

# 貨換信用狀去來에서의 船貨證券의 受理要件에 관한 國際銀行標準慣習

徐 正 斗\*

---

目 次	
I. 序 言	1. “國際銀行標準慣習”의 意味
II. 船貨證券의 意義와 法的要件	2. 信用狀 統一規則上에 明示된 慣習
1. 船貨證券의 概念	
2. 船貨證券의 權利證券的 要件	3. 其他 國際銀行標準慣習의 解釋
III. 船貨證券의 受理要件에 관한 國際銀行標準慣習	IV. 結 言

---

## I. 序 言

무역거래에 있어서 信用狀(letter of credit)은 대금지급을 원활히 하는 가장 발달된 決濟手段이다. 그러나 신용장거래는 물품, 서비스 또는 채무이행 그 자체를 거래하는 것이 아니라 이들을 상징하는 書類上의 去來이다. 따라서 거래당사자들간의 紛爭도 무수히 야기되어 왔으며, 특히 제5차 개정 信用狀 統一規則(UCP 500)이 1994년 1월 1일자로 발효된 지 얼마 지나지 않은 시점에서 실무현장에는 그 내용에 관한 解釋上의 混亂이 많은 것으로 알려지고 있다.

---

\* 全北産業大學校 貿易學科 助教授.

그 동안 ICC(국제상업회의소)의 한 보고서에 의하면, 1983년 信用狀 統一規則의 개정이 있는 후 이번 1993년 개정이 있기 까지 각국에서 ICC에 질의해 온 信用狀의 紛爭件數는 모두 495건에 달하였다. 이 紛爭件數와 비율을 국가 순위별로 보면 인도(67건, 13.6%), 프랑스(55건, 11.2%), 영국(40건, 8.2%), 홍콩(33건, 6.8%), 스위스(24건, 5.0%), 독일(20건, 4.0%), 한국(18건, 3.6%) 등의 순으로 이는 우리 나라가 세계 7위의 신용장 분쟁국임을 간접적으로 시사해 주고 있으며, 이들 7개국의 紛爭件數가 전체의 52.4%를 차지하였다. 그 밖에 키프로스, 스페인, 미국을 비롯한 52개국으로부터 ICC에 질의가 접수되었다.

이러한 질의내용들을 개정 信用狀 統一規則의 조항별로 분류해 보면, 제1장(총칙 및 정의)이 4.2%, 제2장(신용장의 형식 및 통지)이 18.6%, 제3장(의무 및 책임)이 15.6%, 제4장(제서류)이 43.0%, 제5장(잡칙)이 12.6%, 그리고 제6장(양도가능 신용장)과 제7장(대금의 양도)이 6.0%로 나타남으로써 역시 諸書類(documents)의 受理要件을 둘러싼 紛爭이 가장 많다는 것을 입증하고 있다.

물론 ICC는 각국으로부터의 質疑가 있을 때마다 有權解釋을 내려 왔으며, 또 信用狀 統一規則의 규정을 명확히 설명하고, 홍보와 교육 그리고 ICC 은행위원회 전문가 그룹의 입장을 밝히고자 1989년에는 대표적인 질의 167개에 대한 전문가 그룹의 답변을 정리하여 “*Case Studies on Documentary Credits*, Pub. N° 459”를 발간한 바 있으며, 또 그 후에도 역시 새로운 질의 125개에 대한 전문가 그룹의 답변을 추가로 정리하여 1991년에는 “*More Case Studies on Documentary Credits*, Pub. N° 489”를 발간한 바 있다.

따라서 논자는 국내에서의 改正 信用狀 統一規則 운용에 따른 混亂과 誤解를 방지하기 위한 事例研究의 필요성을 절감하고, 成均館大學校 梁暎煥 선생님과 함께 그 동안 ICC에 보고된 많은 紛爭事例들 중에 범례가 될만한 총 292개를 선별하여 이를 현행 信用狀 統一規則의 각조항에 맞추어 문답식(query & answer)으로 分析하고 각각의 합리적인 結論을 도출하고자 研究

를 시작하게 되었으며 지금은 이를 마무리하는 중이다.

특히 논자는 위의 연구내용 중에서 信用狀去來에 관련된 紛爭이 가장 집중되고 있는 船貨證券(bill of lading) 분야에 대한 主要事例들을 발췌하고 이에 대한 ICC의 有權解釋을 체계적으로 분석·소개함으로써 이 분야에 대한 國際銀行標準慣習(international standard banking practice)을 이해하는데 다소나마 도움이 되고자 우선 이 글을 발표한다.

## II. 船貨證券의 意義와 法的要件

### 1. 船貨證券의 概念

격지자 간의 무역매매는 물품의 現實的 引渡에 대한 代金決濟의 방식보다 그 물품의 상징인 書類의 引渡에 대한 代金決濟의 방식으로 이루어지는 것이 일반적인 관행으로 되어 있다. 여기서 물품을 상징하는 대표적인 서류로는 船貨證券(bill of lading)을 들 수 있다. 법률적으로 船貨證券은 물품에 대한 權利證券(documents of title to goods)으로서의 의미를 지닌다.<sup>1)</sup>

영국의 Sassoon 교수는 船貨證券의 구체적인 의미에 관하여 다음과 같이 기술하고 있다.<sup>2)</sup> “船貨證券은 매수인 또는 그 대리인으로 하여금 도착지에서 物品을 실제로 引渡받게 하는 것이다. … 선화증권의 점유는 物品에 대한 占有와 동일하고, 이를 所有權移轉의 의사표시로 매수인 또는 제3자에게 引渡하면, 그 인도를 受領한 자에게 所有權이 移轉되는 것이 된다. … 또 선화증권의 權利證券의인 性質에 의하여, 매수인 또는 그의 양수인은 선화증권이

---

1) 韓南星, “電子式 船貨證券 活用上의 問題點에 관한 研究”, 成均館大學校 博士學位 請求論文, 1994. 10, p. 10.

2) David M. Sassoon & Orren Merren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, Stevens & Sons, 1984, § 131.

증빙하고 있는 운송계약조건상의 違反이 있는 경우 運送人에 대하여 損害賠償을 청구할 수 있다. 다시 말하면, 船貨證券은 그 선화증권 소지인과 운송인 사이에 運送契約이 체결된 만큼 이들 사이에 계약의 當事者關係(privity)를 형성시키는 것이다.”

또 영국의 Carver 교수는 그의 저서 「海上運送論」에서 선화증권의 의미에 관하여 “船貨證券의 양수인에게 물품의 占有權이 이전된다. 船貨證券은 물품의 象徴(symbol)이며, 또 船貨證券의 교부는 물품 자체의 占有權의 移轉을 상징하는 것이다.”라고 기술하고 있다.<sup>3)</sup>

이러한 의견들을 정리하면, 權利證券으로서의 “船貨證券”이란 그 증권상에 표시된 物品 자체를 象徴하는 것으로서 선화증권의 점유는 物品 자체의 占有와 동일하며, 또 선화증권의 배서 또는 교부에 의하여 물품에 대한 解釋의 占有(constructive possession), 물품의 所有權 그리고 물품의 受領權을 이전시키는 효력을 지닌다고 말할 수 있다.

특히 무역매매의 代金決濟 과정에서 船貨證券은 擔保의 機能과 金融機能을 하게 된다. 만약 流通性 船貨證券(negotiable B/L)이 첨부된 貨換어음 就結에 의한 대금결제방식을 택할 경우에는 매도인은 조속한 代金回收가 가능하고, 매입은행의 입장에서 船貨證券의 취득으로 물품에 대한 擔保權을 확보할 수 있다.

더구나 貨換信用狀에 의한 대금결제방식을 택할 경우에는 신용장 개설은행이 書類의 不一致나 매수인의 支給拒絶 등을 이유로 대금결제를 거절해 오면, 매입은행은 자신의 점유하에 있는 船貨證券에 의하여 그 화물에 대한 權利를 행사할 수 있다. 결국 화물의 引渡請求權을 표시하는 船貨證券은 이를 선의로 소지하는 매도인이나 매입은행을 위하여 擔保의 機能을 발휘하게 된다.<sup>4)</sup>

3) Raoul Colinvaux ed., *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., § 1596.

4) 大法院 1984. 9. 11. 宣告, 83 다카 1661 判決 (李均成, 海商法判例研究, 海運産業研究院, 1989, pp. 124~129).

## 2. 船貨證券의 權利證券的 要件

앞서 본 바와 같이 船貨證券은 權利證券的인 성질을 가짐에 따라 그 所持人은 물품이 운송 중이더라도 이를 處分할 수 있으며, 또 선화증권을 통하여 물품의 代金回收와 金融便宜를 도모할 수 있는 것이다. 이처럼 船貨證券이 물품에 대한 權利證券으로서의 기능, 특히 信用狀附 貨換어음 就結을 위한 기능을 발휘하기 위해서는 그 發行形式과 記載內容의 측면에서 일정한 要件을 갖추고 있어야 한다.

### (1) 流通證券으로서의 要件

무엇보다도 船貨證券은 流通可能한 형식으로 발행된 것이어야 한다. 즉, 船貨證券은 어음·수표와 같은 無因의 流通證券과는 달리, 그 證券面에 “流通性”(negotiable) 또는 “讓渡性”(transferable)이라는 효력의 문언이 기재되어 있어야 하는데, 일반적으로 이는 船貨證券이 指示式(order) 또는 所持人式(holder)으로 발행되어야 함을 의미한다. 물품에 대한 권리는 指示式 船貨證券의 경우는 背書에 의한 증권의 取得者에게 이전되며, 또 所持人式 船貨證券의 경우는 그 대가를 지급한 正當所持人에게 이전하게 된다.

이와는 반대로 만약 船貨證券이 受貨人(consignee) 란에 特定人을 기재한 記名式(straight B/L)으로 발행된 것이라면, 운송인은 도착지에서 船貨證券의 교부없이도 특정된 受貨人을 확인만 하고 물품을 引渡해 줄 수 있게 된다. 따라서 記名式 船貨證券의 소지인은 物品에 대한 아무런 權利를 갖지 못하므로, 이러한 종류의 선화증권은 그 본래의 기능인 擔保의 機能을 상실한 非流通性 船貨證券(non-negotiable B/L)이 된다.<sup>5)</sup>

따라서 은행을 통한 貨換어음 就結에 첨부되는 船貨證券은 매도인의 指示

---

5) Clive M. Schmitthoff, *Export Trade*, 9th ed., Stevens & Sons, 1990, p. 572.

式 또는 매입은행이나 신용장 개설은행의 指示式으로 발행되어야 代金決済도 원활히 이루어질 수 있다.

## (2) 契約履行證據로서의 要件

船貨證券이 특히 信用狀附 貨換어음 就結에 첨부되는 서류인 경우에는 위와 같은 流通證券의 要件에 추가하여 CFR(운임포함) 契約, CIF(운임·보험료포함) 契約, 운송관계의 追加義務附 FOB 契約 등에 있어서 매도인이 매수인에게 제공하여야 할 引渡義務의 履行을 증빙하는 通常의인 要件도 갖추고 있어야 한다.<sup>6)</sup> 즉, 船貨證券은 문면상으로 信用狀의 諸條件과 엄격히 一致하여야 할 뿐만 아니라, CIF 契約 등에서 필요로 하는 船貨證券으로서의 다음과 같은 要件도 모두 갖추어 제시되어야 한다.

첫째, 船貨證券은 信用狀에서 요구된 樣式으로 제시되어야 契約履行을 증빙하는 서류가 되며 이외의 다른 樣式으로 제시된 船貨證券은 瑕疵있는 것이다. 예컨대 신용장에서 물품의 매수인을 위한 記名式 船貨證券이 요구되어 있는데 매도인의 指示式 또는 白地署名의 船貨證券을 제시하였거나,<sup>7)</sup> 그 반대로 매도인의 指示式 船貨證券이 요구되어 있는데 수화인의 記名式 船貨證券을 제시하였다면,<sup>8)</sup> 이는 不充分한 서류가 된다.

그러나 신용장에서 海上船貨證券이 요구된 경우 과연 船積을 위한 “受取船貨證券”(Received for Shipment B/L)도 有效한 書類로 제시할 수 있는가에 관해서는 많은 논란이 있다.

먼저 영국에서는 海上賣買에 관한 한 受取船貨證券은 항상 不一致한 제시로 본다.<sup>9)</sup> 특히 Yelo v. S.M. Machado & Co., Ltd. 사건<sup>10)</sup>에서 Sellers 판사

6) 물론 信用狀과 信用狀 統一規則上에서 요구하는 受理要件도 갖추고 있어야 하는데, 이 문제에 관해서는 후술하기로 한다.

7) Williams Ice Cream Co., Inc. v. Chase National Bank 199 N.Y.S. 314 (1923).

8) Soproma S.p.A. v. Marine & Animal By-Products Corporation (1966) 1 Lloyd's Rep. 367 at p. 388.

9) Diamond Alkali Export Corporation v. Bourgeois (1921) 3 K.B. 443.

10) (1952) 1 Lloyd's Rep. 183 at p. 192.

는 “貨換信用狀이 船積船貨證券을 요구한 때 그 船貨證券은 선주의 船積日字에 관한 확인을 포함하고 있어야 한다.”라고 판시하였다. 독일과 프랑스에서도 海上賣買를 위한 信用狀의 條件에서 별도의 명시가 없는 한, 受取船貨證券은 不一致한 제시로 본다.<sup>11)</sup>

반면 미국에서는 海上賣買인 경우에도 受取船貨證券이 正當한 제시가 될 수 있다고 한다. 예컨대 Camp v. Corn Exchange National Bank 사건<sup>12)</sup>에서 Kephart 판사는 “本船積載 船貨證券이 명시적으로 약정되어 있지 아니하는 한, 船積을 위한 受取船貨證券은 거절할 수 없다.”라고 판시하였다. 또 Vietor v. National City Bank of New York 사건<sup>13)</sup>에서는 受取船貨證券의 수리 여부는 각 경우의 慣行(usage)에 따라야 할 문제라고 판시되었다. 즉, 海上賣買에서도 慣行에 따라서는 受取船貨證券이 수리될 수 있다는 蓋然性을 언급한 것이다.

이에 관하여 信用狀 統一規則은 물론 向대항선적(port-to-port shipment)의 海上賣買에 있어서 船積의 證明이 없는 受取船貨證券은 수리될 수 없도록 규정하고 있다(제 23조 a항 ii 호). 이러한 규칙은 海上賣買의 관습에 가장 부합된 것이라고 본다. 왜냐하면 船貨證券이란 운송인이 운송계약에 따라 물품을 船積하였음을 證明하는 뜻으로 발행하는 서류이기 때문이다.

둘째, 船貨證券은 信用狀에서 요구된 全通(full set)이 제시되어야 한다. 이처럼 船貨證券의 通數에 관한 要件은 영국과 대륙법계에서는 嚴格하게 지켜지고 있다. 물론 신용장에서 船貨證券의 通數를 특별히 지정하고 있지 않다면, 1통의 船貨證券도 충분한 提示가 될 수 있을 것이다.<sup>14)</sup> 반면 미국의 뉴

11) K. Krebs, “Das Akkreditivgeschaef”, unpublished, SS. 40~41 (E.P. Ellinger, *Documentary Letter of Credit*, Singapore, 1970, p. 314); J. Stoufflet, *Le Crédit Documentaire*, Paris, 1957, pp. 234~238.

12) 285 Pa. 337 (1926); Ellinger, *ibid.*, p. 313.

13) 193 N.Y.S. 868 at pp. 875~878 (1922).

14) Donald H. Scott v. Barclays Bank (1922) 12 Ll. L. Rep. 502; H.C. Gutteridge & M. Megrah, *The Law of Bankers' Commercial Credits*, 7th ed., London, 1984, p. 130; Stoufflet, *op. cit.*, pp. 239~241.

육관습에서는 다소 例外的인 解釋을 하고 있다. 예컨대 Dixon, Irmaos & Cia, Ltd. v. Chase National Bank of City of New York 사건<sup>15)</sup>에서 신용장은 당초 3通의 船貨證券을 요구하였는데, 수익자는 2通의 船貨證券과 故障書類補償狀(letter of indemnity: L/I)을 첨부하여 제시하였다. 이에 연방법원은 뉴욕의 지배적인 貿易慣習에 따라 위 補償狀을 첨부한 이 서류는 정당한 제시라고 판시하였다.

그러나 이러한 뉴욕관습은 合理的인 것이라고 볼 수 없다. 왜냐하면 신용장의 開設銀行이 이러한 補償狀을 수리하였다 하더라도 開設依頼人은 이에 상관없이 書類를 受理拒絶할 수 있으며, 이러한 경우 開設銀行은 補償狀의 發行人에게 다시 償還請求하여야 하기 때문이다. 물론 미국 統一商法典에서는 故障書類補償狀의 발행을 허용하고는 있으나, 결코 신용장의 開設銀行이 이를 受理하여야 한다는 조항은 없다(제5-113조). 더구나 信用狀 統一規則 제14조 f항에는 개설은행 및/또는 확인은행은 不一致한 書類에 관한 補償狀이나 留保條件을 수리하여야 할 義務가 없다는 규정을 두고 있다.

셋째, 船貨證券은 보통의 貿易去來에 사용되는 通常的인 樣式으로 제시되어야 한다. 특히 영국의 National Bank of South Africa v. Banca Italiana Di Sconto 사건<sup>16)</sup>에서 Bankes 판사는 이 문제에 관하여 “船貨證券은 무역거래의 通常的인 과정에서 일반적으로 通用되는 樣式の 船貨證券이어야 한다고 본다.”라고 판시하였다. 따라서 船貨證券은 特定去來에서만 通用되는 樣式으로는 불충분하며, 오히려 모든 무역업계에서 一般的으로 통용되는 樣式으로 제시되어야 한다. 왜냐하면 매입은행을 비롯하여 船貨證券을 취득하는 양수인은 이와 관련된 特定去來에서 지배적인 慣行을 일일이 알 수 없으며, 또 이러한 特定慣行에 따라야 할 의무도 없기 때문이다.<sup>17)</sup>

넷째, 船貨證券은 반드시 全航海(entire voyage)에 걸쳐 有效한 것이어야

15) 144 F. 2d 759 (1944).

16) (1922) 10 Ll. L. Rep. 531 at p. 536; A.G. Davis, *The Law Relating to Commercial Letters of Credit*, 3rd ed., London, 1965, p. 157.

17) Skandinaviska Kreditaktiebolaget v. Barcays Bank (1905) 22 Ll. L. Rep. 525.



한다.<sup>18)</sup> 심지어 여러 단계의 운송이 연결되는 通船貨證券(through B/L)이 발행되었더라도 이것이 全航海에 걸쳐 유효한 양식이라면, 비록 운송인의 責任을 일부 제한하는 免責條項이 기재되어 있어도 이는 船貨證券의 효력에는 아무런 영향을 미치지 아니한다. 예컨대 홍콩의 *Bailey v. United Chinese Bank, Ltd.* 사건<sup>19)</sup>에서 피고은행은 원고 매수인의 지시대로 無故障의 船積船貨證券을 요구하는 取消不能 信用狀을 개설하였다. 그 후 신용장 개설은행은 Bremen에서 換積된다는 船貨證券을 수리하였다. 반면 매수인은 船貨證券이 London에서 Bremen 구간까지 運送人의 免責에 관한 조항을 포함하고 있기 때문에 이는 全航海에 걸쳐 有效한 것이 아니라는 이유로 支給拒絕의 소송을 제기하였다. 그러나 Howe 판사는 船貨證券이 문면상으로 全航海를 기재하고 있었기 때문에 비록 運送人의 免責條項이 포함되었다 하더라도 이는 正當한 제시라고 판시하였다. 따라서 신용장의 거래은행은 船貨證券의 免責條項 등의 法的 效力에 관하여 審査하여야 할 의무가 없으며,<sup>20)</sup> 오직 船貨證券은 문면상으로 信用狀에서 지정된 全航海에 걸쳐 有效한 것이면 충분하다.

다섯째, 船貨證券은 반드시 無故障(clean)한 것으로 제시되어야 한다. 예컨대 영국의 *British Imex Industries, Ltd. v. Midland Bank, Ltd.* 사건<sup>21)</sup>에서 信用狀은 강철봉(steel bars)의 船積船貨證券을 요구하였다. 실제로 제시된 船貨證券上에는 “강철봉의 不充分한 包裝 또는 貨印으로 인하여 揚陸港에서 발생하는 費用, 부정확한 引渡 등에 대하여 運送人은 責任을 지지 아니한다.”라는 留保條項을 기재하고 있었으나, 기타 無故障의 書類임을 나타내는 내용은 전혀 없었다. 이에 확인은행은 船貨證券이 瑕疵있다는 이유로 受理拒絕하고, 수익자는 信用狀이 無故障 船貨證券(clean B/L)을 특별히 요구하지 아니하였기 때문에 반드시 無故障 船貨證券을 제시하여야 할 필요가 없다는

18) *Hansson v. Hamel and Horley, Ltd.* (1922) 2 A.C. 36.

19) (1953) 37 H.K.L.R. 102 at pp. 108~110; Ellinger, *op. cit.*, p. 316.

20) *British Imex Industries, Ltd. v. Midland Bank, Ltd.* (1958) 1 Q.B. 542 at p. 552.

21) *Ibid.*, at p. 551; Davis, *op. cit.*, pp. 166~168.

주장으로 代金請求訴訟을 제기하였다. 그러나 Salmon 판사는 이를 기각하고 “본인의 판단으로는, 信用狀이 船貨證券을 요구한 때 정상적인 事情에서는 그것은 無故障 船貨證券을 의미한다. 정상적인 事情에서는 船貨證券의 제시와 상환으로 支給한다고 약정한 통상의 實業家인 경우에는 無故障 船貨證券을 의미할 것이라고 본다.”라고 판시하였다. 또 이에 관하여 대륙법과 信用狀 統一規則에서는 반대의 명시적인 약정이 없는 한, 신용장의 수익자는 반드시 無故障 船貨證券을 제시하도록 하고 있다.<sup>22)</sup>

반면 미국의 Camp v. Corn Exchange National Bank 사건<sup>23)</sup>에서는 이와 다르게 해석하였다. 이 사건에서 실제 船貨證券은 包裝에 관한 運送人の 不知條項(the unknown clause)을 포함하고 있었는데, Kephart 판사는 이러한 것을 故障附 船貨證券(unclean B/L)이라고 판시하였다. 또 이 판사는 신용장이 無故障 船貨證券을 특별히 要求하지 아니한 때에는, 각거래에서 無故障 船貨證券이 관례적인 경우에만 이를 필요로 한다고 판시하였다.

그러나 故障附 船貨證券이란 물품 또는 포장에 관한 瑕疵있는 狀態를 명시적으로 기재한 경우를 말하므로,<sup>24)</sup> 위에서 물품 또는 포장에 관한 運送人の 不知條項만을 포함한 것을 故障附 船貨證券이라고 본 미국의 견해는 옳지 않다고 판단된다. 왜냐하면 그러한 不知條項은 다만 運送人이 포장의 內容에 관하여 免責된다는 의미일 뿐이며, 결코 물품의 瑕疵있는 狀態를 명시적으로 기재한 것으로는 볼 수 없다.

이는 信用狀 統一規則 제 31조 ii 호와 영미은행관습에서도 입증되고 있다. 또 홍콩의 Bailey v. United Chinese Bank, Ltd. 사건<sup>25)</sup>을 보더라도, 피고는 행이 수리한 船貨證券에는 “물품이 外觀상 良好한 狀態로 선적되었다.”라는 문언과 함께 “重量, … 價格은 알지 못한다.”라는 단서를 포함하고 있었다.

22) Stoufflet, *op. cit.*, p. 253; UCP 500, Art. 32(b).

23) 285 Pa. 337 (1926); Ellinger, *op. cit.*, p. 313.

24) British Imex Industries v. Midland Bank (1958) 1 Q.B. 551; UCP 500, Art. 32(a).

25) (1953) 37 H.K.L.R. 102.

Howe 판사는 이러한 선화증권을 無故障 船貨證券이라고 판시한 바 있다.

### III. 船貨證券의 受理要件에 관한 國際銀行標準慣習

#### 1. “國際銀行標準慣習”의 意味

이번 改正된 信用狀 統一規則 제 13조 a항에는 서류의 審査基準과 관련하여 “은행은 信用狀에 규정된 모든 書類를 相當한 注意를 기울여 審査함으로써, 그 서류가 문면상 信用狀의 諸條件과 一致하게 표시되어 있는가를 確認하여야 한다. 규정된 서류의 문면상 信用狀의 諸條件과의 一致性은, 본규칙에 반영되어 있는 國際的인 銀行標準慣習에 따라 결정되어야 한다.”(Banks must examine all documents stipulated in the Credit with reasonable care, to ascertain whether or not they appear, on their face, to be in compliance with the terms and conditions of the Credit. Compliance of the stipulated documents on their face with the terms and conditions of the Credit, shall be determined by **international standard banking practice** as reflected in these Articles)라는 규정을 두고 있다.

즉, 信用狀去來에 있어서 은행은 信用狀 統一規則에 반영되어 있는 國際的인 銀行標準慣習에 따라 상당한 주의를 다하여 書類가 문면상 信用狀條件과 嚴格히 一致한가를 심사하여야 한다는 것이다. 여기서 “본규칙에 반영되어 있는 國際的인 銀行標準慣習”이란 표현을 도입한 것은 書類의 審査에 있어서 은행이 相當한 注意를 다했는가를 결정하기 위한 基準을 정하는데 목적이 있다. 흔히 각국의 법원에서는 은행은 書類의 “嚴格一致性”(strict compliance)을 審査함에 있어서 相當한 注意를 다하여야 한다는 문언을 많이 인용하고 있다. 그러나 은행실무에서 볼 때 모든 書類가 一語一句까지 信用

狀條件과 嚴格히 一致하기는 현실적으로 불가능함을 알 수 있다.

그 동안 법원에서조차 이처럼 嚴格一致성과 相當注意의 의무에 관한 原則論的인 條項만을 자주 인용해 왔을 뿐, 구체적으로 書類審査에 관한 銀行職務上的 標準을 마련해 주지 못하였으며, 반대로 이러한 基本原則에 위배되지 아니한 다소의 離脫을 허용하는 判決을 내리면서도 一致성의 緩和에 관한 銀行職務上的 標準도 마련해 주지 못하였다. 왜냐하면 법원의 判決은 매사건에 따라 그 基調가 달라지곤 해왔기 때문에 스스로 一般化시키기에는 어려움이 많았던 것이다.

결과적으로 書類審査에 관한 銀行職務上的 標準이 마련되지 아니함으로 인하여 관계당사자간의 紛爭事例는 날로 확대되어 왔을 뿐만 아니라 信用狀去來의 전반에 걸쳐 時間과 費用의 낭비에 따른 不確實性이 가중되어 왔다. 만약 앞으로도 이러한 추세가 계속된다면, 신용장의 書類를 審査하는 어떠한 은행도 送狀, 船貨證券 또는 保險證券 등을 審査함에 있어서 더이상 銀行職務上的 慣習에 따를 수 없게 될 것이다.

그러나 信用狀에 관한 銀行業務는 경쟁적이지만 國際的으로도 銀行 상호간에 協助가 있어야 成功할 수 있다. 따라서 대부분의 銀行들은 고객과 환거래은행을 확보하기 위하여 그 職務上的 國際的인 銀行標準慣習을 파악하여 이를 적용하고자 각자 노력하고 있는 실정이다.

이러한 현실을 감안하여 ICC 은행위원회는 이번 改正作業過程에서 은행직무상의 國際的인 銀行標準慣習에 따라 書類의 一致性與否를 審査할 수 있도록 하는 規定을 신설하기로 결정하게 된 것이다. 그리고 동위원회의 統一規則 改正案에 대한 註釋文에서 밝히고 있듯이, 信用狀去來를 위한 銀行標準慣習이란 “가장 正直하고 技術的이며 豫見 가능한 慣習”(the most honest, skillful and predictable practices)을 함축하고 있어야 한다는 것이다.<sup>26)</sup> 너무 각박하거나 不正直하거나, 또는 不注意한 관습은 銀行標準慣習으로 정착되지

26) ICC, *Working Party Report - "UCP 400 REVISION" Articles 1~24 and 54 ~55*, Document No. 470-37/4, 1991. 5. 27, p. 23.

못한다. 따라서 서류심사의 모든 은행은 書類가 正直한가, 그리고 賢명한 銀行이라면 이러한 사정에서 어떻게 행동하겠는가를 항상 판단하여야 한다.

물론 ICC의 일부 會員國에서는 이러한 銀行標準慣習을 이번 改正規則上에 구체적으로 明示해 둘 것을 요구하였으나, 결론적으로 ICC 은행위원회에서는 앞으로의 모든 사정을 예상하여 銀行標準慣習을 하나 하나 열거해 두는 것이 어렵다는 데 의견이 모아졌다.

그러나 信用狀 統一規則上에는 이미 많은 부분의 銀行標準慣習이 삽입되어 있음을 알 수 있다. 예컨대 物品의 明細가 문면상 一致한가를 審査하여야 하는 문제에 관련하여, 同規則 제 39조는 商業送狀上의 明細와 기타 書類上의 明細를 구별하고 있다. 즉, 商業送狀上의 物품명세는 信用狀上의 명세와 一致하여야 하지만 기타 모든 書類上에 物품은 一般用語로 표기할 수 있다. 이러한 규칙은 바로 商業送狀의 거래적 기능과 기타 書類의 기능에 대한 차이점을 고려한 일종의 銀行標準慣習이라 말할 수 있다.

결국 이번 개정규칙에서는 銀行標準慣習의 國際성과 準據規則을 보다 구체화하여 “本規則에 반영되어 있는 國際的인 銀行標準慣習”(international standard banking practice as reflected in these Articles)이란 문언만을 두게 된 것이다. 이미 ICC 은행위원회에서는 이러한 標準慣習에 관하여 상당한 부분에 걸쳐 有權解釋을 내려 資料化해 놓고 있는 실정이다.<sup>27)</sup> 그러므로 현명한 은행전문가라고 하면 信用狀去來의 이러한 銀行標準慣習이 무엇인지를 쉽게 판별할 수 있을 것이다.

그리고 서류를 심사할 때 國際的인 銀行標準慣習에 따르도록 개정한 또 하나의 이유는 점차 그 이용이 확대되고 있는 電子方式에 의한 信用狀去來에 수반될 標準慣習에 대비하여야 함이 필연적이라는 것이다. 현실적으로 보면

---

27) Bernard Wheble ed., *Opinions of the ICC Banking Commission 1984~1986*, Publication No. 434, 1987. 9; *Ibid.* 1987~1988, Publication No. 469, 1989. 12; *Ibid.* 1989~1991, Publication No. 494, 1992. 5; Jan Dekker ed., *Case Studies on Documentary Credits*, Publication No. 459, 1989. 2; *Ibid.* *More Case Studies on Documentary Credits*, Publication No. 489, 1991. 12.

國際적으로 상당한 정도의 標準化된 포맷방식과 電信文의 내용들이 SWIFT (세계은행간 금융전신망)의 범위내에 수용되어 있으며, 아울러 UN에 의해서도 統一化된 UN/EDIFACT(행정·상역·운송에 관한 전자자료교환) 서류에 관한 “句文”(syntax)이 이미 마련되었으며 많은 국가에서 이를 사용하고 있다. 따라서 書類審査에 관한 銀行業務가 컴퓨터화할 때를 대비하여, 이번 信用狀 統一規則에서는 은행이 그 電子方式에 의한 信用狀去來의 국제적인 銀行標準慣習에도 따를 수 있도록 여지를 둔 것으로 해석된다.

이러한 맥락으로 볼 때 本稿에서 논할 船貨證券의 受理要件에 관한 國際銀行標準慣習도 크게 두 가지로 나눌 수 있다. 그 첫째로는 이미 信用狀 統一規則上에 명시적으로 規定되어 있는 標準慣習들이 있으며, 그 밖에 최근 ICC 은행위원회의 전문가 그룹(Group of Experts)에 의하여 有權解釋이 내려지고 이미 資料化되어 있는 많은 國際銀行標準慣習들이 있다. 전자의 경우는 統一規則의 逐條解説로 이해가 가능하지만, 후자의 경우는 직접적인 紛爭事例를 研究하는 方法만으로 그 파악이 가능할 뿐이다.

## 2. 信用狀 統一規則上에 明示된 慣習

### (1) 海上船貨證券의 受理要件

信用狀 統一規則 제 23조 a항에는 신용장이 港對港船積에 적용되는 船貨證券(bill of lading covering a port-to-port shipment)을 요구한 경우에는, 은행은 信用狀에 별도의 규정이 없는 한 그 명칭에 관계없이 다음과 같은 書類를 수리하도록 하고 있다.

- ① 運送人의 名義를 명시하고 運送人, 船長 또는 그 指定代理人이 署名한 것,
- ② 物품이 指定船舶에 本船積載 또는 船積되었음을 명시한 것,
- ③ 信用狀에 規定된 積載港 및 揚陸港을 명시한 것,
- ④ 단일의 原本船貨證券, 또는 2통 이상의 原本으로 발행된 때에는 그 發

行된 全通으로 구성된 것,

⑤ 運送의 諸條件을 전부 포함한 것으로 표시되거나, 또는 그러한 諸條件의 일부를 船貨證券 이외의 資料 또는 書類를 참조하도록 명시한 것,

⑥ 傭船契約에 따른다거나 帆船만에 의한다는 어떠한 明示도 없는 것,

⑦ 기타 모든 점에서 信用狀의 諸規定을 충족한 것.

위의 ①항에서는 船貨證券을 발행하고 서명할 수 있는 當事者를 지정된 運送人뿐만 아니라 船長 또는 그 代理人이 발행하고 서명 또는 인증한 船貨證券도 수리하도록 하고 있다. 그리고 船貨證券上의 모든 署名에는 運送人(carrier)이라든가 또는 船長(master)이라는 확인이 있어야 하며, 만약 그 代理人이 署名한 경우에도 반드시 運送人이나 船長の 名義와 資格을 병기할 것을 강조하고 있다.

위의 ②항은 물품이 指定船舶에 本船積載 또는 船積되어 있어야 하며, 또 신용장에 요구된 “本船積載”(on board)란 이미 船貨證券上에 표시된 本船積載의 印刷條項에 의하거나, 또는 물품의 本船積載日을 지칭하는 船貨證券上의 表記로 증명되어 있어야 함을 규정한 것이다. 특히 船貨證券上에 本船積載의 표기는 正式 또는 略式으로도 할 수 있으며, 또 船貨證券을 발행하고 署名한 同一人이 아니더라도 기타 授權된 運送人, 船長, 船主 또는 그 대리인이 이를 할 수 있다는 것을 명확히 하였다.

위의 ③항은 항대항 海上船貨證券을 발행할 때 반드시 信用狀이 요구하는 船積港과 揚陸港을 기재하도록 하고 있다. 따라서 항대항 海上船貨證券의 경우 선적항과 다른 受託地만을 또는 양륙항과 다른 最終目的地만을 명시하거나, 또는 “예정된 선적항”(intended port of loading) 또는 “예정된 양륙항”(intended port of discharge)만을 표시하여서는 안된다.

위의 ④항은 구규칙과 같이 2통 이상의 原本으로 발행된 船貨證券의 경우 全通을 제시하도록 하면서, 또 “單一의 原本船貨證券”(sole original bill of lading)이나 1/1 原本船貨證券을 발행하여 제시할 수도 있도록 허용하고 있다. 따라서 信用狀에 여러 통의 船貨證券이 요구된 경우에도, 은행은 1통의

原本과 나머지 寫本으로 구성되었거나 또는 1/1 원본으로 구성된 船貨證券을 수리할 수 있게 되었다. 單一의 原本船貨證券은 오히려 여러 통의 原本船貨證券을 발행한 경우보다 詐欺나 誤用的 사고를 줄일 수 있다.

위의 ⑤항은 運送約款을 모두 기재한 細式船貨證券(Long Form B/L)뿐만 아니라, 규칙과 같이 運送約款의 전부 또는 일부를 船貨證券 이외의 資料에 참조하도록 발행된 略式/背面白地式 船貨證券의 수리가능성에 대해서도 고려하고 있다.

위의 ⑥항은 신용장이 港對港船積에 적용되는 船貨證券을 요구하고 기타 별도의 규정이 없는 한, 규칙 제 26조 c항에서와 같이 傭船契約 또는 帆船만에 의한 運送의 조항이 포함된 船貨證券을 수리할 수 없도록 규정하고 있다. 다만 신용장이 傭船契約附 船貨證券을 특별히 요구하거나 허용한 경우에는 예외이다(改正規則 제 25조 참조).

위의 ⑦항은 서류가 위에 열거된 受理要件에 일치하더라도 그 서류는 信用狀의 기타 모든 條件에 일치하여야 한다는 것을 명시하고 있다.

## (2) 傭船契約附 船貨證券의 受理要件

信用狀 統一規則 제 25조 a항에는 신용장이 傭船契約附 船貨證券(charter party bill of lading)을 요구하거나 또는 허용한 경우에는, 은행은 信用狀에 별도의 규정이 없는 한, 그 명칭에 관계없이 本條의 일정한 受理要件<sup>28)</sup>을 갖춘 書類를 수리하도록 하고 있다.

본조는 이번에 新設된 것이다. 그 동안 傭船契約附 船貨證券은 은행이 우선적으로 受理拒絶하는 書類로만 인식되어 왔으며, 이로 인하여 當事者들 사이에는 紛爭이 야기되기도 하였다. 따라서 이번 改正規則에서는 신용장이 傭

28) ① 傭船契約에 따른다고 명시한 것, ② 船長, 船主 또는 그 代理人이 署名 또는 기타 인증한 것, ③ 運送人の 名義가 있거나 또는 없는 것, ④ 물품이 本船積載 또는 船積되었음을 명시한 것, ⑤ 지정된 船積港과 揚陸港을 명시한 것, ⑥ 단일의 原本이나 여러 통의 原本으로 발행된 全通으로 구성된 것, ⑦ 帆船만에 의한 運送의 어떠한 명시도 없는 것, ⑧ 기타 信用狀에 있는 모든 規定을 충족한 것 등.



船契約附 船貨證券을 요구하거나 허용한 경우에는, 은행은 이러한 書類도 수리하도록 하였다. 물론 신용장에 備船契約附 船貨證券을 요구하거나 허용하지 아니한 경우에는, 은행은 이러한 書類를 受理拒絶하여야 할 것이다.

특히 본조 a항의 ii호는 船長, 船主 또는 그 代理人이 署名한 備船契約附 船貨證券를 수리하도록 하고 있으며, 또 iii호는 송화인이 備船運送契約에 따른 船貨證券을 조달하는 경우에는 運送人을 明記할 필요가 없다는 점을 고려하여, 은행은 運送人의 名義가 기재되지 아니한 備船契約附 船貨證券도 수리하도록 하고 있다. 그 밖에 備船契約附 船貨證券의 수리요건은 앞서 규정한 海上船貨證券의 수리요건과 맥락을 같이 한다.

### (3) 複合運送 船貨證券의 受理要件

複合運送 船貨證券(multimodal transport bill of lading)은 그것이 船貨證券의 樣式으로 발행된다 하더라도 두 가지 이상의 서로 다른 運送方式을 커버하고 있으면, 이는 信用狀 統一規則 제26조에 규정된 複合運送書類가 된다. 따라서 信用狀에 별도의 규정이 없는 한, 複合運送 船貨證券은 同規則 제26조 a항에 규정된 複合運送書類의 受理要件<sup>29)</sup>을 갖추고 있어야 한다.

시대적으로 볼 때 신용장관습은 複合運送契約을 통한 運送産業의 변혁과 運送量의 증가에 따른 새로운 規則을 수용해 나가야 한다. 이러한 이유로 본조에서는 신용장이 海上船貨證券을 특별히 요구하지 않은 한, 은행은 두 가지의 서로 다른 運送方式에 적용되는 樣式으로 발행된 複合運送 船貨證券도 이를 수리할 수 있도록 하였다.

29) ① 運送人이나 複合運送人의 名義와 함께 運送人이나 複合運送人, 船長 또는 그 代理人이 署名하거나 기타의 방법으로 인증한 것, ② 물품이 發送, 受託 또는 本船積載되었음을 명시한 것, ③ 선적항과 受託地, 및/또는 양륙항과 最終目的地가 서로 다른 것, 또는 “예정된” 선박, 선적항 또는 양륙항만을 명시한 것, ④ 단일의 原本書類나 여러 통의 原本으로 발행된 全通으로 구성된 것, ⑤ 運送에 관한 背面約款이 있거나 또는 그 約款이 없는 약식의 것, ⑥ 備船契約 또는 帆船만에 의한 運送의 어떠한 명시도 없는 것, ⑦ 기타 信用狀에 있는 모든 規定을 충족한 것 등.

#### (4) 海上貨物運送狀과 EDI B/L의 受理要件

먼저 非流通 海上貨物運送狀(non-negotiable sea waybill)은 최근 들어 해운업계에서 이용되고 있는 運送書類의 한 양식으로서, 이는 實定法上으로는 아직 물품에 대한 權利證券도 아니며 심지어 물품에 대한 受領證으로도 인정되지 않고 있다. 그러나 이미 「Incoterms 1990」에서는 CFR, CIF, CPT 및 CIP 契約 등에 있어서 매도인이 인도의 증거로 非流通 海上貨物運送狀을 제공할 수 있도록 허용하고 있으며, 이러한 運送狀은 관습적으로는 이미 物品受領證으로서 정착되어 있다.

따라서 이번 信用狀 統一規則 제 24조에는 오늘날 運送産業의 변혁과 運送量의 급증에 따른 새로운 방식의 運送書類를 수용해 나가야 할 필요성을 인식하여 信用狀이 유통가능한 船貨證券 대신에 非流通性의 海上貨物運送狀을 요구하는 한, 은행은 그 명칭에 관계없이 전술한 유통가능한 海上船貨證券(marine bill of lading)의 受理要件을 갖추어 발행된 非流通 海上運送書類를 수리하도록 하였다.

나아가서 종이없는 EDI B/L(電子式 船貨證券)의 受理可能性과 그 受理要件에 대해서는 信用狀 統一規則上에 明示的 規定이 없을 뿐만 아니라 이에 대한 ICC의 有權解釋도 아직 없는 실정이다. 그러나 시대적으로는 이러한 船貨證券의 活用이 증가됨에 따라 信用狀去來에 있어서도 EDI B/L의 受理問題에 대한 관심이 높아지고 있다.

EDI B/L의 法的 效力에 대해서는 각국의 實定法에 따라야 할 문제이지만, 국제적으로는 1990년 6월에 이미 CMI(國際海事法委員會)로부터 “電子式 船貨證券에 관한 規則”(Rules for Electronic Bills of Lading)이 제정되어 있다. 이 규칙 제 7조(運送物의 支配權 및 處分權)에는 이어지는 제 8조의 규정에 따른 個人符號(Private Key)의 占有에 의하여 EDI 通信文의 所持人으로 하여금 書面形式의 流通性 船貨證券에서와 동등한 權利를 부여하고 있다.<sup>30)</sup>

또 信用狀 統一規則 제 1조에서도 이 規則을 EDI 방식의 信用狀去來에 適

用하지 아니한다는 制限規定이 없으며, 오히려 ICC 은행위원회는 EDI 信用狀에 대한 別途規則을 제정하지 아니하고 이 統一規則을 삽입한 모든 EDI 信用狀에도 확대적용할 수 있도록 결정하였다.<sup>31)</sup> 그리고 同規則 제 20조 b항에서는 信用狀에 별도의 규정이 없는 한, 電算器機(computerized systems)로 작성되고 原本이라는 표시와 함께 電子方式의 認證에 의한 署名이 되어 있는 電子式의 書類(documents)도 原本書類로서 수리할 수 있도록 규정하고 있다.

이러한 규정들을 종합하여 볼 때 EDI 信用狀이 개설되고 이에 따른 EDI B/L이 信用狀 統一規則 제 23조 海上船貨證券의 受理要件을 갖추어 電信網으로 제시된 때에는 은행은 이를 수리할 수 있으며, 이 때의 通信文에 대한 審査는 EDI 信用狀과 信用狀 統一規則 등에 의거하여 결정해야 할 것이다.

### 3. 其他 國際銀行標準慣習의 解釋

#### (1) 海上船貨證券에 관련된 問題

【사례 a.1】 船貨證券이 要求된 때 航空貨物運送狀의 提示

㉠ 어느 신용장상에는 船貨證券(bill of lading)을 규정하고 있었는데, 수익자는 이러한 서류로서 航空貨物運送狀(air waybill)을 제시하였다. 그러나 매입은행은 이를 거절하였으며, 수익자는 船貨證券이란 개념에는 航空貨物運送狀도 포함된다는 주장과 함께 이에 관한 ICC 전문가들의 의견을 구해 온 예가 있다.

㉡ 船貨證券이란 海上運送을 전제하는 서류이다. 따라서 船貨證券의 개념에는 海洋貨物운송장(ocean waybill), 海洋선화증권(ocean bill of lading), 복합운송 선화증권(combined transport bill of lading), 내수로운송 선화증권

30) 梁煥煥·徐正斗, 國際貿易法規 - 賣買·決濟·運送·保險·仲裁-, 三英社, 1994, p. 680.

31) Charles del Busto ed., *Documentary Credits : UCP 500 & 400 Compared*, ICC Publication No. 511, 1993. 7, p. 3.

(inland waterway bill of lading) 등이 포함될 수 있다. 그러나 船貨證券이란 航空運送을 표방하는 것이 아니며, 이에 적합한 서류는 오로지 航空貨物運送狀이다. 선화증권과 항공화물운송장은 법률적으로도 서로 다르다. 즉, 船貨證券은 물품을 대표하는 유통증권이지만, 航空貨物運送狀은 물품에 대한 어떠한 權利證券도 流通證券도 아니다. 따라서 물품의 航空運送이 필연적이라면 신용장상에는 선화증권보다 航空貨物運送狀을 규정하였어야 옳은 것이다 (ICC Publication 459, Case No. 76).

【사례 a.2】 “海洋”(ocean) 船貨證券의 要件을 갖춘 書類란?

㉠ 어느 유럽에서 알렉산드리아로 선적하기 위한 신용장상에는 “Bill of lading must be ocean B/L.”(선화증권은 반드시 海洋船貨證券이어야 한다.)라는 조건을 명시하였다. 그러나 수익자는 “BILL OF LADING for Combined Transport or Port-to-Port Shipment”(複合運送 또는 港對港船積 船貨證券)이라는 제목의 船貨證券을 제시하였다. 은행은 이러한 제목의 선화증권은 신용장조건에 不一致하다는 이유로 支給拒絶하였으며, 수익자는 船貨證券이 信用狀 統一規則 제 23조(구규칙 제 26조)에 따른 모든 受理要件을 갖추고 있기 때문에 문면상의 제목은 중요한 것이 아니라는 주장과 함께 이에 관한 ICC 전문가들의 의견을 구해온 예가 있다.

㉡ 위 분쟁의 경우 선화증권은 “海洋船貨證券”(ocean bill of lading)에 관한 信用狀條件, 즉 선박명, 선적항, 양륙항 그리고 본선적재의 모든 條件을 충족하고 있다. 일반적으로 선화증권상의 “海洋”(ocean)이라는 문언은 단지 이를 “內水路”(inland waterway) 船貨證券과 구별하기 위한 것에 불과하므로 반드시 선화증권상에 “海洋”이라는 문언을 사용하여야 할 필요는 없다. 문제의 船貨證券은 복합운송 또는 항대항선적, 즉 海洋船積에 사용할 수 있는 현대적인 표준양식으로서 내용상 港對港船貨證券(port-to-port bill of lading)임을 충분히 나타내고 있기 때문에 受理拒絶되어야 할 아무런 이유가 없다 (ICC Publication 459, Case No. 85).

【사례 a.3】 船長(master)이 發行한 船貨證券의 受理可能性

㉠ 어느 신용장조건에 따라 은행에 제시된 海上船貨證券(marine bill of lading) 상에는 運送船舶名과 함께 船長(master)이 이를 발행하였다는 사실이 명시되어 있었으나 運送人 또는 그 代理人에 관한 아무런 언급이 없었다. 이러한 경우 은행은 信用狀 統一規則 제 23조 a항(구규칙 제 26조 a항)에 따라 제시된 서류를 수리할 수 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉡ 선화증권은 書頭(letterhead)에 운송인의 打印이 없더라도 다른 방법으로 運送人의 명의를 기재할 수 있다. 만약 運送人의 명의로도 없이 船舶名만 기재하였다면 이는 수리거절하여야 한다. 그러나 위 분쟁의 경우와 같이 운송인 대신에 船長의 명의로 기재되어 있다면 이는 수리하여야 한다. 信用狀 統一規則 제 23조 a항 i 호에도 문면상 運送人의 명의를 명시하고 船長 또는 船長을 대신하거나 그를 대표하는 指定代理人이 署名하였거나 또는 기타의 방법으로 인증한 船貨證券은 이를 수리하도록 규정하고 있다.

해상운송에 있어서 船長은 運送人이나 운송인의 代理人과 대등한 資格으로서 船貨證券을 발행할 권한이 있다. 그러나 신용장상에 海上船貨證券을 특별히 요구하고 있지 아니하였다면, 信用狀 統一規則 제 13조의 규정에 따라 은행은 위와 같은 서류를 심사하여야 할 의무가 없다(ICC Publication 459, Case No. 86; Publication 489, Case Nos. 235~237).

【사례 a.4】 船舶非保有運送人(NVOCC) 發行의 船貨證券

㉠ 가끔 은행에서는 船舶非保有運送人(non-vessel owning common-carrier: NVOCC)이 발행한 船貨證券의 수리 여부에 관한 해석상의 분쟁이 발생하는 경우가 있다. 이에 NVOCC가 발행한 船貨證券도 信用狀 統一規則 제 23조 a항(구규칙 제 26조 a항)에 규정된 “運送人”(carrier)이 발행한 船貨證券이라고 볼 수 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉡ 이러한 문제에 관하여 ICC 은행위원회가 토론을 거쳐 결론을 내렸다(ICC Documents 470/425). 즉, 信用狀 統一規則 제 23조(구규칙 제 26조)에서는 서류상으로 運送人 또는 운송인의 代理人이라는 것을 명시하는 한,

NVOCC가 발행한 船貨證券도 사정에 따라서는 海上船貨證券으로서 수리할 수 있다(ICC Publication 459, Case No. 87).

【사례 a.5】 콘테이너 積載船貨證券의 受理可能性 問題

㉞ 요즘 운송회사에서 발행하는 海上船貨證券은 신용장조건에는 일치하지만 信用狀 統一規則 제 23조의 “本船積載”(on board) 요건을 갖추지 않은 예가 늘어나고 있다. 즉, 本船積載란 화물을 지정된 船舶에 積載하는 것만을 의미하는데, 최근 콘테이너 운송이 일반화되면서 화물을 선적항에서 콘테이너에 內積한 후 발행하는 船貨證券도 이를 수리하는 관례가 있다. 그러나 이러한 “콘테이너 內積船貨證券”(on board container B/L)에 대한 代金支給이 수주일 동안 연기되거나 아예 불가능케 된 경우도 있으므로 ICC에 이러한 海上船貨證券의 受理可能性에 대한 질의가 접수된 예가 있다.

㉟ 신용장에서 海上船貨證券을 요구한 경우에는, 은행은 信用狀 統一規則 제 23조 a항 ii 호의 규정에 따라 “물품이 지정선박에 本船積載 또는 船積되었음을 명시한”(indicates that the goods have been loaded on board, or shipped on a named vessel) 서류만을 수리할 수 있다. 本船積載 또는 船積은 선화증권상에 물품이 指定船舶에 본선적재 또는 지정선박에 선적되었다는 미리 印刷된 문언에 의하여 명시될 수 있으며, 이러한 경우에는 船貨證券의 發行日은 본선적재일과 선적일로 본다.

그 밖의 경우에는 本船積載는 반드시 本船積載日을 나타내는 船貨證券上의 表記에 의하여 증명되어 있어야 하며, 이러한 경우 본선적재의 表記日은 船積日로 본다. 따라서 만약 운송서류상에 “船積을 위한 受取”(receipt for shipment) 또는 “콘테이너 內積”(on board container)만을 표기하고 있다면, 이는 信用狀 統一規則上의 수리요건을 충족하지 못하는 것이며 여기에는 반드시 本船積載의 표기일과 함께 運送人이나 그 대리인의 署名이 있어야 한다(ICC Publication 459, Case No. 89).

【사례 a.6】 運送人의 署名과 船積日字가 없는 船貨證券

㉞ 어느 신용장에 따른 매입은행이 송부해 온 선화증권상의 “Signed for

and on behalf of master”(船長을 대신하거나 대표한 署名)란에는 運送人 또는 그 대리인의 署名이 없었으며, 또 “shipped on board”(본선에 船積됨)란에는 船積日字가 기재되어 있지 않았다. 개설은행은 信用狀 統一規則 제 23조 a항 ii호(구규칙 제 26조 a항 i호와 제 27조 b항)의 규정에 의거하여 서류를 受理拒絶하였으나, 매입은행은 이를 승복하지 않았다.

㉔ 문제의 船貨證券을 확인해 보면 문면상 “Signed for and on behalf of master”란에는 署名이 없었으며, 또 지정된 運送人이나 그 대리인이 발행하였다는 사실이 나타나 있지 않고 本船積載란에는 船積日字도 船舶名도 전혀 기재되어 있지 않았다. 따라서 신용장에는 海上船貨證券을 요구하고 있기 때문에, 개설은행은 信用狀 統一規則 제 23조 a항 i호와 ii호에 의거하여 위와 같은 船貨證券을 受理拒絶하는 것이 합당하다(ICC Publication 459, Case No. 90).

【사례 a.7】 船貨證券은 原本의 發行部數를 明記해야 함.

㉕ 어느 신용장상에는 “Full set of 3/3 clean on board ocean bills of lading”(무고장 본선적재 해양선화증권 3부의 全通)을 요구하고 있었다. 그 후 개설은행에 제시된 船貨證券은 그 發行部數의 명기가 없다는 이유로 受理拒絶되었으며, 이에 매입은행은 자국의 관습상으로 은행이 船貨證券의 發行部數를 확인하지 않는 것으로 되어 있다는 주장과 함께 ICC에 이에 관한 의견을 구해 온 예가 있다.

㉖ 일반적으로 신용장에는 全通의 船貨證券을 요구하고 있다. 船貨證券이 全通으로 제시되었는지를 알기 위해서는, 상식적으로 은행은 船貨證券이 몇 통으로 발행되었는지를 확인하여야 할 것이다. 따라서 국내의 관습이 어떻든 은행은 발행된 船貨證券의 原本 全通이 제시되었는지를 서류상으로 審査하여야 할 의무가 있다(ICC Publication 459, Case No. 91).

【사례 a.8】 流通性を 制限한 海上船貨證券은 受理拒絶됨.

㉗ 어느 신용장상에는 “Full set shipping company’s combined transport bills of lading to order, blank endorsed, marked freight collect”(운임착불로

표기하고 白地背書된 선박회사의 指示式 複合運送 船貨證券를 요구하고 있었다. 그런데 개설은행에 제시된 선화증권상에는 “Please do not deliver goods without agreement of the consignor by telex.”(텔레ックス에 의한 送貨人의 동의없이 物品을 引渡하지 말 것.)라는 특별지시조항이 명기되어 있었다. 개설은행은 이러한 조항은 船貨證券의 流通性을 제한한다는 이유로 서류를 受理拒絶하고 ICC 전문가들에게 그 의견을 물어 온 예가 있다.

㉮ 만약 선화증권상에 위와 같은 지시조항을 명기하게 되면, 그 서류는 船貨證券 본래의 기능인 流通性(negotiability)을 상실하게 된다. 특히 위 분쟁의 경우 신용장상에는 船貨證券의 流通을 전제한 白地背書의 指示式 船貨證券을 요구하고 있었기 때문에 이는 신용장조건에 위배되는 제시이며, 또 개설은행의 受理拒絶은 당연한 일이다(ICC Publication 459, Case No. 92).

【사례 a.9】 本船積載의 明記가 없는 船貨證券의 受理拒絶

㉮ 만약 신용장상에 복합운송 선화증권도 수리가능하다는 아무런 명시도 없이 “本船積載의 海上船貨證券 全通”(Full set of clean on board marine bills of lading)을 제시하도록 규정하고 있다면, 本船積載의 기재없이 단지 海上運送을 포함하고 있는 複合運送 船貨證券(combined transport bills of lading)을 수리할 수 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉮ 위의 경우는 신용장상에 海上船貨證券을 요구하고 있었기 때문에 信用狀 統一規則 제 23조의 규정에 따라 이를 판단하여야 할 문제이다. 즉, 선화증권은 비록 表題가 “Combined Transport Bills of Lading”으로 기재되어 있더라도 그 내용에 있어서는 복합운송이 아니라 화물의 港對港運送을 명시한 海上船貨證券이어야 한다. 따라서 선화증권상에 本船積載의 기재가 없다면 이는 信用狀 統一規則 제 23조 a항 ii호의 규정에 따라 受理拒絶하여야 할 서류가 되는 것이다(ICC Publication 459, Case No. 93).

【사례 a.10】 “豫定된” 船舶名만을 明記한 海上船貨證券

㉮ 어느 신용장상에는 “本船積載”(on board) 船貨證券을 요구하고 있었는데, 수익자는 최종목적지만 제외하고 “豫定된”(intended) 船舶名, 船積港 및



揚陸港을 명기한 해상운송/복합운송 겸용의 선화증권을 제시하였다. 이러한 선화증권도 信用狀에서 요구하는 本船積載 船貨證券의 요건을 갖춘 정상적인 것으로 보아야 하는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

답 해상선화증권이 本船積載의 요건을 갖추기 위해서는 信用狀 統一規則 제 23조 a항 ii호의 규정에 따라 물품이 指定船舶에 本船積載되었다는 미리 인쇄된 문언에 의하거나 또는 그 기재에 의하여 본선적재일을 명시하고 運送人이나 그 대리인의 署名이 있어야 한다. 그럼에도 불구하고 선화증권상에 本船積載의 표기도 없이 “豫定된” 船舶名과 선적항 및 양륙항만을 명기하고 있었다면, 이는 信用狀 統一規則에 위배되는 비정상적인 서류로 보아야 한다 (ICC Publication 459, Case No. 94).

【사례 a.11】 船積港과 다른 受領場所를 明示한 船貨證券

문 어느 신용장에는 유럽항에서 싱가포르까지 換積없는 “무고장 본선적재 해양선화증권”(clean on board ocean bills of lading)을 요구하고 있었다. 이러한 경우 물품의 受領場所는 安트워프의 컨테이너 화물집화장(CFS)으로, 그리고 船積港은 로테르담으로 각각 기재한 複合運送 船貨證券은 수리될 수 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

답 위 분쟁의 경우 신용장상에서 요구하였다는 “무고장 본선적재 해양선화증권”은 信用狀 統一規則 제 23조에 규정된 海上船貨證券(marine bill of lading)을 의미하는 것이다. 문제의 선화증권은 당초 受取船貨證券(received for shipment bill of lading)으로 발행되었다가 信用狀 統一規則 제 23조 a항 ii호(구규칙 제 27조 b항)에 의거하여 船積船貨證券으로 전환된 것이다. 따라서 선화증권상의 물품 受領場所와 선적항이 서로 다르더라도 신용장에서 규정된 船積港인 유럽의 로테르담에서 本船積載되었다는 것을 입증하고 있는 한, 이는 信用狀 統一規則 제 23조 a항 iii호에 의거하여 수리될 수 있다. 물론 本船積載의 표기에는 일자와 함께 運送人이나 그 대리인의 署名이 있어야 한다(ICC Publication 459, Case No. 95).

【사례 a.12】 本船積載가 不明確한 船貨證券은 受理拒絶됨.

㉞ 어느 신용장에 따라 제시된 海上船貨證券上에는 “Navire principal ou substitut …REMADA… ou l’un des deux suivants”(航海本船 또는 代替船 레마다호 또는 다음 두 船舶 중의 한 船舶)이라고 명시되어 있었다. 지금은 행은 선화증권상에 本船積載의 표시가 불명확하므로 “substitut”를 삭제하던지 아니면 실제의 積載船舶名에 운송인의 打印을 찍어 구분해 줄 것을 요구하였으나, 수익자는 이 문제에 관한 ICC 전문가들의 의견을 물어 온 예가 있다.

㉟ 문제의 船貨證券은 모두 넷 중의 어느 한 船舶에 선적되었다는 것으로 해석이 가능하다. ICC 은행위원회의 한 결정에서도 “shipped on board s/s… substitute”를 애매한 표현이라고 보고 수리되지 아니하는 서류라고 규정한다(Document 470/153). 따라서 위 분쟁의 경우 은행이 “Navire principal ou substitut”를 瑕疵事項으로 본 것은 당연한 일이며, 信用狀 統一規則에서도 이러한 방식의 本船積載에 관한 규정은 없다(ICC Publication 459, Case No. 104).

【사례 a.13】 本船積載가 미리 印刷된 船貨證券의 證明方法

㉞ 어느 신용장의 수익자는 “Received… for shipment”(선적을 위한 수취)로 시작되는 선화증권을 제시하면서 本船積載日과 선화증권의 發行日이 미리 印刷되어 있을 경우에도 “本船積載”(shipped on board)란에 별도의 署名이 있어야 유효한 것인지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉟ 信用狀 統一規則 제23조 a항 ii호에는 “지정선박에의 本船積載 또는 선적은 선화증권상에 물품이 지정선박에 本船積載 또는 지정선박에 船積되었다는 미리 印刷된 문언에 의하여 명시될 수 있으며, 이러한 경우에는 선화증권의 發行日은 本船積載日과 船積日로 본다.”라는 규정이 있다. 따라서 만약 선화증권상에 本船積載條項이 미리 인쇄되어 있다면, 구규칙 제27조 b항에서와는 달리 선화증권의 發行日과 함께 運送人이나 그 대리인의 署名만으로 충분하다(ICC·Publication 459, Case Nos. 105~107).

그리고 선적전에 발행된 受取船貨證券은 운송인이나 그 대리인이 署名하여 本船積載를 표기하면 이 때부터 船積船貨證券으로 전환되며, 이러한 경우에는 본선적재의 表記日은 선적일로 본다(ICC Publication 459, Case No. 108). 만약 本船積載의 표기가 컴퓨터 프린터로 작성되었다면, 여기에는 작성 일자와 함께 운송인이나 그 대리인의 署名이 있어야 한다(ICC Publication 459, Case No. 109).

【사례 a.14】 指定된 船積港 이외의 港口를 明示한 船貨證券

㉠ 어느 신용장에는 아일랜드의 한 항구로부터 중국의 황푸항까지의 선적을 명시한 本船積載 海洋船貨證券(on board ocean bill of lading)을 요구하고 있었으나, 실제의 선화증권상에는 아일랜드의 듀브린항(Dublin)에서 물품을 受領한 후 아일랜드의 港口가 아닌 킬버리항(Tilbury)에서 本船積載하였다고 기재되어 있었다. 개설은행은 船貨證券상의 船積港이 신용장조건과 일치하지 않음을 발견하고 이를 수리거절하였다. 그러나 매입은행은 信用狀 統一規則 제 23조 a항 iii호(구규칙 제 26조 b항 iii호)의 규정을 들어 항변하고, 開設銀行은 이 문제에 관하여 ICC에 의견을 물어 온 예가 있다.

㉡ 일반적으로 “船積”(shipment)이란 말은 본선적재, 발송 또는 수탁 등을 포괄적으로 의미하지만(信用狀 統一規則 제 46조 a항), 해상선화증권에 관한 이는 本船積載(loading on board)만을 의미한다. 그리고 同規則 제 23조 a항 iii호 (a)목에 따르면, 신용장에서 海上船貨證券을 요구한 경우 비록 선화증권이 船積港과 다른 受託地를 명시하고 있더라도 선화증권상에는 반드시 信用狀에 규정된 船積港이 기재되어 있어야 한다. 따라서 문제의 船貨證券은 아일랜드의 港口가 아닌 킬버리항을 船積港으로 명시하고 있으므로 瑕疵있는 書類가 된다(ICC Publication 489, Case No. 238).

【사례 a.15】 揚陸港을 明記하지 않은 船貨證券은 拒絕됨.

㉢ 만약 신용장에서 揚陸港을 “any Japanese Port”(日本の 어느 港口)라고 요구하였는데, 실제의 선화증권상에는 일본의 어느 한 항구를 揚陸港으로 지정하지 않고 역시 揚陸港의 기재란에 “any Japanese Port”라고만 명시하였

다면 이를 수리하여야 하는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉔ 위 쟁점의 경우와 같이 信用狀에서 일본의 어느 한 항구를 揚陸港으로 할 것을 규정한 경우에는, 당연히 船貨證券上에는 일본의 어느 特定港口가 揚陸港으로 지정되어 있어야 한다. 그렇지 않으면, 수화인은 서류상으로 물품을 受領할 場所를 전혀 알 수 없게 된다. 따라서 신용장이 揚陸港에 관한 船貨證券상의 기재를 包括의으로도 할 수 있도록 특별히 수권하고 있지 않은 한, 揚陸港을 “any Japanese Port”라고만 명시하고 있는 船貨證券은 이를 수리거절할 수 있다(ICC Publication 489, Case No. 240).

【사례 a.16】 船貨證券의 “本船積載” 란에 署名이 必要한가?

㉕ 어느 수출상은 선화증권이 信用狀 統一規則 제 23조 a항 ii호 및 제 32조 c항(구규칙 제 27조 b항 및 제 34조 c항)의 요건을 충족한 경우에도 반드시 “無故障 本船積載”(clean on board) 란에 署名과 日字가 기재되어 있어야 하는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉖ 신용장에서 海上船貨證券을 요구하고 있을 때, 다음과 같은 특수한 船貨證券이 발행되었다면 本船積載(on board)의 표기에는 실제의 運送船舶名과 本船積載의 日字를 명기하고 運送人이나 그 대리인의 署名도 있어야 유효한 서류가 된다. 즉, 船貨證券上에 ① “ocean vessel or substitute”(해양본선 또는 대체선), ② “ocean vessel or one of next two substitute”(해양본선 또는 두편의 후속대체선 중 하나), 또는 ③ “goods received for shipment”(선적을 위한 수취화물) 등이 기재되어 있을 경우.

그러나 기타 모든 경우에는 선화증권상의 “無故障 本船積載” 란에 반드시 運送人의 署名이 있어야 하는 것은 아니다. 즉, 信用狀 統一規則 제 23조 a항 ii호에는 本船積載의 표기가 미리 印刷되어 있을 경우 船貨證券의 發行日을 선적일로 보도록 하고, 또 同規則 제 32조 c항에는 船貨證券이 제 23조(해상선화증권) 등의 要件을 충족하는 한, 無故障 本船積載의 요건에 따른 것으로 보도록 규정하고 있을 뿐 運送人의 署名을 요구하지는 않고 있다(ICC Publication 489, Case No. 242).

【사례 a.17】 船貨證券上の 本船積載에는 略式署名도 可能함.

㉞ 어느 신용장에는 “3/3 original clean on board through bill of lading” (無故障 本船積載 通船貨證券 原本 3部)을 요구하고 있었는데, 개설은행은 선화증권상에 “Received for shipment”(船積을 위한 受取)가 명기되어 있고 또 “Shipped on board”(本船積載)란에도 누군가의 略式署名(initial)만 있을 뿐 運送人이나 그 代理人의 관계가 명기되어 있지 않다는 이유로 이를 수리 거절하였다. 그러나 매입은행은 開設銀行의 이러한 拒絕理由가 합당하는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉟ 문제의 通船貨證券(through bill of lading)에는 無故障 本船積載가 요구되므로, 이는 信用狀 統一規則 제 23조의 적용을 받아야 한다. 즉, 同規則 제 23조 a항 ii호에 따르면, 本船積載는 선화증권상에 물품이 指定船舶에 本船積載되었다는 미리 印刷된 문언에 의하여 명시될 수 있으며, 이러한 경우에는 船貨證券의 發行日은 선적일로 본다. 그 밖의 모든 경우에는 本船積載는 반드시 물품의 本船積載日을 표시하는 선화증권상의 표기에 의하여 증명되어 있어야 하며, 이러한 경우에는 本船積載의 표기일은 선적일로 본다. 따라서 선화증권상의 本船積載에 관한 표기는 正式 또는 略式으로도 할 수 있으며, 반드시 선화증권을 발행하고 서명한 동일인이 이를 표기하여야 할 필요가 없다. 즉, 本船積載의 표기는 수권된 당사자인 운송인, 선장, 선주 또는 그 대리인의 어느 누구라도 할 수 있다(ICC Publication 489, Case No. 243).

【사례 a.18】 指定揚陸港과 다른 港口를 明示한 船貨證券

㉞ 어느 신용장에는 일본의 고베항으로부터 말레이시아의 Penang항까지 선적을 명시한 海上船貨證券을 요구하고 換積(transshipment)을 禁止하였다. 그러나 선화증권상에는 揚陸港으로서 Kelang항을, 그리고 최종의 인도장소로서 Penang항을 각각 명시하고 있었다. 은행에서는 이러한 通船貨證券(through bill of lading)이 신용장상의 換積禁止條項에 배치된다는 이유로 수리거절하였으며, 이에 수출상은 은행의 주장이 합당한지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉔ 신용장에서 말레이시아의 Penang항까지 換積을 禁止한 선적을 요구한 것은 Penang항을 揚陸港과 최종목적항으로 지정하였다는 의미이다. 따라서 선화증권상에 Kelang항을 揚陸港으로 명시하고, 또 Penang항을 最終의 引渡場所로 각각 명시한 것은 信用狀 統一規則 제 23조 a항 iii호의 규정과 신용장상의 換積禁止條項에 배치되기 때문에 이는 수리거절될만 한 충분한 사유가 될 수 있다(ICC Publication 489, Case No. 246).

【사례 b.1】 海上運送에서의 “換積”(transhipment)의 意味

㉕ 어느 신용장에는 “From Copenhagen FOB to Tokyo- transhipment permitted.”(코펜하겐항에서 本船積載하여 도쿄항까지- 換積을 허용함.) 조건의 海上船貨證券을 요구하고 있었다. 그러나 실제의 선화증권상에는 코펜하겐에서 함부르크항까지는 트럭으로 운송하고, 함부르크항에서 本船積載하여 도쿄항까지 海上運送하였음을 명시하고 있었다. 이러한 경우 선화증권상에는 반드시 “코펜하겐항”에서 本船積載되었다는 사실이 있어야 한다는 주장도 있으며, 또 換積을 허용하고 있기 때문에 “함부르크항”에서 本船積載된 사실만 있어도 충분하다는 주장이 있다.

㉖ 위 분쟁의 경우 신용장은 “코펜하겐항으로부터 도쿄항까지”의 本船積載 船貨證券(on board bill of lading)을 요구하고 있는 것이다. 따라서 선화증권상에는 반드시 코펜하겐항에서 本船積載되었다는 사실이 명시되어 있어야 하며, 기타 함부르크항에서 本船積載하였다는 사실은 충분치 못하다. 그리고 신용장에서 換積을 許容하고 있더라도, 이는 信用狀 統一規則 제 23조 b항에 의거하여 “신용장에 규정된 적재항으로부터 양륙항까지의 海上運送의 過程 중에 한 船舶으로부터 다른 船舶으로 揚荷 및 再積하는 것”만을 의미한다(ICC Publication 459, Case No. 113).

【사례 d.1】 換積禁止된 경우 컨테이너 船積의 船貨證券

㉗ 信用狀 統一規則 제 23조 d항 i호(구규칙 제 29조 c항 iii호)에는 신용장이 換積을 禁止하고 있더라도 全運送이 단일의 동일한 船貨證券으로 커버되어 있는 한, 컨테이너이나 트레일러 또는 “라쉬”선으로 선적하는 船貨證券

위에 “換積될 것이다.”(transhipment will take place.)라고 명시한 서류를 수리하도록 규정하고 있다. 그렇다면 만약 신용장에서 함부르크로부터 콜롬보까지 換積없이 船積하도록 규정한 경우에도, 화물이 運送 期間 동안 동일한 컨테이너로 선적되는 한, 런던에서 換積된다고 명시한 船貨證券을 수리할 수 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉔ 만약 신용장이 A항구로부터 B항구까지의 선적에 換積禁止(transshipment prohibited)를 규정하고 있다면, 換積될 것이라고 명시한 船貨證券은 수리될 수 없다. 화물이 동일한 컨테이너로 船積된다고 하여 海上船貨證券을 요구하는 신용장상의 換積禁止條項이 무효가 되는 것은 아니다. 信用狀 統一規則 제 23조 d항 i호의 규정에 의하면, 화물이 컨테이너로 선적되고 運送이 단일의 동일한 船貨證券으로 커버되어 있어야 한다. 따라서 문제의 선화증권상에는 화물이 컨테이너로 선적되었다는 것 뿐이며, 運送이 단일의 동일한 船貨證券으로 커버되어 있다는 아무런 명시가 없기 때문에 이는 신용장상의 換積禁止條項에 배치되는 서류로서 受理拒絶되어야 한다(ICC Publication 459, Case No. 115).

【사례 d.2】 運送人이 換積權을 保有하고 있다는 船貨證券

㉕ 어느 신용장 개설은행은 일본과 한국의 환거래은행을 통하여 換積을 禁止하는(transshipment prohibited) 信用狀을 개설하였다. 그 후 환거래은행이 매입한 船貨證券上에는 “shipped on board the vessel the goods or packages..., with or without transshipment”(…물품 또는 포장물 본선적재하였으며, 換積은 할 수도 있고 안할 수도 있음.)이라고 명시되어 있었다. 그러나 개설은행은 信用狀 統一規則 제 23조 d항(구규칙 제 29조 c항), 즉 신용장이 換積을 禁止한 경우에도 운송인이 換積할 權利를 보유하고 있다는 조항을 삽입한 船貨證券을 수리하도록 한 규정을 위와 같은 船貨證券에도 적용할 수 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉖ 위 분쟁의 경우 신용장에서는 換積을 禁止하고 있더라도, 환거래은행에 제시된 선화증권은 信用狀 統一規則 제 23조 d항 ii호의 규정에 해당하는

것이기 때문에 은행은 이를 수리하여야 한다. 즉, 船貨證券上에 “with or without transshipment”(換積은 할 수도 있고 안할 수도 있음.)이라고 명시한 것은 運送인이 換積할 權利를 보유하고 있다는 의미로 볼 수 있다(ICC Publication 489, Case No. 244).

### (2) 傭船契約附 船貨證券에 관련된 問題

#### 【사례 a.1】 傭船된 船舶임을 明示한 船貨證券의 受理與否

㉠ 어느 신용장상에는 “無故障의 本船積載 海洋船貨證券”(clean on board ocean bill of lading)을 요구하고 있었는데, 수익자가 제시한 船貨證券은 運送인이 이를 발행하고 그 代理人이 署名하였으며, 또 선화증권에 기재된 船舶은 운송인이 傭船한 船舶(chartered vessel)임을 입증해 주는 代理人의 證明書가 첨부되어 있었다. 이러한 상황에서 개설은행은 선화증권을 “傭船契約附 船貨證券”(charter party bill of lading)으로 취급하고 信用狀 統一規則 제 23조 a항 vi호(구규칙 제 26조 c항 iii호)에 의거하여 이를 수리거절할 수 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉡ 선박회사가 운송선박을 傭船하는 일은 아주 흔히 있다. 그러나 선화증권상에 운송인이 傭船하였다는 사실이 명시되었다고 하여 모든 船貨證券이 信用狀 統一規則에서 의미하는 傭船契約附 船貨證券으로 변질되는 것은 아니다. 同規則에서 의미하는 “傭船契約附 船貨證券”이란 어느 한 貨主가 선주로부터 선박을 傭船하여 그 용선계약에 따라 발행한 船貨證券을 제시해 올 때를 말한다. 위 문제의 선화증권은 운송인이 발행하고 그 대리인이 署名을 추가하고 있으므로 이를 傭船契約附 船貨證券으로 취급해서는 아니된다(ICC Publication 489, Case No. 239).

### (3) 複合運送 船貨證券에 관련된 問題

#### 【사례 a.1】 揚陸港과 實際의 目的地가 다른 海上船貨證券

㉠ 어느 신용장에는 홍콩항으로부터 맨체스터까지의 선적을 명시한 선화



증권을 요구하고 換積(transshipment)을 禁止하였다. 그러나 선화증권상에는 船積港(port of loading)으로서 홍콩항을, 揚陸港(port of discharge)으로서 Southampton항을, 그리고 최종목적지로서 맨체스터를 각각 기재하고 있었다. 일부의 은행은 船貨證券이 신용장에 없는 Southampton항을 揚陸港으로 기재하고 있다는 이유로 이를 受理拒絶하여야 한다는 것이다. 이에 수출상은 신용장에 없는 Southampton항을 揚陸港으로 기재하였다 하여 換積禁止條項을 이에 적용할 수 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㉔ 문제는 신용장을 개설할 때 揚陸港으로서 명시한 맨체스터에는 港口施設이 없다는 사실이다. 이러한 경우 비록 신용장에서 홍콩항으로부터 맨체스터까지의 海上船貨證券을 요구하고 換積을 禁止하였더라도 이는 複合運送(multimodal transport)을 전제한 것으로 보아야 한다. 따라서 문제의 船貨證券에 대하여는 信用狀 統一規則 제26조의 규정을 적용하여야 한다. 즉, 同條 a항 iii호 (a)목에는 신용장이 複合運送에 적용되는 運送書類를 요구한 경우에는 선적항이 다르더라도 신용장에 규정된 受託地를, 또 양륙항이 다르더라도 신용장에 규정된 最終目的地를 각각 명시한 서류는 이를 수리하도록 규정하고 있다.

그러므로 위 분쟁의 경우 비록 船貨證券이 신용장에 없는 Southampton항을 揚陸港으로 기재하고 있더라도 信用狀에 규정된 맨체스터를 명시하고 있기 때문에 은행은 이를 수리하여야 한다. 다만 신용장이 맨체스터까지의 海上船貨證券을 요구하고 또 맨체스터에 港口施設도 갖추어져 있을 경우에는 신용장상의 換積禁止條項은 반드시 준수되어야 한다(ICC Publication 489, Case Nos. 245~246).

【사례 a.2】 船積港과 實際의 受託地가 다른 海上船貨證券

㉕ 어느 신용장에는 Malawi로부터 Karachi항까지 換積없이 船舶에 의하여 運送하도록 명시되어 있었다. 문제는 Malawi 공화국이 陸地로만 둘러싸여 있고 港口가 전혀 없다는 사실이다. 따라서 물품의 船積은 Malawi가 아닌 Dar-Es-Salaam 항에서 이루어졌고, 매입은행은 이러한 현실을 감안하여 서

류를 정히 매입하였다. 그러나 개설은행은 船貨證券上의 船積港이 신용장조건에 일치하지 않다는 이유로 受理拒絶하였으며, 그 후 매입은행의 항의가 있자 이러한 船貨證券의 受理可能性에 대하여 ICC 전문가들의 의견을 물어 온 예가 있다.

㉞ 앞서 본 바와 같이 만약 信用狀에서 어느 특정의 선적항으로부터 港口가 아닌 最終目的地까지 換積없이 선적하도록 명시한 海上船貨證券을 요구하고 있다면, 이는 海上運送을 포함한 複合運送(multimodal transport)을 전제한 것이기 때문에 양륙항과 최종목적지가 서로 다른 船貨證券도 이를 수리하여야 한다(ICC Publication 489, Case No. 245 참조). 위 분쟁은 이와는 반대로 신용장에서 港口가 아닌 어느 受託地點(place of taking in charge)으로부터 換積없이 선적하도록 명시한 海上船貨證券을 요구하고 있는 경우이다.

즉, 신용장에서 港口가 없는 국가로부터의 海上船貨證券을 요구하고 있는 경우에는, 港口가 없는 국가에서 물품을 수령하고 다른 국가의 어느 항구에서 지정된 선박에 선적함을 명시한 船貨證券도 복합운송에 관한 信用狀 統一規則 제 26조 a항 iii호 (a)목에 의거하여 이를 수리하여야 한다. 왜냐하면 신용장에서 港口가 없는 국가로부터의 換積없는 海上船積을 요구한 것은 잘못 발행된 것이며, 이러한 경우 신용장은 換積이 필연적인 複合運送 船貨證券을 요구한 것으로 해석할 수 있기 때문이다(ICC Publication 489, Case No. 247).

【사례 b.1】 換積이 禁止된 경우 複合運送 船貨證券의 受理

㉟ 신용장에서 換積을 禁止한 경우에, 물품의 선적항과 다른 受託地를, 그리고 양륙항과 다른 最終目的地를 각각 명시한 船貨證券이 수리될 가능성이 있는지를 ICC에 질의해 온 예가 있다.

㊱ 만약 신용장에서 海上船貨證券(marine bill of lading)을 요구하고 있었다면, 위 문제의 선화증권은 港對港船積을 명시하고 있지 아니하였기 때문에 이는 信用狀 統一規則 제 23조 d항에 의거하여 受理拒絶되어야 한다. 그러나 만약 신용장에서 두 가지의 서로 다른 運送方式에 적용될 “複合運送 船貨證

券”(combined transport bill of lading)을 요구하고 있었다면, 위 문제의 선화 증권은 信用狀 統一規則 제26조 b항의 적용을 받을 수 있다. 즉, 全運送이 단일의 동일한 운송서류에 커버되어 있는 한, 신용장에서 換積을 금지한 경우에도, 은행은 換積될 것이라거나 또는 換積될 수 있다고 명시한 船貨證券을 수리하여야 한다(ICC Publication 459, Case No. 116).

#### IV. 結 言

주지하는 바와 같이 貿易賣買에 있어서 貨換信用狀은 대금결제의 한 手段으로 작용한다. 따라서 무역계약상에 貨換信用狀方式을 규정하고 또 이에 따라 개설된 신용장상에 船貨證券을 요구하고 있다면, 이 때의 船貨證券은 信用狀의 諸條件에 一致하여야 할 뿐만 아니라 賣買契約의 관습적인 要件에도 합치되게 提示되어야 대금결제가 원활히 이루어진다.

특히 船貨證券의 관습적인 要件과 信用狀 統一規則上에 명시된 受理要件에 관해서는 그 동안 많은 研究들을 통하여 충분히 검증되어 왔기 때문에, 여기서는 단지 앞장에서 분석한 船貨證券의 受理要件에 관한 최근의 기타 國際銀行標準慣習들을 요약한 命題들을 제시함으로써 船貨證券의 受理業務에 필요한 指針이 되고자 한다.

##### (1) 海上船貨證券에 관련된 問題

㉑ 신용장상에 船貨證券이 요구된 때 航空貨物運送狀(air waybill) 등을 제시할 수는 없다(ICC Publication 459, Case No. 76).

㉒ 신용장상에 “海洋” 船貨證券(ocean B/L/)이 요구된 때 서류가 선박명, 선적항, 양륙항, 본선적재 등에 대한 受理要件을 모두 갖추고 있으면, 비록 “海洋”(ocean)이란 표기가 없는 複合運送 또는 港對港船積 船貨證券이라도

이는 수리된다(ICC Publication 459, Case No. 85).

㉔ 해상선화증권상에 運送人이나 그 代理關係의 기재없이 船長(master)이 발행하였다고만 기재된 경우에도 이는 수리된다(ICC Publication 459, Case No. 86; Publication 489, Case Nos. 235~237).

㉕ 船舶非保有運送人(NVOCC)이 발행한 船貨證券도 그 서류상에 運送人 또는 운송인의 代理人이라는 자격을 명시하고 있으면 이는 수리된다(ICC Publication 459, Case No. 87).

㉖ 신용장상에 本船積載의 海上船貨證券이 요구된 때, 本船積載의 표기없이 “컨테이너 內積”(on board container)만을 표기한 서류는 受理되지 아니한다(ICC Publication 459, Case No. 89).

㉗ 해상선화증권이 제시될 때 만약 ‘運送人の 署名’ 란에 署名이 없고, 또 ‘本船積載’ 란에 船積日字가 기재되어 있지 않다면 이는 수리거절된다(ICC Publication 459, Case No. 90).

㉘ 신용장상에 海洋船貨證券 3部の 全通(full set of 3/3 clean on board ocean B/L)이 요구된 때, 은행에 제시된 船貨證券上에는 그 原本의 發行部數가 명기되어 있어야 한다(ICC Publication 459, Case No. 91).

㉙ 신용장상에 指示式 複合運送 船貨證券이 요구된 때, 선화증권의 流通性을 제한하는 條項이 있으면 안된다(ICC Publication 459, Case No. 92).

㉚ 신용장상에 本船積載(on board)의 海上船貨證券이 요구된 때, 本船積載의 표기없이 海上運送을 포함하고 있는 複合運送 船貨證券은 수리거절된다(ICC Publication 459, Case No. 93).

㉛ 신용장상에 本船積載의 船貨證券이 요구된 때, 本船積載의 표기없이 “豫定된”(intended) 선박명, 선적항 및 양륙항만을 명기한 複合運送兼用的 船貨證券은 비정상적이다(ICC Publication 459, Case No. 94).

㉜ 무고장 본선적재의 海上船貨證券이 요구된 때, 물품의 수령장소와 함께 신용장상의 指定된 船積港을 기재한 複合運送 船貨證券은 수리된다(ICC Publication 459, Case No. 95).

① 선화증권상에 本船積載의 船舶(vessel)에 대한 區分이 불명확한 경우에는 수리거절된다(ICC Publication 459, Case No.104).

㉓ 선화증권상에 本船積載가 미리 인쇄되어 있을 경우, ‘本船積載’ 란에 별도의 署名은 필요치 않으며 단지 船貨證券의 發行日과 ‘運送人의 署名’ 란의 署名만으로 충분하다(ICC Publication 459, Case Nos. 105~107).

㉔ 신용장상에 지정된 船積港과 다른 港口를 船積港으로 기재한 船貨證券은 瑕疵있는 서류이다(ICC Publication 489, Case No. 238).

㉕ 신용장상에 揚陸港을 “日本의 어느 港口”라고 지정한 때, 선화증권상에 揚陸港을 특정하지 않고 역시 “日本의 어느 港口”로만 기재한 서류는 瑕疵있는 것이다(ICC Publication 489, Case No. 240).

㉖ 선화증권상에 本船積載의 船舶名 및/또는 “本船積載”의 사실이 기재되지 아니한 경우에는 ‘本船積載’ 란에 船舶名 및/또는 本船積載日의 표기와 署名이 있어야 하지만, 그 밖의 경우는 ‘本船積載’ 란에 반드시 운송인의 署名이 있어야 하는 것은 아니다(ICC Publication 489, Case No. 242).

㉗ 선적을 위한 受取船貨證券의 경우 本船積載의 표기는 그 발행인과 同一人이 아니더라도 授權된 운송인, 선장, 선주 또는 그 代理人의 어느 누구가에 의하여 正式 또는 略式으로 가능하다(ICC Publication 489, Case No. 243).

㉘ 신용장상에 指定된 揚陸港까지의 換積없는 海上船貨證券이 요구된 때, 이와 다른 곳을 揚陸港으로 기재하고 指定된 揚陸港은 최종 인도장소로 기재한 船貨證券은 수리거절된다(ICC Publication 489, Case No. 246).

㉙ 신용장상에 A항에서 C항까지 換積을 허용한 本船積載 海上船貨證券이 요구된 때, A항에 港口施設이 있음에도 불구하고 B항까지 트럭으로 陸上運送하고 B항에서 本船積載하여 C항까지 海上運送한 경우는 瑕疵있다(ICC Publication 459, Case No. 113).

㉚ 신용장상에 A항으로부터 C항까지 換積없는 海上船貨證券이 요구된 때, 화물이 전운송 기간 동안 同一한 컨테이너로 船積된다 하더라도 B항에서의

換積을 명시한 서류는 瑕疵있다(ICC Publication 459, Case No. 115).

㉔ 換積禁止의 신용장이 개설된 때, “換積할 수도 있고 안할 수도 있다.”(with or without transhipment)라는 留保條項附의 船貨證券은 수리된다(ICC Publication 489, Case No. 244).

### (2) 傭船契約附 船貨證券에 관련된 問題

㉕ 선화증권상에 運送人이 발행한 사실과 그 代理人의 署名이 기재되어 있을 때, 단지 운송선박이 傭船된 船舶(chartered vessel)임을 입증하는 證明書가 첨부되어 있다 하여 이를 傭船契約附 船貨證券으로 취급할 수는 없다. 傭船契約附 船貨證券은 해당물품의 貨主가 船主로부터 선박을 傭船한 후 그 傭船契約에 따라 발행한 船貨證券을 제시해 올 때를 말한다(ICC Publication 489, Case No. 239).

### (3) 複合運送 船貨證券에 관련된 問題

㉖ 만약 신용장상에 A항으로부터 港口施設이 없는 C지점까지 換積을 禁止한 海上船貨證券을 요구하고 있다면, 이는 海上運送을 포함한 複合運送을 전제한 것이 되므로 港口施設이 있는 B항을 揚陸港으로 기재하고 C지점을 最終目的地로 기재한 선화증권은 수리된다(ICC Publication 489, Case Nos. 245~246).

㉗ 위와 반대로 신용장상에 港口施設이 없는 A지점으로부터 C항까지 換積을 禁止한 海上船貨證券을 요구하고 있다면, 이것도 複合運送 船貨證券을 전제한 것이 되므로 港口施設이 없는 A지점을 受託地로 기재하고 B항을 船積港으로 기재한 船貨證券은 수리된다(ICC Publication 489, Case No. 247).

㉘ 신용장상에 換積을 禁止한 船貨證券이 요구된 때, 물품의 선적항과 다른 受託地를, 그리고 양륙항과 다른 最終目的地를 각각 명기한 船貨證券이 수리되려면 당해신용장에서 두 가지의 서로 다른 運送方式을 표방하는 複合運送을 전제하고 있어야만 가능하다(ICC Publication 459, Case No. 116).

## 參考文獻

- 梁暎煥·徐正斗, 國際貿易法規 -賣買·決濟·運送·保險·仲裁-, 三英社, 1994.
- 梁暎煥·吳元奭·徐正斗, 信用狀論, 三英社, 1993.
- 李均成, 海商法判例研究, 海運產業研究院, 1989.
- 韓南星, “電子式 船貨證券 活用上의 問題點에 관한 研究”, 成均館大學校 博士學位 請求論文, 1994. 10.
- Busto, Charles del ed., *Documentary Credits : UCP 500 & 400 Compared*, ICC Publication No. 511, 1993. 7.
- Colinvaux, Raoul ed., *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., § 1596.
- Davis, A.G., *The Law Relating to Commercial Letters of Credit*, 3rd ed., London, 1965.
- Dekker, Jan ed., *Case Studies on Documentary Credits*, ICC Publication No. 459, 1989. 2;
- \_\_\_\_\_ ed., *More Case Studies on Documentary Credits*, ICC Publication No. 489, 1991. 12.
- Ellinger, E.P., *Documentary Letter of Credit*, Singapore, 1970.
- Gutteridge, H.C. & Megrah, Maurice, *The Law of Bankers' Commercial Credits*, 7th ed., London, 1984.
- Krebs, K., “Das Akkreditivgeschaeft”, unpublished (Ellinger, *op. cit.* 1970).
- Sassoon, David M. & Merren, Orren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, Stevens & Sons, 1984.
- Schmitthoff, Clive M., *Export Trade*, 9th ed., Stevens & Sons, 1990.
- Stoufflet, J., *Le Crédit Documentaire*, Paris, 1957.

Wheble, Bernard ed., *Opinions of the ICC Banking Commission 1984~1986*, ICC Publication No. 434, 1987. 9; *Ibid. 1987~1988*, ICC Publication No. 469, 1989. 12; *Ibid. 1989~1991*, ICC Publication No. 494, 1992. 5.