

국제상업회의소 발간 “ICC Guide to Incoterms® 2010” 상의 문제점에 관한 연구*

이 시 환**

-
- I. 서 론
 - II. 내용이 잘못되어 수정되어야 할 부분
 - III. 불필요한 설명으로 삭제되어야 할 부분
 - IV. 그 밖의 가이드북상의 문제점
 - V. 결 론
-

주제어 : 가이드북, 2010년 인코텀즈

I. 서 론

Incoterms는 국제상업회의소가 만든 정형거래조건의 해석에 관한 국제적인 통일규칙으로 1936년에 제정된 이래 국제상관습의 변화를 반영하여 수차례 개정

* 이 논문은 2012년도 가천대학교 교내연구비 지원에 의한 결과임(GCU-2012-R023)

** 가천대학교 경상대학 교수

되어 왔다. 그리고 그동안 Incoterms는 무역거래에 널리 활용되면서 국제무역의 증진에 크게 기여해 왔다.

한편 국제상업회의소는 1980년 이래 Incoterms가 개정될 때 마다 그 개정과 거의 동시에 그에 관한 지침서로서 “ICC Guide to Incoterms”라는 책자를 발간 해 왔다. 이 책자는 Incoterms의 내용을 알기 쉽게 해설하고 있어 그동안 무역거래자들이 Incoterms를 활용하는 데 있어 상당한 기여를 해 왔고, 또 무역학계에서의 연구에도 많은 참고가 되어 왔다. 그런데 국제상업회의소가 발간한 2010년 인코텀즈 책자(Incoterms® 2010, ICC Publication No.715E)에 보면 이번에도 1980년 이래 가이드북을 집필해 온 Ramberg 교수¹⁾의 “Guide to Incoterms® 2010”을 2010년 10월 중에 발간하는 것으로 홍보하고 있었다.²⁾ 2010년 인코텀즈가 2011년 1월 1일부터 시행되고, 또 인코텀즈의 사용에는 이 책자가 많은 도움을 주고 있기 때문에 당연히 10월 중에 책자가 발간될 것으로 기대하고 있었다.³⁾ 그러나 어찌된 영문인지 발간이 늦어지더니 인코텀즈가 시행된지 3개월이 지난 2011년 3월 말이 되어서야 겨우 “ICC Guide to Incoterms® 2010”이라는 책자⁴⁾(이하 본문에서는 “가이드북”이라고 한다)가 발간되었다. 더욱이 가이드북에는 개정된 Incoterms의 규정을 제대로 반영하지 않아 틀린 내용, 통일되지 않은 내용, 부실한 내용이 많이 발견되고 있다.

가이드북은 세계적으로 독자 수가 많아 그 영향력이 매우 크기 때문에 가이

1) 스웨덴출신의 법률가이고 법학자인 Ramberg 교수는 1932년 2월생으로 1970년부터 1997년까지 Stockholm 대학에서 법학교수로 재직하였으며, 고센베르그(Gothenburg)에 있는 법률사무소에서도 근무하였다. 특히 그는 국제상업회의소의 국제상관습위원회(Commission on International Commercial Practice) 부위원장 및 1980년, 1990년 및 2000년 인코텀즈의 개정 작업반 책임자(Chairman of a work group)로서 활동하는 한편으로, 1980년 이후 인코텀즈 가이드북을 집필해 왔다.

2) ICC, *Incoterms® 2010*, ICC Publication No.715E, 2010, p.127.

3) 2010년 인코텀즈의 개정내용에 대하여는 ① 최명국, “인코텀즈 2010의 주요 개정 내용과 적용상의 유의점”, 「무역상무연구」, 제49권, 한국무역상무학회, 2011, ② 박남규, “Incoterms 2010과 CISG”, 「무역상무연구」, 제49권, 한국무역상무학회, 2011, 그리고 ③ 오세창, “Incoterms® 2010 Rules의 문제점과 대안”, 「무역상무연구」, 제51권, 한국무역상무학회, 2011 참조.

4) Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms® 2010*, ICC Publication No. 720E, 2011(이하 “ICC Guide to Incoterms® 2010”라 한다).

드북을 발간한 국제상업회의소가 직접 책의 내용을 보완해 주기를 기대하였으나 전혀 그러한 움직임이 보이지 않고 있다.

여기서 이 논문은 가이드북에 있는 잘못된 내용을 바로 잡아 가이드북을 믿고 거래한 당사자들이 뜻하지 않게 손해를 보는 것을 방지하고, 또한 가이드북을 연구 자료로 활용함으로써 발생할 수 있는 오류를 미연에 방지하려는 데에 그 목적이 있다.

II. 내용이 잘못되어 수정되어야 할 부분

1. 인코텀즈의 개정경과와 관련된 내용

가이드북 p.8 위에서 두 번째 줄에 보면 다음과 같은 내용이 있다.

“After their initial introduction in 1936, the Incoterms rules were revised for the first time in 1957 and thereafter in 1967, 1976, 1980, 1990 and 2000.”(1936년 최초로 도입된 후 인코텀즈 규칙은 1957년에 최초로 개정되었고, 그 후 1967년, 1976년, 1980년, 1990년 및 2000년에 개정되었다.)

그런데 Incoterms가 개정 및 추가된 것은 1953년, 1967년, 1976년, 1980년, 1990년, 2000년 그리고 이번의 2010년이다.⁵⁾ 따라서 “1957”에 최초로 개정되었다는 표현은 1953으로 수정되어야 한다.

또 가이드북 p.8 21번째 줄 이하에 다음과 같은 내용이 있다.

“Carriage of goods by rail had now increased, and it was necessary to introduce appropriate terms. In railway traffic, the seller frequently undertakes to arrange for the carriage in the same manner as under FOB. In 1957, two trade terms were added for this purpose, namely FOR and FOT(“Free on Rail” and “free on Truck”)” [철도에 의한 물품운송이 증가함에 따라 이에 적합한 거래조건을 도입할 필요가 있었다. 철도운송에서 매도인

5) Carole Murray, David Holloway, Daren Timson-Hunt, *Schmitthoff's Export Trade*, London, Sweet & Maxwell, 2007, p.10, footnote 1.; 대한상공회의소, 「인코텀즈(Incoterms)2010」, 2010, p.5.; [http://www.iccwbo.org/incoterms_history/\(2012.2.4\)](http://www.iccwbo.org/incoterms_history/(2012.2.4)).; 대한상공회의소, 「인코텀즈(Incoterms) 2000」, 1999, p.9.

은 종종 FOB조건에서와 마찬가지로 방법으로 운송수배를 책임지고 있었다. 1957년에 이러한 목적을 위해 두 개의 정형거래조건, 즉 FOR(Free on Rail) 및 FOT(Free on Truck)가 추가되었다.] .

그런데 1936년 인코텀즈에는 ① Ex Works (공장인도), ② FOR (free on rail; 철도인도) 과 FOT (free on truck; 화차인도) , ③ Free(지정선적항 반입인도), ④ FAS (free alongside ship; 선측인도) , ⑤ FOB(Free on board; 본선인도), ⑥ C&F (cost and freight; 운임포함), ⑦ CIF (cost , insurance & freight; 운임보험료포함), ⑧ Freight or Carriage paid to(운송비지급인도), ⑨ Free or Free Delivered(지정목적항 반입인도), ⑩ EX Ship(착선인도) 및 ⑪ Ex Quay(부두인도)의 11개 조건이 규정되고 있었다.⁶⁾ 따라서 1957년 인코텀즈에 FOR(Free on Rail) 및 FOT(Free on Truck)의 두 가지 정형거래조건이 추가된 것으로 설명하고 있는 이 문장은 잘못된 것이므로 삭제되어야 한다. 또한 위에서 언급한 바와 같이 1957년에는 인코텀즈의 개정 자체가 없었다.

2. Free Carrier의 약어와 관련된 내용

가이드북 p.8 위에서 29번째 줄 이하에 다음과 같은 문장이 있다.

“This term was first introduced in the 1980 version of the Incoterms rules, as by this time the carriage of goods in containers had increased to such an extent that it was necessary to introduce a new trade term(then with the acronym FCR)”. [이 조건은 1980년 당시 컨테이너 화물운송이 새로운 정형거래조건(당시 약어는 FCR)의 도입을 필요로 할 정도로 증가함에 따라 1980년 인코텀즈 규칙에 처음으로 도입되었다.]

여기서 “이 조건”은 같은 페이지 위쪽에 있는 “Free Carrier”를 가리키는데, 현재는 이 조건의 약어를 “FCA”라고 하지만, 1980년 당시 인코텀즈에 있던 Free Carrier조건의 약어는 FCR이 아니라 FRC 였다.⁷⁾ 따라서 FCR은 FRC로

6) 이시환, “2010년 Incoterms의 특징에 관한 연구”, 「국제상학」, 제25권 제4호, 한국국제상학회, 2010. p.49; 대한상공회의소, 「인코텀즈(Incoterms) 2000」, p.8.; 朝岡良平, 「貿易賣買と商慣習」, 東京布井出版, 1981, pp.107-108.

7) Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, London, Stevens & Sons, 1990, p.10, footnote 7.; 대한상공회의소, 「인코텀즈(Incoterms) 2000」, p.10.

수정되어야 한다.

3. ICC Sale Form과 관련된 내용

가이드북 p.44 첫째 줄 이하에 다음과 같은 내용이 있다.

“A quick glance at the ICC Sale form, Part B General Conditions shows the relative importance of an Incoterms rule compared with other terms of the contract. Reference is made to EXW in Article 7, but there is a reminder that another term might also be appropriate, signalled by the introductory words "Unless otherwise agreed".(ICC Sale Form을 얼핏 보면 Part B 일반조건은 계약의 다른 조건과 비교하여 인코텀즈 규칙의 상대적인 중요성을 보여주고 있다. 제7조에서는 EXW에 대한 언급이 있으나 앞부분에 “별도의 합의가 없는 한”이라고 표시하여 다른 조건도 또한 적당한 것으로 하고 있다.)

ICC Sale Form은 ICC Model International Sale Contract(ICC Publication No.556), 즉 국제상업회의소가 만든 국제표준매매계약서를 가리키는데, 이 계약서 제7조(retention of title)는 권리의 유보에 관한 조항으로 다음과 같이 규정하고 있다.

“If the parties have validly agreed on retention of title, the goods shall remain the property of the Seller until the complete payment of the price, or as otherwise agreed(당사자들이 권리유보에 관하여 유효하게 합의한 경우, 대금의 완전한 결제 또는 달리 합의한 때까지 물품의 소유권은 매도인이 갖는다)”

한편 제8조(contractual term of delivery)는 다음과 같이 규정하고 있다.

“Unless otherwise agreed, delivery shall be “Ex Works”(EXW) [별도의 합의가 없는 한, 인도조건은 공장인도(EXW)조건이다].”

여기서 알 수 있는 바와 같이 가이드북에 있는 이 문장은 제7조가 아니라 제8조를 설명하는 것이다. 따라서 제7조는 제8조로 수정되어야 한다.

4. 위험의 이전이 필요한 물품의 특정과 관련된 내용

가이드북 p.78 위에서 네 번째 줄 이하에 다음과 같은 문장이 있다.

“Or, as expressed in article B5 of the Incoterms rules, the goods must have been set aside or otherwise "clearly identified as the contract goods.” (또는 인코텀즈 규칙 B5에 규정된 대로 물품이 “계약물품으로 명확히 구분되거나 기타의 방법으로 특정”되어 있어야 한다.)

2000년 인코텀즈 B5에서는 위험이 이전되기 위해 필요한 “충당”과 관련하여 “the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as the contract goods”로 규정하고 있었으나, 2010년 인코텀즈 B5에서는 충당이라는 개념을 삭제하고 “특정”이라는 용어만을 사용하여 “the goods have been clearly identified as the contract goods”로 간단하게 규정하고 있다. 따라서 이 설명은 다음과 같이 바뀌어야 한다.

“Or, as expressed in article B5 of the Incoterms rules, the goods have been "clearly identified as the contract goods”.

5. 인코텀즈 규칙 EXW B5와 관련된 내용

가이드북 p.93 밑에서 8번째 줄 이하에 다음과 같은 문장이 있다.

“Therefore, his failure to notify according to B7 will cause the risk to pass "from the agreed date or the expiry date of any period fixed for taking delivery”(따라서 매수인이 B7에 따라 통지를 하지 않은 것은 “인도수령을 위해 합의된 기일이나 합의된 기간의 만료일부터” 위험의 이전을 초래한다.)

그런데 2000년 인코텀즈 EXW B5는 위험이 이전과 관련하여 이와 같이 “from the agreed date or the expiry date of any period fixed for taking delivery”로 규정하고 있었으므로 이 문장이 맞다. 그러나 2010년 인코텀즈 EXW B5는 위험이전과 관련하여 다음과 같이 규정하고 있다.

“If the buyer fails to give notice in accordance with B7, then the buyer bears all risks of loss of or damage to the goods from the agreed date or

the expiry date of the agreed period for delivery...”

따라서 이 문장은 다음과 같이 수정되어야 한다.

“Therefore, his failure to notify according to B7 will cause the risk to pass “from the agreed date or the expiry date of the agreed period for delivery”.(따라서 매수인이 B7에 따라 통지를 하지 않은 것은 “합의된 인도기 일이나 합의된 인도기간의 만료일부터” 위험의 이전을 초래한다.)

6. 인코텀즈 규칙 CPT와 관련된 내용

가이드북 p.119 위에서 여섯 번째 줄 이하에 다음과 같은 문장이 있다.

“But the buyer also has a further obligation to receive the goods from the carrier at the named port of destination.”(그러나 매수인은 또한 지정 목적항에서 운송인으로부터 물품을 수령할 의무가 있다.)

이것은 CPT규칙에서 매수인의 물품수령의무(B4)를 설명하고 있는 문장인데, 이와 관련하여 CPT B4(taking delivery)는 다음과 같이 규정하고 있다.

“The buyer must take delivery of the goods when they have been delivered as envisaged in A4 and receive them from the carrier at the named place of destination.”

따라서 이 규정에 따라 “named port of destination”을 “named place of destination”으로 수정하여야 한다. 이것은 2000년 가이드북에도 잘못되었던 것인데,⁸⁾ 2010년 인코텀즈 가이드북에서는 2000년 가이드북의 내용을 그대로 옮겨 옴에 따라 계속 틀리게 된 것이다.

또 가이드북 p.120 밑에서 19번째 줄 이하에 다음과 같은 문장이 있다.

“if something occurs as a result of contingencies after shipment,...any additional costs charged by the carrier as a result of these contingencies, or otherwise occurring, will be for the account of the buyer”.(선적 이후 우연한 사고의 결과 어떤 일이 발생하면 이러한 사고 또는 기타 사고의 결과로

8) Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2000*, ICC Publication No. 620, 1999(이하 “*ICC Guide to Incoterms 2000*”라 한다), p.128.

서 운송인으로부터 부과되는 추가비용은 매수인이 부담하여야 한다.)

이것은 CPT규칙에서의 비용의 분배(B6)와 관련된 설명인데, CPT B6(allocation of costs)에 의하면 “the buyer must pay all costs relating to the goods from the time they have been delivered as envisaged in A4”로 규정하고 있고 또 A4(delivery)에서는 “The seller must deliver the goods by handing them over to the carrier ..”로 규정하고 있다. 즉 CPT규칙에서는 운송인에게 인도하면 그 이후의 물품에 관한 비용은 원칙적으로 매수인이 부담한다. 즉 선적 이후가 아니라 인도 이후에 발생하는 추가비용은 매수인이 부담하여야 한다. 따라서 after shipment는 after delivery로 수정하여야 한다. 이것도 2000년 가이드북에 잘못되어 있던 것⁹⁾을 2010년 가이드북에 그대로 옮겨옴에 따라 계속 틀리게 된 것이다.

7. 인코텀즈 규칙 CIP A3(b)와 관련된 내용

가이드북 p.124 밑에서 두 번째 줄에 적하보험계약과 관련하여 다음과 같은 문장이 있다.

“Under Clauses C of the Institute Cargo Clauses(LMA/IUA) cover is available in categories A, B and C”.

이것은 CIP규칙에서 매도인의 부보의무를 설명하고 있는 문장인데, 이와 관련하여 2000년 인코텀즈 가이드북에서는 “The Insurance Cover according to the so-called Institute Cargo Clauses is available in categories A, B and C.”(이른바 협회적하약관에 따른 보험담보조건은 A, B 및 C의 세 가지가 있다)라고 설명하고 있었다.¹⁰⁾ 그런데 2010년 인코텀즈 가이드북에 있는 이 문장은 앞부분의 “Under Clauses C of”를 그냥 둔 상태에서는 그 내용을 이해할 수가 없다. 따라서 이 문장은 2000년 가이드북에서와 같이 “The Institute Cargo Clauses(LMA/IUA) cover is available in categories A, B and C.”로 수정되어야 한다.

9) *ICC Guide to Incoterms 2000*, p.129.

10) *ICC Guide to Incoterms 2000*, p.134.

8. 인코텀즈 규칙 FAS와 관련된 내용

가이드북 p.165 밑에서 아홉 번째 줄 이하에 A10(Assistance with information and related costs; 정보에 관한 협조 및 관련비용)에 대한 설명과 관련하여 다음과 같은 문장이 있다.

“Since it is for the buyer to do whatever is necessary with respect to transit and import clearance, he may well need the seller's assistance to obtain documents issued or transmitted in the country of delivery or import”.(매수인이 운송, 수입통관에 관하여 필요한 것을 하기 때문에 인도국 또는 수입 국가에서 발행 또는 전송된 서류를 입수함에 있어 매도인의 협조가 필요할 수 있다.)

그런데 수입국에서 발행되는 서류를 입수하는 데에 있어 수입업자가 수출업자에게 협조를 요청할 리가 없다. 이와 관련하여 이 FAS와 같은 원칙에 입각하고 있는 FCA규칙에서는 원산국으로 설명하고 있다.¹¹⁾ 따라서 FAS규칙에서도 수입국이 아니라 원산지국으로 바뀌어야 한다. 즉 “issued or transmitted in the country of delivery or import.”는 “issued or transmitted in the country of delivery or origin”으로 수정되어야 한다.

이것도 2000년 가이드북에 잘못되어 있던 것¹²⁾을 2010년 가이드북에 그대로 가져옴에 따라 계속 틀리게 된 것이다.

또 가이드북 p.170 위에서 일곱 번째 줄 이하에 다음과 같은 문장이 있다.

“Any reimbursement to the authorities for the inspection costs, however, must be made by the buyer, unless the inspection has been mandated by the authorities of the contract of export or otherwise specifically agree between the buyer and the seller”.(그러나 당국에 대한 검사비용의 상환은, 그 검사가 수출계약의 당국에 의해 강제되거나 또는 매수인과 매도인 사이에 별도의 합의가 없는 한, 매수인이 하여야 한다.)

이것은 물품검사를 규정하고 있는 B9의 내용을 설명하고 있는 것인데, FAS B9(inspection of goods)는 다음과 같이 규정하고 있다.

11) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.104.

12) *ICC Guide to Incoterms 2000*, p.92.

“The buyer must pay the costs of any mandatory pre-shipment inspection, except when such inspection is mandated by the authorities of the country of export.”

여기서 보는 바와 같이 이 문장은 B9의 규정을 잘못 옮겨 적은 것이다. 따라서 이 문장에 있는 “of the contract of export”는 “of the country of export”로 수정되어야 한다.

9. 인코텀즈 규칙 CFR B7과 관련된 내용

가이드북 p.195 밑에서 여섯 번째 줄 이하에 다음과 같은 문장이 있다.

“the failure of the buyer to notify the seller of the time for dispatching the goods and/or the named place of destination or the point of receiving the goods within that place—when the buyer in the contract of sale has been given the option to determine these matters— may cause the risk of the loss of or damage to the goods to pass before the goods have been delivered according to A4.”(매수인이 매도인에게 물품의 발송 시기 및/또는 지정목적지 또는 그러한 지정목적지 내에서 물품을 수령할 지점을 통지하지 않으면 물품이 A4에 따라 인도되기 전에 물품에 대한 멸실 또는 손상의 위험이 이전될 수 있다.)

이것은 CFR 매수인이 매도인에 대한 통지를 게을리 한 경우의 위험의 조기 이전에 관한 설명으로서, CPT에서의 설명¹³⁾과 동일하게 하고 있다. 그러나 CFR규칙과 CPT규칙에서의 통지에 관한 규정의 내용이 다소 차이가 있다. 구체적으로 보면 CPT에서는 다음과 같이 규정하고 있다.

“The buyer must, whenever it is entitled to determine the time for dispatching the goods and/or the named place of destination or the point of receiving the goods within that place, give the seller sufficient notice thereof.”

한편 CFR B7은 다음과 같이 규정하고 있다.

“The buyer must, whenever it is entitled to determine the time for

13) ICC Guide to Incoterms® 2010, p.121 참조.

shipping the goods and/or the point of receiving the goods within the named port of destination, give the seller sufficient notice thereof.”

따라서 이 문장은 CFR B7에 맞추어 다음과 같이 수정되어야 한다.

“the failure of the buyer to notify the seller of the time for shipping the goods and/or the point of receiving the goods within the named port of destination—when the buyer in the contract of sale has been given the option to determine these matters— may cause the risk of the loss of or damage to the goods to pass before the goods have been delivered according to A4.”

Ⅲ. 불필요한 설명으로 삭제되어야 할 부분

1. 신설된 DAP와 관련된 내용

가이드북 p.59 밑에서 13번째 줄 이하에 다음과 같은 문장이 있다.

“When DAP is used for through rail transport, it signifies that the seller's obligations extend up to the border of the country mentioned after the term. This is usually the border of the buyer's country, but it could also be some third country through which the goods are to be carried in transit”(DAP가 철도 통운송을 위해 이용되는 경우, 매도인의 의무는 이 조건 뒤에 언급된 국가의 국경까지 확장되는 것을 의미한다. 이것은 통상 매수인 국가의 국경이지만 그것은 또한 물품이 운송 중 통과하는 제3국일 수도 있다).

이것은 2000년 인코텀즈 가이드북에서 DAF조건을 설명하던 다음과 같은 문구¹⁴⁾를 그대로 가져 온 것이다.

“In practice, however, DAF is primarily used for through rail transport, where it signifies that the seller's obligations extend up to the border of the country mentioned after the term. This is usually the border of the buyer's country, but it could also be some third country through which

14) *ICC Guide to Incoterms 2000*, p.47.

the goods are to be carried in transit.”

그러나 DAP는 지정목적지에서 수입통관을 필하지 않은 계약물품을 운송수단에서 양하하지 않은 상태로 매수인의 임의처분상태로 인도하는 조건으로,¹⁵⁾ 철도편으로 운송하는 경우에도 반드시 국경에서 인도해야 할 필요는 없다. 즉 2000년 인코텀즈상의 DAF, DES, DDU조건과 같은 원칙에 입각한 규칙이 DAP이기는 하지만 철도편으로 운송한다고 하여 반드시 국경까지 운송하여야 하는 것은 아니기 때문에 이 문장은 맞지 않는 내용이다. 따라서 삭제하여야 한다.

2. FOB 규칙에서 위험 및 비용부담의 분기점 변경에 따라 불필요하게 된 내용

2000년 Incoterms에서는 FOB, CFR 및 CIF조건의 해석에서 매도인으로부터 매수인에게로 위험이 이전되는 분기점을 본선의 난간(ship's rail)으로 하고 있었고, FOB 조건의 경우 비용부담의 분기점도 그 때로 규정하고 있었다.¹⁶⁾ 그러나 2010년 인코텀즈의 경우, 이들 규칙에서 물품의 인도지점으로서 본선의 난간이 삭제되고, 물품은 본선에 적재된(placing the goods on board the vessel) 때에 인도되는 것으로 변경되었다. 따라서 멸실 또는 손상의 위험도 지정 선적항에서 물품이 본선에 인도된 때에 이전된다. 그리고 이 때 그 인도는 “당해 항구의 관습적인 방법으로”(in the manner customary at the port) 하여야 한다. 그런데 항구의 관습은 매우 다양하고, 또 그 관습은 선박이나 화물의 종류·성질 등에 따라 달라질 수 있다.¹⁷⁾

한편 항구의 관습이 없거나 당사자 사이의 거래관행이 없는 경우, 본선에 인도한다는 것은 “물품이 최초로 본선에 안착된 때”(when first at rest on deck)를 가리키는 것으로 간주될 수 있다.¹⁸⁾ 또 본선에 인도한다는 것은 물품

15) 이시환·김광수, 「Incoterms® 2010」, 두남, p.46.

16) 2000년 Incoterms 해당 조건 A5 및 A6 참조.

17) [http://www.kwe.ca/incoterms.asp\(2010.10.21\)](http://www.kwe.ca/incoterms.asp(2010.10.21))

18) ICC, "Incoterms® Rules Q&A", 2011.9, p.3

([http://iccwbo.org/Incoterms/index.html?id=45744&terms=Delivered+at+Place\(2011.](http://iccwbo.org/Incoterms/index.html?id=45744&terms=Delivered+at+Place(2011.)

이 본선상에 안전하게 맡겨지고 적재작업이 끝난 것을 가리킨다.¹⁹⁾ 그런데 물품이, 예컨대 곡물이나 유류에서 볼 수 있는 바와 같이, 부두에서 직접 선박의 선창으로 적재되거나 펌프를 이용하여 탱크로 퍼 올리는 경우 적부(stowage)는 적재작업의 일부이다. 그러나 물품이 선창에서 정리되어야 하는 경우, 적부는 별개의 작업이다. 따라서 계약이 “fob stowed” 또는 이와 유사한 조건으로 체결되지 않았거나, 또는 적부가 거래 혹은 항구의 관습에 따라 관습적으로 매도인에 의해 수행되지 않는 한, 매수인의 위험부담으로 적부를 한다.²⁰⁾

당사자들이 FOB 매매계약에서 “stowed, secured, trimmed”를 추가하여 변형을 하기로 합의한 경우, 매수인의 비용부담은 계약에 약정된 대로 물품이 안전하게 적부된 다음 가지런히 고른 때에만 개시되고, 따라서 위험이전은 그에 따라 연장될 것이다.²¹⁾ 그러나 위험 및 비용의 배분을 확실하게 하기 위해서는 이러한 변형조건에서도 당사자들은 매매계약에서 이를 명확히 해 두어야 한다.²²⁾

그런데 가이드북에서는 위험의 분기점을 본선의 난간으로 하고 있던 2000년 인코텀즈 가이드북 상의 해석을 그대로 하고 있다. 따라서 가이드북에 있는 다음과 같은 내용은 불필요하므로 삭제하는 것이 바람직하다.

1) 가이드북 p.58 하4-하 1에 있는 다음 문장

“Here if the seller agrees to do more than merely lift the goods over the ship's rail, the correct term in the contract of sale to specify what the seller has to do in connection with the loading of the ship would read “FOB stowed and trimmed”.(여기서 매도인이 단지 물품을 본선의 난간위로 들어 올리는 것 이상으로 하기로 합의하는 경우, 매도인이 본선 적재와 관련

10.18).

19) Carole Murray, David Holloway, Daren Timson-Hunt, *op.cit.*, p.29.

20) *Ibid.*

21) 이와 관련하여 2010년 Incoterms에서는 위험이전의 분기점을 바꾸었으므로 “FOB stowed”와 같은 변형조건을 사용할 필요가 없다고 하는 주장도 있다
([http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932\(2010.10.21\)](http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932(2010.10.21)))

22) ICC, “Incoterms® Rules Q&A” , p.3

하여 하여야 하는 것을 명시한 매매계약상의 정확한 조건은 “FOB stowed and trimmed”이다.)

2) p.70 상3-상8에 있는 다음 문장

“Nevertheless, difficulties have always been connected with the use of FOB, since the ship's rail as a point for the division of functions, costs and risks between seller and buyer is seldom practicable. The reference to the ship's rail may have been appropriate in earlier times when the cargo was lifted parcel by parcel on board the ship by the ship's own crew and equipment. Then "land costs" would fall upon the seller, "ship's costs" upon the buyer.”(그럼에도 불구하고 FOB의 사용과 관련하여 항상 어려움이 존재한다. 왜냐하면 매매당사자 사이의 역할, 비용 및 위험의 분기점으로서의 본선의 난간이 거의 실용적이지 못하기 때문이다. 본선의 난간에 대한 언급은 물품이 본선의 선원과 장비를 이용하여 본선에 살화물로 적재되던 옛날에는 적당할 수 있었다. 그 당시 “육상의 비용”은 매도인 부담이고 “선상의 비용”은 매수인 부담이었다.)

IV. 그 밖의 가이드북상의 문제점

이 밖에도 가이드북에는 표현이 통일되지 않고 있는 문제점이 있다. 예컨대 2000년 인코텀즈에서는 위험이 조기 이전되기 위해서 물품이 계약에 충당 (appropriated to the contract)되어야 하는데, 이를 “clearly set aside or otherwise identified as the contract goods(계약물품으로 명확히 구분해 두거나 기타의 방법으로 특정)”로 부연 설명해 두고 있었다. 그런데 2010년 인코텀즈에는 이를 단순화하여 모든 규칙 B5에서 “the goods have been clearly identified as the contract goods(물품이 계약물품으로 명확히 특정)” 되어야 하는 것으로만 규정하고 있다. 그런데도 불구하고 이에 관한 가이드북에서의 설명에서는 충당과 특정을 혼용하고 있다. 구체적으로 보면 CPT규칙의 설명에서는 “충당”되지 않으면 위험이 이전되지 않는 것으로 규정하고 있고,²³⁾ 나

머지 규칙, 즉 EXW,²⁴⁾ FCA,²⁵⁾ DAT,²⁶⁾ DAP,²⁷⁾ DDP,²⁸⁾ FAS,²⁹⁾ FOB,³⁰⁾ CFR,³¹⁾에서는 “특정”되어야 위험이 이전되는 것으로 설명하고 있다. 따라서 혼란을 피하기 위해서는 내용을 “특정”으로 통일할 필요가 있다.

V. 결 론

인코텀즈 가이드북은 인코텀즈의 올바른 사용에 상당한 기여를 해 왔고, 또한 무역학계의 Incoterms 연구에도 많이 활용되어 왔다. 그런데 이번에 출간한 ICC Guide to Incoterms® 2010은 종래에 발간된 책자와 달리 많은 문제가 있다. 여기에는 여러 가지 이유가 있을 것으로 생각되나 가장 큰 이유는 이 책을 집필한 Ramberg 교수가 이번 개정 작업에 직접 참여하지 않은 점과 연세가 지나치게 많기 때문이 아닌가 한다. 그렇지만 Incoterms를 사용하는 무수한 독자들을 위해서는 이 책자의 내용이 현행 규정에 맞게 수정되어야 한다.

이 책자가 안고 있는 문제점은 다음과 같다.

첫째 인코텀즈 규칙이 개정되었음에도 불구하고 해설은 종래의 규칙에 따른 해설을 수정 없이 담고 있어 내용이 잘못된 곳이 많다.

둘째 규정이 바뀐에 따라 필요 없게 된 내용을 삭제하지 않고 종래의 규칙 해설서의 내용을 그대로 두고 있어 혼란을 초래하고 있다.

23) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.119.

24) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.93.

25) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.106.

26) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.134.

27) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.145.

28) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.156.

29) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.168.

30) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.179.

31) *ICC Guide to Incoterms® 2010*, p.194.

셋째 표현 자체가 통일이 되지 않은 부분이 있다.

따라서 이 책자의 내용을 그대로 믿고 거래하다가는 뜻하지 않게 손해를 볼 수도 있고, 또는 인코텀즈의 연구에 이 책자를 자칫 잘못 활용하면 업계에 도움은커녕 오히려 혼란만 초래 할 수도 있다. 이 책자의 잘못된 내용은 시급히 보완되어야 하고, 특히 이를 발간한 국제상업회의소는 책임감을 가지고 이러한 내용을 수정 보완하여 다시 발간하여야 할 것이다. 그러나 현재 상태로 는 그러한 움직임이 전혀 보이지 않는다.

이러한 상황에서 우리나라 내에서라도 대한상공회의소의 주관 하에 이에 관한 보완된 해설서가 발간되기를 기대해 본다.

다만 가이드북은 국제적으로 저명한 학자의 저술이기 때문에 이 논문에서 지적한 문제가 오히려 잘못 지적한 것이 아닌가 하는 두려움도 있다. 한편 이 책자의 잘못된 부분이 이 논문에서 살펴본 것 이외에도 더 있을 수도 있다. 앞으로 이 논문이 바탕이 되어 학계에서 이에 관한 연구가 계속되기를 기대한다.

참 고 문 헌

- 대한상공회의소, 「인코텀즈(Incoterms)2010」. 2010.
- 대한상공회의소, 「인코텀즈(Incoterms) 2000」, 1999.
- 박남규, “Incoterms 2010과 CISG”, 「무역상무연구」, 제49권, 한국무역상무학회, 2011.
- 오세창, Incoterms® 2010 Rules의 문제점과 대안”, 「무역상무연구」, 제51권, 한국무역상무학회, 2011.
- 이시환, “2010년 Incoterms의 특징에 관한 연구”, 「국제상학」, 제25권 제4호, 한국국제상학회, 2010.
- 이시환·김광수, 「Incoterms® 2010」, 두남.
- 최명국, 인코텀즈 2010의 주요 개정 내용과 적용상의 유의점”, 「무역상무연구」, 제49권, 한국무역상무학회, 2011.
- 朝岡良平, 「貿易賣買と商慣習」, 東京布井出版, 1981.
- ICC, 「Incoterms® 2010」, ICC Publication No.715E, 2010.
- ICC, "Incoterms® Rules Q&A", 2011.9
(<http://iccwbo.org/Incoterms/index.html?id=45744&terms=Delivered+at+Place>).
- Murray Carole, David Holloway, Daren Timson-Hunt, *Schmitthoff's Export Trade*, London, Sweet & Maxwell, 2007.
- Ramberg Jan, *ICC Guide to Incoterms 2000*, ICC Publication No. 620, 1999.
- Ramberg Jan, *ICC Guide to Incoterms® 2010*, ICC Publication No. 720E, 2011.
- Schmitthoff Clive M., *Schmitthoff's Export Trade*, London, Stevens & Sons, 1990.
- [http://www.iccwbo.org/incoterms_history/\(2012.2.4\)](http://www.iccwbo.org/incoterms_history/(2012.2.4))
- [http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932\(2010.10.21\)](http://www.mondaq.com/canada/article.asp?articleid=112932(2010.10.21))
- [http://www.kwe.ca/incoterms.asp\(2010.10.21\)](http://www.kwe.ca/incoterms.asp(2010.10.21))

ABSTRACT

Some Problems on the Guidebook to Incoterms® 2010 published by ICC

Lee, Shie Hwan

The Incoterms® 2010 rules take account of the continued spread of customs-free zones, the increased use of electronic communications in business transactions, heightened concern about security in the movement of goods and changes in transport practices. And the Guide to Incoterms® 2010 is the authoritative companion work to Incoterms® 2010, the ICC rules on the use of domestic and international trade terms. The guide responds to business needs for a better understanding of these ICC rules that are used in countless commercial transactions every day.

But, contrary to the previous guidebook, there is many errors and mistake in the Guide to Incoterms® 2010 which should be amended.

The purpose of this paper is to point out the problems and amend the errors and unify the expression in guidebook.

Key Words : Guide to Incoterms, Incoterms® 2010, ICC Rules
--