

우리나라 무역업계의 INCOTERMS 사용현황과 개정방향에 관한 고찰

박 광 서* · 김 재 성**

-
- I. 서 론
 - II. INCOTERMS 제·개정 略史 및 개정동향
 - III. 우리나라의 INCOTERMS 사용현황에 관한 설문조사 결과
 - IV. INCOTERMS에 대한 개정방향
 - V. 결 론
-

I. 서 론

무역은 법역(jurisdiction)을 달리하는 국가 간 물품 등의 거래이기 때문에 해당 국가에 따라 상관습과 법률이 다른데서 오는 해석상 오해와 분쟁이 발생

* 건국대학교 상경대학 국제무역학과 조교수(주저자)

** 배화여자대학 국제무역학과 겸임교수(교신저자)

한다. 이러한 해석상 오해와 분쟁을 방지하기 위해 무역업계는 UN과 ICC를 중심으로 국제무역법규와 규칙 등을 사용하고 있다.

INCOTERMS는 그러한 목적을 위하여 ICC에서 제정한 정형거래조건에 관한 국제해석규칙이다. 정형거래조건(trade terms)이란 물품이 매도인으로부터 매수인에게 이르는 운송 및 통관을 비롯한 모든 비용과 위험 부담의 당사자를 구분해 주는 국제매매계약의 주요소를 말한다.¹⁾

INCOTERMS는 국제무역계약의 당사자에게 일반적으로 적용되어야 할 통일된 기준을 제시하여 국제거래에서 발생할 수 있는 혼란을 예방하여 국제 무역을 촉진하는 역할을 수행한다. 또한 INCOTERMS는 무역환경의 변화를 반영하고자 제정 이후 최근까지 대략 10년 주기로 변화된 무역환경을 수용하는 개정작업을 지속해 오고 있으며, 현재 INCOTERMS 2000의 개정을 눈앞에 두고 있다.

ICC는 INCOTERMS 2000의 개정을 위하여 국제무역환경의 검토와 각국의 국내위원회로부터 개정에 관한 의견을 구하는 한편, ICC내에 작업팀(working group)을 구성하여 INCOTERMS 3000²⁾을 선보일 예정이다.

본 논문의 목적은 개정 준비 중인 INCOTERMS 3000에 조금이나마 보탬을 주기 위하여 우리나라 무역업계의 인코텀즈에 대한 인식도 및 활용도를 조사하고, 이에 대한 문제점 및 INCOTERMS 3000에 대한 개정방향에 대하여 의견을 제시하는데 있다.

연구방법은 문헌연구와 설문조사를 중심으로 하였다. 문헌연구는 기존의 자료 및 논문을 기반으로 INCOTERMS의 개정방안을 검토하였다. 설문조사는 한국무역협회의 도움으로 무역업체와 한국하주협의회 물류실무위원회 및 라디스³⁾ 협력업체 등 약 1,000여개사를 대상으로 하였다.

1) ICC, Guide to Incoterms 1990, Publication No. 461/91, 1991, p.8 ; ICC, Guide to Incoterms 2000, Publication No. 620, 2000, p.8. ; Clive M. Schmitthoff, Schmitthoff's Texport Trade, 10th ed., Stevens & Sons, 2000, p.7.

2) INCOTERMS는 최근까지 10년 주기로 개정되어왔기 때문에 INCOTERMS 2010으로 명명 될 것으로 예상하였다. 그렇지만 ICC에서는 그동안 인코텀즈 관행이 정착되고, 통신환경의 발달에 따라 향후에는 잦은 개정이 불필요함을 인식하여 "INCOTERMS 3000(가칭)"으로 명명하였다.

3) RADIS(Rate Discount & Premium Service, 수출입운임할인센터)는 한국무역협회에서 운영하는 중소기업업체에 대한 운임할인 서비스이다. (<http://shippersgate.kita.net>)

INCOTERM에 대한 선행연구는 일일이 나열이 힘들 만큼 많은 학자와 업계 전문가에 의해 이루어져왔다. 하지만, 사용현황 및 인식도에 대한 설문 조사는 우리나라에서는 처음으로 사료된다. 따라서 본 논문은 업계를 대상으로 한 인코텀즈에 대한 인식도 및 사용현황에 대한 설문조사로서 의미가 있다고 본다.

II. INCOTERMS 제·개정 略史 및 개정동향

1. 인코텀즈의 목적 및 제정

인코텀즈는 계약당사자에게 공통적으로 적용될 수 있는 합리적인 국제규칙을 제공함으로써 각국에서 일반적으로 사용되고 있는 정형거래조건에 대한 상이한 해석으로 인한 오해(misunderstanding)와 분쟁(disputes), 기타 위험요인을 제거 또는 경감하여 신속함과 경제성을 추구하는 국제상거래 상인에게 시간과 금전상의 낭비를 막아주는 것을 목적으로 하고 있다.⁴⁾

1920년 프랑스 파리에서 전 세계 35개국의 상공인들이 모여 창설한 국제상업회의소(ICC)는 동일한 정형거래조건에 대한 각국의 서로 다른 해석이나 적용에 따른 문제를 예방하고, 국제무역을 발전시키기 위해 정형거래조건위원회(Trade Terms Committee)를 설치하여 각국의 정형거래조건에 대한 실태조사를 실시하고 1921년 제1회 런던총회에서 보고하였다. 동위원회는 1923년에 4가지 조건(① FOR/FOT, ② FOB, ③ CIF, ④ Free Delivered)에 관한 정형거래조건정의 제1판(Trade Terms Definition 1923)을 발간한데 이어, 1929년에 2가지조건(⑤ FAS, ⑥ C&F)을 추가한 제2판을 발간하였다.

ICC정형거래조건위원회는 1936년 1월에 25개국 위원들에 의하여 정형거래조건해석에 관한 국제규칙(International Rules for the Interpretation of Trade Terms) 초안을 채택하였고, 동년 6월 ICC집행위원회를 통과한 Incoterms 1936이 공표되었다. 동 규칙은 ① Ex Works, ② FOR/FOT, ③

4) INCOTERMS2000, Introduction Article 1. Purpose and scope of Incoterms.

Free..., ④ FAS, ⑤ FOB, ⑥ C&F, ⑦ CIF, ⑧ Freight or Carriage paid to⁵⁾, ⑨ Ex Ship, ⑩ Ex Quay, ⑪ Free or Free Delivered 등과 같이 11가지 무역조건에 대한 정의와 당사자의무를 규정하였다.

2. 인코텀즈 개정 略史 및 INCOTERMS 3000 개정 동향

인코텀즈는 제정 이래 6차례의 개정되었으며, 현재 INCOTERMS 3000의 개정작업이 진행 중에 있다. 이렇게 인코텀즈가 주기적으로 개정되었던 이유는 상관습 변화에 맞추어 인코텀즈를 일치시킬 필요성이 있기 때문이다.

INCOTERMS 1953은 제2차 세계대전 이후 국제정세 변화에 따라 종전의 11가지 조건 중에서 ① Free...와 ② Free or Free Delivered의 조건이 비슷하고, 거의 사용되지 않는다는 이유로 삭제하여 9개 조건으로 규정하였다.⁶⁾

Montreal Rules 1967은 동서냉전시대에 국경인도방법이 성행하였으므로 Delivered at Frontier가 포함되었고, 유럽에서 컨테이너와 팔레트를 활용한 운송방식이 시작되어 매도인이 수입통관 및 지정된 목적지까지 인도하는 Delivered Duty Paid조건이 도입되었다. 하지만 이러한 조건들은 모든 국가에서 사용되는 것은 아니기 때문에 인코텀즈를 전면 개정이 아닌 “Montreal Rules 1967”이라는 표제아래 11가지 조건을 두게 되었다. 아울러 1970년대 항공화물운송이 본격적으로 진행되어 항공운송에 FOB를 사용하는 비율이 높아지자 “FOB Airport”를 추가한 “Supplement 1976”을 공표하여 정형거래 조건은 12가지가 되었다.

INCOTERMS 1980은 복합운송방식(combined or multimodal transport)의 본격화에 따라 FRC, CIP 등 2가지 조건이 추가된 14가지 조건으로 개정되었으며, 표기방법도 와 컴퓨터 등 전신망 사용의 확대에 따라 모든 조건이 알파벳 3자리 전신부호로 통일되었다. 즉, 기존에 내륙운송에만 사용되었던 “Freight or Carriage paid to”조건이 복합운송에도 사용되도록 확대하여 DCP로 되었으며, 수령지점이 전통적인 FOB지점(ship's rail)이 아니라 복합

5) 운송비지급인도조건(Freight or Carriage paid to)은 INCOTERMS 1980에서 “DCP”로 3자리 전신부호로 축약되고, INCOTERMS 1990부터 “CPT”로 변경됨.

6) 양영환·오원석·서정두, 인코텀즈(Incoterms) 2000, 대한상공회의소·ICC한국위원회, 1999. 11, pp.7~23; 양영환·서정두, 국제무역법규 제4판, 삼영사, 2003. 7, pp.19~27.

운송을 위하여 컨테이너로 육상 지정지점에서 인도되는 운송인 인도조건인 FRC, FOR/FOT, FOA 등이 중요해졌다.

INCOTERMS 1990은 인도의 증거로서 종이서류 대신에 EDI(전자자료교환) 통신문으로 대체하는 것을 허용하였으며, 해상컨테이너 운송이나 RO-RO운송에서 본선 난간이 무의미하다는 점에서 운송인인도조건 FRC에 FOR/FOT, FOA등을 통합하여 FCA(Free Carrier)로 개칭하고, CIP를 도입하여 13개 조건으로 개정하였다. 아울러 전신부호를 CPT(중전 DCP), DES(중전 EXS), DEQ(중전 EXQ)로 변경하였고, 각 특징별로 E그룹(EXW), F그룹(FOB, FAS, FCA), C그룹(CFR, CIF, CPT, CIP), D그룹(DES, DEQ, DAF, DDU, DDP) 등 4개 그룹으로 분류하였다.

INCOTERMS 2000에서는 알파벳 3자리 전신부호 변경은 없었다. 이것은 그동안 관습 정착을 위해 노력해 온 인코텀즈가 범세계적인 인정받고 있다는 것을 의미한다. 주요 변경내용은 FAS와 DEQ에서 통관 및 관세지급의무가 변경되어 수출통관은 수출자가, 수입통관은 수입자가 하는 것으로 하였고, FCA가 운송방식에 따른 여러 조건에서 유래되기 때문에 적재 및 양하 의무가 복잡하였던 것을 매도인 영업소와 그 이외 장소로 단순화하였다는 특징이 있다.

2009년 3월, 국제상업회의소(ICC)는 INCOTERMS 3000 초안(1st Draft)을 마련하여 각국의 국내위원회에 의견을 요청하였고, 이에 따라 대한상공회의소는 'ICC Korea 번역위원회'를 구성하여 INCOTERMS3000에 대한 검토 작업을 수행하였다. 'ICC Korea 번역위원회'는 대한상공회의소 ICC 국내위원회 내에 학계·법조계·금융권·하주 및 물류단체 대표 등으로 구성되었으며, 여러 차례의 회의를 거쳐 지난 4월 11일 INCOTERMS 3000 초안에 대한 한국의 의견을 ICC에 통보하였다.

INCOTERMS 3000은 향후 2~3차례 초안에 대한 각국의 의견수렴을 통하여 2010년 가을 완성과 2011년 1월 시행을 목표로 하고 있다.

Ⅲ. 우리나라의 INCOTERMS 사용현황에 관한 설문조사 결과

1. 인코텀즈 일반사항에 대한 설문조사 결과

설문조사는⁷⁾ 우리나라 무역업계 종사자들을 대상으로 인코텀즈 및 개별조건에 대한 인식도 및 활용도를 중심으로 이루어졌다. 아울러 무역업계가 인코텀즈를 활용하는 데 따르는 실무적 애로사항, 문제점 및 건의사항 등을 자유롭게 기술하도록 하였다.

우리나라 무역업체의 인코텀즈 자체에 대한 인식도는 196명(86.7%)이 보통(③)이상으로 답하여 매우 높은 것으로 조사되었다. 다만 인코텀즈 조건 13가지를 모두 알고 있다고 응답한 사람은 105명(46.5%)이었으며, 아니라고 답한 사람도 119명(52.7%)에 달하여 지속적인 홍보와 교육이 필요함을 보여주고 있다.

〈 표 1 〉 인코텀즈의 인식도에 대한 응답

최상	[①]	…	[②]	…	[③]	…	[④]	…	[⑤]	최하
	56명(24.7%)	…	77(34.0)	…	63(27.8)	…	14(6.1)	…	14(6.1)	

국제거래에서 203명(89.8%)이 인코텀즈를 항상 사용하는 것으로 인코텀즈가 국제무역거래에서 대표적인 무역관습으로 정착되어 있음을 보여주고 있다.

〈 표 2 〉 인코텀즈의 사용도에 대한 응답

[①] Always	[②] Sometimes	[③] Never
203명 (89.8%)	16 (7.6)	7 (3.1)

국제무역거래시 인코텀즈 조건을 선택하는 기준을 묻는 질문에서는 거래 상대방의 요구에 따르거나, 관습대로 선택하는 비율이 74.3%(168명)로서, 그

7) 설문조사기간 : 2009.4.27~30 (4일간), 조사방법: E-mail 및 오프라인 병행, 대상자: 1,000개사, 응답자: 226명(회수율 22.6%)

선택기준이 운임절감 및 회사정책 등으로 다양화되고 있음을 보여준다.

〈 표 3 〉 인코텀즈의 선택기준에 대한 응답

Buyer 원해서	Seller원해서	관습대로	운임절감	기타
98명 (43.4%)	28 (12.4)	42 (18.6)	42 (18.6)	28 (12.4)

* 복수 응답자(12명)를 포함 238명이나, 비율(%)은 총 응답자(226명)를 기준으로 산정

인코텀즈의 의미에 대한 질문에 대하여 응답자는 여전히 가격조건만 인식하는 비율(49.6%, 112명)이 높았지만, 운송계약조건(31.0%), 보험계약조건(24.8%), 통관조건(18.6%), 위험과 비용부담조건(각각 12.4%, 24.8%)으로 다양하게 이해하고 있었으며, 모든 사항이 포함된 복합조건으로 정확하게 이해하고 있는 응답자 비율(43.4%)도 높았다. 인코텀즈의 개별조건이 계약당사자에게 가격조건으로만 의미만 강조된다면 가격조건 이외 항목의 내용을 이해하지 못하여 분쟁이 발생하거나 이로 인한 불이익을 받게 될 가능성이 높아지게 될 것이다. 따라서 가격조건 이외 운송, 보험, 통관 위험과 비용의 분기점 문제 등을 비롯한 계약당사자의 권리와 의무에 관한 교육이 필요할 것이다.

〈 표 4 〉 인코텀즈의 의미에 대한 응답

가격	운송	보험	통관	위험부담	비용부담	모두
112 (49.6)	70 (31.0)	56 (24.8)	42 (18.6)	28 (12.4)	56 (24.8)	98 (43.4)

* 복수 응답자(236명)를 포함 462명이나, 비율(%)은 총 응답자(226명)를 기준으로 함

INCOTERMS 2000에서 규정한 13가지 조건이외에 사용하고 있는 변형된 조건을 묻는 질문에서는 CIF C2조건(커미션 2% 가산하여 에이전트에게 지급하는 조건)과, 과거에 바뀐 조건을 그대로 사용하는 경우(C&F, CNF) 등이 많았다. 따라서 정형거래조건을 사용할 때에는 계약서상에 준거규칙(governing rules) 조항으로써 INCOTERMS 또는 Trade terms를 표기할 필

요성이 제기되었다.⁸⁾

거래상대방이 특정한 조건을 요구하는 경우가 있는가 하는 질문에 대하여, 물량이 많고 글로벌기업의 경우는 운임 및 보험료의 할인 및 유리한 조건을 위하여 수출의 경우에는 “C조건”을 수입의 경우에는 “F조건”의 사용을 원하는 경우가 많았으며, 중국과 일부국가와의 거래 시 자국 국적선사 활용을 요구하는 경우도 있었다. 아울러 거래위험의 전가와 단가계산 등의 편리성을 고려하여 EXW조건과 DDP조건을 사용하는 경우가 있었다. 이를 통해 볼 때 많은 기업들이 인코텀즈를 기업의 가격 및 물류전략으로 활용하고 있음을 알 수 있었다.

특정국가에서 선호되는 인코텀즈 조건으로 일본의 경우 수출자가 현지 인건비 등을 절약할 목적으로 EXW를 선호하는 경우도 있으며, 중동국가의 경우 자국선 이용 및 착불 비용이 저렴하여 FOB를 선호하며, 아프리카 내륙에 위치한 국가들은 현지 내륙까지 비용부담 조건인 CIP조건을 선호하는 것으로 조사되었다.

2. 인코텀즈 개별거래조건에 대한 설문결과

전체 13개 정형거래조건에 대한 <표 5>의 형식의 질문에서, 개별조건 사용도는 FOB와 CIF조건 선택이 압도적으로 많았다. FOB와 CIF조건을 선호하는 이유는 거래 상대방이 다양한 조건을 모르고 관습적으로 두 가지 조건만으로 거래가 진행되기 때문이라는 응답이 주를 이루었다. 이것은 국내 뿐만 아니라 국제적으로도 인코텀즈 13가지 전체 조건에 관한 체계적인 홍보나 교육이 부족했음을 시사하는 것으로 보인다.

< 표 5 > 개별조건 사용도 · 문제점 · 개선사항에 대한 설문형식

조건	사용도	해당조건 문제점	개선 요청사항
	()항상, ()가끔 ()전혀	()있다 ()없다 이유:	

8) 계약서상에 "Trade terms : Unless otherwise stated, the trade terms under this contract shall be governed and interpreted by the Incoterms 2000."라고 준거문언을 두는 것이 권장된다.

개별조건별 사용과 관련하여 발생된 문제점은 홍보 또는 교육의 부족에서 발생하는 문제와 규정의 모호함으로 발생하는 문제 두 가지로 구분된다. 먼저 FCA조건에 지정된 장소로의 책임 문제, CIF와 CIP조건을 정확하게 구별하지 못하는 문제, CIP조건에서 환적비용의 부담, DDU조건에서 통관비용 부담주체 등을 응답한 경우가 있었다. 이는 모두 인코텀즈에서 기본적으로 다루고 있는 내용이므로 문제의 해결은 충분한 사전교육으로 해결될 수 있는 것으로 보인다.

정형거래조건에서 비용부담과 관련하여 <표 6> 형식의 질문 및 부대비용과 관련된 자유답변에서 개별업체의 문제점은 매우 다양하였다. 특히 THC 비용부담의 문제, 해상운임과 관련된 BAF, CAF부담⁹⁾ 문제 등은 인코텀즈에서 통일된 기준을 제시하고 있지 않으므로 특정지역의 무역관습으로 형성되기 전까지 분쟁의 가능성은 계속 존재할 것으로 보인다.

< 표 6 > 개별조건에서 실제 부담하는 부대비용에 대한 설문형식

조건	포장 검사	반출 운송	수출 통관	내륙 운송	THC 부대비	주(主) 운송비	보험료	THC 부대비	내륙 운송	수입 통관
	○/×	○/×	○/×	○/×	○/×	○/×	○/×	○/×	○/×	○/×

구체적인 사례로서, FCA조건에서 수출자가 수출통관을 하지 않은 경우, 중국으로부터 수입 시 지나치게 낮은 해상운임 때문에 도착지에서 창고보관료를 높여서 전가시키는 경우, DDP 거래시 수입국내 실제 납세의무에 있어 그 책임소재 여부, Bulk 화물에 대한 survey 검사비용의 부담주체, CFR 조건에서 BAF/CAF 등의 부대비를 수입자에게 전가시키는 경우, CIP조건에서 포워더가 유럽내륙국가로 운임가격을 받고, T/S 시 발생하는 비용은 수입자에게 청구되는 사례 등 너무도 다양한 의견을 제시하였다.

기타 의견으로 CPT, CIP를 써야하는 상황에서 계약서를 써 보내면 상대방이 잘 모르니 CFR, CIF로 바꿔달라고 요구하는 상황이 자주 벌어지고 있

9) BAF(유류할증료; bunker adjustment factor) CAF(통화할증료; currency adjustment factor)

고, CFR 보다 CNF, C&F를 많이 쓰고 있는데 INCOTERMS 2000에서는 왜 CFR로 바뀌었는지 모르겠다는 응답도 있다. 이는 관습적으로 CIF 등을 의존적으로 사용하였거나, 과거의 C&F조건 등으로 거래해도 불편함이 없다고 느끼는 경우가 많았다.

이상의 설문조사 결과가 우리나라 무역업체 전체의 사용현황을 말하는 것으로 단정하기는 어려울 것이다. 그러나 이번 설문조사가 우리나라 무역업체의 인코텀즈에 대한 인식도, 사용도 및 문제점 파악을 위한 하나의 조사로서 의의는 갖을 수 있다고 본다.

3. 수출입 통계상 인코텀즈 사용 현황

〈표 7〉에서 살펴보는 바와 같이 수출입 통계자료를 보면 2007년 통관기준 금액으로 본선인도조건인 FOB, CIF, CFR의 사용비중이 76.0%에 달하는 반면에 FCA, CPT, CIP등 복합운송조건의 사용비중은 9.3%에 불과하다. 이 통계수치는 이번에 실시한 앞의 설문결과와 대동소이하다. FCA 등이 도입된 지 20여년이 되었건만 아직 그 사용정도가 미미한 것은 INCOTERMS 3000에서 이들 조건의 활용증대 방안이 가장 고심해야 할 부분임을 보여주고 있다.

〈표 7〉 정형거래조건별 인코텀즈 사용현황

	조건	수출 비율(%)		수입 비율(%)		수출입 비율(%)	
		건수	금액	건수	금액	건수	금액
본선 인도 조건	FOB	30.2	26.8	51.6	44.8	40.9	35.8
	CIF	28.7	29.4	12.8	18.7	20.75	24.05
	CFR	14.6	14.6	15.5	17.7	15.05	16.15
	(소계)	73.5	70.8	79.9	81.2	76.7	76.0
복합 운송 조건	FCA	2.5	2.9	4.0	2.6	3.25	2.75
	CPT	1.6	3.3	0.8	0.7	1.2	2.0
	CIP	5.5	7.1	1.6	2.0	3.55	4.55
	(소계)	9.6	13.3	6.4	5.3	8.0	9.3

	조건	수출 비율(%)		수입 비율(%)		수출입 비율(%)	
		건수	금액	건수	금액	건수	금액
도착지 인도 조건	DAF	-	-	0.1	-	0.05	-
	DDP	1.1	1.0	0.7	0.3	0.9	0.65
	DDU	2.0	3.7	4.5	4.6	3.25	4.15
	DEQ	-	0.1		0.2	0	0.15
	DES	-	-	0.1	2.9	0.05	1.45
	(소계)	3.1	4.8	5.4	8	4.25	6.4
기타	EXW	5.3	5.6	7.8	5.0	6.55	5.3
	FAS	-	0.1	-	0.1	-	0.1
	CIN	-	0.1	0.5	0.4	0.25	0.25
	모름	8.5	5.3	-	-	4.25	2.65
	(소계)	13.8	11.1	8.3	5.5	11.05	8.3
총 계		100	100	100	100	100	100

* 자료: 한국관세무역개발원 무역통계부, 인도조건별 수출입통계를 필자가 재가공

** 기준년도: 2007년, 공란(-)은 0.1% 미만임

IV. INCOTERMS에 대한 개정방향

1. INCOTERMS의 체제 및 일반사항에 대한 개정방향

현재 ICC에서 준비중인 인코텀즈 개정안을 INCOTERMS3000 (이하 '초안')으로 명명한 것으로 볼 때, 지난번¹⁰⁾과 같이 매 10년마다의 개정이 이루어지지 않는 것으로 추정된다. 아울러, 이번 초안의 내용에서 외형적 체제의 변화에도 불구하고 주요 조건의 변경내용이 미미한 것을 볼 때 INCOTERMS3000 명칭 자체는 바람직하다고 판단된다.

'초안'의 형식적인 특징 중에서 가장 현저한 변화는 13가지 조건을 10가지

10) INCOTERMS1980, INCOTERMS1990, INCOTERMS2000

로 줄이고, INCOTERMS2000의 그룹방식(E, F, C, D) 편재에서 복합운송조건 (multimodal terms)과 해상운송조건(maritime-only terms)으로 양분하고, D그룹의 DES, DEQ, DAF, DDU조건을 DAP 조건으로 합쳐, DDP와 DAP 두가 로 하고 있다는 점이다.

오늘날 초대형 선박의 출현, 화물의 컨테이너화, 항만시설의 자유화 등 운송현실의 급격한 발전에도 불구하고 오랫동안 관습적으로 사용되어 온 해상운송조건인 FOB, CFR, CIF 조건은 이러한 변화를 반영하지 못한 채 그대로 사용되어 왔다. 이러한 운송현실의 변화와 발전에 적응하기 위하여 복합운송에 적합한 FCA, CPT 조건은 INCOTERMS1990부터, CIP조건은 INCOTERMS1980부터 규정하였음에도 불구하고 이러한 조건들은 인위적으로 생성된 조건으로서 아직까지도 그 사용이 활성화되지 못한 점과 심지어는 해상운송조건인 FOB, CIF 조건이 항공운송 및 복합운송에까지도 확장하여 적용하는 문제점이 발생하기도 하였다.

이러한 현실적인 문제점을 해결하기 위하여 '초안'에서는 기존의 4단위 그룹방식을 복합운송과 해상운송으로 단순화하여 양분하는 것이 복잡한 정형거래조건의 구조를 실무상 정착시키는 데 유리할 것으로 판단한 것으로 보인다.

생각건대, 기존의 4개 그룹방식을 그대로 유지하는 것이 관습의 정착에 유리할 것으로 본다. 그 이유는 기존의 구성을 단순히 복합운송과·해상운송그룹으로 양분한다고 해서 무역업계에서 FOB 조건 대신 FCA 조건을 사용하는 것은 아닐 것이라는 점과 무역관습의 정착에는 보다 긴 시간이 필요할 것으로 판단되기 때문이다.

INCOTERMS2000이 INCOTERMS1990의 체제를 그대로 유지하였던 것은 무역관습이 세계적으로 정착하는데 큰 도움이 되었다면 이러한 방식으로 INCOTERMS3000에서도 INCOTERMS2000의 큰 변화 없이 기존의 모호한 내용만을 명확하게 표현하는 것이 무역관습의 정착과 명료성 확보차원에서는 바람직할 것으로 판단된다.

현행 INCOTERMS 체계를 단순화하기 위하여 복합운송과 해상운송조건으로 양분하는 것이라면 복합운송조건 보다 모든 운송수단에 상관없이 사용할 수 있는 조건으로 any-modal (of transportation) term으로 표현하는 것이 보다 적절한 표현이 될 것으로 보인다.

INCOTERMS의 적용범위와 관련하여, 초안에서는 국제거래 뿐만 아니라 국내거래에 사용될 의도를 보이고 있다. 그러나 국내거래는 각국의 국내법이 우선 적용될 것이므로 INCOTERMS의 적용은 '국제'물품매매거래로 한정하는 것이 바람직할 것이다.

2. INCOTERMS 개별조건에 대한 개정방향

(1) 본선인도조건(FOB · CFR · CIF)의 개정방향

제3장의 우리나라 INCOTERMS 사용현황에 관한 설문조사 결과 및 관세청의 통계청에서 보는 바와 같이 선적지 본선인도조건인 FOB, CFR, CIF의 관습적 사용은 인위적으로 억제하기 어려우며, 국제규칙에 합치되지 아니하는 FOB 등의 사용 자체가 아직까지의 국제무역 관행이라 볼 수 있다. 따라서 FCA 등 복합운송조건을 활성화 방안을 마련하는 것도 중요하지만, FOB 등의 잘못 사용된 부분을 바로 잡아서 INCOTERMS3000에서는 규정에 일치하는 FOB가 될 수 있도록 하는 활성화방안이 필요하다고 생각된다.

선적지 본선인도조건(FOB, CFR, CIF)의 위험의 분기점을 본선난간(ship's rail)으로 규정하고 있으나, 이미 부두 인부에 의한 등짐 선적이 사라졌으며 항만자동화 시설 등의 현행 운송업계 관행을 고려하면 Ship's rail은 그 의미가 상실되었으므로 이를 갑판적(on board) 조건으로 변경하는 것이 보다 합당할 것이다. 상술하면, 오늘날 선박 적재는 인부의 등짐 선적은 거의 없고, 부두장착 크레인(gantry crane) 또는 선박장착 크레인(derrick)에 의한 선적이 대부분이다. 따라서 위험의 분기점도 인부등짐 선적의 경우에는 갑판에 장착시(on board)까지 매도인이, 크레인 선적의 경우에는 부두에서 화물이 분리된 때로부터 매수인이 부담하는 것으로 하는 것이 합리적이다.

또한 매도인은 정기선 운송의 경우 최초 운송인에게 전달함으로써 물품에 대한 지배는 종료하나 위험의 분기점인 Ship's rail을 통과할 때까지 위험을 지게 된다. 따라서 특히 Ship's rail이 존재하지 않는 항공 또는 복합운송의 경우에 FOB 등을 사용하는 것은 문제가 된다.

따라서 FOB등의 개정방향은 현행 해상운송에 의한 선적조건을 컨테이너 화물과 Bulk화물로 다음과 같이 분리하여 다음과 같이 규정하는 것이 바람직하다고 생각한다. 즉, ① 컨테이너 화물의 정기선운송의 경우에는 매도인

이 물품에 대한 통제권을 상실할 때(즉, 운송인에게 인도 시) 위험이 이전하는 것으로 하여 실질적 FCA조건처럼 활용될 수 있도록 양성화해야 한다. ② Bulk 화물의 부정기선운송의 경우에는 갑판적(on board)되었을 때 위험이 이전되는 것으로 하는 것이 합리적이라고 생각한다.

컨테이너운송의 경우 Ship's rail을 위험의 분기점으로 적용하여 FOB 조건 등을 사용하는 것은 적절치 않다고 본다. INCOTERMS 규정에 적합한 FOB의 사용은 정기선운송에서는 거의 사용될 여지가 없지만, 용선운송에서는 규정에 합당하게 사용될 수 있다.

보험부보비율 문제로서 당사자간에 약정하지 않은 경우에 부보비율을 최소 부보, 즉 ICC(C) 또는 ICC(FPA)는 기존 INCOTERMS의 관습이며, 이를 변경 시 혼란을 야기할 수 있고, 당사자가 정하지 않은 경우 최소 부보가 합리적이기 때문에 현재 규정을 유지하는 것이 바람직하다고 본다.

C&I 등 조건 신설문제로서 FOB 조건의 변형으로써 C&F, C&I (Insurance), C&I (interest) 등의 도입은 불필요하다고 판단된다.

FAS 조건은 선적에 비용과 위험이 많이 따르는 특정품목의 해상운송에 적합한 조건이며, 컨테이너 운송 또는 복합운송에는 적합하지 않다.

(2) 복합운송조건(FCA · CPT · CIP조건)의 개정방향

FCA, CPT, CIP조건은 발달된 오늘날 운송현실에서 가장 포괄적으로 사용될 수 있는 조건이며, 이들 세 조건만 있으면 대부분을 커버할 수 있다. 그렇지만 이러한 점만을 강조한다면 다른 조건들은 불필요한 것으로 인식될 수 있고, 무엇보다 전 세계 무역업계에서 오랫동안 계속된 FOB 등의 관습을 대체하는 데도 한계가 있다고 본다.

FOB, CFR, CIF조건의 문제점 등을 개선하기 위하여 INCOTERMS1980에서부터 가장 포괄적인 복합운송조건을 인위적으로 만들어 사용을 권장하였지만 아직 그 사용이 활성화되지 못한 점을 생각하면 INCOTERMS 개정의 초점은 복합운송조건의 활성화보다는 선적지 해상운송조건(FOB · CFR · CIF)의 모순점 개선에 두어야 한다고 판단된다.

복합운송조건의 경우 수출지에서의 인도지점과 도착지 특정지점까지의 비용부담 지점을 명확히 해야 할 것이다. 다양한 운송방식이 결합한 FCA조건에서 CPT와 CIP가 분화하였고, FCA는 현재 매도인의 인도의무를 매도인

영업장 구내인지, 다른 장소인지 2가지로 구분하여 명확하게 규정하였다. 과거의 운송수단에 따른 FRC, FOA, FOT, FOR 등의 인도방법에서 오는 혼란을 단순하게 규정한 것으로 INCOTERMS2000의 규정을 그대로 수용하여 관습의 정착에 주력하여야 할 것이다.

(3) 도착지인도조건(D조건)의 개정방향

‘초안’의 DAP조건은 DAF, DES, DEQ, DDU를 합친 조건으로, 공산권 국가 등의 붕괴로 인하여 사용이 저조했던 DAF 조건을 DAP로 통일하여 전체적인 체재를 단순하게 만들고자 하는 의도인 것으로 판단된다. 아울러 국제거래 뿐만 아니라 국내거래에 사용될 의도로 규정하고 있으나 기본적으로 INCOTERMS는 국제거래조건으로만 한정하는 것이 명확하다고 생각한다. DAP조건은 대부분 조항에서 DDU조건과 동일 또는 유사한 반면에 DAF조건은 국경인도라는 특수사정이 줄어든 관계로 조건의 차용에도 줄게 되었다.

DDP는 매도인에게 최대의 의무를 부과하는 것으로 매도인에게 최소의 의무를 부여하는 EXW와는 대칭이 된다. EXW의 경우에는 영업구내에서 매도인에게 적재의무가 없이 최소 의무조건을 부여한다면, DDP의 경우에는 최대 의무를 부담해야 할 매도인이 매수인의 영업구내에서 양하책임을 부담하는 것이 합리적일 것으로 판단된다. 매도인은 도착지에서 양하 책임이 없다. 이것은 EXW조건에서 매도인이 자신의 영업구내에서 적재 의무가 없는 것과 대칭이 되는 내용이다. 앞의 <표 7>에서 보는 바와 같이 우리나라의 경우 DDP의 사용비중이 0.65%인 반면에 DDU 4.15%이다. 이것은 수입국 수출입 통관 및 제도에 대한 이해도 등을 고려할 때, DDP는 수출상이 사용에 신중해야 한다고 생각된다.

‘초안’에 의하면 사라지게 되는 D조건 중에서 DES조건은 존속이 필요하다고 생각한다. EXW조건에 대칭점으로 DDP조건이 있듯이, 선적지 해상운송조건인 FOB의 대칭점으로 도착지 해상운송조건으로써 DES의 존속이 필요할 것으로 본다. 그 이유로는 두 조건이 모두 해상운송에 사용되기는 하지만 FOB와 DES는 각기 선적지 인도조건 또는 도착지 인도조건에서 오는 여러 가지 차이가 있으며, 특히 DES는 Ex ship이라는 이름으로 INCOTERMS 1936부터 존재해 왔음을 고려할 필요가 있다고 본다.

(4) 기타조건의 개정방향

〈표7〉에서 보는 바와 같이 EXW조건은 사용비율이 5.3%에 달하는 본선 인도조건 다음으로 가장 많이 사용되는 조건으로 활용도가 높은 편이다. EXW조건은 Buyer가 대부분의 의무를 부담하는 조건으로 Seller가 무역을 잘 모르거나, 완전한 Seller's market의 경우에 의미가 있는 조건이다. 따라서 INCOTERMS2000의 기본 내용을 유지하되 모호한 내용만을 분명히 정리하는 수준에서 개정함이 타당할 것으로 본다.

초안에서 지정장소에 대한 통지의무를 Seller에게 있는 것으로 규정하지 않고, 양당사자 모두에게 통지의무를 부과한 것은 책임소재가 모호해 질 우려가 있으므로 이를 명확히 할 필요가 있다. 수입상이 수출통관을 이행할 수 없을 때 FCA를 사용을 원하는 규정은 EXW조건의 중요성의 반감시키는 문구로 불필요하며, EXW는 그 존재가 FCA와 구분되는 의미 있는 조건으로 판단된다.

(5) 운송인, 전자문서, 보안규정의 개정방향

‘초안’에서 운송인(carrier)의 정의를 일반사항(general guidance)으로 옮긴 것은 바람직하다고 본다. 다만, 운송인의 범위에 운송인과 대리인(freight forwarder)을 포괄하는 것으로 명기하는 것이 바람직할 것으로 생각된다.

‘초안’에서 전자문서(electronic form)와 화물보안(security issue)을 규정화한 것은 바람직하다고 본다. 기업 간에 데이터를 효율적으로 교환하기 위해 시작된 초기 형태의 EDI 용어 보다는 오늘날 다양한 IT 환경에서 여러 가지 형태로 작성되거나 교환할 수 있는 자료로서 이를 수용할 수 있는 중립적 표현으로서 전자문서(electronic form)로 일반화하여 표현하고 있는 것은 정보통신 현실을 반영한 적절한 변경이 될 것이다.

최근 국제적으로 화물보안(cargo security)을 강화하는 추세 및 국가 간 보안 수준의 차이 등을 언급한 것은 주요한 운송환경 변화를 규정한 것으로 적절하다고 본다.

(6) 운송 물류비의 개정방향

운송업계에서 통용되는 운임에는 주운임(main freight) 이외에도 THC 등

부대운임 (surcharge)¹¹⁾ 등이 복잡하게 부과되고 있다. 이러한 관행을 잘 알지 못하는 하주들에게 운임은 전체(all-in)운임을 생각하지만, 운송인들은 주 운임만을 제시하여 운송계약체결 이후에 각종 부대운임을 편의에 따라 매도인 또는 매수인에게 분리 부과함으로써 복잡한 문제를 야기하고 궁극적으로 운송인의 이익을 최대화 하는데 그 목적이 있다.

INCOTERMS는 매도인과 매수인의 권리·의무의 분기점을 명확히 하는 것이 목적인 규칙이며 운송인 등 제3자와의 법률관계를 명시한 것은 아니므로, INCOTERMS에서는 매도인 또는 매수인의 부대운임과 기타 비용에 관한 의무부담 주체를 명확히 하는 것이 바람직할 것이다.

INCOTERMS 2000에서 '부두의 관습'으로 남겨두었던 운임(freight and charge) 문제를 매도인과 매수인의 권리의무 차원에서 명확히 규정하여 모호한 규정으로 계약당사자에게 발생하는 분쟁의 가능성을 예방하는 것이 국제 무역을 촉진하고 장기적으로 운송업계에도 도움이 될 것이다. 따라서 INCOTERMS에 운임의 정의 및 운송계약 체결자가 운임을 부담하는 것으로 명시하는 것이 바람직할 것이다.

특히 THC는 INCOTERMS 조건에 상관없이 수출지에서는 수출자가 수입지에서는 수입자가 부담하고 있으며 운임과 별도로 THC 비용이 부과되는 운송현실을 고려할 때 이를 INCOTERMS 규정으로 수용하는 것도 고려할 가치가 있을 것이다.

또한 BAF는 징수의 편의를 위하여 C-term의 경우에도 수입지에서 수입자가 물품 수령 시 BAF를 납부해야 물품을 수령할 수 있는 한-중 사이의 운송실무가 문제가 되고 있는데 이러한 국지적인 무역환경을 표준화된 관습으로 어떻게 수용할 것인지는 고민으로 남는다.

11) 부대요금의 종류는 THC, CFS charge, 서류발급비, CAF, BAF, 체화할증료, 성수기할증료 등 그 수를 헤아리기 어렵고, 정확한 부과기준 및 부담주체도 명확하지 않은 경우가 많다.

V. 結 論

ICC는 인코텀즈 제정 이후 국제무역환경의 변화에 따라 대략 10년 주기로 개정작업을 진행해 왔다. 오늘날 국제무역환경은 운송수단의 컨테이너화로 요약될 수 있는 대형화·현대화가 가속되고 있으며, IT기술, RFID 등 전자화에 따른 효율성 증대를 그 특징으로 한다.

INCOTERMS도 1980에 복합운송을 위한 FRC, FOR/FOT, FOA 등을 추가하였고, 1990에서는 컴퓨터 및 자동화 추세를 수용하여 개별조건을 3단위 문자로 통일하였다. 2000에서는 FRC, FOR/FOT, FOA를 FCA로 통일하고 수출입 통관 의무자를 보다 명료한 기준으로 정리한 바 있다.

하지만 INCOTERMS의 변경에도 불구하고 무역업계는 여전히 관행적으로 FOB와 CIF등을 주로 사용해 오고 있으며, 이것은 우리나라뿐만 아니라 국제적으로 비슷한 실정이다.

ICC는 규범과 실무간 괴리 등의 문제들을 개선하고자 이번에도 새로운 개정안(INCOTERMS3000)을 마련하고 있다. 개정안이 확정되면 2011년부터 10년 이상 INCOTERMS3000이라는 이름으로 국제무역업계의 기준 역할을 하게 될 것이다.

본 논문은 유럽 등 서구 중심으로 제·개정작업이 이루어지는 INCOTERMS 개정에 우리의 의견을 최대한 반영하는데 활용될 수 있도록 우리나라의 INCOTERMS에 대한 인식도, 활용도 및 개별조건 사용상 문제점을 조사하는 한편, 인코텀즈의 개정방향에 대한 의견을 제시하였다.

설문조사에서 보듯이 우리나라 무역업계의 인식도는 많이 나아졌고, 거래 상황에 맞는 다양한 정형거래조건을 사용하고는 있지만, 대다수의 사용은 아직도 과거에 머물고 있는 것이 현실이다. 즉, 복합운송조건이 논리적·법리적 모순이 적기 때문에 사용이 권장됨에도 불구하고, 선적지 본선인도조건인 FOB와 CIF조건을 주로 사용되고 있다. 이에 우리는 두 가지의 노력이 필요하다. 첫째, 현행 인코텀즈의 모순을 개선하여 개정안에 반영시키는 노력을 경주하는 한편, 올바른 인코텀즈의 사용을 위하여 무역업계에 대한 홍보와 교육을 지속해야 한다. 둘째, 복합운송조건을 활성화할 목적으로 진행되는 INCOTERMS 개정작업에 적극적으로 대응해야 한다. 운송물류 현실을 반영

한 복합운송조건의 활성화를 도모하는 한편 선적지 해상운송조건(FOB·CFR·CIF)이 많이 사용되고 있는 현실을 감안하여 이러한 조건들의 모순점의 개선을 통한 양성화 노력이 필요할 것이다.

본 논문은 개정방향과 관련하여 크게 인코텀즈 체계와 일반사항에 대한 검토 및 개별조건에 대한 개선방안을 제시하였다. 개인적으로는 가급적 관행의 정착이라는 측면에서 1990년부터 지속해온 13가지 정형거래조건 및 4개 그룹 체계를 유지하는 것이 바람직하다고 생각한다. 그러나 잘못된 관행의 수정이라는 측면에서는 복합운송조건과 해상운송조건으로의 편제도 가능할 것이며, 이러한 경우 적극적인 홍보와 교육이 필요하다고 생각한다. 다음으로, 선적지 본선인도조건의 모순의 개선과 복합운송조건의 활성화가 인코텀즈의 개정의 핵심이라는 차원에서 살펴보고 기타 조건 및 물류운송비 등과 관련한 사항 등도 제시하였다.

참 고 문 헌

- 박남규, INCOTERMS2000의 개정방향과 국제상거래 관습의 과제, 2008년도 한국무역상무학회 동계세미나, 2008.
- 오세창, INCOTEMRS 2000 개정의 필요성과 방향, 2008년도 한국무역상무학회 동계세미나, 2008.
- _____, INCOTERMS 2000의 실무적 해설, 삼영사, 2007.
- 양영환·서정두, 국제무역법규 제4판, 삼영사, 2003.
- 양영환·오원석·서정두, 인코텀즈(Incoterms)2000, 대한상공회의소·ICC한국위원회, 1999.
- 조정규, INCOTERMS 2000상 무역거래 조건의 실무분쟁 사례, 2008년도 한국무역상무학회 동계세미나, 2008.
- Brunu Zeller, Is the Ship's Rail really significant? Nordic Journal of Commercial Law, 2005
- Clive M. Schmitthoff, Schmitthoff's Tlexport Trade, 10th ed., Stevens & Sons, 2000.
- ICC, Guide to Incoterms 1990, Publication No. 461/91, 1991.
- _____, Guide to Incoterms 2000, Publication No. 620, 2000.
- _____, INCOTERMS3000 - 1st Draft, 2009.
- _____, The ICC Model International Sale Contract, ICC PUBLISHING S. A., 1997.
- Jan Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, ICC Publishing S.A., 2000.

ABSTRACT

A Study on the Using Situation in Korea and Suggestions for Improvement of INCOTERMS

Park, Kwang So · Kim, Jae Seong

INCOTERMS have been changed almost every 10 years since ICC established INCOTERMS as trade terms for International transaction. Recently transportation has become bigger, and modernized by means of electronic appliances such as RFID, IT, and containerization.

FRC, FOR/FOT, FOA were added in INCOTERMS1980 and every conditions are unified into three alphabets in INCOTERMS1990. The best features of INCOTERMS2000 are that FCA substitute FRC, FOR/FOT, FOA and customs formalities were simplified to make clear for each party of contract.

It seems that business circles still stick to old customs of their trade like FOB or CIF not only in Korea but in an international practice even though there have been several revisions of INCOTERMS until now.

ICC have tried to provide INCOTERMS3000 to solve problems between a theory and an actual condition of international trade.

This study has tried to suggest opinions against INCOTERMS3000 and has surveyed a recognition, an actual using situation and issues of INCOTERMS to get improvements. For a recognition of INCOTERMS has been spread as you can find at tables many kinds of business circles still stick to old customs of their trade terms FOB and CIF.

Now there are two alternative plans. Firstly, we need to suggest improvements against inconsistency of INCOTERMS to be applied on newly revised INCOTERMS3000 and educating business circles to use proper conditions of INCOTERMS for their doing business. Secondly, we

shall participate in revising INCOTERMS to activate multimodal transport conditions of INCOTERMS and provide solutions to fill gap between a theory and an actual condition of international trade. It seems that terms of multimodal transport such as FCA, CPT, or CIP can be a perfect condition for each party of contract.

We have examined the inconsistent features of Ship's rail and notions of on board, and observed how to activate multimodal transport terms. These would be hot issues of next revision of INCOTERMS and we provided improvements on each trade terms, THC charges, or others against INCOTERMS.

Key Words : INCOTERMS2000, revision of INCOTERMS, Survey of INCOTERMS Trade terms, Using situation of INCOTERMS
