

국제은행관습상 Surrender B/L의 한계성에 관한 연구*

서정두**

-
- I. 서 언
 - II. 선화증권의 권리증권적 요건
 - III. UCP/ISBP상 선화증권의 요건
 - IV. Surrender B/L의 법적 한계성
 - V. 결 언
-

주제어 : 권리포기 선화증권, 선하증권, 국제표준은행관습, 은행관행

I. 서 언

격지자간 무역매매의 대금결제는 물품의 현실적 인도보다 서류의 인도에 의하여 이루어지는 것이 일반적이다. 여기서 물품을 상징하는 대표적인 서류로는 선화증권(bill of lading : B/L)을 들 수 있는데, 선화증권은 법률적으로 물품에 대한 권리증권(documents of title)으로서의 의미를 지닌다.¹⁾

* 이 논문은 2016학년도 호원대학교 교내학술연구구성비의 지원으로 연구된 것이며, 그동안 본 학회의 학술발전에 공헌이 크신 오원석 교수님의 정년을 기념하여 바칩니다.

** 호원대학교 무역경영학부 교수, E-Mail : set01@howon.ac.kr

1) David M. Sassoon & Orren Merren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, Stevens & Sons, 1984, § 131 (서정두, “화환신용장거래에서의 선화증권의 수리요건에 관한 국제표준은행관습”, 무역상무연구 제9권, 한국무역상무학회, 1996. 2, pp. 7~8).

즉, 권리증권으로서의 “선화증권”이라 함은 그 증권상에 표시된 물품 자체를 상징하는 것으로서 선화증권의 점유는 물품 자체의 점유와 동일하며, 또 선화증권의 배서나 교부에 의하여 물품에 대한 해석적 점유, 물품의 소유권 및 물품의 수령권 등을 이전시키는 효력을 지닌다고 할 수 있다.²⁾

선화증권은 대금결제과정에서 담보적 기능과 금융기능을 하게 된다. 만약 유통성 선화증권(negotiable B/L)이 첨부된 화환어음 취결의 대금결제방식을 택할 경우에는 매도인은 조속한 대금회수가 가능하고, 매입은행의 입장에서도 선화증권을 취득함으로써 물품에 대한 담보권을 확보할 수 있다.

특히 화환신용장(documentary credit) 대금결제방식에서는 개설은행이 서류의 불일치나 수입상의 부도 등을 이유로 대금지급을 거절할 경우, 매입은행은 자신의 점유하에 있는 선화증권에 의하여 화물에 관한 모든 권리를 행사할 수 있다. 결국 화물의 인도청구권을 표시하는 선화증권은 이를 선의로 소지하는 매도인이나 매입은행을 위하여 담보적 기능을 발휘하게 된다.³⁾

최근 3조원대의 무역사기대출 사건(“모뉴엘 사건”)도 매도인이 제품(HTPC)의 가격을 부풀린 허위 수출계약서, Surrender B/L 사본 등 허위서류가 첨부된 수출채권을 판매하고 시중은행들의 부실심사로 이어져 발생한 것이다. 이 사건에서도 수출채권의 매입과정에서 선화증권 등 무역서류의 기본요건에 관한 인식이 있었더라면 피해를 상당 부분 방지할 수 있었을 것이다.

본 연구는 무역서류로서 Surrender B/L의 한계성을 검증하기 위하여 먼저 매매관습상 선화증권의 권리증권적 요건과 현행의 국제표준은행관습상(UCP와 ISBP 등) 선화증권의 인수요건을 정리한 후 실무현장에 도입된 Surrender B/L의 법적 문제점과 대응방안을 제시해 보고자 하는데 목적이 있다.⁴⁾

2) Raoul Colinvaux ed., *Carver's Carriage by Sea*, 13th ed., 1980, § 1596.

3) 대법원 1984. 9. 11. 선고, 83다카1661 (이근성, 해상법판례연구, 해운산업연구원, 1989, pp. 124~129).

4) 본 연구의 선행연구로는 박성철, “신용장거래에서 Surrender B/L 이용상의 문제점에 관한 연구”, 무역보험연구 제4권 제1호, 한국무역보험학회, 2003. 12; 최병권, “국제무역거래상 Surrender B/L의 법적 문제점에 관한 연구”, 무역학회지 제39권 제2호, 한국무역학회, 2014. 4. 등이 있으나, Surrender B/L의 문제점과 대응방안에 관하여 해상매매법과 국제표준은행관습 등을 연계하여 조망한 연구결과는 아직 없는 실정이다.

II. 선화증권의 권리증권적 요건

무역매매에서 선화증권은 권리증권적 성질을 가짐에 따라 그 소지인은 물품이 운송 중에 있더라도 이를 처분할 수 있으며, 또 선화증권을 통하여 물품의 대금회수와 금융편의를 도모할 수 있다. 선화증권이 물품에 대한 권리증권으로서의 기능, 특히 신용장부 화환어음 취결을 위한 기능을 발휘하기 위하여는 그 발행형식과 기재내용의 측면에서 일정한 요건을 갖추고 있어야 한다.

1. 요식증권으로서의 요건

선화증권은 운송인이 화물을 수령하고 송화인의 요구에 따라 발행한 경우에는, 화물이 적재되었다는 사실과 서명이 포함된 선적선화증권으로 발행되어 있어야 하며, 주요 필수기재사항과 임의기재사항을 포함하고 있어야 한다.

① 필수기재사항은 준거법규⁵⁾에 따라 다소 차이가 있겠으나 주된 내용은 다음과 같다. 1. 운송인 또는 선박의 명칭·국적·톤수, 2. 화물의 종류·개수·중량·용적과 포장 및 기호, 3. 화물의 외관상태가 양호한지의 여부, 4. 용선자(용선계약의 경우) 또는 송화인의 성명이나 상호, 5. 수화인 또는 통지수령인의 성명이나 상호, 6. 선적항과 양륙항, 7. 운임, 8. 선화증권의 발행장소와 발행일자, 9. 여러 통으로 작성한 선화증권의 원본 통수 등.

② 임의기재사항으로는 선박의 항해번호와 항해방향, 화물의 도착통지처, 최종목적지, 화물에 대한 비고(remarks), 화물에 대한 송화인의 신고사항, 운송계약의 일반거래약관과 운송인의 각종 면책약관 등이 이에 해당된다.⁶⁾

2. 유통증권으로서의 요건

선화증권은 유통가능한 형식으로 발행되어 있어야 한다. 즉, 선화증권은 어음·수표와 같은 무인의 유통증권과는 달리, 문면상 “유통성”(negotiable) 또는 “양도성”(transferable)의 문언이 기재되어 있어야 하는데, 일반적으로 이는 선화증권이

5) 헤이그규칙 제3조 3항, 함부르크규칙 제15조 1항, 상법 제814조 1항.

6) 서정두, 무역상무, 탐북스, 2011, pp. 274~275.

지시식(order) 또는 소지인식(holder)으로 발행되어야 함을 의미한다. 물품에 대한 권리는 지시식 증권의 경우는 배서에 의한 취득자에게, 그리고 소지인식 증권의 경우는 대가를 지급한 정당소지인에게 각각 이전한다.

반대로 선화증권이 수화인란에 특정인을 기재한 기명식(straight B/L)으로 발행된 것이라면, 운송인은 도착지에서 선화증권의 교부 없이도 특정된 수화인을 확인만 하고 물품을 인도해 줄 수 있다. 기명식 선화증권의 소지인은 물품에 대한 아무런 권리를 갖지 못하며, 이러한 선화증권은 그 본래의 기능인 담보적 기능을 상실한 비유통성 선화증권(non-negotiable B/L)이 된다.⁷⁾

결국 무역매매에서 은행을 통한 화환어음 취결에 첨부되는 선화증권은 매도인의 지시식 또는 매입은행이나 신용장 개설은행의 지시식으로 발행되어 있어야 대금결제도 원활히 이루어질 수 있다.

3. 계약이행증거로서의 요건

선화증권은 특히 신용장부 화환어음 취결에 첨부되는 서류인 경우, 위의 유통증권적 요건에 추가하여 CFR이나 CIF 계약, 운송관계의 추가의무부 FOB 계약 등에 있어서는 매도인이 매수인에게 제공할 인도의무의 이행을 증빙하는 통상적인 요건도 갖추고 있어야 한다. 즉, 선화증권은 문면상으로 신용장의 제조조건과 엄격히 일치하여야 할 뿐만 아니라, CIF 계약 등에서 필요로 하는 선화증권으로서의 다음과 같은 요건도 모두 갖추어 제시되어야 한다.

① 선화증권은 신용장에서 요구된 양식(form)으로 제시되어야 계약이행을 증빙하는 서류가 되며, 이와 다른 양식으로 제시된 선화증권은 계약위반이 된다. 예컨대 신용장에서 물품의 매수인을 위한 기명식 선화증권이 요구되어 있는데 매도인의 지시식 또는 백지서명의 선화증권을 제시하였거나, 반대로 매도인의 지시식 선화증권이 요구되어 있는데 수화인의 기명식 선화증권을 제시하였다면, 이는 모두 불충분한 하자서류의 제시로 본다.⁸⁾

그러나 신용장에서 해상선화증권이 요구된 경우 과연 선적을 위한 “수취선화증권”(received B/L)도 유효한 서류로 제시할 수 있는가에 관해서는 많은 논란이 있다. 영국에서는 해상매매에 관한 한 수취선화증권은 항상 불일치한 제시로 본다.⁹⁾ 반

7) Clive M. Schmitthoff, *Export Trade*, 10th ed., Sweet & Maxwell, 2000, p. 275.

8) *Williams Ice Cream Co., Inc. v. Chase National Bank* 199 N.Y.S. 314 (1923); *Soproma S.p.A. v. Marine & Animal By-Products Corp.* (1966) 1 Lloyd's Rep. 367 at p. 388.

9) *Diamond Alkali Export Corporation v. Bourgeois* (1921) 3 K.B. 443; *Yélo v. S.M. Machado &*

면 미국에서는 해상매매인 경우에도 수취선화증권이 정당한 제시가 될 수 있다고 한다. 예컨대 선적선화증권이 명시적으로 약정되어 있지 아니하는 한, 수취선화증권은 거절할 수 없으며, 수취선화증권의 인수여부는 각 경우의 관행(usage)에 따라야 할 문제라는 것이다.¹⁰⁾

한편 신용장 통일규칙은 해상매매에 있어서 본선적재의 명시가 없는 수취선화증권은 인수될 수 없도록 하고 있다(제20조 a항 ii호). 이는 해상매매의 관습에 가장 부합되는 규정이다. 왜냐하면 선화증권은 운송인이 운송계약에 따라 물품을 선적하였음을 증명하는 뜻으로 발행하는 서류이기 때문이다.

② 선화증권은 신용장에서 요구된 전통(full set)이 제시되어야 한다. 선화증권의 통수에 관한 요건은 영국과 대륙법계에서는 엄격하게 지켜지고 있다. 물론 신용장에서 선화증권의 통수를 특별히 지정하고 있지 않다면, 1통의 선화증권도 충분한 제시가 될 수 있을 것이다.¹¹⁾ 반면 미국의 뉴욕관습에서는 다소 예외적인 해석을 하고 있다. 예컨대 *Dixon, Irmas & Cia, Ltd. v. Chase National Bank of City of New York* 사건¹²⁾에서 신용장은 당초 3통의 선화증권을 요구하였는데, 수익자는 2통의 선화증권과 하자서류보상장(L/I)을 첨부하여 제시하였다. 이에 연방법원은 뉴욕의 지배적인 무역관습에 따라 위 보상장을 첨부한 당해 서류는 정당한 제시라고 판시하였다. 그러나 개설은행이 이러한 보상장을 인수하였다 하더라도 개설의뢰인은 이에 상관없이 서류를 인수거절할 수 있기 때문에 뉴욕관습은 합리적이라고 할 수 없다. 물론 미국 통일상법전에서는 하자서류보상장의 발행을 허용하고는 있으나, 결코 개설은행이 이를 인수하여야 한다는 조항이 없다(제5-113조). 더구나 신용장 통일규칙에서는 하자서류보상장은 UCP를 벗어난 준거법의 문제로 보아 삭제하였다.

③ 선화증권은 보통의 무역거래에 사용되는 통상적인 양식으로 제시되어야 한다. 특히 영국의 *National Bank of South Africa v. Banca Italiana Di Sconto* 사건¹³⁾에서 Bankes 판사는 이 문제에 관하여 “선화증권은 무역거래의 통상적인 과정에서 일반적으로 통용되는 양식의 선화증권이어야 한다고 본다.” 라고 판시하였다. 선화증권은 특정거래에서만 통용되는 양식으로는 불충분하며, 모든 무역업계에서 일반적으로 통용되는 양식이어야 한다. 왜냐하면 매입은행을 비롯하여 선화증권을 취

Co., Ltd. (1952) 1 Lloyd's Rep. 183 at p. 192.

10) *Camp v. Corn Exchange National Bank* 285 Pa. 337 (1926); *Vietor v. National City Bank of New York* 193 N.Y.S. 868 at pp. 875~878 (1922).

11) H.C. Gutteridge & M. Megrah, *The Law of Bankers' Commercial Credits*, 7th ed., London, 1984, p. 130.

12) 144 F. 2d 759 (1944).

13) (1922) 10 Ll. L. Rep. 531 at p. 536; A.G. Davis, *The Law Relating to Commercial Letters of Credit*, 3rd ed., London, 1965, p. 157.

특하는 양수인은 이와 관련된 특정거래의 관행을 일일이 알 수 없으며, 또 이에 따라야 할 의무도 없기 때문이다.¹⁴⁾

④ 선화증권은 반드시 전항해(entire voyage)에 걸쳐 유효한 것이어야 한다.¹⁵⁾ 심지어 여러 단계의 운송이 연결되는 통선화증권(through B/L)이 발행되었더라도 이것이 전항해에 걸쳐 유효한 양식이라면, 비록 운송인의 책임을 일부 제한하는 면책조항이 기재되어 있어도 이는 선화증권의 효력에는 아무런 영향을 미치지 아니한다. 예컨대 홍콩의 *Bailey v. United Chinese Bank, Ltd.* 사건¹⁶⁾에서 피고은행은 무고장의 선적선화증권을 요구하는 신용장을 개설하고 Bremen에서 환적된다는 선화증권을 인수하였다. 반면 원고 매수인은 선화증권이 London에서 Bremen 구간까지 운송인의 면책조항을 포함하고 있기 때문에 이는 전항해에 걸쳐 유효한 것이 아니라는 이유로 지급거절의 소송을 제기하였다. 그러나 Howe 판사는 선화증권이 문면상으로 전항해를 기재하고 있었기 때문에 비록 운송인의 면책조항이 있다 하더라도 이는 정당한 제시라고 판시하였다. 따라서 신용장의 거래은행은 선화증권의 면책조항 등의 법적효력에 관하여 심사하여야 할 의무가 없으며,¹⁷⁾ 오직 선화증권은 문면상으로 신용장에서 지정된 전항해에 걸쳐 유효한 것이면 충분하다.

⑤ 선화증권은 반드시 무고장(clean)한 것으로 제시되어야 한다. 예컨대 영국의 *British Imex Industries v. Midland Bank, Ltd.* 사건¹⁸⁾에서 신용장은 강철봉(steel bars)의 선적선화증권을 요구하였다. 실제로 제시된 선화증권상에는 “강철봉의 불충분한 포장 또는 화인으로 인하여 양륙항에서 발생하는 비용, 부정확한 인도 등에 대하여 운송인은 책임을 지지 아니한다.” 라는 유보조항을 기재하고 있었으나, 기타 무고장임을 나타내는 내용이 없었다. 이에 확인은행은 선화증권이 하자있다는 이유로 인수거절하고, 수익자는 신용장이 무고장 선화증권(clean B/L)을 특별히 요구하지 아니하였기 때문에 반드시 무고장 선화증권을 제시할 필요가 없다는 주장으로 대금청구소송을 제기하였다. 그러나 Salmon 판사는 “본인의 판단으로는, 신용장이 선화증권을 요구한 때 정상적인 사정에서는 그것은 무고장 선화증권을 의미한다. 정상적인 사정에서는 선화증권의 제시와 상환으로 지급한다고 약정한 통상의 실무자인 경우에는 무고장 선화증권을 의미한 것이라고 본다.” 라고 판시하였다. 또 이에 관하여 신용장 통일규칙에서는 반대의 명시적인 약정이 없는 한, 신용장의 수익자는 반드시 무고장 선화증권을 제시하도록 하고 있다.¹⁹⁾

14) ICC, *Incoterms 2010*, CIF A8.

15) *Hansson v. Hamel and Horley, Ltd.* (1922) 2 A.C. 36; *Ibid.*, CIF A8.

16) (1953) 37 H.K.L.R. 102 at pp. 108~110.

17) *British Imex Industries v. Midland Bank, Ltd.* (1958) 1 Q.B. 542 at p. 552.

18) *Ibid.*, at p. 551; Davis, *op. cit.*, pp. 166~168.

반면 미국의 *Camp v. Corn Exchange National Bank* 사건²⁰⁾에서는 이와 다르게 해석하였다. 이 사건에서 실제 선화증권은 포장에 관한 운송인의 부지조항(the unknown clause)을 포함하고 있었는데, Kephart 판사는 이러한 것을 고장부 선화증권(unclean B/L)이라고 판시하였다. 또 이 판사는 신용장이 무고장 선화증권을 특별히 요구하지 아니한 때에는, 각거래에서 무고장 선화증권이 관례적인 경우에만 이를 필요로 한다고 판시하였다.

그러나 “고장부 선화증권”이란 물품 또는 포장에 관한 하자있는 상태를 명시적으로 기재한 경우를 말하므로, 위에서 물품 또는 포장에 관한 운송인의 부지조항만을 포함한 것도 고장부 선화증권이라고 본 미국의 견해는 지나치다. 왜냐하면 그러한 부지조항은 다만 운송인이 포장의 내용에 관하여 면책된다는 의미일 뿐이며, 결코 물품의 하자있는 상태를 명시적으로 기재한 것으로는 볼 수 없다. 이는 오늘날 신용장 통일규칙으로도 입증되고 있다.²¹⁾

III. UCP/ISBP상 선화증권의 요건

1. UCP 600 선화증권의 요건

① 운송인의 명의로 서명 : 신용장 통일규칙에 의하면, 선화증권은 운송인의 명의로와 함께 운송인, 선장 또는 대리인에 의한 서명(signature)이 있어야 한다(제20조 a항 i호). 모든 서명에는 반드시 그것이 운송인, 선장 또는 대리인의 것이라는 확인, 즉 서명자의 자격표시가 있어야 한다.²²⁾

특히 대리인(agent)이 서명한 경우, 운송인 또는 선장 중에 누구를 대표하거나 대신하는지를 구분하여 명시하여야 한다. 이때 대리인은 운송인의 명의로 있는 선화증권상에 실명을 반복하지 않고, “As Agent for the Carrier of B/L title” 등으로 서명하여도 되고, B/L 양식상 대리인의 서명란에 “As Agent for the Carrier : ABC … For and on behalf of ABC”라고 운송인과 대리인의 역할을 중복 기재하여도 된다

19) “A bank will only accept a clean transport document.”(UCP 600, Art. 27).

20) 285 Pa. 337 (1926).

21) “A clean transport document is one bearing no clause or notation expressly declaring a defective condition of the goods or their packaging.”(UCP 600, Art. 27).

22) 서정두, “UCP 600 이후 선화증권 하자관련 분쟁사례”, 무역상무연구 제45권, 한국무역상무학회, 2010. 2, pp. 115~123.

(ICC Pub. 697, Rs. 660 and 674). 다만 선장의 대리인이 서명한 경우, 선장(master)의 명의를 추가 기재하지 아니하여도 된다.

결국 원본 선화증권에는 반드시 서명과 운송인으로서 확인된 자의 명의를 있어야 하며(ISBP 745 제E5항 a호), 이때 서명은 수기뿐만 아니라, 모사서명, 천공서명, 타인, 부호, 기타 모든 전자방식이나 기계방식으로도 할 수 있다. 기타 i) 운송인의 대리인이 서명하는 경우, 대리인이란 자격과 운송인의 명의를 있어야 하며, 또 ii) 선장(함장)이 서명하는 경우, “선장”(“함장”)이란 자격(명의를 불필요함)을 명시하여야 하고, iii) 선장(함장)의 대리인이 서명하는 경우, 대리인이란 자격(선장의 명의를 불필요함)을 명시하여야 한다.

즉, 선화증권은 “운송인”(carrier)이란 단어가 아니더라도 어딘가에 운송인의 명의를 있어야 하며, 다만 선장(함장)이나 선장(함장)의 대리인이 서명하는 경우, 선장(함장)의 명의를 병기할 필요가 없다. 그러나 선화증권은 여전히 문면상 운송인의 명의를 나타나 있어야 인수된다(Pub. 632, Rs. 158 and 160).

예컨대 신용장에서 선화증권이 요구된 경우, BIMCO(발틱국제해운동맹) 정기선 선화증권이 제시되었더라도 운송인의 명의를 없으면 하자로 본다(Ibid., R. 159). 운송인의 명의를 선화증권상에 직접 기명하거나 또는 문면상 단독으로 기재된 운송인이나 그 대리인으로서 서명하여도 된다(Ibid., R. 175).

한편 신용장이 선화증권을 요구하고, “운송주선인 선화증권 인수가능”(FBL acceptable)이란 등의 특수조건이 추가된 경우, 선화증권은 운송인의 명의를 없이 운송주선인의 자격으로 서명하여도 인수될 수 있다(ISBP 745 제E3항 b호).

다만 신용장이 운송주선인 선화증권(FBL)의 제시를 허용한 경우에도, “선화증권”으로서 인수되기 위하여는 운송인이나 그 대리인으로서의 서명요건을 제외한 UCP 600 제20조 a항 ii호 내지 d항의 나머지 인수요건을 모두 충족하여야 한다(Ibid., Rs. 161 and 157; Pub. 697, R. 639).

② 선적사실의 표시 : 물품이 신용장상에 기재된 적재항에서 지명선박에 본선선적된(shipped on board) 사실이 명시되어 있어야 한다(제20조 a항 ii호). 선적의 표시 방법은 i) 미리 인쇄된 문언, ii) 선적일자를 명시한 본선적재의 표기로 가능하다. 다만 지정된 적재항과 지명선박에의 입증 없으면 하자가 된다(Ibid., R. 645). 이때 선화증권의 발행일자는 선적일자인 것으로 본다. 다만 선화증권상에 선적일자를 명시한 본선적재의 표기를 별도로 포함하고 있는 경우, 그 표기상에 명시된 일자를 선적일자로 본다(Pub. 632, R. 171). 본선적재의 표기를 추가할 때에는, 별도의 일자를 삽입하여야 한다(Ibid., R. 176). 반대로 선화증권상에 공란이 없어 발행일자가 생략되고 본선적재 일자만 기재된 경우, 이는 본선적재 일자에 발행된 것으로

본다(Pub. 697, R. 659).

한편 선화증권의 선박명 관련 “예정된 선박”(intended vessel) 등의 단서가 있는 경우, 선적일자와 실제 선박명이 명시된 본선적재의 표기가 필수적이다. 예컨대 선화증권의 선박명란에 “지명선박, 대체선박 또는 기타 운송수단”으로만 인쇄된 경우, 본선적재의 표기와 선박명이 추가되어야 하며, 두 개의 선박명이 기재된 경우 하나만 지정하여야 한다(Pub. 632, Rs. 170 and 184).

즉, 선박명란에 “예정된 선박”으로만 기재된 경우, 이는 발행일자가 있더라도 본선적재의 표기에 실제 선박명과 선적일자가 추가되어야 하며, 이때 선박명은 실제 선박명(예, Pine Tree) 앞에 수식어를 붙여 “MV Pine Tree”, “Vessel Pine Tree” 등으로 표기하여도 된다(Pub. 697, Rs. 675 and 698).

결국 선화증권상에 i) “본선적재됨”이란 등의 인쇄조항만 있고 본선적재 일자의 표기가 별도로 없으면 그 발행일자를 선적일자로 보며, ii) 본선적재 일자가 별도로 표기되어 있으면 그 표기일자가 선화증권의 발행일자 전후인 여부를 불문하고 본선적재의 표기일자를 선적일자로 본다(ISBP 745 제E6항).

즉, 선화증권은 물품이 지명선박에 적재되었다는 표기가 있어야 하는데, 이를 인쇄조항으로만 나타내고 별도 일자가 없으면 그 발행일자를 선적일자로 보고, 별도 일자가 있으면 그 표기일자를 선적일자로 본다.²³⁾ 다만 본선적재와 일자가 함께 인쇄된 경우 본선적재를 반복할 필요가 없다(Pub. 632, R. 177).

그러나 물품이 내국선박으로 반출된 경우, 지정된 외항선박과 적재항 및 선적일자가 포함된 별도 본선적재의 표기가 있어야 한다(*Ibid.*, Rs. 182 and 188). 또 수령장소가 신용장상에 기재된 적재항과 다른 경우, 본선적재의 표기는 신용장상에 기재된 적재항과 지명선박이 입증되어 있어야 하고, 수령장소와 적재항이 같은 경우 본선적재 일자만 있어도 된다(Pub. 697, Rs. 644 and 648).

본선적재 일자의 표기는 선화증권을 발행한 동일인뿐만 아니라, 수권된 당사자로서 선장, 선주 또는 그 대리인의 어느 누구도 정식 또는 약식으로 나타낼 수 있으며(Pub. 489, Case No. 243), 또 본선적재 일자의 표기에는 운송인의 서명을 요구하지 아니한다(*Ibid.*, Case No. 242; Pub. 632, R. 144).

예컨대 선장이 원본 선화증권의 2/3가 본선적재서류임을 입증하는 본선수령증(master's receipt)을 발행할 때, “본선적재”의 용어가 없더라도 이 서류는 선장의 친필서명과 선박의 타인이 있으면 충분하다(Pub. 697, R. 703).

나아가 선화증권은 물품이 “본선선적됨” 또는 “선적됨”이란 사실을 입증하고 있

23) Kim Christensen, “The anatomy of ‘shipment’ in L/C transactions”, *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 14 No. 1)*, by Ron Katz, ICC Pub. No. 682, 2008, pp. 304~305.

어야 하는데, 항대항선적의 선화증권상에 본선적재되었다는 기재가 없는 경우, 이는 인수거절의 사유가 된다(Pub. 459, Case No. 93).

본선적재의 “shipped” 나 “on board” 단어가 포함된 구절, 예컨대 “shipped in apparent good order”, “laden on board”, “clean on board” 등의 표현이 사용된 경우, 이는 “shipped on board”와 동일한 의미로 본다(ISBP 제E7항).

③ 적재항과 양륙항 : 신용장상에 기재된 적재항과 양륙항간의 운송사실이 명시되어 있어야 한다. 첫째, 선화증권의 적재항과 관련하여 i) 신용장상에 기재된 적재항과 다른 수령·수탁장소가 명시되어 있거나, 또는 ii) “예정된”(intended) 등의 단서가 있는 경우, 신용장상에 기재된 적재항, 선적일자 및 선박명이 명시된 본선적재의 표기가 별도로 있어야 한다. 이 규정은 iii) 본선적재나 선적사실이 미리 인쇄된 문언의 선화증권에도 준수되어야 한다(제20조 a항 iii호). 적재항은 선화증권상의 “적재항” 공란에 기재하는 것이 원칙이지만, 기타 “수령장소”나 이와 유사한 제목의 공란에 기재할 수 있다. 다만 그러한 수령장소로부터 해상운송이 이루어진다는 사실과 그러한 수령장소에서 선박에 적재되었다는 본선적재의 표기가 있어야 한다(Pub. 632, R. 180).

예컨대 신용장에서 “From Bangkok to Kuwait”의 해상운송이 요구된 경우, 선화증권상의 적재항란에 “Singapore”라고 미리 인쇄되어 있더라도 서류의 하단공란에 “Laden on board Vessel A, May 9, 1999. Bangkok, Thailand”라는 지명된 선박상의 본선적재 표기와 함께 신용장에서 요구된 항구나 인용된 지리적인 구역 내의 항구를 추가하여도 무방하다(*Ibid.*, Rs. 198, 189 and 156).

즉, 선화증권은 요구된 적재항을 분명히 하여야 한다. 예컨대 신용장에서 “From any Irish port to Hongkong”의 선화증권이 요구된 경우, 선화증권상의 수령장소란에 아일랜드의 “Dublin”, 적재항란에 아일랜드항이 아닌 “Tilbury”로만 기재되고 Dublin에서의 본선적재와 해상선박으로 운송된다는 증거가 전혀 없는 서류는 하자로 본다(Pub. 489, Case No. 238; *Ibid.*, R. 165).

만약 수령장소란에 컨테이너 야적장(CY)이나 컨테이너화물 집화장(CFS)을 기재하고 이들 장소가 신용장에서 요구된 적재항과 동일한 구역 내에 있는 경우, 이들 수령장소와 적재항은 동일한 것으로 본다. 따라서 선화증권상의 적재항과 본선적재의 선박명을 별도로 기재할 필요가 없다(ISBP 645 제82항).

예컨대 선화증권상의 수령장소란에 “Hong Kong CY”, 적재항란에 “Hong Kong”으로 기재된 경우는 이를 동일한 장소로 보지만, 선화증권이 신용장상의 적재항과 다른 내륙지점의 수익자 소재지나 선박회사의 CY/CFS를 수령장소로 명시하고 있는 경우, 본선적재의 표기에는 반드시 신용장상에 기재된 적재항과 선박명을 포함

하고 있어야만 인수된다(*Ibid.*, Rs. 169, 167 and 178).

둘째, 양륙항은 선화증권 내부의 “양륙항” 공란에 기재하는 것이 원칙이지만, 기타 “최종 목적장소”나 이와 유사한 제목의 공란에 기재할 수 있다. 다만 그러한 최종 목적장소까지 해상운송이 예정되어 있다는 사실과 양륙항이 그러한 최종 목적장소와 같다는 사실이 입증되어 있어야 한다(ISBP 제E8항).

예컨대 신용장에서 “적재항 - New Zealand Port”, “양륙항 - Inchon, Korea”라고 요구되고 환적도 허용된 경우, 선화증권상의 양륙항란에 “Pusan”, 최종 목적장소란에 “Inchon”으로만 기재되어 있고 물품이 신용장에서 요구된 인천항까지 해상선박에 의하여 운송될 예정이란 사실의 입증이 전혀 없는 서류는 신용장조건과 불일치하는 제시로 본다(*Ibid.*, Rs. 162 and 172).

더구나 신용장에서 환적까지 금지된 경우, 선화증권상의 양륙항란에 신용장과 다른 항구가 기재되고 최종 목적장소란에 신용장과 같은 양륙항이 기재되어 있는 서류는 인수거절의 사유가 된다(Pub. 489, Case No. 246).

다만 신용장에서 환적이 허용되고 지명선박과 적재항에서 본선적재되어 양륙항과 최종 목적장소 사이에 환적되었더라도, 별도의 요구가 없는 한 선화증권상에 환적된 선박명은 명시하지 아니하여도 된다(Pub. 697, R. 676).

셋째, 적재항과 양륙항이 신용장에서 지리적인 지역이나 구역(geographical area)으로 기재된 경우에도, 선화증권상의 적재항과 양륙항은 약정된 지역 내에 있는 실제의 항구명을 정확히 명시하여야 한다(ISBP 745 제E10항).

예컨대 신용장에서 적재항이 “Denmark”로 요구된 경우 선화증권상의 수령장소란에 “Copenhagen”, 적재항란에 독일의 “Hamburg”라고 L/C 지리적인 구역을 벗어난 항구를 명시하거나(Pub 632, R. 164; Pub. 459, Case No. 113), 또는 신용장에서 양륙항이 “any Jananese port”로 요구된 경우 선화증권상의 양륙항란에 실제의 항구명을 기재하지 아니하고 “any Japanese port”라고만 명시하는 것은 하자가 된다(Pub. 489, Case No. 240; *Ibid.*, R. 185).

그러나 신용장에서 적재항이 “any European port”로 요구된 경우 선화증권상의 수령장소란에 “Antwerp”, 적재항란에 “Rotterdam”이라고 유럽 내의 항구명을 명시하거나, 또는 양륙항이 “any port in HoChiMinh City”로 요구된 경우 선화증권상에 “Port in HoChiMinh City”라고 도시를 특정하는 것은 인수된다(Pub. 459, Case No. 95; *Ibid.*, Rs. 163 and 190; Pub. 697, R. 704).

④ 원본서류의 제시통수 : 단일이든 2통 이상이든 발행된 선화증권상에 명시된 통수의 원본(original) 전체가 제시되어야 한다(제20조 a항 iv호). 심지어 신용장이 1통의 원본 선화증권을 요구하였더라도, 선화증권상 발행된 원본 통수가 2통 이상

으로 명시된 경우, 발행된 전통의 원본이 제시되어야 한다. 이는 복본 서류 중 1통의 원본과 나머지 사본을 허용하는 UCP 600 제17조의 규정에 우선한다.²⁴⁾

선화증권은 반드시 원본의 발행된 통수를 명시하여야 한다(ISBP 745 제E11항). 예컨대 복본으로 발행된 선화증권상에 원본의 통수를 기재하지 아니하고 별도 증명서를 첨부한 경우, 이는 통수의 기재요건에 어긋난다(Pub. 632, R. 181). 또 선화증권은 “원본”(original)이란 표지뿐만 아니라, “부본”(duplicate), “제3부본”(triplicate) 등의 표지도 원본으로서 인정되며, 원본의 표지가 없이 수기나 타자 등으로 작성된 것도 원본으로서 인정된다(ISBP 745 제A27항).

예컨대 신용장에서 “Full set of 3/3 originals of Clean on Board Ocean B/L”이 요구된 경우, 선화증권의 각각에 “Original”, “Duplicate”, “Triplicate”라고 표지된 3/3 전통을 제시하여도 원본으로서 인수된다(Ibid., R. 126).

결국 제시할 선화증권 원본의 수는 신용장이나 UCP 600에서 요구된 수 이상 또는 서류상에 기재된 수 이상이어야 하며, 특히 선화증권이 복수의 원본으로 발행된 경우 원본 전통을 제시하여야 한다(제20조 a항 iv호).

선화증권의 원본성에 관한 추가적인 지침으로서 ICC 은행위원회가 1999년 7월 12일과 동월 29일(수정본)에 발표한 “UCP 500 제20조 b항 관련 ‘원본’ 서류의 결정”이란 제목의 정책성명서(policy statement)가 있다. 이는 ICC 은행위원회의 승인을 득한 것이므로 UCP 600 하에서도 효력을 갖는다.

⑤ 선화증권상의 운송약관 : 선화증권상에 운송조건이 포함되어 있거나 또는 운송조건은 별도의 자료를 참조하도록 나타나 있어야 한다(제20조 a항 v호). 운송조건을 모두 탑재한 것은 “정식”(long form), 별도의 자료를 참조하도록 한 것은 “약식”(short form) 또는 “배면백지식”(blank back) B/L이라 한다. 이때 운송조건에 관한 내용은 심사하지 아니한다(Pub. 680, p. 93).

예컨대 운임선지급 선화증권이 요구된 경우, 선화증권상에 “운임선지급”의 표기가 있는 한 화물인도는 수표의 현금화를 전제한다는 인채된 운송조건이 있더라도 은행은 이를 심사하지 아니하고 인수할 수 있다(Pub. 697, R. 646).

⑥ 용선계약부 선화증권의 배제 : 선화증권상에 용선계약(charter party)에 따른다는 어떠한 명시도 포함되어 있지 아니하여야 한다(제20조 a항 vi호). 다만 신용장에서 용선계약부 선화증권을 특별히 요구하거나 허용한 경우에는 별도의 요건을 갖추어야 한다(제22조).

즉, 선화증권이 요구된 경우, 용선계약에 따른다는 명시가 있는 선화증권은 인수

24) Saku Heiskanen, “Should B/Ls have been excluded from UCP 600 article 17?”, *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 13 No. 3)*, op. cit., by Ron Katz, pp. 275~278.

되지 아니한다. 예컨대 선화증권상에 “to be used with charter party”, “freight payable as per charter party”, “charter party contract number ABC 123”, “issued pursuant to charter party” 등의 기재나 “Charter Party B/L”이란 제목이 있으면 하자사유가 되며 (Pub. 680, p. 93; *Ibid.*, R. 647), 선화증권상에 “용선계약에 따른다.”는 기재가 있다가 삭제되었더라도, 관련된 일자가 남아있는 한 UCP 600 제20조 하에서는 인수되지 아니한다(*Ibid.*, R. 661).

다만 용선계약부 선화증권으로 알려진 Congenbill²⁵⁾ B/L은 “용선계약에 따른다.”는 기재가 없는 한 UCP 600 제20조 하에서 인수될 수 있으며, 용선계약부 Tanker B/L은 동 제22조 하에서만 인수될 수 있다(*Ibid.*, Rs. 648 and 661).

⑦ 해상환적 요건 : 첫째, “환적”(transshipment)이란 신용장상에 기재된 적재항으로부터 양륙항까지의 운송 동안에 하나의 선박(vessel)으로부터 양하하여 다른 선박에 재적하는 것을 말한다(제20조 b항). 이는 하나의 선박에서 양하하여 잠시 입고하였다가 다시 다른 선박에 재적하는 업계관습도 고려하고 있다.²⁶⁾ 따라서 신용장상에 기재된 해상의 두 항구 사이에서 물품의 양하와 재적이 발생하지 아니하면, 환적이 없는 것으로 본다(ISBP 745 제E17항).

예컨대 신용장에서 “From Copenhagen FOB to Tokyo” 조건의 선화증권이 요구되고 환적도 허용된 경우, 코펜하겐에서 함부르크까지는 트럭으로 화물을 수송하고 함부르크항에서 본선적재한 사실이 기재된 선화증권은 적재항이 신용장과 불일치할 뿐만 아니라, 이는 적재항(Hamburg)과 양륙항(Tokyo) 사이에서 해상선박간에 물품의 양하와 재적이 발생한 것이 아니므로, 신용장조건에 일치하는 환적이 있었다고 볼 수 없다(ICC Pub. 459, Case No. 113).

둘째, 해상운송의 경우 선화증권상에는 물품이 “환적될 것이라거나 환적될 수 있음.”(will or may be transhipped)을 명시할 수 있다. 다만 전체 운송이 단일의 동일한 선화증권상에 커버되어 있어야 한다(제20조 c항 i호).

셋째, 신용장에서 환적이 금지되어 있더라도, 해상운송의 경우 선화증권상에 컨테이너·트레일러·라쉬선의 선적사실이 입증되면, “환적이 발생할 것이라거나 환적이 발생할 수 있음.”(will or may take place)을 명시한 선화증권을 인수할 수 있다. 이때에도 전항의 단서가 충족되어야 한다(동 ii호).

즉, 해상운송의 경우 신용장이 환적을 금지하더라도, i) 컨테이너·트레일러·라

25) “Congenbill”은 1978년 운수업계에서 용선계약부 선화증권 표준양식으로 개발한 것으로서, 통상 “Bill of Lading to be used with Charter Parties”이란 제목을 달고 있다.

26) Emily Comyn, “Transport articles : the shipping industry’s perspective”, *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 13 No. 2)*, op. cit., by Ron Katz, pp. 251~252.

취 선에 적재된 화물이나, 또는 ii) 운송인이 환적권을 유보한 경우에는, 항상 환적이 허용된다. 따라서 해상운송의 경우 환적금지기가 유효하려면 신용장상에 환적금지조건뿐만 아니라, UCP 600 제20조 c항-d항의 적용을 배제하는 조건이 나타나 있어야 한다. 이러한 경우 선화증권상에 환적될 것이라거나 환적될 수 있다고 명시하는 것은 하자가 된다(ISBP 645 제88항).

넷째, 선화증권상에 “운송인이 환적할 권리를 유보하고 있음.”(carrier reserves the right to tranship)이란 선택권조항이 있는 경우, 이를 무시하고 인수할 수 있다(제20조 d항). 왜냐하면 운송인의 환적선택권조항은 환적될 것이라거나 환적되었다는 사실을 의미하지 아니한다(ICC Pub. 680, p. 93).

2. ISBP 745 선화증권의 요건

선화증권은 UCP 600 제20조에 규정된 인수요건 외에 ISBP 745 등 국제표준은행 관습상의 기타 인수요건도 충족하여야 한다(제14조 d항). ISBP 745는 선화증권의 요건과 관련하여 UCP 600 제20조의 적용범위, 선화증권의 발행·운송인·운송인의 확인 및 서명, 본선적재의 표기, 선적일자, 사전운송, 수령장소 및 적재항, 양륙항, 원본 선화증권, 수화인, 지시인, 화주와 배서 및 착화통지처, 환적, 분할선적 및 수통의 선화증권이 제시된 때의 제시기간 설정, 무고장 선화증권, 물품명세, 양륙항의 인도대리인 명칭과 주소 표시, 정정과 변경, 운임과 추가비용, 복수의 선화증권 제출을 전제한 물품지출 등에 관하여 보충적으로 규정하고 있다(제E1항~제E28항). 본고에서는 이중에 선화증권의 발행인과 서명요건, 본선적재 및 원본요건 등에 관하여만 논하고자 한다.²⁷⁾

① 발행인요건 : 선화증권은 운송인이나 선장 이외에 운송주선인, 선주, 용선자 등 어느 누구도 이를 발행할 수 있다(제E3항 a호). 다만 UCP 600 제20조의 요건이 충족되어야 한다. 신용장에서 “운송주선인 선화증권 인수가능” 등의 특수조건이 있는 경우, 선화증권은 운송인의 명의 없이 운송주선인의 자격으로 서명하여도 된다(동 b호). 다만 신용장이 운송주선인 선화증권(FBL)을 허용한 경우에도, “선화증권”으로서 인수되기 위하여는 운송인이나 그 대리인으로서의 서명요건을 제외한 UCP 600 제20조 a항 ii호 내지 d항의 나머지 요건을 모두 충족하여야 한다(ICC Pub. 632, Rs. 161 and 157). 기타 신용장에서 “운송주선인 선화증권 인수불능” 등의

27) 대한상공회의소·한국금융연수원, 국제표준은행관행 ISBP 745, 대한상공회의소·한국금융연수원, 2013. 7, pp. 202~214.

특수조건이 있는 경우, 이 조건은 무시되며, 제시된 선화증권은 UCP 600 제20조의 요건에 따라 심사하여야 한다(제E4항).

② 서명요건 : 선화증권은 UCP 600 제20조 a항 i호에 규정된 형식으로 서명²⁸⁾되어 있어야 하며, 이때 운송인의 명의를 함께 ‘운송인’이라는 자격이 확인되어야 한다(제E5항 a호). 서명은 수기뿐만 아니라, 모사서명, 천공서명, 타인, 부호, 기타 모든 전자방식이나 기계방식으로 할 수 있다(UCP 600 제3조).

기타 i) 운송인의 대리인이 서명하는 경우, 대리인이란 자격과 운송인의 명의를 있어야 하며, 또 ii) 선장(함장)이 서명하는 경우, “선장”(“함장”)이란 자격(명의를 불필요함)을 명시하여야 하고, iii) 선장(함장)의 대리인이 서명하는 경우, 대리인이란 자격(선장의 명의를 불필요함)을 명시하여야 한다.²⁹⁾

즉, 선화증권은 “운송인”(carrier)이란 단어가 아니더라도 어딘가에 운송인의 명의를 있어야 한다. 다만 선장(함장)이나 선장(함장)의 대리인이 서명하는 경우, 선장(함장)의 명의를 병기할 필요가 없다. 그러나 선화증권은 여전히 문면상 운송인의 명의를 나타나 있어야 인수될 수 있다(ICC Pub. 632, R. 158).

③ 선적요건 : 선화증권상에 i) “본선선적됨”등의 인쇄조항만 있고 선적일자의 표기가 별도로 없으면 선화증권의 발행일자를 선적일자로 보며, 반면에 ii) 선적일자가 별도로 표기되어 있으면 그 표기일자가 선화증권의 발행일자 전후인 여부를 불문하고 별도의 표기일자를 선적일자로 본다(제E6항 a호).

즉, 선화증권은 물품이 지정선박에 적재되었다는 표기가 있어야 하는데, 이를 인쇄조항으로만 나타내고 별도 일자가 없으면 그 발행일자를 선적일자로 보고, 별도의 선적일자 표기가 있으면 그 표기일자를 선적일자로 본다.

특히 선화증권이 “예정된” 선박, 또는 지정된 선적항과 다른 수령장소를 명시하고 있는 경우, 반드시 물품의 적재일자와 적재된 선박명, 또는 지정된 선적항을 포함한 본선적재의 표기가 있어야 한다(UCP 600 제20조 a항 ii호).

선적일자의 표기는 선화증권을 발행하고 서명한 동일인뿐만 아니라, 수권된 당사자로서 선장, 선주 또는 그 대리인의 어느 누구에 의하여도 정식 또는 약식으로 나타낼 수 있으며(ICC Pub. 489, Case No. 243), 또 선적일자의 표기에는 운송인의 서명을 요구하지 아니한다(*Ibid.*, Case No. 242).

④ 원본요건 : 선화증권은 원본의 발행된 통수를 명시하여야 한다(제E11항 a호). 예컨대 복본으로 발행된 선화증권상에 원본의 통수를 기재하지 아니하고 별도 증명서를 첨부한 경우, 이는 통수의 기재요건에 어긋난다(Pub. 632, R. 181). 또 선화

28) 운송인의 지정된 지점(branch)에 의한 서명은 운송인의 서명으로 본다(제E5항 b호).

29) ISBP 745 제E5항 c호 내지 e호.

증권은 “원본”(original)이란 표지뿐만 아니라, “제1원본”(first original), “제2원본”(second original), “부분”(duplicate), “제3부분”(triplicate) 등의 표지도 원본으로서 인정되며(제E11항 b호), 원본의 표지가 없이 수기나 타자 등으로 작성된 것도 원본으로서 인정된다(제A27항).

IV. Surrender B/L의 법적 한계성

1. Surrender B/L의 문제점

Surrender B/L(권리포기 선화증권)은 송화인의 요청에 따라 선사가 선화증권의 권리증권적 기능을 포기한다는 의미로 원본 선화증권상에 “surrendered” 등의 스탬프를 날인하여 발급하는 선화증권을 말한다. 결국 송화인이 수화인에게 Surrender B/L 사본을 전송하면, 수화인은 원본 선화증권 없이도 물품을 신속하게 수령할 수 있다는 장점 때문에 자주 이용되고 있다.³⁰⁾

그러나 Surrender B/L은 발급 시점부터 유가증권적 기능을 상실하고, 환어음에 대한 담보기능이 없기 때문에 Incoterms나 UCP 등에서도 선적서류로 인정받지 못하고 있으며, 당사자간에는 항상 분쟁가능성을 내포하고 있다.³¹⁾ 특히 Surrender B/L은 관련 국내법이나 협약 등의 국제규칙도 없다.

① 선화증권상에 운송인의 권리포기가 날인된 경우, 선화증권이 운송인에 의해 발행된 것인지의 여부에 대한 논쟁이 제기될 수 있다. 즉, 원본 선화증권상에 운송인의 권리포기가 있더라도 선화증권은 송화인의 요구에 따라 발행·교부되었다는 사실을 부정할 수 없다고 보는 견해도 있고, 반대로 다수설에 의하면 선화증권상의 운송인에 의한 권리포기는 선화증권의 작성·교부행위를 중단하는 의미라고 보는 견해도 있다.³²⁾

② 선화증권이 권리포기된 후에도 송화인에게 운송인에 대한 운송의 중지권, 수화인의 변경 등 화물처분권이 있는지에 대하여도 논쟁이 있다. 즉, 선화증권이 권리포기된 경우에는 송화인의 화물처분권이 없다고 보는 견해도 있고, 반대로 운송인의 권리포기는 선화증권의 반환이 아니라는 입장에서 송화인에게 화물처분권이

30) 박성철, 전제논문, pp. 5~6.

31) 최병권, 전제논문, pp. 3~4.

32) 古田伸一, “物流關係法判例主要事項摘要”, 物流問題研究, 第58号, 2012, pp. 49~50.

존속한다는 견해도 있다.³³⁾ 그러나 최근 판례에 의하면 운송인이 선화증권의 표면에 “surrendered” 스탬프를 날인하여 원본은 보관하고 사본만을 송화인에게 전송한 경우, 이는 해상운송법상의 선화증권에 의한 운송이라고 할 수 없다는 입장이다.³⁴⁾

③ Surrender B/L은 대금결제과정에서도 치명적인 문제점을 내포하고 있다. 즉, 화환신용장의 경우 운송서류는 은행의 지급·인수·매입행위에 대한 담보기능을 제공하며, 무화환신용장이나 무신용장 OA 또는 T/T 거래의 경우 이러한 담보기능의 운송서류를 필요로 하지 아니한다는 점에서 Surrender B/L도 유용하다고 하겠으나 채권관리의 위험이 따른다. 특히 선화증권상에 운송인 서명과 본선적재 표기도 없이 운송계약의 내용과 “surrendered” 문구만 날인된 서류가 통용되어 문제되는 경우도 많다.

2. Surrender B/L 대응방안

Surrender B/L은 수입상이 처음부터 대금지급 연체나 사기를 목적으로 이를 허용한 신용장 개설을 신청할 가능성을 배제할 수 없으며, 기타 Surrender B/L을 이용한 사기는 수입상이 개설은행과 공모하거나, 수출상이 수입상과 공모하여 발생하는 경우도 있다. Surrender B/L 사기의 근본적인 대응방안은 수출채권에 대한 담보를 확보하는 일이다.

① 신용장 개설은행의 경우 Surrender B/L을 요구하는 개설의뢰인에 대하여는 충분한 개설담보를 확보해 두는 방안이 안전할 것이다. 매입은행의 입장에서도 수입상이 Surrender B/L로 물품을 수령한다면, 수출환어음을 매입하더라도 물품에 대한 담보권을 확보할 수 없게 된다.

② 운송 중에 선화증권의 유통가능성이 낮은 직거래의 경우 Surrender B/L을 요구한다면 오히려 비유통성 해상화물운송장(sea waybill)의 사용을 권장하는 것이 대안이 될 수 있다. 해상화물운송장은 비유통성을 원칙으로 하지만, 필요시에는 선사에 요청하여 수화인을 변경할 수도 있고³⁵⁾, 운송 중인 물품에 대한 담보기능이 있어 Incoterms나 UCP에서도 합법적인 운송서류로 인정하고 있으므로, 개설은행을 수화인으로 지정하여 수입상이 은행에 수입대금을 결제하고 물품을 수령하도록 하는 것이 안전한 방안이다.

33) 상계논문, pp. 49~50; 최병권, 진계논문, pp. 10~11.

34) 2008. 3. 26. 동경지재판결, 2007(와)제886호; 상계논문, pp. 14~15.

35) 해상화물운송장에 관한 CMI 통일규칙 제6조.

③ 은행이 수출환어음을 매입할 경우 채권보전을 위한 조치로서 수입상의 지급 거절시에는 수출상에게 즉시 소구권을 행사할 수 있도록 외국환거래약정을 체결하는 것이 안전하다. 특히 무신용장 베이스의 O/A나 T/T 거래의 경우 은행이 Surrender B/L의 환어음을 매입할 때에는 신중하여야 한다.

④ 기타 근거리무역에서 수입상의 신속한 물품수량이 필요할 경우 신용장하에서 수입화물선취보증장(L/G)을 이용하거나, 선화증권 원본을 수입상에게 직송하고 최근에 도입된 은행간지급채무(BPO) 결제시스템을 활용하는 방안을 생각할 수 있다.³⁶⁾ 그러나 BPO는 은행의 지급보증하에 전자문서의 심사결과에 따라 대금결제가 이루어지지만, 채권관리 측면에서는 채무은행이나 수취은행에게 담보가 존재하지 아니한다는 한계가 있다.

V. 결 언

Surrender B/L은 거래의 편의성 때문에 최근의 무역거래에서 자주 이용되고 있으나, 이는 매매당사자뿐만 아니라 국제은행관습상 많은 문제점을 노출하고 있으며, 최근에는 선적사기의 주된 수단으로도 악용되고 있다.

앞서 본 바와 같이, Surrender B/L은 권리증권으로서의 법적효력을 갖지 못할 뿐만 아니라, 신용장거래의 경우 UCP 600이나 ISBP 745 등 국제은행관습상 유효한 운송서류로 인정받지 못하고 있으며, 무신용장거래의 경우도 은행이 이를 근거로 수출채권을 매입하는 한 물적담보를 확보할 수 없다.

국내은행에서는 Surrender B/L 사본을 포함한 수출환어음을 매입할 때 수출채권의 담보확보를 위해 단기수출보험(EFF) 등 무역보험제도를 활용하는 경우도 있으나, 무역보험도 실제의 수출거래가 발생하였을 때를 전제로 하고 있기 때문에 선적사기에 대하여는 담보하지 아니한다.

따라서 Surrender B/L은 매매당사자간에 대금결제의 신뢰관계가 충분히 구축된 본·지사간 거래나 CWO, CAD, COD 등 사전송금거래에 제한적으로 이용하되, Surrender B/L로 인한 사기피해를 예방하기 위하여는 선화증권상의 송화인과 수화인, 선적표기, 운송인과 서명 등이 정확한 원본 선화증권상에 “surrendered” 스탬프가 날인되어 있는지 확인하여야 할 것이며, 기타 O/A나 사후 T/T 거래에는 회피하는 것이 바람직하다.

36) 채진익, “URBPO 750E의 제정과 운용에 관한 연구”, 무역상무연구 제60권, 한국무역상무학회, 2013. 12, pp. 135~136; 최병권, 전개논문, pp. 15~16.

참 고 문 헌

- 대한상공회의소·한국금융연수원, 국제표준은행관행 ISBP 745, 대한상공회의소·한국금융연수원, 2013. 7.
- 박성철, “신용장거래에서 Surrender B/L 이용상의 문제점에 관한 연구”, 무역보험연구 제4권 제1호, 한국무역보험학회, 2003. 12
- 서정두, “화환신용장거래에서의 선화증권의 수리요건에 관한 국제표준은행관습”, 무역상무연구 제9권, 한국무역상무학회, 1996. 2.
- 서정두, “UCP 600 이후 선화증권 하자관련 분쟁사례”, 무역상무연구 제45권, 한국무역상무학회, 2010. 2.
- 서정두, ISBP 국제표준은행관습, 삼영사, 2008. 11.
- 이군성, 해상법판례연구, 해운산업연구원, 1989.
- 채진익, “URBPO 750E의 제정과 운용에 관한 연구”, 무역상무연구 제60권, 한국무역상무학회, 2013. 12.
- 최병권, “국제무역거래상 Surrender B/L의 법적 문제점에 관한 연구”, 무역학회지 제39권 제2호, 한국무역학회, 2014. 4.
- 古田伸一, “物流關係法判例主要事項摘要”, 物流問題研究, 第58号, 2012.
- Christensen, Kim, “The anatomy of ‘shipment’ in L/C transactions”, *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 14 No. 1)*, ICC Pub. No. 682, 2008.
- Colinvaux, Raoul ed., *Carver’s Carriage by Sea*, 13th ed., 1980.
- Comyn, Emily, “Transport articles : the shipping industry’s perspective”, *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 13 No. 2)*, ICC Pub. No. 682, 2008.
- Davis, A.G., *The Law Relating to Commercial Letters of Credit*, 3rd ed., London, 1965.
- Gutteridge, H.C. & Megrah, M., *The Law of Bankers’ Commercial Credits*, 7th ed., London, 1984.
- Heiskanen, Saku, “Should B/Ls have been excluded from UCP 600 article 17?”, *Insights into UCP 600 (DCI Vol. 13 No. 3)*, ICC Pub. No. 682, 2008.
- ICC, *ICC Banking Commission Collected Opinions (1995~2001)*, ICC Pub. No. 632, 2002. 6.
- Sassoon, D.M. & Merren, Orren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, Stevens & Sons, 1984.
- Schmitthoff, Clive M., *Export Trade*, 10th ed., Sweet & Maxwell, 2000.

ABSTRACT

The Limitations against the Use of Surrender B/L under the International Banking Practice

Jung-Doo SEO

A bill of lading is a document which is signed by the carrier or his agent acknowledging that the goods have been shipped on board a named vessel bound for the destination and stating the terms on which the goods so received are to be carried. Therefore, the bill of lading is a document of title enabling the holder to obtain credit from banks before the arrival of the goods, for the transfer of the bill of lading can operate as a pledge of the goods themselves. In the other words the bill of lading creates a privity between its holder and the carrier as if the contract was made.

A bill of lading, for obtaining credit from banks, must appear to indicate the carrier's name and signature, the "shipped on board" notation, the port of loading and unloading stated in the sales contract and the credit. Data in the bill of lading, when read in context with the sales contract, the credit, the bill of lading itself and international standard banking practice, need not be identical to, but must not conflict with, data in that bill of lading, any other stipulated document, the sales contract or the credit.

The surrender bill of lading, stamping "surrendered" on the original bill of lading by request of the shipper, is not recognized the legal effectiveness as a document of title by the statutory law and court. The surrender bill of lading may increase the risk of impossibility of payment to the holder. Therefore, the surrender bill of lading should be used restrictively between the credible parties and suggested to avoid in the other cases.

Keywords : Surrender B/L, ISBP, International Banking Practice, UCP