

INCOTERMS 2000과 海上賣買條件

吳元爽*

-
- I. 序論
 - II. 海上賣買條件의 主要改正內容
 - 1. 序說
 - 2. 積出地 引渡條件
 - 3. 揚陸地 引渡條件
 - III. 結論
-

I. 序論

INCOTERMS 2000(본고에서는 '개정규칙'이라고 칭함)의 최종안이 1999년 6월 21일 國際商慣習委員會(Commission on International Commercial Practice)에 의하여 공식적으로 채택되었다. INCOTERMS 2000은 지난 10년 동안 EU 등 관세자유지역의 확대, 상거래에서 전자통신의 사용증대 및 운송관행의 변화 등을 고려하여 13가지 定型去來條件의 정의를 보다 명료하게 규정하고 각 조건의 당사자 의무를 단순하게 실무적 관행에 맞도록 수정하였다.

INCOTERMS 2000의 가장 특징적인 변화는 FCA 조건의 인도방법, FAS와 DEQ 조건의 각각 수출통관과 수입통관의 이행자, 각 조건에서 구체적인 인도 방법명시 등을 들 수 있다. 특히 INCOTERMS 2000에서는 사용되는 용어가 일관성을 가지도록 함은 물론 1980년에 제정되어 1988년에 발효된 「UN 統一賣買法」(CISG)과 같은 용어를 사용하려 노력하였다.¹⁾ 이는 국제적인 統一賣

* 成均館大學校 經營學部 教授.

1) CISG는 1999년 10월 1일 현재 56개국이 가입 또는 비준하여 국제적인 통일법으로 급속히 확산되고 있다.

買慣習인 INCOTERMS와 CISG가 상호 보완적이라는 관점에서 매우 바람직한 현상이라고 생각된다. 즉, 매매관습인 INCOTERMS가 매매당사자의 물품인도에 따른 의무를 규정한 반면 CISG는 契約成立과 契約違反에 따른 權利救濟에 관하여 규정하고 있기 때문에 양자를 분리하여 생각할 수가 없기 때문이다. 나아가 INCOTERMS와 CISG가 내용상 서로 모순이 되지 않도록 고려하고 있다.²⁾ 또한 전자식 선화증권의 사용과 관련하여 BOLERO Service³⁾에 관해 언급한 점은 놀라운 진전으로 생각된다.

본고에서 논자는 13 가지 정형거래조건 가운데 해상운송이나 내수로운송을 전제로 한 해상매매조건인 FAS, FOB, CFR, CIF, DES 및 DEQ를 중심으로 INCOTERMS 1990(본고에서는 '구규칙'이라 칭함)과 비교·고찰하고자 한다. 즉, 이들 전통적인 조건들은 정형화된지 오래되었고, 그 내용도 널리 알려져 있지만 국제무역환경의 변화를 수용하기 위하여 부분적인 개정이 불가피 하였다.

INCOTERMS 2000에 관하여는 선행논문이 없어서 논자는 본고를 작성함에 있어 그간 ICC에서 간행된 자료와 개정초안, 각국 위원회의 질의와 의견 등을 참조하였다.

논자는 새천년을 목전에 두고 개정된 국제물품매매관습인 개정규칙을 연구·검토하는 것이 학계는 물론 실무계에서 안정적인 국제거래를 하는데 도움이 되리라고 생각한다.

II. 海上賣買條件의 主要改正內容

1. 序說

13 가지 정형거래조건 가운데 해상매매조건은 모두 6종이나 이들 조건들은

2) Bulk Cargo의 위험이전에 관하여 CISG 제 69 조 (3)항과 같이 '充當'(appropriation)을 전제로 하고 있다(INCOTERMS 2000 Introduction para. 8).

3) BOLERO Service는 1995년 설립된 Bolero Association Ltd.와 Bolero Operation Ltd.가 세계적으로 무역서류의 전산화를 무료로 제공하는 서비스를 말한다. SWIFT와 TT Club(Through Transport Club)에 의해 주도되고 있는 Bolero Project는 1995년 7월부터 3개월간 법적·기술적 검토를 마쳤으며, 세계 18개 무역권에 대한 법률분석을 완료한 뒤 시범기간을 거쳐 상용화를 추진하고 있다.

반드시 해상운송이나 내수로운송을 전제로 한다. 물론 해상운송이나 내수로운송을 포함한 복합운송이 될 수도 있다. 이들 6종을 다시 船積地引渡條件(또는 積出地引渡條件)과 到着地引渡條件(또는 揚陸地引渡條件)으로 나눌 수 있다. INCOTERMS는 CISG와 같이 '危險'을 '引渡'와 연계시키고 있기 때문에⁴⁾ 선적지 인도조건은 적출지에서 도착지 인도조건은 양륙지에서 危險이 매도인으로부터 매수인에게 이전된다. FAS, FOB, CFR 및 CIF는 전자에 속하고 DES와 DEQ는 후자에 속한다. 따라서 전자의 조건들은 해상운송중의 위험을 매수인이 부담하고 후자는 이를 매도인이 부담한다.

積出地引渡條件은 다시 해상운임을 매수인이 부담하는 FAS 및 FOB 조건과 이를 매도인이 부담하는 CFR 및 CIF 조건으로 나눌 수 있다. 전자는 매수인이 해상운임을 부담하기 때문에 위험과 비용의 分岐點이 일치하지만 후자는 매도인이 해상운임 및/또는 해상보험료를 부담하기 때문에 위험과 비용의 분기점이 달라진다. 후자의 경우 매도인은 자신이 위험을 부담구간의 비용과 매수인이 위험을 부담하는 구간의 비용을 합산하여 가격을 산출하기 때문에 이를 複合價格이라고 한다. 후자의 'C' Group에서는 위험부담의 분기점과 비용부담의 분기점이 다르기 때문에 '결정적 지점'(critical point)이 2곳이 된다.

揚陸地 인도조건은 DAF, DES, DEQ, DDU, DDP 등 모두 5종류가 있지만 이 가운데 해상운송이나 내수로운송과 관련된 것은 DES와 DEQ이다. DES와 DEQ는 매도인이 해상 또는 내수로운송중의 위험과 비용을 부담하는 조건으로 양륙항의 본선상이나 부두에서 인도가 이루어진다.

본고에서 논자는 6종의 해상매매조건을 우선 積出地引渡條件과 揚陸地引渡條件으로 나누고, 각 조건에서는 前文(preamble), 매도인의 의무, 매수인의 의무로 나누어 구규칙과 비교하며, 구규칙의 내용을 모두 이해하고 있다는 전제하에 주로 개정된 내용을 중심으로 고찰하고자 한다.

특히 定型去來條件은 경영적 측면에서 價格條件의 側面과 법률적 측면에서 引渡條件의 側面을 가지고 있기 때문에 개별조건에서 '引渡'(delivery)의 의미가 가장 중요하다. 실무에서 어느 조건을 막론하고 '引渡時'를 '船積時'로 착각하는 경우가 있기 때문에 각 조건의 前文에는 '引渡'를 定義하므로 국제거래에서 '引渡'의 개념이 거래조건에 따라 다르다는 점을 강조하고 있다.

4) J.O. Honnold, *Uniform Law for Int'l Sales*, Kluwer, 1991, pp.287~293.

2. 積出地 引渡條件

(1) FAS(선측인도)

(가) 前文

FAS 조건은 물품이 지정된 선적항의 본선의 선측에 놓여졌을 때 매도인의 인도 의무가 이행되는 조건이다. 구규칙에서는 매수인에게 수출통관의무를 부과하였으나 수출통관은 수출지에서 매도인에 의하여 이루어지는 것이 보다 보편적 관행이기 때문에 개정규칙에서는 이를 매도인의 의무로 규정하고 있다. 그렇지만 양 당사자가 모두 매수인이 수출통관의무를 이행하기 원할 경우에는 매매계약에 이를 명시하도록 규정하고 있다.

FAS 조건에서 매도인의 引渡場所는 지정된 선적항의 본선의 선측이다. 구규칙에서는 본선이 부두에 접안하고 있을 경우와 내항에 정박한 후 부선에 의하여 적재작업이 이루어질 경우를 예상하고 '선측'의 개념을 '부두' 또는 '부선'(on the quay or the lighter)라는 문언을 두었으나 개정규칙에서는 이를 삭제하였다.

논자의 견해는 '선측'의 구체적인 장소는 본선이 도착한 후에야 결정되기 때문에 부두나 부선을 구체적으로 명기하는 것은 불필요하며 개별항구의 관습적인 인도방법에 따라 자동적으로 결정되는 것이 적절하다고 생각된다.

구규칙은 수출의 허가·승인 및 수출통관의 이행의무를 매수인에게 부과함으로써 매수인을 수출자(exporter)로 인식했으나 개정규칙은 통상적인 관행에 따라 매도인을 수출자로 규정함으로써 수출에 따른 모든 공적 책임을 매도인에게 부과하고 있다.

(나) 매도인의 의무

매도인의 의무 10개항 가운데 구규칙과 다른 항은 제2항 '허가·승인 및 통관절차'(licenses, authorization and formalities)이다. 앞의 전문에서도 언급한 바와 같이 수출허가·공공승인 및 수출통관의 의무가 매도인에게 부과되고

있다. 그렇지만 수출통관의무의 경우 무역자유지역에서는 불필요하기 때문에 이러한 지역내의 국가간에 사용할 수 있도록 '적용가능한 경우'(where applicable)이란 문언을 삽입하고 있다.

한편 제 3 항은 매도인의 운송 및 보험계약체결의무로 구규칙과 같이 '의무 없음'(no obligation)이라고 명기하고 있다. 'no obligation'의 의미는 매매당사자간의 상대방에 대한 의무를 표시하는 것으로 매도인이 매수인에 대하여 운송계약이나 보험계약을 체결할 의무가 없다는 의미이며, 운송계약이나 보험계약의 체결이 자신에게 이익이 되지 않음을 의미하는 것은 아니다.

제 4 항은 매도인의 인도 의무로 구규칙과 유사하나 구규칙의 'to deliver the goods'를 'to place the goods'로 'the period stipulated' 대신 'the agreed period'를 사용하고 있다. '引渡의 義務'에서 또다시 'deliver'란 용어를 사용하면 'deliver'가 구체적으로 어떤 행위인지가 명료하지 않기 때문에 'to place'란 표현이 보다 분명한 것 같다. 'stipulated'란 용어가 법리적 성격이 강하다면 'agreed'는 관습적 표현이라고 할 수 있다. 또한 개정규칙에서 '지정된'이란 표현을 선박의 경우에는 'nominated'를, 항구의 경우에는 'named'를 사용하고 있다. 특히 선박의 경우 'nomination'은 실무 관행에서 통상적으로 사용하고 있기 때문에 이를 수용한 것으로 여겨진다.

제 6 항은 매도인의 비용부담의 의무로 선착인도시까지 물품에 관한 비용 외에 매도인이 수출통관의무 수행에 따른 적용가능한 경우 통관절차 비용, 수출에 부과되는 관세, 조세 및 기타 부과금을 부담하여야 한다. 또한 인도전 위험과 비용의 조기이전에 관하여는 구규칙과 내용은 같으나 문장은 바뀌었다. 즉, 매수인에 의해 지정된 운송인이 약정된 일자에 물품을 인수할 수 없는 경우에는 비록 인도 이전에도 매수인이 위험과 비용을 부담하지만 매도인의 充當(appropriation)을 전제로 한다.

제 8 항은 매도인의 인도증빙의무로 구규칙은 '물품인도의 증빙서류'(the usual document in proof of delivery)란 문언을 사용하였으나 개정규칙은 '인도의 통상적 증거'(usual proof of delivery)란 문언을 사용하고 있다. 이는 인도의 증빙이 반드시 'document'일 필요가 없다는 뜻에서 이를 삭제한 것이다. 즉, 전자통신의 시대에 맞도록 수정한 것이다.

제 10 항은 '其他의 義務'로 구규칙은 매도인이 매수인에게 수출과 수입에 필요한 서류로서선적지나 원산지국에서 발행되는 서류를 취득하는데 협조하도록

규정했으나 개정규칙은 수출허가·승인 및 수출통관의무를 매도인이 이행하여야 하기 때문에 수출에 따른 서류가 아닌 수입이나 제3국을 경유하는데 필요한 서류로서 선적지국이나 원산지국에서 발행되는 것은 발급받는데 협조하도록 규정하고 있다.

결국 FAS 조건에서 매도인의 의무가 개정규칙에서 달라진 것은 수출허가·승인 및 수출통관의무가 자신에게 부과되므로 이에 따른 의무와 위험 및 비용 및 추가된 것이 특징이다.

(다) 매수인의 의무

제 2 항은 구규칙과 달리 매수인에게 수입에 따른 허가·승인 및 수입통관의 이행의무만을 부과하고 있다.

제 4 항은 매수인의 인도수령(taking delivery)의 의무로, 구규칙의 'in accordance with A.4'라는 문언대신 'when they have been delivered in accordance with A.4'라는 문언을 사용하므로 매수인의 인도수령의 의무의 停止條件이 매도인의 인도의무임을 분명히 하고 있다. '引渡受領'의 의미는 인도를 인정하고 물품을 수령함을 의미하기 때문에 매수인은 A.4에 따라 물품이 인도되면 자신에게 이전되었음을 인정하고 자신이 지명한 운송인이 자신을 대신하여 물품을 수령함을 의미한다.

제 5 항은 매수인의 위험부담의 의무로 내용상 구규칙과 별 차이가 없으나 보다 평이한 문장으로 기술하고 있다.

제 6 항은 매수인의 비용부담 의무로 부담할 비용을 다시 3개항으로 나누어 기술하고, 마지막 항에서 수입통관에 따른 관세 등의 비용에 관하여는 'where applicable'이란 단서를 두고 있다.

제 7 항은 매수인의 통지의무로 구규칙의 '적재장소'(loading place)보다 구체적인 '적재지점'(loading point)이란 표현을 사용하고 있다. 'place'는 특정도시와 같은 광역단위지역을 의미할 수도 있기 때문에 引渡場所가 명료하지 않을 수도 있으므로 매도인의 인도의무 이행을 위하여는 동 지역내의 특정 지점을 지정하는 것이 보다 편리하다.⁵⁾

제 9 항은 매수인의 물품검사비용의 부담의무로 구규칙의 '선적전'(preship-

5) INCOTERMS 2000 Introduction para 6.

ment)이란 문언 대신 '어떠한 선적전'(any pre-shipment)이란 문언을 사용하여 수출국 당국에 의하여 수행되는 검사를 제외한 어떠한 선적전 검사비용도 매수인이 부담하도록 규정하고 있다. 이에 해당하는 검사는 매수인 국가에서 SGS⁶⁾와 같은 국제검사기관에 의한 검사를 받도록 의무화 하거나 선적지에 있는 매수인의 대리인이나 매수인이 지정하는 자에 의한 검사를 받도록 할 수도 있다.

결국 FAS 조건에서 매수인의 의무는 수출통관의 의무가 매도인에게 이전된 점을 제외하고는 구규칙과 크게 다른 점이 없으나 일부 용어의 추가 또는 삭제, 문장의 조정 등으로 과거보다 훨씬 명료하고 구체화되었다는 점을 특징으로 들 수 있다.

(2) FOB(본선인도)

(가) 前 文

FOB 조건은 물품이 지정된 선적항에서 본선의 난간을 통과할 때 매도인의 인도 의무가 이행되는 조건이다. 따라서 매수인은 그 지점부터 물품에 대한 모든 의무를 부담하여야 한다.

구규칙의 前文에서는 "본선의 난간이 전혀 현실적인 의미가 없은, 예컨대 롤온/롤오프(roll on/roll off) 또는 컨테이너 운송의 경우에는 FCA 조건을 사용하는 것이 보다 적절하다."라고 명시한 것을 개정규칙에는 "당사자가 본선의 난간을 통과하여 물품을 인도할 의도가 없다면 FCA 조건을 사용하여야 한다."로 명시함으로써 FOB 조건의 결정적 지점이 바로 '본선의 난간'(ship's rail)임을 강조하고 그렇지 않을 경우에는 FCA 조건을 반드시 사용하도록(should be used) 규정하고 있다. 구규칙의 'roll on/roll off 운송'이나 '컨테이너 운송'은 'ship's rail'이 결정적 의미를 갖지 못하는 대표적인 예에 불과하기 때문에 개정규칙은 이러한 구체적 예를 열거하지 않고 일반적 원칙을 선언한 점에서 전문의 기술방법으로 보다 적절하다고 생각된다. 특히 개정과정에서 'ship's rail'

6) 'Society General de Surveillance'의 약자로 스위스 제네바에 본부를 둔 대표적인 수입국 정부의 대항검사기관으로 우리나라에는 'SGS Korea'라는 현지법인을 두고 있다.

은 오늘날 많은 경우에 별 의미가 없음이 지적되었으나 용선운송에 의한 bulk cargo 등 물품의 종류와 적재시설 등을 고려하여 사용할 수 있도록 남겨두었다. 만약 이를 변경시킬 경우 傭船契約에서 불필요한 혼란이 생길 가능성이 있다.⁷⁾

(나) 매도인의 의무

제 2 항은 매도인의 허가·승인 및 통관절차의 이행의무로 FAS 조건의 경우와 같이 매도인이 수출에 관한 한 이를 모두 이행하여야 한다. 자유무역지역내의 국가간에 있어서와 같이 이러한 절차가 필요 없을 경우에 대비하여 'where applicable'이란 문언이 삽입되어 있다.

제 3 항은 매도인의 운송 및 보험계약의 체결의무로 구규칙과 같이 이에 관하여는 매도인이 매수인에 대한 의무가 없기 때문에 'no obligation'이라고 명시하고 있다.

제 4 항은 매도인의 인도의무로 내용은 구규칙과 같으나 단어배열에서 引渡場所를 나타내는 'on board the vessel nominated by the buyer'를 문장의 끝에 배열하였다.⁸⁾

논자의 견해는 引渡場所, 引渡時機 및 引渡方法의 순으로 다음과 같이 배열하는 것이 내용상 보다 명료한 것 같다. "The seller must deliver the goods on board the vessel nominated by the buyer at the named port of shipment on the date or within the agreed period and in the manner customary at the port."

제 5 항은 매도인의 위험부담의 의무로, 개정과정에서 危險移轉의 分岐點을 'ship's rail'과 연계하지 말고 引渡時點과 일치시키자는 논의가 있었으나⁹⁾ 이러한 견해가 채택되지 못했다.

제 6 항은 매도인의 비용부담 의무로 구규칙과 유사하나 구규칙의 '기타 공공 부담금'(other official charge)란 문언에서 '공공'(official)이란 단어를 삭제하

7) INCOTERMS 2000, Introduction 9.2.

8) "The seller must deliver the goods on the date or within the agreed period at the named port of shipment and in the manner customary at the port on board the vessel nominated by the buyer."

9) I.C.C. Doc. 462/43-2: "Subject to the provisions of B. 5, the seller must bear all risks of loss or damage (payable all costs related) to the goods until such time as they have been delivered on board in accordance with A. 4."

였다 그 이유는 실무에서 'charge'를 공적인 것인지 아닌지를 결정할 때 불확실성이 있다는 이유에서였다.¹⁰⁾ 그렇지만 'other charge'에 수출과 관련하여 발생하는 보관비(charges for storage)는 포함되지 않는다. 왜냐하면 이러한 보관비는 매도인의 수출통관의무와 관련이 없기 때문이다.

FOB 조건에서 積載費(loading charge)는 매도인이 부담하여야 하나 상품은 송계약에서는 대부분이 liner term을 사용하기 때문에 이를 운임에 포함하여 매수인이 부담하게 된다. 그 결과 매매계약과 운송계약 사이에 불일치가 발생하게 된다. 이러한 운송관습이 지속되는 한 매도인은 원가계산시 이를 반영하여야 한다. 결국 INCOTERMS 2000의 FOB 조건에서는 매도인의 의무가 크게 달라진 점이 없다고 할 수 있다.

(다) 매수인의 의무

제 3 항은 매수인의 운송 및 보험계약의 체결의무로 규정하는 매수인의 운송계약의 체결의무만 규정하고 보험계약의 체결의무에 관하여는 아무런 언급이 없었다. 그렇지만 개정규칙은 보험계약의 체결의무에 '의무없음'(no obligation)이라고 명시하고 있다 이것은 매수인이 매도인에 대하여 附保義務가 없음을 뜻하는 것이지 자신에게 이익이 되지 않음을 뜻하지 않는다. INCOTERMS 2000의 개정과정에서 제 3 항 b 호에 '의무없음'. 그렇지만 매수인이 자신의 의무 제 5 항에 따라 자신이 부담할 위험을 담보하기를 원할 경우 보험계약을 체결하여야 한다."고 명기하는 것이 좋다는 제안이 있었으나¹¹⁾ 이러한 제안은 채택되지 못하고 상대방에 대한 의무가 아닌 경우에는 단지 'no obligation'이라고만 명기하게 되었다.

결국 개정규칙의 FOB 조건에서 매수인의 의무는 규정과 비교하여 크게 달라진 것이 발견되지 않으며 본고에서 언급되지 않은 조항은 규정과 차이가 없는 조항이다.

10) Incoterms 2000, Introduction para. 6.

11) I.C.C. Docs 462/43-1, Feb. 11, 1998: B. 3 b) "Contract of Insurance: No Obligation. However, he must contract for insurance if he wishes to cover the risks he assumed as per B. 5."

(3) CFR(운임포함인도)

(가) 前 文

개정 INCOTERMS 상 CFR 조건의 전문은 구규칙과 비교하여 다음 두 가지 점에서 특징적 차이를 지니고 있다. 하나는 CFR 조건에서 引渡의 意味를 명시한 것이며 다른 하나는 CPT와의 관계를 보다 분명히 한 점이다.

CFR 조건도 FOB 조건과 같이 물품이 선적항에서 본선의 난간을 통과할 때 매도인의 인도의무가 이행된다. 인도의무에 관하여 FOB 조건과의 차이는 물품이 인도될 선적항이 지정되지 않는다는 점이다. FOB 조건에서는 매수인이 운송계약을 체결하고 운임을 부담하기 때문에 매도인은 '지정된 선적항'에서 물품을 인도하여야 한다. 그렇지 않을 경우 매수인이 부담할 위험과 비용의 내용이 달라질 수 있다. 그렇지만 CFR 조건에서는 운송계약체결의무가 매도인에게 있으므로 비록 선적항이 지정되지 않아도 이에 따른 부담이 매도인 자신에게 귀속된다. 따라서 CFR이나 CIF 조건에서 선적항의 선택권한은 매도인에게 있다고 볼 수 있다.

CFR 조건도 물품의 인도가 본선의 난간을 통과한 시점임을 강조하기 위하여 그곳에서 인도의사가 없을 경우에는 CPT 조건을 사용하여야 한다는 점을 강조하고 있다. 구규칙도 유사한 취지를 규정하고 있으나 개정규칙과 같이 "CPT 조건을 사용하여야 한다."는 강제적 표현대신 "CPT 조건을 사용하는 것이 적절하다."고 권고적 성격을 보이고 있다.

또한 CFR 조건은 해상운송과 내수로 운송에만 사용할 수 있다고 명시하고 있다. CFR 조건이 해상운송이나 내수로 운송을 전제로 한다 하여도 해상운송이나 내수로 운송을 최초의 운송으로 하고 육상운송이나 항공운송과 연결될 여지가 없다. 왜냐하면 매도인이 운송계약을 체결하는데 그 목적지가 지정된 목적항이기 때문에 복합운송이 개입될 여지가 없다.

(나) 매도인의 의무

제3항 매도인의 운송계약체결의무는 구규칙과 내용상 유사하나 "경우에 따라서는 내수로 선박"이란 표현을 구규칙에서는 "inland waterway vessel as appropriate"란 문언을 사용하고 있는데 반하여 개정규칙에서는 "inland water-

way vessel as the case may be”란 문언을 사용함으로써 그 표현이 보다 명료해졌다.

제5항은 매도인의 비용부담의무로 구규칙과 유사하나 두 가지 측면에서 차이를 보이고 있다. 하나는 양륙항에서 양륙비 부담에 관하여 구규칙은 ‘운송계약 체결시 정기선에 의하여 부과될지도 모르는’(which may be levied by regular shipping lines when contracting for carriage)라는 표현을 사용하고 있는데 반하여 개정규칙은 ‘운송계약에서 매도인의 부담에 속하는’(which were for the seller’s account under the contract of carriage)란 표현을 사용하고 있다.

보통 정기선 운송에서는 양륙비부담에 관하여 liner term을 사용하므로 운송인이 이를 부담하고 운임에 포함되므로 CFR 조건에서는 결국 매도인이 부담하게 된다. 이를 매매계약에 명시하거나 경우에 따라서는 ‘CFR landed’와 같은 표현을 사용하기도 한다. 그렇지만 이러한 약어는 계약당사자간이나 무역관습에서 분명하게 이해되지 않는 한 사용하지 않는 것이 좋다.¹²⁾ CFR 조건에서 매도인이 부담할 운임은 도착항까지이므로 만약 양륙비를 운임에 포함시켜 매도인의 부담으로 하기 원할 경우에는 운송계약에 그 취지를 명료히 할 것을 요구하고 있다. 구규칙과 같이 ‘정기선에 의하여 부과되는’과 같은 표현은 매도인의 양륙비 부담에 관한 우회적 표현이기 때문에 개정규칙에서는 이점을 분명히 하고 있다.

둘째, 개정규칙은 매도인이 인도한 물품이 제3국을 경유하여 매수인에게 전달될 경우 통과를 위한 통관절차비용을 매도인이 부담하도록 규정하고 있다. 구규칙은 이에 관한 규정이 없으나 매도인이 목적항까지 운임을 부담하여야 하기 때문에 제3국 통과운임은 당연히 매도인의 부담이다. 그렇지만 제3국을 통과하기 위한 통관절차비용은 운임이 아니므로 매도인이 부담할 비용이 아니다. 그러한 비용도 운송계약에서 매도인이 부담하도록 약정되어 있다면 양륙비와 마찬가지로 매도인이 부담하도록 함으로써 이에 관한 문제를 분명히 한 점에서 개정규칙은 구규칙에 비하여 명료해졌다고 볼 수 있다.

제7항은 매도인의 통지의무로, 개정규칙과 구규칙의 내용이 큰 차이는 없다. 단, 개정규칙은 ‘물품이 A. 4에 따라 인도되었음’(the goods have been

12) INCOTERMS 2000, Introduction 9.3.

delivered in accordance with A. 4)라는 문언을 사용한 반면 구규칙은 ‘물품이 갑판에 인도되었음을’(the goods have been delivered on board)라는 문언을 사용하고 있다. 여기서 개정규칙은 물품이 단순히 갑판에 인도된 것이 아니라 약정된 일자나 기간내에 선적항에 정박한 본선의 갑판에 인도된 것을 의미하기 때문에 구규칙의 내용보다 명료하다고 할 수 있다.

제 8항은 매도인이 引渡의 證憑義務로 운송서류나 이에 상응하는 전자통신문을 제공하도록 규정하고 있다. 개정규칙에서는 구규칙에 나타난 “만약 운송서류가 용선계약에 관한 참고사항을 포함하고 있는 경우 傭船契約書의 寫本을 제공하여야 한다.”(If the transport document contains a reference to a charter party, the seller also provide a copy of this later document)는 문언이 삭제되었다. 그 이유는 傭船契約書의 사본을 제공하는 관습은 화환신용장 거래와 관련하여 신용장통일규칙에서도 용선계약부 선하증권을 제시하는 경우 심사대상에서 제외하였고(UCP 제 25조 b항), 또한 실무적으로도 용선계약서의 사본을 첨부하여 발급하지 않는 운송관습을 반영한 것이다.¹³⁾ 이것이 개정규칙의 개정배경에서 명시한 운송관습의 변화를 수용한 대표적 예에 해당할 것이다.

결국 CFR 조건의 매도인의 의무에서 개정된 내용은 구규칙에 비하여 특이할만한 점은 없으나 양륙비 부담에 관하여 운송계약서에 명시된 것을 기준으로 한 점과 傭船契約附 船貨證券의 사본 첨부 의무를 면제한 것이 고려할만한 사항이다.

(다) 매수인의 의무

제 3항은 운송 및 보험계약의 체결의무로서 개정규칙은 운송계약과 보험계약에 모두 ‘no obligation’이라고 명시하고 있는 반면 구규칙은 운송계약에 관하여만 ‘no obligation’이라고 명시하고 보험계약에 관하여는 아무런 언급이 없다.

CFR 조건에서 해상운송중의 위험은 매수인이 부담하기 때문에 매수인은 자신의 이익을 위하여 부보하는 것이 당연하다. 그렇지만 매수인의 보험계약체결은 자신의 이익을 위한 것이지 매도인에 대한 의무가 아니기 때문에 즉, 매도인과는 아무런 이해관계가 없기 때문에 언급하지 않았으나 개정규칙은 비록

13) INCOTERMS 2000, Introduction 9.3; UCP 500.

상대방에 대한 의무는 아니라고 하여도 운송계약과 보험계약에 대한 당사자의 의무의 여부를 분명히 명기하고 있다.¹⁴⁾

제 4 항은 매수인의 引渡受領義務를 규정하고 있다. 이러한 의무에 관하여는 구규칙과 달라진 점이 없으나 CFR 조건에서 매수인이 인도수령을 위하여 두 가지 의무가 있음을 유의하여야 한다.

먼저 매수인은 매도인의 의무 제 4 항에 따라 물품이 본선에 인도되었을 때 이를 인정하여야(to accept) 한다. 매도인이 운송계약을 체결하고 수배한 본선에 물품을 인도할 때 매수인은 이를 자신에게 인도한 것으로 간주하고 인도시로부터 위험을 부담할 것을 인정하여야 함을 의미한다.

다음으로 매수인은 지정된 목적항에서 운송인으로부터 물품을 수령하여야(to receive) 한다. 'C' Group의 각 조건은 매수인이 운송계약을 체결하는 'F' Group과 달리 매도인이 운송인을 지명하며 운송계약을 체결한다. 그러므로 운송인을 매도인 자신의 대리인으로 간주하여 물품을 운송인에게 인도한 것을 매수인에게 인도한 것으로 간주하지 않을 가능성이 있다.

제 5 항과 제 6 항의 매수인의 위험 및 비용부담의 의무에서 개정규칙이나 구규칙 모두 매수인의 추가위험 및 비용부담을 규정하고 있다. 즉, 매수인이 자신의 통지의무에 따라 선적시기와 목적항을 지정할 권리가 있으면서 이에 관한 통지를 하지 못하여 발생한 위험이나 비용은 매수인 자신이 부담하여야 한다. 이 경우에도 매도인은 자신의 물품이 계약에 充當할 것을 전제로 한다.

한편 양륙항에서 발생하는 부선료나 부두 사용료를 포함한 양륙비는 매수인이 부담하는 것이 당연하지만 이러한 비용이 운송계약에 따라 매도인이 부담하지 않는 경우에 한하여 매수인이 부담하도록 명확히 하였다. 일반적으로 정기선 운송의 경우 liner term을 사용하기 때문에 이들 비용은 운임에 포함되어 매도인의 부담으로 된다. 따라서 매도인이 이러한 비용을 부담하길 원치 않는다면 liner term 대신 'free out'이나 'liner out' 조건을 사용하여야 한다.

결국 CFR 조건에서 매수인의 의무에서 매수인은 자신의 '引渡受領義務'가 복합적임과 추가위험 및 추가 비용부담에 관하여 유의하여야 한다.

14) INCOTERMS 2000, Introduction 10.

(4) CIF(운임·보험료포함인도)조건

(가) 前 文

CIF 조건도 물품이 선적항의 본선의 난간을 통과할 때 매도인의 인도의무가 이행된다. CIF 조건에서도 'ship's rail'이 결정적 의미를 갖기 때문에 해상운송이나 내수로 운송에만 사용될 수 있다. 그 이유는 CIF 조건에서 매도인이 체결하는 운송계약이 목적항이기 때문에 매수인의 창고까지의 복합운송을 예상할 수 없다.

CIF 조건에서 매수인은 'ship's rail'이후에는 물품에 대한 被保險利益을 갖지만 매도인이 운송계약을 체결하기 때문에 매수인이 물품의 관리에 영향을 줄 수 없다. 이를 위하여 매도인은 보험계약을 통하여 보험증권을 발급받아 매수인에게 양도하여야 한다.

CIF 계약에서는 위험부담자와 보험계약자가 다르므로 물품이 운송중에 손해가 발생하면 양자간에 보험계약에 따른 분쟁이 발생할 소지가 높다. 따라서 매도인과 매수인은 매매계약 체결시 담보조건에 관하여 합의하는 것이 필요하다. 만약 매수인의 요청이나 당사자간 사전에 합의가 없다면 매도인이 最低擔保條件으로 부보하더라도 이에 대한 책임을 지지 않는다. 따라서 CIF 조건에서 매수인은 매매계약에서 화물의 성격과 운송방식 및 항로 등을 고려하여 자신이 원하는 담보조건으로 보험계약이 체결되도록 매도인에게 요구하여야 한다.

(나) 매도인의 의무

CIF 조건에서 매도인의 의무는 매도인이 보험계약을 체결하고 보험료를 지급한다는 점을 제외하고는 CFR 조건의 내용과 같다.

매도인의 의무 제 3항 b 호는 보험계약체결의무로 규정되고 있다. 그렇지만 제 6항 매도인의 비용부담의무는 규정의 경우 '매도인의 의무 제 3항으로부터 발생하는 모든 비용'(all other costs resulting from A. 3)이란 문언 대신 '매도인의 의무 제 3항 a)로부터 발생하는 운임과 모든 비용'(the freight and all other costs resulting from A. 3 a))과 '매도인의 의무 제 3항 b)로부터 발생하는 보험비용'(and the costs of insurance resulting from A. 3 b))이란 표현을 사용하여 운송계약에 따른 비용과 보험계약에 따른 비용을 나누어 규정

함으로써 매도인이 부담할 비용항목을 보다 구체적으로 기술하고 있다.

제 10 항은 매도인의 '기타의무'(other obligation)로 규정의 내용과 같으나 "매수인의 요청이 있을 때 매도인은 매수인의 추가보험 취득을 위한 필요한 정보를 제공하여야 한다."(The seller must provide the buyer, upon request, with the necessary information for procuring any additional insurance)라는 문장이 추가되어 있다.

매매계약에서 당사자간에 보험조건에 관하여 합의되지 못했거나 합의되었다라 하더라도 매수인의 추가부보가 필요한 경우 이에 대한 매도인의 협조 의무를 규정함으로써 매수인이 운송중 위험을 담보받는데 따른 장애를 제거한 조항이라고 생각된다.

결국 CIF 조건에서 매도인의 의무는 CFR의 경우와 같으며 단지 매도인의 보험계약체결의무만 추가되기 때문에 이에 관한 보다 세심한 검토가 요망된다.

(다) 매수인의 의무

CIF 조건에서 매수인의 의무는 CFR 조건에서 매수인의 의무와 같으나 제 10 항에 "매도인의 요청이 있을 경우 매도인에게 보험계약체결에 필요한 정보를 제공하여야 한다."(The buyer must provide the seller, upon request, with necessary information for procuring insurance)란 문장이 추가되어 있다. 이는 CIF 조건에서 매수인이 부담하는 위험을 담보하기 위한 보험계약체결의무가 매도인에게 있기 때문에 매도인이 매수인 자신을 위하여 보험계약을 체결함에 있어 매수인의 협조가 필요하다면 이를 제공하도록 규정한 조항이다.

3. 揚陸地 引渡條件

(1) DES(착선인도)

(가) 前 文

DES 조건은 지정된 도착항의 본선에서 수입통관을 하지 않은 물품이 매수인의 임의처분에 놓여졌을 때 매도인의 인도의무가 이행된다.

개정규칙은 구규칙과 비교하여 다음 두 가지 점에서 차이를 보이고 있다.

첫째, 구규칙의 전문에 “매도인은 지정된 도착항까지 물품을 운반하는데 관련된 모든 비용과 위험을 부담하여야 한다.”(The seller has to bear the all costs and risks involved in bringing the goods to the named port of destination)라고 명시하고 있다. 그렇지만 개정규칙은 여기에 ‘양륙하기까지’(before discharging)란 문언을 추가하고, “당사자들간에 매도인이 물품의 양륙비용과 이에 따른 위험을 부담하기 원한다면 DEQ 조건을 사용하여야 한다.”(If the parties wish the seller to bear the costs and risks of discharging the goods, than the DEQ term should be used)라는 문장이 추가되어 있다.

개정규칙은 DES 조건과 DEQ 조건의 차이를 단지 양륙비 부담과 양륙에 따른 위험부담에 있음을 강조하고 있다. 구규칙에서는 이들 조건의 차이가 양륙에 다른 위험과 비용외에 수입통관과 관세지급의무가 DEQ 조건에서 매도인에게 부과되었지만 개정규칙에서는 이들 의무는 매수인에게 부과되었다.

둘째, 구규칙은 DES 조건을 해상운송이나 내수로운송에만 사용할 수 있다고 한 것을 개정규칙에서는 “이 조건은 물품이 해상운송, 내수로운송 또는 도착항의 본선상에서 복합운송으로 인도되어야 할 때에만 사용될 수 있다.”(This term can be used only when the goods are to be delivered by sea or inland waterway or multimodal transport on a vessel in the port of destination)고 명기하여 ‘복합운송’(multimodal transport)이 추가되어 있다. 이것은 DES 조건에서 인도장소가 목적항의 본선상이지만 매도인이 자신의 영업지에서 목적항의 본선까지는 陸·海複合運送이나 다른 조합의 복합운송도 가능하기 때문에 이를 수용한 것이다.

같은 맥락에서 보면 FAS나 FOB 조건의 경우 비록 인도장소가 지정된 선적항의 선측이나 본선이라고 하여도 인도후 단순히 해상운송이나 내수로운송은 말할 것도 없고 海陸複合運送도 가능하다고 할 수 있다. 따라서 이들 조건에서도 前文에 해상운송이나 내수로운송과 함께 ‘복합운송’도 포함되어야 한다고 생각된다.

(나) 매도인의 의무

제 (2) 항은 매도인이 수출에 따른 허가·승인 및 통관절차의 이행의무로 개

정규칙에는 '기타서류'(other documents)의 취득의무가 추가되어 있다. 이러한 추가문언은 'D' Group의 모든 조건에 공통된 것이다. 매도인의 인도장소가 양륙지이므로 목적항에 입항이나 수입통관수속 등을 하기위한 서류라고 생각된다.

제 3 항 a) 호는 매도인의 운송계약체결의무로 구규칙의 내용과 유사하다. 그렇지만 개정규칙에는 구규칙에 있는 '통상적 항로와 관례적 방법으로'(by a usual route and in a customary manner)란 문언이 삭제되었으며, 구규칙의 '지정된 장소까지'(to the named place)가 '지정된 지점까지'(to the named point)로 대체되어 있다.

매도인의 운송계약체결의무에 '통상적 항로와 관례적 방법으로'란 문언이 삭제된 것은 DES 조건이 양륙지 인도조건이므로 운송중 위험과 비용을 매도인이 부담한다. 또한 '통상적 항로'의 선택은 운송기간과도 관계되는데 DES 인도 조건에서는 양륙지의 본선에서 약정된 일자에 매수인의 임의처분에 놓여져야 하기 때문에 '통상적 항로'나 '관례적 방법'의 선택여부가 매도인이 운임을 절약하기 위한 선택의 문제이지 매수인에 대한 의무는 아니라고 할 수 있다.

또한 구규칙의 '장소'(place)가 개정규칙에서 '지점'(point)으로 바뀐 것은 전자의 '장소'는 그 범위(range)가 막연할 수 있기 때문에 보다 구체적인 개념을 선택한 것으로 여겨진다.

제 4 항은 매도인의 인도의무로 구규칙과 유사하나, 개정규칙에서는 구규칙의 '지정된 도착항의 통상적 양륙지점'(the usual point in the named port of destination)이란 문언대신 'A3. a)에서 언급된 양륙지점'(the unloading point referred to in A. 3 a))란 문언을 사용하였다. 개정규칙에서는 'A. 3 a)'에 매도인이 운송계약을 체결할 때 지정된 도착항의 인도지점이 이미 결정되기 때문에 '통상적'이라는 용어가 개입될 여지가 없다.

한편 구규칙에서는 '수입통관 없이'(uncleared for import)란 문언이 있었으나 이를 삭제하였다. 수입통관에 관하여는 매수인의 의무 제 2 항에 명시하고 있기 때문에 매도인의 인도의무에서 이를 반복하여 언급할 필요가 없다고 생각된다.

제 6 항은 매도인의 비용부담의무로 구규칙의 내용과 거의 같다. 그렇지만 구규칙의 'exportation'이란 단어 대신 'export'란 단어를 사용하고 있다. 구규칙은 'export'와 'exportation' 'import'와 'importation'의 의미차이를 정의함이 없이 사용하고 있으나 개정규칙은 'export'와 'import'로 통일하였다. 또한 구규칙

은 제 3 국 통과에 따른 비용부담에 관하여 'where necessary'란 문언을 사용했으나 개정규칙은 매도인과 매수인의 의무 제 2 항과 제 6 항에 공통적으로 'where applicable'이란 문언을 삽입하고 있기 때문에 'where necessary'란 문언을 반복할 필요가 없게 되었다.

한편 매도인은 정박지(berth)에 지급하는 부두세(quay dues)를 매도인이 지급하여야 한다. 이 비용은 본선을 항내에 계선시키는 시설을 사용하는 비용이므로 목적항의 도착과 관련된다. 이는 운임을 부담하는 매도인이 부담하여야 하는 것이 원칙이다.¹⁵⁾

제 7 항은 매도인의 통지의무로 구규칙과 유사하나 구규칙의 '물품수령'(to take the goods)란 문언대신 '물품인도수령'(to take the delivery)란 문언을 사용하여 매수인의 수령의무는 매도인의 인도의무가 停止條件임을 분명히 하고 있다.

제 8 항은 매도인의 인도의 증빙의무로 도착항의 본선에서 물품의 인도를 증빙하는 서류이면서 매수인이 그곳에서 운송인으로부터 물품을 청구할 수 있는 서류여야 한다. 따라서 개정규칙은 구규칙의 '매수인으로 하여금 물품의 인도를 수령할 수 있도록'(to enable the buyer to take delivery of the goods)란 문언대신 '매수인으로 하여금 운송인으로부터 물품을 청구할 수 있도록'(to enable the buyer to claim the goods from the carrier)이란 문언으로 대체하였다. 운송서류는 운송인이 발행하고 목적항에서 운송인으로부터 물품을 청구할 수 있는 서류이기 때문에 그러한 관계를 분명히 표현하고 있다. 적출지인도와 달리 양륙지인도에서는 이에 관한 서류로서 貨物引渡指示書(delivery order: D/O)가 추가되는 것이 특색이다.

(다) 매수인의 의무

제 4 항은 매수인의 인도수령의무로 구규칙은 '물품이 A. 4에 따라 매수인의 임의처분에 적치된 즉시'(as soon as they are placed at his disposal in accordance with A. 4)란 문언을 사용한 반면 개정규칙은 '물품이 A. 4에 따라 인도되었을 때'(when they have been delivered in accordance with A. 4)란 문언을 사용하였다. 이미 매도인의 의무 제 4 항에서 "매도인은 물품을 본선의

15) I.C.C. Docs. 462/43-15.

갑판에서 매수인의 임의처분에 적치하여야 한다.”(The seller must place the goods at the disposal of the buyer on board vessel …)고 규정하고 있기 때문에 매수인의 의무에서 또다시 ‘매수인의 임의처분에 적치’란 문언을 반복할 필요가 없다. ‘A. 4에 따라 인도되었을 때’란 표현이면 충분하며 같은 내용을 반복할 필요가 없다고 생각된다.

제 5항과 제 6항의 매수인의 위험부담과 비용부담의 의무에서는 앞에서와 같이 구규칙은 ‘매수인의 임의처분에 적치’란 문언을 사용하고 있으나 개정규칙에서는 ‘물품이 a. 4에 따라 인도되었을 때’란 표현을 사용하고 있으며 그 이유는 앞에서 논한 바와 같다.

한편 제 6항 매수인의 비용부담의무에서 구규칙은 ‘양륙비용을 포함하여’(including unloading)이란 문언대신 개정규칙은 ‘양륙작업에 관한 비용을 포함하여’(including expenses of discharging)라고 표현함으로써 DES 조건에서 매수인의 비용부담은 양륙작업의 개시시부터 발생하는 비용을 부담함을 명백히 하고 있다.

제 7항은 매수인의 통지의무로 개정규칙은 구규칙의 ‘매수인이 약정된 기간 내에 물품의 인도수령시기 및/또는 장소를 결정할 권한이 있을 때’(whenever he is entitled to determine the time within a stipulated period and/or the place of taking delivery …)란 문장에서 ‘장소’(place) 대신 ‘지점’(point)란 단어를 사용하여 인도장소를 막연한 범위를 커버하는 장소 대신에 구체적이고 정확히 지점을 지정함으로써 매도인이 의무를 착오없이 수행할 수 있다.

(2) DEQ(부두인도)

(가) 前 文

DEQ 조건은 지정된 목적항의 부두에서 수입통관을 하지 않고 물품이 매수인의 임의처분에 놓여졌을 때 매도인이 인도의무를 이행하는 것을 의미한다.

구규칙은 DEQ 조건에서 매도인에게 수입통관의무를 부과했지만 개정규칙은 이를 매수인에게 부과했다. 이 조건에서 매도인은 목적항에 도착한 본선으로부터 물품을 양륙하여 부두에서 매수인에게 인도하여야 하며 매도인은 그때까지 모든 위험과 비용을 부담하여야 한다. 반면 매수인은 물품을 인도수령후

수입통관을 이행하고 관세를 지급하여야 한다.

개정규칙은 “만약 양당사자가 물품의 수입시에 지급되는 비용부담을 매도인의 의무에 포함시키기를 원할 경우 이를 매매계약에 명시하여야 한다.”고 명기하고 있다.

여기서 ‘물품의 수입시에 지급되는 비용’(the costs payable upon import of the goods)란 문언은 명료하지 않다. 논자의 견해는 위의 표현대신 ‘물품의 수입통관시에 지급되는 비용’(the costs payable upon clearance of import of goods)란 표현이 보다 명료하다고 생각된다.

DES는 도착항의 부두가 인도장소이기 때문에 해상운송이나 내수로운송을 전제로 하고 있으나 매도인이 자신의 영업지에서 목적항의 부두까지 陸·海複合運送도 가능하다. 만약 양당사자가 물품의 인도장소를 매수인의 창고, 화물터미널 등으로 하기를 원할 경우 DEQ 조건 대신 DDU나 DDP 조건을 사용하여야 한다.

한편 과거에는 DEQ 조건 대신 CIF landed 조건을 사용하여 CIF 조건에서의 매도인의 의무가 양륙시까지 연장되는 것으로 이해했으나 이러한 유추는 잘못된 것이며 이를 그와 같은 취지로 사용하고자 할 경우에는 이를 계약에 명기하여야 한다.

1990년에 개정된 改正美國外國貿易定義(Revised American Foreign Trade Definition)에는 1941년의 ‘Ex Dock’을 ‘DEQ Delivered’로 개칭했으나 INCOTERMS(1990)의 DEQ와 같이 수입통관절차나 수입관세를 여전히 매도인의 부담으로 규정하고 있다.

(나) 매도인의 의무

제2항은 매도인의 운송계약체결의무로, 개정규칙은 구규칙의 ‘지정된 도착항의 부두까지’(to the quay at the named port of destination)라는 문언 대신 ‘지정된 목적항의 지정된 부두까지’(to the named quay(wharf) at the named port of destination)란 문언을 사용하여 인도장소가 막연한 ‘부두’가 아니라 ‘지정된 부두’로 보다 분명해 졌다. 또한 ‘부두’란 단어도 ‘quay’와 ‘wharf’를 괄호내에 병기하여 항구나 지역에 따라 서로 달리 사용되는 용어가 모두 수용되었다. 또한 구규칙의 “지점이 관습에 따라 합의되거나 결정되지 않을 경우”란 문

장에서 '지점'(point)이란 단어 대신 개정규칙은 '구체적인 부두'(specific quay(wharf)란 문언을 사용하였다. 이는 DEQ 조건의 인도장소가 부두인 점을 감안할 때 '지점'이란 표현보다는 '구체적인 부두'란 표현이 적절하다고 생각된다.

제 6 항은 매도인의 비용부담의무로, 매도인은 운송계약에 따른 비용과 A. 4에 따라 물품을 부두에 인도할 때까지의 비용을 부담하여야 한다. 구규칙은 매도인에게 수입통관의무를 부여하고 있기 때문에 수입통관에 따른 절차비용, 관세, 조세 및 기타 공적 비용을 부담하도록 규정했으나 개정규칙은 수입통관의무를 매수인에게 부과했기 때문에 이들 비용은 매수인이 부담하여야 한다.

제 8 항은 매도인의 운송서류제공 의무로 구규칙과 내용상 동일하다. 그렇지만 제 8 항의 표제에는 앞의 다른 조건들과 달리 '引渡의 證憑'(proof of delivery)란 文言이 없다. DEQ 조건의 인도장소는 목적항의 부두이기 때문에 제 8 항에서 언급한 운송서류인 引渡指示書나 유통성 선화증권 등이 부두인도를 증명하는 서류가 아니다. 단지 이들은 매수인으로 하여금 물품을 수령할 수 있도록 하는 서류에 불과하다.

제 10 항은 매도인의 '其他義務'로, 구규칙은 수입통관이 매도인의 의무였기 때문에 자신의 인도의무를 수행하기 위하여 수입국에서 발행되거나 발송되는 서류의 취득에 따른 비용을 매도인이 부담하도록 규정했었다. 그렇지만 개정규칙에서는 수입통관의 의무가 매수인에게 있으므로 매도인은 원산지국이나 발송지국에서 발행 또는 발송되는 서류나 이에 상응하는 전자통신문을 매수인이 요청할 경우 이를 취득함에 있어 매수인에게 협조하여야 하며 이에 대한 비용은 매수인이 부담하도록 규정하고 있다.

(다) 매수인의 의무

제 2 항의 수입에 따른 허가·승인 및 통관절차의 이행의무를 개정규칙은 구규칙과 달리 매수인에게 부여하고 있다.

제 5 항 매수인의 위험부담 의무에서 구규칙은 'A. 4에 따라 매수인의 임의처분에 적치된 때로부터'(from the time in accordance with A. 4)란 문언을 사용하고 있으나 개정규칙은 'A. 4에 따라 인도되었을 때로부터'(from the time they have been delivered in accordance with A. 4)란 문언을 사용하고 있다. 그 이유는 'A. 4'의 인도의무에서 '매수인의 임의처분에 적치'(at the disposal

of the buyer)란 문언이 있기 때문에 이를 반복할 필요가 없기 때문으로 생각된다.

제 6 항은 매수인의 비용부담의무로 구규칙에 비하여 두 가지 측면에서 비용 부담의 한계가 분명해졌다.

첫째, 부두의 항구내에서의 화물취급비용으로, 창고나 화물터미널에 보관하거나 앞으로의 추가운송을 위하여 물품취급비용이 발생할 수 있다. 개정규칙은 이러한 비용을 매수인이 부담하도록 명확히 규정하였다.¹⁶⁾ 반면 구규칙은 인도장소에서의 '화물취급비용'(terminal handling charge)의 부담을 누가 할 것인지에 관하여 명확히 하지 못했다.

둘째는 수입통관의 의무가 매수인에게 부과되므로 이에 따른 세관의 절차비용, 관세, 조세 및 기타 비용을 매수인이 부담하여야 한다.

제 7 항은 매수인의 통지의무로, 구규칙에서 "매수인이 인도수령시기와 인도수령장소를 결정할 권한을 갖고 있을 경우 이에 관하여 매도인에게 충분한 통지를 하여야 한다."고 규정하고 있었다. 개정규칙은 구규칙과 유사하나 개정규칙은 구규칙의 '인도수령장소'(the place of taking delivery)란 문언 대신 보다 정확하고 구체적인 '지정된 도착항의 인도수령지점'(the point of taking delivery in the named port of destination)이란 문언으로 대체하였다.

제 10 항은 '其他義務'로 수입통관에 필요한 서류중 원산지국이나 발송지국에서 발행되는 서류에 관한 비용은 매수인이 부담하도록 하였다.

Ⅲ. 結 論

앞에서 검토한 바와 같이 개정 INCOTERMS는 구규칙에 비하여 실무적용의 관점에서 보다 진전되고 정확하고 명료해진 점이 특징이다. 1990년에 정형화된 FCA 조건의 운송수단별 복잡한 인도방법은 실무적으로 사용하기에 매우 복잡하였다. 이를 명료하게 개정한 것 외에 다음 몇 가지 점에서 실무적 효용성을 높였다고 볼 수 있다.

첫째, 定型去來條件은 價格條件(price terms)이면서 동시에 引渡條件(deli-

16) "...including any costs of handling the goods in the port for subsequent transport or storage in warehouse or terminal, and ..."

very term)이다. 따라서 매 조건마다 '引渡'의 개념이 다르므로 이를 前文에 명료하게 定義하고 있다. INCOTERMS는 '위험의 이전'을 '인도'와 연계하고 있기 때문에 '인도'의 정의를 분명하게 하는 것은 개별조건을 이해하는데 매우 중요하다. 특히 국제물품매매계약에서 '引渡時期'를 약정하는 경우가 많은데 이를 '船積時期'와 무조건 같은 의미로 잘못 이해할 가능성이 많기 때문이다.

둘째, 개정규칙은 매도인의 引渡方法을 분명히 하고 있다. 즉, 매도인 자신의 운송수단에 적재 인도할 것인지 매수인이 지정한 운송인의 운송수단에 적재 인도할 것인지 또는 특정 지점이나 장소에서 매수인의 임의처분 인도할 것인지를 분명히 하여 引渡方法도 명료할 뿐 아니라 인도지점에서 화물취급비용과 위험의 부담자가 명료하게 된다.

셋째, 개정규칙은 실무관행을 반영하여 매도인과 매수인에게 각각 FAS 조건의 수출통관과 DEQ 조건의 수입통관의무를 부과하고 있다.

넷째, 수출입통관의무와 관련하여 'where applicable'란 문언을 삽입함으로써 관세자유지역의 국가간 거래에서 사용될 수 있도록 하였다.

다섯째, 보험계약의 체결과 관련하여 비록 상대방에 대한 의무가 아니라 하더라도 'no obligation'이란 문언을 삽입하였다. 이것은 비록 상대방에 대한 의무는 아니지만 자신의 이익을 위하여 계약을 체결할 수 있음을 암시한 것으로 여겨진다.

여섯째, 개정규칙은 구규칙에서 사용하던 용어중 그 의미가 애매하거나 너무 법리적인 것은 실무관행을 반영하는 용어로 대체하였고 용어의 선택에 있어 UN 統一賣買法上的 용어와 통일시키려는 노력이 있었다.

또한 각 조건의 당사자의 의무에서 중복되는 부분은 간결하게 축약하였다. 이 외에도 많은 부분에서 사소한 개정이 있었으나 앞에서 언급했기 때문에 앞에서 언급했기 때문에 생략하고자 한다.

21 세기를 맞이하면서 진일보된 방향으로 INCOTERMS가 개정된 것을 다행으로 생각하며 보다 일반화된 賣買慣習으로 정착되길 바란다.

參 考 文 獻

안병수, 電子式 船貨證券의 實用化에 따른 問題點에 관한 研究, 박사학위논문,
성균관대학교, 1999.4.

Honnold, J.O., *Uniform Law for International Sales*, Kluwer, 1998.

- I.C.C. Docs 462/43-1
- I.C.C. Docs 462/43-2
- I.C.C. Docs 462/43-3
- I.C.C. Docs 462/43-4
- I.C.C. Docs 462/43-5
- I.C.C. Docs 462/43-6
- I.C.C. Docs 462/43-7
- I.C.C. Docs 462/43-8
- I.C.C. Docs 462/43-9
- I.C.C. Docs 462/43-10
- I.C.C. Docs 462/43-11
- I.C.C. Docs 462/43-12
- I.C.C. Docs 462/43-13
- I.C.C. Docs 462/43-14
- I.C.C. Docs 462/43-15
- I.C.C. Docs 462/43-16

ABSTRACT

INCOTERMS 2000 and Maritime Term

Oh, Won Suk

INCOTERMS 2000 was not changed in its basic system but much improved in many minor aspects, reflecting the expansion of customs free zone, the spread of electronic communications and the changes of transportation practices.

Among many points, following revisions are to be considered important to examine : First, the term 'delivery' is clearly defined in the preamble of each term, which is very significant since the risk is connected with the delivery in international trade.

Second, the obligation of carrying out export customs formalities in FAS and import customs formalities in DEQ are imposed to seller and buyer respectively according to current trade practices.

Third, since the customs formalities are no more needed among the countries of customs free zone, the phrase 'where applicable' is inserted in A.2 and B.2 of each term.

Fourth, the method of delivery(for example, loaded or unloaded) became very concrete and clear in each term.

Fifth, in the obligation of buyer's contracting insurance, the 'no obligation' is added even though the buyer has no insurance obligation to the seller.

Finally the I.C.C. tried to make unification of the special terminologies be in accordance with those of CISG to achieve international harmony between the uniform law and uniform usages.

| |
|----------------------------|
| Key Words : INCOTERMS 2000 |
|----------------------------|