

# INCOTERMS 2000의 문제점과 개정방향에 관한 연구\*

박 남 규\*\*

- 
- I. 문제제기
  - II. Incoterms의 개정과정 및 이용실태
  - III. Incoterms 2000의 문제점
  - IV. Incoterms의 개정방향
  - V. 결론
- 

주제어: 인코텀즈 2000, 인코텀즈 2000 이용실태, 인코텀즈 2000문제점, 본선의 난간

## I. 문제제기

오늘날 국제물품매매계약에서 가장 보편적으로 사용되고 있는 정형거래조건인 Incoterms는 국제상업회의소에 의하여 제정 및 개정되었고 세계무역의 중

---

\* 이 논문은 2009년 건국대학교 학술진흥연구비의 지원에 의한 논문

\*\* 건국대학교 경영통상학부 국제통상전공 교수

심적인 역할을 하고 있다. Incoterms는 1936년 처음 제정된 이후 무역의 발달과 함께 여섯 차례 개정되었고 최종 판인 Incoterms 2000에 대한 개정작업이 현재 진행 중에 있다. Incoterms 2010이 될 새 판은 2011년 1월1일부터 시행될 것으로 기대된다.<sup>1)</sup>

인코텀즈의 13가지 조건 가운데 FOB조건은 F그룹의 대표적인 조건으로서, C그룹의 대표적인 조건인 CIF조건과 함께 가장 많이 이용되고 있다.

19세기 중엽 영국을 발상지로 매매당사자 사이의 형평성을 고려하여 생성, 발달한 CIF조건은 20세기에 들어와 세계교역량의 확대와 더불어 여타 국가의 무역관행과 국제적인 통일규칙의 제정에 큰 영향을 미쳤고 CIF조건을 중심으로 뒤에 CFR, CIP, CPT조건이 제정되어 Incoterms 2000 C그룹을 구성하고 있다. 금액기준으로 우리나라 무역거래 당사자의 C그룹 이용율은 2007년의 경우 <표1>에서와 같이 수출 54.5%, 수입 39.5%, F그룹은 수출 29.8%, 수입 47.5%로 나타나고 있다.

C그룹의 초기 모습은 1932년 국제법협회(ILA)의 CIF계약에 관한 와르소-옥스포드 규칙, 1936년 국제상업회의소의 인코텀즈, 1941년 개정미국외국무역정의, 미국 통일상법전, 프랑스 상법전에 영국의 상관습을 주로 반영하여 CIF 또는 C&F조건으로 있었다.

F그룹은 FOB조건이 19세기 초부터 판례에 등장하기 시작하였고 그 뒤 대륙국의 관습과 분화적인 발달과정을 거쳐 오늘의 모습으로 형성되었다.

1960년대 중반부터는 해상운송의 컨테이너화, 항공기의 발달과 더불어 등장한 복합운송 등으로 대표되는 운송방식의 변화, 전자통신문(EDI)의 이용증대 등 무역관행에도 큰 변화가 일어나게 되었고 이러한 변화된 무역관행을 인코텀즈에 반영하기 위해서 인코텀즈가 10년 주기로 개정되고 있는 것이다.

2007년 기준 통계를 보면 CIF조건과 CFR조건이 FOB조건과 함께 가장 많이 이용되고 있고, 컨테이너 등 복합운송에 의한 화물운송에 대비한 조건인 CIP, CPT, FCA조건이 수출의 경우 13.3% , 수입의 경우는 5.3% 정도에 그치고 있어, 대부분은 전통적인 운송방식인 CIF나 CFR, FOB조건으로 거래가 이루어지고 있다.

본 논문은 인코텀즈의 개정과정을 살펴보고 문제점을 도출한 후 앞으로의

---

1) <http://www.iccwbo.org/collection30/folder209/id3042>

개정방향을 제시하고자 한다.

## II. INCOTERMS의 개정과정과 사용실태

국제상업회의소가 1936년에 제정·공표한 인코텀즈는 그 후 1953년, 1967년, 1976년, 1980년, 1990년, 2000년에 개정·추보되어 왔다. 현재 규정하고 있는 13개 조건, 10개항의 매매당사자의 의무규정 등은 Incoterms 1990에서 확정된 것으로 1980년 이후 10년 주기로 개정된 내용과 사유는 다음과 같다.

### 1. Incoterms 1980의 주요 개정이유

1970년대부터 규격화된 컨테이너에 의한 국제운송이 일반화되어 문전에서 문전까지 육해공을 일관하는 복합운송이 등장하게 되었다.

이러한 복합운송체계는 지금까지의 전통적인 해상운송관습만으로는 해결할 수 없는 문제점이 제기됨에 따라 운송에 관한 국제규칙과 협약 등이 이를 수용할 수 있도록 제정되거나 개정되었다.

이에 ICC에서도 이러한 시대적인 흐름에 따라 기존 Incoterms 상에서 내륙 운송에만 사용하도록 정의된 ① "Freight or Carriage Paid to……named point of destination"(DCP:지정목적지점 운송비 지급필)조건을 컨테이너, 트레일러(trailer) 또는 페리(ferry) 등에 의한 "roll on/roll off" 방식의 복합운송에도 확대적용할 수 있도록 수정하였다. 그리고 이와 동일한 목적으로 복합운송에 적합한 ② "Free Carrier……named point"(FRC:지정지점 운송인인도)조건과 ③ "Freight or Carriage and Insurance Paid to……named point of destination"(CIP: 지정목적지점 운송비, 보험료 지급필)조건을 신설하여 총 14가지 거래조건, 즉 EXW, FOR/FOT, FAS, FOB, C&F, CIF, EXS, EXQ, DAF, DDP, FOA, FRC, DCP, CIP로 구성된 Incoterms 1980을 공표하였다. 또한 컴퓨터 등의 사용을 감안하여 14가지의 각 조건마다 3자로 된 국제전신부호를 지정하여 이를 사용할 수 있도록 하였다.

## 2. Incoterms 1990의 주요 개정이유

첫째, 컴퓨터의 발달로 전자자료교환(EDI) 통신문의 사용증가에 부응하여 계약당사자간에 선하증권과 같은 유통성의 운송서류 뿐만 아니라 상업송장, 통관서류 또는 상품의 인도를 증빙하는 서류를 당사자의 합의가 있을 경우에는 전자식통신문으로 대체할 수 있도록 하였다. EDI방식은 수출입과 관련된 모든 서류를 종전과 같은 서류의 송달방식이 아닌 전자교환방식으로 전송함으로써 국제무역의 신속성과 서류업무에 따른 비용을 절감하려는 경제성 확보에 목적을 두고 이용되기 시작하였고 그 후 제도나 법률 등의 정비로 EDI통신문도 서류와 동등한 법률적 효력을 부여받게 되었다. 특히 물품이 선적되어 운송인의 수중에 있는 물품을 전매하려 할 경우 권리증권성을 법률로 보장받아 왔던 선하증권을 전자방식으로 사용가능하도록 함으로써 매수인이 선하증권을 취득한 것과 동일한 법률적 효력을 부여받게 되었다.

둘째, 컨테이너화물, 복합운송 그리고 단거리 해상운송에서의 RO/RO운송 방식 등으로 운송기술이 변화·발전한데 부응하여 새로운 운송인인도조건(FCA)을 마련하였으며 이 조건은 기존의 운송인인도조건(FRC)에 철도인도조건(FOR/FOT) 및 공항인도조건(FOA)을 흡수·통합하여 신설되었으며 철도운송, 도로운송, 항공운송 그리고 복합운송 등 모든 운송형태에 적용할 수 있도록 하였다.

FCA조건은 매도인이 약정품을 매수인이 지정한 운송인에게 인도할 때에 자신의 의무가 완료되는 조건으로 1980년 인코텀즈에 이미 정형화된 FRC조건을 근간으로 FOR/FOT조건 및 FOA조건을 통합하여 해상운송을 포함한 어떤 운송방식에도 적용될 수 있도록 조정하여 새로이 정형화하였다. 전통적인 하역방법인 본선의 난간을 통과하여 선내로 반입하는 경우가 아닌 해상운송방식에도 적용되기를 기대하며<sup>2)</sup> 제정되었다. 왜냐하면 FOB조건으로 계약한 경우 컨테이너 화물의 경우에는 물론이고 재래선운송의 경우에도 화주는 선박이 도착하기 전에 선사가 지정하는 화물터미널에서 운송인에게 인도할 뿐 그 이후 화물이 본선에 적재될 때까지는 화물에 대한 지배를 할 수 없으면서 위험과 비용을 부담하는 것은 모순이기 때문에 엄밀한 의미의 FOB조건은 적합하지

---

2) Incoterms 1990 전문 제11항.

않다.<sup>3)</sup> 이에 FCA조건을 마련함으로써 위에서 언급한 모순과 난제를 해결하였다.

요컨대 FCA조건은 철도운송, 도로운송, 항공운송 그리고 내수로운송이나 해상운송, 이들의 복합운송 등 모든 형태의 운송에 쓰여질 수 있도록 마련된 무역조건인데 특히 해상운송의 경우에는 전용되는 FOB조건을 그대로 두면서 이 FOB조건에도 대응될 수 있도록 하였다는데 특징이 있다.<sup>4)</sup> 그 이유는 FOB조건으로 계약을 체결한 경우에도 매수인의 지시 또는 운송인의 선적작업실무편의에 따라 컨테이너 화물집화소(CY나 CFS) 또는 내륙데포 등에서 운송인에게 약정품을 인도하고 부두화물수령증(Dock receipt)을 입수하는 것이 상례이며, 하물며 본선의 난간을 통과시켜 선내에 적재하고 본선수취증(Mate's receipt)을 입수하는 경우는 거의 없기 때문에 현측난간의 의미가 반감되며 현실적으로 FOB조건을 규정 그대로 인도가 이루어지지 않기 때문이다.

### 3. Incoterms 2000의 주요 개정이유

첫째, Incoterms 2000은 서문에서 전자상거래의 활성화를 대비하여 무역거래에 필요한 종이서류를 전자메시지로 전환하여 안전하게 교환할 수 있는 기반을 제공하는 BOLERO(Bill of Lading for Europe, Bill of Lading Electronic Registry Organization)서비스를 이용하도록 언급하였다는 점에서 큰 진전으로 평가되고 있다. Incoterms 1990은 선하증권이 가지고 있는 법적 성질에도 불구하고 앞으로 전자적 수단에 의하여 대체될 것이 예상되어 당사자가 전자방식으로 통신하기로 합의한 경우에는 종이서류는 전자통신문으로 대체될 수 있다고 규정하였었다. BOLERO서비스는 전자식 선하증권을 위한 CMI규칙(CMI Rules for Electronic Bills of Lading:1990)과 전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법 (UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce:1996)의 제 16-17조에 의하여 법적규범 및 원칙의 지지를 받고 있다.

---

3) 양영환, 개정 1990년 인코텀즈의 특징과 운용상의 문제점에 관한 연구, 무역상무연구 제 3권, 무역상무연구회, 1992, p.25.

4) 앞의 논문, p.26.

둘째, FAS조건에서 이전 매수인에게 있던 수출통관의무가 매도인에게로, DEQ조건에서 이전 매도인에게 있던 수입통관의무가 매수인에게 부과됨으로써 선적지매매조건의 수출통관의무는 모두 매도인, 도착지매매조건은 모두 매수인이 갖도록 FAS조건과 DEQ조건에서의 통관의무에 관한 규정이 개정되었다.

셋째, FCA조건에서 매수인의 수거운송수단에 물품을 적재할 의무 매도인의 도착 운송수단에서 하역하지 않은 상태로 물품을 수령할 매수인의 의무가 특정되었다는 점이다.

1980년 개정에서는 복합운송방식을 수용하기 위해서이며, 1990년 개정에서는 EDI방식을 수용하기 위해서이다. 2000년 인코텀즈에서는 FAS조건과 DEQ조건하에서의 통관과 관세지급의무, FCA조건에서의 적재와 하역의무에 관한 내용이 변경되었다.

#### 4. Incoterms의 이용실태와 시사점

인코텀즈 각 조건의 1999년과 2007년 이용현황을 비교해 보면 정형거래조건의 이용도가 상당히 다양화되었음을 알 수 있다. 1999년의 경우 전통적인 해상운송 인도조건인 CIF, CFR, FOB조건의 이용율은 수출의 경우 91.7%, 수입의 경우 91.1%이었으나 2007년에는 수출의 경우 73.5%, 수입의 경우는 81.2%로 낮아졌다. 이에 비하여 CIP, CPT, FCA조건의 이용율은 2007년의 경우 각각 9.6%, 5.3%로 높아졌음을 알 수 있다. 고무적인 것은 당사자들이 각 조건을 다양하게 이용하고 있으며 특히 DDU, EXW조건의 이용율이 꾸준히 상승하고 있다는 점이다.

이런 결과는 대학을 비롯한 각종 교육기관의 교육, 대한상의, 무역협회 등의 무역유관기관의 업계에 대한 홍보 및 교육, 안내 등이 결실을 맺어 무역거래 당사자들이 차츰 Incoterms와 각 조건에 대한 인식을 새롭게 하게 되었기 때문이라 생각된다.

각 조건의 이용을 영업전략적인 측면에서도 활용할 수 있는데 C조건이나 F조건의 선택은 가장 유리한 운송계약을 득할 수 있는 매도인과 매수인의 능력에 달려 있다. 매도인이 양호한 조건의 해상운송계약을 체결할 가능성이 있거나 국적선을 사용할 수 있는 경우에는 C조건을 사용할 수 있고

마찬가지로 매수인이 유리한 조건의 해상운송계약을 취득할 가능성이 있는 경우에는 F조건을 사용할 수 있다. 같은 방법으로 CIF, CIP조건이나 CFR, CPT 조건의 선택은 누가 가장 저렴한 요율로 보험을 약정할 수 있느냐에 달려 있다. 소규모 수출업자가 규모가 큰 도매상이나 백화점에 물품을 판매할 때에는 가장 저렴한 가격으로 정시인도를 확실히 하기 위하여 매수인이 운송을 수배하는 것이 더 유리하고 이 경우 매수인은 EXW조건이나 FCA조건을 선택할 수 있다.

### Ⅲ. Incoterms 2000의 문제점

#### 1. 거래조건과 현재의 상관습과의 괴리

Incoterms를 지속적으로 10년 주기로 개정하는 주요한 이유는 인코텀즈의 서문에서도 언급한 바와 같이 현재의 상관습에 인코텀즈를 적용시킬 필요성에 서이다.<sup>5)</sup> 만일 개정하지 않는다면 상관습과 인코텀즈는 괴리되어 인코텀즈의 효용가치는 그 만큼 떨어질 것이기 때문이다.

예컨대, <표2>에서와 같이 전체 수출입 화물의 30% 이상(수출 32.3%, 수입 28.3%)이 컨테이너선에 의한 화물운송이 이루어짐에도 불구하고 실제 거래시에는 컨테이너 등 복합운송에 의한 화물운송을 위해 제정된 FCA, CPT, CIP조건의 이용율이 <표1>에서와 같이 금액기준으로 수출의 경우는 FCA 2.9%, CPT 3.3%, CIP 7.1%로 합계 13.3%, 수입의 경우는 FCA 2.6%, CPT 0.7%, CIP 2.0%로 합계 5.3%에 그치고 있어, 1999년 통계<sup>6)</sup>와 비교해 볼 때 상당히 개선되기는 했지만 기존 상관행과 상당한 차이가 있음을 알 수 있다.

이용도 현황에 대한 분석이 우리나라의 경우로 한정된 것이기는 하지만 현

5) Incoterms 2000 서문 제2항.

6) 관세청 수출입 통계에 의하면 1999년도 수출의 경우 금액기준 이용율이 FOB조건 38.1%, CFR조건 21.7%, CIF조건 31.9%로 3가지 조건의 이용율이 모두 91.7%이었고, 수입의 경우 FOB조건 49.3%, CFR조건 16.7%, CIF조건 25.1%로 3가지 조건의 이용율이 91.1%로 수출입 모두 90% 이상 이용되었다.

행 관행이 우리나라에서는 Incoterms 2000과 상당한 괴리가 있음을 알 수 있다.

이 문제에 대해서는 인코텀즈의 개정 작업과정에서도 참여한 위원들 사이에서 많은 논의가 있었던 문제이다.

위원들은 예컨대 FOB, CFR이나 CIF조건을 이용할 것인지 아니면 FCA, CPT나 CIP조건을 이용할 것인지를 기준은 인도지점이 선박이면 FOB, CFR이나 CIF조건을 이용하고 인도지점이 선박이 아니면 FCA, CPT나 CIP조건을 이용하는 것이 적절하다고 권고하고 있다. 기준은 이용하는 수단이 아니라 물품이전을 의도한 장소인 것이다. 즉 인도지점이 선박인 경우에는 FOB, CFR, CIF조건을 이용해야 하고 인도지점이 내륙의 지점인 경우에는 FCA, CPT, CIP조건을 이용해야 한다. 그래야만 물품은 수출지 내륙의 지점에서 인도하면서 FOB, CFR, CIF조건을 이용하는 경우의 위험부담의 공백문제를 해결할 수 있다.

<표1>에서 볼 수 있는 바와 같이 Incoterms 2000의 개정작업과정에서 많은 논의가 있었음에도 불구하고 규정은 개정되지 않았고 CIP, CPT, FCA조건의 이용율이 현저히 낮다면

2010년 개정시에는 Incoterms의 효용성을 높이기 위해서도 인코텀즈의 규정이 현행 상관습과 괴리되지 않도록 개정이 이루어져야 할 것이다.

<표1> 2007년 인도조건별 이용도

금액단위: 백만달러

인도조건	수 출		수 입	
	건수(비율)	금액(비율)	건수(비율)	금액(비율)
CFR	910,177 (14.6)	54,052(14.6)	1,234,174(15.5)	63,244(17.7)
CIF	1,775,563(28.7)	108,688(29.4)	1,012,572(12.8)	66,775(18.7)
CIN	5,520	356( 0.1)	42,880( 0.5)	1,417( 0.4)
CIP	342,216( 5.5)	26,480( 7.1)	129,428( 1.6)	7,162( 2.0)
CPT	97,891( 1.6)	12,168( 3.3)	62,405( 0.8)	2,534( 0.7)
DAF	1,671	38	6,067( 0.1)	153
DDP	65,953( 1.1)	3,887( 1.0)	53,476( 0.7)	1,006( 0.3)
DDU	124,720( 2.0)	13,856( 3.7)	361,791( 4.5)	16,493( 4.6)
DEQ	489	307( 0.1)	1,396	626( 0.2)
DES	1,056	132	7,563( 0.1)	10,297( 2.9)



인도조건	수 출		수 입	
	건수(비율)	금액(비율)	건수(비율)	금액(비율)
EXW	332,330( 5.3)	20,902( 5.6)	616,564( 7.8)	17,816( 5.0)
FAS	3,323	453( 0.1)	1,845	359( 0.1)
FCA	152,637( 2.5)	10,888( 2.9)	318,572( 4.0)	9,146( 2.6)
FOB	1,870,419(30.2)	99,439(26.8)	4,103,455(51.6)	159,817(44.8)
알수없음	529,034( 8.5)	19,843( 5.3)	41	
합 계	6,212,999(100)	371,489(100)	7,952,229(100)	356,845(100)

자료: 한국관세무역개발원 무역통계부, 인도조건별 수출입통계자료

<표2> 2007년 운송형태별 이용도

단위: 금액/백만 달러

운송수단	수출(비율)	수입(비율)	비고
선박(컨테이너)	119,960(32.3)	101,119(28.3)	
선박(기타)	99,376(26.7)	18,417( 6.0)	
선박(벌크)	55,271(14.9)	143,949(40.3)	
항공기	96,882(26.1)	90,594(25.4)	
합 계	371,489(100)	354,079(100)	

자료: 관세청, 그림으로 보는 2007 무역통계

## 2. Ship's rail에 대한 논란

전통적인 선적지 인도 해상운송조건 가운데 CIF, CFR, FOB조건은 Incoterms 2000 정의규정에 의하면 물품이 선적항에서 선박의 난간(Ship's rail)을 통과할 때 매도인이 인도하는 조건을 의미한다고 동일하게 규정하고 있다. 이어서 각 조건 매도인의 의무 제4항에는 인도 의무에 대하여 규정하고 있는데 운송수배 때문에 차이가 있기는 하지만 큰 줄기는 “매도인은 약정된 날짜 또는 기간내에 선적항에서 선박의 본선에 물품을 인도하여야 한다.”고 규정하고 있고 제5항에는 위험의 이전에 대하여 “매도인은 물품이 선적항에서

선박의 난간을 통과할 때까지 물품에 대한 멸실 또는 손상의 모든 위험을 부담해야 한다.”고 규정하고 있다.

ICC의 코멘트에 의하면 모든 인코텀즈가 물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험이 매도인이 자신의 의무 제4항(인도의무)에 따라 인도의무를 완료하였을 때 매도인으로부터 매수인에게 이전된다는 동일한 원칙에 기초하고 있으며 CIF, CFR, FOB조건 위험 이전에 관한 규정은 위험은 물품이 선적항에서 선박의 난간을 통과하였을 때 이전된다고 하였다.<sup>7)</sup>

또한 ICC는 수세기에 걸쳐서 선박의 난간은 매도인과 매수인사이에 상징적인 경계선으로서 과도히 중요하게 여겨져 왔는데 당사자사이의 역할, 비용, 위험의 분기점으로서 선박의 난간을 사용하는 것은 적절하지 않으며 열정적인 법률가들만이 만족스럽게 볼 수 있다고 관련 판례<sup>8)</sup>를 소개하고 있다.<sup>9)</sup>

이와 같이 Ship's rail은 해상운송의 중심조건인 CIF, CFR, FOB조건에서의 전통적인 경계선으로 물품이 지정된 선적항에서 본선의 난간을 통과할 때 위험이 매도인으로부터 매수인에게 이전한다고 인코텀즈에는 규정되어 있다. 그런데 이러한 상황은 실제 항구에서 발생하는 상황을 반영하지 못하고 있다는 점에서 비판이 있었고 인코텀즈 2000을 개정할 때 각국의 ICC국내위원회로부터 개정 요구가 있었다.

ICC가 다수의 각국 국내위원회로부터 개정 요구가 있었음에도 불구하고 분계점을 개정하지 아니하였는데 그 이유는 다음과 같다.

첫째, 가장 주된 이유는 전통적인 FOB조건에서의 분계점이 바뀔 경우 혼란이 발생할 수 있다는 점에서 그대로 두기로 결정되었고<sup>10)</sup> 이는 CIF, CFR조건에서도 마찬가지이다. 그런데 ICC는 당사자들이 Incoterms를 사용할 때 적절한 정형거래조건을 선택해야 하지만 CFR이나 CIF조건에서와 같이 선하증권과 같은 유통성 운송서류를 요구하는 정형거래조건의 사용을 피하는 것을 고려해야 한다고 권고하고 있다.<sup>11)</sup> 왜냐하면 공산품은 운송중에 거의 전매되거나 저

---

7) Jan Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, ICC Publishing S.A., 2000, p.99.

8) Pyrene v. Scindia Navigation [1954] 2 Q. B. 402 at p.419.

9) Jan Ramberg, op.cit., p.99.

10) ibid., p.14.

11) ICC, The ICC Model International Sale Contract, ICC PUBLISHING S. A., 1997, p.6.

당이 설정되지도 아니하며 유통성운송서류를 거의 요구하지도 않고 통상은 물품이 항구나 내륙데포의 터미널에서 운송을 위해 교부되기 때문이다. 따라서 ICC 모델계약서 사용에 가장 적절한 인코텀즈 조건은 EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP조건이며 이러한 이유로 인코텀즈상의 거래조건 순서가 아니라 이 조건들이 먼저 모델계약서에 표기되어 있다.

둘째, 무역업자들은 10년 주기로 개정되고 있는 Incoterms의 각 조건에 대한 충분한 지식이나 이해없이 전통적으로 사용하는 CIF, CFR, FOB조건을 컨테이너 선박이나 항공기에 의한 운송에 까지도 가격이나 비용을 특정하는데 편리하다는 이유로 사용하고 있다는 점이다.

## IV. Incoterms 2000의 개정방향

### 1. Ship's rail에 대한 재조명

위험의 분기점 Ship's rail에 관하여 ICC 각 국내위원회의 개정요구에도 불구하고 개정은 이루어지지 않았고 결과적으로 CIP, CPT, FCA조건의 이용율이 현저히 낮다면 2010년 개정시에는 Incoterms의 효용성을 높이기 위해서도 다시 한번 각국 국내위원회에 개정을 위한 의견을 조사하는 것이 필요하다고 생각된다. 대표적으로 미국은 Incoterms 1990 개정시에 Ship's rail이 매도인과 매수인 사이에 책임의 이전시점으로서 어느 누구도 만족시키지 못하고 있다고 하면서 선박에 의한 물품 인도시에 Ship's rail에 대한 대안으로 다음 3가지 즉, ① 운송인에 의한 인수(Accepted by the carrier without exception) ② 운송인이 선적을 위한 수령(Received for shipment by the carrier) ③ 운송인의 점유하에 적치(Placed in possession of the carrier)를 제안하였었다.<sup>12)</sup>

Incoterms 1990개정시 ICC에서도 본선의 난간을 통과하여 물품을 인도한다는 표현이 많은 경우에 부적절하지만 인도지점을 변경하는 것이 특히 용선계약에서 해상운송되는 물품의 매매와 관련하여 불필요한 혼란을 불러일으킬

---

12) United States Council for International Business, Incoterms 2000에 대한 개정의견서 (March 3,1999).

수 있기 때문<sup>13)</sup>이라고 하여 개정은 이루어 지지 않았었다. 특히 용선계약의 경우는 용선계약서 등 업계의 독자적인 표준약관에 의하여 거래가 많이 이루어지기 때문에 반드시 인코텀즈에 의존한다고 볼 수 없다. 따라서 지난 10년간의 각국의 이용실태와 문제점을 보다 면밀히 조사하여 Incoterms 2000의 개정시에는 규정과 상관습이 일치하여 보다 많은 무역업자들이 인코텀즈를 정확하게 활용할 수 있도록 하며, 그리하여 서로 다른 상관습으로 인하여 분쟁이 발생하지 않도록 하여야 한다.<sup>14)</sup> 즉 현실적으로 위험이전시점을 인도의무완료시점과 일치시키는 것이 분쟁의 소지를 없애는 길이라 생각한다.

## 2. FOB, CFR, CIF조건의 인도의무 내용 확장

FCA, CIP, CPT조건의 이용율이 <표1>에서 보는 바와 같이 10년 전에 비하여 증가 추세이긴 하지만 앞으로 더욱 양 조건의 이용율이 증가할 것인가에 대하여는 회의적이다. 따라서 필자는 거래 당사자들이 익숙한 거래조건인 FOB, CIF, CFR조건에서의 매도인의 인도의무를 다음과 같이 확장할 수 있도록 Incoterms를 개정함으로써 인도장소가 선박이 아닌 경우에도 거부감없이 FOB, CIF, CFR조건을 이용하도록 하는 것이 바람직하다고 생각한다.<sup>15)</sup>

### A4 Delivery

The seller must deliver by handing over the goods

① to the vessel for loading in the manner appropriate considering the nature of the cargo and the ship's loading equipment at the port of shipment<sup>16)</sup> ② to the carrier contracted, if there are subsequent carriers to the first carrier, for transport to the agreed point at the named place - on the date or within the agreed period.

---

13) Incoterms 2000 Introduction 제 9.2항 하단.

14) 박남규, Incoterms 2000 선적지 인도조건 C그룹의 문제점과 개정방향, 한국무역상무학회 산학협동동계세미나 자료집, 2008, p.84.

15) 앞의 논문, p.85.

16) Comments from ICC Finland/National Incoterms Expert Panel, 1999.

위 ①은 전통적인 해상운송에 합당한 규정으로 on board the vessel로 표기한 불명확한 규정을 구체화함으로써 혼란을 회피할 수 있으며 ②는 인도장소가 선박이 아닌 경우에 적합한 규정으로 현재 CPT, CIP조건에 규정된 매도인의 인도의무 내용을 일부 삭제하고 도입한 것이다.

### 3. Incoterms 2010의 초안(제3차)에 대한 의견

개정과정에서 수집된 각국의 의견을 바탕으로 작성된 초안은 다음과 같은 점에서 특징적인 내용을 평가할 수 있다.

첫째, Incoterms 2000에서 각 조건은 정의규정과 당사자의 의무규정으로 구성되어 있었는데 개정 초안에는 정의규정과 달리 Guidance Note(안내서)로 표기되어 있으며 각 조건의 본질적인 내용을 설명하고 있다. 즉 언제 사용되어야 하며 언제 위험이 이전되며 매도인과 매수인 사이에 어떻게 비용이 할당되는지에 대하여 설명하고 있다. Guidance Note는 실질적인 규칙의 일부는 아니며 사용자들이 정확하고 효율적으로 사용하도록 도움을 주기 위해 의도된 것이다.<sup>17)</sup>

전통적인 해상운송에 사용되는 FOB, CFR, CIF조건외의 정의규정(Incoterms 2000)과 Guidance Note(Incoterms 2010)를 비교하면 다음과 같은 차이를 발견할 수 있다.

#### 1) FOB조건

##### ① Incoterms 2000

“Free on Board” means that the seller delivers when the goods pass the ship's rail at the named port of shipment. This means that the buyer has to bear all costs and risks of loss of or damage to the goods from that point. The FOB term requires the seller to clear the goods for export. This term can be used only for sea or inland waterway transport. If the parties do not intend to deliver the goods across the ship's rail, the FCA term should be used.

---

17) Incoterms 2010(3rd. Draft),Introduction.

② Incoterms 2010

This term is to be used only for sea or inland waterway transport.

"Free on Board" means that the seller delivers the goods, or procures the goods delivered, on board the vessel nominated by the buyer at the named port of shipment. The buyer has to bear all costs from that point. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods have passed the ship's rail, the buyer bearing all risks from that point. The FOB term is not appropriate for use where goods are handed over to the carrier at a point other than the ship's rail, for example goods in containers, which are typically delivered at a terminal, or for loading on a roll-on/roll-off or LASH ship. In such situations, the FCA term should be used.

The seller is required either to deliver the goods on board the vessel or to procure goods delivered for the destination agreed in the sale contract. The reference to "procure" here caters for multiple sales down a chain ("string sales"), particularly common in the commodity trades. The FOB term requires the seller to clear the goods for export, where applicable. However, the seller has no obligation to clear the goods for import or to pay any import duty or for any customs formalities.

③ 평가

인도 의무를 Incoterms 2010에서는 지정된 선적항에서 매수인이 지명한 선박의 본선상에 물품을 인도하거나 인도된 물품을 득해야 한다고 보다 분명하게 규정하였다는 점에서 큰 의의가 있다. 동시에 논란이 되고 있는 ship's rail을 당사자의 의무규정이 아니라 Guidance Note에만 존치함으로써 역사성을 살리면서 의무이행에는 혼란이 발생하지 않도록 하였다는 점에서 대단한 진전이라 생각된다.

2) CFR조건

① Incoterms 2000

"Cost and Freight" means that the seller delivers when the goods pass

the ship's rail in the port of shipment.

The seller must pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination BUT the risk of loss of or damage to the goods, as well as any additional costs due to events occurring after the time of delivery, are transferred from the seller to the buyer.

The CFR requires the seller to clear the goods for export.

This term can be used only for sea and inland waterway transport. If the parties do not intend to deliver the goods across the ship's rail, the CPT term should be used.

## ② Incoterms 2010

This term is to be used only for sea or inland waterway transport.

"Cost and Freight" means that the seller delivers the goods, or procures the goods delivered, on board the vessel at the port of shipment. The seller must pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods have passed the ship's rail, the buyer bearing all risks from that point.

This term has two critical points because risk passes and costs are transferred at different points. While the contract will always specify a destination port, it might not specify the port of shipment and that is the place at which risk passes to the buyer across the ship's rail. If this port is of particular interest to the buyer, the parties are well advised to identify it as precisely as possible in the contract.

The contract will always give a destination port but the parties are also well advised to identify as precisely as possible the point at the agreed port of destination, as the costs to that point are for the account of the seller.

The seller is advised to procure contracts of carriage that match that choice precisely. If the seller incurs costs under its contract of carriage such as those related to unloading at the specified point at the port of

destination agreed in the sale contract, the seller is not entitled to recover such costs from the buyer unless otherwise agreed between the parties.

The seller is required either to deliver the goods to the carrier or to procure goods delivered for the destination agreed in the sale contract. In addition the seller is required either to make a contract of carriage or to procure such a contract. The reference to "procure" here caters for multiple sales down a chain("string sales"), particularly common in the commodity trades.

The CFR term is not appropriate for use where goods are handed over to the carrier at a point other than the ship's rail, for example goods in containers, which are typically delivered at a terminal, or for loading on a roll-on/roll-off or LASH ship. In such circumstances, the CPT term should be used.

The CFR term requires the seller to clear the goods for export, where applicable.

However, the seller has no obligation to clear the goods for import or to pay any import duty or for any customs formalities.

### ③ 평가

Incoterms 2010에서는 이 부분이 모든 당사자들에게 안내서의 역할을 충분히 할 수 있도록 보다 상세하게 규정하였다는 점에서 의의가 있다고 생각된다. 인도 의무는 FOB조건과 같이 언급하면서 Ship's rail과 연계하지 않은 점은 동일하다.

## 3) CIF 조건

### ① Incoterms 2000

"Cost, Insurance and Freight" means that the seller delivers when the goods pass the ship's rail in the port of shipment.

The seller must pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination BUT the risk of loss of or damage to the goods, as well as any additional costs due to events occurring after



the time of delivery, are transferred from the seller to the buyer. However, in CIF the seller also has to procure marine insurance against the buyer's risk of loss of or damage to the goods during the carriage.

Consequently, the seller contracts for insurance and pays the insurance premium. The buyer should note that under the CIF term the seller is required to obtain insurance only on minimum cover. Should the buyer wish to have the protection of greater cover, he would either need to agree as much expressly with the seller or to make his own extra insurance arrangements.

The CIF term requires the seller to clear the goods for export.

This term can be used only for sea and inland waterway transport. If the parties do not intend to deliver the goods across the ship's rail, the CIP term should be used.

## ② Incoterms 2010

This term is to be used only for sea or inland waterway transport.

"Cost, Insurance and Freight" means that the seller delivers the goods, or procures the goods delivered, on board the vessel at the port of shipment.

The seller must pay the costs and freight necessary to bring the goods to the named port of destination. The risk of loss of or damage to the goods passes when the goods have passed the ship's rail, the buyer bearing all risks from that point. The seller contracts for insurance cover against the buyer's risk of loss of or damage to the goods during the carriage.

The buyer should note that under the CIF term the seller is required to obtain insurance on minimum cover. Should the buyer wish to have more insurance protection, it would need either to agree as much expressly with the seller or to make its own extra insurance arrangements.

This term has two critical points because risk passes and costs are transferred at different points. While the contract will always specify a destination port, it might not specify the port of shipment and that is the

place at which risk passes to the buyer across the ship's rail. If this port is of particular interest to the buyer, the parties are well advised to identify it as precisely as possible in the contract.

The contract will always give a destination port but the parties are also well advised to identify as precisely as possible the point at the agreed port of destination, as the costs to that point are for the account of the seller. The seller is advised to procure contracts of carriage that match that choice precisely. If the seller incurs costs under its contract of carriage such as those related to unloading at the specified point at the port of destination agreed in the sale contract, the seller is not entitled to recover such costs from the buyer unless otherwise agreed between the parties.

The seller is required either to deliver the goods to the carrier or to procure goods delivered for the destination agreed in the sale contract. In addition the seller is required either to make a contract of carriage or to procure such a contract. The reference to "procure" here caters for multiple sales down a chain("string sales"), particularly common in the commodity trades.

The CIF term is not appropriate for use where goods are handed over to the carrier at a point other than the ship's rail, for example goods in containers, which are typically delivered at a terminal, or for loading on a roll-on/roll-off or LASH ship. In such circumstances, the CIP term should be used.

The CIF term requires the seller to clear the goods for export, where applicable.

However, the seller has no obligation to clear the goods for import or to pay any import duty or for any customs formalities.

### ③ 평가

CFR조건과 마찬가지로 Incoterms 2000보다 상세하게 설명하고 있다. 특별히 계약에서 위험이 이전되는 선적항을 명시하지 않을 수 있기 때문에 가능한

정확하게 명시할 것과 도착항의 경우에도 합의한 도착항의 정확한 지점까지 언급하는 것이 좋다는 점을 권고하고 있다.

둘째, Incoterms의 각 조건 당사자의 의무 가운데 가장 핵심적인 규정은 물품의 인도와 위험이전에 관한 의무이기 때문에 양 규정을 어떻게 조화시켰는지 비교하면 다음과 같다.

### 1) FOB조건

#### ① Incoterms 2000

##### Delivery

The seller must place 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.

Taking delivery. The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered in accordance with A4.

##### Transfer of risks

The seller must, subject to the provisions of B5, bear all risks of loss of or damage to the goods until such time as they have passed the ship's rail at the named port of shipment.

The buyer must bear all risks of loss of or damage to the goods

- from the time they have been passed the ship's rail at the named port of shipment ; and
- from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery which arise because he fails to give notice in accordance with B7, or because the vessel nominated by him fails to arrive on time, or is unable to take the goods, or closes for cargo earlier than the time notified in accordance with B7, provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.

② Incoterms 2010

Delivery

The seller must deliver the goods, or procure goods delivered, by placing them on board the vessel nominated by the buyer at the loading point, if any, indicated by the buyer at the named port of shipment on the agreed date or within the agreed period and in the manner customary at the port. If no specific loading point has been indicated by the buyer, the seller may select the point that best suits its purpose.

Taking delivery

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered in accordance with A4.

Transfer of risks.

The seller must, subject to the provisions of B5, bear all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4.

The buyer must bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered in accordance with A4.

Provided that the goods have been set aside or otherwise clearly identified as the contract goods, the buyer must:

1. should it fail to notify the nomination of a vessel for transport in accordance with B7, or
2. should the vessel nominated by the buyer for transport fail to arrive within to enable the seller to comply with A4 or be unable to take the goods, or close for cargo earlier than the time notified in accordance with B7, bear all risks of loss of or damage to the goods:
  - (a) from the agreed date, or in the absence of an agreed date,
  - (b) from the date notified by the seller under A7 within the agreed period or, if no such date has been notified,
  - (c) from the expiry date of any agreed period for delivery.

③ 평가

Incoterms 2010에서는 위험이전에 관한 의무를 Ship's rail과 연계시키거나 Ship's rail을 언급하지 않고 인도 의무에 따라 인도될 때 까지 물품에 대한 모든 멸실 또는 손상의 위험을 부담해야 한다고 하여 인도 의무와 연계하였다는 점에서 대단한 진전이라 평가할 수 있다. 그야말로 수세기에 걸쳐서 위험이전에 관한 분계점으로서 역할을 하여온 Ship's rail을 과감하게 제거하였다는 점에서 과히 혁명이라 하겠다.

## 2) CFR & CIF조건

### ① Incoterms 2000

#### Delivery

The seller must deliver the goods on board the vessel at the port of shipment on the date or within the agreed period.

#### Taking delivery

The buyer must accept delivery of the goods when they have been delivered in accordance with A4 and receive them from the carrier at the named port of destination.

#### Transfer of risks

The seller must, subject to the provisions of B5, bear all risks of loss of or damage to the goods until such time as they have passed the ship's rail at the named port of shipment.

The buyer must bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been passed the ship's rail at the named port of shipment.

The buyer must, should he fail to give notice in accordance with B7, bear all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the period fixed for shipment provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods.

### ② Incoterms 2010

#### Delivery

The seller must deliver the goods, or procure goods delivered, on board the vessel at the port of shipment on the agreed date or within the agreed period.

#### Taking delivery

The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered in accordance with A4 and receive them from the carrier at the named port of destination.

#### Transfer of risks

The seller must, subject to the provisions of B5, bear all risks of loss of or damage to the goods until they have been delivered in accordance with A4.

The buyer must bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered in accordance with A4.

Should the buyer fail to give notice in accordance with B7, it must bear all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or the expiry date of the agreed period for shipment, provided that the goods have been set aside or otherwise clearly identified as the contract goods.

#### ③ 평가

FOB조건과 같이 동일하게 위험을 인도의무와 연계시켰으며 위험이전을 충당을 전제조건으로 규정한 것은 Incoterms 2000과 동일하다.

## V. 결 론

제정 후 74년의 역사를 가진 Incoterms는 그간 6차례 개정되었고 2011년 시행을 목표로 Incoterms 2010 개정작업이 진행되고 있는 중이다. 인코텀즈의 효용성을 높이기 위해서는 Incoterms의 규정이 현재의 상관습을 충분히 반영하여야 하며 그런 의미에서 10년 주기로 개정되고 있는 것이다.

현재의 Incoterms의 문제점은 첫째, 전통적인 해상운송조건인 FOB, CFR, CIF

조건을 이용할 때 위험의 분계점으로 Ship's rail을 이용하고 있는데 인도의무의 이전시기와의 차이로 인한 오해와 분쟁의 여지가 있다는 점과, 둘째, 컨테이너 화물운송시에 거래 당사자들이 이를 위해 제정된 조건인 FCA,CPT,CIP 조건 대신에 전통적인 해상운송조건인 FOB,CFR,CIF조건을 아직도 대다수가 이용함으로써 위험의 공백문제가 발생하고 있다는 점이다.

이러한 문제점에 대하여 필자는 첫째, 위험의 분계점인 Ship's rail에 대한 대안으로 인도와 위험이전 시기에 간격이 발생하지 않도록 일치시킬 필요성을 제안하였다. 둘째, 컨테이너화물운송에 대비한 FCA,CPT,CIP조건의 이용율이 현저히 낮고 그로 인한 위험의 공백문제가 계속 발생한다면 오히려 FOB,CFR,CIF조건의 인도의무내용을 컨테이너운송에도 적용할 수 있도록 매도인의 의무를 확장하는 것이 바람직하다고 제안하였다.

Incoterms의 개정초안(제3차)에 따르면 무엇보다도 Incoterms에서 오랜 논란의 대상이었고 꾸준히 개정요구가 되었던 전통적인 해상운송조건인 FOB,CFR,CIF조건에서의 위험의 분계점인 Ship's rail을 위험이전 규정에서 과감하게 삭제하고 인도의무와 연계시켰다는 점에서 큰 진전이라 평가한다.

## 참 고 문 헌

1. 박남규, 무역거래조건의 합리적인 이용에 관한 연구, 문화무역연구 창간호, 문화무역학회, 2001.
2. 박남규, INCOTERMS 2000과 비용부담원칙, 무역상무연구 제 13권, 한국 무역상무학회, 2000.
3. 박남규, Incoterms 2000 선적지 인도조건 C그룹의 문제점과 개정방향, 한국무역상무학회 산학협동세미나자료집, 2008.
4. 양영환, 개정 1990년 인코텀즈의 특징과 운용상의 문제점에 관한 연구, 무역상무연구 제 3권, 무역상무연구회, 1992.
5. 최명국, 1990년 인코텀즈에 다른 CIF조건의 활용상의 문제점, 무역상무연구 제 4권, 무역상무연구회, 1993.
6. ICC, The ICC Model International Sale Contract, ICC Publishing S.A., 1997.
7. ICC, Incoterms 2000.
8. ICC, Incoterms 2010(3rd. Draft).
9. ICC, Collection of INCOTERMS 2000, 1999.
10. Jan Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000.



## ABSTRACT

### A Study on the Problems and Revision Directions of Incoterms 2000

Park, Nam Kyu

Incoterms are standard trade terms most commonly used in international sales contracts. ICC have updated six times to keep pace with current international trade practices. Amendments and additions were made in 1953,1967,1976,1980,1990 and presently in 2000. ICC is currently revising Incoterms 2000. The new edition, Incoterms 2010, is expected to enter into force on 1 January 2011.

In this paper, I reviewed the present conditions of trade terms and the problems of Incoterms 2000 in our country. I hope this paper to contribute to revising works of Incoterms by reference of above mentioned contents, that is to say, ship's rail, expansion of seller's risk liability of FOB,CFR,CIF.

Key Words: Incoterms 2000, Incoterms 2010, Trade terms, Ship's rail, Expansion of seller's risk liability of FOB,CFR,CIF