

信用狀統一規則 海上船荷證券條項의 解釋上 問題點에 관한 研究

徐 百 鉉*

-
- I. 序 論
 - II. 海上船荷證券條項의 解釋
 - III. 解釋上의 障礙要因
 - IV. 結 論
-

I. 序 論

신용장통일규칙 운송서류조항은 제 3 차 개정 규칙부터 주요 개정 대상이 되어왔고, 또한 ICC에 질의되는 신용장통일규칙관련 문의에 있어서도 운송서류 조항관련 문의가 상당한 비중을 점하고 있다. 일례로 ICC가 제 4 차 개정 신용장통일규칙¹⁾(이하 제 4 차 규칙이라 칭함)에 관련된 회원들의 질의에 응답한 내용을 정리하여 간행하는 有權解釋集(Opinions of The ICC Banking Commission)에 따르면 전체 질의내용 중 약 37%²⁾ 가량이 운송서류조항에 집중되고 있는 것으로 나타나고 있다.

이와 같이 신용장통일규칙 운송서류조항은 제 3 차 규칙 이후 不安定性을 나타내고 있다고 할 수 있다. 이것은 신용장통일규칙 운송서류조항이 지속적으로 變化하는 운송산업의 관행을 規範化한다는 면을 고려할 때 어느 정도 불가피

* 西江大學校 經營學部 講師.

1) I.C.C. Publication No. 400.

2) 본인이 조사한 수치이다. 전체 질의 건수 118 개 중 44 개가 운송서류에 관한 것이었다. 제 4 차 개정 신용장통일규칙 質疑 件數 산출 자료 I.C.C. Publication No. 434, *Opinions of The ICC Banking Commission (1984-1986)*, I.C.C. Publication No. 469, *Opinions of The ICC Banking Commission (1987-1988)*, I.C.C. Publication No. 494, *Opinions of The ICC Banking Commission (1989-1990)*

한 측면이 있지만 그렇지 않은 측면도 있다고 보여진다. 즉, ICC에 질의되는 내용 중 상당부분은 운송관행의 변화와는 무관하게 신용장통일규칙 운송서류조항의 解釋과 應用에 관한 것이라는 것이다. 이러한 부분은 신용장통일규칙 운송서류조항의 축조작업이 더욱 高度化된다면 상당 부분 해소될 수 있는 성질의 것들이라고 할 수 있다.

本 論文은 신용장통일규칙 운송서류조항의 개정이 지속되는 상황에서 현 규칙³⁾은 얼마만큼 해석의 明確性和 運用上的 效率性을 뒷받침하고 있는지를 ICC의 有權解釋集, 事例集, 法院의 判例 및 관련 文言을 종합하여 검토하기로 한다. 연구범위는 전체 운송서류조항 중 기본조항이라고 할 수 있는 해상선하증권조항에 국한하기로 한다.

II. 海上船荷證券條項의 解釋

1. 海上船荷證券條項의 機能·性格

신용장통일규칙이 추구하는 기본목표는 신용장거래의 상업적 효율성(mercantile efficiency)을 극대화시키고자 하는 것이다.⁴⁾

Kozolchyk 교수는 신용장통일규칙이 살아있는 법(living law)으로서 국제적으로 통용되기 위해서는 두 가지 전제조건이 충족되어야 한다는 것을 지적하고 있다.⁵⁾ 그 하나는 신용장통일규칙이 確實性(certainty)을 가지는 것이다. 확실성이란 無條件的인 約束(unconditional promise)을 의미하는 것으로 어떤 행위에 대한 대가를 무조건적으로 지급하게 될 때 이를 확실성의 상태라고 할 수 있으며, 약속의 효력에 영향을 미치는 미래불확실한 사건이 없는 상태이다.

신용장거래의 수익자가 서류를 제출하는 것은 無條件的인 約束을 條件附 約束으로 만드는 것을 의미한다. 이러한 條件附 約束이 확실성의 정도가 높은 상

3) I.C.C. Publication No. 500.

4) "Letter of Credit Trends", *Letter of Credit Update*, Vol. 12 No. 2., Government Information Services, Oct. 1996, p. 3.

5) Boris Kozolchyk, *Commercial Letter of Credit in Americas*, Matthew Bender & Company, 1976, pp. 369~372.

태가 되기 위해서는 신용장통일규칙이 해석상 오해나 혼동의 소지가 없도록 明確性(clarification)을 띄고 있어야 한다.

신용장통일규칙은 解釋上 明確性을 갖게 됨에 따라 당사자들의 효율적인 행동을 쉽게 유도하게 되고, 이로 인해 신용장통일규칙의 확실성은 강화된다고 할 수 있다. ICC가 신용장통일규칙 제5차 개정의 주요 목적을 銀行慣行의 發展을 촉진시키는 것과 수리가능한 운송서류상의 항목에 관한 目錄을 작성하는 것으로 간주하고 있는 것도 환연하면 신용장통일규칙의 확실성을 강화시키고자 하는 것이 개정의 主目的이 된다는 것을 의미한다.⁶⁾

신용장통일규칙이 담보해야 하는 또 다른 측면은 衡平性 내지 公平性(fairness)이다.⁷⁾ 신용장통일규칙은 은행의 입장을 중심으로 조문이 축조되지만 개설의뢰인, 수익자 등 관련 당사자의 관심과 이익도 적절히 반영되어야만 規範的 性格이 강화될 수 있는 것이다. 신용장통일규칙 역시 신용장개설의뢰인, 은행, 수익자 등 관계 당사자의 관점을 절충시키는 것을 중요한 과제로 평가하고 있다.⁸⁾

운송서류에 관한 한 관계당사자간 衡平性은 헤이그 규칙이나 함부르크 규칙이 당사자간 이익 및 위험을 적절히 배분함으로써 확보되고 있다고 볼 수 있으며,⁹⁾ 신용장통일규칙 운송서류조항은 주로 은행의 서류검토관행의 촉진에 더 큰 비중을 두고 있는 것이 사실이다.¹⁰⁾ 운송서류조항은 본질적으로 운송서류의 변화관행을 효율적으로 수용하여 신용장거래의 迅速性和 確實性을 담보하는 측면이 강하므로 현 신용장통일규칙 운송서류조항 역시 確實性에 더 큰 비중을 두고 논의가 이루어져야 할 것이다. 즉, 신용장통일규칙 운송서류조항이 얼마만큼 해석의 容易性, 明確性을 당사자들에게 제공하여 당사자간 다툼의 소지를 사전예방하고 효율적인 信用狀去來慣習을 도모할 수 있는가하는 측면에서 운송서류조항을 이해할 필요가 있고, 그러한 기능을 적절히 수행하고 있

6) I.C.C. Publication No. 511, *UCP 500 & 400 Compared*, p. 3.

7) 신용장거래가 개설의뢰인, 수익자, 개설은행, 기타 신용장 거래에 참여하는 관계자 등 복합적 주체에 의해 영위되고 있음에 따라, 신용장거래에서 발생하는 이익이 어느 한 쪽에 치우칠 우려가 있는 경우 이는 공평한 거래관습이 아니라고 볼 수 있으므로 어느 일방의 효용을 줄이더라도 이익의 공평한 배분이 가능하도록 배분의 조정이 필요할 것이다(Kozolchyk, *op. cit.*, p. 96).

8) I.C.C. Publication No. 411, *Documentary Credits: UCP 1974/1983 Revisions, Compared and Explained*, p. 3.

9) Boris Kozolchyk, "Evolution and present state of the ocean bill of lading from a banking law perspective," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 23, No. 2, April, 1992, p. 241.

10) I.C.C. Publication No. 511, *UCP 500 & 400 Compared*, p. 3.

느냐 하는 것이 운송서류조항이 해석 및 운용에 있어서 효율적이나 하는 것에 관한 판단기준이 될 것이다.

2. 海上船荷證券條項의 解釋

(1) 船荷證券의 署名·認證

선하증권의 가장 중요한 수리요건의 하나로 보는 것은 “운송서류 발행인의 제한”이라고 할 수 있다.¹¹⁾ 즉, 화물의 송하인이나 수하인 그 밖의 선하증권의 善意의 所持者에 대해 운송에 관한 모든 책임을 부담하는 운송인이 누구인가가 중요한 것이고 운송서류는 그러한 운송인에 의해서 발행되어야 한다.

제5차 규칙¹²⁾은 선하증권의 서명 및 인증형식을 매우 특정적(very specific)으로 규정하고 있다. 운송인의 名義를 운송서류의 上端에 표기하는 것만으로 충분할 것으로 운송업계는 생각하나,¹³⁾ 현 규칙은 운송인의 名義가 “*Signature, XYZ Shipping Company, as carrier*”와 같이 서명란(signature line)에 나타나야 한다고 하고 있다. 만일 대리인이 운송서류에 서명하는 경우 운송인의 名義와 함께 “*Signature, XYZ, Inc. as agents for XYZ Shipping Company, as carrier*”와 같이 대리인의 名義가 나타나야 한다. 선장이 서명한다면 서명란에 名義뿐만 아니라 자격을 나타낼 것을 요구하고 있다. 즉, “*Captain Henry Smith, Master*”와 같은 형식이 된다. 선장의 대리인으로 서명하는 경우 “*Signature, XYZ, Inc. as agents for the Master-Captain Henry Smith*”와 같이 선

11) 白大彬, “信用狀 統一規則에서의 運送書類 關係規定; 逐條解説과 適用事例 I”, 仲裁, 180호, 1987. 1, p. 9.

12) a. If a Credit calls for a bill of lading covering a port-to-port shipment, banks will, unless otherwise stipulated in the Credit, accept a document, however named, which:

i. appears on its face to indicate the name of the carrier and to have been signed or otherwise authenticated by:

- the carrier or named agent for or on behalf of the carrier, or
- the master or a named agent for on behalf of the master.

Any signature or authentication of the carrier or master must be identified as carrier or master, as the case may be. An agent signing or authenticating for the carrier or master must also indicate the name and the capacity of the party, i.e. carrier or master, on whose behalf that agent is acting.

13) Kay Miller, “Signatures on Transport Documents,” *Letter of Credit Update*, April, 1995, p. 18; UCP 500의 23-26 조의 서명조항에 대한 운송업계의 의견을 나타낸 것이다.

장의 정의가 선하증권에 나타나야 한다.

위와 같은 형식요건에서 공통되는 것은 운송인이나 선장 및 이들 대리인의 서명이나 인증이 있어야 된다는 것이다. 서명과 인증의 의미를 구분하여 살펴볼 필요가 있는데, 우선 서명(sign)의 의미를 살펴보면 서명은 법적으로는 眞正性을 확인하기 위한 목적이나 계약수행을 위하여 또는 어떤 자의 행동에 효력을 주기 위하여 肉筆(a writing)이나 도구(instrument)로 이름을 기입하는 것을 의미하는 것으로 정의할 수 있다. 義務나 承認, 受諾, 認知의 意味로 서류 상에 어떤 표시를 만드는 것도 서명의 의미에 포함된다.¹⁴⁾ 서명은 商號나 假名을 포함한 어떤 이름으로도 사용할 수 있고 어떤 단어나 표시로도 만들어질 수 있다.¹⁵⁾ 授權되지 않은 署名(unauthorized signature)이란 실제 또는 묵시적으로 명백한 수권없이 행한 서명을 의미하고 위조를 포함한다. 미국 상법은 서명에는 수단이나 방법에 제한이 없다는 취지로 규정하고 있으며, 어떠한 표시나 상징, 도구도 자신을 대표하는 것으로 선택가능하며 충분한 것으로 보고 있다.¹⁶⁾

인증의 의미에 대해 ICC는 제 4차 개정에 관한 설명에서 “물리적, 전자적 또는 기타 수단으로 受信者에게 기재된 源泉으로부터 메시지가 왔다는 것을 확신하게끔 하는 것”¹⁷⁾으로 인증의 의미를 설명하고 있고, 따라서 인증은 육필 서명 이외의 기타의 수단으로 서류에 진정성을 주는 행위로 이해할 수 있으며 특히 문서작성자동화시스템에서의 서명이나 전자식 선하증권에서 이루어지는 전자서명 등이 인증에 해당한다고 하겠다.

위에 설명한 서명의 法的意義나 서명방식은 신용장통일규칙에서도 수용하고 있다고 볼 수 있다. 신용장 통일규칙 제 20 조에는 서류 상의 서명방식에 관해 “서류는 肉筆, 팩시밀리 서명, 穿孔署名, 스탬프, 기호 또는 그 밖의 다른 기계식 또는 전자식 증명방법에 의해 서명될 수 있다”고 규정하고 있다. 그러므로 선하증권 상에 운송인이나 선장 또는 이들의 대리인이 행하는 서명이나 인증은 다양할 수 밖에 없고, 획일적인 서명수단이나 방법은 존재하지 않는다. ICC도 서명방식과 관련된 “범세계적 표준”은 존재하지 않는다는 점을 지적하고

14) 이외에도 서면 상에 이름을 표시하는 알려진 모든 수단으로 이름을 기재하는 것이나 손이나 봉인으로 재가하는 것 그리고 signature을 기재하는 것 등의 여러 뜻이 있다 (Black's Law Dictionary, 6th ed., St. Paul, Minn. West Publishing Co., 1990, p. 1380).

15) *ibid.*, p. 1382.

16) 육필이나 스탬프, 타이프, 음각 등 수단의 여러 다양한 수단의 이용이 가능하다; *op. cit.*, pp. 1381-1382; UCC 1-1201(39), 3-401(2).

17) I.C.C., UCP 1974/1983 Revisions Compared and Explained, p. 41.

있고, 동양에서 이용되는 도장같은 것도 이러한 서명의 요건이 될 수 있다고 밝히고 있다.¹⁸⁾ 그러므로 운송서류에 대한 서명이나 인증에 있어서 방법이나 수단이 특정되어 있는 것은 아니며 各國家나 地域固有의 방법이나 수단이 이용가능하고 이러한 것이 그 지역에서 法으로 뒷받침되면 되는 것이다. 그러므로 은행도 이러한 방법과 수단에 대한 適法性을 판단할 의무는 없고 그러한 표시가 있는가를 확인하면 충분할 것이다.

이상 선하증권의 서명 및 인증에 관한 논의를 통하여 서명이나 인증의 수단에 관한 한 제한은 없고 이를 은행이 판단할 필요도 없다고 결론지을 수 있으며, 다만 은행은 선하증권 발행인의 명의표시형식이 본 조항의 규정대로 이루어지고 있는지 여부를 상당한 주의를 가지고 文面上 검토하면 된다고 할 수 있겠다.

(2) 本船積載 表示¹⁹⁾

해상선하증권은 성격상 船積(또는 本船積載)선하증권이어야 한다. 즉, 신용

18) I.C.C. 은행위원회는 20 조에 대한 개정이유에 관해 “... 화환신용장거래에서 “서명”을 구성하는 것에 대한 정교성의 삽입이 본 조에 대한 중요한 추가이다. 이 정교함은 무역, 금융, 법적 또는 공식서명의 가능한 많은 유형을 포괄할만큼 충분하다. 어느 한 당사자가 문서를 인증할 현재의 의도로 채택하고 실행한 어떠한 상징도 타당한 서명으로서 인정된다. 서명의 정교성과 관련하여 상징의 의미를 물어왔는데 상징의 한 가지 예는 아시아 지역에서 합법적이고 타당한 서명으로 이용되는 도장이다. 그러므로 다양한 관행을 수용하기 위해 서명이 본 조에서 자유로이 정의된다”고 설명하고 있다(I.C.C. Publication No. 511, *UCP 500 & 400 Compared*, p. 59).

19) Article 23 a. ii) indicates that the goods have been loaded on board, or shipped on a named vessel.

Loading on board or shipment on a named vessel may be indicated by pre-printed wording on the bill of lading that the goods have been loaded on board a named vessel or shipped on a named vessel, in which case the date of issuance of the bill of lading will be deemed to be the date of loading on board and the date of shipment. In all other cases loading on board a named vessel must be evidenced by a notation on the bill of lading which gives the date on which the goods have been loaded on board, in which case the date of the on board notation will be deemed to be the date of shipment. If the bill of lading contains the indication “intended vessel”, or similar qualification in relation to the vessel, loading on board a named vessel must be evidenced by an on board notation on the bill of lading which, in addition to the date on which the goods have been loaded on board, also includes the name of the vessel on which the goods have been loaded, even if they have been loaded on the vessel named as the “ntended vessel”

If the bill of lading indicates a place of receipt or taking in charge different from the port of loading, the on board notation must also include the port of loading stipulated in the Credit and the name of the vessel on which the goods have been loaded, even if they have been loaded on the vessel named in the bill of lading. This provision also applies whenever loading on board the vessel is indicated by pre-printed wording on the bill of lading.

장 상에 별도의 合議가 명시되어 있지 않는 한, 海上船荷證券을 요구하는 것은 船積船荷證券(“shipped” B/L)을 요구하는 것과 같은 뜻이 된다.²⁰⁾ 따라서 선하증권에 어떠한 형태로든 화물이 本船積載되었다는 것에 관한 표시가 있어야 하며 이 때에 本船積載 日字를 잘못 기재하는 것은 일종의 書類僞造에 해당하게 된다.²¹⁾ 제 4 차 규칙에서는 本船積載 條項을 별도의 條項²²⁾으로 분리하여 규정하고 있었으나 제 5 차 규칙은 本船積載 條項을 해상선하증권조항에 통합시켜서 규정하고 있다.

우선 本船積載 附記와 船積日 판정기준간의 관계를 살펴보면, 선하증권이 선적선하증권용으로만 발행되어 本船積載의 문구가 사전인쇄된 경우에는 선하증권 발행일자가 本船積載日 및 船積日로 간주된다. 그 외의 경우에는 本船積載 附記日字가 本船積載日 및 船積日로 간주된다. 따라서 선적선하증권의 양식이라 하더라도 本船積載 附記를 포함하고 있을 경우 本船積載 附記日字가 船積日로 간주된다.²³⁾

본 규칙에서는 本船積載 표시를 매우 복잡하게 규정하고 있다. 신용장통일 규칙의 本船積載 附記에 관한 내용을 정리하면 다음의 경우로 구분된다.²⁴⁾

첫째, 선하증권 상에 선박명과 관련하여 “예정된 선박(intended vessel)”이나 이와 유사한 표현의 제한문구가 없는 경우, 이 경우 本船積載 附記에는 本船積載日字만 포함되면 된다.

둘째, 船舶名과 관련 “예정된 선박”이나 이와 유사한 제한문구를 가진 경우 本船積載 附記는 화물이 적재된 日字와 적재된 船舶名을 포함하여야 한다.

20) Clive M. Schmitthoff, *Export Trade*, 9th ed., London: Stevens & Sons Ltd., 1990, pp. 37~38 ; 헤이그 규칙에서도 화주의 요구에 따라 운송인은 선적선하증권을 발행할 의무가 있는 것으로 명시되어 있고(Art. 3.7.) 함부르크 규칙에서 화주가 선적선하증권을 요구한다면 운송인은 화물이 선적된 후 선적선하증권을 발행해야 한다고 규정하고 있다(Art. 15.2.). 국내 상법도 동일한 취지를 규정하고 있다(상법 제 813 조 ①).

21) *Kwei Tek Chao v. British Traders and Shippers Ltd.* (1954) 2 Q.B. 459. ; 이 사건은 10월 31일까지 선적이 이루어지도록 되어 있으나 실제로는 11월 3일에 선적되고, 선하증권에는 10월 31일에 선적된 것으로 되어있었다. 이 사건 판결에서 선적일자는 상품기술의 일부로 선적일자를 위반한 것은 계약위반으로 간주하였고, 또한 정확한 선적일자를 기술하지 않음으로서 계약일치하는 선하증권의 제출은 불가능한 것으로 간주하여 매수인의 손해배상을 인정하였다(朴大衛, 貿易事例 I, 法文社, 1978, pp. 186~187).

22) 제 4 차 규칙 제 27 조.

23) I.C.C. Doc. No. 470. GE. 64 ; 대한상공회의소, I.C.C. 국제무역정보, 1996. 9, pp. 39~40.

24) 사전인쇄된 문언으로 본선적재를 나타내는 경우가 아닌 선하증권상에 본선적재사실을 추가로 기록하는 경우이다.

셋째, 선하증권이 積載港과 다른 인수지를 표시하고 있을 경우 本船積載 附記는 積載日字, 船舶名 및 신용장 상의 積載港도 포함하여야 한다.

넷째, 선박에의 적재가 선하증권 상에 사전인쇄된 문언에 의해 표시되어 있을 경우, 다시 말해서 本船積載 附記가 될 내용 중 일부가 “loading on board the vessel”과 같이 인쇄되어 있더라도 별도의 附記가 있어야 한다.

위와 같이 本船積載 附記가 복잡해진 이유는 運送書類 樣式의 多樣化와 관계가 된다. 특히 복합운송서류와 해상선하증권을 겸용하는 二重目的 運送書類 (dual purpose transport document)의 사용증가로 인해 항구간 운송에서는 불필요한 내용인 인수지표시, 선박이 “예정된 선박”으로 표시되는 경우 등의 기재항목이 표시되게 되었다. 또한 本船積載 附記條項에 포함되지 않고 제 23 조 a.iii.b. 항에 별도로 규정된 “예정된 積載港”이나 “예정된 揚陸港”의 문제도 역시 같은 범주에 포함되는 것들이다.

(3) 積載港 및 揚陸港表示, 豫定된 港口

가. 積載港 및 揚陸港 表示

Article 23. a.iii. indicates the port of loading and the port of discharge stipulated in the Credit, notwithstanding that it :

a) indicates a place of taking in charge different from the port of loading, and/or a place of final destination different from the port of discharge.

모든 해상선하증권은 신용장 상의 積載港과 揚陸港을 明記하고 있어야 된다는 의미로 위 조항은 해석된다.²⁵⁾ 이 조항의 해석에 있어서 논란이 될 수 있는 것은 a) 항의 단서조항인데 “積載港과 다른 引受地”를 기재한 경우 및 “揚陸港과 다른 最終目的地”를 기재한 경우에서 “積載港과 다른 引受地”의 경우는 本船積載 附記를 나타내는 제 23 조 a.ii. 항과 내용이 중첩된다.

기본적으로 引受地와 積載港이 다르게 표시된 경우는 선하증권의 양식이 수취선하증권 형식이라는 것을 의미하고, 따라서 제 23 조 a.ii. 항에 따라 船舶名, 積載港, 積載日字를 포함한 本船積載 附記가 있어야 한다. 그러므로 위 제 23 조 a.iii. 항의 단서부분 중 해석상 추가적인 의미를 부여하는 부분은 “揚陸港과 다른 最終目的地”를 기재한 경우로서 이 때는 최종목적지가 어떻게 기재되어

25) I.C.C. Doc. 470/GE. 44. Sept. 14, 1995.

있든지 상관없이 해상선하증권 상의 揚陸港이 신용장에서 요구하는 揚陸港과 일치하기만 하면 된다는 것이다. 이 조항을 폭넓게 해석하면 어떤 경우든지 해상선하증권 상의 積載港과 揚陸港은 신용장 상의 積載港과 揚陸港과 일치하기만 하면 된다는 것이다. 이 조항 역시 해상선하증권과 복합운송서류를 겸용하는 운송서류로 인해 규정된 조항이다.

나. 豫定된 港口

Article 23. a.iii. indicates the port of loading and the port of discharge stipulated in the Credit, notwithstanding that it :

b) contains the indication "intended" or similar qualification in relation to the port of loading and/or port of discharge stipulated in the Credit.

b) 항은 자신이 직접 선적과 하역을 하지않는 일부 운송인이 실질 積載港이나 선박을 나타내지 않고 예정된 항구로 언급하는 일부 관행에 제한을 가하기 위한 것이다.²⁶⁾ 신용장에 積載港과 揚陸港이 명시된 때 선하증권은 실질 積載港과 揚陸港의 명칭을 포함하여야 한다.²⁷⁾

이 조항은 문안 상 해상선하증권 상에 적재항이 예정된 적재항으로 표시된 경우라도 신용장의 積載港과 일치되게 표기되어 있으면 수리가 가능하다는 해석과 다른 해석으로 예정된 항구로 되어있으면 별도로 積載港에 대한 附記가 있어야 된다는 것의 두 가지 해석이 가능하다.

이 조항은 본질적으로는 本船積載 附記에 관한 조항이다. 逐條過程에서 이 조항은 최초에 "예정된" 積載港 및 揚陸港으로 표시하고 있는 해상선하증권의 경우에는 수리가 되지 않도록 다음과 같은 문안이 제안되었었다.²⁸⁾

"If a credit calls for a marine bill of lading or ocean bill of lading restricted to a port-to-port shipment, banks will accept a document which :

- indicates the port of loading and the port of discharge as stipulated in the credit."

즉, "예정된" 積載港이나 揚陸港을 표시하는 경우에 어떻게 처리되어야 한다

26) I.C.C. Publication No. 511, *Documentary Credits: UCP 500 & 400 Compared*, p. 67.

27) 그러므로 "예정된 積載港" 또는 "예정된 揚陸港"을 나타내는 해상선하증권은 항구 간 선적의 명시된 조건을 만족시키지 못하고 실질 積載港에서 실질 揚陸港으로의 운송이라는 제한적 선언(definite declaration)이 필요하다고 I.C.C. 은행위원회는 설명하고 있다 (*ibid.*)

28) I.C.C. Document No. 470-37/37, 1991, 11, p. 6.

는 것에 관한 언급없이 신용장 상의 積載港과 揚陸港이 해상선하증권에 표시되어야 한다고 함으로서 “예정된” 積載港이나 揚陸港을 표시한 서류의 경우 일정조건을 충족시키는 것에 한해 수리할 수 있다고 규정하고 있는 제4차 규칙과는 차이를 나타내고 있다. ICC는 위 조항에 따라 “예정된” 積載港 및 揚陸港을 표시하고 있는 해상선하증권은 수리거절되어야 한다고 설명하고 있다.²⁹⁾

이러한 축조과정을 고려하면 본 조의 해석은 명확해진다. 즉, “예정된” 積載港으로 표시된 경우에는 별도의 본선적재 附記가 있어야 한다. 이 때의 부기에는 “예정된 선박”의 경우에 추가하여 실질 적재항을 기재하여야 한다.³⁰⁾ “예정된” 양륙항으로 표시된 경우에는 실질 양륙항에 대한 부기가 있어야 하며, 이것은 실질 揚陸港名만을 추가로 기재하기만 하면 된다. 이것이 “as long as the document also states the ports of loading and/or discharge stipulated in the Credit”라는 但書條項이 의미하는 것이며, 복합운송서류조항³¹⁾의 경우에는 이러한 但書條項이 빠져있기 때문에 “예정된” 積載港이나 揚陸港으로 표시된 복합운송서류는 수리 가능하도록 되어있다.

(4) 全通要求條件³²⁾

複數의 原本 船荷證券을 발행하는 관행은 다수의 소지자들 간의 權利相衝의 문제를 낳았고, 이러한 2명 이상의 선하증권의 소지자들이 제기하는 클레임으로부터 운송인과 신용장개설의뢰인을 보호하기 위하여 발행된 원본 전통과의 교부로 개설은행은 신용장대금을 지급하는 것이 기본원칙으로 되어왔다.³³⁾

이러한 원칙에 위배되는 예외적인 사건은 *Dixon, Irmaos & Cia, Ltda. v. Chase National Bank of City of New York* 사건³⁴⁾으로 이 사건에서는 신용장이 전통의 선하증권을 제출할 것을 요구하였으나, 매도인은 전통을 이루는 3통의 선하증권 중 原本 2통과 함께 개설은행의 손해를 배상해주는 용도의 保證書(indemnity)를 첨부하여 제출하였으나 개설은행이 수리 거절하였다. 미국에서

29) *ibid.*, p. 8.

30) 그러므로 실질 적재선박, 적재일자에 추가하여 실질 적재항을 포함한 본선적재 부기가 있어야 한다.

31) 제5차 규칙 제26조 a.iii.⑥.

32) Article 23. a.iv) consists of a sole original bill of lading or, if issued in more than one original, the full set as so issued.

33) Kozolchyk, *op. cit.*, p. 175.

34) 144 F.2d. 759(1944), cert.denied 324 U.S.850.; 朴大衛, 貿易事例 I, 法文社, 1978, p. 240.

의 본 소송에서는 이러한 서류제출은 뉴욕의 무역관습에 따라 합당한 서류제출로 볼 수 있으므로 개설은행은 관련서류를 引受할 의무가 있다고 판결되었다.

그러나 이 관습이 존재하는지는 차치하더라도 이 관습은 뉴욕에만 국한된 것으로 기타 영국이나 대륙계통은행은 전통의 조건을 충족시키지 못하고 그 대신 保證書를 수반하는 서류제출에 대해 수리해야할 의무가 없다.³⁵⁾ 만일 이러한 관행이 개설은행에 강요된다면, 매수인이 그 서류를 거절하는 경우, 개설은행은 손실을 그 保證書의 개설자로부터 보상받아야 하며, 그 保證書의 개설자는 다시 매도인에게 상환청구를 하게 된다. 이러한 관습을 합리화할 수 있는 타당한 이유를 발견하기가 매우 힘들다.

제 4차 규칙에서는 “consists of the full set originals issued to the consignor if issued in more than one originals”로 되어 있어서 운송서류가 2통 이상의 원본으로 발행된 경우에 적용되는 것으로 해석되었다.³⁶⁾ 그러므로 단일 원본선하증권을 발행하는 경우는 전통을 요구하는 신용장의 조건을 충족시킬 수 없는 문제가 발생하였고, 이에 따라서 금번 개정에서는 1 통의 원본 제출도 동 조건을 충족시키는 것으로 간주가 되었다. 다만 선하증권 상에는 원본 몇 통이 발급되었는지에 관한 언급이 있어야 할 것이다.³⁷⁾ 왜냐하면 개설은행이나 개설의퇴인의 입장에서는 자신이 발행된 原本 全部를 가졌다는 확신을 가져야 하는 당연하기 때문이다.³⁸⁾

(5) 略式/背面白紙式 船荷證券³⁹⁾

선하증권은 裏面に 운송계약조건이 전부 기재된 정규형식(long form)과 운송조건이 이면에 인쇄되어 있지 않고 백지상태로 된 약식형식(short form)이

35) E.P. Ellinger, *Documentary Letters of Credit—a Comparative Study*, Singapore : University of Singapore Press, 1970, p. 315.

36) 白大彬, “信用狀 統一規則에서의 運送書類 關係規定; 逐條解說과 適用事例 I”, 仲裁, 180 호, 1987. 1, pp. 4~11.

37) 일반적으로 선하증권 상에는 “In Witness Whereof, the Master or Agent of said vessel has signed THREE(3) ORIGINAL Bill of Lading...”이나 No. of Bill of Ladings라는 표제를 가진 공간을 두어 발행통수를 표시하고 있다.

38) I.C.C. Publication No. 459, *Case Studies on Documentary Credits(Vol. I)*, Case No. 91.

39) Article 23. a.v) appears to contain all of the terms and conditions of carriage, or some of such terms and conditions by reference to a source or document other than the bill of lading(short form/blank back bill of lading); banks will not examine the contents of such terms and conditions.

있다. 이면이 백지로 되어있다 해서 이를 배면백지형식(blank back)으로 칭하기도 한다. 약식과 배면백지식으로 나누어 표현하고 있는 것은 이면의 계약조건 전부를 생략할 수도 있고 일부는 당사자들간의 합의로 裏面에 기재한 채, 나머지를 운송인표준약관(Carrier's Standard Condition)을 참조하도록 된 경우⁴⁰⁾도 있으며 이것은 당사자 합의에 따라 달라질 수 있기 때문에 그와 같이 표현된 것이다.

은행은 裏面의 계약조건을 검토할 의무는 없다. 즉, 당사자간의 계약조건인 약관이 이면에 있다고 해도 이를 검토할 의무는 없고 그러한 전문성도 갖추고 있지 않다. 그러므로 은행은 그러한 裏面의 계약조건의 有無를 확인할 필요가 없이 선하증권 전면의 검토사항만을 주의하여 보면 될 것이다. 또한 은행은 이면의 계약조건이 별도로 첨부되어야 한다고 주장해서도 안된다.

(6) 傭船契約條件 및 帆船積 表示⁴¹⁾

용선계약 선하증권의 경우 船主와 傭船者 사이에 별도의 용선계약이 존재하기 때문에 善意의 선하증권소지자의 권리행사를 제한하는 결과를 초래할 수 있기 때문에 신용장통일규칙에서는 신용장이 이를 허용한다는 별도의 명시를 하고 있지 않는 한 은행은 용선계약 선하증권을 수리하지 말도록 규정하고 있다.⁴²⁾

일반 선하증권과 달리 선주와 용선자간의 용선계약 하에서 용선자에게 발행된 선하증권은 화물의 인도를 청구할 수 있는 權利證券의 성격을 가지고 있지 않고 단지 화물수취증의 성격을 갖고 있다.⁴³⁾ 용선자가 배서한 용선계약 선하증권의 경우도 운송계약의 해석은 傭船契約書에 준하게 된다. 이와 같이 용선계약 선하증권은 權利證券으로서의 성격을 가지지 못함으로서 이를 소지하는

40) "The contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the exception, limitations, conditions and liberties (including those relating to pre-carriage and on carriage) set out in the Carrier's Standard Conditions of Carriage applicable to the voyage covered by this Bill of Lading and operative on its date of issue. If the Carrier does not have Standard Conditions of Carriage, this Bill of Lading is subject to the exceptions, limitations, conditions and liberties set out in the "Conlinebill" Liner Bill of Lading operative on its date of issue."와 같은 準據文言이 일반적으로 선하증권 전면에 사전인쇄되어 있다.

41) Article 23. a. vi) contains no indication that it is subject to a charter party and/or no indication that the carrying vessel is propelled by sail only.

42) 제 5차 신용장통일규칙 제 23, 24 조 a)iv) 항 및 제 25 조 a)vi) 항 참조.

43) by Alan A. Mocatta, Michael J. Mustill & Stewart C. Boyd, *Scrutton on Chartyparties and Bills of Lading*, 8th ed., London : Sweet & Maxwell, 1974, p. 60.

은행이나 기타 선의의 소지자가 화물의 유치·담보·소유권을 행사하는 것이 어려울 수 있기 때문에 용선계약 선하증권의 경우 신용장 상에 별도의 명시가 없는 한 은행은 이를 수리 거절하여야 한다.

또한 선박이 돛에 의해서만 운송된다는 것을 나타내는 선하증권은 수리 거절하여야 한다고 하고 있다. 안전한 항해를 보장하고 믿을 수 있는 貯藏施設을 갖춘 堪航能力(seaworthiness)을 가진 선박의 운송인이나 선장이 발행한 선하증권이 더욱 商業性을 갖게 되는 것은 당연하다.⁴⁴⁾ Incoterms에서도 운송계약 조건에서 “매도인은 계약물품과 같은 종류의 물품을 통상 운송하는 데 사용되는 형의 海洋航海用 선박에 의해 … 운송계약을 체결해야 한다”고 하고 있다.⁴⁵⁾ 따라서 돛에 의해서만 운송되는 선박을 나타내는 선하증권을 개설은행이나 신용장개설의뢰인이 수리하지 않는 것은 필수 불가결한 것이다. 또한 帆船積貨物의 선하증권은 설사 그 것이 매매당사자간의 특약에 의해 유효하다 하더라도 이러한 사실만으로 그 증권을 담보로 금융하는 은행에게 이러한 증권을 수리하도록 강요하는 것은 타당하지 않다. 왜냐하면 원양항해를 이와 같이 감항능력이나 항해력 및 기타 능력에 있어서 劣等한 범선으로 항해한다는 것은 실무계의 상식으로는 허용되지 않기 때문이다.

범선적 표시조항은 蒸氣船의 발명 이전에 이용되던 舊型帆船에 초점을 맞춘 것으로 비록 돛에 의해 도움을 받아 운항한다고 할지라도 현대의 선박을 적용 범위로 하는 것은 아니다.⁴⁶⁾ 연료절감의 이유로 일부 현대선에서 풍력의 도움을 받는 선박이 이용되기 때문에 제 4 차 규칙에서 “only”라는 단어가 추가되어 돛에 의해서만 운항이 가능한 선박으로 동조의 적용범위를 좁힌 것이다.⁴⁷⁾ 따라서 증기선이나 모터선이 풍력의 도움을 받아 운항된다고 나타내고 있는 서류를 은행은 수리거절해서는 안된다.

44) Kozolchyk, *op. cit.*, p. 178.

45) Incoterms, C.I.F. A. 8. Contract of carriage and insurance.

46) Paul Todd, *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, 2nd ed., London: Lloyd's of London Press Ltd., 1993, p. 143.

47) 1974년 규칙 Article 19 a.iii); Bills of Lading covering shipment by sailing vessels.
1983년 규칙 Article 26 c.ii); indicates that the carrying vessel is propelled by sail only.

(7) 換積⁴⁸⁾

신용장 개설의뢰인은 換積을 금지시키려면 매우 명확한 용어로 신용장에 나타내야 한다. 따라서 매수인은 換積을 금지시키기 위해서는 신용장에 “transshipment prohibited (not allowed, not permitted)”, “direct shipment”, “without transshipment” 등이나 이와 유사한 취지의 표현을 명시함으로써 사전에 換積을 금할 수 있고 이것은 계약 시 매도인과의 합의 여부에 따라 달라지게 된다. 운송 도중의 “換積”은 화물이 멸실되거나 손상될 위험이 있기 때문에 신용장 개설의뢰인의 입장에서는 이를 금지시킴으로서 積荷의 안전한 도착을 담보할 수 있다는 생각을 가지게 되어 換積禁止를 일반화하는 慣性을 가진 경우도 있다. 그러나 운송 도중의 “換積”은 그 성격상 운송계약이나 관행에 관련된 문제로 어느 경우에도 매수인이 일방적으로 “換積禁止”를 요구하는 것은 불합리하다.⁴⁹⁾ 따라서 통일규칙은 신용장이 명시적으로 換積禁止를 나타내지 않는 한, 다시 말해서 신용장이 換積을 허용하는 경우는 물론이거니와 換積에 관한 별도의 언급이 없는 경우에는 換積이 허용되는 것으로 하고 있다. 換積이 허용되는 경우에도 全運送은 단일의 동일한 운송서류로 담보되어야 한다.⁵⁰⁾ 또한 신용장이 換積을 금지하고 있는 경우라도, 운송계약 이전에 이미 존재하는 인쇄된 선하증권이면의 換積留保約款⁵¹⁾은 문제가 되지 않는다.

48) Article 23.

b. For the purpose of this Article, transshipment means unloading and reloading from one vessel to another vessel during the course of ocean carriage from the port of loading to the port of discharge stipulated in the Credit.

c. Unless transshipment is prohibited by the terms of the Credit, banks will accept a bill of lading which indicates that the goods will be transhipped, provided that the entire ocean carriage is covered by one and same bill of lading.

d. Even if the Credit prohibits transshipment, banks will accept a bill of lading which :

i. indicates that transshipment will take place as long as the relative cargo is shipped in Container(s), Trailer(s) and/or “LASH” barge(s) as evidenced by the bill of lading, provided that the entire ocean carriage is covered by one and same bill of lading, and/or

ii. incorporates clauses stating that the carrier reserves the right to tranship.

49) 白大彬, “信用狀 統一規則에서의 運送書類 關係規定; 逐條解說과 適用事例 V,” 仲裁, 184 호, 1987. 5, p. 5.

50) *Lander & Co. v. Craven and Speeding Bros.* (1912) 2 K.B. 94; 17 Com. Cas. 193; *Hasson v. Hamel & Horley, Ltd.*, (1922) 2 A.C; *Holland Colombo Trading Society Ltd. v. Alawdeen and Others* (1954) 2 Lloyd’s Rep. 45, 53.

51) “With liberty to carry the goods or any part of them beyond their port of

제 5 차 규칙에서는 화물이 컨테이너나 트레일러, 라쉬바취에 의해 선적이 이루어지고 선하증권이 환적되었다는 것을 명시하고 있는 경우라 하더라도 은행은 신용장상의 換積禁止와 무관하게 선하증권을 수리하도록 규정하고 있다.

Ⅲ. 解釋上의 障礙要因

1. 解釋上의 障礙要因

(1) 二重解釋의 可能性

해석상 이중해석이 가능한 부분은 積載港과 다른 引受地를 표시하고 있는 해상선하증권조항 本船積載 附記條項인 제 23 조 a. ii. 항의 마지막 부분이다

제 23 조 a. ii. 항은 “If the bill of lading indicates a place of receipt or taking in charge different from the port of loading, the on board notation must also include the port of loading stipulated in the Credit and the name of the vessel on which the goods have been loaded, even if they have been loaded on the vessel named in the bill of lading. This provision also applies whenever loading on board the vessel is indicated by pre-printed wording on the bill of lading.”이라고 규정하고 있다.

이 조항 중 해석이 명확하지 않은 부분은 “This provision also applies whenever loading on board the vessel is indicated by pre-printed wording on the bill of lading.”이라고 규정하고 있는 부분이다.

우선 “This provision”이 무엇을 지칭하는지 의문이 든다. 이것이 바로 앞문장⁵²⁾ 즉, 引受地와 積載港이 다른 경우의 本船積載 附記조항을 의미하는 것인지 아니면 전체 附記조항을 의미하는 것인지 해석이 쉽지 않다. 또한 “loading

destination, and to transship, land and store them either on shore or afloat...”; H.C. Gutteridge & Maurice Megrah, *The Law of Bankers' Commercial Credits*, London: Europa Publications Ltd., 1984, p. 148.

52) 제 23 조 a.ii. ... If the bill of lading indicates a place of receipt or taking in charge different from the port of loading, the on board notation must also include the port of loading stipulated in the Credit and the name of the vessel on which the goods have been loaded, even if they have been loaded on the vessel named in the bill of lading.

on board the vessel is indicated by pre-printed wording”라는 문장이 本船積載 附記될 내용을 사전인쇄로 나타내고 있다는 것인지 아니면 發行日이 船積日로 간주되는 선적선하증권을 의미하는 것인지 명확하지가 않다.⁵³⁾

이에 따라 다음과 같은 두 가지 해석이 이루어질 수 있다. 첫째, “loading on board the vessel”과 같은 내용이 사전 인쇄된 경우라도 별도의 本船積載 附記가 있어야 된다는 해석과 둘째, 다른 해석으로 선적사실이 사전인쇄된 선하증권이라 하더라도 本船積載港과 引受地가 다르게 표시된 경우에는 本船積載 附記가 있어야 된다는 해석이다.

위 조항의 의미를 추론할 수 있는 것은 개정 과정에서 Kozolchuk 교수가 언급한 내용이다. Kozolchuk 교수는 개정 논의 과정에서 “received for shipment and on board B/L”과 같은 표제를 가지고 수취선하증권과 선적선하증권을 겸용하는 융통성있는 선하증권양식(flexible format)은 사전인쇄된 형태로 本船積載를 표시하고 있어서 本船積載 附記 여부가 불분명해질 수가 있다는 것이다.⁵⁴⁾ 따라서 수취선하증권과 선적선하증권을 겸용하는 경우 本船積載를 사전인쇄하게 되는데 이때는 本船積載 附記와 구분이 안되므로 本船積載 附記가 있어야 한다는 것으로 해석된다. 본선적재 부기시에는 本船積載 事案別로 附記要件을 갖추어야 할 것이다.

그런데 이 조항이 선적사실이 사전인쇄된 선적선하증권인 경우로 해석이 되어 잘못 운영되는 경우 많은 문제가 발생하게 된다. 실제로 일부에서는 이 조항에 대해 해석이 모호하므로 積載港과 引受地가 다른 경우에는 선적선하증권이라 하더라도 本船積載 附記를 하도록 권장하는 사례가 나타나고 있다.⁵⁵⁾

결론적으로 이 조항은 해석이 이중적으로 이루어져서 신용장통일규칙의 효율적인 운용을 침해할 수 있는 소지가 있는 조항으로 보인다.

53) 제 23 조 a.ii. Loading on board or shipment on a named vessel may be indicated by pre-printed wording on the bill of lading that the goods have been loaded on board a named vessel or shipped on a named vessel, in which case the date of issuance of the bill of lading will be deemed to be the date of loading on board and the date of shipment.

54) I.C.C. Document No. 470-37/37, 1991. 11, p. 3.

55) 일본 I.C.C. 국내위원회는 同條項이 해석상 불분명하다며 선적선하증권의 경우도 인수지와 적재항이 다른 경우 부기를 하도록 권장하고 있다(高安昭之助, “運送書類に關する規定”, 手形研究, 第 486 號, 93. 12, p. 37).

(2) 豫定된 積載港의 本船積載 附記

해상선하증권 조항에서 “예정된” 積載港으로 표시된 경우는 해석상 필수적으로 本船積載 부기조항인 제 23 조 a.ii. 항과 연계해석되어야 하며 이에 따라 복잡한 해석구조를 나타내고 있다고 할 수 있다.

“iii) indicates the port of loading and the port of discharge stipulated in the Credit, notwithstanding that it : b) contains the indication “intended” or similar qualification in relation to the port of loading and/or port of discharge, as long as the document also states the ports of loading and/or discharge stipulated in the Credit.”

우선 이 조항의 정확한 의미는 제 4 차 규칙과 앞서 설명한 제 5 차 규칙의 축조과정, 그리고 제 5 차 규칙에 관한 ICC의 해설서를 종합하여 설명할 수 있다.

제 4 차 규칙 제 26 조에서는 “c) Unless otherwise stipulated in the credit, banks will reject a document which : iii) contains the indication “intended”, or similar qualification, in relation to the vessel and/or the port of loading - unless such document bears an on board notation in accordance with article 27(b) and also indicates the actual port of loading”으로 규정하고 있어서 예정된 積載港으로 표시된 경우는 本船積載 附記조항인 제 4 차 규칙 제 27 조에 따라 本船積載 附記를 하고 그 것에 추가하여 實質 積載港도 표시하도록 규정하고 있다. 또한 ICC는 제 4 차 규칙에 대한 질의·응답에서 위와 같은 내용을 확인하고 있다.⁵⁶⁾

선적선하증권의 본질적인 개념을 보더라도 本船積載가 필수조건인 해상선하증권의 경우 “예정된” 積載港으로 표시가 된다면 이것은 선적사실을 확신할 수 없는 정보로 인식되어 本船積載에 대한 불확실성을 나타내고 있는 것이 되고 權利證券性의 완전한 요건을 갖춘 즉, 本船積載가 확실한 선하증권을 갖기를 희망하는 개설의뢰인이나 개설은행의 관점에서는 수리할 수 없는 선하증권이다. 그리고 “예정된 적재항”의 의미는 인수지만 있고 적재항이 기재되지 않

56) ICC는 선적선하증권(on board Bill of Lading)을 요구하고 있는 신용장 하에서 제출된 서류에서 예정된 積載港(intended port of loading)이 Bombay로 표시된 경우 Shipped on Board M/V EA. Season at Bombay라는 本船積載 附記가 있어야지만 수리가 가능하다고 유권해석을 내리고 있다(I.C.C. Publication No. 459, *Case Studies on Documentary Credits(Vol. I)*, Case No. 95).

은 것과 본질적으로 다를 바가 없다. 따라서 “예정된 적재항”으로 표시된 경우에는 선박명, 본선적재 일자, 적재항을 포함한 本船積載 附記가 있어야 한다고 해석하는 것이 타당하다. 이 경우에 본선적재 부기조항 중 “예정된” 선박의 부기요건에 실질 적재항을 추가하여 본선적재 부기가 이루어져야 한다.

동 조항이 잘못 운용될 소지가 있는 것은 동조항이 제 23조 a.ii. 항과 연계해석되어야지만 정확한 의미를 가질 수 있기 때문이다. 다시 말해서 해석구조가 복잡하다는 것이다. 그러므로 경우에 따라서는 “as long as the document also states the ports of loading and/or discharge stipulated in the Credit”라는 문장만을 그대로 해석하고 운용하여, 운송서류상에 단지 “actual port of loading 積載港名, actual port of discharge 揚陸港名,” 이라는 추가기재만을 의미하는 것으로 해석될 소지가 높다.

물론 積載港이 “예정된”으로 표시된 경우 선박명도 “예정된”으로 표시되어 일자와 선박명을 포함한 附記가 있을 것이며, 이 附記에 積載港도 본 조항에 따라 기재할 것으로 판단되어 운용상 문제가 많지는 않을 것으로 보인다. 그러나 선박명이 “예정된”으로 표시되지 않는 경우에는 本船積載 附記가 없어도 되는 것으로 오해될 소지가 있다.

또한 積載港 및/또는 揚陸港과 관련하여 “예정된”이라는 표현을 썼더라도 이것이 신용장 상에 명시된 積載港 및 揚陸港과 일치하기만 하면 된다는 해석상 오류를 범할 수 있는 소지도 있다.

이 조항은 당해 文案自體로는 해석이 어려운 조항으로, 해석상 어려움이 발생한 배경은 복합운송서류조항과 해상선하증권조항간 구성의 동일성을 지나치게 강조한 결과에서 비롯된 것으로 판단할 수 있다.

(3) 文言上 重疊에 따른 問題

문언상 중첩되는 부분은 積載港과 다른 引受地를 표시하고 있는 해상선하증권조항 제 23조 a.iii.a. 항과 本船積載 附記조항인 제 23조 a.ii. 항 부분이다.

우선 제 23조 a.iii.a. 항과 제 23조 a.ii. 항의 해석과정을 살펴보면 다음과 같다. 제 23조 a.iii.a. 항은 “iii) indicates the port of loading and the port of discharge stipulated in the Credit, notwithstanding that it :a) indicates a place of taking in charge different from the port of loading, and/or a place”

of final destination different from the port of discharge.”라고 규정하고 있다.

또한 本船積載 표시를 나타내는 조항인 제 23 조 a.ii. 항에서는 “If the bill of lading indicates a place of receipt or taking in charge different from the port of loading, the on board notation must also include the port of loading stipulated in the Credit and the name of the vessel on which the goods have been loaded, even if they have been loaded on the vessel named in the bill of lading. This provision also applies whenever loading on board the vessel is indicated by pre-printed wording on the bill of lading.”이라고 규정하고 있다.

위 두 조항은 “indicates a place of (receipt or) taking in charge different from the port of loading” 부분이 중첩되어 있다. 이에 따라 경우에 따라서는 제 23 조 a.iii.a. 항이 제 23 조 a.ii. 항에 부속되는 조항으로 해석될 수가 있다.

제 23 조 a.ii. 항이 의미하는 것은 선하증권 상의 해당란인 ① Place of receipt ② Port of loading ③ Port of discharge ④ Place of delivery란 중 ① Place of receipt와 ② Port of loading이 다른 경우 또는 ① Place of receipt만 기재되어있고 이것이 선하증권 상의 積載港과 다른 경우에는 “laden on board 船舶名 at 港口名 on 日字”와 같은 별도의 附記가 있어야 한다는 것이다. 이와 관련하여 최근 ICC에 引受地와 本船積載港이 다른 경우 本船積載 附記를 어떻게 해야 하느냐는 질의가 있었고, 이에 관해 ICC는 引受地와 積載港이 다른 경우 제 23 조 a.ii. 항의 本船積載 附記조건과 제 23 조 a.iii.a. 항의 조건을 충족 시켜야 한다고 설명하고 있다.⁵⁷⁾

이러한 ICC의 설명은 인수지와 적재항이 다른 경우 제 23 조 a.ii. 항에 따라 본선적재 부기가 있어야 하며, 이 부기상의 적재항은 제 23 조 a.iii.a. 항에 따라 신용장의 적재항과 일치하여야 한다는 것을 의미한다.

실제 제 23 조 a.iii.a. 항 중 “iii) indicates the port of loading ..., notwithstanding that it : a) indicates a place of taking in charge different from the port of loading...”이라는 부분은 제 23 조 a.ii. 항에 따라 本船積載 附記를 검토하도록 되어있는 은행에 대해 어떠한 추가적 검토의무도 부과하지 않고 있는 규정으로서 같은 내용을 반복하는 조항이다.

57) 大韓商工會議所, ICC 국제무역정보, 1996. 9, pp. 22~23.

제 23 조 a. iii. a. 항이 해석상 의의를 갖는 것은 결국 어떠한 경우라도 신용장상의 積載港이 선하증권 상에 적재항으로 나타나야 한다는 것을 강조한 것에 불과하다. 이 조항이 잘못 운용될 수 있는 가능성은 引受地와 積載港이 다르게 표시된 수취선하증권의 경우라 하더라도 적재항이 신용장 상의 적재항과 일치하기만 하면 본선적재 부기가 없어도 되는 것으로 오해되어 운용될 소지가 있다는 것이다.⁵⁸⁾ 이 경우에 수취선하증권으로서 단순히 적재선박과 적재일자만 기재하면 되며 현재의 규칙과 같이 실질 적재항을 기재할 필요는 없는 것이다. 이와 같이 위 조항은 문언의 중첩에 의해 본선적재 부기에 관한 이해의 착오를 가져올 수 있는 조항이라고 보여진다.

(4) 全通確認義務의 不明確性

신용장통일규칙은 “iv) consists of a sole original bill of lading or, if issued in more than one original, the full set as so issued”라고 규정하고 있어서 “1 통의 선하증권 원본 또는 2 통 이상의 원본이 발행된 경우 그와 같이 발행된 全通의 원본으로 구성되어 있는 서류”를 제출하도록 요구하고 있다.

대부분의 신용장은 전통의 운송서류를 제출할 것을 요구한다. 즉, 신용장 상에 “full set of clean on board ocean bills of lading”과 같은 표현이 있게 된다. 앞서 언급하였듯이 이와 같은 전통의 요구는 엄격히 준수되어야 한다.

제출통수가 문제가 된 사례로 ICC에 다음과 같은 문의가 있었다. 신용장이 “full set of 3/3 clean on board ocean bills of lading”을 요구하였는데 개설은행은 선하증권 상에 발행된 선하증권의 통수가 기재되어 있지 않다는 이유로 지급거절을 하였고 지급거절을 당한 매입은행은 신용장통일규칙은 선하증권상에 기재된 원본발행통수를 확인할 것을 요구하지 않으며 제출된 통수가 신용장에 명시된 대로 “3/3 clean on board ocean bills of lading”이었고 발행된 제출통수를 확인하는 것이 국내은행의 관행도 아니라는 점을 들어 개설은행의 지급거절은 부당하다고 항변하였다.

이에 대해 ICC는 “이 문제는 국내은행관습의 문제가 아니며 관련은행이 발

58) 제 4 차 규칙 하에서는 실제 그와 같은 해석이 가능하였다. ICC는 제 4 차 규칙 하에서 질의·응답을 통해 인수지와 적재항이 다르게 표시되더라도 인수지로부터 적재항까지의 운송은 事前運送으로 간주되기 때문에 선하증권상의 적재항이 신용장상의 적재항과 일치하고 있으면 된다는 해석을 하고 있다(I.C.C. Publication No. 459, *Case Studies on Documentary Credits (Vol. I)*, Case No. 95).

행된 원본전통을 수취했다고 자신있게 말할 수 있는 것은 서류검토에 있어 본질적인 부분에 해당한다”⁵⁹⁾고 설명하고 있다. 또한 이러한 정보는 운송서류 상에 기재된 내용으로만 확인이 가능한 것이라며 개설은행의 지급거절을 합리화하고 있다.⁶⁰⁾

ICC의 의견에 따라 은행이 원본발행통수 확인의무를 가진다고 할 경우에 전제가 되어야 하는 것은 원본의 발행통수가 운송서류 상에 기재되어야 한다는 것이다. 원본발행통수의 기재에 관하여 함부르크 규칙과 국제복합운송규칙은 원본이 두 통 이상 발행되는 경우 발행통수를 운송서류 상에 기재하도록 규정하고 있고, 國內 商法도 함부르크 규칙과 마찬가지로 原本이 두 통 이상 발행되는 경우 그 통수를 기재하도록 되어있다.⁶¹⁾ 그러므로 원본이 한 통 발행되는 경우에 운송인은 이를 운송서류 상에 기재할 의무는 없으며 이를 기재하는 것은 운송인의 재량권에 속하는 것이다.

그러나 신용장통일규칙 하에서 운송서류를 검토하는 은행의 입장에서는 이러한 운송서류 원본발행통수의 기재에 관한 국제규칙을 원용할 수 있을 정도의 지식을 보유하고 있다고는 볼 수 없으며 또한 그러한 지식이 없다고 해서 은행이 서류를 검토하는데 있어서 문제가 있다고 단정할 수 있는 근거도 없다.

현 규칙 하에서는 원본발행통수를 확인할 義務를 가진 은행이 단순히 상식에 입각해서 제출된 원본의 통수와 운송서류 상에 기재된 원본발행통수를 비교하여 처리할 수밖에 없고 이러한 검토자세는 한 통의 원본이 발행된 경우에도 동일하게 적용되어야 한다고 볼 수 있다. 한 통의 원본이 발행되는 경우에도 한 통의 원본이 발행되어서 운송인이 국제규칙이나 국내법에 따라 이를 운송서류 상에 기재하지 않았다면 은행으로서는 이러한 운송서류에 대해 원본발행통수를 확인할 수 없다는 이유로 신용장대금지급을 거절할 수 있을 것이다. 또한 함부르크 규칙 등 國際規則에서는 운송서류의 記載事項 중 일부가 누락되

59) “whether it is or not a local banking practice, it is an essential part of the checking of the documentation that the bank concerned is able to say for sure that it has received the full set of originals issued.”

60) I.C.C. Publication No. 459, *Case Studies on Documentary Credits (Vol. I)*, Case No. 91.

61) 함부르크 규칙 Art. 15.1.(h). The bill of lading must include, *inter alia*, the following particulars: (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one; 복합운송규칙 Art. 6.1.(c) Where a multimodal transport document is issued in negotiable form, (d) If issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set.

어 있어도 운송서류의 效力에는 영향을 미치지 않는 것으로 규정하고 있으므로 원본발행통수를 기재하지 않는 경우도 있을 수 있다. 이러한 경우 앞에 언급된 사례와 같이 은행이 원본발행통수를 확인할 근거가 없게 된다.

제 23 조 a. iv 항에 명시된 원본관련 규정은 “iv) consists of a sole original bill of lading or, if issued in more than one original, the full set as so issued,”라고 되어있어서 “1 통의 선하증권 원본 또는 2 통 이상의 원본이 발행된 경우 전통”을 어떻게 확인해야하는지에 관해서는 언급하고 있지 않다.

ICC의 유권해석과 같이 은행이 운송서류의 원본발행통수를 확인할 의무가 있다고 해석되기 때문에 신용장통일규칙은 원본발행통수의 확인의무를 명문화하여 은행이 발행된 原本 全通이 제출되었는지 확인할 의무가 있다는 것을 인식할 수 있도록 하는 것에 관한 검토가 필요하리라 보여진다. 이것은 앞으로 單一-原本 船荷證券의 발행이 확산되는 경우 運用上의 문제로 대두될 수 있는 소지가 있다고 보여진다.

2. 綜合論議

이상 언급된 장애요인 중 원본확인 의무를 제외한 다른 조항은 근본적으로 운송서류의 多様化 현상과 관계된 것이다. 수취선하증권과 선적선하증권을 겸하는 융통성있는 양식(flexible format)의 이용증가라든가 복합운송서류와 선하증권을 겸하는 二重目的 運送書類의 발달에 따라 본선적재 부기될 문언이 사전 인쇄되어 있거나 “예정된” 적재항, 양륙항으로 표시되고, 적재항과 인수지, 양륙항과 목적지가 다른 경우 등이 나타나게 된다고 할 수 있다.

따라서 근본적인 해결책 역시 해상선하증권 고유의 양식을 定型化시키는 것이다. 그러나 이것은 현실적으로 불가능한 해결방안이며 다른 代案은 신용장통일규칙이 자체적으로 內的發展을 기해가는 것이다. 이러한 내적발전의 방향은 신용장통일규칙 해상선하증권조항이 解釋上 明確性을 갖게끔 하는 것이다.

신용장통일규칙 해상선하증권조항이 운용상 효율성을 갖기 위해서는 위에 언급된 장애요인을 고려할 때 크게 두 가지 방향에서 더욱 관심을 갖고 대처하여야 한다고 보여진다. 첫째는 해석이 용이하도록 逐條될 필요성이 있다. 이중해석의 가능성에 관한 것이나 문언 상 중첩에 의한 것 그리고 원본확인 의무

에 관한 것은 신용장통일규칙 개정과정에서 해석의 용이성 내지 명확성 문제를 고려한다면 충분히 해결 가능한 문제이다. 신용장통일규칙이 地理적으로 광범위하게 이용되고 신용장거래가 상이한 관계집단이 포함되는 多者間 去來라는 점을 고려할 때 언어(language)의 문제를 포함하여 관심과 관점에 따라 해석상 다툼의 가능성이 상존한다고 생각되기 때문에 가능한 한 해석상 혼동이나 오해의 소지가 없도록 명확한 문장과 구조로 축조되어야 할 것이다.

두 번째 “예정된 적재항”의 문제는 해상선하증권조항과 복합운송서류조항간에 수리 가능한 항목에 관한 配列構造를 일치시키는 과정에서 발생된 것으로, “예정된 적재항”은 본질적으로 본선적재 부기에 포함되어야 할 조항이다. 복합운송서류조항의 경우 “예정된”이라는 단서가 붙은 경우를 규정하고 있는 조항이 그 자체로 해석 가능하지만⁶²⁾ 現 해상선하증권조항의 경우 본선적재 부기조항과 연계해석 되어야 하는 어려움이 발생한다. 해상선하증권조항의 경우 본선적재 부기조항은 매우 중요한 조항이므로 복합운송서류조항과의 구조적 一貫性을 탈피하여 해상선하증권의 수리가능한 특성에 따라 수리항목을 배열하는 것이 바람직하다고 판단된다. 향후 운송서류의 다양화와 이에 따라 신용장통일규칙 운송서류조항의 수리범위도 확대되어 갈 것이다. 이 때 운송서류별로 수리요건이 비교가능하도록 수리가능한 항목에 관한 배열구조를 일치시키는 것도 중요하지만 운송서류별로 수리가능한 특성을 고려하여야 할 것이다.

실무계에 권고할 수 있는 사항은 인수지와 적재항이 다르게 나타나는 경우 선하증권의 양식에 관계없이 船舶名, 本船積載港, 本船積載 日字를 포함하여 本船積載 附記를 하는 것이 바람직하며, “예정된” 적재항으로 표시된 경우에는 “예정된” 선박으로 표시된 경우의 본선적재 부기요건에 적재항을 포함한 본선적재 부기가 있어야 된다는 것에 유의하여야 하며, 만일 “예정된” 선박으로 표시되지 않은 경우 즉, 적재항은 “예정된” 적재항으로 표시되고, 선박에 이러한 단서가 없는 경우에는 선박명, 본선적재항, 본선적재 일자를 포함한 본선적재 부기를 하여야 한다. 그리고 수취선하증권과 선적선하증권을 겸용하는 경우에 本船積載文言이 사전인쇄되어 있다고 하더라도 별도의 本船積載 附記가 이루어져야 한다. 또한 단일원본 선하증권인 경우 선하증권 상에 단일원본이라는 취지의 문언이 없다면 그러한 취지의 문언이나 발행통수기재란에 原本 1通이

62) 제 26 조 a.iii.b. contains the indication “intended” or similar qualification in relation to the vessel and/or port of loading and/or port of discharge.

발급되었다는 것을 기재하는 것이 발생가능한 다툼의 소지를 사전에 예방할 수 있을 것이다.

IV. 結 論

본 연구에서는 신용장통일규칙 운송서류 중 기본조항이라 할 수 있는 해상 선하증권조항이 운용상의 確實性을 효율적으로 뒷받침하고 있는 지를 고찰하였다. 그 결과 해상선하증권조항이 운용상 관계당사자간 오해와 이에 따른 다툼의 소지를 제공할 수 있는 부분이 일부 있다는 것을 확인할 수 있었다. 그리고 이러한 부분은 신용장통일규칙이 해석의 용이성 또는 명확성을 제고시키고 운송서류별로 수리가능한 특성을 반영하여 각 조항을 축조함으로써 해소가 가능할 것이라는 제안을 하였다. 실무계에서도 이러한 문제점을 인식하여 앞에 언급한 것과 같은 합리적 행동방안을 마련해나가야 할 것이다.

이에 덧붙여 ICC는 관련당사자에 대한 교육의 필요성을 강조하고 있다. 운송서류 조항별로 다른 내용을 규정하고 있는 제5차 규칙은 이러한 교육에 기초한 당사자의 합리적 관행이 전제될 때만 효율적으로 운영이 가능할 것이다. 그러므로 신용장통일규칙 자체의 內的發展과 관계당사자의 운송서류조항에 대한 이해와 교육이 전제될 때 신용장통일규칙의 운용상 효율성이 극대화될 수 있을 것이다.

參 考 文 獻

- 朴大衛, 信用狀, 第3全訂版, 法文社, 1994.
- , 貿易事例(I), (II), 法文社, 1978, 1987.
- 梁暎煥·徐正斗, 信用狀事例研究, 三英社, 1995.
- 李相道 編, 英美法辭典, 青林出版, 1988.
- 康皓景, “信用狀去來에 있어서 船貨證券의 適格性 基準設定에 관한 研究,” 博士學位論文, 中央大學校, 1989. 2.
- , “信用狀去來에 있어서 不適格 書類에 관한 研究”, 貿易學會誌, 第18卷, 1993. 3.
- 高昞杓, “信用狀去來에 있어서 運送書類 適格性에 관한 研究,” 博士學位論文, 建國大學校, 1995. 2.
- 金容福, “信用狀去來에 있어서 受理되는 船積書類의 諸條件 (上),” 仲裁, 第112號, 1981. 5.
- , “信用狀去來에 있어서 受理되는 船積書類의 諸條件 (下),” 仲裁, 第113號, 1981. 6.
- 白大彬, “信用狀 統一規則에서의 運送書類 關係規定; 逐條解說과 適用事例 I”, 仲裁, 180호, 1987. 1.
- , “信用狀 統一規則에서의 運送書類 關係規定; 逐條解說과 適用事例 II,” 仲裁, 181호, 1987. 2.
- , “信用狀 統一規則에서의 運送書類 關係規定; 逐條解說과 適用事例 III,” 仲裁, 182호, 1987. 3.
- 柳重遠, “船荷證券의 受理可能 要件에 관한 考察 - 5次 改正 信用狀統一規則을 中心으로,” 仲裁, 第271號, 1994. 9.
- Gutteridge, H.C. & Megrah, Maurice, The Law of Bankers' Commercial Credits, London, Europa Publications Ltd., 1984.
- Ivamy, Hardy, Casebook on Carriage by Sea, 6th ed., N.Y., Lloyd's London Press Ltd., 1985.
- Harfield, Henry, Bank Credits and Acceptances, 5th ed., N.Y., The Ronald Press Company, 1974.
- Kozolchyk, Boris, Commercial Letter of Credit in Americas, Matthew Bender & Company, 1976.

- Schmitthoff, Clive M., *Export Trade*, 9th ed., London, Stevens & Sons Ltd., 1990.
- Todd, Paul, *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, 2nd ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1993.
- Ventris, F.M., *Bankers' Documentary Credits*, London, Lloyd's of London Press Ltd., 1987.
- Kozolchyk, Boris, "Evolution and present stae of the ocean bill of lading from a banking law perspective," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 23, No. 2, April, 1992.
- _____, "The Paperless Letter of Credit and Related Documents of Title," *Law and Contemporary Problems*, Vol. 55, No. 3, Summer 1992.
- 高安昭之助, "運送書類に関する規定", *手形研究*, 第486號, 93. 12.
- I.C.C. Publication No. 371, *Decisions(1975-1979) of the ICC Banking Commission*.
- I.C.C. Publication No. 399, *Opinions of The ICC Banking Commission(1980-1981)*
- I.C.C. Publication No. 411, *Documentary Credits:UCP 1974/1983 Revisions, Compared and Explained*.
- I.C.C. Publication No. 434, *Opinions of The ICC Banking Commission (1984-1986)*.
- I.C.C. Publication No. 459, *Case Studies on Documentary Credits(Vol. I)*
- I.C.C. Publication No. 469, *Opinions of The ICC Banking Commission (1987-1988)*.
- I.C.C. Publication No. 489, *Case Studies on Documentary Credits(Vol.II)*.
- I.C.C. Publication No. 494, *Opinions of The ICC Banking Commission (1989-1991)*.
- I.C.C. Publication No. 511, *UCP 500 & 400 Compared*.
- I.C.C. Publication No. 535, *Case Studies on Documentary Credits under UCP 500*.
- I.C.C. Document No. 470-37/4, 1991. 6.
- I.C.C. Document No. 470-37/5, 1991. 6.
- I.C.C. Document No. 470-37/37, 1991. 11.
- 大韓商工會議所, *ICC 국제무역정보*, 1994. 3, 1994. 10, 1995. 5, 1996. 2.