

## 국제물품매매계약에서 매도인의 서류제공 의무에 따른 실무상 유의점 - 선하증권을 중심으로 -

윤 동 희\*  
김 재 성\*\*  
박 세 훈\*\*\*

- 
- I. 서 론
  - II. 매도인의 서류제공 의무
  - III. 선하증권 제공시 실무상 유의점
  - IV. 결 론
- 

주제어 : 매도인 의무, 서류제공, 운송서류, 선하증권

### I. 서 론

국제물품매매계약의 당사자인 매도인은 계약에서 요구하는 조건에 따라 물품을 인도, 물품과 관련된 서류를 제공, 그리고 소유권을 이전하여야 할 의무

---

\* 제1저자 신정여상, 경영학박사  
\*\* 제2저자 배화여자대학교 겸임교수  
\*\*\* 교신저자 숭실대학교 겸임교수

가 있다.<sup>1)</sup> 특히 매도인은 서류제공의무와 관련하여 국제물품매매계약이 요구하는 시기와 장소 및 형식에 따라 물품에 관련된 서류를 매수인에게 제공하여야 한다. 매도인이 제공하여야 하는 서류는 국제물품매매계약의 명시조건 또는 묵시조건에 의하여 결정된다.

매도인이 제공하여야 하는 서류로는 먼저 매매계약에 관한 서류로는 상업송장과 포장명세서 등이 있고, 운송에 관한 서류로는 선하증권·해상화물운송장·항공화물운송장·복합운송증권·화물상환증 등이 있으며, 보험에 관한 서류로는 보험증권·보험증명서 등이 있다. 그 외 흔히 검사증명서, 수출입허가서, 원산지증명서 등이 요구되기도 한다.

국제물품매매계약과 관련하여 매도인은 어떠한 서류를 매수인에게 제공하여야 하고, 그 기재사항은 계약조건에 일치하는지를 항상 유념하여야 하고, 매수인의 입장에서 매도인에 의하여 직접 송부되거나 추심은행이나 개설은행 등의 은행을 통하여 전달·제공되는 운송서류가 당해 국제물품매매계약에 적합한 것인지를 능숙히 판단할 수 있어야 한다. 만약 서류가 누락되거나 서류의 기재내용이 국제물품매매계약에 반하는 등 서류에 하자가 있는 경우에는 누구에 대하여 어떠한 구제수단으로써 어떻게 대처하여야 하는지를 숙지하여야 한다. 국제물품매매계약에서 이러한 서류제공의무는 매수인의 대금지급의무와 직결되는 매우 중요한 의무이다. 왜냐하면 매도인의 대금수령은 대부분의 경우에는 서류의 상황 또는 그에 준하는 형태로 이루어지기 때문이다. 예컨대, 신용장방식의 경우에는 필요서류가 당해 신용장에 명기되고, 추심방식이나 송금방식의 경우에는 매매계약서에 명기되며, 별도의 명기가 없는 경우에는 묵시조건이나 준거법에 따라 판단하게 된다.

본 논문에서는 국제물품매매계약의 매도인의 서류제공의무의 중요성을 환기시키고, 계약체결시 운송서류에 관한 조항을 검토하여 매도인이 계약에 일치하는 운송서류를 제시함으로써 계약이행 후에 당사자간 분쟁을 줄임으로 상무적 효용을 높이려고 한다. 다만, 모든 운송서류를 다루기에는 그 내용이 방대함으로 본 논문에서는 운송서류 중 가장 많이 사용되는 선하증권을 중심으로 살펴보고자 한다. 이를 위하여 본 논문의 제2장에서는 매도인의 서류인도의무에

---

1) 국제물품매매계약에 관한 유엔 협약(United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods ; 이하 CISG) 제30조

대하여 살펴보고, 제3장에서는 선하증권 제공시 유의사항을 운송계약 관련 당사자 측면, 이행장소 측면, 특약측면, 운임측면에서 살펴보고자 한다. 제4장에서는 결론으로 본 논문을 다시 요약정리 하였다.

## Ⅱ. 매도인의 서류제공의무

### 1. 물품인도에 따른 서류제공의무 의의

매매계약 당사자간에 매도인이 매수인에게 제공하여야 하는 서류를 약정한 경우에는 그에 따르면 된다. 실무적으로 매도인은 선하증권, 부두수취증, 창고증권 등의 권리증권(document of title)이나 해상운송장, 항공운송장, 보험증권, 상업송장, 영사송장, 원산지증명서, 중량증명서, 품질증명서, 세관송장 등 계약이 요구하고 있는 서류를 매수인에게 인도하여야 한다.

Incoterms2000의 경우에는 매도인 서류제공의무로써 제공하여야 하는 서류에 대하여 구체적으로 언급하고 있다. Incoterms2000 매도인의 의무 A8에서 EXW조건을 제외한 모든 조건에서 매도인은 자신의 의무를 이행하였다는 인도증빙, 운송서류(예컨대, 유통식 선하증권, 비유통식 해상화물운송장, 내수로 운송서류, 항공화물운송장, 철도화물운송장, 도로화물운송장, 또는 복합운송서류) 또는 이에 상응하는 전자메시지(전자적으로 통신할 것을 약정한 경우에)를 매수인에게 제공하여야 한다고 규정하고 있다.

국제물품매매계약에서 당사자의 의무이행은 매도인의 물품인도와 매수인의 대금지급이 기본이지만, 전형적인 무역계약에서는 목적물품을 일단 유가증권화하여 그것의 제공으로 매도인은 인도의무를 다하며, 그 증권과 상환으로 매수인은 그 지급의무를 이행하는 것이다. 그 중에서도 현행 국제거래관행상 상거래적 표현으로 ‘선적서류의 매매’라고 하는 CIF조건은 선적물품의 증권화와 그것을 중심으로 한 선적서류에 의한 계약의 이행을 절대적 조건으로 하고 있으며, 현대무역의 또 하나의 주류를 이루는 또 다른 무역조건인 FOB조건에서는 선적지 또는 수출지에 아무 연고를 갖지 않는 매수인이 본선인도조건계약을 성립시킨 경우에 선박회사와의 운송계약을 비롯하여 선박의 수배에서 운송

증권의 입수까지 매도인에게 의뢰하여 행하며 이렇게 얻은 선적서류를 담보로 외국환거래은행에 화환어음을 매입케 하는 특약을 맺는 경우가 적지 않다.<sup>2)</sup> 그러므로 매도인과 매수인 모두 국제화환에 의한 무역결제의 방법으로 물품의 인도 대신 상징적 인도인 서류제공방식을 채택하여 ‘선적서류의 수수’에 의하여 의무이행이 되고 있는 실정이다.

CISG에서도 물품에 관한 서류의 제공의무와 관련해서 “매도인이 물품에 관한 서류를 제공하여야 할 의무가 있는 경우에 매도인은 계약상 요구되는 시기와 장소에서 그러한 방식으로 이를 제공하여야 한다.” 규정하고 있다.<sup>3)</sup> 다만, CISG에서는 매도인이 구체적으로 어떠한 서류를 제공할 것인가는 명시하고 있지 않다.

우리나라 민법에서는 명시적 규정은 없지만, 재산권의 이전을 위하여 또는 기타 여러 가지 이유로 매도인이 매수인에게 서류를 교부해야 하는 경우가 많은바, 이 때 매도인은 서류교부의무를 부담한다.<sup>4)</sup> 이는 우리나라 민법도 CISG와 같은 태도를 취하고 있다.

결론적으로 매도인의 서류제공의무는 우선적으로 당사자간의 계약에 따라 그 시기와 장소 및 서류의 종류가 결정된다. 명시적 합의가 없는 경우에는 묵시적조건에 따라 결정하게 되는데, 당사자간에 CIF조건이 채택되었다면 매도인은 무고장 유통선하증권, 상업송장, 보험증권 및 필요하다면 원산지증명서나 영사송장 등을 제공하여야 할 것이다.

당사자간에 명시적 또는 묵시적 합의도 없는 경우에는 신의성실원칙에 따라 매수인이 물품 도착시 운송인으로부터 이를 취득하고 통관할 수 있도록 하는데 필요한 형식의 서류를 매도인이 제공하여야 할 것이다.<sup>5)6)</sup> 부연하자면 계약에서 서류제공에 관하여 당사자간에 명시적 합의가 없는 경우에는 거래관습이나 신의성실원칙이 적용되어야 한다는 것이다.<sup>7)</sup>

2) 김태륜, “국제물품매매계약에 관한 UN협약에 있어서의 매도인의 의무,” 『법학총론』 제20집(단국대학교 법학연구소, 1994), 299면.

3) CISG 제34조.

4) 존, 호놀드 저 오원석 역, 「UN통일매매법」(삼영사, 2004), 306면.

5) C.M. Bianca, M.J. Bonell, *Commentary on the International Sales Law*, Giuffre.Milan, 1987. p. 266

6) CISG 제7조 1항.

이상 살펴본 바와 같이 국제상업회의소에서 제정한 Incoterms 2000에서는 물품의 인도와 매도인이 제공한 서류에 대해서 보다 상세하게 규정하고 있다. 하지만 CISG의 경우에는 서류제공에 관한 규정은 어떤 유형의 거래에도 대응할 수 있게 일반적인 표현을 사용하고 있다.

## 2. 서류제공시기와 장소

### 1) 서류제공시기

서류제공시기는 매매계약당사자간의 합의에 따라 계약서의 조항에 규정을 두고 있으므로 그 기일내에 서류를 제공하면 된다. 즉, 매도인은 반드시 명시적 합의나 묵시적조건에 의하여 그 기일내에 서류를 제공하여야 한다. 신용장 방식의 경우에는 매도인이 서류를 제공하여야 하는 시기를 신용장의 유효기간으로부터 간접적으로 도출할 수 있다.

CISG에서는 서류를 제공하는 시기, 장소, 방법에 대해 별도로 규정 하고 있지 않다. 다만, 서류인도의 지체시나 조기 인도된 경우에는 CISG를 적용할 수 있는데, 먼저 매도인이 제시기일까지 부당하게 서류제공을 하지 않거나 지체할 경우에는 매수인은 도착지에서 물품을 수취할 수 없게 된다. 이러한 경우에는 매수인은 매도인에게 계약위반에 따른 손해배상을 청구할 수 있다. 그 사안이 중대한 계약위반일 경우에는 계약을 해제할 수 도 있다. 다만 중대한 계약위반의 판단은 그 서류의 종류와 성격에 좌우될 것이다.<sup>8)9)</sup>

서류제공시기가 약정기일 이전에 제시된 경우에 서류가 계약조건에 부적합하여 매수인이 물품을 수령할 수 없을 경우에는 약정기일 이전에 매도인이 서류를 보완<sup>10)</sup>하여 제시하면 매도인은 서류제공시기와 관련된 의무는 이행한 것으로 간주 할 수 있다.<sup>11)</sup> 다만, 매도인의 서류보완이 매수인에게 ‘불합리한 불

7) 오원석, “UN 통일매매법(CISG)에서 국제무역관습의 수용여부에 관한 고찰,” 「무역상무연구」 제 37권, (한국무역상무학회, 1999. 2), 188면.

8) CISG 제49조, 제82조 참조.

9) 서류제공시기가 본질적 계약조건인 경우에 운송서류를 제공을 지연하여 물품을 늦게 수취하게 되는 것도 계약해제사유가 될 수 있을 것이다. 그 외에도 매도인이 원산지증명서의 제공을 불이행하여 매수인이 수입통관을 할 수 없게 되거나 그 지체의 원인이 되는 경우이다.

10) CISG 제34조 제2문.

편 또는 비용'을 초래하지 않는 경우에 한하여 행사할 수 있다. 또한 매도인은 원칙적으로 합리적인 기간 내에 치유하여야 하되, 만약 매수인이 합리적인 치유기간을 지정한 때에는 그에 따라야 한다. 치유비용은 매도인이 부담하여야 한다.<sup>12)</sup>

## 2) 서류제공장소

서류제공장소에 관하여 매매계약서에 명시적 합의가 없으면, 서류제공장소는 계약에서 합의한 대금지급방법에서 도출할 수 있다. 서류인도시 대금을 지급하여야 하는 서류상환도방식(Cash Against Documents: CAD)의 결제방식에서 매도인이 매수인의 영업소 또는 지급장소로 어떤 특정한 은행을 지정하였다면 그 특정한 장소에 서류를 제공하여야 한다. 화환신용장방식의 경우에는 매도인이 신용장 개설은행이나 지정된 지급은행의 영업소에서 제공해야 할 것이다. 여기서 유의하여야 할 것은 매도인이 서류송부 및 대금수취를 위해 이용하는 은행은 서류제공의무의 이행에 관하여 매도인의 이행보조자이다. 이에 계약에서 특별히 약정한 바 없다면 매도인이 그의 위험부담과 비용으로 매수인에게 서류를 송부해야 한다. 이는 서류제공의무는 매수인이나 그 대리인이 실제 서류의 점유를 취득해야 이행된 것이기 때문이다. 이 때 유의하여야 할 것은 매도인의 국가에서 매수인이나 그 대리인이 CISG 제31조 제b호나 제c호에 의하여 매도인으로부터 물품을 추심해야 할 경우에는 물품을 목적지국으로 운송하는데 필요한 서류, 예컨대, 원산지증명서, 검사증명서 등이 필요할 경우 매도인은 이러한 서류를 제공하여야 한다.

매도인이 매수인 국가의 은행에서 대금을 지급받고 매수인의 영업소에서 서류를 제공해야 하는 경우에는 재판관할지에 대하여 살펴보아야 한다. 의무이행지를 재판정으로 그 지역법원의 국제, 국내 관할권이 인정된다면 매수인은 일반재판정이 있는 매도인의 영업소 뿐 아니라 의무이행지인 지급은행의 영업소에서도 소를 제기할 수 있다. 그러나 서류제공장소의 관할권은 계약에 따라서 정확하고 완전하게 서류를 제공할 의무를 이행하지 아니한 사실을 청구원인으로 한 소에 한정된다. 물품의 하자과 같은 다른 계약위반을 이유로 한 소송에

11) CISG에서는 조기치유권이라 한다.

12) 나아가 그 외에 매도인은 매수인의 손해를 배상하여야 함도 물론이다.

대해서는 관할권이 없다.<sup>13)</sup>

### 3. 물품인도의무와 서류제공의무의 상호관계

매도인 의무의 내용은 무엇보다도 국제물품매매계약에 의하여 결정되며, 계약의 내용은 계약자유의 원칙<sup>14)</sup>에 따라 당사자 간의 명시적 또는 묵시적 합의에 따라 결정된다. 묵시적 합의는 관례(practice)와 관행(usage)을 포함하여 당해 매매계약의 제반사정으로부터 추론될 수 있다. 명시적·묵시적 합의도 없는 부분, 즉, 이른바 「계약의 공백」이 있을 경우에는 CISG에 의하여 보충된다. 즉, 매도인의 의무의 내용과 범위는 계약서, Incoterms나 UCP 그리고 CISG 등의 순서에 따라 일반적으로 정하여진다.

매도인의 물품인도의무는 매도인이 인도하는 물품이 계약에 적합한 물품이어야 한다는 것이다. 물품이 계약에 적합하다는 것은 물질적 측면에서 적합하여야 할 뿐만 아니라 권리적 측면에서도 아무런 하자가 없어야 한다. Incoterms에서도 각 정형거래조건마다 매도인의 첫째 의무로서 계약과 일치된 물품의 제공을 규정하고 있다.

무역계약에서 매도인의 의무는 단순한 물품인도의무 이외에 물품에 관한 서류제공의무를 수반하는 경우가 대부분이다.<sup>15)</sup> 일반적으로 국내거래에서는 매도인의 물품인도에 대해 매수인의 대금지급이 바로 이루어지지만, 국제거래에서는 격지자간 거래이므로 물품인도와 대금지급이 동시에 이루어지는 경우가 거의 없고, 또한 물품은 운송인을 통해 매도인으로부터 매수인에게 인도되고 물품대금은 주로 은행을 통해 운송서류와 교환으로 대금결제 이루어지기 때문이다.

매도인이 매수인에게 물품을 인도했다는 적합한 인도의 증빙은 제3자인 운송인이 제공하는 운송서류를 가지고 판단할 수 있다. 즉, 국제물품거래에서 물품인도의 증빙서류는 운송서류이며 이러한 운송서류의 계약적합성은 매우 중

13) Müller-Chen, Commentary on CISG Article 34, in Peter Schlechtriem & Ingeborg Schwenzer, editors, Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG), Second, (English) Edition, (Oxford, 1998) p. 405

14) CISG 제6조.

15) CISG 제34조; Incoterms상 각 Trade Terms의 매도인의 의무

요하다고 할 수 있다.

매도인의 인도 의무는 물품인도와 서류인도 의무로 대별되며 두 가지 의무를 모두 이루었을 때 비로소 인도의 의무가 완성된다고 할 수 있다. 즉, 매도인은 계약에 따라 적합한 물품을 매수인에게 인도하면서 동시에 계약에 적합한 서류를 매수인에게 제공하여야 한다.

CISG 제30조 및 34조에서도 매도인의 의무를 규정하고 있으며, 여기에는 매도인의 물품 인도 의무와 함께 물품의 인도에 따른 서류의 제공 의무를 함께 규정하고 있다.

국제물품매매거래에서 매도인의 인도 의무는 물리적인 물품인도 의무와 함께 서류제공 의무를 함께 한다. 결국 매도인의 의무 이행은 물품인도 의무와 서류제공 의무가 충족되었을 때 종료된다고 할 수 있다.

### Ⅲ. 선하증권 제공시 실무상 유의점

#### 1. 서설

국제물품매매에서 매도인이 매수인에게 제시하여야 하는 서류 중에 가장 중요한 서류가 선하증권(Bill of Lading: B/L)이다. 이러한 선하증권은 물품의 권리증권, 영수증, 운송계약의 증빙의 역할을 한다. 선하증권은 본선의 선장이 발행하는 해상화물의 수취증으로써 화물은 선하증권과 상환으로 목적지에서 수하인(consignee)에게 인도된다. 즉, 수하인이 양륙지에서 화물을 인도 받기 위해서는 반드시 선하증권을 제시하여야 하므로 선하증권은 인도청구권을 나타내는 서류이고 또한 양도가 가능한 유가증권이다. 따라서 운송인은 선하증권의 기재사항을 보고 정당한 소지인에게 물품을 인도하기 때문에 선하증권의 기재사항은 아주 중요하다고 할 수 있다. 선하증권상에는 선박명, 송하인, 수하인, 선적항, 양륙항 등의 운송상 중요한 사항을 기입하여야 하는데, 이것을 법적기재사항<sup>16)</sup>이라 한다. 나머지 조항은 계약자유의 원칙에 따라 각 당사자

---

16) 우리나라 상법 제814조에서는 1. 선박명칭, 국적과 톤수, 2. 선장의 성명, 3. 운송물의 종류, 중량 또는 용적, 포장의 종별, 개수와 기호, 4. 용선자 또는 송하인의 성명 또는



간의 특약에 의하여 여러 가지 사항을 기재할 수 있는데 이것을 임의기재사항<sup>17)</sup>이라고 한다.

이에 본 장에서는 선하증권 제공시 실무상 유의사항을 법적기재사항에서는 당사자측면, 운송계약이행과 관련된 부분을 임의기재사항에서는 특약, 운임에 관한 부분으로 나누어 살펴보고자 한다.

## 2. 운송계약 관계 당사자 측면에서의 유의점

### 1) 발행인

선하증권이 유효하기 위해서는 진정한 권한이 있는 자에 의해서 발행되어야 한다. 이는 선하증권에 서명을 할 권한이 누구에게 있느냐 하는 문제로 귀착된다고 할 수 있다.

UCP 600의 경우에는 제20조 a항에서 “선하증권은 운송인 명칭이 표시되고 운송인 또는 운송인을 위한 또는 그 대리하는 기명대리인이나 선장, 또는 선장을 위한 또는 그를 대리하는 기명대리인에 의한 서명으로 특정되어야 한다. 또한 대리인에 의한 서명은 그가 운송인을 위하여 대리서명한 것인지 또는 선장을 위하여 대리하여 서명한 것인지를 표시하여야 한다.”라고 규정하여 우리나라 해상법과 같은 맥락에서 선하증권의 발행인을 규정하고 있다.

우리나라 해운법에서 규정하고 있는 운송서류의 발행주체로서, 운송인이라 함은 해상화물운송사업을 영위하기 위해 국토해양부장관에게 등록을 필하고,<sup>18)</sup> 당해 물건운송의 인수를 한 자로서,<sup>19)</sup> 수하인 및 그 외 적법한 화물소유자에 대하여 계약상의 운송급부의무 및 책임을 부담하는 주체를 말한다. 반

상호, 5. 수하인의 성명 또는 상호, 6. 선적항, 7. 양륙항, 8. 운임, 9. 작성지와 작성년월일, 수통의 선하증권을 작성한 때에는 그 수에 관하여 기재하고 발행자가 기명날인하여야 한다.

17) 임의기재사항에는 상술하였듯이 계약자유 원칙에 따라 자유롭게 정할 수 있는데 일반적으로 사용되는 기재사항은 1. 항해번호(Voyage No), 2. 통지처(Notify Party), 3. 최종 목적지(final destination), 4. 선하증권번호(B/L No), 5. 송하인 신고사항(shipper's declared clause), 6. 컨테이너 번호 및 sealing 번호, 7. 면책약관(general clause or exception) 등이다.

18) 해운법 제26조.

19) 상법 제46조, 제125조 참조.

드시 선박소유자이어야 할 필요는 없고 자기 명의로 송하인과 물건운송계약을 체결한 자이면 된다.<sup>20)</sup> 선장은 운송인의 대리인으로서 선하증권을 발행할 권한을 갖는바, 선장이라 함은 선박소유자의 피용자로서 특정 선박의 항해를 지휘하고 그 대리인으로서 사법상·공법상의 직무권한을 가진 자를 말한다.<sup>21)</sup> “그 밖의 대리인”이란 운송인의 포괄적 대리권을 가진 상업사용인을 말하는데 이들은 통상적으로 운송인을 대리하여 선하증권을 발행한다.<sup>22)</sup>

선박소유자가 운송인인 경우라도 선장이 실제로 선하증권을 발행하는 일은 거의 없으며 선박소유자의 대리점이 이를 발행하는 것이 보통이다. 또 다른 사람 소유의 선박을 이용하여 해상운송사업을 영위하는 해상기업자인 선박임대인 등도 운송인으로서 선하증권을 발행하지만, 이 경우에도 실제로 이들의 대리인이 증권을 발행하고 있다.<sup>23)</sup> 또한 형식적으로도 선하증권을 권한 있는 자가 서명, 발행했다는 것이 증명될 수 있기 위해서는 선하증권에 운송인의 명칭을 표시해야 함은 물론이지만, 그것만으로는 충분하지 않고 그 발행자가 어떤 자격(운송인, 선장 또는 그 대리인의 자격 등)으로 서명했는지를 선하증권에 표시하여야 한다.<sup>24)</sup> 따라서 우리나라 해상법에서는 운송인, 선장 또는 운송인의 대리인을 선하증권의 발행인으로 하는 입장을 택하고 있다.<sup>25)</sup>

우리나라 해상법과 UCP는 선하증권의 발행인에 대하여 같은 입장을 취하고 있다. 선하증권의 발행인이 상술한 요건을 갖추지 못하는 경우에는 그 선하증권의 유효성이 문제될 수 있고, 이로 인하여 도착항에서 화물을 수령하여야 하는 수하인인 매수인으로서는 화물수령을 할 수 없게 되거나 그 수령이 지체될 수 있다. 매도인이 선하증권의 발행인에 관한 요건을 충족하지 못하는 선

20) 함부르크규칙 제1조 제1항 참조.

21) 정명석, 해상법강의 요론, 해인출판사, 2003. 52-53면 참조.

22) 대법원 1997. 6. 27. 선고 95다7215 판결: 운송인이 송하인에게 선하증권을 발행·제공함에 있어 운송인 본인만이 이를 발행할 수 있는 것이라 볼 수 없고, 그 대리인을 통해서도 발행할 수 있다.

23) 참고로 헤이그비스비규칙은 선하증권의 발행권자를 우리 상법과 같이 규정하고 있다(헤이그규칙 제3조 제3항). 한편 함부르크규칙은 계약운송인 또는 실제운송인을 선하증권 발행권자로 하고 있고, 다만 선장이 선하증권에 서명한 경우에는 운송인을 대리해서 서명한 것으로 간주하고 있다(함부르크 규칙 제14조 제2항).

24) 국제상업회의소는 UCP 600에서 운송 서류의 서명을 누가, 어떤 자격에서 하였는지를 명시하도록 하는 규정을 두고 있다(UCP 600 제20조, 제21조, 제19조, 제22조 참조).

25) 상법 제852조 제3항.

하증권은 제공하는 경우에, 예컨대 CIF나 CFR조건의 경우에는 이는 매도인의 계약위반이 된다.

## 2) 송하인

선하증권은 운송계약을 근거로 발행되고, 송하인은 그 계약의 당사자이므로 선하증권에는 그의 송하인의 명의를 기재되어야 한다. 이는 화물의 발송인이 누구인가를 밝혀주는 기능을 하기 때문에 운송계약과 직접적인 관계가 없는 선하증권의 거래자에게 판단의 자료가 되기도 한다. 그런데 선하증권에 기재되는 송하인은 반드시 운송계약을 체결한 자만을 의미하는 것은 아니며, 운송인과 운송계약을 체결한 자와 실제로 화물을 운송인에게 제공하는 자가 다른 경우에는 실제 하주의 명의를 기재되는 경우는 물론 그 반대의 경우에도 유효하다고 보아야 한다.<sup>26)</sup>

실무상으로는 운송계약의 상대방이 운송인에게 제공하는 서면에 근거하여 선하증권에 기재될 하게 된다. 이때 송하인란에 기재되는 자는 신용장상의 수익자, 화물의 생산자, 무선박운송인(NVOCC),<sup>27)</sup> 운수업자의 대리인인 경우가 보통이며, 경우에 따라서는 제3자가 기재되기도 한다. 법적으로는 선하증권에 송하인으로 기재된 자가 권리의무의 주체가 되기 때문에 운송인으로부터 선하증권을 제공받을 권리도 가지게 된다. 그러므로 비록 선하증권의 발행인이라 하더라도 별도의 권리양도증권을 제시하지 않는 한 선하증권에 기재된 송하인이 아닌 자에게는 선하증권을 제공하여서는 아니 된다.<sup>28)</sup> 한편, 송하인은 ① 화물 명세의 제공의무,<sup>29)</sup> ② 부정확한 명세제공에 대한 송하인의 담보책임,<sup>30)</sup> ③ 운송에 필요한 서류의 제공의무,<sup>31)</sup> ④ 위험물에 대한 송하인의 의무

26) 우리나라의 무역업자 갑이 A국 소재의 생산자 을로부터 물건을 구입하여 A국에서 선적하기로 운송계약을 체결하는 경우에, 생산자 을을 송하인으로 기재하여도 유효하고, 갑이 무역등록업자가 아니어서 무역등록업자인 병이 수수료 등을 받고 그의 명의로 운송계약을 체결하고 실제 하주대신 병을 송하인으로 하는 경우에도 그 선하증권은 유효하다.

27) 이는 “non-vessel operating common carrier”의 약자이다.

28) 임석민, 『선하증권론』(두남, 2000), 176면.

29) 상법 제853조 제1항 제2호.

30) 상법 제853조 제3항.

31) 상법 제793조.

및 책임,<sup>32)</sup> ⑤ 운임지급의무<sup>33)</sup> 등을 부담한다.

### 3) 수하인

선하증권의 수하인의 기재와 관련하여 상법은 제853조 제1항 제5호에서 “수하인 또는 통지수령인의 성명·상호”를 기재할 것을 법정하고 있다. 이는 기명식 선하증권을 요구하는 거래에서는 문제가 없겠지만, 상법 제65조의 규정에 의하여 수하인의 성명이나 상호를 증권에 기재하지 않고 무기명식으로도 발행될 수 있다. 상법은 선하증권은 법률상 당연한 지시증권이므로 그것이 비록 기명식 선하증권이라고 할지라도 특히 배서가 금지되지 않는 한 배서에 의해 양도가 가능하다고 규정하고 있으므로,<sup>34)</sup> 지시식 선하증권에 수하인을 기명하더라도 법적으로 문제가 되지는 않는다.

다른 대부분의 국가에서는 기명식 선하증권은 비유통으로 규정하고 있기 때문에,<sup>35)</sup> 우리 상법과 같이 수하인을 법정기재사항으로 규정한 것은 선하증권의 국제적 유통성과 관련하여서는 혼란의 여지가 있어 보인다. 그러므로 상법이 수하인 또는 통지수령인의 성명·상호라고 규정한 것은 대부분 신용장의 수리요건에서 수하인의 기재를 필요로 한다는 점을 고려한 것으로 비유통의 제한이 붙은 기명식 선하증권이 아닌 한은 통지수령인 정도로 해석할 수 있을 것으로 생각된다. 또 신용장의 수리요건과 별개로 본다면 수하인의 기재가 되지 않았다고 불완전 유가증권인 선하증권 발행의 효력 자체가 부정된다고 보기는 어려울 것이다.

수하인은 목적지에서 자기 명의로 화물을 인도받을 권리를 가진 자를 말한다. 수하인은 운송계약의 직접 당사자가 아니면서도 운송의 경과에 따라 화물이 목적지에 도착한 때에는 송하인과 동일한 권리의무를 지게 된다. 수하인은 목적지에서 화물의 수취권을 가진 자이므로 이를 선하증권 관련 국제협약에서도 이를 법정기재사항으로 하고 있다.<sup>36)</sup>

---

32) 상법 제801조.

33) 상법 제791조.

34) 상법 제861조, 제130조.

35) 미국 연방선하증권법 제6조, 중국 해상법 제79조 각 참조.

36) 함부르크 규칙 제15조 1항 a호, 일본 국제해상물품운송법 제7조.

한편 매매계약상 매도인과 매수인 사이의 문제로서, 매도인은 선하증권을 수하인 기명식으로 발급받아 제공하여야 하는가, 아니면 지시식(단순지시식, 송하인 지시식, 또는 개설은행 지시식 등)으로 발급받아 제공하여야 하는가 하는 문제가 있다. 이는 매매계약 당사자들의 계약내용에 따라 결정될 문제이다. 특히 매도인과 매수인 사이의 약정에 따라 신용장이 개설된 경우에, 신용장이 요구하는 내용대로 수하인을 기재하여야 은행에서 수리되기 때문에 송하인은 운송인에 대하여 그 신용장에 일치하게 수하인을 신고하고 그에 따라 수하인이 기재된 선하증권을 발급받아 제공하여야 한다.<sup>37)</sup> 선하증권은 권리증권이어서 담보적 기능을 수행하므로, 신용장 개설은행은 그 선하증권으로써 그의 개설의뢰인에 대한 상환청구권(right to reimbursement)에 관한 담보를 확보할 목적으로 흔히 개설은행을 그 선하증권의 수하인으로 한 지시식 선하증권을 제시할 것을 신용장에 명시하는바, 매도인은 이러한 신용장의 조건을 준수하여야 하며, 그렇게 하지 못한 경우에 매도인은 개설은행으로부터 신용장대금을 지급받지 못할뿐더러, 매수인에 대해서도 매매계약을 위반한 처지에 놓이게 된다.

한편 경우에 따라서는 매도인이 물품선적 후 일정한 시점까지 물품에 대한 통제를 지속하기 위하여 매도인 자신을 수하인으로 기재한 지시식 선하증권, 즉, 이른바 ‘송하인 지시식’ 선하증권을 발급·제공하는 경우가 있다. 이는 매도인이 매수인의 대금지급여부에 대하여 의문을 가지는 경우로서 매도인에게 이행정지권<sup>38)</sup>이 인정되는 것이 불명확한 경우에 발생한다. 매도인으로서 물품의 선적시기가 도래하여 이를 위반하면 자신이 계약위반을 저지르는 결과에 빠지게 되므로 그러한 의문에도 불구하고 선적을 실행하면서 자구책으로 송하인 지시식 선하증권을 발급받는 것이다. 생각건대, 이러한 경우에는 매도인이 적절히 배서한 후 교부함으로써 매수인이 운송인으로부터 물품을 수령하는 데 아무런 지장을 초래하지 않도록 한다는 전제하에, 그러한 송하인 지시식 선하증권을 제공하는 것이 매매계약의 위반은 아니라 할 것이다.

37) 정영석, 『선하증권 법과실무』 (텍스트북스, 2008), 166~168면 참조.

38) CISG 제71조 참조.

## 2. 운송계약 이행장소 측면에서의 유의점

### 1) 선적항

운송계약상의 문제로서, 선적항은 화물이 선박에 선적되어 해상운송이 개시되는 항구로서 위법한 화물에 대한 최고운임의 결정지이기도 하다.<sup>39)</sup> 선적선하증권일 경우에는 화물이 실제로 선적된 항구명, 선적 전의 수취선하증권일 경우에는 선적예정항구명이 기재된다. 화물이 실제로 선적된 항구를 의미하므로 모선에 선적되는 항구뿐만 아니라, 피터선에 선적되었다면 그 항구명이 기재될 수도 있다.

선적항의 기재는 화물의 도착일시를 예정할 수 있는 기초가 된다. 수취선하증권의 경우에는 기재된 선적항이 아닌 다른 항구에서 선적이 이루어 질 수도 있기 때문에, 선하증권에서 선적항 기재의 흠결은 선하증권 자체의 효력에 영향을 미치지 않는다고 본다. 선적선하증권의 경우에는 실제로 화물을 선적한 항구명과 선적 연월일을 기재하여야 하는데, 이때 선적일은 선하증권의 발행일로 간주하여 선적일과 발행일을 구분하지 않는다.<sup>40)</sup>

### 2) 양륙항

양륙항의 개념에 대하여는 화물의 양륙되는 해상운송의 마지막 장소인 도착항이라는 좁은 의미<sup>41)</sup>로 해석하는 견해와 화물이 양륙되어 수하인에게 인도되는 항구이지 단순히 선박의 도착항은 아니라는 넓은 의미<sup>42)</sup>로 해석하는 견해가 나누어지고 있다. 실무에서 벌크선이나 일반화물선에 의한 재래식운송의 경우에는 양륙항에서 화물이 수하인에게 인도되기 때문에 양륙항은 화물의 인도지가 된다.<sup>43)</sup> 그러나 컨테이너선에 의한 정기선운송과 같은 복합운송에서는 화물의 양륙항과 화물의 인도 장소가 완전히 달라질 수 있으므로, 양륙항은 “화물이 선박으로부터 양륙되는 항”이라고 좁게 해석함이 타당하다고 본다.<sup>44)</sup>

---

39) 상법 제800조 제2항.

40) 정영석, 전계서, 168면.

41) 엄윤대, 『선하증권론』(신대중, 2002), 195면.

42) 임석민, 전계서, 178면.

43) 이균성, 『국제해상법연구』(한국해사문제연구소, 1976), 197면.

실무에서 사용되고 있는 선하증권 양식도 양륙항을 운송인에 의한 화물의 인도장소와 구분하여 기재하고 있으며, 신용장에 부합시키려는 목적으로 화물의 최종목적지도 하주의 요청에 의하여 선하증권에 별도로 표시하면서 최종목적지가 운송인의 책임구간이 아님을 병기하는 것이 실무의 관행이다.

선택부양륙항이란 운송계약 당시 또는 선적항에서 화물을 지정선박에 선적할 때까지 양륙항이 결정되지 않아 운송계약서 또는 선하증권에 양륙항을 2개 이상으로 기재하고, 최종적으로 어느 항에서 화물을 양륙할 것인가를 하주가 선택하도록 하는 운송방식에서의 양륙항의 기재방식이다. 컨테이너 정기선에 의한 운송의 경우보다 용선계약에 의한 운송에서 자주 사용되고 있다.

### 3) 선적항과 양륙항의 매매계약적합성

매도인은 매매계약에 물품의 운송이 포함된 경우에는, 매수인에게 전달하기 위하여 물품을 제1운송인에게 제공함으로써 인도를 이행하는바,<sup>45)</sup> FOB나 CIF, CFR조건과 같은 해상송부 매매계약의 경우에는 “지정된 선적항”에서 본 선적재를 완료함으로써 그의 인도의무를 완료하게 된다.<sup>46)</sup> 이와 같이 “지정된 선적항”이 있어 그 항구에서 선적된 경우에 당해 선하증권에는 위에서 보았듯이 그 선적항이 기재되는데, 송하인인 매도인으로서 그 기재된 선적항이 매매계약상 지정된 선적항과 일치하도록 조치하여야 한다. 그러한 두 항구가 불일치한 때에는 매매계약의 위반으로 될 것이기 때문이다. 더욱이 그러한 선하증권상의 항구의 기재는 다른 서류들과도 모순이 없어야 한다. 특히 보험서류와의 일치도 매우 중요하다. 피보험목적물인 화물을 적재한 선박이 보험증권상 명기된 장소에서 출항하지 않은 경우에는 그 보험의 보호를 받지 못하기 때문이다.

양륙항에 관하여 선하증권상의 목적지는 매매계약상 목적지와 일치하여야 하며 그러한 목적지는 당사자의 합의에 의하여 정하여 진다. 수하인이 선하증권에 기재되어 있는 목적지가 매매계약상의 목적지와 다르다는 이유로 선하증권을 거절할 수 있는지에 관한 사건으로, 영국의 *SLAT di dal Ferro v.*

44) 정영석, 전계서, 169면.

45) CISG 제31조 제a호.

46) Incoterms 2000상 FOB, CIF, CFR조건외의 각 전문(前文) 및 각 A4 참조.

*Tradax Oversea SA* 사건<sup>47)</sup>이 있다. 비록 CISG가 적용된 것은 아니지만, 이 사건에서 판사는 선하증권에서의 목적지가 매매계약상의 목적지와 전혀 다르다는 이유로 수하인에게 이러한 선하증권을 거절할 수 있는 권리를 인정하였다. 그 내용은 다음과 같다. “수하인은 선하증권에 기재되어 있지 않은 사항에 대하여 조사 또는 담보를 받을 의무가 없다. 수하인에 있어서 선하증권은 운송인을 구속하는 계약이라 할 수 있고 화물이 출발지부터 목적지까지 운송되는 과정에 매매계약에서 합의된 대로 진행했는지 여부를 입증하는 것이다. 송하인이 운송계약에서 매매목적지에 대하여 약정하는 것은 운송계약에서 기재된 목적지와 매매계약에서의 목적지를 일치시키기 위한 것뿐만 아니라 화물을 매매계약에서 합의된 목적지로 도착시키기 위한 것이기도 한다.”<sup>48)</sup>

#### 4) 환적

환적(Transhipment)이란 하주와 운송계약을 체결한 운송인이 운송의 일부만 담당하고 나머지 부분은 다른 선박으로 운송하는 것을 말한다. 또한 다른 선박이 계약 당사자인 운송인의 소유인지 여부는 불문한다. 여기서 송하인이 운송인에게 환적 할 수 있는 권리를 부여하거나 화물을 운송함에 있어서 환적할 것을 요구하는 선하증권을 발행할 수 있는지가 문제된다. 수하인으로서는 경제적인 이익을 고려하여 이러한 선하증권을 거절하는 것이 일반적이나 매매계약은 환적을 금지할 수도 있고, 허용할 수도 있으며, 또한 이에 대하여 언급하지 않을 수도 있다.

선하증권은 환적에 대하여 화물을 운송함에 있어서 반드시 환적한다고 기재되어 있는 경우가 있고 운송인이 환적할 권리가 있다고 기재되어 있는 경우도 있다. 운송인은 선하증권에 자기가 담당하지 않은 부분의 운송에 대하여 책임을 부담하여야 하는지 여부에 대하여 약정할 수 있다.

47) [1980] 1 Loid's Rep. 53. See also *The Playa Larga* [1983] 2 Lloyd's Rep. 171, at 184; *The northern Progress* [1996] 2 Lloyd's Rep. 319, at 330-1 and other authorities cited at Benjamin, para. 19-030.

48) Debattista, Charles, *The Sale of Goods Carried by Sea*, 2nd ed., (Butterworths, 1998), para. 7-35.



## (1) 매매계약에서 환적을 허용하는 경우

매매계약에서 환적을 명시적으로 허용하는 경우에, 계약당사자인 운송인의 환적 후 책임을 면제하지 않으면 화물운송에 있어서 환적 한다고 기재된 선하증권은 인정된다. 그리고 매매계약에서 환적을 허용하는 경우, 운송인에게 환적을 허용하는 권리를 부여하고 환적후의 운송인 책임을 면제하는 선하증권은 인정되지 못한다. 매매계약에서의 환적을 허용하는 조항은 송하인이 수하인의 지속된 권리를 위한 책임을 부담하도록 해석되어야 한다.<sup>49)</sup> 다시 말하여 수하인이 환적이 기재되어 있는 선하증권을 인정하면 송하인은 수하인의 지속된 권리에 대하여 책임을 져야 한다.

## (2) 매매계약에서 환적을 금지하는 경우

매매계약에서 환적을 금지하는 경우, 운송인이 환적후의 책임을 담보하겠다고 주장하는지 여부를 불문하고 환적이 명시되어 있는 선하증권과 운송인에게 환적권리를 부여하는 선하증권은 인정되지 못한다.

## (3) 매매계약에서 환적에 대하여 언급하지 않은 경우

매매계약에서 환적에 대하여 언급하지 않은 경우, 운송인이 환적후의 책임을 포기한다고 주장하지 않으면 환적을 허용하는 선하증권 및 운송인에게 환적 권리를 부여하는 선하증권은 인정될 수 있다. 이것은 수하인의 지속된 권리주장과 모순되지 않기 때문이다.

매매계약에서 환적에 대하여 언급하지 않고 송하인이 선하증권상 운송인에게 환적권을 부여하고 또한 운송인이 환적후의 책임을 포기한다고 주장하는 경우에 문제된다. 이 경우에 수하인은 지속된 증권권리를 주장하지 못하기 때문에 이러한 선하증권은 인정될 수 없어야 되는데 판례법은 반대의 관점을 취하였다. *Soproma SpA v. Marine & Animal By-Products Corpn*<sup>50)</sup>사건에서 판사는 이러한 선하증권이 발행될 당시, 환적은 아직 발생되지 않았다는 이유로 이러한 선하증권은 효력이 있는 것으로 판시하였다.

---

49) Debattista, op. cit., para. 7-30.

50) [1966] 1Lloyd's Rep 367.

#### (4) 환적과 신용장

UCP 600 제20조 b항에서 환적이란 “신용장에 명시된 선적항으로부터 양륙항까지 운송 중에 한 선박으로부터 내려서 다른 선박으로 재적재하는 것이라 고” 규정하였다. 이것은 화물을 환적할 때 환적항에서 선박으로부터 화물을 내 려서 일시적으로 쌓아 두었다가 다른 선박에 화물을 재적재하는 업계의 현실 을 반영한 것이다. 그러나 선적 전 또는 양하 후에 물품을 옮겨 싣는 적은 환 적으로 간주하지 않는다.<sup>51)</sup> .

UCP 600 제20조 c항 (i)호에는 “선하증권은 전운송이 하나의 동일한 선하 증권에 의하여 포괄된다면 물품이 환적 될 것이라거나 환적 될 수 있다는 것 을 표시할 수 있다.”고 되어 있고, UCP 600 제20조 a항 (v)호에는 “운송조건 을 포함하거나 또는 운송조건을 포함하는 경우에는 다른 출처를 언급하여야 한다. 운송조건은 내용은 심사되지 않는다.”고 되어 있다.

운송인의 입장에서 보면 환적 후 자신의 책임을 배제하고자 하는 운송조건 보다 더 중요하다고 생각되는 조건은 없을 것이다. 또한 은행은 UCP 600 제 20조 a항 (v)호와 같이 운송조건을 심사할 의무가 없기 때문에 서류검토자의 입장에서 선적항에서 하역항까지 환적이 발생했는데도 운송인이 계속 책임을 져야 하는지를 확인해야만 할 것을 UCP 600 제20조 c항 (i)호가 이를 어떻게 반영하여야 하는지의 문제가 발생한다.

결국 선하증권에 화물이 환적 될 것이라고 표시된 경우에 은행은 매수인이 신용장 개설신청서에 환적을 배제하기 위해 어떤 배려가 있었던지 상관없이 그러한 선하증권에 대해 대금을 지급할 것으로 보인다. 따라서 만약 매수인이 ‘화물이 환적 될 것’이라고 표시된 선하증권을 거절하기 원한다면 신용장개설 신청서에 UCP 600 제20조 c항 (i)호의 적용을 배제한다는 것을 명시적으로 합의하여야 한다. 또한 UCP 600 제20조 d항은 “운송인이 환적 할 권리를 갖 고 있음을 기재한 선하증권의 조항은 무시한다.”고 규정하고 있다. 이러한 환 적자유조항은 주로 선하증권 이면약관으로 인쇄되어 사용되고 있으며, 비록 서 류검토자가 이러한 환적자유조항을 발견했다 해도 이를 무시하고 선하증권을 수리하도록 규정하고 있다. 그러나 신용장에 명시적 환적금지표시가 있음에도

51) 박세운 · 김영락 공저, 『신용장통일규칙해설』, (한국금융연수원, 2009) 253면.

불구하고 환적자유조항이 삽입된 선하증권은 UCP 600 제14조 a항과 제2조의 취지로 보아 ‘일치하는 제시’가 되지 못할 것이다. 따라서 UCP 600 제20조 d항의 적용을 배제하기 위해 신용장 개설은행과 명시적으로 합의할 필요가 있다.<sup>52)</sup>

#### 4. 운송계약 특약측면에서의 유의점

##### 1) 이로

이로(deviation)란 선박이 운송계약의 이행을 위하여 규정된 항로 또는 통상적 항로에서 이탈을 의미한다. 이는 항해의 변경, 즉, 계약의 내용인 항해로부터 지리적 이탈이 발생하는 것을 말한다.

매매계약상 수하인인 매수인이 선하증권에서 운송인에게 항로변경권을 부여한다는 이유로 해당 선하증권의 서류불일치를 주장할 수 있는지가 문제되는데 이러한 항로변경권은 일반적으로 운송의 방식 및 항로는 다음과 같은 포괄적인 조항으로 규정된다.

① 운송인은 수하인에게 별도의 고지 없이 첫째, 운송의 방식, 둘째, 화물을 편리한 운송도구로 옮기거나 환적 및 계약상 명시되지 않은 선박으로 화물을 운송하는 것, 셋째, 자유롭게 운송의 항로, 속도, 방향, 정박항구, 정박횟수, 순서 등을 결정하는 것과 같은 사항을 결정할 수 있다. ② 운송인은 어떠한 상황에서든지 위 ①항의 권리를 주장할 수 있고 권리의 주장은 물품의 운송과 직접적인 관련이 있는지 여부를 불문한다. 예를 들어 화물을 적재하거나 부릴 때, 수선 또는 부품을 조정할 때, 선박을 운항 또는 유지하기 위한 사람 또는 조수(assistant)를 태우거나 하선시킬 때 앞의 ①항의 권리를 주장할 수 있다. 이러한 권리의 행사로 인하여 생긴 지연 등은 계약에 따른 것으로 보아야 되며 항로변경으로 취급해서는 안 된다.<sup>53)</sup>

우리나라 국적선사 중 선하증권<sup>54)</sup> 특별약관의 이로에 관한 조문을 살펴보면

52) Benjamin, Benjamin's Sale of Goods, 7th ed., 2006, paras. 23-30; Gutteridge & Mergrah's Law of Banker's Commercial Credits, 8th ed., 2001, paras. 1-13.

53) Debattista, op. cit., para. 7-16.

54) 조문의 배열이나 선사별 또는 항로별로 약간씩 다를 수 있지만 약관에 포함된 내용과 종류는 대부분 비슷하다.

“물품운송 중 운송인이 취한 합리적 또는 관습적 조치는 이로(항로이탈)가 되지 않는다. 특히 운송인이 위의 재량권약관에 따라 취한 조치가 본선, 화물, 다른 화물 또는 사업일반이 의도하였던 이익을 위하여 취하여진 것이면 이로가 아니다.”로 되어 있다.

이로에 관한 문제를 살펴보기 위하여 다음의 두 가지 경우로 나누어서 분석하는 것이 바람직하다. 즉 매매계약에서 화물의 직항(direct shipment)에 대하여 약정한 경우와 그렇지 않은 경우이다. 매매계약에서 직항이 요구된 경우 수하인인 매수인은 운송인에 대한 항로변경권을 부여하는 선하증권에 대하여 모두 거절할 수 있다. *Bergerco USA v. Vegoil* 사건<sup>55)</sup>에서 수하인은 물품의 운송이 계약에 정한 대로 진행되지 않았다는 이유로 물품수령을 거절하였다. 이 사건의 당사자는 화물을 직접 Bombay로 운송하여야 한다고 합의하였는데 실제로 화물을 운송하는 도중에 몇몇 항구에서 정박하였다. 다만 이 사건은 수하인이 운송인의 항로변경권을 포함한 선하증권을 거절할 수 있는지의 문제와는 다르다. 그 차이점은 두 가지 측면으로 설명할 수 있다. 첫째, 이 사건의 쟁점은 수하인이 물품수취를 거절하는 문제이지 선하증권을 거절하는 문제가 아니다. 둘째, 이 사건에서 수하인이 주장한 거절사유는 매매계약에서의 직항 운송에 따르지 않은 것이지, 송하인이 선하증권에 기재되어 있는 항로변경권을 행사하였기 때문인 것은 아니다. 그러나 결론적으로 매매계약에서 화물을 직항으로 운송하여야 한다고 합의하면 수하인은 운송인에게 항로변경권을 부여하는 선하증권을 거절할 수 있다.<sup>56)</sup> 그러나 실무상 대부분의 경우에 항로변경권은 선하증권의 뒷면에 명시되어 있는데, 이러한 경우에 수하인은 매매계약에 직항에 관한 합의가 없다고 주장하여 이러한 선하증권을 거절할 수 있는지가 문제된다. *Shipnton, Anderson & Co v. John Weston & Co* 사건<sup>57)</sup>에서 Benjamin 판사는 “운송인의 항로변경권의 범위가 너무 넓어서 선박이 어디든 정박할 수 있거나 목적지 항구에 도착하기 까지 지나친 헛걸음(almost have gone round the world before she came to the port of discharge)을 하는 경우”에 수하인이 이를 거절할 수 있다고 하였다.<sup>58)</sup> 이러한 영국법원의 태도가

---

55) [1984] 1Lloyd's Rep 440.

56) *ibid.*, para. 7-17.

57) (1992) 10 L1L R 762.

CISG상으로도 그대로 타당하다고 단정하기는 어려우나, 위와 같은 사안의 경우에, 최소한 매도인이 선하증권의 계약적합성에 관하여 의무를 위반한 것은 분명한 것으로 보인다.

## 2) 갑판적재

송하인이 선하증권에 운송인이 화물을 갑판으로 운송할 수 있는지 또한 화물을 반드시 갑판으로 운송하여야 한다고 요구할 수 있는지의 문제가 있다. 수하인으로서의 일반적으로 경제적인 이익을 고려하여 이러한 선하증권을 거절하고자 할 것이다. 이러한 경우에 송하인이 어떠한 운송계약을 체결하였는지를 따져야 하는바, 다음과 같은 세 가지 경우, 즉, (i) 매매계약에서 명시적으로 화물을 갑판으로 운송할 수 있다고 약정한 경우, (ii) 매매계약에서 명시적으로 화물을 갑판으로 운송할 수 없다고 약정한 경우, (iii) 매매계약에 이에 대하여 침묵한 경우로 나누어 생각해 볼 수 있다. 그 각각의 경우에서, 선하증권상에서는 이 문제에 관하여 다음과 같은 네 가지 형태, 즉, (i) 명시적으로 화물의 갑판적재 운송을 금지하거나, (ii) 화물의 갑판적재운송을 선언하거나, (iii) 운송인에게 이러한 운송의 권리를 부여하거나, (iv) 이에 대하여 전혀 언급하지 않은 경우가 있을 수 있다.

### (1) 매매계약에서 갑판적재운송을 허용할 경우

매매계약에서 명시적으로 갑판적재운송을 허용하는 것으로 약정한 경우에, 당연히 선하증권상에 운송인에게 이러한 권리를 부여하거나 갑판적재 운송을 요구해도 무방하며 선하증권상 송하인이 이 문제에 대하여 언급하지 않아도 상관없다. 그러나 매매계약에 갑판적재운송을 허용한다고 약정하고 송하인이 선하증권에 갑판운송을 금지한다고 기재할 수 있는지가 문제된다. 만일 수하인은 적재의 편리 또는 신속을 고려하여 갑판운송을 허용하였으나 송하인이 다시 선하증권으로 갑판운송을 금지하였다면 결국 매매계약에 대한 해석에 달려 있다. 즉 매매계약상에 단순히 갑판운송을 허용하는지 아니면 반드시 갑판적재 운송을 하여야 한다고 규정되어 있는지의 문제이다.<sup>59)</sup>

58) *ibid.*, para. 7-18.

59) Debattista, *op. cit.*, para. 7-25.

## (2) 매매계약에서 갑판운송을 금지하는 경우

매매계약에서 갑판운송을 금지하는 경우에 갑판운송을 금지하는 선하증권은 합리적이고 갑판운송을 허용하는 선하증권은 합리적이지 않다고 할 수 있다. 매수인이 매매계약에서 이미 갑판운송을 거절하였는데 법이 이를 허용하는 선하증권을 인정하는 것은 타당하지 않기 때문이다. 그러나 매매계약에서는 갑판운송을 금지하고 선하증권에서는 이에 대하여 언급하지 않는 경우가 문제인데, 이때에는 수하인인 매수인이 갑판운송을 거절함에 따라 송하인인 매도인도 반드시 같은 취지의 선하증권을 발행하거나 명시적으로 단지 갑판운송을 허용하지 않는다는 선하증권을 발행할 수 있는지가 문제된다. 매매계약에서 갑판적재운송이 금지되어 있으면서 실제로 화물이 갑판적재운송될 경우, 수하인은 매매계약에 의하여 매도인에게 별도로 구제를 청구할 수 있다. 운송계약에서 송하인의 의무는 계약에 따라 화물을 인도하고 계약을 입증하는 증권을 발행하는 것이지, 화물이 합의된 대로 운송되고 합의된 상태로 도착시키는 것을 담보하는 것은 아니기 때문이다. 따라서 송하인은 갑판운송 가능여부에 대하여 언급하지 않은 선하증권을 발행할 수도 있다. 전통적인 관념에 의하면 운송인의 계약위반은 송하인의 계약위반으로 취급되고 있는데 이에 따르면 송하인은 갑판운송을 명시적으로 금지하는 선하증권을 발행하여야 하고 운송인의 행위에 대하여서도 담보책임이 있다.<sup>60)</sup> 그러나 해상운송에서 송하인은 수하인이 화물을 수취했는지에 대하여 책임을 부담하지 않을 뿐만 아니라 화물의 운송방식에 대하여서는 더더욱 책임 질 필요가 없다.

## (3) 매매계약에서 갑판운송 가능여부에 대하여 언급하지 않은 경우

매매계약에서 갑판운송적재 가능여부에 대하여 언급하지 않은 경우에는 갑판적재운송을 금지하는 선하증권을 발행할 수 있다. 또한 수하인은 매매계약에서 이에 대하여 주장하지 않기 때문에 갑판적재운송을 금지하는 선하증권을 거절할 수 없다. 갑판적재운송이 운송목적물에 대하여 적합하다면 송하인은 운송인에게 갑판운송의 권한을 부여하는 선하증권을 발행할 수 있다. 그러나 선하증권에서 화물을 반드시 갑판으로 운송하여야 한다고 지시하는 경우에는 다르다. 이 경우에 헤이그비스비규칙은 운송계약에 대하여 적용하지 못하고 이에

---

60) *ibid*, para. 7-26.

따라 수하인의 운송인에 대한 구제권은 당해 조약으로부터 보호를 받지 못한다.<sup>61)</sup> 따라서 실제로 매매계약에서 명시적으로 갑판운송을 허용하는 경우를 제외하고 수하인은 갑판운송을 거절하는 것이 일반적이다.

#### (4) 갑판운송과 신용장

UCP 600상 별도의 명시적 합의가 없다면, 물품이 갑판에 적재 될 수 있다고 기재하는 운송서류상의 조항은 수리될 수 있다.<sup>62)</sup> 대부분 경우에 UCP 600의 이러한 규정은 전술한 갑판운송에 관한 규칙 및 화물매매에 관한 법과 함께 적용된다. 그러나 때로는 이러한 규칙 사이의 모순을 피할 수 없고, 이러한 경우 은행과의 불필요한 분쟁을 회피하기 위하여 신용장상에 명백한 지시가 필요하다. 따라서 매매계약에서 갑판적재운송이 허용되더라도 신용장에서 이를 거절하면 은행은 화물의 갑판적재 운송을 요구하는 선하증권에 대하여 거절할 수 있고, 또한 거절하여야 한다. 나아가 매매계약과 신용장에 모두 갑판적재운송의 가능여부에 대하여 언급하지 않은 경우에 비록 갑판적재운송이 적합하지 않더라도 은행은 운송인에게 갑판적재운송의 권리를 부여하는 선하증권을 인정하여야 한다. 예기치 못한 분쟁을 모면하기 위하여 수하인이 갑판적재운송에 대한 태도를 명시하는 것은 중요하다.<sup>63)</sup>

## 5. 운임측면에서의 유의점

운임(freight)이라 함은 운송인이 운송서비스를 제공하는 대가로 지급하는 보수를 말한다. 운임은 기본운임, 특별할증운임, 부대운임으로 구분할 수 있는데, 기본운임은 운송인이 운송을 인수한 구간의 운송에 대한 기본보수로서 하주에게 부과하는 운임을 말한다.<sup>64)</sup> 특별할증운임(surcharge)은 기본운임요율에 산출할 당시에는 예기치 않았던 비용상승 효과가 있는 사정변경이 나중에 발생함에 따라 운송인의 추가 비용 부담분을 보상하기 위해 기본운임요율에 부가

61) Debattista, op. cit., para. 7-27.

62) UCP 600 제26조.

63) 정영석, 전계서, 171면.

64) 엄윤대, 전계서, 202면.

되는 운임으로는 유가할증료(bunker fuel surcharge), 성수기할증료(peak season surcharge), 수에즈 할증료(suez surcharge), 파업할증료(strike surcharge), 환적료(transshipment surcharge),<sup>65)</sup> 중량화물할증료 (heavy lift surcharge),<sup>66)</sup> 장척화물할증료 (long length surcharge)<sup>67)</sup> 등을 들 수 있다.<sup>68)</sup> 부대운임(charge)이라 함은 운송인이 특정 화물에 대하여 통상의 운송서비스와는 다른 어떤 특별한 서비스를 제공한 것(특별한 취급을 요하거나 특별한 구간의 운송)에 대하여 차별적으로 부과하는 운임을 말하는데, 차별운임(arbitrary charge),<sup>69)</sup> 양륙항변경비용(diversion charge),<sup>70)</sup> 양륙지 선택할증료(optional charge)<sup>71)</sup> 등을 그 예로 들 수 있다.

선하증권의 운임 란에는 ① 운임의 합계액, ② 운임과 요금의 기초가 되는 숫자(용적, 중량, 신고가격), ③ 운임률(weight rate; freight rate; tariff rate), ④ 운임계산의 단위(cbm당, kiloton당, teu당 등), ⑤ s/c 번호(tariff 운임을 적용한 경우는 그 tariff item no.), ⑥ 선급(prepaid) 또는 후급(collect)의 표시,

65) 물건운송을 계속할 목적으로 운송 중에 이루어지는 환적의 양륙·선적비를 말한다. 이러한 운임은 통상 일괄운임에 포함하는 것이 원칙이나 계약방식과 화물의 특성에 따라 추가운임으로 부과되는 경우도 많다(코리아쉬핑가제트, 최신헌운·물류용어대사전, 제9증보개정판, 2002, 557면).

66) 특수한 기계류·기관차·전차·보트류와 같이 1개만으로 특별한 중량을 갖는 화물은 부기중기와 안벽중량기중기(dock heavy lift crane)로 하역하기 때문에 수출하항의 크레인 설비, 본선의 적하능력, 수입항의 양륙설비 등을 미리 알리지 못하면 운송 불능이 되기도 한다. 이러한 화물에 대하여는 특별한 취급을 하여야 하기 때문에 운임도 할증하여 부과하게 되는데, 이러한 운임을 말한다(전게서, 256면 참조).

67) 단위 화물의 길이가 일정한 한도를 초과할 때 부과하는 추가비용으로 하역상의 여러 가지 불편 및 비용의 초과 등에 대한 장척할증료를 징수한다(상게서, 310면).

68) 엄운대, 전게서, 202면.

69) 해운동맹이 지정하고 있는 주요 거점항(main port) 외에 피지항(outport)에 대해 운임 면에서 차별을 두어 일정액의 추가운임을 부과하는 것으로 outport surcharge라고도 한다(상게서, 1996, p.80.).

70) 운송 중인 화물의 양륙항을 당초 예정과 달리 변경하는 것을 말한다. 하주가 양륙항 변경을 신청하면 선박 회사에서는 환적이나 기타 별도의 작업을 하지 않고도 선적된 그대로의 상태를 유지할 수 있거나 본선의 출항을 지연하지 않는 경우에 한하여 받아들여진다. 이와 같은 양륙항 변경화물을 diversion cargo라 하고 양륙항 변경에 따라 과징하는 비용을 양륙항 변경비용이라 한다(상게서, p.187.).

71) 선적할 때 양륙지가 최종적으로 결정이 되지 않아 본선이 출항한 후, 복수의 양륙지 가운데 하나의 항을 선택할 것을 조건으로 하는 한 화물에 대해 징수하는 할증운임을 말한다. 이 경우 하주는 본선이 최종선택항에 도착하기 전 일정한 기간내에 최종 양륙지를 운송인에게 통지하여야 한다(상게서, p.349.).



⑦ 지급지 등을 함께 기재하는 것이 보통이다. 운임은 운송계약의 중요사항이므로 선하증권에 이를 기재하도록 법정하고 있지만,<sup>72)</sup> 기재가 없더라도 선하증권의 본질을 해치는 것은 아니므로 증권의 유효성을 해치는 것은 아니라고 본다.<sup>73)</sup> 따라서 선하증권 소지인의 화물 인도청구권에는 아무런 영향을 미치지 않는다.

동일 선하증권에 의해 운송된 화물에 대한 운임을 분할지급하기 위하여 화물을 분할하여 인도받을 수 없다. 그러므로 수하인이 화물의 일부를 먼저 인도받기 위해서는 운송인에게 선하증권에 기재된 운임의 전액을 지급하여야 하는데, 이를 선하증권 기재의 ‘총운임지급원칙’이라 한다. 그리고 선하증권에 선급 또는 후급인지를 명기하지 않은 경우에는 도급계약의 성질상 운송완료 후 후급으로 지급되는 것이 원칙이다.<sup>74)</sup>

매도인과 매수인 사이의 송부매매계약관계에서 운임을 누가 부담하여야 하는지는 계약해석의 문제이다. Incoterms상 CIF나 CFR조건의 경우에 매도인은 운송인과의 운송계약에 따라 운송비용을 지급하여야 하며,<sup>75)</sup> 그 운송비용은 일반적으로 화물의 CIF 가격에 포함되어 있다.<sup>76)</sup> 그러나 FOB경우에 매도인은 일반적으로 운송인에게 운송비용을 지급한 후에 송장(invoice)상으로 매수인에게 비용지급을 요구한다.<sup>77)78)</sup> 따라서 CIF나 CFR조건의 경우에 매도인은 다른 사정이 없는 한 운임선급(freight prepaid)이 기재된 선하증권을 제공하여야 한다. 그러나 매도인이 매수인을 위하여 운송계약의 체결을 특약하는 추가의무부 FOB의 경우에, 매도인은 “매수인의 비용으로”(at the buyer's expense) 운송계약을 체결하는 것이고,<sup>79)</sup> 따라서 매도인은 운임후급 선하증권(freight

72) 상법 제853조 제1항 제8호

73) 이종인, 『국제해상운송론』 (효성출판사, 2001), 61면; 이균성, 『국제해상운송법연구』 (한국해사문제연구소, 1976), 198면.

74) 정영석, 전계서, 172면.

75) Incoterms 2000 CIF A6, CFR A6 각 참조.

76) Jan Ramberg, ICC Guide to the Incoterms 2000, ICC 1999. p. 34.

77) Incoterms 2000 FOB A3(a) 및 A6, B6 참조.

78) 이러한 경우에 매도인은 운송비용을 지급하지 않고 송하인으로부터 선하증권을 수취한 후 매수인에게 발행함으로써 운송비용이 지급되지 않음을 통지하는데 이러한 선하증권을 운송비용을 징수하기 위한 선하증권이라고 한다.

79) Incoterms 2000 FCA A3(a) 유추적용.

collect bill of lading)을 제공하더라도 무방하다.<sup>80)</sup> 다만 그렇게 하는 것이 가능하기 위해서는 당해 매매계약상 운임선급 선하증권을 제공하는 약정이 없어야 하고, 또한 상업송장상으로도 동 운임(후급운임)이 매도인의 매수인에 대한 청구대금에 포함되어 있지 않아야 한다.<sup>81)</sup>

## IV. 결 론

국제물품매매계약에 따라 매도인은 계약이행의 증빙으로 물품인도 및 서류를 제공하여야 하고 그에 대한 반대급부로 매수인은 대금을 지급하여야 한다.

일반적으로 국제물품거래에서 매도인이 일반적으로 제공하여야 하는 주요서류에는 매매계약과 관련된 서류로서 상업송장, 운송과 관련된 서류로서 선하증권, 해상화물운송장, 항공화물운송장, 복합운송증권, 화물상환증, 보험과 관련된 서류에는 보험증권, 보험증명서 등, 그 밖에 기타서류로서 검사증명서, 수출입허가서, 원산지증명서 등이 있다. 그 중에서도 선하증권은 매수인에게 운송계약상의 권리로서 운송인에 대하여 화물인도청구권을 행사할 수 있도록 하고, 운송 중에 물품이 멸실 또는 훼손된 경우에는 그에 대한 책임을 물을 수 있는 권리증권, 물품영수증, 운송계약의 증빙이 되는 서류이다.

매도인의 서류제공의무와 관련하여 계약서에 명시적으로 요구하는 시기와 장소 및 종류가 있을 경우에는 그 형식에 따라 물품과 관련된 서류를 매수인에게 제시하여야 한다. 반면에 계약서에 명시가 없는 경우에는 매도인은 다음과 같은 방법에 의하여 적격한 서류를 제시하여야 할 것이다.

첫째, 당사자간에 합의가 없는 경우에는 대부분의 경우에 Incoterms조건에

80) Debattista, op. cit., para. 7-36.

81) UCP 500은 “신용장하에 제시된 어떠한 서류와도 모순되지 아니하는 한, 은행은 운임 [후급을] 기재한 운송서류를 수리하여야 한다.”고 규정하는데(제33조 제a항), 이는 위 본문과 동일한 의미로 이해된다. 이는 어떠한 경우에도 매수인이 운임을 이중(二重)으로 부담하여야 하는 결과가 되지는 않아야 함을 의미하는 것이다. 다만 UCP 600에서는 그러한 규정이 삭제되었는데(UCP 600 제26조 참조), 이는 실무상 운임선급·후급 선하증권에 관하여 지금까지 문제된 경우가 없었기 때문이다(ICC, *Commentary on UCP 600* (ICC Publication No. 680)(2007), p. 126).

따라 계약에 일치하는 인도증빙서류인지를 판단하게 된다. Incoterms상 EXW 조건을 제외한 12가지 정형거래조건에서는 각 거래조건별로 인도증빙서류를 명시적으로 규정하고 있기 때문이다.

둘째, 결제방식이 신용장결제방식이거나 추심결제방식의 경우에는 신용장상 또는 추심계약서상에 운송서류에 관한 사항이 나타나고, 묵시적으로는 신용장의 경우에는 신용장통일규칙에 의하여, 추심의 경우에는 추심에 관한 통일규칙에 의하여 대금결제시 어음매입의 담보서류로써 운송서류의 적합성을 판단하게 된다.

셋째, 해상운송과 관련된 운송계약상의 매도인이 제공하는 운송서류의 계약 적격성으로 상법(해상편)과 운송인의 권리와 책임을 정의한 국제규약인 헤이그 규칙이나 헤이그비스비규칙 등에 의하여 적합성을 판단하게 된다.

본 연구는 국제물품매매계약의 당사자들에게 매도인의 서류인도의무의 중요성을 부각시키고 특히 이중에서 선하증권의 기재조항에 관하여 면밀히 검토하도록 하여 계약이행시에 매도인으로 하여금 계약에 일치하는 선하증권을 구비하도록 함으로써 분쟁을 사전에 예방하고자 하였다.

## 참 고 문 헌

- 김태운, “국제물품매매계약에 관한 UN계약에 있어서의 매도인의 의무”, 단국대학교 법과대학, 법학논총, 제20권, 1994. 12.
- 박세운·김영락 공저, 「신용장통일규칙해설」, 한국금융연수원, 2009.
- 오원석 譯, 「UN통일매매법(제2판)」, 삼영사, 2004.
- \_\_\_\_\_, “UN통일매매법(CISG)에서 국제무역관습의 수용여부에 관한 고찰, 무역상무연구”, 제12권, 1999.
- \_\_\_\_\_, “Incoterms 2000 개정방향과 국제상거래관습의 과제”, 무역상무학회, 무역상무연구, 제39권, 2009. 2.
- 엄윤대, 「선하증권론」, 신대중, 2002.
- 이균성, 「국제해상운송법연구」, 한국해사문제연구소, 1976.
- 이종인, 「국제해상운송론」, 효성출판사, 2001.
- 임석민, 「선하증권론」, 도서출판 두남, 2000.
- 정영석, 「선하증권론 법과실무」, 텍스트북스, 2008.
- ICC한국위원회, 「인코텀스(Incoterms) 2000-무역거래조건에 관한 국제규칙」, 대한상공회의소 ICC한국위원회, 1999.
- A. G. Guest, Benjamin's Sale of Goods, S 7th ed., sweet & Maxwell, 2006.
- Charles Debattista, The Sale of Goods Carried by Sea, 2nd ed., (Butterworths, 1998)
- C.M. Bianca, M.J. Bonell, Commentary on the International Sales Law, Giuffre.Milan, 1987.
- Müller-Chen, Commentary on CISG Article 34, in Peter Schlechtriem & Ingeborg Schwenzer,
- ICC, Commentary on UCP 600 (ICC Publication No. 680), 2007.
- Jan Ramberg, ICC Guide to Incoterms 2000, ICC 1999.
- John O. Honnold, Uniform Law for International Sales under the 1980 United Nations Convention, 3rd. ed., Kluwer Law International, 1998.
- Sir Richard Aikens · Richard Lord · Michael Bools, Bill of Lading, (informa, 2006)

## ABSTRACT

### A Study on Practical Suggestion about Seller' Documents in International Sales contract of Goods

- Focused on Bill of Lading -

**Yoon, Dong Hee**

**Kim, Jae Seong**

**Park, Se Hun**

The seller has to deliver goods and hand over documents as required by the contract. It is very important that ownership of goods shall be transferred by the documents from the seller to the buyer.

Where terms of payments is made under documentary payment such as negotiable order Bill of lading or any transport documents for symbolic delivery of goods shall be more important between the parties concerned.

The buyer may withdraw or cancel the contract where the buyer accept the foul Bill of Lading and demand damages where the buyer accept the other documents which are not in accordance with requirements by the buyer. Withdraw or cancel of contract can be made where discrepancy of documents comes into fundamental breach of contract. In conclusion transport documents by the seller will be used to determine appropriation of transport document to the contract.

Therefore the seller has to deliver the proper shipping documents to the buyer. Where the breach of the seller's obligations to deliver documents the buyer has the right of requiring performance, contract avoided, claiming damage to recover the contract under CISG.

The significance of transport documents has been focused in this study

and careful examination of documents shall be needed to prevent any dispute or differences between the parties.

Key Words: Seller's Obligation, Hand over Documents. Transportation Documents, Bill of Lading,