

UCP 600 海上運送書類 規定의 主要 改正事項에 관한 研究*

박 세 운 **

-
- I. 서 론
 - II. UCP 600 해상운송서류 관련 규정의 주요 개정 내용
 - III. UCP 600 해상운송서류 관련 규정의 주요 특징과 논점
 - IV. 제 언
 - V. 결 론
-

I. 서 론

제6차 개정 신용장통일규칙(이하에서는 UCP 600이라고 함)이 2006년 10월 25일 프랑스 파리에서 개최된 국제상업회의소(International Chamber of Commerce, 이하에서는 ICC라고 함) 은행위원회(Banking Commission)에서 확정되어 2007년 7월 1일부터 시행되고 있다.

이번에 신용장통일규칙을 6차 개정하게 된 것은 1993년 5차 개정 후 10년이 경과하였으므로 신용장 관행의 변화를 반영하여야 할 필요성이 있기

* 이 논문은 2005년도 창원대학교 연구비에 의해 연구되었음

** 창원대학교 경영학과 교수

도 하였지만 그 보다도 신용장 사용이 1980년대 이후 급격히 줄어들고 있는 상황에 대한 위기의식이 더 많이 작용하였다. 신용장 수익자가 처음 서류를 제시하였을 때 하자가 있는 비율이 70%에 달하고, 신용장관련 분쟁이 빈발하여 소송이 제기되는 사례가 많이 발생하여 안전한 대금결제수단으로서의 신용장에 대한 신뢰가 많이 상실되고 있어 신용장의 사용이 감소하여 신용장통일규칙의 개정이 필요하게 되었다.

UCP 600의 개정에 따라 국내에서는 한재필(2006), 김종철(2006), 강원진(2006), 이용근·최유섭(2006), 박세운 등(2006), 서백현(2006), 박석재(2007), 서정두(2007), 이제현, 김연숙(2007) 등의 선행연구가 있었다. 이 중에서 서백현(2006)과 이제현, 김연숙(2007)의 선행연구에서만 운송서류에 대하여 별도로 다루고 있다. 그러나 해상운송서류만에 대한 선행연구가 없고 선하증권과 해상화물운송장 및 용선계약부선하증권이 모두 해상운송서류로서 공통점을 가지고 있으므로 해상운송서류만에 대한 세부적인 분석이 필요하다고 하겠다. 또한 해상운송서류에 대한 선행연구에서 미처 다루지 않은 부분도 있고, 선행연구와 다른 분석 결과도 나올 수 있으므로 이 연구가 필요하다고 본다. 또한 신용장통일규칙이 개정됨에 따라 서류심사에 대한 국제표준은행관행(이하 ISBP 645라고 함)의 일부 내용이 UCP 600에 반영되면서 일부 조항이 삭제되고 부분적으로 표현이 수정되어 업데이트된 국제표준은행관행(이하에서는 ISBP 681이라고 함)¹⁾에 대한 분석도 필요하다.

특히 신용장통일규칙 중 해상운송서류 관련 규정은 은행과 무역업자의 입장에서 가장 중요하다고 할 수 있다. 개설은행은 해상운송서류에서 표시하고 있는 물품을 신용장 개설을 위한 담보²⁾로 취급하고 있으며, 지정은행이 결제(honour) 또는 매입을 할 때에도 담보로 취급하고 있으므로 해상운송서류는 담보 확보라는 측면에서 중요성을 갖는다. 수입자는 수입화물

1) 국제표준은행관행(International Standard Banking Practice)은 2007년 4월 국제상업회의소는 2007년 4월 싱가포르에서 개최된 은행위원회에서 최종안(ICC Document No. 681)이 확정되었다.

2) 선하증권과 같은 권리서류는 개설은행 또는 매입은행에 대하여 담보의 역할을 한다. 은행이 선하증권상 수하인이라면 화물에 대한 소유권을 갖고, 적재선박을 압류할 수도 있다. 또한 운송서류가 Hague-Visby Rules의 적용을 받으면 손실은 매 파운드 단위로 계산된다. 반면에 the Carriage of Goods by Sea Act의 적용을 받으면 매 포장 단위로 계산된다. (Lisa Chin, 2006 Annual Survey of Letter of Credit Law & Practice America Conference Summary, *Documentary Credit World* (April 2006), p.25.

을 확보하기 위하여 운송서류가 필요하다는 측면에서도 중요성을 갖는다. 또한 서류 하자 중 30%가 운송서류에서 발견된다고 보고되고 있다³⁾. Lee(1994)는 선하증권에 하자가 있는 비율이 이보다 더 높다고 주장하고 있다.⁴⁾ 개정안 확정 전·후하여 전 세계적으로 관련 전문가의 견해가 발표되고 있어, 관련 전문가의 의견을 소개하고 평가함으로써 UCP 600에 대한 이해를 높일 필요가 있다고 본다. 또한 ICC 은행위원회가 2007년 10월경에 발간할 해설서가 UCP 600에서 세밀하게 다루지 못한 부분을 언급하게 되는데 이 연구에서 해설서에 언급할 내용에 대한 제언을 도출하여 해설서에 반영할 필요도 있다.

본 연구에서는 해상운송서류와 관련된 UCP 600의 개정 내용 및 주요 특징과 논점을 살펴봄으로써 신용장 실무자와 학자의 UCP 600에 대한 이해를 높이고 2007년 10월경에 ICC 은행위원회가 발간할 UCP 600 해설서에 실린 내용에 대한 제언을 도출하는 것을 연구목적으로 한다.

UCP 600의 해상운송서류 관련 규정으로는 제20조 선하증권, 제21조 비유통해상화물운송장, 제22조 용선계약부선하증권, 제26조 갑판선적, 부지약관, 제27조 무고장운송서류, 제31조 분할선적, 제32조 할부선적이 있다. 여기서는 제20조, 제21조, 제22조로 연구대상을 제한한다.

II. UCP 600 해상운송서류 관련 조항의 주요 개정 내용

1. 공통적인 개정사항

(1) 본선적재표기 일자를 선적일로 간주

선하증권, 해상화물운송장, 용선계약부선하증권과 같은 해상운송서류에

3) Holst는 선하증권과 신용장간의 불일치는 수출입상에게 매우 중대한 문제이므로, 개설은행이 이것을 발견했을 때 즉시 개설신청인에게 하자 요인 여부를 의무화할 것을 주장하였다.(Peter Holst, A shipping association's view, Documentary Credit Insight 12-4, 2006, p.18)

4) T.O.Lee는 미국 은행에 제시된 선하증권은 90%가 수리 거절되고, 영국 은행에 제시된 선하증권은 60%가 수리 거절된다고 주장하고 있다.(T.O.Lee, "Identification of Carriers in Bill of Lading," Maritime Asia/Intermodal Asia, 1994,9, p.10)

발행일과 다른 본선적재표기(on board notation)가 있으면 본선적재표기 일자를 선적일자로 간주한다는 규정이 신설되었다⁵⁾. 이것은 ICC 의견⁶⁾과 ISBP 645(78항, 104항, 125항)를 신용장통일규칙에 반영한 것이다. 이 ICC 의견은 기존의 의견을 번복한 것이다.⁷⁾ 우리나라 법원⁸⁾에서도 UCP 600 개정 전에 새로운 ICC 의견을 반영하여 본선적재표기일자를 선적일자로 인정하였다. 새로운 ICC 의견과 ISBP 645는 본선적재표기를 선적일자로 간주하는 것을 해상운송서류에만 적용하였으나 UCP 600에서는 항공운송서류까지 적용범위가 확대되었다.

(2) “문면상”이라는 표현 삭제

각 조항에 있는 “문면상(on its face)이라는 표현은 삭제되었다. 문면상이라는 표현이 서류 앞면만을 의미하느냐 아니면 뒷면까지 포함하느냐에 대한 논란은 이 표현의 삭제로 사라질 것으로 보인다.⁹⁾ 대신에 서류심사기준

5) UCP 600 제20조 a항 ii, 제21조 a항 ii, 제22조 a항 ii

6) In the light of this clarification, we would confirm that a bill of lading which in its pre-printed form uses the words “or substitute vessel” is not to be considered as a qualification similar to “intended vessel”, in the context of sub-Article 23(a)(ii). This Opinion replaces that given in Document 470.TA.18 and Opinion No. R.283 appearing in ICC Publication No. 596.

However, due to the inconsistent approach adopted by various shipping lines to the use of phrases such as “ substitute vessel” or the like, we are unable to give a definitive opinion that ALL bills of lading incorporating a substitution clause will be acceptable.

For the purposes of this and any future issue(s), a bill of lading using the words “or substitute vessel” or “or any substitute vessel” will not be considered discrepant under the conditions stated in sub-Article 23(a)(ii).

(ICC Banking Commission Collected Opinions 1995-2001, pp. 305-308, ICC Publication 632 R 349, Ref 179)

7) Chang-Soon Thomas Song, Chang-Soon Thomas Song calls for a practical reading of UCP where a shipped bill of lading has two dates, *Documentary Credit Insight* 6-4, 2000.p.15

8) 99나 68425사건(2001년 서울고등법원) 조흥은행 대 Bank of China 사건, 서울고등법원은 은행업계로부터 의견을 구하였는데 다수의 견해는 선적선하증권에 발행일과 다른 본선적재표기가 있는 것이 일반적이라는 것이었다.(King Tak Fung, *Leading Court Cases on Letters of Credit*, ICC, 2004, p.136.)

9) Debattista는 은행이 운송서류를 심사할 때에는 운송서류의 앞면만 심사하지 뒷면까지는 심할 필요가 없다고 주장하였다.(Charles Debattista, A transport expert's

을 정하고 있는 UCP 600 제14조 a항¹⁰⁾에서 은행은 문면상으로 서류만에 의해서 심사를 하는 것으로 규정하고 있다. 이 용어를 삭제함으로써 은행원이 이전보다 서류의 위조여부에 대하여 좀 더 주의를 기울여야 한다는 것을 의미할 수도 있다는 견해도 있다.¹¹⁾

(3) "달리 확인되어야 한다"는 표현 삭제

"달리 확인되어야 한다(otherwise authenticated)"는 표현은 삭제되었다. 이것을 삭제한 것이 서류에 수기로 서명되어야 한다는 것을 의미하는 것은 아니다. UCP 600 제3조 해석¹²⁾에서 서류는 수기 서명 이외에 팩시밀리서명¹³⁾, 천공서명, 스탬프 또는 기타 기계식, 전자식 서명 방법¹⁴⁾을 인정하고 있으므로 여기에서 규정하고 있는 다양한 서명 방법이 인정된다.

(4) 선장의 이름 기재 요건 삭제

1994년의 ICC Position Paper 4에서 해상선하증권, 해상화물운송장, 용선 계약부선하증권과 같은 해상운송서류에 선장의 대리인이 서명을 할 때에는 선장의 이름을 표시하여야 하는 것으로 규정하고 있으나 UCP 600에서는 ICC Position Paper가 적용되지 않으므로 선장의 이름을 표시할 필요가 없다. 이에 따라 ISBP 681에서도 선장의 대리인이 서명할 때 선장의 이름

recommendations for the new UCP, *Documentary Credit Insight 10-2*, 2004. p.14)

10) UCP 600 제14조 a항

a. A nominated bank acting on its nomination, a confirming bank, if any, and the issuing bank must examine a presentation to determine, on the basis of the documents alone, whether or not the documents appear on their face to constitute a complying presentation.

11) Peter Holst, *op.cit.*

12) UCP 600 제3조

A document may be signed by handwriting, facsimile signature, perforated signature, stamp, symbol or any other mechanical or electronic method of authentication.

13) 팩시밀리서명이란 레이저프린트기에 의해서 출력된 서명 또는 인쇄기에 의해서 미리 인쇄된 서명을 가리킨다. (Charles del Busto, *Case Studies on Documentary Credits under UCP 500*, 1995,p.122)

14) 전자식 서명의 예로는 DHL 영수증에 인쇄된 bar code가 있다.

을 표시할 필요가 없는 것으로 개정되었다.¹⁵⁾ 선장의 이름 기재 요건 삭제에 대하여 반대하는 의견¹⁶⁾도 있었으나, 아시아 지역과 같이 해운시장 경쟁이 격심한 상황에서 중형 선사는 필요 인력을 아웃 소싱을 하기 때문에 선박이 출항하기 전에는 선장 이름을 알지 못하는 경우가 많아서 선장 이름을 기재하는 요건이 삭제된 것으로 보인다.¹⁷⁾

(5) 본선적재 표현 방법 변경

본선적재가 UCP 500의 "loaded on board"로부터 "shipped on board"로 변경되었다¹⁸⁾. 이것은 "shipped on board"가 "laden on board"와 "loaded on board" 등을 포괄하기 때문에 표현이 변경되었다.

(6) 본선적재 표시 방법 구체화

UCP 500에서는 본선적재 표시를 할 때 화물이 기명 선박에 본선적재 또는 선적되었다고 표시하면 되었으나 UCP 600¹⁹⁾에서는 신용장에서 명시한 선적항에서 기명선박에 선적되었다는 표시가 있어야 하는 것으로 "신용장에 명시된 선적항(at the port of loading stated in the credit)"이라는 표현이 추가되었다. 또한 UCP 600 20조,21조,22조 a항 iii에서도 선적항을 표시할 것을 규정하고 있다. 이렇게 신용장통일규칙에서 선적항 표시를 반복한 것이 상품이 선하증권 선적항에서 본선적재 되었다는 명확한 추가적 표시 필요성 여부에 대한 의문이 생긴다. 즉 선하증권 선적항란에 선적항명으로 예컨대 "부산"을 단순히 기재하는 것에 추가하여 부산항에서 화물이 선적되었다는

15) International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Paragraph 94 (Document No. 681)

If an agent signs the bill of lading on behalf of the master(captain), the agent must be identified as agent, In this event, the name of the master (captain) need not be stated.

16) Heinz Hertl, "Addresses, agents and transport documents", *Documentary Credit Insight 12-1*, 2006. p.6.

17) T.O.Lee, "A call for consistency with transport conventions", *Documentary Credit Insight 12-3*, 2006.pp.15-16.

18) UCP 600 제19조 a항 ii, 제20조 a항 ii, 제21조 a항 ii, 제22조 a항 ii

19) UCP 600 제20조 a항 ii, 제21조 a항 ii, 제22조 a항 ii

별도 표시가 필요한가 하는 의문이 생긴다²⁰⁾. 이 점에 대하여는 ISBP 681 제98항에서 신용장에 명시된 선적항이 선하증권 선적항란에 기재되면 된다고 규정함으로써 추가적 표시가 필요 없다는 것을 명확히 하고 있다.

(7) 뜻만에 의한 운송에 대한 규정 삭제

해상운송과 복합운송과 관련된 운송서류에 대하여 뜻만에 의해서 운항되는 것과 관련된 UCP500의 조항은 삭제되었다. 이것은 뜻만에 의해서 운항되는 선박이 실제로는 없으므로 삭제되었다.

Incoterms²¹⁾에서도 운송계약조건에서 “매도인은 계약물품과 같은 종류의 물품을 통상 운송하는 데 사용되는 형의 해양항해용 선박에 의해 운송 계약을 체결해야 한다”고 규정하고 있다.²²⁾

2. 선하증권 관련 개정사항²³⁾

해상운송서류 관련 공통개정 사항 이외에 선하증권 관련 개정사항은 다음과 같다.

(1) 항구간 선적을 커버하는 이라는 표현 삭제

선하증권과 관련된 조항에서 “항구간 선적을 커버하는(covering a port to port shipment)”이라는 표현이 삭제되었다. 이것은 선하증권이 항구간 선적을 표시하는 운송서류가 아니라는 것을 추론하기 위한 것은 아니다. 상품을 내륙지에서 받아서 해상운송 되어 내륙지에서 인도되는 경우에는 UCP 600 제19조가 적용되는 복합운송서류를 요구하여야 된다는 것을 강조

20) James E. Byrne, The Comparison of UCP600 & UCP500, The Institute of International Banking Law & Practice, 2007, p. 175.

21) Incoterms, CIF A.3, Contract of carriage and insurance.

22) 서백현, “제6차 개정 신용장통일규칙 항구간 운송 선하증권조항의 해석”, 관세학회지 제7권 제4호, 한국관세학회, 2006, p.142.

23) UCP 600 제20조

하기 위하여 이 표현이 삭제되었다. 또한 신용장에서 선하증권이 제시되더라도 반드시 UCP 600 제20조가 적용되지는 않는다. 예컨대 복합운송서류를 요구하는 신용장에서 그 제목이 선하증권인 운송서류가 제시되더라도 UCP 600 제20조가 적용되지 않고 UCP 600 제19조가 적용된다.

(2) 신용장에 명시된 선적항이 선하증권 선적항란에 기재되지 않은 경우에 대한 보완규정 신설

신용장에 명시된 선적항이 선하증권 선적항란에 기재되지 않은 경우 신용장에 명시된 선적항을 선적항으로 표시하고 적재선박명을 기재한 본선적재표기(on board notation)가 있으면 수리할 수 있다는 규정이 신설되었다. 이것은 ISBP 645 80항을 UCP 600에 반영한 것이다.²⁴⁾

(3) 하역항과 관련하여 “예정된”이라는 표시에 대한 규정 삭제

선적항과 관련하여 ‘예정된’이라는 표시가 있는 경우 본선적재표기에서 신용장에 명시된 선적항을 선적항으로 표시하고 적재선박명을 기재하면 수리할 수 있는 것으로 규정이 개정되었다. UCP 500에서는 선적항 및/또는 하역항과 관련하여 ‘예정된’이라는 표시가 있는 경우 서류에 신용장에서 명시된 선적항 및/또는 하역항을 별도로 표시하여야 된다고 애매하게 규정함으로써 실무에 혼란을 야기하였는데 이번 개정에서 표시방법을 분명히 하면서 하역항에 ‘예정된’ 표시가 있는 경우에 대한 규정은 삭제되었다. 하역항은 선하증권을 발행할 때에는 항상 예정이므로 UCP 600에서 ‘예정된’ 하역항에 대한 규정이 삭제된 것으로 보인다.

(4) 선적항과 수탁지가 다른 경우 본선적재표기에 대한 규정 삭제

UCP 500 제23조 a항 ii에서 규정하고 있는 “선하증권이 선적항과 다른 수탁지를 표시하고 있는 경우에는 본선적재표기에 신용장에 명시된 선적항과 화물이 본선적재된 선박명을 표시하여야 한다”는 규정이 삭제되었다.

24) 개정 International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary에서는 이것이 제99항에 규정되어 있다.

이 규정은 UCP 500에서 도입되었는데 실무계에서 잘 따르지 않아서 이것에 대한 선하증권 하자가 많이 발생하여 UCP 600에서 삭제한 것으로 보인다²⁵⁾. 그러나 어떤 신용장 전문가는 UCP 600 20조 a항 ii에서 “선하증권은 어떤 명칭을 사용하였던 상품이 신용장에서 명시한 선적항에서 기명 선박에 본선적재 되었다는 표시가 있어야 한다”고 규정하고 있으므로 선적항과 수탁지가 다른 경우 UCP 500에서 규정하고 있었던 본선적재표기를 할 때 선적항과 적재선박명을 표시하여야 한다는 규정은 여전히 묵시적으로 존재한다고 주장하고 있어 논란이 발생하고 있다²⁶⁾. 필자의 사건으로는 ISBP 681에서 CFS 또는 CY가 수탁지로 기재되어 있다면 그 장소는 선적항과 똑 같은 장소로 간주한다는 ISBP 645의 82항²⁷⁾이 삭제된 것으로 보아서 UCP 500 제23조 a항 ii 규정은 실제로 삭제된 것으로 보인다.

(5) 환적에 대한 정의 개정

환적에 대한 정의가 현실을 반영하여 개정되었다. UCP 500에서는 신용장에 명시된 선적항으로부터 하역항으로 해상운송 도중에 한 선박으로부터 다른 선박으로 화물을 재적재하는 것으로 정의하였다. UCP 600 제20조 b항에서는 신용장에 명시된 선적항으로부터 하역항으로 해상운송 도중에 한 선박으로부터 화물을 내려서 다른 선박으로 화물을 재적재하는 것으로 개정되었다. 이것은 화물을 환적할 때 선적항에서 한 선박으로부터 화물을 내려서 일시적으로 쌓아 놓았다가 다른 선박에 재적재하는 업계의 현실을 반영한 것이다.²⁸⁾

25) 전체 선하증권 하자 중 50% 이상이 선적항과 다른 수탁지가 있는 경우 본선적재부기에서 선적항과 적재선박명을 표시하지 않아 하자가 발생하였다.

26) Pavel Andrie, "Ambiguities in the new UCP, *Documentary Credit Insight* 13-3, 2007.p. 13.

27) ISBP 645 Paragraph 82. If a Container Yard(CY) or Container Freight Station(CFS) is stated as the place of receipt and that place is the same as the stated port of loading(e.g., Place of Receipt: Hong Kong CY; Port of Loading; Hong Kong), these places are deemed to be the same, and therefore the specification of the port of loading and the name of the vessel in the "on board" notation are not necessary.

28) Emily Comyn, "Transport article: the shipping industry's perspective", *Documentary Credit Insight* 13-2, 2007. pp10-12.

3. 유통불능 해상화물운송장의 개정사항²⁹⁾

개정 내용이 선하증권과 마찬가지로이다.

4. 용선계약부 선하증권의 개정사항³⁰⁾

해상운송서류에 공통적인 개정사항에 추가하여 용선계약부 선하증권에 대한 개정사항은 다음과 같다.

(1) 용선계약부 선하증권에 대한 정의 신설

용선계약부 선하증권이란 용선계약이 적용된다는 표시가 있는 선하증권이라는 정의가 신설되었다.

(2) 용선계약부 선하증권 서명권자에 용선자 추가

용선자 및 그의 대리인도 용선계약부 선하증권에 서명할 수 있도록 개정되었다.³¹⁾ 용선자가 용선에 자기 화물을 다 싣고도 여유가 있으면 다른 사람의 화물을 선적하게 되는 경우에 용선자가 선하증권을 발행하는 관행을 반영하여 용선자가 용선계약부 선하증권에 서명하는 것을 인정하게 되었다.³²⁾ 1924년 헤이그규칙에서는 선주뿐만 아니라 용선자도 운송인에 포함시키고 있다.³³⁾

(3) 운송인 명칭 표시에 대한 규정 삭제

UCP 600에서는 용선계약부 선하증권에 운송인 명칭을 표시하여야 되는

29) UCP 600 제21조

30) UCP 600 제22조

31) UCP 600 제22조 a항 I. 신용장통일규칙에서는 서류의 서명권자에 대하여는 규정하고 있으나 발행자에 대하여는 아무런 규정도 없다.

32) T.O.Lee, *op.cit.*

33) Hague Rules Article 1

(a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

지 여부에 대한 규정이 없다. UCP 500 제25조 a항 iii에서는 운송인 명칭은 표시하여도 되고 표시하지 않아도 된다고 규정하고 있었다.

용선계약부 선하증권에서는 운송인 명칭이 기재되는 경우가 거의 없으므로 이것을 규정한 UCP 500 제25조 a항 (iii)의 내용을 삭제한 것으로 보인다. 즉 UCP 500과 UCP 600 둘 다 용선계약부 선하증권에서는 운송인 명칭을 표시할 필요가 없다.

(4) 하역항을 지리적 영역으로 표시 허용

하역항은 신용장에서 규정된 대로 일련의 여러 항구 또는 지리적 영역으로서 표시될 수도 있다는 내용이 추가되었다.³⁴⁾ 이것은 ISBP 645 106항 및 ICC 의견³⁵⁾을 UCP 600에 반영한 것이다.

(5) 용선계약서 전달 규정 삭제

UCP 600 제22조 b항에서는 신용장 조건에 따라 용선계약서가 제시되었을 때 은행은 용선계약서를 책임 없이 전달할 수 있다고 규정한 UCP 500 제25조 b항의 규정이 삭제되었다. 그러나 이 규정이 삭제되었다 하더라도 UCP 600 제14조 g항³⁶⁾의 규정이 적용되어 신용장에서 용선계약서를 요구하였다면 은행은 용선계약서를 제시자에게 반환하지 않고 전달할 수 있다. 즉 실제적인 내용은 변경되지 않은 것으로 볼 수 있다.

34) UCP 600 제22조 a항 iii

35) Given the nature of charter party agreements and in the absence of any instructions to the contrary in the L/C, it is considered that the charter party bill of lading was acceptable showing discharge at "one South China Port".
(Gary Collyer & Ron Katz, *ICC Banking Commission Collected Opinions 1995-2001, 2002*, pp. 291 ICC Publication 632 R. 281, Ref 168)

36) UCP 600 제14조 g항

A document presented but not required by the credit will be disregarded and may be returned to the presenter.

< 표 1 > UCP 500과 UCP 600 해상운송서류 관련 규정 비교

구 분		UCP500	UCP600
선하 증권	서명권자	선장 대리인이 서명할 경우 선장 명칭 기재 필요	기재 불필요
	선 적 일	선적선하증권 발행일	원칙적으로 발행일이나 별도의 본선적재표기가 있다면 그 일자
	선 적 항	선하증권 선적항란에 표시	선하증권 수탁지란에 기재하고 수탁지가 선적항이라는 부기표시 허용
	본선적재 표 기	선적항과 수탁지가 다른 경우 본선적재표기시 선적항과 적재선박명 표시	삭 제
	동력수단	뚝만에 의해서 추진되는 것을 표시하는 운송서류 수리불가	삭 제
용선 계약 선하 증권	서명권자	선장, 선주 또는 그들의 대리인 선장 대리인이 서명할 경우 선장 명칭 기재 필요	용선자 및 그의 대리인 추가 선장 대리인 서명시 선장 성명 기재 불필요
	운송인 명칭	기재하여도 되고 하지 않아도 됨	삭 제
	선 적 일	선하증권 발행일	원칙적으로 발행일이나 별도의 본선적재표기가 있다면 그 일자
	하 역 항	별도의 규정 없음	신용장에서 명시된 일정 지역으로 표시하는 것 허용
	동력수단	뚝만에 의해서 추진되는 것을 표시하는 운송서류 수리불가	삭 제

III. UCP 600 해상운송서류 관련 규정의 주요 특징과 논점

UCP 600 해상운송서류 관련 규정의 주요 특징과 논점은 다음과 같다.

1. 운송서류 세분화 문제

UCP 500부터 운송 형태에 따라 운송서류를 세분화한 것이 운송서류 관련 분쟁을 줄이고 운송업계 실무자의 실무상 편의를 도모하고 있다.³⁷⁾ UCP 600에서도 UCP 500과 마찬가지로 운송서류를 분류하고 있다. 그러

나 이러한 운송서류 구분이 수출상, 수입상 및 은행에 중요하지 않다고 주장하는 사람도 있다.³⁸⁾ 그는 운송서류는 권리서류(documents of title)와 기타 서류로 구분하면 충분하다는 것이다. 그의 주장에 따르면 대부분 수출상과 수입상은 권리서류를 중요시 하고 기타 서류는 덜 중요시 한다는 것이다. 만약 운송서류로 선하증권 원본이 제시되면 화물을 인도할 수 있다고 기재하고 있으면 운송서류 명칭이 선하증권이든 복합운송서류이든 관계가 없다는 것이다. 그러나 그의 주장은 신용장통일규칙 개정과정에서 거의 반영되지 않았다. 왜냐하면 신용장통일규칙 개정을 맡고 있는 은행위원회는 대부분 은행원으로 구성되어 있어 무역업계 및 운송업계의 영향력은 미미한 형편이기 때문이다.

그러나 은행원간에도 선하증권을 규정하고 있는 제20조와 해상화물운송장을 규정하고 있는 제21조는 내용이 거의 같으므로 통합할 필요성이 있다는 주장이 제기되고 있다.³⁹⁾ 필자의 사건으로는 선하증권은 유가증권이고 해상화물운송장은 유가증권이 아니므로 법적 성격이 다르므로 법적 성격이 다르다는 것을 표시하면서 이 두 조항을 통합하는 것이 바람직하다고 생각한다.⁴⁰⁾ 국제표준은행관행에서는 다른 운송서류와는 달리 해상화물운송장에 대하여는 별도로 규정하고 있지 않다.

2. 운송주선업자 발행 선하증권(forwarder's B/L)의 인정 여부와 담보가치 하락

UCP 290에서는 운송주선업자 발행 선하증권은 수리되지 않았다.⁴¹⁾ 아마

37) Mark Ford, "The transport sector views UCP 600", *Documentary Credit Insight* 11-3, 2005.pp.2-3

38) Laurence A.J. Bacon, "Who speaks for the exporter?", *Documentary Credit Insight* 12-3, 2006.pp.16-17.

39) Kim Chaimer, "A representative of a carrier looks at the draft UCP", *Documentary Credit Insight* 12-3, 2006.pp.13-14.

40) 해상화물운송장은 유가증권이 아니므로 선하증권과 마찬가지로 원본 진통을 요구할 필요가 없다.

41) UCP 290 제19조 a항

이것이 당시에는 논리적인 것으로 보인다. 왜냐하면 그 당시 운송주선업자의 주요 역할은 선적인의 대리인이었기 때문이다. 그러나 UCP 400이 도입되었을 때 상황은 바뀌었다. NVOCC⁴²⁾가 예외가 아니라 원칙이었기 때문이다⁴³⁾. 운송주선업자가 발행한 선하증권은 수리할 수 없다는 기본 원칙은 마찬가지로였으나 FIATA Combined Transport Bill of Lading이 제시될 때에는 예외적으로 수리되었다. UCP 500이 만들어 지는 기간 동안 NVOCC의 역할이 더 확대되었다. 따라서 초안 작성자들은 운송주선업자가 속한 조직에 상관없이 그들이 발행한 운송서류를 받아들여지기를 원하였다. 이러한 의도에서 UCP 500에서는 UCP 400의 제25조 d항이 삭제되었다. 그러나 운송주선업자들은 이 조항의 삭제가 그들이 발행한 운송서류가 더 이상 수리되지 않을 수도 있다는 것을 우려하였다. 그 결과 운송주선업자가 발행한 운송서류가 운송인 형태(carriertype documents)의 서류라면 수리할 수 있다는 UCP 500 제30조가 탄생하였다.⁴⁴⁾

UCP 600에서는 운송주선업자 운송서류에 대하여 규정하고 있는 UCP 500 제30조를 삭제하고 대신에 UCP 600 제14조 1항⁴⁵⁾에서 운송인, 선주, 용선자가 아닌 자도 UCP 600 운송서류 관련 조항의 요구조건을 충족시키면 운송서류를 발행할 수 있다고 규정하고 있다. 따라서 UCP 600에서는 운송주선업자 발행 운송서류에 대하여 명시적으로 언급하고 있지 않으나 UCP 500과 마찬가지로 운송인 형태의 운송주선업자 발행 운송서류는 수리될 수 있다.

UCP 500 제30조가 삭제된 것은 바람직한 것으로 보인다. 왜냐하면 UCP 500이 적용되는 신용장에서 제30조가 적용 배제된다고 명시하더라도 운송

42) Non-Vessel Operating Common Carrier. 이것은 또한 계약상 운송인이라고도 불리어진다. 그들은 운송수단은 소유하지 않으나 운송인의 책임을 부담한다.

43) 1978년의 Hamburg Rules 제1조에서는 운송인을 선적인과 운송계약을 맺는 자를 의미하는 것으로 정의하고, 실제 운송인은 별도로 정의하고 있어 운송인은 실제 운송인뿐만 아니라 계약상의 운송인도 포함하는 것으로 규정하고 있다.

44) Kim Christensen, "End the fuss about transport documents issued by forwarders", *Documentary Credit Insight* 11-3, 2005, pp.11-12.

45) UCP 600 제14조

1. A transport document may be issued by any part other than a carrier, owner, master or charterer provides that the transport document meets the requirements of articles 19,20,21,22,23 or 24 of these rules.

주선업자 발행 선하증권이 운송인으로서의 운송주선업자가 발행하면 수리될 수 있기 때문이다.⁴⁶⁾ 운송업계 실무자들은 UCP 500의 제30조는 실제로 불필요한 규정이라고 말하고 있다. 즉 UCP 500에서 제30조는 아무런 의미가 없다.⁴⁷⁾

한편 신용장통일규칙에서 운송주선업자 발행 선하증권을 수리 가능하게 규정하는 것은 선하증권에 대한 개설은행의 담보가치를 하락시킨다. 선하증권상 수하인을 개설은행 지시식으로 함으로써 수입화물을 개설의뢰인에 대한 신용장개설에 대한 담보로 간주한 개설은행 입장에서는 운송수단을 보유한 운송업자(실제 운송인, actual carrier)가 발행한 선하증권과 운송주선업자가 운송인으로서 발행한 선하증권은 상당히 다른 결과를 가져온다.⁴⁸⁾ 예컨대 화물이 손상되거나 멸실되었을 때 실제운송인이 발행한 선하증권에 대하여는 운송인 소유 선박에 대하여 압류를 할 수 있으나 운송주선업자 발행 선하증권을 갖고는 그렇게 할 수 없다. 즉 운송주선업자가 발행한 선하증권(house B/L)⁴⁹⁾은 은행으로서는 서류 가치가 감소하게 된다. Kozolchyk교수는 운송주선업자 발행 선하증권의 수리성을 인정하는 것은 권리서류로서의 선하증권의 본질을 훼손시키는 것으로 신용장의 신뢰성을 회복하는데 바람직하지 않다고 주장하고 있다.⁵⁰⁾ 운송주선업자는 일반적으로 실제적 운송인에 비하여 기업규모가 작기는 하지만 신용도나 경제적 능력이 큰 차이가 나는 것은 아니라고 하는 반론을 제기하는 사람도 있다.⁵¹⁾

필자의 견해로는 운송주선업자의 신용도가 경제적 능력이 운송인에 비하

46) Boris Kozolchyk, "The unwarranted comeback of the FIATA bill of lading", *Documentary Credit Insight* 11-2, 2005, pp.6-7.

47) Rene Müller, "Confronting the key issues in the UCP revision", *Documentary Credit Insight* 11-4, 2005, pp.5-6.

48) 운송인 중 선박을 보유하지 않은 NVOCC는 운송주선업자와 신용도와 경제적 능력에서 큰 차이를 보이지 않고 있다. 따라서 현대에 와서는 운송인과 운송주선업자간의 구분이 모호해지고 있다. (Lakshman Wickremeratne & Michael Rowe, *The Complete Guide to Documentary Credits*, The Chartered Institute of Bankers, 1998, p.6/13.)

49) 운송인이 운송주선업자에게 발행한 선하증권을 master B/L이라고 하고, 운송주선업자가 선적인에게 발행한 선하증권을 house B/L이라고 한다.

50) Boris Kozolchyk, "UCP 600 and its Principles: Perhaps a Final Revision?", *Documentary Credit Insight*, forthcoming.

51) Kim Christensen, *op.cit.*

여 떨어지는 것은 분명하므로 은행입장에서는 수출자가 운송주선업자 발행 선하증권을 제시함에 따른 가치 감소에 대하여 미리 대비할 필요가 있다.⁵²⁾ 다만 운송주선업자가 운송인 또는 선장의 대리인으로서 발행한 선하증권은 운송인과 선장이 운송주선업자와 연대하여 책임을 지므로 담보가치가 하락하지 않는다.

3. 용선자 발행 선하증권

UCP 600 제22조에서는 용선계약부선하증권은 선주, 선장 이외에 용선자도 서명할 수 있는 것으로 개정되었다. 철광석, 석탄 등과 같은 대량화물은 수출자 또는 수입자가 선박을 빌려서 운송을 하게 되는데 자기의 화물을 신고도 선복에 여유가 있으면 다른 업자의 화물을 실을 수 있다. 이러한 경우 용선자가 선하증권을 발행할 수 있다. 이러한 관행을 반영하여 UCP 600에서 용선자 발행 용선계약부 선하증권을 인정하게 되었다.

이러한 개정에 대하여 Lee(2006)는 그러한 경우에는 용선자가 용선계약부선하증권을 발행하기 보다는 memo bills 또는 COA(contracts of affreightment)를 발행하고 이들 운송서류는 신용장거래에서 거의 요구되지 않으므로 용선자 발행 용선계약부선하증권을 인정할 필요가 없다고 주장하고 있다.⁵³⁾ Boris(2007)는 용선자 발행 선하증권은 선주 발행 선하증권에 비하여 수익자, 개설신청인, 개설은행, 매입은행에 대하여 권리보호가 약하다고 주장하고 있다.⁵⁴⁾ 필자의 견해로는 용선계약부 선하증권에서 발행자의 인정 범위를 용선자로 확대하는 것이 거래 당사자에게 편리할 것으로 보여서 바람직한 개정이라고 본다.

대부분 대형 정기선사는 그들 운송선박의 60%는 자사 선박, 나머지 40%는 나용선(bareboat charter)을 이용하고 있다. 이것은 추가 선박을 구입할

52) 우리나라 화물유통촉진법에 따라 복합운송주선업자의 화물배상책임보험 가입을 의무화하고 있다. 그러나 복합운송주선업자 임원의 불법행위 등에 대하여는 보험회사가 면책되므로 복합운송주선업자의 보험가입에 따라 화주가 받는 혜택은 제한된다.

53) T.O. Lee, *op.cit.*

54) Boris Kozolchyk, "Should future UCP revisions be carried out differently?", *Documentary Credit Insight 13-1, 2007. p.10.*

때의 자금 부담을 줄여 주고, 또한 선복량이 많지 않을 때 활용되지 않는 선박을 줄임으로써 관리유지비용도 절감할 수 있기 때문이다. 전통적으로 대형 정기선사는 나용선을 하더라도 용선계약부 선하증권을 발행하지 않고 통상적인 선하증권 또는 복합운송서류를 발행한다. 이 때 선사는 운송인으로서의 책임을 지고, 화물이 멸실되거나 손상된 경우 손해배상을 해 줄 경제적 능력이 있으므로 운송인 발행 나용선 선하증권에 대하여 별도의 규정을 할 필요는 없다.

4. 본선적재표기일자

ICC 은행위원회는 선적선하증권에는 별도의 본선적재표기를 할 필요가 없고, 굳이 표시하고자 한다면 그 일자를 발행일과 동일하여야 하고, 그 일자가 다른 경우에는 명백한 하자에 해당하므로 서류를 거부하여야 한다는 의견을 채택한 바 있다.⁵⁵⁾ 그러나 ICC 은행위원회는 2000년 9월 1일 미국 IFSA(International Financial Services Association)의 질의에 대한 회답을 통하여 앞의 공식의견을 번복하였다.⁵⁶⁾ 즉 선적선하증권에 본선적재표기를 두면서 선하증권에 발행일 이외에 본선적재일을 따로 표시하고 있는 경우가 표기일을 선적일로 보아야 한다고 결정하였다.⁵⁷⁾

선적선하증권에서 발행일과 다른 본선적재표기가 있는 경우 본선적재표기 일자를 선적일자로 간주하여야 되는 근거로 Song(2000)⁵⁸⁾은 다음과 같

55) Gary Collyer & Ron Katz, *op.cit.*, pp.294-296., R.284 ,

56) 채동현, 국제거래와 법-신용장 편-, 청림출판, 2004, p.638.

57) ICC Opinion(Document 470/ TA. 464 rev. December 2000)

Conclusion: In circumstance where a pre-printed "shipped on board" bill of lading is presented which also bears a shipped on board notation with a date which is different than the date of the date of issuance then the date of the on board notation must be used as the date of shipment for the purposes of establishing compliance under credit terms. The fact that the document would show two "shipped on board" dates, will not be a reason for rejection. In light of the increasing practice of shipping lines issuing bills of lading in this manner, this opinion supersedes R.284 under the reference to a "Shipped Bill"..

58) Chang-Soon Thomas Song, *op.cit.*

이 주장하였다.

선하증권상의 “received by the carrier...” 또는 “shipped in good order...”와 같은 인쇄문언은 운송인과 선적인간의 운송조건으로 UCP 500 제23조 a항 v호에 따라 은행은 이것을 검토하지 않아야 된다. 그러므로 비록 신용장에서 본선적재표기를 요구하지 않았지만 운송인이 이것을 표시하는 것을 허용하여야 하고, 본선적재표기일자를 선적일로 간주하여야 한다.

한편 Fung(2004)은 다음과 같은 견지에서 본선적재표기일자가 선적선하증권 발행일자보다 우선한다고 주장하였다.⁵⁹⁾

첫째, 특별/명시적 조건이 일반/암묵적 조건보다 우선 적용된다. 즉 본선적재표기는 선적선하증권 발행일자보다 우선 적용된다.

둘째, 나중의 조건이 앞서의 조건에 우선한다. 만약 본선적재표기일자가 선하증권 발행일 후라면 후의 일자가 우선 적용된다.

셋째, 선박회사는 선하증권 발행일과 본선적재표기일자를 구분하는 관행이 있다. 왜냐하면 선하증권은 일반적으로 선적 후 며칠 후에 발행되기 때문이다.

선적선하증권에서 발행일과 다른 본선적재표기가 있는 경우 본선적재일자를 선적일로 보는 것이 업계의 관행이므로 UCP 600이 이것을 반영한 것은 바람직한 것으로 생각된다.

IV. 제 언

UCP 600이 확정되어 2007년 7월 1일부터 시행되고 있으므로 신용장통일 규칙 문언에 문제가 있더라도 그것을 개정하는 것은 10년 후에는 가능한 일이다. 다만 규정상 모호한 것의 명확화와 부분적인 보완은 2007년 10월 국제상업회의소 발간 예정인 해설서(commentary)에서 우선 할 수 있다. 그 후에는 은행위원회의 공식의견(official opinion)이나 결정(decision)⁶⁰⁾ 또는

59) King Tak Fung, *op.cit.*, p.137.

1-2년 후에 발간 예정인 사례연구(case study) 책자를 통하여 할 수 있다. 여기서는 국제상업회의소 발간 해설서, 사례연구 또는 공식의견에 반영할 수 있는 UCP 600 규정의 명확화 또는 문제점 보완을 위한 제언을 하고자 한다.

1. "However named"의 의미 명확화

운송서류 관련 모든 조항에서는 "however named"라고 하여 제시되는 운송서류 명칭과 관계없이 운송서류 내용이 신용장 요구서류와 일치하면 된다고 규정하고 있다. 예컨대 신용장에서 선하증권을 요구한 경우 제목이 복합운송서류가 제시되더라도 선적항과 하역항간에 해상운송만 하였고 UCP 600 제20조의 요구조건을 충족시키면 수리할 수 있다. 이러한 내용을 UCP 600 해설서 발간할 때 구체적인 사례를 들어서 강조하는 것이 좋을 것 같다.

그리고 "however named"가 서류 일치성 여부를 판단할 때 분명하지 않아서 분쟁이 생기는 경우도 있다. 선하증권을 요구하는 신용장에서 서류 명칭이 "Bill of Lading"이었으나 다음 줄에 "To be used for charter parties"라고 기재되어 있는데 용선계약서의 적용을 받는다는 것을 의미하는 것은 아니나 어떤 은행에서는 수리 거절되는 경우가 있다고 한다.⁶¹⁾

2. 컨소시엄 선박에 대한 규정

60) 국제상업회의소 공식의견은 신용장통일규칙 해석에 대한 질문에 대하여 국제상업회의소 은행위원회가 내린 결정이다. 은행위원회 총회는 통상적으로 1년에 두 차례 개최된다. 결정은 신용장통일규칙과 관련된 현안에 대하여 국제상업회의소 은행위원회가 내린 결정이다. 신용장통일규칙의 부분적인 개정에 해당하는 결정에 해당하는 대표적인 것으로는 1999년 6월의 원본 서류 인정 범위를 확장한 "The determination of an "Original" document in the context of UCP 500 sub-Article 20(b)"라는 제목의 결정(Document 470/871(Rev))이다.

61) Haluk Erdemol, "Making the new UCP trader friendly", *Documentary Credit Insight* 11-2, 2005.p.23.

특정 항로에 대하여 동일 선박을 여러 운송인이 이용하도록 컨소시엄을 구성하여 발행한 선하증권에 대하여 UCP 600에서는 아무런 규정이 없다. 이러한 컨소시엄에 의해서 발행된 선하증권이 수리 거절되어서는 안된다. 이것은 해설서를 발간할 때 서술하면 될 것으로 생각된다.

3. 해상화물운송장에 대한 규정

UCP에서는 비유통성 해상화물운송장이라는 명칭을 사용하고 있으나 비유통성이라는 수식어가 필요한지에 대하여 의문이 간다. 항공운송서류에 대하여는 비유통성이라는 수식어를 사용하지 않고 있는데 해상화물운송장에만 이것을 사용하는 것은 재고되어야 한다.

해상운송장은 세트로 원본을 발행하지도 않고 원본 중 일부는 발행자가 서명하지 않으므로 원본 전통을 요구하지 않아야 한다. Lee(2006)와 Comyn(2007)은 어떤 통수의 해상화물운송장이 제시되더라도 전통을 구성하는 원본이 제시된 것으로 간주되는 것으로 개정하는 것이 바람직하다고 주장하였다. 필자는 Lee(2006)와 Comyn(2007)의 주장에 찬성한다. 항공운송장에 대하여는 원본 전통을 요구하더라도 선적인용 원본 1통만 제시하면 되는 것으로 규정되어 있다.⁶²⁾ 이것은 통일규칙 개정사항이므로 현재로서는 불가능하므로 국제상업회의소 은행위원회 결정으로 이것을 규정하는 것을 고려하여야 한다.

4. 운송인 표시문제

선하증권과 해상화물운송장에 운송인이 표시되어야 하는데 선하증권의 표제부에 '운송인'이라는 표시 없이 운송인이 기재되어 있고 'ABC Freight as agent for the carrier'로 기재된 것이 하자가 되느냐 하는 의문이 제기된다.⁶³⁾ UCP 500에서는 ICC Position paper No. 4에서 '운송인'이라는 표시

62) UCP 600 제23조 a항 v

를 하면서 운송인명이 기재될 것을 요구하였으나 UCP 600에서는 ICC Position paper가 적용되지 않는데 ISBP 681 제22항⁶⁴⁾에서는 서류 표제부에 발행자의 이름이 있으면 그 발행자가 발행한 것으로 간주한다고 규정하고 있어 하자 여부가 애매하다. 은행위원회 해설서에서 이것을 분명하게 해설할 필요가 있다.

5. 선적항과 수탁지가 다른 경우 본선적재부기 요건 명확화

UCP 500 제23조 a항 ii에서 규정하고 있는 “선하증권이 선적항과 다른 수탁지를 표시하고 있는 경우에는 본선적재부기에 신용장에 명시된 선적항과 화물이 본선적재된 선박명을 표시하여야 한다”는 규정이 UCP 600 제20조에서는 삭제되었다. 그러나 어떤 신용장 전문가는 앞에서 설명한 바와 같이 UCP 600 20조 a항 ii의 조항을 들어서 여전히 UCP 500의 선적항과 수탁지가 다른 경우의 본선적재부기요건이 묵시적으로 존재한다고 주장하고 있어 혼란을 야기하고 있다. 국제상업회의소 은행위원회 해설서에서 이것을 명확하게 하여야 할 것으로 생각된다.

6. 선하증권에 UCP 600 제17조 적용 배제

UCP 600 제17조 c항 iii⁶⁵⁾에서는 사본 서류에 원본이라는 표시가 있으면

63) Kim Christensen, "A practical approach to the new UCP", *Documentary Credit Insight* 13-2, 2007, pp.12-13.

64) ISBP 681 Paragraph 22

If a credit indicates that a document is to be issued by a named person or entity, this condition is satisfied if the document appears to be issued by the named person or entity, it may appear to be issued by a named person or entity by use of its letterhead, or, if there is no letterhead, the document appears to have been completed or signed by, or on behalf of, the named person or entity.

65) UCP 600 c항

iii. states that it is original, unless the statement appears not to apply to the document presented.

원본서류로 간주한다고 규정하고 있다. 이 규정이 선하증권에도 적용되면 상당한 문제가 발생한다. 운송인은 선하증권 원본을 여러 통 발행하더라도 원본 중 1통만 제시 받고 화물을 인도하면 운송인으로서의 책임을 다하게 된다. 예컨대 선하증권 원본이 3통 발행되었는데 원본 2통은 운송인이 발행한 원래의 선하증권 원본(genuine original B/L)이고 나머지 한통은 선하증권 사본에 원본이라는 표시를 한 것이 제시되었다. 신용장 개설의뢰인 또는 신용장 개설은행이 선하증권 원본을 운송인에게 제시하였으나 운송인이 이미 다른 원래의 선하증권에 대하여 화물을 인도하였다면 개설의뢰인 또는 개설은행은 화물을 확보할 수 없다. 이러한 사태가 발생하더라도 신용장 개설의뢰인 또는 개설은행은 운송인에게 책임을 물릴 수 없다.

이것을 예방하기 위해서 Heiskanen(2007)은 두 가지 방안을 제시하였다. 첫째는 선하증권에는 UCP 600 제17조 c항 iii의 적용을 배제하는 것이다. 둘째는 신용장에서 선하증권 원본 한통만 요구하고 운송인도 선하증권 원본을 한통만 발행하는 것이다. 과거에 여러 통의 선하증권 발행한 것은 우편시스템의 신뢰성이 떨어져 선하증권 원본 분실에 대비하기 위한 것이나 현대에서는 우편시스템의 발달로 서류가 분실되는 경우는 거의 없다. 필자는 첫째 방안이 더 쉽게 적용할 수 있는 방안이라고 생각한다. 이것은 해설서에 규정하는 것으로는 충분하지 않고 국제상업회의소의 별도의 결정으로 규정할 사항으로 생각한다.

V. 결 론

UCP 600의 운송서류 규정은 운송형태별로 분류하여 규정하고 있다는 점에서 큰 틀에서는 변화가 없다. 이것은 UCP 500에서 운송형태별로 분류하여 규정한 이후 운송서류가 관련된 분쟁이 상당히 줄었다는 평가에서 기존의 틀을 유지한 것으로 보인다. 그러나 UCP 500이나 UCP 600과 같이 세분하는 것보다도 운송서류가 권리서류인 경우와 그렇지 않는 서류로만 구분해도 된다는 무역업계의 주장도 있었으나 반영되지 못하였다. UCP 600의 운송서류 관련 주요 개정사항을 요약하면 다음과 같다.

운송서류에 공통적인 개정사항으로는 본선적재표기일자를 선적일자로 간주한다는 것과 “문면상”이라는 표현과 “달리 확인하여야 한다”는 표현 삭제, 선장의 이름 기재요건 삭제, 본선적재 표현을 “shipped on board”로 변경되었다. 선적항과 수탁지가 다른 경우 본선적재부기를 할 때 선적항과 적재선박명을 표시하여야 한다는 규정은 삭제되었다. 또한 뜻만에 의해서 운송되는 서류는 수리 거절된다는 조항이 삭제되었다. 용선계약부 선하증권에서는 서명권자에 용선자 및 그의 대리인이 추가되었다.

UCP 600에서 국제상업회의소 은행위원회 해설서, 공식의견 또는 사례연구 책자에 반영하여야 할 사항으로는 다음과 같은 것이 있다.

첫째, “however named”의 의미를 명확히 할 필요가 있다.

둘째, 해상화물운송장은 유가증권이 아니므로 항공운송장과 마찬가지로 원본 전통이 요구되더라도 원본의 일부가 제시되어도 되는 것으로 하는 것이 바람직하다.

셋째, 선하증권에 운송인 표시 방법을 분명히 하여야 한다.

넷째, 선적항과 수탁지가 다른 경우 본선적재부기 요건에 대한 규정 삭제의 의미를 분명하게 하여야 한다.

다섯째, 선하증권에는 사본에 원본이라는 표시가 있으면 원본으로 인정한다는 UCP 600 제17조 c항 iii의 적용을 배제하는 것이 바람직하다.

參 考 文 獻

- 강원진, “국제상업회의소의 UCP 600 완성초안에 제시된 주요 내용의 검토”, 국제상학 제21권 2호, 한국국제상학회, 2006. pp.3-20.
- 김종칠, “UCP 600의 주요내용과 문제점에 대한 연구”, 국제상학 제21권 2호, 한국국제상학회, 2006.pp.21-44.
- 박석재, 제6차 개정 신용장통일규칙(UCP600)의 주요 내용에 관한 연구, 무역상무연구 제33권, 한국무역상무학회, 2007, pp.63-89.
- 박세운 · 김영락 · 방두완, “서류심사에 대한 제6차 개정 신용장통일규칙 연구”, 국제상학 제21권 4호, 한국국제상학회, 2006. pp. 103-121.
- 서백현, “제6차 개정 신용장통일규칙 항구간 운송 선하증권조항의 해석”, 관세학회지제7권 4호, 한국관세학회, 2006.
- 서정두, UCP 600 서류심사기준의 문제점과 실무상 유의점, 무역상무연구 제33권, 한국무역상무학회, 2007, pp.91-118.
- 이용근 · 최유섭, “UCP 600상의 서류심사관행에 관한 연구”, 국제상학 제21권 4호, 한국국제상학회, 2006. pp.85-102.
- 이제현 · 김연숙, “UCP 600 운송서류조항의 개정내용과 해석에 관한 연구”, 국제상학 제22권 2호, 한국국제상학회, 2007, pp.167-187.
- 채동헌, 국제거래와 법-신용장 편-, 청림출판, 2004,
- 한재필, “UCP 600을 위한 주요개정내용에 관한 연구”, 국제상학 제21권 2호, 한국국제상학회, 2006.pp.45-65.
- Andrie, Pavel, “Ambiguities in the new UCP, *Documentary Credit Insight* 13-3, 2007.pp.12-13.
- Bacon, Laurence A.J., “ Who speaks for the exporter?”, *Documentary Credit Insight* 12-3, 2006.pp.16-17.
- Byrne, James E., *The Comparision of UCP600 & UCP500*, The Institute of International Banking Law & Practice, 2007.
- Busto, Charles del , *Case Studies on Documentary Credits under UCP 500*, 1995.
- Chaimer, Kim, “A representative of a carrier looks at the draft UCP”,

- Documentary Credit Insight* 12-3, 2006, pp.13-14.
- Chin, Lisa , "2006 Annual Survey of Letter of Credit Law & Practice America Conference Summary", *Documentary Credit World* (April 2006), p.25.
- Christensen, Kim, "End the fuss about transport documents issued by forwarders", *Documentary Credit Insight* 11-3, 2005, pp.11-12.
- _____, "A practical approach to the new UCP", *Documentary Credit Insight* 13-2, 2007, pp.12-13.
- Collyer, Gary & Ron Katz, *ICC Banking Commission Collected Opinions 1995-2001*, ICC, 2002
- Comyn, Emily, "Transport article: the shipping industry's perspective", *Documentary Credit Insight* 13-2, 2007. pp10-12.
- Erdemol, Haluk, Making the new UCP trader friendly, *Documentary Credit Insight* 11-2, 2005, p.23.
- Debattista, Charies, "A transport expert's recommendations for the new UCP", *Documentary Credit Insight* 10-2, 2004.
- Ford, Mark, "The transport sector views UCP 600", *Documentary Credit Insight* 11-3, 2005, pp.2-3.
- Fung, King Tak, *Leading Court Cases on Letters of Credit*, ICC, 2004.
- Heiskanen, Saku, "Should B/Ls have been excluded from UCP 600 article17?", *Documentary Credit Insight* 13-3, 2007, pp.10-11.
- Hertl, Heinz, "Addresses, agents and transport documents", *Documentary Credit Insight* 12-1, 2006, p.6.
- Holst, Peter, "A shipping association's view", *Documentary Credit Insight* 12-4, 2006. p.18.
- Kozolchyk, Boris , "The unwarranted comeback of the FIATA bill of lading", *Documentary Credit Insight* 11-2, 2005, pp.6-7.
- _____, "UCP 600 and its Principles: Perhaps a Final Revision?", *Documentary Credit Insight*, forthcoming.
- _____, "Should future UCP revisions be carried out differently?", *Documentary Credit Insight* 13-1, 2007.

Lee, T.O., "A call for consistency with transport conventions",
Documentary Credit Insight 12-3, 2006,pp.11-12.

_____, "Identification of Carriers in Bill of Lading," *Maritime Asia/Intermodal Asia*, 1994,9, p.10

Müller, Rene, "Confronting the key issues in the UCP revision",
Documentary Credit Insight 11-4, 2005,pp.5-6.

Reynolds, Frank, A trader's view, *Documentary Credit Insight* 12-4,
2006,pp.11-13.

Smith, Jermy "A major opportunity missed", *Documentary Credit Insight* 12-4, 2006,p.14.

Song, Chang-Soon Thomas, "Chang-Soon Thomas Song calls for a practical reading of UCP where a shipped bill of lading has two dates", *Documentary Credit Insight* 6-4, 2000,p.15.

Wickremeratne, Lakshman & Michael Rowe, *The Complete Guide to Documentary Credits*, The Chartered Institute of Bankers, 1998, p.6/13.

www.dcpprofessional.com.

www.iccwbo.org.

<http://admin.coastlinesolutions.com>

ABSTRACT

A Study on The Revision of UCP600 concerning the Sea Transport Documents

Park, Sae Woon

UCP 600 approved at the Banking Commission Meeting of ICC at the end of October, 2006 comes into effect from July 1, 2007. The main revision of the UCP 600 concerning the sea transport document are as follows. First, if the bill of lading contains an on-board-notation, with the date of shipment, the date stated in the on-board-notation will be deemed the date of shipment. Secondly, phrases "on its face" and "otherwise authenticated" should be eliminated. Thirdly, when an agent signs for or signs on behalf of the master, there is no longer a need for the name of master to be quoted. Fourthly, the terminology "loading on-board or shipped on a named vessel" is changed to "shipped on-board a named vessel." Fifthly, phrases "the rejection of the documents transported only by sail" is removed. Finally, new rule in UCP is the signing of a charter party bill of lading by the charterer or a named agent on behalf of the charterer.

My assessment of the revision in UCP 600 is as follows:

Because a freight forwarder transport document is a weaker form than a liner bill of lading as collateral, banks may need a secure measure as to protect themselves from such a weak collateral effect. we recognize that Such a weak collateral effect stemmed from the elimination of rules in UCP 500 article 30, and the admission of transport documents issued by the freight forwarder as long as any one besides carrier, shipper, and charterer satisfies the requirements of

transport document clauses in UCP 600.

Finally, I hope the Commenta

ry on UCP 600 will serve to explain the ambiguities remaining in the new rules.

Key words : UCP 600, transport document, B/L, charter party B/L