

선하증권 인쇄약관에 관한 연구

박 세 윤*

-
- I. 서 론
 - II. 인쇄약관에 관한 일반적 규정
 - III. 개별 인쇄약관에 대한 분석
 - IV. ICC 공식의견의 타당성 검토
 - V. 결 론
-

주제어 : 사전인쇄약관, 선하증권, UCP600, 물품인도인쇄약관

I. 서 론

선하증권은 신용장거래에서 가장 중요한 서류인 운송서류 중 해상운송서류로서 가장 널리 이용되고 있다. 그러나 선하증권의 표준화를 위한 국제적인 노력에도 불구하고 이러한 작업은 이루어지지 않았다. 선하증권은 그 레이아웃은 유사하지만, 운송조건에 따라 개별적으로 발행되므로 그 내용을 일반화

* 창원대학교 경영학과 교수, 대한상의 ICC Korea 국제금융위원장

하기 어려운 것도 사실이다. 이처럼 선하증권은 표준화 작업의 미비와 더불어 내용의 다양성으로 인하여 개설은행 또는 지정은행으로 하여금 심사에 어려움을 더하고 있다.

선하증권의 인쇄약관은 서류심사에서 간과되어 왔으나 이것은 인쇄약관의 성격에 대한 오해에서 비롯된 것이다. 선하증권 뒷면의 인쇄약관은 UCP600 제20조 a항¹⁾에 따라 운송조건으로 간주되고, 또한 UCP600 제34조²⁾에 따라서는 서류의 일반 또는 특정조건으로 간주되어 심사대상에서 제외되고 있다.³⁾ 그러나 앞면의 인쇄약관은 운송조건에 해당되어 심사대상이 되지 않는 것도 있고, 경우에 따라서 심사대상이 되는 것도 있다. 즉, 선사에 따라 선하증권 인쇄약관의 내용이 다를 뿐만 아니라 특히 물품인도약관(delivery clause)은 그 수리성 여부에 대한 국제표준은행관행의 해석상 이견이 있고, 선하증권의 선적 또는 본선적재인쇄약관에 따라 본선적재부기의 필요성이 생기는 등 실무계에 많은 혼란이 야기되고 있다. 이에 실무자의 인쇄약관에 대한 이해를 도와 원활한 신용장거래를 도모하고자 하는 것이 이 논문의 목적이다.

국제상업회의소(이하 ICC라고 함) 은행위원회(Banking Commission)는 2008년 10월 23일 선하증권 물품인도약관의 수리성 여부에 대하여 결정을 내리지 않기로 합의하였고, 2010년 7월 27일 본선적재부기에 관한 결정⁴⁾에서는 선하증권 인쇄약관에 따라 사전운송수단이 선하증권에 표시되더라도 선적항과 적재선박명을 포함한 본선적재부기가 필요 없다고 규정함으로써 선하증권 작성 또는 심사 시 인쇄약관에 대하여 세심하게 검토할 필요성이 생겼다.

선하증권에 대하여는 김정희(2007), 박세운(2007,2010), 서백현(2006), 전순환(2008), 채동현(2008) 등의 선행연구가 있으나 인쇄약관에 대해서는 박

1) UCP 600 제20조 a항 v에서는 “운송조건내용은 심사되지 않는다”고 규정하고 있다.

2) UCP 600 제34조에서는 “은행은 어떠한 서류의 방식, 충분성, 정확성, 진정성, 위조여부 또는 법적 효력 또는 서류에 명시되거나 위에 추가된 일반 또는 특정조건에 대하여 어떤 책임도 지지 않는다”고 규정하고 있다.

3) ICC Official Opinion TA680rev.(UCP600)에서는 선하증권 뒷면 인쇄약관은 심사대상이 아니라고 결정하였다.

4) Recommendation of the Banking Commission in respect of the requirements for an on board notation.(ICC Document No.470/1128rev final)

세운(2010)의 본선적재부기에 대한 연구를 제외하고는 거의 없는 실정이다.

은행과 무역업자의 입장에서 운송서류는 담보 또는 물품 확보 차원에서 대단히 중요하다. 수출상은 매입은행에 대한 담보로, 발행은행은 신용장 발행에 대한 담보로써, 또한 수입상은 수입화물을 확보하기 위해 운송서류가 필요하다.

그러나 실제로 은행에 제시되는 서류 중 약 70% 이상이 하자가 있는 것으로 보고되고⁵⁾, 이 중 30%가 운송서류임을 감안할 때 수출상과 지정은행은 운송서류에 관련된 신용장통일규칙, 국제표준은행관행 및 ICC 공식의견을 숙지하고 특히 선하증권의 앞면 인쇄약관을 철저히 검토하여 서류 작성과 심사에 만전을 기하여야 한다.

이 논문에서는 인쇄약관과 관련된 신용장통일규칙 규정과 ICC 공식의견과, 화물인도약관, 본선적재약관, 적재선박대체유보약관 등 개별 인쇄약관에 대한 ICC 공식의견을 소개하고, 그 공식의견의 타당성 여부를 분석함으로써 실무의 혼선을 막고 무역거래 활성화에 이바지 하고자 한다. 연구방법은 문헌자료 분석방법을 택하였다.

Ⅱ. 인쇄약관 관련 일반적 규정

인쇄약관과 관련하여 신용장통일규칙에서 명시적으로 규정한 것은 없다. 다만 UCP600 제20조 a항 v에서 운송조건 내용은 심사하지 않는다고 규정하고 있고, UCP600 제34조에서 은행은 운송서류에 명시되거나 추가된 일반조건 또는 특정조건에 대하여 면책된다고 규정하고 있다.

1. 선하증권의 기재사항과 심사대상 여부

선하증권 앞면에는 선적항과 하역항, 화물의 본선적재 여부 및 적재선박명

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

등 화물운송명세와 일부 운송조건을 표시하고 있다. 화물운송명세가 해당 기재 난에 표시되지 않았다면 별도의 부기에 의해서 표시될 것이 요구되고 있다.⁶⁾

선하증권 뒷면에는 운송조건이 인쇄되어 있다. 가끔은 선하증권 뒷면이 백지로 되어 있고, 운송조건에 다른 서류의 내용이 적용된다는 것이 선하증권 앞면에 표시되기도 한다.⁷⁾ 즉 선하증권 뒷면의 인쇄약관은 UCP600 제20조 a항 v의 “운송조건”으로 간주되고, 선하증권 앞면의 일부 인쇄약관도 또한 운송조건으로 간주될 수 있다. 선하증권 앞면의 화물명세와 일부 인쇄약관은 은행의 서류심사 대상이 되나 선하증권 뒷면의 인쇄약관은 는 심사 대상이 아니므로 대금지급거절의 사유가 될 수 없다.⁸⁾

전통적으로 화물명세와 심사대상이 되는 인쇄약관은 선하증권 앞면에 표시되고, 심사대상이 되지 않는 운송조건은 선하증권 뒷면에 인쇄되어 있으나, 이것이 앞면에 표시되어 혼란이 야기되는 경우도 있다. 적재선박대체유보약관이 선하증권 앞면에 기재되어 ICC Opinion R.283(UCP500)에서는 이것을 대금지급거절사유로 인정하였으나 ICC Opinion R.349(UCP500)에서는 이것을 번복하여 대금지급거절사유가 아니라고 하였다.

UCP600 제20조 a항 v에서는 “운송조건은 심사되지 않는다”라고 규정하고 있다. 그러나 이 규칙은 일반조건이 특별조건에 포함되어 지거나 신용장조건과 일치하여야 하는 특수조건과 모순이 되거나 또는 특수조건을 의미 없는 것으로 만들어 대금지급거절 사유가 될 수 있는 상황을 명확하게 규정하고 있지 않다.

수익자는 은행이 일반조건을 심사하지 않는다는 UCP600에 규정된 관행에 의존할 수 있어야 하며, 서류를 준비할 때 그 조건을 세밀하게 심사할 의무가 부여되어서는 안 된다. 대금지급 여부를 결정하는 지정은행에 대하여도

6) 신용장의 선적항이 선하증권의 수탁지난에 기재된 경우에는 신용장의 선적항과 적재 선박명을 포함한 본선적재부기가 있어야 하고, 신용장의 하역항이 선하증권의 최종목적지에 기재된 경우에는 선하증권 최종목적지까지 해상운송 되었다는 부기가 있어야 한다.(ISBP681 제98항)

7) 운송조건이 다른 서류의 것이 적용된다고 표시하고 있는 선하증권을 short form B/L이라고 한다.

8) ICC Official Opinion TA 558(UCP500)

이것은 마찬가지로 적용되어야 한다. ICC 공식의견(R.646/TA.642rev under UCP600.)에서는 운임 선지급을 요구하는 신용장에서 선하증권에 운임 선지급이 표시되어 있으면 선하증권 앞면에 “운임 선지급 선하증권에서 수표 추심이 완료되어야 화물을 인도할 수 있다”는 인쇄약관⁹⁾이 기재되어 있더라도 선하증권은 하자가 아니라고 결정하였다. 왜냐하면 은행은 UCP600 제20조 a항 v에 따라 선하증권의 운송조건을 심사할 것이 요구되지 않기 때문이다. 똑같은 해석이 수익자에게 적용되지 않을 이유가 없다.

ICC 공식의견 R 575(UCP500)에서는 이 규정의 목적상 은행은 서류 앞면에 나타난 자료만 심사할 수 있다고 결정하였다. 또한 ICC 공식의견 TA680rev.(UCP600)에서도 뒷면 인쇄약관은 심사할 필요가 없다고 결정하였다. 이 사례에서는 선하증권 앞면에 “화물을 인수하기 위해서는 clause 22 paragraph 6의 경우를 제외하고는 선하증권 원본이 제시되어야 한다”¹⁰⁾고 기재하였으나 선하증권 뒷면 인쇄약관에는 clause 22 paragraph 6이 기재되지 않았으나 은행은 뒷면 인쇄약관을 심사할 필요가 없으므로 뒷면 인쇄약관에 이것이 기재되지 않은 것은 하자가 아니라고 결정하였다.

2. 문면상의 일반적 조건 또는 특수조건에 대한 은행의 면책

UCP600 제34조에서 은행은 서류에 인쇄된 일반적 조건 또는 약정과 타이프 또는 부전(附箋) 등에 의해서 부가삽입되어진 일반적 조건 또는 특수조건에 대하여 어떠한 책임도 지지 않는다고 규정하고 있다. 선하증권을 포함한 운송서류에 인쇄된 보통약관 또는 따로 부가된 특수약관의 내용에 대하여 전문적 지식이 없는 은행에게 이를 조사할 의무를 부담시키는 것은 대단히 어려운 일을 강요하는 것이므로 UCP600에서 이렇게 규정하게 된 것이다. 많은 업무를 신속하게 처리하여야 되는 은행의 입장 및 신용장거래의 실상을 고려하여 UCP600에서 서류의 일반적 조건 또는 특수조건에 대해서도 은행의 면책을 명확하게 규정하고 있다.

9) For freight prepaid bill of lading, delivery of cargo is subject to realization of cheque.

10) One original bill of lading should be surrendered, except clause 22 paragraph 6, in exchange for delivery of the shipment.

Ⅲ. 개별적 인쇄약관 분석

선하증권의 인쇄약관이 통일되어 있지 않기 때문에 선하증권에 따라 인쇄약관이 다르다. 여기서는 신용장거래에서 그 수리성 여부가 문제가 되고 있는 인쇄약관을 개별적으로 분석하겠다.

1. 물품인도약관(delivery clause)

물품인도약관은 운송인이 선하증권 원본을 회수하지 않고 화물을 인도할 수 있다고 규정하고 있는 약관이다. 물품인도약관의 사례는 다음과 같다.

(물품인도약관)

the carrier may deliver goods to the named consignee without surrender of an original B/L.

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.

the release of goods without necessarily requiring surrender of an original B/L.

물품인도약관이 있는 선하증권의 수리성 여부에 대하여는 그동안 많은 논란이 있었다. 물품인도약관이 있는 선하증권을 수리할 수 있다고 주장하는 측에서는 이것은 선하증권 뒷면 인쇄약관을 앞면으로 옮긴 것에 불과한 것으로 운송조건에 해당되므로 은행의 심사대상이 아니라는 것이다. 반면에 이 선하증권을 수리할 수 없다고 주장하는 측에서는 운송인이 선하증권을 받지 않고 화물을 인도하게 하는 것은 선하증권의 유가증권성을 해치는 것으로 송하인과 수하인의 권리를 침해할 수 있다는 것이다.¹¹⁾

11) Laurence A.J. Bacon, The intrinsic value of a bill of lading, Documentary Credit Insight 10-2, 2004.

2003년 인도 뉴델리에서 열린 ICC 은행위원회에서 이 선하증권을 수리 가능한 것으로 결정하고, ICC의 웹사이트에 이를 게시하였으나 2004년 5월에 파리에서 열린 은행위원회에서 이 결정은 각국 ICC 국내위원회의 의견을 듣지 않은 것이고, 신용장거래 당사자의 권리를 해칠 수 있다는 등 강력한 반발이 많아서 이 게시를 철회하였다. 그 후 수년간 논의하였으나 합의를 보지 못하여 ICC는 2008년 10월 23일 이에 대한 결정을 하지 않기로 발표하였다.

따라서 어떤 개설은행은 물품인도약관이 있는 선하증권을 수리 거절할 수 있다. 그런데 선하증권 뒷면의 인쇄약관에 물품인도약관이 있는 것은 하자가 아니다. 예컨대 신용장에 “B/L indicating a clause that carrier may deliver goods to the named consignee without surrender of an original B/L is not acceptable”이라는 특별조건이 있더라도 선하증권 뒷면에 이러한 문구가 있는지를 은행이 검토할 필요는 없다.¹²⁾

신용장의 요구조건에 따라 지시식 선하증권이 제시된 경우 “선하증권이 비양도성인 경우(기명식 선하증권¹³⁾) 선하증권을 인도받지 않고 선하증권의 수하인에게 화물을 인도할 수 있다”는 인쇄약관¹⁴⁾이 있는 선하증권은 하자가 아니라 ICC 은행위원회가 결정하였다.¹⁵⁾ 이와 같이 결정하게 된 것은 물품인도약관이 있는 선하증권이 하자가 된다고 하더라도 지시식 선하증권에는 이 인쇄약관이 적용되지 않기 때문이다.

2. 선적 또는 본선적재 인쇄약관

선하증권에는 화물의 수탁 또는 본선적재를 표시하는 인쇄약관이 있다. 화

12) www.collyerconsulting.com

13) 우리나라와 일본 및 유럽대륙의 일부 국가에서는 기명식 선하증권도 선하증권에 배서 양도를 금지하는 문구가 없으면 배서 양도가 가능하다.

14) Where the bill of lading is non-negotiable, 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. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods."

15) ICC Official Opinion TA.675rev. under UCP600.

물의 수탁을 표시하는 일반적인 인쇄약관의 기재는 다음과 같다.

(화물의 수탁을 표시하는 인쇄약관)

Taken in charge in apparent good order and condition at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above....(surrender clause)

Received by the carrier the goods specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, for transportation as agreed....(surrender clause)

화물의 본선적재를 표시하는 일반적인 인쇄약관은 다음과 같다.

Shipped on board in apparent good order and condition for carriage to the port of discharge....(surrender clause)

Shipped on board in apparent good order and condition for carriage to the port of discharge or near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat ... (surrender clause)

2010년 7월 27일 본선적재부기에 관한 결정에 따라 선하증권에 선적항과 다른 수탁지가 기재되고 사전운송수단이 표시되면 신용장에서 명시한 선적항과 적재 선박명을 포함한 본선적재부기가 있어야 한다. 그러나 기명선박에 본선적재 되었다는 인쇄약관 또는 선적항에서 본선적재 되었다는 인쇄약관이 있는 경우에는 이와 같은 본선적재부기가 필요 없다.

(기명선박에 본선적재 되었다는 인쇄약관)

Shipped on board the Vessel named in Box 3 in apparent good order and condition for carriage to the port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat

Shipped on board the named vessel in apparent good order and condition for carriage to the port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat

(선적항에서 본선적재 되었다는 인쇄약관)

Shipped at the Port of Loading in apparent good order and condition for carriage to the port of discharge or so near thereunto as the vessel may safely get and lie always afloat

한편 선하증권에 다음의 인쇄약관이 있는 경우에는 선적항과 다른 수탁지가 기재되었다면 사전운송수단에 아무런 기재가 없어도 신용장에서 명시한 선적항과 적재 선박명을 포함한 본선적재부기가 필요하다. 이 인쇄약관에서는 수탁지란이 기재되었다면 본선적재표시는 수탁지에서 선적항까지의 운송을 위하여 수탁지의 운송수단에 화물을 적재하였다는 것을 표시하고 있다.

(본선적재표시가 수탁지에서 선적항까지의 운송을 위하여 수탁지의 운송수단에 화물을 적재하였다는 것을 표시한 인쇄약관)

When the place of receipt of the goods is an inland point and is so named herein, any notation of "on board", "shipped on board", or words to like effect on this BL, shall be deemed to mean on board the truck, rail car, aircraft or other inland conveyance..... from the place of receipt of the goods to the port of loading.

When the place of receipt box has been completed, any notation on this bill of lading of "on board", "shipped on board", or words to like effect, shall be deemed to be on board the means of transportation performing the carriage from the place of receipt to the port of loading.

Shipped on board in apparent good order and condition on board the ocean vessel mentioned herein or on board the feeder vessel or other means of transportation (rail or truck) if place of receipt is named in this B/L, the number of containers shown above for carriage

3. 적재선박대체유보 인쇄약관

선적선하증권에 적재선박대체유보 인쇄약관(shut out clause)이 기재되는

경우가 많다. 이 약관은 선하증권에 표시된 선박에 물품의 전부 또는 일부를 선적하지 못한 경우 운송인은 이 선하증권 하에 이 선박회사 또는 운송인의 재량으로 다른 선박회사의 다음번에 이용 가능한 선박에 적재 운송할 선택권을 가진다고 기재하고 있다. 적재선박대체유보 인쇄약관의 기재 예는 다음과 같다.

(적재선박대체유보 인쇄약관)

Shipped..... to be transported by the ship named below or substitute to the port of discharge....

If the goods in the whole or in part are shut out from the ship named herein for any cause, the carrier shall have the liberty to forward them under the terms of this bill of lading on the next available ship of this line or, at carrier's option, of any other line.

적재선박대체 유보약관에 대하여 ICC 공식의견 R.283(UCP500)에서는 이 인쇄약관이 있는 선하증권이 선적선하증권이 되기 위해서는 본선적재부기가 필요하다고 하였으나 R.349(UCP500)에서는 이것을 번복하여 본선적재부기가 필요 없는 것으로 변경하였다.

4. 환적유보 인쇄약관

환적유보 인쇄약관이란 운송인이 환적 할 권리를 갖고 있다는 약관이다. 대부분의 선하증권에는 환적유보약관이 있다.¹⁶⁾ 즉 그러한 선하증권은 무역 거래에서 일반적으로 사용되는 것이므로 환적유보문언이 있다고 하여 대금지급을 거절할 수 없다. 또한 신용장에서 환적을 금지하더라도 반드시 환적을 하겠다는 것이 아니므로 이 인쇄약관이 있더라도 하자가 아니다.

UCP600 제20조 d항에서는 환적유보약관이 있더라도 이는 무시(disregard)

16) H.C. Gutteridge, Maurice Megrah, The Law of Banker's Commercial Credits, European Publications Limited, 1984, 148. and Soproma, S.P.A. v. Marine & Animal By-products Corporation Ltd., (1966) 1 Llyd's Rep. 367.

할 수 있다고 규정하고 있다.¹⁷⁾ 이 “무시”라는 용어에 대하여 UCP600에서는 정의를 하고 있지 않는데 UCP600의 각 조항에 따라 약간 다른 의미로 사용되고 있다. 이 용어는 주목할 필요가 없다는 것으로 해석된다.¹⁸⁾ 따라서 UCP600 제20조 d항에서 환적유보약관은 지급거절의 근거가 되지 않는다고 규정한 것이 된다. 이 환적유보약관은 인쇄되었든 별도로 표시되었든 지급거절사유가 아니다.¹⁹⁾

또한 UCP600 제20조 c항 i에서 환적이 될 수 있다는 표시를 허용하고 있다. 환적유보인쇄약관의 기재 예는 다음과 같다.

(환적유보인쇄약관)

The carrier reserves the right of forwarding the goods to their destination by any other ship or conveyance belonging either to this or any other carrier or individual.

With liberty to carry the goods or any part of them beyond their port of destination, and to transship, land and store them either on shore or afloat...

5. 갑판적재유보인쇄약관

갑판적재 유보약관(optional stowage clause)이란 화물이 갑판에 적재된 것이 아니라 갑판에 적재되어 운송될 수도 있다는 약관을 말한다. UCP600 제26조에서 갑판적재 유보약관이 있는 운송서류는 수리할 수 있다고 규정하고 있다.²⁰⁾

- 17) UCP600 제20조 d항의 규정
Clauses in a bill of lading stating that the carrier reserves the right to tranship will be disregarded.
- 18) James E. Byrne, UCP600: An analytical commentary, Institute of International Banking Law & Practice, 2010, pp. 902-903.
- 19) 제4차 개정 신용장통일규칙(UCP400) 제29조 c항에서는 환적유보인쇄약관만 허용하였다. Even if transshipment is prohibited by the terms of the credit, banks will accept transport documents which: i. incorporate printed clauses stating that the carrier has the right to tranship,

(갑판적재유보인쇄약관)

the goods may be loaded on deck

the shipping company has the right to carry merchandise on deck or under deck at its option.

화물을 컨테이너에 선적하여 컨테이너선박으로 운송 할 때에는 화물이 갑판에 적재되는 경우가 많다. 이 경우 발행 선하증권에 갑판적재 유보약관만 인쇄되어 있고, 화물이 갑판에 적재되었다는 표시가 없으면 화물이 실제로는 갑판에 적재되었더라도 하자가 아니다. 따라서 화물이 사실상 갑판에 적재되어 발생하는 위험은 수하인인 신용장 발행의뢰인이 부담하게 된다.²¹⁾ 갑판적재유보문언은 인쇄문구뿐만 아니라 특별히 부기된 경우에도 허용된다.

6. 부지인쇄약관

부지약관이란 운송인이 화물의 내용 또는 수량에 대하여 책임을 지지 않는다는 약관이다. 이것은 인쇄약관으로 표시된 경우뿐만 아니라 특별히 부기된 경우에도 기재가 허용된다. 일반적으로 부지인쇄약관은 선하증권 뒷면에 인쇄된다.

UCP600 제26조 c항²²⁾에서 “stamp or otherwise”라고 규정함으로써 부지약관에 대하여 규정하고 있는 26조 b항²³⁾은 인쇄약관에만 적용되는 것으로 오해할 수 있도록 규정되어 있다. 그러나 부지약관은 인쇄약관뿐만 아니라

20) UCP600 제26조의 규정

A clause on a transport document stating that the goods may be loaded on deck is acceptable.

21) 小峯登, 舟木凌, 1974年 信用狀統一規則(下), 外國爲替貿易研究會, 1979, p. 196.

22) UCP600 제26조 c항

A transport document may bear a reference, by stamp or otherwise, to charges additional to the freight.

23) UCP600 제26조 c항

A transport document bearing a clause such as "shipper's load and count" and "said by shipper to contain" is acceptable.

특별히 부기되어도 허용된다.²⁴⁾

(부지인쇄약관)

Any reference on the face hereof to marks, numbers, description, quality, gauge, weight, measure, nature, kind, value and any other particulars of the Goods is as furnished by the Merchant, and the Carrier shall not be responsible for the accuracy thereof.....

If the cargo received by the Carrier is containers into which contents have been packed by or on behalf of the Merchant, (1) this bill of lading is prima facie evidence of the receipt only of the number of containers as shown on the face hereof; and the order and conditions of the contents and any particulars thereof (including marks and numbers, number and kind of packages or pieces, description, quality, quantity, gauge, weight, measure, nature, kind and value) are unknown to the carrier, who accept responsibility in respect thereof,.....

IV. ICC 공식의견의 타당성 검토

여기서는 인쇄약관 관련 UCP600 및 관련 ICC 공식의견의 타당성 여부를 검토하고, 실무상 유의점을 제시하기로 한다.

1. 선하증권 인쇄약관의 심사대상 여부

은행이 선하증권 인쇄약관에 신용장조건과 일치하지 않는 문구가 있다면 이것을 하자로 간주할 것인가에 대하여 참조할 수 있는 두 가지 판례(영국)를 소개한다.

먼저 National Bank of Egypt 대 Hannevig's Bank 사건²⁵⁾에서 Scrutton 판사는 다음과 같이 판시하였다.

24) James E. Byrne, op.cit., p. 1118.

25) (1919) 1 Ll.L. Rep. 69.

“어떤 경우에는 신용장거래에서 은행원의 의무는 서류를 매우 세심하게 심사해야 하는 것일 수도 있다. 그러나 은행이 선지급한 1/16퍼센트의 금액을 위하여 제시된 선하증권을 통독하여 그 법적 효력을 판단하고, 전체적으로 그의 고객에게 유리한가를 판단하여야 하는 것으로 보기에 내가 그것에 대하여 조사해야 될 것이 너무 많다.”²⁶⁾

British Imex Industries Ltd. v. Midland Bank Ltd. 사건²⁷⁾에 대하여 Salmon J. 판사는 Scrutton 판사와 동일한 결정을 하였다. 그는 다음과 같이 판시하였다.

“나는 National Bank of Egypt 대 Hannevig's Bank 사건에서 Scrutton 판사가 판결한 것과 똑같이 은행의 서류심사 의무에 대하여 의문을 가진다. 나는 은행이 그들에게 정확한 서류가 제시되었다는 것에 대하여 만족하고, 선하증권에 어떤 배서도 없고, 선주 또는 선적인이 화물 또는 포장에 하자가 있다는 것을 의미하는 어떤 문구도 표시하지 않은 것 이상으로 서류를 심사할 의무를 거러치에 대하여 갖고 있다는 것에 대하여 의문을 가진다.”²⁸⁾

Gutteridge와 Megrah(1976)은 은행이 선하증권의 인쇄약관에서 이상한 문구를 발견한 경우에는 지급거절 할 의무는 없으나 지급거절 할 권리를 가진다고 주장하였다.²⁹⁾

26) In some cases, the obligation of a banker, under such a credit, may need very careful examination. I only say at present that to assume that for 1/16th per cent of the amount he advances, a bank is bound to carefully read through all bills of lading presented to it in ridiculously minute type and full of exceptions, to read through the policies and to exercise a judgement as to whether the legal effect of the bill of lading and the policy is, on the whole, favourable to their clients, is an obligation I should require to investigate considerably before I accept it in that unhesitating form.

27) (1957) 2 Lloyd's Rep, 591; 영국 판례 Scott v. Barclay (1922), 28 Com. Cas.253; 미국 판례 Camp v. Corn Exchange National Bank 285 pa.337,132A, 189(1926).

28) I respectfully share the doubt Lord Justice Scrutton expressed in National Bank Of Egypt v. Hannevig's Bank as to whether any such duty is cast upon the bank. I doubt whether they are under any greater duty to their correspondents than to satisfy themselves that the correct documents are presented to them, and that bills of lading bear no endorsement or clausung by the shipowners or shippers which could reasonably mean that there was or might be some defect in the goods or in their packing.'

29) H.C. Gutteridge, Maurice Megrah, The law of bankers' commercial credits,

Ellinger(1970)³⁰⁾은 선하증권의 인쇄약관 중 명백하게 수입상을 희생시키거나 상업적으로 난처한 상황에 빠지게 하는 경우 그것이 특이한 선하증권이라는 것을 이유로 대금지급을 거절할 수 있다고 주장하였다. 그는 그 인쇄약관이 동일한 운송루트 또는 동일한 물품을 운송하는 다른 선사의 선하증권에는 없는 것이라면 대금지급거절사유로 명백하게 인정될 수 있다고 하였다.³¹⁾

Hombourg Houtimport BV. 대 Agrosin Private Ltd. 사건에서는 선적인 또는 선하증권 양수인은 선하증권의 내용을 파악하는데 앞면을 보는 것으로만 충분하지 않으면 뒷면 인쇄약관을 검토할 수 있으나 선하증권 앞면에서 충분한 정보를 얻을 수 있다면 합리적인 선적인 또는 선하증권 양수인은 뒷면 인쇄약관을 검토하지 않을 것이라고 결정하였다.³²⁾

Kurkela(2008)³³⁾는 신용장통일규칙에 은행의 면책을 규정하고 있으나 이것을 문자 그대로 해석하여서는 안 된다고 주장하였다. 즉 은행의 부주의 또는 과실이 있다면 은행이 면책되지 않는다는 것이다.

앞의 판례 및 학자의 주장을 종합하여 볼 때 은행은 선하증권의 뒷면 인쇄약관은 검토할 필요가 없다. 그러나 은행은 선하증권 앞면의 이상한 인쇄약관이 있을 때 이것을 거절할 의무는 없으나 권리는 있다고 볼 수 있다. 이와 같은 견지에서 선하증권의 물품인도약관은 특정 선사의 선하증권에만 앞면에 인쇄되어 있으므로 은행은 이를 거절할 의무는 없으나 권리는 있다고 볼 수 있다. 그러나 현실적으로 ICC 은행위원회에서 화물인도약관의 수리성

1976,p.106.

30) E.P, Ellinger, Documentary Letter of Credit - A Comparative Study, University of Singapore Press, 1970, p.320.

31) 그것의 사례로서 중국에서 런던으로 운송을 커버하는 선하증권의 다음과 같은 인쇄문구를 예로 들었다.

All claims that may arise in respect of goods shipped by the ship's vessels must be made at the port of delivery, and no claims will be recognized unless the goods have been inspected and the extent of the damage assessed and agreed on behalf of the ship before delivery of the goods.

32) UKHL 12,(2003) All ER(D) 192(England), James E. Byrnes, 2003 Annual Survey of Letter of Credit Law & Practice, Institute of International Banking Law & Practice, 2003.

33) Matti S. Kurkela, Letter of Credit and Bank Guarantees under International Trade Law, Oxford University Press, 2008, p.53.

여부에 대하여 합의를 보지 못하였으므로 수출상이 화물인도약관이 있는 선사의 이용이 불가피한 경우에는 이 약관을 허용하는 신용장을 받는 것이 안전하다.

2. 선적 또는 본선적재관련 인쇄약관의 심사 의무

화물이 신용장의 선적항에서 선적되도록 하기 위하여 선하증권에 선적항과 다른 수탁지와 사전운송수단이 기재되면 본선적재 인쇄약관이 있더라도 신용장의 선적항과 적재 선박명을 포함한 본선적재부기를 요구하고 있다. 그러나 과거와 달리 선사가 화물이 실제로 선적된 경우에만 선적선하증권을 발행하므로 이와 같은 ICC의 결정은 현재의 운송관행을 제대로 반영하지 못하고 있다.³⁴⁾

선주는 화물이 실제로 선적된 경우에만 선사가 선적선하증권 또는 본선적재선하증권을 발행하도록 허용하고 있다. 화물이 선적되지 않은 상황에서 선적선하증권이 발행되면 보험회사는 선주에게 부과하는 보험료를 인상하기 때문이다. 따라서 선하증권에 선적항과 다른 수탁지와 사전운송수단이 기재되었다고 하여 신용장의 선적항과 적재 선박명을 포함한 본선적재부기를 요구하는 ICC의 결정은 신용장거래에서 많은 분쟁을 야기하고 은행의 서류심사 부담을 가중시킬 우려가 있다.

3. 갑판적재유보인쇄약관

현재 컨테이너를 이용한 해상운송의 비중이 80%에 달하고, 컨테이너 운송에서는 화물을 갑판에 적재하더라도 운송 중 화물이 손상을 입을 염려가 거의 없다. UCP600 제26조 a항에서 갑판적재유보약관은 수리 가능하다고 규정하고 있다. 그러나 신용장에서 갑판적재를 금지한다면 갑판적재유보약관이 있는 선하증권은 수리 거절될 수도 있으므로 갑판적재에 대하여 규정하고 있는 UCP600 제26조 a항은 “운송서류는 물품이 갑판에 적재되거나 적재될 것이라는 표시를 하여도 수리될 수 있다”라고 향후 개정되어야 할 것으로 보인다.

34) T.O. Lee, On deck shipment and shipped on board notation, Documentary Credit Insight 17-1, 2011.

V. 결 론

선하증권에는 인쇄약관이 주로 뒷면에 인쇄되어 있으나 앞면에도 약관이 일부 인쇄되어 있다. 뒷면 인쇄약관은 은행의 서류심사대상이 아니라는 것이 국제표준은행관행이고 각국의 판결에서도 이를 인정하고 있다. 문제가 되는 것은 앞면의 인쇄약관이다. ICC 은행위원회는 선적 또는 본선적재 인쇄약관의 기재 내용에 따라 본선적재의 필요성 여부 또는 본선적재부기의 내용이 달라진다고 결정하였다. 또한 물품인도인쇄약관에 대하여는 ICC의 은행위원회, 운송위원회가 수리성 여부에 대하여 어떠한 결정도 하지 않기로 합의함으로써 은행에 따라서 선하증권에 물품인도인쇄약관이 선하증권 앞면에 있으면 대금지급을 거절할 수 있다.

선하증권의 인쇄약관은 앞면 또는 뒷면 기재여부와 관계없이 운송조건으로 간주되어 UCP600 제20조 a항 v에 따라 일반적으로 심사대상에서 제외되는 것으로 이해되고 있다. 또한 UCP600 제34조에서 서류의 일반적 조건 및 특정조건에 대하여 은행이 면책된다고 규정하고 있으므로 은행은 인쇄약관에 대하여 심사의무가 없다고 할 수 있다. 그러나 동일 운송루트 또는 동일 상품에 대한 여타 선하증권에는 없는 특이한 인쇄약관에 대하여는 은행이 대금지급을 거절할 수 있다는 것이 판례와 학자들에 의해서 인정되고 있다. 이러한 측면에서 물품인도인쇄약관과 선적 또는 본선적재 인쇄약관 중 일부는 소수의 특정 선사에서만 사용되고 있으므로 은행의 서류심사대상이 될 수 있다고 본다. 서류심사를 하는 은행 또는 서류를 제시하는 수출상이 선하증권의 인쇄약관을 운송조건으로 간주하여 서류 심사 또는 준비에서 무시하여서는 안 된다.

실무적으로 주의하여야 할 점은 다음과 같다. 첫째, 일부 은행은 화물인도 약관을 대금지급거절 사유로 본다는 점이다. 둘째, 선적 또는 본선적재인쇄약관 중 선하증권에 수탁지가 기재되어 있는 경우 본선적재는 수탁지에서의 사전운송수단에의 적재를 의미한다는 약관이 있으면, 선적항과 다른 수탁지와 사전운송수단이 기재되어 있지 않더라도 신용장의 선적항과 적재 선박명을 포함한 본선적재부기가 필요하다는 점이다.

참 고 문 헌

- 김정희, “개정 화환신용장통일규칙(UCP 600)상 운송서류의 수리요건과 문제점에 관한 연구”, 해운물류연구 제55권, 한국해운물류학회, 2007.
- 박세운, “UCP 600 해상운송서류 규정의 주요 개정사항에 대한 연구”, 무역상무연구 제35권. 한국무역상무학회, 2007.
- 박세운, “해상 또는 복합운송서류의 본선적재부기”, 관세학회지 제11권, 한국관세학회, 2010.
- 박세운, “신용장거래에서 운송서류의 위험요인에 관한 연구”, 무역상무연구 제45권, 2010.
- 서백현, “제6차 개정 신용장통일규칙 항구간 운송 선하증권조항의 해석”, 관세학회지 제7권, 한국관세학회, 2006.
- 이제현·김연숙, “UCP600 운송서류조항의 개정내용과 해석에 관한 연구”, 국제상학 제22권, 한국국제상학회, 2007.
- 전순환, “UCP 600상의 운송서류조항에 관한 연구”, 관세학회지 제9권, 한국관세학회, 2008.
- 채동현, “제6차 개정 신용장통일규칙 하에서 운송서류에 대한 심사”, 「국제거래법연구」 제17집, 한국국제거래법학회, 2008.
- 小峯登, 舟木凌, 1974年 信用狀統一規則(下), 外國爲替貿易研究會, 1979.
- Wickremaratne, Lakshman, "Can one ignore terms and conditions on the bill of lading?", Documentary Credit Insight 9-2, 2003.
- Bacon, Laurnce A.J., "The intrinsic value of a bill of lading", Documentary Credit Insight 10-2, 2004.
- Byrne, James E., *UCP600: An analytical commentary*, Institute of International Banking Law & Practice, 2010.
- Collyer, Gary, "The curse of the spurious discrepancies", Newsletter of Coastlines Solutions, 2009.
- Ellinger, E.P, *Documentary Letter of Credit - A Comparative Study*, University of Singapore Press, 1970.
- Gutteridge, H.C. and Maurice Megrah, *The Law of Banker's Commercial*

Credits, European Publications Limited, 1984.

Kurkela, Matti S., *Letter of Credit and Bank Guarantees under International Trade Law*, Oxford University Press, 2008.

Lee, T.O., "On deck shipment and shipped on board notations",
Documentary Credit Insight 17-1, 2011.

www.dcprofessional.com

www.garyconsulting.com

ABSTRACT

A Study on the Pre-printed Clause of the Bill of Lading

Park, Sae Woon

UCP600 Article 20 (a) (v) states that contents of terms and conditions of carriage will not be examined and Article 34 states that a bank assumes no liability or responsibility for the general or particular conditions stipulated in a document. From this perspective, banks may seem to have no obligation to examine the pre-printed clause of B/L. However, ICC decided that no opinion could be given in relation to the issues surrounding B/Ls that contain delivery clauses. Accordingly, it is agreed by previous cases and some scholars that banks may refuse the B/Ls that contain delivery clauses which are not present in other B/Ls of the same goods and transport routes. Also, ICC published ICC Decision in July 2010 regarding on board notation. In this decision, if a B/L indicates a place of receipt that is different from the port of loading and there is an indication of a means of pre-carriage, then a dated on board notation will be required indicating the name of the vessel and the port of loading. Therefore, banks may, in some cases, need to scrutinize the pre-printed clauses especially appearing in the front page of B/Ls.

Key Words : pre-printed clause, B/L, UCP600, delivery clause