

## 국제 물품매매계약에서 INCOTERMS 2010의 사용 현황과 실무적 적용의 문제점

김해석<sup>1</sup> · 장재훈<sup>2\*</sup>

### The problems for the usage and practical application of INCOTERMS 2010 in international trade contracts

Hae-suk Kim<sup>1</sup> · Jae-hun Jang<sup>2\*</sup>

1Dept. of International Trade, Donga University, 225 Guduk-ro Seo-gu, Busan 602-760, Republic of Korea

<sup>2\*</sup>Dept. of Business Administration, Busan KyungSang College, 170 Gobun-ro Yeonje-gu, Busan 611-701, Republic of Korea

#### 요 약

국제 물품매매계약에서 INCOTERMS 2010 이 적용되기 시작한 지 5년이 지나면서 그 사용현황과 실무적 적용의 문제점을 분석하기 위하여 지난 10년간 우리나라 수출 거래계약조건과 운송서류 발행 형태를 조사하였다. 조사 결과 첫째, INCOTERMS 2010은 공식 규칙이 아닌 몇 가지 규칙이 사용되고 있으며, 둘째, 해상 및 내수로 운송에 사용되어 야 하는 전통적 사용 규칙인 FAS, FOB, CIF, CFR 규칙 사용이 여전히 대부분을 차지하며 모든 운송에 사용되는 규칙으로 변경되지 않고 있다. 셋째, CPT, CIP조건에서 물품의 인도시기 즉 소유권이전의 문제가 이 두 조건의 사용을 활성화 시키지 못하는 실질적 이유가 되고 있다. 넷째, DAT 조건은 사용이 극히 저조한데 그 이유는 터미널의 장소를 지정이 실무적으로 계약 시점에 확정하기 어렵고 운송 과정에 변경되기도 한다. 이러한 문제점들은 INCOTERMS 2010에 대한 적절한 사용 조건에 대한 보다 적극적인홍보 활동이 필요하며, 거래조건을 해석하고 분쟁 해결을 위한 내용을 서문에 제시하는 것이 바람직 할 것이다.

#### ABSTRACT

INCOTERMS 2010 apply to the International Trade Contract for the last 5 years. The export trade condition and the document type for last 10 years was researched to analysis of the practical problems of INCOTERMS 2010 application. The result of the research; First, several rules which are against the official INCOTERMS 2010 rules are used. Second, the conventional rules like FAS FOB, CIF and CFR which are used for the ocean and inland transportation are applied without any changes. Third, the issue of the time of delivery(transfer of ownership) at the CPT and CIP affects not to activate these two rules. Fourth, the frequency of the DAT use is low. Because, the terminal designate is hard at the point of the contract and the terminal is changeable during the transport. According to these issues, the active publicity campaign is needed for the INCOTERMS 2010. And, the analysis of the terms and the solution of conflict are also needed.

**키워드** : 정형거래조건, 국제물품매매계약, 복합 운송

**Key Words** : International trade contract, Rule, multimodal transport

Received 03 July 2015, Revised 26 July 2015, Accepted 11 August 2015

\* Corresponding Author Jae-hun Jang(E-mail:jhj1102@bsks.ac.kr, Tel:+82-51-850-1102)

Dept. of Business Administration, Busan KyungSang College, 170 Gobun-ro Yeonje-gu, Busan 611-701, Republic of Korea

Open Access <http://dx.doi.org/10.6109/jkiice.2015.19.12.2993>

print ISSN: 2234-4772 online ISSN: 2288-4165

©This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial License(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>) which permits unrestricted non-commercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.  
Copyright © The Korea Institute of Information and Communication Engineering.

## I. 서론

2010년 개정된 INCOTERMS 2010이 적용이 5년 째 접어들면서 그동안 새로운 규칙이 어떻게 사용되고 있으며 그 사용상의 문제점을 실무적 관점에서 고찰할 필요가 있다.

국제 물품 매매 계약인 무역계약은 국내 물품매매계약 보다는 법적인 환경, 언어적 차이, 문화와 상거래 관습의 차이로 인하여 거래 과정에서 많은 물리적 비용과 당사자사이에 분쟁을 낳을 소지가 많다.

이러한 어려움을 줄이기 국제물품매매에 관한 유엔 협약이 제정되었고 오랜 관습적 거래 관행을 정형화하여 국제 물품매매 계약을 위한 정형거래조건을 국제상업회의소에서 1936년 제정하여 여러 차례 개정하여 현재는 2010년 개정 정형거래조건이 최신판으로 사용되며 무역거래조건의 단순화와 정제된 거래형태를 유도하고 있다[1].

그 결과 오늘날 대부분의 무역거래에서 INCOTERMS는 무역거래의 조건으로 사용되게 되었다. 그러나 무역현장에서 오랜 관행이 굳어져 하나의 거래조건으로 사용되어온 거래조건을 명문화 하여 사용을 권장한다 하더라도 오래된 상관행과 INCOTERMS에 대한 이해의 부족으로 인하여 거래 계약에 사용하는 정형 거래 조건과 실제 무역 현장에서 실행하는 실무적 행태는 차이를 나타내고 있다. 다시 말해서 정형거래조건의 가장 큰 문제점은 계약에 사용된 조건과 운송에 적용된 조건이 일치하지 않는다는 문제이다. 특히 운송환경의 변화와 정보통신 수단의 발달로 인하여 거래조건 실행이 일치하지 않는 경우가 생기고 있다.

이러한 이유로 1980년 이후 국제상업회의소에서는 10년 단위로 정형거래 조건을 개정하고 있으나 특히 많은 당사자들이 국제 복합운송형태의 운송을 이용하면서 여전한 계약 조건을 전통적인 거래 조건인 CIF, FOB 등의 조건으로 계약하고 있다. 그렇다고 정형거래 조건을 합리적 사용을 사적인 상거래에 강제로 적용할 수는 없기 때문에 이러한 문제점은 해결하기가 매우 어렵다고 하겠다. 그렇다면 실무적 관행은 바뀌기 어려우므로 정형거래조건은 가능한 실무적 관행에 따라 적용될 수 있도록 하는 것이 현명할 것이다. 그래서 본 논문에서는 현재 계약에 사용된 거래조건 현황과 운송에 실제 사용된 운송형태와의 차이를 분석하여 그 해결책

을 제시함으로써 앞으로 정형거래조건이 보다 실무적 현상과 상관습에 맞게 적용될 수 있는 방안을 모색하였다.

본 논문은 INCOTERMS의 각 원문을 분석하고 국제 상관습과 정형거래조건에 관련된 문헌조사를 중심으로 한국 관세무역개발원으로부터 INCOTERMS의 사용현황을 조사하고 주요 선박회사로부터 운송서류발급형태에 대한 자료를 수집하여 문헌 연구 중심으로 진행하였다.

## II. INCOTERMS의 제정과 개정

### 2.1. INCOTERMS 1936의 제정

INCOTERMS는 “외국 무역에 가장 보편적으로 사용되는 정형거래조건의 해석에 관한 일련의 국제 규칙을 제공하는데 있다.(주 INCOTERMS 200 서문) 1920년 창설되어 파리에 본부를 둔 국제상업회의소는 1920년 국제물품매매계약에서 관습적으로 널리 사용되어오던 FOB, CIF와 같은 거래조건을 중심으로 1923년 무역거래조건의 정의(TRADE TERM DEFINITION)의 초판을 간행하고 FOB, FOR/FOT, Free Delivered, CIF 등 4가지의 거래조건을 제시하였다. 1929년 FAS와 CNF를 추가하여 무역거래조건의 정의(TRADE TERM DEFINITION) 2판을 발표하였다. 1936년에 11가지 조건을 포함하는 정형거래조건의 해석에 관한 국제규칙(International Rules for the Interpretation of Trade Terms)

### 2.2. INCOTERMS 1953

2차 세계대전 이후 무역거래량의 증가에 따라 보다 현실적이고 편리한 거래조건을 제공하기 위하여 첫째 상인들이 사용하기에 편리한 조건을 중심으로 규정을 만들고 둘째 보다 광범위하게 사용될 수 있는 일련의 규칙을 제공하기 위하여 모두 9개의 조건으로 개정하게 되었다.

### 2.3. Montreal Rules 1967

1960년대 이후 동서진영 사이에 이념대립이 격화되어 수입국내에서 물품을 인수하는 것이 어렵고 운송용 팔레트 나 컨테이너의 등장으로 수입국내에서 매도인

에 의하여 통관 완료 물품을 인도하는 형태가 필요하게 되어 국경인도조건(Delivered at Frontier)과 관세지급 인도조건인(Delivered Duty Paid) 조건을 INCOTERMS 1953 에 추가하는 Montreal Rules 1967을 발표하였다.

#### 2.4. Supplement 1976

1970년대 항공운송의 발달로 항공운송에 상용할 수 있는 FOB Airport .... named airport of departure 즉 FOA라는 조건을 추가하는 Supplement 1976을 부칙으로 발표하였다.

#### 2.5. INCOTERMS 1980

화물운송에 있어서 컨테이너의 사용이 일반화 되고 Door to Door 서비스가 이루어지면서 전구간 운송서비스를 제공하는 복합운송이 등장하여 이에 대한 거래조건으로 개정하기 위하여 1980년 14개 조건으로 된 INCOTERMS 1980을 공표하였다

#### 2.6. INCOTERMS 1990

화물 운송서비스의 발달과 전자문서교환 방식에 의한 EDI 시스템에 의한 무역서류의 사용에 대응하기 위하여 그 동안 무역거래에 중요한 규칙으로 자리잡아가는 INCOTERMS 1990을 1989년 공표하고 1990년 7월 1일부터 시행하게 되었다. INCOTERMS 1990은 운송에 있어서 복합운송의 사용을 일반화시키는데 필요한 조건을 포함하며 13개 조건으로 정리하였다.

#### 2.7. INCOTERMS 2000

관세자유지대 확대와 INCOTERMS 1980부터 10년 단위로 무역거래관습의 변화에 부응하기 위하여 개정하였다. 거래조건에 실질적인 변화는 없었으나 중요한 내용은 첫째 FAS와 DEQ 조건에서 통관과 하역제도의 발달로 통관의 의무를 수출통관은 매도인이 수입통관은 매수인이 하도록 변경하였다. 둘째 FCA 조건하에서 매도인의 물품인도 장소를 명확히 하였다.

#### 2.8. INCOTERMS 2010

##### 2.8.1. 개정배경

INCOTERMS 2010은 자유무역협정의 지속적인 확대로 인하여 대부분의 국가가 무역자유화로 통상정책을 강화하고 있는 현실과 전자문서와 통신수단의 발달

로 인하여 무역환경이 고도화 되는데 대응하기 위하여 개정하였다[2]. 종래의 부제인 "ICC Rules for the Interpretation of Trade Terms"에서 ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms"로 변경하여 자유무역지대의 확장과 국내거래에도 종종 사용되어 온 점을 고려하여 국내 거래에서도 일부 사용할 수 있는 조건으로 공식화 했다.

##### 2.8.2. INCOTERMS 2010의 특징

###### (1) 정형거래의 축소

컨테이너화의 진전 및 지점 간(point-to-point) 인도 방식의 확대 등과 같은 운송실무에 있어서의 변화를 반영하여 INCOTERMS 2000에 있던 조건 중 DAF (delivered at frontier; 국경인도), DES(delivered ex ship; 착선인도), DEQ(delivered ex quay; 부두인도) 및 DDU(delivered duty unpaid; 관세미지급인도)의 네 가지 조건을 삭제하고 그 대신 DAT 및 DAP의 두 가지 조건을 새로 도입하였다. 따라서 2000년 INCOTERMS에는 13가지 조건이 있었으나 2010년에는 11가지 조건이 있다.

DAT는 INCOTERMS 2000의 DEQ, DES, DAF를 그리고 DAPDMS 2000년 INCOTERMS상의 DDU를 대체하는 것으로, 새로 도입된 DAT와 DAP는 운송방식에 관계없이 사용할 수 있다. 그리고 DAT에서는 종래의 DEQ조건에서와 마찬가지로 도착된 차량으로부터 양하 하여 매수인의 처분에 맡긴 때에, 그리고 DAP에서는 종래의 DAF, DES 및 DDU조건과 마찬가지로 양하준비가 되어 있는 상태, 즉 양하 하지 않은 상태에서 매수인의 처분에 맡긴 때에 인도가 이루어진다.

###### (2) 정형거래조건의 구분 변경

2000년 INCOTERMS는 전체 13가지 거래조건을 E 그룹, F그룹, C그룹 및 D그룹의 네 가지 그룹으로 분류하고 있었으나, 2010년 INCOTERMS는 현대의 상거래 현실을 반영하여 전체 11개 거래조건을 <Table. 1>에서 보는 바와 같이 운송수단에 따라 ①모든 단수 또는 복수의 운송수단에 적합한 규칙(rules for any mode or modes of transport, 즉 복합운송조건)과 ②해상 및 내수로 운송을 위한 규칙(rules for any sea and inland waterway transport, 즉 해상운송조건)으로 구분하고 있다.

**Table. 1** INCOTERMS 2000, 2010

2000 INCOTERMS		2010 INCOTERMS	
E group	EXW	Multimodal transport conditions	EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP
F group	FCA, FAS, FOB		
C group	CFR, CIF, CPT, CIP	Maritime transport conditions	FAS, FOB, CFR, CIP
D group	DAF, DES, DEQ, DDU, DDP		

(3) 국내거래에 대한 적용 공식화

INCOTERMS는 전통적으로 물품이 국경을 통과하는 구매매계약에 사용되어 왔다. 그러나 세계의 다양한 지역에서, 유럽연합(EU)과 같은 무역권이 형성되어, 상이한 국가 사이에 국경에서의 절차가 중요하지 않게 되고 있다. 따라서 2010년 INCOTERMS의 부제에는 다음과 같이 공식적으로 INCOTERMS가 국제 및 국내 매매계약 쌍방에 적용하기 위해 사용가능함을 인정하고 있다.

(4) 사용지침의 도입

이번 INCOTERMS 개정에서 주목한 사항 중의 하나가 당사자들이 종종 잘못된 거래조건을 선택하여 사용하고 있다는 것이었다. 따라서 2010년 INCOTERMS 서문에서는 물품, 선택된 운송수단, 또 당사자들이 매도인 또는 매수인에게 추가의무를 부과할 의사가 있는냐의 여부에 따라 적절한 조건을 사용할 필요성을 강조하고 있다. 그리고 이에 추가하여 각 조건의 압부분에는 「사용지침」을 두어 거래조건 선택에 도움이 되는 정보를 담고 있다. 사용지침은 각각의 INCOTERMS 규칙에 대하여, 언제 사용되어야 하고, 언제 위험이 이전되며, 또 비용은 매매당사자 사이에 어떻게 배분되는지 등, 기본적인 사항을 설명하고 있다.

(5) 전자통신에 종이서류와 동일한 효력 부여

전자통신의 확산에 따라 전자적 수단으로 체결한 계약의 법적 확실성을 강화하기 위해 국제상업회의소(ICC)는 2004년 전자상거래조건(ICC eTerms 2004)을 제정한 바 있다. ICC eTerms 2004의 목적은 당사자들로 하여금, 나중에 계약의 전자적 성격때문에 계약이 무효가 되는 위험부담 없이, 전자적인 계약의 체결을 허용하는 통일된 조건을 제공하는데 있다. 또 2005년

11월 23일 유엔총회는 전자계약에 있어서 법적장애를 제거하고 명확성을 기하기 위하여 “국제계약에서 전자 통신의 사용에 관한 유엔협약(UN Convention on the Use of Electronic Communions in International Contracts; 약칭 ”전자통신협약“)을 채택하였다.

(6) 2009년 협회적하약관에 관한 규정 반영

2010년 INCOTERMS 는 새로운 협회적하약관(Institute Cargo Clauses; ICC)이 시행된 2009년 이후 처음으로 개정된 것이므로 개정된 약관의 내용을 고려하였다. 또 2010년 incoterms 는 운송 및 보험계약을 다루고 있는 A3/B3조 보험에 관한 정보제공의 의무를 규정하고 있다. 이들 규정은 2000년 incoterms A10/B10조에 규정된 보다 일반적인 조문으로부터 옮겨 온 것으로, 보험에 관한 당사자들의 의무를 명확히 하고 있다.

(7) 보안에 관련된 규정 도입

2001년에 발생한 이른바 9.11테러 이후 물품에 이동에 있어서 보안에 대하여 관심이 높아지면서, 많은 국가에서 컨테이너의 정밀검사와 같은 강제적인 보안검사가 도입되었다.

(8) 터미널취급수수료의 취급에 관련된 규정 추가

2010년 INCOTERMS 는 각 관련 조건 A6/B6조에서 이들 비용을 명확히 할당함으로써 이러한 사태를 회피하도록 하고 있다.

(9) 연속매매(string sales)와 관련된 규정 도입

제조물(의 매매와 달리 상품의 매매에서는 종종 적하가 운송되는 도중에 여러 차례 전매되기도 한다. 2010년 INCOTERMS 는 이러한 상관행을 반영하여 FAS, FOB, CFR 및 CIP조건에서 물품을 선적하거나 또는 그

대신 “선측에 인도되거나(GAS조건의 경우) 선적된 물품(FOB, CFR 및 CIP조건의 경우)을 조달”할 수 있는 것으로 규정하고 있다. 또 CPT, CIP, CFR 및 CIF조건 하에서 매도인은 운송계약을 체결하거나 또는 그 대신 운송계약을 조달할 수 있는 것으로 하였다.

사용 현황은 다음과 같다.

미신고건으로 표시된 부분은 대부분 여행자휴대품 형태로 신고된 것이다.

### III. 정형거래조건의 사용현황

INCOTERMS 2000이 최후로 사용된 6년 동안과 INCOTERMS 2010이 사용되기 시작한 2011년부터 4년 동안 모두 10년간의 우리나라에서 수출 신고된 모든 건수를 거래 조건별로 집계한 자료는 표 1과 표 2에 정리하였다. 수출신고를 중심으로 한 것은 정형거래조건을 결정함에 있어서 수출계약 조건이 외국 Buyer에게 보다 선택권이 많아서 보편적인 자료로 이해되기 때문이다. 우리나라와 같이 무역의존도가 높은 나라나 도시 국가 형태의 국가가 이러한 국제규범에 적극적이며 무역 규칙에 대한 이해도가 높기 때문이다.

#### 3.1. 공식적인 규칙이외의 규칙 사용

<Table. 2>에서 보는 바와 같이 개정 4년째인 2014년에도 여전히 2010의 규칙인 DAF, DES, DEQ, DDU가 사용되고 있다. INCOTERMS 2000이 적용된 지가 이미 4년이 지났음에도 여전히 삭제된 조건이 사용되고 있는 것은 INCOTERMS가 강제 적용이 아니고 임의 적용이며 국제 상관은 정착이 되는데 많은 시간이 필요하다라는 것을 보여 주고 있다.

<Table. 2>와 <Table. 3>을 통하여 정형거래조건의

INCOTERMS의 규정은 임의 규정이기 때문에 조약과 같이 강제력을 갖지 못하고 당사자 간에 합의에 의하여 적용되는 임의 규정이다[3].

CIN 조건 역시 INCOTERMS 2000은 물론 오랜 기간 지속적으로 사용되고 있다. 이것은 CIN조건이 그 사용 필요성은 적으나 무역계약의 가격조건으로 매매 당사자사이의 이해관계를 해소하기 위한 필요성은 인정되고 있다는 것이다.

Table. 2 INCOTERMS usage(2005~2010)

	2005	(%)	2006	(%)	2007	(%)	2008	(%)	2009	(%)	2010	(%)
(※)	260,256	5.5	274,369	5.7	372,015	7.4	219,355	4.2	0	0.0	0	0.0
CFR	774,497	16.4	751,900	15.5	722,075	14.4	821,801	15.7	887,983	16.4	982,218	15.7
CIF	1,474,551	31.2	1,444,402	29.8	1,432,327	28.5	1,430,114	27.3	1,510,635	28.0	1,655,319	26.5
CIN	4,360	0.1	3,786	0.1	4,055	0.1	4,630	0.1	4,084	0.1	4,653	0.1
CIP	141,860	3.0	260,718	5.4	318,404	6.3	364,395	7.0	391,101	7.2	447,246	7.2
CPT	97,176	2.1	71,756	1.5	82,006	1.6	89,053	1.7	103,030	1.9	116,423	1.9
DAF	709	0.0	1,158	0.0	1,517	0.0	1,661	0.0	1,678	0.0	1,928	0.0
DDP	52,858	1.1	57,167	1.2	58,241	1.2	85,182	1.6	113,712	2.1	139,157	2.2
DDU	78,008	1.7	100,858	2.1	110,978	2.2	138,538	2.6	206,248	3.8	296,081	4.7
DEQ	106	0.0	326	0.0	441	0.0	484	0.0	370	0.0	321	0.0
DES	127	0.0	301	0.0	1,055	0.0	762	0.0	770	0.0	1,013	0.0
EXW	160,249	3.4	206,171	4.3	288,767	5.7	369,682	7.1	388,003	7.2	515,773	8.3
FAS	3,304	0.1	3,413	0.1	2,992	0.1	4,321	0.1	2,944	0.1	2,057	0.0
FCA	93,477	2.0	121,573	2.5	137,947	2.7	149,418	2.9	154,917	2.9	202,559	3.2
FOB	1,578,745	33.4	1,545,902	31.9	1,497,948	29.8	1,554,782	29.7	1,634,464	30.3	1,873,112	30.0
TOTAL	4,720,283	100	4,843,800	100	5,030,768	100	5,234,178	100	5,399,939	100	6,237,860	100

\*자료: 한국관세무역 개발원 무역 통계부

\*\*(\*)은 구분없이 신고된 건으로 여행자 직접 신고건

**Table. 3** INCOTERMS usage(2011~2014)

	2011	(%)	2012	(%)	2013	(%)	2014	(%)
CFR	969,069	15.4	979,721	15.0	988,873	14.4	948,896	13.4
CIF	1,632,321	25.9	1,666,383	25.5	1,732,652	25.2	1,751,580	24.7
CIN	4,202	0.1	3,854	0.1	3,679	0.1	3,907	0.1
CIP	419,347	6.7	404,592	6.2	415,588	6.0	419,491	5.9
CPT	118,620	1.9	107,523	1.6	116,017	1.7	115,963	1.6
DAF	513	0.0	169	0.0	188	0.0	169	0.0
DAP	80,377	1.3	142,563	2.2	202,062	2.9	279,646	3.9
DAT	1,798	0.0	2,932	0.0	3,620	0.1	4,282	0.1
DDP	158,069	2.5	162,045	2.5	164,307	2.4	175,508	2.5
DDU	226,398	3.6	218,669	3.3	241,063	3.5	219,778	3.1
DEQ	464	0.0	284	0.0	177	0.0	176	0.0
DES	639	0.0	301	0.0	225	0.0	164	0.0
EXW	561,615	8.9	611,764	9.4	675,232	9.8	754,802	10.7
FAS	2,700	0.0	2,933	0.0	2,971	0.0	3,190	0.0
FCA	215,103	3.4	253,962	3.9	298,514	4.3	294,076	4.2
FOB	1,914,130	30.4	1,975,901	30.2	2,042,111	29.7	2,111,697	29.8
TOTAL	6,305,365	100	6,533,596	100	6,887,279	100	7,083,325	100

\*자료: 한국 관세 무역 개발원 무역통계부

### 3.2. 복합운송에 사용되는 조건의 사용 저조

INCOTERMS 2010에서 운송 형태에 따라 적절한 사용을 유도하기 위하여 해상 및 내수로 운송에 관한 규칙과 복합운송 등 모든 운송에 다 적용할 수 있는 조건으로 구분하고 있는데 해상 및 내수로 운송에 해당하는 FAS, FOB, CIF, CFR, CIN 조건의 사용빈도 수는 2010년에 72.3 % 2015년에는 67.9%를 나타내고 있다. 복합운송에 주로 사용되는 나머지 조건들은 2010년에 27.7% 2015년에는 32.1%이다.

이러한 사실은 1980년 이후로 복합운송이 확대되어 현재 모든 컨테이너운송이 대부분 복합운송형태로 실행되고 있는 점을 감안하면 아직도 관습적으로 사용되어 온 FOB, CIF, 중심으로 실무적 거래가 이루어지고 있다고 볼 수 있다.

### 3.3. DDU 조건의 많은 사용 빈도

INCOTERMS 2010에서 삭제된 DDU조건이 2011년 이후에도 여전히 3%이상 사용되면서 DDP조건의 사용 빈도 보다 많이 사용되었다. 또한 2011년부터

2014년 사이의 DDP, DDU, DAP 조건을 비교해 보면 DDU조건이 DAP조건으로 대체 사용되고 있음을 알 수 있다.

INCOTERMS 2000의 DAF, DES, DEQ, DDU조건을 삭제하고 새로 포함시킨 DAP, DAT조건은 2014년 01%와 3.9% 사용으로 INCOTERMS 2000의 DAF, DES, DEQ, DDU 4개 조건의 2010년 사용건수 4.7%보다 감소하였다.

### 3.4. 전통적 거래조건인 FOB, CIF 와 CFR 조건의 사용빈도 지속

전통적 거래 조건으로 관습적으로 사용하는, FOB, CIF와 CFR조건의 사용 추이를 보면 표 3에서 보는 바와 같이 지난 10년간 거의 변함이 없다. 이것은 INCOTERMS 의 사용을 보다 적절하고 명확하게 할 수 있도록 지속적인 노력이 필요하다는 것을 보여주고 있다.

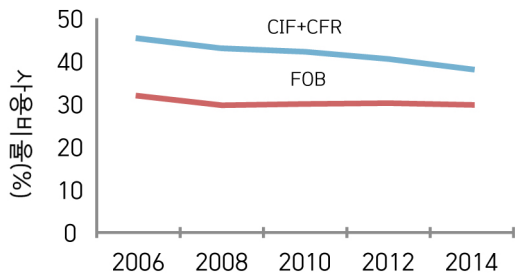


Fig. 1 Use trend of tradition INCOTERMS

### 3.5. 화주의 운송서비스 이용 형태

무역계약을 체결 할 때 나타난 계약조건은 가격조건으로써 기능이 중심이며 계약을 실행하는 데 중요한 운송과정에서는 계약에 사용된 INCOTERMS 상의 조건들이 운송 환경과 서비스공급 형태에 따라서 현실적으로 결정되는 것으로 INCOTERMS가 어떻게 실무적으로 적용되고 있는가의 문제다.

우리나라의 직접 해상운송인(VOCC)의 대표적인 2개 업체인 H해운과 H상선에 B/L발급 형태를 조사한 결과 FCL 화물의 경우 운송계약을 체결할 때 무역계약당사자(실화주)에게 운송서류가 발행되는 비율은 8%이며 기타 복합운송인(포워드) 등에게 발행되는 비율이 92%로 나타났다. LCL 화물의 경우 운송서류 발행은 모두 복합운송인(포워드)의 혼재 서비스로 운영되어 개별 LCL 화물에 대한 개별 운송서류 발급은 거의 전무한 상태였다. 이것은 1980년대 이후로 일반화된 복합운송 서비스의 형태가 컨테이너를 이용한 정기선 운송에 있어서 완전히 자리 잡은 것으로 판단되며 국제물품매매계약의 이행과정에서 계약서상의 거래조건과 관계없이 운송서비스는 복합운송인 또는 운송주선인의 형태로 운송서비스가 정착되었다는 것을 의미한다.

## IV. INCOTERMS 2010의 실무적 적용의 문제점

### 4.1. INCOTERMS 2010 에 없는 조건의 사용 문제

첫째, CIN조건은 CNI조건으로도 불리며 INCOTERMS 에 규정된 적이 없지만은 그동안 꾸준히 무역계약의 조건으로 사용 되어 왔다. CIF조건과 대응하여 CFR조건처럼 매도인이 보험을 부보하고 보험료를 지불하는

조건으로 사용하는 것으로 사용빈도는 낮아도 결코 사용이 없어지지 않을 것이다. 무역계약 현장에서는 반드시 필요한 가격구성요소로 협상과정에서 FOB 조건에서 보험부보 책임과 보험료를 전적의 주요 항목으로 인식하기 때문이다. 2000년 Bulk Trading Corporation Ltd. v. Zenziper Grains and Feedstuffs의 사건에서 INCOTERMS에서 더 이상 언급하고 있지 않은 규칙은 참조할 내용이 없다는 내용으로 판시하였다[4]. 이와 같이 삭제된 규칙의 사용은 해석의 기준에 문제가 생길 수 있다. 무역현장에서의 관습이 쉽게 바뀌지 않는다 해도 매매당사자 사이에 분쟁이 발생할 가능성이 높다.

둘째, INCOTERMS 2010이 적용되기 시작한 2011년 이후 4년간 INCOTERMS 2000에서 사용하던 DDU 조건이 3.4% 가 사용되고 있어서 INCOTERMS 2010으로 개정을 하면서 DDU 조건을 사용하는 대신 DAP 조건을 사용해야 한다는 것을 무역 거래 당사자들의 이해가 부족한 상태라는 것을 보여 주고 있다. 물론 시간이 지나면 DDU와 DAP는 규칙의 내용이 근본적인 차이가 없어서 하나로 DAP로 흡수 되겠지만 무역관습이 바뀌는 시간은 매우 많이 필요하다.

셋째, DES, DEQ, DAF 조건은 INCOTERMS 2010 이후 그 사용빈도가 극히 미미하여 완전히 실질적으로 퇴출되었다고 할 수 있다. 이것은 INCOTERMS 2000에서도 그 사용 빈도가 거의 전무하였으므로 당연한 결과라 하겠다.

### 4.2. 계약에 사용되는 규칙과 실무적 적용의 차이

INCOTERMS 2010의 가장 큰 문제점은 계약에 사용되는 규칙이 해상 및 내수로 운송에 사용되어야 하는 규칙으로 계약이 이루어지고 실제 운송에서는 모든 운송 즉 복합운송의 형태로 사용되어 계약에 사용된 규칙과 운송에 사용된 규칙 서로 다르다는 것이다. 해상운송 및 내수로 운송에 사용해야 할 FAS, FOB, CIF, CFR 조건으로 무역계약을 체결하고 운송은 복합운송을 전제로 한 FCA, CIP, CPT, DAP, DAT 규칙을 적용하고 있는 것이 가장 큰 문제점이다. 2014년 FAS, FOB, CIF, CFR 조건이 72.1% 사용 되었는데 이중 순수하게 화주가 직접 선하증권을 발급받은 8%를 제외한 64.1%는 복합운송인에 의한 운송서비스가 제공되었다고 추정할 수 있다. 즉 60%이상의 무역 계약이계약조건과 운송실행조건이 다르다는 것을 의미한다. 현재 사용되고 있는

FAS, FOB, CIF, CFR 조건은 89%는 FCA, CIP, CPT, DAP, DAT 조건으로 전환되어야 한다는 것이다.

#### 4.3. CPT, CIP 조건의 사용상 문제점

정형거래조건의 사용현황에서 보듯이 복합운송의 발달로 CIF 조건을 대신해서 늘어나야할 사용빈도가 오히려 감소하고 있는 현상을 볼 수 있다. 이렇게 INCOTERMS 1990부터 적용된 규칙이 25년이 지나도 사용빈도가 낮은 본질적 이유는 다음과 같다.

첫째, 가장 본질적인 이유로 소유권이전의 문제이다. CIF, CFR CPT, CIP 규칙은 상징적인도 조건이다. 영미법의 기준으로 소유권은 수익권과 담보권으로 나누고 있다[5]. 운송계약을 체결하는 당사자가 매도인이기 때문에 매도인은 운송서류만 제공하면 인도 의무가 완료된다[6]. 그래서 물품의 소유권 이전 장소가 불분명하고 매도인과 운송인의 공모에 의하여 물품인도가 허위로 이루어질 수 있는 소지가 있다. 또한 CIF 조건은 본선 인도가 매도인의 의무이므로 본선을 운항하는 선박회사의 규모가 크고 신뢰성 높은 수준이므로 매수인은 상당한 믿음을 주었다. 그러나 CPT, CIP 조건은 운송 계약 당사자가 운송수단을 가지고 있지 않은 운송인(NVOCC)가 대부분이라 운송인에 대한 신뢰성이 부족한 상태라 매수인은 물품인수에 매우 불안한 상태를 알 수 있다.

둘째, 관습적으로 CIF, CFR 조건을 쓰고 실질적으로는 CPT, CIP 조건으로 거래하고 있다. 국제무역거래시 인코텀즈의 조건을 선택하는 기준을 묻는 질문에서 거래상대방의 요구에 따르거나 관습대로 선택하는 비율이 74.3% 6-58로 나타나 전통적인 관습에 따라 INCOTERMS를 사용하고 있음을 알 수 있다.

셋째, CPT, CIP, CFR, CIF 규칙이 사용되는 경우 물품이 도착지에 도착하는 때가 아니라 운송인에게 물품이 넘겨지는 때에 인도의무가 이행된다 라고 규정하고 있다[7].

INCOTERMS 2000까지는 매도인의 인도증거로 비유통성 운송서류를 제공할 수 있도록 하고 있었기 때문에 매수인의 물품인수에 대한 불안이 매우 컸다. INCOTERMS 2010에서는 유통 가능한 운송서류를 제공하도록 규정하고 있다. 그러나 매수인의 입장에서 보면 매도인의 물품인도를 확신할 수 없다. 그래서 매수인은 유통성 운송서류를 제공받기를 원한다. 그럼에도

불구하고 매수인은 매도인이 운송서류를 위조 또는 불안정한 운송서류를 제공함으로써 발생하는 위험에 대하여 매우 우려스럽게 생각한다. CPT, CIP, 조건의 소유권이전 시기의 불안을 해소하기 위하여 계약은 CIF CFR 조건으로 하고 운송은 CPT, CIP 조건으로 하는 편법이 생기게 되었다. 이때 복합운송인은 본선 적재까지의 비용은 매도인에게 청구하고 목적항에서 매수인이 지정하는 장소까지의 비용은 매수인에게 청구하는 방식으로 실제로는 CPT, CIP 조건으로 운송 서비스를 제공하고 있다.

#### 4.4. DAT, DAP 조건의 사용문제

INCOTERMS 2010에서는 DAF, DES, DEQ 그리고 DDU 조건을 삭제하고 DDU 조건을 DAP 조건으로 변경하고 . DAF, DES, DEQ 조건을 DAT 조건으로 통합하였다. 연구들에서 DAF, DES 그리고 DDU와의 관계에 대해서 분석을 하였지만, 결국 DAP는 DDU와의 근본적인 차이점은 찾을 수 없다. 따라서 기존부터 존재하고 있었던 DDU와 DDP 조건의 관계에서의 문제점은 아직도 해결이 되지 않고 있다[8].

즉 DDU 조건에서 매수인이 수입통관과 관련한 절차의 이행을 지연하거나 이행 불능에 빠질 경우에 발생하는 추가적인 비용과 운송 불능으로 인한 계약위반의 책임소재가 매매 당사자사이의 분쟁의 소지가 있다.

또한 INCOTERMS 2000의 DAF, DES DEQ 조건을 통합하여 신설한 DAT 조건의 경우 INCOTERMS 2010의 11개 규칙 중에서 유일하게 매도인이 물품을 지정된 터미널에 양륙(unloaded)해야 하는 의무를 지니고 있는 조건이다. DAT 조건의 경우 소유권이전은 지정된 터미널에서 양하한 물품을 매수인의 임의 처분상태로 인도해야 한다. 그래서 당사자들은 가능한 터미널을 명확히 하여야 한다. 12-219 라고 하고 있으나 무역계약 시점에 운송인이 정해져 있지 않다. 터미널은 통상 운송인이 지정하여 사용하고 있는 장소로 동일 운송인이라도 시기와 상황에 따라 다른 터미널을 사용 할 수도 있고 사용 터미널을 변경하는 경우가 있기 때문에 계약 당시에 터미널을 지정하기 어렵다. 지정된 터미널이 아닌 장소에서는 소유권 이전의 장소와 비용부담의 문제가 발생해서 결국 당사자 사이에 분쟁의 소지가 될 것이다[9].

이러한 이유로 <Table. 3>에서 보는 바와 같이 DAT 조건의 사용빈도는 겨우 0.1%에 지나지 않고 있다. 향



후에도 사용 빈도가 증가하지 않을 것이다. 이 조건은 이러한 문제를 해결 할 수 있는 보다 합리적인 규칙으로 개정되어야 할 것이다. 결코 사용 빈도가 증가하지 않을 것이다.

## V. 결 론

국제무역의 주요 상관습으로 정착되어가는 INCOTERMS가 2010년 개정되어 2011년 1월 적용되기 시작한 후 상당한 시간이 경과하였다. 그래서 2005년부터 204년 까지 INCOTERMS 2000과 INCOTERMS 2010의 사용 현황을 분석하고 계약조건을 실행하는 주요 단계인 운송계약과 운송서류 발행 형태를 조사하여 INCOTERMS 2000의 실무적 적용의 문제점을 고찰하고 그에 대응한 적절한 해결책을 제시 하였다. INCOTERMS 2010은 최근 급속하게 진행되고 있는 자유무역협정의 확대와 전자문서와 통신 수단의 확대에 운송서비스와 형태의 다양화에 대응하기 위하여 개정하였다.

INCOTERMS 2010 사용현황에 따른 문제점과 해결책은 다음과 같다.

첫째, INCOTERMS 2010은 공식 규칙이 아닌 몇 가지 규칙이 사용되고 있으며 특히 DDU 조건을 DAP 조건이 신속하게 대체하지 못하고 있다[10]. 이것은 관습적인 거래조건 사용상 문제로 많은 시간이 필요 하지만 적절한 사용 조건에 대한 홍보 활동이 필요하다.

둘째, 해상 및 내수로 운송에 사용되어야 하는 전통적 사용 조건인 FAS, FOB, CIF, CFR 조건 사용이 여전히 대부분을 차지하며 모든 운송에 사용되는 조건으로 변경되지 않고 있다.

매매당사자들은 운송에 INCOTERMS 2010의 조건을 적절하게 적용하기 보다는 문제점을 운송인이 비용 청구를 통하여 거래 조건과의 모순을 해결해 방법으로 운영되고 있다. 즉 계약은 FAS, FOB, CIF, CFR 로 하고 운송은 DAT, DAP, CPT, CIP 로 하고 비용 부담의 모순은 운송인이 거래 조건에 맞게 청구하는 방법으로 운용 되고 있다. 이것은 매매 당사자 사이에 분쟁이 발생할 여지가 가장 많은 것으로 만약 이러한 경우에 어떻게 거래조건을 해석하고 해결할 것인지를 서문에 규범을 제시하는 것이 바람직 할 것이다.

셋째, CPT, CIP 조건에서 물품의 인도시기 즉 소유권 이전의 문제가 이 두 조건의 사용을 활성화 시키지 못하는 실무적 이유이다. 물품의 인수에 대한 확신을 어떻게 매수인이 갖게 하느냐의 문제이다. 이것은 복잡한 송인의 자격을 강화하고 복잡한송증권의 안전성을 확보하는 규범이 필요하다고 하겠다.

넷째, 특히 DAT 조건은 사용이 저조 한데 그 이유는 터미널장소의 지정문제가 실무적으로 계약 시점에 확정하기 어렵고 운송 과정에 변경되기도 한다. 그래서 터미널은 특정 장소 내에 모든 터미널에서 인도가 가능하도록 규칙을 수정할 필요가 있다.

이러한 몇 가지 문제점과 이에 대한 해결책은 향후 관습적으로 10년 단위로 개정되어온 INCOTERMS의 개정작업에 상당한 시사점이 될 것이며 무역 현장에서 이러한 문제점을 이해하고 실무적으로 접근한다면 INCOTERMS 2010의 활용과 매매 당사자 간에 분쟁을 최소화 하는데 많은 도움이 될 것이다.

## REFERENCES

- [ 1 ] United Nations Convention on for the International Sale of Goods(1980) : *Vienna Convention*.
- [ 2 ] ICC(International Chamber of Commerce), *Korea comm. INCOTERMS 2000*, pp.4-5.
- [ 3 ] S.H. Jeon, *International trade Practice*, Han-Wool, 2013, p.223.
- [ 4 ] 2000 Bulk Trading Corporation Ltd. v. Zenziper Grains and Feedstuffs, 2011, *Lloyd's Rep.* p357.
- [ 5 ] D. W. Lee, *International trade contract*, Pub. doonan, 2010, p.211.
- [ 6 ] F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 4Ed. Peasson Education Ltd. 2001, p.215.
- [ 7 ] Y.K. Lee, *International trade Practice*, Samyoung-sa, 2015, p217.
- [ 8 ] C.C. Oh, *the research for Incoterms 2010 D-Terms* Pub.15, 2001, p.11.
- [ 9 ] Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Twport Trade*, 10th ed., Stevens & Sons, 2000.
- [ 10 ] S. H. Han, *A Study on the Limitation in Application of Trade terms on Changes of International Commercial Custom*, 2013, p.140.



**김해석(Hae-suk Kim)**

1993년 동아대학교 경영대학원(경영학석사)  
2000년 동아대학교 국제무역학과(경제학박사)  
2010년~ 현재, 동아대학교 국제무역학과 교수  
※관심분야 : 무역 계약, 수출입 절차, 전략, 무역 경영, 진단



**장재훈(Jae-hun Jang)**

2007년 동아대학교 경영학과(경영학석사)  
2014년 동아대학교 경영학과(경영학박사)  
2013년~ 현재 부산경상대학교 경영학과 조교수  
※관심분야 : 소비자행동, 브랜드 전략, 기업투자, 정보시스템, 마케팅 전략, 경영진단