

무역상무연구  
제71권  
2016. 8, pp. 107~126.

논문접수일 2016. 08. 09.  
심사완료일 2016. 08. 25.  
게재확정일 2016. 08. 26.

## 선하증권상의 “적재부기”의 요건과 그 시사점에 관한 연구

채진익\*

- 
- I. 서 언
  - II. 선하증권의 기능과 제시
  - III. 선하증권상 “적재부기”의 요건
  - IV. 선하증권상 적재부기와 그 시사점
  - V. 결 언
- 

주제어 : 신용장, 선하증권, 선적, 적재부기

### I. 서 언

선하증권은 신용장거래에서 핵심이 되는 전통적인 선적서류로 국제무역의 직접적인 대상인 물품운송에 관한 서류이기 때문에 중요한 기능과 역할을 한다. 특히 선하증권은 신용장거래의 대금결제과정에서 담보기능과 금융기능을 하게 된다. 그러므로 선하증권은 그 운용과 취급에 있어서 많은 주의가 요구되며, 서류제시에 있어서는 엄격한 기준과 요건을 갖추어야 할 것이다. 여기에서는 UCP와 ISBP 등을 포함한 관련 규정과 현장의 관행의 올바른 이해도 중요할 것이다.

---

\* 공주대학교 경제통상학부 교수, e-Mail : jinchaek@kongju.ac.kr

선하증권은 그 증권 상에 기재된 화물의 권리를 구체화하는 것으로서 선하증권을 양도함으로써 화물에 대한 권리를 이전하게 된다. 따라서 신용장거래에서 선하증권은 화물을 선적 또는 선적을 위해 수령한 사실과 지정된 목적지까지 운송을 증명하는 것은 신용장조건의 이행 여부를 판단하는 기준으로 중요하다.

은행에서 해상선하증권의 경우, 신용장의 조건과 일치성 여부를 판단하는데 있어서 중요한 것은 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박에 선적되었다는 사실과 그 선적일자를 확인하는 것이며, 또한 그 내용이 그 신용장의 조건과 일치하는 것이다. 그런데 관행적으로 수취선하증권이 발행되는 경우가 있으며, 이와 같은 상황은 그 이후 선적사실을 표기하는 과정에 있어서 그 표기방법을 포함하여 논란이 발생될 수 있다.

실제로 선하증권이 발행된 후에 그 선하증권상에 “본선적재부기”가 표기되는 경우가 흔한 일로 되어 있다. 그런데 그 표기방법이 일부 통일되어 있지 않고 또 사전에 인쇄된 문언의 경우 선적이 되지 않았는데도 불구하고 발행되어 사실과 일치하지 않는 경우도 있다. UCP 600 제20조 a항 ii 호에서는 물품이 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박의 본선에 선적되었다는 것을 표기하고 있을 것을 요구하고 있다. 그런데 본 규정의 기준에 대해서 일부 논란이 되어 왔다.

따라서 본 연구는 그동안 일부 논란이 되어 왔던 UCP 600상의 “적재부기”에 관한 조항에 검토하였다. 따라서 UCP 600 상의 관련 조항 자체를 중심으로 선하증권이 발행된 후에 선적사실을 부기하는 “적재부기”에 대한 합리적 요건과 그 표기방법에 대해 살펴보고, 그 “적재부기”를 적용하는데 있어서 야기될 수 있는 유의점과 시사점을 검토할 것이다. 본 연구는 선행연구를 포함한 문헌을 중심으로 논의하고자 한다.

## II. 선하증권의 기능과 제시

### 1. 신용장거래에서 선하증권의 역할과 기능

선하증권이란 화주와 선박회사 간의 해상운송계약에 의하여 선박회사가 발행하는 유가증권이다. 즉 운송회사가 화주로부터 위탁받은 화물을 선적 또는 선적을 위해 수령한 사실과 그 화물을 지정된 목적지까지 운송함으로써 그 목적지에서 일

정한 조건 하에 수하인 또는 그 지시인에게 선하증권과 상환으로 운송화물을 인도할 것을 약속하는 유가증권이다. 선하증권은 그 증권 상에 기재된 화물의 권리를 구체화하는 것으로써 선하증권의 양도는 화물에 대한 권리를 이전하는 것이다. 따라서 화물을 처분하고자 할 때에는 원칙적으로 관련 선하증권을 소지해야 한다.<sup>1)</sup>

선하증권은 운송물의 인도청구권을 표창하는 유가증권인데, 이는 운송계약에 기하여 작성되는 유인증권으로 상법은 운송인이 송하인으로부터 실제로 운송물을 수령 또는 선적하고 있는 것을 유효한 선하증권 성립의 전제조건으로 삼고 있으므로, 운송물을 수령 또는 선적하지 아니하였음에도 불구하고 발행된 선하증권은 원인과 요건을 구비하지 못하여 목적물의 흠결이 있는 것으로서 무효이고(대법원 2005. 3. 24. 선고 2003다5535 판결, 대법원 2008. 2. 14. 선고 2006다47585 판결 등 참조), 이러한 법리는 운송물이 이미 수하인에게 적법하게 인도된 후에 발행된 선하증권의 경우에도 마찬가지이다.<sup>2)</sup>

선하증권은 우선 선하증권의 소지자나 피배서인이 당해 물품에 대한 인도청구권을 주장할 수 있는 권리증권(document of title)이며, 운송인과 송하인 간의 운송계약 증빙, 그리고 운송인이 선하증권 상에 기술된 물품을 “선적” 또는 선적을 위해 수령하였음을 증명하는 수령증(receipt of goods) 등의 기능을 하고 있기 때문에 선하증권의 발행 자체로 국제무역에서는 중요한 역할을 하는 것이다. 특히 신용장거래에서 선하증권의 담보적 기능과 금융적 기능의 역할은 중요하다. 신용장의 거래과정에서 개설은행과 매입은행의 입장에서는 선하증권을 확보함으로써 필요한 경우에는 물품에 대한 권리와 담보권을 행사할 수 있다.

화환신용장에서는 개설은행이 서류의 불일치나 개설의뢰인(매수자)의 부도 등을 이유로 대금지급을 거절할 경우, 매입은행은 자신의 점유 하에 있는 선하증권에 의하여 물품에 관한 모든 권리를 행사할 수 있다. 결국 화물의 인도청구권을 표시하는 선하증권은 이를 선의로 소지하는 수익자나 매입은행을 위하여 담보기능을 하게 된다.<sup>3)</sup> 또한 상황에 따라서는 개설은행의 입장에서도 매수자가 수입대금을 결제하기 아니할 경우에는 선하증권을 처분하여 은행의 손실을 보전할 수 있다.

1) 채진익, 무역결제론, 도서출판 두남, 2016, p. 180.

2) 서울중앙지법 2012. 11. 30. 선고 2012나32729 판결.

3) 대법원 1984. 9. 11. 선고, 83다카1661 (이균성, 해상법판례연구, 해운산업연구원, 1989, pp. 124 ~129); 서정두, “국제관습상 Surrender B/L의 한계성에 관한 연구”, 무역상무연구 제69권, 한국무역상무학회, 2015, p. 202.

## 2. 선하증권의 발행과 운용

신용장거래에서는 다양한 형태의 선하증권이 발행되고 있으며, UCP 600 제20조에서는 선하증권의 요건에 대해 다음과 같이 규정하고 있다. 즉, 선하증권은 그 명칭에 관계없이 다음과 같이 명시되어야 한다. 운송인의 명칭을 표기하고 그 운송인 또는 운송인을 위해 지정대리인, 또는 선장 또는 선장을 위해 대리하는 지정 대리인에 의해서 서명되어야 한다. 그리고 운송인, 선장 또는 대리인에 의한 모든 서명은 운송인, 선장 또는 대리인의 것이라는 것이 확인되어야 한다. 대리인에 의한 모든 서명은 그 대리인이 운송인의 대리인으로 서명하였는지 또는 선장의 대리인으로 서명하였는지를 표기되어야 한다고 규정하고 있다.

선하증권은 일반적으로 다음과 같은 방법으로 발행되고 서명된다. 우선 해운사의 선하증권(SLBL)은 선장 또는 실질적인 운송업자 또는 그의 대리업자로서 해운사가 발행하고 서명한 선하증권이다. 해운사의 선하증권은 그 해운사의 상호와 주소(letterhead)가 표기되고 동 해운사의 운송약관이 표기된다. 이와 같은 선하증권의 포맷은 수익자, 개설의뢰인 및 은행(담보로서)에게는 안전한 것이다. 그 이유는 화주를 포함한 당사자와 해운사 간의 계약적 관계가 직접적이며, 더욱이 그 소지자의 권리가 강화되기 때문이다.<sup>4)</sup>

그리고 운송주선업자(통상적으로 운송주선업자의 상호와 주소가 명시되고 그 운송주선업자의 약관이 표기된다)가 발행하고 동일한 운송주선업자가 서명하는 운송주선업자의 선하증권(FBL)이 있다. 그 운송주선업자는 또한 실제 운송업자로서 해상운송을 위해 선박을 제공할 수 있다.<sup>5)</sup> 그리고 또 다른 형태의 운송주선업자가 다양한 이유로 자신의 선하증권을 화주에게 발행하고 서명한 하우스 선하증권(house B/L)이 있다. 운송주선업자는 LCL(less container load) 화물의 운송을 위해 해운사와 운송계약을 체결할 때, 그 운송주선업자는 자신을 화주로 하고, 그 목적지에서 그 운송주선업자의 사무실 또는 대리업자를 수하인으로 하는 선하증권을 해운사로부터 발급받는다. 이 경우 그 운송주선업자는 그 LCL 화주에게 자신의 “House B/L”을 발행한다. 따라서 그 운송주선업자는 동일한 선박으로 적재항에서 양륙항까지 운송을 목적으로 하는 여러 화주의 LCL(less container load)를 취급한다.<sup>6)</sup>

4) T.O.Lee, “Forwarders’ bills of lading: the role of the document checker”, *DCInsight*, Vol 17 No. 3 July-September, 2011(a), p. 15.

5) 여기에서 언급한 FBL은 논란이 있어 보이거나 가능한 경우로 생각된다. 본 기술에 대해 Bob Ronai는 이의를 제기함; 실무적으로는 해운사(운송인)의 Master B/L과 운송주선업자의 House B/L로 구분하고 있다.

6) Bob Ronai, “A Reply to T.O.Lee on Forwarders’ bills of lading”, *DCInsight*, Vol 17 No. 4 October-December, 2011, p. 13.

그러나 House B/L을 발행한 운송주선업자가 NVOCC(무선박운송업자)로서 별개의 독립체를 운영하는 경우, “운송업자로서” 또는 “운송업자의 대리자”로서 행동하는 그 운송주선업자가 서명한 선하증권의 경우에는 UCP 제20조 a항 i 호에 따라 정확하게 서명된다.<sup>7)</sup>

이와 같은 운송주선업자가 발행하는 선하증권에 대한 수리요건에 대해서는 더 주의해야 하며, 특히 그 선하증권상의 “적재부기”의 표기에 대해서도 더욱 주의해야 할 것이다. 통상적으로 운송주선업자의 경우에는 공신력에 있어서 의문이 되는 경우가 더 많기 때문에 서류심사 시 그 수리요건에 따라 심사하면 되지만, 또 한편 은행의 입장에서는 금융상 손실을 사전에 예방하는 것도 중요한 비즈니스이다.

### 3. 선하증권의 제시요건

신용장거래에서 그 대금지급 여부를 결정하기 위한 기준으로 은행에 제시하는 서류가 문면상 일치하는 제시인지 여부를 결정하기 위하여 서류만을 근거로 하여 그 제시를 심사하도록 하고 있다(UCP Art, 14(b)). 운송서류의 심사에 관련해서는 UCP 600 제19조(적어도 두 가지 다른 운송방식을 표기하는 운송서류), 제20조(선하증권), 제21조(비유통성 해상화물운송장), 제22조(용선계약 선하증권), 제23조(항공운송서류), 제24조(도로, 철로 또는 내수로 운송서류), 제25조(특사수령증, 우편수령증 또는 우송증명서), 제26조(“갑판적”, “송하인의 적재 및 수량 확인” 및 운임의 추가비용), 제27조(무고장 운송서류)에 규정하고 있다. 따라서 관련 조항에 따라 심사해야 한다. 선하증권의 요건에 대해서는 본 규칙 제20조(선하증권)에 다음과 같이 규정되어 있으며 이미 살펴 본 바와 같다.

선하증권은 UCP 600 제20조에 규정된 요건 외에 ISBP 745 등 국제표준은행관습상의 기타 수리요건도 충족하여야 한다(제14조 d항). ISBP 745는 선하증권의 요건과 관련하여 UCP 600 제20조의 적용범위, 선하증권의 발행·운송인·운송인의 확인 및 서명, 본선적재의 표기, 선적일자, 사전 운송, 수령장소 및 적재항, 양륙항, 원본 선하증권, 수하인, 지시인, 화주와 배서 및 착하통지처, 환적, 분할선적 및 수통의 선하증권이 제시된 때의 제시기간 설정, 무고장 선하증권, 물품명세, 양륙항의 인도 대리인 명의를 주소 표시, 정정과 변경, 운임과 추가비용, 복수의 선하증권 제출을 전제한 물품지출 등에 관하여 보충적으로 규정하고 있다(제E1항~제E28항).<sup>8)</sup>

7) Bob Ronai, *op. cit.*

8) 대한상공회의소·한국금융연수원, 국제표준은행관행 ISBP 745, 대한상공회의소·한국금융연

그리고 실무적으로 혼란이 적지 아니한 사전 운송(pre-carriage), 수취장소(place of receipt), 선적항(port of loading), 양륙항(port of discharge), 최종 목적지(final destination) 또는 인도장소(place of delivery) 등의 선하증권상의 표현(기재란)이 있는데, 이 경우 적재부기가 요구되는 때에는 적정한 완성과 그 표기요건에 부합해야 한다.

### III. 선하증권상 “적재부기”의 요건

#### 1. 적재부기와 그 기원

UCP 600 제20조 a항 ii 호에서는 “물품이 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 본선 선적되었다는 것을 표기하고 있을 것”을 요구하고 있다. 이는 신용장에서는 선적된 선하증권을 요구하였지만 물품이 실제로 선적되지 아니한 상태로 선하증권이 발행되는 경우가 있기 때문이다. 그 표기는 사전에 인쇄된 문언 또는 선적일자를 표시한 본선적재 부기로도 가능하다.

내륙 수취장소에서 적재항까지의 운송이 하나의 운송서류로 커버되는 경우에는 간단한 문제일 것이다. 이 경우에 선하증권은 내륙의 수취장소는 전혀 명시되지 않을 것이다. 신용장에서 해상운송만을 커버하는 선하증권을 요구하는 경우에는 서류가 일치하는 것으로 수리된다. 물품이 적재항에서 지정된 선박에 적재되었다는 사실이 그 적재부기로 증명된다면, 사전 운송(수취장소에서 적재장소까지)에는 별 관심을 가지지 않을 것이다.<sup>9)</sup>

그런데 그 수취장소가 신용장에 명시된 적재항과 상이하지만, 본 운송에 대한 운송수단이 그 운송서류에 명시되지 않았을지라도 당해 물품은 적재항까지 운송되어야 하는 것은 분명하다. 이 경우에도 적재부기(선적일자, 선박명, 적재항)가 필요하다. 이는 사전 인쇄문언으로 “본선에 적재됨”이라는 표기가 있는 경우에 조차도 필요하다.<sup>10)</sup> “본선에 선적됨”의 기술은 수취장소와 적재장소가 다를 때 그 수취

수원, 2013, pp. 202~214: 서정두, 전제논문, p. 214.

9) Pavel Andrie, “Notation and multimodal transport documents”, *DCInsight*, Vol 16 No. 1, January-March, 2010, p. 16

10) “적재항에서 지정된 선박에 적재됨” 또는 이와 유사한 그리고 그 서류에 명시된 하나의 선박만 있다고 명백하게 언급하고 있지 않는 경우에 해당한다.

장소로부터 적재항으로 가는 도중에 선적된 모든 트럭, 왜건(wagon) 또는 그 이외의 운송수단과 관계가 있다는 것을 선하증권상의 사전 인쇄문언에 의해 운송서류에 표기된다.<sup>11)</sup>

이와 같은 신용장거래에서 적재부기의 표기는 1920년 뉴욕은행가들의 상업신용장회의에 의해 채택되었다. 그 당시 미국 항구사정에 따라 필요했던 통상적인 절차로 물품이 선주 또는 그들의 대리인에 의해 수취되었을 때 선하증권을 발행하도록 요구하였다. 통지되어 있는 예정된 선박의 항해일자 이전 또는 그 이후에도 선적이 허용되었다. 따라서 화주의 불안을 덜어주기 위해 선주는 “수취” 선하증권상에 “적재부기”를 추가하는데 동의했다. 이것이 적재부기의 기원이다.<sup>12)</sup>

이와 같은 관례는 UCP 82(1933)과 UCP 600을 포함하여 그 이후의 UCP의 모든 버전에 반영되어 왔다. 현행 선적관행에 따르면 선박회사(선주)는 실제로 물품이 본선에 적재되기 전에는 선적선하증권 또는 수취선하증권에 “적재부기”를 추가하는 것이 허용되지 않는다. 따라서 그 물품이 실제로 본선에 적재(선적)되기 이전에는 선주는 적재부기가 표기되어 있는 선하증권의 발행은 엄격하게 금지된다.<sup>13)</sup>

이러한 “적재부기”에 대한 논의가 계속되어 오고 있는 것은 물품이 아직 본선에 적재되지 않았는데도 불구하고 일부 운송주선업자가 그들의 화주의 요청으로 적재부기가 표기된 하우스 선하증권(house B/L)을 발급할 수 있는 것으로 이해하고 있기 때문이다.<sup>14)</sup> 실무적으로 물품을 운송업자에게 인도하였으나 지정된 선박에 선적되지 아니한 상태에서 선하증권이 발급되고 그 이후 물품이 실제로 선적되면 그 선하증권상에 그 선적내용을 추가로 부기하는 경우는 실제로 많이 발생하는 것으로 보인다.

## 2. 적재부기 요건

UCP 500 제23조 a항 ii 호에 규정되었던, 즉 “선하증권이 적재항과 다른 수취장소 또는 수탁지를 명시하고 있는 경우에는, 또한 당해 물품이 지정된 선박에 적재되었다고 하더라도 선하증권상의 그 본선적재 부기는 신용장에 기술된 적재항과

11) ICC, “Recommendations of the Banking Commission in respect of the requirements for an On board Notation”, 2010, pp. 3-4(Document No. 470/1128rev final).

12) T.O.Lee, “On Deck Shipment and Shipped On Board Notations”, *DCInsight*, Vol 17 No. 1, January-March, 2011(b), p. 15.

13) *Ibid.*

14) *Ibid.*

당해 물품이 적재된 선박명도 반드시 명시되어야 한다. 본 규정은 선하증권상에 사전에 인쇄된 문언으로 표기되는 선박의 본선적재에도 적용된다.”라는 조문이 UCP 600에는 규정되지 않았기 때문에 초기에 논란이 발생했었다.<sup>15)</sup>

UCP 600 제20조 a항 ii 호에서는 물품이 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박의 본선에 선적되었다는 것을 표기하고 있는 것을 요구하고 있으며, 이는 UCP 500의 관련 조문이 그대로 수용한 것이다. 이는 사전에 인쇄된 문언 또는 별도의 부기에 의한 방법으로 본선에 선적되었다는 기술이 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박의 본선적재와 일치해야 한다는 것이다.<sup>16)</sup>

그리고 본 규칙 제20조 a항 iii 호에서는 “신용장에 명시된 적재항으로부터 양륙항까지의 선적을 표시하고 있어야 한다, 선하증권이 적재항으로서 신용장에 기술된 적재항을 표기하고 있지 아니한 경우, 신용장에 기술된 적재항, 선적일자 및 선박의 명칭을 표시하고 있는 본선적재 부기가 요구된다. 본 규정은 비록 지정된 선박에 본선적재 또는 선적이 선하증권상에 사전에 인쇄된 문언에 의하여 표기되어 있다고 하더라도 적용된다.”라고 규정하고 있다. 선하증권이 적재항에 관하여 “예정된” 또는 이와 유사한 단서를 표기하고 있는 경우, 동일한 기준이 적용된다.<sup>17)</sup>

물품이 선박에 적재되었다는 표기는 신용장에 기술된 적재항(또는 약정된 범위 내 또는 지리적 영역 내의 항구)으로부터 출발하는 선박에만 적용된다. 따라서 선하증권상에 사전에 인쇄된 문언 또는 별도의 부기와 같은 본선선적에 대한 기술은 신용장에 명시된 적재항에서 지정된 본선적재에 관련되며, 수취장소와 적재장소 간에 물품의 사전 운송에는 관련되지 아니한다.<sup>18)</sup> 선하증권이 신용장에 기술된 대로 적재항과 양륙항을 명시하고 모든 사전 운송수단을 언급하지 아니한 경우에는 모든 적재부기 또는 기술은 지정된 선박에 대해서만 적용될 수 있을 뿐이다.<sup>19)</sup>

은행은 적재부기가 적용되는 장소에 관한 구체적인 문언을 포함하고 있는 선하증권을 볼 수 있다. 즉, “물품의 수취장소는 내륙의 어느 지점이고, 그 선하증권에

15) ICC(2010), *op.cit.*, pp. 3-4; 2007년 이후 ICC 은행위원회는 “본선적재 부기”에 관해 “본선선적이 신용장에 기술된 지정된 선박과 적재항이 선하증권상에 분명하게 명시되지 않는 한”, 수취장소와 적재항이 다른 경우에는 적재부기가 요구된다는 견해다(*Opinion R.644 & R.648*). “선하증권이 내륙의 수취장소를 증명한다면, 그 선하증권은 ‘그 선하증권상에 외관상 양호한 상태로 선적된 .....’ 또는 이와 유사한 취지의 문언으로 사전에 인쇄되었다고 하더라도 신용장에서 기술된 선박명과 적재항을 표기하고 있는 일자가 표시된 적재부기가 요구된다.”(TA 79)

16) ICC(2010), *op. cit.*, p. 3.

17) ICC, *Commentary on UCP 600*, ICC Publication No. 680, 2007, p. 92.

18) Pavel Andriele(2010), *op. cit.*, p. 16.

19) Gary Collyer, ICC's on board notation paper, *DCInsight*, Vol 16 No. 4, October-December, 2010, p. 4.



그와 같이 지정되었을 경우, 본 선하증권상에 ‘본선적재’(on board), ‘본선에 선적됨’(shipped on board) 또는 이와 같은 취지의 모든 문언의 부기는 트럭(truck), 철도 차량, 항공기 또는 수취장소로부터 적재항까지 운송을 이행하는 기타 내륙 운송수단을 의미하는 것으로 간주된다.” 선하증권상에 사전 인쇄된 문언으로 명시된 경우, 이와 같은 형태의 문언 사용은 “본선 선적됨” 또는 이와 유사한 용어는 ‘신용장에 기술된(본 규칙 제20조 a항 ii호에 요구된 대로) 적재항에서 지정된 선박의 본선선적’을 의미하지 않는다 것은 분명해 보인다.<sup>20)</sup>

한편 선하증권이 선박의 명칭에 관해서는 ‘예정된 선박’ 또는 이와 유사한 단어의 표기를 포함하고 있는 경우에는 선적일자 및 실제 선박의 명칭을 표기하고 있는 본선적재 부기가 요구된다고 규정하고 있다.<sup>21)</sup> 예컨대 선하증권상의 선박명 란에 “지정선박, 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, 선박명 란에 “예정된 선박”으로만 기재된 경우, 이는 발행일자가 있다고 하더라도 본선적재의 표기에 실제 선박명과 선적일자가 추가되어야 하며, 이때 선박명은 실제 선박명(예, Pine Tree) 앞에 수식어를 붙여 “MV Pine Tree”, “Vessel Pine Tree” 등으로 표기해도 된다(Pub. 697, Rs. 675 and 698).<sup>22)</sup>

따라서 적재항과 동일한 수취장소이거나 또는 적재항과는 다른 수취장소이나 그 이전의 사전 운송수단의 표기가 없는(지정된 필드 또는 수취장소 필드의 일부로) 경우에는 일부된 사전에 인쇄된 선적선하증권이거나 또는 일자가 표기된 적재 부기가 있는 수취 선하증권이든 모두 충족된다. 그러나 선하증권이 사전 운송수단(지정된 필드 또는 수취장소 필드의 일부로)을 표기하고 있는 경우에는 또한 선박명과 적재항이 포함된 일부된 적재부기가 요구된다.<sup>23)</sup>

### 3. 복합운송서류

UCP 500 제26조 및 UCP 600 제19조도 분명하게는 기술하고 있지 않다. 즉, 복합운송서류는 그 운송이 선적의 출발점으로써 신용장에 명시된 적재항으로부터 해상운송으로 개시되는 경우에 복합운송서류는 물품이 그 적재항에서 지정된 선박의 “본선에 선적되었다”는 것을 명시해야 한다고 분명하게 기술하지 않고 있다. 본

20) ICC(2010), *op. cit.*, p. 4.

21) ICC(2007), *op. cit.*, p. 91.

22) 서정두, 전제논문, p. 209.

23) Gary Collye(2010), *op. cit.*, p. 4.

쟁점은 UCP 500에서 문제가 되었다. 이는 대다수의 전문가들에 의해 지속적으로 UCP 개정기간 동안에 문제를 제기되었던 이유이기도 하다.<sup>24)</sup>

도로에 의한 사전 운송 또는 항공 및 해상선적이 예상되는 경우에는 그 당사자는 UCP 제19조(복합운송)에 따라 심사하게 되는 운송서류의 제시를 신용장에 허용하도록 해야 한다.<sup>25)</sup>

UCP 600 제19조 a항 ii 호는 복합운송서류의 요건에 대해 다음과 같이 요구하고 있다. 즉, “물품이 신용장에 기술된 장소에서 발송, 수탁 또는 본선에 선적되었다는 것을 표기하고 있는 것”을 요구하고 있다. 복합운송서류가 해상운송(신용장에서 요구된 대로 적재항으로부터)으로 개시되는 경우에는 그 복합운송서류는 그 물품이 신용장에서 기술된 적재항에서 지정된 본선에 선적되었다는 것을 명시해야 한다고 주장되고 있다. 그러나 UCP 600은 이와 같이 분명하게 규정되어 있지 않기 때문에 복합운송서류는 단지 물품이 적재항에서 발송 또는 수탁되었다고 명시될 수 있다고 주장할 수 있다. 복합운송의 경우에는 “물품이 발송 또는 수탁되었다는 사실”과 완전한 매치가 되도록 가급적이면 FCA, CPT 또는 CIP와 같은 인도조건을 이용하는 것이 권장된다.<sup>26)</sup>

최근 ICC 은행위원회는 많은 견해를 통해 다음과 같이 분명히 했다. 복합운송이 신용장에서 기술된 적재항에서 개시된다면, 그 복합운송서류는 물품이 그 신용장에 규정된 적재항에서 지정된 선박의 본선에 선적되었다는 것을 명시해야 한다.<sup>27)</sup>

개설의뢰인이 물품이 수탁된 상태로(지정된 선박에 선적된 것이 아닌) 적재항에서 운송이 개시된다는 것을 명시하기를 원한다면, 그 개설의뢰인은 당해 신용장에 그 요구를 분명하게 명시함으로써 그렇게 할 수 있다. 신용장에서 항구를 명시하고 있다면, 예컨대 수취장소로 **Hamburg** 항구를 명시하고 있다면 이 경우는 복합운송서류가 함부르크 항구에서 그 물품이 인수되었다고만 명시하는 것은 당연하다.<sup>28)</sup>

복합운송서류가 신용장에 기술된 적재항에서 해상운송으로 개시되는 경우, “신용장에 기술된 장소에서 본선에 선적”에 관한 그 복합운송서류의 요건은 본 규칙 제20조에 규정된 선하증권의 요건과 정확히 일치해야 한다. 즉, 복합운송서류는 “예정된”과 같은 선박에 대한 단서를 명시한다면, 실제 선박명이 있는 별도의 일자가 표기된 적재부기가 요구된다.<sup>29)</sup>

24) Pavel Andrlle(2010), *op. cit.*, p. 17.

25) ICC(2007), *op. cit.*, p. 91.

26) Pavel Andrlle(2010), *Ibid.*

27) *Ibid.*

28) *Ibid.*

29) Pavel Andrlle(2010), *op.c it.*, p. 17.

#### 4. 선하증권상 적재부기와 선적일자 증명

UCP 500 제23조 a항 iii호는 선하증권상에 적재장소와 다른 수탁지 및/또는 양륙항과 다른 최종 목적지를 명시하는 것을 분명히 허용했다. ISBP 645 para 82에서는 CY 또는 CFS가 수취장소로 기술되고 있고, 그 장소가 기술된 적재항과 동일하면 이들 장소(수취장소와 적재항)는 다른 장소로 간주하지 않으며, 그 결과 그 적재부기에 지정된 선박과 적재항의 포함은 필요로 하지 않는다고 더 구체적으로 기술하고 있다.<sup>30)</sup>

UCP 600 제20조 a항 ii호에서는 물품이 다음에 의하여 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박의 본선에 선적되었다는 것을 표기하고 있는 것, 즉 사전 인쇄된 문언, 또는 물품이 본선에 적재된 일자를 표기하고 있는 본선적재 부기로 표기할 수 있다. 그리고 선하증권의 발행일자는 선적일자로 본다. 단, 선하증권이 선적일자를 표시하고 있는 본선적재 부기가 표기되어 있는 경우에는 본선적재 부기상에 명기된 일자를 선적일자로 본다.<sup>31)</sup> 즉 “본선 선적됨”으로 사전 인쇄된 선하증권이 제시된 경우에는 별도의 적재부기와 그 일자가 표기되어 있지 않는 한, 그 발행일자는 선적일자로 본다. 적재부기의 경우에는 선하증권의 발행일자의 전일자 또는 그 이후의 일자가 되든 관계없이 그 일자는 선적일자로 본다. 그 적재일자는 또한 지정된 필드 또는 박스에 표기될 수 있다.<sup>32)</sup>

신용장이 항구간 선적을 증명하는 선하증권을 요구하는데도 불구하고, 선하증권이 적재장소와 동일한 수취장소를 표기하고 있는 경우, 예컨대 수취장소로 Rotterdam CY, 적재항으로 Rotterdam으로 명시되고, 사전 운송수단의 표기가 없는 경우(사전 운송 필드이거나 수취장소 필드), 또는 선하증권이 적재항과 다른 수취장소를 표기하고 있는 경우, 예컨대 수취장소로 Amsterdam, 적재항 Rotterdam이고 사전 운송수단의 표기가 없는 경우에는 선하증권이 “본선에 선적됨”으로 사전에 인쇄된 경우에는 그 발행일자는 선적일자로 보며, 추가적인 적재부기는 요구되지 않는다. 그리고 선하증권이 “선적을 위해 수취됨”으로 사전 인쇄된 경우에는 적재부기상의 일자가 요구되고 그 부기에 명시된 일자를 선적일자로 본다. 그 적재일자는 또한 지정된 필드 또는 박스에 표기될 수 있다.<sup>33)</sup>

선하증권이 선박의 명칭에 관해서는 ‘예정된 선박’ 또는 이와 유사한 단서의 표기를 포함하고 있는 경우에는 선적일자 및 실제 선박의 명칭을 표기하고 있는 본

30) Pavel Andrlle(2010), *op.c it.*, p. 17.

31) ICC(2007), *op.cit.*, p. 91.

32) ICC, *International Standard Banking Practice*, ICC Publication No. 745E, 2013, p. 48.

33) ICC(2013), *op.cit.*, p. 49.

선적재 부기가 요구된다고 규정하고 있다. 본선에 선적되었다는 기술이 그 선적선박과 그 적재항에 해당된다는 것이 선하증권상에서 증명되지 않는 한, UCP 500에 서와 마찬가지로 그 선하증권은 물품이 그 선하증권에 지정된 선박에 적재되었다고 하더라도 적재항과 선박명을 표시하고 있는 적재부기가 필요하다. 본선에 선적된 일자는 선적일자로 본다. 선하증권이 적재부기를 표기하고 있는 경우에는 그 적재부기일자가 그 선하증권의 발행일자의 이전의 일자 또는 그 이후의 일자가 되면 관계없이 그 적재부기 일자를 선적일자로 본다.<sup>34)</sup>

신용장이 항구간 선적을 증명하는 선하증권을 요구하는데도 불구하고 선하증권이 다음과 같은 경우, 즉 적재장소와 다른 수취장소를 표기하고 있는 경우, 예컨대 “본선에 선적됨” 또는 “선적을 위해 수취됨”으로 사전 인쇄되었는지와는 관계없이, 수취장소로 Amsterdam, 적재항으로 Rotterdam으로 명시되고 사전 운송수단의 표기가 있는 경우(사전 운송 필드이거나 수취장소 필드)에는 또한 신용장에 기술된 선박명과 적재항을 표기하고 있는 적재부기와 일자를 명시해야 한다. 또한 그 부기는 지정된 필드 또는 박스에 명시되어야 한다. 그 적재부기 또는 지정된 필드 또는 박스에 명시된 일자는 선적일자로 본다.<sup>35)</sup>

사전 운송을 표기하고 있는 경우(사전 운송 필드이거나 수취장소 필드 중의 하나), 수취장소가 기술되었는지와는 관계없이 또는 선하증권이 “본선에 선적됨” 또는 “선적을 위해 수취됨”으로 사전 인쇄되었는지와는 관계없이 그 선하증권은 또한 신용장에 기술된 선박명과 적재항을 표기하고 있는 적재부기와 일자를 명시해야 한다. 그리고 그 부기는 지정된 필드 또는 박스에 명시될 수 있다. 그 적재부기 또는 지정된 필드 또는 박스에 명시된 일자는 선적일자로 본다.<sup>36)</sup>

## IV. 선하증권상의 적재부기의 표기와 그 시사점

### 1. 선하증권상 적재부기의 표기와 적용

#### (1) 적재부기 사례와 UCP 적용

ICC에 따르면, 적재부기가 요구될 때 선하증권이 어떤 형식을 취하여야 하는지

34) ICC(2007), *op. cit.*, p. 91.

35) ICC(2013), *Ibid.*

36) ICC(2013), *Ibid.*

에 관한 많은 쟁점은 신용장과의 불일치에 의해 야기되는 것으로 보인다.<sup>37)</sup> 예컨대 신용장에서 선적이 Rotterdam 항에서 Hong Kong 항까지 선적을 요구하고 선하증권의 제시를 요구하였다. 그런데 제시된 서류는 수취장소로 Paris, 적재장소로 Rotterdam, 그리고 양륙장소로 Hong Kong을 명시하고 있는 운송서류인 경우이다. 일부 은행은 본 서류를 UCP 600 제19조에 따라 심사했다. 반면 ICC의 “on board notation paper”에서는 항구간 선적을 커버하는 선하증권이 요구되었을 때는 본 규칙 제20조가 적용되어야 한다고 분명히 했다. 즉 의문의 여지를 없애기 위해, “선하증권”을 규정하고 있고 항구간 선적(즉 “선하증권은 그 명칭에 관계없이”)을 규정하고 있는 본 규칙 제20조 충족)을 요구하는 문언을 포함하고 있는 신용장에서 요구되는 모든 서류는 제19조가 아닌 20조에 따라 심사해야 한다는 것이다.<sup>38)</sup>

선하증권은 신용장에 기술된 적재항을 적재항으로 표기하고 있지 아니한 경우의 사례는 “적재항” 필드에서 환적이 일어나는 항구가 명시되고 있고 있기 때문에 그 화환신용장에 기술된 적재항이 수취장소로 명기된 경우일 것이다. 예컨대 화환신용장은 Rotterdam으로부터 Hong kong으로 선적을 요구하고 있다. 본 규칙 제20조 a항 iii호에서는 신용장에 기술된 적재항으로부터 양륙항으로의 선적을 표기하도록 요구한다. 선하증권은 사전 운송: Moon Lagoon, 수취장소: Rotterdam, 해양선박: Sun Lagoon, 적재항구: Dubai, 양륙항구: Hong kong으로 표기되어 있다.<sup>39)</sup>

이 경우, 선하증권은 본 규칙 제20조 a항 iii호에 따라서 해양선박 Moon Lagoon, 적재항 Rotterdam, 그리고 그 적재일자를 표기하고 있는 적재부기를 필요로 한다. 본 사례는 오늘 날 선하증권의 통상적인 형식이다. 선박회사 또는 그의 대리업자는 그 물품의 전 일정을 기술하려고 할 것이다. 그 결과 그 일자는 선하증권상의 해당 박스에는 명시되지 않는다. 본 사례는 Dubai에서 환적을 하고 Rotterdam으로부터 Hong kong까지 선적이 명시된다. 화환신용장에서 기술된 양륙항과 다른 최종 목적지를 증명하는 선하증권은 수리 가능하다.<sup>40)</sup>

그리고 신용장(SWIFT Field 44E)에서는 항구(seaport)를 기술하면서 복합운송서류(MMTD)를 요구한다고 가정하자. FBL(Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)이 제시되었을 때, UCP 600 제19조 a항 ii호에 따라 그 FBL이 복합운송서류, 즉 신용장에서 요구된 종류의 서류라는 이유만으로는 수리될 수 없다. FBL 여부에 관계없이 제시된 서류는 본 조항에서 기술된 세 가지 선적조건(발송,

37) Gary Collyer(2010), *op. cit.*, p. 3.

38) ICC(2010), *op. cit.*, pp. 4~5.

39) ICC(2007), *op. cit.*, p. 92.

40) ICC(2007), *op. cit.*, p. 92.

수취 또는 본선 선적) 중의 하나가 포함되어야 하며, 신용장에서 요구된 최초의 운송구간과 부합해야 한다. 그리고 그 용어는 “본선선적”이어야 한다. 제시된 그 서류에 포함된 사전에 인쇄된 적재 기술은 전술된 용어(본선적재)를 대신할 수 없다. 이 경우에는 FBL의 경우와 같이 그러한 취지의 첨가 또는 추가된 부기가 요구된다. 이와 같은 추가된 부기는 SWIFT Field 44E에 기술된 항구와 관련되어야 하며, 일자가 표기되어야 한다. 그 이유는 그 서류의 발행일자는 그 “본선선적”과는 관계가 없기 때문이다. 또한 본 사례와 동일한 논리를 적용하면 서류상의 “수취장소”란(box)에 명시되어 있는 내륙장소 또는 또 다른 항구인지의 여부와는 관계없이 “수취됨” 또는 “발송됨 문언에도 적용될 것이다.<sup>41)</sup>

본 사례에서 해양 선하증권 또는 복합운송 선하증권은 그 “수취장소”란에 내륙의 한 장소를 명시하고 있으면서, 사전에 인쇄되어 있는 “본선선적”이 기술되어 있는 상태로 제시되었다면, 본 서류는 UCP 600 제19조 a항 ii호상의 “본선선적”요건을 충족하더라도 수리될 수 없다. 또한 본 서류는 그 사전 인쇄된 문언이 수취장소로부터 출발하는 운송수단이 아닌 신용장에 명시된 항구와 관련된 지정된 선박과 관련된다는 것을 증명하기 위해 별도의 “본선적재 부기”를 포함해야 한다. 이와 같은 본선적재 부기에 다른 일자가 없는 한, 그 발행일자는 선적일자로 본다.<sup>42)</sup>

## (2) 적재부기 적용 사례

신용장(SWIFT Field 44E)에서 항구(port X)를 기술하면서 선하증권을 요구하고 있다면, 제시된 선하증권 또는 복합운송서류(“명칭에 관계없다”는 규칙에 따라 수리 가능)는 그 물품이 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박의 본선에 선적되었다는 것을 본 규칙 제20조 a항 ii호에 따라 명시되어야 한다. 예컨대, 제시된 선하증권 또는 복합운송서류는 사전에 인쇄된 아래 그림과 같은 형태의 본선선적에 대한 기술이 포함되었다.<sup>43)</sup>

본 제시에서 그 물품이 UCP 600 제20조 a항 ii호에서 요구된 대로 지정선박의 본선에 선적되었다고 볼 수 있다. 그런데 본 서류는 수리 가능한가? 지정된 그 선박이 신용장에 기술된 적재항을 출발하는 선박으로 보이지 않기 때문에 본 서류는 수리될 수 없다고 본다. 따라서 선적일자는 물론 양륙항을 향해 적재항을 출발하는 선박명을 기재하고 있는 별도의 적재부기가 필요하다.<sup>44)</sup>

41) Haluk Erdemol, “Is UCP language re on board notations sufficient?”, *DCInsight*, Vol 15. No. 4, October-December, 2009, p. 10.

42) *Ibid.*

43) *Ibid.*

44) *Ibid.*

<표 1> 항구간 선하증권을 요구한 사례

Pre-carriage by Vessel A	Place of Receipt Port X
Ocean Vessel	Port of Loading Port X

위와 동일한 신용장에 따라 해양선하증권이 아래 그림과 같이 기술하고 있는 사전 인쇄된 진술내용으로 제시되었다고 가정한다. 즉. “양륙항까지 운송을 위해 외관상 양호한 상태로 지정된 선박에 본선 선적된 .....”. 본 선하증권은 그 적재부기가 X 장소로부터 출발하는 운송수단에 관련되지 아니하고, 신용장에서 기술된 적재항에서 선박과 관계가 있다는 것을 사전에 인쇄된 내용의 문언으로 명백하기 때문에 본 선하증권은 어떠한 별도의 적재부기 없이 수리될 수 있다. 그 발행일자는 선적일자로 본다.<sup>45)</sup>

<표 2> 선하증권상 사전 인쇄된 문언의 사례

Pre-carrier by	Place of Receipt X Place
Ocean Vessel Vessel A	Port of Loading Port X

그리고 복합운송의 경우에는 복합운송서류가 신용장에서 기술된 적재항에서 해상선적으로 운송의 첫 구간(first leg)을 증명하는 때에는 적재일자 있는 적재부기가 필요하다. 예컨대 물품이 사전 인쇄된 문언 또는 추가된 적재부기로 본선에 선적된 일자의 증명이 필요한 경우이다(ICC Opinion TA 650rev). ICC의 본 의견에서는 MTD의 각 필드에 사전 인쇄 문언이 포함된 네 가지 형태의 적재부기가 필요한 사례를 예시했다.<sup>46)</sup> 여기에서는 그 중 한 사례를 예시하면 다음과 같다.

“본 선하증권에 달리 명시되지 않는 한, 운송 및 인도를 위해 수취장소에서 외관상 양호한 상태로 수취함”.....(Surrender clause)이라는 취지의 문언이 표기되었다. ICC Opinion TA650rev에서 “신용장에서 일부된 적재부기를 요구한 때에는 반드시

45) *Ibid.*

46) ICC, “Five Banking Commission Opinion on UCP 600”, *DCInsight*, Vol 15 No. 2, April-June, 2009, p. 11

일부된 적재부기가 요구된다. 또한 그 서류는 신용장에 기술된 장소로부터 해상선적으로 첫 운송구간을 증명하는 하는 때에도 요구된다.” 결론적으로 ICC는 운송서류는 X 항구로부터 출항하는 선박명과 적재항 “X 항”를 명시하고 있는 적재일자가 명기된 적재부기가 필요하다는 것이다.<sup>47)</sup>

<표 3> 복합운송서류의 사례

Pre-carrier by	Port of Receipt X Port
Ocean Vessel Vessel A	Port of Loading Y Port
Port of Discharge F	Place of Delivery M

## 2. 선하증권상의 적재부기와 그 시사점

은행에서 선적서류를 심사하는데 있어서 중요한 것은 신용장의 조건대로 실제로 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 본선에 선적되었다는 것을 표기하고 있는지 여부와 그 선적일자를 확인하는 것이다. 이미 언급된 바와 같이 UCP 600 제20조 a항 ii 호에서는 물품이 신용장에 기술된 적재항에서 지명된 선박의 본선에 선적되었다는 것을 표기하고 있을 것을 요구하고 있다. 그런데 물품이 선적되었다는 취지의 문언이 사전에 인쇄된 선하증권의 서식을 사용하거나 또는 물품을 수령하고 선적하지 않은 상태에서 선하증권을 발행하는 상황이 적지 않게 있으며, 또한 이를 관행으로 여기고 있다. 그러나 이는 언급된 바와 같이 상황에 따라 문제가 야기될 수 있다.

그런데 현실을 반영하기 위한 UCP 600에 이를 위한 조항이 있으나 현행 선적관행을 반영하고 있지 못하고 있다. 사실, 본 조항은 분쟁의 원인이며, 신용장이 수익자를 위한 확실한 지급결제시스템으로서 그 신뢰성에 대한 우려가 야기된다.<sup>48)</sup>

특히 서류심사자에게 혼란이 되고 있는 이유는 운송업자, 운송업계에서 관행적으로 사용되고 있는 운송서류상에 명시되는 다양한 방법의 적재부기, 인쇄문언 또는 기타에 의해 발생될 수 있다. 운송업계에서 제공되는 적재부기의 통일성 부재,

47) ICC(2009), *op. cit.*, p. 12.

48) T.O.Lee(2011b), *op. cit.*, p. 15



“수령장소”와 “사전 운송” 정보를 위해 디자인된 필드 또는 박스의 사용 때문이다.<sup>49)</sup> 그러나 신용장거래에서 이에 관한 정확한 요건과 그 기준을 인지하고 있는 서류심사자는 많지 않아 보인다. 그리고 이미 살펴보았듯이 본 규칙의 해석에 있어서도 혼란이 있었으며, ICC의 의견으로 정착되고 있는 것으로 보인다. 이 경우 서류심사자가 제시서류의 신용장의 조건과의 일치성 여부를 판단하는데 있어서 명료하게 판단할 수 있는 기준이 제공되어야 할 것이다.

본 규칙의 조항에서 중요한 것은 서류심사자가 선하증권은 사전에 인쇄된 문언 또는 별도의 부기에 의한 방법으로 본선에 선적되었다는 기술이 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박의 본선적재와 관계있다는 것을 표기하고 있으며, 수취장소 또는 수탁지와 적재항 간의 사전 운송에는 관계하지 않는다는 것을 표기하고 있다는 것을 명료하게 결정하는데 어려움이 없어야 한다.<sup>50)</sup>

따라서 서류심사자는 제시된 선하증권이 신용장에 기술된 선적내용을 충분하고 정확하게 반영하고 있는가를 확실하게 인지해야 할 것이다. 일부 논란이 되고 있는 문제를 막연한 지식으로 서류를 심사하는 태도에서 벗어나도록 해야 한다. ISBP, ICC 등의 관련 규칙 또는 자료를 통해 해결할 수 있을 것이다. 특히, 은행의 경우에는 과거에 신용장거래에서 사기거래에 선하증권이 관련되는 경우가 적지 않았기 때문에 그 발행자에 대해서도 검토해 보는 것이 바람직할 것이다. 한편 ICC에서는 관련 규정을 구체적으로 분명히 필요가 있다.

## V. 결 어

신용장거래에서는 선하증권을 포함한 운송서류의 심사는 중요하며, 기본적으로 선하증권에 관한 규정은 UCP 600 제20조에서 선하증권의 요건에 대해 규정하고 있으며, 본 요건에 부합해야 할 것이다. 신용장거래에서 선적서류의 심사에 있어서 “본선적재 부기”의 적정성 문제는 적지 않게 발생될 수 있는데, 그 기준을 정확하게 이해하지 못하고 있는 실정이다. 그런데 물품이 선적되었다는 취지의 문언이 사전에 인쇄된 선하증권의 서식을 사용하거나 또는 물품을 수령하고 선적하지 않은 상태에서 선하증권을 발행하는 상황이 흔하게 있으며, 또한 이를 관행으로 여기고 있다.

49) Haluk Erdemol(2009), *op. cit.*, 10.

50) ICC(2007), *op. cit.*, p. 91.

특히 선하증권의 심사에 있어서 쟁점이 되었던 내용 중의 하나는 선하증권상에 “적재부기”의 요건 및 그 표기에 관한 것이다. 그 이유는 운송업계에서 관행적으로 사용되고 있는 운송서류상에 명시되는 다양한 방법의 적재부기, 인쇄문언 또는 기타에 의해 발생될 수 있다. 운송업계에서 제공되는 적재부기의 통일성 부재, “수령장소”와 “사전 운송” 정보를 위해 디자인된 필드 또는 박스가 사용되기 때문이다.<sup>51)</sup> “수취장소”, “사전 운송”, “양륙장소” 또는 “최종 목적지” 등과 이와 유사한 취지의 박스가 있으며, 실제로 물품의 수취장소와 선적장소, 양륙장소와 그 목적지 등이 다를 경우 신용장에 약정된 선적내용과 다를 수가 있으며, 그 일치성 여부를 판단하는데 있어서도 해석을 달리 할 수 있을 것으로 보인다.

UCP 600 제20조 a항 ii호에서는 물품이 다음에 의하여 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박의 본선에 선적되었다는 것을 표기하고 있어야 되며, 이는 사전 인쇄된 문언, 또는 물품이 본선에 적재된 일자를 표기하고 있는 본선적재 부기로 표기할 수 있다고 규정하고 있다. 선하증권상에 사전에 인쇄된 문언 또는 별도의 부기와 같은 본선선적에 대한 기술은 신용장에 명시된 적재항에서 지정된 본선적재에 관련되며, 수취장소와 적재장소 간의 물품의 사전 운송에는 관련되지 아니한다.

본 규칙의 조항에서 중요한 것은 서류심사자가 선하증권은 사전에 인쇄된 문언 또는 별도의 부기에 의한 방법으로 본선에 선적되었다는 표기가 신용장에 기술된 적재항에서 지정된 선박의 본선적재와 관계있어야 한다는 것이며, 수취장소 또는 수탁지와 적재항 간의 사전 운송에는 관련되지 않는다는 것을 결정할 수 있어야 한다.

따라서 서류심사자는 제시된 선하증권이 신용장에 기술된 선적내용을 충분하고 정확하게 반영하고 있는가를 확실하게 인지하고 결정할 수 있어야 할 것이다. 그리고 한편 신용장통일규칙에도 현 관행을 분명하게 반영할 필요가 있다.

51) Haluk Erdemol(2009), *op. cit.*, p. 10.

## 참 고 문 헌

- 서정두, “국제관습상 Surrender B/L의 한계성에 관한 연구”, 무역상무연구 제69권, 한국무역상무학회, 2016. 2.
- 이균성, 해상법판례연구, 제1판, 해운산업연구원, 1989.
- 채진익, 무역결제론, 제1판, 도서출판 두남, 2016.
- 대한상공회의소·한국금융연수원, 국제표준은행관행 ISBP 745, 대한상공회의소·한국금융연수원, 2013.
- 서울중앙지법 2012. 11. 30. 선고 2012나32729 판결.
- 대법원 1984. 9. 11. 선고, 83다카1661
- 대법원 2005. 3. 24. 선고 2003다5535 판결,
- 대법원 2008. 2. 14. 선고 2006다47585 판결
- Andrle, Pavel, “Notation and multimodal transport documents”, *DCInsight*, Vol 16 No. 1, January-March, 2010.
- Collyer, Gary, ICC’s on board notation paper, *DCInsight*, Vol 16, No. 4, October-December, 2010.
- Erdemol, Haluk, “Is UCP language re on board notations sufficient?”, *DCInsight*, Vol 15, No. 4, October-December, 2009.
- Lee,T.O., “Forwarders’ bills of lading: the role of the document checker”, *DCInsight*, Vol 17, No. 3 July-September, 2011.
- Lee,T.O., “On Deck Shipment and Shipped On Board Notations”, *DCInsight*, Vol 17, No. 1, January-March, 2011.
- Ronai, Bob, “A Reply to T.O.Lee on Forwarders’ bills of lading”, *DCInsight*, Vol 17, No. 4 October-December, 2011.
- ICC, “Recommendations of the Banking Commission in respect of the requirements for an On board Notation”(Document No. 470/1128rev final), 22 April, 2010.
- ICC, “Five Banking Commission Opinion on UCP 600”, *DCInsight*, Vol 15, No. 2, April-June, 2009.
- ICC, *Commentary on UCP 600*, ICC Publication No. 680, 2007.
- ICC Opinion TA 650rev., TA 679/ICC Opinion R.644 & R.648)

## ABSTRACT

### **A Study on the Requirements and Implications for “on Board Notation” on the Bill of Lading under Letter of Credit Transactions**

**Jin-Ik CHAE**

This study is to review “on board notation” on a bill of lading under letter of credit transactions. A bill of lading is a type of document that is used to acknowledge the receipt of a shipment of goods. However, UCP 600 Article 20 (a)(ii) requires the bill of lading to indicate that the goods have been shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit by pre-printed wording, or an on board notation indicating the date on which the goods have been shipped on board. The shipped on board statement should relate to loading on board the named vessel at the port of loading stated in the credit.

But it doesn't seem that the on board notation clause in the UCP 600 reflect current shipping practice fully because of the various kinds of on board notation and the confusion surrounding their use. There is a need to understand accurately the meanings and requirements of “on board notation” under UCP 600 and the related regulations.

So, This paper will be studied the requirements and indication method of “on board notation” on the bill of lading and presented the practical implications under the bill of lading transactions. This study was based on documentary research including preceding research.

Keywords : Documentary Credits, Bill of Lading, Shipment, On Board Notation