

인코텀즈 2020 (Incoterms® 2020) 주요 개정 내용과 시사점

김 상 만*

<국문초록>

2019년 9월 10일 국제상업회의소(ICC)에서는 인코텀즈(Incoterms) 제8차 개정본 “인코텀즈 2020 (Incoterms® 2020)”을 공표하였다. 인코텀즈 2020은 2020년 1월 1일부터 시행된다.

인코텀즈 2020의 주요 개정을 보면 다음과 같다. 소개문(Introduction to Incoterms 2020)의 내용이 확대되었는데, 특히 인코텀즈의 적용사항과 미적용사항을 제시함으로써 인코텀즈의 적용범위를 명확히 하였다. 그리고 인코텀즈 2010에서의 “사용지침(Guidance Note)”을 개선하여 “사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)”으로 대체하였고, 터미널인도(DAT)를 도착지양하인도(DPU)로 변경하였으며, 각 규칙 내의 10개 조항(A1~A10, B1~B10)의 순서와 조문 표제를 일부 변경하였다. 또한, CIP와 CIF의 적하보험 부보수준을 차별화하여 CIP에서는 ICC(A)조건으로 부보수준을 강화하였고, CIF에서는 ICC(C)조건을 유지하였다. FCA, DAP, DPU 및 DDP에서 매도인 또는 매수인 자신의 운송수단에 의한 운송을 허용하였다. 운송의무 및 비용 조항에 보안관련요건을 포함시켰고, FCA에서 당사자의 합의로 ‘본선적재표시가 있는 선하증권’을 요구할 수 있도록 하였다.

주제어 : 거래조건, 국제규칙, 국제상업회의소(ICC), 무역, 인코텀즈 2010 (Incoterms 2010), 인코텀즈 2020 (Incoterms 2020)

• 투고일 : 2019.09.28. / 심사일 : 2019.10.21. / 게재확정일 : 2019.10.23.

I. 서 론

인코텀즈(Incoterms)는 국제상업회의소(ICC)에서 개발한 표준무역거래조건(standard international trade terms)¹⁾이고, 무역거래에서 일반적으로 사용되는 거래조건에 대한 국제규칙이다.²⁾ 2019년 9월 10일 국제상업회의소

* 덕성여자대학교 국제통상학과 부교수, 법학박사, 미국 뉴욕주 변호사

1) Guillermo C. Jimenez, *ICC Guide to Export/Import: Global Standards for International Trade*, ICC Publication No. 686, 2012, p.43.

(ICC)는 인코텀즈(Incoterms) 제8차 개정분 “인코텀즈 2020 (Incoterms® 2020)”³⁾을 공표하였다.⁴⁾ 인코텀즈 2020 (Incoterms 2020)은 2020년 1월 1일부터 시행된다.

무역거래의 촉진을 위하여 운송이 수반되는 무역거래에서는 비용의 배분(운송비, 보험료, 적재비, 하역비, 통관비 등의 부담), 위험의 이전(물품의 위험이 언제 매수인에게 이전되는지), 인도 장소 등을 명확하게 정하는 것이 요구된다.⁵⁾ 이상의 내용들은 물품매매계약서에서 FOB, CFR, CIF 등으로 표현되는 데⁶⁾, 이러한 조건들은 계약의 준거법에 따라 달리 해석될 수 있고⁷⁾, 불필요한 오해와 분쟁을 초래할 수 있다. 이에 따라 국제상업회의소(ICC)에서는 무역거래 발전을 위하여 1920년 거래조건위원회(Trade Terms Committee)를 설치하여 관련 연구를 실시한 결과 1936년 6월「International Rules for the Interpretation of Trade Terms」⁸⁾을 공표하였다. 1936년 제정 이후에 “International Rules for the Interpretation of Trade Terms”는 “International Commercial Terms”라고 불리게 되었고, 이를 축약하여 “Incoterms”라고 부르게 되었다.⁹⁾

2) 한기문, 이장순, “인코텀즈 계약조건에 따른 회계 및 세무적 수익인식시점”, 『무역학회지』, 제41권 제1호, 한국무역학회, 2016, 2면.

3) ICC Publication 723E.

4) ICC 웹사이트 (2019. 9. 12. 검색)

<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-releases-incoterms-2020/>

5) Gary Collyer, *the Guide to Documentary Credits*, 3rd ed, the International Financial Services Association, 2007, p.13.

6) Michele Donnelly, *Certificate in International Trade and Finance*, ifs School of Finance, 2010, p.53.

7) ICC에서 발간한 자료(Documentation No. 16. 1955)에서는 18개국에서 10개의 주요 거래조건(trade terms)을 비교하였는데, 모든 국가들이 동일한 거래조건을 사용하지는 않았고, 특히 일본은 전혀 거래조건을 규정하지 않고 있었다고 한다.(Ray August, et al, *International Business Law*, Pearson, 2009, pp.571-572.)

8) 우리나라에서는 「International Rules for the Interpretation of Trade Terms」을 “거래조건의 해석에 관한 국제규칙”, “정형거래조건 해석에 관한 국제규칙”, “무역거래조건의 해석에 관한 국제규칙” 등으로 옮겼다.(김상만, 「국제거래법」 개정판, 박영사, 2018, 126면.(서헌제, 「국제거래법」 제4판, 법문사, 2006, 134면.; 이기수·신창섭, 「국제거래법」 제7판, 세창출판사, 2019, 181면.; 양영환·오원석·박광서, 「무역상무」, 삼영사, 2009, p.140.; 서정두, 「국제통상법」, 삼영사, 2001, 630면.; 박환일, 「국제거래법」, 한국경영법무연구소, 1996, 74면.))

9) Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2010*, ICC Publication No. 720E, 2011, p.16.; See ICC 웹사이트 <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020/What-does-Incoterms-stand-for?>

“Incoterms®” is an acronym standing for international commercial terms. “Incoterms®” is a trademark of International Chamber of Commerce, registered in several countries.

인코텀즈(Incoterms)는 1936년에 도입된 이후 국제상관습(international commercial practice)을 반영하기 위하여 주기적으로 개정되었다.¹⁰⁾ 1957년에 최초로 개정되었고, 그 후로 1967년, 1976년, 1980년, 1990년, 2000년, 2010년에 개정되었으며¹¹⁾, 2019년에 제8차 개정되었다.¹²⁾ 최근에는 매 10년마다 개정되었는데, 이것은 우연의 일치이고, 상관습의 변화에 따라 개정된 것이다.¹³⁾ 인코텀즈는 특정국의 국내법을 보충하는 법이라기보다는 서로 다른 계약법을 가지는 당사자들 간의 갈등을 조정하는 가교역할을 한다고 볼 수 있다.¹⁴⁾ 인코텀즈는 특정 국가의 국내법이 아니고, 국제조약도 아니다.¹⁵⁾ 따라서 특정 계약에 자동적으로 적용되지는 않는다. 또한, 인코텀즈는 스스로 매매계약이 될 수는 없고, 이미 존재하는 매매계약에 편입될 때, 그 매매계약의 일부가 된다.¹⁶⁾ 다시 말해, 국제물품매매계약에서 인코텀즈의 적용을 명시하면, 인코텀즈는 계약에 편입되어 국제물품매매계약의 일부가 된다.¹⁷⁾ 인코텀즈를 계약에 편입하는 예시로는 “CIF Shanghai Incoterms® 2020”, “DAP No 123, ABC Street

-
- 10) Jan Ramberg, *supra* note 9, p.8.; 최명국, 인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점, 「무역상무연구」 제49권, 한국무역상무학회, 2011, 4면.
- 11) Jan Ramberg, *supra* note 9, p.8.; 김상만, “Incoterms 2010의 개정내용에 대한 법적 고찰 (FOB, CIF, DAT, DAP를 중심으로)”, 「홍익법학」 제12권 제2호, 홍익대학교 법학연구소, 2011, 61면.
- 12) 각 개정분의 명칭은 다음과 같다.
제1차 개정 (Incoterms 1957), 제2차 개정 (Incoterms 1967), 제3차 개정 (Incoterms 1976), 제4차 개정 (Incoterms 1980), 제5차 개정 (Incoterms 1990), 제6차 개정 (Incoterms 2000), 제7차 개정 (Incoterms 2010), 제8차 개정 (Incoterms 2020).
- 13) Jan Ramberg, “INCOTERMS 2010”, Penn State International Law Review, Vol 29, No. 3, 2011, p.415.
- 14) Ralph H. Folsom et al, *International Business Transactions: A Problem-Oriented Coursebook*, 11th ed, Thomson Reuters, 2012, p.98.; Zwillling-Pinna, “Update of Important Commercial Terms: Revision of The Incoterms as of 2011”, Der Betriebs-Berater, vol. 65, 2010, p.2980.
- 15) Roberto Bergamil, “Incoterms 2010: The Newest Revision of Delivery Terms”, Acta Univ. Bohem. Merid. 15(2), 2012, p.34.; Belay Seyoum, *Export-Import Theory, Practices, and Procedures*, 2nd ed, Routledge, 2009, p.158.
- 16) 인코텀즈 2020의 소개문(Introduction to Incoterms 2020)에서도 이를 명확히 밝히고 있다.
II. WHAT THE INCOTERMS® RULES DO NOT DO
8. In essence, the Incoterms® 2020 rules are not themselves a contract of sale; they only become part of that contract when they are incorporated into a contract which already exist.
- 17) Jan Ramberg, *supra* note 9, p.16.; 김상만, “Incoterms 2010이 적용되는 국제물품매매거래에서 CISG 상 매도인의 물품인도의무 및 서류인도의무에 대한 고찰” 「통상법률」, 통권 제102호, 2011, 132면.; 김상만, “Incoterms 2010 적용상 CISG의 한계”, 「국제거래법연구」 제27집 제1호, 국제거래법학회, 2018, 47면.; Roberto Bergamil, *supra* note 15, p.35.

Importland Incoterms[®] 2020”, “FOB New York (Incoterms[®] 2020)” 등이 있다.¹⁸⁾ 통상 수출가격은 본선인도(FOB) 가격, 그리고 수입가격은 운임·보험료 포함인도(CIF) 가격에 기초하는바, 인코텀즈 각 규칙은 수출가격과 수입가격을 산정하는 기준으로 사용된다.¹⁹⁾ 인코텀즈 규칙을 포함하지 않는 국제물품매매 계약은 매우 드물다.²⁰⁾

이 논문에서는 인코텀즈 2020(Incoterms[®] 2020)의 주요 개정내용을 살펴보고, 시사점을 도출함으로써 인코텀즈 2020의 시행에 적절히 준비할 수 있도록 하고, 시행 후에도 인코텀즈 2020의 올바른 사용을 통하여 무역거래 분쟁을 방지하고, 나아가 무역거래를 촉진하는 데 도움을 주고자 한다.

II. 인코텀즈 2020의 주요 개정 내용

1. 개설

국제상업회의소(ICC)에서 발간한 인코텀즈 2020(Incoterms[®] 2020)²¹⁾은 “인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms 2020)”, “모든 운송방식용 규칙(Rules for Any Mode or Modes of Transport)”, “해상 및 내수로 운송방식용 규칙(Rules for Sea and Inland Waterway Transport)”, “조항별 규칙 비교(Article-by-Article Text of Rules)” 등의 4개 부문으로 구성되어 있다.

“인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms[®] 2020)”에서는 10개 항목을 기술하고 있다. 그리고 “모든 운송방식용 규칙(Rules for any Mode or Modes of Transport)”²²⁾에서는 EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP 등 7개의 규칙을 규정하고, “해상 및 내수로 운송방식용 규칙(Rules for Sea and Inland Waterway Transport)”²³⁾에서는 FAS, FOB, CFR, CIF 등 4개의 규칙

18) See Introduction to Incoterms 2020, para. 10.; Belay Seyoum, *supra* note 15, p.158.

19) Carole Murray, *Schmitthoff's Export Trade : The Law and Practice of International Trade*, 11th ed, Sweet & Maxwell, 2009, p.11.

20) Jonas Malfliet, “Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term”, Ghent University, 2012, p.163.; Jan Ramberg, *International Commercial Transactions, Paris*, ICC Publication no 588 - Kluwer Law International -Norstedts Juridik, 1997, p.93.

21) ICC Publication 723E.

22) 인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms 2020)에서는 “모든 운송방식용 규칙(Rules for any Mode or Modes of Transport)”을 “복합운송용 인코텀즈 규칙(Incoterms rules for multi-modal)”라고도 한다.(See Introduction to Incoterms 2020, para. 44.)

을 규정하고 있다. 그리고 각 11개 규칙의 시작 부분에 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)을 두고, 그 후로 매도인의 의무 10개 항목(A1~A10)과 매수인의 의무 10개 항목(B1~B10)을 대칭적으로 규정하고 있다. 모든 운송방식용 규칙(EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP)은 운송수단에 관계없이 사용될 수 있고, 둘 이상의 운송방식이 이용되는 경우에도 사용될 수 있다(즉 복합운송방식에도 사용 가능). 그러나 해상 및 내수로 운송방식용 규칙(FAS, FOB, CFR, CIF)은 해상운송이나 내수로운송에만 사용될 수 있다.

인코텀즈 2020의 주요 개정 내용은 다음과 같다.²⁴⁾

- 소개문(Introduction)의 내용과 범위가 확대되었다. 인코텀즈 2010의 소개문(Introduction)은 5개 항목으로 총 분량은 6쪽 남짓이다. 그러나 인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms® 2020)은 10개의 절(항목)에 총 78개 단락(paragraph)으로 총 분량은 15쪽에 달한다. 그리고 소개문에서 인코텀즈 규칙의 올바른 선택을 할 수 있도록 하였다.
- 인코텀즈 2010에서의 “사용지침(Guidance Note)”을 개선하여 “사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)”으로 대체하였다.
- 터미널인도(Delivered at Terminal: DAT)를 도착지양하인도(Delivered at Place Unloaded: DPU)로 변경하였다.
- CIP와 CIF의 적하보험 부보수준을 차별화하였다. 인코텀즈 2010에서는 CIP와 CIF의 부보수준을 모두 ICC(C)조건으로 규정하였으나, 인코텀즈 2020에서는 CIP에서는 ICC(A)조건으로 부보조건을 강화하였고, CIF에서는 ICC(C)조건을 유지하였다.
- 각 규칙 내의 10개 조항(A1~A10, B1~B10)의 순서와 조문 표제를 일부 변경하였다.
- FCA, DAP, DPU, 그리고 DDP에서 매도인 또는 매수인 자신의 운송수단에 의한 운송을 허용하였다.
- 운송의무 및 비용 조항에 보안관련요건을 포함시켰다.
- FCA에서 당사자의 합의로 ‘본선적재표시(on-board notation)가 있는 선하증권’을 요구할 수 있도록 하였다.

23) 인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms 2020)에서는 “해상 및 내수로 운송방식용 규칙(Rules for Sea and Inland Waterway Transport)”을 “해상 인코텀즈 규칙(Maritime Incoterms rules)”라고도 한다(See Introduction to Incoterms 2020, para. 43.)

24) Introduction to Incoterms 2020.

2. 인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms® 2020)

1) 목적과 법적 성격

“인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms® 2020)”에서는 10개의 절(항목)에 총 78개 단락(paragraph)을 두고 있다. “인코텀즈 2020 소개문”의 서문에서는 그 목적을 다음 4가지로 기술하고 있다.

- 인코텀즈 2020 규칙(Incoterms® 2020 rules)의 적용사항과 미적용사항, 그리고 인코텀즈 규칙의 편입(계약에 편입)방법 설명
- 다음과 같은 인코텀즈 규칙의 기초사항(important fundamentals) 제시: 매도인과 매수인의 기본적 역할과 책임, 인도, 위험, 그리고 인코텀즈 규칙과 계약의 관계
- 특정 매매계약에 적합한 인코텀즈 규칙의 선택방법 설명
- 인코텀즈 2010과 인코텀즈 2020 간 주요 변경사항 제시

한편, “인코텀즈 2020 소개문”이 인코텀즈 2020 규칙의 일부로서 직접 매매계약에 적용될 수 있는지 살펴볼 필요가 있다. 인코텀즈 2010의 소개문(Introduction)에서는 ‘소개문(Introduction)이 인코텀즈 2010 규칙의 일부를 구성하지 않는다’²⁵⁾고 기술하고 있다. 그러나 “인코텀즈 2020 소개문”에서는 이와 관련하여 명시적인 표현이 없다. 다만, “인코텀즈 2020 소개문”에서는 일반적으로 인코텀즈 2020 규칙 전반을 관통하는 기초쟁점들(fundamental issues)에 대하여 “인코텀즈 2020 소개문”을 참조할 수 있다고 기술하고 있다.²⁶⁾ 인코텀즈 2020의 11개 규칙은 서로 독립적이고, 특정 계약에서는 11개 규칙 중에서 1개의 규칙만 적용되는바, 각 규칙의 조항들만이 직접 적용되는 규칙이고, “인코텀즈 2020 소개문”은 해석지침으로 간접 적용되는 것으로 보는 것이 타당할 것이다. 따라서 “인코텀즈 2020 소개문”은 인코텀즈 2020의 개별 규칙의 일부는 아니지만, 인코텀즈 규칙들 전반에 대한 기초사항(fundamentals)에 대해서는 해석지침으로 간접 적용될 수 있을 것이다.

25) Status of this introduction

This introduction gives general information on the use and interpretation of the Incoterms® 2010 rules, but does not form part of those rules.

26) [g] Explanatory Notes for Users

77. ……… For guidance on more fundamental issues that cut across the Incoterms® 2020 rules more generally, reference may, also be made to the text of this introduction.

2) 인코텀즈의 적용사항과 미적용 사항

인코텀즈 2020 소개문 제 I 절에서는 ‘인코텀즈 규칙이 하는 것(WHAT THE INCOTERMS® RULES DO)’을 기술하고 있는데, 이는 인코텀즈 규칙의 적용 사항으로 볼 수 있다. 제 I 절에서 기술하고 있는 적용사항은 다음과 같다.

- 의무(Obligations) : 매도인과 매수인 중에서 누가 무엇을 하는지?(Who does what as between seller and buyer)²⁷⁾
- 위험(Risk)²⁸⁾ : 매도인은 어디서 그리고 언제 물품을 인도하는지? (Where and when the seller “delivers” the goods)²⁹⁾
- 비용(Costs) : 어느 당사자가 어떤 비용을 부담하는지? (Which party is responsible for which costs)³⁰⁾

한편, 제 II 절에서는 ‘인코텀즈 규칙이 하지 않는 것(WHAT THE INCOTERMS® RULES DO NOT DO)’을 기술하고 있는데, 이는 인코텀즈 규칙의 미적용사항으로 볼 수 있다. 제 II 절에서 기술하고 있는 미적용사항은 다음과 같다.

- 매매계약의 존부(whether there is a contract of sale at all)
- 매매물품의 사양(the specification of the goods sold)
- 대금지급시기, 대금지급장소, 대금지급방법, 또는 대금지급통화(the time, place, method or currency of payment of the price)
- 매매계약위반에 대한 구제수단(the remedies which can be sought for breach of the contract of sale)
- 계약상 의무이행의 지체와 그 밖의 위반의 결과(most consequences of delay and other breaches in the performance of contractual obligations)
- 정부의 재제조치의 효과(the effect of sanctions)
- 관세부과(the imposition of tariffs)

27) 예를 들어, 누가 물품의 운송이나 보험을 주선하는지? 누가 선적서류와 수출허가 또는 수입허가를 취득하는지?

28) 물품의 위험이 이전된 후의 물품멸실위험은 매수인 부담한다. 물품의 위험이 이전된 후의 물품멸실위험은 매수인이 부담하므로 물품이 멸실되어도 매수인은 대금을 지급해야 한다. 예) FOB나 CIF에서는 위험의 이전 시점은 본선 적재이므로 본선 적재 이후에 물품이 멸실되어도 매수인은 매매대금을 지급해야 함.

29) 다시 말해, 물품에 대한 위험(risk)은 어디서 매도인으로부터 매수인에게 이전하는지? (Where risk transfers from seller to buyer)

30) 운송비용, 포장비용, 적재 또는 양하비용, 점검 또는 보안관련 비용 중에서 매도인은 어떤 비용을 부담하고, 매수인은 어떤 비용을 부담하는지? (transport, packaging, loading or unloading costs, and checking or security-related costs)

- 불가항력 또는 이행가혹(force majeure or hardship)
- 수출금지 또는 수입금지(export or import prohibition)
- 지식재산권(intellectual property rights)
- 의무위반의 경우 분쟁해결의 방법, 장소, 또는 법(the method, venue, or law of dispute resolution in case of such breach)
- 물품의 소유권(재산권) 이전(the transfer of property/title/ownership of the goods)

이상의 사항들은 인코텀즈가 적용되지 않는바, 의무이행 또는 위반 관련 분쟁을 방지하기 위하여 이상의 사항들을 매매계약에서 구체적으로 정할 필요가 있다. 인코텀즈는 스스로 매매계약이 될 수는 없고, 이미 존재하는 매매계약에 편입되는 경우 그 매매계약의 일부가 될 뿐이다. 또한, 인코텀즈는 매매계약의 준거법을 정하는 규칙이 아니다. 매매계약의 준거법은 법정지의 국제사법에 따라 준거법이 결정된다.³¹⁾

3. 인코텀즈 2020 규칙의 주요 내용

1) 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)

앞에서 살펴본 바와 같이, 인코텀즈 2020의 11개 규칙들의 각각의 시작 부분에는 ‘사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)’을 두고 있다. 인코텀즈 2010의 사용지침(Guidance Note)이 인코텀즈 2020의 ‘사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)’으로 대체되었는데, 인코텀즈 2010의 “사용지침(Guidance Note)”보다 상세한 내용을 기술하고 있다.

인코텀즈 2020의 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)에서는 각 규칙이 언제 사용되어야 하는지, 언제 위험이 이전되는지, 당사자들 사이에 비용이 어떻게 배분되는지 등 각 규칙의 ‘기초사항(fundamentals)’을 설명한다.³²⁾ 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)은 (a) 사용자들이 특정거래에 적합한 인코텀즈 규칙을 정확하고 효율적으로 찾는 데 도움을 주고, (b) 인코텀즈 2020이 적용되는 분쟁이나 계약에 관하여 결정 또는 조언하

31) 준거법 지정에 있어 국제협약이나 조약이 적용될 수 있다. 참고로 유럽연합(EU)에서는 계약상 채무에서의 준거법 결정에는 로마 I 규칙(Rome I Regulation)이 적용되고, 불법행위에서의 준거법 결정에는 로마 II 규칙(Rome II Regulation)이 적용된다.

32) Introduction to Incoterms 2020

IX. DIFFERENCES BETWEEN INCOTERMS® 2020 AND 2020

[g] Explanatory Notes for Users

는 사람들에게 해석이 필요한 사항에 대하여 지침(guidance)을 제공하기 위한 것이다.³³⁾

인코텀즈 2010 소개문(Introduction)은 인코텀즈 규칙 전반에 대한 해석지침으로 볼 수 있고, 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)은 각 인코텀즈 규칙에 대한 해석지침으로 볼 수 있다. 인코텀즈 2010 소개문(Introduction)에서는 사용지침(Guidance Note)은 인코텀즈 규칙의 일부가 아니라고 명시하였으나³⁴⁾, “인코텀즈 2020 소개문”에서는 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)이 “인코텀즈 규칙의 일부인지”에 대한 기술이 없다. 위에서 살펴본 바와 같이 “인코텀즈 2020 소개문”에서는 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)은 인코텀즈 2020이 적용되는 분쟁이나 계약에 관하여 결정 또는 조언하는 사람들에게 해석이 필요한 사항에 대하여 지침(guidance)을 제공하기 위한 것이라고 기술하고 있는바³⁵⁾, 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)은 각 규칙의 일부는 아니고, 각 규칙의 지침(guidance)으로서 규칙의 해석을 돕는다고 보아야 할 것이다.

2) 11개 규칙 주요 내용

(1) EXW(공장인도)

공장인도(Ex Works: EXW)에서 매도인은 지정인도장소(그 지정인도장소에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)에서 물품을 ‘수취용 차량에 적재하지 않은 채(not loaded on any collecting vehicle)’로 매수인의 처분하에 둬으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다.

33) *Ibid.*

34) 4. Guidance Notes

Before each Incoterms® 2010 rule you will find a Guidance Note. The Guidance Notes explain the fundamentals of each Incoterms rule, such as when it should be used, when risk passes, and how costs are allocated between seller and buyer. The Guidance Notes are not part of the actual Incoterms® 2010 rules, but are intended to help the user accurately and efficiently steer towards the appropriate Incoterms rule for a particular transaction.

35) [g] Explanatory Notes for Users

77. The Explanatory Notes are intended (a)
.....; (b) to provide those deciding or advising on disputes or contracts governed by Incoterms® 2020 with guidance on matters which might require interpretation.

그 지정인도장소는 매도인의 영업구내(예: 공장이나 창고 등)일 수도 있고, 영업구내가 아닐 수도 있다. 매도인은 물품을 수취용 차량에 적재하지 않아도 된다. 그러나 적재위험(loading risks)을 누가 부담하는지 살펴볼 필요가 있다. EXW 규칙에서는 매도인이 수취용 차량에 물품을 적재하는 동안에 발생하는 물품의 멸실 또는 훼손의 위험에 대한 규정이 없다. 다만, 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)에서는 매도인이 적재작업을 수행하는 동안에 발생하는 물품의 멸실 또는 훼손 위험을 누가 부담하는지 미리 합의하는 것이 바람직하고, 매도인의 영업구내에서 일어나는 적재작업 중의 위험을 매수인이 피하기 위해서는 FCA 규칙을 선택하는 것을 고려해야 한다고 기술하고 있다. 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)의 내용으로도 매도인의 영업구내에서 일어나는 적재작업 중의 위험을 누가 부담하는지에 대하여 명시적인 기술은 없다. 다만, EXW 규칙에서 원칙적으로 매도인은 물품을 수취용 차량에 적재할 의무가 없고, 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)에서도 인도는 물품이 적재된 때가 아니라 매수인의 처분하에 놓인 때에 일어나고, 그때 위험이 이전된다고 기술하고 있는바, 특별한 사정이 없다면, 매수인이 부담하는 것으로 보아야 할 것이다.

매도인은 매수인에 대하여 운송계약이나 보험계약을 체결할 의무가 없다. 또한, 수출통관과 수입통관은 모두 매수인이 수행한다. 따라서 매도인은 수출통관도 수행하지 않는다. 매도인은 매수인에게 서류제공의무가 없으나, 매수인은 매도인에게 인도를 수령하였다는 적절한 증거를 제공하여야 한다. 매수인은 자신이 결정할 권리를 가지는 경우 인도시간과 인도지점을 매도인에게 통지하고, 매도인은 매수인이 물품의 인도를 수령하는데 필요한 통지를 하여야 한다. 참고로 EXW 규칙은 11개 규칙 중에서 매도인의 의무가 가장 작다.

(2) FCA(운송인인도)

운송인인도(Free Carrier: FCA)에서는 매도인은 물품을 지정인도장소(그 지정인도장소에 지정된 지점이 있는 경우에는 그 지점)에서 매수인이 지정한 운송인(또는 제3자)에게 인도하거나 그렇게 인도된 물품을 조달하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다.

매매계약에서 매도인의 영업구내 또는 그 밖의 장소 중에서 하나를 인도장소로 지정할 수 있다. 지정인도장소가 ① 매도인의 영업구내인 경우 물품이 매수인이 마련한 운송수단에 적재된 때, 또는 ② 매도인의 영업구내가 아닌 경우 물품이 매도인의 운송수단에 적재되어 지정인도장소에 도착하고 매도인의 운

송수단에 실린 채 양하준비상태로 매수인이 지정한 운송인이나 제3자의 처분에 놓인 때에 인도된다. 또는 매도인은 그렇게 인도된 물품을 조달하여야 한다. 매매계약에서 매도인의 영업구내 또는 그 밖의 장소 중에서 하나를 인도장소로 지정할 수 있다. 위 ①의 경우 매도인의 영업구내에서 위험이 매수인에게 이전하고, 위 ②의 경우 그 지정인도장소에서 위험이 매수인에게 이전한다.

‘또는 그렇게 인도된 물품을 조달한다(or procure goods so delivered)’는 것은 이 규칙을 연속매매(string sale)에 사용하도록 하기 위한 것이다.³⁶⁾ EXW 규칙을 제외한 10개의 규칙에 모두 동일한 규정이 있다. 인코텀즈 2010에서는 FAS, FOB, CFR, CIF에서만 ‘그렇게 인도된 물품을 조달한다(procure goods so delivered)’는 조항이 있었는데, 인코텀즈 2020에서는 이 조항을 FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP로 확대하였다.

매도인은 매수인에 대하여 운송계약이나 보험계약을 체결할 의무가 없다. 수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 매도인은 물품이 인도되었다는 통상적인 증거를 제공하고, 매수인은 그 증거를 인수하여야 한다. 당사자들이 합의한 경우에는 매수인은, 물품이 적재되었음을 나타내는 운송서류(예를 들면 본선적재표시가 있는 선하증권(B/L with an onboard notation))를 매도인에게 발행할 것을 운송인에게 지시하여야 하고, 매도인은 그러한 운송서류를 매수인에게 제공하여야 한다(A6/B6).³⁷⁾

매수인은 매도인에게 (1) 지정된 운송인(또는 제3자)의 이름 (2) 합의된 인도기간 내에서 운송인(또는 제3자)이 물품을 수령할 것으로 선택된 시기가 있는 경우 그 선택된 시기 (3) 지정인도장소 내에서 물품을 수령할 지점을 통지하고, 매도인은 물품이 인도된 사실(또는 매수인이 지정한 운송인(또는 제3자)가 합의된 시기 내에 물품을 수령하지 않은 사실)을 매수인에게 통지하여야 한다. 수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다.

(3) CPT(운송비지급인도)

운송비지급인도(Carriage Paid To: CPT)에서는 매도인은 지정인도장소(그 지정인도장소에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)에서 물품을 매도인과

36) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (FCA)

4. ‘or procure goods so delivered’ – The reference to “procure” here caters for multiple sales down a chain (string sales), particularly, although not exclusively, common in the commodity trades.

37) 이 조항은 인코텀즈 2020의 주요 개정 내용 중의 하나이다. 상세한 내용은 이하 제3장 제2절(III. 2. 주의할 변경사항) 참조.

운송계약(지정목적지(그 지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)까지 물품을 운송하는 계약)을 체결한 운송인에게 교부하거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다.

수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 매도인은 운송계약과 보험계약의 체결의무가 있다. 매도인은 사용되는 운송수단에 적합한 방법으로 그리고 장소에서 운송인에게 물품의 물리적 점유를 이전함으로써 물품을 인도할 수 있다. 매도인은 인도장소(그 인도장소에서 합의된 인도지점이 있는 경우에는 그 인도지점)으로부터 지정목적지(합의가 있는 경우에는 그 지정목적지의 어느 지점)까지 물품을 운송하는 운송계약을 체결하거나 조달하여야 한다. 운송계약은 매도인의 비용으로 통상적인 조건으로 체결되어야 한다.

CPT 규칙에서는 물품의 인도장소(위험이전장소)와 물품의 목적지를 구분해야 한다.³⁸⁾ 인도와 위험은 인도장소에서 이루어지지만, 매도인은 물품의 목적지까지 운송계약을 체결하고 운송비를 부담한다. 따라서 인도지점(위험이전지점)과 비용부담지점이 상이하다.

매도인은 매수인에 대하여 보험계약 체결의무가 없다. 수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 관행 또는 매수인의 요청이 있는 경우에 매도인은 매수인에게 운송에 관한 통상적인 운송서류를 제공하고, 매수인은 운송서류가 계약에 일치하는 때에는 그 운송서류를 인수하여야 한다. 운송서류가 유통가능한 형식으로 수통의 원본으로 발행된 경우에 그 원본 진통이 매수인에게 제시되어야 한다.

(4) CIP(운송비·보험료지급인도)

운송비·보험료지급인도(Carriage and Insurance Paid To: CIP)에서는 매도인은 지정인도장소(그 지정인도장소에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)에서 물품을 매도인과 운송계약(지정목적지(그 지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)까지 물품을 운송하는 계약)을 체결한 운송인에게 교부하거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된

38) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CPT)

3. Places (or points) of delivery and destination - In CPT, two locations are important: the place or point (if any) at which the goods are delivered (for the transfer of risk) and the place or point agreed as the destination of the goods (as the point to which the seller promises to contract for carriage).

때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다.

수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 매도인은 운송계약과 보험계약의 체결의무가 있다. 매도인은 사용되는 운송수단에 적합한 방법으로 그리고 장소에서 운송인에게 물품의 물리적 점유를 이전함으로써 물품을 인도할 수 있다. 매도인은 인도장소(그 인도장소에서 합의된 인도지점이 있는 경우에는 그 인도지점)으로부터 지정목적지(합의가 있는 경우에는 그 지정목적지의 어느 지점)까지 물품을 운송하는 운송계약을 체결하거나 조달하여야 한다. 운송계약은 매도인의 비용으로 통상적인 조건으로 체결되어야 한다. 관행 또는 매수인의 요청이 있는 경우에 매도인은 매수인에게 운송에 관한 통상적인 운송서류를 제공하고, 매수인은 운송서류가 계약에 일치하는 때에는 그 운송서류를 인수하여야 한다. 운송서류가 유통가능한 형식으로 수통의 원본으로 발행된 경우에 그 원본 전통이 매수인에게 제시되어야 한다.

매도인은 인도지점부터 적어도 지정목적지점까지 매수인의 물품의 멸실 또는 훼손의 위험에 대하여 보험계약을 체결하여야 한다. 부보조건은 협회적하약관(A)[Institute Cargo Clause(A)] 또는 이와 유사한 약관에 일치하는 부보조건으로 적하보험계약을 체결해야 한다. 그리고 보험금액은 매매계약에서 정한 대금의 최소한 110% 이상이고, 보험계약통화는 매매계약통화와 동일해야 한다. 매도인은 매수인에게 보험증권(insurance policy)나 보험증명서(insurance certificate), 그 밖의 보험부보의 증거를 제공하여야 한다. 인코텀즈 2010에서는 보험부보조건이 협회적하약관(C)[Institute Cargo Clause(C)]였으나, 인코텀즈 2020에서는 부보범위가 협회적하약관(A)[Institute Cargo Clause(A)]로 강화되었다. 제조물의 경우 협회적하약관(C)으로는 부보범위가 부족하여 매수인이 추가 부보를 요구하는 경우가 많은데³⁹⁾, 이러한 관행을 반영한 것으로 보인다.

CIP에서는 물품의 인도장소(위험이전장소)와 물품의 목적지를 구분해야 한다.⁴⁰⁾ 인도와 위험은 인도장소에서 이루어지지만, 매도인은 물품의 목적지까지 운송계약을 체결하고 운송비를 부담한다. 따라서 인도지점(위험이전지점)과 비용부담지점이 상이하다.

39) 오원석, 서경, “국제물품매매계약내에서 인코텀즈의 이해 : CISG 및 ICC Model International Sales Contract(556E)를 중심으로”, 『무역보험연구』 제12권 제4호, 한국무역보험학회, 2011, 114면.

40) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CIP)

3. Places (or points) of delivery and destination 이하 위의 “EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CPT)”와 동일함

(5) DAP(도착지인도)

도착지인도(Delivered at Place: DAP)에서는 매도인은 물품을 지정목적지(그 지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)에서 도착운송수단에 실어둔 채 ‘양하준비 상태(ready for unloading)’로 매수인의 처분하에 두거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다.

매도인은 물품을 지정목적지(지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)까지 가져가는 데 수반되는 모든 위험을 부담한다. DAP에서는 물품이 목적지에 도착하는 때에 인도되는바, DAP에서는 인도와 목적지의 도착은 동일하다.⁴¹⁾ 매도인은 도착운송수단으로부터 물품을 양하(unload)할 필요가 없다. 그러나 매도인이 체결한 운송계약에서 인도장소(또는 목적지)에서의 양하 관련 비용이 발생한 경우에 이러한 비용은 매도인이 부담하며, 당사자간 달리 합의되지 않는 한 매도인은 그 양하 관련 비용을 별도로 매수인에게 청구할 권리가 없다.

매도인은 물품을 지정목적지(지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)까지 운송하는 운송계약을 체결하거나 그러한 운송을 마련하여야 한다. 매도인은 매수인에게 보험계약 체결의무를 부담하지는 않는다(다만, 물품을 지정목적지까지 운송하는데 발생하는 위험을 매도인이 부담하므로 매도인은 보험계약을 체결할 필요가 있다). 수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 매도인은 매수인이 물품을 수령하는데 필요한 서류를 제공하고, 매수인은 그러한 서류를 인수하여야 한다.

(6) DPU(도착지양하인도)

도착지양하인도(Delivered at Place Unloaded: DPU)에서는 매도인은 물품을 지정목적지(그 지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)에서 ‘도착운송수단에서 양하하여(unload the goods from the arriving means of transport)’ 매수인의 처분하에 두거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다.

매도인은 물품을 지정목적지까지 가져가고 그곳에서 물품을 양하하는데 수반되는 모든 위험을 부담한다. 매도인이 도착지에서 물품을 양하할 수 없는 경

41) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (DAP)

1. Delivery and risk

우 또는 매도인이 도착지에서의 양하 관련 위험과 비용을 부담하는 것을 원하지 않는 경우에는 DPU는 적합하지 않고 그 대신 DAP를 사용하여야 한다.⁴²⁾ 참고로 도착지에서 매도인에게 물품의 양하를 요구하는 것은 DPU가 유일하다. 그러나 DPU에서는 매도인은 수입통관의무가 없다. 수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 매도인은 운송계약과 보험계약의 체결의무가 있다.

매도인은 물품을 지정목적지(지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)까지 운송하는 운송계약을 체결하거나 그러한 운송을 마련하여야 한다. 매도인은 매수인에게 보험계약 체결의무를 부담하지는 않는다(다만, 물품을 지정목적지까지 운송하는데 발생하는 위험을 매도인이 부담하므로 매도인은 보험계약을 체결할 필요가 있다). 매도인은 매수인이 물품을 수령하는데 필요한 서류를 제공하고, 매수인은 그러한 서류를 인수하여야 한다.

(7) DDP(관세지급인도)

관세지급인도(Delivered Duty Paid: DDP)에서는 매도인은 물품을 지정목적지(그 지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)에서 도착운송수단에 실어둔 채 ‘양하준비 상태(ready for unloading)’로 매수인의 처분하에 두거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다.

매도인은 수출통관과 수입통관 모두 수행한다. 매도인은 수입통관하고, 수입관세와 기타 수입 관련 조세를 납부하여 한다. 매도인은 물품을 지정목적지(지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)까지 가져가는 데 수반되는 모든 위험을 부담한다. DDP에서는 물품이 목적지에 도착하는 때에 인도되는 바, 인도와 목적지의 도착은 동일하다.⁴³⁾

매도인은 물품을 지정목적지(지정목적지에 합의된 지점이 있는 경우에는 그 지점)까지 운송하는 운송계약을 체결하거나 그러한 운송을 마련하여야 한다. 매도인은 매수인에게 보험계약 체결의무를 부담하지는 않는다(다만, 물품을 지정목적지까지 운송하는데 발생하는 위험을 매도인이 부담하므로 매도인은 보험계약을 체결할 필요가 있다). 매도인은 매수인이 물품을 수령하는데 필요한

42) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (DPU)

1. Delivery and risk

43) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (DDP)

1. Delivery and risk

서류를 제공하고, 매수인은 그러한 서류를 인수하여야 한다. DDP 규칙은 11개 규칙 중에서 매도인의 의무가 가장 크다.

(8) FAS(선측인도)

선측인도(Free Alongside Ship: FAS)에서는 매도인은 물품을 지정선적항(그 지정선적항에 매수인이 표시한 인도지점이 있는 경우에는 그 인도지점)에서 매수인이 지정한 선박의 선측에 두거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다. 물품의 멸실 또는 훼손 위험은 물품이 선측(예: 부두 또는 바지선)에 놓인 때 이전하고, 매수인은 그 순간부터 향후의 모든 비용을 부담한다. 당사자들은 지정선적항에 물품이 부두나 바지선으로부터 본선으로 이동하는 적재지점을 가능하면 명확하게 특정하는 것이 바람직하다.⁴⁴⁾

매도인은 매수인에 대하여 운송계약이나 보험계약을 체결할 의무가 없다. 수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 매도인은 물품이 인도되었다는 통상적인 증거를 제공하고, 매수인은 그 증거를 인수하여야 한다. 매수인은 매도인에게 선박명, 적재지점 및 합의된 인도기간 내에서 선택된 인도일자가 있는 경우에는 그 일자를 충분히 통지하고, 매도인은 물품이 인도된 사실(또는 매수인이 지정한 선박이 물품의 인도를 수령하지 않은 사실)을 매수인에게 통지하여야 한다.

(9) FOB(본선인도)

본선인도(Free on Board: FOB)에서는 매도인은 물품을 지정선적항(그 지정선적항에 매수인이 표시한 적재지점이 있는 경우에는 그 적재지점)에서 매수인이 지정한 본선에 적재하거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다. 물품의 멸실 또는 훼손의 위험은 물품이 본선에 적재된 때 이전하고, 매수인은 그 순간부터 향후의 모든 비용을 부담한다.

매도인은 매수인에 대하여 운송계약이나 보험계약을 체결할 의무가 없다. 수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 매도인은 물품이 인도되었다는 통상적인 증거를 제공하고, 매수인은 그 증거를 인수하여야 한다. 매수인은 매도인에게 선박명, 적재지점 및 합의된 인도기간 내에서 선택

44) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (FAS)

3. Identifying the loading point

된 인도일자가 있는 경우에는 그 일자를 충분히 통지하고, 매도인은 물품이 인도된 사실(또는 매수인이 지정한 선박이 물품의 인도를 수령하지 않은 사실)을 매수인에게 통지하여야 한다.

FOB는 물품을 본선에 적재함으로써 인도하는 해상운송이나 내수로운송에만 사용되어야 하는바, 물품이 본선에 적재되기 전에 운송인에게 교부되는 경우에는 적절하지 않고, 이 경우 FCA가 적합하다.⁴⁵⁾

(10) CFR(운임포함인도)

운임포함인도(Cost and Freight: CFR)에서는 매도인은 물품을 본선에 적재하거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다. 물품의 멸실 또는 훼손의 위험은 물품이 본선에 적재된 때 이전한다.

매도인은 인도장소(그 인도장소에서 합의된 인도지점이 있는 경우에는 그 인도지점)으로부터 지정목적항(합의가 있는 경우에는 그 지정목적항의 어느 지점)까지 물품을 운송하는 운송계약을 체결하거나 조달하여야 한다. 운송계약은 매도인의 비용으로 통상적인 조건으로 체결되어야 한다.

매도인은 매수인에 대하여 보험계약을 체결할 의무가 없다. 수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 운송서류가 유통가능한 형식으로 수통의 원본으로 발행된 경우에 그 원본 전통이 매수인에게 제시되어야 한다. 매도인은 매수인에게 합의된 목적항에서 필요한 통상적인 운송서류를 제공하고, 매수인은 그 운송서류를 인수하여야 한다. 매수인은 자신이 결정할 권리를 갖는 것으로 합의된 경우에는 선적시기 및 지정목적항 내에서 물품수령지점을 매도인에게 통지하여야 한다. 매도인은 물품이 인도되었음을 통지하고, 매수인이 물품을 수령하는데 필요한 통지를 하여야 한다.

CFR에서는 인도항(port of delivery)⁴⁶⁾과 목적항(port of destination)을 구분해야 한다.⁴⁷⁾ 인도와 위험은 인도항(port of delivery)에서 이루어지지만, 매도

45) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (FOB)

2. Mode of transport

46) 통상 인도항(port of delivery)은 선적항(shipment port)과 동일하므로 선적항으로 이해하는 것이 쉬운데, EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CFR)에서 인도항(port of delivery)이라는 용어를 사용하여 그대로 옮겼다.

47) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CFR)

4. ports of delivery and destination – In CFR, two ports are important: the port where the goods are delivered on board the vessel and the port agreed as the destination of the goods. Risk transfers from seller to buyer when the goods are

인은 목적항(port of destination)까지 운송계약을 체결하고 운송비를 부담한다. 따라서 인도지점(위험이전지점)과 비용부담지점이 상이하다. 물품이 컨테이너 터미널에서 운송인에게 교부되는 경우에는 둘 이상의 운송수단이 이용되는데, 이 경우 CFR은 적합하지 않고, CPT가 적합하다.⁴⁸⁾

(11) CIF(운임·보험료포함인도)

운임·보험료포함인도(Cost, Insurance and Freight: CFR)에서는 매도인은 물품을 지정선적항에서 매도인이 지정한 본선에 적재하거나 그렇게 인도된 물품을 조달함으로써 인도하여야 한다. 물품이 인도된 때로부터 물품의 멸실 또는 훼손의 모든 위험은 매수인이 부담한다. 물품의 멸실 또는 훼손의 위험은 물품이 본선에 적재된 때 이전한다.

매도인은 인도장소(그 인도장소에서 합의된 인도지점이 있는 경우에는 그 인도지점)으로부터 지정목적항(합의가 있는 경우에는 그 지정목적항의 어느 지점)까지 물품을 운송하는 운송계약을 체결하거나 조달하여야 한다. 운송계약은 매도인의 비용으로 통상적인 조건으로 체결되어야 한다. 매도인은 선적항부터 적어도 목적항까지 매수인의 물품의 멸실·훼손 위험에 대하여 보험계약을 체결하여야 한다. 매도인은 협회적하약관(C)[Institute Cargo Clause(C)] 또는 이와 유사한 약관에 일치하는 부보조건으로 적하보험계약을 체결해야 한다. 보험금액은 매매계약에서 정한 대금의 최소한 110% 이상이고, 보험계약통화는 매매계약통화와 동일해야 한다.

수출통관은 매도인이 수행하고, 수입통관은 매수인이 수행한다. 운송서류가 유통가능한 형식으로 수통의 원본으로 발행된 경우에 그 원본 전통이 매수인에게 제시되어야 한다. 매도인은 매수인에게 합의된 목적항에서 필요한 통상적인 운송서류를 제공하고, 매수인은 그 운송서류를 인수하여야 한다. 매수인은 자신이 결정할 권리를 갖는 것으로 합의된 경우에는 선적시기 및 지정목적항 내에서 물품수령지점을 매도인에게 통지하여야 한다. 매도인은 물품이 인도되었음을 통지하고, 매수인이 물품을 수령하는데 필요한 통지를 하여야 한다.

CIF에서는 인도항(port of delivery)⁴⁹⁾와 목적항(port of destination)을 구분

delivered to the buyer by placing them on board vessel at the shipment port or by procuring the goods already so delivered. However, the seller must contract for the carriage of the goods from delivery to the agreed destination.

48) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CFR)

2. Mode of transport

49) 통상 인도항(port of delivery)은 선적항(shipment port)과 동일하므로 선적항으로 이해하

해야 한다.⁵⁰⁾ 인도와 위험은 인도항(port of delivery)에서 이루어지지만, 매도인은 목적항(port of destination)까지 운송계약과 보험계약을 체결하고 운송비와 보험료를 부담한다. 따라서 인도지점(위험이전지점)과 비용부담지점이 상이하다. 물품이 컨테이너터미널에서 운송인에게 교부되는 경우에는 둘 이상의 운송수단이 이용되는데, 이 경우 CIF는 적합하지 않고, CIP가 적합하다.⁵¹⁾

3) 11개 규칙의 비교

앞에서 살펴본 바와 같이 인코텀즈 규칙은 모든 운송방식용 규칙(Rules for any Mode or Modes of Transport)”과 “해상 및 내수로 운송방식용 규칙(Rules for Sea and Inland Waterway Transport)”으로 구분되는데, 전자에는 EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP 등 7개의 규칙이 있고, 후자에는 FAS, FOB, CFR, CIF 등 4개의 규칙이 있다. 이상의 분류는 DAT가 DPU로 변경된 것을 제외하고는 인코텀즈 2010과 차이가 없다.

“해상 및 내수로 운송방식용 규칙(Rules for Sea and Inland Waterway Transport)”은 매도인이 연안항(sea port)나 하구항(river port)에서 물품을 본선에 적재하는(FAS에서는 물품을 선측에 두는) 경우에 사용되는 것을 의도하였다.⁵²⁾ 이러한 지점에서 매도인은 매수인에게 물품을 인도하고, 물품의 멸실 또는 훼손의 위험은 위 항구로부터 매수인에게 이전된다.

한편, 인코텀즈 2020의 11개 규칙은 E 규칙(EXW), F 규칙(FCA, FAS, FOB), C 규칙(CPT, CIP, CFR, CIF), 그리고 D 규칙(DAP, DPU, DDP)으로 분류할 수 있다.⁵³⁾ F 규칙과 C 규칙에서 인도장소는 운송구간에서 매도인 측에 있는 장소가 되므로 F 규칙과 C 규칙을 사용하는 매매를 “선적매매(shipment sale)”라고 한다.⁵⁴⁾ F 규칙과 C 규칙에서는 주된 운송구간의 매도인의 끝단에서 위험이 이전되는바, 일단 물품의 인도가 이루어지면, 물품이 실제로 목적지에 도착했는지와 관계없이 매도인은 물품인도의무를 이행한 것이 된

는 것이 쉬운데, EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CIF)에서 인도항(port of delivery)이라는 용어를 사용하여 그대로 옮겼다.

50) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CIF)

4. ports of delivery and destination - ……… 이하 위의 “EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CFR)”과 동일함 ………

51) EXPLANATORY NOTES FOR USERS (CIF)

2. Mode of transport

52) See Introduction to Incoterms 2020, para. 43.

53) See Introduction to Incoterms 2020, para. 23.

54) See Introduction to Incoterms 2020, para. 24.

다.⁵⁵⁾

E 규칙은 매도인의 의무가 가장 적고, D 규칙은 매도인의 의무가 가장 크다. D 규칙 중에서도 DDP 규칙⁵⁶⁾은 매도인의 의무가 가장 크다. 따라서 11개 규칙 중에서 매도인의 의무가 가장 적은 규칙은 EXW 규칙이고, 가장 큰 규칙은 DDP 규칙이 된다. 이는 인코텀즈 2010과 동일하다.

한편, EXW 규칙에서만 매수인에게 수출통관의무가 있고, 나머지 10개 규칙에서는 매도인에게 수출통관의무가 있다. 그리고 DDP 규칙에서만 매도인에게 수입통관의무가 있고, 나머지 10개 규칙에서는 매수인에게 수입통관의무가 있다. 인코텀즈 2020의 11개 규칙의 주요 내용을 비교·정리하면 다음과 같다.

규칙	주요 내용	위험이전 · 인도장소	비용분지점	수출 통관	주운송비 (적재비) (양하비)	보 험 료	수입 통관
EXW	지정인도장소에서 수취용 차량에 적재하지 않은 채 매수인의 처분하에 둠	지정인도장소 (수출국)	지정 인도장소 (수출국)	매수인	매수인 (매수인) (매수인)	-	매수인
FCA	지정인도장소에서 매수인이 지정한 운송인(또는 제3자)에게 인도(또는 그렇게 인도된 물품 조달)	지정인도장소 (수출국)	지정 인도장소 (수출국)	매도인	매수인 (*) (매수인)	-	매수인
CPT	지정인도장소에서 매도인과 운송계약을 체결한 운송인에게 물품 교부(또는 그렇게 인도된 물품 조달) 매도인이 지정목적지까지 운임 부담	지정인도장소 (수출국)	지정목적지 (수입국)	매도인	매도인 (매도인) (매수인)	-	매수인
CIP	지정인도장소에서 매도인과 운송계약을 체결한 운송인에게 물품 교부(또는 그렇게 인도된 물품 조달) 매도인이 지정목적지까지 운임 및 보험료 부담	지정인도장소 (수출국)	지정목적지 (수입국)	매도인	매도인 (매도인) (매수인)	매 도 인	매수인
DAP	지정목적지에서 도착운송수단에 실어둔 채 양하준비된 상태로 매수인의 처분하에 둠(또는 그렇게 인도된 물품 조달)	지정목적지 (수입국)	지정목적지 (수입국)	매도인	매도인 (매도인) (매수인)	-	매수인

55) See Introduction to Incoterms 2020, para. 24.

56) DDP 규칙과 DPU 규칙을 비교하면, DPU 규칙에서는 매도인은 도착지에서 도착운송수단에서 양하해야 한다는 점에서는 매도인의 의무가 크지만, DDP 규칙에서는 매도인이 수입통관 및 수입관세를 부담하고, 통상 수입관세 부담이 도착운송수단에서의 양하보다 부담이 크기 때문에 DDP 규칙에서 매도인의 의무가 가장 크다.

DPU	지정목적지에서 도착운송수단 으로부터 양하하여 매수인의 처분하에 둠(또는 그렇게 인 도된 물품 조달)	지정목적지 (수입국)	지정목적지 (수입국)	매도인	매도인 (매도인) (매도인)	-	매수인
DDP	지정목적지에서 도착운송수단 에 실어둔 채 양하준비된 상태 로 매수인의 처분하에 둠(또는 그렇게 인도된 물품 조달) 매도인이 수입통관(수입관세 와 기타 수입관련 조세 납부)	지정목적지 (수입국)	지정목적지 (수입국)	매도인	매도인 (매도인) (매수인)	-	매도인
FAS	지정선적장에서 매수인이 지 정한 선박의 선측에 둠(또는 그렇게 인도된 물품 조달)	지정선적항 (수출국)	지정선적항 (수출국)	매도인	매수인 (매수인) (매수인)	-	매수인
FOB	지정선적장에서 매수인이 지 정한 본선에 적재함(또는 그 렇게 인도된 물품 조달)	지정선적항 (수출국)	지정선적항 (수출국)	매도인	매수인 (매도인) (매수인)	-	매수인
CFR	지정선적장에서 매도인이 지 정한 본선에 적재(또는 그 렇게 인도된 물품 조달) 매도인이 지정목적항까지 운 임 부담	지정선적항 (수출국)	지정목적항 (수입국)	매도인	매도인 (매도인) (매수인)	-	매수인
CIF	지정선적장에서 매도인이 지 정한 본선에 적재(또는 그 렇게 인도된 물품 조달) 매도인이 지정목적항까지 운 임 및 보험료 부담.	지정선적항 (수출국)	지정목적항 (수입국)	매도인	매도인 (매도인) (매수인)	매 도 인	매수인

CIP와 CIF에서만 매도인에게 보험계약체결의무가 있다. CIP와 CIF 이외의 다른 규칙에서는 매도인과 매수인 중에서 운송 중의 위험을 부담하는(즉 피보험이익을 갖는) 당사자가 보험계약을 체결해야 한다. 다만, 이는 의무사항이 아니므로 당사자의 선택에 맡겨진다. FCA 규칙에서 적재비는 (1) 지정인도장소가 매도인의 영업구내인 경우에는 매수인이 마련한 운송수단에 적재된 때 인도되고, 매도인이 주된 운송수단의 적재비용을 부담하고 (2) 지정인도장소가 매도인의 영업구내가 아닌 경우에는 매도인의 운송수단에 적재되어 지정장소에 도착하고, 매도인의 운송수단에 실린 채 양하준비상태로 매수인이 지정한 운송인이나 제3자의 처분하에 놓인 때 인도되고, 매수인이 주된 운송수단의 적재비용을 부담한다. 한편, 목적지 양하비에 대해서는 CPT, CIP, CFR, CIF, DAP, DDP에서는 매수인이 부담한다. 다만, 운송계약 상 매도인이 부담하기로 정한 경우는 그러하지 아니하다.

III. 인코텀즈 2020의 시사점

1. DPU 규칙 신설

인코텀즈 2020에서는 DPU(Delivered at Place Unloaded)를 신설하였다. 인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms[®] 2020)에서는 DAT 규칙을 DPU 규칙으로 변경하였다고 기술하고 있는데⁵⁷⁾, DPU 규칙이 DAP 규칙보다 매도인의 의무가 크고, 순서도 DAP 규칙과 DDP 규칙 사이에 놓인 것으로 볼 때, DAT 규칙을 삭제하고 DPU 규칙을 신설한 것으로 볼 수 있다. 따라서 새로 도입된 DPU 규칙에 대한 정확한 이해가 필요하다. DPU 규칙에서의 인도장소는 터미널뿐만 아니라 다른 장소도 될 수 있다. DPU 규칙은 도착지에서 매도인에게 물품의 양하를 요구하는 유일한 규칙이다.

DPU 규칙에서는 매도인이 인도장소에서 물품을 양하할 의무가 있는바, 인도장소가 물품의 양하가 가능한 장소인지 확인할 필요가 있다. 실무적으로는 운송회사(carrier 또는 forwarder)가 운송을 하므로 운송회사가 인코텀즈 2020의 DPU 규칙을 이해하고 있는지 확인하는 것도 필요할 것이다.

인코텀즈 2010에서의 DAT 규칙은 DAP 규칙과 비교하여 매도인의 의무가 적다. 그러나 인코텀즈 2020에서의 DPU 규칙은 DAP 규칙과 비교하여 매도인의 의무가 오히려 크다. 따라서 인코텀즈 2020에서 각 규칙을 선택할 때, DAT 규칙이 DPU 규칙으로 변경되었다는 것에만 착안하여 DPU 규칙이 DAP 규칙보다 매도인에게 유리하다는 오해가 없어야 할 것이다.

2. 주의할 개정 사항

인코텀즈 2010과 인코텀즈 2020에서 매도인에게 적하보험계약 체결의무가 있는 규칙은 CIP 규칙과 CIF 규칙이다. 인코텀즈 2010에서는 CIP 규칙과 CIF 규칙 모두 매도인에게 ICC(C)의 부보조건을 요구하였다. 그러나 인코텀즈 2020에서는 CIP 규칙과 CIF 규칙의 부보조건을 차별화하였다. CIF 규칙에서는 ICC(C)의 부보조건을 유지하였으나, CIP 규칙에서는 ICC(A)의 부보조건으로 부보의무를 강화하였다. 따라서 인코텀즈 2020에서 CIP 규칙을 선택하는 경우

57) See Introduction to Incoterms 2020, para. 62.

[e] Change in the three-letter initials for DAT to DPU

이점을 유의하여야 한다.

인코텀즈 2010에서는 연속매매(string sale)의 무역관행을 수용하기 위하여 FAS, FOB, CFR 및 CIF에서 ‘그렇게 인도된 물품을 조달한다(procure goods so delivered)’는 조항을 추가하였다. 인코텀즈 2020에서는 이 문구를 EXW를 제외한 10개의 규칙으로 확대하였다. 따라서 EXW를 제외한 모든 규칙은 연속매매에서 사용이 가능하다. 일차산품(commodity)⁵⁸⁾의 매매는 제조물(manufactured goods)의 매매보다 오랜 역사를 가지고, 소수의 거래자들이 지배하여 그들만의 어려운 용어나 관행이 있는데, 연속매매(string sales)⁵⁹⁾는 그들 중 하나이다.⁶⁰⁾ 일차산품(commodity)의 매매는 제조물(manufactured goods)의 매매와는 달리 화물의 운송 중에 연속적(down a string)으로 수차례 전매되는 경우가 일반적인데⁶¹⁾, 그 연속거래의 중간에 있는 매도인은 물품을 선적(또는 인도)하지 않는다.⁶²⁾

FCA, DAP, DPU, 그리고 DDP에서 매도인 또는 매수인 자신의 운송수단에 의한 운송을 허용하고 있다.⁶³⁾ 이는 실무적으로 물품이 매도인으로부터 매수인에게 운송되는 상황에서 제3자의 개입 없이 매도인이 해당장소까지 직접 운송하는 경우를 고려한 것이다. 한편, FCA 규칙에서 당사자의 합의로 ‘본선적재표시(on-board notation)’가 있는 선하증권을 요구할 수 있다. FCA 규칙에서 해상운송되는 경우에 본선적재표시가 있는 선하증권이 요구되는 경우가 있다. 특히 신용장이 개설되는 경우에 신용장에서는 본선적재표시가 있는 선하증권을 요구하는 경우가 많다.⁶⁴⁾ 그러나 FCA 규칙에서는 물품의 본선적재 전에

58) 가공되기 전의 원료형태의 산품을 말하는 것으로 쌀, 밀, 옥수수, 설탕, 커피, 코코아, 코프라, 면화, 양모, 원유, 구리 등이 대표적이다.

59) 연속매매(string sales)는 동일한 화물에 대하여 두 개 이상의 매매계약이 연계되어 있는데, 대체로 각 매매계약은 가격을 제외하고는 거래조건이 동일하다. (이정선, 허은숙, “일차산품 상관습규범으로서 인코텀즈의 적합성과 한계”, 「무역보험연구」 제19권 제4호, 한국무역보험학회, 2018, 56면.).

60) 이정선, 허은숙, 앞의 논문, 56면.; Z. Bruno, “Commodity Sales and the CISG”, Pace law School, 2009, p. 629.

61) 이정선, 허은숙, 앞의 논문, 61면.

62) See Introduction to Incoterms 2010, 9. String Sales.

63) Introduction to Incoterms 2020

IX. DIFFERENCES BETWEEN INCOTERMS® 2020 AND 2020

[d] Arranging for carrier with seller's or buyer's own means of transport in FCA, DAP, DPU and DDP

64) Introduction to Incoterms 2020

IX. DIFFERENCES BETWEEN INCOTERMS® 2020 AND 2020

[a] Bills of lading with an on-board notation and the FCA Incoterms® rule.

인도가 이루어지느냐, 운송인으로부터 본선적재표시가 있는 선하증권을 취득할 수 있는지 불확실하다. 이에 따라 FCA 규칙에서는 당사자들이 합의한 경우에 매수인은 본선적재표시가 있는 선하증권을 자신의 비용과 위험으로 매도인에게 발행하도록 운송인에게 지시하여야 하고, 이 경우에 매도인은 본선적재표시가 있는 선하증권을 매수인에게 제공하여야 한다(FCA A6/B6).

인코텀즈 2020의 4번째 부문에 “조항별 규칙 비교(Article-by-Article Text of Rules)”를 추가하였다. 따라서 “조항별 규칙 비교(Article-by-Article Text of Rules)”를 활용하여 인코텀즈 11개 규칙을 쉽게 비교함으로써 적합한 규칙을 선택할 수 있다.

3. 인코텀즈 2020의 한계

인코텀즈 2020의 한계(또는 미비점)으로는 다음과 같은 것을 지적할 수 있다. 첫째, 국제상업회의소(ICC)에서는 공식적으로 인코텀즈 2020의 영문본과 불문본을 발간하였고, ICC 현지 사무소(ICC local representative)⁶⁵⁾을 통하여 총 29개 이상의 번역본(translated versions)을 접할 수 있다.⁶⁶⁾ 따라서 인코텀즈 영문본과 불문본은 공식본이라고 볼 수 있는데, 기타 ICC 현지 사무소의 현지어 번역본이 공식본으로 인정될 수 있는지 다툼이 될 수 있다. 국제상업회의소(ICC)에서 현지어 번역본을 감수하지 않았고, 명시적으로 공식번역본으로 인정하지 않았다면, 현지어 번역본은 참고용이 될 수 있을 뿐, 구속력 있는 공식번역본으로 보기 어려울 것이다. ICC 홈페이지에서도 “각 지역사무소가 번역본을 제공(ICC’s worldwide network of offices offering translated versions)”한다고 안내하고 있을 뿐, “공식번역본(official translated version)”이라고 표현하지는 않고 있다.⁶⁷⁾ 이러한 점에서 가능하면 인코텀즈 영문본이나 불문본을 숙지하고, 현지어 번역본은 이해를 위한 참고용으로 활용하는 것이 바람직하다. 현실적으로 무역거래조건 협상이나 무역계약서는 영어로 진행

65) 대부분 각국의 상업회의소가 ICC 현지 사무소(ICC local representative) 역할을 수행하고 있다.

66) See ICC 웹사이트 <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/icc-releases-incoterms-2020/> “The 2020 edition is available in no fewer than 29 languages — from Estonian to Pashto with ICC’s worldwide network of offices offering translated versions, as well as training sessions and events, to benefit the understanding of users around the world.”

67) *Ibid.*

되므로 영문본을 숙지하는 것이 필요하다.

둘째, 인코텀즈 2020에서는 “인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms® 2020)”의 법적효력을 명시하지 않고 있다. 참고로 2010의 소개문(Introduction)에서는 ‘소개문(Introduction)이 인코텀즈 2010 규칙의 일부를 구성하지 않는다’⁶⁸⁾고 기술하고 있다. 그러나 “인코텀즈 2020 소개문”에서는 이와 관련 명시적인 표현이 없다. 따라서 “인코텀즈 2020 소개문”이 인코텀즈 2020의 일부인지에 대하여 다툼이 될 수 있다. 다만, 앞에서 살펴본 바와 같이 사건으로는 “인코텀즈 2020 소개문”은 개별 인코텀즈 2020 규칙의 일부는 아니고, 인코텀즈 규칙들 전반에 대한 기초사항들(fundamentals)에 대한 해석지침의 성격이라고 본다.

셋째, 인코텀즈 2020에서는 ‘사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)’의 법적효력을 명시하지 않고 있다. 인코텀즈 2010 소개문(Introduction)에서는 사용지침(Guidance Note)은 인코텀즈 규칙의 일부가 아니라고 명시하고 있으나⁶⁹⁾, “인코텀즈 2020 소개문”에서는 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)이 “인코텀즈 규칙의 일부인지”에 대한 기술이 없다. 따라서 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)이 법적 효력이 다툼이 될 수 있다. 다만, 앞에서 살펴본 바와 같이 사건으로는 사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)은 각 규칙의 일부는 아니고, 각 규칙의 지침(guidance)으로서 규칙의 해석을 돕는다고 본다.

IV. 결 론

2019년 9월 10일 국제상업회의소(ICC)는 인코텀즈 2020(Incoterms® 2020)을 공표하였는데, 이는 2020년 1월 1일부터 시행된다. 인코텀즈 2020의 소개문

68) Status of this introduction

This introduction gives general information on the use and interpretation of the Incoterms® 2010 rules, but does not form part of those rules.

69) 4. Guidance Notes

Before each Incoterms® 2010 rule you will find a Guidance Note. The Guidance Notes explain the fundamentals of each Incoterms rule, such as when it should be used, when risk passes, and how costs are allocated between seller and buyer. The Guidance Notes are not part of the actual Incoterms® 2010 rules, but are intended to help the user accurately and efficiently steer towards the appropriate Incoterms rule for a particular transaction.

(Introduction to Incoterms 2020)에서는 인코텀즈의 적용사항과 미적용사항을 제시함으로써 인코텀즈의 적용범위를 명확히 하였고, 기타 11개 항목에 대하여 매우 상세히 기술하여 인코텀즈의 성격은 물론 인코텀즈 2020의 개정 사항을 파악하는데 도움을 주고 있다. 그리고 인코텀즈 2010에서의 “사용지침(Guidance Note)”을 개선하여 “사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)”으로 대체하였는데, 인코텀즈 2010의 “사용지침(Guidance Note)”보다 상세한 내용을 기술하고 있다. 터미널인도(DAT)를 도착지양하인도(DPU)로 변경하였고, 각 규칙 내의 10개 조항(A1~A10, B1~B10)의 순서와 조문 표제를 일부 변경하였다. 또한, CIP와 CIF의 적하보험 부보수준을 차별화하여 CIP에서의 보험부보조건을 ICC(A)조건으로 강화하였다. FCA, DAP, DPU 및 DDP에서 매도인 또는 매수인 자신의 운송수단에 의한 운송을 허용하고, 운송의무 및 비용 조항에 보안관련요건 포함시켰다. FCA에서 당사자의 합의로 ‘본선적재표시가 있는 선하증권’을 요구할 수 있도록 변경되었다.

그러나 영문본과 불문본을 제외한 기타 현지어 번역본에 대한 공인 여부가 다툼이 될 수 있고, “인코텀즈 2020 소개문(Introduction to Incoterms 2020)”과 “사용자를 위한 설명문(Explanatory Note for Users)”의 법적효력, 인코텀즈의 일부 여부 등을 명시하지 않은 점도 문제점으로 지적될 수 있다.

[참고문헌]

- 김상만, “Incoterms 2010이 적용되는 국제물품매매거래에서 CISG 상 매도인의 물품인도의무 및 서류인도의무에 대한 고찰”, 「통상법률」 통권 제102호, 법무부, 2011.
- _____, “Incoterms 2010의 개정내용에 대한 법적 고찰(FOB, CIF, DAT, DAP를 중심으로)”, 「홍익법학」 제12권 제2호, 홍익대학교 법학연구소, 2011,
- _____, “Incoterms 2010 적용상 CISG의 한계”, 「국제거래법연구」 제27집 제1호, 국제거래법학회, 2018.
- _____, 「국제거래법」 개정판, 박영사, 2018.
- 오원석, 서경, “국제물품매매계약내에서 인코텀즈의 이해 : CISG 및 ICC Model International Sales Contract(556E)를 중심으로”, 「무역보험연구」 제12권 제4호, 한국무역보험학회, 2011.
- 이정선, 허은숙, “일차상품 상관습규범으로서 인코텀즈의 적합성과 한계”, 「무역보험연구」 제19권 제4호, 한국무역보험학회, 2018.
- 인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점 = Main Revisions and Some Recommendations of the Incoterms? 2010.
- 최명국, 인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점, 「무역상무연구」 제49권, 한국무역상무학회, 2011.
- 한기문, 이장순, “인코텀즈 계약조건에 따른 회계 및 세무적 수익인식시점”, 무역학회지, 제41권 제1호, 한국무역학회, 2016.
- Belay Seyoum, *Export-Import Theory, Practices, and Procedures*, 2nd ed, Routledge, 2009.
- Carole Murray, *Schmitthoff's Export Trade: The Law and Practice of International Trade*, 11th ed, Sweet & Maxwell, 2009.
- Gary Collyer, the Guide to Documentary Credits, 3rd ed, the International Financial Services Association, 2007.
- Guillermo C. Jimenez, *ICC Guide to Export/Import: Global Standards for International Trade*, ICC Publication No. 686, 2012.
- ICC, *Incoterms 2010 by the International Chamber of Commerce (ICC)*, ICC Publication No. 715E, 2010.
- ICC, *The ICC Model International Sale Contract (Manufactured Goods)*, ICC

Publication No. 738E, 2013.

Jan Ramberg, “International Commercial Transactions”, Paris, ICC Publication no 588 – Kluwer Law International –Norstedts Juridik, 1997.

Jan Ramberg, *ICC Guide to Incoterms 2010*, ICC Publication No. 720E, 2011.

Jan Ramberg, “INCOTERMS 2010”, Penn State International Law Review, Vol 29, No. 3, 2011.

Jonas Malfliet, “Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term”, Ghent University, 2012.

Michele Donnelly, *Certificate in International Trade and Finance*, ifs School of Finance, 2010.

Ralph H. Folsom et al, *International Business Transactions: A Problem-Oriented Coursebook*, 11th ed, Thomson Reuters, 2012.

Ray August, et al, *International Business Law*, Pearson, 2009.

Roberto Bergami, “Incoterms 2010: The Newest Revision of Delivery Terms”, Acta Univ. Bohem. Merid. 15(2), 2012.

Zwilling-Pinna, “Update of Important Commercial Terms: Revision of The Incoterms as of 2011”, Der Betriebs-Berater, vol. 65, 2010.

[Abstract]

A Study on the Major Changes in the Incoterms® 2020

Kim, Sang-Man*

On 10 September 2019, the International Chamber of Commerce (ICC) launched the Incoterms® 2020, the 8th revision. The Incoterms 2020 shall enter into force on 1 January 2020. The Incoterms® rules are the world's essential terms of trade for the sale of goods.

As to the major changes in the Incoterms® 2020, the Incoterms® 2020 provides “Introduction to Incoterms® 2020” which specifies what the Incoterms® 2020 Rules do and what the Incoterms® 2020 Rules do not do. “Introduction to Incoterms® 2020” also sets out the important fundamentals of the Incoterms® 2020 Rules.

Other changes are: change for DAT (Delivered at Place) to DPU (Delivered at Place Unloaded), different levels of insurance cover in CIF (requires for ICC(C)) and CIP (requires for ICC(A)), bills of lading with an on-board notation and the FCA rule, changes for “Guidance Note” to “Explanatory Note for Users” in the respective Rule, arranging for carriage with seller's or buyer's own means of transport in FCA, DAP, DPU and DDP, inclusion of security-related requirements within carriage obligations and costs, etc.

Keywords : Incoterms, Incoterms 2010, Incoterms 2020, International Chamber of Commerce (ICC), International Commercial Terms, international rules, trade terms

* Associate Professor, Duksung Women's University, Attorney at Law (New York)

