

국제운송계약상 해상화물운송장과 전자선하증권의 비교연구

김 은 주*

-
- I. 서 론
 - II. 해상화물운송장의 특징과 효력
 - III. 선하증권과 해상화물운송장의 차이점
 - IV. 해상화물운송장과 전자선하증권의 비교
 - V. 결 론
-

주제어 : 해상화물운송장, 전자선하증권, Rotterdam 규칙, 운송물처분권

I. 서 론

IT 기술의 발전에 따라 컴퓨터네트워크와 인터넷이 국제상거래의 중요한 도구로 되고 있으며 또한 글로벌화도 더욱더 진전되고 있다. 국제무역거래에 서는 기술혁신에 수반한 선박의 고속화에 따라 화물이 운송서류보다 빨리 목

* 성균관대학교 무역연구소 선임연구원

적지에 도착하는 사태가 발생하고 있다. 이 사태를 해결하는 방안의 하나로써 해상화물운송장(Sea Waybill, 이하 “SWB”라 한다)이 주목되고 있다. 그러나 이 SWB는 금융기관의 채권보전상의 문제 등도 지적되어 선하증권과 비교하면 아직 일반화되지 못하고 있다.

무역서류를 전자메시지로 대체하려는 움직임은 오래 전부터 있어 왔고, 상당수의 국가가 전자자료교환(Electronic Data Interchange: EDI) 및 인터넷에 의한 서류의 전자화를 추진하여 왔다. EDI 거래의 장점으로는 비용의 절감, 중복입력의 생략, 대고객 서비스 향상 등을 들 수 있다. 인터넷은 개별통신망을 범세계적으로 상호 연결함으로써 자유로운 정보전달 및 습득을 가능하게 함은 물론 대중매체의 활용과 사용자 중심의 활용방법을 제공하고 있어 새로운 통신방법으로 부상되고 있다.¹⁾ 예컨대 송하인은 화물수령의 통지를 받았다는 내용확인을 전송함으로써 전자방식에 따라 운송인에 대하여 운송물 인도청구권을 행사할 권리자로서 확정된다.²⁾ 송하인은 운송인에 대하여 자신의 운송계약상의 화물의 지배 및 처분권을 제3자에게 이전하는 취지를 개인키를 사용하여 전송하면 운송인은 송하인에 대하여 그 내용을 확인한 후 해당 제3자에게 운송계약의 내용을 구성하는 정보를 전송한다. 이에 응하여 제3자가 권리를 양수하는 취지를 운송인에게 응답하면 운송인은 그 제3자에게 새로운 개인키를 발급하고 이에 의하여 권리이전이 완성된다.³⁾ 전자선하증권은 종래의 종이선하증권에 같음하여 송하인 또는 용선자의 동의를 얻어 지정등록기관⁴⁾에 등록을 하는 방식으로 발행하는 선하증권이다.⁵⁾ 또한 선하증권

1) ICC, UNICD Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Tele-transmission, ICC Publication No.452, 1988, p.7; G. I. Zekos, “Electronic Bills of Lading and Negotiability,” Journal of World Intellectual Property, Vol.4, Iss.6, 2003, p.977; J. K. Winn, “Couriers Without Luggage: Negotiable Instruments and Digital Signatures,” 49 South Carolina Law Review, 1998, p.739; S. Baughen, Shipping Law, 4th ed., Routledge-Cavendish, 2009, p.25.

2) S. Beecher, “Can the Electronic Bill of Lading Go Paperless?,” The International Lawyer, Vol.40, No.3, 2006, p.638; J. S. Rogers, “Negotiability as a System for Title Recognition,” Vol.48, Ohio St.L.J., 1987, pp.202-203.

3) 송상현·김현, 해상법원론(제4판), 박영사, 2008, p.354.

4) 우리나라 법무부는 2008년 9월 26일 전자선하증권의 발행과 유통·관리·보관을 담당할 등록기관으로 (주)한국무역정보통신(KTNET)을 지정하였다. 등록기관으로 지정된 (주)한국무역정보통신은 1991년 무역협회의 전액출자로 설립되어 2007년 매출이 620억 원에 이르는 중견기업으로 전자무역거래 전문업체이다.

의 위조를 방지하고 전자기술의 발달로 인하여 전통적 유통증권인 선하증권이 SWB라는 비유통성 운송문서로 대체됨에 따라 이와 같은 문서를 EDI 방식으로 전달할 필요성이 생겼다.

유엔무역거래법위원회(UNCITRAL)는 전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법(UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce)을 채택하고, 이 중에 전자선하증권에 관련된 조항을 두고 있다. 즉, 이 모델법 제17조에서는 선하증권을 발행하여야 할 경우 이를 전자수단에 의할 수 있도록 하고, 종래의 종이선하증권에 적용되는 법률은 이러한 전자수단을 이용하는 경우에도 적용한다고 규정하고 있다. 또한 UCP 600 제11조는 전신 및 사전 통지된 신용장과 조건변경의 유효요건을 규정하고 있다. 제11조 제a항은 전신으로 통지된 신용장 및 조건변경과 우편확인서의 유효요건, 제11조 제b항은 신용장 및 조건변경에 관하여 예고를 한 발행은행의 의무를 규정하고 있다.⁶⁾ 즉, 제11조는 신용장이나 조건변경의 사전통지를 하는 발행은행의 의무가 강화되고 있다. 또한 Incoterms 2010은 당사자 합의 또는 관행이 있는 경우에 전자형태의 통신이 종이에 의한 통신과 동일한 효력이 있음을 보다 명확히 하였다.⁷⁾ 따라서 당사자가 합의하면 예컨대 전자 형태로 작성한 SWB도 종이서류와 동일한 효력이 있게 된다. 이 규정은 2010년 Incoterms의 유효기간을 통하여 새로운 전자적 절차의 발전을 용이하게 하였으며, 전자통신에 종이통신과 동일한 효력을 부여한 것은 새로 도입된 전자무역관련 규칙과 향후 전개될 전자무역의 발전도 반영한 결과라고 볼 수 있다.⁸⁾

그 밖에 Rotterdam 규칙은 선하증권뿐만 아니라 SWB를 포함한 운송서류 일반 더욱이 전자선하증권 외에 전자운송기록에 대하여도 그 기재의 효력,

5) Aramis호 사건([1989] 1 Lloyd's Rep. 213) ; D. Faber, "Electronic Bills of Lading," LMCLQ, 1996, p.232.

6) 강원진, 신용장론(제5판), 박영사, 2007, p.448.

7) ICC, Incoterms® 2010, ICC Services Publications, 2010, pp.16-17, pp.24-25, pp.34-35, pp.44-45, pp.54-55, pp.62-63, pp.70-71, pp.80-81, pp.88-89, pp.98-99, pp.108-109.

8) 박광서·이병문, "Incoterms® 2010의 주요 내용 및 실무상 문제점에 관한 연구", 국제상학, 제26권 제1호, 2011, p.12 ; 최석범, "Incoterms 2010의 당사별 주요 개정내용과 시사점", 국제상학, 제25권 제14호, 2010, p.98 ; 허재창, INCOTERMS 2010의 주요 개정내용에 관한 연구, 무역상무연구, 제45권, 2010, p.38.

양도의 여부, 유통성의 경우의 양도방법을 통일적으로 규율하고 있다. 이들 대부분은 Hague 규칙, Hague-Visby 규칙, Hamburg 규칙에는 규정되어 있지 않은 것이다. 우리 상법의 경우는 종이선하증권 중심의 법제이기는 하지만 전자선하증권과 SWB에 관한 규정을 신설함으로써 새로운 운송증서법제를 확립하기 위한 기틀을 마련하고 있다. Rotterdam 규칙이 해상만의 물품 운송에 관한 계약만을 대상으로 하는 협약이 아닌 점과 관련하여 운송증서를 선하증권(한국 상법 제852조-제861조)과 전자선하증권(상법 제862조) 및 SWB와 전자 SWB(상법 제863조, 제864조)에 대응하는 운송증권과 전자운송기록으로 규정하고 있다. 이러한 운송증서가 운송인이 항만간의 해상운송을 위하여 선적할 항역에서의 운송물 수령 또는 운송물의 운송선박, 즉 본선에의 선적을 표시하는 것이면 선하증권이나 전자선하증권 또는 SWB나 전자 SWB로 될 수 있다.

Rotterdam 규칙 제50조 제1항에 따라, 운송계약의 변경에 해당하지 않는 범위에서 물품에 관한 지시를 하거나 변경할 권리(제(a)호), 예정된 기항지에서 또는 육상운송에 관하여는 경유지에서 물품의 인도를 받을 권리(제(b)호), 수하인은 운송물처분권자를 포함하여 다른 자로 대체할 권리에 한정하고 있으며(제(c)호), 또한 운송물처분권자가 전자운송기록을 발행한 경우의 목적에 대하여도 규정하고 있다. Hague-Visby 규칙과 Hamburg 규칙에서는 운송중인 화물과 관련하여 운송인에게 지시할 어떤 권리에 대한 지침도 규정하지 않고 있다. 1992년 UKCOGSA도 운송물처분권과 관련하여 어떠한 규정도 포함시키지 않고 있다.

본 연구에서는 SWB의 특징을 정리하고 더욱이 SWB(전자 SWB도 포함하여)의 유효성에 대하여 화환신용제도를 전제로 하고 또한 CIF 계약을 기준으로 하여 선하증권과 비교하면서 고찰한다. 특히 여기서는 기업그룹내 거래가 적은 중소기업에 대하여는 향후도 종래대로 화환신용장에 의존할 필요가 있다고 볼 수 있으므로 현재 세계적으로 널리 이용되고 있는 CIF 조건을 기준으로 SWB의 유효성과 그 장래성을 전자화의 동향과 함께 분석하고 있다. 이들과 관련된 선행연구에서는 주로 해상화물운송장과 선하증권을 별도로 분석하고 있는데, 본 연구는 이들을 서로 비교분석하고 있는 것에 기존의 선행연구와 차이점이 있다.

Ⅱ. 해상화물운송장의 특징과 효력

1. 해상화물운송장의 탄생배경

세계 해운업계의 컨테이너혁명에 의하여 컨테이너선에 의한 항해일수가 대폭적으로 단축되고 또한 컨테이너화는 기계화에 의한 하역작업의 향상을 촉진하여 컨테이너선의 정박시간의 단축화, 선박 회전율의 상승이 실현되었다. 이와 같은 기술혁신에 의한 선박의 고속화는 매수인에 대하여 상품이 도착하는 기간을 짧게 하고 상품을 구매하기 쉽게 한 것이다. 이 편리함은 무역거래량의 증대를 촉진하여 이것이 물류 다양화의 하나의 원인으로 되고 있다.

그러나 이 컨테이너화에 의한 고속화·효율화는 새로운 문제를 제기하였다. 즉, 선하증권은 은행경유로 우송되므로 선하증권이 매수인에게 도착하기 이전에 먼저 본선이 목적지에 도착하는 현상이 빈번하게 발생한 것이다. 이 사태는 유가증권인 선하증권이 아직 도착하지 않아 수하인은 화물이 도착하였는데도 불구하고 화물을 인수할 수 없다는 심각한 문제로 되고 있다. 이 현상은 선하증권의 위기(B/L Crisis)라고 불리고 있다.⁹⁾

이 선하증권의 위기에 대한 하나의 해결책으로써 화물선취보증장(Letter of Guarantee : L/G)에 의한 방법이 있지만, 이 L/G에 의한 방법은 선하증권의 본질상 위법행위의 의심이 강하다고 볼 수 있다. 그래서 이 L/G를 대신한 방법으로 비유통성 운송서류, 즉 SWB의 활용이 특히 주목되고 있다.

세계각국의 선주협회를 회원으로 하는 임의조직인 국제해운회의소(International Chamber of Shipping : ICS)에 의한 조사에 따르면 SWB의 비율은 대서양항로의 유럽/북미거래에서 75%-95%, 유럽역내의 북해 거래 및 북유럽의 근해거래에서는 90%-100%로 높은 이용율을 나타내고 있다.¹⁰⁾ 그러나 SWB의 이용현황을 세계적으로 보면 유럽/북미 등 특정항로에서의

9) K. Grönfors, Towards Sea Waybills and Electronic Documents, Gothenburg Maritime Law Association, 1991, p.19. 또한 어느 조사에서는 SWB의 이용이 북미항로에서 89.5%, 유럽항로에서 75.3%, 태평양항로에서 74.8%, 아시아항로에서 51.6%를 차지하고 있는 것으로 나타나고 있다(小林晃, ベーシック貿易取引(第5版), 經濟法令研究會, 2006, p.269).

10) 日本荷主協会, Sea Waybill, 1996, p.5.

이용을 제외하면 반드시 그 이용도는 높다고 할 수 없는 현상이라는 지적도 있다.¹¹⁾

2. 해상화물운송장의 특징

SWB는 운송인이 운송계약을 체결하고 화물을 수령한 것을 증명하는 수령증이며 비유통성 증권이다. 유통증권으로 하지 않은 것에 대하여는 선적서류보다도 빠르게 화물이 도착하였는데도 불구하고 서류가 도착하기까지 화물의 수령을 할 수 없다는 것은 실무상 불리하게 되므로 선사는 SWB를 선하증권과 같이 화물수령에 불가결한 유가증권(유통증권)으로 하지 않았다고 볼 수 있다. 이 SWB는 선하증권과 비교하여 다음의 특징을 가지고 있다. 첫째, 운송인이 작성, 발행하는 서류에서 기명식으로 발행되고 수령인이 서류를 제출하지 않고도 화물인도를 받을 수 있으며, 둘째, 화물이 목적지에 도착하여 수하인이 인도를 청구하기까지는 송하인은 수하인을 자유롭게 변경할 수 있다는 것이다.¹²⁾

이와 같이 SWB를 이용하면 SWB를 제출하지 않고 화물인도를 할 수 있으므로 선하증권과 달리 서류 미도착의 경우라도 L/G를 제시하지 않고 수하인은 화물을 수령할 수 있으며 선사로서도 보증인도에 수반하는 위험을 부담하지 않아도 된다. 일반적으로 보증인도에 의한 L/G의 제시는 수입서류도착 전에 은행으로부터 수입대금 지급전에 이루어지므로 은행으로서도 담보인 화물을 대도(Trust Receipt : T/R)한 것이 된다. SWB는 권리증권이 아니므로 선하증권과 달리 분실된 경우라도 문제는 발생하지 않는다. 선하증권의 경우는 권리증권이므로 분실하면 선하증권을 입수한 제3자가 화물의 인수 권리를 취득하는 경우도 있으므로 공시최고를 한 후에 법원의 제권판결을 받을 필요가 있으며 그 경우의 절차도 번거로우며 위험도 크다고 할 수 있다.¹³⁾ 따라서 SWB의 이용은 선사, 은행 모두 사무 및 위험의 부담이 가볍게 된다고 말해지고 있다.

11) <http://wwwhtml.nippon-foundation.or.jp/1996/0230/contents/280.htm>

12) 新堀聡, 実践貿易取引, 日本經濟新聞社, 1998, pp.132-134.

13) 浜谷源藏著樺弘次補訂, 最新貿易實務[補訂版], 同文館, 2003, pp.409-414.

따라서 수입자 측에서 보면 SWB에서는 그 제시없이 분명히 본인에게 잘못이 없다는 취지의 증명만 할 수 있으면 화물인도를 받을 수 있으므로 화물이 도착하면 즉시 인수하는 것이 가능하며 체선 또는 육상에서의 창고보관의 필요도 없다. 선하증권은 서류 미도착의 경우에 실제로는 앞에 설명한 바와 같이 은행 L/G(선하증권 없이 화물을 인수하는 것에 대한 선사로의 은행보증)가 이루어지게 되지만, SWB는 그 때에 발행되는 은행 L/G의 문제도 없으며 그 만큼 보증료의 절약도 할 수 있다. 또한 분실한 제3자에게 인도된 경우라도 선하증권과 같은 위험이 없으며 또한 합리적이다.¹⁴⁾

한편 수출자 측에서 보면 SWB를 제시하지 않고 화물의 수령을 할 수 있다는 것은 수하인의 요청이 없는 한 수하인에게 그것을 송부할 필요도 없게 되며 SWB의 발행에 관계없이 보험증권·송장 등의 선적서류를 즉시 수하인에게 송부할 수 있으므로 사무의 간소화, 신속화에 도움이 되며 고속선의 문제에도 대처할 수 있다. 더욱이 송하인은 목적지에 화물이 도착하여 수하인이 인도를 청구할 때까지 자유롭게 수하인을 변경할 수 있다.

SWB는 주로 선하증권을 발행할 것까지도 없이 SWB로 거래가 가능하다고 볼 수 있는 경우에 사용되고 있다. 특히 기업내·그룹내 무역으로의 전환이 진전된 것이 이 경향을 현저하게 하고 있다. 그 대상이 되는 거래에는 항해중의 전매를 고려하지 않거나 또는 거래 상대방이 신용할 수 있으므로 담보권을 유보할 필요가 없는 경우의 거래가 해당된다. 구체적으로는, ① 다국적 기업 내에서의 국내본점과 해외지점간의 거래, ② 국내모회사와 해외자회사간의 거래, ③ 국내기업과 해외관련기업간의 거래, ④ 장기거래관계에 의하여 신용에 문제가 없는 상대방과의 거래, 즉 청산결제계정(open accounting trading)¹⁵⁾, ⑤ 자기화물과 견본 등 대금결제를 수반하지 않는 거래 등이

14) 新堀聡, 전계서, pp.183-184.

15) 청산결제방식(오픈계정, 청산계정)은 무역거래에서, 상품은 계속 선적하고 대금은 일정 기간에 한 번씩 누적된 것을 결제하는 방식이다. 특수한 관계나 거래가 빈번한 회사 사이에 행하는 결제방식으로 외상거래이자 신용거래, 무역 당사국간의 거래를 그때그때 현금결제하지 않고 그 대차관계를 장부에 기록했다가 매년 정기적으로 차감액(差減額)만을 현금 결제하는 제도로서, 정상적인 금융거래가 이루어지기 힘든 상황에서 당사국끼리 직교역을 위해 체결하는 일종의 금융협정이다. 예컨대 한국의 A상사와 일본의 B상사 간에 오픈계정으로 거래를 할 때 A상사가 B상사에게 수출하는 경우, 그때그때 대금결제를 받는 것이 아니고 일정기간 후에 서로의 장부를 대조한 후 판매대전(販賣代錢)을 일괄해 청산하는 제도로, 일부 국가에서는 커런트 어카운트(정상계정)라고도 한다. 이러한 거래는 수출상이 수입상을

다.¹⁶⁾ 특히 ①, ②, ③에 대하여는 직접투자 등에 기초한 기업의 국제화(생산·유통의 국제화)에 수반하는 국제물류의 변혁에 의하여 무역거래량의 증가가 전망되고 있어, 이 동향에 따라 SWB가 보급되어 갈 것으로 예상된다.

3. 해상화물운송장의 효력

SWB의 효력에 대하여는 SWB 자체에 대한 유효성과 무역계약의 제공증권에 대한 유효성으로 나누어 고려할 필요가 있다. Hague 규칙은 선하증권의 교부의무에 대하여 물품이 적재된 경우에 운송인, 선장 또는 운송인의 대리인이 교부하여야 할 선하증권은 송하인의 요구가 있을 때에는 선적이 있었다는 취지를 기재한 선하증권으로 한다. 다만, 송하인이 해당물품에 관한 권리를 표시하는 증권을 이미 수령하고 있을 때에는 선적선하증권의 교부와 상환으로 그 증권을 반환하여야 한다고 규정하고 있다.¹⁷⁾

Hague-Visby 규칙에서도 마찬가지로 규정을 두고 있다. Hague-Visby 규칙 제6조는 선하증권의 교부의무에 대하여 운송인, 선장 또는 운송인의 대리인은 송하인의 청구에 따라 운송물의 선적 후 지체 없이 선적이 있었다는 취지를 기재한 선하증권(선적선하증권)의 1통 또는 수통을 교부하여야 하며, 또한 운송물의 선적 전에도 그 수령 후는 송하인의 청구에 의하여 수령이 있었다는 취지를 기재한 선하증권(수취선하증권)의 1통 또는 수통을 교부하여야 한다고 규정되어 있다. 다만, 이와 같은 경우에는 선하증권을 발행하지 않았거나 발행하지 않는 것을 조건으로 하여 약정된 비유통성 증권이라도 명시된 화물수령증에 구현되어야 한다고 되어 있다.¹⁸⁾

한편 SWB에 대하여 CMI는 1983년 회의에서 유통성이 있는 권리증권을 발행할 것까지도 없는 무역거래의 경우에는 선하증권 없이 SWB로 충분하다는 취지를 결의하여 1990년에 SWB에 관한 CMI 통일규칙(CMI Uniform

민고서 거래하는 일종의 외상거래, 즉 신용거래이다.

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

17) Hague 규칙 제7조.

18) 한낙현, “해상화물운송장의 실무상의 문제점에 관한 연구,” *무역상무연구*, 제23권, 2004, pp.266-268.

Rules for Sea Waybills, 이하 “CMI 통일규칙”이라 한다)을 제정하였다.

또한 UCP 600 제21조는 무역거래에서 신용장이 비유통성 SWB를 요구하고 있는 경우에 적용되는 기본규정(은행에 수리되는 형식, 요건 등)을 두고 있다. 그 수리요건은 문면상, ① 운송인의 명칭을 표시하고, 운송인 또는 운송인을 위한 또는 운송인을 대리하는 지정대리인, 선장 또는 선장을 위한 또는 선장을 대리하는 지정대리인에 의하여 서명되었다(인정되었다)고 간주되는 것, ② 물품이 신용장에 명시된 선적항에서 지정선박에 선적되었음을 표시하고 있는 것, ③ 신용장에 명시된 선적항으로부터 양륙항까지의 선적을 표시하고 있는 것, ④ 단일의 비유통성 SWB 원본 또는 2통 이상의 원본으로 발행된 경우에는 비유통성 SWB에 표시된 대로 전통인 것, ⑤ 운송조건을 포함하거나 또는 운송조건을 포함하는 다른 자료를 참조하고 있는 것(약식/배면백지식 비유통성 SWB), 운송의 조건의 내용은 심사되지 아니하며, ⑥ 용선계약에 따른다는 어떠한 표시도 포함하지 아니한 것 등이다. 이와 같이 신용장에 별도의 규정이 없는 한 비유통 SWB를 요구하는 거래에서 운송 서류로서 SWB는 인정되고 있다.¹⁹⁾

다만, 실정은 SWB의 경우는 신용장의 발행 시에 은행의 엄격한 심사가 이루어지고 있으며 수입화물 이외에 담보(예금·유가증권·부동산 등)가 요구되거나 담보를 대신하는 것으로써 보증인이 요구되는 경우가 많으며 경우에 따라서 SWB에서 선하증권에 조건변경이 요구되는 경우도 있다. 신용장거래에서 SWB가 이용가능하게 되었지만, 금융기관의 대응은 엄격하여 아직 일반의 무역업자에게는 제약이 있어 사용하기 어려운 점도 있다.

한편 UCP에서 은행이 수리하는 서류로서 조문화되어도 SWB의 이용에는 그 전제로서 무역업자간의 신용·이해가 필요하며 최종적으로는 계약상의 합의가 필요하게 된다. 위에 설명한 바와 같이 SWB 자체로서의 유효성에 대해서는 실제로 Hague 규칙, Hague-Visby 규칙 및 Hamburg 규칙에서는 규정되어 있지 않으며 또한 인정되지 않고 있다. 그러나 경제의 글로벌화에 의한 기업그룹내 거래의 증대에 따라 CMI 통일규칙과 UCP에서 볼 수 있는 바와 같이 항해중의 전매가 예상되지 않고 유통성 권리증권이 필요로 하지 않는 경우와 신용장에 의한 결제에서 비유통성 SWB를 요구하는 거래에서

19) UCP 600 제21조.

사용되고 있는 것이 실정이다.

다음으로 후자에 대하여는 Incoterms 2010의 CIF 조건 매도인의 의무에서 인도의 증거, 운송증권 등에 대하여 별도의 합의가 있는 경우를 제외하고 매도인은 자기의 비용으로 약정목적항의 통상의 운송서류를 지체 없이 매수인에게 제공하여야 한다고 되어 있다.²⁰⁾ 이 운송증권, 예컨대 유통성 선하증권, 비유통성 SWB 또는 내수로운송증권은 계약물품이 기재되고 약정된 선적기간내의 일자가 기재되어 있으며 또한 목적지에서 매수인이 운송인에게 물품인도를 요구할 수 있으며, 별도의 합의가 있는 경우를 제외하고 해당 증권을 그 이후의 구매자에게 양도함에 따라 (유통성 선하증권의 경우) 또는 운송인에게 통지함에 따라 매수인이 운송중의 물품을 전매할 수 있는 것이어야 한다고 규정하여 SWB도 CIF 계약상의 제공증권의 하나로서 열거되어 있다.²¹⁾

그러나 Incoterms의 CIF 조건을 보면 한편으로는 매도인의 의무로서 소정의 운송증권을 지체 없이 매수인에게 제공하여야 한다고 하면서 또 한편으로 SWB의 사용을 인정하고 있다.²²⁾ SWB란 기명식으로 발행되며 수하인이 이미 결정되어 있으며 또한 유통성이 없으며 권리증권도 아니다. 그러므로 수하인은 자신이 SWB에 기재되어 있는 수하인이 틀림없다는 것을 증명하면 SWB를 제출하는 일 없이 운송인으로부터 물품인도를 받을 수 있게 된다. 한번 발행된 선하증권은 운송인이 항상 회수할 의무가 있지만, SWB는 상환증권성을 가지지 않으므로 그 발행자는 원본을 억지로 회수할 필요는 없다. 엄밀하게 말하면 수하인의 요청이 없는 한 수하인에게 송부할 필요가 없는 것이 되어 기본적으로 모순이 된다고 볼 수 있다. 또한 이 Incoterms에서 SWB의 규정이 설정되었다고 하여 이것은 협약이 아니므로 당사자가 계약 중에 명시적으로 채택하는 것이 필요하게 된다.

20) ICC, Incoterms® 2010, *op.cit.*, p.114.

21) Incoterms 2010 CIF A-8.

22) 강진욱, “Incoterms 2010의 개정에 따른 주요내용과 유의점에 관한 연구”, 관세학회지, 제 11권 제4호, 2010, p.78 ; 김종철, “Incoterms® 2010의 주요 개정내용 및 실무적 시사점”, 관세학회지, 제11권 제4호, 2010, p.92 ; 이시환, “2010년 Incoterms의 특징에 관한 연구”, 국제상학, 제25권 제4호, 2010, p.62 ; 최명국, “인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점”, 무역상무연구, 제49권, 2011, pp.9-10.

Ⅲ. 선하증권과 해상화물운송장의 차이점

선하증권과 SWB의 차이는 선하증권이 권리증권이며 배서 또는 인도에 의하여 양도·유통되는 것에 비하여, SWB는 권리증권이 아니라 운송인이 운송계약을 하여 화물을 수령한 것을 증명하는 수령증에 불과한 비유통성 증권이다. 그러므로 선하증권과 달리 SWB는 증권과 상환으로 물품을 인도한다는 취지의 문구는 없으며 선사는 계약상 수하인으로써 증권면에 지정된 자에게만 화물을 인도하게 된다.

송하인이 CMI 통일규칙 제6조 제2항에 근거한 선택권을 행사한 경우를 제외하고 운송인에게 운송계약에 관하여 지시를 할 수 있는 유일한 당사자로서 송하인은 적용법에 따라 금지되지 않을 때에는 목적지에 물품이 도착 후 수하인이 물품인도를 청구할 때까지 서면 또는 운송인에 대하여 그것에 의하여 발생한 모든 부가적 비용을 보증할 것을 인수함에 따라 수하인의 명칭을 변경할 수 있다.

송하인은 수하인에 대하여 운송물처분권을 이전하는 선택권을 가지지만 그 선택권은 운송인이 물품을 수령하기 이전에 행사되어야 한다. SWB 그 밖에 이것과 유사한 서류가 존재할 경우에 해당 선택권이 행사되었다는 것을 표시하여야 한다. 선택권이 행사된 경우에 수하인은 제6조 제1항에 규정된 권리를 가지는 자로 보며 또한 송하인은 해당 권리를 상실하게 된다.

이와 같이 CMI 통일규칙은 시장의 상황과 매수인의 신용상태 등에 의하여 운송물에 대한 매매계약의 해제를 하는 경우를 위하여 운송물처분권으로써 송하인에게 부수적인 권리로 인정되고 있다. 송하인이 운송물처분권 이전의 선택권을 행사한 취지의 표시에 의하여 운송물처분권은 수하인이 가지게 된다. 다만, 운송물처분권 이전의 선택권은 운송인이 화물을 수령하기 전에 행사되어야 한다고 규정하고 있다. 그러나 CMI 통일규칙은 협약과 같은 강제력이 없기 때문에 신용장에서 SWB를 요구하는 경우에는 당사자가 운송계약 중에 채택하는 것이 필요하며 그것에 의하여 이 규칙이 적용되게 된다.

한편 SWB의 경우에는 화물이 서류보다 먼저 도착한 경우에 보증인도의 방법이 아니라 T/R의 방법이 취해진다. 다만, SWB가 신용장 발행은행을 수하인으로 하여 발행하는 경우이다. 구체적으로 매수인은 대금지급을 약속한

수입담보화물보관증을 신용장발행은행에 제시한다. 이것에 대하여 발행은행은 매수인의 신용상태를 확인한 후 운송물을 매수인에게 인도하도록 운송인에게 지시하는 화물인도지시서(Release Order)를 발행한다. 이 과정을 거쳐 매수인은 발행은행이 수하인으로 되어 있는 SWB가 은행경유로 도착하는 것을 기다리지 않고 운송물의 인도를 받을 수 있다.²³⁾ SWB의 수하인이 신용장발행은행으로 되어 있지 않은 경우에는 SWB의 제시 없이 화물인도를 할 수 있으므로 선하증권의 경우와 같이 L/G 등을 제시할 필요가 없게 되어 이것은 SWB의 이점의 하나로 되고 있다. 반면 선사에서 보증인도라는 이례적인 거래에 수반되는 위험을 부담할 필요는 없다.

SWB는 권리증권이 아니므로 항해 중에 증권을 양도함에 따라 화물을 전매할 수 없다. 일반적으로 무역거래는 CIF 계약에 의하여 이루어지는 경우가 많다. 이 CIF 계약에서는 서류인도에 의해 이행되는 물품의 매매거래를 특징으로 하고 있으며 영국 판례에서 CIF 계약의 선적서류로서 선하증권의 전통을 요구하고 있다. CIF 계약 하에서 요구되는 선적서류는 선하증권, 보험증권, 송장의 3 서류가 인정되고 있다.

CIF 계약의 본질적 특징은 인도가 화물의 물리적 인도에 의해서가 아니라 서류인도에 의하여 충족되어야 한다. 매수인이 요구할 수 있는 모두는 그 관행인 선적서류의 인도이다. 이것은 매수인의 권리의 범위 및 매도인의 의무의 범위를 나타내는 것이다. 매수인은 서류를 거절하고 현실의 화물을 청구할 수 없으며 매도인은 서류를 인도하지 않고 서류가 대표하는 화물을 제공할 수 없다. 이것은 선적서류의 중핵을 이루는 선하증권이 화물의 인도청구권을 상징하는 권리증권으로써 화물을 대표하기 때문이다. 이 의미에서 선하증권은 화물의 상징이며 선적서류 인도가 화물 인도와 같은 의미를 가진다. 매수인은 선하증권을 수리함에 따라 물품을 자유롭게 처분할 권리를 취득하므로 선하증권의 인도는 화물인도와 같은 역할을 하는 것으로 간주되며 따라서 CIF 계약상의 매수인은 화물인도를 요구하여 선적서류의 수령을 거절할 수 없게 된다.²⁴⁾

일반적으로 선하증권의 경우에 송하인은 선사로부터 자기의 지시식 선하증

23) 新堀聰, 전계서, pp.132-133.

24) Manbre Saccharine v. Corn Products (1919) 1,K.B. 198.

권을 취득하고 환어음과 함께 매수인에게 송부한다. 매수인은 환어음의 지급 또는 인수를 하지 않으면 선하증권을 입수할 수 없으며 따라서 물품의 인도를 받을 수 없다. 이것에 대하여 SWB는 권리증권이 아니므로 그것을 제출하지 않고 화물을 수령할 수 있다는 차이는 있지만, SWB의 경우에는 선하증권의 경우와 같이 권리증권인 선하증권에 의하여 담보권을 확보할 수 없다. 그래서 SWB의 경우에는 신용장발행은행을 수하인으로 함에 따라 은행으로서 이 담보권의 문제를 해소할 수 있으므로 일반적으로 이 방법이 채택되고 있지만, 송하인이 CMI 통일규칙 제6조 제1항의 운송물처분권을 가지고 있다는 것을 인식해 두어야 한다.

따라서 SWB는 본지점간의 거래, 모회사와 자회사 간의 거래, 더욱이 장기간의 거래처에서 신용 있는 상대방과의 거래 등에서 선하증권 대신에 이용되고 있다고 보아야 할 것이다. 이와 같이 항해 중에 전매가 이루어지지 않는 경우, 상대방이 신용상 불안이 없는 경우에 한하여 SWB가 사용된다. 특히 위에 설명한 사내거래 또는 자회사의 거래에서는 송하인이 운송물처분권을 행사한다는 것은 예상되지 않아 문제는 없을 것이다.

IV. 해상화물운송장과 전자선하증권의 비교

1. Rotterdam 규칙상의 분석

1) 유통성 전자운송기록과 비유통성 운송증권

Rotterdam 규칙 제8조 제1항 제(b)호를 보면, 전자운송기록의 발급, 배타적 지배, 운송서류의 발행, 점유, 이전과 같은 효과를 갖는 등 선언적인 규정이 있다. 종이문서와 전자기록과의 등기능물을 정한 규정에서 가장 구체적으로 어떤 법적 효과가 발생하는지에 관하여는 이 규칙에서는 언급하지 않고 있다. 종이운송서류의 경우와 동일하다는 것 밖에 기술되어 있지 않다.²⁵⁾ 구

25) D. Glass, "A Sea Regime Fit for the 21st Century?," Shipping and Transport International, Vol.7, No.2, 2008, p.8, p.12.

체적으로 기술하는 것이 바람직하다고 할 수 있지만, 이러한 기술을 하고 있는 것에는 다음과 같은 이유가 있다. 운송서류와 관련된 기재사항의 효력과 같이 규칙에서 다루고 있는 사항의 해당 부분을 보면, 운송서류·전자운송기록 공통의 규정으로 되어 있으므로 어떤 효과가 있는지는 구체적으로 명시되어 있는 것으로 보인다. 다만, 규칙은 운송서류의 모든 법적 효과에 관하여 망라하고 있는 것은 아니다. 예컨대 우리나라 상법에서는 선하증권의 물권적 효과에 대하여 선하증권을 소지하고 있으면 물품을 점유하고 있는 것과 같은 효과가 있다.²⁶⁾ 또한 규칙 제8조는 가입국은 전자운송기록과 종이운송서류에 대하여 같은 효력을 가지는 것으로 선언하고 있는 것이다. 이것은 이 규칙에서 언급하지 않는 것까지 포함시켜 등기능물을 선언한 것이므로, 간접적·추상적인 기술로 되어 있다.²⁷⁾

유통성 전자운송기록의 이용을 위해서는, ① 희망하는 소지인에 대한 해당 전자운송기록의 발행과 양도, ② 유통성 전자운송기록이 그 동일성을 유지한다는 보장, ③ 소지인이 자기가 소지인임을 나타낼 수 있는 방법, ④ 소지인에게 운송물이 인도되었다는 것 또는 유통성 전자운송기록을 유통성 전자운송증권으로 전환함으로써(제47조 제1항 제(a)(ii)호·제(c)호) 전자운송기록이 실효하였다는 것에 대한 확인을 인정하는 방법을 규정하는 절차에 따라야 하며, 그 절차는 계약명세에 인용되어 용이하게 확인할 수 있도록 하여야 한다.²⁸⁾

유통성 선하증권과 유통성 전자운송기록은 상호간의 전환이 가능하다(제10조). 따라서 운송인과 소지인 간의 합의로 유통성 전자운송기록을 유통성 운송증권으로 전환할 수 있는데, 이 경우 운송인은 소지인에게 전자운송기록 대신에 유통성 전자운송기록으로 전환한다는 것을 기재한 유통성 운송증권을 발행하여야 하며(제10조 제2항 제(a)호), 유통성 운송증권이 발행되면 그 이후 전자운송증권은 실효가 된다(제10조 제2항 제(b)호).

26) 우리나라 상법 제133조(화물상환증 교부의 물권적 효력). 화물상환증에 의하여 운송물을 받을 수 있는 자에게 화물상환증을 교부한 때에는 운송물 위에 행사하는 권리의 취득에 관하여 운송물을 인도한 것과 동일한 효력이 있다.

27) 양정호, “전자운송기록의 법적 요건: 로테르담규칙을 중심으로,” 인터넷전자상거래연구, 제9권 제4호, 2009. pp.320-321.

28) 이균성, 신해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010, p.627.

비유통성 운송증권은 목적지에서의 운송물 인도에 증권과의 상환, 즉 수하인 측의 증권의 제시 내지 교부 또는 운송인 측의 증권의 회수, 즉 환수가 필요한 것과 필요하지 않는 것으로 나눌 수 있다(제45조, 제46조). 이 중에서 운송물의 인도에 증권과의 상환이 필요하지 않는 비유통성 운송증권은 SWB라고 할 수 있다.²⁹⁾ 그러나 ① 유통성 운송서류(지시식 선하증권)가 발행되는 경우라도 증권상, 해당 증권과 상환하지 않고 화물이 인도될 수 있다는 취지가 명확하게 기술되어 있으면 합리적 노력에 의하여도 증권소지인을 발견할 수 없을 때에는 송하인 등의 지시에 따라 증권과 상환하지 않고 인도할 수 있게 된다(제47조 제2항). 위의 명확한 기술이 있는데도 불구하고 소지인을 발견할 수 없을 때에 한정되는 것이므로 그 영향은 한정적이다. ② 운송서류상 운송인이 명시되어 있지 않은 경우에 원칙적으로는 등록선주·선체용선자가 운송인으로 추정된다(제37조 제2항). 물론 용선자가 운송인이라고 증명하는 것은 자유이며 더욱이 정기선의 경우에는 UCP와 관련하여 명시되지 않은 경우는 적어지고 있다. ③ 선하증권 등에 있어서 배타적 재판관할 합의와 중재 합의에서 중재지의 합의는 소정 요건을 충족한 수량계약에서 합의되지 않은 한 무효이다.³⁰⁾ 정기선의 선하증권 상에 대한상사중재원의 중재를 합의한 경우라도 하주의 선택에 따라 그 밖의 국가의 중재를 부득이하게 되는 경우가 있다. 다만, 재판관할과 중재에 관한 조항은 그 적용을 선언한 국가에서만 적용되게 되어(제74조, 제78조), 종래에 이들 조항의 효력을 인정하고 있던 국가에서는 해당 선언을 하지 않는 것에 의하여 현상유지가 가능하게 된다.

29) Y. Baatz, et al., *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, informa, 2009, pp.128-138.

30) 대하주우대운송계약은 전통적인 용선계약은 아니지만 정기선에 의한 운송과는 다른 유형의 계약으로 해석되고 있다(藤田友敬, “海上物品運送法の國際的統一へ向けての新たな展開”, *ジュリスト*, No.1219, 2002, p.40). 그러나 미국 제안의 OLSA(Ocean Liner Service Agreements)는 1998년 미국개정해운법 제3조 제19항의 해양공중운송인이 하주와 체결한 “대하주우대운송계약(service contract)”에 따른 것으로 해석되지만, 이 정기선화물의 대하주우대운송계약은 NVOCC와 하주가 체결하는 것은 최근까지 허용되지 않았다(제3조 제17항 제(B)호). 따라서 OLSA가 Rotterdam 규칙 안에 도입되었더라도 미국과 같이 이용 운송인에게는 금지되는 국내법제가 있으면 법제에 의하여 이용할 수 없게 되는 중소하주에게는 불공정한 것이 된다.

2) Rotterdam 규칙상의 운송물처분권

(1) 운송물처분권자의 특정

제51조 제1항 제(a)호는 송하인이 운송물처분권자라고 규정하고 있다. 다만, 송하인이 운송계약을 체결한 때에 수하인, 서류상의 송하인 또는 그 밖의 자를 운송물처분권자로서 지정한 한 때에는 이 범위가 아니며, 제(b)호, 운송물처분권자는 운송물처분권을 다른 자에 양도할 수 있다. 양도는 양도인에 의한 양도통지에 의하여 운송인과의 관계에서 효력을 발생하고 수하인이 운송물처분권자로 되며, 제(c)호, 운송물처분권자가 권리를 행사할 때에는 적절하게 그 신분을 증명하여야 하는 경우에 적용된다.

제51조 제1항은 “본조 제2항 내지 제4항에 규정하는 경우를 제외하고 아래의 규정이 적용된다”고 규정하고 있지만, 제1항은 전형적으로 말하면 선하증권이 발행되지 않는 경우(SWB이 발행되어 있는 경우를 포함한다)에 적용된다는 견해가 있다.³¹⁾ SWB상의 수하인은 제51조 제1항 제(a)호의 “when the contract of carriage is concluded, designates the consignee…”에 의하여 수하인이 운송물처분권자가 된다. 당연히 수하인은 물품의 인도를 받을 권리가 있지만(제1조 제11항), 이 규칙에서는 수하인의 해당 권리에 관한 규정은 없다. 운송계약은 운임, 운송이라는 채무를 서로가 부담하는 쌍무계약

31) 제1항은 전형적으로 말하면 선하증권이 발행되지 않는 경우(SWB가 발행된 경우를 포함한다)에 적용된다. 우리 법상은 송하인이 운송물처분권을 가지는 것은 운송물이 도달지에 도달한 후 수하인이 그 인도를 청구한 때까지이며(상법 제140조 제2항), 그 후는 수하인이 운송계약에 의하여 발생한 송하인의 권리를 취득한다고 되어 있지만, Rotterdam 규칙에서는 적어도 문구상에 그와 같은 종기의 규정은 없으며 현재 인도된 운송계약의 이행이 종료하기 직전까지 원칙적으로 송하인에게 운송물처분권(따라서 수하인을 변경하는 권리)이 유보된다. 또한 본항 제(a)호에 의하면 송하인은 운송계약을 체결한 때에 수하인 등을 운송물처분권자로 지정할 수 있지만, 실제로는 다음의 제(b)호에 의하여 그 후라도 운송인에게 통지하여 수하인 등에게 운송물처분권을 양도하는 것이 가능하다. 이것에 대하여 현재의 SWB이 자주 편입하고 있는 SWB에 관한 CMI 통일규칙에서는 송하인이 운송물처분권을 가지는 것은 목적지에 물품이 도달하여 수하인이 인도를 청구할 때까지의 동안으로 되고(규칙 제6조 제1항), 또한 수하인에 대한 운송물처분권의 이전은 운송인이 물품을 수령하기 이전에만 가능하게 되어 있지만(규칙 제6조 제2항), 그 경우 실무상 “운송물처분권포기조항(NODISP Clause)”이라고 말해지는 조항이 SWB 표면에 기재된다(P. Todd, Bills of Lading and Banker's Documentary Credit, *op.cit.*, p.74), Rotterdam 규칙은 이들을 변경한 것이 된다. 다만, 이 규칙 제56조에 비추어 보면 SWB 약관 등에 의하여 이 규칙의 원칙을 다시 수정하여 제50조 제2항과 제51조 제1항 제(b)호에 대한 특약으로서 허용된다고 해석된다.

이다. 쌍무계약의 경우 채무자의 상대방이 채권자이므로 운송채무의 상대방은 송하인이 된다.³²⁾ 그러나 운송은 무역의 수단이며 수하인이라는 별개의 당사자가 있으므로 운송계약은 법률적 해석이 곤란하게 된다. 따라서 운송물 처분권의 문제는 이 규칙의 핵심부분이라 할 수 있다.

(2) 운송물처분권의 양도

제51조 제2항은 물품의 인도를 받기 위해서는 그 제출을 필요로 한다는 취지가 제시된 유통불능 운송서류³³⁾가 발행된 경우에는, 제(a)호, 송하인이 운송물처분권자이며 배서하는 일 없이 서류를 양도하는 것에 의하여 운송물 처분권을 운송서류에 기명된 수하인에게 양도할 수 있다. 수통의 서류원본이 발행된 경우에는 운송물처분권을 유효하게 양도하기 위해서는 모든 원본을 양도하여야 하거나, 제(b)호, 운송물처분권을 행사하기 위해서는 운송물처분권자는 서류를 제시하고 적절하게 신분을 증명하여야 한다. 수통의 서류원본이 발행된 경우에는 모든 원본이 제시되어야 하며 그러하지 않은 경우에는 운송물처분권을 행사할 수 없는³⁴⁾ 경우에 적용된다.

“물품인도를 받기 위하여 그 제출을 필요로 하는 취지가 제시된 비유통성 운송증권³⁵⁾이 발행된 경우에는 아래의 규정이 적용된다”고 규정하고,³⁶⁾ 제

32) 한낙현, “로테르담규칙상 운송물처분권자의 권리에 관한 연구”, 통상법률, 제98호, 2011, pp.92-93.

33) 제2항의 물품인도를 받기 위해서는 제출을 필요로 하는 취지가 제시된 비유통성 운송증권의 의의에 대하여는 제46조 참조. 제3항의 유통성 운송증권의 의의에 대하여는 제1조 제15호 참조.

34) 이 규칙에서는 선하증권의 원본이 수통 발행되고 있는 경우 운송물처분권의 행사 내지 양도에는 전통의 제시 내지 양도가 필요하다는 것이 명시되었다. 제3항에도 같은 취지의 규정이 있다.

35) 제2항의 물품인도를 받기 위해서는 제출을 필요로 한다는 취지가 제시된 비유통성 운송증권의 의의에 대하여는 제46조 참조. 제3항의 유통성 운송증권의 의의에 대하여는 제1조 제15항 참조.

36) 물품인도를 받기 위해서는 그 제출을 필요로 하는 취지가 제시된 비유통성 운송증권이란 전형적으로는 기명식 선하증권을 고려할 수 있지만, 각국법에 따라서는 구분하여 고려할 필요가 있다. 기명식 선하증권에서도 인도시에 제출을 요구할지(상환증권성이 있는지)에 대하여 영국법에서는 귀족원판결에 따라 제출을 요구하는 것으로 되어 있다. 물품인도에 대하여 양도를 조건으로 하는 비유통성 운송증권, 즉 SWB 또는 기명식 선하증권은 *Rafaela S호 사건*(*Macwilliam Co Inc v. Mediterranean Shipping Co. SA*[2005] 1 Lloyd's Rep. 347)에서 사용되었다(J. F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 6th

(a), (b)호를 설정하고 있다. 제1조는 유통성 운송서류, 비유통성 운송서류에 대하여 규정하고 있지만, 선하증권의 분류에 대하여는 국가에 따라 다르다. 미국법에서는 유통성 권리증권과 비유통성 권리증권으로 구별하고 있다. 미국법에서는 이전과 양도는 다르며 유통성 권리증권인 지시식 선하증권은 배서에 의하여 이전가능하며 비유통성 증권인 기명식 선하증권은 지명채권양도로서 양도가능하다.³⁷⁾ 우리나라에서는 배서금지의 기명식 선하증권과 SWB가 비유통성 운송증권이 되지만 후자는 서류의 제출을 요구하지 않지만, 제51조 제2항에 해당하는 것은 배서금지의 기재가 있는 기명식 선하증권뿐이다.³⁸⁾

ed., Pearson Education Ltd., 2008, p.160). 제50조 제1항에서만 송하인이 운송물처분권자로 되어 있다. 이와 같은 상황에서 송하인이 운송물처분권자라는 것은 영국법에서는 거의 논쟁이 없다. 1992년 UKCOGSA 제2조 제5항은 운송계약상의 운송물처분권자로서 송하인의 지위를 유지하고 있으며, 따라서 그는 화물과 관련하여 계약상의 지시를 부여할 권리를 보유하게 된다고 규정하고 있다. 그러나 Rotterdam 규칙 하에서는 이것이 계약상으로 체결된 경우 화물과 관련하여 운송인에게 지시하거나 운송도중 운송인에게 인도할 것을 지시하는 권리를 가지는 유일한 자는 송하인이 되고 있다. 1992년 UKCOGSA 제2조 제1항 제(b)호 하에서 수하인은 수하인으로서의 지위에 의하여 계약상의 권리를 가진다고 규정하고 있다. 그 결과 운송인은 송하인과 수하인으로부터의 지시에 직면하게 될 것이며 Rotterdam 규칙 제51조 제3항에서 규정한 것과 같은 난관에 직면하게 될 것이다(Y. Baatz, et al., *op.cit.*, pp.157-158). 미국법에서는 제출을 필요로 하지 않는 것으로 되어 있다(49 USC 80111 (a) (2)). 우리 법에서는 기명식 선하증권이라도 비유통성 등의 기재가 없을 때는 유통성 운송증권이라고 해석될 가능성이 있으며, 반대로 이와 같은 기재가 있을 때에는 선하증권에는 당연히 상환증권성이 있으므로(우리 상법 제129조), 선하증권과의 기재 자체에 대하여 물품의 인도를 받기 위해서는 그 제출을 필요로 한다는 것을 제시한 것으로 보아 본조에 해당한다고 해석하여야 할 것이다.

37) W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, 4th ed., Les Éditions Yvon Blais Inc., 2008, pp.466-469 ; 또한 선하증권 내지 그 전자기록의 양도를 받은 소지인은 소지인의 권리를 행사하지 않는 한 운송계약상의 의무를 지지 않지만, 한편 선하증권 등의 발행이 되지 않는 경우의 대체수단인 운송물처분권의 양도는 송하인의 이른바 권리의 전부양도이며, 미국법에서는 송하인의 운송계약상의 의무도 중복적으로 인수한 것으로 한다는 취급이 있는 것과 같으며(UCC § 2-210(5))(B. Stone & K. D. Adams, *Uniform Commercial Code*, 7th ed., West, 2008, p.193), 그와 같은 법제가 없는 경우에서도 운송약관에서 같은 규정을 하는 것은 가능하다(古田伸一, “UNCITRAL 海上物品運送條約案暫定修正狀況へのユ-ザ-サイドからの視点(一),” *物流問題研究*, No.45, 流通經濟大学 物流科学研究所, 2005, p.38).

38) 한낙현, “로테르담규칙상 운송물처분권자의 권리에 관한 연구”, *전계논문*, pp.94-95.

(3) 유통성 전자운송기록

제51조 제4항은 증권과 반대되는 유통성 전자운송기록의 발행을 규정하고 있다. 제1조 제18항과 제19항은 유통성 전자운송증권의 정의에 대하여 규정하고 이것은 발행된 전자운송기록상 화물이 송하인의 지시인, 수하인의 지시인 또는 지참인에게 인도되었다는 적절한 문구를 통하여 지시할 경우에 제51조 제4항을 적용한다는 것을 의미한다. 전자운송기록에 제51조 제4항을 적용함에 있어 그 기록은 위에서 설명한 의미에서 유통성이라는 것과는 별도로 제9조 제1항의 조건을 충족하여야 한다. 즉, 양도성 전자운송기록의 이용은, (a) 소지인이 될 수 있는 자에 대하여 해당 기록을 발행하여 양도하는 방법, (b) 양도가능 전자운송기록이 그 완전성을 유지하는 보증, (c) 소지인 자신이 소지인이라는 것을 증명하는 방법, (d) 소지인에게의 인도가 이루어진 것,³⁹⁾ 또는 제10조 제2항, 제47조 제1항 제(a)(ii)호와 제(c)호의 규정에 근거하여 해당 전자운송기록이 무효로 된 것을 확인하는 방법을 규정하고 있는 절차에 따라야 한다.

더욱이 양도 또는 행사되는 처분권에 대하여 소지인은 전자기록의 양도와 소지인 스스로가 소지인이라는 것을 증명하는 방법이 각각 그 절차에 관련되어 있는 한 제9조 제1항에 규정된 절차에 따라야 한다.

다음으로 누가 운송물처분권을 가지고 있는지 인데, 양도성 운송서류·전자운송기록이 발행되는 경우에는 소지인이 운송물처분권자이다(제51조 제3항, 제4항). 다만 송하인이 운송계약을 체결한 때에 수하인, 서류상의 송하인 또는 그 밖의 운송물처분권자로서 지정된 때는 예외이며(제51조 제1항 제(a)호), 또한 제(b)호에 따라 언제든지 운송물처분권을 제3자에게 양도할 수 있다.

따라서 양도성 운송증권이 발행되지 않은 경우 운송물처분권을 단체로서

39) 여기에 말하는 소지인에게의 인도란 어떤 인도인지 명시되어 있지 않지만, 문맥에서 보아 화물인도라고 해석된다. 제47조 제1항 제(c)호도 이와 같은 규정으로 되어 있다. 비유통성 운송증권의 경우에 해당 증권 자체는 소지인에게의 화물인도가 아니라 운송인에 대한 서류 제출에 의하여 무효로 된다(제47조 제1항 제(c)호)는 것과 비교하여 차이가 있게 되지만 증권의 경우는 증권이 제출되는 한 무효라고 해석하여야 하지만 전자기록의 경우에는 그 제출이라는 개념을 상정할 수 없으므로 무사고화물이 인도되어 비로소 무효로 된다고 본다(원래 그 경우 전부 멸실되어 인도되지 않을 때에 전자기록 자체는 언제나 무효가 되지 않는 상태로 된다).

전전유통시킬 수 있다는 것이 이 규칙의 특이한 점이다. 다만, SWB 등이 발행되고 신용장거래에서 수령되는 경우 운송물처분권이 전전 양도되어 누구에 있는지 모르면 곤란하게 되는 경우도 발생할 수 있다.⁴⁰⁾ 언제나 수하인을 변경하게 되면 화환어음과 마찬가지로 SWB를 할인한 때에 아주 곤란하기 때문이다. 이와 같은 경우에는 제56조에 따라 운송물처분권의 양도성을 배제하거나 제한할 수 있다. 따라서 운송물처분권은 규칙상 자유롭게 양도할 수 있지만, 특약에 의하여 양도할 수 없게 되는 수도 있다.⁴¹⁾

그러나 운송물처분권 단체의 양도를 허용하는 규칙을 둔다는 것은 어떤 의미를 내포하고 있는 것으로 볼 수 있다. 이 조문의 전제는, 향후 운송물처분권이 전전양도를 통하여 물품에 관한 처분이 전자수단에 의하여 이전하는 형태로 거래가 이루어져야 한다는 것을 가정하고 있는 것 같다. 그런데 그런 전망에 대하여는 매우 회의적이며 이 특약에 의하여 양도성 등은 배제되고, 현재와 같은 상황이 계속되는 것이 아닐까라고 할 수 있지만, 어느 쪽이 타당한 향후의 전망인지는 명확하지 않다. 따라서 어느 쪽도 규칙상은 가능성이 있다고 보아야 할 것이다.

(4) 운송인의 특정

운송서류의 기재 중에서 새로운 점으로서는 운송인의 특정 문제가 있다. 제37조 제1항은 운송인의 명칭이 명시되어 있으면, 그 사람이 운송인이고, 예컨대 이면약관 등으로 그 자가 운송인이 아니라는 것이 기술되어 있어도 그것은 무시한다는 표에 기술되어 있는 운송인의 명칭이 결정적인 요인이며, 그것과 모순되는 기재는 무시한다는 것이 규정되어 있다.⁴²⁾ 이것을 단적으로

40) 실무적으로 문제가 발생할 수 있는 것은 SWB가 발행된 경우이다. SWB는 신용장거래에서 수령되는 서류로 되어 있지만 화환결제에서 운송물처분권은 장애로 될 수 있다. 즉, 금융기관이 화환어음을 SWB와 함께 매입한 후라도 언제나 수하인을 변경하게 되는 위험이 있기 때문이다. 그래서 하주의 요구로 SWB 상에 운송물처분권의 포기를 명기하는(NODISP Clause) 것으로 대처하는 경우가 있다. 또한 SWB에 관한 CMI 통일규칙에서는 SWB가 발행되는 경우 운송물처분권은 원칙적으로 송하인이 가지는 것이 되지만(제6조 제1항), 송하인은 운송인이 물품을 수령하기 전에 한하여 운송물처분권을 수하인에게 이전하게 할 수 있으며 그 경우는 그 취지를 SWB에 표시하여야 한다고 규정하고 있다(제6조 제2항). SWB의 수하인으로써 금융기관을 지정하면 금융기관은 물품에 대한 처분권을 취득하게 된다.

41) 한낙현, “로테르담규칙상 운송물처분권자의 권리에 관한 연구”, 전계논문, pp.98-100.

말하면 선하증권 상(서명란 등에) 운송인 A사라는 명시가 있는 한 당연히 운송인은 A사라고 해석하여야 하며, 이면에 “양위조항(demise clause)”, “운송인확인조항(identity of carrier clause)” 등이 있는 정기용선의 경우에 선주가 운송인 등으로 규정되더라도 그 효력은 인정하지 않는다.

영국 귀족원판례⁴³⁾에서 실로 선하증권의 서명에서 정기용선자가 운송인으로 명시된 것에도 불구하고 소지인 측이 양위조항 등을 방패로 선주가 운송인이라고 주장하여,⁴⁴⁾ 대사건이 된(더욱이 항소법원에서는 그 주장이 인정되었다) 사례를 염두에 둔 것이라고 추측된다. 다만 위의 설명에서 분명한 것과 같이 이것은 양위조항, 운송인확인조항 등을 일반적으로 무효라고 하는 것은 아니다. 이것은 운송인이 계약명세에 기재된 명칭으로 특정되는 경우의 상황이다.⁴⁵⁾

또한 제37조 제2항은 새로운 규칙을 추가하고 있다. 즉 운송인의 이름 및 주소가 운송서류상에 기술되어 있지 않으면, 이 경우에는 등록선주가 운송인이라고 추정된다.⁴⁶⁾ 그러나 송하인과 SWB의 수하인에게는 입증방법에 결여됨이 없고, 제2항이 선하증권 소지인에 한정한다는 취지를 제시하지 않는 것과 이와 같은 운송인의 특정규정은 유럽·미국 선진국의 법제 및 판례에도 역행하는 것이다.⁴⁷⁾

다만, 등록선주가 해당 선박에 대하여 운송 시에 선체용선계약이 존재하고 있었다는 것을 증명하고 선체용선자를 특정하고 그 주소를 제시한 때에는 선체용선자를 운송인으로 추정한다. 등록선주는 전문(前文)을 대신하여 운송인을 특정하고 그 주소를 제시함에 따라 자기에 대한 운송인의 추정을 번복할

42) Y. Baatz, et al., *op.cit.*, pp.109-110.

43) Starsin호 사건([2003], 1 Lloyd's Rep. 571).

44) 일본의 Jasmine호 사건(最判平成10年)3月27日民集52卷5號, p.527)과 Calmfare호 사건(東京地判平成9年9月30日判例タイムズ959號), p.262) 등에서 주장관계가 반대로 되고 있는 것에 유의할 필요가 있다.

45) 池山明義, “UNCITRAL 物品運送條約案 試譯(上)”, 海法法研究會誌, No.200, 2008, p.20.

46) Y. Baatz, et al., *op.cit.*, p.110.

47) 中元啓司, “海上物品運送契約と運送契約当事者”, 海法大系, 商事法務, 2003, pp.269-272; 네덜란드 민법 제8편, 1991년 시행 해상법 제461조 ; 영국귀족원 판결 (Starsin호 사건([2003], 1 Lloyd's Rep. 571)).

수도 있다. 선채용선자는 같은 방법에 의하여 자기에 대한 운송인의 추정을 번복할 수 있다. 이것은 Rotterdam 규칙에서도 논의를 야기한 조항의 하나이며 심의과정에서는 반대론도 일시적으로 유력하였지만 결국 채택되었다. 단적으로 말하면, ① “For the Master B/L”과 같이 운송인이 명기되어 있지 않은 경우, ② 포워드 발행의 House B/L에서 선하증권발행자는 운송인이 아니라 대리인에 불과하다고 규정하는 등 운송인이 명백하지 않는 경우 등에 타방 당사자가 해당 선하증권이 화물의 본선으로의 선적을 증명하고 있는 경우(수취 선하증권이라도 “본선선적표기(on board notation)”가 있는 경우)에는 해당 본선 선주를 운송인으로 추정하는 것이다.

그런데 규칙상은 하주 측이 운송인은 선주가 아닌 별개의 당사자(전형적으로는 정기용선자)인 주장을 입증하는 것은 방해하지 않는다는 명시는 있으며(제3항), Rotterdam 규칙은 운송인이 애매한 경우에 가능한 선주를 운송인, 즉 계약상의 유책자로서 파악하여 그 자산인 본선압류를 가능하게 하려는 영국법 실무에서의 하주 측 발상에서 작성된 조문으로 추측되어 P&I Club 등은 강하게 반대하였다. 선주 측에서 보면 본래 자신은 운송계약의 당사자가 아니라 하청인(해상이행당사자)에 불과함에도 불구하고 계약상의 책임을 추궁당하고, 특히 “door to door”의 경우에(자신은 그 일부의 해상구간의 운송을 하고 있는 것에 불과함에도 불구하고) 전 구간의 책임을 부담한다는 불합리가 발생한다. 그럼에도 불구하고 본조가 남게 된 것은 발행자=운송인이 특정되지 않는 증권이 유통되는 실무는 이례적이며 근절되어야 한다는 의사가 배경에 있으며 해당 증권을 무효로 하더라도 아무런 해결도 되지 않는 이상 그와 같은 증권발행의 불이익을 누군가에 귀속시킴에 따라 그와 같은 증권을 발행하지 않는 유인책으로 할 필요가 있는 바, 위와 같은 결함을 가지고 있으면서도 달리 명확한 대안이 없었다고 볼 수 있다.⁴⁸⁾

또한 주의하여야 할 것은 제37조의 규정은 어디까지나 선주 측에서 등록 선주 등을 피고로 선택하여 제소한 경우, 이 조문의 추정규정의 도움을 받아 장점을 획득할 수 있다는 성격의 것이며, 특정한 사람을 운송인으로 간주 또는 추정하거나 하는 것으로 실제 운송인을 면책하는 등의 규정은 결코 존재

48) 한낙현, “로테르담규칙상 전자운송기록조항의 시사점에 관한 연구”, 전자무역연구, 제9권 제2호, 2011, pp.78-80.

하지 않는다. 어떤 문구에서 운송계약상의 책임을 추궁하는 경우에는 법률상은 제소의 상대방은 운송인이 아니라고 추정되는 것과 같은 상황이다. 제37조 제2항은 그런 것을 전제로 하면서, 다만 특정한 사람을 피고로 하면 그 하주 측의 입증책임-자신의 계약상대가 누구이었는데가라는 것을 증명하는 책임-에 대하여 간편하게 할 수 있는 규정이다. 그 추정 방법과 추정의 실질이 적절한지 여부에 대하여는 또한 별도로 논의할 여지가 있지만, 이러한 규정의 성격만은 이해하여야 할 것이다. 따라서 하주 측에서 등록선주, 선체용선자 이외의 자를 피고로 선택하여 통상의 원칙대로 그 자가 계약상대(운송인)임을 입증하고 계약책임을 추궁하는 것이 가능하며, 이 조문은 그런 것을 할 때에 법률상의 입증책임에 관한 한 어떠한 불이익을 주는 것은 아니다. 이 규정이 없었더라도 피고가 운송인=운송계약의 일방 당사자라는 것은 하주 측에서 입증하여야 한다는 것은 동일한 것이기 때문이다.

2. UCP 600상의 분석

1) 선하증권

UCP 600 제20조는 선하증권에 대하여 다음과 같이 규정하고 있다. 그것에 따르면 어떤 명칭이든 항에서 항까지의 선적을 포함한 선하증권이 신용장에서 요구하는 서류로 되고 있다.⁴⁹⁾ 또한 선하증권 상 다음과 같이 보이는 증권을 수리하고 있다. 즉, 운송인의 명칭을 표시하고, ① 운송인 또는 운송인을 위한 또는 운송인을 대리하는 지정대리인, ② 선장 또는 선장을 위한 또는 선장을 대리하는 지정대리인에 의하여 서명된 것을 말한다.

또한 UCP에서는 선하증권의 수리요건으로 증권상에 다음과 같은 적재 표시를 요구하고 있다. eUCP 제10조는 운송을 명시하고 있는 전자기록이 선적 또는 발송일자를 명시하고 있지 아니할 경우, 전자기록의 발행일자는 선적 또는 발송일자로 간주한다. 다만, 전자기록이 선적 또는 발송일자를 명시하는 표기가 포함된 경우, 표기일자는 선적 또는 발송일자로 간주된다. 부가적

49) A. Malek and D. Quest, Jack: Documentary Credit, 4th ed., Tottel Publishing Ltd., 2009, p.223.

인 일자내용을 보여주는 표기는 독립적으로 서명 또는 별도로 인증을 필요로 하지 아니한다.

이 선적완료 표시의 문제에 대해서는 1921년 Diamond Alkali Export Corp. v. Bourgeois 사건⁵⁰⁾에서 영국 지방법원 왕좌재판부의 McCardie 판사가 수취선하증권은 CIF 계약의 목적에 통용되는 선하증권이 아니라고 주장한 것을 근거로 하고 있다. 따라서 판사는 CIF 계약과 관련하여 사용되고 있는 선하증권이라는 용어가 이미 확립된 의미에서의 선하증권, 즉 특정 선박에 실제로 선적한 것을 승인하는 증거를 의미하고 있으며, 선하증권에 의하여 매수인은 실제의 선적과 실제의 선박에 대하여 의문을 제기하고 있지만, 그것은 매수인이 수리할 의무가 있다는 바의 증거가 아니라고 판시하였다.⁵¹⁾

이와 같이 UCP는 선하증권에 기재되어 있는 선박에 선적된 것을 수리요건으로 하고 수취선하증권의 경우에는 증권상에 다음과 같은 선적완료의 표시방법을 규정하고 있다. 그 경우에는 증권상의 선적일을 기재한 표기(본선 선적표기)(on board notation)가 있어야 한다. 이 경우에는 표기일자가 선적일로 간주된다. 여기서 수취선하증권에 선박의 명칭과 선적일자가 기재된 경우란 증권의 이면에 실제로 선적된 취지의 표시가 이루어진 경우를 가리킨다. 이 절차를 본선선적표기(배서)라고 한다.⁵²⁾ 이 본선선적증명배서에 의하여 수취선하증권은 실질적으로 통례의 선적선하증권과 동일하게 취급되지만, 특히 선적선하증권과 구별하여 본선선적배서선하증권(on board endorsement B/L)이라 한다. 본선선적배서에는 선사 또는 그 운송대리인에 의해 서명 또는 두문자의 기술이 이루어진다. 그런데 UCP에서는 이 본선선적표기에 운송인의 서명 또는 두문자를 요구하지 않고 있다.

또한 수취선하증권에서 예정선박(intended vessel)의 표시가 있는 경우에는

50) [1921] 3 KB 443, 91 LJKB 147, 15 Asp. MLC 455, 26 Com Cas. 310, [1921] All ER Rep. 283, 126 LT. 379.

51) C. Debattista, Bills of Lading in Export Trade, 3rd ed., Tottel Publishing Ltd., 2008, pp.51-52 ; D. M. Sassoon, C.I.F. and F.O.B. Contracts, Stevens & Sons Ltd., 1995, p.124.

52) 박세운, “해상 또는 복합운송서류의 본선선적재부기”, 관세학회지, 제11권 제4호, 한국관세학회, 2010, pp.270-288 ; 최두수, “선적 선하증권에 관한 연구”, 해운물류연구, 제27권 제2호, 2011, pp.316-318.

다음과 같이 증권상에 기재하여야 한다고 되어 있다. 즉, 선하증권이 선박명과 관련하여 예정선박 또는 이와 유사한 제한의 표시를 포함하고 있는 경우, 선적일 및 실제 선박명을 표시하고 있는 본선선적표기가 필요로 하게 된다.

또한 선하증권의 선적항과 수령지가 다른 경우에는 증권상에 다음과 같이 기재하여야 한다고 규정하고 있다. 즉, 선적항과 다른 수령지를 제시하고 있는 경우에는 선적일, 선박명 외에 신용장에서 규정되어 있는 선적항을 기재한 표기이어야 한다. 이 규정은 선적의 인쇄문구가 있는 경우에도 적용된다.⁵³⁾

한편 운송증권이 신용장 하에서 수익자에 의하여 제시되기 전에 변경에 합의하거나 서명되는 경우, 실제적으로 수익자·송하인·운송물처분권자가 여전히 서명된 서류를 소지하고 있는 경우에 은행이 UCP 600 하에서 제시된 증권이 일치되는 제시를 구성하고 있는지 여부를 평가할 때 이러한 합의된 변경이 선하증권 표면에 주석이 있는 것으로 취급할지는 문제이다. 이와 같은 계약상의 변경은 UCP 600⁵⁴⁾의 조건에서 은행에 의하여 심사되지 않은 운송조건이라는 것을 시사하고 있다. 그러나 전형적으로 증권심사자는 선하증권의 이면에 편입된 운송조건을 고려하고, 변경에 대하여 기록하고 있는 주석은 선하증권 표면에서 이루어지고 있으므로 그렇게 기대하는 것도 타당하다고 본다. 따라서 표기가 부기된 서명의 변경이 있는 증권은 신용장 하에서 지급을 위하여 제시되는 경우에 실무적인 문제를 야기하고 있다.

2) 해상화물운송장

UCP 600 제21조에서 은행은 신용장에 다른 규정이 없는 한 항에서 항까지의 선적을 커버하는 비유통성 SWB를 수리한다고 규정하고 있다.⁵⁵⁾ SWB에 대하여는 UCP 500과 UCP 600에서 규정된 것으로 이전에는 규정되지

53) 박세운, “UCP 600 해상운송서류 규정의 주요 개정사항에 관한 연구,” 무역상무연구, 제35권, 2007, p.78.

54) 제20조 제(a)항 제(V)호 ; P. Todd, Bills of Lading and Banker's Documentary Credit, 4th ed., informa, 2007, pp.223-226.

55) UCP 600 제21조.

않은 것이다. SWB에 대한 신용장거래에서의 채택은 기술혁신에 따른 선박의 고속화와 근린 아시아 국가로부터의 수입의 증가에 의하여 서류보다도 먼저 화물이 도착하는 사태가 빈번하게 발생하여 수하인이 곤란한 상태에 놓이게 된 것이 그 이유이다. 특히 신용장거래에서는 서류가 은행경유로 보내어져 오기 때문에 시간이 소요되어 문제로 되었다.

더욱이 선적 표시에 대하여 SWB상 지정선박으로의 선적을 표시하는 것으로 하고 있다. 이것은 미리 인쇄문구로 표시할 수 있으며 이 경우 SWB의 발행일이 선적일로 간주된다. 그 밖의 경우에는 SWB에 선적일을 기재한 표기가 있어야 한다. 이 경우에는 표기의 일자가 선적일로 간주된다.

예정선박 등의 표시가 있는 경우에는 선적일, 실제 선박명을 기재한 표기가 요구된다. 또한 선적항과 다른 수령지를 표시하고 있는 경우에는 선적일, 실제 선박명 외에 신용장에 규정되어 있는 선적항을 기재한 표기이어야 한다. 이 규정은 선적의 인쇄문구가 있는 경우에도 적용된다. 이와 같이 SWB의 규정은 선하증권에 준하고 있다.

UCP 500과 UCP 600에서는 은행이 SWB를 수리하는 서류로서 조문화됨에 따라 점차로 SWB의 사용이 증가할 것으로 보이지만, 그 이전의 UCP에서는 SWB에 대하여 언급하지 않아 그것이 원인으로 무역업자간에 좀처럼 이해를 얻지 못하여 계약상의 합의에 이르지 못하는 경우가 많았다. 향후도 무역업자의 이해를 강화하고 거래은행의 신용장발행에서 SWB를 요구하는 것에 대한 반응을 보아야 할 것이다. 특히 CIF 계약에서는 서류인도에 의해 이행되는 물품의 매매거래라는 특질에서 보아 담보권을 유보할 필요가 있으며 CIF 계약의 본질상 SWB의 사용에는 문제점을 남기고 있다고 보아야 할 것이다.

한편 항공화물운송장에 대하여는 국제항공운송에 대하여 규정한 1929년 10월 12일 Warsaw에서 서명된 국제항공운송에 대한 어떤 규칙의 통일에 관한 협약(Warsaw 협약)이 있지만, SWB에 관하여는 협약이 아니라 1990년에 CMI 통일규칙이 제정되었다. 이 CMI 통일규칙은 Warsaw 협약과 같이 협약이 아니므로 당사자가 계약조항의 일부로서 운송계약에 채택된 때에 적용되게 되어 SWB에 관한 CMI 통일규칙을 통용한다는 기재가 없는 SWB의 양식과 약관은 문제가 되고 있다.⁵⁶⁾

3. 선하증권 위기의 회피책에 대한 Surrender B/L

1960년대에 시작된 컨테이너선의 도입 등 운송기술의 진보는 무역거래의 면에서는 복합일관운송의 실현과 그 중심적인 담당자인 포워더의 계약운송인으로서의 역할의 향상에 공헌하고 그것에 수반하여 운송증권도 다양화되었다.⁵⁷⁾

그런데 한편으로 컨테이너화 등에 의한 운송형태의 변혁과 기술혁신에 의한 선박의 고속화에 의해 화물의 신속한 운송이 실현되었는데도 불구하고 전통적인 선하증권을 포함한 선적서류가 화환어음취결을 위해 은행 등을 경유하여 목적지에 송부되는 경우에는 화물이 목적항에서 양륙되어도 선하증권이 도착하지 않으므로 수하인은 운송인으로부터 운송물의 인도를 받을 수 없다는 사태가 발생한다. 이와 같은 문제는 선하증권의 위기라고 불리고 있다.⁵⁸⁾

선하증권 위기의 회피책의 하나로서 Surrender B/L이라는 실무관행이 이루어지고 있다. 선하증권이 포기되는 경우의 수하인은 SWB가 발행되어 있는 경우와 마찬가지로 목적지에서 운송증권의 제출 없이 운송인으로부터 운송물의 인도를 받을 수 있다.

선하증권의 포기가 이루어지는 것은 화환어음에 의한 대금결제를 수반하지 않는 무역거래에서 선하증권을 사용하여 화물을 전매할 필요가 없으며 또한 수하인의 변경이 예정되어 있지 않은 경우이므로 기명식 선하증권에 대해 포기되는 것이 일반적인 것으로 보인다.⁵⁹⁾ 여기서의 문제는 선하증권의 포기가 이루어진 경우에도 송하인은 여전히 운송인에 대해 운송의 중지, 수하인의 변경 등을 포함한 운송물처분권(한국 상법 제139조)을 행사할 수 있는 지위

56) 八尾晃 外3人, 貿易と信用狀, 中央經濟社, 2010, p.167.

57) 예컨대 복합운송서류, FCR(Forwarder's Cargo Receipt), SWB 등이 있지만 이들의 운송증권은 발행자가 실제운송인이라고는 한정되지 않으며 또한 반드시 운송물인도청구권도 상징된 유가증권이 아니다.

58) P. Todd, Cases and Materials on Bills of Lading, BSP Professional Books, 1987, p.334 ; 新堀聰, 現代貿易賣買—最新の理論と今後の展望—, 同文館, 2001, p.212.

59) 다만, 실무에서는 지시식 선하증권에 대해서도 포기되는 일이 있다. 송하인이 운송인으로부터 자기를 지시인으로 하는 지시식 선하증권의 교부를 받으면 송하인은 선하증권의 소지인으로써 그것에 상징되어 있는 운송물인도청구권을 행사하고 운송인에 대해 목적지에서의 인도를 청구하고 있다고 보는 것이 가능하다면 지시식 선하증권의 포기에서는 선하증권이 유효하게 발행된 후에 회수된다고 할 수 있다.

에 있는지, 또한 수하인은 어떤 지위에서 운송물의 인도를 청구할 수 있는 지이다.

기명식 선하증권 하에서는 증권면에 기재된 수하인만이 그것에 상징된 운송물인도청구권을 행사할 수 있으므로 선하증권이 포기된 경우에는 수하인이 운송물인도청구권을 행사하고 있다는 의문이 제기될 수 있다. 그러나 선하증권이 운송인에 의해 작성되었다고 해도 그 시점에서 선하증권은 유가증권으로서의 성질을 수반하지 않는다고 할 수 있을 것이다.

기명식 선하증권이 단지 송하인에 대해 교부된 것만으로는 유가증권으로서의 효력을 가지지 않는다면 기명식 선하증권이 포기되는 경우의 송하인은 운송계약의 당사자로서 운송물처분권을 행사할 수 있으며 한편으로 목적지에서는 수하인이 운송인에 대해 운송물의 인도를 청구할 수 있다.

SWB는 운송인이 운송물을 수령한 증거이며 또한 운송계약의 증거이지만 제시증권이 아니므로 수하인은 운송인이 화물을 수령할 때에 운송계약에서 수하인으로써 지정된 자라는 것을 증명하기만 하면 운송증권과 상환 없이 신속하게 인수할 수 있다. 이로 인해 오늘날 특히 주목을 모으게 되어 선하증권을 대체하고 있으며 포워더와의 계약도 포함하여 앞에서 설명한 바와 같이 그 이용이 점점 늘어나고 있다.

이것과 별도로 실무에서는 운송인이 선적지에서 발행한 선하증권을 발행지에서 회수하고 선하증권을 전통 회수한 취지를 수입항에 있는 선사대리점에 연락하여 수하인이 선하증권의 제시 없이 운송물을 수령할 수 있도록 하는 방법을 강구하였다. 이 방법(Surrender B/L)은 선하증권의 위기의 회피책의 하나로서 이루어지고 있는 선하증권의 새로운 이용방법이라 할 수 있다. 실무상 송하인이 교부를 받은 선하증권을 운송인에게 인도하고 “SURRENDERED” 또는 “ACCOMPLISHED”의 스탬프가 날인된 선하증권 사본을 수령하는 것을 Surrender B/L이라 불리고 있다.

선하증권 위기의 회피책의 하나로서 SWB가 발행되는 경우에도 기본이 되는 운송계약의 존재가 전제로 되지만 선하증권과 같이 사용하는 것에 익숙한 면책약관의 기재가 없는 것 등 우려되는 문제도 있다. 이와 같은 문제점을 고려하면 선하증권을 발행한 곳에서 회수할 수 있다는 방법은 기존의 관행을 살릴 수 있다는 점에서 향후 그 이용전망은 높아질 것으로 보인다.

4. 운송물처분권과 해상화물운송장

SWB에서는 성질상 송하인은 SWB 기재의 수하인이 인도를 청구할 때까지 수하인의 양해 없이 자유롭게 수하인을 변경할 수 있다. 이것은 SWB의 이점이기도 하며 또한 단점이기도 하다. 즉, SWB 기재의 수하인은 본인이 모르는 사이에 수하인이 변경될 수 있다는 불안정한 입장에 있다.⁶⁰⁾

이 불안정함은 수하인을 은행으로 한 경우도 마찬가지이다. 신용장 거래에서 은행이 자기은행을 수하인으로 하여 신용장을 발행하고 SWB에 자기은행을 수하인으로 기재하여도 송하인은 수하인을 자유롭게 변경할 수 있다. 이 경우 은행은 SWB를 소지하고 있어도 담보권을 확보할 수 없다.

따라서 수하인의 불안정한 입장을 해소하는 방법으로써 운송물처분권의 이전이 고려된다. 즉, 송하인이 운송물처분권을 수하인에게 미리 이전함에 따라 송하인의 형편에 따른 수하인의 임의대로의 변경을 방지할 수 있다.

운송물처분권에 관하여 CMI 규칙은 제6조에서, (i) 송하인은 제6조 제2항에 근거한 선택권을 행사한 경우를 제외하고 운송계약에 관하여 운송인에게 지시를 할 수 있는 유일한 당사자로 한다. 적용법에 따라 금지되지 않을 때에는 송하인은 목적지에 물품이 도착 후 수하인이 물품인도를 청구하기까지 서면 또는 운송인이 승인하는 그 밖의 방법에 의하여 합리적인 통지를 하고 또한 운송인에 대하여 그것에 따라 발생한 모든 부가적 비용을 보상할 것을 인수함에 따라 수하인의 명칭을 변경할 수 있다. (ii) 송하인은 수하인에 대하여 운송물처분권을 이전하는 선택권을 가지지만 그 선택권은 운송인이 물품을 수령하기 이전에 행사되어야 한다. 해당 선택권이 행사된 때에는 SWB 그 밖에 이것과 유사한 서류가 존재한다면 그 위에 표시되어야 한다. 선택권이 행사된 경우에는 수하인은 제6조 제1항에 규정된 권리를 가지는 것으로 하고 또한 송하인은 해당 권리를 상실한다고 규정되어 있다.⁶¹⁾

이와 같이 송하인이 수하인에게 운송물처분권을 이전할 수 있는 것은 SWB의 약관에 이전할 수 있다는 취지의 기술이 있는 경우이다. 그러나 각

60) N. Gaskell, et al., Bills of Lading: Law and Contracts, Lloyd's of London Press Ltd., 2000, pp.724-725.

61) CMI 통일규칙 제6조.

선사 간에 SWB의 약관이 통일되어 있지 않아 여러 양식이 존재하며 운송물 처분권에 관한 규정이 없는 경우도 있다.

선하증권의 경우는 운송약관의 모두가 증권면에 기재되지만 SWB는 운송약관의 전문(前文)을 기재하지 않고 약식으로 기재하는 양식, 즉 약식(Short Form)이 대부분을 차지하고 있다. 그 중에는 운송약관전문(全文)이 생략된 양식, 즉 배면백지식(Blank Back Form)이 사용되고 있다. 배면백지식의 경우에는 SWB의 표면면에 기재가 있으며 이면에는 아무것도 인쇄되어 있지 않다. 이로 인해 사무절차상 매우 편리하다고 할 수 있다.

약식과 배면백지식은 전자적으로 자료를 전송하는 경우에는 선하증권면에 기재되어 있는 약관의 대부분의 정보가 삭감 또는 완전히 생략되는 것을 의미한다. 서류의 전자화에서는 운송약관의 취급이 곤란한 문제로 되고 있다. 하나의 방법으로써 운송약관의 전문(全文)을 전자화하여 자료메시지에 포함시키는 것이 고려된다. 그러나 운송약관의 전부를 데이터 메시지에 기재하고 송신하는 것에 대하여는 전자선하증권을 위한 CMI 통일규칙⁶²⁾이 실무적이지 아니라고 볼 수 있다. EDI화하는 경우 기능적으로는 전송량이 적은 쪽이 선호된다. 즉, 이들 양식은 서류의 간소화·표준화에 대응할 수 있으며 절차의 기계화가 촉진되므로 전자화하기 쉬운 형식이라 할 수 있다. 운송약관을 자료메시지에 포함시키지 않는 입장을 채택하는 경우에는 참조(reference)라는 방법으로 정보가 송신되게 될 것이다. 다만, 이 방법을 채택하는 경우 전자 SWB가 운송약관의 증거로서 기능할 수 있을지의 문제가 제기될 수 있다. 이것이 운송계약의 증거이기 위해서는 약관의 전문(全文)을 자료메시지화하는 것이 이론상 요구될 것이다.⁶³⁾

약식과 배면백지식에서는 각 선사 모두 선하증권약관 인용조항은 기재되어 있지만 그 밖의 사항에 대해서는 각사 모두 통일되어 있지 않다. 주요한 사항은 수령확인조항, 인도조항, 수락우선약관, 서명약관, 준거법, 재판관할, 제소기간, 포장제한, 운송물처분권, 대리조항, 도착통지조항 등으로 되어 있으며 그 중에서 각 선사가 필요로 하는 조항이 SWB에 기재되어 있다. 특히

62) CMI, CMI Rules for Electronic Bills of Lading (1990) [PARIS/ELECTRO/5].

63) 한낙현, “국제무역거래에서 수하인의 지위와 운송물처분권에 관한 연구,” 무역학회지, 제33권 제2호, 2008, pp.131-132.

위에 설명한 바와 같이 송하인이 수하인에게 운송물처분권을 이전할 수 있다는 취지의 조항(운송물처분권포기조항(No Disposal Clause(NODISP))에 대하여는 대개의 선사가 기재하고 있지만, 그 중에는 처분권의 이전에 대하여 언급하지 않는 회사도 있다. 이 경우에 송하인은 수하인에게 운송물처분권을 이전할 수 없게 되어 수하인에 있어 문제가 있게 된다. 특히 이 송하인의 운송물처분권의 문제는 은행거래에서 중요하다.⁶⁴⁾

이와 같은 문제는 SWB의 운송약관내용이 반드시 통일되어 있지 않다는 것에 원인이 있다. 그러므로 각 선사는 실무의 국제적인 통일을 도모할 필요가 있으며 향후 SWB에 관한 CMI 규칙을 채택하여 표준화된 통일양식을 확립하는 것이 요구된다.⁶⁵⁾ 이 통일양식의 도입은 EDI화를 위하여 중요한 작업이며 EDI의 표준화를 위한 전제로 되는 것이다. 이미 Bolero가 전자선하증권의 실증실험을 통하여 실제가동체제에 들어가 있다. 이로 인해 전자선하증권이 실용화되면 선하증권의 위기는 해소되며 그것은 모든 거래에 대응이 가능하게 될 것으로 보인다. 한편 전자 SWB는 장래적으로는 전자선하증권을 사용하지 않는 기업내·그룹내 거래 등의 한정적인 거래에 사용될 것으로 보인다.

또한 SWB에 대하여 송하인이 수하인에게 운송물처분권을 이전할 수 있으며 수하인이 운송물을 수취할 수 있도록 설정하여도 물권의 이전과는 별도의 문제이다. 운송물처분권이라는 인도청구권 관련의 권리이전에 의하여 즉시 운송물에 관한 물권이 이전한다고는 해석할 수 없을 것이다.⁶⁶⁾

선하증권은 권리증권이며 선하증권의 점유이전은 운송물인도청구권이라는 채권을 이전시킬뿐만 아니라 운송물자체의 점유이전의 효과도 파생시킨다고 볼 수 있기 때문이다. 이 점유이전에 의하여 운송물의 소유권이전 등에 대하여 제3자에게 대항할 수 있도록 되어 있다. 이 선하증권의 기능은 서류인도에 의해 이행되는 물품의 매매거래라고 불리는 현재도 자주 사용되고 있는 CIF 매매를 형성하여 합리적 결제를 가능하게 하고 있다.

64) A. Malek and D. Quest, *op.cit.*, pp.221-222.

65) 오션컴머스編, 船荷證券-ウェイビルの基礎知識, 오션컴머스, 2010, pp.52-53.

66) R. Aikens, R. Lord & M. Bools, Bills of Lading, informa, 2006, p.160, p.171 ; S. Girvin, Carriage of Goods by Sea, Oxford University Press Ltd., 2007, pp.47-53.

한편 SWB는 권리증권이 아니므로 일반적으로 운송물의 상징으로는 인정되지 않으며 SWB의 인도는 운송물의 상징적 인도로서 작용하지 않는다고 보인다. 이로 인하여 해양상의 매매도 가능하게 하는 CIF 매매에는 원래 익숙해 있지 않다고 볼 수 있다. 대금결제를 수반하는 해상화물거래에서는 물품의 현실적 점유를 인도할 수 없으므로 증권이 물품의 상징으로 간주되어 그 인도가 물품인도로 인정되는 것이 필요하게 된다.⁶⁷⁾ SWB는 이 기능이 인정되지 않기 때문에 물권이전상의 문제가 발생하게 된다. SWB는 어떤 사정으로 제3자가 운송물을 인수한 경우 제3자에 대하여 권리를 주장할 수 없는 상황도 고려된다.

이와 같이 대금결제를 수반하는 해상화물의 거래에서는 수출자와 수입자 및 금융기관이 안심하고 거래를 할 수 있도록 권리를 양도받은 자가 인도청구권도 취득하고 또한 그것을 제3자에게 처분하려고 하려면 처분할 수 있는 권리도 양수하는 시스템이 향후도 필요할 것이다. 그러한 의미에서 SWB도 또한 그것을 전자화한 전자 SWB도 기업내 거래 등의 한정된 거래에서 사용되는 경향이 강해 향후는 선하증권을 전자화함에 따라 종이선하증권이 발행된 경우와 같은 조건을 보증하면서 SWB를 점차적으로 전자선하증권에 흡수해 나가는 방향이 예상되며 그것이 CIF 거래에서도 적합할 것으로 보인다.

5. CIF 계약상 해상화물운송장과 전자선하증권

현재에도 CIF 계약은 가장 널리 무역거래에 이용되고 있는 정형거래조건의 하나이다. SWB를 이용하는 경우에는 SWB는 권리증권이 아니므로 물품의 상징으로서의 기본적 성질을 가지지 않으며 증권에 의한 상품의 전매, 즉 서류인도를 의해 이행되는 물품매매거래를 할 수 없게 되어 당연히 CIF 계약의 이점을 살릴 수 없게 된다. 따라서 SWB의 CIF 계약에서의 사용에는 본질적으로 이 점에서 문제가 있다고 보인다.

또한 SWB를 결제면에서 보기로 한다. 선적서류를 매수인에게 제공하여 대금을 회수하는 CIF 계약에서는 매도인은 선사로부터 자기의 지식식 선하

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

증권을 취득하고 이것을 보험증권, 송장 등의 다른 서류와 함께 환어음에 첨부하여 은행경유로 매수인에게 송부하여 대금지급을 요구한다는 화환제도를 이용하는 경우가 많다. 이것은 CIF 계약의 서류인도에 의해 이행되는 물품매매거래에 기초하여 이 제도의 이용이 가능하게 되어 있기 때문이다. 더욱이 실제의 무역거래에서는 신용장제도도 도입된 형태로 이루어지고 있으며 CIF 매매, 화환제도, 신용장제도가 유기적으로 관련된 합리적인 시스템이 구축되고 있다. 그러나 이 화환은 편의상 이루어지고 있는 것이어서 CIF 계약에서는 절대조건이 아니다.⁶⁸⁾

화환제도를 이용하는 경우 매도인이 선하증권을 자기의 지시식으로 하고 매수인의 기명식으로 하지 않는 것은 매수인이 계약대로 대금을 지급하지 않는 경우에 선하증권에 의하여 물품을 다른 곳에 전매하거나 또는 자신이 선하증권을 선사에 제출하여 물품을 수중에 두고 매수인의 대금지급이 있기까지 물품상에 대한 담보권을 확보하기 위한 것이다. 선하증권은 권리증권이며 증권면에 표시된 물품의 인도청구권을 화체하고 있으며 선사는 정당한 소지인이 증권을 제출한 때에만 물품을 인도할 의무를 지므로 매도인은 선하증권을 자기의 지시식으로 해 두고 대금지급이 있기까지 배서하지 않고 자기의 수중에 유보해 둘 경우 매수인이 대금을 지급하지 않을 때에는 즉시 물품을 처분할 수 있으며 물품상의 완전한 담보권을 확보하는 것이 가능하게 된다.

그러나 CIF 계약에서 선하증권을 대신하여 SWB가 운송서류로서 이용되는 경우에는 SWB는 통상 매수인의 기명식으로 발행되므로 매도인은 담보권을 유보할 수 없으며 특히 화환을 이용하는 경우에는 선하증권과 달리 은행의 담보권 문제가 발생한다.

통상 CIF 계약에서는 신용장거래가 이루어지며 신용장결제에서는 은행은 담보확보의 목적에서 선하증권의 물권적 효력을 필요로 하는 경우가 많으며 이와 같은 거래형태가 없어지지 않는 한 선하증권의 권리증권으로서의 성질은 중요하다.

이와 같이 선하증권은 권리증권이며 통상 지시식으로 발행되는 것에 비하여 SWB는 화물의 수령증과 운송계약의 증거로서의 성질을 가지고 있지만 권리증권이 아니다. 이 SWB는 보통 기명식으로 발행되며 물권적 효력도 가

68) 西道彦, 現代貿易取引におけるCIF条件の研究, 同文館, 1998, p.76.

지지 않는다고 볼 수 있으므로 전자화의 경우 권리의 증명은 필요하지 않게 된다. 따라서 정보 전달의 문제뿐이므로 비교적 전자화하기 쉬운 성질의 것이다. 이로 인해 SWB는 현재 유럽에서 EDI 메시지에 의한 전송이 가능하게 되고 있다.⁶⁹⁾

위에 설명한 바와 같이 CIF 계약이 그 서류인도에 의해 이행되는 물품매매거래를 근거로 화환신용제도와 밀접하게 관련되어 합리적으로 무역결제 이루어지고 있는 상황에서는 유가증권이 아니며 따라서 배서양도할 수 없는 SWB의 사용에는 문제가 있다고 볼 수 있다. 전매가 필요한 경우로 담보권을 유보할 필요성이 있는 경우에는 유가증권 쪽이 확실하다는 관점에서 선하증권을 사용하여야 하며 향후는 모든 요구를 충족하는 전자선하증권이 사용되게 될 것이다.

V. 결 론

현재 주로 유럽에서 EDI에 의하여 운송서류가 대체되고 있는 것은 SWB이다. 선하증권은 지시식으로 발행되는 경우 권리증권, 수령증, 운송계약의 증거 등 세 가지 기본적 성질을 가지고 있고, 동시에 정보의 전달 및 권리의 증명이라는 두 가지 역할을 하고 있다. 이에 비하여 통상 기명식으로 발행되는 SWB는 권리증권이 아니므로 권리는 증명하지 못하고 단순히 정보만을 전달할 뿐이다. 따라서 SWB의 EDI 대체는 간단하다. SWB는 권리와 서류가 분리되어 있고 그 점유가 특별한 의미를 갖고 있지 않으므로 무서류시스템의 첫 번째 대상이 된 것이다.

Rotterdam 규칙상 운송서류라는 용어는 이 규칙에서는 운송인이 발행한 서류로 물품의 수령과 운송계약의 내용을 증명하는 것으로 정의하고 있다. 이 운송서류에 대한 분류로서 유통성 운송서류-예컨대 선하증권과 같은 것-와 비유통성 운송서류-SWB과 같은 것-로 나누고 있다. 또한 비유통성 운

69) 한낙현·김은주, “CIF 계약에 있어서 전자식 선하증권의 법적이전에 관한 고찰,” 국제상학, 제19권 제3호, 2004, pp.53-54.

송서류 중에서도 구분하여 비유통성 운송서류의 특수한 유형으로, “그것과 상환하지 않으면 물품인도를 거절할 수 있는 운송서류”, 즉 상환증권성이 있는 비유통성 운송서류를 특별히 규정하고 있다.⁷⁰⁾ 전형적으로 양도금지특약이 부기된 선하증권을 말하지만 여러 외국(다만, 미국 이외)도 기명식 선하증권으로 부르고 있다. 이런 것도 특수한 유형으로서 기술되어 있다. 따라서 이 규칙상의 운송서류 중에는 세 가지 종류가 있다는 것에 유의할 필요가 있다.

Rotterdam 규칙상의 운송증서(운송증권, 전자운송기록, 전자 SWB)에 관한 규정은 우리나라 상법상의 운송증서(선하증권(제852조-제861조), 전자운송기록(제862조), SWB(제863조-제864조))에 상응하는 규정인데, 다만 운송구간에 관해서는 지리적으로 그 적용 범위가 넓은 것이다. 따라서 Rotterdam 규칙의 운송증서와 우리나라 상법의 운송증서가 서로 일치하는 것이 아니다. 그런데 양자에 관한 법률관계 내지 이를 뒷받침하는 법리는 근본적으로 일치하므로 Rotterdam 규칙상의 운송증서에 관한 규정은 우리나라 법제에서 수용하여도 될 것이라고 본다.

한편 Hague-Visby 규칙, Hamburg 규칙과 1992년 UKCOGSA와 관련되는 한 운송물처분권자와 운송물처분권은 이들 규칙과 법의 조건에서는 존재하지 않는다. 이 규칙에 열거된 조항상의 조건을 변경하는 당사자에게 부여된 권한을 한정하는 것이 1992년 UKCOGSA에 존재하는지 여부에 대한 문제는 제기될 수 있다. 현재 명시적 계약상의 조건에 의하여 이 규칙에서 열거하고 있는 것에 대하여 변경할 당사자의 자유를 한정할 수 있는 것은 1992년 UKCOGSA에는 존재하지 않는다. 그런데 영국법과는 달리 우리 상법에는 처분권에 대하여 규정하고 있는데, 이 규칙의 규정은 수하인과의 관계에서 우리 상법의 규정과는 다르다. 우리 상법상 화물상환증을 작성한 경우에는 그것과 상환하지 않으면 운송물인도를 청구한 것으로 할 수 없다고 규정하고 있으므로 선하증권이 작성되지 않는 경우에 수하인이 도착지에서 운송물인도를 청구한 때에는 송하인의 운송물처분권은 소멸하지만, 이 규칙에서 송하인의 운송물처분권은 운송기간종료까지는 소멸하지 않는다는 것에

70) 이들 용어는 Giannis호 사건([1998] A.C. 605, 623)에서 Steyn경이 사용한 것이다(S. Baughan, *op.cit.*, p.163).

유의할 필요가 있다.

선하증권의 포기가 이루어 질 경우에는 운송인에 의한 기명식 선하증권의 발행행위가 완결되지 않았다고 볼 수 있으므로 송하인의 지위는 기명식 선하증권의 발행을 의뢰하기 전의 상태로 되돌아가게 된다. 실제로 유가증권으로써 사용하지 않는 기명식 선하증권의 발행을 의뢰해 두고 발행지에서 회수하는 것은 선하증권이 발행되지 않는 경우-SWB을 사용하는 경우-와 마찬가지로 수하인은 선하증권을 제출하는 일없이 운송계약상의 수하인으로서의 지위로 운송인에게 운송물인도청구권을 행사할 수 있다는 것에 유의할 필요가 있다.

참 고 문 헌

- 강원진, 신용장론(제5판), 박영사, 2007
- 강진욱, “Incoterms 2010의 개정에 따른 주요내용과 유의점에 관한 연구”, 관세학회지, 제11권 제4호, 2010.
- 김종칠, “Incoterms[®] 2010의 주요 개정내용 및 실무적 시사점”, 관세학회지, 제11권 제4호, 2010.
- 박광서·이병문, “Incoterms[®] 2010의 주요 내용 및 실무상 문제점에 관한 연구”, 국제상학, 제26권 제1호, 2011.
- 박세운, “UCP 600 해상운송서류 규정의 주요 개정사항에 관한 연구”, 무역상무연구, 제35권, 2007.
- 박세운, “해상 또는 복합운송서류의 본선적재부기”, 관세학회지, 제11권 제4호, 2010.
- 박세운, “선하증권 인쇄약관에 관한 연구”, 무역상무연구, 제49권, 2011.
- 송상현·김현, 해상법원론(제4판), 박영사, 2008.
- 양정호, “전자운송기록의 법적 요건: 로테르담규칙을 중심으로”, 인터넷전자상거래연구, 제9권 제4호, 2009.
- 윤동희·김재성·박세훈, “국제물품매매계약에서 매도인의 서류제공 의무에 따른 실무상 유의점”, 무역상무연구, 제47권, 2010
- 이균성, 신해상법대계, 한국해양수산개발원, 2010.
- 이봉수, “전자무역결제시스템의 활용에 관한 연구”, 관세학회지, 제6권 제3호, 2005, 327-342.
- 이시환, “2010년 Incoterms의 특징에 관한 연구”, 국제상학, 제25권 제4호, 2010.
- 정동윤, 상법(하), 제3판, 법문사, 2008.
- 정찬형, 상법강의(하)(제11판), 박영사, 2009.
- 최두수, 선적 선하증권에 관한 연구”, 해운물류연구, 제27권 제2호, 2011, 309-330.
- 최명국, “인코텀즈 2010의 주요 개정내용과 적용상의 유의점”, 무역상무연구, 제49권, 2011.

- 최석범, “Incoterms 2010의 당사별 주요 개정내용과 시사점”, 국제상학, 제25권 제14호, 한국국제상학회, 2010.
- 최석범 외 4인, “UCP 600의 새로운 개념도입상의 문제점과 해결방안에 관한 연구”, 관세학회지, 제11권 제1호, 2011, 295-319.
- 한낙현, “해상화물운송장의 실용상의 문제점에 관한 연구”, 제23권, 무역상무연구, 2004.
- 한낙현, “국제무역거래에서 수하인의 지위와 운송물처분권에 관한 연구”, 무역학회지, 제33권, 제2호, 2008.
- 한낙현, “로테르담규칙상 전자운송기록조항의 시사점에 관한 연구”, 전자무역연구, 제9권 제2호, 2011.
- 한낙현, “로테르담규칙상 운송물처분권자의 권리에 관한 연구”, 통상법률, 제98호, 2011.
- 한낙현·김은주, “CIF 계약에 있어서 전자식 선하증권의 법적이전에 관한 고찰”, 국제상학, 제19권 제3호, 2004.
- 허재창, “INCOTERMS 2010의 주요 개정내용에 관한 연구”, 무역상무연구, 제45권, 2010.
- 古田伸一, “UNCITRAL 海上物品運送條約案暫定修正狀況へのユーザーサイドからの視点(一)”, 物流問題研究, No.45, 流通經濟大学 物流科学研究所, 2005.
- 藤田友敬, “海上物品運送法の國際的統一へ向けての新たな展開”, JURIST, No.1219, 2002.
- 浜谷源藏著 椿弘次補訂, 最新貿易實務[補訂版], 同文館, 2003.
- 小林晃, 베シック貿易取引(第5版), 經濟法令研究會, 2006.
- 西道彦, 現代貿易取引におけるCIF条件の研究, 同文館, 1998.
- 新堀聡, 実践貿易取引, 日本經濟新聞社, 1998.
- オーシャンコマース編, 船荷證券·ウェイビルの基礎知識, オーシャンコマース, 2010.
- 中元啓司, “海上物品運送契約と運送契約当事者”, 海法大系, 商事法務, 2003.
- 池山明義, “UNCITRAL 物品運送條約案 試譯(上)”, 海事法研究會誌, No.200, 2008.
- 八尾晃 外3人, 貿易と信用状, 中央經濟社, 2010.

- Aikens, R., Lord, R. & Bools, M., Bills of Lading, informa, 2006.
- Baatz, Y., et al., The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, informa, 2009.
- Baughen, S., Shipping Law, 4th ed., Routledge-Cavendish, 2009.
- Beecher, S., “Can the Electronic Bill of Lading Go Paperless?,” The International Lawyer, Vol.40, No.3, 2006.
- Debattista, C., Bills of Lading in Export Trade, 3rd ed., Tottel Publishing, 2008,
- Faber, D., “Electronic Bills of Lading,” LMCLQ, 1996.
- Gaskell, N., et al., Bills of Lading: Law and Contracts, Lloyd’s of London Press Ltd., 2000.
- Girvin, S., Carriage of Goods by Sea, Oxford University Press Ltd., 2007.
- Glass, D. A., Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts, Lloyd’s of London Press Ltd., 2004.
- Grönfros, K., Towards Sea Waybills and Electronic Documents, Göthenburg Maritime Law Association, 1991.
- ICC, Incoterms® 2010, ICC Services Publications, 2010.
- ICC, UNICD Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Tele-transmission, ICC Publication No.452, 1988.
- Malek, A. and Quest, D., Jack: Documentary Credit, 4th ed., Tottel Publishing Ltd., 2009.
- Rogers, J. S., “Negotiability as a System for Title Recognition,” Vol.48, Ohio St.L.J., 1987.
- Sassoon, D. M., C.I.F. and F.O.B. Contracts, Stevens & Sons Ltd., 1995.
- Stone, B. and Adams, K. D., Uniform Commercial Code, 7th ed., West, a Thomson business, 2008.
- Tetley, W., Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea, Part II, J.Mar.L.& Com., Vol.15, 1984.
- Tetley, W., Marine Cargo Claims, 4th ed., Les Éditions Yvon Blais Inc., 2008.
- Todd, P., Cases and Materials on Bills of Lading, BSP Professional

Books, 1987.

Todd, P., Bills of Lading and Banker's Documentary Credit, 4th ed., informa, 2007.

Wilson, J. F., Carriage of Goods by Sea, 6th ed., Pearson Education Ltd., 2008.

Winn, J. K., "Couriers Without Luggage: Negotiable Instruments and Digital Signatures," 49 South Carolina Law Review, 1998.

Zekos, G. I., "Electronic Bills of Lading and Negotiability," Journal of World Intellectual Property, Vol.4, Iss.6, 2003

ABSTRACT

A Comparative Study of Sea Waybill and Electronic B/L in the International Contract of Carriage

Kim, Eun Joo

The purpose of this study aims to analyse the key differences of the sea waybill and electronic B/L in the international transport documents. Sea waybills look remarkably like ordinary bills of lading. Indeed, in two important ways, they are just like bills of lading: the front of the document will bear a description of the quantity and apparent condition of the goods; and the back of the document provides evidence of the terms of the contract of carriage. They differ from bills of lading in that, far from indicating that the goods described are deliverable to the order of the shipper or of the consignee, they will make it explicit that the goods are deliverable only to the consignee. Again, different carriers will do this in a variety of ways. For example, the document may call itself non-negotiable, omitting the word order from the consignee box on the front of the document, and stating explicitly that the goods will be deliverable to the consignee or his authorised representative on proper proof of identity and authorisation.

The Hague-Visby Rules and Hamburg Rules give no guidance as to any right to instruct the carrier in respect of goods while they are in transit. However, in applying Article 50 of the Rotterdam Rules, in particular when applying it in the context of seawaybills, straight bills of lading or ship's delivery orders, regard would need to be had to preserve the shipper's rights under any of those three documents even after the buyer of goods covered by them has acquired rights of its own. And, the right of control is defined at Article 1.12 of the Rotterdam Rules.

The right to give instruction is further limited by the terms of Article 50.1 to three particular types of instruction in respect of the goods, relating broadly to the goods, their delivery en route, and the identity of the consignee. And, the CMI formulated the CMI Uniform Rules for Sea Waybills for voluntary incorporation into any contract of carriage covered by such a document. Recognising that neither the Hague nor the Hague-Visby Rules are applicable to sea waybills, the CMI Rules provide that a contract of carriage covered by a waybill shall be governed by whichever international or national law, if any, would have been compulsorily applicable if the contract had in fact been covered by a bill of lading or similar document of title.

Key Words : Sea Waybills, Electronic B/L, Rotterdam Rules, Right of Control