

INCOTERMS 2000과 費用負擔原則

朴南圭*

-
- I. 問題提起
 - II. 인코텀즈 2000의 特徵
 - III. 費用負擔의 原則과 費用의 4 가지 範疇
 - IV. 定型去來條件의 費用負擔內容
 - V. 結 論
-

I. 問題提起

Incoterms 2000이 오랜 연구·검토와 논의 결과 지난해 6월 최종 확정되어 2000년 1월 1일부터 시행되고 있다. Incoterms는 당사자들이 서로 상대방 국가의 법률과 상관습을 모르거나 동일한 정형거래조건에 대하여 다른 해석을 하는 경우 이들 사이에는 불필요한 오해와 분쟁이 발생하게 되고 이러한 분쟁에 따른 법정제소는 많은 시간과 비용을 수반하게 되기 때문에 이러한 마찰을 해소하기 위해 1936년에 처음 제정된 후 1953, 1967, 1976, 1980, 1990년 및 2000년에 개정되고 추가되었으며 최근에는 10년 주기로 개정되어 오늘에 이르고 있다.

Incoterms 2000은 Incoterms 1990과 비교해 볼 때 다음과 같은 주요한 변화를 볼 수 있다. ① 서문이 운송, 보험, 전자상거래 등에 대하여 더욱 자세하게 다시 작성되었다. ② 매도인과 매수인의 10 가지 주요한 의무가 당사자의 책임을 분명히 하는 새롭게 개선된 제목을 갖게 되었다. ③ 일관성을 위하여 각 인코텀즈의 정의가 전적으로 다시 작성되었다. ④ 인도지점과 관련하여 당사자들이 언제, 어디에서, 어떻게 행동해야 되는지에 대하여 분명하게 정해졌다.

* 建國大學校 經商學部 教授.

⑤ 당사자들의 적재와 하역의 의무가 더욱 분명하게 정해졌다. ⑥ 통관을 둘러싼 문제들이 새롭게 강조되었다. ⑦ FCA 조건하에서의 인도 의무가 간략하게 되었다. ⑧ 현재의 정형거래조건의 내용을 더욱 이해하기 쉽게 함으로서 당사자들이 조건의 변형을 하지 않도록 하였다. 무엇보다도 인코텀즈는 현재의 상관습을 반영하기 위해 개정되었으며 이들 개정 내용에 대한 이해가 무역업자 및 관련 종사자에게는 대단히 중요한 일이기 때문에 본고에서는 개정 내용 가운데 중요한 비용분담의 문제를 고찰하고자 한다.

비용의 분담 문제는 모든 매매계약에서 대단히 중요한 요소이다. 왜냐하면 매매계약의 채산성은 비용의 분담여부에 의해 결정되기 때문에 당사자들은 발생한 비용을 그들 사이에 어떻게 분담하는지를 잘 알아야 한다. 대부분의 경우에 한 당사자가 어떤 의무를 진다는 사실은 다른 합의가 없는 한 그로부터 초래된 비용을 부담해야 한다는 것을 의미한다. 그러나 이러한 원칙에는 많은 예외들이 존재하고 특히 당사자들이 수행해야 하는 서비스와 관련하여 불확실성이 발생한다. 또한 선박의 이로나 항구에서의 예상보다 오랜 지체 등 예상하지 못했던 사건으로 초래된 추가비용이 발생했을 때는 언제나 비용분담과 관련하여 어려움이 발생한다.

물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험이전의 경우와 마찬가지로 모든 인코텀즈는 비용의 분계가 인도장소에서 발생한다는 동일한 원칙을 견지하고 있어서 비용분담에 관한 원칙은 분명하다. 따라서 매도인이 자신의 인도의무를 이행하기 전에 발생한 모든 비용은 자신의 부담이며 반면에 추가비용은 매수인의 부담이다. 즉 매도인은 물품이 합의한 인도장소에 도착하는데 드는 비용을 지급해야 하고 매수인은 그 지점 이후의 추가비용을 지급해야 한다. 그러나 이러한 원칙을 실제로 시행하는 것은 쉬운일이 아니다. 왜냐하면 여러 정형거래조건하에서의 역할의 상세한 분담을 인코텀즈에서는 다 정의할 수 없기 때문이다. 그 대신 매매계약에서 정확한 약정을 하고 그렇지 못한 경우에는 동일한 당사자 사이에 이미 사용된 상관습이나 무역관습과 같은 다른 기준으로 판단해야 한다. 본고에서는 매매계약에서 이렇게 중요한 요소인 비용부담의 문제를 Incoterms 2000을 중심으로 Incoterms 1990과 비교·연구한다.

II. Incoterms 2000의 特徵

첫째, 인코텀즈는 거래조건을 13가지로 정형화하고 이를 기본적으로 4개의 다른 유형으로 분류하고 있다. 즉 매도인이 자신의 영업장소에서 물품을 매수인에게 제공하는 E 그룹(EXW)을 시작으로, 매도인이 매수인에 의해서 지명된 운송인에게 물품을 인도하는 F 그룹(FCA, FAS 및 FOB)과 매도인이 운송계약을 체결하여야 하지만 선적 및 발송 이후에 일어나는 사건에 의한 물품의 멸실 또는 손상의 위험이나 추가비용은 부담하지 않는 C 그룹(CFR, CIF, CPT 및 CIP)으로 분류할 수 있으며 이들은 모두 선적지에서 매도인의 의무가 완료되기 때문에 선적지 계약조건이라고 한다. 마지막으로 매도인이 물품을 목적지까지 운송하는데 필요한 모든 비용과 위험을 부담하여야 하는 D 그룹(DAF, DES, DEQ, DDU 및 DDP)으로 도착지 계약조건이라 한다. 이러한 분류방식은 인코텀즈 1990과 동일하다.

둘째, 매매계약당사자 즉 매도인과 매수인이 각각 상대방에 대하여 어떠한 의무를 부담하는가를 10개항의 표제로 분류하여 서로 대칭되도록 규정함으로써 매도인측의 각 표제는 동일한 사항에 관하여 매수인의 입장을 거울처럼 비추고 있다. 상대방에 대한 의무가 없는 경우에는 '의무없음'이라고 명확하게 규정하고 있다. 이 경우 일방의 당사자는 어떤 일을 이행함에 있어서 다른 당사자에 대해서는 의무없음일 수도 있지만 그러한 일을 이행하는 것이 자신의 이익에 합치하는 경우에는 이행하는 것이 좋다는 점을 유념해야 한다. 예컨대 CFR 조건의 매수인은 보험계약을 체결할 의무를 매도인에 대하여 부담하지 않지만 이러한 계약을 체결하는 것은 명백히 자신의 이익에 합치하고 있기 때문이다.

셋째, 인코텀즈는 당사자가 매매계약에 포함시키고자 하는 모든 의무를 규정하고 있는 것은 아니다. 즉 청약과 승낙에 의한 계약의 성립, 소유권이전, 당사자의 계약능력이나 착오에 의한 계약의 유효성, 예상하지 못했거나 예상할 수 없었던 사건으로 인한 의무나 책임의 면제, 당사자의 계약위반에 대한 구제 등의 문제에 대하여는 언급하고 있지 않다. 이러한 문제는 매매계약의 기타 규

정, 각국의 계약법이나 매매법 및 물품매매계약에 관한 유엔 협약이나 준거법에 맡기고 있다. 인코텀즈는 국제법이나 국제조약이 아니기 때문에 각 국가에서 공식적으로 채택하거나 강제적으로 적용되지 않고 당사자들의 선택에 의하여 임의로 적용된다. 또한 운송계약을 체결할 때 적용되는 준거규정이 아니라 매매계약을 체결할 때 적용된다는 점이다. 그러나 인코텀즈의 특정 조건을 사용하기 위한 당사자의 합의는 필연적으로 운송, 보험 및 금융계약 등의 종속계약에도 영향을 미친다.

넷째, 인코텀즈를 계속적으로 개정하는 주된 이유는 현재의 상관행에 인코텀즈를 적용시키기 위해서이다. 만일 개정하지 않는다면 상관행과 인코텀즈는 괴리되어 인코텀즈의 효용가치는 그 만큼 떨어질 것이기 때문이다. 1980년 개정에서는 복합운송방식을 수용하기 위해서이며, 1990년 개정에서는 EDI 방식을 수용하기 위해서이다. 2000년 인코텀즈에서는 FAS 조건과 DEQ 조건하에서의 통관과 관세지급 의무와 FCA 조건하에서의 적재와 양육의무에 관한 내용이 변경되었다. 이와같이 인코텀즈는 10년마다 개정이 이루어지고 있으므로 당사자들이 자신의 매매계약서에 인코텀즈를 삽입시키고자 하는 경우에는 항상 최신판으로 행하도록 명시하여야 한다. 즉 최신판인 인코텀즈 2000을 사용하고자 하는 경우에는 자신들의 계약서에 'This contract shall be governed by Incoterms 2000'과 같이 명시하는 것이 좋다.

다섯째, 인코텀즈 2000은 서문에서 전자상거래의 활성화를 대비하여 무역거래에 필요한 종이서류를 전자메시지로 전환하여 안전하게 교환할 수 있는 기반을 제공하는 BOLERO¹⁾(Bill of Lading for Europe, Bill of Lading Electronic Registry Organization)서비스를 이용하도록 언급하였다는 점에서 큰 진전으로 평가되고 있다. 인코텀즈 1990은 선하증권이 가지고 있는 특수한 법적 성질에도 불구하고 앞으로 전자적 수단에 의하여 대체될 것이 예상되어 당사자가 전자방식으로 통신하기로 합의한 경우에는 종이서류는 전자통신문으로 대

1) BORELO시스템은 SWIFT(Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication)와 TTC(Through Transport Club)에 의하여 주도되고 있으며 선하증권을 포함하여 무역서류 전반에걸친 전자화를 추구하고 있다. 이 시스템은 전자메시지가 TTP(Trusted Third Party)를 통해서 수령되고 발송되는 CMI 규칙하의 시스템과는 다르다 이 시스템은 인코텀즈 매도인의 의무 제8항에서 언급한 전자계약을 제공하는 Rule Book에 서명하도록 요구하여 참가하는 모든 당사자에게 부가가치를 제공하고 있다. 이 시스템은 참가자를 운송인, 송하인 및 수하인에 한정하지 않고 운송주선인, 보험자, 세관, 은행, 정부기구와 같은 다른 당사자에게도 개방하고 있다(Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2000*, ICC, 1999, p.31).

체될 수 있다고 규정하였었다. 이러한 전자통신문은 관계당사자에게 직접 또는 부가가치서비스를 제공하는 제 3 자에 의하여 유용하게 제공될 수 있는데 이러한 서비스를 제공하는 시스템이 소위 BOLERO 서비스이다. 이 시스템은 전자식 선하증권을 위한 CMI 규칙(CMI Rules for Electronic Bills of Lading:1990)과 전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법(UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce:1996)의 제 16-17 조에 의하여 법적 규범 및 원칙의 지지를 받고 있다.

여섯째, 인코텀즈는 컴퓨터 소프트웨어와 같은 무형물이 아닌 유형물을 물품으로 보아, 매수인의 임의처분상태로 물품을 놓아두거나 또는 운송을 위하여 물품을 인도하거나 또는 목적지에서 물품을 인도하여야 하는 매도인의 물품인도의무와 당사자간의 위험의 분계에 관한 규정을 두고 있다. 이는 다음 장에서 논할 비용부담의무와 밀접한 관련이 있다는 점에서 대단히 중요한 의미를 갖는다.

Ⅲ. 費用負擔의 原則과 費用의 4 가지 範疇

1. 비용부담의 원칙

비용의 부담 문제는 모든 매매계약에서 대단히 중요한 요소이다. 왜냐하면 매매계약의 채산성은 비용의 부담여부에 의해 결정되기 때문에 당사자들은 발생한 비용을 그들 사이에 어떻게 분담하는지를 잘 알아야 한다. 대부분의 경우에 한 당사자가 어떤 의무를 진다는 사실은 다른 합의가 없는 한 그로부터 초래된 비용을 부담해야 한다는 것을 의미한다. 그러나 이러한 원칙에는 많은 예외들이 존재하고 특히 당사자들이 수행해야 하는 서비스와 관련하여 불확실성이 발생하기도 한다. 예컨대 물품의 수출입시에 지불해야 하는 반관적(semi-official)인 비용 또는 선적 또는 인도를 기다리는 동안의 보관비용과 같은 매도인 또는 매수인의 역할이라고 분명히 할 수 없는 비용 등이다. 또한 선박의 이로나 항구에서의 예상보다 오랜 지체 등 예상하지 못했던 사건으로 초래된 추가비용이 발생했을 때는 언제나 비용분담과 관련하여 어려움이 발생한다.

물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험이전의 경우와 마찬가지로 모든 인코텀

즈는 비용의 분계가 인도장소에서 발생한다는 동일한 원칙을 견지하고 있어서 비용분담에 관한 원칙은 분명하다. 따라서 매도인이 자신의 인도의무를 이행하기 전에 발생한 모든 비용은 자신의 부담이며 반면에 추가비용은 매수인의 부담이다. 즉 매도인은 물품이 합의한 인도장소에 도착하는데 드는 비용을 지급해야 하고 매수인은 그 지점 이후의 추가비용을 지급해야 한다. 그러나 이러한 원칙을 실제로 시행하는 것은 쉬운일이 아니다. 왜냐하면 여러 정형거래조건하에서의 역할의 상세한 분담을 인코텀즈에서는 다 정의할 수 없기 때문이다. 그 대신 매매계약에서 정확한 약정을 하고 그렇지 못한 경우에는 동일한 당사자 사이에 이미 사용된 상관습이나 무역관습과 같은 다른 기준으로 판단해야 한다.

2. 비용부담원칙의 예외

매도인이 자신의 인도의무를 이행하였을 때 비용의 부담이 매도인으로부터 매수인에게 이전하지만 물품에 대한 위험과 비용의 이전이 물품의 인도전에 이전할 수 있다는 것이 조기이전(premature passing of risk)의 원칙이다. 즉 위험 및 비용의 이전을 지연시킬 소지가 매수인에게 주어져서는 안되기 때문에 만약 합의한대로 인수하지 않거나 또는 매도인이 물품인도의무를 이행하는데 필요한 지시, 예를 들면 선적시거나 인도장소에 대한 지시 등을 매수인이 하지 못하는 경우에는, 위험 및 비용의 이전이 인도전이라도 일어난다는 것을 모든 거래조건에서는 규정하고 있다. 위험 및 비용의 조기이전의 원칙에 대한 전제는 물품이 계약에 충당(appropriation)되어야 한다. 이러한 전제조건은 F 조건이나 C 조건의 경우에는 물품의 선적이나 발송을 위한 조치가 완료된 때, D 조건의 경우에는 목적지에서 물품의 인도를 위한 조치가 완료된 때 물품이 계약에 충당된 것으로 본다. 그러나 예외적으로 물품은 각각의 매수인을 위한 수량의 특정없이 산적되어 매도인으로부터 송부되어질 수 있으며 이러한 경우 비용과 위험의 이전은 물품이 충당되기 전에는 일어나지 아니한다. 물품매매계약에 관한 유엔협약에 “계약이 그 체결시에 아직 특정되어 있지 않은 물품의 매매에 관한 것일 경우에는 물품이 계약의 목적물로서 분명하게 특정될 때까지는 매수인의 임의처분이 가능한 상태에 놓여 있지 않은 것으로 본다.”고 규정한 것을 참조할 필요가 있다(제 69조 제 3항).

3. 비용의 4 가지 범주

인코텀즈에서 언급된 비용은 4 가지 주요한 범주로 분류할 수 있다. ① 발송, 운송 및 인도비용 ② 수출입통관비용 ③ 도움을 주는 당사자가 각 무역조건하에서 해야하는 일에 추가하여 다른 당사자에게 한 당사자가 제공한 서비스 또는 도움비용 ④ 보험비용

(1) 발송, 운송 및 인도와 관련된 비용

이 범주는 다음의 비용 등이 포함되어 있기 때문에 대단히 중요하다.

- 매도인의 영업장소에서의 적재비용
- 수출국에서의 사전 운송(pre-carriage)비용
- 계약의 체결(선적을 위한 화물의 예약과 관련 운송서류의 발행)을 위한 비용
- 수출국으로부터 화물의 발송 대기중의 창고, 보관 및 취급비용
- 수출국에서의 운송장비 및 기구의 임대비용
- 주요 국제 운송비용
- 수입국에서의 하역 이후의 창고, 보관 및 취급비용
- 수입국에서의 운송장비 및 기구의 임대비용
- 수입국에서의 육상운송비용
- 매수인의 영업장소에서의 하역비용

(2) 수출입통관을 위한 비용

수출입통관비용과 관련하여 확실한 구분이 관세, 부가가치세, 기타 관공서 비용 그리고 통관 자체의 비용에 대하여 이루어져야 한다. 물품의 통관은 검사 비용, 세관창고비용, 세관신고 및 운송주선인의 서비스 비용은 물론이고 면장, 증명서, 영사송장 인가 비용을 포함한다.

(3) 서비스와 도움을 위한 비용

이 범주는 한 당사자가 물품의 통관 요청시에 제공된 서비스 또는 도움에

대하여 다른 당사자에게 청구할 수 있는 비용에만 관련된 것이다. 이는 EXW와 FAS 조건하에서 매수인의 수출통관에 대한 매도인의 도움과 DEQ와 DDP 조건하에서 매도인의 물품통관에 대한 매수인의 도움을 포함한다. 그들은 타방이 통관을 위해 요구할 수 있는 서류를 득하는데 관련된 비용을 포함한다.

(4) 보험비용

이 범주는 매도인이 매수인을 위해 보험을 득하고 보험료를 지불해야 하는 것을 요구하는 CIF 또는 CIP 조건으로 계약을 체결할 때만 관련된 것이다. 매수인의 요청으로 매도인이 부보한 추가보험(전쟁, 파업, 소요, 폭동 또는 노동 방해와 같은 추가위험에 대한 확장담보 또는 보장)은 매매계약에서 다른 합의가 없는 한 매수인이 지불해야 한다.

4. 비용분담체계

당사자들은 정형거래조건 자체를 분명하게 따르지 않는 경우에는 비용의 분담을 특정하거나 미리 약정한 Combiterms과 같은 비용분담체계를 적용하기로 합의하는 것이 좋다. 비용분담체계를 사용하기 위한 약정은 'Combiterms에 따른 비용분담과 함께 Incoterms 2000'과 같은 말을 추가함으로써 정형거래조건과 함께 분명하게 언급하는 것이 좋으며 분쟁이 아무리 사소한 비용에 관한 것이라 하더라도 그 분쟁을 해결하는데는 많은 시간과 노력과 돈이 든다는 점을 명심해야 한다.

IV. 定型去來條件의 費用負擔內容

1. EXW 조건

이 조건은 매도인의 의무가 가장 가벼운 조건으로 매도인은 수출통관을 하지 아니하고 수거용 차량에 적재하지 아니한 물품을 자신의 영업장구내 또는

기타 지정된 장소에서 매수인이 임의처분하에 적치한 때까지의 비용을 부담하여야 하고 매수인은 그 이후의 비용을 부담하여야 한다.

매수인은 물품이 매수인의 임의처분이 가능한 상태에 놓인 때 물품인수를 못하거나 매수인이 약정된 기간 이내에 인도시기 및 또는 인수장소를 결정할 권한이 주어질 때마다 매도인에게 이에 대한 충분한 통지를 하여야(매수인의 의무 제 7항) 함에도 불구하고 적절한 통지를 하지 못함으로써 발생하는 일체의 추가비용을 지급해야 한다. 단 이 경우는 물품이 정히 계약에 충당되었어야 하는데 즉 계약물품으로 다른 물품과 명백히 구별해 놓거나 특정되었을 것을 조건으로 한다.

매수인은 적용가능한 경우에는 물품의 수출시에 지불해야 하는 통관절차를 이행하는 비용과 모든 관세, 조세 및 기타 비용을 지급해야 한다.

매수인은 매도인이 매수인의 요청, 위험 및 비용으로 물품의 수출에 필요한 수출허가 또는 기타 관공서 인가를 얻는데 협조를 제공한 경우에는 이를 행함에 있어 매도인에게 발생한 모든 비용을 상환하여야 한다.

당사자들이 출발시에 매도인이 물품의 적재책임과 적재에 따른 모든 위험과 비용을 부담하기를 원할 경우에는 매매계약에서 이러한 취지의 표현을 분명히 하여야 한다. 이 조건은 매수인이 직·간접으로 수출통관절차를 이행할 수 없는 경우에는 매도인의 위험과 비용부담으로 적재한다는 것을 전제로 FCA 조건을 사용하여야 한다.

매도인의 의무가 최소한의 의무만으로 구성되어 있어 실제 거래에서 의무이행과 관련된 당사자 사이에 오해나 분쟁의 여지가 제일 적은 조건이다. 그러나 국제상업회의소 정형거래조건작업부(Working Party on Trade Terms)의 설문조사결과²⁾ 물품적재가 매도인의 의무라고 응답한 비율이 28.87%나 된다는 점을 기억하고 무역거래 당사자들은 철저하게 대비하여야 하겠다.

2) ICC Incoterms Questionnaire final results, Document 462/44 rev, 16 March 1998 EJ/ed. 설문 제 19 번.

2. FCA 조건

이 조건은 매도인이 지정된 장소에서 매수인이 지정한 운송인에게 수출통관 필 물품을 인도하는 조건으로서 인도장소가 물품의 적재·하역의 의무에 영향을 미친다.

매도인의 시설에서(at the seller's premises) 인도를 하는 경우에는 매수인 또는 대리인이 지정한 운송인이 제공한 운송수단에 매도인이 적재함으로써 인도의무는 완료되며, 기타 장소에서(at any other place) 인도를 하는 경우에는 물품이 운송인, 또는 매수인이 지정한 또는 매도인이 선택한 제3자의 처분하에 놓인 때, 매도인의 운송수단에서 하역되지 않은 상태에서 인도의무가 완료되기 때문에, 매도인의 운송수단에서의 하역비용은 매수인이 부담하지만 이 때까지 물품에 관련된 모든 비용을 매도인이 부담한다. 또한 매도인은 수출시에 지불해야 하는 모든 관세, 제세, 기타 비용은 물론이고 통관절차비용을 지불해야 한다. 이 조건은 복합운송을 포함하여 운송형태에 관계없이 사용될 수 있다. 종전의 인코텀즈 1990이 운송수단에 따라 7가지 형태로 나누어 규정한데 비하여 인코텀즈 2000은 2가지 즉 매도인의 시설에서 인도하는 경우와 기타 장소에서 인도하는 경우로 나누어 단순하게 규정하고 있다.

이 조건은 인코텀즈 1990에서 운송취급비용(THC: Transport Handling Charges)의 부담문제로 가장 질문이 많았던 조건중의 하나로 1990년 인코텀즈에서 모호했던 점이 2000년 인코텀즈의 개정으로 제거되었다는 점에서 특징이 있다 하겠다.

운송취급비용의 부담문제는 현재도 각국에서 다툼과 분쟁, 그리고 오해가 많이 발생하고 있다는 점에서 거래의 당사자들은 개별 계약에서 인코텀즈 2000을 채용한다 하더라도 처리비용의 부담자를 분명하게 규정하는 것이 대단히 중요하다. 즉 당사자들이 다음 절에서 언급할 FOB 조건 대신에 FCA 조건을 사용할 때 인도지점은 선박의 난간으로부터 선적국의 항계(港界) 내외의 지점으로 이동하는 것이며 결과적으로 FCA 지점으로부터 선박의 본선에 놓일 때까지 많은 비용이 발생할 수 있다. 특히 화물터미널에서의 물품의 취급 및 보관과 관련하여 지불하여야 하는 비용, 소위 THC와 관련하여 여러 가지 어

려움이 발생하고 있다. THC의 부담문제는 정형거래조건 작업부의 위원들 사이에서도 열띤 토론이 있었으며 이 비용은 해상운임의 일부로 운임을 부담하는 자가 THC를 부담해야 한다는 것이 지배적인 견해이었다.³⁾ 그러므로 매수인이 THC의 지급을 게을리할 경우 당사자들은 이러한 문제가 발생하지 아니하는 FOB 조건을 계속 사용하기 원하는 것이다.⁴⁾ 그러나 당사자들이 매도인이 THC의 지급을 원하는 경우에는 'FCA Busan Incoterms 2000, THC for seller's account'와 같이 분명하게 표시하는 것이 좋다. 그러나 당사자들은 THC를 '50% of THC for seller's account'와 같이 일정 비율로 나누어 부담할 수도 있다. 즉 THC를 전적으로 매도인이 부담하던 당사자들이 일정비율로 나누어 부담하던 그 뜻을 분명하게 계약조항에 삽입하는 것이 좋다.

터미널화물처리비가 문제가 된 것은 1980년대 후반 해상운임이 하락하자 구주운임동맹(FEFC)이 1990년 1월 1일부터 항만에서 화물조작에 소요되는 경비를 원가보전 차원이라는 명분하에 터미널화물처리비를 해상운임에서 분리하여 부과한데 기인한다. FEFC는 당시 하주들의 강력한 반대에 부딪히자 THC를 도입하는 조건으로 기본운임에서 THC만큼의 비용을 인하였으나 대부분의 항로에서 선사측은 THC를 운임과는 구분하여 별도로 징수해오고 있다. 컨테이너 운송은 재래 화물운송과는 달리 선사의 운송책임 및 운임범위가 과거 태클(선측)↔태클에서 CY to CY 조건으로 확대되어 왔다. 따라서 THC는 당연히 운임에 포함되어야 함에도 불구하고 이를 분리시킨 것은 합리적이지 못하다는 점에서 THC의 합리성에 대한 논란은 현재까지 계속되고 있다.⁵⁾

FCA 조건의 개정으로 THC의 부담과 관련하여 분쟁의 가능성은 줄어들긴 하였지만 대부분의 나라에서 THC를 운임과는 구분하여 별도로 징수한다는 점에서 선사와 하주의 분쟁여지는 아직 남아있다 하겠다.

최근의 인코텀즈 개정판이 물품의 인도가 과거와 같이 선박의 난간에 중점을 둔 것이 아니라 운송체인의 어떤 지점에서 매도인으로부터 매수인에게 물품의 인도를 제공하는 복합운송의 사용증가를 고려한 것이다. 개정 FCA 조건은 운송형태에 관계없이 수출국에서의 매도인의 인도의무를 명확하게 정의

3) Transcript of the Meeting of the Working Party on Trade Terms held on 12-14 October 1998, Document 462/55, 7 December 1998 EJ/zs, p.18.

4) Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2000*, ICC, 1999, p.33.

5) 김길섭, "근해항로 THC 인상의 부당성 및 대책", 월간무역, 1999.8, 58면.

내린 것이다. 인코텀즈 2000의 제일 큰 장점은 매도인과 매수인의 적재 및 하역의무를 분명하게 할당하였다는 점이다.⁶⁾

3. FAS 조건

이 조건은 물품이 지정된 선적항에서 선측에 적치되었을 때 매도인이 인도하는 조건을 의미하며 매수인은 그 순간부터 물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험과 모든 비용을 부담해야 한다. 1990년 인코텀즈에서는 수출통관의무가 매수인에게 있었으나 2000년 인코텀즈에서는 이 의무를 매도인에게 부과하고 있다. 수출국에서는 매도인이 수출허가 또는 관공서 인가를 얻고 물품의 수출에 필요한 모든 통관절차를 이행하는 것이 더욱 편리하다는 점에서 이렇게 개정된 것이다. 단 당사자들이 매수인이 수출통관을 하기를 원하는 경우에는 매매계약에 이러한 취지의 말을 추가하여 분명히 해야 한다. 따라서 매도인은 인도의무를 완료할 때까지 물품에 관련된 모든 비용과 수출시에 지불해야 하는 모든 관세, 제세, 기타 비용은 물론이고 통관절차에 드는 비용을 부담해야 한다. 이것이 수출물품의 통관의무와 관련된 FAS 조건의 가장 중요한 변화이다. 이러한 의무를 매수인보다는 매도인이 이행하는 것이 가장 흔한 관습으로 보이기 때문이다.⁷⁾ 매수인은 물품이 인도된 때로부터 물품에 관련된 모든 비용을 지불해야 한다. 또한 매수인이 지명한 선박이 적기에 도착하지 못했거나, 화물인수를 할 수 없게 되거나, 약정된 기간보다 일찍 화물인수를 마감하여 발생하거나, 매수인이 자신의 의무 제7항에 따른 적절한 통지를 하지 아니하여 발생한 모든 추가비용을 지급하여야 한다. 다만 이 경우 물품은 계약에 정히 충당, 즉 계약물품으로서 명확히 구분되어 있거나 기타의 방법으로 특정되어 있어야 한다. 매수인은 수출국의 정부당국에 의하여 강제되는 경우를 제외하고 선적전 검사비용을 지급하여야 한다(제9항).

6) http://www.iccwbo.org/home/news_ar.../incoterms_2000_published.as 99-09-18.

7) Incoterms 2000 Introduction 제 9.2 항.

4. FOB 조건

이 조건은 CFR, CIF 조건과 함께 전통적인 해상운송에서 가장 많이 이용되는 조건으로서 물품이 지정된 선적항에서 본선의 난간을 통과한 때 매도인이 인도하는 조건을 의미하며 매수인은 그 때로부터 물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험과 모든 비용을 부담해야 하는 조건을 의미한다. 따라서 매도인은 물품이 지정된 선적항에서 본선의 난간을 통과할 때까지 물품에 관련된 모든 비용과 수출시에 지급해야 하는 모든 관세, 제세 및 기타 비용은 물론이고 수출에 필요한 통관절차비용을 지급해야 한다. 매수인은 그 이후의 모든 비용과 추가 비용을 부담해야 한다.

FOB 조건에서 매수인이 운송계약을 체결하고 선박을 지명하기 때문에 매수인은 자신이 지명한 선박이 적기에 도착하지 못하거나 물품인수를 못하거나 약정된 기간보다 일찍 화물인수를 마감하였기 때문에 발생한 추가비용을 지급하여야 한다. 또한 매수인은 선박명이나 적재장소, 인도기간에 대한 충분한 통지를 하지 못하면 위험도 조기에 이전하며 그로부터 발생한 추가비용 예컨대 보관 및 보험비용 등을 지급할 책임이 매수인에게 있다. 단 충당을 전제조건으로 한다.

이 조건은 CFR, CIF 조건과 인도지점(delivery point)이 같은 조건으로서 상당한 토론이 있었음에도 불구하고 인코텀즈 2000에서 변경되지 않았다. FOB 조건하에서 본선의 난간을 통과하여 물품을 인도한다는 표현이 오늘날 많은 경우에 부적절하지만 인도지점을 변경하는 것이 특히 용선계약에서 해상 운송되는 물품의 매매와 관련하여 불필요한 혼란을 불러일으킬 수 있기 때문이다.⁸⁾

FOB 조건의 사용시 다음 몇가지 점에 주의가 요망된다.

첫째, 전통적인 해상운송에 사용할 목적으로 제정된 FOB 조건이 해상운송이 아닌 항공운송이나 철도, 도로, 복합운송에 CFR, CIF 조건과 함께 보편적으로 사용되고 있다는 점이다. 일본에서의 이용현황을 보면 해상운송에서 정기선항로의 컨테이너화율이 약 90%에 달하고 있음에도 불구하고 전통적인 해상운송 조건인 FOB, CFR, CIF 조건의 이용율이 약 95%, 항공운송에서도 약 90%를

8) Incoterms 2000 Introduction 제 9.2 항 하단.

점하고 있고 FOB Airport, FCA, CPT, CIP 조건의 합계는 1%에도 미치지 못하고 있음을 알 수 있다.⁹⁾ 이러한 현상은 우리나라의 경우에도 마찬가지일 것이라고 생각된다.

둘째, FOB 조건을 일부 상인들이 단순히 인도지점을 표시하기 위하여 사용한다는 점이다. 예컨대, 'FOB factory', 'FOB plant', 'FOB Ex seller's works', 'FOB inland points' 등으로 이러한 사용은 혼란을 불러일으키기 때문에 피해야 한다.

셋째, FOB 조건에서 특히 주의할 것은 하역관계 비용으로 다음과 같이 분류할 수 있다. 즉, ① 육상으로부터 본선 선착까지의 운송에 필요한 선적비용(shipping charges) ② 본선 선착으로부터 선창까지의 적재비용(loading charges) ③ 선창내에서의 적부 및 정리비용(stowing and trimming charges)이다. ①의 선적비용은 선적·하역을 전업으로 하는 선적·하역업자 또는 기타 선적대행업자(shipping agent)에게 지급되는 것이므로 매도인이 부담하는 것이 각국의 관습과 일치하고 있어서 별 문제는 없다. ②와 ③의 비용, 즉 적재비용과 적부 및 정리비용은 선내하역인부(stevedore)에게 지급하는 선내인부임(stevedorage)이므로 선적항과 화물의 종류에 따라 여러 가지 관계가 있다. FOB 계약에서는 운임부담자는 매수인이므로 이들 비용은 매수인의 부담이다. 그런데 ②와 ③의 비용은 운임에 포함되어 있지 아니한 경우에는 항구의 관습에 따라 이 비용을 매도인이 지급하여야 한다. 이는 부정기선에 의한 용선운송계약에 해당되는 일이며 기타 정기선에 의한 개품운송계약에서는 대체로 본선적재비와 양륙비 모두 운임속에 포함되는 'liner term'을 이용하기 때문에 그 비용은 매수인이 부담하는 것이 보통이다. 그런데 용선계약에서 자주 사용되던 'FOB stowed', 'FOB stowed and trimmed'와 같은 표현이 매매계약에서 사용되고 있다는 점이다. 즉 매도인이 선박의 본선에서의 적부(stowage)와 정리(trimming)를 이행할 의무를 부담하며 선박으로부터 하역시에 어떤 비용도 부담하지 않는다는 것을 분명하기 위해서 매매계약에서 사용되는데¹⁰⁾ 이 경우 추가의무가 실제 발생한 비용만 부담하는 것인지, 비용 뿐만 아니라 적부 및 또는 정리의 이행과정에서 발생한 멸실 또는 손상의 위험 두가지를 다 부담하는지를 분명히 하여야 한다.¹¹⁾ 위와같은 표현은 원래는 매도인이 모든 적재비용을 지급해

9) 小林 晃 의 5 인, Proposals for Incoterms 2000, 經濟集志 제 68 권 제 3 호, 1998. 10, 197 면.

10) Incoterms 2000 Introduction 제 11 항.

야 한다는 것을 명확히 하기 위한 것이지만 적재, 적부 및 정리가 이행될 때까지 매도인이 인도 의무를 이행하지 않은 것으로 간주할 정도로 인도장소를 이동할 의도였는지 분명하지 않기 때문에¹²⁾ 주의가 필요하다. 또한 이러한 변형은 인도지점과 이에 따른 매도인의 위험은 변경시키지 아니하고 단지 각 추가 조건에 따른 비용만 책임을 지는 내용의 변형조건이라고 보는 견해¹³⁾도 있다는 점에서 비용부담과 위험부담문제를 명확히 하여 당사자 사이에 분쟁이 발생하지 않도록 하여야 한다.

5. CFR 및 CIF 조건

이 조건은 물품이 선적항에서 선박의 난간을 통과한 때 매도인이 인도하는 조건을 의미한다. 매도인은 지정된 목적항까지 물품을 운반하는데 필요한 비용과 운임 및 또는 보험료를 지급해야 한다. 인도 이후에 발생하는 추가비용은 물론이고 물품에 대한 멸실 손상의 위험은 이 때 매도인으로부터 매수인에게 이전한다. 이 조건은 선적항이 지정되지 아니하고 매도인이 목적항까지 운송계약을 체결하고 운임을 지급한다는 점에서 FOB 조건과는 다르지만, 기타 추가적인 비용과 물품의 멸실 또는 손상의 모든 위험은 물품이 선적항에서 본선의 난간을 통과한 때에 매수인에게 이전한다는 점에서 FOB 조건과 같다. CFR 조건은 매도인이 목적항까지의 보험료를 부담하지 아니한다는 점에서 CIF 조건과는 다르지만 CIF 조건하에서는 보험을 제공함으로써 계약상의 의무를 완료한 후에 추가위험과 비용부담으로부터 면책되는 것이 이 조건의 본질이다.

이 조건은 매도인이 자신의 비용부담으로 통상의 조건으로(on usual terms) 운송계약을 체결해야 한다.

이 조건하에서 매도인은 선적항에서 물품을 본선의 갑판상에 인도한 때까지의 물품에 관련된 모든 비용에 목적항까지의 운임을 제외하고 물품이 선적항에서 본선의 갑판상에 인도된 때부터 그 물품에 관련된 모든 추가적인 비용을

11) ICC의 설문 제31 항에는 'FOB stowed'와 같은 표현이 비용의 이전만을 의미한다 26.35%, 위험의 이전만을 의미한다 6.98%, 위험과 비용의 이전을 의미한다 66.67%로 나타났다.

12) Jan Ramberg, *Guide to Incoterms 1990*, p.71.

13) 오세창, 원활한 무역거래수행을 위한 변형무역계약조건에 관한 연구, 계명대, 206 면.

부담하여야 한다. 그러므로 이 조건에 있어서 비용부담의 분기점(critical point)은 장소적인 측면에서 보면 선적항에서 물품이 본선의 갑판상에 인도할 때가 되지만, 비용한도의 측면에서 보면 매도인이 FOB 조건하에서의 모든 비용에 목적항까지의 운임과 보험료를 합산한 금액이 된다. 즉 매도인은 물품을 본선에 적재하기까지의 일체의 수출비용(export costs), 본선의 창내적부·정리비용(stowing and trimming charge)을 포함하여 선적항으로부터 목적항까지의 운송계약에 따른 비용(costs)과 해상운임(ocean freight), 정기선운송의 경우 함께 부과되는 목적항에서의 양륙비(unloading costs) 등을 부담하여야 한다. CIF 조건의 경우 매도인은 목적항까지의 해상적하보험에 부보한 보험료(insurance premium)까지 부담하여야 한다.

인코텀즈 2000에서의 비용부담의무는 인코텀즈 1990과 유사하지만 다음과 같은 2가지 측면에서 차이가 있다.

첫째, 양륙항에서의 양륙비부담에 관하여 인코텀즈 1990은 '운송계약체결시 정기선에 의하여 부과될지도 모르는' 이라는 표현을 사용하고 있는데 반하여 인코텀즈 2000은 '운송계약에서 매도인의 부담에 속하는'이라는 표현을 사용하고 있다. 보통 정기선 운송에서는 양륙비부담에 관하여 liner term을 사용하므로 운송인이 이를 부담하고 운임에 포함되므로 CFR 및 CIF 조건에서는 결국 매도인이 부담하게 된다. CFR 및 CIF 조건에서 매도인이 부담할 운임은 도착항까지이므로 만약 양륙비를 운임에 포함시켜 매도인의 부담으로 하기 원할 경우에는 운송계약에 그 취지를 명확히 하는 것이 좋다. '정기선에 의하여 부과되는' 과 같은 표현은 매도인의 양륙비 부담에 관한 우회적 표현이기 때문에 인코텀즈 2000에서는 이점을 분명히 하고 있다.

둘째, 인코텀즈 2000은 매도인이 인도한 물품이 제3국을 경유하여 매수인에게 전달될 경우 통관을 위한 통관절차비용을 매도인이 부담하도록 규정하고 있다. 인코텀즈 1990은 이에 관한 규정이 없으나 인코텀즈 2000에서는 매도인이 목적항까지 운임을 부담하여야 하기 때문에 제3국 통과운임은 당연히 매도인이 부담하도록 그 내용을 보완하였다.

6. CPT 및 CIP 조건

CPT 조건은 매도인이 스스로 지정한 운송인에게 물품을 인도하되 다만 지정된 목적지까지 물품을 운반하는데 필요한 운송비를 추가로 지급하여야 하는 조건이다. 이 조건은 물품이 그렇게 인도된 이후에 발생하는 모든 위험과 기타 모든 비용을 매수인이 부담하는 조건이다.

CIP 조건은 매도인이 운송 중 매수인이 부담할 물품의 멸실 또는 손상의 위험에 대한 보험계약을 체결하고 보험료를 지급한다는 점을 제외하고는 CPT 조건과 동일하다.

이 조건들은 FCA 조건에서와 같이 매도인이 물품의 수출통관을 이행하여야 하며 이 조건은 복합운송을 포함하여 모든 운송방식에 사용될 수 있다. 이 조건들은 매도인이 목적지까지 운송계약을 체결하고 운송비를 지급한다는 점에서 기본적으로 CFR 및 CIF 조건과 같지만, 물품을 선박이 아닌 운송인에게 인도한다는 점에서 CFR 및 CIF 조건과 구분된다.

CPT 조건하에서 매도인은 자신의 비용부담으로 약정품의 운송에 통상적인 경로와 관습적인 방법으로 목적지까지 물품의 운송계약을 체결하여야 하고, 매매계약과 일치한 물품을 운송인이나 최초운송인에게 인도하여야 하고, 자신의 비용부담으로 물품의 수출허가와 수출통관을 이행하고 이에 따른 수출세와 부과금을 지급하여야 한다. 나아가서 매도인은 물품의 적재비(loading costs) 뿐만 아니라 운송계약의 체결시 운송비에 포함될 수 있는 목적지에서의 양륙비(unloading costs)도 지급하여야 한다. 즉 매도인은 물품의 적재비는 운송비에 포함되어 있든 없든 당연히 지급하여야 하며, 정기운송의 경우와 같이 목적지에서의 양륙비까지 운송비에 포함되어 있으면 이것도 지급하여야 한다.

CIP 조건하에서 매도인은 위의 비용부담에다가 자신의 비용부담으로 평판이 좋은 보험자와 목적지까지의 운송에 수반되는 보험계약을 체결하고 보험료를 지급하여야 한다. 이 때 보험계약은 런던보험시장의 협회적하약관(ICC)이나 이와 유사한 약관의 최소담보조건을 택하여 적어도 물품대금의 110% 한도까지 계약상의 통화단위로 부보하여야 하며 매수인의 요구가 있을 경우에는 매수인의 비용부담으로 가능한 한 전쟁, 동맹파업, 소요 및 폭동위험에도 부보하여야

한다. 매수인은 목적지에서의 양륙비가 운송비에 포함되어 있지 아니할 경우에는 양륙비를 지급하여야 한다. 나아가 매도인에 대한 통지불이행으로 인하여 물품의 인도가 지연되어 발생하는 모든 위험과 추가적인 비용을 지급하여야 한다.

7. DAF 조건

이 조건은 물품이 수출통관되지만 수입통관되지 아니하고 양하되지 아니한 상태로 인접국가의 관세선을 넘기전에 국경의 지정된 지점과 장소에 도착하는 운송수단상에서 매수인의 임의처분하에 적치한(placed at the disposal of the buyer at the named place of delivery at the frontier) 때에 매도인이 인도하는 조건을 의미한다. 그러나 당사자들이 매도인이 도착하는 운송수단으로부터 물품을 양하하는 책임을 지고 양하의 위험과 비용을 부담할 것을 원하는 경우에는 매매계약상에 이러한 취지의 명시적인 문언을 추가함으로써 이를 분명히 하여야 한다. 즉 매도인은 국경의 인도장소에 도착하는 운송수단상에서 물품을 매수인의 임의처분하에 적치할 때까지의 모든 위험과 비용을 부담하여야 하고 그 후부터 물품에 대하여 발생하는 모든 위험과 비용을 매수인이 부담하여야 한다. 예컨대 매도인은 지정된 국경의 인도장소까지 운송비, 수출허가와 수출통관 및 제3국으로의 사전통과를 위한 모든 통관절차의 비용, 관세, 조세 또는 기타 부과금을 부담하여야 한다. 반면 매수인은 국경의 인도장소에 도착된 물품의 양하작업에 소요되는 화물취급비용(handling charges)과 같은 양륙비, 수입허가(import licence)와 수입통관 및 후속되는 운송을 위한 모든 통관절차의 비용, 관세, 조세 또는 기타 부과금, 최종목적지까지의 반입운송비(on-carriage), 선적전검사의 비용, 그리고 국경의 인도장소에서 물품의 수령불이행 또는 통지불이행으로 인한 추가비용(additional costs) 등을 부담하여야 한다. 인코텀즈 2000의 특징은 국경의 인도장소에서 물품의 양륙작업비를 매수인이 부담하도록 그 내용을 개정한 것이다(매수인의 의무 제6항).

8. DES 조건

이 조건은 지정된 도착항에서 수입통관미필 물품을 선박의 본선상에서 매수인의 처분하에 적치한 때에 매도인이 인도하는 조건을 의미한다. 매도인은 지정된 도착항까지 물품을 운반하여 양륙하기 전까지의 관련된 모든 비용과 위험을 부담하여야 한다. 즉 매도인은 지정된 도착항에 도착한 물품을 본선상에서 매수인의 처분하에 적치할 때까지의 물품에 대한 모든 위험과 운임·보험료 및 기타 비용을 부담하고 그 후 본선상에서 물품이 인도된 때부터 모든 비용과 위험은 매수인이 부담해야 한다. 예컨대 매도인은 선적항에서의 수출허가와 통관비, 본선적재와 창내적부·정리비용은 물론이고 도착항까지의 해상운송계약에 따른 운임과 보험료를 부담하여야 한다. 반면 매수인은 목적항에서의 수입허가와 통관비, 목적항의 본선상에서 양하기나 양하장비에 의한 양륙비와 각종 부두사용료, 최종목적지까지의 반입운송비(on-carriage), 수입당국이 요구하는 선적전검사의 비용, 기타 물품의 수령불이행 또는 매도인에 대한 통지불이행으로 인한 추가비용 등을 부담하여야 한다. 인코텀즈 2000의 특징은 물품의 인도에 앞서는 제3국으로의 통과비용만을 매도인이 지급하도록 규정함으로써 수입에 후속되는 운송을 위한 통과비용은 매수인이 부담한다는 사실이 분명하게 되었다는 점에 의의가 있다.

9. DEQ 조건

이 조건은 지정된 도착항의 부두상에서 수입통관미필 물품이 매수인의 처분하에 적치된 때에 매도인이 인도하는 조건을 의미한다. 매도인은 지정된 도착항까지 물품을 운반하고 부두상에 물품을 양륙하는데 관련된 위험과 비용을 부담하여야 한다. 이 조건은 매수인이 물품의 수입통관을 이행하고 수입시의 모든 절차, 관세, 조세 및 기타 부과금을 지급할 것을 요구하고 있다. 이는 각 통관절차의 사정을 잘 아는 관련국가의 거주자가 그 의무를 이행하는 것이 보다 적절하다는 점에서 인코텀즈 2000부터는 수입통관과 수입시의 모든 절차와 비용 지급의무가 매수인에게 부과되어 있다. 그러나 물품의 수입시에 지급하는

비용의 전부 또는 일부를 매도인이 지급하도록 하려면 매매계약상에서 이를 명백히 하면 된다.

10. DDU 및 DDP 조건

DDU 조건은 지정된 목적지에 도착하는 모든 운송수단으로부터 양하하지 아닌 상태로 수입통관필 물품을 매도인이 매수인에게 인도하는 조건을 의미한다. 매도인은 적용가능한 경우 목적국의 수입을 위한 모든 관세¹⁴⁾를 제외하고 목적지까지 물품을 운반하는데 관련된 비용과 위험을 부담하여야 한다. 그러한 관세는 매수인이 적기에 물품을 수입통관하지 아니함으로써 발생하는 모든 비용과 위험까지 포함하여 매수인이 부담하여야 한다.

예컨대 매도인은 선적지에서의 수출허가와 통관비, 적재와 창내적재 및 정리비용, 수입지까지의 국제운송계약에 따른 주운송비와 보험료는 물론이며, 수입지에서의 양륙비와 수입국내의 최종목적지까지의 반입운송비를 모두 부담하여야 한다. 반면 매수인은 수입지에서의 수입허가와 통관비, 최종목적지에서 물품이 자신의 처분하에 적치된 후 운송수단으로부터 물품의 양하비, 창고료, 선적전검사의 비용, 기타 물품의 수입통관의 불이행 또는 매도인에 대한 통지불이행으로 인한 추가비용 등을 부담하여야 한다. 인코텀즈 2000은 매수인이 물품의 인도를 수령하지 아니하여 발생하는 비용을 부담하도록 한 내용을 삭제한 것이 특징이다(매수인의 의무 제6조 참조). 왜냐하면 이 조건은 최종목적지까지 반입인도하는 것이기 때문이며 이는 DDP 조건에서도 마찬가지이다.¹⁵⁾

DDP 조건은 DDU 조건과 동일한 상태에서(목적지에 도착한 운송수단으로부터 양하하지 아닌 상태¹⁶⁾) 매도인이 수입통관필 물품을 매수인에게 인도하는 조건을 의미한다. 매도인은 적용가능한 경우 목적지의 국가에서의 수입을 위한 모든 관세를 포함하여 목적지까지 물품을 운반하는데 관련된 모든 비용과 위험을 부담하여야 한다. 그러나 당사자들이 물품의 수입시에 지급하는 비용의 일부를 매도인의 의무사항에서 제외할 것을 원하는 경우에는 매매계약상에 이러한 취지의 명시적인

14) 관세(duty)라는 용어는 통관절차를 이행하는 책임과 위험, 그리고 통관수수료, 관세, 조세 기타 비용의 지급까지를 포함한다(DDU 조건 서문 참조).

15) 인코텀즈(Incoterms) 2000, 대한상공회의소·ICC 한국위원회, 1999, 24면.

16) 이 내용이 추가됨(DDP 조건 서문).

문언을 추가함으로써 이를 분명히 하여야 한다. 이 조건은 EXW 조건과는 정반대로 매도인의 의무가 가장 무거운 조건이다.

V. 結 論

앞 장에서 논급한 바와같이 Incoterms 2000의 내용을 비용부담의 측면에서 살펴 보았다. 인코텀즈 2000이 인코텀즈 1990 보다 무역거래 당사자들이 이용하기 쉽게, 현재의 상관습과 여러면에서 보조를 맞추었다는 점에서 큰 의의가 있다 하겠다. 앞 장의 내용을 요약하면서 이용시의 유의점을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 인코텀즈 2000과 인코텀즈 1990의 차이점을 분명히 인식해야 하며 인코텀즈가 임의 규정이기 때문에 계약서에 표시할 때에는 'The trade terms shall be governed by Incoterms 2000'와 같이 명확하게 표시하는 것이 좋다.

둘째, 인코텀즈 2000의 FAS 및 DEQ 조건과 같이 당사자의 수출입통관의무가 바뀐 경우에는 반드시 이에 따라 비용부담의무도 바뀌었다는 사실을 인식할 필요가 있다.

셋째, FCA 조건에서 인도방법의 단순화와 함께 적재 및 하역의무의 변경내용에 대하여 분명하게 인식할 필요가 있으며 특히 THC의 부담과 관련하여 매매계약 당사자 사이의 문제가 발생하지 않도록 부담자와 부담비율을 계약서에 분명히 규정하는 것이 좋다.

넷째, 앞으로는 전자상거래가 활성화 될 것이고 전자상거래가 세계무역을 이끌어 나갈 것이기 때문에 무역업자들은 바뀐 무역환경에 적응할 수 있는 능력을 배양해 나가야 하겠다.

다섯째, 무역거래에서 인코텀즈의 역할을 아무리 강조해도 지나치지 않으며 무역업자들은 인코텀즈의 규정과 내용을 분명하게 인식하여 국제거래에서 분쟁이 발생하지 않도록 하여야 한다. 뿐만 아니라 인코텀즈의 서문에서 지적한 바와같이 기본 13 가지 조건들을 적극적으로 활용하지만 특약조항들은 될수록 설정하지 않는 것이 분쟁을 줄이는 길이지만 불가피하게 특약 내지 추가조항을 설정할 경우에는 비용만 추가부담하는지 비용과 함께 위험도 같이 부담하는지 등에 대하여 분명하게 인식하고 규정하는 것이 좋다. 새로운 천년의 시작과 더불어 인코텀즈 2000이 개정되어 새 세기와 함께 시행되는 것도 큰 의의가 있다고 생각되며 더욱 적극적

인 인코텀즈의 활용으로 무역거래 당사자 사이에 이와 관련된 분쟁이 감소하였으면 하는 소망을 가져본다.

參 考 文 獻

- Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2000*, ICC, 1999.
_____, *Guide to incoterms 1990*, ICC, 1991.
ICC, *Incoterms 2000*, 1999.
_____, *Incoterms 1990*, 1991.
_____, Third Draft of Incoterms 2000, Document 462/64, 1999.5.20.
_____, Comments on Second Draft of Incoterms 2000, Doc.462/63, 1999.5.11.
_____, Transcript of Meeting of the Working Party, Document 462/55, 1998. 12. 7.
_____, Incoterms Questionnaire Provisional Results, Doc. 462/44, 1998. 3. 2.
_____, Incoterms : First Compilation of Written Comments, Doc. 462/43, 1998. 2. 11.
_____, Summary of Recorded Transcript, Document 462/42, 1998. 2. 3.
_____, Incoterms Queries 1 to 45, Document 462/37, 1997.10.10.
_____, Queries Received by "Incoterms Panel", by Alex. von Ziegler, 1997. 9. 30.
_____, Incoterms Queries : Responses of Rapporteurs & Panel, Doc. 462/29, 1997. 5. 22.
_____, *Incoterms in Practice*, Publication No. 505, ICC Publishing S.A., 1995.
김길섭, "근해항로 THC인상의 부당성 및 대책", 월간무역, 1999. 8.
小林 晃 외 5인, "Proposal for Incoterms 2000", 經濟集志 제68권 제3호, 1998. 10.
양영환, "개관 INCOTERMS 2000", 한국무역상무학회 세미나 발표자료집, 1999. 12.
오세창, "원활한 무역거래수행을 위한 변형 무역계약조건에 관한 연구", 계명대논문집, 1999.
오원석, "INCOTERMS 2000과 해상매매조건", 한국무역상무학회 세미나 발표자료집, 1999.12.
오원석, 최신무역관습, 삼영사, 1997.
최명국, "INCOTERMS 2000과 비해상매매조건", 한국무역상무학회 세미나 발표자료집, 1999. 12.
인코텀즈(Incoterms) 2000, 대한상공회의소 · ICC한국위원회, 1999.

ABSTRACT

Incoterms 2000 and Main Principle of Division of Costs

Park, Nam Kyu

The International Chamber of Commerce published the millennium edition of its standard trade definitions, Incoterms 2000. Incoterms are a basic reference for sales contracts, in constant daily use throughout the world. The new version will make it easier for traders to do business in the new century, despite the growing volume and complexity of international transactions. Since Incoterms were first published in 1936, they have been updated six times. They precisely define the responsibilities of buyer and seller and are recognized as the international standard by customs authorities and courts in all the main trading nations.

It is important for traders to incorporate the correct Incoterms into their international contracts to avoid unnecessary legal problems. Courts may otherwise interpret trade terms according to often widely divergent national laws and unless the use of Incoterms is specified, expensive legal disputes can arise.

Division of costs is a most important element in every contract of sale. The parties must know not only who does what but also how costs resulting therefrom should be divided between them. In most cases the fact that a party must do something means that he must also bear the resulting costs, unless otherwise agreed. But there are many exceptions to this principle and uncertainties arise, particularly with respect to services performed by other parties. Also, difficulties arise with respect to the division of costs whenever additional costs are caused by unexpected events, such as hindrances causing a ship to deviate or to remain in a seaport longer

than expected.

The main principle of the division of costs is clear enough: the seller has to pay costs necessary for the goods to reach the agreed point of delivery, and the buyer has to pay any further costs after that point. But as noted, it is not always easy to implement this principle in practice, since the detailed distribution of functions under the various trade terms is not and cannot be fully defined in Incoterms. Instead, failing precise stipulations in the contract of sale, guidance must be sought from other criteria such as commercial practices used earlier by the same parties or the custom of trade.

Key Words : ICC, Incoterms 2000, Division of Costs, Point of Delivery, Additional Costs, Custom of Trade, Contract of Sale.
