

# ISBP상의 복합운송서류의 일치성에 관한 심사기준

Examination Criteria on the Compliance of Multimodal Transport Document in the ISBP

전순환(Soon-Hwan Jeon)

중부대학교 무역학과 부교수

## 목 차

- |                              |          |
|------------------------------|----------|
| I. 서론                        | V. 결론    |
| II. 복합운송서류의 일반적 고찰           | 참고문헌     |
| III. UCP상의 복합운송서류조항의 해석      | Abstract |
| IV. ISBP상의 복합운송서류의 일치성의 심사기준 |          |

## Abstract

The Purpose of this Article is to analyze the examination criteria on the compliance of multimodal transport document in the ISBP. When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form. The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.

When the multimodal transport document is presented by the beneficiary to the bank in the letter of credit operations, the bank should examine the bill of exchange and/or shipping documents, including multimodal transport document.

There are two rules in connection with examination of the documents in the letter of credit operations. One is the "Uniform Customs and Practice for Documentary Credits(UCP 500)" approved by the Banking Commission in March 10, 1993, the other is the "International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Letters of Credits(ISBP)" approved by the ICC Banking Commission in October 2002. Therefore, this Article has studied the multimodal transport document presented under documentary credits on the basis of the UCP 500 and the ISBP it reflects.

Key Words : ISBP, UCP, L/C, MTD

## I. 서론

육해공의 상호결합에 의한 복합운송의 도입으로 운송의 3대 원칙인 경제성, 신속성, 안전성의 이점이 실현되게 되었다. 즉, 컨테이너에 의한 단위적재시스템(Unit Load System)이 도입되고 트레일러(Trailer)나 도선(Ferry)에 의한 Roll On-Roll Off 운송의 발전으로 운송의 궁극적 목표인 “문전에서 문전까지”(door to door)의 일관운송체제가 가능하게 되었다.<sup>1)</sup> 수출지에서 최종목적지까지 물품을 운송하기 위하여 육·해·공에 걸친 복잡한 운송이 행해지는 경우, 화주는 전통적으로 각 운송형태에 따라 각 물류수단의 개개의 운송인과 개별적으로 운송계약을 체결하여야만 하였다. 그러나, 컨테이너에 의한 복합운송의 도입으로 화주는 단일의 복합운송인과 단일의 복합운송계약을 체결함으로써 일관운송책임의 인수와 통운임의 제시에 의한 국제복합운송의 인수를 추구하게 되었다. 즉, 복합일관운송을 인수하는 복합운송인은 스스로가 전구간에 운송을 행하는지의 여부에 관계없이 전운송구간의 운송에 대하여 계약이행의 책임을 부담하게 된다.

이와 같이, 국제복합운송의 발달과 함께 국제무역거래에 사용되는 운송서류중 복합운송서류(multi-modal transport document)의 비중은 날로 증가되고 있다. 복합운송에 사용되는 복합운송서류는 해상선 화증권이나 항공화물운송장 등과 마찬가지로 무신용장거래나 신용장거래에서 사용될 뿐만 아니라 은행의 외국환실무와도 밀접하고도 중대한 관계를 가지고 있다. 그러나, 신용장거래에 있어서는 국가 또는 은행마다 복합운송서류의 심사에 관한 해석의 차이가 발생함으로써 실무상 오해와 혼란을 야기할 수 있다.

따라서 본고는 복합운송서류의 기능 및 발행형태를 살펴본 다음, 이러한 복합운송서류에 관하여 UCP 500에서 규정한 조항을 살펴보고, 최근에 제정된 ISBPP 규정을 중심으로 UCP 500과 최근의 주요 ICC 공식의견 등을 분석함으로써 복합운송서류의 일치성 여부에 대한 심사기준을 제시하는데 그 목적이 있다.

## II. 복합운송서류의 기능과 발행형태

### 1. 복합운송서류의 의의와 기능

#### 1) 복합운송서류의 의의

통선화증권(Through Bill of lading)은 원래는 해상운송이 몇개의 단계에 걸쳐서 복수의 운송인에 의해

1) Day, D.M., *The Law of International Trade*, London, Butterworths, 1981, pp.94-95.

서 담당되는 통운송의 경우에 최초의 운송인이 전구간에 대해서 발행하는 선화증권을 말했지만, 현재로서는 몇개의 단계중 하나가 해상운송이라면 다른 단계가 트럭·철도·항공기 등 다른 운송수단에 의한 복합운송의 경우에도 지장이 없다. 이 경우의 통선화증권은 복합운송선화증권(Combined or Multimodal Transport B/L)이다.

복합운송선화증권은 복합운송서류의 하나이지만, 이외에도 해상운송 이외의 운송수단의 결합에 의한 복합운송서류(예를 들면 육→공→육 등)가 있을 수 있으며,<sup>2)</sup> 또한 컨테이너선화증권(Container Bill of lading)은 해상운송에만 한정된 단순한 선화증권 또는 통선화증권의 것도 있지만, 컨테이너는 복합운송에 자주 사용되기 때문에 복합운송선화증권이라는 것도 많다.

일반적으로 복합운송인이 발행하는 운송서류를 복합운송서류(Combined or Multimodal Transport Document)<sup>3)</sup>라고 하는데, 국제복합운송조약에서는 복합운송서류(Multimodal Transport Document)<sup>4)</sup>란 복합운송계약, 복합운송인에 의한 화물의 수취 및 계약조항에 따라 동운송인에 의한 화물의 배달의 인수를 증명하는 문서<sup>4)</sup>로서, 물품이 복합운송인의 관리하에 있을 때 복합운송인은 화주의 선택에 따라 유통성이 있는 형태로든 유통성이 없는 형태로든 복합운송서류를 발행해야 한다..... 또한 유통성이 있는 복합운송서류의 발행에 있어서는 복합운송인 또는 그 사람을 위하여 행위하는 사람에 대하여 배서가 필요한 때에는 정당하게 배서된 유통성이 있는 당해 복합운송서류의 인수와 상환으로만 물품인도를 청구할 수 있다.”라고 정의하고 있다.

한편 ICC통일규칙은 “복합운송선화증권(Combined Transport Bill of Lading; CT B/L)이란 복합운송인에 의하여 발행되는 물품의 복합운송의 이행 및 이행확보에 의한 계약증이다”라고 정의한 후에 “CT B/L이 유통성이 있는 형태로 발행된 경우 물품인도는 복합운송인 또는 그 대리인에게 필요한 경우에는 정당하게 배서된 CT B/L과 상환으로만 청구할 수 있다.”라고 정의하고 있다.

복합운송서류란 물품의 복합운송을 이행 및/또는 그 이행을 조달하기 위한 계약을 증명하는 서류이고, 그 표면에 “복합운송서류에 관한 통일규칙(ICC Publication No.298)에 따라서 발행된 유통기능의 복합운송서류” 또는 “복합운송서류에 관한 통일규칙(ICC Publication No.298)에 따라서 발행된 유통불능의 복합운송서류”의 어느 것인가의 표제를 가지는 서류를 의미한다. 또한, UNCTAD/ICC규칙 제2조 6항에서는 복합운송서류이라 함은 유통가능한 형식 또는 특정 수화인이 지정된 유통불가능한 형식으로 된 복합운송계약을 증명하는 서류라고 규정하고 있다. 그러나 서류면에 완전한 타이틀, 예를 들면 “Multimodal Transport bill of Lading” 등의 표제를 게재하고 있더라도 운송계약을 증명하지 않고, 단순

2) 新堀聰, 「貿易取引入門」, 日本經濟新聞社, 1992, pp.347-348.

3) 복합운송서류의 목적이나 기능이 대체적으로 동일하다고 하더라도 서류의 명칭은 다양하다. 복합운송서류에 관한 명칭은 “titre de transport international combine”(1949년 로마사법통일국제협회의 박계안)에서 “Combined Transport Bill of lading”(1969년 동경규칙)으로 변경되고, 다시 “Combined Transport Document”(UNIDROIT의 TCM조약안)나 “Multimodal Transport Document”(UN국제복합운송조약, INCOTERMS, UCP 등)로 변해 왔으나 아직도 복합운송의 실무면에서는 대부분의 복합운송서류의 명칭은 “Combined Transport Bill of Lading”으로 표시되고 있다. 그러나 최근의 규칙과 조약들이 “Multimodal Transport Document”로 표기하고 있는 것처럼, 복합운송실무면에서도 이 명칭의 사용으로 바뀔 것이고, 그 표현에 있어서도 복합운송증권보다 복합운송서류로 사용하는 것이 바람직하다.

4) UN국제물품복합운송조약 제1조 제4항.

히 화주의 대리인으로서 화주의 지시에 따라서 본선으로 수배하는 것을 약속하고, 운송조건은 본선의 선화증권의 약관에 의한다는 취지를 표시하는 것이 있었다. 이러한 서류는 복합운송서류가 아니다.

## 2) 복합운송서류의 기능

“복합운송서류”란 복합운송인이 운송계약 및 운송해야하는 물품을 자기의 관리하에 둔 것을 증명하고, 동계약의 조건에 따라서 물품을 인도한다는 취지의 약속을 증명하는 서류를 말한다. 요컨대 복합운송인이 송화인과 체결한 복합운송계약 및 당해계약에 의해 운송을 약속한 물품의 수취를 증명한 서류이다. 현실적으로 복합운송서류가 무역거래상 무역결제의 대상으로 사용되고 있고 해상선화증권과 유사한 기능을 가지는 것으로 해석되는 것이 일반적이며, UNCTAD/ICC규칙이나 UN조약 등에서 규정하고 있는 복합운송서류는 선화증권이 가지고 있는 기능인 운송계약증거로서의 기능, 수령증으로서의 기능 및 권리증권의 기능을 모두 갖추고 있다고 할 수 있다.

첫째, 복합운송서류를 발행함으로써, 복합운송인은 자신이 운임지급에 대해서 협정된 장소에서 또다른 장소까지 그리고 자신에 의해서 부담되는 책임과 자신의 표준운송조건에 따라 물품을 운송할 것이라는 것을 인정함으로써, 복합운송서류는 복합운송계약의 증거로서의 기능을 가진다.

둘째, 복합운송서류를 발행함으로써 복합운송인은 자신이 그 서류에 규정되어 있는 수량, 중량, 명세, 하인대로 물품을 수령 및 수취해왔다는 것을 인정함으로써 복합운송서류는 확인된 물품의 복합운송인에 의한 수령증으로서의 기능을 가진다.

셋째, 복합운송서류는 유통성 또는 비유통성으로 발행될 수 있으나, 물품에 대한 권리증권으로 작성되는 유통성의 경우에는 그 서류는 상징적으로 물품을 대표한다.<sup>5)</sup> 물품에 있어서 권리는 서류를 이전함으로써 또 다른 자에게 이전될 수 있다. 그러나 선화증권이 아닌 복합운송서류가 권리증권인지 아닌지는 아직 법적으로 확실하지 않고, 금후의 상관습, 판례 등의 발전을 보지 않고는 무엇이라 말할 수 없다고 생각한다. 즉, 여전히 선적전에 발행되고 있는 복합운송서류가 유통성서류<sup>6)</sup>라 하더라도 관습의 입증없이 권리증권이 될 수 없으므로 관습의 입증에 의해서만 권리증권이 될 수 있다. 그러나 아직 그러한 관습은 존재하지 않는다. 따라서 유통성 복합운송조차도 소지인에게 법적 점유 또는 소유권을 이전하지 않을 것이다. 유통성 복합운송서류에 대해서 대금을 선불하는 은행은 선적선화증권에 의해 규정된 것보다 못한 담보를 반드시 획득해야 한다.<sup>8)</sup>

그러나 내륙지점에서 화물을 인수하고 발행하는 유통성 복합운송서류는 제3차 신용장통일규칙에 의

5) Mitchelhill, A., *Bills of Lading : Law and Practice*, Chapman and Hall, 1982, p.21.

6) 복합운송서류는 그 표면에 “not negotiable” 또는 “nonnegotiable”의 표시가 없는 경우에는, 배서에 의하여 유통(양도)이 가능하고, 상환증권성과 물권적 효력을 가지는 “권리증권(document of title)”이다; 飯田 勝人, 「ISBP(國際標準銀行實務)의解説-荷爲替信用狀に基づく書類の點檢-」, (株)東京リサーチ-インターナショナル, 2003, p.140.

7) 1980년 UN국제복합운송조약은 복합운송서류에 전통적인 유통성 해상선화증권의 기능(물품수령증 및 운송계약증거의 기능)과 비유통성 해상화물운송장의 법적 및 상업적 기능을 수여하고 있을 뿐이다.

8) Todd Paul, *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, 2nd ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p.112.

해 각종의 해석상의 상위가 발생하였음에도 불구하고 선화증권과 마찬가지로 환어음의 담보로서 유효하다고 인정되어 유가증권인 권리증권으로서의 기능이 실질적으로 인정되었다고 볼 수 있다.

복합운송서류는 선화증권과 마찬가지로 유가증권성을 가지고 관계자간을 유통하는 것이다. 복합운송서류가 유가증권이기 위해서는 무엇보다도 그 발행자에 대한 동증권 소지인의 화물인도청구권을 표창하는 것이어야 한다. 즉, 그 발행자인 운송인이 2이상 종류의 다른 운송수단에 의해 연달아 운송되어야 하는 소정의 화물을 수취한 것, 그리고 그 화물을 목적지까지 운송상 서류소지인에게 인도하는 것을 서류상 약속하고 있는 것이 필요하다고 되어 있다.

## 2. 복합운송서류의 발행형태

통상적으로, 복합운송의 경우에는 각 구간마다 개별적인 서류를 가지는 것은 불편하다. 만일 그것이 행해지는 경우에는, 어떤 서류는 모든 서류가 획득될 때까지, 즉 운송의 마지막 단계에서 유통될 수 없을 것이다. 따라서 해상운송에 추가해서 적어도 두개의 육상부문을 포함하고 있는 복합운송은 항구간 선적만을 커버하는 전통적인 선적선화증권은 적합하지 않다.

복합운송인은 최초에는 본인으로서 그리고 구간운송을 수배하는데 있어서는 송화인에 대한 대리인으로서 계약할 것이다. 이러한 경우에 복합운송인은 소위 통운송서류(TTD)를 발행할 것이다. 그러나, 개별운송인과의 개별운송계약이 존재하기 때문에, 통운송서류는 복합운송서류와 다르다. 그는 최초의 운송부문 이외의 각 구간에 대해 하청계약할 것이다. 그러나 그는 본인으로서 송화인과 계약하므로,<sup>9)</sup> 하청운송인의 보관하에 있는 어떤 구간에서 물품이 손상되더라도, 그는 송화인에게 계약에 있어서 책임을 진다. 그는 그러한 다른 운송인으로부터 자신의 비용을 배상받을 수 있어야 한다.<sup>10)</sup> 하지만, 유일한 운송계약은 종종 복합운송인(MTO)이라고 하는 단일계약 운송인과 이루어진다.

따라서 하나의 운송인이 전업무에 대해서 책임을 진다는 것을 증명하는 복합운송서류가 발행된다. 이러한 복합운송서류는 운송이 해상부문과 마찬가지로 육상을 포함할 것이라는 것을 제외하고는 본질적으로 통선화증권의 발전이다. 정말로 선화증권으로서 그들 자신을 규정하고 있는 일부 서류는 복합운송과 항구간 선적을 위해서 사용될 계획이었고, FIATA는 “FIATA Multimodal Transport bill of Lading”을 적용하고 있는 1992년에 마지막으로 개정된 표준조건을 발행해 왔다. 따라서 복합운송서류는 전통적 선화증권과 전혀 다른 것으로 보여져서는 안된다. 통선화증권처럼, 하나의 운송인은 전체에 대한 책임을 지지만, 각 부문을 하청계약하는 것이다. 그러나 통선화증권이 선주나 용선자에 의해 발행되는 것인 반면, 복합운송서류는 앞의 어구에서 관찰된 것처럼 본인으로서 계약하는 운송주선인과 같은 NVOCC에 의해 발행될 것이다.

운송주선인(Freight Forwarder)이 발행하는 운송서류중에는 통선화증권(Through B/L)의 요건을 만족시

9) Todd Paul, *ibid.*, p.110.

10) 이것은 그 자신과 실제 운송인간의 계약조건에 의한 것이지, 송화인과는 아무런 관계가 없다.

키지 않는 것도 있다. 국제운송주선인협회(Federation International des Associations de Transitaire et Axssimiles : International Federation of Forwarding Agents Association : FIATA)는 Combined Transport Bill of Lading(소위 Through B/L)이외에도, FCR(Forwarding Agents Certificate of Receipt)이나 FCT(Forwarding Agents Certificate of Transport)를 제정하고 있다. 그러나 이들은 운송주선인 스스로가 운송구간에 대한 운송책임을 지지 않는 점에서 유가증권성을 가지지 않아 복합운송서류라고는 인정되지 않는다.

FCR은 단순히 화주의 지시에 따라 특정 수화인에게 당해 운송품을 수취하고, 그 운송을 위한 수배를 나타내는 것에 그치는 것이고, FCT는 송화인의 지시에 따라 운송품을 수취하고, 동시에 목적지에 있어서 자기의 대리인을 통해서 서류와 상환으로 수화인 또는 서류소지인에게 운송품을 인도하기 위한 수배를 행하는 것을 서류상 약속한다. 그러나 운송인으로서의 행동하지 않고, 따라서 운송중의 손해에 대해서는 일체 책임을 지지 않는다는 취지를 명시하는 것이다. 이는 Through B/L과는 운송책임을 지는가의 여부에 큰 차이가 있다.

통선화증권(Through B/L)의 발행자는 운송에 개입한 운송인으로서 전구간의 운송에 대한 책임을 지고, FCT발행자는 전구간의 운송을 중개하고, FCT에 스스로는 대리인으로서 행동하고, 운송인으로서의 행동하지 않는다는 취지를 명기하는 것이 보통이다. 운송주선인은 송화인에 대해 화물과 상환으로 FCT를 발행하고 스스로 송화인으로 되어서 해상운송인으로부터 Ocean B/L의 발행을 받는다. 도착지에 있어서는 운송주선인의 대리인이 Ocean B/L로 화물을 인취하고, FCT와 상환으로 수화인에게 화물을 인도한다.

FCR발행자는 운송주선인으로서 전구간의 운송을 중개하고, 송화인에 대해서 화물과 상환으로 단순한 수령증으로서 FCR을 발행한다. 이번은 스스로가 송화인으로 되고, 해상선화증권(Ocean B/L)을 수배한다.

### Ⅲ. UCP상의 복합운송서류조항의 해석

#### 1. 서류의 명칭

UCP 500 제26조 a항에서는 “신용장이 적어도 두 가지의 다른 운송방식(복합운송)을 표시하는 운송서류를 요구하는 경우에는, 신용장에 별도의 명시가 없는 한, 은행은 그 명칭<sup>11)</sup>에 관계없이 제26조의

11) UCP 400에서는 복합운송서류란 Combined Transport Document로 하였으나, UCP 500은 Multimodal Transport Document로 표현하고 있다. 이와 같은 표기는 여타의 국제규칙보다 UN국제물품복합운송조약에 있는 용어를 우선 채택하여 통일을 기하였다. 또한 INCOTERMS 1990상의 표현과 1991년 국제상업회의소가 채택한 복합운송서류에 관한 UNCTAD/ICC규칙에서도 동일하게 표현하고 있다. 따라서 “명칭과 상관없이”란 “Multimodal Transport B/L”을 요구한

규정에 있는 요건을 충족하는 서류를 수리하여야 한다”고 규정하고 있다. 이것은 “그 명칭에 관계없이 (however named)”라는 단어가 의미하는 것처럼 서류의 표제가 아니라 그 내용이 중요하다는 것으로서, 신용장이 복합운송서류를 요구한 경우에는 복합운송서류의 명칭과 관계없이 적어도 두 가지의 다른 운송방식(복합운송)을 표시하는 운송서류의 요건(UCP 500 제26조의 요건)을 모두 충족한다면 수리된다는 것이다.

## 2. 복합운송인의 발행인과 서명

은행은 운송인 또는 복합운송인의 명칭이 서류의 표면에 표시되고 운송인, 복합운송인, 선장 또는 이들의 대리인이 서명하거나 기타의 방법으로 인증된 서류를 수리한다.<sup>12)</sup> 이것은 복합운송서류를 발행하고 서명할 수 있는 당사자의 범위를 지정된 운송인이나 복합운송인뿐만 아니라 운송인이나 복합운송인의 대리인, 선장 또는 그 대리인으로 하고 있음을 의미하는 것이다. 이때 복합운송서류의 모든 서명에는 운송인이나 복합운송인 또는 선장이라는 것의 확인이 있어야 하며, 그 대리인이 서명한 경우에도 반드시 운송인이나 복합운송인 또는 선장의 명칭과 자격을 명시하여야 한다.

실무적으로는 서명자가 운송인이나 복합운송인 또는 선장 자신인 경우에는 “as carrier(운송인으로서)” 또는 “as master(선장으로서)”로 각각 표시하면 된다. 그러나 서명자가 운송인이나 복합운송인의 대리인 또는 선장의 대리인인 경우에는 그 대리인은 본인인 운송인이나 복합운송인 또는 선장의 명칭과 자격을 표시하여야 하므로, 운송인이나 복합운송인의 대리인인 경우에는 “as agent for the carrier, XYZ Shipping Co. Ltd.”와 같이 표시한 후 서명하고, 선장의 대리인인 경우에는 “as agent for the master, John Doe”와 같이 표시한 후 서명해야 할 것이다.

## 3. 물품의 발송, 수탁 또는 본선적재일의 증빙

은행은 물품이 발송(dispatched), 수탁(taken in charge) 또는 본선적재(loaded on board)되었음을 명시한 서류를 수리한다.<sup>13)</sup> 이 경우 복합운송서류는 선화증권과 달리 수취식 및 비유통식으로 발행될 수 있고 또한 최초의 운송방식이 다양하기 때문에 발송, 수탁 또는 본선적재를 모두 선적의 개념으로 본 것이다. 따라서 복합운송서류의 발행일은 발송일(date of dispatch), 수탁일(date of taking in charge) 또는 본선적재일(loading on board) 및 선적일(date of shipment)로 본다. 이것은 복합운송서류상에 발송, 수탁 또는 본선적재 및 선적일이 표시되지 않고 발행일만 표시된 경우에 적용될 수 있도록 규정한 조항이다.

경우에도 “Combined Transport B/L”의 표제를 단 서류가 제시되는 경우가 많다. 즉 복합운송서류의 명칭은 비현실적이므로 실제로 정의되어야 할 것은 복합운송서류의 명칭이나 종류 등의 표제(Title)보다는 실제로 그것을 구성하는 내용이나 성질이 중요한 한다는 것을 의미한다.

12) UCP 500 제26조 a항 i 호.

13) UCP 500 제26조 a항 ii 호.

또한 서류가 스탬프 또는 기타의 방법으로(by stamp or otherwise) 발송일, 수탁일, 본선적재일을 명시한 경우에는 이러한 일자를 선적일로 보도록 규정하였다. 이것은 복합운송서류상에 발행일이 표시되지 않고 스탬프 또는 기타의 방법으로 발송일, 수탁일, 또는 본선적재일이 표시된 경우에는 이러한 일자를 선적일로 본다는 것이다. 그런데 복합운송서류의 발행일과 발송, 수탁, 적재 또는 선적일이 각각 다르게 표시되어 있는 경우에는 발송일과 발송, 수취, 적재, 선적일 중에 가장 늦은 일자를 선적일로 보는 것이 타당할 것이다.<sup>14)</sup>

한편, 복합운송의 경우에는 해상운송과 달리 본선적재표기에 의한 선적일의 표시방법을 규정하고 있지 않다. 이것은 신용장에 별도의 명시가 없는 한, 복합운송하에서 발행되는 운송서류가 수취식의 운송서류라는 것이 일반적으로 인정되어 있기 때문에 그 서류의 발행자가 물품의 운송을 위하여 수취하였다는 취지를 표시하고 있는 운송서류가 제시되면 된다는 것이다. 결국 신용장이 “본선적재(on board)”서류를 요구하지 않는 한 은행은 수탁 또는 선적을 위해 수취되었다고 단순히 지시하고 있는 서류를 수리할 수 있다.<sup>15)</sup>

#### 4. 수탁지와 최종목적지의 표시

적재항, 적재공항 또는 적재지가 신용장에 명시된 수탁지와 다르고 또한 양륙항, 양륙공항 또는 양륙지가 신용장에 명시된 최종목적지와 다르게 표시된 것 또는 선박, 선적항 또는 양륙항과 관련하여 “예정된(intended)” 또는 이와 유사한 표시가 있는 서류는 수리되어야 한다.<sup>16)</sup>

첫째, 복합운송은 통상적으로 해상운송과는 달리 운송수단과 운송경로의 선택이 운송인의 판단에 유보되어 있으므로 환적을 수반하게 되어 물품의 적재항이 약정된 수탁지(place of taking in charge)와 다르고 양륙항도 최종목적지(place of final destination)와 다를 수 있다. 즉, 복합운송의 경우에는 적재항과 양륙항을 약정하지 않고 물품의 수탁지와 최종목적지를 운송구간으로 약정하는 것이 일반적이다. 따라서 신용장에 명시된 수탁지와 복합운송서류상의 수탁지가 일치한다면 복합운송서류상의 적재항, 적재공항 또는 적재지가 신용장에서 요구하는 수탁지와 다르게 명기되더라도 그 복합운송서류는 수리되며, 신용장에 명시된 최종목적지와 복합운송서류상의 최종목적지가 일치한다면 복합운송서류상의 양륙항, 양륙공항, 또는 양륙지가 신용장에서 요구하는 최종목적지와 다르게 명기되더라도 그 복합운송서류는 수리된다.<sup>17)</sup>

둘째, 복합운송인은 물품의 수령지에서 인도지까지의 동안에 발생한 물품의 멸실·손상에 의한 손해

14) UCP 500 제23조 a항 ii호, 제24조 a항 ii호, 제25조 a항 iv호 등에서 운송서류의 발행일과 본선적재표기일을 선적일로 본다는 것과 제43조 b항에서 가장 늦은 선적일을 최종선적일로 본다는 취지에 일치하기 때문이다.

15) F Wilson, John, *Carriage of Goods by Sea*, 2nd ed., Pitman Publishing, 1993, p.242.

16) UCP 제26조 a항 iii호.

17) 복합운송서류면에는 "수탁지(place of taking in charge)", "발송지(place of dispatch)", "본선적재지(place of loading on board)", "목적지(place of destination)", "인도지(place of delivery)" 등의 기재란이 규정되어 있는 것이 보통이다: 飯田勝人, 전거서, p.138.

에 대하여 책임을 부담하는 것이 원칙으로 되어 있기 때문에, 복합운송서류의 표면상부에는 “Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise indicated herein the Goods.....(본증권에 별도의 기재가 있는 경우를 제외하고는, 물품이 외관상 양호한 상태로 운송인에 의하여 송화인으로부터 수취되었다. ....)”라고 기재되고, 복합운송서류는 “수취식”으로 발행되고 있다.<sup>18)</sup> 즉, 복합운송에서는 운송계약체결시 물품의 수탁지와 최종목적지만을 약정하고 선박 등의 운송수단이나 적재항 및 양륙항은 운송인에게 일임하기 때문에 복합운송서류상의 선박, 적재항 및 양륙항의 기재란에는 통상적으로 “예정된(intended)”이라는 용어의 표시가 기재될 수 있다. 따라서, 선박, 적재항 혹은 양륙항에 관하여 예정된(intended) 또는 이와 유사한 표시를 포함한 복합운송서류도 수리된다. 그러나 신용장에서 ① “예정된(intended)”의 표시를 금지하는 경우, 또는 ② “수탁지 및 최종목적지뿐만 아니라 선박명, 적재항 또는 양륙항” 등을 명시하고 있는 경우, ③ 물품의 수탁지가 적재항이고 최종목적지가 양륙항일 경우에는, 선박명, 적재항 및 양륙항란에 “예정된(intended)”의 표시가 있는 복합운송서류는 수리거절된다. 또한 ④ 신용장에서 본선적재복합운송서류를 요구하고 있는 경우에는, 선박 및 적재항란에 “예정된(intended)”의 표시가 있는 복합운송서류는 수리거절된다.

## 5. 발행통수

은행은 단일의 원본 복합운송서류 또는 2통 이상의 원본으로 발행된 경우에는 그 발행된 전통으로 구성된 서류를 수리한다.<sup>19)</sup> 즉, 은행은 단일의 원본이나 수통의 원본으로 발행된 전통으로 구성된 복합운송서류는 수리한다.

이는 다수의 복본의 원본으로 발행된 서류의 전통을 제시하거나, 또는 원본이 한통만 발행될 수도 있다고 규정한 것으로 복합운송서류의 발행통수를 규정함으로써, 한통의 복합운송서류 원본<sup>20)</sup>을 발행할 수 있는 근거를 명확하게 제시하고 있다.

## 6. 정식 및 약식복합운송서류

은행은 운송에 관한 배면약관이 있는 정식복합운송서류(long form MTD)뿐만 아니라 그 약관이 없는 약식복합운송서류(short form MTD)도 수리한다.<sup>21)</sup> 즉, 은행은 운송약관의 전부를 기재한 정식복합운송서류뿐만 아니라 운송약관의 전부 또는 일부를 복합운송서류이외의 근거 또는 서류를 참조하도록 하거나 복합운송서류의 뒷면이 백지상태로 발행된 “약식(short form)” 또는 “배면백지식(blank back)” 복합운송서류도 신용장상에 별도의 규정이 없는 한 수리한다는 것이다.

18) 飯田 勝人, 상계서, p.138.

19) UCP 500 제26조 a항 iv호.

20) 원본의 복합운송서류란 작성자가 일정한 내용을 표시하기 위하여 확정적인 것으로 작성한 서류를 말한다.

21) UCP 500 제26조 a항 v호.

이러한 약식복합운송서류는 문면상 운송에 관한 일반조건의 전부를 기재하지 아니하고 조건중 일부를 생략하여 필요사항만 발췌하여 기재하고 있는 것으로서, 간단한 양식의 복합운송서류를 발생할 수 있으므로 운송인의 사무간소화에 기여할 수 있다. 만일 분쟁이 발생하면 정식복합운송서류의 운송인과 화주간의 권리와 의무에 따르도록 하고 있다.

## 7. 용선계약 및 범선에 의한 운항

용선계약에 의한 운송이라는 어떠한 명시도 없는 서류나 신용장상에서 용선계약복합운송서류를 요구하고 있거나 허용한 경우에는 수리한다.<sup>22)</sup> 즉, 신용장상에서 용선계약복합운송서류를 요구하고 있거나 허용한 경우를 제외하고는, 용선계약복합운송서류는 수리거절된다.

용선계약에 의한 복합운송에서는 용선자가 용선료를 지불하면 선주가 유치권을 행사할 수 있으며 이들간에 체결한 특정계약관계를 복합운송서류의 소지인이 알지 못하므로 선의의 피해자가 발생할 수 있다. 또한 어떤 특정인이 특정한 선박을 용선하여 고의 및 악의로 복합운송서류를 납발하여 선의의 제3자들이 피해를 입을 수도 있다.<sup>23)</sup> 용선계약에 의해 발행되는 복합운송서류는 매 거래시 계약내용이 상이하여 복합운송서류의 수리상 많은 혼란이 야기될 수 있으므로 신용장통일규칙에서는 해상운송 또는 해상운송을 포함한 복합운송에 있어서 용선계약조건에 따르는 운송서류는 신용장에서 별도의 “charter-party transport document acceptable”이라는 내용이 명시되지 않는 한, 은행은 수리하지 않는다고 규정하였다.<sup>24)</sup>

또한, 범선(sailor)만에 의한 운송이라는 어떠한 명시도 없는 서류는 수리한다.<sup>25)</sup> 즉, 은행은 신용장에 별도의 명시가 없는 한, 바람에 의한 돛의 힘으로만 운항되도록 장치된 선박인 범선에 물품을 적재한 후 발행된 복합운송서류는 수리거절된다. 이는 운송의 발달을 고려한 것으로서, 범선에 의한 운송은 기선(steam ship)에 의한 운송에 비하여 물품의 멸실, 손상 및 연착의 가능성이 높기 때문이다.

## 8. 복합운송서류와 신용장조건의 일치

은행은 기타 모든 점에서 신용상의 모든 규정을 충족하고 있는 복합운송서류를 수리한다.<sup>26)</sup> 이는 복합운송서류가 상기의 모든 수리요건을 충족하고 있더라도 그 서류는 반드시 신용장상의 기타 모든 조건과 일치하여야 한다는 것을 규정하고 있다.

은행은 이러한 서류에 대해 상당한 주의를 기울여 그 일치여부를 조사하여야 하고 만약 서류의 문

22) UCP 500 제26조 a항 vi호 a.

23) 박대위, 「국제무역법규」, 박영사, 1983, p.460.

24) 추창엽, “국제운송에 있어서 복합운송서류의 수리요건에 관한 고찰”, 「물류학회지」, 창간호, 1991.12, pp.22-23.

25) UCP 500 제26조 a항 vi호 b.

26) UCP 500 제26조 a항 vii호.

언이 신용장조건과 불일치함을 발견하게 되면 그 서류의 수리여부에 대하여 은행은 오직 서류만에 근거하여 결정하여야 한다.

## 9. 환적

은행은 신용장에 환적<sup>27)</sup>이 금지되었다라도 명시된 요구가 충족되는 한, 은행은 복합운송서류상에 “환적될 것이다” 또는 “환적될 수 있다(transhipment will or may take place)”라고 명시된 복합운송서류를 수리할 수 있다.<sup>28)</sup> 즉, 복합운송의 경우에는 그 특성상 환적이 필연적이기 때문에 신용장이 복합운송서류의 제시를 요구한 경우에 전체 운송과정이 하나의 동일한 복합운송서류에 의하여 커버된다면, 은행은 신용장에 명시된 환적금지의 조건을 무시한다.<sup>29)</sup> 따라서, 원칙적으로 환적이 이루어지는 복합운송의 경우에는 환적을 금지하더라도 “환적될 것이다” 또는 “환적될 수 있다”라고 명시된 복합운송서류는 수리되기 때문에 해상운송구간에서 선적항과 양륙항간에 운항하는 직항선에 의한 운송을 위하여 해상운송 중에 타선박으로의 환적을 금지하고자 하는 경우에는, 신용장상에 “해상운송 중의 환적금지”라는 취지를 명시하여야 한다.

한편, 복합운송서류와 관련하여 UCP 500 제26조에서 환적에 관한 정의를 두지 않은 이유는 근래 컨테이너에 의한 복합운송이 대두됨과 더불어 여타 이종운송수단에 화물을 이적하게 되는 현실적인 관습을 반영한 것으로 해석된다.<sup>30)</sup>

## IV. ISBP상의 복합운송서류의 일치성의 심사기준

### 1. UCP 500의 적용

#### 1) 복합운송서류의 적용

신용장이 2이상의 운송방식을 이용하는 운송의 복합운송서류를 요구하는 경우, 그 운송서류가 신용

27) 처음에는 환적의 의미는 해상운송구간에서 어떤 선박으로부터 다른 선박에 화물을 이적하는 것이었지만, 최근에는 다양한 운송수단의 결합에 의한 복합운송의 등장으로 선박을 포함하여 항공기, 철도, 트럭 등에 의한 이적뿐만 아니라 항공기에서 선박으로, 철도에서 항공기로의 이적 등과 같이 상이한 운송수단간에 물품을 이적하는 것까지 확대 해석되고 있다; Gutteridge, H.C. and Megrah, M., *The Law of Banker's Commercial Credit*, 6th ed., Europa Publication, 1979, p.149.

28) UCP 500 제26조 b항.

29) ICC 한국국내위원회, 「1993년 개정 화환신용장통일규칙 및 관례」, 1993, p.79.

30) 오원석·한성일, “UCP(500)상의 운송서류관계 조항의 문제점에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 한국해운학회, 1995.12, p.339.

장에 명시된 수탁지 등(항구, 공항, 적재지 등)으로부터 최종목적지까지의 선적을 대상으로 하고 있다면, UCP 500 제26조가 적용될 수 있으며, 그 운송서류에는 이용된 운송방식에 관한 기재가 없어도 무방하지만, 선적 또는 발송이 한 가지의 운송방식에 의해서만 행해졌다는 것이 표시되어서는 안된다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, UCP 500 제26조과 동일한 맥락에서, ISBP 120에서는 신용장이 복합운송서류를 요구하는 경우에는, 운송서류가 신용장에 명시된 수탁지 등(항구, 공항, 적재지 등)으로부터 최종목적지까지의 선적을 대상으로 하고 있는 한, UCP 제26조가 적용되며, 그 운송서류에는 이용된 운송방식에 관한 기재가 없는 것은 관계없지만, 선적 또는 발송이 한 가지의 운송방식에 의해서만 행해졌다는 것이 표시되어서는 안된다는 것이다. 왜냐하면, 선적 또는 발송이 한 가지의 운송방식에 의해서만 행해졌다고 하는 것은 복합운송이라고 할 수 없기 때문이다.

신용장에서 요구된 복합운송서류가 아닌 다른 명칭을 가진 운송서류가 제시되었을 때, 그 운송서류가 복합운송서류에 관한 UCP 500 제26조의 규정을 충족하고 있다면, 이용된 운송방식에 관한 기재가 없더라도 수리될 수 있다는 사례가 있다.

예를 들면, 신용장에서 “적어도 2이상의 다른 운송방식을 대상으로 하는 운송서류를 요구하는 조항”에 대한 구체적인 명시 없이 “복합운송(multimodal transport)”이라는 용어의 운송서류만을 요구하고 있는 경우, 신용장에는 “운송서류가 선적과정에 이용될 수 있는 2이상의 운송방식을 입증하여야 한다는 조항”이 반드시 명기될 필요가 없으며, 제시된 운송서류가 명기된 수탁지로부터 최종목적지까지 2이상의 운송수단을 입증하고 있는 한, 그 운송서류는 명칭에 관계없이 복합운송서류(복합운송선화증권을 포함)로서 UCP 500 제26조의 적용을 받을 수 있다.<sup>31)</sup>

또한, 신용장에서 복합운송서류의 제시를 요구하고 있는 경우, 제시된 서류가 UCP 500 제26조의 규정과 신용장에 명시된 조건에 일치한다면, 은행은 이를 수리하여야 하며, UCP 500 제26조에서는 사용된 운송방식을 명시할 어떠한 의무도 복합운송서류의 발행인측에게 부과하고 있지 않기 때문에, 은행은 2이상의 선적방식이 이행되었다는 확인을 요청하는 것이 요구되지 않는다.<sup>32)</sup>

## 2) 복합운송서류의 표제

복합운송서류(multimodal transport document)라는 용어를 사용하는 복합운송서류상의 모든 장소에는 “combined transport document”라는 용어가 사용될 수 있으며, 신용장에서 이들 용어를 사용하고 있더라도, UCP 500 제26조에 의하여 수리될 수 있기 위하여 이와 동일한 표제가 요구되는 것은 아니라는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, UCP 500 제26조 a항과 동일한 맥락에서, ISBP 121에서는 복합운송서류(multimodal transport

31) Collyer Gary & Katz Ron, *ICC Banking Commission Collected Opinions 1995-2001*, ICC Publication No. 632, ICC Publishing SA, 2002, R 353, Ref 194.

32) Collyer Gary & Katz Ron Publication No. 632, R 462, Ref 198.

document)라는 용어는 “combined transport document”와 동일한 의미를 가진 용어로 보기 때문에, 복합운송서류(multimodal transport document)라는 용어가 사용되는 복합운송서류상의 모든 장소에는 “combined transport document”라는 용어가 사용될 수 있으며, 신용장에서 이들 용어를 사용하는 서류를 요구하고 있는 경우에는, 그 서류상에 이와 동일한 표제가 기재되어 있지 않더라도, UCP 500 제26조의 규정에 의하여 수리될 수 있다는 것이다.

예를 들면, 신용장에서 “적어도 2이상의 다른 운송방식을 대상으로 하는 운송서류를 요구하는 조항”에 대한 구체적인 명시 없이 “복합운송(multimodal transport)”이라는 용어의 운송서류만을 요구하고 있는 경우, “복합운송(multimodal transport)” 대신에 “combined transport”라는 표제가 있는 서류가 제시되었다면, 그 운송서류는 명칭에 관계없이 복합운송서류(복합운송선화증권을 포함)로서 UCP 500 제26조의 적용을 받을 수 있다.<sup>33)</sup>

## 2. 원본의 전통

복합운송서류는 발행된 원본의 통수를 명시하여야 하며, “Original(원본)”의 표시뿐만 아니라, “Duplicate(부분)”, “Triplicate(제3본)”, “First Original(제1원본)”, “Second Original(제2원본)”, “Third Original(제3원본)” 등의 표현이 있는 운송서류도 모두 원본이며, “Original(원본)”의 표시가 없더라도 원본으로서 수리될 수 있다는 것을 심사기준으로 한다.

즉, ISBP 75 제1문과 동일한 규정인 ISBP 122 제1문에서는 “복합운송서류는 발행된 원본의 통수를 명시하여야 한다”고 규정하고 있으며, UCP 500 제26조 a항 iv호에서는 “은행은 단일의 복합운송서류의 원본, 또는 2통 이상의 원본으로 발행된 경우 그 발행된 전통으로 구성되어 있는 복합운송서류를 수리하여야 한다”고 규정하고 있다. 이것은 복합운송서류상에는 발행된 원본의 통수가 명시되어야 하고, 특히 복합운송서류가 복수의 원본으로 발행된 경우에는 그 발행된 원본의 통수는 전부 제시되어야 한다는 것을 의미한다. 또한, ISBP 75 제2문 및 제3문과 동일한 규정인 ISBP 122 제2문 및 제3문에서는 원본(Original)이란 “Original(원본)”의 표시뿐만 아니라, “Duplicate(부분)”, “Triplicate(제3본)”, “First Original(제1원본)”, “Second Original(제2원본)”, “Third Original(제3원본)” 등의 표현이 있는 것을 모두 의미하며, 복합운송서류상에 “Original(원본)”의 표시가 없더라도 원본으로서 수리될 수 있다는 것을 규정하고 있다.

## 3. 복합운송서류의 서명

### 1) 복합운송서류의 서명과 서명권자

복합운송서류의 원본은 수기, 모사서명, 천공서명, 스탬프, 상징 또는 기타 모든 기계적 또는 전자적

33) Collyer Gary & Katz Ron, op.cit., ICC Publication No. 632, R 353, Ref 194.

인증방법에 의한 서명이 기재되어야 하고, 운송인 또는 복합운송인의 명칭은 운송인 또는 복합운송인이라는 것이 확인된 것이 복합운송서류의 표면에 보여야 한다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, UCP 500 제20조 b항과 동일한 맥락에서 ISBP 76 제1문과 동일한 규정인 ISBP 123 제1문은 복합운송서류의 원본은 UCP 제20조 b항에 기술된 방식으로 서명을 기재하여야 한다고 규정하고 있는 것이다.

또한, UCP 500 제23조 a항 i 호와 동일한 맥락에서, ISBP 76 제2문과 동일한 규정인 ISBP 123 제2문에서는 복합운송서류의 표면에 운송인 또는 복합운송인의 명칭의 기재와 동시에 서명방법으로서 ① 운송인 또는 복합운송인의 대리인이 서명하는 경우에는, 대리인의 자격이 기재되어야 하고(복합운송서류의 표면에 운송인 또는 복합운송인의 명칭이 없는 경우에는 운송인 또는 복합운송서류의 명칭도 기재하여야 함), ② 선장이 서명하는 경우에는, 선장의 명칭은 필요 없으나 선장의 자격이 기재되어야 하며, ③ 선장의 대리인이 서명하는 경우에는, 선장의 명칭과 함께 대리인의 자격이 기재되어야 한다고 규정하고 있는 것이다. 참고로, 선장 또는 그 대리인이 복합운송서류를 발행하는 것은 매우 드물다.

예를 들면, 신용장에서 A회사에게 탁송된 전통으로 발행된 복합운송서류를 요구하고 있는 경우, 제시된 선화증권에는 “대리인으로서 선장을 위하여/운송인을 위하여 서명되었음(signed for the master/for the carrier as agents)”이라는 사전인쇄와 함께 지정된 대리인에 의한 서명만 있고 운송인의 명칭에 대한 아무런 언급이 없었다. 그리고, 선화증권을 서명한 대리인이 선화증권상에 지정된 본인을 대리하여 선화증권을 서명할 권한을 표시하고 있는 분리된 선언서(신용장에서 요구되지 않은)를 제공하였다. 이 경우에는, 운송인 또는 복합운송인의 명칭이 있어야 하고, 특히 대리인이 서명하는 경우 서명란에는 대리하는 본인의 명칭을 기재하도록 하는 제26조의 규정을 충족하고 있지 않기 때문에 수리될 수 없다. 즉, UCP 500 제26조 a항 i 호는 서류가 선장을 위하여 대리인에 의하여 서명되어 있는 경우, 선장의 명칭은 서명란에 표시되어야 한다는 것을 계속해서 명기하고 있다. 제시된 선화증권은 선화증권을 서명하는 대리인이 “선장을 위하여” 또는 “운송을 위하여”를 삭제했어야 했다는 것을 표시하는 것처럼 보일 것이다. 양당사자를 표시하는 서류와 함께, 대리인이 서명하고 있다는 자격은 불명확하다. 대리인에 의하여 발행된 분리된 선언서는 신용장에서 요구되지 않았으며, 따라서 신용장조건하에서 점검되지 않을 추가서류로 간주될 것이다. 제공된 정보로부터 서류는 제26조의 조건을 충족하고 있지 않다.<sup>34)</sup>

## 2) 운송주선인발행 복합운송서류의 서명

신용장이 “Freight Forwarder's Multimodal transportation Document is acceptable(운송주선인의 복합운송서류는 수리될 수 있음)” 등과 같이 명기하고 있는 경우에는, 운송주선인은 그 복합운송서류에 운송인 또는 복합운송인의 명칭의 표시뿐만 아니라 그 자신이 운송인이나 복합운송인 또는 그 대리인이라는 것을 확인할 필요 없이 운송주선인의 자격으로 서명할 수 있다는 것을 그 심사기준으로 한다.

34) Collyer Gary & Katz Ron, ICC Publication No. 632, R 354, Ref 195.

즉, UCP 500 제30조와 반대되는 규정으로서, ISBP 77과 동일한 규정인 ISBP 124에서는 신용장이 “Freight Forwarder's Bill of Lading is acceptable(운송주선인의 선화증권은 수리될 수 있다)” 등과 같이 명기하고 있는 경우에는, 운송주선인은 그 복합운송서류상에 운송인 또는 복합운송인의 명칭을 표시하거나 자신을 운송인이나 복합운송인 또는 이들의 대리인이라는 것을 확인할 필요 없이 운송주선인의 자격으로 서명할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 이 경우에도 복합운송서류로서 수리되기 위해서는 UCP 500 제26조 a항 ii호 내지 d항의 수리요건을 모두 충족하여야 한다.<sup>35)</sup>

따라서, ISBP 124는 신용장이 “Freight Forwarder's Bill of Lading is acceptable” 등과 같이 요구하고 있는 경우에는, UCP 500 제30조의 규정과 달리, 그 신용장은 운송인이나 복합운송인 또는 이들 대리인에 의하여 발행된 선화증권의 제시를 요건으로 하고 있지 않다고 해석된다.<sup>36)</sup> 즉, UCP 500 제30조에서는 운송주선인이 운송인이나 복합운송인 또는 이들 대리인으로서 그 취지를 명기하고 복합운송서류를 발행할 수 있다고 규정하고 있지만, ISBP 77과 동일한 규정인 ISBP 124에서는 신용장에서 허용되는 경우에, 운송주선인이 운송책임을 부담하지 않는 비운송인의 자격으로서 복합운송서류를 발행하는 것이기 때문에, 그 운송주선인이 발행하는 서류는 명칭이 복합운송서류로 되어 있더라도 법적 의미로는 복합운송서류(운송서류)가 아니다. 그러므로 이러한 경우에는, 운송주선인은 그 선화증권에 운송인이나 복합운송인 또는 이들 대리인이라는 것을 표시할 필요 없이, 자신의 명칭만을 표시하고 서명하는 것만으로도 수리될 수 있다는 것이다.

#### 4. 본선적재표기

##### 1) 발송, 수탁 또는 본선적재표기의 일자

복합운송서류상에 신용장에 의하여 요구된 장소로부터 발송, 수탁 또는 본선적재를 입증하는 별도의 개별일자의 표기가 없는 한, 그 복합운송서류의 발행일을 발송, 수탁 또는 본선적재일로 보며, 별도의 본선적재의 표기일자가 있는 경우에는 복합운송서류의 발행일자와 관계없이 그 표기일자를 선적일로 본다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, UCP 500 제26조 a항 ii호 제1문 내지 제3문과 동일한 맥락에서, ISBP 78과 동일한 규정인 ISBP 125에서는 복합운송서류상에 신용장에 의하여 요구된 장소로부터 발송, 수탁 또는 본선적재를 입증하는 별도의 개별일자의 표기가 없는 한, 그 복합운송서류의 발행일을 발송, 수탁 또는 본선적재일로 보며, 별도의 본선적재의 표기일자가 있다면, 선화증권의 발행일자와 관계없이 그 표기일자를 선적일로 본다는 것이다.<sup>37)</sup>

35) Collyer Gary & Katz Ron, ICC Publication No. 632, R 225, Ref 161.

36) ISBP 124에는 운송주선인이 선장 또는 그 대리인으로서 서명한 복합운송서류에 대하여는 아무런 언급이 없다.

37) ISBP 125는 ISBP 78(본선적재표기의 일자)의 규정과 동일한 취지의 규정으로서, ISBP 78에서는 본선적재라고 표현된 반면, ISBP 125에서는 복합운송에 관한 것이므로 발송, 수탁 또는 본선적재라는 표현을 사용하고 있는 것이 다르다.

## 2) 본선적재의 의미

본선적재와 관련하여, “Shipped in apparent good order(외관상 양호한 상태로 선적되었음)”, “Laden on board(본선적재)”, “clean on board(무고장 본선적재)”, 또는 “shipped(선적되었음)” 또는 “on board(본선적재)” 등의 표현은 “Shipped on board(본선에 선적되었음)”와 동일한 의미로 본다는 그 심사기준으로 한다.

ISBP 79와 동일한 규정인 ISBP 126은 본선적재와 관련하여, “Shipped in apparent good order(외관상 양호한 상태로 선적되었음)”, “Laden on board(본선적재)”, “clean on board(무고장 본선적재)”, 또는 “shipped(선적되었음)” 또는 “on board(본선적재)” 등의 표현은 “Shipped on board(본선에 선적되었음)”와 동일한 의미로 본다는 것이다.

예를 들면, 신용장에서 “무고장본선적재 선화증권(Clean on board B/L)”의 제시를 요구하였다가, “복합운송서류 수리가능함(Combined Transport Document acceptable)”이라고 서류의 종류만 변경한 경우, 수익자가 “본선적재(on board)”의 요건을 충족하지 못한 수취선화증권(received for shipment B/L)을 제시하였다면, UCP 500 제26조 a항 ii호의 규정에 의하여 수리거절된다. 즉, 이 경우에는, 요구된 운송서류의 종류만 변경되고, “본선적재(on board)”를 표시해야 한다는 요건은 변경되지 않았기 때문에 제시된 운송서류는 본선적재표기를 부여했어야 했다. 따라서, 이 경우에는, 본선적재의 표기가 없기 때문에 수리거절된다.<sup>38)</sup>

## 5. 수탁, 발송, 본선적재 및 목적지

신용장에서 “Any European Port”와 같이 실제의 장소가 아닌 수탁지, 발송지, 본선적재지 및 목적지를 표시하고 있는 경우, 복합운송서류상에는 그 지역이나 구역의 범위 내에 있는 실제의 수탁지, 발송지, 본선적재지 및 목적지를 구체적으로 표시하여야 한다는 것을 그 심사기준으로 한다.

ISBP 83과 동일한 규정인 ISBP 127에서는 신용장에서 수탁지, 발송지, 본선적재지 및 목적지를 “Any European Port”와 같이 실제의 장소가 아닌 지리적 지역이나 구역으로 명기하고 있는 경우, 복합운송서류상에는 그 지역이나 구역의 범위 내에 있는 실제의 수탁지, 발송지, 본선적재지 및 목적지가 구체적으로 표시되어야 한다는 것이다.

또한, UCP 500 제26조 a항 iii호 (a)에서는 “은행은 적재항, 적재공항 또는 적재지와 다를 수도 있는 신용장에 명시된 수탁지를, 그리고 양륙항, 양륙공항 또는 양륙지와 다를 수도 있는 신용장에 명시된 최종목적지를 표시하고 있는 운송서류를 수리하여야 한다”고 규정하고 있다.

예를 들면, 신용장에서 “East London(inland)”까지의 운송을 위한 복합운송선화증권을 요구한 경우, 수익자가 “양륙항, Elizabeth (port)”, “인도장소, East London (inland)”으로 기재된 복합운송선화증권을 제시하였다면, 선화증권상의 양륙항(Port Elizabeth)이 “East London까지의 운송을 위한”이라는 신용장의

38) Collyer Gary & Katz Ron, ibid, ICC Publication No. 632, R 461, Ref 197.

요건과 다르게 기재되었다고 하더라도, 신용장에 명시된 최종목적지인 “East London”을 기재하고 있기 때문에 불일치가 아니라는 것이다.<sup>39)</sup>

## 6. 수화인, 지시당사자, 송화인 및 배서, 착화통지처(Consignee, order party, shipper and endorsement, notify party)

### 1) 기명식 또는 지시식 복합운송서류

신용장이 “X은행에게 탁송되었음(consigned to Bank X)”이라고 표시하는 기명식 복합운송서류(straight Multimodal Transport Document)를 요구한 경우에는, 그 지정당사자의 명칭 앞에 “to order(지시식)” 또는 “to order of( ~의 지시식)”와 같은 단어가 표시된 지시식 복합운송서류(order Multimodal Transport Document)가 발행되어서는 안되며, 지시식 복합운송서류를 요구한 경우에는, 지정당사자에게 기명식으로 탁송되었다는 것을 표시하는 기명식 복합운송서류가 발행되어서는 안된다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, ISBP 84와 동일한 규정인 ISBP 128에서는 기명식 복합운송서류와 지시식 복합운송서류를 엄격히 구별하는 것이 “국제표준은행관행”이기 때문에, 신용장이 복합운송서류의 수화인(consignee)란에 특정인을 기명하여 발행하도록 요구한 경우에는, 복합운송서류의 수화인란에는 그 특정인이 기명되어야 하고, 신용장이 복합운송서류의 수화인란에 “to order(지시식)” 또는 “to order of( ~의 지시식)”와 같은 단어를 표시한 지시식 복합운송서류를 요구한 경우에는, 복합운송서류의 수화인란에는 “to order(지시식)” 또는 “to order of( ~의 지시식)”으로 기재되어야 한다는 것이다.

### 2) 복합운송서류의 배서

복합운송서류가 지시식 또는 송화인의 지시식으로 발행된 경우에는, 그 복합운송서류에는 송화인 또는 그 대리인에 의한 배서(endorsement)가 있어야 한다는 것을 그 심사기준으로 한다.

ISBP 85와 동일한 규정인 ISBP 129에서는 복합운송서류가 “지시식으로(to order)” 또는 “송화인의 지시식으로(to order of shipper)” 발행된 경우에는, 그 복합운송서류에는 그 증권상의 권리를 이전하기 위하여 그 송화인에 의한 배서가 행해져야 하며, 그 배서가 송화인의 대리인에 의하여 행해진 것으로 표시된 것도 수리된다는 것이다.

### 3) 착화통지처

신용장에 별도의 명시가 없는 한, 복합운송서류상의 착화통지처(notify party)란은 공란으로 남겨두거나, 또는 임의로 기재될 수 있다는 것을 그 심사기준으로 한다.

39) Collyer Gary & Katz Ron, op.cit., ICC Publication No. 632, R 355, Ref 196.

ISBP 86과 동일한 규정인 ISBP 130에서는 신용장에 아무런 명시도 없는 한, 양륙지의 운송인 또는 그 대리점으로부터 운송수단이 도착하기 전에 운송수단의 도착예정일, 운송품의 내용 등을 통지하여야 하는 당사자가 기재되는 복합운송서류상의 착화통지처(notify party)란은 공란으로 두거나, 또는 임의의 당사자전화번호 등을 기재하더라도 무방하다는 것이다.

## 7. 환적과 분할선적

### 1) 환적의 정의

복합운송선적에서, 환적이란 신용장에 명시된 수탁, 발송 또는 본선적재의 지점으로부터 최종목적지까지의 운송과정 중에 한가지 운송수단에서 다른 운송수단으로의 물품의 양화 및 재적재(unloading and reloading)로서, 환적이 금지되어 있는 경우에도, 은행은 전운송이 동일한 복합운송서류에 의하여 커버되어 있는 한, 환적이 발생하였다는 것을 입증하는 복합운송서류를 수리하여야 한다는 것을 그 심사기준으로 한다.

ISBP 87과 약간 유사한 규정인 ISBP 131에서는 복합운송선적에서, 환적이란 신용장에 명시된 수탁, 발송 또는 본선적재의 지점으로부터 최종목적지까지의 운송과정 중에 한가지 운송수단에서 다른 운송수단으로의 물품의 양화 및 재적재(unloading and reloading)로서, 환적이 금지되어 있는 경우에도, 은행은 전운송이 동일한 복합운송서류에 의하여 커버되어 있는 한, 환적이 발생하였다는 것을 입증하는 복합운송서류를 수리하여야 한다는 것이다.

또한, UCP 500 제26조 b항에서는 “신용장이 환적을 금지하고 있는 경우에도, 은행은 환적이 행해질 것이라거나 또는 행해질 수 있다고 표시하고 있는 복합운송서류를 수리하여야 한다. 다만, 전운송은 동일한 복합운송서류에 의하여 커버되어야 한다”고 규정하고 있다.

### 2) 분할선적의 불인정

복수의 복합운송서류의 원본이 신용장에서 허용된 구역내의 여러 기점(points of origin)으로 기재되어 있더라도, 이들 복합운송서류가 동일한 운송수단, 동일한 운송을 위한 물품의 이동을 대상으로 하고 동일한 목적지를 예정하고 있을 경우에는 분할선적으로 보지 않으며, 또한, 복수의 복합운송서류에 선적, 발송 또는 수탁일자가 서로 다른 경우, 제시기간의 계산을 위하여 채용되는 것은 이들 일자 중의 최종 선적, 발송 또는 수탁일이며, 이 최종일은 신용장에 명시된 최종 선적, 발송 또는 수탁일 이내에 있어야 한다는 것을 그 심사기준으로 한다.

UCP 500 제40조 b항과 동일한 맥락에서, ISBP 89 제1문과 동일한 규정인 ISBP 132 제1문에서는 분할선적이 금지된 신용장하에서, 복수의 복합운송서류의 원본이 신용장에서 명시적으로 허용된 구역내의 2 이상의 기점을 표시하고 있더라도, 이들 복합운송서류가 동일한 운송수단, 동일한 운송 및 동일

한 목적지를 예정하고 있다면 수리될 수 있다는 것이다. 즉, 물품이 수회에 걸쳐 선적, 발송 또는 수탁 되더라도, 그 물품이 동일한 운송수단에 동일한 운송을 위하여 선적, 발송 또는 수탁되고, 동일한 목적지를 예정하고 있다면 분할선적으로 간주하지 않는다는 것이다.

또한, UCP 500 제40조 b항의 규정과 관련하여, ISBP 89 제2문과 동일한 규정인 ISBP 제132 제2문에서는 복수의 복합운송서류에 선적, 발송 또는 수탁일자가 서로 다른 경우, 제시기간의 계산을 위하여 채용되는 것은 이들 일자 중의 최종선적, 발송 또는 수탁일이며, 이 최종일은 신용장에 명시된 최종선적, 발송 또는 수탁일 이내에 있어야 한다는 것이다. 즉, 복수의 복합운송서류상에 기재된 선적, 발송 또는 수탁일이 서로 다른 경우, 이들 일자 중 가장 늦은 일자, 즉 현재에 가장 가까운 일자가 선적, 발송 또는 수탁일(소정의 선적, 발송 또는 수탁에 대한 선적, 발송 또는 수탁완료일)로 되며, 이들 일자가 신용장상의 선적기일, 서류의 제시기일뿐만 아니라, 선적후 일정기간을 만기일로 하고 있는 환어음의 지급기일 등의 산정을 위하여 채용된다.

### 3) 분할선적의 인정

트럭(화차), 선박, 항공기 등 복수의 운송수단이 동일한 날에 동일한 목적지를 향하여 출발하더라도, 이들 운송수단에 물품이 나누어 선적되었다면 분할선적이라는 것을 그 심사기준으로 한다.

ISBP 89 제3문과 동일한 규정인 ISBP 133은 2 이상의 운송수단(2 이상의 트럭(화차), 선박, 항공기 등)이 동일한 날에 동일한 목적지를 향하여 출발하더라도, 이들 운송수단에 물품이 나누어 선적되었다면 분할선적이라는 것이다. 이러한 내용이 복합운송서류상에 기재되어 있어야 한다고 ISBP 133에서 명시적으로 규정하고 있지 않더라도, 신용장거래는 서류거래를 원칙으로 하는 것이므로, 복수의 복합운송서류상에 동일한 날에 동일한 목적지를 향하여 출항하는 운송수단이 각각 기재되어 있다면 이를 분할선적으로 본다는 것이다.

## 8. 무고장복합운송서류

### 1) 무고장복합운송서류의 정의

복합운송서류상에 물품 및/또는 포장에 하자 있는 상태를 명시적으로 표시하는 조항 또는 단서가 있는 “고장부 복합운송서류(dirty MTD)”는 수리되지 않으며, 복합운송서류상에 “포장은 운송을 위해서는 충분하지 않다(packaging is not sufficient for the journey)”라는 명기는 하자상태의 명시적인 단서로서 수리될 수 없는 반면, “포장은 운송을 위해서는 충분하지 않을 수 있다(packaging may not be sufficient for the journey)”라는 명기는 하자상태의 명시적인 표시가 없는 단서로서 수리될 수 있다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, UCP 500 제32조 a항과 동일한 맥락에서, ISBP 90 제2문과 동일한 규정인 ISBP 134 제2문에서는,

예를 들면 복합운송서류상에 “포장은 운송을 위해서는 충분하지 않을 수 있다(packaging may not be sufficient for the journey)”와 같은 조항 또는 단서가 있더라도, 그 조항 또는 단서가 물품 및/또는 포장에 하자 있는 상태를 명시적으로 표시하고 있지 않다면, 수리될 수 있다는 것이다.

한편, UCP 500 제32조 b항과 동일한 맥락에서, ISBP 90 제1문 및 제3문과 동일한 규정인 ISBP 134 제1문 및 제3문에서는 복합운송서류상에 물품 및/또는 포장에 하자 있는 상태를 명시적으로 표시하는 조항 또는 단서가 있는 “고장부 복합운송서류(dirty MTD)”는 수리되지 않으며, 예를 들면, 복합운송서류상에 “포장은 운송을 위해서는 충분하지 않다(packaging is not sufficient for the journey)”라는 명기는 하자상태의 명시적인 단서로서 수리될 수 없다는 것이다.

## 2) “무고장”표시의 불필요

신용장이 “무고장 본선적재”의 복합운송서류를 요구하더라도, 복합운송서류상에 “무고장(clean)”이라는 단어는 표시될 필요가 없다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, UCP 500 제32조 c항과 동일한 맥락에서, ISBP 91과 동일한 규정인 ISBP 135에서는 신용장이 “무고장 본선적재”의 복합운송서류를 요구하더라도, 복합운송서류상에 “무고장(clean)”이라는 단어는 표시될 필요가 없다고 규정하고 있는 것이다.

## 3) “무고장”표시의 삭제

복합운송서류상에 물품 또는 포장의 하자에 관한 명시적인 표시 없이, “clean”이라는 단어가 만 삭제된 경우, 이를 고장부 복합운송서류로 보아서는 안된다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, ISBP 92와 동일한 규정인 ISBP 136에서는 복합운송서류상에 물품 또는 포장의 하자에 관하여 아무런 명시가 없음에도 불구하고, 미리 타자된 “무고장(clean)”이란 단어가 삭제되어 있다는 사실만으로는 그 복합운송서류가 고장부로 되지 않는다는 것이다.

## 9. 물품명세

복합운송서류상의 물품명세는 신용장에 명기된 것과 모순되지 아니하는 일반용어로 나타낼 수 있다는 것을 그 심사기준으로 한다.

UCP 500 제37조 c항과 동일한 맥락에서, ISBP 93과 동일한 규정인 ISBP 137에서는 복합운송서류상의 물품명세는 신용장에 명기된 것과 모순되지 아니하는 일반용어로 나타낼 수 있다는 것이다.

## 10. 정정과 변경

### 1) 정정과 변경에 대한 인증방법

복합운송서류상의 정정과 변경은 운송인, 선장, 복합운송인 또는 이들 대리인에 의하여 인증된 것으로 보여야 하며, 인증은 인증자의 명칭표시와 함께 그 인증자의 서명 또는 약식서명(initial)이 있어야 하지만, 운송인, 선장 또는 복합운송인의 대리인이 인증을 행한 경우에는 그 대리인이라는 자격의 확인도 있어야 한다는 것을 그 심사기준으로 한다.

ISBP 9에서는 선화증권 등을 포함하는 수익자이외의 발행서류에 대하여는 그 발행인 또는 수권당사자에 의하여 인증된 것으로 보여야 하며, 인증은 인증자의 명칭표시와 그 인증자의 서명 또는 약식서명(initial)이 있어야 하고, 서류발행인이외의 당사자가 인증한 경우에는 그 자격(capacity)을 명시하여야 한다고 규정하고 있다. 이러한 규정을 복합운송서류에 적용하여, ISBP 94와 동일한 규정인 ISBP 138에서는 복합운송서류상의 정정과 변경은 운송인, 선장, 복합운송인 또는 이들 대리인에 의하여 인증된 것으로 보여야 하며, 대리인의 경우에는 그 운송서류를 발행하였거나 또는 서명한 대리인과 다를 수 있지만 운송인, 선장 또는 복합운송인의 대리인이라는 것이 확인되어 있어야 한다고 규정하고 있다. 따라서, 복합운송서류상의 정정과 변경은 운송인, 선장, 복합운송인 또는 이들 대리인에 의하여 인증된 것으로 보여야 하며, 인증은 인증자의 명칭표시와 함께 그 인증자의 서명 또는 약식서명(initial)이 있어야 한다. 그러나, 운송인, 선장 또는 복합운송인의 대리인에 의하여 인증된 경우에는 그 대리인의 명칭표시와 함께 그 자격도 명시되고, 그 대리인에 의한 서명 또는 약식서명이 있어야 한다.

### 2) 복합운송서류의 사본의 정정/변경방법

복합운송서류의 원본이 변경 또는 정정되었다고 하더라도, 그 사본(copies)에 대한 변경 또는 정정의 경우에는 서명이나 인증이 요구되지 않는다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, ISBP 95와 동일한 규정인 ISBP 139에서는 복합운송서류의 사본(copies)에 대한 변경 또는 정정의 경우에는 그 원본의 변경 또는 정정에 관계없이 서명이나 인증될 필요가 없다는 것이다.

## 11. 운임과 추가비용

### 1) 운임의 표시방법

신용장이 복합운송서류상에 운임의 선지급(freight prepaid) 또는 후지급(freight collect)의 여부를 명시하도록 요구한 경우에는, 복합운송서류상에는 신용장조건대로 표시되어야 한다는 것을 그 심사기준으로 한다.

UCP 500 제33조 b항 제1문 및 c항과 동일한 맥락에서, ISBP 96과 동일한 규정인 ISBP 140에서는 신용장이 복합운송서류상에 운임선지급(freight prepaid)을 명시하도록 요구한 경우에는 복합운송서류상에

운임선지급이 기재되어야 하며, 운임후지급(freight collect)을 명시하도록 요구한 경우에는 복합운송서류상에 운임후지급이 기재되어야 한다는 것이다. 따라서, 신용장이 복합운송서류상에 운임의 선지급(freight prepaid) 또는 후지급(freight collect)의 여부를 명시하도록 요구한 경우에는, 복합운송서류상에는 운임의 선지급(freight prepaid) 또는 후지급(freight collect)의 문언이 스탬프 또는 기타의 방법에 의하여 명확히 표시되어 있어야 하며, “운임 선지급될 수 있음(freight prepayable)” 또는 “운임 선지급되어야 함(freight to be prepaid)”이라는 문언은 운임선지급(freight prepaid)을 표시하기 위한 의도로 행해졌더라도, 운임이 선지급될 예정이라는 표시이기 때문에 운임선지급의 표시로 보지 않는다.

## 2) 운임지급방법의 명기

발행의뢰인과 발행은행은 복합운송서류상에 운임의 선지급 또는 후지급의 여부가 표시되도록 신용장상의 서류의 요건을 명확히 하여야 한다는 것을 그 심사기준으로 한다.

UCP 500 제5조 b항과 동일한 맥락에서, ISBP 97과 동일한 규정인 ISBP 141에서는 발행의뢰인과 발행은행은 신용장상의 서류요건으로서 복합운송서류상에 운임의 선지급 또는 후지급의 여부가 표시되도록 명확히 하여야 한다는 것이다. 따라서, 발행의뢰인에 의한 신용장의 발행을 위한 지시 또는 발행은행의 신용장의 발행은 이와 상환으로 지급, 인수 또는 매입이 행해지는 복합운송서류 등의 서류를 정확하게 명기하여야 할 뿐만 아니라, 발행의뢰인은 그 복합운송서류상에 운임의 선지급 또는 후지급의 여부가 표시되도록 명확히 지시하여야 하며, 발행은행도 이러한 사항이 명확히 표시되도록 신용장상에 명확히 명기하여야 한다.

## 3) 운임에 대한 추가비용

신용장이 운임에 대한 추가비용(additional costs)을 금지하는 경우, 복합운송서류상에 운임에 대한 추가비용을 명기하거나, 또는 적재·양륙과 관련된 비용인 FI, FO, FIO, FIOS 등의 조건으로 추가비용을 명기하는 등과 같이 그 추가비용이 발생하였거나 또는 발생할 것이라고 표시하여서는 안된다. 다만, 물품의 양륙지연이나 양륙후의 지연에 의한 추가비용이 복합운송서류상에 언급된 것은 추가비용으로 보지 않는다는 것을 그 심사기준으로 한다.

UCP 500 제33조 d항과 동일한 맥락에서, ISBP 98과 동일한 규정인 ISBP 142에서는 신용장이 운임에 대한 추가비용(additional costs)을 금지하는 경우에는, 복합운송서류상에 운임에 대한 추가비용이 발생하였거나 또는 발생할 것이라고 표시하여서는 안된다고 규정하면서, 복합운송서류상에 운임에 대한 추가비용을 명기하거나, 또는 적재·양륙과 관련된 비용인 FI, FO, FIO, FIOS 등의 선적조건으로 비용을 명기하는 것은 추가비용으로 보며, 물품의 양륙지연이나 양륙후의 지연에 의한 추가비용을 명기하는 것은 추가비용으로 보지 않는다는 것이다.

## 12. 둘 이상의 복합운송서류에 의하여 취급되는 물품

동일한 신용장에 대하여 동일한 컨테이너물품을 커버하는 복합운송서류가 복수로 발행되고, 어떤 복합운송서류상에 컨테이너물품은 당해 복합운송서류 뿐만 아니라 다른 복합운송서류에도 커버되어 있다는 것이 명기되어 있는 경우, 이것은 컨테이너의 전부가 수화인에게 인도되어야 한다는 것을 의미하기 때문에, 그 컨테이너와 관련된 모든 복합운송서류가 그 컨테이너가 인도되기 위하여 정상적으로 제시되지 않는 한 수리될 수 없다는 것을 그 심사기준으로 한다.

즉, ISBP 99와 동일한 규정인 ISBP 143에서는 동일한 신용장에 대하여 동일한 컨테이너물품을 커버하는 2 이상의 복합운송서류가 발행되었다는 것은 컨테이너의 전부가 수화인에게 인도되어야 한다는 것을 의미하기 때문에 그 컨테이너와 관련된 모든 복합운송서류는 그 컨테이너가 인도되기 위하여 정상적으로 제시되어야 하며, 그 컨테이너와 관련된 모든 복합운송서류가 제시되지 않는 한 수리될 수 없다는 것이다.

## V. 결 론

UCP 상의 규정을 종합하여 볼 때, 신용장상에서 운송서류로서 복합운송서류를 요구하는 경우 신용장상에 별도의 규정이 없는 한, ① 용선계약에 따르도록 명시한 서류(Charter-Party CT B/L) ② 운송선박이 범선임을 명시한 서류(CT B/L covering shipment by sailing vessel) ③ 운송인 또는 복합운송인 또는 지정대리인으로서 운송주선인의 이름을 표시하고 운송주선인에 의해 서명 또는 기타의 방법으로 인증되지 않은 FIATA 복합운송서류(FIATA CT B/L, RCT, FCR 등) 등의 운송주선인의 이름으로 발행된 운송서류는 거절되며 ④ 갑판적재를 명시한 서류 ⑤ 고장부서류 ⑥ 정당한 제시기한을 경과한 서류 ⑦ 신용장조건과 불일치한 서류 등은 수리할 수 없는 복합운송서류라는 것에 유의하여야 할 것이다.

한편, ISBP의 복합운송서류에 관련된 조항은 UCP 500에 규정된 복합운송서류조항을 보다 구체적으로 상세히 규정하고 있다. 즉, ISBP상의 복합운송서류조항은 대부분의 경우에 UCP 500과 동일한 맥락에서 보충적으로 규정한 것이지만, 예외적으로 UCP 500 제26조의 복합운송서류조항에 없는 규정을 새롭게 추가한 것도 있고, UCP 500 제26조의 복합운송서류조항과 상반된 규정도 있다. 특히 ISBP상의 복합운송서류조항이 UCP 500과 달리 새롭게 규정되거나 상반된 규정을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, ISBP 122 제1문에서는 “복합운송서류는 발행된 원본의 통수를 명시하여야 한다”고 규정하고 있으며, 또한, ISBP 122 제2문 및 제3문에서는 원본(Original)이란 “Original(원본)”, “Duplicate(부분)”, “Triplicate(제3본)”, “First Original(제1원본)”, “Second Original(제2원본)”, “Third Original(제3원본)” 등의 표현이 있는 것을 모두 의미하며, 복합운송서류상에 “Original(원본)”의 표시가

없더라도 원본으로서 수리될 수 있다는 것을 규정하고 있다.

둘째, ISBP 126에서는 “Shipped on board(본선에 선적되었음)”와 동일한 의미를 가진 표현으로서, “Shipped in apparent good order(외관상 양호한 상태로 선적되었음)”, “Laden on board(본선적재)”, “clean on board(무고장 본선적재)”, 또는 “shipped(선적되었음)” 또는 “on board(본선적재)” 등의 표현을 들고 있다.

셋째, ISBP 127에서는, UCP에는 없는 규정이지만 보다 명확히 하기 위하여, 신용장에서 수탁지, 발송지, 본선적재지 및 목적지를 “Any European Port”와 같이 실제의 장소가 아닌 지리적 지역이나 구역으로 명기하고 있는 경우, 복합운송서류상에는 그 지역이나 구역의 범위 내에 있는 실제의 수탁지, 발송지, 본선적재지 및 목적지가 구체적으로 표시되어야 한다는 것이다.\*

넷째, ISBP 128에서는 기명식 복합운송서류와 지시식 복합운송서류를 엄격히 구별하는 것이 “국제표준은행행”이기 때문에, 신용장이 복합운송서류의 수화인(consignee)란에 특정인을 기명하여 발행하도록 요구한 경우에는, 복합운송서류의 수화인란에는 그 특정인이 기명되어야 하고, 신용장이 복합운송서류의 수화인란에 “to order(지시식)” 또는 “to order of(~의 지시식)”와 같은 단어를 표시한 지시식 복합운송서류를 요구한 경우에는, 복합운송서류의 수화인란에는 “to order(지시식)” 또는 “to order of(~의 지시식)”으로 기재되어야 한다는 것이다.

다섯째, ISBP 129에서는 복합운송서류가 “지시식으로(to order)” 또는 “송화인의 지시식으로(to order of shipper)” 발행된 경우에는, 그 복합운송서류에는 그 증권상의 권리를 이전하기 위하여 그 송화인에 의한 배서가 행해져야 하며, 그 배서가 송화인의 대리인에 의하여 행해진 것으로 표시된 것도 수리된다는 것이다.\*

여섯째, ISBP 130에서는 신용장에 별도의 명시가 없는 한, 복합운송서류상의 착화통지처(notify party)란은 공란으로 두거나, 또는 임의로 기재될 수 있다는 것이다.\*

일곱째, ISBP 133은 2 이상의 운송수단(2 이상의 트럭(화차), 선박, 항공기 등)이 동일한 날에 동일한 목적지를 향하여 출발하더라도, 이들 운송수단에 물품이 나누어 선적되었다면 분할선적이라는 것이다.

여덟째, ISBP 136에서는 복합운송서류상에 물품 또는 포장의 하자에 관하여 아무런 명시가 없음에도 불구하고, 미리 타자된 “무고장(clean)”이란 단어가 삭제되어 있다는 사실만으로는 그 복합운송서류가 고장부로 되지 않는다는 것이다.\*

아홉째, ISBP 138에서는 복합운송서류상의 정정과 변경은 운송인, 선장, 복합운송인 또는 이들 대리인에 의하여 인증된 것으로 보여야 하며, 대리인의 경우에는 그 운송서류를 발행하였거나 또는 서명한 대리인과 다를 수 있지만 운송인, 선장 또는 복합운송인의 대리인이라는 것이 확인되어 있어야 한다고 규정하고 있다. 따라서, 복합운송서류상의 정정과 변경은 운송인, 선장, 복합운송인 또는 이들 대리인에 의하여 인증된 것으로 보여야 하며, 인증은 인증자의 명칭표시와 함께 그 인증자의 서명 또는 약식서명(initial)이 있어야 한다. 그러나, 운송인, 선장 또는 복합운송인의 대리인에 의하여 인증된 경우에는 그 대리인의 명칭표시와 함께 그 자격도 명시되고, 그 대리인에 의한 서명 또는 약식서명이 있어야 한다.\*

열 번째, ISBP 139에서는 복합운송서류의 사본(copies)에 대한 변경 또는 정정의 경우에는 그 원본의 변경 또는 정정에 관계없이 서명이나 인증될 필요가 없다는 것이다.\*

열한번째, ISBP 143에서는 동일한 신용장에 대하여 동일한 컨테이너물품을 커버하는 2 이상의 복합운송서류가 발행되었다는 것은 컨테이너의 전부가 수화인에게 인도되어야 한다는 것을 의미하기 때문에 그 컨테이너와 관련된 모든 복합운송서류는 그 컨테이너가 인도되기 위하여 정상적으로 제시되어야 하며, 그 컨테이너와 관련된 모든 복합운송서류가 제시되지 않는 한 수리될 수 없다는 것이다.

마지막으로, UCP 500 제30조와 반대되는 규정으로서, ISBP 124에서는 신용장이 “Freight Forwarder's Bill of Lading is acceptable(운송주선인의 선화증권은 수리될 수 있다)” 등과 같이 명기하고 있는 경우에는, 운송주선인은 그 복합운송서류상에 운송인 또는 복합운송인의 명칭을 표시하거나 자신을 운송인이나 복합운송인 또는 이들의 대리인이라는 것을 확인할 필요 없이 운송주선인의 자격으로 서명할 수 있다고 규정하고 있다.\*

## 참 고 문 헌

- 박대위, 「국제무역법규」, 박영사, 1983, p.460.
- ICC한국국내위원회, 「1993년 개정 화환신용장통일규칙 및 관례」, 1993.
- 오원석·한성일, “UCP(500)상의 운송서류관계 조항의 문제점에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 한국해운학회, 1995.12.
- 추창엽, “국제운송에 있어서 복합운송서류의 수리요건에 관한 고찰”, 「물류학회지」, 창간호, 1991.12.
- 양영환·오원석·서정두, 「화환신용장 서류심사를 위한 국제표준은행관습」, 한국무역상무학회, 2003.
- 飯田 勝人, 「ISBP(國際標準銀行實務)の解説-荷爲替信用狀に基づく書類の點檢-」, (株)東京リサーチインタ-ナショナル, 2003.
- 新堀聰, 「貿易取引入門」, 日本經濟新聞社, 1992.
- Mitchell, A., *Bills of Lading : Law and Practice*, Chapman and Hall, 1982.
- Day, D.M. , *The Law of International Trade*, London, Butterworths, 1981.
- Collyer Gary & Katz Ron, *ICC Banking Commission Collected Opinions 1995-2001*, ICC Publication No. 632, ICC Publishing SA, 2002.
- Gutteridge, H.C. and Megrah, M., *The Law of Banker's Commercial Credit*, 6th ed., Europa Publication, 1979.
- ICC, *International Standard Banking Practice (ISBP)*, Pub. No.645, ICC Publishing SA, 2003.
- Wilson John F, *Carriage of Goods by Sea*, 2nd ed., Pitman Publishing, 1993.
- Todd Paul, *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, 2nd ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1993.