

改正 1990年 인코텀즈의 特徵과 運用 上의 問題點에 관한 研究*

(The Distinctive Characteristics of Revised Incoterms 1990 and
Points of Issue in its Practical Application)

梁 暎 煥**

目 次

I. 問題의 提起	(4) 通關節次
II. 인코텀즈의 制定과 改正	(5) 物品의 包裝 및 檢査
1. 貿易條件의 定義	(6) 運送人引渡(FCA)條件의 定型化
2. 인코텀즈 1936	(7) "C" 條件의 解釋
3. 인코텀즈 1953	(8) 運送契約과 FCA, CPT 및 CIP條 件의 有用性
4. 1967年 몬트리올規則 및 1976年의 追補	(9) 到着契約條件
5. 인코텀즈 1980년 및 1990	(10) EDI의 運送書類 代替可能性
III. 1990년 인코텀즈의 特性	IV. 運用上의 問題點
1. 인코텀즈 1990의 構成	1. 인코텀즈에 대한 弘報 및 認識度
2. 인코텀즈 1990의 特徵	2. 貨換特約에 따른 運送書類의 流 通性
(1) 改正의 主要理由	3. 電子通信文의 法律的 機能
(2) 特定去來 또는 港口의 慣行	V. 結 言
(3) 買受人의 選擇權 留保	

* 成均館大學校 韓國産業研究所 「韓國經濟」 第 17 卷에 발표된 論文을 論
者의 承認을 얻어 改정한 것임.

** 成均館大學校 貿易學科 教授, 經濟學 博士.

I. 問題의 提起

貿易賣買는 雙務契約에 의한 國際間의 去來이므로 賣渡人과 買受人이 각각 負擔해야 할 여러가지 義務가 있다. 이들 賣買當事者들의 義務는 매우 다양하기 때문에 每 契約時마다 일일이 이를 열거하여 確認한다는 것은 契約締結의 實務上 복잡하고 번거로울 뿐만아니라 不可能하기도 하기 때문에 이를 FOB나 CIF와 같은 간단한 定型去來條件을 이용하여 去來하고 있다.

그런데 定型화된 貿易條件(trade terms)도 國家나 地域에 따라 각기 다른 商慣習과 실정법체계 때문에 統一性이 결여된다면 國家間 또는 賣買當事者間에 貿易紛爭의 原因이 될 것이다.

이에 貿易商人들도 동일한 貿易條件에 관한 해석이 國家나 地域에 따라 相異함으로써 發生되는 不確實性 보다는 統一된 國際規則에 의한 確實性을 選好하기에 이르렀다. 따라서 이들 貿易條件에 대한 해석을 國際적으로 統一하여 무역상인들이 임의로 채용 할 수 있도록 하기 위하여 國際商業會議所(ICC)가 중심이 되어 制定한 『貿易條件의 해석에 관한 國際規則』(International Rules for the Interpretation of Trade Terms)이 곧 인코텀즈(INCOTERMS):(International commercial terms)이다.

國際 物品去來에는 損傷 또는 契約의 不履行 등과 같은 危險이 뒤따르기 마련이며 이는 곧 去來當事者간의 信賴를 저하시켜 紛爭을 유발함으로써 時間과 金錢의 낭비를 自招할 수 있기 때문에 國際物品賣買契約의 當事者인 賣渡人과 買受人은 무엇보다도 저들의 去來가 成功的으로 이행되어지기를

바랄 것이다.

이에 國際物品賣買의 當事者들은 저들이 賣買契約을 체결할 때 國際商業會議所가 마련한 인코텀즈의 여러가지 貿易條件들 중에서 한 條件을 인용하여 當事者의 義務에 대한 해석을 統一한다면 각 當事者의 책임한계를 보다 쉽고 安全하게 規定할 수 있으며 이에 관한 誤解와 紛爭의 소지도 불식될 수 있을 것이다.

이하 본고는 먼저 國際商業會議所가 최초로 1936년에 인코텀즈를 제정 공표한 이래 현행의 1990년 인코텀즈에 이르기까지의 數次에 걸친 改定과 追補된 내용을 概觀하고 이어 1990년 인코텀즈의 내용을 檢討하고 그 特徵을 論究하며, 나아가서 1990년 인코텀즈가 實務에 적용될때 예상되는 問題點등을 實地調査와 國際商業會議所가 施行公表에 앞서 1990년 4월에 행한 討論會 資料를 중심으로 分析코자 한다. 끝으로 현행 1990년 인코텀즈의 運用상의 補完策을 지적하으로써 結論코자 한다.

Ⅱ. 인코텀즈의 制定과 改正

1. 貿易條件 定義

세계 제 1차대전 終了後 1920년 國際商業會議所가 創立된 후에 最初로 着手한 사업이 定型貿易去來條件 즉, 貿易條件의 統一된 解釋基準을 마련하

는 작업이었다. 즉, 그때까지 세계 각국에서 慣行되고 있던 貿易上의 用語나 略語가 그 해석이나 적용이 다양하여 貿易商人間에 誤解나 紛爭의 소지가 많았기 때문에 마찰의 根源이 되는, 그러나 貿易去來에 常用되는 定型去來 條件을 國際적으로 統一하는 것이 國際去來의 改善을 위한 최대의 急先務로 인식하고 國際商業會議所의 本部내에 『貿易條件위원회』(Trade Terms Committee)를 설치하였다.

貿易條件委員會는 1923년에 各國의 國內委員會로부터 받은 調查報告書를 토대로 하여 ①本船引渡條件(FOB), ②鐵道引渡條件(FOR/FOT), ③搬入引渡條件(Free Delivered) 및 ④運賃및 保險料包含條件(CIF)등 4종의 貿易條件에 대한 各各의 定義 및 賣買當事者の 權利와 義務를 比較한 『貿易條件定義』(Trade Terms Definition)의 初版을 出刊 하였다.

그 후 1929년에는 위의 4종 貿易條件에다 ⑤船側引渡條件(FAS)과 ⑥運賃包含條件 (C&F)을 추가한 6종의 貿易條件에 대하여 35個國別로 賣買當事者の 權利와 義務를 明示한 貿易條件定義 第 2版을 出刊 公表함으로써 統一規則制定의 基礎를 마련하였다

2. 인코텀즈 1936

前述한 『貿易條件定義』를 기초로 國際商業會議所는 1936년에 인코텀즈 (INCOTERMS, 1936)를 制定 公表하였는데 여기에는 다음과 같은 11종의 定型 貿易去來條件에 대한 當事者の 義務를 條項別로 規定하였다.

- ㉠ 指定地點工場引渡(EX Works ... named place)

- ㉞ 指定出荷地貨車引渡(FOR/FOT ... named departure point)
- ㉟ 指定船積港搬入引渡(Free ... named port of shipment)
- ㊱ 指定船積港船側引渡(FAS ... named port of shipment)
- ㊲ 指定船積港本船引渡(FOB ... named port of shipment)
- ㊳ 指定到着港運賃包含(C&F ... named port of destination)
- ㊴ 指定到着港運賃・保險料包含(CIF ... named port of destination)
- ㊵ 指定目的地運賃支給畢(Freight or carriage paid to...named port of destination)
- ㊶ 指定港着船引渡(EX Ship ... named port)
- ㊷ 指定到着港埠頭引渡(EX Quay ... named port)
- ㊸ 指定目的地搬入引渡(Free or Free Delivered...named point of destination)

3. 인코텀즈 1953

1950年代에 들어서면서 國際商業會議所는 15年間 貿易商業當事者들이 임의로 採擇하여 이용해온 1953년의 인코텀즈에 대하여 各國의 國內委員會와 의 긴밀한 協議와 再檢討를 하게 되었다.

그 結果 1936년의 인코텀즈 11개 條件 중에서 ① 指定船積港搬入引渡 (Free...named port of shipment)條件과 ② 指定目的地搬入引渡(Free or Free delivered...named port destination)條件이 서로 混沌되기 쉬울 뿐만 아니라 各國의 解釋이 너무 다르며 또한 貿易賣買에 거의 이용되고 있지

않다는 결론에 到達하였다. 이에 國際商業會議所는 이들 2個 條件을 削除하고 여타 條件들에 대하여는 賣買當事者의 義務規定을 보다 明確히 함으로써 1953년 인코텀즈 (INCOTERMS 1953)를 公表하기에 이르렀다.

1953년 인코텀즈는 前文에서 그 目的을 『同一한 貿易條件에 대한 解釋이 各國에 따라 多樣하므로 이로 인한 不確實性 보다는 오히려 國際統一規則에 의한 確實性を 選好하는 商業人들이 任意로 採用할 수 있도록 貿易契約에 사용되는 주요한 貿易條件들의 解釋을 위하여 일련의 國際規則을 제공하는데 있다.』라고 明白히 하였다.

4. 1967년 몬트리올規則 및 1976년의 追補

1953년 인코텀즈 이후에 歐洲에서는 東西陣營間의 政治的 對立이 激化됨에 따라 買受人이 輸出國內에서 約定品을 引受하거나 賣渡人이 輸入國內의 目的地點까지 約定品의 送達을 責任지는 것이 어렵게 되자 輸入國의 國境에서 物品을 引渡하는 契約方法이 慣行되게 되었다. 한편 第2次大戰後 國際經濟의 復興期가 끝나고 成長期로 넘어갈 무렵 歐美에서는 콘테이너나 파렛트에 의한 單位化 貨物輸送이 등장하여 賣渡人이 輸入國內의 指定目的地까지 物品을 通關하여 引渡하는 契約形態가 늘어나게 되었다.

이러한 貿易實行을 수용하여 定型화된 貿易條件이 ① 指定引渡地點 國境引渡(DAF:Delivered at frontier...named place of delivery)條件과 ② 指定目的地 通關畢 搬入引渡(DDP:Delivered duty paid...named place of destination)條件이다.

이들 2종의 定型貿易去來條件이 1967년에 國際商業會議所 몬트리얼 總會에서 採擇되어 1953년 인코텀즈에 追加·補完되었다. 또한 1970年代에 들어서면서 航空機가 大型化됨에 따라 國際間的 航空貿易貨物運送이 本格化되자 國際商業會議所는 1976년에 FOB系統의 去來條件을 航空運送에 인용한 ③ 指定發送空港引渡(FOA:FOB airport...named airport of departure)條件을 定型化하여 “Supplement”에 수록 追補하였다.

5. 인코텀즈 1980 및 1990

前述한 바와 같이 1970年代부터 規格화된 콘테이너에 의해 包裝規格을 單一化함으로써 『門前에서 門前까지』의 國際輸送을 위하여 陸·海·空을 一貫하는 複合輸送이 등장 一般化되었다.

이에 國際商業會議所는 1980년에 콘테이너를 실은 트럭이나 트레일러, 휠리를 船尾의 舷門을 통하여 그대로 船內에 積載하는 “Roll on - Roll off” 輸送과 같은 複合運送에 適合하도록 그동안의 ①指定目的地運賃支給畢(DCP:Freight or carriage paid to...named point of destination)條件을 複合運送에 適合할 수 있도록 修正·補完하여 海上單一運送用的 貿易條件인 指定到着港運賃包含(CFR:C&F...named port of destination)條件과 대칭시켰으며, 單一運送 뿐만아니라 複合運送에도 利用할 수 있는 ②指定地點運送人引渡(FRC:Free Carrier...named point)條件과 ③指定目的地點 運賃·保險料支給畢(CIP:Freight or carriage and Insurance paid to...named point of destination)條件을 새로이 定型化하여 海上運送專用的 本船引渡條件

(FOB)과 運賃, 保險料包含條件(CIF)에 代替할 수 있도록 하였다.

이때 國際商業會議所는 도합 14종 定型貿易去來條件을 각각 3자식의 國際 電信符號로 省略化하여 앞으로의 非書類電算化貿易(non paper data handling trade)에 대비토록 하였다.

< 표 1 > 인코텀즈의 變遷

Incoterms 1990	Incoterms 1980	Supplement 1976	Montreal Rule 1967	Incoterms 1953	Incoterms 1936
EXW Ex Works	EXW			EX Works	EX Works
FCA Free Carrier	FRC FOR/FOT FOA	FOB Airport		FOR/FOT	Free FOR/FOT
FAS Free Alongside ship	FAS			F.A.S.	F.A.S.
FOB Free on Board	FOB			F.O.B.	F.O.B.
CFR Cost & Freight	CFR			C. & F.	C. & F.
CIF Cost, Insurance & Freight	CIF			C. I. F.	C. I. F.
CPT Carriage Paid To	DCP			Freight or Carriage Paid To	Freight or Carriage Paid To
CIP Carriage & Insurance Paid to	CIP				
DAF Delivered at Frontier	DAF		Delivered at Frontier		
DES Delivered Ex Ship	EXS			EX Ship	EX Ship
DEQ Delivered EX Quay	EXQ			EX Quay	EX Quay
DDU Delivered Duty Unpaid					
DDP Delivered Duty Paid	DDP		Delivered Duty Paid		Free or Free Delivered

1980年 인코텀즈는 改正后 10년이 지난 1990년에 다시 改正되었다. 인코텀즈의 制定과 改正의 沿革을 一覽表로 概觀하면 위와 같다.

1990년 인코텀즈는 최근 國際運送技術의 革新的 變化에 適合하도록 貿易條件을 13개종으로 統合 또는 新設하여 再調整하였으며 電子資料交換方式(EDI:Electronic Data Interchange System)의 새로운 通信手段의 發達에 대응할 수 있도록 賣買契約當事者의 義務內容을 미래지향적으로 改編하였으며 또 構成面에 있어서도 賣渡人과 買受人의 義務事項을 각 項別로 比較할 수 있도록 10個項 씩으로 정비하여 活用上의 편의를 도모하였다.

Ⅲ. 1990년 인코텀즈의 特性

1. 인코텀즈 1990의 構成

國際商業會議所가 1936년에 처음으로 制定·公表한 『貿易條件의 解釋에 관한 國際規則』 즉, 인코텀즈는 그 후 1953年, 1967年, 1980年 그리고 1990年에 이 國際規則이 널리 通用되고 있는 國際貿易慣行에 조화될 수 있도록 改正·追補되어 왔다.

國際商業會議所는 지난 3년여 동안 商慣習委員會(Commercial Practice Committee) 및 定型貿易去來條件作業部(Trade Terms Working Party)를 중심으로 각국의 國內委員會와 부단한 討議를 거쳐 1989年 12월에 “INCOTERMS 1990”의 最終案을 完成하였으며 1990年 4월에 最終의 세미나를 거쳐 지난

1990年 7月 1日부터 施行하도록 확정 公表하였다.¹⁾

22個項으로 構成된 序文에서는 ㉠ 인코텀즈의 目的(서문 1,2항), ㉡ 인코텀즈의 改正理由와 新運送技術 (서문 3,4항), ㉢ 인코텀즈의 새로운 構成(5항), ㉣ 特殊貿易 또는 港口의 慣習(서문 6항), ㉤ 買受人의 選擇權留保(서문 7항), ㉥ 通關(서문 8항), ㉦ 包裝(서문 9항) ㉧ 물품의 檢査(서문 10항) ㉨ 運送人引渡條件(서문 11항) ㉩ CFR, CIF, CPT, CIP 등 C條件(서문 12, 13, 14항) ㉪ 인코텀즈와 運送契約(서문 14항) ㉫ 海上運送貿易條件下의 本船積載器具(서문 16항) ㉬ DAF, DES, DEQ, DDU, DDP 등 搬入引渡條件(서문 17항) ㉭ 船貨證券과 電子資料交換方式(서문 18항) ㉮ 船貨證券 代用の 非流通性運送書類(서문 19항) ㉯ 運送人에의 指示權(서문 20항) ㉰ 危險과 費用의 移轉(서문 21항) ㉱ 인코텀즈 參照規定(서문 22항)등 1990年 인코텀즈의 特徵的 事項을 要約說明하고 있다.

1990年 인코텀즈에 規定된 定型貿易去來條件은 모두 13종인데 종래의 貨車引渡(FOR/FOT)條件과 空港引渡(FOA)條件을 運送人도(FRC:FCA)²⁾條件에 흡수·統合하였으며 EC國家 相互間의 交易을 감안하여 關稅未畢指定目的地引渡條件(DDU:Delivered Duty Unpaid...named place of destination)이 신설되었다. 그리고 각 條件에 대한 3字씩의 電信略語를 유엔經濟委員會와의 會議을 거쳐 再整備하였다.

그리하여 13종의 貿易條件을 크게 積出地單一價格引渡條件과 積出地複合價格引渡條件 및 到着地單一價格引渡條件으로 大別³⁾할 수 있는데 1990年

1) ICC Publication No.460

2) 指定地點運送人引渡(FCA : Free Carrier...named point)로 略語電信符號가 變更되었음

< 표 2 > 群別 貿易條件

單 一 積 出 價 格 地 引 渡	Group E Departure	EXW	Ex Works
	Group F Main carriage unpaid	FCA FAS FOB	Free Carrier Free Alongside Ship Free On Board
複 合 積 出 價 格 地 引 渡	Group C Main carriage paid	CFR CIF CPT CIP	Cost and Freight Cost, Insurance and Freight Carriage Paid To Carriage and Insurance Paid to
單 一 到 着 價 格 地 引 渡	Group D Arrival	DAF DES DEQ DDU DDP	Delivered at Frontier Delivered Ex Ship Delivered Ex Quay Delivered Duty Unpaid Delivered Duty Paid

인코텀즈는 實務上 識別하기 쉽도록 각기 共通事項을 기준으로 4個群으로 분류하고 있다. 즉 ① 發送地引渡條件의 E群(EXW), ② 運賃未支給單一價發送地引渡條件인 F群 (FCA, FAS, FOB), ③ 運賃支給畢複合價格發送地引渡條件인 C群(CFR, CIF, CPT, CIP), 그리고 ④ 到着地單一價格引渡條件인 D群 (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP)으로 나누었다. < 표 2 참조 >

첫째, E群의 工場引渡條件(EX Work:EXW)는 賣渡人은 자신의 營業場區內나 倉庫에서 物品을 買受人에게 引渡하는 것으로 이는 舊規則의 EXW와 거의

3) 約定品の 引渡時點과 地點에 있어서 賣渡人으로 부터 買受人에의 危險 및 費用負擔의 分岐點이 一致 하느냐의 여부에 따라 單一價格引渡條件과 複合價格引渡條件으로 論者は 分類한다.

같다.

둘째, F群에서는 賣渡人은 買受人이 지정한 運送人에게 指定地點이나 本船則 또는 本船上에서 물품을 引渡하는 條件들로서 運送人引渡條件(Free Carrier:FCA), 船側引渡條件(Free alongside ship:FAS) 및 本船引渡條件(Free On Bord:FOB)이 이에 속한다. 이 중 FAS와 FOB는 舊規則과 거의 같으나, 다만 FCA는 舊規則 FRC를 改稱하고 FOA 및 FOR/FOT를 흡수 統合하였다.

E群의 諸條件은 積出地引渡條件이지만 買受人이 運送手段을 手配하고 運送契約을 締結하며 積出地에서 인도가 이루어지고 危險과 費用의 分岐點이 一致한다.

셋째, C群의 諸條件에서는 賣渡人이 運送契約 및 또는 保險契約을 締結하고 運賃 및 또는 保險料를 부담하지만 船積이나 引渡以後의 危險 및 追加費用은 買受人이 부담한다. 여기에 해당하는 貿易條件으로는 運賃包含條件(Cost and Freight:CFR), 運賃 및 保險料包含條件(Cost, Insurance and Freight:CIF), 運賃支給畢條件(Carriage Paid To:CPT), 運賃 및 保險料支給畢條件(Carriage and Insurance Paid to:CIP)이 있다.

이들 모든 條件은 舊規則과 그 內容이 거의 같으며 다만 CPT條件은 舊規則의 DCP條件의 電信略號의 명칭만 변경하였다.

이상은 모든 約定品の 引渡가 船積地 또는 發送地에서 이루어지는 積出地 引渡條件이다

넷째, D群의 諸條件에서는 賣渡人이 물품이 到着地까지 移動하는데 따른 危險과 費用을 모두 賣渡人이 부담하는, 따라서 約定品の 引渡가 到着地에

서 이루어지는 着地引渡條件(Arrival Terms)들이다.

D에는 國境引渡條件(Delivered at Frontier:DAF), 着船引渡條件(Delivered EX Ship:DES), 埠頭引渡條件(Delivered Ex Quay:DEQ), 關稅未支給搬入引渡條件(Delivered Duty Unpaid:DDU), 및 關稅支給畢搬入引渡條件(Delivered Duty Paid:DDP)이 이에 속한다.

이 가운데 DAF조건은 舊規則과 符號가 같고 내용도 거의 같다. DES조건과 DEQ조건은 舊規則의 EXS 및 EXQ條件을 각각 名稱만 변경하였으며 내용은 거의 같다. DDU條件은 DDP條件을 세분화하여 關稅未支給搬入條件을 하나 더 신설 하였다.

특히 1990年 인코텀즈는 舊規則과는 달리 각 貿易條件마다 賣渡人과 買受人의 義務를 대칭되게 각각 10개씩으로 다음 表와 같이 세분화하고 있다.< 표 3 참조>

< 표 3 > 賣買契約當事者의 義務

A. 賣渡人의 義務	B. 買受人의 義務
1. 契約에 合致하는 物品의 提供 2. 許可·承認 및 通關節次 3. 運送 및 保險契約 4. 引渡 5. 危險의 移轉 6. 費用의 分擔 7. 買受人에게 通知 8. 引渡의 證據·運送證券 또는 상응하는 前者通信文 9. 檢査·包裝·貨印 10. 기타의 義務	1. 代金의 支給 2. 許可·承認 및 通關節次 3. 運送契約 4. 物品의 引受 5. 危險의 移轉 6. 費用의 分擔 7. 賣渡人에게의 通知 8. 引渡의 證據·運送證券 또는 상응하는 電子通信文 9. 物品의 檢査 10. 기타의 義務

특히 新規則에서는 앞으로 電子式通信文의 이용이 늘어날 것에 대비하여 電子式資料交換(Electronic Data Interchange:EDI)通信文도 有效한 運送書類에 상응한다는 것을 規定하고 있다.<A 8 및 B 8 참조>

2. 인코텀즈 1990의 特徵

(1) 改正의 主要理由

첫째, 改正의 주된 理由는 최근 컴퓨터의 發達로 電子式資料交換(EDI)의 通信文이 使用增大됨에 부응하여 貿易契約當事者간에 船貨證券과 같은 流通性的의 運送書類뿐만 아니라 商業送狀, 通關書類 또는 商品의 引渡를 증명하는 書類를 제공함에 있어서 電子式通信文⁴⁾으로 代替할 수 있도록 하였으며, 電子式通信文들이 이들 서류와 동등한 法律的 效力을 부여받게 되었다. 특히 約定品이 船積되어 運送人의 手中에 있는 물품을 書類賣買코자하는 경우에 전통적으로 有價證券性·대표증권성을 법률로 보장 받아왔던 船貨證券은 매우 중요한 서류이지만 이 경우에도 電子式通信文을 사용함으로써 買受人이 船貨證券을 취득한 것과 同一한 法律的 效力을 부여할 수 있도록 하였다.

둘째, 改正의 또 다른 주요한 理由는 컨테이너貨物, 複合運送 그리고 단거리 海上運送에서의 RO/RO運送方式 등으로 運送技術이 變化·發展한데 부응하도록 하는데 있으며 특히 기왕의 運送人引渡條件인 FRC條件에 鐵道引渡

4) EDI Message를 편의상 電子式通信文이라 부르기로 한다.

條件(FOR/FOT) 및 空港引渡條件(FOA)를 吸收·統合하여 새로운 運送人引渡條件(FCA)을 마련함으로써 鐵道運送, 道路運送, 航空運送에 그리고 이것들의 複合運送 등 모든 運送形態에 適用 할 수 있도록 하였다.

(2) 特定去來 또는 港口의 慣行優先

인코텀즈의 貿易條件들은 그것이 모든 貿易去來 또는 地域에서 適用되도록 規定할 필요가 있지만, 그렇다고 當事者의 義務를 모두 規定할 수는 없다. 이에 當事者들이 기왕의 去來에서 익숙한 實務的 慣行이나 地域慣行이 있을 때는 이를 인코텀즈의 義務規定에 優先해서 適用할 수 있도록 융통성을 부여하였다.⁵⁾

(3) 買受人의 選擇權 留保

賣買契約를 締結하는 때에 約定品の 正確한 引渡期間이나 引渡場所를 約定하지 못하여 買受人이 추후에 이를 決定하여 賣渡人에게 通知하도록 하고 있다.

引渡場所를 『區內(range) 또는 보다 廣範圍한 場所 예를들어 『港口』(seaport)로만 정할 수 밖에 없는 경우가 있다. 이에 인코텀즈는 買受人이 그 구체적인 引渡場所를 추후에 指定할 權利와 義務를 함께 부여하고 있다.

5) 이러한 當事者의 合意에 의한 慣行 優先主義는 『1980년 國際物品賣買契約에 관한 유엔 協定』(UN Convention on Contracts for the International Sales of Goods 1980)제19조의 規定과도 合致한다.

뿐만 아니라 買受人이 그 選擇權을 留保하고 이를 行使하지 않은 경우에는 買受人은 그 危險과 追加費用을 부담하여야 하고, 反面에 賣渡人이 適切な 時期와 適合한 場所를 선택할 權利를 갖게 하고 있다. 즉 買受人이 適期에 船舶을 指名하지 못하거나 約定品을 引受할 期間과 引渡場所를 選定할 權利가 買受人에게 留保되어 있을 경우, 만일 이에 대한 상세한 指示를 適期에 하지 못하였다면 買受人은 約定된 引渡期間이 만료된 때로부터 이로 인하여 發生한 一切의 追加費用과 모든 危險을 부담하여야 한다.

다만, 이 경우 당해 物品이 契約에 정히 充當되어 있어야 한다는 것, 즉 契約에 合致하는 物품으로 契約에 充當⁶⁾되었음을 전제로 한다.

(4) 通關節次

“Incoterms 1990”의 각 貿易條件에서는 約定品の 國際間 移動에 따른 輸出入 通關節次를 비롯하여 政府의 許可 承認을 賣買當事者の 어느쪽이 節次를 修行해야 하는지 그 範圍와 內容을 현실에 맞게 合理的으로 規定하고 있다.

1990년 인코텀즈의 序文에 의하면 通關節次의 修行은 그 國家의 居住者가 하는 것이 바람직하다. 즉 輸出者는 輸出通關을, 그리고 輸入者는 輸入通關節次를 修行해야 할 것이다. 그러나 특히 EXW나 FAS條件은 買受人이 賣渡人 國家에서의 輸出通關節次를 修行하여야 하고, 반대로 DEQ나 DDP條件에서는

6) 賣渡人이 約定에 따라 買受人에게 送付할 目的으로 物品을 運送人에게 引渡하고 處分權을 留保하지 아니한 경우

買受人國에서의 輸入通關節次까지 賣渡人이 修行해야 하는 것으로 規定되어 있는바 현실적으로 어려움이 있다.

따라서 契約當事者들은 國家別로 非居住者가 通關義務를 行할 수 있는지를 반드시 確認할 필요가 있다. 인코텀즈의 規定에도 불구하고 만약 EXW나 FAS條件에서 輸出通關을 賣渡人의 負擔으로 하고자 할 때에는 이들 조건에 『輸出通關畢』(cleared for export)의 文言을 追記하여야 하며, 반대로 DEQ條件이나 DDP條件에서 輸入通關을 買受人의 負擔으로 하고자 할 때에는 그 뒤에 『通關未畢』(duty unpaid)등의 文言을 追記하여야 한다.

만일 賣渡人이 輸入國에서 그를 대신할 居住者가 輸入通關節次를 修行할 수 있는 경우, 그러나 附加價值稅와 같은 特定公課金 未負擔으로 하고자 할 때에는 DEQ 또는 DDP條件에 『附加價值稅除外』(VAT unpaid)라고 追記함으로써 貿易條件을 變용할 수 있다.

輸入通關節次를 賣渡人 責任으로 修行하면서 그러나 關稅負擔은 買受人이 하도록 하고자 할 때에는 DDP條件 대신에 關稅未支給搬入引渡(DDU)條件을 이용하면 된다.

1990年 인코텀즈 序文에서는 특히 EXW나 FAS條件은 경우 買受人이 직접 또는 간접적으로 輸出通關節次를 수행할 수 없는 경우에는 이 條件을 사용해서는 안되며 그러한 경우에는 後述하는 『運送人引渡』(FCA)條件을 사용하도록 권고하고 있다.

(5) 物品의 包裝 및 檢査

一般的으로 契約當事者들은 約定品이 最終目的地까지의 安全한 運送을 위하여 필요한 包裝을 숙지하게 된다. 그러나 賣渡人의 物品包裝義務는 예상되는 運送形態나 運送區間에 따라 다르기 때문에 當事者들은 賣買契約이 締結되기 이전에 저들에게 숙지된바 運送區間, 期間, 形態 등에 적합한 賣渡人의 包裝義務를 明確히 規定할 필요가 있다.⁷⁾

또 1990年 인코텀즈는 각 貿易條件마다 賣渡人은 包裝貨物에 적절한 貨印 (marking)할 義務가 있음을 規定하고 있다.

貿易去來에서 많은 경우 賣渡人이 約定品을 運送人에게 引渡할때 또는 그 전에 買受人으로 하여금 物品의 品質 包裝狀態 등에 관하여 檢査토록 하는데 이를 船積前檢査(pre-shipment inspection)라고 한다. 1990年 인코텀즈는 船積前檢査費用에 대해서 賣買契約上 別途의 約定이 없는 한 買受人이 그 費用을 負擔해야 하는 것으로 規定하고 있다.

다만 檢査가 輸出國에서 物品의 輸出을 위하여 強制的으로 이루어지는 경우, 예를들어 우리나라의 輸出檢査法에 의한 強制檢査와 같은 경우의 費用은 賣渡人의 負擔으로 한다.

환언하면 當事者의 貿易契約에 의한 契約上の 船積前檢査費用은 契約에 별도의 明示的 規定이 없는 한 買受人이 負擔하고, 輸出國의 法律에 의해 과해지는 制度上的 檢査費用은 賣渡人負擔으로 하고 있다.

7) 국제물품매매계약에 관한 유엔 협약 제 35-2조 D항 에도 같은 취지의 규정을 두고 있다.

“...fit for any particular purpose experessly or impliedly made known to the seller at the time of the conclusion of the contract, ...”

(6) 運送人引渡(FCA)條件의 定型化

이미 설명한 바와 같이 FCA條件은 賣渡人이 約定品을 買受人이 指定한 運送人에게 引渡할 때에 그의 義務가 完遂되는 경우에 쓰여지는 貿易條件으로 1980年의 인코텀즈에 이미 定型化한 運送人引渡(FRC)條件을 근간으로 空港引渡(FOA)條件 및 鐵道引渡(FOR/FOT)條件을 統合하여 海上運送을 포함한 어느 運送方法에도 적용될 수 있도록 調整하여 새로이 定型化하였다. 傳統的 荷役方法으로 本船의 舷側欄干을 通過하여 船內로 搬入되는 경우가 아닌 海上運送方法에도 適用되기를 기대한다.⁸⁾

즉 FOB條件으로 契約한 경우 컨테이너 貨物의 경우에는 물론이고 在來船 運送의 경우에도 貨主들은 船舶이 到着하기 전에 船社가 指定하는 貨物터미널에서 運送人에게 引渡할 뿐 그 이후 貨物이 本船에 積載될때까지는 화물에 대한 支配를 할 수 없으면서 危險과 費用을 負擔하는 것은 矛盾이기 때문에 엄밀한 意味의 FOB條件은 不適하다. 바꾸어 말하면 海上物品運送은 一般的으로 倉受總積(Berth Term)⁹⁾으로 이루어지기 때문에 貨物이 本船의 舷側欄干을 通過할 때까지 賣渡人이 費用과 危險을 負擔하는 것은 무리이다.

8) "Incoterms 1990"前文 第 11項 參照

9) 個品運送에 있어서 船舶會社는 기항지에서의 多數貨主의 貨物을 船積 또는 揚陸荷役의 便宜上 貨物을 本船上에 무질서하게 各貨主들로 부터 受領하거나 또는 本선측에서 貨主에게 引渡하지 않고 倉庫概念의 일정한 場所에서 集貨受領하여 船社責任으로 一貫船積하며 즉 倉庫受領總括積載(倉受總積)하며 揚陸港 에서도 모든 貨物을 船社責任으로 일괄해서 揚陸荷役하여 一定場所(倉庫)에서 各貨主에게 引渡하는 이른바 總揚倉渡 方式을 취한다.

이에 FCA條件을 마련함으로써 위에서 言及한 矛盾과 難題를 解決하였다. 한마디로 “F”條件에서는 買受人이 運送契約을 締結하고 運送人을 指名하기 (nomination)때문에 賣渡人은 買受人의 지시대로 運送品을 引渡하면 된다. 물론 最優先 “F”條件으로 FCA 條件을 契約에 使用하기 위해서는 각기 다른 運送形態에 맞도록 慣習的 引渡樣式에 관한 說明이 뒤따라야 한다.

FCA條件에서는 運送人에 대한 定義는 불필요하다. 왜냐하면 運送物品을 누구에게 引渡할 것인가는 買受人이 賣渡人에게 指示할 것이기 때문이다. 그러나 貿易商人에게 있어서 運送人과 運送書類가 갖는 意味는 매우 중요하기 때문에 FCA條件의 序文에 運送人을 定義하고 있는데 運送人은 運送을 실제로 修行하는 企業 뿐만 아니라 그가 運送人으로서 業務을 負責하는 한 단순한 手配를 담당하는 者도 包含하고 있다. 환언하면 契約運送人 뿐만 아니라 運送修行人도 包含한다. 運送人(carrier)의 범주에 관해서 FCA條件의 序文은 특히 運送周旋人이 運送人으로서의 義務를 지기를 拒絶하고, 그리하여 運送人의 定義에 포함되지 않는 경우라 할지라도 賣渡人은 買受人이 指名한 그 周旋人에게 約定品을 引渡하라는 買受人의 指示에 따르기만 하면 된다.

요컨대 『運送人引渡』條件은 鐵道運送, 道路運送, 航空運送 그리고 內水路運送이나 海上運送, 그것들의 複合運送 등 모든 形態의 運送에 쓰여질 수 있도록 마련된 貿易條件인데, 특히 海上運送의 경우에 專用되는 FOB條件을 그대로 두면서 이 FOB條件에도 代用될 수 있도록 하였다는데 特徵이 있다.

왜냐하면 FOB條件으로 契約을 締結한 경우에도 買受人의 指示 또는 運送人의 船積作業實務의 便宜에 따라 콘테이너 貨物集貨所(CY 나 CFS)또는 內

陸테포 등에서 運送人에게 約定品을 引渡하고 埠頭貨物受領證(Dock Receipt)을 入手하는 것이 고작이며, 하물며 本船의 船側欄干을 통과시켜 船內에 積載하고 本 船貨物受領證(Mate's Receipt)을 入手하는 경우는 거의 없기 때문에¹⁰⁾ 舷側欄干의 意味가 반감되며 現實的으로 FOB條件의 規定 그대로 引渡가 이루어지지 않는다. 從來의 空港引渡條件(FOA)도 FCA條件에 흡수 하였는데 FCA條件에서의 航空運送人이나 그 代理人에게 引渡함으로써 義務를 完遂하는 것으로 하여 空港이 아닌 航空貨物터미널등에서 航空運送周旋人(air freight forwarder)등에 物品을 引渡하는 오늘날의 航空運送方法에 적합토록 하였다.

또 FCA條件은 從來의 鐵道引渡(FOR/FOT)條件도 여기에 흡수 하였는데 陸路運送의 경우 約定品の 積載가 賣渡人의 營業場區內에서 이루어지는 경우에는 賣渡人은 買受人이 指定 提供한 貨車(Vehicle)에 約定品을 積載하였을 때¹¹⁾ 引渡義務를 完遂하게 된다. 그러나 約定品을 鐵道譯區內나 トラック터미널 등 運送人의 營業場區內에 引渡하는 경우에는¹²⁾ 指定區內에서 運送人이나 그 代理人의 管掌下에 두었을 때에 賣渡人의 引渡義務가 完遂된다.

內水路運送의 경우에도 陸路運送의 경우와 마찬가지로 賣渡人은 買受人이 提供한 運送船舶에 約定品을 積載하거나 또는 指定內水路運送人이나 代理人

- 10) 木材, 原油, 鑛石등 大量의 散貨物에 있어서는 貨主責任으로 自家積(F.I.O)이 이루어지지만 個別運送이 大宗을 이루는 一般貨物의 경우에는 前述한 바 總積으로 이루어진다.
- 11) 一般的으로 大量滿載貨物(Full Container Load Cargo : FCL Cargo)로서 貨車 또는 콘테이너에 單一貨主의 貨物로만 積載되는 경우이다.
- 12) 주로 少量混載貨物(less than container load cargo : LCL Cargo)로서 單一貨主의 貨物만으로는 貨車나 콘테이너 1대분의 積載量에 미달하여 他貨主의 貨物과 混載하는 경우가 보통이다.

의 관리하에 約定品을 두었을때 引渡義務를 다하게 된다.

結局, 舊規則에서는 運送의 形態에 따라 각기 다른 貿易條件을 이용하도록 되어 있었다. 즉 鐵道運送의 경우에는 FOR/FOT條件을, 航空運送의 경우에는 FOA 條件 그리고 複合運送 등의 경우에는 FRC條件을 使用하도록 하였으나 1990年 인코텀즈의 FCA條件에서는 運送形態에 관계없이 賣渡人은 買受人이 指定하는 運送人¹³⁾에게 約定品을 引渡함으로써 그의 引渡義務를 履行한다. 특히 海上運送의 경우에도 物品의 引渡場所가 本船의 欄干이 아닌 運送터미널인 경우에는 FCA를 사용해야 한다. 왜냐하면 이 경우 FOB條件을 이용한다면 賣渡人은 運送터미널¹⁴⁾에서 本船에의 積載까지 物品에 대한 統制 權限도 없으면서 그 危險과 費用을 負擔해야 하기 때문이다.

FCA條件에서 賣渡人이 買受人에게 物品을 引渡할때는 通關을 마친 상태에서 買受人이 指定한 場所나 地點에서 引渡하여야 하는데 만약 買受人이 精確한 地點을 指定하지 않을 경우, 賣渡人은 運送人의 貨物을 引渡하기로 約定한 場所나 範圍내에서 運送에 가장 適合하다고 생각되는 地點을 스스로 선택할 수 있다. 또한 實際運送人과의 運送契約締結에 賣渡人의 도움이 필요한 경우에는 賣渡人은 買受人의 危險과 費用負擔으로 이를 도와 줄 수 있다.

結局, 運送人에게의 引渡方式을 運送手段에 관계없이 FCA條件 하나로 統

13) 여기에서 運送人은 實際運送人은 말할것도 없고 契約運送인도 포함한다. 단, 運送人으로서 당해 運送에 대하여 運送人의 責任을 다하는 경우에만 한한다. 비록 買受人이 實際運送人이 아닌 運送周旋人(freight forwarder)을 指定하였다고 해도 그에 物品을 引渡해야한다.

14) FCA條件에서 運送터미널(Transport Terminal)이란 철도터미널, 貨物역(freight station), 컨테이너터미널, 다목적화물터미널 또는 그와 유사한 受取場所(receiving point)를 말한다.

습한 것은 實務에 적용 하는데 있어서의 간편성과 편리성을 충분히 고려한 것이라고 할 수 있다.

FCA條件은 FOR/FOT條件에 의한 鐵道運送, FOA條件의 航空運送을 흡수한 것이지만 어디까지나 그 중심을 舊規則의 FRC(Free Carrier...named place)條件에 의한 複合運送이나 컨테이너運送 이라는데 현실적 實益이 있다고 할 수 있다. 여기서 “컨테이너”라 함은 國際標準化機構가 승인한 것인가의 여부에 관계없이 單一貨物에 使用되거나 適用되는 모든 종류의 컨테이너, 무개차트레일러, Swap Bodies, Ro/Ro장비, Iglllo 및 運送器具를 포함한다.

(7) “C”條件의 解析

運賃包含(CFR)條件, 運賃·保險料包含(CIF)條件, 運送支給畢(CPT)條件 그리고 運賃·保險料支給畢(CIP)條件 등을 주지하는 바와 같이 複合價格積出地引渡條件으로서의 特性을 갖는다.

“C”條件에서는 賣渡人이 運送契約을 締結해야 하고 運賃을 負擔해야 하며 CIF 및 CIP條件에서는 賣渡人이 保險契約과 費用도 負擔해야 한다. 이와 같이 “C”條件에서 賣渡人이 運賃 및 또는 保險料를 負擔하기 때문에 費用負擔의 分岐點이 目的地까지 연장된다 하더라도 분명히 이는 賣渡人이 積出地에서 契約上의 引渡義務를 履行하는 “F”條件과 같이 本질적으로 積出地引渡條件에 속한다.

즉 賣渡人은 目的地까지 通常의 航路와 慣習의 方法으로 運送하는 規定의

運送費를支給할 뿐, 物品이 運送人에게 引渡된 이후의 追加費用과 危險은 買受人이 負擔하게 된다. 환언하면 “C”條件의 본질은 賣渡人이 運送契約과 함께 運送人에게 物品을 引渡하고 保險契約을 締結하는 (CIF와CIP條件)이외에 더 이상의 危險과 費用은 賣渡人의 負擔으로 하는 데 있다.

揚陸費는 定期船運送(Liner Terms)인 때에는 통상 運賃에 포함되기 때문에 賣買條件에서 定期船運送條件을 約定한 때에는 그 費用을 賣渡人이 負擔하게 되지만 기타의 運送인 때에는 CFR 또는 CIF에 “Landed”라는 文言을 追記하여야 賣渡人이 揚陸費를 負擔하게 된다. 기타 “C”條件과 관련하여 略語는 이를 신중히 사용하여야 한다. 船積時期는 契約에 별도로 記載하는 것이 바람직하다. 예컨대 “CFR Hamburg not later than ...”과 같은 方式으로 文字를 記載하면 誤解의 소지가 생긴다.

船上物品¹⁵⁾의 賣買時에는 CFR또는 CIF條件 뒤에 “afloat”文言을 追記하여야 하는데 이때 物品에 대한 危險負擔의 分岐點은 物品賣買契約이 締結된 이후부터 買受人이 負擔하는 것이 합당하겠지만 實務上 그 損傷이 어느 時點에서 발생하는 것인지 판단하기란 쉬운 일이 아니다. 따라서 船上物品의 賣買에 있어서도 物品에 대한 危險은 運送契約을 具體化한 運送書類를 發給한 運送人에게 物品이 引渡된 때로부터 買受人이 負擔하는 것이 現實的이다.¹⁶⁾

(8) 運送契約과 FCA, CPT, 및 CIP條件의 有用性

15) 현재 運送物品을 意味하는 것으로, 꼭 航海中에 있는 物品을 意味하는 것은 아니며 아직 運送人의 管理下에 있는 到着物品도 包含한다.

16) 1980년 國際物品賣買契約에 관한 유엔 협약(UNCCISG). 第68條 參照

인코텀즈는 다만 物品賣買契約의 定型去來條件에 관한 것이며 運送契約上의 條件까지 規律하는 것은 아니다. 따라서 賣買契約當事者は 契約時에 運送과 관련된, 특히 運送이 備船運送을 前提로하는 경우에는 船積費, 揚陸費 그리고 滯船料 등과 관련이 깊은 荷役期間등에 대한 規定을 明白히 해 둘 필요가 있다. 왜냐하면 이들 運送條件등은 인코텀즈상의 規定에 불구하고 港口의 慣行에 따르기 때문이다.

그리고 海上運送專用的 貿易條件인 FOB, CFR 및 CIF 條件은 모두 物品의 本船積載引渡를 傳統的 慣習으로 하고 있어서 契約上의 引渡地點과 運送品の 託送地點이 一致하지만, 오늘날 運送技法의 발달로 이들 兩地點 즉, 契約上의 引渡地點과 實務上의 託送地點이 一致되기는 어렵다. 즉 통상 賣渡人은 物品을 本船의 甲板에 積載하기 전에 또는 船舶이 到着하기 전에 運送人에게 引渡해야 하기 때문에 오히려 FOB, CFR, 및 CIF條件 대신에 甲板上의 積載를 필수조건으로 하지 않는 FCA, CPT 및 CIP條件을 活用하는 것이 바람직하다.¹⁷⁾

(9) 到着契約條件

國境引渡(DAF), 着船引渡(DES), 埠頭引渡(DEQ), 通關未畢搬入引渡(DDU) 및 通關畢搬入引渡(DDP)條件등은 賣渡人이 합의된 目的地까지 物品의 搬入을 위한 모든 危險과 費用을 負擔하여야 하기 때문에 到着地引渡條件으로

17) 이점에 관해서는 이미 1980年の 인코텀즈 前文에서도 FOB, CFR 및 CIF條件은 점차적으로 FRC, DCP 및 CIP條件으로 대체 되기를 기대한다고言及한 바 있다.

特徴지워 진다.

이들 “D”조건 중에서 DAF, DES 및 DDU條件에서는 賣渡人에게 輸入通關義務가 없는 반면에, DEQ 및 DDP條件에서는 그 義務가 賣渡人에게 있다. 특히 國境引渡(DAF)條件은 最終目的地까지 全運送이 鐵道로 이루어질때 흔히 이용되는데 賣渡人의 引渡義務가 輸入國의 國境에서 完遂된다 할지라도 賣渡人은 買受人의 危險과 費用負擔으로 最終目的地까지의 通運送書類와 그 기간 동안의 保險書類를 取得하는데 協調할 義務가 있다.

通關未畢搬入引渡(DDU)條件은 금번의 1990 인코텀즈에 새로이 追加된 貿易條件으로서 이는 賣渡人이 輸入通關 및 關稅의 負擔이 없이 目的地에서 物品을 引渡할 수 있는 환경에서 이용 가능하다. 예컨대 EC 市場과 같이 經濟統合圈內 國家相互間의 賣買에 適合한 반면에 輸入通關上의 어려움이 따르는 國家間에는 DDU條件을 회피하는 것이 바람직하다.

(10) EDI의 運送書類 代替可能性

최근 世界貿易이 이른바 非書類貿易(non-paper document trade)에로의 履行, 그리고 運送形態의 多樣化 추세에 따라 運送書類도 『海上運送狀』, 『定期船運送狀』, 『運送受取證』 또는 『複合運送書類』등과 같은 非流通性 運送書類가 常用化되는 경향을 띠고 있다. 더욱이 海上運送 이외의 鐵道運送, 道路運送, 航空運送 등에 있어서는 書類를 他人에게 背書·移轉함으로써 運送物品의 權利를 讓渡할 수 없는 指示式의 流通不能運送狀이 運送書類로서 有效하게 쓰여져 왔다. 이러한 運送書類들은 앞으로 賣買契約當事者의 합의

에 따라 EDI通信文으로 代替 될 수 있다.

그런데 傳統的으로 CFR, CIF條件등 海上運送에 있어서는 船積船貨證券만이 有效한 書類였으며 그것도 流通性權利證券이 원칙적으로 受理可能한 運送書類로 看做되어 왔다. 그런데 이 船貨證券은 ① 物品을 本船의 甲板에 積載한 證據 ② 運送契約의 證據 및 ③ 書類의 移轉에 의한 物權의 讓渡手段이라는 기능을 갖는다.

船貨證券 이외의 運送書類는 앞의 두가지 機能은 갖고있으나 3번째의 讓渡機能은 없으며 더구나 電子通信文은 아직 目的地에서 物品相換證으로서의 權利證券이 될 수 없다. 따라서 賣渡人이 運送中の 物品의 運送書類를 移轉함으로써 他人에게 專賣코자 하는 경우에는 EDI通信文이 아닌 船貨證券만이 有效한 書類일 수 밖에 없다. 또 買受人과 銀行에서는 船貨證券이 數通의 原本으로 발행된경우에 『傳統』(fuii set)의 原本提出을 요구하는 것이 慣習的이며 이는 信用狀統一規則에도 明白히 規定하고 있다.¹⁸⁾

물론 流通不能書類도 買受人이 運送中の 物品을 書類에 의하여 專賣하지 않기로 하였거나 또는 賣買契約을 CPT 및 CIP條件으로 約定한 때에는 有效하게 사용될 수 있다. 이러한 船貨證券의 특수한 法的 性質에도 불구하고 멀지 않아 船貨證券도 EDI通信文 으로 代用될 것이 기대되므로 1990年 인코텀즈는 그러한 發展을 충분히 대비하여 두었다.

IV. 運用上의 問題點

18) 信用狀統一規則. 第 25條 및 第 26條

1. 인코텀즈에 대한 弘報 및 認識度

貿易賣買契約의 成立, 履行 및 完了에 이르는 과정과 節次에 있어서 그 동안의 運送, 保險, 決濟, 通信 등 환경의 變化推移에 따라 國際商業會議所는 그때 그때의 貿易慣行에 適合하도록 인코텀즈를 1936년에 制定한 이후 1953年, 1967年, 1976年, 1980年 그리고 금번 1990년에 제5次 改正을 함으로써 이제 인코텀즈는 國際間物品賣買에 있어서 필수불가결한 國際慣習法으로서 商事私法體系를 確立하기에 이르렀다.

< 표 4 > 貿易條件의 認識度

(단위: 응답인원수)

	내용을 알고 있는 조건은?	귀사가 이용한 바 있는 조건은?	그 밖의 귀사가 상용하고 있는 무역조건은?	Incoterms에 대하여 알고 있습니까?
EXW	4 (0.6%)	0	C & F 59 (82%)	잘 알고있다. 5 (6%) 대강알고있다. 36 (50%) 잘 모른다. 23 (31%) 전혀 모른다. 8 (11%)
FRC	2 (0.3%)	0		
FOR	7 (1.0%)	0		
FOA	12 (16.6%)	3 (0.4%)		
FAS	21 (29%)	11 (15.0%)		
FOB	72 (100%)	72 (100%)		
CFR	2 (0.3%)	0		
CIF	72 (100%)	70 (97%)		
DCP	2 (0.3%)	0		
CIP	3 (0.4%)	0		
DAF	1 (0.1%)	0		
EXS	16 (22.0%)	1		
ENQ	7 (1.0%)	0		
DDP	2 (0.3%)	0		

그러나, 과연 오늘날 貿易從事者들이 貿易賣買의 中核이 되는 貿易條件들에 대하여 그 내용을 얼마나 定確히 認識하고 있는가에 대하여 疑問을 提起하지 않을 수 없다.

우리나라 甲類貿易業의 實務者들을 대상으로한 貿易條件(trade terms)에 대한 認識度調査¹⁹⁾에서 그 認識程度가 매우 낮은 수준에 머무르고 있음을 發見할 수 있다. 즉, (表4)에서 보는 바와 같이 國際商業會議所가 1980년에 改正하여 國際貿易에 有效하도록 마련한 1980年 인코텀즈의 14개 貿易條件중에서 ① 貿易實務者들이 貿易賣買에 常用하고 있는 貿易條件은 FAS, FOB, CFR, CIF 등 3~4개의 條件에 불과함을 알 수 있다. ② 그 밖의 貿易條件들에 대해서는 대부분의 응답자들이 省略符號의 내용을 모르고 있었다. 즉, 複合運送形態에 通用할 수 있도록 마련했던 FRC, DCP 및 CIP條件, 그리고 國境引渡條件(DAF)이나 搬入引渡條件(DDP)등에 대한 認識度는 아주 낮은 수준이었으며, 특히 運賃包含價格引渡(CFP)條件의 省略記號를 C&F로 常用하고 있었을 뿐 CFR로 電信符號가 改正된 것에 대하여는 대부분의 응답자가 모르고 있는 것 같다.

이와같이 우리나라 貿易業界에서는 1980年 인코텀즈의 시행 10년이 지난 시점에서도 인코텀즈에 대하여 그 내용을 잘 認識하지 못하고 있었으며 각개의 條件들에 대하여도 1953年 인코텀즈²⁰⁾를 아직도 有效한 것으로 理解하

19) 1990年 5, 6月 중에 論者는 大韓商工會議所의 요청에 따라 同年 7月부터 實施 豫定인 "Incoterms 1990"에 대하여 4次에 걸쳐 年 人員 約 500名의 貿易實務者들에게 解說說明會를 가진 바 있다. 說明會의 效果高揚을 위하여, 당시까지 10여년을 유효하게 施行되어 왔던 "Incoterms 1980"이 규정한 14個의 貿易條件의 認識度에 대한 說問調査를 실시한 바 있다. <表4>는 說問調査結果를 綜合要約한 것이다.

20) 前述한 바와 같이 當時에는 9개의 貿易條件을 定義하고 있었음.

고 있는 수준이었다.

오늘날 우리나라 數個 大學의 貿易學科에서 『貿易 慣習論』 또는 『貿易 契約論』 등의 學科名目으로 강좌를 개설하려 『인코텀즈』, 『信用狀統一規則』 등의 國際規則들에 대한 講義가 행해지고 있고 또 商工會議所, 貿易協會 등 貿易關聯團體들의 管掌下에 解說說明會가 간헐적으로 이루어지고 있지만, 國際規則이 改正되거나 追補될 때에만 일시적으로 이루어질 뿐 지속적인 教育弘報가 크게 미흡한 형편이다.

이는 前述한 說問調査에서도 나타난 바와 같이 10여년에 걸쳐 國際貿易에 常用하도록 勸告되어온 貿易條件에 대하여 貿易實務者들이 그 實體內容을 제대로 파악하지 못하고 있었다는 것은 急變하는 法制 實務上의 貿易環境에 대처하는 實務者들의 기민성이 부족함을 입증하는 것이라 하겠다.

인코텀즈는 앞으로도 國際貿易環境의 變化에 따라 더욱 改正·補完될 것이다. 國際商業會議所 『貿易條件 委員會』는 지금 이 시점에도 各國의 國內委員會와의 긴밀한 協助를 통하여 貿易慣行의 變化에 대응하는 인코텀즈의 追補 및 改正을 위한 資料를 交換하고 있다.

이에 國際商業會議所 韓國國內委員會는 그 機構를 擴大·改編하고 學界와 實務界가 부단히 協助하여 資料를 分析하고 의견을 수렴하며 慣行을 직시하면서 教育弘報를 지속하므로써 貿易去來의 中核이 되는 『貿易條件』에 대한 認識度を 높이는데 노력해야 할 것이다.

2. 貨換特約에 따른 運送書類의 流通性

1990年 인코텀즈의 C群의 諸股 複合價格引渡條件인 경우는 물론이고 그 밖의 貿易條件에 있어서도 그것들이 現實的引渡條件의 경우라 할지라도 買受人이 積出地에 本·支店 또는 賣渡人이 目的地에 本·支店을 두고있지 않는 한 오늘날의 代金決濟는 信用狀이나 推尋決濟方式에 기반을 두고 이루어지기 때문에 運送書類를 포함한 船積書類를 구비하여 銀行을 통하여 代金を 回收하는 貨換特約附賣買가 이루어지는 것이 一般的이다

1990年 인코텀즈 C群의 諸股 貿易條件(CFR, CIF, CPT, CIP)들에 있어서 처럼 貨換決濟方式을 전제로 한 경우는 말할 필요도 없지만, 그 밖에 物品의 引渡와 代金の 支給이 同時履行關係(concurrent condition)에 있는 여타의 貿易條件에서도 賣買契約條件에 따라 物品代금이 支給되었거나, 當事者 간에 清算計算을 이용하도록 합의한 경우 또는 本·支店간의 去來인 경우를 除外하고는²¹⁾ 賣渡人은 通商 流通性있는 運送書類를 擔保로 外換銀行을 통한 推尋決濟方式 또는 信用狀에 의한 代金支給方式으로 物品代金を 回收하게 된다. 그 밖에 航空運送에 있어서와 같이 運送期間이 짧아서 運送書類가 流通性을 가져야 할 필요성이 없거나 鐵道運送貨物委託書, 道路運送貨物委託書, 海上貨物運送狀과 같이 流通性이 인정되지 않은 경우에는 運送書類上의 受貨人을 信用狀發行銀行이나 賣渡人 去來銀行의 輸出地 本·支店으로 記載하는 銀行受貨人方式의 運送書類에 의한 推尋決濟方式을 이용한다.

그런데 推尋銀行이나 信用狀發行銀行은 買受人의 支給不能에 대비하여 流通性있는 運送書類를 요구함으로써 運送品에 대한 擔保權을 確保하려고 하

21) 그 밖에 賣渡人이 最終目的地에 또는 買受人이 積出地에 本·支店을 두고 있어 物品의 引渡와 相換으로 또는 船貨書類와 相換으로(C.O.D 또는 C.A.D)代金を 受領하거나 支給하는 경우도 있다.

는 것은 너무도 당연하다.²²⁾ 그러나 流通性을 지니는 運送書類는 指示式 (order) 또는 所持入式(dearer)으로 발행된 複合運送證券과 傳統的인 海上 船貨證券 뿐이다. 물론 모든 運送書類에 流通性을 부여할 경우, 受貨人은 運送書類와 相換으로만 引渡받을 수 있기 때문에 物品이 目的地에 到着하여도 運送書類가 到着하지 않아서 物品을 引渡받을 수 없는 경우가 빈번히 발생할 수 있으며 運送人의 입장에서 運送書類의 正當한 所持人에 의한 物品의 引渡請求가 있기까지는 物品을 보관해야 하는 物流上의 문제가 없지 않다.²³⁾

그러나 運送書類에 당초부터 流通性을 부여한다면 ①積出地의 買入銀行이 貨換어음의 買入에 쉽게 응하기 때문에 賣渡人의 입장에서 物品代金の 回收가 용이하며 ②買入銀行의 입장에서 擔保權을 확보할 수 있고 ③무엇보다도 運送中인 物品(afloat cargo)의 專賣가 可能하다는 (B/L매매)이점이 있다.

요컨대 航空運送을 비롯한 鐵道, 道路 또는 일부 단거리 海上運送에 있어서는 그 運送期間이 짧기 때문에 運送書類에 流通性을 부여한다는 것은 그 實益이 없지만 이들 運送이 相互連結되는 複合運送이나 航洋海上運送의 경우에는 流通性있는 運送書類의 實益이 인정될 뿐만 아니라 하물며 物品代金を 貨換就結로 回收하는 現行代金決済慣習을 유지하기 위해서는 運送書類의 流通性 부여는 여전히 필요하다. 뿐만아니라, 買受人이 運送中の 物品

22) 崔銘國, “FAC賣買契約條件의 定型化에 따른 問題點에 관한 研究” 博士學位請求論文, 成均館大學校, 1990.9. p.126

23) 貨換信用狀 base에서는 貨物先取保證狀(L/G)制度를 利用함으로써 어느 정도 결점을 해결할 수는 있다.

(afloat cargo)을 再販賣코자 하는 경우, 流通性運送書類의 必要性은 더욱 絶실하다.

3. 電子通信文의 法律的 機能

1990年 인코텀즈는 전술한 運送書類를 包含한 諸般의 傳統的인 貿易書類가 電子式通信文으로 대체될 것을 예견하고 賣買契約當事者間의 合意로 賣渡人은 傳統的인 貿易書類 대신에 電子式通信文을 買受人에게 제공할 수 있도록 規定하였다.

즉, 컴퓨터의 發達·普及 등 通信技術의 진보에 따라 貿易資料의 電送이 國境을 넘어 業種間 또는 企業間에 이루어지게 되면, 傳統的인 貿易書類 (paper documents)에 대신하여 物品引渡나 代金支給 등 모든 貿易業務가 貿易資料(data)에 의해 이루어지는 시대가 來到할 것을 示唆하고 있다.²⁴⁾

그런데 여기서 중요한 것은 이러한 電子通信文이 傳統的인 貿易書類와 동 一한 法律的 地位를 가질수 있느냐 하는 問題이다.

傳統的인 書類는 통상 3가지의 機能, 즉 情報傳達(imformation), 立證(evident), 象徴(symbol)의 機能을 가지고 있으나 電子式通信文은 立證 및 象徴의 機能에는 미치지 못한다. 왜냐하면 오늘날 거의 모든 국가의 貿易關聯機關이 書面(paper)에 의한 貿易書類를 요구하고 있으며, 貿易機關의 國際條約이나 法則등도 書面에 의한 書類(document)를 예상하고 있기 때문이다.

24) 朝岡良平, "CIF의 CIP에로의 移行可能性", 韓國貿易學會報, 1986. 6.

따라서 傳統的인 貿易書類가 電子通信文으로 대체되는 경우 電子通信文 자체에 대한 法律的인 問題로서 첫째, 電子式通信文의 眞本確認問題와 둘째, 자료내용의 입증이라는 問題가 제기되고, 또 컴퓨터에 의한 資料와 관련된 問題로는 ① 完全性の 問題 ② 資料의 人力, 電送 및 출력과정에서 발생할 수 있는 故意나 過失에 의한 誤傳등에 따른 責任所在에 관한 問題 등이 있다.²⁵⁾

첫째, 眞本確認問題로써 傳統的인 貿易書類는 자필서명으로 眞本이 確認되며, 서명은 書類의 출처를 證明하고 서류상의 자료내용을 確認할 뿐만 아니라 그 서류에 대한 최종적인 責任을 負擔하는 기능을 한다. 반면에 電子式署名은 컴퓨터의 안정장치를 이용하여 傳統的인 자필서류와 동일한 效力을 가질 수 있다는 肯定論에도 불구하고,²⁶⁾ 電子式署名이 傳統的인 서류의 자필서명과 같은 法律的인 效力을 충족시키기에는 오랜 시일을 두고 解決해야 할 課題라고 본다.

둘째, 자료내용의 입증 및 보호문제로서 電子式으로 기록되어 저장된 정보는 機械만이 읽을 수 있으며, 그 결과 역시 機械的 作動에 의해 再生된 複寫物이기 때문에 이는 傳統的인 書類上의 입증기능을 수행하기에는 아직 어려움이 있다. 그러나 아직 法院은 電子式通信文을 증거로 허용하는 일관된 일련의 기준을 가지고 있지 못하다. 또 기술적 측면에서는 물론이고 法律的 측면에서도 資料의 安全性을 제고하고 보호 할 만한 裝置가 없으며 國際的인 統一法도 미비하다.

25) 崔銘國, 前掲論文, p.131, p.154.

26) 金安植, 貿易去來電算貨論, 法文社, 1985, p.p.277-314 參照

세제, 故意나 過失에 의한 정보의 誤傳, 變更등 부정의 危險이 상존한다. 이러한 故意나 過失에 따른 책임문제를 規律할 수 있는 國際的인 統一立法 또한 先行 되어야 할것이다.

電子通信文에 따르는 이러한 難題들이 常存하는 한 電子通信文의 이용에 는 한계가 따를 수 밖에 없다. 그러나 電子通信文의 이용에 따르는 利點이 매우 크기 때문에 이의 이용이 增加될 것에 대비하여 1990年 인코텀즈는 이를 전향적으로 當事者들의 合意에 따라 이용할 수 있도록 規定하였다. 따라서 賣買當事者는 電子通信文의 이용시에 예상되는 眞本確認, 立證, 危險負擔, 責任問題 등에 대하여 미리 合意하여 두어야 할 것이다.

V. 結 言

인코텀스는 國際物品賣買契約當事者가 負擔해야 할 의무의 最大公約數的인 要素를 집약하여 國際商業會議所가 마련한 것이지만 인코텀즈는 어디까지나 契約當事者間의 役割, 費用 및 危險의 負擔에 관한 主要原則을 다루는데 제한되며, 그 나머지 事項은 去來慣習에 의해 補充되는 當事者間의 個別的인 契約에 맡겨져 있다. 따라서 인코텀즈 自體, 賣買契約의 個別條項, 去來慣習 및 각국의 物品賣買法 사이에는 밀접한 相互作用이 있게 된다. 즉 필요한 최신의 인코텀즈는 國際商業會議所에 의해 貿易環境에 적합 하도록 보다 잘 마련될 수 있지만 그렇다고 成文法이나 國際去來慣習法과 같이 자동적으로 적용되는 法律的 地位를 가지는 것은 아니다.

인코텀즈는 賣買契約의 解釋基準으로 삼기 위해서는 契約當事자들이 그들의 契約內容에 인코텀즈가 적용되는 취지를 規定하여야 한다. 이전의 去來에서 인코텀즈가 적용되었다면 현재의 契約內容에 인코텀즈의 적용에 관한 規定이 없다하더라도 인코텀즈는 賣買契約의 一部가 될 수 있다. 이러한 의미에서 1980年の 유엔協約(UNCCISG)도 契約當事者는 그들이 합의한 慣習(usage)과 그들 사이에 확립된 관행(practices)에 구속된다는 취지의 規定을 두고 있다.²⁷⁾

따라서 인코텀즈는 國際商業會議所와 같은 非政府間 기구에 의해 작성된 解釋規則이지만, 인코텀즈의 적용에 관한 언급이 없어도 인코텀즈는 個別契約의 일부로 되는 成文法이나 去來慣習法과 마찬가지로 國際去來慣習의 地位를 얻게 되었다.

1980년에 國際商業會議所는 당시 國際貿易에서 普遍的으로 사용되지 않는 새로운 合理的인 貿易條件을 작성할 필요성을 느껴 새로이 추가한 運送人引渡(FRC), 運賃支給畢(DCP), 運賃 保險料支給畢(CIP)條件 등이 아직 商慣行으로 정착되지 못하고 있는 시점에서 10年 만에 다시 인코텀즈를 改定한 것은 어떻게 보면 놀라운 일이다.

그러나 그동안 상당한 重要性을 지닌 변화된 商慣行의 존재는 國際商業會議所로 하여금 追加의 措置를 취하지 않을 수 없게 하였다. 貿易去來에 있어서 非書類(non- paper)資料取扱에로의 이행이 급속히 이루어지고 있으며

27) “當事者들은 달리 合意가 없는 한 當事者들이 알았거나 당연히 알았어야 하고 또 國際去來에 널리 알려져 있으면서 관련 特殊去來에 관련된 形態의 契約當事者들에 의하여 定規적으로 준수되는 慣習은 그들의 契約과 契約成立에 묵시적으로 通用하는 것으로 한다.” 『國際物品賣買契約에 관한 유엔協約』(UNCCISG) 第 9條.

또 國際商業會議所는 유엔歐洲經濟委員會(ECE) 作業부가 UNCITRAL, 關稅協力理事會(CCC) 및 國際商業會議所등의 참여하에 개발된 이른바 유엔의 『管理·商業·運送을 위한 電子式資料交換』(UN/ EDDIFACT : Electronic data interchange for administration, commerce and transport)方式의 制度化에 크게 고무 되었으며 또한 電子通信方式에 의한 貿易資料의 교환을 촉진하기 위하여 마련된 이른바 UNCID(Uniform Rules of conduct for interchange of trade data by teletransmission)統一規則도 非書類資料取扱의 발전을 가속시킬 것으로 기대하고 있다.

電子式資料交換(EDI)이 傳統的인 書類에 바탕을 두고 업무처리방식을 종식시키고 있는 이때에 去來當事者가 書類만을 유일한 情報交換手段으로 고집하는 것은 다양한 貿易條件(trade terms)의 기능을 상실케 할 수 있다.²⁸⁾ 國際商業會議所가 이러한 현대적 발전을 고려하여 즉각적으로 대응하지 않는다면 國際立法으로 國際商業會議所에 부과된 업무를 위반하는 결과가 된다. 왜냐하면 전술한 『國際物品賣買契約에 관한 유엔協約』(UNCCISG)은 國際商業會議所가 최신의 貿易慣行을 貿易條件으로 인코텀즈에 반영할 것을 엄두에 두고 貿易條件에 관하여는 具體적으로 規定을 하지 않고 있기 때문이다.

사실, 通信에 관련되는 다양한 메시지를 電子式으로 대체하는 것은 어려운 일이 아니다. 그러나 電子式通信文의 所持人에게 法律的 權利를 創設하여 書類의 기능을 대체케 하는 데는 상당한 어려움이 따른다. 이러한 어려

28) Jan Romberg, "Why Incoterms 1990 ? - The reason behind the revision", Symposium on Incoterms ICC, Paris, 10-11, April, 1990.

음 중의 하나가 讓渡可能船貨證券을 電子式通信文으로 대체하는 것이었다. 이러한 問題를 해결하기 위한 노력이 지난 6월에 國際海事委員會(CMI:International Maritime Committee)에서 이루어져 『運送中인 物品의 電子式權利移轉에 관한 統一規則』(Unifirm rules for electronic transfer of rights to goods in transit)이 마련 되었는데 1990年 인코텀즈는 이러한 앞으로의 발전상을 미리 고려해 놓았다.

사실 1990年 인코텀즈의 새로운 改定方式은 諒解할 만한 것이었다. 기존의 改定은 貴히 존재하는 미래 관행에 기초하여 이루어졌었지만 1990年の 改定은 앞으로의 예측, 즉 法律의 去來發展을 예측하고 이루어졌다. 그럼에도 불구하고 海上運送專用的 運賃包含價格引渡(CFR)및 運賃·保險料包含價格引渡(CIF)條件에서의 融通성 船貨證券의 電子式通信文(EDI)으로의 대체에 관한 새로운 언급은 앞으로 海上法(Maritime Law)에 있어서 船貨證券에 관한 問題에 관한 최종적인 解決을 필요로 한다.

改定の 또 다른 이유는 改正作業中 느끼게 되었는데²⁹⁾ 1980年 인코텀즈의 運送人引渡(Free Carrier)條件은 모든 運送形態를 카바 하기에 충분하여, 複合運送은 물론이고 鐵道나 航空運送을 위한 별도의 貿易條件을 이용할 필요가 없음을 일었다. 따라서 기존의 空港引渡(FOA)條件과 鐵道引渡(FOR/FOT)條件이 削除었으며 대신 運送人引渡條件에 약간의 수정을 가하였다.

또 1990 인코텀즈는 記述方式에 있어서 當事者間的 費用 및 危險負擔, 특히 自動的인 費用分擔體系를 용이하게 하기 위하여 모든 貿易條件에서 동일

29) Jan Romberg, op.cit., 1990 April.

의 序頭(heading)를 붙여 當事者의 義務를 동일한 順序에 따라 나타내는 보다 체계적인 記述方式으로 바꾸었다.³⁰⁾

새로이 마련된 1990 인코텀즈는 非法律家에 의해 貿易條件의 이해를 쉽도록 하기 위하여 새로이 記述方式을 도입했을 뿐만 아니라, 貿易節次를 간소화하기 위하여 電子式通信文으로 傳統的인 貿易書類를 대체할 수 있는 가능성을 제시하였으며, 또 運送方式의 變化등 貿易環境에 적합할 수 있도록 貿易條件을 신설하거나 舊條件을 統廢合했다는 점에서 어렵고도 힘든 작업의 合理的 結果였다고 하지 않을 수 없다.

그러나 既히 지적하였 듯이 電子式通信文의 法律的 性格을 뒷받침할 수 있는 國際立法, 運送書類의 流通性 權利證券性의 보장 등 難題를 여전히 안고 있다. 무엇 보다도 새로운 인코텀즈가 꾸준한 教育弘報를 통하여 종전과 같이 國際貿易에 널리 수용되어 國際商業에 있어서 그 지위가 유지되기를 바라는 마음 간절하다.

30) Asko RATY, "The Mirror Game-A new presentation for easy INCOTERMS use" Symposium on Incoterms Paris, 1990 April.

參考文獻

- 金安植, 貿易去來電算化論, 法文社, 1985. 9.
- 白大彬, Incoterms 1990年 改正(最終案)說明會資料, ICC韓國國內委員會, 1990. 6.
- 白大彬, “Incoterms 1990의 特性과 適用方法”, 仲裁, 第 222-227호, 大韓商社仲裁院, 1990. 7-12
- 吳元奭, 貿易慣習論, 第 2 增補版, 東星社, 1990. 7
- 梁暎換/吳元奭, 貿易商務論, 別冊附錄(Incoterms 1990), 法文社, 1990. 6. 5.
- 梁暎換, Incoterms 1990 最終案, 說明會資料, 서울商工會議所, 1990. 5.
- 崔銘國, FCA 賣買契約條件의 定型化에 따른 問題點에 관한 研究, 博士學位請求文 成均館大學校, 1991. 3.
- 韓國貿易協會, 貿易標準化와 UN/EDIFACT, 韓國貿易協會, 진흥 89-16, 1989. 11.
- I.C.C., Incoterms 1990, Publication No.460, I.C.C. Publishing S.A., Paris, April, 1990.
- I.C.C., Guide to Incoterms 1980 ed., I.C.C. Service S.A.R.L., Paris, February 1979.
- Derains, Y. “The rule of Incoterms in international sales laws”, Symposium on Incoterms, Paris, 10 - 11, April, 1990.

- Romberg, G., "Why Incoterms 1990 ?-The reasons behind the revision", Symposium on Incoterms, Paris, 10 - 11, April, 1990.
- Chevalier, D., "Fourteen into thirteen will go", Symposium on Incoterms, Paris, 10 - 11, April, 1990.
- Raty, A., "The mirror game-A new presentation for easy Incoterms use", Symposium on Incoterms, Paris, 10 - 11, April, 1990.
- Battersby, R. and Green D., "The 10 obligations for the seller and the buyer" Symposium on Incoterms, Paris 10 - 11, April, 1990.
- Le Masson, D., "Choosing the right Incoterms" Symposium on Incoterms, Paris, 10 - 11, April, 1990.
- Vienot, H., "Incoterms and EDI: practice" Symposium on Incoterms, Paris, 10 - 11, April, 1990.