

Incoterms 2000 D-terms의 問題點과 改正方案

吳世昌*

-
- I. 序論
 - II. 改正動機와 特徵
 - III. 問題點과 改正方案
 - IV. 結論
-

I. 序論

국제상업회의소가 Incoterms를 1936년에 첫 발표한 이래 6차 개정의 과정을 거쳐 2000년 1월 1일부터 효력을 발휘하는 Incoterms 2000을 발표하였다.

Incoterms는 다양한 정형국제거래계약조건의 국제적인 통일로서 동일한 정형조건에 대한 나라마다 상이한 해석의 불확실성을 회피하거나 경감시키기 위하여, 그리고 당사자들간의 계약이행상의 의무관계를 통일화·표준화·단순화·안전화시켜 당사자들간의 거래에 있어 동일한 조건을 두고 발생할 수 있는 오해로 인한 분쟁, 분쟁으로 인한 소송, 소송으로 인한 시간적·금전적인 낭비 등을 제거하여 상인들의 편의를 도모하기 위한 목적으로 제정된 것이다.

Incoterms 2000은 관세자유지역의 확대, 상거래에 있어 전자통신의 사용증대, 운송관행의 변화 등을 고려하여 유통불능운송서류의 활용증가 그리고 다양한 운송기법의 변화에 근거하여 개정된 Incoterms 1990을 바탕으로 개정된 것으로 기존 국제무역관행의 반영은 물론이고 금후 상당한 기간을 대비한 개정이었다고 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 모든 법이 다 그러하듯이 모든 것을 완벽하게 다룰 수가 없었고, 다룰 수도 없다.

* 啓明大學校 通商學部 教授.

따라서 Incoterms 2000은 나날이 변화하고 있는 국제무역거래에 종사하고 있는 당사자들이 기존의 Incoterms보다 명확한 해석을 요구하거나, 기존의 Incoterms의 변형사용을 불가피하게 됨을 염두에 두고 변형이 일부 가능한 일부조건들 예컨대, EXW·CIF·DEQ·DDU·DDP·FAS의 경우 변형의 범위를 묵시하고, 묵시된 변형범위에 대한 대책을 계약서상에 상세하게 명시하도록 제한적인 변형가능 범위와 변형에 대한 대책을 제시하고 있다.

특별하게 개정의 필요성이 요구되지 아니하는 한 Incoterms 2000은 향후 10년간 국제무역에 적용된 국제통일 상관습으로 국제무역에서의 그 역할과 비중은 크다 하겠다.

우리 나라의 경우 Incoterms가운데 현재 비교적 그 사용빈도가 낮은 조건이 D-terms임에 틀림없으나, 앞으로 남북한의 경협을 통해 동북아시아 내지 동구와의 교역확대를 전망할 때 D-terms의 활용이 EU지역 못지 아니하게 기대된다. 따라서 현 D-terms의 문제점과 그 개정방안을 통해 동 조건들의 미래 사용증대의 대비와 학계에 깊이 있는 연구자료와 Incoterms 2000 개정방안 자료를 제시하는데 본 논문의 목적이 있다.

이러한 목적을 달성하기 위하여 제1장 서론에 이어 제2장에서 Incoterms 2000의 개정동기 및 특징을 개괄하고, 제3장에서 문제점 및 개정방안을 제시하고 제4장에서 결론을 내리는 것을 연구의 범위로 하였다.

연구방법은 문헌자료와 본인의 지금까지의 Incoterms에 대한 연구의 경험을 바탕으로 이루어졌다.

II. 改正動機와 特徵

1. 改正動機

최대공약수적 상관행¹⁾(the greatest common measure of practice, the most common commercial practice)혹은 널리 보급되는 국제무역관행(prevaling

1) Incoterms 1953, Basis of Revision, b), Incoterms 2000, Introduction, 11. Variants of Incoterms.

international trade practice)²⁾이며, 사실과 사실의 인정³⁾의 양면적 성격을 지니는 국제 무역업에 종사하는 기업인들의 자율규제인(international business self-regulation)인 Incoterms⁴⁾는 상인들의 편의⁵⁾를 위한 것으로, 협의로는 가격조건이나 광의로는 계약조건이다.

Incoterms를 개정할 때마다 다양한 국가에서 이루어지고 있는 기존의 거래조건을 현재의 관행에 반영하려고 해도, 너무 다양하여 공동해석을 부여한다는 것이 불가능하다. 따라서 다양한 각국의 무역관행이 분명히 고려되었다 하더라도 실질적인 거래관행을 반드시 반영하지 못하므로 정규적으로 개정되거나 수정이 되고 있다.⁶⁾

이번 Incoterms 2000의 개정동기(엄격히 말하면 수정된 동기)는 당대의 상 관행에 Incoterms를 조화시킬 목적에서이다. 예컨대 1980년 개정시 복합운송의 출현에 따른 지금의 FCA의 등장은 전통적인 선측난간 통과를 물품의 인도 내지 수령지점으로 하는 FOB를 대신한 당시의 혼한 운송방식관행에 대한 Incoterms의 조화라 볼 수 있으며, 1990년대 개정시 물품인도의 증거인 전통적인 종이서류의 대체를 인정한 것은 EDI사용증대 무역관행에 따른 Incoterms의 조화라 볼 수 있다.

이번 Incoterms 2000 특별히 최근 관세자유지역의 확대, 상거래에 있어 전자통신의 사용증대, 운송관행의 변화라는 무역관행에 Incoterms을 조화시킬 목적으로 개정되었다.⁷⁾

2. 特徵

상기 개정동기에 근거하여 일상관습으로서 성실한 계약이행의 대전제는 매

2) Jimenez, G., *ICC To Export - Import Basics*, ICC Publishing, 1977, p.74

3) Schmitthoff, C. M., *International Trade Usage*, Institute of Int'l Business Law & Practice, 1987, p.28.

4) Ramberg, J교수는 Incoterms를 최대공약관행(The most common practice), 당대상 관행(contemporary commercial practice) 또는 표준계약관행(standardize contract practice)이라 부르고 있다.(Ramberg, J., *ICC Guide To Incoterms 2000*, ICC Publishing S. A. 1999, p.13, p.14, p.17)

5) Indira Carr, *Principles of Int'l Trade Law*, Cavendish Publishing Ltd, 1999, 9.1

6) Houtte, H.V., *The Law of Int'l Trade Law*, Sweet & Maxwell, 1995, p.150.

7) 吳世昌, "Incoterms 2000의 의무에 관한 서문상의 문제점과 개정방안". 무역상무 연구, 제14권, pp.39~40.

도인의 역할이 중요하다는 가정하에 약 2년에 걸친 개정 과정을 통해 발표된 Incoterms 2000의 특징을 요약하면 다음과 같다.

1) 統一商慣習으로서 편리우선 시도

Incoterms 자체가 상인의 편의를 위한 것이라 볼 때 수출입 허가 내지 통관은 이런 행위가 이루어지는 나라에 거주하는 당사자가 취하는 것이 바람직함에도 불구하고 전통적으로 EXW와 FAS는 매수인이, DEQ와 DDP는 매도인이 수출입통관을 취하는 불편이 있었다. 그러나 이번에는 수출입 허가 내지 통관 절차를 쉽고 보다 편리하게 취할 수 있는 당사자가 취득하는게 바람직하다는 취지에서 EXW와 DDP를 제외한 FAS는 매도인이 DES와 DEQ는 매수인이 취득하도록 하였다.

이러한 사실은 운송관행의 변화에도 적용하는 일이라 생각된다.

그러나 Incoterms의 양극인 EXW와 DDP를 제외한 것은 당사자들의 Incoterms의 선정기준이 되는 재정상태, 운송, 보험, 무역업무 등의 사정이나 관련 및 숙지 여하에 따라 달라지는 바, 이 경우 양 조건은 이러한 선정기준의 최소와 최대를 의미하기 때문에 양조건을 수정하지 아니하는 것으로 생각되는 바, 이는 그 나름대로의 Incoterms의 특징이라 할 수 있다.

2) 統一商慣習으로서의 단순화 시도

CISG등과 같이 다국적 표준⁸⁾인 Incoterms 1990의 경우 FCA의 복합운송의 출현에 따른 화려한 등장에도 불구하고 동 규정 A.4상의 7가지 인도방법에 따른 위험과 비용⁹⁾ 등에 대한 논쟁의 여지가 계속 되므로 본 조건의 사용상의 어려움과 이의 해소를 위한 변형과 이에 대한 해석의 논란이 끊이지 아니하였다. 그러나 이번에는 A.4상의 규정을 단순화하여 인도지점으로 합의한 지점이 매도인의 거소인 경우 매수인이 지정하거나 또는 자신이 선택한 운송수단에 적재한 상태를 인도로 하고, 인도지점으로 합의한 지점이 매도인의 거소 외의 장소인 경우 합의한 지점에 물품이 도착하되, 양화 되지 아니한 상태로 물품을

8) Schmittoff, C.M, *op.cit*, p.49.

9) 예컨대 THC의 구성요소가 26개나 된다.(Debattista, C. *Incoterms in Practice* ICC publishing S.A, 1995, pp.128~129)

인도하므로 종전 인도방법과 이와 관련한 비용과 위험의 끊임없는 문제의 제기까지금은 해소되었다고 볼 수 있다.

따라서 Incoterms 2000은 統一商慣習으로서의 단순화를 시도한 특징이 있다고 볼 수 있다.

이러한 변화를 어떤 의미에선 운송관행의 변화에 따른 반영의 결과로 볼 수도 있다.

3) 統一商慣習으로서 전자통신 적극 수용 지향

Hamburg Rules나 CISG 등에서 이미 인정하고 있고, 국제결제를 제외하고는 여러방면에서 사용되고 있는 전자통신관행에 따라 이미 Incoterms 1990에서부터 EDI의 사용을 인정해 오던차 이번 개정에서는 제3자에 의해 유용하게 제공될 수 있는 적극적인 서비스의 활용을 위해 소위 BOLERO, CMI, Rules for Electronic Bill of Lading, UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce을 수용하고 있는바, 현재 국제 무역관행이 되고 있는 EDI 시대에 Incoterms의 적응을 적극적으로 대비한 시도라 볼 수 있다.

4) 統一商慣習으로서 기존 국제무역거래법과 보조지향

Hamburg Rule, CMI Rules for Electronic Transfer of Rights to Goods in Transit, CMI Rules for Electronic Bills of Lading 등에 의하면 규정과 관련하여 중요하게 여겨지는 용어에 대한 정의를 하여 용어로 인한 오해의 소지를 없애고 있는바, Incoterms 2000역시 새로운 시도로 동 규정 해석에 도움이 되는 중요한 용어에 대하여 완벽하지는 아니하지만 나름대로 정의를 하고 있어 금후의 Incoterms활용에 도움을 주고 있다.¹⁰⁾

특히 Incoterms는 무역계약에 관한 종합규정이 아니다. 따라서 Incoterms에 의한 물품인도에 따라 중요하게 다루어져야 할 매매계약의 중요한 영역인 계약위반에 대한 구제문제, 소유권이전문제 등은 물품매매계약의 종합규정이라 할 수 있는 CISG¹¹⁾ 등에서 취급하고 있다. 이러한 사실은 다방이 할 수 없는

10) 吳世昌 “前揭論文, 무역상무연구, 제14권, pp.40~42.

11) CISG, 30에 의하면 소유권이전의무만을 규정하고 있을 뿐 구체적인 소유권이전에 관한 방법은 규정하고 있지 아니하다. 그러나 41~2, 53, 66~70, 85~88의 내용은 소유권이전과 관련한 내용이라 볼 수 있다.(Kritger, A. H, *Guide To Practical*

기능을 그러면서 보완적 기능을 이행하고¹²⁾ 있는 Incoterms와 CISG의 조화로 볼 수 있다.

이러한 사실은 이미 제정되었거나 제정되어 있는 국제무역관계 법들과 규정 체제와 상호 보완관계 등에 있어 보조를 맞추려는 ICC의 노력의 일환으로 볼 수 있다.

5) 統一商慣習으로서 세계적 적용 시도

EU 간의 무역이나 기타 자유무역지역에 있어서와 같이 관세를 지급할 의미가 더 이상 없고 수출입에 관한 제한이 없는 경우에도 물품의 세관 통관을 취급하고 있는 Incoterms를 사용하는 것이 부적절한 것으로 일부지역에서 생각해왔다.

따라서 EU간의 무역이나 기타자유무역지역에도 Incoterms의 적용을 위해, Incoterms 1990의 해당규정과 비교해 보았을 때 A.2, B.2, A.6, B.6상에 “where applicable”이라는 표현을 삽입하였을 뿐만 아니라, 해당규정들이 이들지역외의 지역에 적용되는 경우 현대상거래에서 있을 수 있는 가능성¹³⁾을 고려하여 A.6 마지막 부분에 “...and for their..... if...the contract of carriage”와 B.6 마지막 부분에 “...unless included...the cost for the contract of carriage”를 추가하여 Incoterms의 세계적 적용을 도모하였다.

6) 統一商慣習으로서 적극적 활용방안 시도

Incoterms는 당사자들이 자신들의 계약규정상에 특별히 규정하지 아니하는 한 원칙적으로 적용되지 아니한다.¹⁴⁾ 그러나 오늘날의 전 국제상거래에 Incoterms가 적용됨에도 불구하고 당사자들이 Incoterms의 적용을 합의하지

Application of the CISG, Kluwer Law & Taxtion Publishers, 1994, p.78)

12) Honnold, J. O., *Uniform Law for Int'l Sales*, Kluwer Law & Taxation Publishers, 1982, p.75.

13) B.6상의 “where necessary”를 통해 이러한 추정이 가능하다.

14) 그러나 CISG 8조나 9조에 의해 당사자들이 합의하지 아니해도 적용될 수 있는 길이 있다. 그러나 Honnold교수는 CISG 9(1)항은 상관습의 사용여부에 관해 계약상에 달리 합의가 없는 한 상관습을 참고해서 계약을 해석할 것을 묵시하고 있기 때문에 Incoterms는 9조의 관습에 관한 규정에 호소할 필요없이 계약해석을 위해 단순히 인정될 수 있는 표준상관습안내서로 주장하고 있다.(Honnold, J. O., *Uniform Law of Int'l Sales*, Kluwer Law Int'l, 1991, p.174)

아니하므로 거래조건과 관련한 분쟁의 경우 Incoterms를 원용할 수 없는 경우가 허다하다. 따라서 이러한 문제점을 해결하기 위해 합의하지 아니하면 적용되지 아니함을 강조함으로써 무역업계의 적극적 활용을 시도하고 있다.

7) 統一商慣習으로서 매매계약에 중요한 제원칙 준수시도

국제무역관계법마다 제정기초가 되는 중요한 원칙이 있는바, Incoterms 역시 신의성실원칙, 계약보조적기능원칙, 불가항력에 의한 면책원칙, 계약이행과 계약우선의 준수원칙, 금반언의 원칙, 당사자의무균등의 원칙, 기타일반원칙 등의 규정을 통해 추정¹⁵⁾할 수 있는바, 이는 통일상관습으로서 국제적 인정의 근거를 마련하기 위한 시도라 볼 수 있다.

Ⅲ. 問題點과 改正方案

1. 問題點

1) 共通問題

(1) A.2상의 문제

D-terms의 경우 A.2상에 “...any export licence or(and) other official authorization or other documents...”와 같이 규정되어 있어 다른 조건에는 없는 “...or other documents...”등이 추가되어 있는데, 이 서류가 복수로 규정되고 있는 이유는 무엇이며, 이들 서류의 기능과 세 서류의 관계는 어떠한가? 그리고 DAF A.2상에는 “...or other document”로 규정된 이유는 무엇인가?

그리고 “or other document(s)”가 무엇을 위해 필요로 하는지에 관해 DAF를 제외하고 없는데 그 이유는 무엇인가?

(2) A.3상의 문제

D-terms는 목적지(도착지)의 지정된 지점이나 장소에서 인도해야 하는 조건들로서 예컨대 FOB나 CIF 등과는 달리 인도장소까지 운송해 가는 것은 때도

15) 이러한 추정은 전 Incoterms B.5,6, A.8, B.7, A.10 등을 통해 가능할 수 있다.

인 책임 하에 운송이 이루어지기에 상대방에 대한 책임이 될 수 없는데 어떻게 A.3에서와 같이 운송계약체결이 매수인에 대한 의무사항이 될 수 있는가?

(3) A.7, B.7 상의 문제

다른 조건들과 달리 D-terms의 B.7 규정가운데 “...the time within or agreed period and/or the point of taking delivery...”의 경우 the time에 대한 설명이 없는바, 이 시기는 무엇을 위한 시기인가?

그리고 전 Incoterms의 공통의 문제이기도 한 것으로, Ramberg교수는 Incoterms A.B.5, 6과 관련해서 계약위반을 언급하고 있으나¹⁶⁾ A.7의 해설에 의하면 유일하게 “매도인의 통지해태는 계약위반을 구성함이 Incoterms를 통한 추정이다”의 진정한 의미는 무엇이며, 통지의무 해태가 위반이라면 다른 규정위반은 계약위반이 아닌가?

(4) A와 B·4, 5, 6 상의 문제

D-terms의 경우 E-terms와 같이 “...임의처분상태로 물품의 적치”가 인도의 기본개념이다. 그런데 D-terms의 A·5,6과 B·4,5,6상의 규정과 ICC공식안내서인 Guide To Incoterms 2000상의 해당규정해설에 의하면 “...have been delivered in accordance with A.4” 또는 “have been placed at his disposal in accordance with A.4”와 같이 임의적으로 표현하므로 delivered와 placed를 동일한 의미로 취급하고 있는바, D-terms의 특징을 강조한다면 placed로 통일함이 바람직하지 아니한가?

그리고 DDP를 제외하고 DAF와 DEQ의 경우 B.6의 규정에 의하면 “...upon import of the goods and for their subsequent transport...”로, DES와 DDU의 경우 B.6의 규정에 의하면 “...upon import of the goods”로 각각 다르게 규정하고 있는바, 이렇게 달리 규정하게된 특별한 이유가 있는가?

그리고 B.4에 의하면 Incoterms 1980, 1990상에는 “...as soon as... they have been delivered...”로 규정되어 있었는데 이번에는 as soon as대신 when을 사용한 이유는 무엇인가?

그리고 Incoterms 2000의 공식 안내서인 Guide To Incoterms 2000 A.5상의 Ramberg교수의 설명 가운데 “subject to the provisions of B.5”에 대한 해석상의 대원칙에 관한 예외(exceptions to the main rule)의 경우 대원칙은 A.5의

16) Ramberg, J., *op. cit.* p.12.

대원칙을 의미하는가? B.5의 대원칙도 포함하는가?

그리고 동안내서 D-terms B.5상의 설명에 의하면 B.7상의 매수인의 통지해태를 매수인의 책임으로 본 것은 B.7상의 매수인의 통지사항을 권리로 본 것인가? 아니면 의무로 본 것인가?

2) DAF상의 問題

(1) 전문상의 문제

전문 셋째 절에 “...at the named point and place at the frontier”로 규정되어 있는 바 이 경우의 point와 A.3 a) i)상의 “...the point at the named places”의 point와는 어떤 관계이며, 지점과 장소의 구분이 필요한가?

본 조건뿐만 아니라 EXW · FAS · DEQ · DDU · DDP의 전문에 의하면 변형을 묵시하고 있는바, 이는 그 외 변형의 가능성과 이들 조건들 외 조건들의 변형의 가능성은 배제한다는 의미인가? 그리고 규정들 가운데(예컨대 FCA A.3 FAS A.4 상에) “...commercial practice”, “...in the manner customary”의 표현이 있는바 이 경우 해당 규정에 대한 일종의 변형을 묵시하고 있다고 여겨지는바, 이들 규정에 따른 의무의 변형과 전문상의 변형과의 관계는 어떤 관계인가?

(2) 규정상의 문제

① A.3상의 문제

사소한 문제이나 i)상의 a point와 the point의 차이는 어떤 차이점이 있는가? 그리고 a) i)의 규정과 ii)의 규정은 실제 어떤 차이가 있는가?

② A.8, B.8상의 문제

전 Incoterms 가운데 유일하게 A.8의 규정상의 서류제공에 관해 “render”대신에 “provide”를 사용하고 있는바, 그 이유는 무엇인가?

왜 B.8에 의하면 DAF가 원칙적으로 COD 거래인데 Guide To Incoterms 2000 상에는 L/C에 의한 CAD 거래인 것 같이 설명하고 있는가?

③ A.9 B.9상의 문제

Guide To Incoterms 2000 A.9해설에 의하면 checking과 inspection이 구분되어 전자는 매도인이 후자는 매수인이 각각 확인 또는 검사비용을 지급해야 함의 추정이 가능하나, B.9의 해석에 의하면 첫째절에 checking이라는 단어를

사용하므로 약간의 혼동이 있을 수 있는바, 이 경우 checking은 inspection의 의미로 보아야 하지 아니한가?

3) DES상의 問題

(1) 전문상의 문제

FAS의 폐지가 바람직하듯이 DES의 폐지가 현실적으로 바람직하지 아니한가?

(2) 규정상의 문제

① B.2상의 문제

동일한 D-terms로서 A.2에는 물론이고 DAF B.2, DEQ B.2, DDU B.2에 규정되어 있는 B.2상의 “...or other documents...”가 예외적으로 삭제가 인정되는 DDP를 제외하면 본 규정에서만 누락되어 있는바 그 이유는 무엇인가?

② A.3상의 문제

서문 6 용어의 정의에서와 같이 A.3의 경우 규정상에 문제점이 제기된다. 즉, 항구의 경우 인도지점 또는 장소는 항만 당국이 절대권을 가지고 있기 때문에 “항구”정도는 합의할 수 있어도 정확한 인도지점은 합의할 수도, 매도인 또는 매수인이 일방적으로 선택을 권리나 의무로 할 수 없는데 본 규정에서는 합의한 경우에는 합의한 지점까지 또는 인도지점이 합의되지 아니한 경우 매도인은 자신의 목적을 최대한으로 달성할 수 있는 지점을 선택하여 그곳까지 운송계약을 체결할 수 있게 한 것은 이론적으로는 합리적이고 가능하나 현실적으로 반드시 이루어진다고 볼 수 없지 아니한가? 어떤 의미에선 이것은 복합 운송으로 내륙지점에서의 인도의 다른 조건들에서도 일어날 수 있는 문제이다.

③ A.8상의 문제

본 규정가운데 “...D/O and/or the usual transport document”로 되어 있는 바, 이 경우 D/O와 통상의 운송서류와의 관계는 어떤 관계이기에 and/or로 규정되어 있는가? 이러한 현상은 DEQ · DDU · DDP의 경우에도 마찬가지이다.

4) DEQ상의 問題

(1) 전문상의 문제

현실적으로 변형합의 없이 이루어지고 있는 일종의 현실적인 변형형태를 금지(예컨대 DEQ의 경우 부두에서 창고까지 위험 · 비용연장을 금하고, DES의

경우 본선갑판상에서 부두까지 양하위험과 비용을 금지)하면서 사실상 변형의 금지가 필요한 부분(예컨대 DEQ의 경우 공식적으로 합의에 의한 변형의 인정 부분은 DDP와 같을 수 있다. 왜냐하면 DDP의 경우 합의한 인도지점이 부두인 경우 DEQ에서 인정하는 변형의 경우 변형 DEQ가 바로 가장 기본적인 DDP가 될 수 있기 때문이다¹⁷⁾)에 대하여 DES에서는 금지하고 DEQ에서는 허용한 것은 문제가 있지 아니한가?

동일한 해상조건인데 DES전문 상에는 “...the seller... to bear all the costs and risks...”로 규정되어 있고 DEQ전문 상에는 “...the seller... to bear costs and risks...”로 규정되어 있는 바 이런 경우 all costs and risks와 costs and risks의 차이는 무엇이며, 위험이 먼저 명시되고 위험에 따른 비용이 나중에 명시되는 것이 일반적인데 위치가 뒤바뀐 것은 수정할 필요가 있지 아니한가?

이러한 현상은 다른 D-terms의 전문에도 마찬가지이다.

사소한 문제이나 Quay, Wharf, Berth등이 차이가 있는바 왜 하필이면 Quay와 Wharf만 전문과 규정에 명시되어 있는가?

(2) 규정상의 문제

① A.6상의 문제

다른 D-terms상에는 “where applicable”문장의 경우 말미에 in accordance with A.4가 명시되어 있는데 본 규정에선 명시되지 아니한 이유는 무엇인가?

② A.3, B.8상의 문제

A.3, B.8상의 문제들은 같은 해상조건인 DES상의 문제가 여기에도 비슷하게 적용된다고 볼 수 있다.

5) DDU상의 問題

(1) 전문상의 문제

전문 마지막절상의 “...in the port of destination”은 다른 전문들이나 규정들과 비교해 볼 때 “...on the quay(wharf)” 다음에 표현되는 것이 바람직하지 아니한가?

(2) 규정상의 문제

17) 이러한 추정은 Incoterms의 양극인 EXW에 FCA가 포함 될 수 있다는 Guillermo의 주장을 통해서도 입증되고 있다.(Jimenez, G., *op. cit.*, p.164)

① A.2상의 문제

A.2의 경우 “...any export licence and other official authorization or other documents...”로 규정되어 있는바, 지금까지의 조건들에 의하면 E/L과 기타 공식승인은 서로 대안관계에 있다. 그런데 본 규정의 경우 둘 다 필요한 것으로 되어 있는 바, 그 이유가 무엇인가?

② A.4상의 문제

Incoterms규정상에 named, nominated, designated의 사용용도에 관해 named는 지명이나 부동산과 관련하여, 기타표현은 인명이나 동산과 관련하여 사용됨을 주장한바 있다. 그런데 본 규정에 의하면 다른 규정들과는 달리 “...another person named by the buyer”로 규정되어 있는바, 이유는 무엇인가?

③ B.5상의 문제

DDU의 경우 이미 전문에서 설명하였듯이 매수인이 수입허가를 취득하지 못하므로 지정된 장소나 지점에서 물품의 인도자체가 불가능한 경우 이로 인한 비용과 위험은 매수인부담이라고 할 수 있으나 궁극적인 책임문제는 누구에게 있는가?

④ A.6상의 문제

다른 D-terms의 경우 A.6상에 “...payable upon export of the goods and...”로 규정되어 있는데 왜 DDU상에는 “...of the goods”의 표현이 없는가?

2. 改正方案

1) 共通 改正方案

① Incoterms는 당사자들의 타방에 대한 의무와만 관련이 있다.¹⁸⁾ 따라서 D-terms의 경우 지정된 목적지(항구 또는 지점)에서 물품을 인도하는 경우 그곳까지는 자신의 책임 하에 운반해가서 약속된 장소에서 물품을 인도하게 되는데, 어떻게 매도인의 책임 하에 이루어지는 운송이 매수인에 대한 의무가 될 수 있는가 하는 문제점은 당연히 제기될 수 있다.

그러나 D-terms의 경우 비록 자신의 책임 하에 이루어지는 것이라 해도 주

18) Incoterms 2000, Introduction, 10. The expression “No obligation”

운송계약 체결에 따른 운임지급인이 매도인이고 이러한 운송계약체결에 따른 운임지급이 없다면 약속된 목적지 장소에서 자신의 의무인 인도의무가 불가능 할 정도로 자신의 책임 하에 이루어지는 운송계약체결과 이에 따른 운임지급 이 이행을 위해 중요하기에 다른 조건들의 경우와는 달리(다른 조건들의 경우 주운송계약체결과 운임지급이 누군가에 따라 운송계약체결의 의무가 상대방에 대한일방의 의무가 됨)매도인 책임으로 규정되어 있다.¹⁹⁾

즉, 이러한 운송계약체결과 운임지급은 지정된 목적지의 인도를 위해 필요한 여러 가지 일 가운데 하나이자 중요한 일이기에 의무로 되어 있다.

이러한 사실에 대해 서문이나 공식 안내서상의 설명이 필요하다.

② D-terms A.2의 경우 E/L은 대부분의 국가에서 수출하는 물품에 대하여 요구하고 있는 대표적인 수출허가(승인)를 의미하고, other official authorization은 나라에 따라 물품에 따라 E/L대신 이에 갈음하는 서류(예컨대 차관에 의한 물품의 수입의 경우 해당부서장이 발급하는 승인서)를 발급하는 경우의 서류를 말하며 이때의 승인서는 E/L을 대신하는 서류이다.

이들 양서류들은 물품이 제3국을 경유하지 아니하고 바로 목적지 항에 도착하는 경우에 매도인이 취득해야하는 서류이다.

반면에 other documents는 위의 양서류를 대신하는 서류들로서 물품이 제3국을 경유하는 경우 합의한 목적지항(장소)에서 물품을 인도하기 위해선 수출허가서나 이에 갈음하는 기타 승인서는 물론이고 통과증명서까지 취득해야할 의무가 있기에 이런 경우를 대비하여 other documents가 명시(혹은 추가)되어 있으며, 이들 서류들에는 다른 조건들과 달리 당연히 E/L이나 other official documents외에 통과증명서 등이 포함되기에 복수로 되어 있다.

그리고 D-terms가운데 DAF에만 “...or other document necessary for placing the goods at the buyer’s disposal...”로 규정되어 있고 기타조건들에는 other documents에 대한 설명이 없는바, DAF에서와 같이 기타서류들의 필요성을 규정하여 그 필요성 사유가 명시되어야 하며 기타서류의 경우 다른 조건들과 같이 복수로 되어야 한다. 따라서 이상의 내용들에 대해 서문이나 공식 안내서 상의 설명 또는 추후 개정을 통해 보완이 필요하다.

19) Guillermo도 Incoterms가운데 양극에 속하는 EXW나 FCA의 경우 운송의 책임은 매수인이며, DDU나 DDP의 경우 운송의 책임은 매도인임을 주장함으로써 이러한 조건들 하에서 운송의 책임이 상대방에 대한 의무가 아님을 분명히 하고 있다.(Jimenez, G., *op. cit.* p.164)

③ 우선 A.7의 경우 Guide To Incoterms 2000의 공식 안내서를 집필한 Ramberg교수의 A.7 해설상의 “매도인의 통지해태는 계약위반을 구성함이 Incoterms를 통한 추정이다”라는 해설의 의미는 인도와 관련한 위험·비용·기능의 분기를 10가지의 의무로 규정을 하고 있는 것이 Incoterms인데 이러한 의무를 성실히 수행하도록 하기 위해 필요한 통지의 해태는 Incoterms의 중심인 인도자체를 불가능하게 만들기에 명시규정은 없어도 계약위반을 구성할 수 있음을 추정할 수 있다는 의미이다. 그렇다면 다른 규정의 위반은 계약위반이 아닌가? 라는 질문이 제기될 수 있으나 Incoterms자체가 정형화된 계약내용이기에 어느 규정위반이라도 계약위반이 된다. 그러나 통지는 보다 중요함을 강조하기 위한 뜻으로 보아야 하므로 이에 대한 설명이 필요하다.

그리고 B.7의 경우 분명히 time은 “...of taking delivery...”와 연결된다고 보아야한다. 그러나 규정 자체적으로 보면 “at taking delivery”가 “time”에 연결되는 표현인지 아니면 “...and/or...point”에 연결되는 표현인지 다소 혼동이 일어날 수가 있다. 따라서 추후 개정시 “...time... and/or...the point, of taking delivery...”나 기타방법으로 개정할 필요가 있다.

④ D-terms는 “매수인의 임의처분상태로 물품의 적치”가 인도의 기본개념이다. 그러나 D-terms A·5,6과 B·4,5,6 규정에 의하면 문제점에서의 지적과 같이 delivered와 placed가 혼용되고 있다.

일반적으로 deliver개념이 placed보다 포괄적인 개념이다. 그러나 place가 D-terms상의 인도와 관련해 보다 적절한 표현임을 강조할 필요가 있으므로 추후 개정시 placed로 통일할 필요가 있다.

그리고 B.4와 관련하여 규정상에는 “...when...”으로 규정하고 있고, 해설 상에는 when을 as soon as의 개념으로 해설하고 있다. 일반적으로 “as soon as”는 “without delay”, “prompt”, “immediately”, “directly”, “forth with”, “as convenient speed”²⁰⁾ 및 이와 유사한 표현이다. Incoterms의 운송서류제공시기와 관련하여 CIF나 CIF A.8에 의하면 “without delay”로, CIP나 CPT A.8에 의하면 “if customary”로 표현함으로써 “without delay”의 해석을 “if customary”에 포함시키고 있다고 추정할 수 있다. 그리고 UCP 500, 43조에 의하면 Incoterms 상의 “without delay” 또는 “if customary”의 한계를 21일로

20) Williston, S. *The Law Governing Sales of Goods at Common Law and under the Uniform Sales Acts*, Revised ed., Baker, Voorhis Co. Inc, 1948, p.452.

보고 있다. UCP 400,50조 b)에 의하면 as soon as와 유사한 표현인 “prompt”나 “immediately”와 같은 표현의 사용을 금하고, 이들이 사용된 경우 신용장 개설일로부터 30일 이내 선적으로 해석하도록 규정하면서 결국 “as soon as possible”과 같은 개념으로 보고 있고, UCC²¹⁾에 의하면 “with commercial promptness”로 보고 있다.

이렇게 볼 때 국제규칙상에는 as soon as의 의미가 “합리적인 기간”이란 표현보다 강하며, 한층 더 빨리 발송을 요구하고 있는 것으로 해석되는 현실과 달리 어느 정도의 시간적 여유를 두고 있음이 사실이다. 특히 국제규칙상의 의미를 보면 when보다 시간적 여유가 있음을 보여주고 있다고 추정할 수 있다. 따라서 현실적 의미건 국제규칙상의 의미건 as soon as와 when의 구분의 의미가 있음이 틀림없다. 그렇다면 상이한 표현이자 상이한 의미를 지니는 단어를 동일한 의미로 다루고 있음은 문제가 있다. 본인의 생각으로는 일상 사용될 때의 의미와는 달리 시간적 여유를 두고 있는 국제규칙상의 as soon as가 when보다 D-terms상의 매도인의 인도와 관련하여 보다 적절한 표현이다. 왜냐하면 D-terms의 경우 인수인계장소의 성격상 양하 즉시 또는 임의 처분상태로 인도 즉시 물품을 수령하기가 현실적으로 어렵고 대개 임해지역보세창고나 장치장 등에서 실제적으로 물품의 인도가 이루어지고 있기 때문이다.

이 때문에 A.8에서 인도증거서류로 D/O나 운송서류를 제공하게 하고 있는 바, 이는 물품의 인도에 다소 시간적 여유를 부여하고 있음의 증거라 할 수 있다. 따라서 이러한 내용에 대한 설명이 필요하다.

그리고 A.5상의 “subject to the provisions of B.5”에 대한 해설상의 “대원칙에 관한 예외”의 설명이 모호한바, “대원칙에 관한 예외”란 A.5와 B.5의 위험 이전에 관한 대원칙(위험이전의 대원칙 : main rule)은 어떤 의미에선 하나의 원칙이라 볼 수 있는바, 이러한 하나의 대원칙에 대한 예외로 보아야하며, 이에 대하여 서문이나 공식 안내서 상의 설명이 필요하다. 그리고 B.5상의 해설서에 의하면 상기에서 지적한 문제점과 같은 의문이 제기되는바, B.7상의 매수인의 통지사항을 권리로 본 것이 아닌 의무로 보고 그렇게 표현한 것으로 생각된다. 권리인 경우 해태는 매도인의 선택권으로 이전되고 의무인 경우 통지해태는 자신의 책임으로 볼 수 있기 때문이다. 그러나 어느 경우든 B.5,6의 위

21) UCC §2-320, (2), (e).

협·비용의 책임(사전 위험·비용이전의 결과)은 따른다고 보아야한다.

그리고 D-terms의 B.6의 공통의 문제점으로 지적된 다양한 수입과 관련한 표현은 우선 DES의 경우 조건자체가 bulk화물만을 위한 조건인 경우 계속운송이 없으므로, 그리고 DDU는 DDP와 더불어 원칙적으로 매수인의 거소 등과 같이 더 이상 운송이 없음을 전제하기에, 그 외의 조건들은 제3국으로 계속운송의 가능성이 있기 때문에 규정과 같이 표현되었다고 볼 수 있다.

이러한 것이 사실이라면 서문이나 공식 안내서 상의 설명이 필요하다.

2) DAF의 개정방안

① 전문 상에 명시된 point와 A.3 a) i)상의 point와의 관계에 관해서는 A.3 a) i)의 경우는 운송계약의 최종지점을 의미하므로 장소가 될 수 있고 장소 내에 지점까지일 경우 지점일 수 있으며, 이 지점이나 장소가 인도지점 또는 장소일 수 있으나²²⁾ 이 장소에서 세관수입통관 되지 아니한 물품을 인도해야 하는바, 전자나 후자상의 point가 같으며, 이는 place내의 point를 의미한다고 볼 수 있다. 설사 DAF의 경우 대개 철도나 도로로 운송되기에 장소나 지점이 운송수단의 특징 또는 인도장소의 특징에 따라 독자적일 수 있기에 전자의 경우 “at the named point and the place…”로 표현되었을는지 모르나 분명히 장소 내에 지점에서 인도가 있을 수 있고, 그곳까지 운송계약이 체결될 수 있으며, 또는 장소까지 될 수도 있다. 그렇다면 전자의 경우 “and”가 아니라 “or”로 표현하거나²³⁾ 아니면 Ramberg교수의 주장²⁴⁾에 따라 point건 place건 지정된 장소라는 이름 하에 포함시킨다면 “...at the named place”²⁵⁾로 통일시켜야한다.

② 변형과 관련한 문제의 경우 DAF를 포함한 EXW·FAS·DEQ·DDU·DDP의 전문상의 변형은 원칙적으로 가장 흔한 변형관행 내지는 가장 있을법한 변형의 일종의 명시적 변형 예시로 볼 수 있는바, 계약서 상에 Incoterms의 규정에 따른다고 명시될 경우 해당조건에 대한 이외의 변형은 금지된다고 보

22) 그러나 어느 것이건 지정된 장소라는 이름 하에 포함된다고 볼 수 있다.(Ramberg, J., *ICC Guide To Incoterms 2000*, ICC publishing S.A, 1999. p.139)

23) 이러한 가능성에 대해 서문6 용어의 정의 “ports”, “places”, “points” and “premises”에 명시되어 있다.

24) Ramber, J., *op. cit.* p.139.

25) 엄격하게 보면 전 Incoterms상의 인도장소는 지점이라고 보아야 한다.(Ramberg, J. *op. cit.* p.143)

아야 한다.²⁶⁾ 왜냐하면 이미 주장한바 있지만 이외의 변형을 인정한다면 Incoterms의 최대공약수적 성격이 훼손되기 때문이다.

그러나 매매계약서상에 Incoterms의 지배를 명시하지 아니한 경우 당사자들 간의 합의에 따라 상기 조건들 상의 명시적 변형 예시외 해당조건에 대한 당사자들의 의무를 별도로 계약서 상에 규정해야한다. 만약 별도로 의무에 관해 규정하지 아니하는 한 Incoterms의 규정적용이 불가능하므로 큰 어려움이 예상된다.

그리고 상기 조건들외의 조건들의 경우 변형의 가능성은 달리 합의가 없는 한 원칙적으로 금지된다고 보아야한다. 왜냐하면 가장 있을법하고 가장 흔한 변형관행을 최대공약수로 불허하고 있기 때문이다.

그리고 전문상의 변형 가능한 예시규정과 규정가운데 변형예시규정과 관계, 즉 차이점이라면 전자가 명시적 변형예시라면 후자는 묵시적 변형예시로 볼 수 있으며, 전자는 변형인정범위가 명시된 변형예시, 즉 최대공약수적 성격을 지니는 명시적 변형예시인데 비해 후자의 경우 전문 12(항구와 특정거래관습)에 의해 변형을 다소 인정하되 절대최소한으로 인정해야 함이 변형의 한계 인점이 다르다.

③ A.3 a) i)ii)의 차이점이라면 i)은 확대 COD거래를 위한 것이고 ii)는 현실거래의 반영에 따른 CAD거래를 위한 것이다. 이러한 사실이 A.8 i)과 ii)에 그대로 반영되어 있다고 볼 수 있다. 그렇다면 A.8 ii)상에 서류제공에 대하여 “render”를 사용해야 하는데 왜 “provide”로 규정되어 있는가 하면 ii)가 CAD거래를 위한 것이라면 “render”가 정확한 표현이다. 그러나 모든 책임은 COD지점이 분기이나 운송계약을 매도인이 연장해서 체결하는 경우 제출해야 하는 COD서류는 처음부터 통운송서류(through transport document)이고, 이 서류가 COD하의 제공서류와 CAD하의 제공서류를 겸하기 때문에 “render” 대신 “provide”로 표시되어 있다. 물론 순수확대 COD의 경우 제공서류는 통운송서류가 아닌 철도화물운송장(railway consignment note)과 같은 일반 운송서류가 될 수 있다.

④ A와 B.8과 관련하여 제기된 문제의 경우 다른 조건들과 같이 매수인 책임으로 제공되는 서류는 “render”로 규정되어야 한다. 그럼에도 불구하고 전

26) 물론 DEQ의 경우 전문상의 변형예시는 문제가 있을 수 있는바, DEQ에서 논하기로 한다.

Incoterms 가운데 유일하게 본 조건의 A.8에만 매도인의 책임으로 제공되는 서류에 적용되는 “provider”로 규정된 이유는 위의 설명과 연결되어야 한다. A.8 i)의 경우 물리적으로 인도지점에서 물품이 인도되기에, 확대 COD를 증거하는 서류의 제공이 필요하기에, 매도인의 비용으로 당연히 통상서류 또는 기타 증거가 제공되어야 하기에 당연히 “provide”로 규정되어야 한다. 반면에 A.8 ii)의 경우 매수인의 책임으로 이루어지는 운송계약에 따라 제공되는 서류인데 협조제공서류표시 동사인 “render”가 아닌 필수제공서류표시 동사인 “provide”로 표시하게 된 것은 통운송서류가 확대 COD의 인도증거서류용이자 매수인의 요청에 의한 CAD거래점용이기 때문이다. Ramberg교수의 B.8에 대한 해설을 보면 DAF가 마치 L/C에 의한 CAD거래인 것 같이 설명하고 있는 바, 그 이유는 다음과 같다.

현실적으로 인도지점에 매도인의 지점이나 대리인이 없을 경우 인도지점에서 서류와 교환으로 대금지급이 어렵기 때문에 L/C에 의한 CAD거래가 현실적이기 때문이다. 그러기에 바로 서류(운송서류와 기타 인도 증거)로 설명되고 있다고 볼 수 있으며, 이 경우 운송서류는 A.8 i)하에서는 철도화물운송장을 A.8 ii)하에서는 통철도화물운송장을 의미하고, 기타 인도증거는 D/O나 창고증권²⁷⁾을 의미할 수도 있다. 후자의 경우에도 L/C에 의한 대금지급이 가능하다. 왜냐하면 인도증거서류이자 권리증권이기 때문이다. 물론 목적지에 대리점들이 있을 경우에는 이들 서류와 직접교환으로 또 L/C에 의해 대금지급이 가능할 수 있다.

이러한 내용들이 서문이나 공식 안내서 상에 설명이 되어야 한다.

⑤ A와 B.9와 관련한 공식 해설서 상의 checking과 inspection의 혼용²⁸⁾에 따른 문제점의 경우 B.9상의 해설 가운데 A.9상의 checking표현을 사용하게 되면 A.9의 규정에 따라 검사비용부담원칙은 매도인인데 여기선 달리 합의가 없는 한 매수인 부담인 것으로 해석하고 있다. 그리고 B.9의 규정추정 통해 A.9의 checking개념이 아닌 B.9상의 선적전 검사를 의미한다고 보

아야 한다. 따라서 checking 표현대신 inspection으로 변경 표시해야 한다.

27) D-terms 조건들의 특징상 원활한 화물수령에 의한 COD거래를 위해 운송서류나 D/O 등을 요구하고 있음은 물론이다.

28) Ramberg, J교수는 A.9의 checking과 B.9의 inspection을 구분하면서 혼용하고 있다.(Ramberg, J. *op. cit.* p.145)

3) DES의 개정방안

① DES의 폐지에 관해 ICC 국제상관습 위원회에서 많은 논의가 있었는데²⁹⁾ 사실 FAS와 FOB의 경우 실질적으로 물품의 인도 방법이 같다. 왜냐하면 인공부두(berth)의 경우 매도인의 물품의 인도가 선측이나 본선갑판이 큰 의미가 없기 때문이다.

그리고 현실적으로 FOB의 경우 선측에서의 인도를 선박회사가 현실적으로 요구하고 있기 때문이다. 그러나 중요한 차이가 있다면 수출허가취득과 세관통관의 차이이다. 그러나 지금은 관련국가에 거주하고 있는 당사자가 E/L이나 I/L등을 취득하고 세관통관절차도 취득하는 것이 최대공약수적인 관행³⁰⁾이라는 차원에서 FAS의 경우 E/L 등은 매도인이 취득하게 하고 있는바, FAS의 폐지가 주장될 수 있다. 이와 같이 DES의 경우도 역시 폐지가 주장될 수 있다. 그 이유는 다음과 같다. 인공부두인 경우 본선갑판이나 부두나 하역작업상 실질적으로 차이가 없으며, 또 갑판상의 혼잡으로 인해 현실적으로 선박회사가 부두 내지 창고에서 인도를 요구하고 있어 실제 하역방법에 있어 DEQ와 DES가 차이가 없다. 차이가 있다면 I/L허가 취득상의 차이이기에 양 조건의 존재가 인정되었으나 이번 개정으로 DEQ의 경우 I/L의 취득이 DES와 같이 매수인에게 있음을 규정하므로 DES의 존재가 더 이상 의미가 없게 되었기 때문이다. 더욱이 현실적으로는 DES나 DEQ나 관계없이 실제 물품의 인도가 부두가 아닌 창고에서 이루어지고 있어 인도방법이 실질적으로나 현실적으로 같을 뿐만 아니라 수입허가마저 매수인이 취득한다면 하나의 조건으로 통일함이 바람직하며, 통일의 경우 DEQ가 DES보다 해상운송과 관련한 하역작업과 인도 등을 고려할 때 더 바람직하다. 그러나 이러한 현실에도 불구하고 양 조건의 존재를 주장할 수 있는 유일한 것은 현실적으로 위험과 비용의 부담차이를 들 수 있어 여전히 구분되고 있으나 위험과 비용이란 어디까지나 인도에 수반하는 것이지 인도과 별개의 것이 아니라는 점에서 DES를 DEQ에 흡수 통합시키는 것이 바람직하다.

다만 Incoterms 2000 개정시 아마 본인이 주장하는 이러한 이유에서 FAS와

29) 新 堀聰, "21世紀의 貿易取人の 指針 Incoterms 2000의 誕生", 貿易と 關稅 48(1), 平成, 10년 10월 pp.153~154.

30) Incoterms 2000 9.2, 9.4.

DES의 폐지가 주장되었을 것이나 현실적으로 곡물, 철강과 같은 bulk화물의 경우 FAS와 DES거래가 존재하고 있다는 현실관행의 인정차원에서의 존속주장이 인정되었다면 이러한 DES와 FAS의 사용용도의 취지를 서문이나 공식 안내서 상에 명시함이 필요하다. 이런 경우 DES와 DEQ의 분명한 사용용도가 구분되므로 존속의 인정이 가능할 수 있다.

② B.2와 관련한 “...or other documents”의 표현누락은 전체규정이나 전 D-terms의 A.2와 B.2의 규정과 연관시켜 볼 때 규정상에 “...or other documents”의 내용삽입은 물론이고, 동서류의 필요성에 관해 D-terms B.2의 공통의 문제에서 제시한 개정방안에서와 같이 서문이나 공식 안내서상의 설명이나 규정개정을 통해 보완을 할 필요가 있다. 물론 매도인의 최대의무를 규정한 DDP의 경우는 이런 표현이 필요 없다. 왜냐하면 규정상 other documents의 대안서류인 I/L나 기타공적승인에 대한 명시가 있기 때문이다. 따라서 DDP의 경우 예외적으로 통 표현의 삭제가 인정된다고 보아야 한다.

③ A.3과 관련한 운송계약체결과 관련한 목적지 지점에 관해서는 이론적으로 사전합의에 의해 또는 서문 6 용어의 정의(항구, 장소, 지점과 거소의 구분)나, A.3규정에 따라 선택하여 그곳까지 운송계약체결이 가능하나 현실적으로 어렵다. 따라서 당사자가 합의한 지점이라도, 그리고 서문 6이나 본 규정에 의해 매도인이 선택한 지점의 경우라도 현실적으로 항만 당국이나 기타 당국에 의해 선택한 장소나 지점이 변경될 수 있다. 이 경우 변경된 장소가 합의한 지점 또는 서문 6이나 본 규정에 의해 매도인 또는 매수인이 권리나 의무로 선택한 장소 또는 지점으로 간주한다면 서문 6이나 본 규정이 무리 없이 적용될 수 있다. 이러한 사실은 여러 규정에 적용될 수 있다.

따라서 이러한 사실이 서문 6이나 공식 안내서 상에 설명할 필요가 있다.

사실 A.3상의 “...the named point, if any..., at”이 삭제되면 “if...”이하의 규정이 필요 없게 되고 그렇게 되면 A.4의 “...at the unloading point referred to in A.3 a)”가 필요 없게 되어, 이상에서 지적한 문제점과 개정방안의 내용설명 이 사실 필요 없게 될 수 있다.

어떤 의미에선 이렇게 규정개정이 이루어지면 DES의 전문내용을 그대로 이해할 수 있어 DES에 대한 이해가 단순해 질 수 있다.

④ A.8상의 규정 표현과 관련한 문제의 경우 두 서류모두가 인도의 증거서류이다.

다시 말해서 매도인이 원칙적으로 신속한 화물의 인도와 수령을 도모하기 위해 선박회사로부터 D/O나 통상의 운송서류를 발급 받아 매수인에게 제공하므로 매수인으로 하여금 선박회사로부터 신속한 화물의 수령을 가능케 함과 동시에 매수인에게는 매도인이 제공하므로 계약에 따른 물품의 인도를 증거하는 서류이기에 둘 다 인도 증서서류이다. 그러기에 render가 아닌 provide로 표현되어 있으며, 두 서류의 경우 원칙적으로 다른 것이 아닌 대안관계에 있기에 그리고 bulk화물의 경우 하나의 B/L에 근거해서 여러 명의 매수인에게 D/O를 발급할 경우 대안관계에 있기에 “...or”의 표현이 필요하고, 통상운송서류와 교환 없이 D/O의 발급이 불가능하기에 “...and”로의 표현이 필요하기에 and/or로 규정되어 있다.

이러한 사실이 서문이나 공식 안내서 상에 설명이 되어야 오해가 없을 수 있다.

4) DEQ의 개정방안

① 전문상의 변형과 관련하여 제시된 문제의 경우 bulk화물과 같은 상품의 일반화물의 경우 현실적으로 양조건의 인도방법이 같으므로 큰 차이가 없기에 양조건의 차이점을 부각시키기 위한 표현일지 모르나 bulk화물은 DES를 전용조건으로 전문 상에 명시하고, DEQ는 일반화물의 전용조건으로 서문 상에 각각 명시하여 현 Incoterms의 규정이 그대로 적용되게 하되, DEQ의 경우 전문 상에 각각 변형을 금지하고 있는 부분은 변형으로 인정하고, 변형을 인정하고 있는 부분은 금지하는 것이 바람직하다. 왜냐하면 Incoterms가 현실관행의 최대공약수이기에 변형을 인정하고 있는 부분은 현실 최대상관행으로 볼 수 있으며, 변형을 묵시적으로 허용하고 있는 부분은 경우에 따라서는 DDP와 같을 수 있기 때문이다. 이에 따라 DES의 경우 이미 지적한대로 bulk화물전용조건으로의 전문의 내용을 조정³¹⁾할 필요성이 있다.

② “...all cost and risks”와 “costs and risks”의 차이점에 관해 일반적으로 all이 있는 경우 여러 관련사항을 전제하고, 없는 경우는 관련사항이 없는 경우를 의미한다고 볼 수 있다. 그러나 양 조건상의 전문상의 여러 내용을 볼 때

31) 조정의 경우 일체의 변형금지가 바람직하다. 왜냐하면 bulk의 경우 전용성을 부각시키므로 bulk가 아닌 일반화물의 경우 거의 같을 수 있는 DEQ와 구분을 위해서이다.

차이가 없는 것 같다. 그렇다면 다른 조건들의 전문들과 통일을 위해 “all”을 삭제하든지 아니면 “all”을 삽입하든지 함이 바람직하다.

그러나 위험과 비용이 별개일수 있으나 Incoterms의 규정이 인도와 관련한 위험 그리고 비용을 규정하고 있기에 위험이 반드시 비용에 선행된다고 볼 때 costs와 risks의 위치의 변경이 합리적이다.

③ 전문과 규정상에 부두를 “quay”(wharf)로 표시하고 있는바, 현대적 운송수단에 맞는 용어로 “berth”로 개정하여 통일함이 바람직하다고 여겨진다.

④ A.6상의 “where applicable”문장의 경우 말미에 “in accordance with A.4”가 누락될 이유가 없다. 당연히 삽입되어야 한다.

⑤ A.3과 A.8과 관련한 문제는 DES상의 문제점과 개정방안을 동 조건에 맞는 용어, 예컨대 DES를 DEQ로 “지점이나 장소”를 “지정된 부두”로 변경의 경우 DEQ의 경우에도 그대로 적용이 가능하다.

5) DDU의 개정방안

① Incoterms는 국제통일규칙이다. 그럼에도 불구하고 표현이나 표현의 위치, 표현내용 등 상당히 수정해야 할 부분이 많은바 DDU의 경우도 전문과 관련한 표현의 위치는 문제점에 지적한 방법과 같이 “on the quay(wharf) in the port of destination”과 같이 변경하는 것이 전문의 이해에 도움이 된다.

② A.2의 경우 문제점에서 지적한 방법대로 당연히 “and”대신 “or”로 변경하든지 아니면 양 서류 모두 필요한 이유를 다른 D-terms와 비교해서 설명이 서문이나 공식 안내서 상에 이루어져야 한다.

③ A.4상의 지명과 관련한 문제 역시 기타 규정들과 비교해볼 때 당연히 “named”대신에 “nominated” 또는 “designinated”로 변경되어야 한다.

④ B.5와 관련한문제의 경우 DDU하에서 매수인이 수입허가를 취득하지 못한 경우나 취득지연 등으로 인한 추가위험과 비용들은 B.5.6에 따라 당연히 매수인 부담이다. 그러나 매수인이 물품의 수입통관이나 수입허가자체가 불가능할 경우 매도인의 인도의무자체가 매수인의 귀착사유로 인해 불가능하기에 매수인에게 손해배상등 청구가 가능하나, 세관창고 등에서 출고가 될 수 없으므로 지정된 지점에서의 물품의 인도의의 불이행과 이로 인해 궁극적으로 물품을 매도인이 본국으로 반송해 갈 경우 물품의 궁극적인 책임은 매도인에게 있

다고 보아야 한다.³²⁾

⑤ A.6과 관련한 문제의 경우 물론 Incoterms 자체가 물품에 관한 국제 정형통일조건이기에 수출은 당연히 물품의 수출을 의미한다고 주장할 수 있다해도 다른 규정들과의 균형을 고려하여 “...payable upon export” 다음에 “of the goods”의 추가가 필요하다.

IV. 結論

이상으로 D-terms의 전문과 각 규정상의 문제점과 개정방안을 제시하였다.

Incoterms2000은 국제적으로 널리 알려진 무역업무전문가들에 의해 2년간의 노력 끝에 개정된 것으로 실질적으로 UCP와 더불어 가장 많이 사용되고 있는 국제규칙이다.

따라서 그 규정을 사용하는 무역인 들을 위해 가능한 한 오해를 없애도록 규정의 표현이나 내용 등에 관해 세심한 주의가 필요함에도 불구하고, 지금까지 발표한 논문이나 현 논문에서 지적과 같이 많은 문제점이 제기될 수 있는 바, 충분한 검증을 거쳐 참고하여 금후의 개정 시나 기타 안내서 상에 반영되거나 Incoterms를 사용하는 기업인들에게는 유의할 사항이 되고, 이 분야 연구자들에게 연구의 방향을 제시하는데 일조가 되길 바란다.

본 논문상의 본인의 주장은 아직도 Incoterms 2000과 관련한 충분한 판례가 없는 상황에서 그리고 충분한 인용문헌을 통한 검증 없이 이루어진 점이 본 논문의 한계이다. 그러나 현재로서는 달리 대안이 없다.

32) Guillermo는 어느 당사자가 지연선적에 대해 책임이 있는가에 관계없이 매도인은 계약상의 인도납짜를 위반하거나 불성실 이미지를 주므로 고객을 잃어버릴 위험이 있을 수 있다고 주장하므로 본인의 주장을 뒷받침하고 있다.(Jimenez, G., *op. cit.*, p.164)

參 考 文 獻

- 新堀 聰, “21世紀의 貿易取引의 指針 Incoterms 2000의 誕生”, 日本關稅協會, 48(1)
- Jimenez G., *ICC to Export - Import Basics*, ICC Publishing, 1997
- Schmitthoff, C. M., *International Trade Usage*, Institute of Int'l Business Law & Practice, 1987
- Houtte, H. V., *The Law of Int'l Trade Law*, Sweet & Maxwell, 1995 5.
- Debattista, C., *Incoterms in Practice*, ICC Publishing S.A, 1995.
- Kritger, A. H., *Guide to Practical Application of the UN Convention on Contracts for the International Sale of Good*, Kluwer, 1990
- Ramberg, J., *ICC Guide to Incoterms 2000*, ICC Publishing S.A. 1999.
- Schmittoff, C. M., *Export Trade*, 9th ed., Stevens & Sons, 1995
- Thomas, M., *Temperley Merchant Shipping Acts*, 7th ed., Sweet & Maxwell, 1976,
- Incoterms 1953, 1980, 1990, 2000
- Guest, A. G., *Benjamin's Sale of Good*, 2nd, ed., 1981
- Sasson, D. M., *CIF & FOB Contracts*, Sweet & Maxwell, 1974
- Honnold, J. O., *Uniform Law of Int'l Sales*, Kluwer Law & Taxation Publishers, 1982, 1991
- CISG
- MIA
- UCC

ABSTRACT

Problems and Revision of D-terms in Incoterms 2000

Oh, Se Chang

Although the parties did not expressly incorporate Incoterms into their contracts, Incoterms which have reflected a generally authorized principles and custom might be a part of sale contract.

As indication of Introduction in Incoterms 2000, although the D-terms are different in nature from the C-terms, since the seller according to the D-terms is responsible for the arrival of the goods at the agreed place or point of destination at the border or within the country of import.

Therefore, according to importance of Incoterms, although Incoterms 2000 have been revised in line with the most current commercial practice, because mentioned problems in this paper can be raised, they must be revised through Introduction, Rules or Guide Book of Incoterms.

| |
|--------------------|
| Keywords : D-terms |
|--------------------|