하증권(B/L)을 수령하고, 수출허가서(Export License : E/L)가 필요한 경우에는 수출허가신청서도 작성해야 한다.

⑦ 보험의 수배 : ‘국제운송주선업자’는 화주를 대신해서 보험계약을 체결해 주기도 한다. 이 경우 화주는 화물에 가장 적합한 보험형태, 보험금액, 보험조건 등에 대한 사전지식 없이도 보험업무를 손쉽게 이행할 수 있다.

⑧ 운임 및 기타 운송관련 비용의 견적 : ‘국제운송주선업자’는 국내외 여러 선사와 업무협정을 통해 밀접한 관계를 갖고 업무를 수행한다. 따라서 송화인 또는 수화인은 ‘국제운송주선업자’를 통해 운송구간의 운임 및 그 밖의 시설을 이용하는데 따른 소요비용에 대한 견적을 요구할 수 있다.

⑨ 포장 및 보관 : ‘국제운송주선업자’는 화물의 성질에 따라 가장 적절한 포장형태에 대해 조언해 주며, 독자적인 포장회사를 운영하는 경우도 있으며, 또한 운송화물의 보관에 필요한 업무를 서비스하기도 한다.

⑩ 통관 및 유통 : 화주의 요청시 ‘국제운송주선업자’는 화주를 대신해서 통관에 필요한 업무를 서비스하며, 수입화물에 대해서는 다수의 화주를 대상으로 물품을

직접 유통하기도 한다.

⑪ 해외시장조사 : '국제운송주선업자'는 수입지의 제휴 '국제운송주선업자'를 통하여 고객인 화주에게 해외시장정보를 제공하거나 해외거래선을 알선하기도 한다.

1.3 운송계약과 국제운송법규

1. 운송계약의 의의

'국제운송계약'이란 어느 한 나라에서 다른 나라로의 물품의 물적 운송(physical transport)을 위해 체결되는 운송계약으로서, 물품의 소유권의 이전을 수반한다.⁴⁾ 일반적으로 '운송계약'(contract of carriage)은 매도인 또는 매수인이 운송인과 물품의 운송에 관한 예약(booking)을 함으로써 그 효력이 발생한다. 그러나 운송계약의 조건은 물품을 운송인에게 인도하고 운송인이 그 물품의 인수를 증명하는 서류, 즉 선하증권, 용선계약서 및 화물수탁증 등을 발급한 때에 확정되는 것이다.

무역거래에 있어 '운송계약'의 중요성은 운송기간 중에는 매매계약의 목적물인 물품이 운송인 및 그의 대리인 등의 수중에 있게 되어, 매도인과 매수인은 그 어느 누구도 운송기간 중에는 물품에 대한 직접적인 통제를 할 수 없다는 사실에서 찾을 수 있다. 특히 '해상운송'은 수 주일 이상 지속되는 수도 있으며, 이러한 운송기간 동안 물품은 '해상고유의 위험'(perils of the sea) 등에 영향을 받을 수도 있다.

그러므로 물품운송은 매도인이나 매수인 또는 송화인(shipper)이나 수화인(consignee)에 대하여 어떤 책임이 있으며, 그들은 또한 '운송인'에 대하여 어떤 계약적 권리를 갖게 되는지를 이해하는 것은 매우 중요한 것이다.⁵⁾ 여기서 '운송인'(carrier)이란 운임을 받고 여객 또는 물품의 운송에 종사하는 개인이나 조직을 의미한다.

이러한 '운송계약'은 보통 매도인(혹은 송화인)이 '운송인'과 직접 체결하지는 않는다. 매도인은 거의 '운송대리인'(혹은 운송주선인)을 고용하여 운송에 필요한 모든 약정을 그 대리인에게 담당시키는 것이다. 마찬가지로 '운송인' 역시 화물의 확보를 위해 '선적브로커'(loading broker)를 고용하는 것이 보통이다. 어떤 경우에 있어

4) Paul Engels, *International Carriage of Goods*, ed. by Julian D.M. Lew, in *International Trade : Law and Practice*, Euromoney, 1983, p. 25.

5) D. M. Day, *The Law of International Trade*, London, Butterworths, 1981, pp. 6~7.

서는 동일 회사가 송화인에 대하여는 ‘운송주선인’의 기능을, 운송인을 위해서는 ‘선적브로커’의 기능을 동시에 담당하는 경우도 있다.⁶⁾

2. 국제운송법규

운송계약을 규율하는 국제물품운송의 관례는 여러 국제협약(international conventions)의 제정에 의하여 발전하여 왔다. 국제운송협약의 주 내용은 대개 운송인의 책임에 관한 것이다. 즉, 국제운송에 있어서 가장 중요한 문제는 운송인의 권리, 의무 및 책임이다. ‘운송인’은 자신에게 의뢰한 운송품에 대하여 운송 중인 화물의 멸실·손상이 발생하면 법률 또는 운송계약에 따라 면책될 사유가 아닌 한 그 손해에 대하여 배상책임을 지게 된다. ‘국제운송’은 독점성이 강한 사업이므로 운송인의 전횡으로 면책을 강요할 수 있다. 따라서 ‘운송인’의 일방적인 운송계약상의 횡포를 막기 위해서는 운송인의 책임, 권리 및 면책을 규제하는 국제적 통일규범이 필요하다. 특히 국제운송분야에 국제적 통일조약의 역할은 확대되는 가운데서 세계 각국의 국내법의 기능은 상대적으로 점차 축소되는 경향이 있다.

한편 국제운송을 규제하는 주요 국제운송법규를 운송유형별로 정리하면 다음 <표 10-2>와 같다.

표 10-2. 국제운송법규

운송구분	국제운송조약
육상운송	1985년, 개정 국제철도화물운송조약(CIM) 1975년, 국제도로화물운송조약(CMR)
해상운송	1924년, 선하증권통일조약(Hague Rules) 1968년, 개정 선하증권통일조약(Hague-Visby Rules) 1978년, UN해상화물운송조약(Hamburg Rules) 1990년, 해상화물운송장에 관한 통일규칙 1990년, 전자식 선하증권에 관한 규칙
항공운송	1929년, 국제항공운송통일조약(Warsaw Convention) 1955년, 개정 국제항공운송조약(Hague Protocol)
복합운송	1980년, UN국제복합운송조약 1991년, 복합운송증권통일규칙

6) *Ibid.*, p. 7.

1) 육상운송관련 국제조약

국제육상운송에는 도로운송과 철도운송으로 나눌 수 있다. 먼저, 국제도로운송(International carriage by road)에 관하여는 1956년의 「제네바 국제협약」(International Convention of Geneva, 1956; the Convention de Marchandises par Route : CMR Convention)이 제정되어 그 기능을 발휘하고 있다. 본 「CMR 협약」에서는 운송경로의 일부가 해상운송이 포함되어 있는 경우라 할지라도 선상에서 도로차량(road vehicle)으로부터 물품이 적출되지 않을 때에 전 운송구간은 국제도로운송으로 간주된다.

국제철도운송에 관하여는 「국제물품운송협약」(Convention International de Marchandises : CIM Convention)이 1970년에 제정되어 1975년 1월 1일부터 발효되었으며 유럽대륙의 각국은 이들 국제협약에 의하여 법제화 단계에까지 이르렀다. 국제철도화물운송은 본 「CIM조약」에 의하여 규제되고 있으며 국제철도운송화물수탁증(CIM Rail Haulage Consignment Note)이 화물수취증으로 발행되어진다.

이 「CIM조약」에 의한 철도운송인의 책임한도액은 ‘운송인’이 고의적인 악행이나 태만의 경우를 제외하고는 “하당 50gold francs”의 한도로 손해배상책임을 지는 무과실책임주의에 근거하고⁸⁾ 무과실에 대한 거증책임은 운송인에게 있다. 그러나 심한 태만에 의한 손해발생시는 ‘운송인’의 책임한도액이 보통의 경우보다 2배가 된다. 또한 ‘운송인’에 대한 소송제기기간도 고의적인 악행 등의 경우는 2년이지만 보통의 경우는 1년으로 되어 있다. 또한 인도의 지연에 관하여 운송기간이 명시되어 있는데 만일 운송기간 종료일로부터 30일 경과시는 그 물품은 분실된 것으로 간주한다.⁹⁾ 이와 같이 본 조약은 전통적인 계약법에 의하여 운용되고 있으므로 계약적(contractual) 성격을 띠고 있는 것이다.¹⁰⁾

7) 정식명칭은 불어로 되어 있고, 영어로는 “International Convention Concerning the Carriage of Goods by Rail 1970(CIM)”으로 표기하고 있다.

8) CIM Convention, 제31조.

9) CIM Convention, 제11조.

10) Jasper Ridley, *The law of the Carriage of Goods by Land Sea and Air*, 6th ed. by Geoffrey Whitehead, Shaw & Sons, 1982, p. 73.

2) 해상운송관련 국제조약

(1) 「Hague 규칙」 및 「Hague-Visby 규칙」

선주와 화주의 이해관계를 조정하고 해상운송에 관해 국제적인 통일을 기하기 위해 ‘국제법협회’(International Law Association : ILA), ‘국제해사위원회’(International Maritime Committee : IMC) 등이 중심이 되어 국제통일법의 제정을 촉구할 것을 결의했다. 이하에서는 해상운송에 있어서 선하증권에 관한 국제규칙의 성립과정과 비교법적 검토를 한다.

1921년 런던에서 개최된 ‘국제상업회의소’(International Chamber of Commerce)에 영국의 해사법위원회가 독자적으로 제출한 초안을 중심으로 ICC는 이를 수정·보완하여 1921년 당시 네덜란드의 수도 Hague에서 만장일치로 통과시켜 각국이 자발적으로 이 초안 내용을 선하증권의 이면약관에 삽입하도록 권장하였다.

그러나 선주측의 비판에 부딪혀 국제해사단체인 ‘국제해양법협회’(International Maritime Law Association)에 의해서 수정되어 1924년 8월 25일 벨기에의 수도 Brussels에서 제5차 해상법에 관한 국제회의(International Conference on Maritime Law)에서 각국 대표에 의해서 오늘날 소위 「Hague 규칙」으로 불리는 「선하증권에 관한 통일규칙을 위한 국제조약」(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)이 채택되었다. 이 조약은 각 참가국들 정부의 동의를 얻어 비준(ratification)을 벨기에 정부에 통고하기로 되었는데, 1931년 6월 2일부터 이를 비준한 국가간에는 이 통일조약이 유효하게 되었다.¹¹⁾

이 「Hague 규칙」이 제정된 후 40여년이 지나는 동안 해상운송의 여건이 너무나 많이 변하여서 새로운 규정의 제정이 절실히 요구되어 오던 중, 1963년 Stockholm에서 개최된 ‘국제해사법회의’(Committee Maritime International Conference)에서 1924년에 제정되었던 「선하증권통일조약」의 개정안이 토의되었다. 그 후 1968년 2월 23일에 이 개정내용이 Brussels에서 채택되어 「선하증권통일조약 개정의정서」(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading)인 소위 「Visby 규칙」이 되었다.

이와 관련하여 특히 영국의 경우는 「Hague-Visby 규칙」을 국내법으로 수용한

11) 당시 「Hague 규칙」을 비준한 국가로는 벨기에, 영국, 헝가리, 스페인의 4개국이다.

1971년의 「해상물품운송법」(Carriage of Goods by Sea Act : COGSA, 1971)을 제정하였는데, 여기서는 계약자유의 원칙을 제한하고 있으며, 특히 선주에게는 동 법에서 인정된 운송인의 책임규칙에 면책조항을 확대하는 것을 허용하지 않고 있다.¹²⁾

한편 1924년 「Hague 규칙」, 즉 「선하증권통일조약」은 선하증권이 발행되었을 경우 그 법률관계에 관한 규정의 통일을 목적으로 하는 것으로서 용선계약에는 원칙적으로 적용되지 않지만, 용선계약하에서도 선하증권이 발행된 경우에는 운송인과 선하증권의 소지인과의 관계를 규정하는데 적용된다. 이 조약의 주 내용은 ‘운송인’의 책임에 관하여 선장, 선원, 수로안내인, 기타 운송인 및 그 고용인의 항해(navigation) 또는 선박의 관리(management of the ship)에 관한 행위, 태만 또는 과실, 즉 ‘항해과실’에 대하여는 운송인의 면책을 규정하고 있는 반면 운송품의 선적·수급·적부·운송·보관·관리·양륙 등에 관한 과실, 즉 ‘상업과실’에 대하여는 면책특약을 무효로 하고 있다.

운송인의 대리인 또는 사용자인 고의 또는 과실에 기인하지 않는 모든 사유는 면책으로 하고 있으나 면책의 이익을 주장함에 있어 ‘운송인’은 멸실 또는 손상이고의 또는 과실에 기인하지 않았다는 것을 입증하여야 한다. 운송구간에 대하여 「Hague 규칙」에서는 운송품이 “적재로부터 양륙까지”(from loading to discharging)를 책임구간으로 하고 있다.

한편 운송인의 화물에 대한 배상책임한도에 관하여 「선하증권통일조약」은 화물의 ‘포장물 또는 단위’(package or unit)당 100 Sterling Pound 또는 이와 동등한 금액으로 정하고 있다. 그러나 1968년의 「Hague-Visby 규칙」에서는 운송인의 책임을 ‘포장물 또는 단위당 10,000 포앙카레 프랑’(Poincar · Francs)과 ‘총중량 1Kg 당 30 포앙카레 프랑’(Poincar · Francs) 중 큰 금액으로 한다.¹³⁾ 이러한 운송인의 배상책임제한은 물품의 파손이 운송인의 의도적인 작위 또는 부작위에 의하여 발생한 경우에는 적용되지 아니한다. 또한 운송인이 물품의 파손을 예측하고 있는 경우에도 마찬가지이다.

(2) 「Hamburg 규칙」

국제무대에서 발언권이 강해진 많은 개발도상국들이 종래의 통일조약은 너무 선주위주로 되어 있어 화주들의 권익이 제대로 반영되어 있지 않다는 주장을 ‘UN무

12) D. M. Day, *op. cit.*, p. 11.

13) Hague-Visby Rules, 제4조 제5항 참조.

역개발회의'(UNCTAD)에서 주장하여 1969년에 국제해운입법작업부회가 설치되어 새로운 선하증권조약안을 작성, 1976년 4월 New York에서 개최된 'UN국제 무역법위원회'(United Nations Commission on International Trade Law, UNCITRAL) 제9회기에서 이 안이 심의되어 1976년 UN 총회에 상정되었다. 그 후 1978년 3월 독일의 Hamburg에서 개최된 전권회의(Plenipotentiary Conference)에서 이 개정조약안이 통과되어 통상 「Hamburg 규칙」으로 불리는 「UN해상물품 운송조약」(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978)이 채택되었다.¹⁴⁾

이 「Hamburg 규칙」의 특징은 해상운송에서 약자의 위치에 있는 선박을 소유 내지 운영하고 있지 아니하는 개도국의 화주의 입장을 강화함으로써 운송인의 책임을 무겁게 하고 있는 것이다.¹⁵⁾ 이 조약은 「Hague 규칙」에 비하여 ① 운송인의 책임구간을 운송품의 “수취로부터 인도까지”로 확대하고, ② 인도지연에 대한 운송인의 책임을 명기하고, ③ 운송인의 책임한도를 인상했으며, ④ Claim의 통지기간을 연장했으며, ⑤ 출소기간을 2년으로 개정했으며, ⑥ 운송인의 항해과실면책, 선박취급상의 과실면책, 선박에 있어서 화재의 면책조항 등을 폐지했다.

한편 「Hamburg 규칙」은 대부분 화주국인 개발도상국의 주도하에 작성되었기 때문에 선주국인 선진국의 비준이 지연되어 그 발효요건인 가입국 20개국을 충족하지 못해 그간 발효되지 못하였다. 그러나 1991년 10월말 잠비아(Zambia)가 20번째로 가입함으로써 1년 경과기간을 거쳐 1992년 11월 1일 정식으로 발효를 보게 되었다. 따라서 현재 전 세계적으로 통용되고 있는 「Hague 규칙」이나 「Hague-Visby 규칙」에 비해 선주의 책임이 상대적으로 증대된 「Hamburg 규칙」의 발효로 동 규칙에 가입한 국가 선주들의 보험료가 현재보다 인상될 전망이다.

한편 1924년 「Hague 규칙」과 「Visby」 및 「Hamburg 규칙」에 따른 해상운송의 책임에 관한 구체적 내용을 비교하면 <표 10-3>과 같다.

14) 「Hague 규칙」 및 이를 수정한 「Hague·Visby 규칙」은 주로 운송국(carrying nation)에 의하여 성립한 까닭에 운송인의 이익을 과다하게 보호하고 있다는 의견에 따라 UN국제상거래법위원회(UNCITRAL)의 후원 아래 새로운 「Hamburg 규칙」이 탄생하게 되었다. D. M. Day, *op. cit.*, p. 11.

15) Jasper Ridley, *op. cit.*, p. 200.

표 10-3. 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙, 함부르그규칙의 비교

규칙 항목	Hague Rules	Hague-Visby Rules	Hamburg Rules
적용범위	· 모든 국제해상물품운송에 적용 · 선하증권의 발행을 요건으로 함	· 좌측과 동일	· 2국간의 국제해상운송계약 전체에 적용되고 선하증권 발행의 유무를 불문함
책임기간	· 선적에서 양화까지	· 좌측과 동일	· port to port · 인수에서 인도까지
책임원칙	· 물품의 인수· 선적· 적부· 운송· 보관· 양화 인도에 대해 상당주의 의무의 이행책임을 부담하고, 이 의무를 게을리 함으로써 발생한 물품의 멸실· 손상에 대해 책임을 부담(과실책임주의)	· 과실책임주의 · 선적지연에 대해서도 책임을 부담	· 물품의 인수시부터 인도시까지의 관리하에 있는 동안에 대해 상당주의의무의 이행책임을 부담(과실책임주의). · 다만, 손해지연의 발생시에 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취한 것을 입증하면 면책
면책사유	· 항해과실, 과실에 의하지 않는 화재, 출항후의 불내항, 기타의 불가항력적 사유(해상고유의 위험, 동맹파업, 전쟁, 화주의 과실, 고유의 하자 등)	· 좌측과 동일	· 과실책임주의로서 면책사유의 열거를 폐지(당연히 항해과실의 면책도 폐지)
강행법성	· 강행법	· 강행법	· 강행법
소송제기기간	· 1년	· 1년	· 2년

자료 : 東京海上火災保險株式會社編, 貨物海上保險·理論·實務, 海文堂, 1978, p. 331 참조.

3) 항공운송관련 국제조약

항공운송에 관하여는 1929년 10월 Warsaw에서 「항공물품운송을 위한 와르소규칙」(Warsaw Rules for Carriage of Goods by Air)이 제정되고 1955년에 개정되었으며, 그 후 1975년에 몬트리올에서 「항공 및 육로운송법」(Carriage by Air and Road Act, 1975)으로 발효되었다.

따라서 1929년의 「원조약」(Original Warsaw Convention)에 대하여 1955년 협약을 「개정조약」(Amended Warsaw Convention)으로, 그리고 1975년 협약을 「비국제운송규칙」(Non-International Convention Rules)으로도 통칭되고 있다.

위의 ‘원조약’과 ‘개정조약’은 국제운송의 개념에 관하여는 동일하며 운송계약당사자간의 합의에서 출발지 및 목적지가 협약에 가입된 당사국의 영역에 속하여 있는 두 지점 사이의 국제운송에 적용된다. 이때에 제3국의 영역에 있는 지점에 기착

할 것을 합의하고 있는 경우에도 마찬가지이다. 그리고 '원조약'의 당사국간의 운송은 그 협약에서 정의하고 있는 바의 국제운송이라 할 수 있으므로 '원조약'에 의하여 규제되며, '개정조약'의 당사자간의 운송은 '개정조약'에 의하여 규제된다. 그러나 '원조약'의 당사국과 개정조약의 당사국간의 운송은 '원조약'에 의하여 규제된다.

한편 물품이 한 나라에서 다른 나라로 운송되는 경우에는 그 나라가 조약당사국이 아닌 때에는 '원조약' 또는 '개정조약'에서 정의한 바의 국제운송의 범주에 포함되지 않으므로 이를 비협약운송이라 하여 「비국제운송규칙」(Non-International Carriage Rules)이 적용된다. 이 규칙은 '개정조약'의 조항과 유사하며 소수조항에서 차이가 있을 뿐이다.

4) 복합운송관련 국제조약

복합운송이 이상적으로 실현되기 위해서는 단일운송주체와 단일책임원칙(uniform liability system)이 필요하다. 다시 말해서 육·해·공 등 상이한 운송인이 상호 계약을 체결하여 그 가운데 한 운송인이 주체가 되고 다른 운송인은 하청운송인이 되는 것이다.

그러나 현실적으로는 몇몇 기업간에 단순한 연계에 의해 운송이 수행되고 있어 이상적인 복합운송은 실현되지 못하고 있다. 국제운송질서 또한 운송수단에 따라 통일적이지 못하고 개별법 체계를 통해 운송질서를 유지해 왔다는 점이다.¹⁶⁾

따라서 복합운송의 경우에는 각 구간마다 서로 다른 조약 또는 국내법의 적용을 받는 운송증권을 발행하게 된다. 예를 들어 해상운송시에는 「Hague 규칙」의 적용을 받는 선하증권(B/L)을 발행하고, 항공운송에서는 바르샤바조약의 적용을 받는 항공운송장(Air Waybill)이 발행되며, 육상운송의 경우에는 역시 관련조약(CMR과 CIM)의 적용을 받는 화물상환증(Waybill) 등이 운송증권으로 발행되고 있다. 이러한 문제점의 해결을 위해 거론된 것이 바로 국제복합운송에 관한 통일규칙의 제정인 것이다.

(1) 「TCM조약안」

유엔 산하의 '유럽경제위원회'(Economic Commission for Europe : ECE)의 '내륙운송위원회'(Inland Transport Committee)는 앞서 두 개의 조약초안¹⁷⁾을 통합,

16) 임석민, 「국제운송론」, 유천서원, 1992, p. 446.

‘로마초안’(Rome Draft)을 작성하였고, 그 후 ‘정부간해사자문기구’(Inter · Governmental Maritime Consultative Organization : IMCO)가 이 초안을 수정하여 1971년 11월 「TCM조약안」(Project de Convention Sur le Transport International Combine de Marchan\ dises)을 발표하였다.¹⁸⁾

그러나 그 후 「TCM조약안」은 1972년 11월과 12월에 제네바에서 개최된 유엔과 정부간해사자문기구가 공동 주최하는 ‘국제컨테이너운송회의’(United Nations/IMCO Conference on International Container Traffic)에서 항공운송업계의 강한 반발과 미국을 중심으로 많은 국가들이 좀더 연구가 필요하다고 주장하여 결국 채택되지 않았다.

(2) 「유엔국제복합운송조약」

「TCM조약안」이 채택되지 못함에 따라 1973년 68개국 정부가 참여하는 UNCTAD 내 ‘정부간준비그룹’(Inter · Governmental Preparatory Group)을 중심으로 새로운 조약안 작성에 착수하여 1979년 3월에 조약초안을 마련하였다. 이 초안은 1980년 5월 제네바에서 UN이 소집한 전권대사회의(Conference of Plenipotentiaries)에서 1980년 「UN국제복합운송조약」이 채택되었다. 이 조약이 복합운송에 관한 규제 및 적용을 위해서는 30개국의 비준이 있는 후 12개월 후에 발효될 수 있도록 하고 있다.

이 「UN국제복합운송조약」의 효력이 지체되는 데는 근본적으로 조약의 준비과정에서 실무계를 대표하는 ICC(국제상공회의소), IUMI(국제해상보험연합회), ICS(국제해운회의소) 등의 복합운송인(MTO)의 책임에 대해 ‘이종책임체계’(network system)를 지지해 왔음에도 불구하고 본 「UN조약」은 복합운송의 이상을 추구한 나머지 현실기반을 무시하고 소위 ‘수정된 단일책임체계’(modified uniform system)를 채택함으로써 발효요건인 30개국의 비준을 얻지 못하고 있다.

그 내용을 보면 손해발생구간이 판명된 때에는 국내법, 국제조약 또는 본 조약상의 책임한도액중 가장 높은 금액으로 하고, 불명손해에 대해서는 해상구간이 포

17) 여기서 두 개의 조약초안이란 UNIDROIT가 1965년에 발표한 「국제복합운송조약초안」(Project de Convention Sur le Contrat de Transport International Combine de Marchandises)과 그 후 1969년의 국제해법회(CMI)의 「복합운송조약초안」(일명 ‘동경규칙’으로도 불리움)을 말한다. 이 「동경규칙」(Tokyo Rules)의 내용은 주로 1924년의 「Hauge 규칙」을 기초로 하여 선하증권과 같은 유통성을 구비한 신증권의 창설에 중점을 두고 있다.

18) William J. Driscoll, *The Convention on International Multimodal Transport : A Status Report*, Journal Maritime Law and Commerce, vol. 9, no. 4, July 1979, p. 442.

함되면 「함부르크 규칙」(835SDR/package or 2.5SDR/ha)의 110%를, 해상구간이 포함되지 않으면 CMR(8.33SDR/ha)을 적용하기로 규정하고 있다.

이 「UN조약」은 앞서 해상운송에서와 같이 운송인의 책임을 대폭적으로 강화시킨 「Hamburg 규칙」을 모태로 하여 구상되어졌기 때문에 선진 해운국으로부터 외면을 당하고 있는 것이다. 따라서 「UN조약」이 또 다른 개정절차 없이는 빛을 보기가 어려운 상태이다.

그러나 이 「UN복합운송조약」이 앞으로 발효되는 경우에는 각 운송수단에 관한 기존의 국제조약과의 적용상의 마찰이 불가피하게 되며, 이에 대한 대책으로서 복합운송증권 발행시에 복합운송인은 매매계약체결시 양 당사자가 적용할 국제조약과 국내법을 증권상에 명시하는 것이 필요하다.

이 「UN조약」은 복합운송에 있어서 발생한 물품의 손해에 대하여 단일운송계약을 지배하는 국제조약에 비해 매우 엄격한 책임을 운송인에게 부과하고 있는데, 즉 그 손해발생에 대하여 복합운송인이 과실이 없음을 입증하지 못하면 책임을 져야 한다.¹⁹⁾ 또한 「UN조약」은 물품의 멸실·훼손에 대한 복합운송인의 책임제한에 관하여 “포장물 또는 적재단위당 920SDR”과 “ha당 2.75SDR”로서 「Hamburg 규칙」보다도 10% 증가되어 있는데, 이처럼 책임제한액이 증가되어 있는 것은 「Visby 규칙」 이후의 지속적인 인플레이션을 반영한 것이다.²⁰⁾

(3) 「복합운송증권통일규칙」

‘국제상업회의소’(ICC)는 1973년에 「복합운송증권통일규칙」(ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document, Publication No. 273)을 발표하였으나, 인도지연에 관하여 운송인의 책임에 관한 규정을 이유로 많은 국가가 이의 채택을 거부하여 1975년에 인도지연에 대한 운송인의 책임규정을 삭제한 ‘수정안’(ICC Publication No. 298)이 발표되었다.

이 규칙에서 복합운송인은 복합운송증권을 발행하고 전운송구간에 대해서 책임을 지며, 또한 ‘이종책임체계’(network system)를 채택하여 손해발행구간이 판명된 경우와 판명되지 않은 경우를 구분하여 규제하고 있다.

한편, 1980년 「UN국제물품복합운송조약」의 발효를 앞두고 새로운 규칙을 마련

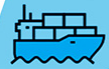
19) UN국제복합운송조약, 제30조 및 제38조 참조.

20) 해상운송을 포함하지 않는 복합운송의 경우, 「와르소조약」(ha당 17SDR), 「CIM조약」(ha당 16.66SDR), 「CMR조약」(ha당 8.33SDR)은 모두 UN조약의 경우보다 높은 책임을 항공, 도로, 철도 운송에 적용하고 있다.

하기 위하여 조직된 UNCTAD/ICC 합동위원회는 1991년 11월 파리의 ICC이사회에서 「복합운송증권에 관한 통일규칙」(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents)을 채택하였다. 그러나 이 규칙 또한 복합운송계약의 관습적인 일부분만을 다루고 있다.

이상에서와 같이 국제물품운송은 그 모든 측면에서 국제조약의 역할이 확대되었으며 그 반면에 세계 각국의 국내법의 기능은 상대적으로 점차 축소되는 실정에 있는 것이다.

제2절 육상운송



2.1 육상운송의 형태

내륙지역에서 수출화물 컨테이너를 항구까지 보내는 방법에는 세 가지가 있다. 가장 많이 이용하는 것으로는 ‘도로운송’이며 다음으로는 철도에 의한 방법과 연안 해상운송이 있다.

현재 통계상으로 우리나라 컨테이너화물의 도로운송 비율은 전체의 약 90%를 차지하며 철도운송이 약 9%, 연안해송이 1% 정도이다. 특히 컨테이너 육상운송료는 수출입시 부담해야 하는 물류요금 중 해상운임 다음으로 가장 큰 부담을 차지하고 있다.

1. 도로운송

‘도로운송’(carriage by road)은 육로망의 확충과 운반차량의 발달 및 대형화 추세에 따라 종합운송체계의 핵심적인 역할을 수행하고 있을 뿐만 아니라 일괄운송이나 국제복합운송에서 문전까지의 마감운송을 담당한다.

‘도로운송’의 장점은 최초 투자액의 규모가 작고, 출발과 도착시간 등 운송능력에 있어서 융통성이 많고, 단거리운송시 빠른 속도와 터미널 비용이 비교적 적게 들며, ‘Door to Door Service’²¹⁾가 용이하고, 이용하기에 매우 편리한 점 등을 들 수 있

21) Door to Door 서비스란 ‘문전에서 문전까지’라는 뜻으로 송화인의 물품을 수령한 장소로부터 물품의 수화인(consignee)이 있는 곳까지 일관하여 운송하는 방식을 말한다. 무역에서는 복합

다. 그리고 단점으로는 살물(bulk cargo)과 같은 증량화물 운송시 이용도가 낮고, 장거리운송시 비용이 많이 들고, 기후와 운송차량의 고장으로 인한 운송중단 발생 가능성이 높으며, 에너지 효율성이 낮은 점 등을 들 수 있다.

2. 철도운송

‘철도운송’(carriage by rail)은 주로 ‘피기백’(piggy-back)²²⁾ 방식에 의해 해상과 육상 사이에서 교량적 역할을 주로 담당하고 있으며 운송범위를 철도노선상에 한정시키는 ‘Rail Car Service’로 이용된다.

‘철도운송’의 장점으로는 장거리 운송시 낮은 단위당 비용, 연중무휴의 서비스 기능, 높은 안전도 등으로 저가품의 운송에 편리한 운송방법이다. ‘철도운송’은 중장거리 이상을 대량운송하는데 그 이점이 있으며, 우리나라에서 현재 주로 이용하고 있는 품목으로는 무연탄과 양회가 전체의 60% 이상을 차지한다. ‘철도운송’은 최근 들어 도로체증과 수출입화물에 대한 과적단속의 강화 등으로 인해 점차 컨테이너 육상운송의 대체수단으로 부각되고 있다. 반면 단점으로는 투자규모가 크고, 단거리운송시 속도가 늦고, 터미널 설비에 따른 투자비용이 많고, 환적비용이 많이 들며, “Door to Door” 서비스 가능성이 적은 것 등을 들 수 있다. 현재 컨테이너 철도운송은 수도권의 ‘내륙컨테이너기지’(inland container depot : ICD)²³⁾인 의왕 ICD와 부산진역간에 가장 활발하게 이루어지고 있다.

한편 상기의 육로운송인은 송화인으로부터 물품을 인수한 시점에서 목적지의 수화인에게 물품을 인도할 때까지의 물품의 멸실, 손상은 물론 인도지연에 대한 책임을 부담한다. 이와 같이 화물을 수취한(taking in charge) 증거서류인 화물수취증 형태로 발행되는 도로화물수탁증(Road Consignment Note)과 철도화물수탁증(Railway Consignment Note)을 들 수 있다. 이는 후술하는 항공화물운송장(Air Waybill)과 마찬가지로 권리증권이 아니라는 점에서 선하증권(B/L)과는 그 성격이 다르다.

운송으로 송화인의 작업장이나 창고에서 수화인이 지정하는 장소까지 일관하여 운송하는 방식을 말한다.

- 22) 트레일러나 트럭에 의한 화물운송도중 화물열차의 대차 위에 트레일러나 트럭을 화물과 함께 실어 운송하는 방법으로 화물적재의 단위가 클 경우 편리하게 이용할 수 있으나 화중대가 평판으로 되어 있어 세로방향의 홈과 피기 패커(piggy packer) 등의 하역기계가 필요한 것이 단점이다.
- 23) ICD(inland container depot)는 내륙통관기지로서 컨테이너의 집화 및 통관절차 등의 업무를 처리하는 곳이다. 현재 의왕 ICD와 양산 ICD가 있다.

3. 연안 해상운송

수도권과 부산간의 철도, 도로수송의 대안으로 ‘연안해송’이 이루어지고 있다. 그러나 ‘연안해송’은 해상운송, 하역, 셔틀운송 등 복잡한 유통과정을 거치므로 전체 운송시간이 과다하게 소요되며, 운송원가의 상승요인이 많아 도로운송에 비해 월등한 가격경쟁력을 갖추었다고는 할 수 없다.

그러나 선적시간이 급하지 않은 수출화물이나 원자재 수급에 시간적 여유가 있는 수입화물의 운송에 ‘연안해송’을 적극 활용할 경우 도로운송에 비해 다소 저렴한 운임으로 화물운송이 가능하다는 장점이 있다.

2.2 수출입화물의 내륙운송

1. 수출화물의 내륙운송체계

수출화물이 확보되면 이를 선적하기 위하여 선적지까지 내륙운송절차를 거치게 되며, 주요 운송경로로는 도로, 철도 및 연안 해상운송이 이용된다.

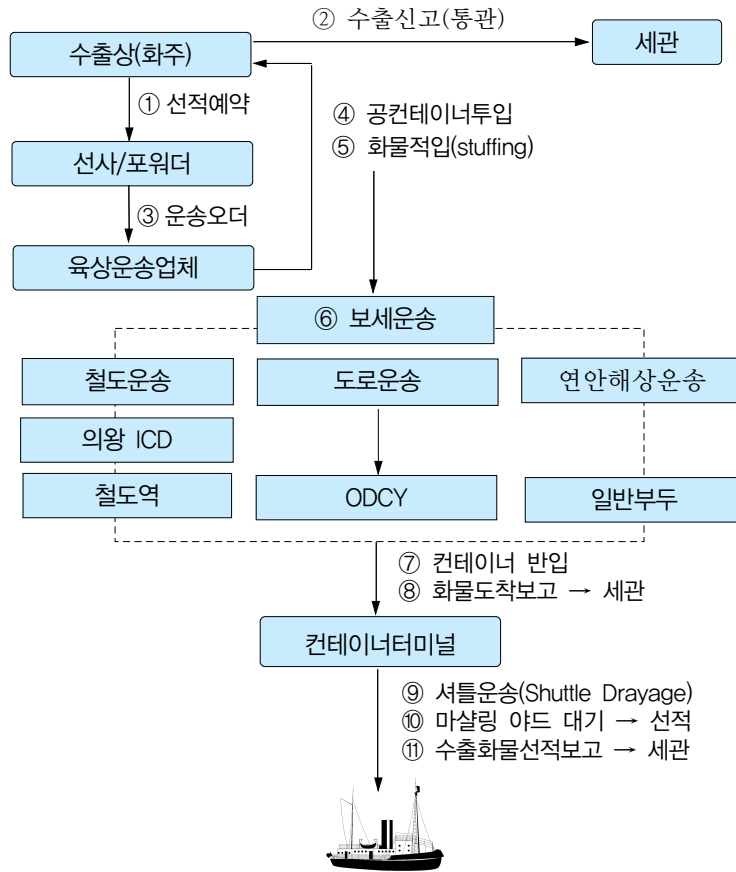
수출화물의 내륙운송절차는 수출화물의 통관(clearance) 여부에 따라 구분하면, 먼저 수출화물을 생산공장이나 창고에서 Door통관된 후 선적지로 운송하는 경우는 FCL(full container load) 화물의 경우이며, 그리고 수출화물이 통관되지 않은 상태에서 내륙운송하여 선적지 보세장치장에서 통관 후 선적하는 경우로는 주로 선적지로 운송 후 세관이 지정한 ‘컨테이너화물집화장’(CFS)에서 통관되는 LCL (less than container load) 화물의 경우이다.

1) FCL수출화물의 내륙운송

FCL화물은 화주의 공장에서 수출통관 후 보세운송형태로 도로운송되는 것이 대부분이지만, 때로는 ‘내륙컨테이너기지’(inland container depot : ICD)인 의왕 ICD를 통한 철도운송 또는 인천항~부산항간의 연안해상운송도 이용된다.

[그림 10-1]은 FCL수출화물의 Door통관시 내륙운송과정을 설명한 것이다.

그림 10-1. FCL수출화물의 내륙운송절차



① 수출상은 선북예약(booking)시 선적의뢰서(Shipping Request : S/R)와 포장 명세서(Packing List), 상업송장(Commercial Invoice) 등의 서류를 선박회사에 제출한다.²⁴⁾ 특히, 화물 Door작업을 위해 ‘공컨테이너’(empty container)를 수출상의 공장 또는 창고로 투입요청시에는 투입요청시간과 장소를 정확히 알려주어야 한다.²⁵⁾

24) 이는 현재 화주의 수출물품의 명세를 담은 포장명세서(Packing List)를 제출하는 것으로서 간단히 처리되고 있다.

25) 수출화물의 컨테이너 적입작업을 컨테이너화물집화장(container freight station : CFS) 등에서 하지 않고, 화주가 정하는 작업장에서 할 수 있도록 요청하는 것을 통상 “Door Order”라 한다.

② 통관(수출신고)은 원칙적으로 장치장소에 장치한 후에 이행된다. 그러나 수출상이 상품제조 전에 수출신고를 하고자 하는 경우 제조·가공완료 예정일 기준으로 수출신고가 가능하다.

③ 선박회사는 육상운송회사에게 수출화물을 수령(pick up)하여 선적지 ‘컨테이너야적장’(CY)까지 내륙운송을 지시한다.

④ 선박회사는 육상운송회사에 연락하여 수출화주가 희망하는 장소에 ‘공컨테이너’(empty container) 투입을 요청한다. 장소가 대전 이북지역인 경우 의왕 ICD, 대전 이남지역인 경우에는 ‘부두밖 컨테이너장치장’(off-dock container yard : ODCY)인 부산 ODCY를 이용한다.

⑤ 수출통관이 완료되고 ‘수출신고필증’(Export Permission)이 발급되면 화주는 컨테이너에 화물을 적입하고, 작업이 끝나면 컨테이너 투입시 함께 전달된 봉인(seal)을 직접 컨테이너에 장착한다.

⑥ 보세운송은 외국으로 반출될 물품을 통관된 상태에서 보세상태로 개항, 보세구역, 타소장치장 등에 한하여 국제운송이 허용되는 것을 말한다. 수출의 경우 보세운송 허용기간은 30일 이내이며, 보세운송시 구비서류는 수출신고서이다.

⑦ 컨테이너터미널에 직접 인도되거나 ‘ODCY’에 반입된다.

⑧ ‘ODCY’에 반입한 후 ‘컨테이너야적장’(CY) 운영업자로부터 장치확인을 받아 선적지 관할세관에 보세화물도착보고를 한다.

⑨ ‘ODCY’에서 컨테이너터미널의 ‘마샬링 야드’(marshalling yard : M/Y)까지의 단거리 운송을 ‘셔틀운송’(shuttle drayage)이라 하며, 보통 본선 입항 3일전부터 출항 12시간 전까지만 반입이 가능하다.²⁶⁾

⑩ ‘컨테이너터미널’에 반입한 수출화물 컨테이너는 선박이 지정 선석(berth)에 정박하기 전에 미리 ‘마샬링 야드’(M/Y)에 대기하였다가 선박이 정박하면 해당 선박에 적재된다.

⑪ 수출화물 선적이 완료되면 선박회사는 선적지 관할세관에 수출화물선적보고를 하여야 한다.

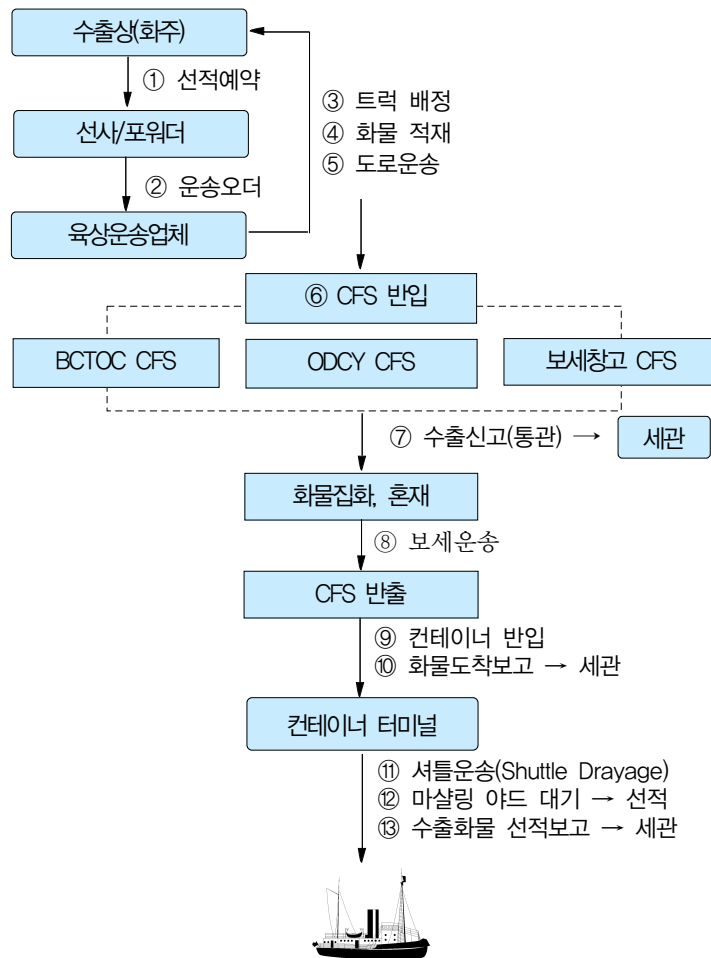
26) 화물을 마샬링 야드에 입고해야만 하는 최종 시간을 C/T(closing time)라 한다. 한편, 화물이 선적되어 출항하기로 예정된 일자와 시간을 ETD(estimated time of departure)라 하고, 화물의 목적항 도착예정일자와 시간을 ETA(estimated time of arrival)라 한다. 이들을 바이어에게 통보시에는 각각 “ETD Pusan, Korea '99. 8. 20, 12:00”, “ETA Osaka, Japan '99. 8. 23, 12:00”과 같이 통보한다.

2) LCL수출화물의 내륙운송

화주의 수출화물이 LCL화물인 경우에는 일반적으로 화주가 직접 차량을 수배해서 컨테이너 Door운송과정 없이 'Loose Cargo'상태로 트럭에 적재하여 'CY/CFS'까지 수송하며, 운임상의 혜택과 동일지역행 화물의 혼재(consolidation)를 용이하게 하기 위하여 포워더를 이용하고 있다.

[그림 10-2]는 LCL수출화물의 선적지통관시 내륙운송과정을 설명한 것이다.

그림 10-2. LCL화물의 선적지통관시 내륙운송절차



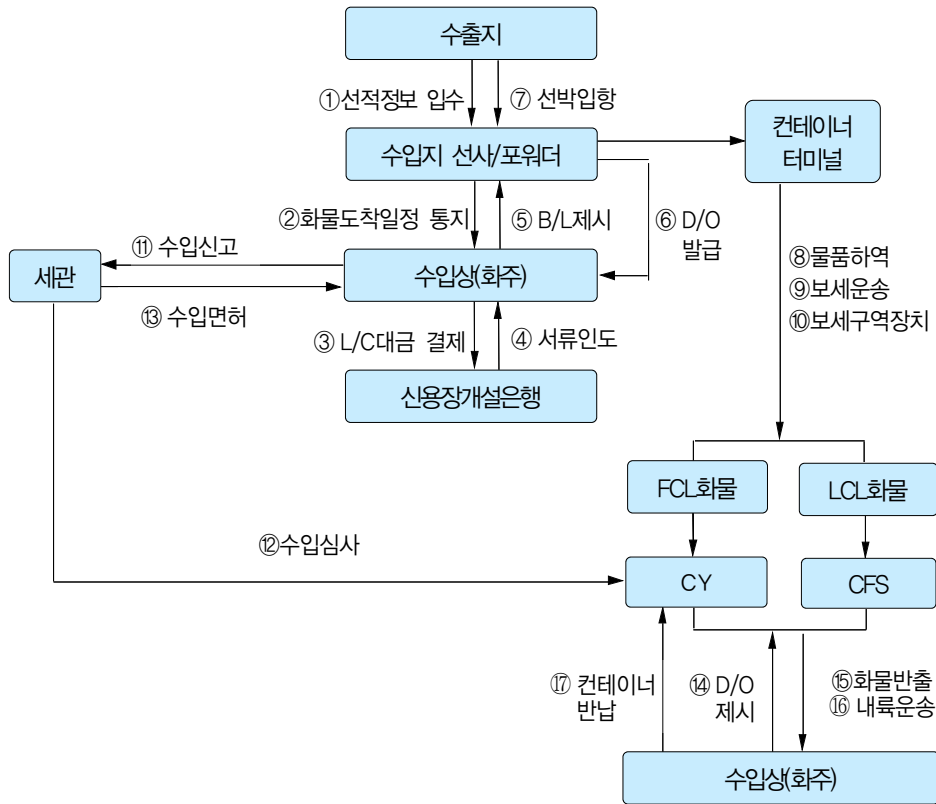
- ① 선적의뢰서(S/R)와 포장명세서, 상업송장 등의 서류를 선박회사에 제출하여 선복예약을 한다.
- ② 선박회사는 육상운송에게 연락하여 수출화물을 수령(pick up)하여 선적지 “CFS”까지 내륙운송할 것을 지시한다. 이때 수출상이 자사의 차량이 있는 경우 직접 운송하여 ‘CFS’에 인도할 수도 있다.
- ③ 육상운송회사는 수출상이 지정하는 공장 또는 창고로 차량을 배정한다.
- ④ 차량에 수출화물을 적재하는 것은 수출상의 의무이며, 수출상은 차량이 도착하는 즉시 신속하고 안전하게 적재해야 한다.
- ⑤~⑥ 육상운송회사의 물품수령인은 수출화물을 선적지 컨테이너화물집화장(CFS)까지 도로로 운송하여, 지정된 ‘CFS’에 화물을 반입한다.
- ⑦ LCL화물의 통관은 선적지로 운송 후 세관이 지정하는 ‘CFS’에서 통관한다.
- ⑧ 수출통관이 완료되고 수출신고필증이 발급되면 CFS운영업자(CFS operator)는 화물을 목적지별로 선별하여 집화하고, 컨테이너를 배정받아 컨테이너에 화물을 적입한 다음 직접 컨테이너에 봉인을 장착한다.
- ⑨ LCL화물을 혼재(consolidation)한 컨테이너는 ‘CFS’에서 반출하여 컨테이너 터미널에 직접 인도되거나 ‘ODCY’에 반입된다. 이때 컨테이너터미널 또는 ‘CY’의 담당자는 선박회사에 화물수령을 증명하는 화물인수도증(FCR)을 발행해 준다.
- ⑩ 컨테이너야적장의 운영업자(CY operator)로부터 장치확인을 받아 선적지 관할세관에 보세화물도착보고를 한다.
- ⑪ ‘ODCY’에서 컨테이너터미널의 마샬링 야드(M/Y)까지 셔틀운송한다.
- ⑫ 컨테이너터미널에 반입한 수출화물 컨테이너는 선박이 지정 선적에 정박하기 전에 미리 마샬링 야드에 대기하였다가 선박이 정박하면 해당 선박에 적재된다.
- ⑬ 수출화물 선적이 완료되면 선박회사는 선적지 관할세관에 수출화물선적보고를 해야 한다.

2. 수입화물의 내륙운송체계

수입화물의 내륙운송과정은 수출국으로부터 선적정보의 입수에서부터 화물도착 일 통지 등 다음과 같다.

- ① 수출국의 선적정보 입수 및 검토 : 수입국 선사는 수출국 선사로부터 컨테이너선적목록(Container Loading List), B/L목록, 선박출항보고서(Vessel Departure

그림 10-3. 수입화물의 내륙운송절차



Report) 등을 텔렉스나 팩스 등을 통하여 접수하며, 이 외에도 B/L 사본, 적하목록 (Manifest : M/F), 위험화물목록(Dangerous Cargo Manifest), 식물화물목록(Botanical Cargo List), 최종본선적부계획(Final Stowage Plan), 컨테이너적부도(Container Load Plan), 컨테이너번호목록(Container Number List) 등을 입수한다.

선사는 B/L과 적하목록상의 데이터가 서로 부합하는지 여부를 검토하며, 컨테이너선적목록(Container Load List) 또는 본선적부계획(Stowage Plan) 및 B/L상의 컨테이너 번호를 체크한다.

② 화물도착일정 통지 : 선사는 화주가 도착화물을 신속히 인수할 수 있도록 해당 선박이 도착하기 전에 화주에게 화물의 도착을 알리는 도착통지서(Arrival Notice)를 발송한다. 이는 '체선료'(demurrage)의 발생을 방지하고 양하된 컨테이너화물을

내륙지역까지의 원활한 수송과 컨테이너와 운송차량을 효율적으로 관리하기 위한 것이다.

그러나 통상적으로 B/L약관에는 도착통지서의 발송이 선사의 의무사항이 아닌 것으로 되어 있어, 화주가 직접 화물 도착여부를 수시로 확인하는 것이 안전하다.

③ 보세구역 배정처 지정 : 화물도착통지를 받은 수입상은 화물을 어느 창고에 입고할 것인지를 지정해야 하며, 선사는 수입상이 지정한 배정처를 적하목록에 기재하여 세관에 입항신고를 한다. 만약 수입상이 화물 배정처를 지정하지 않을 경우 선사에서 임의적으로 배정한다.

④ 선박입항 및 하선 : 선박은 일반적으로 외항으로부터 도선사와 예인선의 도움을 받아 입항하는데 선사는 선박입항 24시간 전에 입항보고서, 적하목록 등을 세관에 제출하여야 한다.

선사는 하선전에 'Master B/L' 단위의 적하목록을 기준으로 하선장소를 기재한 하선신고서를 세관에 함께 제출한 후 화물을 양하하는데 중국, 일본 등 근거리에서 입항하는 경우에는 선박입항시까지 세관에 제출하면 된다.

컨테이너화물의 하선장소는 부두내 또는 부두 밖 CY가 되는데, 수입화물을 입항전에 수입신고하거나 하선전에 보세운송신고를 하여 부두에서 직반출하는 경우 또는 부두장치후 직반출할 경우에는 당해 화물을 적재한 선박이 입항하기 전에 선사 및 대리점에 당해 화물을 부두내 하선하거나 본선에서 차상반출하도록 세관에 부두하선요청을 하여야 한다.

⑤ 화물의 장치 및 보세운송 : 수입상은 적하목록 하선신고서에 따라 하선신고 일로부터 7일 이내에 하선장소에 물품을 반입하게 되며, 하선장소 보세구역 설영인은 반입 즉시 보세구역 반출입요령에 의해 반입신고를 하여야 한다.

하선장소에 반입된 컨테이너 수입물품은 내장된 상태로 10일이 경과되면 물품을 컨테이너로부터 적출하여 수출입화물집화장(CY/CFS) 또는 보세구역에 반입시켜야 한다. 다만, 컨테이너 수입물품이 고철, 원피, 원면, 살물 등과 같이 컨테이너에서 적출하여 '수출입화물집화장'(CFS)이나 다른 보세구역에 반입하기 곤란하거나 물품검역 등에 장시간이 소요되는 물품 및 기타 부득이한 사유가 있는 경우에는 20일의 범위내에서 세관장에게 장치기간 연장신청을 할 수 있다.

⑥ 수입통관 : 수입통관은 원칙적으로 적하목록이 제출된 이후에 세관이 수입상으로부터 '수입신고'를 접수받아 수입심사 후 수입신고필증을 교부함으로써 이루어진다. 세관은 수입신고서 및 서류가 접수되면 이를 검토하여 즉시수리, 심사대

상, 물품검사대상 여부 등을 결정하게 된다.

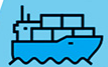
‘출항전신고’와 ‘입항전신고’는 적하목록 제출 후, 즉시수리물품은 수입신고서류의 형식적 요건 확인 후 즉시 수리하며, 심사대상 물품은 심사 후, 검사대상물품은 검사 후에 각각 신고필증을 교부한다. 입항후 보세구역도착전신고가 된 경우에는 수입화물의 보세구역도착일이 신고수리일이 되며 보세구역장치 후 신고하는 경우에는 수입신고일이 신고수리일이 된다.

한편, ‘입항전수입신고’ 또는 보세운송신고가 수리(승인)된 물품은 본선양륙과 동시에 차상으로 즉시 반출하거나 최소한 통관장 등에 반입된 날로부터 5일 이내에 부두에서 반출해야 하며, 부득이한 경우에 한해 5일의 범위내에서 그 기간을 연장할 수 있다.

⑦ 화물인도지시서 발행 : 수입상이 선하증권 원본을 제출하면 선박회사는 그에 따라 화물인도지시서(Delivery Order : D/O)를 발급한다. ‘CY’나 보세장치장 등은 선사 또는 포워더가 발행한 원본 선하증권이나 화물인도지시서를 소지하고 있는 화주에게 화물을 인도하며 운임과 창고료 등의 기타 비용을 영수하고 화물인도지시서 장부에 화물인도지시서 수취 및 화물 인출사항을 기록한다.

⑧ 공컨테이너 반납 : 화주가 인수해 간 컨테이너의 반송은 원칙적으로는 Full Container를 pick-up했던 ‘ODCY’로 반납해야 하나 예외적으로 선사가 지정한 ‘내륙컨테이너기지’(depot)나 ‘CY’에 반납할 수 있다. 이때 선사가 정한 “Free Time”을 경과하여 반환하는 경우에는 컨테이너 지체료(detention charge)가 부과된다.

제3절 해상운송



3.1 해상운송의 개념



1. 해상운송의 의미

‘해상운송’(carriage by sea)이란 해상에서 선박을 수단으로 하여 상업적 목적하에 화물 및 여객을 운송하는 것을 말한다. 원래 ‘해상운송’은 무역거래에 있어서 가장 오래전부터 이용되어 왔으며 또한 오늘날 세계 전체 운송물량의 약 90%에

달하는 물동량이 ‘해상운송’에 의존하고 있다.

‘해상운송’은 다른 운송에 비해 대량운송성, 운송비의 저렴성, 운송로의 자유성, 국제성 등의 특성을 갖고 있어 국제운송부문을 주도하고 있다.

2. 해상운송의 특성

‘해상운송’의 우위적 특성은 대량운송이 가능하다는 것이다. 모든 운송수단 중에서 선박만큼 단위운송력이 큰 것은 없다. 물론 철도운송에서도 화차의 수를 증가시키고 연속하여 발차시킴으로써 단위운송량을 증가시킬 수는 있지만 한계가 있기 때문에 대량운송에는 해상운송이 가장 적합한 수단으로 이용되고 있다.

무역은 기본적으로 국경을 달리하는 원거리자간의 거래이다. ‘해상운송’은 거리에 따른 운송비용을 비교해 볼 때 원거리운송에 따른 단위비용은 타운송수단에 비해 매우 저렴하기 때문에 국제무역거래에 가장 많이 이용되고 있다.

화물단위당 해상운송비는 다른 운송수단과 비교가 되지 않을 정도로 저렴하다. ‘해상운송’의 운송루트는 지형상의 장애가 적기 때문에 자유롭게 이용할 수 있다. 또한 ‘해양자유’의 원칙(freedom of sea)에 따라 공해에 있어서 자유로운 항해가 보장되며, 항로개발에 따른 사회간접자본비용의 투자가 적게 든다. 이것은 ‘해상운송’의 발달에 가장 유리한 조건 중 하나가 되었다.

‘해상운송’의 대부분은 세계를 무대로 하므로 운송산업 중 가장 국제성이 높은 산업이다. 그리고 이와 같은 해상운송은 대부분 원거리운송이고, 이용되는 선박 또한 대형선이 이용된다. 공해라고 하는 자유로운 시장에서 세계해운시장은 세계 각국의 상선대가 경쟁하는 국제성을 가지고 있다.

그러나 ‘해상운송’의 속력은 일반적으로 다른 운송수단에 비해 늦은 편이다. 세계 주요 ‘정기선’의 속력은 18~30knot이며, ‘부정기선’은 12~18knot로 항해한다. 이러한 선박의 속력은 유가와 밀접한 관련이 있으며, 시장수요와 선박규모 등에 따른 경제성을 고려하여 시간당 속력은 상이하게 조정된다.

3. 해상운송의 형태

1) 정기선 운송

‘정기선’(liner)은 동일항로에 정기적으로 운항하는 선박을 말하며, 이러한 운송

을 정기선운송이라 한다. 정기선운송의 특징은 운항일정(sailing schedule) 및 운임요율표(tariffs)가 공시되고 화물의 다소에 관계없이 고정된 항로(route)로 규칙적으로 운항하며 주로 일반화물, 즉 다수 화주의 소량화물 및 컨테이너화물, 여객, 우편물을 운송대상으로 한다.

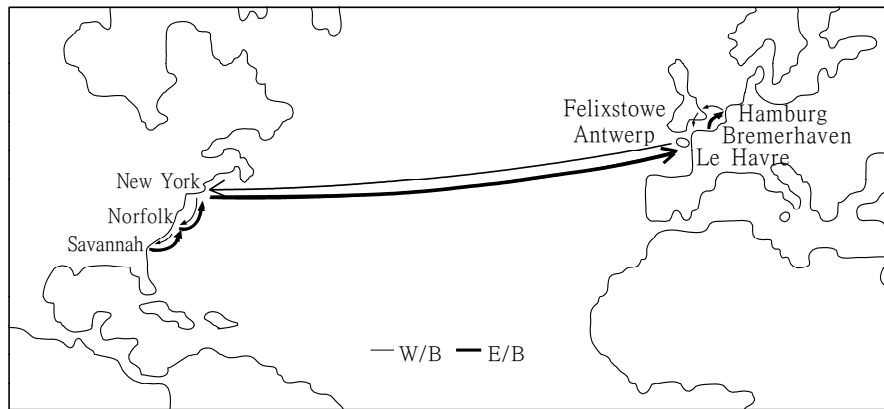
‘정기선’운송은 선박 자체도 부정기선에 비해 고가이고 화물도 완제품 내지 반제품인 2차 상품이 주종을 이루기 때문에 운임이 높고 ‘해운동맹’(shipping conference)이 결성되어 있는 것이 일반적이다.

또한 ‘정기선’운송은 많은 선박이 필요하고 대규모 경영조직이 필요하기 때문에 막대한 자본을 요하는 위험도가 높은 사업이다. ‘정기선’운송은 일반운송인(common carrier)²⁷⁾ 또는 공중운송인(public carrier)에 의해 수행되는 것이 일반적이다.

(1) 극동/북미동안항로

‘북미동안’항로에는 우리나라의 조양상선을 비롯하여 12개국 16개 선사가 운송 서비스를 제공하고 있다. 여기에는 보스턴, 뉴욕, 필라델피아, 휴스턴 등 16개 주요 기항항만이 있다.

그림 10-4. 극동/북미동안항로 서비스 루트



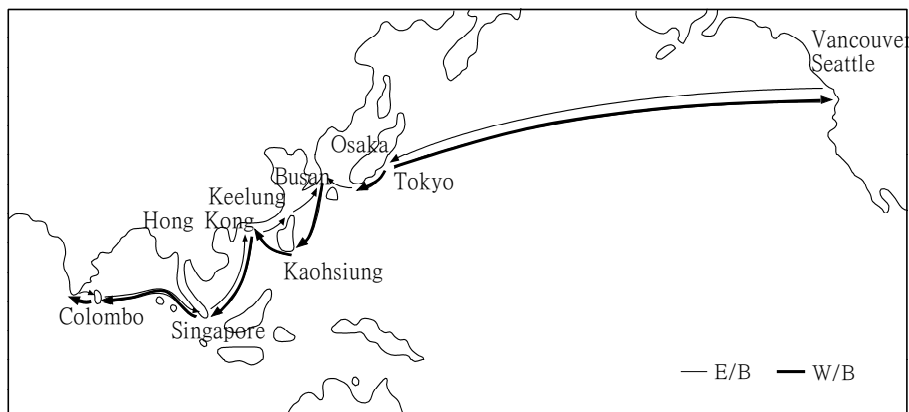
Savannah → Norfolk → New York → Le Havre → Rotterdam → Bremerhaven → Hamburg
 → Felixtowe → Antwerp → Rotterdam → Bremerhaven → Felixstowe → Antwerp → Le
 Havre → New York → Norfolk → Savannah

27) 영미법에서 운송인은 육·해·공을 불문하고 일반운송인(common carrier)과 사적운송인(private carrier)으로 구분하고 있다. 일반운송인은 운송을 신청하는 모든 사람에게 대하여 운송용역을 제공하고 수입을 얻는 운송인을 말한다. 이들은 약관이나 운임요율상 공식화된 업무에 대하여 특별할 경우를 제외하고는 운송의 인수를 거절할 수 없다.

(2) 극동/북미서안항로

‘북미서안’항로에는 우리나라의 조양상선 및 현대상선을 비롯하여 14개국 23개 선사가 운송서비스를 제공하고 있고, 주요 항만으로서 북미서안 북항로의 경우 벤쿠버, 시애틀, 포틀랜드 등이 있고, 남항로에는 오클랜드, 샌프란시스코, 로스앤젤레스, 샌디에고 등이 있다.

그림 10-5. 극동/북미서안항로 서비스 루트



Colombo → Singapore → Hong Kong → Keelung → Busan → Osaka → Tokyo → Seattle
→ Vancouver → Tokyo → Osaka → Kaohsiung → Hong Kong → Singapore → Colombo

(3) 동남아항로

‘동남아’항로는 북미, 유럽 등 주요항로의 교차지점에 위치해 있는 연계수송지역으로서, 이 지역에는 아시아지역내 항에만 취항하는 역내 전문선사와 이 지역을 북미, 유럽, 호주 등 원양항로의 경유항으로 서비스하는 원양선사 등을 합쳐 약 40여개 선사들이 취항하고 있다.

1992년 2월에는 아시아역내 선사들의 수익성을 제고하고 항로안정화를 도모한다는 취지로 국적선사를 포함 총 36개 선사가 ‘아시아역내협의협정’(Intra Asia Discussion Agreement : IADA)을 결성하여 터미널사용료(terminal handling charge : THC)의 인상 등을 실현하였으며, 이 항로에 취항중인 국적선사간에도 동남아정기 선사수송협의회를 결성하여 ‘한국선주협회’내에 사무국을 설치해두고 있다.

그림 10-6. 동남아항로 서비스 루트



Incheon → Busan → Keelung → Hong Kong → Jakarta → Surabaya → Singapore → Hong Kong
→ Incheon

(4) 유럽항로

극동아시아지역과 유럽, 걸프지역간을 운항하는 ‘유럽’항로에는 현재 20여개국의 30여개 선사가 취항중에 있는데 현재 ‘유럽’항로에는 100여년의 전통을 갖고 있는 가장 폐쇄적 해운동맹인 ‘구주운임동맹’(FEFC)이 있다.

한편, ‘유럽’항로는 물동량 증가에 비해 선사들의 선복량 과잉으로 만성적인 적자를 보여 1992년에는 구주운임동맹 16개 선사와 비동맹 3개 선사가 ‘유럽/아시아 항로협정’(Europe Asia Trade Agreement : EATA)을 체결하여 선복량 감축과 운임수준의 유지를 통해 항로안정화를 도모하고 있다.

‘구주운임동맹’도 1992년 1월부터 동맹의 효율적인 관리를 통해 기존의 단일항로를 유럽/아시아 수입항로(EMA), 일본/유럽 수출항로(JEFC) 및 아시아/유럽 수출항로(AWRA)로 세분화와 지역본부제를 실시함으로써 관리에 효율성을 기하고 있다.

(5) 한일항로

‘한일’항로에는 현재 16개 선사가 한국근해수송협회에 가입하고 있으며, 한일

합작의 카페리선사 2개사 및 “APL”과 “Sea-Land” 등의 외국선사가 취항하고 있다.

‘한국근해수송협의회’에서는 취항선사의 재산성 악화를 방지하기 위해 1993년 7월부터 취항선사간 공동으로 운임을 계산하는 운임풀협정(pooling agreement)²⁸⁾ 및 중립감시기구제도(neutral system)²⁹⁾를 도입하여 시행하고 있다.

(6) 북방항로

1990년대 이후 중국, 러시아 등과의 소위 대북방교역이 확대되면서 이에 따른 운송서비스분야 역시 활성화되기 시작하였다. 우선 한중항로와 관련하여서는 부산/상해간의 컨테이너 직항로의 개설을 시초로 부산/천진간을 비롯하여 청도, 대련에 이어서 인천/대련간의 항로를 개설하였다. ‘한중’항로에는 현재 남성해운, 고려해운 등의 한국선사와 COSCO 등 중국선사, 한중합작선사, 제3국선사 등이 취항하고 있다.

그 다음으로 ‘한러’항로 역시 대북방수교에 힘입어 1991년에 부산과 보스토니치간에 정기항로가 개설되고 이어 블라디보스톡항까지의 연장서비스의 개시와 함께 인천까지 서비스를 확대하는 한편 이후 부산과 코르샤코프간에 컨테이너선 정기항로의 개설을 보게 되었다.

‘한러’항로의 운항선사로는 우리나라의 한소해운과 러시아의 FESCO가 참여하고 있으며, 특히 이 항로는 ‘시베리아횡단철도’(trans siberian railroad : TSR)를 통한 유럽과의 주요한 복합운송루트가 되고 있다.

2) 부정기선 운송

‘부정기선’(tramp)이란 운송수요자의 요구에 따라 수시로 어느 곳이나 운항하는 선박을 말한다. 정기적으로 일정한 항로를 운항하는 정기선과는 달리 항로나 화물 또는 항해에 관한 아무런 제한을 받지 않고 집화가 가능한 곳을 찾아 어느 곳이거나 회항하기도 한다.

‘부정기선’운송은 운송수요가 급증하는 화물과 운임부담력이 약한 철광석, 곡물, 원당, 원면, 원목, 비료 등의 대량의 살물(bulk cargo)을 주로 운송하며, 운임은 그

28) 운임풀협정(pooling agreement)은 동맹선사의 일정기간 특수항로에서 취득한 운임액 중 순운임수입을 공동기금으로 하여 동맹선사의 실적 등을 기초로 하여 정해진 비율(pool point)에 따라 수익운임을 배분하는 제도이다.

29) 중립감시기구(neutral body : N/B)는 동맹회원사간의 상거래질서유지를 위해 회원사의 부당행위를 감독하고 관리하여 위반시는 제재로 벌칙금(penalty) 부과 등의 활동을 수행한다.

당시의 수요와 공급에 의하여 결정되고 일반적으로 용선계약(charter party)에 의하여 운송계약이 체결된다.

정기선과는 달리 ‘부정기선’은 고정된 기항항구가 없고, 운임도 낮은 효율을 적용하며 운임변동폭이 심하다. 소자본으로 운영이 가능한 ‘부정기선’운송은 정기선 운송이 그 운용면에서의 한계성으로 상호보완적이고 특징적인 활동분야를 갖고 있다.

표 10-4. 정기선운송과 부정기선운송의 비교

	정기선운송	부정기선운송
화물유형	<ul style="list-style-type: none"> · 이종화물 · 완제품, 반제품이 주대상화물 · 고가품 화물이 주종 	<ul style="list-style-type: none"> · 동종화물 · 대량의 벌크화물이 주대상 · 저가품 화물이 주종
이용화주	<ul style="list-style-type: none"> · 불특정다수 	<ul style="list-style-type: none"> · 대기업 및 종합상사
운송계약	<ul style="list-style-type: none"> · 개품운송계약 체결 · 선하증권(B/L) 	<ul style="list-style-type: none"> · 용선계약 체결 · 용선계약서(Charter Party : C/P)
선박구조	<ul style="list-style-type: none"> · 선박구조 복잡 	<ul style="list-style-type: none"> · 선박구조 단순
운항항로	<ul style="list-style-type: none"> · 사전에 정해진 기항항들 규칙적 운항 	<ul style="list-style-type: none"> · 항로를 자유롭게 선택
운 송 인	<ul style="list-style-type: none"> · 대형조직 · 일반운송인(common carrier) 또는 공중운송인(public carrier) 	<ul style="list-style-type: none"> · 소형조직 · 일반운송인(common carrier) 또는 개인운송인(private common carrier)
해운동맹 가입여부	<ul style="list-style-type: none"> · 해운동맹(shipping conference) 주도 · 자율적 경쟁제한 	<ul style="list-style-type: none"> · 비동맹(non-conference) · 완전경쟁에 접근
해상운임	<ul style="list-style-type: none"> · 운임률표(tariff) 보유 · 부정기선에 비해 높은 운임 	<ul style="list-style-type: none"> · 별도의 운임률표 없음 · 선박의 수요와 공급에 의해 상당히 탄력적 결정 · 비교적 운임 저렴

4. 편의치적

‘편의치적’(flag of convenience : FOC)이란 선주가 속해 있는 국가의 엄격한 요구조건과 의무를 피하기 위해서 선주가 속해 있는 국가가 아닌 파나마, 리베리아, 온두라스 등과 같은 조세도피국의 국적을 취득한 다른 나라의 선박을 뜻하며, 세계 상선대의 약 30%가 편의치적을 하고 있다.

이러한 ‘편의치적’(FOC)을 선호하는 이유는 다음과 같다.

- ① 재무상태, 거래내역을 보고하지 않아도 되고 기항지도 제약을 받지 않는다.
- ② 고임의 자국선원을 승선시키지 않아도 된다. 이것은 선진해운국의 선주들이 편의치적을 선호하는 가장 중요한 이유중의 하나이다.
- ③ 편의치적국은 등록시의 등록세와 매년 징수하는 소액의 톤세 외에 선주의 소득에 대해 일체의 조세를 징수하지 않는다.
- ④ 금융기관이 선박에 대한 유치권 행사를 용이하게 할 수 있어 선박의 건조 또는 구입자금을 국제금융시장에서 쉽게 조달할 수 있다.
- ⑤ 편의치적국은 선박의 운항 및 안전기준 등에 대해 규제하지 않기 때문에 이러한 부문에서 비용의 절감을 기할 수 있다.

표 10-5. 편의치적선의 실질소유국 현황

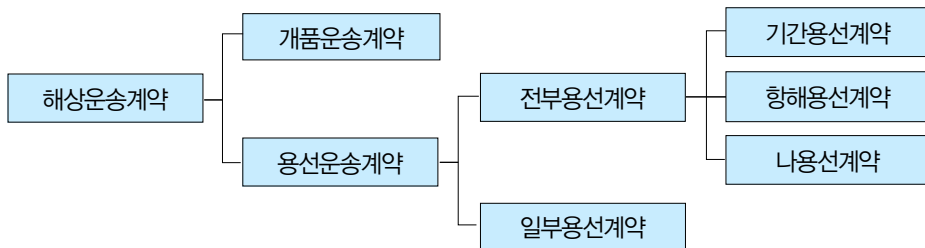
	라이베리아			파나마			키프로스		
	척수	톤수	구성	척수	톤수	구성	척수	톤수	구성
그 리 스	172	11,938,599	7.8	358	9,533,251	8.8	722	23,483,940	71.1
일 본	162	7,213,409	15.7	1,320	45,064,662	41.4	22	200,093	0.7
미 국	188	14,587,514	7.9	136	2,902,523	2.7	31	303,560	0.9
홍 콩	98	7,337,729	8.4	247	14,636,989	13.4	3	363,666	1.1
노르웨이	142	7,809,494	5.7	62	1,309,803	1.2	9	146,093	0.4
영 국	92	5,244,793	5.1	60	671,631	0.6	16	182,534	0.6
중 국	80	4,747,188	1.5	160	5,314,809	4.9	16	217,411	0.7
한 국	13	1,425,968	5.4	240	11,008,344	10.1	-	-	0
스 웨 덴	28	5,001,754	4.7	4	96,515	0.1	5	19,252	0.1
독 일	185	4,348,495	7.8	27	1,089,707	1.0	223	2,571,556	7.8
기 타	350	23,058,797	24.9	864	10,591,059	9.7	301	5,561,862	16.8
계	1,515	92,713,740	100.0	3,478	108,904,619	100.0	1,348	33,049,967	100.0

3.2 해상운송계약

1. 해상운송계약의 형태

‘해상운송계약’이란 해상운송인이 송화인에 대하여 선박에 의한 물건 또는 여객의 해상운송을 인수하고 송화인 또는 용선자는 이에 대하여 대가를 지급할 것을 약정함으로써 성립하는 계약이다.

그림 10-7. 해상운송계약의 형태



수출상은 화물을 해상운송하는 경우 송화인으로서 선박회사와 운송계약을 체결하게 되는데, 운송계약은 크게 ‘개품운송계약’과 ‘용선운송계약’으로 구분한다. 용선운송계약은 크게 나누어 선박 전체를 빌리는 ‘전부용선계약’과 선박의 일부만을 빌리는 ‘일부용선계약’(partial charter)으로 나누고, 전부용선계약은 다시 ‘항해용선계약’(voyage charter), ‘기간용선계약’(time charter) 및 ‘나용선계약’(bare boat charter)으로 나눌 수 있다.

2. 개품운송계약

1) 개품운송계약의 의의

‘개품운송계약’(contract of affreightment)이란 운송회사가 다수의 수출상으로 부터 물품을 인수하여 이를 목적항 및 물품의 특성에 따라 분류한 뒤 선박에 적재하여 운송하기로 하는 계약을 말한다. 통상 개품운송은 ‘정기선’(liner)을 이용하고 있다.

‘개품운송’의 경우 약정기일에 운송계약에 따라 수출상이 계약물품을 선박회사에 인도하면 선박회사나 선적브로커 또는 운송인의 대리인은 ‘선하증권’(B/L)에 서명하고, 이를 수출상에게 발행한다. 수출상이 선적을 목적으로 운송인에게 물품을 인도해 주었으나, 아직 선적되지 않은 경우 수취선하증권(Received B/L)이 그리고 물품이 실제로 선박에 적재되었을 경우에는 선적선하증권(Shipped B/L)이 발행된다.

2) 개품운송계약과 선하증권

개품운송에서 '선하증권'(B/L)의 발행과 그 내용에 관한 통상적인 신용장상의 조건은 "Full set clean on board ocean bills of lading made out to order of shipper(or opening bank) and endorsed in blank, marked freight prepaid/collect"로 표시되는데, 그 내용을 구체적으로 보면 다음과 같다.

첫째, 발행된 전통(Full Set), '선하증권'에서 그 발행매수는 필수기재사항이며 보통 3부씩 발행되나 그 이상 발행되는 경우도 있다. 그러나 '선하증권'은 1부 자체만으로도 물품을 청구할 권리를 가지지만, 신용장거래시 발행은행은 발행의뢰인인 수입상을 대신하여 대금지급을 약속함으로써 주채무자로서 물품을 양도담보로 확보하여야 하기 때문에 원칙적으로 '선하증권' 전통을 발행은행에 제시하도록 요구하고 있다. 만일 신용장조건 중 '선하증권' 원본의 전통 중 1부 이상을 발행은행에 제시하지 않도록 한 경우 발행은행은 수입화물을 양도담보로 할 수 없으므로 이에 해당하는 추가담보를 요구하게 된다.

둘째, '무고장 선하증권'(Clean B/L)이 요구되는데, 이 'Clean B/L'는 화주로부터 물품을 운송인이 인수하는 시점에 화물의 외관상 하자가 없는 경우 선하증권의 비고(remark)란에 특정한 기재사항이 없는 선하증권이다. 이에 대해 '고장부 선하증권'(Foul or Dirty B/L)의 경우는 실무상 은행은 수리를 거절하므로 화주는 손상 화물에 대해 책임을 지는 일종의 각서로서 '파손화물보상장'(Letter of Indemnity : L/I)³⁰⁾을 제공하고 그 대신으로 'Clean B/L'을 발급받는 것이 관행이다.

그러나 컨테이너가 이용되면서 특히 FCL(full container load) 화물의 경우 운송인은 화주의 창고 또는 공장까지 컨테이너만 수배할 뿐 일반적으로 컨테이너에 내장된 화물을 검사하지 않으므로 해서, B/L상 운송화물의 명세란에 통상 'Shipper's Load & Court'나 'Said to contain'과 같은 '부지약관'(unknown clause)을 포함시키고 있다.

이는 운송회사가 컨테이너에 내장된 화물의 상태에 대해 알지 못한다는 의미로서, 화물에 대해 책임을 지지 않는다는 운송회사의 '면책조항'인 셈이다. 이러한 B/L상의 '부지약관'도 일종의 파손화물보상장(L/I)과 같은 기능을 한다.

셋째, '선적선하증권'(On board B/L)을 요구하는데, 이는 화물을 본선에 적재한

30) '파손화물보상장'(L/I)은 운송계약실무상 운송화물이 손상되었을 경우 운송인이 '고장부선하증권'(foul B/L) 대신에 '무고장선하증권'(clean B/L) 발행의 편의를 제공함으로써 자신이 부담하게 되는 화물손상의 책임을 송화인(consignor) 본인이 부담한다는 서면상의 약속증서이다.

이후 발행한 것으로서, 운송회사가 물품을 인수하고 발행하는 ‘수취선하증권’(Received B/L)에 대응되는 것이다. 실무상 시간적으로 물품을 본선에 적재하기 전에 발행하여도 적재를 완료한 후 적재완료 문언과 일자를 기입하면 되는데, 이를 ‘On Board Notation’이라고 한다.

그러나 일반적으로 선적B/L은 운송실무관행상 운송인이 물품을 선적 완료한 후가 아니라 물품을 인수한 후 이를 관리할 수 있는 시점에 발행되고 있다.³¹⁾ 또한 조기에 물품대금의 회수를 위해 화주의 요청에 따라 운송인이 수출물품을 인수하지 않은 상태, 즉 수출상의 공장에서 수출물품이 제조중이거나 창고에 있는 상태에서 운송인이 본선적재 B/L을 발급하는 경우, 이를 소위 ‘선 B/L’(Back-date B/L)이라 한다. 이는 B/L 소지자가 물품인도를 요구하여도 물품의 인수없이 발행되었으므로 운송인은 이에 응할 수 없다. 따라서 이러한 ‘선 B/L’의 발행행위는 유가증권 위조에 해당된다. 그리고 매매조건이 FOB, CIF조건인 경우 매도인은 물품을 본선적재할 의무를 부담하므로 ‘선적선하증권’을 제공하여야 한다.

한편 ‘수취선하증권’은 화물이 본선에 적재되지 않고 선박회사가 화물을 수취한 사실만을 나타내는 것이다. 증권면에는 “Received in apparent good order and condition from...(shipper's name) to be transported by...”로 기재되어 있다. 이 경우 매입은행은 신용장상에 별도의 표시가 없는 한 매입에 응하지 않으므로, 선적이 완료된 후 반드시 ‘on board notation’을 받으면 “Shipped B/L”과 동일한 효력을 갖는다.

넷째, ‘해양선하증권’(Ocean B/L)이 요구된다. 이는 범선(sailing vessel)이 아닌 일국의 영해를 벗어난 해양운송시 발행되는 B/L로서, 해양운송을 할 수 있는 선박을 보유하고 있는 운송인 또는 선박회사의 대리인이 발행한 B/L이다.

화주와 운송계약을 체결한 운송인으로서 선하증권 발행시에 선하증권에 서명하는 ‘계약운송인’(contractual carriage)이 선박을 보유하고 있는 선사인 경우에 계약운송인이 곧 ‘실제운송인’(actual carriage)이지만, 선박을 보유하고 있지 않은 계약운송인은 실제운송인과는 다르게 된다. 실무상 전자의 운송인이 발행하는 선하증권을 ‘선사 B/L’이라 하고, 후자의 운송인으로서 운송주선인이 발행한 선하증권을 ‘Forward's B/L’이라 한다.

31) 예컨대, 컨테이너화물의 경우 운송관행상 수출물품을 본선에 적재한 이후가 아니더라도 운송인이 CY에서 컨테이너를 인수한 시점, 즉 컨테이너가 CY에 도착한 시점 이후에는 본선적재(On Board) B/L을 발행하고 있다.

그림 10-8. 해양선하증권의 서명방법

(선사 B/L)	(포워드 B/L)
DongWha Shipping Co., Ltd.	ACE Transport Co. Ltd.
서명	서명
-----	-----
For Master, S G Lee	As agent for the carrier, SAS Co. Ltd.

‘계약운송인’의 선박의 보유여부에 따라 ‘선하증권’의 서명란에 ‘이름과 자격’(Name & Capacity)을 표시하는 방법이 다르다. ‘선사 B/L’인 경우, 자격(capacity)은 선하증권에 서명하는 자가 ‘선장을 대신하여(For Master)’ 또는 ‘운송인으로서(As Carrier)’ 서명한다는 취지를 표시한 다음, 선장의 이름 또는 운송인 이름을 추가한다. 그리고 ‘Forward’s B/L’인 경우, 계약운송인과 실제운송인이 다르므로 선하증권의 서명란에 ‘계약운송인’ 포워더가 선박을 확보할 수 있는 자격이 있다는 사실이 표시되어야 한다.

이와 같이 ‘해양선하증권’은 선하증권의 서명란에 서명권자의 자격과 그리고 실제 해양운송을 담당하는 자의 이름, 즉 ‘Name & Capacity’을 반드시 표시하여야 한다.

다섯째, ‘지시식 선하증권’(Order B/L)이 발행된다. 선하증권은 유통증권(negotiable B/L)이므로 증권의 양도는 곧 화물의 양도와 같아서 누구를 화물의 수취인, 즉 ‘수화인’(consignee)으로 하는가가 대단히 중요하며, 이는 선하증권상에 ‘수화인’을 어떻게 표시하는가의 발행양식에 따라 정해진다. 통상 선하증권상의 ‘수화인’은 통상 지시식으로 발행되나, 특정한 경우 기명식 또는 소지인식 등으로 발행되기도 한다.

이 ‘지시식 선하증권’은 증권상 ‘수화인란’에 ‘Order’, ‘Order of Shipper’로 표시하는 ‘단순지시식’과 ‘Order of A’로 표시하는 ‘기명지시식’이 있다. 그래서 ‘Order B/L’을 ‘유통성 선하증권’(negotiable B/L)이라고 한다. 이에 대해 ‘기명식 선하증권’(Straight B/L)은 수화인을 특정인의 성명으로 명백히 표시된 ‘비유통성 선하증권’(non-negotiable B/L)으로서 수화인인 수입상만이 물품인도를 청구할 수 있으며, 수출상은 어떠한 권리도 없으므로 화환어음에 의한 결제가 아니고 현금판매나 청산계정판매에 한하여 활용되며, ‘소지인식’은 ‘Bearer’로 표시된다.

[예시 10-1] 선하증권(B/L)

Consignor TOP TRADING COMPANY 1/3-65 YEONJI-DOUNG ANSUNG-CITY DYEONGGI-DO, KOREA		 FBL TWCNNA0906001 NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents(ICC Publication 481).		
Consigned to order of LLC "BEST AVTORANS INTERNATIONAL" 3/117, GALABA AVENUE, NAVOIY CITY, NAVOIY REGION, UZBEKISTAN		 TAEWOONG CNA CO., LTD. 9F Hoseo Univ. Venture Tower 319 Gasan-dong, Geumcheon-gu, Seoul, 153-802, KOREA		
Notify address SAME AS ABOVE		TGL TASHKENT CO LTD Uzbekistan, Tashkent Afrosiab 16 100015 4F TEL) 998-71-252-7340 ATTN) MS. YULIA		
Place of receipt INCHEON, KOREA				
Ocean vessel X-PRESS TOWER 0167W		Port of loading INCHEON, KOREA		
Port of discharge QINGDAO, SHANDONG, CHINA		Place of delivery NAVOI, UZBEKISTAN		
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
	40'HC*1 (2UNITS)	SHIPPER'S LOAD & COUNT SAID TO CONTAIN	23,600.000 KGS	45.000 CBM
CONTAINER IS PROPERTY OF LLC "BEST AVTORANS INTERNATIONAL" 3/117, GALABA AVENUE, NAVOIY CITY, NAVOIY REGION, UZBEKISTAN		USED EXCAVATOR / 2004 (HALF-FINISHED GOODS)		
Container & Seal No NYKU6201845/701488		HYUNDAI ROBEK1400W-7 CAR 800 NO:4610472		
		USED EXCAVATOR / 2006 HYUNDAI ROBEK1400W-7 CAR 800 NO:410MF10001		
		**DIMENSION (PER EA) 7,520MM(L)X2,495MM(W)X3,550MM(H)		
		LADEN ON BOARD JUN. 23, 2009		
NON-NEGOTIABLE				
FREIGHT PREPAID SAY : ONE(40'HC*1) CONTAINER(S) ONLY. according to the destination of the consignor				
Declaration of interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)		Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clause 7 and 8)		
<input type="text"/>		<input type="text"/>		
The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.				
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.				
One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.				
Freight amount FREIGHT PREPAID AS ARRANGED	Freight payable at SEOUL, KOREA	Place and date of issue SEOUL, KOREA JUN. 23, 2009		
Cargo insurance through the undersigned <input type="checkbox"/> Not covered <input type="checkbox"/> Covered according to attached policy	Number of Original FBL's THREE(3)	Stamp and signature		
For delivery of goods please apply to:		TAEWOONG CNA CO., LTD. ACTING AS A CARRIER		

한편 선하증권에 수화인을 '지시식'으로 표시한 경우, 증권에 '배서'(endorsement)하여 이를 양도할 수 있다. 그러나 '기명식'으로 발행된 경우는 배서에 의한 양도가 불가능하므로 선하증권을 양도하려면 별도의 '양수도계약'을 체결하여야 한다. '지시식'으로 발행된 선하증권을 양도하기 위하여 배서할 때 '피배서인'을 표시하는 방법에는 '기명식배서'와 '백지배서'가 있다. 전자는 배서인이 '피배서인'(endorsee)의 이름을 기재하고 서명하는 방식이고, 후자의 '백지배서'(blank endorsement)는 피배서인에 대하여 아무런 기재를 하지 않고 배서인이 서명하는 방법이다.

'지시식 선하증권' 중 수화인을 'Order'나 'Order of Shipper'로 표시하는 '단순 지시식 선하증권'인 경우, 수출상은 반드시 선하증권에 배서를 추가한 후 매입은행에 제시하여야 하고, 또 "Order of A"와 같은 '기명지시식'의 경우는 배서를 추가하지 않은 채로 매입은행에 제시한다.³²⁾

여섯째, 선하증권상에 통상 운임지불시점 및 착화통지처가 기재된다. 운임지불시점에 대해 FOB계약의 경우 양륙지에서 매수인이 운임을 지불하는 경우에는 선하증권상에 'Freight Collect'(운임후불)로 기재되고, CIF의 경우 선적지에서 매도인이 운임을 지불하는 'Freight Prepaid'(운임선불)가 기재된다.

그리고 선하증권상의 '착하통지처'(notify party)는 통상 수입상이나, 미국과 유럽에서는 수입상의 운송업무를 대행해주는 'Forwarding Agent'를 선하증권상의 착하통지처로 기입하는 경우도 있다.

표 10-6. 개품운송계약과 용선운송계약의 비교

구 분	개품운송계약	용선운송계약
거래내용	운송회사는 다수의 화주로부터 개별적으로 화물의 운송을 인수	용선주는 특정의 상대방과 특약하여 선박 또는 선박을 빌려주어 운송을 인수
선 박	정기선(liner)	부정기선(tramper)
화 주	불특정 다수 화주	특정 화주
화 물	컨테이너화물 또는 잡화와 같은 비교적 적은 화물	대량 살화물(원유, 철광석, 석탄, 곡물 등)
계 약	선하증권(Bill of Lading; B/L)	용선계약서(Charter Party; C/P)
운임률	공시운임률(tariff rate)	수요와 공급에 의한 시세(open rate)
운임조건	Berth Terms(Liner Terms)	F.I.O., F.I., F.O., F.I.O.S.T.

32) 신용장방식의 거래에서 선하증권을 기명지시식으로 발행하는 경우 배서권자는 통상 신용장 발행은행이 된다.

만일 'Consignee'와 'Notify Party'가 다같이 수입상으로 되어 있는 'Air Waybill'인 경우 신용장발행은행은 전혀 개입되지 않고 화물이 수입상에게 인도될 가능성이 많다. 사후에 은행이 운송서류를 받아 보았자 이미 화물은 수입상에 의해서 처분되어 버리면 채권확보에 차질이 생길 수도 있다.

3. 용선계약

1) 용선계약의 의의

'용선계약'(charter party : C/P)은 특정 항해구간 또는 특정기간 동안에 대하여 선박의 전부 또는 일부를 일정조건하에서 임대차하는 운송계약을 말한다. 이 경우 송화인은 용선계약자가 되며, 또 송화인과 용선주간의 관계는 '용선계약'에 의해 구속받는다.

'용선계약'에는 주로 부정기선이 이용된다. 부정기선은 정기선에 비하여 상대적으로 중형 또는 소형선박인 경우가 많으며, 일반화물선 외에도 특수화물을 위한 전용선이 구비되어 있다.

2) 용선계약의 형태

'용선계약'은 송화인이 선박회사로부터 선박(shipping space)의 전부 또는 일부를 임차하여 화물을 운송하는 경우에 체결하는 계약을 말하며, 용선계약체결시에는 용선주(charterer)와 용선자(charteree) 사이에 용선계약서(charter party)를 작성한다.

'용선계약'은 전체용선계약(whole charter)과 일부용선계약(partial charter)이 있으며, 전체용선계약은 다시 항해용선(voyage charter), 기간용선(time charter), 나용선(bare charter)으로 구분한다.

(1) 항해용선계약

'항해용선계약'(voyage charter)은 어느 항구에서 어느 항구까지의 일항차 또는 수개항차에 걸쳐 용선자(charterer)인 화주와 선박회사간에 체결되는 운송계약이다.

용선자는 용선주에게 운임을 지급하고 용선주는 선박운항에 따른 비용을 부담한다. 용선자는 선박만을 이용하고, 일정한 항해를 기초로 용선료를 부담한다는 점에서 '기간용선계약'이나 '나용선계약'과 다르다. 화주가 용선주에게 지급하는 용선료는 '항차단위'로 화물운송량에 따라 톤당 금액을 기준으로 한다.

(2) 기간용선계약

‘기간용선계약’(time charter)은 일정 용선기간에 따라 용선자가 용선주에게 용선료를 용선개시 전에 미리 선지급하는 계약형태를 말한다. 즉, 용선주는 선박과 그에 따른 설비 및 용구를 갖추고 선원을 승선시킨 상태에서 일정기간에 걸쳐 용선자에게 빌려주며, 계약기간 중 용선주는 선원비 및 보험료와 같은 통상적 선비를 부담하고 용선자는 연료비, 항세 및 용선료를 부담한다. 용선주는 다른 화주로부터 받은 운임과 용선료의 차액을 이윤으로 얻는다.

(3) 나용선계약

‘나용선계약’(bare boat charter)은 용선자가 선박 이외의 선장, 선원, 장비 및 소모품에 대하여 모든 책임을 진다. 우리나라는 우수한 선원은 있지만 선박이 부족하므로 외국선박을 나용선하여 선원과 장비를 갖추어 다시 다른 나라에 ‘재용선’(sub charter)을 하여 외화를 벌어들이고 있다.

표 10-7. 용선계약 형태별 특성비교

구 분	항해용선계약	기간용선계약	나용선계약
선장 고용책임	용선주가 선장 임명 및 지휘·감독	용선주가 선장 임명 및 지휘·감독	임차인이 선장 임명 및 지휘·감독
책임한계	용선자는 선박을 이용하고 용선주는 운송 책임	용선자는 선박을 이용하고 용선주는 운송 책임	임차인이 선박을 일정기간 사용
운임결정기준	화물의 수량 또는 선복으로 결정	기간에 의하여 결정	임차기간에 따라 임차료 지급
기항담보	용선자는 재용선자에 대하여 기항담보 책임이 없음	용선자는 재용선자에 대하여 기항담보 책임이 없음	임차인은 화주 또는 용선자에 대하여 기항담보 책임이 있음
용선주 비용부담	선원급료, 유지비, 수선비, 보험료, 감가상각비, 예선료, 도선료	선원급료, 유지비, 수선비, 보험료, 감가상각비	감가상각비, 보험료
용선자 비용부담	비용부담 없음	연료, 항비, 예선료, 도선료	항해용선 중 감가상각비 이외의 비용

3) 용선계약의 체결과정

(1) 선박조회

화주가 화물의 종류, 수량, 선적지, 선적시기, 운임률 등을 제시하여 용선중개업자

에게 수배를 의뢰하면, 중개인은 화주의 조건과 일치하는 선박을 선사에게 조회 (inquiry)한다.

(2) 확정청약

조회를 받은 선사는 화주가 요구하는 조건을 검토 후 용선계약에 필요한 여러 조건과 유효기간 등을 명시하여 화주에게 용선계약체결을 요청함으로써 '확정청약'(firm offer)을 한다.

(3) 반대청약

운송업자가 제시한 확정청약의 조건에 대하여 화주가 청약내용의 일부를 변경하거나 추가 제의를 하는 것으로, 이는 원래의 청약에 대한 거절이면서 새로운 청약으로서 '반대청약'(counter offer)이 된다. 용선계약이 성립되기까지는 일반적으로 수 차에 걸친 청약과 '반대청약'의 과정을 거친다.

(4) 선복확정서 송부

선사가 제시한 유효기간 내에 확정청약을 화주가 승낙하면 용선계약이 성립하는 것으로서 이의 증빙으로 '선복확정서'(Fixture Note)를 작성하여 용선주, 화주 및 중개인이 각각 1부씩 보관한다.

(5) 용선계약서 작성

선복확정서에 의거 정식 '용선계약서'(Charter Party : C/P)를 작성한다. 용선계약의 내용은 운송형태 및 화물, 항로, 사용서식에 따라 계약서의 내용이 상이하며, 당사자간 합의에 따라 추가 및 삭제가 가능하다.

4) 용선계약의 주요 조건

(1) 운임의 지급

'기간용선'의 용선료(charter hire)는 계약기간에 대하여 지급되지만 '항해용선'의 운임은 항해단위나 적재량을 기준으로 산정하며, 경우에 따라서는 비율운임(pro-rate freight)을 적용하기도 한다. 선주는 선박운항의 원가에 변동이 생길 때를 대비하여 용선계약서에 'Escalation Clause'를 삽입함으로써 운임을 탄력적으로 적용하기도 한다.

운임의 지급시기는 원칙적으로는 '후불'이지만 관습상 선불인 경우도 있다. 선불

조건에는 ‘선적완료불’(payable on completion of loading)과 ‘선하증권발행시불’(payable on signing of B/L)이 있으며 후불에는 ‘양륙지도착불’(payable on arrival to destination)과 ‘양륙완료시불’(payable on completion of discharging)이 있다.

(2) 하역을 위한 정박기간

화물의 선적과 양하, 즉 하역을 위한 ‘정박기간’(laydays, laytime)을 화주와 선사 사이에 정하는데 ‘정박기간’을 결정하는 조건은 다음과 같다.

① C.Q.D.조건(Customary Quick Dispatch : 관습적 조속하역) : 당해 항구의 하역 방법 및 하역능력에 따라 가급적 신속하게 하역한다는 조건이다. 물론 불가항력에 의한 하역불능일은 ‘정박기간’에서 제외되지만 일요일과 공휴일의 제외여부는 그 항구의 관습에 따른다.

② Running Laydays(연속정박기간) : 우천, 불가항력 등에 의한 하역불능일을 모두 ‘정박기간’에 산입하는 조건이다. 일요일과 공휴일도 포함한다.

③ Weather Working Days(W.W.D. : 호천하역일) : 기후가 양호하고 하역이 가능한 작업일만으로 ‘정박기간’을 정하는 방법이므로 가장 많이 사용되고 있다. 하역 불능일은 선장이 결정하거나 상호 협의하여 결정한다.

일요일과 공휴일은 작업일이 아니므로 제외하는 것이 보통인데 이때에는 계약서에 ‘SHEX’(sundays and holidays are excepted)를 부기한다. 때로는 ‘SHEX unless used’로 표시하여 일요일과 공휴일에 작업하면 산입하고 작업하지 않으면 제외시키는 경우도 있고, 일요일과 공휴일을 포함시키는 ‘W.W.D.SHINC(sundays and holidays are included)’ 조건도 있다.

(3) 체선료와 조출료

정박기간의 기산점은 본선 선장의 하역준비완료통지서(Notice of Readiness : N/R) 제출 후 일정시간 후로 하는데 통상 12시간을 적용한다. 하역이 개시되어 계약에 허용된 정박기간을 초과할 때 화주가 용선주에게 그 초과시간에 대하여 ‘체선료’(demurrage)를 지불하고, 반대로 정박기간보다 빠르게 하역이 끝나면 화주는 ‘조출료’(despatch money)를 받게 되는데 ‘조출료’는 보통 체선료의 1/2이다.

(4) 정박기간의 산정

용선계약서에서는 ‘하역준비완료통지서’(N/R)가 통지된 후 오전 통지시 오후 1시부터, 오후 통지시 다음날 오전 6시부터 기산한다. 하역기간의 종기는 일반적으

로 하역이 완료되는 때이다. 하역이 종료되면 정박일수를 기재한 ‘정박일계산서’(Laydays Statement)를 작성하여 선장 및 화주가 서명한다.

(5) 선내작업비

적하비와 양하비의 비용부담은 화물의 종류나 선로에 따라서 다르다. 일반적으로 적하시에는 화주측이 선측까지 모든 비용을 부담하고 양하시에는 선박회사가 양하비용을 부담하는 것이 원칙이다.

(6) Not Before Clause

선박이 운항과 관련하여 당초 예정했던 도착예정일보다 일찍 도착하는 경우가 있다. 이 경우 비록 본선이 선적준비완료예정일 이전에 도착하여도 하역하지 않는다는 것을 규정한 운송계약서상의 문언을 말한다.

표 10-8. 용선계약의 하역비용 부담조건

계약조건	계약내용
Berth Terms (Liner Terms)	· 본선에의 적재비용 및 본선으로부터의 양하비용이 운임에 포함되어 이들 비용을 선주측이 부담하는 조건 · 주로 정기선 개품운송계약에 이용
F.I.O. (Free In and Out)	· 선적비 및 양륙비 모두 화주가 부담하는 조건(선적항에서는 수출상이, 양륙항에서는 수입상 부담) · 주로 부정기 용선계약에 적용
F.I. (Free In)	· 선적시 선내하역인부임은 화주가 부담하고 선주는 양하비만 부담하는 조건 · 주로 용선계약에 이용
F.O. (Free Out)	· F.I.조건과는 반대로 선적시 선내하역인부임은 선주가, 양륙시 양하비용은 화주가 부담하는 조건 · 주로 용선계약에 이용
F.I.O.S.T. (Free In, Free Out, Stowed, Trimmed)	· 선적·양륙·본선내의 적부·선창내 화물정리비는 모두 화주가 부담하는 조건

(7) 위약금조항

불가항력 이외의 사유로 용선계약을 위반하였을 때 위약당사자가 상대방에게 위약금을 지급하는 조건으로 이를 ‘배상금’ 조항(indemnity)이라고도 한다.

(8) 면책조항

선하증권과 같이 용선계약서에도 일정 종류의 위험, 우발사고 또는 태만에 대한

책임으로부터 선주를 면책(exception)하게 하는 약관이다. 이러한 ‘면책조항’(exception clause)에는 전쟁조항(war clause), 동맹파업조항(strike clause), 결빙조항(ice clause) 및 이로조항(deviation clause) 등이 있다.

(9) 묵시적 확약

항해용선계약에서 계약서상에 명시되어 있지는 않지만 당사자가 상대방에게 ‘묵시적 확약’으로 인정하는 것이다. 즉, 선주측에서는 내항성 선박의 제공, 신속한 항진, 부당한 이로의 금지 등이며, 화주측에서는 위험물을 적재하지 않도록 하는 것 등이다.

3.3 해상운임

1. 해상운임의 의미

‘해상운임’(freight)은 선박에 의한 화물의 운송에 대하여 지불되는 보수로서, 자유경쟁하에서의 재화와 같이 선박(ship’s space)에 대한 수요와 공급에 의해서 결정된다. 그러나 ‘정기선’의 경우 보통 운송회사간 해운동맹의 결성으로 불완전경쟁 내지 독점경쟁이 행해지며, 그 운임도 동맹에 의해 품목별로 표준운임률을 적용한다.

‘해상운임’의 수준은 시장경제의 원칙인 수요와 공급의 원리에 의해 결정되어지는 것이지만 정기항로에는 일종의 카르텔(cartel)인 해운동맹이 있어 시장경쟁이 크게 제약받고 있다.

‘정기선’운송에 있어서는 항로별로 해운동맹이 결성되어 있어 운임률(tariff rate)을 책정하고 있으나 ‘해운동맹’에 가입하지 않은 맹외선사와의 경쟁으로 인해 실제로 선사가 징수하는 해운시장에서의 시장운임은 ‘운임률표’보다 훨씬 낮은 경우가 대부분이며 시황에 따라 변동폭도 크다. 이는 운송서비스의 성격이 해운동맹 등 선사단체에 의해서 결정되고 선박공급이 비탄력적인데 기인한다.

2. 해상운임의 종류

1) 운임지급시기에 따른 분류

(1) 선불운임(freight prepaid)

CIF 또는 CFR조건하에 거래할 경우 선하증권(B/L) 발행 전에 선적항에서 수출

자가 운임을 지불함으로써 경쟁력 있는 운임을 적용받을 목적으로 많이 이용하며, 특히 ‘갑판적’ 화물(on-deck cargo), 냉동화물, 벌크화물, 살아있는 동물, 부패하기 쉬운 물건 등은 반드시 선지급을 규정하고 있다.

(2) 후불운임(freight to collect)

FOB조건의 경우 수입자가 화물의 도착지에서 운임을 지급하게 되는데 이를 후불운임이라 한다. 이 경우 선사에게 있어 운임 회수에 위험이 따르므로 선사에서는 이를 방지하기 위해 선하증권(B/L) 또는 운송계약서상에 ‘유치권’의 규정을 두어 수입상이 운임지불을 거절할 경우 후지급을 정산하기 이전에도 화물을 매각할 수 있다.

또한 통상적으로 선하증권(B/L)이나 운송계약서상에는 “수입상이 운임지급을 거절할 경우 수출상이 대신 지불한다” 혹은 “수출상은 반드시 선사에 수입상이 운임을 지불하지 않을 시 대신 지불한다는 보장 각서를 제출해야 한다”고 규정하고 있다. 수입상의 운임지급거절로 인해 수출상이 지급하는 경우 이를 ‘Back Freight’ 이라고 한다.

2) 운임부과방법에 따른 분류

(1) 종가운임(ad valorem freight)

귀금속 등 고가품의 운송에 있어 화물의 가격을 기초로 일정률을 운임으로 징수하는 경우를 말한다.

(2) 최저운임(minimum rate)

운임은 일정단위를 기초로 부과되는데 화물의 용적이나 중량이 일정기준 이하일 경우 이미 설정된 ‘최저운임’을 부과하게 된다.

(3) 차별운임(discrimination rate)

화물, 장소, 화주에 따라 운임을 차별적으로 부과하는 방식을 말한다.

(4) 무차별운임(freight all kinds rate)

화물, 화주, 장소불문하고 운송거리기준으로 일률적으로 운임책정하는 방식이다.

3) 특수운임

(1) 특별운임(special rate)

해운동맹이 비동맹선사와의 경쟁, 특정화물의 유치, 대량화물에 대한 우대 등을 위해 일정조건을 갖춘 경우 요율을 인하하여 적용하는 운임이다.

(2) 경쟁운임(open rate)

광산물 등 특정화물의 수송에 있어 동맹선사의 경쟁력을 높이기 위해 동맹선사 스스로가 운임을 결정토록 하는 경우의 운임이다.

(3) O. C. P. Rate(overland common point rate)

북미 태평양 연안항만에서 하역되어 동부내륙지역으로 육상운송되는 화물(O.C.P. cargo)에 대해 낮은 해상운임률을 적용하여 화물을 유치하기 위한 정책운임을 말한다.

3. 해상운임의 산정과 적용

1) 정기선 운임의 산정기준

(1) 중량기준

‘중량’(weight)을 기준으로 운임을 계산하는 방법으로, 1,000kg의 중량을 의미하여 통상 ‘Metric Ton’(M/T)이라고 하며, ‘1,000Tons’은 ‘1Kilo Ton’이라고 한다.

‘Metric Ton’ 외에도 ‘Long Ton’(영국 Ton; 2,240LBS)과 ‘Short Ton’(미국 Ton; 2,000LBS)이 있는데, 종래에는 ‘Long Ton’을 사용하는 것이 원칙이었으나 현재는 일부 용선계약에 의해 수입하는 곡물의 경우에만 사용되고 있다.

중량을 기준으로 계산되는 운임을 ‘중량운임’(freight by weight)이라고 하고 중량운임을 적용하는 화물을 ‘중량화물’(weight cargo)이라고 한다.

(2) 용적기준

일반화물(general cargo)은 $1\text{m}^3(1\text{m}\times 1\text{m}\times 1\text{m})$ 를 1Ton으로 하는 ‘용적’Ton(Measurement Ton : M/T)을 기준으로 운임률이 정해진다. 용적에 의하여 계산되는 운임을 ‘용적운임’(freight by measurement)이라고 하고 그러한 화물을 ‘용적화물’(measurement cargo)이라고 한다.

통상 선박회사는 중량톤 또는 용적톤 중 운임수입이 많은 쪽을 운임징수의 기준으로 하는 선택권을 갖고 있다. 이때 운임징수기준으로 사용하는 톤을 “Freight Ton” 또는 “Revenue Ton”이라고 한다.

한편, 단위화물(unitary cargo)인 컨테이너화물의 경우에는 컨테이너 단위당 운임, 즉 “TEU”(twenty foot equivalent unit)나 “FEU”(forth foot equivalent unit)당 운임이 정해진다.

(3) 가격기준

귀금속이나 견직물 등 고가품은 보관방법, 적재장소 등에 따라 특별한 주의가 필요하며, 손해가 발생시 이에 따른 보상액도 고가이기 때문에 그 가격에 대한 일정률을 곱하여 운임을 산출한다. 이 경우 기준이 되는 가격은 FOB가격을 사용한다.

2) 부정기선 운임의 산정기준

‘부정기선’의 경우 운임조건은 용선주와 화주와의 사이에 체결하는 용선계약에 의해 개별적으로 결정한다. 일반적으로 ‘부정기선’의 운임은 적재화물의 수량 또는 선복에 대하여 결정한다.

3) 부적운임

‘부적운임’(dead freight)은 송화인이 운송계약체결 후 화물의 관리를 태만하게 하였거나 또는 부득이한 사정으로 예약한 선적을 이행하지 못하여 부적선복이 발생하였을 경우에 이에 대하여 선주에게 지불해야 할 운임을 말한다. 수출자는 이러한 ‘부적운임’이 발생하는 것을 예방하기 위해서 선복예약시 수입상과 계약체결한 수출화물에 대한 조달 및 선적계획을 철저히 세워 관리하여야 한다.

4) 할증운임

‘정기선’에 있어서는 기항지 간에 용적이나 중량 등을 기준으로 한 기본운임(base rate)의 적용 외에 화물이나 항로 등에 따라서는 ‘할증운임’(additional freight; surcharge)이 추가로 가산되는 경우가 있다.

표 10-9. 할증운임의 종류

종 류	할증료 부과대상
장척할증료 (Lengthy Surcharge)	30피트 이상의 장척물(lengthy cargo)에 부과
중량할증운임 (Heavy Lift Surcharge)	한 개의 중량이 3톤 이상의 초중량화물(heavy cargo)에 부과
용적할증운임 (Measurement Surcharge)	화물의 부피가 일정 용적을 초과된 화물에 대해 부과
유가할증료 (Bunker Adjustment Factor : BAF)	유가 인상으로 인한 운임수입의 손실을 보전하기 위해 부과
체선(화)할증료 (Port Congestion Surcharge)	입출항 선박의 수에 비해 항구의 하역능력이 부족하여 하역작업을 위한 대기시간이 길어짐으로 인해 선사측에 추가적인 경비가 발생할 경우에 화주에게 부과
통화할증료 (Currency Adjustment Factor : CAF)	환율변동으로 인한 운임수입의 결손을 보전하기 위해 기본운임 외에 부과
기타 할증료	선적시에 양하항을 확정하지 않고 출항후 일정기간 뒤에 양하항이 지정되는 양하항선택권부 화물(optional cargo)에 부과
	화약, 독극물 등의 위험물(dangerous cargo)에 부과

5) 해상운송 부대비용

(1) 터미널화물처리비(terminal handling charge : THC)

화물이 터미널에 입고된 순간부터 본선에 적재되기까지, 반대로 본선에서 양하되어 터미널의 게이트를 통과하기까지 화물의 이동에 따르는 '터미널사용료'를 말한다.

(2) 컨테이너화물집화장 사용료(container freight station charge)

선박회사가 컨테이너 한 개의 분량이 못되는 LCL소량화물을 다수의 화주로부터 위탁받아 운송하는 경우 선적지 및 도착지의 '컨테이너화물집화장'(CFS)에서 화물의 혼적 또는 분류작업(consolidation)을 하게 되는데, 이때 발생하는 비용을 '컨테이너화물집화장 사용료'(CFS Charge)라 한다. 선박회사는 화주로부터 CFS사용료를 징수하여 CFS운영업자에게 전달하게 된다.

(3) 도착지화물인도비용(destination delivery charge : DDC)

도착항에서의 터미널작업비용과 목적지까지의 내륙운송비용을 포함하여 해상운임과는 별도로 징수하는 것으로서 북미지역 수출의 경우에 적용된다. 현재 북미서안과 인근 내륙지역의 경우, “40FT 컨테이너당 US\$740” 내외, 북미동안과 인근 내륙지역은 “40FT 기준 US\$1,070” 내외를 징수하고 있다.

(4) 서류발급비(documentation fee : DOC. Fee)

선박회사에서 선하증권(B/L)과 화물인도지시서(D/O)의 발급시 소요되는 행정비용을 보전하기 위해 신설한 비용으로 현재 발급 건당 징구하고 있다.

(5) 지체료(demurage; detention charge)

화주가 컨테이너 또는 트레일러를 대여받았을 경우 적재를 위해 할애된 시간(free time) 내에 반환을 못할 경우 또는 용선운송시 적화(lading), 양화(unlading)의 기간이 약정한 기간을 초과했을 경우 지불해야 하는 비용이다.

제4절 컨테이너 운송



4.1 컨테이너 운송의 의의

국제물품운송의 효율성을 높이기 위해서는 화물의 단위화(unit load)가 무엇보다도 필요하며 이의 실체가 곧 ‘컨테이너’(container)이다.

국제운송에 ‘컨테이너’의 도입은 화물 단위상호간에 신속하고 효율적인 환적이 가능하게 되고 또한 생산성의 향상으로 유통코스트를 대폭 절감할 수 있게 된다. 컨테이너운송은 운송의 3대 원칙이라 할 수 있는 안정성·신속성·경제성을 충족시켜 국제거래에서 재화의 시간적·공간적 제약을 극복하여 궁극적으로는 해륙일관수송, 곧 복합운송(multimodel transport)체계를 완성함으로써 경제적인 효율성을 더욱 높여주게 되었다.

이러한 ‘컨테이너’를 통한 수송방식은 제2차 세계대전 이후 해상운송의 기술혁신에 힘입은 바가 크며 또한 대형 컨테이너전용선의 개발로 수송수단의 고속화·

전용화·대형화를 통하여 수송혁명을 이룰 수 있게 되었다.³³⁾ 오늘날 컨테이너 수송방식이 세계 각국에 널리 이용되는 것과 함께 우리나라는 1970년대에 와서 해상 운송에 이 컨테이너 수송체계가 도입되기 시작하여 수출입화물의 운송뿐만 아니라 해운산업의 발전에도 일조를 하고 있다.

4.2 컨테이너 화물의 유통경로 및 운송형태

컨테이너운송에서 화물을 한 Unit의 컨테이너 적입량에 따라 FCL(full container load)과 LCL(less than container load) 화물로 구분하는데, 전자는 송화인의 화물만으로 1대의 컨테이너를 적재할 수 있는 컨테이너 만재화물(FCL)이고, 후자는 한 개의 컨테이너에 미달되는 소량화물(LCL)로서, LCL화물의 경우는 혼재하여 FCL 화물로 한다. 컨테이너 화물의 유통경로, 운송형태 및 수출절차를 다음에서 설명한다.

1. 컨테이너 화물의 유통경로

컨테이너 화물의 일반적인 유통과정을 보면, 수출상인 송화인(shipper)은 자신의 공장이나 창고 등에서 물품을 컨테이너에 적입하고³⁴⁾ 봉인(sealing)³⁵⁾하여 이를 내륙에 설치되어 있는 ‘내륙컨테이너기지’(inland container depot : ICD)로 보낸다. ICD에 집결된 컨테이너 화물은 선박회사나 다른 운송인이 전세 계약한 컨테이너 전용열차에 의해 컨테이너 전용부두에 설치된 컨테이너터미널(container terminal : CT)의 컨테이너야적장(container yard : CY)으로 운송된다.³⁶⁾ 만약 내륙지점에

33) 컨테이너라는 용어가 처음 사용된 것은 낙후된 것이었지만 이미 1세기경에 존재하였으며, 원래는 주로 내륙운송에서 주로 이용되고 있었다. Alan E. Branch, *Economics of Shipping Practice and Management*, London, Chapman and Hall, 1982, p. 116.

34) 송화인은 컨테이너 화물의 적입과 관련, 우선 컨테이너선북예약서(Booking Note)를 컨테이너야적장의 운영자(operator)에게 송부하고, 이에 운영자(CY operator)는 공컨테이너(empty container)의 대출과 화주로부터 기기수령증(Equipment Receipt : E/R)을 교환하는데, 이때 컨테이너의 하자로 인한 손해 및 화주의 창고에서의 화물적입(stuffing, vanning)에 대해 선사는 책임을 지지 않는다는 B/L상의 약관조항에 “Shipper/s load & account, said to contain”이란 ‘부지조항’(unknown clause)에 유의할 필요가 있다. 따라서 공컨테이너에 하자가 없는지를 면밀히 확인할 필요가 있다.

35) 화물을 컨테이너에 적재 후 시봉하는 금속제의 봉인에는 식별을 위한 기호 및 번호가 있으며, 이 봉인상태에 의해 도난, 부정행위의 유무, 화물의 이상 유무 등을 확인할 수 있다. 봉인은 운송사고 발생시 운송인에 대한 보상청구의 중요한 자료가 된다.

36) 선박회사는 CY에서 컨테이너를 인수·보관하였다가 자신의 책임하에 본선에 적재하게 되는데,

‘ICD’가 없는 경우는 송화인이 직접 컨테이너터미널(CT)로 화물을 운송한다.

만일 송화인의 화물이 FCL화물인 경우에는 이 시점에서 복합운송인에게 복합운송선하증권을 발행할 수 있다. 이후 FCL화물은 CY로 입고시키고 컨테이너내적치표(Container Load Plan : CLP)도 컨테이너야적장의 운영자(CY Operator)에게 제출한다. 그러나 LCL화물의 경우 우선 컨테이너화물집하장(container freight station : CFS)으로 반입하여 다른 송화인의 화물들과 혼재(consolidation)하여 ‘CFS Operator’가 CLP를 작성하여 ‘CY Operator’에게 인도한다.

그리고 수출신고가 수리된 FCL화물은 ‘CY’에서 컨테이너 운영자(operator)가 화주에게 부두수취증(Dock Receipt : D/R)을 발행하고 운송회사는 D/R에 의해 선하증권을 발행하여 송화인에게 교부하여 최종적으로 화물이 컨테이너 전용선에 적재되어 해상운송된다. 만약 대형 컨테이너선박을 충족시킬 만한 화물이 없거나 선박의 출입이 불가능한 경우 소형 컨테이너선박에 의한 ‘지선운송’(feeder service)을 이용하여 인접한 대형 컨테이너터미널(CT)까지 운송한다.

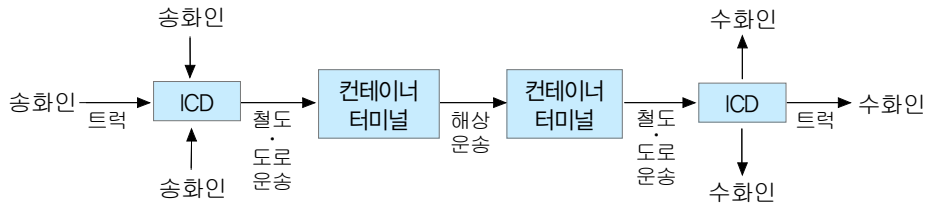
이후 목적항에 도착한 컨테이너 화물은 모두 컨테이너터미널(CT)에 하역되었다가 목적지의 ‘ICD’로 운송된다. 다시 트럭으로 최종목적지인 수입상인 수화인의 창고나 공장까지 운송되어 ‘문에서 문까지’(door to door)의 ‘일관운송’이 이루어진다.

이를 좀 더 상세히 보면, 수입항에 도착한 선박은 적화목록(Manifest : M/F)을 도착지 운송회사 또는 대리인에게 인도하고, 선박회사측은 수화인(consignee)에게 화물도착통지(arrival notice : A/N)와 함께 화물인도지시서(Delivery Order : D/O)를 보낸다. 운송회사는 하역회사와 협조하여 도착화물을 양화(unloading)하고 컨테이너터미널로 옮긴다. FCL화물의 경우는 ‘CY’를 거쳐 송화인의 요구에 따라 수화인 창고까지 내륙운송을 하고 ‘수입통관’(import clearance)이 완료된 후 수화인의 원본선하증권(original B/L) 제시에 의하여 운송회사는 화물을 수화인에게 인도한다.

도착화물이 LCL화물인 경우에는 ‘CFS’로 가서 화주별로 해체(devanning) 작업을 완료하고 수입통관이 완료되면 마찬가지로 수화인의 원본선하증권 제시에 따라 운송회사는 수화인에게 화물을 인도한다.

이 경우 화주와 운송인간의 책임의 분기점은 CY에의 인도시점이다.

그림 10-9. 컨테이너 화물의 유통경로



2. 컨테이너 화물의 운송형태

컨테이너운송에 있어서 FCL화물은 송화인의 공장 또는 창고에서 컨테이너에 적입되어 바로 ‘CY’로 보내어지지만, LCL화물의 경우에는, ‘CFS’에서 같은 방향으로 가는 화물끼리 혼재되어 목적지까지 운송된다.

이와 같이 컨테이너 화물은 재래의 해상운송과는 달리 화물의 수량, 목적지, 집화 방식 등에 따라 운송형태가 다르다. 그리고 그 운임구조 및 책임한계 등에도 차이가 있는데, 결국 ‘CY/CY’운송, ‘CFS/CY’운송, ‘CY/CFS’운송 및 ‘CFS/CFS’운송의 4가지가 있다.

1) CY/CY(FCL/FCL : Door to Door)

단일 송화인(shipper)의 화물을 목적지의 단일의 수화인(consignee)에게 보내는 경우로 컨테이너운송의 이점을 최대한 살려 수출상의 공장이나 창고에서 수입상의 창고까지 ‘육·해·육’ 또는 ‘육·해·공’을 잇는 일관운송 형태이다. 이는 컨테이너운송의 3대 요소인 신속성·경제성·안전성을 충족시키고 진정한 의미의 ‘문에서 문까지’(door to door)의 운송이 가능한 형태이다. 이 경우는 단일의 송화인과 단일의 수화인 관계의 운송형태이다.

2) CFS/CY(LCL/FCL : Pier to Door)

컨테이너의 지정 ‘CFS’에서 다수 송화인의 화물을 혼재(consolidation) 작업하여 목적지의 단일 수화인의 창고, 즉 문전까지 운송하는 형태이다. 이 경우는

다수의 송화인과 단일의 수화인관계의 운송형태이다.

3) CY/CFS(FCL/LCL : Door to Pier)

송화인의 생산공장이나 창고에서 1대의 컨테이너에 FCL화물 상태로 적재되어 목적지까지 운송되어 수입지의 'CFS'에서 하역(devanning)하여 여러 명의 수화인에게 인도하는 형태이다. 이 경우는 단일의 송화인, 다수의 수화인 관계의 운송방법이다.

4) CFS/CFS(LCL/LCL : Pier to Pier)

선적항의 'CFS'에서 다수의 송화인의 화물, 즉 컨테이너 1대에 미달되는 소량 화물(LCL)을 혼재한 후 다시 목적항에서 다수의 수화인에게 인도하기 위하여 'CFS'에서 화물을 해체 후 분류하여 전달하는 형태이다. 이 경우는 다수의 송화인, 다수의 수화인의 관계의 운송방법이다.

표 10-10. 컨테이너화물의 운송형태

운송형태	송화인과 수화인의 관계
CY/CY (FCL/FCL : Door to Door)	단일의 송화인, 단일의 수화인
CFS/CY (LCL/FCL : Pier to Door)	다수의 송화인, 단일의 수화인
CY/CFS (FCL/LCL : Door to Pier)	단일의 송화인, 다수의 수화인
CFS/CFS (LCL/LCL : Pier to Pier)	다수의 송화인, 다수의 수화인

4.3 컨테이너와 컨테이너터미널

1. 컨테이너의 일반

'컨테이너'(container)는 화물운송의 단위화(unitarization)를 목적으로 하는 수송도구로서 1920년대 미국의 철도화물운송에서 처음 등장하였으며, 해상운송에 있

어서는 제2차 세계대전 중에 미군이 군수물자의 수송에 처음으로 사용하였다. 각종 운송수단에서의 적응성과 호환성을 갖춘 컨테이너를 세계 최초로 개발한 곳은 미국의 “New York Central” 철도회사인데, 이 회사는 1921년에 철도사상 처음으로 컨테이너서비스를 개시하였으며 1929년에는 영국의 철도에도 컨테이너가 채용되었으나 유럽제국 등 세계 각국에서 철도컨테이너가 도입된 것은 제2차 세계대전 이후이다.

해상운송에 있어 컨테이너화는 1956년에 미국에서 연안해상 ‘컨테이너’ 운송을 시작한데 이어 1966년에 미국의 ‘Sea-Land’사가 북대서양항로에 처음으로 풀컨테이너선을 투입함으로써 재래항로의 컨테이너화가 본격적으로 개시하였다.

‘컨테이너’ 수송방식은 운송의 신속성, 안정성, 경제성과 같은 장점을 가지고 있어 물적유통부문의 포장, 수송, 하역 및 보관 등 운송의 전과정에 있어 혁신적인 수송도구로 각광을 받게 되었고 지금은 국제간 화물수송의 주종을 담당하기에 이르렀다. 국제운송의 컨테이너화는 각양각색의 화물을 ‘컨테이너’라는 국제적으로 규격화된 용기를 통하여 육해일관수송을 할 수 있도록 만들었다는데 커다란 의의가 있다.

한편 ‘컨테이너’ 운송의 장점은 보면,

- ① 문전에서 문전까지(door to door) 일괄운송으로 적화시간과 비용을 줄일 수 있다.
- ② 화물의 중간적입과 적출작업이 불필요하며, 화물의 손상과 도난위험이 감소한다.
- ③ 화물의 단위화로 포장 및 장비사용의 효율성을 높일 수 있다.
- ④ 노동생산성을 높이며, 창고 및 재고관리비를 절감할 수 있다.
- ⑤ 특수컨테이너를 이용하여 특수화물의 취급이 가능하다.
- ⑥ 해상운송을 위한 내륙터미널시설을 이용할 수 있다.
- ⑦ 필요한 서류를 간소화할 수 있다.

한편 ‘컨테이너’ 운송의 한계점은 다음과 같다. 즉,

- ① 컨테이너 전용선, 하역장비, 컨테이너용기 등에 대한 대단위 투자가 필요하다.
- ② 컨테이너선의 운항관리와 경영이 일반 재래선에 비해 복잡하고, 고도의 전문적인 지식과 기술이 요구된다.
- ③ 컨테이너에 적입할 수 있는 화물의 종류가 제한적이다.
- ④ 컨테이너 하역시설이 갖추어진 항구에서만 하역이 가능하다.

2. 컨테이너의 종류

1) 컨테이너의 크기별 분류

해상운송에서 일반적으로 사용되고 있는 ‘컨테이너’는 ‘20FT’ (20'×8'×8'6"), ‘40FT’ (40'×8'×8'6"), ‘40FT High Cubic’ (40'×8'×9'6") 등이 주로 사용되고 있는데, 국제적으로 유통되고 있는 ‘컨테이너’는 국제표준기구(International Organization for Standardization : ISO)의 표준규격을 사용하도록 권고하고 있다.

‘20FT’ 컨테이너를 ‘TEU’(twenty-foot equivalent unit)라 하고, ‘40FT’ 컨테이너를 ‘FEU’(forty-foot equivalent unit)라 하여 물동량의 산출을 위한 표준적인 단위로 삼고 있으며, 이 단위는 컨테이너 선박의 적재능력의 표시기준이 되기도 한다. ‘컨테이너’에 적재가능한 화물의 최대중량(maximum pay load)은 화물을 적입한 후 컨테이너의 총중량(maximum gross weight)에서 컨테이너 자체중량을 뺀 중량이다.

ISO기준 ‘컨테이너’의 최대적재중량은 ‘20FT’ 컨테이너가 20.32톤, ‘40FT’가 30.48톤이나 이것은 단지 컨테이너 제작시 내구성을 규정한 것이며, 우리나라에서는 도로법상 과적차량 단속기준으로 ‘20FT’는 17.5톤, ‘40FT’는 20.0톤까지 적재를 제한하고 있다.

‘컨테이너’ 화물의 최대총중량은 안전하중으로 간주되므로 안전하중을 초과하는 컨테이너는 모든 수송기관에서 취급을 거부당하게 된다. 중량제한은 국가별로 상이하며, 적재중량 또는 총중량을 기준으로 과적을 단속하고 있다. 따라서 과적을 피하고 운송화물을 최대화하기 위해서는 수출화물 단위당 중량을 정확히 측정해야 하며, 사전에 운송업체와 협의하는 것이 바람직하다.

표 10-11. 컨테이너의 적재가능 중량과 용적

규격	빈컨테이너 중량	최대적재 중량(ISO기준)	실제최대 중량(국내)	최대적재 용적	평균적재 용적
20FT	2.08~2.2	20.32	17.5	33	25
40FT	3.88~4.05	30.48	20.0	67~68	55
40FT HQ	3.98~4.20	35.40	23.0	75~77	65

주) 단위 : 중량(M/T), 용적(CBM)

‘ISO 1994’에서 컨테이너의 표준규격을 규정하고 있다. 용적에서 컨테이너의 최대적재량을 산출할 때에는 컨테이너의 내부치수와 실제화물의 치수를 대비하여 계산하면 된다. ‘컨테이너’의 내부용적은 최대적재중량의 경우와 같이 ‘컨테이너’의 종류나 기타 구조에 따른 내부치수의 차이로 약간의 차가 있다.

2) 컨테이너의 재질별 분류

- ① 철재 컨테이너(steel container) : 제조원가가 저렴하여 대부분의 컨테이너가 이에 속하나 무겁고 녹이 스는 단점이 있다.
- ② 알루미늄 컨테이너(aluminium container) : 가볍고 외관이 아름다우며 내구성이 좋은 장점이 있으나 제조원가가 비싼 것이 흠이다.
- ③ 강화플라스틱 컨테이너(fiber glass reinforced plastic container) : FRP를 합판 표면에 접착제로 붙인 컨테이너이다.

3) 컨테이너의 용도별 분류

- ① Dry Cargo Container : 일반 건화물 수송용의 대표적인 표준컨테이너(standard container)로서 가장 많이 사용되고 있다.
- ② Refrigerated Container : 과일, 야채, 생선, 육류 등의 보냉이나 보열이 필요한 물품의 운반에 이용되는 컨테이너로서 규격은 Dry Container와 같지만 온도조절 장치가 붙어 있어 ‘-28℃’에서 ‘+26℃’까지의 임의 조절이 가능하며, ‘Ref. Container’라고도 한다.
- ③ Solid Bulk Container : 소맥분이나 가축사료 등의 수송을 위한 것으로 천장에 세 개의 뚜껑이 달려 있다.
- ④ Open Top Container : 파이프와 같이 길이가 긴 장척화물, 중량품, 기계류 등을 수송하기 위한 컨테이너로 지붕이 없는 형태여서 화물을 컨테이너의 윗 부분으로 넣거나 하역할 수 있다.
- ⑤ Tank Container : 유류, 술 따위의 액체 화물을 수송하기 위한 컨테이너이다.
- ⑥ Flat Rack Container : ‘Dry Container’의 지붕과 벽을 제거하고 기둥과 버팀대만을 두어 기계류나 목재, 승용차 등을 수송할 수 있는 컨테이너이다. 전후좌후 및 상하로 하역이 가능하다.
- ⑦ Live Stock Container(또는 Ventilated Container) : 살아있는 동물의 수송에 편리하도록 설계되어 있는 컨테이너이다.

3. 컨테이너터미널의 구조와 운영

1) 컨테이너터미널의 의의

우리나라에서 무역항으로 지정된 28개 항만 중 부산항, 광양항, 인천항, 울산항, 마산항 등이 컨테이너화물 취급실적을 갖고 있는데 2008년 12월말 현재 항구별 컨테이너 취급현황을 보면 다음과 같다. 자성대, 신선대(현, 대한통운터미널) 등 컨테이너 전용부두를 갖고 있는 부산항이 우리나라 전체 컨테이너 물동량의 75.1%를 처리하고 있으며 광양항이 10.1%, 인천항이 9.5%, 울산항이 2.2%, 마산항이 0.1%를 차지하였다.

한편, 컨테이너선이 입출항하는 컨테이너 전용부두에는 ‘컨테이너터미널’(container terminal : CT)이 위치하여 컨테이너 화물의 본선하역, 보관, 육상운송 기관에의 인수도, 컨테이너의 장치, 공컨테이너의 집화, 컨테이너의 수리 및 청소 등의 장소로서의 기능을 수행하고 있다.

2) 컨테이너터미널의 주요시설

(1) 컨테이너화물집화장(container freight station : CFS)

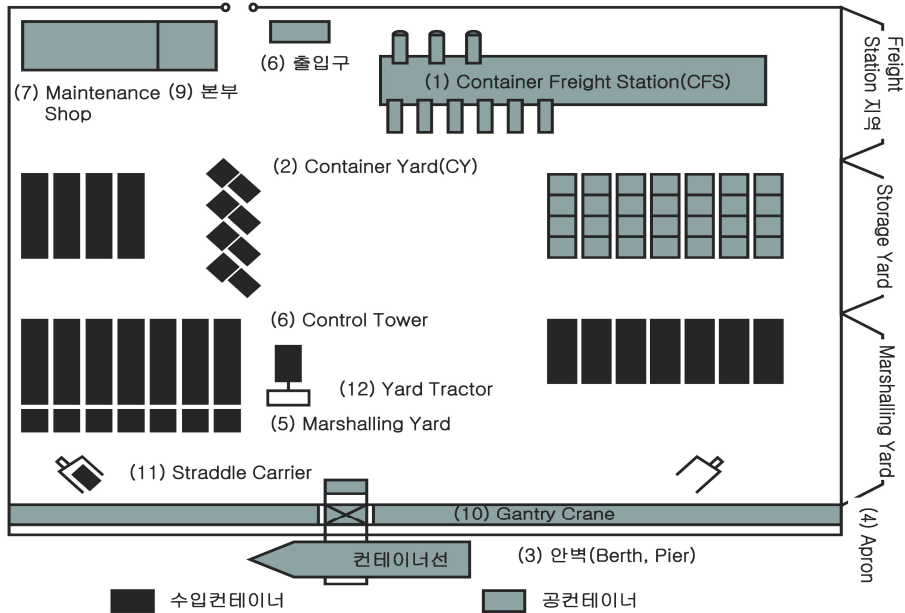
‘컨테이너화물집화장’(CFS)은 다수의 화물로부터 컨테이너 한 개를 채울 수 없는 소량단위의 LCL화물들을 인수, 인도하고 보관하거나 물품을 동일 목적지별로 분류(consolidation)하여 컨테이너에 적입(stuffing) 또는 하역작업(devanning)을 하는 장소를 말한다.

(2) 컨테이너야적장(container yard : CY)

‘컨테이너야적장’(CY)은 컨테이너를 인수, 인도하고 보관하는 장소인데 넓게는 ‘Marshalling Yard’, ‘Apron’, ‘CFS’ 등을 포함한 컨테이너터미널의 의미로도 쓰이지만 엄밀히 말하면 ‘CY’는 컨테이너 터미널의 일부이다.

‘부산컨테이너터미널운영공사’(BCTOC)의 컨테이너터미널 안에 있는 제5부두, 제6부두의 ‘CY’는 “on-dock CY”라고 부르며, 수영이나 감만 등지에 따로 설치된 CY는 ‘부두밖CY’(off-dock CY : ODCY)라고 부른다.

그림 10-10. 컨테이너 터미널의 모형



(3) 선 석(berth)

‘선석’(berth)은 선박이 접안하여 화물의 하역작업이 수행될 수 있도록 구축된 구조물로서 표준선박 1척을 정박시키는 설비를 지니고 있다. 선석내에는 계선중인 선박의 동요를 막기 위해 정박로프를 고정시킬 수 있는 계선주(bit)가 설치되어 있다.

(4) 에이프런

‘에이프런’(apron)은 안벽에 접한 야드부분에 위치한 하역작업을 위한 공간으로서 부두에서 바다와 가장 가까이 접한 곳이며 폭은 30~50m정도이다. 이 곳에는 갠트리 크레인이 설치되어 있고 일정한 폭으로 나란히 레일이 뻗어 있어 컨테이너의 양화 및 적화가 이루어진다.

(5) 마샬링 야드

‘마샬링 야드’(marshalling yard : M/Y)는 선적할 수출화물 컨테이너를 정렬해 두는 넓은 장소로서 에이프런 옆에 있다. ‘마샬링 야드’는 컨테이너의 크기에 맞추어 바둑판처럼 백색과 황색의 구획선이 그어져 있는 그 한 칸을 슬롯(slot)라 한다.

(6) 게이트

‘게이트’(gate)에는 ‘Terminal Gate’와 ‘CY Gate’가 있는데, ‘Terminal Gate’는 터미널을 출입하는 화물이나 빈컨테이너 등이 통과하는 출입구를 말한다. 그리고 “CY Gate”는 컨테이너 및 컨테이너 화물을 인수, 인도하는 장소로서 해상운송 대리인 및 화주, 수화인, 또는 육상운송인과의 운송확인 또는 관리책임이 변경되는 중요한 기능을 가진다. ‘게이트’에서는 컨테이너의 이상유무, 통관봉인(seal)의 유무, 컨테이너 중량, 화물의 인수에 필요한 서류 등의 확인이 이루어진다.

제5절 항공운송



5.1 항공운송의 개념



1. 항공운송의 의의

‘항공운송’(carriage by air)이란 항공기의 선복(plane’s space)에 여객과 화물을 적재하여 운송하는 것을 말한다. 항공운송에 있어서 물품수취증으로 발행되는 서류는 항공화물수탁증(Air Consignment Note) 내지 항공화물운송장(Air Waybill : AWB)이다.

한편, 항공화물운송의 일반적인 절차는 화주가 화물의 품목, 수량, 중량 및 출하 예정일, 비행편 등을 예약하면 항공화물대리점은 항공사에 선적예약을 하고, 해당 화물을 지정된 일시에 인수, 세관까지 운송한 뒤 통관절차를 거쳐 수출신고수리가 되면 보세구역에서 일시 장치 후 기내에 적재한다.

우리나라의 항공화물운송은 1970년대부터 본격적으로 시작되어 1980년대에는 연평균 13~15%의 높은 성장을 지속하여 왔다. 초창기 우리나라는 주로 섬유류, 잡화류, 생동물, 가발 등을 항공으로 운송하였으나, 점차 가발과 생물류 비중은 감소한 반면, 기계류와 전자제품의 비중이 상대적으로 증가한 결과 최근에는 전체 항공화물의 약 30% 이상을 전자제품이 차지하고 있다.

또한 ‘항공운송’은 우리나라의 전체 수출입화물에서 중량기준으로 0.3%, 금액기

준으로 26%를 점유하고 있어 중요 고부가가치 화물의 국제운송에 크게 기여하고 있다.

2. 항공화물운송대리업

항공화물운송에 관하여 항공사를 대리하는 운송대리업자의 유형은 다음과 같다.

1) 항공화물운송대리점

‘항공화물운송대리점’(air cargo agent)은 항공사 또는 총대리점을 위하여 유상으로 항공운송 화물운송계약체결을 대리하는 사업으로서 일반대리점을 말한다. 즉, 항공사를 대리하여 항공사의 운송약관, 규칙, 항공운송운임요율(tariff), 스케줄에 의거하여 항공화물운송서비스의 판매, 항공화물운송장(Air Waybill)을 발행하며 이에 부수되는 업무를 수행하고 소정의 수수료(commission)를 항공사로부터 받는다.

2) 항공운송주선업자

‘항공운송주선업자’(air cargo consolidator)는 일종의 혼재업자로서 수요에 응하여 유상으로 자기의 명의로써 항공사의 항공기를 이용하여 송화인의 화물을 혼재하여 운송하는 사업을 말한다.

주선업자는 자체운송약관과 항공운송운임요율(tariff)과 운송약관을 가지고 항공운송 주선업자 항공화물운송장(House Air Waybill : HAWB)을 발행하여 운송계약을 체결한다. 그러나 운송수단인 항공기를 갖고 있지 않으므로 집화한 화물을 운송하기 위해서는 항공사발행 화물운송장(Master Air Waybill : MAWB)에 의해 주선업자를 송화인으로 하여 항공사와 운송계약을 체결해야 한다.

‘항공운송주선업자’는 항공사의 대리인으로서 송화인을 위한 화물의 예약·혼재, 트럭운송, 포장, 통관 관련서류를 작성하며, 항공사는 주선업자에게도 대리점과 같은 수수료를 지급하고 있다.

표 10-12. 항공화물운송대리점과 항공운송주선업자의 비교

구분	항공화물운송대리점	항공운송주선업자
활동영역	· 주로 FCL화물을 취급 · LCL화물은 주선업자에게 혼재 의뢰	· 국내외 LCL화물 취급
항공운임	· 항공사의 운임률표 적용	· 자체의 운임률표 사용
운송책임	· 항공사 책임	· 주선업자 책임
운송약관	· 항공사의 약관 사용	· 자체의 약관 사용
수수료	· IATA의 5% 커미션 및 취급수수료 받음	· 수취운임과 지급운임과의 차액을 수익하거나 IATA의 5% 커미션 받음
항공화물 운송장	· 항공사의 Master Air Way Bill (MAWB) 발행	· 자체의 House Air Way Bill (HAWB) 발행

주) IATA란 국제항공운송협회(International Air Transport Association)로 1945년 4월 설립된 민간단체로서 본부는 몬트리올에 있다.

5.2 항공화물운송의 수출입업무

1. 항공수출화물의 취급체계

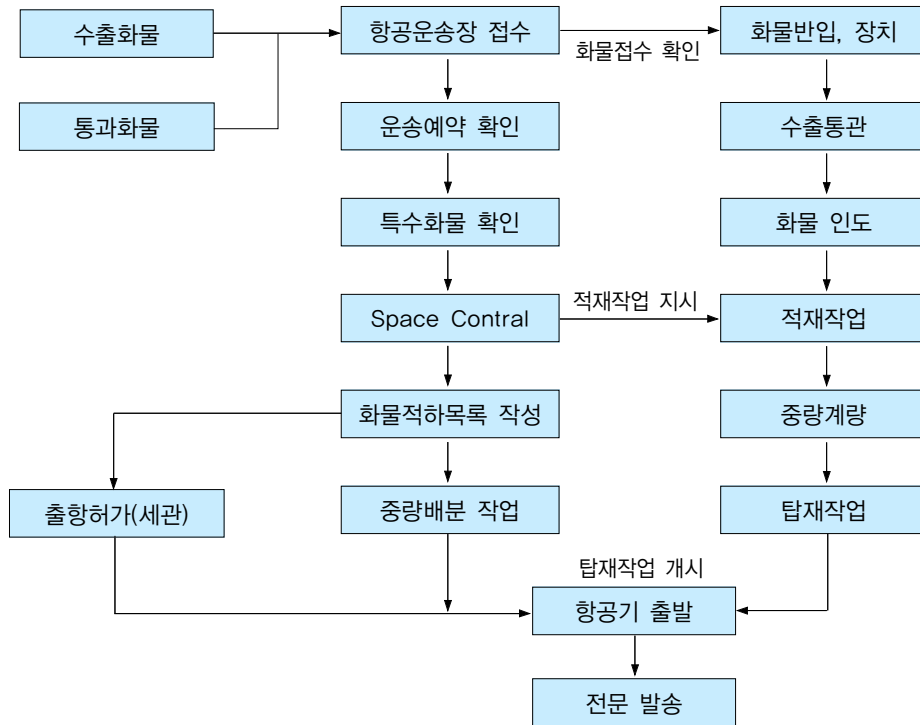
항공화물 수출업무의 취급과정은 다음과 같다. 즉, ① 장치장 반입 : 공장에서 생산된 완제품은 트럭에 의한 육로수송으로 화물터미널에 도착하게 되고 화물터미널의 장치장으로 반입된다. 장치장 반입시 항공운송사는 화물검사를 실시한 후 수출화물 반입계를 발급한다. 보세구역인 보세장치장에 수출화물을 반입하기 위해서는 세관 보세과에 수출화물 반입계를 제출하고 장치지정 및 승인을 받아야 한다.

② 수출신고 : 보세구역내에 수출화물 반입 후, 자가통관의 허가를 받지 않은 수출업자는 반드시 관세사, 관세사법인, 통관법인 등 통관업자를 통해서 수출신고를 해야 하며, 이때 필요한 서류는 상업송장, 포장명세서, 검사증 등이다.

③ 수출심사 : 세관 심사과는 제출된 수출신고서를 1차심사한 후 이상이 없을 경우 감정과로 서류를 이송한다. 이때 심사사항은 정상결제 여부, 수출금지품목 여부, 신고서 기재의 정확성, 화물의 기호, 품종, 수량, 계약조건, 목적지 심사 등이다.

④ 화물검사 : 감정과에서는 서류와 화물을 대조하면서 수량, 규격, 품질 등을 검사하며 심사과에서는 지정한 검사수량에 대해 전부 또는 일부를 개봉하여 검사한다.

그림 10-11. 항공운송 수출화물 취급절차



⑤ 수출허가 : 화물검사 결과 이상이 없는 경우 서류는 세관 심사과로 회송되어 2차심사 후 수출신고필증을 발급해 준다. 일단 수출신고필증이 발급되면 해당 화물은 관세법상 외국물품이 되며 수출상은 수출신고수리일로부터 30일 이내에 수출을 이행해야 한다.

⑥ 항공화물운송장 및 화물의 인계 : 통관절차가 완료된 화물의 항공운송장은 항공화물운송 대리점에서 화물인도증명서(Cargo Delivery Receipt)와 함께 해당 항공사에 접수시킨다. '항공화물운송장'에는 상업송장, 포장명세서, 원산지증명서, 검사증 등 수입지에서의 통관에 필요한 서류가 첨부된다. 항공사는 화물인도증명서에 접수확인을 기재한 후 검수원에게 전달하여 화물을 인수토록 한다. 화물인수 시 화물의 포장상태, 파손 여부, 'Marking'과 'Label'의 정확성, 개수 및 수량의 일치 여부를 확인한다.

⑦ 적재작업 : 항공사는 해당 항공편의 항공기 특성을 고려하여 사용 단위탑재용

기(unit load device : ULD) 및 적재작업 방법 등의 작업지시를 담당검수원에게 하달하고 검수원은 작업지시에 의거 적재작업을 실시한다.

⑧ 탑재작업 : 적재작업이 완료된 화물은 중량배분을 위해 계량한 후 탑재 담당자에게 인계되어 항공기로 ‘셔틀운송’된다. 항공사는 안전한 항공기의 운항 및 화물의 수송을 위한 탑재작업 지시를 탑재담당자에게 전달하고 작업결과를 통보받는다.

⑨ 항공기 출발 : 화물기의 경우 적하목록이 완성되면 “General Declaration” 및 기용품 목록과 함께 세관에 제출하여 출항허가를 얻은 후 탑재된 화물의 항공화물운송장 및 출항허가서, 적하목록을 운항승무원에게 인계하고 항공기는 수입지로 출발한다.

2. 항공수입화물의 취급체계

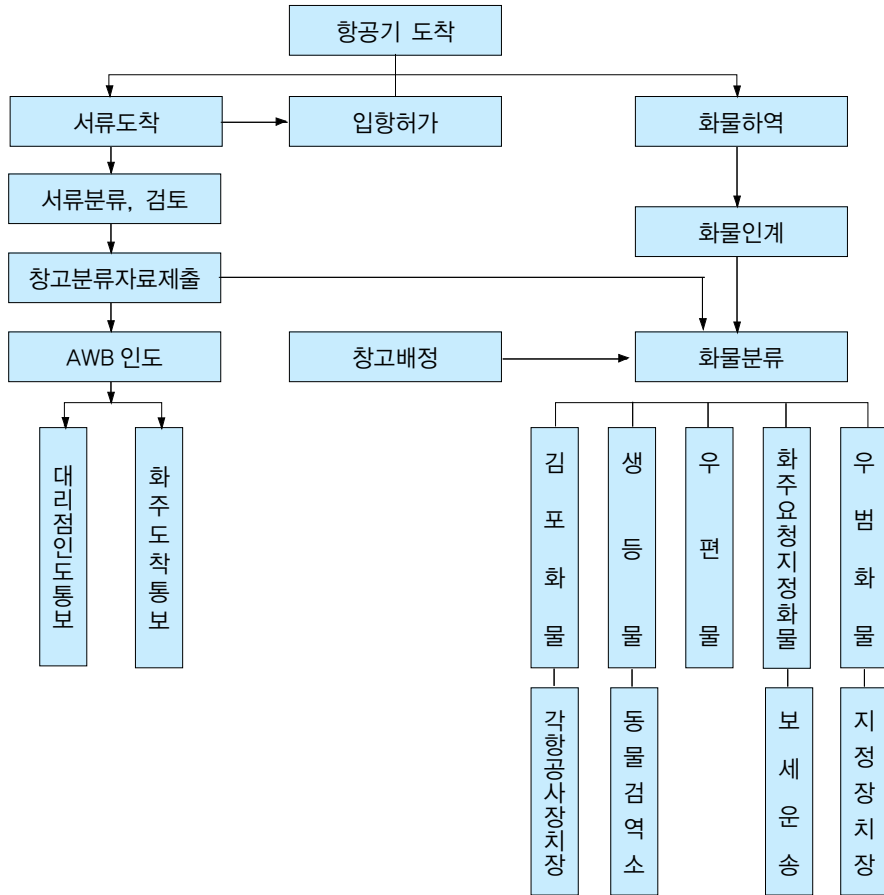
항공화물 수입업무의 취급과정은 다음과 같다. 즉, ① 전문접수 : 출발지로부터 항공기 출발 후 해당편 탑재화물관련 전문을 접수하면 화물을 완벽한 상태로 신속히 인도하기 위해 항공기 도착 이전에 조업사에 통보하여 필요한 장비 및 시설을 확보토록 한다. 또한 부패성화물, 외교행낭, 긴급화물, 사람의 유해, 생동물 등의 특수화물에 대해서는 수화인에게 사전에 도착시간 및 운송장 번호, 갯수, 중량 등을 통보하여 수화인으로 하여금 신속히 인도할 수 있도록 조치를 취한다.

② 항공기 도착 : 항공기가 도착하면 항공사 직원이 기내에 탑승, 운항승무원 또는 객실승무원으로부터 운송장 및 출발지 출항허가, 적하목록 등을 인계받은 다음, 세관에 ‘General Declaration’, 적하목록, 기용품 목록을 제출하여 입항허가를 득한다. 또한 항공화물은 각 항공사별로 지정된 장치장에 우선 입고된다.

③ 서류분류 및 검토 : 서류가 도착하면 운송장과 적하목록을 대조하여 수입금지 화물, 안보위해물품 여부를 확인하고 보냉 또는 냉동을 요하는 품목은 적절한 조치를 취하도록 조업사에게 작업지시를 한다. 검토완료된 운송장과 적하목록은 통과화물의 경우에는 최종목적지로의 수송을 위해 세관에 이적허가를 신청하고 우리나라 도착화물의 경우에는 화물이 입고되어 있는 해당 장치장 분류실에서 창고배정을 한다.

④ 창고배정 : 창고배정은 화주가 특정 수입화물에 대해 창고를 임시로 지정하는 긴급분류대상인 경우 항공사에서 담당하고, 해당 화주 명의로 수입되는 모든 수입 화물에 대해 특정한 창고를 지정할 수 있는 상시분류대상은 운송업체 대표로 구성된 민간운영협의회에서 담당한다.

그림 10-12. 항공운송 수입화물 취급절차



⑤ 화물분류 및 입고 : 창고배정이 완료되면 배정관리 D/B에 의거 해당 장치장은 화물을 분류하여 배정된 창고에 입고시킨다.

⑥ 도착통지 : 창고배정작업이 완료되면 항공운송장은 통관지역에 따라 화물터미널에 있는 항공사 지점이나 영업소로 보내지며 수화인에게 전화 등을 통해 도착통지를 한다. 혼재화물일 경우 항공사로부터 항공화물운송장을 인도받은 복합운송주선업체가 도착통지를 한다.

⑦ 항공화물운송장 인도 : 해당 화물 수화인이 '항공화물운송장'을 인계할 때 본인인 경우에는 주민등록증을 확인하며, 대리인인 경우에는 주민등록증 외에 위임장을 제출해야 한다. 착지불화물인 경우에는 운송요금 이외에 운송요금의 약 2%

에 해당하는 운임착지불청구비용(charge collect fee)을 지불해야 한다.

⑧ 보세운송 : 외국물품이 통관되지 않은 상태에서 화물터미널 이외의 지역으로 수송될 경우 보세운송허가를 받아야 한다. 항공화물의 ‘보세운송’은 간이보세운송과 특별보세운송으로 구분한다.

‘간이보세운송’은 부산, 제주 등의 개항장으로 외국물품을 항공수송하는 경우를 말하며, ‘특별보세운송’은 개항장 이외의 지역으로 외국물품을 수송하는 경우로서 대구지역의 FMS(Foreign Military Sales Materials)물자와 광주지역의 원자력발전소 자재는 항공수송이 가능하다.

5.3 항공화물의 운임

1. 항공화물 운임요율의 종류

항공화물운임은 ‘IATA’가 제정한 운임표를 국제적으로 사용하고 있으며 우리나라도 동 운임료율에 의거 정부의 승인을 받아 사용하고 있다. 항공화물운임은 중량을 중시하는 점과 중량할인이 있다는 점의 두 가지 특징을 지니고 있으며, 이러한 국제항공화물의 운임에는 다음의 종류가 있다.

(1) 일반화물요율

‘일반화물요율’(general commodity rate : GCR)은 모든 항공화물 운송요금의 산정시 기본이 되며 다음에 설명하는 ‘SCR’ 및 ‘Class Rate’의 적용을 받지 않는 모든 화물운송에 적용하는 요율이다. 운항구역 또는 구역간에 대하여 45kg 미만, 100kg, 300kg 및 500kg 이상의 각종 중량단계별로 운임을 설정하고 있으며, 일반적으로 중량단계가 높아짐에 따라 운임률이 절감된다.

(2) 특정품목 할인요율

‘특정품목 할인요율’(special commodity rate : SCR)은 특정의 대형화물에 대해서 운송구간 및 최저중량을 지정하여 적용하는 할인운임이다. 화물운송의 유형상, 특정구간에서의 동종품목의 반복적 운송에 대하여 수요 제고를 목적으로 특정품목에 ‘GCR’보다 낮은 요율을 설정한 요율로서 ‘CORATE’라고도 부른다.

(3) 품목별 분류운임률

‘품목별 분류운임률’(commodity classification rate; Class Rate)은 특정품목에 대하여 적용하는 할인 또는 할증운임률인데, 할인운임은 신문·잡지·정기간행물·서류·카탈로그 등에 적용하고, 할증운임은 금·보석·화폐·증권 등을 들 수 있다. 몇 가지 특정품목에만 적용하며 특정지역간 또는 특정지역내에서만 적용되는 경우도 있다.

운임의 적용단위로서 품목별 분류 운임률은 일반화물운임률에 우선하고 특정품목 할인운임률은 일반화물운임률 및 품목별 분류 운임률에 우선한다. 이 요율은 대개 ‘GCR’의 백분율에 의한 할증 또는 할인으로 표시한다. ‘Class Rates’는 일반화물요율보다 높게 설정되는 경우와 이보다 낮게 설정되는 경우로 두 가지 방식이 있다.

(4) 증가운임

‘증가운임’(valuation charge)은 화물의 가격을 기준으로 일정률을 운임으로 부과하는 방식을 말한다. 항공운송장(AWB)에 화물의 실제가격을 신고하면 화물운송시 사고가 발생하였을 경우 손해배상을 받을 수 있는데 이때 화물가액의 일정비율로부터 증가요금이 가산되어 결국 증가운임은 손해배상과 직접적인 관련을 가진 요금방식이다.

(5) 단위탑재용기요금

‘단위탑재용기요금’(bulk unitization charge : BUC)은 우리나라의 미주행 항공화물에 적용되는 요금체계로서 팔렛, 컨테이너 등 ‘단위탑재용기’(ULD)별로 중량을 기준으로 요금을 미리 정해놓고 부과하는 방식을 말한다.

2. 항공운송 기타 요금

(1) 입체지불수수료

송화인의 요구에 따라 항공사, 송화인 또는 그 대리인이 선불한 비용을 수화인으로부터 징수하는 금액을 ‘입체지불금’이라 한다. 항공사는 이러한 서비스에 대한 대가로서 입체지불금에 일정한 요율을 곱하여 산출된 금액을 ‘입체지불수수료’(disbursement fee)로 징수하고 있다. 이는 운임과 증가요금 이외에 기타 요금에 대하여도 착지불로 운송되는 것을 억제하기 위한 것이다.

(2) 착지불수수료

항공운송장상에 운임과 종가요금을 수화인이 납부하도록 기재된 화물을 착지불 화물이라 하는데 이러한 화물에 대하여 운임과 종가요금을 합한 금액에 일정률에 해당하는 금액을 ‘착지불수수료’(charges collect fee)로 징수하고 있다.

항공사가 착지불수수료를 징수하는 목적은 운송료를 송화인으로부터 화물인수 시 징수하지 않고 목적지에서 수화인에게 징수하는 것에 대한 위험을 방지하고 운송료를 타국통화로 징수하여 자국으로 송금하는데 대한 환차손 보전 및 송금업무에 대한 대가, 그리고 착지불운송의 억제에 있다. 우리나라 도착 착지불수수료의 수준은 운송료(weight charge + 종가요금)의 2%이며 최저요금은 운송장당 US\$10이다.

(3) 기타 부대비용

화물취급수수료(handling charge), ‘Pick-up Service Charge’, ‘AWB Fee’ 등이 있으며 위험품인 경우에는 위험품취급수수료가 있다.

5.4 항공화물운송장

1. 항공화물운송장의 의의

항공운송서류에는 ‘항공화물운송장’(Air Way Bill : AWB)과 ‘항공화물수탁서’(Air Consignment Note)가 있는데, 보통 미국에서는 전자로, 유럽에서는 후자로 부르고 있다. 이는 모두 화물을 공로로 운송하는 경우에 항공운송인(air carrier)이 발행하는 운송장으로 선하증권(B/L)과 같은 권리증권이 아니고 단순한 수취증에 불과하다.

‘항공화물운송장’(AWB)은 선하증권과는 달리 유통증권이 아니므로, 이 서류가 작성되지 않거나 분실된 경우도 운송계약의 유효성에는 아무런 영향을 미치지 못한다. 따라서 ‘항공화물수탁증’은 단지 운송계약의 체결과 그 조건뿐만 아니라 화물의 중량, 용적 및 포장 그리고 포장물의 수량에 관한 추정적 증거가 된다.

[예시 10-2] 항공화물운송장

180	8052 0005	180-8052 0005	
Shipper's name and address		Shipper's account number	Not negotiable Air Waybill (Air Consignment note) issued by KOREAN AIR LINES CO., LTD.
		KOREAN AIR LINES CABLE ADDRESS : "KOREANAIRLINES" C.P.O. BOX 864 41-3 SEOSOMUN-DONG CHUNG-GU, SEOUL, KOREA	
Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.			
Consignee's name and address		Consignee's account number	It is agreed that the goods described herein accepted in apparent good order and condition(excepted as not) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.
☎ Telephone :			
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information	
Agent's IATA Code	Account No.		
Airport of Departure(Addr. of First Carrier) and Required Routing			
to	Routing and destination/		
By First Carrier	to	by	to
		by	Currency
			CHGS CODE
			WT/VAL
			OTHER
			Declared Value for Carriage
			Declared Value for Customs
For Carrier Use Only			
Airport of Destination	Flight/Date	Flight/Date	Amount of Insurance
INSURANCE : If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance'.			
Handling Information			
(For USA only) These commodities Licensed by U.S. ultimate destinationDivision contrary to U.S. law is prohibited			
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg/lb	Rate Class
			Commodity Item No.
			Chargeable Weight
			Rate/Charge
			Total
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions Volume)			
Prepaid		Weight Charge	Collect
Other Charges			
Valuation Charge			
Tax			
Total Other Charge Due Agent			
Total Other Charge Due Carrier			
Total Prepaid		Total Collect	
Currency Conversation Rates		cc Charge in Dest. Currency	
For Carriers Use Only at Destination		Charges at Destination	Total Collect Charges
180-8052 0005			

2. 항공화물운송장의 기능

‘항공화물운송장’(AWB)은 ① 운송계약체결의 증거서류, ② 화물에 대한 수령증, ③ 운임 등의 명세서 및 청구서, ④ 세관신고서류의 일종, ⑤ 운송인에 대한 운송 물품의 인도 등에 관한 지시서, ⑥ 송화인이 화주보험에 부보한 경우 보험가입증 명서로서의 기능을 지니고 있다.

3. 항공화물운송장의 발행

‘항공화물운송장’(AWB)은 국제항공운송협회(IATA)의 표준양식과 발행방식에 따라 전세계 항공사가 동일한 운송장을 사용하도록 의무화하고 있다. 항공화물운송장은 유통이 금지된 비유통증권으로만 발행된다. ‘항공화물운송장’의 발행부수는 원본 3장과 부분 6장을 원칙으로 하고 항공사에 따라 5장까지 추가할 수 있다. 원본 중 수화인용은 화물도착지에 보내져서 항공사가 수화인에게 교부하는 것으로 유통을 목적으로 하는 것은 아니며, 송화인용은 송화인의 화물처분권에만 효력이 미친다.

‘항공화물운송장’은 항공화물대리점(air cargo agent)이 화주로부터 화물을 인수함과 동시에 발급되는데, 원본과 부분이 ‘1 Set’로 발행하며, 이 중 원본은 항공사, 송화인·수화인용으로 사용하고 부분은 항공사의 운임정산 및 대리점용으로 활용한다.

표 10-13. AWB과 B/L의 비교

구분	Air Waybill	Bill of Lading
유통성 여부	유통성이 없음(Non-Negotiable)	유통성이 있음(Negotiable)
발행방식	창고에 반입 후 AWB발행(수취식)	선적 후 B/L 발행(선적식)
기명여부	기명식	기명식, 무기명식, 소지인식, 백지식
발행주체	항공화물대리점 송화인이 작성해서 항공사에 교부	선박회사가 화주 앞으로 발행

제6절 복합운송



6.1 복합운송의 개념



1. 복합운송의 의미

‘복합운송’(multimodal transport)에 대하여 1991년 UNCTAD/ICC의 「복합운송 증권에 관한 규칙」(UNCTAD/Rules for Multimodal Transport Documents)에 의하면, 복합운송은 “적어도 두 가지 이상의 다른 운송수단에 의하여 물품을 운송하기 위한 단일계약(single contract)에 의해 이루어지는 물품운송”으로 규정하고 있다.

또한 1980년 UNCTAD의 「유엔국제물품복합운송조약」(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)에서는, “국제복합운송이란 복합운송계약에 기초하여 적어도 두 가지 이상의 운송방법에 의한 운송으로서 복합운송인이 운송물품의 수령지와 인도지가 다른 두 나라 사이의 운송”으로 규정하고 있다.

이처럼 복합운송이란 특정화물을 육상·해상·내수·항공·철도·도로운송 중에서 적어도 두 가지 이상의 운송형태를 복합적으로 이용하여 출발지에서 목적지까지 운송구간을 일관운송하는 것을 말한다.

2. 복합운송의 요건

전술한 복합운송의 개념을 종합하면, ‘복합운송’의 요건은 다음과 같다. 즉,

- ① 운송에 대한 모든 책임이 복합운송인에게 집중되는 단일운송계약과 단일책임(uniform liability)을 진다.
- ② 최초의 운송인이 전 구간의 운송(through carriage)을 인수한다.
- ③ 다양한 운송수단(different modes of transport)이 이용된다.
- ④ 운송인은 운송 전 구간에 대해 단일운임(through rate)의 청구권을 갖는다.
- ⑤ 복합운송증권(multimodal transport document : MTD)을 발행하여야 한다.

6.2 복합운송의 경로

국제복합운송의 일반적인 형태로는 ‘해륙복합운송’과 ‘해공복합운송’이 있는데, ‘해륙복합운송’에는 대륙과 해상을 잇는 교량역할을 하는 ‘Land Bridge’방식이 이용되고 있다. 이 ‘Land Bridge Service’는 운송경비의 절감과 운송시간의 단축을 위한 것으로 대륙횡단의 육상운송을 이용하여 바다와 바다를 연결하는 운송서비스라고 할 수 있다.

한편 ‘해공복합운송’은 해상운송이 가지는 저운임과 항공운송이 갖는 신속성을 효과적으로 결합한 운송방식으로서, 가장 일반적으로 행해지고 있는 해공복합운송 경로는 일본과 북미서해안간의 태평양해상에서는 해상운송을 이용하고, 미국내륙 및 미국과 유럽간에는 항공운송을 이용하여 미국 중동부 및 유럽 각지로 수송하고 있다.

1. 해륙복합운송과 랜드 브릿지

1) 랜드 브릿지의 의미

‘해륙복합운송’(sea/land)은 육지의 대륙을 통해 바다와 해상과 해상을 이어주는 연결점으로서의 소위 ‘Land Bridge’개념에 의해 실현되고 있다. 여기서 “Land Bridge”란 해륙복합일관수송이 실현되어 “해상-육상-해상”으로 이어지는 운송구간 중 중간구간인 육로운송구간을 말한다. ‘Land Bridge’의 개발은 대륙을 횡단하는 철도 또는 도로를 가교(bridge)로 하는 ‘Sea-Land-Sea’방식을 통한 복합운송의 한 형태이다.

‘Land Bridge’의 목적은 운송비용의 절감과 전체 소요시간의 감소를 위한 것으로서 이러한 비용절감의 가능성은 해상운송업자들로 하여금 내륙운송에 있어서 규모의 경제(economy of scale)를 추구하기 위해 주요 내륙운송망에 탁월한 접근성을 가진 소수의 항만에 화물량을 집중시키도록 했다.

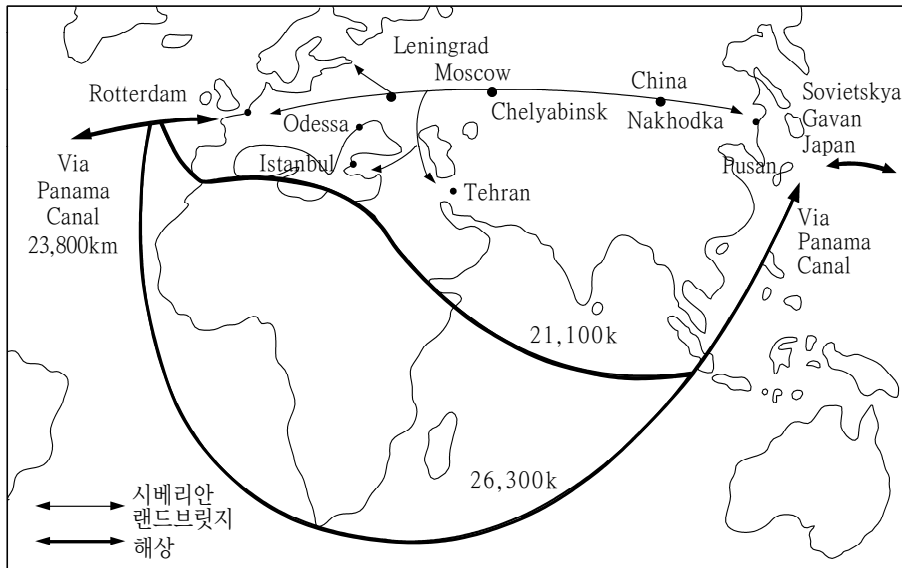
‘Land Bridge’로 인해 모든 여정이 단일운송수단의 통제와 책임하에 놓이게 됐으며 또 다른 특징으로는 전체 운송과정을 선사 또는 ‘비선박운항업자’(Non Vessel Operation Common Carrier : NVOCC)가 발행하는 단일 선하증권에 의해 커버할 수 있게 되었다.

2) 랜드 브릿지의 주요경로

(1) SLB

‘SLB’(Siberian Land Bridge)란 시베리아를 육상 가교(land bridge)로 하여 한국, 일본, 극동, 동남아, 호주 등과 유럽대륙, 스칸디나비아반도를 복합운송형태로 연결하는 복합운송형태를 말한다.

그림 10-13. SLB 경로



‘SLB’의 운영주체인 ‘TSR’(Trans Siberian Railway)서비스는 구 소련내 주요 지역과 해외에 지점을 설치 수출입화물을 처리하고 있다. SLB운송은 1971년부터 본격 개시된 이래, 한국, 대만, 홍콩, 필리핀, 호주, 뉴질랜드까지로 집하지역이 확대되고, 목적지도 서구, 동구, 북구 뿐만 아니라 지중해, 중동, 북아프리카, 아프카니스탄, 몽고까지로 확대되어 유럽항로에 의한 해상운송에 대항하는 운송루트로 발전하였다.

우리나라 수출컨테이너화물은 1973년부터 ‘SLB Service’를 이용하여 운송되고 있으며 최근 우리나라의 포워더들은 SVT나 유라시아트랜스 등과 직접계약을 통해 실질적으로 ‘TSR’운영에 참여하기 시작하였다.

‘SLB’는 부산~보스토치니(Vostochny)간을 컨테이너선으로 해상수송한 후 시베리아철도의 컨테이너전용열차(block train)로 러시아의 유럽국경 역까지 운송한 후 유럽의 철도, 트럭, 선박 등을 이용하여, 컨테이너화물을 복합일관운송한다.

한편 ‘SLB’ 운송과 관련하여 부산~로테르담간의 수송거리를 비교하여 보면 다음과 같다.

표 10-14. 부산~로테르담간 루트별 수송거리 비교

운송루트	수송거리
시베리아(Siberia)철도 경유	13,000km
수에즈(Swez)운하 경유	20,700km
케이프타운(Cape Town) 경유	27,000km
파나마(Panama) 경유	23,000km
북미(ALB) 경유	20,000km

(2) ALB

‘ALB’(American Land Bridge)란 1972년에 Seatrain사가 개발한 이 루트는 극동/

그림 10-14. ALB 경로

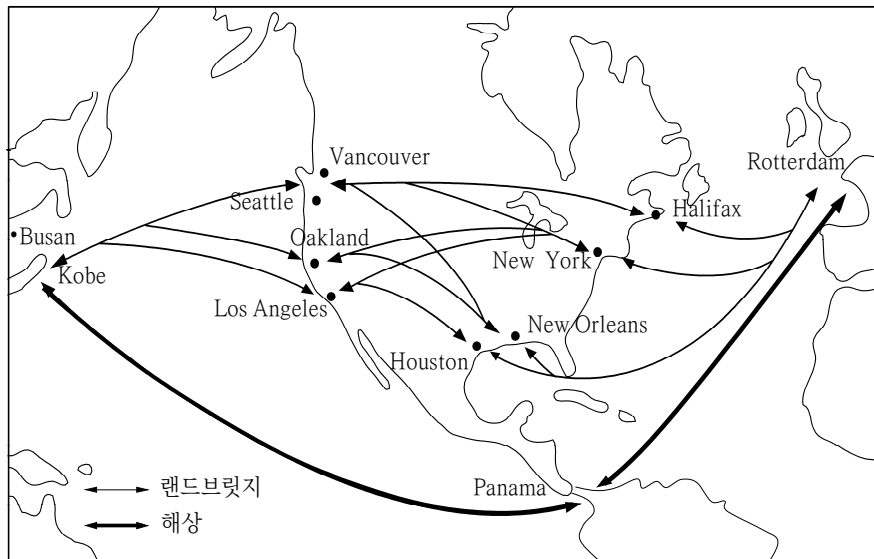


표 10-15. American Land Bridge(ALB)

출발지	수송 수단	중계지	수송 수단	중계지	수송 수단	목적지	소요 일수
극동 주요항	배	오클랜드	철도	찰스톤	배	앤티워프, 함부르크, 로테르담, 브레멘 등	35~40일
		로스앤젤레스	철도	뉴올리언즈	배	로테르담	35~40일

유럽행 루트라기보다는 유럽/북미행 화물의 루트로서 개발된 것으로서 극동·일본에서 유럽행 화물을 운반하기 시작한 것이다. 그 후 1978년에 'Sea-Land', 1980년에는 'APL', 1982년에 'Lykes Lines'가 참가하고, 더욱이 'Sea-Land'와 'APL'은 미국내에서의 '이단적재 컨테이너전용열차'(Double Stack Train : DST)에 의한 Intermodal System을 완비하여 서비스를 하고 있다.

(3) CLB

1979년 일본의 포워더에 의해서 개발된 운송루트로 미국대륙 경유 'ALB'가 선사주도인데 반해 'CLB'(Canadian Land Bridge)는 포워더 주도형의 서비스이다. SLB, ALB와 같이 '구주운임동맹'의 관할권 외에 있고 태평양, 대서양항로의 해상운임에 대해서도 '동맹운임'(tariff)의 적용 외에 있기 때문에 한 때는 상당수의 구주운임동맹의 계약하주도 이용했지만 세계적인 선복과잉과 맹외선사의 급격한 진출로 해상운임이 하락한데 반해 'CLB'는 수차례의 환적으로 운송 코스트가 높아지게 됨에 따라 최근에는 이용률이 낮아지고 있다.

'캐나다/태평양철도'(CP)사는 1992년 4월, 밴쿠버, 몬트리올 항만국의 협력으로 CLB를 재개하였고 화물집하를 유도하기 위해 특별히 캐나다횡단철도 'Tariff'를 설정하는 등 인센티브를 제공하고 있다. 한편 'Transit Time'은 22일로 유럽항로의 해상서비스보다 6~8일 빠르다.

표 10-16. Canadian Land Bridge(CLB)

출발지	수송 수단	중계지	수송 수단	중계지	수송 수단	목적지	소요 일수
부산	배	밴쿠버 시애틀	철도 철도	St. John 몬트리올	배	함부르크, 로테르담, Le Havre	35일

(4) MLB

1972년, 미국선사 'Seatrains'이 찰스톤을 경유해 유럽에서 캘리포니아로의 'MLB'

(Mini Land Bridge)수송을 개시했다. 이 수송의 귀항항로를 이용해서 극동에서 미국동안으로 화물을 운반한 것이 MLB수송의 발단이고 이것에 의해 미국과 극동간의 복합운송의 막이 열렸다.

극동에서 북미 동안(뉴욕)까지의 해상수송거리는 약 9,800마일, 서안을 경유하여 철도로 연결을 통한 횡단수송의 거리는 7,600마일이 된다. 이 수송시스템을 실현하기 위해서는 낮은 철도운임을 확보하는 것이 필요불가결한 요소로서 'Seatrains'은 2개의 철도회사와 낮은 운임계약을 맺고 'MLB' 수송을 시작하였다.

1984년 미국 「해운법」의 발효와 컨테이너선의 선복과잉에 의한 선사간의 과당경쟁, 부가가치 운송서비스의 요구에 대해 정기선사가 국제종합물류 관리를 목표로 하여 미국내륙까지의 '일관수송체제'의 구축에 힘을 기울였고 선사의 정요일서비스에 부합되는 'Unit Train Service'의 확립과 경제효율이 높은 '이단적재열차'(Double stack train : DST)의 개발은 선사에 의한 복합운송을 더욱 촉진시켰다.

표 10-17. Mini Land Bridge(MLB)

출발지	수송 수단	중계지	수송 수단	목적지	소요 일수
부산 CY/CFS	→ 배 →	시애틀, 오클랜드 로스앤젤레스, 상파울로 롱비치 등 미서안 항구	→ 철도 →	미동안 항구 최종지의 철도회사 CY/CFS	15 ~ 18일

(5) IPI

'Mini Land Bridge'가 Port to Port운송인데 비하여 'IPI'(Interior Point Intermodal), 즉 'Micro Bridge'는 미국내륙지점으로부터(또는 까지) 최소한 2개의 운송수단을 이용한 일관된 복합운송 서비스를 말한다.

'MLB'가 미 동안으로의 해상운송 서비스의 대체수단으로서 미 동안, 카리브지역의 항구로 목적지가 한정되어 있는 것에 비하여 'IPI'는 내륙포인트까지를 목적지로 하는 복합일관운송이다.

'IPI'는 선사 자신이 내륙까지의 B/L을 발급하고 철도에서 트럭으로의 연결, 최종목적지로의 인도까지 모두 선사가 수배한다. 최근에서는 화주 문전(door)까지 운송을 수배하는 'Store Delivery Service'도 성행하고 있다.

표 10-18. Micro Bridge

출발지	수송 수단	중계지	수송 수단	중계지	수송 수단	목적지	소요 일수
부산 CY/ CFS	배	시애틀 오클랜드 로스앤젤레스 샌프란시스코 롱비치 등 미서안 항구	철도 트럭	철도 터미널	트럭	그룹 I (미시시피강 서쪽) 그룹 II (미시시피강 동쪽) 그룹 III (동안에 가까운 도시)	22일

2. 해공복합운송

1) 북미서안 경유 해공복합운송

‘해공복합운송’(sea/air)은 해상운송에 비해 소요일수를 대폭적으로 축소할 수 있고, 항공수송에 비해 소요운임을 절감할 수 있으며, 전구간 해상운송에 비해 재고 투자와 창고료의 절감, 포장비의 절약이라는 종합물류코스트의 절감을 가져오는 등의 이점이 있다. 이 점에 착안해 1964년에 ‘Air Canada’가 개발한 것이 북미서안경유의 ‘Sea/Air’ 루트이다.

운임은 극동항에서 미국서안(또는 밴쿠버항)까지의 해상부분은 맹외운임을 적용하고 여기에서 유럽 각 도시까지는 국내의 저렴한 ‘OCP’항공운임과 ‘IATA’국제항공운임이 합산되므로 총운임은 이 3종류의 운임을 합계해서 계산한다. 항공운송만 으로의 운임과 비교할 때 40~50%정도 저렴하게 된다.

표 10-19. 북미서안 경유 해공복합운송

출발지	수송 수단	중계지	수송 수단	중계지	수송 수단	목적지	소요 일수
부산 CY/CFS 항공회사지정 Vanning Ponit	배	북미서안 주요항 ↓ 서안공항	항공	북미동안 → 공항	항공	유럽공항 ↓ 주요도시	14일

2) 러시아 경유 해공복합운송

부산항의 ‘Aeroflot’항공 지정의 ‘CFS’에 화물이 반입되고 모스크바를 기점으로

해서 러시아, 유럽(동구국가도 포함), 중동 및 아프리카국가 등 구소련항공이 서비스 하는 지역의 전운송구간에 운송된다.

예약된 화물이 부산항의 'CFS'로 화주에 의해서 반입되어 컨테이너에 적입되고 '러시아극동선박공사'(FESCO)의 컨테이너선(주 2회)이 도착하면 화물이 적입된 컨테이너는 컨테이너야드에 수송된다. 'Aeroflot' 항공은 블라디보스톡공항에서의 항공운항 스케줄에 맞도록 선편을 지정하여 선적토록 한다.

보스토치니에 양하된 컨테이너는 'FESCO'의 수배로 트레일러에 의해 블라디보스톡공항으로 육송되어 컨테이너에서 적출되어 'Aeroflot' 항공의 화물기로 모스크바까지 공수하여 모스크바부터는 'Aeroflot' 항공의 국제정기편으로 유럽 각지로 공수된다.

표 10-20. 러시아 경유 해공복합운송

출발지	수송 수단	중계지	수송 수단	중계지	수송 수단	목적지	소요 일수
부산	배	Vostochny→ 블라디보스톡	트럭 ↗ 항공 ↘	모스크바 룩셈부르크 베를린	→항공→ →트럭 →트럭	유럽, 중동, 아프리카, 구주 각지	

3) 동남아시아 경유 해공복합운송

'해공복합운송'(Sea/Air) 중에서 비교적 새롭게 1980년대에 개발된 운송루트로서 북미경유와 시베리아경유의 'Sea/Air'가 항공사 주도로 개발된 것에 반하여 동남아시아 경유 '해공복합운송'은 'Air freight forwarder'와 'Space broker'에 의해서 발전해 온 것이 특징이다.

'스페이스 브로커'(space broker)는 동남아시아에서 유럽, 중동행의 부정기 항공 회사의 스페이스를 매입하고, 이것을 항공화물대리점과 포워드에게 판매한다. 대리점과 포워더는 이것과 'Carrier' 주도의 'Sea/Air' 등을 적절히 조정하여 독자의 운송루트를 만들어서 화주에게 제공한다.

표 10-21. 동남아시아 경유 해공복합운송

출발지	수송수단	중계지	수송수단	중계지	수송수단	목적지	소요일수
부산 CY/CFS	배	홍콩 방콕 싱가폴	항공	유럽공항	트럭	입구까지	8~10일 14~16일 14~16일

6.3 복합운송인

1. 복합운송인의 개념

‘복합운송인’(combined transport operator : CTO)은 이종 및 동종 수송수단을 조합하여 수송하는 운송인으로서 ‘Multimodal Transport Operator’(MTO), ‘International Transport Operator’(ITO)라고도 한다.

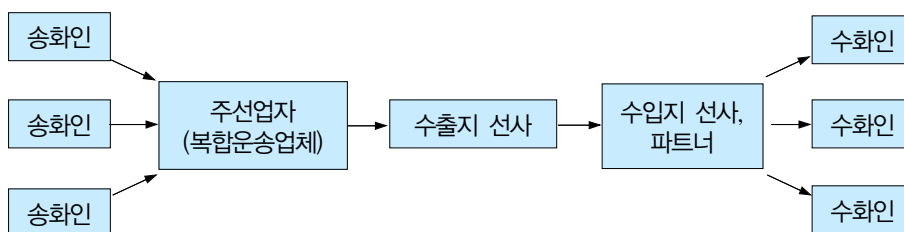
‘UN국제복합운송조약’에 의하면 ‘복합운송인’이란 스스로 또는 대리인을 통해서 운송계약을 체결하고 송화인이나 운송인의 대리인이 아닌 운송계약의 주체로서 계약이행에 대해 책임을 지는 자로 정의하고 있다.

‘복합운송인’은 자기의 명의로 화주를 상대로 복합운송계약을 체결한 계약당사자일 뿐만 아니라 운송전반을 계획하며 운송기간 중 여러 운송구간을 적절히 연결하고 총괄하여 원활한 운송이 되도록 조정·감독할 지위에 있는 자이다.

그리고 ‘복합운송인’은 선사, 항공회사, 트럭회사, 창고업자, 철도회사, 포워더 등 유통기능을 담당하는 자 가운데 화주에 대하여 단일책임을 지며, 복합운송증권을 발행할 수 있는 자이면 누구나 상관없다.

1980년 「UN국제복합운송조약」의 정의에 의하면, ‘국제복합운송’(international multimodal transport)이란 복합운송인이 화물을 자기책임하에 인수하여 어떤 국가의 일정한 지점으로부터 다른 국가의 인도예정지점(a place designated for delivery)까지 복합운송계약에 의거하여 적어도 두 종류 이상의 운송수단을 이용하여 행하는 운송”을 뜻한다.

그림 10-15. 복합운송인의 기능



따라서 국제간의 이동, 복합운송계약의 체결, 복합운송인에 의한 전구간운송의 책임인수, 운송수단 이중복수성을 포함하여야만 복합운송이라 할 수 있으며, 복합운송은 운송구간을 단순히 두 번 이상 반복하는 '통운송'(through carriage)과 구별된다.

2. 복합운송인의 기능

'복합운송인'은 운송인 기능을 수행하기 때문에 비록 운송수단을 보유하고 있지 않지만 실제운송인과 똑같이 운송책임을 부담한다. 운송책임 부보에 대한 증거문서가 복합운송증권(CTD)이라 할 수 있고 우리나라 복합운송업체는 모두 FIATA B/L을 발행한다.

그런데 우리나라는 단순 포워딩과 복합운송이 분리되어 있지 않고 두 가지 기능을 동시에 수행하기 때문에 그 영업적 지위가 포워더인지 복합운송인인지는 각 경우에 따라 다르게 판단되어야 한다.

3. 복합운송인의 요건

1) 운송책임의 단일성

'복합운송'은 복합운송인이 전 구간에 걸쳐 화주에게 단일책임을 져야 한다. 복합운송은 하나의 계약으로 다수의 구간운송 행위가 결합되어 있으나 '복합운송인'은 자기의 명의로 계산으로 송화인을 상대로 복합운송계약을 체결한 계약당사자일 뿐만 아니라 전체운송을 계획하고 여러 운송구간을 적절히 연결하고 운송이 원활하게 이루어지도록 총괄하여 조정하며 감독할 지위에 있기 때문에 '복합운송인'에게 책임을 집중시킴으로써 복합운송 본래의 기능이 발휘될 수 있는 것이다.

2) 복합운송증권의 발행

복합운송이 되기 위해서는 '복합운송인'이 화주에 대하여 전 운송구간을 담당하는 유가증권으로서의 복합운송증권이 발행되어야 한다. 이러한 증권의 발행은 법적으로 운송책임을 단일화시킨 것이며, 운송책임의 단일성과 표리의 관계이다.

3) 일관운임의 설정

‘복합운송인’의 서비스 대가로서 운임을 각 운송구간마다 분할하지 않고 전 구간 단일화된 운임을 설정하여야 한다. 이는 전 운송구간에 대한 책임이 복합운송인에게 집중되어 있으므로 이에 대한 반대급부도 하나로 통합하는 것이다.

4. 복합운송인의 유형

‘복합운송인’은 운송수단의 보유 여부에 따라 ‘캐리어형 운송인’(carrier operator)과 ‘비캐리어형 운송인’(non-carrier operator)으로 분류할 수 있다.

1) 캐리어형 복합운송인

‘캐리어형 운송인’은 자신이 직접 보유하고 있는 선박, 항공기, 트럭 등을 이용하여 복합운송을 수행하는 실제 운송인을 통틀어서 말한다. 이 중 선박회사는 가장 전형적인 캐리어형 복합운송인이다.

선박운항업체 가운데 해상운송만 하고 복합운송을 하지 않는 업체도 있으나, 최근의 추세는 거의 모든 선사들이 복합운송의 주체로서 활발하게 복합운송서비스를 발전시켜 나가고 있다.

2) 포워드형 복합운송인

‘포워드’(forwarder)의 정의는 국가에 따라 또는 그 규모와 영업형태에 따라 서로 다르나, 일반적으로 운송수단을 직접 소유하지 않은 채 고객을 위하여 화물운송의 주선이나 운송행위를 수행하는 자를 말한다.

‘포워드형 복합운송인’은 캐리어형 복합운송인에 비해 운송수단을 직접 보유하지 않는다는 점만 다를 뿐 운송인과 다름없이 운송주체로서의 제반기능과 책임, 의무 등을 수행하는 일종의 계약운송인이다. 해상운송주선인(international forwarder)이나 항공운송주선인(air freight forwarder)은 가장 전형적인 프라이트 포워드형(freight forwarder) 복합운송인이다.

3) NVOCC형 복합운송인

1984년 미국 신해운법(Shipping Act)은 프라이트 포워드형 복합운송인을 ‘비선

박운항업자’(Non Vessel Operation Common Carrier : NVOCC)라는 형태의 합법적인 운송인 개념으로 실체화시켰다.

미국 신해운법에 명시된 ‘NVOCC’는 “해상운송에 있어서 자기 스스로 선박을 직접 운항하지 않으면서 해상운송인(ocean common carrier)에 대해서는 화주의 입장이 되는 것”으로 정의하고 있다.

5. 복합운송인의 책임

1) 복합운송인에 대한 책임원칙

「UN국제복합운송조약」 제16조에 의하면 “복합운송인은 자기 또는 그 이행보조자가 손해의 원인이 된 사고 및 그 결과를 회피하기 위하여 합리적으로 요구되는 모든 조치를 취하였다는 것을 증명하지 못하면 운송물에 관한 손해에 대하여 책임을 져야 한다”고 규정하고 있다.

이는 ‘복합운송인’의 책임이 ‘과실책임주의’에 의하지만 물건의 멸실·손상·지연에 의한 손해의 발생에는 운송인의 과실이 추정됨을 규정한 것으로서, 복합운송인이 자신의 무과실을 입증하지 못하는 한 손해배상책임을 면할 수 없다는 이른바 ‘과실추정주의’를 취하고 있다.

2) 복합운송인의 책임체계

‘복합운송인’은 화주에 대하여 단일책임을 부담하지만, 각 운송구간에 대하여 어떠한 책임을 지느냐에 따라 다음의 세 가지 이론이 있다.

(1) 단일책임론(uniform liability system)

운송물의 멸실, 훼손, 지연손해가 복합운송의 어느 구간에서 발생하였느냐를 가리지 않고, 복합운송인은 하나의 동일한 기준에 따라서 책임을 분담하여야 한다는 이론이다.

(2) 이종책임론(network liability system)

손해구간이 확인된 경우에는 그 구간의 기존 국내법이나 국제조약을 적용하고, 미확인된 경우에는 그 손해가 운송구간이 가장 긴 해상구간에서 발생한 것으로 추정하여 「Hague 규칙」을 적용한다. 1975년의 ICC 「복합운송증권통일규칙」 및

“FIATA CT B/L”의 이면약관에서 채택하고 있다.

(3) 절충형책임론(modified uniform liability system)

원칙적으로 손해발생 구간의 확인 여부와 관계없이 동일한 책임규정을 적용하나 예외적으로 손해발생구간이 확인되고 그 구간에 적용될 법규의 책임한도액이 UN 조약의 책임한도액보다 높은 경우에는 그 구간법을 적용한다는 이론이다. 1980년 UN국제복합운송조약, 1992년 「UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙」 및 1978년 「Hamburg 규칙」에서 채택하고 있다.

3) 복합운송인의 책임제한

운송에 관한 국제조약에는 예외없이 운송인의 손해배상책임이 금액적으로 제한되고 있는 이른바 ‘책임제한조항’(liability limitation clause)을 두고 있다.

「UN국제물건복합운송조약」하의 복합운송인의 책임제한은 “포장물 또는 적재단위당 920 SDR”과 “킬로그램당 2.75SDR”로서 「Hamburg 규칙」보다도 10퍼센트 증가되어 있다. 그러나 「UN국제물건복합운송조약」에서 내수로운송 및 해상운송을 포함하지 않는 복합운송의 경우에는 복합운송인의 책임제한을 “킬로그램당 8.33SDR”로 중량에 의해서만 규정하고 있다.

그리고 인도지연의 경우 복합운송인의 책임한도액은 「함부르그규칙」의 경우와 같이 복합운송계약상의 운임총액을 상한으로 하여, 지연된 운송물에 대하여 지급되는 ‘운임의 2.5배’에 상당하는 금액으로 제한된다. 또한 지연손해와 일부 멸실·훼손 손해가 같이 발생하더라도 ‘복합운송인’의 책임한도액의 총액은 해당 운송물의 전손(total loss)의 경우에 인정되는 한도액을 초과하지 않는다.

표 10-22. 주요 조약(규칙)별 책임한도액 비교(운송화물 1kg당)

조약명	운송구간	책임한도액	
Hague-Visby 규칙	해상	30 포양카레 프랑	(약 US\$ 2.00)
Hamburg 규칙	해상	2.5 SDR	(약 US\$ 3.75)
CIM 1970	철도	50 제미날 프랑	(약 US\$ 16.00)
CMR	도로	25 제미날 프랑	(약 US\$ 8.00)
Warsaw 조약	항공	250 포양카레 프랑	(약 US\$ 16.00)
UN 복합운송조약	-	2.75 SDR	(약 US\$ 4.20)
UNCTAD/ICC 규칙	-	2 SDR	(약 US\$ 3.00)

6.4 복합운송증권

1. 복합운송증권의 의의

‘복합운송증권’(Combined Transport Document : CTD)이란 복합운송에 의하여 물품이 인수된 사실과 계약상의 조항에 따라 물품을 인도할 것을 약속한 복합운송 계약을 증명하는 증권이다.

‘복합운송증권’(CTD)은 운송물품의 인수(taking in charge)에 의해 발행되는 서류로서, 현재 복합운송증권은 선하증권형식으로 발행하고 있다. 제5차 개정 신용장통일규칙에서는 신용장에 별도의 명시가 없는 한 은행은 복합운송서류를 수리하여야 한다고 규정하고 있어 복합운송증권을 중요한 운송서류에 포함하고 있다.

특히 ‘복합운송증권’(CTD) 중에서 ‘국제운송주선인협회연맹 복합운송선하증권’(FIATA Combined Transport Bill of Lading : FIATA FBL)은 복합운송선하증권양식을 이용하고 있다. 이는 유통성을 지닌 유가증권으로 은행이 수리한다. 그러나 ‘FIATA 운송주선인 화물운송증권’(FIATA Forwarding Agents Certificate of Transport : FIATA FCT)과 ‘FIATA 운송주선인 화물수령증’(FIATA Forwarding Certificate of Receipt : FIATA FCR)은 비유통성서류로 신용장에 별도의 허용이 있어야만 수리가 가능하다.

한편, 「UCP 600」 제14조에는 “복합운송서류, 선하증권, 비유통성 해상화물운송장, 용선계약선하증권, 항공운송서류, 도로, 철도 또는 내륙수로운송서류의 요건을 충족하는 운송서류는 운송인, 선주 또는 용선자 이외의 모든 당사자에 의하여 발행될 수 있다”고 규정하고 있다. 따라서 운송주선인이 발행한 운송서류가 수리되기 위해서는 이들이 운송인이나 그 대리인임을 증명해야 한다.

2. 복합운송증권의 특징

복합운송인이 발행하는 ‘복합운송증권’(CTD)은 다음과 같은 특징을 가지고 있다. 첫째, 도로·철도·내수로·해상 또는 항공운송이 결합된 복합운송이 상이한 운송인에 의하여 이루어지더라도 복합운송증권은 처음부터 끝까지 전운송구간을 커버하는 서류이다. 둘째, 복합운송증권은 본선적재 전에 복합운송인이 수탁 또는 수취한 상태에서 발행되는 서류이다. 셋째, ‘복합운송증권’은 실질적인 운송인

(actual carrier)에 의해서만 발행되는 선하증권과는 달리 운송인뿐만 아니라 운송주선인(freight forwarder)에 의해서도 발행된다. 넷째, '복합운송증권'은 화주에게 '통운송'(through transport)의 전체적인 책임을 지고, 어느 구간에서 발생하였든 화물의 멸실이나 손상에 대해 책임을 지는 복합운송인이 발행한다. 그러나 '통선하증권'(Through Bill of Lading)의 발행자는 통상 해상운송인이다.

3. 복합운송증권의 형태

복합운송에 사용되는 운송서류로서의 '복합운송증권'에는 기존의 선하증권을 약간 변형한 선하증권형식의 복합운송증권과 복합운송에 관한 국제규칙에 따른 복합운송증권이 있다.

1) 선하증권 형식의 복합운송증권

'복합운송증권'의 대부분은 'Bill of Lading'(B/L)이라는 말이 붙은 선하증권형식의 'Combined Transport Bill of Lading'이 주로 사용되고 있다.

선하증권형식의 복합운송증권은 'Combined Transport B/L', 'Multimodal Transport B/L', 'Through B/L' 등의 다양한 명칭을 사용하고 있으며, 이러한 증권은 그 명칭에 복합운송을 의미하는 문언이 기재되어 있는 것이 특징이라 할 수 있다.

여기서 특히 'Through B/L'은 선적지로부터 도착지까지 하나의 운송계약에 여러 운송인이 서로 연결하여 운송하는 형태의 통운송계약에 의하여 발행되는 증권으로서, 최초의 운송인이 모든 운송구간에 대하여 책임을 부담하므로 그 책임이 분명하다.

2) Combined Transport Document(CTD)

CTD는 ICC에서 1975년에 제정한 「복합운송증권에 관한 통일규칙」(Uniform Rules for a Combined Transport Document)에서 규정하는 복합운송증권이다. CTD는 모든 복합운송구간을 포괄하기 때문에 각 운송구간에 대한 별도의 운송서류가 필요없으며, 유통가능한(negotiable) 형태와 유통불가능한(nonnegotiable) 형태로도 발행된다.

[예시 10-3] 복합운송증권(Combined Transport Document)

Shipper CHANG WON ELECTRONICS CO. LTD C.P.O. BOX 606 SEOUL, KOREA		B/L No. BURD2009		
Consignee TO ORDER		<p style="text-align: center;">K.S. LINE</p> <p style="text-align: center;">Korea Shipping Corporation COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING BETWEEN EUROPE AND FAR EAST</p>		
Notify party OSIO INTERNATIONAL B.V. CONFECTIECENTRUM 3-1-15 WILHELMINAPLEIN 29, 1062HJ AMSTERDAM, THE NETHERLAND				
Pre-carriage by	Place of receipt BUSAN, CFS			
Ocean vessel K.S. GLORY	Place of delivery BUSAN, KOREA	<p>RECEIVED in apparent good order and condition accept otherwise noted the total number of Containers of Packages or units enumerated below for transportation from the place of receipt to the place of delivery subject to the terms hereof. One of the international Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in charges for the goods. On presentation of this document(duly endorsed). IN WITNESS whereof the number of Bill of Lading stated below have been signed one of which being accomplished the other(s) to be void.</p>		
Port of discharge ROTTERDAM	Final destination ROTTERDAM			
Container No. KACU2115018/30167	No. of Container 2 CNTRS	Charges and Descriptions of Goods SAID TO CONTAIN: 2PCS. OF SOUND MIXER MODEL: MX-1630 CHECK NO : AF830243 "LCL SERV, CHARGES ARE DUE AT THE DESTINATION"	Gross Weight (KGS) 51	Measurement (CBM) 0.488
Total number of Containers or Packages(in words) TWO(2) CONTAINERS ONLY				
Freight and Charges	Reverse Tons	Rate	Prepaid	Collect
U.S. 7600 INTERIM BAF CAF SURCHARGE LCL SERVICE CHARGE(L) WHARFAGE	0.488	100.00/MC -0.20 % -14.50 % TOTAL \$ 4.50 \$ 0.22	4.50 0.22	83.15 -0.17 -12.06 70.92
Freight amount As arranged	Freight payable at	Place and date of issue Seoul, Korea		
	Number of Original FBL THREE(3)	Stamp and Signature As Multimodal Transport Operator K.S. LINE Korea Shipping Corporation		

3) Multimodal Transport Document(MTD)

「UN국제복합운송조약」에 준거한 복합운송증권인데 그 조약이 아직까지 발효되지 못하고 있기 때문에 실제 사용되는 경우는 없다. 조약의 법체계가 화주 중심이기 때문에 MTD는 복합운송인에 대하여 엄격한 책임원칙을 정하고 있는 것이 특징이라 할 수 있다.

표 10-23. 복합운송증권과 통선하증권의 비교

구 분	복합운송증권	통선하증권
운송수단의 조합	이종운송수단과의 조합만 가능	동종수단과 또는 이종운송수단과의 조합
운송계약형태	복합운송계약(하청형태)	형태불문, 최종목적지까지 일괄운송만으로 가능
운송인의 책임형태	전구간 단일책임	각 운송인 분할책임
1차운송인과 2차운송인의 관계	1차운송인 : 원청운송인 2차운송인 : 하청운송인	2차운송인에 대한 1차운송인의 지위는 화주의 단순한 운송대리인에 불과
증권의 발행인	발행인의 특별한 제한이 없어 운송주선업자도 가능(FIATA B/L에 한함)	선박회사와 그 대리인
증권의 형식	B/L 이외 형식도 존재	B/L형식
On board notation	Taking in charge란 증명	선적선하증권(Shipped B/L)으로서 특정 선박에의 적재 증명



제 11 장 해상보험

- 제1절 해상보험의 기초개념 / 498
- 제2절 해상위험과 해상손해 / 508
- 제3절 해상보험증권과 협회적하약관 / 516
- 제4절 해상적하보험계약과 보험금 청구 / 535

제1절 해상보험의 기초개념



1.1 해상보험의 의의



1. 해상보험의 개념

‘해상보험’(marine insurance)이란 우연한 해상사고로 생기는 경제적 손실을 회복하기 위하여 많은 경제주체들이 합리적으로 산출한 자금을 각출하여 발생한 해상손해를 보상하는 경제적 제도를 말한다. 따라서 해상보험은 본질적으로 손해보상계약(a contract of indemnity)을 말한다.¹⁾

‘해상보험’은 보험의 목적물에 따라 적하보험(cargo insurance), 선박보험(hull insurance), 운임보험(freight insurance), 희망이익보험(profit insurance), 배상책임보험(liability insurance) 등이 있다.

영국 「해상보험법」(MIA, 1906)은, “해상보험계약(contract of marine insurance)은 그 계약에 의해 합의된 방법과 범위 내에서 해상손해, 즉 해상사업(marine adventure)에 수반하여 발생하는 손해를 보험자가 피보험자에게 보상할 것을 약속하는 계약”이라고 규정²⁾하고 있다.

여기서 유의할 점은 대부분의 경우에 ‘적하보험’에 관련된 원칙들은 보험의 목적물이 무엇이든 기타의 보험에도 동일하게 적용되는 것이 일반적이다. 육상 및 항공운송에 대한 화물의 보험은 ‘해상보험’에서와 같은 보험의 범위나 표준화에 아직 이르지 못하고 있으나 사정이 허락하는 한 해상보험계약에 근거하여 체결하려는 경향이 있다.

그러므로 ‘해상보험’이라는 용어는 다소 오해의 소지가 있는데, 왜냐하면 해상보험계약은 당사자의 합의나 무역관습에 따라 해상항해(sea voyage)에 부수하는 내수로 또는 육상위험으로부터의 손해에 대해서 피보험자를 보호하기 위하여 그 담보범위를 확장할(extended) 수 있기 때문이다.³⁾ 다시 말해 ‘해상보험’은 원래 화물

1) E. R. Hardy Ivamy, *Charmers' Marine Insurance Act 1906*, London, Butterworths, 1976, p. 2.

2) MIA 1906, 제1조.

이 운송수단에 선적되는 시점에서부터 양륙항에 양하될 때까지를 책임구간으로 하고 있으나 경우에 따라서는 그 범위를 확장할 수 있다. 수출무역에 있어서는 해상항해뿐만 아니라 매도인의 창고에서 선적항까지 그리고 양륙항에서 외국 수입업자의 창고까지의 육상운송을 담보하기 위해서 별도의 육상보험계약 없이 '확장된 해상보험'에 부보하는 것만으로 전운송구간에 대한 보험이 가능하다.⁴⁾

한편 영국의 '해상보험'은 13세기경 런던에 이주해온 이탈리아의 롬바드상인(Lombard merchants)에 의해 개시되었지만 그 후 영국인이 보험사업을 영위하게 되어 1567년부터는 '왕립거래소'(Royal Exchange)에서 거래가 이루어 졌다. 17세기 후반에는 로이즈가 운영하던 '커피점'(Lloyd's Coffee House)이 보험거래의 중심으로 되어 1771년에 로이즈위원회가 탄생되었는데, 이것은 1871년의 「로이즈법」(Lloyd's Act)의 제정에 의해 보험조합인 '로이즈'(Corporation of Lloyd's)로 되었다.⁵⁾

2. 해상보험계약의 성질

1) 낙성계약과 불요식계약

'보험계약'은 무역계약과 동일하게 당사자 사이의 의사표시의 합치로 성립하고 아무런 형식을 요구하지 않는 불요식계약이다.⁶⁾ 실무상 '보험계약'은 보험자가 사전에 인쇄해 둔 보험청약서를 이용하고 보험계약과 동시에 보험증권을 교부하는 것이 일반적이다. 그러나 보험증권은 쌍방에 의해 작성된 것이 아니고 보험계약서가 아니므로 증거증권에 불과하다. 영국법에서도 "해상보험계약은 피보험자의 청약이 보험자에 의해 승낙된 때에 성립된 것으로 간주되고, 그 때에 보험증권이 발행되는지의 여부와는 관계가 없다"고 규정⁷⁾하고 있으며, 한국도 동일하게 취급하고 있다.

3) Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 9th ed., London, Stevens & Sons, 1990, p. 488.

4) MIA 1906, 제2조에서는. "해상보험계약은 그 명시된 특약 또는 상관습에 의해 그 담보의 범위를 확장해서 해상항해에 수반하는 내륙수로 또는 육상위험의 손해에 대하여서도 피보험자를 보호할 수 있다."라고 규정하여 사고발생지점을 반드시 해상에 한정하지 않고 있음을 알 수 있다.

5) H. Bennell, *The Law of Insurance*, 2nd ed., Oxford University Press Ltd., 2006, pp. 235~236.

6) 우리나라 「상법」, 제638조.

7) MIA 1906, 제21조.

2) 쌍무계약과 유상계약

계약의 양 당사자가 서로 대가적 의미를 가지는 채무를 부담하는 계약을 ‘쌍무계약’이라고 한다. 보험계약도 보험계약의 성립으로 인해 보험계약자는 보험료 납입의 의무를 부담하고, 보험자는 불확정의 의무이긴 하지만 보험사고가 발생할 경우 보험금 지급의무를 부담하고 있다. 보험사고의 발생이라는 조건이 불확정적이긴 하지만 법률적으로 대가관계가 형성되기 때문에 ‘쌍무계약’으로 볼 수 있다.

‘보험계약’에서 보험자는 우연한 사고(보험사고)가 발생한 경우 손해를 보상할 것을 약속하고 이에 대해 보험계약자는 보험료를 지급할 것을 약속하고 있으므로 ‘유상계약’의 성격도 가진다. 다만 ‘보험계약’은 보험사고가 발생한 경우에만 보험금지급과 보험료 납입에 대한 대가관계가 형성된다는 차이점이 있다.

3) 사행계약

‘사행계약’(aleatory contract)이라 함은 적어도 계약당사자 일방의 급부가 우연한 사실에 의하여 좌우되는 것을 말한다. ‘보험계약’에 있어서 보험자의 급부의무는 미리 보험자가 보험료를 수령하였음에도 불구하고 우연한 사고가 생긴 때에만 발생하므로 보험계약도 일응 ‘사행계약’이라 할 수 있다.

그러나 ‘보험계약’은 우연한 사고로 인한 경제적 손실을 보상하는 것이며, 우연한 사건에 의해 일방적인 이득을 보는 것이 아니므로 ‘도박’ 등과는 차이점을 보인다.

4) 부합계약

‘보험계약’은 다수의 보험계약자를 상대로 체결되기 때문에 그 내용이 정형화되지 않을 경우 보험계약조건에 대한 합의에 이르기까지 상당한 시간을 소요하게 된다. 더욱이 보험계약자는 보험자에 비해 보험조건에 대한 지식부족 혹은 의구심을 가지게 될 수도 있다. 따라서 보험계약조건은 보험자에 의해 정형화된 형태로 제공될 필요가 있었고 현재 대부분의 보험은 정형화된 보험조건을 제공하고 있다.

그러므로 당사자 일방이 계약내용을 미리 정하고, 상대방이 이를 포괄적으로 승인함으로써 성립하는 ‘부합(附合)계약’의 성질을 보험계약은 가지고 있다. 결국, 보험계약자는 계약을 체결할 것인지의 여부를 선택할 뿐이고 내용의 결정에는 참여하지 못하는 것이다.

1.2 해상보험의 당사자 및 기본원리

1. 해상보험의 관계당사자

해상보험의 기본적인 관계당사자로는 보험자와 보험계약자 그리고 피보험자를 들 수 있다.

1) 보험자(insurer; assurer; underwriter)

보험계약의 당사자로서 보험사고가 발생하여 피보험목적물에 손해가 발생한 경우 보험금을 지급할 의무를 부담하는 자를 말한다. 우리나라에서는 ‘보험자’는 법인체인 보험회사(insurance company)로 한정되어 있으나, 외국의 경우 ‘Lloyd’s’ 같은 개인보험업자(underwriter)도 있다.

2) 보험계약자(policy holder)

자기의 명의로 보험회사와 보험계약을 체결하고 보험료를 지불할 의무를 지는 자를 말한다. ‘보험계약자’는 보험계약을 체결할 때 보험자에 대하여 보험료 지불 외에도 보험계약에 관한 중요사항에 관한 ‘고지의무’(duty of disclosure)가 있다. 만약, 보험계약자 또는 피보험자가 고의 또는 과실로 인하여 중요한 사항을 부실 고지하거나 불고지(non-disclosure)를 하였다면 보험자는 계약을 해지할 수 있다.

3) 피보험자(insured, assured)

‘피보험이익’(insurable interest)의 주체로서 보험자로부터 손해보상을 받을 권리가 있는 자이다. 보험계약자와 피보험자는 매매계약 형태에 따라서 동일인이 될 수도 있고 다른 사람이 될 수도 있다.

대부분의 무역계약에서 보험조건이 명시되는 경우는 보험계약자가 수출상이고 피보험자가 수입상인 경우이다. 「Incoterms 2010」의 FOB조건하에서는 보험계약자와 피보험자가 모두 동일한 수입상이지만, CIF조건인 경우는 보험계약자는 수출상이지만 피보험자는 수입상이 되며 이 경우 수출상이 보험증권을 여타의 운송 서류와 함께 수입상에게 ‘배서’(endorsement)에 의한 양도를 함으로써 피보험이

익이 수입상에게 이전된다.

2. 해상보험의 기본원리

1) 보험목적물과 피보험이익

① 보험목적물(subject matter insured)

위험으로 인하여 손해나 경제상의 불이익이 발생하게 되는 대상, 즉 해상보험의 보험부보 대상인 수출입 물품 또는 운송수단을 말한다.

② 피보험이익(insurable interest)

선적화물, 선박 등 보험목적물에 대하여 특정인이 갖는 이해관계로서, 이러한 ‘피보험이익’이 없으면 보험계약을 체결할 수 없으며 설령 보험계약이 체결되었다고 하더라도 효력이 발생할 수 없다. 해상보험계약이 유효하게 성립되기 위해서는 ‘피보험이익’이 적법성과 경제성, 확정성의 요건을 갖추지 않으면 안된다.

해상보험에서의 ‘피보험이익’은 별도규정이 없는 한 해상운송회사의 모든 합법적인 항해사업은 ‘피보험이익’이 될 수 있으며, 여기에는 선박(marine hull), 적화(marine cargo), 운임(freight), 선비(disbursement) 및 희망이익(expected profit), 희망보수(expected commission), 모험대차채권(bottomry)⁸⁾ 등을 포함하고 있다.

2) 보험가액과 보험금액

① 보험가액(insurable value)

보험사고가 발생한 경우에 피보험자가 입게 되는 경제적 손해의 최고한도액이며, 피보험이익의 평가액을 말한다. 실무에 있어서 운송화물의 ‘보험가액’은 피보험이익의 원가에 선적관련 운송비용과 보험비용을 가산한 CIF가액을 말한다.

② 보험금액(insured amount)

보험계약금액으로서 손해발생시 보험자가 부담하는 실질적인 ‘보상금액’이다. 해상적하보험에 있어서 보험금액은 일반적으로 보험가액인 CIF가액에 희망이익 10%를 더한 금액으로 하고 있다.

한편, 보험계약에 있어서 보험가액과 보험금액이 동일한 경우를 ‘전부보험’(full

8) ‘모험대차채권’이란 선박의 수선비, 구조비, 기타 항해를 지속하기 위해 필요한 내용을 지출하기 위해 선박, 운임 및 적화를 저당하여 저당물이 목적지에 도착할 것을 조건으로 변제하는 금전소비대차의 일종을 말한다.

insurance)이라 하고 보험가액보다 보험금액이 적은 경우를 ‘일부보험’(partial insurance), 보험가액보다 보험금액이 큰 경우를 ‘초과보험’(over insurance)이라고 한다.⁹⁾

해상적하보험에서 보험계약자가 ‘전부보험’으로 부보하고 화물이 전손을 입었을 경우 보험금은 보험금액과 같게 되지만 ‘일부보험’의 경우 손해보상의 산출에 있어서는 비례보상방식과 실손보상방식이 있다. ‘비례보상’방식은 보험금액의 보험가액에 대한 비율에 따라 보상하는 방식¹⁰⁾이고, ‘실손보상’방식은 손해액이 보험금액에 달할 때까지 손해액을 보상하며, 실제손해액이 보험금액을 초과할 때에는 초과부분은 보상하지 않는다.

3) 보험금과 보험료

‘보험금’(claim amount)은 보험계약에 실질적으로 의거 담보위험으로 피보험자가 입는 경제적 손해에 대하여 보험자가 피보험자에게 지급하는 보상금을 말한다. ‘보험료’(insurance premium)는 보험계약시 위험을 담보하는 대가로 보험계약자가 보험자에게 지불하는 대금을 말하며, 보험료율은 보험금액에 대한 백분비로 표시한다.

4) 담 보

해상보험에서의 ‘담보’(warranties)는 특정조건에 대해 피보험자가 지켜야 할 약속으로서, 피보험자가 이 담보조건을 위반한 경우 그 시점부터 보험계약은 무효이다.

‘담보’에는 명시담보와 묵시담보가 있는데, ‘명시담보’(express warranties)는 담보의 내용이 보험증권에 명시되거나 또는 별도로 인쇄된 서류를 증권에 첨부하는 경우를 말한다. 특히 해상적하보험의 경우는 일정기간 피보험목적물의 안전에 관한 담보를 주로 하고 있다.

‘묵시담보’(implied warranties)는 보험증권에 명시되어 있지는 않으나 피보험자가 묵시적으로 제약을 받아야 하는 담보로서, 여기에는 감항담보와 적법담보가 있다. ‘감항담보’(warranty of seaworthiness)는 선박이 특정항해를 완수할 수 있을 정도로 능력을 갖춘 상태, 즉 감항성이 있어야 하고, ‘적법담보’(warranty of

9) 보험가액과 보험금액의 관계에서 ① 전부보험(full insurance) : 보험가액 = 보험금액, ② 일부보험(partial insurance) : 보험가액 > 보험금액 그리고 ③ 초과보험(over insurance) : 보험가액 < 보험금액이다.

10) 일부보험에 대한 비례보상원칙 적용시 등식은, 보험금 = 손해액 × (보험금액/보험가액)

legality)는 피보험자가 지배할 수 없는 경우를 제외하고는 모든 해상사업이 합법적이어야 한다.

5) 근인주의

‘근인주의’는 담보위험(insured perils)에 근인하여 발생한 손해에 대해서만 보험자가 보상할 책임을 진다는 원칙으로서, 영국 「해상보험법」(MIA 1906) 제55조에서도 이 원칙을 채택하고 있다. 즉, 해상보험에서 보험자가 보상해 주는 손해는 보험증권에서 담보된 위험이거나 그것에 근인하여 발생한 손해이어야 한다. 이 원리는 “근인(近因)을 보고 원인(遠因)은 보지 말라”는 법언(法諺)으로도 표현되고 있다.

여기서 ‘근인’(proximate cause)이란 시간적으로 사고발생시각에 가장 가까운 원인(原因)만을 뜻하는 것은 아니며, 당해 사고를 야기한 가장 직접적이고 지배적인 원인을 말한다. 그러므로 손해를 야기한 가장 중요한 원인이 ‘담보위험’에 속하면 보험자는 보상책임이 있다. 이 ‘근인주의’에 있어서 문제는 여러 가지 원인의 연속과정에서 그 결과로 손해가 발생한 경우, 이 복잡한 ‘인과관계’(causation)¹¹⁾ 속에서 어느 것을 ‘근인’으로 보느냐 하는 것이다.

예컨대 1918년 ‘IKARIA’ 호(號) 사건¹²⁾에서 기선 ‘IKARIA’호는 Harse 근처에서 독일 잠수함의 수뢰공격으로 항해가 자유롭지 못할 정도의 손해를 입었으나 무사히 항구에 입항하여 배수 작업으로 침몰을 면하였다. 그러나 그 때 돌풍이 불어 풍랑으로 배수작업을 계속 못하게 되어 부두에서 침몰할 우려로 관청의 명에 의하여 정박지로 이동 중 좌초되었다가 두 개의 격창(隔艙)이 파괴되어 선체가 부러져서 침몰하였다. 이 경우 수뢰공격, 풍랑 좌초, 선박의 파손, 침몰 등 여러 가지의 위험이 연속적으로 ‘인과관계’를 가지고 발생하였는데, 그 중에는 담보조건에 따라 보험자가 담보하는 위험도 있고 담보하지 않는 ‘면책위험’도 있으므로 보험자가 담보하는 위험에 의하여 생긴 손해인가 아닌가를 판단하는 것은 어렵고도 중요한 문제이다.

6) 고지의무

‘고지의무’(disclosure)는 보험계약의 체결시 보험목적물의 위험의 정도나 성질에 영

11) 위험과 손해간에 전후의 필연적 특정한 관계의 존재를 보험법상의 ‘인과관계’(causation)라고 한다.

12) *Levlend Shipping Company Limited v. Norwich Union Fine Insurance Society Limited* (1918)A. C. 350.

향을 미치는 중요 사실(material facts)에 대하여 보험계약자 또는 피보험자가 보험자에게 최대선의에 의거하여 계약이 체결될 수 있도록 구두 또는 서면으로 진술할 의무를 말한다.

영국 「해상보험법」(MIA, 1906)에서는, “해상보험계약은 최대선의(utmost good faith)에 의한 계약이며, 당사자의 일방이 최대선의를 준수하지 않을 경우에는 상대방은 그 계약을 취소할 수 있다”고 규정하고 있다.¹³⁾

보험계약 체결시 피보험이익이 직면하게 될 위험에 관해 가장 잘 알고 있는 자는 보험계약자이며, 보험자는 보험계약자가 작성한 보험청약서(Application)의 내용을 한도로 인수 여부와 가격(보험료율) 및 담보조건 등을 결정하게 되며, 보험청약서에 기입된 제사항을 일일이 조사하기 어렵고 또한 악의의 계약이라 할지라도 발견하기가 어렵기 때문에 계약당사자 쌍방에 대해 ‘최대선의’의 계약체결을 요구하고 있다.

1.3 해상보험에 관한 법규

보험사업의 공공성으로 인해 각국은 상법과 보험업법 그리고 그 부속법령에 의해 보험사업을 효율적으로 지도·감독하고, 보험계약자·피보험자·기타 이해관계인의 권익을 보호하여 보험사업의 건전한 육성과 국민경제의 균형있는 발전을 도모하고 있다.

이 중에 ‘해상보험’의 분야는 국제성이 가장 강한 보험종목으로 우리나라 국내 「상법」의 적용보다는 ‘해상보험약관상’에 준거법약관이 삽입됨으로서 영국의 법과 관습을 따르도록 규정한 준거법을 각 국가에서 채택하고 있기 때문에 이에 관한 연구가 필요하다. 또한 ‘공동해손’(general average)의 경우 상이한 다수 국가의 화주와 선주의 이해관계가 개입되기 때문에 국제적 통일규범의 필요성에 따라 제정된 공동해손에 관한 국제규칙인 「York-Antwerp 규칙」에 관한 이해도 요구된다.

1. 영국 「해상보험법」(MIA, 1906)

영국의 해상보험에 관한 법은 1906년 「해상보험법」(Marine Insurance Act)이

13) MIA 1906, 제17조.

제정되기 전까지는 거의 대부분이 관습법(common law)으로 산재되어 있었다. 이러한 당시의 불문법을 수정하지 않고 가능한 한 정확히 성문법으로 재현하려는 의도하에, Chalmers경(Sir Mackenzie D. Chalmers)에 의하여 기초가 된 ‘해상보험법안’(Marine Insurance Bill)이 1894년 Hershell 대법원판사(Lord Chancellor Hershell)를 통하여 상원에 처음으로 제안되었다. 그 후 1900년에 상원을 통과하여 1906년 12월 21일에 「해상보험법」(Marine Insurance Act : MIA, 1906)이 제정되고 그 다음 해 1907년 1월 1일부터 실시되었다.

이 「해상보험법」(MIA, 1906)의 소재로 된 2,000여개 판례의 대부분은 18세기 중엽 이후에 생긴 것이다.¹⁴⁾ 즉, Mansfield경이 왕좌법원(Court of king’s Bench)의 수석판사로 있었던 1756년 당시의 판례는 겨우 60건에 지나지 않았는데, 1788년까지 그의 재임 중에 당시의 유럽 대륙법, 특히 프랑스의 해상법과 로마법뿐만 아니라 무역과 관련된 상관습법까지 연구·검토하여 해상법의 주요한 원리와 관련판례를 많이 남겼으며, 이것이 1906년 영국 「해상보험법」의 기초가 된 것이다.

「MIA, 1906」은 비록 영국의 국내법이긴 하지만 오늘날 모든 나라들이 실제 상거래에서 영문해상보험증권상에 준거법약관을 삽입하여 사용하고 있는 경우가 많으므로 결국 1906년 MIA가 무역거래와 해운운송의 준거법으로 채택되고 있다. 「MIA, 1906」은 총 94개조로 구성되어 있다.

2. 「York · Antwerp 규칙」(YAR)

해상보험에 있어 공동해손에 관한 세계 각국의 관습과 법이 상이한 경우나 공동해손의 발생시 국가간의 이해관계가 배치되는 경우가 적지 않아 공동해손에 관한 규칙을 세계적으로 통일하자는 운동이 1860년에 개시되어 1864년 York에서 「York 규칙」 11개 조항이 채택되었고, 이후 1877년 Antwerp회의에서 12개조의 공동해손규칙을 제정하였는데, 이것은 「York 규칙」에 기초를 둔 것이므로 이를 「York · Antwerp Rules」(YAR, 1877)라고 부른다.

그 후 1890년 Liverpool에서 18개 조항의 「York · Antwerp 규칙」이 채택되어 34년간 사용되어 오다가 이론적으로나 실무적으로 실정에 맞지 않는 부분이 있어 1924년 Stockholm회의에서 ‘YAR’ 문자규정으로 A조부터 G조까지 7개의 규정과 숫

14) E. R. Hardy Ivamy, *Chalmers’ Marine Insurance Act 1906, op. cit.*, Butterworths, 1976, p. vii 참조.

자규정 23개 조로 정비 및 개정하였다.

그리고 1974년 4월 Hamburger에서 국제해운위원회가 개최되어 새로운 YAR을 마련하여 공동해손을 정산할 때는 1974년 「York · Antwerp 규칙」(YAR, 1974)을 기준으로 하고 있다. 이 1974년 「YAR」은 해석규정인 7개의 문자규정과 22개의 숫자규정으로 구성되어 있으며, 공동해손을 정산함에 있어서는 숫자규정이 우선하지만 숫자규정에 명시되지 아니한 문제는 문자규정에 따라 해결하도록 규정하고 있다.

오늘날 세계 각국의 해상보험증권과 선하증권(B/L)에서는 대부분 공동해손은 1994년에 개정된 「York · Antwerp 규칙」(YAR, 1994)에 의거하여 정산한다는 사항이 삽입되는 경우가 많다. 그러나 이것은 법령이 아니므로 강제성이 없고 계약서에 본 조항이 삽입됨으로써 비로소 효력을 발생하는 것이다.

3. 우리나라의 해상보험법

우리나라의 해사에 관한 법은 「상법」 제4편 제2장 제4절 「해상법」의 제740조에서 제870조까지 선박, 운송, 공동해손, 선박충돌, 해난구조, 선박채권에 관해서 규정하고 있고 보험일반에 관해서는 「상법」 제4편 보험의 통칙과 제2장 해상보험통칙이 있으며, 따라서 우리나라의 해상보험법으로는 「상법」 제693조 내지 제718조의 규정이 해상보험에 관한 것이다.

우리나라의 연안해운에 있어서는 물론 우리나라의 해상보험법이 통용되지만 외국무역에 있어서의 해상보험은 국제성을 띠고 있는 만큼 법역이 상이하므로 우리나라 「상법」이 그대로 통용될 수는 없다. 일반적으로 「상법」은 임의법으로 약관이 우선하며 따라서 우리나라 및 대부분의 국가에서의 해상보험증권에는 영국의 법과 관습을 따른다는 조항이 삽입되어 있다. 그러므로 사실상 해상보험에 관한 한 우리나라 해상보험법은 그 효력이 사문화된 것과 다를 바 없으며, 공동해손(general average) 역시 마찬가지이다. 따라서 해상보험에 관하여서는 영국의 「해상보험법」(MIA, 1906)이 국제적으로 준거법이 되고 있다.¹⁵⁾

15) 윤광운, 「국제무역상무원」 제3판, 삼영사, 2000, p. 390.

제2절 해상위험과 해상손해



2.1 해상위험



1. 해상위험의 의미

‘해상위험’(marine risks, marine perils)이란 항해에 기인하고 항해에 부수하여 발생하는 사고를 말한다. 영국 「해상보험법」(MIA, 1906)에서는 ‘해상위험’을 “항해에 기인 또는 수반되는 위험”으로 정의하고 ‘해상위험’을 하나하나 열거하고 있는데¹⁶⁾ 반해, 우리나라에서는, “해상보험계약의 보험자는 항해에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상할 책임이 있다”라고 포괄적으로 규정하고 있다.¹⁷⁾

‘해상위험’은 항해에 기인하고 항해에 부수하여 발생하는 사고이지만 담보범위는 그 발생장소가 반드시 해상에서 발생한 손해에만 국한되는 것은 아니며 또한 반드시 해상에서만 발생하는 사고, 즉 해상고유의 사고에 한정되는 것은 아니다. 예를 들면 화재나 도난과 같이 육상에서 발생하는 사고도 포함하고 있다.

2. 해상위험의 종류

1) 위험의 특성에 따른 분류

(1) 해상고유의 위험

‘해상고유의 위험’(perils of the sea)은 해난, 즉 바다의 자연적 위험으로 인한 우연한 사고 또는 재난을 말하고, 풍파의 통상적인 작용은 포함되지 않는다.

‘해상고유의 위험’은 해상에서 발생하여야 하고, 우연히 발생한 것이어야 하며, 바다의 작용을 원인으로 하거나 바다의 특유한 사건이어야 한다. 해상고유의 위험의 전형적인 예로는 소위 “SSCG”, 즉 침몰(sinking), 좌초(stranding), 충돌(collision), 교사(grounding)를 비롯하여 악천후(heavy weather) 등이 있다.

16) MIA 1906, 제3조.

17) 우리나라 「상법」 제693조.

(2) 해상위험

‘해상위험’(perils on the seas; maritime perils)의 전형적인 예로는 자연적 또는 인위적 행위에 의한 화재(fire or burning)뿐만 아니라 투하(jettison), 선원의 악행(barratry of master or mariners), 해적·절도·강도(pirates, rovers & thieves) 등 인위적 위험도 포함한다.

(3) 전쟁위험

해상보험에 있어서의 ‘전쟁위험’(war perils)의 개념은 국제법상의 전쟁위험에 비하여 광범위하며, 국가로서 승인되어 있지 않은 주체에 속하는 군함 등에 의한 포획(capture)이나 나포(seizure) 등 전쟁에 준한 상황으로 인한 인위적 위험을 말한다. 그 전형적인 예로는 전쟁(war), 변란(warlike operation), 강유(arrests), 억지(restraints), 억류(detainments), 해상탈취(taking at sea) 등이 있다.

2) 위험 담보여부에 따른 분류

(1) 담보위험

‘담보위험’(perils covered risks)은 보험자가 그 위험에 의하여 발생한 손해를 보상할 것을 약속한 위험으로서, 보험자가 보상책임을 부담하기 위해서는 손해가 담보위험에 의하여 발생된 것이어야 한다. 실제로는 특정의 위험을 면책사유로 정하고 그 위험에 기인하여 발생한 손해는 보상하지 않는다는 제한을 약관상에 첨부하는 것이 일반적이다.

(2) 면책위험

‘면책위험’(excepted or excluded perils)은 그 위험에 의하여 발생된 손해에 대하여 보험자가 보상책임을 면하는 특정한 위험이다. ‘면책위험’은 일단 담보위험으로서 보험자가 부담한 위험의 효과를 일부 또는 전부를 저지하려는 목적으로 특정되기 때문에 그 위험을 ‘면책위험’으로 특정하지 않았다면 보험자의 보상책임을 있는 손해에 대하여 보상책임을 면하게 하는 것이다.¹⁸⁾

18) 손해가 담보위험에 의하여 발생되었다면 보험자의 보상책임을 일단 성립하나, 만일 그 담보위험의 원인 또는 결과로서 면책위험이 일정의 인과관계로 연결된 경우에는 당해 위험에 대한 면책약관이 담보위험약관에 우선하는 한 보험자의 보상책임을 면제된다.

(3) 비담보위험

‘비담보위험’(perils not covered)은 담보위험 및 면책위험 이외의 모든 위험을 말하며, 이는 처음부터 보험의 대상에서 제외되는 ‘중성위험’(neutral perils)에 속한다.

이상에서의 여러 위험이 연속되어 있는 경우, 예를 들어 트럭이 건물과 충돌하여 화재를 일으킨 경우 비록 트럭의 충돌은 ‘비담보위험’이라 하더라도 화재의 발생은 ‘담보위험’이기 때문에 그 화재에 기인한 손해는 당연히 보상된다.

2.2 해상손해

1. 해상손해의 의미

‘해상손해’(maritime loss)는 해상위험으로 인하여 피보험이익의 전부 또는 일부가 손상 또는 멸실되어 발생하는 피보험자의 경제적 손실을 말한다. 해상보험은 해상손해로 인하여 피보험자가 입게 되는 실질적인 손해를 보상하는 것이 원칙이다.

2. 해상손해의 종류

‘해상손해’는 그 정도와 상황에 따라 전손과 분손, 단독해손과 공동해손, 비용손해로 분류되며, 보험자는 모든 종류의 ‘해상손해’를 무조건 보상하는 것이 아니라 그 종류에 따라 달리한다.

1) 전 손

‘전손’(total loss)이란 피보험이익이 전부 멸실된 경우를 말하며, 전손은 다시 현실전손과 추정전손으로 구분한다.

(1) 현실전손

‘현실전손’(actual total loss : ATL)은 보험목적물이 현실적으로 전멸된 경우를 말하는데, 영국 해상보험법(MIA)에 의하면 다음과 같은 손해를 현실전손으로 한다.¹⁹⁾

19) MIA 1906, 제57조(1).

- ① 보험목적물이 완전히 파손되어 상품가치가 완전히 멸실되었을 경우
- ② 보험목적물이 존재하고는 있지만 부분된 물건이 본래의 성질보다 심각한 정도로 상실했을 경우
- ③ 피보험자가 보험목적물을 탈취당해 다시 찾을 수 없는 경우 또는
- ④ 선박이 상당한 기간 행방불명된 경우²⁰⁾

따라서 물리적으로 물품이 완전히 소멸된 경우뿐만 아니라 물품에 대한 점유권, 보험의 목적이 된 물품의 경제적 가치가 완전히 훼손되는 경우도 ‘현실전손’으로 포함하고 있다.

(2) 추정전손

보험증권에 명시된 특약의 경우를 제외하고는 보험목적물이 현실전손을 피하기 어려울 정도로 손해가 심각하여 종래 그 목적물이 갖는 용도로 사용할 수 없게 되었을 때와 그 수선 및 수리비가 수선 후 그 목적물이 갖는 시가보다 클 때에는 ‘추정전손’(constructive total loss : CLT)으로 간주한다.

영국 「해상보험법」(MIA, 1906)은 다음의 손해를 ‘추정전손’으로 인정한다.²¹⁾

- ① 선박 또는 화물의 점유를 박탈당한 경우에 피보험자가 그것을 회복할 기망이 없을 때 또는 그것을 회복하는 비용이 회복한 후의 가액을 초과하는 경우,
- ② 선박의 수리비가 수리 후의 선박가액을 초과하는 경우,
- ③ 화물의 수선비와 목적지까지의 운반비가 도착 후의 화물가액을 초과하는 경우

‘추정전손’이 되기 위해서는 ‘위부’의 행위가 있어야 한다. 여기서 ‘위부’(abandonment)란 추정전손의 사유로 전손에 대한 보험금의 청구를 위하여 피보험자가 보험목적물에 대하여 갖는 일체의 권리, 즉 잔존화물의 소유권 및 ‘제3자’에 대한 구상권을 보험자에게 양도하는 것을 말한다.²²⁾ 피보험자의 위부는 무조건적으로 ‘추정전손’을 완성하는게 아니라 보험자가 판단하여 ‘추정전손’으로 인정을 해야만 전

20) MIA 1906, 제58조. 항해 중의 선박이 행방불명되고 상당한 기간의 경과 후까지 그 소식을 모를 경우 현실전손으로 추정할 수 있다.

21) MIA 1906, 제60조(1) 참조.

22) 이 위부에 대해 대위(subrogation)는 보험자가 피보험자에게 보험금을 지급할 경우 피보험목적물에 대한 일체의 권리와 손해발생에 과실이 있는 제3자에 대한 구상권 등을 승계하는 것을 말하며, 여기에는 잔존물대위와 구상권대위가 있다. 대위의 경우 보험자가 지급한 보험금에 해당되는 이익만큼을 자동으로 수취할 수 있으나 위부는 전적으로 모든 이익과 채무를 보험자가 승계받으며 보험자의 재량에 따라 위부를 인수할 수도 거부할 수도 있다. 보험자가 위부를 수락할 경우 대위와 위부를 구별할 수가 없으나, 수락하지 않으면 구분이 분명하다. 이 위부와 대위에 관한 자세한 설명은 본 장에서 후술하는 2.3 위부와 대위 참조.

손처리가 가능하다.

‘추정전손’의 효과로 영국 「해상보험법」(MIA, 1906)에서는, ‘추정전손’이 있는 경우 피보험자는 손해를 ‘분손’으로 처리할 수도 있고, 보험목적물 보험자에게 위부하여 그 손해를 현실전손에 준하여 처리할 수도 있다.²³⁾

2) 분 손

‘분손’(partial loss)은 피보험이익의 일부가 멸실 또는 손상됨으로써 발생한 손해를 말한다. 이러한 분손에는 단독해손과 공동해손이 있다.

(1) 단독해손

‘단독해손’(particular average : P.A.)이란 피보험이익의 일부에 발생하는 손해로서 공동해손에 속하지 않는 분손을 말하며, 피보험자가 단독으로 입은 손해이다. 반면에 공동해손행위에 의하여 전부 희생적으로 처분되어도 손해를 면한 이익관계자에 의하여 일부가 분담반환되므로 그 화주에 있어서는 결국 ‘분손’이 된다.

해상보험에서 단독해손과 공동해손은 ‘분손’에 한하여 인정하고 ‘전손’에서는 인정하지 않는다. 그 이유는 해상보험에 있어 전손을 전보하지 않는 계약은 없으며, 인정한다 해도 실익이 없기 때문이다.

(2) 공동해손

‘공동해손’(general average : G.A.)이란 선박, 화물 및 운임이 공동의 위험에 처한 경우에 그 위험을 피하려고 선장의 의사에 의하여 선박 또는 화물의 일부가 희생적으로 처분됨으로써 일어나는 손해 및 비용이며, 이에 의하여 손해를 면하게 된 이해관계자(interest concerned)의 전부가 공동으로 공평하게 분담하게 된다. 예를 들면, 본선이 폭풍우를 만나 침몰될 위험에 놓였을 경우 그 위험을 피하기 위해 화물의 일부를 선외로 버리는 투하(jettison)와 같은 물질적 손해인 ‘공동해손희생’(general average sacrifice)과 선박이 위험한 장소에 좌초한 경우 선박을 구하기 위해 예선을 사용함으로써 발생하는 비용손해인 ‘공동해손비용’(general average expenditure)이 있다.

23) MIA 1906, 제61조.

이와 같은 비상조치로 인하여 발생한 손해는 그로 인하여 위험을 면하게 된 자들이 그들이 받은 혜택의 정도에 따라 분담하게 되는데, 이 분담액은 ‘공동해손분담금’(general average contribution)이라 한다. 공동해손의 정산은 보통 전술한 ‘York Antwerp규칙’(YAR)에 의해 행해진다.

한편 공동해손의 구성에는, ‘공동해손희생손해’, ‘공동해손비용손해’ 및 ‘공동해손분담금’을 포함하고 있다.

먼저, ‘공동해손희생손해’(general average sacrifice)는 적하의 희생손해로 투하, 투하로 인한 해수침수손해, 선박화재 소화작업 중 물이나 약품에 의한 손해, 임의 좌초에 의한 손해, 피난항에서 하역작업 중 발생손해선박의 중량경감을 위해 발생한 손해 등이 있다. 또한 선박이나 운임의 공동해손희생손해도 있다. 또한 ‘공동해손비용손해’(general average expenditure)는 공동해손행위시 지출한 비용으로서 구조비, 피난항 비용, 대체비용, 자금조달비용 및 정산비 등이다. 그리고 ‘공동해손분담금’(general average contribution)은 공동해손행위에 의하여 구조된 재산의 항해 종료시에 공동해손에 의해 이익을 얻는 이해관계자가 그 손해액을 공평하게 분담하는 금액을 말한다.²⁴⁾

(3) 비용손해

‘비용손해’란 보험의 목적물을 손해로부터 방지·경감하기 위하여 피보험자가 지출하는 비용을 말한다. ‘비용손해’는 ‘분손’의 일종으로 보험자가 전보하는 바, ‘비용손해’와 물적손해의 합계가 보험금액을 초과하는 경우에는 초과분의 ‘비용손해’는 전보하지 않는다. 단 손해방지비용은 초과분도 보상한다.

‘비용손해’에는 손해방지비용(sue and labour charges), 구조비(salvage charges), 특별비용(special charges), 공동해손분담금(general average contribution), 충돌손해배상금(선박의 경우), 손해조사비용(loss survey charges) 등이 있다. 비용손해는 비록 원칙적으로 보험자가 부담하지 않는 보험외적인 간접손해이지만 예외적으로 보험자가 이를 부담한다.

24) 공동해손의 구상과 그 절차에 관해서는 본장에서 후술하는 제4절 해상적하보험계약과 보험금 청구의 4.2 해상적하보험 손해의 구상 이하 참조.

표 11-1. 해상손해의 종류

물적손해	전손(total loss)	현실전손(actual total loss)
		추정전손(constructive total loss)
	분손(partial loss)	단독해손(particular average)
		공동해손(general average)
비용손해	손해방지비용(sue and labour charges)	
	구조비(salvage charges)	
	특별비용(special charges)	
	공동해손분담금(general average contribution)	
	손해조사비용(loss survey charges) 등 부대비용(sub costs)	

3) 보험자가 부담하지 않는 손해

보험사고와 관련하여 발생하는 손해는 ‘직접손해’와 ‘간접손해’로 구분된다. 보험자는 원칙적으로 ‘직접손해’만을 부담한다. 그러나 ‘직접손해’에서도 보험자가 부담하지 않는 손해가 있다. 선박 또는 적화의 불감항성(unseaworthiness)에 의한 손해, 화물 자체의 성질손해 등은 비록 ‘직접손해’이기는 하지만 예외적으로 보험자가 이를 부담하지 않는다. 이들 손해가 보험자에게 면책이 되는 이유는 손해발생에 우연성이 없거나 또는 희박하여 위험담보의 원리에서 벗어나기 때문이다.

2.3 위부와 대위

1. 위부

‘위부’(abandonment)란 추정전손이 발생한 경우 피보험자가 현실전손(actual total loss)에 준하여 보험금액 전액의 청구권리를 취득하기 위하여 피보험자가 선박, 상품 등 보험목적물과 이에 부수되는 모든 권리를 보험자에게 양도하고 보험금액의 전액을 청구하는 행위를 말한다.

해상보험의 목적인 선박, 화물을 무조건 보험자에게 ‘위부’할 의사를 통고하는 것을 ‘위부의 통지’(notice of abandonment)라고 한다. 흔히 ‘위부통지’는 위부통지서에 필요사항을 기입하여 표시하며, 피보험자의 보험자에 대한 권리양도이기 때문에 보험자의 승낙을 얻어야 위부가 성립된다. 피보험자의 ‘위부통지’를 받은 보

험자는 위부를 수락할 것인지 아니면 '위부'를 포기할 것인지를 결정해야 하며, '위부'를 수락하면 손해에 대한 모든 책임은 보험자에게 귀속된다.

우리나라 「상법」에서는, '보험위부'의 원인으로 ① 피보험자가 보험사고로 인하여 자기의 선박 또는 적하의 점유를 상실하여 이를 회복할 가능성이 없거나 회복하기 위한 비용이 회복하였을 때의 가액을 초과하리라고 예상될 경우, ② 선박이 보험사고로 인하여 심하게 훼손되어 이를 수선하기 위한 비용이 수선하였을 때의 가액을 초과하리라고 예상될 경우, ③ 적하가 보험사고로 인하여 심하게 훼손되어서 이를 수선하기 위한 비용과 그 적하를 목적지까지 운송하기 위한 비용과의 합계액이 도착하는 때의 적하의 가액을 초과하리라고 예상될 경우라고 규정하고 있다.²⁵⁾

2. 대 위

'대위'(subrogation)란 피보험자가 운송인, 기타의 제3자에 대한 구상권을 보험자에게 양도하는 것을 말한다. 즉, 손해보험에 있어서 보험자가 피보험자에게 보험금을 지불했을 때 일정한 요건하에 피보험자가 갖는 일정한 권리를 보험자에게 이전하는 것을 말하며, '보험자대위'라고도 한다.

피보험자가 보험자에게 대위권양도서(Letter of Subrogation)를 제공하면 보험금을 지급받으며, 보험자가 취득한 대위권은 보험자가 지급한 보험금 한도 내에서만 유효하다. 이는 보험증권에서 담보하는 손실이 발생한 경우 피보험자가 손해액 이상을 보상받을 수 없다는 것을 의미한다.

보험자에게로의 권리이전에는 보험목적물에 관한 권리의 이전과, '제3자'에 대한 권리의 이전이 있다. 보험목적물의 전부가 멸실해서 보험자가 보험금액의 전부를 지불했을 때는 피보험자가 갖고 있던 보험목적물에 관한 권리를 보험자가 취득한다. 단 '일부보험'의 경우에 보험자는 보험금액의 보험가액에 대한 비율에 따라 그 권리를 취득한다.

'제3자'에 대한 권리의 이전에서는 해상적하보험 손해가 '제3자'의 행위에 의해서 생긴 경우에 보험자가 피보험자에 대해서 보험금을 지불했을 때 그 지불한 금액의 한도내에서 보험계약자 또는 피보험자가 '제3자'에 대해 갖고 있는 권리를 취득한다. 제3자에 대한 권리에는 '제3자'의 불법행위에 의한 손해배상청구권 뿐만 아니라 제3자의 채무불이행에 의한 손해배상청구권도 포함한다.

25) 우리나라 「상법」, 제710조 규정.

‘대위’는 선박회사 및 기타 책임귀속자에 대해 화주가 갖는 손해배상청구권 및 기타 이에 관련된 일체의 권리를 보험회사에 양도하고, 또한 보험회사가 집행하는 ‘대위’구상에 대해 전적으로 협력할 것을 명기한 대위권양도서를 전달함으로써 이루어진다.

이상에서 ‘위부’는 피보험자가 피보험목적물의 모든 권리를 보험자에게 이양하고 보험금액의 전액을 청구하는 권리를 가지는데 반하여 ‘대위’(subrogation)는 보험자가 보험금을 지급한 경우 손상된 피보험목적물에 대해 피보험자가 가지고 있던 소유권과 손상을 발생하게 한 자에 대한 구상권을 보험자가 대신할 수 있다. 또한 ‘위부’는 전손의 경우에만 적용되지만, ‘대위’는 전손과 분손에 대하여 모두 적용되며 보험금을 지급함으로써 그 효력이 발생한다.

제3절 해상보험증권과 협회적하약관



3.1 해상보험증권



1. 개 설

‘해상보험증권’(Marine Insurance Policy)이란 보험계약의 성립 및 그 내용을 명백히 기재하여 보험계약을 증명하는 배서 내지 인도에 의하여 양도되는 증권이다. 즉, 해상보험증권은 피보험자, 보험자, 피보험목적물, 담보위험, 보험가액, 부보금액(보험금액), 위험의 시기와 종기, 피보험자에 대한 손해배상의 약속 등 보험계약의 내용에 관한 증거로서 보험자가 피보험자에게 교부하는 증서를 말한다.²⁶⁾

‘해상보험증권’은 선하증권 발행 이전에 발행되어야 하며, 통상 ‘개별예정보험계약을 체결한 경우, 보험계약 매 건별로 보험증권을 발급받는다. 그러나 ‘포괄예정보험계약을 체결한 경우 보험자는 보험계약서에 총부보금액, 계약기간 등을 포괄적으로 명시한 ‘해상보험증권’을 발급하고, 매선적시는 보험계약이 체결되었다는

26) 보험증권은 보험계약이 성립되었다고 하는 증빙서류로서, 보험자가 피보험자의 청구에 의하여 발급한다. 따라서 유가증권은 아니며, 단지 증거증권에 불과하지만 보통 배서 및 인도에 의해 양도된다. 보험증권은 환어음의 결제상 2통 이상 작성된다.

‘보험증명서’(Insurance Certificate)를 발급한다.

보험계약자는 보험계약시 보험료를 납부하며, 이에 따라 보험계약자를 피보험자로 하는 ‘보험증권’이 발행된다. 또한 정형거래조건의 CIF, CIP와 같이 매도인이 보험계약을 체결하는 조건으로 약정한 경우, 실제로는 매수인이 피보험자임에도 불구하고 보험증권상에는 매도인이 피보험자로 기재교부하는 증서이다. 따라서 이 경우에 매도인인 수출상은 매수인인 수입상에게 백지배서방식으로 배서하여 ‘보험증권’을 양도한다.

2. 해상보험증권 양식의 변천과정

오늘날 무역거래시 각국에서 사용하고 있는 해상보험증권의 양식의 변천을 보면, 원래 1779년 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’의 증권양식이 1982년 신해상보험증권양식(New Maritime Policy Form : ‘MAR Form’으로 약칭함)이 도입될 때까지 200여 년 동안 근본적인 수정 없이 사용되어 왔다.

그러나 이 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’은 피보험자와 보험자의 성명, 보험의 목적, 보험기간 등 계약명세의 기재뿐만 아니라 보험증권 본문에 보험약관조항을 포함하고 있는 복잡한 양식의 보험증권이다. 즉, 개개의 실제거래에 적합한 해상보험계약이 체결되었는데, 이 경우에 사용되는 약관으로 ‘런던보험자협회’(Institute of London Underwriters : ILU)가 주관하여 작성한 것이 바로 이 「협회적하약관」(Institute Cargo Clause : ICC)이다. 다시 말해 보험증권본문에 약관조항들은 시대의 변천에 따른 무역 및 보험환경의 변화에 부응하기 위하여 대신 새로운 보험약관의 도입의 필요성이 증대되었다. 이에 따라 「협회적하약관」(ICC) 등 여러 보험약관들이 이 ‘Lloyd’s S.G. Policy’에 삽입되거나 첨부되어 사용되어 왔다.²⁷⁾

그리고 ‘런던보험자협회’(ILU)는 1884년 영국 정부로부터 설립면허를 받은 런던의 주요 해상보험회사에 의해 조직된 단체로서, 영국해상보험사업을 발전시키는데 그 목적이 있다. 이에 대해 로이즈는 별도의 ‘로이즈보험자협회’(Lloyd’s Underwriters Association)로 이후 개편되어 현재 ‘로이즈시장협회’(Lloyd’s Market Association : LMA)를 만들어 런던보험자협회에는 가입하지 않고 있지만, 보험회사와 로이즈는 공동의 이해관계를 가지는 문제가 많으므로 각종 합동위원회 예컨대, ‘합동적하위원회’(Joint Cargo Committee : JCC)를 만들어 공동보조를 취

27) 이재복, ‘적하보험약관론’, 보험연수원, 2005. p. 52.

하고 있다. 보험회사와 로이즈가 하는 사업의 하나로 ‘기술 및 약관위원회’(Technical and Clauses Committee)에 의한 표준약관의 제정 및 개정을 들 수 있다.

한편 당초 해상보험약관은 여러 내용의 것이 사용되었지만 17세기 후반부터 공동의 양식이 사용되어 1779년에 로이즈는 이것을 통일양식으로 채택하였는데, 이것이 곧 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’으로서, 선박보험, 적하보험 등 공통증권으로 사용된 것이나, 이 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’양식은 1906년 영국 「해상보험법」(MIA, 1906)의 제1부칙에 보험증권양식으로서 게재되어 있다. 그러나 이 증권은 수정없이 200년 이상 사용되어 오는 가운데 고문체의 영어로 난해하고 그 의미가 불명확하여 현대에 이르기 까지 많은 비판의 대상이 되었다.

이후 새로운 무역환경과 보험수요에 대처하기 위하여 협회약관을 제정 및 개정하고 여러 가지 약관을 보험증권에 수기 및 인쇄, 스탬프로 하거나 또는 첨부하여 사용함으로써 결과적으로는 더욱 복잡한 문서가 되었고 그 해석상의 문제까지 제기되었다. 또한 영국에서는 이 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’이라는 보험증권양식에 1963년에 제정된 ‘협회적하약관’(ICC)를 첨부하여 복잡한 방식으로 화물보험을 인수하고 있었으며, 이 ICC는 당시 최신판으로서 ‘All Risks’(A/R)조건 등 세 종류의 보험조건이 있었다.

이러한 제문제와 함께 개발도상국에 의한 증권의 개정압력 등으로 ILU와 로이즈보험자협회가 공동으로 작업반을 구성하여 새로운 증권과 약관을 작성하게 된 것이 곧 1882년 보헌증권과 약관이다.

이 1882년 보험증권양식은 1963년 양식에 있던 본문약관의 일부를 적하보험특별약관(협회약관)에 통합시키고 이탤릭체약관 전부와 본문약관의 나머지 대부분을 삭제시킴으로써 매우 간결하게 되었다.²⁸⁾ 그러나 이 역시 1982년 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’과 1963년 ICC를 부대하여 인수하는 경우, 보험자의 보상책임을 결정하는데는 1963년 ICC뿐만 아니라 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’의 난해한 보험증권본문을 참조해야 하며 더욱이 약관에 기재되지 않는 사항에 대해서는 준거법인 MIA와 영국의 판례를 참조해야 하는 경우도 있다. 예컨대 포장불량에 의한 화물의 손해는 가령 A/R조건으로 부보한 경우라도 면책되는 것이 일반적이다. 그러나 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’과 1963년 ICC(A/R)에는 포장불량이 면책된다는 것을 규정하지 않고 있다.²⁹⁾ 이 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’과 1963년 ICC의 결함은

28) 이와 더불어 선박과 관련된 일련의 약관도 1983년에 제정되었다.

29) 포장불량이 면책되는 이유는, 1963년 ICC(A/R)중에 화물의 성질 또는 결함에 의한 손해를 면

영국의 법률과 판례를 숙지하지 않은 일반 보험계약자 입장에서는 대단히 이해하기 어려운 것이다.

이러한 제문제를 해결하기 위하여 1982년 '신해상보험증권양식'(New Marine Policy Form : MAR), 즉 'MAR Form'과 1982년 「협회적하약관」(ICC)이 제정되었다. 'MAR Form'과 1982년 ICC에서는 우선 고품의 난해한 보험증권본문이 폐지되고 약관 모두가 현대영어로 작성되었다. '보험조건'이 ICC(A), (B), (C)의 세 종류가 있는 것은 1963년 ICC와 같지만 포장불량면책 등 종래에는 MIA와 판례에 까지 소급했던 면책사유도 1982년 ICC 중에 면책조항으로 명시하여 보험자와 피보험자는 보험내용을 이해하기 쉽게 되었다.

이 1982년 신양식도 특별약관을 중심으로 하고 있으므로 이 역시 「협회적하약관 특별약관」(ILU의 ICC)을 첨부해야만 보험증권의 역할을 하게 된다.

현재 영국 등 세계 다수의 국가에서는 신양식의 'MAR Form'과 1982년 ICC 또는 이에 준거한 약관을 사용하고 있지만, 우리나라의 경우는 아직도 'Lloyd's S.G. Policy Form'과 1963년 ICC를 사용하고 있어 'MAR Form'과 1982년 ICC가 전반적으로 이용되고 있지 않는 것이 실정이다. 그 이유는, 이 양자간의 파산위험에 대한 취급의 차이에서 찾아볼 수 있다. 즉, 선박을 소유한 선사의 파산은 화주에게 직·간접의 손해를 가져오게 된다.³⁰⁾

특히 과거의 해운불항시기에 선사의 파산이 계속되어 1983년 ICC하에서 이 같은 화주의 손해가 보상되는지 여부가 문제되었다. 해상적하보험에서는 항해완수를 담보로 하는 점과 선사의 파산 역시도 우연한 사고의 하나라는 점에서 선사파산위험을 명시적으로 면책하지 않고 있는 1983년 'ICC(A/R)'의 경우라면 선사파산에 의한 손해도 보상대상이 된다.

그러나 해상적하보험에서 선박소유자, 운항자의 신용위험을 담보하는 것에는 강한 저항이 있었기 때문에 1982년 ICC의 규정에 면책조항을 두고 있다.³¹⁾ 이 결과, 같은 A/R조건이라면 '선사파산위험'의 경우 1963년 'ICC(A/R)' 쪽이 1982년

책으로 하는 규정이 있어, 이를 근거로 하여 영국의 판례상 포장불량은 화물의 성질 또는 결함의 일례로 보고 있기 때문이다.

30) 예컨대, 선주가 파산한 경우 선박이 항해중에 채권자에게 압류되어 운송이 중단되고 그 이후의 화물에 대한 운송비용을 화주가 부담하게 되는 경우이다. 또 운송인인 용선자가 선주에게 용선료를 지불하지 않은 채 파산할 경우에 선주가 적하에 대한 유치권을 방패로 양륙항에서의 화물인도를 거부한 화주에 대해 미지급 용선료의 지급을 요구해오는 경우 등이다.

31) 1982년 ICC 제4조 제6항에, "선박의 소유자, 관리자, 용선자 또는 운항자의 지급불능 또는 금전채무불이행으로부터 발생하는 멸실, 훼손 또는 비용"을 면책으로 하는 조항이 도입되었다.

‘ICC(A)’보다도 담보범위가 넓게 되어 이 점을 고려한 우리나라 보험회사와 화주는 ‘선사파산위험’이 면책되는 현대적이며 이해하기 쉬운 1982년 ‘협회적하약관’(ICC)보다 ‘선사파산위험’에 대처할 수 있는 1963년 ICC를 현재에까지 계속 이용하고 있는 이유가 여기에 있다.³²⁾

표 11-2. 해상보험증권 양식의 변천

구양식	① 표준S.G. Form보험증권, 선박 및 적하(S.G. Form Policy Form, Hull and Cargo) 1776 ② I.L.U. 회사용 보험증권, 선박 및 적하(The Institute of London Underwriters Combined Policy, Hull and Cargo)
신양식	③ Lloyd’s와 I.L.U.의 해상보험증권 신양식(New Lloyd’s Marine Policy, New I.L.U. Marine Policy Form : MAR), 1982

3.2 협회적하약관과 보험조건

1. 개 설

「협회적하약관」(Institute Cargo Clause : ICC)이란 해상적하보험의 보상범위에 관한 보험조건을 규정한 것으로서, 원래는 해상보험증권에 첨부하여 사용하기 위해 ‘런던보험자협회’(ILU)가 1912년에 제정한 특별약관을 말한다. ‘보험조건’은 해상적하보험의 보상범위에 관한 것으로서, 이에 관한 규정이 곧 「협회적하약관」(ICC)이다.

「협회적하약관」(ICC)의 기본조건에는 「구협회적하약관」인 ‘All Risks’, ‘WA’, ‘FPA’ 조건과 그 후 이를 개정한 「신협회적하약관」인 ICC (A), (B), (C)조건으로 각각 변경하였는데, 우리나라는 1983년 4월부터 신·구약관을 병행하여 사용하고 있다.

무역업자가 적화에 대하여 해상보험계약을 할 경우, 어떠한 ‘보험조건’을 선택하느냐가 문제이다. 구체적으로 상기의 기본조건 중 하나를 선택하고, 다시 화물과 수송 등의 특수사정을 고려하여 ‘부가위험’ 중 어느 하나를 특약으로 하느냐 하는

32) 한낙현, “2009년 협회적하약관(ICC) 주요 개정내용 및 영향고찰”, ‘손해보험’, 제488호, 손해보험협회, 2009. 7, pp. 41~42.

것이다. 즉, 담보조건과 관련하여 「협회전쟁약관」(IWC)과 「협회동맹파업약관」(ISC) 등의 특수조건 외에도 ‘부가조건’은 위 조건 외의 필요에 따라 추가할 수 있는 약관으로서 종전에 제정된 수많은 부가약관을 현재 그대로 사용하고 있다. 이러한 ‘보험조건’의 결정을 통해 실무상 하나의 해상적하보험계약이 구체적으로 이루어지는 것이다.

전술한 바에 따라 「협회적하약관」(ICC)의 생성과정을 정리하여 보면, Lloyd’s S.G. Policy Form의 증권양식하에서 사용하는 「협회적하약관」(ICC)은 1912년 ‘런던보험자협회」(ILU)가 주관하여 그간 널리 사용되던 약관에 기초를 두고 이를 표준화하여 최초로 세 가지로 구분하여 제정하였다.

우선 1912년에 ‘단독해손부담조건’(Free From Particular Average : FPA), 1921년에 ‘분손부담조건’(With Average : W/A) 그리고 1951년에 포괄적인 위험부담을 요구하는 보험수요자의 요청에 부응하기 위하여 ‘전위험담보조건’(All Risk : A/R)의 세 가지의 기본약관이 제정되었다.

그 후 이 세 가지 종류의 약관은 1958년, 1963년, 1982년에 각각 개정되었으며, 1982년 「신협회적하약관」이 제정되기 전까지는 무역거래시 이 세 가지 조건중 하나를 해상보험증권의 담보범위를 정하는 보험조건으로 채택하여 왔다.

1982년까지 영국에서는 ‘Lloyd’s S. G. Policy Form’이라는 보험증권양식과 1963년에 제정된 「협회적하약관」(ICC)를 부대하여 화물보험을 인수하여 왔다. 이 양식에 기재되어 있는 약관(보험증권 본문)은 고품의 난해한 영어로 작성되어 있으며, 이 보험증권본문만으로는 항상 변화하는 국제물류환경에 관한 보험요구에 부응할 수 없었기 때문에 영국 보험업계는 역사적으로 여러 특약을 추가하여 보험인수를 하여 왔다. 이 복잡한 여러 특약을 정리하여 현대영어로 작성된 것이 곧 「협회적하약관」(ICC)으로서 당시에는 1963년에 제정된 것이 최신판이다.

이 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’과 1963년 「협회적하약관」(ICC)을 부대하여 인수하는 경우 보험자의 보험책임을 결정하는 데는 1963년 ICC 뿐만 아니라 ‘Lloyd’s S.G. Policy Form’의 난해한 보험증권본문을 참조해야 하며, 더욱이 약관에 기재되지 않는 사항에 대해서는 준거법인 「MIA, 1906」과 영국의 판례를 참조해야 하는 경우에서처럼 하나의 결함으로 지적되어 왔다.³³⁾

33) 예컨대, 포장불량에 대한 화물의 손해는 가령 A/R조건으로 부보한 경우라도 면책되는 것이 일반적이다. 그러나 Lloyd’s S.G. Policy Form과 1963년 ICC(A/R)에서는 포장불량이 면책된다는 것을 규정하지 않고 있어, 결론적으로 Lloyd’s S.G. Policy Form과 1963년 ICC의 결함으로 지적되어 왔다.

이로 인해 영국의 보험업계는 새로운 보험증권양식과 약관을 마련하게 되었는데, 신양식의 'MAR Form'과 1982년 ICC이다. 특히 1982년 ICC는 현대영어로 작성되고 그리고 보험조건이 ICC(A), (B), (C)의 세 종류로 구약관에 대응하여 있는 것은 1963년 ICC와 같지만 포장불량면책 등 종래에는 MIA와 영국판례에까지 소급해야 했던 면책사유도 이 1982년 ICC중에 '면책조항'으로서 명시하여 보험계약자, 피보험자에 있어서 보험내용을 이해하기 쉽게 되어 있다.

'런던보험자협회'(ILU)는 1983년 4월 1일부터 전면적이고 강제적으로 「신협회적하약관」을 사용하도록 하면서, 반드시 '신해상보험증권'(즉, MAR Form)과 함께 사용하도록 하고 있다. 우리나라는 1983년 3월 1일부터 「신협회적하약관」을 사용하게 되었으며, 현재는 신·구증권과 약관을 병행하여 이용하도록 하고 있다.

이 「신협회적하약관」은 구증권인 SG보험증권상의 「구협회적하약관」과 달리 그 자체가 담보내용을 망라하고 있으므로, '신해상보험증권'은 보험자와 계약이행시 보험자를 구속하는 문언 이 외에는 포함하고 있지 않은 간단한 양식의 서류이다.

그러나 이 1982년 ICC, 즉 신약관 역시 선사파산면책의 경우 등과 같이 A/R조건이라도 1963년 ICC(A/R) 쪽이 1982년 ICC(A/R) 보다도 담보범위가 넓은 결과를 초래하고 있는 등 문제에 따라 지난 2006년에 런던의 '국제보험협회'(IUA)와 '로이즈시장협회'(LMA)의 합동적하위원회(JCC)는 1982년 「협회적하약관」의 개정을 검토하기로 결정하여 3년 동안 전세계적인 자문을 거쳐 2009년 1월 1일자 「협회적하약관」(ICC) (A), (B), (C) 및 그에 부수하는 「전쟁약관」과 「동맹파업약관」을 2008년에 공표하였다.

이상의 적하보험약관상의 보험조건을 다음에서 기본조건인 신구약관 및 2009년 협회적하약관과 그리고 특수조건, 부가조건 등³⁴⁾으로 나누어 보면 다음 <표 11-3>과 같다.

34) 이 외에 '확장담보'조건으로 내륙운송확장보험(inland transit extension : ITE)과 내륙보관확장담보(inland storage extension : ISE)를 추가할 것인지도 결정해야 한다. 즉, 거래의 특성상 내륙보관이나 내륙운송위험의 담보가 필요한 경우 추가보험료를 지불하고 확장담보조건을 추가해야 한다.

표 11-3. 보험조건의 유형

구 분	약관의 유형				
		구약관	A/R	W.A.	F.P.A.
기본조건	신약관	ICC(A)	ICC(B)	ICC(C)	
	2009년 개정ICC	선사파산면책, 불감항·부적합면책, 포장불량면책 보험기간조항, 항해변경조항 등			
특수조건	Institute War Clause(IWC : 협회전쟁약관) Institute Strike Clause(ISC : 협회동맹파업약관)				
부가조건	Theft, Pilferage and Non-Delivery(TPND : 도난, 발화, 불착손) Rain & or Fresh Water Damage(RFWD : 빗물 및 담수에 의한 손해) Contact with Oil &/or Other Cargo(COOC : 유류 및 타물과의 접촉손) Washing OverBoard(WOB : 갑판유실) Hook & Hole(갈고리에 의한 손해) Breakage(파손) Leakage &/or Shortage(누손, 부족손) Sweat &/or Heating(습기와 가열에 의한 손해) Denting &/or Bending(곡손) Contamination(오염) Spontaneous Combustion(자연발화로 인한 손해) Mould & Mildew(곰팡이로 인한 손해) Rust(녹으로 인한 손해) Rats & Vermin(쥐 및 벌레에 의한 손해) 등				

2. 신·구 협회적하약관

1) 구협회적하약관

종래의 해상보험계약은 영국의 ‘로이즈보험증권’과 그 뒷면에 인쇄되어 있는 ‘런던해상보험업자협회’(The Institute of London Underwriters : I.L.U.)에서 제정한 「협회적하약관」(ICC)에 의해서 체결되어 왔다. 이 구약관에 의한 손해전보범위는 ‘TLO’, ‘FPA’, ‘WA’ 그리고 ‘A/R’을 포함한 네 가지가 된다. 그리고 구약관의 ‘분손담보’(FPA)조건과 ‘분손담보조건’(W.A)은 ‘열거책임주의’를 채택하고 있고, ‘전위험담보’(A/R)조건은 일체의 위험을 담보하는 ‘포괄책임주의’를 채택하고 있다. 구약관의 보험조건을 간략히 설명하면 다음과 같다.

① 전손담보(Total Loss Only : TLO)

보험의 목적물이 전부 멸실할 경우의 손해, 즉 ‘현실전손’(actual total loss) 및 보험의 목적물에 막대한 손해를 입어 ‘전손’으로 추정하는 경우의 손해, 곧 ‘추정전손’(constructive total loss)에 한하여 보험자가 담보의 책임을 지는 조건이다. 이는 ‘분손’, 곧 ‘공동해손’이나 ‘단독해손’의 경우에는 보상하지 않는 조건으로서, 실제로는 거의 이용되지 않고 있다.

② 분손부담보(Free from Particular Average : FPA)

보험목적물의 전손 및 공동해손의 경우와 손해방지비용, 구조료, 특별비용,³⁵⁾ 특정분손³⁶⁾ 등의 손해를 보상하는 조건이다. 이는 선박의 좌초(stranding), 침몰(sinking), 화재(burning), 충돌(collision)로 인한 경우 이외의 단독해손 손해를 보상하지 않으므로 ‘단독해손부담보’조건이라고도 한다. ‘FPA’조건에서는 하역작업 중에 발생한 포장단위당의 전손(소위 sling loss)을 보상하고 있으나, 신약관 ‘ICC(C)’에서는 이를 보상하지 않는 점에서 그 차이가 있다.

③ 분손담보(With Average : WA)

‘FPA’조건에서 보상하는 손해에 추가하여 악천후로 인한 해수침손(sea water damage)과 갑판유실 등을 추가로 보상해 주는 조건이다. WA조건과 신약관 ICC(B)는 그 보상범위가 동일하다. 이 WA조건은 ‘WA 3%’와 ‘WAIOP’(With Average Irrespective of Percentage)로 구분³⁷⁾되어 있으나 ‘ICC(B)’는 그러한 구분이 없이 ‘분손’의 경우에 손해비율에 관계없이 손해액 전액을 보상한다.

35) MIA 1906, 제64조 제2항 규정은 다음과 같다. 즉, “피보험목적물의 안전과 보존을 위하여 피보험자 혹은 그를 위하여 발생한 비용 중에서 공동해손과 구조비 이외의 비용을 특별비용(Particular Charges)이라 한다. 특별비용은 공동해손에 포함되지 않는다.” 특별비용은 적화의 경우 창고비용, 건조비용, 포장비용 등과 같이 화물의 손해를 확대하지 않도록 보존하는데 소요되는 비용이다. 피보험목적물 자체의 손해인 단독해손과 구별하여 특별비용이라고 한다.

36) ‘특정분손’(Specified Particular Average)이란 선박 기타 운송용구의 침몰, 좌초, 화재, 다른 화물과의 충돌, 탈선, 전복으로 말미암은 분손 및 선적, 하역, 환적 중에 발생한 화물의 추락으로 인한 매 포장 단위의 전손을 말하며 이를 또 ‘SSBC’(Sinking, Stranding, Burning, Collision) 손해라고도 한다.

37) ‘WA’조건에서는 모든 손해를 담보하는 것이 아니고, 일정비율 이하의 단독해손에 대해서는 보험자의 책임을 면책하고 있다. 이 면책액을 최소책임액 또는 소손해면책율(franchise)이라고 하며 그 약관을 최소책임액 면책약관(Franchise Clause ; Memorandum Clause)이라고 한다. 만일 약관에 ‘WA 3%’라고 기재되어 있으면 보험액 3% 미만의 손해에 대해서는 보험자가 면책된다. 그러나 손해가 약정한 면책률을 초과하는 경우에는 손해 전액을 보상한다. 곧 ‘WA 3%’로 약정한 경우 손해가 5% 발생하였다면 2%를 보상받는 것이 아니고 5% 전부를 보상받는다. 그러나 ‘WAIOP’(With Average Irrespective of Percentage)조건으로 약정하면 면책비율이 없으며 극히 소액이라도 보험자가 보상한다.

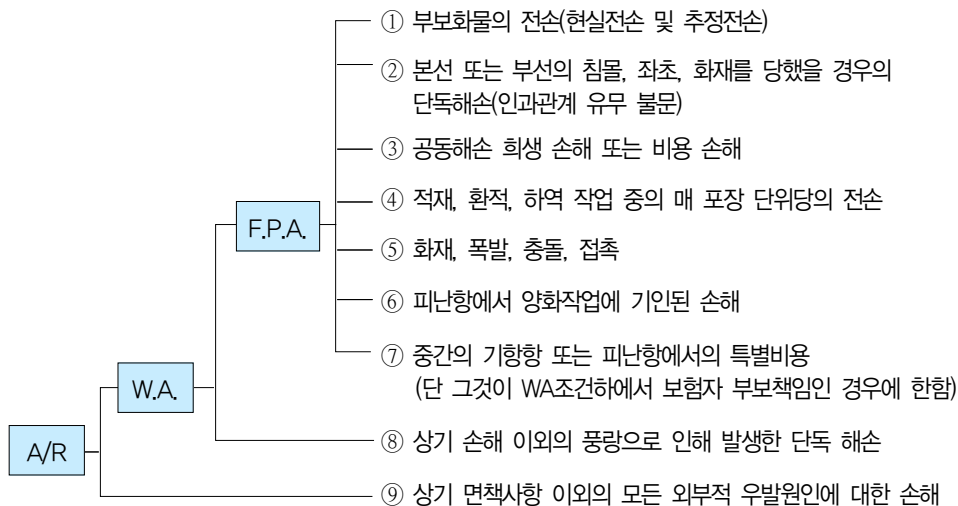
④ 전위험담보(All Risks : A/R)

특정한 면책위험을 제외하고는 전위험을 담보하는 조건이다. 'A/R'에서의 면책 위험으로는 화물의 고유의 성질이나 하자로 인한 손해와 항해의 지연으로 인한 손해, 그리고 전쟁 및 동맹파업위험 등이 있다. 그러므로 'A/R'로 부보한 경우라도 전쟁 및 동맹파업위험을 담보받기 위하여는 '전쟁위험' 등의 담보조건을 추가로 부보하여야 한다. 그러나 화물의 고유의 성질이나 하자로 인한 손해나 항해의 지연으로 인한 손해는 어떠한 경우에도 보상되지 아니한다. 이와 같이 보험자가 부담하는 위험범위가 넓은 만큼 보험료도 고율이며 일반적으로 고급 잡화제품의 부보에 주로 이용된다.

한편 신약관 'ICC(A)'는 'A/R'과 담보범위가 동일하며, 다만 신약관에서는 면책위험을 구체적으로 명기함으로써 당사자간의 분쟁의 소지를 어느 정도 해소하였다.

상기의 보험조건 중 FPA, WA조건은 열거책임주의이므로 이 조건으로 부보하는 경우에는 화물의 종류, 성질, 포장상태 등을 고려하여 추가되는 위험들은 부가위험으로 하여 담보받아야 한다.

그림 11-1. 구협회적하약관의 담보조건



2) 신탁회적하약관

종래의 ‘보험조건’은 그 담보범위가 불명확하고 특히 ‘전위험담보’(A/R)의 담보범위가 각종 면책위험의 불확실성으로 말미암아 분쟁이 자주 발생하였을 뿐만 아니라 ‘분손부담보’(FPA)와 ‘분손담보’(WA)간의 담보범위에 있어서 그 차이가 불분명하였으므로 피보험자들이 보험조건을 선택하는데 어려움이 많았다.

이에 따라 1978년 11월에 ‘국제무역개발회의’(United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD)의 해상보험에 관한 보고서에서 ‘Lloyd’s Policy Form’ 및 ICC에 대하여 지적한 비판에 따라 ‘런던해상보험업자협회’(I.L.U.) 및 로이즈보험업자들은 ‘Lloyd’s S. G. Form’ 및 ‘Institute Cargo Clause’를 개정하여 1982년 1월 1일부터 사용하게 되었다. 우리나라도 1983년 3월 1일부터 시행하고 있다.

표 11-4. 신탁회적하약관의 약관내용 구성

구 분	조항	약관내용
담보위험 (Risks Covered)	1	위험약관(Risks Clause)
	2	공동해손약관(General Average Clause)
	3	쌍방과실충돌약관(Both to Blame Clause)
면책조항 (Exclusions)	4	일반면책약관(General Exclusions Clause)
	5	불내항성 및 부적합성면책약관(Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause)
	6	전쟁면책약관(War Exclusion Clause)
	7	동맹파업면책약관(Strikes Exclusion Clause)
보험기간 (Duration)	8	운송약관(Transit Clause)
	9	운송계약종료약관(Termination of Contract of Carriage Clause)
	10	항해변경약관(Change of Voyage Clause)
보험금청구 (Claims)	11	피보험이익약관(Insurable Interest Clause)
	12	제반비용약관(Forwarding Charges Clause)
	13	추정전손약관(Constructive Total Loss Clause)
	14	증액약관(Increased Value Clause)
보험이익 (Benefit of Insurance)	15	보험이익불공여약관(Not to Insure Clause)
손해경감 (Minimising Losses)	16	피보험자의무약관(Duty of Assured Clause)
	17	포기약관(Waiver Clause)
지연의 회피 (Avoidance of Delay)	18	신속조치조항(Reasonable Despatch Clause)
법률 및 관습 (Law and Practice)	19	영국의 법률 및 관습조항(English Law and Practice Clause) 주의사항(Note)

이 1982년 ICC, 즉 「신협회적하약관」의 특징을 살펴보면 다음과 같다.

① 고어체 ‘S. G. Policy Form’을 폐지하고 필요한 규정은 현대문으로 협회약관에 포함시킴으로써 해상보험증권은 단지 보험계약성립의 확인문서 기능만 가지도록 단순화시켰다.

② 해석상 논란이 많았던 ‘해상고유의 위험’(perils of the seas)의 용어를 삭제하고 위험을 구체적으로 열거하였다.

③ 약관의 명칭을 A/R, WA, FPA 대신에 A, B 및 C로 변경함으로써 과거에 약관의 명칭만을 보고 담보위험을 판단하던 불합리한 문제를 제거하였다.

④ ‘ICC(B)’와 ‘ICC(C)’의 담보차이의 확대, 소손해면책비율조항의 삭제, 육상운송시의 담보조항명시 등을 들 수 있다.

한편 ‘신약관’의 세 가지 기본약관은 그 내용이 모두 동일한 19개 항으로 구성되어 있으며, 다만 보험자의 담보위험에 관한 제1항 ‘위험약관’(risk clause)만이 그 내용을 달리하고 있다.

이하에서는 「신협회적하약관」(ICC) A. B. C조건의 담보범위와 면책위험을 중심으로 살펴본다.

(1) ICC(A)

종래의 보험조건 중 ‘전위험담보’(All Risks : A/R)와 유사한 것으로서 그 명칭만 변경되었을 뿐 실질적인 내용상의 차이는 별로 없다. 따라서 일정한 면책위험을 제외하고는 모든 위험, 즉 피보험목적물에 발생하는 멸실·손상 또는 비용일체를 모두 담보한다. ‘ICC(A)’에서는 다음과 같은 면책위험을 제외하고 피보험목적물에 발생한 멸실·손상 또는 비용 일체를 모두 담보하여야 한다.

이 ‘(A) Clause’에는 모두 19개 항의 약관을 두고 있으며, 그 중 제1항의 ‘위험약관’(risk clause)은 ‘ICC(A) Clause’에서 보험자가 보상해 주는 책임범위를 구체적으로 규정하고 있다. 이 약관에서는 다음의 제4조, 5조, 6조 및 7조에서 규정하고 있는 보험자의 면책위험을 제외한 일체의 피보험목적물의 멸실 또는 손상의 위험을 보험자는 담보한다고 규정하고 있다. 이는 보험자의 포괄책임주의를 표명하고 있어, 보험사고가 발생할 경우 그 손해의 원인이 무엇인가를 증명할 책임은 보험자에게 있다.

한편 ‘(A) Clause’하에서의 ‘면책위험’에는 다음에 열거하는 ① 일반면책위험, ② 선박 또는 부선, 기타 운송용구의 불내항 또는 부적합으로 인한 위험의 목적의 멸실·손상, ③ 전쟁면책위험, ④ 동맹파업면책위험이 있다. 이러한 ‘(A) Clause’에

서의 ‘면책위험’은 ‘(B) Clause’와 ‘(C) Clause’의 면책위험과 동일하나, 다만 일반 면책위험 중 “피보험목적 또는 그 일부에 대한 불법행위에 의한 의도적인 손상 또는 파괴”를 ‘(A) Clause’에서는 면책으로 하지 않고 있는 점이 다르다.

(2) ICC(B)

‘ICC(B)’는 종래의 보험조건 중에서 분손담보(WA)의 담보위험이 명확하지 않았던 것을 보완하여 보험자가 보상하여야 할 담보위험을 다음과 같이 제1조 ‘위험약관’(risk clause)상에 구체적으로 열거함으로써 피보험자가 담보위험의 범위를 용이하게 이해할 수 있도록 하였다.

‘ICC(B)’의 보험자는 앞에서 설명한 ‘ICC(A)’에서와 같이 제4조, 제5조, 제6조 및 제7조 규정에 의한 면책위험을 제외하고 다음의 사항을 보상한다.

- ① 화재 또는 폭발
- ② 본선 또는 부선의 좌초, 교사, 침몰 또는 전복
- ③ 육상운송용구의 전복 또는 탈선
- ④ 본선, 부선 또는 운송용기와 물 이외의 다른 물건과의 충돌 또는 접촉
- ⑤ 피난항에서의 화물의 적화

표 11-5. 신탁회적하약관의 담보위험 비교

조항	약관내용	(A)	(B)	(C)
	1. 아래의 사유에 상당한 인과관계가 보험목적물의 멸실·손상			
	① 화재 또는 폭발	○	○	○
	② 본선 또는 부선의 좌초·교사·침몰·전복	○	○	○
	③ 육상운송용구의 전복·탈선	○	○	○
	④ 본선·부선·운송용구의 타물과의 충돌·접촉	○	○	○
	⑤ 피난항에서의 화물의 하역	○	○	○
	⑥ 지진·화산의 분화·낙뢰	○	○	×
제1조	2. 아래의 사유로 생긴 보험목적물의 멸실·손상			
	① 공동해손희생손해	○	○	○
	② 투하	○	○	○
	③ 갑판유실	○	○	×
	④ 본선, 부선, 선창, 운송용구, 컨테이너, 지게차 또는 보관장소에 해수, 호수, 강물의 유입	○	○	×
	⑤ 본선·부선으로의 선적 또는 양륙작업중 바다에 떨어지거나 갑판에 추락한 짐꾸림 1개당의 전손	○	○	×
	⑥ 위의 이외에 발생한 멸실·손상의 일체의 위험	○	×	×
제2조	공동손상·구조비(면책위험과 관련된 것은 제외됨)	○	○	○
제3조	쌍방과실충돌	○	○	○

주) “○”표는 담보, “×”표는 부담보.

- ⑥ 지진, 화산의 분화, 낙뢰와 상당인과관계가 있는 보험의 목적의 멸실·손상
- ⑦ 공동해손 희생손해
- ⑧ 갑판유실로 생긴 보험의 목적의 멸실·손상
- ⑨ 본선, 부선, 선창, 운송용구, 컨테이너, 지게차 또는 보관장소에 해수, 조수, 강물의 유입
- ⑩ 본선 또는 부선에의 선적 또는 양륙작업 중 바다에 떨어지거나 갑판에 추락하여 발생한 포장단위당 전손

(3) ICC(C)

‘ICC(CA)’는 보험범위가 가장 제한된 보험조건으로 종래의 보험조건 중 ‘FPA’(본손부담보)와 유사하다. 보험자의 ‘면책위험’은 ‘ICC(A)’와 같으며 보험자는 다음에 열거한 위험으로 인한 보험의 목적의 멸실 또는 손상의 경우에 보상한다.

- ① 화재 또는 폭발
- ② 본선 또는 부선의 좌초, 교사, 침몰 또는 전복
- ③ 육상운송용구의 전복 또는 탈선
- ④ 본선, 부선 또는 운송용구와 물 이외의 다른 물건과의 충돌 또는 접촉
- ⑤ 피난항에서의 화물의 하역

표 11-6. 신탁회적하약관의 면책위험 비교

조항	면책위험	(A)	(B)	(C)
제4조	① 피보험자의 고의적 위법행위	×	×	×
	② 통상의 누손, 통상의 중량과 용량의 부족 또는 자연소모	×	×	×
	③ 포장 또는 포장준비의 불충분	×	×	×
	④ 보험목적물의 고유의 하자 또는 성질	×	×	×
	⑤ 항해지연이 담보위험에 의하여 생긴 경우라도 해당 항해지연을 근인으로 하여 생긴 멸실·손상·비용	×	×	×
	⑥ 선주, 관리자, 용선자, 운항자의 파산 또는 재정상의 채무불이행	×	×	×
	⑦ 보험목적물 또는 그 일부에 대한 어떤 자의 불법행위에 의한 의도적인 손상 또는 파괴	○	×	×
	⑧ 원자핵분열 또는 원자핵융합, 또는 동종의 반응 또는 방사능이나 방사성물질을 이용한 무기의 사용으로 인하여 발생한 멸실 또는 비용	×	×	×
제5조	⑨ 선박·부선의 부내선, 선박, 부선, 운송용구, 컨테이너, 지게차의 부적합	×	×	×
제6조	전쟁위험	×	×	×
제7조	동맹파업	×	×	×

주) “○”표는 담보, “×”표는 면책.

- ⑥ 공동해손희생손해
- ⑦ 투하

3) 특수 보험조건

이 ‘보험조건’으로는 「협회전쟁약관」(Institute War Clause : IWC)과 「협회동맹파업약관」(Institute Strike Clause : ISC)이 해당되는데, 해상보험에 있어서 ‘ICC(A)’, ‘(B)’, ‘(C)’의 어느 보험조건으로 부보하더라도 전쟁위험과 동맹파업위험은 면책되고 있어 이들 위험을 담보받기 위해서는 특약을 필요로 한다. 실무상으로 전쟁위험과 동맹파업위험은 단일할증보험료의 지급으로 동시에 부보되는 것이 보통이다.

「협회전쟁약관」(Institute War Clause : IWC)은 화물의 종류에 따라 ① 일반화물·냉동화물·석탄에 공용되는 전쟁약관, ② 항공화물전쟁약관, ③ 우송물전쟁약관으로 구분된다.³⁸⁾ 그리고 해상보험에 있어서의 전쟁의 개념에는 국가간의 전쟁상태와 내란, 혁명 등 국내의 변란을 포함하고 있다.

「협회동맹파업약관」(ISC)은 IWC와는 달리 ① 일반화물·선편수송화물, ② 냉동식품, ③ 석탄, ④ 항공화물 동맹파업약관이 제정되어 있다.³⁹⁾ 그리고 해상보험에 있어서의 동맹파업위험은 노동쟁의 외에도 소요·폭동 등의 위험을 포함하고 있다.

그러나 「협회전쟁약관」과 「협회동맹파업약관」에서도 보험자가 원천적으로 보상하지 않는 「일반면책약관」(general exclusion clause)과 「불내항성 및 부적합성 면책약관」(unseaworthiness and unfitness exclusion clause)이 적용되는데, 구체적으로 ① 피보험자의 비행(위법행위), ② 통상의 누손(漏損), ③ 포장의 불완전, ④ 고유의 하자, ⑤ 지연, ⑥ 선주 등의 파산, ⑦ 핵무기, ⑧ 선박 등의 불내항성 부적합성, ⑨ 담보위반의 면제 등은 여전히 보험자의 면책사유에 해당된다.

3. 2009년 개정 협회적하약관

종래 ‘Lloyd’s S. G. Form’양식에서 사용하는 「협회적하약관」(ICC)은 무역환경의

38) ‘협회전쟁약관’에는 세 가지 종류가 있는데, Institute War Clauses(Cargo)는 해상운송의 경우에 적용되는 약관이고, ‘Institute War Clauses(Air Cargo)(Excluding Sendings by Post)’는 항공운송일 경우이며, ‘Institute War Clauses(Sendings by Post)’는 우송물에 적용되는 약관이다.

39) 예를 들어 화물이 항공기에 의해 운송되면 ‘Institute Strikes Clauses(Air Cargo)’가 적용된다.

변화에 부응하기 위하여 1963년, 1982년 'ICC'의 개정을 통해 각기 「구약관」과 「신약관」으로서 업계에서 널리 이용되어 왔으나 전술한 바에서와 같이 선사파산면책, 포장 불량면책문제 등 약관이 지나는 문제로 인해 보험계약자와 피보험자의 보호에 미흡한 바 없지 않았다.

이러한 제반 문제를 해소하기 위하여 이후 2008년 11월 24일에 '합동적하보험위원회'는 새로운 개정 'ICC(A)', '(B)', '(C)', ICC(전쟁)과 ICC(동맹파업) 등을 공포하였으며, 이 개정 'ICC(A)', '(B)', '(C)'는 2009년 1월 1일부터 시행되었다.

1) 개정 협회적하약관의 주요 특징

2009년 개정 「협회적하약관」(ICC)의 주요 특징을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, '면책조항'들의 적용범위가 축소되어 보험자보다는 피보험자에게 유리하도록 개정되었다. 즉, 선주 등의 선사파산면책, 불감항면책 등의 경우 면책범위를 대폭 축소함으로써 피보험자에게 유리하도록 하였다.

둘째, '운송조항'의 개정으로 보험기간이 확장되었다. 즉, 보험자의 책임 개시기점이 화물이 '창고를 떠날 때'(leave the warehouse)에서 창고에서 보험의 목적이 '맨 처음 이동할(first moved) 때'로 개정되고, '인도될 때'(on delivery)가 아닌 '양하 완료시'(on completion of unloading) 책임이 종료된다.

셋째, '항해변경조항'에서 'held covered'를 삭제하고 "유령선(phantom ship) 상황"에 처한, 즉 다른 목적지를 향하여 출항한 사실을 알지 못한 피보험자를 보장하도록 하였다.

넷째, 테러리즘과 테러리스트의 정의를 규정하고 종교적 동기에서 행동하는 자를 추가하였으며, 이 외에 'underwriters' 대신에 'insurers'로, 'Servants' 대신에 'Employees'로 표준화하였다.

한편 우리나라의 경우 1982년 「협회적하약관」(ICC)이 전반적으로 채택되지 않았던 이유가 선사도산위험의 취급에 있었다고 한다면 2009년 ICC에서 선사파산위험과 관련 면책조항을 적용할 여지가 대폭적으로 좁아진 점을 고려할 때, 이 면책조항의 완화에 따라 지금까지 새로운 약관으로의 이행을 거부해왔던 장애가 사실상 제거되었다는 점에서 우리나라에서도 향후 1963년 ICC에서 2009년 ICC로의 이행이 진전될 것으로 보인다.⁴⁰⁾

40) 한낙현, 전계논문, p. 42.

2) 개정 협회적하약관의 주요 내용

다음에서는 2009년 「협회적하약관」(ICC)의 조항 중 주요 개정내용으로 선사파산면책 외에 보험기간, 포장불량면책, 항해변경과 그리고 불감항·부적합조항 등을 들 수 있는데 이를 중심으로 간략히 살펴본다.

(1) 보험기간의 명료화

‘보험기간’과 관련하여, 이는 보험의 시기와 종기에 관한 것으로 종래 ICC 규정에서는 창고를 ‘벗어 난’(leave), ‘인도된’(delivery) 때라는 것이 실제의 운송작업에 비추어 볼 때 구체적으로 어느 시점을 말하는 것인가이다.

이에 대해 2009년 ICC 제8조는 보험의 시기에 대해서는 “창고내의 화물을 운송용구에 적재할 목적으로 최초로 이동하게 된 때”(first moved for the purpose of the immediate loading into or onto carrying vehicle --- in or at warehouse)로, 그리고 종기에 대해서는 “최종창고에서 운송용구로부터의 양하가 완료된 때”(on completion of unloading from the carrying vehicle --- in or at the final warehouse)로 명백히 규정하고 있어 창고내에서의 화물의 적재·양하작업 중이 보험기간 내에 포함된다는 것을 명시하고 있다. 2009년 개정 ICC가 창고내의 적재·양하작업이 보험기간에 포함된다는 것을 명확히 한 것은 피보험자 입장에는 유리한 개정이다.

(2) 선사파산면책의 제한

‘선사파산면책’은, 2009년 개정 ICC 제4조 제6항은 1982년 ICC와 같이 “선박의 소유자, 관리자, 용선자 또는 운항자의 지급불능 또는 금전채무불이행으로부터 발생하는 멸실, 훼손 또는 비용”을 면책으로 규정하고, “다만, 보험의 목적을 선박에 적재한 때에 피보험자가 이 같은 지급불능 또는 금전채무불이행이 그 형태의 통상적인 수행을 방해할 수 있다는 것을 알고 있었거나 통상의 업무상 당연히 알고 있어야 할 경우에 한정한다.”는 단서규정을 추가하여 면책조항이 적용되는 경우를 제한하고 있다.

더욱이 단서규정 뒤에 이 면책규정은 구속되어 있는 계약에 따라 선의로 보험의 목적을 구입한 자 또는 구입한 것에 동의한 자에게 보험계약이 양도되어 그 자가 보험계약에 의해 보험금을 청구하는 경우에는 적용되지 않는다는 제한도 규정하고 있다. 따라서 이 ‘면책조항’이 적용될 수 있는 것은 FOB 또는 CFR조건 등에서 화

물을 수입하는 수하인이 부보하는 경우가 될 것이다.

그러나 이 경우도 선사가 경영이 어려워져 피보험화물이 적재되는 특정한 선박이 항해를 수행할 수 없게 된 것을 피보험자가 선적시에 알고 있었거나 통상의 업무상 알고 있어야 했다는 것을 보험자가 입증하지 못하면 선사파산면책은 적용되지 않는다. 실무상 보험자가 이 같은 입증의무를 완수하여 면책된다는 것은 매우 예외적인 경우에 한정된다고 볼 수 있다. '면책조항'이 남아있는 이상 화주에게 선사의 선택에 있어 신중함이 계속적으로 요구되는 것은 당연하지만 실질적으로 선사파산면책은 대폭적으로 완화되었다 하겠다.

(3) 불감항·부적합면책의 제한

'불감항·부적합면책'에 관해서, 우선 선박의 감항성담보를 파보험자인 화주에게 요구하는 것은 무리한 면이 없지 않으며 보험의 효용을 감소시키는 것이 되므로 이 같은 폐해를 방지하는 의미에서 1963년 ICC 제8조가 적용되었다. 이 조항에 의하면, 선의의 피보험자를 보호하기 위하여 피보험자와 보험자간에 선박의 감항을 승인하려는 취지의 내용이므로 만약 손해가 담보위반에 의해 발생한 경우에는 묵시담보위반에 의한 면책의 효과를 배제하는 것이 된다.

이후 2009년 ICC 제5조에서도 선의의 증권양수인에게는 선박·부선·육상운송용구·컨테이너의 불감항(unseaworthiness)에 대한 면책은 적용되지 않으며, 또한 피보험자가 선박의 불감항을 알고 있었더라도 보험자는 감항성에 관한 묵시담보의무위반을 불문한다는 것을 규정하고 있다는 점에서 이 규정은 보험계약자에게 유리하게 규정된 것이다.

(4) 항해변경

'항해변경'에 관해서, 영국 「해상보험법」(MIA, 1906) 제45조 제1항에 보면, 우선 항해변경은 위험개시 후 선박의 목적지가 보험증권에 규정된 목적지에서 임의로 변경된 경우에는 항해의 변경이 있다는 것을 규정하고, 제2항에서는 항해의 변경이 있었던 경우에는 항해변경의 결의가 분명하게 된 때 이후에 보험자는 부담책임을 면하게 된다고 규정하고 있다.

그러나 선박에 화물을 위탁한 화주에 대해 이러한 보험자면책의 원칙을 적용하는 것은 무리한 면이 없지 않다.

이에 따라 2009년 ICC 제10조는 협정 이전에 손해가 발생한 경우에 적정한 시장조건에 근거하여 적정한 시장요율로 담보를 이용할 수 있는 경우에만 담보가 제

공될 수 있다고 규정하고 있으며, 또한 동조는 화물을 적재한 선박이 ‘보험증권’에 기재한 목적지와는 다른 목적지로 향해 출항한 경우라도 통상과 같이 보험이 개시된다는 것을 규정하고 있어, 1982년 ICC에 비해 보험계약자에게 유리하게 규정된 것이다.

(5) 포장불량면책의 명확화

‘포장불량면책’에 관해서, 종래의 ICC에서는 포장불량에 의한 손해가 면책된다는 것은 직접적으로 규정하지 않았지만, 화물의 성질 또는 결함에 대한 하나의 예로 보아 이를 면책하였다. 원래 무역거래의 화물은 통상의 운송중의 위험에 대비할 수 있도록 충분한 포장이 요구되며 불충분한 포장으로 인해 발생한 손해에 대해서는 일반적으로 ‘화물고유의 하자 또는 성질’(inherent vice or nature)에 의한 손해로 보아 보험담보가 부정되어 왔다.⁴¹⁾

2009년 ICC에서는 포장의 불량, 컨테이너로의 적부불량 중 어느 쪽이라도 보험기간 개시전에 이루어지거나 피보험자와 그 사용인에 의해 이루어진 것에 대해서만 면책된다는 것을 명시적으로 규정하고 있다. 보험기간 개시 후에 제3자, 즉 창고업자와 포장업자에 의해 이루어진 포장과 컨테이너로의 적부불량에 의한 손해도 보상하게 되어 1982년 ICC보다 다소 보상범위가 넓어져 보험계약자에게 유리하도록 개정되었다.

한편 국제무역에서 운송중의 화물의 파손·누손·도난 등에 의해 화주가 입은 손해를 보상하는 해상적하보험증권은 수출입화물을 대상으로 하는 관계상 세계적으로 널리 통용될 필요가 있으므로 세계 대부분의 보험회사는 영국 보험업체가 사용하는 보험증권 양식에 따라 보험을 인수하고 있다. 영국의 ‘적하보험약관’은 세계에서 유례가 없을 정도로 오랜 전통을 지니고 현재에도 세계적으로 가장 널리 이용되고 있는 약관이다. 현재 세계 약 85% 이상의 국가가 영국의 ‘적하보험약관’을 이용하여 적하보험계약을 체결하고 있는 것이 현실이다.

우리나라의 보험회사도 해상적하보험을 인수할 때에는 영국의 보험증권과 약관을 사용하고 있지만,⁴²⁾ 2009년 1월 1일부로 협회적하약관(ICC)이 개정되었다. 2009

41) 영국의 F. W. Berk & Co., v. Style(1955)사건에서 종이봉지에 들어있던 구조토(Kieselguhr)가 A/R조건으로 부보되었다. 항해중 구조토가 종이봉지에서 흘러 나와 피보험자는 이를 고치는데 소요된 비용을 보험자에게 손해배상을 청구하였다. Sellersvks사는 구조토가 들어 있는 종이봉지는 이미 선적시 불충분한 상태로서 화물고유의 하자라는 이유로 보험자의 보상책임을 부정하였다.

42) 1982년, 2009년 협회적하약관(ICC) 제19조는 “이 보험은 영국의 법률 및 관습에 준거한다”는

년 ICC의 개정내용은 운송기간의 변경, 선의의 매수인과 양수인의 보호, 면책사유의 변경, 계속담보, 선의의 피보험자를 보호하기 위한 항해변경조항, ICC(B)조건의 담보내용, 전반적인 용어의 정리 및 추가적인 담보 등이다.⁴³⁾ 향후 이 새로운 적하약관은 우리나라의 적하보험업계에 도입될 것으로 예상된다.

제4절 해상적하보험계약과 보험금 청구



4.1 해상적하보험계약의 체결

1. 해상적하보험계약의 의의

‘해상적하보험계약’(contract of marine cargo insurance)은 계약에서 합의된 방법과 범위내에서 해상사업에 수반하여 발생하는 해상손해로 인한 선적화물의 손해를 보험자가 피보험자에게 보상할 것을 약속하는 계약이다.⁴⁴⁾ ‘해상적하보험계약’은 법률상 불요식의 ‘낙성계약’이므로 보험계약의 청약과 보험자의 승낙에 의해 유효하게 성립되며, 실무상 보험계약자가 보험청약서를 제출하여 보험회사가 이를 승낙하면 성립한다.

이와 같이 성립된 보험계약의 내용에 관한 증거로서의 ‘해상보험증권’(Marine Insurance Policy)은 보험계약을 증명하고 배서 및 인도에 의하여 양도되는 증서이며, 신용장방식 거래의 경우 선하증권(B/L)의 발행 이전, 즉 선적전에 발급되어야 한다.

규정의 준거조항을 두고 있다. 이에 대해 우리나라 영문적하보험증권사의 규정은 “모든 보상 청구에 책임과 지급에 대하여만 ...”이라는 제한문구를 사용하여 보상청구에 대하여만 영국의 법률과 관습에 따른다는 점을 특히 강조함으로써 ICC 제19조의 적용을 제한하고 있다. 이러한 준거법조항에 의하여 우리나라의 보험회사가 발행하는 해상적하보험증권이라 할지라도 보험자의 보상책임과 관련해서는 영국의 해상보험제도에 따르는 결과가 되고 있다. 이은섭, 「해상보험론」(제3판), 신영사, 1996, p. 138.

43) W. Sharpe, *The Institute Cargo Clauses 1982 and 2009-A Comparison*, CBMU Annual General Meeting 2008.

44) MIA 1906, 제1조 참조.

‘해상적하보험계약’을 체결하는 계약자는 무역계약의 체결시 약정한 ‘정형거래 조건’에 의해 보험료를 부담하는 보험계약자와 피보험이익을 갖는 피보험자가 결정된다.

2. 해상적하보험계약 체결방법

‘해상적하보험계약’의 체결방법에는 선박명, 출항일자, 환적항명, 송장금액 등 청약서의 기재사항이 모두 확정되어 있는 ‘확정보험’(definite insurance)과 계약체결시 기재사항이 확정되지 않고 이를 추후 통고할 것을 조건으로 하는 ‘예정보험’(open cover)의 형식이 있다.⁴⁵⁾

FOB 또는 CFR조건으로 수입하는 화물에 관해서는 수출상으로부터의 선적통지가 도착하기 이전에 사고가 발생할 수 있기 때문에 수입상은 매매계약이 체결되면 보험자에게 ‘예정보험계약’을 신청해야 한다. 이 ‘예정보험계약’도 완전한 보험계약이며 보험계약의 예약은 아니다. 예정보험에는 ‘개별예정보험’과 ‘포괄예정보험’의 두 가지 방법이 있다.

1) 개별예정보험계약

‘개별예정보험계약’(provision contract)은 특정화물에 대하여 건당 부보하는 예정보험을 말하며, 그 증권을 ‘개별예정보험증권’(Provisional Policy)이라고 한다. 후일에 미기재사항이 확정될 때 ‘확정보험증권’(Definite Policy)이 발행된다.

이 ‘예정보험증권’에는 간략한 양식으로서 ‘보험승낙서’(Cover Note)가 사용되는데, 이것은 단지 보험계약이 체결되어 있음을 입증하는 보험증인서에 불과하다.

2) 포괄예정보험계약

‘포괄예정보험계약’(open contract)은 대량화물이 일정기간에 계속하여 수입되는 경우 그 전량에 대해 포괄적으로 ‘예정보험계약’을 체결하고 추후 개개 화물의 선적시 확정해 나가는 방식의 계약으로서, ‘포괄예정보험증권’(Open Policy)이 발행된다.

피보험자가 포괄예정보험계약에 의거하여 보험자에게 확정통지를 하면 보험

45) 예정보험에 있어서 기재사항 중 선박명의 불확정은 ‘선명미상보험’(floating policy)이라 하고, 보험금액이 불확정이면 ‘금액미상보험’(unvalued policy)이라 한다.

자는 ‘보험증명서’(Certificate of Insurance)를 발행한다. 보험증명서는 보험증권의 주요한 내용을 간략하게 기재한 것으로 양도성이 부여되고 선적서류 중의 보험증권 대신에 사용할 수 있다.

3. 해상적하보험의 담보기간

1) 해상적하보험의 시기

‘해상적하보험의 시기’는 보험증권에 기재된 지역의 창고 또는 보관장소에서 운송개시를 위해 떠날 때 해상적하보험의 효력이 발생한다. 보관장소라 함은 창고뿐만 아니라 공장, 점포사무소, 노천 야적장 등을 포함하는 것으로 해석되고 있으며, 떠날 때부터란 비, 바람, 도난 등의 위험에 노출되는 장소로 나간다는 의미로 해석한다. 따라서 창고 내에서 트럭 등에 적재되었다는 여부와는 관계없이 창고문을 벗어나는 순간 위험이 개시된다.

2) 해상적하보험의 종기

‘해상적하보험의 종기’는 다음에서와 같이 여러 가지로 구분되며, 이 중 어느 하나가 먼저 도래되었을 때 보험계약의 효력은 종료된다.

- ① 보험증권상에 기재된 목적지에 위치한 창고나 보관장소 등에 인도완료시이다.
- ② 보험증권에 명시된 목적지 여부를 불문하고 통상의 운송과정이 아닌 보관을 하거나 할당 또는 분배를 위한 장소에 인도하게 될 경우에는 그 장소에 인도한 때이다. 예를 들어 수입상이 다량의 화물을 수입하고 이를 특정창고에 입고시킨 후 각지에 있는 최종사용자에게 분배할 목적이라면 보험은 이 창고에 입고되는 순간에 종료되는 것이다.
- ③ 본선으로부터 하역을 종료한 후 60일을 경과하는 시점에 보험기간은 종료한다. 다만 우리나라에 있어서 수입화물의 경우에는 30일 약관이 사용되고 있다.

예를 들어, 최초의 보험이 부산에서 뉴욕까지 약정되어 있는 경우 뉴욕에서 하역된 후 부득이한 사정으로 다른 지점으로 운송하는 경우 뉴욕의 중간창고에 보관 중 60일이 경과하면 그 시점에서 보험이 종료되고 만약 60일이 경과되지 않았다 하더라도 다른 지점으로 옮기기 위해 운송을 개시하는 시점에서 보험은 종료된다.

그러나 재선적, 강제하역 등 운송인의 자유재량권 행사에 따라 피보험자가 지배할 수 없는 사정으로 인한 위험이 변경되는 경우에는 보험계약이 계속 유지된다.

4. 보험조건의 선택

일반적으로 '보험조건'의 결정은 매매계약을 체결할 당시에 매매당사자의 합의에 의해 이루어진다. '해상적하보험'에 부보하는 경우 우선 화물의 운송위험과 관련하여 화물의 종류, 포장, 운송항로, 적재선박, 항구조건, 항해기간 등에 따른 위험의 유형을 검토하여 가장 합리적인 '보험조건'을 선택하여야 한다.

예를 들면, 도난이나 파손의 우려가 거의 없는 철재류의 경우는 A/R조건에 부보함으로써 보험료를 낭비하는 것보다는 'F.P.A. including WAIOP'가 경제적이며, 해수침손과 유류접촉손이 우려되는 경우의 '보험조건'으로는 'F.P.A. including COOC'가 합리적이라 할 수 있다.

1) 기본조건의 선택

「협회적하약관」 '기본조건' 중에서 「구약관」을 택할 것인지 「신약관」을 택할 것인지를 정한 다음, 「구약관」의 경우 'A/R', 'W.A.', 'F.P.A.' 중에서 그리고 「신약관」의 경우는 'ICC(A)', 'ICC(B)', 'ICC(C)' 중 어느 것을 택할 것인지를 정해야 한다.

2) 기타 보험조건의 추가

'기본조건' 중 어느 것에 의해서도 커버할 수 없는 위험에 대하여는 다음 보험조건의 추가 여부를 결정해야 한다.

- ① 특수조건인 전쟁위험이나 파업위험의 보상을 위한 협회전쟁약관(institute war clause : IWC)과 협회 파업약관(institute strike clause : ISC)을 추가할 것인지를 결정해야 한다.
- ② 기본조건 중 구약관의 분손담보(W.A.), 분손부담보(F.P.A.), 조건 또는 신약관의 ICC(B), ICC(C)조건을 선택할 경우 부가조건을 화물의 특성에 따라 어느 것을 추가할 것인지를 결정해야 한다.
- ③ 확장담보조건인 내륙운송확장보험(inland transit extension : ITE)과 내륙보관확장담보(inland storage extension : ISE)를 추가할 것인지도 결정해야 한다. 즉, 거래의 특성상 내륙보관이나 내륙운송위험의 담보가 필요한 경우 추가보험료를 지불하고 확장담보조건을 추가해야 한다.

이상의 '보험조건'의 선택과 관련하여 기본조건인 구약관 및 신약관, 특수조건, 부가조건을 중심으로(상기 <표 11-3> 참조) 화물의 특성을 고려할 필요가 있다.

5. 해상적하보험료의 산정

‘보험료’(insurance premium)는 원칙적으로 적하보험계약의 체결과 동시에 지불되어야 하나 실제에 있어서는 보험료의 후납이 인정되고 있다. 보험료 산출의 근거인 ‘보험요율’(premium rate)은 선박의 상태, 항로, 화물종류 및 보험조건 등에 의하여 산정되는데, 현재 우리나라의 해상적하보험요율은 보험개발원에서 산정한 요율을 협정요율로 하여 사용하고 있으며 그 종류는 다음과 같다.⁴⁶⁾

1) 보험요율

(1) 기본요율

‘기본요율’은 신회회적하약관 및 기타 특별약관에 적용되는 요율로써 해상운송의 경우에는 항구간(port to port), 항공운송의 경우는 공항간(airport to airport) 요율을 말한다.

(2) 통상요율

할인·할증의 대상인 경우 해당 할인·할증을 적용하기 전의 화물별 담보조건요율을 말하며 부가위험요율, 확장담보조건요율, 적용통칙상 요율 등을 포함한다.

(3) 확장담보조건요율

해상운송에 연결되는 선적항 또는 양화항의 행정구역을 벗어나는 육상운송구간에서의 위험을 담보받기 위하여는 ‘확장담보조건’에 따른 보험료를 담보하여야 한다. 이러한 확장담보조건요율에는 ‘내륙운송확장보험’(ITE)요율과 ‘내륙보관확장담보’(ISE)요율이 있다.

(4) 부가위험요율

‘ICC(B)’나 ‘ICC(C)’를 기본담보조건으로 하는 경우에는 당해 위험약관에 열거되어 있는 위험만을 담보한다. 따라서 피보험목적물의 특성, 항해구간 등에 따라 특히 발생가능성이 높은 위험에 대비하여 추가담보가 필요하다. 이러한 위험을 가리켜 부가위험이라 하며 보험회사와 특약을 설정하고 추가보험료를 납부함으로써 ‘부가위험’을 담보받을 수 있다.

46) 윤광운, 「국제무역상무론」(제3판), 삼영사, 1998, pp. 422~423 참조.

(5) 화물별 특수위험요율

‘ICC(A)’일지라도 품목의 특성을 고려하여 ‘ICC(B)’나 ‘ICC(C)’에서 담보하는 위험을 초과하는 부가위험을 제외할 수 있으며, 이를 담보할 경우에는 해당 품목별 적용특칙에 따라 별도의 추가보험요율을 부담하여야 하는 점에 유의하여야 한다.

예컨대 유리, 요업제품 및 정밀기계류에서의 파손위험, 고체화공품에서의 포장의 파손으로 인한 부족손위험, 이산화물에서의 파손위험 등이 이에 해당한다.

2) 보험료 및 보험금 산출 사례**[예]**

대한상사는 곡물 100M/T을 보험가액과 보험금액을 US\$100,000으로 하여 ICC (W.A. 3%) 조건으로 보험에 가입하였다. 보험기간 중 악천후로 50M/T이 해수침손을 입었다. 그 후 목적지에 도달한 해수침손 화물은 물건 본래의 용도로는 사용할 수 있었으나, 해수로 손상을 입었기 때문에 US\$100,000에 매각하였고, 정상적인 곡물은 US\$200,000에 판매하였다.

이 경우 보험자가 대한상사에 지급할 보험금은 다음과 같다.

$$\begin{aligned} & \text{보험금액} \times (\text{손상품/정상품}) \times (\text{정상품 판매액} - \text{손상품가액}) / \text{정상품가액} \\ \therefore & \text{US\$100,000} \times (50\text{톤}/100\text{톤}) \times \{(US\$200,000 - US\$100,000) / US\$200,000\} = \text{US\$25,000} \end{aligned}$$

6. 해상적하보험계약의 체결절차**1) 해상적하보험 계약체결시 고려사항****(1) 담보위험 부보범위**

일반적으로 보험서류에는 약관이 들어 있어야 하며, 필요한 경우 신용장에서 지시된 보험조건, 담보되어야 할 추가위험 등에 대하여 부보되어 있어야 한다.

보험계약의 ‘기본조건’ 중 ‘ICC(B)’ 및 ‘(C)’의 경우 열거책임주의를 취하고 있으므로 동 조건상에 규정된 담보위험으로 인하여 발생한 손해에 대해서만 보험자가 보상책임을 진다. 따라서 그러한 담보위험 이외의 ‘부가위험’에 대하여 보험의 보호를 받기 위해서는 화물의 종류, 성질, 포장, 항로 등을 감안하여 이들 위험에

대하여 특약을 설정하여 추가담보를 요청해야 한다.

그런데 이들 ‘부가위험’을 하나하나 열거하는 번거로움을 피하고 또한 후일에 보험관련 클레임 발생으로 인한 분쟁을 방지하기 위하여 생겨난 것이 열거책임주의를 ‘포괄책임주의’로 변경시키는 특약인 ‘ICC(A)’ 조건이다. 따라서 ‘ICC(A)’ 조건의 경우는 각종의 ‘부가위험’이 포괄적으로 담보되며, 화물의 멸실 또는 손상의 모든 위험이 담보된다.

(2) 부보금액 결정

보험서류에는 해상손해에 대하여 보험자가 담보할 금액의 한도를 표시하는 ‘보험금액’(insurance amount)이 표시되어 있어야 한다. CIF조건으로 신용장방식 거래를 할 경우 부보를 요하는 최저금액은 당해상품의 CIF가격이 되는데 희망이익을 고려하여 최저 부보금액에 희망이익 10%를 가산하여 ‘부보금액’을 지시해 오므로 그 금액을 커버하는 보험서류이어야 매입은행에서 수리될 수 있다.

그리고 신용장(L/C)에 보험서류가 요구되어 있을 때에는 이에 표시할 통화는 원칙적으로 신용장면에 표시된 통화와 일치해야 하며, 신용장에 표시된 통화 이외의 통화로 부보하려면 신용장에 그 취지가 명시되어 있어야 한다.

(3) 부보일자

보험서류의 ‘부보일자’가 운송서류에 의하여 입증하는 선적일자, 즉 선하증권(B/L)의 ‘발행일자’ 내지는 선하증권(B/L)면의 “on board notation”의 일자보다 늦을 때에는 양 일자 사이에 당해 화물이 보험으로 커버되지 못하는 경우가 발생하게 된다.

상기의 경우 신용장방식 거래시 ‘신용장’(L/C)에 별도의 명시가 없는 한, 원칙적으로 수리될 수 없다. 그러나 다음과 같은 경우에는 비록 ‘부보일자’가 선적일보다 늦었다 하더라도 보험자가 매입은행에 의해 수리될 수 있다.

① 선적일 이전에 발행에 의거하여 발행된 보험증권은 선적일로부터 커버되기 때문에 수리된다. 따라서 이와 같이 수리가 가능하려면 보험서류에 예정보험증권의 번호와 ‘부보일자’가 명시되어 있어야 한다.

② 보험서류에 선적일과 같은 날 또는 그 전일자의 ‘부보일자’를 넣어 이날부터 보험자가 담보하겠다고 표시하고 있을 경우에도 수리된다.

③ 보험증권에 “lost or not lost”(멸실여부를 불문하고)라는 ‘소급약관’이 들어 있는 경우 보험자는 선적시부터 위험을 담보하기 때문에 ‘부보일자’에 관계없이 수리된다.

2) 해상적하보험 계약체결절차

‘해상적하보험계약’은 보험계약자의 청약과 보험자의 승낙에 의해 유효하게 성립되며, 실무적으로는 ‘해상적하보험청약서’ 또는 상업송장을 제출하여 보험회사가 이를 승낙하면 성립하게 된다.

[예시 11-1] 해상적하보험증권

MARINE CARGO INSURANCE POLICY		ORIGINAL
Policy No.	: Y302446D - 000	
Assured Name	: Hankook Fire Extinguisher Co., Ltd.	
Invoice No., etc.	: I/V No. SHPC-HK08001	
Amount Insured	: CARGO USD 82,500.00(USD 75,000.00 * 110.00 %)	
Conveyance	: To Be Declared	Sailing on or about
At and From	: SHANGHAI, CHINA	Transhipped at
Arrived At	: KOREA	Thence to
Goods and Merchandise :		
FIRE BOSS		
40A*15m 4000Rolls		
55A*15m 2000Rolls		
Marks and Number as per Invoice No. specified as above		Valued at the same as Amount Insured
Conditions :		
Institute Cargo Clauses (All Risks) - 1/1/63		
Subject to the following Clauses :		
<ul style="list-style-type: none"> - Institute Cargo Clauses (as specified above) - Institute Classification Clause - On-deck Clause - Label Clause (applying to labelled goods) - Co-Insurance Clause (if applicable) 	<ul style="list-style-type: none"> - U.S Economic and Trade Sanctions Clause - Special Replacement Clause For secondhand Machinery - Special Replacement Clause (applying to Machinery) - Duty Clause (applicable only to import duty insured) - Other Insurance Clause 	<ul style="list-style-type: none"> - Transit Termination Clause (30 days) (applicable only for cargo imported to Korea) - Institute Extended Radioactive Contamination Exclusion Clause - Institute Chemical, Biological, Bio-Chemical, Electromagnetic Weapons and Cyber Attack Exclusion Clause - Termination of Transit Clause (Terrorism)
Settling Agent : American Home Assurance Company - Korea 136, Serin-dong, Chong-ro-ku Seoul Central Building Seoul, Korea Tel: (822) 2250-6800 Fax: (822) 2011-4607 Email: Korea.MarineCLM@aig.com	Claims Representative : American Home Assurance Company - Korea 136, Serin-dong, Chong-ro-ku Seoul Central Building Seoul, Korea Tel: (822) 2260-6800 Fax: (822) 2011-4607 Email: Korea.MarineCLM@aig.com	
Place and date signed in : SEOUL , KOREA Jun 26, 2008	No. of Policies issued : 2	Typist : PDAESUNGPI

For American Home Assurance Korea
 American Home Assurance is a member of AIG

R. Gary Weinstein
 R. Gary Weinstein
 Authorized Signatory

ENCRYPTION No. Kz&Jz&P0Fs4\$GPw==
 For Policy Verification

For a listing of Claim Offices
<http://www.aigmarine.com>

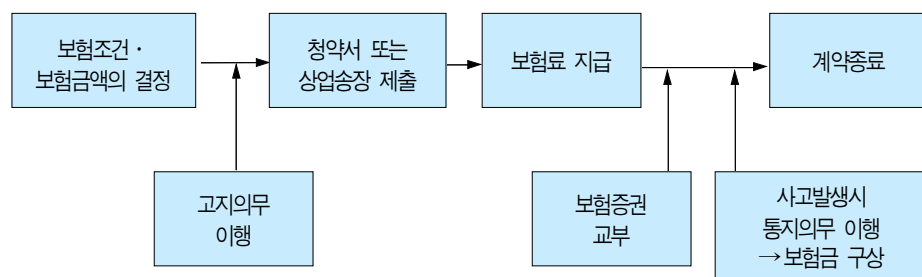
보험계약자는 피보험이익인 보험의 목적물이 직면하게 되는 해상위험의 종류를 파악하여 부보조건과 보험료 등을 결정하고 ‘보험청약서’⁴⁷⁾에 피보험자명, 선박명, 피보험목적물의 명세, 보험금액을 비롯한 보험조건, 신용장번호 등을 기재하여 제출한다. 이때 보험회사는 소정의 보험료와 상환으로 ‘보험증권’(Insurance Policy)을 발행하여 피보험자에게 교부한다.

한편, 청약서의 제출시 보험계약자는 보험자에게 보험목적물에 관한 중요한 사항을 ‘고지’(disclosure)할 의무를 지는데 만약 이를 위반하거나 ‘부실고지’하는 경우는 보험계약 자체가 무효가 되는 점에 주의를 요한다.

그리고 해상적하보험계약의 체결은 ‘보험중개인’(insurance broker) 또는 ‘보험대리인’(insurance agent)제도가 발달하지 않은 우리나라의 경우는 보험계약자가 직접 보험회사와 보험계약을 체결하는데, 특히 적화보험은 증권상에 기재되는 장소의 창고나 보관장소를 출발하기 전에 부보하여야 한다.

또한 수입과 관련한 적화보험의 경우 수입상은 해외 수출상의 출고시기 및 선적시기에 관한 출하 및 선적통지를 수입상에게 미리 통지하여 줄 것을 수출상과 약정하여야 한다.

그림 11-2. 해상적하보험 계약체결절차



47) 보험청약서의 기재사항 중 선박명 및 출항예정일, 출항명 및 착항명, 환적항명, 피보험화물의 수량, 품명 및 명세, 화인 및 화번 그리고 보험조건은 보험료산출의 중요한 기준이 되며, 특히 선박명 및 출항예정일은 선적기간을 암시하고 있으므로 선하증권의 기재사항과 일치하도록 유의해야 한다.

4.2 해상적하보험 손해의 구상

1. 해상적하보험 손해의 구상과 통지의무

‘해상적하보험’에 부보하는 궁극적인 목적은 보험사고로 인한 피보험목적물의 멸실·손상으로 피보험자가 입게 되는 손해에 대하여 보험자에게 구상(claim)하여 보상받는데 있다.

보험구상의 청구인은 보험증권의 ‘선의의 소지인’(bona fide holder)으로서, 보통 매수인인 수입상이 배상의 청구인이 된다. 보험증권의 ‘선의의 소지인’은 손해가 발생한 경우 그 사실을 서면 또는 구두로 보험회사나 그의 대리점에 우선 통지하고 추후에 손해에 따라 필요한 서류를 구비하여 정식의 구상절차를 밟아야 한다.

한편 피보험자의 ‘손해통지의무’와 관련, 보험목적물에 손해가 발생한 경우 피보험자는 지체없이 보험자에게 통지하여야 한다. 손해통지의 방법으로는 구두 혹은 서면의 어느 것이라도 무방하나 때에 따라서는 수출화물에 관한 보험구상에 대해서도 도착지의 관행에 의해 서면으로 손해통지가 필요한 경우가 있다. 통지의 주요 내용은 ① 보험계약의 내용 : 증권번호, 화물의 명세, 선명, 보험가입금액, 보험조건 등, ② 손상화물의 상태, ③ 화물의 보관장소 등과 같다.

2. 해상적하보험 손해의 구상절차

1) 전손 및 단독해손의 구상

다음의 서류 이외에도 손해의 형태에 따라 이를 입증하기 위하여 화물인수도협정서(Cargo Boat Note), 검수보고서(Tally Sheet), 입고확인서(Warehouse Receipt), 기타 비용을 증빙하는 서류 등은 필요에 따라 보험자의 요구가 있으면 제출하여야 한다.

화물의 ‘현실전손’(actual total loss)이 발생한 경우에는 손해검정을 하지 않더라도 전손사실을 증명할 수 있는 적당한 정식서류만 구비하면 된다. 그러나 ‘추정전손’(constructive total loss)의 경우에는 보험자에게 ‘위부통지서’(Notice of Abandonment)를 제출하여야만⁴⁸⁾ 전손보험금을 청구할 수 있다.

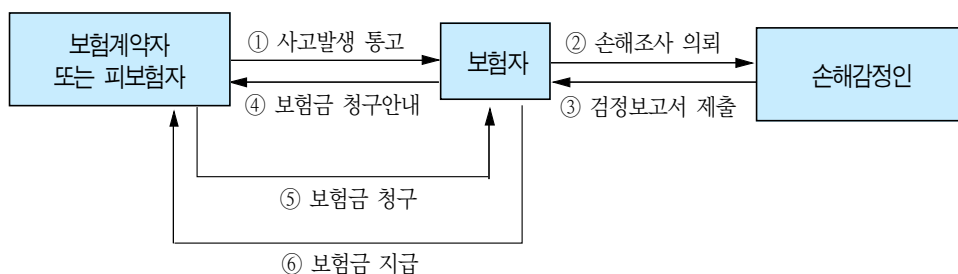
48) 이 위부에 대한 자세한 내용에 관해서는 본 장의 제2절 해상위험과 해상손해의 2.3 위부와 대위 참조.

피보험자 또는 그 대리인은 손해가 발생한 경우 이를 방지 또는 경감하도록 노력을 하여야 하며, 선박회사 또는 기타 수탁자에 대한 권리보전을 위하여 필요한 조치를 게을리하지 말아야 한다.

전손 및 단독해손의 경우 보험금 청구서류는 다음과 같다. 즉,

- ① 보험금청구서한(Letter of Claim) : 손해의 명세 및 손해액계산서를 첨부
- ② 보험증권(Insurance Policy) : 원본 또는 부분
- ③ 상업송장(Commercial Invoice), 포장명세서(Packing List), 중량명세서(Weight Lists) : 서명된 사본
- ④ 선하증권(Bill of Lading) : 서명된 사본. 단 전손인 경우에는 원본
- ⑤ 손해검정보고서(Survey Report) : 원본 또는 부분
- ⑥ 선박회사 또는 기타 수탁자에 대한 클레임 청구서(Letter of Claim) 및 이에 대한 회신
- ⑦ 해난보고서(Marine Protest) : 단, 해난이 있을 경우에 한함
- ⑧ 위부장(Letter of Abandonment) : 단, 추정전손의 경우에 한함
- ⑨ 대위권 양도(Receipt and Letter of Subrogation) : 보험자가 작성한 소정의 양식에 서명함으로써 이루어짐
- ⑩ 기타의 입증서류

그림 11-3. 전손 및 단독해손의 구상절차



2) 공동해손의 구상

(1) 공동해손 선포·통지

‘공동해손’(general average : G.A.)이 발생한 경우, 선박회사는 공동해손선포(declaration of general average)를 하고 그 사실을 각 화주에게 통지한다. 선박회사의 ‘공동해손선포통지서’(Notice of General Average Declaration)에는 공동해손의 발생경위, 선임된 공동해손정산인, 공동해손분담의 확보를 위한 보증장 등

화주의 구비서류, 기타 공동해손에 따라 화주가 취하여야 할 절차 등에 대한 사항이 기재되어 있다.

화주가 위의 '공동해손선포통지서'를 접수하면 즉시 보험자에게 이를 알리고 다음의 서류, 즉 ① 공동해손구상장(Claim Letter on G.A.), ② 보험증권(Insurance Policy) 원본, ③ 선하증권(Bill of Lading) 서명된 사본, ④ 상업송장(Commercial Invoice) 서명된 사본, ⑤ 공동해손선포통지서를 구비하여 필요한 절차를 취해야 한다.

(2) 공동해손의 정산

선박회사가 공동해손을 선포하게 되면, 그에 따라 발생된 공동해손희생 및 비용, 즉 공동해손손해를 추후 공동해손 정산방식에 따라 공동해손행위로 인하여 이익을 받게 된 각 이해당사자들이 그 받은 이익에 비례하여 분담한다. 이때 각 이해당사자가 분담하는 금액을 '공동해손분담금'(G.A. contribution)이라 한다.

그리고 '공동해손분담금' 산출의 기초가 되는 최종도착지에서의 선박, 화물 등의 구조된 가액을 '공동해손분담가격'(G.A. contributory value), 공동해손분담가액과 공동해손분담금의 비율을 '공동해손분담비율'(G.A. contributory ratio)이라고 한다.

공동해손의 정산, 즉 '공동해손분담금'의 산출은 선박회사측에서 선임한 공동해손정산인(G.A. adjuster)이 공동해손규칙(YAR) 또는 운송약관에 정하는 바에 따라 공동해손을 정산하여 '공동해손정산서'(Statement of General Average)를 작성하며, 이를 모든 이해당사자에게 통지하고 분담금을 회수한다.

(3) 공동해손금액의 분담

선박회사는 화주에게 화물을 인도하기에 앞서 분담금의 안전한 회수를 위해 최종적으로 '공동해손공탁금'(general average deposit) 또는 이에 대신하여 보험회사가 발행하는 '공동해손보증장'(General Average Guarantee ; Underwriter's Letter of Guarantee for General Average Contribution)을 제출할 것을 요구한다.

'공동해손보증장'은 보통 무제한보증장(Unlimited Guarantee)이므로 보험회사는 이를 발행하기에 앞서 피보험자로부터 '역보증장'(Counter Guarantee)을 접수함으로써 '공탁금'이 보험금액을 초과할 경우에 면책근거로 삼는다.

'공동해손공탁금'은 공동해손정산서에 의한 정확한 분담금을 계산하기까지는 1년 혹은 수 년이 소요되므로 간단한 '공동해손율'(ratio of general average)에 의해서 충분하고 여유있게 산출한 분담금을 채택한다. 선박회사는 화물인도의 조건

으로 이 금액을 영수하여 예치하고, 화물이 무담보이면 ‘공탁금’은 화주가 부담해야 하고 보험에 들었으면 보험회사가 대신 부담한다.

3) 제3자에 대한 구상

화물 운송중에 발생한 화주의 손해에 대하여는 운송인 및 그 밖의 수탁자의 운송, 보관 중에 발생한 것이므로 일차적으로는 이들에게 책임이 귀속된다. 따라서 피보험자인 화주는 귀책사유가 있는 ‘제3자’에 대한 손해배상청구권을 보전시켜 놓아야 한다.

한편, 운송인 등 ‘제3자’에 대한 구상청구를 화주가 직접하는 편이 효과적인 경우 보험자는 피보험자인 화주에게 보험금지급에 갈음하여 대부금형식지급(loan form payment)을 한다.

이는 화주의 ‘제3자’에 대한 구상절차상의 지연으로 인한 보험금지급의 지연을 방지하며, 한편으로는 보험자의 ‘대위구상’이 부적당한 경우를 피하기 위해서 행하여지는 대부금 명목의 사실상의 보험금 지급이다. 대부금 형식의 지급방법은 화물의 불착이나 도난손해의 경우에 주로 이용되고 있다.



제 12 장 수출입통관과 관세

제1절 수출통관 / 550

제2절 수입통관 / 565

제3절 통관편의 및 관세환급제도 / 586

제 1 절 수출통관



1.1 수출통관의 의의



‘통관’(customs clearance)이라 함은 「관세법」의 규정에 의한 절차를 이행하여 물품을 수출·수입 또는 반송¹⁾하는 것을 말한다(관세법 제2조의 12). ‘수출통관’은 넓은 의미로는 수출물품을 ‘보세구역’(bonded area)²⁾에 반입하여 세관에 ‘수출신고’를 하고 세관으로 하여금 수출신고사항과 현품을 대조·확인하여 수출신고수리를 받아 물품을 보세구역으로부터 반출하여 선박 또는 항공기에 적재하기까지의 절차를 말하며, 좁은 의미로는 수출신고에서부터 수출신고수리가 되기까지의 세관 행정절차를 의미한다.

수출하고자 하는 자는 당해 물품을 적재하기 전까지 당해 물품의 소재지 관할세관장에게 수출신고를 하고 수리를 받아야 한다. 현재는 ‘전자문서교환’(electronic data interchange : EDI)방식의 수출통관절차를 도입하여 시행함으로써 수출물품을 간단하고 신속하게 통관하고 있으며, 신문 등 보도용품이나 카탈로그 등은 더욱 간이한 방법으로 수출통관을 할 수 있다.

한편, 우편물이나 휴대탁송품의 수출통관 관리에 대하여는 별도의 절차를 규정하고 있다. 또한, 우리나라 보세구역에 반입된 ‘외국물품’을 부득이한 사유 등으로 다시 외국으로 반송할 수 있으며 이때의 통관절차는 ‘반송신고’ 및 절차에 따른다.

- 1) 반송은 국내에 들어오기 위하여 보세구역에 반입된 외국물품을 그대로 외국으로 돌려보내는 것을 말한다.
- 2) 보세구역이란 외국물품을 장치하거나 물품의 수출입에 따른 통관절차를 이행하기 위하여 수출물품을 일정기간 장치하거나 또는 외국물품의 가공, 제조, 전시 등을 하기 위한 장소로서 세관장이 지정하거나 특정한 구역을 말한다.

1.2 수출통관 기본절차

1. 보세구역 반입 및 장치

수출하고자 할 때에는 수출물품을 ‘보세구역’에 반입 및 장치한 후 세관에 ‘수출신고’를 하고 물품검사 후 수출신고수리를 받아 수출하는 것을 원칙으로 하고 있다. ‘수출신고’는 수출물품의 제조가 완료되기 전에도 가능하다. 다만 ‘수출신고’가 수리된 물품은 수출신고일로부터 30일 이내에 선(기)적항의 보세구역에 반입하여야 한다.

수출하고자 하는 ‘내국물품’은 원칙적으로 보세구역에 장치하여야 하지만 물품의 성질상 곤란하거나 활어와 같이 신속한 통관을 요하는 물품은 세관장의 허가를 받아 보세구역 이외의 장소에 장치할 수 있는데, 이를 ‘타소장치허가’라고 한다.

2. 수출신고

‘수출신고’(export declaration : E/D)란 세관장에게 수출물품을 반출하고자 하는 의사표시로서, 여기서는 수출신고인과 수출신고시기 그리고 제출구비서류 등에 관한 절차이다. 그리고 물품을 수출하고자 하는 자는 세관장에게 수출신고를 하고 그 수출신고수리를 받아야 한다.

1) 수출신고인

물품을 수출하고자 하는 자는 당해 물품의 제조공장 등을 관할하는 세관에 수출신고를 하고 수출신고필증을 교부받아야 한다. ‘수출신고’(export declaration ; E/D)는 수출상이 수출신고수리를 받기 위한 의사표시로서, 이러한 수출신고는 화주, 관세사, 통관법인 또는 관세사 법인의 명의로 하여야 한다.

원칙적으로 ‘수출신고’는 전자문서(EDI)로 작성된 신고자료를 통관시스템에 전송(P/L신고³⁾하여야 한다. 다만, 다음의 물품, 즉 ① 세관장의 확인대상물품, ② 전략물자수출허가대상물품, ③ 위약으로 인한 재수출물품 및 수입시 재수출조건 이행 물품에 대하여는 신고자가 직접 ‘수출신고서’(별지 제1호 서식)를 세관장에게 제출하

3) P/L(paperless)신고란 전자자료교환방식(EDI)에 의하여 전송한 수출입신고자료 등을 처리하는 전자적 방식의 신고를 말한다.

[예시 12-1] 수출신고서

①신고자		⑥신고번호		⑥세관,과		⑦신고일자		⑧신고구분		⑨C/S구분			
②수출대행자 (통관고유번호) 수출화주 (통관고유번호) (주소) (대표자) (사업자등록번호)				수출자구분 (소재지)				⑩거래구분 ⑪종류		⑫결재방법 ⑬목적국 ⑭적재항 ⑮선박명(항공편명) ⑯출항예정일자 ⑰적재예정보세구역		⑱운송형태 ⑲감사희망일 YYYY/MM/DD ⑳물품소재지	
③제조사 (통관고유번호) 제조장소				산업단지번호				㉑L/C번호 ㉒물품상태		㉓사전임시개청통보여부 ㉔반송 사유			
④구매자 (구매자번호)								㉕환급신청인 (1:수출대행자/수출화주, 2:제조사) 자동간이정액환급					
품명·규격 (란번호/총란수: 999/999)													
㉖품명 ㉗거래품명						㉘상표명							
㉙모델·규격				㉚성분		㉛수량		㉜단가()		㉝금액()			
㉞세번번호		㉞순중량		㉞수량		㉞신고가격(FOB)		\$		₩			
㉞송품장번호		㉞수입신고번호		㉞원산지		㉞포장갯수(종류)							
㉞수출요건확인 (발급서류명)													
㉞총중량		㉞총포장갯수		㉞총신고가격(FOB)		\$		₩					
㉞운임(W)		㉞보철료(W)		㉞결제금액									
㉞수입화물관리번호				㉞컨테이너번호									
※신고인기재란						㉞세관기재란							
㉞운송(신고인) ㉞기간 YYYY/MM/DD 부터 YYYY/MM/DD 까지				㉞적재의무기한 YYYY/MM/DD		㉞담당자 ()		㉞신고수리일자 YYYY/MM/DD					

여야 한다. 또한 화주 등(화주 또는 완제품공급자)이 ‘직접신고’하는 경우로서 세관장으로부터 수출신고필증을 발급받고자 하는 때에 수출신고서를 세관장에게 직접제출할 수 있다.

2) 수출신고서 구비서류

‘수출신고서’를 제출하는 경우 다음의 서류, ① 수출승인서(해당시), ② 관세법 제145조의 규정에 의한 세관장 확인물품 및 확인방법 지정고시에 의한 구비서류, ③ 전략물자 수출허가서(해당시), ④ 위약물품 재수출 및 재수출조건부로 수입통관된 물품의 경우 이행사실 입증서류(해당시), ⑤ 포장명세서(세관장이 제출 요구시)를 첨부하여야 한다.

3) 수출신고시기

수출하고자 하는 자는 당해 물품을 선(기)적하기 전까지 당해 물품의 소재지 관할 세관장에게 ‘수출신고’를 하고 ‘수출신고수리’를 받아야 한다.

종래에는 수출물품을 장치한 후 수출신고를 할 수 있도록 하였으나 1995년 2월 관세법 개정으로 수출물품은 물품제조를 완료하기 전후 어느 때라도 수출신고를 할 수 있도록 하여 수출신고시기를 자율화함으로써 세관의 ‘수출신고서’의 심사 및 수출물품의 검사로 인한 불편을 해소함으로써 신속한 통관이 이루어지도록 하였다.

3. 수출심사

‘수출신고서’가 접수되면 세관에서는 다음 사항, 즉 ① 수출승인서와 수출신고서의 일치 여부, ② 정상결제방법 혹은 정상외 결제방법인가의 검토, ③ 수출금지품목의 여부, ④ 수출신고서 기재사항의 검토, ⑤ 화물의 기호·품종·수량·계약조건·목적지 등을 중심으로 ‘서류심사’를 한다.

4. 세관검사

수출신고가 유효하게 접수되면 세관에서는 실제 수출되는 물품이 수출신고된 물품과 동일품인가의 여부를 확인하게 되는데 이 과정을 ‘세관검사 및 분석’이라고 한다.

「관세법」에 의한 수출물품의 검사는 위장수출이나 불법수출의 방지 및 관세 등⁴⁾ 환급의 정확을 기하하려는 데 목적이 있으며, 수출품의 규격, 수량 등의 확인에 주된 목적을 두고 있다. 그러나 신속한 수출통관으로 적기에 선(기)적할 수 있도록 하기 위해 일부 품목에 대해서는 ‘세관검사’를 생략하고 서류심사로 대체하고 있다.

‘세관검사’는 수출물품 전량에 대하여 행하는 것이 원칙이나, 늘어나는 수출물동량에 대비한 세관의 인력사정과 신속한 통관 등을 감안하여 무작위 발췌검사를 하기도 한다. 또한 관세청은 선(기)적 시간이 임박했거나 ‘세관검사’에 상당한 시간이 걸리는 경우 등에 대비하여 견본을 채취한 후 우선 ‘수출신고수리’를 하여 수출물품을 선(기)적시키고 사후에 견본을 검사하는 제도를 신설하여 이를 적극 활용함으로써 수출통관의 신속한 처리에 차질이 없도록 하고 있다.

그러나 현품을 확인할 필요가 있는 다음의 경우, 즉 ① 세관장 확인대상물품, ② 전략물자수출허가대상물품, ③ 위약 재수출물품 및 수입시 재수출조건 이행물품, ④ 위조상품 등 지적재산권 침해 우려시, ⑤ 관세환급과 관련 위장수출 우려시, ⑥ 기타 불법수출에 대한 우범성 정보가 있는 경우는 ‘현품검사’를 할 수 있다.

5. 수출신고수리

세관장은 전송받은 신고자료에 대하여 그 내용이 수출신고서 작성요령에 적합하게 작성되었는지 여부를 검토 후 ‘수출신고’를 수리한다. 다만, 상기의 현품확인 필요의 경우에는 수출신고서 및 첨부서류를 제출받아 그 내용을 확인 후 ‘수출신고’를 수리한다. 수출신고수리일자가 「관세법」상 수출일자가 되며, 수출금액은 FOB로 환산한 금액이 된다.

‘수출신고서’의 처리방법에는 자동수리, 즉시수리, 검사후 수리의 세 가지가 있다. ‘자동수리’는 세관장이 통관업무의 신속한 처리를 위하여 다음에 해당하는 경우, 즉 ① 서류제출대상에 해당되지 아니한 경우, ② 수출신고금액이 미화 10,000 달러 이내에서 세관장이 정하는 금액 이하인 경우, ③ 통관시스템에 의한 우범물품으로 선별되지 아니한 물품으로서 EDI통관시스템에서 자동으로 신고수리하는 것을 말한다.

한편, 세관장은 상용에 공하지 아니하는 FOB기준 미화 5,000달러 이하의 무환

4) 「관세환급특례법」에서 ‘관세 등’이라 함은 관세·임시수입부가세·특별소비세·주세·교통세·농어촌특별세 및 교육세 등을 말한다(관세환급특례법, 제2조).

수출탁송화물(위약물품의 재수출 등 환급대상 수출은 제외)에 대하여는 선박 또는 항공기 편별로 화물의 화주, 품명, 수량, 금액, 중량 등이 기재된 일괄목록 또는 송품장을 제출한 것으로 신고에 같음하게 할 수 있다(공항 및 항만세관내의 물품에 한함).

‘즉시수리’란 자동수리 대상이 아닌 물품 중 검사가 생략되는 물품으로 세관직원이 신고내용을 심사하고 수리를 하는 방법으로서 대부분의 수출신고가 이 방법에 의해 처리되고 있다. ‘검사후 수리’란 원칙적으로 수출물품에 대하여는 검사생략이 원칙이나 수출시 현품의 확인이 필요한 경우와 우범화물로 선별된 물품 중 세관장이 검사가 필요하다고 판단한 물품에 대하여는 수출품을 실제로 검사하고 수출신고를 수리할 수 있다.

6. 수출신고필증 교부

세관장은 수출화주가 신고서류를 직접제출한 경우 수출신고를 수리하는 때에는 수출신고수리인과 신고서처리 담당자의 인장을 날인한 ‘수출신고필증’을 신고인에게 교부한다.

관세사가 서류없는(paperless : P/L) 수출신고를 하여 세관장으로부터 ‘수출신고수리’의 사실을 전산통보 받아 수출화주에게 ‘수출신고필증’을 교부하는 경우에는 ‘수출신고필증’의 세관기재란에 등록된 관세사인을 날인하여야 하며, 화주 등이 직접신고하는 때에는 “본 신고필증은 화주의 직접신고에 의거 세관장으로부터 신고수리된 것임”을 기록하고 화주 등의 인장을 날인한다.

신고인 또는 수출화주에게 교부된 ‘수출신고필증’이 통관시스템에 보관된 전자문서의 내용과 상이한 경우 통관시스템에 보관된 전자문서의 내용을 원본으로 한다.

7. 수출품 선(기)적과 선상신고

화주는 ‘수출신고필증’ 교부일로부터 30일 이내에 선(기)적을 이행해야 한다. 그러나 경우에 따라서는 활어와 같이 신속한 통관을 요하거나 물품의 성질상 수출신고수리전에 선(기)적이 불가피한 물품에 대하여는 세관장으로부터 선(기)적지 신고수리전 선(기)적 승인을 받아 수출신고전에 선(기)적할 수 있는데 이를 ‘선상신고’라 한다.

‘선상신고’를 이용할 수 있는 물품의 요건은, ① 선(기)적한 후 공인검정기관이 정하는 검정(Surveyor Reports)에 의하여 수출물품의 수량을 확인하는 물품(예: 산

물 및 광산물), ② 수출신고수리전 선(기)적이 불가피한 물품으로서 검사가 생략되거나 선상에서 개장검사가 가능한 물품, ③ 물품의 신선도 유지가 필요한 물품 등 수출신고수리전 선(기)적이 불가피하다고 인정하는 물품, ④ 기타 관세청장이 별도로 정하는 물품과 같다.

8. 수출신고의 변경

1) 수출신고내용의 정정

수출신고인은 전송한 신고자료에 대하여 오류사항을 전산통보 받거나 신고내용을 수정하고자 하는 경우에는 신고번호가 부여되기 전까지 수정한 내용을 포함한 신고자료를 당초 제출번호에 의하여 다시 전송하여야 한다.

2) 수출신고의 취하

신용장이 취소된 경우, 기타 부득이한 사유로 신고한 물품을 수출할 수 없게 되었다고 세관장이 인정하는 경우 수출상은 수출신고수리일로부터 30일 이내에 신청에 의하여 '수출신고'를 취하⁵⁾할 수 있다. 단, 세관장은 수출대금이 이미 결제된 것이 확인된 경우는 '수출신고의 취하'를 승인하여서는 아니된다. 다만, 특별한 사유가 있다고 인정되어 이를 승인한 경우 지체없이 동 사실을 당해 수출승인서를 발급한 승인기관의 장에게 통보한다.

'수출신고의 취하'시 구비서류는 수출신고취하승인(신청)서, 사유서 및 그 사유를 증명하는 서류 등이다.

3) 수출신고의 각하

세관장은 수출상이 사위 기타 부정한 방법으로 신고한 경우, 검사희망일까지 신고한 장소에 물품을 전량 반입하지 아니한 경우, 기타 수출신고의 형식적 요건을 갖추지 못한 경우 '수출신고'를 각하⁶⁾할 수 있다. 세관장이 '수출신고'를 각하한 때에는 즉시 그 사실을 문서로 신고인에게 통보하고 통관시스템에 기록하여야 한다.

5) 취하(取下)란 관청이나 공공단체에 신청하거나 제출한 내용을 제출자가 스스로 거두어들이는 것을 말한다.

6) 각하(卸下)란 관청이나 공공단체에서 받은 신청이 요건을 갖추지 못하여 이를 받지 않고 물리치는 것 또는 그 행정처분을 말한다.

[예시 12-2] 수출신고필증



수출신고필증(적재전, 갑지)

※ 처리기간 : 즉시



①신고자	⑤신고번호	⑥세관·과	⑦신고일자 YYYY/MM/DD	⑧신고구분	⑨C/S구분
②수출대행자 (통관고유번호) 수출화주 (통관고유번호) (주소) (대표자) (사업자등록번호)			⑩거래구분	⑪종류	⑫결제방법
			⑬목적국	⑭적재항	⑮선박회사 (항공사)
수출자구분 (소재지) 산업단지번호			⑯선박명 (항공편명)	⑰출항예정일자	⑱적재예정보세구역
			⑲운송형태		⑳검사희망일 YYYY/MM/DD
③제조사 (통관고유번호) 제조장소 산업단지번호			⑳물품소재지		
			㉑L/C번호	㉒물품상태	
④구매자 (구매자번호)			㉓사전임시개청통보여부		㉔반송 사유
			㉕환급신청인 (1: 수출대행자/수출화주, 2: 제조자) 자동간이정액환급		
품명·규격 (란번호/총란수: /)					
㉖품명			㉗상표명		
㉘거래품명					
㉙모델·규격					
		㉚성분	㉛수량	㉜단가()	㉝금액()
					
㉞세번번호	㉞순중량	㉞수량	㉞신고가격 (FOB)	\$ W	
㉞송장번호	㉞수입신고번호	㉞원산지	㉞포장갯수 (종류)		
㉞수출요건확인 (발급서류명)					
㉞총중량	㉞총포장갯수	㉞총신고가격 (FOB)	\$ W		
㉞운임 (W)	㉞보혐료(W)	㉞결제금액			
㉞수입화물관리번호			㉞컨테이너번호		
※ 신고인기재란			㉞세관기재란		
㉞운송(신고)인 ㉞기간 YYYY/MM//DD 부터 YYYY/MM//DD 까지		㉞적재의무기한 YYYY/MM//DD	㉞담당자	㉞신고주리일자	YYYY/MM/DD

발행번호 : 9999999999999999(YYYY.MM.DD) Page : 999/999

(1) 수출신고수리일로부터 30일내에 적재하지 아니한 때에는 수출신고수리가 취소될과 아울러 과태료가 부과될 수 있으므로 적재사실을 확인하시기 바랍니다. (관세법 제251조, 제27조) 또한 휴대락송 반출시에는 반드시 출국심사(부두, 초소, 공항) 세관공무원에게 제시하여 확인을 받으시기 바랍니다.

(2) 수출신고필증의 진위여부는 관세청 인터넷통관포탈에 조회하여 확인하시기 바랍니다. (<http://portal.customs.go.kr>)

1.3 EDI 수출통관절차

수출물품의 통관절차는 수출상이 수출물품의 선(기)적일정을 고려하여 적절한 일자를 선택하여 수출신고를 함으로써 이행한다. 현재 수출신고는 EDI방식에 의한 신고를 원칙으로 하고 있다.

‘EDI 수출통관’제도에 따른 신제도의 내용을 보면 다음과 같다.

① 사전수출신고제도

「관세법」의 개정을 통하여 보세구역 반입장치후 신고제도를 원칙으로 하는 장치확인제도를 폐지하고, 수출하고자 하는 물품이 제조가공되기 전에 수출신고가 이루어질 수 있도록 하는 원칙적 ‘사전수출신고’제도를 도입하였다. 따라서 수출상은 수출하고자 하는 물품의 생산이 완료되기 전이라도 수출신고에 필요한 정보가 확정되면 EDI시스템을 통해 ‘사전수출신고’를 할 수 있다.

② 우범화물선별제도

EDI 수출통관제도에서는 수출신고물품에 대한 검사를 원칙적으로 생략하되 위조상품 수출 등 지적재산권 침해의 우려가 있는 경우, 관세환급과 관련하여 위장수출의 우려가 있는 경우, 혹은 불법수출에 대한 우범성 정보가 있는 경우 등에 대해서는 현품검사를 실시하는 ‘우범화물선별’ 제도(cargo selectivity system)를 운영하고 있다.

수출신고된 물품에 대한 ‘우범화물선별’ 결과 검사생략으로 분류된 경우에는 검사를 생략하고, 당해 물품을 즉시 운송·선(기)적할 수 있도록 함으로써 물류흐름을 개선시키며, 검사대상으로 분류된 경우에는 보세구역 또는 타소장치허가를 받은 장소에서 검사를 하도록 함으로써 통관의 신속성과 정확성을 동시에 가능하게 하였다.

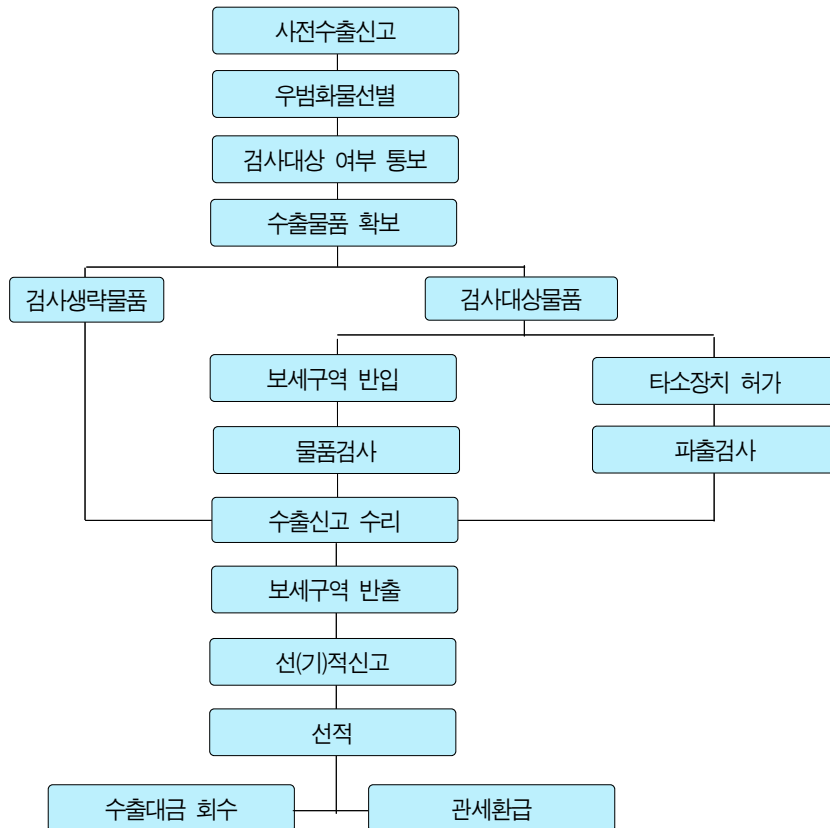
③ EDI 수출신고수리제도

‘EDI 수출통관’ 제도에서는 수출물품의 흐름을 촉진하고 통관제도 전반에 걸쳐 규제완화를 유도할 필요성이 있어 수출상이 물품을 수출하고자 할 경우 세관장에게 신고하면 검사대상 이외에는 신고를 지체없이 수리하고 신고인에게 신고필증을 교부하는 ‘EDI 수출입신고수리’제도를 도입함으로써 통관제도가 획기적으로 개선되어 예측가능한 통관이 이루어지게 되었다.

④ 수출보세운송제도

현행 ‘EDI 수출통관’ 제도에서는 수출신고제도의 도입과 함께 수출신고가 수리된

그림 12-1. EDI 수출통관절차



물품에 대해서는 관세청장이 따로 정하는 경우를 제외하고는 보세운송허가를 생략하고 수출상이 자의로 운송하여 보세구역 반입후 선(기)적할 수 있도록 하고 있다.

⑤ 수출화물의 선(기)적지 보세구역반입의무제도

수출신고된 수출물품의 보세운송허가가 생략됨에 따라 수출신고수리된 물품의 선(기)적이행 여부를 세관에서 확인관리할 수 있도록 수출신고가 생략된 물품은 신고수리일로부터 30일 이내에 선(기)적지 보세구역에 반입되도록 규정하고 있다.

다만 동 기간내 반입이 곤란한 경우에는 보세구역 반입기간 연장승인을 받을 수 있게 하였으며, 선(기)적지 보세구역에 반입할 수 없는 곤란한 사유가 있는 물품 등은 '타소장치허가'를 받아 선(기)적할 수 있도록 하고 있다.

그러나 보세구역 반입기간 연장승인을 받지 않거나 정당한 사유가 없이 수출신고수리된 물품이 수출신고수리일로부터 30일 이내에 선(기)적지 보세구역에 반입되지 않은 경우에는 ‘수출신고수리’가 취소되도록 규정하여 수출물품의 선(기)적 불이행을 방지하고 수출이행 여부를 심도있게 관리할 수 있도록 하였다.

1.4 수출물품의 선적절차

1. 선적스케줄 확인

수출물품이 확보되면 수출상은 사전에 선박회사에 ‘선적스케줄’(shipping schedule)을 인터넷상에서 확인 수입상과 약정한 선적스케줄에 맞추어 ‘선적예약’(booking)을 한다.

선적담당자는 선적스케줄 확인시 선적항의 선적화물 접수마감시간(closing time)과 ‘출항예정일자’(estimated time of departure : ETD), ‘도착예정일자’(estimated time of arrival : ETA), 직항 및 환적항 기항여부 등을 확인하여야 한다.

2. 선복요청

수출상은 수입업자와의 계약기일 또는 신용장상의 선적기일에 알맞은 적절한 선복(ship's space)을 수배하기 위하여 선박회사에 직접 ‘선적스케줄’(shipping schedule)을 요청하여 적정 선박을 선택하고 선복사용을 신청해야 한다.

선복요청은 원칙적으로 선박회사에서 정한 표준서식의 ‘선복요청서’(Shipping Request : S/R)를 보내어 신청하면 그것만으로 수출상과 선박회사간에 운송계약이 성립한다.

실무에서 선복요청은 ‘선복요청서’(S/R)의 기재사항이 포장명세서(Packing List)의 기재사항과 대동소이하기 때문에 수출상의 서류작성에 따른 번거로움을 피하기 위해 일반적으로 ‘포장명세서’를 Fax로 송부하는 방법으로 간단히 처리한다.

그러나 선사들 입장에서는 ‘선복요청서’에 반드시 기입해야 할 수출품목, 수량, 중량, 수출신고필증 번호 등에 대해 화주들에게 일일이 확인해야 하는 불편이 발생하고 또한 유선을 통한 확인작업 중에 착오가 발생할 수도 있으므로 바람직하지 않다. 더구나 운송계약의 성립이 청약과 승낙에 의해 이루어지는 만큼 단순히

[예시 12-3] 선적스케줄(Shipping Schedule)



EUNSAN SHIPPING & AIRCARGO CO., LTD.

銀山海運航空株式會社

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER

▷ SHIPPING SCHEDULE ◁

2004. 6. 20

수신 : ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD.

참조 : 수출담당자 귀하

제목 : 선적스케줄 송부

1. 귀사의 무궁한 발전을 기원합니다.
2. 요청하신 From Busan, Korea to Hong Kong 선적스케줄을 송부하오니 업무에 참조하시기 바랍니다.
 - HONG KONG(EVERYDAY CONSOLIDATION)
 - LCL ACCEPTABLE

LINE	VSL NAME	VOYAGE	CLOSING	ETD BUS	ETA HKG
DONGNAMA	RICKMERS	309S RW	7/07 12:00	7/08	7/12
HYUNDAI	BRIDGE	062S RW	7/08 08:00	7/09	7/13
HEUNG-A	DORICUM	314S RW	7/10 10:00	7/11	7/15
HYUNDAI	JAKARTA	310S RW	7/12 16:00	7/13	7/17

담당 : 홍길동 과장(Dir. 051-456-1000)

EUNSAN SHIPPING
&
AIR CARGO CO., LTD.

‘상업송장’이나 포장명세서만을 선박회사에 보내어 예약을 하는 것은 정상적인 청약 절차로 보기 어려우므로 선사의 소정양식인 ‘선복요청서’(S/R)에 해당사항을 기입하여 ‘fax’ 또는 ‘e-Mail’로 송부한 후 접수여부를 유선으로 확인하는 것이 바람직하다.

선복예약 후 수출상의 사정으로 예약된 내용을 변경하고자 할 때에는 적어도 선박이 컨테이너터미널(container terminal)에 입항하기 전에 변경사항을 서면이나 구두로 선박회사에 통보하여야 한다. 특히 부득이한 사유로 선적을 취소해야 할 경우 이를 지연하여 통보하게 되면 선박회사로부터 수출상에게 선복취소에 따른 손해배상 차원에서 일정 금액의 ‘부적운임’(dead freight)이 청구될 수 있으므로 주의해야 한다.

3. 본선 적재

세관으로부터 ‘수출신고필증’이 교부되면 수출화물은 선적지로 직송되어 선적이 시작되는데, 수출상은 ‘선적지시서’(Shipping Order : S/O)를 본선에 제출하고 일등항해사(chief mate)로부터 서명을 받아 화물은 본선의 양화기로 선창 내에 적재한다.

수출화물이 재래선으로 운송되는 경우는 ‘선적지시서’(S/O)의 지시대로 적재되었는지의 여부를 확인하기 위해 검수인의 입회하에 화물의 수량 등을 조사하여 검수표(Tally Sheet)로 작성 일등항해사에게 보고하고 본선은 화물을 수취하였다는 증거로 ‘본선수취증’(Mate’s Receipt : M/R)을 작성하여 본사로 보내고 선박회사는 이 기준에 의거하여 ‘선하증권’(B/L)을 발급한다.

만약 ‘선적지시서’(S/O)에 기재된 사실과 화물수량이 불일치하거나 또는 화물이나 포장에 하자가 있으면 이러한 사실은 ‘본선수취증’의 비고란(remarks)에 “Short in dispute”(부족 논의중), “Over in dispute”(과잉 논의중) 등이 기재되어, ‘고장부 본선수취증’(foul or dirty M/R)이 발급되고 선하증권 역시 ‘고장부 선하증권’이 된다.

‘고장부 선하증권’(foul or dirty B/L)이 발행되면 이러한 불완전한 선하증권을 담보로 하여 화환어음을 발행하는 경우에는 은행에서 각종의 불리한 조건을 제시한다. 그러므로 송화인은 화물을 인도할 때에 선박회사와 교섭하여 ‘파손화물보상장’(Letter of Indemnity : L/I)을 제공하고 그 화물에서 후일에 문제가 발생하여도 선박회사에 책임을 전가시키지 않는다는 취지를 서약하여 ‘무고장 본선수취증’(clean M/R)을 교부받아 ‘무고장 선하증권’(clean B/L)을 발급받도록 해야 한다.

[예시 12-4] 선복요청서(Shipping Request)

SHIPPING REQUEST

①Shipper/Exporter ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD. #1722 21C CITY O/T, DAEYEON-3DONG, NAMGU, BUSAN, KOREA TEL : +82-51-610-1400 FAX : +82-51-610-1401		⑧B/L No. and date				
②Consignee SASAGAWA AUTO GALLERY CO., LTD. 1-1-29 GAKUEN, SETTU-CITY, OSAKA, JAPAN TEL : +81-726-38-1234 FAX : +81-726-37-5678		⑨S/O No.				
③Notify Party AS SAME AS THE CONSIGNEE		⑩Other references SETTLEMENT BY T/T TEXU 5217620(88390)				
④Sailing on/or About July 07, 2004	⑤Vessel/flight GLOBAL SUCCESS/926E					
⑥From BUSAN, KOREA	⑦Final Destination OSAKA, JAPAN					
⑪Shipping Marks N/M	⑫No.&kind of PKGS 40FT HQ ONE CNTR	⑬Goods description	⑭Qty	⑮N.Weight	⑯G.Weight	⑰Measurement
		Matiz(General) *Frame No : KN15P23E2-223330 KN15P23E2-223287	2units	760kg	1,520kg	10CBM
		Matiz(Decorated) *Frame No : KN15P23E2-223258 KN15P23E2-223322	2units	804kg	1,608kg	10CBM
		New Wheel IC1C	4units	15kg	60kg	8CBM
		IC4C	4units	15kg	60kg	4CBM
		New Parts New Car Aero Parts	4units		48kg	3CBM
		TOTAL			3,296kg	35CBM
⑱Freight & Charge USD 550,000		⑲ Rate		⑳ Prepaid/Collect PREPAID		
		Accepted <u>Hanjin Shipping Co.</u> Signed by <u>Y. H. Jang</u>				

수출물품의 선적이 완료되면 선박회사는 ‘적하목록’(Manifest : M/F)을 정해진 제출기한까지 세관에 전자문서로 제출하여야 하며, 목록의 제출시기는 미국행 해상화물은 적재 24시간 전까지이며 기타 화물은 출항일 24시간 전까지이다. 적하목록은 선박 또는 항공기에 적재된 화물의 총괄목록이며 선박회사(항공회사) 또는 운송주선업자가 작성한다.

선박회사는 기발행한 선하증권의 자료를 입력하면 운송주선업자는 “House B/L” 자료를 입력하여 각각 입력한 자료는 적하목록취합시스템에 취합이 되고 완료된 취합자료가 ‘적하목록’(M/F)으로 세관에 전송된다.

표 12-1. 수출화물 선적관련서류의 흐름

선적 관련서류	작성자	서류 제공
① 선적스케줄 통보 (Vessel Schedule)	선박회사	선박회사 → 수출자 또는 선박회사 → 수입자 → 수출자
② 선복요청서 (Shipping Request : S/R)	화주	수출자 → 선박회사 또는 수입자 → 선박회사
③ 선적지시서 (Sailing Order : S/O)	선박회사	선박회사 → 선장
④ 본선수취증 (Mate's Receipt : M/R)	일등항해사	선박회사 → 수출자
⑤ 수출신고필증 (Export Clearance)	세관	세관 → (관세사) → 수출자 → 선박회사
⑥ 선하증권 (Bill of Lading : B/L)	수출지 선박회사	선박회사 → 수출자
⑦ 화물인도지시서 (Delivery Order : D/O)	수입지 선박회사	수입지 선박회사 → 수입자

그리고 선박회사나 운송주선업자가 입력 제출한 선하증권의 일련번호에 의하여 화물관리번호가 ‘선하증권’마다 자동으로 부여된다. ‘화물관리번호’는 주민등록번호와 같은 것으로서 세관은 ‘화물관리번호’를 가지고 화물의 유통경로를 파악하고 관세 등 세금을 부과·징수한다.

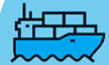
4. 선적 통지

수출상은 선적이 완료되는 즉시 상대방 수입상에게 선적이 이루어졌다는 ‘선적 통지’(shipping advice)를 하여야 한다. 선적이 완료되었음을 우선 전신으로 통지

하고 이어 서면으로 확인 통지함으로써 수출상의 책임은 끝나게 된다. 이때의 확인서장을 선적통지서라고 하며 운송서류 사본과 함께 보낸다. 이 ‘선적통지서’의 주요 내용으로는 ① 선적완료일, ② 선적선박명, ③ 선적상품의 물량, ④ 도착예정일 (estimated time of arrival : ETA), ⑤ 선하증권 번호, ⑥ 상품인수시 주의사항 등이다.

이러한 ‘선적통지’는 FOB조건 등에서는 매도인의 기본적 의무에 속하므로 이를 해태한 경우에 매수인이 화물에 대한 부보를 못하게 되는 경우 계약위반으로 매도인은 클레임을 당하는 경우가 발생하게 된다.

제2절 수입통관



2.1 수입통관의 의의



「관세법」상 수입은 외국물품을 우리나라에 반입(보세구역을 경유하는 것은 보세구역으로부터 반입하는 것을 말한다)하거나 우리나라에서 소비 또는 사용하는 것(우리나라의 운송수단 안에서의 소비 또는 사용을 포함)을 말한다(관세법 제2조).

여기서 ‘수입통관’(customs clearance for import)이란 외국물품을 우리나라에 인취⁷⁾하는 것을 허용하는 「관세법」의 규정에 의한 일련의 세관행정절차를 말한다. 다시 말해 ‘수입통관’은 수입물품에 대하여 수입신고를 받은 세관장이 수입신고사항과 현품이 부합한지 여부와 수입과 관련하여 제반 법규정을 충족하였는지 여부를 확인한 후 관세를 징수하고 수입신고수리 여부를 결정하는 일련의 세관행정절차를 말한다.

모든 수입물품은 세관에 수입신고를 하여야 하며, 세관에서 ‘수입신고’를 수리하여야 물품을 국내로 반출할 수 있다. 세관에서는 적정한 과세가격을 포착하여 관세 등 제세를 징수하고, 법령에 의하여 수출입이 금지되거나 제한되는 물품에 대하여는 당해 물품에 대한 수출입요건을 확인한 후 통관을 허용하고, 또한 수출입요건 확인

7) 인취란 외국물품이 사실상 「관세법」에 의한 구속에서 해제되어 내국물품이 되는 것을 의미한다.

이외에도 상표권 침해여부, 원산지표시 등을 확인한 후 통관을 허용한다.

정부에서는 1996년 7월 1일 이후 수입면허제를 수입신고제로 전환하여 수입통관절차를 대폭 간소화하고, 수입신고수리후 관세납부제도를 도입하여 통관절차와 과세절차를 분리하고 있다.

2.2 수입통관 기본절차

1. 보세구역 반입 및 장치

수입통관절차의 첫 단계는 수입물품을 '보세구역'에 반입하고 장치확인을 받는 일이다. 원칙적으로 수입하고자 하는 '외국물품'은 보세구역에 장치하여야 하지만, 특수한 사유로 보세구역에 장치하기 곤란한 물품에 대해서는 세관장의 '타소장치 허가'를 받아 보세구역 이외의 장소에 장치할 수 있다. 세관장이 '타소장치'를 허가할 때는 보세화물의 관세채권을 확보하기 위하여 관세상당액의 담보를 제공하게 할 수 있다.

한편, 곡물이나 광석과 같이 선(기)적상태로 물품의 수량확인이 가능하며, 검사를 위해 보세창고로 운송 중 비용 또는 감량이 발생할 우려가 있을 때에는 선(기)적한 상태로 '선상신고'를 할 수 있으며, 이 경우에 신고인은 별도의 선상신고 수수료를 납부하여야 한다.

2. 수입신고

'수입신고'(Import Declaration : I/D)란 세관장에게 수입물품을 인수하고자 하는 의사표시를 하는 것을 말하는데, 이러한 수입신고는 과세물건, 적용법령, 납세 의무자를 확정시키는 절차이다. 물품을 수입하고자 하는 자는 세관장에게 수입신고를 하고 그 수입신고수리를 받아야 한다.

1) 수입신고인

'수입신고'는 수입상이 수입신고수리를 받기 위한 의사표시로서 이러한 '수입신고'는 화주, 관세사, 통관법인 또는 관세사 법인의 명의로 하여야 한다.

2) 수입신고기간

외국으로부터 물품을 수입한 자가 통관을 하기 위하여 지정보세구역 또는 보세장치장에 물품을 반입한 후 30일 이내에 '수입신고'를 하여야 하며, 만일 '수입신고'를 하지 아니한 때에는 대통령이 정하는 물품에 한하여 일정금액의 범위 내에서 가산세를 징수하도록 되어 있다. 이와 같이 30일 이내로 수입통관의 신고기간을 제한하는 것은 보세구역내의 체화를 방지하고, 수입물품의 국내유통을 신속히 하며 관세의 징수를 촉진하는데 있다.

3) 수입신고의 시기

'수입신고'는 원칙적으로 선박 또는 비행기가 입항한 후부터 가능하나 예외적으로 입항전에도 '수입신고' 및 수입신고수리가 가능하다.

수입신고시기는 '출항전신고', '입항전신고', '보세구역 도착전신고', '보세구역장치 후 신고' 등 4가지 유형이 있다. 따라서 수입하고자 하는 자는 필요에 따라 신고시기를 자율적으로 선택하여 수입신고할 수 있다.

표 12-2. 수입신고시기에 따른 통관절차 구분

구분	출항전신고	입항전신고	입항후 보세구역 도착전 신고	보세구역장치 후 신고
신고시기	· 선박(항공기) 출항전	· 선박(항공기) 출항후 입항보고전	· 입항후 당해 물품이 반입될 보세구역 도착전	· 당해 물품이 보세구역에 장치된 후
신고대상제한	· 항공기로 수입되는 물품 · 일본, 대만, 홍콩, 중국으로부터 선박으로 수입되는 물품 · 컨테이너화물은 FCL의 경우에 한함 · 담보면제 및 포괄담보 운영에 관한 고시에 의거 담보면제한도액 또는 담보사용한도액이 있거나, 신고수리전에 담보를 제공하거나 관세를 미리 납부한 물품	· 컨테이너화물은 FCL인 경우에 한함 · 담보면제 및 포괄담보 운영에 관한 고시에 의거 담보면제한도액 또는 담보사용한도액이 있거나, 신고수리전에 담보를 제공하거나 관세를 미리 납부한 물품	· 제한 없음	· 제한 없음
신고세관	· 입항예정지 세관	· 입항예정지 세관	· 입항지 또는 보세구역관할 세관	· 보세구역 관할 세관
검사대상 통보시기	· 출항후	· 수입신고일	· 수입신고일	· 수입신고일
검사생략물품 신고수리시기	· 적하목록 제출후	· 적하목록 제출후	· 보세구역 도착일	· 수입신고일
검사대상물품 신고수리시기	· 검사후	· 검사후	· 검사후	· 검사후

[예시 12-5] 수입신고서

■ 관세법 시행규칙 <개정 2021. 3. 16.> 관세청 인터넷통관포털(portal.customs.go.kr)에서도
신청할 수 있습니다.



수 입 신 고 서

*처리기간 3일 (3쪽 중 제1쪽)

① 신고번호	② 신고일	③ 세관. 과	⑥ 입항일	⑦ 전자인보이스 제출번호	
④ B/L(AWB) 번호	⑤ 화물관리번호	⑧ 반입일		⑨ 징수형태	
⑩ 신고인		⑮ 통관계획	⑰ 원산지증명서유무	⑳ 총중량	
⑪ 수입자		⑯ 신고구분	㉑ 가격신고서유무	㉒ 총포장갯수	
⑫ 납세의무자 (통관고유번호-사업자등록번호) (주소) (상호) (전화번호) (이메일주소) (성명)	⑰ 거래구분		㉓ 국내도착항		㉔ 운송형태
	⑱ 종류		㉕ 적출국		
			㉖ 선기명		
	⑬ 운송주선인				
	⑭ 해외거래처		㉗ Master B/L(AWB)		㉘ 운수기관부호
㉙ 검사(반입)장소					

● 품명·규격

⑳ 품 명			㉑ 상 표		
㉒ 거래품명					
㉓ 모델·규격	㉔ 성분	㉕ 규격수량	㉖ 단가	㉗ 금액	
㉘ 품목번호		㉙ 순중량	㉚ 검사여부	㉛ 사후확인기관	
㉜ 과세가격	(미화)	㉝ 수량			
	(원화)	㉞ 환급물량	㉟ 원산지	㊱ 특수세액근거	
㊲ 수입요건확인 (발급서류명)					
㊳ 세목	㊴ 세율	㊵ 감면율	㊶ 세액	㊷ 감면분납부호	㊸ 감면액
㊹ 결제금액 (인도조건-통화종류-금액-결제방법)				㊺ 환 율	
㊻ 총 과세가격 (미화)		㊼ 운임	㊽ 가산금액	㊾ 납부(고지)서 번호	
(원화)		㊿ 보험료	㊽ 공제금액	㊿ 총 부가가치세과표	
세 목		㊾ 신고인기재란		세관기재란	
관 세	「관세법」 제241조에 따라 위와같이 신고합니다. 년 월 일 신고인 : (서명/인) ○○세관장 귀하				
개 소 세					
교 통 세					
주 세					
교 육 세					
농 특 세					
부 가 세					
신고지연가산세					
미신고가산세					
㊿ 총 세액합계	담당자	접수일시	수리일자		

210mm×297mm[백상지(80g/㎡) 또는 중질지(80g/㎡)]

4) 수입신고서류

‘수입신고’시는 관세법상 규정된 다음의 서류, 즉 ① 수입신고서(Import Declaration : I/D), ② 수입승인서(Import License : I/L), ③ 상업송장(Commercial Invoice), ④ 포장명세서(Packing List), ⑤ 선하증권(Bill of Lading : B/L) 또는 항공화물 운송장(Air Way bill : AWB) 사본, ⑥ 세액계산명세서, ⑦ 화물인도지시서(Delivery Order : D/O), ⑧ 가격신고서, ⑨ 원산지증명서(Certificate of Origin : C/O)(필요시), ⑩ 수입대행시는 수입대행증명서, 실수요자인 경우는 실수요자증명서, ⑪ CIF 조건 수입시는 해상운임 및 보험료 영수증, ⑫ 기타 세관장이 요구하는 서류 등을 제출하여야 한다.

5) 수입신고의 취하

‘수입신고’를 필한 후에는 원칙적으로 취하할 수 없으나 다음의 경우, 즉 ① 송화인의 착오로 계약내용과 상이한 물품이 반입된 경우, ② 수입승인서 내용과 상이한 물품이 반입된 경우, ③ 장치된 물품이 도난, 화재로 없어진 경우, ④ 장치기간이 경과하여 물품이 공매된 경우, ⑤ 개별법령에 의한 수입이 제한되는 경우는 세관장의 승인을 얻어 취하할 수 있다.

그러나 장치장에서 일단 물품을 반출한 후에는 취하할 수 없다. 그리고 ‘신고의 취하’를 승인하였을 때에는 수입신고수리의 효력은 상실된다.

3. 수입심사

수입상으로부터 ‘수입신고’를 접수한 세관에서는 수입신고서류의 구비 여부에 대한 형식적인 심사와 수입신고의 내용과 수입승인서 내용의 일치 여부, 무역 및 외국환관리법규와 관세법규의 위반 여부 등에 관하여 다음의 사항, 즉 ① 당해 물품에 대한 수입승인서의 유효기간, ② 송장 및 화물인도지시서와 대조하여 신고사항의 적정 여부, ③ 송장이 수출국에서의 정식 작성 및 수출상의 서명날인의 여부, ④ 가격, 수량, 품명, 원산지 등이 계약조건과 일치하는지의 여부, ⑤ 관세법에 의한 면세품인 경우에는 정당한 증명서의 첨부 여부, ⑥ 수입신고품목과 수입승인품목과의 일치 여부, ⑦ 수입신고서에 기재된 선박 또는 항공기명, 국적, 입항 년월일, 적출지 등이 정당한지 여부, ⑧ 물품의 장치확인 여부와 타법령의 수입규제에

관한 위법성 여부 등을 심사하여야 한다.

이러한 심사에 의하여 이의가 없으면 다음 세관검사 단계로 넘어간다. 그러나 심사결과 신고의 요건을 제대로 갖추지 못하였거나, 사위 또는 기타 부정한 방법으로 신고가 행하여진 경우에는 세관장의 직권으로 수입신고수리전에 신고를 각하할 수 있다.

4. 세관검사

‘수입물품의 검사와 감정’은 수입신고된 물품의 실체를 확인하는 절차를 말하며, 수입신고된 모든 물품은 원칙적으로 검사를 받아야 한다. 수입물품에 대해 검사와 감정을 하는 목적은 수입물품의 규격과 수량을 확인하고 수입승인사항과 현품을 대조하는 동시에 그 물품의 ‘세부번호’(HS)를 확인하여 세율을 결정하고 위법한 물품의 수입을 막는데 있다. 수입물품을 검사·감정하는 방법에는 현품검사와 서류검사가 있는데, 일반적으로 이 두 가지 방법을 병행하여 실시하고 있다. 수입물품의 검사장소는 원칙적으로 보세구역내의 지정장치장 또는 세관검사장에서 모든 수입물품의 검사를 받도록 하는데, 이를 ‘반입검사’제도라고 한다.

그러나 「관세법」상 본선통관도 인정하고 있고 타소장치된 물품도 있으므로 보세구역 외의 지역에서 ‘파출검사’도 가능하다. 이러한 경우 보세구역 외의 지역에서 ‘파출검사’를 받고자 하는 자는 세관장의 ‘파출검사허가’를 받고 파출검사 수수료를 납부하여야 한다.

5. 과세가격의 신고 및 결정

‘과세가격의 신고’란 과세의 납세의무자가 수입신고를 하는 때에 관세청장이 정하는 바에 의하여 세관장에게 당해 물품의 가격에 대해 신고하는 것을 말한다. 따라서 납세의무자는 수입신고를 할 때에 그 물품의 송장, 운임명세서, 보험료명세서 등 가격결정에 관계되는 자료를 첨부하여 세관장에게 당해 물품의 가격에 관한 신고를 해야 한다. 다만 과세가격의 결정에 어려움이 없다고 인정하여 관세청장이 정하는 물품의 경우에는 가격신고를 생략할 수도 있다.

‘과세가격’의 평가시기는 일반적으로 수입상이 신고한 가격을 내용대로 과세가격을 인정하고 수입신고를 수리한 후 일정기간 내에 과세가격에 대한 적정성 여부를 심사하도록

하고 있다. ‘과세가격’은 신평가제도에 따라 다음과 같은 ‘제1방법’에서 ‘제6방법’까지 나열하여 이를 순차적으로 사용하고 있다. 수입물품의 과세가격은 원칙적으로 거래가격(제1방법)을 기초로 하여 결정하며, 그 적용범위가 가장 크고 중요한 비중을 차지하고 있다.

표 12-3. 수입물품의 과세가격 결정방법

구 분	과세가격 결정방법
제1방법	구매자가 실제로 지급한 당해 물품의 거래가격을 기초로 과세가격 결정
제2방법	동종·동질물품의 거래가격을 기초로 과세가격 결정
제3방법	유사물품의 거래가격을 기초로 과세가격 결정
제4방법	국내판매가격을 기초로 과세가격 결정
제5방법	산정가격을 기초로 과세가격 결정
제6방법	합리적 기준에 따라 세관장이 과세가격 결정

1) 거래가격기준 과세가격 결정방법

‘거래가격’을 기준하여 과세가격을 결정하는 제1방법은 거래요건을 갖춘 수입물품에 대해 구매자가 실제로 지급하였거나 지급하여야 할 금액에 몇 가지 가산요소와 공제요소를 가감하고, 여기에 우리나라에 도착하기까지 소요된 운임 및 보험료를 가산한 가격(CIF가격)을 과세가격으로 결정하는 것이다.

‘제1방법’에 의한 과세가격의 결정이 어려우면 차선책으로서 ‘제2방법’에서 ‘제5방법’을 순차적으로 적용하여 과세가격을 결정하고 이것도 불가능하면 마지막 방법으로 상기의 원칙과 부합되는 합리적 기준에 따라 관세청장이 정하는 바에 의하여 과세가격을 결정한다.

2) 비거래가격기준 과세가격 결정방법

‘거래가격’을 과세가격의 기초로 사용할 수 없는 다음의 경우에는 과세가격의 결정시 ‘제2 방법’부터 ‘제6 방법’을 순차적으로 검토하여 과세가격을 결정한다.

- ① 당해 물품의 처분 또는 사용에 제한이 있는 경우
- ② 당해 물품에 대한 거래의 성립 또는 가격의 결정이 금액으로 계산할 수 없는 조건 또는 사정에 의하여 영향을 받은 경우
- ③ 당해 물품의 수입후의 전매·처분 또는 사용에 따른 수익의 일부가 직접 또는 간접으로 판매자에게 귀속되는 경우

④ 구매자와 판매자간에 대통령령이 정하는 특수관계가 있어 그 관계가 당해 물품의 가격에 영향을 미친 경우

6. 관세부과 및 제세의 납부

검사과정이 끝나고 과세가격이 결정되면 소위 관세의 '4대 과세요건'으로 불리우는 과세물건·납세의무자·과세표준·관세율이 결정되며, 이에 따라 관세가 부과된다.

수입물품에 대한 관세 등의 징수는 '신고납부'를 원칙으로 하여, 관세의 납세의무자는 수입신고시에 과세표준, 세율 및 납부세액을 세관장에게 신고하여야 한다.

세관장은 납세신고에 대한 확인, 심사를 한 후 신고납부서를 교부하여 납세의무자로 하여금 관세를 납부토록 하고 있다. 그러나 예외적으로 법령이 정하는 물품과 보세구역에 장치한 물품 중 수입신고에 의한 면허를 받지 않은 물품에 대하여는 세관장이 '부과고지'하여 징수할 수도 있다.

1) 과세요건

(1) 과세물건

「관세법」에서는 수입물품에는 관세를 부과한다고 규정하여 '과세물건'이 수입물품을 명백히 하고 있다(관세법 제14조). 원칙적으로 수입물품에 대한 '과세물건'의 확정시기는 수입신고(입항전수입신고를 포함)를 할 때의 물품의 성질과 그 수량에 의하여 부과된다.

(2) 납세의무자

다음 각 호의 1에 해당되는 자는 관세의 '납세의무자'가 된다(관세법 제19조).

- ① 수입신고를 한 물품에 대하여는 그 물품을 수입한 화주
- ② 외국물품인 선용품 또는 기용품이 외국무역선 또는 외국무역기 안에 적재되지 아니한 경우 당해 하역허가를 받은 자
- ③ 보세구역외 보수작업 허가 물품 : 보수작업의 승인을 얻은 자
- ④ 보세구역에 장치된 외국물품이 멸실 또는 폐기된 때 : 물품의 운영인 또는 보관인
- ⑤ 보세공장의 작업의 허가를 받은 물품 : 보세공장의 작업의 허가를 받거나 신고를 한 자
- ⑥ 보세운송하는 외국물품이 지정된 기간 내에 목적지에 도착하지 아니한 경우: 보세운송의 신고를 하거나 승인을 얻은 자
- ⑦ 소비 또는 사용을 수입으로 보지 아니하는 물품 : 물품의 소비자 또는 사용자

- ⑧ 수입신고전의 물품반출신고 물품 : 당해 물품을 즉시 반출한 자
- ⑨ 우편에 의하여 수입되는 물품 : 우편물의 수취인
- ⑩ 도난물품이나 분실물품에 대하여는 다음 각목에 규정된 자
 - ㉠ 보세구역의 장치물품 : 그 운영인 또는 화주에 갈음하여 보관의 책임을 지는 화물관리인으로서 세관으로부터 지정받은 화물관리인
 - ㉡ 보세운송물품 : 보세운송의 신고를 하거나 승인을 얻은 자
 - ㉢ 기타 물품 : 그 보관인 또는 취급인
- ⑪ 관세법 또는 다른 법률의 규정에 의하여 따로 납세의무자로 규정된 자
- ⑫ 제1호 내지 제11호 외의 물품 : 물품의 소유자 또는 점유자

(3) 과세표준

‘과세표준’이란 세액결정의 기준이 되는 과세물건의 가격 또는 수량을 말하는데, 관세의 과세표준은 수입물품의 운임보험료 포함 국내도착가격(CIF US\$) 또는 수량으로 한다(관세법 제15조). ‘종가세’가 적용되는 물품의 경우에는 그 가격이 과세표준이 되며, ‘종량세’의 경우에는 그 수량이 과세표준이 된다.

[예 1]

대한상사에서는 금속도금기 1대를 수입하여 수입대금(FOB)을 5,600,000원, 설치비 600,000원을 수출상에게 지급하였고, 부대비용으로는 선박운임 200,000원, 해상보험료 30,000원을 지출하였다. 이때 대한상사의 수입신고시 과세표준은 다음과 같다.

$$\therefore \text{과세표준(CIF)} = \text{수입가격(FOB)} + \text{선박운임} + \text{해상보험료} = 5,830,000\text{원}$$

[예 2]

한국상사에서는 그물 제조기계 1대를 Turn Key⁸⁾방식으로 수입하였다.

Netting Machine 1Unit	FOB 25,000,000원
해상운임	1,500,000원
해상보험료	500,000원
설치 및 시험가동비	700,000원
	27,700,000원
한국상사의 수입 과세표준 :	27,000,000원

8) “Turn Key”방식이란 공장 플랜트, 기계류 등에 대한 설계 및 설치를 발주받아 시행하고 시운전이 끝난 상태에서 발주자에게 직접 운영하도록 인계하는 것을 말한다.

(4) 관세율

‘관세율’은 수입물품에 대하여 과세표준에 적용되는 세율을 말하며, 수입물품에 대한 관세는 ‘과세표준’에 당해 물품의 ‘관세율’을 곱한 금액이 된다. 현행 ‘관세율표’에는 수입물품의 품목별로 ‘증가세’인 경우에는 백분율(%)로, ‘증량세’의 경우에는 단위당 금액으로 관세율이 표시되어 있다.

‘관세율’의 종류를 크게 나누면 기본관세율, 탄력관세율, 양허관세율이 있다.⁹⁾ 기본관세율은 우리나라 국회에서 법률의 형식으로 제정한 세율을 말하며, 「관세법」 별표 관세율표에 품목별 세율이 기재되어 있다. ‘품목별 관세율’은 관세청 홈페이지([http:// www.customs.go.kr](http://www.customs.go.kr))에서 검색해볼 수 있다.

2) 수입제세의 산출방법

수입물품에 대한 ‘관세’는 신고납부가 원칙이므로 납세의무자가 관세와 수입물품에 부과되는 내국세를 계산하여 세관에 신고한다. 실무에서는 관세사에게 수입통관을 의뢰하면 관세사가 세액을 계산하여 세관에 EDI방식으로 전송하여 신고한다.

‘관세’는 ‘운임·보험료 포함 국내도착가격’(CIF US\$)에 수입신고일의 과세환율을 적용한 금액에 해당 물품의 ‘관세율’을 곱하여 산출한다. 이때 수입물품에 대하여 부과되는 특별소비세, 주세, 부가가치세 등은 내국세로서 해당하는 품목에만 적용되며, 내국세에 대하여도 관세납부시와 함께 신고납부한다.

9) ‘일반관세율’이란 국정관세와 협정관세의 적용세율로서, 특히 ‘최혜국조항’(most favored nation clause : MFN)에 근거한 협정관세는 상호주의원칙이 적용되기 때문에 통상 국정관세율에 비해 협정관세율은 저율이며, 2개국 간이나 다수국 간의 협정에 의해 설정된다. 협정세율의 적용대상은 「WTO협정 일반 양허관세율」, 「WTO협정 개도국간 양허관세율」 등을 들 수 있다. 그리고 ‘탄력관세율’은 덤핑방시관세, 보복관세, 긴급관세, 조정관세, 농림축산물에 대한 특별긴급관세, 상계관세, 편익관세, 계절관세, 할당관세의 세율로서, 세율의 결정은 입법사향으로 한다는 조세법률주의의 원칙에도 불구하고 긴급한 경제여건에 신속히 대응하고 국제수지를 방어하기 위한 것으로, 일정한 범위내에서 탄력성있게 관세율을 인상 또는 인하할 수 있는 관세이다. 예컨대 할당관세의 경우 “원활한 물자수급 또는 산업의 경쟁력 강화를 위하여 특정 물품의 수입을 촉진시킬 필요가 있는 등의 경우 100분의 40 범위 안의 율을 기본세율에서 감하여 관세를 부과할 수 있고, 이 경우 필요시에는 그 수량을 제한할 수 있다.”고 정하고 있다(관세법, 제71조). 그리고 ‘특혜관세율’은 특정국과의 통상확대 및 무역 개선을 위하여 특정국에서 특정 물품의 수입시 기본세율보다 저율의 관세를 부과하는 저율의 특혜관세(preferential tariff)할인관세로서, 이러한 일종의 차별관세는 종래 GATT도 그 신설이나 확대를 금지시켰다. 그러나 정책상 유엔무역개발회의(United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD)하의 「일반특혜관세」(GSP)와 「개도국간 무역특혜」제도(GSTP)의 경우 무관세 또는 관세율 인하하는 특혜관세는 현재도 시행되고 있다.

(1) 관 세

수입물품에 대한 ‘과세가격’은 종량세 물품을 제외하고는 ‘운임·보험료 포함 국내도착가격’(CIF US\$)에 관세청장이 시달하는 과세환율을 곱하여 감정가격을 산출한 후 이것에 ‘관세율’을 곱하여 관세액을 산출한다.

- ① 적용물품 : 수입되는 일반 수입물품
- ② 관세액의 산출방식

· 종가세 적용물품의 경우

$$\text{관세} = [\text{실제거래가격(CIF가격)} \times \text{과세환율}] \times \text{관세율}$$

· 종량세 적용물품(예: 영화필름 등)의 경우

$$\text{관세} = \text{수입물품의 수량} \times \text{관세율표상의 단위수량당 금액}$$

과세가격을 결정하는 경우 적용되는 ‘과세환율’은 수입신고의 날(보세건설장에 반입된 물품의 경우에는 수입신고를 한 날을 말한다)이 속하는 주의 전주에 외국환은행이 적용한 ‘대고객 전신환매도율’(T/T Selling)을 평균하여 관세청장이 그 율을 정한다(관세법 제18조). 과세환율에 대한 정보는 관세청 홈페이지(<http://www.customs.go.kr>)에서 등록일자(매주 일요일) 기준으로 주간단위로 제공하고 있다.

(2) 특별소비세

- ① 적용품목 : 보석, 고급모피, 투전기, 골프용품, 고급가구, 특수화장품, 공기조절기, 냉장고, 전기세탁기, 칼라TV, 자동차 등
- ② 특별소비세의 산출방식

$$\text{특별소비세} = (\text{과세가격} + \text{관세액}) \times \text{특별소비세율}$$

(3) 주 세

- ① 적용물품 : 주정, 위스키, 맥주 등 주류
- ② 주세의 산출방식

$$\begin{aligned} \text{주정은 종량세} &: \text{주세} = \text{KL당} \times (\text{일정금액} + \text{가산금액}) \\ \text{주정 이외의 주류} &: \text{주세} = (\text{과세가격} + \text{관세액}) \times \text{주세율} \end{aligned}$$

(4) 교육세

- ① 적용물품 : 특별소비세 및 주세가 부과되는 물품

② 교육세의 산출방식

교육세 = (특별소비세액 또는 주세액) × 교육세율
 단, 주세율 80% 미만의 주류의 교육세율은 10%, 주세율이 80% 이상인
 경우 교육세율은 30% 적용

(5) 농어촌특별세

① 적용물품 : 특별소비세 과세품목 중 일부품목(농어촌특별세법 제5조 제1항 제4호),
 관세법 및 조세감면규제법에 의하여 감면되는 세액

② 농어촌특별세 산출방식

농어촌특별세 = 특별소비세액 × 농어촌특별세율
 농어촌특별세 = 관세법 및 조세감면규제법에 의한 감면세액 × 세율(20%)

(6) 교통·에너지·환경세

① 적용물품 : 휘발유와 이와 유사한 대체유류, 경유

② 교통·에너지·환경세 산출방식

교통·에너지·환경세 = (과세가격 + 관세) × 교통세율

(7) 부가가치세

① 적용물품 : 수입되는 일반 수입물품

② 부가가치세 산출방식

부가가치세 = (과세가격 + 관세 + 특별소비세 또는 주세) + 교육세 +
 농어촌특별세 + 교통·에너지·환경세 × 세율(10%)
 단, 과세가 경감되는 경우에는
 부가가치세 = (과세가격 + 경감전의 관세 + 특별소비세 또는 주세) × 세율(10%)

(8) 간이세율

‘간이세율’은 관세율 및 내국세 등 세율산출이 복잡한 경우 또는 여행자 휴대 수
 입품목에 대하여 과세절차를 단순하게 하여 적용하는 세율을 말한다. ‘간이세율’은
 간이세율표에서 규정된 품목별 간이세율을 적용하며, ‘간이세율’을 적용할 경우
 기타 세세는 적용하지 않는다.

$$\begin{aligned} \text{간이세율} &= \text{관세율} + \text{임시수입부가세율} + \text{내국소비세율} \\ \text{간이과세} &= \text{과세가격} \times \text{간이세율} \end{aligned}$$

3) 수입제세 산출 사례

[예 1]

한국상사에서는 특수장비를 CIF조건으로 1,000만원에 수입하였다. 수입물품에 대한 기본관세율은 6%, 특별소비세율이 15%, 교육세 3%에 해당하는 경우에 수입통관시 한국상사에서 납부하여야 할 세액은 다음과 같다(단, 특별소비세는 기준가격이 없으며, 농어촌특별세 해당 품목이 아님).

- 관 세 : $10,000,000 \times 0.06 = 600,000$ 원
- 특소세 : $(10,000,000 + 600,000) \times 0.15 = 1,590,000$ 원
- 교육세 : $1,590,000 \times 0.03 = 47,700$ 원
- 부가세 : $(10,000,000 + 600,000 + 1,590,000 + 47,700) \times 0.1 = 1,233,700$ 원
- ∴ 납부해야 할 총 세액 = 3,641,470원

[예 2]

한국상사는 독일산 중고자동차를 CIF조건으로 2,000만원에 수입하였다. 수입자동차에 대한 기본관세는 8%, 특별소비세 5%, 교육세 30%, 부가가치세 10%일 때 한국상사가 수입통관시 납부할 세액은 다음과 같다.

- 관 세 : $20,000,000 \times 0.08 = 1,600,000$ 원
- 특소세 : $(20,000,000 + 1,600,000) \times 0.05 = 1,080,000$ 원
- 교육세 : $1,080,000 \times 0.3 = 324,000$ 원
- 부가세 : $(20,000,000 + 1,600,000 + 1,080,000 + 324,000) \times 0.1 = 2,300,400$ 원
- ∴ 납부해야 할 총 세액 = 5,304,400원

[예 3]

미국을 방문하고 온 한 여행자가 골프채 1 Set를 휴대하여 수입하였다. 골프채의 수입가격은 US\$5,000이었으며, 수입시 과세환율은 1,170/US\$이었다. 그리고 골프채의 기본세율은 6%, 특소세율은 20%이고, 간이세율은 55%이었으며, 과세환율은 1,000원/US\$이 적용되었다. 이 경우 수입자가 납부해야 할 간이과세액은 다음과 같다.

- 간이세율 적용물품의 과세액 = 수입가격 × 간이세율
- 과세가격 = US\$5,000 × 1,170원 = 5,850,000원
- ∴ 납부해야 할 총 세액 = 5,850,000 × 0.55 = 3,217,500

4) 관세의 부과와 징수

(1) 관세의 신고납부

물품을 수입하고자 하는 자는 '수입신고'를 하는 때에 대통령령이 정하는 바에 의하여 세관장에게 관세의 납부에 관한 '납세신고'를 하여야 한다(관세법 제38조). 세관장은 '납세신고'를 받은 때에는 수입신고서상의 기재사항과 이 법의 규정에 의한 확인사항 등을 심사하되, 신고한 세액에 대하여는 수입신고를 수리한 후에 이를 심사한다. 다만, 다음의 경우, 즉 ① 신고한 세액에 대하여 관세채권의 확보가 곤란한 물품, ② 관세의 분할납부신청물품, ③ 관세체납중에 있는 자가 신고하는 물품, ④ 법률 또는 조약 등에 의하여 관세 및 내국세의 감면을 받고자 하는 물품, ⑤ 기타 수입신고를 수리한 후 세액심사를 하는 것이 부적당하다고 인정하여 기획재정부령이 정하는 물품에는 수입신고를 수리하기 전에 이를 심사한다.

표 12-4. 관세납부의 일반원칙

구 분	일반원칙	비 고
관세의 확정	신고납부원칙	수입신고를 할 때의 물품의 성질과 그 수량 기준
관세의 세액심사	수입신고수리후 사후세액심사원칙	사전세액심사신청 가능
관세의 징수방식	자진납부원칙	신고납부서 또는 고지서 발부
관세의 납부	사후납부원칙	고지후 15일 이내

(2) 관세의 부과고지

관세는 납세의무자에 의한 신고납부를 원칙으로 하지만 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 세관장이 관세를 부과·징수한다(관세법 제39조).

- ① 「관세법」상 다음에 해당되어 관세를 징수하는 경우(관세법 제16조)
 - ㉠ 외국물품인 선용품 또는 기용품과 외국무역선 또는 외국무역기 안에서 판매할 물품 : 하역허가를 받은 때
 - ㉡ 수입신고가 수리되기 전에 소비 또는 사용하는 물품 : 당해 물품을 소비하

거나 사용한 때

- ㉔ 우편에 의하여 수입되는 물품 : 통관우체국에 도착된 때
- ㉕ 수입신고를 하지 아니하고 수입된 물품 : 수입된 때
- ② 보세건설장에서 건설된 시설로서 수입신고가 수리되기 전에 가동된 경우
- ③ 보세구역(보세구역 외 타소장치허가를 받은 장소를 포함)에 반입된 물품이 수입신고가 수리되기 전에 반출된 경우
- ④ 납세의무자가 관세청장이 정하는 사유로 과세가격·관세율 등을 결정하기 곤란하여 부과지를 요청하는 경우
- ⑤ 수입신고전에 세관장에게 즉시반출신고를 한 후 즉시반출한 물품을 즉시반출신고를 한 날부터 10일 이내에 수입신고를 하지 아니하여 관세를 징수하는 경우
- ⑥ 기타 신고납부의 규정에 의한 납세신고가 부적당한 것으로서 기획재정부령이 정하는 경우

세관장은 과세표준, 세율, 관세의 감면 등에 관한 규정의 적용 착오 기타 사유로 이미 징수한 금액에 부족이 있는 것을 안 때에는 그 부족액을 징수하며, 세관장은 납세의무자에게 납세고지를 하여야 한다.

(3) 관세의 징수형태

수입신고시 신고서에 기재하여 신고하는 징수형태는 신고납부, 부과지 여부와 담보의 제공 여부, 수출용원재료에 대한 사후정산 해당 부호를 선택하여 신고하여야 한다. 즉, 납세의무자가 어떠한 형태로 세액을 납부하겠다는 의사표시로 그 형태별 내용은 앞의 <표 12-4>와 같다.

예를 들면 징수형태 부호 “11”은 수입물품이 신고납부대상으로서 신고수리전에 세액을 납부하겠다는 의사표시를 나타낸다.

(4) 가산세의 부과

「관세법」상 ‘가산세’를 부과하는 경우는 신고수리 후 수정신고나 세관장의 경정에 따른 가산세, 재수출조건으로 수입한 물품을 재수출기간내에 반출하지 아니한 경우의 가산세, 부두·공항의 지정장치장 등에 반입한 물품을 30일 이내에 신고하지 아니한 신고지연 가산세, 과세대상 휴대품 및 이사물품을 신고하지 아니한 경우의 미신고 가산세, 수입신고전 즉시반출물품을 반출일로부터 10일 내 수입신고하지 아니한 경우의 수입신고불이행 가산세 등이 있다.

세관장은 납세의무자가 신고납부한 세액에 과부족이 있어 ‘수정신고’한 경우 부

족한 관세액을 징수하는 때에는 당해 부족세액의 100분의 20의 범위 안에서 대통령령이 정하는 금액을 가산세로 징수한다. 다만, 잠정가격신고를 기초로 납세신고를 하고 이에 해당하는 세액을 납부한 경우 등 대통령령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다(관세법 제42조).

세관장은 납세의무자가 신고납부한 세액에 부족이 있음을 알고 이에 대한 '수정신고'를 신고납부일로부터 6월 이내에 한 때에는 제1항의 규정에 의한 가산세액의 100분의 50을 경감하여 징수한다.

그러나 세관장이 세액의 과부족 사실을 자체적으로 발견하여 통지하였거나 납세의무자가 신고납부일로부터 6개월 이후에 수정신고한 경우에는 경감이 없으며, 부족한 세액과 가산세를 합산하여 부과지한다.

[예 1]

한국상사에서는 2004년 5월 1일 수입신고수리시 납부하여야 할 세액은 100,000원이었다. 그러나 납세의무자는 관세율 적용착오로 80,000원을 납부하였음을 수리후인 2004년 6월 10일에 발견하여 부족세액을 납부하고자 할 경우, 2004년 6월 10일에 납부하여야 할 세액은 다음과 같다.

∴ 신고납부한 날로부터 6개월 이내 수정신고를 하는 경우에는 부족세액 20,000원, 가산세는 부족세액의 10%이므로 2,000원이다. 따라서 납부해야 할 세액은 22,000원이다. 그러나 납세의무자 스스로 부족세액을 수정신고하였으므로 가산세액의 100분의 50을 경감하여 납부하여야 할 세액은 11,000원이다.

[예 2]

한국상사에서는 2003년 5월 1일 수입신고수리시 관세 등 제세를 1,000,000원 납부하였다. 납부 후 세율적용 착오로 관세 등 제세가 1,500,000원임이 2004년 5월 1일에 발견되어 부족세액을 2004년 5월 2일에 추가 납부하고자 할 경우, 납부하여야 할 제세액은 다음과 같다.

∴ 신고납부한 날로부터 6개월 이후에 세액의 과부족 사실이 발견되었으므로 대한상사에서 납부해야 할 세액은 부족세액 500,000원에 부족세액의 가산세 100,000원을 합산한 600,000원이다.

7. 수입신고수리 및 물품 반출

1) 수입신고수리후 반출

수입물품에 대한 심사와 검사를 필하고 관세의 조정 및 부과·징수 또는 기타 내국세의 징수가 끝나면, 수입신고인에게 '수입신고필증'을 교부하고 수입물품은 보세구역으로부터 인취되어 자유로운 국내유통이 가능하게 된다.

외국물품은 반입시부터 「관세법」의 구속을 받게 되나 '수입신고필증'이 교부된 후에는 내국물품이 되어 「관세법」의 구속에서 벗어나게 된다. 그리고 수입신고수리된 물품은 세관장에게 신고만으로 보세구역으로부터 반출할 수 있다.

2) 수입신고수리전 반출

수입물품은 원칙적으로 '수입신고수리' 후 반출할 수 있다. 그러나 경우에 따라서는 수입신고인의 책임 밖의 이유로 인하여 수입면허가 적기에 교부되지 못할 수도 있으며, 이로 인하여 물품유통의 적정시기를 놓칠 수 있으며, 부당하게 창고료를 지불해야 하는 모순이 생기게 된다. 이런 경우 수입신고인은 수입신고수리 전 반출승인신청서를 세관장에게 제출하면 '수입신고수리전'이라도 관세 상당액의 담보를 제공하도록 하고 세관장의 승인을 얻으면 물품을 보세구역으로부터 반출할 수 있으며, 이 규정에 의하여 반출된 물품은 내국물품으로 본다.

일반적으로 '수입신고수리전 반출'이 허용될 수 있는 다음의 요건, 즉 ① 완성품의 세번부호(HS)로 수입신고될 물품이 미조립상태로 분할선(기)적 수입된 경우, ② 조달사업에 관한 법률에 의한 비축물자로 신고된 물품으로서 실수요자가 결정되지 아니한 경우, ③ 사전세액심사대상 물품(부과고지물품 포함)으로서 세액결정에 장시간이 소요되는 경우, ④ 신제품으로서 품목분류 및 세율결정에 장시간이 소요되는 경우와 같다(수입통관사무처리에 관한 고시 제2-4-4조).

[예시 12-6] 수입신고필증



수입신고필증

(갈지)

1 신고번호 21457-04-0803240		2 신고일 2004/08/23		3 세관·국 039-10		4 입항일 2004/08/21		후처리기간 : 3일	
5 B/L(AWB)번호 SLSK422900877		6 화물관리번호 04PUBUCN175-2098		7 반입일 2004/08/23		8 경수형태 11			
9 신고자 동양항공물류서비스부스 이지일		10 수입자 에담이엔지엔드트레이딩 (주)		11 품목계획 D		12 원산지증명서 유무 X		13 총중량 20,000.0 KG	
14 납세의무자 (주소) 부산 남구 대인동 55-1 (상호) 에담이엔지엔드트레이딩 (성명) 장영선		15 신고구분 일반P/L신고		16 거래구분 11		17 가격신고서 유무 Y		18 총포장갯수 1267	
19 수출의대리점 (주) QINGDAO HUNCHEN INTL LOGISTICS CO LTD (CN) / CNQIN42297		20 수입의대리점 (주) 동양항공물류서비스부스 이지일		21 품류 X		22 국내도착통 일반수입(내수용)		23 총포장중량 PUS 10-PC	
24 검사(반입)장소 03912078-0418286A ((주)동양항공물류서비스부스 이지일)		25 MASTER B/L 번호 SLSK422900877		26 적출국 CN PR, CHNA		27 선기명 POS ANGEL		28 운수기관번호 PA	
29 품명 - 규격 (한번호/총판수 : 001/001) 30 품명 GRANITE SLABS 31 거래품명 GRANITE SLABS 32 모델 - 규격 30T 33 설명 34 수량 277.4812 35 단가 (USD) 36 총액 (USD) 2,487.32									
37 세관번호 5802.23-0000		38 수중량 10,500.0KG		39 C/S 검사 S		40 SCS검사성향 S		41 시유기준	
42 금액과목(CIF) \$ 2,497 ₩ 2,918,792		43 수량 277.480KG		44 검사변경		45 검사구분 CR-S		46 운수형태	
47 수입요건확인 (발급서류명)									
48 세종 관 8.00 (A 기가) 부 10.00 (A)		49 수입면액 233,303 315,229		50 수입면액 233,303 315,229		51 수입면액 233,303 315,229		52 내국세종부분	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> 본 수입신고필증은 수입통관사무처리에 관한 고시 제2-1-8호 규정에 의거 수입 P/L 신고에 의하여 수리된 것임. </div>									
53 결제금액 (하도매권-통관료-공탁-결제금액) \$ 2,497 ₩ 2,918,792		54 CPR - USD - 2,497 - TT		55 환율 1,168.7700		56 환율 1,168.7700		57 환율 1,168.7700	
58 총과세가격 \$ 2,497 ₩ 2,918,792		59 과세구분 관 233,500 부 315,220		60 관세사기대란 CNTR NO. SNOU2157322		61 세관기타란 -이 필증은 사후심사결과에 따라 수정될 수 있습니다.		62 관세사 이지일 전자서명수입통관증명	
63 신고지연가산세 548,790		64 통관일자 고영근 780531		65 접수일시 2004/08/23, 09:55		66 수리일자 2004/08/24		67 수리일시	

부산경남본부세관 관할

신고수리 후 15일 이내에 반출하지 않으면 과제로 처분을 받습니다.

* 수입신고필증과 전자서명 수입통관증명서(SN)에 부속하여 확인하시기 바랍니다. <http://ecis.kita.go.kr>
 * 동 수입신고필증은 예비용으로 발급된 것이므로 신고내용이 사실과 다른 때에는 신고인 또는 수입통관사 책임이 있습니다.

Page : 1/1

표 12-5. 수입통관절차

신고절차	내 용	
① 보세구역장치	타소장치 또는 보세구역 반입 후 장치 확인	
② 수입신고	신고시기	<ul style="list-style-type: none"> · 원칙 : 선박 또는 항공기 입항후 · 입항전 신고 : 신속한 통관이 필요시(출항후) · 출항전 신고 : 신속통관이 필요하고 운송이 단기간일 때 · 보세구역장치전 신고 : 물품도착후 장치장 입고전에 신고 · 보세구역 장치후 신고 : 보세구역 및 타소장치에 반입 후 수입신고(심사 및 검사대상품목)
	신고서류	<ul style="list-style-type: none"> · 수입신고서 · 수입승인서(I/L) · 상업송장(Commercial Invoice) · 포장명세서(Packing List) · 선하증권(B/L) 사본 · 기타(원산지증명서 등)
	신고인	관세사, 관세사법인, 통관법인 또는 화주
③ 수입심사 및 세관검사	수입신고를 접수한 세관은 수입신고 서류의 서면심사 및 현품검사 (해당시)	
④ 수입신고 수리	심사후 적법하면 수입신고 수리	
⑤ 관세 등 납부	수입신고 수리 후 15일 이내에 관세 및 제세 납부(수리전도 납부 가능)	
⑥ 수입신고필증 교부	관세를 납부하고 납부서를 세관에 제출하면 수입신고필증이 교부되며, 이로써 외국물품이 아닌 내국물품이 되어 반출, 운송 및 처분이 가능	

2.3 EDI 수입통관절차

새로이 도입된 'EDI 수입통관' 제도는 1995년 12월 6일 관세법 개정을 통해 입항 전 수입신고제도, 관세사후납부제도 등을 도입함으로써 물류의 흐름과 서류의 흐름을 분리시켜 통관절차로 인해 물류흐름이 저해되지 않도록 하였다.

'EDI 수입통관' 제도에 따른 신제도를 살펴보면 다음과 같다.

① 수입화물정보의 사전입수

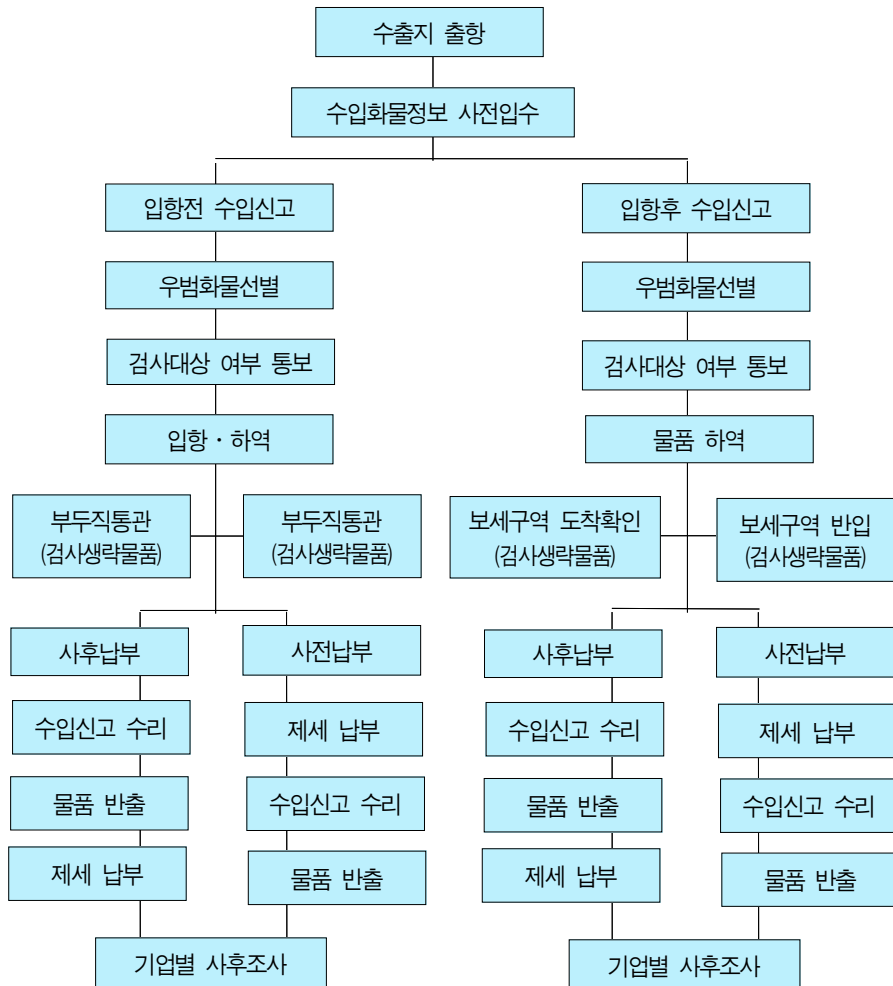
종전에는 선박 또는 항공기가 입항후 세관에 적하목록을 제출함으로써 화물배정 등에 많은 시간이 소요되었다. 이에 'EDI 수입통관' 제도에서는 '입항전수입신고' 제도와 '우범화물선별' 제도를 이용하여 입항전에 우범화물이 집중관리되도록 하기 위해

수입물품을 적재한 선박이나 항공기의 화물정보를 입항전에 입수하도록 하고 있다.

이와 같이 수입화물의 도착전에 제출한 적하목록의 정보는 세관의 '우범화물선별'제도의 적용을 위해서 필수적인 정보가 될 뿐만 아니라 보세화물관리를 위한 참고자료가 되므로 세관이 충분한 심사시간을 가지게 되어 신속하고 정확한 통관을 가능하게 하고 있다.

그리고 항만의 하역회사는 제출한 적하목록정보를 통해 사전에 하역계획을 수립할 수 있어 효율적인 하역작업이 가능해지고 '컨테이너 보세장치장'(Off Dock

그림 12-2. EDI수입통관절차



Container Yard : ODCY)은 사전장치계획 및 운송계획을 수립할 수 있어 효율적으로 보세구역을 운영하게 됨으로써 만성적인 화물적체를 개선할 수 있게 되었다.

② 입항전 수입신고제도

‘입항전 수입신고’ 제도는 종전의 관세선을 확대하여 ‘입항전 수입신고’된 물품은 우리나라에 도착된 것으로 본다고 규정함으로써 가능해지는 것으로 출항전신고와 입항전신고로 구분되어 운영된다.

‘EDI 수입통관제도’가 ‘입항전 수입신고’ 제도를 도입함에 따라 수입상은 수입물품이 우리나라에 도착하기 전에 수입신고를 한 후 관세담보를 제공하거나 관세를 미리 납부함으로써 입항후 하역 즉시 수입물품을 반출할 수 있다.

한편, 세관에서도 사전에 입수된 화물정보를 충분한 시간을 가지고 심사한 후 입항전에 통관 여부를 결정함으로써 통관에 소요되는 시간을 최대한 단축하면서도 정확한 통관을 이행할 수 있게 되었다.

③ 입항후 보세구역반입전 수입신고제도

‘EDI 수입통관’ 제도에서는 수입업체의 편의를 도모하고 통관절차로 인해 물류흐름이 저해되는 문제점을 해소하기 위해 수입물품을 선(기)적한 선박 또는 항공기가 입항한 후 보세구역에 장치되기 전에도 수입신고가 가능하도록 하는 ‘입항후 보세구역반입전 수입신고’ 제도를 도입하였다.

따라서 입항후 보세구역에 수입물품이 반입되기 전에 수입신고를 하여 검사생략으로 분류되면 수입물품이 반입예정 보세구역에 도착하는 즉시 수입물품을 보세구역에 장치하지 않고도 신고수리하여 반출할 수 있도록 함으로써 물류비용을 절감하고 신속한 통관이 이루어지도록 하였다.

④ 우범화물선별제도

수입화물의 지속적인 증가에 따른 세관인력의 부족과 신속한 통관에 대한 요구가 증대되고 있는 상황에서 모든 화물에 대하여 동일한 방법을 적용하여 검사하고 관리하는 것은 불합리하므로 ‘EDI 수입통관’ 제도에서는 고위험화물과 저위험화물을 차등관리하는 ‘우범화물선별’ 제도(cargo selectivity ; C/S)를 도입하여 운영하고 있다.

⑤ 관세사후납부제도

‘EDI 수입통관’ 제도에서는 수입통관절차와 납세절차를 분리하여 수입신고가 수리되면 물품반출후에 관세를 납부할 수 있게 하는 ‘관세사후납부’ 제도를 도입하였다.

다만 ‘관세사후납부’ 시에는 관세채권 확보를 위하여 물품반출전에 담보를 제공

하도록 하되 최근 3년 이상 수입실적이 있는 제조업체 및 종합무역상사, 최근 2년간 관세체납 및 위반 사실이 없는 업체 등은 담보면제업체로 지정받을 수 있도록 규정함으로써 담보제공 없는 완전한 ‘관세사후납부’ 제도를 지향하고 있다.

⑥ 기업별 사후조사제도

‘EDI 수입통관’ 제도에서는 수입통관절차를 대폭 간소화함에 따라 수출입신고 당시에 모든 심사업무 수행이 불가능하므로 이에 대한 보완책으로써 통관물품의 보세구역 반입명령제도와 ‘기업별 사후조사’ 제도 등을 규정하고 있다.

제3절 통관편의 및 관세환급제도



3.1 부두직통관제도



1. 부두직통관제도의 의의

‘부두직통관’ 제도란 수출입화물의 유통체계 합리화 방안의 일환으로 인천항 및 부산항의 부두를 활용하여 동 부두내에서 컨테이너 수출입화물을 직접 통관·반출하거나 화주가 희망하는 목적지로 운송할 수 있는 제도를 말한다.

2. 부두직통관의 대상화물

‘부두직통관’은 선박에 적재되어 부산항 및 인천항의 부두에 반입되는 컨테이너 화물 중 FCL수입화물과 인천항 및 부산항의 컨테이너 전용부두에서 선박에 적재되어 반출되는 컨테이너 수출화물의 통관에 이용된다.

그러나 다음의 물품, 즉 ① 수입예정신고 가능물품이 아닌 물품, ② 컨테이너에 적립된 상태로 부두에서 검사가 불가능하다고 세관장이 판단한 물품, ③ 소방법 등 관련법규에 의해 컨테이너에 적립된 상태로 검사가 불가능하다고 인정되는 물품, ④ 입항단계에서 보세화물관리세칙에 의하여 우범성화물로 선별된 특별감시 대상물품은 부두직통관절차의 대상화물에서 제외한다.

3. 부두직통관절차

‘부두직통관’의 절차는 다음과 같다.

① 부두배정

화주가 선박입항전에 선박회사에 부두배정을 요청하면 선박회사는 화주가 배정 요청한 화물을 부두에 배정한다. 화주는 부두를 배정받은 후 하역전에 세관에 배정보고하고, 하역회사 및 부두공사에 배정사실을 통보하고, 부두통관 또는 부두보세운송 배정된 화물의 적하목록 사본을 세관에 제출한다.

② 수입예정신고 또는 보세운송신고

화주는 당해 화물을 적재한 선박의 출항 후 하역전까지 부두내 세관에 수입예정신고 또는 보세운송신고를 해야 하며, 세관에서는 하역전에 미리 검사여부를 결정하고 검사대상 컨테이너를 선별하게 된다.

③ 수입물품 하역

하역회사, 부두공사에서 하역개시전에 부두내 세관(재래부두는 자성대부두내 세관)으로부터 부두통관 및 부두보세운송목록을 인수받는다. 목록상에 기재된 화물은 하역과 동시에 지정된 장소로 운송할 수 있는데, 검사대상 컨테이너는 세관검사장으로 운송하며, 검사생략 컨테이너는 해당부두내 통관장으로 운송하여 화주가 원하는 경우 하역 즉시 부두에서 반출이 가능하다.

④ 세관직원 상주검사

부두공사는 세관검사에 필요한 노무자, 지게차 등을 상시 대기시켜 세관검사직원의 지시에 따라 컨테이너 적출입작업 등을 실시하며, 세관검사가 완료된 화물은 컨테이너에 재적입후 부두내 통관장으로 이송한다. 면허전 반출승인된 화물은 검사완료 후 이상이 없으면 즉시 부두에서 반출이 가능하다.

⑤ 수입신고 및 납부서 교부

사전수입신고된 화물은 당해 화물이 부두에 반입된 후 5일 이내에 ‘수입신고’를 해야만 한다. 이때 세액을 기재한 수입신고서를 제출해야 하며, 신고수리전 반출승인물품은 납부서 교부후 15일 이내에 세금을 납부해야 한다. 세금의 납부는 납부서 교부 당일에 납부해야 하며, 미납한 화주에 대하여는 향후 부두통관 및 부두보세운송 제한이 따르게 된다.

⑥ 수입신고 수리 및 수입신고필증 교부

수입신고 수리 또는 수입신고 수리 전 반출승인화물, 보세운송 신고수리된 화물은 부두에서 반출하기 전에 화주가 부두공사에 수입신고필증, 면허전 반출승인서 또는 보세운송 신고필증을 제시해야 한다. 화주는 부두공사에서 ‘수입신고필증’ 등을 확인하고 관련요금 등을 지불한 후 반출증을 발급받아 부두출입구 근무 부두공사직원에게 제시후 화물을 반출할 수 있다.

그림 12-3. 부두직통관절차

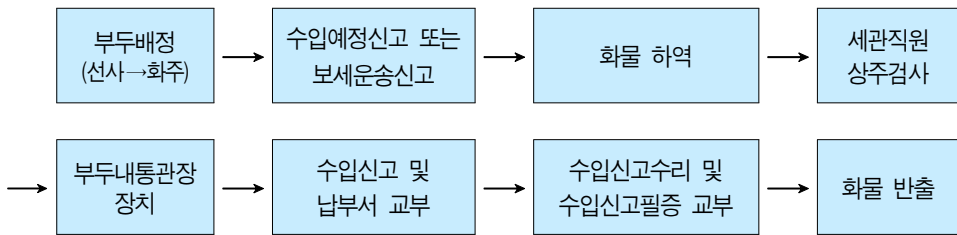


표 12-6. 기존 통관절차와 부두직통관절차의 차이점

구 분	기존 통관절차	부두직통관 및 부두보세운송
신고시기	<ul style="list-style-type: none"> · 수입컨테이너화물이 하역후 시내 CY 또는 보세장치장으로 운송되어 장치된 후 수입 신고 · 통관절차가 화물유통과정내에 위치함으로써 통관절차로 인해 화물의 흐름이 정지됨 · 긴급물품, 지정세관 등록업체의 수입물품 등에 대하여서만 제한적으로 사전신고 허용 	<ul style="list-style-type: none"> · 수입컨테이너화물이 하역되기 전에 수입신고 · 하역전에 이행이 가능한 통관절차는 사전에 이행하게 함으로써, 통관절차로 인한 화물의 흐름을 정지시키지 않음 · 부두통관 및 부두보세운송을 하고자 하는 물품에 대하여는 사전신고 전면허용
세관검사	<ul style="list-style-type: none"> · 검사여부는 화물이 장치된 후에 결정 · 시내 CY 또는 보세장치장에 세관직원이 출장검사 · 파출검사수수료 납부 	<ul style="list-style-type: none"> · 검사여부는 화물이 하역되기 전에 미리 결정하여 하역후 검사대상화물은 구분 관리 · 부두내 세관검사장에 세관직원이 상주하여 도착 즉시 검사 실시 · 파출검사수수료 면제
첨부서류	<ul style="list-style-type: none"> · 보세포장명세서 운송신고시 B/L사본, 상업송장, 포장명세서 등 첨부서류 제출 	<ul style="list-style-type: none"> · 보세운송신고시 B/L사본만을 제출, 세관검사를 위해 필요한 경우 추가제출 요구
장치확인	<ul style="list-style-type: none"> · 시내 CY 또는 보세장치장으로부터 반출입신고서를 수령하여 세관에 제출 	<ul style="list-style-type: none"> · 세관에서 부두공사와 연결된 컴퓨터로 직접 장치사실을 확인

3.2 간이통관제도

1. 간이통관제도의 의의

‘간이통관’ 제도란 면세대상물품, 우편물 중 수입승인 면제물품 및 특송물품(특송업체에 의해 항공으로 수입되는 물품)을 수입통관함에 있어 번잡한 일반적인 통관절차 대신 간이한 관세감면 신청 및 간이한 통관절차를 통해 통관의 신속을 기하는데 그 목적이 있다.

2. 간이통관 방법

‘간이통관’ 방법으로는 수입신고를 생략하거나, 선하증권(B/L)으로써 수입신고에 갈음하는 경우 또는 수입신고서에 의한 간이신고의 방법이 있다.

1) 수입신고의 생략

다음 물품, 즉 ① 외교행낭으로 반입되는 면세대상물품, ② 우리나라에 내방하는 외국의 원수와 그 가족 및 수행원에 속하는 면세대상물품, ③ 유해 및 유골, ④ 선하증권(B/L) 통관 특송물품 및 60달러 미만인 면세대상 또는 상용견품 물품, ⑤ 우편물 중 수입승인면제물품은 수입신고를 생략한다.

2) 선하증권(B/L)에 의한 신고

다음의 물품, 즉 ① 신문, ② 뉴스를 취재한 필름, 녹음테이프로서 문화체육관광부에 등록된 언론기관의 보도용품, ③ 재외공관 등에서 외무부로 발송되는 자료, ④ 카탈로그, 광고용품, 기록문서와 서류, ⑤ 외국환거래법의 규정에 의하여 금융기관이 외환업무를 영위하기 위하여 긴급을 요하는 지불수단(수표, 현금외화), ⑥ 기타 세관장이 통관절차의 신속을 기하기 위하여 지정하는 물품은 선하증권(B/L) 2부를 제출하여 수입신고에 갈음한다.¹⁰⁾

10) ①~⑥물품을 “B/L통관 특송물품”이라 한다.

3) 수입신고서에 의한 간이신고

다음 물품, 즉 ① 당해 물품의 총과세가격이 10만원 이하의 소액면세 대상물품, ② 당해 물품의 총과세가격이 10만원 이하의 면세되는 상용견품, ③ 설계도 중 수입 승인이 면제되는 것, ④ 외국환거래법의 규정에 의하여 금융기관이 외환업무를 영위 하기 위하여 수입하는 지불수단은 첨부서류 없이 수입신고서에 기재하여 신고한다.

한편 수입품이 여행자 휴대품 등으로 합리적인 국내도매가격을 산출할 때 실제 지급한 운임과 보험료 등을 알 수 없을 때 다음의 운임 및 보험료 환산율에 의하여 간단히 산출한다.

[FOB가격을 CIF가격으로 환산할 경우의 산출 예]

특정물품을 선박을 통해 “FOB Yokohama”조건으로 “US\$20,000”으로 수입하였을 때, 아래 표에 의해 CIF가격을 산출하면 다음과 같다.

① FOB → CFR로 환산

$$FOB \times (1 + 0.0340) = FOB \times 1.0340 = \text{CFR가격}$$

$$\therefore US\$20,000 \times 1.0340 = US\$20,680$$

② CFR → CIF로 환산

$$\therefore US\$20,680 \times 1.0070 = US\$20,824.76$$

표 12-7. 정상운임 환산율

지역	구분	FOB가격에 가산한 율 (FOB → CFR)		CFR(C&I)가격에 가산한 율 (CFR(C&I) → CIF)	
		선박	항공	선박	항공
일본지역		0.0340	0.2260	0.0334	0.2251
동남아지역		0.0810	0.2410	0.0804	0.2399
기타지역		0.0880	0.2564	0.0873	0.2551

표 12-8. 정상보험료 환산율

지역	구분	FOB가격에 가산한 율 (FOB → CFR)		CFR(C&I)가격에 가산한 율 (CFR(C&I) → CIF)	
		선박	항공	선박	항공
일본지역		0.0076	0.0049	0.0070	0.0040
동남아지역		0.0081	0.0056	0.0075	0.0045
기타지역		0.0087	0.0060	0.0080	0.0048

3.3 관세환급제도

1. 관세환급의 개념

‘관세환급’이란 세관에 납부한 관세를 어떠한 사유로 되돌려 받는 것을 말한다. 현행법령상 관세환급제도는 관세법상의 환급, 즉 과오납환급(관세법 제24조)과 위약물품환급(관세법 제35조) 그리고 수출지원을 위한 수출용원재료에 대한 관세 등 환급에 관한 특례법상의 환급이 있다.

일반적으로 ‘관세환급’이라 할 때에는 수출용원재료에 대한 관세 등 환급에 관한 특례법상의 관세환급을 말하며, 이를 통한 수출지원과 균형있는 산업발전에 이바지함을 그 목적으로 한다.

표 12-9. 관세환급의 종류

종 류	개 념
과오납환급	세관장이 징수한 관세가 세율적용의 착오, 과세가격결정착오 및 기타의 계산착오 등의 사유로 과다 징수된 경우 이를 되돌려 주는 것
위약물품에 대한 환급	수입한 물품이 계약내용과 상이하여 그 수입물품을 다시 수출한 경우 수입시에 징수한 세액을 되돌려 주는 것
환특법에 의한 수출용 원재료의 환급	수출물품의 생산에 사용된 원재료를 수입할 때 납부한 관세 등을 되돌려 주는 것

2. 관세환급의 대상

1) 관세환급대상 수출

환급대상이 되기 위하여는 제품을 수출 등에 제공하여야 하는 바, 이를 환급대상수출이라 한다. 일반적으로 수출이란 우리나라에 있는 내국물품을 외국으로 반출하는 것을 말하지만, 「관세환급특례법」상의 환급대상수출로서 수출용원재료에 대한 관세 등을 환급받을 수 있는 수출 등은 다음 각호의 1에 해당하는 것으로 한다(관세환급특례법 제4조).

① 「관세법」의 규정에 의하여 수출신고가 수리된 수출. 다만, 무상으로 수출하는 것에 대하여는 총리령이 정하는 수출에 한한다.

② 우리나라 안에서 대가를 외화로 받는 판매 또는 공사 중 주무부령이 정하는 것

③ 「관세법」에 의한 보세구역 중 주무부령이 정하는 구역 또는 수출자유지역의 지정 및 운영에 관한 법률에 따른 수출자유지역 입주업체에 대한 공급

④ 기타 수출로 인정되어 주무부령이 정하는 것

한편, 남북교류협력에 관한 법령에 의거 북한으로 반출한 물품(북한에서 임가공을 거친 후 다시 남한으로 반입되는 물품은 제외함)도 남북교류를 촉진시키기 위하여 환급대상수출로 인정하고 있다.

2) 관세환급대상 수입

(1) 관세환급대상 수입의 요건

「관세환급특례법」상 환급대상이 될 수 있는 수입은, ① 수출용(외화획득용) 원재료(환급대상원재료)에 해당, ② 외국으로부터 수입하는 때에 관세 등을 납부하였거나 일괄납부 및 사후정산의 규정에 의한 일괄납부승인을 받은 물품(관세 등을 납부한 수입물품), ③ 수입신고수리일로부터 일정한 기간 내에 수출 등에 제공한 물품이다.

(2) 관세환급대상 수출용 원재료의 범위

관세 등의 환급을 받을 수 있는 수출용원재료는 다음 각 호의 1에 해당하는 것, 즉 ① 수출물품을 생산한 경우에는 생산시의 물리적·화학적 변화과정에서 당해 수출물품에 물리적으로 결합되거나 화학적 반응 등으로 수출물품을 형성하는데 소요되는 원재료, ② 수입한 상태 그대로 수출한 경우에는 수출물품이어야 한다(관세환급특례법 제3조).

국내에서 생산된 원재료와 수입된 원재료가 동일한 질과 특성을 가지고 상호 대체사용이 가능하여 수출물품의 생산과정에서 이를 구분하지 아니하고 사용되는 경우에는 수출용원재료가 사용된 것으로 본다.

(3) 관세환급대상이 아닌 수입

수입된 물품이라 할지라도 환급대상이 될 수 없는 물품은, ① 환급에 갈음하는 인하세율을 적용한 물품, ② 간이세율을 적용받는 물품, ③ 관세감면이나 관세분할 납부대상이 되는 물품, ④ 농림축산물의 내수용 물품, ⑤ 할당관세 적용 물품이다.

3. 관세환급 신청자격

관세 등의 환급은 환급대상 수입물품으로 제조·가공한 생산품을 환급대상수출

등에 제공한 자에 한하여 환급을 신청할 수 있다. 원자재 내국신용장 등에 의하여 중간원재료를 수출업체에 공급한 경우에는 동 물품이 아직 수출되지 아니한 상태에 있으므로 중간원재료를 공급한 자는 환급신청할 수 없고 최종수출자만이 환급신청할 수 있다.

수출신고가 수리된 일반 유상수출이나 기획재정부령으로 정한 무상수출의 경우 관세 등의 환급을 신청할 수 있는 자는 수출자 또는 수출물품의 제조자가 환급신청인이 된다. 즉, 수출물품을 직접 제조하여 수출한 경우 수출자와 제조자가 동일인이므로 문제가 없으나 수출대행인 경우나 완제품공급을 받아 수출한 경우에는 수출자 또는 제조자 중 수출신고필증상에 환급신청인으로 기재된 자가 환급신청을 할 수 있다.

그리고 국내에서의 외화판매·외화공사 중 기획재정부령으로 정하는 경우 및 보세공장 등에서의 물품공급은 공급자, 판매장 공사를 시행한 자가 환급을 신청하여야 한다.

4. 수출이행기간 및 환급 유효기한

수출용 원자재를 수입한 후에 일정기간 이내에 수출해야 환급이 가능하다. 현행 환급특례법에서는 수출신고수리일이 속하는 달의 말일부터 소급하여 2년 이내에 수입된 당해 물품의 수출용 원재료 등에 대한 관세 등을 환급하며, '환급신청'은 생산품을 환급대상 수출에 제공한 날로부터 2년 이내에 환급을 신청해야 한다.

여기서 수출 등에 제공한 날이란 수출신고수리된 물품은 수출신고필증상의 '수출신고수리일'을 말하며, 외화판매 또는 외화공급이 되는 경우에는 공급한 날이 된다.

단, 수출용원재료를 수입한 후 내국신용장에 의하여 거래하고, 그 거래가 직전의 내국신용장 등에 의한 거래가 있는 날부터 1년 이내에 이루어진 때에는 수출용원재료를 수입한 날로부터 내국신용장 등에 의한 최후 거래가 있는 날까지의 기간은 이를 산입하지 아니한다. 그러나 수출용 원재료가 수입된 상태(매입 포함) 그대로 거래하는 경우에는 그러하지 아니하다.

국내업체로부터 원재료를 구매하여 수출물품을 제조한 경우 원자재공급업체에서는 기초원재료납세증명서와 분할증명서를 발급받아 양수업체에 넘겨주고 있는데, 이와 같이 원자재를 국내에서 매입하여 수출한 경우에는 원재료 매입일로부터 수출이행기간을 계산한다.

‘수입신고수리일’은 수출신고수리일보다 빠르거나 같아야 환급이 가능하다. 즉, 선수입후수출인 경우에만 환급이 가능하다. 또한 환급에 갈음하는 세율적용품목은 환급을 받을 수 없으며 분할납부를 받거나 재수입면세를 받은 물품을 제외한 면세 물품과 수입후 사용하다가 수출한 물품 및 공매물품은 환급을 받을 수 없다. 그리고 할당관세율을 적용받은 물품은 그 용도가 특게되어 있는 경우 특게된 용도의 조건을 해제하고 차액관세를 납부하지 않는 한 환급을 받을 수 없다.

그러나 ‘할당관세율’을 적용한 경우에도 조건이 없거나 ‘내수용에 한함’ 등으로 그 용도가 특게되지 않은 경우에는 환급이 가능하다.

5. 관세환급방법

관세환급방법에는 다음과 같이 ‘정액환급’과 ‘개별환급’이 있다.

1) 정액환급

(1) 정액환급의 개념

‘정액환급’이란 물품을 수출하였을 때 수출물품별로 미리 정해진 금액을 환급하는 것이다. 즉, 수출물품별로 환급하여야 할 금액을 사전에 정하여 간이정액환급률표에 기재하여 놓고 물품을 수출하였을 때 수출면장만 제시하여 정액환급률표에 기재된 환급액을 그대로 환급받는 방법이다.

‘정액환급’의 경우에는 납부한 세금을 개별적으로 확인하여 계산할 필요도 없어 편리하며, 국산원자재를 사용하였을 때에는 오히려 실제로 납부한 세금은 없는데도 환급을 받게 되는 경우가 있어 국산원자재의 사용을 촉진시킬 수 있다.

(2) 간이정액환급률의 책정과 적용

‘간이정액환급률’은 수출물품 HS10단위별로 전년도 평균환급액(개별환급액)을 기초로 하여 금년도 수출물품에 대한 원재료 납부세액 산출에 영향을 미치는 요소, 즉 관세율 및 환율의 변동 등을 고려하여 수출금액(FOB) 10,000원당 환급액을 책정한다.

따라서 ‘간이정액환급액’은 최근 2년간 매년도 환급액이 3억원 이하인 중소기업에서 제조한 수출물품에 대한 환급액 산출시에 정부가 정하는 간이정액환급률표상의 금액을 수출물품 제조에 소요된 원재료의 수입시 납부세액으로 보고 환급액을 산출한다.

(3) 정액환급 적용대상업체

‘간이정액환급률표’를 적용할 수 있는 수출업체는 「중소기업기본법」 제2조의 규정에 의한 중소기업체로서 최근 2년간 매년도 총환급실적이 3억원 이하인 수출업체에 한정한다. 최근 2년간 매년도 총 환급실적 3억원 이하 중소기업체의 확인은 관세청에서 운영중인 환급전산 시스템에 의해 확인하고 있으므로 별도의 서류를 제출하지 않아도 가능하다. 여기에서 총환급실적이라 함은 환급실적뿐만 아니라 기초원재료납세증명서 발급실적도 포함되며, 이 경우 환급액이나 양도세액 산출방법은 개별환급방법이나 정액환급방법 모두 포함한다.

(4) 정액환급 비적용신청

수출업체가 원하는 경우에는 수출업체의 간이정액비적용신청에 의거 수출업체별로 간이정액환급률표를 적용하지 아니할 수 있도록 허용하고 있다. 간이정액환급 비적용승인을 받은 수출업체는 정액률표상의 모든 품목에 대하여 적용이 배제되고, 품목별 선별 비적용은 인정하지 않는다. 간이정액 비적용승인을 받은 업체가 다시 간이정액환급을 적용하려면 비적용승인일로부터 2년이 경과한 후에 환급기관장에게 간이정액적용을 신청하여 승인을 받아야 하며 적용승인을 받은 자가 다시 비적용승인을 신청할 경우에도 2년이 경과한 경우에 가능하다.

한편, 수입물품을 수입한 상태 그대로 수출한 경우에는 간이정액으로 환급신청시 개별환급액으로 신청할 때보다 환급액이 너무 과소 계상되기 때문에 간이정액률표의 적용을 배제시키고 있다.

(5) 간이정액환급액 산출방법

환급신청의 경우는 수출신고필증상의 수출금액(FOB), 기초원재료 납세증명서 발급신청의 경우는 내국신용장, 구매승인서 또는 특수신용장상의 물품금액 10,000원당 책정한 간이정액환급률을 곱하여 산출한다.

간이정액환급금

= (수출신고필증상의 FOB수출금액(원) ÷ 10,000원) × 간이정액환급률

다만 기초원재료납세증명서를 발급 신청할 때 물품대금과 양도세액이 구분표시되지 아니한 경우는 다음의 공식에 의거 물품대금을 산출한 뒤 간이정액환급금 산출공식에 의거 산출한다.

$$\text{물품대금} = \frac{\text{원화로 표시된 내국신용장 등의 거래금액}}{[1 + (\text{적용할 간이정액}) / 10,000]}$$

2) 개별환급

(1) 개별환급의 개념

‘개별환급’이란 수출 등에 공한 물품을 제조·가공하는 데 소요된 원재료의 수입 시 납부한 관세 등의 세액을 소요량증명서와 수입신고필증 등에 의하여 확인·합계하여 환급하는 방법을 말한다. ‘개별환급’ 방법은 정액환급에 비하여 납부세액을 정확하게 환급할 수 있는 장점은 있으나 구비서류가 복잡하고 환급금 산출에 많은 시일이 소요된다.

(2) 개별환급 적용대상

‘개별환급’의 대상은 우선적으로 수출물품 중 정액환급대상으로서 정액환급률표에 계기되지 아니한 수출물품이 ‘개별환급’의 대상이 되며, 개별 수출업체가 개별 환급을 위하여 개별환급신청을 할 경우 이 또한 개별환급 적용대상이 된다. 일반적으로 개별환급이 전체 환급실적의 대부분을 차지하고 있다.

(3) 개별환급금의 산출

환급금 산출은 수출물품 제조에 소요되는 원재료의 품명·규격·수량이 확인되면 동 원재료의 수입시 납부세액은 수입신고필증과 기초원재료납세증명서 등에 의하여 산출한다. 따라서 업체에서 소요량을 자율산정하여 소요량계산서를 작성하거나 표준소요량 및 기준소요량에 의하여 소요량계산서를 작성하여 환급금 산출에 이용한다.

(4) 개별환급금의 지급제한

‘간이정액환급’시는 지급제한을 하지 않으나 개별환급제도는 수출물품 제조에 소요된 원재료별로 수입시 납부세액을 산출하여 환급하는 것이므로, 원재료 수입시 납부세액 전부를 되돌려주는 것이 원칙이나 정책목적상, 환급금 지급을 제한하는 경우가 있다.

국내산업보호 등의 목적으로 기획재정부장관이 정하는 물품(원재료)에 대하여는 기획재정부장관이 정하는 비율 만큼 공제한 후 환급액을 지급하는 것이 개별환급

금 지급제한제도이다. 따라서 개별환급신청시에는 개별환급금 지급제한대상품목 인지 여부를 확인하여야 한다.

(5) 부산물공제제도

수출품 제조과정에서 경제적 가치가 있는 부산물이 발생하는 경우 손모율로 인 정된 부분에서 부산물이 발생함에도 소요된 수입원재료의 납부세액 전부를 환급함 은 형평의 원칙에 맞지 않는다.

따라서 사실상 수출되지 않은 동 부산물 제조용 원재료에 대하여 관세 등을 환 급하는 것은 부당하므로 원재료 수입시 납부한 관세 등의 금액에서 부산물의 가치 에 해당하는 금액을 공제한 후 잔액을 환급하는데 이를 부산물공제제도라고 한다.

수출물품의 제조과정에서 발생된 부산물 중 환급금에서 공제대상이 되는 부산물 은 경제적인 가치가 있어서 판매되거나 사용된 것을 말하며, 공제비율은 다음 공 식에 의하여 산출한다.

$$\text{부산물 공제비율} = \frac{D}{A \times C \div B + D}$$

- A : 부산물이 발생하는 당해 공정에서 생산된 제품의 가격
- B : 부산물이 발생하는 당해 공정에서 소요된 총원재료의 가격
- C : 부산물을 발생시킨 당해 원재료의 가격
- D : 부산물의 가격

단, 위의 A, B의 가격을 산정하기 곤란한 경우에는 D/C로, 위의 A, B, C, D의 가격을 산정하기 곤란한 경우에는 부산물 발생비율로 부산물 공제비율을 대신할 수 있다.

6. 관세환급금의 신청과 지급

1) 관세환급금의 신청권자

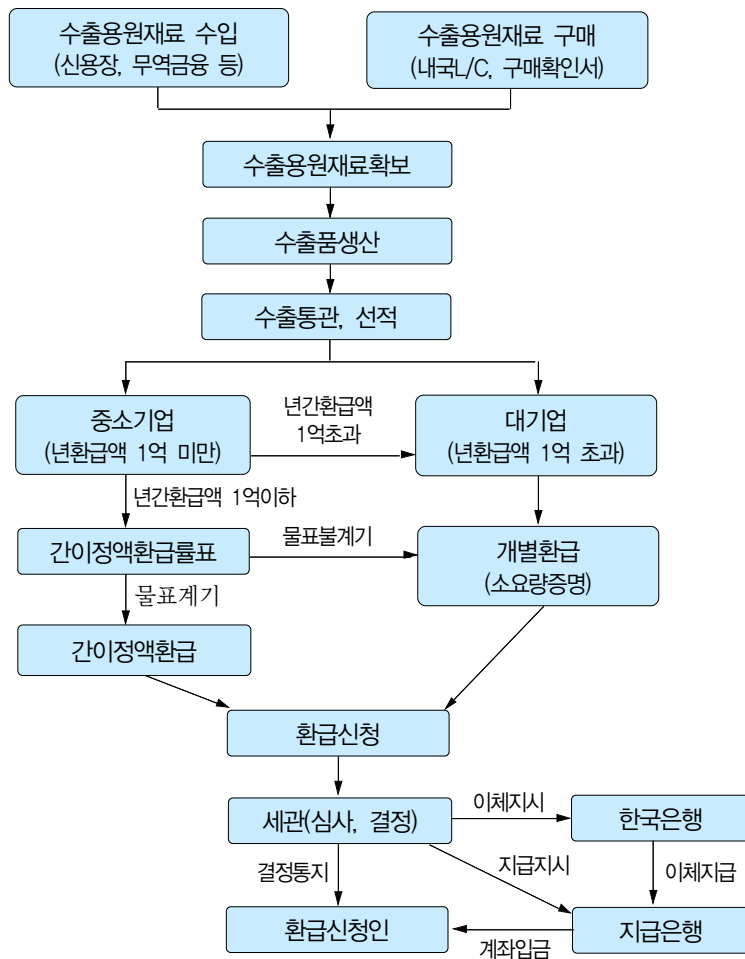
일반 육상수출물품에 대해서는 수출면장상의 수출상이 환급신청을 하여야 하지만 완제품 내국신용장이나 구매확인서에 의하여 완제품을 수출상에게 공급한 경우에는 수출상의 인감증명이 첨부된 위임장에 의하여 물품공급자도 관세환급신청권자가 될 수 있다.

수출신고필증상 수출유형에 제조자수출이라고 표시되어 있으면 수출자가 환급 신청권자가 되며, 그 외에는 물품공급자가 환급신청권자가 된다. 기타 승인면제수출이나, 외화판매·외화공사 및 수출 등에 제공하기 위한 물품공급의 경우에는 동 물품을 공급·출품한 자가 환급금신청권자가 된다.

2) 관세환급 신청기관

「대외무역법」 제19조 해당 일반 육상수출품목의 '관세환급' 신청은 환급신청서류를 갖추어 세관, 출장소 또는 신청인의 소재지 관할 또는 수출신고수리세관 관할

그림 12-4. 관세환급절차



[예시 12-7] 관세환급신청서(정액환급)

[제2-1호 서식]

환 급 신 청 서(갑)

① 환급신청인 주 소 상 호 성 명	신청인부호 _____ 사업자등록번호 _____	⑤※접수번호 기관부호 년 도	처리기간 : 3일 일련번호 _____
② 신청관세사	_____	⑥※접수일자	_____
③ 제출번호	_____	⑦ 환급구분	<input type="checkbox"/>
④ 제조자 주 소 상 호 성 명	통관고유번호 _____	⑧ 결정일자 _____	
	사업자등록번호 _____		
	_____	⑨ 추가환급 _____	

(1:연산품정액, 2:간이정액, 3:개별환급)

⑩ 수 출 물 품 규 격			세 종		금 액	
			⑰ 관 세			
			⑱ 특 소 세			
			⑲ 교 통 세			
⑪ HS	⑫ 부 호	⑬ 형 태	⑳ 주 세			
			㉑ 교 육 세			
⑭ 수출금액(FOB\$)	⑮ 수출물량	⑯ 단 위	㉒ 농 특 세			
			㉓ 계			
㉔ 지급 은행	은 행 명	본(지)점		조사1	조사2	
	코 드 번 호					
	온라인구좌번호			총 () 행		

㉕행번호	수 출 신 고 번 호				㉖수리일자	㉗수출물량	㉘수출금액(FOB\$)
	㉙세 관	㉚과	㉛신고번호	㉜란			

결 재	담 당	주 무	과 장	장

[예시 12-8] 관세환급신청서(개별환급)

환 급 신 청 서 (갑)

[제8-1호 서식]

수 출 사 항					③ 신청번호	기관부호	구분	※일련번호
⑦ 품 명 및 규 격		⑫ H S		⑭ 개별 사유	환 급 액			
⑧ 신고번호및관번호	⑩ 형 태	⑬ 수량	단위	세종	구분	⑯ 정액	⑰개 별	⑱합 계
⑨ 면 허 일 자	⑪ 금액(FOB\$)	⑮ 물량	단위		⑲ 관 세			
(란)					⑲ 관 세			
					⑳ 방위세			
					㉑ 내국세			
					㉒ 방위세			
					㉓ 계			
(란)					관 세			
					방위세			
					내국세			
					방위세			
					계			
(란)					관 세			
					방위세			
					내국세			
					방위세			
					계			
(란)					관 세			
					방위세			
					내국세			
					방위세			
					계			
(란)					관 세			
					방위세			
					내국세			
					방위세			
					계			

구역 내의 환급은행에 하여야 한다. 그러나 내수용 원재료로 제조·가공된 수출물품, 적자 수출물품, 원상태 수출물품, 탄력관세적용을 받은 물품을 원료로 제조·가공된 수출물품 등의 경우에는 세관에만 환급신청을 하여야 한다. 한편 「대외무역법」 제19조 이외의 환급대상물품은 환급신청인의 주소지 관할세관에만 하여야 한다.

3) 관세환급 신청서류

‘개별환급’을 받고자 하는 자는 환급신청서에 소요량증명서, 수입신고필증 등을 첨부하고, 정액환급을 받고자 할 경우에는 환급신청에 정액환급률표에서 정하는 관계서류를 첨부하여 수출 등에 제공된 날로부터 2년 이내에 환급신청기관에 제출하여야 한다.

이때 수출신고필증은 수출신고수리일로부터 2년을 경과하지 않아야 되며, 원칙적으로 선(기)적이 확인된 것이어야 하나 환급기관이 인정하는 경우에는 선장이 발행한 본선수취증(M/R)으로 선(기)적 확인을 대신할 수 있다.

수출이행기간은 직수입하여 직수출하는 경우에는 1년 6월(내수용은 1년) 이내이며, 국내거래시는 단계별로 1년씩을 부여하고 최종 매입자는 1년 6월 이내에 수출에 공하면 된다.

3.4 관세일괄납부제도 및 사후정산제도

1. 관세일괄납부제도

1) 관세일괄납부제도의 의의

수입하는 수출용원재료에 대하여 관세 등을 수입할 때에 징수하는 것이 원칙이나 수출업체의 금융비용 절감을 위하여 1997년 7월 1일부터 수출용 원재료에 대한 관세 등의 ‘일괄납부’제도를 도입하여 운영하고 있다.

‘관세일괄납부’제도란 수출용원재료에 대한 관세 등은 매 수입건별로 수입시에 징수하지 않고 일정기간(분기중) 동안에 수입된 모든 원자재에 대한 세액을 1건으로 일괄징수하는 것을 말한다.

세관장은 「관세법」 등의 규정에 불구하고 수출용 원재료를 수입하는 자가 신청하는 경우 당해 원재료에 대한 관세 등을 6월의 범위 내에서 대통령령이 정하는 일정기간별로 일괄납부할 수 있도록 하였다. 현재 일괄납부기간을 분기별로 하여 운영함에 따라 관세 등의 일괄납부기한은 수입일이 속하는 분기의 다음달 말일이다.

따라서 수출업체는 일정기간 동안 관세 등을 납부하지 않고 수입통관한 수출용 원재료로 수출물품을 생산하여 수출할 수 있게 되므로 관세납부에 따른 자금부담과 금융비용을 절감할 수 있다.

2) 일괄납부할 관세 등에 대한 담보의 제공

(1) 담보물의 종류

수출용원재료에 대한 관세 등의 '일괄납부' 제도를 이용하고자 하는 업체는 담보를 제공하여야 하는데 제공할 수 있는 담보물의 종류는 ① 금전, ② 국가 또는 지방자치단체가 발행한 채권 및 증권, ③ 은행지급보증, ④ 납세보증보험증권, ⑤ 신용보증기금법에 의한 신용보증, ⑥ 신기술사업금융지원에 관한 법률에 의한 신용보증 등이다.

(2) 담보제공절차

수출용원재료에 대한 관세 등의 일괄납부를 위하여 관세 등의 담보를 제공하고 자 하는 자는 담보 제공시에 제공할 담보의 종류, 수량, 금액 등을 기재하여 세관장에게 제출하여야 한다.

① 포괄담보의 제공 : 수출용원재료에 대한 관세 등에 대한 담보는 일정기간동안 수입할 원재료에 대한 세액에 상당하는 담보를 포괄하여 제조장을 관할하는 세관장에게 제공하는 것이 원칙이다.

② 개별담보의 제공 : 수출용원재료의 수입실적이 그리 많지 않은 기업의 경우 수출용원재료를 수입신고할 때마다 통관지세관장에게 수입 건별로 담보를 제공할 수 있다.

2. 관세사후정산제도

1) 관세사후정산제도의 의의

‘관세사후정산’ 제도란 일정한 요건을 갖추어 관세일괄납부업체로 지정받은 업체

가 수출용원재료를 수입할 때에 일정기간 이내에 수출 등에 제공할 것을 조건으로 하여 관세 등을 부과는 하되 징수하지는 않은 상태에서 통관하여 물품을 생산하도록 하고, 그 물품이 수출된 후에 환급받아야 할 금액과 관세 등을 상계처리하도록 함으로써 수출용원재료 수입에 따른 관세부담을 유보시켜줌으로써 수출을 촉진하기 위한 제도이다.

2) 관세사후정산업체의 지정

‘관세사후정산’제도의 적용을 받는 관세일괄납부업체로 지정을 받고자 하는 자는 일정한 자격요건을 갖추어 관할지 세관장에게 지정신청서를 제출하여야 하며, 담보를 제공하거나 신용담보업체로 지정을 받아야 한다.

3) 관세 등과 환급액의 정산신고

관세일괄납부업체는 수출용원재료에 대한 관세 등을 6개월의 범위내에서 대통령령이 정하는 기간별로 일괄하여 납부할 수 있으며, 이 경우 수출용원재료의 수입신고수리일이 속하는 분기가 종료하는 달의 15일까지 관할지세관장에게 ‘정산신고’를 하여야 한다.

정산신고사항은 관세 등을 납부하지 않고 수입한 수출용 원재료에 대한 일괄납부할 관세 등의 내역과 그 기간 중에 환급신청하여 지급이 보류된 환급금을 정산하고 그 결과, 기타 관세청장이 정하는 사항 등이다.

만약 정산신고결과 납부하여야 할 세액보다 지급이 보류된 환급금이 더 많은 경우 차액은 정산신고 즉시 지급한다. 반대로 납부해야 할 세액이 환급금보다 많은 경우 자진 ‘신고납부’하여야 한다.

4) 세관장의 직권정산

세관장은 관세 등의 채권확보를 위하여 필요한 경우 납부기한 도래전의 관세 등과 지급보류된 환급금을 ‘직권정산’할 수 있다. 이러한 직권정산은 일괄납부기업의 부도발생 또는 정산신고기간 내 신고불이행 등 관세채권 확보상 불가피한 경우와 일괄납부업체가 세관장에게 일괄납부의 적용제외를 요청하는 경우에 하게 된다.

세관장의 ‘직권정산’ 사유는 다음과 같다.

- ① 정산신고기간내 정산신고를 하지 아니한 경우

- ② 부정환급법 또는 관세법 제269조 내지 제276조의 위반으로 처벌을 받은 경우
- ③ 관세 등의 체납이 발생된 경우. 다만, 독촉기간내에 자진납부하는 경우를 제외한다.
- ④ 파산선고, 어음부도 등으로 인하여 관세채권확보가 필요한 경우
- ⑤ 기타 관세 등의 채권확보를 기획재정부령이 따로 정한 경우

5) 직권정산 및 정산결과의 통지

세관장은 '직권정산' 사유가 발생된 경우 징수하여야 할 관세 등과 지급하여야 할 환급액을 정산하고 차액이 있는 경우 즉시 '납세고지'하거나 환급금 지급결정을 하여야 한다. 세관장이 '직권정산'한 결과 지급하여야 할 환급금이 있는 경우 즉시 '환급금'을 지급하여야 하며, 징수하여야 할 관세 등이 있는 경우 납기는 10일로 하여 '납세고지'한다.

세관장은 '납세고지'를 받은 자가 관세 등을 납부하지 아니한 때에는 일괄납부를 위하여 제공한 담보물을 당해 관세 등에 충당하여야 하며 제공한 담보물이 없는 경우 체납처분 절차에 의하여 당해 관세 등을 강제징수하게 된다.

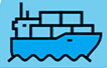


제 13 장 무역대금결제

제1절 신용장방식 대금결제 / 606

제2절 무신용장방식 대금결제 / 628

제1 절 신용장방식 대금결제



1.1 수출대금의 회수



1. 수출환어음의 매입

‘수출환어음의 매입’(negotiation)은 수출상이 신용장(L/C) 또는 어음지급서류인 도조건(D/P)·어음인수서류인도조건(D/A) 수출계약에 따라 선적을 완료하고 발행한 환어음 및 운송서류를 매입은행이 할인(discount)하는 방식으로 수출대금을 회수하는 것으로서, 이러한 대금결제행위를 협상(negotiation)한다는 의미에서 ‘NEGO’라 한다.

이 경우 ‘매입은행’은 수출상에게 지급한 수출대금을 신용장발행은행에 상환청구하거나 환거래은행(correspondent bank) 또는 해외지점을 통하여 수입상에게 추심함으로써 회수한다. 수출상의 거래은행인 ‘매입은행’의 환어음 매입행위는 수출상이 발행한 환어음을 자기자금으로 매입하는 것이다. 즉, 수출상에 대한 일종의 여신행위이지 반드시 매입에 응하여야 하는 대금지급의무는 없다.

따라서 ‘매입은행’의 매입은 두 가지 제도적 장치에서 비롯되는데 그 첫째는, 신용장 발행은행의 신용장상의 조건부 지급확약에 근거하고 있으며, 이에 따라 수출상의 제시서류가 신용장조건을 충족하는지의 여부를 심사한다. 둘째는, 수출상에 대한 어음의 ‘소구권’(recourse)에 근거하는 것으로서, 이는 ‘매입은행’이 지급한 수출대금이 발행은행으로부터 입금되지 않는 경우 수출상에게 다시 상환할 것을 요구할 수 있기 때문에 이 요구를 충족할 담보능력을 필요로 하게 된다.

우리나라 「어음법」은 상환청구권을 인정하고 있으며, 비록 신용장(L/C)에 상환청구권을 인정하지 않는 상환청구불능(without recourse)의 문언이 있어도 상환이 가능하고, 여기에 더하여 수출상과의 외국환거래약정의 체결시에 ‘상환권약정’을 두어 추가적 조치를 해놓고 있다.

2. 환어음

1) 환어음의 의미

‘환어음’(draft, bill of exchange)이란 채권자인 환어음 발행인(drawer)이 채무자인 지급인(drawee)에 대하여 그 채권금액을 지명인 또는 소지자에게 일정한 일자 및 장소에서 지불할 것을 무조건 위탁하는 요식증권, 유가증권이며 유통증권을 말한다.

‘환어음’은 그 발행목적은 지급의 위탁에 있으며 부수적으로 담보책임을 지는 것이다. 무역거래에서 주로 이용되는 ‘환어음’은 수출상(채권자)이 환어음지급인(채무자) 앞으로 발행하고 결제기간은 일람출급 또는 기한부로 하며 보통 조어음(set bill)으로 발행한다. 이에 대해 국내에서 주로 이용되는 ‘약속어음’(promissory note)은 반대로 채무자(매수인)가 채권자(매도인) 앞으로 발행하고 기한부로 하여 단일어음(sola bill)을 발행하는 점이 ‘환어음’과는 다르다.

‘환어음’은 당사자가 2개국 이상에 걸쳐 있기 때문에 ‘준거법’이 문제가 되나 법규상 어음행위는 행위지의 「어음법」에 의하도록 규정되어 있다. 예를 들면 어음이 한국에서 발행되고 미국에서 지급되는 경우, 그 어음발행 행위는 우리나라 「어음법」의 적용을 받게 되고 그 지급행위에 관하여는 미국의 「어음법」이 적용된다.

‘환어음’은 영국의 「환어음법」(Bill of Exchange Act)과 ‘국제상업회의소’에 의해 1995년 개정된 현행 「추심에 관한 통일규칙」(Uniform Rules for Collection, 1978 Revision, Publication No. 522 : URC 522) 등에 의하여 처리되고 있다. 이 「추심에 관한 통일규칙」(URC 522)은 환어음의 취급에 관한 중요한 기준과 해석을 규정된 것으로 우리나라에서는 한국은행협회에서 1979년 7월부터 채택·시행하고 있다.

2) 환어음의 당사자

(1) 발행인(drawer)

‘환어음’을 발행하고 서명하는 자, 즉 채권자인 수출상을 말한다. 환어음이 유효하게 취급되기 위해서는 발행인의 기명날인(signature)이 반드시 있어야 한다.

(2) 지급인(drawee)

‘환어음’의 지급을 위탁받는 채무자로서, 통상 신용장발행은행 또는 수입상(accountee)이 이에 해당된다.

(3) 수취인(payee)

환어음 금액의 지급을 받는 자로서, 보통은 환어음을 매입한 매입은행이 된다. 그러나 경우에 따라서는 신용장발행은행이나 발행은행이 지정하는 은행이 될 수도 있으며, 발행인이 지정하는 '제3자'가 될 수도 있다.

3) 환어음의 종류

(1) 화환어음과 무담보어음

환어음이 다른 운송서류와 함께 발행되면 '화환어음'(documentary bill of exchange)이라고 하며, 반면 운송서류가 첨부되지 않고 환어음만으로도 결제가 가능할 경우에는 '무담보어음'(clean bill of exchange)이라고 한다.

대부분의 수출대금결제에는 상품을 대표하는 선하증권 등을 비롯한 부대서류가 첨부되며 이때 발행되는 어음은 '화환어음'이 된다. 그러나 환어음을 단순히 수수료, 보험료, 운임 등의 지급에 사용할 경우에는 운송서류가 필요하지 않기 때문에 환어음 하나만 가지고도 결제가 가능한 '무담보어음'이 이용된다.

(2) 일람불어음과 기한부어음

환어음은 어음상에 기재된 '만기일'(tenor)에 따라 '일람불어음'(sight draft, demand draft)과 '기한부어음'(usance bill, time draft)으로 구분되는데, 전자는 어음이 제시(present)되면 즉시 지불되는 조건이며, 후자는 제시된 후 일정기간 후에 지불되는 어음으로, 이 '기한부어음'은 다시 다음과 같이 구별된다.

① '일람후 정기불'(after sight) : 환어음이 수입상에게 제시(presentation)되고 난 후 일정기간 후에 대금이 지급되는 것으로, 예를 들면 보통 "30 days after sight(30 d/s)", "60 days after sight(60 d/s)" 등으로 표시되는 경우이다.

② '일부후 정기불'(after date) : 환어음을 발행하여 매입은행에 매입을 의뢰한 경우 수출상이 환어음 매입신청을 한 뒤 일정기일이 경과 후 지불되는 것으로서, 예를 들면 "30 days after date(30 d/d)", "60 days after date(60 d/d)"로 표시한다.

여기서 'date'는 어음발행일자를 말하며, 다 같은 30일 '기한부어음'이라도, '일부후 정기불어음'(d/d)의 경우는 수입지로 운송서류가 전달되는데 소요되는 우편일수만큼 d/s에 비해 빨리 결제된다. 왜냐하면 "d/d"는 수출지의 어음발행일자를 기준으로 결제일이 확정되지만, "d/s"('일람후정기불어음')는 당해 어음이 수입지에서 수입상에게 제시된 후에야 비로소 결제일이 확정되므로 결국 우편일수만큼 결제가

늦어지기 때문이다.

한편, '기한부어음'은 어음의 '인수'(acceptance)행위가 수반되는데, '어음의 인수'는 곧 기한부어음이 지급인에게 제시되었을 때 만기일에 지급할 것을 약속하는 지급인의 서명행위를 말한다. 대부분의 경우 어음인수인은 만기일에 가서 어음지급인(drawee)이 된다.

(3) 은행어음과 개인어음

이는 환어음상에 기재된 지급인(drawee)이 누구냐에 따른 구분이다. 지급인이 은행명으로 기재되어 있는 어음을 '은행어음'(bank bill)이라고 하며, 반면 수입상을 비롯한 일반 개인이 지급인으로 되어 있으면 '개인어음'(private bill)이라고 한다.

(4) 상환청구가능어음과 상환청구불능어음

환어음에 대한 지급거절이 있을 경우, 환어음을 매입한 '선의의 소지인'(bona fide holder)이 어음발행인(drawer)에게 대금의 상환을 청구할 수 있느냐 없느냐에 따라 환어음은 '상환청구가능'(with recourse)어음과 '상환청구불능'(without recourse)어음으로 구분된다.

우리나라의 「어음법」상 모든 환어음은 상환청구가 가능하도록 되어 있어 외국에서 발행된 '상환청구불능'어음이 우리나라에서는 그 효력을 가지지 못하게 된다.

[예시 13-1] 환어음(제1권)

BILL OF EXCHANGE	
No. <u>123</u>	Date <u>July 1, 20××</u>
For <u>US\$10,000</u>	Place <u>Seoul, KOREA</u>
At <u>· · ·</u> sight of this FIRST Bill of Exchange (Second of the same tenor and date being unpaid) pay to the order of BANK OF SEOUL the sum of U.S. DOLLARS TEN THOUSAND ONLY	
value received and charge the same to account of <u>X & Y Inc., 350 Fifth Avenue New York, NY10118, U.S.A.</u>	
Drawn under <u>Bank of America, New York</u>	
L/C No. <u>78910</u> dated <u>May 15, 20××</u>	
To Bank of America	A & B Co, Ltd.
P. O. Box 466, Church Street Stations	<u>Kildong Hong</u>
New York, NY10015, U.S.A.	Kil-dong-Hong
	President

4) 환어음의 기재사항

환어음은 '요식증권'이므로 그 형식은 기재사항에 의하여 결정된다. 이 기재사항에는 필수기재사항과 임의기재사항으로 구분할 수 있는데, 우리나라 「어음법」 상의 '필수기재사항'으로는, ① 환어음의 표시, ② 무조건 위탁문언, ③ 금액(숫자·문자), ④ 지급인(drawee), ⑤ 지급만기일의 표시, ⑥ 수취인의 표시, ⑦ 지급지의 표시, ⑧ 발행일 및 발행지의 표시, ⑨ 발행인의 기명날인 중의 어느 하나가 누락되어도 환어음으로서의 법적 효력이나 구속력을 갖지 못하게 된다.¹⁾

환어음의 '임의기재사항'으로는 ① 환어음 번호, ② 신용장번호, ③ 신용장 발행일자, ④ D/A·D/P어음의 표시, ⑤ 환율 및 이자문언 등이다.

3. 수출환어음의 매입절차

1) 수출환어음의 매입의뢰

무역거래에서 '환어음'의 발행에는 단일어음(sole bill)이 아닌 '조어음'(set bill)이 사용되고 있으므로 어음은 2매를 발행하여야 한다. 그리고 그 중 하나가 결제되면 나머지 하나는 자동적으로 무효가 된다.

수출상은 수출계약에 따라 물품을 선적하고 신용장에 명시된 소정의 서류를 구비하여 거래은행에 '매입'(negotiation)을 신청하게 되며, 수출상으로부터 매입을 의뢰받은 은행은 다음의 서류, ① 수출환어음매입/추심의뢰서, ② 신용장 및 조건 변경서(원본 및 사본), ③ 대금결제용 수출면장, ④ 신용장에서 요구한 환어음 및 운송서류의 필요한 통수와 사본, ⑤ 수출환어음 매입잔액한도확인서(대상 : 수출환어음 매입에 한함), ⑥ 기타 필요한 서류의 제출을 요구한다.

'수출환어음매입(추심)신청서'는 수출상이 외국환은행과의 수출환어음거래약정을 체결하고 환어음을 '매입은행'(nego bank)에 매입시킬 때 운송서류와 함께 제시하는 신청서(covering)를 말한다.

수출상이 외국환은행과 처음 화환거래를 시작할 때는 외국환은행에 제출하는 '화환어음거래약정서'(General Letter of Hypothecation)에는 수출상이 일방적으로 승인하는 환어음의 첨부서류 및 운송중인 화물의 담보제공, 환어음 지급거절시의 상환책임 및 광범위한 은행의 면책 등에 관한 내용을 포함하고 있다.

1) 우리나라 「어음법」, 제1조(환어음의 요건) 및 제2조 참조.

‘신용장’(L/C)은 당해 신용장조건과 일치하는 서류와 상환으로 대금을 지급하겠다는 은행의 ‘조건부 지급확약’이므로 수출상은 신용장의 조건에 엄격히 합치하는 서류를 준비하여야 한다.

2) 선적서류의 심사

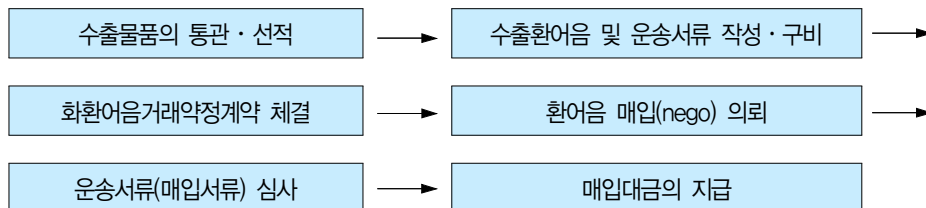
신용장거래에 관계하는 은행은 모든 서류가 문면상 ‘신용장조건’과 일치하는지의 여부를 확인하기 위하여 상당한 주의를 가지고 다음의 사항, 즉 ① 서류의 유효기간, ② 제시된 서류와 문면상의 신용장조건과 일치여부, ③ 어음금액·송장금액·신용장금액상의 모순 여부, ④ 상품의 단가, 명세 및 수량 등의 기재사실, ⑤ 보험서류의 경우 그 종류와 담보의 범위, ⑥ 선하증권 등 운송서류의 발행일자, 사고 여부, 배서, 운임지급 여부, 분할선적 및 환적에 관한 기재사항의 일치, ⑦ 각종 서류상호간의 모순성 여부, 기타 서류에 문면상 나타나 있는 서류의 발행자 또는 작성자의 기명, 날인, 서명의 누락 여부 또는 권리양도의 적법성 등에 대하여 구체적으로 서류를 심사하여야 한다.

은행은 문면상 ‘신용장조건’에 상호불일치하는 서류의 매입을 거절할 수 있다.

3) 매입대금의 지급

외국환은행은 서류심사 후 하자가 없으면 그 ‘환어음’을 매입하고 대금을 지급한다. 어음금액을 원화로 지급할 경우, 매입일에 있어서의 외국환 ‘대고객매입률’(T/T buying rate)로 환산하여 수출상의 계정에 입금한다.

그림 13-1. 신용장조건부 수출환어음의 결제과정



[예시 13-2] 환어음매입/추심의뢰서

환어음매입/추심의뢰서

계	대리	차장	부장	지점장

한빛은행 앞 2006 년 월 일 ① 접수번호

다음 내용의 수출환어음(또는 선적서류)을 기 약정한 바에 의하여 매입/추심하여 주시고 동 대전을 아래와 같이 처리하여 주시기 바랍니다.

(1) L/C 및 선적서류 내용

② L/C NO	LC0232/904901	③ DATED	JUNE 5, 2004
④ TENOR	At 30 DAYS AFTER SIGHT	⑤ TRADE TERM	CIF, OSAKA, JAPAN
⑥ AMOUNT	USD 25,000.-	DEDUCTED	
⑦ OPENING COLLECTING BANK	THE OSAKA BANK, OSAKA, JAPAN	⑧ E/D	AUG. 10, 2004
⑨ BENEFICIARY	ENDAM CO., LTD.	⑩ S/D	JULY 25, 2004
⑪ ACCOUNTEE	SASAGAWA CO. LTD.	⑫ H. S NO.	4013.10-2004
⑬ COMMODITY	PASSENGER CAR	⑭ TRANS-SHIP	<input type="checkbox"/> ALLOWED, <input checked="" type="checkbox"/> NOT
⑮ DESTINATION	OSAKA, JAPAN	⑯ PARTIAL-SHIP	<input checked="" type="checkbox"/> ALLOWED, <input type="checkbox"/> NOT

(2) 선 적 내 용

⑰ 수 출 구 분	<input checked="" type="checkbox"/> 일반 L/C <input type="checkbox"/> 본지사간 L/C <input type="checkbox"/> 일반 D/P, D/A <input type="checkbox"/> 본지사간 D/P, D/A		
	<input type="checkbox"/> 의화표시 물품공급 <input type="checkbox"/> 수출선수금 <input type="checkbox"/> 증계무역 <input type="checkbox"/> 단순송금		
⑱ 수출금액 (FOB)	자사제품	타사제품	USD 11,190.-
⑲ 수출신고일자		⑳ E/L NO	

(3) 매입대금처리내역

매입금액	USD\$ 25,090 × @1,140		
대체금액	= ₩ 28,602,600		
무역금융	A		○
	B		○
제수입보증금		전금	
		(계좌번호)	
우편료			

(4) D/A, D/P 한도

승인기일	
승인액	
대출액(본건포함)	
한도잔액	

(5) 기타

--

주소 ㉔
 상사명
 대표자 ㉕

인감대조

이때 외국환은행은 수출대금을 원화로 지급함에 있어서 ‘수출금융’ 등 은행에서 수출과 관련된 채무가 있는 경우 수출대금으로 충당하여 차감하고 나머지를 지급한다.

4. 환어음 재매입 신청

국제간의 무역거래 또는 자본거래시 발생하는 대금의 추심, 지급 등의 원활화를 위하여 은행간에 관련업무의 취급을 위한 ‘외국환거래약정’(correspondant agreement)을 맺게 된다. 이때 상호간에 약정이 체결된 은행을 ‘예치환거래은행’ 또는 ‘코레스은행’(corres bank)²⁾이라 한다.

신용장발행은행이 신용장(L/C)을 개설할 때 매입은행을 특정한 은행으로 제한하고 있는 ‘매입제한신용장’(restricted L/C)을 발행한 경우에 그 지정한 매입은행이 발행은행과 예치환거래은행이지만 수익자가 거래하는 은행이 아니라면 수익자로부터 ‘환어음’을 1차 매입은행은 발행은행이 지정한 특정은행에 재매입절차를 거쳐야 수출대전을 회수할 수 있다. 이때 신용장발행은행의 코레스은행인 ‘제3은행’이 최초 매입은행의 요청에 따라 선적서류를 매입하는 것을 ‘환어음의 재매입’(renegotiation)이라 한다.

‘재매입’은 매입은행이 특정되어 있는 ‘매입제한신용장’(Restricted L/C)인 경우에 발생하며, 매입은행이 지정되어 있지 않은 ‘자유매입신용장’(Freely Negotiable L/C)인 경우에는 재매입이 거의 일어나지 않는다.

수출상은 ‘환어음’의 매입신청시 거래은행이 ‘재매입은행’에 신용장(L/C) 유효기일(expiry)과 서류제시기일까지 선적서류를 재매입 의뢰할 수 있도록 충분한 시간적 여유(일반적으로 3일 이상)를 두고 미리 서류를 제시하여야 한다. 그 이유는 신용장이 매입은행을 지정하고 있는 경우, 그 지정된 은행에 지정된 일자까지 서류가 제시되어야 서류하자가 되지 않기 때문이다.

‘재매입’시에는 일반적인 10일의 환가료보다 연장된 12일의 환가료(exchange commission)³⁾를 부담하게 된다. 수출상이 재매입절차를 거치지 않으려면 매입은

2) 환거래은행은 크게 두 가지로 대별되는데, 대금결제를 원활하게 하기 위하여 상대방 은행에 자기명의로 예금계좌를 개설한 환거래은행을 예치환거래은행(depositary corres bank)이라 하고, 예금계좌를 개설하지 않은 경우를 무예치환거래은행(non-depositary corres bank)이라고 한다.

3) ‘환가료’(exchange commission)는 환어음을 매입한 은행이 운송서류를 신용장 발행은행에 송부하여 NEGO대금이 자기 구좌에 입금될 때까지 부담해야 하는 환차손 및 이자를 말한다. 환

행을 발행은행의 국내 예치환거래은행으로 해야 된다. 신용장에 매입은행을 특정하지 않았다고 할지라도 수출상이 거래하는 국내의 은행들과 신용장발행은행간에 외국환거래약정이 없으면 어차피 ‘재매입’해야 한다.

5. 환율의 적용

1) 환율의 의의

‘환율’(exchange rate)은 일정시점에서 어떤 한 나라의 통화 1단위와 다른 나라 통화의 교환비율을 말한다. 즉, 상품의 가격이 시장의 수요와 공급에 의해 결정되듯이 외환이라는 금융상품에 대한 가격도 외환시장의 수요와 공급에 의해 결정되는데, 이와 같은 이종통화간의 교환비율을 ‘환율’이라고 한다. 따라서 환율은 바로 자국화의 대외 가치를 나타내며, 또한 자국화의 외국상품 및 용역에 대한 구매력을 나타낸다.

우리나라의 현행 시장평균환율, 즉 ‘매매기준율’은 은행간의 “원/미국달러” 거래환율에 의하여 산출되므로, 시장평균환율의 급격한 변동을 방지하기 위하여 은행간 거래환율의 일일변동범위를 설정할 필요가 있다. 원화와 기타 통화의 매매기준율의 결정방법은 원화의 대미달러환율(시장평균환율)을 국제금융시장에서 형성된 미달러화와 당해 통화간의 환율로 재정하여 결정한다. 원화와 기타 통화 매매기준율도 외화자금중개실에서 매일 영업개시 30분 이전에 외국환은행에 통보된다. 이 ‘매매기준율’을 기준환율 또는 ‘시장평균환율’이라고도 한다.⁴⁾

자료율은 당해 통화 3개월물 Euro금리(LIBOR)에 1%를 가산한 범위내에서 은행이 주 1회 이상 자율적으로 정한다. 일람출급환어음(sight draft)의 무하자매입시는 위의 1%가 가산되고 하자로 인한 ‘보증부매입’시에는 1.5%가 가산되지만, 지급은행이 인수 의사를 표명하면 면제해주기도 한다. 환가료를 설정할 때 기준으로 삼는 요율산정일수에 있어서 동남아 통화를 매입할 때는 9일, 기타 통화를 매입할 때는 10일 그리고 ‘재매입’(renego)시에는 12일을 적용한다.

4) 한편 우리나라의 현행 환율구조는 다음과 같다.

현찰매도율	_____
수입어음결제율	_____ ↑
여행자수표매도율	_____ ↑
전신환매도율(T/T selling)	_____ ↑
매매기준율	_____ ↑
전신환매입률(T/T buying)	_____ ↑
여행자수표매입률	_____ ↑
현찰매입률	_____ ↑

2) 수출환어음 매입시 적용환율

수출환어음은 신용장조건에 따라 일람출급환어음(sight draft)과 기한부어음(usance draft) 중 어느 한 가지 방식으로 발행되어 진다.

(1) 일람출급수출환어음 매입

일람불신용장(at sight L/C)과 어음지급서류인도(D/P) 방식에 의하여 발행되는 환어음은 ‘일람출급환어음매입률’(at sight rate)을 적용한다. ‘일람출급매입률’은 우편으로 송금되어온 외환을 은행이 고객으로부터 매입하는 환율로서, ‘전신환매입률’에서 우편일수에 해당하는 금리를 차감한 환율이다. 이는 은행이 고객으로부터 우편으로 송금되어 온 수표 등을 매입하여 이를 자금화하려면 그 수표를 발행 은행에 송부하여 결제를 요청하여야 하며, 이에선 우편일수 만큼의 기간이 소요되기 때문이다. 어음의 우송기간에 대한 금리인 ‘환가료’는 외국환은행간에 협정하는 방식에 의한다.⁵⁾

그리고 제시된 서류가 하자없는 이른바 ‘무하자매입’(clean negotiation)시에는 “매입원금×표준추심일수에 해당하는 환가료×장부가격”으로 매입하고, ‘보증부매입’(under reserve negotiation)시에는 “매입원금×(연환가료율×1.5%)×표준추심일수/360×장부가격”과 같은 산식으로 한다.

(2) 기한부수출환어음 매입

기한부어음(usance bill)은 수출상이 수입상에게 상품을 수출한 후 일정기간이 지난 다음에 결제가 이루어지는 어음이다. 수출상이 수출상품의 선적을 완료한 후 관계 운송서류와 만기일이 일정기간 이후인 환어음을 수출상의 거래은행에 제시하면 은행은 ‘전신환매입률’에서 만기일까지의 이자를 차감한 잔액을 지급한다. 이러한 경우에 적용되는 환율이 ‘기한부어음매입률’(usance rate)이다.

수출상의 거래은행은 운송서류가 제출되는 즉시 대금을 지급하나 수입상의 거래은행으로부터는 만기일이 되어야 수출대전이 결제되기 때문이다. 다시 말해 기한부신용장(usance L/C)과 어음인수서류인도(D/A)방식에 의하여 발행되는 환어음은 ‘기한부어음매입률’을 적용한다.

그러나 ‘기한부어음’의 경우에도 동기간에 따른 이자는 수입상이 부담하는, 즉

5) 현행 일람출급환어음의 경우 우송기간은 10일(다만, 일본과 동남아지역은 9일), 이율은 뉴욕의 90일 만기 미국달러화표시 일류은행 인수어음(B/A)할인율에 1%를 가산한 율로 한다.

“Usance interest(or Discount charge) to be covered by accountee”와 같은 조건이면 유예하여 주는 기간 동안의 이자는 공제하지 않고 순수한 표준추심일수에 상당하는 ‘환가료’만 공제한다.

이와는 반대로 한국의 수입상이 외국으로부터 신용을 공여받아 일정기간이 지난 후에야 수입대전을 지급하기로 되어 있다면 ‘기한부어음매도율’이 적용된다. 만기일이 되면 외국의 수출상의 거래은행은 자기은행에 개설되어 있는 수입상 거래은행의 예금구좌에서 수입대금을 인출한다.

한편 한국에서는 만기일에 수입상이 자기의 거래은행에서 원화로 대전을 결제한다. 수입상의 거래은행으로부터의 외화자금 인출과 수입상의 원화자금 지급이 동시에 일어나므로 이 경우는 ‘전신환매도율’(telegraphic transfer selling rate : TT/S)이 적용된다.

① “at 30 days after sight”의 경우, 일람후 30일 동안의 이자부담은 매수인이 할 경우에는 다음에 의해 매입한다.

$$\text{일람출급환어음매입률} - \text{어음기간}(30\text{일})/360 \times \text{연환가료율} \times \text{장부가격}$$

② “at 30 days after B/L date”의 경우, 선하증권이나 환어음의 일자후 30일 지급과 같이 확정일부 어음으로 이자부담은 매수인이 할 경우에는 다음에 의해 적용매입한다.

$$\text{전신환매입률} - \text{어음기간}(30\text{일})/360 \times \text{연환가료율} \times \text{장부가격}$$

6. 하자서류의 매입

1) 서류하자의 의미

‘서류의 하자’(discrepancy)라 함은 신용장조건과 불일치하거나 또는 서류상호간에 모순되는 것을 말하며, 이러한 서류상의 하자는 수출환어음의 부도 또는 서류 수리거절의 원인이 되며 매입대금을 상환받지 못하는 결과를 초래하게 된다.

수입상인 신용장발행의뢰인의 자금사정의 악화 등 신용상태의 변동이나 수입지 시장상황의 여건변화 등에 따라서 사소한 하자라도 발견되면 이를 이유로 지급 또는 인수거절 등 소위 ‘마켓클레임’(market claim)을 제기하는 경우가 빈번히 발생한다.

‘서류의 하자’로 인해 어음이 일단 부도 또는 인수거절이 되면 국내거래와는 달

리 법률이나 관습의 상위 또는 의사소통의 불편 등으로 인하여 이의 해결이 쉽지 않다. 따라서 수출상은 신용장 내도시 신용장상의 제조건을 면밀히 검토해야 하며, 'Nego'시 환어음 작성과 기타 선적서류의 작성에 세심한 주의를 기울여야 한다.

매입은행은 일단 '서류의 하자'가 발견된 경우에는 신용장기능을 보충하는 형태의 조치를 취하게 되며, 이 경우 신용장상에 미리 약정된 내용에 따라 수수료로서 'Less Charge'를 부과할 수 있다.

'Nego'를 완료하고도 일정기간이 지난 후 매입은행이 수출상에게 추가로 'Less Charge' 납부통지서를 보내는 경우가 있는데, 이는 매입은행이 매입한 환어음과 선적서류를 신용장발행은행으로 송부하고 이를 발행은행이 심사하는 과정에서 발생한 하자에 대한 수수료이다.

'Less Charge'는 매입은행이 'Nego'시 수출상으로부터 '환가료'를 받았으나 발행은행에서 이 기간을 초과하여 신용장 대금을 지연입금시킨 경우 및 'Nego'시에 발견하지 못한 은행수수료가 해외은행으로부터 추가로 청구된 경우에 발생하는 비용으로 매입은행은 이러한 비용을 수출상에게 추가로 청구하게 된다.

수입상의 수입대금 입금지연 또는 발행은행의 매입은행에 대한 입금지연에 대해 'Less Charge'를 수출상이 부담하는 것은 신용장거래의 특성상 수출상이 신용장의 수익자이기 때문이다. 비용발생 원인이 수입상의 입금지연으로 인한 경우 수출상은 일단 'Less Charge'를 결제한 후 이에 대해 추후 'Less Charge' 부과 통지사실과 처리내역을 수입상에게 통지하여 개별적으로 정산해야 한다.

2) 서류하자의 주요 내용

'수출환어음의 매입'과 관련하여 부도 또는 지급거절의 사유가 되는 하자의 주요 내용은 다음과 같다. 즉, ① 선적기일 경과(late shipment), ② 제시기간 경과(late presentation), ③ 환적(transshipment), ④ 분할선적(partial shipment), ⑤ 할부선적상이(irregular installment shipment), ⑥ 수취선하증권(received B/L), ⑦ 선박상이(different shipping line), ⑧ 수화인 상이(different consignee), ⑨ 통지처 상이(different notify party), ⑩ 신용장금액 초과발행(overdrawing), ⑪ 상품명세 상이(different description of goods), ⑫ 부보조건 상이(insurance not covered as in L/C) 및 ⑬ 서류 불비(lack of documents) 등이다.

3) 부도통보 접수 후의 조치사항

신용장발행은행으로부터 부도통보를 접수하면 즉시 부도서류는 별도의 지시가 있을 때까지 보관하라는 내용의 전문을 매입은행의 명의로 발송해야 한다.

① 지체없이 하자사항을 검토한 후 유효기간이 남아 있으면 정정한 서류를 매입은행을 통하여 발행은행에 송부한다. 발행은행은 그 후 정정된 운송서류가 '신용장조건'과 일치할 때에는 부도처리할 수 없다.

② 선적지연 등과 같은 이유로 부도처리되면 즉시 수입상과 해결을 강구해야 한다.

③ 수입상과 원만히 해결되지 못하면 동제품을 '제3자'에게 판매할 수 있는지를 신속히 조사한 후 해결책을 찾는다.

④ 부도기간이 길면 지연이자, 창고료 등의 비용이 크며, 제품의 변질 등도 고려하여 신속한 해결책을 강구하는 것이 바람직하다.

4) 하자서류의 매입방법

'서류하자'의 내용이 신용장의 유효기일이 경과되어 매입은행에 제시되는 경우 또는 선하증권상에 선적기일이 경과되어 지연선적이 기재되는 경우에는 수출상이 임의로 재작성이나 정정을 할 수가 없게 된다. 이러한 경우 매입은행에서는 하자의 경중, 채권보전, 매입신청인의 거래실적 또는 신용도에 따라 다음의 4가지 방법 중에서 택일하여 처리한다.

간혹 환어음 매입의 과정에서 매입은행이 무역사기를 당하는 경우도 있다. 매입은행의 환어음 매입에 따른 위험의 관점에서 볼 때, '추심후 매입'이 가장 안전하며, 그 다음으로 '보증부 매입', '신용장조건변경후 매입' 순으로 선호하는 편이며, '전신조회후 매입' 방법이 가장 거래상의 위험이 크다.

(1) 추심후 매입(collection)

'추심후 매입'은 매입신청받은 서류를 직접 매입하지 않고 추심의뢰하여 결제된 후에 대금을 지급하는 방법이다. 수출상으로서 추심기간 만큼 자금회전에 압박을 받게 되며, 추심처리에 소정의 추심수수료를 부담해야 한다.

'추심후 매입'은 다음과 같은 경우, 즉 ① 중대한 하자가 있는 서류로서 부도가 거의 확실시 되는 경우, ② 환거래약정 체결이 안된 은행이 발행한 신용장으로서 그 진실성이 의심되는 경우, ③ 매입신청인의 신용상태가 불량한 경우, ④ 기타 수출대금 회수가 어려울 것으로 판단되는 경우에 활용한다.

(2) 보증부 매입(under reserve negotiation)

‘보증부 매입’은 매입한 서류가 하자로 인하여 매입어음이 부도되는 경우에 매입은행에 수출환어음 매입대전을 상환하겠다는 요지의 확인서를 징구하고 매입하는 방법이다. ‘보증부 매입’은 발행은행의 지급보증과는 관계없이 수출상의 신용만으로 매입하는 것이므로 담보제공이 필요하며, 환가로 징수시에 수출상은 추가수수료를 부담한다.

(3) 신용장조건변경후 매입(amenation nego)

‘신용장조건변경후 매입’은 시간적 여유가 있는 경우에는 수익자가 신용장 발행의뢰인에게 연락하여 신용장조건변경을 받아서 매입하도록 하는 방법으로서, 매입은행으로서는 가능하면 이 방법을 취하는 것이 가장 안전하다.

이 경우 일반적으로 수입상이 조건변경수수료 부담과 번거로움을 이유로 ‘보증부매입’을 하도록 통지해 오는 경우가 많으므로 수출상은 동의한 증빙서류를 서류매입시에 신용장상의 요구서류 외에 추가하여 발송하는 것도 한 방법이다.

(4) 전신조회후 매입(cable nego)

‘전신조회후 매입’은 신용장발행은행에 제시된 서류의 하자내용을 전신에 의하여 지적하고 동 하자에도 불구하고 매입해도 무방한지의 여부를 조회하여 발행은행으로부터 매입승인을 득한 다음 매입하는 방법이다. 이 경우 전신조회에 따른 비용은 매입신청인이 부담하며, 전신조회결과와 발행은행의 동의가 있으면 이는 당해 신용장의 조건변경과 동일한 효력을 가지므로 안전한 매입방법이 된다.

1.2 수입대금의 결제

1. 수입환어음의 결제

수출상이 발행한 ‘환어음’을 매입한 매입은행은 수입지 신용장발행은행 앞으로 이를 송부하고 신용장조건에 따라 대금결제를 요청하면, 서류를 접수한 발행은행은 먼저 매입은행의 ‘운송서류송부장’(Covering Letter)⁶⁾을 면밀히 검토한다.

6) 운송서류송부장(Covering Letter)이란 환어음 및 운송서류를 발송할 때 그 위에 첨부한다는 의미에서 그렇게 불리우고 있으며, 이에는 첨부서류의 종류, 통권, 지급·인수 및 매입은행명, 대금결제방법, L/C금액, 은행수수료, 신용장 조건의 불일치 내용 및 해당서류 처리에 관한 지시

특히 매입은행이 하자있는 운송서류를 매입한 경우는 '신용장조건'과의 불일치 내용과 처리경과 사항이 기재되어 있으므로 이를 검토한 후 인수여부를 결정하여 전신 등으로 지급지시 또는 지급거절의 통지를 하여야 한다.

2. 수입환어음 결제와 서류인수

1) 운송서류의 심사

신용장발행은행은 접수된 운송서류의 제시가 일치하는지의 여부를 결정하기 위하여 제시일의 다음날로부터 '제5은행영업일'(five banking days)의 범위내에서 심사하며,⁷⁾ 동 기간내에 서류의 인수 및 거절여부를 결정하고 이를 매입은행 등 관계당사자에게 통보해야 한다.

신용장발행은행으로부터 환어음 및 운송서류를 제시받은 수입상은 서류의 수리를 결정한 경우는 동 심사기간 내에 수입물품의 대금을 결제하여야 한다. 발행은행은 서류심사 후 대금지급거절 결정까지는 '제5 은행영업일'이 허용되지만, 발행은행은 제시서류가 '신용장조건'과 일치하면 즉시 지정은행에 대금을 지급하여야 한다.

2) 서류심사기준

신용장발행은행의 서류심사기준은 제시서류의 '신용장조건' 일치여부를 상당한 주의의무를 가지고 심사하여야 하며, 심사결과 제시서류가 '신용장조건'과 모순되는 것으로 확인되는 경우 그러한 서류는 '신용장조건'과 일치하지 않는 것으로 간주한다.

발행은행의 서류심사의 기준은 일반적으로 '엄밀일치의 원칙'(doctrin of strict compliance)에 따르며, 수출상이 직접 작성한 상업송장, 포장명세서 등의 서류에 대해서는 이 원칙을 적용하여 자구 하나하나가 완전히 일치하여야 한다.

이에 반해 신용장거래의 직접당사자가 아닌 운송회사, 보험회사 등이 발행한 선화증권 등의 경우는 '국제표준은행관행'(international standard banking practice)에 따라 '상당일치의 원칙'(doctrin of substantial compliance)에 의거하여 물품의 명세 등 내용상 실질적으로 모순되지 않으면 일치하는 것으로 본다.

등이 기재되어 있다.

7) UCP 600, Article 14 (b).

그리고 ‘서류불일치’의 경우에도 불구하고 불일치 서류의 수리여부와 관련하여 수입상이 이를 문제시하지 않고 수입대금을 결제한다면 발행은행 역시 매입은행에 대하여 수입대금의 지급을 거절할 이유는 없다.

3) 수입환어음의 대금결제 및 인수

신용장발행은행의 서류심사 후 수입대금의 결제는 수입상의 수입어음결제에 의하여 이루어지며 여기에는 신용장조건에 따라 일람출급어음에 의한 결제와 기한부어음에 의한 결제가 있다. 이와 같은 수입어음의 지급 또는 인수를 통하여 신용장발행의뢰인인 수입상에게 서류가 인도되어진다.

(1) 일람출급수입환어음의 결제

수출상이 일람출급환어음(at sight draft)에 운송서류를 첨부하여 매입은행에 제시하면 매입은행은 이를 매입한 뒤 수출상에게 대금을 지급하고, 신용장상에 명시된 대로 한 조에는 환어음을 첨부하여 신용장발행은행으로 송부한다.

신용장발행은행은 매입은행으로부터 환어음의 제시를 받으면 즉시 환어음의 대금을 매입은행으로부터 지시된 은행계정에 입금시킨다. 발행은행은 수입상에게 대금지급을 요청하게 되는데, 이때 수입상인 발행의뢰인은 수입대금을 자기 자금이나 무역금융으로 신용장발행은행의 운송서류 인수일로부터 5일 이내에 결제하여야 한다. 만약, 동 기일내에 결제하지 못하면 은행이 대지급처리하고 수입대금의 결제를 위하여 이미 적립한 수입보증금을 처분하게 된다.

수입상의 환어음결제시 발행은행이 적용하는 환율은 ‘일람출급환어음결제율’⁸⁾을 적용한다. 그러나 수입상이 수입환어음의 결제를 원화(W)로 하지 않고 수입상이 보유한 외화로 대체하여 결제할 경우 은행은 0.1% 상당의 ‘대체료’를 징수한다.

(2) 기한부수입환어음의 결제

‘기한부환어음’(usance draft)에 의한 수입시 수입상은 ‘환어음의 인수’(acceptance)에 의하여 서류를 인도받은 후 만기일에 가서 수입어음을 결제하는 것이므로 신용장발행의뢰인(수입상)이 원화로 결제하고자 할 때는 ‘대고객 전신환매도율’에 의거 환산하여 수입환어음을 결제한다. 만일 신용장거래에서 만기일에 결제하지 못하는 경우 은행은 그 익일에 대지급처리하여 수입환어음을 결제하게 된다.

8) 일람출급환어음 결제율 = 대고객 전신환매입률 + {장부가격 × (우편일수/360) × 연환가료율}

만일 환어음의 '지급인'(drawee)이 신용장발행은행 앞으로 되어 있을 경우는 발행은행에 수입어음과 서류가 도착하면 수입상으로 하여금 인수여부를 결정토록 하여 동 인수사실 및 만기일을 매입은행 앞으로 통지하고 만기일에 수입대금을 결제한다.

한편 기한부조건 환어음의 결제 및 어음인수방법은 다음과 같이 첫째, 수출국의 수출상 또는 환어음 매입은행이 수입상에게 일정기간 대금결제 의무를 유예시켜 줌으로써 신용을 공여하는 '수출국신용공여 Usance'와 둘째, 국내의 신용장발행은행이 자국의 수입상에게 신용을 공여하는 '내국수입 Usance' 방법이 있다.

(가) 수출국신용공여 Usance

수입대금의 결제를 기한부조건(usance)에 의하는 경우에 환어음의 인수형태에 따라서 수출상의 신용공여에 의하는 경우 'Shipper's Usance' 또는 'Seller's Usance'라 하고, 수출국 환어음 매입은행의 신용공여에 의하는 경우 'Banker's Usance' 또는 'Buyer's Usance'라고 한다.

① Shipper's Usance : 수출상과 수입상의 상호계약에 의하여 수입대금을 만기일에 지급하는 형태이며, 수출상이 수입상에게 Usance기간 동안의 신용을 공여하는 것으로 수입상은 선적서류를 인수한 후 만기일에 상품대금 및 이차포함가적인 수입대금을 결제한다.

② Banker's Usance : 해외의 환어음 매입은행이 수입상에게 Usance기간 동안의 신용을 공여하는 것으로서, 발행은행이 지정한 해외은행으로 하여금 수출상이 발행한 기한부환어음을 인수·할인하게 하여, 어음금액은 일람불조건으로 매입은행을 통하여 수출상에게 지급한다.

'Banker's Usance L/C' 거래시 인수수수료와 할인료(acceptance commission & discount charge)는 발행은행에 청구되며, 수출상은 일람불조건 신용장과 동일하게 수출대전을 수령하고 수입상은 Usance이자(인수수료와 할인료)만 선지급하고 원금은 만기일에 결제한다.

(나) 내국수입 Usance

'내국수입 Usance'란 우리나라의 수입상이 국내의 신용장발행은행으로부터 신용을 공여받는 제도로서, 수출용원자재, 기타 연지급수입조건으로 수입하고자 하는 업체가 신용장발행은행에 기한부수입신용장(usance L/C) 개설을 신청하고, 외국의 수출상에게는 일람출급조건으로 수입대금전액을 지급해줌으로써 연지급기간

중의 여신을 국내의 신용장발행은행이 수입업자에게 제공하는 방식을 말한다. 특히 해외에 있는 은행이 Usance의 혜택을 공여하는 경우를 ‘해외은행 인수’라고 한다.

‘내국수입 Usance’는 국내은행이 신용을 공여하므로 ‘국내은행 인수’라고도 한다. 또한 수입상이 국내의 신용장발행은행의 신용공여를 받아 선적서류 또는 물품을 인수한 날로부터 일정기간 경과후 수입대금전액을 결제하는 조건의 신용장을 ‘내국수입 Usance L/C’라고 한다.

‘내국수입 Usance’방식에 의한 신용공여대상은 외국환관리규정상의 ‘연지급수입’대상품목으로 제한되어 있으며, ‘내국수입 Usance’기간도 ‘연지급수입’기간으로 한정되어 있다. 수입상의 입장에서는 은행의 금융을 이용하여 수입대금의 지급이 Usance기간 만큼 유예되면서 수입상품을 인도받게 되므로 동 상품을 판매하여 수입대금을 마련할 수가 있다. 그리고 해외의 매입은행은 수출환어음이 표면적으로 기한부어음이나 발행은행에 의하여 일람불로 결제받게 되므로 사실상 일람불조건의 수출환어음을 매입할 경우와 동일하게 된다.

외국환은행은 ‘내국수입신용장’ 거래시 자행이 개설한 기한부수입신용장의 조건에 대한 수입환어음을 인수하고 수입대금을 결제함으로써 국내의 수입업자에게 신용을 공여하고, 은행인수어음의 만기일이 도래하는 즉시 해당 어음의 표시통화로 어음금액 전액을 회수하여야 한다.

우리나라가 ‘내국수입 Usance’제도를 도입하게 된 주요 목적은 다음과 같다.

① 종래의 기한부 수입방식이 ‘Shipper’s Usance L/C’ 또는 해외의 인수은행의 신용공여에 의하는 ‘Banker’s Usance L/C’ 등 무역신용의 해외의존 일변도를 지양하고, 신용공여를 국내은행에 의하도록 함으로써 국내 금융기관의 국제화를 도모할 수 있다.

② 무역신용의 비용을 국내은행에 귀속시킴으로써 국내은행의 수익증대를 꾀할 수 있고, 국가적으로 볼 때 무역신용비용(Usance이자)의 해외지급에 따르는 외화를 절약할 수 있다.

③ 국내은행이 인수한 어음을 국내에 유통시켜 단기외화자금 시장의 형성에 기여토록 함으로써 국내 외환시장의 육성에 이바지할 수 있다.

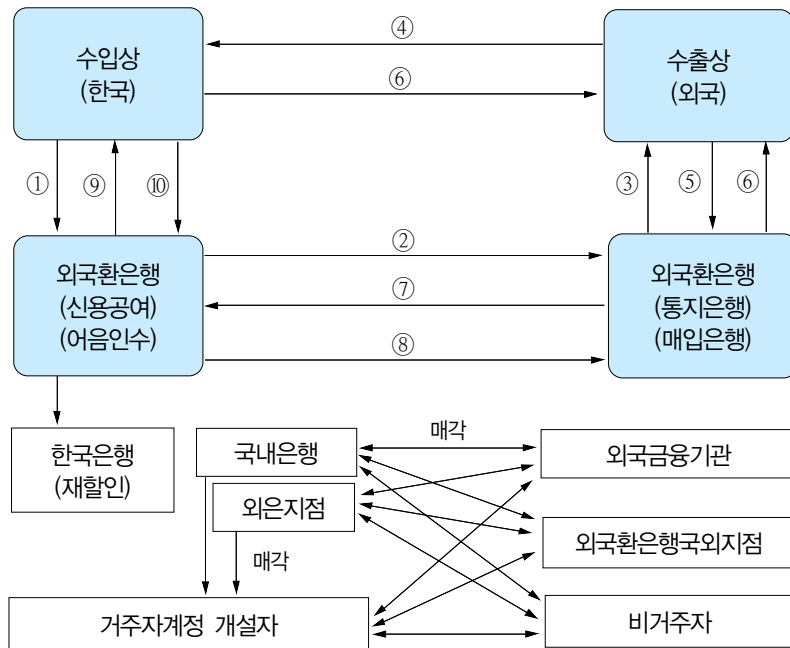
④ ‘내국수입 Usance L/C’에 의하여 창출된 어음은 국내유통 외에도 해외 B/A⁹⁾시

9) ‘은행인수어음’(banker’s acceptance : B/A)은 은행의 단기무역신용공급방식의 하나로서 무역업자가 환어음의 만기 이전에 무역에 필요한 자금을 조달할 목적으로 발행하고 은행을 지급인으로 하여 은행이 인수(accept)하는 기한부어음을 말한다. 즉, 은행이 수입상의 의뢰에 따라 자기은행 앞으로 환어음을 발행할 것을 허용하고, 그 환어음의 제시를 받을 때에는 지급할 것을

장에 매각함으로써 외자조달원을 다양화하고 보유한 외환을 효율적으로 이용할 수 있다.

‘내국수입 Usance L/C’는 신용장 발행은행인 국내금융기관이 수입대금의 결제를 Usance기간까지 기다리지 아니하고 운송서류 도착 즉시 하게 된다. ‘내국수입 Usance L/C’에 의한 수입거래 과정을 도해하면 앞의 [그림 13-2]와 같다.

그림 13-2. 내국수입 Usance L/C의 거래과정



- | | |
|------------------------|------------------|
| ① 내국수입 Usance L/C 발행신청 | ⑥ 일람불로 Nego대금 지급 |
| ② 내국수입 Usance L/C 발행 | ⑦ 운송서류 송부, 결제요청 |
| ③ 내국수입 Usance L/C 통지 | ⑧ 일람불로 결제 |
| ④ 상품선적 | ⑨ 운송서류 인도 |
| ⑤ 선적서류 제시 | ⑩ 만기일에 수입대금결제 |

인수한 어음을 말한다. 인수라는 어음행위를 한 이상 은행은 주채무자로서 지급의무를 부담한다. 은행인수어음은 만기일이 1년 미만인 금융자산을 거래하는 단기금융시장(money market)에 매각함으로써 안정성과 유동성이 뛰어난 독특한 시장이 형성되는데 이를 은행인수어음시장이라 한다.

3. 수입화물선취보증서

‘수입화물선취보증서’(Letter of Guarantee : L/G)란 수입물품은 이미 도착하였으나 운송서류가 도착하지 않았을 경우 운송서류 내도 이전에 수입상과 발행은행이 연대보증한 보증서를 선박회사에 선하증권 원본 대신 제출하고 수입화물을 인도받는 보증서이다.

이러한 ‘수입화물선취보증서’(L/G)는 형식적으로는 수입상이 선박회사 앞으로 발행하는 것으로서 인도받을 화물의 명세를 기재하고 화물선취에 관한 약정을 하며 발행은행은 보증인으로 서명하는데 실질적으로는 발행은행이 발행하는 증서로 간주되고 있다. ‘수입화물선취보증서’(L/G)를 발급신청하는 경우 발행은행은 제출서류의 기재내용과 신용장과의 일치 여부를 확인한 후 보증서를 발급한다.

그러나 수입화물이 부패·변질 등의 우려가 있는 화물로서 상대 은행으로부터 선적사실을 확인한 통지가 왔을 경우에는 발행은행은 발급신청서, 화물도착통지서만을 받고서 L/G를 발급할 수 있다. 발행은행은 ‘수입화물선취보증서’ 발급분에 대해서는 클레임을 제기할 수 없으며, 또한 원본서류가 이미 도착되어 있으면 ‘수입화물선취보증서’(L/G)를 발행할 수 없다. 일단 수입화물선취보증서(L/C)가 발행되면 차후에 원본서류가 발행은행에 도착되어 만일 서류상의 하자가 있다 하더라도 지급거절할 수 없다.

‘수입화물선취보증서’(L/G)를 발급한 후 운송서류의 원본이 내도되면 보증서의 회수(redemption)를 위하여 선하증권의 원본에 발행은행이 배서하고 ‘수입화물선취보증회수요청서’(Redemption of Letter of Guarantee)와 함께 선박회사 앞으로 발송하여 보증서를 회수하는 것이 원칙이다.

4. 수입화물 대도

‘수입화물 대도’(Trust Receipt : T/R)란 수입상은 어음대금을 결제하기 전이라도 수입화물을 처분할 수 있도록 하는 동시에 발행은행은 그 화물에 대한 담보권을 상실하지 않도록 하는 제도이다.

신용장거래가 기한부어음조건인 경우는 수입상이 환어음을 인수함으로써 운송서류를 인도받아 수입화물을 처분하여 그 판매대금으로 만기일에 어음을 결제할 수 있으나, 일람출급어음조건(at sight)인 경우는 수입상이 어음대금을 결제하지 않으면 운송서류를 인도받을 수 없다.

[예시 13-3] 수입화물선취보증서

LETTER OF GUARANTEE

To _____
[Shipping Company]L/G No. _____
Date _____

Vessel Name/Voyage No.		L/C No.	Date of Issue
Port of Loading		Invoice Value	
Port of Discharge(or Place of Delivery)		Description of Cargo	
B/L No.	Date of Issue		
Shipper		No. of Packages	Marks & Nos.
Consignee			
Party to be delivered			
<p>Whereas you have issued a Bill of Lading covering the above shipment and the above cargo has been arrived at the above port of discharge(or the above place of delivery), we hereby request you to give delivery of the said cargo to the above mentioned party without production of the original Bill of Lading.</p> <p>In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of liability, loss, damage or expenses which you may sustain by reason of delivering the cargo in accordance with our request, provided that the undersigned Bank shall be exempt from liability for freight, demurrage or expenses in respect of the contract of carriage. As soon as the original Bill of Lading corresponding to the above cargo comes into our possession, we shall surrender the same to you, whereupon our liability hereunder shall cease. The liability of each and every person under this guarantee shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this guarantee. This guarantee shall be governed by and construed in accordance with Korean law and the jurisdiction of the competent court in Korea. <p>Should the Bill of Lading holder file a claim or bring a lawsuit against you, you shall notify the undersigned Bank as soon as possible.</p> <p>Yours faithfully,</p> <p>For and on behalf of [Name of Requestor]</p> <p>For and on behalf of [Name of Bank]</p> <p>_____ Authorized Signature</p> <p>_____ Authorized Signature</p>			

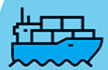
이와는 반대로 일람출급여음조건(at sight)인 경우 수입상이 신용장발행은행에 대해 '수입화물대도신청서'를 제출하고 발행은행은 자기 소유하에 있는 수입화물을 수입상에게 대도(T/R)하여 그 화물을 적기에 처분하도록 함으로써 그 판매대금으로 수입대금을 결제할 수 있도록 하고 있다.

또한 발행은행측으로 보면 수입대금결제가 지연될 경우 화물 자체를 소유하고 있다 하더라도 큰 실익이 없기 때문에 수입상이 화물을 빨리 인도하고자 할 때 은행은 그 화물에 대한 담보권을 상실하지 않고 수입상에게 화물을 인도할 수 있도록 편의를 제공하는 것이다.

한편 '수입화물 대도'(T/R)는 금융적 측면에서 그 내용에 따라 다음과 같이 구분할 수 있다.

- ① 수출용 원자재 수입에 따른 대도(T/R)로서, 이는 수출용 원자재를 수입하는 때에 무역금융(원자재 수입자금)을 수혜하고 수입대금을 대응수출 이행시 상환한다.
- ② 인수금융에 따른 대도(T/R)로서, 이는 기한부신용장(Usance L/C) 또는 어음인수서류인도조건(D/A)으로 수입하고 연지급기간 만기일에 수입대금을 상환한다.
- ③ 할부지급에 따른 대도(T/R)로서, 이는 외화획득용 시설재 등을 분할지급 수입하고 분할결제방식에 의거 상환한다.
- ④ 외화대출 및 차관자금에 의한 대도(T/R)로서, 이는 외화대출 또는 차관자금 공여시 당해 대출 또는 차관자금의 상환일정에 의거 상환한다.
- ⑤ 수입화물 대도금융(T/R Loan)에 의한 대도(T/R)로서, 일반수입에 있어서 소정의 일정기간 동안 대도(T/R)약정에 따라 신용을 공여하는 대도(T/R)이다.

제2절 무신용장방식 대금결제



2.1 추심방식에 의한 대금결제



1. D/P · D/A방식 결제의 의의

무역거래에서 신용장(L/C)과 더불어 널리 이용되는 결제방식으로는 '지급도'조

건(D/P)과 '인수도'조건(D/A)의 추심에 의한 결제방식이 있다. 이 거래방식은 은행의 지급확약 없이 당사자간의 계약에 의해서 수출상이 '화환추심어음'을 발행하여 수입상으로부터 수출대금을 추심하는 결제방식으로, 운송서류의 인도조건에 따라 D/P와 D/A로 구분된다.

D/P·D/A거래는 수입상의 선적지시에 따라 선적을 완료한 수출상이 환어음을 발행하여 거래은행을 통한 수출대금의 추심(collection)에 의하여 대금을 결제하게 되는데, 이때 발행되는 어음을 '화환추심어음'(bill of documentary collection)이라 한다.

신용장부 환어음은 대부분 어음상의 지급인이 신용장발행은행으로 되어 있는 은행어음(bank bill)이지만, '화환추심어음'은 지급인이 수입상인 개인어음(private bill)이다. 따라서 신용장에 의한 '화환어음'은 발행은행의 조건부 지급확약이 따르기 때문에 매입은행이나 인수은행은 하등의 위험부담 없이 매입 또는 인수를 한다. 그러나 D/P나 D/A조건하에 발행되는 어음은 어떠한 은행의 지급보증도 따르지 않으며 대금지급에 따른 모든 책임은 수입상이 부담한다.

현재 D/P·D/A거래는 당사자간에 별도로 명백한 합의가 없거나 해당국의 법률이나 규정에 위배되지 않는 한, 국제상업회의소(ICC)가 1959년에 제정하고 1976년, 1978년에 이어 1995년에 다시 개정된 현행의 「추심에 관한 통일규칙」(Uniform Rules for Collection, ICC Publication No. 522 : URC 522)의 적용을 받는다. 이와 같이 동 규칙은 1995년에 이르는 3차의 개정을 보았으며, 우리나라는 1979년 7월부터 이 규칙을 채택하고 있다.¹⁰⁾

한편 최근에 우리나라에서는 종래 신용장방식 위주의 수출에서 점차 교역량이 증가되고 수출거래선이 다변화됨에 따라 대금결제형태 또한 다양화되면서 D/P·D/A방식의 이용이 증가하는 추세이다. 그러므로 신용장에서는 국제적 통일규칙인 「화환신용장통일규칙」(UCP)이 중요하듯이 D/P·D/A거래에 관해서는 「추심에 관한 통일규칙」(URC, 522)에 대한 이해가 요구된다.

2. D/P·D/A거래의 개념

D/P거래는 '어음지급서류인도'조건(documents against payment : D/P)으로서, 이를 '지급도'조건이라고도 하며 유럽에서는 CAD(cash against document)라고 한다.

D/P거래는 수출상이 상품선적 후 수입상을 지급인(drawee)으로 하는 일람불환

10) 윤광운 외, 「무역결제론」, 전계서, P. 337 이하 참조.

어음(documentary sight bill)을 발행하여 선적서류와 함께 자신의 거래은행에 추심을 의뢰하고, 추심의뢰은행(remitting bank)은 환어음과 선적서류를 수입상의 거래은행인 추심은행(collecting bank)으로 보내어 추심을 의뢰한다. 이에 대해 추심은행은 환어음의 지급인인 수입상으로부터 대금을 지급받고 서류를 인도한 후 지급받은 대금을 추심의뢰은행으로 송금하여 결제한다. 이 D/P조건은 서류상환불이므로 추심은행은 수입상이 대금을 결제해야만 서류를 인도한다.

이에 대해 D/A거래는 ‘어음인수서류인도조건’(documents against acceptance : D/A)으로, 이를 줄여서 ‘인수도’조건이라고도 한다.

이 D/A거래는 수출상이 상품을 선적한 후, 관련서류가 첨부된 기한부환어음(documentary usance bill)을 수입상을 지급인(drawee)으로 발행하여 자신의 거래은행에 추심을 의뢰하면, 수출상의 추심의뢰은행은 환어음 및 선적서류를 추심지시서와 함께 수입국의 추심은행으로 보내어 추심을 의뢰한다.

이에 대해 추심은행은 환어음의 지급인인 수입상으로부터 일정기일 후 수입대금을 지급하겠다는 어음상에 ‘Acceptance’(인수)의 의사표시를 받은 후 선적서류를 인도하고, 어음의 만기일에 대금을 지급받아 추심의뢰은행으로 송금하여 결제하는 일종의 외상거래방식이다. D/A거래는 추심의뢰은행과 추심은행은 중간에서 금융업무상의 편의만을 제공하는 셈이다.

이 D/A거래가 수출인 경우, 선적 후 또는 환어음 일람 후 결제기간에 따라서 외국환은행 또는 한국은행총재의 허가를 받아 거래대금을 외국환은행을 통해 영수하여야 하며, 수입의 경우에는, 연지급수입대상 및 기간에 따라 규정기간을 초과하여 수입할 수 없다는 점에 유의하여야 한다.

3. D/P · D/A 거래당사자와 책임

추심방식인 D/P · D/A거래의 당사자에는 추심의뢰인(principal), 추심의뢰은행(remitting bank), 추심은행(collecting bank), 제시은행(presentation bank) 그리고 지급인이 있다.

1) 추심의뢰인(principal)

‘추심의뢰인’은 거래은행에 수출대금의 추심을 의뢰하는 고객, 즉 수출상이다. 수출상은 추심을 의뢰하면서 화환어음을 발행하기 때문에 발행인(drawer)이며, 또

한 수입상에 대해서 채권을 주장할 수 있는 채권자(creditor)이기도 하다.

2) 추심의뢰은행(remitting bank)

‘추심의뢰은행’은 고객인 수출상으로부터 추심을 의뢰받은 은행을 말한다. ‘추심의뢰은행’은 수출상이 제시한 운송서류와 화환어음을 수입상이 소재하는 수입지의 환거래취결은행 앞으로 송부하면서 추심을 의뢰한다.

D/P·D/A는 신용장방식과는 달리 은행의 지급보증이 따르지 않기 때문에 거래 은행은 단지 추심수수료만 받는 단순한 기능만 수행한다.

3) 추심은행(collecting bank)

‘추심은행’은 수출지의 추심의뢰은행으로부터 송부되어 온 관계서류와 추심지시서(collection order)를 수입상에게 제시하여 어음인수와 수입대금 결제를 청구하는 은행을 말한다. ‘추심은행’을 지급인에게 제시를 하는 ‘제시은행’(presentation bank)이라고도 한다.

‘추심은행’은 추심의뢰은행을 제외한 어떠한 은행이라도 상관없지만 이 은행은 어디까지나 추심의뢰은행의 지시에만 따르며 어음의 지급사항에 대해서는 하등의 책임을 지지 않는다.

4) 지급인(drawee)

‘지급인’은 추심지시서에 따라 어음의 제시를 받게 되는 자, 즉 수입대금을 지급해야 할 채무자인 수입상이다. 신용장부 환어음의 ‘지급인’은 일반적으로 발행은행(issuing bank)이지만, D/P나 D/A거래의 경우 지급인은 수입상이 된다.

4. D/P·D/A 거래의 과정

D/P의 경우 수출상은 거래대금 전액을 외국환은행을 통하여 영수지급하여야 한다는 점에 유의하여야 한다.

1) 매매계약의 체결

수출상과 수입상은 대금결제조건을 어음지급서류인도조건(D/P)으로 하는 매매

계약을 체결한다.

2) 물품의 선적

수입상은 수출상에게 약정기한에 선적해 줄 것을 지시하고, 이에 대해 수출상은 수출통관 및 선적을 완료한 후 선적사실을 통지한다.

3) 추심서류 제시 및 추심의뢰

수출상은 선적서류들이 첨부된 일람불환어음(Sight Bill)을 발행하여 추심지시서(Collection Instruction)와 함께 수입상을 지급인으로 하는 추심은행 앞으로 수출대금에 대한 추심요청을 하여 줄 것을 추심의뢰은행에 요청한다.¹¹⁾

4) 추심서류 도착통지

추심서류가 추심은행에 도착되면 지급인인 수입상에게 서류도착의 통지를 한다.

5) 어음지급 또는 인수와 서류인도

D/P거래는 어음지급¹²⁾ 그리고 D/A거래의 경우에는 어음인수를¹³⁾ 말하며, 이때 추심은행은 수입상에게 서류를 인도한다.

6) 대금의 송금 및 수출대금 회수

제시은행 및 추심은행은 수입상으로부터 지급받은 추심대금을 추심지시서상의

11) 추심후지급(bill collection)이 일반적이거나, 추심전지급(bill purchased)의 경우에는 수출상이 추심의뢰시 추심의뢰은행이 환어음을 매입하고 수출대금을 선지급(payment in advance)하는 경우이다. 이때 추심서류는 하자가 없어야 하고, 수출상의 담보제공이 필요하다. 이 경우 지급금액은 환어음의 우편송달기간에 대한 이자율 및 Usance이자에 해당하는 환가료(exchange premium)와 추심수수료를 공제한 금액을 지급한다.

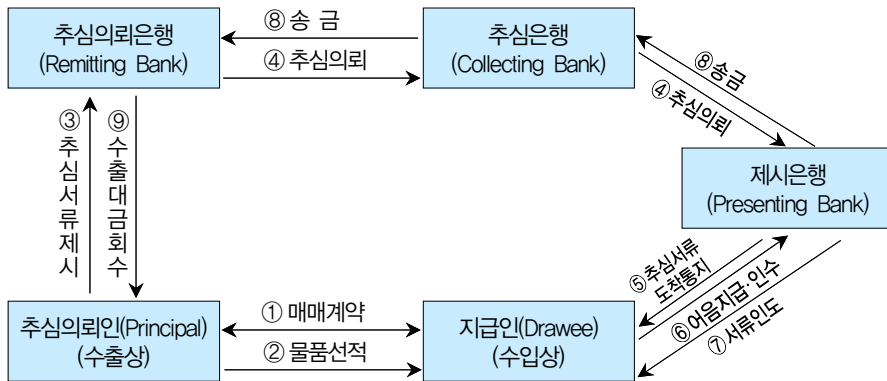
12) D/P나 D/A에 대한 명백한 지시가 없는 경우는 D/P로 간주한다(URC, Article 10). 그리고 D/P로 보아야 하는 경우로는 "sight", "D/P at sight", "XX days D/P" 등을 들 수 있고, D/A의 경우는 "D/A 30 d/s", "at 60 days sight" 등을 예로 들 수 있다.

13) 어음인수(acceptance)의 방법은 인수 또는 이와 동일한 의미의 문자를 환어음에 표시하고 지급인이 기명날인하는 것을 인수행위로 본다. 예를 들면, "Accepted on by ABC Inc., Payable at XYZ Bank, New York"으로 인수한다.

지시에 따라 상대은행 앞으로 송금한다.

그리고 추심의뢰은행은 추심은행으로부터 송금받은 대금을 수출상에게 지급함에 따라 수출상은 수출대금을 회수하게 되고 거래는 종료된다.

그림 13-3. D/P·D/A에 의한 대금결제과정



2.2 송금방식에 의한 대금결제

1. 송금방식 결제의 의의

‘송금결제’(remittance)란 수출입대금 전액을 외화로 영수하는 결제방법을 말한다. 송금방식에 의한 수출입거래는 환어음을 사용하지 않기 때문에 수출상은 선하증권(B/L) 등 선적서류를 은행을 통하지 않고 직접 송부하며, 수입상이 물품대금을 은행을 통하지 않고 직접 지급할 수도 있는데, 은행을 이용하는 것은 송금창구역할로서 계정이체를 통한 송금이나, 수표 등을 통한 대금수취의 편의 등 여러 이유 때문이다.

송금결제방식의 거래는 거래당사자간의 신용이 두터운 경우 또는 은행을 통한 경우 발생하는 추심 수수료나 신용장 수수료 등 비용절감을 위해 이용된다.

2. 송금방식 결제의 유형

1) 인도시기에 따른 구분

(1) 사전송금방식결제

‘사전송금방식’(advance remittance)은 단순송금방식으로서 수입상이 수입대금 전액을 물품의 선적 이전에 외화로 미리 지급하고, 수출상이 일정한 기일내에 이에 상응하는 물품을 수출하는 것을 말한다.

이 방식에는 주문과 동시에 물품대금을 지불하는 주문불(cash with order : CWO) 수입과, 계약서조건에 따라 수출대금의 일부 또는 전부를 수출물품 선적전에 영수하는 수출선수금(payment in advance) 등이 있다.

‘사전송금방식’ 대금결제는 당사자간의 매매계약 또는 주문만으로 이루어진다는 점에서 화환신용장에 의한 결제방식과 구별되며, 그 대금이 물품의 인도 이전에 이루어진다는 점에서 추심결제방식과도 다르다.

‘사전송금방식’은 수출상의 입장에서 보면 대금을 미리 수취하기 때문에 수출대금의 회수에 대한 위험을 회피할 수 있지만, 수입상의 입장에서는 대금을 미리 송부하기 때문에 자금부담이 크고 물품의 확실한 인수보장이 없다는 단점이 있다.

‘사전송금방식’은 수출상이 외국의 수입상에게 소액의 상품견본이나 시험용품을 유상으로 송부할 경우나 신용장개설, 선적서류의 작성, 환어음 발행 등의 절차를 거치거나 추심환어음으로 대금을 결제하는 번거로움을 회피하고 상호 거래가 장기간 지속되는 신용거래의 경우에 적합하다.

(2) 사후송금방식

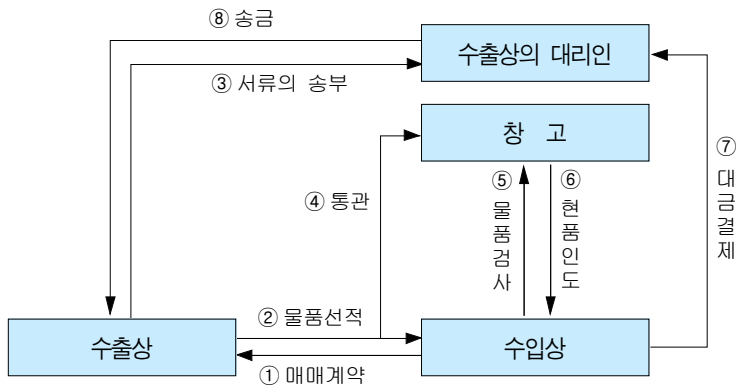
① ‘현물인도지급방식’(cash on delivery : COD) : ‘현물인도지급방식’은 물품이 목적지에 도착하면 수입상이 직접 물품의 품질이나 수량 등을 검사한 후 그 물품과 상환하여 수입대금을 현금으로 지급하는 방식으로서, 수입상이 수입대금을 지급하기 이전에 직접 인도물품의 품질이나 수량 등을 검사할 수 있는 장점이 있다.

‘현물인도지급방식’(COD)은 물품의 가격이 고가인 보석·귀금속의 경우이거나 또는 동일 물품이라도 물품의 색상, 가공방법, 순도 등에 따라서 가격의 차이가 많이 생기는 물품의 거래인 경우에 활용된다.

일반적으로 수입지에 있는 수출상의 해외지점 등 대리인에게 수출상이 송부하는 서류를 송부하고, 대리인이 물품검사시 입회해서 검사완료 후 대금을 결제하여 현

품을 인도하는 방식을 취하고 있으나 거래외국환은행 등을 이용하여 거래를 할 수 있다. 이 경우 수출상은 선적서류를 작성할 때 수화인(consignee)을 수입상의 거래은행으로 하고 착화통지처(notify party)를 수입상으로 하여 수입상이 대금지급을 하지 않으면 물품을 인수할 수 없도록 하여 수출대금의 회수에 따른 위험을 방지할 수 있다.

그림 13-4. 현물인도지급방식(COD) 거래절차

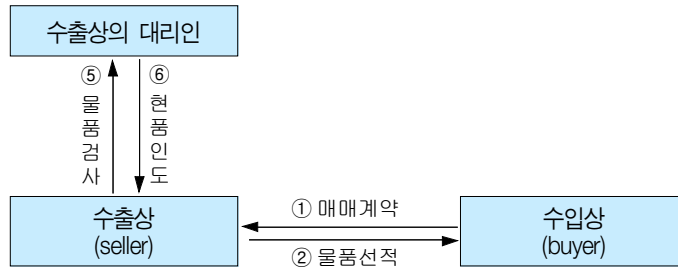


② ‘서류상환지급방식’(cash against documents : CAD) : ‘서류상환지급방식’(CAD)은 수출상이 물품을 선적하고 이를 증명하는 선하증권, 상업송장, 포장명세서, 보험증권 등의 주요 선적서류를 거래은행을 통하거나 또는 수입상에게 직접 제시할 때 수입상이 그 선적서류와 상환으로 수입대금을 현금으로 지급하는 방식이다.

‘서류상환지급방식’(CAD)은 수입상을 대신하여 대금을 결제할 대리인이나 은행이 수출국에 있을 경우에 가능하다. 하지만 수출상이 거래은행을 통하여 서류 등을 수입상의 거래은행에 송부한 뒤 수입상의 거래은행에서 서류와 상환하여 대금을 결제하는 방식도 있다.

이 CAD의 경우에는 수출상의 입장에서는 물품을 수출하고자 할 때 수입상이 거래은행으로부터 선적서류를 수령해가지 않아서 대금회수불능의 사태가 발생할 수도 있으므로, 미리 수입상의 신용상태를 충분히 조회한 후 거래를 해야 한다.

그림 13-5. 서류상한지급방식(CAD) 거래절차



③ ‘청산계정결제방식’(open account) : ‘청산계정’이란 정상적인 금융거래가 이루어지기 어려운 두 나라 사이의 무역대차결제를 장부상으로 청산하기로 한 협정을 체결하고 당사국 중앙은행에 상호 설정한 계정을 말한다.

두 나라는 일정 기간 동안 무역거래를 지속하면서 협정국간에 개설한 청산을 위한 계정에 무역의 대차를 기록하고 정기적으로 쌍방의 수출입대금을 상계하고 나머지 잔액만을 현금결제하게 된다. 이는 일종의 물물교환 형태인 구상무역을 보다 탄력적으로 운용할 수 있도록 하는 제도이다.

④ ‘상호계정결제방식’(account current) : ‘상호계정’이란 매매 양 당사자가 상호간에 수출입거래를 빈번하게 하는 경우에 각 거래마다 대금을 주고 받지 않고 일정기간의 거래에서 발생하는 채권·채무의 총액에 대하여 상계처리하고 그 잔액을 현금결제하는 방법을 말한다.

‘상호계정결제’는 무역거래자와 해외의 지점 사이에 발생하는 수불관계를 일일이 송금절차를 취하지 않고 본 지점간에 계정의 대차기입에 의하여 상계하고 그 잔액을 일정한 허가범위 내에서 적시에 결제하는데 많이 활용된다.

2) 송금형태에 따른 구분

(1) 전신송금방식 결제

‘전신송금방식’(telegraphic transfer : T/T)이란 일정한 금액을 지급하여 줄 것을 위탁하는 지급지시서를 전신환의 형식으로 발행하여 이를 송금은행이 직접 지급은행 앞으로 송금하는 방식으로서, 송금과정에서 발생하는 모든 위험은 송금은행에 게 전가된다.

특히 수입상 입장에서는 송금과정이 신속하게 처리되고 송금환의 분실·도난의 위험이 없고 환율의 변동에 따른 위험도 회피할 수 있지만 송금과정에서 발생하는 전신료를 부담해야 한다.

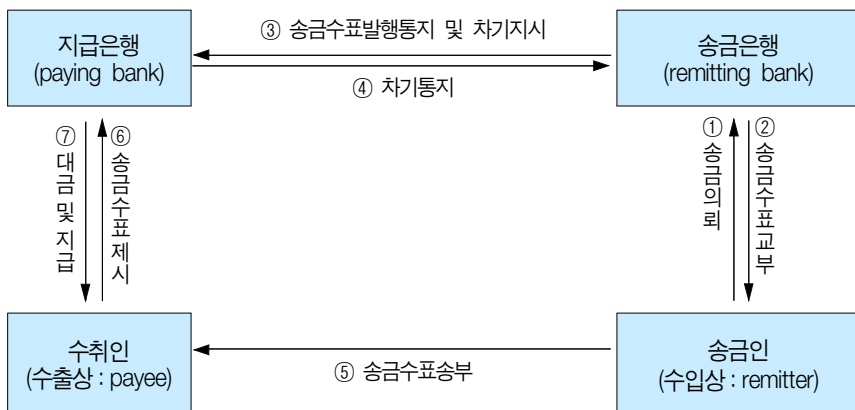
전신송금환의 지급방법은 지급은행이 수취인의 지급청구에 의해서 지급하는 청구지급(pay on application)방법과 수취인으로부터 청구가 없어도 지급은행으로부터 수취인에게 통지하여 지급하는 통지·지급(advice and pay)방법이 있다.

(2) 우편송금방식 결제

① 송금수표방식(demand draft) : '송금수표방식'이란 수입상이 물품대금에 상당하는 현금을 은행에 불입하고 요구불의 송금수표를 발급받아 그 수표를 우편으로 지급지의 수취인에게 송달하는 방법을 말한다. 송금수표는 지급은행 앞으로 직접 우송되는 것이 아니고 송금인이 직접 수취인에게 우송하면 지급지의 수취인이 이를 은행에 제시하여 대금지급을 받게 된다.

송금수표는 일반적으로 은행수표(banker's check)를 많이 사용하고 있지만 실무계에서는 일반회사가 개인자격으로 발행한 개인수표(personal check)도 사용된다. 만일 제공된 송금수표가 개인이 발행하거나 신용도가 낮은 회사가 발급한 수표인 경우에는 대금지급을 거절할 문제가 발생할 수 있기 때문에 주의해야 한다.

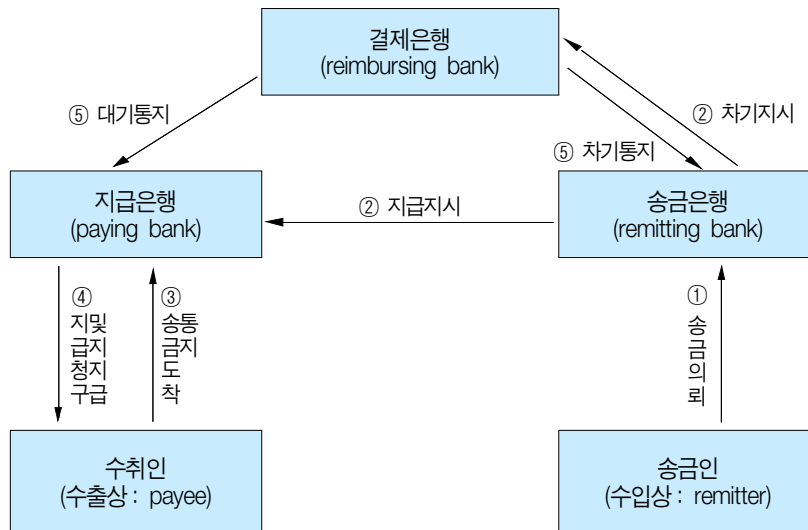
그림 13-6. 송금수표방식의 거래과정



② 우편환송금방식(mail transfer) : ‘우편환송금방식’이란 송금의뢰를 받은 은행이 송금수표를 의뢰인에게 교부하는 대신에, 일정금액을 수취인에게 지급하여 줄 것을 지급은행 앞으로 지시하는 지급지시서(payment order)를 작성하여 이것을 지급은행에 직접 우편으로 지시하는 방식을 말한다.

‘우편환송금방식’은 대금의 지급지시를 우편으로 지급인에게 통지한다는 것 이외에는 전신환의 지급지시와 동일하며, 우편의 지시는 송금과정에서 이를 분실할 위험과 도난의 위험 뿐만 아니라 우편일수 만큼의 기간이 소요되어 대금을 회수하는 수출상의 입장에서는 여러 가지 어려운 문제가 있다.

그림 13-7. 우편환송금방식의 거래과정



[예시 13-5] 외화송금신청서

외화송금신청서

(Application for foreign Remittance)

우리은행 앞

TO THE WOORI BANK

신청일(DATE) : 20 . .

본인은 외화거래기본약관에 따라 아래와 같이 귀행이 외화를 송금하여 줄 것을 신청하며 아울러 귀행 영업점에 게시한 외환거래기본약관을 열람하고 그 내용을 따를 것을 약속합니다.

I/We hereby apply for the remittance of foreign exchange according to the General Terms and Conditions of Foreign Exchange Transactions as follows. In addition, I/We hereby acknowledge my/our perusal of the above General Terms and Conditions posted at your bank's branches and agree to abide by them.

신	상 호 및 성 명 (Applicant)	한 글(KOREAN)	(인 또는 서명)		
		영 문(ENGLISH)			
청	사 업 자	사업자 등록 번호			
	내 국 인	주민 등록 번호			
인	외국인(해외교포)	여 권 번 호			
	주 소	(Tel)			
신	송금방법(Send By)	<input type="checkbox"/> 전신송금(TT) <input type="checkbox"/> 송금수표(CRS) <input type="checkbox"/> 송금수표(DD) <input type="checkbox"/> 우편송금(MT)			
	송 금 액(Amount) (납입내역:Classification of Rem. Amount)	(US\$)			
	수 취 인 (Beneficiary)	성 명(Name)		신청인과의 관계	
		주 소(Address)	(Tel)		
청	수취인거래은행	은행명 · 주소(Bank Name & Address)			
		수취인계좌번호(BNF'S A/C No)			
내	송 금 사 유 (Description)	국외수수료부담 (Charge)	<input type="checkbox"/> 수취인 (Beneficiary)	<input type="checkbox"/> 신청인 (Applicant)	
	용	수입대금(미화 2만불 초과)의 경우기재	품목 (H.S. Code)	L/C or 계약서 No.	대응수입예정일
※ 해 외 여 행 경 비 등의 경우기재		기 본 경 비 : 현지정착비 : 해외이주비 :	체 재 비 : 기타경비 :	(~)	당초: 변경:
	지급일자(Value Date)				
	신고 · 신고수리 번호				
	결제은행(Covering Bank)				
	송금 Reference No.				

- (주) 1. 첨부서류(Attached Documents) : 지급의 사유와 금액을 입증하는 서류
2. 굵은 선안에만 기입(고객)

2.3 국제팩토링방식에 의한 대금결제

1. 국제팩토링의 의의

‘팩토링’(factoring)이란 매도인이 매수인에게 물품을 외상으로 판매한 후에 발생하는 외상매출채권(account receivable)을 팩토링회사(factor)가 상환청구권 없이 일괄 양도받는 조건으로 계약을 체결한 후, 매도인에게 채권범위 내에서 금융의 제공, 매출채권의 관리, 채권의 회수, 기타의 사무처리대행 등을 제공하는 종합금융서비스를 말한다. 이러한 ‘팩토링’은 실제적으로 상업금융(commercial financing)을 행하는 것이며, 상환청구불능(without recourse)으로 인하여 원칙적으로 인수되지 않는 단기채권을 주로 취급한다.

2. 국제팩토링의 종류

팩토링은 몇 가지의 기준에 의하여 여러 종류로 분류된다. 이 중에서 팩토링 당사자들의 국적을 기준으로 ‘국내팩토링’(domestic factoring)과 ‘국제팩토링’(international factoring)으로 분류할 수 있다.

‘국내팩토링’이란 팩토링 당사자들의 국적이 동일한 팩토링이며, 국제팩토링은 팩토링 당사자들의 국적이 서로 다른 팩토링을 말한다. 이에 대해 ‘국제팩토링’은 무신용장방식의 외상무역거래에 있어서 팩토링회사가 외상수입자에 대한 신용위험을 인수하고 자기 책임하에 수출자에게 외상수출대금을 회수하여 주는 제도로써 외상수출채권 매입방식의 금융제공과 수출채권의 관리 및 회수, 기타의 관련 서비스를 제공하는 무역관련 종합서비스이다.

무역관련 서비스로서의 국제팩토링은 형태별로 팩토링계약자가 수출자(exporter)인가 수입자(importer)인가에 따라 ‘수출팩토링’(export factoring)과 ‘수입팩토링’(import factoring)으로 나누어지며, 그 기본적인 메카니즘은 동일하다. ‘국제팩토링’의 이용자는 주로 소규모 무역거래를 영위하는 자들로서 복잡한 거래절차를 원치 않으며, 또한 신속한 수출대금의 회수를 원하거나 담보부족 등으로 신용장 발행에 어려움이 있는 중소무역업자들이 대부분이다.

현재 우리나라의 많은 금융기관에서 국제팩토링업무를 취급하고 있으며, 수출입자는 이를 통하여 대금결제를 비롯한 종합적인 무역금융서비스를 받을 수 있다.

3. 국제팩토링 당사자와 거래과정

1) 국제팩토링의 거래당사자

(1) 팩터

‘팩터’(factor)는 클라이언트로부터 매출채권을 매입하고 대금을 지급하는 금융기관을 말하며, 일반적으로 팩토링회사의 형태로 존재한다. 국제팩토링에서 ‘팩터’는 수출팩터(export factor)와 수입팩터(import factor)로 분류할 수 있다.

(2) 클라이언트

‘클라이언트’(client)는 팩터와 팩토링계약을 체결하는 거래처로서 동 계약에 의하여 당해 상거래에서 발생한 외상매출채권을 ‘팩터’에게 원칙적으로 전부 양도하여 대금을 지불받는 자이다.

‘국내팩토링’에서는 물품을 판매한 판매자(seller), 그리고 ‘국제팩토링’에서는 물품을 수출하는 수출자(exportor)가 클라이언트가 되며, 우리나라에서는 ‘거래처’라는 용어로 번역되어 사용되기도 한다.

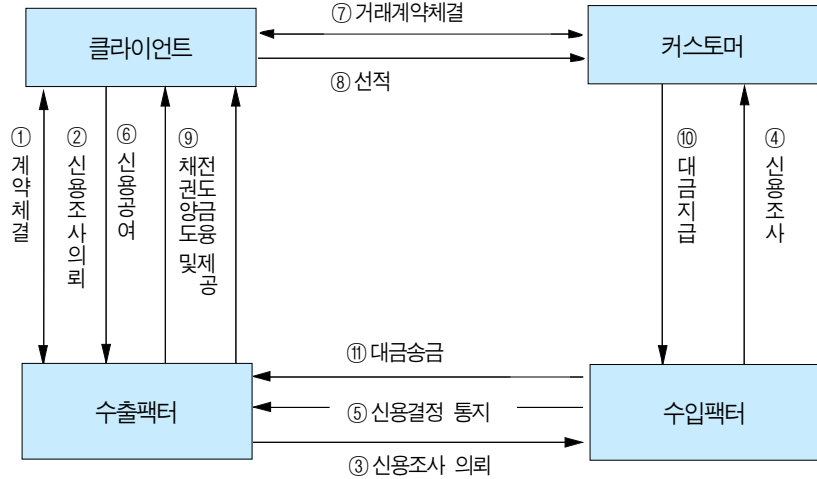
(3) 커스터머

‘커스터머’(customer)는 클라이언트의 물품판매처인 매수인(buyer)으로 팩터에 대하여 제3의 채무자에 해당한다. 국제팩토링에서는 수입자(importer)가 커스터머가 되며, 우리나라에서는 거래처의 고객이란 의미로서 ‘고객’이란 용어로 번역되어 사용되기도 한다.

2) 국제팩토링의 거래과정

- ① 수출팩터와 클라이언트간에 국제팩토링계약을 체결한다.
- ② 커스토머는 클라이언트에 대한 신용조사를 수출팩터에게 의뢰한다.
- ③ 수출팩터는 클라이언트로부터 고객리스트를 제출받아 커스터머가 주재하고 있는 국가의 수입팩터에게 신용조사를 의뢰한다.
- ④~⑤ 수입팩터는 커스터머에 대한 신용조사를 실시하고 그 결과를 수출팩터에게 통지한다.
- ⑥ 수출팩터는 수입팩터의 신용결정 통지에 따라 거래처에 신용공여 여부를 결정한다.

그림 13-8. 국제팩토링의 거래과정



- ⑦ 수출팩터의 신용조사 결과에 의거하여 클라이언트는 커스터머와 계약을 체결한다.
- ⑧ 클라이언트는 커스터머와의 계약내용에 따라 선적을 이행한다.
- ⑨ 클라이언트는 커스터머와의 영업활동에 의해 발생하는 매출채권을 국제팩토링 계약에 따라 전부 또는 일부를 팩터에게 양도한다.
- ⑩ 수입자인 커스터머는 채권의 만기일에 수입팩터에게 대금을 지급한다.
- ⑪ 수입팩터는 지급받은 대금을 수출팩터에게 송금한다. 이 과정에서 수출팩터는 채권확보를 이행함으로써 금융의 창출, 대금회수 등의 번잡한 업무에서 벗어나게 된다.

4. 국제팩토링의 효용성

1) 해외시장개척과 시장의 확대

‘팩토링’은 수출상에게 대금회수에 대한 불안을 제거하여 주고, 상대방인 수입상에게는 외상무역거래방식에 따라 자금부담을 크게 덜어주므로 상호간의 거래규모가 확대될 수 있다. 따라서 국제무역에 있어서 ‘팩토링’에 의한 대금결제방법은 해외시장개척과 기존시장의 확대에 기여할 수 있다.

2) 부실채권의 방지

‘팩토링’에 있어서 팩토링회사가 제공하는 수입상에 대한 신용승인은 신용보증과는 달리 수입상의 신용악화로 인한 지급불능시에도 100% 대지급을 한다는 조건이고, 또한 채권회수를 책임지므로 수출상의 입장에서는 부실채권을 줄일 수 있다. 또한 ‘팩토링’에 의한 수출입거래에서 분쟁이 발생하는 경우에 팩토링회사가 개입하여 분쟁해결에 적극적인 노력을 하므로 그 해결이 용이하며 불합리한 손실을 방지할 수 있다.

3) 운영자금조달의 용이

‘수출팩토링’에서 팩토링회사는 수입상에 대한 신용승인한도 내에서 채권의 만기일 이전에 수출채권의 100%까지 선적서류매입에 의한 금융을 제공하여준다. 따라서 수출상은 외상매출채권을 사전에 자금화하여 운영자금을 조달할 수 있다.

4) 부대비용절감

‘수출팩토링’의 경우에 팩토링회사가 수출상에게 외국의 수입상에 대한 신용조사를 행하여 그 정보를 제공하여 준다. 따라서 수출상은 수입상에 대한 신용조사 등에 따른 비용의 절감과 기존의 신용장방식에 의한 대금결제에서 소요되는 신용장의 개설, 통지, 확인수수료, 매입수수료 등 여러 가지 비용을 절감할 수 있다.

5) 외상매출채권 관리능력강화

팩토링회사가 신용수출에 따른 수입자별 원장정리, 신용거래 한도관리, 채권관리 및 회수 등의 서비스를 제공하여 주고, 또한 경영컨설팅도 제공하여 준다. 따라서 수출상은 외상매출채권을 효율적으로 관리할 수 있다.



제 14 장

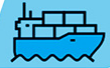
무역클레임과 상사중재

제1절 무역계약 종료와 계약위반 / 646

제2절 무역클레임 / 651

제3절 상사중재 / 661

제1절 무역계약 종료와 계약위반



1.1 계약종료의 개념

무역거래는 유효하게 성립된 계약의 내용에 좇은 완전한 이행을 필요로 하며 이러한 ‘이행’(performance)¹⁾에 의하여 계약은 종료되지만, 무역의 국제거래적 특성으로 인하여 무역계약을 둘러싼 분쟁(dispute)이 흔히 발생한다. 다시 말해 계약내용에 좇은 이행이 불완전하거나 이행 자체가 불능한 경우 분쟁이 발생하고, 결국 당사자간에 계약위반(breach of contract)과 구제(remedy)의 문제로 손해배상청구 등의 클레임(claim)이 제기되는 경우가 적지 않다.

‘계약의 종료’(termination of contract)란 매매계약의 체결로 당사자간에 성립되었던 계약이 이행 등의 여러 가지 사유에 의해 그 효력이 소멸(discharge)되는 것을 말한다. 이러한 ‘계약의 소멸’(discharge of contract)은 다음의 계약소멸사유, 즉 ① 계약당사자의 합의(agreement), ② 당사자의 계약상 의무의 이행(performance), ③ 계약의 위반(breach of contract) 및 ④ ‘계약목적달성불능’(frustration)²⁾에 의해 계약의 효력을 소멸시킨다.³⁾

상기의 계약의 소멸사유 중에 문제가 되는 것은 계약위반의 경우이다. 왜냐하면 당사자의 합의나 의무의 이행 또는 ‘계약목적달성불능’⁴⁾의 경우는 그것으로 계약이 종료되고 다른 특별한 문제를 야기하지 않지만, 계약위반에 의한 소멸의 경우는 계약의 종료 대신 ‘계약의 해제’ 등과 같은 ‘구제’와 관련한 새로운 법적 문제를 발생하기 때문이다. 그리고 계약의 조항 중에 전술한 클레임조항을 비롯하여 중재

1) 계약의 이행(performance)은 채무자가 채무의 내용에 좇아 이를 실현하는 것으로, 우리나라와 일본 「민법」에서는 이를 ‘변제’라 한다. 우리나라 「민법」, 제460조 참조.

2) ‘계약목적달성불능’, 즉 영미법상의 ‘프러스트레이션’(frustration)의 개념은 계약당사자의 고의나 과실없이 후발적 사정으로 계약이 해제됨으로써 당사자가 추구했던 계약목적이 좌절되는 계약목적달성불능을 말한다. 따라서 이 ‘계약목적달성불능’은 거래당사자의 사망, 목적물의 멸실, 후발적 위법 등의 사정이 있는 경우에는 ‘프러스트레이션’으로 인정되어 당해 사건의 발생 시점으로부터 계약은 자동적으로 소멸된다.

3) 계약소멸사유의 자세한 내용에 관해서는 윤광운, 「무역계약론」 제2판, 탐복스, 2017, p. 397 이하 참조.

4) ‘계약목적달성불능’(frustration)은 우리 「민법」을 비롯한 대륙법계의 ‘사정변경의 원칙’과 같은 기능을 가진다.

조항, 재판관할권조항 등의 경우는 다른 계약조항이 소멸되었다 하여 동시에 소멸되는 것이 아니라는 점이다.

이와 같이 계약이 소멸되는 것을 우리 「민법」에서는 ‘채권의 소멸’이라고 하고, ‘채권의 소멸’의 원인으로는 우선, 채권에 특유한 원인으로 당사자의 합의, 이행 등에 의한 소멸로서, 우리나라 「민법」에서는 ‘변제’와 ‘대물변제’ 등과 이 외에 ‘법률 규정의 적용’(operation of law)에 의해서도 계약이 소멸한다.⁵⁾

1.2 계약위반과 구제의 법리

거래실무상 계약당사자의 계약내용의 불이행으로 계약이 종료 되는 대신 새로운 계약위반과 구제의 법적 문제를 마주하게 되는 경우가 적지 않은 바, 다음에서는 계약위반과 구제 그리고 대표적 구제수단인 계약해제의 법적 측면을 중심으로 살펴본다.

1. 계약위반과 구제

‘계약위반’(breach of contract)이란 계약내용에 좇은 이행을 하지 않은 경우를 말하며,⁶⁾ 우리나라 「민법」에서는 이를 ‘채무불이행’으로 불리 운다. 매매계약은 당사자간의 물품인도와 대금지급의무를 ‘동시이행조건’(concurrent condition)으로 하고 있지만, 계약의 이행이 그 내용과 상이한 경우로 품질상위나 인도지체, 포장 불량, 결제지연과 같은 계약의 불이행의 경우 곧 계약위반이 된다.

그리고 ‘계약위반에 대한 구제’(remedy)라 함은 일정한 권리가 침해당하는 경우에 그러한 침해를 방지(prevent), 시정(redress) 또는 보상(compensate)하게 하는 것을 말하고,⁷⁾ 그 구제수단으로는 손해배상청구, 계약해제, 특정이행 및 대체품청

5) 우리 「민법」상 채권의 소멸원인에는 전술한 변제·대물변제를 포함하여 공탁·상계·갱개·면제 및 혼동의 7가지를 두고 있다. 이 외에도 ‘법률규정의 적용’(operation of law)에 의한 것으로는 그 법률행위의 취소, 해제조건 성취, 종기의 도래, 계약의 해제나 해지 등에 의해서도 소멸한다. 김준호, 「민법사례 연구」, 법문사, 1986, p. 450.

6) 이러한 계약위반(breach of contract)은 일방이 계약상의 의무이행을 면(免)하는 정당한 사유 없이(without lawful excuse) 그의 이행을 지체, 거절, 불완전 혹은 해태하는 것을 말한다. G. H. Treitel, *The Law of Contract*, 6th ed., London, Butterworths, 1984, p. 258.

7) 계약위반의 구제(remedy)는 일방의 계약상 이행의무의 불이행(non-performance)으로 피해당사자의 손실을 보충하여 주는 것을 말하며, 그 수단을 구제방법 내지 구제수단이라 한다. Hugn

구 등이 있다. ‘영미법’에서는 구제방법을 “매수인의 계약위반에 대한 매도인의 구제”(seller’s remedy)와 “매도인의 계약위반에 대한 매수인의 구제”(buyer’s remedy)라고 하여 매매당사자를 중심으로 구분하고, ‘매도인의 구제’(seller’s remedy)로는 대금청구소송 및 수령의무위반에 대한 손해배상을, 그리고 ‘매수인의 구제’(buyer’s remedy)로는 매도인의 인도의무위반으로 인한 손해배상청구, 특정이행청구 등을 인정하고 있다.⁸⁾ 계약의 위반과 그 이행을 규정하는 계약내용과는 상호 밀접한 관계가 있다. 따라서 ‘이행’과 ‘위반’의 문제는 동전의 양면과 같다.⁹⁾ 여기서 ‘이행’(performance)이란 채무자가 채무의 내용에 좇아 이를 실현하는 것을 말한다.¹⁰⁾

영미법상의 ‘계약위반’(breach of contract)의 유형으로는 이행지체, 이행불능, 이행거절 및 불완전이행이 있다.

첫째, ‘이행지체’(delay in performance)는 선적지연 등과 같이 계약의 이행을 지체한 경우로서, 상대방은 계약의 이행을 요구하거나 일정한 조건에 따라 계약의 해제나 손해배상을 청구할 수 있다. ‘손해배상의 청구’는 당사자의 고의·과실 등 그의 책임있는 사유(귀책사유)에 의한 것에 한하며, ‘불가항력’(force majeure) 등 당사자의 귀책사유에 해당하지 않는다는 사실을 증명할 수 있으면 ‘면책’이 된다.

둘째, ‘이행불능’(Impossibility of Performance)이란 채무자의 고의 또는 과실에 의해 이행이 불능하게 되는 것을 말한다. 계약이 당사자의 책임있는 사유, 즉 귀책사유에 의하여 이행이 불능하게 되었을 경우에 상대방은 손해배상을 청구하며 계약을 해제할 수 있다. 그러나 당사자의 귀책사유에 의한 경우가 아닌 때에 매매계약에 ‘불가항력조항’(force majeure clause)이 있는 경우에는 면책되므로 손해배상의 청구문제는 발생하지 않는다.

셋째, ‘이행거절’(Renunciation, Repudiation)은 쌍무계약에 있어서 당사자의 일방이 계약에 의하여 정해진 이행기가 도래하여도 자기의 의무를 이행할 의사가 없거나 이행하는 것이 불가능하다는 것을 표명하는 것을 말한다.¹¹⁾ 즉, 대금지급이나 계약물품의 인도를 거절하는 경우로서, ‘이행기전 계약위반’(anticipation breach)이라 하여 그 상대방은 즉시 계약을 해제하여 손해배상청구를 할 수 있다는 원칙이 확립되었다.¹²⁾ ‘이행기전 계약위반’의 경우는 위반사실이 명백하여야 하며, 매도인

Collins, *The Law of Contract*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1986, p.178.

8) SGA 1979, 제49조 내지 제51조 : 윤광운 외, 「영국물품매매법(SGA)」, p. 204 이하 참조.

9) G. H. Treitel, *An Outline of the Law of Contract*, op. cit., p. 258.

10) 우리나라와 일본법에서는 이를 ‘변제’라고 한다. 우리나라 「민법」 제460조 참조.

11) G. H. Treitel, *The Law Contract*, op. cit., p. 642.

이 매매계약의 목적물을 제3자에게 매각한 경우 역시 ‘이행기전 위반’으로 본다.¹³⁾

넷째, ‘불완전이행’(Incomplete Performace)이란 계약은 이행되었으나 품질불량·수량부족 등 그 이행이 계약의 내용에 부적합한 경우를 말한다. 상대방은 불완전한 이행을 거절할 수 있고, 또한 완전한 이행을 요구하거나 계약해제, 손해배상 청구 등의 구제수단을 강구할 수 있다.

영미법상의 “Breach of Contract”(계약위반)은 우리 「민법」상의 ‘채무불이행’과 유사한 개념으로, 매매당사자의 채무불이행에 대한 구제에 관하여, 우리 「민법」은 계약의 이행을 법률적으로 확보하는 것을 ‘책임’이라 하고, ‘채무불이행’(즉, 계약위반)에 대한 구제는 책임의 종류 내지 책임을 실현하는 방법의 문제로 본다.¹⁴⁾ 여기서 ‘채무불이행’이란 채무자가 채무의 내용에 좇은 급부를 하지 아니한 것으로서, ‘채무불이행’에 대한 구제방법으로 강제이행과 손해배상의 두 가지 방법을 인정하고 있다.¹⁵⁾

계약위반에 대한 ‘구제’에서 문제가 되는 것은 구제방법의 선택이다. 즉, 강제이행과 계약해제는 원칙적으로 양립할 수 없으며, 단지 손해배상청구는 강제이행이나 계약해제의 선택과 더불어 청구가 가능하다. 다시 말해 구제수단을 행사하는 경우 계약이행청구권과 계약해제권은 동시에 행사할 수 없으며 그 중 선택되는 구제책과 함께 손해배상청구권은 양립하여 동시에 행사할 수 있다.

2. 계약해제

전술한 바와 같이 중대한 계약위반의 경우 당해 계약을 소멸시키는 일반적인 구제수단이라 할 수 있는 ‘계약해제’의 법적 성격을 이하에서 검토한다.

‘계약해제’(cancellation of contract)는 당사자가 일정 요건에 따라 취득하는 ‘해제권’(right of cancellation)에 의해서 계약의 효력을 소급적으로 소멸시키는 법률효과를 발생하게 하는 것을 말한다.¹⁶⁾

매매계약의 해제사유로는 이행(performance)이나 합의(agreement), 계약위반

12) Hochster v. De la Tour(1853).

13) Harper v. Bronson. 104 FI3. 75. 139 So. 203 (1932).

14) 곽윤직, 「채권총론」, 경문사, 1974, pp. 156~157.

15) ‘강제이행’은 채권자의 권리이며 의무는 아니므로 채권자는 강제이행을 요구하지 않고 불이행으로 인한 손해배상만을 청구하는 것도 무방하다. 상계서, p. 157.

16) ‘계약의 해제’(discharge)란 유효하게 성립된 계약이 후발적 사정(supervening circumstances)으로 인하여 효력이 소멸되고 계약이 종료되어 결국 계약이 없었던 상태로 만드는 것을 말한다. ‘해지’와 차이점은 해제는 소급효과가 있는 반면 ‘해지’는 장래에 대하여만 효력이 발생한다는 점이다.

(breach of contract), 계약목적달성불능(frustration)¹⁷⁾, 법률규정(law)¹⁸⁾이 있다. 이 중에 특히 상대방의 계약위반에 대하여 당사자가 계약해제의 권리를 행사하려는 경우에는 다음의 요건, 즉 ① 상대방의 중대한 ‘본질적 위반’(fundamental breach of contract)이 있을 때, ② 당사자가 상대방에게 계약해제의 의사를 통지하였을 때를 충족하여야 한다. 여기서 ‘본질적 위반’이란 상대방이 계약을 이행하지 않음으로써 당사자가 계약에서 기대할 권리가 있는 내용을 실질적으로 박탈할 정도로 손해가 발생한 경우를 말한다.¹⁹⁾ 그러나 계약을 위반한 상대방이 그러한 손해의 결과를 예견하지 못하였고 그 예견을 하지 못한 사실에 합리적인 이유가 있을 때에는 ‘본질적 위반’으로 보지 아니한다.

‘계약해제’는 한쪽의 단독행위로서 해제의 의사표시로 성립되며, 계약해제의 통지는 발송함으로써 효력이 있다. 상대방의 ‘본질적 계약위반’이 있었다고 해서 계약은 당연 해제되는 것이 아니라 당사자가 계약해제의 의사를 통지해야 해제된다. 이는 계약을 위반한 당사자의 의사표시는 ‘도달주의’, 권리를 주장하는 자의 의사표시는 ‘발신주의’를 인정함으로써 의사전달과정에서의 사고를 계약위반자에게 부담시키고 있다. 우리 ‘민법’ 제111조에서 ‘계약해제권’은 상대방에 대한 의사표시로 행사하고, 이 의사표시는 상대방에 ‘도달한 때’ 효력이 있다고 규정하고 있다.

한편 ‘계약해제’의 효과로서, 계약이 해제되는 경우 양 당사자는 계약의 의무로부터 면제된다. 계약해제로 인하여 손해를 입은 당사자는 상대방에 대하여 손해배상청구권을 가진다. 계약이 해제되더라도 계약 중에 기재된 분쟁해결조항 및 계약해제로 인한 당사자의 권리·의무를 규율하는 조항은 그 분쟁이 해결될 때까지 효력을 유지한다.

‘계약해제’시 이미 이행된 부분은 상호 ‘원상회복’을 청구할 수 있다. 이때 원상회복이 불가능한 경우는 그에 상당한 가격으로 반환할 수 있다. 수령한 물품을 원상대로 반환할 수 없는 경우 매수인은 계약해제권, 대체품인도청구권을 행사할 수 없으나 특정이행청구권, 대금감액권, 손해배상청구권 등은 행사할 수 있다. 매도인

17) ‘계약목적달성불능’(frustration)은 계약당사자의 고의나 과실없이 후발적 사정으로 계약이 해제됨으로써 당사자의 계약목적이 좌절되어 그 이행이 불가능한 상태를 말한다. 이 ‘계약목적달성불능’은 거래당사자의 사망, 목적물의 멸실, 후발적 위법 등의 사정이 있는 경우에 소위 ‘프러스트레이션’으로 인정되어 당해 사건의 발생시점으로부터 계약은 자동적으로 소멸된다.

18) 법률규정에 의한 해제의 예는 파산에서의 면책명령, 시간의 경과 등이 있다.

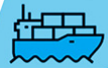
19) 당해 계약위반이 그 계약의 중대한 ‘본질적 계약위반’(fundamental breach)에 해당되는 경우 계약을 소멸시키며, 그 계약위반에 대한 구제도 일정한 계약상의 목적을 달성하기 위한 수단이므로 그 목적의 소멸로 구제권 역시도 소멸된다.

이 계약위반과 관계없이 계약해제로 인하여 대금을 반환하게 되는 경우 그 때까지 발생한 이자(revenue interest)도 반환하여야 하고, 매수인 역시 인도된 물품으로 인한 이익(전매 등)이 발생한 것이 있을 때에는 반환하여야 한다.

한편 계약위반의 구제와 관련 배상하여야 할 손해의 범위에는 상대방이 입을 '실제상의 손해'(actual loss)와 함께 화물이 수입지에 도착한 후 전매에 의하여 얻을 수 있는 '이익의 손실'(loss of profit), 즉 희망이익의 손실도 포함된다. 또한 계약해제의 경우 설혹 계약이 해제되더라도 계약불이행의 책임이 있는 당사자는 여전히 손해를 배상하여야 한다.

이러한 '손해배상청구'는 전술한 바와 같이 계약해제와 양립하여 동시에 청구가 가능하다.

제2절 무역클레임



2.1 무역클레임의 의의



1. 무역클레임의 개념

일반적으로 상거래에서 피해를 입은 당사자인 청구자(claimant)가 상대방인 피청구자(claimee)에게 자신의 손실에 대해 그 해결을 요구하는 것을 '클레임'(claim)이라 하는데, '무역클레임'(trade claim)은 매매당사자의 일방당사자가 계약의 일부 또는 전부를 불이행하거나 불완전하게 이행함으로써 상대방에게 손실을 입혔을 때 손해를 입은 당사자가 상대방에 대하여 손해배상을 청구하거나 계약이행을 청구하는 것을 말한다.

'무역클레임'은 거래에 따른 손해를 객관적인 자료와 증거에 근거해서 합리적인 방법으로 해결하려는 '상사분쟁의 구상'(claim for trade dispute)이라는 점에서 단순한 불평이나 분쟁과는 구분된다. '무역클레임'의 당사자는 단순히 거래당사자에 국한하지 않고 거래과정에서 관련된 운송회사, 외국환은행, 보험회사, 창고회사 등 과도 '클레임'이 제기되는 경우도 있다.

‘무역클레임’에서의 청구내용은 첫째, 금전배상을 청구하는 것으로 손해배상금, 해약변상금 또는 가격인상 또는 인하를 요구하는 경우와 둘째, 금전 이외의 방법으로 손해배상을 청구하는 것으로 계약의 해제, 화물의 반환, 부족분의 추가송부 등을 요구하고 있는 경우 및 위의 두 가지 내용의 병행을 요구하는 경우 등이 있다.

최근 우리나라는 무역규모의 확대와 더불어 무역클레임의 건수가 계속 늘어가기 때문에 이 문제에 대하여 각별한 관심을 가져야 한다.

2. 무역클레임의 종류

1) 클레임 발생원인에 따른 분류

(1) 품질에 관한 클레임

품질불량(inferior quality), 등급저하(inferior grade), 품질상위(different quality), 변질(deterioration), 변색(discoloration) 등

(2) 수량에 관한 클레임

선적부족(short shipment), 착화부족(short landing), 감량(diminution), 중량부족(under weight) 등

(3) 선적에 관한 클레임

하역손상(stevedore damage), 선적지연(delayed shipment), 적부불량(bad stowage), 불착(non-delivery), 부정출하(defaults in shipment), 재선적(reshipment), 분실(missing), 유실(drifting away), 항공운송의 두절(suspension of airway transportation) 등

(4) 포장에 관한 클레임

포장불충분(insufficient packing), 포장불량(inferior packing), 포장불완전(incomplete packing) 등

(5) 가격 또는 결제에 관한 클레임

가격조정(price adjustment), 초과지급(over payment), 초과비용지출(over charge), 반송비(expenses for return), 검증료(survey fee), 벌금 또는 과태료(fine or penalty discount), 체선료(demurrage), 어음할인 거부(reluctance to negotiate draft) 등

(6) 서류에 관한 클레임

부정확한 송장(incorrect invoice), 기재사항의 상위(misdescription), 서류불비(lack of documents) 등

(7) 계약에 관한 클레임

계약위반(breach of contract), 계약취소(cancellation of contract), 계약거절(rejection of contract) 등

2) 클레임 성격을 기준으로 한 분류

(1) 일반적 클레임

‘일반적 클레임’은 무역거래를 수행하는 과정에서 발생하는 클레임으로서, 매매 당사자 일방의 과실 또는 태만에 의하여 발생되거나 당사자 이외의 제3자에 의하여 야기된다. 클레임이 ‘제3자’에 의하여 발생된 경우, 예를 들면 클레임의 발생원인이 제조업자나 공급자 또는 운송업자 등의 귀책사유일 경우에는 가해자(claimee)가 피해자(claimant)에게 손해배상을 한 뒤 책임있는 제3자에게 그 책임을 전가시킬 수 있다.

(2) Market Claim

무역계약 성립 후 상품의 시세가 하락하여 매수인이 손해를 입을 것으로 예상될 때 일반적으로는 ‘클레임’의 대상이 되지 않을 경미한 과실을 이유로 가격인하를 요구하며 제기하는 클레임을 통상 ‘Market Claim’이라고 한다. 경우에 따라서는 ‘Market Claim’인지 정당한 ‘클레임’인지 판별하기 어렵다. 또한 ‘Non-L/C베이스’인 경우 어음지급을 거부하겠다고 위협할 가능성이 있기 때문에 거래전 신용조사시 매수인의 대외평판도(character)와 신용도 등을 잘 파악하여야 한다.

(3) 계획적 클레임

‘계획적 클레임’은 매매당사자의 고의에 의한 클레임을 말한다. 예를 들어 매수인이 처음부터 교묘한 술책을 사용하여 매도인으로 하여금 계약이행에 지장을 일으키게 하여 제기하는 경우의 클레임이다.

3) 클레임 제기주체에 따른 분류

무역클레임은 그 제기자에 따라 ‘매도인 클레임’(seller’s claim)과 ‘매수인 클레임’(buyer’s claim)으로 나눌 수 있다.

‘매도인 클레임’은 매수인이 어음부도를 내거나 약정한 신용장을 발행하지 않는 경우 등의 사유로 매도인이 제기하는 ‘클레임’을 말한다. ‘매수인 클레임’은 매도인의 선적지연이나 상품의 하자가 있는 경우 등을 이유로 매수인이 매도인에게 제기하는 경우이다.

2.2 무역클레임의 처리절차

1. 당사자의 선택

‘클레임’의 제기사유를 발견하면 먼저 클레임 사유발생의 원인 및 책임소재가 누구에게 있는지를 치밀하게 분석하여 당사자를 결정하여야 할 것이다.

‘클레임’의 당사자는 통상적으로 계약당사자가 되는 것이 일반적이지만, 손해에 대해 계약당사자의 귀책사유가 없는 경우 ‘제3자’에게 청구하는 경우도 있다. ‘클레임’의 당사자는 수출의 경우 상대국의 수입상, 상대국의 신용장발행은행, 선박회사(또는 보험회사) 중에서 정하며, 수입의 경우 상대국의 수출상, 외국의 제조업자, 선박회사(또는 보험회사) 중에서 정하게 된다.

2. 클레임의 통지방법

‘클레임’의 사유를 발견하면 우선 그 개요에 대한 ‘클레임통지서’(Claim Notice)를 전신이나 텔렉스를 이용하여 발송한 후 확정된 클레임제기서장을 송부하여야 한다.

클레임제기서장에는 클레임진술서(Statement of Claim) 및 기타 증거서류를 첨부하여 클레임의 정당성을 상대방에게 납득시켜야 하며, 클레임진술서에는 당해 계약번호, 계약일자 등을 명기하여 상대방에게 분쟁대상을 확실히 밝히는 동시에 클레임의 성질을 구체적으로 설명한 후 클레임의 발생상황을 열거하고 요구하는 구제방법을 명확히 제시하여야 한다.

표 14-1. 클레임통지서 기재사항

클레임통지서	기재사항
클레임제기서장	① 클레임진술서(Statement of Claim) ② 손해명세서(Particualars of Loss Sustained) ③ 검사보고서(Survey Report) ④ 청구서 및 기타 참조사항
클레임진술서	① 당해 계약번호(Contract Number) ② 계약일자(Contract Date) ③ 품명(Item) ④ 선명(Vessel Name) ⑤ 계약수량(Quantity) ⑥ 선적항(Shipping Port) ⑦ 도착항(Destination) ⑧ 신용장번호(L/C Number) ⑨ 선하증권번호(B/L Number) 및 기타 참조사항

한편, 금전상의 청구가 있을 경우에는 ‘손해명세서’를 제시하여야 하는데, ‘손해명세서’에는 송장가격과 클레임 금액을 표시하고 실제 손실의 근거내역과 부대비용을 구체적으로 명시하여야 한다. ‘검사보고서’(Survey Report)는 가능한 국제적으로 권위가 있는 검정기관에서 발급한 검사보고서를 제시하는 것이 유리하다.

3. 클레임의 제기기한

계약에 ‘클레임’의 제기기한을 약정한 경우에는 그 계약조항에 따른다. 물품검사 통지의무에 관한 계약에 약정이 없는 경우에는 나라마다 그 적용을 달리하고 있다.

실례로 우리나라의 경우에는 ‘클레임’ 사유를 발견하는 즉시 통지해야 하며, 즉시 발견되지 않는 손해에 대해서는 사유 발생시점으로부터 6개월을 제기기한으로 인정하고 있다. 미국의 경우에는 지체없이(without delay) 통지할 것을 원칙으로 하고 있는데 여기서 지체없이란 각각의 물건에 대한 검사를 완료할 수 있는 ‘합리적인 기간(reasonable time) 내’를 의미한다. 한편, 일본은 즉시 검사하고 즉시 통지함을 원칙으로 하고 있다.

4. 위약물품의 반송

제기한 ‘클레임’을 상대방이 수락하는 경우, 손해배상금을 받거나 대체이행을 청구할 수 있다. 그러나 상대방이 이를 거절하면 상사중재기관을 통해 중재에 의해 해결하거나 또는 법원에 제소하여 판정을 받게 된다.

클레임 제기자가 우리나라 수입자인 경우 대체이행을 청구할 때에는 수입된 당해 물품을 반송하여야 한다. 위약물품의 재수출은 대외무역법규의 규정에 따라 수출승인을 면제받아 수출할 수 있다.

5. 클레임의 수령

1) 클레임의 내용파악

클레임통지의 내용 중에서 상대방의 표현이나 어조에 따라 요구사항의 강도를 측정하고 애매한 것은 즉각 확인하여 쌍방간의 의사가 명확하게 전달되어야 유효한 해결책을 강구할 수 있다. 거래된 물품의 성질과 사정을 감안하여 유효기한 내에 클레임을 제기하였는지의 여부를 면밀히 검토하고 만일 시효가 지났다면 이를 배척하는 항변을 한다.

상대방이 제기한 ‘클레임’이 정당한 것인가의 여부를 확인하기 위하여 증거서류의 신빙도를 검사하여야 한다. 만약에 검사보고서가 첨부되어 있을 경우에는 그 검사보고서를 작성한 날짜와 그 기관의 신용을 조사하여 만약 부실한 경우가 있으면 이에 항변하여야 한다.

2) 클레임의 수락과 거절

상대방의 ‘클레임’이 정당하다고 인정되면 손해배상을 하거나 대체이행을 하여야 한다. 즉, 금전으로 손해배상을 하는 경우에는 외국환관리규정이 정한 바에 따라 외화송금에 대한 지급인증을 받아야 한다.

대체이행을 하는 경우에는 「대외무역법시행령」상의 수출입승인 면제규정 및 관세법에 의거하여 수출한 물품의 재수입절차와 대체품의 재수출절차를 거쳐야 한다. 그리고 상대방의 청구가 부당하면 그에 대한 반증자료를 첨부하여 항변하고 청구거절의 의사표시를 한다.

[예시 14-1] 무역클레임 제기서장

ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD

#1722, 21C CITY O/T, DAEYEON 3-DONG,
NAM-GU, Busan, 608-743 Korea

May 05, 2004

Messrs. Brown & Co., Ltd.
New York, U. S. A.

Gentlemen :

Your shipment of Microscopes ex. M/S. "President Wilson" was delivered to our customer's warehouse this morning. Upon inspection of the goods by both ourselves and customers, we are surprised to find that they are entirely covered with fungus.

Since it is supposed that the damage has been caused by poor packing, we shall have to propose our claim to your factory as soon as the estimate of damaged amount has been submitted us by a surveyor at our side.

This is only a few lines of preliminary advice for our claim, and we hereby declare that we reserve the right to file a claim with you for the damage when the details are ascertained.

You are also request to acknowledge this notice in your return airmail.

Yours best regards,

ENDAM ENG. & TRADING CO., LTD.

Signature

Jang, Young-Cheon

JANG, YOUNG-CHEON

President

2.3 무역클레임의 해결

1. 무역클레임의 해결에 관한 약정

‘클레임’이 발생한 경우의 구체적인 처리방법에 관해서는 전술한 클레임 제기절차에 따르겠으나, 사전에 일반거래조건이나 계약의 일부분으로서 클레임 제기기한 등 매매당사자간에 약정해 두는 것이 원칙이다.

이러한 사전약정에 따라 제기된 ‘무역클레임’에 대하여 청구인(claimant)과 피청구인(claimee) 간에는 다음의 조치, 즉 ① 청구인의 클레임의 철회(withdrawal of claim) 또는 취소(cancellation of claim), ② 피청구인의 클레임의 거절(refusal of claim), ③ 피청구인의 클레임의 수락(acceptance of claim)를 취하게 된다.

그리고 이러한 조치의 결과에 따른 구체적인 클레임의 해결내용으로서는 ① 손해배상금의 지급, ② 물품대금의 감액, ③ 화물의 반송, ④ 대체품의 제공, ⑤ 계약의 이행 등을 들 수 있다.

2. 무역클레임의 해결방법

1) 당사자간의 해결

(1) 청구권의 포기

‘청구권의 포기’(waiver of claim)란 피해자가 가해자에게 클레임제기를 일방적으로 철회하는 것을 말한다. 이러한 경우는 상대방에게 다른 조건을 제안하였거나 아니면 클레임 제기를 통하여 향후 있을 거래에 대한 주의를 환기시키는데 그 의의가 있다.

(2) 타협과 화해

‘타협’(compromise)과 ‘화해’(amicable settlement)는 당사자 사이의 교섭에 의하여 타협점을 모색하는 것으로서 이것이 가장 바람직한 해결이며, 실제로 클레임의 대부분이 타협에 의해 해결되고 있다.

2) 제3자에 의한 해결

(1) 알 선

화해에 의하여 해결책을 강구하지 못하였을 경우에는 제3자의 개입에 의해 해결

을 하게 되는데 알선, 조정, 중재 및 소송의 4단계로 해결하게 된다.

‘알선’(intercession)은 상공회의소, 상사중재원, 대사관, 영사관 등과 같은 공신력이 있는 제3자가 당사자의 한편 또는 쌍방의 의도에 의하여 사건에 개입하여 주로 원만한 해결을 위한 조언을 해 주는 것이다. 그러므로 ‘알선’은 강제력이 없으며, 당사자 쌍방의 협력을 얻지 못하면 실패하게 된다.

‘알선’이 조정이나 중재와 다른 점은 형식적인 절차를 필요로 하지 않고 당사자 한편의 의뢰에 의해 가능하다는 점이다.

(2) 조 정

‘조정’(conciliation)은 당사자 쌍방이 공정한 제3자를 ‘조정인’(mediator)으로 선임하고 ‘조정인’이 제시한 구체적인 해결방안에 합의함으로써 클레임을 해결하는 방법이다. 당사자 중 어느 한 편이 마음대로 조정에 붙일 수는 없고 양 당사자가 조정에 의해 분쟁을 해결할 것을 합의하지 않으면 안된다. 또한 제시된 조정안에 대하여 당사자 중 어느 한 편이 불만이 있으면 조정은 성립되지 않는다.

한편, ‘조정인’은 주로 해당분야의 전문적인 지식과 경험이 풍부한 자가 된다. 조정은 양 당사자가 조정안을 수락하면 강제력을 가지게 된다. ‘조정’은 조정안 자체가 구속력이 없다는 점에서 불완전한 해결방법이긴 하지만 절차가 간단하여 많이 이용하고 있다.

(3) 중 재

‘중재’(arbitration)는 조정의 경우와 같이 당사자가 제3자를 ‘중재인’(arbitrator)으로 선임하고 분쟁의 해결을 전적으로 중재인에게 맡겨 그 ‘중재판정’(awards)에 복종함으로써 해결하는 방법이다.

‘중재’는 중재에 의해 해결할 것을 양 당사자간에 사전에 합의하지 않으면 안된다는 점에서는 조정의 경우와 같다. 그러나 ‘조정’의 경우 조정안의 수락 여부는 당사자의 자유의사에 따르게 되나 ‘중재’의 경우에는 당사자가 ‘중재판정’을 거부할 수 없다.

더욱이 ‘중재’는 1회의 판정에 의해 모든 것이 해결되고 상소의 길이 없는 점과 중재에 위탁한 사건은 ‘소송’에 의하여 다룰 수 없다는 점에서 큰 특징이 있다.

중재는 국내외 중재관계법규 및 국제협약의 법적 근거에 의해 뒷받침되고 있으며 민사소송에 따른 비용과 시간을 절약할 수 있다는 점 등에서 매우 효과적인 방법이다.

(4) 소 송

‘소송’(litigation)은 국가기관인 법원의 판정에 의하여 분쟁을 강제적으로 해결하는 방법이다. ‘소송’은 사건의 내용에 따라 민사소송, 형사소송, 행정소송 등으로 분류할 수가 있으나 클레임의 대부분은 ‘민사소송’이다. 이것은 화해나 알선, 조정 또는 중재에 의하여 분쟁을 해결할 수 없는 경우에 최후의 수단으로써 국가공권력의 발동에 의한 물리적인 힘에 의해 해결하는 방법이다.

그러나 무역거래에서는 상대방이 법역을 달리하는 외국에 있는 것이 보통이므로 2국간 조약으로서 당사국 상호간에 외국판결의 승인, 집행을 약속하고 있는 경우를 제외하고는 자국의 재판권이 상대국에 미치지 못한다는 장애가 있어 강제집행을 할 수 없다. 뿐만 아니라 ‘소송’에는 많은 시간과 비용이 소요되므로 이 방법에 의한 해결은 거의 이용되고 있지 않다.

표 14-2. 소송과 중재의 비교

구분	소 송	중 재
대 상	민사, 형사, 행정, 선거 등 모든 분쟁	당사자가 처분할 수 있는 사법상의 모든 분쟁
요 건	당해 법원이 관할권을 가질 것, 소제기가 유효할 것, 당사자능력이 있을 것, 정당한 당사자일 것, 권리보호의 자격과 필요가 있을 것	당사자간의 서면에 의한 중재합의만 있으면 족함. 다만 분쟁물은 당사자가 자유로이 처분할 수 있어야 함.
효 력	구속력(불가철회성), 형식적 확정력, 기판력, 집행력, 형성력이 있음	법원의 확정판결과 동일한 효력(강제집행을 할 때는 법원의 집행판결만 구하면 된다)
신속성	복잡한 소송절차와 삼심제도 때문에 오랜 시일이 걸림	절차가 간단하고, 단 한번의 중재판정으로 분쟁이 종료되므로 매우 신속함
경 비	변호사 보수, 인지대 등 많은 비용발생과 심급이 올라갈수록 변호사도 다시 선임해야 하므로 비경제적임	단심제이므로 한 번의 중재비용 지출로 족하여 경비가 소송에 비해 훨씬 저렴함
판정자	법관이 판결을 하나, 현실적으로 법관은 법이론과 실무에는 밝지만 전문적인 상거래의 실무와 관습에 관한 경험도 반드시 그에 비례하는 것은 아님	전문화되고 상거래에 정통한 중재인이 판정하므로 개개의 분쟁에 따라 실정에 맞는 합리적 해결을 할 수 있음
공개성	재판은 공개주의가 원칙이므로 영업상의 비밀이나 회사의 비밀이 공개되어 대외신용도가 침해되기 쉬움	엄격한 비공개주의에 따라 기업의 비밀이 절대보장되므로 대외신용의 침해를 받을 우려가 없음

제3절 상사중재



3.1 상사중재의 의의

‘중재’(arbitration)란 당사자간의 분쟁해결을 법원의 판결 대신에 합의에 의하여 공정한 제3자인 ‘중재인’(arbitrator)에게 의뢰하여 구속력이 있는 판정(award)을 최종적으로 구하는 방법을 말한다.

표 14-3. 상사중재의 장·단점 비교

구 분	장·단점 비교
장점	① 중재계약에서부터 중재판정에 이르는 모든 절차를 당사자의 합의로 결정 ② 비공식적인 절차로 진행 ③ 약정 또는 법정기한내에 단심으로 종결 ④ 중재판정은 중재계약에서 약정된 기간내 또는 중재가 개시된 날로부터 3개월 이내 결정 ⑤ 거래의 기밀보장을 위해 비공개로 진행 ⑥ 중재판정부를 분쟁내용과 성질에 적합하게 구성할 수 있으므로 사건해결에 구체적인 타당성을 인정받을 수 있음
단점	① 단 한 번의 판정에 의하여 최종적으로 확정되어 상소수단이 없는 것이 클레임 당사자에게 큰 불만이 됨 ② 중재인은 법률에 구속됨이 없이 스스로 양식에 따라 판정함으로써 판정기준이 애매하여 주관 이 개입될 위험이 있음 ③ 중재인은 자기를 선임한 당사자의 대리인의 이익을 보호하려는 경향이 있음 ④ 중재인은 강제처분권이 없고 또한 판정기간이 짧기 때문에 흔히 양당사자의 주장을 형식적으로 절충하여 판정을 내리는 경우가 있음 ⑤ 중재인은 중재법정에서의 지휘권이 법적으로 보장되어 있지 않으므로 자칫 중재절차가 장기 화될 가능성이 있음

‘상사중재’(commercial arbitration)란 상행위에 의하여 발생하는 법률관계에 관한 중재를 말하며, 상거래 당사자들이 사법상의 분쟁을 쌍방의 합의에 의하여 법원에 소송을 제기하는 대신에 중재인에게 그 해결을 부탁하는 방법이다.

‘상사중재’의 본질은 사적자치의 원칙에 따른 자주적 분쟁해결방법이다. 따라서 중재판정의 기준은 법의 지배보다는 선과 형평에 그 기준을 두고 있다. 다시 말하

면 소송은 법에 의한 판단이고, ‘상사중재’는 인격에 의한 판단이며 또한 당사자간의 합의를 필요로 한다는 점에서 소송과는 차이가 있다.

3.2 중재계약

‘중재계약’(arbitration agreement)이란 계약상에 의한 것이거나 아니거나를 불문하고 일정한 법률관계에 관해 당사자간에 이미 발생하고 있거나 또는 장래에 발생가능한 모든 분쟁 또는 특정한 분쟁을 중재에 부탁하기로 하는 당사자간의 합의이다.

‘상사중재’는 소송과는 달라서 거래당사자나 분쟁당사자간에 무역클레임을 중재로 해결하겠다는 의사의 서면합의, 즉 상사중재계약이 있어야만 가능하다. 이를 편의상 분쟁발생시점을 중심으로 하여 사전에 미리 약정하여 두는 ‘중재합의’와 사후에 약정하는 형식의 ‘중재의뢰합의’로 구분한다.

1. 사전중재합의

‘사전중재합의’는 당사자간의 매매계약서에 분쟁의 발생시 중재로 해결하겠다는 ‘중재조항’(arbitration clause)을 계약조문으로 삽입하거나 또는 교환된 서신 또는 전보에 분쟁발생시 중재로 해결하겠다는 의사표시를 한 서면상의 합의를 말한다.

2. 중재의뢰합의

‘중재의뢰합의’(submission agreement)는 당사자간에 분쟁이 발생된 이후에 분쟁을 해결하기 위하여 ‘중재’로 최종해결하기로 합의가 된 경우를 말한다. 그러나 일단 분쟁이 발생된 후에 이러한 합의를 하기는 어려운 경우가 많으므로 중재계약은 사전에 매매계약서 작성시에 삽입하는 방법이 바람직하다.

‘중재계약’을 체결할 때는 중재계약의 유효요건으로서 중재지, 중재기관, 준거법 또는 적용 중재규칙 등을 모두 포함시켜야 유효한 ‘중재계약’이 되며, 이러한 ‘중재계약’이 있으면 양 당사자는 법원의 재판을 받을 권리를 상실하게 된다.

3.3 상사중재절차

1. 중재계약 체결

상사중재에 의하여 무역분쟁을 해결하고자 하는 경우에는 먼저 당사자간에 중재계약이 체결되어야 하는데, 이는 매매계약 중에 ‘중재조항’이 있거나 서신 또는 전보에 중재조항이 있으면 되며, 이것이 없는 경우에는 별도의 서면에 의한 ‘중재의 회합의’를 체결하여야 한다.

‘중재계약’은 「민법」상의 계약의 성립 및 유효요건의 적용을 받는다. 중재계약의 당사자는 ‘중재판정’(awards)에 따라야 하되 다만, ‘중재계약’이 무효이거나 효력을 상실하는 때에 한하여 소를 제기할 수 있다.

2. 중재신청

‘중재신청’은 유효한 중재계약이 성립된 후 ‘상사중재규칙’에 규정된 소정의 요금과 함께 ‘대한상사중재원’에 중재신청서를 비롯한 기타 서류를 제출하여야 한다.

3. 중재전 조정

‘조정’(conciliation)은 중재절차에 의한 판정을 거치지 않고 ‘조정인’을 개입시켜 분쟁을 해결하는 방식으로 중재절차에 앞서 당사자의 우의에 의한 조정을 시도하게 된다.

‘대한상사중재원’에서 조정이 개시되면 중재인단 명부(panel of arbitrators)에서 선정하는 1인 또는 수인의 ‘조정인’을 선정하게 되고 ‘조정인’은 양 당사자의 주장을 듣고 조정안을 제시한다. ‘조정’은 조정인이 선정된 날로부터 30일 이내에 성립되어야 하며 그 이후는 중재절차가 재개된다. 만일 ‘조정’이 성립되면 그 효력은 ‘중재판정’(awards)의 효력과 동일하며, 법원의 확정판결과 동일한 효력을 갖는다.

4. 중재인의 선정

‘중재인’(arbitrator)이란 당사자의 합의에 의하여 중재판정을 내리는 권한이 부

여된 자를 말한다. 이러한 ‘중재인’의 선정은 중재판정에 큰 영향을 미치게 되므로 신중을 기해야 한다.

1) 중재인의 선정방법

‘중재인’의 선정방법에 있어서는 당사자가 직접 중재인을 선정하는 방법과 중재기관이 중재인을 선정하는 방법이 있다. 먼저 당사자가 중재인을 직접 선정하는 경우, ‘국내중재’의 경우 기준일로부터 15일, ‘국제중재’의 경우 기준일로부터 30일 이내에 그 중재인의 성명, 주소, 직업을 기재한 서면에 중재인 수락서를 첨부하여 사무국에 제출하여야 한다.

그 다음으로 사무국에 의한 선정의 경우, 당사자가 중재의 신청을 하면 사무국은 지체없이 중재인명부 중에서 중재인 후보자를 선정하여 그 명단을 당사자 쌍방에 송부해야 하며, 각 당사자는 명단 발송일로부터 국내중재인 경우 15일, 국제중재의 경우 30일 이내에 ‘중재인’ 선정에 있어서 희망순위를 표시하여 사무국에 반송해야 한다.

2) 중재인의 수

‘중재인’의 수는 일반적으로 중재계약에서 정할 수 있으며, 보통 홀수의 중재인을 정하는 것이 통례이다. 예를 들면 ‘중재인’이 2명, 4명과 같이 짝수인 경우에는 중재판정과정에서 가부동수의 의견으로 중재판정이 곤란할 수 있기 때문이다. 우리나라 「상사중재규칙」에는 당사자간에 결정이 없으면 3인 또는 1인의 ‘중재인’으로 구성하도록 되어 있다.

5. 중재심문

‘중재인’이 선정되어 ‘중재판정부’가 구성되면 사안의 파악 및 공정한 판정을 위하여 당사자에 대한 심문, 증거조사, 검증 등의 방법으로 심문절차를 진행하게 된다. 심문의 순서, 일시, 장소는 ‘중재판정부’가 결정하는데, 사무국은 당사자에게 늦어도 중재 개시 5일 전에 그 결정을 통지하여야 한다. 심문절차는 공개하지 않으며, 중재인이 수인인 경우에는 ‘중재판정’은 그 과반수의 찬성으로 하게 된다.

중재가 개시되면 ‘중재인’은 당사자를 심문하며 당사자는 변호사를 대리인으로 선정할 수 있다. 그러나 당사자 합의에 의하여 심문절차를 생략할 수 있다.

6. 중재판정

1) 중재판정의 의의

‘중재판정’(award)이란 중재계약의 당사자가 부탁한 분쟁의 해결을 위하여 중재인이 내리는 최종적 결정을 의미한다. ‘중재판정’은 중재인이 분쟁해결에 있어 내리는 최종결정이며 양 당사자를 구속하기 때문에 공평·정당하면서 확정적인 판정이 되어야 한다.

‘중재판정부’는 당사자의 합의 또는 법률의 규정 중 다른 정함이 없는 한 심문종결일로부터 30일 이내에 판정하여야 한다. ‘중재판정’은 서면으로 작성하여 중재인이 서명 날인하고 ‘중재판정’에 대한 주문 및 이유의 요지와 작성연월일을 기재해야 한다. ‘중재인’은 판정의 정본을 당사자에게 송달하고 그 원본은 송달의 증서를 첨부하여 관할법원에 이송·보관하게 함으로써 비로소 중재절차는 종결된다.

2) 중재판정의 효력

‘중재판정’의 국내적 효력은 법원의 최고심 확정판결과 동일한 효력이 있다. 항소 또는 상고는 있을 수 없으며, 당사자의 불복, 중재인의 판정 철회 또는 변경을 할 수 없다. ‘중재판정’은 당사자를 구속하는 규범성, 즉 ‘기판력’을 갖는다. 권리의 존부 확인, 급부명령이 있으면 이를 법원에서도 이에 반하는 판단을 할 수 없다. 그리고 중재판정의 집행은 중재판정에 기판력은 있지만 ‘집행력’은 국가의 전속사항이므로 부여되지 않는다.

‘중재판정’은 개인의 재산권보호에 목적이 있으며, 법원의 적법판결로 집행이 가능하다. ‘집행판결’의 요건으로는 ‘중재판정’이 존재하여야 하고, ‘중재판정’ 취소사유가 없어야 하며, 집행판결에는 담보제공 없이 가집행할 수 있음을 선고하여야 한다.

한편, 법원판결의 국제적 효력은 각국의 법제에 따라 다르다. 우리나라에서 외국판결은 우리나라의 법률질서에 적합할 수 있는 일정한 요건을 갖춘 경우에만 그 효력을 인정하고 있다.

그러나 ‘중재판정’의 국제적 효력은 법원의 판결과 달리 중재판정이 각국의 상이한 국제거래관습 및 관행에 그 기초를 두고 있어 그 집행상 어려움이 많다. 따라서 소위 「뉴욕협약」으로 불리우는 1958년 「외국중재판정의 승인 및 집행에 관한 UN협약」이 채택되어 체결국의 경우에는 이 국제협약의 적용에 의하여 상사분쟁의 해결을 도모하게 되었다.

[예시 14-2] 상사중재신청서

THE KOREAN COMMERCIAL ARBITRATION BOARD

159, Samsung-Dong, Kangnam-Ku, Seoul 135-729, Korea
Trade Center P.O.Box 50, CABLE : ARBITRATION
TEL : 02-551-2000-9, FAX : 02-551-2020

To : The Korean Commercial Arbitration Board

REQUEST FOR ARBITRATION

1. Full Names and Addresses of Parties :

1) Claimant : Name Corporation(1) ENDAM ENG. & TRADING. CO., LTD..

Address(2) 55, Daeyeon-Dong, Nam-gu, Busan, 608-743, Korea

Name of Representative(3) Jang, Young-Cheon

Name and Address of Agent, if any :

Name(4) Son, Oh-Kong

Address(5) 57-4 Sukcheon-Dong, Songpa-ku, Seoul, Korea

2) Respondent : Name of corporation(6)ABC Corp, Inc.

Address(7) 140 West 51st Street, New York, NY 10020-1203

Name of Representative(8) James Lee

2. Purport of Request(Claim or Relief sought; amount, if any) :

(9) As attached

3. Grounds for Request and Method of Proof : As attached

(10) Signature/Name : (11) Hong, Kil-Dong

Dated : (12) 2004. 3. 20.

Endosures :

1. Signed copies of this request for arbitration --- five copies

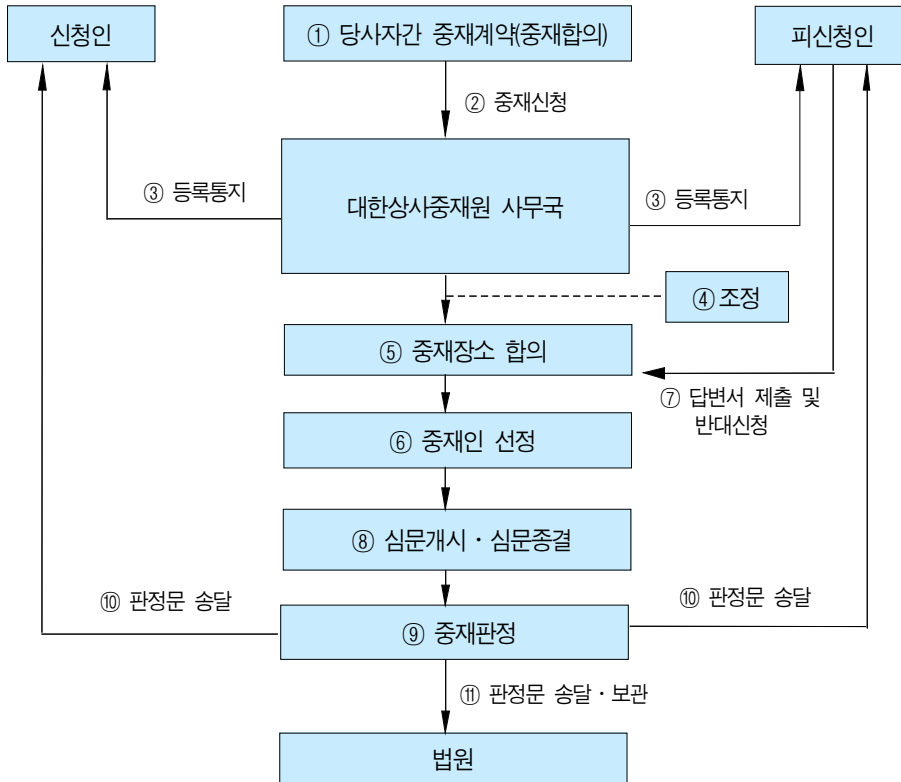
2. The original or certified copy of the document evidencing agreement on arbitration under the Rules of the Korean Commercial Arbitration Board--- five copies

3. The original or reproduced copy of documentary evidence, if any, proving the claim stated in this Request for Arbitration --- five copies

4. Certificate of incorporation --- one copy

5. A power of attorney, in case where the request is made by an agent--- one copy

그림 14-1. 상사중재절차



3.4 외국중재판정의 승인 및 집행

1. 국제중재협약과 중재협정

1) 「뉴욕협약」

1958년 6월 10일 뉴욕의 UN본부에서 48개국의 대표가 참석하여 「외국중재판정의 승인 및 집행에 관한 UN협약」(United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards)을 채택함으로써 1959년 6월 7일 정식으로 발효되었는데, 이를 「뉴욕협약」이라고도 한다. 우리나라

라는 1973년 5월 9일자로 동 협약에 가입하여 효력이 발효되었다.

「뉴욕협약」의 적용범위는 집행의 요구를 받는 국가 이외의 국가의 영토내에서 내려진 중재판정까지 그 대상이 되며, 또한 임시 및 상설중재와 서면으로 된 중재 합의는 계약이든 아니든 불문하고 승인 및 집행이 인정된다. 그리고 중재판정의 승인 및 집행청구자는 중재합의 원본 또는 사본과 판정문의 원본 또는 사본만 집행국 법원에 제출하면 된다.

「뉴욕협약」은 우리나라 「헌법」 제5조에 의하여 국내법과 동일한 효력이 있으므로 국내법률과의 저촉문제는 법의 일반원칙, 즉 ‘신법 우선’의 원칙이 적용된다. 그리고 대한상사중재원에서 내려진 중재판정의 효력은 협약체약국간에는 그 승인 및 집행을 보장받게 된다.

2) 중재협정

‘중재협정’(arbitration agreement)은 중재업무와 관련한 국가간의 상호협력의 필요성에 따라 대개 민간단체인 중재기관간의 협정이므로 이 협정에서 권고하는 ‘표준중재조항’(standard arbitration clause)을 계약서에 삽입하면 원활한 분쟁 해결을 보장받을 수 있다. 중재협정에는 대개 중재지 결정, 상호 시설 협조 및 정보 제공 등에 관한 내용이 포함된다.

‘중재협정’의 성격은 양국의 민간단체인 중재기관간의 협정이기 때문에 사법상의 계약에 속한다. 따라서 중재협정 자체가 당연히 양국의 거래당사자를 구속하는 것이 아니라는 점에서 국가간의 협정인 조약과는 구별된다. ‘중재협정’은 거래당사자가 중재협정에서 권고하는 중재조항을 계약서에 삽입하거나 명시해야만 유효하게 되며 당사자를 구속하는 것이다.

‘대한상사중재원’은 1970년대 초반부터 외국의 주요 중재기관과 중재협정을 체결하여 왔다. 그 결과 1973년 10월 26일 처음으로 일본의 ‘국제상사중재협회’와 「한일중재협정」(The Korea-Japanese Arbitration Agreement)을 체결한 이래 세계적으로 그 권위를 인정받고 있는 ‘미국중재협회’(The American Arbitration Association : AAA) 및 국제상업회의소 ‘중재재판소’(The Court of Arbitration of the ICC)와도 협정을 체결하였다.

2. 외국중재판정의 승인 및 집행의 개요

1) 외국중재판정의 승인 및 집행의 의의

‘외국중재판정’(foreign arbitral award)이란 중재판정이 내려진 장소가 외국인 경우의 중재판정을 말하며, ‘외국중재판정의 승인’(recognition)이란 뉴욕협약의 체약국에 의한 승인을 말한다. 예를 들면 영국의 경우 외국중재판정이 영국 관할에서는 직접 집행될 수 없는데 이는 국제사법상 집행의 문제가 아니라 바로 승인의 문제인 것이다.

그리고 ‘집행’(enforcement)은 당사자의 자발적인 변제가 이루어지지 않는 경우의 강제집행을 말한다. 국제사법상 외국중재판정의 국내집행은 국내중재판정과 달리 그 판정에 적용된 해당국의 실정법 등이 상이할 수도 있기 때문에 국가마다 그에 대한 해석이 달라 ‘집행’이 지연·유보되는 경우 등의 어려움이 적지 않다. 이와 같이 ‘외국중재판정의 승인과 집행’에 문제가 되는 각국의 법적 상이점은 최근 이에 관한 국제협약에 의하여 보완되고 또한 체약국간에 있어서 그 집행을 보다 용이하게 하고 있다.

2) 외국중재판정의 승인 및 집행의 요건

‘외국중재판정의 승인 및 집행’을 받기 위해서는 승인 및 집행 신청인이 중재판정문과 중재합의서만 제출하면 되며, 그 순간부터 승인과 집행을 거부할 수 있는 규정에 관한举证책임은 그 상대방에게 있는 것이다.

그리고 ‘중재계약’이 법원에 의해 집행되기 위한 요건²⁰⁾은 다음과 같다. 즉, ① 중재계약이 ‘뉴욕협약’의 적용범위내에 있어야 한다. ② 분쟁은 중재계약의 범위내에 있어야 한다. ③ 중재계약의 서면상 요건이 구비되어야 한다. ④ 중재계약이 무효, 실효 또는 이행불능이 되지 않아야 한다. ⑤ 외국판정의 승인이나 집행이 그 국가의 공공질서에 반하지 않아야 한다.

3) 외국중재판정의 승인 및 집행의 효과

‘외국중재판정의 승인 및 집행’의 청구인은 중재합의서와 중재판정문을 집행국

20) 「뉴욕협약」 제2조 및 제5조.

의 해당법원에 제출하면 입증책임이 면제된다. 승인과 집행의 절차는 집행판결을 구하는 소의 제기에 의하여 개시되고 집행판결을 받음으로써 그 승인·집행이 가능하게 된다. 중재계약에 관한 준거법, 중재절차에 대한 준거법의 선정은 당사자의 의사를 우선적으로 적용한다.

따라서 「뉴욕협약」은 국내법과 같은 효력을 갖게 되므로 중재판정의 효력 또한 체약국간에는 외국중재판정의 효력이 승인되고 그 집행도 보장받게 되는 것이다.

참고문헌

국내문헌

- 강원진, 「무역실무」, 박영사, 2008.
- 곽운직, 「채권총론」, 경문사, 1974.
- 구종순, 「무역실무」, 박영사, 2005.
- 김병술, 「무역업의 창업과 경영」, 두남, 1998.
- 김선광, 「무역계약론」, 느티나무, 1995
- 김종엽, 「상법강의」(상), 세종출판사, 2001
- 박의범·권종욱·오대혁, 「세계화와 글로벌경영」, 두남, 2010.
- 방희석, 「국제운송론」, 박영사, 1999.
- 서희원, 「영미법강의」, 박영사, 1984.
- 오세창, 「국제물품매매법」, 학문사, 1998.
- 오원석, 「무역계약론」, 삼영사, 1998.
- 유기준, 「해상보험판례연구」, 두남, 2002.
- 윤광운, 「국제무역상무론」(제3판), 삼영사, 1998.
- 윤광운, 「무역법」(제2판), 삼영사, 1998.
- 윤광운, 「무역실무입문」(제3판), 삼영사, 2013.
- 윤광운, 「무역계약론」(제2판), 탐북스, 2017.
- 윤광운, 「무역실무와 경영」(제2판), 탐북스, 2013.
- 윤광운, 「국제통상법」, 삼영사, 2009.
- 윤광운, 「무역실무연습」, 탐북스, 2012.
- 윤광운·신정환, 「관세법-관세이론·정책·법-」, 삼영사, 2000.
- 윤광운·조임제, 「국제통상론」, 삼영사, 2008,
- 윤광운·김철호, 「전자무역」, 탐북스, 2010.
- 윤광운·박정기, 「미국통일상법전(UCC)」, 법문사, 2006.
- 윤광운·박정기·김철호·박재홍, 「국제거래법」, 탐북스, 2013.
- 윤광운·박정기·최영봉·조현숙, 「영국물품매매법(SGA)」, 탐북스, 2011.
- 이용근, 「무역계약론」, 법문사, 1997.
- 이은섭, 「해상보험론」(제3판), 신영사, 1996.
- 이재복, 「적하보험약관론」, 보험연수원, 2005.
- 이종인, 「해운실무」, 한국해양대 해사도서출판부, 1985.
- 임석민, 「국제운송론」, 유천서원, 1992.
- 임석민, 「선하증권론」, 두남, 2000.
- 임성범 편저, 「전자무역관리」, 도서출판ONE, 2012.
- 임홍근·이태희 공편, 「국제물품매매계약에 관한 UN협약」, 삼지원, 1991.
- 장세진, 「글로벌경영」, 박영사, 2005.
- 최두수, 「무역대금결제론」, 두남, 1996.

한주섭, 「국제상학」, 동성사, 1990.
 한주섭, 「최신신용장론」, 동성사, 1990.
 홍종식, 「신체계 관세법」, 두남, 1996.

대한상공회의소, 「UCP 600 공식번역 및 해설서」, 2007.
 대한상공회의소, 「인코텀즈 2010」, 2010.
 대한상공회의소, 「인코텀즈 2020」, 2020.
 상사판례연구회, 「상사판례연구」, 제3집, 1989.
 윤광운, “국제물품매매에 있어서의 1980년 비엔나협약의 발효에 따른 그 적용에 관한 연구”, 「국제상학」, 제12호 2호, 한국국제상학회, 1997.
 이재복, “2009년 협회적하보험약관(ICC)의 도입과 ICC(1982)와의 비교분석”, 「교통」, 한국보험학회, 2009. 8.
 한낙현, “2009년 협회적하약관(ICC) 주요 개정내용 및 영향고찰”, 「손해보험」, 제488호, 손해보험협회, 2009. 7.

외국문헌

Atiyah, P. S., *The Sale of Goods*, 11th ed., Pearson Education Limited. 2005.
 Alexandrides, C., *Export Marketing Management*, New York: Praeger, 1997.
 Balassa, B., *Trade Liberalization Among Industrial Countries*, New York, Mcgrawhill, 1967.
 Baldwin, David A., *Economic Statecraft*, Princeton University Press, 1985.
 Beale, H., *Remedies for Breach if Contracts*, London, Sweet and Maxwell, 1980
 Bennell, H., *The Law of Insurance*, 2nd ed., Oxford University Press Ltd., 2006.
 Boris, G. J., *Commercial Law*, 5th ed., London, Butterworths, 1980.
 Branch, Allen E., *Elements of Export Marketing and Management*, London: Chapman & Hall, 1984.
 Brown, Robert H., *Marine Insurance*, Vol. 1 Principles & Basic Practice, 6th ed., London: Witherby & Co. Ltd., 1998.
 Casson, L., *The Ancient Mariners*, New York, Macmillan, 1959,
 Collins, H., *The Law of Contract*, London, Weidenfeld and Nicolson, 1986.
 Coyle, John J., et al., *Transportation*, 3rd ed., St. Paul: West Publishing Company, 1990.
 Davis, A. G., *Seller Under a Comfirmed Credit*, Law Quarterly Review, vol. 52, 1963.
 Davis, M. A., *The Documentary Credits Handbook*, New York, Woodhead · Faulkner, 1989.
 Day, D. M., *The Law of International Trade*, Butterworths, 1981.
 Charles, Debattista., *The Sale of Goods carried by Sea*, 2nd ed., London, Butterworths, 1998.
 Driscoll, William J., *The Convention on International Multimodal Transport : A Status Report*, Journal Maritime Law and Commerce, vol. 9, no. 4, July 1979.
 Engels, P., *International Carriage of Goods*, ed. by Julian D. M. Lew, in *International Trade : Law and Practice*, Euromoney, 1983.

- Emmelhairy, Margaret A., *Electronic Data Interchange—A Total Management Guide*, New York: Van Nostand Reinhold, 1993.
- Ellinger, E. P., *Documentary Letters of Credit*, University of Singapore Press, 1970.
- Farra, Stanly F., *Letter of Credit, The Business Lawyer*, vol. 38, May, 1983.
- Finkelstein, Herman N., *Legal Aspects of Commercial Letters of Credit*, New York, Columbia University Press, 1930.
- Galston, Nine M. & Smit, H., *International Sales : The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, New York, Matthew Bender, 1984,
- Guest, A. G., *Benjami's Sale of Goods*, 5th ed., Sweet & Maxwell, 1997
- Gutteridge, H. C. & Megrah., M., *The Law of Banker's Commercial Credits*, 7th ed., London, Europa Publications Limited, 1984,
- Hardy Ivamy, E. R., *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, London: Butterworths, 1976.
- Hardy Ivamy, E. R., *Carriage of Goods by Sea*, London, Butterworths, 1989.
- Hardy Ivamy, E. R., *Marine Insurance*, 4th ed., London: Butterworths, 1985.
- Hedley, William, C., *Bills of Exchange and Banker's Documentary Credits*, 2nd ed., London: Lloyd's of London Press, 1994.
- Hoeber, Ralph C. and Others, *Contemporary Business Law*, 2nd ed. New York, McGraw · Hill. 1982.
- Honnold, J. O., *Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention*, 3rd ed., The Hague Kluwer Law International, 1999.
- Houtte, Hans Van, *The Law of International Trade*, Sweet & Maxwell, 1995.
- Howell, Rate A. and Others, *Business Law*, 2nd ed, The Dryden Press, 1981.
- Hughes, A. D., *Carriage of Goods by Sea*, London: Blackstore, 1994.
- Janvard, Clavcle M., *Exporters Financial and Marketing Handbook*, (1975).
- Keegan Warren J., *Global Marketing Management*, 7th ed., Prentice Hall, 2002.
- Kosiur, D., *Understanding Electronic Commerce*, Microsoft Press, 1997.
- Lambeth, R. J., *Templeman on Marine Insurance*, 6th ed., London: Pitman, 1985.
- Lancing, P., *The Change in American Attitude to the International Unification of Sales Law Movement and UNCITRAL*, American Busines Law Journal, Vol. 18, 1980
- Lusk, Harold F, *Business Law, Principles and Cases*, Irwin, 1966.
- McCurdy, William E., *Commercial Letters of Credit*, Harvard Law Review, vol. 35, 1921.
- Magee, Stephen P., *International Trade*, Addison-Wesly Publishing Press, 1980.
- Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C. B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Vol. 1 · II, 16th ed., London: Stevens & sons, 1981.
- Noonan, Chris J., *Practical Export Management*, London, George Allen & Unwin, 1985.
- Onkvisit, Sak and John J. Show, *International Marketing*, 3rd ed., New Jersey: Pretice Hall, 1997.
- Porter, Micheal., *Competition in Global Industries*, Harvard Business School Press, 1986.
- Ramberg Jan, *ICC Guide to Incoterms 2000*, International Chamber of Commerce, 2000.
- Richardson, John, *A guide to the Hague and Hague-Visby Rules*, London: Lloyd's of London Press, 1994.
- Ridley, J., *The law of the Carriage of Goods by Land Sea and Air*, 6th ed. by Geoffrey

- Whitehead, Shaw & Sons, 1982.
- Rosenthal, Morris S., *Techniques of International Trade*, McGraw-Hill, 1950.
- Salvatore, Dominick, *Theory and Problems of International Economics*, 2nd ed., McGRAW-HILL BOOK COMPANY, 1985
- Sarna, Lazer, *Letter of Credit—the Law and Current Practice*, 3rd ed., Toronto: Thompson Canada Ltd., 1992.
- Sassoon, David M., *CIF and FOB Contracts*, 4th ed., London, Steven & Sons, 1995.
- Schmitthoff, Clive M., *Schmitthoff's Export Trade*, 10th ed., London, Steven & Sons, 2000.
- Schmitthoff, Clive M., *The Sale of Goods*, 2nd ed., London, Steven & Sons, 1966.
- Schlechtriem, Peter. *Uniform Sales Law—The UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, Vienna Manzsch, 1998.
- Sharpe, W., *The Institute Cargo Clauses 1982 and 2009—A Comparison*, CBMU Annual General Meeting 2008.
- Shatterian, W. S., *Export-Import Banking*, 2nd ed., New York, 1956.
- Thomas, W. H., *The Sale of Goods Act 1979*, London, Sweet & Maxwell, 1980.
- Todd, P., *Bills of Lading and Banker's Documentary Credits*, Lloyds of London Press, 1997.
- Tritel, G. H., *An Outline of the Law of Contract*, London, Butterworths, 1984.
- Tritel, G. H., *The Law of Contract*, 6th ed., London, Stevens & Sons, 1983.
- Ward, W. & Harfield, H., *Bank Credits and Acceptance*, 4th ed., Ronald Press, 1958.
- Whitehead, G., *Elements of Export Law*, Woodhesd-Faulker, 1983.

- 新堀 聰, 「貿易取引入門」, 日本經濟新聞社, 1992.
- 上坂西三, 「貿易實務」, 東洋經濟社, 1977.
- 朝岡良平, 「貿易賣買と商慣習」(第3版), 東京布井出版, 1982.
- 柏木 昇, 「國際物品賣買」, 「現代契約法大系」, 第8卷, 有斐閣, 1983.
- 浜谷 源藏, 「最新貿易實務」, 東文館, 1982.
- 小島 清, 「日本の非關稅障壁」, 日本經濟新聞社, 1973.
- 中村 弘, 「貿易契約の基礎」, 東洋經濟新報社, 1983.
- 市來清也, 「國際物流要論」, 東洋經濟新聞社, 1989.
- 卷康史, 「國際取引法入門」, 同文館, 1995.
- 並木俊守, 「アメリカ契約法」, 東洋經濟新聞社, 1982.
- 並木俊守, 「アメリカ統一商法典」, 東洋經濟新聞社, 1985.
- 山田恒夫, 「國際取引法概論」, 酒井書店, 1997.
- 由本泰正・淵本康方 編, 「國際契約の手引」, 東京, 日本經濟新聞社, 1986.
- 曾野和明・山手正史, 「國際賣買法」, 青林書院, 1993.
- 八尾 晃, 「國際去來と電子決済」, 東京經濟出版, 1997.
- 鴻 常夫, 「英美商事法辭典」, 商事法務研究會, 1986.

한 글 색 인

ㄱ

- 가공무역 41
- 간이통관제도 589
- 간접무역 37
- 간접수출 59
- 개별계약 142
- 개별예정보험계약 536
- 개별환급 596
- 개품운송계약 442
- 거래능력 127, 128
- 거래알선사이트 79
- 거래제의서 130
- 거래제의장 130
- 거래조건 127
- 거래조회 64
- 거래통화 127
- 검색엔진 79
- 게이트 468
- 견품매매 185
- 결제은행 267
- 계약대리인 51
- 계약위반 647, 648
- 계약의 종료 646
- 계약자유의 원칙 141
- 고장부 선하증권 385
- 고지의무 504
- 공동해손 512, 545
- 공동해손분담금 513
- 공동해손비용손해 513
- 공동희생손해 513
- 공장인도 222
- 과부족용인조항 191, 193, 194
- 관세사후정산제도 602
- 관세일괄납부제도 601

- 관세지급인도 237
- 관세할당제 88
- 관세환급 68, 591
- 관습적 조속하역 451
- 구매확인서 341
- 구상무역 45
- 국내시장조사 116
- 국내팩토링 640
- 국제물적유통 412
- 국제물품매매계약에 관한 유엔협약 147
- 국제운송계약 415
- 국제운송주선업자 413
- 국제팩토링 640
- 권리침해조항 208
- 규격매매 185
- 근인주의 504
- 기간용선계약 449
- 기명식 선하증권 385
- 기준환율 615
- 기탁신용장 277
- 기한부신용장 273

ㄴ

- 나용선계약 449
- 낙성계약 140
- 내국물품 34
- 내국신용장 277, 335
- 녹다운 42
- 뉴욕협약 668

ㄷ

- 단독해손 512
- 단독해손부담보조건 521

단위담재용기요금 475
 단일책임론 490
 단일책임원칙 422
 담보 503
 담보능력 127
 담보위험 199, 396, 509
 대금지불능력 127
 대외무역법 72
 대위 515
 대응구매 46
 대조건본 132
 도로화물수탁증 393
 도착장소인도 234
 도착지 양하인도 235
 독립·추상성의 원칙 258, 259
 동시개설신용장 278
 동시이행조건 171
 동시지급조건 201
 동업자조회처 128
 디지털 상품 81

ㄹ

라이센싱 59

ㄴ

마살링 야드 467
 매도청약 151
 매도확약서 142
 매수청약 151
 매입개방신용장 272
 매입신용장 274
 매입은행 267, 268
 매입제한신용장 272, 613
 매입확약서 142
 면책약관 389
 면책위험 509
 명세서매매 185
 무고장 선하증권 385


무담보신용장 268
 무담보어음 203
 무선박운송인 413
 무역 32
 무역거래알선사이트 123
 무역계약 138
 무역관리 86
 무역금융 346
 무역대리업 51
 무역보험 371
 무역서류 377
 무역클레임 651
 무확인신용장 271
 묵시담보 503
 물리적 상품 81
 물물교환 45
 물품 33
 —의 인도 194
 물품매도확약서 71
 물품매매계약 138
 물품매매법 246

ㄷ

반대청약 154
 발행은행 265
 발행의뢰인 262, 265
 병행수입 47
 보상금액 502
 보세가공무역 41
 보조금 89
 보증신용장 276
 보통신용장 272
 보통품질 185, 186
 보험가액 502
 보험계약자 198
 보험금 503
 보험금액 199, 396
 보험료 503
 보험증권 67

- 보험증명서 398
- 복합운송 479
- 복합운송인 487
- 복합운송증권 393, 492
- 본선수취증 382, 562
- 본선인도 242
- 부두수취증 382
- 부두직통관제도 586
- 부보일자 395
- 부정기선 439
- 부합(附合)계약 500
- 분손 512
- 분손담보 524
- 분손부담보 524
- 분손부담보조건 521
- 분할선적 196
- 분할지급 202
- 불가항력 면책 261
- 불가항력조항 205
- 불요식계약 141
- 불특정물 139
- 비관세장벽 87
- 비담보위험 510
- 비엔나협약 147

- 人**
- 사이버무역 77
- 사전송금방식 634
- 사행계약 500, 502, 503
- 살화물 366
- 3C's 127
- 상도덕 127
- 상사중재 661
- 상업송장 68
- 상업신용장 268
- 상업화환신용장 269
- 에 관한 통일규칙 및 관례 279
- 상업홍신소 129
- 상징적 인도 169, 195
- 상표매매 185
- 상호계정 636
- 상환은행 267
- 상환청구가능신용장 272
- 상환청구불능신용장 272
- 서류상환지급방식 635
- 서류의 하자 615, 616, 617, 618
- 서류효력에 대한 면책 261
- 서비스무역 36
- 선박지정조항 294
- 선복요청서 68, 560
- 선석 467
- 선의의 소지인 254, 383
- 선적견본 131, 132
- 선적서류 378
- 선적서류상환지급조건 201
- 선적선하증권 385
- 선적수량조건 191
- 선적지연 198
- 선적품질조건 186
- 선지급조건 201
- 선측인도 239
- 선하증권 73, 382
- 선하증권통일조약 419
- 소속국가 127
- 소송 660
- 소유권 170
- 의 이전 170
- 송금방식결제 633
- 송금수표(demand draft)방식 637
- 송장 379
- 수익자 265
- 수입 34
- 수입대행계약 354
- 수입대행업 52, 57
- 수입대행업자 354
- 수입보험 375
- 수입상 52
- 수입수량제한조치 110
- 수입승인 72

- 수입신고 566
- 수입통관 565
- 수입판매대리점 52, 53
- 수입할당제제 87
- 수입허가제 87
- 수입화물대도 73, 625
- 수입화물선취보증서 73, 625
- 수출 34
- 수출대행계약 352
- 수출대행업 56, 57
- 수출보험 67, 371
- 수출상 51
- 수출승인 65
- 수출입공고 101
- 수출입링크제 89
- 수출자율규제 88
- 수출판매대리점 53
- 수취선하증권 385
- 수탁가공무역 41
- 수탁판매수입 43
- 스위치무역 40
- 승낙 165
- 시장조사 64, 116
- 신용장 65, 254
 - 의 독립성 258, 259
 - 의 추상성 259
 - 의 통지 318
 - 의 특수조건 296
- 신용장개설신청서 262
- 신용장 양도 326, 327
- 신용장 조건변경 321
- 신용조사 126
- 쌍무계약 141
- C.Q.D.조건 451
- 
- 알선 659
- 에이프런 467
- 약식선하증권 387
- 양도가능신용장 271
- 양도승인에 의한 인도 169
- 양도은행 267
- 양륙품질조건 186
- 어음인수서류인도조건 630
- 어음지급서류인도조건 629
- 엄밀일치의 원칙 259
- 여행자신용장 268
- 연계무역 45, 277
- 연속정박기간 451
- 연지급조건 202
- 예비적 교섭 155
- 와르소·옥스포드 규칙 220
- 외국물품 34
- 외국인도수출 44
- 외국인수수입 44
- 외국중재판정 669
- 외국환거래약정 613
- 요식계약 141
- 용선계약 448
- 우범화물선별제도 585
- 우편환송금방식 638
- 운송비·보험료지급인도 231
- 운송비지급인도 228
- 운송서류 378, 382
- 운송인인도 225
- 운임·보험료포함인도 247
- 운임포함인도 245
- 원산지증명서 402
- 위부 511, 514
- 위생증명서 407
- 위탁가공무역 41
- 위탁판매무역 43
- 위탁판매수출 43
- 위험 172
- 유상계약 141
- 유엔국제물품복합운송조약 479
- UN해상물품운송조약 420
- 유체동산 139
- 유형무역 35

유효기간 283
 은행조회처 128
 e-무역상사 82
 이중책임론 490
 이중책임체계 424
 이행거절 648
 이행불능 648
 이행지체 648
 인도시기 195
 인도장소 195
 인수신용장 273
 인수은행 266
 인터넷무역 77
 일람출급신용장 273
 일반거래조건협정서 142
 일반화물요율 474
 일부보험 503
 일치하는 제시 256
 임대수출 44
 임차수입 45

ㄷ

자유매입신용장 272
 자유청약 64, 153
 재판관할조항 207
 전대신용장 276
 전문무역상사 57
 전부보험 502
 전손 510
 전손담보 524
 전송 및 번역에 대한 면책 261
 전신송금방식 636
 전위험담보 525
 전위험담보조건 521
 전자무역 77
 전자무역계약 173
 전자무역증개기관 82
 전자문서교환 550
 전자문서교환방식 77

전자적 의사표시 173
 전쟁위험 509
 절충형책임론 491
 점유권 168
 정기선 435
 정부간 수출계약 108
 정액환급 594
 정형거래조건 209
 제3자 선하증권 386
 제품환매 47
 조건부 대금지급확약 256
 조건부 청약 65, 153
 조달 218
 조정 659, 663
 조출료 451
 조회 71
 증가운임 475
 준거법조항 206
 증개무역 38
 증계무역 38
 증량용적증명서 406
 중립감시기구 439
 중재 659, 661
 중재계약 662
 중재의회합의 662
 중재인 663
 중재조항 206
 중재협정 668
 지급신용장 274
 지급은행 266
 지불보증대리점 54
 지불보증수수료 54
 지시받은 당사자의 행위에 대한 면책 262
 지시식 선하증권 385, 445
 직접무역 37
 직접수출 59

ㄹ

책임제한조항 491

처분권 171
 철도화물수탁증 393
 청구권의 포기 658
 청산계정 636
 청약 71, 149
 —의 거절 162, 163
 —의 유인 155
 —의 유효기간 157
 체선료 451
 최혜국조항 574
 추정적 인도 169
 추정전손 511
 취소가능신용장 271
 취소불능신용장 270

ㄱ

컨테이너야적장 466
 컨테이너 지체료 75
 컨테이너화물집화장 466
 클레임 206, 651
 클레임조항 206

ㄴ

타협 658
 토마스신용장 278
 통과무역 40
 통관 550
 통선하증권 386
 통지은행 266, 267, 268
 특정신용장 272
 특정품목 할인요율 474
 특혜관세 574

ㅇ

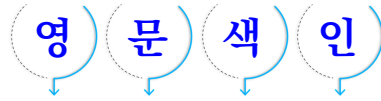
파손화물보상장 443
 판매적격품질조건 186
 팩토링 640
 편의치적 440

평균중등품질조건 185
 평판도 127
 포괄계약 143
 포괄예정보험계약 536
 포장 366
 포장명세서 68, 400
 표준품매매 185
 플협정 439
 품목별 분류 운임률 475
 프랜차이징 60
 피보험자 198

ㅎ

하인 369
 할부선적 197
 항공운송 468
 항공운송주선업자 469
 항공화물수탁서 391, 476
 항공화물운송대리점 469
 항공화물운송장 391, 476
 항해용선계약 448
 해공복합운송 485
 해상고유의 위험 508
 해상보험 498
 해상보험증권 395, 516
 해상손해 510
 해상운송 434
 해상운송계약 441
 해상운임 453
 해상위험 508, 509
 해상적하보험 198
 해상적하보험계약 535
 해상화물운송장 393
 해외시장조사 117
 해외직접투자방식 60
 해운동맹 436
 현물인도 195
 현물인도지급방식 634
 현실적 인도 169

- 현실전손 510
- 현지법인판매방식 수출 44
- 현품인도지급조건 201
- 협회동맹파업약관 530
- 협회적하약관 66, 520
- 협회전쟁약관 530
- 호천하역일 451
- 화물인도지시서 74
- 화해 658
- 화환신용장 268
- 화환신용장통일규칙 254, 279
- 화환어음 203
- 확인신용장 271
- 확인은행 266, 268
- 확정청약 65, 152
- 환어음 607
- 환율 614
- 환적 197
- 환적선하증권 386
- 회전신용장 276



A

abandonment 511, 514
 abstraction 259
 acceptance 165
 Acceptance L/C 273
 accepting bank 266
 account current 636
 a contract for the sale of goods 138
 actual delivery 169, 195
 actual total loss : ATL 510
 advance payment 201
 advance remittance 634
 advice of L/C 318
 advising bank 266, 267, 268
 agent 51
 Agreement on General Terms and
 Conditions of Business 142
 air cargo agent 469
 air cargo consolidator 469
 Air Consignment Note 391, 476
 Air Way Bill : AWB 391, 476
 ALB 482
 aleatory contract 500, 502, 503
 All Risks : A/R 521, 525
 amendment of L/C 321
 American Land Bridge 482
 amicable settlement 658
 applicant 262, 265
 Application for Commercial Letter of Credit
 262
 apron 467
 arbitration 659, 661
 arbitration agreement 662, 668
 arbitration clause 206

arbitrator 663
 assured 198

B

B/L 73
 Back-to-Back Credit 278
 bank reference 128
 bare boat charter 449
 barter trade 45
 beneficiary 265
 berth 467
 bilateral contract 141
 Bill of Exchange 607
 Bill of Lading : B/L 382
 bona fide holder 254, 383
 bonded process transaction : BPT 41
 breach of contract 647, 648
 bulk cargo 366
 bulk unitization charge : BUC 475
 Business Proposal 130
 buy back 47
 Buying Offer 151

C

Canadian Land Bridge 483
 capacity 127, 128
 capital 127
 cargo selectivity 585
 carriage by air 468
 carriage by sea 434
 case by case contract 142
 Cash Against Documents : CAD 201, 635
 Cash on Delivery : COD 201, 634
 central terminal station : CTS 44

- Certificate of Health 407
 Certificate of Insurance 398
 Certificate of Measurement and/or Weight 406
 Certificate Origin : C/O 402
 CFR 245
 character 127
 charter party : C/P 448
 CIF 247
 CIP 231
 Circular Letter 130
 claim 206, 651
 claim amount 503
 claim clause 206
 CLB 483
 Clean B/L 385
 clean bill of exchange 203
 Clean L/C 268
 collateral 127
 Combined Transport Document : CTD 492
 combined transport operator : CTO 487
 commercial arbitration 661
 commercial credit agencies 129
 Commercial Documentary L/C 269
 Commercial Invoice : C/I 68
 Commercial L/C 268
 commodity classification rate; class rate 475
 compensation trade 45
 complying presentation 256
 compromise 658
 conciliation 659, 663
 concurrent condition 171
 concurrent payment 201
 condition 127
 conditional bank undertaking of payment 256
 conditional offer 65, 153
 Confirmed Credit 271
 confirming bank 266
 consensual contract 140
 consignment trade 43
 constructive delivery 169
 constructive total loss : CLT 511
 container freight station : CFS 466
 container yard : CY 466
 contract of affreightment 442
 contract of marine cargo insurance 535
 corporeal moveables 139
 Correspondant Agreement 613
 Counter Offer 154
 counter purchase 46
 counter trade 45
 country 127
 CPT 228
 credit research 126
 currency 127
 Customary Quick Dispatch 451
 customs clearance 550
 customs clearance for import 565
 cyber trade 77
- D**
- DAP 234
 DDP 237
 deferred payment 202
 del credere agent 54
 del credere commission 54
 delay in performance 648
 delayed shipment 198
 delivery 194
 delivery by attornment 169
 Delivery Order : D/O 74
 demurrage 451
 despatch money 451
 detention charge 75
 digital goods 81
 direct trade 37
 disclaimer for acts of an instructed party 262
 disclaimer on effectiveness of documents 261
 disclaimer on transmission and translation 261

disclosure 504
 discrepancy 615, 616, 617, 618
 Dock Receipt : D/R 382
 doctrine of strict compliance 259
 documentary bill of exchange 203
 Documentary L/C 268
 documents against acceptance : D/A 630
 documents against payment : D/P 629
 domestic market research 116
 DPU 235
 Draft 607
 duplicate or keep sample 132

E

electronic data interchange : EDI 77, 550
 electronic trade 77
 e-market place : EMP 79, 123
 Escrow Credit 277
 excepted or excluded perils 509
 exchange rate 614
 exemption clause 389
 expiry date 283
 export commission house 56, 57
 export insurance 67, 371
 export licence : E/L 65
 export merchant 51
 export on consignment 43
 exporter's selling agent 52, 53
 EXW 222

F

factoring 640
 fare average quality Term : F.A.Q. 185
 FAS 239
 FCA 225
 Firm Offer 65, 152
 flag of convenience : FOC 440
 FOB 242
 force majeure 261
 force majeure clause 205
 foreign direct investment : FDI 60

foreign market research 117
 foreign trade control 86
 formal contract 141
 Foul B/L ; Dirty B/L 385
 franchising 60
 Free From Particular Average : FPA 521, 524
 Free Offer 64, 153
 Freely Negotiable Credit 272
 freight 453
 freight forwarder 413
 full insurance 502

G

gate 468
 general average : G.A 512, 545
 general commodity rate : GCR 474
 General Credit 272
 good merchantable quality Term : G.M.Q.
 186
 governing law clause 206

H

Hague 419
 Hamburg 420

I

implied warranties 503
 import commission house 52, 57, 354
 Import Declaration : I/D 566
 import insurance 375
 import licence system 87
 import merchant 52
 import on trust sales 43
 import or export agent 51
 import quota system 87
 Impossibility of Performance 648
 improvement trade 41
 improvement trade on consignment 41
 improvement trade on trust 41
 Incoterms(International Commercial Terms)
 211

INCOTERMS 2020 211
 independence 258, 259
 indirect trade 37
 informal contract 141
 infringement clause 208
 inquiry 64, 71
 Institute Cargo Clause : ICC 66, 520
 Institute Strike Clause : ISC 530
 Insurance Policy : I/P 67
 insurance premium 503
 insured 198
 insured amount 199
 intercession 659
 intermediate trade 38
 international physical distribution 412
 internet trade 77
 invitation to treat 155
 Invoice 379
 Irrevocable Credit 270

J

jurisdiction 207

K

knock-down 42

L

Land Bridge 480
 landed quality terms 186
 Letter of Credit : L/C 65, 254
 Letter of Guarantee : L/G 73, 625
 Letter of Indemnity : L/I 443
 liability limitation clause 491
 licensing 59
 liner 435
 link system 89
 litigation 660
 Local Credit, Domestic 277
 Local L/C 335
 Long Form B/L 387

M

mail transfer 638
 manufacturer's export agent 53
 marine cargo insurance 198
 marine insurance 498
 Marine Insurance Policy 395, 516
 marine risks, marine perils 508
 maritime loss 510
 market research 64, 116
 marshalling yard : M/Y 467
 master contract 143
 Mate's Receipt : M/R 382, 562
 merchandising trade 38
 MLB(Mini Land Bridge) 484
 modified uniform liability system 491
 more or less clause : M/L Clause 191, 193,
 194
 most favored nation clause : MFN 574
 multimodal transport 479
 Multimodal Transport Documents : MTD 393

N

negotiating bank 267, 268
 negotiation credit 274
 network liability system 490
 network system 424
 neutral body : N/B 439
 nomination clause 294
 non-tariff barrier : NTB 87
 Non-Vessel Operating Common Carrier :
 NVOCC 413

O

OEM(original equipment manufacturing) 42
 offer 71, 149
 Offer Sheet 71
 open account 636
 open contract 536
 Open Credit 272
 opener 265
 opening bank 265

Order B/L 385, 445

P

packing 366
 Packing List : P/L 68, 400
 partial insurance 503
 partial loss 512
 partial shipment 196
 particular average : P.A. 512
 paying bank 266
 perils covered 199
 perils covered risks 509
 perils not covered 510
 perils of the sea 508
 perils on the seas; maritime perils 509
 physical goods 81
 place of delivery 195
 policy holder 198
 pooling agreement 439
 possession 168
 preferential tariff 574
 preliminary negotiation 155
 principles of the freedom of contract 141
 progressive payment; installment payment 202
 property 170
 provision contract 536
 proximate cause 504
 Purchase Order 142

R

Railway Consignment Note 393
 Received B/L 385
 Red B/L 387
 Red Clause Credit 276
 reimbursing bank 267
 rejection 162, 163
 remittance 633
 remunerative contract 141
 Renunciation 648
 Repudiation 648

Restricted Credit 272
 restricted L/C 613
 Revocable Credit 271
 Revolving Credit 276
 right of disposal 171
 risk 172
 Road Consignment Note 393
 Running Laydays 451
 Rye Terms(R.T.) 187

S

sales by samples 185
 sales by specification 185
 sales by standard 185
 sales by trade mark 185
 sales by type or grade 185
 Sales Note 142
 Sea Damaged Terms(S.D.) 187
 Sea Waybill : SWB 393
 search engine 79
 Selling Offer 151
 settling bank 267
 shipment by installment 197
 Shipped B/L 385
 shipped quality terms 186
 shipped quantity terms 191
 shipping conference 436
 shipping documents 378
 shipping mark 369
 Shipping Request : S/R 68, 560
 shipping sample 131, 132
 Short Form B/L 387
 Siberian Land Bridge : SLB 481
 Sight Credit 273
 special commodity rate : SCR 474
 special conditions 296
 Special Credit 272
 Stale B/L 386
 Stand-by L/C 276
 Straight B/L 385
 Straight Credit 274
 submission agreement 662

subrogation 515
 subsidy 89
 switch trade 40
 symbolic delivery 169, 195

T

Tale Quale(T.Q.) 187
 tariff quota 88
 telegraphic transfer : T/T 636
 termination of contract 646
 The United Nations Convention on
 Contracts for the International Sale of
 Goods : CISG 147
 Third Party B/L 386
 Through B/L 386
 time charter 449
 time of delivery 195
 Tomas Credit 278
 total loss 510
 Total Loss Only : TLO 524
 trade 32
 trade claim 651
 trade contract 138
 trade documents 377
 trade in services 36
 trade insurance 371
 trade reference 128
 trade terms 209
 tramper 439
 transfer 326, 327
 transfer of property 170
 transfer trade 40
 Transferable Credit 271
 transferring bank 267
 transhipment 197
 Transhipment B/L 386
 transport documents 378
 transportation document 382
 Traveller's L/C 268
 Trust Receipt : T/R 73, 625

U

UCP 279
 UCP 600 279
 unascertained goods 139
 Unconfirmed Credit 271
 Uniform Customs and Practice for Commercial
 Documentary Credits : UCP 254, 279
 uniform liability system 422, 490
 United Nations Convention on International
 Multimodal Transport of Goods 479
 United Nations Convention on the Carriage
 of Goods by Sea 420
 Usance L/C 273
 usual standard quality : U.S.Q. 185, 186

V

validity of offer 157
 valuation charge 475
 Vienna Convention 147
 visible trade 35
 voluntary export restrict : VER 88
 voyage charter 448

W

waiver of claim 658
 war perils 509
 warranties 503
 Weather Working Days(W.W.D.) 451
 With Average : W/A 521, 524
 With Recourse Credit 272
 Without Recourse Credit 272
 WORCC 220

Y

York · Antwerp Rules 505

저자약력

- **윤광운**

경남대학교 법학과 졸업
부산대학교, 중앙대학교 대학원 무역학과 졸업(경영학박사)
Utah Valley University Visiting Scholar
부경대학교 국제통상학부 교수, 동 경영대학장 및 경영대학원장
대한상사중재원 중재인 / 국가고시출제위원 / 관세사시험출제위원
한국국제상학회 회장 / 국제무역학회 회장 / 주)금양 사외이사
현) 부경대학교 명예교수

[주요 저서 및 논문]

「국제무역상무론」[3판] / 「관세법」(공저) / 「무역법」[제2판]
「무역계약론」[3판](공저) / 「무역실무입문」[제3판] / 「전자무역」(공저)
「국제통상법」 / 「전자상거래론」[3판](공저) / 「국제통상론」(공저)
「무역실무와 경영」[3판] / 「무역결제론」[제3판](공저) / 「무역실무연습」
「영국물품매매법(SGA 1979)」(공저) / 「미국통일상법전(UCC)」(공역)
「근대조선해관연구」(공저, 부경대출판부)
“동북아 고대 해상무역제도에 관한 연구”, 「국제무역연구」(제8권 1호, 1998)
“국제물품매매계약상 물품적합성에 관한 고찰”, 「국제상학」(제29권 4호, 2014)
“CISG상의 매수인의 부적합통지의무에 관한 고찰”, 무역학회지」(제40권 1호 2015)
“신용장조건위반과 수출보험상의 보험자 면책”, 「지역산업연구」(제1권, 1995)
“전자상거래에 의한 무역기업의 수출활성화방안”, 「국제무역연구」(제9권 1호, 2003)
“부산해관(1883~1905)에 관한 무역사적 연구”, 「무역학회지」(제31권 1호, 2006)
“개항기 조선정부의 관세자주권 회복시도”, 「무역학회지」(제44권 1호, 2019)
외 저서 및 논문 다수 발표

- **김철수**

부산대학교 무역학과 졸업
부산대학교 일반대학원 무역학과 졸업(경제학 박사)
부산대학교 경제통상연구원 전임연구원
부산대학교 BK21 FTA사업팀 연구교수
현) 부경대학교 국제통상학부 교수
국가고시출제위원
국제상학회 상임이사 / 동 편집위원
한국무역통상학회 편집위원

[주요 저서 및 논문]

「글로벌시대의 신무역학개론」(하림), / 「무역계약론」[3판](공저)
“신용장거래에서 서류심사기준에 관한 연구”, 「무역연구」
외 연구논문 다수 발표

저자와의
협의하에
인지생략

무역실무 [제3판]

2016년 8월 30일 1판 1쇄 발행
2018년 8월 30일 2판 1쇄 발행
2023년 8월 16일 3판 2쇄 발행
2023년 8월 28일 전자책 발행

저 자 윤 광 운 · 김 철 수
발행인 김 학 민
조 관 아 람 기 획

07285
발행처 서울특별시 영등포구 선유로 3길 10, 617호
도서출판 **답 북 스**
등 록 2009.12.21 제 2016-000101 호
전 화 02)365-2223 팩스 02)365-2224

© 2021, 윤광운·김철수 정가 32,000 원
ISBN 979-11-92981-345(95320)

불법복사는 지적재산을 훔치는 범죄행위입니다.
이 책의 무단전재 또는 복제행위는 著作権法 제136조에 의거,
5년 이하의 징역 또는 5,000만원 이하의 벌금에 처하게 됩니다.

학부 및 대학원생 · 무역실무가를 위한 무역거래 실무의 기본지침서

국제무역사 · 무역영어시험 · 관세사 등 무역자격시험 대비 무역실무 해설서



INTERNATIONAL TRADE PRACTICES