

해상화물운송장의 실용상의 문제점에 관한 연구*

한 낙 현**

-
- I. 서론
 - II. SWB의 특징 및 기대효과
 - III. SWB에 관한 주요국의 견해
 - IV. SWB와 관련된 문제점
 - V. 결론
-

I. 서론

오늘날 컨테이너에 의한 운송형태의 변화와 기술혁신에 의한 선박의 고속화로 선하증권보다 화물이 먼저 도착지에 도착하는 경우가 빈번히 발생하고 있다. 일반적으로 이러한 문제는 선하증권의 위기(The B/L Crisis) 또는 고속선의 문제(The Fast Ships Problem)로 불리고 있다.¹⁾ 선하증권을 선편으로 송부하던 시대는 당연히 화물이 먼저 도착지에 도착되었지만, 이 경우 항공편으로 서류를 송부함으로써 이들 문제가 해결되었다. 그러나 최근 인접국가와의 거래에서는 항공편에 의한 선적서류의 송부보다 화물이 먼저 도착하여 이러한

* 본 연구는 2003년도 경남대학교 학술논문게재연구비의 지원에 의해 수행되었음.

** 경남대학교 경제무역학부 전임강사

1) Sherlock, J. and Reuvid, J., The Handbook of International Trade, Koga Page, 2004, p.243 ; Bridge, M., The International Sale of Goods, Oxford University Press, 1999, p.442 ; Grönfors, K., Towards Sea Waybills and Electronic Documents, Gothenburg Maritime Law Association, 1991, p.19 ; 일본에서도 이미 20년 전에 이 같은 선하증권의 위기를 선하증권원칙의 해체화로서 소개하고 있다(小原三佑嘉, “改革を迫られる B/L原則—最近の動き三題から—”, 「金融法務事情」, 第963號, 1981, p.2).

문제가 심각하게 되고 있다.

화물이 운송서류보다 먼저 도착지에 도착하는 경우에 현행 상관습에서는 선하증권 대신에 소위 화물선취보증장(Letter of Guarantee : L/G)을 이용하고 있으나 L/G보증에 따른 까다로운 절차와 비용, 그리고 L/G 위조 등으로 L/G 사용에 대한 문제가 제기되는 등 L/G의 법률적 성격 등으로 많은 문제점이 발생하고 있다.²⁾ 이러한 문제점을 해결하기 위해 운송물의 신속한 인도를 위해 유동성 선하증권 대신에 도착지에서 서류의 제시가 필요없는 비유통성인 서류의 사용이 증가하고 있는데, 이것이 해상(화물)운송장(Sea Waybill, 이하 SWB라 한다)이다.

SWB는 해상운송의 경우에 발행되며, 운송계약의 증빙서류이며, 운송물에 대한 수령증이라는 점에서 선하증권과 공통점을 가지고 있으나, 수하인이 운송인으로부터 도착지에서 운송물을 인도받을 때 운송인에게 반드시 제시할 필요가 없다는 점이 다르다. 즉 SWB는 선하증권과 달리 운송물에 대한 청구권이 없는 서류이며, 유가증권도 아니다.

한편 현대무역거래는 여러 형태가 존재하고 있으며 이에 따라 국제적인 무역대금결제도 원활하게 이루어질 필요가 있다. 그 기본적인 형태는 신용장기준의 화환부 CIF 매매이며 기본적 수단으로는 선하증권, 화환어음 및 신용장이 있다. 이 거래형태에서는 은행개입으로 운송물의 인도와 대금결제의 동시이행이 실현되고 있으며 매도인과 매수인의 이해가 조정된 시스템이 되고 있다. 현재 이들 수단에 대한 전자화가 국내외에서 이루어지고 있는 상황이며, SWB가 기업그룹내 거래의 증대 등 무역환경의 변화에 따라 국제적인 운송서류로 사용되고 있는 것도 사실이다.

따라서 본 연구에서는 주로 문헌연구를 통하여 SWB의 특징을 정리하고, 또한 SWB(전자식 SWB도 포함하여)의 유효성에 대해서는 화환신용제도를 전제로 CIF 계약을 기준으로 하여 선하증권과 비교·고찰하고, 나아가 특히 기업그룹내 거래가 적은 중소기업은 향후도 이전과 같이 화환신용장에 의존할 필요가 있다고 생각되므로 현재 세계적으로 널리 이용되고 있는 CIF 조건을 기준으로 SWB의 유효성에 대해 설명한 후, 마지막으로 SWB의 전자화의 방안에 대하여 분석하고자 하는 것이 본 연구의 목적이다.

2) 오원석, 「국제운송론」, 박영사, 2004, pp.177~178.

II. SWB의 특징 및 기대효과

1. SWB의 개념

오늘날 세계해운업계에서는 컨테이너혁명으로 인해 컨테이너선의 항해일수가 대폭적으로 단축되고, 또한 컨테이너화는 기계화에 의한 하역작업의 향상, 컨테이너선의 정박시간의 단축, 선박의 회전을 등의 상승을 실현시켰다. 이러한 기술혁신에 따른 선박의 고속화는 상품이 매수인에게 도착하는 기간을 단축시키고 상품을 구매하기 쉽도록 하고 있다. 이러한 편리함은 무역거래량의 증대에 이어져 이것이 물류 다양화의 하나의 요인으로 되고 있다.

그러나 컨테이너화에 의한 고속화·효율화는 새로운 문제를 초래했다. 즉, 선하증권은 은행을 경유하여 우송되므로 선하증권이 매수인에게 도착하기 이전에 본선이 먼저 도착지에 도착하는 현상이 빈번하게 발생하고 있다. 선하증권은 운송물인 물건의 인도청구권을 체화한 유가증권(대륙법) 또는 권원증권(영미법)이며, 운송인은 선하증권과 상환으로 물건을 인도하는 것이 원칙이다. 이 원칙은 선하증권이 본선보다 먼저 도착지에 도착하는 것을 당연한 전제로 한 것인데, 고속선의 출현이 이 거래메커니즘에 붕괴를 초래하고 있다. 이러한 현상이 선하증권의 위기(The B/L Crisis)로 불리고 있다.

선하증권의 위기는 최근 세계적으로 크게 부각되고 있지만, 유럽·미국에서는 19세기에 도 동일한 현상이 발생했다는 것은 영국의 판례에서도 알 수 있다. 예를 들면 1883년 Sanders Brothers v. McLean & Co. 사건³⁾에서 매수인은 선하증권이 물건보다 먼저 도착하지 않았다는 것을 이유로 매도인의 계약이행(서류의 제공)을 거절하고 있다. 당시는 선적서류가 선편으로 송부되었기 때문에 본선의 도착보다 지연되었다고 생각된다. 그 후 선적서류가 항공편으로 송부되게 되자 이 문제는 특별한 경우를 제외하고 일반적으로 해소되었지만, 최근 고속선의 취향에 따라 다시 재연되고 있다.

이 선하증권의 위기에 대한 하나의 해결책으로서 화물선취보증장(L/G)⁴⁾에

3) 11 Q. B. D. 327 ; 52 L. J. Q. B. 481.

의한 방법이 있는데 이 L/G에 의한 방법은 선하증권의 본질상 위법행위의 문제점이 있다. 그래서 최근 이 선하증권을 대신하는 방법으로서 비유통성 운송 서류인 SWB의 활용이 특히 주목을 받고 있다.

SWB란 해상물건운송계약에 기초하여 운송인이 화물을 수령하여 증권에 표시된 수하인에게 그 화물을 인도한다는 운송인의 약속을 증명하는 증권이다. 즉, 운송인이 화물을 선박으로 운송할 때 발행하는 화물수취증을 말한다. 이것은 유가증권이 아니라, 기명식이며 유통성이 없는 화물운송장으로서 운송인수 조건 기재서를 겸비한 것을 말하며 정기선 운송장(Liner Waybill), 해양운송장(Ocean Waybill), 화물부두수령증(Cargo Quay Receipt), 비유통 선하증권(Non-negotiable Bill of Lading), Data Freight Receipt 등으로 불리고 있다.⁵⁾

SWB는 권원증권도 아니며 상환증권성도 없기 때문에 선적서류도착 전이라도 SWB에 기재된 수하인이라는 증명만 있으면 화물의 도착과 동시에 인수할 수 있다. 따라서 SWB를 이용하면 선하증권의 경우와 같은 보증인도를 할 필요도 없으며 은행보증장 발행을 위한 보증료, 경우에 따라서는 창고료 또는 채선료를 절감할 수 있으며, 또한 화물의 신속한 인수도 가능하다.⁶⁾

4) L/G는 두 가지로 대별되는데, 하나는 Letter of Personal Guarantee로 불리는 Single L/G로서 수입업자가 단독으로 선사에 제출하는 것을 말하고, 또 하나는 Letter of Bank Guarantee로 불리는 은행연대보증장(Bank L/G)이다. 일반적으로 선사는 수하인만이 서명한 Single L/G를 거절한다. 왜냐하면 수하인이 단독으로 발행한 L/G는 신용상 문제가 있기 때문이다. 단지 매수인이 대기업인 경우에는 선사의 신용을 얻어 Single L/G가 발행되지만, 일반기업의 경우에 도산 등을 우려하여 선사로서는 신중하게 대응하고 있다. 그래서 일반기업에 대해서는 화물의 송장가격에 해당하는 은행예금을 적립하게 하고 그것을 담보로 Bank L/G를 발행한다. 한편 Bank L/G의 경우에는 매수인이 선사소정의 용지에 필요사항을 기재한 후에 은행의 연대보증을 받아야 한다. 이 경우 선사에 대한 은행의 연대보증은 통상 무한도이며 무기한이다. 즉, Bank L/G로부터 발생하는 모든 손해에 대해서는 은행이 선사에게 연대보증인의 채무를 지게 된다(西道彦, 「貿易取引の電子化」, 同文館出版, 2003, pp.62~63); 이것은 부수적인 보증이 아니라 독립적인 채무를 약속하는 것이므로 보다 정확히는 파손화물보상장(Letter of Indemnity)이라 불리는 것이다. 20세기 초까지 보상장이라는 명칭은 주로 영미법 국가에서 사용되었으며 대륙법 국가에서는 일반적으로 보증장이 사용되었다; L/G는 근거리 수입의 경우에 자주 사용된다. L/G는 보통 신용장거래의 경우에 사용되며 신용장이 없는 거래에서는 거의 사용되지 않는 것이 실정이다. 보통 L/G의 기한은 무기한이다. 따라서 연대보증인인 은행은 L/G 발행 후에 어떻게 L/G를 회수할지가 문제로 된다. L/G의 회수는 선하증권을 선사에 인도한때 완료된다. 통상 L/G는 신용장 거래에 사용되므로 불일치(discrepancy)가 문제시된다. 왜냐하면 L/G가 발행된 후에 지연되어 도착한 서류가 신용장 조건과 일치되지 않는 경우가 있다. 그러나 선사가 매수인에게 화물을 인도하게 되면 L/G의 실행 후에는 불일치가 운송서류에서 발견되어도 신용장발행은행은 매입은행에 대해 인수 또는 지급의 거절을 할 수 없다(石井眞司·大西武士·桐谷芳和, 「銀行取引法務事例集」第6卷, 銀行研修社, 1996, p.252).

5) Ramberg, J., ICC Guide to Incoterms 2000, ICC, 1999, pp.22, 28, 57.

6) 여성구, 「무역실무」, 동성출판사, 2001, p.291.

SWB가 현재의 형태로 보급될 수 있는 계기가 된 것은 1974년 가을 스웨덴 무역절차간소화위원회(Swedish Commission on Simplification of Trade Procedures ; SWEPRO)가 제안한 “Non-negotiable Liner Waybill” 의 도입⁷⁾이다. 이것을 기초로 영국 국제무역절차간소화국(Simplification of International Trade Procedures Board ; SITPRO)을 비롯한 해운관계기관에서 검토가 이루어지고 최종적으로 영국선주협회(General Council of British Shipping ; GCBS)의 권고로 1977년 1월부터 영국의 11개 선사가 “U. K. Standard Liner Waybill” 을 사용하기 시작했다. 그 후에 명칭이 “Sea Waybill” 로 바뀌었다.

1995년 12월 세계 각국의 선주협회회원으로 구성되었으며 임의조직인 국제해운회의소(International Chamber of Shipping ; ICS)가 실시한 조사에 따르면, SWB의 비율은 대서양 항로의 유럽·북미거래에서 75~90%, 유럽역내인 북해거래 및 북유럽의 연근해거래에서는 90~100%가 되고 있지만, 다른 항로에서는 0~5%정도로 보급률이 낮다는 것을 알 수 있다.

일본에서도 (사)일본선주협회가 가맹선사를 대상으로 동일한 조사⁸⁾를 실시했는데, 이에 따르면 일본·북미간의 거래에서 25%, 일본·유럽간의 거래에서 23%를 차지하고 있다는 것을 알 수 있다. 더구나 컨테이너화물거래에서는 약 50%가 SWB를 이용하고 있으며, 또한 한국, 홍콩, 싱가포르 등과의 거래에서도 SWB를 이용하고 있다.

한편 SWB는 선하증권의 위기로의 대책뿐만 아니라 북미항로 및 유럽항로에서 널리 이용되고 있지만, 이들은 모두 선진국과의 거래이며, 동남아시아 국가, 남아시아 국가, 북아프리카 국가 등 화물인도 및 수출대금 회수에 불안재료가 남아 있는 국가와의 거래에는 그 이용을 기대할 수 없다.

2. SWB의 특징

1) 개설

SWB는 운송인이 운송계약을 하여 화물을 인수할 것을 증명하는 서류이며 비유통증권이다. 선사가 SWB를 선하증권과 같이 유통증권으로 하지 않은 이

7) Trade Documentation Information, Simplified Transport Documentation, TRADE/WP. 4 / INF. 31, Dated Nov. 8, 1974.

8) (社)日本荷主協會・(社)日本船主協會編, 「Sea Waybillご利用のすすめ」, 1996. 4, p.5.

유에 대해서는 선적서류보다 먼저 화물이 도착했는데도 불구하고 서류가 도착할 때까지 화물인수를 할 수 없다는 것은 실무상 불리하게 되므로 화물인수에 있어 불가결한 유가증권(유통증권)으로 하지 않았다고 생각된다. SWB는 선하증권과 비교하여 다음과 같은 특징을 가지고 있다. 첫째로, 운송인이 작성, 발행하는 서류로서 기명식으로 발행되며 수취인이 서류를 제출하지 않아도 화물을 인도받을 수 있으며, 둘째로, 송하인은 소위 운송물처분권을 가지며, 화물이 도착지에 도착하여 수하인이 인도를 청구할 때까지는 수하인을 자유롭게 변경할 수 있다.⁹⁾

우선 수입업자측에서 보면 SWB에서는 이를 제시하지 않아도 분명히 본인이 틀림없다는 증명만 있으면 화물인도를 받을 수 있으므로 화물이 도착하면 즉시 인수하는 것이 가능하여 불필요한 체선 또는 육상의 창고보관도 필요없다. 실제로 선하증권의 경우 서류가 도착하지 않으면 전술한 바와 같이 Bank L/G가 행해지지만, SWB는 그 때 발행되는 Bank L/G의 문제도 없어 합리적이다.

또한 수출업자측에서 보아도 SWB를 제시하지 않고도 화물을 인수할 수 있다는 장점이 있다. 즉 수하인의 요청이 없는 한 수하인에게 이것을 송부할 필요가 없으며 SWB의 발행에 관계없이 보험증권, 송장 등의 운송서류를 즉시 수하인에게 송부할 수 있으므로 사무의 간소화, 신속화에 도움이 되며 고속선의 문제에도 대처할 수 있다.¹⁰⁾ 더구나 화물이 도착지에 도착하여 수하인의 인도청구가 있을 때까지는 송하인이 자유롭게 수하인을 변경할 수 있다.

2) 특징

(1) 보증인도와의 관계

보증인도는 화물이 도착항에 도착해 있는데도 불구하고 선하증권이 아직 도착하지 않는 경우 은행의 연대보증을 받은 L/G를 선사에 제시하여 물건을 인수하는 관행이다.

보증인도는 선하증권의 위기를 타개하기 위한 방편으로서 현재 빈번하게 사

9) 新掘聰, 「實踐貿易取引—最新基礎理論と實務のポイント—」, 日本經濟新聞社, 1998, p.188~189.

10) 新掘聰, 「貿易取引の理論と實踐—最近の貿易取引における舊來のメカニズムの破綻とその解決策に関する研究—」, 三嶺書房, 1993, p.178.

용되고 있지만 선하증권의 제출없이 물건을 인도하는 것에 의해 운송인이 부담해야 할 위험은 매우 크다고 할 수 있다. 선하증권이 발행된 경우에 운송인은 선하증권을 제출한 자에 대해서만 물건을 인도할 의무를 진다. 만약 선하증권의 제출없이 물건을 인도한 후 정당한 권리자가 선하증권을 제출하여 물건 인도를 요구한 경우 운송인이 물건을 회수하여 인도하지 않는 한 손해배상책임을 진다.¹¹⁾ 따라서 운송인은 보증인도에 따른 위험을 부담하게 된다.

구체적으로 발생할 수 있는 분쟁은 다음과 같다.

① 매수인이 도산하여 화환어음의 지급 또는 인수에 부응하지 않았기 때문에 보증인도에 따라 물건이 인도된 후에 매도인이 선하증권을 제출하여 물건 인도를 요구한 경우.

② 매수인이 매도인을 신용하지 않는 경우, 선하증권이 도착하지 않았다고 거짓말을 하여 보증인도를 받아 물건을 검사한 후 매수인이 어음의 지급 또는 인수를 거절했기 때문에 매도인이 선하증권에 따라 물건인도를 요구한 경우.

이 경우 운송인이 매수인으로부터 물건을 회수하여 반환할 수 없다면 손해배상을 해야 한다. 따라서 보증인도의 경우 운송인의 입장은 법적으로 매우 엄격하다고 할 수 있다.

한편 상술한 관행에서는 선하증권 소지인이 모르는 장소에서 화물이 제3자에게 인도되므로 선하증권 소지인에 대한 배신행위에 해당되며, 선하증권의 상환증권성 등의 법적 성질이 무시되는 문제점이 있다.¹²⁾ 그러나 SWB의 이용에서는 이들 문제가 발생하지 않는다.

SWB를 이용하면 이를 제출하지 않아도 화물인도를 할 수 있기 때문에 선하증권과 달리 서류가 도착하지 않는 경우 L/G를 제시하지 않고도 수하인은 화물인수를 할 수 있으며 선사로서도 보증인도에 따른 위험을 부담하지 않아도 된다.¹³⁾ 통상 보증인도에 따른 L/G의 제시시점은 수입서류가 도착하기 이전이며 은행에 수입대금을 지급하기 이전에 이루어지는 것이므로 은행도 담보인 화물을 대도(貸渡)한 것이 된다. SWB는 권원증권이 아니므로 선하증권과 달리 분실한 경우에도 문제가 발생하지 않는다.¹⁴⁾ 선하증권은 권원증권이므로

11) Sze Hai Tong Bank Ltd. v. Rambler Cycle Co. Ltd.[1959] A. C. 577, P. C.

12) 藤田和孝, “海上運送狀(Sea Waybill)의現狀と法的諸問題(上)”, 「海事法研究會誌」, No. 155, 2000. 4. p.2.

13) 三倉八市, “貿易取引とSWB”, 「日本貿易學會年報」, 第34號, 1997, pp.36~37.

14) 엄운대, “국제무역운송에 있어서 선하증권 효력의 문제에 따른 대체운송증권의 활용

만일 분실하면 그것을 입수한 제3자가 화물인수권리를 취득하는 경우도 있으므로 공시최고를 한 후에 법원의 제권(除權)판결(judgement of exclusion)을 받을 필요가 있는데, 이 경우 절차도 복잡하며 위험도 크다. 따라서 SWB의 이용은 선사, 은행 모두 사무 및 위험의 부담이 경감된다고 할 수 있다.

(2) 수입담보화물보관증(T/R)과의 관계

수입업자가 일람출금조건이나 지급도조건(D/P)의 대금지급조건으로 물건을 수입하였으나 은행으로부터 그 수입물건에 대한 선적서류를 인수할 결제대금이 여의치 않을 경우, 수입업자는 은행에 대금지급을 약속하는 T/R를 은행에 차입함으로써 은행으로부터 선적서류를 받게 된다.¹⁵⁾

즉, T/R은 일반 채무자가 물건의 소유자 또는 그 권리를 체화한 증권을 소유하고 있는 채권자(은행)에게 당해 증권 및 물건상의 양도담보권을 그대로 두고 물건의 처분권한만을 부여받기 위해 채권자에게 차입하는 서면 또는 그 행위 자체를 말한다. 그 용도는 다양하며 통상 수입업자가 수입금융으로써 이용하고 있으며, 또한 이것은 보증(guaranty) 기능을 가지고 있다.

무역거래에서 매도인은 수출대금의 수취를 기대하여 은행으로부터 용자를 받으려고 한다. 한편 매수인은 도착한 화물을 판매한 수익금으로 수입대금의 지급에 충당하려고 한다. 이러한 매도인과 매수인간에 있어 물건 또는 그것에 대한 권원증권을 담보로 소유하고 있는 은행이 그 권리(소유권)를 상실하지 않고 매수인(수입업자)에게 인도함으로써 자금력이 없는 매수인(수입업자)이 수입품을 매각한 후에 대금지급이 가능하도록 한 것이 T/R의 본래 목적이며 수입 Usance 수단의 하나이다. 즉, 화물에 대한 권리가 체화된 권원증권(선하증권 등)이 도착된 후 지급도조건(D/P)의 어음지급기일이 도래하기까지, 당해 권원증권을 추심은행에 담보로써 제시하고 수입화물의 대도(貸渡)를 받게 된다.

원칙적으로 T/R은 신용장부 수입어음에 이용되고 있다. 그런데 신용장이 없는 어음이라도 추심은행의 결제용자 및 D/P Usance 조건에는 이용되고 있다. 왜냐하면 신용장이 없는 지급도조건(D/P)의 어음이라도 대금을 지급받기까지

에 관한 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2002, pp.59~60; 박석재, “전통적 선하증권의 위기와 그 해결방안에 관한 연구”, 「한국해법학회지」, 제20권 제1호, 1998. 3, p.252; 浜谷源藏著·椿弘次補訂, 「最新貿易實務」, 同文館, 2003, p.245.

15) 정현우, 「국제상무론」, 두남, 2003, p.320.

는 은행이 운송서류 등으로 체화된 화물을 담보로 하고 있기 때문이다.

그런데 국제적 환추심(collection)에 관해 추심환 통일규칙(URC 522)은 ‘물건이 은행측의 사전 동의없이 그 은행측에 직송되거나 당해 은행 그 자체 또는 그 은행의 지시인을 수하인으로 하여 발송되어서는 않된다. …그 은행은 물건을 인수할 의무가 없으며 물건에 대한 위험과 책임은 물건을 발송한 자에게 있다¹⁶⁾고 규정하고 있다. 따라서 은행이 물건 소유권을 가지지 않아도 수하인으로 지정되어 있으면 물건 인수권을 가지게 된다. 그러나 인수권은 소유권과는 다르므로, 가령 T/R에 따라 은행이 물건을 다른 자에게 인도할 경우에 불법행위를 구성할 수도 있다. 즉, 이 경우에는 화물이 추심은행에 의해 불법으로 인도된 것이 된다.¹⁷⁾

그래서 신용장을 이용하지 않는 경우에는 Sea T/R의 이용이 바람직하다. Sea T/R의 이용방법은 추심은행에 대금을 추심하기로 하고 동 은행을 수하인으로 한 처분권 포기조항(No Disposal Clause)부의 SWB를 발행받는 것이다. 그리고 대금지급방법을 지급도조건(D/P)으로 하면 화물만이 인수될 위험성은 없게 된다.¹⁸⁾ 물론 이 경우에는 SWB가 아니라 기명식 선하증권이라도 그 효과는 동일하다. 왜냐하면 권원증권인 기명식 선하증권의 경우 추심은행의 담보권으로서 원본 전통을 은행이 인수할 때까지는 불완전하지만, 기명식 선하증권과 마찬가지로 SWB의 경우에도 팩스만으로는 처분권 포기조항(No Disposal Clause)의 신빙성이 결여되어 있기 때문에 원본 전통의 제출이 필요하다.

한편 우리나라에서는 수출업자가 외화획득용 원료를 수입하는 경우 수입대금을 결제하는 T/R를 개설은행에 제출하고 운송서류를 인수하여 원료를 수입하고 최종 결제는 Nego 후 신용장의 매입대금으로 할 수 있게 하고 있다.

(3) 항해중의 화물전매

일반적으로 SWB가 도입되지 않는 이유로서는 항해 중 화물이 전매될 수 없거나 신용장에 의한 대금결제에 적합하지 않는 등의 이유를 들 수 있다.

SWB는 주로 선하증권을 발행하지 않고도 거래가 가능한 경우에 사용된다.

16) URC 522, 1995, Art.10.a.

17) URC 522, 1995, Art.4.a.

18) 桐谷芳和, “シー・ウェイビルへの期待”, 「手形研究」, No. 484, 1993, p.39 ; 桐谷芳和, “貿易實務のリエンジニアリング”, 「手形研究」, No. 496, 1994, p.22.

특히 기업내·그룹내 무역의 전환이 진전된 것이 이 경향을 더욱더 강하게 하고 있다. 그 대상이 되는 거래는 항해중 전매를 고려하지 않거나 거래상대방을 신용할 수 있기 때문에 담보권을 유보할 필요가 없는 경우에 해당된다. 구체적으로는, ① 다국적기업내에서의 국내본점과 해외지점간의 거래, ② 국내모회사와 해외자회사간의 거래, ③ 국내기업과 해외관련기업간의 거래, ④ 장기간 거래관계를 통해 신용에 문제가 없는 상대방과의 거래(Open Account Trading), ⑤ 자기화물 및 견본 등 대금결제를 수반하지 않는 거래 등이다.¹⁹⁾ 특히 ①, ②, ③에 대해서는 직접투자 등에 기초한 기업의 국제화(생산·유통의 국제화)와 국제물류의 변혁에 따라 무역거래량의 증가가 예상되며, 이 움직임에 따라 SWB가 보급될 것으로 예상된다.

한편 항해중 화물을 전매할 필요가 없는 경우에는 SWB로 충분히 대응할 수 있는 경우가 많다. 실제로 컨테이너화물운송에는 유통성이 있는 운송서류를 필요로 하는 거래비율이 상당히 낮다. 환언하면 항해중 전매가 요구되지 않는 경우에는 전술한 바와 같이 SWB의 장점을 살릴 수 있으며 원유 등의 특별한 거래를 제외한 통상의 무역거래에서는 이용가능하므로 SWB가 시대의 요청에 충분히 부응할 수 있다고 생각된다. 즉 상품의 성질에 따라 선하증권 또는 SWB의 어느 쪽을 선택하는 것에 의해 이 문제는 해결될 수 있을 것이다.

SWB는 권원증권이 아니므로 해양상에서 이것으로 화물을 제3자에게 전매할 수 없다. 따라서 향후 SWB가 선하증권으로 대체되는 것이 곤란하다는 결론을 내리는 자도 있다. 분명히 수입화물인 원재료의 일부에 대해서는 본선의 항해중에 선하증권에 의한 화물매매가 이루어지고 있지만 정기선 기준으로는 매우 적다.²⁰⁾

실무적으로 후술하는 바와 같이 대금결제를 고려하여 매도인이 권리포기문언을 삽입하지 않는 경우에는 SWB를 이용하더라도 선사가 관계동맹규칙에 따라 본선의 스케줄, 화물의 적부 등 사정이 허용되는 범위에서 가능한 대응해 주고 있다. 즉 양하항, 화물인도지, 수하인 등의 변경에 대응해 주기 때문에 전매는 가능하다고 할 수 있다. 또한 운송증지권이 행사될 때도 동일한 효과가 있을 것이다.

19) Tetley, W., "Waybills : The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea", Part 2. J. Mar. L. & Com. Vol. 15, 1984, p.62.

20) 三倉八市, "貿易取引とSWB利用の現況", 「平成9年度EDI制度手續簡易化特別委員會報告書—流通性書類に關する調査・研究[II]—」, (財)日本貿易關係手續簡易化協會, 1998, p.146.

(4) 기명식의 운송서류

최근 지시식 운송서류에서 기명식 운송서류로 이행되는 것이 실상이지만, SWB도 기명식으로 발행되는 것이 원칙이다.²¹⁾ 운송서류가 기명식 또는 양도될 수 없는 형식으로 발행될 경우에는, 매도인에 있어 불리하게 되지 않는 조건, 즉, ① 대금이 선급인 경우, ② 상계결제 가능한 경우, ③ 위탁판매계약에 기초한 경우, ④ 운송인에 의한 현금지급방식(Cash on Delivery ; COD)을 이용하는 경우 등이 생각된다. 또한 수입국측의 정책에 따라 지시식 운송서류의 사용이 인정되지 않는 경우에도 기명식으로 발행된다.²²⁾

영국·미국 등은 기명식 선하증권의 배서양도를 인정하지 않으며 유통성이 없는 증권으로 보고 있으므로 기명식 선하증권이 모두 권원증권이라 할 수 없다. 따라서 이러한 이유로 우리나라보다도 이들 국가에서는 기명식이며 유통성이 없는 운송서류(SWB)의 이용을 수용하기 쉬울 것이다. 예를 들면 미국에는 법제정상 SWB라는 개념이 없다. 연방선하증권법(The Federal Bills of Lading Act, 1916 ; Pomerene Act) 제6조는 기명식 선하증권(Straight B/L)은 “Non-negotiable” 또는 “Not negotiable” 이라 기재되어야 유통성이 없는 것이 된다고 규정하고 있다. 그리고 기명식 선하증권이 발행될 때는 지정된 수하인이라는 증거서류만 있으면 선하증권과 상환하지 않아도 화물을 수취할 수 있다. 즉, 이것은 상환증권성이 없는 증권이라 생각된다.

그리고 국제무역서식 미국국내위원회(National Committee on International Trade Documentation ; UCITD)는 이러한 기명식 선하증권이 SWB에 상당하며 전술한 ‘선하증권의 위기’에 대해 SWB가 아니라 기명식 선하증권의 채용·보급을 제안하고 있다.²³⁾ 그러나 이러한 제안은 법률상 또는 관습상의 차이가 다른 국가간에 존재하여 불측의 손해를 입을 수 있다고 하여 이 의견은 수용되지 않았다.

21) Boyd, S. C., Burrows, A. S. and Foxton, D., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., Sweet & Maxwell, 1996, pp.38~39.

22) 정영석, “선하증권의 위기와 해상운송장 이용의 효과”, 『해사법연구』, 제14권 제1호, 2002.6, p.81.

23) 高安昭之助, “Straight B/LおよびLiner Waybillの採用・普及”, 『B/Lとその關聯諸制度における改良点について—中間報告—』, 日本貿易手續簡易化協會, 1976, p.17.

3. SWB 이용의 기대효과

SWB를 이용하는 것은 무역매매시스템 전체에서 보면 P/L화가 용이하게 되므로 운송서류 전자화로의 포석이 된다는 장점이 있으며 매매당사자에 있어서도 다음과 같은 장점이 있다.

첫째로, 운송서류의 발행 및 취급절차의 간소화로 화물의 신속한 인도가 가능하게 된다.²⁴⁾ 선하증권보다 화물이 먼저 도착지에 도착하게 된다면 선하증권의 위기문제뿐만 아니라 발행 및 그 이용에 소요되는 비용증가의 문제도 있어, 해상운송서류의 절차간소화는 관계자에게 관심을 집중시키고 있다. 유엔의 조사·권고에 따르면 특정한 대륙 및 국가, 지역과의 무역에 있어서는 선하증권의 사본부수가 증가경향에 있으며 10부~40부, 때로는 그 이상의 부수가 필요하다고 보고 있다.²⁵⁾ 또한 컨테이너선 화물에 대해 작성되는 서류의 무게는 1선박당 40kg이상이 되는 경우도 있다. 1970년에 미국이 국제상거래에서 요구하는 서류로는 평균 45장이며 많을 때는 100장 정도가 되었다고 한다. 그리고 이들 비용은 송장가격의 8~10%에 상당한다는 조사결과도 있으며 이것을 조사당시의 미국무역액에 적용시키면 60~80억 달러가 된다.²⁶⁾

SWB 양식의 통일은 일찍부터 제안되었지만 아직 실현되지 않고 있으며 선사에 따라 SWB의 양식이나 약관도 각양각색이다. 그런데 중요한 차이는 신용장부화환에 의한 대금결제와 관련된 운송물처분권 포기문언의 유무이다.

한편 송하인도 운송서류의 발행을 기다리지 않고 보험증권²⁷⁾, 송장 등의 운

24) 한편 항공화물운송의 경우 1973년경부터 국제항공운송협회(International Air Transport Association; IATA)가 향후의 취급건수의 증가와 컴퓨터처리에 대비하여 항공회사와 항공화물대리점 상호간의 업무처리 및 정보처리의 개선을 효율적으로 실시하기 위해 뉴트럴 항공화물운송장(Neutral Air Waybill)을 검토·개발하고 있다.

25) Trade Documentation Information, Simplified Transport Documentation, TRADE/WP. 4/ INF. 31, Dated Nov. 8, 1974.

26) Grönfors, K., "Simplification of Documentation and Document Replacement", 3 L. M. C. L. Q., 1976, p.250; Thomsen, H. B. and Wheble, B., "Trade Facilitation and Legal Problems of Trade Data Interchange", International Business Law, July/Aug., 1985, p.313; Baylis, A. E., "The Standard Shipping Format-A Guide to Simplified Documents", J. Mar. L. & Com. Vol. 2, 1971, p.399.

27) 한편 항공화물의 경우 종류가 다양한 화물을 신속하게 발송할 필요가 있으며 이러한 항공화물의 적하보험에 대해서도 개개의 송하인이 그 때마다 보험회사와 교섭하여 보험계약을 체결하는 것은 불편하기 때문에 항공회사를 통해 보험의 신청절수가 이루어지고 있다. 이 보험은 영국의 Shipper's Interest Form을 이용한 것이며 Shipper's

송서류를 즉시 수하인에게 송부할 수 있다. 그리고 이들을 분실해도 송하인은 위험을 수반하지 않기 때문에 은행에 원본을 제출할 필요가 없는 운송서류를 송부하는 경우에는 국제택배 등이 아니라 팩스를 이용하는 것도 가능하다. 따라서 화물의 통관절차 및 인수의 신속화가 이루어지며 대금회수를 촉진시킬 수 있는 장점도 있다.

둘째로, SWB는 권원증권이 아니므로 서류의 위조 등에 따른 사기행위도 방지할 수 있다. 한편 SWB 이용에는 안전성(도난, 사기)이 문제되는 지역도 있어 화물인도에 대해 엄격하게 해 두지 않으면 miss delivery를 초래할 우려가 있다. 여기서 우려되는 것은 사기 및 도난이 횡행하고 있는 지역에서 안이하게 SWB를 도입한 경우, 화물도착통지서(Arrival Notice ; A/N)를 절취하여 서명만 하면 화물을 쉽게 인수할 수 있다는 우려가 있다. 그래서 선사 중에는 이러한 위험을 해결하기 위해 특약조항삽입을 요구하고 있는 경우도 있다.

Ⅲ. SWB에 관한 주요국의 견해

1. 한국

기명식 선하증권에 대해서는 국가에 따라 그 해석이 다르며 우리나라 상법 제130조는 배서양도를 금지하지 않는 한 그 양도를 할 수 있다고 규정하고 있다. 따라서 SWB와 같이 유통성이 없는 운송서류로 이용하기 위해서는 배서금지문언이 삽입되어 있는, 예를 들면 “Non-negotiable” 이라는 문언이 필요(상법 제820조, 제130조 단서)하다.

한편 SWB는 운송인이 발행하지만 상법 제126조에 규정되어 있는 송하인이 발행하는 운송장과는 다르다. 그러나 당초는 운송인이 개재되지 않았으며 운송장은 송하인이 수하인에게 통지하는 기능에 불과했다.²⁸⁾

해상운송계약은 운송인과 송하인(운송의뢰인)과의 계약이므로 송하인(매도

Interest, 화주보험 또는 항공화물운송장(Air Waybill)보험 등으로 불리고 있다. 마찬가지로 해상화물에 대해서도 SWB를 이용한 이러한 취급을 고려할 수 있다.

28) Todd, P., Cases and Materials on Bills of Lading, BSP Professional Books, 1987, p.334.

인)이 운송계약을 체결한 경우 수하인(매수인)에게는 손해배상청구권이 없으며 그 결정은 법정지의 법률에 따르게 된다.²⁹⁾ 이에 비해 Hamburg Rules 제1조 제4항은 수하인은 화물을 수취할 권리를 가진 자로 규정되어 있으며, 운송인이 송하인에 대해 책임을 지는 것과 마찬가지로 수하인에 대해서도 책임을 져야 한다고 규정하고 있다.³⁰⁾ 우리나라에서는 운송물이 도착지에 도착하면 수하인은 송하인과 동일한 권리를 취득한다고 되어 있다(상법 제140조). 즉 운송물이 도착지에 도착하는 한 수하인은 운송계약상의 권리인 손해배상청구권을 주장할 수 있다.³¹⁾ 그러나 운송물이 항해 중에 멸실된 경우 수하인은 손해배상청구권을 주장할 수 없다. 이러한 문제를 해결하기 위해 대부분의 SWB에 운송계약 당사자의 지위는 선적과 동시에 수하인에게 이전한다는 권리의무이전약관이 삽입되어 있다.

2. 영국

보통법상 운송계약 당사자의 지위가 송하인으로부터 수하인에게 이전되는 경우는 없다. 이로 인해 특별법인 1855년 선하증권법에 의거 선하증권이 발행된 경우 선하증권의 배서양도로 운송계약상의 지위가 송하인으로부터 수하인에게 이전되는 조치가 강구되었지만 여기에는 SWB가 포함되지 않았다.

영국에서는 1992년 해상물건운송법(Carriage of Goods by Sea Act 1992 ; 1992년 UK COGSA)이 제정된 결과 이러한 불편을 법적으로 시정하는 입법조치가 강구되고 있다. 즉, 동 법 제2조 제1항에 기초하여 해상운송계약의 당사자인 SWB의 수하인에게 제소권(Rights of Suit)이 부여되었다.³²⁾ 그 결과 수하인에게 보험금을 지급한 보험회사는 그 대위구상권을 행사할 수 있게 되며,

29) Tetley, W., Marine Cargo Claims, 3rd ed., Les Éditions Yvon Blais Inc., 1988, pp.967~968.

30) Tetley, W., "Waybills : The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea." Part 1. J. Mar. L. & Com. Vol. 14, 1983, p.497.

31) 즉, 수하인은 운송인에 대하여 운송물의 인도청구나 처분지시를 할 수 있고, 이와 관련된 손해배상청구권을 취득한다. 그러나 이 단계에서는 아직 송하인의 권리가 소멸되지 아니하므로 송하인의 권리와 수하인의 권리가 병존하지만 송하인은 운송물 처분권을 행사하여 수하인의 운송물인도청구를 막을 수 있으므로, 송하인의 권리가 우선한다(정동운, 「상법(상)개정판」, 법문사, 2001, p.250).

32) D' Arcy, L., Murray, C. and Cleave, B., Schmitthoff's Export Trade, 10th ed., Sweet & Maxwell, 2000, p.282.

이로 인해 영국행의 SWB의 사용에 소극적이었던 보험회사가 안고 있던 문제는 해결되었다고 할 수 있다.

또한 동 법이 적용되는 서류는, ① 선하증권, ② SWB, ③ 화물인도지시서(D/O) 등이다. 동 법상의 SWB는 선하증권 외의 서류로써, (a) 해상물건운송계약을 증명하는 물건의 수령증이며, (b) 당해 계약에 기초하여 운송인이 물건을 인도해야 할 당사자를 명시한 것으로 규정되어 있다. 따라서 영국의 경우에는 SWB를 활용할 수 있는 법적 여건은 충분히 조성되어 있다.³³⁾

3. 미국

미국도 영국과 마찬가지로 보통법의 국가이지만 미국의 수출화물 및 주간(州間) 운송물에는 연방선하증권법(Federal Bills of Lading Act 1916 ; Pomerene Act)이 적용된다. 미국에서는 공중운송인(Common Carrier)이 운송을 위해 물건수취를 할 때 송하인에게 수령증 또는 운송증권을 교부할 것을 의무화하고 있다.³⁴⁾

“Bill of Lading”은 ‘선하증권’이라 번역되지만 미국에서는 Ocean, Railroad, Water, Motor, Air, Express 등 운송수단별로 공중운송인이 발행하는 선하증권이 존재하므로 ‘운송증권’이라 표현하는 쪽이 타당할 것이다.

Hague Rules의 미국내법인 해상물건운송법(US COGSA)은 미국수출입 국제무역에서의 물건운송과 관련된 모든 선하증권 또는 유사한 권원증권에 적용되며, 송하인의 청구가 있으면 선하증권을 교부해야 한다고 규정하고 있다.

따라서 SWB는 선하증권 또는 유사한 권원증권에 해당되지 않으므로 US COGSA가 적용되지 않는다고 할 수 있다. 반면 미국의 국내법인 1893년 하터법(Harter Act of 1893)은 모든 선하증권 또는 해상운송서류에 적용된다고 규정하고 있으므로 SWB도 그 대상이 된다.³⁵⁾

또한 화물손상에 관한 소송에는 통상 법원이 탄력적으로 대응하고 있으며 공중운송인에 대한 화물손해배상은 연방민사소송법에 근거하여 진정한 이해관

33) 정영석, “해상운송장의 이용 활성화를 위한 입법방향”, 「해사법연구」, 제14권 제2호, 2002. 12, p.64.

34) Tetley, W., Marine Cargo Claims, op.cit., p.977.

35) (社) JIFFA, 「國際複合輸送業務の手引」, 1996, pp.113~114.

계당사자의 법리(real party in interest rule)에 기초하여 계약불이행 또는 불법 행위의 형태로 미국연방해사법원에 제소할 수 있다. 지금까지의 판례에서 선하증권은 송하인, 운송인과 수하인간의 3자 계약으로 해석되며 당연히 기명수하인은 운송계약에 기초하여 화물손해배상을 청구할 수 있다.³⁶⁾

SWB는 권원증권이 아니며, 또한 확립된 판례도 없지만 매매계약 등의 서류에서 SWB의 기명수하인이 사고당시의 화물에 대해 이해관계가 있다는 것이 입증되면 진정한 이해관계당사자의 법리에 기초하여 손해배상청구를 할 수 있다고 되어 있다.³⁷⁾

4. 일본

일본 국제해상물건운송법은 Hague Rules의 국내법이며 그 제1조(적용범위)는 선박을 통한 물건운송에서 선적항 또는 양륙항이 일본 이외에 있는 것에 적용된다고 규정하고 있다. 따라서 국제해상물건운송법의 적용대상은 Hague Rules보다 범위가 넓으며 선하증권 또는 유사한 권원증권이라는 한정이 없다. 따라서 용선계약을 제외한 일반의 국제해상물건운송에 적용되며 SWB에 의한 해상운송계약에도 강행적으로 적용된다고 해석된다.

이 해상운송계약은 송하인과 운송인간의 계약이며 운송인과 수하인간에는 직접 계약관계는 존재하지 않지만, 일본 상법 제583조(수하인에 의한 송하인의 권리취득)는 운송물이 도착지에 도착한 후는 수하인은 운송계약에 의해 발생한 송하인의 권리를 취득한다고 규정하고 있다. 따라서 SWB가 증명하는 해상운송의 경우라도 운송물이 도착지에 도착하는 한 운송인과 수하인간에 운송계약이 의제된다. 그 결과 수하인은 운송인에 대해 운송계약상의 권리를 주장할 수 있게 된다.³⁸⁾

통상 화물의 선적과 동시에 매매계약의 조건에 기초하여 화물의 권원과 위험이 수하인에게 이전되고 항해중 화물의 멸실과 손상에 대한 손해배상청구권자는 수하인 또는 수하인에게 보험금을 지급하고 대위청구권을 취득한 보험회

36) Tetley, W., Marine Cargo Claims, op.cit., pp.979~982.

37) (社) JIFFA, 전계서, p.114.

38) 藤田和孝, “海上運送狀と荷受人の運送品引渡請求權”, 「日本貿易學會年報」, 第41號, 2004, p.166.

사가 된다.

선하증권은 화물의 권원증권이므로 배서양도에 의해 수하인은 송하인의 권리를 취득하지만, SWB는 화물의 수취증 및 해상물건운송계약을 증명하는 서류에 불과하며 화물의 권원증권이 아니기 때문에 SWB의 배서양도는 인정되지 않는다.³⁹⁾

따라서 SWB가 증명하는 해상운송계약에서 만일 사정에 따라 운송물이 도착지에 도착하지 않은 경우에는 운송인과 수하인간의 계약관계가 의제되지 않으므로 수하인은 운송인에 대해 운송계약상의 채무불이행을 주장할 수 없게 된다.⁴⁰⁾ 그 대응책으로서는 SWB에 관한 국제해법회(Comité Maritime International ; CMI) 통일규칙을 그대로 SWB의 약관조항으로 섭취하는 것을 생각할 수 있다.

또한 국제해상물건운송법 제6조 제1항은 선하증권의 교부의무에 대해 운송인, 선장 또는 운송인의 대리인은 송하인의 청구에 따라 운송물의 선적후 지체 없이 선적되었다는 취지를 기재한 선하증권(선적선하증권)의 1통 또는 수통을 교부해야 하며, 운송물의 선적이전에도 그 수취이후는 송하인의 청구에 따라 수취했다는 취지를 기재한 선하증권(수취선하증권)의 1통 또는 수통을 교부해야 한다고 규정하고 있다. 이와 같이 법률상에는 SWB에 관한 규정이 없으며, 운송인은 물건의 선적 또는 수취 후에 선하증권을 송하인에게 교부해야 한다고 규정하고 있을 뿐이다.

39) 藤田和孝, “Sea Waybillの現状と若干の問題點”, 「日本貿易學會年報」, 第38號, 2001, pp.135~139.

40) 藤田和孝, “海上運送狀(Sea Waybill)の現状と法的諸問題(下)”, 「海事法研究會誌」, No. 155, 2000. 6, p.7.

IV. SWB와 관련된 문제점

1. 유효성의 문제

1) SWB 자체의 유효성

(1) Hague Rules · Hague-Visby Rules · Hamburg Rules

선하증권의 발행에 대해 Hague Rules⁴¹⁾ 제3조는 운송인은 송하인의 청구에 의해 선적되었다는 취지를 기재한 선하증권을 교부해야 한다고 규정하고 있다. 환언하면 송하인의 청구가 없으면 교부하지 않아도 된다. 따라서 선하증권을 이용할지 SWB를 이용할지의 선택권은 송하인에게 있다. 단, 신용장을 이용하는 경우에는 신용장 조건으로 SWB 제출을 요구할 필요가 있으므로 SWB를 이용하는 경우에는 매매당사자간의 합의가 필요하다. 또한 현재로서는 동일 화물에 대해 선하증권과 SWB의 양쪽을 발행하는 것은 혼란의 우려가 있으므로 실행되지 않고 있다.⁴²⁾

Hague Rules 제7조는 선하증권의 교부의무에 대해 다음과 같이 규정하고 있다. 즉, 물건이 선적된 경우에 운송인, 선장 또는 운송인의 대리인이 교부해야 할 선하증권에 대해 송하인의 요구가 있을 때는 선적되었다는 취지를 기재한 선하증권으로 보고 있다. 단, 송하인이 당해 물건에 관한 권리를 표시하는 증권을 이미 수령한 때는 선적선하증권의 교부와 상환으로 그 증권을 반환해야 한다고 규정하고 있다.⁴³⁾ 또한 Hague-Visby Rules에서도 동 조항의 내용과는 변경이 없다.

Hague Rules는 그 적용범위를 선하증권 또는 이와 유사한 권리증권에 한정하고 있으므로 SWB에는 적용되지 않는다고 해석하는 것이 다수설이다. 현재

41) International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924, adopted at Brussels on August 25, 1924(Hague Rules).

42) 1980년대 후반에는 SWB가 선하증권으로 교환된 경우도 있었다.

43) 오원석·김종석, “해상화물운송장(Sea Waybill)의 문제점에 관한 소고”, 「국제상학」, 제8권, 1993, p.143.

사용되고 있는 SWB는 Hague Rules가 제정된 1924년 당시의 해상운송에는 사용되지 않았으며 Hague Rules의 적용 외에서 발행된 것이라 생각되기 때문이다.⁴⁴⁾ 그래서 현재 사용되고 있는 SWB 중에는 지상약관(Paramount Clause)을 규정하여 Hague Rules 등을 적용한다고 규정하는 경우도 있다. 그런데 SWB는 약식으로 발행되는 경우가 많기 때문에 다른 증권에 있어 보통계약약관의 적용상의 문제점도 지적되고 있다.⁴⁵⁾

또한 Hague Rules에서는 선하증권의 기재에 대해 영미법의 추정적 증거(prima facie evidence)⁴⁶⁾의 원칙을 채용하고 있으며, 이것에는 추정적 효력이 인정되는 것에 불과하다.⁴⁷⁾

이상과 같이 SWB는 Hague Rules · Hague-Visby Rules상에 있어 적용상의 문제가 있다고 볼 수 있는데, 이 적용상의 문제해결책의 하나로서 SWB에도 적용되는 유엔해상물건운송조약(Hamburg Rules)⁴⁸⁾에 의거한다는 규정을 두는 것도 고려할 수 있다.

Hamburg Rules 제16조 제3항(b)은 ‘선하증권이 그 물건의 기재를 신뢰한 선의의 수하인을 포함한 제3자에게 양도된 때는 운송인이 반증을 들 수 없다’고 규정하고 있다. 또한 Hamburg Rules 제15조는 선하증권에 대해 무역

44) Tetley, W., Waybills, Part 1, op.cit., p.471.

45) Williams, R., “Waybills and Short Form Documents : A Lawyer’s View”, 3 L. M. C. L. Q., 1979, p.297 ; 武知政芳, “海上運送狀の法的性質についての若干の考察”, 「愛媛法學會雜誌」, 第15卷 第2號, 1988, p.10.

46) 추정적 증거란 운송인이 선하증권 기재에 대해 반증을 들 수 있는 추정(rebuttable presumption)을 말한다. 즉, 추정적 증거는 어디까지나 추정에 불과하며 증거에 의해 대치될 수 있다. 이것은 조건부 증거라고 할 수 있다. 따라서 운송인은 반증을 들어 번복시킬 수 있으며 이 추정은 반증을 들 때까지 유효하다고 해석된다. 이것은 피배서인 보호의 입장에서 완전한 것이라 할 수 없다. 이 점에 대해 영국의 판례는 선의의 제3자를 보호하기 위해 금반언(estoppel)의 원칙을 적용하여 운송인은 이미 발행한 선하증권 기재사항을 부정할 수 없게 되며 반증에 의한 항변도 거부하고 있다(Tetley, W., Marine Cargo Claims, op.cit., p.269). 이 문제에 대해서는 각국의 해석이 다르기 때문에 운송인은 거래를 할 때 주의할 필요가 있다.

47) 이에 비해 일본 국제해상물건운송법(1992년 개정) 제9조는 ‘운송인은 선하증권의 기재가 사실과 다르다는 것으로 선의의 선하증권 소지인에게 대항할 수 없다’라고 규정하고 있으며 해상운송인이 무과실을 증명해도 선하증권의 기재가 사실과 다르다는 것을 이유로써 주장할 수 없다(문언증권성). 이것은 SWB에 자동적으로 적용되지 않는다고 해석되지만 원용문언에 기초하여 동 법조를 적용하는 경우에는 SWB를 이용하는 것에 따른 불안이 더욱더 경감되게 될 것이다. 또한 통상의 선하증권에는 부지문언·약관(Unknown Clause)이 삽입되어 있는데, SWB는 약식으로 되어 있는 경우가 많아 이러한 약관이 기재되지 않는 경우도 있어 문언해석상의 문제가 발생할 수도 있다.

48) United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, adopted at Hamburg on March 31,1978(Hamburg Rules).

절차의 간소화 및 EDI화라는 시대의 흐름에 역행하는 많은 서류절차를 운송인에게 부과하고 있지만, SWB를 이용하는 한 이러한 규정이 적용되는 일은 없을 것이다.⁴⁹⁾ 따라서 SWB에 대한 부실기재의 책임은 SWB에 관한 국제해법회(CMI) 통일규칙 및 Hamburg Rules에 의거함으로써 해결될 수 있다.

(2) SWB에 관한 국제해법회(CMI) 통일규칙

국제해법회(CMI)는 1983년부터 K. Grönfors 교수를 위원장으로 한 SWB의 문제를 연구하는 작업부회를 설치하여 연구를 계속했다. 그리고 1990년 6월 제 34회 파리국제회의에서 SWB에 관한 국제해법회 통일규칙(CMI Uniform Rules for Sea Waybill)을 제정했는데, 이것은 민간단체에 의한 통일규칙이다. 즉, 이것은 국제조약으로 채택될 것을 목적으로 한 것이 아니라 각 해상운송인이 독립의 계약서식을 가질 것을 전제로 하여 국제적 통일을 필요로 하는 최소한의 부분에 한정하여 규정한 것이다.⁵⁰⁾

SWB에 관한 CMI 통일규칙 제4조는 ‘운송계약에 대해 강행법적으로 적용되며, 또한 운송계약이 선하증권 기타 이와 유사한 권원증권에 표창되어 있으면 강행법으로서 적용되는 조약 또는 국내법이 적용되며, 이러한 조약 또는 국내법은 운송계약에 포함된 것과 일치하지 않는 어떤 규정이 있음에도 불구하고 적용된다’ 고 규정하고 있다. 이것은 상기의 지상약관과 동일한 취지이다.

동 통일규칙 제5조는 물건의 기재에 대해, ‘(i) 송하인은 물건에 대해 자기가 제공한 명세가 정확하다는 것을 담보하고, 또한 송하인은 명세가 정확하지 않는 것에 기인하여 생긴 멸실·손상 또는 비용에 대해 운송인에게 보상해야 한다. (ii) 운송인이 유보하지 않는 한 SWB 또는 기타 이와 유사한 서류에서의 물건의 수량 또는 상태에 관한 어떤 표시도, (a) 운송인과 수하인간에는 서류에 표시된 물건을 운송인이 수취했다는 추정적 증거가 되며, (b) 운송인과 송하인간에는 수하인이 성실하게 행위한 경우에 서류에 표시된 물건을 운송인이 수취했다는 확정적 증거로 되어 표시와 다른 취지의 입증을 하는 것은 허용되지 않는다’ 고 규정하고 있다.

또한 동 통일규칙 제7조는 인도에 대해, ‘(i) 운송인은 적당한 동일성을 증

49) Tetley, W., "The Hamburg Rules-A Commentary", 1 L. M. C. L. Q., 1979, p.12.

50) Ramberg, J., International Commercial Transactions, Kluwer Law International, 1997, p.69.

명한 제시가 있을 때는 물건을 수하인에게 인도한 것으로 한다. (ii) 수하인이라고 주장하는 자를 확인하기 위해 운송인이 합리적 주의를 했다는 것을 입증할 수 있을 때 운송인이 miss delivery를 하더라도 책임을 지지 않는다' 고 규정하고 있다.

(3) UCP 500

국제상업회의소(ICC)가 제정한 화환신용장에 관한 통일규칙 및 관례(UCP 500) 제24조는 무역거래에서 신용장이 유통불능의 SWB(non-negotiable SWB)를 요구하는 경우에 적용되는 기본규정(은행이 수리하는 형식, 요건 등)에 관해 규정하고 있다. 수리조건은 문면상, (a) 운송인의 명칭을 제시하고 운송인 또는 그 지정대리인, 선장 또는 그 지정대리인에 의해 서명된 것으로 간주되는 것, (b) 물건이 기재선박에 선적되거나 선적되었다는 것을 제시하고 있을 것, (c) 신용장에 규정된 선적항 및 양륙항을 제시하고 있을 것, (d) 원본 전통으로 구성될 것, (e) 운송약관의 전부 또는 일부를 포함하고 있다고 간주될 것, (f) 용선계약에 따른다는 취지, 즉 적재선이 범선만으로 운항된다는 표시가 없을 것, (g) 기타 모두에 있어 신용장 조건을 충족할 것에 대해 규정하고 있다. 이와 같이 신용장에 다른 규정이 없는 한 유통불능한 SWB를 요구하는 거래에서는 SWB가 운송서류로서 인정되고 있다.⁵¹⁾

단지 실제로 SWB의 경우는 신용장개설에 있어 은행의 엄격한 심사가 이루어지며 수입화물 이외에 담보(예금·유가증권·부동산 등)가 요구되거나, 담보를 대신하는 것으로 보증인이 요구되는 경우가 많으며, 경우에 따라서는 SWB에서 선하증권으로 조건변경이 요구되는 경우도 있다.⁵²⁾ 신용장거래에서는 SWB가 이용가능하게 되었지만 금융기관의 대응이 엄격해 아직까지 일반의 무역업자에게는 제약이 있어 이용하기 어렵다고 할 수 있다.⁵³⁾

또한 UCP 500에서 은행이 수리하는 서류로서 조약화되어도 SWB의 이용에는 그 전제로서 무역업자간의 신용·이해가 필요하며 최종적으로는 계약상의

51) 오원석·김종석, 전계논문, pp.146~148 ; 三倉八市, “1993年信用狀統一規則(UCP500)とSea WaybillおよびAir Waybill”, 「日本貿易學會年報」, 第33號, 1996, p.149.

52) 物流EDI研究會, “海上運送普及の検討”, 「平成6年度物流EDI標準に關する調査·研究報告書(第一分冊)」, 物流技術センター, 1995. 3, p.9.

53) 엄윤대, 전계논문, pp.76~77.

합의가 필요하게 된다.

전술한 바와 같이 SWB 자체의 유효성에 대해 Hague Rules, Hague-Visby Rules에는 규정되어 있지 않아 인정되지 않고 있는 것이 현상이다. 그러나 글로벌 경제로 인해 기업 그룹내의 거래가 증대됨에 따라 국제해법회(CMI) 통일규칙 및 UCP 500에서 볼 수 있는 바와 같이 항해중의 전매가 예상되지 않고, 유통성 있는 권원증권이 필요하지 않는 경우 및 신용장에 의한 결제에서 유통불능한 SWB를 요구하는 거래에는 사용되고 있는 것이 실정이다.

2) 무역계약의 제공증권으로서의 유효성

현재 일반적으로 이용되고 있는 SWB에는 유통불능이라 기재되어 있으며 항공화물운송에 이용되는 항공화물운송장(Air Waybill ; AWB)과 마찬가지로 담보성·유통성이 없다. 그러나 SWB의 유통성에 관한 문제는 수하인이 운송서류를 지시식으로 발행할지 기명식으로 발행할지에 대한 기재방법의 문제이며 항해중에 전매가능한지의 여부는 직접적으로 관계가 없다. 또한 선하증권(운송서류)이 유통가능(negotiable)하다고 할 때 그것은 단지 양도가능하다(transferable)는 의미로 해석되며, 유통가능하다는 의미는 환어음과 같이 엄격한 의미로 사용되는 것이 아니라고 생각된다.⁵⁴⁾

영국의 전통적인 CIF 조건에서 매도인은 유통성 있는 선하증권이 포함된 운송서류를 제공해야 하기 때문에 본 조건에서 유통성이 없는 SWB는 제공서류로서의 자격을 갖지 못한다.⁵⁵⁾ 1980년 Incoterms CIF 조건·매도인의 의무(제7항)는 ‘매도인은 자기의 비용으로 약정한 도착항으로의 무고장 유통성 선하증권, 선적물건의 송장 및 보험증권을 지체없이 매수인에게 제공해야 한다’고 규정하고 있기 때문에 유통성이 없는 운송서류(SWB)는 제공서류로서 인정되지 않았다. 그 서문에는 ‘선하증권을 사용하지 않는 거래에서는 당사자가 Free Carrier 또는 Freight/Carriage paid to 조건을 사용하든지, FOB, C&F 또는 CIF 조건중에 매도인이 통상의 서류 또는 운송인으로서의 물건인도에 관한 기타 증거

54) Kum v. Wah Tat Bank Ltd. [1971] 1 Lloyd's Rep 439 ; Treitel, G. and Reynolds, F. M. B., Carver on Bills of Lading, Sweet & Maxwell, 2001, p.374 ; Guest, A. G., Benjamin's Sale of Goods, Vol. 2, 5th ed., Sweet & Maxwell, 1997, pp.1095~1098.

55) Sassoon, D. M., C. I. F and F. O. B. Contracts, 4th ed., Sweet and Maxwell, 1995, p.137 ; Treitel, G. and Reynolds, F. M. B., op. cit., p.363.

를 매수인에게 제공해야 할 것을 명시해 두어야 한다' 고 기술되어 있었다.

그러나 1990·2000년 Incoterms에서는 최근 문제가 되고 있는 선하증권의 위기에 대응하기 위해 유통성이 없는 운송서류(SWB)를 제공서류로서 인정하고 CIF 조건·매도인의 의무(A.8)에는 비유통 해상화물운송장(Non-negotiable Sea Waybill)도 그것에 포함된다는 새로운 규정이 추가되었다. 그런데 이러한 유통성이 없는 운송서류(SWB)의 유효성을 인정하면 CIF 조건의 특성인 서류매매적 성질을 발휘할 수 없는 것은 아닐까라는 의견도 있지만, 이 서류매매적 성질은 CIF 조건에 처음으로 도입된 거래관습이며 권원증권인 선하증권을 이용하여 CIF 조건으로 이루어진 거래에 관한 판례 중에서 인정된 것이며, 선하증권이 이용되지 않는 CIF 조건에 서류매매적 성질이 없는 것은 SWB의 문제점이나 결점도 아니며 단순한 성질로서 받아 들어야 할 것이다.⁵⁶⁾

더구나 2000년 Incoterms에 규정되어 있는 CIF 조건은 영국에서 Incoterms가 생성되기 이전부터 이용되고 있던 전통적인 CIF 조건과 본질을 달리하기 때문에 CIF 조건의 서류매매적 성질을 설명할 경우에는 이들을 명확히 구별할 필요가 있을 것이다. 환언하면 SWB가 제공서류로서 인정되는 2000년 Incoterms CIF 조건에는 사실 서류매매성이 없다고 할 수 있다. 분명히 2000년 Incoterms는 SWB를 제공서류로 인정하고 있지만, 그 CIF 조건·매도인의 의무(A.8)에서 매도인은 매수인이 운송중의 물건을 전매할 수 있는 서류를 제공해야 한다고 규정하고 있다. 즉, 2000년 Incoterms·CIF 조건에서 요구되고 있는 제출서류로서 선하증권 대신에 SWB를 이용한 경우에는 운송물처분권 포기문언이 명기되어야 한다. 예를 들면 2000년 Incoterms CIF 조건에서 매매계약을 체결한데도 불구하고 운송물처분권 포기문언이 없는 SWB로 화물이 운송되어 온 경우에는 매매조건의 위반이 된다.

Incoterms CIF 조건을 보면 한편으로는 매도인의 의무로서 소정의 운송증권을 지체없이 매수인에게 제공해야 한다고 하면서도, 또 한편으로는 SWB의 사용을 인정하고 있다. 즉, SWB란 기명식으로 발행되며, 수하인이 이미 결정한 것이며, 유통성이 없으며, 또한 권원증권도 아니다. 따라서 수하인은 자신이 SWB에 기재되어 있는 수하인이 틀림없다는 것을 증명하면 SWB를 제출하지 않아도 운송인으로부터 물건인도를 받을 수 있다. 운송인은 한번 발행된 선하

56) 藤田和孝, 上, 전계논문, pp.4~5.

증권을 항상 회수할 의무는 있지만, SWB는 상환증권성이 없기 때문에 그 발행자가 역지로 원본을 회수할 필요는 없다.⁵⁷⁾ 엄밀히 말하면 수하인의 요청이 없는 한 수하인에게 송부할 필요가 없게 되므로 기본적으로 모순이 된다고 할 수 있다.

또한 Incoterms가 SWB 규정을 설정하고 있다 하더라도 이것은 조약이 아니므로 당사자가 계약중에 명시적으로 수용할 필요가 있다.

2. CIF 계약과 SWB

1) CIF 계약과 SWB의 관계

CIF 계약은 가장 널리 무역거래에 이용되는 무역정형거래조건의 하나이다. SWB를 이용하는 경우에는 SWB가 권원증권이 아니므로 물건의 상징으로서의 기본적 성질을 가지지 못하며 증권에 의한 상품의 전매, 즉 서류매매는 할 수 없게 되어 당연히 CIF 계약의 장점을 살릴수 없게 된다. 따라서 본질적으로 이 점이 CIF 계약에 있어 SWB의 사용에 문제가 있다고 생각된다.

또한 운송서류를 매수인에게 제공하여 대금을 회수하는 CIF 계약에서는 매도인이 선사로부터 자기의 지시식 선하증권을 취득하여 이것을 보험증권 송장 등 다른 서류와 함께 화환어음에 첨부하여 은행경유로 매수인에게 송부하여 대금지급을 요구하는 화환제도를 이용하는 경우가 많다. 이것은 CIF 계약의 서류매매성에 기초할 경우 이 제도의 이용이 가능하기 때문이다. 더구나 실제 무역거래에서는 신용장제도도 포함하여 이루어지고 있으며 CIF 매매, 화환제도, 신용장제도가 유기적으로 결합된 합리적인 시스템이 구축되고 있다. 그러나 화환은 편의상 행해지는 것이므로 CIF 계약에서는 절대조건이 아니다.⁵⁸⁾

화환제도를 이용하는 경우 매도인이 선하증권을 자기의 지시식으로 하고 매수인의 기명식으로 하지 않는 것은, 만일 매수인이 계약대로 대금을 지급하지 않는 경우에 선하증권에 의해 물건을 달리 전매하거나 자신이 선하증권을 선사에 제출하여 물건을 수중에 두어 매수인이 대금을 지급할 때까지 물건담보권을 확보하기 위한 것이다. 선하증권은 권원증권이며 증권에 표시된 물건의

57) 西道彦, 전계서, p.192.

58) 西道彦, 「現代貿易取引におけるCIF條件の研究」, 同文館, 1998, p.76.

인도청구권을 체화하고 있다. 선사는 정당한 소지인이 증권을 제출한 때만 물건을 인도할 의무를 지므로 매도인은 선하증권을 자기의 지시식으로 해 두고 대금지급이 있기까지 배서하지 않고 유보해 둔다. 따라서 매수인이 대금을 지급하지 않을 때는 즉시 물건을 처분할 수 있으며 물건의 완전한 담보권을 확보하는 것이 가능하게 된다.⁵⁹⁾

그러나 CIF 계약에서 선하증권 대신에 SWB가 운송서류로서 사용되는 경우 SWB가 통상 매수인의 기명식으로 발행되므로 매도인은 담보권을 유보할 수 없으며 특히 화환을 이용하는 경우에는 선하증권과 달리 은행의 담보권 문제가 발생한다.

통상 CIF 계약에서는 신용장거래가 이루어지고 있으며 은행은 담보확보를 위해 신용장결제에서 선하증권의 물권적 효력을 필요로 하는 경우가 많은데 이러한 거래형태가 없어지지 않는 한 선하증권이 권원증권으로서의 성질은 중요하다고 할 수 있다.

한편 2000년 Incoterms 서문에는 'SWB 이용을 가능하기 위해서는 CFR 및 CIF 조건에서의 선하증권 제공의무를 필연적으로 유지해야 한다. 그러나 매수인이 운송중 물건전매를 생각하지 않는 것을 계약당사자가 알고 있을 때는 매도인의 선하증권 제공의무를 면제하는 취지를 특약하거나 (반드시 전매가능한) 선하증권을 제공할 필요가 없는 CPT 및 CIP 조건을 이용할 수 있다'고 되어 있다. 이것은 운송물을 전매할 수 없는 SWB가 CFR 및 CIF 조건에서 요구하는 제공의무조건을 충족하지 못하고 있으므로 CPT 및 CIP 조건을 이용할 것을 권장하고 있는 것으로 이해해야 할 것이다.

그러나 일반적인 견해는 항해중 전매가 행해지든 행해지지 않든 CIF 조건인 것에는 변함이 없다. Incoterms는 원래 매도인과 매수인이 상대방과의 관계에서 어떤 의무를 지는가를 규정한 것이므로 매수인이 물건을 전매하지 않는 경우에도 CIF 조건에 대한 규정은 그대로 양 당사자에게 적용가능하며 제공서류가 유통불능이라 하더라도 규정자체는 하등의 영향을 받지 않는다.⁶⁰⁾ 왜냐하면 2000년 Incoterms CIF 조건·매도인의 의무(A.8)를 엄밀히 해석하면, '...도착지에서 매수인이 운송인에게 물건인도를 요구할 수 있으며, 별도의 합의가 있

59) 新堀聰, 「貿易取引の理論と實踐」, 전계서, p.96.

60) 新堀聰, 「實踐貿易取引」, 전계서, p.136.

는 경우를 제외하고 당해 증권을 그 이후의 구매자에게 양도하거나 (유통성 선하증권의 경우) 운송인에게 통지하는 것에 의해 매수인이 운송중의 물건을 전매할 수 있는 것이어야 한다' 고 규정되어 있다. 따라서 유통성 선하증권을 이용하는 경우에는 당해 증권을 그 이후 매수인에게 양도하는 것에 의해 매수인이 운송중의 물건을 전매할 수 있는 것이어야 하지만, 유통성이 없는 SWB를 이용하는 경우에는 운송인에게 통지함으로써 매수인이 운송중 물건을 전매할 수 있는 것이면 된다. SWB를 이용한 경우에도 SWB에 기재된 수하인은 운송인에게 통지하는 것에 의해 전매할 수 있으므로 후술하는 운송물처분권 포기문언의 유무에 불구하고 CIF 계약은 유효하다고 생각된다. 단, 송하인은 운송물처분권, 운송정지권을 여전히 원래의 수하인에 대해 행사할 수 있으므로 실제로 운송물처분권 포기문언이 없는 SWB로는 전매될 수 없을 것이다.

2) SWB와 전자식 선하증권

고도정보화 사회로의 흐름 가운데 시대의 요청에 따라 신속한 화물인도를 가능하게 하는 SWB는 1970년대 후반에 유럽에서 이용되기 시작했지만, 단지 이것은 선하증권의 위기의 대책으로서 뿐만 아니라 운송서류정보의 전자자료화로 의 포석으로서도 주목을 받고 있다. 기업중에는 송장 및 포장명세서(Packing List) 등의 선적정보에 대해 전자화를 검토하여 추진중인 곳도 있다.⁶¹⁾

전자식 선하증권 도입의 최대 문제점은 선하증권의 선의의 소지인이 선사에 주장할 수 있는 화물인도에 대한 채권적 효력을 어떻게 전자화할지라는 점에 있다. 이 문제의 해결책으로는 중앙등록기관(Central Registry ; C/R)에 원소지인(송하인)을 등록하여 비밀번호를 새로운 소지인(수하인)에게 발급하는 것도 생각되며, 또 하나의 방법은 선하증권을 유통성이 없는 SWB로 대체하여 이 SWB를 전자화하는 방법이 있다.⁶²⁾

선하증권은 권원증권이며 통상 지시식으로 발행되는 것에 비해 SWB는 화

61) Grönfors, K., *Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement*, Scandinavian University Books, 1982, p.13.

62) Wilson, J., *Carriage of Goods by Sea*, 4th ed., Pearson Education Ltd., 2001, pp.169~170 ; ACL(Atlantic Container Line)은 대서양에서 컨테이너운송의 80~90%는 권원증권이 아니라 단순한 수령증의 기능을 가진 운송서류로도 이용자의 요구를 충족시킬 수 있다는 조사결과에 기초하여 스웨덴의 은행(Svenska Handelsbanken)과 공동으로 CKR(Cargo Key Receipt)시스템을 개발했다.

물의 수령증 및 운송계약의 증거로서의 성질을 가지고 있는 것에 불과하므로 권원증권은 아니다. SWB는 보통 기명식으로 발행되며 물권적 효력도 없기 때문에 전자화의 경우에, 권원증명이 필요없다. 따라서 정보전달의 문제가 있을 뿐이므로 비교적 전자화하기 쉬운 성질의 것이다. 이로 인해 현재 유럽에서는 EDI 메시지에 의한 SWB의 전송이 가능하게 되고 있다.⁶³⁾

전술한 바와 같이 CIF 계약이 그 서류매매성을 기초로 화환신용제도와 밀접하게 관련되어 합리적으로 무역결제가 이루어지고 있는 상황에서는 유가증권도 아니며, 배서양도도 할 수 없는 SWB의 사용에는 문제가 있다고 생각된다. 따라서 전매가 필요하여 담보권을 유보할 필요가 있는 경우에는 유가증권쪽이 확실하다는 관점에서 선하증권을 사용해야 할 것이며 향후도 모든 요구를 충족하는 전자식 선하증권이 사용될 것이다.

따라서 양도가능한 선하증권의 기능을 전자적 환경으로 이행시키기 위한 실험이 국내외에서 이루어지고 있으며 그 실험결과를 기초로 하여 실현가능한 시스템이 구축되고 있다. 선하증권의 전자화에서는 전술한 선하증권의 성질을 유지하면서 권리이전 등을 실현해야 하며 이를 위해서는 인증제도 및 암호화에 대한 증명방법이 필요하다. 1999년 9월부터 Bolero International Ltd.가 실증실험의 성과를 기초로 하여 상업 서비스로서 Bolero Net를 전세계에 개시하고 있다. 이에 따라 선하증권을 중핵으로 하는 무역서류의 P/L화가 급속하게 진전될 것으로 생각한다.

3. SWB와 운송물처분권

1) 운송물처분권의 개념

송하인은 SWB 기재의 수하인이 인도를 청구하기까지 수하인의 양해없이 자유롭게 수하인을 변경할 수 있다. 이것은 SWB의 장점이기도 하며 또한 단점이기도 하다.⁶⁴⁾ 즉, 이로 인해 SWB 기재의 수하인은 자신이 모르는 동안에 변경될지도 모른다는 불안정한 입장에 있다.

63) 河村寛治, “貿易取引の電子化をめぐる諸問題(下)”, 「金融法務事情」, No. 1542, 1999. 3, p.25.

64) 江頭憲治郎, “海上運送狀と電子式船荷證券”, 「海法會誌」, 復刊 第32號, 1988, p.3.

이 불안정은 수하인을 은행으로 한 경우도 동일하다. 신용장거래에서 은행이 자기은행을 수하인으로 하여 신용장을 개설하고 SWB에 자기은행을 수하인으로 기재해도 송하인은 수하인을 자유롭게 변경할 수 있다. 따라서 은행은 SWB를 소지하고 있어도 담보권을 확보할 수 없다. 즉, 운송인의 권리를 일방적으로 변경하지 않는 한도에서 운송계약내용을 변경하는 송하인의 권리를 ‘운송물처분권’이라 부르고 있다.

그래서 수하인의 불안정한 입장을 해소하는 방법으로 운송물처분권의 이전이 고려된다. 즉, 송하인이 운송물처분권을 수하인에게 미리 이전함에 따라 송하인이 임의대로 수하인을 변경하는 것을 방지할 수 있다.

실제로는 신용장발행은행이 신용장에 따른 수입대금의 지급보증담보로 SWB를 수취할 수 있도록 화주의 요구에 따라 처분권 포기조항(No Disposal Clause), 즉 송하인이 운송물처분권을 포기하고 그 취지인 “No Right of Control”⁶⁵⁾을 SWB면에 기재한다. 그러나 국가에 따라서는 운송물처분권의 개념, 성립요건의 불명확 등의 문제점도 있다.⁶⁶⁾

아래에서는 주요국의 운송물처분권에 대한 견해를 설명한다.

먼저 우리나라의 경우 운송에는 상당한 시간을 필요로 하는 특수성에서 시장의 상황 및 신용상태의 변화 등에 대처하고 운송물에 대한 매매계약의 해제 등에 대비하여, 송하인에게 운송계약상의 부수적 권리로서, 송하인 또는 화물상환증이 발행된 때에는 그 소지인이 운송인에 대하여 운송의 중지, 운송물의 반환 기타의 처분을 지시하는 권리를 인정하고 있으며(상법 제139조), 운송물이 도착지에 도착한 때에는 수하인은 송하인과 동일한 권리를 취득한다고 되어 있다(상법 제140조).

또한 영국에 있어서도 송하인이 운송계약의 당사자인 경우에는 운송증권에 기재된 수하인 이외의 자에게 운송물을 인도하는 것을 운송인에게 청구할 수 있는 권한이 송하인에게 인정되고 있다.⁶⁷⁾ 수하인은 운송계약의 당사자가 아니

65) 그 중에는, “The shipper has irrevocably declared that he has assigned his right to control the goods during transport to the named consignee” 또는 “The right of control shall be transferred to the consignee stated on the face of the Sea Waybill”이라 기재하여 운송물처분권의 포기를 명시하는 경우도 있다.

66) Tetley, W., *Marine Cargo Claims, op.cit.*, p.990.

67) *Elder Dempster Lines v. Zaki Ishag (The Lycaon)* 사건에서는 매수인을 수하인으로 하는 선하증권이 발행되었는데, 송하인이 은행에 담보로서 증권에 배서하는 것에 의해 수하인을 매수인 이외의 자로 변경할 권한이 있다고 판결했다([1983] 2

므로 운송증권에 수하인으로 기재되는 것만으로는 어떤 권리도 취득하지 못하기 때문이다.

또한 일본 상법도 운송인에게 운송계약상의 부수적 권리로서 운송의 중지, 운송물의 반환, 수하인의 변경, 기타의 처분을 지시하는 권리(운송물처분권)를 인정하고 있으며(제582조), 운송물이 도착지에 도착하여 수하인이 그 인도를 청구한 때에는 수하인은 운송계약에 의해 발생한 송하인의 권리(운송물처분권을 포함)를 취득한다고 되어 있다(제583조, 일본 국제해상물건운송법 제20조 제2항).⁶⁸⁾

2) SWB에 관한 CMI 통일규칙상의 운송물처분권

SWB에 관한 국제해법회(CMI) 통일규칙은 한정적이지만 송하인의 운송물 처분권에 제한을 두고 있다. 즉, 동 통일규칙 제6조는 ‘송하인의 운송물처분권을 당해 운송물이 목적지에 도착한 후 수하인이 인도청구할 때까지 서면 또는 운송인이 승인하는 기타 방법에 따라 합리적인 통지를 하고 운송인에게 이로 인해 발생한 모든 부가적 비용을 보상할 것을 인수하는 것에 의해 수하인의 명칭을 변경할 수 있다. 더구나 이 권리가 송하인으로부터 수하인에게 이전되는 경우에는 그 취지를 증권에 기재할 것을 요구하고 송하인의 상기 처분은 운송인이 물건을 인수하기 이전에 행사해야 한다’ 고 규정되어 있다.

이 같이 동 통일규칙은 시장의 상황 및 매수인의 신용상태 등에 따라 운송물에 대한 매매계약의 해제를 하기 위한 운송물처분권으로서 송하인에게 부수적인 권리로서 인정되는 것이다. 송하인이 운송물처분권 이전의 선택권을 행사했다는 취지의 표시에 따라 운송물처분권은 수하인이 가지게 된다. 단 운송물 처분권 이전의 선택권은 운송인이 화물을 인수하기 이전에 행사해야 한다고 규정하고 있다. 그런데 동 통일규칙은 조약과 같은 강제력이 없기 때문에 신용장에서 SWB를 요구하는 경우에는 당사자가 운송계약중에 채용할 것이 필요하며 이로 인해 동 통일규칙이 적용되게 된다.⁶⁹⁾

Lloyd' s Rep. 548).

68) 단, 선하증권은 요인증권이므로 형식적 자격을 가진 자가 아니라도 자기의 실질적 권리를 증명하기만 하면 처분권을 행사할 수 있지만, 그 반면 형식적 자격을 가진 자가 처분권을 행사할 수 있다고 해도 운송인은 그 실질적 권리자가 아니라는 것을 증명하여 이것을 거부할 수 있다(藤田和孝, “運送契約と運送證券-代替的運送證券としての海上運送狀-”, 「海事法研究會誌」, No. 181, 2004. 8, p.9).

69) 西道彦, 「貿易取引の電子化」, 전게서, p.129.

따라서 송하인이 수하인에게 운송물처분권을 이전할 수 있는 것은 SWB 약관에 이전할 수 있다는 취지의 기술이 포함된 경우이다. 그러나 각 선사간에 SWB 약관이 통일되어 있지 않고 후술하는 바와 같이 여러 양식이 존재하며 운송물처분권에 관한 규정이 없는 경우도 있다.

한편 어음매입은행 등이 신용장 조건과 일치된 거래가 행해지는지의 여부를 확인하기 위해 SWB 제출을 요구하는 것이라면 팩스로 보낼 수도 있다. 그러나 담보권을 확보할 필요가 있는 경우에는 이러한 운송물처분권 포기문언의 신빙성을 확인하기 위해 송하인이 운송물 처분권을 포기했다는 기재가 있는 SWB 원본을 제출할 필요가 있다. 더구나 그 경우에는 원본 발행부수(통상 1통)의 기재와 전통의 제출이 필요하다.⁷⁰⁾

따라서 신용장부 화환어음에 따른 대금결제에 SWB를 이용하는 경우에는 SWB에 관한 국제해법회(CMI) 통일규칙에 의거한다는 취지의 문언 및 그것에 기초한 운송물처분권을 이전하는 선택권행사에 따라 운송물처분권 포기문언을 기재하고, 더구나 수하인을 신용장발행은행으로 하여⁷¹⁾ 수출업자가 어음매입을 회망하는 경우에 2통 이상의 원본이 발행될 때는 발행부수를 기재하여 전통을 어음매입은행에 제출해야 한다. 그러나 수하인을 신용장발행은행으로 하면 은행의 화물인도지시서(D/O)가 필요하기 때문에 화물도착에 앞서 은행영업 시간내에 D/O 발행을 취득해 둘 필요가 있다. 그런데 이것을 해태하면 신속한 화물인수를 가능하게 한다는 SWB의 장점이 손상될 우려가 있어 실제적이 아니라고 할 수 있다. 따라서 이 경우에도 SWB 원본 발행부수의 기재와 전통의 제출이 필요하게 된다.

3) SWB의 전자화

선하증권의 경우 운송약관은 전부(全部) 증권상에 기재되어 있지만, SWB는 운송계약의 전문을 기재하지 않고 약식으로 기재하는 양식, 즉 약식형(Short Form)이 대부분을 차지하고 있다. 그 중에는 운송약관 전문이 생략된 양식, 즉 Blank Back Form이 사용되고 있다. Blank Back Form의 경우에는 SWB 표면에만 기재되며 이면에는 아무것도 인쇄되어 있지 않다. 따라서 사무절차상 대

70) 이것은 Warsaw 협약 제12조 제3항에 규정되어 있는 수하인의 변경 및 운송물처분을 요구하는 경우에 AWB 전통의 제시를 필요로 한다는 취지와 동일하다.

71) 실제로 수하인을 수입업자로 하더라도 신용장은 발행된다.

단히 편리하다고 할 수 있다.

1971년 5월 전술한 ACL 사가 약식형 SWB를 이용한 것이 최초라고 말해지고 있다.⁷²⁾ 또한 1975년 Swedish Brostrom 그룹은 이면이 완전히 백지인 Blank Back Documents(B.B. Docs)의 SWB 및 선하증권을 발행했다. 그런데 이탈리아, 프랑스와 같이 Blank Back Form이 법률로 인정되지 않는 국가도 있다.⁷³⁾ 약식형(Short Form)을 이용하면 운송서류면에 기재되어 있는 무역거래의 방대한 정보가 삭감되게 되어 선하증권 발행절차의 간소화 및 신속화를 도모할 수 있다.⁷⁴⁾ 이것은 SWB의 도입과 동시에 선하증권에도 검토된 것이며 운송서류정보의 전자화로의 준비단계로서 필요한 것이다. UCP 500 제24조 a(V)는 ‘...그 일부를 당해 비유통성 SWB 이외의 근거 또는 서류를 참조하게 하기 위해 제시하는 것으로 간주되는 것(Short Form/Blank Back Non-negotiable Sea Waybill),...’ 을 은행은 별도의 규정이 없는 한 수리한다고 규정하고 있다.

약식 선하증권이 발행된 경우에 문제가 되는 것은, 송하인은 그 증권의 준거법 등 중요한 약관에 대해 송하인은 선사로부터 알 수 있는 기회가 있지만 양수인은 알 수 없다는 점이다.⁷⁵⁾

한편 Short Form(약식) 및 Blank Back Form은 전자적으로 자료를 전송하는 경우에 선하증권면에 기재되어 있는 약관의 대부분의 정보가 소멸 또는 완전히 생략된 것을 의미한다. 서류의 전자화에는 운송약관취급이 어려운 문제로 되고 있다. 이것을 해결하기 위한 하나의 방법으로서 운송약관의 전문(全文)을 전자화하여 Data Message에 삽입하는 것이 고려된다. 그러나 운송약관의 전부(全部)를 Data Message에 기재하여 송신하는 것에 대해 규정하고 있는 “전자식 선하증권을 위한 국제해법회(CMI) 규칙”은 실제적이 아니라고 할 수 있다. EDI화의 경우 전송량이 적은 쪽이 기능적으로 잘 작동한다. 즉, 이들 양식은 서류의 간소화, 표준화에 대응할 수 있으며 절차의 기계화가 촉진되므로 전자화하기 쉬운 형식이라 할 수 있다. 운송약관을 Data Message에 포함시키지

72) Finnie, A., “Short Form Shipping Documents”, *J. Mar. L. & Com.*, Vol. 7, 1976, p.697 ; Grönfors, K., “Simplification of Documentation and Document Replacement,” *op.cit.*, p.250.

73) *Modern Liner Contracts-A Special Report*, Published by Lloyd’s of London Press Ltd., 1984, p.83.

74) Wilson, J., *op.cit.*, pp.168~169.

75) Wilson, J., *op.cit.*, p.168.

않는 입장을 채용하는 경우에는 Reference라는 방법으로 정보가 송신되게 된다. 단 이 방법을 채용하는 경우 전자식 SWB가 운송약관의 증거로서 기능할지의 문제가 있다. 이론상 이것이 운송계약의 증거로 되기 위해서는 약관전문을 Data Message화하는 것이 요구된다.

약식(Short Form) 및 Blank Back Form에는 각 선사 모두 선하증권 인용조항이 기재되어 있지만, 기타 사항에 대해서는 각 선사에 있어 통일되어 있지 않으며 다양각색이다. 주요한 사항은 수취확인 조항, 인도조건, 수락우선약관, 서명약관, 준거법, 재판관할, 제소기간, Package Limitation, 운송물처분권, 대리조항, A/N조항 등이 있으며 이 중에서 각 선사가 필요로 하는 조항은 SWB에 기재되어 있다. 특히 전술한 바와 같이 송하인이 수하인에게 운송물처분권을 이전할 수 있다는 취지의 조항(No Disposal Clause)에 대해서는 대부분의 선사가 기재하고 있지만, 그 중에는 처분권의 이전에 대해 언급하지 않는 선사도 있다. 이 경우 송하인은 수하인에게 운송물처분권을 이전할 수 없게 되어 수하인의 입장에서는 곤란한 문제가 발생하게 된다. 특히 은행거래에서 송하인의 운송물처분권 문제는 중요하다고 할 수 있다.

이러한 문제는 SWB의 운송약관내용이 통일되어 있지 않은 것에 원인이 있다. 따라서 각 선사는 실무상의 국제적인 통일을 도모할 필요가 있으며 향후 “SWB에 관한 국제해법회(CMI) 통일규칙”을 채용하여 표준화된 통일양식을 확립해야 할 것이다. 이 통일 양식의 도입은 EDI화를 위한 중요한 작업이며 EDI 표준화를 위한 전제가 된다. 전술한 바와 같이 이미 Bolero가 전자식 선하증권의 실증실험을 거쳐 실제로 작동체제에 들어가 있다. 따라서 전자식 선하증권이 실용화되면 선하증권의 위기는 해소되며, 또한 그것은 모든 거래에 대응가능하게 될 것이다. 한편 향후 전자식 SWB는 전자식 선하증권을 사용하지 않는 기업내·그룹내 거래 등 한정적 거래에서 사용될 것으로 생각된다.

V. 결론

이상에서 SWB와 관련된 문제점에 관해 고찰했는데 이를 통해 얻을 수 있는 함의는 다음과 같다.

1. 선하증권의 위기에 대해서는 수취선하증권(Received B/L)을 이용하면 시간적인 여유가 있으므로 이를 해결할 수 있다고 생각한다. 그러나 수취선하증권의 경우 수입업자로서는 화물의 도착시기가 부정확하기 때문에 상업적 기회를 상실하거나 선적예정선박에 화물이 선적되지 않을 우려가 있는 등의 이유도 생각된다. 따라서 실제로 본선 스케줄이 결정되기까지는 수취식의 운송서류를 발행받을 수 없는 경우도 있어 수취선하증권을 이용하는 데는 한계가 있다.

따라서 SWB를 이용하면 수하인은 운송인이 화물을 인수할 때 수하인으로 지정된 자라는 것을 증명하기만 하면 이를 제시하지 않아도 화물이 도착되면 신속하게 인수할 수 있다. 더구나 보증인도에 따른 전술한 바와 같은 문제도 해소되며, 전자식 선하증권으로서도 이용가능하게 될 것이다. 또한 SWB를 이용하는 경우에 신용장 또는 이를 대신하는 수단을 통해 대금지급보증을 취득하는 것도 가능하다.⁷⁶⁾

2. 최근 선하증권의 위기현상이 발생하고 있어 전통적인 선하증권과 이것을 이용한 화환신용장에 따른 무역거래시스템이 시대의 요구에 부응할 수 없게 되고 있다. 이와 관련하여 발생한 여러 문제를 안전하고 간결하게 해결하는 하나의 수단으로 SWB가 이용되고 있다. 그러나 이것에는 “항공화물운송장(AWB)에 관한 Warsaw 협약” 과 같은 법적구속력이 있는 규칙은 존재하지 않는다. 해상운송계약은 계약자유의 원칙, 당사자 자치의 원칙하에서 운송인과 송하인간의 자유로운 계약이다. 그래서 SWB에 관한 국제해법회(CMI) 통일규칙이 1990년에 제정되었지만 이것도 법적 강제력을 가진 것은 아니며 발효된 것도 아니다. 이처럼 입법의 부재는 말할 것도 없고 운송물 전매의 한계, 담보력 부재의 문제, 송하인의 운송물처분권으로 인한 문제, 운송인 특정과 보험자 대위권행사의 문제 등이 존재한다. 물론 이러한 문제는 실무적으로 극복하는 여러 가지 방법이 있을 수도 있지만 비유통성 증권인 SWB의 본질적인 한계이면서 또한 장점이기도 하다. 따라서 선하증권에 관한 현행 국제협약과 국내법의 관련규정 준용 및 약관에 의한 보완, 지명채권양도방식에 의한 전매, 신용장 개설은행을 수하인으로 기명하는 방식, 송하인의 운송물처분권 포기조항의 삽입, 권리의무이전약관의 삽입에 의하여 우선 이러한 문제를 해결할 수 있다.⁷⁷⁾

76) Debattista, C., *The Sale of Goods Carried by Sea*, 2nd ed., Butterworths, 1998, p.33,

그러나 더욱 적극적이고 근본적인 해결책은 SWB에 대한 국내입법과 국제적 통일법의 확립이다. 이러한 관점에서 현행 상법의 선하증권 규정을 최대한 준용하면서 SWB의 본질을 살릴 수 있는 입법방안이 필요하다. 이 외에도 영국과 같은 해상운송증권에 관한 단행법의 제정도 검토할 필요가 있을 것이다.

우리나라를 비롯해 지급조건에 대해 신용장거래 대신에 송금거래가 증가하고 있는 현상을 보면 현시점에서 SWB의 이용가치는 충분할 것이다. CMI 통일규칙의 성립에 추가하여 신용장통일규칙 및 INCOTERMS에서도 이미 인지되고 있지만, 특히 CMI 통일규칙의 개선 등 검토해야 할 점도 적지 않다. 또한 개발도상국에서는 세관의 SWB에 대한 이해의 결여 및 법령 등의 개정도 지연되고 있어 운송서류의 일부로서 수리되지 않는 경우도 있지만(인도네시아, 칠레 등), 향후 이들은 선전·보급 활동을 통해 해결될 것이다. 또한 SWB의 법적 성질을 명백히 하기 위해서는 개개의 구체적인 약관을 검토해야 하며 지상약관(Paramount Clause) 및 수하인의 지위에 대한 법적 문제를 비롯해 향후 심도 있는 연구가 필요하다고 생각된다.

3. SWB의 경우 송하인이 수하인에게 운송물처분권을 이전할 수 있고 수하인이 운송물을 수취할 수 있도록 설정해도 물권의 이전과는 별도의 문제이다. 운송물처분권이라는 인도청구권 관련 권리의 이전에 의해 즉시 운송물에 관한 물권이 이전된다고는 해석할 수 없을 것이다.

선하증권은 권원증권이기 때문에 선하증권의 점유이전은 운송물인도청구권이라는 채권을 이전시킬 뿐만 아니라 운송물 자체의 점유이전효과도 있다. 이 점유이전에 따라 운송물의 소유권 이전 등으로 제3자에게 대항할 수 있게 된다. 선하증권의 기능이 서류매매라고 말해지는 현재도 빈번하게 사용되는 CIF 매매를 형성하여 합리적인 결제를 가능하게 하고 있다.

한편 SWB는 권원증권이 아니므로 일반적으로 운송물의 상징으로서 인정되지 않아 SWB의 인도는 운송물의 상징적 인도로서 작용하지 않는다고 생각된다. 이로 인해 본래부터 해양상의 매매도 가능하게 하는 CIF 매매에는 익숙해 있지 않다. 대금결제를 수반하는 해상화물거래에서는 물건의 현실적 점유를 인도할 수 없으므로 증권을 물건의 상징으로 생각하여 그 인도를 물건인도로

77) 정영석, “해상운송장의 이용 활성화를 위한 입법방향”, 전계논문, pp.83~84.

인정하는 것이 필요할 것이다.⁷⁸⁾ SWB는 이 기능이 인정되지 않으므로 물권 이전에 문제가 있다. SWB에 있어 제3자가 운송물을 인수한 경우 제3자에게 권리를 주장할 수 없는 상황도 생각된다.

향후 대금결제를 수반하는 해상화물거래에서 수출업자, 수입업자 및 금융기관이 안심하여 거래할 수 있도록 권리를 양도받은 자가 인도청구권을 취득하여 그것을 제3자에게 처분하려고 한다면 처분가능한 권리도 양수하는 시스템이 필요할 것이다. 이러한 의미에서 SWB를 전자화한 전자식 SWB도 기업내 거래 등 한정된 거래에서 사용되는 경향이 강하며 향후는 선하증권을 전자화하는 것에 의해 종이선하증권이 발행된 경우와 동일한 조건을 보증하면서 SWB를 점차로 전자식 선하증권에 흡수해 가는 방향이 예상되며 그것이 CIF 거래에도 적합할 것으로 생각된다.

현재 무역절차의 P/L화를 목적으로 무역금융 EDI가 추진되고 있다. 따라서 21세기는 결국 전자식 운송서류의 도입을 어느 국가가 가장 효과적으로 빨리 도입하느냐에 해상운송법을 선도해 갈 수 있는 입지를 구축한다고 볼 수도 있다. 또한 전통적인 무역거래시스템상에 전자식 선하증권과 전자식 SWB라는 두 가지 형태로 EDI화된 무역거래시스템이 구축될 것이라 생각된다. 이를 위해서는 전자식 선하증권의 연구뿐만 아니라 SWB를 포함한 유통성이 없는 운송서류에 관한 미해결의 법적 문제도 해명해야할 필요가 있을 것이다.

78) *Barber v. Meyerstein* (1870) L. R. 4 H. L. 31 at 329 ; *Sassoon, D. M., op.cit.*, p.5.

參考文獻

- 박석재, “전통적 선하증권의 위기와 그 해결방안에 관한 연구”, 「한국해법학회지」, 제20권 제1호, 1998. 3.
- 오원석·김종석, “해상화물운송장(Sea Waybill)의 문제점에 관한 소고”, 「국제상학」, 제8권, 1993.
- 오원석, 「국제운송론」, 박영사, 2004.
- 엄윤대, “국제무역운송에 있어서 선하증권 효력의 문제에 따른 대체운송증권의 활용에 관한 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2002.
- 여성구, 「무역실무」, 동성출판사, 2001.
- 정동윤, 「상법(상)[개정판]」, 법문사, 2001.
- 정영석, “선하증권의 위기와 해상운송장 이용의 효과”, 「해사법연구」, 제14권 제1호, 2002. 6.
- , “해상운송장의 이용 활성화를 위한 입법방향”, 「해사법연구」, 제14권 제2호, 2002. 12.
- 정현우, 「국제상무론」, 두남, 2003.
- 石井眞司·大西武士·桐谷芳和, 「銀行取引法務事例集」, 第6卷, 銀行研修社, 1996.
- 江頭憲治郎, “海上運送狀と電子式船荷證券”, 「海法會誌」, 復刊 第32號, 1988.
- 小原三佑嘉, “改革を迫られるB/L原則—最近の動き三題から—”, 「金融法務事情」, 第963號, 1981.
- 河村寛治, “貿易取引の電子化をめぐる諸問題(下)”, 「金融法務事情」, No.1542, 1999. 3.
- 桐谷芳和, “シー・ウェイビルへの期待”, 「手形研究」, No. 484, 1993.
- , “貿易實務のリエンジニアリング”, 「手形研究」, No. 496, 1994.
- (社) JIFFA, 「國際複合輸送業務の手引」, 1996.
- (社)日本荷主協會·(社)日本船主協會編, 「Sea Waybillご利用のすすめ」, 1996.
- 高安昭之助, “Straight B/LおよびLiner Waybillの採用·普及”, 「B/Lとその關聯諸制度における改良点について—中間報告—」, 日本貿易手續簡易化協會, 1976.
- 武知政芳, “海上運送狀の法的性質についての若干の考察”, 「愛媛法學會雜誌」, 第15卷 第2號, 1988.
- 新掘聰, 「貿易取引の理論と實踐—最近の貿易取引における舊來のメカニズムの破綻とその解決策に關する研究—」, 三嶺書房, 1993.

- _____, 「實踐貿易取引—最新基礎理論と實務のポイント—」, 日本經濟新聞社, 1998.
- 西道彦, 「現代貿易取引におけるCIF條件の研究」, 同文館, 1998.
- _____, 「貿易取引の電子化」, 同文館, 2003.
- 浜谷源藏著・椿弘次補訂, 「最新貿易實務」, 同文館, 2003.
- 藤田和孝, “海上運送狀(Sea Waybill)の現狀と法的諸問題(上)”, 「海事法研究會誌」, No. 155, 2000. 4.
- _____, “海上運送狀(Sea Waybill)の現狀と法的諸問題(下)”, 「海事法研究會誌」, No. 156, 2000. 6.
- _____, “Sea Waybillの現狀と若干の問題點”, 「日本貿易學會年報」, 第38號, 2001.
- _____, “海上運送狀と荷受人の運送品引渡請求權”, 「日本貿易學會年報」, 第41號, 2004.
- _____, “運送契約と運送證券-代替的運送證券としての海上運送狀-”, 「海事法研究會誌」, No. 181, 2004. 8.
- 物流EDI研究會, “海上運送普及の検討”, 「平成6年度物流EDI標準に關する調査・研究報告書(第一分冊)」, 物流技術センター, 1995. 3.
- 三倉八市, “1993年信用狀統一規則(UCP500)とSea WaybillおよびAir Waybill”, 「日本貿易學會年報」, 第33號, 1996.
- _____, “貿易取引とSWB”, 「日本貿易學會年報」, 第34號, 1997.
- _____, “貿易取引とSWB利用の現況”, 「平成9年度EDI制度手續簡易化特別委員會報告書—流通性書類に關する調査・研究[II]—」, (財)日本貿易關係手續簡易化協會, 1998.
- Baylis, A. E., “The Standard Shipping Format—A Guide to Simplified Documents”, J. Mar. L. & Com. Vol. 2, 1971.
- Boyd, S. C., Burrows, A. S. and Foxton, D., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 20th ed., Sweet & Maxwell, 1996.
- Bridge, M., The International Sale of Goods, Oxford University Press, 1999.
- D’ Arcy, L., Murray, C. and Cleave, B., Schmitthoff’ s Export Trade, 10th ed., Sweet & Maxwell, 2000.
- Debattista, C., The Sale of Goods Carried by Sea, 2nd ed., Butterworths, 1998.
- Document Trade / WP. 4 / INF. 61, 1979.
- Finnie, A., “Short Form Shipping Documents”, J. Mar. L. & Com., Vol. 7, 1976.
- Grönfors, K., “Simplification of Documentation and Document Replacement”,

3 L. M. C. L. Q., 1976.

_____, Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement, Scandinavian University Books, 1982.

_____, Towards Sea Waybills and Electronic Documents, Gothenburg Maritime Law Association, 1991.

Guest, A. G., Benjamin's Sale of Goods, Vol.2, 5th ed., Sweet & Maxwell, 1997.

ICC Uniform Rules for Collections(URC 522), ICC Publication No. 522, 1995.
International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924, adopted at Brussels on August 25, 1924(Hague Rules).

Measures to Facilitate Maritime Transport Documents Procedures, Recommendations, No. 12 / Rev. 1, adopted by the Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, Geneva, June 1993, (Trade Data Element Directory Volume III, TRADE / WP. 4 / R. 940 Dated Feb. 2, 1993 : Proposed Revision of Recommendation No.12).

Modern Liner Contracts-A Special Report, Published by Lloyd's of London Press Ltd., 1984.

Ramberg, J., International Commercial Transactions, Kluwer Law International, 1997.

_____, ICC Guide to Incoterms 2000, ICC, 1999.

Sassoon, D. M., C. I. F and F. O. B. Contracts, 4th ed., Sweet and Maxwell, 1995.

Sherlock, J. and Reuvid, J., The Handbook of International Trade, Koga Page, 2004.

Tetley, W., "The Hamburg Rules-A Commentary" , 1 L.M.C.L.Q., 1979.

_____, "Waybills : The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea" , Part 1, J. Mar. L. & Com. Vol. 14, 1983.

_____, "Waybills : The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea" , Part 2, J. Mar. L. & Com. Vol. 15, 1984.

_____, Marine Cargo Claims, 3rd ed., Les Éditions Yvon Blais Inc., 1988.

The Federal Bills of Lading Act, 1916 (Pomerene Act).

Thomsen, H. B. and Wheble, B., "Trade Facilitation and Legal Problems of

- Trade Data Interchange” , International Business Law, July/Aug., 1985.
- Todd, P., Cases and Materials on Bills of Lading, BSP Professional Books, 1987.
- Trade Documentation Information, Simplified Transport Documentation, TRADE/WP. 4 / INF. 31, Dated Nov. 8, 1974.
- Treitel, G. and Reynolds, F. M. B., Carver on Bills of Lading, Sweet & Maxwell, 2001.
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, adopted at Hamburg on March 31,1978(Hamburg Rules).
- Williams, R., “Waybills and Short Form Documents : A Lawyer’ s View” , 3 L. M. C. L. Q., 1979.
- Wilson, J., Carriage of Goods by Sea, 4th ed., Pearson Education Ltd., 2001.

ABSTRACT

A Study on Practical Problems of the Sea Waybill

Han, Nak Hyun

The active use of the container vessel has brought with it high speed and reduced transit time ; however, the system of delivering the goods via B/L at the destination has lagged behind technical advances, becoming a burden to today' s international traders, especially consignees and/ or importers. More recently the sea waybill(SWB), that is to say an ocean-type AWB, has come on the scene. In Europe and the USA the use of SWB has increased significantly, but has also left room for improvement due to its short history of use.

However, Recently, more attention is paid to SWB as a means to solve the B/L Crisis is getting more and more serious.

In addition, due to its non-negotiability, the sea waybill could easily be replaced by messages sent between the interested parties by *Electronic Data Interchange*. With the paper document, transfer of title is fulfilled by transferring the original bill of lading to the buyer of the goods. However, in an electronic environment this is difficult to replicate. A number of solutions have been investigated, including using an electronic bill of lading, by controlling changes in title to goods through irrevocable, but transferable instructions to the carrier, or by appointing an independent electronic data registry, or replacing the bill of lading with a sea waybill, which is non-negotiable.

The purpose of this study is to investigate some problems which may hinder SWB from coming into wide use and to analyse how to solve problems due to introduction of electronic sea waybill.

Key words : B/L, SWB, AWB, Electronic Data Interchange, electronic sea waybill
--