

인코텀즈 2000의 特徵과 問題點*

崔 銘 國**

-
- I. 序 論
 - II. 인코텀즈 2000의 特徵
 - III. 인코텀즈 2000의 問題點
 - IV. 結 論
-

I. 序 論

국제무역에서 가장 보편적으로 이용되고 있는 인코텀즈는 1936년에 처음으로 제정된 이래로 동시대의 무역관습을 반영하기 위하여 여섯 차례에 걸쳐 개정 내지 보완되었다. 그러나 인코텀즈 1990은 동시대의 무역관습을 제대로 반영하지 못하고 있으며 또 일부규정이 명확하지 않다는 비판을 받아 왔다. 국제상업회의소는 이러한 비판을 수용하고 또 무역업계에 21 세기에 대처할 수 있는 국제규칙을 제공할 목적으로 약 2년간의 노력 끝에 인코텀즈 2000을 새로이 준비하여 2000년 1월부터 시행하고 있다. 그렇지만 국제상업회의소는 현재 범세계적으로 이용되고 있는 인코텀즈에 큰 변화를 주기보다는 동시대의 무역관습을 보다 명확하고 정확하게 반영하기 위하여 인코텀즈 상의 용어를 통일시키고, 인도장소, 적재와 양하의무, 위험이전, 비용부담 등과 관련한 내용을 보다 명확하고 간결하게 하는데 주안점을 두어 금번 개정작업에 임하였다.

따라서 본고에서는 금번에 개정된 인코텀즈 2000에서의 주요 개정의 특징과 문제점을 고찰하는데 연구의 목적을 두었다. 연구방법으로는 인코텀즈 2000, 개정시의 주요 토론자료 및 국내외 저명학자들의 논문 등을 참조로 하여 문헌 연구를 주로 하였다.

* 본 논문은 경일대학교 교내학술연구비의 지원으로 작성되었음.

** 경일대학교 국제통상학과 부교수.

II. 인코텀즈 2000의 特徵

1. 週期的인 改正

국제상업회의소는 1936년에 처음으로 정형거래조건의 해석에 관한 통일규칙을 공표하였다.¹⁾ 그 후 국제상업회의소는 인코텀즈를 동시대의 무역관습과 일치시키기 위하여 1953년, 1967년, 1976년, 1980년, 1990년 그리고 현재의 인코텀즈 2000²⁾에 이르기까지 개정과 추보를 계속하여 왔다. 이러한 모든 개정에는 상관습의 변화들이 잘 반영되어 있다. 더욱이 국제상업회의소는 거래관습의 변화들을 잘 반영시켰을 뿐만 아니라 보다 보편적인 표현을 사용하기 위해서도 선도적이었다.

국제상업회의소가 약 70여 년 전에 정형거래조건의 이용을 조화시키는 작업을 시작하였을 때, 예컨대 FOB 조건이나 CIF 조건과 같은 기존의 정형거래조건들³⁾에 관한 보편적인 해석규칙을 만들자는 데 그 목적을 두었다. 나중의 개정판에서는 완전히 새로운 거래조건들이 소개되었다. 즉, 인코텀즈 1980에는 FRC 조건이 소개되었는데, 이는 인코텀즈 1990과 현행 인코텀즈 2000에서 FCA 조건으로 변경되었으며, 유럽공동시장의 출현에 영향을 받은 인코텀즈 1990은 DDU 조건을 담고 있다. 이러한 FCA 조건과 DDU 조건은 현대적인 운

1) Incoterms는 International Commercial Terms의 약어이다. 정형거래조건은 전통적으로 매매계약과 관련된 물품의 운송과 매도인과 매수인 사이의 의무, 비용 및 위험을 분담하기 위해 이용되고 있다. 국제상업회의소는 1990년대 중반에 '인코텀즈의 황금규칙'(Golden Rules of Incoterms)이라고 하는 지침서를 간행하였는데, 이러한 규칙 중의 하나는 매매계약과 운송계약을 구별하여야 할 필요성을 강조하고 있다. 매도인과 매수인은 운송인, 부두하역인부 및 여타의 제 3자와의 계약을 통하여 그들의 의무를 이행하고 있음을 염두에 두어야 한다.

2) ICC Publication No. 560.

3) 이들 정형거래조건들은 적어도 수 세기 전부터 존재하여 왔다. 19세기부터 이미 CIF 조건과 FOB 조건에 관한 영국의 판례법들이 존재하고 있다. 영국에서 FOB 계약에 관한 최초의 판례는 1812년의 *Wackerbarth v. Masson* 사건이며, 본 건은 국내거래 FOB 계약에 관한 사건이었다. CIF 계약은 1850년대 중반에 출현한 것으로 추정되고 있다(양영환, 최명국, 1994). 미국에서의 정형거래조건은 개정미국의국 무역용어정의(Revised American Foreign Trade Definitions)에 의해 1940년대 초에 제자리를 잡기 시작하였다. 미국의 RAFTD는 FOB 조건을 4계통 6종류로 규정하고 있기 때문에 인코텀즈와는 근본적으로 그 내용을 달리하고 있다.

송기법에 매우 적합하다는 이유 때문에 무역업자들로부터 호의적인 반응을 얻고 있다(Lauri Railas, 2000).

2. 인코텀즈 2000의 改正 理由

인코텀즈는 1936년에 처음으로 제정된 이래 약 10년을 주기로 개정되어 왔다. 금번의 개정작업은 국제상업회의소의 후원 하에 활동하고 있는 인코텀즈 전문위원회가 인코텀즈 1990이 불일치성과 부정확성을 내포하고 있다는 다수의 질의서를 접수한 결과이며, 이를 바탕으로 인코텀즈 1990을 재정비하는데 주안점을 둔 것으로 보인다.⁴⁾

인코텀즈 2000의 서문 제3항은 금번의 가장 중요한 개정은 다양한 운송방식에 대해 동일한 규정을 적용하고 있는 새로운 FCA 조건과 FAS 조건 및 DEQ 조건 하에서 통관 및 관세지급의무의 개정임을 명시하고 있다. 인코텀즈 2000은 또한 인도에 따른 양하와 관련하여 여타 대부분의 정형거래조건과 같이 수평적인 해결방법을 적용하고 있다. 금번 개정에는 FOB 조건의 기본적 원칙에 관해 논의된 사항도 적고 있으나, FOB 조건에 관해서는 아무런 개정도 이루어지지 않았다.

국제상업회의소는 개정작업의 시작 여부에 관하여서는 의견의 일치를 보지 못하였다. 몇몇 국내위원회들은 개정작업에 전적으로 반대하였다. 이들의 견해는 인코텀즈 1990이 무역거래에서 적절하게 그 기능을 발휘할 수 있다는 것이다. 몇몇 견해는 인코텀즈의 사용에서 나타나는 몇몇 전형적인 문제점을 지적하고 있는데, 이러한 문제점들은 전문위원회로 보낸 질의서에 잘 반영되어 있다.⁵⁾ 우리는 인코텀즈 2000이 이러한 두 가지의 견해를 잘 조화시키고 있음을 알 수 있다. 개정이 이루어졌지만 이는 단지 인코텀즈 1990을 개선하는 정도에

4) 실무작업반(Working Party)에서 1997년부터 1999년까지 수행된 개정작업에는 스웨덴의 Jan Ramberg 교수가 의장으로 활동하였다.

5) 인코텀즈의 전문위원회는 9년 동안 인코텀즈의 정확한 이용에 관하여 약 45가지의 질의를 받았다. 이들은 국제상업회의소 공간 제 589호(Incoterms Q & A, Incoterms 1990 Questions and Answers, 42 cases and official answers edited by Guillermo Jiménez : 이하 Incoterms Q & A로 인용한다)에 수록되어 있다. 이 기간 동안 인코텀즈가 적용된 거래의 건수를 고려하여 볼 때 질의의 상당수는 상당히 조심스럽게 고려하여야 할 것이다. 상당수의 질의에는 국제상업회의소의 인코텀즈에 관한 서비스가 기업사회에 충분히 홍보하지 못하였다는 사실이 반영되어 있다.

그치고 있다. 이러한 접근방법은 좋은 방법이라고 볼 수 있을 것이다. 왜냐 하면, 인코텀즈는 앞으로 무역업자들 사이에 자리를 잡아야 하기 때문이다.⁶⁾ 대폭적인 개정은 혼란을 유발할 수 있을 것이다. 전반적으로 이러한 긍정적인 관점에서 본고를 전개하고자 한다.

3. 舊規則 上의 骨格 維持

인코텀즈 1990에 의해 소개된 주요 개정내용 중의 하나는 매도인과 매수인 사이의 운송형태에서 인도장소가 어디이냐에 따라 정형거래조건을 그룹화시켰다는 점이다.

첫째 그룹은 EXW 조건만 있으며, 이 조건에서의 인도는 매도인의 영업장 구내에서 발생하는 것으로 간주된다.

F 그룹은 본운송이 이루어지기 전에 매수인측에 대한 인도를 주된 내용으로 하고 있다. 그 중에서 FAS 조건과 FOB 조건은 개념적으로 본 운송에 해상운송 또는 내수로 운송이 개입됨을 고려하고 있다. FCA 조건에서 인도는 물품이 운송인의 차량 상에 적재된 때 또는, 경우에 따라서는, 매도인의 영업장 구내 밖에서 매수인의 임의처분 하에 적치할 때 발생한다.

CFR 조건, CIF 조건, CPT 조건 및 CIP 조건으로 구성되어 있는 C 그룹은 매도인측과 매수인측의 중간적인 입장에 있는 조건들이다. 물품의 인도는 물품을 본 운송의 운송인에게 인도함으로써 발생한다. 이는 또한 물품에 관한 모든 멸실 또는 손상의 위험이 매도인으로부터 매수인에게 이전하는 장소이기도 하다. 그러나 매도인은 지정목적항 또는 지정목적장소까지의 운송계약을 체결하고 운임을 지급하여야 한다. CIF 조건과 CIP 조건에서는 이에 더하여 매도인이 보험계약을 체결하고 보험료를 지급하여야 한다.

DAF 조건, DES 조건, DEQ 조건, DDU 조건 및 DDP 조건으로 구성되어 있는 D 그룹은 본 운송의 매수인측에서 인도가 이루어진다. 다만, DAF 조건은 현실성이 결여된 매도인측과 매수인측의 중간지점에서 인도되는 것으로 볼 수 있다.⁷⁾

6) Phiroze K. Irani, Incoterms and other Condition of Sale in the publication Current Developments in International Transfers of Goods and Services, ed., Ho Peng, 1994; Incoterms Q & A, Query 2, pp.43~46.

매도인의 의무와 매수인의 의무를 각각 10개 조항으로 규정하고, 왼쪽에는 매도인의 의무를, 오른쪽에는 매수인의 의무를 두고 있는 구구칙 상의 특징이 인코텀즈 2000에도 그대로 유지되고 있다(인코텀즈 2000 서문 제 5 항). 당사자가 부담할 의무가 없는 상황에서는 이 점을 해당되는 조항에 '의무없음'⁸⁾으로 표현하고 있다(인코텀즈 2000 서문 제 10 항).

인코텀즈 2000에서 최선의 방법으로 선택된 것 중의 하나는 기존의 정형거래조건과 골격이 그대로 유지되었다고 하는 점일 것이다. 주요 정형거래조건만을 유지하고 나머지 거래조건들은 폐지되어야 한다는 주장이 있었던 것도 사실이다. 만약 이 주장이 받아들여진다면, 국제상업회의소는 그 회원국들에게 제대로 봉사하지 못하는 결과를 초래하였을 것이다. 13가지의 정형거래조건들은 다양한 목적으로 다양한 거래에서 이용되기 때문에, 이들 조건들이 유지되는 것은 오히려 당연하다고 보여진다. 필자의 생각으로는 국제상업회의소가 당면하고 있는 보다 중요한 문제는 무역업자들로 하여금 그들의 목적에 적합한 정형거래조건을 효과적으로 이용할 수 있도록 홍보하는 것이다.

4. FAS 條件과 DEQ 條件의 改正

이미 언급한 바와 같이, 인코텀즈 1990은 운송방식에 따른 인도장소를 반영하여 정형거래조건들을 그룹화시켰다.⁹⁾ 그러나 동시에 수출입 통관문제에 관하여 몇몇 정형거래조건들은 구구칙 상의 특성을 그대로 유지하고 있었다.

F 그룹에서 물품의 인도는 독립적인 운송인에 의해 이행될 본 운송이 개시되기 전에 발생되기 때문에, 논리적인 편의를 위해 매도인이 위치하고 있는 곳에서 매수인이 이행하여야 할 의무가 적어야 되는 것이 보다 적합하다. 매도인

7) DAF 조건에서 물품은 특정의 국경을 사이에 두고 별도의 보험증권에 의해 담보되는 것이 보통이지만, 물품은 위험과 보험담보가 매수인에게 이전될 때 검사될 수 없다. 실제로 계약의 양 당사자들은 물품의 출발장소에서부터 국경까지 또는 국경에서부터 최종도착장소까지의 운송과 보험에 관한 의무 및 통관에 각별한 주의를 기울여야 할 것이다.

8) 예컨대, FOB 계약과 CFR 계약에서 매수인은 보험계약체결과 관련하여 매도인에 대하여 의무가 없다는 것을 의미한다. 즉, 매수인이 해상보험계약을 체결하지 않아도 매도인에 대해서는 계약위반에 있지 않으며, 이로 인하여 발생하는 물품에 관한 모든 손해는 매수인 자신이 부담하여야 함을 의미한다. 따라서 매수인은 자신의 위험 하에 운송되는 물품의 손해를 담보 받기 위하여 해상보험계약을 체결하여야 할 것이다.

9) 이는 Kainu Mikkola 씨에 의해 제안되었다.

이 위치하고 있는 수출국에서 매도인이 수출통관절차를 이행하는 것이 보다 현실적이다. 왜냐 하면, 수출국에서 관계당국을 접촉하기에 보다 용이하고 또 비용이 저렴하게 소요되는 측은 매도인이기 때문이다. 이러한 의미에서 FOB 조건에서는 매도인이 수출통관절차를 이행하도록 하고 있고, 반면에 FAS 조건에서는 이러한 의무를 매수인측에게 부담시키고 있는 인코텀즈 1990은 비현실적이다.¹⁰⁾ 인코텀즈 2000에서 FAS 조건은 FOB 조건이나 FCA 조건과 마찬가지로 개정하였으며 결과적으로 수출통관절차를 이행하여야 할 의무가 있는 당사자는 매도인이다.

마찬가지로 DEQ 조건도 여타의 D 조건들과 부합되게 하기 위해서 개정되었는데, 이에 의하면 매수인이 모든 수입통관절차를 이행하여야 한다. 인코텀즈 1990은 DES 조건과 DEQ 조건에 관해서는 논리적이지 못하였다. 왜냐 하면, DES 조건에서는 수입통관절차를 매수인이 이행하여야 한다고 하였으며, 반면에 DEQ 조건에서는 인도장소가 DES 조건보다 나중의 단계가 된다는 점에도 불구하고, 매도인에게 수입통관의 의무를 부여하고 있었기 때문이다.¹¹⁾

5. FCA 條件의 再整備

FRC(운송인인도) 조건은 인코텀즈 1980에서 처음으로 소개되었으며, 인코텀즈 1990에서 FCA 조건으로 개정되면서 FOR/FOT 조건과 FOA 조건을 흡수해서 통합하였다. 인코텀즈 1990에서의 FCA 조건은 매도인의 의무 제4항 첫째 문단에서 물품인도에 관한 일반적인 규정을 두고 있었다. 즉, 매도인은 '인도를 위하여 합의된 일자 또는 기간 내에 지정된 장소 또는 지점에서 그리고 그러한 장소에서 합의된 방법 또는 관습적인 방법으로' 물품을 인도하여야 함을 규정하고 있었다. 더 나아가 "매수인으로부터의 정확한 지시가 없을 경우에는, 매도인은 운송인의 운송방식과 물품의 수량 및/또는 본질상 요구되는 그러한 방법으로 물품을 운송인에게 인도할 수 있다."고 규정하고 있었다.

10) FAS 조건에서 매도인은 현실적으로 물품의 본선 적재 이전에 자신의 물품인도 의무를 완료하게 된다. 반면에 FOB 조건에서 매도인은 물품이 본선 상에 적재된 후에 자신의 물품인도 의무를 완료하게 된다. 따라서 FAS 조건에서는 매수인이 물품의 본선 적재와 관련한 계약을 체결하여야 한다.

11) 개정 후에 있어서도 FAS 조건과 DEQ 조건은 아직 상호간에 해상운송과 관련하여 상반되는 내용을 가지고 있다.

인코텀즈 1990의 매도인의 의무 제 4 항 둘째 문단은 인도가 완성되는 일곱 가지의 운송방식과 관련한 구체적인 규정을 두고 있었다. 이들 규정들 사이에는 어떤 공통의 특징이 있었다. 만약 매도인이 매수인에 의해 제공된 운송수단에 물품을 인도하여야 한다면, 매도인은 그 운송수단에 물품을 적재하여야 했다. 만약 인도가 운송인의 영업장 구내에서 발생한다면, 물품의 인도는 물품이 운송인에게 '교부된 때'(handed over)¹²⁾ 완료되었다. 철도운송에 있어서의 FWL(full railway wagon loads) 화물과 해상운송에 있어서의 FCL(full container loads) 화물의 경우에 있어서, 인도는 물품이 적재된 화차나 컨테이너가 운송인에게 '인계된 때'(taken over) 완료되었다. FCL 화물의 경우, 화물이 적재된 컨테이너가 컨테이너 터미널의 구내에 들어갔을 때, 그 컨테이너는 인계된 것으로 간주된다는 규정을 두고 있었다.

1996년에 핀란드의 고문단은 '그러한 장소에서 합의된 방법 또는 관습적인 방법으로'란 일반적인 규정과 매도인의 의무 제 4 항 둘째 문단 iv)호의 운송터미널 구내에서의 인계에 관한 구체적인 규정과의 관계를 고려하였다. 동 고문단은 일반적인 규정이 먼저 적용되고 난 후, 아무런 합의가 없거나 또는 관습적인 방법이 없는 경우에 매도인의 의무 제 4 항 둘째 문단 iv) 호의 규정이 적용될 수 있다고 생각하였다(Lauri Railas, 2000). 그리고 여기서 '관습적'이란 규정은 항구의 관습을 염두에 두고 있는 것으로 보았다.¹³⁾ 그렇지 않다면 두 문장을 이해하기가 어려울 것이다.

반면에, 인코텀즈 2000의 FCA 조건은 더 나아가 운송인에 대한 인도와 관련한 거래관행을 조화시키고 있다. 이제 모든 운송방식은 인도가 완료되는 점과 관련하여 동일한 규정으로 다루고 있다. 즉, FCA 조건 매도인의 의무 제 4 항에 의하면 인도는 다음과 같이 완료된다.

12) 'hand over'란 말은 1980년 국제물품매매계약에 관한 UN 협약(CISG)에서 사용되고 있다. 인코텀즈 2000은 가능한 한 CISG 상의 용어를 사용하고 있다(인코텀즈 2000 서문 제 6 항).

13) 국제상업회의소의 핀란드 위원회는 '1996년 표준선적조건'(Standard Shipping Terms 1996)을 간행하였는데, 이에는 선적항에서 운송인에 대한 인도가 발생하고 또 운송인의 책임이 개시되는 정확한 장소를 정의하고 있는 네 가지의 조건을 담고 있다. 이들 조건들은 'Gate Term', 'Warehouse Term', 'Tackle Term' 및 'Ship Term (Free In)' 조건이다. 이 간행물은 또한 운송인이 수화인에게 물품을 인도하는 정확한 장소를 정의하고 있는 'Ship Term, Discharge(Free Out)'과 같은 양륙조건도 담고 있다. '합의된 또는 관습적인 방법'이란 문언은 합의나 관습에 의해 매매계약과 운송계약에 있어서 특정 선적조건의 이용에 관한 조화를 촉진시킬 수 있는 것으로 보인다(Lauri Railas, 2000).

첫째, 지정된 장소가 매도인의 영업장 구내인 경우에는, 물품이 매수인에 의하여 지정된 운송인 또는 운송인을 대리하는 기타의 자에 의하여 제공된 운송수단 상에 적재된 때이다.

둘째, 지정된 장소가 매도인의 영업장 구내 이외의 모든 장소인 경우에는, 물품이 매도인의 운송수단 상에서 양하되지 아니하고, 매수인에 의하여 지정되거나 또는 매도인의 의무 제3항 a호에 따라 매도인에 의하여 선택된 운송인 또는 기타의 자의 임의처분 하에 적치된 때이다.¹⁴⁾

인코텀즈 2000의 FCA 조건은 인코텀즈 1990의 FCA 조건보다 훨씬 간결하다. 합의된 방법 또는 관습적 방법에 관한 규정이 없다. 인코텀즈 2000의 서문 제 12항에 의하면, 인코텀즈 2000의 초안자들은 항구의 관습에 관한 규정을 피하려고 노력하였다. 특정의 경우에서 매도인과 매수인은 특정의 인도방법에 관하여 합의할 수 있지만, 이는 FCA 조건 매도인의 의무 제 4항에서 나타난 규정의 가치를 저하시킬 수 있을 것이다. 예컨대, 매수인은 특정의 선적조건을 생각하고, 매도인은 운송인이 그 특정의 선적조건에 합의하는 경우에 한해서 그 특정의 선적조건에 따라 물품을 인도할 것을 승낙하는 경우이다.

FCA 조건은 매수인으로부터 정확한 지시가 없는 한, 매도인은 운송방식 및/또는 물품의 수량 및/또는 성질에 따라 요구되는 그러한 방법으로 운송하도록 물품을 인도할 수 있다는 구조건의 규정을 유지하고 있다.¹⁵⁾

14) 필란드의 고문단은 800 톤의 액체탱크의 인도가 선적항에서 발생하는 상황에서 인코텀즈 1990의 FCA 조건의 이용에 관한 질의를 받았다. 그 탱크는 제조된 장소에서 선적항까지 바지 선으로 운송되었다. 문제는 누가 그 탱크를 바지 선에서 양하하여야 하는가에 있었는데, 이 문제에 관해서는 계약에 명시적인 규정이 없었다. 동 고문단은 특정의 운송방식에 관한 어느 구체적인 규정도 직접적으로 적용할 수 없다는 결론을 내렸다. 동 고문단은 관습이 존재하지 않는 한, 매도인이 선적에 선행하는 운송에 이용된 운송수단으로부터의 양하에 책임이 있다는 일반적인 원칙을 참조하였다. 동 고문단은 그 탱크가 운송인의 선박 상에 적재되었을 때 인도가 발생하였을 것이라는 해결방안을 선호하였다. 왜냐 하면, 매도인은 바지 선의 양하에 주의를 기울여야 하며 또 탱크가 본선에 적재되기 전에 인도가 발생하였다고 생각할 만한 근거가 없었기 때문이다. 동 고문단은 화물을 고정시키는 것과 그 화물의 안전은 물론 그 이동과 관련한 모든 비용에 대해서 매수인이 책임을 부담하여야 한다고 하였다. 이 경우는 동 고문단이 결론을 내렸듯이, FOB 조건의 규정과 관련이 매우 깊은 것으로서 전통적인 해상운송과 관련되는 것이다. 인코텀즈 2000은 매도인의 운송수단에서의 양하의무를 매수인에게 부담시키고 있다. 그러나 필자는 인코텀즈의 초안자들은 이러한 특별한 상황을 고려하지 않은 것으로 생각한다. 따라서 매도인과 매수인에게는 이러한 종류의 상황에 대비하여 그들의 매매계약에서 이를 명시적으로 다루는 것이 매우 중요하다.

15) 질의 16에서 국제상업회의소의 전문위원회는 운송인이 제공하는 컨테이너에 FCL 화물을 예정하고 있는 특정의 위험물을 적재하기 위한 운송인의 요구를 충족시켜 주기 위한 매도인의 의무에 관한 문제에 대해 답변을 주어야 하였다(Incoterms Q & A, p. 81). 동 위원회는 본 건에 관한 명시적인 계약규정이 없는 상태에서 매도

FCA 조건의 간결성이 다양한 운송방식의 필요성에 충분히 부응할 수 있을지 또는 특정 운송방식의 필요성과 관련한 추가적인 규정이 요구되는지의 여부는 앞으로 예의 주시하여야 할 문제이다(Lauri Railas, 2000).

6. 揚荷費用 負擔者의 明確化

인코텀즈 2000은 매도인과 매수인 사이의 적재와 양하비용의 분담에 관하여 거의 대등한 해결책을 규정하고 있다. 대체로 보아 인코텀즈 1990은 적재와 양하를 운송관행에 의해 규율되도록 맡겨 두었다.¹⁶⁾

인코텀즈 2000의 관련규정에 의하면, FCA 조건(인도가 매도인의 영업장 구내 밖에서 발생할 때), DAF 조건, DDU 조건 및 DDP 조건에서 매도인은 물품을 양하하지 않은 상태로 매도인의 운송수단 상에서 인도한다. 여타 조건(EXW 조건, FAS 조건, FOB 조건, C 그룹의 네 가지 조건, DES 조건 및 DEQ 조건)들은 다소간 그들의 전통적인 적재와 양하비용의 분담을 유지하고 있다.

이미 본 바와 같이, 인코텀즈 1990은 운송인과의 계약체결 및 물품의 인도방식, 적재와 양하비용의 통상적인 분담방법을 규정함에 있어서 '통상적'(usual) 또는 '관습적'(customary)이라는 용어를 자주 언급하고 있다. 따라서 인코텀즈의 이용자들은 이들 비용에 대해 국제상업회의소에 많은 질의를 하였다.

이러한 질의 중에 가장 많은 것은 FCA 인도장소에서 매도인과 매수인 사이에서 양하비용을 누가 지급하여야 하는가 하는 문제와 관련되어 있다(질의 13, Incoterms Q&A, pp.76~77). 전문위원회는 매도인이 이에 대해 책임이 있는 당사자임을 결정하였다.

인코텀즈 2000에서 매도인과 매수인 사이의 비용분담에 관한 규정은 매우 단순한 것으로 보인다. 인코텀즈의 초안자들이 어떻게 해서 이러한 해결방법을

인은 물품의 성질, 수량 또는 운송방식이 요구되는 방법으로 물품을 인도하여야 한다고 답변하였다. 동 위원회는 또한 관습을 참조하였다. 인코텀즈 2000에서 매도인의 공장에서 운송인의 운송수단에 컨테이너를 적재하는 것은 매도인의 의무라고 할 수 있는데, 이는 또한 컨테이너에의 물품적재 단계도 포함하여야 한다.

16) 가장 주목할 만한 예외는 인코텀즈 1990에서의 FCA 조건인데, 이 조건은 도로운송의 경우 매도인에게 물품을 트럭에 적재하도록 요구하고 있다. 또한 인코텀즈 1990의 DAF 조건은 매도인의 의무 제 6항에서 양하에 관한 규정을 두고 있지만, 그 규정은 운송관행을 조건으로 하고 있다.

모색하였는지와 어느 정도로 현행의 관행들을 반영하였는지는 명확하지 않다. 인코텀즈 2000의 FCA 조건은 이 조건이 원래는 '운송인의 운송수단으로부터의 의무면제'를 의미하였음에도 불구하고, 실제로는 '인도지점에서 매도인의 운송수단으로부터의 의무면제'를 의미하게 되었다. 매매계약과 운송계약을 상호간에 잘 조화시키기 위하여, 운송인은 매도인의 운송차량에서의 양하비용을 운임에 포함될 표준적인 서비스에 포함시켜야 한다.¹⁷⁾ 그렇지 않다면 FCA 조건의 매도인측에서 매수인에게 추가적인 운송주선인의 송장이 있어야 한다. 이러한 의미에서 운송계약과 관련한 새로운 규정과 관행 사이의 관계가 정립되어야 할 것이다.

인코텀즈 2000의 DDU 조건과 DDP 조건은 마찬가지로 매도인은 모든 도착되는 운송수단에서 물품을 양하하지 않은 상태로 물품을 매수인의 임의처분에 하여 적치하여야 함을 규정하고 있다. 이러한 표준적인 해결방법은 (당사자들이 DDU unloaded 조건으로 합의하는 경우를 제외하고는) 매수인에 대해 완전한 서비스 조건이 없다는 것을 의미한다. 매수인은 항상 양하에 관련된 운송비에 관여하여야 하기 때문에, 이는 통상적으로 운송주선인으로부터 매수인에게 추가적인 송장이 요구된다는 것을 의미한다.

양하문제에 관한 해결방법은 기존의 규정보다 오히려 퇴보한 방법인 것으로 보여지며, 운송계약과 운송방식에 관한 특징들을 고려하지 않고 있다고 보여진다.¹⁸⁾ '합의된 또는 관습적 방법'이란 유용한 문언은 원문에서 완전히 삭제하지 않았어야 하며, 인코텀즈 1990에서 담당할 역할이 유지되었어야 할 것이다.

그렇지만 양하에 관한 새로운 접근방법은 물품을 고정시키는 것과 그 안전에 관한 많은 문제들을 제거하고 있다. 왜냐 하면, 이들은 FCA 조건(매도인의 영업장 구내)의 경우에만 문제로 될 수 있기 때문이다. 필란드의 고문단은 인코텀즈 1990의 FCA 조건에 관하여 어떤 명시적인 계약조항이 없는 경우에 물품을 고정시키는 것과 그 안전에 관하여 주의할 매도인의 의무는 인코텀즈

17) 이러한 상황은 국제상업회의소의 필란드 위원회가 간행한 1990년 Standard Shipping Terms의 Gate Term, Loading 조건에 잘 예시되고 있으며, 동 조건은 이러한 상황을 카바하고 있다.

18) 국제상업회의소가 각 부문별 운송관련기관들과 함께 적재와 양하에 관한 일련의 선택 가능한 조건들을 제시할 수 있음을 생각할 수 있다. 이러한 선택 가능한 조건들은 부문별 운송관련기관들을 통하여 또는 모델계약조항을 통하여(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, ICC Publication No. 481에서 이용된 방법을 예로 들 수 있다.) 운송산업분야에 추천할 수 있을 것이다.

1990에서는 운송관행에 달려 있다고 생각하였다. 인코텀즈 전문위원회는 인코텀즈 2000 하에서 '매수인에 의해 지명된 운송인이 제공한 운송수단에 적재할'이란 문언이 실제로 물품을 고정시키는 것과 그 안전도 포함하는지의 여부를 결정하여야 할 것이다. 몇몇 운송에 관한 일반 조건들은 송화인에게 이러한 일을 하도록 하고 있다.

7. CFR 및 CIF 條件과 運送條件

C 그룹 하에서 인도는 물품이 본선에 적재된 때(CFR 조건과 CIF 조건) 또는 물품이 운송인에게 인도된 때(CPT 조건과 CIP 조건) 발생한다. 위험도 물품이 매수인에게 인도된 때 이전한다. 매도인은 통상적인 조건으로 운송계약을 체결하여야 한다. 이러한 통상적인 조건은 CPT 조건과 CIP 조건에서는 실제로 인도가 발생하는 순간에 결정한다. 매도인은 목적지까지 운송비를 부담하여야 하기 때문에, C 그룹에서는 실제의 인도지점에 관해서는 많은 문제가 발생하지 않을 것이다.¹⁹⁾

C 조건에서의 양하비용은 보다 많은 혼란이 야기되었다. 인코텀즈 1990의 CFR 조건과 CIF 조건은 매도인이 운송계약을 체결할 때 정기선에 의해 부과되는 양하항에서의 양하비용에 책임이 있음을 규정하고 있었다. 만약 관련선사가 실제로 이들 비용을 그들의 운임에 포함시키고 있다면 이들 비용은 매도인이 부담하여야 하는 것을 의미하는 것으로 국제상업회의소 전문위원회는 생각하고 있다.²⁰⁾

19) 그러나 위험의 이전은 혼란을 야기할 수 있다. 핀란드의 고문단은 세 가지의 상이한 운송과 별도의 세 가지의 운송서류가 개입되는 핀란드의 내륙도시에서 노르웨이의 Trondheim까지의 운송에 관한 질의를 받았다. 물품이 최초의 운송인에게 인도되었을 때 위험이 매수인에게 이전되었다고 언급하였다. 이는 매도인이 스스로 제공하는 운송서비스와는 구별되는 독립적인 최초의 운송인을 의미한다고 볼 수 있다. 매도인은 매수인에게 통상적인 운송서류를 제공하여야 했다. 이 경우에서 매도인은 여러 통의 운송서류를 제공하여야 했다. 동 고문단은 화물에 대한 어떤 손해에 관한 증거와 관련하여 발생하는 문제를 피하기 위하여 한 계약자가 전운송과정을 카바할 수 있는 가능성을 고려하여야 함을 충고하였다(Lauri Railas, 2000).

20) 질의 24와 25에서 전문위원회는 정기선간의 운송과 예컨대 Free Out과 같은 조건을 이용하고 있는 부정기선의 운송과 같은 여타 운송방식과의 사이를 구분하고 있다. 핀란드의 고문단은, 인코텀즈 1990의 초안작업에 참여한 두 전문가의 의견에 근거해서, 인용된 말은 (부두 상에서의 작업과 구별되는 본선 상에서의 작업에 관한) 양하비용은 운임의 일부를 구성하고 있기 때문에, 이들 비용은 문제의 운송계약 하에서의 실제 상황에 관계없이 정기선에서는 항상 매도인이 부담하여야 한다

인코텀즈 2000의 CFR 조건과 CIF 조건에서 매도인은 이들 양하비용에 대하여 책임이 있으며, 이들 비용은 운송계약에서 매도인이 부담하여야 한다. 따라서 그 결과는 인코텀즈 1990에서의 결과와 마찬가지로이지만, 새로운 규정은 적용하기가 훨씬 쉽다. 양하에 관하여 매도인이 운송계약의 조건에 영향을 미칠 수 있는 경우에 매도인에게 고려의 여지를 남겨 두고 있다.

8. DDU 및 DDP 條件의 再整備

D 그룹 중의 가장 중요한 DDU 조건과 DDP 조건은 약간 개정되었다. FCA 조건이나 DAF 조건과 마찬가지로, DDU 조건과 DDP 조건은 이제 양하에 관한 조항을 두고 있는데, 이는 매수인의 의무에 속한다. 물론 이는 인코텀즈 1990과 비교하여 볼 때 명확성을 도모하였다는 점에서 중요한 일면을 가진다. 전문위원회는 이미 1990년대 후반에 인코텀즈 1990과 관련하여 이 점을 고려한 바 있다.²¹⁾ 이러한 개정에 따라 적어도 표준적인 DDP 조건은 이제 더 이상 운송과 관련하여 매수인을 위한 완전한 서비스를 보여주는 조건은 아니다. 표준적인 DDP 조건에서 비용의 일부분에 대해서는 매수인으로부터 받아야 할 것이다.²²⁾ 많은 경우에 있어서 이들 추가적인 송장은 회피하여야 할 비용요소

는 것을 의미하는 것으로 설명하고 있다(Incoterms Q & A, pp.97~98).

- 21) 질의 41에서 언급하고 있듯이(Incoterms Q & A, pp.121~122), 인코텀즈 1953과 1980은 모두 물품을 적재하는 것이 필요하거나 또는 관습적인 경우 매도인은 물품의 양하와 적재에 책임이 있다는 점을 명확하게 하고 있다. 이러한 문언은 인코텀즈 1990에서는 없어졌다. 동 질의에 답변하면서 전문위원회는 DDU 조건과 DDP 조건 및 EXW 조건 상의 문언을 비교하였는데, 이들 모든 조건들은 매도인의 의무 제 4항에서 매도인은 '물품을 매수인의 임의처분 하에 적치하여야 함'을 규정하고 있다. 동 전문위원회는 EXW 조건에서 매도인은 매수인이 제공한 운송차량에 물품을 적재할 의무가 없다는 훌륭한 고도 오래 전에 수립된 규칙이 있기 때문에, 매수인은 자신의 비용으로 매도인의 운송수단으로부터 물품을 수령하여야 한다는 결론을 내리고 있다. 필자의 생각으로는 이러한 결론은 전적으로 확신을 주는 것으로 보인다. 매도인의 의무 제 4항에 관한 문언상의 해석은 "물품을 매수인의 임의처분 하에 적치한다."는 말이 매도인이 "지정목적장소에서의 합의된 지점까지 관습적인 방법으로 통상적인 조건에 의거해서 물품의 운송계약을 체결하여야 한다."는 점을 규정하고 있는 매도인의 의무 제 3항을 참조하는데 이용하고 있다는 점은 문제되지 않는다. 필란드의 고문단은 그 답변의 하나로서 필란드의 표준운임조건(standard haulage conditions)을 참조하고 있는데, 이에 의하면 수화인은 양하에 책임이 있음을 규정하고 있다. 이 경우는 35톤의 중량화물에 관련된 사안이다.
- 22) 필란드의 고문단은 DDP 조건과 관련하여 운송주선인의 '통신비'를 지급하여야 하는 운송주선인으로부터 질의를 자주 받았다. 이 비용은 단순히 조만간 인도가 발생할 것이란 점을 매수인에게 통지해 주는 것이다. 동 고문단은 이들 비용은 운송주선인의 표준적인 서비스와 관련하여 고려되어야 하며 따라서 매도인이 지급하여야 하는 비용으로 생각하였다. 또한 동 고문단에서 제기된 주요한 논쟁은 DDP 조건

인 것이다. 더욱이 DDP 조건은 운송과 관련하여 EXW 조건의 鏡像(mirror image)이라는 점이 보다 논리적이다. EXW 조건에서 매도인은 매수인에 의한 운송의 전과정을 고려하여(서비스가 아님) 물품을 매수인의 임의처분 하에 적치하여야 하고 또 포장하여야 한다. DDP 조건에서 매도인은 양하비용을 포함하여 전운송과정에 대해 책임을 부담하여야 한다(완전한 서비스).

DDU 조건과 DDP 조건은 더 이상 통상적인 항로와 운송의 관습적인 방법에 대한 언급을 하지 않고 있다. 이제 매수인의 양하의무가 명확히 정의되어 있으며, 포장, 통지 등에 관한 통상적인 요건들이 합의되는 한 인도전 운송에 관한 세부사항이 매수인에 대해서는 그 특성을 잃게 된다.

DDU 조건²³⁾과 DDP 조건은 관세가 면제되는 유럽연합 내의 거래와 여타 자유무역지대 내의 거래에서 많이 이용되고 있다. DDU 조건은 인코텀즈 1990에 추가되었으며, 매도인이 물품의 수입통관을 하지 않고 또 관세를 지급함이 없이 물품을 목적지 국가에 인도하고자 할 때 중요한 기능을 수행하고 있다. 이는 단일 유럽시장에서는 특히 유용한 조건이다. 인코텀즈 2000의 서문은 통관절차가 필요하지 않는 상황에서 당사자들이 애매함이 없이 거래조건들을 사용할 수 있도록 하기 위하여 '적용가능한 경우'란 문언을 인코텀즈의 적절한 조건마다 매도인의 의무 제2항과 매수인의 의무 제2항 및 매도인의 의무 제6항과 매수인의 의무 제6항에 추가하였음을 기술하고 있다.²⁴⁾ '관세'란 문언은 '물품의 수출입에 부과될 수 있는 모든 관세, 조세²⁵⁾ 및 여타 부담금'을 포함하고 있다. 공동시장 내의 거래에서 지급되어야 할 가장 중요한 조세는 부가가치세인데 이는 계약에서 달리 합의된 바가 없다면 매도인이 부담하여야 한다. 이

이 완전한 서비스 조건을 보다 잘 유지할 수 있다는 점이었다.

- 23) 스위스에서는 DDU 조건에 의한 무역이 많이 이루어지고 있다고 한다(국제상업회의소 스위스 국내위원회가 국제상업회의소 본부로 보낸 1999.3.10자 서신).
- 24) 필란드 고문단은 관계당국이 요구한 수입에 관한 월간 보고서와 관련한 운송주선인의 비용에 관하여 누가 책임을 부담하여야 하는가에 대한 질의를 받았다. 동 고문단은 이러한 종류의 보고서 작성비용은 법률적으로 그 보고서를 작성할 의무가 있는 당사자가 부담하여야 한다고 답변하였다.
- 25) 필란드의 고문단은 담배에 부과된 세금과 관련한 질의를 받았다. 필란드에서 담배세는 수입할 때 지급되는 것이며, 담배류에 대해서는 무거운 세금이 부과되기 때문에 수입시 담배의 신고가격이 매우 중요하다. 동 고문단은 문언적인 해석은 세금부과의 할당은 이용된 정형거래조건에 의해 결정된다는 결론에 도달하는 것으로 생각하였다. 그러나 그러한 종류의 세금부과는 통상적인 것이 아니며 또한 당사자들이 정형거래조건 선택에 의해 이 문제가 카바될 수 있다고 생각하기는 매우 어려운 문제라고 생각한다. 물론 동 고문단은 이 문제를 그들의 매매계약에서 명시적으로 카바할 것을 권고하였다.

는 항상 가장 실제적인 시나리오가 되는 것은 아니다.²⁶⁾

DDU 조건과 DDP 조건과 관련하여 시간적인 요소가 신중하게 논의되어야 할 사항이다. 인도는 매수인 측에서 물품이 특정 장소에서 매수인의 임의처분 하에 적치할 때 발생한다. 수입통관절차가 장시간 걸리기 때문에 인도에 지연이 있을 수 있다. DDP 조건 하에서 수입통관은 매도인의 책임인 반면에, DDU 조건하에서 이는 매수인의 책임이다. 인코텀즈 2000의 서문 제9항에서 설명하고 있듯이, 수입통관이 어렵거나 시간이 많이 소요되는 국가에서 관세선을 넘어 물품을 인도할 의무를 부담하는 매도인은 위험에 처할 수 있다. 서문은 DDU 조건의 매수인의 의무 제5항과 제6항을 언급하고 있는데 이에 의하면 매수인은 물품을 수입통관하여야 할 자신의 의무를 이행하지 못함으로써 발생할 수 있는 추가적인 위험과 비용을 부담하여야 함을 기술하고 있다. 따라서 이러한 상황에서는 매도인은 DDU 조건을 이용하지 않도록 권고하고 있다.²⁷⁾

9. 變形 去來條件의 利用에 관한 問題

인코텀즈 1990은 여러 곳에서 기존의 정형거래조건을 특정거래의 필요에 적용할 수 있도록 변형해서 사용할 가능성을 언급하였다.²⁸⁾ 이는 인코텀즈의 변형에 관한 어떤 혁신적인 업적으로 돌릴 수 있었다. 반면에 인코텀즈 2000은 정형거래조건의 변형에 관하여 매우 엄격한 것으로 보인다.

인코텀즈의 몇몇 거래조건은 전문은 매매계약에서 인코텀즈 규정의 변형가능성을 언급하고 있다. 인코텀즈 2000의 서문 제11항은 몇몇 상황에 관한 예시를 언급하고 있는데, 이러한 변형이 이용가능한 경우를 보면 다음과 같다.

첫째, EXW 조건에서 당사자들이 매수인의 수거용 차량에 물품을 적재하는

26) 필란드의 조세관행에 의하면, 매수인은 그가 이미 지급한 부가가치세를 재매각시 그가 국가에 지급하기로 되어있는 부가가치세에서 공제할 수 있다. 따라서 필란드의 수입업자는 'DDP VAT unpaid'라는 변형조건을 선호하고 있다.

27) 인코텀즈 1990에서 당사자들은 종종 'DDP cleared'라는 변형조건을 이용하도록 권고를 받고 있는데, 이 조건은 매도인에게 통관의무를 부여시키고 있다. 당사자들이 'DDU St. Petersburg'조건으로 계약을 체결한 상황에서 필란드의 고문단은 통관지연에 관한 질문을 받았다. St. Petersburg에서 통관은 통상적으로 10-33일 정도 소요되었다. 이는 추가적인 비용을 유발시켰다. 동 고문단은 더 이상의 인도지점에 관한 합의가 없는 상황에서 매도인은 물품의 수입통관을 위해 물품의 도착을 매수인에게 통지해 준 때에 인도가 발생한 것으로 고려할 수 있다는 의견이었다.

28) 예컨대, 'DDU cleared'나 'DDP VAT unpaid' 등과 같다.

것을 매도인의 의무에 추가하고자 한다면, 이는 'EXW loaded' 조건을 이용함으로써 가능하다.

둘째, 당사자들이 추가담보에 관한 매수인의 요구에 대처하기를 원한다면, 당사자들은 'CIF full cover', 'CIF most extended cover' 또는 보다 확정적으로 'CIF Institute Cargo Clauses (ICC) A'로 규정함으로써 그 의무를 매도인에게 부여하든지 또는 매수인으로 하여금 추가 담보하여야 하는 것이 자신의 의무임을 상기시키는 것이다.

셋째, 만약 당사자들이 양하 후에 특정비용을 매도인에게 부여하기를 원한다면, 이는 적절한 변경을 통하여 이루어질 수 있다.

넷째, 당사자들이 'FOB stowed'나 'FOB stowed and trimmed'와 같은 용선 계약에 관한 전형적인 조건들을 이용하기를 원한다면, 당사자들은 그들의 매매 계약에서 자세하게 그 조건의 변형을 다루어 줌으로써 그 조건들을 이용할 수 있다.

다섯째, 당사자들은 'CIF landed', 'CIF liner terms' 또는 터미널취급료 (Terminal Handling Charges : THC)를 다루는 조항과 같은 변형을 사용하고자 할 때에는 그 정확한 의미가 어느 곳에서도 정의된 바가 없기 때문에 주의하여야 한다.

서문은 특히 위험의 이전에 관한 문제를 언급하면서 변형에 관한 해석이 명확하지 않기 때문에 변형을 이용하는 것은 바람직하지 않다고 설명하고 있다. 대부분의 변형들은 비용을 다루고 있다. 항상 야기되는 문제는 만약 비용분담을 변경한다면 위험이전에 관한 변경도 이루어지는가 하는 점이다

인코텀즈 2000의 초안자들은 공간물에 기존의 관행을 반영하기를 원하였다. 이미 언급한 바와 같이, 그렇지 않다면 많은 조건에서 혼란이 야기되었을 것이기 때문에 이러한 접근방법은 현명한 것이다. 초안자들은 변형에 대하여 너무 조심스러웠던 것으로 보인다. 필자의 견해로는 인코텀즈 2000의 일반적인 특징은 위험은 항상 인도와 함께 이전한다는 것을 언급하는 해석적 설명을 소개하는 것으로 가능하였을 것이다. 인도장소와 관련되는 의무를 변경하는 변형을 이용하고자 하는 당사자들은 마찬가지로 위험이 이전되는 장소도 변경되는 것으로 통상 추정되고 있다. 다른 일반화는 C 조건들을 제외하고는 운임의 일부가 될 수 있는 비용분담은 위험의 분담과 함께 가야 한다는 점이다. 서문에서의 그러한 언급은 대부분의 무역업자들에 의해 충분히 존중받을 수 있는 신뢰

할 만한 것으로 생각된다.

정형거래조건을 이용하는 이유는 계약관행을 단순화시키는 것이다. 약어는 다양한 형태로 매매계약에 삽입된다. 개별정형거래조건에 대한 어떤 변형과 관련하여 매매계약을 언급하는 서문 제11항에서 추천된 기법은 크게 도움이 되지 않는다. 예컨대, 적재와 양하에 관한 송장을 송부하는데 개입된 운영자들은 실제의 매매계약을 검토할 수 있다고 상상하기란 어렵다. 새로운 정보기술의 이용은 또한 약어를 이용하는데 유용성을 제공한다.²⁹⁾

13가지의 정형거래조건 모두를 유지함으로써 무역업자들에게 선택권을 제공하는데 도움이 될 수 있는 것과 마찬가지로, 인코텀즈의 황금규칙에 관한 아이디어에 따라 상상할 수 있는 모든 상황을 카바하기 위하여 변형조건 모두를 포용할 수 있는 틀을 만들어 낼 수 있는 기능을 촉진시킬 수 있는 몇몇 기본적인 원칙을 소개하는 것이 불가능하지 않았을 것이다.³⁰⁾ 또한 가장 잘 알려진 변형과 그 기본적 특성에 관한 목록을 작성할 수도 있을 것이다(Lauri Railas, 2000). 인코텀즈 1990에 따라 만들어진 스웨덴의 Combiterms 1990은³¹⁾ 매도인과 매수인 사이의 다양한 비용분담을 제시하고 있는 매우 상세한 규정의 틀을 제공하고 있다는 점은 좋은 예이다.

Ⅲ. 인코텀즈 2000의 問題點

전통적인 해상매매조건인 FOB 조건, CFR 조건 및 CIF 조건은 모두 선적항의 본선 상에서 물품의 인도가 이루어지는 조건들이다. 그렇지만 1960년대 중반 이후 운송환경의 변화로 인한 운송수단의 다양화에 따라 해상운송을 포함하여, 도로운송, 철도운송, 항공운송 또는 복합운송이 많이 이용되고 있고, 이에 따라 물품을 매도인의 영업장 구내나 운송터미널에서 운송인에게 인도하는 것이 보편적인 관행으로 정착되어 가고 있다. 따라서 물품인도장소로서의 전통

29) 국제상업회의소는 Editerms 프로젝트에 관한 작업을 준비하고 있다. Editerms는 전자상거래 프로젝트의 한 부분이다. Editerms는 Incoterms와 같은 약어이다.

30) 예컨대, 'Ex Works loaded' 조건은 수출통관을 이행할 의무를 제외하고는 FCA seller's premises 조건과 같다. Ex Works 조건에서 수출통관의무는 매수인에게 있으며, FCA 조건에서 이에 관한 의무는 매도인에게 있다.

31) 스웨덴의 운송주선인이 간행하였다.

적인 선측난간은 용선계약에 의해 운송되는 살화물(bulk cargo)을 제외하고는 그 의미를 상실하게 되었다(오원석, 2000).

이에 따라 국제상업회의소는 인코텀즈 1990에서 다양한 운송방식과 인도방법을 수용하기 위하여 FCA 조건, CPT 조건 및 CIP 조건을 정형화하였으며, 인코텀즈 2000에서도 그 체계를 유지하고 있다.³²⁾

인코텀즈 1990에서 FOB 조건, CFR 조건 및 CIF 조건과 관련하여 전문에 '선측난간이 실제적인 의미를 갖지 못할 경우', FOB 조건 대신에 FCA 조건을, CFR 조건 대신에 CPT 조건을, CIF 조건 대신에 CIP 조건을 각각 이용하는 것이 '보다 적절하다'(more appropriate to use)고 하는 보다 완급한 권고문언을 두고 있다. 그렇지만 인코텀즈 2000에서는 "당사자들이 선측난간을 통하여 물품을 인도할 의도가 없는 경우"에는 FOB 조건 대신에 FCA 조건을, CFR 조건 대신에 CPT 조건을, CIF 조건 대신에 CIP 조건을 각각 '이용하여야 한다'(should be used)고 하여 보다 "강력한 권고"를 하고 있다(인코텀즈 2000 서문 18). 만약 매도인이 물품을 운송터미널에서 인도하는 경우에 FOB 조건, CFR 조건, CIF 조건 등을 계속 이용한다면 매매계약에 따른 위험 및 비용의 이전시기와 운송관행 사이에 모순이 발생하게 된다.³³⁾ 따라서 매매계약당사자들은 선측난간을 통하여 물품을 인도할 의도가 없는 경우에는 FCA 조건, CPT 조건 또는 CIP 조건을 상황에 따라 잘 활용하여야 할 것이다(최명국, 2000).

여기서 FCA 조건과 관련하여 특히 문제가 될 수 있는 것은 터미널취급료이다. 국제상업회의소가 실시한 설문조사에 따르면, 터미널취급료의 분담에 대해 문제점이 있다는 답변이 53%에 이르며, 주로 누가 이 비용을 부담하느냐에 관한 문제이다.

인코텀즈 2000의 FCA 조건에서는 물품이 해상운송인에게 인도되는 경우, 매도인은 자신의 운송수단에서 물품을 양하하지 않고 운송인의 임의처분 하에 적치한 때 인도가 완료되고 위험 및 비용부담도 매수인에게 이전된다. 따라서 운송인의 임의처분 하에 인도되기 이전에 터미널취급료가 발생하면 매도인이

32) 다만, 이들 거래조건의 전문에 'for any mode of transport'란 문언을 'irrespective of the mode of transport'란 문언으로 바꾸어 복합운송을 포함하여 운송수단에 관계없이 이용할 수 있도록 하였다.

33) 왜냐 하면, 이러한 상황에서 FOB 조건을 이용하면 매도인은 물품이 운송터미널 등에서 운송인에게 인도된 후 선적될 때까지 물품에 관한 통제권을 상실한 상태에서 물품에 관한 모든 멸실 또는 손상의 위험을 부담하여야 하기 때문이다(최명국, 1990).

부담하고, 인도 이후에 발생하면 매수인이 부담하여야 한다(Bart Van de Veire, 1995). 그런데 터미널취급료는 물품인도 이후에 발생하는 경우가 많으므로 매수인이 부담하여야 하지만, 선박회사가 운임과는 별도로 요구하는 경우에는 매도인이 현지통화로 지급하고 있는 것이 또한 현실이다. FCA 조건에서 규정된 내용과 실무 사이에 차이가 있는 부분이다. 터미널취급료에 관련된 관행이 국가마다 다르므로 규칙을 일률적으로 규정할 수는 없다고 하지만, 궁극적으로 그 비용의 배분은 매도인이 부담하는 방법 또는 당사자 사이에 분담하는 방법 중에 하나가 될 것이다. 전자의 경우는 'FCA Bremen Incoterms 2000, THC for seller's account'가 될 것이며, 후자의 경우는 '50% of THC for seller's account'가 될 것이다(ICC, Guide to Incoterms 2000). 따라서 매매계약당사자들은 그러한 비용이 당사자들 사이에 어떻게 분담되는지를 매매계약에서 분명히 해 두어야 할 것이다(인코텀즈 2000 서문 제 11 항).³⁴⁾

또한 전통적인 해상매매계약인 FOB 조건, CFR 조건 및 CIF 조건에서 물품 인도장소와 위험이전 및 비용부담의 분기점과 관련하여 학계와 실무계에서 계속적으로 지적되어 왔던 문제점인 선측난간의 개념이 인코텀즈 2000에서도 그대로 유지되고 있다는 점은 문제점으로 남아 있다. 즉, 인코텀즈 2000에서 이들 조건들의 전문에서는 '...the seller delivers when the goods pass the ship's rail...'로 규정하고, 매도인의 의무 제 4 항에서는 'The seller must deliver the goods...on board the vessel...'로, 매도인의 의무 제 5 항인 위험이전과 관련해서는 'The seller must...bear all risks of loss of or damage to the goods while such time as they have passed the ship's rail...'로, 매도인의 의무 제 6 항인 비용부담과 관련해서도 'The seller must...pay all costs relating to the goods until such time as they have passed ship's rail...'로 규정하고 있다.

물품의 인도장소, 위험이전 및 비용부담의 분기점과 관련하여 금번 개정시에 가장 많은 논의와 해결방안이 제시되었음에도 불구하고(ICC document 462/55), 이에 대해 아무런 개정이 없었다는 점을 어떻게 보아야 할 것인가? 이 점과 관련하여 인코텀즈 2000 서문 제 9.2 항은 "선측난간은 오늘날 다수의

34) 예컨대, 'FCA costs up to ship's side for seller's account unless included in freight'와 같은 조항을 두어 터미널취급료가 매도인의 부담임을 특약할 수도 있을 것이다.

경우에 있어서 부적절하게 보여질 수 있으나, 그럼에도 불구하고 이는 상인들에 의하여 이해되어지고 물품과 이용 가능한 적재시설의 고려 하에 적용되고 있다. FOB 인도지점의 변경은 특히 전형적으로 용선계약에 따라 해상운송되는 물품매매에 관하여 불필요한 혼란이 발생할 것으로 느껴진다.”라고 언급하고 있다. 필자의 소견으로는 이 정도의 설명은 충분한 것이 되지 못한다고 본다. 결과적으로 인도장소, 위험이전 및 비용부담의 분기점을 보다 명확하게 제시하여 줌으로써 무역업자들로 하여금 불필요한 오해와 분쟁을 방지하는 것이 인코텀즈의 제정목적이라고 할 때, ‘on board’라는 개념을 사용하여 인도장소, 위험이전 및 비용부담의 분기점을 보다 명확하게 규정하는 것이 바람직하다고 본다.

IV. 結 論

이전의 선임자들이 행한 바와 같이, 인코텀즈 2000은 그 개별규정에서 당사자들은 전자식으로 통신할 것을 결정하고 또 종이로 된 운송서류를 이에 상응하는 전자식 서류(EDI)로 대체할 가능성을 고려하고 있다. 현행 정형거래조건 하에서 전통적인 종이로 된 운송서류를 이에 상응하는 전자식 서류로의 대체 가능성은 매우 크다고 보여진다.

인코텀즈 2000은 1990년대 초 그 선임자들에 대한 UNCITRAL의 후원을 고려할 때 국제법률사회에서 잘 인식되고 있다. 인코텀즈 2000은 이에 필적할 만한 경쟁자가 없다. 그러나 국제상업회의소는 아직 보다 많은 무역업자들로 하여금 인코텀즈를 사용하도록 확신을 심어주기 위해서, 무역업자들로 하여금 인코텀즈를 정확하게 이해시키기 위하여 또 정확하게 적용할 수 있도록 하기 위하여 많은 노력을 기울여야 할 문제에 봉착하고 있다. 국제상업회의소의 국내 위원회는 인코텀즈에 관한 세미나를 기획하고 전문위원회에 의해 수립된 해석에 관한 정보를 그 회원들에게 제공하여야 할 것이다. 이는 개별국가의 재판관할권과는 별도로 인코텀즈의 성격을 유지하는 것이다.

그러나, 이러한 사적인 정형거래조건의 모음에 관한 지위가 보다 확립되면 될수록 개별국가의 법원은 인코텀즈를 적용하여 해석할 것이다. 국제상업회의소의 규칙들은 흔히 거래에 관한 관습으로 참조되고 있다. 정형거래조건을 이

용할 때, 무역거래 당사자들은 항상 명시적으로 정형거래조건을 선택하고 있다. 만약 선택된 정형거래조건이 인코텀즈에서만 알려져 있는 것이라면(예컨대 DDU 조건), 비록 그들이 인코텀즈에 관하여 명시적으로 아무런 언급을 하고 있지 않았다고 하더라도, 당사자들은 인코텀즈를 적용할 의도를 가진 것으로 추정되어야 한다. 그러나 매매계약 당사자들이 그들의 계약관계에서 인도에 관한 관행을 수립하였다면, 적절한 인코텀즈에 관한 명백한 규정을 두고 있지 않은 상태에서 분쟁이 발생하였을 경우 어떤 규칙을 적용하여야 할지에 대해서는 분명하지 않다.

인코텀즈 2000은 범세계적 조직에 의해 창조된 국제무역의 도구이다. 개별 기업들은 매일 이러한 도구를 이용할 것인가와 이용한다면 어느 정도 이용할 것인가를 결정한다. 국제상업회의소의 회원들은 인코텀즈 2000의 초안과 코멘트에 능동적으로 참여하여 왔으며 이에 따라 그들 자신의 일상적인 이용을 위한 규칙을 창출하는데 있어서 상당한 정도의 활력을 보여 왔다.

이러한 의미에서 인코텀즈 2000은 대체로 보아 긍정적인 방향으로 개정되었다고 볼 수 있지만, FOB 조건, CFR 조건 및 CIF 조건에서 물품인도장소, 위험이전 및 비용부담의 분기점과 관련하여 아직 선측난간의 개념을 고집하고 있다는 점 등은 여전히 문제점으로 남아 있다.

參 考 文 獻

- 대한상공회의소·ICC 한국위원회, 인코텀즈(Incoterms) 2000, 1999.
- 梁暎煥·崔銘國, 貿易賣買論, 博英社, 1994.
- 오원석, INCOTERMS 2000에 관한 概括的 考察, 무역학회지 제 25 권 제 1 호, 한국무역학회, 2000. 4.
- 崔銘國, FCA 賣買契約條件의 定型化에 따른 問題點에 관한 研究, 박사학위청구 논문, 성균관대학교 대학원, 1990.
- _____, Incoterms 2000과 非海上賣買條件, 무역상무연구 제 13 권, 한국무역상무학회, 2000.
- Bart Van de Veire, "Problems Related to the FCA Term", Charles Debattista(ed.), ICC, 1995.
- ICC document 462/55, 7 December 1998.
- ICC, *Guide to Incoterms 1990*, 1991.
- _____, *Guide to Incoterms 2000*, 1999.
- _____, *Incoterms 2000*, ICC Publication No. 560.
- _____, Incoterms Q&A, Incoterms 1990 Questions and Answers, 42 cases and official answers edited by Guillermo Jiménez, ICC Publication No. 589.
- Lauri Railas, Incoterms for the New Millennium, *European Transport Law*, Vol. X X X V No. 1-2000.
- Phiroze K. Irani, Incoterms and the Condition of sale in the publication *Current Developments in International Transfers of Goods and Services*, ed., Ho Peng, 1994.

ABSTRACT

Incoterms 2000, Main Features and Problems

Choi, Myung-Kook

The International Chamber of Commerce introduced in September 1999 its new publication Incoterms 2000(ICC Publication No 560). The ICC was building on the past experiences in its revision works. I have discussed and commented constructively some main features and problems of the new set of terms.

Incoterms 2000 takes into account, like already its predecessor did, the possibility that the parties may decide to communicate electronically and replace a paper transport document by an equivalent electronic data interchange message. This possibility will certainly be much more used under the present set of terms.

Incoterms 2000 is well recognised by the international legal community, taking into account also the endorsements by UNCITRAL to its predecessor in the early 90's. Incoterms 2000 does not have major competitors remaining. However, the ICC still faces a battle to convince more traders to refer to its terms and to teach traders to understand and to apply them correctly.

Incoterms 2000 is a tool for international trade created by a global business organisation. Its members decide every day if and to what extent they make use of this tool. The members of the ICC have participated actively in the drafting and commenting of Incoterms 2000 and thereby shown again a great deal of dynamism in creating rules for their own everyday use. Under these circumstances, "ship's rail approach" related to delivery point, risks and costs should be replaced by "on board approach" under FOB, CFR and CIF terms.

Keywords : Incoterms2000
