

# 改正 인코텀즈(INCOTERMS 2000)의 主要特徵과 實務適用上의 留意點\*

徐 正 斗\*\*

- 
- I. 序 言
  - II. INCOTERMS의 意義와 發展
  - III. 'INCOTERMS 2000'의 主要特徵
  - IV. 結 言 - 實務適用上의 留意點
- 

## I. 序 言

인코텀즈(Incoterms)는 國際物品賣買에 불가결한 定型去來條件들에 있어서 거래당사자의 상대적 의무에 대한 불확실성을 해소하기 위하여 國際商業會議所 (ICC)가 마련한 표준관습인 '定型去來條件의 解釋에 관한 國際規則'을 말한다.

인코텀즈는 그것이 어떠한 강행법규가 아님에도 불구하고, 오늘날 세계 무역상인들의 汎世界的인 認定을 받고 있다. 이는 인코텀즈 자체의 便利性뿐만 아니라 국제적인 普遍性和 거래당사자간의 衡平性を 바탕으로 하여 확립된 전통적인 표준상관습을 규정하고 있는 것이기 때문이다.

ICC가 1936년 인코텀즈를 제정한 이래 무역환경의 시대적인 변화에 따라, 이 규칙은 정기적으로 개정·추보되어 왔다. 특히 1990년 인코텀즈가 시행된 후 世界貿易機構(WTO)의 출범을 계기로 自由貿易地帶의 확대, 국제무역에서의 電子通信文의 사용증가와 運送技法의 현대적인 발달에 맞추어 국제상관습과 관련법규들에 있어서도 상당한 변화가 진행되었다.

---

\* 本 研究는 1999年度 湖原大學校 校內學術研究造成費의 支援에 의한 것임.

\*\* 湖原大學校 經濟通商學部 副教授.

대표적으로 賣買契約에 관련된 국제법규로서 '國際物品賣買契約에 관한 유엔協約'(1980)이 1988년부터 효력을 발생하고, '國際商事契約에 관한 UNID-ROIT 原則'(1994), 'UNCITRAL 標準電子商去來法'(1996) 등의 제정과 '改正美國外國貿易定義'(1990)의 개정이 이루어졌다.

매매계약에 부수하는 貿易決濟法規로서 '貨換信用狀 統一規則 및 慣例'(1993), '推尋統一規則'(1995), '美國統一商法典-信用狀'(1995) 등의 개정과 '信用狀 代金補償 統一規則'(1995), '獨立保證書와 保證信用狀에 관한 유엔協約'(1995) 등의 제정이 이루어졌다.

또 運送·保險法規로서 '海上貨物運送狀과 電子式 船貨證券에 관한 CMI 規則'(1990), '複合運送書類에 관한 UNCTAD/ICC 規則'(1992) 등의 제정과 '共同海損 요크-엔트워프 規則'(1994)의 개정이 이루어졌으며, 또 최근에는 國際商事仲裁法規로서 'ICC 仲裁規則'(1998)의 개정이 있었고, '外國仲裁判정의 承認과 執行에 관한 유엔協約'(1958)의 개정도 추진되고 있다.

ICC는 2000년 인코텀즈가 이러한 변화된 貿易慣習과 조화를 이루고, 이를 보다 명료하고 정확하게 반영하기 위하여 모든 상거래분야 전문가들의 意見과 사용자들에 대한 철저한 調査結果에 따라 개정작업을 진행시켰으며, 따라서 이번 인코텀즈는 어느 때보다 전세계 무역상인들의 많은 반응을 총합시켰다.

따라서 본고는 개정 인코텀즈의 사용자들에게 이해를 돕기 위하여 인코텀즈의 概念과 目的 및 適用範圍, 그리고 인코텀즈의 制定과 改正의 시대적인 배경을 알아 보고, 개정 'Incoterms 2000'의 최종안이 발표되기까지의 주된 改正理由와 特徵 및 構成體系를 요약하였으며, 또 2000년 1월 1일부터 시행되고 있는 개정 인코텀즈의 실무적용상 留意點을 지적하고자 한다.

본고는 궁극적으로 실무가들에게는 정형거래조건을 둘러싼 貿易紛爭의 원인을 제거하고 그 豫防策을 강구할 수 있도록 하며, 나아가 법조계와 연구가들에게도 정형거래조건에 관한 하나의 충실한 參考資料가 되기를 바란다.

끝으로 본고는 ICC 인코텀즈 개정작업부에서 제공된 관련문서들과 'Incoterms 2000'(Publication No. 560)을 중심으로 하였으며, 'Guide to Incoterms 1990'(Publication No. 461/90) 등의 선행자료들을 참고로 하여 논자가 그 집필에 참여한 바 있는 ICC 韓國委員會의 해설서인 '인코텀즈(Incoterms) 2000'(1999. 12. 10)에 바탕을 두고 작성되었음을 밝혀 둔다.

## II. INCOTERMS의 意義와 發展

### 1. Incoterms의 意義

#### (1) Incoterms의 概念

무역거래는 매도인과 매수인의 상호 합의에 의한 物品賣買契約에서 시작되므로 당사자의 義務事項은 여러 가지로 구성될 수 있다. 그러나 이러한 의무사항을 매번 계약시에 일일이 合意한다는 것은 상당히 번거롭고 부정확할 수 있다. 따라서 상인들은 오래 전부터 FOB(본선인도)나 CIF(운임·보험료포함인도) 조건과 같은 定型去來條件을 사용하여 이러한 불편을 극복해 왔다.

여기서 ‘定型去來條件’(trade terms)이라 함은 물품이 매도인으로부터 매수인에게 이르기까지 運送과 輸出入通關을 비롯하여 모든 費用과 危險負擔의 당사자를 구분해 주는 국제매매계약의 주요소를 말한다.<sup>1)</sup> 그런데 이러한 定型去來條件도 당사자들의 국가나 지역별로 商慣習과 法體系가 달라 종종 그 해석상의 오해와 분쟁이 야기되기도 하였다.

이에 ICC (International Chamber of Commerce : 국제상업회의소)가 그 불확실성을 해소하기 위하여 1920년대부터 추진한 무역거래조건들의 해석에 관한 國際的인 標準規則을 이른바 ‘Incoterms’(= International Commercial Terms)라고 하며, 이 규칙의 공식명칭은 ‘International Rules for the Interpretation of Trade Terms’(定型去來條件의 解釋에 관한 國際規則)이다.<sup>2)</sup>

인코텀즈는 1936년에 제정된 후 무역환경의 변화에 따라 1953년, 1967년, 1976년, 1980년 및 1990년에 각각 개정·추보되어 왔다. 최근에는 關稅自由地帶의 확대, 무역거래에서 電子通信文의 사용증가, 運送慣習의 변화 등이 나타남에 따라, ICC는 지난 10년 동안 시행해 온 1990년 인코텀즈의 내용을 보다 단순·명료하게 개정하여 ‘Incoterms 2000’이라는 명칭으로 1999년 6월 21일에 이를 공표하였으며, 2000년 1월 1일부터 전세계적으로 시행하고 있다.

1) ICC, *Guide to Incoterms 1990*, Publication No. 461/90, 1991, p. 8.

2) 간혹 인코텀즈상에서의 특정한 거래조건을 지칭할 때에도 ‘Incoterm(s)’라는 표현을 사용하기도 한다.

## (2) Incoterms의 目的

무역거래는 법률, 제도 및 관습이 서로 다른 국가의 당사자들간에 이루어지므로 항상 賣買契約條件을 둘러싼 紛爭의 可能性을 내포하고 있다.

즉, 무역거래에 있어서 계약당사자들은 흔히 거래상대방 국가의 法律과 慣習을 잘 모르기 때문에, 각자 동일한 定型去來條件을 사용하면서 서로 다른 解釋을 한다면, 이로 인하여 당사자들간에는 각종의 誤解(misunderstanding)와 紛爭(disputes)이 야기될 수 있으며, 나아가 법원에 訴訟(litigation)을 제기하는 일도 발생할 수 있다.

따라서 국제무역의 去來條件과 商慣習을 통일시켜 무역거래에 있어서 계약 당사자들 사이에 발생할 수 있는 貿易紛爭을 豫防하고 특정거래조건에 대한 서로 다른 解釋으로 인한 不確實性(uncertainties)을 제거하거나 最小化시켜 무역확대를 도모해 나가야 할 필요성이 있다.

이에 인코텀즈는 계약당사자들에게 다같이 공통적으로 적용될 수 있도록 중립적이고 합리적인 國際規則을 제공함으로써 각국에 일반적으로 사용되고 있는 定型去來條件에 대한 相異한 解釋으로 인한 誤解와 摩擦, 기타 예견치 못한 危險要因을 제거 또는 경감하여 궁극적으로는 시간과 금전상의 浪費를 防止해 나가는데 目的을 두고 있다.<sup>3)</sup>

## (3) Incoterms의 適用範圍

인코텀즈는 컴퓨터 소프트웨어(computer software)와 같은 無形財를 제외하고, 有形財로서 매각되는 物品의 引渡에 관련한 계약당사자들의 權利와 義務에 관련된 사안에 한하여 적용된다.

즉, 인코텀즈는 物品의 賣買契約에 따른 賣渡人과 買受人間의 관계만을 규정하고 있으며, 기타 매매계약과 관련이 있는 運送, 保險 및 金融契約 등에 대하여는 적용되지 아니한다.<sup>4)</sup>

또 인코텀즈는 매도인이 物品을 매수인의 引渡受領에 적치, 교부 또는 引渡할 義務와 이에 따른 계약당사자들간의 危險과 費用分擔에 관하여 다루고 있으며, 나아가 인코텀즈는 物品의 輸出入通關, 포장, 매수인의 引渡受領 및 의

3) 인코텀즈 2000 서문 제1항 1문 내지 2문.

4) 동 서문 제1항 3문 내지 6문.

무이행의 證據提供 등의 의무에 관하여 다루고 있다.

그러나 인코텀즈는 매매계약에 따른 所有權의 移轉, 契約의 違反과 權利救濟 또는 義務免除의 사유 등에 관하여는 전혀 다루지 아니한다. 즉, 인코텀즈는 어떠한 표준거래조건을 삽입함으로써 어느 完전한 賣買契約에서 요구되는 契約條件을 모두 代替하고자 의도된 것이 아니다. 이러한 문제들은 매매계약상의 다른 規定과 準據法에 의하여 해결되어야 한다.

따라서 貿易契約書를 작성할 때에는 당해거래에서 어느 法律을 적용할 것인가에 관한 準據法(governing law) 조항을 명시적으로 合意해 두는 것이 중요하다. 물론 계약서에 準據法條項을 두지 아니하고 FOB 나 CIF 와 같은 船積地引渡條件을 사용한 경우에는 船積地國家의 법률이 우선하여 준거법으로 되며, 반면에 DES 나 DEQ 와 같은 到着地引渡條件을 사용한 경우에는 到着地國家의 법률이 우선하여 준거법으로 되는 것이 통례이다.

한편 인코텀즈는 定型去來條件의 해석을 위한 國際規則으로서, 그 자체가 국제적인 統一法이나 條約과 같은 수준의 強行力을 갖지 못하고, 이는 어디까지나 국제상업회의소에서 標準化한 여러 定型거래조건에 대한 범세계적인 解釋基準에 불과한 것이다. 따라서 인코텀즈는 각 국가에서 公式的으로 採擇하거나 法律에 의하여 적용되는 것이 아니라, 오직 계약당사자들의 상호 合意에 의하여 임의적으로 적용된다.

그러나 계약당사자들은 特定の 定型去來條件을 사용하여 계약을 체결하였다 하더라도, 이에 대한 각국에서의 相異한 解釋으로 인하여 예견치 못한 금전과 시간상의 損害를 입을 수 있다는 점에 유의하여야 한다.

결국 계약당사자들은 定型去來條件으로 계약을 체결할 경우 이에 인코텀즈를 적용하려면, 반드시 이 계약에 대한 解釋基準으로서 'Incoterms 2000'에 의하여 適用을 받는다는 사실을 명확히 기재하여야 한다.<sup>5)</sup>

예컨대 무역계약서상에 'Trade Terms : Unless otherwise stated, the trade terms under this contract shall be governed and interpreted by the Incoterms 2000.'이라는 등의 準據文을 두어 이를 확실히 하여야 한다.

5) 동 서문 제 3 항.

## 2. Incoterms의 制定 및 改正

### (1) 'Incoterms 1936'

근대무역이 시작된 이래 20 세기에 들어 세계무역거래의 관계당사자들 사이에서 각국의 法律, 言語, 慣習 등의 差異로 인하여 야기되는 貿易紛爭을 극소화하고 商慣習을 國際적으로 統一하여 세계무역을 확대·발전시켜 나가고자 하는 운동이 활발하게 전개되었다.

마침내 1920년에는 세계 35개국에서 참여한 상공인들의 모임인 國際商業會議所(ICC)가 프랑스 파리에서 創設되었으며, 특히 여기서는 세계 각국에서 통용되고 있는 定型去來條件의 解釋이나 適用이 서로 달라 무역업자들 사이에 오해나 紛爭이 빈발하고 결국 소송으로까지 번져 무역거래에 混亂과 지장을 초래하는 사례가 많다는 점에 대한 공감대가 형성되어 있었다.

따라서 ICC의 첫 사업은 동일한 定型去來條件에 대한 각국의 서로 다른 해석이나 적용에서 야기되는 오해나 紛爭을 豫防하고 국제무역을 확대·발전시켜 나가기 위하여 定型去來條件에 대한 解釋規則과 상업신용장의 거래규칙 등을 國際적으로 統一化시키는데 목표를 두었다. 특히 인코텀즈의 制定事業은 다음과 같은 단계를 거쳐 진행되었다.<sup>6)</sup>

첫째, ICC는 창설 원년부터 본부 내에 '定型去來條件委員會'(Trade Terms Committee)를 설치하고 각 국내위원회로 하여금 자국에서 통용되고 있는 定型去來條件에 관한 실태조사를 요청하고, 이를 1921년 제1회 런던 총회에 보고하도록 한 바 있다.

ICC 定型去來條件委員會는 이때 보고된 12개국의 調查報告書를 바탕으로 1923년에 '定型去來條件定義'(Trade Terms Definition)의 초판을 발간하였으며, 여기에는 ① FOR/FOT, ② FOB, ③ CIF, ④ Free Delivered 등의 네 가지 정형거래조건을 각각 定義하고 계약당사자의 權利와 義務에 관한 국가별 비교대조표가 수록되어 있었다.

둘째, ICC 정형거래조건위원회는 1929년에 다시 20개국의 국내위원회로부터 보고서를 받아 위 네 가지의 定型去來條件에 ⑤ FAS, ⑥ C & F를 추가하

6) 梁暎煥·吳元奭, 貿易商務論, 第6版, 法文社, 1999, p. 250.

여 여섯 가지의 '定型去來條件'(Trade Terms) 제 2 판을 발간하였다.

셋째, ICC 정형거래조건위원회는 위의 자료들을 바탕으로 1936년 1월에 '定型去來條件의 解釋에 관한 國際規則'(International Rules for the Interpretation of Trade Terms)의 원안을 기초하여 영국과 이탈리아 위원을 제외하고, 미국을 비롯한 25개국 위원들에 의하여 이 위원회의 制定草案으로 채택되었다.

이 초안은 1936년 6월에 ICC 執行委員會를 통과하고 'Incoterms 1936'이라는 명칭으로 공포되었다. 즉, 'Incoterms 1936'은 ① Ex Works(工場引渡), ② FOR/FOT(鐵道引渡), ③ Free(지정선적항 搬入引渡), ④ FAS(船側引渡), ⑤ FOB(本船引渡), ⑥ C&F(運賃包含引渡), ⑦ CIF(運賃·保險料包含引渡), ⑧ Freight or Carriage Paid to(運送費支給引渡), ⑨ Ex Ship(着船引渡), ⑩ Ex Quay(埠頭引渡), ⑪ Free or Free Delivered(지정목적지점 搬入引渡) 등의 11가지 定型去來條件에 대한 정의와 當事者義務를 조항별로 규정하고 있었다.

## (2) 'Incoterms 1953'

제 2 차 세계 대전 후 國際政勢의 변화에 따라 인코텀즈의 改正이 불가피하게 되었다. 따라서 ICC 정형거래조건위원회는 영국 국내위원회에서 작성한 인코텀즈 改正草案을 기초로 하고 기타 국내위원회의 意見을 수렴하여 1953년에 最終改正案을 확정하고, 이어 ICC 집행위원회의 승인과 동년 제 14 차 비엔나 총회를 거쳐 10월에 이를 'Incoterms 1953'으로 공포하였다.

중전의 인코텀즈에는 11 가지의 定型去來條件이 규정되어 있었으나, 이들 거래조건 중에 ① Free(지정선적항 搬入引渡)와 ② Free or Free Delivered(지정목적지점 搬入引渡) 등의 두 가지 조건은 서로 비슷하여 혼동하기 쉽고, 契約當事者의 義務에 대한 각국의 解釋이 너무 상이하여 統一된 基準을 설정하기 어려우며, 실제로 무역거래에 거의 사용되지 아니한다는 이유로 이를 삭제하였다. 따라서 개정된 'Incoterms 1953'은 모두 아홉 가지의 定型去來條件만을 규정하고 있었다.

## (3) 'Montreal Rules 1967' 및 'Supplement 1976'

1953년 개정 인코텀즈가 공포된 후에도 유럽에서는 東西陣營間의 冷戰이 격화됨에 따라 매수인이 수출국내에서 物品의 引渡를 수령하거나 매도인이 수입국내의 목적지점까지 物品을 搬入引渡하는 것이 어렵게 되자 인접국가의 國

境에서 약정품을引渡하는 계약방법이 성행하게 되었다. 이것이 바로 'Delivered at Frontier'(國境引渡) 조건이다.

또 제2차 세계 대전 후 국제경제의 부흥기가 끝나고 成長期로 넘어갈 무렵부터 유럽에서는 컨테이너나 팔레트에 의하여 單位化된 貨物運送이 시작됨으로써, 매도인이 輸入通關을 필하고 수입국내의 指定目的地까지 물품을 搬入하여 그 곳에서 매수인에게 인도하는 계약방법이 늘어나게 되었다. 이것이 바로 'Delivered Duty Paid'(關稅支給引渡) 조건이다.

이에 ICC 정형거래조건위원회는 위의 두 가지 거래조건을 수용한 인코텀즈의 改正을 검토하였다. 그러나 이들 조건은 모든 국가에게 사용되고 있는 것이 아니기 때문에 인코텀즈를 전면적으로 改正하지는 아니하고, 다만 1967년 제2차 몬트리올 총회에서 'Montreal Rules 1967'이라는 표제로 ① 'Delivered at Frontier'(國境引渡), ② 'Delivered Duty Paid'(關稅支給引渡) 등의 두 가지 거래조건을 인코텀즈에 追加·補完하였다.

그 후 1970년대에는 무역상품의 高級化와 점보제트기의 상용화로 航空貨物運送이 본격적으로 진행되자 航空運送에 있어서도 FOB 계통의 정형거래조건 사용이 점차 증가하게 되었으며, ICC 정형거래조건위원회에서는 이를 커버하기 위한 'FOB Airport'(空港引渡) 조건을 제정하여 追補한 이른바 'Supplement 1976'을 공표하였다. 따라서 당시 인코텀즈상에는 모두 12가지의 定型去來條件이 수록되어 있었다.

#### (4) 'Incoterms 1980'

1970년대 이후 國際運送市場에는 신속·편리하고 안전한 컨테이너를 이용하여 이른바 'Door to Door'(문전에서 문전까지) 운송을 위한 陸·海·空을 일관하는 複合運送方式이 등장하게 되었다. 그러나 複合運送體制에는 지금까지의 전통적인 해상운송관습만으로는 해결할 수 없는 많은 問題點이 제기되었으며, 따라서 운송관련의 國際規則과 協約들이 이를 수용할 수 있도록 대폭 改正되거나 새로 제정되었다.

ICC에서도 이러한 時代的인 變化에 맞추어 기존 인코텀즈상에서 內陸運送에만 사용하도록 고안되었던 ① 'Freight or Carriage Paid to'(DCP:運送費支給引渡) 조건을 컨테이너, 트레일러(trailer) 또는 페리(ferry) 등에 의한 'roll on-roll off' 방식의 複合運送에도 확대·적용할 수 있도록 수정하였다.

또 이와 동일한 목적으로 複合運送에 적합한 ② 'Free Carrier'(FRC: 運送人引渡)와 ③ 'Freight or Carriage and Insurance Paid to'(CIP: 運送費·保險料支給引渡) 조건을 신설하여 모두 14가지의 거래조건, 즉 EXW, FOR/FOT, FAS, FOB, C & F, CIF, EXS, EXQ, DAF, DDP, FOA, FRC, DCP, CIP 등으로 구성된 'Incoterms 1980'을 공표하였다. 이 때부터 컴퓨터 등에 의한 電信網의 사용을 감안하여 14가지의 각 조건마다 3자로 된 電信符號를 지정하였다.

#### (5) 'Incoterms 1990'

1980년대 이후 국제적으로 運送技法이 지속적으로 發展함에 따라 인코텀즈상의 일부 거래조건을 統合·再調整하여야 하였으며, 또 무역거래에 있어서 EDI (electronic data interchange: 전자자료교환) 방식이 새로 도입됨에 따라 이를 수용하고 사용자들의 便宜를 위한 고려가 필요하였다.<sup>7)</sup>

이에 ICC 商慣習委員會(Commercial Practices Commission)는 Hans de Vries 박사(네덜란드)의 주관하에 3년에 걸친 광범한 개정작업을 진행시켜 1989년 11월에 인코텀즈 改正案을 확정하여 13가지의 定型去來條件으로 구성된 'Incoterms 1990'을 공표하고, 이를 1990년 7월 1일부터 지금까지 시행해 왔다. 당시 改正의 주된 理由는 다음과 같다.

첫째, 1980년대 이후 EDI의 使用增加에 부응하여 계약당사자간에 船貨證券과 같은 유통성 운송서류뿐만 아니라 상업송장, 통관서류 또는 물품인도증거 등을 제공함에 있어서 EDI 通信文으로 대응할 수 있도록 이에 대한 法的效力을 종이서류와 동등하게 인정하고자 하였다.

貿易去來에 있어서 EDI 방식은 각종 종이서류 대신에 電子方式으로 관련자료를 교환하는 이른바 '종이 없는'(paperless) 거래방식을 말하는데, 이는 근래에 들어 무역거래에서 그 활용이 급증하였다. EDI 방식은 종이서류 방식에 비하여 迅速·正確하고, 費用이 절감되는 장점을 지니고 있다.

그러나 EDI 방식은 전세계의 어느 국가에서나 通用되고 있는 것이 아니며, 더욱이 종이서류에 의한 去來方式이 완전히 사라진 것도 아니기 때문에, 당시의 개정 인코텀즈에서는 전통적인 종이서류가 요구되는 조항마다 이와 함께 새로운 EDI 방식을 추가해 둬으로써 당사자들이 그 중 어느 한 방식으로 합의

7) 梁暎煥·徐正斗, 國際貿易法規, 第3版, 三英社, 1998, pp. 22~23.

하여 선택할 수 있도록 하였다.

둘째, 1990년 改正의 또 다른 理由로는 컨테이너 화물, 복합운송 및 단거리 해상운송에서의 RO-RO 운송방식 등으로 運送技法이 變化·發展한 데 부응하고자 하였다. 특히 FCA(運送人引渡) 조건은 複合運送뿐만 아니라 기타 모든 運送方式에도 적합하도록 개정하였다.

즉, 海上運送의 컨테이너 화물이나 RO-RO 운송방식에서 현실적으로 'ship's rail'의 통과는 의미가 없다는 점을 감안하여 지정장소에서 運送人(carrier)에게 물품을 인도하도록 1980년 인코텀즈 개정 때부터 새로 추가된 FRC 조건에 기존의 FOR/FOT와 FOB Airport 조건을 統合·調整하여 'Free Carrier'(FCA : 運送人引渡)로 개칭하였다.

결과적으로 1990년 인코텀즈상의 주요 改正內容은 다음과 같았다.<sup>8)</sup>

- ① FRC 조건을 FCA로 改稱하고 FOA, FOR/FOT를 吸收·統合하였다.
- ② 일부 조건에 대한 電信符號를 DCP→CPT, EXS→DES, EXQ→DEQ로 변경하였다.
- ③ 13가지 定型去來條件들을 각 특징별로 묶어 E조건군(EXW), F조건군(FCA·FAS·FOB), C조건군(CFR·CIF·CPT·CIP) 및 D조건군(DAF·DES·DEQ·DDU·DDP)으로 분류하였다.
- ④ 각 거래조건별로 賣渡人과 買受人의 義務條項을 10개항씩 대칭되게 구분·규정함으로써 사용자들이 이를 비교·검토하기 용이하게 하였다.
- ⑤ 종래의 DDP 조건을 DDU와 DDP로 細分하여 규정하였다.
- ⑥ EDI 通信文의 사용증가에 따라 기존의 運送書類와 同等한 EDI 通信文을 수용함으로써 이것도 法律的으로 有效한 문서로 인정하도록 하였다.
- ⑦ 인코텀즈 전체적으로 文章의 表現을 알기 쉽게 재정리하고 또한 각 거래조건별로 이것이 사용될 수 있는 適用範圍를 명시하였다.

---

8) ICC, *Guide to Incoterms 1990*, Publication No. 461/90, 1991, pp. 8~11.

### III. 'INCOTERMS 2000'의 主要特徵

#### 1. Incoterms의 改正理由

인코텀즈를 정기적으로 改正하는 주된 이유는 國際商慣習의 시대적인 變化에 이를 적용시키기 위함이다.

특히 최근에는 關稅自由地帶의 확대, 무역거래에서 電子通信文의 사용증가, 運送慣習의 변화 등이 특징적으로 나타나고 있다.<sup>9)</sup>

첫째, 海上貿易慣習에서 물품수령지점이 '本船의 欄干'을 통과하는 전통적인 FOB 지점보다는 오히려 船舶의 甲板上에 적재하기 전에 물품을 컨테이너에 적부하는 陸上의 어느 地點이 되는 경우가 일반화되어 있다. 이를 다루기 위하여 1980년 개정 때부터 運送人引渡(현행 FCA) 조건이 도입되었다.

둘째, 무역거래에서 電子通信文의 사용이 增加함에 따라 인코텀즈는 이들의 현실적인 실행을 촉진시키기 위하여 지속적인 개선노력을 경주해 왔다. 즉, 1990년 개정 때부터 引渡의 證據를 제공할 매도인의 의무조항에서 당사자들이 電子方式으로의 通信을 함의한 경우에는, 종이서류를 EDI 通信文으로 대체할 수 있도록 허용하였다.<sup>10)</sup>

셋째, 2000년 改正의 또 다른 理由는 時宜的인 貿易慣習을 보다 明瞭하고 正確하게 반영하여 인코텀즈상의 사용문언을 구성하고자 하는데 있었다. 즉, ICC는 약 2년간 진행된 개정작업 동안에 세계 貿易商人들의 폭넓은 시각으로부터 많은 意見과 反應을 끌어 내는데 최선을 다하였다. 특히 이번 改正作業은 종래의 어느 때보다 전세계의 使用者들로부터 훨씬 많은 反應을 총합시켰다.

결국 2000년 인코텀즈는 1990년 인코텀즈와 비교할 때 거의 變更이 없는 것같이 보일 수 있으나, 분명한 사실은 인코텀즈가 지금 汎世界的인 認定을 받고 있다는 것이다. 따라서 ICC는 그러한 인정을 바탕으로 이를 더욱 공고히 하고 그 자체의 目的을 위하여 지나친 變更은 피하기로 하였다.

9) ICC, *Incoterms 2000*, Publication No. 560, 1999. 9, p. 4.

10) 인코텀즈 2000 서문 제 2항.

그러나 ① FAS와 DEQ 하에서 通關 및 關稅支給義務, ② FCA 하에서 積載 및 揚荷義務 등에 관하여는 실질적인 변경이 있었다. 모든 변경은 인코텀즈 사용자들에 대한 철저한 調査에 바탕을 두었으며, 특히 1990년 이래 인코텀즈 전문가위원회에 접수된 質疑(queries)에 대한 깊은 고려가 있었다.<sup>11)</sup>

## 2. 'Incoterms 2000'의 總括特徵

### (1) 인코텀즈의 構造

2000년 인코텀즈는 1990년 개정 때와 같이 모두 13개 定型去來條件으로 구성되어 있으며, 이들 거래조건을 이해하기 쉽도록 E 條件群(EXW), F 條件群(FCA, FAS 및 FOB), C 條件群(CFR, CIF, CPT 및 CIP), D 條件群(DAF, DES, DEQ, DDU 및 DDP)으로 분류하고, 각 거래조건별로 당사자의 義務條項을 10개의 표제로 상호 대칭되게 기술하였다(서문 제 5 항).<sup>12)</sup>

### (2) 用語

이번 인코텀즈는 가능한 한 用語(terminology)의 一貫성을 기하고자 하였으며, 특히 이를 1980년 國際物品賣買契約에 관한 유엔 協約(CISG)과 일치시키고자 노력하였다(동 제 6 항).

① '貨主'(shipper)라는 용어는 운송을 위하여 물품을 交付하는 자와 運送契約를 체결하는 자가 서로 다를 수 있지만, 이들을 모두 하나로 사용하였다.

② '引渡'(delivery)라는 용어는 매도인의 引渡義務를 완수하는 시점을 결정할 경우와 매수인의 引渡受領 또는 承諾義務에 관계할 경우에는 서로 다른 의미로 사용되고 있다. 특히 'C' 조건에서 '引渡의 承諾'이라고 할 경우에, 이는 물품이 계약과 일치함을 승낙한다는 것이 아니라 운송계약에 따른 물품의 교부 의무를 이행함을 승낙한다는 의미일 뿐이다.

③ 일부 거래조건에서는 當事者の 義務와 관련하여 '合理的'(reasonable)이라는 문언보다 '通常的'(usual)이라는 문언으로 이를 표현하였다. 왜냐하면 전자가 法律的인 解釋을 요하는 반면에, 후자는 慣習을 중시하는 貿易業界에 훨씬

11) 동 서문 제 3 항.

12) 인코텀즈의 구성체계에 관한 상세한 내용은 후술하기로 한다.

더 명확한 안내지침이 될 수 있기 때문이다.

④ 輸出入通關과 관련하여 ‘賦課金’(charges)이라는 용어를 사용하면서 ‘公的’(official)이라는 수식어를 삭제하였다. 그렇다고 하여 通關業務에 필수적으로 관련되지 아니하고 사적인 당사자에 의하여 부과되는 비용(보관료 등)도 그러한 賦課金에 포함된다는 것은 아니다.

⑤ 引渡場所에 관련하여 ‘港口’(ports), ‘場所’(places), ‘地點’(points) 및 ‘營業場構內’(premises)를 구분하여 사용하였다. 즉, 해상인도조건에서는 ‘港口’, 기타 모든 조건에서는 ‘場所’를 각각 사용하고, 그 장소 내에서도 구체적인 인도장소를 지칭할 때 ‘地點’이라는 표현을 사용하고, 특히 이것이 매도인의 장소인 경우 ‘매도인의 영업장구내’라는 표현을 사용하였다.

⑥ 해상인도조건에서 ‘本船’(ship)과 ‘船舶’(vessel)이라는 표현은 동의어로 사용하고, 특히 전통적인 표현에서는 ‘本船’이라는 문언을 사용하였다.

⑦ ‘點檢’(checking)과 ‘檢査’(inspection)는 동의어지만, 매도인의 인도의무에 관련하여는 前者를, 선적전검사에 관련하여는 後者를 각각 사용하였다.

### (3) 賣渡人의 引渡義務

인코텀즈는 賣渡人의 引渡義務에 초점을 맞추고 가능한 한 이를 상세히 명시하고자 하였다. 그러나 일부의 특정한 경우(FAS와 FOB 제 4 조)에는, 去來의 慣習에 참조하도록 하였다. 왜냐하면 이들의 경우에는, 물품인도의 정확한 방법은 각 항구의 慣習에 따라 다르기 때문이다(동 제 7 항).

### (4) 危險과 費用의 移轉

물품의 危險과 費用負擔의 義務는 원칙적으로 매도인의 引渡義務가 완수된 때에 매수인에게 이전하지만, 인코텀즈 전체적으로 매수인의 引渡受領의 不履行이나 인도를 위한 指示不履行이 있는 경우에는, 인도가 있기 전에도 위험과 비용의 이전이 발생할 수 있다는 사실을 명시하였다. 다만 물품은 계약에 정히 承擔되어 있어야 한다(동 제 8 항).

### (5) ‘義務가 없음’의 表現

인코텀즈는 각 當事者의 相對方에 대하여 부담하는 義務만에 관심이 있으므로, 이러한 취지에서 의무를 부담하지 아니할 때에는 ‘의무가 없음’이라는 표현

을 사용하였다. 그러나 이것은 당사자 自身の 利益을 위하여도 당해 職務를 이행할 필요가 없다는 의미가 아니다(동 제 10 항).

(6) 인코텀즈의 變型

인코텀즈는 각 去來條件에 어떠한 義務事項을 추가한 變型, 예컨대 'EXW loaded', 'FOB stowed', 'FOB stowed and trimmed' 등을 사용할 경우 매도인이 그 費用만을 부담한다는 것인지 또는 費用과 危險 모두를 부담한다는 것인지에 대한 초월적인 규정을 두고 있지는 않다(동 제 11 항).

(7) 船積場所의 選擇權

일부 거래조건의 경우 물품의 引渡場所가 어느 區域이나 광범한 場所로 명시되어 있을 때 買受人이 그 정확한 地點을 지정할 권리와 의무를 갖도록 규정하고 있으나, 매수인이 그 義務를 履行하지 아니한 경우에는 이로 인한 危險과 追加費用을 부담하여야 하며, 또 이러한 경우 賣渡人에게 그 지점을 選擇할 권리를 부여하도록 하고 있다(동 제 13 항).

(8) 通關

인코텀즈에서 '通關'(customs clearance)에 관한 의무는 關稅와 기타 부과금의 支給, 세관을 거치는 모든 行政的인 義務의 이행과 支給 및 당국의 情報도 포함하는 것으로 범위를 정하였으며, 또 통관절차가 요구되지 아니하는 지역에서도 이 규정을 애매함이 없이 사용할 수 있도록 '適用 가능한 경우'(where applicable)라는 문언을 추가해 두었다. 또 통관절차는 그 이행국가의 居住者가 하는 것이 바람직하기 때문에, 輸出通關은 EXW 조건을 제외하고 모두 賣渡人이 이행하도록 하고, 輸入通關은 DDP 조건을 제외하고 모두 買受人이 이행하도록 하였다(동 제 14 항).

(9) 包裝

인코텀즈에서는 전체적으로 目的地까지 물품의 安全한 運送을 위한 包裝을 요구하고 있다. 즉, 매도인은 運送을 위하여 要求되는 方法과 계약 전에 운송에 관하여 알려진 範圍內에서 포장하도록 규정하고 있다(동 제 15 항).

(10) 物品의 檢査

인코텀즈에서는 물품의 船積前檢査(PSI)가 매수인의 利益을 위하여 이행되는 경우에는 그 비용은 買受人이 負擔하도록 하였으며, 또 그러한 檢査가 輸出國家의 당국에 의하여 요구된 경우에는 EXW 조건을 제외하고 그 비용은 賣渡人이 부담하도록 하였다(동 제 16 항).

(11) 運送方式에 따른 使用方法

인코텀즈 각 거래조건의 전문에는 그것이 複合運送을 포함한 全運送方式에 사용가능한지 또는 海上運送만에 사용가능한지의 여부를 밝히고 있다. ① 複合운송을 포함한 全運送方式에 사용가능한 去來條件으로는 EXW, FCA, CPT · CIP, DAF · DDU · DDP 등이 있고, ② 海上運送만에 사용가능한 去來條件으로는 FAS · FOB, CFR · CIF, DES · DEQ 등이 있다(동 제 17 항~제 18 항).

(12) 電子商去來에 대한 配慮

인코텀즈는 傳統的인 船貨證券의 기능인 物品引渡의 증거, 運送契約의 증명 및 物品에 대한 權利의 이전수단으로서 이와 同等한 법적 효력을 갖는 電子通信文의 사용에 대비한 규정을 두고 있다. 이를 위하여 1999년부터 시범운송 중에 있는 BOLERO 서비스, 1990년에 제정된 CMI 電子式 船貨證券規則 및 1996년에 제정된 UNCITRAL 標準電子商去來法 등의 관련규정도 원용할 수 있도록 개방해 두고 있다(동 제 19 항).

그러나 운송서류 중에 물품의 權利證券(document of title)으로서 인정되는 것은 船貨證券뿐이기 때문에, 운송 중에 있는 물품을 賣却할 경우에는 非流通性의 電子通信文으로 先化증권을 대체할 수 없다.

따라서 계약당사자간에 電子通信文으로 이를 대체하고자 할 경우에는, 반드시 관련 준거법규에 의거하여 운송물의 支配權과 處分權의 移轉이 가능한 形式으로 전자통신문을 발송하거나,<sup>13)</sup> 또는 流通性 船貨證券의 제시를 요건으로 하지 아니하는 CPT 나 CIP 조건으로 무역계약을 체결하여야 할 것이다.

13) CMI, *Rules for Electronic Bills of Lading 1990*, Article 4.

(13) 非流通書類에 대한 規定

서류업무가 간소화됨에 따라 運送中인 物品을 매각하는 경우를 제외하고, 선화증권 대신에 ‘海上貨物運送狀’, ‘定期船貨物運送狀’, ‘貨物受領證’ 등과 같은 非流通書類도 사용할 수 있게 하였다(동 제 20 항).

(14) 運送人에 대한 指示權

인코텀즈에서는 ‘C’ 조건의 경우 非流通書類를 사용하면 매수인이 代金を 지급한 후에도 매도인이 運送人에게 다시 物品處分을 지시할 가능성이 있기 때문에, 1990년에 제정된 CMI 海上貨物運送狀 統一規則을 원용하여 ‘處分權禁止’(no-disposal) 조항을 두도록 권고하고 있다(동 제 21 항).

(15) ICC 仲裁條項의 勸告

매매계약상에 인코텀즈를 그 準據文言으로 삽입한다 하더라도 이것이 곧 ICC 仲裁에 회부한다는 合意로 볼 수만은 없으므로, 계약당사자들은 ICC 仲裁에 관한 별도의 명확한 合意規定을 두도록 권고하고 있다(동 제 22 항).

### 3. Incoterms의 主要 改正內容

(1) EXW(工場引渡) 條件

① ‘EXW’(공장인도) 조건이라 함은 賣渡人의 營業場構內에서 물품을 引渡하는 것으로서, 구체적인 인도장소는 매도인의 營業場構內뿐만 아니라, 其他의 場所에 있는 작업장, 공장, 창고 등을 인도장소로 지정할 수 있게 그 範圍를 확장하였다(EXW 전문).

② 이 조건은 매도인이 매수인의 수거용 車輛에 積載하지 아니한 상태로 인도한다는 것을 明確히 하고 있으며, 따라서 매도인에게 車輛積載義務를 추가할 경우에는 계약상의 明示文言이 있어야만 가능하도록 규정하였다(EXW 전문).

③ 매수인이 매도인의 영업장구내에서 물품을 수령하되 輸出通關을 할 수 없을 경우 이를 FCA 條件으로 전환하려면, 매도인이 車輛積載費用과 危險에 대한 負擔을 동의하여야만 가능하도록 명시하였다(EXW 전문).

④ 이 조건에서는 引渡를 위하여 지정된 場所內의 구체적인 地點이 합의되

지 아니하였거나 또는 이용가능한 地點이 여러 곳에 있는 경우에는 매도인이 適합한 地點을 선택할 수 있도록 내용을 추보하였다(제 A4 조).

⑤ 이 조건에서는 물품의 수입시 및 제 3국으로의 통과시에 지급되는 비용은 買受人의 費用負擔義務에서 삭제하였다. 왜냐하면 EXW 조건하에서 이들 비용은 賣渡人에 대하여 부담하는 것이 아니라, 매수인 自身の 利益을 위하여 부담하게 되는 것이기 때문이다(제 B6 조).

#### (2) FCA(運送人引渡) 條件

① 'FCA'(운송인인도) 조건이라 함은 지정된 運送人에게 물품을 引渡하는 것으로서, 개정규칙에서는 운송인에 대한 引渡의 完成時點을 단순화하여 (i) 매도인의 營業場構內에서 이루어질 경우, (ii) 기타 모든 指定場所에서 이루어질 경우의 두 가지로만 구별하고 있다(제 A4 조). 물론 기타 지정장소는 철도, 도로, 항공, 해상, 내수로 또는 이들 복합방식의 운송에 따라 다를 수 있다.

② 이 조건하에서 인도장소를 매도인의 營業場構內로 선택한 경우에는 賣渡人이 車輛積載의 책임을 부담하지만, 기타의 장소를 선택한 경우에는 賣渡人이 운송인에게 揚荷引渡할 책임을 부담하지 아니함을 분명히 하였다(FCA 전문).

#### (3) FAS(船側引渡) 條件

① 'FAS'(선측인도) 조건이라 함은 선적항에서 本船의 船側에 물품을 引渡하는 것으로서, 종래에는 매수인이 수출통관을 이행하도록 하였으나 이번 개정규칙에서는 그 반대로 輸出國家에 거주하는 賣渡人이 輸出通關을 이행하도록 수정하였다(FAS 전문).

② 이 조건에서는 물품의 輸出通關을 매도인이 이행하도록 개정함에 따라, 賣渡人은 이에 수반하는 모든 關稅, 조세 및 기타 수출국가 당국의 賦課金도 지급하도록 의무를 추가하였다(제 A6 조).

#### (4) FOB(本船引渡) 條件

'FOB'(본선인도) 조건이라 함은 선적항에서 本船의 甲板上에 물품을 引渡하는 것이지만, 본선의 난간이 현실적인 의미가 없는 경우뿐만 아니라, 당사자들이 本船의 欄干을 분기점으로 引渡할 意圖가 없는 경우에도 이 조건 대신에 FCA 조건을 사용할 것을 권고하고 있다(FOB 전문). 이하 CFR 과 CIF 조건의

경우에도, 위와 동일한 事情에서는 각각 CPT 와 CIP 조건을 사용할 것을 권고하고 있다.

(5) CFR(運賃包含引渡) 條件

① 'CFR'(운임포함인도) 조건이라 함은 선적항의 본선 甲板上에 물품을 引渡하되 목적항까지의 運賃(freight)을 지급하는 것으로서, 運送契約에 포함된 경우에는 제 3 국으로의 通過費用도 매도인이 부담하도록 내용을 보완하였다(제 A6 조). 이는 CIF 조건에서도 마찬가지이다.

② 개정규칙에서는 구규칙의 CFR 조건에서 傭船契約附 船貨證券을 제공하는 경우 반드시 傭船契約書의 寫本도 첨부하도록 하였던 조항을 삭제하였다(제 A8 조). 이것은 信用狀 統一規則에서도 용선계약부 선화증권을 제시하는 경우 傭船契約書를 심사대상의 서류에서 제외시켰고, 또 海運實務에서도 선화증권을 발급할 때 傭船契約書의 사본을 첨부하지 아니하는 慣習을 반영한 것으로 보인다. 이는 CIF 조건에서도 마찬가지이다.

(6) CIF(運賃·保險料包含引渡) 條件

① 'CIF'(운임·보험료포함인도) 조건이라 함은 선적항의 본선 甲板上에 물품을 引渡하되 목적항까지의 運賃(freight)과 保險料(insurance premium)를 지급하는 것으로서, 매수인이 最小擔保條件 이상의 保險을 원하는 경우에는, 반드시 매도인과 이에 관한 명시적인 合意를 하거나 별도의 保險契約를 체결할 것을 강조하였다(CIF 전문). 이는 CIP 조건에서도 마찬가지이다.

② 이 조건에서는 買受人이 追加保險契約를 위하여 필요한 情報를 계약상의 물품명세로부터 알 수 없을 경우에는, 매도인이 이에 관한 情報도 제공해 주도록 내용을 보완하였다(제 A10 조). 이는 CIP 조건에서도 마찬가지이다.

(7) CPT(運送費支給引渡) 條件

'CPT'(운송비지급인도) 조건이라 함은 매도인이 運送人에게 물품을 引渡하되 목적지까지의 運送費(carriage)를 지급하는 것으로서, 運送契約에 포함된 경우에는 제 3 국으로의 通過費用도 매도인이 부담하도록 내용을 보완하였다(제 A6 조). 이는 CIP 조건에서도 마찬가지이다.

(8) CIP(運送費·保險料支給引渡) 條件

‘CIP’(운송비·보험료지급인도) 조건이라 함은 매도인이 運送人에게 물품을 引渡하되 목적지까지의 運送費와 保險料를 지급하는 것으로서, 구체적인 改正 內容은 앞의 CIF와 CPT 조건에 언급된 바와 같다.

(9) DAF(國境引渡) 條件

① ‘DAF’(국경인도) 조건이라 함은 國境의 指定場所에서 물품을 引渡하는 것으로서, 개념상 물품을 揚荷하지 아니한 상태로 인접국가의 國境에 到着하는 運送手段上에서 引渡하는 것임을 명확히 하였다(DAF 전문, 제 A4 조). 따라서 운송수단상에서의 揚荷責任을 매도인에게 지우고자 할 경우에는, 계약상에 그 취지를 명시적으로 기재하도록 하였다.

② 이 조건은 陸上의 國境에서는 運送方式에 관계 없이 사용할 수 있으나, 海上의 艀판상이나 부두상에서 引渡할 경우에는, 오히려 DES나 DEQ 조건을 사용하도록 권고조항을 두었다(DAF 전문).

③ 이 조건은 주로 道路나 鐵道로 연결된 陸上의 國境에서 인도된다는 점을 감안하여, 개정규칙에서는 매도인은 매수인의 요청과 비용 및 위험부담으로 國境의 引渡場所를 넘어 매수인이 지정한 最終目的地까지 물품의 連繫運送契約에 합의할 수 있도록 내용을 추보하였다(제 A3 조).

(10) DES(着船引渡) 條件

① ‘DES’(착선인도) 조건이라 함은 목적항의 本船의 甲板上에서 물품을 引渡하는 것으로서, 매도인은 目的港에서 물품을 揚陸하기 전까지만의 비용과 위험을 부담하도록 책임범위를 명확히 하였다. 따라서 목적항에서의 揚陸費를 賣渡人의 負擔으로 하고자 할 경우에는, DEQ 조건을 사용하도록 권고조항을 두었다(DES 전문).

② 이 조건은 海上運送과 내수로운송뿐만 아니라, 해상 목적항내의 複合運送으로 인도되는 경우에도 사용할 수 있도록 적용범위를 확장하였다(DES 전문). 이는 DEQ 조건에서도 마찬가지이다.

③ 이 조건에서는 物品의 引渡에 앞서서 제 3국으로의 通過費用만을 賣渡人이 지급하도록 규정함으로써, 수입에 後屬되는 運送을 위한 通過費用은 買受人이 부담하여야 한다는 사실이 명확하게 되었다(제 A6 조).

(11) DEQ(埠頭引渡) 條件

① 'DEQ'(부두인도) 조건이라 함은 목적항의 埠頭上에서 물품을 引渡하는 것이지만, 목적항에서의 '輸入通關未畢'을 규정하고 있다. 즉, 매도인은 목적항에서의 揚陸費까지만 부담하고, 물품의 輸入通關은 구규칙과 반대로 買受人이 이를 부담하도록 개정하였다(DEQ 전문).

② 이 조건하에서 輸入時의 諸費用을 賣渡人의 부담으로 하고자 할 경우에는, 계약상에 그 취지를 명시하도록 하였다. 더구나 목적항의 부두에서 다른 場所로 물품을 移動하는 책임도 賣渡人의 부담으로 하고자 할 경우에는, 오히려 DDU 나 DDP 조건을 사용하도록 권고조항을 두었다(DEQ 전문).

③ 이 조건에서는 매도인이 輸出通關費와 인도에 앞서는 제 3국으로의 通過費用만을 지급하도록 하고, 반면에 매수인은 항구에서의 後屬되는 運送 또는 창고나 터미널로의 貯藏을 위한 모든 荷役費뿐만 아니라, 물품의 수입시 및 後屬되는 運送을 위한 通關費用을 지급하도록 내용을 개정하였다(제 B6 조).

④ 이 조건에서는 輸入通關을 매수인이 이행하도록 하였기 때문에, 매도인이 發送國家 또는 原產地國家의 발급서류를 취득하는 費用을 支給하는 것이 아니라 그 취득에 協助를 다하도록 하고, 반대로 買受人이 그 협조에 따른 費用을 지급하도록 내용을 개정하였다(제 A10 조, 제 B10 조).

(12) DDU(關稅未支給引渡) 條件

① 'DDU'(관세미지급인도) 조건이라 함은 輸入通關을 제외하고, 目的地까지 물품을 운반하여 引渡하는 것으로서, 목적지에 도착하는 運送手段으로부터 揚荷하지 아니한 상태로 인도한다는 내용을 추가하였다(DDU 전문).

② 이 조건에서 '關稅'(duty)라는 용어는 通關節次의 책임과 절차, 關稅, 조세 및 기타 賦課金의 지급까지를 포함하는 의미로 사용하였다(DDU 전문).

③ 輸入通關節次와 그 비용과 위험을 賣渡人의 부담으로 하고자 할 경우에는, 계약상에 그 취지를 명시적으로 기재하도록 하였다(DDU 전문).

④ 이 조건은 모든 運送方式에 사용할 수 있으나, 목적항의 艀판상이나 부두상에서 인도하는 海上運送에서는 DES 나 DEQ 조건을 사용하도록 권고조항을 두었다(DDU 전문). 이는 DDP 조건에서도 마찬가지이다.

⑤ 이 조건에서는 매도인이 매수인뿐만 아니라 買受人이 지정한 기타 者에

게도 인도할 수 있도록 내용을 추가함으로써, 買受人 또는 지정된 기타 者가 물품의 揚荷作業을 책임지도록 한 것이 특징적이다(제 A4 조). 이는 DDP 조건에서도 마찬가지이다.

⑥ 개정규칙에서는 買受人이 物品의 引渡를 受領하지 아니하여 발생하는 費用을 부담하도록 한 내용을 삭제하였다(제 B6 조). 왜냐하면 이 조건은 최종목적지까지 반입인도하는 것이기 때문이다. 이는 DDP 조건에서도 마찬가지이다.

(13) DDP(關稅支給引渡) 條件

'DDP'(관세지급인도) 조건이라 함은 輸入通關을 필하고 目的地까지 물품을 운반하여 引渡하는 것으로서, DDU 조건에서와 마찬가지로 목적지에 도착하는 運送手段으로부터 揚荷하지 아니한 상태로 인도한다는 내용을 추가하였다(DDP 전문). 기타 개정내용은 DDU 조건에 언급된 바와 같다.

4. Incoterms의 構成體系

2000년 인코텀즈상에 규정된 定型去來條件은 모두 13가지이며, 이들 거래 조건은 실무적으로 이해하기 쉽게 각기 공통점을 기준으로 하여 다음과 같이 E, F, C 및 D의 4개 조건군으로 구조화하였다.

'Incoterms 2000'의 構造

<b>Group E</b> Departure	EXW Ex Works(工場引渡)
<b>Group F</b> Main Carriage Unpaid	FCA Free Carrier(運送人引渡) FAS Free Alongside Ship(船側引渡) FOB Free on Board(本船引渡)
<b>Group C</b> Main Carriage Paid	CFR Cost and Freight(運賃包含引渡) CIF Cost, Insurance and Freight(運賃·保險料包含引渡) CPT Carriage Paid to(運送費支給引渡) CIP Carriage and Insurance Paid to(運送費·保險料支給引渡)
<b>Group D</b> Arrival	DAF Delivered at Frontier(國境引渡) DES Delivered Ex Ship(着船引渡) DEQ Delivered Ex Quay(埠頭引渡) DDU Delivered Duty Unpaid(關稅未支給引渡) DDP Delivered Duty Paid(關稅支給引渡)

첫째, 'E' 조건군은 出荷地引渡(departure) 조건으로서 매도인은 자신의 營業場構內에서 매수인에게 물품을 引渡하는 것이다. 여기에는 EXW가 있으며 이는 古규칙의 EXW와 거의 같다.

둘째, 'F' 조건군은 主運送費未支給引渡(main carriage unpaid) 조건으로서 매도인은 積出地에서 매수인이 지정한 運送人에게 물품을 引渡하지만, 목적지까지의 主運送費를 지급하지 아니하는 공통점이 있다. 여기에는 FCA·FAS·FOB 등이 있다. 이 중에 FAS의 通關義務와 FCA의 引渡方法에 관하여는 상당한 변경이 있었다.

셋째, 'C' 조건군은 主運送費支給引渡(main carriage paid) 조건으로서 매도인은 기본적으로 목적지까지 運送 또는 保險契約를 체결하고 主運送費를 지급하지만, 적출 후의 危險과 追加費用을 부담하지 아니하는 것이다. 여기에는 CFR·CIF·CPT·CIP 등이 있으며, 이들 모두는 古규칙과 거의 같다.

넷째, 'D' 조건군은 到着地引渡(arrival) 조건으로서 매도인은 目的地까지 물품을 운반하는데 따른 모든 費用과 危險을 스스로 부담하여 매수인에게 引渡하는 것이다. 여기에는 DAF·DES·DEQ·DDU·DDP 등이 있다. 이 중에 DEQ의 通關義務에 관하여는 상당한 변경이 있었다.

#### IV. 結 言 - 實務適用上의 留意點

인코텀즈는 앞서 본 바와 같이 賣買契約에 따른 매도인과 매수인간의 物品引渡에 관련된 權利義務의 관계를 규정하고 있다. 즉, 인코텀즈는 매도인의 引渡義務와 이에 따른 당사자간의 危險과 費用分擔問題, 그리고 물품의 輸出入通關, 포장, 매수인의 引渡受領義務 및 인도의 證據提供義務 등에 관하여 국제적으로 가장 보편적이고 합리적인 慣習을 규정하고 있다.

그러므로 인코텀즈는 오늘날 세계 무역상인들로부터 많은 관심과 汎世界的인 認定을 받고 있으며, 또 국제무역의 이행을 촉진시켜 나가고 있다.

다만 ICC 인코텀즈 專門家委員會에 접수된 質疑 등에서 나타났듯이, 인코텀즈의 사용자들은 實務適用上 다음과 같은 事項들에 특히 유의하여야 한다.

첫째, 인코텀즈 자체는 국제 統一法이나 條約과 같은 強行力을 갖지 못하고

각국에서 이를 公式적으로 채택하거나 法律에 의하여 적용되어지는 것이 아니라, 오직 계약당사자들간의 合意에 따라 적용되는 任意規範이라는 사실을 유의하여야 한다. 따라서 당사자들은 定型去來條件으로 계약을 체결할 때 'Incoterms 2000'을 적용하려면, 반드시 계약상에 그 準據文言을 삽입하여야 한다.

둘째, 인코텀즈는 賣買契約 이외에 運送, 保險 및 金融契約 등에 대하여는 적용되지 아니하며, 매매계약에 있어서도 所有權의 이전, 契約違反과 權利救濟 또는 義務免除의 사유 등에 관하여는 전혀 다루지 아니한다는 점을 유의하여야 한다. 이러한 문제들은 매매계약상의 다른 規定과 별도의 準據法에 의하여 해결되어야 하기 때문에, 계약시에 國際物品賣買契約에 관한 유엔 協約(CISG) 등과 같이 당해거래에 적용이 가능한 準據法(governing law)을 명시적으로 合意해 두는 것이 중요하다.

셋째, 인코텀즈는 일련의 去來條件만을 제공하기 때문에 당사자들의 個別的인 權利義務를 정확히 규정한다는 것이 불가능하며, 따라서 매매계약상에 별도의 적절한 조항을 두어 어느 정도까지는 港口나 特定去來의 慣習(customs) 또는 당사자들 사이에 이미 確立되어 있는 慣例(practices)를 참조하도록 함으로써 그들의 법적 지위를 명확히 해 두는 것이 바람직하다.

넷째, 인코텀즈의 모든 거래조건은 복합운송을 포함한 全運送方式에 적합한 形態(EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP)와 海上運送만에 적합한 形態(FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ)로 구별되어 있음에도 불구하고, 당사자들의 인식부족으로 海上運送 이외의 運送方式에 있어서도 海上運送만에 적합한 조건, 예컨대 FOB나 CIF 조건을 사용하는 경우가 많다. 이에 FOB 조건 등의 전문에는 당사자들이 本船의 欄干을 교차하여 인도할 意圖가 없는 경우에는, 이들 海上運送條件을 사용하지 아니하도록 강력히 경고하고 있다.

다섯째, 이번 개정규칙에서의 실질적인 변경은 ① FAS 하에서의 輸出通關은 賣渡人이 이행하고, DEQ 하에서의 輸入通關은 買受人이 이행하도록 개정되었으며, 또 ② FCA 하에서 매도인은 자신의 營業場構內에서 인도할 때 車輛의 積載責任을 부담하지만, 기타의 指定場所에서 인도할 때 揚荷引渡의 책임을 부담하지 아니하도록 명시규정을 두었다는 점에 유의하여야 한다.

여섯째, 인코텀즈의 去來條件에 규정된 內容 이상의 의무가 추가된 變型, 예컨대 'EXW loaded', 'FOB stowed', 'FOB stowed and trimmed' 등을 사용할 때, 인코텀즈상에는 매도인이 그 費用만을 부담하는 것인지 또는 費用과 危險

모두를 부담하는 것인지에 대한 언급이 없다는 점을 유의하여야 한다. 따라서 계약상에는 그 費用과 危險의 상호 부담에 관한 명확한 合意가 있어야 한다.

일곱째, 'C' 조건을 사용할 때 매도인이 運送契約 또는 保險契約을 체결하기 때문에 목적지까지의 모든 危險과 費用도 부담하여야 하는 것으로 잘못 인식되는 경우가 많으나, 이 조건도 'F' 조건과 같이 船積地에서 매도인의 引渡義務가 완료되므로, 물품이 인도된 후에 발생하는 모든 危險과 追加費用은 매수인의 부담에 속한다는 사실을 유의하여야 한다.

여덟째, 인코텀즈 전체적으로 일부 조항에서 '義務가 없음'이라는 표현이 사용되고 있는데, 이것은 각 當事者의 相對方에 대한 義務가 없다는 의미일 뿐이고, 당사자 自身の 利益을 위하여도 당해 職務를 이행할 필요가 없다는 의미가 아니라는 점을 유의하여야 한다. 이러한 경우 당사자는 自身の 利益을 위하여 필요로 하는 모든 조치를 취하여야 할 것이다.

## 參 考 文 獻

- 梁暎煥·吳元奭, 貿易商務論, 第6版, 法文社, 1999.
- 梁暎煥·徐正斗, 國際貿易去來類型的變化와 對應方案, 大韓商工會議所, 1994. 12.
- 梁暎煥·徐正斗, 國際貿易法規, 第3版, 三英社, 1998.
- 朝岡良平, 貿易賣買と商慣習, 第3版, 東京布井出版, 1981.
- 中村 弘, 貿易契約の基礎, 東洋經濟新報社, 1983.
- Alexander von Ziegler, *Queries received by the "Incoterms Panel"*, ICC Seminar Copenhagen, 1997. 9.
- Bianca, C.M. & Bonell, M.J., *Commentary on the International Sales Law*, Giuffrè · Milan, 1987.
- Enderlein, F. & Maskow, D., *International Sales Law*, Oceana Publications, 1992.
- Guest, A.G. ed., *Benjamin's Sale of Goods*, 5th ed., Sweet & Maxwell, 1997.
- Honnold, John O., *Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Conventions*, 3rd ed., Kluwer Law International, 1999.
- Houtte, Hans Van, *The Law of International Trade*, Sweet & Maxwell, 1995.
- Sassoon, D.M. & Merren, H.O., *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 4th ed., Stevens & Sons, 1994.

- ICC, *Final Text of Incoterms 2000*, Document 462/68, 1999. 6.
- ICC, *Third Draft of Incoterms 2000*, Document 462/64, 1999. 5.
- ICC, *Incoterms : First Compilation of Written Comments*, Doc. 462/43, 1998. 3.
- ICC, *ICC Incoterms Questionnaire Provisional Results*, Doc. 462/44, 1998. 3.
- ICC, *Summary of Recorded Transcript*, Document 462/42, 1997. 11.
- ICC, *Incoterms Queries 1 to 45*, Document 462/37, 1997. 10.
- ICC, *Incoterms Queries : Responses of Incoterms Rapporteurs and Panel of Experts*, Document 462/29, 1997. 5.
- ICC, *Incoterms in Practice*, ICC Publication No. 505, 1995.
- ICC, *Guide to Incoterms 1990*, ICC Publication No. 461/90, 1991.
- CMI, *Rules for Electronic Bills of Lading*, 1990.
- CMI, *Uniform Rules for Sea Waybills*, 1990.
- ICC, *Arbitration Rules*, 1998.
- ICC, *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*, 1993.
- ICC, *Uniform Rules for Collections*, 1995.
- UNCITRAL *Model Law on Electronic Commerce*, 1996.
- UN *Convention on Contracts for the International Sale of Goods*, 1980.
- UNCITRAL *Model Law on International Commercial Arbitration*, 1985.
- UNIDROIT *Principles of International Commercial Contracts*, 1994.
- United Kingdom, *Sale of Goods Act*, 1979/1995.
- UN *Convention on International Multimodal Transport of Goods*, 1990.
- United States, *Revised American Foreign Trade Definitions*, 1990.
- United States, *Uniform Commercial Code – Article 5 Letter of Credit*, 1995.

## ABSTRACT

### **Main Characters and Attentions for the Application of Incoterms 2000**

Seo, Jung Doo

Incoterms mean the ICC official rules for the interpretation of trade terms which facilitate the conduct of international trade. Thus, the uncertainties of different interpretations of such terms in different countries can be avoided or at least reduced to a considerable degree.

Nevertheless, Incoterms has been revised successively to adapt them to contemporary commercial practice. In particular, substantive changes in Incoterms 2000 have been made in two areas: (i) the customs clearance under FAS and DEQ; and (ii) the loading and unloading obligations under FCA.

But it should be stressed that the scope of Incoterms is limited to the contract of sale and not apply to the contracts of carriage, insurance and financing. Moreover, merchants wishing to use Incoterms 2000 should clearly specify that their contract is governed by 'Incoterms 2000'.

It is particularly important to note that Incoterms are not dealt with a great number of problems, such as transfer of property rights, breaches of contract and exemptions from liability. Therefore, the contracting parties should clearly agree to the applicable law related their contract of sale, like the 1980 United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods.

Keywords : Incoterms 2000, Contract of Sale
---