

# Incoterms 2000의 D-terms에 관한 연구

(주요의무, 특징, 적용상의 한계를 중심으로)

오 세 창\*

- 
- I. 서 론
  - II. Incoterms 2000 D-terms의 의미와 당사자들의 주요 의무
    - 1. D-terms의 의미
    - 2. D-terms상의 당사자들의 주요 의무
  - III. Incoterms 2000 D-terms의 특징과 실무적용상의 한계
    - 1. 특징
    - 2. 실무적용상의 한계
  - IV. 결 론
- 

## I. 서 론

최근 Incoterms 2000과 관련한 논문을 보면 다양한 무역거래에 따른 다양한 위험 가운데 운송위험, 즉 물품의 운송 중에 발생하는 위험에 초점을 두고 Incoterms 2000 CIF·CFR의 A.5, A.6와 CISG 67조를 중심한 논문으로

---

\* 계명대학교 경제통상대학 통상학부

국제상학, 21권 제 2호상의 한낙현, 박영배교수의 “CIF·CFR 계약에 있어 운송위험의 이전시기에 관한 연구”논문, CIF 계약의 특질과 소유권이전의 문제, 종이 B/L의 성질과 기능을 논한 후 이들의 대체성인 전자화에 대한 논문으로 국제상학 19권 제 3호상의 한낙현, 김은주교수의 “CIF 계약에 있어서 전자식 선하증권의 법적이전에 관한 고찰”논문, Incoterms 2000 CIF A.3의 규정과 UCP규정을 중심으로 연구한 논문으로 무역학회지 29권 1호상의 이학중·이경희교수의 “CIF 계약상 보험의 적합성에 관한 연구”논문, 당사자들간의 합의에 따라 변형된 CIF계약의 유형을 제시하고 대체에 따른 서류와 운임·보험료 등에 관해 영국법과 관습에 의한 해석과 Incoterms 2000상의 입장을 중심한 논문으로 무역학회지 29권 3호상의 이용근교수의 “변형된 CIF계약에 관한 연구”논문 등이 있다.

특히 F-terms에 관한 최근 연구로는 국제상학의 제 21권 제 1호 상에 이용근교수의 “FOB 계약의 다양성에 따른 당사자 책임에 관한 연구”가 있는바, 이미 30년 전에 논자가 발표한 논문<sup>1)</sup>과 그 맥을 같이하고 있다. D-terms에 관한 연구는 Incoterms 2000 발표 이래 논자가 2001년 무역상무학회지상에 “Incoterms 2000 D-terms의 문제점과 개정방안”을 게재한 이래 이 분야의 연구가 없던 차에 지난 4월 한국무역학회 발표대회에서 남서울대학교의 한상현교수와 김태인 관세사가 공동 연구하여 발표한 “국제 VMI의 관세법령 적용상의 문제점과 개선방안<sup>2)</sup>” 논문에서 국제거래에 있어 SCM(Supply Chain Management)을 실현 시킬 수 있는 하나의 방법으로 VMI(Vendor Managed Inventory)가 부각됨에 따라 관계법의 개정을 통한 D-terms 가운데 DDP의 활용 방안을 제시하고 있는 논문이 최근의 연구 논문이다.

물품의 인도에 대한 다양한 모형과 물품에 관한 멸실이나 손상에 대하여 매매 당사자들 간의 분담에 주로 초점이 주어져 있고<sup>3)</sup>, 현실적으로 hard laws(uniform laws, matical laws treaties)와 soft law(made laws & rules,

---

1) 오세창, “무역매매계약에 관한 연구” 「무역학회지」, 제2권, 한국무역학회, 1977. pp.37~56

2) 한상현·김태인, “국제 VMI의 관세법령 적용상의 문제점과 개선방안”, 한국무역학회, 발표논문집, 2007. 4. 20, pp.173~190

3) Houtte, H. V. The Law of Int'l Trade, 2nd ed., Sweet & Maxwell, 2002, p.175

rest. legal guide, let moratoria)와의 집합점 즉 조화를 모색하면서, 국제상 거래 간의 간격을 매우는 새로운 조화로 상관습 법이자 의무에 관한 계약법<sup>4)</sup>의 범주에 속하는 거래관습(trade usage) 또는 상관습법(lex mercatoria)이라 할 수 있는Incoterms 2000 가운데 한국의 지정학적 특성, 분단국의 특성, D-terms 거래를 가능하게 할 수 있는 관계법령의 미비, 무역업계의 인식부족 등으로 인해 D-terms의 활용빈도가 저조한 것이 사실이다. 따라서 우리 기업에게는 다소 생소한 조건들로 물품이 목적지에 실질적으로 도착할 때까지 물품에 대한 위험과 비용에 대해 책임이 있는 조건<sup>5)</sup>인 D-terms의 경우 금후 각국의 성실한 WTO사항준수에 의한 무역자유화 추세에 따라 특히 비준을 앞두고 있는 한·미 FTA, 금 후 논의될 한·중 FTA와 한·러 FTA 등의 타결에 따라 관세장벽의 완화내지 실질적인 폐지가 실현될 경우 그리고 우리나라의 경우 남북한이 통일될 경우 그 활용의 정도가 클 것으로 생각된다. 따라서 지금 당장 무역업계에 기여보다는 금후 D-terms에 근거한 대외무역을 수행하려고 하는 기업에게는 사전에 이들 조건들에 대한 충분한 이해를 하는데 기여할 필요성이, 그리고 학계에는 연구를 통해 기업의 미래지향 대외거래의 수행에 기여를 할 수 있는 깊이 있는 연구에 자료를 제공할 필요성이 제기되어 본 연구를 하게 되었다.

이러한 목적을 달성하기 위하여 어떤 운송형태에도 적용가능하나, 근본적으로 육상운송을 위해 제정된 DAF, 전통적인 해상조건인 DES와 DEQ, 복합운송형태인 DDU와 DDP의 의미와 당사자들의 주요한 의무를 규정해 근거하여 1장 서론에 이어 2장에서 논하고, 이를 근거하여 D-terms의 실무 적용시의 유의점으로 D-terms의 특징과 실무적용상의 한계를 3장에서 논한 후 4장에서 결론을 맺는 것을 연구의 범위로 하였다. 연구방법은 문헌 자료 분석방법을 택하였다.

---

4) Smith. S. A., Atiyah's Introduction to the Law of Contract, 6th ed., Clarendon Press, 2005,p.1.

5) Houtte, H. V. op. cit., p.173

## II. Incoterms 2000 D-terms의 의미와 당사자들의 주요의무

이하에서 D-terms의 의미와 D-terms를 육상인도조건인 DAF와 전통적인 해상전용계약조건인 DES와 DEQ, 그리고 운송기법의 발달과 운송서비스의 연장에 따라 제정된 복합운송형태계약조건인 DDU와 DDP로 나누어 규정에 근거하여 당사자들의 주요의무를 개요 하고자 한다.

### 1. D-terms의 의미

지정된 목적지까지 매도인이 자신의 위험과 비용으로 물품을 인도할 책임이 있는 조건들인 도착지 계약조건인 D-terms에는 도착지 항구의 본선 갑판 상에서 물품을 인도하는 가장 제한적인 인도조건계약인 DES, 목적지 부두에서 물품을 양하할 때까지 모든 비용을 매도인이 부담하는 인도조건 계약인 DEQ,<sup>6)</sup> “free border” 또는 “franco border” 또는 “frei grenze”과 같은 불안정한 의미를 갖는 표현으로 실제에 있어 사용되고 있는 조건으로 수입국의 국경이나 제 3국의 국경에서 물품을 인도시까지 매도인이 책임을 지는 인도조건계약인 DAF, 수입통관절차가 필요 없이 수입국의 국내지점까지 물품을 운송할 경우에 종종 사용되는 인도조건계약으로 1990년 Incoterms에 추가된 DDU, 매수인의 영업장소를 인도 장소로 하는 매도인 최대의무인도조건계약인 DDP 등이 있다.<sup>7)</sup>

이들 조건들에 대하여 육상전용계약조건인 DAF, 전통적인 해상전용계약 조건인 DES, DEQ, 복합운송계약조건인 DDU와 DDP 등으로 나누어 그 의미를 논하면 다음과 같다.

---

6) DES와 DEQ는 선측난간(ship's rail)이 상징적인 관세선(an imaginary border)이다. (Ramberg, J., Int'l Commercial Transactions, Kluwer Law Int'l, 1998, pp.113~114)

7) ibid

## 1) DAF 계약조건

접경지(국경지)인도조건계약인 본 조건은 접경지의 지정된 지점이나 장소에서 그러나 인접국의 관세선 밖에서 수출통관 되었으나 수입통관 되지 아니한 물품을 도착한 운송수단 상에서 매수인의 임의처분상태로 물품의 인도를 매도인의 의무로 하는 조건이다.

본 조건에서 말하는 접경지는 수출국의 접경지를 포함한 일체의 접경지, 예컨대 제3국에서 본 조건의 거래가 가능한 경우 그 제3국의 접경지를 포함한 일체의 접경지를 의미하는 것으로 반드시 수출국과 수입국의 접경지만을 의미하지 아니한다.

인접국의 관세선 밖과 수입국의 관세선 밖, 즉 수출국의 전방 접경지에 주로 위치한 통관역이나 통관장 혹은 화물터미널만을 의미하지 아니하고 일체의 접경지의 최전방에 주로 위치하고 있는 통관역이나 통관장 혹은 화물터미널을 의미한다.

따라서 동 조건에서는 접경지의 지점이나 장소를 항상 지정함으로써 접경지를 정확하게 한정하는 것이 대단히 중요하다.

왜냐하면 이 지점 전에서 발생한 위험과 운임을 포함한 비용의 분기점이 되기 때문이다. 따라서 이 지점 이전에서 발생한 위험과 운송을 포함한 비용은 매도인 부담이고, 그 이후는 매수인 부담이다. 대부분의 경우 화물은 도착한 운송수단으로부터 양하되지 아니하고, DAF다음에 명기된 지점에서 또 다른 하차에 재 적재된다. 그럼에도 불구하고 화물에 무엇이 발생하거나 운송이 방해된다면 DAF 다음 명기된 지점이 매도인과 매수인의 위험의 분기점으로서 역할을 한다. 그러기에 DAF조건으로 계약을 체결하는 매도인과 매수인은 동 지점을 비용분기점 정도로만 생각해서는 아니 된다. 왜냐하면 당사자들 간에 비용분기점 분명하다면 CPT나 CIP만으로도 DAF를 커버하기에 충분하기 때문이다. 그러나 DAF의 경우는 접경지까지 일체의 위험과 비용을 매도인이 부담한다는 점에서 이들 조건들과 다르다. DAF는 주로 동구지역에서 흔히 사용되고 있는 조건으로 이 지역의 대표적 거래관습을 인정하므로 Incoterms의 세계적 적용을 위해 채용되고 있다고 볼 수 있다.

원래 이 조건은 육상운송, 즉 통관역을 통한 철도운송 혹은 통관장을 통한 도로운송에 의해 물품이 운송될 경우에 사용하기 위해 제정되었으나,

어떠한 형태에도 사용이 가능하며, 앞으로 남북한 경제교류가 원활히 이루어질 때는 본 조건에 의한 거래의 증대가 우리로서는 특히 기대된다.

그러나 주의를 요하는 것으로 DAF와 유사한 free border나 franco border의 사용이다. 이러한 조건이 실제에 있어 DAF보다 더 흔하게 사용되어 지고 있다. 그럼에도 불구하고 이러한 조건들이 사용되어서는 아니된다. 왜냐하면 이들 조건의 경우 일반적으로 접경지까지 운송되는 동안 물품의 멸실 또는 손상위험을 매도인의 의무범위로 하는데 대한 오해가 종종 발생할 수 있기 때문이다.

이들 조건의 경우 매도인은 합의한 지점까지 비용을 부담하는 것은 분명하지만 합의한 지점이 소위 관세지점의 기능, 즉 세관통관의 기능을 당연히 가져야 하는지 여부 또는 동지점이 실질적인 인도지점을 의미하는지 여부가 분명하지 아니하다. 후자의 경우라면 출발 시로부터 합의한 지점에 도착할 때까지 물품에 발생할 수 있는 모든 사건에 대해 매도인은 역시 책임을 져야 한다.

매도인이 목적지까지 운송에 따른 비용을 지급해야 한다는 단순한 사실이 운송과 관련한 모든 위험을 그가 역시 부담해야 함을 반드시 의미하지는 아니한다. 이런 이유에서 free혹은 franco라는 단어만을 사용하는 거래 조건은 피해야 한다.

만약 매도인이 화물의 멸실 또는 손상에 대한 위험을 혹은 인도지점에 도착불이행된 비용뿐만 아니라 위험을 부담하도록 할 의사라면 오히려 이 단어 대신에 delivered라는 단어를 사용하여야 한다.

단지 목적지까지 운임지급을 매도인이 하길 원하고, 국경에서 인도하길 원한다면 C-terms 가운데 CPT나 CIP가 DAF대신 사용되어져야 한다. 그리고 DAF의 경우 접경지, 즉 수입국의 관세선 밖 그러면서 주로 수출국의 최전방에서 물품을 인도하기에 도착지인도조건에 해당하지 아니한다고 생각할 수 있으나 이는 인식의 차이에서 오는 현상이 아닐까 생각된다.

이상과 같은 DAF의 기본원칙에도 불구하고 당사자들이 도착된 운송수단으로부터 물품의 양하와 양하에 따른 위험과 비용을 매도인이 부담하길 원할 경우 이러한 사실을 매매계약서 상에 명시적으로 이러한 취지를 추가해야 하며, 이 경우 계약우선에 의해 Incoterms의 규정에 우선하여 적용되는 것으로, 일종의 DAF의 변형이라 할 수 있다.

동 조건은 물품이 육상국경에서 인도되는 경우 운송수단에 관계없이 사용될 수 있어 이론적으로 볼 때 FCA A.4 b)하의 인도방법에 따른 거래에 포함될 수 있다. 그러나 이미 지적한대로 DAF가 현실적으로 동구국가에서 사용되고 있는 거래관습이요, 중세에 형성된 상인법이 왕권의 확립에 따라 사법, 즉 국내법으로 흡수된 후 상인들의 반발로 다시 등장한 ICC 중심의 새로운 상인법이라 할 수 있는 것으로, hard laws와 soft laws의 조화를 위한 법이자 국제상거래 계약의 간격매우기 법인<sup>8)</sup> Incoterms의 범세계적 적용을 위해 채용된 이상 원래 DAF조건에 충실하여 사용되는 것이 바람직하다고 생각된다.

어떤 의미에선 13가지로 구성되어있는 그러면서 인도의 유형과 위험과 비용에 관해 매매당사자간의 분담에만 관여하는 인도에 관한 통일매매관습인<sup>9)</sup> Incoterms 가운데 도착지 현물도(cash on delivery: 이하 COD거래조건 또는 COD거래라 한다)조건인 DAF는 가장 이해하기가 쉽다. DAF와 관련한 규정된 인도 장소는 국경장소이며, 매도인은 규정된 국경장소까지 운임과 물품에 대한 멸실과 손상 그리고 이에 따른 비용을 지급해야하고, 수출통관의 책임을 가지며, 매수인은 이 지점 이후의 물품의 멸실 또는 손상 그리고 이와 관련한 비용, 수입통관 그리고 계속 운송비에 대하여 책임이 있다.

동 조건의 경우 매도인과 매수인의 국가가 서로 접경할 필요는 없으나 접경의 경우 DAF의 적용이 국경에서 모든 일을 단순하게 수행할 수 있으며, 반면에 매수인은 자국의 국경에서 모든 일을 단순하게 수행할 수가 있다. 이런 경우 DAF조건하에서의 당사자들의 거래는 보다 단순하고 간단하게 처리할 수 있다. 규정에 의하면 DAF는 인도지점이 육지국경이라면 일체의 운송형태에 적용이 가능한 것으로 되어있다<sup>10)</sup>. 그러나 비록 국경이 내수로나 해상을 접할 경우에도 인도 장소로 육상이 사용될 경우에 적용이 가능하다. 당연히 목적지 항의 갑판이나 부두에서 물품을 인도할 경우 DEQ나 DES를 사용하도록 해야 한다. 그리고 국경이 수출국가의 국경을

8) Kritger. A. H., Guide to practical Applications of the CISG, Kluwer Law & Taxation Publisher, 1990, p.234, p.236, Ramberg. J., op. cit. p.20.

9) Houtte, H. V., op. cit., p.154

10) Reynold. F., Incoterms for Americans, Int'l Project, Inc. 1999. p. 99

포함한 일체의 국경을 포함하므로 제 3국에 수출국가의 공장이 진출해 있고, 그 국가가 수입국가와 국경을 접하고 있다면 제 3국의 국경이 DAF조건하의 수출통관된 그러나 수입통관 되지 아니한 물품을 수입국의 국경 바로 직전 그리고 수출국(제 3국) 최전방에 위치한 DAF하의 인도를 위한 지정된 장소로 활용이 가능하다.

동 장소에의 인도는 양하하지 아니한 상태에서 매수인의 임의처분상태로 두는 것이 인도이다.

## 2) DES계약조건과 DEQ계약조건

DES는 전통적인 해상전용조건으로 지정된 목적지항까지 매도인의 책임하에 운송된 후 본선갑판 상에서 수입통관 되지 아니한 상태의 물품을 매수인의 임의처분상태로 인도하는 것을 매도인의 의무로 하는 조건이다. 따라서 본 조건 하에선 매도인은 지정된 목적지까지 물품을 운송하기 위한 모든 조치와 이에 따른 위험과 비용을 책임져야 한다.

만약 당사자들이 본선갑판에서 물품의 인도보다 현실적인 방법인 부두에서의 인도를 책임한계로 하고자 할 경우 변형을 불허하고 이러한 변형의 일종으로 해상전용정형조건인 DEQ의 사용을 권장하고 있다.

본 조건은 해상이나 내수로 또는 복합운송편으로 운송되어 도착지항의 본선갑판상에서 물품이 인도되는 경우에만 사용되어질 수 있다. 주의를 요하는 것으로 다양한 복합운송형태를 통해 운송된다 해도 궁극적으로는 해상 편으로 본선갑판 상에서 인도가 되어질 수 있는 복합운송형태에도 동조건의 적용이 가능함을 알아야 한다.

그러나 ICC 국제상관습 위원회에서 계약이 물품이나 선박의 도착을 조건으로 할 수도 있고 아니할 수도 있는 조건<sup>11)</sup>인 DES의 폐지에 관한 많은 논의<sup>12)</sup> 후에 존속하게 된 동 조건은 해상전용조건이지만 현실적으로 정기선조건의 경우에 용선운송에 주로 사용된다.

---

11) Treitel, G. H., Benjamin's Sale of Goods, 2nd. ed., Sweet & Maxwell, 1981, p.1027

12) 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), pp.153~154.



반면에 본선에의 적재는 매도인 책임이다. DES는 용선운송에 주로 사용되고 있어 양하와 적재비용이 해상운임에 포함되지 아니한다.<sup>13)</sup>

반면에 DEQ는 DES와 거의 같으나 이론적으로 볼 때 DES와 근본적인 차이점은 본선갑판으로부터 부두에 양하할 때까지 일체의 위험과 비용이 매도인의 책임인 점이다. 그러나 영국의 경우 수입국의 관행에 익숙한 도착지 항구에 대리인을 매도인이 두고 있지 아니할 경우 화물의 취급에 따라 발생하는 책임을 매도인이 부담하지 아니하기 때문에 동 조건을 거의 활용하고 있지 아니하다.<sup>14)</sup>

### 3) DDU계약조건과 DDP계약조건

DDU는 운송수단에 관계없이 사용될 수 있으나, 운송수단의 발달에 따른 복합운송을 위한 조건이며, 주로 철도나 도로로 통해 국경이동에 아무런 제재가 없는 EU간의 거래에 보다 적합하기에 이들 국가들간의 거래관행을 반영하기 위해 만들어졌다고 볼 수 있다.

동 조건은 지정된 목적지(도착지) 지정된 장소에서 도착된 운송수단으로 양하되지 아니한 상태로 매수인에게 물품을 인도하되, 물품의 수입통관과 이에 따른 모든 관세, 제세, 기타비용은 물론이고 수입통관과 관련한 모든 비용은 매수인의 책임 하에 이루어져야 하는 조건이다.

이 조건의 경우 매수인이 적기에 수입통관을 취하지 못할 경우, 수입지 세관창고에서 물품의 반출이 금지되고 이로 인해 약속된 장소와 시기에 매수인에게 물품의 인도가 근본적으로 불가능하다.

더더욱 주의를 요하는 것은 궁극적으로 매수인이 수입통관을 취하지 못할 경우, 이로 인해 일어나는 비용과 위험은 매수인 책임이나 물품의 수출 불능에 따른 궁극적인 책임은 매도인에게 귀속할 수밖에 없어 EU지역 외의 국가로서 EU지역에의 수출의 경우나 기타지역에 수출의 경우 매도인은 사전에 주의해야 한다.

그러나 이러한 수입통관과 이와 관련한 비용문제가 전혀 없는 EU간의

13) Reynolds. F., op. cit. p. 119

14) Leo D'Arcy, Carole M. and Barbara C., Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade, 10th ed., Sweet & Maxwell, 2000, p.50

경우 이 조건은 대단히 편리한 조건이다.

이렇게 볼 때 DDU의 경우 규정된 목적지까지 전 운송책임이 매수인이 아닌 매도인에게 있으며 매수인이 해야 할 일은 수입통관과 합의한 시기에 지정된 목적지 인도 장소에서 도착한 운송수단으로부터 수입 통관되지 아니한 물품을 양하하지 아니한 상태로 자신의 임의처분상태로 인도된 물품을 수령하는 것이고, 반면에 매도인은 규정된 인도 장소에서 양하하지 아니한 상태에서 인도를 위하 준비하고 그때까지 물품의 멸실 또는 손상과 이와 관련한 모든 비용에 대하여 책임이 있는 조건이다.

동 조건에서 말하는 지정된 장소는 수입국의 화물도착지점(터미널) 또는 기타 장소이며, 매수인이 여러 곳에 영업장소를 가지고 있을 수 있기 때문에 DDU Busan, Korea와 같이 인도가 이루어질 지정된 장소를 명시해야 한다.<sup>15)</sup>

DDP는 Incoterms 상의 양측인 EXW의 반대되는 조건으로 매도인의 의무 최대와 매수인의 의무 최소의 조건이다. 동 조건은 규정된 목적지 인도 장소까지 전 운송의 책임과 수입통관의 절차 이행 책임을 매도인에게 부과하고 있는 조건으로 매수인이 해야하는 일이라고는 합의한 시기에 규정된 장소에서 물품을 수령하는 것이다.

동 조건에서 말하는 규정된 장소는 매수인 국가의 운송수단 도착지점(터미널)이거나 기타 장소이며, 종종 매수인의 영업장소가 인도 장소가 되기도 한다. 매수인이 여러 개의 영업장소를 가질 수 있기 때문에 DDP Busan Korea와 같이 인도가 이루어질 지정된 장소를 명시해야 한다.

DDP는 목적지에서 수입통관된 물품을 운송수단으로 양하하지 아니한 상태에서 매수인의 임의 처분상태로 인도하는 조건이라면 운송형태에 관계없이 사용이 가능하다.

동 조건은 매도인이 사용하길 매우 꺼릴 정도로 너무 일방적인 조건으로 관세가 면제되지 아니하는 국가에 있는 거래관계가 없는 당사자들에게 매각하는 경우에 더더욱 매도인이 부담스러워 할 수 있는 조건이다. 그러나 거래관계가 많고, 수입통관에 어려움이 없으며, 무역에 관련한 업무와 부대 업무 그리고 자금력 등에서 매도인이 어려움을 겪지 아니하는 반면에, 매

---

15) Reynolds, F., op. cit., p.105

수인의 경우 자금력은 풍부하나 무역에 대한 업무가 미숙한 경우 얼마든지 활용 가능한 조건이다.<sup>16)</sup>

## 2. D-terms상의 당사자들의 주요의무

D-terms상의 당사자들의 주요의무에 대하여 육상전용계약조건인 DAF, 전통적인 해상전용계약조건인 DES와 DEQ, 복합운송계약조건인 DDU와 DDP 등으로 나누어 그 의미를 논하면 다음과 같다.

### 1) DAF 계약조건

#### (1) 매도인의 주요의무

매도인은 수출심포니의 지휘자의 역할을 하는<sup>17)</sup> 매매계약상에 인도하기로 한 물품과 이에 대한 대가로 지급하기로 한 대금지급방법에 따라 매도인은 수출을 위해 적절하게 포장된 그러면서 계약에 일치하는 물품을 적기에 공급해야하며, 매수인은 합의한 대로 대금을 지급해야한다.

당사자들간에 합의한 계약서상에 물품과 대금지급에 대하여 계약서나 신용장 상에 합의하는 것이 일반적이지만 구체적으로 합의가 없는 경우 계약의 준거법(proper law or governing law)에 따라 해석하되, 이마저 없을 경우 “국제물품매매계약에 관한 유엔협약”(UN Convention on Contracts for the Int'l Sale of Goods : CISG) 9조(계약이 적용할 수 있는 관습과 관행)의 규정에 따라 35조(물품의 일치)의 규정과 57조(대금지급장소), 58조(대금지급시기와 물품의 검사), 59조(대금지급요청이 없이도 대금지급의무)의 규정에 따라 물품을 인도하고 대금을 지급해야한다.

법규정에 따라 인도하는 물품의 계약에의 일치의 정도에 관해 표현의 차이가 있으나 적상성<sup>18)</sup>(merchantable quality: merchantability)과 목적에 적

---

16) Reynolds, F., op. cit. p. 113

17) Guillermo J., Export-Import Basics, ICC Publishing. S. A. 1997, p.35

18) 상업적 이해의 측면에서 볼 때 satisfactory quality로 볼 수 있는바 1979년 SGA의 경우 1983 SGA 규정상의 merchantable quality의 개념을 Satisfactory quality의 개념으로 대체하여 규정하고 있다.

합한 품질 또는 적합성(the quality or fitness for any particular purpose)이어야 함이 대전제이다<sup>19)</sup>.

먼저 DAF의 경우 계약에 일치하는 물품과 일치의 증거서류 제공의무 외에 자신의 책임 하에 수출허가서나 기타 공식증인서 또는 매수인의 임의 처분상태로 물품을 두기 위하여 필요한, 예컨대 통과증명서와 같은 기타 서류의 취득과 접경지의 지정된 인도 장소에서 물품을 수출을 위해 그리고 필요한 경우 제3국을 경유하는 사전운송을 위해 필요한 모든 세관절차를 수행해야 한다.

이상과 같은 의무들은 전 D-terms의 공통적인 의무이다. 특히 DAF 하에서 매도인이 사전운송절차에 관해 필요한 것이 있다면 무엇이든지 해야 하는바, 이는 매매계약 체결시에 DAF 다음에 지정된 지점에 물품이 도착하기 전에 여러 나라를 경유해서 물품의 운송이 이루어질 경우에 해당된다. 대개 DAF는 철도편으로 운송되는 물품으로서 제 3국 운송이 필요한 경우에 사용된다. 따라서 이러한 요건의 불이행은 매도인으로 하여금 합의한 인도 장소에 도착을 어렵게 한다.

특히 매도인은 사전통과 절차에 관해 필요할 수 있는 무엇이든지 해야 함을 규정하고 있다. 이러한 사실은 물품이 매매계약서 상의 명시된 지점에 물품이 도착하기 전에 여러 나라를 경유하는 경우이다. 본 조건은 주로 철도편으로 운송되는 물품과 관련한 거래에 사용되는 조건이다. 따라서 이러한 요건에 불일치는 합의한 인도 장소에 매도인의 도착을 방해하게 한다.

철도운송의 현실성을 고려하여 Incoterms 1990 DAF 하에선 제공되는 서류 가운데 통운송서류(the through document of transport)를 요구한 바 있었으나 이러한 서류가 발급될 수 있는 규정을 명시하지 아니함으로 인해 현실적으로 존재하는 운송방식에 따른 서류를 DAF 하의 필수 제공서류로 제공케 하여 이해하기가 어려웠다. 이번엔 이런 현실성을 명문으로 매수인

---

19) SGA, 13, 14. UCC, 2-213-215. CISG, 35. 그러나 국제상사계약에 관한 UNIDROIT 원칙(UNIDROIT Principle of Int'l Commercial Contracts : PICC) 5.6에 의하면 “이행의 품질이 계약에 의하여 지정되어 있지 아니하고 이로부터 결정될 수도 없는 경우에는, 당사자는 사정에 따라 합리적이고 평균의 수준에 떨어지지 아니한 품질의 이행을 제공하여야 한다”고 규정하므로, 일반적인 국제무역법규의 규정과는 다소 달리 규정하고 있다.

이 매도인에게 국경의 지정된 장소를 넘어 계속운송을 위해 자신의 위험과 비용으로 요청할 수 있는 특수한 경우에 제공되는 서류로 추가되었다.

규정에 의하면 주된 운송계약의 체결의무가 매도인에게 있는 것으로 되어 있으나, 사실 동 조건하에서는 지금까지의 Incoterms와 달리 주된 운송계약과 이에 따른 주된 운송의 개념이 적용되지 아니하고 엄격한 의미에서의 무사항도 아니다. 왜냐하면 국경에서 인도하기에 인도 지점까지는 매도인이 운송 책임이 있고, 인도 이후의 운송은 매수인 책임이기 때문이다. 그러나 현실적으로 동구의 철도운송을 수용하기 위한 조건이기에 철도운송의 특성상 국경을 넘어 수입지 역까지 연속운송이 시간적으로, 비용적으로 그리고 물품의 관리면에서 도움이 되기에 수출입금지 내지 제한품목이 아닌 경우 출발지역에서 출발하여 국경을 넘어 계속운송이 이루어지고 있다. 따라서 국경을 넘어 계속되는 연속운송을 필요로 할 경우 매수인은 매도인에게 요청하고 계속운송에 따른 비용을 지급하면 매도인이 통 운송을 주선할 협조의무를 지닌다. 이런 경우 주된 운송의 개념이 적용될 수 있고, 매도인 책임이라 할 수 있다. 그리고 주된 운송 개념의 적용이 가능한 또 하나의 경우는 DAF에 의해 적용되는 지상운송이동이 복합운송의 중점이 되는 경우로서 매도인의 영업장소에서 수출통관 된 물품을 적재하여 국경을 넘어 복합운송의 수입지 종점에서 인도되는 경우 철도운송과 마찬가지로 역시 규정에 따라 매수인의 요청에 따라 매도인이 수입지 지정된 터미널까지 운송을 주선하기에 주된 운송계약의 책임은 매도인에게 있으나 운임의 구분은 국내와 국외로 구분하여 국외부분은 매수인 부담이 된다.<sup>20)</sup>

따라서 규정된 장소에서 인도를 위한 매도인의 영업장소에서 운송수단에 물품의 적재는 물론이고 매수인의 요청에 의한 계속 운송의 경우를 제외하고 규정된 인도 장소까지의 물품의 멸실 또는 손상의 위험과 이와 관련하여 발생하는 모든 비용은 매도인부담이다.

규정된 장소에서 인도의 방법은 보충법<sup>21)</sup>의 역할을 하는 전 Incoterms에 의하면 매도인은 도착지에서 매수인의 임의처분상태로 물품을 적치해야 한다. 이 경우 물품의 인도를 위한 정확한 지점은 선택된 D-terms에 좌우된

20) Reynolds. F., op. cit. p. 99

21) Houtte, H. V., op. cit., p. 153

다. 예컨대 DAF의 경우 A.4에 따라 물품을 국경지 지정된 인도 장소에서 매수인의 임의처분상태로 적치되어야 한다. 따라서 Incoterms 2000은 양하되지 아니한 도착 운송수단 상에서 매수인의 임의처분상태로 물품이 적치되어야 함을 명시하고 있다.

만약 매매계약서 상에 관련 국가의 국경만 지정되어 있고 인도가 이루어져야 하는 국경상의 장소가 지정되어 있지 아니한 경우, 예컨대 계약이 “DAF 이태리 국경”과 같이 명시하고 있을 경우 서문 13에 따라 매도인은 자신의 목적에 가장 적합한 국경의 장소를 선택할 수 있으며, 이 경우의 장소가 DAF 다음의 named place에 해당한다. 물론 이런 경우 지점이 여러 개 있을 경우 역시 자신의 목적에 적합한 지점을 선택할 수 있으며, 이때의 지점이 DAF 다음에 named place가 된다. 선택권에 관한 사항은 서문 13을 참조할 수 있다.

철도운송은 하차로부터 물품을 양하하여 다른 하차에 재 적재 없이 국경을 계속 통과하는 것이 일반적이다. 따라서 매수인의 임의처분 상태로 물품의 적치는 현실적으로 실제 존재하지 아니한다.<sup>22)</sup>

대신에 매수인의 요청에 따라 매도인은 수입국의 최종 도착지 장소까지 통(용)철도화물운송장을 매수인에게 제공하게 된다.<sup>23)</sup> 이런 사실이 CAD를 겸하는 서류인 통(용)운송서류를 COD하의 필수적 제공서류로 하는 이유이다.

목적지 까지 운송에 따라 규정된 장소에서 인도할 때까지의 위험에 대비한 부보는 당사자들의 의무사항이 아니므로 매도인 자신이 알아서 할 일이다. 그러나 주로 DAF는 지상운송을 통해 이루어지기 때문에, 그리고 지정된 국경장소는 대부분 매도인의 국경이기 때문에 DAF 물품을 매도인은 국경까지 자신을 위해 국내육상보험에 부보 할 수 있을 뿐만 아니라 부보가 필요할 수 있다. 물론 국경에서 인도 후나 통 운송이나 일관운송의 경우에 국경 통과 후를 위해 매수인은 역시 국내보험에 부보 할 수 있다.

매도인은 국경의 지정된 장소까지 물품의 발송에 관한 사실과 매수인이 물품의 인도를 수령하는데 필요한 조치를 취하는데 필요한 통지를 시간적으로도 충분하고 내용적으로도 충분한 통지를 해야 한다. 그러나

22) 원칙은 이렇게 하는 것이 DAF이고, 이렇게 됨으로 DAF가 COD거래이다.

23) 이렇게 함은 모든 책임은 COD이나 L/C에 의한 서류도(cash against documents: CAD)거래를 의미하게 된다.

Incoterms 상에는 이러한 통지의 해태에 대한 규정은 없으나, 이러한 통지의 해태는 계약위반임이 계약법의 규정인바, Incoterms가 비록 통일상관습이나 계약법의 범위에 해당하므로 이러한 추정이 가능할 수 있다. 이러한 사실은 D-terms 상의 매도인의 공통의 사항이다.

물품이 실질적으로 국경에서 물리적으로 인도되는 경우 매도인은 자신의 비용으로 인도를 입증하는 통상의 서류 또는 기타 증거를 매수인에게 제공해야 한다.<sup>24)</sup> 이때의 서류는 대개 철도화물운송장이나 도착지의 혼잡 등을 피하기 위해 현실적으로 창고에 입고시키고 화물인도 지시서(delivery order: D/O)나 창고증권 등을 제공하기도 한다. 그러나 DAF A.4에서 언급한 바와 같이 철도편으로 운송되는 물품은 주로 하차에 적재된 상태로 최종 도착지까지 계속된다. 이런 경우 매도인이 A.3 a) ii)에 따라 계약운송을 위해 계약을 체결하기로 합의한 경우 매도인은 통상의 통운송서류를 매수인에게 제공해야 한다.<sup>25)</sup>

Incoterms 1990에서는 운송서류의 취득은 매수인의 책임에도 불구하고 매수인의 요청에 의한 매도인의 협조가 아닌 필수제공서류로 규정하였는 바, 이러한 사실은 실제 하차되어 재 적재되지 아니하고 계속해서 운송되는 DAF의 현실성을 고려하므로 DAF 하의 필수제공서류인 인도증거서류의 대신으로 통 운송서류가 제공되어야 하기 때문이다. 그러나 이번에는 이러한 현실성을 A.4 a) ii)와 이에 근거한 A.8 ii)를 통해 현실화시켰다.

물론 지금까지와 같이 이러한 서류들은 당사자들이 전자방식으로 통신하기로 합의한 경우 EDI 통신문으로 대체되어질 수 있는바, 이러한 사실은 전 Incoterms의 공통적인 사항이다.

현실적으로 매도인이 규정된 국경장소까지의 운임선급 된 대개 무고장철도 또는 도로화물운송장(a freight prepaid clean rail or road waybill or bill of lading)이나 통운송서류 또는 복합운송서류(a freight prepaid clean through transport document or multi-modal transport document)가 제공서류이며, 이들 서류들은 COD와 CAD를 모두 겸하는 필수제공서류가 된다.

24) 이를 확대 COD라 할 수 있다.

25) 이때의 서류는 확대 COD 겸 CAD거래 겸용서류라 할 수 있다.

(2) 매수인의 주요의무

매도인의 물품인도에 대하여 매매계약의 규정에 따라 매수인은 대금을 지급해야하는바, 현실적으로 동 조건하에서 가능한 대금지급방법은 지상운송에 동 조건이 주로 사용되기 때문에 동 조건은 주문불(payment by order)이나 청산계정불(payment by open account)이 이상적이라 할 수 있다.<sup>26)</sup> 왜냐하면 연속적인 소량 거래가 대부분이기 때문이다. 물론 단일 운송인이 사전 운송과 계속운송을 담당할 경우 COD거래가 가능하며, 이런 경우라도 CAD거래가 가능할 수 있다. 그러나 현실적으로 당사자들의 합의에 따라 CAD거래가 신용장이나 계약서를 통해 가능할 수 있으나, 소규모 계속거래로 인해 드물다고 볼 수 있다. 더욱이 철도화물운송장이나 도로화물운송장 등은 이들에 적용되는 통일규칙<sup>27)</sup>이 있으나 해상화물운송장에 관한 CMI규칙<sup>28)</sup>과는 달리 규정상의 서명인정상의 문제로 인한 사기의 위험이 있어 잘 사용되고 있지 아니하고 있다.

본 조건 하에서 매수인은 자신의 책임 하에 수입허가서나 기타 공식승인서 취득은 물론이고, 매도인의 의무에서와 같이 자신의 처분 하에 인도된 물품을 수령하여 목적지까지 자신의 운송해야 함으로 필요에 따라 경유하게 될 국가의 통과를 위해 필요한 통과증명서와 같은 기타서류의 취득이 필요하다. 이런 경우에 대비한 규정이 신설되었는바, EU지역이나 자유무역지대간의 거래를 위한 것이라 할 수 있다. 그리고 물품의 수입을 위해 필요한 경우로써, 계속운송을 위해 수출입국접경지 혹은 제3국 접경지로서 수입국의 관세선 밖의 지정 인도지점에 위치한 통관장이나 통관역 등에서 세관절차를 수행할 의무가 있다. 이런 경우 수입금지 또는 면책을 호소할 수 있는 매매계약서 상의 특수한 구제조항이 없는 한 물품에 대한 대금을 지급해야 할 자신의 의무를 매수인에게 면제시키지 못한다. 대개 이러한 구제조항들은 준거법에 따라 계약해제권의 인정이나 이행기간 연장을 하고 있다.

---

26) Reynolds. F., op, cit, p.100

27) 매도인이 물품을 인도하기 위한 도로운송에 관한 통일규칙(Convention for Carriage of Goods by Road: CMR), 철도화물에 관한 통일규칙(Convention for Carriage of Goods by Rail: CIM)을 의미한다.

28) CMI Uniform Rules for Sea Waybills 1990



매수인의 요청에 의한 통운송이나 일관운송의 경우든, 정상적인 국경에서의 인도되는 경우든 인도지점에서 수입자의 영업장소까지의 계속운송은 매수인 책임이다.

매수인은 자신이 지정된 장소에서 합의한 기간 내의 수령시기 및 또는 지점을 결정할 권리를 가진 경우 이에 대하여 매도인에게 시간적으로도 내용적으로도 충분한 통지를 해야 한다.

매수인이 이러한 문제에 관해 결정할 선택권을 가진 경우로써 인취 시기와 장소에 대한 매도인에게 매수인의 통지해태는 매매계약서 상에 물품이 A.4에 따라 인도완료되기 전에 물품의 멸실 또는 물품에 대한 손상의 위험을 이전시키는 원인이 될 수 있다. 이 뿐만 아니라 이러한 해태는 매수인의 통지해태의 결과로서 매도인이 지급한 모든 추가비용을 지급할 의무가 매수인에게 있게 할 수 있으며, 매도인에게 수령시기와 지점을 결정하는 선택권을 허용하는 결과를 초래할 수 있고, 이러한 의무의 위반은 계약위반을 구성하게 된다. 그러나 현실적으로 시기와 장소는 L/C 등을 통해 사전에 정해지고 있고, 특수한 경우 계약에 의해 추후 통지할 수가 있으며, 이 경우 서문 13의 규정에 따라 권리와 의무로 할 수 있다. 이러한 사실은 D-terms상의 매수인의 공통의 사항이다.

규정된 장소에서 인도 후의 물품의 멸실 또는 손상의 위험과 이와 관련하여 발생하는 모든 비용은 매수인 부담이다. 따라서 자신의 필요에 따라 매도인에게 요청하여 매도인이 계속운송을 주선한다 해도 계속운송의 경우 모든 위험과 비용은 매수인 부담이다.

## 2) DES계약조건과 DEQ계약조건

### (1) 매도인의 주요의무

양 조건하에서 매도인은 자신의 책임 하에 수출허가나 이를 대신할 수 있는 기타 공식승인 또는 기타 이들 서류에 갈음하는 서류, 예컨대 E/L이나 기타 공적승인을 포함한 서류를 취득해야 하고 EU간이나 자유무역지대간의 거래 외의 경우 물품의 수출과 제3국을 경유하여 수출되는 경우 제3국 운송을 위해 필요한 모든 세관절차를 수출국에서 수행해야 한다.

양 조건하에서 매도인은 물품이 도착지에 실질적으로 도착해야 함을 보장해야 하므로 매도인이 물품의 운송을 준비하고 운임을 지급해야 함은 이

런 이유에서이다. 따라서 매도인의 운송선택은 이러한 선택이 운송인으로부터 물품을 수령할 매수인의 의무에 영향을 미치는 한 매수인에게 가장 중요하다. 만약 매도인이 매수인으로 하여금 운송인으로부터 물품을 수령하는데 있어서 보다 어렵게 만들거나 비용이 많이 들게 하는 특수한 운송수단을 선택한다면 매도인의 운송수단 선택에 따라 일어나는 일체의 추가 비용이나 위험은 매도인 부담이다.

요청이 있을 경우 매도인은 매수인의 위험과 비용으로 매수인이 지정한 최종도착지까지 국경의 지정된 장소(지점포함)를 넘어 계속 운송계약을 주선힌해 줄 수 있다. 그러나 이러한 경우 매도인은 거절할 수 있으며, 거절에 따라 즉각적 통지가 의무는 아니나 매수인의 입장을 고려하여 즉시 통지해야 한다.

물품의 인도항구에 도착하여 동 종류의 물품의 인도를 위해 사용되는 장소에 도착하는 선박으로부터 매수인에게 인도가 이루어지는 조건<sup>29)</sup>인 DES 하의 물품의 인도를 위한 정확한 지점은 본 조건의 다음에 명시된 장소이다. 본 조건의 경우 동 규정에 의하면 물품은 양하 지점의 본선갑판 상에서 매수인의 임의처분상태로 인도되어야 하는바, 이러한 일은 물품의 성질에 적합한 양하 장비를 통해 물품을 본선으로부터 이동할 수 있는 방법으로 이루어져야 한다.<sup>30)</sup> 특수 bulk 화물의 경우 이러한 방법의 인도가 가능하나 기타 일반화물의 경우 DEQ와 같이 현실적으로 보세창고 내지는 보세 운송에 의한 자가장치장에서 인도되고 있어, 위험과 비용 등의 문제를 제외하면 인도방법은 DEQ와 같다고 볼 수 있다.

반면에 가끔 지정된 선적항구와 관련이 있는 “franco quay” 또는 “free to dock”과 같은 조건으로 혼동해서는 아니되는 조건<sup>31)</sup>인 DEQ의 경우 물품의 인도를 위한 정확한 지점은 본 조건의 다음에 명시된 장소이므로 규

29) Leo D’Arcy, Carole M. and Barbara C., op. cit., p.51

30) 이에 비하여 UCC, 2-322에 의하면 “the risk of loss does not pass the buyer until the goods leave the ship’s tackle or are otherwise properly unloaded로 되어 있고 comments에 의하면 the delivery term ‘Ex Ship’, as between seller and buyer, is a reverse of the FAS term covered”로 규정되어 인도 장소가 선측임을 명시하고 있어 Incoterms와 UCC간에 차이가 있다. RAFTD는 더 이상 개정이 없을 것임이 1965년 5월에 이스탄불에서 개최된 ICC총회석상에서 미국대표에 의해 확인되었다 (早岡良平, 51 賣買と商慣習, 昭和, 布井出版社, p.9).

31) Schmitthoff, C. M., Export Trade, 9th ed., Stevens & Sons, 1990, p.58

정에 따라 물품은 지정된 도착지항의 부두 상에서 매수인의 임의처분상태로 적치되어야한다.

양 조건하에서 매도인은 매수인으로 하여금 B.4에 따라 적기에 물품의 수령준비를 하도록 하기 위해 선박의 예정 도착시기(estimated time of departure: ETD)와 기타 필요한 통지에 관해 충분한 시간적 여유를 두고 매수인에게 통지해야 한다.

양 조건하에서 매도인이 제공해야 할 운송서류의 경우 대부분의 경우 매수인은 운송인으로부터 물품을 취득할 수 있게 하기 위하여 서류를 요구할 것이다. 전통적으로 관련서류는 유통가능 B/L이며, 이 서류는 DES가 산적화물을 위해 사용될 때 여전히 중요한 서류이다. 왜냐하면 이 서류 없이는 자신의 물품을 신속하게 수령할 수 없기 때문이다. 그러나 이러한 B/L은 총 B/L 수량을 여러 명의 매수인을 위해 소량으로 분할하는 D/O에 의해 종종 대체되고 있다고 주장<sup>32)</sup>하고 있다. 그러나 본인의 생각으로는 본선 상에서의 COD거래이나 bulk화물을 제외한 기타화물의 경우 본선 상에서의 COD거래가 현실적으로 어려울 뿐만 아니라 오히려 신속한 물품의 수령을 지체시킬 수 있기에 신속한 물품의 수령을 위해 본선 상에서의 COD거래가 서류에 의한 부두 또는 더 현실적으로 창고에서의 COD거래로(확대 COD 의미) 확대연장 되어지기에 그리고 합의에 따라 L/C 등에 의한 CAD거래로서 대금결제를 하기 위해 A.8 규정과 같이 규정되어 있다고 볼 수 있다.

## (2) 매수인의 주요의무

양 조건하에서 매수인은 매도인의 물품의 인도에 따라 대금을 지급해야 하는바, 현실적으로 가능한 지급방법은 특별한 합의가 없는 한 매도인이 매수인에게 선적서류를 양도하므로 자신의 인도의무를 이행한 것으로 할 수 없는 조건<sup>33)</sup>인 DES의 경우 어떤 형태의 지급조건에도 적용될 수 있는 조건이다. 그러나 동 조건은 대량선적이 이루어지는 산적화물을 위한 용선을 통해 이루어지는 해상전용조건이기 때문에 수출자의 입장에서는 대금지급이 보증되는 지급조건을 요구할 필요가 있다.

32) Ramberg, J., op. cit., p.150.

33) Treitel, G. H., op. cit., p.1904

그리고 DEQ 역시 당사자들의 합의에 따라 어떤 형태의 지급조건에도 적용이 가능하나 수출자의 입장에서 볼 때 동 조건에 적합한 지급조건은 선급, 취소불능 신용장에 의한 지급, 추심결제 또는 청산계정에 의한 지급이 적합한 지급조건으로 볼 수 있다.<sup>34)</sup>

양 조건하에서 매수인은 수입허가를 취득하고 이와 관련한 모든 비용과 위험을 부담해야 한다. 따라서 매매계약서 상에 이에 대한 수입금지(매수인으로 하여금 물품에 대하여 지급해야 할 자신의 의무를 면책시키지 아니한다. 일반적으로 이러한 면책조항은 준거법 하에 인정되는 기간 연장이나 계약해제권을 규정할 수 있다.

지정된 항구에서 물품을 수령하여 계속 운송을 할 경우 일체의 위험과 비용은 매수인 부담이다.

### 3) DDU 계약조건과 DDP 계약조건

#### (1) 매도인의 주요의무

DDU의 경우 지정된 목적지 장소에서 물품을 인도하기 위해 수출허가, 매도인의 영업장소에서 운송수단에 물품의 적재에서부터 사전운송, 주된 운송 그리고 목적지 지점에 도착 시까지 물품의 멸실 또는 손상 그리고 이와 관련하여 발생하는 일체의 비용은 모두 매도인 부담이다.

양조건 공히 수입국내의 계속운송, 즉 수입국내 운송은 규정된 장소가 매수인 측의 약속한 도착지점이 아닌 수입지에서 이루어지는 국내운송이라도 여전히 매도인 책임이다.

경우에 따라선 인도를 위해 규정된 장소가 도착지점(화물터미널)이 아닌 장소인 경우 수입국내에서의 계속운송, 즉 국내운송은 매도인에게 어려움을 줄 수 있다. 이런 경우 매도인이 계속운송을 제공하는 주된 운송계약을 체결하지 아니한다면, 매도인은 수입국내에서 계속운송을 위한 운송계약을 체결해야 하는바, 이러한 사실은 매수인이 매도인보다 수입국의 운송사정을 더 잘 알고 있다는 사실에도 불구하고 실제 일어나고 있다. 이렇게 볼 때 이런 경우는 마치 매수인이 매도인 국가의 사전운송 계약을 체결해야 하는 EXW하의 매수인의 입장과 똑같다.

---

34) Reynolds. F., op. cit. p. 124

경우에 따라선 door to door, port to port와 같은 수입국내 계속운송을 포함하는 일관복합운송계약 또는 복합운송계약은 양조건을 보다 실용적인 조건으로 만들 수 있다. 그러나 해상선적의 경우 이러한 운송방식은 컨테이너에 대개 제한될 수밖에 없다.

반면에 DDP의 경우 DDU와 달리 수입관세를 매도인의 지급해야하는 바, 정확한 견적을 위하여 매도인은 수입국정부에서 부과하는 수입관세, 쿼터세, 상계관세 등을 사전에 기억하고 있어야 하며, 최소한도로 그는 수입국가에 있는 관세사(a custom broker)를 활용해야 한다.

대부분의 나라에서 부가가치세(a value added tax: VAT)를 부과하고 있다. VAT는 수입관세가 아니나, 수입통관시에 일반적으로 징수되고 있기 때문에, 당사자들은 이러한 세금의 취급에 관해 Incoterms의 규정과 관계없이 합의해야 한다.

양 조건하의 물품의 인도방법은 도착시의 지정된 장소에서 매수인의 임의처분상태로 물품을 매도인은 적치해야 한다. 이 경우 물품의 인도를 위한 정확한 지점은 본 조건의 다음에 명시된 장소 또는 계약서상의 동 장소 내의 지점이 된다.

Incoterms 2000은 물품이 매수인의 거소 또는 매수인의 관리 하에 있는 장소에 인도되는 경우 물품이 동 장소에서 양하되지 아니한 도착운송수단 상에서 매수인의 임의처분상태로 적치된 때 인도는 완료됨을 규정하고 있다. 기타의 경우 인도는 물품이 매수인의 수거(짐운송)수단에 적재완료 된 때 일반적으로 완료된다.

양 조건하에서 매도인은 매수인으로 하여금 인도에 따라 적기에 수령을 위한 사전준비를 할 수 있도록 하기 위해 물품이 발송완료 된 때와 물품이 합의 또는 선택한 인도지점에 임의처분상태로 적치될 시기에 관해 매수인에게 충분한 통지를 해야 한다.

사실 양 조건의 경우 대부분의 경우 매수인은 운송인으로부터 물품을 수령하기 위하여 서류를 요구하고 있는<sup>35)</sup>바, 양 조건하에서의 제공서류로서 매도인은 지정목적지 장소에까지 운송을 책임져야하기 때문에 그는 연장 COD를 위한 화물인도지시서(delivery order: D/O)나 CAD에 대비한 그리

35) Reynolds. F., op. cit. p. 105~106

면서 동 조건에 맞는 운송서류를 필수적으로 제공해야한다. 이 경우 COD용 서류와 CAD용 서류 모두가 대안관계<sup>36)</sup>에 있고, 통상운송서류와의 교환 없이 화물인도지시서의 발급이 불가능하기에 규정상에 이들 서류와 관련하여 “…… and/or ……” 로 표시하고 있다. 그리고 이런 이유에서 당연 필수 제공서류와 협조필수제공서류를 모두 포함하고 있는 COD거래인 FCA의 제공서류에 대한 표현방법(provide, render)과 달리 모두 당연필수제공서류 표현(provide)으로 통일하고 있다.<sup>37)</sup>

## (2) 매수인의 주요의무

매수인은 매도인의 물품인도에 대하여 대금지급을 해야 하는바, DDU는 단일 “…… to door” 복합운송계약이 단일복합운송서류(a single multimodal transport document)를 발급할 경우 L/C에 의한 지급조건에 잘 어울리는 조건이다. 이런 방식이 아닌 지급방법의 경우 수입지 국내운송을 위해 매도인이 별도로 운송계약을 체결하고 이행에 따른 적절한 운송서류를 수취할 때까지 지급은 연기될 수 있다.

DDU는 사전지급조건에도 잘 어울리는 조건이다. 그러나 규정된 장소가 도착지점(운송수단의 터미널) 이외의 장소인 경우 매도인은 사전지급 금액을 알기 위하여 필요한 계속운송의 운임이 어느 정도 인지를 알기 위한 믿을 만한 견적을 준비해야 한다. 그러나 이러한 사실은 물품이나 운송서류와 교환으로 즉시 지급을 요구하고 있는 지급조건과 조화를 기하지 못할 수가 있다.

매도인이 수입국에서 계속운송의 당사자가 될 경우 그는 지급과 교환으로만 인도를 하도록 계속운송인에게 지시하므로 COD를 실현하는 것이 가능하다. 이러한 방법은 예컨대 미국에서 캐나다까지 트럭선적의 경우나, “door to door”항공 선적과 같이 단일운송인과 거래의 경우에 미국인에게 잘 어울리는 조건이다. 그러나 한 사람이상의 운송인이 개입하고 운송수단

---

36) 예컨대 산적화물(bulk cargo)의 경우 하나의 운송서류에 근거해서 여러 명의 매수인에게 해당 화물인도지시서가 발급된 경우에 운송서류와 화물인도지시기간에는 대안관계에 있다고 볼 수 있다.

37) 오세창, “Incoterms 2000 D-terms의 문제점과 개정방안”, 한국무역상무학회, 무역상무연구, 제 15권 2001, 2, p. 53

의 도착지점을 넘어 다른 지점에서 인도와 COD거래를 연계시키려는 기도는 수취계정 추심(지급)을 외국인도 운송인에 의해 좌우되게 하는 결과를 가져오기에 매도인에게는 불안할 수가 있다. 따라서 이러한 지급방법은 좋은 방법이 아닐 수 있다. 경우에 따라선 이상적이지 못하지만 L/C 개입 없이 화환(sight draft document)과 교환으로 지급하는 순수 CAD지급방법(일종의 추심결제방식) 역시 좋은 선택일 수 있다. 그러나 이상과 같은 다양한 지급방법도 신용장의 개입이나 사전지급외의 지급방법의 경우에 있을 수 있는 일로 매수인의 지급거절에는 속수무책임을 알아야 한다. 따라서 이런 경우 매도인이 매수인 국가내륙 깊숙이 자리 잡고 있는 규정된 인도 장소에 까지 인도를 위해 준비해야한다면 지급거절 내지 지연에 따른 인도유보는 엄청난 비용을 초래할 수 있다.<sup>38)</sup>

반면에 DDP의 경우 동 조건과 조화되는 지급조건은 사전지급이나 신용이 좋은 매수인과의 청산계정거래 등이 바람직하다. 사전지급의 경우는 매도인이 물품을 발송한 사실을 증명할 만한 서류에 근거하여 매도인에게 알리고 매수인은 이를 확인하는 즉시 송금하는 형태가 지배적이며, 신용이 두터운 그러면서 계속거래의 관계에 있는 청산계정거래가 바람직하다. 그러나 가끔 “franco domicile” 또는 “free delivery”로 표현되는 조건으로 매수인이 가장 호의적으로 취득할 수 있는 조건이자 매도인에게는 가장 부담이 큰 조건<sup>39)</sup>인 DDP 거래에 따른 지급보장을 위해 물품에 대한 권리나 점유권을 제한하는 서류를 사용하려는 기도는 이미 일방적인 거래에 위험만 더할 뿐이다. 왜냐하면 물품이 수입 통관되면 매수인의 지급불능에 따른 물품의 반환조치의 가능성에 대한 상당한 권한을 매수인이 가지고 있기 때문이다. 이렇게 볼 때 DDP는 신용위험이라는 추가부담을 추가하지 아니해도 이 자체만으로도 거래에 위험이 충분히 있다고 볼 수 있다.

DDP거래에 있어 일반무역거래에 흔히 사용되고 있는 취소불능신용장은 매도인이 지급을 위해 제출할 필요가 있는 서류가 무엇인지를 매도인 스스로 자문할 때 까지는 지급과 관련하여 우선 안전한 거래인 것처럼 보일 수 있다. 그러나 수입통관이 어떤 이유로든지 승인되지 아니한다면 대금 지급

38) Reynolds. F., op. cit. pp. 106~107

39) Schmitthoff. C, M., op. cit., p.585

을 받을 수가 없고, 수입통관이 될 때까지 지급이 되지 아니함을 의미하는 수입관세 지급필서류의 제출을 신용장이 요구할 수 있음을 생각한다면 그렇게 안전한 지급방법이 아닐 수 있다.<sup>40)</sup>

DDU의 경우 매수인은 수입허가를 취득하고 이와 관련한 모든 비용과 위험을 부담해야 한다. 따라서 매매계약서 상에 이에 대한 수입금지 매수인으로 하여금 물품에 대하여 지급해야 할 자신의 의무를 면책시키지 아니한다. 일반적으로 이러한 면책조항은 준거법 하에 인정되는 기간 연장이나 계약해제권을 규정할 수 있다.

반면에 DDP는 수입통관과 관세의 지급은 매수인의 의무가 아닌 매도인 의무이다.

### III. D-terms의 특징과 실무적용상의 한계

이상에서의 목적지의 지정된 장소나 항구에 까지 통상의 경로를 통해 통상의 관례에 따라 자신의 비용으로 물품의 운송계약을 체결해야 할 의무가 공통적으로 있는<sup>41)</sup> D-terms의 의미와 D-terms상의 당사자들의 주요의무를 근거해서 D-terms를 실무에 적용 할 경우 현실적으로 문제가 될 수 있는 사항을 D-terms의 특징과 실무적용상의 한계를 중심으로 하여 이하에서 논하고자 한다.

#### 1. DAF계약조건의 특징과 한계

##### 1) DAF계약조건의 특징

DAF는 수출자들에게 수출통관에 따른 위험을 최소화할 수가 있다. 왜냐하면 예컨대 FOB의 경우 수출통관의 책임은 매도인이지만 DAF 조건하에

---

40) Reynolds, F., op. cit. p. 115

41) Gulliremo, J., op. cit. p.85



선 매도인은 국경인도장소에 까지 물품을 운송할 책임이 있으므로 다른 조건의 경우처럼 매수인에 의한 물품의 불법유통의 위험이 감소할 수 있기 때문이다. 이러한 특징은 용선한 선박의 공간을 이용할 경우의 DES와 DEQ의 경우를 제외하면 기타 D-terms의 경우도 마찬가지이다.

## 2) DAF계약조건의 실무적용상의 한계

영국의 경우 대륙국가로부터 채소나 과일을 구입할 때 “franco frontier”로 종종 구입하는 조건으로 해상이나 항공운송이 수반되는 대륙수출거래에 종종 사용되는 조건과 유사한<sup>42)</sup> DAF는 해상이나 항공운송이 수반되지 아니하는 대륙국 간의 수출에 사용되는 조건<sup>43)</sup>으로 인도지점이 국경이라면 일체의 운송형태에 적용이 가능하다하고 규정하고 있다. 그러나 이는 DAF를 3국을 포함한 순수육상운송을 통한 국경에서의 인도만을 위한 조건을 전제한 경우를 의미하지 아니하고 최종적인 인도 장소는 국경이나 운송과정에서 해상이나 내수로를 경유할 경우도 해당하는 의미로 생각할 수가 있다. 그 이유는 다음과 같다.

사면이 바다로 둘러싸여 있는 나라에서는 이용되고 있지 아니하는 조건<sup>44)</sup>인 DAF를 구성하는 frontier는 일종의 정치적인 분계선과 같은 국경 내지 경계(a boundary, a white stripe)를 목시할 뿐이다. 따라서 어떤 의미에선 DAF란 순수지상 운송용이라기보다는 지상운송을 매도인이 물품을 인도하기 위한 마지막 구간으로 하는 복합운송의 경우로써 국경근처의 복합운송수단의 터미널에서 인도하는 조건에도 적용되는 것으로 볼 수 있다. 예컨대 뉴욕에서 스위스까지의 운송은 내륙에 둘러싸여 있는 스위스까지 운송을 하기 위해 해상운송은 물론이고 유럽에 있는 특정 국가를 통과할 필요가 있으며, 만약 선적품이 독일을 경우 할 경우 스위스와 독일국경에 위치하고 있는 복합운송의 화물터미널 일수도 있는 장소인 특정장소에서 인도할 경우 DAF Lorrach와 같이 사용할 경우에도 적용 가능한 조건이다.

그리고 이미 위에서 언급하였듯이 수출국과 수입국 사이에 내수로나 해

42) Schmitthoff, C. M., op. cit., p.58, 北川俊光·柏木昇, 國際取引法, 有斐閣, 1999. p.69

43) Leo D'Arcy, Carole M. and Barbara C., op. cit., p.50

44) 北川俊光·柏木昇, 國際取引法, 有斐閣, 1999. p.69

상이 있고 인도 장소가 수출국의 육상 최전방이거나 내수로나 해상을 통과한 육상이 수출국의 최전방인 경우 인도 장소가 육상국경이기에 DAF조건 역시 규정에 의하면 적용이 가능<sup>45)</sup>하다.

이상과 같은 두개의 경우에 DAF조건이 적용될 수 있는데도 복합운송으로 이루어지는 육상운송에만 DAF가 적용되어야 한다는 것으로 생각하는 것은 문제가 있다. 사실 위와 같은 두 경우에는 융통성이 있고 복합운송을 쉽게 수용하고 있는 DDU도 적용이 가능하다.

그리고 DAF의 또 다른 경우에서의 사용의 가능성이 Incoterms 2000 개정 회의 때 이루어졌다. 즉 일종의 국경이라 할 수 있는 자유무역지역을 출구로 하는 선적품의 매각에의 적용이다. 이러한 경우는 DAF보다 흔히 사용되는 Incoterms가 있음에도 불구하고, 이들과 똑같은 결과를 낼 수 있는 DAF의 사용이 가능하다. 예컨대 자유무역지대 창고로 이동된 물품이 어떤 방법으로 인도하는 지를 단순히 무시하고 인도장소로서 “FCA 자유무역지대”를 사용하는 경우나, 자유무역지대를 단순히 통과한 물품을 DDU조건으로 판매할 경우이다. 이런 경우 실질적인 결과는 FCA 또는 DDU와 비슷하나 모두 DAF조건으로의 사용이 가능할 수 있다.

## 2. DDU와 DDP계약조건의 특징과 실무적용상의 한계

### 1) DDU 계약조건

#### (1) DDU계약조건의 특징

DDU로 수입하는 자는 자금력이 풍부하고 수입상에 문제가 없으나, 무역업무에 대한 이해가 부족한 경우로서 구입하고자하는 물품이 있을 경우 DDU조건으로의 수입은 매우 매력적일 수 있다. 그러나 예컨대 미국의 경우 수입자들은 DDU조건으로 거래할 경우 상업송장의 구성이 적어도 F-terms 가격에서 시작하여 목적지 도착할 때까지 비용구성항목을 상세히 명시하고 있는지를 확인해야 한다. 왜냐하면 미국의 종가세(ad valorem duty)는 우리나라 모양으로 정상도착가격인 CIF 기준으로 부과되지 아니하

---

45) Incoterms 2000, DAF, definition

기 때문이다.

일반적으로 DDU는 매수인 국가의 운송의 도착지점을 넘어서 이루어질 때 그 사용이 바람직하나 규정된 인도 장소가 항구나 공항과 같은 매수인 국가의 운송수단 도착지점인 경우 C-terms의 사용이 바람직하다. 그러나 DDU 거래의 경우 원칙은 아니라 해도 물품의 인도 장소를 운송수단의 도착지점과 일치되게 한다면 그 활용을 높일 수 있다. 다시 말해서 DDU 하에서 인도지점을 운송수단의 도착지점으로 하므로 그 활용을 높일 수 있는 가하면, 운송 중에 물품에 대한 매도인의 책임한계를 그 지점까지 부담하게 하므로 DDU조건에 대한 활용의 동기를 높일 수 있음과 동시에 운송수단의 도착지점까지 부보범위를 보험기간으로 하고 싶은 보험회사의 입장을 고려하면 그 지점까지 적절한 부험부보는 보험회사로 하여금 궁극적으로 책임을 지게 할 수 있음이 그 이유이다.

이렇게 함으로서 DDU의 활용을 증대시키는 또 다른 이유는 인위적인 일관성 유지가 가능할 수 있다는 것이며, 이러한 인위적 일관성 유지가능성은 모든 Incoterms의 변경을 당사자들의 합의에 따라 가능케 하므로 그 활용을 증대시킬 수 있다. 그러나 이러한 당사자들간의 편리가 세계무역인의 공통사항이 아님을 감안할 때 가능한 한 삼가해야하며, 이러한 형태의 거래를 원할 경우 당사자들의 책임한계를 분명히 해야 한다.

## (2) DDU계약조건의 실무적용상의 한계

### ① 적용가능상의 한계

현재 우리나라의 경우 현실적으로 남북한이 분단되어 있고 우리의 거래 상대는 해상이나 항공을 통해 주로 이루어지고 있기 때문에 취득하는 물품이나 서비스에 대하여 부가가치만 부과되는 EC역내 거래에 추천할 만한 조건<sup>46)</sup>인 DDU의 거래로 대외거래를 하는 데는 문제가 있을 수 있다. 다시 말해서 DDU의 거래는 대개 여러 개의 운송계약이나 적어도 단일운송계약에 의해 이루어지는 상이한 운송수단에 의해 이루어지는 거래에 적합한 조건이다. 이런 경우 운송 중에 물품의 멸실이나 손상위험 발생증대의 가능성과 수회에 걸친 하역작업을 필요로 한다. 따라서 매도인이 규정된 장소

46) Debattista, C., Incoterms in Publishing S. A., 1996. p.106

에 까지 단일 통운송계약을 체결하고 이에 따른 적절한 보험을 부보한 경우로서 운송 중의 물품에 대한 위험의 관리를 쉽게 할 수 있을 때 DDU 거래가 바람직하다. 그리고 달리 반대의 합의가 없는 한, 선하증권이나 화물운송장의 제공시에 대금지급이 아닌 물품의 인도시에 매도인의 요구에 따라 지급을 할 경우에도 적합한 조건이다.<sup>47)</sup>

## ②수입통관의 중요성

DDU의 경우 매도인의 계속운송에 따른 하나의 문제점이 있는바, 동 조건 하에서 매도인의 인도, 이행은 매수인의 책임인 수입통관에 좌우된다. 따라서 적절한 시기에 매수인이 수입통관을 취득하지 못할 경우 매도인의 계속운송준비는 차질을 초래할 수밖에 없다.

그러나 정작 더 큰 문제는 수입통관 되지 아니하면 물품자체의 인도가 불가능하게 된다는 것이다. 따라서 EU역내 국가간에는 문제가 없으나, 역내국가와 역외국가간의 거래의 경우로서 역내국가가 수입국인 경우 역외국가로부터의 수입에 대한 수입 통관절차가 까다로운 경우 수입통관의 지연으로 매도인의 물품인도에 차질을 초래할 수가 있다. 경우에 따라서는 인도자체가 어려울 수 있으며, 인도의 불가능은 물론 매수인에게 손해배상을 청구할 수 있으나, 반송에 따른 여러 가지 문제들은 매도인의 책임이다.<sup>48)</sup>

## 2) DDP계약조건

### (1) DDP계약조건외 특징

일반적으로 항공이나 우편을 통해 상대적으로 소규모 물품의 인도에 사용되는 경우를 제외하고 드물게 사용된다<sup>49)</sup> DDP 거래 하에선 수출자의 수출통관의무는 위험이 거의 따르지 아니함이 현재 각국의 현실이다. 그리고 매도인은 규정된 외국장소에서 인도를 해야 할 책임이 있기 때문에 매수인이 수출국에서 금하는 국가나 사람에게 물품의 유용위험의 가능성도 없다. 더욱이 수입관세는 물품이 실제로 인도되기 이전에 이미 매도인에 의해 지

47) Leo D'Arcy, Carole M. and Barbara C., op. cit., p.51

48) Reynolds, F., op. cit. p. 105-106

49) Schmitthoff, C. M., op. cit., p.59

급이 되기 때문에 매수인이 그렇게 하는 것은 쓸데없는 비용의 지출을 초래할 뿐이다.

DDP는 매수인 국가의 관세법을 이해해야하는 외국 매도인에게는 어려운 상황에 처하게 할 수 있다. 수입국에서 물품의 수입통관의무 외에 매도인은 대부분의 거래 당사자와 해상을 중심으로 떨어져 있다는 점에서 동 조건의 사용이 불리할 수 있다. 이러한 사실은 다양한 운송계약의 체결을 통한 거래가 가능하거나 적어도 단일운송계약을 통해 이루어지는 여러 운송수단의 개입을 의미한다. 그리고 이에 따른 수회의 하역작업은 운송 중에 있는 물품의 멸실과 손상 그리고 이와 관련한 비용과 위험의 증대를 초래할 수 있다.

동 조건의 경우 DDU와 마찬가지로 매수인이 물품을 수령하지 아니한 경우에 문제가 발생할 수 있다. 수입통관을 득할 경우 매수인 국가의 내국 물품이 되기 때문에 매도인은 매수인 정부로부터 동 물품을 재수출(re-export)<sup>50)</sup>하기 위해서는 수출허가를 득할 필요가 있을 수 있다.

## (2) DDP계약조건의 실무적용상의 한계

### ① 적용가능유형

현실적으로 DDP로 수출거래가 이루어지고 있는 경우가 드물지만 가능한 유형을 보면 다음과 같다.

매도인이 통관절차와 계속운송을 할 수 있는 당사자로서 매수인 국가에 거주하거나 지점을 두고 있을 경우에 free delivery 조건<sup>51)</sup>인 DDP거래가 가능하다.

예컨대 NAFTA 국가간이나 EU국가간에는 가능할 수 있는바, 캐나다 매수인은 DDP 조건의 사용을 선호하고 있다. NAFTA 관계에 있는 미국제품에 대한 캐나다의 수입관세는 이미 제거되어 캐나다 세관통관의 위험이 없

50) 관세법상에서 반송(return)과 재수출(re-export)이라는 용어가 있는바, 전자는 외국물품을 내국물품화 하는 과정인 수입통관절차를 취하지 아니하고 바로 외국으로 되돌아가는 경우이고, 후자는 외국물품이 수입통관을 통해 내국물품이 된 후 다시 수출의 허가를 얻어 외국물품의 신분으로 외국으로 수출하는 것을 말한다. 전자의 경우는 불량품, 계약위반물품, 불일치 물품 등의 경우에 있을 수 있고, 후자의 경우는 수입하였다는 수출하므로 시세차를 누릴 경우에 있을 수 있는 경우이다.

51) 北川俊光· 柏木昇, 國際取引法, 有斐閣, 1999. p.69

어졌기에 많은 미국의 운송회사들이 캐나다로 DDP조건 하의 거래가 이루어지고 있다. 그러나 주의를 할 것으로 물품과 서비스에 관한 부가가치세인 VAT는 수입품에 부과되고 있다. 이미 위에서 언급한대로 VAT는 관세가 아닌 판매세이기 때문에 DDP 매수인과 매도인은 이에 대한 처리 방법을 사전에 합의 해야 한다. 만약 그들이 매도인이 VAT를 지급하지 아니하기로 결정하였다면 “DDP VAT unpaid”로 해야 한다.

이러한 현실은 멕시코와의 거래에도 위와 마찬가지로이다. 그러나 1999년 8월 현재 미국운수회사들이 멕시코 파트너와 상호 협력을 통하여 이동이 이루어지고 있는 실정이다.

DDP는 해외 방계 당사자들 앞으로 수출거래하기에 매력적인 방법일 수 있으며, 보다 적극적인 경쟁시장 개척을 위해 DDP의 사용이 효과적일 수 있다.<sup>52)</sup>

일본의 경우 새로운 물류형태인 국제 VMI(Vendor Managed Inventory)를 통한 DDP거래를 뒷받침하기위해 비거주자가 스스로 수입(납세)신고 등을 할 수 있게 관세법을 개정하고 있는바<sup>53)</sup>, 이러한 추세의 확장에 따른 DDP의 거래 활용도는 더욱 강화될 것이다.

### 3. DES, DEQ계약조건의 특징과 실무적용상의 한계

#### 1) 양계약조건의 특징

정기선에 의한 공산품 수출입의 경우 오늘날 대부분 컨테이너 거래가 의해 이루어지고 있는 바, 이런 경우에도 규정적으로 보면 양 조건들이 사용될 수 있는 특징을 가지고 있다. 그러나 양조건의 경우 해상전용조건이나 주로 용선에 의한 일차상품의 수출입, 즉 bulk 화물의 수출입에 매우 적합한 조건이다. 특히 DEQ는 용선선박을 사용하는 매도인에게는 DES보다 그 사용이 바람직하다. 왜냐하면 DEQ조건은 매도인에게 본선 양하의 관리를 허용하고 있기 때문이다. 이러한 사실은 매도인의 용선계약서상의 책임과

52) Reynolds, F., op. cit., pp.115-117

53) 한상현·김태인, 前揭書, p.173, p.189

매매계약상의 책임간에 조화를 기하는데 관리권이 매도인에게 없는 DES보다 관리권이 있는 DEQ가 유리하기 때문이다.

DEQ는 용선거래에 종종 사용되는 조건이기에 정기선의 사용을 무시하는 수가 있을 수 있다. 그러나 DEQ는 매도인이 매수인 국가의 지정된 장소, 예컨대 항구의 내부 또는 외부의 장소(터미널)에 도착할 때까지 운송위험을 부담하길 양 당사자들이 원하는 해상선적을 위한 DDU의 적합한 대안 조건이 될 수가 있다. 왜냐하면 FCL화물을 적재한 매도인으로서의 도착시에 대부분의 컨테이너화물을 부두에 적치보다 정기선사의 터미널까지 바로 운송하기 때문에 DEQ대신에 DDU를 원할 수 있기 때문이다. 이론적으로는 가능하나 Incoterms는 이를 금하고 있다<sup>54)</sup>.

## 2) 양계약조건의 실무적용상의 한계

### (1) 물품의 불법유통가능성

DES의 경우 매도인이 선박을 관리할 경우 수출자의 입장에서 볼 때 수출통관에 따른 수출국이 금하는 국가나 사람에게로 물품의 유출의 위험은 없다. 왜냐하면 동 조건하에선 매도인은 사전운송 뿐만 아니라 주된 운송을 자신이 하기 때문에 자신도 모르게 수출에서 금하는 국가나 사람에게 물품의 유출은 불가능하기 때문이다. 그러나 매도인이 제 3자를 통해 용선한 선박의 공간을 이용할 경우 이런 위험의 가능성이 있기에 매도인은 목적지의 입증을 용선자에게 요청해야 한다.

DEQ의 경우 매도인이 용선계약 당사자일 경우 매도인의 입장에서 볼 때 수출통관에 따른 제 3국이나 제 3자에게로의 물품의 유출위험은 없다. 왜냐하면 매도인이 주된 운송인이기에 자신의 허락 없이 수출국에서 금하는 제 3국이나 제 3자에게 물품의 유출은 불가능하기 때문이다. 그러나 매도인이 제 3자를 통해 용선한 선박의 공간을 이용할 경우 제 3국이나 제 3자에게 물품의 유출의 위험이 있기에 매도인은 DES와 같이 목적지의 입증을 용선자에게 요청해야 한다.

물론 DEQ조건을 정기선에 사용할 경우 동 조건은 CFR이나 CIF보다 수출통관상의 허용된 국가와 당사자외의 제 3국이나 제 3당사자에게 불법유

54) Reynolds. F. op. cit., p. 125

통 될 위험은 없다고 볼 수 있다.<sup>55)</sup>

#### (2) 매매계약과 용선계약과의 비교의 필요성

양조건 하에서는 주로 용선계약에 의해 물품이 운송되기 때문에 매도인은 매매계약서 상에 자신의 책임과 용선계약 하의 자신의 책임과를 주의 깊게 비교할 필요성이 제기되어 상당히 주의 할 필요가 있다. 왜냐하면 본선용선계약은 규정된 장소에서 본선의 지연인도에 따른 벌금이 선박소유자에게 부과되어지고 있기 때문이다. 그리고 본선에서의 양하작업은 DES 하에선 매수인의 책임이기 때문에 매도인은 한편에선 본선 용선기간경과에 따른 벌금과 다른 한편에선 매수인의 느린 양하작업간에 어려움에 처할 수 있기에 이점에 대한 사전 주의가 필요하다.<sup>56)</sup> 가능하다면 추가 체선료(demurrage charge)의 부담없이 양하에 필요한 양하기간에 관해 선주와 합의하는 것이 중요하다<sup>57)</sup>.

## IV. 결 론

이상에서 Ramberg 교수가 최대공약관행(the most common practice), 관행이자 당대 상관행(contemporary commercial practice)이며, 표준계약관행(standardized contract practice)이라고 주장<sup>58)</sup>하고 있는 Incoterms 가운데 D-terms의 의미와 당사자들의 주요한 의무 그리고 이에 근거한 실무적용시의 유의사항으로 D-terms의 특징과 실무적용상의 한계를 논하였는바, 결론은 다음과 같다.

이론적으로 보면 DDU와 DDP상의 인도지점으로 국경의 지정지점, 도착항의 갑판, 도착항의 부두를 지정하므로 DAF와 DES, DEQ조건을 DDU와 DDP에 포함시킬 수가 있다. 왜냐하면 사실 인도지점의 차이가 있을 뿐 중

55) Reynolds. F., op. cit. p. 125

56) Reynolds. F., op. cit. p. 121

57) Ramburg J., op. cit., p. 113

58) Ramberg, J. ICC To Incoterms 2000, S. A., ICC Publishing 1999, p.13, p.14, p.17.



요한 의무들이 거의 비슷하기 때문이다. 그러나 DAF는 육상운송을 주로 하는 동구국가의 거래형태에 보다 적합한 조건으로, DES와 DEQ는 Incoterms 제정 초부터 지금까지 여전히 활용되고 있는 해상전용조건으로, DDU와 DDP는 현대운송기법의 발달과 운송서비스의 연장의 결과로 제정된 조건으로 각각 그 제정배경과 역사가 다르다. 따라서 다양한 도착지조건을 규정하므로 대외무역업자들의 선택의 폭을 넓혀 준다는 차원에서 그리고 전 세계 상인들의 관습을 수용하는 차원에서 현 조건을 그대로 존속시킨다 해도 그 용도를 지금의 규정보다 보다 분명히 할 필요가 있다. 예컨대 DAF는 철도와 도로 전용조건으로, DES와 DEQ는 해상전용조건, 특히 용선운송전용조건으로, DDU와 DDP를 복합운송전용조건으로 함과 동시에 제공운송서류로는 CAD거래가 현실적이기에 Incoterms 서문 18조에서 규정하고 있는 선하증권의 성격을 지니는 운송서류를 제공서류로 하여 소유권의 유보가 가능한 운송서류의 인정을 규정화할 필요가 있다. 이럴 경우 UCP상의 수리가능서류규정과 마찰이 있을 수 있다. 특히 해상화물운송장에 관한 통일규칙 등을 통해 유통불능운송서류라도 당사자들에게 거래의 안전을 보장해주는 제도적 장치가 마련되어 있으나 규정과 이를 반영한 현실거래와는 현저한 차이가 있을 수 있다. 그럼에도 불구하고 아무리 신용사회라 해도 여전히 대부분의 상인들은 특히 동남아지역의 경우 권리증권의 성격을 지니는 운송서류를 대외거래의 결제에 사용하길 강력히 희망하고 있음 또한 현실이다. 따라서 CAD를 위한 운송서류이자 소유권유보가 가능한 운송서류의 발급과 인정이 바람직하다.

D-terms 하에서는 목적지까지 매도인이 책임을 지고 운송을 통해 매수인에게 물품을 인도하여야 하기 때문에 인도시까지 모든 책임이 매도인에게 있다. 그렇다고 해서 보험부분에 대한 사항 역시 매도인의 의무사항인 것은 아니다. 그렇다면 목적지에 도착시까지의 운송계약의 경우는 매도인의 의무로 할 필요가 없음에도 불구하고 규정에 의하면 매도인의 의무로 하고 있다. 이와 마찬가지로 현실적으로는 매매당사자, 특히 매도인이 자신의 이익을 위해 준비할 수밖에 없음에도 불구하고 D-terms하의 보험부분은 매우 중요한바, 매도인의 부보의무로 함이 만약의 경우의 당사자들이 입을 피해는 다른 조건에 비해 일방에게 치명적일 수 있기에 피해를 극소화하는데 중요할 수 있다.

운송수단의 발달과 운송서비스의 연장, 그리고 무역자유화에 따른 관세장벽의 철폐 등으로 인해 D-terms의 활용의 극대화가 장래에 요망되는바, 이에 대비하여 기업의 활용을 지원하기위한 정부의 적극적인 장려정책, 즉 세제, 행정, 재정적인 지원책이 필요하다. 왜냐하면 이들 조건들의 거래는 운송사업, 보험사업 등 관련사업의 육성을 가져오고, 이로 인한 국제수지 개선효과 등이 다른 조건들에 비하여 클 수 있기 때문이다.

## 參 考 文 獻

- 오세창, “무역매매계약에 관한 연구” 「무역학회지」, 제2권, 한국무역학회, 1977
- , “Incoterms 2000 D-terms의 문제점과 개정방안”, 한국무역상무학회, 무역상무연구, 제 15권 2001
- 한상현 · 김태인, 국제 VMI의 관세법령 적용상의 문제점과 개선방안, 춘계 발표논문집, 한국무역학회, 2007
- 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), 早岡良平, 51 賣買と商慣習, 昭和, 布井出版社,
- 北川俊光 · 柏木昇, 國際取引法, 有斐閣, 1999
- CMI Uniform Rules for Sea Waybills 1990
- Debattista, C. Incoterms in Publishing S. A. 1996
- Guillermo J., Export-Import Basics, ICC Publishing. S.A. 1997
- Houtte, H. V. The Law of Int'l Trade, 2nd ed., Sweet & Maxwell, 2002
- Kritger. A. H., Guide to practical Applications of the CISG, Kluwer Law & Taxation Publisher, 1990
- Leo D'Arcy, Carole M. and Barbara C., Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade, 10th ed., Sweet & Maxwell, 2000
- Ramberg, J. Int'l Commercial Transactions, Kluwer Law Int'l, 1998
- . ICC To Incoterms 2000, S. A., ICC Publishing 1999
- Reynold, F. Incoterms for Americans, Int'l Project, Inc. 1999
- Schmitthoff, C. M., Export Trade, 9th ed., Stevens & Sons, 1990
- Smith, S. A., Atiyah's Introduction to the Law of Contract, 6th ed., Clarendon Press, 2005
- Treitel, G. H., Benjamin's Sale of Goods, 2nd. ed., Sweet & Maxwell
- CISG
- Incoterms 2000
- SGA
- UCC

## ABSTRACT

A Study on D-terms of Incoterms 2000

(Focus on primary obligation, character,  
limitation on application to practicer)

Oh, Se Chang

As we know, D-terms which are constituted with DAF delivered the goods in a border place, DES delivered the goods on board a vessel at a vessel specified port on the buyer's side, DEQ delivered the goods on the quay on the buyer's side as the specified place, DDU and DDP delivered the good at the stipulated place at the agreed place or point, mean arrival contracts.

DAF is designed mainly for railway carriage, DES and DEQ are designed mainly for vessel shipment, DDU and DDP are designed mainly for multimodal transportation. In spite of their original purpose of revision. They have in themselves many problems on notable points on application in practice. Therefore, in order to magnify their use, through revision of Incoterms, DAF is restricted to railway carriage, DES and DEQ are restricted to be used only for charter shipments. Particularly transport documents which seller should supply the buyer with under DDU and DDP are documents for ownership and possession rights to the goods loaded when executed in negotiable form like as CIF.

Key words: notable points, D-terms, responsibilities