

Incoterms® 2010 Rules의 문제점과 대안

오 세 창*

-
- I. 서 문
 - II. Incoterms® 2010 Rules의 개정동기와 특징
 - III. Incoterms® 2010 Rules의 세부규정 개요
 - IV. 문제점과 대안
 - V. 결 론
-

주제어: Incoterms® 2010, 문제점, 대안

I. 서 문

CISG가 국제물품매매계약의 전반에 관한 대원칙을 규정한 통일국제상거래 법이라면 Incoterms는 당사자들 간의 매매계약체결 후 당사자들 간에 이행해야 할 다양한 의무 가운데 매도인의 입장에서 가장 중요한 의무는 물품의

* 계명대학교 통상학과 명예교수

인도 의무요, 매수인의 입장에서 가장 중요한 의무는 물품의 수령에 따른 대금지급의무이다. 그런데 Incoterms는 매도인의 인도에 관한 구체적인 통일상관습 규정이다. 다시 말해서 CISG의 제3편 매매편 가운데 인도와 관련한 통일규정으로 매우 중요한 규정이다.¹⁾

2011년 1월 1일부터 발휘하는 Incoterms® 2010 Rules(이하 Incoterms® 2010 혹은 Incoterms Rules라 한다)를 보면 지난 10년간 사용되어온 Incoterms 2000 적용상의 문제점을 보완한 점도 많이 있지만 Incoterms 2000과 비교해서 문제점도 많이 있어 그 적용상에 많은 논란이 예상되는 부분이 적지 아니하다.

본 연구는 Incoterms Rules의 적용에 있어 기업인들로 하여금 동규정의 정확한 이해를 통해 대외거래에 유의하도록 함과 동시에 이 분야를 연구내지 강의 하는 자들에 연구와 강의 자료 제공의 필요성이 연구의 목적이다.

이러한 필요성에 따라 1장 서론에 이어, Incoterms 2000의 개정동기와 특징을 2장에서, 구성과 정형거래규정형태의 분류를 통한 Incoterms® 2010 rules의 개요를 3장에서, 서문과 규정상의 문제점과 대안을 4장에서 논한 후 5장에서 결론을 내리는 것을 본 연구의 범위로 하며, 연구방법을 Incoterms 2000과의 비교분석을 주로 하였다.

II. Incoterms® 2010 Rules의 개정 동기와 특징

지난 10년간 국제거래에 사용되어온 Incoterms 2000을 근거하여 세계적으로 공인된 계약표준(globally accepted contractual standard)²⁾인 Incoterms® 2010의 개정동기와 그 특징을 보면 다음과 같다.

1. 개정동기

Incoterms를 개정할 때마다 다양한 국가에서 이루어지고 있는 기존의 거

1) 오세창, 조현정, Incoterms® 2010의 해설, 두남, 2011. p. 3.

2) ICC, Incoterms® 2010 Rules, Forward, ICC Rervices, Publication. p. 4.

래조건을 현재의 관행에 반영하려고 해도, 너무 다양하여 공동해석을 부여한다는 것이 불가능하다. 따라서 다양한 각국의 무역관행이 분명히 고려되었다 하더라도 실질적인 거래관행을 반드시 반영하지 못하므로 정규적으로 개정되거나 필요에 따라 수정이 되고 있다.³⁾

1936년 ICC에 의해 Incoterms 규정이 탄생한 이래 세계적으로 인정되어 온 인도에 관한 계약표준규정으로서의 Incoterms는 세계무역 발전과 보조를 맞추어 규칙적으로 개정되어 왔다. Ramberg교수는 Incoterms rules의 10년 주기 개정 표현은 잘못된 표현이라고 지적⁴⁾하고 있지만 1936년에 제정된 이래 1957년 1967년, 1976년에 개정이 되었으나 이때의 개정은 부분개정 이였고 전폭적인 개정은 1980년부터 10년을 주기로 정기적으로 개정되었다고 볼 수 있다. 이는 당대의 상관행의 반영은 특수한 경우를 제외하고 10년 정도의 변화를 반영하여 다음 10년을 대비하는 것이 바람직하다는 상인들의 입장반영이자 Incoterms와 더불어 ICC의 대표적인 매매관습 규정인 UCP의 10년 주기변경과 보조를 맞추어 매매의 중요한 양 국제규칙의 시대반영에 대한 국제 상인들의 기대와 더불어 통일된 국제인식을 갖게 하려는 ICC의 입장 반영으로도 볼 수 있다.

이러한 입장에 따라 2010년에 개정이 완료되어 2011년 1월1일부터 효력을 발휘하게 되는 Incoterms® 2010규정의 개정 동기는 다음과 같다.

이국 간 협정인 FTA, 다자간 협정인 WTO, 지역 간 협정 등을 통해 그 속도가 빨라지고 있는 비관세지대의 지속적인 확대, 국제상거래에 있어 전자 통신의 사용증대, 대량 내지는 컨테이너 물품의 이동에 따른 보안에 대한 관심고조, 운송관행의 변화 등을 고려하여 규정에 반영하기 위하여, 13개의 정형조건으로 규정된 Incoterms 2000을 11개의 정형거래조건으로 감소시킴과 동시에 수출지든 수입지든 관계없이 “인도”규정을 강화하고, 전 규정의 단순화와 분명화를 도모하기 위하여, 종래 남성중심의 매도인과 매수인의 개념을 여성도, 기업도 매도인이나 매수인이 될 수 있다는 견지에서 Incoterms 1963이래 처음으로 성의 중립표현으로 “it”을 사용하기 위하여 Incoterms

3) H. V. Houtte, *The Law of Int'l Trade Law*, 2nd ed., Sweet & Maxwell, 2002. p. 172.

4) J. Ramberg, *ICC Guide to Incoterms® 2010*, ICC Services Publication, p. 8.

2000이 개정되어 Incoterms® 2010이 되었다⁵⁾.

2. 특징

1) 분류방식의 변경과 의무의 구분

(1) 분류방식의 변경

Incoterms 2000의 경우 서문을 통해 Group E, Departure: EXW, Group F, Main Carriage unpaid: FCA, FAS, CFR, CIF, CPT, CIP, Group D, Arrival: DAF, DES, DEQ, DDU, DDP로 분류 하였다. 다시 말해서 Incoterms 2000은 매도인과 매수인의 책임관계, 즉 인도와 관련한 각종 허가들과 같은 의무와 인도에 따른 위험과 비용의 부담정도에 따라 매도인의 책임최소와 매수인의 최대에서 그 반대에 이르기까지를 기준하여 4개의 그룹, 즉 E, F, C, D-Group(terms)로 구분하였다. 그러나 “Incoterms® 2010의 주요한 특징가운데 “11개 Incoterms의 분류”에 의하면 종전 Incoterms 2000의 분류방법이 11개로 구성된 Incoterms® 2010 가운데 어느 조건을 사용할 것인가를 결정할 때 특별히 매우 중요한 개정 동기를 언급하면서도 종전 분류를 외면하고, Incoterms® 2010은 두 개의 그룹으로 분류 하였다. 첫째 분류가 운송형태에 관계없이 사용될 수 있는 규정(Rules For Any Mode or Modes of Transport)으로 수출지든지, 수입지든 관계없이 지정된 지점이나 장소에서 운송형태에 관계없이 “인도(delivered)”하는데 초점을 둔 EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP와 같이 7개 규정이고, Incoterms1936 제정의 근간이었던 전통적인 해로·수로 전용규정(Rules for sea and interned waterway transport)으로 FAS, FOB, CFR, CIF 4개 조건을 두 번째 그룹으로 분류하였다.

특히 일체의 운송형태에 사용가능한 조건의 경우 물품의 인도지점이나 터미널 또는 운송되는 지점이 본선난간 이전이거나 두 지점 모두 본선난간 이전인 경우 선박이 운송의 일부를 구성할 경우에도 사용가능 하며, 사용되

5) Ibid.

는 운송수단은 하나 또는 그이상이라도 관계가 없고, 사용되는 운송수단역시 관계없이 사용되어질 수 있다.

반면에 전통적인 해상전용조건들인 FAS, FOB, CFR, CIF는 물품의 인도시점과 운송되는 장소가 반드시 항구여야 하며, 운송편이 해상이나 내수로 편이냐는 관계없다.

이렇게 볼 때 이러한 분류는 운송되는 물품의 컨테이너화와 운송수단과 운송기법의 발달과 운송서비스 발달에 따른 적용을 위한 분류가 첫 번째 분류이고, 두 번째 분류는 선박을 중심한 전통적인 상품매매에 해당하는 분류로 양분시키고 있는 것이 인도에 따른 책임중심의 과거 분류 방식과 다른 점이다.

FAS의 경우 물품의 인도지점과 운송지점이 본선난간 이전이기에 운송형태에 관계없이 적용 가능한 조건에 해당할 수 있으나 해상이나 내수로 편으로만 운송되는 조건이기에 해상전용조건에 해당함을 유의해야 한다.

그러나 11개 규정 전체를 보면 인도와 관련하여 발생하는 의무, 위험, 비용을 중심으로 매도인의 최소의무 매수인의 최대의무인 EXW와 그 반대인 매도인의 최대의무 매수인의 최소의무인 DDP를 양극단의 축으로 하고 있으며, 그 사이에 9개의 정형거래 규정 역시 의무, 위험, 비용을 중심으로 운송형태에 따라 다양하게 존재하고 있음을 알 수 있다.

특히 과거 D-terms 가운데 DAF, DES, DEQ, DDU를 인도지점이 국경, 도착한 선박의 선상, 도착한 부두, 도착지 항의 합의한 지점 등으로 각각 다를 뿐 적용되는 의무에 있어 예컨대 수입허가는 모두 매수인 부담이요, 운송계약은 매도인부담으로 하고 있어 차이가 없으므로 DAP로 통합함이 아주 이상적이지요 상인들에게 편리를 줄 수 있는 조건이었으나 DEQ가 2차 초안에서 다시 별도로 등장한 것은 해상전용 조건으로 선적지 계약조건인 FAS, FOB, CFR, CIF가 있는데 반하여 도착지 조건 가운데 해상전용조건이 하나도 없다는데서 그리고 FOB의 역경상의 조건인 DES보다 FAS의 역경상의 조건인 DEQ가 DES보다 현실적이라는 데서 비롯된 것 같았다. 그러나 최종초안에서 DEQ가 삭제되고, 모든 운송 형태의 종착지인 터미널에서 인도하는 조건인 DAT가 추가되었다. 특히 위와 같은 분류를 함에 있어 Incoterms 2000의 경우 기능(위험, 비용, 책임)을 중심으로 Group-E, Group-F, Group-C, Group-D중심으로 분류하였으나, Incoterms® 2010의 경우

Rules For Any Mode or Modes Transport로 EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP를 배정하고, Rules for sea and inland waterway transport로 FAS, FOB, CFR, CIF를 배정하고 있다. 다시 말해서 “일체의 운송형태의 적용을 위한 규정”과 “해상과 내수로 운송형태의 적용을 위한 규정”으로 표현하여 분류하고 있다.

이러한 분류에 따라 종전의 “Incoterms 2000”대신 “Incoterms® 2010 Rules 또는 Incoterms Rules” 또는 “ICC Rules for the use of domestic and international trade terms”로 표현하고 있다. 지금까지 Incoterms에 대하여 서문상의 Incoterms 제정목적⁶⁾을 보면 “a set of international rules for the interpretation of the most commonly used trade terms”로 표현하므로 Incoterms를 “international rules for the interpretation of trade terms”로 이해하여 왔다. 우리가 알고 있듯이 Incoterms는 International commerce terms⁷⁾의 약자이다. 따라서 ICC의 Incoterms가 있을 수 있고, 미국의 Incoterms가 있을 수 있다⁸⁾. 그러나 ICC가 인정한 3개의 약어로 구성된 정형거래조건의 해석을 위한 국제규칙이라는 의미를 강조하기 위하여 Incoterms 다음에 개정년도 예컨대 “Incoterms® 2010”으로 표현하여 왔다. 이러한 역사성에서 보면 Incoterms® 2010의 경우 정형거래조건 자체가 규정을 명시하고 있으므로 정형거래조건의 해석원칙(규정)인 “international rules for the interpretation of trade terms”는 바로 Incoterms® 2010을 의미하는 것 이여야 한다. 더 정확하게 말하면 Incoterms® 2010은 바로 “ICC official rules for interpretation of trade terms 2010”또는 “International rules for the interpretation of trade terms 2010”이 된다. 이러한 Incoterms® 2010의 의미를 보다 분명히 하기 위하여 “Incoterms® 2010 rules” 또는 “Incoterms® rules”로 표현하고 있다. 그러나 주의 할 것은 Incoterms® 2010의 경우 종전과 달리 국내외거래적용을 위해 공식명칭을 “ICC rules for the use of domestic and international trade terms”로 표현

6) Incoterms 1990, Introduction, purpose of incoterms., Incoterms 2000, Introduction, purpose of incoterms.

7) J. Ramberg, Guide to Incoterms 1990, ICC Publishing SA, 1990, p. 8.

8) 이러한 추정은 synopsis of usage rules for the trademark “Incoterms”를 통해서도 가능하다.(J. Ramberg, *op. cit.* p. 213.)

하고 있고, 분류에 있어서도 “Rules For Any Mode and Modes of Transport”와 “Rules For Sea and Inland Waterway Transport”로 표현하고, 안내문에도 과거 “This term”대신 “This rule”로 표현하므로 Incoterms® 2010의 경우 trade terms 또는 terms라는 용어가 사라졌다. 이는 11개의 국내외거래 적용을 위한 정형거래조건 자체가 지금까지와 같이 의미가 부여된 단순한 정형거래조건으로 보는 것이 아니고 당사자들 간의 일련의 의무를 부과 하고 있는 규정의 유형으로 보고 있다는 것이다. 이렇게 하므로 Incoterms® 2010을 명실상부한 국제규칙으로서의 국제적 위상을 제고하려는 의도가 있는 것 같다. 그러나 공식명칭을 지금까지와는 달리 “ICC official rules for the use of domestic and international trade terms”로 하고 약칭도 “Incoterms® 2010”로 표시함과 동시에 “Incoterms”상표의 정확한 사용을 위해 다음과 같이 여섯 가지 원칙을 제시하고 있다.

① “Incoterms”상표는 ICC의 Incoterms® rules와 ICC로부터 이루어지는 기타 Incoterms® 제작물 및 서비스와 관련된 것에만 사용해야 한다.

② “Incoterms”는 명사가 아닌 형용사로 사용해야 한다.

③ “Incoterms”의 경우 반드시 첫 글자는 대문자를 사용해야 한다.

④ “s”가 없는 “Incoterms”를 사용해서는 아니 된다. 개별정형거래조건은 “Incoterms”로 하지 말고, “Incoterms® rule”로 사용해야 한다.

⑤ “Incoterms”상표 다음에 등록된 상표표시인 ®을 사용해야 한다.

⑥ ICC에 기인하지 아니하는 제작물 및 서비스와 관련하여 상표인 “Incoterms”를 사용하고자 할 경우 반드시 ICC의 허가를 득해야 한다⁹⁾.

이렇게 볼 때 Incoterms® 2010의 출발로 지금까지의 Incoterms와는 다른 느낌, 즉 Incoterms의 역사성이 단절되고 새로운 국내·외거래 적용되는 rules가 탄생한 느낌이다.

(2) 지급속성상 의무의 구분 명시

Incoterms 2000 C-terms 가운데 가장 많이 사용되는 조건 가운데 하나인 CIF의 경우 CIF계약의 본질적 특징을 들면 이 계약 하에서 인도란 현실의

9) Ibid.

물품인도가 아니고 선적서류의 인도를 의미하는 것이다. 그리고 물품의 인도와 동시에 대금을 지급해야 하는 동시이행조건(concurrent conditions)이 아니라 선적서류제공 전에 물품을 선적하고 그 후에 선적을 입증하는 선적서류에 의하여 대금이 결제되어야 하는 이행정지조건(precedent condition)¹⁰⁾을 전제로 한 계약이다. 따라서 CIF계약 하에서 매수인이 요구할 수 있는 것은 선적서류의 인도이다. 반면에 매도인의 입장에서선 선적서류를 인도하면 계약상의 의무이행이 된다. 따라서 매수인은 선적서류의 인도를 거부하고 현물을 요구할 수 없고, 매도인도 선적서류를 유보하고 현물을 제공할 수 없다. CIF 계약에서 매수인은 선적서류가 제시될 때 만약 서류가 완전하다면 물품이 매수인지정의 목적항에 도착해 있건 없건 관계없이 대금을 지불할 의무가 있다. 따라서 매수인은 대금지불 전에 현품의 검사를 주장할 수 없지만, 그렇다고 해서 후일 현품을 검사해서 계약에 일치하지 않음을 발견할 경우 물품의 인수를 거절한다든지 손해배상을 청구할 권리를 방해하는 것은 아니다. 이러한 서류거래로서의 CIF의 특징에 관해 Schmittoff교수는 “CIF계약에 있어서 서류의 거절권과 물품의 거절권은 구분 된다”¹¹⁾고 주장하고 있으며, 이를 뒷받침이라도 하듯이 Kwei Tek Chao v. British Traders and Shippers Ltd¹²⁾ 사건에서 Devlin J는 “대금지급으로 매수인의 서류거절권은 종료되고, 대금을 지급함으로써 물품의 검사권이 생겨 물품을 검사하여 하자가 있으면 물품의 거절권을 행사할 수 있다.”고 주장하고 있다.

그리고 C-terms외의 조건들 가운데 많이 사용되는 조건의 하나인 FOB의 경우 영국의 FOB에서 그 역사적 근거를 찾을 수 있다. 영국의 경우 매수인이 지정한 운송수단에 물리적 인도 시에 대금을 지급해야 하는 동시이행조건인 고유 FOB(strict FOB)의 개념만으로는 국내거래에는 가능하나 국제간의 직접거래에 적용이 어렵다 따라서 고유 FOB하의 매수인의 의무를 매도인에게 이전시키되 이전의 범위는 당사자들의 합의 사항이다. 그러나 이러한 수정 목적이 직접거래가 가능케 하려는 의도에서 수정되는 것이므로 고유

10) A.G. Guest, Benjamin's Sale of Goods, 2nd. ed., Sweet & Maxwell, 1981, § 1252.

11) C. Murray, D. Holloway and D. Timson-Hunt, Schmittoff. Export Trade: The Law and Practice of Int'l Trade, 11th ed., 2007. p. 43.

12) [1954] 2 Q.B. 459.

FOB하의 매수인 의무인 하송인과 수출자의 의무를 매도인에게 넘길 때 비로소 이것이 가능하다. 이러한 변형이 고유 FOB에 관한 영국의 기본변형이며, 그 외도 수 없는 변형이 가능한바¹³⁾, 이러한 변형이 미국의 개정미국정의에 그대로 반영되어 있으며, 사실 미국 개정미국정의 상의 ⑥번째 FOB의 경우 오늘날 DDP의 기원이 되었다고 볼 수 있고¹⁴⁾, ⑤번째의 FOB가 영국의 수정 FOB의 기본형태와 유사하다고 말할 수 있으며, 이들에 근거하여 제정된 것이 Incoterms FOB라고 추정할 수 있다. 따라서 영국의 기본 수정 FOB와 미국 개정미국무역정의상의 ⑤번째 FOB 그리고 Incoterms의 FOB가 기본적으로 같다고 할 수 있다. 이러한 변형은 서류거래를 위한 것이라 할 수 있다. 이러한 CIF의 특징과 FOB의 역사적 과정을 잘 반영한 규정이 CIF와 FOB의 A.8의 규정이라 할 수 있다. 다른 조건들도 이와 유사하게 설명될 수 있으며, 동시에 전 Incoterms를 원칙적으로 동시이행조건과 이행정지조건으로 대별할 수 있고, 이 경우 E, F, D-terms를 COD(cash on delivery)거래, C-terms를 CAD(cash against document or net cash¹⁵⁾)거래라 할 수 있다¹⁶⁾. 이러한 사실은 전 Incoterms의 A.8 와 B.8(proof of delivery, transport document, or equivalent electronic message), A.4(delivery)와 B.4(taking delivery)를 통해 분명해지고 있다고 볼 수 있었다.

예컨대 FOB 와 FCA의 경우 A.8의 1절의 경우는 COD거래를 위해서, 2

13) Treitel과 Schmitthoff는 Sasson교수와는 달리 더 세분하여 분류하고 있으나 근본적으로 고유 FOB와는 일종의 수정형태로 Sasson의 분류에 따른 수정 FOB의 보편적 유형을 제시하고 있는데 불과하다고 볼 수 있다.(A.G. Guest, *op. cit.* pp. 956~957., C.M. Schmitthoff, Schmitthoff's Export Trade 9th ed, Stevens Sons, 1990, pp. 292~295)

14) 어떤 의미에선 200년 이상된 FOB가 Incoterms의 제정의 뿌리였다고 볼 수 있는바, 이러한 추정은 고유·수정 FOB가 미국으로 건너가 1919년에 제정된 개정미국 외국무역정의상의 6가지로 구성된 FOB를 보아 알 수 있다. 달리 FOB가 Incoterms의 뿌리라는 추정은 FCA A8에서도 설명하고 있듯이 FOB가 두 방향으로 변형되었는바 CAD계약으로의 변형과 원칙은 COD계약이나 합의에 의해 CAD계약으로의 거래를 할 수 있게 변형되어 전자에 속하는 것이 EXW, FCA, FAS, FOB, DAP, DAT, DDP이고 후자에 속하는 것이 CFR, CIF, CPT, CIP라 할 수 있다.

15) D. M. Sasson, *CIF and FOB Contracts*, Stevens & Sons, 1975. p. 4

16) 이러한 근거로 이 분야의 최고의 권위자의 Sasson 교수와 Schmitthoff 교수, Treitel 교수의 저서를 통해 추정할 수 있다(D. M. Sasson, *op. cit.*, p.2, 263, 289, 399, C. M. Schmitthoff, *Export Trade*, 7th ed., 1980, p.21, 34, A. G. Guest, *op. cit.*, p. 890).

절의 경우는 CAD거래를 위해 구분하여 규정하고 있고, 1절의 경우 필수 서류의 제공의무로 provide를, 2절의 경우 협조 서류의 제공의무로 render를 각각 사용함으로써, 동 거래의 고유한 의미와 신용장 등에 의한 현대 국제거래에의 적용을 위한 의미로 구분하고 있다. 반면에 CIF와 CIP의 경우 A.8을 통해 처음부터 고유한 의미건 신용장 등에 의한 현대적 국제거래에의 적용을 위한 의미건 관계없이 CAD거래를 규정하고 필수 서류의 제공의 의미인 provide를 사용하고 있었다.

Incoterms® 2010의 경우 책임소재가 분명히 다르나 반드시 협조내지 제공해야 한다는 의미에서 “provide”로 통일하고 있으나 제공의무와 관련한 필수제공의무와 협조제공의무가 구분됨¹⁷⁾을 보다 분명히 하기위해 정보협조와 관련비용 규정인 A.10과 B.10을 통해 provide와 render의 구분을 구분하여 표시하고 있다.

이러한 사실은 논자가 그동안 줄기차게 주장해온 A.8, B.8, A.4, B.4를 중심으로 근본적으로 인도규정(조건)인 Incoterms® 2010을 인도에 따라 필수적으로 수반하는 대금지급과 관련시켜 지급속성상의 분류로 전Incoterms를 COD거래와 CAD거래로 분류할 수 있다는 주장의 간접적인 인정으로 볼 수 있다.

이러한 논자의 주장의 정당성은 Incoterms® 2010을 Incoterms 2000과 달리 Group I 과 Group II로 나누기도 하고, Category E, F, C, D로도 여전히 분류하고 있는 바, 이는 다양한 정형거래 조건의 기본적인 의미를 이해하고 가장 적절한 선택을 상인들이 하도록 하기 위한 것이라는 Remberg교수의 주장¹⁸⁾을 통해서 입증할 수도 있다.

2. 규정의 재정비

1) 기본원칙 규정의 재정비

Incoterms는 거래관습의 실태조사를 하여 최대공약수적인 확인 사항에 근

17) 오세창, 국제상관습론, 계명대학교 출판부, 2002. p. 77~78.

18) J. Remberg. *op. cit.*, p. 49.

거해서 국제상업회의소에서 인도에 관한 거래관습의 해석기준으로서 만든 것이다. 따라서 최대공약수적 상관행¹⁹⁾(The greatest common measures of practice, the most common commercial practice)인 Incoterms는 인도에 관한 가장 기본적인 당사자들의 의무만을 규정하고 있다. 이러한 현상은 규정을 통해 알 수 있다. 예컨대 매도인의 부보의무인 CIF와 CIP의 경우 부보조건을 최저조건인 「C」로 하고 있다.

이렇게 하는 데에는 다음과 같은 이유가 있다.

첫째로 어떤 나라들은 자국의 수출자들에게 국내보험업의 육성을 위해 국내보험업자와 보험계약을 체결토록 정책적으로 요구할 수 있다. 그런데 국가정책이니까 이해할 수 있다 해도, 이런 보험회사들 가운데 어떤 회사들은 국제사회에서의 그 신뢰가 떨어지므로 인해 당사자들은 보다 신뢰할 수 있는 보험회사로부터의 부보를 원할 수 있다. 이런 경우 최저부보의무는 매도인으로 하여금 만족스럽지 못한 보험회사와의 거래에 따라 지출되는 보험금액을 최소화 할 수 있다. 둘째로 물품이 가끔 운송 중에 매각되는 경우가 있으며, 이런 경우 후속매수인은 자신들이 원하는 보험회사와 계약을 체결하길 원할 수 있으며, 이로 인해 구입대금에 포함되는 보험금액을 가능한 한 최소화시키길 원할 수 있다. 셋째로 Incoterms의 규정이 최대공약수적인 상관행²⁰⁾이자 널리 보급되는 국제무역관행²¹⁾인 자율규제로 상인들의 편의를 위한 규정²²⁾임을 생각한다면 누구에게나 적용될 수 있는 보편적인 규정이 되려면 그 규정의 성격 자체가 최소한의 의무를 규정해야 한다. 사실 Incoterms의 규정들이 이러한 원칙을 준수하고 있다. 그런데 보험계약에 관한 한 최대한의 의무를 규정한다면 Incoterms의 제정취지와 취지에 따라 규정된 기타 규

19) Incoterms® 2010의 규정을 통해 Incoterms가 최대 상관습규정임을 입증하는 표현들이 많이 있는바, 예컨대 CPT나 CIP A.8상의 “if customary or at the buyer's request”와 CFR이나 CIF A.8상의 “without delay”와 같은 표현 또는 FCA, CPT, CIP A.10상의 “and/or”의 표현과 FOB, CFR, CIF A.10상의 “and”표현 그리고 비용과 관련한 cost, expense, charge 등을 들 수 있다.

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

21) G. Jimenez, ICC Guide to Export-Import Basis, ICC Publishing SA, 1995, p. 74.

22) I. Carr. Principles of International Trade Law, Cavendish Publishing Ltd, 1999, p. 1.

정들과 모순한다. 따라서 보험계약에 의한 보험부보도 최소한이라야 한다.²³⁾ 특히 이번에 개정된 CIF의 A.3 b)에 의하면 보험개시와 종기에 관해 늦어도 인도시점시 개시 되어야 하며 최종도착지 항구에 도착할 때의 기간²⁴⁾을 종기로 하고 있어 Incoterms가 국제무역에 있어 인도에 관한 가장 기본적인 당사자들의 의무에 관한 규정임을 재 설명 하고 있다.

2) 변형 불 용납과 대안제시

Incoterms 2000 EXW, FAS, DAF, DEQ, DDU, DDP의 전문에 의하면 일종의 변형을 허용하고 있었다. 국제간의 거래의 경우 Incoterms 상의 당사자들의 의무만으로는 부족하여 별도로 추가하고 싶을 수 있는 경우가 있을 수 있으나 Incoterms 서문²⁵⁾을 통해 추가내용해석을 위한 아무런 지침을 주고 있지 아니함을 강조하면서 조건에 따라서 전문을 통해 대안을 제시하고 있었다. 이는 사실상 변형을 금지하는 것이 아니라 허용하면서 다만 다양한 변형에 대비한 해석지침이 없다는 것이며 이에 대한 대안을 제시한 바 있다.²⁶⁾

Incoterms® 2010은 서문에도 불구하고 일체의 변형 가능성을 금지하고 대안만을 제시하고 있다. 이는 Incoterms 자체가 국제상거래에 따른 물품인 도시에 적용되는 최소한의 의무규정인데 Incoterms 2000과 같이 변형과 대안을 동시에 인정하거나 제시하면 Incoterms의 제정자체가 의미가 없기 때문이다. 그러나 당사자들이 자신의 계약서상에 인도와 관련하여 선택한 Incoterm에 추가하여 의무를 합의할 수 있다. 그러나 이는 전적으로 자신들이 해결해야할 문제이지 선택된 Incoterm의 해석의 문제가 아니다.

그러나 원칙적으로 Incoterms® 2010과 같이 변형금지과 대안의 제시는 Incoterms의 권위를 재고함과 동시에 당사자들 간의 계약의 중요성을 다시

23) 오세창, Incoterms 2000의 실무적 해설, 삼영사, 2007. p. 67~68.

24) MIA 부록에 있는 Lloyd's S. G. Form Policy에 의하면 출항시에 개시되며 도착지 항구에 도착하여 닻(anchor)를 던진후 24시간이 종기로 되어있다.

25) Incoterms 2000, Introduction, 11. Variants of Incoterms.

26) 이러한 원칙에도 불구하고 예컨대 DES는 변형을 금하고 대안을 제시하면서 동일한 해상전용조건인 DEQ의 경우 변형을 허용하고 동시에 대안을 제시하는 모순이 있었다.

한 번 강조하는 계기가 된 것으로 알 수 있다.

3) 엄격한 총당개념 도입

“appropriation”, 즉 총당은 영국의 Sasson에 의하면 “appropriation is the act whereby the goods are attached to the contract(총당은 물품을 계약에 귀속시키는 행위이다²⁷⁾)”의 의미를 지닌다. UCC에 의하면 “총당(identification)은 현물이 계약에 언급되고 있고 물품으로 지명되거나 합의되는 때 일어나는 의미로, 매매당사자들은 총당에 반드시 참여 할 필요가 없으며 매도인에 의한 총당만으로 충분하다. 총당은 일단 물품이 매도인에 의해 매수인에게 인도된다면 총당은 반드시 일어나기 때문에 매도인의 점유 하에 여전히 물품이 있어야 함이 필수적이다²⁸⁾”라고 규정하고 있다. Kritzer은 “매도인이 선적 시나 선적 전 매수인의 주소나 이름과 함께 하인을 하거나 매수인을 하수인이나 물품의 도착시의 착화통지처 로서 명시한 선적서류를 확보하거나 기타방법에 의하여 계약에 확인시키는 행위를 총당(identification) 행위²⁹⁾”로 보고 있다. Atiyha는 “선적을 포함한 인도 혹은 선적서류 인도시점이 총당(appropriation)의 개념이 되나 실제로는 선적을 포함한 물품의 인도가 총당이 됨이 일반적이다³⁰⁾”라고 주장하고 있으며, Williston은 “다른 것을 배제하는 것과 특수한 목적을 위해 따로 떼어두는 것을 총당의 개념으로 보고 있다³¹⁾.” Ramberg 교수는 “화인이 이루어지고 수하인이 지명되는 운송을 위해 물품이 준비되는 순간”을 총당으로 보고 있다³²⁾.

27) D. M. Sasson, CIF and FOB Contracts, 2nd ed., Stevens Sons, 1975, p. 206, 423, 207, 253.

28) UCC, 2 - 501: 5

29) A. H. Kritzer, Guide to Practical Application of CISG, International Kluwer, 1991. p. 32.

30) P. S. Atiyha, John N. Adams, Hector Macqueen., The sale of goods, Pearson, 2005. p. 323.

31) S. Williston, The Law Governing Sales of Goods at Common Law and under the USA Revised ed., Baker, Voorhis & Co. Inc., 1948. 어떤 의미에선 Williston교수의 총당의 정의가 광범위한 총당개념의 가장 기본적인 개념이며, 이러한 개념이 지금까지 Incoterms B.5와 B.6상의 “... set aside ...”의 개념으로 볼 수 있다.

32) J. Ramberg, *op. cit.*, p. 36

이렇게 볼 때 충당의 범위는 불특정물품의 경우 계약물품으로 지명에서 타 물품과의 분리, 즉 구분, 포장, 국내운송, 선측인도, 선적, 선적서류제공, 선적통지 까지가 충당의 범위에 들어가는 충당 행위로 볼 수 있다. 따라서 충당의 법적인 표현이 appropriation 또는 identification이고, set aside는 appropriate와 identify와 동일한 의미의 또 다른 표현이다. 그러나 엄격하게 말하면 appropriate는 인도 등을 통해 계약에 충당, set aside는 타 화물과의 구분, identify는 인도 등을 통해 계약물품으로 확인의 의미이나 동일 의미의 상이한 표현으로 볼 수 있는바, 이들의 거듭 표현은 대전제원칙의 핵심인 충당의 중요성을 강조하기보다는 충당의 개념을 확대 하므로써 매도인에게 융통성, 예컨대 매도인의 창고나 기타장소에 장치되어 있으나 수출물품으로 타 화물과의 분명한 구분이 되어 있는 경우와 운송인이나 매수인에게 인도한 경우를 모두 포함하는 그러한 여유를 주려는 것으로 볼 수 있다.

Incoterms 2000의 경우 B.5와 B.6상에 “... 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”와 같이 규정되어 계약물품으로의 충당, 즉 이행의 범위를 확대 하려는 저의가 있었다. 그러나 Incoterms® 2010의 3차 초안까지만 해도 B.5상에는 “provided the goods have been set aside or otherwise clearly identified as the contract goods”로 B.6상에 “the goods have been clearly identified as the contract goods”로 표시하므로 표현의 단순화가 아니고, 규정의 통일시 필요한 그러면서 충당의 범위자체를 제한하고 있다고 볼 수 있었다. 그러나 최종초안에서 B.5와 B.6와 관련한 충당의 개념에 있어 3차 초안 B.6상의 표현으로 통일함으로써 융통성의 개념에서 엄격한 충당개념으로 전환하였다. 다시 말해서 충당개념을 확대 하므로써 매도인에게 융통성 예컨대, 매도인의 창고나 기타장소에 장치되어 있으나 수출물품으로 타 화물과의 구분이 되어있는 경우와 운송인이나 매수인에게 인도한 경우를 모두 포함하는 그런 개념이 아닌 B.5, B.6상의 충당개념은 엄격한 충당 개념제도를 도입하고 있다.

이러한 제한은 Incoterms 2000과 같은 확대의 의미의 해석상의 차이로 인한 오해와 이에 대한 분쟁의 소지가 커 그 의미를 제한하므로 단순화하여 해석상의 오해의 소지를 없애려는 의도가 아닌가 생각된다.

4) 규정의 통일화·명확화·단순화·체계화·국제화

Incoterms의 개정 시 마다 규정의 통폐합이나 명확화, 단순화, 체계화, 그리고 국제화가 이루어져온 것이 사실이다.

Incoterms® 2010의 경우도 Incoterms 2000규정 가운데 여러 부분에서 이러한 작업이 이루어져 Incoterms의 형식이 점차 국제통일규칙으로서의 위치를 재고하고 있다. 예컨대 Incoterms 2000 A.10에 규정되어 있던 보험정보의 규정은 보험부보에 관한 의무규정인 A.3 b)에 통합시켰다. 그리고 전 Incoterms A.1과 A.8에 명시되어 있던 EDI에 관한 규정을 매도인의 총칙의 무규정인 A.1에 유엔 전자통신 협약 8조와 9조에 일치하는 표현을 규정한 일, CAD거래임에도 불구하고 A.8의 규정을 보면 같은 서류거래인데 CFR과 CIF와 같이 서류거래이자 이들의 발전 형태로서 선하증권에 관한 규정을 하면서 CFR과 CIF에서 규정하고 있는 선하증권의 구비요건이 CPT와 CIP상에는 Incoterms 1990에서와 같이 없었다. 그리고 같은 서류거래인데 CFR과 CIF상의 서류표현과 CPT와 CIP상의 서류거래 표현이 다르다.³³⁾ 이에 대하여 이의를 제시하였는바, Incoterms® 2010의 경우 A.8의 내용을 통일하였다. 특히 많은 논란이 되어온 FOB 위험이전에 관해 3차 초안상의 FOB 안내문상에 규정과 모순하는 표현이 있으나 안내문 A.4, A.5, A.6의 내용이 통일되어 본선에 인도를 기준하고 있었다. 그러나 최종초안의 경우 안내문의 표현을 규정과 같이 통일시켰다. Incoterms 2000의 경우 위험과 비용은 본 선난간통과를 기준하고, 안내문과 A.4는 본선 상에 인도를 기준하고 있어 COD의 경우 이행 시에 위험과 비용이 이전하는 대원칙의 예외가 존재하였으나 Incoterms® 2010은 통일을 기하였다.

Incoterms 2000상의 A.2, B.2, A.3, B.3상의 “해당무 없음” 인도에 관한 계약규정임을 보다 분명히 하기 위하여 그리고 계약규정으로서의 국제규정에 손색이 없을 정도로 Incoterms® 2010은 “누가 누구에게 무엇을 할 의무가 없다”는 형식으로 책임소재를 보다 분명히 하였다. Incoterms 2000의 경우 seller와 buyer의 대명사로 him을 사용하였으나 seller나 buyer가 he도 she도 될 수 있기에 중성인 “it”으로 변경한 일등을 규정을 보다 명확히 하려는 시

33) 오세창, C-terms의 문제점과 개정방향, 한국무역학회, 무역학회지, 제 26권 1호, 2001. p. 62.

도로 볼 수 있다.

Incoterms 2000 A.8의 경우 각 조건에 맞는 운송서류를 총 나열 하였다. 그러나 3차 초안부터 “운송서류”로 단순화 시켰다. 이는 지난 10년간 각 조건에 따른 운송서류에 대한 인식이 보급된 점과 UCP를 통해 다양한 운송서류의 수리를 인정하고 있어 상대적으로 운송서류의 중요성이 떨어진데 이유가 있거나 아니면 UCP상에 다양한 인정에 따른 운송서류를 모두 열거 할 수 없어 그런지도 모르겠다.

Incoterms 2000의 경우 예컨대 CIF와 CIP A.8의 표현이 상이하였으나 최종초안은 통일을 기하므로 체계화를 도모 하였다.

특히 CPT, CIP, CFR 그리고 CIF의 경우 동 규정 다음에 도착지 장소나 항구의 표시로 그리고 운임을 매도인이 지급하기에 도착지 규정으로 착각 할 수 있음을 방지하기 위하여 선적지 규정임을 분명히 안내문을 통해 하고 있다.

이외도 많은 규정에서 통일화, 명확화, 단순화, 체계화를 시도하고 있다. 특히 인도의 개념에 관해 Incoterms® 2010의 모범이라 할 수 있는 CISG와 처음으로 일원화를 시도하고 있다. CISG 30조 매도인의 의무요약 규정에서 물품의 인도와 관련하여 delivery와 서류의 인도와 관련하여 hand over의 개념을, 31조 인도 장소규정에서 인도의 개념을 “hand over”, “placing the goods at the buyer's disposal”로, 34조 물품에 관한 서류에 관한 인도규정에서 인도의 개념을 “hand over”로 사용하고 있다. 결국 CISG상의 인도의 개념은 “hand over”와 “place the goods at the buyer's disposal”양 개념을 사용하고 있었다. 이에 비해 Incoterms 2000은 E, D-terms는 “place the goods at the buyer's disposal”을 인도의 개념으로, F, C-terms는 조건에 따라 다양한 “hand over”에 입각한 인도의 개념을 A.4에서 규정하고 있었다. CISG가 포괄적 인도의 개념이라면 Incoterms 2000은 포괄적 개념에 따른 다양한 개별적 인도개념을 사용하고 있었다. 그러나 Incoterms상에 “hand over”의 표현은 사용하지 아니하였다. 그러나 Incoterms® 2010의 경우 CPT와 CIP의 경우 Incoterms 2000상의 “... delivery”용어대신 동 조건에 맞는 “hand over”의 개념을 A.4에서 처음으로 사용하고 있다³⁴⁾. 즉 “...

34) 본인은 Incoterms 2011 2차 초안의 특징과 문제점에서 이미 주장한바 있다. 오세창,

delivery the goods by handing them over to the carrier...”로 표현함으로써 delivery의 개념을 “hand over”의 개념으로 보고 있다. 동 개념은 운송인의 관리 하에 물품을 인도하는 것이다. 다시 말해서 양 조건하에선 운송계약은 매도인이 운송인을 지명하고 계약을 체결함으로써 A.3에 따라 A.3에서 규정하고 있는 운송인, 즉 계속운송에 따른 최초의 운송인이건 단일 운송인에 의한 운송이건 관계없이 A.3상의 운송인 또는 그를 대신하는 운송인에게 물품을 이들의 요구와 요구방법에 따라 인도하면 된다는 것이다. 따라서 A.3와 A.4상의 운송인 관계를 Incoterms 2000 A.3와 A.4처럼 운송인의 이원화의 개념이 아닌 단일의 운송인 개념, 즉 A.3와 A.4의 운송인이 단일의 책임 있는 운송인의 개념을 사용하고, 이들에게 이들의 요구와 방법에 따라 인도하면 된다는 것이다. 따라서 여기의 운송인의 개념은 국내운송, 주 운송, 계속 운송구간에 관계없이 전 구간 책임을 지는 단일 운송인으로 이해해야 한다. 각 조건에 맞는 인도의 개념과 인도방법을 규정하고 있는 다른 규정들과 같이 이들의 규정에 맞는 인도의 개념과 인도방법을 규정하고 있어 Incoterms 2000보다 진일보 된 규정의 특성에 맞는 인도개념과 방법을 사용하고 있다. 저자는 이미 이런 취지로 표현의 변경을 주장한바 있다³⁵⁾.

특히 Incoterms 2000의 FOB, CFR, CIF의 경우 본선의 선적과 본선난간 통과와 개념을 적재와 위험, 비용의 분기점으로 사용하여 왔는바, 이들의 현대 조건이 FCA, CPT, CIP였다. 따라서 이론적으로 하면 FCA가 FOB를 CPT가 CFR을, CIP가 CIF를 포함할 수 있다는 주장을 차단하기 위하여 분류방법을 개정하여 별개인 것처럼 하고, FCA와 CPT, CIP의 인도방법이 같을 수 있다는 논란을 불식시키기 위해 FCA와 CPT의 A.4를 통해 인도방법의 차별화를 시도한 것 같다. 그러나 크게 보면 “hand over”의 개념인 것만은 사실이나 FCA는 합의 지점에 화물을 싣은 운송수단의 도착상태를 “hand over”의 개념으로, CPT는 운송인의 책임 관리 하에 인도를 “hand over”개념으로 보고 있다.

Incoterms 2000 B.5와 B.6와 달리 위험과 비용의 3대 이전원칙을 개조식으로 규정함으로써 명료화를 기하고 있다. 그리고 Incoterms 2000의 경우

Incoterms 2011 초안상의 특징과 문제점, 경영경제, 2009. p. 13.

35) 오세창, 전게서, p. 13.

특히 A.5, A.6의 경우 “... subject to the provision of B.5, ...”로 규정되어 있었으나, Incoterms® 2010 A.5의 경우 “... with the exception of loss or damage in circumstances described in B.5”로, A.6의 경우 “..., other than those payable by the buyer as envisaged in B.6”로 규정하므로 A.5와 A.6 규정의 성격에 맞는 구체적인 표현을 함으로써 보다 명확화를 시도하고 있다. 그러나 동일한 의미를 두고 A.5에는 “... they have been delivered in accordance with A.4. ...”로 표현되었는가 하면 B.5에는 “... they have been delivered as envisaged in A.4”와 같이 표현되어 있다. 동일한 의미의 구체적이고 명확한 표현이라면 양 표현은 장차 발생할 수 있는 상황의 설명 표현이므로 통일할 필요가 있다. 만약 다르다면 이를 설명할 필요가 있다. A.7통지의 경우도 종전과 달리 인도사실, 인수불이행사실, 수령준비를 위한 통지에 초점을 두고 통지시기, 방법, 내용 등에 대하여는 일체 언급이 없이 매우 단순화 시키고 있다.

5) 포장과 보안통관의 중요성 강조와 포장규정의 단순화

포장에 관한 규정의 변화가 초안과정에서 매우 다양하게 전개 되었다. 그러나 최종초안의 경우 무포장 상태로 수출하는 경우를 제외하고는 동일적 용을 위한 포장의 정의가 불가능함을 알고, 포장에 대하여 일반적인 정의를 하고 물품에 따라 특수한 포장이 필요한 경우 매수인은 매도인에게 계약 체결 전에 요구하게 규정하므로 포장의 중요성 강조는 물론이고 탄력적 규정이 되게 하였다. 다시 말해서 종전 A.9규정을 통해 모든 활동의 통일적용을 위한 규정을 시도해 왔으나 사실 이것이 불가능 한 것을 알고 무포장 상태로 포장하는 경우를 제외하고는 운송에 적합한 포장이라는 원론적인 포장의 정의를 하고, 특수한 포장이 필요한 경우 계약 체결 전에 매수인이 매도인에게 통지케 하므로 특수한 포장이 필요한 경우 그 중요성을 당사자들에게 일임시키고 포장의 일반적 성격만 규정하므로 포장규정의 단순화를 기도하였다 고 볼 수 있다. 이렇게 규정한 또 다른 이유를 제시한다면 Incoterms가 최저 조건 규정인데 포장만 최대의 규정을 할 수 없기에 기본적인 규정만 한지 모르겠다.

이렇게 볼 때 포장으로 인한 분쟁 예방에 발전을 기하면서 A.4와 A.9의

관계를 연계 시키므로 규정간의 이해의 폭을 증대시키고 있다.

2001년 미국의 9.11 테러이후 보안문제가 중요하게 대두되어 이에 따른 대책의 필요성이 반영되어 일체의 운송형태에 적용되는 조건들의 경우 대부분 컨테이너로 운송되고 있으며 대형컨테이너 수출과 수입의 경우 신속한 수출입통관을 위해 법에 따라 또는 운송계약이나 포장 등을 위해 수출입과 최종목적지까지 운송에 필요한 정보를 매도인은 필요하여 요구할 수 있기 때문에 A.10과 A.2, B.2를 통해 보안정보 및 보안통관을 Incoterms 2000과 달리 특별히 강조 하고 있다.

6) 기적품의 명문화

4장 연속매매에서도 지적하고 있듯이 전통적으로 CIF에서 가능하였던 기적품 거래를 Incoterms 2000 선문 9조건 3에 의하면 C-terms 가운데 CFR과 CIF로 확대하여 인정하여 왔으나 규정상에는 이에 상응하는 뚜렷한 규정 없이 위험이전에 관해서만 서문 9.3을 통해 CISG 68조를 원용하도록 하는 선에서 끝났었다.

이런 경우의 기적품 거래는 기 선적된 물품 매각의 경우(예컨대 계약체결 전제와 선박사정으로 미리 선적한 경우, 원양어선상에서 생산된 제품 매각의 경우 등)에 적용되는 거래로 이들도 CFR과 CIF의 거래의 대상이 됨을 전제하고 있다. 왜냐하면 서류거래이기 때문이다. 따라서 CIF거래의 경우 계약이 체결되지 아니함으로써 반송되는 기적품으로 매도인은 매매대상을 대체할 수 있다. 단, 동일 상품인 경우와 매수인이 합의한 경우에 한한다.

그러나 Incoterms® 2010에서는 상기와 같은 전통적인 기적품 거래를 확대하여 원유와 같은 1차 상품을 운송중이거나 운송을 위해 준비된 상태에서 의 매각을 대비하여 CFR, CIF외에 FAS, FOB의 경우도 A.8의 둘째 규정에 의해 CAD거래가 가능하기에 안내문상의 안내와 A.4의 규정을 통해 인정하고 있다.

그러나 이런 경우 FOB, CFR, CIF의 경우 Incoterms 2000과 달리 서문과 안내문 그리고 A.4상에 기적품이 반영되어 있다 해도 위험이전의 문제는 남아 있어 CISG 규정의 원용내지 계약서상에 위험이전 시기에 관해 명시할 필요가 있다.

7) 역사적 유물³⁶⁾(ship's rail)의 청산

어떤 의미에선 Incoterms의 시작점인 FOB와 Incoterms상의 비중 있는 조건이 CFR, CIF이었지만 FOB의 경우 전문상의 조건자체의 성격과 A.4 인도 개념과는 달리 위험은 A.5에 따라 본선난간통과로 그리고 나머지 두 조건의 경우 여전히 A.4인도의 개념과 달리 위험은 A.5에 따라 본선난간통과로 되어 인도와 위험의 동반사실을 무시하고 상이하게 규정하므로 규정간의 모순이 제기되었을 뿐만 아니라 위험이전을 본선난간통과 완료의 개념을 도입시켜 규정하므로 위험이전과 관련한 수없는 논쟁이 제기된 것 또한 사실이다. 이러한 모순을 지적하여 논자는 논문과 저서를 통해 수없이 그 개정을 주장하여 왔는바, 3차 초안까지만 해도 안내문상에 A.4에 따른 인도개념과 본선난간통과의 개념을 동시에 언급하고 A.5에는 A.4에 따르도록 하고 있어 안내문상의 본선난간통과 위험이전 표현을 삭제토록 역시 주장한바 있다.

다행스럽게도 논자의 주장이 완전히 반영되어 그 수많은 기간 동안 논쟁의 대상이 되어왔고 분쟁의 대상이 되어왔던 본선난간(ship's rail)의 개념은 완전히 사라지고 A.4와 A.5의 개념에 근거한 안내문을 설명함으로써 이 용어는 세계무역박물관에 영구보존으로의 위치만 유지하게 되었다. 그럼에도 불구하고 Incoterms® 2010 서문 “Incoterms® 2010 rules의 주요한 특징”

2. classification of the Incoterms® 2010 rules에 의하면 “all mention of the ship's rail as the point of delivery has been omitted in precedency for the goods being delivered when they are “on board” the vessel”라는 표현을 통해 아쉬워하는 표현으로 FOB의 종주국을 위로하면서 그 폐지의 배경으로 “this more closely reflects modern commercial reality and avoid the rather dated image of the risk swimming to and fro across a imaginary perpendicular line” 언급하므로 지금까지의 수구를 변명하고 있다.

8) 전 Incoterms® 2010 rules상의 A.8의 특징설명

서문상의 “Incoterms® 2010 rules에서 사용되는 용어의 설명”상의 “인도

36) Ramberg 교수는 “상징적 관세선(the imaginary customs border)”이라 하고 있다.

(J. Ramberg, *op. cit.*, p.24)

서류”의 정의는 A.8규정의 특징, 즉 해당 rule이 COD거래인가 CAD거래인가를 판단하는 기준, 즉 Incoterms® 2010 rules의 지급과 관련한 속성상의 분류를 가능케 하는 중요한 한 단서 규정이다. 이는 그 동안 줄기차게 주장해온 논자의 주장이 간접으로나마 인정된 것으로 볼 수 있다.

9) 책임과 제공의무에 대한 협조와 필수구분의 확립

종전 Incoterms 2000의 경우 상대방의 요청과 위험 그리고 비용으로 제공해야 하는 협조의무의 경우 “render”를 자신의 비용 또는 자신의 비용과 위험으로 제공해야 하는 필수제공의무의 경우 “provide”로 구분하여 사용하였다. 그 대표적 규정으로 1조, 2조, 3조, 8조, 10조의 규정이었다. 그러나 Incoterms® 2010 rules의 경우 10조의 규정을 제외하고 전부 “provide”로 대체하였다. 이는 자기 책임 하에 필수적으로 제공해야 하는 경우 외에 결과의 책임은 요청한 자에 있으므로 협조의무인 경우에도 반드시 자신의 비용으로 또는 위험과 비용으로, 즉 자신의 책임 하에 반드시 제공해야 하는 경우와 같이 서류나 협조의 제공은 반드시 제공해야 한다는 의미의 provide로 통일한 것 같다. 그러나 상대방이 요청에 대한 상대방의 책임 하에 제공되는 협조의무로 반드시 제공해야 하는가 아니면 자신의 책임 하에 필수적으로 반드시 제공해야 하는가 하는 책임한계는 변화가 없다.

그러나 10조의 경우 상대의 책임 하에 타방이 제공하려 해도 국가정책 등에 의하여 취득하여 제공할 수 없는 경우가 있고, 요청만 있으면 요청자의 위험과 비용부담으로 제공할 수 있는 경우가 있을 수 있기에 반드시 협조나 취득이 가능한 경우로 필수제공의무 표시의 표현이 가능한 1조, 2조, 3조, 8조와 달리 “provide or render” 또는 “in providing or rendering”을 표현하고 있다.

논자는 Incoterms 1990 해설 때부터 provide와 render의 표현에 대하여 전자를 일방의 책임 하에 협조내지 취득하여 제공하는 필수제공의무에, 후자를 타방의 책임 하에 일방의 협조내지 취득하여 제공하는 필수협조제공의무에 해당하는 표현으로 줄곧 주장해왔다. 비록 A 10과 B 10규정 표현상에 문제가 있지만 이러한 주장에 대한 ICC의 반영은 물론이고 논자의 주장을 한층 더 발전시켜 위의 주장에 따른 표현을 하고 있다고 볼 수 있다.

10) Incoterms® 2010 rules 이해의 용이성

지금까지의 Incoterms와 달리 서문 “Explanation of terms in the Incoterms® 2010 rules”에서 설명하고 있듯이 Incoterms® 2010 rules는 종전과 달리 서문에서 각 rule의 안내문, 그리고 rule을 보면 무역 업무에 어느 정도 이해가 있다면 활용하고자하는 rule의 선택에 전혀 어려움을 주지 아니할 정도로 서문이나 각 rule의 안내문 그리고 규정자체가 이해하기 매우 쉽게 표현되어 있는 특징이 있다³⁷⁾.

Ⅲ. Incoterms® 2010 Rules의 세부규정 개요

11개로 구성된 Incoterms® 2010 rules의 개요를 서문과 각 규정의 안내문을 통해 요약하면 다음과 같다.

1. 구성의 개요

11개의 Rules로 규정되어 있는 Incoterms® 2010의 구성은 자신들의 매매 계약서에 Incoterms® 2010 rules 삽입의 필요성, 거래에 적합한 Incoterms rules 선정의 필요성, 장소나 항구를 가능한 한 정확한 명시의 필요성, Incoterms rules는 완벽한 계약내용 제공규정이 아니라는 인식의 필요성 등을 중심한 Incoterms® 2010의 사용방법, 두 개의 새로운 Incoterms rules(DAT 와 DAP)의 Incoterms 2000 rules상의 DAF, DES, DEQ, DDU의 대체, 11개 Incoterms® 2010 rules의 분류, 국내외적용가능 규정, 안내문, 전자통신문, 보험부보규정의 재정비, 보안관련 허가과 이러한 허가를 위해 요구되는 정보, 조양비용부담한계, 연속매매 등을 중심한 Incoterms® 2010 rules의 특징, Incoterms의 변형, 서문의 법적지위, 운송인, 세관절차, 인도, 인도서류, 전자기록 또는 절차, 포장 등을 중심한 Incoterms® 2010

37) 오세창, 조현정, 전계서, pp. 41~59.

rules에서 사용되는 용어설명 등 크게 5개 분야로 되어있는 서문과 7개의 규정으로 되어있는 모든 운송형태적용규정 그리고 4개의 규정으로 되어있는 해상전용 규정과 같이 두 분야로 구성된 운송형태에 따른 적용규정분야와 같이 3분야로 구성되어 있다.

Incoterms의 목적과 적용범위, Incoterms의 개정이유, Incoterms 2000의 무역계약의 삽입, Incoterms의 구성, 용어, 매도인의 인도 의무, 물품에 관한 위험과 비용의 이전, 조건, 의무사항 없음, Incoterms의 변형, 항구와 특정거래의 관습, 선적장소에 관한 매수인의 선택권, 세관통과, 포장, 물품의 검사, 운송방법과 이에 적절한 Incoterms 2000 사용 권장방법, 선하증권과 전자상거래 선하증권을 대신하는 유통불능 운송서류, 운송인에게 지시할 권리, ICC 중재와 같이 22개 분야로 구성된 서문과 13개의 정형거래조건으로 Incoterms 2000은 구성되어 있었다. 이러한 Incoterms 2000의 구성과는 서문에 있어 내용과 구성면에서 다소 차이가 있는바, Incoterms 2000은 정형거래조건의 이해에 도움이 되는 기본적 이해에 초점을 둔 서문이라면 Incoterms® 2010 rules는 Incoterms의 기본적 이해를 전제로 개정에 따른 특징중심의 서문이 되어있는 점이 차이가 있다. 그리고 정형거래규정(조건)면에서는 Incoterms 2000의 통폐합과 이에 따른 규정 재정비면에서 차이가 있다.

2. 모든 운송형태적용 정형거래 규정의 개요

1) EXW

EXW는 운송형태에 관계없이 사용되어 질 수 있고, 개입하는 운송수단 여부에도 관계없이 적용이 가능하며, 국제거래에도 적용이 가능하나 국내거래에 보다 적합하고, EXW와 인도장소가 같으면서 수출통관을 매도인이 취할 필요가 있을 때는 FCA가 바람직함을 설명하므로 EXW가 국제거래에도 적용가능하나 국내거래에 적합하고 수출거래의 경우 그 대안으로 FCA의 사용을 권고하고 있다.

동 조건은 매도인의 거소 또는 공장, 작업장, 창고와 같은 물품이 있는 다른 장소에서 매수인의 임의처분상태로 인도, 즉 적치하는 것을 기본적인 매

도인의 인도 의무로 하는 조건이다. 이 경우 주의를 요할 것은 매도인은 일체의 물품수거수송수단에 물품을 적재할 필요가 없으며 구입된 물품이 매수인에 의해 수출되기에 수출통관이 필요하다해도 수출통관의 의무 역시 없다. 주의를 요할 것은 EXW를 순수 국내용으로 착각 할 수 있다. 그러나 서문에 서와 같이 Incoterms® 2010 규정은 국내외거래에 공히 사용이 가능한바, 여기서 국내거래에 적합하다는 말은 순수 국내거래 적합만의 의미가 아니라 수출을 전제한 국내거래를 포함한다.

일정한 장소 내에 다양한 인도지점이 있을 경우 인도지점에 관해 논란이 일어났다. 왜냐하면 인도지점에 따라 위험과 비용이전이 달라 질 수 있기 때문이었다. 이번에는 이러한 현실적 문제를 해결하기 위해 선택의 여지가 없는 인도장소의 경우 동장소가 바로 인도지점이기에 문제가 없으나 인도장소 내에 인도지점이 다양한 경우 인도지점에 관해서는 사전 합의를 요구하고 있으며, 합의한 지점 또는 장소가 당사자들 간의 위험과 비용의 분기점이 됨을 강조함으로써 인도장소의 중요성을 환기 시키고 있다.

EXW는 매도인의 최소의무 매수인의 최대의무부담 조건이기 때문에 다음 사항을 유의해야 한다.

① 매도인의 의무는 매수인이 구입한 물품을 수출하는데 필요한 정보제공 협조만 있을 뿐 인수 후 일체의 수출입 부담은 매수인에게 있다.

② 그러기에 직·간접적으로 매수인이 수출입허가를 취득 할 수 없다면 EXW조건의 사용을 피해야 한다.

③ 매도인은 자신이 물품을 인도하는 장소의 시설 등으로 보아 물품을 수거운송수단에 적재할 유리한 입장에 있다 해도 그리고 이러한 작업을 매도인이 한다면 매수인의 위험과 비용으로 이루어지는 경우라도 매도인은 물품을 적재할 의무가 없다. 이런 경우 매도인의 거소에서 물품을 적재할 의무를 매도인에게 부과하는 FCA가 적합하다.

종전의 경우 적재의무를 매도인에게 부담시키고자 할 경우 계약서상에 명시할 것과 매수인이 직·간접적으로 수출입허가를 받을 수 없는 경우 EXW 대신 FCA가 대안으로 추천되었다. 이번의 경우 EXW수정의 가능성을 배제하고 매도인의 최소의 의무를 수정하지 못하게 하고 있다. 그리고 동일 장소에서 인도라도 운송수단에 적제인도의 경우 FCA를 EXW의 대안으로 추천한 것은 Incoterms 2000의 경우 수출지의 화물터미널에서 운송인에게 인도

의 경우 개별기업의 인도장소가 적재가능 예컨대 “사이딩(siding)”같은 시설이 있는 경우도 있고, 없는 경우도 있었는바 수집(거, 령)운송수단에 적재가능 시설을 갖추고 있는 경우 당사자 합의를 통해 동 장소에서 FCA로 그리고 시설이 없는 경우 순수 EXW로 하든지 아니면 FCA로 하도록 하여 내륙의 화물터미널에서 인도하도록 하는 것이 편리하였다. 그러나 지금은 대부분의 기업이 공장 자체 내에 하역작업을 할 수 있는 시설을 갖추고 있기에 매도인의 공장이나 영업장소가 바로 과거 FCA하의 화물집하장소적 기능을 할 수 있기 때문에 EXW의 대안으로 FCA를 추천하고 있는 것 같다.

④ 반면 매수인의 매도인에 대한 의무는 수출물품에 관한 정보제공의무에 국한된다.

⑤ Incoterms® 2010 rule의 경우 전 Incoterms조건 끝에 Incoterms® 2010 rules를 반드시 명시하도록 유도하고 있다. Incoterms 2000의 경우 Incoterms 2000서문³⁸⁾에 당사자들이 Incoterms 2000을 사용할 경우 계약서상에 “Incoterms 2000”에 지배됨을 명시해야 당사자들이 사용하는 Incoterm이 Incoterms 2000에 따라 해석될 수 있다고 권장사항으로 규정하고 있으나 기업들이 잘 따르지 아니하고 선택한 Incoterm상의 당사자들의 의무관계로 분쟁발생시 Incoterms 2000의 적용여부가 논란이 되었다. 따라서 Incoterms® 2010 rule의 11가지 Incoterms rules의 경우 각 조건의 말미에 의도적으로 Incoterms® 2010을 명시하도록 하여 Incoterms® 2010 rules의 적용여부의 분쟁소지를 차단하고 있다³⁹⁾.

2) FCA

우선 FCA의 경우 운송형태와 복수운송인 개입 여부에 관계없이 적용이 가능한 조건임을 설명함으로써 어떠한 운송 형태와 방법에도 사용될 수 있는 조건임을 대 전제로 하고 있다.

FCA조건은 매도인의 거소 또는 기타 지정된 장소에서 운송인에게 인도하는 것을 기본인도의 개념으로 하고 있다. 그렇기에 인도장소 또는 지점을 가

38) Incoterms 2000, Introduction, 4. Incorporation of Incoterms into the contract of sale.

39) 오세창, 조현정, 전계서, pp. 93~95.

능한 한 분명히 사전에 합의하여 표시하도록 하고 있다. 이러한 인도의 대전제조건과 기본 인도 개념에 따라 인도할 때 매도인의 거소에서 인도할 경우에는 물품을 매수인이 제공한 운송수단에 적재하여 인도하여야 하고 기타 지정된 장소에서 인도 시는 거소와 상이한 특정 인도장소를 명시하여 동 장소에서 적재의무 없이 매도인에 의해 지명된 운송인이나 매수인에 의해 지명된 자의 임의처분상태로 물품을 인도 할 수 있다는 인도 방법을 A.4가 설명하고 있다.

EU지역을 포함하여 수출허가 또는 승인 그리고 수출통관 절차가 필요 없는 경우를 제외하고 동 조건의 매도인은 이러한 모든 의무를 자신의 비용으로 수행해야 하며, 수입과 관련한 모든 의무는 매수인의 비용으로 수행해야 한다는 국부의 유출과 유입에 대한 대정부 관계의 책임관계를 설명하고 있다⁴⁰⁾.

3) CPT

Incoterms 2000상의 CPT의 전문을 대폭 개정하였는바, 우선 정의를 보면 당사자들 간에 인도 장소에 관해 합의가 있는 경우 동 장소에서 매도인이 운송을 위해 지명한 사람에게 물품을 인도하고 지정된 목적지까지 물품의 운반에 필요한 운임을 지급하는 조건으로 되어있다.

동 조건은 두 개의 분기점, 즉 위험과 비용의 분기점이 다름을 전제하고 이점을 감안하여 당사자들은 위험이 매수인에게 이전을 하는 장소이자 매도인이 물품의 운송을 위해 계약을 체결하고 운임을 지급해야 하는 비용의 분기점인 지정된 도착지 장소에 관해 계약서상에 가능한 한 정확하게 명시 할 것을 주문하고 있다.

아울러 매수인의 경우 인도지점에 관해 합의를 해태한 경우 매수인이 관여 할 수 없는 매도인의 전적 선택권에 의해 지정된 지점에서 매도인에 의해 물품이 운송인에게 인도 된 때 위험이 자신에게 이전됨을 명시해야 함을 강조하고 있다.

당사자들은 매도인이 운임을 지급해야 하는 목적지 지정된 장소 내에 인

40) 오세창, 조현정, 전계서. p. 130.

도지점에 관해 가능한 한 정확하게 할 것을 권고하고, 그 지점과 정확하게 일치 할 수 있는 운송계약을 매도인에게 권고하고 있다. 이와 관련하여 매매 계약상에 합의한 지정된 도착지장소에서 양화 또는 이와 관련한 조양과 관련한 비용이 운송계약에 따라 지급된 경우 당사자들 간에 달리 합의가 없는 한 매도인은 매수인으로부터 지급받지 못함을 규정하고 있어, 컨테이너 운송에 따라 종전에 빈발하였던 적재와 관련한 비용과 위험에 대한 분명한 책임 관계를 규정하고 있다.

동 조건과 관련하여 여러 명의 운송인이 합의한 목적지까지의 운송에 개입할 경우 물품이 최초의 운송인에게 인도되는 경우에 위험이 이전함이 원칙이다. 따라서 위험이 예컨대 항구와 같이 마지막 단계에서 이전하길 당사자들이 원한다면 매매계약서상에 합의하여 명시 할 필요가 있음을 규정하고 있다⁴¹⁾.

4) CIP

부보 의무가 매도인에게 추가되는 것 외에는 CPT와 같다.

보험에 관한 안내문의 내용을 보면, 운송 중에 일어난 물품의 멸실과 물품의 손상에 대한 매수인의 위험에 대비하여 매도인은 보험계약을 체결할 의무가 있음을 규정하고 있다.

그리고 이러한 보험부보 의무에 따라 매수인의 물품에 대한 멸실과 물품의 손상위험에 대비하여 요구되는 보험부보조건은 최소한의 부보조건만을 요구하고 있다. 이렇게 하는 데는 이미 특징에서 언급한 것과 같은 이유에서이다.

주의를 요할 것은 보험계약에 관한 규정인 A.3 b)에 따른 최저부보의 경우 공동해손이 당연히 부보 된다 해도, 그 자체가 물품 자체의 해상중의 손상을 완벽히 보장해 줄 수가 없다. 물론 전쟁위험(War Risk: W/R)과 파업위험(Strike, Riot & Civil Commotion Risks: SRCC)을 포함한 전위험담보조건(All Risk: A/R)인 경우 자연적 손해와 불법 등에 의한 손해 등을 제외하고는 공동해손은 물론이고 기타 분손 등 일체의 위험을 보상해 주므로 수

41) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 179~181.

출물품에 대한 적절한 보호가 될 수 있다. 그러나 CIF와 CIP조건에서 요구하고 있는 최저부보조건에 비해 보험료가 비싼 것이 흠이다. 이렇게 볼 때 CIF와 CIP 어느 조건이든 적절한 부보를 제공하지 못하고 있음을 알 수 있다. 그러나 CIF와 CIP거래의 경우 보험계약에 관한 규정에도 불구하고 당사자들 간의 합의를 통해 구입하는 물품에 적절한 보상조건을 정해야 함을 묵시하고 있음에도 불구하고, Incoterms규정을 통해 기본적인 보상조건과 필요에 따라 추가적인 보상조건의 필요성을 인식하게 하고 있음을 알 수 있다. 물론 추가보험을 매수인이 필요로 할 경우 매도인은 이에 따른 보험료를 수출가격에 반영시켜야 한다.⁴²⁾

매수인이 별도로 추가보험에 부보 할 경우엔 자신의 비용으로 자신이 원하는 만큼의 보험에 부보할 수 있다⁴³⁾.

5) DAT

이미 Incoterms® 2010 rules의 주요특징에서 언급하였듯이 Incoterms 2000상의 DAF, DES, DDU에서 요구되던 인도장소를 DAP상의 Place로 통일함과 동시에 도착지의 장소(지정, 항구)등을 모든 운송수단의 수입지 최종 도착지의 터미널이라는 장소와 기타장소를 구분하여 터미널에서의 양하하여 임의처분상태로 인도하는 규정과 기타장소에서 양하준비된 임의처분상태로의 인도하는 규정으로 다시 이원화하여 전자를 위한 규정으로 DAT를, 후자를 위한 규정으로 DAP로 세분화하여 2차 초안에서 새로이 초안된 DEQ를 DAT에 흡수시킨 것 같다.

사실 1차 초안에서 DAP에 흡수되었다가 2차, 3차 초안에서 DAP가 복합 운송을 위한 지정된 도착지 육상인도를 전제한 포괄적의미의 도착지 지정된 인도장소 규정인 DAP와 해상운송을 위한 도착지 부두라는 터미널을 전제한 DAP로 분리한 후, 후자의 DAP를 확대하여 모든 운송수단의 도착지 최종터미널에서 화물을 양하 한 후 인도를 전제하여 DAT로 변경하여 3차 초안상의 DEQ는 물론이고 기타운송형태까지 도착지 최종터미널을 포함하여 도착

42) 오세창, Incoterms 2000의 실무적 해설, 삼영사, 2007. pp. 67~68.

43) 오세창, 전게서. pp. 233~235.

지 최종터미널에서 양하 한 후 임의처분상태로 인도하는 규정으로 변경 된 것 같다. 따라서 DAT는 모든 운송형태의 운송방법에 따라 최종도착지의 최종 터미널에서 물품을 양하 한 후 매수인의 임의처분상태로 인도하는 규정으로 Incoterms 2000상의 DEQ상의 부두라는 터미널에서 양하 한 후 인도라는 개념을 모든 운송형태에 확대 한 것 같다.

이런 의미에서는 도착지인도조건으로 Incoterms® 2010 rules의 양측의 하 나인 DDP를 제외하고 도착지에서 인도하는 조건으로 DAP터미널 인도조건 과 DAP기타 장소 인도조건으로 1차 초안 시 Incoterms 2000상의 DDP를 제외한 DAF, DES, DEQ, DDU를 모두 포함하는 DAP가 둘로 나누어져 도 착지 터미널 인도용 DAP와 도착지 기타장소인도용 DAP로 이원화됨과 동시 에 도착지 터미널인도용 DAP와 도착지 기타장소인도용 DAP의 구분을 위해 전자의 경우 양하하여 매수인의 임의처분상태로 물품을 인도하는 규정으로, 후자의 경우 양하 준비된 상태에서 매수인의 임의처분상태로 인도하는 규정 으로 그 인도방법을 구분하여 양자의 차별화를 시도하였으며, 전자의 경우 Incoterms 2000상의 해상전용 터미널인 부두에서 물품을 양하하여 인도하는 DEQ를 모체로 한 다양한 운송형태에 따른 터미널 인도규정인 확대개편 되 었다고 볼 수 있다⁴⁴⁾.

6) DAP

수입통관절차를 매수인의 부담으로 하고 도착운송수단 상에서 매수인의 임 의처분 상태로 인도하는 지정된 목적지 장소 인도조건인 DAP는 역시 수입 통관절차와 도착운송수단으로부터의 양하책임을 매수인의 부담으로 공동으로 규정하고 있던 종전 착선인도조건인 DES, 국경 인도조건인 DAF, 목적지 합 의한 장소에서 인도하는 조건인 DDU를 통합한 조건으로 목적항, 선상, 국 경, 목적지 장소(지점)를 당사자들의 합의에 따라 지정될 수 있는 하나의 장 소로 보고 통폐합한 특징이 있는 조건이다. 따라서 동 조건은 지정된 목적지 장소에서 매수인이 양하준비를 하는데 지장이 없도록 도착 운송수단 상에 매 수인의 임의처분상태로 물품이 적치된 때를 매도인의 인도 의무로 하는 조건

44) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 291~292.

임을 명시하고 있다.

당사자들은 위험과 비용의 분기점이 되는 합의한 목적지 장소내의 인도지점을 가능한 한 분명히 명시할 것을 권고하고 있다. 왜냐하면 동지점까지 물품에 관한 위험과 비용은 매도인 부담이기 때문이다. 동 조건하에선 매도인은 이러한 지점과 운송계약이 정확하게 일치하게 운송계약을 체결할 필요가 있으며, 매매계약상에 합의한 목적지장소에서 양하와 이와 관련한 비용으로서 운송계약에 따라 매도인이 지급해야 한다면 달리 합의가 없는 한 매수인으로부터 이러한 비용을 반환받을 수 없음을 분명히 하므로 복합운송에 따라 빈번한 문제였던 운송과비용에 관한 책임관계를 분명히 하고 있다.

종전 DES, DAF, DDU의 통합조건으로 동조건상의 인도장소인 도착항 본선갑판, 국경장소(지점), 도착지 합의한 지점을 하나로 통합하여 하나의 장소와 장소 내 지점으로 하여 운송, 인도, 위험, 비용 등의 방법과 이전에 관해 규정하고 있는 점이 특징이다⁴⁵⁾.

7) DDP

EXW의 정반대의 조건으로 EXW가 매수인의 최대의무와 매도인의 최소의무인 반면에 DDP는 매도인의 최대의무와 매수인의 최소의무로 하는 조건으로 동조건의 경우 지정된 도착지장소에서 도착 운송수단 상에 수입 통관된 물품을 매수인이 양하 할 수 있도록 그의 임의처분상태로 물품을 인도하는 조건으로 매도인은 그 장소에서 물품을 인도 할 때까지의 물품에 관한 일체의 비용과 위험을 자신이 부담해야하는 조건이다. 따라서 당사자들은 위험과 비용의 분기점이 되는 합의한 목적지 장소내의 인도지점을 가능한 한 분명히 명시할 것을 권고하고 있다. 왜냐하면 동지점까지 물품에 관한 위험과 비용은 매도인 부담이기 때문이다. 동 조건하에선 매도인은 이러한 지점과 운송계약이 정확하게 일치하게 운송계약을 체결할 필요가 있으며, 매매계약상에 합의한 목적지장소에서 양하와 이와 관련한 비용으로서 운송계약에 따라 매도인이 지급해야 한다면 달리 합의가 없는 한 매수인으로부터 이러한 비용을 반환받을 수 없음을 분명히 하므로 복합운송에 따라 빈번한 문제였던 운송과

45) 오세창, Incoterms 2011 2차 초안의 특징과 문제점, 경영경제, 제43집 제1호, 산업경영연구소, 2010. p. 34.

비용에 관한 책임관계를 분명히 하고 있다.

동 조건의 경우 매도인이 직·간접으로 수입통관을 취득할 수 없다면 DDP를 사용해서는 아니 되며 수입통관에 따른 모든 비용과 이에 따른 위험을 매수인이 부담하길 원할 경우 DAP를 사용 할 것을 권장하고 있다.

이렇게 볼 때 DDP의 경우 종전 DDP와 비교해 볼 때 양하와 이와 관련한 비용에 관해 보다 분명히 한 것 외는 크게 변화된 것이 없다⁴⁶⁾.

3. 해상전용 정형거래 규정의 개요

1) FAS

다른 조건과 마찬가지로 FAS조건의 활용범위를 분명히 함과 동시에 지극히 제한적 사용을 의도하고, 선측의 현대적 의미를 정의함으로써 인도와 관련하여 현실적으로 FCA와 FOB, FAS의 혼동을 방지하는 의미를 강조하고 있다. 다시 말해서 컨테이너 화물을 FAS로 거래할 경우 선측이 아닌 터미널에서 운송인에게 인도를 선측으로 간주 하지 아니함으로써 혼용될 우려가 있는 것을 방지하고 있다. 그렇지 아니할 경우 세 가지 조건의 경우 인도가 같을 수도 있다.

그리고 부두에 입항한 선박의 선측 외에 해상에 정박해 있는 선박의 경우에 대비하여 현실적으로 인정되고 있었으나 규정적으로 되어있지 아니하였던 선측의 예를 “on a quay or a barge”로 표시함으로써 선측의 범위를 명시하고 있다. 그리고 선측 인도 시까지 위험과 비용을 매도인이 부담해야 할 경우 이와 관련하여 논란의 대상이 되었던 인도비용이나 조양비용(handling charges)등은 항구의 관례에 따라 다양할 수 있는바 동비용 역시 매도인 부담임을 분명히 하고 있다. 따라서 적재지점의 사전명시를 강조하고 있다⁴⁷⁾. 선측에서의 인도가 아닌 컨테이너에 적재되어 인도되는 경우에는 FAS보다 FCA가 바람직한 대안임을 제시하고 있다.

수출과 관련한 수출통관과 이와 관련한 비용은 매도인 부담이지만 수입통

46) 오세창, 전계논문, p. 34~35.

47) 오세창, 전계논문, p. 35.

관과 이에 따른 과세지급과 수입지 세관통관절차의 수행은 매수인 부담이다⁴⁸⁾.

2) FOB

FOB의 활용범위에 관해 터미널에서 인도하는 컨테이너 화물이나 RO/RO 또는 LASH 방식의 거래에 적합하지 아니하고 인도는 본선에 물품인도나 본선에 인도된 물품의 확보, 즉 본선적재를 인도의 개념으로 하고 위험과 비용의 이전 역시 본선의 인도를 중시하고 있다.

3) CFR

“Cost and Freight”는 매도인이 선적항의 본선에 물품을 인도하거나 이미 그렇게 인도된 물품을 조달하는 것을 인도로 하는 조건이다. 물품의 멸실이나 물품에 관한 손상의 위험은 물품이 본선에 적재된 때 이전한다. 매도인은 지정된 도착지 항까지 물품을 운송하는데 필요한 비용과 운임을 지급해야 한다.

CPT, CIP, CFR 또는 CIF가 사용되는 경우에 매도인은 물품이 도착지 장소에 도착한때가 아니라 선정된 규정에 명시된 방법에 따라 운송인에게 물품이 인도된 때를 인도로 하는 자신의 의무를 이행한 것으로 된다.

본 규정은 상이한 지점에서 이전하기 때문에 두 개의 임계점(분기점: deviding line)을 가지고 있다. 계약은 도착지 항을 항상 명시하는 반면에 선적항을 명시하지 아니할 수 있다. 위험이 매수인에게 이전하는 장소인 선적항이 매수인에게 특별히 관심이 있다면, 당사자들은 선적항을 계약서상에 가능한 한 정확하게 명시하는 것이 바람직하다.

당사자들은 합의한 도착지항의 특정지점을 가능한 한 정확하게 명시하는 것이 바람직하다. 왜냐하면 그 지점까지 비용은 매수인 부담이기 때문이다. 매도인은 그러한 선택에 정확하게 일치하는 운송계약을 확보하도록 해야 한다. 매도인이 매매계약서상에 합의한 도착지항구의 특정한 지점에서 양하와 관련한 비용과 같은 운송계약에 따라 발생할 비용을 지급하였다면 매도인은

48) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 412~413.

양 당사자들 간에 달리 합의가 없는 한 매수인으로부터 이러한 비용을 보상 받을 권리가 없다.

CFR은 물품이 예컨대 터미널에서 전형적으로 인도되는 컨테이너에 적재되는 물품과 같이 물품이 본선에 적재되기 전에 운송인에게 인도되는 경우에는 CPT조건이 사용되어야 한다.

CFR은 적용되는 경우, 매도인에게 물품의 수출통관을 요구한다. 그러나 매도인은 물품의 수입통관이나 모든 수입관세나 통관절차비용을 지급해야 할 의무가 없다⁴⁹⁾.

4) CIF

FOB와 CFR과 같이 물품이 본선에 인도하는 것을 매도인의 인도로 하는 조건으로 이러한 인도시 까지가 위험과 기능의 분기점이며, 본간갑판 상에 인도 후에 일어난 사건으로 인해 생긴 추가비용과 위험(예컨대 본선갑판적재 직후 폭우로 인한 보호조치에 소용된 비용과 그 결과로 인한 손해)은 매수인 부담이고 그 이전은 매도인부담이다.

목적지까지 물품을 운송하기 위해 필요한 운임과 비용(예컨대 운송계약에 필요한 비용과 각종 surcharge나 T/S cost, In & Out charge 등이 운임 속에 포함되지 아니 할 경우 이러한 비용 등을 의미)을 지급해야 한다.

CIF조건은 운송 중에 물품의 멸실이나 물품에 대한 손상에 따라 매수인이 입을 손해에 대비하여 매도인이 해상보험계약을 체결하고 보험료를 지급해야 하나, 보험조건에 관해 당사자들 간의 명시적 합의가 없거나, 매수인이 별도로 추가보험에 부보하지 아니하는 한, 매도인의 부보의무는 최소한의의무인 「C」 조건(중전 FPA)에 국한된다. 따라서 보험조건 여하에 따라 offer price가 달라져야 하는바, 바로 이런 이유에서도 계약서작성이 필요하거나, 부득이한 경우 L/C상이라도 명시되어야 한다. 그러나 L/C상에 명시된 보험조건이 offer시의 매도인이 생각한 보험조건과 다를 경우가 있으며, 이런 경우 매도인이 L/C수령거절을 하면 매수인은 매도인에게 계약서상의 의무이행을 강요할 수 없다. 왜냐하면 매도인이 offer를 할 때의 보험조건과 L/C상의 보험

49) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 494~495.

조건이 상이함에 따른 가격조정의 필요성 때문이다. 그러나 실무적으로 최저 부보조건과 L/C상의 보험조건상에 보험료 상에 큰 차이가 없을 경우 매도인이 묵시적으로 L/C상의 조건을 인정하여 이행하고 있으나, 금액의 차가 클 경우 문제가 될 수 있으니 주의해야 한다.

CIF조건 다음의 지점은 운임과 보험료라는 비용의 분기점을 나타내고 있으며 양하비 포함여부에 따라 다양한 운임의 분기점은 물론이고 또 다양한 운임분기점에 따라 보험료의 분기점 역시 다를 수 있다.

운송을 하는데 필요한 비용과 운임에 관해서는 CFR에서 이미 설명한 바와 같다.

CIF는 본선에 물품의 인도를 전제로 하는 해상이나 내수로 전용 조건이므로, 물품을 본선에 인도해야 하는 조건이 아닌 경우로서, 운임보험료인도조건계약으로 거래하고자 할 경우 CIF 대신 CIP를 사용하는 것이 훨씬 위험·비용 면에서 안전하고 저렴하다⁵⁰⁾.

전통적으로 CIF에서 가능하였던 기적품 거래를 Incoterms 2000 선문 9조 건 3에 의하면 C-terms 가운데 CFR과 CIF로 확대하여 인정하여 왔으나 규정상에는 이에 상응하는 뚜렷한 규정 없이 위험이전에 관해서만 서문 9.3을 통해 CISG 68조를 원용하도록 하는 선에서 끝났었다.

이런 경우의 기적품 거래는 기선적 된 물품 매각의 경우(계약체결전제와 선박사정으로 미리 선적한 경우, 원양어선상에서 생산된 제품 매각의 경우 등)에 적용되는 거래로 이들도 CFR과 CIF의 거래의 대상이 됨을 전제 하고 있다. 왜냐하면 서류거래이기 때문이다. 따라서 CIF거래의 경우 계약이 체결 되지 아니함으로서 매수인이 반송되는 기적품으로 매매대상을 대체할 수 있다. 단, 동일 상품인 경우와 매수인이 합의한 경우에 한한다.

IV. 문제점과 대안

이상의 내용을 중심한 Incoterms® 2010 rules의 문제점과 대안을 제시하

50) 오세창, 전게서, p. 260.

면 다음과 같다.

1. 서문에서의 문제점과 대안

1) DAT와 DAP상의 인도 장소

DAT, DAP가 도착지에서 매수인의 임의처분상태로 인도하되 전자는 모든 운송수단의 도착지 최종터미널에서, 후자는 규정 그 자체를 보면 터미널을 포함한 모든 도착지 지정된 장소, 지점, 항구에서 인도 할 수 있음에도 불구하고 도착지 운송수단 터미널에서의 인도와 기타 장소에서의 인도를 이원화 하여 도착지에 도착하여 양하된 상태에서 임의처분상태로 인도하는 DAT와 달리, 도착하여 양하준비 상태로 하여 임의처분상태로 인도함을 규정하므로 인도장소와 인도방법에 있어 구분을 시도 하고 있다. 임의 처분상태가 엄격하게 보면 양하 준비된(인계준비가된) 임의처분상태만이 아니고 도착하여 양하하여 매수인이 임의 처분할 수 있는 상태도 포함하는 것이 사실이다. 물론 지금까지의 Incoterms의 D-terms와 E-terms의 경우 임의처분상태로의 인도(양하 완료나 양하 준비 된 상태에서)는 당연히 매수인이 물품을 수령할 수 있는 상태, 즉 장비나 수령운송수단을 통해 당연히 바로 수령할 수 있는 상태로 이해 하여왔다. 그러나 새로운 양 조건의 경우 임의처분상태를 두고 논란이 되므로 도착지에서 인도하되 운송수단 터미널에서 물품을 양하하여 임의처분상태로의 인도와 기타장소에서의 양하준비된 임의처분상태로의 인도로 이원화 한 것은 양자의 구분을 위해 필요한 것 같다. 그렇다면 DAP가 아닌 DAT의 경우 양하된 물품의 임의처분상태의 범위이다. DAP와 DDP와 달리 DAT의 경우 최종터미널에 운송수단 도착상태에서 물품을 양하한 임의처분 상태인지 아니면 창고에 입고한 상태에서 임의처분상태인지 그 한계에 따라 책임과 비용의 문제가 또 생길 수 있다. 일반적으로 Incoterms와 관련한 임의처분상태란 인도가 책임이기 때문에 규정에 따라 매도인은 양하를 포함하여 임의처분상태로 인도할 준비를 하고 매수인은 수령할 준비가 된 상태인 순수 COD와 B.2와 현실성을 고려한다면 기타 장소에서의 COD(확대COD 포함)의 개념에 맞는 임의 처분 상태로 이해해왔다. 그러나 임의처분상태의 범위를 두고 새로운 조건의 탄생과 더불어 이원화한 것은 바람직하나 여전히

문제가 남는다. 본인의 생각으로는 DAT와 DAP 또는 DDP를 포함하여 도착지에서 인도장소와 인도에 따른 위험과 비용, 그리고 책임범위는 다르다 해도 인도방법에 관해서는 양하할 준비가 되고 수령할 태세가 된 상태를 임의 처분상태로 하던지 아니면 도착지의 인도 장소에서 인도방법에 따른 인도의 경우에 혼잡을 고려하여 터미널창고에 입고나 기타장소에 위치하고 있는 창고나 기타보세 구역에 장치된 상태 등 실질적인 최종도착지에서의 인도방법에 따른 인도상태를 임의처분상태로 하던지 할 필요가 있다⁵¹⁾.

2) 전자통신 수용 표현

3차 초안에서 관습의 표현인 a custom의 표현은 문제가 있었다. Honnold 교수에 의하면 동 표현은 엄격하게 그 적용이 제한되고, 오랜 기간 동안 확립되었으며, 다수의 사람을 구속하고, 공법적 성격이 있음⁵²⁾을 주장하고 있고, CISG에 의하면 무역거래에 있어선 당사자들이 합의한 관습이나 기확립된 관행의 의미로서 usage 또는 practice를 사용함으로써 관행 또는 관례 또는 일반적 관습과 다른 상거래 관습의 의미로 사용하고 있으며 국제거래에 널리 알려져 있고, 당사자들이 당연이 알았어야 하고, 정기적으로 준수되는 성격을 가진 의미로 usage를 사용하고 있으며⁵³⁾, Schmitthoff교수는 관습을 trade usage⁵⁴⁾로 표현하고 있다. 따라서 Schmitthoff교수의 주장처럼 국제무역과 관련하여 UNCITRAL이나 ICC등에서 초안되는 규정들의 경우 전자에 의한 것은 구속성이 있는 법이요 후자에 의한 것은 자율규정의 성격을 지니나 그 근본 규정의 성격은 상인들 간에 형성된 trade usage의 규정화임을 이해 할 때 a custom 대신 trade usage의 표현이 바람직하였다⁵⁵⁾.

51) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 69~70.

52) J. O. Honnold, Uniform Law for Int'l Sales under the 1980 CISG, Kluwer Law & Taxations Publishers, 1982. p. 120.

53) C. M. Schmittoff. International Trade Usage, Institute of Int'l Business Law & Practice, 1987. p. 25.

54) CISG., 9(1. 2).

55) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 77~78.

3) 연속매매

Incoterms® 2010 rules에서는 CFR, CIF외에 FOB, FAS의 경우도 A.8의 둘째 규정에 의해 CAD거래가 가능하기에 FOB에도 이를 확대 적용하여 안내문에 규정하고 있다. 그러나 서문상의 Incoterms 2000과 Incoterms® 2010 rules의 차이에 대한 서문 9의 string sales에 의하면, 그리고 해당조건 안내문상의 “procure the goods shipped”의 표현에 의하면, 기적품은 기적품이나 상기의 전통적인 기적품의 거래와는 다른 개념으로 사용되고 있다. 다시 말해서, 선측에 이미 조달(확보)되어 있는 물품도 인도의 대상이 되는 경우를 인정하는 FAS와 달리 CFR과 CIF, FOB하의 매도인은 물품을 실제 선적할 수도 있고, 이미 선적된 물품을 조달하여(이를 선적으로 간주함) 동 조건하의 거래를 할 수 있다고 함으로서 물품의 선적을 주요한 매도인의 의무로 하고 있으나 물품을 선적할 의무의 대안으로 이미 조달된 물품의 인도(기적품의 인도)에 대하여는 규정에도 안내문에도 위험이전에 관한 규정이 없으므로 종전과 같이 안내문상에 완벽하지 아니하지만 운송중의 매각되는 물품의 위험이전에 관한 규정인 CISG 68조와 연계시켜 설명하거나 아니면 규정상에 별도로 위험과 비용이전에 관한 규정이 필요 할 수가 있다. 왜냐하면 당사자들이 운송중인 물품의 상태에 대하여 무지한 상태에서 운송 중에 있는 물품이 매각되는 경우 위험이전에 관한 규정인 CISG 68조의 규정만으로는 기적품, 즉 운송 중에 있는 물품의 매각에 따른 위험이전의 책임한계를 보장할 수 없기 때문이다.

Williston 교수에 의하면 CIF 계약에 있어 운송중에 있는 물품의 위험은 달리 분명한 의사가 없는 한 매수인에게 있음이 분명하다고 주장하고 있다⁵⁶⁾.

4) 안내문과 서문의 법적지위

종전의 전문은 그 성격에 대한 뚜렷한 명칭이나 설명이 없었으나 해당조건인 기본성격이자 해당규정들의 포괄적 설명에 해당하는 총칙규정, 즉 총체적인 성격을 지녔다고 볼 수 있었으나 지금의 전문은 그 이름조차 안내문

56) S. Williston, *op. cit.*, p. 227.

(Guidance Note)으로 명기하고, 실제해당 Incoterm의 규정의 일부가 아님을 말하고 단지 사용 시기, 위험이전시기, 비용분담 등을 중심한 해당조건의 기본적인 성격을 설명함으로써 사용자들로 하여금 자신들이 하고자하는 거래에 정확하면서도 효과적인 선택을 하도록 하는데 도움을 주기위한 내용임을 설명하고 있다⁵⁷⁾.

그리고 Incoterms® 2010 rules에는 서문에 대하여 분명히 그 성격을 설명하고 있는바 Incoterms® 2010 rules의 사용과 사용에 따른 해석상에 도움을 주기위한 정보를 제공할 뿐 규정의 일부가 아님을 설명함으로써 안내문과 같은 성격임을 천명하고 있다. 그러나 이러한 서문의 성격과, 안내문의 성격의 법적 지위에 대한 설명은 Incoterms rules의 성격을 스스로 격하시키는 역할을 하고 있어 지금까지 전형거래조건 해석을 위한 국제승인 규칙이라는 Incoterms의 법적 지위와는 분명히 다른 느낌을 주고 있다. 특히 지급과 관련한 A.8상의 운송서류에 대한 법적 성격을 서문에서 생략하고 있는 것은 운송서류의 법적 성격을 두고 비록 관련 규정에 의해 지배를 받을 수 있다고 하지만 정작 이들 서류를 활용하는 Incoterms® 2010에는 아무런 언급이 없다는 것은 이상하다. 이러한 현상은 UCP규정상의 다양한 운송서류에 대한 수령방침의 완화에 기인한다고 볼 수 있다. 이런 사실은 Incoterms rules의 여러 특징에도 불구하고 신뢰성에 영향을 줄 수 있지 아니할까 생각이 든다⁵⁸⁾.

2. 안내문에서의 문제점과 대안

C-rules의 경우 인도 장소는 운송계약체결 의무가 매도인에게 있기 때문에 매도인이 임의로 선택할 수 있으므로 인도장소나 지점의 경우 매수인이 특별한 장소나 지점을 원할 경우 합의의 대상이 된다. 따라서 “the agreed place of delivery”의 표현사용이 타당하다. 그러나 목적지는 사전에 ‘offer’를 할 때 정해지기 때문에 “the named place of destination”의 표현이 원칙이며 가끔 계약체결 후 또는 계약체결시에 지정된 목적지장소내의 특별한 인도지

57) 오세창, 조현정, 전계서. p. 76.

58) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 85~86.

점이 합의될 수 있기 때문에 “the agreed point of destination”라는 표현이 맞다. 따라서 넷째 절상의 “... the point within agreed place of destination ...”은 “... the agreed point within the named place of destination...”이어야 한다⁵⁹⁾.

CPT와 CIP의 안내문의 설명에 따르면 위험이전에 대하여 최종운송에게 인도시점이 아닌 이후단계에서 이전을 계약서상에 명시함으로써 위험 이전시점의 변경 가능성 인정은 A.5와 이와 연계되는 A.6규정과는 거리가 먼 위험 이전 원칙에 관한 변형이다. 동 규정에서 이러한 예외가 필요하다면 A.5와 A.6에 반영되어야 한다.

안내문의 설명은 복합운송의 다단계 운송 현실을 인정하여 인도가 법적책임이 있는 최초의 운송인에게 인도와 법적책임이 없는 운송인에게 인도 후 최초의 운송인, 즉 단일 운송인에게 인도의 가능성을 인정하고 있는데 반하여 A.4에 따른 인도와 인도에 따른 위험이전과 비용이전에 관한 A.5와 A.6 규정은 최초의 운송인, 즉 단일운송인에게 인도에 초점이 맞추어져 있다. 안내문의 설명대로 하면 규정과 마찰하며, 변형을 금지하고 대안을 제시하고 있는 Incoterms® 2010의 방향과는 거리가 있다. 따라서 안내문 가운데 “... default position ... their contract of sale.”의 표현을 “법적 책임이 있는 최초의 운송인에게 물품이 인도 완료될 때를 위험이 이전하는 시점으로 한다.” 또는 이와 유사한 표현이 이루어 져야 한다.

3. 규정에서의 문제점과 대안

1) 공통의 문제점

(1) 표현과 내용

① A.5, B.5

Incoterms® 2010 rules가 쌍무계약에 따라 A.3와 A.4, B.7상의 권리를 제외하고 인도와 관련한 당사자들의 의무를 규정하고 있는데 의무라면 반드시

59) 오세창, 조현정, 전계서, pp. 181.

“... must” 또는 “... has to ...”가 되어야 하는바, Incoterms는 지금까지 “must”를 사용하여왔다. 그러나 전 Incoterms® 2010 rules A.5, B.5와 관련 위험이전에 관해서는 “must bear”가 아닌 “bears”로 되어있다. 이는 다른 의무들과 달리 위험의 이전이나 부담은 그 한계를 반드시 확정지을 수 없기 때문에 그리고 완전 인도완료 후에는 인도 시에 이미 육안으로 확인 할 수 없는 그러나 분명한 위험이 존재한 경우 완료시 이전으로 하면 위험이전 의무가 끝난 것으로 되기 때문에 단순한 의무로 표현한 것 같다. 그러나 다른 의무의 경우로 이런 이유가 적용될 수 있기 때문에 그리고 위험과 비용이전과 관련하여 “계약물품으로 분명하게 충당되어야 한다.”라는 이행전 이험과 비용이전원칙의 대전제원칙규정이 있기 때문에 반드시 “must bear”로 할 필요가 있다. 이러한 사실은 전 Incoterms rule A.5와 B.5에 공통되는 사항이다⁶⁰⁾.

② A.6

지금까지 A.6의 제목으로 사용되어온 Division of costs 대신 Allocation of costs를 사용하고 있는바, 그 의미가 같다면 이미 상인들이 이해하고 있는 표현을 굳이 바꿀 필요가 없을 것 같다. 본인은 이를 강력하게 논문을 통해 다음과 같이 주장한 바 있다.

“Allocation”보다 오랫동안 인정되어 온 표현인 “Division”표현이 나올 수 있다. 왜냐하면 allocation이 비용분담이라는 법적표현이라면 division은 당사들 간의 비용부담에 관해 상인들의 이해를 쉽게 하기위한 표현으로 동 표현은 상인들의 오랜 인식에 의한 표현 일뿐 아니라 엄격한 의미에서 보면 allocation과 동일의미이고 비용의 분기점에 대한 강한 인상을 주는 표현이기 때문이며, 상인들의 편이를 위해 상인들을 위한 통일 상관습이 Incoterms라면 표현상에 문제가 없다면 상인들의 이해와 편이에 규정에 우선을 두어야 하기 때문이다. 전 Incoterms의 A.6의 제목을 변경할 필요성이 있다⁶¹⁾.

비용부담을 보다 분명히 하기 위하여 종전 “subject to the provisions of B.6”를 “other than those payable by the buyer as envisaged in B.6”와 같

60) 오세창, 조현정, 전게서. p. 106.

61) 오세창, 전계논문, p. 39.

이 변경한 것은 바람직하나 분명한 의미를 강조하기 위한 표현으로 “envisaged”가 보다 일반적 표현인 “In accordance with A.4”대신 사용되었으나 가능하다면 “envisaged” 표현보다는 A.5의 규정표현인 “described”와 같이 하든지 아니면 A.5의 “…… the circumstances described in B.5.” 표현 가운데 “described”를 “envisaged”로 통일할 필요가 있다. 왜냐하면 A.5나 A.6상의 이러한 표현은 이미 위에서 언급하였듯이 반드시가 아닌 장차 발생할 수 있는 상황을 설명하는 표현이기 때문에 분명한 의미가 오히려 오해의 소지가 있을 수 있다. 분명한 의미가 있다면 해설서를 통해 설명해야 한다⁶²⁾.

③ A.7, B.7

F-rules의 경우 A.7상의 통지는 “sufficient notice”로 되어있으나 나머지 Incoterms A.7상의 통지는 “… any notice …”로 되어있고, 이에 상응하는 전 Incoterms B.7에 의하면 “… sufficient notice …”로 되어있다. 따라서 그 의미는 같다 하더라도 규정표현의 통일이 필요하며, 꼭 이 규정만은 이렇게 표현해야 한다면 그 이유를 설명해야 한다. 본인의 생각으로는 통지는 주로 A.4에 따른 인도와 관련한 통지이기에 운송계약책임자가 누구인가에 좌우될 필요 없이 내용적으로 시간적으로 충분한 의미로 CISG의 표현인 “reasonable notice”를 사용하던지 아니면 상관습적인 표현인 “sufficient notice”의 표현으로 전체 통일 하는 것이 바람직 할 것 같다⁶³⁾.

④ A.10, B.10

A.10의 첫째 줄, “provide to or”의 삭제이 필요하다. 왜냐하면 동일의미의 상이한 표현이 아니라 양자 간의 구분을 전제로 하고 있는바, provide는 자신의 비용으로 시작하는 필수제공의 표현이고, render는 누구의 요청과 위험·비용부담으로 시작하는 협조 의무의 표현임을 지금까지 Incoterms의 규정들을 통해 입증되었는바, 본 규정상의 의무는 협조의 의무이지 필수 규정의 규정 아니기 때문이다. 전 Incoterms를 변경할 필요성이 있다⁶⁴⁾.

62) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 107~108.

63) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 108~109.

그러나 이렇게 규정한테는 비록 모든 협조가 매수인의 책임 하에 이루어지나 매도인이 아니면 아니 되는 경우의 협조제공의무와 매수인이 할 수 있는 일에 대한 매도인의 협조제공 의무가 있기에 전자를 위한 표현이 provide 이고 후자를 위한 표현이 render로 볼 수 있다. 다시 말해서 예컨대 FCA A.10의 둘째 절상의 “... in providing or rendering assistance in obtaining ...”의 경우 B.10과 연계되기에 B.10의 규정 둘째절의 규정을 보면 역시 “... in providing or rendering assistance in obtaining for the seller, at the latter's request, risk and expense ...”로 규정되어 있어 양 규정을 비교해보면 필수 협조의무 규정임이 틀림이 없다. 따라서 “... providing or ...”를 삭제 할 필요가 있다. 그러나 providing or rendering과 연계된 B.10의 “... at latter's request, risk and expense ...”표현이 매도인의 요청에 따라 매수인의 위험부담 없이 매수인이 필수적으로 제공할 수 있는 경우와 매도인의 전적 책임 하에 이루어지는 경우를 모두 포함하는 의미로 필요에 따라 이원화 되는 표현으로 해석할 수 있는 표현으로 해석한다면 동 표현은 그대로 두어도 이해가 될 수 있다. 그렇다면 기타 모든 Incoterms 규정상의 “... provide or render ...” or “... providing or rendering ...”규정의 경우도 마찬가지로 동 표현이 필요할 수 있다.

그러나 규정을 통해 책임한계는 분명하지만 제공의 의무만은 반드시 제공해야 하기에 “provide” 또는 “providing”으로 통일하는게 바람직하다⁶⁵⁾.

2) 정형거래규정

(1) 모든 운송형태적용 정형거래 규정

① FCA A.3

A.4와 B.3 a)에 의하면 운송계약은 반드시 매수인이 지명한 운송인 또는 다른 사람이여야 한다. 그러나 A.3 a) 단서규정의 취지에 맞게 하려면 매도인이 운송인을 지명해야 하는바, 이런 경우 A.3 a)단서규정과 A.4, B.3 a)규정과 마찰할 소지가 있다. 그러나 B.3 a)와 A.4는 FCA하의 당면의무규정을

64) 오세창, 전계논문, p. 39.

65) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 114~115.

의미하며 A.3 a)의 단서의 경우는 협조의무도 아니고 매수인이 요청하거나 그렇게 하는 것이 관례고 매수인이 적기에 반대가 없다는 전제하에 매도인이 운송계약 체결하는 경우를 의미하는 것이다. 그러나 이런 경우라도 매도인은 거절할 수도 있도록 규정되어 있어 협조의무보다 경미한 사항으로 매수인도 매도인이 운송계약을 체결하기 전에 이미 운송인을 알거나 운송계약체결 후에는 알 수 있는 사항으로 볼 수 있어 어떤 의미에선 매수인이 운송인 지명 한바와 다를 바 없다고 생각하면 규정간의 모순은 없다고 볼 수 있다. 따라서 이러한 사실에 대한 분명한 해석이 필요하며 그렇지 못할 경우 오해의 소지가 있을 수 있다⁶⁶⁾.

② CPT와 CIF A.8

같은 복합운송조건인데 FCA에는 “... a transport document”로, CPT나 CIP에는 “... with the usual transport documents for the transport contracted in accordance with A.3”로, 같은 서류거래인데 CFR이나 CIF에는 “... with usual transport document for the agreed port of destination”로 규정되어 있다. 이모든 서류들이 운송계약에 대한 도착지에서 물품의 수령 청구용이라면 “... a transport document for the transport contracted in accordance with A.3 and for the agreed place or port of destination ...” 또는 “... a transport document for transport contracted as envisaged in A.3 and for ... of destination”과 같이 통일할 필요가 있으며, 차이가 있다면 이를 설명하여 오해가 없도록 해야 한다.

그리고 Incoterms 2000 CPT와 CIP A.8과 달리 둘째 절상에 운송서류요건에 관한 규정은 이미 언급한대로 다행이나 Incoterms 2000과 달리 운송중매각과 관련하여 “...(negotiable bill of lading)”의 표현이 3차 초안규정에도 최종초안에도 없다는 것이다. 물론 B/L이외의 서류의 경우도 전매가 가능함을 이미 위에서도 설명하였지만 그것은 B/L의 법적성격에 근거한 것이 아닌 당사자들의 사용방법에 따른 것 이였다. 따라서 B/L의 법적성격에 입각한 운송 중에 매각한 서류의 경우를 위해선 ()의 내용이 반드시 필요하다⁶⁷⁾.

66) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 140~141.

③ CIP와 CIF A.3

보험규정 가운데 보험내용에 관해 다른 규정들과 달리 shall을 사용하고 있는가에 대하여는 보험부보는 매도인의 당연의무이나 보험회사 선정기준이나 부보내용은 강요할 수 없는 사항이기에 그러나 매수인의 강한 의지의 표현으로 shall을 사용하고 있다고 생각할 수 있다.

그리고 shall의 표현과 더불어 오해의 소지가 있는 표현으로 역시 첫째 절 가운데 추가보험과 관련한 표현, 즉 "... when required by the buyer ... at the buyer's expense ... if procurable"을 들 수 있는바, 이 경우 의미는 다른 협조규정의 경우와 같이 "매수인의 요청과 위험과 비용부담으로 ..."의 의미와 같이 해석할 수 있는가? 그렇지 아니하면 그 의미가 다른가?

보험부보와 관련하여 다른 규정들과는 달리 shall 표현 사용의 의미와 이와 관련한 표현에 관한 문제점의 경우 문제점에서 제기된 "... when required by the buyer ... if procurable ..."의 의미는 얼핏 보면 다른 협조규정과 같이 해석할 수 있으나, 같이 해석할 성격이 아니다. 왜냐하면 다른 협조규정의 경우 타방은 반드시 일방의 책임 하에 협조해야 되지만, 이미 언급하였듯이 보험내용은 일방의 책임 하에 반드시 요구하는 대로 협조해야 할 의무사항이 아니며, 일방은 타방이 가능하다면 그렇게 해달라는 강력한 의지의 표현으로 이렇게 규정하고 있음을 알아야 한다.

그리고 매수인의 요청이 있고 비용부담으로 가능하다면 전쟁, 스트라이크 위험에 대한 보험을 제공해야한다면 당연 의무의 표현인 "... provide ..."가 아니고 협조의무인 "render"로 해야 다른 규정과의 균형이 맞지 아니한가? 하는 문제가 제기될 수 있다.

협조를 요청하는 다른 규정에서와 같이 "... at latter's required, risk and expense ..."와 다른 점을 부각시키기 위해, 즉 가능하다면 협조사항이 아닌 당연히 제공해야 하는 의무를 나타내기 위한 표현이라 볼 수 있다. 다시 말해서 매수인의 요청, 비용부담이고 가능하다면 허가나 승인등과 달리 매도인은 당연히 해줄 수 있기에 일반협조의무규정 표현과 달리 provide를 사용하고 있다고 볼 수 있고 이렇게 되지 아니한다 해도 매수인에게는 위험이 없기 때문에 일반협조규정의 표현인 render 대신에 provide를 사용하고 있다고

볼 수 있다. 그러나 render와 provide에 대한 새로운 인식이 필요한바 그 이유는 이미 위에서 언급한 대로 이다. 그리고 이러한 사항은 당연의무사항이 아니지만 강한 반드시 제공해야 하는 협조의무에 대한 의지의 표현으로 shall을 사용하고 있다고 볼 수 있다⁶⁸⁾.

④ C-rules B.8

“... if it is in conformity with the contract”의 표현이 다른 조건들에는 없고, C-terms에만 동 표현이 Incoterms 2000부터 존재하는바 무엇 때문이며, 이러한 표현이 지니는 의미는 무엇인가? 하는 의문이 제기될 수 있다. 이는 CAD거래의 특성상 계약서상에서 요구하고 있는 물품을 싣고 있다는 내용이 운송서류 상에 표시되어 있다면 실물 존재 여부와 관계없이 수령해야 함을 의미하므로 C-terms가 CAD거래임을 다시 한 번 강조하는 표현으로 볼 수 있다. 그렇다면 이 표현이 C-terms에만 있는 이유는 다음과 같다. CFR이나 CIF는 서류에 대한 대금지급을 해야만 비로소 물품의 검사권이 생긴다.

이는 서류에 의한 대금지급 전에 물품의 검사권을 부여하면 계약물품과 다를 경우 서류에 의한 대금지급을 거절 할 것이고, 이렇게 되면 서류거래자체를 어렵게 만들 수 있기 때문이다. 따라서 CFR이나 CIF의 변형이자 현대 운송기법과 서비스의 발달에 따른 CFR과 CIF의 발전적 형태인 CPT나 CIP를 포함한 전 C-terms의 경우 운송서류가 계약서와 일치한다면 실제 물품의 일치여부와 관계없이 무조건 수령하고 대금을 지급해야 비로소 물품의 검사권이 발생하여 실물을 검사할 수 있고, 검사에 따라 문제가 있으면 상업송장에 의해 매도인에게, 운송서류에 근거해서 운송인에게 그리고 마지막으로 보험서류에 의해 보험업자를 상대로 claim의 청구가 가능하다.

이와는 달리 해석할 수 있다. C-terms가 서류거래이면서 계약서에 의한 거래보다 L/C에 의한 거래가 대부분이다. L/C에 의한 CAD의 경우 L/C의 내용이 계약서의 내용과 일치하지 아니할 경우 매도인은 L/C의 내용에 따라 서류를 제공하면 대금지급을 받을 수 있으나 계약서 위반이 될 수 있어 매수인으로부터 클레임을 받을 수 있다. 따라서 Incoterms 2000에서 새로이

68) 오세창, 조현정, 전계서. p. 248.

추가된 내용은 매매계약과 일치한 L/C가 개설되도록 하여 L/C의 내용과 매매계약의 내용을 둘 다 만족 시키는 서류를 발급케 함으로 결제 후의 매매 당사자들 간에 발생 할 수 있는 문제점을 없애려는 의도에서 추가되었을 수도 있다⁶⁹⁾.

이러한 추정적 해석은 원칙적으로 COD거래이나 합의에 의해 CAD거래가 가능한 기타조건의 경우에도 확대 적용된다고 볼 수 있다⁷⁰⁾.

⑤ DAP A.6

A.5에 의하면 물품은 양하 준비 완료할 때까지 위험부담은 매도인에게 있고, 운송계약체결 의무가 매도인에게 있기 때문에 운송계약에 따라 있을 수 있는 내용을 전제로 C-rules와 같이 A.6와 B.6을 보면 현실을 인정하여 매수인이 양하 비용을 지급할 수 있는 경우도 예상하고 있다. 그러나 이는 일종의 변형이라 할 수 있다. 왜냐하면 D-rules는 근본적으로 COD거래이며, COD거래의 경우 인도 시 위험과 비용이 이전함이 원칙이기 때문이다. 따라서 이러한 변형의 허용은 비록 이러한 현실을 인정하여 양하 비용의 한계를 분명히 하기 위하여 안내문과 규정상의 반영하고 있다 해도 일종의 변형이므로 Incoterms® 2010의 서문이나 해당규정의 안내문의 원칙과 배치된다. 이러한 현상은 DDP도 마찬가지이다⁷¹⁾.

⑥ DAP B.8

원칙적으로 서류거래인 C-rules의 경우 “운송서류”로 통일하였고, 기타 rules의 경우 원칙적으로 COD거래이기에 “인도증거”로 통일되어 있었으나 최종초안에서 DAP와 DAT만 유일하게 “인도증거”라는 제목 하에 “인도서류”로 표시하고 있다. “인도증거”도 결국 문서형태로 인증되기에 “인도서류”로 한 것 같다. 그렇다면 C-rules외 기타규정의 경우에도 통일되어야 하는데 그렇지 못하는바, 이렇게 구별하는 특별한 이유가 있다면 그 사유를 설명할 필요가 있다⁷²⁾.

69) 오세창, 전계서, p. 293-294.

70) 오세창, 조현정, 전계서. pp. 284~285.

71) 오세창, 전계서. p. 348.

(2) 해상전용정형거래규정

① CFR과 CIF A.8

A.8의 경우, 둘째 절 표현은 B/L을 전제한 표현이다. 모든 운송서류가 이런 성격을 가지는 것이 아니다. 따라서 ‘a subsequent buyer’ 다음에 (negotiable bill of lading)가 반드시 명시되어야 한다⁷³⁾. 왜냐하면 동 서류만이 유통가능 서류이기 때문이다⁷⁴⁾.

② C-rules B.4

Incoterms 2000 B.4의 규정과 달리 1차, 2차, 3차, 최종 초안의 경우 공히 “... accept ...”대신 “take delivery of ...”로 표현하고 있는바, 동일의미의 상이한 표현이라 해도 전자의 표현은 서류거래의 경우 “물품의 인도를 인정”하는 표현으로 “물품의 인도를 수령”하는 표현보다 훨씬 CAD거래의 특색을 나타내는 표현이라 할 수 있다. 후자의 표현대로 하면 A.4에 따라 “물품의 인도를 COD거래의 A.4처럼 물리적으로 수령”하고 목적지에서 “운송인으로부터 물품을 물리적으로 수리, 즉 수령”해야 한다는 물리적 수령의 개념으로 해석되어 CAD거래의 특색을 퇴색시킬 수 있다⁷⁵⁾.

V. 결 론

이상에서 논자의 주장에 대한 결론은 다음과 같다

① 비록 Incoterms® 2010이 보충법(supplement law)으로서 인도의 모델과 주로 물품의 손실의 위험과 물품에 대한 손해에 관한 당사자들 간의 분담에 주로 초점이 주어져 있어 매매계약의 많은 요소들 가운데 일부에만 국한한다 할지라도⁷⁶⁾ 법적지위에 관해서는 해석이 다양하다. schmitthof교수

72) 오세창, 전게서. p. 368.

73) 오세창, 전게서, p. 46.

74) 오세창, 전게서. p. 527.

75) 오세창, 조현정, 전게서. p. 602.

76) Hans Van. Houtte, *op. cit.*, p. 175.

의 주장처럼 광범위한 승인⁷⁷⁾을 Incoterms의 진정한 성격으로 표현하고 있다 할지라도 서문과 안내문의 법적지위를 현재의 표현보다 분명히 하는 표현을 할 필요가 있다.

② Incoterms® 2010 rules에 사용되는 용어나 규정상의 표현 그리고 내용면을 보다 분명히 하면서도 오해가 없도록 일관되게 통일내지는 충분한 설명이 뒤따라야 한다.

③ 규정의 내용들은 Incoterms 2000과 비교해서 문제점이 없지 아니하나 가능한 한 분명하면서도 최대공약수적 성격을 지니도록 노력하고 있는 점은 바람직하다. 그러나 이들의 안내적인 서문의 경우 Incoterms에 대한 기본적인 이해와 Incoterms® 2010 rules 개정동기의 이해에 초점보다는 Incoterms® 2010 rules의 개정동기의 이해에 초점 둔 서문이다. 금후의 개정 시에는 기본적으로 Incoterms의 이해와 개정동기의 이해에 초점을 둔 서문이어야 Incoterms에 대한 기본이해를 전제한 개정 동기를 이해하는데 도움을 줄 수 있다.

④ Incoterms® 2010 rules 국내적용 가능에 따라 국내 상법상에도 일반적인 상관습 인정 규정보다는 구체적인 규정의 반영을 통해 영미와 같이 국내 거래에도 Incoterms® 2010을 적용시킬 필요가 있다.

77) C. M. Schmitthoff., *op.cit.*, p. 41.

참 고 문 헌

- 오세창, 국제상관습론, 계명대학교 출판부, 2002.
- 오세창, C-terms의 문제점과 개정방향, 한국무역학회, 무역학회지, 제 26권 1호, 2001.
- 오세창, Incoterms 2011 초안상의 특징과 문제점, 경영경제, 2009.
- 오세창, 조현정, Incoterms® 2010의 해설, 두남, 2011.
- A. G. Guest, Benjamin's Sale of Goods, 2nd. ed., Sweet & Maxwell, 1981.
- A. H. Kritzer, Guide to Practical Application of CISG, International Kluwer, 1991.
- D. M. Sasson, CIF and FOB Contracts, 2nd ed., Stevens Sons, 1975.
- C. M. Schmittoff. International Trade Usage, Institute of Int'l Business Law & Practice, 1987.
- C. M Schmitthoff, Schmitthoff's Export Trade 9th ed, Stevens Sons, 1990.
- C. Murray, D. Holloway and D.Timson-Hunt, Schmitthoff. Export Trade: The Law and Practice of Int'l Trade, 11th ed., 2007.
- G. Jimenez, ICC Guide to Export-Import Basis, ICC Publishing SA, 1995.
- H. V. Houtte, The Law of Int'l Trade Law, 2nd ed., Sweet & Maxwell, 2002.
- I. Carr. Principles of International Trade Law, Cavendish Publishing Ltd, 1999.
- J. Ramberg, Guide to Incoterms 1990, ICC Publishing SA, 1990.
- J. Ramberg, Guide to Incoterms 2000, ICC Publishing SA, 2000
- J. Ramberg, ICC Guide to Incoterms® 2010, ICC Services Publication, 2010.
- J. O. Honnold, Uniform Law for Int'l Sales under the 1980 CISG, Kluwer Law & Taxations Publishers, 1982.

P. S. Atiyha, John N. Adams, Hector Macqueen., The sale of goods,
Pearson, 2005.

S. Williston, The Law Governing Sales of Goods at Common Law and
under the USA Revised ed., Baker, Voorhis & Co. Inc., 1948.

Incoterms 1953

Incoterms 1990

Incoterms 2000

Incoterms® 2010 Rules

CISG

UCC.

ABSTRACT

A Study on Problems and Attentive of Incoterms® 2010 Rules

Oh, Se Chang

The important and main purpose of revision of Incoterms rules are to adapt it to contemporary commercial practice in world trade, and to contribute to great service to foreign trade.

Incoterms® 2010 revision basically focuses on trade terms to be used for any mode or modes of transport at compared Incoterms 2000 grouping in four basically different categories, and presents trade terms to be used for traditionally seaborne trade. Therefore the former is for trading in manufactured goods involved in containerization, the latter is for trading in commodity.

This study focuses on a motive of revisions and main features of the Incoterms® 2010 rules, an outline, the problems and alternative of them.

In conclusion, I would like present as follows:

① Although they only concerned the models of delivery and critical point, they only say a few of the many factors of a sale contract, that is to say for the division of functions, costs and risks between the contracting parties as supplement law, but the question of the legal position of Incoterms rules is various in different countries and scholars. in spite of that, it must focus on the practical application and the wide acceptance of Incoterms rules in world trade.

② Although they present more simple and clear, unfricative, than Incoterms 2000 rules, in order to help users, the need to unify consistently and fully explanate in contents and expression.

③ Introduction and guidance note of Incoterms® 2010 rules basically focuses on the understanding of a motive of revisions as compared

Incoterms 2000 rules. But it is well advised to do this on the assumption of understanding the various basic meaning of terms.

④ finally, trade concerned regulations take account of the reflection for the application to domestic and international trade according to formally reconization of availability for both trade.

Key Words : Incoterms® 2010, Problems, Alternative