

무역상무연구
제65권
2015. 2, pp. 1~20.

논문접수일 2015. 01. 31.
심사완료일 2015. 02. 21.
게재확정일 2015. 02. 24.

Incoterms[®] 2010 CIP · DDP · CIF 규정상의 문제점과 대안에 관한 연구*

오 세 창** · 박 성 호***

-
- I. 서 론
 - II. CIP · DDP · CIF의 변천과정
 - III. CIP · DDP · CIF 규정상의 문제점과 대안
 - IV. 결 론
-

주제어 : Incoterms, CIP, DDP, CIF, 연속매매, 기적품

I. 서 론

1919년에 창설된 국제상업회의소(International Chamber of Commerce: ICC)에 의해 탄생한 Incoterms(International Trade Terms)¹⁾의 제정과정은 1920년대로 거슬러 올라간다. ICC는 1923년에 많은 나라에서 사용되고 있는 정형거래조건들의 조사를 토대²⁾로 하여 정형거래조건 정의(Trade Terms Definitions)를 제정한 후 1929년에

* 이 논문은 2012년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임 (NRF-2012-S1A3A2033963).

** 계명대학교 경제통상학부 명예교수(주저자), E-Mail : sco110225@kmu.ac.kr

*** 계명대학교 경제통상학부 부교수(교신저자), E-Mail : shp26@naver.com

1) C. Murray, D. Holloway, and D. Fimson-Hull, *Export Trade: The Law and Practice of International Trade*, 11th ed., London: Sweet & Maxwell, 2007, 9.10.

2 무역상무연구 제65권 (2015. 2)

이에 대한 개정판을 발표하였다. 이를 근거로 하여 1936년에 “정형거래조건의 해석을 위한 국제규칙”(International Rules for the Interpretation of Trade Terms: International Commercial Terms : Incoterms)이 제정되었다. 이것은 무역관례의 차이와 이로 인한 상이한 해석이 국제무역에 있어서 끊임없는 마찰의 근원이었고, 그 결과 거래당사자간에 오해와 분쟁 그리고 법정 제소를 야기시키고 시간과 금전의 낭비가 필연적으로 수반되기 때문에 이러한 마찰의 제 원인을 극복하는 수단으로 사용하기 위한 목적이었다.

그러나 근대무역의 발상지이며 FOB 거래의 발상지라 할 수 있고 당대 무역의 중심 국가라 할 수 있는 영국은 초안 작업에 불참하였고 1953년 개정 이후에도 협조적이지 아니하였다. 이러한 사실은 1951년 영국의 수출협회가 FOB조건의 정의³⁾ (The Interpretation of the Terms FOB)을 발표한 것으로 보아 알 수 있다. 영국의 Incoterms에 대하여 우호적이지 못한 데에는 다음과 같은 이유가 추정된다.

Incoterms의 근원이라 할 수 있는 FOB 계약의 발상지가 영국이라는 자부심, 당대 세계무역의 중심 국가로서 전통을 지키려는 보수성, 영국을 중심으로 하는 영연방 국가들의 무역종사자들 뿐만 아니라 많은 나라에서 FOB를 활용하고 있다는 점, 자국의 FOB 정의가 Incoterms의 정의보다 우수하다는 점 등이다.

이러한 점에 있어서는 미국도 마찬가지이다. 1936년 초안 작업에 참석하였음에도 불구하고 4차 개정이 이루어진 1980년에 개정미국외국무역정의(Revised American Foreign Trade Definition: RAFTD) 대신 Incoterms 1980으로 대체할 것을 ICC에서 권고할 정도였다. 이러한 미국의 비협조 역시 다음과 같은 이유가 추정된다.

1919년 영국의 영향을 받아 미국외국무역협약(National Foreign Trade Convention) 또는 Kentucky House rules 또는 India House rules for FOB⁴⁾가 1936년 Incoterms에 영향을 주었다는 자부심, 영국의 FOB를 6가지로 정형화하여 금후 국제무역에 있어 컨테이너 거래에 대비할 정도로 당대뿐만 아니라 미래 지향적 규정이라는 자부심, 영국과 더불어 세계무역 중심 국가로서 많은 무역업자들이 미국의 무역정의를 활용하고 있다는 점, Incoterms 규정보다 자국의 외국무역정의 규정이 우수하다는 점 등이다.

이러한 사실은 CISG 제정 당시 좌장 국가로서의 주도적 역할에도 불구하고 95조의 선언에 의해 1조 1항 b호의 적용은 배제하기로 한 점을 보아서도 추정된다.

2) H. Van Houtte, *The Law of International Trade*, 2nd ed., London: Sweet & Maxwell, 2002, p. 172.

3) The “strict” interpretation이라 함.(D. M. Sasson, *CIF and FOB Contracts*, 4th ed., London: Sweet & Maxwell, 1995, p. 355), Bridge교수는 “classic FOB”라고도 함(M. Bridge, *The International Sale of Goods: Law and Practice*, Oxford: OUP, 1999, p. 116).

4) Kentucky House에서 초안되었다는 점과 FOB 규정이 중심이라는 의미에서 붙여진 이름이다.

이는 양 당사자들이 영업장소를 두고 있는 국가가 협약국인 경우에만 CISG 적용을 허용하고 그러지 못한 경우 CISG의 적용을 배제하고 자국의 UCC 2편(매매) 규정을 적용하겠다는 의미로, 자국의 UCC규정 2편(매매)이 CISG의 규정보다 우수하다는 자부심⁵⁾에 근거하고 있다고 볼 수 있다. 이러한 사실은 1941년 개정에 이어 1990년에 2차 개정을 하여 현재까지도 개정미국의국무역정의를 활용하고 있다는 것으로 입증되고 있다.

Incoterms는 제정 후 1953년, 1967년, 1976년, 1980년, 1990년, 2000년에 이어 2010년에 이르기까지 7차의 개정을 거쳐 현재에 이르고 있다. Incoterms의 개정주기에 관해 Ramberg 교수는 10년 주기 개정설은 잘못된 인식으로 단순한 일치에 불과하다고 하면서 10년 주기 개정설을 반대하고 있다.

그러나 70년대까지만 해도 무역규모, 거래국가 수, 거래품목, 운송수단, 통신수단, 금융결제수단 등 무역과 관련되는 사항들이 거의 고정되다시피 하였기에 필요에 따라 수시로 변경하여도 큰 마찰 없이 그 적용의 효율성을 높일 수가 있었다. 그러나 1980년에 들어오면서 무역과 관련되는 제반사항이 수시로 변경되고 이에 따라 정형거래의 변형 사용이 증가하므로 그때마다 필요에 따라 변경하기에는 국제상거래에 종사하는 무역업자들에게는 큰 부담이 될 수 있기 때문에 변형된 정형거래조건이 널리 보급되고 정규적으로 사용이 되고 현재를 포함하여 일정기간 그 활용이 불가피함이 널리 인식될 때 개정이 필요한 바, 대개 UCP의 개정주기와 같이 1980년 이후 지금까지 10년 주기로 개정되어 왔고 앞으로도 그렇게 되어야 할 것으로 생각된다. 국제상업회의소 분과위원장으로 활동한 바 있는 Jiménez도 10년 개정주기설로 보고 있다.⁷⁾

1936년 제정 이래 7차 개정에 이르기까지 유사 정형거래조건간의 통폐합과 신설의 과정을 거쳐 현재 11개의 거래유형이 국제무역에 활용되어 5년이 지나고 있다.

이미 논자가 논문을 통해 Incoterms[®] 2010의 문제점과 그 대안에 대하여 발표한 바 있으나 계속하여 연구하는 과정에서 Incoterms 1936 제정 때부터 지금까지 EXW와 함께 Incoterms의 양축인 DDP⁸⁾와 전통적인 해상전용조건으로 국제무역에 있어 FOB와 더불어 가장 많이 활용되어 왔고 지금도 많이 활용되는 CIF를 대체할 것으로 예상되는 CIP상의 일부 규정상의 표현에 대한 명확한 해설이 없어 이로 인한

5) 新堀總, 國際統一賣買法, 東京: 同文館, 平成 3年, p. 11.

6) J. Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2010*, Paris: ICC Services Publication, 2010, p. 8.

7) Guillermo Jiménez, *Export-Import Basics*, Paris: ICC Publishing, S.A., 1997, p. 74.

8) DDP는 1936년 제정당시에는 Free or Free Delivered(지정목적지반입인도조건)로 출발하였으나, 1953년에 Free(지정선적항반입인도조건)과 구별이 되나 혼동되기 쉽다는 여론에 밀려 삭제된 후, 1967년 DDP로 다시 제정되었다.

오해의 소지가 있을 것으로 생각되고, 특히 연속매매와 관련하여 전형적인 서류거래유형인 CIF의 경우 서문과 안내문, 그리고 A.3, A.4의 규정에는 언급이 되어 있으나 A.5, B.5나 A.8의 규정에는 연속매매와 관련한 규정이 반영되어 있지 못해 연속매매의 경우 위험이전의 문제와 A.8에 의한 규정이 연속매매에도 그대로 적용될 수 있는가 하는 문제점 역시 제기되고 있어, 그 문제점을 지적하고 그 대안적 해설 및 방법을 제시함으로써 업계에 기여는 물론이고, 매매관습분야의 연구자들에게 끊임없는 문제의식의 제기와 이에 대한 연구의 깊이를 더하기 위함이 본 연구의 필요성이자 목적이다.

이러한 목적을 달성하기 위하여 1장 서론에 이어 2장에서 Incoterms가 본격적으로 활용되기 시작한 1980년 Incoterms부터의 CIP와 DDP, 그리고 1936년 이래 지속적으로 활용되어 온 CIF의 변천과정을 검토하고, 3장에서 전 Incoterms 공통의 문제점인 B.4(taking delivery)와 CIP A.3(contracts of carriage and insurance), A.8(delivery documents) 그리고 DDP B.4, 연속매매와 관련한 CIF A.5(transfer of risks), B.5, A.8의 규정상의 문제점을 제시하고 그 대안을 제시한 후, 4장에서 결론을 맺는 것을 연구의 범위로 하였으며, 연구방법은 문헌자료 분석방법을 사용하였다.

II. CIP·DDP·CIF의 변천과정

EXW와 함께 Incoterms의 양축인 DDP, 그리고 복합운송형태로 서류거래를 대표하는 CIP, 전통적 서류거래유형인 CIF의 변천과정을 보면 다음과 같다.

1. 양축으로서의 DDP

Incoterms 1936에서 제정된 매수인이 수입관세 및 제세를 지급토록 하는 지정목적지반입인도조건(Free or Free Delivered)은 Incoterms 1953의 지정선적항반입인도조건(Free)과 엄연히 구분됨에도 불구하고 비슷한 인상을 주어 혼동되기도 하고, 나라마다 해석 기준이 달라 실제 통일규정이 어렵고, 활용빈도가 저조하다는 등의 이유로 삭제되었다가 1967년 2차 개정시부터 다시 채택되어 현재까지 Incoterms의 양축으로서의 기능을 하고 있는바, Incoterms 1980 DDP상의 주요내용을 보면 다음과 같다.

매도인의 주된 의무는 목적지 지정된 장소에서 매수인의 임의처분 상태로 물품을 인도하기 위하여 수입에 따른 수입관세 및 제세 일체를 지급해야 한다. 그러나 매수인이 자신의 필요에 의해 “부가가치세 및 제세 제외”(exclusive of VAT and/or taxes)를 요구하여 계약서에 규정하고 있을 경우 매수인 부담을 허용⁹⁾하며, 이에 따라 매도인은 지정된 장소에서 물품을 수령할 수 있게 하는 서류, 예컨대 운송서류 혹은 창고증권, 부두증권, 화물인도지시서 또는 이와 유사한 서류를 매수인에게 제공해야 한다.

반면 매수인의 주된 의무는 목적지 지정된 장소에서 물품을 수령하는 것이다.

본 조건의 경우 수입허가 취득과 이와 관련한 관세 및 제세 그리고 물품수령에 필요한 서류에 관해 A.2에서 함께 규정하고 있다.

Incoterms 1990의 경우 종전 DDP A.2의 규정이 A.2와 A.8로 분리되어 규정되었으며, 주요한 의무에 있어 변경이 없었다. 다만, A.2와 관련하여 DDP와 DDU가 구분됨으로써 수입과 관련한 일체의 관세 및 제세비용을 매도인이 지급해야 하는 DDP와 매수인이 지급해야 하는 DDU가 구분된다. 그러나 DDP A.2의 규정에 따른 해설에 의하면, 관세 및 부가가치세와 이와 유사한 공과금에 관해 적용가능한 규정이 관련 국내에 거주하고 있는 당사자로 하여금 지급을 하게 할지 모른다.

만약 외국에 거주하는 당사자가 이러한 비용을 지급할 경우 수입국에 거주하고 있는 당사자들은 국가에서 수입자에게 부여하고 있는 혜택을 누릴 수 없게 될 수도 있다. 더욱이 이러한 비용이 비거주자에 의해 지급된다면 수입국 관계당국에 제공해야 하는 부가가치세 양식에 근거한 지출경감에 어려움이 제기될 수 있으므로 이런 경우를 대비하여 “DDP VAT unpaid”로 할 필요가 있었다.

이는 DEQ도 마찬가지였다.¹⁰⁾ A.8의 경우 운송형태에 따라 발급될 수 있는 다양한 형태의 제시가능서류를 EDI서류와 함께 제시하고 있었다. 즉, 화물인도지시서 및 통상의 운송서류, 예컨대, 유통가능선하증권, 유통불능해상화물운송장, 내수로 운송장, 항공화물운송장, 철도화물운송장, 도로화물운송장 또는 복합운송서류를 제공토록 하고 있다.

Incoterms 2000의 경우, 그동안 목적지 지정된 장소에서 수입통관된 물품을 매수인의 임의처분 상태로 인도하는 것으로 되어 있는 것과 비교하여 볼 때, 도착된 운송수단 상에서 양화되지 아니한 상태에서 매수인의 임의처분 상태로 인도하는 것으로 변경하여 인도방법과 시기를 보다 명확히 규정하고 있는 점이 다르다.

매도인이 수입허가를 직·간접적으로 취득할 수 없다면 본 정형거래조건을 사용

9) ICC, *Guide to Incoterms*, Paris: ICC Services S.A.R.L., 1980, p. 81.

10) J. Ramberg, *Guide to Incoterms 1990*, Paris: ICC Publishing S.A., 1991, p. 136.

해서는 아니됨을 강조하므로, 수입통관과 관련하여 비용과 관련한 지금까지의 서문과 유사하게 계약당사자들의 권리·의무에 관한 기본적인 근원¹¹⁾인 계약서상에 당사자들이 물품의 수입시에 지급할 수 있는 부가가치세와 같은 비용의 일부를 매도인의 의무로부터 제외하고자 할 경우, 이러한 사실을 계약서상에 명시적으로 표시하므로 분명히 해야 함을 역시 강조하고 있었다.

당사자들이 수입과 관련한 관세 및 제세, 제비용을 매수인에게 부담시키고자 할 경우 DDU 조건의 사용을 권고하고, 운송수단에 관계없이 사용될 수 있는 조건이지만 수입지 본선 갑판에서나 부두 상에서 인도를 도모할 경우 DES나 DEQ의 사용을 권고하고 있었다.¹²⁾

A.8의 서류에 관한 규정은 Incoterms 1990과 동일하였다.

Incoterms[®] 2010 DDP의 경우, Incoterms 2000과 유사하나 구분되는 사항이 있다면 목적지 지정된 장소가 나라에 따라 매우 다양하기에 매수인과 매도인이 합의한 장소내의 지점을 가능한 분명하게 명시하도록 권고하고 있다. 왜냐하면 동 지점이 비용과 위험의 분계점이 되기 때문이다. 따라서 정확한 인도지점과 관련되는 운송계약을 체결토록 하고 있다.

이 경우 양화와 관련하여 매도인이 운송계약에 따라서 양화비용이 지급된 경우 달리 합의가 없는 한 매수인으로부터 이러한 비용을 보상받을 권리가 없음이 보완 규정¹³⁾이다.

매수인으로 하여금 수입에 따라 필요한 관세 및 제세, 제비용의 지급을 부담시키고자 할 경우 DAP의 사용을 권고하고 있고, 수입 시에 부과할 수 있는 모든 부가가치세나 이와 유사한 세금을 계약서상에 달리 명시적으로 분명하게 하지 아니하면 매도인이 부담하도록 규정하므로 Incoterms 2000 DDP보다 당사자들의 책임한계를 보다 분명하고 단순하게 하고 있는 점이 다르다.

A.8의 경우 Incoterms 2000의 내용을 모두 포함하는 그러나 단순한 표현 즉, 수입통관된 물품의 인도와 수령에 따라 물품의 수령을 가능케 하는 “서류”(a document)로 단순화시키고 있다.

11) R. Goode, *Contract Law*, 3rd ed., London: Penguin Books, 2004, p. 866.

12) ICC, *Incoterms 2000 DDP*, Paris: ICC Publishing S.A., 1990, p. 121.

13) 임의규정(default positive or rule)은 당사자의 합의가 없거나 거래약관상의 명시가 없을 경우에 적용되는 규정으로 “unless otherwise the parties agreed or specified ...” 등으로 표현된다. PICC 5.3.2에 의하면, “당사자들이 달리 합의하지 아니하는 한, (a) 관련계약이나 계약상의 의무는 정지조건이 이행 시에 효력을 지닌다. (b) 관련계약이나 계약상의 의무는 해제조건이 이행 시에 종료된다.”로 일반보완원칙을 규정하고 있다.

2. 서류거래유형으로서의 복합운송형태인 CIP

컨테이너의 등장에 따른 일관운송 및 복합운송으로의 경향은 지금까지의 전통적인 운송관행을 실질적으로 무용하게 만들어 버렸다. 즉, 오늘날의 운송체계에 따르면 FOB, CFR, CIF 조건 하의 임계점¹⁴⁾인 “선측난간”(ship's rail)은 계약당사자들 간의 기능, 비용 및 위험의 분기를 위한 분기점(a point for the division)으로서 더 이상 큰 의미를 지니지 못하게 되었다. 더욱이 운송서류의 주요한 기능은 물품이 양호한 상태로 적재되었음을 입증하는 것이기 때문에 운송서류는 운송인이 이러한 상태를 체크하는 합리적인 수단을 가지고 있는 지점에서 발급되어야 한다. 그런데 현대 운송체계에 의하면, 이러한 지점은 선측에서 주로 물품이 컨테이너, 트레일러, 팔레트 혹은 플레트에 적재되는 항구 혹은 내륙터미널로 이동하고 있었다.

그리고 선적하기 위하여 물품을 수령하였음을 명시하는 서류에 대한 요구가 증가하고 있다는 사실이다. 또 고려되어야 할 사실은 주된 운송인이 물품에 대한 완전한 책임을 종종 맡고자 한다는 것이다. 이러한 사실은 자신이 다른 운송인과 전부 혹은 일부 운송계약을 체결한 경우에도 마찬가지이다. 그러므로 “복합운송서류에 관한 ICC 규칙”은 바로 이러한 원칙에 입각하여 제정되었다.

복합운송서류는 항상 수취증으로 “화환신용장의 효력에 관한 ICC안내서”에도 역시 이런 취지로 명시되어 있었다. 그리고 전통적인 서류발급에 따른 비용은 최근에 와서 실질적인 운송비용과 균형이 맞지 아니하고 있다. 따라서 이러한 불균형적인 문제를 극복하려는 의도에서 국제무역절차의 간소화를 위하여 노력하는 국제기구들은 전자정보처리시스템을 통하여 비용이 많이 요구되는 전통적인 운송서류 발급절차의 대체 가능성을 검토하게 되었고, 거래조건 자체를 이러한 컴퓨터기술의 요구에 일치하도록 적응시키고 있었다.

이상과 같은 새로운 운송기술과 변화된 서류발급관행은 1980년 Incoterms의 개정에서 특별한 관심을 불러일으켰다. 그리하여 새로운 거래조건으로서 FRC(Free Carrier …… named point : 운송인인도조건계약), CIP(Carriage and Insurance Paid to …… named point of destination : 운임보험료지급인도조건계약)가 제정되었고 종래 Freight or Carriage Paid to가 DCP(Delivered Costs Paid …… named point of destination : 운임지급필인도조건)라는 약어와 더불어 개정되었다.

새로 제정된 CIP에 의하면, 임계점은 최초의 운송인 보관 하에 물품을 인도하는

14) razor knife line, dividing line, critical point, an imaginary customs boarder라 함(J. Ramberg, *op. cit.*, pp. 104~5; ICC, *op. cit.*, p. 21).

시점이 된다. CIP 조건하에서 발급되는 운송서류는 CIF A.7에서 명시한 양도가능 선적선하증권이라는 언급이 CIF A.7상에는 없고 단지 통상의 운송서류만으로 족하게 되어 있다. 이는 해상운송과 관련한 운송의 경우 통상의 운송서류는 여전히 선하증권 혹은 선하증권과 동일한 성격을 지닌 양도가능서류이나 해상운송 이외의 운송에서는 지정된 운송수단에 선적을 입증할 필요가 없는 이유에서인지 모른다.

CIP는 새로운 운송형태의 등장으로 점진적으로 CIF를 대체할 것으로 기대되었으며, 특히 상기의 거래조건외의 등장으로 이미 언급한 바와 같이 개정미국무역정의의 제정자들이 개정 Incoterms를 위하여 자신들이 지금까지 사용해온 용어를 사용하지 않도록 권고한 사실은 가장 고무적인 일이었다. 더 나아가 이러한 새로운 조건의 등장은 전 세계적으로 국제무역의 법적 관행과 절차의 통일에 크게 기여할 것으로 기대하였으나 기대에 부응하지 못하였다.¹⁵⁾

Incoterms 1990의 경우 역시 이론적으로 보면 항구간 서류거래가 CIF라면 수출국 국내지점에서 수입국 국내지점까지 운송기간과 보험기간이 연장되고, 이에 따른 위험과 비용이 수출지에서 최초의 운송인에게 인도된 때로부터 시작하고 단지 비용만은 수입지 합의한 인도지점까지 연장되는 것 외에는 실제로 당사자들의 의무가 CIF와 동일하므로 CIF를 CIP가 흡수할 수 있음에도 불구하고 1990 A.8의 규정에 의하면 CIF의 A.8 규정과 달리 DDP와 똑같이 규정하고 있었다.

이에 대하여 다음과 같은 문제점을 지적한 바 있다. 복합운송서류를 전제로 한 CPT와 CIP의 경우도 역시 근본적으로 CAD거래이기에 통상의 운송서류로서 유통 가능선하증권, 복합운송서류, 기타 운송서류, 당사자의 합의에 따라 이들 운송서류를 대신한 EDI 운송서류 등을 운송기관으로부터 발급받아 이중 하나를 제공하여야 하나 관례에 따른다. CFR이나 CIF 같이 “지체 없이”라는 말 대신에 관례에 따른다는 것은 권리증권인 B/L을 제외한 서류의 경우 굳이 이 서류들 없이도 물품의 수령이 가능하기에 또는 운송방법에 따른 관례에 따라 발급되는 서류가 다양하기 때문이다.

주의를 요하는 것으로 CFR과 CIF A.8 두 번째 문장¹⁶⁾과 세 번째 문장¹⁷⁾의 규정

15) 오세창, 국제무역관습법, 서울: 동성사, 1990, pp. 25~7.

16) This document (for example, a negotiable bill of lading, a non-negotiable sea waybill or an inland waterway document) must cover the contract goods, be dated within the period agreed for shipment, enable the buyer to claim the goods from the carrier at destination and, unless otherwise agreed, enable the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer (the negotiable bill of lading) or by notification to the carrier.

17) When such a transport document is issued in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer. If the transport document contains a reference to a charter party, the seller must also provide a copy of this latter document.

이 선하증권인 경우 CPT와 CIP의 경우에도 그대로 적용된다고 보아야 한다. 그러나 CPT와 CIP도 서류거래이면서 CFR과 CIF의 발전형태로서 선하증권에 관한 언급을 하면서도 CFR이나 CIF에서 규정하고 있는 선하증권의 구비요건에 대한 언급이 없는가 하는 문제가 제기될 수 있는 바, 이는 B/L을 제외한 서류의 경우 CFR과 CIF A.8 두 번째 문장과 세 번째 문장의 규정이 CPT와 CIP에는 적용될 수 없기에, 그리고 일체의 운송형태에 적용되는데 B/L만 규정할 수 없기에 B/L과 같이 권리증권적 성격을 지니는 서류거래가 아닌, 즉 전매를 전제로 한 서류거래가 아닌 매도인과 매수인 간의 서류거래에 결제를 위한 은행의 개입만을 전제로 한 거래이기에 그렇다. 그러나 복합운송형태나 컨테이너 운송형태도 해상운송형태에서 발급되는 B/L거래가 가능하며 이런 경우 CFR이나 CIF A.8 두 번째 문장과 세 번째 문장의 규정이 그대로 적용된다고 보아야 한다.¹⁸⁾

Incoterms 2000의 경우 Incoterms 1990이 전 세계적인 인정을 받고 있으므로 ICC가 이러한 인정을 공고히 하기 위하여 Incoterms 1990의 변경을 피하기로 결정했음을 분명히 하고 있었다.¹⁹⁾ 단지, Incoterms 1990하의 FAS와 DEQ하의 세관통관과 관세지급의무를 수출지에서선 수출자가, 수입지에서선 수입자가 절차를 취하고 해당하는 관세를 지급함이 필요하다는 점과 FCA하의 적재와 양화에 관한 문제점을 해결하기 위해 인도장소를 두 곳으로 한정된 점은 실질적인 변경으로 볼 수 있었다.

Incoterms[®] 2010의 경우 Incoterms 2000보다 많은 변경이 있었는데, 그 내용을 보면 다음과 같다. 우선 안내문을 보면 Incoterms 2000은 CIP의 정의, 운송인의 정의, 후속운송인들의 개입의 경우 최초운송인에게 물품 인도가 매도인의 인도의무임의 명시, 매도인의 수출통관 의무, 동 조건의 적용범위와 같은 순으로 규정되어 있었다. 그러나 Incoterms[®] 2010의 경우 다른 조건들과 같이 동 조건의 경우 다양한 운송형태의 적용가능성, CIP의 정의에서 운송인을 자신이 지명한 운송인 또는 제3자로 추가 및 확대하여 물품의 인도를 다양화한 점, 매도인의 이행의무의 한계, 모든 C-rules에 해당하는 위험과 비용의 분기점이 다름을 명시하고 위험분기에 관해 명시할 것을 강조하고 복합운송의 경우로서 다양한 운송인들의 개입 시 최초운송인에게 인도 시 위험이전 강조, 목적지인도지점의 명확화와 동 장소까지 운송계약 체결 강조, 양화비용에 관한 운송계약상의 명시, 수출통관의무 등으로 규정되어 있다. 이는 그 활용의 범위가 넓어질 것을 전제로 Incoterms 2000보다 구체적이면서도 단순·명료하게 안내하고 있으며, 이러한 안내문의 정신에 따라 규정들이 단순화, 명확화를 시도하고 있다고 볼 수 있다.

18) 오세창, 전게서, p. 104.

19) ICC, *Incoterms 2000*, Paris: ICC Publishing S.A., 1990, p. 7.

주목할 점은 이미 위에서도 언급되었듯이, 서류거래임에도 불구하고 CFR과 CIF의 발전 형태로서 선하증권의 규정을 하면서 CFR과 CIF에서 규정하고 있는 선하증권의 구비요건이 CPT와 CIP 규정에는 Incoterms 1990에서와 같이 없었고, 서류표현 역시 동일하였다. 그러나 Incoterms[®] 2010 A.8의 경우 C-rules의 경우 규정을 모두 통일시켰다. 다행한 일이나 Incoterms 2000 CFR과 CIF A.8 규정에 운송 중의 매각과 관련한 규정인 “…… to a subsequent buyer(the negotiable bill of lading)……”에서 “(the negotiable bill of lading)”의 표현이 삭제되었다.

물론 B/L 이외의 서류의 경우에도 전매가 가능할 수 있지만 이는 B/L의 법적 성격에 근거한 것이 아닌 당사자들의 사용방법에 따른 현실일 뿐이다. 따라서 B/L의 법적 성격에 입각한 운송 중에 매각한 서류의 경우를 위해서 “(the negotiable bill of lading)”의 내용이 반드시 필요함을 주장한 바 있다.²⁰⁾

3. 전통적인 서류거래유형으로서의 해상(내수로 포함)운송 전용형태인 CIF

1936년 제정된 이래 줄곧 Incoterms의 중요한 정형거래형태로 규정의 큰 변동 없이 활용되어온 CIF는 FAS, FOB, CFR과 더불어 오랜기간 동안 대표적인 서류거래 유형으로서 해상(내수로 포함)운송 전용형태로 활용되어 오다 Incoterms[®] 2010에서는 해상 및 내수로 전용거래 유형으로 분류되었는바, 중요한 규정의 변경은 FOB, CFR과 더불어 오랫동안 견지해온 선적의 개념이 “선측난간 통과”(pass the ship’s rail)에서 “본선인도”(on board)로 변경된 점 외에는 큰 변동이 없다.

III. CIP · DDP · CIF 규정상의 문제점과 대안적 해결

제2장 CIP, DDP, CIF의 변천과정에서 언급하였듯이 제정과 개정의 주요근거가 여러 가지 요인이 있겠으나 당대의 관행을 최대한 반영하고 금후의 관행의 변화를 예측한 것의 반영이라 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 다음과 같은 문제점이 제기될 수 있는바 그 문제점과 대안을 제시하면 다음과 같다.

20) 오세창, “Incoterms[®] 2010 Rules의 문제점과 대안”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011, p. 45.

1. Incoterms® 2010 공통사항인 매수인의 물품수령 규정(B.4)

전 Incoterms B.4의 경우 물품의 인도와 수령에 관해 현재완료형을 사용하고 있는 이유가 무엇인가에 대한 질문을 던질 수 있는바, 전 Incoterms rules의 B.4의 공통적인 성격으로 인도와 수령과 관련하여 현재완료형을 사용한 것은 다음과 같은 이유이다.

인도는 약속된 장소에서 약속된 기간내라면 매도인의 사정과 선박회사의 사정에 따라 약정된 물품을 일괄 또는 수회에 걸쳐 인도하면 되기 때문에 A.4에 의하면 현재완료형을 사용하고 있으나, 인도의 중요한 국제통일상관습인 Incoterms가 인도에 따른 위험·비용·기능 즉, 책임 한계를 당사자 간에 분명히 하는 규정이기 때문에 각 rule상의 A.4의 인도규정에 따른 위험과 비용 그리고 기능의 한계, 특히 위험과 비용의 책임한계를 분명히 하기 위한 그 시발점으로 개품을 포함한 전량의 인도완료를 중심으로 하고 있다.

2. CIP A.3, A.8, DDP B.4

1) CIP

(1) A.3

보험규정의 경우, 강한 의지가 필요한 보험회사의 “선정요건”, “추가보험요건”과 달리 “부보금액”, “계약통화”, “보험기간”까지 “must” 대신 “shall”의 표현을 사용하고 있는 이유에 대해서는 다음과 같을 것으로 보인다.

보험금액과 계약통화 그리고 보험기간에 관해서도 기본적인 즉, 최소한 요건을 요구하고 있으나 이들 사항 역시 사전 합의가 없다면 이들 사항은 매도인의 권한이며, 보험회사의 사정, 국가의 보험정책, 매수인의 요청 등에 따라 이들 사항이 달라질 수 있기 때문에 ICC(Institute Cargo Clauses: 협회적하약관) (C)조건을 전제로 이렇게 해달라는 강한 의지의 표현, 또는 ICC (C)조건에 따라 수반하는 보험금액, 계약통화, 보험기간 역시 매도인의 권한이나 최소한의 요건으로 규정과 같이 해달라는 강한 의지의 표현으로 볼 수 있다. 그러나 현실적으로 계약서나 L/C를 통해 사전에 합의하고 있다.

(2) A.8

왜 서류거래이면서 CPT와 CIP의 A.8의 첫째 문장과 둘째 문장의 표현에 차이가 있는가. 다시 말해서 CPT·CIP와 CFR·CIF의 첫째 문장과 둘째 문장을 보면, 서류거래로 중요한 운송서류에 관해 규정하고 있으면서 표현상에는 차이가 있는가, 그리고 A.8상의 “if customary or at the buyer’s request”와 “if agreed or customary”는 어떤 차이점이 있는가에 대한 질문에 대하여 이전의 논문을 통해 규명한 적이 있으나,²¹⁾ 미진하여 재규명을 해보고자 한다.

제공서류의 형태와 관련하여 CFR이나 CIF와 같이 “지체 없이”라는 표현 대신 CPT와 CIP A.8에서 “관례 또는 매수인의 요청에 따라”라는 표현은 권리증권인 B/L을 제외한 서류의 경우 굳이 이 서류들 없이도 물품의 수령이 가능하고 운송방법에 따른 관례 또는 매수인의 요청에 따라 발급되는 서류가 다양하다는 의미와 관례 또는 매수인의 요청에 따라 B/L일수도 있음을 의미한다. B/L을 포함한 기타 운송서류들 역시 운송계약의 증거와 물품수령증의 기능을 하고 있음을 알아야 한다. 이러한 의미의 표현이 둘째 문장의 첫째 절²²⁾로 표현되어 있으며, 이는 전통적으로 복합운송서류들이 가지는 법적인 성격이다.

그러나 CIF와 CFR과 같이 “unless otherwise agreed” 대신 합의나 관례라면 권리증권인 B/L의 발급이 가능함을 권리증권의 성격과 함께 설명하고 있음이 둘째 문장 둘째 절이다. 이렇게 볼 때, 권리증권인 B/L의 발급을 전제한 CFR이나 CIF의 A.8의 첫째 문장 및 둘째 문장과 달리 CPT와 CIP의 A.8의 첫째 문장 및 둘째 문장의 경우 원칙은 복합운송서류이나 합의 또는 관례에 따라 B/L의 발급이 가능함을 규정하고 있다. 이 경우 “합의하거나 관례라면”은 첫째 문장의 “매수인의 요청”을 전제로, 그렇게 하는 것이 관례라면의 의미와 사전에 당사자들이 합의하는 경우이다. 따라서 이 경우 전자는 사전합의를, 후자는 “매수인의 요청”을 필수 전제로 하고 있다고 볼 수 있다.

다시 말하면, 첫째 문장상의 “if customary or at the buyer’s request”의 표현은 CPT나 CIP와 같은 복합운송의 경우 발행되는 서류는 원칙적으로 운송서류 없이도 본인임이 입증된다면 물품을 수령할 수 있다. 그러나 운송서류를 발급하는 것이 관례로 되어 있고, 또는 매수인이 요청한다면 권리증권은 선하증권을 비롯한 다양한 서류를 발급해서 제공해야 함을 위한 표현으로 볼 수 있다.

그리고 둘째 문장상의 “if agreed or customary” 표현은 다시 한번 CPT나 CIP 하에

21) 오세창, 전제서, pp. 47-8.

22) CPT, A.8. “This transport documents must cover the contract goods and be dated within the period agreed for shipment.”

서 발행되는 서류로 원칙적으로 유통불능서류이나 당사자들이 유통가능서류로 발급하기로 합의할 경우의 표현이 “if agreed”이고, 후자의 표현 “or customary”는 매수인의 요청에 따라 그렇게 하는 것이 관례이고 관례적으로 유통불능서류를 유통가능서류로 발행하거나 관례에 따라 당연히 선하증권이 발행되는 경우에 해당하는 표현으로 볼 수 있다. 이러한 표현(if agreed or customary)이 L/C 등을 통해 실제 이루어진다면 당연히 또는 관례에 따라 유통가능증권인 권리증권의 기능이 가능함을 이하 표현이 규정하고 있고, 앞의 표현은 복합운송서류를 포함한 선하증권이 공통으로 가지는 성격을 일반적으로 표현하고 있는 것으로도 볼 수 있다.

따라서 CPT나 CIP A.8상에 이러한 표현은 CFR과 CIF A.8상의 권리증권의 발급과 관련한 표현인 “unless otherwise agreed”에 대체하는 표현, 즉 권리증권이 발급될 수 없음에도 권리증권의 발급의 길을 여는 표현으로 볼 수 있다. 다시 말해서, CFR과 CIF의 경우 달리 합의가 없다면 당연히 권리증권이 발급됨을 전제하는 표현이 “unless otherwise agreed”라면, CPT나 CIP의 경우 CFR이나 CIF에서는 당연히 발급되는 것이나 CPT나 CIP 하에서는 당연히 발급될 수 없는 권리증권의 발급을 가능하게 하는 표현이 “if agreed or customary”의 표현이다. 따라서 CFR이나 CIF 하의 “unless otherwise agreed xxxxxx”의 임의규정(default rule)을 “if agreed or customary” 표현이 대체함으로써 CFR과 CIF A.8상의 “unless otherwise agreed” 이하의 표현은 이러한 권리증권의 발급을 가능하게 하는 계약 내지 합의 규정의 표현으로 전환됨을 의미한다.

그러나 현실적으로 이러한 합의 내지 요청은 offer나 계약서상의 대금지급이 L/C에 의한 경우 L/C하에 발급되는 서류 가운데 운송서류 표현에서 반영되고 있다.

그러나 복합운송서류와 선하증권의 법적 성격을 생각한다면 양 서류들이 공통으로 가지는 운송계약의 증거와 물품의 영수증을 의미하는 표현 다음에 즉, “if agreed or customary” 이하의 표현을 “... enable the buyer to claim ... destination and if agreed or customary enable to the buyer to sell ...”로 그 위치를 변경하면 바람직할 것으로 보인다.

2) DDP B.4

Incoterms의 양측인 EXW B.4에는 “when A.4 and A.7 ...”의 표현으로 되어 있는데, DDP B.4에는 “... when ... A.4”로 규정되어 있어 A.7이라는 표현이 빠져 있는 바, 그 이유가 어디에 있는지에 대해 다음과 같다고 여겨진다.

D-rules의 경우, A.7의 내용이 동일한 바, 동 내용에 의하면 매수인이 물품을 수령하는데 필요한 모든 조치를 취할 수 있도록 시간적으로나 내용적으로 충분한 사

항을 사전에 허용하였기 때문에 D-rules B.4의 경우 rule의 성격에 따라 인도와 그리고 인도와 수령과 관련한 통지에 현재완료를 사용함으로써 시간이라는 개념을 강조한 EXW B.4와 달리 도착지 인도 장소 내지 지점에서 A.4에 따라 인도완료 시 물품을 수령하도록 하는 인도와 수령시기의 일치를 강조하고 있다. 이는 도착지 인도 장소의 고려와 장거리 운송에 대한 일체의 책임 즉, 물품에 관한 모든 위험과 비용을 부담하고 있는 매도인의 배려차원이라 할 수 있다.

그러나 EXW의 경우 이러한 인도와 수령의무가 끝난 후에 일어나고, 매도인의 거소에서 인도가 이루어지기 때문에 이러한 배려의 필요성이 거래조건 자체와 관련해서 볼 때 상대적으로 필요 없고 그 대신 인도와 이와 관련한 수령을 위한 시기의 통지가 더 중요하다고 보기 때문이다. 따라서 다른 rules의 B.4도 역시 이런 차원 즉, 조건의 성격 자체를 잘 이해한다면 B.4의 규정을 이해할 수 있다.

3. 연속매매와 관련한 CIF A.5, B.5, A.8

연속매매가 가능한 해상전용거래유형 가운데 전형적인 서류거래 형태인 CIF의 안내문과 A.3, A.4의 규정은 기적품(float goods)을 전제로 한 규정이다. 동 규정에 따라 A.8의 규정이 기적품 거래에서도 그대로 적용된다고 볼 수 있는가, 그리고 위험의 이전에 관한 A.5와 B.5의 규정이 그대로 적용된다고 볼 수 있는가에 대한 질문에 대해 그 이유는 다음과 같다고 볼 수 있다.

우선 기적품에는 다양한 상품이 있을 수 있다. 예컨대 임박한 계약타결, 체결되면 즉시 선적을 요구하는 경향, 그리고 선박이 격월로 취항을 하는 경우 취항주기에 맞추어 물품을 선적하였으나 계약이 성립되지 아니한 경우의 물품, 수산물과 같은 원양어선에 의하여 선상에서 생산되어 저장되는 물품, CIF하의 물품으로 운송 중에 전매될 경우의 물품, 신속한 서비스와 선박경영 상의 문제를 고려하여 용선을 통해 선박에 일괄 적재되는 일차상품의 경우와 같이 선적한 후 체결된 계약에 따라 매각되는 연속매매를 위한 물품 등 다양한 기적품이 있을 수 있다. 이런 경우 CIF하의 물품의 운송 중 매각은 전매이고 기타 물품의 경우 운송 중 매매 즉, 매각이 된다.

기적품과 위험이전에 관해 Incoterms 2000에는 다음과 같이 규정되어 있었다.²³⁾ 물품이 해상에 있는 동안에 매각되는 경우가 있는 바, 이 경우 “afloat”(기적)이라는 말이 C-terms 다음에 추가되는 경우가 상품거래에서 일어나고 있다. 그런데 CFR과

23) Incoterms 2000, Introduction, 9. The Terms, 9.3.

CIF 조건에 의하면, 물품의 멸실과 손상위험은 매도인으로부터 매수인에게 이전해 있기 때문에 해석상의 어려움이 제기될지 모른다. 이런 경우 하나의 해석가능성은 매도인과 매수인간의 위험분담에 관해 CFR과 CIF 조건의 일반적인 의미를 유지하는 것이다. 이는 계약의 효력이 발생한 때에 이미 발생한 사건의 결과를 매수인이 책임을 져야 함을 의미한다. 또 다른 해석의 가능성은 위험이전을 계약이 체결된 시기에 일치시키는 것이다. 전자의 가능성은 매우 실질적일 수 있다. 왜냐하면 물품이 운송되고 있는 동안에 물품의 상태를 확인한다는 것이 대개 불가능하기 때문이다. 이런 이유에서 CISG 68조24)는 “상황이 분명한 경우 운송계약을 구체화한 서류를 발급한 운송인에게 물품이 교부된 때 위험은 매수인에게 있음”을 규정하고 있다. 그러나 “매도인이 물품의 멸실이나 손상되었음을 알았거나 당연히 알았으면서도 매수인에게 이러한 사실을 고지하지 아니한 경우”에는 이러한 원칙에 예외를 인정하고 있다.

이렇게 볼 때, “afloat”이라는 말이 추가된 CFR이나 CIF 조건의 해석은 매매계약에 적용되는 준거법에 좌우될 수밖에 없다. 이에 대비하여 당사자들은 준거법과 이 법에 따라 이루어진 개정방안을 확인해두는 것이 바람직하다. 그러나 이렇게 하는 것이 의심스러운 경우 당사자들은 자신들의 계약서상에 이 문제를 명시해두는 것이 바람직하다.

이에 대하여 논자는 다음과 같이 주장한 바 있다.

Incoterms 1990과 같이 Incoterms 2000에서도 서문 9.3 C-terms 여덟째 줄에서 기적품거래에 대하여 운송 중에 물품의 매입이 상품거래에서 일어나고 있음을 전제하고, 이 경우 물품의 멸실 또는 손상위험의 책임에 대하여 CISG의 규정 제시와 함께 두 가지의 가능성을 제시하면서 이에 대해 당사자들 간의 계약서상의 명시규정의 필요성을 강조하고 있다.

이는 기적품거래는 C-terms 하에서 가능하고, C-terms의 규정이 그대로 적용되거나 물품의 멸실 또는 손상위험에 대해서만은 당사자들 간의 합의의 필요성을 요구하고 있는 것으로 볼 수 있다. 그러나 기적품거래가 오래 전부터 관행화되어 있는 영국과 같은 나라를 제외하고는 기타 국가에서는 기적품거래에 대해 생소할 수 있다. 따라서 기적품거래가 무엇이며, 어떤 경우에 이 거래가 가능하며, 왜 이 거래가

24) The risk in respect of goods sold in transit passes to the buyer from the time of the conclusion of the contract. However, if the circumstances so indicate, the risk is assumed by the buyer from the time the goods were handed over to the carrier who issued the documents embodying the contract of carriage. Nevertheless, if at the time of the conclusion of the contract of sale the seller knew or ought to have known that the goods had been lost or damaged and did not disclose this to the buyer, the loss or damage is at the risk of the seller.

필요하고, C-terms에만 이 거래가 가능하며, C-terms하의 기적품거래의 경우 C-terms의 규정적용에 따른 문제점을 체계적으로 서문이나 공식안내서 상에 설명할 필요가 있다. 이러한 내용이 현재로서는 서문이나 공식안내서상에서 발견할 수 없는 바, 이는 최대공약수 관행이자 널리 보급되고 있는 국제무역관행이며, 사실과 사실의 인정의 양면적 성격이자 국제무역의 자율규제이며, 상인들의 편리를 제공하는 역할을 하는 Incoterms의 기능을 퇴색시키는 결과를 초래할 수가 있다.

Incoterms[®] 2010과 관련하여 Ramberg 교수는 다음과 같이 주장하고 있다. Incoterms rules는 운송 중에 물품의 매각을 위한 조건을 규정하고 있지 아니하다. 그러나 현실적으로 CFR이나 CIF가 종종 운송 중에 매각을 위한 조건으로 사용되고 있다. 이 경우 매도인이 운송인과 운송계약을 체결할 경우 매도인은 Incoterms rules A.8에서 알 수 있듯이 첫 번째 매매당사자간의 매매계약을 위해 사용될 수 있는 선하증권을 취득할 것이다. 그러나 매수인은 두 번째 계약에서 매도인으로 변신하여 제2의 매수인에게 똑같이 선하증권을 인도할 것이다. 운송 중에 후속매매계약은 물품이 항해 중에 있고, 물품의 상태에 관해 아무것도 확인할 수 없는 상태에서 계약체결 시에 매도인으로부터 매수인에게 위험이 이전하게 된다.

따라서 이런 경우를 대비하여 CISG 68조는 물품이 운송인에게 인도된 때 위험이 이전하는 것으로 당사자들이 의도하는 것을 운송계약으로부터 추정할 수 있음을 규정하고 있다. 그렇다면 매수인은 운송서류의 발급자를 상대로 자신의 소송권을 통해 보호받을 수 있다.

이런 방식으로 CFR과 CIF는 운송 중에 있는 물품의 매각을 위해 사용하기에 역시 적합하다. 이에 대비하여 Incoterms[®] 2010 Rules의 문제점과 대안, 2010 rules CFR과 CIF A.3의 규정과 안내문은 연속매매(string sales: multiple sales down a chain)가 이루어질 때 일어나는 것을 분명히 하기 위하여 변경되어 이미 선적된 물품의 “조달”(procure)을 인정하고 있다.²⁵⁾

이러한 Ramberg 교수의 주장에 대한 논자의 주장은 다음과 같다. 우선 운송 중의 매각에는 기적품의 매각과 전매가 포함된다. 전자는 이미 선적된 물품을 운송 중에 구입자를 물색하여 매각하는 경우가 전형적인 경우이고, 후자는 구입자가 운송 중에 제2의 구입자에게 매각하는 경우이다.

Incoterms 1990과 Incoterms 2000에는 전형적인 서류매매형태인 CIF하에서 가능한, 그러나 기적품을 구입하거나 기적품을 구입할 수가 없었다는 사실을 입증할 의무가 없는²⁶⁾ 기적품(afloat goods)의 표현이 서문에 있었으나 규정에는 반영되지

25) J. Ramberg, *op. cit.*, p. 31.

26) C. M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 7th ed., London: Stevens & Sons, 1980, p. 36.

못하였고 A.8의 규정은 전매에 대한 규정만이 있었다.

그러나 Incoterms[®] 2010은 서문과 안내문에서는 기적품을 상품(commodities)의 연속매매(string sale, sale down a chain)에 국한하였고, 이와 관련하여 “procure”를, A.3과 A.4에는 연속매매를 위한 운송확보와 물품의 확보를 위해 “procure” or “procuring”의 표현을 각각 사용하고 있다. 그러나 A.8의 규정은 전통적인 후속매수인에게 매수인이 매각에 따른 권리의 이전을 위한 전매의 규정만 나와 있다. 따라서 운송 중에 있는 물품의 전매나 매각을 위해 현재의 A.8의 규정을 “…… the buyer(the seller) to sell the goods to transit by the transfer of the document(the negotiable bill of lading) to a subsequent buyer(the buyer), or by notification to the carrier.”로 변경해야 한다.

그리고 운송 중에 매각되는 물품의 위험이전에 관해 CIF를 포함하여 해상전용거래 유형의 A.5, B.5에는 규정이 없다. 따라서 현재로서는 CISG 68조의 규정이 원용될 수 있으나 규정만으로는 운송 중 매각되는 물품의 위험이전에 관한 완벽한 대비책이 되지 못한다. Williston 교수는 기적품에 대비한 위험이전에 관해 운송 중에 있는 물품의 위험은 분명한 의사가 없는 한 매수인에게 있음이 분명함을 주장하고 있다.²⁷⁾ 따라서 현 규정에 의존하지 말고 운송 중에 매각되는 물품에 관해서는 당사자들 간에 별도의 대비책이 있어야 한다.

IV. 결 론

이상에서 Incoterms[®] 2010 CIP, DDP, 그리고 CIF 규정상의 문제점과 그 대안을 제시하였는바, 본 논문의 결론은 다음과 같다.

첫째로, Incoterms의 역사가 80년의 역사를 가지고 있다면 시대의 변화에 따라 정형조건과 그 규정의 변화가 불가피한 바, 이에 관한 체계 있는 연구와 깊이 있는 연구가 필요하며 이를 근거한 미래지향적 보편규정을 제안하기 위해 ICC를 중심으로 각종 통일관습의 제정사의 연구가 필요하다.

둘째로, Incoterms[®] 2010 규정의 경우 Incoterms 2000보다 세련되고 체계적이고 단순하면서도 명확화를 시도하였고 실제 그런 점이 많이 보인다 해도 UNCITRAL의 협약과 달리 표현상의 문제로 인해 여전히 해석상 오해의 여지를 남겨, 나라마

27) S. Williston, *The Law Governing Sales of Goods at Common Law and under the Uniform Sales Act*, Rev. ed., New York: Baker, Voorhis & Co. Inc., 1948. p. 227.

다, 상인들마다 다양하게 해석할 수 있어 이로 인해 오해와 그로 인한 분쟁의 소지가 여전히 존재하고 있다. 따라서 지속적인 연구를 통해 ICC 본부와 업계에 제안 내지 보급시킬 필요가 있다. 예컨대 CIP A.8의 경우 서류거래형태로서 해상전용조건인 CIF의 A.8의 규정과 상당히 차이가 있다. 거래유형의 성격상 불가피하다면 그에 따른 해석상에 오해가 없도록 가능한 한 분명하게 해설을 할 필요가 있다.

셋째로, 과거 Incoterms와 달리 Incoterms[®] 2010은 상당한 심혈을 기울였다고 하나, 시제에 관한 표현, 조동사의 사용, 거래유형의 특성을 강조하는 표현의 경우, 이 자체가 위험과 비용의 분기점 내지는 책임한계, 거래의 속성을 분명히 하기 위한 것으로 이해하나 이에 대한 명확한 해설이 없어 이 또한 모두가 소홀히 취급하기가 쉽고 문제가 되었을 때는 분쟁의 소지를 낳을 수 있기에 이에 대한 명확한 해석이 있어야 한다.

넷째로, 이미 Incoterms 2000 서문을 통해 중요용어에 대한 설명이 되어 있어 규정의 이해에 도움을 주었다. Incoterms[®] 2010의 경우 용어의 해설 역시 도움이 되는 것이지만 Incoterms 2000상의 용어의 해설 역시 지속적인 안내가 필요한 것이 있다. 이런 경우 계속적인 안내가 필요하다. UCC의 경우 각 부마다 그 부의 규정을 이해하는데 필요한 주요한 용어의 정의를 하고 있듯이, 비단 Incoterms 뿐만 아니라 UCP 등도 마찬가지로 규정들의 이해에 도움이 되는 중요용어인 경우 계속 규정하여 활용하는 자들에게 도움을 주어야 한다.

다섯째로, Incoterms Guide Book을 발간할 때는 UNCITRAL의 Official Record or Report와 같이 제정 또는 개정과정의 내용을 포함하여 최종초안의 경우 보고서를 통해 업계나 연구자들로 하여금 현장 활용과 연구에 실제 도움을 주어 오해가 없도록 할 필요가 있다.

여섯째로, Incoterms의 제정 이래 오랜 기간동안 세계무역에 크게 기여해온 정형 거래유형으로 해상전용유형인 FAS, FOB, CFR, CIF의 경우 연속매매를 인정하면서도 이를 규정상에 완벽하게 반영하고 있지 못하고 있다. 특히, 서류매매의 전형적인 유형인 CIF의 경우 A.5, B.5와 A.8의 규정의 경우 현재로서는 매매계약서상에 위험이전에 관해 명시하거나 명시가 없을 경우 CISG 68조를 원용할 수밖에 없는 실정이다. 그리고 운송 중에 매각의 경우 현 규정을 원용할 수 있으나 반드시 추후에 전매와 매각에 대비한 개정이 필요하다.

참 고 문 헌

- 김희길, “Incoterms[®] 2010의 보험계약조항에 관한 고찰”, 무역상무연구 제53권, 한국무역상무학회, 2012. 2.
- 박남규, “Incoterms 2010과 CISG”, 무역상무연구 제49권, 한국무역상무학회, 2011. 2.
- 오세창, “Incoterms[®] 2010 Rules의 문제점과 대안”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011. 8.
- _____, 국제무역관습법, 서울: 동성사, 1990.
- 오세창·조현정·박성호, Incoterms[®] 2010 무역실무적 해설, 서울: 두남, 2013.
- 新堀總, 國際統一賣買法, 東京: 同文館, 平成 3年.
- Goode, R., *Contract Law*, 3rd ed., Penguin Books, 2004.
- ICC, *Guide to Incoterms*, Paris: ICC Services S.A.R.L., 1980.
- ICC, *Incoterms 2000*, Paris: ICC Publishing S.A., 1990.
- Jiménez, Guillermo, *Export-Import Basics*, ICC Publishing, S.A., 1997.
- Murray, C., D. Holloway, and D. Timson-Hunt, *Schmitthoff's Export Trade*, 11th ed., London: Sweet & Maxwell, 2007.
- Ramberg, J., *Guide to Incoterms 1990*, Paris: ICC Publishing S.A., 1991.
- _____, *ICC Guide to Incoterms 2010*, Paris: ICC Services Publication, 2010.
- Sasson, D. M., *CIF and FOB Contracts*, 4th ed., London: Sweet & Maxwell, 1995.
- Schmitthoff, C. M., *Schmitthoff's Export Trade*, 7th ed., London: Stevens & Sons, 1980.
- Van Houtte, H., *The Law of International Trade*, 2nd ed., London: Sweet & Maxwell, 2002.
- Williston, S. *The Law Governing Sales of Goods at Common Law and under the Uniform Sales Act*, Rev. ed., New York: Baker, Voorhis & Co. Inc., 1948.

ABSTRACT

A Study on the Provisions of the CIP·DDP·CIF in the Incoterms® 2010 Coping with Their Problems and Alternatives

Se-Chang OH · Sung-Ho PARK

International Commercial Terms, known as “Incoterms”, are internationally accepted terms defining the responsibilities of exporters and importers in the arrangement of shipments and the transfer of liability involved at various stages of the transaction. The latest version of Incoterms rules were revised in 2010, so called Incoterms® 2010 which is the eighth set of pre-defined commercial terms published by the International Chamber of Commerce (ICC) in 1936. It has been already past 5 years since Incoterms® 2010 became effective January 1, 2011. At this point, we should examine the latest version of Incoterms whether the rules are not satisfied with the practical commerce because the customs and practices of commerce change constantly.

The main purpose of this article is to seek a difference between the present commercial customs and practice and the rules of Incoterms® 2010. In addition, if there is any difference between them, an alternative resolution would be suggested.

This article exercises the process of transition of the Incoterms rules, especially CIP, DDP, and CIF among 11 rules of Incoterms® 2010. Then this article provides some feasible alternatives to attempting to resolve some regulation problems of CIP, DDP, and CIF in the Incoterms® 2010. For examples, the practical meaning is different between “if customary or at the buyer’s request” and “if agreed or customary” in CIF and CIP, especially a negotiable documentary being used. Furthermore, the interpretation of transfer of risks on the afloat goods in string sales in CIF term.

Keywords : Incoterms, CIP, CIF, DDP, Afloat Goods, String Sales