

# ISBP 745에서의 운송서류 개정 사항 연구

A Study on the Revision of Transport Documents under ISBP 745

박세운(Sae-Woon Park)

창원대학교 경영학과 교수

## 목 차

I. 서 론	V. 결 론
II. 운송서류의 의의	참고문헌
III. 운송서류 주요 개정 사항	Abstract
IV. 실무상 유의점 및 제언	

## 국문초록

ISBP745에서는 기존 ISBP에서는 규정하고 있지 않던 해상운송장 및 도로, 철도, 내수로 운송서류를 규정하여 규정의 폭을 넓혔다. 종래의 ICC Opinion과 다르거나 없었던 ISBP745의 주요 개정사항을 요약하면 다음과 같다. 첫째, 운송루트가 복합운송이면서 선하증권을 요구한 경우 UCP600 제19조 복합 운송서류 규정이 적용되는 것으로 종래의 ICC Opinion과는 다르게 개정되었다. 둘째, 신용장에서 착하 인도 대리점의 주소와 명칭의 운송서류 기재를 요구할 때 이 주소가 최종목적지 또는 하역항에 위치할 필요가 없을 뿐만 아니라 동일 국가에 위치할 필요도 없다는 규정이 신설되었다. 셋째, 여러 사람의 송하인과 한 사람의 수하인이 있는 LCL/FCL 운송의 경우에는 복수의 운송서류가 발행되는데 이에 대한 사례를 구체적으로 규정하고 있다. 그러나 운송업계에서 이러한 경우에 흔히 표시하고 있는 “LCL/FCL” 또는 “CFS/CY”의 기재를 복수의 운송서류가 요구되는 사례로 규정하지 않음으로써 실무적으로 혼란을 야기할 수 있다는 문제가 있다. 넷째, 신용장에서 분할선적이 허용되고, 복수의 운송서류가 하나의 표지서류에 따라 제시될 때 서류 제시기간의 기산일을 운송서류 중 최초의 선적일을 기준으로 한다는 규정이 신설되었다.

주제어 : ISBP745, 운송서류, 표준서류, 검사증명서

## I. 서론

ISBP(International Standard Banking Practice)는 신용장통일규칙(이하에서 UCP라고 함)을 보완하여 신용장거래에서 서류심사기준의 하나로서 중요한 역할을 하고 있다. ISBP는 2002년 제정된 이래로 2007년 UCP600의 시행과 더불어 내용이 업데이트되었는데, 2010년 국제상업회의소(이하에서 ICC라고 함) 은행위원회에서 개정 작업의 승인을 받은 이래 2012년 6월 모든 항목을 망라한 개정안의 제4차 초안이 발표되었고, 2012년 12월에 제5차 초안이 발표되어, ICC 각국 국내위원회의 코멘트를 받아 2013년 3월에 최종안을 마련하고, 2013년 4월 포르투갈 리스본에서 열린 ICC 은행위원회의 표결에서 다수결로 채택되어, 현재 시행되고 있다.

ISBP의 개정의 필요성은 UCP600과 함께 발표된 ISBP681이 시간의 제약으로 개정이 아닌 업데이트의 수준에 머물러 국제표준은행관행 변화를 제대로 반영하지 못했다는 점과 UCP600 시행 후 상당한 기간이 경과되어 새로운 관행을 반영하여야 한다는 점에 연유하고 있다. ISBP는 새로운 규정을 제정하는 것이 아니라 일상의 실무 관행을 성문화한 것으로 ICC 은행위원회의 Opinion과 DOCDEX 결정을 반영한 것이다. 그런데 ISBP745에서는 운송서류와 보험서류와 관련된 두 개의 ICC 은행위원회 Opinion을 무효화시켰다. 이 중 운송경로가 복합운송임에도 불구하고 선하증권을 요구한 경우 UCP600 제20조가 적용된다는 종래의 Opinion을 무효화하고, 복합운송서류에 대한 규정인 UCP600 제19조가 적용되는 것으로 변경되었다. 종래의 Opinion에 대하여 ICC 은행위원회 기술고문인 Gary Collyer는 강력하게 반대하였다.

ISBP는 국제규칙은 아니지만 UCP의 신용장거래에서의 서류심사기준을 보충하는 규정으로서 은행의 서류심사자와 무역회사, 운송회사, 보험회사의 서류 작성자에게는 실무상 대단히 중요한 것이다.<sup>1)</sup> 신용장 관계 당사자가 이 ISBP를 숙지함으로써 서류의 일치성 여부를 둘러싼 분쟁을 사전에 예방할 수 있다. 실제로 2002년 처음 ISBP가 제정된 이후 신용장 분쟁이 많이 감소된 것으로 보고되었다.<sup>2)</sup>

개정 전 ISBP에 대한 선행연구로는 강원진(2003,2008), 이방식(2008), 양의동(2004) 등의 연구가 있다. 개정 ISBP745에 대한 연구로는 박세운(2012)의 선행연구가 있으나 제4차 초안에 근거한 연구로 확정안에 대한 연구는 아직까지 없고, 선행연구에서는 ISBP 전체에 대한 포괄

1) ISBP의 조항은 지급거절의 주된 이유가 아니라 UCP600 조항의 보충의 참고(supporting reference)로서 사용되어야 한다. ISBP의 효력에 대하여는 박세운(2012)의 연구를 참조하시오.

2) Introduction of ISBP681.

적인 연구에 그치고 있어 분야별로 분석할 필요가 있다. 신용장에서 요구하는 서류 중 가장 중요한 서류는 운송서류이다. 어떤 사람은 상업송장은 기초거래에 대한 명세로서 출하안내서 및 가격계산서의 역할을 하기 때문에 가장 중요한 서류라고 주장하고 있다.<sup>3)</sup> 그러나 운송서류가 계속적으로 오해와 혼란의 근거가 되어 분쟁과 결제 지연을 야기하고 운송서류가 가장 중요한 서류라고 할 수 있다. ISBP745에서 운송서류 관련 규정이 차지하는 비중이 50%를 훨씬 초과하고 있고, UCP600에서는 30%를 초과하고 있다는 사실은 이것을 뒷받침하고 있다. 따라서 운송서류 관련 ISBP 규정에 대한 분석이 필요하다. 이와 같은 필요성에 근거하여 여기서는 운송서류의 의의와 운송서류의 주요 개정사항을 ICC Opinion과 연관시켜 분석하고, 실무적 유의점을 제언하고자 한다. 연구방법은 문헌연구에 의한다.

## II. 운송서류의 의의

신용장거래에서 가장 중요한 서류인 운송서류의 의의는 다음과 같다.

### 1. 은행에서 운송서류의 역할

대부분 은행의 서류심사자는 운송서류 심사에 집중한다. 왜냐하면 비록 신용장은 물품거래가 아닌 서류거래이지만<sup>4)</sup> 실제로는 자주 물품이 중요한 관심사가 되기 때문이다. 은행의 관점에서 물품이 중요한 것은 담보 및 사기와 관련이 있다.

#### 1) 담보

은행은 신용장을 개설할 때 일치하는 제시가 있으면 대금을 지급하겠다고 약정한다.<sup>5)</sup> 이것은 개설은행이 개설의뢰인에 대하여 신용위험을 부담한다는 것을 의미한다. 개설은행과 개설의뢰인의 관계는 일반적으로 신용장개설신청서에 의해서 규제되는데, 개설신청서에서 물품이 자주 가장 중요한 역할을 한다. 왜냐하면 개설의뢰인이 개설은행에 신용장대금을 상환할 수 없을 때 개설은행은 물품을 담보로 사용하기 때문이다.

3) James E. Byrne, The Comparison of UCP600 & UCP500, The Institute of International Banking Law & Practice, 2007,p.159.

4) UCP 600 제5조: Banks deal with documents and not with goods, services or performance to which the documents may relate.

5) UCP600 제7조와 제15조 a항

개설은행이 물품을 담보로 확보하는 방법은 신용장에서 요구하는 운송서류에 따라 달라진다. 선하증권은 유가증권이므로 수하인이 개설은행 지시식으로 기재될 것을 요구하고, 항공운송장은 단순한 영수증이므로 수하인을 개설은행으로 기재할 것을 요구하게 된다. 즉 다음과 같이 기재된다.

(1) Bill of lading consigned to the order of Bank XXX

(2) Air waybill consigned to Bank XXX

첫 번째 사례에서는 개설의뢰인이 신용장대금을 지급하거나 기한부신용장에서 환어음을 인수하면 개설은행이 개설의뢰인 앞으로 선하증권에 배서하여 교부함으로써 개설의뢰인은 물품에 대한 권리를 취득한다. 만약 개설의뢰인이 신용장대금을 지급할 수 없게 되면 개설은행이 수하인으로서 물품을 인수하여 이것의 처분대금으로 신용장대금을 충당하게 된다. 두 번째 사례에서는 개설은행이 개설의뢰인 앞으로 항공화물인도승낙서를 발급함으로써 개설의뢰인은 물품에 대한 권리를 취득한다.

## 2) 사기와 금융제재

신용장거래가 서류거래로 계약 및 물품과는 관계가 없지만 수익자의 사기, 자금세탁, 테러 활동과 관련된 부분에 대하여 은행은 대금지급을 거절하게 된다. 즉 “당신의 고객을 알라 (Know your customer)”는 것이다. 수익자의 사기는 운송서류가 신용장에서 요구하는 물품을 커버하지 않는 것이다. 여기서의 사기에 대하여 더 이상 다루지 않는데, 이것에 대하여는 ICC Commercial Crime Service<sup>6)</sup>에서 더 많은 정보를 얻을 수 있다. 여기서 제공하는 서비스 중의 하나는 운송서류의 물품, 선박명과 항구가 정확한가를 체크하는 것이다. 은행이 모든 선하증권을 체크하지는 않고 무작위적으로 일부 선하증권을 체크한다. 그리고 컨테이너에 대한 정보는 pier2pier.com에서 얻을 수 있다.<sup>7)</sup>

국가와 국제기구는 테러와 자금세탁을 방지하기 위하여 금융제재(sanction)를 한다. 그러한 금융제재는 국가 전체가 되기도 하나 일반적으로 특정국가로부터 수출되거나 특정 국가에 수출되는 특정인, 특정 단체 또는 특정물품(예컨대 원유, 마약 등)을 대상으로 한다. 금융제재 대상이 되는 선사가 소유한 컨테이너가 금융제재 대상이 된다.

6) 웹사이트 주소: [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)

7) [www.pier2pier.com/index.php?layout=links&sub=Tracking](http://www.pier2pier.com/index.php?layout=links&sub=Tracking)

## 2. 선호되는 운송서류

신용장에 가장 잘 맞는 운송서류는 양도가능 선하증권이라는 것이 업계의 오랜 관행이다. 양도가능 선하증권에는 여러 가지 장점이 있다. 첫째는 물품을 획득하기 위해서 운송서류 원본이 필요하다는 점이다. 이것은 물품의 소유권이 서류에 따른다는 것으로, 개설은행이 선하증권을 요구하는 신용장에 따라 대금을 지급하고 선하증권을 소지하는 것은 물품 창고의 열쇠를 갖는 것과 같다. 둘째는 선하증권의 양도가능성(negotiability)이다. 이것은 물품의 해상 운송 도중에 선하증권의 양도에 의해서 물품의 소유권을 이전할 수 있다는 것을 말한다. 그러나 실제로 운송 도중에 선하증권의 배서 양도가 일어나는 경우는 많지 않다. 선하증권 배서 양도가 많이 일어나는 산업분야는 원유 산업이다. 원유 거래에서 원유가 최종 수입자에게 도착하기 전에 수십 번 매매가 발생한다. 불행히도 거래 속도가 종이 선하증권보다 더 빨라, 계약(전산장비를 사용)은 몇 분 또는 몇 초안에 이루어지나, 서류 송부는 며칠이 걸린다. 그 결과 매도자는 매수자 앞으로 “Letter of Intent”를 발행한다.

선하증권의 양도는 실제적으로 거의 발생하지 않고, 그것이 양도될 때에도 서류는 속도와 효율성을 따라가지 못한다. 그럼에도 불구하고 신용장거래에서는 양도가능 선하증권을 요구하는 경우가 많다.

## 3. 운송서류에 대한 인식

기술하였듯이 UCP600의 30%, ISBP745의 50% 이상이 운송서류에 대하여 규정하고 있고, ICC 은행위원회에도 운송서류에 대한 질문이 가장 많다. 여기에는 많은 원인이 있겠으나 은행과 운송업계의 운송서류에 대한 인식이 다르다는 점에도 그 원인이 있다.

### 1) 운송업계의 시각

운송업계에서는 운송서류를 문면상(on face value)으로만 인식하고 있다. 이것은 해당 운송서류의 성격을 결정하기 위하여 단지 운송서류의 유형만 고려한다는 것을 의미한다. 예컨대 제목이 “FIATA Multimodal Transport Document”라고 되어 있으면 그것은 “FIATA Multimodal Transport Document”로 인식하여 복합운송서류에 관한 규칙이 적용된다. 즉 사용된 운송방법(modes of transport)에 관계없이 복합운송에 관한 규칙이 적용된다.

## 2) 은행업계의 시각

은행업계에서는 UCP600에 근거하여 운송서류를 인식하고 있다. UCP600에서는 19조에서부터 25조까지 운송서류에 대하여 규정하고 있다. 기본적인 원칙은 서류 제목은 관계없다는 (however named) 것이다.

### (1) 서류 제목 무시 원칙(the "however-named-principle")

서류심사에 적용되는 UCP 600의 조항이 결정되면 서류심사는 서류 제목 무시 원칙에 따라 진행된다. 예컨대 신용장에서 항구간 운송을 표시한 해상선하증권을 요구하였다면 UCP600 제20조가 적용된다. 제20조는 다음과 같이 시작된다.

“A bill of lading, however named, must appear to ... ”

이 조항은 수출상이 제시하는 운송서류가 “bill of lading”이라는 제목을 가질 필요가 없고, “Multimodal Transport Document”라는 제목을 가져도 된다는 것을 의미하고 있다. 서류심사는 제시된 운송서류가 UCP600 제20조를 충족시키는지만 심사한다. 예컨대, 물품이 신용장에서 명시된 선적항에서 본선적재 되어 신용장에서 요구된 하역항에서 하역될 것임을 표시되면 된다.

그러나 이러한 원칙의 적용이 문제가 되는 경우도 있다. 예컨대 극단적인 사례로 신용장에서 지시적 선하증권을 요구한 경우 제목이 비유통 해상운송장인 운송서류를 UCP600 제14조 d항을 위반하였음에도 불구하고 수리할 수 있느냐 이다.<sup>8)</sup>

### (2) 선적항과 하역항 및 수탁지와 최종목적지

제시된 운송서류의 선적항과 하역항은 신용장의 선적항 및 하역항과 일치하여야 한다. 여기에 추가하여 운송서류는 신용장에서 요구된 운송구간의 이전과 이후 운송을 표시할 수 있다. 예컨대 신용장에서 선하증권을 요구하였다면 항구간 운송이 예상된다. 신용장에서 부산에서 상하이까지의 선적을 요구한 경우 선하증권은 두 개의 항구에 추가하여 트럭에 의한 서울로부터 부산까지의 사전운송을 표시할 수 있다.

#### (사례 1)

신용장조건이 다음과 같다.

Shipment from: Pusan

8) Shahrar Masum, Are the words “however named” a source of confusion?, *Documentary Credit Insight* 16(4), 2010.

Shipment to: Shanghai

“Full set bill of lading consigned to order of ABC Bank showing freight prepaid”

다음과 같은 운송서류가 제시되었다.

운송서류 제목: Bill of lading for combined transport and port to port shipment

Place of receipt: Seoul

Port of loading: Pusan

Port of discharge: Shanghai

Place of delivery: Beijing

운송업계에서는 이 서류를 두 개 이상의 상이한 운송방법을 이용한 복합운송서류로 본다. 그러나 은행업계에서는 UCP600 제20조가 적용되는 선하증권으로 본다. 왜냐하면 물품이 신용장에서 명시된 선적항에서 하역항까지 선적되었음을 표시하고 있기 때문이다.

## (사례 2)

신용장조건이 다음과 같다.

Shipment from: Pusan

Shipment to: Shanghai

“Full set multimodal transport document consigned to order of ABC Bank showing freight prepaid”

다음과 같은 운송서류가 제시되었다.

운송서류 제목: FIATA multimodal transport bill of lading

Port of loading: Pusan Port of discharge: Shanghai
---

운송업계에서는 이 운송서류는 multimodal transport bill of lading이라는 제목이 있으므로 복합운송서류로 본다. 그러나 은행업계에서는 이 서류는 UCP600 제19조에서 규정한 복합운송서류로 보지 않는다. 왜냐하면 이 운송서류는 두 항구간의 해상운송 즉 단일운송방법만을 사용하였기 때문이다.

신용장에서 복합운송서류를 요구한 경우 운송방법을 표시하지 않을 수는 있지만 단일운송방법만을 사용한 것으로 표시되면 안된다.<sup>9)</sup>

예컨대 신용장에서 부산에서 미국 시애틀까지의 운송을 표시하는 복합운송서류를 요구하였는데 다음과 같은 운송서류는 비록 물품이 신용장에서 언급된 장소 간에 운송되었지만 두 장소 간에 항구만 표시하여 단일운송이 되므로 하자가 된다.

Port of Loading Pusan Port of Transshipment Kobe Port of Discharge Seattle
--

그러나 동일한 경우 다음과 같은 운송서류는 코베와 시애틀간의 운송방법을 표시하고 있지 않지만 코베에서 해상운송이 종료되어 코베에서 시애틀간에는 해상운송 이외의 다른 운송방법을 사용한 것으로 간주되므로 수리할 수 있다.

Port of Loading Pusan Port of Discharge Kobe Place of Delivery Seattle
--

운송회사가 은행의 서류심사를 부드럽게 통과하기 위해서는 은행이 운송서류를 어떻게 인식하고 있는지를 잘 이해해야만 한다. 수출상, 운송회사 및 은행간의 분쟁이 이와 같은 운송서류에 대한 인식의 차이에 기인하고 있으므로, 거래가 더 부드럽게 되고, 분쟁을 없애기 위해서는 은행 서류심사자도 운송업계의 관행을 잘 이해해야 된다.

### Ⅲ. 운송서류 주요 개정 사항

ISBP745에서 운송서류의 주요 개정사항을 두 가지 이상의 운송서류에 관련된 공통적인 개정사항과 각 운송서류별 개정사항으로 구분하여 보면 다음과 같다.

#### 1. 공통적인 개정사항

##### 1) 운송루트가 복합운송임에도 선하증권을 요구한 경우

신용장의 운송루트가 해상운송과 육상운송 등 두 가지 이상의 운송방법을 사용해야 함에

9) ISBP745 D1 b항.



도 불구하고 해상선하증권을 요구한 경우 2010년의 ICC Opinion<sup>10)</sup>에서는 해상선하증권에 관한 규정인 UCP600 제20조가 적용되어야 하는 것으로 결정하였다. 그러나 ISBP 745에서는 종래의 ICC Opinion을 무효화시키면서 복합운송서류에 관한 규정인 UCP 600 제19조가 적용되는 것으로 규정하고 있다.

2010년 ICC Opinion 초안에서는 신용장 운송루트가 복합운송인 경우에는 복합운송서류에 관한 규정인 UCP600 제19조가 적용되는 것이었다. 그러나 이 초안에 대한 반대가 있어 2010년 9월 미국 올랜도에서 열린 ICC 은행위원회에서 표결에 붙인 결과 출석위원 약 300명 중 ICC Opinion 초안에 찬성한 위원은 한 명도 없었고 15명이 반대하여, 초안과는 달리 UCP600 제20조가 적용되는 것으로 결정되었다. ICC 은행위원회의 기술고문인 Gary Collyer는 이 ICC Opinion에는 찬성할 수 없다는 개인적 견해를 밝힌 바 있다.<sup>11)</sup> 즉 이 Opinion은 ICC 은행위원회 내에서 공감대가 부족하여, ISBP 745 개정과정에서 다수의 각국 국내위원회가 종래의 ICC Opinion에 대하여 부정적 견해를 밝혔다. ISBP 745 제5차 초안에서는 이 경우 UCP600 제19조가 적용된다고 규정하고 있는데, 이에 대하여 표결에 참가한 35개국 국내위원회 중 6개국 국내위원회만 이 조항의 삭제에 동의하였고, 29개국은 제5차 초안의 내용을 그대로 유지하는데 찬성하였다.<sup>12)</sup>

## 2) 운송주선인 운송서류

운송주선인 운송서류에 대한 규정이 신설되었다. 신용장에서 단순히 운송주선인 운송서류를 금지하는 것은 서류의 발행과 서명에 대한 상세한 요구조건이 없다면 아무런 의미가 없는 것으로 규정하게 되었다. UCP600에는 이 문구에 대하여 아무런 규정이 없다. ICC Opinion<sup>13)</sup>에서는 이것을 애매한 문구로 보고 신용장에서 운송주선인 발행 운송서류를 금지하였더라도 운송주선인이 운송인 또는 운송인의 대리인으로서 발행하였다면 수리 가능한 것으로 결정하였다. 그러나 ICC Opinion만으로는 이와 같은 문구의 사용 억제에 충분하지 않아 ISBP745에서 이것을 규정하게 되었다. 운송서류 발행자가 운송인으로서 서명하였다면 서류심사자가 서명자의 지위(status)를 검토할 필요가 없다. <sup>14)</sup>

신용장에서 운송주선인이 운송인으로서 발행하는 것을 금지하려면 “transport documents issued by freight forwarder’s are not acceptable even if signed in the capacity as carrier or an

10) ICC Official Opinion R.751 under UCP600.

11) www.collyerconsulting.com

12) 2013년 3월 5일자 ICC 은행위원회 Whitney Jolivet로부터의 이메일

13) ICC Official Opinion R.562/TA572 under UCP500과 ICC Official Opinion R.734/TA727rev. under UCP600.

14) ICC Official Opinion R.734/TA727rev. under UCP600.

agent for the carrier”와 같이 구체적으로 명시해야 한다.<sup>15)</sup>

이 규정은 복합운송서류, 해상선하증권, 비유통 해상운송장, 항공운송장에 적용되며 성격상 운송주선인이 게재되지 않은 용선계약부 선하증권에는 이와 같은 규정이 없다.

### 3) 운송인의 지점

운송서류를 운송인의 해외지점에서 서명하더라도 운송인이 서명한 것으로 간주된다.<sup>16)</sup>

이 규정은 복합운송서류, 해상선하증권, 비유통 해상운송장 및 항공운송장에 공통적으로 규정되고 있다. 용선계약부 선하증권의 서명권자에는 운송인이 포함되지 않으므로 용선계약부 선하증권에는 이와 같은 규정이 없다.

### 4) 수하인과 통지처

신용장에서 요구되는 운송서류가 배서와 교부 또는 교부에 의해서 수하인의 권리가 제3자에게 양도될 수 있는 서류 예컨대 복합운송서류, 해상선하증권, 용선계약부 선하증권의 수하인은 지시식 또는 무기명식으로 기재할 수 있다.

신용장에서 운송서류의 수하인을 기명당사자 지시식 또는 선적인 지시식으로 하면서 백지 배서를 요구한 경우 운송서류의 수하인란에 “기명당사자 명칭 또는 선적인 명칭 or order”로 표시할 수 있다.

신용장에서 통지처에 대하여 아무런 명시가 없는데 운송서류의 통지처에 개설의뢰인이 기재될 때 개설의뢰인의 주소와 연락처가 함께 포함된다면 그의 주소와 연락처는 신용장의 그것과 모순되어서는 안된다.<sup>17)</sup> 그 이유는 UCP600 제14조 j항에서 개설의뢰인의 주소가 운송서류의 수하인 또는 통지처로 나타날 때에는 신용장에 명시된 대로 기재할 것을 규정하고 있기 때문이다. 이 경우 신용장에 명시된 대로 기재할 것을 요구하는 것이 동일하게 규정할 것을 요구하는 것은 아니고 추가정보 예컨대 신용장에 기재된 주소를 기재하면서 “New Town”과 같은 추가정보가 기재되는 것은 하자가 아니라는 것이 ICC의 Opinion인데 이것이 반영된 것이다<sup>18)</sup>. 즉 주소를 동일하게 기재할 필요는 없고 다른 장소가 아니면 된다.<sup>19)</sup>

신용장에서 운송서류의 수하인을 개설은행 지시식 또는 개설의뢰인 지시식, 통지처 개설의

15) Kim Sindberg, UCP 600 Transport Documents, The Institute of International Banking Law & Practice, Inc., 2012, p.82.

16) ICC Official Opinion TA750 under UCP600.

17) ICC Official Opinion R.733/TA702rev. under UCP600.

18) ICC Official Opinion R. 732/TA.696rev. under UCP600.

19) ICC Official Opinion R.733/TA702rev. under UCP600.

퇴인 또는 개설은행으로 기재할 것을 요구한 경우 운송서류에 개설은행과 개설의퇴인의 명칭만 기재되면 되고 신용장에서 명시한 각자의 주소 또는 연락처를 기재할 필요는 없다.

### 5) 장소의 국가명

신용장에서 장소 즉 수취지, 발송지, 선적항, 하역항, 출발공항, 목적지공항 등이 위치한 국가를 표시하였더라도 운송서류에 국가명을 기재할 필요는 없다. UCP600과 국제표준은행관행에서 장소의 국가명을 기재될 것을 요구하지 않는다. 이와 같은 내용은 모든 운송서류에서 규정되고 있다. 또한 국가명을 기재하지 않고 국가명의 ISO 코드를 기재하는 것이 운송서류를 하자로 만들지 않는다. 예컨대 러시아 대신에 RU라는 ISO 코드를 기재할 수 있다.<sup>20)</sup>

### 6) 목적지에서의 착하 인도 대리점의 명칭과 주소

신용장에서 최종목적지 또는 하역항의 착하 인도 대리점의 명칭과 주소를 운송서류에 기재할 때 이 주소가 최종목적지 또는 하역항에 위치할 필요가 없고 동일 국가에 위치할 필요도 없다. 실제로 착하 인도 대리점은 물리적으로 하역항 또는 하역항 소재국가에 위치할 필요가 없다.<sup>21)</sup> 하역항의 기명 대리점이 실제로는 하역항 국가가 아닌 다른 국가에 위치하는 경우도 많다. 이와 같은 내용은 복합운송서류, 해상선하증권 및 비유통 해상운송장에 공통적으로 규정되고 있다. 그러나 용선계약부 선하증권, 항공운송장에는 이러한 규정이 없다.

### 7) 복수의 운송서류 제시

수출지에서 여러 수출상이 한 개의 컨테이너에 물품을 선적하고, 수입지에서는 수입상이 한 사람인 경우가 있다. 한 개의 수입상이 동일 수출국에 여러 사람의 공급자가 있어, 각 공급자는 운송인에게 그의 물품을 인도하고, 운송인은 각 공급자로부터 받은 물품을 한 개의 컨테이너에 적재한다. 이 경우 선하증권에는 LCL/FCL 또는 CFS/CY라는 코드가 기재된다.<sup>22)</sup> 각 공급자는 그의 선적분에 대한 선하증권을 발행 받는다. 이 경우 운송인이 수입상에게 물품을 인도할 때 발행된 모든 선하증권의 제시를 요구한다.

수하인이 동일인인 경우 물품을 한 개의 컨테이너에 완전하게 채우는 것이 다른 여러 개

20) ICC Official Opinion R757 / TA708rev under UCP600.

21) ISBP Draft - Outstanding Issues, 2012. Sept. p.7.

22) 여기서 LCL은 Less than Container Load의 약자이고, FCL은 Full Container Load의 약자이다. CFS는 Container Freight Station의 약자이고, CY는 Container Yard의 약자이다.

의 컨테이너에 분산되어 선적하는 것에 비하여 운임이 저렴하다.

이와 같이 한 개의 컨테이너에 여러 세트의 선하증권이 발행된 경우에는 선하증권에 “Container XXXX is covered by B/L No. YYY and ZZZ”와 같이 기재된다.<sup>23)</sup> 이와 같은 내용은 복합운송서류, 해상선하증권, 용선계약부 선하증권과 같이 유가증권으로서의 성격을 갖는 운송서류에 공통적으로 규정되고 있다. 종래의 ISBP에서는 복수의 운송서류가 제시되어야 하는 구체적인 사례가 언급되지 않았으나 ISBP745에서는 이것을 명시적으로 규정하고 있다.

### 8) 분할선적이 허용될 경우의 서류제시기간 산정

선용장에서 분할선적이 허용되고, 복수의 운송서류가 하나의 표지서류에 따라 제시될 때 서류 제시기간의 기산일은 운송서류 중 최초의 선적일을 기준으로 한다는 규정이 신설되었다. 이것은 종래의 ICC Opinion에는 없는 새로운 내용이다. 분할선적이 허용되고 복수의 운송서류가 제시될 때에 최초의 선적일을 기준하여 하여 서류가 제시되어야지만 물품이 하역항에 도착하였음에도 불구하고 운송서류가 없어서 수하인이 화물을 찾을 수 없는 불편함을 예방할 수 있다.

분할선적을 금지하고 동일 운송수단에 선적된 복수의 운송서류가 제시되었을 때에는 운송서류 중 최후의 선적일을 기준으로 하여 서류제시기간을 산정하는 것과는 완전히 다르다. 분할선적을 금지하였을 때에는 물품이 전량 선적되었을 때 선적이 된 것이기 때문이다. 이와 같은 내용은 모든 운송서류에서 규정하고 있다.

### 9) 본선적재부기

2010년 7월의 ICC 은행위원회가 결정한 ICC Decision<sup>24)</sup>을 반영하여 본선적재부기에 대하여 ISBP745에서 새롭게 규정하였다.

첫째, 수탁지가 Rotterdam CY 선적항이 Rotterdam이면 두 개의 장소가 동일한 것으로 간주한다. 이것은 2002년의 ISBP645에 있다가 2007년의 ISBP681에서 삭제된 것이 부활된 것이다.

Place of receipt: Rotterdam CY Port of loading : Rotterdam
--

둘째, 선적항과 다른 수탁지가 기재된 경우 예컨대 수탁지가 Amsterdam, 선적항이

23) Kim Sindberg, op.cit., p.101.

24) ICC, Recommendations of the Banking Commission in respect of the requirements for an On board Notation, Document No.470/1128rev. final -22 April 2010.

Rotterdam인데 사전적재수단에 아무런 기재가 없는 경우 선적선하증권에는 별도의 본선적재 부기가 필요 없다. 수취선하증권에는 일자를 표시한 본선적재부기가 필요하다.

Pre-carriage: Place of receipt: Amsterdam  
Port of loading : Rotterdam

셋째, 선적항과 다른 수탁지와 사전적재수단이 기재된 경우 선적선하증권이든 수취선하증권이든 선적항과 적재선박명이 기재된 본선적재부기가 필요하다.

Pre-carriage: Truck xxx Place of receipt: Amsterdam  
Port of loading : Rotterdam

넷째, 선적항과 다른 수탁지가 기재되어 있지 않으나 사전적재수단이 기재된 경우 선적선하증권이든 수취선하증권이든 선적항과 적재선박명이 기재된 본선적재부기가 필요하다.

Pre-carriage: Truck xxx Place of receipt:  
Port of loading : Rotterdam

다섯째, 선하증권에 “When the place of receipt box has been completed, any notation on this bill of lading of “on board”, “loaded on board” or words of similar effect, shall be deemed to be on board the means of transportation performing the carriage from the place of receipt to the port of loading” 또는 이와 유사한 문구가 있고, 수탁지란이 기재된 경우 선하증권에는 선적항과 적재선박명이 기재된 본선적재부기가 필요하다.

이와 같은 내용은 해상선하증권, 비유통해상운송장과 용선계약부 선하증권에 규정되고 있다.

## 2. 각 운송서류 별 개정사항

### 1) 복합운송서류

#### (1) 본선적재 표시

신용장에서 요구된 최초의 운송이 항구로부터 시작되는 경우에는 본선적재가 표시되어야 한다. 이 경우에는 신용장에서 해상선하증권을 요구할 때와 마찬가지로 선적항에서의 본선적재 표시가 필요하다.<sup>25)</sup> UCP600 제19조에서 복합운송서류를 요구한 경우 수취, 발송 또는 본

25) Official Opinion R641 / TA650rev under UCP600.

선적재를 표시하여야 된다고 규정하고 있어 이 중 어떤 것이 표시되어야 되는지 혼란이 있었는데 이 규정으로 최초의 운송방법이 해상운송인 경우 본선적재가 표시되어야 한다는 것이 명확하게 되었다.

## 2) 해상선하증권

해상선하증권에만 특유한 개정사항은 없다.

## 3) 비유통 해상운송장

종래의 ISBP에 없는 비유통 해상운송장에 관한 규정이 신설되었다. 해상선하증권과 거의 같이 규정하고 있으나 비유통 해상운송장은 해상선하증권과 달리 배서와 교부 또는 교부에 의해서 수하인의 권리를 제3자에게 양도할 수 없다.

## 4) 용선계약부 선하증권

### (1) 용선계약부 선하증권의 판단기준

용선계약에 대한 언급 없이 “Congenbill” 또는 “Tanker Bill of Lading”과 같이 용선계약부 선하증권에서 주로 사용되는 코드명 또는 양식명이 기재된 운송서류를 그 자체만으로 용선계약에 대한 언급으로 간주하지 않는다.<sup>26)</sup> ICC Opinion R578<sup>27)</sup>에서 용선계약부 선하증권을 요구한 경우 제목이 tanker bill of lading이 제시되는 것을 허용하였는데 이것은 그 선하증권에 용선계약에 대한 언급이 있었기 때문이며 단지 제목이 tanker bill of lading이기 때문에 허용된 것은 아니라는 점에 유의하여야 한다. 그러나 서류 제목이 charter party B/L이면 용선계약부 선하증권으로 간주된다.<sup>28)</sup>

### (2) 대량 탁송화물의 일부 표시

유조선 또는 화학물질 운반선 탱커(tanker)에 실린 원유 또는 화학물질의 송하인 또는 수하인이 여러 사람이 되는 경우에 용선계약부 선하증권에 “without segregation” 또는 “commingled”

---

26) ICC Official Opinion R.648/TA635rev. under UCP600.

27) ICC Official Opinion R.578/756rev. under UCP500. 이 사례에서는 운송서류 제목이 tanker bill of lading이었으나 “PURSUANT AND SUBJECT TO ALL TERMS AND CONDITIONS, LIBERTIES AND EXCEPTIONS AS PER VOYAGE CHARTER PARTY INDICATED HEREUNDER”라는 것과 “FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY”라는 것이 선하증권에 기재되어 있었다.

28) ICC Official Opinion R647 / TA662rev under UCP600.

또는 이와 유사한 문구를 표시함으로써 대량 탁송화물의 일부임을 표시할 수 있다.<sup>29)</sup> 신용장에서 특별하게 금지하지 않았다면 선하증권에 이와 같은 문구가 기재된 것이 선하증권을 고장부 선하증권으로 만들지는 않는다.<sup>30)</sup> 이것은 복수의 선하증권이 제시될 것을 요구한 선하증권 문구(Multiple Bill of Lading Clause)가 선하증권을 고장부 선하증권으로 만들지 않는다는 ICC Opinion과 유사하다.<sup>31)</sup>

## 5) 항공운송장

### (1) 선적일자

선적일자의 기준이 종래의 비행일에서 UCP600과 마찬가지로 실제 선적일자로 표현이 개정되었다. 실제 선적일자에 대한 명확한 규정이 없는데 항공운송장에 표시된 비행일을 실제 선적일로 볼 수 있을 것 같다.<sup>32)</sup> 그러나 on board notation의 일자는 실제 선적일자에 대한 표시로 보지 않는다.

## 6) 도로, 철도 또는 내수로 운송서류

ISBP645와 ISBP681에서는 도로, 철도 또는 내수로 운송서류에 대한 규정이 없었으나 ISBP745에는 이들 서류에 관한 규정이 신설되었다.

### (1) 운송인의 범위

운송인에는 발행운송인(issuing carrier), 실제운송인(actual carrier), 후속운송인(succeeding carrier)과 계약운송인(contracting carrier)이 포함된다는 것을 규정하였다.

### (2) 서명권자

철도운송서류의 서명권자로 출발지 철도회사 또는 출발지 철도역을 규정하고 있다. UCP600 제24조에서는 철도회사의 서명만 인정하고 있는데 ISBP745에서는 출발지 철도역도 새롭게 포함시키고 있다.

29) 삼성물산 대 Devon Industries Sdn Bhd사건(1996, 1 SLR 469)에서는 한 개의 탱커에 두 개 수출상의 콩기름이 선적되었다.

30) ICC Case Study 124 under UCP400.

31) ICC Opinion R.79 under UCP400.

32) ICC Banking Commission의 기술고문인 Gary Collyer는 비행번호와 비행일자 표시를 선적일로 본다는 개인적 견해를 밝혔다.(www.collyerconsulting.com)

**(3) 운송인 표시**

운송서류가 운송인 또는 운송인을 대리하는 기명 대리인이 서명하는 것으로 나타나고, 운송인이 운송서류에 “운송인”으로서 특정되었다면 “운송인”이라는 용어가 서명의 횡간에 나타날 필요는 없다. 철도운송서류는 운송인의 명칭 또는 운송인을 대리하여 서명하는 기명 대리인을 표시하지 않고 철도회사 또는 출발지 철도역에 의한 일자부 스탬프로 표시할 수 있다.

**(4) 원본**

신용장이 관련 운송서류 전통의 제시를 요구하였을 때 도로운송서류의 송하인 또는 선적 인용 원본(송부자용 사본) 또는 철도운송서류 부분의 제시로 충족된다. 철도회사 또는 출발지 철도역의 서명 또는 스탬프에 의해서 인증된 철도운송서류의 부분(중중 카본 복사본)은 원본으로 간주된다.

## IV. 실무상 유의점 및 제언

ISBP745의 운송서류 관련 규정을 적용할 때 실무상 유의점 및 제언은 다음과 같다.

### 1. 선하증권을 요구하면서 복합운송서류 허용

신용장에서 선하증권을 요구하면서 복합운송서류도 허용하였다면 복합운송서류가 제시될 때의 상세한 운송명세가 기재되어야 하나 이것이 부족한 경우가 많은데 이 경우에 대하여는 ISBP745에서는 아무런 규정이 없다. 기존의 ICC Opinion<sup>33)</sup>에서는 복합운송이 될 때 신용장의 선적항에서 해상운송이 되었다면 선적항에서 본선적재되었다는 것이 반드시 표시되어야 하고, 육상운송 또는 항공운송이 되었다면 수탁 또는 발송이 되었다는 사실이 기재되어야 한다고 결정하였다.

신용장에서 선하증권을 요구하면서 복합운송서류를 허용하였다면 복합운송서류가 제시될 때의 상세한 운송명세가 기재되는 것이 바람직하다.

33) ICC Official Opinion R638 / TA629 under UCP600과 Official Opinion R461 under UCP 500.



## 2. 복수의 선하증권이 제시

수출지에서 여러 명의 수출상이 한 개의 컨테이너에 물품을 적재하였으나 수입상은 동일한 경우 수입상이 하역항에서 물품을 인도 받을 때 그 컨테이너와 관련된 복수의 선하증권 전부를 제시하여야만 된다. ISBP745의 제4차 초안에서는 운송서류에 “LCL/FCL” 또는 “CFS/CY and Part Load”로 기재되면 복수의 운송서류가 제시되어야 하는 것으로 규정하고 있었으나 제5차 초안에서 선하증권에 “컨테이너 XXXX는 선하증권 번호 YYY에 의해서 커버되고, 모든 선하증권이 제시되었을 때 화물이 인도될 수 있다”는 기재를 복수의 운송서류가 제시되는 사례로 규정이 변경되었다. 그런데 아시아 지역의 운송실무에서는 제4차 초안의 사례가 주로 사용되고 있는데 이것이 ISBP745에서는 누락되었다는 문제점이 있다. 최종안에서 이것을 누락한 것은 서류심사자인 은행원이 “LCL/FCL” 또는 “CFS/CY”와 같은 운송업체의 전문용어를 알 필요가 없다는 견해에서 비롯되었다. 향후 ICC Opinion으로 이 부분이 보완되어야 될 것으로 생각된다.

은행의 서류 심사자가 모든 분야(예컨대 운송, 보험 등)의 전문가가 될 것을 기대할 수 없으나 운송서류를 적절하게 심사하기 위해서 최소한도의 전문용어에 대한 지식은 필요하다고 본다.

## 3. 운송서류 사본

UCP600의 운송서류 조항은 운송서류 원본이 요구될 때에만 적용이 된다. 이것은 운송서류 사본이 신용장에서 요구될 때 선하증권 사본은 신용장의 견지에서 운송서류가 아니라는 것을 의미한다. 이 경우에는 UCP600 제19조-제25조의 규정이 적용되지 않고 서류심사의 일반적인 기준인 UCP600 제14조 f항이 적용된다. 운송서류의 사본에 나타나는 정보는 그 서류 또는 기타 명시된 서류 또는 신용장에 기재된 정보와 동일할 필요는 없으나 그와 상충되어서는 안된다.<sup>34)</sup>

이것은 신용장에서 특별히 요구하는 경우에만 운송서류 사본에 운송인이 기재되어 있는지를 심사하면 된다는 것을 의미한다. 또한 신용장에서 특별히 명시하지 않는다면 서류 제시기간은 심사대상이 아니다. 예컨대 “Documents to be presented no later than 21 calendar days after days from shipped on board date as indicated on the copy of the bill of lading”과 같은 문

34) ISBP 745 제A6항

구가 신용장에 기재된 경우에만 서류제시기간이 심사대상이 된다. 그러나 신용장에 그와 같은 요구조건이 있는 경우는 극히 드물다.

일반적으로 수입상이 계약을 어기고 물품대금을 송금하지 않았을 때 개설은행의 대금지급 보증의 기능을 하는 보증신용장에서 운송서류 사본이 요구된다.<sup>35)</sup> 운송서류를 비롯한 상업서류 원본은 보증신용장에서 대금지급이 청구되기 오래 전에 수입상에게 송부된다. 그러나 운송서류의 복사본(photocopy)의 내용은 선하증권 원본에 내용을 모두 포함하여야 한다. 왜냐하면 복사본은 원본과 다른 자료가 아니어야 하기 때문이다.<sup>36)</sup> 또한 선하증권 사본을 요구하는 신용장에서 선적일이 기재된 경우에는 선하증권 사본의 어떤 일자를 선적일로 볼 것인지를 신용장에 명확하게 기재하여야 한다.<sup>37)</sup>

#### 4. 선하증권의 delivery clause

몇 년 전 선사에서 어떤 조건하에서 선하증권 원본 제시 없이 수하인에게 물품을 인도할 수 있다는 새로운 문구(delivery clause)가 도입되어, 은행 업계가 이러한 변동에 어떻게 대응할지가 논의되었다.<sup>38)</sup>

불행히도 ICC 은행위원회는 이 문제에 대한 공식의견을 도출하지 못하였다.<sup>39)</sup> 그러나 현재 이 문제와 관련된 3개 유형의 문구에 대하여 대다수 은행의 업무처리는 다음과 같다.

- 1) 신용장에서 지시식 선하증권을 요구하고 제시 선하증권에 물품이 선하증권 원본의 제시 없이 인도될 수 있다는 문구

(문구의 사례)

(1) “Where the bill of lading is negotiable, surrender of an original bill of lading will generally be required before delivery is given, but the carrier has the option to deliver the goods to a person whom he reasonably believes to be entitled to take delivery of the goods without requiring surrender of an original bill of lading...”

35) UCP600이 보증신용장에도 적용될 수 있다(UCP600 제1조)

36) Shahriar Masum, Do copies of transport documents fall within the UCP?, *Documentary Credit Insight* 15(1), 2009.

37) Kim Christensen, The anatomy of “shipment” in L/C transactions, *Documentary Credit Insight* 14(1), 2008.

38) 이 문제는 DC-Pro Focus Discussion Forum에서 2003년 8월부터 논의되기 시작하였다.(www.dcpprofessional.com)

39) 2008년 10월 ICC 은행위원회는 ICC의 3개 전문위원회(은행위원회, 상관행위원회, 운송 및 물류위원회)와 논의한 후 이 문제에 대하여 공식의견을 내지 않기로 결정하였다.

(2) If required by the Carrier, one(1) original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order...

많은 서류심사자는 지시식 선하증권을 요구하는 신용장에서 이와 같은 문구를 수리하지 않는다. 왜냐하면 물품은 선하증권 원본이 제시되었을 때에만 인도될 수 있다는 선하증권의 핵심기능에 부정적 영향을 미치기 때문이다.

이러한 이유로 어떤 선사는 선하증권에 다음과 같은 문구를 추가한다.

“The carrier will require surrender of the original bill of lading for the release of the cargo”

서류심사자는 그와 같은 문구가 포함된 선하증권을 일반적으로 수리한다.

- 2) 신용장에서 기명식 선하증권을 요구하고 제시 선하증권에서 물품이 적어도 한 개의 원본 선하증권을 제시받지 않고 인도할 수 있다는 문구

(문구의 사례)

“Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the goods to the named consignee upon reasonable proof identity and without requiring surrender of an original bill of lading.”

대부분 서류심사자는 기명식 선하증권을 요구하는 신용장에서 그와 같은 문구가 있는 선하증권을 수리한다. 기명식 선하증권에서는 운송인이 수하인의 신원만 확인되면 선하증권 원본을 제시 받지 않고 화물을 인도하는 것이 일반적 관행이다.<sup>40)</sup>

- 3) 운송인은 진짜 선하증권으로 믿어지는 것에 대하여 물품을 인도할 권리를 가진다는 문구

(문구의 사례)

The Carrier will be entitled to give delivery of the goods against what he reasonably believes to be a genuine original Bill of Lading.

대부분 서류심사자는 선하증권을 요구하는 신용장에서 이와 같은 문구가 있는 선하증권을 수리한다.

어떤 은행은 물품이 원본 선하증권 없이 수하인에게 인도될 수 있는 상황을 피하기 위해

40) Charles Debattista, Bill of Lading in Export Trade, Tottel, 2008, p.70.

서 신용장에 그러한 문구를 금지하는 조건을 기재한다. 그 사례는 다음과 같다.

“The bill of lading may not contain on the face the clause where carrier allows delivery of goods without surrender on an original bill of lading”

이와 같은 문구는 물품이 본선적재 되었느냐 아니면 수탁되었느냐를 기재하는 선하증권 앞면 오른쪽 아래의 서명란 바로 위에 기재되고 있다.

## 5. 항공운송장의 선적일

항공운송장에 실제 선적일이 기재되어 있으면 이 일자를 선적일로 본다는 것이 UCP600과 ISBP745의 규정이다. 그런데 어떤 일자를 실제 선적일로 간주할 것이냐를 ISBP745에서 규정하고 있지 않다는 문제가 있다. 특히 아시아 지역에서 항공운송장에 흔히 기재되는 본선적재부기는 선적일로 보지 않는다는 것이 ICC 은행위원회 기술고문이 Gary Collyer의 개인적 견해로 알려져 있는데, 이것을 ICC Opinion의 형태로 공식화하여 실무계의 혼란을 없앨 필요가 있다.

## 6. 비유통 해상운송장 원본

비유통 해상운송장에 대한 ISBP745 F10항에서는 비유통 해상운송장에 발행된 원본의 부수를 기재하고, 원본이 복수로 발행된 경우에 대한 규정이 있다. 그러나 이것은 운송업계의 관행과는 상반된 것이다. 비유통 해상운송장은 물품에 대한 영수증으로 원본을 1부 발행하고 있다.<sup>41)</sup>

# V. 결 론

ISBP745는 기존의 ISBP에 비하여 훨씬 상세하게 규정하고 있어, 그동안의 ICC Opinion을 반영함으로써 서류 심사자가 서류 심사 국제표준관행을 파악하는 것이 훨씬 쉽게 되었다. 특히 ISBP745에서는 기존 ISBP에서는 규정하고 있지 않던 해상운송장 및 도로, 철도, 내수로 운송서류를 규정하여 규정의 폭을 넓혔다.

종래의 ICC Opinion과 다르거나 없었던 ISBP745의 주요 개정사항을 요약하면 다음과 같다.

41) Emily Comyn, Transport Articles: the Shipping Industry's Perspective, *Documentary Credit Insight* 13(2), 2007.

첫째, 운송루트가 복합운송이면서 선하증권을 요구한 경우 UCP600 제19조 복합운송서류 규정이 적용된다. 이것은 종래의 ICC Opinion과는 다른 것이다.

둘째, 신용장에서 최종목적지 또는 하역항의 착하 인도 대리점의 주소와 명칭을 운송서류에 기재할 때 이 주소가 최종목적지 또는 하역항에 위치할 필요가 없고 동일 국가에 위치할 필요도 없다. 이것은 종래의 ICC Opinion에는 없는 규정이다.

셋째, 여러 사람의 송하인과 한 사람의 수하인이 있는 LCL/FCL 운송의 경우에는 한 개의 컨테이너에 복수의 운송서류가 발행되는데 이에 대한 사례를 구체적으로 규정하고 있다. 그러나 운송업체에서 이러한 경우에 흔히 표시하고 있는 “LCL/FCL” 또는 “CFS/CY”를 복수의 운송서류가 요구되는 사례로 보지 않음으로써 운송업체의 관행과는 다르다는 문제가 있다.

넷째, 신용장에서 분할선적이 허용되고, 복수의 운송서류가 하나의 표시서류에 따라 제시될 때 서류 제시기간의 기산일을 운송서류 중 최초의 선적일을 기준으로 한다는 규정이 신설되었다.

ISBP745가 국제표준은행관행을 포괄적으로 상세하게 규정하고 있으나 항공운송장의 선적일에 대한 규정을 UCP600과 동일하게 규정하여 선적일 결정 기준을 종래의 비행일에서 실제 선적일로 개정하였으나 그에 대한 명확한 세부 규정이 없어서 항공운송장의 분선적재부기 일자를 선적일로 볼 수 있느냐 하는 것이 의문으로 남는다.

ISBP는 은행이 주도하여 만드는 규정이어서 운송서류에 대한 규정에 운송업체의 관행이 충분히 반영되지 못하고 있다. 향후 ISBP 개정시 운송업체의 관행을 충분히 반영하여 은행업계와 운송업체의 관행이 잘 조화를 이루도록 하여야 할 것이다.

ISBP745가 개정 즉시 시행되고 있으나 아직 국내에 공식번역이 없고, 널리 홍보도 되지 않은 상황이다. 빠른 공식번역과 홍보가 필요하다.

## 참 고 문 헌

- 강원진, 신용장서류심사를 위한 ICC 국제표준은행관행의 일반원칙에 관한 고찰, 「국제상학」 제18권 3호, 2003.
- 강원진, 국제표준은행관행에 반영된 업데이트 내용의 검토, 「무역상무연구」38권, 2008.
- 박세운·한기문, ISBP 주요 개정사항에 대한 연구, 「관세학회지」 제13권 4호, 2012.
- 양의동, 화환신용장 서류심사에 대한 국제표준은행관행의 실무적용상 문제점에 관한 연구, 「

- 국제상학」 제19권 1호, 2004.
- 이방식·박석재, 신 국제표준은행관행에 관한 연구, 「무역상무연구」 제37권, 2008.
- Byrne, James E., UCP600: An analytical commentary, Institute of International Banking Law & Practice, 2010.
- Byrne, James E., The Comparison of UCP 600 & UCP500, An analytical commentary, Institute of International Banking Law & Practice, 2007.
- Christensen, Kim, The anatomy of “shipment” in L/C transactions, *Documentary Credit Insight* 14(1), 2008.
- Comyn, Emily, Transport Articles: the Shipping Industry’s Perspective, *Documentary Credit Insight* 13(2), 2007.
- Debattista, Charles Bill of Lading in Export Trade, Tottel, 2008.
- ICC Banking Commission news, *Documentary Credit Insight*, 16(2), 2010.
- ICC Case Study 124 under UCP400.
- ICC, Recommendations of the Banking Commission in respect of the requirements for an On board Notation, Document No.470/1128rev. final -22 April 2010.
- ISBP Draft - Outstanding Issues, 2012.
- Masum, Shahriar, Do Copies of Transport Documents Fall within the UCP?, *Documentary Credit Insight* 15(1), 2009.
- Masum, Shahriar, Are the Words “However Named” a Source of Confusion?, *Documentary Credit Insight* 16(4), 2010.
- Sindberg, Kim, UCP 600 Transport Documents, The Institute of International Banking Law & Practice, 2012.
- [www.dcpprofessional.com](http://www.dcpprofessional.com)
- [www.collyerconsulting.com](http://www.collyerconsulting.com)

---

## ABSTRACT

### A Study on the Revision of Transport Documents under ISBP 745

Sae-Woon Park\*

ISBP745 has new provisions about sea waybill, road, rail or inland waterway transport documents which ISBP681 did not have provisions about. The main revisions of ISBP745 which were not existent or different from ICC Opinion are as follows:

First, where B/L is required when multimodal transport is used as a modes of transport, the revisions stipulates that it is subject to UCP600 article19. this differs from previous ICC Opinion.

Second, when a credit requires a transport document to indicate the name, address and contact details of a delivery agent, for the place of final destination or port of discharge, the address need not be one that is located at the place of destination or port of discharge or within the same country as that of the place of destination or port of discharge.

Third, in case there exist a number of shippers and a consignee, multiple transport documents are issued. This rule has a clear stipulation on this case. Transport industry regards the indication of “LCL/FCL” or “CFS/CY” common in this case as that requiring multiple transport documents. However, ISBP745 does not regard it the case as that requiring multiple transport documents. This may cause some confusion in examination of documents.

Forth, when partial shipment is allowed, and more than one set of original transport documents are presented as part of a single presentation made under one covering schedule and incorporate different dates of shipment, the earliest of these dates is to be used of the calculation of an presentation period.

**Key Words** : ISBP745, transport documents, standards of documents examination

---

\* Professor of Changwon National University