



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

경 영 학 석 사 학 위 논 문

UCP 600상 운송서류 심사기준의
개정방향에 관한 연구



2017년 8월

부경대학교 대학원

국제통상물류학과

박 지 은

경 영 학 석 사 학 위 논 문

UCP 600상 운송서류 심사기준의
개정방향에 관한 연구

지도교수 김 철 수

이 논문을 경영학석사 학위논문으로 제출함

2017년 8월

부 경 대 학 교 대 학 원

국제통상물류학과

박 지 은

박지은의 경영학석사 학위논문을 인준함.

2017년 8월



위 원 장 경영학 박사 조 찬 혁 (인)

위 원 지리학 박사 이 정 윤 (인)

위 원 경제학 박사 김 철 수 (인)

- 목 차 -

ABSTRACT	iv
I. 서 론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구의 방법 및 범위	3
II. 신용장거래에서 운송서류의 심사기준	5
1. 선행연구 분석	5
2. UCP 600상 운송서류 심사기준	14
가. 운송서류의 심사기준에 관한 기재 요건	14
나. 운송서류의 심사기준에 관한 형식 요건	20
III. UCP 600상 운송서류 사례분석	29
1. 운송서류의 기재요건에 관한 수리거절 사례	29
가. 본선적재 및 선적일	29
나. 선적지와 하역지	31
2. 운송서류의 형식요건에 관한 수리거절 사례	32
가. 명칭 및 서명권자	32
나. 원본서류	34
다. 운송약관	35
라. 용선계약 선하증권 배제	35
마. 환적	35

IV. UCP 700의 개정방향	37
1. 운송서류의 기재요건에 관한 문제점과 개정방향	37
가. 본선적재 및 선적일	37
나. 선적지와 하역지	40
다. 비유통성 해상화물운송장	42
2. 운송서류의 형식요건에 관한 문제점과 개정방향	42
가. 명칭 및 서명권자	42
나. 원본서류	46
다. 운송약관	47
라. 용선계약 선하증권 배제	48
마. 환적	50
V. 결론	52
참고문헌	55

< 표 목 차 >

<표1> 제시서류 연구논문 수.....	5
<표2> UCP 700의 개정방향 정리.....	51



A Study on the Revision Direction for UCP 600 of Transport
Document Examination Standards

Park, Ji-eun

Department of International Commerce and Logistics
Graduate School, Pukyong National University

Abstract

This study analyzed and summarized the most important transport documents stipulated in Letter of Credit Transaction: Complex Transport Documents in Article 19 of UCP 600, B/L (Bill of Lading) in Article 20, Non-Negotiable Seaway Bill in Article 21, B/L (Bill of Lading) of Charter Party in Article 22 of the Conditions and Terms of Signing Standards to Review and Formality Condition and Terms.

And, this study presented the direction to amend clause of transport documents of UCP 600, reflecting the corporate practice and real cases where ICC Banking Commission's Official Opinion is being proposed. This is as follows.

First, the clause in relation to signing the date of loading and shipment is incompatible with Article 34 of UCP 600. Thus, Article 34 of the clause of transport documents shall be excluded. Also, the clause, Only the date of ship loading can be considered the date of shipment, according to the corporate practice, shall be added and included. Second, the clauses on Non-negotiable Seaway Bill and B/L (Bill of Lading) shall be integrated and applied. Third, the clause on the Authorized Signer of B/L (Bill of Lading) of Charter Party shall include the details of transporters or their agents. Fourth, regarding the clause stipulated in the original document, it is desirable to eliminate Article 7, Section (c) (iii) of UCP. Lastly, regarding the conditions and terms of transshipment, the details of transshipment shall be added and included in B/L (Bill of Lading) of Charter Party in Article 22.

It is considered that the revised UCP 600 need to accept corporate demands from the business circle actively and reflect corporate practice much enough. If opinions of experts in every sector such as transport industry, insurance industry and trade industry are collected and reflected at an equivalent level, they would be included in Letter of Credit to provide the valid ground.

Key Words : Documentary Credit, Transport Documents, UCP 600, ICC Banking Commission's opinion.

I. 서 론

1. 연구의 배경 및 목적

국제간 매매계약에서 신용장은 대표적인 무역대금결제 수단이다. 국제거래는 언어와 관습이 서로 다른 국가에 거주하고 있는 매도인과 매수인의 거래에서 상대방의 신용상태의 변화로 초래할 수 있는 매도인의 대금회수불능의 위험과 매수인의 물품인수불능의 위험을 은행이라는 공신력있는 기관이 개입함으로써 이러한 위험을 줄일 수 있기 때문이다.

그러나 신용장 거래에서 각 국가마다 존재하는 상인들의 오랜 상관습의 차이로 인하여 대금결제 분쟁이 발생하였고, 이를 최소화 하고 신용장 거래에 관계된 모든 당사자들을 규율할 통일된 규칙을 제정할 필요가 지속적으로 제기됨에 따라 1933년 국제상업회의소에서 세계 각국에서 사용되고 있는 신용장거래의 관행을 정리하여 신용장통일규칙(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits: UCP)을 제정하게 되었다.¹⁾

제정된 뒤 신용장통일규칙은 그동안 6차례 개정되었으며, 현재는 2007년에 개정된 제6차 개정 화환신용장통일규칙(이하 UCP 600)이 사용되고 있다. 그러나 이러한 노력에도 불구하고 은행에 첫 번째로 제시되는 서류의 약 70% 이상이 하자로 나타나고 있으며 비공식적으로는 98%로 집계되기도 한다.²⁾ 그 중

1) 유재걸(2005), 은행의 서류 심사에 있어서 재량권의 한계에 관한 연구, 무역연구 제1권 제1호, p.140

2) Gary Collyer(2009), The curse of the 'spurious' discrepancies,

에서도 UCP 600의 운송서류 관련 규정은 항상 많은 논쟁이 발생하여 지속적으로 개정이 이루어 졌으며, 서류심사 시 운송서류와 관련된 실무담당자들의 의견차가 있어 ICC에 공식의견을 요청한 사례들도 많이 찾아 볼 수 있다.

이러한 문제점들을 개선하고자 역사적으로 신용장통일규칙은 10년의 간격을 두고 계속하여 개정되어왔고 이점을 미루어 보아 조만간에 개정 작업이 시작될 것으로 보인다. 실제로 2015년부터 신용장실무계에서 UCP 600의 개정에 대한 목소리가 나오고 있으며, 구체적으로 어느 조항을 개정하면 좋겠다는 리스트가 신용장 관련 저널(예컨대 Documentary Credit World, Trade Service Update 등)을 통해 발표되고 있다. 아직까지 국제상업회의소 은행위원회가 언제부터 개정 작업을 시작하겠다고 공표를 하지 않았으나 2017년부터 작업이 시작될 것으로 추정하고 있으며 운송서류관련 조항의 개정에 대한 의견도 제시되고 있다.³⁾

운송서류 중 해상운송서류는 은행과 무역업자의 입장에서는 가장 중요하다고 할 수 있다. 개설은행은 해상운송서류에서 표기하고 있는 물품을 신용장개설을 위한 담보로 취급하고 있으며, 지정은행은 결제 또는 매입을 할 때에도 담보로 취급하고 있으므로 해상운송서류는 담보 확보라는 측면에서 중요성을 갖기 때문이다. 또한 수입자는 수입화물을 확보하기 위하여 해상운송서류가 필요하다는 측면에서도 중요성을 갖는다.⁴⁾

News letter of Coastlinesolutions.

3) 박세운(2016), UCP 700 개정 방향에 대한 연구, 국제상학 제31권 제4호, p.27

4) 박세운(2007), UCP 600 해상운송서류 규정의 주요 개정사항에 관

따라서 본 연구는 선행연구를 토대로 운송서류 심사기준을 정리하고 사안별로 ICC 은행위원회의 공식의견(ICC Banking Commission's Official Opinion)이 표명된 사례를 분석하였다. 사례에서 분쟁의 소지가 있거나 불분명한 표현으로 해석의 오해를 불러일으키는 조항의 문제점을 신용장거래와 관련된 전문가들의 의견을 검토하고 실무자로서 업계 관행을 반영해 UCP 600의 운송서류조항 개정 방향을 제시하였다.

2. 연구의 방법 및 범위

본 연구는 문헌자료를 중심으로 국내외 학술지와 신용장을 연구한 전문가의 서적을 토대로 검토 및 고찰을 하였다. 또한 “신용장통일규칙”(Uniform Customs and Practice for Documentary Credit, 2007 Revision, ICC Publication No.600)에서의 해상운송서류의 조항을 분석하여 심사기준에 관한 요건을 검토하였다. 그리고 은행의 실무분야에서 참조기준이 되고 법원에서 신용장통일규칙을 해석하는데 있어 매우 설득력 있는 자료로 사용되는 국제상업회의소 은행위원회의 공식의견(ICC Banking Commission's Official Opinion)이 제시된 사례를 분석·정리 하였다.

총 39개 조항으로 구성된 UCP 600은 운송서류와 관련하여 제19조 복합운송서류, 제20조 선하증권, 제21조 비유통 해상화물운송장, 제22조 용선계약 선하증권, 제23조 항공운송서류, 제24조 도로, 철도 또는 내수로 운송서류, 제25조 특송배달영수증,

한 연구, 한국무역상무학회지 제35권, p.72-73

우편영수증 또는 우편증명서, 제26조 갑관선적과 부지약관, 제27조 무고장 선하증권, 제31조 분할선적, 제32조 할부선적으로 11개의 조항으로 구성되어있으며 본 연구는 해상운송서류로 구분되는 제19조, 제20조, 제21조, 제22조로 연구대상을 제한하였다.

본 연구는 다음과 같이 서론과 결론을 포함하여 총5장으로 구성하였다. 제1장은 서론으로서 연구의 배경과 목적, 연구의 방법과 범위를 중심으로 전반적인 윤곽을 제시하였다.

제2장은 선행연구를 살펴보고 UCP 600의 운송조항의 운송서류 심사기준에 대하여 분석하였다.

제3장은 UCP 600을 심사기준으로 한 신용장거래에서 해상운송서류와 관련하여 어떠한 문제점이 발생하는지 최신사례들을 중심으로 ICC 은행위원회의 공식적인 의견을 살펴보았다.

제4장은 제3장에서 살펴본 사례에서 발견된 문제점을 도출하여 UCP 600에 개정이 필요한 부분을 종합적이고 실무적으로 제시하고자 하였다.

마지막 제5장은 본 논문연구의 요약 및 결론 부분으로서 연구의 전체적인 내용을 요약 하고 또한 결론을 상술하였다.

II. 신용장거래에서 운송서류의 심사기준

1. 선행연구 분석

신용장거래는 서류로만 이루어지는 무역결제방식이다. 신용장 대금의 지급여부는 전적으로 신용장조건과 제시된 서류의 문면상 일치여부에 의하여 결정된다. UCP 600에서 규정하고 있는 제시서류 조항은 제18조 상업송장, 제19조~27조 운송서류 및 제28조 보험서류이다. 이 중 운송서류 조항은 UCP 600에서 제일 많은 비중을 차지하고 있다. 또한 표1를 보면 2003년~2016년까지 학술지에 게재된 제시서류와 관련된 선행연구 중 운송서류가 가장 많이 이루어 졌으며 중요한 서류임을 알 수 있다.

<표 1> 제시서류 연구논문 수

운송서류	37
보험서류	16
상업송장	6
합계	59

먼저 신용장거래에서 제시되는 서류들 중 상업송장과 관련된 선행연구로 전순환(2005)⁵⁾, 우성구, 김재명(2006)⁶⁾, 강원진, 이상

5) 전순환(2005), 신용장거래에 있어서 상업송장의 일치성에 관한 심사기준, 관세학회지 제6권 제3호, pp.343-363

훈(2006)⁷⁾, 김종철(2009)⁸⁾, 이천수(2013)⁹⁾ 등이 있다. 신용장조건과 상업송장의 기재 내용의 일치성에 관한 심사기준이 주로 연구 되었다. 제시서류 중 유일하게 수익자가 직접 작성하는 서류이기 때문에 전통적으로 엄격일치원칙에 따라 심사되었지만 원만한 대금결제와 신용장 사용을 권장하기 위하여 최근 연구에서는 상당일치원칙으로 적용되어야 한다는 의견이 많이 나오고 있다.

신용장거래에서 보험서류는 적화보험의 성립을 증명하는 서류를 총칭한다. 김재명(2012)¹⁰⁾, 김종철(2003)¹¹⁾, 이제현, 구종순(2009)¹²⁾, 한낙현, 최병권(2011)¹³⁾ 등은 보험서류 관련 조항들을 해석하고 분석하였다. 그러나 보험서류는 정형거래조건에 따라 수익자가 제공해야하는 필수 서류로 포함되기 때문에 상업송장이나 운송서류보다 중요도가 떨어진다.

운송서류조항은 지속적으로 변화하는 운송업계의 관행에 따라가기 위해 제3차 개정신용장통일규칙을 시작으로 약 10년의

-
- 6) 우성구, 김재명(2006), ICC DOCDEX 사례로 본 화환신용장부 상업송장기재사항의 수리적격성, 국제상학 제21권 제2호, pp.225-244
 - 7) 강원진, 이상훈(2006), 신용장거래에서 ISBP의 상업송장 심사기준에 관한 고찰, 국제상학 제21권 제4호, pp.123-142
 - 8) 김종철(2009), 화환신용장거래에서의 물품명세의 충족요건, 국제상학 제24권 제3호, pp.221-237
 - 9) 이천수(2013), 신용장거래에서 상업송장의 심사기준과 하자서류의 거절통지에 관한 사례연구, 산업경제연구 제26권 제1호, pp.409-430
 - 10) 김재명(2012), 화환신용장거래의 보험서류 수리요건에 관한 연구, 무역보험연구 제13권 제3호, pp.139-157
 - 11) 김종철(2003), 신용장통일규칙상의 보험서류조항의 비교에 관한 연구, 국제무역연구 제9권 제1호, pp.49-70
 - 12) 이제현, 구종순(2009). UCP 600 보험서류 조항의 개정내용과 해석에 관한 연구, 해운물류연구 제25권 제4호, pp.981-1006
 - 13) 한낙현, 최병권(2011), 신용장거래와 해상보험서류의 관계에 관한 연구, 국제상학 제26권 제3호, pp.21-44

주기로 개정될 때마다 주요 개정대상이었다. 개정될 때마다 해석과 적용에 대해 논란이 있어왔고 6차 개정 신용장통일규칙에서도 예외는 아니다. 이러한 논란을 줄이고 무역결제가 원활이 이루어 질 수 있도록 은행과 실무담당자들이 신용장통일규칙을 해석하고 운송서류를 심사하는데 명확한 기준과 심사기준요건에 대한 고찰이 필요하다.

이와 관련한 선행연구로 UCP 600 운송조항 해석기준을 중심으로 연구한 서백현(2006)은 제20조 선하증권에 대한 해석안을 제시하였다. 개정된 조항은 해석을 명확히 할 수 있도록 명료한 표현으로 수정을 가하는데 초점이 맞추어졌다고 평가하였다. 그러나 수탁지 표시, 예정된 선박 등과 관련된 본선적재 부기문제에는 여전히 해석에 논란의 소지가 있다고 지적하였다.¹⁴⁾ 이제현, 김연숙(2007)은 운송서류조항 중 제19조 복합운송서류, 제20조 선하증권, 제21조 비유통 화물운송장, 제22조 용선계약 선하증권 조항들로 한정하여 해상운송서류관련 조항만을 분석하였다. 서류심사 시 분쟁이 많이 발생하는 부분을 운송서류 명칭, 운송인 명칭, 서명, 본선적재부기, 선적일자, 예정된 선박, 선적항, 환적, 전통으로 정리하여 이와 관련한 조항들의 해석기준을 제시하였다.¹⁵⁾ 전순환(2008)은 운송서류조항과 관련하여 개정된 주요 내용과 그 배경을 살펴보고, 내용의 중복성 문제, 운송서류의 서명방법, 본선선적과 본선적재표기의 방법, 물품의 선적지 또는 양륙지의 표시에 따른 문제점을 지적하고 분석하여

14) 서백현(2006), 제6차 개정 신용장통일규칙 항구간 운송 선하증권 조항의 해석, 관세학회지, pp.129-144.

15) 이제현, 김연숙(2007), UCP 600 운송서류 조항의 개정내용과 해석에 관한 연구, 국제상학 제22권 제2호, pp.167-187

이에 따른 해석기준안을 제시하였다.¹⁶⁾

운송서류 조항을 분석하고 서류심사기준을 검토한 연구로 김정희(2007)는 운송서류종류별로 구분하여 서류심사기준을 분석한 후 복합운송서류의 운송인의 범위 누락, 영문표기가 국제규칙이나 운송실무와의 불일치, 운송주선인이 발행한 운송서류의 수리요건의 미비, 선하증권과 비유통성 해상화물운송장의 조문 내용이 동일함에도 조항을 통합하지 않은 점, 복합운송서류와 항공운송서류의 환적개념이 현실관행과 불일치한 점, 일부 운송서류의 운송인에게 환적권한 유보에 대한 명확한 규정이 없는 점 등의 문제점이 있다고 지적하였다.¹⁷⁾ 박세운(2009)은 복합운송서류의 서류검토기준에 대해 UCP 600 및 국제표준은행관행을 통해 분석하였으며 실무상 유의점을 제시하여 실무에서 원활하게 거래할 수 있도록 기여하였다.¹⁸⁾ 또 용선계약 선하증권의 서류심사기준에 대한 연구로 어떤 선하증권을 신용장 거래에서 용선계약 선하증권으로 볼 수 있느냐에 대하여 검토하였고, 용선계약 선하증권의 심사기준에 대한 UCP 600 및 국제표준은행관행을 분석하여 지급거절 발생의 감소할 수 있도록 기여하였다.¹⁹⁾

사례 및 운송서류조항을 분석한 김재명(2007)은 운송서류와

16) 전순환(2008), UCP 600상의 운송서류조항에 관한 연구, 관세학회지 제9권 제1호, pp.249-271

17) 김정희(2007), 개정 화환신용장통일규칙(UCP 600)상 운송서류 수리요건과 문제점에 관한연구, 해운물류연구, pp.145-173

18) 박세운(2009), UCP 600에서의 복합운송서류 수리요건과 실무상 유의점, 국제상학 제24권 제4호, pp.229-248

19) 박세운(2009), 신용장거래에서 용선계약부 선하증권의 심사에 관한 연구, 무역학회지 제34권 제2호, pp.273-294

기재사항과 관련된 ICC DOCDEX 사례 분석을 통해 수리요건에 관한 전문가패널의 해석기준을 탐구하였으며 신용장조건과 어느 정도로 일치해야하는지에 대한 서류심사기준의 판단근거 및 이유를 밝혔다.²⁰⁾

실무적인 접근이 이루어진 연구로 서정두(2010)는 UCP와 ISBP, ICC 판정사례 등에 따른 서류하자여부의 일반적인 판단 기준을 제시하였고, UCP 600 이후 선하증권의 하자관련 ICC 판정사례, ISBP 681 등 국제은행관습의 최근 동향과 국내 판례 등 실증자료를 비교 분석하여 실무상 유의점을 제시하였다.²¹⁾ 운송서류 전반에 걸친 공통위험요인과 운송서류 개별에 따른 위험요인을 거래 당사자별로 수출자, 발행은행, 수입자의 입장에서 분석한 박세운(2010)은 신용장거래에서 운송서류의 위험요인에 관한 대처방안으로 신용장통일규칙과 국제표준관행에 대한 철저한 이해가 필요하며 ICC 은행위원회의 공식의견은 국제관행의 변동을 반영하여 변경된다는 점을 유의해야한다고 하였다.²²⁾

적재부기 관련 조항을 중심으로 한 연구로 채진익(2016)은 선하증권상의 “적재부기”에 대한 합리적 요건과 그 표기방법을 검토하였다. 운송업계에서 관행적으로 사용되고 있는 다양한 방법의 적재부기 및 적재부기의 통일성 부재로 서류 심사에 혼란을

20) 김재명(2007), ICC DOCDEX 사례로 본 화환신용부 운송서류 기재사항의 수리요건에 관한 연구, 해양비즈니스 제9호, pp.191-218

21) 서정두(2010), UCP 600 이후 선하증권 하자관련 분쟁사례, 한국무역상무학회지 제45권, pp.111-136.

22) 박세운(2010), 신용장거래에서 운송서류의 위험요인에 관한 연구, 한국무역상무학회지 제45권, pp.85-109

줄 수 있는 점을 시사하였고 현 관행을 신용장통일규칙에 반영할 필요성을 제시하였다.²³⁾ 박세운(2010)은 운송서류 별로 본선적재부기가 필요한 경우를 분석하여 운송서류의 본선적재부기요건을 제시하였으며 거래가 원활할 수 있도록 실무담당자들이 ICC의 본선적재부기에 대한 결정을 참조할 것을 당부하였다.²⁴⁾

다음은 현재까지 개정을 앞두고 있는 UCP 600의 운송서류조항의 개정방향에 관한 다양한 의견들을 살펴보고 이에 대한 선행연구 된 내용을 다음과 같이 정리하였다.

① 각종 국제규정과 의 일치성

이제현, 김연숙(2007)은 개정 때마다 제기된 운송인과 선적, 선적항, 하역항의 표기가 인코텀즈 2000과 헤이그 비스비규칙, 함부르그규칙 등의 내용과 동일하지 않은 문제점이 UCP 600에서도 여전히 개선되지 않은 점을 지적하였다.²⁵⁾ 이러한 점은 인코텀즈 2010에서 더 심해지고 있다.

② 적재부기요건

UCP 600 제20조 a항 ii 호와 관련하여 채진익(2016)은 선하증권 상에 사전에 인쇄된 문언 또는 별도의 부기와 같은 본선선적에 대한 기술은 신용장에 명시된 선적항에서 지정된 본선적

23) 채진익(2016), 선하증권상의 “적재부기”의 요건과 그 시사점에 관한 연구, 무역상무연구 제 71권, pp.107-126.

24) 박세운(2010), 해상 또는 복합운송서류의 본선적재부기, 관세학회지 제11권 제4호, pp.269-289

25) 이제현, 김연숙(2007), UCP 600 운송서류 조항의 개정내용과 해석에 관한 연구, 국제상학 제22권 제2호, P.185

재와 관련되며, 수취장소와 적재장소 간의 물품의 사전 운송에는 관련되지 않는다고 해석하였다. 따라서 서류심사자는 제시된 선하증권이 신용장에서 기술된 선적내용을 충분하고 정확하게 반영하고 있는가를 확실하게 인지하고 결정할 수 있어야 하며 신용장통일규칙에도 현 관행을 분명하게 반영할 필요가 있다고 하였다.²⁶⁾ 박세운(2016)은 ISBP 745 E6 d항을 보면 수탁지난에 지명이 기재되어 있고, 본선적재부기가 수탁지에서의 본선적재부기라는 것이 선하증권에 별도로 기재되어 있으면 적재선박명과 선적항을 포함한 별도의 본선적재부기가 필요하다고 규정하고 있다. 그러나 이 ISBP 745의 조항은 은행은 제시 서류에 표시된 일반 또는 특별조건을 심사할 의무가 없다는 UCP 600 제 34조와 모순이 된다. 그러므로 추후 ISBP를 개정할 때 이를 삭제하든지 UCP 700 해설서에 이것을 적용하지 않는 것으로 할 것을 제안하였다.²⁷⁾

③ 서명

용선계약 선하증권의 서명권자에 운송인과 이를 대리하는 대리인도 포함시켜야 한다는 의견이 많이 제시되었다. Gary collyer, Dave meynell(2015)는 신용장에서 단순히 용선계약 선하증권 제시를 요구하거나 허용할 때 운송인 또는 그들의 대리인이 서명하거나 발행한 용선계약 선하증권은 UCP 600 제 22조 (a) (i)에 따라 하자로 간주되며 이 조항은 현재 관행에 더

26) 채진익(2016), 선하증권상의 “적재부기”의 요건과 그 시사점에 관한 연구, 무역상무연구 제71권, p.124

27) 박세운(2016), UCP 700 개정 방향에 대한 연구, 국제상항 제31권 제4호, p.38

이상 부합하지 않는다고 주장하였다. 신용장통일규칙은 업계관행을 정확히 반영하여 제공해야 하며 그동안 개정이 이루어질 때 업계 관행의 변화가 반영되어 왔다. 그러므로 현재 관행에 맞게 운송인을 서명권자로 포함시켜야 한다는 의견을 내놓았다.²⁸⁾ 또 2017년 4월 자카르타에서 개최된 ICC Banking Commission의 최근 회의에서 UCP 600 개정을 지지하는 여러 가지 주장이 나왔다. 회의에서는 UCP 600이 여러 견해로 해석될 여지가 다분해 제시된 서류의 불일치 비율이 매우 높다고 하였으며 논란이 되고 있는 조항들의 개정에 대해 많은 의견이 나왔다. 그중에서 운송서류 관련조항 UCP 600 제22 (a) (i)의 용선계약 선하증권이 운송인에 의해 발행되고 서명될 수 있도록 허용해야한다는 주장도 포함되어 있었다.²⁹⁾

④ ISBP로 변경

신용장통일규칙의 주된 목적 중 하나는 업계의 관행을 반영하는 것인데 관행은 신용장통일규칙보다 더 빠르게 변화하고 발전하기 때문에 이러한 목적을 달성하는 것은 사실 매우 어렵다. Christensen(2008)은 UCP 개정 보다는 국제표준은행관행(ISBP)의 개정이 보다 쉬우므로 UCP 600의 운송서류 관련 조항을 UCP로부터 ISBP로 이동한다면 UCP를 현재의 관행과 일치하도록 조정하는 것이 보다 쉬울 것이라 하였다.³⁰⁾ 실제로

28) UCP 700(2015), www.tradefinance.training

29) Kim(2017), The UCP 600 Revision,
http://lcviews.com/index.php?page_id=548

30) Christense, K..(2008), "The need to clarify certain practies",
DCInsight, Vol.14, No.4, ICC

Kim(2015)은 제 19조는 ISBP의 섹션 D와, 제 20 조 선하 증권은 조항은 ISBP (Bill of Lading)의 섹션 E와, 제 21 조 이 조항은 ISBP (Non-Negotiable Sea Waybill)의 섹션 F와, 제 22 조는 ISBP (Charter Party Bill of Lading)의 섹션 G와 "병합"되어야 한다고 하였다.³¹⁾

⑤ 다분야에서의 전문가의 개정위원 참여

박석재(2009)는 복합운송서류와 선하증권의 요건의 결합이 많은 수출업자들 및 수입업자들에 의하여 요구되고 있으며 또한 선사가 사용되는 서류에 관한 "분야"에 따라서 양자를 포함하는 운송서류를 개발하여 왔다는 점을 유의하여 향후 신용장통일규칙을 개정할 때 이러한 실무계의 요구를 적극적으로 수용할 필요가 있다고 하였다. 또한 UCP 600을 만든 초안작성그룹 대부분이 은행업자들로 구성되어 운송업, 보험업, 무역업계보다는 은행업계 위주로 개정 작업이 이루어졌다. 수출상과 수입상측 대표는 전혀 없었기 때문에 향후 UCP 600의 개정 작업이 진행될 때에는 은행업계를 비롯하여 전 분야에 걸친 전문가들이 참여하여 균형 잡힌 규칙이 만들어지도록 국제상업회의소 측에서는 적극적인 노력을 기울여야 할 것을 당부하였다.³²⁾

UCP 600이 공표된 후 초기에는 운송서류관련 조항들의 해석 기준과 심사기준을 중심으로 연구가 주로 이루어졌으며 문제점 도출에서 그쳤다. 중반기에는 사례분석을 통한 실무상 유의점을

31) Kim(2015), UCP 700 - on the table?,
http://www.lcviews.com/index.php?page_id=420

32) 박석재(2009), UCP 600 운송서류 규정의 실무상의 유의점에 관한 연구, 한국무역상무학회지 제43권, P.111-112

제시하고 신용장 거래에서 발생할 수 있는 분쟁을 방지할 수 있는 대처 방안에 관한 연구도 많이 이루어 졌다. UCP 600이 사용된지 10년이 지난 현재 UCP 700의 전체적인 개정에 관련한 연구로는 현재까지 박세운(2016)³³⁾이 유일하며 운송서류조항의 개정방향에 집중된 연구는 아직 이루어지지 않았다. 그러므로 운송서류 심사기준을 정리하고 향후 개정될 신용장통일규칙에 변경된 업계 관행을 반영하기 위해 실무적인 차원에서의 연구가 필요하다.

2. UCP 600상 운송서류 심사기준

운송서류는 물품이 운송회사에 인도되었다는 증거이며 물품을 표시하는 증권이다. 수입자는 해당 운송서류를 은행으로부터 인도받아야 물품의 수령이 가능하다. 그러므로 정확하게 심사되어 신속히 대금결제가 되어야 함에도 불구하고 운송서류의 기재내용에 대한 신용장 거래당사자들의 해석차이로 인해 대금결제가 지연되고 불필요한 분쟁이 발생한다. 이러한 불필요한 무역결제의 피해를 줄이기 위해서는 기초적으로 운송서류 심사기준의 실무적인 이해가 필요하다.

가. 운송서류의 심사기준에 관한 기재 요건

(1) 본선적재 및 선적일

33) 박세운(2016), UCP 700 개정 방향에 대한 연구, 국제상학 제31권 제4호, p.27

(가) 복합운송서류

복합운송서류는 신용장에서 지정한 장소에 물품이 발송, 수탁 또는 본선적재 되었다는 것을 기재해야 한다. 그 방법으로는 물품이 신용장에 명시된 장소에서 발송, 수탁 또는 본선적재 되었다는 내용이 미리 인쇄된 문구 또는 물품이 발송, 수탁 또는 본선적재된 일자를 표시하는 스탬프나 부기로 표시하여야 한다. 이와 같은 별도의 표시가 없을 경우에 운송서류의 발행일은 발송일, 수탁일 또는 본선적재일과 선적일로 본다. 그러나 운송서류가 스탬프 또는 부기에 의하여 발송일, 수탁일 또는 본선적재일을 표시하는 경우에는 그 일자를 선적일로 본다.³⁴⁾

복합운송서류의 특성상 서로 다른 일자의 발행일, 수탁일 또는 본선적재일이 표시되어 혼란을 줄 수 있는데 물품의 발송, 수탁 또는 본선적재 중 어떤 것을 복합운송서류에 기재하여야 하는 것은 신용장에서 요구하는 운송구간에서의 최초 운송방법에 따른다.³⁵⁾ 즉, 최초 운송방법이 육상운송이라면 운송서류 발행일이 선적일이 되고, 별도의 수탁일이 기재되었다면 그 일자가 선적일이 된다. 항공으로 운송이 시작되었다면 운송서류 발행일이 선적일이 되나 비행일이 표기되어 있다면 그 일자가 선적일이 된다.³⁶⁾ 해상운송으로 운송이 시작된다면 물품이 신용장에서 요구하고 있는 선적항에서 지정된 선박에 본선적재된 일자를 표시해야 한다. 즉 복합 운송서류가 선적항과 다른 수탁지를 표시하는 경우 선적일, 지명된 선박명과 선적항의 추가 부기

34) UCP 600 제19조(a)(ii)

35) ICC Banking Commission, Official Opinion, TA650rev

36) 박세운(2009), UCP 600에서의 복합운송서류 수리요건과 실무상 유의점, 국제상학 제24권 제4호, p.239

가 필요하다.³⁷⁾ 복합운송서류는 최초의 운송방법에 따라 선적일을 기재하는 기준이 달라지므로 실무자는 이점을 유의하여 운송서류를 발행해야 한다. 그러나 추가 부기를 하는 것은 은행이 제시서류에 표시된 일반 또는 특별조건을 심사할 의무가 없다는 제34조와 모순이 되는 문제점이 있다.

(나) 선하증권

선하증권은 신용장에서 지정하고 있는 선적항에서 지명된 선박에 본선적재 되었다는 표시가 있어야 한다. 그 표시방법은 미리 인쇄된 문구 또는 선적일자를 표시하는 본선적재 표기가 있다. 선하증권에 본선적재표기가 된 경우에는 본선적재표기에 기재된 일자를 발행일로 보고 본선적재표기가 없는 경우에는 선하증권의 발행일자를 선적일로 간주한다. 또한 선하증권에 선박명이 "예정된"과 같은 문언을 나타내는 경우 별도의 실제로 선적된 선박명이 있는 본선적재일이 요구된다. 또한 "예정된"과 같은 선적항에 대한 단서를 명시한다면, 별도의 선박명과 선적항이 있는 본선적재일 부기가 필요하다.³⁸⁾

선하증권의 본선적재 부기가 필요하거나 필요하지 않은 경우를 살펴보면 먼저 선적항과 수탁지가 동일하고 사전 운송수단에 대한 기재가 없는 경우와 선적항과 수탁지가 다를 때, 사전 운송수단에 대한 기재가 없는 경우에 본선적재(Shipped on board)가 사전 인쇄되었다면 발행일을 선적일로 간주하고 더

37) Pavel Andrie, "Notations and multimodal transport documents", DCInsight Vol 16 No.1

38) UCP 600 제20조 (a)(ii)

이상의 본선적재부기가 필요하지 않다. 그러나 선적항과 수탁지가 다르고 사전운송수단에 대한 기재가 있는 경우 본선적재가 사전에 인쇄되었다면 적재선박명, 선적항 및 선적일자가 나타나는 본선적재부기가 별도로 필요하고 이 부기상의 일자가 선적일이 된다. 그러나 사전인쇄문구에 기명선박에 본선적재 되었다는 내용 또는 선적항에서 본선적재 되었다는 표시가 나타나 있으면 별도의 본선적재부기가 필요 없다.³⁹⁾

(다) 용선계약 선하증권

용선계약 선하증권도 다른 서류와 마찬가지로 물품이 신용장에서 명시된 선적항에서 기명된 선박에 본선적재 되었다는 표시가 있어야 한다. 표시 방법으로는 용선계약 선하증권에 미리 인쇄된 문구로 표시하거나 별도로 본선적재표기로 할 수 있다.

용선계약 선하증권의 발행일도 선적일자로 간주하고 본선적재표기를 한 경우에는 본선적재표기에 기재된 일자를 선적일로 본다.⁴⁰⁾

(라) 비유통 해상선하증권

비유통 해상화물운송장은 선하증권과 동일한 내용을 나타내나 비유통 해상화물운송장은 물품에 대한 수령증이며 선하증권과는 달리 권리증권이 아니다. 그리하여 일반적으로 무역거래에서도 흔히 사용되지 않는 운송서류이다. 따라서 이 조항은 선하

39) 박세운(2010), 해상 또는 복합운송서류의 본선적재부기, 관세학회지 제11권 제4호, p.277-278

40) UCP 600 제22조 (a) (ii)

증권이라는 명칭 외에는 본 규정의 제20조와 동일하여 선하증권의 내용을 참조하면 되겠다.⁴¹⁾

(2) 선적지와 하역지

(가) 복합운송서류

복합운송서류에서 추가적으로 다른 발송지, 수탁지, 선적지 또는 최종목적지를 표기하는 경우와 선박, 선적항 또는 하역항과 관련하여 “예정된(intended)”이라는 표시 또는 이와 유사한 제한을 포함하는 경우라도 신용장에서 요구하는 발송지, 수탁지, 선적지와 최종목적지를 표시하여 발행하여야 한다.⁴²⁾ 복합운송서류는 신용장에 명시된 발송, 수탁 또는 선적지 이전의 물품의 운송에 관련된 기타 장소 또는 최종목적지 이후의 물품의 운송에 관련된 기타 장소를 표시하는 것을 허용하고 있다. 이는 운송인이 신용장에 의하여 예견된 운송뿐만 아니라, 물품의 전 운송을 대상으로 하는 서류의 발행을 허용하고 있는 것이다.

복합운송에서는 운송계약체결시 물품의 수탁지와 최종목적지만을 약정하고 선박 등의 운송수단이나 적재항 및 양륙항은 운송인에게 위임하기 때문에 복합운송서류상의 선박, 적재항 및 양륙항의 기재란에는 통상적으로 “예정된(intended)”이라는 용어의 표시가 기재될 수 있다. 따라서 복합운송서류상에 신용장에 명기된 발송, 수탁 또는 선적지 및 최종목적지가 표시되어 있는 경우에는 선박, 적재항 또는 양륙항에 관하여 “예정된

41) Reed Smith Richards Buttler, “Commoditized Finance impact of UCP 600”, www.reedsmith.com

42) UCP 600 제19조 (a) (iii)

(intended)” 또는 이와 유사한 표시를 포함한 복합운송서류도 수리된다.⁴³⁾

(나) 선하증권

신용장상에 기재된 선적항으로부터 하역항까지의 운송사실이 명시되어 있어야 한다. 선하증권이 신용장에 명시된 선적항과 하역항을 표시하고 있다면 비록 선하증권이 선적항과 다른 인수지 또는 하역항과 다른 최종목적지를 표시하고 있어도 문제가 되지 않는다. 그러나 신용장상의 선적항이 선하증권의 인수지에 표시되거나 하역항이 최종목적지에 표기되는 경우는 수리되지 않는다.⁴⁴⁾ 그리고 복합운송서류와는 달리 선하증권은 신용장에 명시된 선적항을 선적항으로 표시하지 않는 경우, 선적항과 관련하여 “예정된”이라는 표시나 이와 유사한 제한을 포함하는 경우에 신용장에 기재된 선적항과 선적일 및 선적 선박명을 표시하는 본선적재부기를 해야 한다. 미리 인쇄된 문구에 의하여 선하증권에 기명된 선박의 본선적재 또는 선적이 표시된 경우에도 적용된다.⁴⁵⁾

(다) 용선계약 선하증권

신용장에 기재된 선적항으로부터 하역항까지의 선적을 표시하여야하는 규정은 용선계약 선하증권도 다른 선하증권과 동일

43) 전순환(2008), UCP 600상의운송서류조항에 관한 연구, 관세학회지 제9권 제1호, p.267

44) 서백현(2006), 제6차 개정 신용장통일규칙 항구간 운송 선하증권 조항의 해석, 관세학회지, pp.137-138

45) UCP 600 제20조 (a)(iii)

하다. 선적항은 신용장에서 요구하는 실제 선적항을 표시하여야 하며 하역항은 신용장에 기재된 바에 따라 일정 범위의 항구들 또는 지리적 지역으로 표시될 수 있다. 예를 들면, 양륙항을 “South china port”로 명기하고 있는 경우, 실제의 항구가 아닌 “one south china port”와 같이 지역이나 구역으로 양륙항을 표시한 용선계약 선하증권이 제시되었다고도 수리될 수 있는 것이다. 이것은 용선계약에 의한 운송과 정기선박에 의한 운송간의 차이를 인정한 것으로서 신용장이 양륙항을 “South china port”와 같이 항구의 구역 또는 지리적 지역을 명기하고 있는 경우에도, 신용장에 명기된 대로 정확히 양륙항이나 양륙항들을 표시하고 있다면 수리될 수 있다.⁴⁶⁾

나. 운송서류의 심사기준에 관한 형식요건

(1) 명칭 및 서명권자

(가) 복합운송서류

UCP 600 제19조 a항을 보면 “어떤 명칭을 사용하든 간에 (however named)”라고 규정한 것은 제시된 운송서류의 명칭보다는 운송서류의 실제 성질을 더 중요시한다는 것을 의미한다.⁴⁷⁾ 은행에서도 신용장에서 요구한 운송서류에 해당하는 신용장통일규칙에 대한 요건을 모두 갖춘 이상 이를 수리하도록 규

46) 전순환(2008), UCP 600상의 운송서류조항에 관한 연구, 관세학회지 제9권 제1호, p.269

47) 박세운(2009), UCP 600에서의 복합운송서류 수리요건과 실무상 유의점, 국제상학 제24권 제4호, p.235

정하고 있다. 실제로 판례를 보면 개설은행은 신용장에서 요구한 서류가 해상선하증권(Ocean Bills Of Lading)일 때 수익자가 제시한 선하증권이 단순히 복합운송선하증권(Combined Transport Bill of Lading) 등의 다른 명칭을 나타내고 있다는 이유로는 신용장이 규정하고 있는 조건과 제출된 서류가 불일치하다는 하자로 신용장대금의 지급을 거절할 수 없다.⁴⁸⁾ 제출된 운송서류의 명칭과 상관없이 신용장에서 요구하는 운송서류의 성질에 따라 신용장통일규칙에서 규정하고 있는 수리요건을 갖추었는지의 여부를 따져야 할 것이다. 이 조항은 운송서류 전반에 걸쳐 동일하다.

복합운송서류의 서명은 서명권자인 운송인, 선장 또는 그들을 위한 또는 대리하는 기명대리인이며, 대리인의 서명은 누구를 대리하여 서명한 것인지 표시하여야 한다.⁴⁹⁾ 복합운송서류에서 서명권자의 명칭과 자격이 나타나지 않은 서명은 이 조항에서 요구하는 요건을 충족시킨다고 판단하기 어렵기 때문에 명확하게 서명권자의 명칭과 자격이 표시되어야 한다. 서명방법은 수기, 팩시밀리서명, 천공서명, 스탬프, 상징 또는 그 외 기계식 또는 전자식 확인방법으로서 서명될 수 있다.⁵⁰⁾

(나) 선하증권

UCP 500 제23조에서는 “해상/해양선하증권(Marine/Ocean bill of lading)”이라 명칭 하였으나 UCP 600 제20조에서는 “선하증권(Bill of lading)”이라고 단순히 표현하였다.⁵¹⁾ 기존의 “해

48) 대법원 2002. 10. 11. 선고 2001다29469 판결

49) UCP 600 제19조 (a) (i)

50) UCP 600 제3조

51) UCP 600 제20조 (a) (i)

상(Marine)” 또는 “해양(Ocean)” 그리고 항구 간 선하증권(Port to port bill of lading)”이라는 표현을 선하증권(Bill of lading)으로 통일시킨 것이다. 앞에서 언급한 바와 같이 운송서류의 명칭이 제시된 운송서류의 수리여부를 결정짓는데 중요한 검토사항이 아니므로 동조의 조건을 충족시키는지에 대한 검토가 이루어져야 한다.

선하증권의 서명권자는 복합운송서류의 서명권자와 동일하며 서명방식 또한 동일하게 적용된다. 서명권을 가진 이가 단순히 서명을 하는 것이 아닌 운송인의 명칭 그리고 운송인을 대리하는 대리인도 누구를 위해 대리하는지 명확히 기재를 하여 자격을 표시해야 한다. 그러나 해운시장의 업무관행상 선박 출항 전에 선장이 확정되지 않는 경우가 많기 때문에 선장 이름을 기재하는 요건은 6차 개정 때 삭제되었으며 선장의 개인 이름은 표시할 필요는 없으나 그 대리인의 명칭은 반드시 표기해야 한다.⁵²⁾

(다) 용선계약 선하증권

용선계약 선하증권은 어떤 명칭을 사용하든 용선계약이 적용된다는 표시가 있는 선하증권이라고 정의하고 있다. 선하증권에 용선계약이 적용된다거나 용선계약이 사용될 수 있다는 내용의 표시가 있는 경우 그리고 용선계약이 적용된다는 표시가 없더라도 운임이 용선계약에 따라 지급될 것이라는 표시가 있어도 용선계약 선하증권으로 간주된다.⁵³⁾

52) 박세운(2009), UCP 600에서의 복합운송서류 수리요건과 실무상 유의점, 국제상학 제24권 제4호, p.237

용선계약 선하증권의 서명권자는 선주, 용선자, 선장 또는 그들을 대리하는 대리인이다. 이 대리인들은 선장, 선주 또는 용선자를 위하여 대리하여 서명한 것인지를 표시하여야 하며 선주 또는 용선자의 성명을 표시하여야 한다.⁵⁴⁾ 선장을 대리하여 서명할 때는 선장의 이름을 표시할 필요는 없다. 이는 앞에 기술했듯이 운송업계의 관행이 반영된 것이다.

그리고 최근에는 정기선을 운항하는 일반 운송사에서도 용선계약하여 운항하는 서비스도 많이 하기 때문에 용선계약 선하증권의 서명권자에 운송인이 포함되지 않아 지급거절당하는 사례가 많이 발생하고 있다.

(2) 원본서류

(가) 복합운송서류

제시되는 복합운송서류의 경우 원본 한통이 발행되었다면 원본 한통만 제시하면 되나 원본이 두 통 이상 발행되었다면 신용장에서 별도의 예외 사항을 규정하고 있지 않은 한 두 통 이상의 원본 전통이 제시되어야 한다.⁵⁵⁾ 신용장이 한 통의 원본을 요구하였더라도 발행된 원본 통수가 두 통 이상으로 명시된 경우, 발행된 전통의 원본이 제시되어야 한다. 이는 한 통의 원본과 나머지 수량의 부분을 제시함으로써 충족된다는 요건의 UCP 600 제17조에 적용된다.⁵⁶⁾ 그러나 제17조 (c) (iii)항의 적

53) 박세운(2009), 신용장거래에서 용선계약부 선하증권의 심사에 관한 연구, 무역학회지, 제34권 제2호, p.278-279

54) UCP 600 제22조 (a) (i)

55) UCP 600 제19조 (a) (iv)

56) Saku heiskanen, "Should B/Ls have been excluded from UCP

용은 사본이 원본으로 취급될 수 있는 문제가 있다.

(나) 선하증권

선하증권 원본이 한 통 발행된 경우에는 한통, 두통 이상 발행된 경우에는 발행된 원본 전통이 제시되어야 한다.⁵⁷⁾ 선하증권은 반드시 원본의 발행된 통수를 명시해야 한다.⁵⁸⁾ 또 선하증권은 “원본(Original)”이란 표지뿐만 아니라, “부분(Duplicate)”, “제3부분(Triplicate)”등의 표지도 원본으로서 인정되며, “원본(Original)”이란 표지가 없이 수기나 타자 등으로 작성된 것도 원본으로서 인정한다.⁵⁹⁾

(다) 용선계약 선하증권

용선계약 선하증권은 원본이거나 또는 원본이 한통을 초과하여 발행되는 경우 용선계약 선하증권에 표시된 전통이 제시되어야 한다.⁶⁰⁾

(3) 운송약관

(가) 복합운송서류

신용장 거래에서 복합운송서류는 운송조건을 포함하거나 또는 운송조건을 포함하는 다른 출처(약식 또는 배면백지식)를 언급하여야 하고 운송조건은 심사되지 않는다.⁶¹⁾ 은행은

600 article 17”, DCInsight Vol.13 No.3

57) UCP 600 제20조 (a) (iv)

58) ISBP 제93항

59) ISBP 제28항

60) UCP 600 제22조 (a) (iv)

이면의 계약조건을 검토할 의무가 없다. 즉 당사자간의 계약조건인 약관이 이면에 있다 해도 이를 검토할 의무는 없고 그러한 전문지식도 갖추고 있지 않다. 그러므로 은행은 그러한 이면의 계약조건을 유무를 확인할 필요 없이 선하증권 전면의 검토사항만을 주의하여 보면 된다.⁶²⁾

(나) 선하증권

선하증권의 앞면에 선적내용과 뒷면에 운송약관을 모두 갖춘 정식선하증권(Long form)뿐만 아니라 필수 기재사항은 전부 나타나 있으나 운송약관이 생략된 약식선하증권(Short form) 또는 뒷면에 운송약관이 기재되어 있지 않은 백지식 선하증권(Blank form)도 수리한다.⁶³⁾ 은행은 운송조건을 내용은 심사하지 않으며 선하증권은 용선계약에 따른다는 어떠한 표시도 포함되어서는 안 된다.⁶⁴⁾

(다) 용선계약 선하증권

신용장의 요구조건에 용선계약의 제시의 요구가 있더라도 은행은 용선계약을 심사하지 않는다.⁶⁵⁾ UCP 600 제4조 (a)항에 나타나 있듯이 은행은 다른 계약과는 별개의 거래이며 은행과는 아무런 관련이 없고 또한 그 계약 내용에 구속되지 않기 때

61) UCP 600 제19조 (a) (v)

62) 서백현(2006), 제6차 개정 신용장통일규칙 항구간 운송 선하증권 조항의 해석, 관세학회지 제7권 제4호, p.141

63) 김정희(2007), 개정 화환신용장통일규칙(UCP 600)상 운송서류의 수리요건과 문제점에 관한 연구, 해운물류연구 제55호, p.156

64) UCP 600 제20조 (a) (v)

65) UCP 600 제22조 (b)

문이다.

(4) 용선계약 선하증권 배제

(가) 복합운송서류

복합운송서류상에 용선계약에 따른다는 어떤 표시도 포함되지 않아야 한다고 규정하고 있다.⁶⁶⁾ 따라서 해당 운송서류에 용선계약에 따른다는 명시나 이와 유사한 표현이라도 있는 운송서류는 은행의 서류심사 시 적법한 운송서류로 취급될 수 없다. 그 기재의 표현의 예는 “to be used with charter parties” 또는 “freight payable as per charter party”나 “charter party contract number parties” 또는 “freight payable as per charter party”나 “charter party contract number ABC123” 등의 기재로 살펴볼 수 있다.⁶⁷⁾

(나) 선하증권

선하증권에는 용선계약에 따른다는 어떠한 표시도 포함되지 않아야 함이 원칙이다.⁶⁸⁾ 신용장에서 선하증권이 요구된 경우라도 용선계약과 관련된 문구가 표시되어 있다면 UCP 600 제20조 (a)항에 따라 선하증권으로 취급되지 않고 제 22조 용선계약 선하증권으로 취급된다.

(5) 환적

66) UCP 600 제19조 (a) (vi)

67) Commentary on UCP 600. p.84

68) UCP 600 제20조 (a) (vi)

(가) 복합운송서류

환적은 신용장에 기재된 발송지, 수탁지 또는 선적지로부터 최종 목적지까지 운송 과정 중 하나의 운송수단에서 양하되어 다른 운송수단에 재적재하는 것을 의미한다. 이 때 두 운송수단의 운송 방법이 다른지 여부는 상관하지 않는다.⁶⁹⁾

운송서류는 전 운송이 하나의 동일한 운송서류에 의하여 포괄된다면 물품이 환적 될 것이라거나 환적 될 수 있다는 것을 표시할 수 있다.⁷⁰⁾ 즉 신용장에서 요구하는 운송구간에서 운송되는 전체 운송이 하나의 동일한 운송서류상에 다루어져야 한다.

환적이 될 것이라거나 될 수 있다고 표시하는 운송서류는 비록 신용장이 환적을 금지하더라도 수리될 수 있다.⁷¹⁾ 복합운송은 당연히 환적이 행해지는 운송방법이기 때문에 전체 운송과정의 하나의 복합운송서류에 의해서 다뤄진다면 신용장에서 환적을 금지하는 조건이 있더라도 환적이 허용된다.

(나) 선하증권

선하증권과 관련된 “환적”에 대한 정의를 “신용장에 기재된 선적항으로부터 하역항까지의 운송 도중에 하나의 선박으로부터 양하되어 다른 선박으로 재적재되는 것”으로 규정하고,⁷²⁾ 그 환적과 관련된 기재는 전 운송이 하나의 동일한 선하증권에 의하여 포괄되어야 한다.⁷³⁾ 그리고 환적을 전제로 하는 선하증권

69) UCP 600 제19조 (b)

70) UCP 600 제19조 (c) (i)

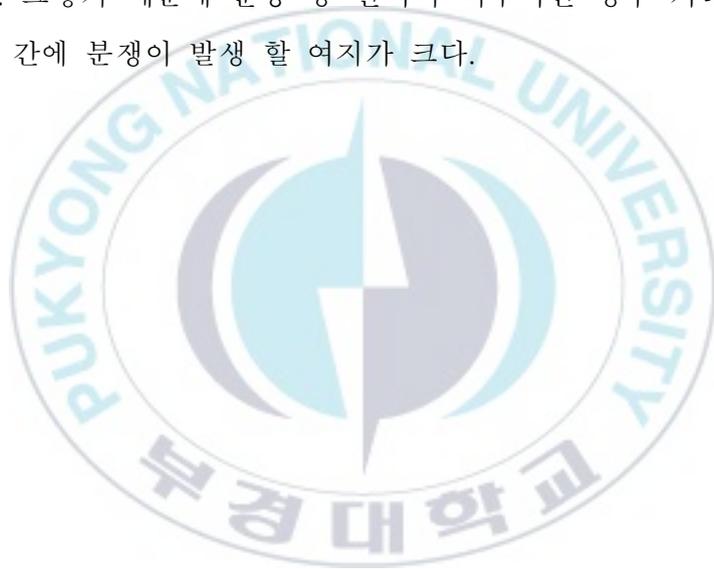
71) UCP 600 제19조 (c) (ii)

72) UCP 600 제20조 (b)

은 물품이 컨테이너, 트레일러, 래시 바지에 선적되었다는 것이 선하증권에 의하여 증명되는 경우 비록 신용장이 환적을 금지하더라도 수리될 수 있다⁷⁴⁾고 규정하여 신용장에서 환적을 금지한다는 조건은 적용되지 않는다.

(다) 용선계약 선하증권

용선계약 선하증권은 따로 환적과 관련한 규정을 두고 있지 않다. 그렇기 때문에 운송 중 환적이 이루어진 경우 거래 당사자들 간에 분쟁이 발생 할 여지가 크다.



73) UCP 600 제20조 (c) (i)

74) UCP 600 제20조 (c) (ii)

III. UCP 600상 운송서류 사례분석

UCP 600은 신용장 거래에서 많이 발생하는 운송서류와 관련된 분쟁을 줄이고 운송업계에서 실무상의 편의를 도모하기 위하여 운송방식에 따라 운송서류관련 조항들을 세분화시켰다. 그러나 운송서류의 명칭만 다를 뿐 규정하고 있는 내용이 반복되거나 운송서류가 필요이상으로 세분화된 경향이 있다는 문제점이 지적되고 있다. 그리하여 본 연구에서는 ICC 은행위원회에서 다룬 사례들을 운송서류의 기재요건 및 형식요건으로 운송서류의 심사기준을 정리하여 분석해 보고자한다.

1. 운송서류의 기재요건에 관한 수리거절 사례

가. 본선적재 및 선적일

본선적재부기의 표시방식에 대한 사례로 제시된 선하증권에는 본선적재일(Shipped on board date)이라고 입력되어 있는 BOX란에 본선 적재된 일자가 표시되어 있었다. 이에 은행은 UCP 600 제20조(a)(i)의 두 번째 단락을 근거로 본선적재 일자에 대한 추가 스탬프 또는 부기를 요구한다는 점을 지적하여 하자라고 주장하였다. 그러나 ICC의 권고문을 보면 기 선적 수단이 나타나있지 않고 수탁지 표기의 유무와 관계없이 본선적재일이 별도로 표기되거나 본선적재일의 박스에 일자로 나타나 있으면 그것을 선적일자로 본다고 되어있다. 그러므로 추가로 별도표기 할 필요 없고 본선적재일자 칸에 있는 일자를 선적일

로 간주하기 때문에 은행의 지급거절은 부당하다고 볼 수 있다.⁷⁵⁾

다음의 사례로는 신용장에서 항구 간 운송을 요구하였고 선하증권에는 “물품 수탁지가 내륙 지점이거나 여기에 지명된 경우 ‘선적’, ‘본선 적재’ 또는 이와 같은 효력이 있는 단어가 있을 경우 트럭, 트레일 차, 항공기 또는 기타 내륙 운송수단에 적재된 것으로 여긴다.”라는 문구가 미리 인쇄되어 있었다. 이때 선하증권에 별도의 적재 표시가 필요한가에 대한 질문에 ICC 위원회는 다음과 같은 견해를 보였다. 본 선하증권의 경우 내륙의 수탁 장소가 나타난다면, 본선적재부기는 명시된 선적항에서 출발하는 기명선박에 관한 것이 아니라 짐이 명백하다. 그러므로 미리 인쇄된 본선적재 문언이 있더라도 기명선박과 신용장에 명시된 선적항 및 일자를 나타내는 본선적재 부기가 필요하다.⁷⁶⁾

신용장은 물품이 “Hamburg Port”에서 “Hong Kong Port”로 가는 선하증권을 요구했다. 발행된 선하증권에는 다음과 같이 표시 되었다.

Place of Receipt: “Hannover by truck”

Ocean Vessel: “Vessel XX”

Port of Loading: “Hamburg”

Port of Discharge: “Hong Kong”

그리고 선하증권에는 별도의 적재표기가 나타나 있지 않았지만, “본선적재”와 “발행일”을 나타내는 문구가 미리 인쇄 돼

75) ICC Banking Commission (2013), Official Opinion, TA773rev

76) ICC Banking Commission (2009), Official Opinion, TA679rev

있었다. 이때 선하증권은 UCP 600 제20조 (a)(ii)항에 부합하는
가에 대한 질문에 ICC은행 위원회는 다음과 같이 견해를 나타
냈다. UCP 600 제20조 (a)(ii)항에서 서류 심사자는 신용장에
나타나있는 선적항에서 지명된 선박에 본선적재(미리 인쇄된
단어나 별도 명기)된 것으로 표기되어있어야 하고 수령지 또는
수탁지와 선적항 사이에 사전 선적수단이 없어야 한다는 것에
중점을 두어야 한다. 즉 선적항과 선박에 본선적재 되었다는 명
백한 사실이 선하증권을 통해 확인 되는 경우를 제외하고는 물
품이 선하증권에 지명된 선박에 적재되었을 지라도 선하증권에
선박명과 선적항이 표시된 본선적재 부기를 하여야 한다. 그러
므로 사례의 선하증권은 수령지까지 트럭으로 운송됨을 별도
표시하고 있고 신용장에서 지명된 선박과 선적항에서 적재되었
다는 별도의 표기가 있어야 한다.⁷⁷⁾

나. 선적지와 하역지

선적지와 하역지의 명칭 표시에 관한 사례로 신용장에서 요
구하는 하역항은 Tallinn port, Estonia일 때 발행된 선하증권의
하역항은 'Tallinn'이었다. 이때 개설은행은 선하증권에 도착항
의 표시가 도시이름만 있고 국가 이름이 누락되어 하자라고 하
였다. UCP 600의 제 20조 (a) (iii)항에 따라 선하증권은 신용장
에 기재된 선적항으로부터 하역항까지의 선적을 표시해야 하나
신용장과 엄밀하게 일치하지 않다는 것이다. 이에 ICC 은행위

77) ICC Banking Commission (2005/2008), Official Opinion, TA667rev

원회의 의견은 UCP 또는 ISBP에서 인도지 또는 양륙항, 선적항, 수탁지에 나타난 도시의 국가명을 요구하고 있지 않고 있으므로 도시명의 부재는 지급 거절의 사유가 되지 않는다고 하였다.

위와 같이 비슷한 또 다른 사례로 신용장에서 요구하는 하역항은 St. Petersburg, Russia Estonia 일 때 선하증권의 하역항은 St. Petersburg, Ru 로 발행되었다. 이때 개설은행은 선하증권에는 국가명칭이 신용장과 엄밀하게 일치 하지 않고 약어 Ru 로 표시되었기 때문에 서류가 일치하지 않는다는 이유로 하자라고 주장하였다. 이와 관련하여 ICC 은행위원회는 국가명이 아닌 ISO 국가코드를 사용하더라도 정보의 충돌이 발생하지 않으므로 하자라고 볼 수 없다는 견해를 제시하였다.⁷⁸⁾

2. 운송서류의 형식요건에 관한 수리거절 사례

가. 명칭 및 서명권자

신용장통일규칙의 운송서류 관련 조항은 제시된 운송서류의 명칭보다는 운송서류의 성질에 따라 분류하여 심사하도록 규정되어 있다. 다음은 제시된 운송서류의 명칭에 따르지 않고 운송서류에 나타나있는 내용에 의해 심사가 이루어진 사례다. 신용장의 요구 서류 조건은 “무고장 본선 적재 선하증권의 전통으로 수하인은 소지인식, 백지 배서, 개설의뢰인에게 통보와 “운임은 용선계약에 따라 지급”으로 표시하고 기타 조건으로는 “용

78) ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA708rev

선 선하증권 수리 가능”이 있었다. 그리고 제시된 선하증권에는 “운임은 용선계약에 따라 지급”이라 표시하고 있었고 ‘XXX Logistics Co Ltd’가 ‘YYY Shipping Lines Ltd’를 대리하여 서명되어 있었다. 선하증권의 뒷면에는 송하인의 백지배서가 되어 있었고 일반적인 운송약관이 나타나 있었다. 즉 선하증권은 운임표시를 제외하고는 용선계약과 관련된 내용은 갖고 있지 않다. 이에 개설은행은 선하증권 상의 운임 표시로 인해서 UCP 600 제22조 (a) (i)항에 따라 서명되어야하나 그렇지 않은 점을 근거로 개설의뢰인에게 하자 수수료를 공제 하였다. 이러한 해석에 ICC 은행 위원회는 제시된 선하증권을 ISBP 745 단락 G2 (b)⁷⁹⁾와 G1⁸⁰⁾에 따라 제시된 선하증권은 용선계약 선하증권으로 간주되고 UCP 600 제22조 (a) (i)항에 적용되어 제시된 운송서류의 선하증권의 서명인 자격이 하자라고 판단하였다.⁸¹⁾

다음은 서명권자의 표시방법에 관한 하자를 이유로 개설은행에서 지급 거절한 사례로 제시된 선하증권의 서명란에 “M Lines, Ltd. as Carrier[this is a pre printed text] By Company A Shipping Ltd As Agent”라고 서명되어 있었고 “Company A Shipping Ltd”라는 스탬프와 서명도 나타나 있었다. 개설은행은

79) A transport document, however named, indicating expressions such as “freight payable as per charter party dated (with or without mentioning a date)”, or “freight payable as per charter party.

80) When there is a requirement in a credit for the presentation of a charter party bill of lading, or when a credit allows presentation of a charter party bill of lading and a charter party bill of lading is presented, UCP 600 article 22 is to be applied in the examination of that document.

81) ICC Banking Commission, Official Opinion (2014), TA793rev

선하증권에 서명된 대리인은 누구를 대리하는지 표시되어 있지 않다는 이유로 지급거절 하였다. 이와 같은 개설은행의 결정에 ICC 은행위원회는 ISBP 745 단락 E5(c)⁸²⁾를 근거로 "M Lines, Ltd. as Carrier By Company A Shipping Ltd As Agent"라는 표현은 결국 "A Shipping Ltd as Agent For the Carrier M Lines, Ltd"로 해석 할 수 있다고 판단하여 서명한 대리인은 누구를 위해 대리하는지 나타나있기 때문에 개설은행은 대금결제를 하여야 한다고 의견을 제시하였다.⁸³⁾

나. 원본서류

신용장에서 추가 조건 없이 선하증권의 사본을 요구했고 개설은행은 사본 선하증권에 운송중개업자가 서명하였다는 사유로 지급 거절하였다. 이때 선하증권의 사본에 운송중개업자의 서명이 된 것은 하자인가에 대한 질의에 ICC 은행위원회는 하자가 아니라는 의견을 내놓았다. 그 이유로 UCP 600 제19-25조는 원본 운송서류에 해당되는 조항이므로 ISBP 745 단락 A(6)(a)에 따라 운송서류의 사본은 UCP 600 제14조 (f)항에 적용된다. 그렇기 때문에 사본 선하증권에는 서명이 없어도 문제가 되지 않는다는 견해를 나타내었다.⁸⁴⁾

82) When an agent signs a bill of lading for [or on behalf of] the carrier, the agent is to be named and, in addition, to indicate that it is signing as "agent for (name), the carrier" or as "agent on behalf of (name), the carrier" or words of similar effect.

83) ICC Banking Commission (2014), Official Opinion, TA791rev

84) ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA827rev

다. 운송약관

신용장에서 선하증권에 운임선불지급 표시를 요구하였으나 선하증권에는 “운임 선지급”이라 나타나 있었고 또한 “운임 선지급”의 표시가 있는 한 화물인도는 수표의 현금화한다는 조건이 언급되어 있었기 때문에 “운임 선지급과 관련하여 선하증권에 상충되는 내용의 표시”를 이유로 지급 거절하였다. 이에 ICC 은행위원회는 UCP 600 제20조 (a)(v)항에 따라 은행은 선하증권에 나와 있는 운송조건을 심사하지 않아도 되기 때문에 은행은 지급 거절 할 수 없다고 판단하였다.⁸⁵⁾

라. 용선계약 선하증권 배제

용선계약 선하증권으로 취급되어야 하는지에 관련한 사례로 신용장은 해상 선하증권을 요구하였으나 제시된 선하증권에는 “용선계약 날짜에 따라 발행된..”, “운임은 용선계약에 따라 지불” 그리고 서류의 명칭이 “용선계약 선하증권”이 나타났다. 이외에는 용선계약과 관련된 사항을 찾아 볼 수 없어도 UCP 600 제20조 (a)(vi)항에 따라 ICC 은행위원회는 용선계약 선하증권으로 취급하여 UCP 600 제22조에 따라 심사되어야 한다고 의견을 제시하였다.⁸⁶⁾

마. 환적

85) ICC Banking Commission (2005/2008), Official Opinion, TA642ev

86) ICC Banking Commission (2008), Official Opinion, TA662rev

환적과 관련된 규정이 없는 용선계약 선하증권에 환적이 이루어진 사례로 두 개의 용선계약 선하증권이 발행되었다. 두 개의 용선계약 선하증권 전통은 신용장에서 명시하고 있는 항로를 두 개로 나누어서 두 개의 서로 다른 선박에 의해서 연결된 선적을 표시되어 있었다. 두 용선계약 선하증권은 물품 명세, 무게 등에 대해서 동일한 내용을 표시하고 있었다. 이에 ICC 은행 위원회는 용선계약 선하증권의 경우 환적이 개재되는 경우가 매우 드물기 때문에 제22조는 환적에 규칙이 없는 것이 공정하다고 하였다. 환적을 특정적으로 허용함으로써, 개설의뢰인과 발행은행은 2 개 이상의 선박이 화물을 목적지에 운송 할 수 있거나 포함시킬 수 있음을 인지해야 하며, 신용장의 조건에 제시 될 수 있는 하나 또는 하나이상의 용선계약 선하증권에 환적이 어떻게 기술되거나 반영되는지를 정확하게 표시하도록 하는 것은 신청자와 발행 은행의 책임이라 하였다.⁸⁷⁾

87) ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA751rev

IV. UCP 700의 개정방향

1. 운송서류의 기재요건에 관한 문제점과 개정방향

가. 본선적재 및 선적일

운송서류 중 항구간 운송을 포함하는 운송서류는 신용장의 적재항과 다른 곳에서 물품 수령 또는 수탁지에서 물품이 지정 선박에 적재되었다고 표시한 경우 본선적재부기의 필요성 여부, 본선적재부기의 표기 방법 등의 문제가 발생 할 수 있다.

본선적재일이라고 사전 인쇄되어 있는 BOX란에 본선적재된 일자가 표시된 선하증권에 은행은 본선적재 일자의 추가 스탬프 또는 부기가 없어 하자라고 주장한 사례에 대해 ICC 은행위원회는 별도의 추가 표기는 필요 없다는 의견을 제시하였고 은행의 지급 거절은 부당하다고 하였다.⁸⁸⁾ UCP 600 제20조 (a)항 (ii)호에서는 본선적재부기에 기입된 날짜를 선적일로 간주함을 명확하게 나타내고 있다. 또한 본선적재일자는 선하증권에 스탬프 형태로 표시될 수 있고 서명이 될 당시에 문구가 추가될 수도 있다. 또는 물품의 선적일자를 나타내기 위한 항목 또는 란에 일자를 기입하여 나타내어도 된다. 이 부분에서 서류심사자에게 혼란이 되고 있는 이유는 운송업계에서 사용되는 적재부기방법의 통일성 부재, 수탁장소와 사전운송 정보를 위해 디자

88) ICC Banking Commission, Official Opinion, TA773rev

인된 필드 또는 박스의 사용 때문이다. 신용장거래에서 이에 관한 정확한 요건과 그 기준을 인지하고 있는 서류심사자는 많지 않아 보인다. 하지만 신용장통일규칙에 다양한 방법의 적재부기 방법을 모두 규정할 수 없으므로 서류심사자는 ICC에서 제시한 의견이나 ISBP를 참조하여 심사해야 한다.

본선적재 부기와 관련한 사례로 신용장은 항구 간 운송을 요구하였고 선하증권에는 “물품 수탁지가 내륙 지점이거나 내륙에 지명된 경우 ‘선적’, ‘본선 적재’ 또는 이와 같은 효력이 있는 단어가 있을 경우 내륙 운송수단에 적재된 것으로 여긴다.”라는 문구가 사전 인쇄되어 있을 때 별도의 본선적재부기가 필요하다고 ICC 은행위원회가 의견을 제시하였다.⁸⁹⁾ UCP 600 제20조 (a) (ii)의 내용은 상품이 신용장에 명시된 선적항에서 지정된 선박에 선적되었음을 나타낸다. 이 조건의 강조점은 서류심사자가 선하증권(선적 된 문언 또는 별도의 표기법)이 신용장에 나타나있는 적재항에 기명된 선박에 본선적재됨을 문면상 나타내는 것으로 판단 할 수 있어야 한다는 것이다. 그러나 사례의 선하증권의 경우 내륙 수령장소가 표시되어 있더라도 지정된 선박에 적재되었다는 것을 증명되지 않으므로 별도의 본선적재부기가 필요한 것이다. ISBP 745 E6 d항⁹⁰⁾도 수탁지난에 지명이

89) ICC Banking Commission, Official Opinion, TA679rev

90) When a bill of lading indicates wording such as “When the place of receipt box has been completed, any notation on this bill of lading of “on board”, “loaded on board” or words of similar effect shall be deemed to be on board the means of transportation performing the carriage from the place of receipt to the port of loading” or words of similar effect, and if, in addition, the place of receipt box is completed, a bill of lading is to bear a dated on board notation. The dated on board notation is also to indicate the name of the vessel and the port

기재되어 있고, 본선적재부기가 수탁지에서의 본선적재부기라는 것이 선하증권에 별도로 기재되어 있으면 적재선박명과 선적항을 포함한 별도의 본선적재부기가 필요하다고 규정하고 있다. 그러나 이 조항은 제시서류에 표시된 일반 또는 특별조건을 심사할 의무가 없다는 UCP 600 제34조와 모순이 된다. 이점을 지적한 박세운(2016)은 UCP 600을 개정할 때 두 조항이 서로 상충되지 않도록 운송서류조항에서는 제34조의 적용은 제외하거나 ISBP 745 E6 d항을 삭제할 것을 제안하였다. 운송은 한가지 운송수단으로만 이루어지는 경우는 드물기 때문에 신용장에서 요구하는 선적항, 도착항 및 본선적재일을 분명하게 표시하는 것은 필요하므로 ISBP 745 E6 d항을 삭제하는 것은 바람직하지 않다. 그러므로 운송서류 조항에 UCP 600 제34조의 적용 배제할 것을 추가하여야 한다.

또 다른 사례로 신용장에서 “Hamburg port”에서 “Hong kong port”로 가는 선하증권을 요구하였으나 제시된 선하증권에는 수탁지에 “Hannover”까지 트럭으로 운송되었고 선적항은 “Hamburg port”, 하역항은 “Hong kong port”로 나타나 있었고 “본선적재”와 “발행일”은 사전 인쇄되어 있었다. 이에 ICC 은행 위원회는 선적항과 지명된 선박에 본선적재 되었다는 명백한 사실이 선하증권을 통해 확인 되는 경우를 제외하고는 물품이 선하증권에 선박명과 선적항이 표시된 본선적재 부기를 별도로 추가 하여야 한다는 의견을 제시하였다.⁹¹⁾ 사례에서 제시된 선

of loading stated in the credit. Such notation may also appear in a designated field or box. The date appearing in the on board notation or designated field or box will be deemed to be the date of shipment.

91) ICC Banking Commission, Official Opinion, TA667rev

하증권의 사전 인쇄된 “본선적재”와 “발행일”은 사전운송수단에 물품이 적재된 날짜인지 아니면 선적항에서 물품이 적재된 날짜인지 명확히 설명되고 있지 않아 서류 심사자가 하자라고 결정할 수 있는 여지가 있다. UCP 600 제20조 (a)항 (i)호에서 중요한 것은 서류심사자가 사전에 인쇄된 문언 또는 별도의 부기에 의한 방법으로 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박에 본선적재되었다는 것을 나타내고 있어야 한다. 그리고 수취장소 또는 수탁지와 적재항 간의 사전 운송에는 관계하지 않는다는 것을 판단하는데 어려움이 없어야 한다. 따라서 서류심사자는 제시된 선하증권이 신용장에 기술된 선적내용을 충분하고 정확하게 반영하고 있는가를 확실하게 인지해야 할 것이다.

나아가 선하증권에는 발행일과 본선적재일을 구분하여 둘 다 나타나는 경우가 많다. 선하증권의 발행은 일반적으로 실제로 물품을 선박에 선적한 당일에 발행하는 경우만 존재하는 것이 아니다. 선박이 출항하고 시간이 흐른 후에 선하증권을 발행하게 된다면 본선적재일과 발행일은 서로 다른 일자를 나타내게 된다. 이럴 경우 업계에서는 선하증권에 발행일과 다른 본선적재일의 표기가 있는 경우 본선적재일자를 선적일로 보는 것이 관행이다. 본선적재일과 발행일이 달라 혼란을 줄 수 있는 것을 방지하기 위해서 업계관행에 따라 본선적재일자만을 선적일로 간주한다는 것을 추가해야 한다.

나. 선적지와 하역지

신용장에서 선하증권의 하역항을 “Tallinn port, Estonia”로 요구하였지만 “Tallinn”으로 도착항의 표시가 도시이름만 있고 국가 이름이 나타나 있지 않은 사례로 ICC 은행위원회에서 UCP 또는 ISBP에서 인도지 또는 양륙항, 선적항, 수탁지에 나타난 도시의 국가명을 요구하고 있지 않고 있으므로 도시명의 부재는 지급 거절의 사유가 되지 않는다고 하였다.

위와 비슷한 사례로 신용장에서 요구하는 하역항은 St. Petersburg, Russia Estonia 일 때 선하증권의 하역항은 St. Petersburg, Ru로 약어 Ru로 표시하여 발행되었다. 이에 ICC 은행위원회는 국가명이 아닌 ISO 국가코드를 사용하더라도 정보의 충돌이 발생하지 않으면 하자가 아니라고 간주하였다.⁹²⁾

신용장 하에서 선적서류 검토는 합리적으로 이루어져야 한다. 사례와 같이 기계적인 검토 방식으로 신용장의 내용과 제시된 선적서류와의 차이점을 무조건 하자로 간주하는 것은 신용장거래의 어려움을 더 가중시키는 처사이다. 차이점이 있다면 그런 차이점이 어디에서 나온 것이고, 그런 차이점이 과연 하자가 될 수 있는지에 대한 합리적인 판단이 선적 서류 검토에 적용되어야 할 것이다. 사례에서처럼 선적항과 하역항의 철자까지 선하증권과 동일하게 나타내지 않은 것을 하자로 간주하는 것은 거래 당사자들에게 불필요한 비용과 시간을 낭비하게 할 수 있으므로 선적항과 하역항의 표시는 신용장과 선하증권이 서로 상충하지 않는 내용을 표시 한다면 수리해야 한다. 이와 관련하여 이제현, 김연숙(2007)⁹³⁾은 선적항, 하역항의 표기가 국제규정과

92) ICC Banking Commission, Official Opinion, TA708rev

93) 이제현, 김연숙(2007), UCP 600 운송서류 조항의 개정내용과 해석

불일치하다는 점을 지적하였으나 신용장거래는 신용장과 제시 서류의 일치여부에 대금결제가 결정되므로 국제규정과 반드시 일치시키도록 개정되어야 할 필요는 없다.

다. 비유통성 해상화물운송장

UCP 제20조에서 규정하고 있는 선하증권은 유통성 권리증권이며, 해상화물운송장은 비유통성으로서 권리증권이 아니라는 성격과 운송서류의 명칭이 다르다는 것을 제외하고는 UCP 600 제20조 및 제21조의 내용은 동일하다. ISBP 2007에서도 비유통성 해상화물운송장에 대한 설명을 생략하고 있다. 그러므로 제 20조에 제21조를 결합하여 규정하되 선하증권과 해상화물운송장이 서로 성격이 다르다는 점을 감안하여 비유통성 운송서류의 경우에는 송화인용 원본 1통을 제시해도 된다는 규정을 단 서로 삽입하는 것이 바람직하다고 판단한다.⁹⁴⁾

2. 운송서류의 형식요건에 관한 문제점과 개정 방향

가. 명칭 및 서명권자

에 관한 연구, 국제상학 제22권 제2호, P.185

94) 박세운(2007), UCP 600 해상운송서류 규정의 주요 개정사항에 관한 연구, 무역상무연구 제35권, p.90

UCP 600의 운송서류규정 조항은 운송서류의 명칭 및 서명권자와 관련하여 서명권자는 누구인지, 대리인이 서명하는 경우 명칭과 자격을 어떻게 표시해야 하는지 또는 서명방법에서 인정될 필요가 있는지 등의 문제가 발생한다. 먼저 서명권자의 자격을 하자로 지적한 사례에서 신용장은 운송서류로 선하증권을 요구하였고 기타 조건으로는 “용선 선하증권 수리가능”이 있었다. 이때 제시된 선하증권에는 “운임은 용선계약에 따라 지급”이라고 나타나있었고 서명은 운송인인 선사가 하였다. 개설은행은 선하증권에 나타나있는 운임지급표시로 인하여 제시된 운송서류는 용선계약 선하증권이라 할 수 있으며 용선계약 선하증권 조항인 UCP 600 제 20조 (a) (i)항에 따라 심사하여야 한다고 하였다. 그리하여 제시된 용선계약 선하증권은 용선계약 선하증권의 서명권자가 아닌 운송인이 서명하여 하자라고 주장한 것이다. ICC 은행위원회에서도 개설은행과 동일한 해석으로 제시된 운송서류는 하자라는 의견을 제시하였다.⁹⁵⁾ 선하증권은 운송인 또는 선장 그리고 그의 대리인에 의해서 서명되어야 하는 반면 용선계약 선하증권은 선장, 선주, 또는 용선인 그리고 그의 대리인에 의해서 서명되어야 한다. 그리고 선하증권은 어떤 명칭을 사용하든 간에 “용선계약에 따른 운임 지급 또는 계약”이라는 문구가 있으면 용선계약 선하증권으로 취급되는 것이다. 그렇기 때문에 은행은 제시된 서류의 명칭이 선하증권이라도 용선계약 선하증권으로 분류하여 서명권자 자격이 없는 이는 서명하여 하자라고 하는 것이다.

95) ICC Banking Commission (2014), Official Opinion, TA793rev

사례에서처럼 운송인이 서명한 용선선하증권을 수리하기 위해서는 신용장에 용선선하증권을 수리가능하다는 조건을 넣고 서명권자에 운송인도 포함한다는 조건을 추가로 명시하면 된다. 그러나 이와 같은 방법은 실제로 행하여지기에 어려우며 매번 이러한 조항을 추가하는 것은 실무자들이 번거로울 수 있다. 그리고 대다수의 용선계약 선하증권 양식에는 서명란에 운송인이 있음에도 불구하고 서명권자에 운송인이 포함되지 않은 것은 업계 관행에 부합하지 않는다. 또 업계 관행의 변화로 인해 선사 또는 선사 대리인이 발행과 서명을 한 용선계약 선하증권을 과거에는 보기 어려웠지만 최근에는 자주 볼 수 있다. 선사에서 발급하는 선하증권은 정기선에 의해 물품이 선적되어 선사에서 선하증권이 발행되는 것이다. 용선계약 선하증권은 특정한 물품(석탄, 목재, 곡물 등)을 운송하기해서 단발성으로 배를 빌려주는 선주나 선주의 대리점이 발급해주었다. 그러나 요즘은 일반 선사에서도 용선계약을 맺어서 용선계약 선하증권을 발급하고 있다. 그리고 신용장 전문가들도 용선계약 선하증권의 서명권자에 운송인 또는 그들의 대리인을 포함시켜야 한다는 의견들을 제시하고 있으며 변화하는 업계 관행을 반영시킬 필요가 있으므로 용선계약 선하증권의 서명권자에 운송인 또는 그들의 대리인을 포함시켜야 한다.

서명권자 표시방법에 관한 사례로 선하증권에 “M Lines Ltd as Carrier 와 By A Shipping Ukraine Ltd as Agents” 라고 표시하여 서명한 경우 개설은행은 대리인이 과연 누구를 대리하고 있는지 선하증권만을 봐서는 알 수 없다는 주장에 ICC 은

행위위원회는 충분히 대리인이 누구를 대리하고 있는지 판단할 수 있으므로 하자라고 간주 할 수 없다는 의견을 제시하였다.⁹⁶⁾ 이러한 의견 차이가 생긴 것은 선하증권에 조금 더 명확한 표현이 나타나 있지 않기 때문이라고 할 수 있다. 만약 이 사례에서 개설은행이 하자라고 판단하지 않게 하려면 선하증권에 Agents for the Carrier라고 정확히 표시하였으면 되었을 것이다. 그러나 선하증권에 대한 내용을 종합하여 판단하여 보면 대리인의 이름과 함께 선사의 이름이 명시되어있고 대리인이라는 단어와 선사라는 단어 또한 명확하게 나타나 있는 것을 알 수 있으므로 이를 하자라고 볼 수 없는 것이다. 비슷한 맥락으로 서명권자인 선장이 선주를 대리하여 서명한 용선계약 선하증권에 하자가 있다고 판단한 사례⁹⁷⁾에서도 볼 수 있듯이 서류 심사자들이 신용장통일규칙을 기계적으로 해석하여 불필요한 분쟁이 발생한 것을 볼 수 있다. 그렇기 때문에 은행의 신용장통일규칙에 대한 올바른 해석을 통하여 전체적인 문맥을 이해하고 선하증권을 검토해야 한다. 그리고 이러한 분쟁이 생기지 않게 하기 위해서는 신용장통일규칙의 폭넓은 이해와 선하증권을 발급받아 제시하는 수출자의 세심한 주의가 필요하다. 더 나아가 이러한 문제점을 해결하는데 제일 간단하고 효율적인 방법은 더 명료한 신용장통일규칙의 개정을 통해 실무자들의 오역 가능성을 줄이고 신용장 및 운송서류를 해석하는데 도움을 주는 것이다.

96) ICC Banking Commission (2014), Official Opinion, TA791rev

97) ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA800rev

나. 원본서류

운송서류의 원본의 수는 신용장이나 신용장통일규칙에서 요구된 수 이상 또는 운송서류상에 기재된 원본의 수 이상이어야 하며, 특히 운송서류가 2장 이상의 원본으로 발행된 경우 원본 전통을 제시하여야 한다.

신용장에서 선하증권의 사본을 요구하여 운송중개업자가 서명한 사본 선하증권을 제시하였으나 개설은행은 운송중개업자가 서명하였다는 사유로 지급 거절한 사례로 ICC 은행위원회에서는 UCP 600 제19-25조는 원본 운송서류에 해당되는 조항이므로 하자가 아니라는 의견을 내놓았다.⁹⁸⁾ 개설은행은 제시된 운송서류가 선하증권인데 UCP 600 제 20조 (a)항 (i)호에서의 서명권자인 선사나 선장 또는 그 대리인이 서명하지 않았기 때문에 하자라고 주장한 것이다. 신용장 통일규칙은 원본 선하증권에 대해서 여러 가지 요구하는 사항들이 있고 이것을 충족하지 못하면 원본 선하증권은 하자로 간주된다. 그러나 사본 선하증권은 원본 선하증권이 아니다. 따라서 원본 선하증권에서 요구하는 여러 조건들을 충족할 필요가 없고 제시된 선하증권은 원본 선하증권의 서명 조건들을 충족할 필요가 없다. 사본 선하증권은 서명 자체가 필요하지 않은 것이다. 운송서류의 사본은 UCP 600 제14조 (f)항 에 적용되지 원본 운송서류는 UCP 600 제 19-25조에 해당하지 않는다. 서류심사 시 관련 조항이 중복 적용되면 심사에 문제가 생기는 경우가 있다. UCP 600 제17조

98) ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA827rev

(c) (iii)항에서는 원본이라는 표시가 제시된 서류에는 적용되지 않는 것으로 보이지 않는 한 원본이라는 표시가 있으면 원본서류로 간주한다고 규정하고 있는데 이를 선하증권에 적용되면 상당한 문제가 발생한다. 운송인은 선하증권원본을 여러 통 발행하더라도 원본 중 1통만 제시받고 화물을 인도하면 운송인으로서의 책임을 다하게 된다. 예컨대 선하증권 원본이 3통 발행되었는데 원본2통은 운송인이 발행한 원래의 선하증권원본이고 나머지 한통은 선하증권 사본에 원본이라는 표시를 한 것이 제시되었다. 신용장개설의뢰인 또는 신용장개설은행이 선하증권원본을 운송인에게 제시하였으나 운송인이 이미 다른 원래의 선하증권에 대하여 화물을 인도하였다면 개설의뢰인 또는 개설은행은 화물을 확보할 수 없다. 이러한 사태가 발생하더라도 신용장개설의뢰인 또는 개설은행은 운송인에게 책임을 물릴 수 없다.⁹⁹⁾ 이것을 예방하기 위해서는 선하증권에는 UCP 600 제7조c항iii의 적용을 배제하는 것이 바람직하다. 다른 의견으로는 신용장에서 선하증권 원본 한통만 요구하고 운송인도 선하증권 원본 한통만 발행하자는 의견도 있지만 선하증권원본은 국제우편으로 전달하므로 운송중에 분실의 위험이 있어 이와 같은 방법은 적합하지 않는다.

다. 운송약관

신용장에서 운임선지급 선하증권이 요구된 경우 제시된 선하

99) 박세운(2007), UCP 600 해상운송서류 규정의 주요 개정사항에 관한 연구, 한국무역상무학회지 제35권, p.91-92

증권에는 “운임선지급”이라 나타나 있었고 “운임선지급”의 표시가 있는 한 화물인도는 수표의 현금화한다는 전제조건이 나타나 있었다. 이때 은행은 수표의 현금화한다는 조건은 심사하지 않는 것이 ICC 은행위원회의 의견이다.¹⁰⁰⁾ 신용장통일규칙에 따르면 선하증권에는 운송조건이 포함되어 있어야하고 운송조건은 별도의 자료를 참조하여 나타낼 수 있어야 하나 그 조건에 대해서는 은행은 심사하지 않는 것이 규칙이므로 운송조건은 심사되지 않고 인수할 수 있는 것이다. 심지어 선하증권의 비고란에 선박이 압류된 사실이 표기되어 있어도 은행은 이를 심사할 의무는 없다.¹⁰¹⁾ 이 규칙은 실무자들이 주의를 기울인다면 운송서류 작성이나 심사 때 어려움 없을 것이다.

라. 용선계약 선하증권 배제

복합운송서류, 선하증권, 비유통 해상화물운송장 규정에는 용선계약에 따른다는 어떤 표시가 포함하고 있지 않아야한다고 규정하고 있으므로 수익자는 선하증권을 면밀히 검토하여 발행하여야 할 것이다.

용선계약 선하증권으로 취급되어야 하는지에 관련한 사례로 신용장은 해상 선하증권을 요구하였으나 제시된 선하증권에는 “용선계약 날짜에 따라 발행된..”, “운임은 용선계약에 따라 지불” 그리고 서류의 명칭이 “용선계약 선하증권”이 나타났다.

100) ICC Banking Commission (2005/2008), Official Opinion, TA642ev

101) ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA788ev

ICC 은행위원회는 용선계약 선하증권으로 취급하여 UCP 600 제22조에 따라 심사되어야 한다고 의견을 제시하였다.¹⁰²⁾ 용선계약 선하증권의 경우 선주와 용선자 사이에 별도의 용선계약이 존재하기 때문에 선의의 선하증권소자지의 권리행사를 제한하는 결과를 초래할 수 있다. 신용장통일규칙에서는 신용장이 이를 허용한다는 별도의 명시를 하고 있지 않는 한 은행은 용선계약 선하증권을 수리하지 말도록 규정하고 있다. 일반 선하증권과 달리 선주와 용선자간의 용선계약 하에서 용선자로부터 발행된 선하증권은 화물의 인도를 청구할 수 있는 권리증권의 성격을 가지고 있지 않고 단지 화물 수취증의 성격을 갖고 있다. 용선자가 배서한 용선계약 선하증권의 경우도 운송계약의 해석은 용선계약서에 준하게 된다. 이와 같이 용선계약 선하증권은 권리증권으로서의 성격을 가지지 못함으로서 이를 소지하는 은행이나 기타 소지자가 화물의 유치, 담보, 소유권을 행사하는 것이 어려울 수 있기 때문에 용선계약 선하증권의 경우 신용장상에 별도의 명시가 없는 한 은행은 이를 수리 거절하여야 한다.¹⁰³⁾ 사례에도 보다시피 선하증권에 용선계약을 나타내는 표시만 있어도 용선계약으로 취급되므로 실무자들은 용선계약 선하증권의 기준을 숙지하여 신용장에서 용선계약 선하증권을 요구하거나 허용하지 않음에도 불구하고 용선계약과 관련한 표시가 있는 선하증권을 수리하지 않도록 유의해야 할 것이며 UCP 600의 조항의 개정은 불필요하다.

102) ICC Banking Commission (2008), Official Opinion, TA662rev

103) ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA775rev

마. 환적

환적과 관련된 규정이 없는 용선계약 선하증권에 환적이 이루어진 사례로 두 개의 용선계약 선하증권이 발행되었다. 두 개의 용선계약 선하증권 전통은 신용장에서 명시하고 있는 항로를 두 개로 나누어서 두 개의 서로 다른 선박에 의해서 연결된 선적이 나타나있고 동일한 내용을 표시하고 있었다. 이에 ICC 은행 위원회는 환적을 특정적으로 허용함으로써, 개설의뢰인과 발행은행은 두 개 이상의 선박이 화물을 목적지에 운송 할 수 있거나 포함시킬 수 있음을 인지해야 하며 두 개의 선하증권은 수리가능하다는 의견을 제시하였다.¹⁰⁴⁾ UCP 600의 제19-21조 (c) (i)항은 선하 증권이 전체 운송이 하나의 동일한 선하 증권에 의해 다루어지면 물품이 운송되거나 환적 될 수 있음을 명확하게 명시하고 있지만 제22조 용선계약 선하증권 조항에는 이런 개념 또는 규칙이 없다. 그러나 사례에서와 같이 용선계약에 의해 이루어진 운송도 환적이 발행할 수 있다. 신용장통일규칙에 규정되지 않은 용선계약 선하증권의 환적과 관련하여 표명한 ICC 은행위원회의 의견은 하나 또는 하나이상의 용선계약 선하증권과 신용장 조건으로 환적이 어떻게 기술되거나 반영되는지를 정확하게 표시하는 것은 신청자와 발행 은행의 책임이라는 것이다. 그러나 이렇게 수익자와 발행은행의 책임으로 맡겨두고 규칙을 정하지 않으면 실무자들의 혼란을 가중시키게 될 뿐이다. 이러한 문제점을 없애기 위해서는 개정될 UCP 700

104) ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA751rev

에서 용선계약 선하증권에도 UCP 600에서의 제20조 선하증권과 동일한 내용의 환적과 관련한 규정이 포함되어야 한다.

UCP 600의 운송서류 심사기준요건들을 기재요건 및 형식요건으로 살펴보았으며 개정방향에 대하여 정리하자면 <표2>와 같다.

<표2> UCP 700의 개정방향 정리

기재요건	개정방향
적재 및 선적일 표시	UCP 600 제34조의 적용 배제 발행일과 선적일 모두 표시된 경우 본선적재일만을 선적일로 간주하는 내용 추가
선적지와 하역지 표시	개정 불필요
형식요건	개정방향
비유통성 해상화물 운송장	제20조 선하증권, 제21조 비유통성 해상화물운송장 결합
명칭 및 서명권자	용선계약 선하증권의 서명권자에 운송인 또는 그들의 대리인 추가
원본서류의 제시	UCP 제7조 c항 iii호의 적용 배제
운송약관 표시	개정 불필요
용선계약 선하증권 배제	개정 불필요
환적	용선계약 선하증권에도 환적 관련 규정 추가

V. 결 론

본 연구는 신용장거래에서 이용되는 운송서류 중 UCP 600의 해상운송서류인 제19조 복합운송서류, 제20조 선하증권, 제21조 비유통성 해상화물운송장, 제22조 용선계약 선하증권의 심사기준에 관해 기재요건 ①본선적재 및 선적일 ②선적지와 하역지와 형식요건 ①명칭 및 서명권자 표시요건 ②원본서류의 제시요건 ③운송약관 표시요건 ④용선계약 선하증권 배제요건 ⑤환적요건으로 정리하여 분석하였다. 그리고 ICC 은행위원회의 공식의견이 표명된 실제사례와 선행연구를 토대로 개정을 앞두고 있는 UCP 600의 운송서류조항의 개정방향을 제시하였다.

먼저 적재 및 선적일 표시요건에서는 실무를 반영하지 않은 채 심사하여 발생한 분쟁사례를 살펴보았으며 서류심사자가 제시서류에 대하여 신용장의 조건과 일치성 여부를 판단함에 있어 명료하게 기준을 제시할 수 있도록 신용장통일규칙 개정에 중요한 부분으로 인식할 필요가 있다. 그리고 UCP 600의 제19-22조의 (a) (ii)항은 은행이 제시서류에 표시된 일반 또는 특별조건을 심사할 의무가 없다는 UCP 600 제34조와 모순이 되므로 운송서류조항에서는 제34조의 적용은 제외되어야 한다는 예외조항을 보충하여 개정되어야 할 것이다. 또한 선하증권에 적재일과 발행일이 달라 혼란을 줄 수 있는 것을 방지하기 위해서 업계관행에 따라 본선적재일자만을 선적일로 간주한다는 것을 추가해야 한다.

선적지와 하역지의 표시요건에서는 기계적인 서류검토 방식

으로 논쟁이 된 사례를 통해 이 요건에서는 신용장과 선하증권이 서로 상충하지 않는 내용을 표시하지 않는 한 수리하는 것이 바람직하며 국제규정과 반드시 일치시키지 않아도 된다. 비유통성 해상화물운송장과 선하증권은 명칭과 법적 성격만 다를 뿐 동일한 내용을 규정하고 있으므로 통합시키는 것이 UCP 규정을 활용하고 적용하는 당사자에게 필요한 것으로 판단된다. 비유통성 운송서류의 경우에는 송화인용 원본 1통을 제시해도 된다는 규정을 단서로 삽입하는 것을 살펴볼 수 있었다.

명칭 및 서명권자 표시요건에서는 일반 선사에서 용선계약 선하증권을 발급하고 있는 업계의 변화된 관행이 반영되도록 용선계약 선하증권의 서명권자에 운송인 또는 그들의 대리인을 포함시켜야 한다.

원본서류의 제시에서는 사본상 원본표시만 있다면 원본으로 취급될 수 있는 가능성을 예방하기 위해 UCP 600 제7조c항 iii의 적용을 배제하는 것이 바람직하다.

운송약관 표시요건은 실무자들이 주의를 기울인다면 운송서류 작성이나 심사 때 어려움 없이 행할 수 있을 것으로 사료된다.

용선계약 선하증권 배제요건은 용선계약에 따른다는 운임 표시만 있어도 UCP 600 제22조에 취급되는 사례를 보다시피 선하증권을 발급받아 제시하는 수익자들은 주의하여 선하증권을 발급받아야 할 것이다.

환적요건은 UCP 제22조 용선계약 선하증권에는 환적과 관련하여 규정하고 있지 않아 발생하는 문제점을 없애기 위해 용선

계약 선하증권 조항에 환적에 관한 내용이 추가되어야 할 것이다.

위에서 살펴본 바와 같이 아직 업계관행이 반영되지 않은 규정도 있으며 서로 상충하는 규정도 있어 무역결제의 분쟁을 방지하기 위해 이를 반영하여 UCP 600의 개정이 이루어져야 한다. 따라서 UCP 600 개정에서 실무계의 요구를 적극적으로 수용하고 업계관행을 충분히 반영할 필요가 있다고 판단한다. 이전까지 신용장통일규칙을 개정한 구성원들은 대부분 은행업자들로 구성되어 있어 업계 관행에 맞지 않는 규정들이 있어 운송업, 보험업, 무역업계 등 전 분야에 걸친 전문가들의 의견이 균형감있게 반영된다면 신용장에 활용가능성을 제고할 수 있을 것으로 판단 된다.

UCP 600의 운송서류 관련 조항 총 11개의 조항들을 모두 다루지 못한 한계점이 있으며 실무자들의 중요한 정보가 많이 들어있는 자료로 정보 노출의 위험이 있어 실무에서 이용되는 신용장의 사례를 수집하기에 어려움이 따라 본 연구에서 다루지 못하였다.

- 참 고 문 헌 -

<국내 문헌>

- 강원진(1999), 신용장 조건과 상업송장 기재 내용과의 일치성
논쟁에 관한 연구, 국제상학 제14권 제1호
- 강원진, 이상훈(2006), 신용장거래에서 ISBP의 상업송장 심사기
준에 관한 고찰, 국제상학 제21권 제4호
- 김정희(2007), 개정 화환신용장통일규칙(UCP 600)상 운송서류
수리 요건과 문제점에 관한연구, 해운물류연구
- 김재명(2007), ICC DOCDEX 사례로 본 화환신용부 운송서류
기재 사항의 수리요건에 관한 연구, 해양비즈니스
제9호
- _____ (2012), 화환신용장거래의 보험서류 수리요건에 관한 연
구, 무역보험연구 제13권 제3호
- 김종철(2003), 신용장통일규칙상의 보험서류조항의 비교에 관한
연구, 국제무역연구 제9권 제1호
- _____ (2009), 화환신용장거래에서의 물품명세의 충족요건, 국제
상학 제24권 제3호
- 박석재(2012), UCP 600 보험서류 및 부보 관련 제 문제에 관한
연구, 무역보험연구 제13권 제4호
- 박세운(2007), UCP 600 해상운송서류 규정의 주요 개정사항에
관한 연구, 한국무역상무학회지 제35권
- _____ (2009), UCP 600에서의 복합운송서류 수리요건과 실무상
유의점, 국제상학 제24권 제4호

- _____ (2009), 신용장거래에서 용선계약부 선하증권의 심사에 관한 연구, 무역학회지 제34권 제2호
- _____ (2010), 신용장거래에서 운송서류의 위험요인에 관한 연구, 한국무역상무학회지 제45권
- _____ (2010), 해상 또는 복합운송서류의 본선적재부기, 관세학회지 제11권 제4호
- _____ (2016), UCP 700 개정 방향에 대한 연구, 국제상학 제31권 제4호
- 서백현(2006), 제6차 개정 신용장통일규칙 항구간 운송 선하증권 조항의 해석, 관세학회지
- 서정두(2010), UCP 600 이후 선화증권 하자관련 분쟁사례, 한국무역상무학회지 제45권
- 우성구(1997), 신용장거래에 있어서 엄밀일치 및 상당일치의 원칙에 관한 영·미판례 연구, 국제상학 제12권 제1호
- 우성구,김재명(2006), ICC DOCDEX 사례로 본 화환신용장부 상업송장기재사항의 수리적격성, 국제상학 제21권 제2호
- 유재걸(2005), 은행의 서류 심사에 있어서 재량권의 한계에 관한 연구, 무역연구 제1권 제1호
- 이제현,구종순(2009). UCP 600 보험서류 조항의 개정내용과 해석에 관한 연구, 해운물류연구 제25권 제4호
- 이제현, 김연숙(2007), UCP 600 운송서류 조항의 개정내용과 해석에 관한 연구, 국제상학 제22권 제2호

- 이천수(2013), 신용장거래에서 상업송장의 심사기준과 하자서류의 거절통지에 관한 사례연구, 산업경제연구 제 26권 제1호
- 전순환(2005), 신용장거래에 있어서 상업송장의 일치성에 관한 심사기준, 관세학회지 제6권 제3호
- _____ (2008), UCP 600상의 운송서류조항에 관한 연구, 관세학회지 제9권 제1호
- 채진익(2016), 선하증권상의 “적재부기”의 요건과 그 시사점에 관한 연구, 무역상무연구 제 71권
- 한낙현,최병권(2011), 신용장거래와 해상보험서류의 관계에 관한 연구, 국제상학 제26권 제3호

<국외 문헌>

- Gary Collyer(2009), The curse of the 'spurious' discrepancies, Newsletter of Coastlinesolutions.
- Kim Christensen(2008), "The need to clarify certain practices", DCInsight Vol. 14 No.4
Commentary on UCP 600

<해외 저널>

- Reed Smith Richards Buttlar, "Commoditized Finance impact of UCP 600", www.reedsmith.com
- UCP 700(2015), www.tradefinance.training
- Kim(2017), The UCP 600 Revision,
http://lcviews.com/index.php?page_id=548

Kim(2015), UCP 700 - on the table?,

http://www.lcvIEWS.com/index.php?page_id=420

〈판례〉

대법원 2002. 10. 11. 선고 2001다29469 판결

〈ICC Banking Commission's Opinion〉

ICC Banking Commission (2005/2008), Official Opinion,

TA650rev

ICC Banking Commission (2014), Official Opinion, TA791rev

ICC Banking Commission (2014), Official Opinion, TA793rev

ICC Banking Commission (2009/2011), Official Opinion,

TA750rev

ICC Banking Commission (2013), Official Opinion, TA773rev

ICC Banking Commission (2009), Official Opinion, TA679rev

ICC Banking Commission (2005/2008), Official Opinion,

TA667rev

ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA708rev

ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA827rev

ICC Banking Commission (2005/2008), Official Opinion,

TA642ev

ICC Banking Commission (2008), Official Opinion, TA662rev

ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA751rev

ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA775rev

ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA800rev

ICC Banking Commission (2015), Official Opinion, TA788ev

Pavel Andrlé, “Notations and multimodal transport documents”, DCInsight Vol 16 No.1

Saku heiskanen, “Should B/Ls have been excluded from UCP 600 article 17”, DCInsight Vol.13 No.3

Christense, K..(2008), “The need to clarify certain practies”, DCInsight, Vol.14, No.4, ICC

<관 련 법 규>

ICC (2007), Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision, ICC publication No. 600.

ICC (2013), International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits, ICC publication No. 745.