

## 신용장통일규칙(UCP)상 운송주선인 운송서류의 수리요건에 관한 연구

강 호 경\*

- 
- I. 서 론
  - II. 운송주선인 서류의 의의
  - III. 운송주선인 운송서류에 대한 UCP 규정
  - IV. 결 론
- 

주제어 : 운송주선인, 운송주선인 운송서류, UCP, UCP 600

### I. 서 론

운송은 일반적인 상거래 및 산업의 성장과 함께 발전해 왔고 상품을 생산지에서 소비지로 이동시키는 운송수단이 있었기 때문에 거대한 교역국들이 발전할 수 있었다. 그리고 생산자와 소비자를 연결하기 위해 상품시장에서는

---

\* 경원대학교 경상대학 무역학과 교수

중개인이 존재하였고 해운시장에서는 선박중개인이 탄생하였다. 또한 항공운송과 육상운송 및 복합운송 등 대체운송방식의 발달과 전문화된 제품의 숫자가 증가함에 따라 화주와 운송인 사이에서 중개역할을 수행하는 해운중개인과 운송주선인이 더욱 중요하게 되었다.

운송주선인의 역할증대와 더불어 화환신용장을 발행하고 사용하는데 있어서 국가마다 다른 신용장거래 관행을 통일하기 위해 국제상업회의소(ICC)가 정한 신용장통일규칙(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits: 이하에서는 “UCP”라 한다)도 개정을 거듭해 왔다. 현 시점에서 신용장거래에 있어서 운송주선인이 발행하는 서류의 수리여부를 결정하는 규칙은 2007년 7월 1일부터 발효한 「2007년 개정 신용장통일규칙」(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 2007 Revision: 이하에서는 “UCP 600”이라 한다)이다.

한편 1993년에 개정된 UCP(이하에서는 “UCP 500”이라 한다) 제13조 a항에서는 “규정된 서류와 신용장 조건과의 문면상 일치하는 ... 본 규칙에 반영된 국제표준은행관행(international standard banking practice; ISBP)<sup>1)</sup>에 따라 결정된다”고 함으로써 은행의 서류심사기준을 국제표준은행관행에 따르도록 규정한 이후, 국제표준은행관행의 구체적 내용에 관한 신용장관련당사자들의 계속적인 문의에 따라 ICC는 2002년 「화환신용장에서 서류심사를 위한 국제표준은행관행」(International Standard Banking Practice for the Examination of Documents under Documentary Credits; 이하에서는 “ISBP 645”라 한다)을 채택하였다. ISBP 645는 UCP의 일반원칙과 신용장실무 간에 발생하는 간격을 해소하는데 기여하였다. 그러나 ISBP 645를 적용함에 있어 UCP 500과의 관계가 분명하지 않았는데, UCP 600의 시행을 계기로 하여 서류와 신용장 조건의 일치성을 결정하기 위해 ISBP를 UCP의 동반자로 역할하도록 변경시켰다. 운송주선인 서류에 관한 규정도 예외는 아니다.

오늘날의 국제운송관행에서 운송주선인이 발행하는 서류(아래에서는 ‘운송

1) 국제표준은행관행(ISBP)은 ISBP 681뿐만 아니라 신용장거래 은행간에 보편적으로 수용되고 국제적 표준이 되는 ICC Opinion과 ICC DOCDEX등도 포함하는 개념이다. 우성구, 김재명, “UCP 600 제14조에 따른 화환신용장부서류심사표준에 관한 연구”, 국제상학, 한국국제상학회, 제23권 제4호, 2008, p.114 주)4.

주선인 서류'라고 부른다)는 점점 증가하고 있음에도 불구하고, 신용장 거래에서 이 서류에 대한 연구는 찾아보기 어려운 실정이다.

본 논문은 운송주선인 서류를 운송주선인의 정의와 지위에 기초하여 비(非)운송서류와 운송서류로 구분하여 살펴보고, 운송주선인 서류에 대한 규정을 UCP의 개정단계별로 검토하고, UCP 600의 운송주선인 서류를 유형별로 해석함으로써 실무적으로 운송주선인 서류를 효율적으로 처리하도록 기여하는데 그 목적을 두고자 한다.

## Ⅱ. 운송주선인 서류의 의미

### 1. 운송주선인의 의미

#### 1) 전통적인 개념

수출부서나 해운부서가 없는 소규모 수출업자에게 운송주선인의 서비스는 매우 중요하다. 운송주선인은 해상운송·항공운송·육상운송에 대한 전문지식이 있고 통관절차, 운임율과 리베이트, 항구와 공항의 관행, 해상화물이나 항공화물의 컨테이너화 그리고 수출품의 포장과 취급에 익숙하며 경우에 따라서는 물품검사도 한다. 때문에 운송주선인은 송하인을 위하여 운송경로와 시기를 정하여 운송을 주선하고 운송인과 운송계약을 체결하는 것뿐만 아니라 운송물의 포장·계량·수령·보관·인도 및 기타 필요한 서류작성과 같이 운송을 위한 준비행위도 하는데, 이를 전통적 의미의 운송주선행위라고 한다.<sup>2)</sup>

전통적 의미의 운송주선인(forwarding agent 또는 freight forwarder)은 송하인이나 수출업자를 위해 수송용 화물을 접수하여 운송인에게 인도하며 화주를 위해 여러 가지 서비스를 수행하는 자<sup>3)</sup>로 정의할 수 있다.

2) 최기원, *상법학신문(상)*, 박영사, 1997, p.265.

3) Rene de Kerchove, *International Maritime Dictionary*, N.Y.: Van Nostrand Reinhold Co., 1961, p.303; Stewart C. Boyd, Andrew S. Burrows and David Foxton, *Scrutton on*

이러한 운송주선인의 대표적인 예는 미국의 해상운송주선인인데, 미국 해운법에서는 해상운송주선인(ocean freight forwarder)을 송하인을 대신하여 미국 수출화물의 선적수배, 수출수속 등을 전업으로 하는 자<sup>4)</sup>로 규정하고 있다. 해상운송주선인은 미국 연방해사위원회(Federal Maritime Commission: FMC)의 관리아래에 있으면서 선적항으로 화물발송, 수출신고서 작성, 선복예약·수배·확인, 부두수취증이나 인도지시서 작성, 선하증권 작성, 영사사증서류의 작성이나 사증 취득, 창고보관 수배, 적하보험 부보, 수출통관, 은행·송하인·수하인에 대한 선적통지, 선급운임 지급, 클레임 처리, 발송지에서 본선까지 화물수송 수배, 수출업자에게 신용장, 기타 서류나 화물발송에 따른 문제점을 조언하는 등의 업무를 수행한다.<sup>5)</sup> 요컨대 미국에서 해상운송주선인은 수출화물의 수송주선, 수출통관을 전업으로 하는 자이다.

## 2) 확대된 개념

최근에는 운송방식이 다양해지고 각종 운송수단이 발달하면서 운송주선인은 송하인을 위한 업무 외에도 송하인과는 별도로 독립적인 지위의 계약당사자가 되어 운송인과 운송계약을 체결하기도 하고, 송하인과의 사이에 운송에 대한 책임을 인수하는 운송인으로 활동하는 경우도 자주 있다.

힐(D. H. Hill)은 운송주선인이 보수를 목적으로 일반 대중에게 물품수송을 제공하고 주선하거나, 선적화물을 집하하고 혼재하거나, 혼재화물을 해체하고 수하인별로 배분하거나, 화물인수지점에서 인도지점까지 책임지고 운송하거나, 해상운송·육상운송·항공운송 또는 복합운송서비스의 전부 또는 일부를 이용하는 자로 정의한다.<sup>6)</sup> 요컨대 운송주선은 화물을 주선하거나 혼재하고 운송수단을 이용하여 후속운송(subsequent carriage)을 하는 것이라고 보고 있다.

「운송주선서비스에 대한 FIATA<sup>7)</sup> 모범규칙」도 운송주선인을 “물품의 운

*Charterparties and Bill of Lading*, London: Sweet & Maxwell, 1996, p.54.

4) US the Ocean Shipping Act of 1998, sec.3(17)(A).

5) 46 CFR 515.2(l).

6) D. J. Hill, *Freight Forwarders*, London: Steven & Sons, 1972, p.16.

송, 혼재, 보관, 취급, 포장이나 유통관련 서비스뿐만 아니라 물품신고, 적하 보험 부보, 물품대금이나 서류의 수집·조달 등의 보조서비스 계약을 체결하는 자”<sup>8)</sup>로 정의하여 힘의 견해와 유사하게 해석하고 있다.

한국복합운송협회의 연수교재인 「복합운송실무」에 의하면 프레이트 포워드(freight forwarder)란 “운송을 위탁한 고객의 대리인으로서 송하인의 화물을 인수하여 수하인에게 인도할 때까지의 집화, 입출고, 선적, 운송, 보험, 보관, 배달 등 일체의 업무를 주선해줄 뿐만 아니라 복합운송체제하에서 스스로 운송계약의 주체가 되어 복합운송인으로서 복합운송증권을 발행하여 전구간의 운송책임을 부담하는 자”<sup>9)</sup>라고 정의하여 운송주선인을 화주의 대리인뿐만 아니라 운송인으로 확대하여 해석하고 있다.

운송인으로서의 운송주선인에 대한 정의는 미국 해운법에서 비 선박운항 운송인으로 제도화되어 있다. 비(非)선박운항 운송인(non-vessel-operating common carrier: NVOCC)<sup>10)</sup>은 선박을 운항하지 않으면서 해상운송 서비스를 제공하는 공중운송인이고 해상공중운송인에 대해서는 화주이다.<sup>11)</sup> 여기에

7) FIATA는 프랑스어의 “Federation Internationale des Associations et Transitaires et Assimiles”의 약자이며 영어로는 “International Federation of Freight Forwarders Associations”(이하에서는 “국제복합운송주선인협회연맹”을 말한다)이며 1926년 5월 31일 오스트리아의 비엔나에서 설립되었고, 150여개 국가의 40,000여 운송주선인을 대표하는 비정부기구이다. FIATA는 전세계 운송주선인을 통합하고, 운송관련 국제회의에 참석하여 운송주선인의 이익을 옹호하고, 간행물 발간 및 정보확산을 통해 운송주선 서비스를 홍보하고, 운송주선인의 서류통일과 표준거래조건을 개발하고, 전자상거래의 도구를 지원함을 목적으로 한다. FIATA는 연구회, 자문기구, 실무집단으로 구성되어 있다. 연구회는 항공화물연구회, 세관문제 연구회, 복합운송연구회 등 3개가 있으며, 연구회에는 실무집단이 있다. 예컨대 복합운송연구회에는 육·해·공 수송에 대한 3개의 실무집단이 있으며, 항공화물연구회는 IATA문제를 위한 실무집단이 있다. 자문기구는 위험물자문기구, 정보기술자문기구, 법률문제자문기구, 홍보자문기구, 직업훈련자문기구 등 5개가 있다(<http://www.FIATA.com>). FIATA 회원은 National Association(각국 운송주선인의 전국조직), Group Member(복수국으로 구성하는 조직), Individual Member(forwarder 기업, forwarding 업체와 밀접한 관계를 갖는 법인 등)로 구성되어 있다(日本インターナショナル フレイトフォワードーズ協會, 國際複合輸送業務の手引, 2004, p.199).

8) FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, art. 2.1 및 2.2

9) 한국복합운송협회, 복합운송실무, 2004, pp.50-51.

10) 비선박운송인(NVOCC)은 혼재업자(consolidator) 또는 NVO라고도 부른다. Donald F. Wood, et. al., International Logistics, N.Y.: AMACOM, 2002, p.266.

11) US the Ocean Shipping Act of 1998, sec.3(17)(B).

서 공중운송인(common carrier)은 선적항이나 인수지점에서 목적항이나 목적지점까지 운송에 책임을 지고, 또한 미국 항구와 외국 항구를 운항하는 선박을 이용하여 대가를 바라고 불특정 다수의 여객이나 화물을 해상운송하는 자이다.<sup>12)</sup>

따라서 NVOCC는 화주에게는 계약운송인이며 운송인에게는 화주의 지위를 갖는다.<sup>13)</sup> 즉 NVOCC는 선박을 운항하는 공중운송인에게서 운송서비스를 구입하여 제3자에게 판매, 해상운송비용이나 복합운송비용 지급, 화주와 운송계약 체결, 선하증권이나 이에 상응하는 서류 발행, 통운송에서 내륙수송 수배와 내륙운임 지급, 해상운송주선인에게 법적 수수료 지급, 컨테이너리스, 발송지 대리점이나 도착지 대리점과 계약체결 등의 업무를 수행한다.

## 2. 운송주선인의 지위

운송주선에는 2개의 서로 다른 계약관계가 존재한다. 즉 위탁자와 운송주선인 사이에는 운송주선계약이 존재하고, 운송주선인과 운송인 사이에는 운송계약이 존재한다. 그리고 위탁자와 운송인 사이에는 아무런 법률관계가 존재하지 않는다.<sup>14)</sup>

운송주선인은 계약당사자인 본인(principal)으로 활동하기도 하고 대리인(agent)으로 활동하기도 한다. 첫째, 운송주선인이 송하인이나 수하인의 대리인으로서 본인인 송하인이나 수하인의 이름으로 활동하는 경우<sup>15)</sup>이다. 이 때 운송주선인은 운송에 소요되는 비용 및 자신의 보수를 송하인이나 수하인에게 청구할 수 있다. 이것을 대리인으로서 운송주선인(freight forwarder as agent)이라 한다. 둘째, 운송주선인이 직접 운송인의 권리 및 책임을 부담하면서 계약당사자로서 자신의 명의로 활동하는 경우이다. 이 경우 운송주선인은 운송인으로서의 지위와 하주로서의 지위를 갖는다. 운송인으로서 운송주

---

12) US the Ocean Shipping Act of 1998, sec.3(6).

13) 46 CFR515.2(l).

14) 최기원, 상계서.

15) 이러한 이유로 forwarding agent라고 한다.

선인은 통운송이나 복합운송 구간의 운송비 모두를 송하인이나 수하인에게 부담시킨다. 그리고 운송주선인은 송하인이나 수하인으로부터 수령한 운임에서 자신이 운송인에게 지급한 운임을 공제한 금액을 자신의 보수로서 수령한다. 운송주선인은 자기명의로 house bill of lading을 발행하는데, 이 선하증권은 운송물의 수령 또는 선적을 증명하는 영수증인 동시에 물품운송계약을 표창한다. 이러한 역할을 수행하는 운송주선인은 운송인이다.<sup>16)</sup> 그 후 운송주선인은 자신을 송하인으로 하고 자신의 고객인 송하인이나 수하인 또는 제 3자를 통지수령인으로 하는 운송계약을 운송인과 체결한다.<sup>17)</sup> 이것을 계약당사자로서 운송주선인이라 한다.

### 3. 운송주선인 서류의 종류

#### 1) 비운송 서류

운송주선인 화물수취증(forwarder's cargo receipt: FCR)은 운송주선인이 매도인에게서 물품을 수령했다는 사실을 확인하는 서류로서 사용하지만 단순히 화물을 수취했음을 증명하는 서류에 불과하고 운송서류는 아니다. 이 수취증은 운송주선인이 외국에 소재한 매수인의 지시를 받아 여러 매도인으로부터 소량의 화물을 혼재하여 만재화물로 만들어 매수인에게 운송하는 매수인 혼재(buyer's consolidation)의 경우에 각 매도인으로부터 화물을 수령하였음을 증명하기 위해 발행한다.

1952년 미국 연방해사위원회의 일반명령 72 제 244.12조도 운송주선인 화물수취증이 해상운송 선하증권이 아니라고 규정하였다.<sup>18)</sup>

이와 유사한 성격의 서류에는 운송주선인 수취증명서(forwarder's certificate of receipt), 운송주선인 선적증명서(forwarder's certificate of shipment), 운송주선인 운송증명서(forwarder's certificate of transport), 운송

16) 운송주선인이 자기명의로 운송서류를 발행하는 운송인인 국내 판례의 예는 대법원 1997. 9. 30. 선고 96다54850, 대법원 1995. 6. 13. 선고 92다19293이 있다.

17) 宋相現, 金 炫, 海商法原論, 박영사, 2005, pp.241-242.

18) William S. Shaterian, *Export-Import Banking*, N.Y.: The Ronald Press Co., 1969, p.128.

주선인 화물수취증(forwarding agent's goods receipt) 등이 있다.<sup>19)20)</sup>

## 2) 운송서류

운송인이나 그 대리인으로 활동하는 운송주선인이 발행하는 서류의 명칭이 "Multimodal Transport Document," "Combined Transport Document," "Intermodal Transport Document"에 관계없이 적어도 두 개 이상의 운송방식을 포괄하면 복합운송서류, 해상에서의 운송만 표시하면 해상운송서류, 공항 간의 운송서류이면 항공운송서류이다.<sup>21)</sup> 운송인으로서 운송서류를 발행하는 운송주선인은 계약운송인이며, 운송인의 대리인으로서 운송서류를 발행하는 운송주선인은 계약운송인이나 실제운송인을 대신하는 것이다.

운송주선인 선하증권의 양식은 화물수취증 양식과 마찬가지로 발행주체에 따라 FIATA가 발행하는 것, 각국 운송주선인협회에서 발행하는 것, 운송주선인이 독자적으로 발행하는 것이 있다. 복합운송인으로 활동하는 FIATA 회원들을 위해 제정된 FIATA 복합운송선하증권(FIATA Multimodal Transport Bill of Lading: FBL)은 유통성이 있는 복합운송서류이며 해상선하증권으로도 발행되며 또한 1992년 UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙에 따른 것으로서 ICC 로고를 사용한다.<sup>22)</sup> 한국국제물류협회 회원용 KIFFA Multimodal Transport Bill of Lading(KBL)은 1997년에 제정하여 그 해 5월부터 KIFFA 회원들이 사용하는 복합운송 선하증권으로서 1992년 UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙을 근간으로 하여 1980년 유엔 복합운송협약 및 헤이그/비스비 규칙 등을 참조하여 제정하였다. 때문에 FBL과 KBL은

---

19) ISBP 681, para.19.

20) 운송주선인 화물수취증 양식은 발행주체에 따라 FIATA가 발행하는 것, 각국 운송주선인협회에서 발행하는 것, 운송주선인이 독자적으로 발행하는 것 등 다양하다. 그 중에 FIATA가 발행한 것은 Forwarders Certificate of Receipt(FCR), Forwarders Certificate of Transport(FCT)가 있으며, 각국 운송주선인협회에서 발행하는 양식은 예컨대 일본 국제복합운송인협회 회원용 JIFFA Forwarder's Cargo Receipt, 한국국제물류협회 회원용 KIFFA Forwarders Certificate of Receipt가 있다.

21) UCP 600 제19조 a항, 제20조 a항, 제21조 a항, 제23조 a항에서는 운송서류의 “명칭에 관계없이”(however named)라고 규정하고 있다.

22) FIFA, *Documents and Forms*, 2001, p.18.



복합운송인의 책임한도, 지연손실 배상책임, 통지기간을 제외하면 이면약관의 내용에 큰 차이는 없다.<sup>23)</sup> 그리고 운송주선인 선하증권(forwarder's bill of lading)은 운송주선인이나 혼재업자 또는 NVOCC가 다른 수출업자의 화물과 혼재하여 목적지 항구에 있는 운송주선인의 대리인에게 선적상품을 수취한 후에 송하인에게 발행하는 선하증권이며 house bill of lading이라고도 한다. 특히 혼재업자나 NVOCC가 발행하는 선하증권을 각각 consolidator's bill of lading, NVOCC's bill of lading이라고 한다.<sup>24)</sup>

한편 FIATA Multimodal Transport Waybill(FWB)는 FIATA가 1996년에 복합운송인으로 활동하는 운송주선인이 사용하기 위해 제정한 비유통성의 복합운송용 화물운송장이며 해상화물운송장으로도 이용되고, 1992년 UNCTAD/ICC 복합운송증권규칙에 근거한 것으로서 ICC 로고를 사용한다. 운송주선인 항공화물운송장(forwarder's air waybill)은 운송주선인이나 혼재업자가 다수의 소형화물을 하나의 대형화물로 만들어 유리한 운임을 활용하기 위해 수취를 증명하고 송하인에게 발행하는 항공화물운송장이며 혼재항공화물운송장(house air waybill)이라고도 한다.<sup>25)</sup>

### Ⅲ. 운송주선인 운송서류에 대한 UCP 규정

#### 1. UCP 600 이전의 운송주선인 운송서류

##### 1) 1933년 UCP와 1951년 UCP

유럽대륙 국가와 미국의 신용장거래관행을 수용하여 1933년에 제정된 UCP(Brochure 82) 제20조와 1951년에 개정된 UCP(Brochure 151) 제20조<sup>26)</sup>에서는 운송주선인(forwarding agent)이 발행한 선하증권의 수리를 거절

23) 한국복합운송협회, 전게서, pp.194-195.

24) <<http://www.wachovia.com/helpcenter>> (2009. 1. 12).

25) <<http://www.businessdictionary.com/definition>> (2009. 1. 12).

26) 1933년 개정 UCP 제20조와 1951년 개정 UCP 제20조는 다음과 같이 동일하게 규정하

하는 것으로 규정하였다.

## 2) 1962년 UCP와 1974년 UCP

1962년 UCP와 1974년 UCP는 운송주선인 선하증권에 대한 조건부 수리를 규정하였다. 종래의 신용장통일규칙에 영국 중심의 관행을 포함시켜 세계적 규칙으로 개정<sup>27)</sup>한 1962년 UCP(Brochure 222)에서는 서류를 선적이나 발송을 입증하는 선적서류, 해상선하증권, 기타 선적서류 등, 보험서류, 상업송장, 기타 서류로 구분하였다. 그 중에 운송주선인 운송서류에 대해서는 해상선하증권을 규정한 제17조 전단의 a항<sup>28)</sup>에서 “신용장에서 특별히 허용하지 않는 한 운송주선인(forwarding agent)이 발행한 선하증권의 수리를 거절한다.”고 규정하였다.

한편 단위화물의 복합운송방식을 수용하기 위해 1974년에 개정된 UCP(Publication No.290)에서는 서류를 선적이나 발송 또는 수탁을 입증하는 선적서류, 보험서류, 상업송장, 기타 서류로 구분하였다. 선적서류는 다시 해상선하증권, 복합운송서류, 기타 선적서류 등으로 세분하였다. 이 중에 운송주선인 운송서류에 대해서는 해상선하증권을 규정한 제19조 a항<sup>29)</sup>에서 “신용장에서 특별히 허용하지 않는 한 운송주선인(forwarding agent)이 발행한 선하증권의 수리를 거절한다.”고 1962년 UCP와 동일하게 규정하고 있다. 따라서 1962년 UCP와 1974년 UCP는 운송주선인 선하증권을 조건부로 수리하였다.

1962년 UCP와 1974년 UCP에서 운송주선인 선하증권을 조건부로 수리하는 이유는 다음과 같다. 운송주선인 선하증권은 보통 선적과 관련하여 송하

---

고 있다. "Bills of Lading issued by forwarding agents will be refused, as also Bills of Lading for shipment by sailing vessels."

27) 1971년 3월 31일 현재 175개 국가 및 속령지에서 이 통일규칙을 채택 사용하고 있다.

28) 1962년 개정 UCP 제17조 a항은 다음과 같이 규정하고 있다. "Unless specifically authorized in the credit, Bills of Lading of the following nature will be rejected: (a) Bills of Lading issued by forwarding agents. ..."

29) 1974년 개정 UCP 제19조 a항은 다음과 같다. "a) Unless specifically authorized in the credit, Bills of Lading of the following nature will be rejected: i. Bills of Lading issued by forwarding agents. ..."

인과 선박회사 사이에서 여러 가지 편의를 제공하는 운송주선인이 발행하는 서류로서 영미법상의 Forwarder's bill of lading을 말한다. 때문에 운송주선인 선하증권은 송하인과 운송인 사이의 계약을 증명하는 서류가 아니라 송하인과 운송주선인 사이에 계약된 것일 뿐이다. 운송주선인이 발행한 선하증권상의 물품을 운송인에게 인도하는 경우에 운송인은 운송주선인을 송하인으로 하는 운송인용 선하증권을 별도로 발행한다.<sup>30)</sup> 그러므로 운송주선인 선하증권은 운송주선인이 화물을 신속하게 선적해 준다는 보장도 없고 또한 운송인용 선하증권도 아니므로 적법하게 제공된 증권으로 볼 수 없기 때문에 신용장에서 특별히 허용해야만 수리되는 것이다.<sup>31)</sup>

그런데 단지 운송주선인의 자격으로 운송주선인 선하증권을 발행하는 경우에는 조건부로 수리되지만, 운송주선인이 특정 선박회사의 대리인으로서 발행하는 경우에는 조건이 없이 수리된다.<sup>32)</sup>

### 3) 1983년 UCP 400

UCP에서 본선적재나 발송·수탁을 표시하는 서류를 선적서류(shipping document)가 아니라 운송서류(transport document)라고 최초로 사용한 1983년 UCP 400은 서류를 운송서류, 보험서류, 상업송장 및 기타 서류로 구분하였으며 운송서류를 해상선하증권이 아닌 운송서류와 해상선하증권으로 나누어 각각 제25조와 제26조에서 규정하였다.

#### (1) 해상선하증권이 아닌 운송서류

신용장이 해상선하증권 이외의 운송서류를 요구하는 경우, UCP 400 제25조 d항은 “운송주선인이 발행한 운송서류가 ICC가 승인한 FIATA 복합운송 선하증권(FIATA Combined Transport Bill of Lading: FIATA FBL)이거나 또는 특정 운송인이나 그 대리인으로 행동하는 운송주선인이 발행한 것이라고 표시된 경우 외에는 수리되지 않는다.”<sup>33)</sup>고 규정하였다.

30) William S. Shaterian, *op. cit.*, p.128.

31) 小峯 登, 舟木 凌, 1974年 信用狀統一規則(下卷), 外國爲替貿易研究所, 1979, p.95.

32) 상계서, pp.97-98.

첫째, FIATA가 제정한 양식인 FIATA 복합운송 선하증권은 FIATA회원만이 사용료를 지불하고 회사명을 추가로 기재하여 발행한다. 이 선하증권은 ICC가 제정한 「복합운송증권에 관한 통일규칙」(Uniform Rules for a Combined Transport Document, ICC Publication 298)에 준거하므로 ICC 본부가 정식으로 인정하는 서류이기 때문에 거절대상에서 제외되었다.

둘째, FIATA회원이 아닌 운송주선인이 운송인의 대리인으로서 발행한 복합운송 선하증권은 수리된다. 운송주선인 발행 운송서류 중에 “운송인의 대리인으로 행동하는 운송주선인”이 발행한 운송서류가 수리되는 이유는 UCP 400 제25조 a항 i호의 “운송인의 대리인이 발행한 운송서류는 수리된다.”는 규정에 따른 당연한 결과이다.

셋째, “운송인으로 행동하는 운송주선인”이 발행한 운송서류를 수리할 수 있다고 할 때에 운송인은 운송의 이행책임과 손해의 담보책임을 인수하는 계약운송인을 의미한다. 따라서 운송주선인이 송하인과 운송주선을 계약한 증거로 발행한 서류는 거절되지만 운송주선인이 운송의 이행책임과 손해의 담보책임을 인수하는 운송인의 입장에서 발행하는 운송서류는 거절대상에서 제외되는 것이다.<sup>34)</sup>

## (2) 해상선하증권

신용장이 운송서류로서 해상선하증권을 요구하는 경우, UCP 400 제26조 c항 iv호에서는 “운송인이나 운송인의 대리인으로 활동하는 운송주선인이 발행한 것임을 표시하지 않은 해상선하증권은 거절된다.”<sup>35)</sup>고 규정하고 있다.

---

33) UCP 400, 제25조 d항.(Unless otherwise stipulated in the credit, banks will reject a transport document issued by a freight forwarder unless it is the FIATA Combined Transport Bill of Lading approved by the International Chamber of Commerce or otherwise indicates that it is issued by a freight forwarder acting as a carrier or agent of a named carrier.)

34) 朝岡良平(編), 實務家のための逐條解説信用狀統一規則, 金融財政事情研究會, 1985, pp.269-276.

35) UCP 400, 제26조 c항 iv호.(If a credit calling for a transport document stipulates as such document a marine bill of lading, unless otherwise stipulated in the credit, banks will reject a document which: ... is issued by a freight forwarder, unless it indicates that it is issued by such freight forwarder acting as a carrier, or as the agent of a named carrier.)

운송주선인이 발행하는 해상선하증권에는 운송주선인이 운송인이나 그 대리인으로 활동하고 있음을 표시한 경우에만 수리되는 것이다.<sup>36)</sup>

결국 UCP 400의 제26조 c항 iv호는 제25조 d항에 상응하는 규정으로서 제25조에서 열거한 FIATA FBL을 언급하지 않고 있다. 따라서 제25조의 FIATA FBL은 본래 해상운송을 증명하려는 서류가 아니고 또한 발행자가 운송인으로 행동하는 자를 명시하지 않는 점으로 인해 신용장이 해상선하증권을 요구하는 경우에 적용되는 본 조항 아래에서는 거절된다고 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 ICC 은행위원회는 1985년 4월 23일 FIATA FBL이 운송인 서류(carrier's document)이고 제26조의 규정에 합치한다면 해상선하증권으로 수리할 수 있다고 결정하였다.<sup>37)</sup>

#### 4) 1993년 UCP 500

##### (1) 운송주선인 운송서류

운송서류를 해상선하증권, 비유통성 해상화물운송장, 용선계약 선하증권, 복합운송서류, 항공운송서류, 도로·철도·내륙수로운송서류, 운송주선인 운송서류 등 운송방식과 주체에 따라 유형별로 구분하여 규정한 1993년 UCP 500은 제30조에서 운송주선인 운송서류의 요건을 다음과 같이 규정하고 있다.

“신용장이 별도로 허용하고 있지 않는 한, 은행은 운송주선인이 발행한 운송서류의 문면 상에 다음과 같은 표시가 있는 경우에만 이를 수리한다.

i. 운송인 또는 복합운송인으로서 운송주선인의 성명을 표시하고 있고, 운송인 또는 복합운송인으로서 운송주선인에 의해 서명되었거나 기타의 방법으로 인증된 것, 또는

ii. 운송인 또는 복합운송인의 성명을 표시하고 있고, 운송인 또는 복합운송인의 대리인으로서 운송주선인에 의해 서명되었거나 기타의 방법으로 인증

36) 운송인이나 운송인의 대리인으로 활동하지 않는 운송주선인이 발행하는 house bill of lading을 거절한다. Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, London: Stevens & Sons, 1990, p.580.

37) ICC Doc. No.470/452, 朝岡良平(編), 전게서, p.276에서 재인용.

된 것.”

이 조항은 개별 운송주선인이나 운송주선인협회(FIATA, NVOCC 또는 이와 유사한 단체나 협회)소속 기업이 발행하는 운송서류의 수리요건을 규정한 것이다. 이 규정에 의하면 운송주선인 운송서류는 운송주선인이 운송인이나 복합운송인으로 행동하고 있음을 표시하고 그 운송주선인에 의해 서명되거나 인증되며, 또는 운송주선인이 운송인이나 복합운송인의 대리인으로 행동하는 경우에는 운송서류가 운송인이나 복합운송인의 성명을 표시하고 해당 운송주선인에 의해 서명되거나 달리 인증되어야 수리된다. 어떤 경우라도 운송서류는 UCP 500의 해당 운송방식에 따른 모든 요건을 충족시켜야 한다.<sup>38)</sup>

그런데 UCP 500 제30조가 UCP 400 제25조 d항의 FIATA FBL처럼 특정 단체의 운송서류를 명시하지 않고 중립적으로 표현한 이유는 UCP에서 특정한 서류나 협회를 참조하거나 승인하는 것이 ICC의 이익에 합치되지 않기 때문이었다. 이에 따라 운송인·복합운송인 또는 그 대리인이 아닌 단지 운송주선인의 자격으로 발행하는 운송서류는 FIATA FBL이라도 수리하지 않는다.<sup>39)</sup> 또한 운송주선인 수취증명서(Forwarders Certificate of Receipt: FCR)나 운송주선인 운송증명서(Forwarders Certificate of Transport: FCT)는 운송서류가 아니고 화물수취증에 불과하므로 본 조항이나 다른 운송조항이 적용되지 않으므로<sup>40)</sup> 신용장발행의뢰인이나 신용장발행은행이 이 서류를 수리하고 싶으면 신용장에 이러한 취지를 분명하게 표시해야 한다.

## (2) 운송서류가 아닌 서류

물품운송과 관련하여 사용되는 운송주선인 수취증명서(FCR)나 운송주선인 운송증명서(FCT)는 운송계약을 반영하는 서류가 아니다. 때문에 UCP 500 제23조에서 제29조까지 정의된 운송서류에 관한 규정이 적용되지 않으며 서류제출기한도 발행 후 21일 이내를 명시한 UCP 500 제43조가 적용되지 않

38) Charles del Busto(ed.), *Documentary Credits: UCP 500 & 400 Compared*, ICC Publishing S.A., 1993, p.87.

39) 이시환, 김정희, 국제운송론, 대왕사, 2005, p.457.

40) Charles del Busto(ed.), *op. cit.*, p.87.

는다. 또한 서류심사도 UCP 500에 명시규정을 두지 않은 기타 서류와 동일한 방법으로 UCP 500 제21조에 따라 제시된 대로 심사한다.<sup>41)</sup>

## 2. UCP 600 이후의 운송주선인 운송서류

### 1) 제14조 1항의 신설

2007년 7월 1일부로 발효한 UCP 600을 완성하기 위해 준비된 초안에서 초안 작성그룹은 운송주선인 운송서류를 규정한 UCP 500 제30조를 삭제하고 이에 상응하는 규정을 마련하지 않았다.<sup>42)</sup> 그 이유는 UCP 600 제20조(선하증권)와 다른 운송조항으로도 운송주선인이 운송인이나 그 대리인으로서 발행하고 서명한 운송서류를 망라할 수 있다고 초안 작성그룹이 믿었으며, 각국 국내위원회도 UCP 500 제30조의 삭제에 대하여 30:7로 찬성하였기 때문이다.<sup>43)</sup>

이에 대하여 FIATA는 운송주선인 운송서류 조항이 삭제되면 은행에서 이 서류에 대한 수리를 거부할 것으로 우려하여<sup>44)</sup> 조항의 존속을 희망하였다. ICC는 FIATA의 요구를 수용하여 “운송인, 선주, 선장 또는 용선자 이외의 어떤 당사자도 UCP 600 제19조, 제20조, 제21조, 제22조, 제23조 또는 제24의 요건을 충족하는 운송서류를 발행할 수 있다”는 UCP 600 제14조(서류심사기준) 1항을 신설하였다.

본 조항의 특징은 다음과 같이 요약할 수 있다. 우선 운송서류 발행인이 UCP 500 제30조에서는 운송인이나 복합운송인 또는 그 대리인으로서의 운송주선인에 국한하였으나 UCP 600 제14조 1항은 운송인, 선주, 선장 또는

41) ISBP 645, para.20.

42) UCP 600 Drafting Group, *The First Complete Draft of UCP 600*, <UCP\_revision-complete\_draft\_Nov\_05.pdf> (2006. 12. 26), p.29.

43) Gary Collyer, "Response to 9 'Key Issues' help shape the UCP 600," James E. Burne and Christopher S. Byrnes(eds), *2007 Annual Survey of Letter of Credit Law & Practice*, Montgomery Village: The Institute of International Banking Law & Practice, 2007, p.51.

44) "FIATA worried about UCP 500 revision," <<http://www.fiata.com>> (2007. 1. 31).

용선자 이외의 “어떤 당사자”(any party)로 확대함으로써 운송인의 대리인으로서 운송주선인을 그 중의 하나로 포함시켰다. 둘째로 운송서류가 UCP 600 제19조에서 제24조까지 운송조항을 충족시켜야 하는 요건은 UCP 500과 동일하다. 이것은 UCP 요건을 반복하지 않는다는 UCP의 일반원칙에 대한 예외규정이다.<sup>45)</sup> 본 조항의 요건반복이 적용배제를 증가시키는 사유가 되지 않는다.

그런데 실무상으로는 제14조 1항의 운송서류가 UCP 600의 다른 운송조항을 참고하여 발행하기 때문에 운송서류 발행인을 확대시킨 것은 아니다. 이에 따라 선박이나 다른 운송수단을 소유하지 않은 운송주선인이나 NVOCC가 운송인의 대리인으로서 서명하거나 다른 방법으로 인증하여 UCP 600의 요건을 충족하여 복합운송서류, 선하증권, 해상화물운송장, 항공운송서류, 도로·철도·내륙수로운송서류를 발행할 수 있게 된 것이다.<sup>46)</sup> 한편 운송주선인이 운송인의 자격으로 운송서류를 발행하면 그는 운송인이며 서류는 UCP 600 제19조에서 제24조의 요건을 충족시켜야 한다.

## 2) 운송주선인 서류의 성격

UCP 600에서 규정한 운송주선인 서류는 발행자의 자격에 따라 운송주선인이 운송인이나 그 대리인으로 발행하는 것과 운송주선인의 자격으로 발행하는 것<sup>47)</sup>과 서류의 성격에 따라 운송서류와 비운송서류로 나누어볼 수 있다. 운송주선인 서류의 심사기준은 서류의 성격과 서류제시기간 및 서류조건에 따라 다르다.

---

45) ICC, *Commentary on UCP 600*, Paris: ICC Services Publications Department, 2007, p.67.

46) Vlad Cioarec, "What forwarders and carriers should know about the UCP 600," <<http://www.forwardflaw.com>> (Nov. 15, 2006); Gary Collyer, "UCP seminars prompt similar types of questions and issues on a global basis-Part 3," *International Trade Products*, <<http://www.coastlinesolutions.com>> (2007. 12. 18).

47) Pavel Andrie, "Freight forwarder documents: the dilemma," *DCInsight*, Vol.14 No.4, 2008, pp.21-22.



### (1) 운송인이나 그 대리인의 자격으로 발행하는 운송서류

운송주선인이 운송인이나 특정 운송인을 대신하거나 대리하는 자격으로 서명하여 발행하는 서류는 운송주선인 서류가 아니고 운송인 서류이다. 운송인 서류는 구체적으로 복합운송서류, 선하증권, 비유통성 해상화물운송장, 용선계약 선하증권, 항공운송서류, 도로·철도·내륙수로운송서류를 말하며, 이에 대한 심사는 각각 UCP 600 제19조(복합운송서류), 제20조(선하증권), 제21조(비유통성 해상화물운송장), 제22조(용선계약 선하증권), 제23조(항공운송서류), 제24조(도로·철도·내륙수로운송서류)를 적용한다. 원본 운송서류의 제시기간은 SWIFT 신용장(MT 700)의 48 난(欄, field)에서 별도로 정하면 이에 따르고, 그렇지 않으면 선적일 이후 21일 이내면 된다.<sup>48)</sup>

신용장이 “운송주선인 발행 운송서류의 수리불가” 또는 이와 유사하게 표현하더라도 운송주선인이 운송인으로 서명한 운송서류는 수리해야 한다는 것이 ICC 은행위원회의 의견이다. ICC Opinion TA572 - Issue No.1은 신용장이 “운송주선인 발행 운송서류의 수리불가”라고 규정하고 있는 상황에 대하여 “... 운송서류의 제목이 FBL BIFA Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading라서 발행자의 자격을 알 수 있더라도 이에 관계없이 은행은 ‘운송인으로서’ 서명한 선하증권을 수리해야 한다.”고 결론지었다. 이러한 ICC 은행위원회의 결론은 UCP 500에서 주어진 것이다. UCP 600에서도 동일한 입장이다. 즉 신용장이 house bill of lading not acceptable 또는 freight forwarder bill of lading not acceptable을 규정하고 있는 경우에 운송주선인이나 대리인은 제20조 a항 i 호 요건에 따른 선하증권을 서명할 수 있는지 여부의 질문에 대하여 ICC는 “house bill of lading not acceptable 또는 freight forwarder bill of lading not acceptable의 전제는 운송인이 선하증권 발행을 요구하는 것인데, 운송주선인이나 대리인이 운송인으로서 서명하는 선하증권은 운송인 서류가 된다.”고 결론지었다.<sup>49)</sup>

48) UCP 600 제14조 c항.

49) ICC Opinion TA669rev - Unpublished UCP 600.

## (2) 운송주선인의 자격으로 발행하는 서류

운송주선인 서류는 단지 운송주선인의 자격으로 서명하고 발행하는 운송서류와 비운송서류를 말하며 다음과 같이 두 가지 경우를 생각할 수 있다.

① 신용장의 운송서류 요구에 대하여 제시된 운송주선인 서류를 수리하는 경우

신용장이 복합운송서류를 요구하는데 운송주선인 복합운송서류를 제시하거나, 선하증권을 요구하는데 운송주선인 선하증권을 제시하거나, 항공운송서류를 요구하는데 혼재항공화물운송장이나 운송주선인 항공화물운송장을 제시하여도 은행이 수리한다는 것이다. 이에 관한 근거규정은 ISBP 681 제72항, 제95항, 제138항이며 각각의 경우에 대하여 다음과 같이 기술하고 있다.

신용장에서 “운송주선인 복합운송서류(Freight Forwarder's Multimodal transport document) 수리가능” 또는 이와 유사한 표현을 하는 경우, 운송주선인이 운송인이나 운송인의 지정대리인임을 확인받지 않고도 운송주선인 자격으로 복합운송서류에 서명할 수 있다. 이때에 운송인의 성명을 밝힐 필요는 없다.<sup>50)</sup>

신용장에서 “운송주선인 선하증권(Freight Forwarder's Bill of Lading) 수리가능” 또는 이와 유사한 표현을 하는 경우, 운송주선인이 운송인이나 운송인의 지정대리인임을 확인받지 않고도 운송주선인 자격으로 선하증권에 서명할 수 있다. 이때에 운송인의 성명을 밝힐 필요는 없다.<sup>51)</sup>

신용장에서 “혼재항공화물운송장(House air waybill) 수리가능”이나 “운송주선인 항공화물운송장(Freight Forwarder's air waybill) 수리가능” 또는 이와 유사한 표현을 하는 경우, 운송주선인이 운송인이나 운송인의 지정대리인임을 확인받지 않고도 운송주선인 자격으로 항공운송서류에 서명할 수 있다.

---

50) ISBP 681, para.72.

51) ISBP 681, para.95.

이때에 운송인의 성명을 밝힐 필요는 없다.<sup>52)</sup>

ISBP 681에 따르면 신용장이 운송서류를 요구하고 이에 상응하는 운송주선인 서류를 제시하는 경우는 UCP 600의 해당 운송서류조항과 ISBP 그리고 신용장의 조건을 준수해야 하지만, 운송주선인이 운송인이나 그 대리인으로 서 서명했음을 확인받지 않고 또한 운송인의 성명을 표시할 필요가 없다고 규정한다. 신용장에서 house bill of lading이나 house air waybill을 요구하거나 허용하는 경우, 운송주선인과 관련하여 신용장조건에 일치하는 서명요건을 질문한 것에 대하여 ICC의 의견은 “house bill of lading이나 house air waybill은 신용장 조건 및 해당 운송조항의 요건을 충족해야 한다. 다만, 그 서류는 운송주선인의 자격으로 서명하면 되고 운송인의 성명을 표시할 필요는 없다.”고 결론을 내렸다.<sup>53)</sup>

따라서 신용장에서 명시한대로 제시된 운송주선인 서류는 UCP 600 제19조에서 제23조의 규정을 적용하여 심사한다. 그리고 운송주선인 서류 원본의 제시기간은 신용장의 조건에 따르거나 아니면 UCP 600 제14조 c항처럼 선적일 이후 21일 이내에 이루어진다. SWIFT 신용장(MT 700)을 발행되는 경우, 43P(분할선적), 43T(환적), 44E(선적항구), 44F(양륙항구), 44C(최후의 선적일), 44D(선적기간), 48(제시기간)이 적용된다.

운송주선인의 자격만으로는 도로운송서류 · 철도운송서류 · 내륙수로운송서류를 서명하지 않기 때문에 ISBP 681에서는 이 서류들을 언급하지 않는다.<sup>54)</sup>

② 신용장이 단지 운송주선인의 자격으로 발행하는 서류를 요구하는 경우

신용장이 단지 운송주선인의 자격으로 발행하는 서류를 요구하는 경우의 예는 운송주선인 수취증명서(FCR)를 들 수 있으며, 이것은 UCP 600 제19조에서 제23조에서 규정하고 있는 운송서류가 아니다. 때문에 서류심사를

52) ISBP 681, para.138.

53) ICC Opinion TA651rev - Unpublished UCP 600.

54) Pavel Andrlle, *op. cit.*, p.21.

위한 제시기간은 선적일자 이후 21일 이내에 이루어질 필요는 없고 ISBP 681 19항의 규정에 따른다. ISBP 681 19항에 의하면 운송조항이 적용되지 않는 서류는 신용장에서 제시를 요구하면서도 UCP 600에 특별한 조항이 없는 기타 서류와 동일한 방법으로 심사한다. UCP 600에 특별한 조항이 없는 기타 서류는 신용장 유효기일까지 제시되면 가능한 것으로 해석되며, 신용장에서 별도로 정한 경우에는 이에 따른다.<sup>55)</sup>

한편 신용장이 단지 운송주선인 자격으로 발행하는 서류를 요구하는 경우, 그 서류의 자료는 SWIFT MT 700 신용장의 46A(요구서류) 난에 기재되어야 하고, 운송서류 난인 43P(분할선적), 43T(환적), 44A(수탁/발송/인수지), 44E(선적항/출발공항), 44F(양륙항구/도착공항), 44B(최종목적지/환적지/인도지), 44C(최종선적일), 44D(선적기간) 등에는 표시하지 않는다.

만약 46A에 표시되어야 하는 서류가 운송서류 난에 기입되면, 이 서류는 운송주선인 서류임을 입증할 수 있는 방법이 없다. 이것은 마치 신용장에 특정조건(condition)을 명시하면서 그 조건에 일치하는 입증서류의 제시를 명시하지 않는 비서류적 조건<sup>56)</sup>(non-documentary condition)에 해당된다. UCP 600에서는 “신용장이 조건에 일치하는 서류를 표시하지 않고 조건만 규정하는 경우, 은행은 조건이 존재하지 않는 것으로 취급하고 무시해야 한다.”<sup>57)</sup>고 규정하고 있다.<sup>58)</sup>

그러나 SWIFT MT 700 신용장에서 분할선적, 환적, 수탁/발송/인수지, 선적항/출발공항, 양륙항구/도착공항, 최종목적지/환적지/인도지, 최종선적일, 선적기간 등의 조건은 선하증권이나 기타 운송서류에 명백히 기재되어 확인이 가능하므로 이에 일치하는 서류를 명시하지 않은 채 기재되는 것이 보통이다. 이것은 비서류적 조건에 해당되지 않는다.

이와 관련하여 신용장에 최종 선적일자를 표시하고 이 조건에 일치하는

55) 우성구, 김재명, 전계서, p.117.

56) 신용장거래에서 비서류적 조건의 전형적인 예는 신용장에는 물품이 독일산일 것을 명기하고 있으나 원산지증명서를 요구하지 않은 경우를 들 수 있다. 강원진, 무역결제론, 박영사, 2007, p.287.

57) UCP 600 제14조 h항.

58) ICC, *Commentary on UCP 600*, Paris: ICC Services Publications Department, 2007, p.66.

서류의 제시요건을 명시하지 않은 것이 비서류적 조건에 해당되는지 또한 이 자료는 신용장에 달리 명시된 서류와 함께 심사할 필요가 있는지를 질의한 사례가 있다. 이에 대한 ICC 은행위원회의 답변은 다음과 같다.<sup>59)</sup>

“물품을 선적하고 양륙하는 장소, 항구 또는 공항 그리고 최종 선적일자에 대한 세부사항은 신용장 조건, UCP 600의 적용규정 및 국제표준은행관행에 일치하는 제시(complying presentation)를 결정하기 위해 무시될 수 있고 또한 달리 명시되어 제시되는 자료에서도 언급할 필요가 없다. 그러나 달리 명시되는 서류의 자료는 신용장의 자료와 상충되지 않는다는 것을 입증하기 위해 제14조 d항에 따라 심사된다. 제14조 h항에 따르면 은행은 비서류적 조건을 명시하지 않은 것으로 보고 이를 무시한다. 만약 수익자가 이러한 자료를 달리 명시되는 서류에 포함시키려면 해당 자료는 신용장에 있는 자료와 상충되지 않아야 한다. 제14조 h항은 절대적이지 않고 제14조 d항의 내용에 의해 제한된다는 것이 은행위원회의 견해이다.”

운송주선인 수취증명서(FCR)는 화물의 수탁지/발송지와 인수지점 또는 선적항/출발지공항과 양륙항구/목적지공항 또는 최종도착지점과 인도지점에 관련된 자료와 함께 화물수탁시점도 표시한다. 따라서 앞의 사례처럼 운송주선인 서류도 신용장에서 명시된 비서류적 조건과 다르게 해당 자료를 심사해야 한다.<sup>60)</sup>

### 3) 제14조 l항의 배제논의

은행은 UCP 600의 제14조 l항을 고려하지 않고 배제한 채로 신용장을 발행하기도 한다. 제14조 l항의 배제란 신용장에 "Transport document issued by Freight Forwarder not acceptable," "house bills of lading not acceptable," "house air waybills not acceptable" 또는 "freight forwarder bills of lading not acceptable"처럼 운송주선인의 회사서식에 발행된 운송서

59) ICC Opinion TA644rev - Unpublished UCP 600

60) "Queries and responses: Six recent UCP 600 Opinions," DCInsight, Vol.14 No.3, 2008, p.3.

류나 또는 운송주선인이 운송인이나 그 대리인의 자격으로 서명한 운송서류를 은행이 수리하지 않는다는 뜻이다.<sup>61)</sup>

이러한 배제에 대하여는 반대론과 찬성론이 상존한다.

### (1) 배제 반대론

UCP 500 제30조와 UCP 600 제14조 1항을 비교할 때, 양자는 표현상에는 차이가 있지만 내용에는 실질적인 차이점이 없음에도 불구하고 제14조 1항이 배제되어야 하는 이유는 용어의 명쾌함과 규칙의 투명성 때문이다.

예컨대 제14조 1항은 불필요한 조항이 아니라 제20조 a항 i 호의 요건에 관하여 제14조 a항에서 정해놓은 원칙을 적용하는 방법에 대한 해석을 제공하고 있다. 즉 제20조 a항 i 호에서 규정한 운송인 또는 그 대리인에 의해 발행된 선하증권은 선하증권의 문면상으로 일치한 것인지 심사해야 하는 것과 마찬가지로 제14조 1항에서 규정한 운송인 이외의 자가 발행한 운송서류도 해당서류의 문면상으로 일치여부를 심사하면 되는 것이다.

UCP 500 제30조는 이렇게 포괄적인 표현의 일부만을 반영하여 운송주선인만을 서류발행인으로 지정하였는데 반해, UCP 600 제14조 1항은 운송주선인이 다른 발행인과 함께 무차별적으로 취급됨으로써 UCP 500 제30조보다 더 명료하고 투명하게 규정하고 있는 것이다.<sup>62)</sup>

한편 은행이 제14조 1항을 배제한다고 해도 운송주선인 회사명이 인쇄된 서류의 발행을 완전히 제거할 수는 없는 일이다. 운송주선인 특히 FIATA 회원사는 운송인으로서 운송서류를 발행하고 서명할 것이다. 제14조 1항의 배제로도 운송주선인이 운송인으로서 서명하는 운송서류의 발행을 막지 못할 것이다. 왜냐하면 그 서류는 운송서류이기 때문에 제14조 1항의 배제로는 커버되지 않기 때문이다.<sup>63)</sup>

은행이 운송주선인 회사명이 인쇄된 운송서류의 배제를 검토하는 경우,

---

61) Gary Collyer, "Exclusions, Interpretations and the future of the UCP," *DCInsight*, Vol.14 No.2, 2008, p.4.

62) Nicole Keller, "More on those troublesome exclusion clause," *DCInsight*, Vol.14 No.2, 2008, p.7.

63) Gary Collyer, *op. cit.*

house bills of lading, house air waybills 또는 freight forwarder bills of lading의 수리가능 여부 및 이러한 용어의 실제적 의도를 신용장에서 문언상으로 분명하게 표현해야 할 필요가 있다.<sup>64)</sup>

## (2) 배제 찬성론

UCP 600에서 운송서류에 운송인으로서 서명한 운송주선인은 운송주선인이 아니라 운송인이다. 운송주선인은 운송인이나 운송인의 대리인으로 행동할 때도 있고 단지 운송주선인으로 행동할 때도 있다. 은행으로서는 서류가 지시하는 바에 따른다. 따라서 제14조 1항을 배제해도 어떤 문제점도 발생하지 않는다. 왜냐하면 제14조 1항은 다른 운송서류의 발행요건을 분명하게 언급하기 때문이다.<sup>65)</sup>

## IV. 결 론

운송주선인이 발행하는 서류는 비(非)운송서류와 운송서류로 구분할 수 있다. 이 중에서 운송서류는 화주와 운송인 간에 체결된 운송계약에 의거하여 물품의 선적, 발송 또는 수탁을 증명하기 위해 발행되는 서류로서 1962년도 UCP와 1974년도 UCP에서는 선적서류(shipping document)라고 하며 1983년 UCP, 1993년 UCP 및 2007년 UCP에서는 운송서류(transport document)라고 한다. 그리고 운송주선인이 발행하는 운송서류를 운송주선인 운송서류라고 한다.

UCP에서 운송주선인 운송서류에 대한 수리요건은 몇 가지로 구별할 수 있다.

첫째, 운송주선인 선하증권의 수리를 거절하는 경우로서 이는 1933년에 제정된 UCP(Brochure 82) 제20조와 1951년에 개정된 UCP(Brochure 151)

64) *Ibid.*

65) Pavel Andrle, "Excluding articles: a troublesome trend" *DCInsight*, Vol.14 No.1, 2008, pp.5-6.

제20조에서 규정하였다.

둘째, 운송주선인 선하증권을 신용장에서 허용하는 한 조건부로 수리하는 경우로서 1962년 CUP 제17조 전단의 a항과 1974년 UCP 제19조 a항에서 규정하였다.

셋째, 운송서류의 종류에 따라 수리요건이 다른 경우이다. 1983년 UCP에서는 운송서류를 해상선하증권과 해상선하증권 이외의 것으로 구분하여 수리요건을 달리하였다. 해상선하증권 이외의 운송서류 중에 FIATA FBL 또는 운송주선인이 운송인이나 그 대리인의 자격으로 발행하는 운송서류는 수리된다. 그리고 운송주선인이 발행하는 해상선하증권은 원칙상 거절되지만 운송주선인이 운송인이나 그 대리인의 자격으로 발행하는 경우에는 수리된다.

넷째, 운송주선인 운송서류를 수리하는 경우이다. 이것은 1993년 UCP 500 제30조와 2007년 UCP 600 제14조 l항에서 규정하고 있는데, 수리요건은 서로 다르다.

1993년 UCP 500 제30조에서는 운송주선인이 운송인이나 복합운송인 또는 그의 대리인 자격으로 성명을 표시하고, 서명 기타 인증한 운송서류를 수리한다고 규정한다. 결국 UCP 500에서는 FIATA에서 발행하는 운송서류의 수리요건을 삭제하고 복합운송인이나 그 대리인자격의 운송서류 수리요건을 신설하였다. 2007년 UCP 600 제14조 l항은 운송주선인이 운송인의 대리인이나 또는 운송주선인의 자격으로 발행하는 운송서류를 수리한다고 규정한다.

그런데 신용장의 실무에서 은행은 신용장에 “운송주선인 운송서류 수리불가”와 같은 표시가 있는 운송주선인 운송서류를 수리하지 않는 경우도 있다. 발행은행은 UCP의 규칙을 어느 정도 수정하여 신용장을 발행할 수 있으므로 은행이 UCP 600의 일부 조항을 배제한 채 신용장을 발행하는 것을 막을 수는 없다. 그러나 대안을 정하지 않고 신용장에 관한 규칙을 배제하는 것은 UCP의 유용성을 해칠 수 있으므로 신중을 기해야 할 것이다.



## 참 고 문 헌

- 강원진, 무역결제론, 박영사, 2007.
- 박석재, “UCP 600 운송서류 규정의 실무상의 유의점에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 2009. 8.
- , “제6차 개정 신용장통일규칙(UCP600)의 주요 내용에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 2007. 2.
- 박세운, “신용장거래에서의 운송서류별 리스크와 그 관리방안”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 2009. 12.
- , “신용장거래에서 운송서류의 위험요인에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 2010. 2.
- 송상현, 김 현, 해상법원론, 박영사, 2005.
- 우성구, 김재명, “UCP 600 제14조에 따른 화환신용장부서류심사표준에 관한 연구”, 국제상학, 한국국제상학회, 제23권 제4호, 2008.
- 유광현, “무역운송관련 국내법의 문제점 및 개선방안”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 2009. 6.
- 이시환, 김정희, 국제운송론, 대왕사, 2005.
- 최기원, 상법학신문(상), 박영사, 1997.
- 한국복합운송협회, 복합운송실무, 2004.
- 小峯 登, 舟木 凌, 1974年 信用狀統一規則(下卷), 外國爲替貿易研究所, 1979.
- 日本インターナショナル フレイトフォワードーズ協會, 國際複合輸送業務の手引, 2004.
- 朝岡良平(編), 實務家のための逐條解説信用狀統一規則, 金融財政事情研究會, 1985.
- Andrle, Pavel, "Freight forwarder documents: the dilemma," *DCInsight*, Vol.14 No.4, 2008.
- \_\_\_\_\_, "Excluding articles: a troublesome trend," *DCInsight*, Vol.14 No.1, 2008.

- Boyd, Stewart C., Andrew S. Burrows and David Foxton, *Scrutton on Charterparties and Bill of Lading*, London: Sweet & Maxwell, 1996.
- Burne, James E. and Christopher S. Byrnes(eds.), *2007 Annual Survey of Letter of Credit Law & Practice*, Montgomery Village; The Institute of International Banking Law & Practice, 2007.
- Busto, Charles del(ed.), *Documentary Credits: UCP 500 & 400 Compared*, Paris: ICC Publishing S.A., 1993.
- Collyer, Gary, "Exclusions, Interpretations and the future of the UCP," *DCInsight*, Vol.14 No.2, 2008.
- \_\_\_\_\_, "UCP seminars prompt similar types of questions and issues on a global basis-Part 3," *International Trade Products*, <<http://www.coastlinesolutions.com>> (2007. 12. 18).
- FIATA, *Documents and Forms*, Zurich: FIATA, 2001.
- FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services.
- Hill, D. J., *Freight Forwarders*, London: Stevens & Sons, 1972.
- ICC, *Commentary on UCP 600*, Paris: ICC Services Publications Department, 2007.
- \_\_\_\_\_, ISBP 645.
- \_\_\_\_\_, ISBP 681.
- \_\_\_\_\_, UCP 600.
- Keller, Nicole, "More on those troublesome exclusion clause," *DCInsight*, Vol.14 No.2, 2008.
- Kerchove, Rene de, *International Maritime Dictionary*, N.Y.: Van Nostrand Reinhold Co., 1961.
- Schmitthoff, Clive M., *Schmitthoff's Export Trade*, London: Stevens & Sons, 1990.
- Sharterian, William S., *Export-Import Banking*, N.Y.: The Ronald Press Co., 1969.
- Taylor, Dan, *The Complete UCP: Texts, Rules and History 1920-2007*, Paris: ICC Services Publications, 2008.

UCP 600 Drafting Group, *The First Complete Draft of UCP 600*,  
〈UCP\_revision-completer\_draft\_Nov\_05.pdf〉 (2006. 12. 26).

Wood, Donald F., et. al., *International Logistics*, N.Y.: AMACOM,  
2002.

"Queries and responses: Six recent UCP 600 Opinions," *DCInsight*,  
Vol.14 No.3, 2008.

US the Ocean Shipping Act of 1998.

"FIATA worried about UCP 500 revision," 〈<http://www.fiata.com>〉 (2007.  
1. 31).

Cioarec, Vlad, "What forwarders and carriers should know about the  
UCP 600," 〈<http://www.forwarderlaw.com>〉 (Nov. 15, 2006).

〈<http://www.FIATA.com>〉

〈<http://www.wachovia.com/helpcenter>〉 (2009. 1. 12).

〈<http://www.businessdictionary.co/definition>〉 (2009. 1. 12).

## ABSTRACT

### A Study on the Acceptance Conditions of a Freight Forwarder's Transport Document under UCP

Kang, Ho Kyung

There can be analyzed severally on the acceptance conditions of freight forwarder's transport document under UCP.

First, Bills of Lading issued by forwarding agents will be refused. This can be seen in the article 20 of 1933 Revision UCP(Brochure 82) and the article 20 of 1951 Revision UCP(Brochure 151).

Second, Unless specifically authorized in the credit, Bills of Lading issued by forwarding agent will be rejected. It is prescribed in the front part (a) of article 17 of 1962 Revision UCP(Brochure 222) and the article 19 of 1974 Revision UCP(Publication No. 290).

Third, Acceptance conditions are different according to the type of transport documents, that is either Bill of Lading or not. It is prescribed in the art 25 and article 26 of 1983 Revision UCP. Unless otherwise stipulated in the credit, transport document issued by a freight forwarder will be rejected unless it is the FIATA Combined Transport Bill of Lading approved by the International Chamber of Commerce or otherwise indicates that it is issued by a freight forwarder acting as a carrier or agent of a named carrier. On the other hand, unless otherwise stipulated in the credit, marine bill of lading issued by a freight forwarder will be rejected, unless it indicates that it is issued by such freight forwarder acting as a carrier, or as the agent of a named carrier.

Fourth, transport documents issued by a freight forwarder will be accepted. This can be found in the article 30 of 1993 Revision UCP(ICC

Publication No. 500) and the article 14 1 of 2007 Revision UCP(ICC Publication No. 600). According to the former unless otherwise authorized in the Credit, transport document issued by a freight forwarder will only be accepted if it is appears on its face to indicate the name of the freight forwarder as a carrier or multimodal transport operator or its agent. The latter prescribed that a transport document will be accepted if it is issued by a freight forwarder by a agent of carrier or freight forwarder itself.

Key Words : Freight Forwarder, Freight forwarder's Transport Document, UCP, UCP 600.