

Incoterms 2010상 물품인도 및 운송계약조건에 관한 연구*

박성철**

-
- I. 서론
 - II. CISG상 물품인도의무와 서류교부의무
 - III. Incoterms 2010상 물품인도의무와
운송계약조건
 - IV. 결론
-

주제어 : 인코텀즈, CISG, 인도의무, 인도방법

I. 서론

오늘날 국제무역거래의 대부분을 차지하고 국제물품매매는 한 당사자의 계약물품인도와 상대방 당사자의 매매대금지급으로 이행되어진다. 일반적으로 계약물품의 인도는 매매계약에서 약정한 방법과 시기에 따라 이루어지게 된다. 따라서 거래 당사자들이 국제물품매매계약에서 인도방법과 인도시기를 구체적으로 약정하는 경우에는 약정한 방법에 따라 이행하면 된다. 그러나 인도 방법은 당해 물품의 종류나 성격에 따라 다를 수도 있으며, 인도 장소의 상관습이나 당해 특정 물품의

* 이 논문은 2015년도 배화여자대학교 학술연구비를 지원받아 수행된 연구임.

** 배화여자대학교 국제무역학과 부교수, E-Mail : scpark834@naver.com

인도와 관련한 기 확립된 관례나 관습에 영향을 받을 수도 있기 때문에 구체적으로 약정하는 것이 용이한 것만은 아니다. 이러한 사유로 인하여 국제물품매매계약에서 당사자들은 인도 장소와 인도시기에 대해서는 구체적인 약정을 하지만 계약물품의 인도 방법에 대해서는 묵시조건에 의존하는 것이 일반적이다.

국제물품매매계약의 묵시조건으로 가장 널리 채택되어 사용되고 있는 것으로 Incoterms가 있다. Incoterms는 국제상업회의소(International Chamber of Commerce : ICC)가 국제물품거래과정에서 정형거래조건(Trade Terms)에 대한 서로 다른 해석으로 인하여 발생할 수 있는 오해와 분쟁을 방지하거나 줄이기 위하여 1936년에 ‘Incoterms 1936’을 최초로 제정하여 발표한 이후에 변화되는 상관습의 수용과 및 보다 실무에 적용 가능한 해석기준을 제시하기 위하여 여러 차례 개정·보완해 오고 있으며, 2015년 3월 현재에는 Incoterms 2010이 사용되고 있다. Incoterms 2010에는 총 11개의 정형거래조건이 규정되어 있으며, 각 정형거래조건별로 인도방법과 인도장소 및 인도시기에 대해서 구체적으로 규정하고 있다. 따라서 국제물품매매계약 당사자간에 인도 방법이나 시기 및 장소에 대하여 별도의 약정이 없는 경우에 Incoterms상의 규정이 해석기준으로 채택될 수 있는 가능성이 매우 높다고 할 수 있다.¹⁾ 따라서 본 논고에서는 Incoterms 2010상 계약 대상물품의 인도와 운송계약 조건과 관련한 규정을 검토함과 동시에 CISG²⁾상의 물품인도의무 및 운송계약과 관련한 규정을 동시에 검토하여 실무적용상의 한계점과 대책을 검토하여 대안을 제시하고자 한다.

Incoterms와 관련한 기존의 연구는 박남규의 “Incoterms 2000의 문제점과 개정방향에 관한 연구”,³⁾ 오세창의 “Incoterms 2010 Rules의 문제점과 대안”,⁴⁾ 전순환의 “Incoterms 2010의 운송계약조항에 관한 연구”,⁵⁾ 김희길의 “Incoterms 2010의 보험계약조항에 관한 고찰”,⁶⁾ 이위식의 “Incoterms 2010의 주요내용과 실무적용상의 문

1) 물론 Incoterms는 임의규정으로 계약 당사자들이 계약에서 채택한 경우에 적용되며, 오늘날 거의 모든 국제물품매매계약의 준거규칙으로 Incoterms를 채택하고 있다.

2) CISG는 1978년에 UNCITRAL(United Nations Commission on International Trade Laws : 국제무역법위원회)에서 1978년 초안을 작성하고 1980년 협약이 채택되었다. 1986년 12월 11일에 미국, 중국, 이탈리아가 동시에 가입하여 11국가가 가입하게 되었으며, 협약 제99조에 따라 10번째 가입국가의 가입일로부터 1년이 경과한 1988년 1월 1일부로 발효하게 되었다. 따라서 우리나라와 무역거래규모가 큰 중국, 미국, 일본 등이 모두 가입되어 있어 실무적 효용성은 증대되었다고 볼 수 있다. 동 협약은 총 4편, 101개 조항으로 구성되어 있으며, 제1편은 CISG의 적용범위와 총칙, 제2편은 계약의 성립, 제3편은 매도인과 미수인의 의무 및 계약위반에 관한 구제, 위험의 이전에 관하여 규정하고 있으며, 제4편은 가입 및 효력발생문제를 규정하고 있다. 국제물품매매계약에 관한 UN협약(United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods)이라고도 한다.

3) 무역상무연구 제46권, 한국무역상무학회, 2010.05, pp. 3~27.

4) 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011.08, pp. 3~54.

5) 무역학회지 제37권 제2호, 한국무역학회, 2012.04, pp. 309~333.

제점” 등 다수가 나와 있으나 일반적인 물품의 인도의무와 인도장소 및 인도시기에 대한 개괄적인 검토를 하고 있으며, 실무적인 관점에서 구체적인 물품인도방법과 관련한 연구는 아직 발견할 수 없다. 따라서 본고에서는 Incoterms 2010에서 규정하고 있는 물품의 인도방법의 실효성과 실무에서 발생할 수 있는 구체적인 물품인도방법을 둘러싸고 나타날 수 있는 문제점들을 중심으로 물품인도와 관련된 문제점을 살펴보고, 그 개선 방안을 제안하고자 한다.

이러한 연구를 위하여 논자는 국내외 기존의 연구 논문 및 참고문헌을 조사 연구하는 문헌적 고찰을 중심으로 연구를 진행하며, 실무 적용상의 한계점을 조사하기 위하여 무역실무 현장의 현상과 현황을 관련 기업체 업무 담당 관리자들을 대상으로 방문상담 또는 전화 등에 의한 상담을 실시했으며,⁷⁾ 그러한 내용을 바탕으로 본인의 현장실무 경험⁸⁾에 비추어 개선안을 제시하고자 하고자 한다.

II. CISG상 물품인도의무와 서류교부의무

1. 국제물품매매계약에서 물품인도의 의미

국제물품매매란 물품과 대금의 국제적인 교환행위라고 할 수 있다. 우리 민법에서는 “매도인은 매수인에 대하여 매매의 목적이 된 권리를 이전하여야 하며 매수인은 매도인에게 그 대금을 지급하여야 한다.”⁹⁾라고 규정하고 있다. 이는 매도인에게 권리이전의무가 있으며, 매수인에게 대금지급의무가 있음을 규정한 것이다. 권리이전의무는 물품의 점유이전 뿐만 아니라 소유권의 이전의무까지 포함하는 것으로 물품인도의무는 국제물품매매계약에서도 마찬가지로 매도인의 가장 중요한 의무 중에 하나이다. 영미법상 “매매”란 매도인이 대금이라는 대가(consideration)를 받고서 물품의 소유권을 매수인에게 이전하거나 이전하기로 합의하는 것을 말한다. 따라서 매매계약에는 본질적으로, 특히 매도인에게 3가지의 의무의 이행이 요구된다. 첫째, 매도인은 매수인에게 물품의 점유권을 이전해야 한

6) 무역상무연구 제53권, 한국무역상무학회, 2012.02, pp. 135~153.

7) 방문업체 : 성우상사(주), 닥터물류(주), 에이블컴(주), 페어콘라인(주), 진영관세사사무소, 관세법인 네오 등.

8) 금성사(현 LG전자)에서 (1979.03-1993.03) 관련 업무 수행한 경력을 바탕으로 함.

9) 한국 민법 제568조 1항.

다. 이는 곧 물품의 인도를 의미한다. 둘째, 매도인은 매수인에게 소유권을 이전해야 한다. 셋째, 매도인은 매수인에게 물품의 위험을 이전해야 한다.¹⁰⁾

Incoterms에서는 국제물품매매계약의 이행과정에 매도인이 해야 할 가장 주된 의무는 A1조항¹¹⁾에서 규정하고 있는 물품제공의무와 상업송장제공의무라고 할 수 있으며, 매수인의 가장 주된 의무는 B1조항에서 규정하고 있는 대금지급의무라고 할 수 있다.

2. 물품인도의무

CISG상에서 물품인도의무와 관련된 내용은 제30조, 제31조, 제32조, 제33조에서 규정하고 있다.

CISG 제30조¹²⁾에서는 매도인은 계약과 협약에 따라 요구되는 물품을 인도하고 (deliver), 물품과 관련된 서류를 교부할 것(hand over)을 규정하고 있으며, 물품의 소유권을 이전할 것을 규정하고 있다. 이러한 내용은 소유권 이전문제를 제외하면, Incoterms 2010 상의 A1조항에서 계약에 일치하는 물품을 제공하고(provide), 상업송장(commercial invoice)을 제공할 것을 요구하는 것과 일치한다. Incoterms는 철저하게 소유권주의에서 탈피하고 있다. CISG도 제4조에서 계약이 판매된 물품의 소유권에 미치는 효과에 대해서는 관계하지 않는다고 규정하고 있으며, 소유권이전 문제와는 별개의 문제로 물품의 인도와 위험의 이전을 중심으로 규정하고 있다.

CISG 제31조에서는 물품의 인도 장소에 관하여 규정하고 있다. 이 조항에서는 매도인이 특정한 장소에서 물품을 인도할 의무가 없는 경우에 대해서 규정하고 있다. 즉, 매매계약에서 인도 장소에 대해서 약정한 바가 있으면 약정한 장소가 인도 장소가 된다. 이는 곧 Incoterms가 매매계약에서 채택되어진 경우에 Incoterms상의 인도장소가 우선 적용된다고 할 수 있다.¹³⁾ 따라서 매매계약에서 채택된 Incoterms 상에 인도장소가 구체적으로 약정되지 않은 경우에 한하여 CISG 제31조가 보충적

10) 오원석 역, UN통일매매법, 삼성사, 1998, p. 252.

11) 내용기술상의 편의상 Incoterms 2010상에 규정되어 있는 11개의 'Rule'을 실무적으로 널리 통용되고 있는 '조건'으로 기술하기로 하고, 각각 10가지씩의 내용을 '조항'으로 기술하기로 한다.

12) CISG 제30조 : The seller must deliver the goods, hand over any documents relating to them and transfer the property in the goods, as required by the contract and this convention.

13) 매매계약에서 Incoterms가 채택된 경우에는 Incoterms는 계약내용의 일부가 되어, CISG 제6조(적용배제 또는 변경) 및 제8조(당사자의 진술, 기타 행위), 제9조(관습 관례)에 의해 CISG보다 Incoterms가 우선 적용된다.

으로 적용된다고 할 수 있다.

CISG 제31조 a¹⁴⁾항에서는 매매계약이 운송을 포함하는 경우에는 최초의 운송인에게 인도(handing over)¹⁵⁾하도록 규정하고 있다. 먼저, 여기서 ‘매매계약이 운송을 포함한다’(if the contract of goods involves carriage of goods)는 것은 매매계약가액에 운임이 포함되는 것으로 본다. 따라서 Incoterms 2010상의 CPT, CIP, CFR, CIF 조건은 매도인이 운송계약을 체결해야 하므로 매매계약에 운송이 포함된 것으로 볼 수 있다.¹⁶⁾ 이는 실무적으로 매도인이 직접 매수인에게 물품을 인도하는 것이 아니라 매수인에게 물품이 인도되기 전에 운송인에게 먼저 인도되어 진다는 것이다. Schwenzler는 CISG 제31조상의 ‘운송’을 매도인이 운송절차를 지정하는 것으로 보고 있다.¹⁷⁾

국제물품매매계약의 표준형태라고 할 수 있는 Incoterms 2010상의 정형거래조건을 중심으로 살펴보면, EXW 조건의 경우에는 매도인의 구내에서 매수인에게 직접 인도하도록 규정하고 있기 때문에 매매계약이 운송을 포함하는 제31조 a항은 적용할 수 없다. 나머지 10개 정형거래조건의 경우에도 별도로 인도장소가 규정되어 있기 때문에 이 조항 즉, 제31조 a항의 적용은 검토해 볼 실무적 실효성이 높지 않다. 다만 매도인이 운송계약을 체결하고 물품을 운송인에게 인도하도록 규정하고 있는 CPT 조건과 CIP 조건의 안내지침(Guidance Note)¹⁸⁾에서 목적지까지의 운송을 위하여 여러 운송인이 이용되는 경우에 첫 번째 운송인(first carrier)에게 인도 시에 위험이 이전하는 것으로 규정하고 있어 CISG의 제31조와 그 맥락을 같이하고 있다. 그런데 Incoterms 2010상의 11개 정형거래조건은 모두 일정한 인도장소를 규정하고 있다. 따라서 실무적으로는 CISG 제31조 a항이 적용될 여지는 많지 않을 것으로 본다.

CISG 제31조 b항에서는 계약이 특정한 물품에 관련되어 있거나, 특정 재고로부터 인출되거나 제조·생산될 불특정물에 관련되어 있으며, 계약 당사자들이 계약체결 시에 물품이 특정장소에 있거나 특정장소에서 제조·생산될 것을 알고 있었던

14) CISG 제31조 a항; if the contract of sale involves carriage of goods-in handing the goods over to the first carrier for transmission to the buyer.

15) CISG 및 Incoterms 2010에서는 물품의 인도를 의미하는 것으로 ‘deliver’, ‘hand over’를 혼용하여 사용하고 있으나, 이 논문에서는 둘 다 ‘인도하다’의 개념으로 번역함.

16) 김상만, “Incoterms 2010이 적용되는 국제물품매매거래에서 CISG상 매도인의 물품인도의무 및 서류인도의무에 관한 고찰”, 통상법률, 법무부, 2011.12, p. 140.

17) I. H. Schwenzler, *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods(CISG)*, 3rd ed., Oxford University Press, 2010, p. 496.

18) 그러나 Guidance Note는 실제적인 Incoterms의 일부분은 구성하는 것은 아닌 것으로 ICC에서 규정하고 있다(ICC, *Incoterms 2010*, The World Business Organization, 2010, p. 8).

경우에는 그 장소에서 매수인의 처분 하에 둔다(placing)고 규정하고 있다. 이 경우는 Incoterms 2010상의 EXW 조건에 해당하는 것으로 해석할 수 있다.

CISG 제31조 c항에서는 기타의 경우에는 계약체결 시에 매도인이 영업소를 가지고 있었던 장소에서 매수인의 처분 하에 둔다고 규정하고 있다. 국제거래에서 이러한 경우는 거의 발생하지 않을 것으로 본다. 다만 국내거래의 경우에는 우리나라 민법과 상법에는 특정물의 인도를 목적으로 하는 채무는 채권이 성립하였을 당시에 “그 물건이 있던 장소”에서 변제해야 하며(민법 제467조 1항), 특정물의 인도 이외의 급부를 목적으로 하는 채무는 이른바 지참채무의 원칙에 따라 “채권자의 현주소”에서 변제해야 하고(민법 제467조 2항), 채무가 영업에 관한 것인 경우에는 “채권자의 현영업소”가 변제의 장소가 되며(민법 제467조 2항), 영업소가 수개인 경우에는 그 거래를 한 영업소가 변제 장소가 된다(상법 제56조)¹⁹⁾고 규정하고 있다.

물품의 인도장소를 규정하고 있는 제31조를 전체적으로 살펴본 결과 운송 중(in transit) 매매가 일어나는 경우 즉, 연속매매의 경우에 물품인도 장소를 어디로 할 것인지에 대한 규정이 없다. 다만 CISG 제68조에서는 운송 중 매매의 경우에 위험은 매매계약 체결 시에 매수인에게 이전한다고 규정하고 있다.²⁰⁾ 그러나 손해발생 시점에 관한 분쟁이 야기될 수 있기 때문에²¹⁾ ‘상황이 그렇게 나타내는 경우에’는 운송서류를 발행한 운송인에게 물품을 인도한 때부터 매수인에게 위험이 이전한다고 규정하고 있다. 여기에서 ‘상황이 그렇게 나타내는 경우’는 매매계약에서 보험증권을 매수인에게 양도하도록 하는 경우에 특별히 적용된다²²⁾고 할 수 있다.

CISG 제32조 1항에서는 계약대상물품의 특징에 대하여 규정하고 있다. 운송인에게 물품을 인도함에 있어 계약대상물품으로서 화인(shipping mark)이나 선적서류 등 기타의 방법으로 특정되지 아니한 경우에 매도인은 물품을 특정하는 탁송통지서(notice of consignment)를 송부하도록 요구하고 있다. Incoterms 2010에서도 이러한 취지를 반영하고 있다. 즉, 실무적으로 운송인에게 물품이 인도되어지는 정형거래조건인 FCA, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP 조건에서는 매도인의 의무 A7조항에서 매도인으로 하여금 매수인에게 선적사실을 통지하도록 의무화하고 있다.

CISG 제32조 2항에서는 매도인이 운송계약 체결을 해야 하는 경우에 적절한 운

19) 오원석 역, 전계서, p. 259.

20) CISG 제68조 ; The risk in respect of goods sold in transit passes to the buyer from the time of the conclusion of the contract. However.....

21) 이러한 분쟁을 방지하기 위해서는 매매계약 내용에 ‘운송의 개시 또는 종료 시에 위험이 이전하는 것’으로 약정하면 된다(John O. Honnold, *Uniform Law for International sales under the 1980 United Nations Convention*, 2nd ed., Kluwer Law and Taxation Publishers, 1991, p. 468).

22) John O. Honnold, *op.cit.*, p. 468.

송수단에 의한 통상적인 조건(*usual terms*)으로 운송계약을 체결하여야 한다고 규정하고 있다. 매도인이 물품의 운송을 수배해야 하는 경우는 Incoterms 2010상 CFR, CIF, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP 조건의 경우이다. 위험이 수출지에서 이전하는 CFR, CIF, CPT, CIP 조건의 경우에는 운송계약의 조건으로 통상의 조건(*usual terms*)의무를 부과하고 있으나 수입지에서 위험이 이전하는 DAT, DAP, DDP 조건의 경우에는 운송계약체결의무는 있으나, 통상의 조건(*usual terms*)의무는 규정하고 있지 않다. 이는 C-Group의 경우에는 운송계약은 매도인이 하지만 운송 중 위험은 매수인이 부담하기 때문에 운송계약조건에 따라서 매수인의 이해관계가 개입될 수 있기 때문이며, D-Group의 경우에 운송계약조건은 전적으로 매도인의 이해관계에 놓이기 때문이다.

CISG 제32조 3항에서는 매도인이 보험계약체결의무가 없는 경우에 매수인의 요청에 따라 매수인이 부보하는데 필요한 정보를 제공해 주도록 요구하고 있다. 이러한 취지가 Incoterms 2010에서도 전체적으로 반영되어 있다. 즉, 매도인이 보험계약체결의무가 없는 경우에는 매수인이 부보하는데 필요한 정보를 제공하도록 A3조항에서 규정하고 있으며(EXW, FCA, CPT, DAT, DAP, DDP, FAS, FOB, CFR 조건), 매도인이 보험계약체결의무가 있는 경우에도 매수인이 추가보험(*additional insurance*)을 취득하는데 필요한 정보를 제공할 것을 요구하고 있다(CIF, CIP 조건).

CISG 제33조에서는 물품의 인도시기에 대해서 규정하고 있다. a항에서는 계약에서 정한 일자에 인도할 것을 규정하고 있으며, b항에서는 기간이 정해져 있는 경우에는 매수인이 어떤 일자를 선택하도록 되어 있지 않는 한 매도인이 그 기간 중 어떤 시기(*any time*)에 인도하도록 규정하고 있다. c항에서 기타의 경우에는 계약 체결 후 합리적인 기간(*reasonable time*)내에 인도하도록 하고 있다. 이에 비하여 Incoterms 2010에서는 11개 정형거래조건 모두에서 합의된 일자 또는 합의된 기간 내(*on the agreed date or within the agreed period*)에 인도하도록 규정하고 있다. 따라서 CISG 제33조 a항의 취지에 따라 Incoterms상의 합의된 일자 또는 합의된 기간이 매매계약서에 약정되면 그 시점이 인도시기로 해석된다.

3. 서류교부의무

CISG 34조에서는 매도인이 물품에 관한 서류를 교부(*hand over*)할 의무가 있는 경우에는 계약에서 정한 시기와 장소에서 계약에서 요구되는 형식에 따라 서류를 교부해야 한다고 규정하고 있다. 한편, Incoterms 2010상에서는 매도인에게 운송계

약체결의 의무가 있는 경우, 즉 CPT, CIP, CFR, CIF 조건의 경우에는 매도인은 통상의 운송서류(usual transport document)를 제공하도록 요구하고 있으며, 매수인에게 운송계약체결의 의무가 있는 경우 즉, FCA, FAS, FOB 조건의 경우에는 매도인은 통상의 인도증빙(usual proof of delivery)을 제공하도록 요구하고 있다. 또한 수입지에서 매수인에게 물품을 인도하는 D-그룹(DAT, DAP, DDP)의 경우에는 매수인이 물품인수가 가능한 서류(document enabling the buyer to take delivery of the goods)를 제공할 것을 규정하고 있다. 따라서 CISG상의 규정내용과 Incoterms 2010상의 규정은 별다른 충돌의 여지가 없는 것으로 본다. Incoterms 2010상에서 요구하는 인도증빙서류를 정형거래조건별로 정리하면 다음과 같다.

<표 1> Incoterms 2010상 인도증빙서류

구 분	인도증빙서류의 종류	비 고
CPT, CIP, CFR, CIF	통상의 운송서류 (usual transport document)	A8 조항
FCA, FAS, FOB	통상의 인도증빙 (usual proof of delivery)	A8 조항
DAT, DAP, DDP	매수인 물품인수 가능서류 (document enabling the buyer to take delivery of the goods)	A8 조항
EXW	규정하지 않음	B8. 매수인에게 인수증명서 제공의무 부여

주 : 저자가 Incoterms 2010의 내용에 따라 분류 정리한 것 임.

III. Incoterms 2010상 물품인도의무와 운송계약조건

현행 Incoterms 2010에는 11개의 정형거래조건에 대해서 규정하고 있다. 각 정형거래조건의 A1조항²³⁾에서는 일반의무로서 물품 제공(provide)의무를 규정하고, A4·B4조항에서 구체적인 인도방법과 인도 장소 및 시기에 대해서 규정함으로써 물품인도의무를 규정하고 있다.²⁴⁾ 또한 A3·B3조항에서는 운송계약의 조건과 운송

23) 내용기술상의 편의상 Incoterms, 2010상에 규정되어 있는 11개의 'Rule'을 실무적으로 널리 통용되고 있는 '조건'으로 기술하기로 하고, 각각 10가지씩의 내용을 '조항'으로 기술한다.

계약체결의무자에 대해서 규정하고 있다. 이하에서는 각 정형거래조건별로 A1조항, A3·B3조항 및 A4·B4조항의 내용을 상세하게 검토하기로 한다. 그런데 A1조항의 내용은 11개 정형거래조건 모두 매매계약상 매도인으로서 매수인에 대한 일반적인 물품제공의무에 대해서 단순기술하고 있다.²⁵⁾ A3조항에서 운송계약 체결의무자만 단순히 규정하고 있는 경우에는 별다른 다툼의 소지가 없으나, 운송조건을 동시에 규정하고 있는 경우에는 운송조건의 적절성을 검토해 볼 필요가 있다. 그리고 A4조항에서 물품의 인도방법을 구체적으로 명시하고 있는 경우에 적절성을 검토해 볼 필요가 있다.

1. EXW 조건과 인도 관련 규정상의 한계

Incoterms 2010 EXW 조건 A3조항에서는 매도인과 매수인 중 누구에게도 운송계약체결의무를 부과하지 않고 있다. 이는 운송계약체결과 관련하여 서로 상대방에게 어떠한 이해관계의 충돌을 야기 시키지 않기 때문이며, 매도인은 A1조항에 따라 물품인도의무만 이행하면 된다. A4조항에서는 ‘지정된 장소의 합의된 지점’에서 운송용구에 적재하지 않고 ‘매수인의 처분하에 둬’²⁶⁾으로서 물품인도를 해야 한다고 규정하고 있다.²⁷⁾ 그리고 합의된 일자 또는 합의된 기간 내에 인도할 것을 요구하고 있다. 여기에서 ‘지정된 장소의 합의된 지점’이란 매도인의 국가 내에 매도인의 영업장 구내의 어떤 장소나 지점이 될 것이다. 그런데 이 조항에서 ‘매도인의 영업장 구내나 어떤 장소’에 대한 내용이 규정되어 있지 않기 때문에 실무적으로 인도장소가 매도인의 구내가 아닌 어떤 다른 장소로 합의될 수도 있는 것으로 보여 혼란스러운 부분이 있다. 즉, 각 정형거래조건에 대한 안내에 해당하는 안내지침(Guidance Note)에서는 ‘매도인의 구내 또는 기타 지정된 장소(작업장, 공장, 창고 등)’로 언급하고 있으나, 안내지침(Guidance Note)은 실제적인 Incoterms Rule이 아니라고 ICC의 기록물에서 제시하고 있다.²⁸⁾ 따라서 본문규정으로 완결시키기

24) Incoterms 2010상의 A1조항은 매도인의 일반의무인 물품제공의무이며, A4조항이 구체적인 물품인도의무를 규정하고 있는 조항이라고 할 수 있다. 일반의무로서 물품제공의무와 물품인도의무는 의미상 구별되는 개념으로 이해될 수 있다.

25) A1. The seller must provide the goods.... in conformity with the contract of sale.

26) ‘매수인의 처분하에 둔다’는 것은 매수인이 점유취득이 가능한 상태로 둔다는 것이지 매도인이 점유이전행위를 할 필요는 없다(김상만, 전제논문, p.136).

27) EXW A4. Delivery ; The seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer at the agreed point, if any, at the named place of delivery, not loaded on any collecting vehicle.

28) ICC, *Incoterms 2010*, ICC, p. 8; The Guidance Notes are not the part of the actual Incoterms, 2010

위해서는 A4조항이 다음과 같이 보완되어야 할 것이다. “The seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer at the agreed point, if any, at the named place of delivery *at the seller’s premises or at another named place(i.e., works, factory, warehouse, etc.) not loaded.....*”

또한 ‘매수인의 처분하에 둔다’는 것은 매수인에게 점유권의 이전은 물론 사용, 처분권을 이전한다는 개념으로 파악할 수 있다. 그런데 여기에서 매도인의 물품인도 방법으로 운송용구에 적재하지 않고 인도하는 것으로 규정하고 있다. 그러나 실무적인 관점에서 보면, 매수인이 운송인을 지정하거나 또는 직접 물품을 인도수령(taking delivery)하기 위하여 운송용구를 가지고 매도인의 구내의 합의된 지점에 도착 한 후, 매수인 또는 지정된 운송인이 직접 운송용구에 적재하거나 적재하기 위한 용역계약을 추가로 주선해야 하는 업무절차상의 번거로움이 발생한다. 이는 실무적으로 매수인 당사자를 매우 불편하게 하거나 불필요한 비용의 발생을 초래할 수 있다. 따라서 이러한 경우에 실무적으로 운송용구에 물품을 적재하기에 훨씬 용이한 위치에 있는 당사자는 매도인이라고 할 수 있다. 매도인에게 운송용구상 적재의무를 부여하는 것이 자연스러울 뿐만 아니라 합리적이다.²⁹⁾ 이는 물론 무역 업무에 충분한 지식이 없거나 직접 해외 무역에 관심이 없는 매도인의 경우에도 커다란 무리 없이 수행할 수 있는 단순 업무라고 할 수 있다. 그렇지 않은 경우에 차라리 RAFTD(Revised American Foreign Trade Definition, 1990)와 마찬가지로³⁰⁾ Incoterms상에 운송용구 적재의무에 대한 규정을 두지 않는다면, 상도의상 또는 상관례상 매도인이 운송 용구 상에 적재인도 하는데 별다른 다툼이 발생할 것으로 보여 지지 않는다. 따라서 매수인이 제공한 운송용구상에 적재인도의무를 매도인에게 부여하도록 개정하든지 일반적인 상관례에 맡기기 위하여 운송용구상 적재인도여부를 규정하지 않는 것이 바람직하다. 이렇게 함으로써 후술하는 FCA 조건에서 매도인의 구내에서 인도시 물품을 인도하는 방법과 일관성을 유지할 수 있다.³¹⁾ Jan Ramberg는 매도인은 물품이 매수인이 가져온 운송수단 상에 적재될 수 있도록 램프에 옮겨주는 협조를 하며, 또한 포크리프트 등을 사용하여 물품을 적재해 주는 지원을 할 수 있다고 지적하면서 그러한 경우에는 EXW ‘loaded upon

rules...

- 29) 그러나 동일하게 매도인의 구내에서 물품을 운송인에게 인도하는 FCA 조건의 경우를 살펴 보면, A4 a) “If the named place is the seller’s premises, when the goods have been loaded on the means of transport provided by the buyer.....” 라고 되어 있다. 여기에서는 매도인의 구내에서 운송인에게 인도시 매도인에게 운송용구상 적재인도의무를 부과하고 있다.
- 30) RAFTD 1990상의 EXW 조건에서는 적재인도 여부에 대한 규정이 없으며, 매수인의 처분하에 두는 것으로 규정하고 있다.
- 31) FCA 조건에서는 매도인의 구내에서 인도시 매도인에게 적재인도의무를 부여하고 있다.

departing vehicle'이라는 문구를 추가하도록 요구하고 있다.³²⁾ 그러나 기본적으로 매도인에게 적재인도의무를 부여하는 것이 보다 합리적이라고 판단된다.

2. FCA 조건과 인도관련 규정상의 한계

FCA 조건은 원칙적으로 매도인에게 운송계약의 체결의무는 없다.³³⁾ 그러나 매수인이 요구하거나 매도인이 운송계약을 체결하는 것이 상관습이라면 매도인은 통상의 조건(*usual terms*)으로 운송계약을 체결할 수도 있다.³⁴⁾ 이러한 경우, 즉 매수인이 요청하거나 매도인이 운송계약을 체결하는 것이 상관습인 경우에도 매도인은 운송계약의 체결을 거절할 수 있으며, 운송계약체결을 거절하고자 하는 경우에는 즉시 통지하여야 한다. 따라서 원칙적으로 매수인이 운송계약을 체결하고³⁵⁾ 운송인을 매도인에게 통지하면³⁶⁾ 매도인은 지명된 운송인에게 물품을 인도하면 된다. 그런데 *Incoterms 2010*의 FCA 조건 A4조항에서는 인도 장소가 매도인의 구내(*seller's premises*)인 경우와 그렇지 않은 경우로 나누어서 인도 방법을 달리 규정하고 있다.³⁷⁾ 즉, 매도인의 구내가 인도 장소로 지정된 경우에는 매수인이 지정한 운송인의 운송 용구 상에 적재 인도하도록 요구하고 있다. 이것은 EXW 조건에서의 규정하고 있는 내용과는 달리 규정된 것으로 해석된다. 따라서 *Incoterms 2010*상의 인도방법에 관한 규정이 일관성을 결여하고 있다고 보여 진다. 그러나 여기에서는 매도인에게 운송용구상 적재인도를 요구하는 것은 앞서서도 언급한 것처럼 실무상의 편의를 반영한 것으로 볼 수 있다. 한편 기타의 장소인 경우에는 매도인은

32) Jan Ramberg, *ICC Guide to INCOTERMS 2010*, ICC, The world business organization, 2011, p. 89.

33) FCA A3조 a항.

34) 이러한 규정은 FCA, FOB, FAS 조건에서 동일하게 규정되어 있다. 전순환은 "Incoterms 2010의 운송계약조항에 관한 연구"(전계논문)에서 이와 같이 매수인의 요청이나 상관행에 따라 매도인이 운송계약을 체결하는 경우에도 위험과 비용은 매수인부담이기 때문에 운송계약이 고가로 되거나 예상치 못한 상황이 발생하여 운송설비를 이용할 수 있는 경우에 그런 위험은 매수인이 부담해야 하므로 유의해야 한다고 지적하고 있다. 그러나 매도인이 체결해야 하는 운송계약의 조건을 통상의 조건(*usual terms*)로 제시되어 있기 때문에 통상의 조건에 비추어 판단해야 할 것이다.

35) FCA B3조 a항.

36) 실무에서 이를 노미(*Nomi*)라고 한다.

37) FCA A4; Delivery is completed: a) If the named place is the seller's premises, when the goods have been loaded on means of transport provided by the buyer. b) In any other case, when the goods are placed at the disposal of the carrier or another person nominated by the buyer on the seller's means of transport ready for unloading.

자신이 신고 간 운송 용구상에서 하역하지 않고 하역 준비를 한 상태에서 인도를 하도록 규정하고 있다. 여기에서 하역 준비는 매도인이 해야 한다는 내용을 실무적으로 해석해 보면, 신고 간 화물 트럭에서 하역할 수 있도록 운송과정에 필요한 고정 장치를 풀고 언제든지 하역용 기기를 사용할 수 있는 상태로 둔다는 것이다. 그러한 준비 상태에서 매수인은 운송계약을 할 때 별도로 하역(unloading)에 필요한 용역계약을 주선하거나 지정 운송인에게 그 용역을 별도로 명시하여 의뢰해야 하는 문제가 있다. 또한 매도인이 이용하는 운송수단이 무엇인가에 따라 하역에 필요한 수단과 하역 방법을 달리 약정해야 하는 문제도 발생한다. 따라서 이러한 경우에도 매도인이 운송인에게 인도하는 장소에서 하역에 대한 의무를 매도인에게 부여하면, 하역준비와 하역을 일괄적으로 수행하여 물품의 인도를 하는 것이 보다 실무적으로 용이한 방법으로 평가되어 진다. 실무적으로 매도인은 자신의 운송용구상에 물품을 적재해 둔 상태로 업무를 마감할 수는 없을 것이며, 관례상 자기가 신고 간 화물을 양륙해 주는 것이 일반적이라고 할 수 있다. 더욱이 물품을 인도해야하는 지리적 장소가 외국이 아니라 매도인의 국내가 되기 때문에 더욱 그러하다. 만약에 하역 의무를 매수인에게 부여 한다면, 매수인의 하역지체로 인하여 매도인의 운송용구의 이동이 지체되면서 예기치 않은 또 다른 비용문제가 발생할 수 있는 소지가 있다. 따라서 FCA 조건 하에서는 인도장소가 매도인의 구내인 경우에는 매도인에게 매수인이 지정한 운송인의 운송 용구 상 적재인도의무를 부여하고, 기타 장소의 경우에도 매도인에게 운송 용구 상에서 하역인도의무를 부여하는 것이 실용적이라고 판단된다.

3. CPT·CIP 조건과 인도관련 규정상의 한계

CPT·CIP 조건은 매도인이 운송계약을 체결하여 운송인에게 인도하는 정형거래조건이다. 따라서 매도인 자신이 운송계약을 체결한 운송인에게 인도하는 것으로 FCA 조건에서 운송인에게 인도하는 경우와는 다른 성질을 갖는다. 즉, FCA 조건의 경우에는 매수인이 운송계약을 체결하여 운송인으로 하여금 매수인을 대리하여 매도인으로부터 물품을 수령하도록 하고 있기 때문에 매도인이 운송인에게 물품을 인도하는 것은 매수인에게 인도하는 것으로 간주할 수 있으나, CPT·CIP 조건의 경우에는 매도인 자신이 운송계약을 체결한 운송인이기 때문에 매도인이 운송인에게 물품을 인도하는 것이 매수인에게 물품을 인도하는 것으로 간주할 수 없다. 이 때 운송인은 매도인의 대리인 자격으로 수입지에서 매수인에게 물품을

전달해 주는 것으로 해석할 수 있다. Incoterms 2010에서는 운송인에게 인도하는 방법에 대해서는 구체적인 제시가 없으며, 단순히 운송인에게 넘겨주는(hand over) 것으로 인도의무가 완료된다. Incoterms 2010 CPT·CIP 조건의 A3조항에서 매도인이 체결하는 운송계약의 조건에 대해서만 규정하고 있다. 매도인이 체결하는 운송계약은 통상의 조건(usual terms)으로 할 것을 요구하고 있다. 운송계약의 조건은 운송중 위험 부담자가 매수인이기 때문에 매수인의 이해관계와 깊이 관련되어 있다.

그러나 운송인에게 물품을 인도하는 구체적인 인도 방법에 대한 규정이 없는 것은 FCA 조건과는 달리 운송계약을 매도인이 하기 때문에 재량권을 부여한 것이다. 즉, 매수인이 부담할 수 있는 비용이 없기 때문에 구체적인 인도 방법상의 문제는 매도인이 운송계약을 체결하면서 스스로 해결하도록 요구하고 있는 것으로 보인다. 그러나 운송인에게 물품을 인도하는 것은 위험의 분기점으로서 중요한 기능을 하고 있는 요소이며, 운송인에게 인도한다는 물리적인 측면에서는 FCA와 다르지 않다. 따라서 CPT·CIP의 경우에도 FCA와 마찬가지로 매도인의 구내에서 인도 시는 운송용구 상에 적재인도가 적절하며, 기타 장소의 경우에도 매도인으로 하여금 운송용구에서 하역하여 인도하도록 하역의무를 매도인에게 지우는 것이 위험의 분기점을 명확히 할 수 있으며, 일관성이 확보되어 합리적이라고 할 수 있다. 이는 운송계약을 매도인이 체결하기 때문에 운송계약상에서 적절히 약정할 수 있다.

또한 CPT, CIP 조건에서 운송계약을 매도인이 체결하기 때문에 운송계약의 조건을 통상의 조건(usual terms)로 규정하면서 목적지(수입지)에서 화물 양륙비 부담 문제와 관련된 기준은 A6조항(Allocation of costs)에서 제시하고 있다. 즉, 운송계약 하에서 매도인 계정으로 되어 있는 목적지에서의 양륙비(unloading costs)를 매도인이 부담하는 것으로 규정하고 있다.³⁸⁾ 그리고 B6조항에서는 운송계약하에서 매도인의 계정이 아닌 양륙비를 매수인이 부담하는 것으로 규정하고 있다.³⁹⁾ 이와 같은 경우에 정기선운송이 적용되면 매도인이 체결하는 운송계약의 내용에 양륙비가 포함되었지만 용선운송인 경우에는 용선운송계약조건에 따라 매수인의 양륙비 부담여부가 결정된다. 즉, 매도인이 용선운송계약을 체결하면서 FO 조건⁴⁰⁾으로 약정하게 되면 수입지 목적항에서 별도의 양륙비를 매수인이 부담해야 하는 문제가 발생한다. 이는 매수인에게 불확실성을 초래할 수 있는 문제이므로 A3조항에서 운

38) CPT A6 b) The seller must pay the freights and all other costs resulting from A3 a), including the costs of loading the goods and any charges for unloading at the place of destination that were for the seller's account under the contract of carriage.

39) CPT B6 c) The buyer must pay unloading costs, unless such costs were for the seller's account under the contract of carriage.

40) Free Out조건으로 선주가 양륙비를 부담하지 않는 조건이다.

송계약의 조건을 명시하면서 일괄적으로 매도인이 양륙비를 부담하는 조건으로 체결할 것을 명시하는 것이 혼란을 방지할 수 있을 뿐만 아니라 운송계약의 형태나 운송계약의 조건에 따라 하역비부담자가 달라지는 불확실성을 제거할 수 있을 것이다. 그렇지 않으면 매매계약 시에 운송계약의 조건을 합의해야 하는 현실적인 어려움이 있다.

4. DAT·DAP·DDP 조건과 인도관련 규정상의 한계

Incoterms 2010상의 D-Group에 해당하는 DAT·DAP·DDP 조건은 수입지에서 물품의 인도가 이루어지는 양륙지 인도조건이다. DAT 조건의 경우에는 목적지 항구의 터미널에서 운송용구로부터 하역하여 매수인의 처분 하에 두도록 요구하고 있다.⁴¹⁾ 따라서 매도인은 운송계약 체결 시에 하역조건과 관련하여 운송계약에 분명히 명시할 필요가 있다. 이 경우에는 일반적으로 운송인이 목적지 항구 터미널에서 일정범위의 영업을 영위하고 있을 것으로 간주하여 매도인이 운송계약 체결 시에 하역조건을 명시하여 약정하는데 별 무리가 없을 것으로 보인다. 그러나 DAP·DDP 조건의 경우에는 운송용구로부터 하역준비가 된 상태로 매수인의 처분 하에 두는 것으로 규정하고 있다.⁴²⁾ 따라서 하역에 대한 책임은 매수인에게 있다. 이는 인도 장소가 매수인의 관리 하에 놓여 있다고 보고 하역의무를 매수인에 부여하는 것으로 규정하고 있다. 그러나 DAP의 경우에는 인도장소가 매수인의 영업장 범위에 있지 않을 수도 있다. 따라서 매수인의 영업장이 아닌 경우에는 매수인은 하역을 위한 별도의 용역계약을 체결해야 한다는 실무상의 난제가 발생할 수 있다. 만약에 하역의무를 매도인에게 부여한다면 매도인이 운송계약체결 시에 충분히 하역조건을 약정할 수 있을 것이다. 그러면 매수인은 하역되어 있는 화물을 수령하기만 하면 된다. 따라서 DAP, DDP 조건의 경우에도 인도장소가 매수인의 영업장 범위 내에 있는 경우에는 하역준비가 된 상태로 운송용구상 인도를 규정하는 것이 합리적이며, 기타 장소의 경우에는 운송용구로부터 하역인도가 바람직하다.

41) DAT. A4. The seller must unload the goods from the arriving means of transport and must then deliver them by placing them at the disposal of the buyer.....

42) DAP. A4. The seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer on the arriving means of transport ready for unloading

5. FAS·FOB·CFR·CIF 조건과 인도관련 규정상의 한계

현행 Incoterms 2010상으로 FAS·FOB·CFR·CIF 조건은 모두 해상운송에만 사용할 수 있는 정형거래조건이다. FAS 조건하에서 매도인은 물품을 매수인이 지정한 선측에 두거나 그렇게 기 인도된 경우에는 주선함으로써 인도를 할 수 있다. 주선(procuring)한다는 것은 운송 중(in transit)에 매매가 되는 경우에 적용할 수 있도록 하기 위한 것이다. 즉, 운송 중 매매의 경우에 2차 매도인(1차 매수인)은 물품을 물리적으로 선측에 둘 수가 없기 때문에 이미 그렇게 인도된 물품을 매수인에게 주선(procuring)함으로써 인도의무를 이행할 수 있도록 했다. 그러나 구체적으로 어떻게 하는 것이 주선하는 것인지에 대해서는 규정이 없다. 실무적으로 어떻게 하는 것이 주선(procuring)에 해당하는지는 당사자 간의 위험이전과 관련되어 있기 때문에 중요한 의미를 가진다. 즉 FAS 조건 A5조항(transfer of risks)에는 A4조항(delivery)에 따라서 인도된 때를 위험의 분기점으로 규정하고 있다. 한편, CISG 제 68조에서는 운송 중 매매의 경우에 계약체결 시에 위험이 이전하는 것으로 규정하고 있다.⁴³⁾ 운송 중 매매의 경우에 주선의 실질적인 의미는 계약 대상 물품의 소유권을 양도하는 것으로 볼 수 있다. 이는 매매계약에 따라서 물품의 권리를 표창하고 있는 운송서류 즉, 선하증권을 양도하는 것이 주선업무의 본질이라고 볼 수 있다. 따라서 운송 중 매매의 경우에 계약체결 시에 위험이 이전하는 것으로 규정하고 있는 CISG 제68조의 규정은 합리성을 가지고 있다고 판단되어 진다. 이러한 주선인도에 관한 규정은 FOB·CFR·CIF 조건에서 동일하게 적용된다. FOB·CFR·CIF 조건 하에서 물품인도의 구체적인 방법은 물품을 본선의 갑판상에 두거나 (placing them on board the vessel) 주선인도(procuring the goods so delivered)하는 것으로 규정하고 있다. 물품을 갑판 상에 둔다는 것은 실무적인 해석상에 어려움은 없어 보인다. 이는 과거에 물품이 본선 난간(ship'rail)을 통과할 때 위험이 이전된다는 추상적인 개념으로 인하여 위험이전 시점에 대한 불확실성을 제거하여 한층 명확하게 된 것으로 평가된다. 또한 해상 운송 중 물품이 전매되는 경우, 즉 연속매매(string sales)의 경우에 매도인은 이미 선적되어 있는 물품을 다시 본선에 인도하는 것이 물리적으로 불가능하기 때문에 주선인도를 규정하고 있다.⁴⁴⁾

그런데 보다 실무적인 측면에서 ‘물품을 갑판 상에 둔다’는 것을 검토해 볼 필요가 있다. 오늘날 무역 운송의 대부분을 차지하고 있는 컨테이너운송이다. 컨테이너운송인 경우에 수출상인 매도인은 컨테이너를 물리적으로 본선 갑판 상에 인도할

43) CISG. Art. 68.

44) Incoterms 2010 FAS, FOB, CFR, CIF의 A4

수 있는 입장에 있지 못하다. 그럼에도 불구하고 오늘날 우리나라 무역실무 현장에서는 컨테이너 운송의 경우에도 여전히 FOB 조건을 사용하고 있는 경우가 많다. 물론 ICC(International Chamber of Commerce)에서는 이와 같은 컨테이너 운송의 경우에는 FCA 조건을 사용하는 것이 바람직하다고 강조하고 있으나, 오랜 기간 동안 실무 현장에서는 잘 수용되고 있지 않고 있다. 이 문제에 대해서 실무 상관습을 Incoterms 규정에 과감히 수용해 보는 방법을 고민해야 할 것이다.

기존의 많은 논문에서 이와 같은 경우에 위험의 공백문제 등이 발생할 수 있음으로 FOB 조건을 사용하지 말고 FCA 조건을 사용해야 한다고 강조하고 있다. 그러나 실무자들에게 이러한 것을 강제할 수 없는 상황 하에서 컨테이너운송에 현실적으로 FOB 계약을 사용하고 있는 점을 감안하여 합리적으로 수용할 수 있는 방안을 찾아야 할 것이다. 즉, 규칙의 정통성을 유지하면서 실효성 측면에서 실무의 관습을 수용할 수 있는 방안을 마련해야 한다. 즉, FOB 조건하에서 ‘본선갑판상의 인도’의 개념을 확장하여 컨테이너 운송인 경우에는 컨테이너를 ‘CY에서 운송인의 관리 하에 두었을 때’를 ‘인도’의 개념으로 추가하면 FOB 계약 하에서 컨테이너 운송을 이용하는 관습을 자연스럽게 수용할 수 있지 않을까 하는 관점에서 조심스럽게 제안해 본다. 그러면 컨테이너 화물인 경우에는 컨테이너를 매수인이 지정한 CY(container yard) 운영자에게 인도함으로써 인도가 완료되고, 위험이 이전하는 것으로 규정할 수 있다. 이렇게 되면 위험의 공백 문제는 해결된다. 다만 현행 실무에서 CY에서 발생하는 비용(THC와 같은 비용)의 부담자가 자연스럽게 매수인에게 넘어간다는 사실을 간과하지 말아야 한다. 물론 이렇게 되는 경우에는 FCA 조건의 존재의의가 상당히 약화된다. 그럼에도 불구하고 FCA 조건은 컨테이너 해상운송이외의 다른 운송의 경우에 적용될 여지가 있기 때문에 양립은 가능하다. 이 문제는 매매계약체결 과정에서 자연스럽게 협의될 수 있을 것으로 본다. 그러나 실무자들은 특별히 약정하지 않는 한 현행 Incoterms 2010하에서 컨테이너 운송인 경우에는 원칙적으로 FOB, CIF, CFR 조건을 사용할 수 없다는 사실을 인식하고 있어야 한다. 따라서 필요한 경우에는 “FOB Busan CY”, “FOB Incheon airport”와 같은 변형된 FOB 조건⁴⁵⁾을 사용할 수 있도록 하여 위험과 비용의 분기점을 명확히 상호 이해하고 거래에 임해야 불필요한 분쟁을 회피할 수 있을 것이다.

또한 Incoterms 2010상 FOB, FCA, FAS 규칙의 경우에 매도인이 물품을 인도했다는 사실을 매수인에게 통지하도록 규정하고 있는 A7조항⁴⁶⁾에서는 이러한 통지의무

45) Incoterms는 당사자간에 합의로서 규칙의 내용을 변경하는 것을 금지하지 않는다(ICC, *Incoterms 2010*, ICC, Publication No. 715E, 2010, p. 9).

46) FOB A7) The seller must, at the buyer's risk and expense, give the buyer sufficient notice~~.

의 이행에 따른 비용과 위험의 부담자로 매수인을 지정하고 있다. 이는 과거의 Incoterms에서는 규정하고 있지 않았던 내용으로써 오히려 불확실성을 증폭시키는 요인이 된다고 본다. 즉, 매도인이 이러한 통지의무를 이행하지 않으면 일종의 계약 위반(breach of contract)을 구성하는 것으로 해석됨에도 불구하고 그 비용과 위험부담자는 매수인으로 규정하고 있는 것은 불합리하다고 판단된다. 향후 재검토가 필요한 부분이라고 판단된다. 정형거래조건별 인도방법의 개선안을 정리하면 다음과 같다.

<표 2> 인도방법의 개선 방안

구분	Incoterms 2010	개선 방안	비고
EXW	운송수단 비적재인도	운송수단 적재인도	매도인적재의무 추가
FCA	매도인구내 인도 시: 운송용구상적재인도	매도인구내 인도 시: 운송용구상 적재인도	현행유지
	기타장소 인도 시 : 하역준비된 상태로 운송용구상 인도	기타장소 인도 시: 매도인의 운송용구로부터 하역인도	매도인하역의무 추가
CPT CIP	운송인에게 인도 (handing over)	운송형태에 관계없이 수입지에서 매도인에게 양륙의무로 통일	매도인에게수입 지양륙의무추가
DAT	운송용구에서 하역 인도	운송용구에서 하역인도	현행유지
DAP DDP	하역준비된 상태로 운송용구상 인도	매수인의 영업장내 인도시 : 하역준비된 상태로 운송용구상 인도	인도장소가 매수인의 영업장 내인 경우에 기타 장소의 경우로 나누어 인도방법 규정
		기타장소 인도시 : 운송용구에서 하역인도	
FAS	선측에 인도	선측에 인도	현행유지
FOB CFR CIF	본선 상에 인도	본선상 또는 CY인도	컨테이너 CY인도 추가

주 : 저자가 정형거래조건별 인도방법에 따라 분류·정리한 것임.

IV. 결 론

지금까지 국제물품매매계약에서 물품의 인도와 운송계약조건에 대해서 검토해 보았다. 개별의 매매계약에서 물품의 인도와 관련된 구체적인 조건을 상세하게 약정하는 것이 가장 바람직하겠지만 실무적으로 모든 조건을 매매계약서에 명시하는 것이 용이하지 않다. 따라서 실무적으로는 ICC에서 제정해 놓은 Incoterms에 따라서 물품인도와 관련된 매매 당사간의 기본적인 의무를 약정한다. 그러나 지금까지 살펴본 바와 같이 현행 Incoterms 2010상에는 실무 현장에서 물품인도와 관련하여 발생할 수 있는 몇 가지 문제들을 간과하고 있는 것으로 보인다. 따라서 본 논문에서는 이러한 문제들에 대한 검토와 아울러 그 대안들을 제시해 보았다. 정리하면 다음과 같다.

첫째, EXW A4 조항은 Guidance Note와 독립적으로 완전한 조항이 될 수 있도록 다음과 같이 보완되어야 한다. “The seller must deliver the goods by placing them at the disposal of the buyer at the agreed point, if any, at the named place of delivery *at the seller’s premises or at another named place(i.e., works,factory, warehouse, etc.) not loaded.....*” 그리고 매도인의 구내에서 인도하는 것을 전제하고, 매도인이 매수인의 운송용구 상에 적재 인도하도록 개정하는 것이 실무적으로 효용이 크다고 할 수 있다. 그리고 이것은 FCA 조건의 A4조항과도 일치시키는 것이라고 할 수 있다.

둘째, FCA 조건의 경우 기타 장소에서 인도 시 매도인의 운송용구로부터 하역 인도하는 것으로 개정하는 것이 합리적이다.

셋째, CPT, CIP 조건의 경우에 수입지에서의 양륙비를 운송형태에 관계없이 매도인이 부담하는 것으로 개정하면 혼란을 방지하고 운송계약의 조건에 따라 하역비 부담자가 달라지는 불확실성을 제거할 수 있다.

넷째, DAP, DDP 조건의 경우에는 수입지에서 인도장소가 매수인의 영업장 범위 내인 경우에는 현행처럼 운송용구상 인도가 바람직하지만 기타 장소의 경우에는 매도인에게 운송용구로부터 하역인도가 바람직하다. 이는 DAT 조건의 경우와 일관성을 유지하는 측면에서도 필요하다.

다섯째, FOB, CFR, CIF 조건의 경우에 인도장소를 본선인도에서 본선인도 및 CY 인도로 개정하여 오늘날 무역운송의 대부분을 차지하는 컨테이너 해상운송의 경우에도 적용할 수 있도록 하여 실무상관습을 과감히 수용할 것을 조심스럽게 제안해 본다.

참 고 문 헌

- 박남규, “Incoterms 2000의 문제점과 개정방향에 관한 연구”, 무역상무연구 제46권, 한국무역상무학회, 2010. 05.
- 오세창, “Incoterms 2010 Rules의 문제점과 대안”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011.08.
- 김희길, “Incoterms 2010의 보험계약조항에 관한 고찰”, 무역상무연구 제53권, 한국무역상무학회, 2012.02.
- 전순환, “Incoterms 2010의 운송계약조항에 관한 연구”, 무역학회지 제37권 제2호, 한국무역학회, 2012.04.
- 오원석 역, UN통일매매법, 삼영사, 1998.
- 김상만, “Incoterms 2010이 적용되는 국제물품매매거래에서 CISG상 매도인의 물품인도의무 및 서류인도의무에 관한 고찰”, 통상법률, 법무부, 2011.
- I.Schwenzer, *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods(CISG)*, Oxford University Press, 3rd ed., 2010.
- Jan Ramberg, *ICC Guide to INCOTERMS 2010*, ICC, The world business organization, 2011.
- John O Honnold, *Uniform Law for International sales under the 1980 United Nations Convention*, 2nd ed., Kluwer Law and Taxation Publishers,1991.
- ICC, *Incoterms 2010*, ICC, The World Business Organization,2010.

ABSTRACT

A Study on the Delivery of Goods and Conditions of Contract of Carriage under Incoterms 2010

Sung-Cheul PARK

The aim of this study is to examine the obligations of delivery of the goods focusing on the methods of delivery under the Incoterms 2010, comparing with CISG. The Incoterms 2010 provides various methods of delivery of the goods under the each rule(11 rules). And it is a little confusing for the parties of the contract of sales. This study reviewed specific methods of delivery of the goods with the view of practitioner. The purpose of Incoterms is to avoid misunderstanding of the contract of sales and to promote the international transactions. The uncertainties of the Incoterms 2010 shall cause disputes between the parties. Especially, when vehicles are used to pick up and deliver the goods, which party is responsible for the loading and unloading the goods. Under the D-term, which party is responsible for unloading the goods from the vehicle reached at the named place of destination is a little confusing. This study suggest some ideas on the specific methods of delivery to mitigate uncertainties and accept current practices at the field.

Firstly, under the EXW rule, the seller must deliver the goods on the arriving means of transport at the seller's premises. Secondly, under the FCA rule, the seller must deliver the goods unloaded at the other place except seller's premises. Thirdly, under the CPT, CIP rules, the seller must deliver the goods unloaded irrespective of the mode of transport at the place of destination. Fourthly, the FOB, CFR, CIF rules must adapt the container transport practice.

Keywords : Incoterms, CISG, Obligations of Delivery, Methods of Delivery