

국제물품매매계약상의 위험이전에 관한 비교법적 고찰

- Incoterms® 2010과 CISG를 중심으로 -

조성중*

차 례

- I. 머리말
- II. Incoterms® 2010에 의한 위험부담과 그 이전
 - 1. Incoterms® 2010의 특징
 - 2. 위험에 관한 일반 원칙
 - 3. 정형거래규칙별 위험부담과 그 이전
- III. CISG상의 위험부담과 그 이전
 - 1. 위험이전의 효과
 - 2. 운송조건부계약의 위험부담과 그 이전
 - 3. 운송중인 물품매매의 위험부담과 그 이전
 - 4. 기타의 위험부담과 그 이전
 - 5. 매도인의 계약 위반과 위험이전
- IV. Incoterms® 2010과 CISG의 관계
 - 1. 법적성질 및 효력상의 차이점
 - 2. 내용 및 적용범위에 관한 차이점
 - 3. 위험이전 및 인도에 관한 차이점
 - 4. 상호보완적 관계
- VI. 결 론

* 법학박사, 경북전문대학교, 경찰경호행정계열·법행정학과 교수.

접수일자 : 2012. 10. 30 / 심사일자 : 2012. 11. 22 / 게재확정일자 : 2012. 11. 30

I. 머리말

국제상거래의 대부분을 차지하고 있는 국제물품매매는 서로 다른 국가에 사무소를 둔 당사자간에 이루어지기 때문에 그 특성상 물품의 운송시간이 많이 소요되는 것이 일반적이며, 이러한 운송과정에서 예측할 수 없는 도난, 화재, 선박 충돌, 누수, 부패 등 다양한 위험을 수반하게 된다. 따라서 계약당사자는 항상 이러한 위험의 발생가능성을 염두에 두고 거래에 임할 수밖에 없는 실정이다. 이러한 위험은 경제적 손실과 직결되고 그 규모 또한 기업경영에 막대한 영향을 미칠 수 있기 때문에 위험부담에 관한 합리적인 기준을 설정하는 것은 위험부담 또는 위험이전의 문제를 해결하기 위해 시급하고도 매우 중요한 문제라고 할 수 있다.

국제물품매매계약상의 위험부담에 관한 문제는 매매계약의 체결과 그 이행과정의 일정한 시점에서 계약당사자 쌍방의 책임 없는 사유로 인해 발생하는 물품의 멸실 또는 훼손을 매도인과 매수인 중에 누구에게 부담시키느냐 하는 문제이며,¹⁾ 위험부담에 관한 주체의 변경 문제는 「위험이전」이라고 한다.²⁾

국제상거래는 지리적 환경과 물품의 종류 및 특성에 따라 예측 불가능한 다양한 위험이 따르게 되고, 이는 국제적 분쟁으로 발전하게 되는데, 이러한 분쟁은 서로 다른 관습·문화·법률 등으로 인하여 복잡다양하게 전개되고 있다.

주지하는 바와 같이 국제물품매매계약에 있어서 가장 중요한 문제 중의 하나가 위험의 부담과 그 이전에 관한 문제이며, 이러한 문제를 해결하기 위한 국제적 노력은 오래전부터 시작되었으며, 그 대표적인 결과 중 국제연합의 국제상거래법위원회(United Nations Commission on International Trade Law : UNCITRAL)에서 제정한 국제물품매매계약에 관한 UN협약(United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods

1) 최준선, 국제거래법, 삼영사, 2012, 175~178쪽 참조 ; John O. Honnold, *Uniform law for International Sale Under the 1980 United Nations Convention*, Deventer/Netherlands, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1987, p.359.

2) 新堀聰, 「國際統一賣買法-ウィーン賣買條約と貿易契約」, 同文館, 1991, 103頁 참조.

1980 : CISG)³⁾과 국제상업회의소(International Chamber of Commerce : ICC)가 제정한 무역조건해석통일규칙(International Rules for Interpretation of Trade Terms : Incoterms)⁴⁾이 있는데, Incoterms⁴⁾는 1936에 처음 제정된 후 국제상거래의 환경변화에 따라 1953년, 1967년, 1976년, 1980년, 1990년 및 2000년에 각각 개정·보완되었으나 최근 관세자유구역의 지속적인 확대, 전자무역의 증가, 운송관습의 변화, 물품이동의 보안문제 등이 제기됨에 따라 2010년 9월에 「Incoterms® 2010」⁵⁾라는 명칭으로 공포된 후 2011년 1월 1일부터 전세계적으로 이를 시행하고 있다.⁶⁾

CISG는 국제물품매매계약에 관하여 국제적으로 통일된 관습을 성문화하여 국제상거래에서 법률적 장벽을 제거한 국제법으로서 국제물품매매에 관한 일반법적 성격을 가지고, Incoterms는 국제물품매매계약의 유형별 위험부담 및 그 이전에 관한 구체적인 기준을 정한 국제적인 통일매매관습이라고 할 수 있는데, 양자는 그 역할을 달리하면서도 상호보완적 성격과 기능을 가진다.⁷⁾

이 논문에서는 CISG Chapter IV. 위험이전 규정과 Incoterms의 위험부담 및 그 이전에 관한 주요내용, 특히 새롭게 개정된 Incoterms® 2010의 내용을 중점적으로 살펴보고, 양자의 관계와 문제점 및 그에 대한 해결책을 제시한다.

3) 이를 비엔나협약이라고도 하며, 2011년 1월 31일 현재 계약국은 78개국이고 우리나라는 2004년 2월 17일 UN에 CISG가입서를 기탁하여 2005년 3월 1일부터 국내법으로서 그 효력이 발생하였다. 따라서 CISG는 국제물품매매에 관하여 우리 민·상법에 우선하는 특별법적 지위에 있다(심중석, 국제물품매매계약에 관한 UN협약의 해석과 적용, 삼영사, 2011, 11쪽).

4) Incoterms는 물품의 인도와 관련하여 계약당사자들의 권리와 의무에 관련된 사안에 한정적으로 적용되는 무역거래조건의 국제적인 해석규칙이지만, 그 자체가 국제사회의 통일법이나 조약수준의 강제력은 가지지 못하며, 이는 어디까지나 ICC가 제정한 여러 가지 거래조건의 범세계적인 통일규칙에 불과한 것이기 때문에 국가가 공식적으로 채택하거나 법률에 의하여 적용되는 것이 아니라 오직 계약당사자들의 합의에 의하여 임의적으로 적용된다(서정두, INCOTERMS® 2010, 청목출판사, 2011, 10~11쪽 참조).

5) ICC는 2010년부터 이를 상표로 등록하여 Incoterms® 2010로 표기하고 있다(ICC, *Incoterms® 2010*, Publication No. 715E, 2010, p.125)

6) ICC, *Ibid.*, p.4.

7) 최준선, 앞의 책, 94~96쪽 참조.

II. Incoterms® 2010에 의한 위험부담과 그 이전

1. Incoterms® 2010의 특징

Incoterms® 2010의 내용 중 위험부담과 그 이전에 관한 가장 큰 특징은 그 적용범위가 국제상거래뿐만 아니라 국내거래에도 적용할 수 있게 되었으며, 해상운송규칙에서 그동안 수많은 분쟁의 원인이 되었던 위험이 전분기점에 대하여 「선박의 난간(ship's rail)」을 폐지하고 「선박의 갑판 위(on board the vessel)」에 물품을 적재하도록 하였으며, 자가상품이 아닌 상품매매에서 운송중에 여러 번 매각되는 「연계매매(string sales)」의 관행을 반영하여 FAS, FOB, CFR, CIF 등 해상운송규칙에 직접 규정하고 있다.

2. 위험에 관한 일반 원칙

Incoterms에서 규정하고 있는 위험이전에 관한 원칙은 상관습에 따른 인도주의를 채택하고 있는데, Incoterms® 2010에서는 11가지의 정형거래 조건에 따른 위험이전에 관하여 각 거래조건별로 매도인의 의무와 매수인의 의무에서 구체적으로 규정하고 있으며,⁸⁾ 위험이전에 관한 일반원칙으로 매도인의 의무로서 A4(인도조건), A7(매수인에 대한 통지)을 규정하고, 매수인의 의무로 B4(인도의 수령), B8(인수증명) 등을 규정하고, A5와 B5에서 위험이전시기에 관하여 규정하고 있는데, 이는 곧 어느 시점에서 발생된 물품의 멸실 또는 훼손에 대한 손해배상책임이 어느 당사자에게 있는가를 결정짓는 위험배분의 중요한 기준이 된다.⁹⁾

8) Incoterms 2000에서는 13가지의 정형거래조건으로 구분하여 위험이전시기에 관한 원칙을 정하고 있었으나 Incoterms ®2010에서는 운송방식에 관계없이 사용할 수 있는 DAT(터미널인도)과 DAP(도착지인도)를 신설하여 Incoterms 2000의 DAF(국경인도), DES(착선인도), DEQ(부두인도) 및 DDU(관세비지급인도) 등 4가지를 삭제함으로써 11가지로 거래유형이 새롭게 분류되었다. 이는 그동안 복합운송규칙과 D그룹 규칙의 활용도가 저조하였으며, 냉전이 종식되면서 DAF는 유명무실해 졌고 DAF, DES, DEQ, DDU 등은 내용상 유사한 점이 많았기 때문에 ICC가 이를 직시하고 재정비하였다.

9) 김병학·홍길중, “국제물품매매계약에 있어서 위험이전에 관한 연구”, 「지역개발연구」,

따라서 Incoterms® 2010규칙이 적용되는 국제상거래에서는 매도인이 A4의 요건을 충족시키는 물품의 인도를 제공하고, 매수인에게 A7에 따른 통지를 하면 위험이 매수인에게로 이전하게 되고, 매수인은 매도인이 제공한 인도의 수령의무를 부담하고, 인도를 수령한 경우에 매도인에게 인수증명을 교부하도록 하는 내용의 동일한 패턴으로 구성되어 있다.

그러나 인도장소의 지점, 운송수단의 문제, 항구의 관행, 거래관행 등에 따라서 장소, 시점, 내용, 방법 등이 명시적 또는 묵시적으로 합의한 것과 달라질 수 있고, 이 경우 위험이전에 관한 조건도 달라질 수 있으며, Incoterms® 2010의 각 규칙에 따라 위험이 매수인에게 이전된 후에도 물품이 계약조건과 불일치하게 인도됨에 따라 발생한 손해에 대해서는 매도인이 그에 대한 손해배상책임을 부담하여야 한다(A9).

3. 정형거래규칙별 위험부담과 그 이전

Incoterms® 2010에서는 국제상거래의 실무와 관행을 충분히 고려하여 위험이전에 관하여 육상·해상·항공의 모든 단일·복합운송규칙(Rules for Any Mode or Modes of Transport)¹⁰⁾과 해상 및 내수로 운송규칙(Rules for Sea and Inland Waterway Transport)¹¹⁾의 두 그룹으로 분류하여 정형거래의 유형별로 규정하고 있으며, 전자의 경우는 다시 EXW(공장도인도)규칙, FCA(운송인인도)규칙, CPT(운송비지급인도)규칙, CIP(운송비·보험료지급인도)규칙, DAT(터미널인도)규칙, DAP(목적지인도)규칙, DDP(관세지급인도)규칙 등 7가지 유형으로 세분화하고, 후자의 경우는 FAS(선측인도)규칙, FOB(본선인도)규칙, CFR(운임포함인도)규칙, CIF(운임·보험료포함인도)규칙 등의 4가지로 세분화 하여 유형별 위험이전에 관한 구체적 사항

제11권 제2호, 조선대학교 지식경영연구원, 2006, 55~56쪽.

10) 이에 관한 각 규칙의 안내문(guidance note)에서 「이 규칙은 선정된 운송방식에 관계 없이 사용할 수 있으며, 또한 둘 이상의 운송방식이 이용되는 경우에도 사용할 수 있다」고 규정하여 규칙의 적용 범위에 관하여 명시하고 있는데, 각 규칙의 안내문은 Incoterms® 2010에서 규칙의 효율적 이용을 위해 처음으로 시도하였다.

11) 이에 관한 각 규칙의 안내문(guidance note)에서 「이 규칙은 해상 또는 내수로 운송에만 사용하여야 한다」고 규정하여 그 적용범위를 한정하고 있다.

을 규정하고 있는데, 이러한 규칙은 국제상거래 뿐만아니라 국내거래에 대하여도 적용할 수 있도록 하였으며, 특히 해상 및 내수로 운송규칙에서 위험분기점에 대하여 과거의 「선박의 난간(ship's rail)」을 삭제하고 「선박의 갑판 위(on board the vessel)」로 규정함으로써 이로 인한 국제상거래상의 빈번한 분쟁을 근원적으로 해결하는 혁신적인 결과를 가져왔다. Incoterms® 2010에서 규정하고 있는 정형거래의 유형별 위험이전 시기에 관한 구체적인 내용은 다음과 같다.

(1) 단일·복수의 모든 운송규칙(Rules for Any Mode or Modes of Transport)

1) 공장인도(EXW: Ex works)¹²⁾

공장인도(EXE)란 매도인이 자신의 영업장 구내(at the seller's premises)에서 매수인에게 물품을 인도하는 거래조건으로서 매도인이 자신의 영업장 구내 또는 기타 지정된 장소내의 공장, 작업장, 창고 등에서 특정된 물품을 매수인의 임의처분 하에 둔 때 위험이 매수인에게 이전하는 거래조건이다(A5, B5).¹³⁾

공장인도(EXW)규칙에 의하면 당사자의 합의로서 특정장소의 특정지점을 인도장소로 지정할 수 있는데, 이에 대한 당사자간의 합의가 없는 경우나 여러 개의 이용가능한 지점이 있는 경우는 매도인이 구체적인 인도장소의 선택권을 가지며, 또한 매도인은 반드시 합의된 일자 또는 합의된 기간 내에 물품을 인도하여야 한다(A4).¹⁴⁾

12) 이러한 거래조건은 운송방식과 무관하게 또는 연계운송방식에 사용할 수 있으며 (Guidance Note), 영국에서는 「Loco(현지인도)」 또는 「On spot(현장인도)」라고도 부르며, 미국에서는 「Ex...point of origin(지정원산지인도)」, 「FOB factory(공장본선인도)」 등으로 부르기도 한다(Carole Murray et al., *Schmitthoff's Export Trade*, Sweet & Maxwell, 2007, p.11).

13) Jan Ramberg. *ICC Guide to Incoterms® 2010*, Publication No. 720E, 2011, p.87.

14) A4 Delivery.

The seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer at the agreed point, if any, at the named place of delivery, not loaded on any collecting vehicle. and if there are several points available, the seller may select the point that best suits its purpose. The seller must deliver the goods on the agreed date or within the

따라서 EXW규칙 하에서 물품에 대한 모든 위험과 비용부담의 분기점은 특정된 물품이 합의된 시기에 매도인의 영업장 구내에서 매수인의 임의처분 하에 제공된 때이다(A4, A5, B5).¹⁵⁾

2) 운송인인도(FCA: Free Carrier)

운송인인도(FCA)란 매도인이 물품의 수출수속을 이행하고 자신의 영업장 구내 또는 지정된 장소에서 매수인이 지정한 운송인에게 이를 인도하는 거래조건이다.¹⁶⁾ 따라서 매수인은 물품의 인도지점을 정확히 지정하여야 하며, 매수인이 이를 지정하지 아니한 경우 매도인은 지정된 장소 내에서 지점선택권을 가진다(A4 b), B7 d) 참조).

운송인인도(FCA)규칙은 모든 운송방식에 사용할 수 있으며, 이러한 유형의 거래에서는 매도인이 계약물품을 합의된 일자나 기간 내에 합의된 지점 또는 지정된 장소에서 매수인이 지정한 운송인 또는 기타의 자에게 인도함으로써 위험이 매수인에게 이전한다. 따라서 매수인은 정확한 인도장소 및 지점을 지정하여야 하며, 매수인에 의한 지정이 없는 경우는 매도인이 임의로 인도장소 및 지점을 선택할 수 있다.

따라서 FCA규칙에 의하면 위험 및 비용의 분기점은 매도인이 합의된 시기에 지정된 장소에서 지정된 운송인 또는 기타의 자에게 물품을 인도한 때가 된다(A4, A5, B5).

FCA규칙은 매도인이 지정된 장소에서 지정된 운송인에게 인도하는 것

agreed period.

15) A5 Transfer of risk.

The seller bears all risks of loss of damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4 with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5.

B5 Transfer of risk.

The buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4.

If the buyer fails to give notice in accordance with B7, then the buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery, provided that the goods have been clearly identified as the contract goods.

16) Jan Ramberg. *op. cit.*, p.97.

을 제외하면 이는 선적항의 본선에서 물품을 인도하는 해상전용의 FOB 규칙과 동일하며, 이는 Incoterms 1980에서 정형화된 복합운송전용의 FRC에 종래의 철도운송용 FOR/FOT 및 항공운송용 FOA를 통합하여 Incoterms 1990에서 명명된 것으로 이는 복합운송뿐만 아니라 철도·도로·해상·항공·내수로 등 모든 운송방식에 사용할 수 있다.¹⁷⁾

3) 운송비지급인도(CPT: Carriage Paid To)와 운송비·보험료지급인도(CIP: Carriage and Insurance Paid to)

운송비지급인도(CPT)¹⁸⁾란 매도인이 당사자간에 합의된 장소에서 매도인이 지정한 운송인 또는 기타의 자에게 물품을 인도하고, 지정된 목적장소까지 물품을 운반하는데 필요한 운송계약의 체결 및 비용지급의무도 매도인이 부담하는 거래조건을 말하고, 운송비·보험료지급인도(CIP)는 CPT에 매도인의 보험료지급의무가 추가되는 거래조건을 말한다.

따라서 CPT, CIP, CFR 및 CIF규칙을 적용하는 경우 매도인이 물품을 운송인에게 인도한 때에 위험이 매수인에게 이전한다는 점에서는 유사한 거래조건이라고 할 수 있지만, CPT와 CIP규칙을 적용하는 경우는 매도인이 지정한 운송인에게 물품을 인도하여야 하고, CFR과 CIF규칙을 적용하는 경우는 선박에 물품을 인도해야 한다는 점에서 차이점이 있다.

CPT규칙과 CIP규칙에 의한 위험의 분기점은 매도인이 운송인에게 물품을 인도한 때가 된다. 즉, 매도인이 합의된 시기에 자신이 운송계약을 체결하거나 조달한 운송인에게 특정된 물품을 인도한 때에 물품의 멸실 또는 훼손으로 인한 위험이 매수인에게 이전한다(A4, A5, B5).¹⁹⁾ 그러나

17) Carole Murray et al., *op. cit.*, p.13.

18) CPT는 원래 Incoterms 1953에서 내륙운송에 대비한 「Freight or Carriage paid to」라는 명칭으로 도입된 후 Incoterms 1980에서 복합운송에 적합한 「Freight or Carriage Paid to」(DCP)로 보완되었다가 Incoterms 1990에서부터 CIP와 함께 모든 운송방식에 사용할 수 있도록 개정되었다.

19) 여기서 물품의 인도는 합의된 일자 또는 기간 내에 지정목적지까지의 운송을 위하여 운송계약이 체결된 운송인에게 계약물품을 인도함으로써 이루어진다. 보통 「door to door」서비스가 이루어질 경우에는 매도인의 공장이나 구내에서 최초의 운송인인 컨테이너 복합운송인에게 물품을 컨테이너에 적재 또는 인도함으로써 인도가 이루어지고 동시에 위험도 이전한다.

연계매매(string sales)의 위험분기점은 일반적으로 그 계약체결시로 인정하는데, 이에 대한 명시적 조항은 결여되어 있는 실정이다.²⁰⁾

4) 터미널인도(DAT: Delivered At Terminal)

터미널인도(DAT)²¹⁾란 매도인이 물품의 수입수속을 하기 전에 목적지의 터미널에서 운송수단으로부터 양하하여 매수인의 임의처분 하에 인도하는 거래조건으로서²²⁾ 종래의 해상전용 DEQ를 확대하여 목적지의 터미널에서 물품을 양하한 후 인도하는 것이므로 복합운송을 포함하여 모든 운송방식에 사용할 수 있는 도착지인도규칙에 속한다.²³⁾

DAT규칙에 의하면 위험이전의 분기점은 특정된 물품이 목적지의 지정된 터미널에서 매수인의 임의처분 상태에 놓여진 때이다(A4, A5, B5).

매도인은 지정된 목적항구 또는 장소의 터미널까지 물품을 운반하고 이를 양하하는데 관련된 모든 위험을 부담하고(Guidance Note), 매수인은 수입통관절차, 인도의 수령 및 매도인에 대한 통지의무를 부담한다(B2, B4, B7).

5) 목적지인도(DAP: Delivered At Place)

목적지인도(DAP)란 매도인이 지정된 목적지까지 물품을 운반하여 수입수속을 하기 전에 양하 준비를 갖추어 도착하는 운송수단에서 매수인의 임의처분 하에 인도하는 거래조건으로서²⁴⁾ 운송수단에서의 양하를 하지 않아도 된다는 점에서 DAT와 구분이 된다. 즉, DAT는 DAP에 매도인의 양하의무를 추가한 거래조건이라고 할 수 있는데, 이는 종래의 국경인도조건(DAF : Delivered at Frontier), 착선인도조건(DES : Delivered Ex Ship), 관세미지급인도조건(DDU : Delivered Duty Unpaid) 등을 대체하여 물품을

20) 서정두, 앞의 책, 93쪽 참조.

21) 여기서 「터미널(Terminal)」이란 담보여부를 불문하고 부두, 창고, 컨테이너 야적장 또는 도로, 철도 또는 항공화물터미널 등의 모든 장소를 포함한다. DAT규칙에 의하면 당사자간에 터미널에 관한 합의가 없거나 그에 대한 관행이 없는 경우는 매도인이 터미널을 선정할 수 있다(A3 a) 참조).

22) Jan Ramberg. *op. cit.*, p.127.

23) 서정두, 앞의 책, 132~133쪽.

24) Jan Ramberg. *op. cit.*, p.137.

지정된 목적지에서 양하할 준비를 갖추어 도착하는 운송수단 위에서 인도하는 것이므로 복합운송을 포함하여 모든 운송방식에 사용할 수 있는 도착지인도규칙에 속한다.²⁵⁾

DAP규칙에 의하면 위험이전의 분기점은 물품이 목적지의 운송수단 위에서 매수인의 임의처분 상태에 놓여진 때가 된다(A4, A5, B5).

따라서 매도인은 지정된 목적장소에서 양하할 준비를 갖추어 도착하는 운송수단 위에서 물품을 매수인의 임의처분 하에 두는데 관련된 모든 위험을 부담하면 되고, 양하에 관한 위험은 부담할 필요가 없으며(Guidance Note 참조), 매수인은 수입통관절차, 인도의 수령 및 매도인에 대한 통지의무 등에 대해서는 DAT와 동일하게 부담한다(B2, B4, B7).

6) 관세지급인도(DDP: Delivered Duty Paid)

관세지급인도(DDP)란 매도인이 물품의 수입수속을 이행하고 지정된 목적지까지 운반하여 양하 준비를 갖추어 도착하는 운송수단 위에서 매수인의 임의처분 하에 인도하는 거래조건으로서²⁶⁾ 운송수단에서의 양하를 하지 않아도 된다는 점에서는 DAP와 동일하지만 수입절차에 관한 위험을 부담하는 면에서는 구분된다.

DDP는 그 동안 전통적으로 사용되어 온 「Franco」 또는 개정 미국외국 무역정의의 「FOB(named inland point in country of importation)」 계통의 거래조건 중에서 「Montreal Rules 1967」에서 정형화된 것이다.²⁷⁾

따라서 DDP규칙에 의한 위험이전의 분기점은 수입통관 절차를 마치고 특정된 물품이 지정된 목적지의 운송수단 위에서 매수인의 임의처분 상태에 놓여진 때이다(A4, A5, B5). 지점에 관한 당사자간의 합의가 없거나 그에 대한 관행이 없는 경우에는 매도인이 지정목적지 내의 범위에서 지점을 선정할 수 있다(A3 a) 참조).

25) 서정두, 앞의 책, 150쪽.

26) Jan Ramberg. *op. cit.*, p.149.

27) 서정두, 앞의 책, 168쪽.

(2) 해상 및 내수로 운송규칙(Rules for Sea and Inland Waterway Transport)

1) 선측인도(FAS: Free Alongside Ship)

선측인도(FAS)란 매도인이 물품의 수출수속을 마치고 선적항에서 본선의 선측(부두 또는 바지선상)²⁸⁾에 인도하는 거래조건으로서²⁹⁾ 이는 영국계 FAS와 동일하지만 미국계 FAS와는 상이한 관습에 따라 그 내용이 다르게 규정되어 있다.³⁰⁾

FAS규칙에 의하면 위험이전의 분기점은 물품이 합의된 시기에 선적항의 지정된 적재장소에서 본선의 선측(alongside the vessel), 부두 또는 바지선 상에 놓여진 때가 된다(A4, A5, B5).

따라서 매도인은 반드시 지정된 선적항구 중 매수인이 지정한 적재지점이 있으면 그 지점에서 매수인이 지정한 선박의 선측에 물품을 인도하거나 그렇게 인도된 물품을 조달하여야 하는데, 이는 반드시 합의된 일자 또는 합의된 기간 내에 항구의 관습적 방법에 따라 물품을 인도하여야 한다. 매수인이 적재지점을 지정하지 아니한 경우는 지정된 선적항 내에서 매도인이 적재지점을 정할 수 있고, 당사자간에 인도시기에 대하여 일정기간 내로만 합의하고 특정 일자를 지정하지 아니한 경우 인도일자의 선택권은 매수인이 가진다(A4).

28) 이는 본선이 상용하는 양하기(winch), 양하구(tackle), 기타의 선적용구가 도달할 수 있는 장소를 말하며, 이는 물품인도의 이행장소가 되고 당사자간의 책임분기점이 된다. 따라서 본선이 부두에 정박해 있는 경우는 본선의 선적용구가 도달할 수 있는 지점에 물품을 두면 되고, 본선이 외항에 정박 중인 경우는 매도인은 해안에서 본선이 있는 곳까지 부선료를 부담하여 본선의 선적용구가 도달하는 지점의 부선위에 물품을 두어야 한다.

29) Jan Ramberg. *op. cit.*, p.161.

30) 미국계 FAS에 의하면 매도인은 항해선박의 선측에서 선박의 선적용구가 도달할 수 있는 범위 내에 물품을 두고 이를 입증하는 부두수령증(dock receipt)을 제공하여야 하고, 매수인은 부두에서 체선료(demurrage)와 창고료(storage), 목적항까지의 운송 및 보험계약을 체결하고 수출수속을 이행하여야 한다(개정 미국외국무역정의(1990) Chapter III 및 미국통일상법전(1952) §2-319 (2) 참조).

2) 본선인도(FOB: Free On Board)

본선인도(FOB)란 매도인이 지정된 선적항에서 매수인이 지정한 본선의 갑판 위에 물품을 적재하거나 그렇게 적재된 물품을 조달하는 거래조건으로서, 이는 FAS, CFR, CIF 등의 규칙과 함께 해상운송 또는 내수로 운송에만 사용할 수 있으며³¹⁾, 물품의 멸실 또는 훼손에 관한 위험은 특정된 물품이 본선의 갑판 위에 적재된 때에 매수인에게 이전한다(Guidance Note).

FOB규칙에 의하면 위험이전의 분기점은 합의된 시기에 매도인이 선적항에서 본선의 갑판 위에 특정된 물품을 매수인의 처분가능한 상태에 둔 때이다(A4, A5, B5).

Incoterms 2000까지만 해도 FOB의 위험분기점을 본선의 「난간(ship's rail)」으로 규정함으로써 이로 인한 수많은 분쟁을 야기하였으나, Incoterms® 2010에서는 이러한 국제상거래상의 난해한 문제점을 해결하기 위해 미국 통일상법전 및 개정미국무역정의의 규정과 같은 취지로 FOB의 위험분기점을 「본선의 갑판 위(on board the vessel)」라고 분명히 규정함으로써 앞으로 이에 대한 분쟁은 해소될 것으로 보인다.³²⁾ 이는 Incoterms® 2010의 가장 큰 특징 중의 하나라고 할 수 있다.

3) 운임포함인도(CFR: Cost And Freight) 및 운임·보험료 포함인도(CIF: Cost, Insurance and Freight)

운임포함인도(CFR)란 매도인이 본선의 갑판 위에 물품을 적재하거나 이미 그렇게 적재된 물품을 조달하는 거래조건이고, 운임·보험료포함인도(CIF)란 CFR에 보험료부담을 추가한 거래조건으로서, 이 두 거래조건은 FAS, FOB 등과 함께 해상운송 또는 내수로 운송에만 사용할 수 있다.

CFR·CIF규칙에 의하면 위험이전의 분기점은 FOB규칙과 같이 합의된

31) 따라서 roll on-roll off운송이나 컨테이너 운송의 경우에는 FOB규칙을 적용하는 것은 부적절하고 FCA규칙을 선택하는 것이 좋다.

32) 이는 ICC가 국제상거래에서 분쟁의 원인이 되었던 영국의 이상적인 관습보다는 미국의 현실적인 관습을 채택하는 것이 합리적이라는 판단에서 선택한 결정으로 해석된다.

시기에 매도인이 선적항에서 본선의 갑판 위에 특정된 물품을 적재한 때이다(A4, A5, B5).

특히 Incoterms의 CIF규칙은 매도인이 선하증권(bill of lading), 해상보험증권(marine insurance policy), 송장(invoice) 등과 같은 선적서류(shipping documents)를 매수인에게 교부하는 형태로 매도인의 물품인도의무가 이행되고, 계약에서 특별한 정함이 없는 한 매수인은 선적서류와 상환으로 대금을 지급할 의무를 부담하는 서류인도조건, 즉 상징적 인도(symbolic delivery)조건이다.³³⁾ 다시 말하자면 CIF규칙은 물품의 선적과 서류의 인도라는 양면성을 지니고 있으나 위험은 물품의 선적시에 이전하는 것으로 간주하는 규칙이다.³⁴⁾

Ⅲ. CISG상의 위험부담과 그 이전

1. 위험이전의 효과

CISG §66에서는 「위험이 매수인에게 이전된 이후에는 물품의 멸실 또는 훼손을 이유로 매수인은 대금지급을 거부할 수 없는 것이 원칙이지만, 물품의 멸실 또는 훼손이 매도인의 작위 또는 부작위에 기인한 경우는 그러하지 아니하다³⁵⁾」라고 규정하고 있는데, 이는 위험이전에 대한 효과로서 위험이 매수인에게 이전된 경우 매수인에게 미치는 효과에 관한 기본원칙을 규정한 것으로 해석된다.³⁶⁾

여기서 물품의 멸실 또는 훼손은 계약당사자 쌍방의 책임 없는 사유로

33) 최준선, 앞의 책, 102~103쪽 참조.

34) A. G. Guest, *Benjamin's Sale of Goods*, 2nd ed., Sweet & Maxwell, 1981, p.903 참조.

35) CISG §e 66

Loss of or damage to the goods after the risk has passed to the buyer does not discharge him from his obligation to pay the price, unless the loss or damage is due to an act or omission of the seller.

36) 이 조항은 1978년 CISG초안 §78와 동일하고, 또한 ULIS §96와도 실질적으로 동일한 것으로 이는 위험이전에 관한 규정이 계약위반에 기한 구제권에 비해 계약이행의무와 밀접하다는 외교회의 판단에 따라 변경되었다(John O. Honnold 저, 오원석 역, UN통일매매법, 삼영사, 2004, 501쪽 참조).

발생한 것이어야 한다.³⁷⁾ 따라서 위험이 이전한 이후에는 물품의 멸실 또는 훼손이 매도인의 작위 또는 부작위³⁸⁾에 기인하였음을 매수인이 입증하지 못하거나, 물품의 멸실 또는 훼손에 관한 위험이 매수인에게 이전되기 전에 발생하였다는 사실을 입증하지 못하는 한 매도인에 대한 대금지급의무를 이행하여야 한다.³⁹⁾

2. 운송조건부계약의 위험부담과 그 이전

대부분의 국제상거래는 물품의 선적은 계약에 따라 매도인에 의해 이행되고, 물품은 독립된 운송인에 의해 매도인으로부터 매수인에게로 운송되는데, 이 경우 매매계약은 물품의 운송을 포함하게 되며, 이러한 계약을 운송조건부계약이라고 한다. Incoterms에서 정하고 있는 정형거래의 유형 중 EXW를 제외한 모든 거래조건이 이에 해당한다.

CISG §67에서는 운송조건부계약의 위험이전에 관한 원칙을 규정하여 운송을 포함하는 국제매매계약의 경우는 명확히 특정된 물품이 운송인에게 인도되는 시점에서 위험이 매수인에게 이전한다는 원칙을 천명하고 있다.⁴⁰⁾

CISG §67 (1) 제1문에서는 「매매계약이 물품의 운송을 포함하고, 매도

37) 조성중, “국제물품매매계약상의 위험이전”, 박사학위논문, 명지대학교, 1995, 82쪽.

38) 이에 대하여 Ulrich Huber는 계약위반에 해당하는 매도인의 작위·부작위에 한정하여야 한다고 주장하고 있고, Karl H. Neumayer는 매도인의 행위가 계약위반에 해당하는지 여부와 상관없이 모든 작위·부작위가 이에 해당한다고 주장하는데, CISG §66의 취지로 보아 후자가 타당한 것으로 해석된다.

39) 심중석, 앞의 책, 436쪽 참조.

40) CISG §67

- (1) If the contract of sale involves carriage of the goods and the seller is not bound to hand them over at a particular place, the risk passes to the buyer when the goods are handed over to the first carrier for transmission to the buyer in accordance with the contract of sale. If the seller is bound to hand the goods over to a carrier at a particular place, the risk does not pass to the buyer until the goods are handed over to the carrier at that place. The fact that the seller is authorized to retain documents controlling the disposition of the goods does not affect the passage of the risk.
- (2) Nevertheless, the risk does not pass to the buyer until the goods are clearly identified to the contract, whether by markings on the goods, by shipping documents, by notice given to the buyer or otherwise.

인이 특정 장소에서 물품을 인도할 필요가 없는 경우 위험은 매매계약에 의하여 물품을 매수인에게 운송하기 위해 제1운송인에게 교부한 때에 매수인에게 이전한다」고 규정하고 있는데, 이는 국제물품매매의 위험이전에 관한 기본원칙으로 해석된다.

여기서 「운송인」이란 운송계약에서 물품의 운송을 직접 실행하거나 운송을 주선할 것을 약속한 자를 말하며⁴¹⁾, 단순히 물품을 운송주선인에게 교부하는 것만으로는 위험이 이전하지 않는다. 그러나 매수인이 운송인이 아닌 특정운송주선인을 지정하여 매도인으로 하여금 그에게 물품을 인도하도록 한 경우는 매도인이 그 운송주선인에게 물품을 인도·제공한 때에 위험이 매수인에게 이전하는 것으로 해석할 수 있으며,⁴²⁾ 매도인이 자기의 대리인이나 이행보조자를 통해서 운송을 하는 경우나 복합운송의 최초의 운송구간을 매도인측에서 담당하는 경우는 CISG §67 (1)의 취지로 보아 위험이전의 효과가 발생하지 않는다.⁴³⁾⁴⁴⁾

그러나 계약에서 인도방법을 정하지 아니한 경우 매도인이 제1운송인에게 물품을 인도하는 의무를 부담하는가 또는 매도인의 영업소가 있는 장소에서 물품을 매수인의 처분가능한 상태에 두기만 하면 되는가에 관한 문제가 제기될 수 있는데, 이에 대한 입법적 대책이 필요하다.

CISG §67 (1) 제2문은 매도인이 특정장소에서 물품을 운송인에게 교부하여야 하는 경우 위험은 그 장소에서 물품이 운송인에게 교부된 때에 이전된다고 규정하고 있는데, 이는 CISG §67 (1) 제1문에서 규정하고 있는 기본원칙에 대한 예외를 규정한 것으로서, 이는 계약당사자간에 매도인으로 하여금 특정장소에서 물품을 인도하기로 약정한 경우에만 적용된다. 여기서 「인도」란 실질적인 점유이전을 의미하기 때문에 제1운송인이

41) 우리상법 제125조에서는 「육상 또는 호천, 항만에서 물건 또는 여객의 운송을 영업으로 하는 자를 운송인이라 한다」고 규정하고 있다.

42) Günter Hager, "Gefahrtragung nach UN-Kaufrecht im Vergleich zu EKG und BGB", in ; Schlechliem, *Einheitliches Kaufrecht und nationals Obligationenrecht*, 1987, S.391.

43) 최준선, "UN국제물품매매법상의 위험부담", 「상사법연구」, 제12집, 한국상사법학회, 1993, 72쪽 ; John O. Honnold., *op. cit.*, pp.8~10 참조.

44) 이는 CISG §67에 의하면 물품이 운송인에게 교부된 때에 실질적인 점유의 이전이 발생하는 것으로 인정하여 위험을 이전시키고 있는데, 매도인이 직접 운송을 담당하게 되면 점유의 실질적인 이전이 있었다고 볼 수 없기 때문이다.

제2운송인에게 물품을 인도하는 경우에는 실질적인 점유이전이 발생하지 않기 때문에 적용되지 아니한다.⁴⁵⁾

따라서 특정장소에서 물품을 운송인에게 교부하여야 하는 정형거래조건 FAS, FOB, CFR, CIF 등은 육상운송과 해상운송이 모두 필요한 경우이기 때문에 육상운송인에게 물품을 인도한 때는 위험이 이전되지 않고, 해상운송인에게 물품을 인도한 때 위험이 이전한다. 즉, FAS는 선적항에서 본선측에 물품을 인도한 때, FOB, CFR, CIF 등은 본선의 갑판 위에 물품을 제공한 때 각각 위험이 이전한다.

그리고 컨테이너운송에 대한 위험이전에 대해서는 CISG가 구체적으로 규정한 바가 없지만 이 경우도 CISG §67 (1) 제2문이 적용되는 것으로 해석할 수 있는데, 물품이 컨테이너에 적재되어 특정장소에서 운송인에게 인도되어야 하는 경우는 그 특정장소에서 물품이 인도된 때에 위험이 이전한다.

CISG §67 (2)에서는 「(1)의 원칙에도 불구하고 위험은 물품이 확인 (markings on the goods), 선적서류, 매수인에 의한 통지 기타에 의하여 계약의 목적물로서 명백히 특정되기까지는 매수인에게 이전하지 않는다」라고 규정하여 위험이전의 부수적 요건으로서 물품이 계약의 목적물로 특정될 것을 요구하고 있는데, Incoterms에서는 전술한 바와 같이 거래유형별 B5에서 위험이전의 전제조건으로서 물품이 특정될 것을 전제조건으로 규정하고 있다.

운송조건부계약에서 물품이 운송인에게 인도되는 시점을 위험이전의 분기점으로 정한 이유는 일반적인 국제상거래에서 매수인이 물품을 검사하고 물품의 멸실 또는 훼손을 발견하는 시점에는 이미 매수인이 물품을 지배할 수 있는 서류를 확보하게 되고, 그 멸실 또는 훼손에 대한 클레임을 매수인이 제기하는 것이 보다 효율적이라는 측면에서 미국통일상법전 (UCC §2-509)⁴⁶⁾과 국제상거래에 관한 상관습의 지배적인 접근법을 반영

45) John O. Honnold, *op. cit.*, p.376.

46) UCC §2-509 Risk of Loss in the Absence of Breach

(1) Where the contract requires or authorizes the seller to ship the goods by carrier

(a) if it does not require him to deliver them at a particular destination, the risk of

한 것으로 해석된다.⁴⁷⁾

3. 운송중인 물품매매의 위험부담과 그 이전

CISG §68 제1문에서는 「운송중에 있는 물품의 매매에서는 그 매매계약이 체결된 시점으로부터 위험은 매수인에게 이전한다」는 기본원칙을 규정하고 있는데,⁴⁸⁾ 이는 운송중인 물품의 매매에 관한 위험이전의 기본원칙을 규정하고 있다.⁴⁹⁾ 한편 특별한 사정이 있는 경우, 즉 물품이 보험에 부보되어 있는 경우는 송부매매의 일반원칙에서와 같이 운송인에게 물품을 인도한 때에 위험이 이전한다.⁵⁰⁾

이와 같이 계약체결시를 위험이전 시기로 하는 원칙에 대해서 어떤 경우에 이러한 예외가 적용되어 물품이 운송인에게 교부된 때에 소급하여 매수인이 위험을 부담하는가는 명확하지 않으므로 이 규정은 각국의 법관에 의해 자의적으로 적용될 우려가 많다.⁵¹⁾ 따라서 운송중인 물품을 매매하는 경우 당사자는 위험이전시기에 관하여 분명하게 특정해 두는 것이 바람직하다.

CISG §68 제2문에서는 「특별한 사정이 있는 경우에는 운송계약을 표창하는 서류를 발행한 운송인에게 물품을 교부한 때 위험이 이전한다」는

loss passes to the buyer when the goods are duly delivered to the carrier even though the shipment is under reservation(Section 2-505) ; but

(b) if it does require him to deliver them at a particular destination and the goods are there duly tendered while in the possession of the carrier, the risk of loss passes to the buyer when the goods are there duly so tendered as to enable the buyer to take delivery.

47) P. M. Roth, "The Passing of Risk", Am. J. Com. L. Vol.27. No. 2&3, 1979, pp. 291~296 참조.

48) CISG §68

The risk in respect of goods sold in transit passes to the buyer from the time of the conclusion of the contract. ...

49) 이 규정은 중간상인이 개입되거나 물품이 운송중에 전매되는 경우 우선적으로 적용되며, 매수인이 조금이라도 위험을 늦게 부담하려는 의도에서 1980년 비엔나회의에서 개발도상국 대표의 주장을 받아들여 승인되었다.

50) 최준선, 앞의 논문, 74쪽.

51) 新堀聰, 앞의 책, 109頁.

예외규정을 두고 있는데,⁵²⁾ 이는 위험이전에 있어서 소급효를 인정하는 경우로서 입증의 곤란함을 피하고 물품의 운송도중에 발생한 손실에 대한 손해배상을 매수인만이 청구할 수 있도록 하는 장점이 있을 수 있다. 여기서 「운송계약을 표창하는 서류(documents embodying the contract of carriage)」라 함은 물품에 대한 반환청구권을 표창하는 선화증권과 같은 인도증권 뿐만 아니라, 비록 유가증권이 아니더라도 운송계약의 내용, 나아가 운송계약의 체결을 증명하는 모든 서류를 포함한다.⁵³⁾ 그리고 「특별한 사정이 있는 경우」란 그 물품에 관하여 운송보험계약이 체결되어 있는 경우를 말하는데, 이는 운송보험에 가입하지 않은 물품에 대해서는 매수인이 스스로 보험에 가입할 수 없는 한 위험을 부담할 수 없기 때문이다.⁵⁴⁾

실제거래에 있어서 매수인이 물품을 운송보험에 가입하였다 하더라도 위험이전에 관해서는 합의를 하지 않거나 매수인이 보험기간의 개시시점에 관하여 정하지 않고 보험계약을 체결한 경우도 있을 수 있는데, 이러한 경우는 CISG §68 제2문에 따라 위험은 운송계약을 표창하는 서류를 발행한 운송인에게 물품을 교부한 때로 소급하여 이전하는 것으로 추정할 수 있고, 매수인이 계약체결시에 그러한 보험계약을 체결하거나 매도인에 의해 이미 매수인을 위한 보험계약이 체결되어 있는 경우에도 동일하게 적용할 수 있는 것으로 해석된다.⁵⁵⁾ 이는 어디까지나 해석상의 문제인데, 이에 대하여 조문의 내용을 명확하게 개정하는 것이 가장 좋은 방법이라고 볼 수 있다.

CISG §68 제3문은 「매도인이 계약체결시 물품의 멸실 또는 훼손을 알았거나 알 수 있었던 경우로서 매도인이 매수인에게 이를 밝히지 아니한 때에는 그 멸실 또는 훼손은 매도인의 부담으로 한다」고 규정하고 있는

52) CISG §68

... However, if the circumstances so indicate, the risk is assumed by the buyer from the time the goods were handed over to the carrier who issued the documents embodying the contract of carriage.

53) 최홍섭, 앞의 책, 1997, 158쪽.

54) C. M. Bianca·M. J. Bonell, "Commentary on the International Sales Law", *The 1980 Vienna Sales Convention*, Mailand, 1987, p.498; 최준선, 앞의 논문, 1993, 75쪽.

55) 조성중, 앞의 논문, 105쪽 참조.

데,⁵⁶⁾ 이는 운송중인 물품의 매매에서 계약체결시에 위험이 매수인에게 이전하기 위해서는 매도인은 그 위험에 대하여 선의이어야 한다는 것을 전제조건으로 요구하고 있다.

여기서 「알 수 있었던 경우」란 매도인이 중대한 과실로 알지 못한 경우를 말하는 것이 아니라 합리적인 사람이 그와 유사한 상황에서 예상할 수 있었던 멸실 또는 훼손을 말한다(§25 참조). 따라서 매도인은 계약이 성립된 후에 발생한 손해 또는 계약체결시에 이미 발생하였더라도 알지 못하였거나 알 수 없었던 손해에 대한 위험은 부담하지 않게 된다.⁵⁷⁾ 이때 매도인의 악의 또는 과실이 있음은 매수인이 입증하여야 한다.⁵⁸⁾

위에서 살펴본 바와 같이 운송중인 물품의 매매에서는 언제 계약물품이 멸실 또는 훼손이 되었느냐를 판단하는 것이 어렵다. 화재나 해상에서의 폭풍, 열차의 탈선 또는 트럭의 충돌 등과 같은 손해발생시점이 비교적 명확한 경우에는 심각한 문제가 되지 않지만 해수의 침수나 과열 등에 기인하는 물품의 멸실 또는 훼손과 같은 손해의 발생시점을 명확하게 확정하는 것은 매우 어려운 문제이기 때문에 심각한 분쟁의 소지가 될 수 있으며, 이러한 경우 당사자들은 운송의 개시나 또는 종료시에 위험이 이전한다는 명시적인 약정을 통해서 이러한 문제를 해결하는 것이 좋은 방법이 될 수도 있다.⁵⁹⁾

4. 기타의 위험부담과 그 이전

CISG §69 (1)에서는 §67 및 §68가 적용되지 않는 경우, 즉 현지매매에 대하여 규정하고,⁶⁰⁾⁶¹⁾ (2)에서는 매수인이 매도인의 영업소 이외의 장소

56) CISG §68

...Nevertheless, if at the time of the conclusion of the contract of sale the seller knew or ought to have known that the goods had been lost or damaged and did not disclose this to the buyer, the loss or damage is at the risk of the seller.

57) 조성중, 앞의 논문, 106쪽.

58) 석광현, 국제물품매매계약의 법리, 박영사, 2010, 249쪽.

59) John O. Honnold 저, 오원석 역, 앞의 책, 414~145쪽 참조.

60) CISG §69

(1) In cases not within articles 67 and 68, the risk passes to the buyer when he takes over the goods or, if he does not do so in due time, from the time when the goods

에서 목적물을 수령해야 하는 경우, 즉 도착지매매 및 창고업자가 보관중인 물품에 관한 매매 등에 대하여 규정하여,⁶²⁾ 각각 적절한 인도가 있는 때와 물품이 매수인의 처분가능한 상태에 놓여진 것을 매수인이 안 때에 위험이 이전하게 된다.

현지매매에 있어서 위험은 물품의 수령, 즉 물품에 대한 지배의 이전을 통해서 매수인에게 이전한다.⁶³⁾ 매도인이 단순히 처분을 매수인에게 위임하는 것만으로 위험이 이전하는 것이 아니고, 물품의 지배를 이전함으로써 이전하게 된다. 따라서 매도인이 물품을 지배하는 한 그 위험은 매도인의 부담이 되는 것은 당연하다.⁶⁴⁾ 매수인이 매도인의 영업장소에서 물품을 수령할 의무를 부담하고, 매도인이 그 물품을 매수인의 처분에 위임하였음에도 불구하고 매수인이 물품을 적시에 수령하지 않았을 경우 위험은 매수인이 물품을 수령하지 않음에 따라 계약위반이 되었을 때, 즉 채권자지체가 발생한 때부터 매수인에게 이전한다.

창고업자가 보관중인 물품을 매매하는 경우는 물품이 매도인의 영업소 이외의 장소에 있는 경우 중의 하나이다. 따라서 이 경우 CISG §69 (2)이 적용된다. 이와 같은 경우의 위험은 도착지매매의 경우와 같이 이행기가 도래하고, 목적물이 지정된 장소에서 매수인의 처분에 맡겨진 것을 매수인이 안 때에 이전한다. 이는 Incoterms의 D규칙들과 같은 이른바 도착지매매라고 할 수 있는데, 매매계약이 운송을 포함하지 않으면서 매도인과 독립한 제3자의 창고에 보관된 물품을 창고와 같은 제3의 장소에서 또는 매수인의 영업소에서 인도해야 하는 경우가 이에 해당한다고 할 수 있다.⁶⁵⁾

are placed at his disposal and he commits a breach of contract by failing to take delivery.

61) 이 규정이 적용되는 경우는 매수인이 매도인의 영업장소에서 물품의 인도를 받은 후 필요한 운송을 스스로 의뢰하는 경우로서, 매수인이 매도인의 공장에서 물품을 인수하는 Incoterms EXW와 미국통일상법전상의 현품확인매매가 이에 해당한다.

62) CISG §69

(2) However, if the buyer is bound to take over the goods at a place other than a place of business of the seller, the risk passes when delivery is due and the buyer is aware of the fact that the goods are placed at his disposal at that place.

63) 최준선, 전제논문, 78쪽.

64) Bianca·Bonell, *op. cit.*, p.503.

65) 사무국주석, Art.81 para.5; S/M, Art.69 Rn.18. 독일에서는 제3자의 장소에서 인도할

여기서 「물품이 매수인의 처분가능한 상태에 놓여져 있다」는 것은 CISG §69 (1)과 (2)에 의하면 매수인이 물품을 인수함에 있어 필요한 모든 조치를 매도인이 취한 것을 말한다. 따라서 단순히 이행준비상태에 있는 것만으로는 처분가능한 상태에 있다고 할 수 없다. 즉, 매수인의 물품 인수에 필요한 행위에 대한 모든 조건을 매도인이 완료했을 때, 그 물품은 매수인의 처분가능한 상태에 놓여져 있다고 할 수 있다. 이에는 일반적으로 인도의 목적이 되는 물품의 특징이나 일반적으로 매도인이 하는 인도전의 준비 또는 매수인에 대한 통지 등이 포함된다.

5. 매도인의 계약위반과 위험이전

CISG §70는 「매도인의 계약위반과 위험이전의 관계에 대하여 매도인의 계약위반이 근본적인 계약위반에 해당할 때에는 §67, §68 및 §69의 규정은 그 위반을 이유로 매수인이 원용할 수 있는 구제를 방해하지 못한다」라고 규정하고 있다.⁶⁶⁾ 따라서 매도인의 근본적인 계약위반(fundamental breach of contract)이 있는 경우는⁶⁷⁾ §67, §68 및 §69에 따라 위험이 매수인에게 이전한 후 물품이 멸실 또는 훼손되는 경우에도 매수인은 매도인에 대하여 §46 (2)에 의한 대체물인도청구권과 §49 (1) (a)에 의한 계약해제권을 선택적으로 행사할 수 있다.⁶⁸⁾ 이렇게 보면 매도인의

경우를 「Fernkauf」라고 부른다. 최준선, 앞의 논문, 175쪽에서는 매수인의 영업소에서 인도하여야 할 경우를 가리키는 용어로 이해하고 이를 '도착지매매'라고 번역한다.

66) CISG §70

If the seller has committed a fundamental breach of contract, articles 67, 68 and 69 do not impair the remedies available to the buyer on account of the breach.

67) Honnold는 매도인이 근본적인 계약위반을 범한 경우에는 매수인이 계약을 해제할 수 있기 때문에 계약해제로 인하여 위험이 매수인에게 이전되지 않아서 위험은 매도인이 부담하기 때문에 매도인의 근본적인 계약위반의 경우는 위험이 이전하지 않는 것으로 비엔나협약에 명시할 것을 주장하였으나 결과적으로는 받아들여지지 않았지만 이러한 Honnold의 주장은 충분히 재고의 가치가 있다(John O. Honnold. *op. cit.*, pp.379~388 참조.).

68) The Secretariat Commentary on Article 82 of the 1978 Draft, 2 ; Henry Gabriel, *Practitioner's Guide To The Convention on Contracts for the International Sale of Goods(CISG) & The Uniform Commercial Code(UCC)*, New York : Oceana Publications, 1994, p.216 참조.

중대한 계약위반이 있는 경우는 위험이 매수인에게 이전하였다가 계약해제권의 실행으로 다시 매도인에게로 이전한다고 해석할 수 있는데, 이는 위험의 반전으로 구분하는 것이 바람직하다.⁶⁹⁾

그러나 어떠한 계약위반이 당해 계약 하에서 중대한 계약위반이 되는가는 개별적인 사례에 따라 계약의 경제적 가치, 위반에 따라 발생한 손해의 정도, 계약위반의 결과 상대방의 영업활동에 지장을 미치는 정도 등을 고려하여 종합적으로 판단하게 되지만, 이러한 판단에 있어서는 매도인이 상당한 기간 내에 치유할 의사를 표시하고 있는가의 여부도 중요한 기준이 된다. 만약에 선적물품 중 일부는 계약에 일치하고 일부는 계약에 위반되는 물품으로 근본적인 계약위반을 구성하고, 나머지는 운송 중에 멸실 또는 손상된 상태로 도착하였을 때 매수인은 어떠한 선택을 할 수 있는지가 문제가 되는데, 이러한 경우 계약물품 전체에 대하여 계약을 해제할 수도 있고, CISG §51 (1)에 따라 물품의 일부만이 계약과 일치하는 경우에 불일치한 부분에 대해서는 계약해제권, 대체품인도청구권, 손해배상청구권 등을 행사할 수도 있다.⁷⁰⁾

위험이전에 관한 문제에 있어서 매수인의 계약위반이 있으면 위험이 매수인에게 이전한다고 인정하는 것이 세계적 추세인데, CISG에서는 이에 대한 규정을 두지 않고 있다. §69 (1)과 §31 (b)와 (c)에서 매수인의 처분에 맡겨진 물품은 계약에서 정해진 시간 내에 인수하지 아니하므로써 계약위반이 되는 경우에 관하여서만 규정하고 있는데, 이는 Incoterms가 모든 거래유형별 B4에서 매수인의 인도수령의무를 규정하고 있는 것과 비교된다.

매수인의 목적물수령의무 위반은 수령거부 내지 수령지체를 말하는데, 이는 매도인이 이행기 내에 계약에 적합한 이행을 제공하였거나 물품을 매수인의 처분가능한 상태에 두고 그 사실을 통지하고 매수인에게 그 통지가 도달한 때부터 합리적인 기간이 경과된 때를 말한다.⁷¹⁾

69) 조성중, 앞의 논문, 115쪽.

70) John O. Honnold 저, 오원석 역, 앞의 책, 440쪽.

71) Günter Hager · Schlechliem, op. cit., p.2 참조.

IV. Incoterms® 2010과 CISG의 관계

1. 법적성질 및 효력상의 차이점

Incoterms® 2010은 국제상업회의소(ICC)가 정한 「무역거래조건의 해석에 관한 국제규칙」으로서 국제상관습에 해당하고, CISG는 UN 국제무역법위원회(UNCITRAL)가 국제적으로 통일된 관습을 성문화하여 규정한 국제물품매매계약에 관한 국제조약에 해당한다. 따라서 Incoterms® 2010은 당사자의 의사에 따라 적용여부가 결정되는 것이 원칙이고, 국제물품매매계약에 관한 국제사법에 해당하는 CISG는 임의법규로서 사적자치의 원칙이 인정되어 그 적용에 있어 당사자의 의사에 우선적 효력을 부여하기 때문에 결국 Incoterms® 2010은 CISG에 우선적 효력이 있다(CISG §6, §9 참조).⁷²⁾

2. 내용 및 적용범위에 관한 차이점

Incoterms® 2010은 정형거래조건의 유형을 11가지로 구분하여 각 유형별 특성에 따라 매도인과 매수인의 의무를 각각 10개 조항으로 대칭되게 분류하여 물품매매계약상의 위험이전에 관한 내용을 중심으로 개별적·구체적·한정적으로 규정하고 있는데,⁷³⁾ CISG는 국제물품매매계약의 성립과 효력을 중심으로 국제물품매매계약에 관한 전반적인 내용을 일반적·보편적·포괄적으로 규정하고 있다.⁷⁴⁾

72) Incoterms를 아직까지 관습으로 인정하지 않는 견해도 있으나(최준선, 앞의 책, 94쪽 참조) 이를 관습으로 인정하지 않는다 하더라도 당사자의 합의에 의해 Incoterms가 계약의 조건으로 채택되는 이상 사적자치의 원칙을 적용하여 CISG §6에 따라 Incoterms를 CISG보다 우선적으로 적용할 수 있다는 데에는 무리가 없을 것이다

73) Incoterms® 2010의 주요의무조항은 ①매도인과 매수인의 일반적 의무(A1, B1), ②허가·승인·보안수속 및 기타절차(A2, B2), ③운송 및 보험계약(A3, B3), ④인도 및 인도의 수령(A4, B4), ⑤위험의 이전(A5, B5), ⑥비용의 부담(A6, B6), ⑦상대방에 대한 통지(A7, B7), ⑧인도서류와 인도의 증거(A8, B8), ⑨점검·포장·화인 및 물품의 검사(A9, B9), ⑩정보의 협조 및 관련 비용(A10, B10) 등으로 구성되어 있다.

74) CISG의 주요내용은 Part I에서 적용범위와 총칙, Part II에서 청약과 승낙, 계약의 성립시기, Part III에서 물품의 매매계약의 법적 효과, Part IV에서 발효에 필요한 절차 및 유보선언 등으로 구성되어 있으며, 위험이전에 관한 내용은 Part III의 Chapter

Incoterms® 2010은 전문(Forword)에서 「Incoterms® 규칙은 국내와 국제무역거래조건의 사용에 관한 국제상업회소(ICC) 규칙으로서 글로벌 무역거래의 수행을 촉진시킨다」라고 규정하여 중전의 국제물품매매계약에 한정하여 적용하던 적용범위를 국내의 물품매매계약에도 적용할 수 있도록 적용범위를 확대시키고 있다. 이에 반해 CISG는 §1 (1)에서 「...영업소가 서로 다른 국가에 있는 당사자간의 물품매매계약에 적용한다」고 규정하여 그 적용범위를 국제물품매매계약에 한정하고 있어 그 적용범위가 Incoterms® 2010에 비해 제한적이라고 할 수 있다.

3. 위험이전 및 인도에 관한 차이점

Incoterms® 2010은 전술한 바와 같이 각 정형거래조건에 따라 9가지로 유형을 분류하여⁷⁵⁾ 각기 정해진 인도시기에 지정된 인도장소에서 특정 인도방식에 따라 물품을 인도한 때에 위험이 매도인으로부터 매수인에게로 이전한다고 개별적·구체적으로 명확하게 규정하고 있다. 그러나 CISG에서는 전술한 바와 같이 ①운송조건부계약의 위험이전(§67), ②운송 중인 물품매매에 관한 위험이전(§68), ③기타경우의 위험이전(§69), ④매도인의 계약위반시의 위험이전 등 4가지 유형으로 구분하여 위험이전에 관하여 일반적·보편적으로 규정하고 있어 그 내용상 Incoterms® 2010에 비해 부정확한 면이 있고, 실무 적용에 있어서도 해석상의 어려움이나 혼란의 우려가 있다.

Incoterms® 2010 규칙에 사용된 용어의 설명에서 보면 「인도(Delivery)」라는 용어에 대하여 「이 용어의 개념은 무역법과 실무에서 다양한 의미를 갖고 있지만, Incoterms® 2010규칙에서는 어디서 물품의 멸실 또는 훼손의 위험이 매도인으로부터 매수인에게 이전되는지를 명시하는 데 사용된다」고 기술하고,⁷⁶⁾ 11개의 정형거래규칙 A4에서는 개별적인 인도의

IV에 편제되어 있다.

75) Incoterms® 2010은 정형거래조건의 유형을 11가지로 분류하고 있으나 인도의 방법에 있어서는 CPT와 CIP가 동일하고, CEF와 CFR가 동일하기 때문에 사실상 인도방법은 9가지로 보아야 한다.

76) Delivery : This concept has multiple meanings in trade law and practice, but in the

조건을 구체적으로 규정하고 있어 CISG에 비해 인도에 관한 내용을 명확하게 표현하고 있다.

CISG §31과 §32에 의하면 인도는 「물품의 교부(handing over)」 또는 「물품을 매수인의 처분상태에 둠(placing the goods at the buyer's disposal)」으로써 이루어진다. 따라서 인도에 관한 CISG의 규정은 위험의 이전에 관한 규정과 매우 밀접한 관계가 있는 것으로 해석된다.⁷⁷⁾

그러나 CISG에서는 Incoterms® 2010와 달리 「인도」에 관한 구체적인 설명은 없으며, CISG §31 인도장소, §33 인도시기, §35 물품의 계약적합성 및 §69 운송을 포함하지 않는 경우의 위험이전 등에서 사용되는 인도의 개념으로 「deliver」를 사용하고, §67와 §68에서는 인도의 개념을 「hand over」로 사용하고 있는데,⁷⁸⁾ §31, §33, §35의 내용에 의하면 「deliver」는 약정된 시기에 지정장소에서 계약조건에 일치하는 물품을 인도하는 경우에 사용하고, §67, §68 등에서 사용되고 있는 「hand over」는 물리적인 점유의 이전만을 의미하는 것으로 해석된다.⁷⁹⁾

Incoterms® 2010에서는 CISG의 규정보다 용어를 명확하게 규정하고 있다. 예를 들어 Incoterms® 2010에서는 CISG 규정상 혼란을 가져오는 「인도(delivery)」에 관한 정의를 명확하게 규정하고 있고, 이는 각 거래규칙의 위험이전시점과 관련하여 매우 중요한 의미를 갖는 것이라고 할 수 있다. 따라서 「인도」라는 용어규정 하나만 보더라도 Incoterms® 2010이 위험이전시기에 대해서 CISG보다 명확히 규정하고 있음을 알 수 있으며, 따라서 CISG 위험이전등에 관한 문제는 Incoterms® 2010의 규정들을 통해서 CISG 자체의 모호성을 어느 정도 해결할 수 있다.

Incoterms® 2010 rules, It is used to indicate where the risk of loss of or damage to the goods passes from the seller to the buyer.

77) 양석완, “수하인(매수인)에 대한 위험이전의 문제점 검토”, 『한국해법학회지』, 제31권 제2호, 한국해법학회, 2009, 302쪽.

78) John O. Honnold 저, 오원석 역, 앞의 책, 507~521쪽; 심종석, 앞의 책, 438~441쪽 참조.

79) John O. Honnold, “Unifrom Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention”, 3rd ed., *Kluwer Law International*, 1998, p.393.

4. 상호보완적 관계

위에서 살펴본 바와 같이 Incoterms® 2010은 인도시기, 인도방법, 인도 장소, 위험의 이전 등에 있어서 세부적으로 상세하게 규정하고 있으나 CISG는 그에 비해 위험이전에 관한 내용을 포괄적·일반적으로 규정하고 있으며, 특히 CISG에서는 인도에 관한 용어의 사용에 있어서도 상당히 모호한 입장을 취하고 있음을 알 수 있고, Incoterms® 2010에서는 거래유형별 B4에서 매수인의 인도수령의무를 구체적으로 규정하고 있으나 CISG에서는 매수인의 계약위반에 대한 위험이전 규정을 두지 않고 있음을 위에서 살펴보았다.

그러나 Incoterms® 2010에서는 위험이전의 효과에 대하여는 특별한 규정을 두고 있지 않은데 비해 CISG §66에서는 위험이전의 효과에 관한 구체적인 규정을 두고 있고, Incoterms® 2010에서는 물품매매계약의 위험이전에 관하여만 한정하여 구체적으로 자세하게 규정하고 있으나 계약의 성립이나 계약위반에 대한 구제 수단 등에 관한 내용은 없으나 CISG는 물품매매계약의 성립과 그 효과, 계약위반에 대한 구제수단, 위험이전 등 물품매매계약 전반에 대하여 일반적으로 규정하고 있다.

또한 양자는 효력과 적용범위에 있어서도 서로 차이점이 있으면서도 서로 보완적 역할을 할 수 있는 여지가 있다.

결론적으로 Incoterms® 2010이 위험이전과 관련하여 많은 부분에 있어 CISG를 보완할 수 있는 것으로 볼 수 있으나 Incoterms® 2010 자체도 CISG에 비해 부족한 내용이 존재하는 것은 전술한 바와 같다. 따라서 물품매매계약에 관한 완벽한 통일법이 새롭게 제정되기 전에는 CISG의 미비점을 Incoterms® 2010이 완벽하게 보완하여 국제물품매매계약으로 인한 분쟁을 모두 해결할 수 있다고 장담할 수는 없다.

VI. 결 론

CISG와 Incoterms® 2010의 내용은 전술한 바와 같이 그 역할을 달리하면서도 상호보완적 성격과 기능을 가지는 것으로 나타났다. 따라서 국제

상거래 실무에서는 상황에 따라 유효적절하게 이들을 활용하는 것이 매우 중요하며, 특히 국제물품매매계약에서 이를 명시하는 것이 무엇보다 중요하다고 본다.

Incoterms® 2010의 부제로서 「국내 및 국제무역조건의 사용에 관한 ICC규칙(ICC rules for the use of domestic and international trade terms)」으로 되어 있는데, 이러한 부제를 붙인 배경에는 미국이나 유럽지역에서의 국내매매조건으로 Incoterms가 사용되고 있고, 향후에도 그 사용이 증가할 것이라고 판단한 데에서 비롯되었다고 볼 수 있다. 특히 미국의 통일상법전에 규정되어 있는 매매조건보다 Incoterms를 사용하고자 하는 분위기를 반영한 것으로 해석할 수 있으며,⁸⁰⁾ 반드시 미국이나 유럽지역에서 뿐만 아니라 개별국가 내에서의 국내매매조건으로서 Incoterms가 사용될 가능성도 있다.⁸¹⁾

Incoterms® 2010에서는 운송중에 여러 번 매각되는 「연계매매(string sales)」의 관행을 반영하여 FAS, FOB, CFR, CIF 등 해상운송규칙에만 이를 직접 규정하고 있고, 기타의 운송방식에 대해서는 직접적인 규정을 두지 않고 있어 그 적용 여부에 대하여 혼란을 야기할 수 있는데, CISG §68에서는 운송중인 물품의 매매에서 위험은 계약체결시에 매수인에게 이전하는 것으로 규정하고 있으나 Incoterms® 2010 CPT, CIP, CFR, CIF 등의 규칙 A3 a)에서 「매도인은 반드시 인도장소의 합의된 인도지점이 있는 경우, 그 지정된 목적장소 또는 당해 장소의 어떠한 지점까지 물품의 운송계약을 체결하거나 조달하여야 한다」고 규정하고 있다. 이는 사실상 연계매매를 대비한 것이지만 이러한 연계매매의 위험이전에 관해서는

80) 미국에서 2004년 통일상법전 개정시 선적 및 인도조건을 삭제함에 따라 과거 통일상법전에 있던 선적 및 인도조건보다 Incoterms를 국내거래에 사용하고자 하는 움직임이 활발해 지고 있으며, Incoterms® 2010을 통해서 미국에서는 과거의 통일상법전 대신 Incoterms를 더욱 많이 사용할 것으로 기대된다(이시환, “2010년 Incoterms의 특징에 관한 연구”, 『국제상학』, 제25권 제4호, 한국국제상학회, 2010, 61~62쪽, ICC, Incoterms 2010 3rd. draft, Introduction, Main difference between Incoterms 2000 and 2010, 3 참조).

81) 최범석, “Incoterms 2010의 당사자별 주요 개정내용과 시사점”, 『국제상학』, 제25권 제4호, 한국국제상학회, 2010, 105쪽, 조현정·박현숙, “Incoterms 2010 제3차 초안에 관한 연구”, 『경영경제』, 제43집 2호, 계명대학교 산업경제연구소, 28쪽 참조.

구체적으로 정한 바가 없다. 국제상거래 실무에서 FAS, FOB, CFR, CIF 이외의 운송방식에도 운송중인 물품의 매매는 허용될 수 있기 때문에 연계매매의 관행을 인정하는 직접적인 개정이 필요하고, 이러한 경우에 대비하여 Incoterms® 2010 CPT, CIP, CFR, CIF 등의 규칙에서 위험이전시기에 관하여 CISG §68의 내용과 동일하게 명시하는 것이 필요하다.

또한 전술한 바와 같이 CISG에서는 Incoterms® 2010와 달리 위험이전시기에 관하여 「인도」라는 개념을 사용하지 않고 「교부」 또는 「처분가능한 상태에 둔」과 같은 점유의 현실적 이전을 나타내는 용어를 사용하고 있는데, 이는 인도에 대한 개념을 너무 추상적이고 이론적으로 사용한다는 비판을 면하기 어렵다. 따라서 CISG에서도 Incoterms® 2010와 같이 「운송인에게 교부가 시작 된 때」 또는 「운송인에게 교부가 완료된 때」라는 구체적인 표현을 사용하여 위험이전에 관하여 좀더 명확한 시점을 설정할 필요가 있다.

CISG는 앞에서 살펴본 바와 같이 많은 문제점을 안고 있는데, 그 중에서 가장 중요한 개선책 중의 하나는 국제물품매매계약에서 인도방법을 정하지 아니한 경우, 매도인이 제1운송인에게 물품을 인도할 의무를 부담하는가 또는 매도인의 영업소가 있는 장소에서 물품을 매수인의 처분가능한 상태에 두기만 하면 되는가에 관한 문제에 대하여 CISG §67 (1) 제1문 「매매계약이 물품의 운송을 포함하고」의 부분을 「매매계약이 물품의 인도 및 운송을 포함하고」로 명확히 할 필요가 있고, §68의 소급적 위험이전에 관한 해석상의 논쟁을 불식시키기 위해서는 「특별한 사정이 있는 경우」를 「소급적 위험이전을 인정할 만한 증거가 명백한 경우」로 개정하고, §68 제2문의 「물품을 교부한 때부터」를 「물품의 교부가 완료된 때로부터」라고 하여 위험이전시기를 명확히 하는 것이 이로 인한 분쟁을 해결하기 위해 바람직하다고 본다. 나아가 Incoterms® 2010의 위험이전에 관한 규정을 CISG의 위험이전규정으로 대체하는 등 양자의 단점을 보완·통합하여 UN 차원의 강력한 국제물품매매에 관한 완벽한 단일법의 탄생을 기대해 본다.

참 고 문 헌

- 김병학·홍길중, “국제물품매매계약에 있어서 위험이전에 관한 연구”, 『지역개발연구』, 제11권 제2호, 조선대학교 지식경영연구원, 2006.
- 김영락, 무역계약론, 삼영사, 2011.
- 박정기·윤광운, 미국통일상법전, 법문사, 2006.
- 서정두, INCOTERMS® 2010, 청목출판사, 2011.
- 석광현, 국제물품매매계약의 법리, 박영사, 2010.
- 新堀聰, 國際統一賣買法-ウイ-ン賣買條約と貿易契約, 同文館, 1991.
- 심종석, 국제물품매매계약에 관한 UN협약의 해석과 적용, 삼영사, 2011.
- 양석완, “수하인(매수인)에 대한 위험이전의 문제점 검토”, 『한국해법학회지』, 제31권 제2호, 한국해법학회, 2009.
- 오세창, 국제상거래계약법, 학문사, 2004.
- _____, Incoterms 2000의 실무적 해석, 삼영사, 2010.
- _____, “CISG규정에 Incoterms의 적용가능성”, 『무역상무학회지』, 제23권, 한국무역 상무학회, 2004.
- 오원석, UN통일매매법, 삼영사, 1998.
- _____, 최신국제비즈니스계약, 삼영사, 2012.
- 조성중, “국제물품매매계약상의 위험이전”, 박사학위논문, 명지대학교, 1995.
- Jojn O. Honnold저 오원석 역, UN통일매매법, 삼영사, 2004.
- 최준선, “UN국제물품매매법상의 위험부담”, 『상사법연구』, 제12집, 한국상사법학회, 1993.
- _____, 국제거래법, 삼영사, 2012.
- 최홍섭, 유엔국제매매법, 인하대학교 출판부, 1997.
- 홍석모, 국제물품매매계약(CISG)에 관한 UN협약, 신창, 2011.
- Bianca, C. M.·Bonell, M. J., “Commentary on the International Sales Law”, The 1980 Vienna Sales Convention, Mailand, 1987.
- Carole Murray et al., Schmitthoff's Export Trade, Sweet & Maxwell, 2007.
- Guest, A. G., “Benjamin's Sale of Goods”, 2rd ed., Sweet & Maxwell, 1981.
- Günter Hager, Gefahrtragung nach UN-Kaufrecht im Vergleich zu EKG und BGB, in ; Schlechliem, Einheitliches Kaufrecht und nationals

Obligationen-recht, Baden-Baden, 1987.

Gütersloh, B. P., "Review of CISG, Incoterms and CISG", Kluwer Law Int'l, 1998.

Henry Gabriel, Practitioner's Guide To The Convention on Contracts for the International Sale of Goods(CISG) & The Uniform Commercial Code (UCC), New York : Oceana Publications, 1994.

Honnold, John O., "Unifrom Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention", 3rd ed., Kluwer Law International, 1998.

Jan Ramberg, "ICC Guide to Incoterms 2000", ICC Publishing SA, 1999.

_____, ICC Guide to Incoterms® 2010, Publication No. 720E, 2011.

Roth P. M., "The Passing of Risk", Am. J. Com. L. Vol.27. No. 2&3, 1979.

<국문초록>

국제상거래의 대부분을 차지하고 있는 국제물품매매의 특성상 물품의 운송시간이 많이 소요되는 것이 일반적이며, 이러한 운송과정에서 예측할 수 없는 도난, 화재, 선박 충돌, 누수, 부패 등 다양한 위험을 수반하게 된다. 따라서 계약당사자는 항상 이러한 위험의 발생가능성을 염두에 두고 거래에 임할 수밖에 없는 실정이다. 이러한 위험은 경제적 손실과 직결되고 그 규모 또한 기업경영의 성패를 좌우할 수 있기 때문에 위험부담에 관한 합리적인 기준을 설정하는 것은 위험부담 또는 위험이전의 문제를 해결하기 위해 매우 중요한 문제라고 할 수 있다.

국제물품매매계약상의 위험부담에 관한 문제는 매매계약의 체결과 그 이행과정의 일정한 시점에서 계약당사자 쌍방의 책임 없는 사유로 인해 발생하는 물품의 멸실 또는 훼손을 매도인과 매수인 중에 누구에게 부담시키느냐 하는 문제이며, 위험부담에 관한 주체의 변경 문제는 위험이전이라고 한다.

국제물품매매계약에 있어서 가장 중요한 문제 중의 하나가 위험의 부담과 그 이전에 관한 문제이며, 이러한 문제를 해결하기 위한 국제적 노력은 오래전부터 시작되었으며, 이에 대한 대표적인 입법례로 UNCITRAL이 제정한 CISG와 ICC가 제정한 Incoterms가 있으며, 이들은 각기 다른 관습을 바탕으로 제정되고 내용에 있어서도 유사한 것과 상이한 것이 혼재하고 있으며, 상호보완적 관계에 있으며, 그 적용상에 있어 많은 혼선과 오류를 가져 온 것은 주지의 사실이다.

본 연구에서는 CISG Chapter IV. 위험이전 규정과 Incoterms의 위험부담 및 그 이전에 관한 주요내용, 특히 새롭게 개정된 Incoterms® 2010의 내용을 중점적으로 살펴보고 양자의 관계와 문제점 및 그에 대한 해결책을 제시한다.

주제어 : 인코텀즈, 인코텀즈2010, 위험, 국제물품매매, 위험이전, 위험부담, 인도, 비엔나협약

A Study on the Passing of Risk on Contracts of International
Sale of Goods in the viewpoint of comparative laws
- Focused on the Incoterms® 2010 and CISG -

Cho, Sung-Jong*

In terms of international sale of goods, which takes most of international commerce, shipping generally takes a long time and is exposed to the risk of unexpected theft, fire, collision of vessels, leak, and corrosion during transportation. Therefore, business parties always take risks when doing business. These risks are directly related to financial loss in a scale that may affect the success of business, so a reasonable standard on the risk of loss is every important to resolve the risk of loss or risk transfer.

The issue of risk of loss in regards to the contracts for international sale of goods is about who should be responsible for the loss or damage while performing the sales contract when neither seller nor buyer is responsible for such loss or damage. Risk transfer is the issue of changing the entity responsible for the risk of loss.

One of the most important issues when it comes to the contracts for international sale of goods is the responsibility and transfer or risks and efforts have been made around the world for a long time to resolve this issue. The major examples of legislation would be CISG enacted by UNCITRAL and Incoterms enacted by ICC. They have been enacted based on different customs and have consistencies and discrepancies in contents. They are mutually supplementary, but they have caused many confusions and errors in terms of application.

This study examined CISG, Chapter IV. Risk Transfer Regulations and Incoterms' terms on risk of loss and risk transfer, especially the new Incoterms® 2010 to discuss their relationships, problems, and solutions.

Key Words : Incoterms® 2010, CISG, risk, international sale of goods, passing of risk, delivery, hand over, risk of loss

* Professor/Dept. of Law & Public Administration, Kyungbuk College, PhD in Law