

UCP 600 이후 선화증권 하자관련 분쟁사례*

서 정 두**

-
- I. 서 언
 - II. UCP 600 서류하자의 일반기준
 - III. UCP 600 선화증권 요건과 사례
 - IV. ISBP 등의 선화증권 요건과 사례
 - V. 결 언 - 실무상 유의점
-

주제어 : 신용장, 운송서류, 선화증권, 선하증권

I. 서 언

ICC는 신용장 분쟁을 줄이고자 2006년 10월에 여섯 번째로 신용장 통일규칙("UCP 600")을 개정하여 2007년 7월 1일부터 이를 시행하고 있으며¹⁾, 또

* 이 논문은 2010학년도 호원대학교 교내학술연구조성비의 지원에 의하여 연구되었음.

** 호원대학교 무역경영학부 교수.

1) ICC, *Commentary on UCP 600*, ICC Publication No. 680, 2007, p. 7.

이를 보충하고자 2007년에 ISBP(국제표준은행관습)와 eUCP(전자식제시보칙)를 개선하고, 2008년에 URR(은행간대금보상규칙)을 개정하여 함께 시행하고 있다.

논자는 그동안 UCP 500 이전의 ICC Pub. 459, 489, UCP 600 이전의 ICC Pub. 535, 632, 660, 665 및 UCP 600 이후의 ICC Pub. 697 등에 수록된 800여개의 ICC 사례를 UCP 조문별로 분석하고, 본고에서 120개를 소개하였다.

신용장업무를 취급하는 산업체나 금융기관들은 UCP 600 조문뿐만 아니라, 이에 따른 ICC 판정사례, 관련법규와 판례 등을 적절히 활용한다면 신용장 UNPAID 사고의 예방과 기업의 대항능력을 강화하는데 도움이 될 것이다.

본고에서는 UNPAID 사유가 가장 집중된 선화증권의 문제해결을 위하여 UCP와 ISBP, ICC 판정사례 등에 따른 서류하자여부의 일반적인 가이드라인을 제시하고, UCP 600 이후 선화증권 하자관련 ICC 판정사례, ISBP 681 등 국제은행관습의 최근 동향과 국내 판례 등 실증자료를 비교 분석하고자 한다.

II. UCP 600 서류하자의 일반기준²⁾

신용장조건에 따라 제시된 서류는 외관상 상호 모순된 것으로 나타나는 아니된다.³⁾ 이러한 요구는 자료내용이 동일하여야 한다는 것이 아니라, 단지 서류의 문언이 모순되지 아니하여야 한다는 의미이다(구 ISBP 제24항).

하자 없는 제시사례는 대표적으로 포장명세서가 송장명세를 동일하게 기재하지 아니하고 물품수량, 분류번호, 송장번호 등의 사항만을 기재한 경우 신용장명세와 모순되지 아니하면 일반용어로서 기재한 것으로 보며(UCP 600 제14조 e항), 또 그 자료내용이 신용장조건 및 상업송장과도 모순되지 아니하게 충분히 연계되어 있으면, 이는 동조 f항의 기타서류로서 인수하여야 한다.⁴⁾

2) 서정두, “UCP 600 이후 복합운송서류의 하자여부 국제판정 사례연구”, 「무역학회지」 제34권 제5호, 한국무역학회, 2009. 11, pp. 227-229.

3) Walter (Buddy) Baker & John F. Dolan, Users' Handbook for Documentary Credits under UCP 600, ICC Publication No. 694, 2008, pp. 65-66.

또 선화증권상의 선적화인란에 화인 없음(no marks)과 번호 없음(no numbers)의 의미로 “N/M & N/N”라고 기재되고 송장상의 선적화인란에 “N/M, N/N”라고 기재된 경우(ICC Pub. 632, R. 79), 선화증권이 지시식으로 발행되고 원산지증명서상의 수화인이 개설의뢰인이나 최종수령인으로 기재된 경우(*Ibid.*, Rs. 139 and 217), 또는 물품의 인도수령증상에 신용장번호가 인종 없이 수기로 추가된 경우(*Ibid.*, R. 142) 등은 이를 모순된 하자로 보지 아니한다.

나아가 단어나 문장에 오자 또는 입력착오가 있는 경우, 그 사용된 의미에 영향을 미치지 아니하는 한 하자 없는 사무착오로 본다(ISBP 제25항).

예컨대 ① 상품명세를 “machine” → “mashine”, “fountain pen” → “fountan pen”, “model” → “modle” 등으로 표시한 경우(ISBP 제25항 사례), ② 수익자와 개설의뢰인과 달리 선화증권의 화주와 착화통지처에 오자가 있는 경우(제14조 k항; *Ibid.*, R. 140), ③ 수익자증명서 등 서류 상호간의 선박명에 오자가 있거나 숫자의 소수점이 다른 경우(*Ibid.*, Rs. 78 and 116) 등은 하자가 아니다.⁵⁾

또 ④ 수익자의 우편번호나 주소에 오자가 있는 경우(*Ibid.*, R. 55), ⑤ 서류의 제목에 오자가 있는 경우(*Ibid.*, R. 145), ⑥ 기타서류상의 순중량이 총중량보다 높게 “7888 Kg.Net/7192 Kg.Gross”라고 잘못 기재된 경우⁶⁾, ⑦ 신용장번호가 누락되었거나 잘못 표시된 경우(*Ibid.*, Rs. 111 and 274; ICC Pub. 697, Rs. 635 and 698), ⑧ 일자가 미국식 또는 유럽식으로 서로 다른 경우(ISBP 제18항; Pub. 632, R. 56) 등은 하자사유가 되지 아니한다.

반대로 ① 서류상의 상품명세를 “model 321” → “model 123”(ISBP 제25항 사례), “Rayon” → “Raygn”으로 잘못 기재한 경우(*Ibid.*, R. 175), ② 송장 원본/부분 중의 1통에 중량을 “85.162 MT” → “88.162 MT”으로 기재하거나 서류 상호간에 중량포장단위, 컨테이너번호 등을 불일치하게 기재한 경우⁷⁾

4) ICC, Collected Opinions of the ICC Banking Commission 1995-2001, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 632, 2002, R. 222.

5) ICC, Case Studies on Documentary Credits, by Jan C. Dekker, ICC Publication No. 459, 1989, Case No. 40.

6) ICC, ICC Banking Commission Opinions 2005-2008, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 697, 2008, R. 701.

(Pub. 459, Case No. 40; *Ibid.*, R. 160), ③ 운송서류에서 수화인의 성씨를 “Chan” → “Chai”로 기재한 경우(*Ibid.*, R. 55), ④ 서류상의 적재항과 최종 목적항이 신용장과 달리 서로 뒤바뀐 경우⁸⁾(DOCDEX Dec. 290, 2009.03.30) 등은 그 사용된 의미에 영향을 미칠 수 있기 때문에, 이는 모두 하자사유가 된다.

또 ⑤ 원산지증명서상의 물품명세란에 “Sudan Raw Cotton”과 S국가에서 발행되었다는 기재만 있는 경우, 이 증명서상의 물품명세란에 있는 “Sudan”이란 단어는 제품의 브랜드나 상표일 수도 있기 때문에, 이는 원산지증명이 결여된 하자로 보며(*Ibid.*, R. 66), 또 원산지증명의 요구가 신용장의 특수조건란에 있다고 하여 이를 제시하지 아니하면 인수거절될 수 있다(*Ibid.*, R. 67).

Ⅲ. UCP 600 선화증권 요건과 사례

1. UCP 600 제20조의 적용범위

본조는 신용장이 해상선적(sea shipment)만을 커버하는 (“해상”, “해양”, “항대항” 등) 선화증권을 요구한 경우, 이에 적용할 수 있다(ISBP 제91항).

다만 운송서류가, 예컨대 신용장에서 요구된 U국가로부터 I국가 A항구까지의 항대항선적(환적 여부를 불문함)을 커버하고 있더라도, 도착항란에 수입국이 아닌 N국가 R항구를 표시하고 후속운송인에 의한 최종 인도장소란에 수입국인 I국가 A항구를 표시하여 이탈된 경우에는 항대항선적의 해상운송을 커버하는 UCP 600 제20조를 적용할 수 없다(ICC Pub. 632, R. 172). 이러한 경우 오히려 복합운송서류에 관한 UCP 600 제19조가 적합할 것이다.

신용장이 선화증권을 요구한 경우, 제20조를 적용하기 위하여는 선화증권은 항대항선적을 커버하여야 하지만, “해상선화증권”, “해양선화증권”, “항대항선

7) ICC, More Case Studies on Documentary Credits, by Jan C. Dekker, ICC Publication No. 489, 1991, Case Nos. 198, 200 to 202.

8) ICC, Collected DOCDEX Decisions 1997-2003, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 665, 2004 참조, 다만 이 판정사례는 국내은행이 관련된 미발행본임.

화증권” 등의 제목이 필수적인 것은 아니다(ISBP 제92항; *Ibid.*, R. 187).

예컨대 신용장에서 “Ocean B/L”이 요구된 경우, “Combined Transport or Port-to-Port Shipment B/L”이란 제목의 서류도 UCP 600 제20조의 인수요건을 갖추고 있는 한 수리되며(Pub. 459, Case No. 85), “Tanker or Liner B/L”이 요구되었더라도 그 명칭에 관계없이 인수될 수 있다(Pub. 697, R. 661).

나아가 신용장에서 항대항 선화증권이 요구되고 운송주선인 선화증권(FBL)이 금지되지 않은 한, UCP 600 제20조와 제14조 1항의 인수요건을 갖춘 FBL도 정히 인수하여야 한다(Pub. 632, R. 155). 운송주선인이 운송인이나 그 대리인으로서 서명한 경우에는 목적항까지의 운송책임도 부과된다(*Ibid.*, R. 173).

2. UCP 600 선화증권 요건과 사례

(1) 운송인의 명칭과 서명요건

선화증권은 운송인의 명칭과 함께 운송인, 선장 또는 대리인에 의한 서명(signature)이 있어야 한다(동조 a항 i호). 모든 서명에는 반드시 그것이 운송인, 선장 또는 대리인의 것이라는 확인, 즉 서명자의 자격표시가 있어야 한다.⁹⁾

특히 대리인(agent)이 서명한 경우, 운송인 또는 선장 중에 누구를 대표하거나 대신하는지를 구분하여 명시하여야 한다. 이때 대리인은 운송인의 명칭이 있는 선화증권상에 실명을 반복하지 않고, “As Agent for the Carrier of B/L title” 등으로 서명하여도 되고, B/L 양식상 대리인의 서명란에 “As Agent for the Carrier : ABC … For and on behalf of ABC”라고 운송인과 대리인의 역할을 중복 기재하여도 된다(ICC Pub. 697, Rs. 660 and 674). 다만 선장의 대리인이 서명한 경우, 선장(master)의 명칭을 추가 기재하지 아니하여도 된다.

결국 원본 선화증권에는 반드시 서명과 운송인으로서 확인된 자의 명칭이 있어야 하며(ISBP 제94항), 이때 서명은 수기뿐만 아니라, 모사서명, 천공서명,

9) 서정두, 「UCP 600 신용장 분쟁사례」, 청목출판사, 2009, pp. 142-150.

타인, 부호, 기타 모든 전자방식이나 기계방식으로도 할 수 있다(동 제3조).

기타 ① 운송인의 대리인이 서명하는 경우, 대리인이란 자격과 운송인의 명의
의가 있어야 하며, 또 ② 선장(함장)이 서명하는 경우, “선장”(“함장”)이란 자
격(명의를 불필요함)을 명시하여야 하고, ③ 선장(함장)의 대리인이 서명하는
경우, 대리인이란 자격(선장의 명의를 불필요함)을 명시하여야 한다.

즉, 선화증권은 “운송인”(carrier)이란 단어가 아니더라도 어딘가에 운송인의
명의를 있어야 하며, 다만 선장(함장)이나 선장(함장)의 대리인이 서명하는 경
우, 선장(함장)의 명의를 병기할 필요가 없다. 그러나 선화증권은 여전히 문면
상 운송인의 명의를 나타나 있어야 인수된다(Pub. 632, Rs. 158 and 160).

예컨대 신용장에서 선화증권이 요구된 경우, BIMCO(발틱국제해운동맹) 정
기선 선화증권이 제시되었더라도 운송인의 명의를 없으면 하자로 본다(*Ibid.*,
R. 159). 운송인의 명의를 선화증권상에 직접 기명하거나 또는 문면상 단독으
로 기재된 운송인(A)이나 그 대리인으로서 서명하여도 된다(*Ibid.*, R. 175).

한편 신용장이 선화증권을 요구하고, “운송주선인 선화증권 인수가능”(FBL
acceptable)이란 등의 특수조건이 추가된 경우, 선화증권은 운송인의 명의 없
이 운송주선인의 자격으로 서명하여도 인수될 수 있다(ISBP 제95항).

다만 신용장이 운송주선인 선화증권(FBL)의 제시를 허용한 경우에도, “선화
증권”으로서 인수되기 위하여는 운송인이나 그 대리인으로서의 서명요건을 제
외한 UCP 600 제20조 a항 ii호 내지 d항의 나머지 인수요건을 모두 충족하여
야 한다(*Ibid.*, Rs. 161 and 157; Pub. 697, R. 639; ISBP 제19항과 제72항).

(2) 지정된 선적사실의 표시요건

물품이 신용장상에 기재된 적재항에서 지명선박에 본선선적된(shipped on
board) 사실이 명시되어 있어야 한다(동조 a항 ii호). 선적의 표시방법은 ① 미
리 인쇄된 문언, ② 선적일자를 명시한 본선적재의 표기로 가능하다. 다만 지
정된 적재항과 지명선박에의 입증 없으면 하자가 된다(*Ibid.*, R. 645).

이때 선화증권의 발행일자는 선적일자(date of shipment)인 것으로 본다. 다
만 선화증권상에 선적일자를 명시한 본선적재의 표기를 별도 포함하고 있는
경우, 그 표기상에 명시된 일자를 선적일자로 본다(Pub. 632, R. 171). 본선적
재의 표기를 추가할 때에는, 별도의 일자를 삽입하여야 한다(*Ibid.*, R. 176).

반대로 선화증권상에 공란이 없어 발행일자가 생략되고 본선적재 일자만 기

재된 경우, 이는 본선적재 일자에 발행된 것으로 본다(Pub. 697, R. 659).

한편 선화증권의 선박명 관련 “예정된 선박”(intended vessel) 등의 단어가 있는 경우, 선적일자와 실제 선박명이 명시된 본선적재의 표기가 필수적이다. 예컨대 선화증권의 선박명란에 “지명선박, 대체선박 또는 기타 운송수단”으로만 인쇄된 경우, 본선적재의 표기와 선박명이 추가되어야 하며, 두 개의 선박명이 기재된 경우 하나만 지정하여야 한다(Pub. 632, Rs. 170 and 184).

즉, 선박명란에 “예정된 선박”으로만 기재된 경우, 이는 발행일자가 있더라도 본선적재의 표기에 실제 선박명과 선적일자가 추가되어야 하며, 이때 선박명은 실제 선박명(예, Pine Tree) 앞에 수식어를 붙여 “MV Pine Tree”, “Vessel Pine Tree” 등으로 표기하여도 된다(Pub. 697, Rs. 675 and 698).

이번 규칙은 선화증권상 선적사실은 지정된 선적기일내뿐만 아니라 “신용장상에 기재된 적재항”에서 이루어졌음이 입증되어 있어야 함을 강조하고 있다.

결국 선화증권상에 ① “본선적재됨”이란 등의 인쇄조항만 있고 본선적재 일자의 표기가 별도로 없으면 그 발행일자를 선적일자로 보며, ② 본선적재 일자가 별도로 표기되어 있으면 그 표기일자가 선화증권의 발행일자 전후인 여부를 불문하고 본선적재의 표기일자를 선적일자로 본다(ISBP 제96항).

즉, 선화증권은 물품이 지명선박에 적재되었다는 표기가 있어야 하는데, 이를 인쇄조항으로만 나타내고 별도 일자가 없으면 그 발행일자를 선적일자로 보고, 별도 일자가 있으면 그 표기일자를 선적일자로 본다.¹⁰⁾ 다만 본선적재와 일자가 함께 인쇄된 경우 본선적재를 반복할 필요가 없다(Pub. 632, R. 177).

그러나 물품이 내국선박으로 반출된 경우, 지정된 외항선박과 적재항 및 선적일자가 포함된 별도 본선적재의 표기가 있어야 한다(*Ibid.*, Rs. 182 and 188). 또 수령장소가 신용장상에 기재된 적재항과 다른 경우, 본선적재의 표기는 신용장상에 기재된 적재항과 지명선박이 입증되어 있어야 하고, 수령장소와 적재항이 같은 경우 본선적재 일자만 있어도 된다(Pub. 697, Rs. 644 and 648).

본선적재 일자의 표기는 선화증권을 발행한 동일인뿐만 아니라, 수권된 당

10) Kim Christensen, “The anatomy of ‘shipment’ in L/C transactions”, Insights into UCP 600 (DCI Vol. 14 No. 1), by Ron Katz, ICC Publication No. 682, 2008, pp. 304-305.

사자로서 선장, 선주 또는 그 대리인의 어느 누구도 정식 또는 약식으로 나타낼 수 있으며(Pub. 489, Case No. 243), 또 본선적재 일자의 표기에는 운송인의 서명을 요구하지 아니한다(*Ibid.*, Case No. 242; Pub. 632, R. 144).

예컨대 선장이 원본 선화증권의 2/3가 본선적재서류임을 입증하는 본선수령증(master's receipt)을 발행할 때, “본선적재”의 용어가 없더라도 이 서류는 선장의 친필서명과 선박의 타인이 있으면 충분하다(Pub. 697, R. 703).

나아가 선화증권은 물품이 “본선선적됨” 또는 “선적됨”이란 사실을 입증하고 있어야 하는데, 항대항선적의 선화증권상에 본선적재되었다는 기재가 없는 경우, 이는 인수거절의 사유가 된다(Pub. 459, Case No. 93).

본선적재의 “shipped”나 “on board” 단어가 포함된 구절, 예컨대 “shipped in apparent good order”, “laden on board”, “clean on board” 등의 표현이 사용된 경우, 이는 “shipped on board”와 동일한 의미로 본다(ISBP 제97항).

(3) 지정된 적재항과 양륙항요건

신용장상에 기재된 적재항과 양륙항간의 운송사실이 명시되어 있어야 한다. 선화증권의 적재항(port of loading)과 관련하여 i) 신용장상에 기재된 적재항과 다른 수령수탁장소가 명시되어 있거나, 또는 ii) “예정된”(intended) 등의 단서가 있는 경우, 신용장상에 기재된 적재항, 선적일자 및 선박명이 명시된 본선적재의 표기가 별도로 있어야 한다. 이 규정은 iii) 본선적재나 선적사실이 미리 인쇄된 문언의 선화증권에도 준수되어야 한다(동조 a항 iii호).

① 적재항은 선화증권상의 “적재항” 공란에 기재하는 것이 원칙이지만, 기타 “수령장소”나 이와 유사한 제목의 공란에 기재할 수 있다. 다만 그러한 수령장소로부터 해상운송이 이루어진다는 사실과 그러한 수령장소에서 선박에 적재되었다는 본선적재의 표기가 있어야 한다(ISBP 제98항; Pub. 632, R. 180).

예컨대 신용장에서 “From Bangkok to Kuwait”의 해상운송이 요구된 경우, 선화증권상의 적재항란에 “Singapore”라고 미리 인쇄되어 있더라도 서류의 하단공란에 “Laden on board Vessel A, May 9, 1999. Bangkok, Thailand”라는 지명된 선박상의 본선적재 표기와 함께 신용장에서 요구된 항구나 인용된 지리적인 구역 내의 항구를 추가하여도 무방하다(*Ibid.*, Rs. 198, 189 and 156).

즉, 선화증권은 요구된 적재항을 분명히 하여야 한다. 예컨대 신용장에서

“From any Irish port to Hongkong”의 선화증권이 요구된 경우, 선화증권상의 수령장소란에 아일랜드의 “Dublin”, 적재항란에 아일랜드항이 아닌 “Tilbury”로만 기재되고 Dublin에서의 본선적재와 해상선박으로 운송된다는 증명이 전혀 없는 서류는 하자로 본다(Pub. 489, Case No. 238; *Ibid.*, R. 165).

만약 수령장소란에 컨테이너 야적장(CY)이나 컨테이너화물 집화장(CFS)을 기재하고 이들 장소가 신용장에서 요구된 적재항과 동일한 구역 내에 있는 경우, 이들 수령장소와 적재항은 동일한 것으로 본다. 따라서 선화증권상의 적재항과 본선적재의 선박명을 별도로 기재할 필요가 없다(구 ISBP 제82항).

예컨대 선화증권상의 수령장소란에 “Hong Kong CY”, 적재항란에 “Hong Kong”으로 기재된 경우는 이를 동일한 장소로 보지만, 선화증권이 신용장상의 적재항과 다른 내륙지점의 수익자 소재지나 선박회사의 CY/CFS를 수령장소로 명시하고 있는 경우, 본선적재의 표기에는 반드시 신용장상에 기재된 적재항과 선박명을 포함하고 있어야만 인수된다(*Ibid.*, Rs. 169, 167 and 178).

② 양륙항은 선화증권 내부의 “양륙항” 공란에 기재하는 것이 원칙이지만, 기타 “최종 목적장소”나 이와 유사한 제목의 공란에 기재할 수 있다. 다만 그러한 최종 목적장소까지 해상운송이 예정되어 있다는 사실과 양륙항이 그러한 최종 목적장소와 같다는 사실이 입증되어 있어야 한다(ISBP 제99항).

예컨대 신용장에서 “적재항 - New Zealand Port”, “양륙항 - Inchon, Korea”라고 요구되고 환적도 허용된 경우, 선화증권상의 양륙항란에 “Pusan”, 최종 목적장소란에 “Inchon”으로만 기재되어 있고 물품이 신용장에서 요구된 인천항까지 해상선박에 의하여 운송될 예정이란 사실의 입증이 전혀 없는 서류는 신용장조건과 불일치하는 제시로 본다(*Ibid.*, Rs. 162 and 172).

더구나 신용장에서 환적까지 금지된 경우, 선화증권상의 양륙항란에 신용장과 다른 항구가 기재되고 최종 목적장소란에 신용장과 같은 양륙항이 기재되어 있는 서류는 인수거절의 사유가 된다(Pub. 489, Case No. 246).

다만 신용장에서 환적이 허용되고 지명선박과 적재항에서 본선적재되어 양륙항과 최종 목적장소 사이에 환적되었더라도, 별도의 요구가 없는 한 선화증권상에 환적된 선박명은 명시하지 아니하여도 된다(Pub. 697, R. 676).

③ 적재항과 양륙항이 신용장에서 지리적인 지역이나 구역(geographical area)으로 기재된 경우에도, 선화증권상의 적재항과 양륙항은 약정된 지역 내

에 있는 실제의 항구명을 정확히 명시하여야 한다(ISBP 제100항).

예컨대 신용장에서 적재항이 “Denmark”로 요구된 경우 선화증권상의 수령장소란에 “Copenhagen”, 적재항란에 독일의 “Hamburg”라고 L/C 지리적인 구역을 벗어난 항구를 명시하거나(Pub 632, R. 164; Pub. 459, Case No. 113), 또는 신용장에서 양륙항이 “any Jananese port”로 요구된 경우 선화증권상의 양륙항란에 실제의 항구명을 기재하지 아니하고 “any Japanese port”라고만 명시하는 것은 하자가 된다(Pub. 489, Case No. 240; *Ibid.*, R. 185).

그러나 신용장에서 적재항이 “any European port”로 요구된 경우 선화증권상의 수령장소란에 “Antwerp”, 적재항란에 “Rotterdam”이라고 유럽 내의 항구명을 명시하거나, 또는 양륙항이 “any port in HoChiMinh City”로 요구된 경우 선화증권상에 “Port in HoChiMinh City”라고 도시를 특정하는 것은 인수된다(Pub. 459, Case No. 95; *Ibid.*, Rs. 163 and 190; Pub. 697, R. 704).

(4) 원본서류의 제시통수요건

단일의 원본이든 2통 이상의 원본이든 발행된 선화증권상에 명시된 통수의 원본(original) 전체가 제시되어야 한다(동조 a항 iv호). 심지어 신용장이 1통의 원본 선화증권을 요구하였더라도, 선화증권상 발행된 원본 통수가 2통 이상으로 명시된 경우, 발행된 전통의 원본이 제시되어야 한다. 이는 복본 서류 중 1통의 원본과 나머지 사본을 허용하는 UCP 600 제17조의 규정에 우선한다.¹¹⁾

선화증권은 반드시 원본의 발행된 통수를 명시하여야 한다(ISBP 제93항). 예컨대 복본으로 발행된 선화증권상에 원본의 통수를 기재하지 아니하고 별도 증명서를 첨부한 경우, 이는 통수의 기재요건에 어긋난다(Pub. 632, R. 181).

또 선화증권은 “원본”(original)이란 표지뿐만 아니라, “부본”(duplicate), “제3부분”(triplicate) 등의 표지도 원본으로서 인정되며, “원본”이란 표지가 없이 수기나 타자 등으로 작성된 것도 원본으로서 인정된다(ISBP 제28항).

예컨대 신용장에서 “Full set of 3/3 originals of Clean on Board Ocean B/L”이 요구된 경우, 선화증권의 각각에 “Original”, “Duplicate”, “Triplicate”라고 표지된 3/3 전통을 제시하여도 원본으로서 인수된다(*Ibid.*, R.

11) Saku Heiskanen, “Should B/Ls have been excluded from UCP 600 article 17?”, *Insights into UCP 600* (DCI Vol. 13 No. 3), op. cit., by Ron Katz, pp. 275-278.

126).

결국 제시할 선화증권 원본의 수는 신용장이나 UCP 600에서 요구된 수 이상 또는 서류상에 기재된 수 이상이어야 하며, 특히 선화증권이 복수의 원본으로 발행된 경우 원본 전통을 제시하여야 한다(제20조 a항 iv호).

선화증권의 원본성에 관한 추가적인 지침으로서 ICC 은행위원회가 1999년 7월 12일과 동월 29일(수정본)에 발표한 “UCP 500 제20조 b항 관련 ‘원본’ 서류의 결정”이란 제목의 정책성명서(policy statement)가 있다(ISBP 제33항). 이는 ICC 은행위원회의 승인을 득한 것이므로 UCP 600 하에서도 효력을 갖는다.

따라서 선화증권의 원본성에 관한 판단은 UCP 600 제17조, ISBP 제28항 내지 제33항 및 동 ICC 은행위원회 정책성명서를 참조하여야 한다.

(5) 선화증권상의 운송약관요건

선화증권상에 운송조건(terms & conditions of carriage)이 포함되어 있거나 또는 운송조건은 별도의 자료를 참조하도록 나타나 있어야 한다(동조 a항 v호). 운송조건을 모두 탑재한 것은 “정식”(long form), 별도의 자료를 참조하도록 한 것은 “약식”(short form) 또는 “배면백지식”(blank back) B/L이라 한다. 이때 운송조건에 관한 내용은 심사하지 아니한다(Pub. 680, p. 93).

예컨대 운임선지급 선화증권이 요구된 경우, 선화증권상에 “운임선지급”의 표기가 있는 한 화물인도는 수표의 현금화를 전제한다는 인쇄된 운송조건이 있더라도 은행은 이를 심사하지 아니하고 인수할 수 있다(Pub. 697, R. 646).

(6) 용선계약 선화증권 배제요건

선화증권상에 용선계약(charter party)에 따른다는 어떠한 명시도 포함되어 있지 아니하여야 한다(동조 a항 vi호). 다만 신용장에서 용선계약부 선화증권을 특별히 요구하거나 허용한 경우에는 별도의 요건을 갖추어야 한다(제22조).

즉, 선화증권이 요구된 경우, 용선계약에 따른다는 명시가 있는 선화증권은 인수되지 아니한다. 예컨대 선화증권상에 “to be used with charter party”, “freight payable as per charter party”, “charter party contract number ABC 123”, “issued pursuant to charter party” 등의 기재나 “Charter Party B/L”이

란 제목이 있으면 하자사유가 되며(Pub. 680, p. 93; *Ibid.*, R. 647), 선화증권상에 “용선계약에 따른다.”는 기재가 있다가 삭제되었더라도, 관련된 일자가 남아있는 한 UCP 600 제20조 하에서는 인수되지 아니한다(*Ibid.*, R. 661).

다만 용선계약부 선화증권으로 알려진 Congenbill¹²⁾ B/L은 “용선계약에 따른다.”는 기재가 없는 한 UCP 600 제20조 하에서 인수될 수 있으며, 용선계약부 Tanker B/L은 동 제22조 하에서만 인수될 수 있다(*Ibid.*, Rs. 648 and 661).

3. UCP 600 해상환적 요건과 사례

① “환적”(transhipment)이란 신용장상에 기재된 적재항으로부터 양륙항까지의 운송 동안에 하나의 선박(vessel)으로부터 양하하여 다른 선박에 재적하는 것을 말한다(UCP 600 제20조 b항). 이는 하나의 선박에서 양하하여 잠시 입고하였다가 다시 다른 선박에 재적하는 업계관습도 고려하고 있다.¹³⁾

따라서 신용장상에 기재된 해상의 두 항구 사이에서 물품의 양하와 재적이 발생하지 아니하면, 환적이 없는 것으로 본다(ISBP 제104항).

예컨대 신용장에서 “From Copenhagen FOB to Tokyo” 조건의 선화증권이 요구되고 환적도 허용된 경우, 코펜하겐에서 함부르크까지는 트럭으로 화물을 수송하고 함부르크항에서 본선적재한 사실이 기재된 선화증권은 적재항이 신용장과 불일치할 뿐만 아니라, 이는 적재항(Hamburg)과 양륙항(Tokyo) 사이에서 해상선박간에 물품의 양하와 재적이 발생한 것이 아니므로, 신용장조건에 일치하는 환적이 있었다고 볼 수 없다(ICC Pub. 459, Case No. 113).

② 해상운송의 경우 선화증권상에는 물품이 “환적될 것이라거나 환적될 수 있음.”(will or may be transhipped)을 명시할 수 있다. 다만 전체 운송이 단일의 동일한 선화증권상에 커버되어 있어야 한다(동조 c항 i호).

③ 신용장에서 환적이 금지되어 있더라도, 해상운송의 경우 선화증권상에 컨테이너·트레일러·라쉬선의 선적사실이 입증되면, “환적이 발생할 것이라거나

12) “Congenbill”은 운수업계에서 1978년부터 용선계약부 선화증권 표준양식으로 개발한 것으로서, 통상 “Bill of Lading to be used with Charter Parties”이란 제목을 달고 있다.

13) Emily Comyn, “Transport articles : the shipping industry's perspective”, Insights into UCP 600 (DCI Vol. 13 No. 2), op. cit., by Ron Katz, pp. 251-252.

환적이 발생할 수 있음.”(will or may take place)을 명시한 선화증권을 인수할 수 있다. 이때에도 전항의 단서가 충족되어야 한다(동 ii호).

즉, 해상운송의 경우 신용장이 환적을 금지하더라도, i) 컨테이너·트레일러·라쉬 선에 적재된 화물이나, 또는 ii) 운송인이 환적권을 유보한 경우에는, 항상 환적이 허용된다. 따라서 해상운송의 경우 환적금지가 유효하려면 신용장상에 환적금지조건뿐만 아니라, UCP 600 제20조 c항-d항의 적용을 배제하는 조건이 나타나 있어야 한다. 이러한 경우 선화증권상에 환적될 것이라거나 환적 될 수 있다고 명시하는 것은 하자가 된다(구 ISBP 제88항).

④ 선화증권상에 “운송인이 환적할 권리를 유보하고 있음.”(carrier reserves the right to tranship)이란 선택권조항이 있는 경우, 이를 무시하고 인수할 수 있다(동조 d항). 왜냐하면 운송인의 환적선택권조항은 환적될 것이라거나 환적되었다는 사실을 의미하지 아니한다(ICC Pub. 680, p. 93).

IV. ISBP 등의 선화증권 요건과 사례

1. ISBP 681 선화증권 요건과 사례

(1) 선화증권 수화인·지시인요건

선화증권은 UCP 600 제20조에 규정된 인수요건 외에 ISBP 등 국제표준은행관습상의 기타 인수요건도 충족하여야 한다(동 제14조 d항).

신용장에서 ① 기명식 선화증권(straight B/L), 예컨대 “X은행에게 탁송할 것”이 요구된 경우, 선화증권은 결코 수화인의 명의 앞부분에 “지시인에게”(to order) 등의 단어를 붙여 지시식으로 발행하여서는 아니 되며, 또 ② 지시식 선화증권(order B/L)이 요구된 경우, 선화증권상의 수화인 란에 특정인의 명의만을 기재한 기명식으로 발행하여서는 아니 된다(ISBP 제101항).

특히 선화증권의 수화인(consignee)으로서 개설의뢰인을 기명하도록 요구된 경우, 이에 개설은행을 기명한 선화증권은 거절사유가 되고, 서류에 하자가 있는 한 은행은 지급의무를 지지 아니한다(ICC Pub. 632, Rs. 99 and 69).

그러나 선화증권상의 수화인 정보는 C/O 등 기타서류상의 수화인 정보와

모순되지 아니하는 한, 일치하지 아니하여도 된다. 즉, 선화증권상의 수화인 정보가 신용장조건에 일치하는 한, 기타서류상의 수화인은 개설의뢰인이나 다른 지정된 자를 표시할 수 있다(ISBP 제184항; Pub. 697, R. 699).

(2) 선화증권 화주배서요건

선화증권은 권리증권이므로 지시식 선화증권이 발행된 경우, 반드시 화주나 대리인의 배서가 있어야 한다(ISBP 제102항). 즉, 지시식 선화증권은 소지인의 배서가 있어야만 양도될 수 있다(서정두, 「국제상무론」, 삼영사, 2006, p. 309).

(3) 선화증권 착화통지처요건

선화증권상의 착화통지처(notify party)는 필수기재사항이 아니므로 신용장에서 요구하지 아니하는 한, 그 공란을 임의로 기재할 수 있다(ISBP 제103항). 예컨대 신용장에서 착화통지처를 달리 요구하지 아니하고 개설의뢰인의 명의만을 “Importadora Electronicos, S.A.”라고 기재한 경우, 선화증권상의 착화통지처란에 “Importadora Electronica, S.A.”라는 단순한 오자가 발생한 정도의 기재는 제시된 대로 인수하여야 한다(Pub. 632, R. 140).

또 신용장에서 착화통지처로서 “The XYZ”라고 요구된 경우, 선화증권상의 착화통지처란에 “The”란 단어 없이 “XYZ”라고만 기재하여도 이는 동일한 당사자를 나타내는 것이므로 하자사유가 되지 아니한다(*Ibid.*, R. 273).

(4) 선화증권 분할선적요건

“분할선적”이란 물품을 둘 이상의 상이한 선박 또는 상이한 항해일정에 따라 선적하는 것을 말한다(UCP 600 제31조 b항).

신용장이 분할선적을 금지하더라도, 동일한 선박과 동일한 항해일정 및 동일한 양륙항을 명시하는 한, 신용장에서 허용된 구역 내의 여러 적재항으로 기재된 복수의 원본 선화증권은 인수될 수 있다(ISBP 제105항).

전통의 복수 선화증권에서 선적일자가 서로 다른 경우, 최종일자를 제시기간의 계산에 고려하여야 하며, 이는 신용장상의 최종 선적기일 내에 있어야 한다.

예컨대 신용장에서 분할선적이 금지된 경우, 복수의 선화증권이 동일한 선박으로 여러 적재항에서 선적된 것으로 기재되어 있으면 인수되지만, 여러 양륙항을 명시하고 있으면 분할선적이므로 거절사유가 된다(*Ibid.*, R. 244).

(5) 선화증권의 무고장요건

선화증권상에 물품이나 포장의 하자상태를 명시적으로 나타내는 조항이나 표기가 있는 소위 “고장부 선화증권”(dirty B/L)은 인수되지 아니한다(UCP 600 제27조). 그러나 포장이 해상항해에 “불충분하다.”라는 기재는 하자상태의 명시적인 표기라고 보지만, 동 “불충분할 수 있다.”(may not be sufficient)라는 등의 기재는 하자사유가 될 수 없다(ISBP 제106항).

예컨대 선화증권상에 ① 화물이 “container said to contain(STC)”라는 내장 신고물임을 기재한 경우, ② 화물명세에 위험물조항으로서 “corrosive liquid Nos.”(부식성액체)라는 표기가 있는 경우, ③ 포장이 “open top container”라는 무개 컨테이너임을 기재한 경우, ④ 포장이 종이 자루로 이루어졌다는 “paper bag clause”(지물포장조항)가 있는 경우 등은 물품이나 포장의 하자에 관한 명시적인 표기라고 볼 수 없다(Pub. 459, Case Nos. 121 to 126).

한편 신용장이 무고장 선화증권을 요구하더라도, 선화증권상에 “무고장”이란 단어를 나타낼 필요가 없으며, 물품이나 포장의 하자에 관한 명시적인 조항이나 표기가 없고 UCP 600 제20조의 인수요건을 충족하고 있으면 신용장의 “무고장 본선적재” 요건에 따른 것으로 본다(동 제27조 3문; 구 ISBP 제91항).

예컨대 신용장이 무고장 선화증권을 요구하면 선화증권상에 “clean”이란 단어를 삽입하도록 주장하는 은행이 늘어나고 있으나, UCP 600에서는 선화증권상에 “clean”이란 단어를 필요로 하지 아니하기 때문에(동조 3문), 이를 명시하지 아니한 선화증권을 하자로 보아서는 아니된다(*Ibid.*, R. 119).

나아가 선화증권상에 미리 타이핑된 “무고장”이란 단어가 삭제되어 있다는 사실만으로는, 물품이나 포장의 하자에 관한 명시적인 조항이나 표기가 없는 한, 이를 고장부 선화증권으로 보아서는 아니된다(ISBP 제107항).

예컨대 운송인이 선화증권상에 물품명세와 함께 “clean on board”를 타이핑한 후 “clean”이란 단어만 검은 펜으로 지웠을 뿐, 물품이나 포장의 하자상태에 관한 어떠한 특기도 없는 경우, 서류 발행인이 “clean”이란 단어를 삭제하

였다는 사실만으로는 거절사유가 될 수 없다(Pub. 459, Case No. 122).

(6) 선화증권 물품명세요건

상업송장상의 물품명세는 신용장명세와 엄격히 일치하여야 하지만(UCP 600 제18조 c항), 선화증권상의 물품명세는 신용장명세와 모순되지 아니하는 일반 용어로 표시하여도 된다(동 제14조 e항; ISBP 제108항). 더구나 특별한 요구가 없는 한, 모든 서류상에 물품명세가 필수적인 것은 아니다(*Ibid.*, R. 11).

예컨대 신용장상의 물품명세가 “Clock Movement : ‘O.K.’ Brand Quartz Clock Movement with Switch”인 경우, 선화증권 등 선적서류상의 물품명세가 앞부분의 물품명칭인 “Clock Movement”를 생략하고 세부명세인 “O.K.’ Brand Quartz Clock Movement with Switch”만으로 표시하는 것은 신용장명세와 모순되지 아니하므로 이를 하자로 보지 아니한다(*Ibid.*, R. 54).

(7) 선화증권 정정과 변경요건

선화증권상의 정정과 변경은 반드시 이를 발행한 운송인이나 수권된 선장(함장) 또는 그 대리인에 의한 인증이 있어야 한다. 인증은 이를 행한 주체의 표시와 서명이 있어야 한다(ISBP 제9항과 제109항). 다만 대리인에 의한 인증의 경우 선화증권을 발행하였거나 서명한 대리인과 서로 다를 수 있으나, 그가 운송인이나 선장(함장)의 대리인이라 확인이 있어야 한다.

예컨대 신용장에서 양륙항이 “Casablanca Port”로 요구된 경우, 선화증권상에 선장이 서명하고 양륙항이 “Casablanca”로 기재된 내용을 신용장조건에 일치시키고자 운송인의 대리인이 “Port”란 단어를 추가하여 “Casablanca Port”로 정정하고 인증 서명하는 것은 하자가 아니다(*Ibid.*, R. 174).

그러나 선화증권의 원본이 그 발행인이나 수권된 당사자의 인증에 의하여 변경 또는 정정되었다고 하여, 사본(copies)에 대한 변경이나 정정의 경우도 당사자의 서명이나 인증이 요구되는 것은 아니다(ISBP 제110항; *Ibid.*, R. 183).

(8) 선화증권 운임·추가비용요건

신용장에서 선화증권상의 운임선지급(freight prepaid) 또는 운임착불(freight

collect)의 여부를 표시하도록 요구된 경우, 선화증권은 반드시 신용장조건과 일치하게 표시되어 있어야 한다(ISBP 제111항).

특히 운임선지급이 요구된 경우, 운임의 지급 또는 선지급의 사실을 명확히 표시하는 단어가 타인되거나 기타의 방법으로 명시되어 있어야 하며, 기타 “운임선지급될 수 있음”, “운임선지급되어야 함.”(freight to be prepaid) 등의 단어는 운임이 선지급되었다는 증명으로 볼 수 없다(UCP 500 제33조 b항-c항).

예컨대 신용장에서 “Freight Prepaid” 선화증권이 요구된 경우, 은행은 선화증권상에 “freight prepaid”란 단어가 표시되어 있으면 운임이 실제로 납부되었는지의 여부와 관계없이 이를 인수할 수 있으나(*Ibid.*, R. 117), 동 선화증권상에 “freight prepaid”란 단어와 함께 이는 운임의 지급완료의 의미하지 아니하고 운임은 아직 하역 전까지 납부되어야 한다는 단서조항이 추가로 기재되어 있는 경우, 이는 인수거절의 사유가 된다(Pub. 489, Case No. 248).

따라서 신용장거래의 혼란과 오해를 방지하려면, 신용장의 개설신청과 개설당시부터 선화증권의 요구조항에서 운임의 선지급 또는 착불의 여부를 표시하도록 명확히 지시하여야 한다(ISBP 제2항과 제112항). 예컨대 Bill of Lading ... marked ‘Freight Prepaid’ 또는 ‘Freight Collect’라고 기재한다.

한편 신용장에서 운임추가비용(additional costs)을 금지한 경우, 선화증권상에 그 추가비용의 명확한 기재 또는 적재·양하작업에 관련된 비용을 언급하는 FI·FO·FIO·FIOS 등의 운송조건으로 추가비용의 부과에 관하여 명시하여서는 아니된다. 다만 선화증권상에 물품의 양하지연이나 양하 후에 부과될 비용의 언급이 있는 것은 운임추가비용으로 보지 아니한다(ISBP 제113항).

예컨대 신용장에서 “Costs additional to the freight charges are not acceptable.”이라는 운임추가비용의 금지조항이 있더라도, 선화증권상에 양륙항에서의 체선료(demurrage) 부담을 언급하는 것은 운임추가비용으로 보지 아니하지만(ICC Pub. 459, Case No. 117), 반대로 양하작업은 화주의 위험과 비용부담으로 한다는 “Free Out”(FO) 운송조건을 언급하는 것은 신용장상의 운임추가비용 금지조건에 위배되는 서류로 본다(Pub. 489, Case No. 249).

그러나 신용장에서 특별히 금지하지 아니하는 한, 적재·양하작업 등의 운임추가비용을 언급하는 선화증권은 인수될 수 있다(동 제26조 c항). 심지어 물품의 일부만 선적하고 운임전액을 청구하는 경우도 인수된다(*Ibid.*, R. 235).

(9) 선화증권 복수발행시 요건

동일한 신용장에 따른 한 컨테이너의 물품(FCL/LCL)에 대하여 수출지의 운송사정이나 화주의 요구에 따라 복수의 선화증권이 발행되고 어느 선화증권 상에 컨테이너 물품은 당해 선화증권뿐만 아니라 다른 선화증권에도 커버되어 있고 또 모든 선화증권이 제공되어야 한다고 기재된 경우, 이는 모든 선화증권은 반드시 컨테이너가 인도될 수 있도록 함께 제시되어야 함을 의미한다. 따라서 그러한 선화증권은 모든 선화증권이 동일한 제시서류의 일부를 구성하여 제시되어야만 인수될 수 있다(ISBP 제114항).

즉, 동일한 신용장에 대하여 복수의 선화증권으로 커버된 컨테이너 물품의 경우, 모든 선화증권이 함께 제시되지 아니하는 한 인수되지 아니한다.

2. 선화증권 관련 최근의 국내 판례

(1) 선화증권의 명칭에 관한 판례

중국 개설은행은 “On Board Ocean B/L”의 신용장을 개설하고, 국내 수출자가 제시한 “Combined Transport B/L” 표제의 선화증권을 거절하였다. 서울고등법원은 UCP의 복합운송조항에 따라 적합여부를 판단한 반면, 대법원은 선화증권이 다른 명칭을 사용하고 있다는 이유만으로는 대금지급을 거절할 수 없고 신용장에서 요구하는 운송서류의 종류에 따라 UCP가 정하는 수리요건을 갖추었는지를 판단하여야 함을 지적하고 사건을 파기 환송하였다. 이는 UCP 600 제20조와 ISBP 제92항 및 ICC 공식의견 등에 부합된 것으로 본다.¹⁴⁾

(2) 운송인 서명요건에 관한 판례

국내 개설은행은 신용장의 요구에 따라 제시된 항공화물운송장(선화증권의 경우도 같다.)이 상단 발행인란에 “Prime Logistics…”란 인쇄가 있고 하단 서명란(Signature of Issuing Carrier or its Carrier)에 Prime사의 스탬프와 서명이 있으나, “For and on behalf of the Shipper”라는 스탬프와 “As Agent for

14) 대법원 2002.10.11.선고, 2001다29469; 서울고법 2001.4.3.선고, 2000나59083; ICC Publication No. 632, R. 187; Publication No. 459, Case No. 85; Publication No. 697, R. 661.

the Carrier : Korean Airlines”라는 기재가 있는 운송서류를 거절하였다.

대법원은 동 운송서류의 발행인란에 운송인으로서 기재된 자가 운송인의 대리인으로서 서명함으로써, 문언만으로는 그 운송서류가 운송인 또는 운송인의 대리인에 의하여 서명·발행되었는지 여부를 판단하기 어려운 경우 이는 적법하게 제시되었다고 볼 수 없다는 이유로 원심판결을 파기 환송하였다.¹⁵⁾

그러나 이 사건에서 대법원은 문언상 운송책임자가 누구인지에 대한 판단을 유탈하였다. 즉, ICC 은행위원회는 “As Agent for the Carrier : ABC. ... For and on behalf of ABC”라고 운송인과 대리인의 역할이 중복 기재된 경우, 선화증권상 ABC사가 운송책임자라는 사실에 의혹이 없기 때문에, 이러한 선화증권은 거절할 이유가 없다고 판정하였다(ICC Pub. 697, Rs. 674 and 660).

(3) 본선적재의 표기에 관한 판례

① 중국 개설은행은 국내 수출자의 선화증권상에 본선적재의 표시 없이 증권의 중단 우측에 “1998.2.20.”이라는 날짜가 스탬프로 찍혀 있고 그 밑에 누군가의 서명이 있는 것을 본선적재가 누락되었다는 이유로 지급거절 하였다.

서울고등법원은 이를 신용장과 UCP에서 요구하는 본선적재표기가 결여된 것으로 판단하였으며, 대법원도 본선적재표기가 정당한지 여부는 해당 선화증권의 문언만을 기준으로 하여 엄격하게 판단되어야 한다고 지적하였다. 이는 본선적재표기를 요구하는 UCP 600과 ICC 공식의견 등에 부합된 것이다.¹⁶⁾

② 국내 매입은행이 선화증권의 본선적재란에 “On Board” 및 날짜만 기재된 서류를 제시하였으나, 싱가포르 개설은행은 이 선화증권의 본선적재란에 선적항과 선박명의 기재가 누락되었다는 이유로 지급거절 하였다.

서울고등법원은 UCP 해당조항을 근거로 개설은행의 지급거절이 정당하다고 판시한 반면, 대법원은 이에 수탁장소인 “부산 CY/CFS”가 신용장과 선화증권상에 기재된 선적항인 “부산항”과 같기 때문에 본선적재표기에는 따로 선적항

15) 대법원 2007.5.10.선고, 2005다57691; 서울고법 2005.8.12.선고, 2005나18490.

16) 대법원 2002.10.11.선고, 2001다29469; 서울고법 2001.4.3.선고, 2000나59083; UCP 600 제20조 a항 ii호; ICC Publication No 459, Case No. 93; Publication No. 632, R. 177.

과 선박명을 표시할 필요가 없다고 판단하여 원심판결을 파기 환송하였다. 이는 UCP 600 제20조의 취지와 ICC 공식의견 등에 부합된 것으로 본다.¹⁷⁾

③ 중국 개설은행은 “On Board Ocean B/L”의 신용장을 개설하고, 국내 매입은행이 제시한 선화증권상에 다른 2개의 날짜가 모순되게 표시되어 있다는 이유로 거절통지를 하였다. 서울고등법원은 증권의 인쇄된 “Place & Date of issue”란에 “1998.7.10.”으로 기재되고, “Dated at”란에 “1998.7.8.”로 기재된 경우, 후자는 무익한 기재로 무시할 수밖에 없고 UCP 규정에 따라 전자가 증권의 발행일이고 본선적재일로 간주되기 때문에 이는 거절사유가 되지 않는다고 판시하였다. 이는 UCP 600 제20조와 ICC 공식의견 등에 부합된 것이다.¹⁸⁾

(4) 선적항과 양륙항에 관한 판례

중국 개설은행이 선적항을 “South Korea main port”, 목적항을 “Donghai, China”로 요구한 신용장을 개설하고, 국내 수출자가 선적항을 “Busan”, 양륙항을 “Hong Kong”, 인도장소와 최종 목적지를 “Donghai, China”로 각각 표시한 선화증권을 제시하였으나, 개설은행은 선화증권상의 양륙항이 신용장과 달리 “Hong Kong”으로 표시되어 있다는 이유로 대금지급을 거절하였다.

서울고등법원은 UCP의 복합운송조항에 따라 이를 신용장조건에 일치하는 서류라고 판단한 반면, 대법원은 선적과 양륙이 신용장에서 요구한 바대로 선화증권에 기재되었는지 여부는 엄격하게 해석되어야 한다고 전제하고, 이 사건 선화증권의 경우 신용장의 목적항이 아닌 “Hong Kong”으로 기재되어 있으므로 이는 명백히 신용장조건과 불합치하며, 홍콩이 환적항이라는 점이 명시되어 있지 아니한 이상 개설은행이 이를 수리할 의무는 없다고 판시하고 사건을 파기 환송하였다. 이는 UCP 600 제20조와 ICC 공식의견 등에 부합된다.¹⁹⁾

17) 대법원 2003.5.13.선고, 2001다58283; 서울고법 2001.7.6.선고, 2000나6553; UCP 600 제20조 a항 iii호; ISBP 645 제82항; ICC Publication No. 697, Rs. 644, 645 and 648.

18) 서울고법 2001.1.30.선고, 99나68425; 서울지법 1999.11.19.선고, 99가합11392; UCP 600 제20조 a항 ii호; ISBP 681 제96항; ICC Publication No. 632, Rs. 171 and 176.

19) 대법원 2002.10.11.선고, 2001다29469; 서울고법 2001.4.3.선고, 2000나59083; UCP 600 제20조 a항 iii호; ISBP 681 제99항; ICC Publication No. 632, Rs. 162 and 172.

(5) 송화인과 상품명세에 관한 판례

① 싱가포르 개설은행은 양도가능취소불능 신용장에 따라 양도된 신용장상의 제2수익자(송화인)의 정확한 명칭이 “Sin Young Textile Ltd.”이었는데, 국내 매입은행이 제시한 서류 중 상업송장의 송화인란과 보험증권의 피보험자란에는 “Sin Young Textile Ltd.”라고 기재되었으나, 상업송장의 서명란과 보험증권의 배서란, 선화증권의 송화인란에는 “Sin Young Textile Co., Ltd.”라고 각 불일치하게 기재되어 있다는 사유로 대금지급을 거절하였다.

서울고등법원은 “Co.”는 일반적으로 회사를 통칭하는 것이고, “Ltd.”는 유한 회사 혹은 주식회사를 지칭하는 것으로서 모두 회사의 일반명사이고 회사 이름의 일부를 이루는 것이 아니라는 점, 문면상으로도 “Sin Young Textile Ltd.”와 “Sin Young Textile Co., Ltd.”가 동일한 회사인 것을 쉽게 알 수 있었던 점 등을 들어 일치하는 것으로 판단하여 개설은행의 주장을 배척하였다.

대법원도 서류를 대조하여 보면 이들이 같은 주소를 가지는 동일한 회사임을 쉽게 알 수 있으므로 원심의 판단이 정당하다고 수긍하고, 서류가 신용장조건과 엄격하게 합치하여야 한다고 하여 자구 하나도 틀리지 않게 완전히 일치하여야 하는 것은 아니며, 그 차이가 경미하여 신용장조건을 전혀 해하는 것이 아니면 이를 합치하는 것으로 보아야 하고, 그 판단은 국제표준은행관습에 비추어 용인될 수 있는지 여부에 따라야 함을 지적한 후 상고를 기각하였다. 이는 UCP 600 제14조, ISBP 제25항 및 ICC 공식의견 등에도 부합된다.²⁰⁾

다만 ICC 은행위원회는 신용장에서 요구된 것과 달리 송장의 수화인 명에 “Limited”를 대신하는 “Ltd.”의 약어가 누락된 경우, 또는 신용장에서 운송서류의 발행인을 “XXX S.R.L.”란 약어로 요구하였는데 이와 다른 약어인 “XXX S.P.A.”로 기재하여 제시된 경우 등은 하자있는 것으로 판정하였다.²¹⁾

② 중국 개설은행은 상품명세 “DKO2DBI-021”을 요구한 신용장을 개설하였는데, 국내 매입은행이 선화증권상의 상품명세 중 일부가 “DKO2DBI-024”로 잘못 표시된 서류를 제시함에 따라 이를 이유로 대금지급을 거절하였다.

20) 대법원 2004.6.11.선고, 2003다63883; UCP 600 제14조 d항; ISBP 681 제25항; ICC Publication No. 632, R. 140 (선화증권의 송화인과 착화통지처에 오차가 있는 경우).

21) ICC, op. cit., ICC Publication No. 632, Rs. 186 and 116.

서울고등법원은 선화증권상의 상품명세에 “DKO2DBI-024”라고 기재된 부분은 그 차이가 경미하고 문언의 의미에 차이를 가져오지 않는 단순한 오타에 불과하다고 볼 수 없으므로, 개설은행의 지급거절은 정당하다고 판시하였다.

대법원도 선적서류에 상품명세에 대한 기재의 오류는 타자상의 오류로 간주되지 않는다는 ISBP 규정을 인용하여 은행의 입장에서 오류임이 명백하지 아니하거나 의미상의 중요한 변화가 있을 수 있는 경우에는 불일치에 해당한다고 판시하고, 선화증권상의 상품명세는 화물을 나타내는 중요한 법정기재사항으로서, 그것이 신용장과 불일치하다고 판단하여 상고를 기각하였다. 이 부분은 UCP 600 제14조, ISBP 제25항 및 ICC 공식의견 등에도 부합된다.²²⁾

그러나 이 사건에서 대법원이 “기재상의 불일치가 문서를 작성하는 과정에서 발생한 단순하고 명백한 기재상의 실수로 인정되는 경우에는 불일치로 볼 수 없다.”라고 판시한 부분은 “그 발생한 단어나 문장의 의미에 미치는 영향”을 기준으로 한 ISBP 제25항과 ICC 판정 등에 배치되므로 논란이 예상된다.²³⁾

V. 결 언 - 실무상 유의점

본고는 UCP 600 이후 선화증권 하자관련 주요쟁점에 관하여 ICC 판정사례와 국내 판례를 중심으로 선화증권 하자여부의 판단기준을 찾아보았다.

결국 신용장 실무자들은 선화증권 심사의 주요 체크포인트로서, ① 운송인의 명칭과 운송책임조항 및 적격한 서명이 있는지, ② 지정된 적재항과 선박상의 본선적재표기가 정상적인지, ③ 지정된 적재항과 양륙항의 기재가 있는지, ④ 발행된 원본서류 전통이 제시되었는지, ⑤ 운송약관에 관한 언급이 명확한지, ⑥ 용선계약에 관련된 문언이 없는지 등을 면밀히 검토하여야 한다.

22) 대법원 2003.11.14.선고, 2002다7770; 서울고법 2001.12.14.선고, 2001나39048; 상법 제812조제1항제2호 참조; ISBP 681 제25항 사례2; ICC Publication No. 632, R. 175.

23) ISBP 681 제25항; ICC Publication No. 632, R. 175(상품명이 “Rayon” → “Raygn”로 오타); DOCDEX Dec. 290(적재항과 목적항이 단순한 실수로 뒤바뀜) 등은 하자로 인정함.

기타 선화증권상의 ⑦ 환적표기, ⑧ 분할선적, ⑨ 수화인 정보, ⑩ 화주배서, ⑪ 착화통지처, ⑫ 무고장요건, ⑬ 물품명세, ⑭ 운임·추가비용표시, ⑮ 이들 사항의 정정·변경사실의 표시 등에 하자가 있는지를 검토하여야 한다.

이들 항목별 하자여부의 판단기준은 제시된 선화증권상의 자료가 신용장, 선화증권 자체 및 국제표준은행관습의 상호 관계에 비추어 볼 때 당해 선화증권, 기타 모든 규정서류 내지 신용장과 완전히 동일하여야 할 필요는 없지만, 결코 이와 모순된 점이 있는지를 살펴보아야 한다(UCP 600 제14조 d항).

이때 “국제표준은행관습”으로서, ① ICC의 현행 UCP와 ISBP 본문뿐만 아니라, 조문화되지 못한 산업계의 추가적인 표준관습이나 서류심사자들의 일상관습, 즉 ② UCP를 해설한 ICC 출판물, ③ ICC 은행위원회의 의견·판정·사례집, ④ IFSA(미) 등 ICC 제휴기관의 의견·판정·출판물, ⑤ ICC의 DOCDEX 판정과 국제적으로 저명한 신용장법 논문자료 등을 원용할 수 있다.²⁴⁾

24) ICC, *op. cit.*, ICC Publication No. 680, p. 64; 서정두, 전게서, 2008, p. 6.

참 고 문 헌

- 서정두, 「국제상무론」, 삼영사, 2006.
- 서정두, 「ISBP 국제표준은행관습」, 삼영사, 2008.
- 서정두, 「UCP 600 신용장 분쟁사례」, 청목출판사, 2009.
- 서정두, “UCP 600 이후 복합운송서류의 하자여부 국제판정 사례연구”, 「무역학회지」 제34권 제5호, 한국무역학회, 2009. 11.
- Emily Comyn, “Transport articles : the shipping industry's perspective”, *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 13 No. 2)*, by Ron Katz, ICC Pub. No. 682, 2008.
- ICC, *Case Studies on Documentary Credits*, by Charles del Busto, ICC Publication No. 535, 1995.
- ICC, *Case Studies on Documentary Credits*, by Jan C. Dekker, ICC Publication No. 459, 1989.
- ICC, *Collected DOCDEX Decisions 1997-2003*, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 665, 2004.
- ICC, *Collected Opinions of the ICC Banking Commission 1995-2001*, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 632, 2002.
- ICC, *Commentary on UCP 600*, ICC Publication No. 680, 2007.
- ICC, *ICC Banking Commission Opinions 2005-2008*, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 697, 2008.
- ICC, *More Case Studies on Documentary Credits*, by Jan C. Dekker, ICC Publication No. 489, 1991.
- ICC, *Unpublished Opinions of the ICC Banking Commission 1995-2004*, by Gary Collyer & Ron Katz, ICC Publication No. 660, 2005.
- ICC, *User' Handbook for Documentary Credits under UCP 600*, by Walter (Buddy) Baker and John F. Dolan, ICC Publication No. 694, 2008.
- Kim Christensen, “The anatomy of 'shipment' in L/C transactions”, *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 14 No. 1)*, *op. cit.*, by Ron Katz, 2008.
- Saku Heiskanen, “Should B/Ls have been excluded from UCP 600 article

17?", *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 13 No. 3), op. cit.*, by Ron Katz, 2008.

Walter (Buddy) Baker & John F. Dolan, *Users' Handbook for Documentary Credits under UCP 600*, ICC Publication No. 694, 2008.

ABSTRACT

Case Study on the Discrepancies of Bill of Lading under UCP 600

Seo, Jung Doo

Bill of lading means the transport document (“marine”, “ocean” or “port-to-port” or similar), however named, covering sea shipment only.

Data in a bill of lading, when read in context with the credit, the document itself and international standard banking practice, need not be identical to, but must not conflict with, data in that document, any other stipulated document or the credit, according to UCP 600 and ISBP.

This article has provided the general guideline of the discrepancies on the basis of UCP 600, ISBP 681 and the ICC Banking Commission Opinions, for the solution of the unpaid problems of the credit transactions.

I have studied especially the ICC Banking Commission Opinions and the DOCDEX Decisions on the bill of lading after UCP 600, the international standard banking practice (ISBP 681), and the recent Korean cases. As such, this article would fill a need gap in the market between the general principles in the UCP provisions and the daily job of the practitioner.

The credit practitioners are suggested to this resulting guidance whenever doubts arise as to how to check the credit documents in daily practice.

Keywords : UCP 600, Credits, Documents, Bill of Lading, B/L