

信用狀거래에 있어서 海上運送書類의 受理에 관한 小考

The Acceptability of Marine Transport Documents on Credit
Transaction

朴 鍾 參 *

- I. 研究의 目的과 範圍
- II. 運送書類 受理要件의 分析
- III. 運送書類 運用上 問題點 및 對應方案
- IV. 要約 및 結言

I. 研究의 目的과 範圍

이 글은 信用狀去來에 있어서 핵심 貿易去來라 할 수 있는 運送書類에 대하여 기본적인 제반 수리요건을 명확히 검토하고 나아가 上記 書類가 實務慣行에서 受理適格성과 관련하여 야기될 수 있는 問題點과 이에 대한 對應方案을 理論的, 實質的 측면에서 분석하여 합리적이고 효율적인 運用方案을 제시하는데 本考의 초점을 두고 있다.

주지한 바와같이 信用狀은 發行銀行이 賣渡人의 輸出商品에 대한 代金支給을 買受人을 대신하여 確約함으로써 貿易去來을 촉진시키는 중요한 代金決濟의 한 수단이다. 따라서 오늘날에는 컨테이너, 팔레트 등을 이용한 複合運送方式이 일반화 되고 있으므로 貿易去來의 모든 분야에서도 정보통신기술의 혁신적인 발달과 도입으로 인하여

* 天安外國語 專門大學 國際貿易科 專任講師

EDI (Electronic Data Interchange : 전자문서교환) 방식에 의한 시대가 도래하여 새로운 國際規則과 商慣習 등의 발전이 예견되고 있다.

이에, ICC (International Chamber of Commerce : 국제상업회의소)에서는 UCP (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits : 신용장통일규칙)를 5차례에 걸쳐 개정하면서 각국의 貿易慣習과 銀行慣行들을 대폭 수용하여 이를 UCP에 반영시키고 특히, 運送書類를 운송수단별로 세분화시켜 각 유형에 따른 受理要件들을 구체적으로 열거하여 信用狀去來에서 야기되는 해석상의 분쟁을 최소화 하도록 노력하였다.

그럼에도 불구하고 運送書類들은 그 형식과 내용이 상이하고 법률적 효력, 수리요건도 각각 다르기 때문에 書類의 受理要件과 解釋上的 오해와 혼란에서 야기되는 분쟁이 빈번하게 발생하게 되었다.

그러므로 本考는 UCP Article 23 - 32을 중심으로 규정되어 있는 運送書類의 受理要件에 따른 적절한 運用方案을 제시하여 信用狀去來에 일조를 하는데 중요한 의미를 두고 있다.

II. 運送書類 受理要件의 分析

書類去來를 본질로 하는 信用狀去來에서 運送書類는 貨物의 發送, 受託 및 本船積載를 증명하는 權利證券으로 代金決濟와 商品引受에 필요불가결한 서류이다. 이와같이 流通證券으로서의 중요한 기능과 역할을 수행하는 運送書類는 그 종류와 내용이 다양하다. 그런데 이를 조정하고 규정할 수 있는 國內法과 國際規則의 미비로 인해 당사자간의 거래에서 商品引受와 代金決濟手段으로써 諸機能을 제대로 발휘하지 못하여 심각한 분쟁과 마찰을 야기시키기도 한다.

한편, 運送書類의 受理要件을 규정하고 있는 信用狀統一規則조차도 규정자체가 지니는 包括性 때문에 당사자간에 이해가 상충되고 또한 運送書類의 偽造나 變造 등으로 同 書類의 受理適格性 기준을 설정하는 데에 많은 문제점이 발생하고 있다.

따라서 運送書類別 受理適格性의 一般的인 特徵을 살펴보면, 먼저 受理適格性의 一般

的 基準으로 無故障 運送書類로 발행되는 要件, 全 運送區間이 하나의 書類로써 커버되어야 한다는 要件, 書類의 全通提示 條件, 明示書類 提示條件 및 書類의 常態性 具備條件을 들 수 있다. 이들 受理要件의 特性을 각 운송방법에 따라 運送書類別로 분석·검토하여 보면 다음과 같다.

첫째, 海上船荷證券의 경우 : 銀行은 서류상에 運送人, 船長 또는 이들의 指定代理人의 명칭이 표시되고 또 이들의 자격으로 서명되어 진본임이 입증되는 서류는 수리한다. 그러나 備船契約에 따른다는 표시와 범선에 의하여 운송된다고 명시된 서류는 신용장에 특별히 허용된다는 명시가 없는 한 수리가 거절된다.

둘째, 非流通 海上貨物運送狀의 경우 : 이 서류는 海上船荷證券의 수리요건과 거의 비슷하다. 海上運送狀은 기명식으로 발행되므로 양도가 불가능하고 또한 약정화물을 선적한 貨物受領狀에 불과한 서류이나 물품인도의 신속성, 서류분실에 따른 위험부담 제거, 사무합리화 등의 장점으로 해상운송수단의 고속화와 운송량의 증가에 따라 航空運送狀과 더불어 그 이용도 증가할 것이다.

셋째, 備船契約船荷證券의 경우 : 서류상에 備船契約의 체결표시가 명시되어 있고 船長, 船主 또는 이들의 指定代理人 자격으로 서명하고 진본임이 인증된 서류는 수리한다. 종전까지는 UCP에서 일괄되게 備船契約에 의한 서류는 거절한다는 것이 관행이었다. 그러나 대량화물이나 특수화물의 경우 화물의 성질상 一般貨物船이나 컨테이너船으로 운송할 수 없어 특수선박에 의한 備船運送이 필연적이기 때문에 제5차 개정 UCP에 備船運送書類 조항이 신설되었다.

넷째, 複合運送書類의 경우 : 銀行은 서류상에 運送人, 複合運送人 또는 船長의 자격으로 서명하거나 진본임이 인증된 경우와 이들의 指定代理人 자격으로 서명되고 진본임이 인정된 서류는 수리한다. 이 운송은 複合運送形態로 이루어지기 때문에 換積이 불가피하게 되며, 전 운송구간을 단일 운송증권으로 커버하기 때문에 複合運送周旋人이 운송의 주체로 대두되고 있다.

다섯째, 航空運送書類의 경우 : 銀行은 航空運送狀에 航空運送人 또는 그의 指定代理人 자격으로 명칭과 서명이 명시되고 인증된 서류를 수리한다. 그리고 서류의 原本 全通을 요구하는 경우에 原本은 送荷人用 原本을 의미하며, 이 원본만 제시하면 全通이 제시된 것으로 간주한다.

여섯째, 道路·鐵道 또는 內水路 運送書類의 경우 : 同 運送에 의해 발행되는 運送

書類의 發行人 資格 및 發行方式에 대하여 상세한 규정이 필요로 할 것이다. 현재 우리나라 지형의 여건상 同 運送이 거의 이용될 가능성이 없기 때문에 同 書類에 대한 受理上의 문제는 당분간 발생하지 않을 것으로 보이나 남북간의 교류 촉진과 이로 인하여 중국 및 러시아를 연결하는 複合運送經路인 랜드 브리지가 형성될 경우 同 運送은 증가할 것으로 보인다.

일곱째, 特使配達 또는 郵便受取證의 경우 : 서류의 수리요건은 特使配達人/急送配達人的 명칭이 표시되어 있고 이들의 자격으로 서명되고 인증된 서류는 수리된다. 최근 소량의 見本이나 急送을 요하는 貿易書類가 특송배달 또는 급송배달의 수단을 통해 많이 이용되고 있다. 그러나 郵便發送의 경우에는 發行人에 대한 규정이 없기 때문에 수리상에 문제점이 발생될 수 있을 것이다.

여덟째, 運送周旋人 運送書類의 경우 : 運送周旋人임이 명시된 運送書類는 수리되지 않으며 同 周旋人이 運送人이거나 代理人인 경우에 한하여 그가 발행한 서류는 수리된다. UCP 400에서는 信用狀에 별도의 약정이 없는 한 FIATA 複合運送書類는 수리가 가능하였지만 제5차 개정 UCP에서 이를 삭제하였다.

이번 제5차 개정규칙에서 運送手段 및 通信手段의 발전에 따른 甲板積, 換積 및 EDI 運送書類에 대한 受理適格性의 문제가 크게 부각되었다. 이들 각 조항에 대한 수리상의 특징을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 甲板積에 대하여 信用狀에 별도의 명시가 없는 한 海上運送의 경우 “甲板上에 적재될 것이라고 또는 적재되었다”고 표시된 서류는 수리되지 않는다. 다만 甲板積載에 관하여 아무런 명시가 없는 書類와 甲板積留保文言이 기재된 서류는 수리한다.

둘째, 換積에 대하여 종전에는 UCP 제29조에 換積條項을 별도로 두고 있었지만 이번 제5차 개정에서 換積조항을 各 運送書類 規定에 삽입시켜 각 運送手段에 맞도록 내용을 수정하여 명시하고 있다. 신용장에 換積이 금지되어 있지 않는 한 은행은 전 운송구간이 단일 및 동일 서류로 커버되는 경우에 “換積이 된다”는 運送書類는 수리한다. 그러나 換積을 금지하는 경우 해당화물이 컨테이너, 트레일러 또는 레시船에 선적되는 한 “換積이 될 것이다”라고 표시하거나 “運送人이 換積할 權利를 가진다”는 유보조항이 삽입되어 있는 서류는 은행이 수리한다.

셋째, EDI 運送書類에 대한 규정은 현행 UCP에서 아직 배제되어 있다. EDI 書類에 대한 규정을 UCP에 삽입하느냐의 여부에 대하여 이번 제5차 개정과정중에 많은

논란이 있었다. UCP는 각국의 貿易去來慣行을 최대한 수용한다는 것이 기본 입장이기 때문에 이번 개정에서 EDI書類에 관한 조항을 어떤식으로든지 수용할 필요가 있음을 인정함에도 불구하고 書類去來를 原則으로 하는 信用狀去來에 書類없는 去來方式을 수용한다는 것은 불가능하기 때문에 EDI서류에 관한 규정이 배제되었다. 그러나 信用狀去來에서 EDI서류방식을 이용할 경우에는 當事者間의 合意事項을 信用狀上에 상세히 명시하여 EDI去來를 運用하면 될 것이다.

Ⅲ. 運送書類 運用上 問題點 및 對應方案

1. 運用上 問題點

信用狀에 의한 代金決濟는 신용장에 명시된 서류의 제시에 의하여 支給, 引受, 買入 등의 지급이 이행되는 것을 특징으로 하기 때문에 제시되는 서류와 信用狀上의 조건이 일치함은 필수적인 것이다. 그러나 제시되는 서류 중 運送書類의 수리조건에 따른 信用狀條件의 包括性, 法的 拘束力의 制限, 각종 貿易環境의 변화로 발생하는 규칙과 관행 등으로 인하여 대금지급의 보장수단으로서의 역할을 충분히 발휘하지 못하기 때문에 受理上의 問題가 제기될 수 있다. 그리하여 ICC에 의한 有權解釋, 各國法院의 判決, 銀行慣行에 의하여 이러한 문제점을 어느정도 해결하고 있다.

따라서 運送書類의 受理適格性에 관련된 문제점들을 크게 銀行標準慣行의 미비, 獨立·抽象性原則의 限界, 甲板積 등 기타 受理要件, 複合運送書類의 流通性 문제, 運送人의 定義, 非流通 海上貨物運送狀의 擔保問題 등을 중심으로 하여 信用狀 運用上의 主要 問題點들을 제시하면 다음과 같다.

(1) 國際的인 銀行標準慣行의 規定未備로 인한 運用上의 限界點

銀行의 서류심사에 관해서 개정 信用狀統一規則에서는 國際的인 銀行標準慣行을 이용하여 信用狀條件과 書類相互間의 一致性與否를 심사하는 기준방안을 제시하였다.¹⁾

1) UCP 제13조 a항.

그러나 이 銀行標準慣行의 표현이 너무 애매하고 또 명확한 정의도 아직 정립되어 있지 못함에도 불구하고 마치 信用狀統一規則에 同 慣行이 함축되어 있는 것처럼 표현됨에 따라 당사자간은 이에 대한 해석을 달리할 여지가 많다.

이로 인하여 제시되는 書類相互間의 一致性與否는 同 慣行에 의해 결정된다고 강조하고 있으나 단지 불일치한 서류는 서류상호간의 모순이라고 규정하고 있기 때문에 서류상호간 일치성의 한계를 이해하는데 어려움이 따른다.

이에 대한 ICC의 有權解釋²⁾에도 서류전체로써 관련성만을 강조하고 있을 뿐 그 한계에 관해서 언급이 없기 때문에 運送書類의 受理與否를 판단하는 기준이 자칫하면 은행의 단독적인 판단기준에 의한 일방적으로 결정될 가능성이 다분하다.

이 결과 동일한 運送書類에 대해 어떤 은행에서는 수리가 되고 다른 은행에서는 그 수리가 거절되는 문제가 발생하여 運送書類의 활용이 저해될 수 있을 것이다.

(2) 獨立·抽象性和 詐欺去來 原則(Fraud Rule)間의 相衝問題

受益者が 신용장거래상 獨立·抽象性이라는 신용장특성을 악용하여 偽造나 變造 등의 詐欺를 행한 경우에 發行銀行은 상환의무를 갖게 된다.

그러나 銀行은 개설의뢰인과 신용장개설에 관한 계약을 체결할 때에는 現金預置 또는 擔保契約을 체결함으로써 이러한 詐欺書類에 의한 손해는 결국 輸入業者만이 입게 된다.

이 경우 과연 은행은 獨立·抽象性 및 書類의 去來를 어느 한도까지 허용할 것인가 하는 점이다. 信用狀條件과 제시된 서류가 일치 하는지 그 여부에 따라 대금지급이 이루어지나 受益者の 詐欺行爲로 말미암아 買受人을 보호하기 위하여 대금을 지급하지 않으면 書類去來의 原則이 침해되는 결과가 되어 信用狀의 效用을 상실하고 그 존재마저 위태롭게 할 것이다.

한편, 書類去來原則만을 고수하여 지급이행만을 고집한다면 受益者の 詐欺를 조장하는 결과를 초래하기 때문에 이를 확대 적용할 수 없는 문제에 이르게 된다. 따라서 前述한 獨立·抽象性原則과 詐欺原則이 상충되는 事例分析에서는 다음과 같은 공통적

2) '信用狀에 명시된 조항의 목적을 제시된 서류가 상호모순되지 않아야 한다는 것을 확실하게 하기 위한 조항이며 統·規則은 전체적으로 해석(to be read as a whole)하여야만 한다'고 밝히고 있다(ICC. Documents 170/328, 470/330).

인 運送書類 受理上 문제점들이 발생하고 있다.

첫째, 信用狀의 特性이 상실되는 問題

앞에서 Szejn事例 등을 검토한 결과 信用狀의 조건과 제시된 運送書類의 조건은 일치되지만 수익자의 사기로부터 매수인을 보호하기 위하여 신용장대금을 지급하지 않는다면 신용장거래의 특성인 獨立·抽象性原則이 배제되는 결과가 되어 마침내 信用狀의 有用性은 상실되고 말 것이다.

한편, 信用狀去來時에 獨立·抽象性만을 고수한다면 사기행위임이 명백함에도 불구하고 은행이 지급확약을 한다면 악행 매도인의 사기만을 조장하게 되어 이를 확대적 용할 수 없는 문제에 봉착하게 된다.

따라서 은행도 수익자에 의해 제시된 서류가 詐欺에 의하여 아무런 가치가 없음에도 불구하고 대금을 지급하게 되는 위험에 빠지게 되어 막대한 손실을 입을 우려가 있다. 이러한 문제가 자주 발생하면 궁극적으로 買受人에게 충분한 담보 등 금융상의 부담만 가중시키는 결과를 초래하게 된다.³⁾

둘째, 運送書類審査의 眞僞性與否 판단에 限界

信用狀의 眞僞性을 확인하기 위하여 通知銀行은 相當한 注意를 기울여야 하지만⁴⁾ 發行銀行과 換去來契約(correspondant agreement)이 체결되지 않고 署名鑑(signature book), 테스트 키(test key) 등도 교환 되지 않은 상태에서 信用狀의 진위여부를 확인하기는 매우 어렵다. 특히 電信信用狀(cable credit)의 경우에 그 진위여부의 파악은 더욱 어렵기 때문에 신용장자체의 신뢰성은 더욱 문제가 된다. 이 결과 受益者는 신용장자체의 신뢰성이나 發行銀行의 대외적 신뢰성에도 많은 의문점을 갖게 될 것이다. 만약 信用狀條件이 불안전하거나 불명확한 상태로 수익자에게 통지된 경우⁵⁾ 수익자에 의하여 제시된 서류가 發行銀行으로부터 거절될 수 있고 신용장자체가 사기라면 수익자와 은행간에 支給履行이나 代金償還을 둘러 싸고 분쟁이 야기될 가능성이 있다.

또한 受益者에 의해 제시된 서류가 僞造되거나 變造되었을 경우 은행은 獨立·抽象性的의 原則에 따라 서류의 외관만을 점검하여 지급이행을 결정하기 때문에 詐欺書類라

3) Gutteridge, H. C. and Megrah, Maurice, op. cit., p.187.

4) UCP 제7조 ; ICC Documents 470/328, 470/330, 1978. 4.

5) UCP 제12조.

는 것을 인지한다는 점은 매우 어려운 일이다. 결국 發行銀行의 代金償還請求權 행사에 따라 매수인이 선의의 손해를 보게되는 문제가 있고, 매수인에 대한 담보확인의 어려움이 있을시에는 매입은행에 대한 중대과실 등의 歸責事由를 주장한 事例들도 國內 詐欺去來 事例에서 분석 검토 되었다.

셋째, 法院의 支給留止命令 申請의 남용가능성

Sztejn事例에서 원고(매수인)가 법원에 매도인의 어음지급에 대하여 금지하는 請求 訴訟을 제기하였는데 법원은 이에 대하여 원고의 청구를 기각해 주기를 바라는 피고(은행)의 주장을 받아드리지 않고 그 信用狀과 어음의 무효를 판시하였다.

즉, 賣渡人의 實際的 詐欺(actual fraud)가 어음과 서류의 제시 또는 선의의 매입 전에 발견된 경우에는 그 원칙을 不法行爲로 행한 수익자를 보호하기 위하여 적용되지 않는다고 언급하였다. 여기에서 買受人은 수익자가 사기의 목적으로 또는 無權利者가 信用狀 사용을 意圖하였을 경우에 수익자에 대하여 信用狀 사용을 저지시키는 支給留止命令을 법원에 청구하게 된다.

그러나 많은 法院은 이 支給留止命令을 受益者에게 발동하지 않고 發行銀行에 대하여 발동하는 경우가 많다. 이러한 방법도 매수인이 상대방의 사기사실에 대하여 객관적인 증거를 가지고 있을 경우에만 가능하며 구체적인 증거를 입증하지 못할 경우는 속수무책이 된다.

이와같이 法院이 支給留止命令을 남용하여 자주 이러한 사기거래에 관여하면 신용장에 주어진 정당한 신뢰도를 해치는 결과를 초래할 뿐 아니라 궁극적으로 信用狀去來의 기본원리인 獨立·抽象性原則이 배제되는 근본적인 문제가 발생하게 된다. 만약 獨立·抽象性을 고수하면 사기거래로부터 매수인을 적절히 보호할 수 없는 이율배반적인 문제점도 대두된다.

따라서 최대한 獨立·抽象性을 견지하면서 매수인의 무분별한 지급유지명령의 청구를 가능한 억제시키는 것이 신용장거래의 원활화에 도움이 될 것이다.

넷째, 情報入手의 어려움에 따른 善意의 損失問題

受益者의 서류제시가 수익자 본인 또는 제3자가 變造하거나 偽造한 서류를 제시하는 경우 情報入手의 어려움으로 인하여 관련은행이나 매수인이 이를 즉시 발견하기는 어렵다. 또한 매수인과 수익자 사이의 기본계약에서 발생하는 契約違反이 사기에 해당되는지 구분하기 어려운데다 獨立·抽象性原則의 예외를 인정하는 기준도 信用狀統一

規則上에 명시되어 있지 않다.

그러므로 대부분 매수인이 사기를 입증하기 이전에 수익자는 대금을 지급받기 때문에 매수인은 선의의 손실을 당하게 된다.⁶⁾ 또한 사기에 대한 정보를 적기에 입수하더라도 이에 대한 確定的인 證據를 확보하지 못하면 사기를 저지할 수 없다. 그러므로 信用狀이 사용되기 이전이나 신용장 대금이 지급되기 이전에 지급유지명령을 법원에 청구하기 위해서는 객관적인 物的 證據가 제시되어야 한다. 명확한 증거를 제시할 경우에 한하여 法院의 支給留止命令이 내려진다는 사실은 事例들에서 이를 잘 입증해 주고 있다.⁷⁾

또한 前述된 L/G 와 T/R 에 관련된 事例에서도 신용장거래의 당사자간에 信用狀態나 不法行爲 등을 事前에 철저히 조사하고 파악한다는 것도 詐欺去來를 미연에 방지할 수 있는 사항으로 검토되고 있다. 즉 이러한 사항들을 실행하지 못한 것이 문제점으로 나타나고 있다.

(3) EDI 書類의 運用에 관한 問題

EDI 書類에 관한 규정은 現行 信用狀統一規則에는 명확한 언급이 없다. 그래서 同 運送書類에 대한 受理與否, 法的效力 및 運用原則 등이 마련되지 않아 信用狀去來에 적극 활용할 수 없다는 점이다.

특히, 同 書類의 眞偽性與否 確認, 資料立證의 어려움 및 權利證券으로써 기능을 가질 수 있는가에 대한 문제점들이 EDI 運送書類와 受理上의 適格性を 갖추는데 문제점으로 대두될 수 있다.

(4) 甲板積이 표시된 運送書類 受理의 不合理性

複合運送에서 컨테이너 자체는 일반적으로 방수성이나 견고성을 구비하고 있어 甲板積의 위험율이 재래선보다 훨씬 낮고 운항의 재산성을 높이며 또한 선체의 균형을 유지하기 위해서 甲板積은 위험의 분산으로 인정되고 있어 통상 관습적으로 컨테이너

6) 姜元辰, 信用狀去來에서의 詐欺行爲에 관한 研究, 무역학회지, 제17권, 한국무역학회, 1992. 5, p.374.

7) (1981) Wertpapier, Mitleilungen 445 ; Eberch, R. and Ellinger, E. P. Deferred Payment Credit ; A Comparative Analysis of Their Special Problems, The Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 14, No. 3, 1983. 7, pp.407-408.

화물이 甲板積으로 운송되는 것은 당연한 것으로 인식되고 있다.

그러나 信用狀上에 별도의 명시가 없는 한, “해상운송의 경우 갑판에 적재될 것 또는 적재되었다고 표시된 運送書類는 受理하지 않는다.”고⁸⁾ 규정하고 있다. 그러나 실제적인 운송은 거의 컨테이너專用船을 이용한 甲板積에 의해서 해상운송을 하고 있다. 현행 信用狀統一規則에는 화물이 甲板積되었다는 사실을 기재한 運送書類를 受理할 수 없도록 되어진 규정에는 분명히 실무관행과 많은 괴리가 있다고 본다.

(5) 運送人(carrier)의 定義에 대한 不明確

運送書類를 발행할 수 있는 發行人 중에 각 運送書類에 공통적으로 “carrier”라는 발행인이 포함되어 있는데 carrier의 定義내지 資格의 범위가 불명확하다.⁹⁾ 즉 運送人이란 용어자체가 너무 광범위한 의미를 갖고 있기 때문에¹⁰⁾ 運送周旋人으로서의 운송인도 “carrier”에 해당되므로 과연 海上船荷證券도 운송주선인이 발행하여도 무방하는가의 의문이 생긴다.

信用狀이 해상선하증권을 요구하는 경우에 運送書類의 발행을 “ABC Forwarding Company, as Carrier”와 같이 기재하고 발행인 서명만 하게되면 적절한 운송서류로 수리될 수 있는지 과연 모든 運送書類의 發行人을 “carrier”라고 기재하면 수리가 가능한지 문제가 된다.¹¹⁾

(6) 複合運送書類 流通性與否 規定의 미비

複合運送書類라는 것은 새로운 형태의 수송을 커버하는 서류이기 때문에 여러가지 성격을 구비한 運送書類라서 현실적으로 流通性에 대해서 문제점이 남아있다.

실제 複合運送區間 중에 해상운송구간의 비중이 크기 때문에 대부분 海上運送人이 複

8) UCP 제31조 i항.

9) 예컨대 Hague Rules 제1조 (a)에서는 “운송인이란 송하인과 운송계약을 체결하는 선주(owner) 또는 용선자(charter)를 의미한다”고 규정하고 있으며, Hamburg Rules 제 1-1조에 의하면 “운송인이란 스스로 또는 자기명의로 송하인과 해상운송계약을 체결하는 자를 말한다”로 규정하고 있고, INCOTEMS 1990, FCA 정의에서는 “운송인이란 운송계약에서 철도, 도로, 해상, 항공, 내수로 및 복합운송방식에 의하여 운송을 직접이행 또는 주선할 것을 약속하고 있는 자”라고 규정하고 있다.

10) ICC Document, No. 470-37/37, 1991. 11. 6, Summary of the Meeting.

11) 姜元辰, 第5次 改正 信用狀統一規則에 관한 考察, 국제상학, 제8권, 한국국제상학학회, 1993, p.26.

合運送人으로써 전 운송구간에 대해 책임을 지고 그가 발행하는 증권은 海上船荷證券의 형태를 취하게 된다. 따라서 실제적으로 複合運送書類는 船荷證券이라는 용어를 사용하고 있다고 해도 과언이 아닌 것 같다.¹²⁾

그래서 複合運送書類가 일종의 변형된 船荷證券으로 취급됨으로써 船荷證券이 지니는 여러가지 기능, 즉 流通性이라든가 화물을 대표하는 기능 등을 複合運送書類에 자동적으로 부여 할 수 있는가 하는 문제가 발생한다.

1980년에 제정된 UN 國際複合運送條約에서는 複合運送人은 송하인의 요구에 따라 複合運送書類上에 반드시 流通性 複合運送書類 내지 非流通性 複合運送書類를 명백하게 구별하여 발급하여야 할 것을 규정하고 있다.¹³⁾

複合運送書類가 流通性이 있는 형태로 발행될 경우에 指示式 또는 所持人式으로 발급되며 이때 화물의 인도는 정당하게 배서된 流通性 複合運送書類와의 상황에 의해서만 複合運送人 또는 그 代理人에게 청구할 수 있다.

그러므로 指示式 複合運送書類는 背書에 의하여 제3자에게 양도할 수 있고¹⁴⁾ 所持人式일 경우에는 배서없이도 양도가 가능하다.¹⁵⁾

信用狀統一規則이나 UN 條約이 非流通性 運送書類를 인정하는 이유는 운송물이 運送書類보다 먼저 목적지에 도달하게 하는 항공운송 때문에 운송업체의 요청에 응하여 非流通性 運送書類의 발행을 하기 위하여 본 조항을 규정하게 된 것이다.

그리고 이러한 현상은 비단 航空運送의 경우에만 한정된 것이 아니고 해상운송을 포함한 다른 운송분야에도 운송수단의 기술혁신에 따른 운송시간을 단축하고 있기 때문에 갈수록 非流通性 運送書類의 사용은 증가할 것이다.¹⁶⁾

그러나 이러한 非流通性 運送書類의 사용이 증가함에도 불구하고 非流通書類는 단지 약정물품의 운송계약의 증거서류로만 효력을 지니고 있을 뿐 은행과 화환어음취결시

12) 이점은 해성운송인이 아닌 운송주선인이 발행하는 복합운송증권인 FBL도 선하증권이라는 용어를 사용하고 있다.

13) UN國際複合運送條約, 1980, 제5조 1항.

14) 指示式 複合運送書類는 民法의 指示債權에 관한 규정에 의하여 인정되는 有價證券이므로 유가증권의 양도방법인 背書에 의하여 讓渡할 수 있음은 물론이다 (韓國商法 제65조).

15) UN國際複合運送條約, 1980, 제6조, 사본을 발급할 때에는 사본마다 비유통성 사본(non-negotiable)이라는 표시를 하여야 한다(제6조 1항(e)); TCM 조약안 제6조 1항(a), 복합운송서류통일규칙 제3조 a항.

16) 徐憲濟, 複合運送證券의 研究(I), 序說的 考察, 한국해법회지, 제6권, 제1호, 1984, p.190.

에는 約定物品에 대한 擔保效力이 있는 상태에서만 그 수리가 가능할 뿐이다. 아울러 信用狀統一規則에는 運送書類上의 “流通性” 또는 “非流通性”의 명시사항에 관한 아무런 규정이 없기 때문에 流通性 與否에 관하여 거래당사자간에 분쟁이 발생될 소지가 있다고 본다.

(7) 複合運送書類의 多樣化로 인한 混亂

複合運送書類에 관한 국제적 통일화 작업의 시도가 행하여 졌지만, 아직까지 일치를 이루지 못하고 실무상 각종의 다양하고 비공식적인 서류가 기업 및 국가들에 의하여 발행되고 있는 상황이다.

이와같이 複合運送書類의 당사자간의 責任形態, 責任原則들도 아직 통일되어 있지 않으므로 실제에 있어서는 다양한 서류가 발급된다. 따라서 당사자들은 개개의 複合運送書類에 대하여 그 약관을 세밀히 검토하여 運送契約을 체결하여야 하는 運用上 어려움이 따르고 있다.¹⁷⁾

複合運送書類의 表題(document heading)用語의 다양성을 살펴보면 Combined Transport B/L, Multimodal Transport B/L, Through Transport B/L, Forwarder's B/L, Combined Transport Document, Multimodal Transport Document 등 여러가지 표현 방법이 사용되고 있다.

運送書類의 表題는 해당 運送書類의 구비요건에 속하는 것은 아니고 運送書類의 내용이나 특성을 쉽게 파악하기 위한 것이다.

따라서 表題自體는 운송서류의 단순한 명칭에 불과하지 아무런 법률적 의미는 없지만 실제적으로 運送人, 複合運送人, 運送周旋人들이 임의로 각각 다양한 表題와 內容의 運送書類를 발행함으로써 당사자들은 물론, 은행, 보험회사 등에게 많은 혼란과 오해를 야기시키는 실정이다.

國內의 運送周旋人은 각기 다른 다양한 내용과 형식의 運送書類를 발행하고 있다.¹⁸⁾ 그 이유는 전술한 책임원칙들에 대하여 국제적인 통일성의 결여로 생각되지만

17) 藤代和雄, 貿易運送の實務, 同文館, 1975, p.184.

18) 國內 運送周旋人이 발행하는 운송서류의 종류로서는 FBL, Combined Transport B/L, Through B/L, Ocean B/L, FCR, Airway B/L 등이 있다. 그 중에서 FBL 운송서류를 가장 많이 사용하고 있는 것으로 나타났다(鄭德憲, 韓國에 있어서의 複合運送의 發展에 관한 實證的 研究, 博士學位論文, 중앙대 대학원, 1988, p.115).

이보다 큰 이유는 複合運送書類의 내용이나 형식을 규율할 國際條約이나 이에 준거할 國內法의 미비가 원인이라고 볼 수 있다.

(8) 非流通 海上運送狀 貨換就結上の 擔保問題

海上貨物運送狀이 매입은행에 제시되면 同 運送狀은 流通性 權利證券이 아니기 때문에 매입된 어음에 대한 擔保를 확보할 수 없다.

그러나 신용장에서 海上貨物運送狀의 수리를 명시하고 있으면 발행은행의 지급확약과 매입은행이 매입한 환어음의 발행인에 대한 상환청구권으로 인하여 운용상 큰 문제는 없다.

하지만 發行銀行 立場에서 보면 海上貨物運送狀은 담보기능도 없을 뿐만아니라 수하인이 운송장을 제시하지 않아도 수하인이 입증되면 화물을 인수할 수 있다는 점에서 수하인은 物品引受가 가능하기 때문에 수하인이 發行銀行에 수입대금을 지급하지 않고 물품을 인수할 수 있는 문제가 생길 경우가 있다.

이 결과 發行銀行은 買入銀行으로부터 송부된 서류가 信用狀과 일치한다면 이를 결제하여야 하므로 결국 發行銀行은 그 피해를 입을 수 밖에 없다.

또 예상되는 문제는 送荷人이 발행한 어음을 買入銀行에 할인을 받고 난 후 운송인에게 수하인의 변경을 지시할 권리가 있을 경우에 發行銀行은 제시된 서류가 신용장조건과 일치한다면 대금결제를 하여야 할 것이고 이때 수하인은 물품도 인도받지 못한 채 輸入代金을 지급해야 하는 문제도 발생할 수 있다.

2. 實務上 對應方案

信用狀去來는 書類去來라는 특성을 완전히 배제하여 버린다면 운송서류의 적격성기준에 관한 한계가 다르므로 원활한 신용장운용이 불가능해 질 것이다.

따라서 運送書類의 受理適格性에 관한 문제는 서류거래의 특성을 침해하지 아니하는 범위내에서 논의 되어야 할 것이다.¹⁹⁾ 그런데 일반적으로 信用狀이 발행되면 수익자측에서는 대금지급이 보장되고 개설의뢰인측으로는 약정물품의 선적이 보장되는 것으로

19) 伊澤孝平, 前掲書, p.311.

로 간주하는 사례가 많은게 사실이다.²⁰⁾

그러나 실제적으로 信用狀이 발행되는 경우에도 당사자간의 의무와 책임을 다하지 못하면 아무것도 보장받을 수 없다. 특히 受益者가 악의로 虛偽 運送書類를 제시하였다면 이를 구제하기가 여간 어렵지 않다.

따라서 앞에서 검토된 運送書類의 適格성을 판단하는 과정에서 도출된 問題點에 대하여 그 實務的 運用方案을 문제점별로 제시하고자 한다.

(1) 單一化 및 統一化된 國際銀行標準慣行의 制定

먼저 각 국가의 은행이 사용하고 있는 고유의 銀行慣行을 은행상호간의 협조와 검토속에서 統一化되고 單一化된 國際銀行標準慣行을 제정하여 이를 信用狀統一規則에 규정하면 運送書類의 一致性與否의 판단기준에 따른 문제점이 해결된다고 본다.

(2) 獨立·抽象性原則과 Fraud Rule의 合理的인 適用

受益者가 악의로 偽造된 詐欺性 運送書類를 제시하였다면, 이를 해결하기가 여간 어렵지 않다. 이러한 경우에 輸入業者의 피해를 사전에 예방하기 위한 합리적인 運用方案을 提示하고자 한다.

첫째, 信用狀去來의 基本原則에 대한 認識提高

만약 信用狀去來에서 獨立·抽象性의 원칙이 무시되고 銀行의 免責事項도 없다면 제한된 시간내에 오늘날과 같이 많은 물동량의 유통을 도저히 감당해 낼 수 없으며 신용장의 존재도 있을 수 없을 것이다.

앞의 事例에서 詐欺去來가 발생하였을때 獨立·抽象性原則의 遵守事例와 詐欺適用의 예외적 인정으로 獨立·抽象性原則의 慣行을 위반한 사례도 있는 상충되는 양면성을 갖고 있지만 이는 獨立·抽象性의 原則을 축소시켜 적용하기 위한 의도가 아니라 엄격한 적용을 통하여 거래의 질서유지와 사기거래를 방지시킴으로써 신용장제도를 발전시키기 위한 의도로 받아들여야 하는 인식이 선행되어야 할 것이다.

둘째, 信用狀의 眞正性 檢討와 船荷證券用紙의 精巧性 提高

賣渡人은 신용장 내용이 복잡하거나, 일방적으로 불리하거나 모호한 표현이 있는지

20) 小峯登, 前掲書, p.477.

여부를 주의깊게 검토하고 信用狀의 偽造나 變造는 없는지, 換去來銀行의 表示가 있는지, 기타 特別條件에 어떠한 주의문언이 없는지를 점검하고 만일 의문나는 내용이 있을시에는 전문가나 관계은행에 자문을 구하도록 한다.

信用照會 결과 불확실성이 예견되거나 대금결제상 리스크가 있는 거래선과 거래할 경우에는 發行銀行 이외의 제3은행측이 대금상환에 대한 確認文言이 삽입된 確認信用狀을 활용하도록 하는 것이 필요하다.

또한 수익자에 의한 사기의 대부분은 船荷證券의 偽造와 變造에 의해 발행하는 것이 대부분인데 이를 방지하기 위해서는 현재 선박회사에서 사용하는 船荷證券의 用紙를 銀行券과 비슷한 지질의 용지를 이용하면 偽造나 變造가 어려울 뿐 아니라 증권의 발행번호도 일련번호로 기입한다면 偽造나 變造를 쉽게 확인 할 수 있을 것이다.

셋째, 信用調査의 強化 및 相互協力體系의 構築

詐欺去來를 방지하기 위하여 信用狀이나 運送書類에 대하여 적절하고 완전한 대비를 했더라도 의도적인 사기를 발견하기는 매우 힘들다. 따라서 매수인은 신뢰있는 賣渡人을 신중히 선택하여야 하며 기존 거래선도 定期的으로 信用調査를 하여 예기치 못한 사고에 대비하여야 한다.

또한 銀行이나 貿易關聯機關에 상호간 평소 긴밀한 협조와 정보교환을 통하여 詐欺行爲에 따른 예방조치는 물론, 사건이 발생된 경우라도 신속하게 은행 또는 은행 대고객간에 효율적인 대처로 支給拒絶이나 支給留止命令措置에 시기를 놓치지 않고 손실을 최소화 할 수 있도록 상호협조 하여야 할 것이다.

넷째, 船積前의 物品檢査 및 公認檢査證의 活用

信用狀條件에 따라 물품이 선적되기 전에 매수인은 직접 또는 대리인을 통하여 품질과 수량 등이 계약대로 이행되었는지 반드시 物品檢査를 하여야 한다.

즉, 국제적으로 명성이 높은 檢査機關의 檢査證을 첨부하여 서류매입시 제시하여야 한다. 또한 물품이 약정된 선적에 적제되었는지 여부의 確認과 運送書類의 점검 후에 檢査證明書を 발급하도록 하여도 사기거래를 완전히 예방할 수는 없다.

다만 최소한 사기를 범하기 어렵도록 만들 수는 있을 것이다. 또한 物品檢査 後 물품포장에 검사될 스티커를 부착하거나 봉인을 하도록 하면 검사 후 다른 상품과 대처하는 것을 방지할 수 있게 된다.

다섯째, 信用狀統一規則上 詐欺의 適用基準 設定

지금까지 사례를 검토해 보거나 美國統一商法典의 信用狀規程²¹⁾을 고려해 볼 때 去來上의 詐欺에 대하여 支給留止命令을 인정하고 있다.

그러나 UCP上에는 支給留止命令에 대한 명시문언이 없다. 그렇다고 信用狀의 獨立·抽象性原則과 書類去來性을 소홀히 다루자는 의도는 없다. 신용장의 특성을 악용한 수익자들의 사기거래를 조장하는 결과를 초래하기 쉽기 때문에 UCP上에 獨立·抽象性의 例外原則으로 사기를 방지하도록하는 보완규정들을 신설하는 것이 바람직 하다.

(3) EDI 運送書類에 관한 國際條約 制定 및 UCP上의 受理要件 規定

아직 信用狀統一規則上에 EDI 서류의 수리에 관한 규정이 명시되어 있지 않아 運送書類 活用上의 문제가 과생될 것이다. 그러므로 먼저 EDI 운송서류의 운용에 관한 國內法의 制定이 선행되어야 하고 통일된 國際條約의 制定과 아울러 UCP上에서도 EDI 運送書類 受理要件의 규정이 시급히 마련되어야 할 것이다.

(4) 콘테이너 貨物의 甲板積 許容

海上運送의 경우 또는 海上運送이 포함된 複合運送의 경우, “貨物이 甲板에 積載되었거나 또는 甲板에 積載될 것이라는 표시가 信用狀上에 특별히 명시되지 아니하는 한 銀行은 이러한 運送書類의 수리를 거절한다”²²⁾는 현행규정에 따라 信用狀上에 별도의 명시가 없다고 하여 관습적으로 甲板上에 積載를 한 爆發, 火災 등의 위험이 있거나 원목 등의 화물적재 표시를 한 運送書類에 대한 受理拒絶은 運送書類의 기능을 위축시킬 뿐만아니라 효과도 감소시키는 결과를 초래한다.

따라서 通常적으로 화물을 甲板上에 적재하는 콘테이너 화물의 甲板積은 信用狀上의 甲板積에 대한 별도의 명시가 없다고 하더라도 당연히 銀行은 이를 수리할 수 있도록 信用狀統一規則에 삽입 수정되어야 할 것이다.

(5) 運送書類의 “carrier” 定義의 明確性

運送書類의 發行人 중 “carrier”에 대한 UCP의 해석과 실무적 적용을 보다 명확히 할 수 있도록 운송서류 발행인의 資格類型을 선박회사(선장), 항공회사(항공운송인),

21) UCC 5-114(2).

22) UCP 제31조 i항.

복합운송인, 철도·도로·내수로운송인 또는 이들의 대리인 그리고 운송주선인 중의 어느 한명을 運送人으로 확정하는 것이 혼란을 줄일 수 있을 것이다. 따라서 國際貿易法規에서와 마찬가지로 UCP上的 總則部分에 이들에 대한 개념, 정의 및 기타 주요한 용어에 대한 규정을 설정하는 것도 바람직 하다고 본다.

(6) 信用狀統一規則 및 商法上에 流通性與否 文言挿入

信用狀統一規則上에서 複合運送書類의 流通性에 관한 明示規定이 없으므로 은행은 信用狀統一規則을 원용하여 신용장조건과 일치하는 複合運送書類만을 수리한다면 일시적인 당사자간의 문제점만을 해결할 수도 있으나 문제의 근본적인 해결은 안된다. 따라서 信用狀統一規則 제24조 a항, 26조 a항, 27조 a항에 流通性 또는 非流通性 複合書類에 관한 문언을 삽입하는 것이 타당하다.²³⁾

따라서 韓國商法에서는 船荷證券과 貨物相換證의 두가지 運送書類에 대해서만규정이 있기 때문에 은행이 複合運送書類을 수리하였을 경우 완전한 화환어음거래의 담보로서 기능을 다하기 위해서 韓國商法에 同 運送書類의 규정을 제정하여 流通性의 확보를 보장할 필요가 있다고 본다.

(7) 標準화된 運送書類의 制定

運送書類의 標準化는 기존의 運送書類의 다양화로 인한 문제점을 동일한 양식, 내용 그리고 형태의 통일화를 취하게 되면 거래당사자들의 혼란과 문제들이 제거될 수 있을 것이다. 또한 一括作成方式(one run method)을 채택하게 하여 대폭적인 비용과 시간을 절감하고 사무의 효율성을 높일 수 있다.²⁴⁾

현재 國際的條約이나 規則을 바탕으로 하여 자발적으로 발행되고 사용되는 標準화된 複合運送書類로는 발틱國際海運同盟이 1971년 로마에서 작성한 TCM 條約案을 기초로 제정된 COMBICONBILL과 COMBIDC, FIATA FBL²⁵⁾ 그리고 UN조약을 기

23) 예를들면 다음과 같은 규정을 삽입할 수 있을 것이다(UN조약 제7조 참조), unless otherwise stipulated in the credit, banks will not reject a document which bears a title such as Negotiable Combined Transport Document or Non-negotiable Combined Transport Document.

24) Wayne D. Mapp, Documentary Problems of International Transport, Journal of World Trade Law, vol. 12, No.1, 1978, p.517.

25) Gerard Tantin, Les documents de Transport Combined, European Transport Law, vol.

초로 만들어진 MULTIZDOC 등이 있다.²⁶⁾

이들 중에서 가장 국제적으로 표준화된 전형적인 형태의 運送書類는 MULTIDO C²⁷⁾인데 이를 각국들이 채택하기 위해서는 먼저 UN 條約이 발효되어야 하기 때문에 가까운 시일안에 시행되기는 어렵다.

그러므로 앞으로도 각 다양화된 형태의 複合運送書類가 당분간 실무상에 적용될 것이다. 또한 한국에 적합한 複合運送書類의 양식과 약관²⁸⁾을 標準化, 規格化, 簡素化 등을 시킴으로 運送書類의 다양화로 인한 혼란을 예방하고 國際的인 複合運送에 능동적으로 대처할 것으로 기대된다.

(8) 非流通 海上貨物運送狀의 先取得權 및 運送品處分權 活用

먼저 수하인이 대금을 지급하지 않고 화물을 인출하는 문제점을 해결하기 위하여는 發行銀行을 海上運送狀의 受荷人²⁹⁾으로 하고 買受人을 通知處로 하는 방법²⁹⁾과 매수인을 해상운송장의 수하인으로 하고 은행에 대하여 先取得權 條項³⁰⁾을 해상운송장에 명시하는 방법으로 해결할 수 있다.

또한 송하인이 대금을 지급받고 난 후 운송인에게 수하인을 변경 할 경우의 문제점에 대하여 수하인을 보호하기 위해서 송하인의 運送品處分權을 어떤 형태로든 제약하는 방법이 필요하다.

그러므로 이 運送品處分權을 제약하기 위하여 고안된 것이 NO DISP(no disposal clause)이다.³¹⁾ 이것은 송하인이 운송인에 대한 의사표시를 함으로써 운송품처분권이 수하인에게 이전한다는 취지의 조항이다.³²⁾

15, 1980, p.372 참조.

26) UNCTAD Elaboration of a standard form and modal provisions for Multimodal Transport Documents, UNCTAD/ST/SHIP/5, September 1986, pp.1-3.

27) 金安植, 貿易去來電算化論, 法文社, 1985, p.55 참조.

28) 한국의 복합운송서류의 표준약관설정을 위한 표준모형이 제시된 바 있다(朴光根, 複合運送證券에 관한 研究, 博士學位論文, 건국대 대학원, 1990, pp.155-159 참조).

29) 江頭憲治郎, 前掲書, p.4.

30) 先取得權 條項에 대한 문언을 예를 들면 다음과 같다. “해상운송장에 표시되는 물품의 인도는 물품에 대해 선취특권을 보유하고 있는 은행으로부터 서류에 의한 지시를 따를 것.”

31) No Disposal Clause의 예, “By acceptance of this waybill the shipper irrevocably renounces any right to vary the identity of the consignment of goods during transit.”

32) 吳元爽, 海上貨物運送狀의 問題點에 관한 研究, 한국국제상학회, 하계세미나, 1993. 6, p.50.

따라서 送荷人の 運送品處分權이 송하인에게 있는지 혹은 수하인에게 있는지 먼저 海上運送狀에 명시되어야 하며 이를 위해 運送品處分權의 選擇權은 해상운송장 발행 전에 행사하지 않으면 안된다.³³⁾ 그리고 이러한 송하인이 수하인에게 물품을 인도하도록 한 지시는 取消不能이어야 한다.³⁴⁾

IV. 要約 및 結言

上記에서 運送書類別 受理要件을 分析·檢討하여 제기된 問題點 및 實務的 運用方案을 요약·제시하는것으로 結言에 대하고자 한다.

즉, 運送書類의 受理要件에 대한 紛爭의 주된 이슈는 조건의 해석에 대하여 當事者間의 상충, 書類의 偽造나 變造 등이 주류를 이루고 있는 것으로 확인되었다. 먼저 주요 問題點을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 國際的인 銀行標準慣行의 규정 미비로 適用上의 限界點이 있다. 즉 運送書類의 수리여부를 판단하는 기준이 자칫하면 銀行의 獨單的인 판단기준에 의해서 일방적으로 결정될 가능성이 있고 따라서 운송서류의 활용이 저해될 수 있다.

둘째, 獨立·抽象性和 詐欺去來規則間의 상충으로 인해 信用狀去來의 특성이 상실되는 문제가 있다. 즉 운송서류의 심사에 있어서 眞僞性 여부판단의 한계, 法院의 支給留止命令 신청의 남용 가능성, 情報入手의 어려움에 따른 선의의 손실문제 등이 있다.

셋째, EDI 書類의 問題點으로는 受理上 眞僞性 확인에 대한 문제, 資料內容의 立證證明에 관한 문제 및 權利證券으로서의 기능을 가지는 문제 또한 EDI 運用上의 문제점으로는 컴퓨터 자료시스템의 미비, 자료항목에 관한 표준화 및 코드화의 미개발, 先進國과 後進國間의 EDI 運用技術 차이, EDI 書類에 관한 各國家間의 法制와 法概念에 대한 기본적인 인식의 차이점 등이 나타날 수 있다.

넷째, 甲板積이 표시된 運送書類의 수리거절은 국제운송의 발달에 역행하는 규칙으

33) CMI 統一規則 제6조 2항.

34) Jan Ramberg, Guide to Incoterms, 1990, p.31.

로, 현행 UCP와 실제 運送慣行과의 사이에 괴리를 나타내고 있다.

다섯째, 運送人에 대한 定義가 UCP에 규정되어 있지 않다. 각 運送書類의 發行人에 대하여 공통적으로 'carrier'라는 용어로 명시하고 있으나 운송인의 자격에 대한 기준이 없으므로 수리상 적격여부를 판단하는 데에 문제점이 발생할 수 있다.

여섯째, 複合運送書類의 流通性에 관한 규정이 UCP에 없다. 따라서 運送書類의 流通上에 당사자간 분쟁과 오해가 발생될 수 있다. 또한 複合運送書類의 樣式과 表題의 다양화로 인하여 당사자간의 責任形態, 責任原則이 상이함으로 인하여 운용상의 문제점이 야기될 수 있다.

일곱째, 非流通 海上運送狀에 있어서 貨換就結上의 擔保問題가 있다. 受荷人이 發行銀行에 수입대금을 지급하지 않고 물품을 인수할 수 있는 문제와 送荷人이 受荷人의 변경을 지시할 권리가 있을 경우 수하인은 물품을 인도 받지 못하고 輸入代金만 지급해야 하는 문제가 발생 할 수 있다.

이들 문제의 해결을 위한 방안을 다음과 같이 제시할 수 있다.

첫째, 國際銀行標準慣行에 따른 불명확성은 각국의 고유한 銀行慣行을 銀行相互間 협조와 검토속에서 單一化된 標準慣行을 제정하여 이를 UCP상에 신설하면 이에 따른 문제점은 해결된다고 본다.

둘째, 獨立·抽象性原則과 Fraud Rule에 기인된 문제점에 대하여 獨立·抽象性原則의 嚴格한 適用, 信用狀의 眞正性 검토와 船荷證券 用紙의 정교성 제고, 信用調査 강화 및 무역관련기관 상호협력체제의 구축, 船積前 物品檢查 및 公認檢查證 활용, UCP상에 詐欺去來의 適用基準 설정과 아울러 EDI 書類에 관한 受理要件의 규정, 신설 등이 이루어져야 할 것이다.

셋째, 컨테이너專用船에 의해 화물이 운송될 때 甲板積載를 허용하여 운송의 효율성을 증대시킬 수 있고 나아가 이들 서류가 實務慣行과 조화를 이루어 수리될 수 있도록 UCP에 삽입되고 수정되어야 할 것이다.

넷째, 運送書類의 'carrier' 定義를 명확히 하기 위하여 發行人의 資格을 선박회사, 항공회사(항공운송인), 복합운송인, 도로·철도·내수로운송인, 및 이들의 대리인 그리고 운송주선인 중 하나의 運送人으로 규정하면 혼란을 해소할 수 있을 것이다.

다른 國際法規에서와 마찬가지로 UCP의 總則 部分에 이들에 대한 概念, 定義 및 기타 주요한 用語의 定義에 대한 規定을 설정하는 것도 바람직하다.

다섯째, 複合運送書類의 流通性에 관한 문제는 UCP 및 商法上에 流通性 與否 文書を 삽입하는 것이 타당하다.

여섯째, 既存 運送書類 樣式의 다양화로 인한 문제점을 同一한 樣式, 內容 및 形態로 標準化, 規格化, 單純化시켜서 혼란을 예방하고 국제적인 복합운송에 능동적으로 대처해 나가야 한다.

일곱째, 非流通 海上運送狀의 擔保問題로써 銀行을 수하인으로 하여 銀行에 대하여 先取得權條項을 부여하는 방법과 送荷人이 운송인에게 運送品處分權을 이전하는 방법으로 貨換就結時 예상되는 담보문제를 해결할 수 있을 것이다.

運送書類가 信用狀去來의 핵심을 이루고 있음에도 불구하고 信用狀統一規則은 앞에서 지적한 바와 같이 명확한 기준을 제시하지 못하고 있는 점이 발견되고 있다.

특히, 갈수록 새로운 運送書類 受理要件의 慣行이 끊임 없이 생성되고 있기 때문에 이에 대처하여 종래의 解釋基準을 改定내지 補完하므로써 항상 새로운 解釋基準을 마련해 두는 것이 사전에 當事者間의 貿易紛爭을 예방할 수 있고 나아가 貿易去來의 圓滑化에 기여할 수 있는 最善의 方案이라는 것을 항상 염두에 두어야 할 것이다.

〈参 考 文 献〉

- 及川竹夫, 信用状取引の 實務, タ“イヤモソト”社, 1986
- 大崎正溜, FOB条件と CIF条件, 成文堂, 1982
- 東京銀行, 貿易と 信用状, 實業之 日本社, 1981, 1988, 1992
- 大木一男, 船貨証券の 實務的 解説, 成文堂書店, 1979
- 兵谷源藏, 船荷証券と 備船契約書, 同文館, 1982
- 小 峯 登, 信用状 統一規則(上 下), 外國爲替貿易研究會, 1977
- 伊澤孝平, 商業信用状, 有斐閣, 1962
- 朝岡良平, 貿易賣買と 商慣習, 東京布井出版, 1976
- 荒井武雄, 信用状に基づく 船積書類の 基礎知識, 外國爲替貿易研究會, 1975
- 江頭憲治郎, 電子式船荷証券の にめの 規則について, 海法會誌, 復刊, 第 34 號, 日本海法會, 1990
- 和島雄三, 1983年 改正 信用状 統一規則の 實務上 若干の 問題點, 國際金融, 第 734, 735, 738, 754 號, 1985. 11, 1986. 1
- Bes, J., Chartering and Shipping Terms, Barker and Howard, LTD., London, 7th ed., 1970
- Davis, A. G., The Law Relating to Commercial Letters of Credit, 3rd ed, Sir Issac & Sons ltd, 1963
- Dolan, John F., The Law of Letters of Credits, Warren, Gorham & Lamont, 1984
- Ellinger, E. P., Documentary Letters of Credit, University of Singapore Press, 1970
- Gutteridge, H. C. and Megrah, M., The Law of Bankers' Commercial Credits, 4th ed, Europa Publication Ltd., 1984
- Harfield, H., Bank Credits and Acceptances, 5th ed, The Ronald Press Company, 1974
- Ian. Walden and Nigal, Sarage, The Legal Problems of Paperless Transaction, The Journal of Business Law, 1983
- International Chamber of Commerce, Case Studies on Documentary Credits Problems Queries, Answer I.C.C. Publishing S. A.1980 - 1993

- _____, UCP 500 & 400 Compared, I.C.C.Publishing S.A., 1993
- Jasper, Ridley, The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air, 5th London, Shaw 8 Sons Ltd., 1978
- Kozolchik, Broris, Commercial Letters of Credit in the America, Matthew Bender Company, 1976
- Margaret, A. Emmelhainz, Electronic Data Exchange, A Total Management Guide, New York, 199
- Schmitthoff, Clive M., Legal Aspect of Export Sales, London, 1969
- _____, Schmitthoff's Export Trade, Stevens & Sons, London, 1986, 1990
- Scrutton, T. E., Charterparties and Bill of Lading, 18nd ed., London, Sweet & Maxwell Ltd., 1974
- Stoufflet, J., Le Credit Documentaire, Paris, 1957
- Ventris, F. M., Banker's Documentary Credit, 2nd ed. Lloyd's of the London Press Ltd., 1983
- Voss, C. A., Computers in Shipping and Freight, London , Harbrige House Europe, 1982
- Zahn, Johannes C. D., Zahlung und Zshlungssicherung in Aussenhandel, Walter de Gruyter, 1976