

# 인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점

최 명 국\*

- 
- I. 서론
  - II. 인코텀즈 2010의 개정배경과 경위
  - III. 인코텀즈 2010의 특징
  - IV. 인코텀즈 2010의 주요 개정내용
  - V. 인코텀즈 2010의 적용상의 유의점
  - VI. 결론

---

주제어: 인코텀즈 2000, 인코텀즈 2010, 주요개정내용

## I. 서 론

국제상업회의소는 1936년에 처음으로 인코텀즈를 제정한 이후 동시대의 무역관행을 반영하기 위하여 거의 10년을 주기로 인코텀즈를 개정하여 왔다. 그러나 국제상업회의소가 동시대의 무역관행을 제대로 반영하여 왔는지는 의문이다. 왜냐하면 소위 복합운송조건들이 인코텀즈 1980에 반영된 이래로 30여

---

\* 경일대학교 국제통상학과 교수

년의 시간이 경과하였지만 무역업자들의 이들 조건들에 대한 이용률은 극히 저조하기 때문이다. 또한 전통적인 해상매매계약에서 위험이전과 비용부담의 분기점으로 선측난간(ship's rail)을 기준으로 한 점에 대한 비판이 학계와 업계에서 꾸준히 제기되고 왔고, 화물의 컨테이너선 운송의 보편화에 따라 화물 터미널에서의 화물취급비용 등의 부담자에 대한 논란이 계속되고 있으며, 9.11 테러 등을 겪으면서 수출입화물의 보안에 대한 관심이 고조되고 있다는 점 등으로 인하여 인코텀즈 2000의 개정은 불가피하였다.

이러한 이유로 국제상업회의소는 인코텀즈 2000의 개정작업을 마무리하여 인코텀즈 2010을 ICC Publication No. 715E로 확정·공포하여 2011년 1월 1일부터 적용하기로 하였다.

따라서 본고에서는 이번에 개정된 인코텀즈 2010의 특징과 주요 개정내용 및 그 적용상의 유의점을 고찰하는 데 그 목적을 두었다. 본고의 연구방법은 주로 문헌연구를 활용하고자 한다.

인코텀즈 2010은 최근에 개정되었기 때문에 이에 관한 선행연구는 아직까지 제3차 초안을 중심으로 연구한 인코텀즈 2010의 특징과 주요 개정내용<sup>1)</sup>과 최종본을 중심으로 연구한 Incoterms® 2010<sup>2)</sup>이 있을 정도이다.

## Ⅱ. 인코텀즈 2010의 개정배경과 경위

### 1. 인코텀즈 2010의 개정배경

국제상업회의소는 동시대의 무역관행을 인코텀즈에 반영하기 위하여 거의 10년을 주기로 인코텀즈를 개정하여 왔다. 이번 인코텀즈 2010<sup>3)</sup>으로의 개정배경으로는 다음과 같은 점을 생각할 수 있을 것 같다.

---

1) 줄고, 「국제상거래 관습의 제문제」, 한국무역상무학회, 2010. 6.

2) 이시환·김광수 공저, 두남출판사, 2010. 10.

3) 인코텀즈 2010에서는 11가지의 개별 정형계약조건을 하나의 규칙으로 보고 “Incoterms® 2010 Rule”로 표현하고 있다. 따라서 이하 본고에서는 인코텀즈 2010 상의 개별 정형계약조건을 “규칙”이란 용어로 표기한다. 아울러 편의상 인코텀즈 2000 상의 개별 정형계약조건도 “규칙”이란 용어로 표기한다.

첫째, 소위 복합운송규칙의 이용률 저조이다. 국제상업회의소는 복합운송의 발전에 따라 이에 적합한 소위 복합운송규칙(FCA, CPT, CIP 규칙)들을 인코텀즈 1980에 신설하였지만 거의 30년이 지난 이 시점에서 볼 때 그 이용률은 우리나라의 2007년도 기준으로 건수로 8%, 금액으로 9.3%에 불과하다.<sup>4)</sup> 이는 우리나라의 2007년도 기준으로 컨테이너선을 통한 수출입이 금액기준으로 30.5%에 달한다는 점, 여기에 항공운송을 포함하는 경우에는 56.3%에 달한다는 점<sup>5)</sup>과 비교해 볼 때 현저한 차이가 난다. 다시 말하면, 계약당사자들이 소위 복합운송규칙들을 이용하여야 하는 계약상황에서도 기존의 전통적인 해상매매계약규칙인 FOB, CFR, CIF 규칙들을 관행적으로 계속해서 이용하고 있다는 점이다. 이러한 점을 국제상업회소가 직시하고 이번 개정에 반영하여야 할 필요성을 인식하였다고 생각된다.

둘째, D그룹에 속하는 규칙들의 이용률 저조이다. D그룹 이용률은 우리나라의 2007년도 기준으로 건수로 4.3%, 금액으로 6.4%에 불과하다. 특히 DAF 규칙은 유명무실화 되었다.<sup>6)</sup> 또한 기존의 DAF, DES, DEQ 및 DDU 규칙들은 내용적으로 유사한 점이 많기 때문에 이에 대한 재정비의 필요성을 인식하였다고 생각된다.

셋째, 전통적인 해상매매계약에서 위험이전과 비용부담의 임계점으로 선측난간을 기준으로 한 점(예컨대, FOB 규칙)에 대한 비판이 학계와 업계에서 꾸준히 제기되어 왔다.<sup>7)</sup>

넷째, 화물의 컨테이너선 운송의 보편화에 따라 화물터미널에서의 화물취급비용(예컨대, THC 등) 부담자에 대한 논란이 계속되고 있다.

다섯째, 전자무역의 발전에 따른 대응의 필요성이다. 즉, 기존의 전자무역과 관련한 “EDI 메시지”라는 문언은 전자무역과 관련한 서류를 제대로 표현하고 포괄하는 용어로는 부적절하다.

4) 박광서, 김재성, “우리나라 무역업계의 INCOTERMS 사용현황과 개정방향에 관한 고찰”, 「무역상무연구」 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 9, pp. 62-63.

5) 박남규, “INCOTERMS 2000 선적지 인도조건 C그룹의 문제점과 개정방향”, 「INCOTERMS 2000의 개정방향과 국제상거래관습의 과제」, 한국무역상무학회, 2008. 12, pp. 82-83.

6) 박광서, 김재성, 상계논문.

7) 오세창, “Incoterms 2000 개정의 필요성과 개정방향”, 「무역상무연구」 제42권, 한국무역상무학회, 2009. 5, pp. 14-28, 박남규, 상계논문.

여섯째, 9.11 테러 등을 겪으면서 각국의 수출입화물의 안전에 대한 관심이 높아지고 있다는 점 등이다.

## 2. 인코텀즈 2010의 개정경위

국제상업회의소는 2009년 2월 20일에 1차 초안인 INCOTERMS 3000을 준비하고 각국의 의견을 요청하였다. 1차 초안의 구성은 General Guidance와 Multimodal Terms 및 Maritime-Only Terms로 구분하고, Multimodal Terms에는 EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DDP 규칙들을, Maritime-Only Terms에는 FAS, FOB, CFR, CIF 규칙들을 두어 총 10가지의 규칙을 규정하였다.

2009년 9월 18에 국제상업회의소는 1차 초안에 대한 각국의 의견을 반영한 2차 초안인 INCOTERMS 2011을 준비하고 각국의 의견을 요청하였다. 2차 초안의 구성은 General Guidance와 Terms for Any Mode of Transport 및 Maritime-Only Terms로 구분하고, Maritime-Only Terms에 DEQ 규칙을 부활시켜 총 11가지 규칙을 규정하였다.

국제상업회의소는 2010년 1월 21일에 2차 초안에 대한 각국의 의견을 반영한 3차 초안인 인코텀즈 2010을 준비하여 각국의 의견을 요청하였다. 3차 초안의 구성은 Introduction, Terms for Any Mode of Transport 및 Maritime-Only Terms로 구분하여 11가지 규칙을 규정하고 있다.

국제상업회의소는 3차 초안에 대한 각국의 의견을 수렴한 후 최종본을 확정하여 ICC Publication No. 715E로 공포하여 2011년 1월 1일부터 발효하도록 하였다. 최종본의 구성은 소개(Introduction), 단일 또는 복수의 운송방식용 규칙(Rules for any mode or modes of transport) 및 해상 및 내수로운송용 규칙(Rules for sea and inland waterway transport)으로 구분하여 11가지의 규칙을 규정하고 있다. 3차 초안에서 Maritime-Only Terms에 두었던 DEQ 규칙을 삭제하고 대신 DAT 규칙을 신설하여 해상 및 내수로운송용 규칙에 두었다.

### Ⅲ. 인코텀즈 2010의 특징

#### 1. 기존 규칙의 통합·신설

인코텀즈 2010은 기존의 DAF, DES, DEQ 및 DDU 규칙들을 통합하여 새로운 DAT(Delivered at Terminal) 규칙과 DAP(Delivered at Place) 규칙을 신설하였다. 결과적으로 DAF, DES, DEQ 및 DDU 규칙들을 삭제하고, DEQ 규칙에 대응하는 것으로 DAT 규칙을, DES 규칙과 DDU 규칙에 대응하는 것으로 DAP 규칙을 신설한 것으로 되었다. 따라서 인코텀즈 2010은 13가지에서 11가지의 규칙으로 줄어들었다. DAT 규칙과 DAP 규칙은 기존의 규칙들과 마찬가지로 도착지 인도규칙에 속하며, 모든 운송방식에 이용할 수 있다. 1차 초안에는 DEQ 규칙도 DAP 규칙에 흡수되었으나, 2차 초안에서 동 규칙은 부활되었으며, 최종본에서는 DAT 규칙으로 국제부호가 변경되었다. 이는 FAS 규칙에 대응하는 규칙을 존치시킬 필요성이 있고 또 목적지에 도착된 운송수단에서 화물을 양화하는 주체가 DAP 규칙과 다르기 때문이라 생각된다. 즉, DAT 규칙에서는 도착되는 운송수단에서 화물이 양화된 상태에서 Buyer의 처분에 돌 때 인도가 발생하며, DAP 규칙에서는 도착되는 운송수단에서 화물의 양화준비가 된 상태에서 Buyer의 처분에 돌 때 인도가 발생한다. DAT 규칙에서의 지정터미널은 통상 도착항구 내에 위치하기 때문에 기존의 DEQ 규칙을 이용하였다면 DAT 규칙을 이용하여야 할 것이다. 마찬가지로 DAP 규칙에서 도착되는 운송수단이 선박이 되는 경우 지정목적장소는 항구가 될 것이기 때문에 결과적으로 기존의 DES 규칙을 이용하였다면 DAP 규칙을 이용하여야 할 것이다.

#### 2. 운송방식에 의한 분류 채택

인코텀즈 2010은 11가지의 규칙을 운송방식에 따라 분류하고 있다. 즉, 단일 또는 복수의 운송방식용 규칙과 해상 및 내수로운송용 규칙으로 분류하고 있다. 전자에는 EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP 규칙들이 이에 속하며, 후자에는 FAS, FOB, CFR, CIF 규칙들이 이에 속한다.

그렇지만 인코텀즈 2010은 기존의 분류방법인 E, F, C 및 D 그룹의 분류방

법을 실질적으로는 유지시키고 있다. 왜냐하면, 이러한 분류는 매매계약당사자들이 어떤 규칙을 그들의 계약에 이용할 것인지를 결정하는데 있어서 중요하기 때문이다.

국제상업회의소가 운송방식에 따른 새로운 분류방식을 채택한 것은 오늘날보다 보편화 되어있는 컨테이너를 통한 화물운송, 복합운송 등에 지금까지 관행적으로 또는 무의식적으로 이용되고 있는 FOB, CFR, CIF 규칙 대신에 FCA, CPT, CIP 규칙 등을 이용하도록 강력하게 요구하고 있는 것으로 생각된다.

따라서 해상운송<sup>8)</sup>이 전혀 개입되지 않는 도로, 철도, 항공 등을 통한 단일운송은 물론 육상, 해상, 항공 등을 연결하는 복합운송, 컨테이너선 운송 등에는 단일 또는 복수의 운송방식용 규칙들을 이용하여야 한다.

해상 및 내수로운송용 규칙들은 물품을 해상을 통해서만 운송되는 경우에 이용될 수 있는 것이다. 즉, 인도지점과 물품이 Buyer에게 운송되는 장소가 모두 항구인 경우에 이용될 수 있다. 물론 해상을 통한 단일운송의 경우에도 물품을 직접 본선 상에 인도하는 경우가 아니라면 단일 또는 복수의 운송방식용 규칙들을 이용하여야 한다. 특히 인코텀즈 2010은 현실의 상업적 환경을 반영하여 FOB, CFR 및 CIF 규칙에서 물품에 관한 위험이전의 분기점으로 기존의 “선측난간”의 개념을 “본선적재”(on board)의 개념으로 개정하였다. 이 점은 그 의미가 매우 크다고 할 수 있다.

### 3. 국내거래 및 국제거래 적용

지금까지 인코텀즈는 주로 국제물품매매에 이용되었으나 EU 등과 같은 단일의 경제블록이 생겨나 이들 블록에 속하는 국가간의 무역에는 국제란 의미가 사실상 무의미하게 되었기 때문에, 국제상업회의소는 인코텀즈 2010을 국제물품매매에는 물론 국내물품매매에도 이용할 수 있도록 공식적으로 인정하고, 관련 조항들을 개정하였다. 아울러 인코텀즈 2010의 부제도 “ICC Rules for the use of domestic and international trade terms”로 달고 있다.

이는 국제상업회의소가 무역업자들이 현실적으로 국내물품매매에도 인코텀

---

8) 이하 본고에서는 내수로운송을 포함하는 개념으로 사용한다.

즈를 많이 이용하고 있다는 점과 미국이 국내거래에 UCC<sup>9)</sup> 대신에 인코텀즈를 이용할 강력한 의지를 표명하고 있다는 점을 인코텀즈 2010에 반영한 결과이다. 물론 무역관습의 통일화란 관점에서 볼 때 이러한 움직임은 긍정적으로 받아들일 수 있을 것이다.

#### 4. 사용지침과 소개를 인코텀즈 2010에서 제외

인코텀즈 2010은 11가지의 규칙 앞 부분에 사용지침(Guidance Note)을 두고 있는데, 이 사용지침은 각각의 규칙에 관한 기본적인 원칙과 내용, 적용상의 유의점 등을 담고 있다. 이는 인코텀즈 2010의 이용자들이 당해계약의 상황에 적합한 규칙을 정확하고 효율적으로 이용하도록 도움을 주고자 마련한 것이지만, 이러한 사용지침은 소개(Introduction)와 마찬가지로 인코텀즈 2010의 일부를 구성하지는 않는다는 점에 유의하여야 한다. 국제상업회의소가 사용지침과 소개를 인코텀즈 2010에서 제외시킨 이유는 개별 규칙을 하나의 규칙으로 보기 때문이라고 추측되지만, 그 활용도를 고려할 때 이 점 재고의 여지가 있다고 생각된다.

#### 5. 전자서류표기문언의 포괄화

인코텀즈 2000까지는 전자서류와 관련하여 기존의 종이서류를 EDI 메시지로 대체할 수 있음을 규정하였으나, 인코텀즈 2010의 모든 규칙 A1항과 B1항은 당사자들이 합의하거나 또는 거래관습이 있는 한, 전자적 기록이나 절차(electronic record or procedure)에 대해서 종이서류와 동등한 효력을 부여하고 있다. 즉, 인코텀즈 2010의 11가지 규칙 모두의 A1항은 “Any document referred to in A1-A10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.”로, B1항은 “Any document referred to in B1-B10 may be an equivalent electronic record or procedure if agreed between the parties or customary.”로 규정하고 있다. 이는 전자적 기록이나 절차에 기존의 종이로 된 서류와 기능적으로 완전한 동등

---

9) 미국은 2004년 UCC를 개정할 때 정형계약조건과 관련한 제2-319조 내지 제2-324조를 삭제하였다(이시환·김광수 공저, 전계서, pp. 27-28).

성을 부여할 의도로 준비한 것이다.<sup>10)</sup> 국제상업회의소는 이러한 표현방법이 인코텀즈 2010이 시행되는 기간동안 새로운 전자적 절차의 개발을 촉진시킬 것으로 보고 있다.

## 6. 보험담보

인코텀즈 2010은 2009년에 개정된 협회화물약관(ICC)을<sup>11)</sup> 반영한 첫 번째 판의 인코텀즈이다. 인코텀즈 2010은 또한 보험과 관련한 정보제공의무를 기존의 A10항과 B10항에서 A3항과 B3항으로 옮겨 규정하고 있다. 당사자들의 의무를 보다 명확히 한다는 의미에서 보험과 관련한 A3항과 B3항의 문언도 변경하였다. 즉, Seller가 Buyer에 대하여 보험계약체결의무가 없는 경우에는 기존의 “No obligation.”에서 “The seller has no obligation to the buyer to make a contract of insurance.”로, Buyer가 Seller에 대하여 보험계약체결의무가 없는 경우에는 기존의 “No obligation.”에서 “The buyer has no obligation to the seller to make a contract of insurance.”로 하여 당사자들의 의무를 보다 명확히 하였다.<sup>12)</sup>

## 7. 보안통관과 보안관련 정보제공의무

물품 고유의 성질 이외의 다른 이유로 물품이 생명이나 재산에 위협을 가하지 않는다는 검증을 요구하는 물품의 이동상의 보안에 관한 보다 고조된 관심이 있어 왔다. 따라서 인코텀즈 2010의 11가지 규칙 모두의 A2항과 B2항에서 보안통관을, A10항과 B10항에서 보안관련 정보제공의무를 규정하고 있다.<sup>13)</sup>

---

10) 이 문제는 개별 규칙검토에서 재론하지 않는다.

11) 개정된 협회화물약관에 관한 연구는 이재복, “협회적하약관(ICC)상 운송조항(Transit Clause)의 변천과정에 관한 연구”, 「무역상무연구」 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 8 및 이시환, “2009년 ICC와 1982년 ICC상의 면책위험 비교 연구”, 「무역상무연구」 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 5 참조.

12) 이 문제는 개별 규칙검토에서 재론하지 않는다. 또한, Seller가 Buyer에 대하여 운송계약체결의무가 없는 경우에는 기존의 “No obligation.”에서 “The seller has no obligation to the buyer to make a contract of carriage.”로, Buyer가 Seller에 대하여 운송계약체결의무가 없는 경우에는 기존의 “No obligation.”에서 “The buyer has no obligation to the seller to make a contract of carriage.”로 하여 당사자들의 의무를 보다 명확히 하였다. 이 점 역시 개별 규칙검토에서 재론하지 않는다.



## 8. THC 등

THC 등을 매매계약의 어느 당사자가 부담하여야 하는가 하는 문제는 항상 문제로 되어 왔다. 왜냐하면 C 그룹과 D 그룹에서와 같이 Seller가 부담하는 운임에 항구 내에서 또는 컨테이너 터미널 내에서의 화물의 취급과 이동에 따른 비용을 포함하는 경우가 종종 있으며, 이 경우에 운송인이나 터미널 운영자는 이러한 비용을 화물을 수령하는 Buyer에게 부담시키는 사례가 있기 때문이다. 이러한 상황에서 Buyer는 단일의 서비스에 대해 비용을 두 번 지급하여야 하는 결과를 초래할 수 있다. 즉, 한 번은 계약금액에 포함된 운임의 일부로서 Seller에게 지급하게 되며, 또 한 번은 별도로 운송인 또는 터미널 운영자에게 지급하는 결과가 된다. 인코텀즈 2010은 관련 규칙들의 A6항과 B6항에서 이러한 비용을 명확하게 분담시킴으로써 이러한 결과를 피하고자 하였다.<sup>14)</sup>

## 9. 연속매매

인코텀즈 2010은 해상 및 내수로운송용 규칙인 FAS, FOB, CFR 및 CIF 규칙에서 소위 연속매매(string sales)를 반영하고 있다. 즉, 이들 규칙의 A4항은 “by procuring the goods so delivered”란 문언을 추가하여 연속매매의 중간에 위치하고 있는 Seller는 이미 선측에 인도되었거나 또는 본선에 선적되어 인도된 물품을 조달하여 당해계약에 충당할 수 있음을 규정하고 있다.

## 10. 용어의 명확화

인코텀즈 2010의 서문은 운송인, 통관절차, 인도, 인도서류, 전자적 기록이

---

13) 이 문제는 개별 규칙검토에서 재론하지 않는다.

14) 예컨대, CPT 규칙 A6항 b)호는 “The seller must pay .... b) the freight 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 ...”로, B6항 b)호는 “all costs and charges relating to the goods while in transit until their arrival at the agreed place of destination, unless such costs and charges were for the seller's account under the contract of carriage”로, B6항 c)호는 “unloading costs, unless such costs were for the seller's account under the contract of carriage”로 규정하고 있다.

나 절차 및 포장에 관한 개념을 명확히 하고 있다.

운송인(carrier)은 운송계약을 체결한 당사자를 의미한다.

통관절차(customs formalities)는 관련 세관 규정을 준수하기 위해 요구되는 요건으로 서류, 보안, 정보 또는 물리적 검사 의무 등을 포함하는 개념이다.

인도(delivery)란 무역에서는 여러 가지의 의미가 있으나 인코텀즈 2010에서는 물품에 대한 모든 멸실 또는 손상의 위험이 Seller로부터 Buyer에게 이전되는 장소를 가리키는 것으로 사용하고 있다.

인도서류(delivery document)는 A8항의 표제로 사용하고 있으며, 인도가 발행하였다는 것을 증명하는데 사용되는 서류를 의미한다. 인코텀즈 2010의 여러 규칙에서 인도서류는 운송서류 또는 이에 상당하는 전자적 기록이 되지만, EXW, FAS, FCA, FOB 규칙에서 인도서류는 물품수령증이 될 수도 있다. 또한, 인도서류는 예컨대, 대금지급을 위한 메커니즘의 일부로서의 기능과 같은 여타의 기능을 가질 수도 있다.

전자적 기록이나 절차(electronic record or procedure)는 기존의 종이로 된 서류와 기능적으로 동등성을 부여할 목적의 하나 또는 그 이상의 전자적 메시지로 구성된 일체의 정보를 의미한다.

포장(packaging)과 관련하여 인코텀즈 2010은 매매계약상의 모든 요건을 충족시키기 위한 물품의 포장과 운송에 적합한 물품의 포장이란 의미로 한정하여 사용하며, 컨테이너 또는 다른 운송방식 내의 포장된 물품의 적입에는 사용하지 않는다는 점을 분명히 하고 있다. 즉, 인코텀즈 2010은 컨테이너 내의 적입과 관련한 당사자들의 의무는 다루지 않고 있기 때문에 필요한 경우 당사자들은 이 문제를 그들의 매매계약에서 다루어야 한다는 점을 강조하고 있다.

## IV. 인코텀즈 2010의 주요 개정내용

### 1. 표제의 변경

인코텀즈 2010은 Seller와 Buyer의 의무조항에 관한 표제를 일부 변경시켰으며, 그 내용은 다음의 표와 같다.

의무조항상 표제의 변경내용

의무 조항	인코텀즈 2000	인코텀즈 2010	비고
A1	Provision of goods in conformity with the contract	General obligations of the seller (매도인의 일반의무)	변경
A2	Licences, authorizations and formalities	Licences, authorizations, security clearances and other formalities (허가, 인가, 보안통관 및 기타 절차)	변경
A3	Contracts of carriage and insurance	Contracts of carriage and insurance (운송계약과 보험계약)	
A4	Delivery	Delivery(인도)	
A5	Transfer of risks	Transfer of risks(위험이전)	
A6	Division of costs	Allocation of costs(비용분담)	변경
A7	Notice to the buyer	Notices to the buyer (매수인에 대한 통지)	변경
A8	Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message	Delivery document (인도서류)	변경
A9	Checking-packaging-marking	Checking-packaging-marking (점검, 포장, 하인)	
A10	Other obligations	Assistance with information and related costs(정보에 관한 협조 및 관련 비용)	변경
B1	Payment of the price	General obligations of the buyer (매수인의 일반의무)	변경
B2	Licences, authorizations and formalities	Licences, authorizations, security clearances and other formalities (허가, 인가, 보안통관 및 기타 절차)	변경
B3	Contracts of carriage and insurance	Contracts of carriage and insurance (운송계약과 보험계약)	
B4	Taking delivery	Taking delivery(인도의 수령)	
B5	Transfer of risks	Transfer of risks(위험이전)	
B6	Division of costs	Allocation of costs(비용분담)	변경
B7	Notice to the seller	Notices to the seller (매도인에 대한 통지)	변경
B8	Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message	Proof of delivery (인도의 증빙)	변경
B9	Inspection of goods	Inspection of goods(물품검사)	
B10	Other obligations	Assistance with information and related costs(정보에 관한 협조 및 관련 비용)	변경

## 2. 단일 또는 복수의 운송방식용 규칙

### 1) EXW(named place of delivery) 규칙(공장인도규칙)

인코텀즈 2010의 EXW 규칙은, 인코텀즈 2000의 EXW 규칙과 비교하여 볼 때 동 규칙의 성격을 본질적으로 변경시키는 내용은 없으나, 인도장소와 관련하여 기존의 “named place”를 “named place of delivery”로 바꾼 후, 전반적으로 동 규칙의 내용을 보다 명확히 하는 방향으로 관련 조항들을 개정하였다.

사용지침에서 동 규칙은 국내거래에 적합함을 분명히 밝히고 있으며, 아울러 Seller는 물품적재의무가 없으며, Seller가 물품을 적재할 더 좋은 처지에 있을 경우 FCA 규칙이 보다 적절하다는 점, Buyer가 직·간접적으로 수출통관 등을 행할 수 없을 경우 EXW 규칙을 이용하여서는 아니 된다는 점, Buyer는 Seller에 대해서 물품수출과 관련한 정보를 제공할 한정된 의무를 부담하고 있다는 점 등의 사례를 들면서 Seller의 공장 등에서 운송인에게 물품을 인도하는 국제거래에는 FCA 규칙이 보다 적합하다는 점도 밝히고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① A4항에서 기존의 “The seller must place the goods at the disposal of the buyer at the named place of delivery...”란 문언을 “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...”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

② A5항에서 기존의 “must”란 문언을 삭제하고, 기존의 “subject to the provisions of B5”란 문언을 “with the exception of loss or damage in the circumstances described in B5”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.<sup>15)</sup>

③ A6항에서 기존의 “subject to the provisions of B6”란 문언을 “other than those payable by the buyer as envisaged in B6”으로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

---

15) 인코텀즈 2010의 다른 모든 규칙에서도 같은 내용으로 개정하였다. 이하 개별규칙에서 재론하지 않는다.

④ A7항에서 기존의 “sufficient notice as to when and where the goods will be placed at his disposal”이란 문언을 “any notice needed to enable the buyer to take delivery of the goods”로 바꾸었다.

⑤ A8항에서 기존의 “No obligations.”란 문장을 “The seller has no obligation to the buyer.”로 바꾸었다.

⑥ A9항에서 기존의 첫째 문단 중 “placing the goods at the buyer's disposal”란 문언을 “delivering the goods in accordance with A4”로, 둘째 문장 중 “to the extent that the circumstances relating to the transport (for example modalities, destination) are made known to the seller before the contract of sale is concluded”이란 문언을 “unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

⑦ A10항에서 기존의 Seller의 서류취득협조의무에 Buyer가 물품의 수출과 수입 및 최종목적지까지의 운송에 필요한 보안관련 정보를 포함한 정보취득협조의무를 추가하여 동 조항을 재정비하였다.

Buyer의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① B4항에서 기존의 “when they have been delivered in accordance with A4 and A7/B7”이란 문언을 “when A4 and A7 have been complied with”로 바꾸었다.

② B5항에서 충당관련 내용을 “provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods”란 문언을 보다 단순화시켜 “provided that the goods have been clearly identified as the contract goods”로 바꾸었다.<sup>16)</sup>

③ B6항에서 충당관련 내용을 “provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods”란 문언을 보다 단순화시켜

---

16) 인코텀즈 2010의 다른 모든 규칙에서도 같은 내용으로 개정하였다. 이하 개별규칙에서 재론하지 않는다.

“provided that the goods have been clearly identified as the contract goods”로 바꾼 후, 동 조항을 a)호~d)호로 구분하여 재정비하였다.

④ B7항에서 기존의 “the place of taking delivery”란 문언을 “the point of taking delivery within the named place”로 바꾸었다.

⑤ B9항에서 기존의 “any pre-shipment inspection”이란 문언을 “any mandated pre-shipment inspection”으로 바꾸었다.

⑥ B10항에서 Buyer는 Seller에게 물품의 수출과 수입 및 최종목적지까지의 운송에 필요한 보안관련 정보를 통지할 의무를 신설하고(The buyer must, in a timely manner, advise the seller of any security information requirements so that the seller may comply with A10.), 기존의 Seller에 대한 Buyer의 서류취득협조에 따른 비용을 상환할 의무에 보안관련 정보를 포함한 정보취득협조에 따른 비용의 상환의무를 추가하여 동 조항을 재정비하였다.

## 2) FCA(named place of delivery) 규칙(운송인인도규칙)

인코텀즈 2010의 FCA 규칙은, 인코텀즈 2000의 FCA 규칙과 비교하여 볼 때 동 규칙의 성격을 본질적으로 변경시키는 내용은 없으나, 전반적으로 동 규칙의 내용을 보다 명확히 하는 방향으로 관련 조항들을 개정하였다.

사용지침은 물품의 인도지점을 보다 구체적으로 지정할 것을 권고하고 있다. 즉, FCA 규칙에서는 Buyer가 운송계약을 체결하는 것이 원칙이기 때문에 지정인도장소(named place of delivery) 내에서 보다 구체적인 지정인도지점(named point of delivery)까지 지정하는 것이 특히 중요하다. 왜냐하면 위험이 그 지점에서 Buyer에게 이전하기 때문이다.

사용지침은 또한 당사자들이 Seller의 영업장 구내에서 물품의 인도를 예정하고 있다면 지정인도장소로서 그 영업장의 주소를 확정하도록 권고하고 있으며, 다른 장소를 예정하고 있다면 다른 특정의 인도장소를 확정하도록 권고하고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① A4항의 첫째 문단에서 기존의 “or chosen by the seller in accordance with A3 a)”란 문언을 삭제하고, 기존의 “at the named place on the date or within the period agreed for delivery”란 문언을 “at the agreed point, if

any, at the named place on the agreed date or within the agreed period”로 바꾸었다. 둘째 문단 a)호에서 기존의 “provided by the carrier nominated by the buyer or another person acting on his behalf”란 문언을 “provided by the buyer”로 바꾸었다. b)호에서 기존의 “If the named place is anywhere other than a)”란 문언을 “In any other case”로, “not unloaded”이란 문언을 “ready for unloading”으로 바꾼 후, 기존의 “or chosen by the seller in accordance with A3 a)”란 문언을 삭제하였다. 셋째 문단에서 기존의 “agreed within the named place”란 문언을 “notified by the buyer under B7 d) within the named place of delivery”로, 기존의 “the point at the place of delivery which best suits his purpose”란 문언을 “the point that best suits its purpose”로 바꾸었다. 마지막 문단에서 기존의 “Failing precise instructions from the buyer”란 문언을 “Unless the buyer notifies the seller otherwise”로 바꾸고, 기존의 “the transport mode and/or”를 삭제하였다.

② A6항에서 기존의 문장을 a)호와 b)호로 분리시킨 다음, a)호에서 기존의 “until such time as”란 문언을 “until”로 바꾸고, 기존의 “subject to the provisions of B6”란 문언을 “other than those payable by the buyer as envisaged in B6”으로 바꾼 후 이를 a)호 말미에 넣었으며.<sup>17)</sup> b)호에서 기존의 “the costs of customs formalities”란 문언 다음에 “necessary for export”란 문언을 추가하였다.<sup>18)</sup>

③ A7항에서 Seller는, Buyer의 위험과 비용으로,<sup>19)</sup> 물품이 A4항에 따라 인도되었다는 사실 또는 Buyer에 의해 지명된 운송인 또는 다른 사람이 합의된 시기 내에 물품의 수령에 실패하였다는 사실에 관한 충분한 통지를 주어야 하는 것으로 개정하였다. 여기서 주의하여야 할 점은 Seller가 FAS나 FOB 규칙과 마찬가지로 Buyer의 위험과 비용으로 이러한 통지를 한다는 점이다.

④ A8항 첫째 문단에서 기존의 “of delivery of the goods in accordance with A4”란 문언을 “that the goods have been delivered in accordance with A4”로 바꾸었다. 둘째 문단에서 기존의 “Unless the document referred to in

---

17) CPT, CIP, FAS, FOB, CFR 및 CIF 규칙에서도 마찬가지로 규정하고 있다.

18) FAS와 FOB 규칙에서도 마찬가지로 규정하고 있다.

19) FAS와 FOB 규칙에서도 마찬가지로 규정하고 있다.

the preceding paragraph is the transport document”란 문언을 삭제하고 또 기존의 운송서류에 관한 예시를 모두 삭제하였다.<sup>20)</sup>

⑤ A9항의 첫째 문단에서 “as well as the costs of any pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export”란 문언을 추가하고, 둘째 문장 중 “to the extent that the circumstances relating to the transport (for example modalities, destination) are made known to the seller before the contract of sale is concluded”이란 문언을 “unless the buyer has notified the seller of specific packaging requirements before the contract of sale is concluded”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.<sup>21)</sup>

⑥ A10항 첫째 문단에서 기존의 Seller의 서류취득협조의무에 Buyer가 물품의 수입과 최종목적지까지의 운송에 필요한 보안관련 정보를 포함한 정보취득협조의무를 추가하고, 둘째 문단으로 “The seller must reimburse the buyer for all costs and charges incurred by the buyer in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in B10.”이란 문장을 추가하여, 동 조항을 재정비하였다.<sup>22)</sup>

Buyer의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① B4항에서 기존의 “in accordance with A4”란 문언을 “as envisaged in A4”로 바꾸어 Buyer의 물품인도수령의무를 규정하고 있다.<sup>23)</sup>

---

20) FAS와 FOB 규칙에서는 “Unless such proof is a transport document,”란 문언을 두고 있다. FCA 규칙에서만 이와 같은 문언을 삭제할 이유는 없는 것으로 생각된다. 입법상의 오류로 생각된다.

21) DDP 규칙을 제외한 CPT, CIP, DAT, DAP, FAS, FOB, CFR, CIF 규칙에서도 마찬가지로 방법으로 규정하고 있다. DDP 규칙은 수출국뿐만 아니라 수입국 당국의 강행법규에 의한 선적 전 검사비용을 Seller가 지급하여야 한다. 이하 개별규칙에서 재론하지 않는다.

22) DDP 규칙을 제외한 CPT, CIP, DAT, DAP, FAS, FOB, CFR, CIF 규칙에서도 마찬가지로 방법으로 규정하고 있다. DDP 규칙에서는 Seller가 수입통관의무를 부담하고 또 지정목적장소에서 최종 목적장으로 화물을 운송하는 경우가 있기 때문에 “the buyer needs for the transport of the goods to the final destination, where applicable, from the named place of destination.”이란 문언을 두고 있다. 이하 개별규칙에서 재론하지 않는다.

23) DAT, DAP, DDP, FAS, FOB 규칙에서도 마찬가지로 방법으로 규정하고 있다. 이하 이들 개별규칙에서 재론하지 않는다.



② B5항에서 위험이전에 관한 기존의 내용을 보다 체계적이고 구체적으로 다시 정리하여 규정하였다. 즉, Buyer는 물품이 A4항에 따라 인도된 때부터 물품에 대한 모든 위험을 부담하여야 한다는 대원칙을 규정한 다음, Buyer가 B7항에 따라 A4항에서 규정된 바와 같이 운송인 또는 다른 사람의 지명을 통지하지 못한 경우 또는 통지를 주지 못한 경우(a)호와 A4항에서 규정된 바와 같이 Buyer에 의해 지명된 운송인 또는 사람이 자신의 관리 하로 물품수령에 실패한 경우(b)호)에 물품이 당해계약에 충당되었다는 것을 조건으로 해서, Buyer는 합의된 날짜부터, 합의된 날짜가 없다면 합의된 기간 내에서 Seller가 통지한 날짜부터, Seller가 통지한 날짜가 없다면 합의된 인도기간의 만료일부터 Buyer는 물품에 대한 위험을 부담하여야 한다.

③ B6항에서 비용분담에 관한 기존의 내용을 보다 체계적이고 구체적으로 재정리하였다.

④ B7항에서 Seller에 대한 통지의무를 a)호에서 d)호로 구분하여 체계적이고 구체적으로 다시 정리하였다. 즉, a)호에서 Buyer는 Seller가 A4항에 따라 물품을 인도할 수 있도록 하기 위하여 충분한 시간을 두고 A4항에서 규정된 바와 같이 지명된 운송인 또는 다른 사람의 이름을, b)호에서 필요한 경우에 지명된 운송인 또는 사람이 물품을 수령할 수 있는 시기인 합의된 인도기간 내에서의 선택된 시간을, c)호에서 지명된 사람에 의해 이용될 운송방식을, d)호에서 지정된 장소 내에서의 인도수령을 위한 지점을 통지해 줄 의무를 규정하고 있다.

⑤ B8항에서 기존의 “in accordance with A8”란 문언을 “as envisaged in A8”이란 문언으로 바꾸었다.<sup>24)</sup>

⑥ B9항에서 기존의 “any pre-shipment inspection”이란 문언을 “any mandatory pre-shipment inspection”으로 바꾸었다.<sup>25)</sup>

⑦ B10항의 첫째 문단에서 Seller가 A10항을 충족시킬 수 있도록 Buyer의 보

24) DAT, DAP, DDP, FAS, FOB 규칙에서도 이와 마찬가지로의 방법으로 규정하고 있다. 이하 이들 개별규칙에서 재론하지 않는다.

25) DDP 규칙을 제외한 CPT, CIP, DAT, DAP, FAS, FOB, CFR, CIF 규칙에서도 이와 마찬가지로의 방법으로 규정하고 있다. DDP 규칙은 “The buyer has no obligation to the seller to pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection mandated by the authority of the country of export or of import.”로 규정하고 있다. 이하 이들 개별규칙에서 재론하지 않는다.

안관련 정보제공의무를 규정하고, 둘째 문단에서 Seller에 대한 Buyer의 비용 및 수수료 상환의무로 “The buyer must reimburse the seller for all costs and charges incurred by the seller in providing or rendering assistance in obtaining documents and information as envisaged in A10.”이란 문장을 추가하고, 셋째 문단에서 Seller가 물품의 운송과 수출 및 제3국 통과운송에 필요한 Buyer의 서류 및 정보취득협조의무로 “The buyer must, where applicable, in a timely manner, provide to or render assistance in obtaining for the seller, at the seller's request, risk and expense, any documents and information, including security-related information, that the seller needs for the transport and export of the goods and for their transport through any country.”란 문장을 추가한 후, 동 조항을 재정비하였다.<sup>26)</sup>

### 3) CPT(named place of destination) 규칙(운송비지급인도규칙)

인코텀즈 2010의 CPT 규칙은, 인코텀즈 2000의 CPT 규칙과 비교하여 볼 때 동 규칙의 성격을 본질적으로 변경시키는 내용은 없으나, Seller의 인도서류 제공의무(A8항)와 관련하여 운송서류에 관한 요건을 보다 구체화하는 방향으로 개정하였다.

사용지침에서 CPT 규칙은 Seller가 물품을 합의된 장소(만약 그러한 장소가 당사자들 사이에 합의가 되었다면)에서 Seller에 의해 지명된 운송인 또는 다른 사람에게 인도하고 또 Seller가 물품을 지정목적장소까지 이동시키는 데 필요한 운송계약을 체결하고 그 운임을 지급하여야 한다는 것을 의미한다고 설명한 다음, CPT, CIP, CFR 또는 CIF 규칙을 이용할 때 Seller는 물품이 목적 장소에 도착될 때가 아니라 물품을 운송인에게 교부할 때 자신의 인도의무를 이행한다는 점을 분명히 하고 있다.

사용지침은 또한 물품이 인도되는 장소와 지정목적장소를 가능한 한 정확하게 매매계약에서 확정할 것을 권고하고 있다. 왜냐하면 물품의 인도를 위해

---

26) DDP 규칙을 제외한 CPT, CIP, DAT, DAP, FAS, FOB, CFR, CIF 규칙에서도 이와 마찬가지로 방법으로 규정하고 있다. DDP 규칙에서는 Seller가 수입통관의무를 부담하기 때문에 셋째 문단에서 Seller가 물품의 운송과 수출과 수입 및 제3국 통과운송에 필요한 Buyer의 서류 및 정보취득협조의무를 규정하고 있다. 이하 이들 개별규칙에서 재론하지 않는다.

합의된 장소에서 위험이 Buyer에게 이전되고, 합의된 지정목적장소까지 Seller는 운송계약을 체결하여야 하기 때문이다. 이에 더하여 합의된 목적지까지의 운송을 위해 여러 운송인이 개입되고 또 당사자들이 특정의 인도지점에 관하여 합의를 하지 못한 경우, 위험은 Seller가 일방적으로 선택권을 행사하여 Buyer가 아무런 통제권을 가지지 못하는 지점에서 물품이 첫 운송인에게 인도되었을 때 이전한다는 점을 강조하고 있다. 그리고 당사자들이 위험을 나중의 어느 단계에서(예컨대, 항구 또는 공항) 이전시키기를 원한다면 이 점을 그들의 매매계약에 명시할 필요가 있음을 강조하고 있다.

사용지침은 또한 당사자들은 가능한 한 정확하게 합의된 목적장소 내에서 목적지점을 확정하도록 권고하고 있다. 왜냐하면 합의된 목적지점까지의 비용은 Seller 부담이기 때문이다. 아울러 Seller는 합의된 목적지점까지 정확하게 일치하는 운송계약을 체결할 것을 권고하고 있다. 만약 Seller가 예컨대 자신이 체결한 운송계약에 의해 매매계약에서 합의된 지정목적장소에서 양화와 관련된 비용을 초과한다면, 당사자들 사이에 달리 합의된 바가 없는 한, Seller는 이러한 비용을 Buyer로부터 회수할 권리가 없다는 점도 강조하고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① A2항에 “and for their transport through any country prior to delivery”란 문언을 추가하였다.<sup>27)</sup>

② A3항 a)호의 운송계약과 관련하여 기존의 첫째 문장을 두 문장으로 구분하여 “The seller must contract or procure a contract for the carriage of the goods from the agreed point of delivery, if any, at the place of delivery to the named place of destination or, if agreed, any point at that place.”와 “The contract of carriage must be made on usual terms at the seller's expense and provide for carriage by the usual route and in a customary manner.”로 보다 체계적이고 구체적으로 바꾸었으며, 기존의 둘째

---

27) CIP, DAT, DAP 규칙에서도 이와 마찬가지로 규정하고 있다. DDP 규칙에서는 Seller가 수입통관의무를 부담하기 때문에 “for their transport through any country and for their import”란 문언을 추가하였다. FAS, FOB, CFR, CIF 규칙은 해상 및 내수로운송용 규칙에 속하기 때문에 이러한 문언을 두고 있지 않다. 이하 이들 개별규칙에서 재론하지 않는다.

문장에서 “a point”란 문언을 “a specific point”란 문언으로 바꾸고, “the point of delivery and”란 문언을 추가하여, 동 조항을 재정비하였다.

③ A4항과 관련하여, 기존의 “if there are subsequent carriers to the first carrier”란 문언을 삭제한 후, 동 조항을 “The seller must deliver the goods by handing them over to the carrier contracted in accordance with A3 on the agreed date of within the agreed period.”로 바꾸었다.

④ A7항에서 기존의 문장을 두 문장으로 구분하고 “sufficient notice”란 문언을 “any notice”로 바꾸었다.

⑤ A8항의 인도서류와 관련하여 기존의 운송서류종류의 열거방식을 포기하고 대신에 운송서류에 관한 요건을 보다 구체화하는 방향으로 개정하였다. 먼저, 관습이 있는 경우 또는 Buyer의 요청에 따라 Seller는 Buyer에게 자신의 비용으로 A3항에 따른 통상적인 운송서류를 제공하여야 함을 규정하였다. 다음으로 특히 통상적인 운송서류는 계약물품을 포함하여야 하며, 합의된 선적기간 내의 日附이어야 한다. 만약 합의가 있거나 또는 관습적인 경우, Buyer가 지정목적장소에서 운송인으로부터 물품을 수령할 수 있어야 하며, Buyer가 운송 중인 물품을 후속 Buyer에 대한 서류의 양도에 의해 또는 운송인에 대한 통지에 의해 전매할 수 있어야 함을 규정하였다. 따라서 Seller는 합의가 있거나 또는 관습적인 경우에는 유통 가능한 운송서류(권리증권)를 제공하여야 하며, 그렇지 않을 경우에는 비유통성 운송서류의 제공도 가능하다고 볼 수 있다.<sup>28)</sup> 마지막으로 이러한 운송서류가 유통 가능한 형식으로 여러 통의 원본으로 발행되었다면, Buyer에게 원본 전통을 제시하여야 함도 규정하고 있다.

Buyer의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① B5항에서 기존의 “the expiry date of the period fixed for delivery”란 문언을 “the expiry date of the agreed period for delivery”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

② B6항 a)호에 “except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes, and other charges payable

---

28) CFR과 CIF 규칙에서는 유통 가능한 운송서류를 제공하여야 함을 원칙으로 하고 있다는 점이 다르다.

upon export as referred to in A6 c)”란 문언을 추가한 후, 동 조항을 재정비하였다.

③ B7항에서 기존의 “the destination”이란 문언을 “the named place of destination or the point of receiving the goods within that place”로 바꾸었다.

#### 4) CIP(named place of destination) 규칙(운송비·보험료지급인도규칙)

인코텀즈 2010의 CIP 규칙은, 인코텀즈 2000의 CIP 규칙과 비교하여 볼 때 동 규칙의 성격을 본질적으로 변경시키는 내용은 없으나, Seller의 인도서류제 공의무(A8항)와 관련하여 운송서류에 관한 요건을 보다 구체화하는 방향으로 개정하였다. 보험과 관련한 내용을 제외하고는 앞에서 본 CPT 규칙과 차이가 없다.

사용지침은 운송 중 Buyer가 부담하는 물품에 대한 위험을 담보하기 위해 Seller가 보험계약을 체결하여야 함을 언급하고, Seller는 최소담보약관으로 부보하면 충분하며, 만약 Buyer가 보다 큰 담보를 원한다면 이 점에 관하여 Seller와 명시적으로 합의하거나 또는 스스로 추가로 보험계약을 체결하여야 함을 강조하고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 A3항 b)호의 보험과 관련하여 LMA(Lloyd's Market Association, 로이즈시장협회)와 IUA(International Underwriting Association of London, 런던국제보험업자협회)가 공동으로 2009년에 개정된 협회적하약관(ICC), 협회전쟁약관(IWC), 협회동맹파업약관(ISC) 등을 반영하여 동 조항을 재정비하였다는 점이다.

#### 5) DAT(named terminal at port or place of destination) 규칙(도착터미널 인도규칙)

인코텀즈 2010의 DAT 규칙은, 인코텀즈 2000의 DEQ 규칙을 대체하여 신설한 것으로 DEQ 규칙과 비교하여 볼 때 “지정목적항”에서 “목적항 또는 목적장소에서의 지정터미널”로 바꾼 점을 제외하고는 동 규칙의 성격을 본질적으로 변경시키는 내용은 없다.

사용지침에서 DAT 규칙은 물품이 지정목적항 또는 지정목적장소에서의 지정터미널에서 도착되는 운송수단에서 일단 양화된 상태로 Buyer의 처분에 돌

때 Seller는 물품을 인도한다는 것을 의미한다는 점과 터미널은 부두, 창고, CY 또는 도로, 철도 또는 공항의 화물터미널과 같은 모든 장소를 포함한다는 점 및 Seller는 지정목적항 또는 지정목적장소에서 지정터미널에 물품을 갖다 두고 양화시킬 때까지의 물품에 대한 모든 위험을 부담한다는 점을 언급하고 있다.

사용지침은 또한 당사자들은 터미널과, 가능하다면, 합의된 목적항 또는 목적장소 내에서의 특정지점을 가능한 한 명확하게 명시하도록 권고하고 있다. 왜냐하면 합의된 목적지점까지의 위험은 Seller 부담이기 때문이다. 아울러 Seller는 합의된 목적지점까지 정확하게 일치하는 운송계약을 체결할 것을 권고하고 있다.

더욱이 사용지침은 만약 당사자들이 Seller로 하여금 터미널에서 다른 장소로의 물품의 운송 및 취급에 따른 위험과 비용을 부담시킬 의도라면, DAP 규칙이나 DDP 규칙을 이용하여야 함도 언급하고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 내용은 다음과 같다.

① Seller는 자신의 비용으로 합의된 목적항 또는 목적장소에서의 지정터미널까지 물품운송계약을 체결하여야 한다. 만약 특정의 터미널이 합의되지 않았거나 관행에 의해 결정되지 않았다면 Seller는 합의된 목적항 또는 목적장소에서 자신의 목적에 가장 적합한 터미널을 선택할 수 있다. Seller는 보험계약의 체결의무는 없으며 다만 Buyer로부터 요청이 있을 시 부보에 필요한 정보제공의무는 있다.

② Seller는 합의된 날짜에 또는 합의된 기간 내에 지정목적항 또는 지정목적장소에서 앞에서 언급한 지정터미널에서 물품을 도착되는 운송수단에서 양화한 후 이를 Buyer의 처분에 뒀으로써 물품을 인도하여야 한다.<sup>29)</sup>

#### 6) DAP(named place of destination) 규칙(도착장소인도규칙)

인코텀즈 2010의 DAP 규칙은, 인코텀즈 2000의 DAF, DES 및 DDU 규칙을 통합하여 신설한 것으로 이들 규칙들과 비교하여 볼 때, 동 규칙의 성격을 본질적으로 변경시키는 내용은 없다.

---

29) Buyer의 의무조항 상의 특기사항은 없다.

사용지침에서 DAP 규칙은 물품이 지정목적장소에서 도착되는 운송수단 상에서 양화 준비가 된 상태로 Buyer의 처분에 둘 때 Seller는 물품을 인도한다는 것을 의미한다는 점과 이 때까지의 물품에 대한 모든 위험을 부담하여야 한다는 점을 언급하고 있다.

사용지침은 또한 당사자들은 합의된 목적장소 내에서 가능한 한 정확하게 목적지점을 명시하도록 권고하고 있다. 왜냐하면 합의된 목적지점까지의 위험은 Seller 부담이기 때문이다. 아울러 Seller는 합의된 목적지점까지 정확하게 일치하는 운송계약을 체결할 것을 권고하고 있다. 만약 Seller가 예컨대 자신이 체결한 운송계약에 의해 지정목적장소에서 양화와 관련된 비용을 초래한다면, 당사자들 사이에 달리 합의된 바가 없는 한, Seller는 이러한 비용을 Buyer로부터 회수할 권리가 없다는 점도 강조하고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 내용은 다음과 같다.

① Seller는 자신의 비용으로 지정목적장소까지 또는 지정목적장소에서 합의된 지점까지 물품의 운송계약을 체결하여야 한다. 만약 특정의 지점이 합의되지 않았거나 관행에 의해 결정되지 않았다면 Seller는 지정목적장소에서 자신의 목적에 가장 적합한 지점을 선택할 수 있다. Seller는 보험계약의 체결의무는 없으며 다만 Buyer로부터 요청이 있을 시 부보에 필요한 정보제공의무는 있다.

② Seller는 합의된 날짜에 또는 합의된 기간 내에 지정목적장소에서의 합의된 지점(있는 경우)에서 물품을 도착되는 운송수단 상에서 양화 준비가 된 상태로 Buyer의 처분에 둬으로써 물품을 인도하여야 한다.

③ Seller는 지정목적장소에서의 합의된 지점(있는 경우)에서 물품을 Buyer에게 인도할 때까지 물품과 관련한 모든 비용과 운임을 지급하고 이 때까지의 물품에 대한 모든 위험을 부담하여야 한다.<sup>30)</sup>

#### 7) DDP(named place of destination) 규칙(관세지급인도규칙)

인코텀즈 2010의 DDP 규칙은, 인코텀즈 2000의 DDP 규칙과 비교하여 볼 때, 동 규칙의 성격을 본질적으로 변경시키는 내용은 없다.

---

30) Buyer의 의무조항상의 특기사항은 없다.

사용지침은 DDP 규칙은 Seller가 물품이 지정목적장소에서 도착되는 운송수단 상에서 양화 준비가 된 상태로 수입통관 된 물품을 Buyer의 처분에 둘 때 인도한다는 것을 의미한다는 점, Seller는 물품을 지정목적장소까지 갖다 두는데 따른 모든 위험과 비용을 부담한다는 점, 물품의 수출은 물론 수입통관의무를 가진다는 점, 수출과 수입에 따른 모든 관세를 지급하고 또 모든 통관절차를 이행할 의무를 가진다는 점을 언급하고 있다.

사용지침은 또한 DDP 규칙은 Seller의 최대한의 의무를 나타낸다고 언급한 다음, 당사자들은 합의된 목적장소 내에서 가능한 한 명확하게 목적지점을 명시하도록 권고하고 있다. 왜냐하면 합의된 목적지점까지의 위험과 비용은 Seller 부담이기 때문이다. 아울러 Seller는 합의된 목적지점까지 정확하게 일치하는 운송계약을 체결할 것을 권고하고 있다. 만약 Seller가 예컨대 자신이 체결한 운송계약에 의해 합의된 지정목적장소에서 양화와 관련된 비용을 초래한다면, 당사자 사이에 달리 합의된 바가 없다면, Seller는 이러한 비용을 Buyer로부터 회수할 권리가 없다는 점도 강조하고 있다.

또한 사용지침은 만약 Seller가 직·간접적으로 수입통관을 할 수 없다면 계약당사자들은 DDP 규칙을 이용하지 말 것과 수입통관에 따른 위험과 비용을 Buyer가 부담하기를 원하는 경우에는 DAP 규칙을 이용할 것을 권고하고 있다. 수입에 따른 모든 부가세나 여타의 세금은 매매계약에서 명시적으로 달리 합의된 바가 없다면 Seller의 부담임도 언급하고 있다.

**Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.**

① A3항 a)호에서 기존의 문언에 “or to the agreed point, if any, at the named place of destination”이란 문언을 추가하였다.

② A4항에 따라 Seller는 지정목적장소에서의 합의된 지점(있는 경우)에서 합의된 날짜에 또는 합의된 기간 내에 도착되는 운송수단 상에서 양화 준비가 된 상태로 물품을 Buyer의 처분에 뒀으로써 물품을 인도하여야 한다.

③ A6항에 비용과 관련하여 b)호를 추가하였다. b)호는 “any charges for unloading at the place of destination that were for the seller’s account under the contract of carriage”라고 규정하고 있다.

**Buyer의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.**



① B5항의 위험이전과 관련하여 기존의 둘째 문단 상의 “all additional risks”란 문언을 “all resulting risks”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

② B6항의 비용분담과 관련하여 b)호를 추가하였다. b)호는 “all costs of unloading necessary to take delivery of the goods from the arriving means of transport at the named place of destination, unless such costs were for the seller's account under the contract of carriage”라고 규정하고 있다.

### 3. 해상 및 내수로운송용 규칙

#### 1) FAS(named port of shipment) 규칙(선측인도규칙)

인코텀즈 2010의 FAS 규칙은, 인코텀즈 2000의 FAS 규칙과 비교하여 볼 때, 동 규칙의 성격을 본질적으로 변경시키는 내용은 없다.

사용지침은 먼저 선측의 예를 부두상이나 바지선임을 밝히고, Seller는 물품을 지정선적항에서 Buyer에 의해 지명된 선측에 둘 때 물품을 인도한다는 것을 의미한다는 점, 이 때 위험이 Buyer에게 이전하며, Buyer는 이 때부터 모든 비용을 부담한다는 점을 언급하고 있다.

사용지침은 또한 당사자들은 지정선적항에서의 적재지점을 가능한 한 명확하게 명시하도록 권고하고 있다. 왜냐하면 그 지점까지의 비용과 위험은 Seller가 부담하여야 하며 또 그 비용 및 관련 취급비용은 항구의 관행에 따라 변경될 수 있기 때문이다.

사용지침은 또한 Seller는 선측에 물품을 인도하거나 또는 선적을 위해 이미 선측에 인도된 물품을 조달(procure)하여야 함을 언급한 후, “조달하다”라는 의미는 특히 일차산품거래(commodity trades)에서 보편적인 연속매매에 대응하는 것이란 점을 언급하고 있다.

사용지침은 또한 화물이 컨테이너에 적입되는 경우 Seller는 물품을 선박의 선측이 아닌 컨테이너 터미널에서 운송인에게 교부하기 때문에, 이러한 상황이라면 FAS 규칙은 적합하지 않으며, FCA 규칙을 이용하여야 함도 언급하고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① A3항 a)호의 운송계약과 관련하여 “However, if requested by the buyer

or if it is commercial practice and the buyer does not give an instruction to the contrary in due time, the seller may contract for carriage on usual terms at the buyer's risk and expense. In either case, the seller may decline to make the contract of carriage and, if it does, shall promptly notify the buyer.”란 문장을 추가하여, FAS 규칙에서 Seller가 Buyer를 대신하여 운송계약을 체결하고 있는 관행을 반영하였다.

② A4항에서 기존의 첫째 문단을 “The seller must deliver the goods either by placing them alongside the ship nominated by the buyer at the loading point, if any, indicated by the buyer at the named port of shipment or by procuring the goods so delivered. In either case, the seller must deliver the goods on the agreed date or within the agreed period and in the manner customary at the port.”로 바꾸고, “If no specific loading point has been indicated by the buyer, the seller may select the point within the named port of shipment that best suits its purpose. If the parties have agreed that delivery should take place within a period, the buyer has the option to choose the date within that period.”란 둘째 문단을 추가하였다.

③ A7항에서 기존의 Buyer에 대한 통지의무를 보다 강화시켜 “The seller must, at the buyer's risk and expense, give the buyer sufficient notice either that the goods have been delivered in accordance with A4 or that the vessel has failed to take the goods within the time agreed.”로 바꾸었다. 여기서 주의하여야 할 점은 Seller는 Buyer의 위험과 비용으로 이러한 통지를 한다는 점이다.<sup>31)</sup>

④ A8항의 인도서류에서 기존의 운송서류의 예시를 삭제한 후, 동 조항을 재정비하였다.

**Buyer의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.**

① B3항 a)호에서 기존의 문언에 “except where the contract of carriage is made by the seller as provided for in A3 a)”란 문언을 추가하였다.

---

31) FCA나 FOB 규칙에서도 마찬가지로의 내용을 규정하고 있다.

② B5항의 위험이전에서 조항 전체를 내용변경 없이 재정비하였다.

③ B6항 a)호에 “except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export as well as all duties, taxes, and other charges payable upon export as referred to in A6 b)”란 문언을 추가한 후, 동 조항을 재정비하였다.

④ B7항의 통지의무에서 기존의 “required delivery time”이란 문언을 “where necessary, the selected delivery time within the agreed period”로 바꾸었다.

## 2) FOB(named port of shipment) 규칙(본선인도규칙)

인코텀즈 2010의 FOB 규칙은, 인코텀즈 2000의 FOB 규칙과 비교하여 볼 때, 물품의 멸실 또는 손상에 대한 위험이전 시점과 비용할당의 분기점에 관하여 본질적인 변경이 있다.

사용지침은 FOB 규칙은 Seller가 지정선적항에서 Buyer에 의해 지명된 선박 상에 물품을 인도하거나 또는 이미 그렇게 인도된 물품을 조달하는 것을 의미한다고 언급한 후, 물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험은 물품이 본선 상에 적재될 때 이전하며, Buyer는 그 때부터 모든 비용을 부담함을 언급하고 있다. 사용지침은 또한 Seller에게 물품을 본선 상에서 인도하거나 또는 이미 그렇게 인도된 물품을 조달하여야 함을 요구하고 있으며, “조달하다”라는 의미는 특히 일차산품거래에서 보편적인 연속매매에 대응하는 것이란 점을 언급하고 있다. 이어서 사용지침은, 예컨대 물품이 전형적으로 터미널에서 인도되어 컨테이너에 적입되는 방식과 같이, 물품이 본선 상에 적재되기 전에 물품이 운송인에게 교부되는 경우에는 FOB 규칙이 적합하지 않으며, 이러한 경우에는 FCA 규칙을 이용하여야 한다는 점을 언급하고 있다.

### Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① A3항 a)호의 운송계약과 관련하여 “However, if requested by the buyer or if it is commercial practice and the buyer does not give an instruction to the contrary in due time, the seller may contract for carriage on usual terms at the buyer's risk and expense. In either case, the seller may decline to make the contract and, if it does, shall promptly notify the buyer.”라는

문장을 추가하여, FOB 규칙에서 Seller가 Buyer를 대신하여 운송계약을 체결하고 있는 관행을 반영하였다.

② A4항에서 기존의 첫째 문단을 “The seller must deliver the goods either by placing them on board the vessel nominated by the buyer at the loading point, if any, indicated by the buyer at the named port of shipment or by procuring the goods so delivered. In either case, the seller must deliver the goods on the agreed date or within the agreed period and in the manner customary at the port.”로 바꾸고, 기존의 둘째 문단을 “If no specific loading point has been indicated by the buyer, the seller may select the point within the named port of shipment that best suits its purpose.”로 바꾸었다.<sup>32)</sup>

③ A5항의 위험이전과 관련하여 기존의 “until such time as they have passed the ship's rail at the named port of shipment”란 문언을 “until they have been delivered in accordance with A4”로 바꾸었다. A4항에 따르면 Seller는 물품을 본선 상에 덩으로써 물품을 인도하거나 또는 그렇게 인도된 물품을 조달하여야 하기 때문에, 인코텀즈 2010의 FOB 규칙에서 위험이전 시점은 기존의 “선측난간”의 개념에서 “본선 상”의 개념으로 개정되었으며, 이 점 이번 개정 시의 큰 변화라고 생각된다.

④ A6항의 비용분담과 관련하여 기존의 “until such time as they have passed the ship's rail at the named port of shipment”란 문언을 “until they have been delivered in accordance with A4”로 바꾸었다. 위험이전과 마찬가지로 비용분담의 분기점이 기존의 “선측난간”의 개념에서 “본선 상”의 개념으로 개정되었으며, 이 점 역시 이번 개정 시의 큰 변화라고 생각된다.

⑤ A7항에서 기존의 Buyer에 대한 통지의무를 보다 강화시켜 “The seller must, at the buyer's risk and expense, give the buyer sufficient notice either that the goods have been delivered in accordance with A4 or that the vessel has failed to take the goods within the time agreed.”로 개정하였

---

32) FAS 규칙에서 규정하고 있는 “If the parties have agreed that delivery should take place within a period, the buyer has the option to choose the date within that period.”란 내용이 FOB 규칙에는 빠져있는데 그 이유를 알 수 없다. 입법상의 실수로 여겨진다.

다. 여기서 주의하여야 할 점은 Seller가 FCA나 FAS 규칙과 마찬가지로 Buyer의 위험과 비용으로 이러한 통지를 한다는 점이다.

⑥ A8항의 인도서류에서 기존의 운송서류의 예시를 삭제한 후, 동 조항을 재정비하였다.

**Buyer의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.**

① B3항 a)호에서 기존의 문언에 “except where the contract of carriage is made by the seller as provided for in A3 a)”란 문언을 추가하였다.

② B5항의 위험이전과 관련하여 기존의 “from the time they have passed the ship's rail at the named port of shipment”란 문언을 “from the time they have been delivered as envisaged in A4”로 바꾸고, 기존의 “the vessel nominated by him fails to arrive on time”이란 문언을 “the vessel nominated by the buyer fails to arrive on time to enable the seller to comply with A4”로 바꾼 다음, 기존의 “from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery”란 문언을 “(i) from the agreed date, or in the absence of an agreed date, (ii) from the date notified by the seller under A7 within the agreed period, or, if no such date has been notified, (iii) from the expiry date of any agreed period for delivery”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

③ B6항의 비용분담과 관련하여 기존의 “from the time they have passed the ship's rail at the named port of shipment”란 문언을 “from the time they have been delivered as envisaged in A4”로 바꾸고, a)호에 “except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export, as well as all duties, taxes and other charges payable upon export as referred to in A6 b)”란 문언을 추가한 후, 동 조항을 재정비하였다.

④ B7항의 통지의무에서 기존의 “required delivery time”이란 문언을 “where necessary, the selected delivery time within the agreed period”로 바꾸었다.

### 3) CFR(named port of destination) 규칙(운임포함인도규칙)

인코텀즈 2010의 CFR 규칙은, 인코텀즈 2000의 CFR 규칙과 비교하여 불

때, 물품의 멸실 또는 손상에 대한 위험이전 시점에 관하여 본질적인 변경이 있다.

사용지침에서 CFR 규칙은 Seller가 본선 상에 물품을 인도하거나 또는 이미 그렇게 인도된 물품을 조달하는 것을 의미한다고 언급한 후, 물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험은 물품이 본선 상에 적재될 때 이전함과 Seller는 물품을 지정목적항까지 이동시키는데 필요한 운송계약을 체결하고 또 그 비용과 운임을 지급하여야 함을 언급하고 있다.

CPT, CIP, CFR 또는 CIF 규칙을 이용할 때, Seller는 물품이 목적장소에 도착할 때가 아니라 물품을 선택한 규칙에서 명시된 방법으로 운송인에게 교부할 때 자신의 물품인도 의무를 이행한다는 점을 분명히 하고 있다.

사용지침은 이어 CFR 규칙은 상이한 장소에서 위험과 비용이 이전하기 때문에 두 곳의 임계점(critical point)을 가진다고 언급한 다음, 매매계약은 항상 목적항을 명시하지만, 매매계약은 위험이 Buyer에게 이전하는 장소인 선적항을 명시하지 않을 수 있으며, 만약 선적항이 Buyer에게 특별한 이해관계가 있다면, 당사자들은 매매계약에서 가능한 한 정확하게 선적항을 확정하도록 권고하고 있다.

사용지침은 또한 당사자들은 합의된 목적항에서 가능한 한 정확하게 목적지점을 확정하도록 권고하고 있다. 왜냐하면 합의된 목적지점까지의 비용은 Seller 부담이기 때문이다. 아울러 Seller는 합의된 목적지점까지 정확하게 일치하는 운송계약을 체결할 것을 권고하고 있다. 만약 Seller가 자신이 체결한 운송계약에 의해 지정목적항에서의 합의된 특정지점에서 양화와 관련된 비용을 초래한다면, Seller는 당사자들 사이에 달리 합의된 바가 없는 한, 이러한 비용을 Buyer로부터 회수할 권리가 없다는 점도 강조하고 있다.

이어 사용지침은 Seller가 물품을 목적항으로 가는 선박 상에 인도하거나 또는 이미 그렇게 인도된 물품을 조달하여야 함과 Seller가 운송계약을 체결하거나 또는 운송계약을 조달하여야 함을 언급한 후, “조달하다”라는 의미는 특히 일차산품거래에서 보편적인 연속매매에 대응하는 것이란 점을 언급하고 있다. 또한 사용지침은, 예컨대 물품이 전형적으로 터미널에서 인도되어 컨테이너에 적입되는 방식과 같이, 물품이 본선 상에 적재되기 전에 물품이 운송인에게 교부되는 경우에는 CFR 규칙이 적합하지 않으며, 이러한 경우에는 CPT 규칙을 이용하여야 한다는 점을 언급하고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① A3항 a)호의 운송계약과 관련하여 기존의 문언에 “or procure a contract”란 문언과 “from the place of delivery, or, if agreed, the point of delivery”란 문언을 추가하고, 기존의 “a seagoing vessel(or inland waterway vessel as the case may be)”란 문언을 “a vessel”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

② A4항의 인도와 관련하여 기존의 “on board the vessel at the port of shipment on the date or within the agreed period”란 문언을 “either by placing them on board the vessel or by procuring the goods so delivered. In either case, the seller must deliver the goods on the agreed date or within the agreed period and in the manner customary at the port”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

③ A5항의 위험이전과 관련하여 기존의 “until such time as they have passed the ship's rail at the port of shipment”란 문언을 “until they have been delivered in accordance with A4”로 바꾸었다. A4항에 따르면 Seller는 물품을 본선 상에 인도하거나 또는 이미 인도된 물품을 조달하여야 하기 때문에, 인코텀즈 2010의 CFR 규칙에서 위험이전 시점은 기존의 “선착난간”의 개념에서 “본선 상”의 개념으로 개정되었으며, 이 점 이번 개정 시의 큰 변화라고 생각된다.

④ A7항에서 기존의 “sufficient notice that the goods have been delivered in accordance with A4 as well as any other notice required”란 문언을 “any notice needed”로 바꾸었다.

⑤ A8항의 인도서류와 관련하여 운송서류의 예시를 모두 삭제하고, 둘째 문단에 “in negotiable form and”란 문언을 추가한 후, 동 조항을 재정비하였다.

Buyer의 의무조항 상의 주요 개정내용은 다음과 같다.

① B5항의 위험이전과 관련하여 기존의 “from the time they have passed the ship's rail at the port of shipment”란 문언을 “from the time they have been delivered as envisaged in A4”로 바꾼 후, 동 조항을 재정비하였다.

② B6항의 비용분담과 관련하여 a)호에 “except, where applicable, the costs of customs formalities necessary for export as well as all duties, taxes, and other charges payable upon export as referred to in A6 c)”란

문언을 추가하고, d)호에서 기존의 “all additional costs”란 문언을 “any additional costs”로 바꾸고 또 기존의 “for the goods”란 문언을 삭제한 후, 동 조항을 재정비하였다.

③ B7항의 통지의무에서 기존의 “the port of destination”이란 문언을 “the point of receiving the goods within the named port of destination”으로 바꾸었다.

④ B8항의 인도의 증빙과 관련하여 “provided”란 문언을 추가하였다.

#### 4) CIF(named port of destination) 규칙(운임·보험료포함인도규칙)

인코텀즈 2010의 CIF 규칙은, 인코텀즈 2000의 CIF 규칙과 비교하여 불 때 물품의 멸실 또는 손상에 대한 위험이전 시점에 관하여 본질적인 변경이 있으며, 보험과 관련한 내용을 제외하고는 앞에서 본 CFR 규칙과 차이가 없다.

사용지침은 운송 중 Buyer가 부담하는 물품에 대한 위험을 담보하기 위해 Seller가 보험계약을 체결하여야 함을 언급하고, Seller는 최소담보약관으로 부보하면 충분하며, 만약 Buyer가 보다 큰 담보를 원한다면 이 점에 관하여 Seller와 명시적으로 합의하거나 또는 스스로 추가로 보험계약을 체결하여야 함을 강조하고 있다.

Seller의 의무조항 상의 주요 개정내용은 A3항 b)호의 보험과 관련하여 LMA와 IUA가 공동으로 2009년에 개정된 협회적하약관, 협회전쟁약관, 협회동맹파업약관 등을 반영하여 동 조항을 재정비하였다는 점이다.

## V. 인코텀즈 2010의 적용상의 유의점

### 1. 임의규칙의 성격

인코텀즈 2010은 인코텀즈 2000과 마찬가지로 임의규칙의 성격을 가지고 있다. 즉, 인코텀즈 2010은 자동적으로 매매계약에 적용되지는 않는다. 매매계약당사자들이 그들의 계약에 인코텀즈 2010을 적용하기를 원한다면, 그들은 이러한 점을 매매계약 등에서 분명히 하여야 할 것이다. 다만, 국제기관이나 동업자조합 등이 준비한 표준계약서상에 인코텀즈의 적용에 관한 조항이 있을



경우, 인코텀즈가 적용되는 거래관행이 있을 경우, 이라크와 같이 모든 국제매매계약에 인코텀즈를 적용하는 경우, 매매계약당사자들이 그들의 계약에서 인코텀즈의 적용을 합의한 것으로 추정되는 묵시조건이 있을 경우에는 인코텀즈가 당해계약에 적용된다.<sup>33)</sup> 그렇지만 매매계약당사자들은 국제상업회의소가 권고하는 바와 같이 그들의 매매계약서 등의 준거법조항에 인코텀즈 2010의 적용을 명확히 해 두거나 또는 간단한 매매계약서의 경우에는 가격조건에 예컨대, “CIF New York Incoterms 2010 US\$100,000”과 같은 식으로 해서 인코텀즈의 적용을 명확히 해 두는 것이 바람직하다.

## 2. 불완전한 규칙

인코텀즈는 물품의 인도, 위험이전, 비용분담, 운송계약과 보험계약체결의 당사자 등과 관련해서는 자세한 기준을 마련하고 있으나, 일방당사자에 의한 계약위반의 효과나 물품의 소유권 이전 등에 관해서는 전혀 규정하고 있지 않다. 이러한 문제들은 통상적으로 매매계약 상의 명시조항이나 준거법으로 다루어지고 있기 때문에 매매계약당사자들은 그들의 계약 등에서 준거법 조항을 반드시 두어야 할 것이다.<sup>34)</sup> 인코텀즈 2010은 그 소개에서 매매계약당사자들은 어떤 강행적인 국내법이 선택된 인코텀즈 규칙을 포함해서 매매계약의 어떤 측면에 우선해서 적용될 수 있다는 점도 인식하여야 함을 강조하고 있다.

## 3. 거래상황에 적합한 규칙의 이용

매매계약당사자들은 물품, 운송방식, 운송계약과 보험계약 체결의 당사자 등을 잘 고려하여 당해계약에 가장 적합한 규칙을 선택하여야 할 것이다. 이러한 선택에 도움을 주기 위하여 인코텀즈 2010은 개별 규칙 앞부분에 사용지

33) ICC, *Guide to INCOTERMS 1990*, 1991, pp. 12-13, 오원석 역, “UN統一賣買法”, 삼영사, 1998, pp. 141-147, 최명국, 양영환 공저, “貿易賣買論”, 박영사, 1994, pp. 114-115.

34) 매매계약당사자들이 준거법으로 예컨대 CISG를 선택하였을 경우, CISG는 Seller의 의무로 소유권의 이전을 들고 있지만(제30조) 그 구체적 내용에 관해서는 언급을 회피하고 있다. 따라서 매매계약당사자들이 소유권 이전과 관련한 문제가 예견된다면 이에 대한 대비책도 마련하여야 할 것이다.

침을 두고 있다. 또한 매매계약당사자들은 어떠한 규칙을 선택하든 간에 당해 계약에서 이용되는 항구나 장소에 존재하는 특수한 관습에 의해 당해계약의 해석이 영향을 받을 수 있다는 점도 고려하여야 할 것이다.

매매계약당사자들이 그들의 거래상황에 적합한 규칙을 선택하는 데 있어서 가장 먼저 고려하여야 할 사항은 물품을 어떤 방식으로 운송할 것인가 하는 점이다. 즉, 단일운송(도로운송, 철도운송, 항공운송, 컨테이너선 등을 통한 해상운송 등)과 복합운송의 방식을 염두에 두고 있다면 단일 또는 복수의 운송 방식용 규칙을, 전통적인 해상운송을 염두에 두고 있다면 해상 및 내수로운송용 규칙을 먼저 생각하여야 할 것이다. 둘째로 고려하여야 할 사항은 어디서 물품을 인도할 것인가 하는 점이다. 즉, 수출국 내에서의 인도를 생각한다면 E, F, C 그룹을, 수입국(또는 수출국 이외의 다른 나라) 내에서의 인도를 생각한다면 D 그룹을 고려하여야 할 것이다. 셋째로 고려할 사항은 운송계약을 어느 당사자가 체결할 것인가 하는 점이며, 마지막으로 고려할 사항이 보험계약을 어느 당사자가 체결할 것인가 하는 점이다. 물론 이러한 선택의 기준이 절대적인 것은 아니겠지만, 매매계약당사자들은 당해계약에 가장 적합한 규칙을 선택하여 이용하는 것이 무엇보다 중요하다.

#### 4. 물품인도와 비용분담 등을 위한 정확한 장소의 명시

인코텀즈 2010은 그 소개에서 당사자들이 선택한 규칙은 당사자들이 장소나 항구를 명시할 때에만 그 기능을 발휘할 수 있고 또 당사자들이 그 장소와 항구를 가능한 한 정확하게 명시할 때 최상의 기능을 발휘할 수 있다고 언급하면서 그 구체적 예(FCA, 38 Cours Albert 1er, Paris, France, Incoterms 2010)를 들고 있다. 즉, 매매계약에서 어떤 항구나 장소 내에서 보다 구체적인 지점을 확정해 두는 것이 후일의 논쟁을 방지하기 위하여 바람직하다.

#### 5. 인코텀즈 2010의 변형

매매계약당사자들은 간혹 선택한 인코텀즈 규칙 상의 내용을 변경하여 이용하기를 원할 수도 있다. 인코텀즈 2010은 이러한 내용의 변경을 금지하고 있지는 않지만 이러한 변경에는 상당한 위험이 있다는 점을 인식하여야 할 것이다. 따라서 매매계약당사자들은 바람직하지 않는 상황을 피하기 위하여 변경에

따른 의도된 효과를 그들의 매매계약에서 명확히 해 둘 필요가 있다. 예컨대, 인코텀즈 2010 상의 비용분담에 관한 내용을 그들의 계약에서 변경하고자 한다면, 당사자들은 위험이 Seller로부터 Buyer에게 이전되는 지점도 변경할 의도인지의 여부 또한 명확히 해 두어야 할 것이다.

## VI. 결 론

본고에서는 인코텀즈 2010의 특징과 주요 개정내용 및 그 적용상의 유의점을 고찰하였다. 인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 유의점은 다음과 같다.

첫째, 기존의 DAF, DES, DEQ 및 DDU 규칙을 통합하여 새로운 DAT 규칙과 DAP 규칙으로 신설하였다. 둘째, 인코텀즈 2010은 11가지의 규칙을 운송방식에 따라 단일 및 복수의 운송방식용 규칙과 해상 및 내수로운송용 규칙으로 분류하고, 기존의 분류방법인 E 그룹, F 그룹, C 그룹 및 D 그룹의 분류방법을 실질적으로는 유지시키고 있다. 셋째, 물품의 국제매매에는 물론 국내매매에도 인코텀즈 2010을 이용할 수 있도록 공식적으로 인정하고, 관련조항들을 개정하였다. 넷째, 사용지침과 소개를 인코텀즈 2010에서 제외시켰다. 다섯째, 전통적인 해상매매계약규칙 상의 위험이전 시점을 선착난간에서 본선상으로 개정하였다. 여섯째, 전자서류의 표현방법을 보다 포괄적으로 표현하였다. 일곱째, 2009년에 개정된 협회화물약관을 반영하였다. 여덟째, 화물의 보안통관과 보안관련 정보제공의무를 두었다. 아홉째, 화물취급비용 등 각종 비용의 부담자를 보다 명확히 하였다. 열째, FAS, FOB, CFR 및 CIF 규칙에서 소위 연속매매의 관행을 반영하였다는 점 등이다.

무역업계에서 인코텀즈 2010을 이용할 때의 유의점은 다음과 같다. 첫째, 인코텀즈 2010은 자동적으로 매매계약에 적용되지 않는 임의규칙의 성격을 가지고 있다. 따라서 매매계약당사자들이 그들의 계약에 인코텀즈 2010을 적용하기를 원한다면 이러한 점을 매매계약서 등에서 명확히 해 두어야 할 것이다. 둘째, 인코텀즈 2010은 계약위반에 따른 구제방안이나 물품의 소유권이전 등에 관해서는 전혀 규정하고 있지 않다. 이러한 문제들은 통상적으로 매매계약서 상의 명시조항이나 준거법으로 다루어지고 있기 때문에 당사자들은 그들의 계약 등에서 준거법 조항을 반드시 두어야 할 것이다. 셋째, 매매계약

당사자들은 물품, 운송방식, 운송계약과 보험계약 체결의 당사자 등을 잘 고려하여 당해계약에 가장 적합한 규칙을 선택하여 이용하여야 할 것이다. 넷째, 매매계약당사자들은 후일의 논쟁을 방지하기 위하여 물품의 인도나 비용분담 등을 위해서 어떤 항구나 장소 내에서도 보다 구체적인 지점을 확정해 두는 것이 바람직하다. 다섯째, 매매계약당사자들은 인코텀즈 2010 상의 내용을 변경하여 이용하고자 할 때에는 이러한 변경에는 상당한 위험이 있다는 점을 인식하고 변경에 따른 의도된 효과를 그들의 매매계약에서 명확히 해 두어야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

1. 대한상공회의소, 인코텀즈(Incoterms) 2010, 2010. 12.
2. 박광서, 김재성, "우리나라 무역업계의 INCOTERMS 사용현황과 개정방향에 관한 고찰", 「무역상무연구」 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 9.
3. 박남규, "INCOTERMS 2000 선적지 인도조건 C그룹의 문제점과 개정방향", 「INCOTERMS 2000의 개정방향과 국제상거래관습의 과제」, 한국무역상무학회, 2008. 12.
4. 오원석 역, UN統一賣買法, 삼영사, 1998.
5. 오세창, "Incoterms 2000 개정의 필요성과 개정방향", 「무역상무연구」 제42권, 한국무역상무학회, 2009. 5.
6. 이시환, "2009년 ICC와 1982년 ICC상의 면책위험 비교 연구", 「무역상무연구」 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 5.
7. 이시환·김광수 공저, Incoterms® 2010, 두남출판사, 2010. 11.
8. 이재복, "협회적하약관(ICC)상 운송조항(Transit Clause)의 변천과정에 관한 연구", 「무역상무연구」 제43권, 한국무역상무학회, 2009. 8.
9. 최명국, 양영환 공저, 貿易賣買論, 박영사, 1994.
10. 최명국, "인코텀즈 2010의 특징과 주요 개정내용", 「국제 상거래 관습의 제문제」, 한국무역상무학회, 2010. 6.
11. ICC, Guide to INCOTERMS 1990, 1991.
12. ICC, INCOTERMS 3000 1st DRAFT, 2009. 2. 20.
13. ICC, INCOTERMS 2011 2nd DRAFT, 2009. 9. 18.
14. ICC, INCOTERMS 2010 3rd DRAFT, 2010. 1. 21.
15. ICC Publication No. 715E(Final Draft).

## ABSTRACT

### Main Revisions and Some Recommendations of the Incoterms® 2010

Choi, Myung Kook

In this article, the author have studied on main revisions and some recommendations of the Incoterms® 2010.

Main revisions are as follows.

1. Two new Incoterms rules -DAT and DAP- have replaced the Incoterms 2000 rules DAF, DES, DEQ and DDU.
2. New classification of the Incoterms® 2010 are adopted. First class is Rules for any mode or modes of transport(EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP and DDP belong to this class.) and second class is rules for sea and inland waterway transport(FAS, FOB, CFR and CIF belong to this class.).
3. Incoterms® 2010 rules formally recognizes that they are available for application to both international and domestic sale contracts.
4. The Guidance Notes and Introduction are not part of the actual Incoterms® 2010 rules.
5. Under the FOB, CFR and CIF, all mention of the ship's rail as the point of delivery has been omitted in preference for the goods being delivered when they are "on board" the vessel.
6. Incoterms® 2010 rules include the obligation to 'procure goods shipped' as an alternative to the obligation to ship goods in the relevant Incoterms rules.
7. Incoterms® 2010 rules give electronic means of communication the same effect as paper communication.
8. Incoterms® 2010 rules have allocated obligations between the buyer and seller to obtain or to render assistance in obtaining security-related clearances, such as chain-of custody information.

Some recommendations are as follows.

1. The parties must incorporate the Incoterms® 2010 rules into their contract of sale. 2. The parties must choose the appropriate Incoterms® 2010 rules. 3. Specify the place or port as precisely as possible in their contract of sale. 4. Remember that Incoterms® 2010 rules do not give the parties a complete contract of sale. 5. Incoterms® 2010 rules do not prohibit alteration of Incoterms rule, but there are dangers in so doings. In order to avoid any unwelcome surprises, the parties would need to make the intended effect of such alterations extremely clear in their contract.

Key Words: 인코텀즈 2000, Incoterms 2000, 인코텀즈 2010,  
Incoterms® 2010 rules