

원활한 화물유통 위해 Sea Waybill 적극 활용해야...

엄 운 대

경영학박사, 한진해운부장
서울디지털대 사이버무역학부 겸임교수

I. 들어 가는 말

국제무역운송에 있어서 선하증권(bill of lading: B/L)은 수백 년의 역사의 바탕위에서 확립된 법적지위를 고수하면서 국제적으로 그 효력(物權的效力 · 權利證券性 등)을 인정받고 있어 무역화폐로서의 기능을 수행하면서 오늘날까지 널리 사용되어 오고 있다. 나아가 B/L에는 相換證券性까지 법률로 강제하고 있어서 운송인은 B/L과 상환함이 없이는 누구에게든지 화물을 인도할 수 없도록 B/L 소지인의 권리를 보호하고 있는 것이다. 그런데 이와 같은 법체제하에 있는 오늘날의 무역운송환경은 전자기술과 조선·항해기술의 발달에 힘입어 선박은 고속화되었고, 특히 컨테이너선의 출현으로 항구에서 화물을 積·揚荷하는 시간도 종래 재래선의 그것에 비해 비교할 수 없을 만큼 단축됨에 따라 화물의 선적부터 목적지에 도착하기까지의 총체적인 기간도 그만큼 빨라지게 되었다. 그러나 국제무역과 관계된 서류(paper-based document)의 흐름경로와 운송방법은 아직까지 종래의 방식을 크게 벗어나지 못하고 있어서 화물이 목적지에 도착되어도 선하증권 등 운송서류가 늦게 도착되는 경우가 자주 발생한다. 특히 이것은 근거리 운송에서 두드러지게 나타난다.

선하증권에 의한 운송의 경우에 화물의 인도는 선하증권과 상환으로써만 가능하므로(상법 제820조, 제129조 :선하증권의 상환증권성), 화물보다 운송서류가 늦게 도착되는 경우는 진정한 買受人도 선하증권이 없으면 화물을 적기에 인도받을 수 없으므로 商機를 놓쳐 손해를 볼 수 있을 뿐만 아니라, 불필요한 지체료

(보관료 등)를 부담하거나, 화물을 先取(선인도)받기 위한 보증금의 예치 또는 은행보증장의 확보를 위한 복잡한 수속을 밟는 등 불필요한 시간과 인력 및 비용을 부담하는 결과를 초래하기도 한다. 물론 운송인도 선하증권을 제시하지 않는 자에게 화물을 인도할 수 없으므로 화물이 적체되고 그에 따른 보관시설의 확장과 그 관리를 위한 추가적 인력 및 비용이 소요된다. 이외에도 B/L소지인이 이를 분실 등 상실하는 사례도 종종 발생하여 B/L의 재발행절차를 밟아야 하는데 이 절차 또한 운송인 및 B/L분실자(송하인, 수하인, 또는 은행 등) 모두에게 여간 복잡한 것이 아니다.

위에 든 예와 같은 문제점으로 현재까지 국제 해상화물운송에 전형적으로 사용되어 오고 있는 B/L이 어떤 경우에 있어서는 신속한 화물유통측면에서 때로는 장애가 되기도 한다. 그래서 이와 같은 문제를 해소하기 위해 현재까지 여러 가지 방법이 논의된 적이 있는데 대부분이 현실성이 없고, 그 중에서 비교적 최근 논의되고 있는 것이 유통불가한 비권리증권성의 Sea Waybill(이하 SWB이라함)을 활용하는 방안과 기존의 선하증권기능을 전자적 방식으로 해결하려는 것이다. 그러나 이 방법들도 아직 그 역사가 짧아 국내외의 법제가 정립되어 있지 않는 실정이므로 이에 관한 입법의 필요성이 대두된다.

여기서는 후자, 즉 SWB의 활용방안에 대하여 살펴보기로 한다.

II. SEA WAYBILL의 意義

개념 : 우리나라 현행법은 Sea Waybill에

관한 명문규정이 없어 이의 법률적인 정의를 내릴 수는 없지만, 유럽경제위원회(Economic Commission for Europe) 또는 국제해운회의소(International Chamber of Shipping) 등 국제기구가 정의한 내용을 종합 정리해 보면, Sea Waybill이란 요컨대 "운송인이 운송을 위하여 화물을 수령 또는 선적했음을 인증하고, 동 화물을 운송하여 그 서류(waybill) 상에 記名된 수하인(consignee)에게 인도할 것을 약정하는 해상운송계약의 證書로서, 非流通性 海上貨物運送狀"이라 할 수 있다.

기능 : B/L에 의한 화물운송에 있어서 B/L의 기능은 ① 운송인과 화주 간에 운송계약이 체결되었음을 증명하는 계약증서(evidence of contract for carriage of goods by sea), ② 운송인이 수하인으로부터 화물을 수령하였다는 증서(evidence of receipt for shipment) 및 ③ 화물에 대한 권리증서(document of title to the goods)인데 비하여, SWB은 이들 중 앞의 두 가지 기능(①과 ②)만 있고 권리증서기능은 없다.

이와 같이 SWB은 B/L과 달리 권리증권성 내지 물권적 효력이 없으므로, SWB자체를 배서 양도하는 방법으로 화물의 권리를 양도할 수 없는 것이 B/L과 근본적으로 다른 점이다. B/L이 발행되지 않고 SWB에 의한 화물운송의 경우는 SWB의 所持와 화물인도청구권 등 화물에 관한 權利는 완전히 분리되어 있다. 부연하면 어떤 사람이 SWB을 소지하고 있는 사실 자체가 SWB기재의 화물에 대한 권리를 당연히 소지하는 것이 아니며, 운송인에 대하여 화물인도청구권을 행사할 수 있는 자는 오로지 운송계약으로 약정된 자 즉 SWB상에 "수하인"으로 기명된 자인 것이다. 그러므로 수하인으로 지정된 者라면 목적지에서 당해 SWB을 운송인에게 제시하거나 상환하지 않고도 그가 "수하인"임을 증명해 보이기만 하면 화물을 인도받을 수 있는 것이다.

III. SEA WAYBILL에 의한 운송이

가능한 화물

SWB에 의한 운송은, 운송구간이 짧아 운송서류가 화물보다 늦게 도착하는 구간의 운송(예, 유럽국가간; 아시아국가간; 북유럽-미동부간 등)에서 특히 유용하지만, 화물운송기간이 서류의 우송기간보다 더 긴 구간에도 다음과 같은 화물의 운송에는 SWB을 이용함이 바람직하다.

예컨대 ① 개인이사화물, ② 매도인이 그의 해외 대리인에게 발송하는 화물, ③ 매매상품의 견본품, ④ 다국적기업의 본지사간에 이동되는 화물, ⑤ 무상화물(기증, 원조)등 물품의 매매대금의 결제가 연관되어 있지 않은 화물 운송 그리고 대금결제가 연관되어 있는 화물이라도 ⑥ 매수인이 물품대금을 매도인에게 미리 송금하여 결제가 완결된 경우(단순송금방식 등)라든지 또는 ⑦ 매매 당사자간에 장기간의 거래로서 신용이 쌓여진 경우 물품대금을 사후에 받기로 하고 운송서류를 인도하는 거래(추심방식 중 D/A조건) 또는 ⑧ 계좌이체방식(OAT: open account transaction)등 별도의 방법으로 대금을 정산하기로 약정한 경우의 화물운송은 운송도중에 전매될 것이 전제되어 있지 않으므로 화물이 목적지에 도착되는 즉시 수하인이 인도받을 수 있도록 B/L이 아닌 SWB을 이용함이 편리하다.

그리고 ⑨ NVOCC(non-vessel operating common carrier)가 집하한 화물을 선박회사를 통하여 그들의 해외지점이나 파트너를 수하인으로 하여 발송하는 경우는 선박회사로부터 B/L을 발급받아 해외로 우송하거나 또는 선적지 선박회사에 반환(surrender)하는 등 번거로운 절차를 취할 것이 아니라 SWB을 이용하면 목적지의 파트너(수하인)는 OBL과 상환함이 없이도 선박회사로부터 신속히 화물을 인도받을 수 있다.

IV. SEA WAYBILL과 전자화

SWB은 유통증권이 아니고 또 목적지에서

화물인도시 SWB원본과 상환할 필요가 없으므로 송하인이 수하인에게 SWB원본을 우송할 필요조차 없이 그 내용만 전달하면 된다. SWB에 의한 운송의 경우에 SWB의 내용을 전자적 방법으로 주고받을 관련 당사자는 송하인, 운송인 그리고 수하인(또는 통지처) 3자로 확정되어 있어서 이들이 전산시스템을 갖추기만 하면 현대의 발달된 정보통신 네트워크 환경에서는 그 전자화는 어려운 일이 아니다. 국제해운기업은 이미 컴퓨터 시스템을 갖추고 운송서류 업무를 전산으로 처리하고 있기 때문에 "운송인"을 중심으로 이들 정보를 EDI 또는 인터넷 수단을 이용하여 운영하면 될 것이다.

V. 맺는 말 -SWB의 활성화를 위한 당사자의 인식제고와 법제의 필요성-

첫째, 무역운송 관련 당사자의 SWB에 대한 인식의 제고가 필요하다

앞에서 언급한 바와 같이 SWB에 의한 운송이 가능한 화물은 운송 중에 전매가 이루어지지 않는 것이고, 그 중에서 대금결제에 문제가 없는 물품의 운송은 거래는 SWB를 이용할 수 있다. 그러므로 권리중권이 반드시 필요한 경우를 제외하고는 SWB로 대체하여 선하증권 문제를 피해야 할 것이다. SWB는 선하증권 문제를 극복할 수 있는 대체수단이 될 수 있음에도 불구하고, 아직까지 수출입거래의 실무계에서 SWB의 본질을 명확히 인식하지 못하여 해운의 경우에는 무조건 B/L을 발행하는 습관이 있어서 SWB로의 대체율이 저조한 실정이다.

그러므로 SWB의 이용률의 제고를 위하여 운송인 관련단체, 무역관련단체, 정부의 유관기관, 학계 등에서는 이에 관한 적극적인 연구와 홍보를 통하여 관계자들에게 그 사용을 권장할 필요가 있다. 그리고 앞항에서 언급한 바와 같은 종류의 화물운송은 기명식 B/L에 의한 운송이 대부분인데 만약 송하인이 운송인(VOCC, NVOCC)에게 그러한 B/L을 요구한다면 운송인은 SWB의 편리성의 설명과 그 사

용을 권유하여 목적지에서 신속하게 화물이 유통되도록 하여야 할 것이다.

둘째, SWB에 관한 법률적 제도적인 뒷받침이 마련되어야 한다.

SWB에 의한 운송을 위하여 해운선진국 및 관련 국제기구들은 이미 상당기간 동안 많은 연구를 통해 이를 국제운송실무에 사용할 수 있도록 국내법을 보완하거나 또는 새로운 입법을 추진하여 SWB가 실무에서 이용될 수 있도록 활발한 활동을 전개하고 있다. 그런데 이와 같은 국제적 추이에도 불구하고 우리나라에서는 해운실무계나 뜻있는 몇몇 학자들에 의해 겨우 SWB에 관한 일반적 개념정도만 파악되고 있을 뿐, 해운관련 공공기관이나 정부의 유관부처에서는 아직까지 이에 관한 적극적인 연구가 미흡하여 제도적 뒷받침은 말할 것도 없거니와 실무적인 절차도 미비된 실정이다. 그러므로 SWB에 의한 운송이 안정된 기반 위에서 활성화될 수 있도록 법률적 제도적인 뒷받침이 마련되어야 한다. SWB에 관한 입법방안으로서는, 상법(제5편 해상)에 SWB에 관한 관(款)을 설정하고, 거기에 SWB의 지위, 화물인도방법, 송하인의 운송계약내용의 변경청구권, SWB의 효력 및 기존선하증권관련조항의 준용규정 등의 조항을 설정하면 될 것이다(구체적 내용은 엄윤대 "SEA WAYBILL의 활용과 입법방향" 한국해법학회 학술발표논문, 2002.11.9 참조).

마지막으로 이외에도 SWB에 의한 운송의 국제성을 고려하여, SWB의 표준양식, 약관 등에 관한 우리나라의 통일적 규정을 마련할 필요가 있고, 운송회사들(NVOCC 및 VOCC)도 내부적으로 SWB의 실무적 절차를 구체적으로 수립하는 등 등 제도가 하루속히 정착되도록 하여야 할 것이다.

= ♣ =