한국무역상무학회지 제45권
2010년 2월 pp.85~109

논문접수일 2010.01.30
논문심사일 2010.02.13
심사완료일 2010.02.23

신용장거래에서 운송서류의 위험요인에 관한 연구

박 세 운*

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 운송서류 공통 위험요인
Ⅲ. 운송서류 개별 위험요인
Ⅳ. 결 론

주제어 : 신용장통일규칙, 신용장통일규칙 사기, 신용장통일규칙 하자, 신용장통일규칙 위험, 운송서류

Ⅰ. 서 론

신용장은 수출자에게는 대금회수, 수입자에게는 물품 확보의 안전성을 높이기 위한 대금결제수단이다. 그러나 신용장거래의 독립추상성과 관련 당사자의 부당한 행위, 분쟁 발생 또는 신용장통일규칙에 대한 미숙지로 인하여 그와 같은 안전성이 위협받는 경우가 종종 발생한다. 이것이 국제대금결제에서 신용장의 사용 비중이 감소되고 있는 원인 중의 하나이다. 한국이 세계 10대 무역국인 점을 감안할 때, 이와 같은 신용장거래의 위험요인을 이해하고, 대처방안을 수립하여, 수출대금 회수불능 또는 수입화물 미확보를 최소화하는 것이 대

* 창원대 경영학과 교수, 대한상의 ICC Korea 국제금융위원회 위원장

단히 중요하다고 할 수 있다.

무역업의 리스크관리에 관하여는 정홍주·송용(2008)의 연구가 있고, 국제대금결제에서의 신용위험 대처방안에 대하여는 오원석·박세훈(2008)의 연구가 있다. 또한 신용장 서류 중에서 가장 중요한 운송서류에 대하여는 UCP 600 개정 후 국내에 서백현(2007), 김정희(2007), 이제현·김연숙(2007), 박세운(2007, 2009), 전순환(2008), 채동헌(2008) 등의 연구가 있다. 그러나 신용장 거래에서 운송서류의 위험요인에 대하여는 박세운(2009)의 연구에서 각 운송서류 별로 부분적으로 다루었으나 운송서류 전체에 대한 연구는 전무한 실정이다. 은행과 무역업자의 입장에서 운송서류는 담보 또는 물품 확보의 차원에서 대단히 중요하다. 수출자에게는 매입은행에 대한 담보, 발행은행에게는 신용장 발행에 대한 담보, 지정은행에게는 결제(honour) 또는 매입의 담보가 된다. 또한 수입자는 수입화물을 확보하기 위하여 운송서류가 필요하다.

그러나 은행에 제시되는 서류 중 70% 이상이 하자가 있고,[1] 이 중 30%가 운송서류에서 발견된다고 보고되고 있으므로 수출자와 매입은행은 운송서류에 관련된 신용장통일규칙 규정과 국제표준은행관행[2]을 숙지하고 서류 작성과 심사에 주의해야 한다.[3] 특히 2008년 미국의 부실부동산금융으로 인한 세계적인 경기 침체로 발행은행이 대금지급을 거절하는 사례가 급증하고 있으므로 더욱 주의해야 한다.[4]

---

1) ICC의 2008년도 조사에 따르면 은행에 처음 서류가 제시되었을 때 하자가 있는 서류가 제시되는 비율이 75-80%로 보고되고 있다. 어떤 은행은 비공식적으로 수입신용장거래에서 하자가 있는 서류가 제시되는 비율이 98%라고 보고하고 있다(Gary Collyer, "The curse of the spurious discrepancies", *Newsletter of Coastlines Solutions*, 2009).

2) ICC 은행위원회는 UCP 600 개정 후 업데이터한 ISBP 681이 서류심사기준에 관한 국제표준은행 관행을 규정한 것으로 불충분하다고 보고 ISBP 개정 작업을 하기로 2009년 11월에 열린 ICC 은행위원회에서 결정하였다.

3) Holst는 선하증권과 신용장간의 불일치는 수출입자에게 매우 중대한 문제이므로, 발행은행이 이것을 발견했을 때 즉시 발행의뢰인에게 하자 용인 여부를 조회하는 것을 의무화할 것을 주장하였다.(Peter Holst," A shipping association's view", Documentary Credit Insight 12-4, 2006, p.18)

4) ICC 은행위원회가 발간한 조사보고서에 따르면 설문 응답자의 48%가 지정은행으로서 발행은행의 애매하거나 억지에 가까운 하자 주장이 증가하고 있다고 보고하고 있다.(ICC Banking Commission, An ICC Banking Commission Market Intelligency Report-Rethinking Trade Finance 2009: An ICC Global Survey, 2009, p.5.) 또한 Documentary Credit World 2009년 2월호에서는 세계적인 불경기로 발행은행이 대금지

한편 수입자로서는 운송서류가 위조되지 않은 경우에도 자기가 원하는 물품을 입수하지 못하는 사태가 발생하므로 신용장통일규칙 등 신용장 관련 국제관행을 숙지하여야 할 뿐만 아니라, 수출자에 대한 철저한 신용조사와 운송서류 종류별로 리스크 대처방안을 수립, 시행하여 피해 발생을 최소화 해야 한다.

여기서는 선행연구에서 부분적으로 다룬 부분을 참고하여 운송서류 전반에 걸친 공통 위험요인과 운송서류 종류에 따른 개별 위험요인을 분석하고, 그 대처방안을 모색하고자 한다. 연구방법은 문헌자료 분석방법을 택하였다.

Ⅱ. 운송서류 공통 위험요인

운송서류에는 해상선하증권, 복합운송서류, 항공운송장 등이 있다. 이들 운송서류에 공통된 위험요인을 무역거래 당사자별로 정리하면 다음과 같다.

1. 수출자

(1) 사소한 하자를 이유로 한 대금지급거절

서류상 단어와 문장의 의미에 영향을 주지 않는 오타는 사소한 하자로 대금지급거절사유가 될 수 없다.[5] 그러나 발행은행은 발행의뢰인이 도산하여 대지급이 불가피한 경우, 수입자는 수입물품의 국제시세가 급락한 경우, 사소한 하자임에도 불구하고 대금지급을 거절하는 사례가 종종 발생한다. 문제는 하자의 중대성 여부에 대한 명확한 기준이 없다는 것이다. 동일한 하자에 대하여 수입자 또는 발행은행은 중대한 하자라고 주장하고, 지정은행과 수출자는 사소한 하자라고 주장하여 분쟁이 발생하는 사례가 많다.[6]

급을 거절하는 사례가 많아서 소송 또는 DOCDEX 결정을 신청하는 사례가 증가하는 것으로 보고하고 있다.(James E. Byrne, "Overview of International Banking Law & Practice in 2008", Documentary Credit World, 2009, p.23)

5) ISBP 681 Paragraph 25.

6) 일반적으로 당사자의 명칭 또는 모델 번호의 오타는 중대한 하자로 간주된다. (UCP 500에서의 ICC Official Opinion R 209와 R 431 참조)

아주 드물게 신용장에서 상품명세가 신용장조건과 동일하거나(identical) 또는 정확히(exact) 일치할 것으로 요구하는 경우가 있다. 이러한 조건은 수출자에게 매우 불리하게 작용할 수 있으므로 수출자는 이러한 신용장 조건을 삭제하도록 요구해야 한다.[7]

사소한 하자를 이유로 대금지급을 거절당한 경우 수출자는 발행은행에 강력하게 이의를 제기하고, 소송까지 고려해야 한다. 그러나 외국에서의 소송은 시간과 비용면에서 실익이 없는 경우가 많다. 이러한 경우에 대비하여 수출자가 수출보험공사의 수출보험에 가입하였다면 수출보험공사로부터 보험금을 지급받을 수 있다.

(2) 서류 상호 불일치를 이유로 한 대금지급거절

상호 불일치하는 서류에 대한 은행의 접근 방법은 신용장통일규칙에 대한 오해로 인하여 오랫동안 오용되는 경우가 많았다. UCP 600은 오용을 방지하여 하자 발생을 줄이기 위해 UCP 500의 "문면상 불일치하는 서류(documents which appear on their face to be inconsistent with)"라는 문구를 "정보가 모순되지 않아야 한다(data must not conflict with)"라는 문구로 수정하였다.[8] UCP 600 제14조 d항은 "모순되지 않는"의 추가적인 판단기준으로 "문맥에 따라 읽을 때(when read in context)"라는 것을 규정하고 있다. 이것은 서류의 상호 모순 여부를 판단할 때 신용장의 요구조건, 신용장 자체의 구조 및 목적과 국제표준은행관행을 평가, 이해 또한 고려하여야 한다는 것이다. 예컨대 항공운송장의 수하인과 원산지증명서의 수하인이 서로 달라도 모순되지 않는 것으로 간주된다.[9] 항공운송장은 발행의뢰인이 대금을 지급하지 않고 화물을 취득하는 것을 방지하고, 발행은행이 수입화물을 담보로 취득할 수 있도록 발

---

7) ISP 98 4.09조에서는 인용부호나 괄호 혹은 별첨 양식을 사용하여 특정한 문구를 요구하면서, 그러한 특정한 문구가 "정확" 또는 "동일"할 것을 아울러 규정하는 경우에는 제시된 서류상의 문구는 그러한 특정 문구를 그대로 이기한 것이어야 하고, 필기상 오류도 그대로 이기하여야 한다고 규정하고 있다.

8) UCP 600 제14조 d항은 "신용장, 서류 그 자체 그리고 국제표준은행관행의 문맥에 따라 읽을 때 서류상의 정보는 동일한 서류나 다른 제시서류 또는 신용장의 정보와 동일할 필요는 없으나 모순되어서는 안된다"고 규정하고 있다.

9) ISBP 681 Paragraph 184.

행은행이 수하인으로 기재될 수 있다. 원산지증명서의 목적은 통관용이므로 발행의뢰인이 수하인으로 기재되는 것이 일반적이다.

보증신용장통일규칙(ISP 98)에서는 오직 보증신용장에 규정된 범위 내에서만 서류 상호 불일치 여부를 심사한다고 규정하고 있다.[10] 보증신용장에서는 기초거래상 의무불이행에 기하여 지급청구가 되므로, 예컨대 의무불이행을 주장하는 서류와 이행을 청구하는 서류가 동시에 제시되는 등 상호 불일치하는 서류가 제시되는 경우가 많다.

발행은행 또는 수입자가 부당하게 서류 상호간 모순을 주장하는 경우 수출자가 수출보험공사의 수출보험에 가입하였다면 수출보험공사로부터 보험금을 지급 받을 수 있다.

(3) 인정션 남용

신용장거래는 독립추상성의 원칙에 따라 서류 위조, 수량 부족, 품질불량 등을 이유로 대금지급을 거절할 수 없다.[11] 그러나 신용장통일규칙보다는 현지법률이 우선하므로 고의적으로 또는 물품 가격이 하락하는 경우 발행의뢰인의 신청에 따라 현지법원이 인정션을 결정하면 발행은행은 신용장대금을 지급할 수 없다. 이러한 인정션 결정은 신용장 대금상환이 송금방식인 경우에 흔히 일어난다.[12] 또한 발행은행 소재국이 후진국인 경우에 이러한 사례가 많다.[13] 이러한 경우 수출자가 수출보험공사의 수출보험에 가입했다면 보험금을 지급 받을 수 있다.

---

10) ISP98 4.03조

11) 양정호 · 김영훈(2005)과 Fung(2005)의 연구에서 인정션에 대하여 상세하게 다루고 있다.

12) 신용장대금 결제방식이 송금방식인 경우에는 발행은행이 수출자 또는 매입은행으로부터 서류를 받은 후 대금을 송금하므로 법원이 인정션 결정을 하더라도 발행은행에 아무런 피해가 없으므로 법원이 인정션 결정을 내릴 수 있다. 그러나 대금 결제방식이 송금방식이 아닌 경우에는 발행은행 계정에서 이미 신용장대금이 지급되었으므로 법원이 인정션 결정을 내릴 수 없다.

13) 중국 최고인민법원은 인정션 결정기준을 규정한 신용장분쟁관련 규정을 2005년에 제정하여 2006년 1월 1일부터 시행하고 있다. 이 규정의 시행 후 중국 법원에서 인정션 결정을 하는 경우가 현저하게 감소되었다고 보고되고 있다.

(4) 운송주선인 발행 운송서류

운송주선인은 일반적으로 운송인보다 신용도가 낮으므로 발행은행이 수하인인 운송서류가 발행되었더라도 수입자와 공모하여 수하인이 아닌 수입자에게 화물을 인도하여 수출자 또는 관련 은행에 피해를 발생시킬 수 있다.

홍콩에서는 신용장에서 발행은행을 항공운송장의 수하인으로 하였음에도 불구하고, 수입자가 발행은행으로부터 배서를 받지도 않고 화물을 운송주선인으로부터 수취한 사례가 발생하였다. 이 사건은 운송주선인이 수입자와의 친분으로 발행은행이 항공운송장에 배서하지 않았음에도 불구하고 수입자에게 화물을 인도한 것으로 보인다.[14] 이 사례에서 수출자가 신용장조건에 일치하는 서류를 발행은행에 제시하였다면 신용장대금을 회수할 수 있다. 그러나 발행은행은 수입자로부터 신용장대금을 회수할 수 없게 되므로 서류의 사소한 하자를 이유로 대금 지급을 거절하여 수출자가 곤란에 빠지게 될 가능성이 높다.

2. 수입자

(1) 위조, 허위기재 또는 선일자부 운송서류

신용장거래에서 서류 위조 또는 부실기재는 대금지급거절사유가 아니다. 운송서류 발행 신청시 수출자가 허위기재하여 이것이 그대로 운송서류에 기재되더라도 운송서류를 발행한 운송인은 부지약관(unknown clause)[15]에 근거하여 아무런 책임을 지지 않는다. 수입자는 선박이 하역항에 도착하였을 때 비로소 계약된 화물이 선적되지 않았다는 것을 알게 된다.[16] 이러한 경우에도 운송서류 기재내용이 신용장조건과 일치하면 수입자는 대금을 결제해야 한

14) King Tak Fung, UCP 600 Legal Analysis and Case Studies, P.E.E.R. Consulting Ltd., 2008. pp.94-95.

15) 운송인이 선적된 화물의 내용을 알지 못한다는 운송서류 문구를 부지약관이라고 한다. 법률상 운송품의 종류, 중량, 개수, 상태 등이 선하증권에 기재되어야 하나, 포장화물 및 컨테이너 적재화물은 선박에 적재할 때 운송품 내용을 사실상 확인하기 어려워 송하인의 통고에 의존할 수밖에 없으므로 운송인은 부지약관을 기재하여 화물내용에 대한 자신의 면책을 주장한다.

16) 일본에서 운송인의 실수로 선하증권의 적재화물 내용이 부실기재 되어 문제가 된 사례가 발생하였다.(經濟法令研究會編, 外爲事故トラブル 對策, 經濟法令研究會, 1994, p. 38.)

다.[17] 항공운송의 경우에는 송하인이 항공회사와 운송계약을 체결하고 화물을 인도하고서, 항공회사로부터 항공운송장 원본(송하인용)을 받았더라도, 어떤 이유 때문에 수출통관이 되지 않을 수 있다. 이 경우 항공회사가 화물을 수탁하였다 하더라도, 화물이 항공기에 탑재되지 못하였으므로 본래의 의미의 공권(空拳)은 아니더라도, 화물이 항공기에 탑재되지 못하였으므로, 선적서류 매입의뢰시에 첨부된 항공운송장은 실질적으로 공권과 마찬가지 이다.

어떤 경우에는 수출자와 운송인이 공모하여 선적일자를 선일자로 허위기재하는 사례가 있다. 물품이 신용장의 선적일을 경과하여 선적되어, 이 일자가 운송서류에 기재된다면 수출자는 수입자에게 신용장 선적일 연장을 요청해야 한다. 이 경우 수입자가 선적 지연을 빌미로 가격할인을 요구할 수도 있으므로, 수출자는 운송서류가 신용장조건에 맞도록 운송주선인에게 운송서류 발행일을 소급해 주도록 압력을 가하여 선하증권 발행일이 선적일 보다 소급된 선일자부 선하증권(pre-dated B/L)이 발행될 수 있다. 수입자는 운송서류의 선적일자가 신용장 선적일보다 늦지 않으므로 대금지급을 해야 함에도 불구하고, 선적 지연에 따른 화물 도착 지연으로 큰 피해를 볼 수 있다.

어떤 화물은 선적일자에 따라 상품 가격이 달라 선일자 운송서류로 인해 수입자가 비싼 가격으로 수입대금을 결제하는 경우도 있다. 예컨대 커피와 코코아와 같은 상품은 9월 선적분에 비하여 8월 선적분의 가격이 비싸다.[18]

(2) 비서류 조건

신용장 기재사항이 비서류 조건으로 인정되어 수입자가 자기가 원하는 서류를 얻을 수 없는 경우도 있다. UCP 500 시행 후 발행된 ICC Position Paper No.3에서는 비서류 조건이더라도 신용장에서 요구된 서류와 관련시킬 수 있다면 비서류 조건으로 간주되지 않는다고 규정하여 실무계에 오히려 많은 혼란을 야기시켰다. 이러한 혼란을 해소하기 위하여 UCP 600 제14조 h

17) 운송인이 발행하는 운송서류보다 운송주선인이 발행하는 운송서류의 경우가 선일자 운송서류 또는 고가의 상품으로 허위기재되는 경우가 많다. 화물이 잘못 인도되거나 운송중 손상된 경우 운송서류 발행인이 운송주선인이면 화주는 실제 운송인과는 아무런 계약관계가 없으므로 운송서류 발행인인 운송주선인에게 손해배상을 청구할 수밖에 없다. (ICC Commercial Crime Services, Trade Finance Fraud, 2002, p.33)

18) ibid, p. 14.

항에서는 서류를 명시함이 없이 신용장에 어떤 조건이 기재된다면 은행은 비서류 조건으로 간주하고 무시한다고 규정하고 있다.

UCP 600에서는 ICC Position Paper가 유효하지 않으므로 비서류 조건은 신용장에서 관련시킬 수 있는 서류를 요구하였더라도 무시된다. UCP 600 제14조 h항은 ICC Position Paper No. 3에 비하여 비서류 조건을 인정하는 범위가 넓다는 점이 다르다.

ICC 은행위원회는 UCP 600 제14조 h항의 규정은 절대적인 것이 아니라 UCP 600 제14조 d항과 관련 시켜서 해석되어야 한다고 결정하였다.[19] UCP 600 제14조 d항에서는 서류상의 정보가 그 서류나 다른 서류 또는 신용장 정보와 반드시 일치할 필요는 없으나 그들과 모순되어서는 안된다고 규정하고 있다. 예컨대 신용장에 출발공항과 도착공항, 선적기일 등을 기재하였으나 그것을 입증하는 서류를 요구하지 않았다면 비서류 조건으로 간주되어 다른 제시 서류에 그 내용이 기재될 필요가 없다. 그러나 수익자가 다른 제시서류에 그것을 기재하였다면 비서류 조건인 신용장 기재내용과 모순되어서는 안된다. 신용장조건이 비서류 조건으로 간주되는 위험을 방지하기 위하여 발행의뢰인과 발행은행은 반드시 서류를 명시하면서 신용장에 기재해야 한다.

(3) 운송주선인 발행 운송서류 금지

신용장에서 운송주선인 운송서류를 금지하는 경우가 종종 있다. ICC 은행위원회는 신용장에 별도의 명시 없이 운송주선인 운송서류를 금지하더라도 운송주선인이 운송인 또는 운송인의 대리인으로서 서명한 운송서류는 수리된다고 결정하였다.[20] 운송주선인이 발행하고 운송주선인의 자격으로 서명한 운송서류와 운송주선인이 운송인의 대리인으로서 서명했으나 서류의 표제(letter head)에 운송주선인 명칭이 기재되어 있는 운송서류만 하자가 된다.[21]

즉 단순히 운송주선인 운송서류를 금지한 것은 별다른 효과가 없다. Gary Collyer는 운송주선인 발행 운송서류를 금지하는 신용장 조건은 명확하지 않은 신용장 조건이라고 주장하고 있다.[22] 이것은 운송주선인의 양식을 이용한

19) ICC Official Opinion TA 644rev. under UCP 600.
20) ICC Official Opinion TA 669rev. under UCP 600
21) www.collyerconsulting.com

운송서류의 발행을 금지하는 것인지 아니면 운송인의 대리인이 아닌 운송인이 서명하여야 되는 것인지 불명확하다는 것이다. 신용장에서 운송주선인 운송서류를 금지한 경우 수익자는 발행은행에 그것의 의도를 문의하여 명확히 하는 것이 안전하다.

발행의뢰인은 운송주선인이 운송인으로서 서명한 서류를 금지하려면 UCP 600 제14조 l항의 적용을 배제하면서 "freight forwarder B/L not acceptable even if signed as a carrier"라고 명시하여야 한다.

Ⅲ. 운송서류 개별 위험요인

수출자, 수입자 또는 관련은행의 운송서류 종류에 따른 개별 위험요인을 분석하면 다음과 같다.

1. 해상선하증권

(1) 수출자

다음의 두 가지 사유로 수출자가 제시한 선하증권이 신용장조건 불일치로 지급 거절될 위험이 있다.

① 용선계약부 선하증권으로 간주될 위험

신용장에서 운송서류로 해상선하증권을 요구할 경우 별도로 허용하지 않으면 UCP 600 제20조 a항 vi호의 규정에 따라 용선계약에 대한 어떤 표시가 있더라도 수리거절된다. 이 경우 선하증권에 구체적으로 용선계약이 적용된다(subject to charter party contract)는 표시가 있으면 용선계약부 선하증권으로 간주되어 수리 거절되는 것은 당연하다. 그러나 용선계약이 사용될 수 있다는 예정(to be used with charter parties) 표시와 운임이 용선계약에 따라 지급될 수 있다(freight payable as per charter party)는 표시가 있어도 용선계약부 선

22) Gary Collyer, Frequently asked questions under UCP 600, Collyer Consulting LLP, 2008, p.84.

하증권으로 간주되므로 주의해야 한다.

또한 일반적으로 신용장거래에서 서류 제목은 중요시 하지 않으나 운송서류 제목이 charter party B/L이면 이것도 용선계약에 대한 표시가 있는 것이므로 운송서류에 용선계약에 대한 언급이 없어도 용선계약부 선하증권으로 간주된다.[23] Fung(2008)은 심지어 선하증권에 용선계약이 적용된다는 표시를 하였다가 나중에 수정 삭제 표시가 있고 운임이 용선계약에 따라 지급될 수 있다는 표시의 용선계약서 일자 기재 난이 공란으로 되었더라도 용선계약부 선하증권으로 간주된다고 하였으므로 유의하여야 한다(아래 주석의 그림을 참조하시오).[24]

② delivery clause가 있는 선하증권

2008년 10월 23일 ICC 은행위원회, 상거래법 및 관행 위원회, 운송 및 물류위원회는 운송인이 선하증권을 제시 받지 않고 화물을 인도하더라도 책임이 없다는 이른바 delivery clause[25] 기재의 하자 여부에 대한 공식의견을 내지 않기로 결정하였다. 따라서 어떤 은행은 선하증권에 delivery clause가 있으면 대금지급을 거절한다는 점에 유의해야 한다.

③ 선적항과 다른 수탁지

선하증권에 선적항과 다른 수탁지가 기재된 경우 선적항과 적재선박명을 기재한 본선적재부기를 하여야 한다. UCP 500에서는 제23조 a항 ii호에서 이것을 명시적으로 규정하였으나 UCP 600 제20조에서는 명시적으로 규정하고 있

---

23) ICC Official Opinion TA 662 rev. under UCP 600

24)

Bill of Lading (~~Subject to charter party~~) Freight payable as per charter party dated ( )

25) 선하증권의 delivery clause의 사례는 다음과 같다.
"The carrier may give delivery of the goods to the named consignee upon *reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of* lading." 이러한 문구가 있으면 운송인이 선하증권 원본을 제시 받지 않고도 화물을 인도할 수 있어 선하증권 원본을 소지한 수하인이 피해를 볼 수도 있으므로 어떤 은행은 이러한 문구가 있는 선하증권을 수리 거절한다.

지 않아 실무계에 많은 혼란을 주고 있다.[26] 선하증권의 하자 중 선적항과 다른 수탁지가 기재된 경우 본선적재부기가 누락된 하자가 발생하는 경우가 빈발하였다. 이에 따라 ICC 은행위원회는 2009년 9월 28일 선적항과 다른 수탁지가 기재되고 수탁지로부터 선적항까지의 운송수단이 기재된 경우에만 선적항과 적재선박명을 표시한 본선적재부기가 필요한 것으로 규정하는 Onboard Notation Paper[27]를 발표하고 각국의 의견을 수렴하고 있는 중이다.

(2) 발행은행

① switched B/L

switched B/L은 최초의 매도자와 최종적인 매수자간의 거래를 연결하는 중개인이 사용하는 메카니즘이다. 이 경우 운송인이 원래의 선하증권 을 회수하고서 중개인을 송하인으로 하는 선하증권을 발행해야 한다. 그러나 중개인의 요구에 따라 원래의 선하증권이 회수되지 않은 상태에서 switched B/L이 발행되어, 이 선하증권을 가지고 최종 매수자로부터 대금을 회수한 후 최초의 매도인에게 대금을 지급하지 않고 중개인이 잠적할 때 문제가 발생한다. 최초의 매도자는 원래의 선하증권에 따라 운송인에게 손해배상을 청구할 수 있다.[28] 또한 최초의 매도자를 수익자로 하는 신용장이 발행되었다면 최초의 매도자는 발행은행에 대금지급을 청구할 수 있다. 따라서 발행은행으로서는 담보인 수입화물이 없으므로 큰 손해가 발생할 수 있다.

(3) 수입자

① 환적 금지

UCP 600 제20조 c항에서는 신용장에서 해상선하증권을 요구하면서 환적을 금지하더라도 화물이 컨테이너, 트레일러, 래쉬바지 등에 선적되고 하나의 선

---

26) 신용장 실무자는 UCP 500에 명시된 문구가 UCP 600에서는 삭제되어 선적항과 다른 수탁지가 기재된 경우의 본선적재부기 요건이 삭제된 것으로 오해하는 경우가 많다.

27) ICC Document 470/1128 (2009.9.28)

28) 그러나 선하증권 발행인이 운송주선인인 경우 운송주선인이 손해배상을 해 줄 경제적 능력이 없다면 최초의 매도자에게 큰 손실이 발생한다. (ICC Commercial Crime Services, op.cit., p.21)

하증권이 전항정을 커버하면 환적이 허용된다고 규정하고 있다. 따라서 수입자가 UCP 600 제20조 c항의 적용을 배제하지 않고 환적을 금지한 경우 수출자는 화물을 컨테이너 등에 적재하면 환적이 허용된다는 점에 유의하여 화물의 성격상 환적을 금지하려면 UCP 600 제20조 c항의 적용을 배제하면서 환적을 금지하여야 한다.[29]

2. 용선계약부 선하증권

(1) 수출자와 매입은행

① 용선자 서명 선하증권

용선자가 서명한 용선계약부 선하증권은 선주가 발행한 선하증권에 비하여 수출자, 매입은행, 발행은행 모두에게 위험하다. 예컨대 FOB 조건(이 경우에는 외국 수입자가 선박을 용선하게 된다)으로 수출하여 수입자가 용선한 선박에 화물이 실리면 서류상의 하자로 발행은행이 대금지급을 거절할 경우 수출자는 용선계약부 선하증권 전통을 가지고 있더라도 화물을 취득할 수 없고 오히려 수입자가 화물을 취득할 위험이 있다. 즉 수입자가 용선자이므로 선하증권이 없더라도 화물을 취득할 수 있다. 이러한 사건이 홍콩에서 실제로 발생하였다.[30] 이러한 조건의 수출은 수출자와 매입은행 모두에게 위험 부담이 된다.

그러나 선주가 서명한 용선계약부 선하증권에는 그러한 위험이 별로 없다. 선주 서명 선하증권에서는 수입자가 선주에게 선하증권을 제시해야만 화물을 취득할 수 있다. 선주가 선하증권을 받지 않고 수입자에게 화물을 인도하였다면 수출자는 선주의 선박을 압류하고서 손해배상을 청구할 수 있으므로 안전성이 높다. 이러한 사건이 홍콩에서 실제로 발생하였다.[31] 이 경우 수출자는 가능한 한 신속하게 선박을 압류하여야 한다. 왜냐하면 선주가 선박을 매각하여 압류할 재산이 거의 없을 수 있기 때문이다.

---

29) ISBP 681 Paragraph 3에서는 선하증권 제시를 요구하면서 환적을 금지하는 신용장은 UCP 600 제20조 c항을 적용 배제시켜야만 환적이 금지된다고 규정하고 있다.

30) King Tak Fung, op.cit., p.93.

31) ibid, p.94.

② 용선료 체납

용선계약부 선하증권은 용선자가 용선료를 제 때 지불하지 못하면 용선자에 대한 용선료 청구에 대한 담보로 선주에 의해서 적재 화물이 압류될 위험[32]이 있으므로 은행은 수출자가 제시한 서류를 추심 전 매입하여 신용장대금을 지급할 때 유의해야 한다.

③ 불분명한 약관 기재

매입은행으로서는 적재화물이 일종의 견질담보에 해당되므로 별로 이름이 알려져 있지 않은 신용이 불확실한 용선자가 발행한 용선계약부 선하증권이 제시되었는데 불분명한 약관이 발견되면 이 선하증권을 거절할 의무는 없으나 거절할 수 있는 권리를 갖고 있으므로 일단 수리를 유보하고 발행은행에 수리 여부를 조회한 후 처리하는 것이 안전하다.

(2) 수입자와 발행은행

① 용선계약에 내재된 위험요인

선하증권의 가장 중요한 특징은 준유통성(quasi-negotiable)에 있다. 이것은 선하증권이 운송계약의 모든 본질적 조건을 포함하고 있다는 것이다. 선하증권 소지인과 피배서인은 운송계약 관련 정보를 선하증권 자체로부터 얻을 수 있다. 약식선하증권(short form B/L)을 제외하고 개품운송 선하증권은 이러한 요건을 충족시키나 용선계약부 선하증권은 그렇지 않다.

화물이 운송 도중 손상되거나 분실된 경우 수입자가 선주 또는 용선인 중 누구에게 손해배상을 청구해야 하느냐가 문제가 된다. 그리고 용선계약에 따라 소송을 제기하느냐 아니면 선하증권에 따라 소송을 제기 하느냐 하는 문제도 생긴다. 수입자와 발행은행으로서는 적재 화물이 용선자의 용선료 체납으로 압류될 수 있다는 점은 상당한 위험 부담이 된다.[33]

이와 같은 용선계약에 따른 위험 요인 때문에 신용장에서 선하증권, 복합운

---

32) ICC Commercial Crime Services, op.cit., p.25.

33) 선주의 유치권 조항이 있는 용선계약서가 선하증권에 언급되지 않은 경우에는 선주가 선적화물에 대한 유치권을 행사할 수 없다. (小峯登と舟木凌, 1974年 信用狀統一規則(下), 外國爲替貿易研究會, 1979, p.111.)

송서류 등을 요구할 때 용선계약에 대한 언급이 있는 운송서류를 수리 거절하도록 UCP 600에서 규정하고 있다. 발행은행이 수입자로부터 신용장대금 전액을 미리 받지 않고 신용장을 발행하는 경우 발행의뢰인이 신용장대금을 지급하지 못할 때 수입화물을 처분하여 신용장대금에 충당해야 한다. 발행은행은 화물이 용선으로 운송되면 담보물 관리 측면에서 불리하므로 신용장에서 용선계약부 복합운송서류 또는 용선계약부 선하증권을 요구하거나 허용할 때에는 채권관리에 보다 더 신중해야 한다.

② 용선계약서 사본 심사 문제

UCP 600 제22조 b항에서는 신용장에서 용선계약서의 제시를 요구하였더라도 은행은 이것을 심사하지 않는다고 규정하고 있다. 용선계약은 본질적으로 계약을 체결한 수출자와 수입자 또는 그들의 대리인간의 문제로 은행이 그러한 계약을 심사할 것을 요구하는 것은 부당하고 은행에 지나친 부담이 간다는 점에서 타당한 규정으로 볼 수 있다.[34] Incoterms 2000에서도 종래의 Incoterms의 규정과는 달리 CIF 조건에서 매도인이 용선계약부 선하증권을 제공하는 경우 용선계약서 사본을 첨부하여야 한다는 조문을 삭제하였다.[35]
그러나 Debattista(2008)는 UCP 600의 규정은 선하증권에서 언급된 용선계약서 사본 제시를 신용장에서 요구함으로써 얻을 수 있는 기회를 간과하고 있다고 주장하고 있다. 발행의뢰인과 발행은행은 용선계약서를 심사하여야 할 명백한 이유가 있다는 것이다. 수하인이 화물 파손과 부족에 대한 소송을 운송인에게 제기할 수 있느냐 여부에 대한 운송계약조건은 선하증권과 선하증권에서 언급된 용선계약서에 포함될 수 있고, 용선계약서를 보아야만 운송계약조건이

---

34) Gary Collyer, The Guide to Documentary Credits, ifs School of Finance, 2007, p.220.

35) Davis(1963)는 Finska Cellulosafornien 대 Westfield Paper Co, Ltd(1940) 사건(46 Com. Cas.87)을 예로 들면서 선하증권에 편입되는 조건과 제외문구는 용선계약서를 참고하여야만 보다 명확하게 되지만 용선계약서를 첨부하는 것이 반드시 필요한 것이 아니라고 주장하였다.
Gutteridge(1984)는 이 사건을 다음과 같이 설명하였다. 선하증권에 "all conditions and exceptions as per charter party dated.".라는 표시가 있었으나 용선계약서가 제시되지 않았다. 피고는 그 거래의 관행에 익숙하므로 용선계약서를 표시하고 선하증권이 어떤 의미를 갖는지를 알고 있을 것이므로 용선계약서가 첨부되지 않았더라도 용선계약 조건이 적용된다고 판시하였다.(H.C. Gutteridge and M. Megrah, The Law of Bankers' Commercial Credit, Europa Publications Ltd. 1984, p.132.)

매매계약조건과 일치하는지 여부를 알 수 있다는 것이다.

은행도 또한 용선계약서를 심사하여야 할 필요성이 있다는 것이다. 선하증권에 언급된 용선조건은 신용장대금을 대지급한 발행은행이 운송비용을 지급하고 화물 인도를 청구할 것이냐, 아니면 체선료(demurrage) 등이 수입화물가치를 초과하여 화물 인수를 포기할 것이냐를 결정할 때 매우 중요할 수 있다는 것이다. 수출자에게 용선계약서 사본 제시를 요구하는 것은 자신에게 영향을 미칠 수 있는 조건을 심사할 수 있도록 발행은행 또는 발행의뢰인에게 편의를 제공한다는 것이다.[36]

③ 용선자 서명 선하증권

Debattista(2008)는 CIF 조건의 수출자가 선박을 용선하여 용선자로 발행한 선하증권은 선장과 선주가 발행한 선하증권에 비하여 위조 또는 허위기재의 가능성이 높다고 지적하고 있다.[37] 즉 수출자가 용선에 약정 상품을 선적하지 않고 선하증권을 발행할 가능성이 선장이나 선주가 발행한 선하증권에 비하여 높으므로 수입자에게 위험요인으로 작용한다.

또한 서류에 하자가 없음에도 발행의뢰인이 도산하여 발행은행이 신용장대금을 대지급하고 수입화물을 취득하여 신용장 대금 결제에 충당하려고 하였으나 용선자인 수입자가 이미 화물을 매도하였다면 발행은행에 큰 손실이 발생할 위험이 있다.

④ LOI(Letter of Indemnity)

신용장에서 별도의 명시 없이 LOI를 요구하는 것은 발행은행에 대단히 위험하다. GNT Oil Company Ltd. 대 하나은행(2005년, 홍콩)사건[38]에서 발행은행인 하나은행은 운송서류를 요구하지 않고 별도의 명시 없이 LOI를 요구하였다. 수입자는 신용장 발행 후 도산하였다. 수출자는 수입자 앞으로 발행된 LOI를 제시하였다. 선적항과 하역항간이 단거리여서 신용장에 따른 서류가 제

---

36) Charles Debattista , Bill of Lading in Export Trade, Tottel Publishing, 2008, pp.203-204.

37) ibid, p.201.

38) King Tak Fung, "Requirements for proving fraud or obtaining an injunction", Documentary Credit Insight 11-3, 2005. pp.13-14.

시되기 전에 수출자(여기서 수출자는 용선자임)는 선주에게 수입자에 대한 화물인도를 지시하였다. 발행은행은 수출자가 제시한 서류는 부정직한 서류라고 주장하면서 대금지급을 거절하였다. 그러나 수출자는 LOI를 사용할 때에는 수입자에 대한 화물인도가 관행이라고 주장하였다. 법원이 수출자의 주장을 인정하고서 발행은행에게 대금지급을 결정하여 발행은행에 큰 손실이 발생하였다. 이 사례에서 발행은행이 선하증권을 회수하지 않고 상품을 인도한 선주하게 자신의 권리를 주장할 수 있는 권리서류를 요구할 의도였다면, 그것이 신용장 조건으로 기재되어야 한다.

3. 복합운송서류

(1) 수출자

① 운송업계와 은행의 시각 차이

복합운송서류를 보는 시각이 은행과 운송업계가 180도 다르다. 운송업계에서는 서류 명칭이 복합운송서류이면 한 가지 운송방법을 사용하더라도 복합운송서류로 본다. 즉 특정 복합운송서류 양식을 사용하고, 복합운송서류 규칙이 적용되면 한 개의 운송방법을 사용하더라도 복합운송서류로 간주한다는 것이다.[39]

그러나 은행에서는 서류 양식과 적용 규칙이 중요하지 않고, UCP 600 제19조와 특정 신용장조건을 충족시키느냐가 중요하다. 이러한 복합운송서류에 대한 시각 차이가 수출자와 수입자간의 분쟁을 야기할 수 있다. 예컨대 신용장에서 복합운송서류를 요구한 발행의뢰인은 복합운송서류 규칙이 적용되는 한 가지 운송방법만을 사용한 복합운송서류를 받기를 기대하였다. 그러나 수출자는 UCP 600 제19조에 일치하는 두 가지 이상의 다른 운송방법을 사용한 복합운송서류를 제시할 수 있다. [40]

경우에 따라 수출자와 수입자는 단지 한 가지 운송방법 예컨대 트럭으로 운

39) UNCTAD/ICC Rules 1.1과 FIATA 복합운송조건의 표준조건 제1조에서는 복합운송서류가 한 가지 운송방법만을 사용할 때에도 이용될 수 있다고 규정하고 있다.

40) Kim Christensen, "MMTD under the magnifying glass", Documentary Credit Insight 12-1, 2006, p.17.

송되는 복합운송서류를 사용하기로 합의할 수도 있다. 그러나 신용장에서 그것을 허용하지 않는다면 한 가지 운송방법으로 운송될 것이라는 것을 나타내는 복합운송서류는 하자 있는 서류가 된다. 따라서 이 경우 발행의뢰인은 신용장에서 단순하게 복합운송서류를 요구할 것이 아니라 한 가지 운송방법을 표시하는 운송서류를 요구하거나 허용하여야 한다는 점에 유의하여야 한다.

② 선적 및 선적일 결정 기준

신용장에서 운송서류로 복합운송서류를 요구한 경우 첫 번 째 운송방법에 따라 선적의 개념이 다르고 선적일 결정기준도 다르므로 주의하여야 한다.

복합운송서류에는 화물이 선적[41] 즉 운송을 위하여 발송, 수탁 또는 본선적재 되었다는 사실과 그 장소가 표시되어야 한다. 이 때 신용장에서 수탁지 또는 출발공항을 표시하고 있다면 발송 또는 수탁을 표시해야 하고, 선적항을 표시하고 있다면 본선적재를 표시하여야 한다. 즉 첫 번째 운송방법이 해상운송인 경우에는 본선적재가 표시되어야 한다는 것이 ICC의 Official Opinion[42] 이다. 그러나 신용장에서 선적항과 함께 수탁지를 표시하면서 on board multimodal transport document를 요구하는 경우에는 선적항에서의 본선적재를 표시하여야 한다.[43]

복합운송서류에 서로 다른 일자의 발행일, 수탁일 또는 본선적재일이 표시되어 있으면 어느 일자를 선적일자로 보아야 하는가 라는 문제가 발생한다.

---

41) 선적의 개념은 신용장에서 요구하는 서류의 종류에 따라 달라진다. 신용장에서 복합운송서류를 요구할 때에는 UCP 600 제19조에 따라 선적은 발송, 수탁 또는 본선적재를 의미한다. 신용장에서 해상선하증권을 요구할 때에는 선적은 본선적재를 의미한다.(Kim Christensen, "The autonomy of shipment in LC transactions", 2009 Annual Review of International Banking Law & Practice, 2009, p. 94.)

42) When the document evidences the first leg of the carriage as a sea shipment from the place stated in the credit, there is a need for evidence of the date the goods were shipped on board, i.e., pre-printed or by notation. (ICC Official Opinion TA650rev. under UCP 600)

43) 신용장거래에서 FIATA multimodal transport B/L을 요구한 Niru Battery Manufacturing Co. 대 Milestone Trading Ltd사건에서 법원은 "loaded"와 "taking in charge"의 개념을 구분하였다. "taking in charge"는 운송주선인에게 화물을 맡기는 것이고, "loaded"는 해상운송을 위하여 트럭에 물리적으로 화물을 적재하는 것으로 결정하였다. [2003] All ER (D) 389 (C.A., Approved Judgment) [England]

신용장에서 지정한 운송시발점에서의 운송방법에 따라서 선적일 결정기준이 다르다. 운송시발점에서 육상운송이 된다면 운송서류 발행일이 선적일이 되고, 별도의 수탁일이 기재되었다면 그 일자가 선적일이 된다. 운송시발점에서 항공운송이 된다면 운송서류 발행일이 선적일이 되나, 비행일(flight date)이 표시되어 있다면 그 일자가 선적일이 된다.[44] 운송시발점에서 해상운송이 된다면 운송약관에 본선적재되었다는 표시가 있다면 발행일이 선적일이 되고, 별도의 본선적재부기가 있다면 그 일자가 선적일이 된다. 예외적으로 운송시발점이 육상운송이지만 on board multimodal transport document를 요구하였다면 본선적재일이 선적일이 된다.

그러나 복합운송 출발점이 해상운송이라고 하여 본선적재부기가 필요하고, 본선적재일을 선적일로 본다는 ICC 은행위원회의 *Official Opinion*은 Incoterms의 견지에서 모순이 있다. 복합운송에서는 FCA, CPT, CIP 등의 조건이 사용되는데 이 조건에서는 본선적재가 아니라 운송인에게 화물을 인도하는 것이 선적을 구성한다.

(2) 수입자

① 해상선하증권을 요구하면서 복합운송서류를 허용하는 경우

신용장에서 해상선하증권을 요구하면서 복합운송서류를 허용하면 기재사항이 불충분하여 신용장 조건이 애매하게 되는 경우가 많으므로 주의하여야 한다.[45] 수출자가 해상선하증권이 아닌 복합운송서류를 제시하는 경우에 대한 별도의 조건으로 선적항과 다른 수탁지가 있는지와 하역항과 다른 최종목적지가 있는지를 기재하여야 한다. 이러한 별도의 기재가 없는 경우 신용장에서 명시된 선적항에서 해상운송이 되지 않고 육상운송이 되었다는 표시가 있다면 본선적재 되었다는 사실이 약관에 기재되거나 혹은 별도의 본선적재부기가 기재될 필요가 없다.[46] 수입자는 화물이 본선적재 되지 않았더라도 대금지급을

---

44) As stated in sub-article 19 (a) (ii) the date of issuance of the MMTD will be deemed to be the date of dispatch by air (unless the document contains a flight notation), where air is the first mode of transport under the multimodal or combined shipment. (www.collyerconsulting.com/trade_FAQ)

45) 신용장조건이 애매하면 발행은행 또는 발행의뢰인에게 불리하게 해석된다.(東京銀行, 貿易と信用狀, 實業之日本社, 1987, pp.131-134.)

거절할 수 없다.

신용장에 명시된 선적항에서 해상운송이 되었다면 본선적재 되었다는 사실이 약관에 기재되거나 혹은 별도의 본선적재부기가 있어야 한다.[47] 즉 본선적재부기의 필요성 여부는 신용장에 명시된 출발지에서 해상운송이 되면 본선적재 표시가 있어야 하고, 해상운송이 아닌 다른 운송방법이 사용되었다면 본선적재 표시가 필요 없다.

4. 항공운송서류

(1) 수출자와 매입은행

① 수하인을 발행의뢰인으로 한 경우

신용장에서 항공운송장을 요구할 경우에는 일반적으로 항공운송장의 수하인을 발행의뢰인으로 하지 않고, 발행은행으로 명시함으로써 화물 자체를 점유하여 담보권을 보전하고 있다. 이와 같이 발행은행을 수하인으로 함으로써 화물이 도착하였을 때 발행의뢰인인 수입자가 직접 화물을 인수하는 것을 방지하고 있다. 또한 수출자로서도 발행의뢰인이 신용장 대금을 결제하기 전에 화물을 선취하는 것을 방지할 수 있으므로 안전하다.

종종 신용장에서 항공운송장의 수하인을 발행은행이 아닌 발행의뢰인으로 요구하는 경우가 있다. 즉 신용장에 "Air waybill showing the goods consigned to (applicant) is required"로 기재되는 경우이다. 수출자가 이와 같은 신용장 조건에 따라 항공운송장을 발행받게 되면, 발행의뢰인은 발행은행에 대금을 지급하지 않고 도착공항에서 화물을 인도 받을 수 있다.[48] 신용이 좋지 않는 발행의뢰인은 화물을 인도 받았음에도 불구하고 서류상의 사소한 하자를 트집 잡아 대금지급을 거절하거나 과도한 가격할인을 요구한다. 따라서 매입은행이 추심 전 매입을 할 때 수출화물의 물적 담보 기능이 저하되므로

---

46) ICC Official Opinion TA 629 under UCP 600.

47) ICC Official Opinion R.461 under UCP 500.

48) 수입자가 항공운송장의 수하인인 경우에는 화물이 도착공항에 도착하면 항공회사는 항공운 송장, 상업송장, 포장명세서 원본 등을 직접 수입자에게 또는 수입자 지정 통관대리인에게 송부하고, 이들은 이 서류를 가지고 수입통관을 하게 된다.(浜谷源藏, 最新 貿易實務, 同文館出判, 2008, p.440.)

주의하여야 한다.

수출자는 신용상태가 좋은 거래처가 아니라면 항공운송장의 수하인이 발행은행이 아닌 발행의뢰인 또는 제3자로 요구된 신용장을 받았을 경우에는 발행의뢰인에게 수하인을 발행은행으로 변경하는 신용장 조건변경을 요구하여야 한다. 발행의뢰인이 신용장 조건변경에 응하지 않으면 수출보험에 가입하여 발행의뢰인의 신용위험에 대비하여야 한다.

또한 위조신용장에서도 발행의뢰인을 수하인으로 한 항공운송장을 요구하는 경우가 많다. 이는 항공운송은 운송시간이 짧으므로 화물 선적 후 신용장 수익자가 신용장이 위조되었다는 사실을 알았더라도 위조자는 도착공항에서 미리 화물을 찾아 도주할 가능성이 높기 때문이다.

(2) 수입자와 발행은행

① 환적

UCP 600 제23조 c항은 신용장에서 항공운송장을 요구하면서 환적을 금지하더라도 하나의 동일한 항공운송장이 전체 운송을 커버하면 환적이 허용된다고 규정하고 있다. 이 규정은 환적이 자주 일어나는 항공운송의 현실을 반영한 것이다. 발행의뢰인이 화물의 성격에 따라 또는 신속한 운송을 위하여 환적을 금지하려면 신용장에서 단순히 환적을 금지하는 것만으로 충분하지 않고 UCP 600 제23조 c항의 적용을 배제하면서 환적을 금지하여야 한다.

Ⅵ. 결 론

수출입자와 관련 은행은 운송서류의 위험요인을 숙지하여 사고 발생을 미연에 방지하여야 한다. 일단 사고가 발생하면 이의 해결이 상당히 어렵다. 의학에서 치료보다 예방이 더 좋다는 것과 같은 이치이다. 신용장은 은행이 개입하여 수출자와 수입자에게 안전한 대금결제 메카니즘을 제공하기 위해 고안되었으나 이것이 악용되면 그러한 기능을 하지 못한다.

모든 운송서류에 공통적인 수출자에 대한 위험요인으로는 사소한 하자 임에도 불구하고 발행은행이 대금지급을 거절하여 대금회수가 지연되거나 아예 대

금회수를 하지 못하는 것이다. 아주 드물기는 하지만 수입자 소재국 법원의 부당한 인정션 결정으로 대금을 회수하지 못하는 사례도 있다, 수입자에 대한 위험요인으로는 운송서류의 위조, 허위기재와 신용장조건이 비서류 조건으로 간주되어 무시되는 위험 등이 있다.

운송서류 종류 별로 위험요인을 요약하면 다음과 같다. 선하증권에서 수출자에 대한 위험요인으로는 실제로는 용선계약이 없음에도 불구하고 용선계약부 선하증권으로 간주되어 대금지급이 거절될 위험이 있고, 수입자에게는 UCP 600 제20조 c항을 적용배제하지 않고 환적을 금지하여 수출자가 화물을 컨테이너에 적재하고서 환적을 하여 화물이 변질되거나 운송이 지연되어 손실이 발생할 위험이 있다.

용선계약부 선하증권에서 수출자와 매입은행에게는 수입자가 용선자인 선하증권에서 수입자가 대금을 결제하지 않고 화물을 취득할 위험이 있다. 또 용선자가 용선료를 체납하여 적재화물이 압류 당할 위험도 있다.

복합운송서류에서는 운송업계와 은행간 복합운송서류에 대한 시각차이가 있고, 해상선하증권을 요구하면서 복합운송서류를 허용한 경우 신용장 기재사항이 불충분하여 분쟁이 발생할 소지가 있다.

항공운송장에서는, 수하인을 발행은행이 아닌 발행의뢰인으로 하여 발행의뢰인이 화물을 수취하였음에도 불구하고 서류상 사소한 하자를 이유로 대금 지급을 거절하여 수출자에게 손실이 발생할 위험이 있고, 수입자에게는 UCP 600 제23조 c항을 적용 배제하지 않으면서 환적을 금지하여 수출자가 환적을 할 위험 등이 있다.

운송서류 위험에 대한 대처방안으로는 첫째, 신용위험을 관리하기 위해서 수출입자는 우선 상대방의 신용을 철저하게 파악하여 이에 대해 대비 해야 한다. 상대방이 신설업체여서 신용상태가 확실하지 않으면 수출보험공사의 수출보험에 가입하거나, 대금결제방법을 신용장이 아닌 사전송금방식으로 해야 한다.

둘째, 신용장통일규칙과 국제표준관행에 대한 철저한 이해가 필요하다. 특히 ICC 은행위원회의 Official Opinion은 국제관행의 변동을 반영하여 변경된다는 점에 유의해야 한다.

참 고 문 헌

김정회, "개정 화환신용장통일규칙(UCP 600)상 운송서류의 수리요건과 문제점에 관한 연구", 해운물류연구 제55권, 한국해운물류학회, 2007.

박석재, "항공운송서류의 국제표준은행관행에 관한 연구", 한국해법학회지 제29권 1호, 한국 해법학회, 2007.

박세운, "UCP 600 해상운송서류 규정의 주요 개정사항에 대한 연구", 무역상무연구 제35권. 한국무역상무학회, 2007.

박세운, "신용장거래에서 용선계약부 선하증권의 심사에 관한 연구", 무역학회지 제34권, 한국무역학회, 2009.

박세운, "신용장거래에서 항공운송장 서류심사에 관한 연구", 국제상학 제24권, 한국국제상학회, 2009.

박세운, "UCP 600에서의 복합운송서류의 수리요건과 실무상 유의점", 국제상학 제24권, 한국국제상학회, 2009.

서백현, "제6차 개정 신용장통일규칙 항구간 운송 선하증권조항의 해석", 관세학회지 제7권, 한국관세학회, 2006.

양정호·김영훈, "신용장거래에서의 사기관련 한·미사례검토", 기업법연구 제19권, 한국기업법학회, 2005.

오원석·박세훈, "국제대금결제에서의 신용위험 대처방안에 관한 연구", 무역상무연구 제39권. 한국무역상무학회, 2008.

이제현·김연숙, "UCP 600 운송서류조항의 개정내용과 해석에 관한 연구", 국제상학 제22권, 한국국제상학회, 2007.

전순환, "UCP 600상의 운송서류조항에 관한 연구", 관세학회지 제9권, 한국관세학회, 2008.

정홍주·송용, "무역업의 리스크관리 사례연구", 무역학회지 제33권, 한국무역학회, 2008.

채동헌, "제6차 개정 신용장통일규칙 하에서 운송서류에 대한 심사", 국제거래법연구 제17집, 한국국제거래법학회, 2008.

小峯登と舟木凌, 1974年 信用狀統一規則(下), 外國爲替貿易硏究會, 1979.

浜谷源藏, 最新 貿易實務, 同文館出判, 2008.

東京銀行, 貿易 と信用狀, 實業之日本社, 1987.

Byrne, James E. "Overview of International Banking Law & Practice in 2008", Documentary Credit World, 2009.

Christensen, Kim, "MMTD under the magnifying glass", Documentary Credit Insight 12-1, 2006.

Christensen, Kim, "The autonomy of shipment in LC transactions", 2009 Annual Review of International Banking Law & Practice, 2009.

Collyer, Gary,"Frequently asked questions under UCP 600", Collyer Consulting LLP, 2008.

Collyer, Gary, "The curse of the spurious discrepancies", Newsletter of Coastlines Solutions, 2009.

Collyer,Gary, The Guide to Documentary Credits, ifs School of Finance, 2007.

Debattista , Charles, Bill of Lading in Export Trade, Tottel Publishing, 2008.

Fung, King Tak, "Requirements for proving fraud or obtaining an injunction", Documentary Credit Insight 11-3, 2005.

Fung, King Tak, UCP 600 Legal Analysis and Case Studies, 2008.

Gutteridge, H.C. and M. Megrah, The Law of Bankers' Commercial Credit, Europa Publications Ltd. 1984.

Holst, Peter ,"A shipping association's view", Documentary Credit Insight 12-4, 2006.

ICC Banking Commission, An ICC Banking Commission Market Intelligency Report-Rethinking Trade Finance 2009: An ICC Global Survey, 2009.

ICC Commercial Crime Services, Trade Finance Fraud, 2002.

ABSTRACT

The Risks of Transport Documents under L/C Transaction

Park, Sae Woon

L/C provides the exporter and the importer with safe assurance in the exchange of goods for payment in international trade. It involves a number of parties. Although the parties may have confidence in their client, bad faith or ignorance of international banking practice by any of these parties could cause the failure of transaction, which makes international trade a risky business. Most of the risks are found in transport document, which can cause disputes.

There are many factors in the risk of transport documents under L/C transaction. One most common risk factor for the beneficiary in all transport documents is even if there is no discrepancy in document, the issuing bank or the applicant refuses to pay or delay payment insisting there is a discrepancy. In some very rare cases, the beneficiary may not get paid due to unfair injunction of the local court of the applicant. For the applicant, most common risk factors are fake bill and fraud.

Risks classified according to the sorts of transport documents are as follows.

1. In B/L, payment can be refused because it is regarded as charter party B/L, although there is no real charter party contract. And the applicant can bear the potential risk of the loss or deterioration of cargo through transhipment of the cargo loaded on board in container if transhipment is prohibited without excluding of UCP 600 article 20 (c).
2. In charter party B/L, the applicant may take delivery without paying when charter party B/L is signed by charterer, which can result in a big loss for the beneficiary and the negotiating bank. And risks may

arise when cargo is seized because the charterer does not pay the hire. The applicant and the issuing bank are also vulnerable to a risk – Against whom should they file a suit when cargo gets damaged during transportation?

3. In multimodal transport document, which is subject to a conflict because there is a big difference in viewpoints between transport industry and banks, conflicts may also arise when L/C requires ocean B/L and accepts multimodal transport document at the same time, but does not specify the details.
4. In air waybill, where the consignee is not the issuing bank but the applicant, risks may take place to the beneficiary when the applicant takes delivery but refuses to pay asserting minor discrepancies in document. The applicant may also bear the risk when cargo may not be loaded because air waybill is a received bill. Another risk may arise when although the applicant prohibits transhipment without excluding UCP 600 article 23 (c), the cargo may be transhipped, provided that the entire carriage is covered by one and the same air waybill.

Key Words : UCP 600, fraud, discrepancy, risk, transport document