

정형거래조건별 비용분담의 쟁점에 관한 연구*

- Incoterms 2010을 중심으로 -

박 성 철**

-
- I. 서 론
 - II. 정형거래조건별 비용분담의 주요쟁점
 - III. 주요 쟁점별 해결방안
 - IV. 결 론
-

주제어 : Incoterms, 정형거래조건, 매도인의 의무, 매수인의 의무

I. 서 론

국제무역실무에서 매도인과 매수인은 무역계약을 체결한 후 무역계약의 내용을 기반으로 무역, 즉 수출입이라는 업무가 수행되어진다. 따라서 무역실무에서 무역계약은 가장 기본 되는 계약으로 이러한 기본계약에서 약정된 내용을 실행하기 위해서 국제운송계약, 해상적하보험계약, 무역결제약정 등이 이루어지고 이러한 세부 실행계약과 약정에 따라 매도인(Seller)과 매수인(Buyer)은 각각 자신의 의무를 정상적으로 이행함으로써 무역계약의 실행이 된다. 그런데 가장 기본이 되는 무역계약은 상대방에 대한 제한된 정보만을 가지고 거래약정을 하는 법률행위라고 할

* 이 논문은 2017년도 배화여자대학교 학술연구비를 지원받아 수행된 연구임.

** 배화여자대학교 국제무역학과 교수, E-Mail : scpark@baewha.ac.kr

수 있다. 따라서 매도인과 매수인이 만나서 무역계약을 할 때 수출입과 관련된 모든 내용을 계약 시마다 하나씩 약정하려고 하면 많은 시간과 비용이 수반될 수밖에 없다. 실무에서는 이러한 불편을 다소나마 감소시키고 무역계약 이행과정에 분쟁을 방지할 목적으로 표준계약형태라고 할 수 있는 정형거래조건(trade terms)을 이용하고 있다. ICC(International Chamber of Commerce)에서는 원활한 국제거래를 지원하기 위하여 “정형거래조건의 해석에 관한 국제규칙”(The International Rules for the interpretation of trade terms)으로 Incoterms(International Commercial Terms)를 제정하여 국제거래 관계자들이 널리 이용할 수 있도록 하고 있다. 이러한 Incoterms는 최초로 1936년에 제정되었으나 그 동안 변화되는 실무관습을 수용하기 위하여 1953년, 1967년, 1976년, 1980년, 1990년, 2000년, 2010년 등 근래에 와서 대략 10년을 주기로 개정작업이 이루어지고 있다. 현재 무역실무에서 이용되는 Incoterms는 2010년에 개정된 것으로 2011년부터 전 세계적으로 널리 보급되어 활용되고 있다. Incoterms 2010에는 11가지의 정형거래조건(trade terms)이 규정되어 있으며, 매도인과 매수인의 의무가 각각 10가지씩 규정되어 있다. 10가지 의무 중에서 A3, B3조항에서 매도인과 매수인의 운송계약 및 보험계약에 대한 의무가 각각 규정되어 있다. 이 조항의 해석에 따라 운송계약체결의무와 관련 비용분담이 이루어진다. 그러나 11개 정형거래조건에서 운송계약의무를 동일하게 규정하고 있는 것은 아니며, A4조항에서 규정하고 있는 인도 의무, 즉 인도방법에 따라 운송과 관련된 부수되는 특수한 비용의 분담문제가 야기될 수 있다. Incoterms 2010의 주요 목적 중에 하나가 운송계약과 관련하여 당사자들의 서로 다른 역할을 정의하는 것이다.¹⁾ 실무적으로는 특정 운송 관련하여 부수적으로 발생하는 비용을 매도인과 매수인 중 누가 부담할 것인가 하는 문제로 분쟁이 발생하는 사례가 종종 있다. 이는 실무자들이 정형거래조건을 단지 가격 조건적 측면만을 중시하는 관행과도 무관하지 않다. 즉, 견적가격을 산출하는 기준으로 널리 인식되고 있기 때문이다.

그러나 실무적인 관점에서 보면, Incoterms는 인도 조건적 측면이 더 중요하며²⁾ 세부적인 인도방법과 운송계약의 내용에 따라 매매 당사자 간 비용분담의 문제가 심각하게 발생할 수 있다. 만약에 “FCA any Italian port” 조건으로 수입하는 매매계약을 체결한 경우에 한국의 수입상이 운송계약을 체결하여 노미³⁾한 경우에 노미에 포함되어 있는 해당 항구가 수출상의 공장으로부터 원거리에 위치하여 추가적인 내륙운송비가 발생한다면 수출상은 반발할 수도 있다. 또한 수출화물의 종류에

1) Ramberg, J., *ICC Guide to Incoterms 2010*, ICC, 2011, p. 13.

2) Ramberg, J., *op. cit.*, p. 17.

3) Nomination으로 매수인이 매도인에게 선박지정통지의무이다.

따라 정기선운송계약이 아니라 용선운송계약(Charter party)을 체결하는 경우에 용선운송계약조건⁴⁾에 따라 적재비(loading charge)와 양륙비(unloading charge)는 부담자가 달라진다. 컨테이너운송의 경우에도 실무적으로 FCA계약조건을 이용하는 경우⁵⁾ THC(Terminal Handling Charge) 등의 비용부담을 둘러싸고 끊임없이 분쟁이 발생하고 있다. 따라서 본 논문에서는 11개 정형거래조건별로 매매 당사자의 기본적인 운송계약체결의무와 그에 따라 세부적인 운송업무 및 구체적인 물품인도와 관련하여 부수적으로 발생하는 특수비용의 부담을 어떻게 할 것인가 하는 문제를 주요 쟁점별로 각종 문헌을 중심으로 검토하고자 한다. 그리고 실무 현장에서 발생한 사례연구를 통하여 대응방안을 제시함으로써 향후 발생할 수 있는 무역거래관련 분쟁의 발생을 미연에 방지하는데 일조하고자 한다.

결론적으로 본 논문 연구의 목적과 필요성은 국제무역거래에서 국제물품운송관련 특수한 비용의 부담을 둘러싸고 발생할 수 있는 문제를 표준계약형태, 즉 정형거래조건별로 실질적인 인도 방법을 세부적으로 살펴보고, 관련 비용분담의 합리적인 기준을 제시하여 무역거래 활성화에 기여하고자 하는 것이다.

이와 관련 있는 선행연구를 조사한 결과, Incoterms와 관련한 선행연구들은 많이 이루어져 있었다. Incoterms와 관련한 기존의 연구는 박남규의 “Incoterms 2000의 문제점과 개정방향에 관한 연구”⁶⁾, 김희길의 “Incoterms 2010의 보험계약조항에 관한 고찰”⁷⁾, 이위식의 “Incoterms 2010의 주요내용과 실무적용상의 문제점”⁸⁾ 등 다수가 나와 있으나 일반적인 물품의 인도의무를 다루고 있었다. 또한 전순환은 “Incoterms 2010의 비용분배조항에 관한 연구”⁹⁾에서 당사자간의 일반적인 비용분배에 대한 연구를 수행했으며, 오원석·김동호는 “국제물품매매계약에서 Incoterms 2010의 활용과 그 보충에 관한 연구”¹⁰⁾에서 CISG, PICC등과 Incoterms 2010과의 활용상의 기능을 살펴보았다. 또한 오세창은 “Incoterms 2010 Rules의 문제점과 대안”¹¹⁾이라는 논

4) FI, FO, FIO, Liner조건으로 용선운송계약이 체결될 수 있다.

5) Incoterms 2010에서는 본선에 물품을 인도하지 않는 경우에는 FCA조건을 사용하도록 권유하고 있으나(Ramberg, J., *op. cit.*, p. 23)실무관습은 여전히 FOB를 사용하고 있다.

6) 박남규, “Incoterms 2000의 문제점과 개정방향에 관한 연구”, 무역상무연구 제46권, 한국무역상무학회, 2010. 05, pp. 3-27.

7) 김희길, “Incoterms 2010의 보험계약조항에 관한 고찰”, 무역상무연구 제53권, 한국무역상무학회, 2012. 02, pp. 135-153.

8) 이위식, “Incoterms 2010의 주요내용과 실무적용상의 문제점”, 무역보험연구 제13권 제3호, 2012, pp. 183-205.

9) 전순환, “Incoterms 2010의 비용분배조항에 관한 연구”, 통상정보연구 제4권 제3호, 한국통상정보학회, 2012. 09, pp. 481-511.

10) 오원석·김동호는 “국제물품매매계약에서 Incoterms 2010의 활용과 그 보충에 관한 연구”, 무역학회지 제38권 제2호, 한국무역학회, 2013. 04, pp. 49-61.

문에서 Incoterms 2010의 개정동기와 향후 개정방향에 대해서 폭넓게 연구하였다. 또한 박남규는 “Incoterms 2010과 CISG”¹²⁾에서 Incoterms와 CISG의 역할관계를 연구하였다. 박성철은 “Incoterms 2010상 물품인도 및 운송계약조건에 관한 연구”¹³⁾에서 실무상 널리 이용되고 있는 물품인도방법을 Incoterms가 수용할 수 있는 방안에 대한 연구를 수행하였다. 박광서·김재성은 “우리나라 무역업계의 Incoterms 사용 현황과 개정방향에 관한 고찰”¹⁴⁾에서 Incoterms 2010의 개정방향에 대한 논의를 하고 있다. 그러나 이러한 연구들을 검토한 결과 용선운송계약과 같은 경우에 선주와 용선자 사이의 용선운송계약조건에 따라 비용분담의 문제가 발생할 수 있다는 점에 대한 구체적이고 세부적인 연구물을 찾기 어려웠다. 또한 운송계약과 관련하여 부수적으로 발생할 수 있는 특수한 비용을 둘러싸고 매도인과 매수인 사이에 분쟁이 발생하고 있으나 이에 대한 연구가 부족하였다. 뿐만 아니라 선적항 또는 도착지 항의 관습에 따라 달라질 수 있는 운송관련 특수한 비용의 분담의 문제를 구체적으로 연구한 자료는 없었다. 따라서 이러한 운송계약 관련하여 발생할 수 있는 특수비용의 분담문제를 중심으로 문헌 연구와 사례연구를 하고자 한다.

II. 정형거래조건별 비용분담의 주요쟁점

Incoterms 2010상의 정형거래조건 중 C, D그룹(CFR, CIF, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP)은 기본적으로 매도인이 운송계약을 체결할 의무가 있으며, E그룹(EXW)은 어느 당사자에게도 운송계약체결의무가 부여되어 있지 않다. F그룹(FCA, FAS, FOB)은 기본적으로 매수인에게 운송계약 체결의무가 있다.¹⁵⁾ 중요한 것은 비록 운송계약을 매도인이 체결하는 경우에도 목적지에서 매수인이 직접 운송인으로부터 화물을 수령할 수 있도록 운송계약이 체결되어야 한다는 것에 주의해야 한다. 그리고 D그룹(DAT, DAP, DDP)의 경우에는 운송중 화물의 통제권을 운송계약을 체결

11) 오세창, “Incoterms 2010 Rules의 문제점과 대안”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011. 08, pp. 3~54.

12) 박남규, “Incoterms 2010과 CISG”, 무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회, 2011. 02, pp. 43~59.

13) 박성철, “Incoterms 2010상 물품인도 및 운송계약조건에 관한 연구”, 무역상무연구 제66권, 한국무역상무학회, 2015. 05, pp. 75~94.

14) 박광서·김재성, “우리나라 무역업계의 Incoterms 사용현황과 개정방향에 관한 고찰”, 무역상무연구 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 08, pp. 53~74.

15) Incoterms 2010 A.3, B.3조항에서 규정하고 있다.

하는 매도인이 가지며, 운송 중 화물에 손해가 발생하는 경우에 매도인이 책임을 져야 한다. 그러나 C그룹(CFR, CIF, CPT, CIP)의 경우에는 운송계약은 매도인이 하지만 운송 중 화물의 손해에 대해서는 매수인이 책임을 져야한다. 따라서 C그룹 하에서 매도인의 운송계약체결의무는 단순히 운송서비스를 수배하여 연결시켜주는 의무이다. 따라서 매도인의 운송계약 체결 내용에 따라서 매매 당사자간 비용분담의 문제가 발생할 수 있다. 따라서 운송계약의 세부 조건을 매매계약 시에 명확하게 확인하고 점검할 필요가 있다.

현행 Incoterms, 2010상의 각 정형거래조건별 운송계약체결의무를 규정하고 있는 A3조항과 물품의 인도 의무를 규정하고 있는 A4.조항에서 인도방법, 인도장소, 인도시기 등의 인도조건과 관련하여 다소 무역현장 실무와 거리가 있는 불확실한 규정 내용¹⁶⁾도 있다. 따라서 이로 인하여 비정규적으로 발생하는 특수한 비용을 누가 부담할 것인가와 관련하여 매매 당사자간에 분쟁이 발생하고 있다고 본다. 이하에서는 이러한 운송 관련하여 부수적으로 발생하는 특수비용의 분담문제를 정형거래조건별로 나누어서 검토하기로 한다.

1. EXW계약의 경우

Incoterms 2010상 EXW계약의 경우에는 매도인과 매수인 모두에게 운송계약의 체결의무는 부여되어 있지 않다. 다만 매도인은 자신의 구내에서 매수인의 처분하에 물품을 둬으로써(placing them at the disposal of the buyer) 인도의무를 완수하게 된다. 따라서 매도인은 매수인이 가져온 운송용구 상에 적재해 줄 의무가 없다.

그러나 실무적으로 현장에서는 매도인은 매수인이 화물집화용 운송용구를 매도인의 구내에 보내오는 경우에 매도인이 관리하고 있는 장비를 이용하여 물품을 운송 용구에 적재하는 것이 일반적이다. 반면에 매수인은 매수인에 의해서 지정된 장소에 매도인에 의해서 보내진 운송용구로부터 매수인이 관리하고 있는 장비를 활용하여 화물을 양하 하는 것이 일반적이다.¹⁷⁾

만약에 이와 같이 매도인이 포크-리프트를 이용하여 운송 용구상 물품의 적재를 지원해 주어야 하는 상황이라면 EXW “loaded upon departing vehicle”이라는 조건으로 매매계약에서 명확히 하는 것이 좋다. 물론, 이렇게 매매계약을 하는 경우에도 매도인은 물품이 적재완료 될 때까지 위험을 부담해야 하는가는 명확하지 않다.

16) 이러한 내용에 대해서 줄고, “Incoterms 2010상 물품인도 및 운송계약조건에 관한 연구”(한국무역상무학회, 무역상무연구, 제66권)에서 상세하게 언급하고 있음.

17) O'Connor, E., *Incoterms 2010 Q & A* ICC, 2013, p. 31.

Incoterms에서는 매수인의 위험부담으로 매도인은 물품의 적재서비스를 제공할 수 있다고 EXW Guidance Note에서 설명하고 있다¹⁸⁾¹⁹⁾. 그러나 Guidance Note는 실제적인 Incoterms의 규정이 아니라고 설명하고 있기 때문에²⁰⁾ 구속력을 가지지 않는다. 그렇다면 현실적으로 매수인의 위험부담으로 매도인이 운송용구상 적재업무를 제공해 주는데 문제가 없을까? 아래에서 좀 더 논의하기로 한다.

또한 매수인의 운송수단이 정시에 도착하지 않는다면, 그 이후의 물품의 멸실 및 손상의 위험은 어떻게 될 것인지도 명확하지 않다.²¹⁾

이러한 불명확성을 해결하기 위해서는 당사자들은 매매계약서에 보다 명확하게 표시하는 방법을 찾아야 한다. 즉, EXW “Loaded” “at buyer’s risk”와 같이 약정하면 불명확성의 상당한 부분을 해결할 수 있다. 그러나 이러한 경우에도 매도인이 적재 서비스를 제공하는 과정에 발생할 수 있는 화물손해를 매수인이 부담해야 한다는 것도 현실적으로는 적용하기 어려운 조건이다. 따라서 실제로 적재서비스를 제공하는 당사자인 매도인에게 적재과정에서 발생할 수 있는 화물 손해에 대한 책임을 부과하는 것이 가장 현실적이다. 그렇다면 EXW “Loaded” “at seller’s risk”로 매매 계약을 약정하는 것이 가장 현실적이고 책임소재가 명확하다고 볼 수 있다.

그러나 원칙적으로 현행의 Incoterms 2010하에서는 매도인이 운송용구상 물품을 적재하는 것은 여러 가지로 신중한 접근이 필요하다고 하겠다. 선의로 적재를 지원 하는 과정에 화물에 손상이 발생하면 원칙적으로 매수인의 위험부담이지만²²⁾ 매도인도 책임에서 벗어나기가 현실적으로 용이하지 않기 때문이다. EXW Guidance Note에서는 이런 경우에 FCA를 사용하도록 권고하고 있다.

또한 만약에 매수인이 보내온 운송용구가 운송 안전상 심각한 의심이 생기는 경우에 매도인은 운송용구상 물품의 적재를 거절할 수 있는지에 대한 질문에 대하여 ICC전문가 그룹은 “EXW하에서 매도인은 물품을 적재할 의무가 없다. 만약에 매도인이 적재하기로 합의하는 경우에 매매계약서에서 매수인의 위험과 요청과 비용부담으로 매도인이 적재한다는 것을 명확하게 해야 하며, 매도인과 매수인은 건강과 안전의 문제는 관련된 국내법에 따라야 한다. 매도인은 매도인 자신이 법률위

18) EXW Guidance Note에서 이러한 상황을 보충설명하고 있다는 점이 실무에서 현실적으로 동일한 상황이 발생하고 있다는 것을 말해 주고 있다. 따라서 이러한 상황에 적절히 대응할 수 있는 방안이 제시되어야 한다.

19) Guillermo C. Jimenez, *ICC Guide to Export/Import*, ICC, The world business organization, 2012, p. 52에서 동일하게 설명하고 있으며, ‘이용자들에게 도움이 되는 안내정보로 의도한 것이다’라고 설명하고 있다.

20) Incoterms 2010, ICC, p. 8; The guidance note is not the part of the actual Incoterms 2010 rules ...

21) O’Connor, E., *op. cit.*, 2013, p. 42.

22) EXW Guidance Note 참조.

반23)에 처하게 된다면 매수인에게 적재를 지원해서는 안 된다”는 의견24)을 제시하고 있다. 즉, 매도인은 운송과정에 심각한 문제가 예상되는 경우에 운송용구상 물품의 적재를 해서는 안 된다는 것으로 해석된다. 그러나 이러한 견해는 실무현장에서 현실적인 문제를 고려하지 않은 지적이라고 할 수 있다.

Incoterms 2010이 이러한 구체적인 물품의 인도방법에 대한 규정이 있는 것과는 대조적으로 RAFTD(Revised American Foreign Trade Definition, 1990)상의 EXW(ex Works-named place)조건에서는 구체적인 인도방법25)에 대한 규정은 없다. 다만 매도인은 물품을 매수인의 처분 하에 두는 것으로 규정하고 있다.26) 이러한 경우에는 구체적인 인도방법은 기존에 확립되어 있는 상관습에 따라야 할 것이다. 상대방과 상관습에 대한 이해가 일치하지 않는 경우에는 구체적인 인도방법에 다른 비용분담을 둘러싸고 분쟁이 발생할 수 있다. 뿐만 아니라 CISG27) 상 매도인의 물품인도 의무를 규정하고 있는 제31조 내지 34조에서도 구체적인 인도방법에 대한 언급은 없으며, 단지 물품의 인도장소를 규정하는 조항에서 ‘매수인의 처분 하에 둔다’28)라는 표현을 사용하고 있다.

결론적으로 RAFTD나 CISG와 비교해 볼 때 Incoterms 2010에서는 매우 구체적인 인도방법을 제시하고 있다고 할 수 있으며, 매매 당사자 사이에 분쟁의 소지를 차단하기 위해서 상당히 노력하고 있다는 것을 알 수 있다. 그럼에도 불구하고 Incoterms 2010만 전적으로 의지할 수는 없으며 인도과정에서 발생할 수 있는 특별비용의 부담자를 계약 시에 명확하게 확인할 것이 요구된다.

2. 매도인에게 운송계약체결의무가 있는 계약조건(CFR, CIF, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP)의 경우

매도인에게 운송계약체결의무가 있는 정형거래조건은 C-그룹과 D-그룹이다. 그 중에서 CFR, CIF는 해상운송에 이용될 수 있는 정형거래조건이며, 나머지는 운송의 형태에 관계없이 모두 이용 가능한 정형거래조건이다. CFR과 CIF는 매도인이

23) 적재과정에 화물손해를 야기시키면 불법행위책임이 발생하고 손해배상문제를 야기 시키는 것과 같은 것을 포함한다.

24) O'Connor, E., *op. cit.*, 2013, p. 85.

25) 운송수단에 적재인도 혹은 비적재인도와 같은 구체적인 내용.

26) RAFTD(1990). EXW. ... the seller agrees to place the goods at the disposal of the buyer ...

27) 국제물품매매계약에 관한 UN협약, United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods를 말한다.

28) CISG 제31조 (c)항; ...in placing the goods at the buyer's disposal ...

운송계약을 체결하도록 요구하고 있으며, 운송계약조건은 ‘통상의 조건’(usual terms)으로 할 것을 요구하고 있다.²⁹⁾ 여기에서 통상의 조건(usual terms)은 구체적으로 무엇인지 해석의 문제가 생기며, 상관습에 따라서 영향을 받을 수도 있다. 물론 통상의 조건에는 선박의 감항성에 대한 담보책임도 포함된다고 할 수 있다. 항해과실(errors in navigation or nautical faults)에 대한 운송인의 면책문제는 별개의 문제이다. 그러나 만약에 불량선박임을 알고도 운송계약을 체결했다면 매도인은 화물손해배상책임을 부담해야 한다.³⁰⁾

그런데 매도인이 이용할 수 있는 해상운송계약은 크게 정기선운송(Liner)계약과 용선운송계약(Charter Party)이 있다. 정기선운송계약과 용선운송계약은 여러 가지로 다른 특징을 가지고 있으며, 매도인이 상관습에 따라 어떠한 형태의 운송계약을 체결하는가에 따라서 ‘통상의 조건’(usual terms)은 달라질 수도 있으며, 당사자간의 비용분담에 영향을 미칠 수 있다. 또한 Incoterms 1990상의 CIF A6.에서는 “정기선 운송에서 부과될 수 있는 양륙비를 매도인이 지급하여야 한다”³¹⁾라는 규정이 Incoterms 2010. CIF A6.에서는 “운송계약하에서 매도인의 계정으로 되어 있는 양륙비를 지급하여야 한다”는 취지로 변경되었다. 따라서 현행 Incoterms 2010하에서는 정기선 운송계약하에서도 ‘통상의 조건’(usual terms)에 따라 도착항에서의 양륙비가 운임에 포함되지 않을 수도 있다.

한편, 매도인이 용선운송계약을 체결하면서 FO(Free Out) 또는 FIO(Free In & Out)조건으로 합의했다면 선주는 도착항에서 양륙에 대한 책임이 없다. 따라서 이러한 경우에 매수인은 도착항에서 별도의 양륙비(unloading charge)를 부담해야 한다. 물론 이것은 CIF, CFR계약하에서 매도인이 도착항에서 양하비를 포함시키지 않아야 한다는 것을 의미하는 것은 아니다. 다만 그러한 상관습의 존재여부가 중요한 판단기준이 될 것이다. 이런 경우, 당사자들은 “liner terms”조건을 삽입하여 운송계약을 체결할 수 있다. 이 경우에도 일반적으로 이 조건은 양하과정이 포함된 것으로 해석하나 Liner terms에 대한 권위 있는 통일적인 해석이 존재하는 것은 아니다.³²⁾ 따라서 당사자들은 매매계약에서 운송계약의 조건으로 양하비의 포함 여부를 명확하게 할 것이 요구된다. 즉, 매매계약의 조건과 용선운송계약의 조건을 일치시키는 것이 필요하다³³⁾ 이런 경우에는 ‘CIF Landed’라는 매매계약조건을 활용하면 보다 명확하게 비용분담 문제를 해결할 수 있다³⁴⁾. 물론 이러한 경우에도

29) Incoterms 2010, CFR, A3. a)

30) Ramberg, J., *op. cit.*, p. 29.

31) Incoterms 1990, A6.

32) O'Connor, E., *op. cit.*, p. 121.

33) Ramberg, J., *op. cit.*, p. 29.

양륙비는 운송계약에 포함되어 매도인이 부담하지만 양륙과정에 발생할 수 있는 화물손해에 대한 책임은 매수인이 부담한다. 위험이 선적지 본선 갑판 상에 인도 시 이전하였기 때문이다.

뿐만 아니라 용선계약의 경우에 도착항에서 발생할 수 있는 체선료(Demurrage)와 조출료(Despatch Money)의 부담과 수익의 문제를 누구의 부담이나 수익으로 할 것인가도 문제이다. 물론 선적항에서 발생할 수 있는 체선료와 조출료는 매도인이 부담하거나 수익으로 할 수 있을 것이다. 그러나 도착항의 경우에는 체선이나 조출의 원인제공을 누가 하였는가에 따라 최종적인 부담자나 수익자를 구분할 수 있을 것이다. 그러나 용선운송계약상 체선료와 조출료는 용선자(Charterer)인 매도인이 1차적으로 책임을 지고, 매수인이 원인 제공자인 경우에 구상 청구가 가능할 것이다.

또한 CIF계약 이후에 전쟁 등으로 인해 운송비가 큰 폭으로 증가하는 경우에 매도인은 운송계약을 회피하려고 할 수 있다. 그러나 영국 상원은 그에 반대되는 판결을 내렸다. 즉, 매도인이 증가된 운송비를 부담해야 한다³⁵⁾는 것이다. 즉, 매매계약 이후의 상황변화에 의한 운송비의 증가는 매도인이 책임져야 하는 부분이다.

한편, CPT 또는 CIP계약의 경우에도 매도인은 물품의 인도장소로부터 지정된 목적지까지 운송계약을 체결하되 통상의 항로(usual route)를 이용하는 관례적인 방식에 따라 통상의 조건(usual terms)으로 체결할 것을 요구하고 있다³⁶⁾. 즉, 통상의 조건(usual terms)을 무엇으로 볼 것인가 하는 문제와 해상운송을 하는 경우에 용선 운송으로 인하여 예견될 수 있는 문제는 CFR 또는 CIF계약과 마찬가지로 발생한다. 해상운송이 아닌 경우에도 수입지 내륙의 목적지에서 발생할 수 있는 양륙비의 부담자를 누구로 할 것인지는 명확하지 않다. 즉, 운송계약의 조건에 따라서 부담자가 바뀔 수 있는 가능성이 충분히 존재한다. 이는 운송계약체결의무가 그 자체로서 목적까지의 인도의무까지로 확장되지 않는다³⁷⁾고 보기 때문이다.

따라서 이런 경우에도 CIF, CFR과 마찬가지로 매매계약과 운송계약의 내용을 일치시킬 필요가 있으며, 이를 위해서 매매계약에서 보다 명확하게 합의할 필요가 있다. 예를 들면 “CIP Landed”라는 계약조건을 사용하는 것이 하나의 해결책이 된다.

또한 통계적으로 CFR과 CPT하에서 사기가 더 자주 발생한다. 이는 매수인이 특정 운송의 방법이나 형태를 통제할 수 있는 충분한 정보를 가지고 있지 못하기 때

34) 이와 같이 매매계약조건을 운송계약조건과 일치시키는 방법으로는 “CIF outturn weight”(양륙 중량기준으로 물품대금을 지급), “CIF Discharging costs until placing the goods on the quay for the seller’s account”(물품이 부두에 장치될 때까지의 양하 비용은 매도인 부담) 등이 있다.

35) Ramberg, J., *op.cit.*, p. 44.

36) Incoterms 2010, CPT, CIP A3. a.

37) Ramberg, J., *op. cit.*, p. 48.

문이다. 따라서 CFR이나 CPT계약을 하는 매수인은 매도인의 운송계약 선택권을 제한하는 특정기준을 매매계약에서 검토할 것이 요구된다.³⁸⁾

CIF조건으로 매매계약을 체결한 경우에 수입지에서 발생하는 운송인에 의해서 청구될 수 있는 DDC(Destination Delivery Charge)나 도착항에서의 부두세(Quay Dues)는 매도인과 매수인 중 누가 부담해야 하는가의 문제가 발생한다. 매도인은 A3.a에 따라서 운송계약의 조건은 통상의 조건(*usual terms*)으로 하면 된다. 따라서 이러한 DDC, 도착항의 부두세 등은 당해 항구의 관습에 따라 통상의 조건에 해당하지 않는다면 매도인은 운송계약에 포함시키지 않으려고 할 것이다. 그러한 경우에 매수인이 CIF B.6.에 따라 운송계약 하에서 매도인의 계정이 아닌 비용은 매수인이 부담해야 한다. 하지만 통상의 운송조건과 관련하여 해석의 문제가 여전히 남게 되고 분쟁의 불씨는 여전하다고 할 수 있다. 따라서 매매계약 시에 “CIF DDC Buyer’s Account”, “CIF Quay Dues Buyer’s Account” 와 같이 명확하게 부담자를 약정하는 것이 바람직하다.³⁹⁾

D-Group(DAT, DAP, DDP)의 경우에는 C-Group(CFR, CIF, CPT, CIP)과 달리 수입지 지정목적지까지 운송계약을 체결할 의무를 매도인이 부담하면서 목적지에서의 인도방법에 대해서 Incoterms는 보다 명확하게 제시하고 있다. 즉, DAT계약의 경우에는 수입지 터미널까지 운송계약체결의무⁴⁰⁾와 동시에 지정터미널에서 양륙인도 하도록 규정하고 있다.⁴¹⁾ 따라서 운송계약의 형태와 관계없이 관련비용 부담자가 명확하게 나타나고 있다.

DAP, DDP계약의 경우에도 운송계약의 체결의무를 매도인에게 부여함⁴²⁾과 동시에 매도인은 목적지에 도착한 운송용구상에서 인도할 의무가 있다고 규정⁴³⁾함으로써 비용 부담자를 명확하게 제시하고 있다. 따라서 DAP, DDP계약 하에서 목적지에서의 양륙비용은 매수인 부담해야 한다. 물론 이 경우에도 양륙비를 매도인에게 부담시키고자 하는 경우에는 “DDP Landed”라는 계약조건을 사용함으로써 명확하게 할 수 있다. 이러한 변형된 조건을 사용하는 경우에 인도시점도 “Landed”시점으로 변경된다고 보아야 할 것인지 아니면 인도시점이 “운송용구상”으로 보아야 할 것인지 명확하지 않다. 즉, 인도시점을 언제로 보는가에 따라서 양륙과정에 발생할 수 있는 화물손해에 대한 책임부담자를 결정해야 하기 때문이다. 따라서 이러

38) Ramberg, J., *op. cit.*, p. 55.

39) O’Connor, E., *op. cit.*, p. 131.

40) Incoterms 2010, DAT, A3. a.

41) Incoterms 2010, DAT, A4.

42) Incoterms 2010, DAP, DDP. A3. a.

43) Incoterms 2010, DAP, DDP. A4.

한 부분까지 명확하게 하기 위해서는 “DDP Landed, at the buyer’s risk”로 할 수도 있다. 그러나 이러한 경우에도 인도시점, 즉 위험의 분기점은 “운송용구상”이 되며, 매도인이 양륙서비스를 제공하는 과정에 발생할 수 있는 화물손해는 매수인 부담으로 본다는 것이다. 이와 관련하여 현실적으로 무역실무 현장에서 발생할 수 있는 문제점이 없는 것은 아니다. 즉, 양륙서비스는 매도인이 제공하는데 그러한 양륙서비스 제공 중에 매도인의 과실에 의해서 화물손해가 발생하는 경우에 매수인에게 책임을 지울 수 있을 것인가의 문제이다. 가장 명확하고 이해하기 쉬운 표현은 “DDP Landed, at seller’s risk”로 매매계약을 약정하면 비용분담의 책임과 위험의 분기점이 “양륙된 시점”으로 변경된다는 것이 확실해 진다고 할 수 있다.

D-Group의 경우에도 매도인이 해상운송으로 정기선운송계약(Liner Contract of Carriage)을 체결하는 경우에는 운송계약에 양륙비가 포함될 수 있으며, 매수인은 별도의 양륙비는 부담하지 않겠지만 정확한 인도시점을 언제로 볼 것인가 하는 문제는 남는다. 즉, DDP계약의 경우에는 인도장소가 “운송용구상”이기 때문에 안전하게 물품이 도착지 운송용구상에 있는 적재되어 있는 상태로 운송용구상에서 매수인의 처분하에 두게 되면 그 때가 인도시점이 되며, 책임의 분기점이 된다. 따라서 매도인이 양륙비가 포함된 운송계약을 선의로 체결한 경우에 목적지에서 양하 과정에 발송하는 화물의 손상에 대한 책임은 매수인이 부담해야 하지만 운송계약 체결 의무자가 매도인이기 때문에 매수인은 매도인에게 책임을 전가시키고자 할 것이다. 따라서 이러한 경우에도 매매계약에서 명확하게 하는 것이 바람직하다. 즉, “DDP Landed, at the buyer’s risk” 또는 DDP Landed, at the seller’s risk”로 매매계약을 체결함으로써 분쟁을 미리 예방할 수 있다.

DDP조건으로 수입하는 경우에 국내에서 발생하는 부가세(VAT: Value Added Tax)를 매도인이 부담해야 하는가 아니면 매수인이 부담해야 하는가도 분쟁이 발생할 수 있습니다. 원칙적으로는 Incoterms, 2010. DDP. A6.c 항⁴⁴⁾에 따라 물품의 수입관세와 기타 조세를 매도인이 부담해야 합니다. 그러나 국내 수입업자인 경우에 매입부가세는 환급을 받을 수 있기 때문에 굳이 가격에 포함시켜 단가 인상요인으로 만들 필요가 없다. 따라서 이러한 경우에는 “DDP, VAT Excluded”라는 조건으로 매매계약 시에 명확하게 하는 것이 바람직하다.

경우에 따라서는 수입지에서 화물을 인도한 후 컨테이너의 청소가 필요한 경우가 있을 수 있다. 이런 경우에 Container Cleaning Charge는 누가 부담해야 할 것인가의 문제도 있다. 원칙적으로 D- Group은 운송계약을 매도인이 체결하기 때문에 매

44) DDP, A6. c; where applicable, the costs of customs formalities necessary for export and import as well as duties, taxes and other charges payable upon export and import of the goods, ...

도인이 부담하는 것이 자연스럽다. 그러나 DAP, DDP조건인 경우에는 도착지에서 화물의 양륙작업을 매수인이 하기 때문에 Container Cleaning을 양륙작업의 한 과정으로 보는 관습이 있다면 매수인이 부담해야 한다고 주장할 수도 있다. 따라서 이러한 경우에도 분쟁을 방지하기 위해서는 매매계약 시에 미리 약정해 두는 것이 안전하다. 예를 들면 “DDP Including Container Cleaning” 또는 “DDP Excluding Container Cleaning”으로 약정하게 되면 매도인 또는 매수인이 부담하는 책임이 명확해진다.

3. 매수인이 운송계약체결의무가 있는 계약조건(FCA,FAS,FOB)의 경우

F-Group(FCA, FAS, FOB)에 속하는 정형거래조건으로 매매계약을 체결하는 경우에는 기본적으로 매수인이 운송계약체결의무가 부담한다. 그러나 매수인의 요청이나 상관습이 매도인이 운송계약을 체결하는 것으로 되어 있는 경우에는 매도인이 운송계약을 체결할 수는 있으나 이는 매수인의 위험과 비용부담으로 한다⁴⁵⁾고 규정하고 있다. 따라서 매수인의 요청이나 상관습에 따라 운송계약체결행위는 매도인이 하더라도 위험과 비용부담은 매수인이 해야 하기 때문에 근본적으로 운송계약체결의무는 매수인에게 있다고 할 수 있다.

이와 같이 F-Group의 정형거래조건으로 계약하는 경우에는 운송인과 실제로 운송계약을 체결하는 당사자와 물품을 운송인에게 인도하는 당사자가 다르기 때문에 운송계약조건에 따라 당사자간에 비용분담의 문제가 발생할 수 있다. 또한 매매계약체결 이후의 운임의 변동으로 인한 위험부담은 운송계약체결의무자인 매수인이 부담하게 된다.

운송 관련하여 운송계약에는 포함되지 않으면서 부수적으로 발생하는 운송관련 비용의 부담을 누가 할 것인가 하는 문제가 종종 발생한다. 대표적인 부수비용이 THC(Terminal Handling Charge)와 같은 것이다. FOB계약의 경우에는 본선인도전에 발생하기 때문에 매도인이 부담하는데 이견이 없다. 그러나 FCA계약의 경우에는 운송인에게 인도하는 장소가 매도인의 구내(Seller's Premise)인 경우 또는 운송인이 지정하는 내륙의 어떤 지정장소인 경우에 THC는 운송계약체결의무자인 매수인이 부담해야 한다. 그러나 매수인은 운송계약에 포함되지 않는 부분이라고 하면서 THC를 매도인 부담해 줄 것을 주장할 수도 있다. 따라서 이러한 경우에도 매매계약 체결 시에 명확하게 약정하는 것이 분쟁을 사전에 방지하는 해결책이다. 즉, “FCA, THC included”라고 약정하면 거래 가격에 THC가 포함된 것으로 해석하여 매도인이 부담할 수 있다. 또는 매수인이 THC를 부담하는 조건으로 계약하고자

45) Incoterms 2010, FCA, A3. a.

하는 경우에는 “FCA THC at the buyer’s expense”라고 약정하면 후일 분쟁의 소지를 없앨 수 있다. 또한 FCA계약에서 인도장소가 매도인의 구내가 아닌 다른 장소 즉, 운송인의 영업장 내인 경우에 대개의 경우에는 운송인들이 양하 장비를 운용하고 있기 때문에 매수인이 운송계약 체결 시에 매도인의 운송수단으로부터 양륙 및 운송인의 운송수단에 적재하는 업무를 운송계약에 포함시켜야 한다.

“FOB Stowed”조건으로 매매계약인 체결된 경우에 매도인은 본선상에서 적부의 책임까지 부담하는 것으로 적부비를 매도인이 부담해야 한다. 그러나 적부과정에 발생하는 화물손해의 위험은 매수인이 부담하는 것이 원칙이다. 이 경우에도 매수인은 매도인의 적부작업과정에서 화물손해가 발생했기 때문에 매도인에게 부담을 전가하려고 할 수 있다. 그러나 이 경우에는 이미 위험이 매수인에게 이전되었기 때문에 매수인이 부담하는 것이 바람직하며, 매수인이 부담하지 않기 위해서는 매매계약상에 “FOB stowed, at the seller’s risk”로 명확하게 하는 것이 권장된다.

매수인이 체결하는 운송계약이 용선운송계약이 되는 경우에는 C-Group과 마찬가지로 용선운송계약의 조건이 어떻게 합의되는가에 따라서 물품을 운송인에게 인계하는 과정에서 발생하는 비용의 분담문제가 발생하는지 살펴보자. 즉, 매수인이 용선계약의 조건을 FI(Free In) 또는 FIO(Free In & Out)조건으로 약정하는 경우에는 물품을 본선에 적재하는 비용을 매도인이 부담해야 한다. 그런데 FOB계약의 경우에는 원칙적으로 본선인도의무가 매도인에게 있기 때문에 매도인이 적재비용(Loading Cost)을 부담하는 것이 자연스럽다.

FCA 또는 FAS계약의 경우에는 원칙적으로 본선인도 의무가 매도인에게 없기 때문에 특별히 문제될 것이 없다. 즉, 매수인이 선적항에서의 본선 적재비용을 부담해야 하기 때문에 FCA나 FAS계약의 경우에 매수인은 용선운송계약에서 FI 또는 FIO조건으로 운송계약을 체결하지 않아야 한다. 따라서 용선운송계약의 적재비용 부담문제는 적어도 F-Group의 정형거래조건에서는 발생하지 않는다고 볼 수 있다. 그러나 체선료(Demurrage)나 조출료(Despatch Money)의 문제는 C-Group의 정형거래조건과 마찬가지로 누가 부담할 것인가 하는 문제가 있다.

비록 용선운송계약체결 의무자는 용선자로서 매수인이라고 할지라도 체선이나 조출의 원인제공자는 매도인이 될 것이기 때문에 매도인이 부담하는 것으로 매매계약상에 약정하는 것이 바람직하다.

컨테이너화물의 경우에는 원칙적으로 FOB, CFR, CIF와 같은 정형거래조건은 사용하지 않아야 한다는 것이 ICC Incoterms의 기본원칙이다. 그러나 실무적으로는 컨테이너화물의 경우에도 대부분이 FOB, CFR, CIF와 같은 계약조건이 이용되고 있다.⁴⁶⁾ 이것이 현행 Incoterms와 무역실무 현장의 관습이 가장 부합하지 못하고 있는 부분이다.

여러 가지 대안이 제안되고 있기는 하지만 전통적인 해상거래조건인 기본 개념을 유지하려는 ICC의 입장이 변할 가능성이 별로 없는 현실 아래에서 어떻게 적절히 조화를 이루면서 거래를 할 수 있을지 방법을 강구할 수밖에 없다. 가장 문제가 되는 부분이 컨테이너 화물의 경우에 물품의 인도장소를 어디로 볼 것이며, 위험과 비용의 분기점을 어디로 할 것인가 하는 문제이다. 따라서 컨테이너화물을 FOB 등⁴⁷⁾에 사용하고자 하는 경우에는 매매계약에서 인도장소를 현실적으로 매도인과 운송인이 컨테이너화물을 인수도하는 CY(Container Yard)나 CFS(Container Freight Station)창고로 약정하고, 위험과 비용의 분기점도 동일하게 CY나 CFS창고로 약정해야 한다. 이 경우에 역시 수출지에서 발생하는 THC(Terminal handling Charge)를 원칙적으로 매수인이 부담해야 하지만 매수인은 이를 부담하기를 원치 않을 것이다. 따라서 이러한 경우에도 매매계약에서 “FOB, THC Included at the XX CY”로 명확하게 약정하는 것이 분쟁을 예방할 수 있는 방법이다.

Ⅲ. 주요 쟁점별 해결방안

지금까지 매매계약 당사자 중 누가 운송계약체결의무자인가에 따라서 물품인도와 관련하여 발생할 수 있는 특수비용의 부담의 문제를 정형거래조건별로 살펴보았다. 이러한 문제를 전체적으로 살펴보면, Incoterms 2010상의 인도방법과 실무상의 괴리로 인하여 발생하는 문제, 운송계약조건의 변화에 따른 비용분담의 문제, 불명확한 실무관습으로 인한 비용분담의 문제로 파악할 수 있다. 이하에서는 이러한 주요 쟁점별로 문제해결방안을 살펴본다.

1. Incoterms 2010상의 인도방법과 실무상의 괴리의 보완방안

Incoterms 2010상에는 CISG⁴⁸⁾나 RAFTD⁴⁹⁾와는 달리 매우 구체적인 인도방법을

46) ㈜닥터물류, 인재환 대표 인터뷰 결과 반영.

47) FOB, FAS, CFR, CIF계약을 의미한다.

48) CISG 제30조에서는 단순히 “물품을 인도한다”로 규정되어 있으며, 구체적인 인도방법의 제시가 없다.(CISG Art. 30; The seller must deliver the goods, hand over ….)

49) RAFTD 1990 EXW조건에서는 “매수인의 처분하에 둔다”라고 규정하고 있으며, 구체적으로 매수인의 처분하에 두는 구체적인 방법의 제시는 없다(RAFTD EXW; Under this term, the price quoted applies only at the point of origin, and the seller agrees to place the goods at the

제시하고 있다. 역설적으로 이러한 구체적인 인도방법의 규정으로 인하여 매우 다양한 현장상황과 일치될 수 없는 문제가 발생한다. 즉, EXW조건에서는 ‘운송수단 비적재인도’를 규정하고 있으며, FCA조건에서는 인도장소에 따라 ‘운송용구상 적재인도’와 ‘하역준비된 상태로 운송용구상 인도’로 나누어 규정하고 있다. DAT조건에서는 ‘하역인도’를 규정하고 있으며, DAP, DDP조건에서는 ‘하역준비된 상태로 운송용구상 인도’를 규정하고 있다. 이와 같이 정형거래조건별로 일정한 기준에 따라서 인도방법을 규정하고 있지도 못하다⁵⁰⁾. 따라서 실무현장에서 물품인도와 관련하여 부수적으로 발생할 수 있는 비용의 분담을 둘러싸고 분쟁이 자주 발생한다. 이러한 문제점을 해결하기 위해서는 매매계약체결 시에 계약조건을 명확하게 명시하는 것이 최선의 방법이다. 즉, EXW조건⁵¹⁾하에서 수출지 물품인도 장소에서 운송용구 상 물품적재의무가 비록 매수인에게 있다고 하더라도 “EXW, Loaded at the buyer’s risk”로 약정하면 선의로 매도인이 적재서비스 제공하는 과정에 발생한 화물손해를 매수인이 부담해야 하지만 현실적으로 매도인이 발생시킨 화물손해를 매수인에게 부담하도록 요구하기가 쉽지 않다. 따라서 “매도인업무제공, 매수인위험부담”이라는 비현실적인 상황을 계약서상에 설정하지 않도록 해야 한다. 즉, “업무제공자=위험부담자”의 원칙을 적용할 수 있도록 매매계약조건을 약정하는 것이 가장 좋다. 이러한 원칙을 적용하면, EXW “loaded at the seller’s risk” 약정하면 매도인이 적재하고, 적재과정의 화물손해도 매도인이 부담하는 것으로 명확해 진다.

FCA조건이나 DAT조건의 경우에는 Incoterms 2010상에서 규정된 인도방법과 실무적인 괴리는 발생할 여지는 크지 않다. 그러나 DAP, DDP조건의 경우에는 도착지에서 “하역준비된 상태로 운송용구상인도”로 규정되어 있으나 구체적인 물품의 인도장소가 매수인의 구내인지 아닌지에 따라 도착지에서 물품하역업자가 누구에 의해서 이루어질 개연성이 높은가에 따라 나누어 생각해 볼 수 있다. 즉, 매수인의 구내에서 인도하는 경우에는 운송용구 상 인도를 하더라도 매수인의 위험부담 하에 매수인이 양륙하면 업무제공자와 위험부담자가 일치하게 된다. 그러나 매수인의 구내가 아닌 제3의 장소에서 인도하는 경우에 만약에 매도인이 “DDP Landed” 조건으로 매매계약을 체결하게 되면 인도시점을 운송용구 상으로 볼 것인지 아니

disposal of the buyer ...).

- 50) 정형거래조건별 인도방법상의 문제점에 대해서는 박성철의 “Incoterms 2010상 물품인도 및 운송계약조건에 관한 연구”, 무역상무연구 제66권에 상세히 설명되어 있음.
- 51) EXW조건은 거의 수출매매조건으로 받아들여지지 않는다고 볼 수 있으며, 위험은 물품이 단순히 인도될 때 이전한다고 설명하고 있다(P. S. Atiyah, et al, *The Sale of Goods*, Pearson Education, 2001, p. 418). 이와 같이 구체적인 인도방법의 명시가 없는 경우에도 운송용구상의 적재의무를 누가 가지는가에 따라서 비용분담자가 달라질 수 있다.

면 양륙후로 볼 것인지에 따라 양륙과정에서 발생할 수 있는 화물손해의 부담자가 달라질 수 있다. 따라서 이러한 경우에도 “업무제공자=위험부담자”의 원칙에 따라 “DDP Landed, at the seller’s risk”로 매매계약 시에 명확하게 하는 것이 바람직하다.

2. 운송계약조건에 따른 비용부담자의 명확화 방안

운송계약의 체결의무자가 매도인, 매수인 중 누가 되는가에 따라서 운송계약조건에 따른 비용분담의 문제가 발생한다. 즉, CIF, CFR조건에 경우에 운송계약의 체결의무자는 매도인이며, 운송계약조건은 통상의 조건(*usual terms*)으로 하도록 요구하고 있다. 이러한 통상의 조건은 정기선운송계약인지 용선운송계약인지에 따라 달라질 수도 있으며 당해항구의 관습에 따라서도 달라질 수 있다. 일반적으로 정기선운송계약인 경우에는 적재비와 양륙비가 포함된다고 할 수 있지만 *Incoterms 2010*에서는 “운송계약 하에서 매도인에게정으로 되어 있는 양륙비”를 매도인이 부담하는 것으로 규정하고 있기 때문에 경우에 따라서 정기선운송계약 하에서도 매도인에게정으로 포함되지 않을 수 있는 양륙비의 부담문제가 발생한다. 즉, *Liner terms*라는 조건이 반드시 양륙비를 포함하고 있다고 하는 국제적인 통일관습도 존재하지 않는다. 뿐만 아니라 용선운송계약인 경우에는 매도인이 명시적으로 FO(*Free Out*)조건이나 FIO(*Free In & Out*)조건으로 운송계약을 체결하면 매수인은 도착지에서 화물의 양륙비를 별도로 부담해야 한다. 따라서 실무적으로는 매매계약시에 “CIF Landed”라고 분명히 약정하면 양륙비를 매도인이 부담하는 것으로 명확화 할 수 있다. 물론 이 경우에는 양륙과정에서 발생할 수 있는 위험부담자는 매수인이다. 또한 용선운송계약의 경우에 체선료와 조출료의 부담자를 원인제공자에 따라 분명히 해야 한다. 따라서 매수인은 매매계약 시에 매도인으로 하여금 운송계약체결에 대한 의무가 있다는 내용으로 만족할 것이 아니라 운송계약과 관련하여 도착지에서 발생할 수 있는 운송관련 특수한 비용의 부담문제를 명확하게 제시하여 매도인의 운송 계약조건 선택권을 적절히 제한하는 방법에 의해 비용분담의 불명확성을 해소할 수 있을 것이다.

3. 불명확한 실무관습에 따른 비용분담자의 명확화방안

다종다양한 국제무역거래에서 물품의 인도와 관련한 상관습을 통일적으로 파악하는 것은 불가능하다. 따라서 물품의 인도와 관련된 세부적인 사항에 대한 통일적

인 상관습은 존재하지 않으며, 개별 상거래 당사자들이 확인하여 매매계약서에서 비용분담자를 명확하게 약정하는 것이 현명한 선택이다. 대표적으로 FCA조건에서 THC의 부담자를 누구로 할 것인가 하는 문제, CIF조건의 경우에 도착항에서 발생할 수 있는 DDC(Destination Delivery Charge)나 부두세(Quay Dues)의 부담자, DDP조건의 경우, 화물도착지에서 발생할 수 있는 Container Cleaning Charge의 부담자를 누구로 할 것인가 하는 문제 등은 “FCA THC at the buyer’s expense”, “CIF DDC buyer’s account” “DDP Including Container Cleaning”과 같이 매매계약 시에 당사자간에 명확하게 합의하는 것이 바람직하다. 무엇보다도 실무적으로 ICC(International Chamber of Commerce, 국제상업회의소)에서 권장하고 있는 내용이 우리나라 무역관습에서 수용되지 않고 있는 것 중에 하나가 컨테이너 운송의 경우에 FOB나 CIF를 사용하지 말고 FCA나 CIP를 사용하도록 요구하는 것이다. 우리나라 무역실무현장에서는 대부분의 경우에 컨테이너 운송에 여전히 FOB나 CIF가 사용되고 있다. 불가피하게 거래 상대방의 요구에 의해서 컨테이너운송에 FOB 또는 CIF와 같은 정형거래조건을 이용하는 경우에는 위험이전 시점과 물품인도 장소에 대한 명시적인 합의를 해야 하며, 거래 당사자 간에 이미 확립된 실무관습이 있는지 확인하는 것이 중요하다. 즉, 전통적인 “본선인도”라는 관점에서 컨테이너를 인도하는 장소를 어디로 할 것이며, 인도시점을 언제로 할 것인가 하는 문제를 검토한 후에 관련 특수비용(THC 등)을 누가 부담할 것인가에 대해서 매매계약서에 명확하게 약정하는 것이 분쟁을 방지할 수 있는 최선의 방안이다.

IV. 결 론

지금까지 Incoterms 2010상 정형거래조건별로 구체적인 인도방법에 따라 그리고 운송계약체결의무가 누구에게 있는가에 따라서 매도인과 매수인 사이에 특수한 비용의 분담을 둘러싸고 발생할 수 있는 문제점들을 살펴보았다. 무역거래에서 물품의 인도와 관련하여 CISG나 RAFTD 등을 같이 검토해 본 결과 CISG나 RAFTD는 단순히 ‘인도한다’ 또는 ‘매수인의 처분 하에 둔다’라는 개념으로 인도의무를 규정하고 있지만, Incoterms 2010은 매우 구체적으로 인도방법에 대한 규정을 하고 있다. 이러한 구체적인 인도방법을 제시함으로써 인하여 오히려 실무현장의 관습을 수용하는데 어려움이 발생하고 있다. EXW조건에서는 매도인에게 매수인이 가져온 운송수단 상 비적재인도 의무를 규정하고 있으며, FCA

조건에서는 매도인 구내에서 인도 시 운송인이 가져온 운송용구 상 적재인도를 규정하고 있으며, 기타 장소에서 인도 시에는 하역 준비된 상태로 운송용구 상 인도를 규정하고 있다. 그러나 FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP조건에서는 구체적인 인도방법에 대한 규정은 없으며, 단순히 운송인에게 인도(handing over)하거나 본선 상에 인도하는 것으로 규정하고 있다. 또한 D-그룹은 구체적인 인도방법을 제시하고 있는데 DAT조건인 경우에는 도착한 운송용구 상으로부터 하역 인도를 규정하고 있으며, DAP, DDP조건인 경우에는 목적지에 도착한 운송용구 상에서 하역 준비된 상태로 인도하도록 규정하고 있다.

그러나 이와 같이 구체적인 인도방법을 규정하고 있기는 하지만 실무 현장의 현실을 완벽하게 반영하고 있지는 못하며, 구체적인 인도 업무 수행상의 위험부담자와 비용부담자가 명확하게 분리 규정되지 못한 경우도 있다. 즉, EXW에서 매도인이 운송수단 상에 적재업무를 수행하는 경우에도 위험부담자는 매수인으로 되어 있어 적재과정에서 매도인의 과실로 인하여 비용이 발생하는 경우에 매수인이 부담해야 한다. 이는 실무적으로 받아들이기 어려운 문제이다. 따라서 매매계약에서 명확하게 약정하는 것이 최선의 방법이며, “업무제공자=위험부담자”의 원칙을 매매계약서에 적용하는 것이 합리적이다.

매도인이 운송계약을 체결해야 하는 의무가 있는 경우에도 운송계약의 종류에 따라 발생할 수 있는 특별한 비용의 부담자에 대한 주의가 요구된다. 즉, CFR, CIF 조건에서 매도인은 통상의 조건(usual terms)으로 운송계약을 체결할 수 있다. 당해 항구의 관습에 따라 통상의 조건이 명확하지 않은 경우 운송관련 특별비용을 둘러싸고 분쟁이 발생할 수 있다. 특히, 용선운송계약을 하는 경우에는 양륙비가 포함되지 않은 조건으로 운송계약이 체결되면 매수인이 도착항에서 별도의 양륙비를 부담해야 한다. 따라서 매매계약 시에 운송 관련하여 통상의 조건을 명확하게 확인할 것이 요구된다. 뿐만 아니라 체선료나 조출료 및 도착항에서의 부두세의 부담문제도 발생할 수 있기 때문에 매매계약에서 명확히 할 것이 요구된다. 매도인이 운송계약을 체결하는 D-그룹의 경우에는 도착지에서의 양륙비 부담자에 대해서는 대체로 명확하게 Incoterms 2010은 규정하고 있다.

매수인이 운송계약을 체결하는 F-그룹의 경우에 THC와 같은 특별비용의 부담을 둘러싸고 분쟁이 발생할 여지가 있으며, 용선운송계약을 체결하는 경우에 FI 또는 FIO와 같은 조건으로 약정하게 되면 선적지에서 별도의 적재비를 매도인이 부담해야 하기 때문에 주의를 기울여야 한다.

결론적으로 Incoterms 2010은 CISG나 RAFTD보다는 훨씬 구체적으로 인도방법을 제시하고 있어 운송계약 이행과정에서 부수적으로 발생할 수 있는 특수비용의

부담자가 누구인지를 명확하게 파악할 수 있으나, 여전히 운송계약상 통상의 조건 (usual terms)의 해석을 둘러싸고 다르게 판단할 수 있는 여지가 많이 남아 있음을 알 수 있었다. 따라서 매매계약 시에 매매 당사자들은 운송계약 관련하여 전적으로 Incoterms에 의존하지 말고 당해 항구에서의 관습 등을 확인하고, 운송계약의 조건에 대한 구체적인 합의를 매매계약 시에 도출해 내는 것이 분쟁을 방지할 수 있는 최선의 방책이라고 할 수 있다.

참 고 문 헌

- 김희길, “Incoterms 2010의 보험계약조항에 관한 고찰”, 무역상무연구 제53권, 한국 무역상무학회, 2012. 2.
- 박광서·김재성, “우리나라 무역업계의 Incoterms 사용현황과 개정방향에 관한 고찰”, 무역상무연구 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 8.
- 박남규, “Incoterms 2000의문제점과 개정방향에 관한 연구”, 무역상무연구 제46권, 무역상무학회, 2010. 5.
- 박남규, “Incoterms 2010과 CISG”, 무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회, 2011. 2.
- 박성철, “Incoterms 2010상 물품인도 및 운송계약조건에 관한 연구” 무역상무연구 제66권, 한국무역상무학회, 2015. 5.
- 오세창, “Incoterms 2010 Rules의 문제점과 대응방안” 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011. 8.
- 오원석 역, UN통일매매법, 삼영사, 2004.
- 오원석·김동호, “국제물품매매계약에서 Incoterms 2010의 활용과 그 보충에 관한 연구, 무역학회지 제38권 제2호, 한국무역학회, 2013. 4.
- 전순환, “Incoterms 2010의 비용분배조항에 관한 연구” 통상정보연구 제4권 제3호, 한국통상정보학회, 2012. 9.
- Atiyah P. S., et al, *The Sale of Goods*, Pearson Education, 2001.
- Emily O'Connor, *Incoterms 2010 Q & A*, ICC, The world business organization, 2013.
- Guillermo C. Jimenez, *ICC Guide to Export/Import*, 4th ed., ICC, The world business organization, 2012.
- I. Schwenzer, *Commentary on the UN convention on the International Sale of Goods(CISG)*, Oxford University Press, 3th 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*, 2th ed., Kluwer Law and Taxation Publishers, 1991.
- ICC, *Incoterms 2010*, ICC, The world business organization, 2010.
- RAFTD 1990.

ABSTRACT

A Study on the Issues of Division of Costs

- Focusing on Incoterms 2010 -

Sung-Cheul PARK

Making a international contract of sale is not a simple work. International Trade parties(seller and buyer) may choose trade terms such as FOB or CIF to simplify their contracts and avoid misunderstanding of international commercial practice. Incoterms is the international rules for the interpretation of the trade terms, and firstly regulated by the ICC in 1936. The latest version is Incoterms 2010. Incoterms 2010 governs certain responsibilities between the seller and the buyer under the international contract of sale. Moreover, Incoterms 2010 provides the standard of division of costs relating to contract of carriage. But we should note that Incoterms 2010 is not the part of contract of carriage. The writer points out that there is no consistence principle in distributing the special costs under the contract of carriage like unloading cost from the transport vehicle. To avoid the dispute between the parties, it is more safe for international traders to fully and completely understand on the customs and practice of carriage of goods. Incoterms 2010 provides more detailed method of delivery of goods than CISG and RAFTD. Concerning the method of delivery of goods, CISG and RAFTD simply provide that the seller shall place the goods at the discharge of buyers.

The writer suggests the basic principles to allocate the special costs of delivery of goods according to the trade terms under Incoterms 2010.

Keywords : Incoterms 2010, Practice of carriage of goods, CISG, RAFTD