

국제물품매매계약상의 물품인도 및 서류교부에 관한 매도인의 의무에 관한 연구*

- CISG와 Incoterms 2010을 중심으로 -

박 남 규**

-
- I. 문제제기
 - II. 물품인도의무
 - III. 서류교부의무
 - IV. 결 론
-

주제어 : 물품인도의무, 서류교부의무, 인도서류, CISG

I. 문제제기

1980년 비엔나 외교회의에서 채택되어 1988년부터 발효되고 있는 국제물품
매매계약에 관한 유엔협약(United Nations Convention on Contracts for the

* 이 논문은 2013년 건국대학교 학술진흥연구비 지원에 의한 논문임.

** 건국대학교 국제통상·문화학부 교수

International Sale of Goods; 이하 ‘유엔협약’)은 현재 영국을 제외한 대부분의 무역국들이 가입하여 국제물품매매계약의 준거법으로 큰 역할을 해오고 있다.¹⁾ 때문에 유엔협약은 나라마다 국제물품매매계약에 따른 법률이 다른데서 오는 분쟁의 감소로 국제무역의 확대에 큰 기여를 하고 있다.

유엔협약 제30조는 매도인의 의무에 관하여 “매도인은 협약 및 이 협약이 요구하고 있는 바에 따라, 물품을 인도하고, 그 관계서류를 교부하며, 또한 물품의 소유권을 이전하여야 한다. *The seller must deliver the goods, hand over any documents relating to them and transfer the property in the goods, as required by the contract and this Convention.*”고 규정하여 물품의 인도 의무와 서류교부의무를 매도인의 주요 의무로 규정하고 있고 의무의 내용을 다른 조항에서 상세하게 규정하고 있다.

제30조에서 언급된 매도인의 의무는 제31조에서 물품의 인도 의무를, 제34조에서 서류교부의무를 더 자세히 다루고 있으며 유엔협약은 소유권 이전에 대해서는 다루고 있지 않다. 소유권에 관한 계약의 효과는 협약 제4조²⁾에 따르고 협약에서는 각국 국내법에 맡기고 있다.

2011년부터 시행되고 있는 Incoterms 2010도 매도인의 인도 의무에 초점을 맞추고 있으며 물품에 대한 비용부담 의무 뿐만 아니라 물품에 대한 멸실·손상의 위험도 매도인이 물품을 인도하는 자신의 의무를 이행하였을 때 매도인으로부터 매수인에게 이전한다는 원칙을 반영하고 있다.

본 논문은 이러한 문제의식하에 국제물품매매계약상의 매도인의 의무 가운데 가장 중요한 물품인도 의무 내용과 서류교부 의무 내용을 유엔협약과 Incoterms 2010을 비교·분석함으로써 차이를 규명하고 국제거래가 보다 원활하게 이루어지는데 일조하고자 한다. 특별히 전통적인 해상운송인도조건인 FOB, CFR,

1) 유엔협약은 2013년 11월 30일 현재 영국을 제외한 80개국이 가입해 있다.

(<http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/countries/cntries.html> 참조.)

2) CISG 제4조는 이 협약은 매매계약의 성립 및 동 매매계약으로부터 발생하는 매도인과 매수인간의 권리의무관계만을 규율의 대상으로 하는 것을 명시하고 있으며 계약, 그 조항, 또는 관습의 효력, 매매된 물품의 소유권에 대하여 계약이 미칠 수 있는 효력에 관한 사항에 대하여는 이를 모두 당사자 자치의 원칙(제6조), 또는 국제사법의 준거법 결정의 원칙(제7조 제2항)에 따르도록 하고 있다.

CIF 조건을 당사자들이 이용할 경우 유엔협약 규정과의 충돌은 없는지, 차츰 이용도가 높아지고 있는 해상화물운송장을 이용하는 경우 다른 서류와의 법적 성질의 차이로 인한 문제는 없는지 등에 대하여 논구한다. 본 논문의 연구는 문헌 및 유엔협약 데이터베이스를 활용하여 이루어졌다.

II. 물품인도의무

물품의 인도의무는 서류교부 의무와 함께 국제물품매매계약에서 매도인의 가장 기본적인 의무로 유엔협약은 제30조에 이어 제31조에서 매도인의 물품인도의무를 보다 상세하게 다음과 같이 규정하고 있다.

“매도인이 물품을 다른 특정한 장소에서 인도함을 요하지 아니하는 경우에는 매도인의 인도의무는 다음과 같은 것으로 한다. (a) 매매계약이 물품의 운송을 수반하는 것일 경우 - 매수인에게 전달을 위하여 물품의 제1운송인에게 교부하는 일, (b) 전호의 규정에 해당하지 아니하는 경우로서, 계약이, 특정품 또는 특정의 재고품 중에서 추출되어야 하는 불특정품 또는 제조 내지는 생산되는 불특정품에 관한 것이며, 또한 계약체결 시에 양당사자가, 물품이 특정한 장소에 존재하거나 또는 거기서 제조 내지 생산되는 것임을 알고 있었을 경우 - 그 장소에서 물품을 매수인의 처분가능상태에 두도록 하는 일, (c) 기타의 경우 - 계약체결 당시에, 매도인의 영업소가 있는 장소에서, 물품을 매수인의 처분가능상태에 두도록 하는 일.”

또한 위험이전에 관하여 유엔협약 제67조는 다음과 같이 규정하고 있다.

“(1) 매매계약이 물품의 운송을 수반하는 경우로서 매도인이 특정한 장소에서 물품을 교부할 의무가 없을 때는, 매매계약에 따라 매수인에게 송부하기 위하여 물품이 제1운송인에게 교부된 때에 위험은 매수인에게 이전한다. 매도인이 특정의 장소에서 물품을 운송인에게 교부하여야 하는 경우에는, 물품이 당해 장소에서 운송인에게 교부될 때까지 위험은 매수인에게 이전하지 아니한다. 매도인이 물품의 처분을 지배하는 서류를 보지하는 권한이 있다는 사실은 위험의 이전에 영향을 미치지 아니한다. (2) 그럼에도 불구하고 물품이 하인, 운송서류, 매수인에 대한 통지 또는 기타의 방법에 의하여 계약의 목적물로서 명확히 특정될 때 까지는 위험은 매수인에게 이전하지 아니한다.”

위의 두 조항을 보면 당사자의 선택이 유엔협약의 규정보다 우선하기 때문에 당사자들이 달리 합의하면 이 조문의 규정은 적용되지 않는다는 점을 전제로, 인도 의무의 완료시점을 위험이전 시점으로 규정하고 있다는 점이 특징적인 내용이다. 즉 매매계약이 물품의 운송을 수반하고 있는 경우 매수인에게 송부하기 위하여 물품을 제1운송인에게 교부한 때 매도인의 인도 의무가 완료되며 동시에 위험도 이전한다는 점이다. 일반적으로 국제물품매매거래에서 위험의 이전 이론은 다음 3가지로 나누어 볼 수 있는데 첫째, 매매계약체결 시³⁾ 둘째, 소유권이전 시⁴⁾ 셋째, 물품의 인도 시⁵⁾이다. 가장 일반적인 것은 셋째 이론으로 대표적으로 유엔협약과 Incoterms 2010이 견지하고 있는 원칙이다. 특히 Incoterms 2010은 물품인도와 위험이전을 연계시키면서 11개 정형거래조건 모두 동일하게 물품인도 의무와 위험이전 의무를 규정하여 유엔협약의 규정과 일치시켰다는 점에서 큰 의의가 있다.⁶⁾

물품의 인도 의무를 이행함으로써 물품에 대한 위험 부담은 매도인으로부터 매수인에게 이전하지만 멸실의 위험 부담의 기준은 첫째, 매도인이 여전히 물품의 대금을 회복할 수 있는지 여부, 둘째, 물품이 부분적으로 파괴 또는 완전히 손상되었음에도 불구하고 매수인이 인도를 수령하고 물품대금을 지급하여야 하는지 여부에 따라 결정한다.⁷⁾

3) 스위스가 이 이론을 따르고 있다. Essa Alazemi, "Passing of Risk in International Contracts of Sale of Goods ; A Comparative Study Between the United Nations Convention on Contract for Sale of Goods 1980 and the English Sale of Goods Act 1979", 2012, p. 7.

4) SGA 1979 제20조 제1항.

5) 독일, 그리스, 유엔협약이 이 원칙을 따르고 있다(Essa Alazemi, *op. cit.*, p. 7.).

6) Incoterms 2010은 11개 정형거래조건 모두 매도인의 의무 제4항에 인도 의무를 규정하고 있고 제5항에는 제4항의 인도 의무와 연계한 위험이전 의무를 규정하고 있다. 예컨대, FOB 조건 매도인의 제5항 위험이전 의무 내용은 다음과 같다(The seller bears all risks of loss of or 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). 즉 Incoterms의 모든 규칙은 물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험은 매도인이 매도인의 의무 제4항에 따라서 자신의 인도 의무를 완료하였을 때 매도인으로부터 매수인에게 이전된다는 동일한 원칙에 기초하고 있다(Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2010*, ICC, 2011, p. 174.).

7) *Ibid*, p. 6.

또 유념해야 할 문제는 당사자가 과연 자신의 계약상의 의무를 이행했는지 여부의 문제는 화재나 도난 혹은 기타 다른 재난으로부터 비롯되는 위험이전(손해의 배분)과는 별개의 문제이다. 그러나 매도인이 운송인을 통하여 물품을 발송하는 경우 계약의 이행에 관한 규칙은 위험의 이전에 관한 유엔협약상의 규칙과 서로 밀접하게 연관되고 있다.⁸⁾

매도인의 인도의무는 인도장소, 인도시기로 분류하여 고찰해 볼 수 있다.

1. 물품인도장소

인도장소에 대하여 운송을 수반한 계약(제31조 제a항)과 매도인이 물품을 어떤 특정 장소에서 매수인의 처분하에 두는 계약(제31조 제b항)으로 구분하고 있다. 그 어느 것도 선택하지 아니한 경우에는 물품을 매도인의 영업장소에서 매수인의 처분하에 두어야 한다(제31조 제c항). 무엇보다도 유엔협약은 제31조의 전제조건으로 매도인이 다른 어떤 특정한 장소, 즉 당사자가 계약에서 합의한 장소에서 인도할 의무가 발생할 가능성에 대하여 규정하고 있다. 예컨대, 매도인이 매수인의 영업장소에서 물품을 인도할 의무가 있다는 취지의 계약이 체결된 경우 Incoterms 2010에서 활용할 수 있는 조건은 DDP 조건이다. 이 경우 매도인의 의무는 물품을 운송하는 것을 포함하며 물품이 운송도중에 손상이 되면 매도인은 계약을 위반한 것이다.

1) 운송을 수반한 매매계약

국제무역에서 가장 중요한 문제는 소위 운송을 수반한 매매인데, 매도인은 운송인과 운송을 수배할 의무를 부담하고 매수인에게 송부하기 위하여 제1운송인에게 물품을 교부하는 것이다. 매도인이 제1운송인에게 물품을 교부하는 즉시 그는 자신의 인도의무를 이행하는 것이며 역시 매수인에게 멸실의 위험이 이전하는 것이다. 이는 상관습을 반영한 것으로서 특히 복합운송의 경우 복수의 운송인에 의하여 순차적으로 운송될 것이 예정되어 있기 때문에 매수인에게 송부할 목적으로 물품을 제1운송인에게 교부함으로써 매도인은 자신의

8) 존호놀드(오원석 역), UN통일매매법, 삼성사, 1998, p. 255.

인도의무를 이행하게 된다.

매도인은 제1운송인에게 물품을 교부해야할 뿐만 아니라, 운송 수배를 해야 한다. 즉 상황에 적절한 운송과 그러한 운송에 통상의 조건에 따라 필요한 계약을 체결하여야 한다(CISG 제32조 제2항). 매매계약에 따라 적절한 보증을 제공할 의무도 부담한다.

설명된 방법으로 계약과 일치하는 물품이 매수인의 처분하에 놓이고, 제1운송인에게 교부되었다면 인도는 계약상의 의무 이행에 해당한다.

2) 운송을 수반하지 아니한 매매계약

계약 중에서 물품의 운송이 수반되어있지 아니한 경우, 그리고 물품의 인도 장소가 지정되어 있지 아니한 경우에는 언제라도 매수인이 그 물품을 처분할 수 있는 상태에 두도록 규정하고 있다(제31조 제2항). 이 경우는 국제매매에서는 매우 드문 경우로 매도인과 매수인이 비교적 가까이 있기 때문에 계약에서 매수인이 물품의 수령을 위하여 지정된 장소까지 오도록 요구하는 경우 매도인은 물품을 매수인의 처분하에 둬므로 인도에 관한 계약상의 의무를 완수한다. 다만 매도인이 그의 계약상 의무를 완수했다는 사실이 반드시 물품의 위험이 매수인에게 이전했음을 의미하지는 않는다.⁹⁾ Incoterms 2010상의 EXW 조건이 이 예에 속한다.

2. 물품인도시기

인도시기에 대하여 매도인은 인도기일이 계약에 의하여 지정되어 있거나 또는 결정될 수 있는 경우에는 그 기일에 인도하여야 하며(제33조 제a항), 인도 기간이 계약에 의하여 지정되어 있거나 결정될 수 있는 경우에는 그 기간내의 어떠한 기간에(제33조 제b항), 인도기일에 관한 명시적 정함이 없는 한 계약체결 후의 합리적 기간내에(제33조 제c항) 인도하여야 한다고 규정하고 있다. 합리적인 기간이란 운송을 수배하는데 얼마나 많은 시간이 요구되는지, 매수인이 알았어야 하듯이 매도인 자신이 물품을 조달하는지 또는 제조하는지 등의 요

9) 존호놀드(오원석 역), 전거서, p. 256.

인에 의하여 결정되어야 한다.¹⁰⁾

3. 교부(Handing over)

제31조 제a항과 제67조 제1항의 ‘handing over’라는 용어는 실제 인도의무 이행을 의도하고 있다는 점이다.¹¹⁾ 제1운송인에게 판매된 물품을 교부하는 것은 당사자사이에 다른 합의가 없는 한 인도로 간주된다는 것을 언급한 규칙으로 유엔협약을 복합운송 및 컨테이너운송에 적합한 법적 수단으로 만들고 있다.¹²⁾ 매도인은 판매된 물품을 독립된 운송인에게 송부하는 것이고, 그 때 운송인은 물품을 물리적으로 수령하며 이 후에 물품을 구매자에게 운송한다. 그러나 매도인이 판매된 물품을 발송준비를 하는 것과 선하증권, 창고증권과 같은 권리증권을 교부하는 것으로는 충분하지 않다.

그런데 현대에 있어서는 당사자들이 Incoterms 2010상의 FOB나 CIF, CFR 조건으로 합의할 수 있다는 점에 유념해야 하며 그럴 경우 동일하게 규정한 인도 및 위험이전 규정은 유엔협약 규정과는 다르며 물품이 매수인에게 송부될 수 있도록 제1운송인에게 물품을 교부하는 것이 부적절한데, 왜냐하면 Incoterms 2010의 각 규정에 따라 위험은 매도인의 인도의무가 이행됨과 동시에 이전되기 때문이다.

그러나 FCA 조건의 경우 매도인은 매수인이 지명한 운송인 또는 다른 사람에게 물품을 인도하여야 한다고 규정하고 있는데 비하여 CPT, CIP조건은 매도인은 운송계약에 따라 계약된 운송인에게 물품을 교부(handing over)함으로써 물품을 인도하여야 한다고 규정하여 CIF 및 FOB 조건과 규정을 달리하고 있다.

10) Peter Schlechtriem, “The Seller’s Obligations Under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods”, *International Sales: The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, Matthew Bender, 1984, p. 7.

11) Essa Alazemi, *op. cit.*, p. 13.

12) *Ibid*, p. 11.

Ⅲ. 서류교부의무

유엔협약 제30조에 이어 유엔협약 제34조 전반부는 매도인의 서류교부 의무에 대하여 “매도인이 물품에 관한 서류를 교부할 의무가 있는 경우에는 계약에서 요구되어 있는 시기, 장소 및 방식에 따라 교부하여야 한다. *If the seller is bound to hand over documents relating to the goods, he must hand them over at the time and place and in the form required by the contract.*” 고 규정하고 있다. 이와 대조적으로 유엔협약 제58조 제1항은 “매수인은 대금을 다른 특정기일에 지급하여야 할 의무가 없는 경우에는, 계약 및 이 협약이 정하는 바에 따라 매도인이 물품 또는 그 처분을 지배하는 서류를 매수인의 처분가능상태에 두었을 때, 대금을 지급하여야 한다. 매도인은 당해 지급을 물품 또는 서류의 교부를 위한 조건으로 삼을 수 있다.” 고 규정하고 있다. 이어서 제58조 제2항에는 다음과 같이 규정하고 있다. “계약이 물품의 운송을 수반하는 경우에는, 매도인은 대금의 지급과 동시에 교환하는 경우가 아니면 물품 또는 그 처분을 지배하는 서류를 매수인에게 교부하지 아니한다는 조건으로 물품을 발송할 수 있다.”

그러면 매도인이 대금지급을 받기 위하여 매수인에게 교부하여야 하는 서류는 어떤 서류인가?

유엔협약 제58조의 물품의 처분을 지배하는 서류들(documents controlling their disposition)이라는 표현은 물품에 관한 서류들(documents relating to them)로서 유엔협약 제30조와 제34조에 사용된 표현보다 더 좁은 의미이다.¹³⁾ 유엔협약 제30조와 제34조는 물품에 관한 서류를 교부하는 매도인의 주요 의무와 관계된 것이다. 분명하게 물품에 관한 서류의 일부는 처분을 지배하는 서류들이다. 그래서 제58조상의 표현은 제30조와 제34조상의 표현보다 의미에 있어서 더 좁다.¹⁴⁾ 예컨대, 물품의 선적전 상태에 대한 검사보고서와 같은 서류는 물품에 관한 것이다. 그러나 그 서류는 좁은 의미로 물품의 처분을 지배하지는 않는다. 반대로 물품의 처분을 지배하는 서류들은 유엔협약 제

13) Martin Davies, “Documents That Satisfy the Requirements of CISG Art. 58” *Belgrade Law Review*, Year LIX(2011) no.3, p. 1.

14) *Ibid*, p. 1.

32조와 제67조 제2항에 나타난 선적서류(shipping documents)라는 표현보다는 더 일반적이다. 그것은 유엔협약 제68조에 표시된 운송계약을 화제한 서류들(documents embodying the contract of carriage)이라는 표현보다 서류의 다양한 성질(different qualities)에 초점을 맞춘 것이다. 문제는 국제운송관습은 계속 변화하고 있는데 좁은 의미의 해석으로 어려움이 발생한다면 국제운송관습의 변화에 적응하기 위해서 해석을 넓게 하는 것도 한 가지 방법이 될 수 있을 것이다. 여기에는 학자에 따라서 다양한 견해들이 존재한다.

좁은 의미의 해석을 주장하는 학자로 Henry Gabriel과 John Honnold가 있다. Gabriel은 처분을 지배하는 서류들이라는 말은 선하증권 또는 창고수령증과 같은 물품의 점유권을 매수인에게 제공하는 서류만으로 하자고 제안하였다.¹⁵⁾ John Honnold는 처분을 지배하는 서류들이라는 표현은 유통가능 선하증권(negotiable bill of lading)에 한정하는 것으로 이해해야 할 것이라고 언급하였다.¹⁶⁾ 반면에 제68조의 위험이전에 관한 규칙은 서류의 유통가능여부에 관계없이 적용되어야 한다.

이어서 국제운송관습의 변화에 적응하기 위하여 넓게 해석하여야 한다고 주장하는 견해로 다음과 같은 의견들이 있다.

Dietrich Maskow는 범위를 넓혀 매수인이 실제로 요구하는 서류로 해석해야 한다고 주장하였다.¹⁷⁾ 예컨대, 물품을 인수하기 전에 세관당국이 매수인에게 어떤 서류를 제시하도록 요구하는 경우 송장 또는 원산지증명서를 포함하도록 확장될 수도 있다.

Peter Schlechtriem은 처분을 지배하는 서류들은 물품의 처분에는 요구되지 않는다 하더라도, 예컨대 보험증명서는 포함되어야 한다. 왜냐하면 보험증명서가 제공될 때까지 매도인은 물품을 매수인의 처분하에 놓지 못하기 때문에 제30조, 제34조의 의미로 해석되어야 한다고 주장하였다.¹⁸⁾

15) H. Gabriel, "The Buyer's Performance under the CISG: Article 53-60 Trends in the Decisions", *Journal of Law & Commerce* 25, 2005, pp. 280~281.

16) 존호놀드(오원석 역), 전게서, 1998, p. 384.

17) D. Maskow, "Article 58", *Commentary on the International Sales Law, The 1980 Vienna Sales Convention*(eds. C.M. Bianca & M.J. Bonell), 1987, p. 427.

18) P. Schlechtriem, *Uniform Sales law - The U.N. convention on Contracts for the International Sale of Goods*, 1986, p. 82.

Manuel Alba Fernandez는 매수인이 운송인으로부터 인도를 수령할 수 있도록 운송계약에서 발행된 운송서류가 적법하도록(qualify) 제58조가 새로운 관습과 법적 변화를 적용하도록 허용하는 기능적인 해석(functional interpretation)을 주장하였다.¹⁹⁾

유엔협약에는 물품의 처분을 지배하는 서류들에 대한 정의가 포함되어 있지 않기 때문에 위와 같이 학자들의 다양한 불일치 의견들이 존재한다. 위의 학자들의 견해를 종합해 볼 때, 두 가지 의견으로 축약할 수 있다. 첫째는 제58조를 넓게 해석해야 한다고 주장하는 것이다. 이는 21세기 국제물품운송에 사용되는 서류의 종류에 더욱 적합한 것으로 의미에 있어서는 물품을 화제하는 서류에 더욱 가깝다. 여기서 언급된 운송서류 모두는 물품을 화제한 것으로 그들 각각은 목적지까지 물품을 운송하는 책임과 운송인의 물품의 점유를 인정하는 수취서이다. 제58조 제1항의 넓은 해석으로 보면 어떤 종류의 운송서류의 제시는 매수인의 지급의무를 야기시킨다.

둘째는 제58조를 좁게 해석하여 유통가능 선하증권에 한정시키는 것이다. 즉 다른 어떤 종류의 운송서류가 제59조 제1항하에서 대금을 지급하는 매수인의 의무를 야기하지 않도록, 다른 종류의 운송서류가 사용된다면 그러한 서류는 물품의 처분을 지배하는 서류가 아니므로 대금을 지급할 매수인의 의무는 매도인이 매수인의 처분하에 물품을 놓음으로서만 야기될 것이다.

즉 당사자들이 지급시기에 대하여 합의하지 않는 한 구매대금지급에 대한 매수인의 의무는 물품 또는 물품의 처분을 지배하는 서류가 매수인의 처분상태에 두었을 때만 유엔협약 제58조 제1항이 적용된다. 매수인이 신용장을 제공함으로써 구매대금을 지급하기로 합의한 경우에는 서류들이 물품의 처분을 지배하는지 여부에 관계없이 신용장에서 규정된 서류 모두를 제시하여야 한다. 이들 서류들은 매도인이 대금을 수령하기 전에 신용장에 일치한 것으로서 지정은행 또는 확인은행에 의하여 수리되어야 한다. 신용장의 개설의뢰인으로서 매수인은 상업송장, 검사보고서, 원산지증명서, 포장명세서 등과 같은 물품의 처분을 지배하지 않는 많은 종류의 서류제시시에 조건부로 대금을 지급하여야

19) M.Alba Fernandez, "Documentary Duties of the Seller in Contracts for the International Sale of Goods: A Case for an Autonomous Interpretation of Article 58 of the Vienna Sale Convention", *Scritti in Onore de Francesco Berlingieri, 1-2010 11 Diritto Maritimo*, 2010. 3.

한다. 신용장에 의한 지급 합의인 경우 매도인은 대금지급을 받기 전에 이들 서류 모두를 제시하여야 한다는 점을 인정한다. 따라서 유엔협약 제58조 제1항만이 대금지급이 신용장 이외의 수단으로 이루어질 때 실제적인 중요성을 갖는다. 엄격히 말해서 유통가능 선하증권과 같이 물품의 점유권을 지배한다면 그 서류만이 물품의 처분을 지배한다. 결론적으로 유엔협약 제58조 제1항은 이들 서류들이 현대 국제운송에 보편적으로 사용되고 있다 해도 해상화물운송장, 항공화물운송장, 기타 비유통성 서류들에는 적용되지 않는다. 넓은 의미로 수리 가능한 운송서류는 엄격한 의미로 물품을 화제하지 않은 여러 형태의 유통불능 운송서류에 관한 규정을 UCP 600에 두고 있다. 매수인이 신용장에 의한 대금지급을 하는 경우에는 지급을 위한 조건으로서 이들 서류의 제시를 요청할 수 있다.

그런데, 매도인은 모든 경우에 서류를 교부할 의무는 없는 것이다. 유엔협약 제34조는 매도인이 물품에 관한 서류를 교부할 의무가 있을 때 적용한다. 위의 규정은 매도인이 언제 그러한 의무를 갖는지와 서류에 대하여는 정의하고 있지 않다. 그러나 매도인이 계약에서 직접 규정하거나, 선택한 Incoterms의 정형거래조건, 관습에 의하여 의무가 있는 경우, 매도인은 계약의 규정, 정형거래조건, 관습이 서류의 종류, 형식, 시기, 장소에 관하여 언급한대로 행하여야 한다.²⁰⁾ 그러면 제34조에서의 물품에 대한 서류는 어떤 서류들인가? 먼저 서류의 소지자에게 물품의 지배권을 제공하는 서류인 선하증권, 부두수령증(dock receipts), 창고증권(warehouse receipts)과 같은 서류이다. 다른 서류는 보험증권, 상업송장, 각종 증명서(원산지, 중량, 내용, 품질), 기타 유사한 서류를 포함하며, 다른 합의가 없는 한 물품의 수출에 대한 세관서류를 획득할 의무는 없다.²¹⁾ 추가로 물품에 대한 기술문서(technical documentation)를 들 수 있다. 특별히 플랜트와 기계류인 경우 매도인은 통상 매수인에게 물품의 유지, 보수에 관한 서류를 제공한다. 기술문서의 교부에 관한 규정은 GCD/CME A²²⁾ 제24조에 포함되어 있으며 기계류나 플랜트의 도면, 명세서, 유지·작동,

20) Fritz Enderlein, "Rights and Obligations of the Seller under the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods", *International Sale of Goods*, Oceana, 1996.

21) 2008 UNCITRAL, Digest of Article 34 case law on the CISG.

조립에 관한 내용으로 구성되어 있다. 양 당사자가 기술문서에 합의한 경우에는 매도인은 매수인에게 기술문서를 이용할 수 있도록 하여야 한다.

유엔협약 제34조 후반부는 불일치서류의 보완에 관한 독립적인 문제를 다루고 있다. “당해 시기 이전에 매도인이 서류를 교부하였을 경우에는 매도인은 해당 시기까지는 서류의 결함을 보완할 수 있다. 다만 이 권리의 행사로 말미암아 불합리한 불편이나 또는 불합리한 비용을 매수인에게 발생하게 하여서는 안 된다. 그러나 매수인은 협약에서 규정한 손해배상을 청구할 권리를 보유한다.”고 규정하고 있다. 이 규정은 매도인이 위에 언급한 서류를 매수인 또는 매수인이 지정하는 자에게 교부함으로써 매도인의 의무가 완료되므로, 서류의 교부에 있어서는 약정된 시일, 장소, 방법에 따라 이를 수행하지 아니하면, 매수인에 대하여 불측의 또는 불합리한 준비나 손해를 끼치게 되는 경우가 발생하기 쉽다. 그러나 교부일 이전에 매도인이 서류를 교부하였을 경우에는 서류에 결함이 있으면 매수인에게 불합리한 불편이나 준비를 끼치게 되지 않는 한 당초 약정되어 있었던 기일까지는 이를 보완할 수 있는데, 이 경우에도 그로 인하여 매수인에게 손해를 끼친 것이 있으면, 매수인으로서 그 배상을 청구할 수 있다.

1. 유통가능 선하증권(Negotiable bills of lading)

물품의 처분을 지배하는 서류의 고전적인 예는 해상운송인이 발행한 유통가능한 선하증권이다. 선하증권은 선하증권의 수하인란에 ‘To order’라는 말을 삽입함으로써 유통가능하게 된다. 이는 운송인이 지정된 하역항에서 송하인의 지시인 또는 다른 특정한 사람에게 물품을 인도하는 약속으로서의 역할을 한다. 지시식 선하증권은 유통가능한(negotiable)것 보다는 양도가능한(transferable)의 의미가 더 크다. 양도인이 가진 것보다 더 나은 권리를 양수인에게 제공할 수는 없다. 물품의 점유권을 포함하여 배서에 의하여 양수인에게 양도인의 계약상의 권리를 양도할 수 있다.²³⁾

22) The General Conditions of Delivery of Goods of the Council for Mutual Economic Assistance의 약어이다.

23) Martin Davies, *op. cit.*, p. 11.

이 지시는 선하증권에 배서함으로써, 구매대금과 교환으로 인도를 수령하는 사람에게 선하증권을 송부함으로써 운송인에게 제공된다. 새로운 소지인은 하역항에서 운송인에게 선하증권 원본을 제시한다. 운송인은 물품의 진정한 소유자가 누구인지에 관하여는 묻지 않고 선하증권 원본 소지자에게 물품을 인도할 권리도 있고 의무도 있다. 그 서류는 물품의 점유권을 지배한다. 배서된 원본 선하증권을 가지고 있는 자는 누구나 다 물품의 점유를 할 자격이 있다.

유통가능선하증권은 해상운송인이 아니라 자주 운송주선인(Freight Forwarders), 선박비보유운송인(NVOCCs), 물류업자(Logistics Operators), 복합운송인(MTOs) 등 중간상(intermediary)에 의하여 발행된다. 중간상은 매도인이 제1하청운송인에게 물품을 교부할 때 통상 매도인에게 선하증권을 발행한다. 중간상은 물품 자체는 점유하지 않기 때문에, 만약 하청운송인이 물품을 인도하기로 한 약속을 이행한다면, 중간상은 선하증권의 소지자에게 인도하기로 한 약속을 이행할 수 있다.²⁴⁾ 결과적으로 중간상의 선하증권은 그 자체로는 물품의 처분을 지배하지는 않고 좁은 의미로 소지자에게 물품의 점유권을 제공한다. 중간상의 선하증권은 단지 해상운송인이 중간상에게 발행한 운송서류와 연합하여 소지자에게 점유권을 제공한다. 제58조를 엄격하게, 좁은 의미로 해석해 보면 중간상의 선하증권은 그러므로 물품의 처분을 지배하는 서류로서는 적합하지 않다. 그러나 그러한 서류는 서류의 소지자와 그 서류를 발행한 중간상 사이에서는 적어도 물품의 처분을 지배하는 서류로 간주되어야 한다. 그 서류는 물품에 대한 수령증이고 중간상이 합의한 목적지까지 운송을 수배하는 책임을 구성한다.

기명식선하증권(Straight(non-negotiable) bills of lading)은 수하인을 지명한다. 그들은 유통은 가능하지 않지만 지정 수하인에게 양도되어야 하고 또한 수하인이 물품의 점유를 취하도록 하기 위해 운송인에게 제시되어야 한다. 운송인은 물품을 교부하기 전에 원본 기명식 선하증권의 양도를 요구할 권리가 있기 때문에 이러한 종류의 서류는 유엔협약 제58조의 좁은 의미로 물품의 처분을 지배하는 서류로 간주되어야 한다.²⁵⁾ 매수인은 원본 서류없이 물품의 점

24) Martin Davies, "CISG AC Opinion No.11, Issues Raised by Documents under the CISG Focusing on the Buyer's Payment Duty", CISG AC, 3 August 2012, p. 5.

25) *Ibid.*, p. 5.

유를 취할 수 없기 때문이다.

2. 항공화물운송장(Air WayBills)

항공화물운송장은 항공 물품의 운송을 위한 비유통성 운송서류이다. 의도된 수하인이 운송장상에 지명된다. 수하인은 인도를 위해 의도된 장소에서 물품도착 후에 물품의 인도를 요구할 권리가 있다. 출발국과 도착국 모두 국제항공 운송협약(Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999(the Montreal Convention))의 당사자일 때, 이 협약은 운송을 준거한다. 104개국²⁶⁾이 몬트리얼협약 가입국이고 그 중 57개국이 유엔협약의 당사자이다. 몬트리얼협약은 화물운송인에게 원본 3통(1통은 운송인용, 1통은 송하인용, 1통은 수하인용)의 항공화물운송장을 발행하도록 요구하고 있다. 운송인은 송하인이 처분권을 행사하지 않는 한 목적지에 도착 시에 수하인에게 화물을 인도할 의무가 있다. 송하인은 화물을 운송정지 시킬 수도 있고 원래 의도한 수하인 이외의 수하인에게 화물인도를 운송인에게 요구할 수도 있다. 그러나 송하인의 항공화물운송장 사본 제시 시에만 그렇게 할 수 있다.

따라서 송하인의 항공화물운송장 사본은 운송인으로부터 물품 인도에 대한 수하인의 권리를 창설하는데 아무런 역할을 못하지만 송하인의 사본은 유엔협약 제58조의 물품의 처분을 지배하는 서류로서 간주되어야 한다. 왜냐하면 수하인은 그러한 서류를 수령할 때까지 물품의 점유를 취득할 수 있다는 것을 확실히 할 수 없기 때문이다. 결과적으로 매수인은 서류가 제시될 때까지 지급을 유보할 권리가 있다. 이러한 입장은 출발국과 도착국이 모두 체약국일 때 1929년의 Warsaw Convention에서도 1955년의 개정 Hague 협약, 1975년 Montreal 의정서도 동일하다. 따라서 송하인의 사본은 유엔협약 제58조의 물품의 처분을 지배하는 서류로서 간주되어야 한다.²⁷⁾ 출발국이나 도착국이

26) Montreal Convention은 2003년 11월 4일부터 효력을 발생하고 있고, 2013년 11월 현재 104개국이 가입국이다. 191개 ICAO 회원국 중 103개국과 EU이다.
(<http://en.wikipedia.org/wiki/Montreal-Convention>)

27) *Ibid*, p. 6.

Monteral 협약이나 Warsaw 협약, 개정 의정서의 당사자가 아닐 때 물품을 운송중지 시키고 다시 지시하는 송하인의 권리는 항공화물운송장의 조항이나 관련 국내법에 달려있다. UCP 600은 그러한 서류가 유통불능이라는 사실에도 불구하고 신용장에서의 지급을 위하여 항공화물운송장의 제시를 위한 규정을 하고 있다.

3. 철도 또는 도로화물위탁서(Road or Rail Consignment Note)

국제 도로 및 철도운송은 위탁서(Consignment Note)로 알려진 비유통성 운송서류로 통상 행하여진다. 위탁서는 물품의 점유를 지배하지는 않고 단순히 계약의 증거와 운송을 위해 수령된 물품의 상태를 제공한다. 수하인은 인도를 위해 지정된 장소에 물품의 도착 후 물품의 인도와 위탁서를 요구할 권리가 있다. 출발국 및 도착국이 모두 국제 철도운송에 관한 협약(Convention Concerning International Carriage by Rail 1980 : COTIF) 체결국일 때, 철도운송은 국제철도물품운송계약에 관한 통일규칙(Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail : CIM)에 준거한다. 출발국이나 도착국 어느 한 쪽이 국제도로물품운송계약에 관한 협약(Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road : CMR)의 당사국일 때 도로운송은 CMR에 의하여 준거된다. COTIF와 CMR은 원래는 유럽에 국한되었지만, 지금은 스칸디나비아, 중동, 북아프리카, CMR인 경우에 중앙아시아로 확장되었다.²⁸⁾ 양 협약하에서 수하인은 인도를 위해서 의도된 장소에서 물품의 도착 후 물품과 위탁서 모두 인도를 요구할 권리가 있다. 수하인은 도로 및 철도운송인으로부터 물품과 위탁서의 인도를 동시에 수령하기 때문에 위탁서 그 자체는 유엔협약 제58조의 좁은 의미의 해석으로 물품의 처분을 지배하는 서류를 구성할 수 없다는 점은 분명하다.²⁹⁾ CIM과 CMR은 위탁서에 기재된 수하인과 다른 수하인에게 물품을 인

28) COTIF 당사국은 모두 45개국이며, 그 중 35개국이 CISG 당사국이다. CMR 당사국은 55개국이며 그 중 42개국이 CISG 당사국이다.

29) Martin Davis, "Documents that Satisfy the Requirements of CISG Art. 58", *op. cit.*, p. 5.

도하는 권리를 포함하여 운송인에게 후속적인 지시를 함으로써 운송계약을 수정할 권리를 송하인에게 제공하고 있다. 수하인은 송하인이 위탁서상에 그 반대의 표시를 하지 않는 한 CIM하에서 그러한 권리를 갖는다. CIM에서는 위탁서가 물품과 함께 목적지까지 운송되며 그곳에서 수하인에게 인도된다.

CMR하에서는 3통의 원본 위탁서가 발행되는데 한 통은 송하인에게 교부되며, 한 통은 물품에 첨부되어 도착시에 수하인에게 교부되며 한 통은 운송인이 보유한다. CMR하에서는 송하인이 위탁서상에 그러한 취지를 표시한 경우에만 처분권을 갖는다. 처분권을 행사하기 위하여 송하인과 수하인은 CIM인 경우에 위탁서 부분을 운송인에게 제시하여야 하며 CMR인 경우에는 위탁서 제1사본을 제시하여야 한다. 따라서 송하인은 서류의 부분 또는 제1사본이 수하인에게 송부되었다면 물품에 대하여 재지시할 권리는 없다. 반대로 수하인은 송하인으로부터 서류의 부분 또는 제1사본을 수령할 때까지는 처분권을 행사할 수 없다. 결과적으로 처분권에 관한 CIM, CMR 규정이 CIM에서 부분위탁서와 CMR에서의 위탁서 제1사본이 유엔협약 제58조 내의 물품의 처분을 지배하는 서류라는 효과를 갖는다는 제안이 있었다. 서류 그 자체는 물품을 점유하는 권리를 지배하지는 않지만 부분과 송하인의 사본은 송하인에게 인도를 재지시할 권리를 제공한다. 따라서 송하인은 서류를 매수인에게 제시할 때까지는 유엔협약 제58조하에서 지급받을 권리는 없는 것이다. 출발국이나 도착국이 COTIF 당사자가 아닐 때 또는 어느 한 나라도 CIM의 당사자가 아닐 때 물품의 운송을 중지하고 다시 지시할 송하인의 권리는 도로 및 철도화물위탁서의 조항과 관련 국내법에 달려있다. 2가지 형태의 위탁서는 CISG 제58조를 광의로 해석할 때 물품을 화체한다. 왜냐하면 서류가 운송인에게 교부될 때 물품의 수량, 중량, 양호한 상태를 입증하는 물품의 수령증으로서, 목적지까지 물품을 운송하기 위한 운송인의 의무의 증거로서 역할을 하기 때문이다. UCP 600은 그러한 서류가 유통불능이라는 사실에도 불구하고 신용장하에서 지급을 위하여 도로 및 철도화물위탁서의 제시를 규정하고 있다.

4. 창고수령증 또는 창고증권(Warehouse Receipts or Warrants)

어느 나라에서는 창고수령증으로, 어느 나라에서는 창고증권으로 알려진 서류는 선하증권과 같은 역할을 한다. 물품이 창고에 맡겨질 때 창고지기는 창

고수령증을 발행하는데 이는 유통가능일 수도 있고, 유통불능일 수도 있다. 유통불능 창고수령증은 특정한 것으로 작성되며 그 사람에게 물품의 반환을 약속한다. 창고수령증은 창고에 있는 물품이 지참인 또는 지명인의 지시인에게 인도되어야 한다고 규정하고 있다면 유통가능하다. 유통가능 창고수령증의 소지자는 서류를 취급함으로써 물품을 판매하거나 저장권을 설정할 수 있다. 창고수령증 또는 창고증권과 같은 서류가 선하증권과 같은 역할을 많이 하기 때문에 유엔협약 제58조의 목적으로 분명히 창고에 있는 물품의 처분을 지배하는 서류이다. 서류의 소지자에게 물품이 인도될 때까지 물품이 창고에 남아있다는 사실은 중요하지는 않다. 왜냐하면 매도인과 매수인이 다른 계약국이라면 유엔협약에 의하여 준거되는 매매계약의 목적물일 수 있기 때문이다.

5. 인도지시서(Delivery Orders)

물품이 살화물로 운송될 때, 선박의 인도지시서로 알려진 서류가 가끔 운송인에 의하여 이용이 된다. 구분되지 않은 살화물 상태로 운송되는 물품의 송하인은 여러 매수인에게 화물의 일부분씩을 판매할 수 있다. 전체 화물에 대하여 단 하나의 선하증권을 소지한 매도인은 여러 매수인에게 화물의 일부분씩을 판매한다면 그 화물을 나눌 수 있어야 한다. 이는 여러 매수인에게 인도되어야 하는 금액에 해당하는 여러 인도지시서와 교환으로 운송인에게 선하증권을 양도하는 송하인에 의하여 성취된다. 송하인은 여러 매수인에게 인도지시서를 제공하며, 매수인은 인도지시서에 해당하는 화물의 양을 운송인으로부터 인수한다.

살화물 매매에 사용되는 표준계약서는 가끔 유엔협약을 명시적으로 배제한다. 그래서 인도지시서가 유엔협약 제58조의 목적으로 처분을 지배하는 서류이냐 하는 문제는 실제로는 거의 발생하지 않는다. 문제가 발생한다면 인도지시서가 제58조 내의 물품의 처분을 지배하는 서류로서 적합해야 하는 것이 분명한 것 같다. 만약 그러한 서류의 제공이 매매계약에서 허용된다면, 실제로 인도지시서는 선하증권과 같은 방식으로 역할을 한다. 선박의 화물의 구분되지 않은 부분에 적용되는 경우를 제외하고는 각각의 매수인은 선박에 있는 화물의 일부분을 점유하기 위해서는 인도지시서가 필요하다.

6. 해상화물운송장(Sea WayBills)

앞에서 언급한 바와 같이 고전적 의미의 유통가능 선하증권은 유엔협약이 제정되던 30년 전 당시보다도 국제 물품운송에서 사용빈도가 줄어들고 있다. 유통불능 해상화물운송장이 선하증권을 대체하였다. 해상화물운송장은 상대적으로 단거리 해상운송에서 컨테이너 화물에 특히 보편적이다. 즉 선박이 B/L 보다 일찍 도착항에 도착할 수 있을 때, 유통가능 선하증권이 컨테이너로 운송되는 물품에 사용될 때 그들은 북미에서 NVOCCs로 그 밖의 지역에서는 운송주선인 또는 복합운송인으로서 알려진 운영자에 의해서 발행된다.

해상화물운송장은 해상 물품운송을 위한 유통불능 운송서류이다. 박스에 수하인의 이름이 기명되기 때문에 이 서류는 유통가능 선하증권과 같이 지식식으로 작성되어서는 안 된다. 의도된 수하인이 운송장상에 지명된다. 운송인은 지명된 수하인에게 인도할 책임이 있다. 전형적인 선하증권과 같이 해상화물운송장상에는 양도조항이 존재하지 않는다는 점이다. 지정된 수하인이 인도를 수령하기 위해 운송인에게 원본 해상화물운송장을 제시하지 않아도 되기 때문이다. 절차는 로테르담규칙(UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2009(the Rotterdam Rules)) 제 45조 a항에도 “운송인은 수하인에게 물품을 인도하여야 하며 수하인은 수하인으로서 적절하게 특정되면 된다.”고 규정하고 있다. 인도를 수령하기 위해 원본 서류를 제시할 필요가 없기 때문에 해상화물운송장은 자주 전자적 형식으로 사용되기도 하며 송하인으로부터 수하인에게 단순히 이메일로 보내지기도 한다. 이러한 성질로 비추어 볼 때 해상화물운송장이 유엔협약 제58조의 좁은 해석에 기초한 물품의 처분을 지배하는 서류가 아니라는 점은 의심의 여지가 없다. 이 서류는 단순히 송하인이 운송인에게 제시한 인도지시를 반영한 것이다. 선하증권과 달리 서류 자체는 물품의 처분에는 영향이 없고 물품은 운송인이 수하인에게 인도한다. 수하인은 해상화물운송장을 수령하지 못하였다 해도 도착시에 물품을 점유할 권리가 있다. 왜냐하면 운송인의 의무는 적절한 확인으로 지정된 수하인에게 인도하는 것이기 때문이다. 어떤 해상화물운송장은 물품이 선적된 이후 송하인에게 수하인을 변경할 권리를 유효하고 있다. 다른 해상화물운송장은 송하인이 수하인에게 지배권을 양도할 권리가 있다고 규정하고 있다. 단 그 선택은 해상화물운송장상에 지명이 되며, 운송인이 화물

을 수령하기 전에 행사한다는 조건이다.

그러나 해상화물운송장은 유엔협약 제58조를 광의로 해석할 때 물품을 나타낸 것이며 물품이 운송인에게 교부되었을 때 물품의 수량, 중량, 양호한 상태를 입증하는 물품에 대한 수령증으로서의 역할을 한다. 물품을 그들의 목적지까지 운송한다고 하는 운송인의 의무의 증빙이다. 해상화물운송장은 물품이 운송인의 점유하에 있는 동안에 물품에 대한 일종의 상징과 같은 역할을 한다.

IV. 결 론

유엔협약과 Incoterms 2010을 중심으로 매도인의 주요의무인 물품인도의무와 서류교부의무 내용을 개관하였다. 유엔협약은 1988년 발효한 이후 영국을 제외한 80개국이 가입함으로써 국제물품매매계약에 관한 준거법인 유엔통일매매법으로서의 역할을 잘 감당해 오고 있다. 한편 Incoterms 2010은 통일된 상관습 해석기준으로서 국제상거래시 정형거래조건으로서 분쟁의 감소와 거래활성화에 큰 기여를 하고 있다.

유엔협약과 Incoterms 2010은 모두 물품인도와 위험이전을 연계시켜 규정하고 있으며 특별히 Incoterms 2010에서는 위험의 분계선인 ship's rail이 사라지고 인도와 위험의 분계점이 유엔협약과 동일하게 완전히 일치시켰다는 점이 큰 변화이다. 그러나 전통적인 해상인도조건인 FOB, CFR, CIF 조건을 당사자들이 이용할 경우 유엔협약의 인도 및 위험이전 규정과 같이 물품이 매수인에게 송부될 수 있도록 제1운송인에게 물품을 교부하는 것이 부적절하다는 점에 유의해야 한다. 유엔협약의 경우 정형거래조건에 관한 구체적인 규정이 없기 때문에 효율성이 부족한 면이 있다.

제34조의 서류교부의무는 제58조와 연계된 규정으로 당사자사이에 이용되는 서류가 제58조의 물품의 처분을 지배하는 서류들과 제34조의 물품에 관한 서류들로 다르게 표현하고 있다는 점에서 서류의 의미를 광의와 협의의 개념으로 구분하여 상설하였다.

여러 서류 가운데 대표적으로 물품의 처분을 지배하는 서류로 유통가능 선하증권, 항공화물운송장, 철도 또는 도로화물 위탁서, 창고수령증 또는 창고증

권, 인도지시서를 소개하였으며 물품의 처분을 지배하지 못하는 서류로 해상화물운송장의 성질과 특성에 대하여 설명하였는데 해상화물운송장의 경우 이용도가 높아지고 있지만 물품의 처분을 지배하지 못하는 서류라는 점에서 유념할 필요가 있다.

참 고 문 헌

- 고범준, 국제물품매매계약에 관한 UN협약, 대한상사중재원, 1983.
- 박남규, “Incoterms 2010과 CISG”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제49권, 2011. 2.
- _____, “국제물품매매계약에서의 교부서류에 대한 엄격일치성의 적용가능성 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제51권, 2011. 8.
- 박세운외 2인, ISBP 공식번역 및 해설서, 대한상공회의소, 2007.
- 존호놀드(오원석 역), UN통일매매법, 삼영사, 1998.
- Essa Alazemi, “Passing of Risk in International Contracts of Sale of Goods; A Comparative Study Between the United Nations Convention on Contract for Sale of Goods 1980 and the English Sale of Goods Act 1979”, 2012.
- Fritz Enderlein, “Rights and Obligations of the Seller under the UN Convention on Contracts for the International Sale of Goods”, *International Sale of Goods*, Oceana, 1996.
- Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2010*, ICC, 2011.
- H. Gabriel, “The Buyer’s Performance under the CISG: Article 53-60 Trends in the Decisions”, *Journal of Law & Commerce* 25, 2005.
- Martin Davies, “Documents That Satisfy the Requirements of CISG Art. 58” *Belgrade Law Review*, Year LIX(2011) no.3.
- _____, “CISG AC Opinion No.11, Issues Raised by Documents under the CISG Focusing on the Buyer’s Payment Duty”, CISG AC, 3 August 2012.
- M. Alba Fernandez, “Documentary Duties of the Seller in Contracts for the International Sale of Goods: A Case for an Autonomous Interpretation of Article 58 of the Vienna Sale Convention”, *Scritti in Onore de Francesco Berlingieri, 1-2010 11 Diritto Maritimo*, 2010.3.

Peter Schlechtriem, “The Seller’s Obligations Under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods”, *International Sales: The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, Matthew Bender, 1984.

_____, *Uniform Sales law - The U.N. convention on Contracts for the International Sale of Goods*, 1986.

UNCITRAL, Digest of Article 34 case law on the CISG, 2008.

<http://www.cisg.law.pace.edu/cisg>

ICC, Incoterms 2010, 2000.

ICC, UCP 600.

UNCITRAL, CISG 1980.

ABSTRACT

A Study on the Seller's Obligation of the Delivery of Goods and Handing over the Documents in International Contracts for Sale of Goods

- Focusing CISG and Incoterms 2010 -

Park, Nam Kyu

Seller's obligation on the Delivery of Goods and Handing over the Documents are key elements in Contracts for the International Sale of Goods.

The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods(CISG) has been entered into force on 1 January 1988 to create international certainty and uniformity in the law and to govern issues that arise in an international sale of goods transaction.

The Incoterms were first published by the ICC in 1936 and were most recently revised in 2010. Incoterms 2010 are entering into force on 1 January 2011.

The Incoterms focus on the seller's delivery obligations and reflect the principle that the risk of loss or damage to the goods passes from the seller to the buyer when the seller has fulfilled its obligations to deliver the goods.

This study highlights basic rules covering seller's obligation of delivery of goods and handing over the documents under the Incoterms 2010 and the United Nations Convention and Contracts for the International Sale of Goods.

In the second chapter, this study will provide analyses and compare these two legal systems in relation to the basic rules governing delivery of

goods and passing of risks in contract of sale. This chapter evaluates the meaning of Article 31 and Article 67(1) and FOB, CFR, CIF & FCA, CPT, CIP terms of Incoterms 2010.

Chapter Three will focus on handing over the documents. Article 30 CISG imposes the seller's primary obligations to deliver the goods and to hand over documents relating to them. Article 34 CISG supplements the seller's obligation in relation to documents by providing that the seller must hand over documents relating to the goods. In contrast, Article 58(1) CISG imposes on the buyer the obligation to pay only when it has received the goods or documents controlling their disposition. I reviewed only some of the documents relating to the goods are documents controlling their disposition. This chapter considers the meaning of the phrase "documents that control the disposition of the goods and do not control disposition of the goods."

Finally, the fourth chapter will assess the meaning of rules of CISG and Incoterms 2010.

Key Word : Delivery of Goods, Hand over Documents, CISG,
Delivery Document