

무역 Claim에 관한 상식(8)

4-8 선적에 관한 Claim

선적이란 적출을 의미하는데 영어로는 Shipment, Shipping, Loading 또는 Delivery라 한다. 이 Delivery는 보통 하도라 칭하는데 외국무역에 있어서 C.I.F., C.&F., F.O.B.계약 등에 있어서 화물의 수도는 적출항(Shipping Port)에서 선적인이 화물을 본선 갑판위에 쌓아 놓음으로서 매매쌍방간에 수도가 끝난 것으로 하는 것이 국제적으로 확립된 관례의 해석이므로 Shipment는 곧 Delivery를 의미한다.

이때에 적출인의 입장으로서는 하도가 되고 하수인의 입장으로서는 하수가 됨으로 Delivery는 화물의 수도를 의미하는 것이 되며 무역용어에 있어서 Delivery는 Shipment와 같은 의미로 사용된다.

다음에 선적에 관한 Claim형태의 종류를 기한다.

(1) 선적지연(Delay Shipment, Delayed Shipment, Delay Delivery)

매매계약에 약정한 선적기한(Time of Shipment)보다 늦게 선적된 것을 말한다.

이 Claim은 품질이나 손상 Claim의 다음 가는 건수가 많은 Claim이다.

선적지연이 클레임의 원인이 되는 이유로서는 수입지에 착하가 지연됨으로 인하여 시가가 하락하는 경우에는 수입상이 손해를 입기 때문이다.

예를 들면 일월선적계약에 대하여 이월선적을 함으로 인하여 그간 수입지의 시가나 세계시장가격이 폭락하는 일이 있으면 수입상은 전매하는데 손해를 보거나 혹은 판매하지 못한채 재차를 갖게 되어 보관료, 보관중의 품질저하등으로 인하여 대손실을 초래하는 일이 왕왕있다. 또는 전매선인 소비공장에서 급히 수요되는 물자로서 늦게 입하되므로 인하여 전공장이 휴업하게

되고 이 공장으로부터 수입상에게 손해배상을 청구하게 되는 경우도 있다.

이와 같이 해외신용을 추락시키는 선적지연의 중요한 원인을 들어 보면 다음과 같다.

(a) 상사간의 격심한 경쟁으로 인하여 당초부터 무리한 선적기간을 약속한 데서 온다.

(b) 선적기일을 엄수함은 Seller의 중요의무임에도 불구하고 이에 대한 양심적 배려의 결여에서 온다.

(c) 출항항에 대한 선편이 적을 경우 계약에 임해서 미리 선편획득조건 (Subject to Ship's Space Available)을 기입치 않았거나 또는 망각하여 선편을 약속기간에 취득치 못하였을 때에 온다.

(d) 생산공정, 포장, 수송기간, 수출허가 취득에 요하는 일수 등을 무리하게 산정하는 데서 온다.

(e) 계약상 하용선적 또는 신용상 입수 후 몇 개월 이내 대응하여 매방으로서 불가결한 신용상의 입수기한을 전연 Offer 또는 계약상에 넣지 않았을 때에 당하는 Claim

(f) 계약내용의 조건과 상이한 내용의 신용상이 개설되었을 경우 이것을 조속히 Amend하지 않고 있다가 선적기일이 임박하여 Amend수속을 하였을 때에 Amend는 해왔지만 선편취득이 불능한 때

선적지연에 대해서 다만 한가지 Seller의 면책이 될 조건이 있다면 소위 불가항력(Force Majeure)의 경우인 것이다. C.I.F.계약에 있어서 Warsaw Oxford Rules(1932년 국제법학회에서 발표되어 널리 세계에서 C.I.F.계약에 관한 지침으로 삼고 있다)의 제4조 “매방의 선적의무에 대한 예외 즉 불가항력 조항”을 이하에 개설하고자 한다. 이 불가항력 조항은 C.I.F. 계약뿐만 아니라 F.O.B., C.&F. 계약에도 공통적으로 적용하는 것이 국제적 관례로 되어 있다.

제 4조

(a) 매매계약품의 인도가 (가) 불가항력에 의하거나, (나) 종류와 장소를 불문하고 일절의 비상원인, 사고, 개장, (다) 또는 비등의 결과를 Seller가 전연 예측하지 못했기 때문에 지연되거나 또는 불이행되었을 때에는 Seller의 책임이 아니다.

(b) 상기 원인, 사고 또는 고장이 발생해서 (가) 계약품의 생산제조, (나) Buyer에의 인도, (다) 계약품의 전부 또는 일부의 선적, (라) 선박 전부 또는 일부의 용선이 조지되었을 때에는 Seller는 그 지를 Buyer에게 통지하여야 한다. 그러면 이 통지에 따라서 계약품의 생산제조, Buyer에게의 인도불능의 원인 또는 계약품의 선적용선을 조해하는 원인, 사고 등이 종지될 때까지 선적인도시기는 연기되는 것이다.

단 비등 원인, 사고, 고장이 선적인도에 대하여 매매계약에 지정된 날로부터 또는 기간이 지정되었을 때에는 그 기간 경과후부터 또는 이와 같은 기간 규정이 없을 때에는 규칙 제3조에 정해 있는 상당시일이 경과한 후부터 14일을 넘고도 사태가 계속될 경우에는 매매계약의 전부 또는 불이행 부분의 계약잔량에 대하여 당사자 일만의 자유 선택에 의하여 계약을 해제할 수가 있다. 이 자유선택 및 통고는 전기 14일의 기간경과 후 7일이내에 행하여야 한다.

이것은 Seller의 선적의무에 대한 예외 조건으로서 즉 Force Majeure조건으로서 매매계약서에 삽입하여야 할 중요한 조항이나 계약서에 명기하지 아니하였다 할지라도 국제관례로 인정되어 있다.

Force Majeure라 함은 Seller가 예측하고 방지할 수 없는 비상사고인데 보통 다음과 같은 것을 말한다.

(가) 천염(Act of God): 지진, 공수, 폭풍우, 악천후등

(나) 전쟁(War), 폭동(Riot), 내란(Civil Commotion)

(다) 유행병(Epidemic)

(라) Strike, Lockouts(생산공장이나 항만인부의 Strike, 공장폐소)

(마) 화재(Fire) : 생산공장 또는 적재창고의 화재

(바) 수출금지(Embargo), 봉쇄(Blockade)

이상과 같이 Seller의 과실이 아닌 불가항력에 의하여 선적지연을 초래하거나 계약불이행이 되었을 경우에는 Seller는 책임을 면하게 된다. 다만 여기서 한가지 주의하여야 할일은 항만 Strike는 불가항력의 사유로 되지만 이때에 Seller는 Strike이 없는 근접항으로부터 적출하기 위하여 최선을 다하여야 할 것이다. 또한 생산공장의 Strike, 화재 및 적출항 창고의 화재소실에 대하여는 Seller가 계약상 품종규격에 합치하는 타제품을 구득불가능한 사실이 객관적으로 입증되지 않는 한 면책조항이 될 수 없다. 왜냐하면 C.I.f., F.O.B., C.&F. 계약에 있어 계약품의 특징은 선적완료와 동시에 비로소 완료되는 것이므로 선적이전에는 특정되어 있지 않아 선적 예정품이 생산지연 또는 소실되었을 때에는 Seller는 대체품을 공급할 의무가 있기 때문이다.

그러나 계약면상에 생산공장명(Name of factory)을 특정하여 [모회사 모공장 제품]이라고 명기되었거나 Brand가 특정되었을 때에는 그 공장에서 발생한 Strike나 화재가 면책사유가 됨은 당연한 일이다.

Seller는 이상에서 언급한 바와 같은 불가항력의 사실이 발생하였을 시는 Buyer에게 지체없이 그 사실을 통지하여야 하며 이 통지를 태만하면 Seller는 책임을 지게 된다. 이때에 Seller의 선적유예기간은 14일이며 14일 경과후에는 매매쌍방 어느편에서든지 자유로 계약해제를 요구할 수 있다.

이와 같은 계약해제 요구에 대하여 타방은 하등의 손해구상을 할 수 없다.

(2) 적재불량(Bad Shipment, Bad Stowages)

이것은 선내에 하물을 적재함에 있어서 부주의로 말미암아 타하물로 인하여 손해를 입는 것을 말한다. 예하면 면화와 양모를 동일한 선창에 적재함으로 인하여 상품이 혼합된다던가, “취급주의”가 붙은 경량품상에다 중량의 기계를 실어서 하물의 파손에서 오는 손해구상인데 대부분의 경우 선박회사의 책임에 귀한다.

(3) 선적량부족(Short Shipment)

Bulky Cargo(부피가 큰 하물)에 있어서는 선적중량취종조건으로 계약하는 수가 있는데 송상수량보다도 실제선적수량이 적으므로 인하여 발생하는 Claim이 있다. 이것은 “선적에 관한 Claim”이라기 보다 차라리 “수량에 관한 Claim”이라 할 것이다.

(4) 불선적(Non-Shipment, Non-Delivery)

계약 후 가격이 상승하여 계약을 무시하고 전연 하물을 선적하지 않는 것을 말한다. 이것은 가장 악질적인 계약위반이며 계약불이행이다.

(5) 하물반송비용(Reshipment Charges, Ship-back charges)

착하지에 있어서 품질감정결과 불량하던가 품질검사에 불합격한 상품을 Buyer가 Seller의 비용으로 적출지로 반려되 때에 Buyer가 입잠한 비용 즉 해상보험료, 해상운임, 적재비용등을 구상하는 Claim이다.

4-9 수송에 관한 Claim

여기서 수송(Transportation)이라 함은 무역화물을 적출국으로부터 출향국으로 운송하는 것을 말한다. 현재 외국무역에 있어서 공수(Air Transportation)에 의해서 이루어진다.

그런데 여기서 말하는 “수송에 관한 Claim” 중에는 수송에 관한 하역 즉 상륙>Loading) 및 하륙(Unloading)에 관한 Claim, 수송도중 선박이 불시입항하

였을 경우 보관에 관한 Claim, 적재(Stowage)에 관한 Claim, 용선계약(charter party)에 관한 Claim, 운임에 관한 Claim등이 포함되어 있다.

그러면 이하 각종 “수송에 관한 무역 Claim”에 대하여 기술한다.

(1) 적재불량(Bad Stowage)

인광석과 같이 Hatch내에 4다 석탄 Cement를 적재하므로 인하여 인광석중에 석탄이나 Cement가 혼합된다거나, 포대에 넣은 사료와 같이 Hatch내에 무거운 Drum Can을 실어서 사료가 터져 흘러서 다량의 결근이 생기는데 대한 손해구상이다. 이와 같은 Claim은 선박회사의 책임에 속하는 것도 있지만 Seller의 선편수배의 주의부족에 기인하는 일이 많다.

(2) 화물취급불량(Bad handling)

화물을 취급할때에 인부가 거칠게 다루어서 화물에 손상을 입혔을 때에 발생한다.

(3) 적재(Transshipment)

적재불허용(Transshipment Not Allowed)조작으로 매매계약을 했는데도 불구하고 직항선편이 없어서 Seller가 출동 적재항(Transshipment port)에서 생기는 손해와, 적재로 인하여 입하 지연에 의한 손해의 Claim이다.

(4) 초과운임(Extra Freight, Sur Charge)

정기항선의 운임은 운임동맹(Freight Conference)에서 정해지는데로 실행하는 것이 원칙으로 되어 있으나 예측치 못하는 사고로 인하여 동맹운임의 개정을 기다릴 수 없이 Sur charge를 하주에게 부과하는 일이 있다. 그러므로 C.I.F. 계약당시 Sur charge에 대한 부담책임을 명백히 하지 않으면 후일 분쟁의 원인이 된다.

(5) 운임의 등귀(Advanced Freight)

계약을 체결한 후 선적할 때까지의 기간이 길 시에는 운임이 등귀하는 수

가 있다.

이런 경우에 있어서 등귀분의 차액부담을 C.I.F.계약상에 명기되어 있지 않는 한 Seller의 부담으로 되는 것이나 악의의 Seller는 운임상승을 이유로 계약가격의 인상을 요구하여 분쟁을 일으키는 일이 있다.

(6) 화물반송료(Regturning Charges)

품질검사를 착하지 검수조건으로 매매했을 경우 착지검사에 불합격되었을 시 또는 계약상의 품질보다 열등하여 시장가격이 맞지 않는다든가 소비공장의 사용에 합당치 않다던지 할때에는 Buyer는 Seller의 비용부담으로 화물을 적출항으로 반송한다. 이로 인하여 Buyer는 Seller에게 입재한 운임, 해상보험료 등에 관한 구상 Claim을 제기하게 된다.

(7) 체선료(Demurrage)

예하면 Bulky Cargo와 같이 부피가 큰 화물을 F.O.B.외국항 가격으로 사는 계약을 했을 경우 Buyer와 선박회사간의 용선계약 또는 운송계약을 할 때에 계약중에 반드시 체선료를 언급하게 된다. 그러므로 매매계약에는 하역능력을 매매쌍방간에 타합해서 적량부족으로 발생하는 체선료는 Seller부담이라 명기하여야 한다. 만일 이와 같은 내용이 명기되어 있지 않을때에는 매매양자간에 분쟁이 발생하는 일이 있다. 이와 마찬가지로 조출료에 대해서도 분쟁이 일어나는 일도 있다.