

UCP 600 운송서류 규정의 실무상의 유의점에 관한 연구*

박 석 재**

-
- I. 서 론
 - II. 해상운송서류 관련 유의점
 - III. 기타 운송서류 관련 유의점
 - IV. 결 론
-

I. 서 론

국제상업회의소(ICC)가 제정한 새로운 신용장통일규칙¹⁾이 2007년 7월 1일부터 시행되고 있다. 이전의 신용장통일규칙(UCP 500)을 전면적으로 개정한 UCP 600의 규정은 전체적으로 이해하기 쉽다는 반응과 함께 호평을 받고 있

* “이 논문은 2009학년도 우석대학교 교내학술연구비 지원에 의하여 연구되었음”

** 우석대학교 유통통상학부 교수

1) Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision, ICC Publication No.600(이하 UCP 600이라 함).

다.²⁾ 다만 UCP 600에 대해 일부 비판을 하는 실무자들이 있는데 그 중 Kim Christensen씨는 UCP 600이 대체적으로 UCP의 전체적인 구조를 철저하게 조사하지 못한 점을 비판하고 있으며, Laurence Bacon씨는 UCP 600이 무역업자들의 필요를 충분히 고려하지 않고 있다는 비판을 하고 있다.³⁾

UCP 600과 관련해서 학계에서는 주로 개정 경위, 특징 및 주요 내용에 대해 많은 연구가 진행되어 왔다. 그렇지만 UCP 600의 실무상의 유의점에 관한 연구는 거의 진행되지 않고 있다. 왜냐하면 UCP 600이 시행된지 얼마 지나지 않았기 때문에 동 규칙의 실무상의 유의점을 찾아내는 것이 물리적으로 곤란하였기 때문이다.⁴⁾

그런데 실무계에서는 UCP 600의 해석 및 그 처리를 둘러싸고 많은 문제들이 발생하고 있으며 그 중에서도 운송서류 관련된 문제가 주류를 이루고 있다. 그 이유로는 첫째, 운송서류는 물품이 운송회사에 인도된 증거로서 역할을 한다는 사실과 관련이 있으며, 둘째, 신용장 전문가와 운송 전문가의 견해가 상이하다는 사실 때문이다.⁵⁾ 또한 수입상은 화물을 표시하는 증권으로서 해당 운송서류를 인도받아야 수입물품의 수령이 가능하므로 신용장 거래당사자들은 운송서류를 정확히 심사하여 신속히 처리하여야 함에도 불구하고 운송서류의 기재내용에 대한 해석의 차이로 대금결제 지연되고 불필요한 분쟁이 발생하고 있다.⁶⁾ 따라서 본고는 UCP 600 규정들 중 운송서류 관련 규정에 초점을 맞추어 실무상의 유의점을 고찰하고자 한다.

이를 위해 본고는 UCP 600에 관한 주석서(가)를 중심으로 국내·외 학자들 및 실무자들의 최신 문헌을 중심으로 한 문헌연구방법을 취하기로 한다. 연구범위로는 운송서류를 크게 해상운송서류와 기타 운송서류로 대별하여 고찰하

2) 飯田勝人, “UCP600の14條における若干の解釋上の問題點”, 『銀行法務21』, No.689, 2008. 6, p.18.

3) R. Katz, “Editor’s note”, *DCInsight*, Vol.12, No.3, ICC, 2006. 7/9, p.2.

4) 이방식·박석재, “UCP 600의 실무상의 유의점에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제42권, 한국무역상무학회, 2009. 5, p.90.

5) K. Christensen, “The need to clarify certain practices”, *DCInsight*, Vol.14, No.4, ICC, 2008. 10/12, p.8.

6) 이재현·김연숙, “UCP 600 운송서류 조항의 개정내용과 해석에 관한 연구”, 『국제상학』, 제22권 제2호, 한국국제상학회, 2007. 6, p.168.

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

고자 한다. 해상운송서류는 다시 선하증권, 비유통성 해상운송장, 용선계약 선하증권으로 구분하며, 기타 운송서류는 복합운송서류, 항공운송서류, 도로, 철도 또는 내수로 운송서류, 특사영수증, 우편영수증 또는 우편증명서로 구분하여 연구를 진행하기로 한다.

본 연구를 통하여 UCP 600 운송서류의 실무상의 유의점을 제시함으로써 무역업계, 운송업계 및 은행업계의 관계자들이 신용장 거래를 할 때 참고가 되고자 하는 것이 본 연구의 목적이다.

Ⅱ. 해상운송서류 관련 유의점

해상운송서류에 공통적인 실무상 유의점은 이하와 같다. 먼저 운송인의 서명 방식의 요건은 UCP 500과 같다. 다만 운송업계에서 대리인이 운송서류를 발행하는 경우에는 선박의 선장명이 불분명한 것이 보통이며, 따라서 선장명의 기재를 요구하지 않아야 한다는 지적이 행해졌기 때문에 운송서류에는 선장명의 기재를 요구하지 않는 것으로 개정되었다. ABC Shipping Lines Ltd.라는 회사에 의하여 발행된 운송서류는 운송인의 명칭을 기재하고 있는 것으로 보이지만, 그 회사의 명칭에 연계하여 운송인이라는 문구가 운송서류상에 표현되고 있지 않는 경우에는 그 회사의 명칭만으로는 불충분하다는 점에 유의하여야 한다.⁸⁾

1. 선하증권 관련 유의점

선하증권이 신용장에 기재된 선적항을 나타내고 있지 않는 경우에는 신용장에 규정하는 선적항, 선적일 및 선적선박명을 기재한 적절한 적재필의 부기가 필요하다. 이와 같은 예로서 신용장이 “Rotterdam to Hong Kong”을 커버하는 선하증권을 요건으로 하고 있는 경우에 선하증권이 다음과 같이 기재하고

8) 飯田勝人, “UCP600의ICC코멘타리에關聯した銀行實務上の注意点”, 『銀行法務21』, No.684, 2008. 2, p.22.

있는 경우를 상정하는 것이 가능하다. 이 경우는 “shipment from Rotterdam to Hong Kong with transhipment in Dubai”를 나타내고 있다. 이것이 보통의 선하증권의 외관이며, 해상운송인이 물품의 전 운송 행정을 표시하기 위하여 선하증권의 소정란에 기재사항이 잘 포함되어 있지 않는 결과를 나타내고 있다.

Moon Lagoon as the pre-carriage

Rotterdam as the place of receipt

Sun Lagoon as the ocean vessel

Dubai as the port of loading

Hong Kong as the port of discharge

이 경우에는 UCP 600 제20조 a항 iii호의 규정에 따라 당해 선하증권에는 선적항=Rotterdam, 선박명=Sun Lagoon 및 당해 선적일을 기재한 적재필의 부기가 필요하다. 신용장에 규정된 양륙항과 다른 최종 도달지를 기재한 선하증권은 수리된다. UCP 600 제20조 c항 ii호의 규정은 물품이 컨테이너, 트레일러 또는 LASH barge⁹⁾에 의하여 운송되는 경우에는 환적이 보통 발생한다는 운송실무를 반영한 것이다. 이 때문에 무슨 일이 있어도 환적을 금지하고자 한다면 신용장에는 환적이 금지되는 것, 동시에 UCP 600 제20조 c항 ii호의 규정이 적용되지 않는 것을 기재하여야 한다.¹⁰⁾

UCP 600 제20조 a항 iii호는 “신용장에 기재된 선적항으로부터 하역항까지의 선적을 표시하여야 한다.”라고 규정하고 있다. 따라서 개설의뢰인이 내륙지역에 대한 하나 또는 두 개의 “Place” 란이 운송서류 내에 표시되거나 또는 표시될 것이 요구되는 때에는 당사자들은 선하증권 대신 복합운송서류를 요구하여야 한다는 점에 유의하여야 한다.¹¹⁾

또한 신용장거래에서 선하증권을 요구한 경우 용선계약 운송서류가 허용되

9) LASH barge에서 LASH란 Lighter Aboard Ship을 의미하며, 컨테이너보다 크고 물품의 적재량도 많으므로 컨테이너 대신에 전용의 거룻배(艇)를 사용하고, 이 거룻배에 물품을 적재한 채 본선에 적재하여 운송하는 방식이다. 이 방식은 하천지역과 항만시설이 미발달한 지역에서 위력을 발휘하고 있다.

10) 飯田勝人, “運送書類に關するUCP600のICCコメンタリーと銀行の實務對應”, 『銀行法務 21』, No.685, 2008. 3, p.30.

11) H. Erdemol, “A Summary of the updated ISBP”, *DCInsight*, Vol.13, No.3, ICC, 2007. 7/9, p.4.

지 않는다면 용선계약에 대한 언급이 있는 선하증권은 UCP 600 제20조의 규정에 따라 수리 거절됨에도 불구하고 우리나라 은행의 서류심사자가 운송서류 제목이 용선계약 선하증권이 아니어서 이것을 간과하고 수리하는 경우에는 문제가 발생하므로 실무상 유의하여야 한다.¹²⁾

2. 비유통성 해상운송장 관련 유의점

선하증권에 관한 규정과 비유통성 해상운송장의 규정은 선하증권과 비유통성 해상운송장이라는 단어를 제외하고는 완전히 동일하기 때문에 UCP 600 기초 그룹은 한 때는 이 두 개의 조항을 하나로 합치는 것을 검토하였다. 그러나 유통성을 원칙으로 하는 선하증권과 유통성을 가지지 않는 해상운송장을 하나의 조문으로 통합하는 것은 현명하지 않다는 각 ICC 국내위원회의 의견에 따라, 본 조항은 별개의 독립한 조항으로서 규정되었다. 이 때문에 비유통성 해상운송장 관련 유의점은 선하증권에 관한 유의점과 같으므로 전술한 선하증권 관련 유의점을 참조하기 바란다.¹³⁾

다음으로 해상운송장의 요건 중에는 선적이 한 항구로부터 다른 항구까지 행해져야 하는 것이 여전히 중요한 요건이다. 해상운송장에 관한 CMI 통일규칙은 그 서류는 전적으로 또는 부분적으로 해상운송을 포함한다고 명시하고 있다. 따라서 그것은 복합운송 서류로서 사용될 수 있다. 그러나 한 行程이 해상에 의하여 행하여져야만 한다는 점에 유의하여야 한다.¹⁴⁾

3. 용선계약 선하증권 관련 유의점

ICC 운송위원회의 지적에 의하면 용선자가 용선계약 선하증권에 서명하는 것 또는 동 증권의 발행에 관여하는 것이 실무적으로 많이 이용되고 있으며, 동 위원회의 요청에 따라 UCP 600 제22조 a항 i호에는 용선계약 선하증권의

12) 박세운, “신용장거래에서 용선계약부 선하증권의 심사에 관한 연구”, 『무역학회지』, 제 34권 제2호, 한국무역학회, 2009. 4, p.274.

13) 飯田勝人, 전계 주 10, 전계논문, p.30.

14) K. Christensen, “UCP revision - the last six miles”, *DCInsight*, Vol.12, No.3, ICC, 2006. 7/9, p.3.

서명자로서 ‘용선자 또는 용선자의 대리인’이 추가되었다. 용선계약 선하증권에는 신용장에 기재된 선적항 및 양륙항의 기재가 필요하지만, 용선계약에 의한 운송과 정기선에 의한 운송과의 사이에는 차이가 있기 때문에 UCP 600 제22조 a항 iii호의 두 번째 문단에서는 비록 신용장이 양륙항의 요건으로서 예를 들면 ‘any Chinese port’와 같이 항구의 구역 또는 지리적 지역을 규정하고 있는 경우이더라도 신용장에 기재된 대로 구역 또는 지리적 지역을 그대로 나타내고 있는 용선계약 선하증권이 수리되는 것을 규정하고 있다. UCP 600 제22조 b항의 규정은 용선계약서의 제시를 요건으로 하는 신용장을 개설하지 않도록 은행이 계속해서 노력하여야 한다는 취지를 규정한 것이다.¹⁵⁾

다음으로 용선자가 서명한 용선계약 운송서류는 용선계약 조건에서 허용되는 경우 ‘slot charter’(틈새 용선) 또는 ‘sub-charter’(재용선) 운송을 커버하기 위하여 종종 사용되고 있다. 운송선박의 적화 보유는 ‘head charterer’(원 용선자)에 의하여 완전히 이용되지 않는기 때문에 이러한 상황은 특히 용선자가 또한 다른 ‘third parties’(제3자)를 위하여 적화를 운송하는 경우에 발생할 수 있다. 이러한 서류들은 종종 용선계약 선하증권이라기 보다는 오히려 ‘memo bills’ 또는 ‘COAs’의 형식으로 발행된다. 그러나 memo bills 또는 COAs는 신용장하에서는 거의 제출되지 않는다. 따라서 UCP 600의 용선계약 조항은 용선자가 서명한 용선계약 운송서류를 커버할 필요가 없음에 유의하여야 한다.¹⁶⁾

또한 선장 자신이 용선계약 선하증권에 서명할 때에는 선장 자신의 이름을 표시하여야 한다는 점에 유의하여야 한다. 선장이 선하증권과 복합운송서류에 서명할 때에는 운송서류에 운송인 명칭이 표시되므로 자신의 이름을 표시할 필요는 없다. 그러나 용선계약 선하증권에는 운송인 명칭을 표시할 필요가 없으므로 선장마저 이름을 표시하지 않으면 운송서류의 발행 주체가 전혀 표시되지 않는 문제가 발생하기 때문이다.¹⁷⁾

마지막으로 기존의 신용장에서 주로 사용되는 문구인 “Charter party bill

15) 飯田勝人, 전계 주 10, 전계논문, p.31.

16) T.O. Lee, “A call for consistency with transport conventions”, *DCInsight*, Vol.12, No.3, ICC, 2006. 7/9, p.5.

17) 박세운, 전계논문, p.282.

of lading is not acceptable.”이라는 표현은 신용장에서 더 이상 사용될 필요가 없음을 유의하여야 한다. 왜냐하면 UCP 600 규정이 만일 신용장에 의하여 요구되거나 또는 허용되지 않는다면 용선계약 선하증권의 제시를 허용하지 않기 때문이다.¹⁸⁾

Ⅲ. 기타 운송서류 관련 유의점

1. 복합운송서류 관련 유의점

국제물품운송에서는 복합운송이 보다 일반적인 운송형태가 되고 있으며, 물품의 수취지로부터 인도지까지의 일관된 운송 行程을 1인이 인수하는 운송인(복합운송인)이 증가하고 있기 때문에 본 조항은 복수의 운송수단이 이용됨에도 불구하고 전 운송 행정을 커버하는 하나의 운송서류의 중요성을 반영한 것이다. 이 때문에 본 조항은 운송서류에 관한 종전의 두 번째의 조항에서 순서가 맨 위로 올라와 운송서류의 최초의 조항으로서 배치되고 있다.

복합운송서류에는 예를 들면 Multimodal Transport Document/ Combined Transport Bill of Lading/Intermodal Transport Document의 외에 다수의 다른 명칭이 붙어 있으며, 현재 확정된 복합운송서류의 명칭이 존재하지 않는다는 인식에서 UCP 600의 기초 그룹은 복합운송서류의 명칭을 묻는 것 없이 운송 과정에서 발생하는 사실을 규정하는 것이 최선이라고 생각하였다.¹⁹⁾ UCP 600의 기초 그룹은 운송서류의 성질을 고려하는 것이 운송서류의 명칭을 규정함 보다도 더욱 중요하다고 생각하였던 것이다.²⁰⁾

한편 복합운송서류에 관한 UNCTAD/ICC 규칙은 비록 한 가지 운송방식이 사용되더라도 동 규칙이 적용된다고 표현되어 있다. 또한 Multimodal

18) M. Burjaq, “UCP 600 one year on”, *DClinsight*, Vol.15, No.1, ICC, 2009. 1/3, p.5.

19) 이 때문에 본 조항의 표제도, 이 취지에 부합하여 종전의 Multimodal Transport Document에서 Transport Document Covering at Least Two Different Modes of Transport로 변경되었다.

20) 飯田勝人, 전계 주 10, 전계논문, p.28.

Transport Document가 실무계에서는 단지 도로 운송 또는 항공 운송만을 위하여 사용되는 예들이 있음에 유의할 필요가 있다.²¹⁾

또한 UCP 600 제19조 a항 vi호가 본 조항에 적합하기 위해서는 복합운송 서류는 용선계약에 따르는 취지의 표시를 포함해서는 안된다는 것을 규정하고 있지만, 예를 들면 “to be used with charter parties”와 “freight payable as per charter party contract number ABC123”이라는 기재가 행해진 복합운송 서류는 수리된다는 점에 유의하여야 한다.²²⁾

2. 항공운송서류 관련 유의점

UCP 600 제23조 a항 ii호는 UCP 500과 마찬가지로 항공운송서류에는 ‘물품이 운송을 위하여 수취된 것’이 표현되어야 함을 규정하고 있다.²³⁾ UCP 600 제23조 a항 iii호의 첫 번째 문단은 항공운송서류에 기재된 실제 발송일의 부기의 일부²⁴⁾가 선적일로 간주되며, 다른 한편 그와 같은 부기가 기재되어 있지 않으며, 동시에 신용장이 그 부기의 기재를 요건으로 하고 있지 않는 경우에는 항공운송장의 발행일이 선적일로 간주되는 것을 규정하고 있다. 실제의 발송일의 부기는 스탬프에 의한 것도 가능하며, 항공운송서류상의 지정란의 기재에 의한 것도 가능하다. 동 호의 두 번째 문단의 규정은 항공운송서류상의 사전 인쇄란에 편명 및 일부를 기재한 것이 선적일을 결정하기 위한 부기가 되지 않는 것을 규정하고 있다.

UCP 600 제23조 a항 iv호의 규정에 의하여 항공운송서류의 원본 전통의 제시를 요건으로 하는 신용장조건 하이더라도 ‘보내는 사람용 또는 송하인용의 원본 1통(an Original for Consignor or Shipper)’의 제시에 의하여 그 신용장조건은 충족되는 것이 분명히 되고 있다.²⁵⁾ UCP 600 제23조 c항 ii호의

21) K. Christensen, op. cit., p.3.

22) 飯田勝人, 전계 주 10, 전계논문, p.29.

23) 현재 사용되고 있는 IATA(국제항공운송협회)가 제정한 Air Waybill의 표면 위상에는 “It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good condition(except as noted) for carriage...”라는 기재가 행해지고 있다.

24) 그 부기가 신용장에 의한 기재요건이 되는가의 여부를 불문하고

25) Air Waybill은 3통의 원본(Originals)이 1조로서 구성되어 있지만, 이 중 제1의 원본은 운송인용(For Issuing Carrier), 제2의 원본은 수하인용(For Consignee), 제3의 원본이

규정은 물품이 항공운송되는 경우에는 환적이 보통으로 발생한다는 항공운송 실무를 반영한 것이다. 이 때문에 무슨 일이 있어도 환적을 금지하고자 한다면 신용장에는 환적이 금지되는 것, 동시에 동 호의 규정은 적용되지 않는 것을 기재하여야 한다.²⁶⁾

3. 도로, 철도 또는 내수로 운송서류 관련 유의점

본 조항에 기초하는 운송서류는 모든 국제협약, 그 해석 또는 내용에 따른다는 의미는 아니다. 예를 들면 도로운송에 관해서는 유럽에서는 통상으 CMR(도로물품운송협약)에 기초하는 도로운송서류가 발행되지만, 다른 국가들에서는 도로운송서류가 단지 운송주선인과 트럭 회사의 서식에 의하여 발행되는 것이 가능하다. UCP 600 제24조 a항 i호의 네 번째 문단은 철도운송장의 발행실무를 반영하여, 철도회사의 서명 또는 스탬프로 보이는 것이 붙은 철도운송장이 당해 운송인에 의하여 서명되고 있는 증거로서 수리된다는 취지의 예외규정을 정하고 있다. UCP 500 제28조가 도로, 철도 또는 내수로 운송서류의 3종류에 공통하여 적용되는 것으로 되고 있으며, 각 서류의 특색에 응하여 변경하는 것이 예정되어 있지 않는 것은 부적절하다는 판례를 받아들여 UCP 600 제24조 b항은 이것을 변경하여 i호, ii호 및 iii호로 나누어서 각 서류의 독자성에 관하여 규정하고 있다. UCP 500 제28조 c항이 사실상 3종류의 운송형태를 이용한 복합운송에서 환적을 규정하고 있었던 것에 대하여, UCP 600 제24조 d항은 동일 운송형태에서의 환적만을 정의하고 있다. 이에 의하면 환적이란 동일 운송형태 하에서의 양하 및 재적재라고 되어 있다. UCP 600 제24조 e항 ii호는 기초 그룹이 내륙운송에서 환적의 가능성을 인식하고 있는 것을 반영한 것이다. 이 때문에 무슨 일이 있어도 환적을 금지하고자 한다면 신용장에는 환적이 금지되는 것, 동시에 동 호의 규정은 적용되지 않는 것을 기재하여야 한다.²⁷⁾

송하인용(For Shipper)이 되므로 결국 송하인(신용장의 수익자인 것이 보통)이 소지하게 되는 것은 제3의 원본 1통뿐이다.

26) 飯田勝人, 전계 주 10, 전계논문, p.31.

27) 飯田勝人, 전계 주 10, 전계논문, p.32.

4. 특사영수증, 우편영수증 또는 우편증명서 관련 유의점

우편보다도 특사가 물품운송의 모델이 되고 있는 점을 반영하여 UCP 600 제25조의 기술의 순서가 특사를 앞에 규정하고, 우편을 그 다음에 규정하는 것으로 변경되어 있다. UCP 500 제29조 b항은 특사의 사용뿐만 아니라 아주 급한 택배업자의 사용도 언급하고 있었지만, 국제무역에서는 물품을 운송하는 회사는 Expedited Delivery Service라는 용어를 사용하고 있지 않다. 이 때문에 UCP 600 제25조 a항은 특사만에 관하여 규정하고 있다. 특사에 의한 물품의 발송에 적용되는 UCP 500 제33조 b항 규정의 일부를 계승한 UCP 600 제25조 b항의 규정은 다음과 같은 사실을 고려한 것이다. 즉, 특사 요금은 특사가 물품을 수취한 때에 지급되는 것은 아니며, 송부인이 특사 회사에게 보유하고 있는 계정을 통하여 지급된다. 이것은 다른 운송형태 하에서 송하인에 의하여 운송임이 지급되는 방법과 다르지 않다. 이 계정에 의하여 특사 회사의 다수의 부서가 특사 요금을 한 데 모아서 청구하는 것이 가능하며, 다른 송부인이 그 계정 앞으로 수수료를 청구하는 것도 가능하다. 계정은 매월 또는 매주에 특사회사와의 사이에서 결제되는 것이 보통이다.²⁸⁾

IV. 결 론

본고는 UCP 600 운송서류의 실무상의 유의점을 해상운송서류 및 기타 운송서류로 구분하여 검토하였다. 여기서는 운송서류 관련 실무상 유의점을 제시하면서 글을 맺고자 한다.

UCP 600에서는 운송서류를 복합운송서류, 선하증권, 비유통성 해상운송장, 용선계약 선하증권, 항공운송서류, 도로, 철도 또는 내수로 운송서류, 특사영수증, 우편영수증 또는 우편증명서 등으로 구분하고 있다. 그러나 무역업자들은 단지 두 부류, 즉, 권리증권과 다른 운송서류들로 구분한다. 따라서 UCP에서는 항공운송장 및 해상운송장과 같은 서류들의 원본과 사본을 계속하여 구별

28) 飯田勝人, 전계 주 10, 전계논문, p.32.

하여 왔지만, 실제로 그러한 서류들은 권리증권이 아니기 때문에 무역업자들 입장에서는 큰 차이가 없는 것이다.

대부분의 수출상과 수입상은 권리증권이 중요하고 다른 운송서류들은 상대적으로 중요하지 않다고 생각한다. 만일 운송서류에서 적화가 단지 원본 서명 필 선하증권의 인도로 양도될 것임을 규정한다면, 그 다음 실제적인 목적상 만일 양륙항과 최종 인도장소가 동일하며 적재항이 신용장의 요구조건을 충족한다면 그 서류가 복합운송 선하증권 또는 해상 선하증권의 제목이 있는가의 여부는 거의 차이가 없다. 이러한 선하증권 중 하나가 다른 것을 대신하여 제시되고, UCP는 그것들을 본질적으로 다른 것으로 간주하기 때문에 많은 불일치가 제기되어 왔음에 유의할 필요가 있다.²⁹⁾

화환신용장에서 빈번히 요구되는 운송서류는 해양 선하증권이지만, 많은 신용장 사용자들이 실제로 원하는 선하증권은 ① 물품이 서류의 양도를 통하여 양도되는 권리증권의 성질을 가진 것, ② Incoterms 2000상의 FOB 또는 CFR 조건과 조화되기 위하여 물품이 본선 상에 선적된 것, ③ 行程에 대한 운송방식은 선적시에는 보통 알려져 있지 않기 때문에 운송의 마지막 行程³⁰⁾을 위하여 “선택의 여지를 제공하는”(open) 것을 실무가들은 원한다. 이러한 점 때문에 전 항해가 항구들 사이에서 수행되어야만 하는 항구간 선하증권과 선적 부기에 관한 요구조건이 전혀 없는 점 때문에 복합운송서류는 실무계에서 가장 원하는 운송서류가 될 수 없다. 따라서 복합운송서류와 선하증권의 요건의 결합이 많은 수출업자들 및 수입업자들에 의하여 요구되고 있다. 또한 많은 선사들은 사용되는 서류에 관한 “분야”에 따라서 양자를 포함하는 운송서류를 개발하여 왔다는 점에 유의할 필요가 있으며³¹⁾ 향후 UCP 600을 개정할 때에는 이러한 실무계의 요구를 적극적으로 수용할 필요가 있다. 또한 UCP 600을 만든 초안작성그룹 중 Laurence씨를 제외한 나머지 9명이 모두 은행업자들로 구성되었으며 그 결과 운송업, 보험업, 무역업계보다는 은행업계 위주로 개정 작업이 이루어졌으며, 수출상과 수입상측 대표는 전혀 없었다. 향

29) L.A.J. Bacon, “Who speaks for the exporter?”, *DCInsight*, Vol.12, No.3, ICC, 2006. 7/9, pp.6~7.

30) 양륙항으로부터 최종 목적지까지를 의미함.

31) K. Christensen, op. cit., p.3.

후 UCP 600의 개정 작업이 진행될 때에는 이러한 점을 염두에 두고 은행업계를 비롯하여 운송업계, 보험업계, 무역업계, 법조계 등 전 분야에 걸친 전문가들이 참여하여 균형 잡힌 규칙이 만들어지도록 국제상업회의소 측에서는 적극적인 노력을 기울여야 할 것이다.³²⁾

마지막으로 UCP의 주된 목적 중 하나는 업계의 관행을 반영하는 것인데, 관행은 UCP보다 더 빠르게 움직이기 때문에 이러한 목적을 달성하는 것은 매우 어렵다. 또한 UCP 개정 보다는 국제표준은행관행(ISBP)의 개정이 보다 쉬우므로 UCP 600의 운송서류 관련 조항을 UCP로부터 ISBP로 이동한다면 UCP를 현재의 관행과 일치하도록 조정하는 것이 보다 쉬울 것이라는 Christensen씨³³⁾의 의견³⁴⁾에 필자도 적극 동의하는 바이다.

32) 박석재, “제6차 개정 신용장통일규칙(UCP 600)의 주요 내용에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제33권, 한국무역상무학회, 2007. 2, p.84. ; 이와 비슷한 취지로 Christof Radtke 씨(변호사이며, ICC의 상법 및 관행에 관한 위원회의 회원)는 “URDG는 은행계의 이익과 비즈니스계의 이익의 균형을 잡는 산물이어야 한다.”라고 주장하고 있다(R. Katz, “From the editor”, *DCInsight*, Vol.15, No.2, ICC, 2009. 4/6, p.2.).

33) Kim Christensen 씨는 덴마크 Nordea 회사의 TF Business & Product Specialist이며, ICC 은행위원회의 회원이다. 그의 이메일은 kim:christensen@nordea.com이다.

34) K. Christensen, op. cit., p.4. 참조.

참 고 문 헌

- 대한상공회의소 편, 『UCP 600[제6차 개정 신용장통일규칙] 공식번역 및 해설서』, 대한상공회의소, 2007.
- 박석재, “제6차 개정 신용장통일규칙(UCP 600)의 주요 내용에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제33권, 한국무역상무학회, 2007. 2.
- 박세운, “신용장거래에서 용선계약부 선하증권의 심사에 관한 연구”, 『무역학회지』, 제34권 제2호, 한국무역학회, 2009. 4.
- 이방식·박석재, “UCP 600의 실무상의 유의점에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제42권, 한국무역상무학회, 2009. 5.
- 이제현·김연숙, “UCP 600 운송서류 조항의 개정내용과 해석에 관한 연구”, 『국제상학』, 제22권 제2호, 한국국제상학회, 2007. 6.
- 飯田勝人, “UCP600の14條における若干の解釋上の問題點”, 『銀行法務21』, No.689, 2008. 6.
- _____, “運送書類に関するUCP600のICCコメンタリーと銀行の實務對應”, 『銀行法務21』, No.685, 2008. 3.
- _____, “UCP600のICCコメンタリーに關聯した銀行實務上の注意点”, 『銀行法務21』, No.684, 2008. 2.
- Bacon, L.A.J., “Who speaks for the exporter?”, *DCInsight*, Vol.12, No.3, ICC, 2006. 7/9.
- Burjaq, M., “UCP 600 one year on”, *DCInsight*, Vol.15, No.1, ICC, 2009. 1/3.
- Christensen, K., “The need to clarify certain practices”, *DCInsight*, Vol.14, No.4, ICC, 2008. 10/12.
- _____, “UCP revision - the last six miles”, *DCInsight*, Vol.12, No.3, ICC, 2006. 7/9.
- Erdemol, H., “A Summary of the updated ISBP”, *DCInsight*, Vol.13, No.3, ICC, 2007. 7/9.
- ICC, *Commentary on UCP 600*, ICC Publication No.680, 2007.
- _____, *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision*, ICC Publication No. 600, 2007.

_____, *Uniform Customs and Practice for Documentary Credits*, 1993
Revision, ICC Publication No. 500, 1993.

Katz, R., "From the editor", *DCInsight*, Vol.15, No.2, ICC, 2009. 4/6.

_____, "Editor's note", *DCInsight*, Vol.12, No.3, ICC, 2006. 7/9.

Lee, T.O., "A call for consistency with transport conventions", *DCInsight*,
Vol.12, No.3, ICC, 2006. 7/9.

ABSTRACT

A Study on the Some Points for Practical Attention of Transport Documents in the UCP 600

Park, Suk Jae

More than two years have passed since the latest UCP, Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision, ICC Publication No.600 became valid on July 1, 2007. There has been a lot of confusions in connection with the interpretation of the new UCP since July 1, 2007. Especially the transport document articles of the new UCP are the most confusing ones.

Therefore, this work intends to study some points for practical attention of transport documents in the UCP 600. Transport documents can be divided into two kinds of documents such as marine transport documents and other transport documents.

But most sellers and buyers distinguish two kinds of transport documents : the document of title and the document of non-title. Most traders consider the document of title importantly and ignore the document of non-title.

Key Words : ICC, UCP 600, Transport Documents

국제상업회의소, 신용장통일규칙, 운송서류