

經營學博士 學位論文

國際貿易運送에 있어서 船荷證券效力上の 問題  
에 따른 代替運送證券의 活用に 관한 研究

A Study on the Alternatives to Traditional Bills of Lading  
related to Problems with It's Legal Effects in  
International Trade and Transportation

指導教授：柳 東 瑾

2002年 2月

韓國海洋大學校 大學院  
海運經營學科 嚴 潤 大

本 論文을 嚴潤大의 經營學博士  
學位論文으로 認准함

委員長	安 奇 明	(인)
委 員	崔 在 洙	(인)
委 員	李 均 成	(인)
委 員	辛 瀚 源	(인)
委 員	柳 東 瑾	(인)

2001年 12月

韓國海洋大學校 大學院

海運經營學科 嚴 潤 大

# 目 次

## Abstract

### 第1章 序 論

第1節 研究의 目的 .....	1
第2節 研究의 範圍 및 方法 .....	4

### 第2章 現行 船荷證券制度의 運營上의 問題點 .....

8

第1節 序說 .....	8
第2節 船荷證券本質上의 問題 .....	10
1. 船荷證券의 權利證券性에 따른 問題 .....	10
2. 船荷證券의 相換證券性에 따른 問題 .....	12
第3節 海上運送書類實務上의 問題 .....	14
1. 船荷證券이 貨物보다 늦게 도착하는 問題 .....	14
2. 船荷證券原本의 紛失問題 .....	18
3. 保證渡의 問題 .....	23
4. 業務自動化 趨勢와 電子商去來環境의 擴散.....	33
第4節 傳統的 船荷證券制度의 問題解決을 위한 代替手段의 必要性.....	35
1. 船荷證券原本을 貨物보다 먼저 目的地에 도착시키기 위한 方法 .....	35
2. 船荷證券原本을 發行地 또는 船積地에 제출하는 方法 .....	43
3. 權利證券性 및 相換證券性이 없는 運送證券을 사용하는 方法 .....	47
4. 船荷證券機能을 電子式으로 운영하는 方法.....	48

第3章 Sea Waybill에 의한 運送 .....	51
第1節 Sea Waybill에 관한 一般的 考察 .....	51
1. Sea Waybill의 概念 .....	51
2. Sea Waybill의 性質 .....	52
3. Sea Waybill의 機能 .....	56
4. 船荷證券問題의 解決方案으로서 Sea Waybill .....	59
第2節 Sea Waybill의 活用이 가능한 運送物 .....	60
1. Sea Waybill에 의한  운송이 가능한 貨物 .....	60
2. Sea Waybill로  대체가능한 貿易去來方式과 그 比重測定 .....	63
第3節 Sea Waybill의 受容을 위한 國際的 動向 .....	73
1. 各國의 動向 .....	73
2. 貿易·運送關聯 國際規則과 Sea Waybill .....	75
1) 국제정형무역조건(INCOTERMS)과 Sea Waybill .....	75
2) 신용장통일규칙과 Sea Waybill .....	76
3) CMI의 Sea Waybill에 관한 통일 규칙 .....	77
第4節 Sea Waybill의 活用을 위한 提言 .....	80
1. Sea Waybill에 관한 法制의 確立 .....	80
1) 立法의 當爲性.....	80
2) 우리나라 現行法の 處地와 立法의 必要性 .....	81
3) 立法方向 .....	82
2. Sea Waybill에 의한 運送과 受荷人의 確認方法 .....	96
3. Sea Waybill의 電子化 .....	103
4. Sea Waybill에 대한 認識의 提高 .....	109

第4章 電子式 船荷證券에 의한 運送 .....	110
第1節 電子式 船荷證券의 意義 .....	110
第2節 電子式 船荷證券의 活用을 위한 先行研究 .....	112
1. 序說 .....	112
2. 既存研究와 試圖 .....	114
1) Reinskou의 전자식 선하증권 .....	114
2) Sedocs Registry Limited의 전자식 선하증권.....	115
3) NCITD의 전자식 선하증권 .....	117
4) BOLERO의 전자식 선하증권 .....	120
3. 電子式 船荷證券의 受容을 위한 國際規則 .....	127
1) CMI의 전자식 선하증권 규칙 .....	127
2) INCOTERMS와 전자식 선하증권 .....	130
3) 신용장통일규칙과 전자식 선하증권.....	131
4) 선하증권관련 국제통일조약의 처지.....	132
第3節 船荷證券의 電子化에 따른 諸問題 .....	133
1. 電子船荷證券데이터와 證據能力問題 .....	133
1) 英美法系の 傳聞法則·最良證據原則과 證據能力.....	134
2) 大陸法系の 自由心證主義와 證據能力 .....	138
3) 유엔국제거래법위원회(UNCITRAL)의 전자상거래 모델법 .....	138
4) ICC의 전송에 의한 무역자료교환에 관한 통일규칙 .....	139
5) 우리나라의 관련법 .....	139
2. 船荷證券과 電子署名의 效力問題 .....	142
3. 電子式 船荷證券의 法的 效力 問題 .....	146
1) 전자식 선하증권과 物權的 效力 問題 .....	146

2) 전자식 선하증권과 債權的 效力 問題 .....	149
第4節 船荷證券의 電子的 運營方案 .....	151
1. 電子式 船荷證券의 運營모델.....	151
2. 電子式 船荷證券記載內容의 事後變更과 데이터의 訂正 .....	162
3. 電子式 船荷證券모델의 運營을 위한 實務的 補完事項.....	170
4. 電子式 船荷證券의 運用에 관한 法制的  뒷받침 .....	176
1)  관련 法律의 制定·改正의 必要性 .....	176
2)  전자식 선하증권의 실용화를 위한 法律의 制定·改正方向 .....	177
<b>第5章 結論</b> .....	185
參考文獻 .....	191

## [ 표 목 차 ]

<표 1> 부산/주요항구 간 직선거리와 선박별 직항 소요시간 .....	15
<표 2> 주요 교역국가/도시별 운항기간과 서류우송소요기간 비교 .....	17
<표 3> B/L과 SWB의 주요 사항 비교 .....	58
<표 4> 우리나라 輸入화물의 결제방법 별 구성비 .....	67
<표 5> 우리나라 輸出화물의 결제방법 별 구성비 .....	68
<표 6> Sea Waybill에 의한 운송이 가능한 輸入비중 .....	69
<표 7> Sea Waybill에 의한 운송이 가능한 輸出비중 .....	70
<표 8> 輸入화주가 SWB를 사용하지 않는 이유 .....	71
<표 9> 輸出화주가 SWB를 사용하지 않는 이유 .....	72
<표 10> 외국환 은행이 SWB를 사용하지 않는 이유 .....	72
<표 11> 무역업무자동화촉진에 관한 법률이 적용되는 업무 .....	141
<표 12> 선하증권내용의 항목별 사후변경 비율 .....	169

## [ 그림 목 차 ]

<그림 1 > Destination B/L을 이용하는 경우의 흐름도 .....	40
<그림 2 > 전자식 해상화물운송장의 흐름도 .....	108
<그림 3 > 볼레로 선하증권의 권리이전 절차도 .....	124
<그림 4 > 전자식 선하증권모델의 권리이전 절차도 .....	161
<그림 5 > 전자식 선하증권의 운영에 있어서 당사자 사이의 협정연관도 .....	173

## ABSTRACT

### A Study on the Alternatives to Traditional Bills of Lading related to Problems with It's Legal Effects in International Trade and Transportation

*Um, Yoon Dae*

*Department of Shipping Management*

*Graduate School of Korea Maritime University*

Bills of Lading, with their long history and legal position in the world shipping industry are still internationally acknowledged as the *dinglische Wirkung* or title to the goods. Furthermore, under the law forcing exchangeability for goods, even a contractual buyer is unable to claim delivery of goods from a carrier without presenting or exchanging an original bill of lading(B/L), Likewise the carrier is also unable to release the goods carried without original B/L. Given such legal limitations, however, the recent appearance of high speed ships in ocean shipping has shortened the transit time resulting late release of goods due to the later arrival of documents than goods. Regarding this, usage of B/L could become rather an obstacle in delivering goods in time, causing waste time and unnecessary expenses to the consignee. There has been some discussions of how to eliminate such inconvenience and problems but most of them do not conform to reality. Recently, among alternatives to traditional B/L, the most plausible methods are the SWB and electronic B/L. However due to their short history, they are not yet legally recognized under Korean law nor international conventions or rules use of nonnegotiable Sea Waybill(SWB) and discussions on how to fulfil the functions of B/L electronically come about, however, due to their short history, they alternatives are not yet legally specified neither by the Korean laws nor



international conventions or rules.

The object of this thesis is to present not only SWB and electronic B/L as tools of solving above mentioned problems, but also to provide direction for what legislation will be necessary to support them. The research findings are summarized as follows :

### **1. To Enhance the Usage of SWB**

Although SWB are occasionally used in Korea because of foreign customers request, there is still lack of recognition and are not being researched in actual business setting. Moreover, there hasn't been any discussion on how to establish or revise of laws relating to SWB. Therefore, to promote the use of SWB on a stable basis, business procedures will need to be established and supporting legal systems will have to be prepared as follows :

(1) The current commercial code should include, a definition of SWB containing its legal character, provision of cargo delivery, provision of shipper's right to control of goods shipped, effect of SWB and provision of *mutatis mutandis* application of relative provisions for B/L.

(2) Standard forms including it's clauses(terms and conditions) that can be applied to practical business of using SWB need to be prepared. As SWB functions as the evidence of contract of liner sea transport, using long form would be recommendable.

(3) Transactions without resale during the transportation can be carried on SWB. As for those on cash base or open account base, and D/A term among Collection base etc. where there is no problem settling payment for goods between reliable parties, and shipping document automatically released to the buyer regardless his concurrent payment and therefore in such transaction, SWB can be used instead of B/L. Thus, in short, SWB shall be used except for when B/L should be used due to unconditional requirements of the B/L as a functioning of title to the goods. SWB can be used as an alternative to B/L to overcome delays caused by faster transit time and B/L

arriving later than goods. However, SWB has not been used widely because its actual application and legal position has yet been established in Korea. Also, even those concerned parties still do not clearly recognize the effect of using SWB and replacing current B/L with SWB is not common yet. Therefore, in order to improve the use of SWB, international transportation or trade authorities (i.e., the Shipowners Association, the International Freight Forwarders Association, Trade Association etc.), government agencies and research institutions or academic circles, need to encourage concerned parties to use SWB by conducting active studies and promotions.

(4) When SWB are used, the person who requests delivery of goods should prove that he is the named consignee and the carrier may deliver the goods to him without exchanging the SWB.

(5) Since SWB is not negotiable by endorsement and the parties concerned are limited to carrier, shipper and consignee, computerization is not so complicated. The purpose of using SWB is to eliminate B/L required in every stage and let the cargo information be given to those between shipper and carrier, among carriers at port of departure and destination or customs offices etc. which would eventually enable the consignee to receive cargo without presentation of document. Thus, replacing papers (e.g., Booking Request, Shipping Instructions, Carriers' confirmation for receipt of booking, preparation of SWB, Arrival Notice etc.) with EDI when using SWB would enhance convenience in exchanging information and promptness in cargo flow.

## **2. To Activate the Electronic Bills of Lading**

On the other hand, I would also suggest employment and activation of electronic negotiable bills of lading(e-B/L), performing the functions of document of title to the good.

(1) This would require setting up legal backing for studies. Some attempts have been made to overcome the functional limits of negotiable B/L but practical application have yet to found. The reason is not because of

computer technical problem but of legal problem. Korean laws such as the Commercial Code, Act on the Promotion of office Automation for Trade, Digital Signature Act are not directly applicable to e-B/L. Hence, for smooth electronic operation of B/L, provisions must be made that allow e-B/L to be regarded as a document of contract of carriage of goods by sea is necessary, like that of current B/L. To do this, provisions of the Exemption of Carrier's Liabilities(Korea Commercial Code, Article 789*bis*) and the Exemption of Prohibition of Lightning Liability (Art. 790) can be applicable. And the provisions such as the Issuance of B/L(Art. 813), Particulars to be stated in the B/L(Art. 814), Effects of B/L Description (Art. 814*bis*) can be applied or correspondingly applied to some limits. Moreover, provisions about the Exchangeability of B/L(Art.820 & 129), Sign and Deliver of B/L copy(Art. 815), Numerous original of B/L and Delivery of Goods at Port of Discharge(Art. 816), Numerous original of B/L and Delivery of Goods at Place other than the Port of Discharge(Art. 817) are undoubtedly inapplicable to e-B/L. In addition, a revision of the Promotion Act for Promotion of Trade Automation is also required for wider application limits of e-B/L. Furthermore, for international usage of e-B/L, establishment of a unified international laws, such as international convention or rules, is highly demanded. Until these points are recognized legally, it can be operated under separate contracts among the concerned parties .

(2) According to CMI Rules for Electronic Bills of Lading, the carrier is stipulated as the managing or controlling body of e-B/L, but due to immanent problems of additional responsibility, cost, specialized human resource, technical installation and system know-how, the efficient managing body should be a neutral 3rd party administration.

(3) As for e-B/L, besides amendment of consignee by changing the title of ownership, other corrections are unavoidable. There would be many different types of alteration including changing the terms and condition of contact of carriage(e.g., change of consignee and destination etc.), as well as minor spelling correction. Since the electronic transfer of title by Private

Key Holder to others is the ultimate purpose of e-B/L, this is not a matter carrier shall interfere with. However, as the alteration of such content is related to B/L forgery and amending major contents of carriage of goods leads to change of rights and obligations of carriers, these changes must be done with the carriers' acceptance. What is more, the authority to amend e-B /L data should also be given to the carrier.

### **3. To Utilize Substitutions as Shipping Document for Traditional Bills of Lading**

SWB and e-B/L are possible alternatives to current paper B/L. However, under the present conditions and circumstances, neither one is suitable enough to entirely replace whole paper B/L because paper B/L are still compulsory in some countries, not all trade parties have computer capacity, and transit times are often long enough to allow timely paper B/L arrival. So, even if e-B/L comes to wide usage, current paper B/L shall co-exist for long time. However, in order to lessen problems arising from paper B/L, I would strongly suggest the transactions without resale during the voyage be carried on non-negotiable SWB and those with expected resale and on a L/C base requiring security, be carried out under negotiable B/L. Currently limited usage of e-B/L is considered between parties with established relationships, for example, between specific neighboring countries and/or between companies in good standing. In case when documents are certain to arrive sooner than cargo, current paper B/L is just as good. However, all shipping documents should turnover to paperless electronic documentation which would eventually bring more efficiency and productivity.

# 第 1 章 序 論

## 第 1 節 研究의 目的

국제무역에 있어서 선하증권(B/L: bill of lading)은 해상운송화물 내지 해상운송관계에 관한 권리를 표창하는 權利證券으로서의 기능을 수행하면서 수백년 간에 걸쳐 무역관행을 주도하여 왔다. 선하증권의 소지인은 선하증권을 양도하는 방법에 의해 운송중의 화물을 轉賣할 수 있고, 목적지에서 운송인에게 선하증권을 제시하여 화물을 인도받을 수 있다. 특히, 선하증권의 양도가능한 유통성은 화환신용장거래에서 무역대금의 결제에 널리 활용되고 있어서 소위 무역화폐(currency of trade)라고 할 만큼 중요한 지위를 고수해 왔다.

그런데 오늘날 조선·항해기술의 발달에 힘입어 선박의 高速化가 이루어졌고, 특히 컨테이너선의 출현으로 항구에서 화물을 積揚하는 시간이 종래의 재래선의 경우에 비하여 크게 단축됨에 따라 화물이 선적되어 수하인에게 인도되기까지의 총체적인 기간이 그만큼 단축되었다. 그러나 국제무역관계서류의 흐름의 경로와 우송방법은 아직까지 종래의 방식을 크게 벗어나지 못하고 있다. 화물이 목적지에 도착되어도 선하증권 등의 운송서류의 도착이 지연되는 경우가 빈발함으로써 수하인이 적기에 화물의 인도를 받지 못하는 문제를 야기시키고 있다.<sup>1)</sup>

그래서 수하인은 도착된 화물을 인도받기 위하여 은행의 연서에 의한 각서인 보증장(Banker's Letter of Guarantee : L/G)을 운송인에게 제출하고 화물을 인도받는 일이 관행이 되고 있으며, 특히 이러한 현상은 근거리 운송에서

1) 이를 선하증권의 위기(the B/L crisis) 또는 고속선의 문제(the fast ship's problem)라고 말하기도 한다(江頭憲次郎, “海上運送狀と電子式運送書類”, 「海法會誌」, 復刊, 第32号, 1988, p.4 ; Paul Todd, "Case and Materials on the Bills of Lading", Lloyd's of London Press, 1990, p.334).

두드러지게 나타난다.<sup>2)</sup> L/G에 의한 화물의 인도는 추가적인 비용을 발생시키기도 하지만, 당초부터 은행이 개입되지 않는 화물, 예컨대 본사와 지사 간에 오가는 물품, 견본품, 개인용품이나 이사회물 또는 NVOCC(non-vessel operating common carrier)가 해외에 있는 Partner에게 발송하는 화물 등은 은행이 개입되어 있지 않기 때문에 수하인이 은행 L/G 마저도 입수할 수 없어서 부득이 선하증권이 도착되기를 기다리거나 또는 화물가액에 상당하는 금액(통상 Invoice가격의 120-200%)을 운송인에게 담보로 제공하거나, 또는 명성 있는 수하인 회사의 경우, 때로는 은행의 연서없는 L/G(會社覺書 또는 貨物先取保證書)를 제공하고 화물을 인도받기도 한다.

그 결과, 수하인의 처지에서는 화물을 인도받기 위한 추가적 절차 때문에 시간의 낭비는 물론, 불필요한 비용(보증금, 수령지체료, 창고보관료 등)의 부담도 감수해야 하는 것이다. 그러므로 국제해상화물운송에서 전통적으로 사용되고 있는 선하증권이 경우에 따라서는 화물유통의 면에서 때로는 장애가 되기도 하는 것이다.

따라서 이제 국제무역환경의 변화와 운송기술과 기법의 발달은 전통적 선하증권의 기능에 관한 수정을 불가피하게 하는 커다란 압력이 되고 있는 것이다. 국제화물운송에 있어서 운송관련서류가 화물보다 더 지연되어 수하인에게 도착함에 따른 화물의 인도상의 불편이 해소될 수 있는 방안, 특히 수하인이 목적지에서 운송인에게 선하증권과 상환하지 않고도 화물을 인도받을 수 있는 방법이 모색되게 되었다. 이는 특히 유럽국가 간의, 아시아제국 간의, 또는 북유럽과 북미동부 간의 근거리 운송구간의 화주들에게 더욱 절실한 문제가 되어 왔다.

이와 같은 무역거래상의 불편을 해소시킬 수 있는 대체수단으로서 두 가지

---

2) 우리나라로 수입되는 화물 중 保證渡되는 비율을 보면 수송거리가 짧은 일본으로부터의 수입화물은 80-90%가, 동남아화물의 경우는 70-80%에 이르며 비교적 수송기간이 긴 미주화물의 경우도 보증도에 의해 화물이 인도된다고 한다. 朴鎬建, “우리나라 輸入貨物의 保證渡와 貨物先取保證書에 관한 研究” 「海洋韓國」, 1994, 11월호., p.141.

를 생각할 수 있는데, 그 하나가 소위 權原證券(document of title)이 아닌 Sea Waybill에 의한 운송이며, 다른 하나는 아예 종이 선하증권을 사용하지 않고 종래의 선하증권의 기능을 전자적 방법으로 대신하려는 것이다.

해운선진국과 해운관련의 국제기구에서는 이에 관한 많은 연구를 통하여 Sea Waybill을 국제운송실무에 사용할 수 있도록 국내법을 보완하거나 또는 새로운 입법을 추진하고 있다. 나아가, 기존의 종이 운송서류를 전자식으로 대체하기 위하여 貿易·運送 관련의 국제기구와 민간단체들도 활발한 연구를 전개하고 있다. 이와 같은 국제적인 추이에도 불구하고, 우리나라에서는 아직까지 이에 관한 적극적인 연구가 미흡하고 법적·제도적 뒷받침이 제대로 되어 있지 않아, 해상운송에 관한 실무상의 업무절차도 원활하게 진전되지 못하고 있는 실정이다. 이와 같이 법적 바탕이 없는 실정 아래서도,<sup>3)</sup> 일선 무역·운송업계에서는 이미 외국 화주들의 요구에 이끌려 그 개념조차 정립되지 않은 상태에서 “Sea Waybill”이라는 표제를 붙인 운송서류에 의한 운송이 부분적으로 이루어지고 있기도 하다. 이로써 實定法의 뒷받침이 없이 선하증권이 아닌 운송서류에 의하여 화물이 운송되고 이와 상환함이 없이 수하인에게 인도되는 것이다. 우리나라 상법에 船荷證券에 관한 규정만 존재하는 현재의 시점에서는, Sea Waybill에 의한 운송과 관련하여 운송인과 화주 간에 분쟁이 생길 경우 양자의 권리, 의무 및 책임의 유무와 내용을 판단할 수 있는 기준을 어디서 찾아야 하는가하는 문제가 발생한다. 그러므로 우리나라도 국제운송의 추이에 발맞추어 Sea Waybill에 관한 법적 근거의 마련과 함께, 실무적으로도 그 활용방안을 표준화하는 등의 조치를 강구하여 Sea Waybill에 의한 운송이 하루 속히 정착되도록 하여야 할 것이다.

또 다른 한편, 오늘날에는 조선기술과 운항기술의 혁신, 인터넷, EDI 등 정보통신기술의 발달로 국제무역 관련서류도 전자적 방법으로 처리되는 추세이

---

3) 상법, 제5편 제4장 제1절 제2관으로 船荷證券에 관하여만 규정하고 있다(제813조 내지 820조).

고, 권리증권인 선하증권도 전자식으로 대체되어야 할 환경에 처해지고 있다.

본 논문에서는 운송서류가 화물보다 그 목적지에의 도착이 지연되는 현실과 종래의 선하증권의 효력 내지 法律的 性質이 현실과 상충함으로써 제기되는 문제점을 먼저 지적하고, 다음으로 이를 해결할 수 있는 대체수단으로서 Sea Waybill의 실무적인 활용방안과 기존의 종이 운송서류로서의 선하증권을 전자적 방식으로 대체하기 위한 방안을 제시한다. 따라서 본 논문은 Sea Waybill과 電子式 船荷證券에 의한 운송이 실무적으로 정착될 수 있도록 함과 아울러, 이들이 합리적인 법적 기초 위에서 활용될 수 있도록 그 立法方向을 제시함을 목적으로 한다.

## 第 2 節 研究의 範圍 및 方法

종래 국제무역거래에서 이용되는 선하증권은 그 소지인이 운송인을 통하여 증권기재의 화물을 점유하고 있는 것과 동일한 효력이 법적으로 보장되므로 서류에 의한 무역거래가 가능할 수 있으며, 목적지에서도 선하증권의 최종 소지인이 이를 운송인에게 제시함으로써 화물의 인도가 이루어질 수 있는 것이다. 그런데 오늘날 선박의 고속화와 함께 운송서류보다 화물이 먼저 도착하는 사례가 빈번히 일어나고, 다른 한편으로는 전자통신기술의 발달에 힘입어 무역거래에서도 無書類化(Paperless transaction)의 바람이 국제적으로 확산되고 있는 실정이다.

따라서 본 논문은 定期 高速船에 의한 운송에 있어서, 현행 선하증권의 효력 내지 법률적 성질, 특히 선하증권의 物權的 效力 내지 權利證券性 및 相換證券性 때문에 야기되는 실질적인 문제를 검토하여 그 대체수단의 필요성을 확인한 다음에, 기존의 선하증권에 대체될 수 있는 적절한 수단으로는 어떤



것이 되겠는가를 논술한다.

현행의 종이 선하증권에 代替될 수 있는 수단으로 생각할 수 있는 것은 非 權利證券으로서 유통불가능한 해상화물운송장(Sea Waybill)이며 또 다른 방법은 아직 활성화되고 있지는 않지만, 운송증권의 권리증권성이 필요한 경우 선하증권의 권리증권으로서의 기능을 電子的으로 수행할 수 있는 소위 電子式 船荷證券의 법률관계와 그 활용방안의 타당성에 관하여 살펴본다. 이는 국내외의 先行研究와<sup>4)</sup> 그 실현을 위한 試圖, 그리고 이와 관련된 國內外의 法制的 내용 분석을 포함하여 그 결과를 입법론적 지침의 제시를 위한 소재로 삼는다.

電子式 船荷證券과 관련된 기존의 연구는 크게 두 가지로 나타나고 있다. 그 하나는 商務的인 면에서 전자식 선하증권의 활용시도에 대한 고찰인데, 특히 전자적 방법에 의한 船荷證券上의 權利의 이전 방법과 문제점에 치중한 연구가 많다. 다른 하나는 技術的인 면에서, 주로 컴퓨터 통신에서 나타날 수 있는 데이터의 안정성, 보안의 유지를 위한 암호화 기법 등과 같은 소프트웨어 및 네트워크 등 기술적인 문제를 다루고 있는 것이다. 본 논문은 前者, 즉 商務的인 定期 컨테이너선박에 의한 運送을 중심으로 한 선하증권의 문제로 研究의 범위를 한정한다.

본 연구에서는, 기존의 연구에서 거의 다루지 않았던 實務的 측면인 운용 실태와 문제점 및 法制的의 現況과 補完方向을 구체적으로 분석·검토한다. 우

---

4) 주요 선행연구로는, Ian Waledn, Nigel Savage, Peter Jones, A.N. Yiannopoulos, Richard Brett Kelly, George F. Chandler III, Boris Kozolchyk 등이 EDI의 법적문제 또는 전자식 운송증권을 연구하였다. 그리고 江頭憲治郎은 전자식 선하증권에 관한 CMI 통일규칙에 대한 연구를 발표한 바 있으며, 新堀聰은 선하증권의 위기현상을 피력하고 그 대안으로 전자식 선하증권의 활용을 제안하였다. 국내의 연구로는 朴福在(貿易去來의 EDI 화와 法的 問題에 관한 연구, 1994), 韓南星(電子式 船荷證券 活用上의 問題點에 관한 研究, 1994), 崔錫範(EDI에 의한 國際貿易去來에 관한 研究, 1995), 申東鎭(電子船荷證券의 法的 有效性에 관한 研究, 1996), 安秉壽 (電子式船荷證券의 實用化에 따른 問題點에 관한 研究, 1999), 蔡麟(貿易去來에 있어서 船荷證券의 限界에 따른 代替運送書類에 관한 研究, 1997), 韓成一(국제무역거래에서 EDI메시지 활용상의 문제점에 관한 연구, 1996), 그리고 오원석/양정호, 윤광운/김철호 등의 전자 선하증권의 유통성에 관한 연구 등이 있다.

리나라에서 선하증권의 대체 수단으로서 Sea Waybill 및 전자식 선하증권의 실용화가 정착되기 위해서는, 이를 이용하는 해상물건운송의 당사자 내지 이해관계자의 권리, 의무와 책임을 합리적으로 규율하기 위한 적절한 법제의 뒷받침이 필수적인 요청이다. 그러나 현재 해상물건운송에 관한 상법은 선하증권, 그것도 재래의 종이 선하증권에 관하여만 규정하고 있기 때문에(상법 제813조 내지 제820조), 본 연구에서는 Sea Waybill 및 전자식 선하증권을 규율할 수 있도록 상법의 개정 또는 특별법의 제정을 역설하고 거기에 포함되어야 할 구체적인 규정 내용에 관한 立法의 방안을 제시한다.

이상과 같은 연구의 진행과 관련하여 본 論文은 총 5장으로 구성한다.

먼저, 서론에 이어, 본론으로 제2장에서는 선하증권의 대체수단의 불가피성을 뒷받침하기 위하여 현행 선하증권에 내재된 문제점을 분석한다. 이는 현행법상의 선하증권의 본질상의 문제, 특히 선하증권의 物權的 效力 내지 權利證券性 및 相換證券性과 관련하여 무역 실무계에서 발생하는 문제를 분석한다. 그리고 선하증권의 法律 外的인 문제로서 선하증권의 도착이 운송물보다 지연됨으로써 발생하는 문제점과 국제무역환경의 변화가 현행 선하증권체제에 미치는 영향에 대하여 살펴본다. 아울러 무역 당사자들이 권리증권인 선하증권이 당초부터 필요하지 않은 운송의 경우인데도 다른 대체 운송서류를 고려하지 않고 습관적으로 선하증권을 요구하는 認識의 不足실태에 관하여 알아본다.

이와 같은 문제를 해소하는 방안으로서, 제3장에서는 유통불가능한 해상화물운송장(Sea Waybill)에 의한 운송에 대하여, 그리고 제4장에서는 유통가능한 전통적인 선하증권의 기능을 전자적 방식으로도 발휘할 수 있는 전자식 선하증권(electronic bill of lading)에 의한 운송에 관하여 그 운용절차 및 이를 뒷받침할 수 있는 우리나라 관련법규의 제정 내지 개정의 방향을 구체적으로 제시한다.

마지막의 제 5 장에서는, 본 논문이 論究하고자 하는 바를 요약하고 사건을

피력함으로써 결론으로 삼는다.

위와 같은 내용으로 연구하기 위하여, 이 논문에서는 먼저 해상화물운송장과 전자식 선하증권에 관한 일반적인 理論과 이를 실용화하기 위한 기존의 試圖의 주요 내용을 고찰한다. 이를 위하여, 국내외의 논문과 저서, 인터넷 등에서 검색할 수 있는 자료와 국제기구의 보고서 등의 문헌을 참조하였다.

그리고 이러한 문헌 중심의 이론적 접근 방법에 의한 抽象性的을 지양하고 연구내용이 될 수 있는 대로 실무에 부합하는 실질적인 타당성을 제고하기 위하여, 국제무역거래에 관련된 당사자와 업체를 대상으로 직접 방문하거나 설문 조사를 실시하여 運送書類의 운용에 관한 實務上의 문제를 파악하도록 하였다.

먼저 선하증권에 관한 문제의 원인이 되는 운송서류의 우송기간과 화물의 운송기간 간의 차이를 파악하기 위하여는, 주요 정기해운회사들의 운항 스케줄과 서울중앙우체국을 방문하여 관련된 기항지까지의 속달우편의 소요기간 및 세계 유수의 Courier업체의 서류의 송달기간을 비교하였다.

기존의 선하증권체제의 대체방안으로 도출되는 非流通性的의 해상화물운송장의 사용가능성을 파악하기 위하여는 한국은행과 무역협회를 방문하여 지난 6년간의 우리나라 무역거래의 결재형태별 수출입현황에 관한 자료를 입수·활용하였다.

그리고 비유통성의 해상화물운송장 및 유통성이 있는 선하증권의 전자화를 뒷받침하기 위한 우리나라 법제의 정립방향을 제시하기 위하여는 무역관련서류에 관한 우리나라 現行的 法規 및 각종 國際規則을 비교·분석하였으며, 아울러 實務的인 면에서의 符合性에 대하여는 연구자의 실무적 경험을 토대로 설득력있는 논리구성을 하려고 노력하였다.

## 第 2 章 現行船荷證券制度의 運營上의 問題點

### 第 1 節 序 說

선하증권은 14세기 선장이 화물을 수령한 후 송하인에게 발급해 주었던 본선수취증을 그 前身으로 보는데, 당시의 선하증권은 유통이 불가능한 상태로 사용되고 있었다. 그러다가 16세기 중반부터 유럽 상인들 사이에 선적 물품의 거래를 위해 권리의 이전(transferability)문제가 대두되었으며,<sup>5)</sup> 18세기에 들어와서부터는 선하증권에 權利證券性을 인정하여 그것의 流通을 널리 관습화하였다.<sup>6)</sup> 즉 이때부터 선주로부터 교부받은 선하증권에 소유권의 이전을 의도하는 지시문언을 기재하고, 송하인이 배서하여 동 선하증권을 타인에게 양도하면 그 양수인이 곧 증권표시의 화물에 대한 권리를 취득하게 되도록 하는 것이었다.<sup>7)</sup> 이러한 관습에 대해 영국에서는 이미 150여 년 전에 선하증권법(Bills of Lading Act, 1855)을 제정하여 선하증권의 유통성을 성문법으로 인정하였으며<sup>8)</sup> 그 이후 다른 나라에서도 동일한 취지를 국내법에 수용하였다. 우리나라

---

5) Michael D. Bools, *THE BILL OF LADING, a document of title to goods an Anglo- American comparision*, LLP, London Hon Kong, 1997, p.3.

6) John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea Act*, (London) Pitman, 1988, p.125.

7) 1793년, Lickbarrow v. Mason case의 배심원들은 “선하증권상의 지시문언 또는 증권의 양도에 의해 화물의 소유권이 이전된다. 백지배서가 된 선하증권의 양수인은 당해 화물에 대해 소유권을 취득함은 물론, 그는 증권에 다시 자기의 지시문언을 기재하여 타인에게 재양도할 수 있다. 따라서 백지배서는 소지인에게 화물을 인도하라는 지시문언과 같은 효력이 있다”고 평결하였다(임석민, 「선하증권론」, 도서출판 두남, 2000, p.79.). 당시 이러한 평결이 있다는 것은 背書, 특히 백지배서에 의한 권리의 移轉이 이미 18세기 이전에 관행으로 정착되어 선하증권의 유통성이 인정되고 있었음을 확인해 주고 있는 것이다.

8) Bills of Lading Act 1855는 선하증권에 관한 세계 최초의 성문법인데 그 서문에서 상관습에

현행상법은 선하증권에 물권적 효력 내지 권리증권성을 부여하고 이에 더하여 선하증권의 상환증권성을 인정하는 조문을 별도로 두고 있다.<sup>9)</sup>

선하증권에 이러한 권리증권성을 부여하여 배서에 의한 유통이 가능토록 할 필요성은, ① 매도인의 입장에서는 매수인이 대금을 지급할 때 까지 선하증권을 점유함으로써 매수인이 채무를 불이행하거나 파산한 경우에도 운송인으로부터 물품을 인도받아 이를 다른 사람에게 다시 매각할 수 있도록 하고 또 선하증권을 담보로 은행으로부터 수출금융을 받을 수 있도록 하며, ② 송하인으로부터 선하증권을 양수한 증권소지인은 운송 중에 있는 물품이라도 ‘선하증권으로써’ 전매할 수 있도록 하고, 그리고 ③ 최종 소지인은 선하증권과 상환으로 운송인에 대해 화물인도청구권을 행사할 수 있도록 함에 있다. 그러나 이와 같은 선하증권제도의 운영은 선하증권이 화물을 선적한 선박보다 반드시 먼저 목적지에 도착하는 것을 前提로 한 메카니즘이다.

그런데 오늘날에 와서는 고속선의 출현으로 인하여 선박이 선하증권보다 목적지에 먼저 도착하는 경우가 자주 발생하는 등 국제 무역환경이 크게 변화하게 됨에 따라 오랜 세월동안 널리 사용해 오는 선하증권제도에 문제(소위, Bill of Lading Crisis 또는 The Fast Ship Problem이라 불리 우기도 함)가 발생하게 되었다.

따라서 본 장에서는 현행 선하증권 제도의 운영상 야기되는 문제 (선하증권이 운송물보다 늦게 도착하는 문제, 선하증권의 본질상의 문제, 선하증권의 분실에 따른 문제, 보증도의 문제 등), 사무자동화 환경으로의 변화추이 등에 따라 전통적 선하증권의 대체수단의 필요성에 대해 언급하고자 한다.

---

의하면 B/L을 배서 · 양도함으로써 화물의 소유권이 피 배서인에게 이전될 수 있는데... (Whereas by the custom of merchants a bill of lading of goods being transferable by endorsement the property in the goods may thereby pass to endorsee, ...)라고 하는 것을 보면 선하증권의 유통은 1855년 이전에 이미 널리 관습화되어 있었음을 알 수 있다.

9) 상법 제820조-제130조(선하증권의 당연한 지시증권성), 동법 제820조-제133조(선하증권의 물권적 효력), 동법 제820조-제129조(선하증권의 상환증권성)

## 第 2 節 船荷證券 本質上的 問題

### 1. 船荷證券의 權利證券性에 따른 問題

선하증권은 해상운송중의 화물을 대표하는 權利證券이다. 따라서 선하증권의 소지가 곧 선하증권에 기재된 화물의 점유를 포함한 운송계약상상의 권리를 보유하는 것이 된다. 선하증권의 이러한 권리증권성이 국제적으로 인정됨에 따라, 국제무역거래에 있어서 선하증권은 은행이 貨換어음<sup>10)</sup>의 취결에 관한 담보의 기능과 무역화폐로서의 역할<sup>11)</sup>을 하고, 서류에 의한 물품거래를 가능하게 한다. 예컨대, CIF매매계약에서 매도인은 계약물품의 현실적 인도 대신 선하증권을 매수인에게 인도함으로써 물품의 인도의무를 이행한 것이 되고, 또 선하증권의 소지인이 된 매수인은 목적지에서 운송인에게 화물인도청구권을 행사하거나 또는 화물이 운송중이거나 또는 목적지에 도착되었더라도 그 물품을 표창하는 선하증권을 배서·교부함으로써 다른 제3자에게 물품을 賣却 또는 入質할 수 있는 것이다. 선하증권의 권리증권성은 위와 같은 효용성 때문에 국제무역거래를 원활하게 하고 있는 것이다.

우리나라 현행 상법은 명문으로 선하증권에 物權的 效力을 인정하고 있다(상법 제820조-제132조·제133조). 따라서 선하증권의 적법한 소유가 곧 증권기재의 화물을 소유한 것과 동일한 효력이 있으며 선하증권 소지인이 그 권리를 처분하거나 행사하려면 반드시 '선하증권으로써' 하며, 선하증권을 소지하고 있지 않으면 곧 화물에 대한 권리가 없는 것이고 따라서 증권기재의 화물을 轉

10) 매도인이 물품대금청구를 위하여 발행한 환어음의 담보로서 선하증권과 같은 운송증권이 0첨부된 어음을 貨換어음(Documentary Draft ; Documentary Bill of Exchange)이라 한다.

11) 李均成, 「國際海上運送法研究」 삼영사, 1984, p.155 ; Abrahamsson교수는 B/L의 역할을 'Document in the financing of international trade'라고 표현하기도 했다(Bernhard J. Abrahamsson, *International Ocean Shipping Current Concept and Principles*, Westview Press/Boulder, Colorado, 1980, p.85).

賣하거나 목적지에서 그 引渡를 청구할 수 없다.

다른 한편, 선하증권은 流通性이 보장되어 있어서 그 소지인은 선하증권에 背書(endorsement)를 하여 이를 다른 사람에게 양도할 수 있고,<sup>12)</sup> 그렇게 선하증권을 양수받은 자가 곧 새로운 권리자가 되는 것이 오랜 무역운송관습을 통하여 확립된 선하증권의 목적이자 특성인 것이다.<sup>13)</sup>

指示式 선하증권은 문자 그대로 지시 곧 배서에 의한 유통이 가능하지만, 記名式 선하증권은 통상적으로 유통이 불가능한 것으로 규정하고 있는 국가가 많다.<sup>14)</sup> 그러나 상법은 기명식 선하증권의 경우에도 선하증권에 배서를 금지하는 뜻을 기재하지 않는 한 배서에 의한 양도·처분이 가능한 이른바 「법률상 당연한 지시증권」으로 명문으로 규정하고 있다(상법 제820조-130조 참조). 따라서 선하증권은 원칙적으로 배서에 의하여 자유로이 유통될 수 있는 것이다. 그리고 운송인으로부터 화물의 인도를 받으려면 권리증권인 선하증권을 운송인에게 제시하여야만 정당한 수하인임이 증명되고, 그 권리증서와 화물을 상환하여야 한다(상법 제820조-제129조). 따라서 선하증권은 상환증권성이 있다. 이를 運送人の 측면에서 환언하면, 어떤 자가 선하증권에 의한 무역거래 계약상의 매수인(buyer)이라고 할지라도 선하증권을 소지하고 있지 않다면 권리자로 인정될 수 없으므로 화물을 인도할 수 없게 된다. 선하증권은 배서에 의하여 유통될 수 있으므로 화물의 引渡債務를 지고 있는 운송인은 선하증권이 流通되다가 그것이 누구에 의하여 최종적으로 提示될지 알 수 없기 때문이다.

현행 法制가 선하증권의 권리증권성을 보장하는 것은 운송중의 화물을 轉

---

12) 상법 제820조-제130조(선하증권의 지시증권성) ; United States Code Title 49, Sec. 80104. Form and requirements for Negotiation (a) (1) A negotiable B/L may be negotiated by endorsement. An endorsement may be made in blank or to a specified person. If the goods are deliverable to the order of a specified person, then the bill must be indorsed by that person.

13) 이에 관하여는 嚴潤大, 「船荷證券論」 도서출판 신대중, 2000, pp.30-32(선하증권의 流通性과 그 變遷)참조.

14) 미국 선하증권법(Federal Bill of Lading Act, 1916 as amended to August 1952 known as the Pomerene Act,) 제6조 ; 中國 海商法 第79條.

賣하는 등의 처분을 가능하게 하고 또한 相換證券性과 함께 善意의 선하 증권 소지인의 권리를 보호하기 위한 것이다. 그런데 이와 같은 선하증권의 권리 증권성은 선하증권의 운송기간이 화물의 운송기간 보다 길어지는 경우 매수인은 화물의 도착시점까지 선하증권을 입수하지 못할 것이고, 따라서 그는 선하증권소지인이 아니므로 권리자임이 증명되지 않아 화물을 인도받을 수 없도록 한다. 이러한 측면에서는 현행 법제상의 선하증권의 권리증권성이 오히려 거래상의 장애로 작용하는 문제가 제기되는 것이다.

## 2. 船荷證券의 相換證券性에 따른 問題

현행 상법에 의하면, 해상운송화물에 대하여 선하증권이 작성된 경우에는 그것과 相換하지 아니하면 그 화물의 인도를 청구할 수 없는 이른바 「선하증권의 상환증권성」이 원칙으로 되어 있다(상법 제820조-제129조). 그러므로 화물을 引渡받고자 하는 者의 측면에서 보면 적정히 배서된 선하증권을 운송인에게 제시하여야 할 義務가 있는 것이며, 따라서 운송인의 측면에서는 선하증권의 제시가 없는 자의 운송물의 인도청구를 거절할 權利가 있다. 이에 관한 우리나라 대법원의 태도는, “운송인은 선하증권의 제시가 없는 자의 운송물의 인도청구를 거절할 수 있는 ‘權利’와 함께 선하증권과 상환함이 없는 경우는 인도청구를 거절할 ‘義務’가 있다고 봄이 상당하다”고 판시하고 있는 것을 보면,<sup>15)</sup> 선하증권의 상환증권성을 운송인의 權利로 인정하기보다 그 義務에 더 무게를 두고 있는 감이 있다.

이와 관련하여 운송인의 권리 또는 의무 중 어떤 것에 輕重을 두는가에 상관없이 운송인이 화물을 인도할 때에는 반드시 선하증권을 제시하는 자에게 그 선하증권과 相換으로 하여야 하는 점에 있어서는 동일하고, 그러지 않는 경우는 불법행위를 구성한다는 것이 대법원의 입장이다.<sup>16)</sup> 이를 수하인의 처지

15) 大判 1991. 12. 10. 91 다14123 ; 大判 1992. 1. 21. 91다14994 ; 大判 1992. 2. 25. 91다 30026 등.



에서 환언하면, 동일 화물에 관하여 선하증권 원본이 여러 통 발행된 경우, 약정된 目的地에서 화물을 인도받으려면 그 중의 1통을 반드시 운송인에게 제출하여야 하고,<sup>17)</sup> 선하증권기재의 목적지가 아닌 곳에서는 발행된 선하증권 원본 全 통과 상환하여야 하는 것이다.<sup>18)</sup>

그런데 여기서 問題가 되는 것은 현실적으로 운송구간이 짧거나 기타 어떤 사유로 인하여 선하증권이 화물보다 목적지에 늦게 도착되는 경우가 많고, 따라서 그러한 경우에는 수하인은 화물이 도착되었더라도 선하증권을 제시하지 못하여 화물을 인도받지 못하게 되는 것이다. 수하인이 이미 도착된 화물의 인도를 선하증권을 입수할 때까지 기다린다면 商機를 놓칠 수도 있다. 또한 화물의 장치료, 보관료 등 불필요한 경비가 발생하는 문제가 야기되기도 한다. 특히, 선하증권의 도착을 기다리는 동안 화물의 정채상태가 일어남으로써 신속성을 이념으로 하는 화물유통의 근본 취지에 어긋나게 된다.

그래서 해운실무에서는 이러한 현상을 해소하기 위하여 선하증권과 상환하는 대신, 다른 편법, 예컨대 화물을 인도받으려는 자로부터 保證狀(letter of guarantee)을 징구하거나 또는 화물의 가액에 상당하는 금액을 보증금조로 거치하고 화물을 引渡하는 이른바 保證渡가 상관습으로 오랫동안 이용되어 오고 있다. 이러한 상관습에도 또한 많은 문제가 내재되어 있다. 종래 사회적 물의를 일으키고 있는 僞造 保證狀을 제시하고 화물을 인도받는 사건에 대하여 대법원은 선하증권의 相換證券性과 선하증권소지인의 권리를 절대적으로 보호하는 취지에 있는 것이다.<sup>19)</sup>

---

16) 大判 1999. 4. 23.98다13211: 해상운송인 또는 선박대리점이 선하증권과 상환하지 아니하고 운송물을 선하증권소지인 아닌 자에게 인도하는 것은 그로 인한 손해의 배상을 전제로 하는 것이어서, 그 결과 선하증권 소지인에게 운송물을 인도하지 못하게 되어 운송물에 대한 권리를 침해하였을 때에는 고의 또는 중대한 과실에 의한 불법행위가 성립된다.

17) 상법 제816조 제1항.

18) 상법 제817조 참조.

19) 대판 91다14994(경남은행 대 동신선박 외 3개 해운회사) ; 대판 91다31772 (중소기업은행 대 흥아해운/동신선박) 참조.

## 第 3 節 海上運送書類 實務上の 問題點

### 1. 船荷證券이 화물보다 늦게 도착하는 問題

#### 1) 船舶의 高速化

1970년대 이후 造船技術의 발달과 함께 화물선박도 高速化가 이루어져, 동일구간의 항해기간이 상대적으로 짧아졌고 특히 컨테이너船의 출현으로 積揚港에서의 하역시간도 재래 선의 경우에 비하여 현격히 단축됨에 따라 국제간의 화물유통기간이 총체적으로 단축되었다.

현재 운항중인 정기 컨테이너선박의 고속화 현황의 예를 보면 우리나라 국적선으로서 1991년도에 건조한 ‘한진방콕’호(400 TEU급)의 최대속도는 14.4노트(knot)인데 비하여 1998년에 건조된 ‘한진오슬로’ ‘한진로마’호(5,000TEU급)는 26.6노트로서 ‘한진방콕호’보다 2배 이상의 속도를 낼 수 있다. 국제적으로는 일본의 50노트 급 컨테이너선(150TEU급)인 Techno Super Liner를 필두로 세계 각국에서 선박의 고속화 경쟁이 전개되고 있다. 미국의 Fast Ship사는 38노트 급 컨테이너선(1,400TEU급)인 Fast Ship 4척이 건조 중에 있으며, 우리나라도 1998년부터 30노트의 컨테이너선(300TEU급) 개발이 시작되어 2002년에 완료될 예정이며, 국제 해운업계는 21세기에는 신형 추진기의 출현으로 50노트 이상의 컨테이너선이 대중화될 것으로 예상하고 있다.<sup>20)</sup>

이렇게 선박이 고속화되면서 기존의 항해기간을 1/3 - 1/2로 단축시킬 수 있어서 특히, 근거리 국가 사이(예컨대, 우리나라와 일본 또는 중국 간)의 해상화물 운송은 선박의 항해시간이 짧은 관계로 매수인이 우편기관을 통하여 선하증권을 입수하여 운송인에게 제시하여 화물의 인도청구를 할 수 있게 되는 시점보다 화물이 목적지에 먼저 도착하게 된다. 아래 표는 선박의 속도를 기준으로

20) <http://www.logispia.net/news/haesa/1538/list/153810.asp>

주요 항구까지 직항하는 경우에 소요되는 운항시간을 계산하여 본 것이다.

<표 1> 부산/주요 항구 간 직선거리와 선박별 직항 소요시간

목적항 (부산기점)	직선거리 (마일)	직 항 소 요 시 간		
		선속 50노트 선박 (Techno Supper)	선속 38노트선박 (Fast Ship)	선속 26.6노트 선박 (한진로마호:현 운항중)
(미국) Long Beach	5,350	107 시간	141 시간	201 시간
(캐나다) Vancouver	4,634	93	53	175
(태국) Bangkok	2,557	51	68	97
(싱가폴) Singapore	2,493	50	66	94
(말레이시아) Manila	1,400	28	37	53
(대만) Keelung	716	15	19	27
(중국) Hong Kong	1,140	23	30	43
Shanghai	440	9	12	17
Qintao	494	10	13	19
Dallian	561	12	15	21
(일본) Osaka	611	13	16	23
Tokyo	837	17	22	32

자료 : (주) 한진해운

위 <표 1>의 소요시간은 해당 구간의 직선거리를 선박의 속도로 나눈 숫자이기 때문에 실제로 그렇게 운항되고 있는 것은 아니지만 이론상으로는 가능하다.<sup>21)</sup> 즉 50노트의 속력을 가진 선박이 부산을 기점으로 하여 아시아 항구를 직항한다면 0.5-2일 이내에, 미국 롱비취 및 캐나다 밴쿠버 항구까지도 4-5일 이면 도착할 수 있다. 그리고 현재 널리 운항하고 있는 한진로마호의 경우도 아시아 항구까지는 1-4일 이내에, 미 서부 롱비취까지도 8.5일이면 도착할 수 있을 정도로 선박이 고속화되었다.

21) 우리나라 선사들의 실제 운항 스케줄상 운항기간은 <표 2>참조.

## 2) 운송서류의 지연문제

선박이 고속화됨에 따른 항해기간의 단축은 신속한 화물유통의 측면에서는 커다란 長點이라고 하지 않을 수 없다. 그런데 현재의 서류의 운송체계에서는 선하증권이 선박의 고속화를 따라가지 못함에 따라 선하증권이 현행 법 규정에 부합되는 운영이 어렵게 된다. 이를 화물의 인도 측면에서만 보면 현행 법제 아래서 해상화물운송에 선하증권을 사용하는 것이 오히려 장애가 되는 것이다. 즉, 화물이 목적항에 도착되고 運送人도 화물을 인도할 준비가 된 상태임에도, 화주는 선하증권을 입수하지 못하여 화물을 적시에 인도받지 못하고 상기를 놓친다든지 또는 화물보관료 등의 추가비용과 위험을 부담하는 사례가 발생하게 되는 것이다. 이러한 사태 아래서 수하인이 선하증권을 제시하지 않고 화물을 인도받기 위한 한 방편으로, 앞에서 언급한 바와 같이 운송인에게 보증장을 제출하거나 또는 화물가액에 해당하는 금액을 담보로 제공하는 등의 편법이 되는 문제점이 있다.

따라서 국제해상화물운송에 있어서 이와 같은 불편이나 장애를 해소하고, 적기에 화물의 인도가 이루어질 수 있도록 하기 위하여 權利證券인 선하증권이 아닌 Waybill에 의한 운송 또는 운송서류의 電子的 운영의 필요성이 대두되게 된 것이다.

<표 2> 주요 교역국가/도시별 운항기간과 서류우송기간 비교

목적지 (국가)도시	운항기간 (부산기점기준)	서류우송기간			은행에서의 처리(채류) 기간
		우체국 경유 (Express)	EMS*	국 제 courier	
(프랑스) LE HAVRE	25일 (HMM)	6-9	5-6	2-3	수출지 및 수입지에서 각각 최소1~2일 소요됨 (공휴일이 있는 경우는 그만큼 더 연장됨)
(네델란드) Rotterdam	25 (HJS)	6-9	5-6	2-3	
(독일) Hamburg	27 (HJS)	6-9	5-6	2-3	
(영국) Felixtowe	29 (HJS)	6-9	5-6	2-3	
(미국) Long Beach	12 (Maersk)	6-9	4-5	2	
Oakland, Ca	14 (HJS)	6-9	4-5	2	
Seattle, Wa	13 (HJS)	6-9	4-5	2	
Savannah, Ga	24 (HJS)	6-9	4-5	2	
New York, NY	26 (Maersk)	6-9	4-5	2	
(캐나다) Vancouver	13 (Norasia)	6-9	4-5	2-3	
(태국) Bangkok	11 (고려해운)	6-7	4-5	2	
(싱가폴) Singapore	8 (HJS)	6-7	4-5	2	
(필리핀) Manila	5 (동남아)	6-7	4-5	2	
(대만) Kaoshiung	3 (HJS)	4-6	3-4	2-3	
Keelung	3 (HJS)	4-6	3-4	2-3	
(중국) Hong Kong	4 (홍아)	6-9	3-4	2	
Shanghai	3 (HJS)	6-9	4-5	3-4	
Qintao	2 (HJS)	6-9	4-5	3-4	
Dallian	2 (HJS)	6-9	4-5	3-4	
(일본) Osaka	3 (동남아)	4-6	3-4	2	
Kobe	3 (Happag)	4-6	3-4	2	
Tokyo	4 (동남아)	4-6	3-4	2	
Yokohama	4 (홍아)	4-6	3-4	2	

자료 : 1) 운항기간은 Korea Shipping Gazette), Aug 13, 2001에서 발췌(출발일 포함).

2) 우편일수: 서울중앙우체국에 서면의뢰 조사 (접수일 포함)

\* EMS:국제특급우편임

3) 서류송달업체는 국제적 명성있는 2개의 Courier업체에 서면조사(출발일 포함)

## 2. 船荷證券原本의 紛失問題

### 1) 概說

송하인이 운송인으로부터 교부받은 선하증권 원본을 분실 또는 도난 당하는 일은 자주 발생하는 것은 아니지만, 만약 그런 경우가 발생하였거나, 또는 선하증권이 消失되었거나 손상되어 못쓰게 되었다면, 그 送荷人은 선하증권을 첨부할 수 없어 貨換어음의 할인을 받을 수 없을 것이고, 목적지에서도 受荷人이 선하증권을 운송인에게 제시할 수 없어 화물을 인도받을 수 없게 된다.<sup>22)</sup> 그래서 送荷人은 운송인에게 요청하여 선하증권을 재 발급받아야 하는데, 이는 運送人 측에서 보면 커다란 위험이 따른다. 왜냐하면, 먼저 발행된 선하증권이 유통될 수 있고 따라서 그 증권을 善意取得한 소지인으로부터 화물의 인도를 청구 받을 수 있기 때문이다. 운송인은 그가 발행한 선하증권을 소지한 자로부터 화물인도청구를 받는 경우 화물을 인도할 의무가 있고 이를 이행하지 못할 경우는 손해배상책임이 있다. 그러므로 동일 물품에 대하여 선하증권이 재 발행된다는 것은 그 물품의 권리자를 여러 명으로 하는 결과가 된다.

그러나 貨換去來에서는 선하증권을 첨부하지 않으면 송하인은 물품대금을 추심할 수 없기 때문에 어떻게 해서든 운송인으로부터 선하증권을 재발급 받지 않을 수 없는데 이는 송하인과 운송인 모두에게 복잡한 절차가 요구된다.

### 2) 船荷證券 再發行節次의 複雜性

#### (1) 船荷證券의 紛失과 再發行要請者

운송인이 발행한 선하증권을 분실하는 사례를 보면, ①송하인이 선하증권

---

22) 우리나라 수출화주 100개회사를 대상으로 설문 조사한 결과 응답회사(51개)의 대부분은 선하증권원본을 분실한 적이 없다고 응답하였지만, 선하증권을 분실한 경험이 있는 회사도 13개나 있었다.

을 은행에 내고하기 전에 분실한 경우, ②내고 후 내고은행이 신용장개설은행에 대하여 우송 중에 분실한 경우, ③수하인이 개설은행으로부터 대금을 지급하고 선하증권을 취득한 후 그것을 소지하고 있던 중에 분실한 경우 등으로 나누어 생각해 볼 수 있다. 따라서 위 ① 및 ②의 경우는 대개 送荷人이, ③의 경우에는 受荷人이 운송인에게 선하증권의 재발급의 청구를 하게 될 것이다.

## (2) 船荷證券上の 權利의 回復節次

### ① 公示催告 · 除權判決方法

선하증권이 분실되었거나 또는 멸실된 경우, 본래의 소지인이 그 권리를 회복하기 위한 절차는 국가마다 상이한데, 우리나라는 물론 일본 등 대륙법계의 국가에서는 有價證券의 公示催告 · 除權判決의 방법에 의한다.<sup>23)</sup>

이 방법에서는 선하증권을 상실한 자는 그 裁判籍이 있는 지방법원에 분실 등의 사실을 증명하는 서류를 제출하고 공시최고의 절차를 밟아 법원으로부터 喪失船荷證券의 除權判決의 證書를 받아 그 증권상의 권리를 회복할 수 있다.

그런데 이와 같은 公示催告<sup>24)</sup> 및 除權判決의 방법은 그 기간이 공고 종료일부터 3~6 개월<sup>25)</sup>이라는 장기간이 소요되므로, 현대의 운송, 특히 컨테이너선 운송에서는 실용성에 문제가 있다. 따라서 실무에서는 선하증권의 재발급은 다음과 같은 절차가 보다 널리 이용되고 있다.

### ② 銀行保證狀 또는 保證金の 預置

화주가 선하증권을 상실한 경우 이를 재발급받기 위한 방법으로는, 은행

23) 大岐正瑠, 「船荷證券の 研究」, (東京) 白桃書房, 1989, p.104.

24) 公示는 법원의 게시관에 게시하고 신문에 2회 이상 게재하여야 한다(민사소송법 제451조).

25) 우리나라는 공시기간을 공고 종료일로부터 3월로 정하고 있으며(민사소송법 제452조), 日本은 이를 6개월로 하고 있다(日本 民事訴訟法 제783조).

보증장의 차입 또는 보증금을 예치하는 방법이 있다.<sup>26)</sup> 이방법에서는, 선하증권을 재발급 받고자 하는 자 자신이 선하증권의 권리자이며 선하증권을 상실하였다는 사실의 진술과 함께, 재발급을 요청하면서 그 재발급으로 인한 책임을 부담할 것과 만약 운송인에게 손해가 발생할 때에 손해를 배상하겠다는 내용이 포함된 보증서를 작성하여 은행과 연대로 서명·기명날인하여 운송인에게 제출한다.<sup>27)</sup> 은행보증이 요청되는 이유는 만약의 경우 송하인에게 배상능력이 없는 경우를 대비하기 위한 것이다.

실무적으로 선하증권의 재발급을 요청하는 자가 은행이 연대보증한 보증서를 제출하지 못할 경우에는, 선박회사에 따라 약간의 차이는 있겠지만 대개 화물의 송장가격(CIF Value)의 130%-200%에 해당하는 금액<sup>28)</sup>을 담보로 제공하고 선하증권의 재발급을 요청한다. 여기서 보증금이 송장가격의 100%가 넘는 이유는 만약의 경우 사후에 발생하게 될지도 모를 소송비용 등의 관련된 비용을 담보하기 위한 것이다.

### ③ 讓渡不可의 記名式 船荷證券의 再發行

양도불가의 기명식 선하증권은 문자 그대로 유통될 수 없고, 선하증권상의 수하인 란에 기명되어 있는 자가 수하인으로서 자격이 있는 자이므로, 그 이외에 제3의 선하증권 소지인이 있을 수 없다. 따라서 이러한 선하증권을 상실하여 재발행하는 것은 지시식 선하증권을 발행한 경우보다는 그 위험성이 적다고 볼 수 있다. 그리고 기명식 선하증권의 경우에는 無換화물이 대부분이어서 은행이 개입되어 있지 않기 때문에 銀行의 保證을 받는 것은 사실상 어려운 일

---

26) 우리나라 수출회주가 선하증권을 분실하여 이를 재 발급받는 방법은 어떤 것인가의 설문 조사에서 공시최고등의 방법을 취한 회사는 없고 회사 또는 은행보증장을 운송인에게 차입하고 재 발급받는 것으로 나타났다.

27) 내용은 <별지 1> INDEMNITY for Issuance of duplicate set of Bill of Lading 참조.

28) 이는 선박회사마다 내부규정으로 정한 것이 약간씩 다르기는 하나, 보통 이 정도 수준이며, California Commercial Code 1706조는 cargo value 의 double(200%)로 규정하고 있다.



이다. 그래서 실무에서는 <별지 1>과 내용은 동일하지만 銀行의 保證이 없는 화주의 각서(company L/G) 또는 송장가액의 130~200%에 해당하는 금액을 운송인에게 담보하고 선하증권을 재발급 받는 경우도 있다.

#### ④ 受荷人이 船荷證券 再發給을 청구하는 경우

목적지에서 수하인이 선하증권을 상실하여 재발급을 요청하는 경우에는 송하인과 수하인 간에 화물에 대한 所有權에 다툼이나 어떤 문제가 있어서 송하인이 선하증권을 발송하지 않고 송하인이 소지하고 있을 경우가 있을 수 있기 때문에 위와 같은 보증장 외에 송하인의 동의를 구하는 것이 실무상의 관례이다.

#### (3) 運送人の 船荷證券 再發給節次

운송인이 화주로부터 선하증권의 재발행의 청구를 받은 경우에는 위와 같은 장치와 절차에 따라 선하증권을 재발행한다. 이때에 재발행되는 증권면에는, 상실된 선하증권은 무효이며 재발행된 선하증권은 상실된 선하증권과 동일한 내용으로 재발행된 것임을 표시한다.<sup>29)</sup>

#### (4) 保證狀 또는 保證金の 保管期間

운송인이 화주로부터 받은 보증장과 담보금은 재발행된 선하증권과 상환으로 화물을 인도한 후에도 상실한 선하증권을 소지하고 있는 자(이하 原船荷證券所持人이라고 한다)가 정당한 권리자라고 주장하면서 화물의 인도를 청구할 것에 대비하기 위하여 법규에 따라 상당기간 보관하였다가 반환하여야 한다.

---

29) "This Bill of Lading is a second(또는 duplicated) issue replacing the original set of the same tenor and date alleged to have been lost and which is now to stand void."

<별지 1> B/L의 재발행을 위한 INDEMNITY 양식

I N D E M N I T Y

for Issuance of duplicate set of Bill of Lading

To : : \_\_\_\_\_ (운송회사)

Dear sirs,

Vessel Name :

Port of Shipments : Port of Discharge :

B/L No. :

No. of Package :

Description of goods :

Invoice value :

1. In consideration of your signing a duplicate set of bills of lading for the abovementioned shipment made by the above vessel, original set being lost, we hereby undertake to hold you and each of you harmless and keep you and each of you indemnified against all claims which may be made upon you and any of you or each of you under the said B/L or any of the set of which it forms a part against all loss, costs(as between Attorney of Solicitor and Client) damages and expenses which you or any of you may suffer or be put to be and reason of signing a duplicated set of bills of lading.

2. If a claim should be raised against you as a consequence of the issuance of this duplicate set of bills of lading we further to authorize you to settle such claim directly, with the claimant, and we undertake to keep you indemnified for all your outlays to this effect.

3. If any proceedings should be commenced in this respect we undertake to provide you from time to time with sufficient funds to meet you outlays to such proceeding.

4. In case the vessel or any property belonging to you should be arrested for any claim as a consequence of your issuing this duplicate bill of lading, we undertake to provide bail to get the vessel or other arrested property released and to indemnify you for loss and expenses caused to you be the arrest, whether justified or not.

Yours faithfully,

For and on behalf of

Place and date:

\_\_\_\_\_  
(회사명,대표자명, 날인 또는 서명)

For and on behalf of

\_\_\_\_\_  
(보증은행명, 날인 또는 서명)

현행상법의 규정에 의하면, 당사자 간에 특별한 합의가 없는 한, 운송인의 화주에 대한 債務는 운송물을 인도한 날 또는 운송물을 인도할 날로부터 1년까지 지속된다(상법 제811조). 따라서 재발행된 선하증권으로 화물을 인도함에 따라 原船荷證券 所持人이 그의 권리를 행사할 경우의 위험을 담보하기 위한 수단인 보증장 또는 보증금도 재발행된 선하증권과 상환으로 화물을 인도한 후 최소한 1년 이상은 보관하여야 할 것이다(실무적으로는 통상 18개월 보관). 물론, 당해 운송과 관련하여 소가 제기된 경우에는 訟事가 최종적으로 완결될 때까지 보관한다는 것은 부언의 여지가 없다.

요컨대, 선하증권이 발행된 경우 이를 상실한 경우에는 위에서 언급한 바와 같이 복잡한 절차를 거쳐 재발급을 받아야 하는 번거로움이 있다. 그런데 만약 그것이 후술할 선하증권의 한 대체수단인 권리증권성이 없는 Sea Waybill로 대체된다면 이와 같은 문제가 발생될 소지가 없다.

### 3. 保證渡의 問題

#### 1) 概念

保證渡란 목적지에서 화물을 인도받을 수 있는 권리를 취득하기로 예정되어 있는 자가 앞에서 언급한 바와 같은 이유로 선적지에서 발송한 선하증권을 화물이 도착되는 시점까지도 입수하지 못하면 그의 권리(화물인도청구권)도 행사하지 못하게 된다. 따라서 매수인은 편법으로 은행(보통은 신용장개설은행)으로부터 소위 貨物先取保證狀(Letter of Guarantee: L/G)을 받아 그것을 운송인에게 제출하고 화물을 인도받는 방식을 말한다.<sup>30)</sup>

30) 선하증권과 상환없이 화물이 인도되는 경우의 용어로 空渡·假渡·保證渡 등이 있다. 화물을 인도받고자 하는 자가 선하증권을 제출하지 않고 화물을 인도받는 것을 空渡(空引渡)라 하고(李宙興, 「해상운송법」, 박영사, 1992, p.42. 脚註), 대법원 판례(76다2914)도 “선하증권과 상환없는 이른바 空渡의 방법으로...”라는 표현을 쓰고 있다. 그리고 假渡(假引渡)란 선하증권이 미도착이기 때문에 그것이 도착하면 바로 운송인에게 제출하겠다는

보증장의 양식은 은행에 따라 약간씩 그 문구의 배열이 다르기는 하지만, 그 내용은 대동소이하다. 즉, 보증장을 발행하는 자가 運送人에 대하여 선하증권 原本을 입수하는 대로 운송인에게 제출하겠다는 것, 그리고 운송인이 선하증권과 상환하지 아니하고 화물을 인도함으로써 사후에 입을 수 있는 손해를 보증장의 발행인 및 보증장에 연서한 은행이 배상하겠다는 내용이 포함되어 있다.(〈별지 2〉 참조) 보증도는 선하증권원본과 상환함이 없이 화물을 인도받고자 하는 자가 L/G양식에 서명·기명날인하고 또 은행도 함께 서명·기명날인한 것을 운송인에게 제출하면 운송인은 그것을 수령하고 화물을 인도하며, 사후에 선하증권 원본이 회수되면 동 L/G를 발행은행에 반환하게 된다.

이와 같은 보증도는 후술하는 바와 같이 여러 가지 법적문제가 내재되어 있어 선하증권 문제를 근본적으로 해결하지 못한다.

---

는 취지가 담겨있는 보증장을 제출하고 화물을 인도받는 것을 말한다(大木一男, 「船荷證券의 實務的解説」, p.164) ; 이에 대하여, 선하증권의 제시도 없고 보증장도 없이 화물이 인도되는 것을 假渡라고 하는 학자도 있다(林容燮, 「國際複合運送(船荷)證券의 解説」, 형설출판사, 1992, p.128).

<별지 2 > 保證渡를 위한 우리나라 BANK L/G 양식

LETTER OF GUARANTEE

DATE :

SHIPPING CO.		CREDIT NO.	L/G NO.
		B/L NO.	Date of Issue
SHIPPER		VESSEL NAME & VOYAGE NO.	
		PORT OF DISCHARGE or PORT of DELIVERY	
INVOICE VALUE		PORT OF LOADING	
		CONSIGNEE	
MARKS & NOS	NO OF PACKAGES	PARTY TO BE DELIVERY	
		DESCRIPTION OF GOODS	

Where as you have issued a Bill of Lading covering above shipment and the above cargo has been arrived at the above port of discharge (or place of delivery), we hereby request you to give delivery of the said cargo to the abovementioned party without production of the original Bill of Lading.

In consideration of your complying with above our request, we hereby agree as follows:

1. to indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability loss, damage or expenses which you may sustain by reason of delivering the cargo in accordance with our request, provided that the undersigned Bank shall be exempt from liability for freight or expenses in respect of the contract of carriage.

2. As soon as all original bills of lading for the above cargo comes into our possession, we shall surrender the same to you, whereupon our liability hereunder shall cease.

3. The liability of each and every person under this guarantee shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this guarantee.

4. This guarantee shall be governed and construed in accordance with Korean law and the jurisdiction of the competent court in Korea.

Should the Bill of Lading holder file or bring a lawsuit against you, you shall notify the undersigned Bank as soon as possible.

Your faithfully,

For and on behalf of  
(name of requester)

For and on behalf of  
(name of Bank)

\_\_\_\_\_  
(Authorized Signature)

\_\_\_\_\_  
(Authorized Signature)

## 2) 우리나라 輸入貨物의 保證渡

보증도는 해운업계에서 국제적인 商慣行으로 성행되고 있다. 우리나라에서는 이의 적법성에 대하여 학설의 대립이 있으나, 有效한 行爲로 자리를 잡고 있다.<sup>31)</sup> 대법원도 保證渡 그 자체를 不法行爲라고는 보지 않는 처지이다.<sup>32)</sup>

우리나라의 국제적인 해상운송의 실태를 보면, 선하증권과의 상환보다 보증장에 의하여 화물이 인도되는 보증도의 경우가 더 많다.<sup>33)</sup> 보증도는 근거리 운송일수록 그 비율이 높아 특히 일본으로부터의 수입은 99%나 되고, 다른 동남아 국가로부터 수입되는 화물도 70-80%가 보증도로 화물이 인도되고 있는 실정이다.<sup>34)</sup>

그리고 <표 2>에서 본 바와 같이 일본, 중국, 대만 등 근거리 국가로부터 우리나라까지 항해기간은 2~4일 밖에 소요되지 않기 때문에, 이들 나라로부터 수입되는 화물의 경우에는 보증도가 당초부터 불가피한 것으로 예정되어 있다고 할 수 있다.

## 3) 保證渡의 慣行과 그 法的 問題

운송인이 선하증권 대신 L/G를 제출받고 화물을 인도한 경우 화물을 인도 받은 자가 후에 선하증권을 운송인에게 반환하면 문제가 야기되지 않는 것은

---

31) 김교창, 「船荷證券에 관한 최신 判例研究」, 법률신문사, 1990, p.248 ; Mark S.W. Hoyle, *The Law of International Trade* (2nd ed.), CCH Edition Limited, 1985, p.198 :“(전략)...is not illegal nor unlikely to be upheld.” 라고 한다.

32) 대법원 訟務審議 제20호(1990.3.19) “대법원판례와 관련한 건의에 대한 회신” 참조.

33) 한국외환은행 본점의 1995.1.1~12.31까지의 연간통계에 따르면 수입신용장 총 발급 건수 96,000여건 중에서 수입화물선취보증서의 발급건수는 64,168건으로 그 68.8%나 되었다(최준선, “保證渡의 法律關係”, 「韓國海法學會誌」, 제21권 1호, 1999, p.7).

34) 임석민, “해상운송장에 의한 선하증권의 대체”, 「貿易學會誌」, (2000.12) ; 박호건, “우리나라 輸入貨物의 保證渡와 貨物先取保證書에 관한 研究”, 「海洋韓國」, 1994, 11월호, p.141.

말할 것도 없다. 그러나 만약 화물을 인수한 자와 선하증권의 정당한 소지인이 다른 경우에는 문제가 복잡하게 된다.

보증도는 오랜 국제관행으로 행하여지고 있기는 하지만, 선하증권의 권리 증권성 또는 상환증권성에 따라 운송인의 선하증권의 정당한 소지인에 대한 責任에는 변함이 없다. 운송인이 L/G만을 제출받고 화물을 인도할 경우는 다음과 같이 運送人과 L/G의 발행인(화물을 인도받으려는 자 및 은행), L/G로 화물을 인도받은 자, 船荷證券 所持者 등 이들 상호간에는 여러 가지 법적인 문제가 내재되어 있다.

#### (1) 運送人의 船荷證券 所持人에 대한 責任

선하증권이 발행된 경우에는 앞에서 언급한 바와 같이 화물인도를 청구하는 자는 선하증권을 운송인에게 제시하여 이와 화물을 상환하여야 하는 한편, 운송인으로서도 선하증권과 상환하지 않고는 화물인도를 거절할 權利와 동시에 義務가 있는 것이다.<sup>35)</sup> 만약 保證渡의 선하증권의 정당한 소지인에 대한 운송인의 責任의 근거에 관하여는 의견이 대립되고 있다.

##### ① 判例의 處지

우리나라 대법원은 해상운송인이 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 증권 소지인이 아닌 자에게 인도함으로써 선하증권의 소지인에게 운송물을 인도하지 못하게 된 경우에는 不法行爲가 성립된다고 판시한 것이 있다.<sup>36)</sup> 또 보증도의

---

35) 大判 1991. 4. 26, 90다카 8098 ; 大判 1991. 12. 10. 91다14123 ; 同旨, 大判 1992. 1. 21. 91다14994.

36) 大判 1992. 2. 25선고, 91다30026 [판결요지]: 가. "보증도"의 상환습은 운송인 또는 운송취급인의 정당한 선하증권소지인에 대한 책임을 면제함을 목적으로 하는 것이 아니고 오히려 "보증도"로 인하여 정당한 선하증권소지인이 손해를 입게 되는 경우 운송인 또는 운송취급인이 그 손해를 배상하는 것을 전제로 하고 있는 것이므로, 운송인 또는 운송취급인이 "보증도"를 한다고 하여 선하증권과 상환함이 없이 운송물을 인도함으로써 선하증권소지인

상관습은 운송인의 정당한 선하증권 소지인에 대한 책임의 면제를 목적으로 하는 것이 아니고 오히려 보증도로 인하여 정당한 선하증권 소지인이 손해를 입게 되는 경우 운송인이 그 손해를 배상하는 것을 전제로 하고 있는 것이므로, 운송인이 보증도를 한다고 하여 선하증권과 상환함이 없이 운송물을 인도함으로써 선하증권 소지인의 운송물에 대한 권리를 침해하는 행위가 정당한 행위로 된다고거나 주의의무가 경감 또는 면제된다고 할 수 없고, 보증도로 인하여 선하증권의 정당한 소지인의 운송물에 대한 권리를 침해하였을 때에는 故意 또는 중대한 過失에 의한 不法行爲責任을 진다고 하고 있다.<sup>37)</sup>

현재까지의 대법원의 처지를 보면, 保證渡로 인하여 화물이 제3자에게 인도된 경우 정당한 선하증권 소지인에 대한 운송인의 책임은 債務不履行責任이 아니라 不法行爲를 원인으로 한 責任을 지우는 것이다.

## ② 學說의 對立

### a) 不法行爲責任說

불법행위책임설은, 선하증권이 발행된 경우에는 그 증권의 소지인만 화물의 소유권자이므로 운송인이 화물을 제3자에게 인도하여 증권소지인에게 화물을 인도하여 줄 수 없게 되었다면, 운송인은 정당한 수하인의 권리, 즉 선하증권 소지인의 所有權을 침해한 것이고 운송인의 이러한 행위는 그 자체로서 선하증권 소지인에 대한 不法行爲法上的 注意義務 違反이 있다고 하며,<sup>38)</sup> 보증도의 상관습이 있다고 하더라도 이러한 운송인의 법적 의무를 면제 또는 경감한다고

---

의 운송물에 대한 권리를 침해하는 행위가 정당한 행위로 된다고거나 운송취급인의 주의 의무가 경감 또는 면제된다고 할 수 없고, '보증도'로 인하여 선하증권의 정당한 소지인의 운송물에 대한 권리를 침해하였을 때에는 고의 또는 중대한 과실에 의한 불법행위의 책임을 진다.

37) 大判 1992.2.14. 91다13571; 大判 87라카1791(OBL소지인 제일은행 대. 천경해운, 협성해운)참조.

38) 李宙興, 「海上運送法」博英社, 1992, p.45; 金教昌, 「船荷證券에 관한 最新判例研究」법률신문사, 1990, pp.155-159.



볼 수 없다고 하는 견해이다.

이 학설의 경우 불법행위의 성립요건으로는, 權利侵害의 違法性を 꼽는다. 그리고 이 학설도 保證渡를 商慣習으로 인정은 하고 있지만 이것이 사회의 법적 확신이나 인식에 의하여 법적 규범으로 승인될 정도에 이르지 아니한 이상 법에 따른 適法行爲가 될 수 없다고 하고, 보증도는 사실인 관습에 머물지언정 商慣習法으로 보기 어려우므로 위법성이 인정된다고 한다.<sup>39)</sup>

#### b) 債務不履行責任說

이 학설은, 보증도는 관습법은 아니라 하더라도 이는 널리 국제적 관행으로 이루어지고 있으므로, 보증도에 의하여 화물이 인도된 경우 운송인의 선하증권 소지인에 대한 책임은 운송계약상의 의무위반, 즉 증권소지인에게 화물인도채무를 이행하지 못하는 채무불이행에 기한 손해배상책임이 있고 이를 불법행위로 볼 필요는 없다고 하는 견해이다.<sup>40)</sup>

#### c) 拙見

운송인은 운송계약의 내용에 좇아 운송한 화물을 목적지에서 정당한 선하증권소지인에게 인도하여야 한다. 그러므로 운송인이 保證渡로 화물을 인도하였는데 사후에 제3의 선하증권 소지인이 나타나 화물인도의 청구를 한다면 운송인은 보증도를 이유로 그에게 대항할 수 없음은 물론이다. 그러므로 운송인은 화물을 현실적으로 점유하고 있는 자(보증도로 화물인도를 받은 자)로부터 다시 회수하여 선하증권 소지인에게 인도하여 주거나 또는 화물이 점유자에 의하여 이미 처분되어 그것이 불가능하게 되었다면 그것에 상당하는 금액<sup>41)</sup>의 손해

---

39) 李宙興, *ibid*

40) 李均成, 「海商法判例研究」海運産業研究院, 1989, pp.165-168 ; 徐憲濟, “보증도와 해상 운송인(대리인)의 책임”, 「인권과 정의」, 1989. 12. p.86.

41) 이 때의 선하증권소지인이 입은 손해금액은 화물의 멸실 당시의 價額(화물의 가액을 한도로

배상책임을 지는 것은 당연하다. 그러므로 운송인의 선하증권 소지인에 대한 책임은 화물운송계약상의 인도의무를 이행하지 못한 데 대한 책임, 즉 債務不履行에 基한 損害賠償責任이라고 보는 것이 타당하다고 생각한다.

## (2) 保證狀發行人의 責任

운송인에게 제출한 보증장은 그 제출자와 연서인이 전술한 바와 같이 사후에 선하증권을 제출할 것과 선하증권과 상환함이 없이 운송인이 화물을 인도함에 따라 장차 선하증권을 제시하고 화물인도 청구를 하는 제3자에 대하여 운송인이 부담하게 되는 모든 손해를 보상하겠다는 내용이 포함되어 있다. 그러므로 이러한 보증장을 제출하고 운송인으로부터 화물을 인도받는 자는 선하증권을 소지하기 전까지는 화물에 대한 소유권은 취득하지 않은 채 占有權만을 취득하게 되는 것이다. 그러므로 사후에 善意의 선하증권 소지인이 나타나 운송인에 대해 화물인도를 청구한다면 그 소지인이 진정한 受荷人이므로, 운송인은 보증도를 이유로 그에게 대항할 수 없고 그가 입은 손해를 배상하여야 한다. 그리고 나서 운송인은 보증도로 화물을 인도받은 자 및 保證銀行을 상대로 求償權을 행사하게 된다.

은행보증장은 화물을 인도받고자 하는 자와 은행이 연대하여 작성·발행한 것이다. 그러므로 이와 같이 운송인이 善意의 船荷證券 所持人에게 손해배상을 하고, 보증장을 발행·연서한 자에 대해 求償權을 행사하는 경우에는 이들은 연대하여 운송인에게 保證狀에 기한 책임을 저야 한다.

## 4) 偽造·變造된 保證狀에 의한 引渡의 경우

오늘날 보증도는 앞에서 살펴 본대로 하나의 상관습으로 사회질서에 반하지

---

한 신용장대금) 및 이에 대한 지연손해금의 합계라고 하는 판례가 있다(大判 1993. 10. 8, 92다12674).

아니하는 업무상의 행위이기 때문에 그 자체를 위법행위라고 말할 수는 없지만,<sup>42)</sup> 운송인은 여전히 정당한 선하증권소지인에 대하여 화물을 인도할 수 없게 된다면 그 소지인에 대해 배상하고 운송인은 다시 은행 등 연서인에 대하여 求償權을 행사하여 이를 補填받으면 문제가 없다.

그런데 어떤 사람이 은행으로부터 정당한 방법으로 보증서를 발행받지 않고 위조 또는 변조한 보증장을 운송인에게 제출하여 화물을 인도받은 경우에는 그 책임소재가 문제가 된다.

#### (1) 保證狀을 偽造·變造하여 화물을 인도받은 자의 責任

은행의 보증장양식을 위조 또는 변조하여 화물을 인도받은 자는 권리 없는 자가 타인 소유의 화물을 부정한 방법으로 취득하였으므로 소유권 침해에 기한 民法上의 不法行爲責任이 있음은 물론이다. 다른 한편, 사문서의 위조·변조행위와<sup>43)</sup> 이를 行使한 행위,<sup>44)</sup> 私印(은행인장)을 위조하여 부정사용한 행위<sup>45)</sup>에 대한 형법상의 범죄 구성요건을 충족시킬 뿐만 아니라, 화물에 대한 권한이 없는 자가 운송인 등을 기망하여 운송물을 취득하였으므로 詐欺罪에 해당되고,<sup>46)</sup> 나아가 타인의 재산을 절취한 절도행위에 해당된다.<sup>47)</sup>

---

42) 金教昌, 前掲書, pp. 156-157.

43) 刑法 제231조(私文書등의 偽造,變造): 행사할 목적으로 권리, 의무 또는 사실증명에 관한 타인의 문서 또는 도서를 위조, 변조한 자는 5년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

44) 刑法 제234조(偽造私文書등의 行使) : 제231조 내지 제233조의 죄에 의하여 만들어진 문서 또는.... (중략)....을 행사한 자는 그 各罪에 정한 형에 처한다.

45) 刑法 제239조 (私印등의 위조,부정사용) 제1항: 행사할 목적으로 타인의 인장, 서명, 기명 또는 기호를 위조 또는 부정 사용한 자는 3년 이하의 징역에 처한다.

46) 刑法 제347조(詐欺) : 사람을 欺罔하여 재물의 교부를 받거나 재산상의 이익을 취득한 자는 10년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

47) 刑法 제329조(竊盜): 타인의 재물을 절취한 자는 6년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

## (2) 偽造·變造된 保證狀 提出로 화물을 인도한 運送人의 責任

위조 또는 변조된 보증장을 받고 그 제출 자에게 화물을 인도한 경우, 運送人의 선하증권소지인에 대한 책임 및 보증장 발행인에 대한 求償關係는 어떠한 가가 문제가 된다.

운송인의 보증장에 대한 화물인도행위는 보증장이 위조 또는 변조된 경우는 물론, 그것이 은행이 발행한 진정한 것이라고 할지라도 善意의 선하증권 소지인이 화물의 인도를 청구하는데 대해서 운송인이 그 청구에 응할 수 없게 되었다면 運送債務의 履行不能, 즉 운송물이 멸실된 경우와 같이 된 것이므로 당연히 그것에 대한 손해배상책임이 있는 것이다. 그러나 운송인이 진정한 보증장을 받고 화물을 인도한 경우라면 제3의 정당한 선하증권 소지인에 대하여는 대항할 수 없고 그 손해를 배상하여야 하지만, 保證狀 發行人에 대하여는 求償權을 행사할 수 있는 것이다.

그런데 은행보증장이 다른 사람에 의하여 위조 또는 변조된 경우에는 운송인은 보증장에 표시된 은행에 대하여 求償權 마저 행사할 수 없게 된다. 대법원 판례도 “운송인 또는 운송취급인이 보증도를 하는 경우에는 그 화물선취보증장이 진정한 것인지의 여부를 확인할 책임이 있다고 보아야 할 것이고, 이를 게을리 하여 화물선취보증장의 偽造 사실을 제대로 발견하지 못한 채 선하증권과의 상환함이 없이 운송물을 인도한 경우라면 運送人 등은 보증장 없이 선하증권과 상환하지 아니하고 화물을 인도한 결과가 되어 특별한 사정이 없는 한, 故意 또는 重過失에 따른 책임을 진다. 이 때 보증장이 화물선취보증장으로서의 형식과 외관을 갖추고 있었다고 하여 확인할 책임이 없다가거나 위법성이 阻却된다고 할 수 없다” 라고 판시하여,<sup>48)</sup> 운송인에게 보증장의 진정성에 대한 확인 책임을 인정하고 있다. 그러므로 보증장을 받는 운송인은 주의를 다하여 그것이 진정한 것인지를 확인하여야 하는 추가적 의무가 있는 결과가 된다.

48) 大判 1992. 2. 25, 91 다 30026.

## 5) 保證渡를 위한 追加費用 · 危險負擔

선하증권이 늦게 도착하기 때문에 부득이 보증도로서 화물을 인도하게 되는 경우에 運送人에게 위와 같은 법적인 위험이 있는 것은 물론, 보증도를 받고자 하는 受荷人도 은행으로부터 보증장을 받기 위하여 追加費用을 부담하여야 할 뿐 아니라,<sup>49)</sup> 그로 인한 시간과 인력의 낭비도 무시하지 못할 부담이 된다.

그리고 수하인이 보증도로 화물을 일단 인도받은 후에는 사후에 도착된 선적서류가 신용장 조건과 불일치하는 등의 흠결이 있더라도 그것을 인수하여야 하는 부담을 떠안아야 하는 것이다.

## 4. 業務自動化 趨勢와 電子商去來環境의 擴散

오늘날 우리는 디지털시대라는 정보화시대에 살고 있다. 정보통신과 컴퓨터 기술의 발달은 인터넷 사용자를 폭발적으로 증가시켰고 또한 전자문서교환(electronic data interchange : EDI)의 방식으로 신속하게 문서내용을 교환하거나 그 저장을 가능하게 한다. 이에 따라 상거래에도 컴퓨터를 이용한 소위 電子商去來(electronic commerce)의 개념이 도입되어 전 세계가 하나의 가상 공간 시장을 형성하게 되었고, 그 거래량도 기하급수적으로 증가하고 있다. 이와 같은 정보통신기술의 발달은 무역 · 운송업무처리도 손작업과 종이 서류에 의존하는 전통적 방식에서 벗어나 이를 EDI방식으로 처리할 수 있게 되었으므로, 해상운송서류, 특히 유통가능한 선하증권에 관하여도 새로운 환경에 부응하여야 하는 현실에 직면하고 있다.

선하증권의 전자화 시도는 1970년대 스웨덴에서 처음으로 논의된 이래 1990

---

49) 우리나라 은행(www.shinhanbank.co.kr)의 수입화물선취보증서(L/G)의 보증료는 L/G금액의 3%이고, 은행 및 수입회주의 신용도에 따라서 필요시에는 수입화물가격에 해당하는 금액을 담보로 설정해야 하기도 한다.

년대부터는 국제적 기구를 비롯하여, 각국에서도 폭넓게 그 연구가 활발하게 진행되고 있으며,<sup>50)</sup> 가까운 장래에 모든 무역운송업무가 EDI 방식에 의해 자동화될 것으로 예상되고 있다. 그 이유로는, 국제교역규모가 확대됨에 따라 기존의 손작업에 의한 무역업무 처리는 소요인력의 증가, 그 처리시간의 지연, 비용의 증가 등 많은 비효율성 뿐 아니라, 무엇보다도 선적서류가 화물보다 늦게 도착하여 화물을 적시에 인도받지 못하는 등의 여러 가지 폐단을 해소하고자, 국제무역과 관련된 모든 당사자, 즉 물품의 매도인과 매수인, 운송인, 은행, 보험자 등은 이의 電算化를 갈망하고 있기 때문이다.

현재 국제무역거래 당사자들은 대부분의 무역서류를 전자식으로 처리하고 있으나 아직 선하증권만은 재래의 종이선하증권이 그대로 사용되므로 수하인은 화물을 인도받기 위하여 불필요한 비용을 부담하면서 편법을 사용하는 불편은 해소되지 않고 있다. 따라서 재래의 종이 선하증권의 대체수단으로 전자식 선하증권을 실용화하는 방안의 연구는 피할 수 없는 과제라고 할 수 있다.

---

50) 이에 관하여는 제4장 제3절 참조.

## 第 4 節 傳統的 船荷證券制度의 問題解決을 위한 代替手段의 必要性

앞에서 언급한 바와 같이 무역 운송 환경의 변화는 특히 국제 해상화물운송에 있어서 목적지에서 화물의 인도를 어렵게 함으로써 전통적 선하증권 제도의 운영에 수정을 가할 수밖에 없는 상황에 직면하게 되었다.

선하증권이 발행된 경우, 화물의 인도를 선하증권과의 상환으로 하여야 하는 문제를 해결하기 위하여는, ① 선하증권을 화물보다 먼저 목적지의 수하인에게까지 도착시키거나, ② 선하증권의 權利證券性和 流通性を 부인하고 또한 相換證券性도 부인하거나, ③ 종이 선하증권의 기능을 전자적 방식으로 대체하여 선하증권상의 권리의 이전 내지 처분을 전자적으로 행하는 소위 電子式 船荷證券을 사용하는 방법을 생각해 볼 수 있다.

### 1. 선하증권원본을 화물보다 먼저 목적지에 도착시키기 위한 방법

선하증권을 어떻게 하든 화물보다 더 일찍 목적지의 수하인에게 도착시켜 상환증권성을 충족시키기 위한 방법으로 기존의 연구에서 거론한 예를 보면, 賣渡人이 買受人에게 선하증권 원본을 直送하는 방법과 선하증권 원본을 선장편에 탁송하는 방법 등이 고려될 수 있지만, 이들은 모두 아래와 같이 그 現實性 또는 效用性이 없다.

한편, 실무적으로는 선하증권 원본을 선적지에 도로 반환하는 방법이 사용되기도 하는데 이는 유통가능한 지시식 선하증권에는 적용할 수 없는 문제점이 있다. 그리고 최근에는 목적지에서 선하증권을 발행하는 방법이 논의되기도 하는데 이 또한 후술하는 바와 같이 지극히 제한된 조건아래에서만 가능한 방법

이므로 선하증권 문제를 근본적으로 해결하는 방법이 되지 못한다.

## 1) 賣渡人이 선하증권을 買受人에게 직송하는 경우

### (1) 개념

이는 선하증권원본을 은행 경로를 통하여 목적지의 수하인에게 도착시키는 것이 아니라 송하인 곧 매도인이 운송인으로부터 교부받은 선하증권을 국제 우송기관 등을 통하여 곧 바로 매수인에게 송부하는 방법이다.

### (2) 賣渡人이 買受人에게 直送하는 방법이 效用性이 없는 이유

권리증권성이 있는 선하증권을 화물보다 더 일찍 목적지의 매수인에게 도착시켜 화물과 상환할 수 있도록 하기 위하여 송하인이 매수인 곧 수하인에게 직송하는 방법을 생각해 볼 수 있는데, 이는 부적정하거나 완전하지 못한 해결방법이라고 생각된다. 왜냐하면, 신용장거래에서는 화환어음의 인수·지급의 담보수단으로 선하증권이 첨부되지 않으면 은행이 수리하지 않고, 따라서 송하인은 물품대금을 조기에 지급받을 수 없기 때문에 현실성이 없는 것이다. 또한 설사 송하인이 선하증권을 직송한다고 하더라도, 선박은 화물의 선적이 끝나면 곧 바로 출항하는 것이 상례이며, 또 그 항해는 밤낮 휴일 없이 계속되는데, 송하인은 선적이 끝난 후 (휴일의 경우는 그 다음 날)에야 비로소 운송인으로부터 선하증권을 발급받아 발송하여야 하기 때문에 이는 <표 2>에서 보는 바와 같이 거래 상대국가에 따라 현재의 우편제도 아래서는 구조적으로 서류가 화물보다 일찍 도착할 수 없는 구간이 많다. 따라서 이는 문제의 근본적 해결책이 되지 못한다.



## 2) 선하증권을 船長 편에 탁송하는 경우

### (1) 개념

이는 송하인이 선적지의 운송인으로부터 발급받은 여러 통(예컨대, 3통)의 선하증권원본 중의 2통만을 수출지의 은행을 통한 대금추심에 사용하고 통상적 경로를 통하여 이를 수입지의 개설은행으로 우송되도록 하고, 나머지 1통은 送荷人이 당해 화물을 운송하는 선박의 船長 편으로 탁송하면 선장이 목적지에서 송하인이 지명한 수하인에게 전달함으로써 화물을 하도록 하는 경우이다.

### (2) 선하증권을 船長편에 託送하는 방법이 현실성이 없는 이유

이 방법에 의할 경우의 문제점을 보면, 신용장에 의한 거래의 대부분은 그 조건이 발행된 선하증권 원본 전통(full set)을 화환어음의 담보로 첨부하도록 되어 있으므로 전통이 아닌 2통만 첨부한다면 담보가치가 없기 때문에 은행이 수리하지 않는다. 만약 신용장이 발행된 선하증권 원본 통수의 2/3만 첨부하도록 하는 조건이라면 1/3통은 선장에게 탁송하든가 아니면 매수인(applicant)에게 직접 송부할 수는 있겠지만, 이 경우 매수인이 개설은행에 매매대금을 지급하지 않고 선하증권 원본(이 경우는 2/3 통)을 취득하지 않은 채 송하인으로부터 송부되어 온 1/3통의 선하증권원본으로써 운송인으로부터 화물을 인도받아 갈 수도 있으므로 송하인 및 은행으로서는 여간 위험이 뒤따르는 것이 아니어서 선하증권의 문제를 해결하는 방법으로서 적절하지 않다.

그리고 아래 언급하는 바와 같이, 그 방법이 물리적으로 실현이 불가능한 것은 別論으로 하더라도, 선장 편으로 탁송된 선하증권 원본 1통으로는 그 소지인이 화물을 인도받을 수 없는 경우가 많다. 왜냐하면, 신용장에 의한 운송의 경우에는 대개 지시식 선하증권(수하인 란을 대개 to order of abc(개설은행) bank)으로 하는 것이 보통인데, 선장 편으로 탁송되어 온 선하증권은 적정한

背書의 연속이 되어 있을 수 없고,<sup>51)</sup> 그러한 背書없는 증권의 소지는 정당한 방법으로 증권상의 권리를 취득하였다고 인정되지 않으므로 그러한 선하증권으로는 화물의 인도청구를 할 수 없기 때문이다.

또 다른 측면에서, 선하증권 원본을 선장 편에 탁송하는 방법이 근본적으로 현실성이 없는 이유는, 오늘날 세계경제의 성장에 따라 국제적인 물동량이 증가되었고, 정기 컨테이너선에 의한 운송기술의 발달로 고속화 및 대량수송이 이루어지기 때문이다. 즉, 운송구간에 따라 차이가 있기는 하겠지만 예를 들면 아세아-北美西岸 구간은 한 항해에 수천 개의 컨테이너화물을 운송하므로 그것에 따라 취급하는 선하증권도 그 만큼 많다.<sup>52)</sup> 이러한 많은 선하증권을 선장 편에 탁송하여 선장이 그것을 처리한다는 것은 이론적으로는 가능하겠지만 현실성이 없다. 그리고 설사 그렇게 탁송한다고 하더라도 목적지에서 수 많은 수하인이 선박이 정박해 있는 동안 선하증권을 받으러 모여들기도 어려울 뿐 아니라, 선장은 누가 선하증권을 수령할 장본인인가를 일일이 확인하여 그 원본을 전달한다는 것은 물리적으로 불가능하고 실현성이 거의 없다.

### 3) 目的地에서 船荷證券을 발행하는 方法 : Destination B/L

#### (1) 개념

이 방법은 목적지에서 화물을 인도할 때 선하증권과 상환해야 하는 문제를 해결하기 위하여, 운송인이 화물의 선적지 또는 발송지에서 송하인에게 선하증권을 발행하는 것이 아니라, 화물의 목적지 또는 송하인이 희망하는 특정의

---

51) 신용장거래의 경우는 B/L상의 Consignee는 대개 'to order of 개설은행(예:abc bank)'로 기재되는데, 그러한 B/L을 선장편에 탁송한다면 Consignee(abc bank)의 배서가 있을 수 없게 된다.

52) 국제선사 H해운의 5000TEU급 선박의 한 항해(one voyage)분의 선하증권수를 보면 2천여 건이 넘는 경우도 있다.

장소에서 발행하는 것이다.<sup>53)</sup> 예를 들어 부산에 있는 송하인(A Trading Co.)이 미국 샌프란시스코의 매수인(B Importer)에게 화물운송을 하는 경우, A는 부산 소재 운송인(C Shipping)으로부터 선하증권을 발급받는 것이 아니라, A가 C에게 선하증권을 C의 샌프란시스코지점(C' Shipping)에서 송하인의 대리인(A' Trading Agency) 또는 은행(Y Bank)에게 발행해 줄 것을 요청하여, A' Trading Agency 또는 Y Bank가 목적지인 샌프란시스코에서 선하증권원본을 교부받도록 하는 것이다. 그러므로써 샌프란시스코에 소재하는 송하인의 대리인(A' Trading Agent) 또는 추심은행인 Y Bank가 C' Shipping으로부터 선하증권을 발급받아 그(A' 또는 Y)가 배서하여 B Importer에게 양도하면 B가 그것을 목적지 운송인에게 제시하여 신속하게 화물을 인도받을 수 있도록 하기 위함이다. 이를 圖示하면 <그림 1>과 같다.

## (2) Destination B/L의 발행과 화물인도 절차 (<그림 1> 참조)

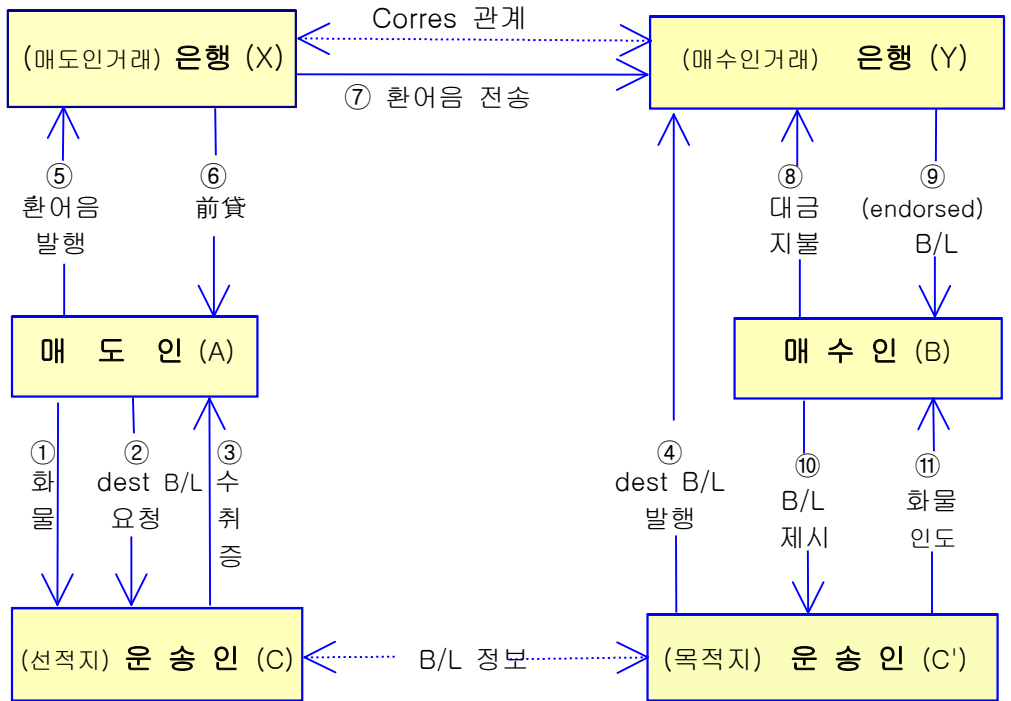
- ① 매도인(A Trading): 계약화물을 운송인에게 제공하고, 계약화물이 선적되었더라도 선하증권(원본)을 발급받지 않고, 운송인에게 목적지의 지정은행(Y) 또는 매도인의 대리인(A')등 지정자에게 Destination B/L을 발행해 줄 것을 청구한다. 물론 이때 송하인은 운송계약의 증거 등의 목적으로 운송인으로부터 화물수령증 또는 선하증권사본을 교부받을 수 있다 (<그림 1>의 ①, ②).
- ② 선적지 운송인(C Shipping): 화물을 수령한 후에 송하인에게 화물수령증을 발급하고, 목적지의 운송인(C')에게 Destination B/L을 발행할 것을 통보한다(<그림 1>의 ③).
- ③ 목적지 운송인(C') : 목적지의 매수인의 거래은행에게 Destination B/L을 발행한다. 목적지은행은 매수인이 대금을 지불할 때 까지 동 OBL을 보관

53) 大岐正瑠, 「船荷證券の 研究」(東京)白桃書房, 1989, p.47.

한다(<그림 1>의 ④).

④ 매도인(A) : 매수인 앞으로 환어음을 발행하고 선적지의 거래은행에 매입시킨다(<그림 1>의 ⑤).

<그림 1> Destination B/L을 이용하는 경우의 흐름도



자료: 蔡麟, 전계 박사학위 논문, pp.40-43 및 韓祥鉉, “컨테이너 海上貨物運送에서 船荷證券의 限界性에 대한 補完策에 관한 小考”, 건국대 대학원 논문집(제44집), 1997, pp.200-202 를 참조하여 圖示化함.

- ⑤ 매도인의 거래은행(X) : 매도인이 발행한 환어음을 매입한다(<그림 1>의 ⑥).
- ⑥ 선적지 매입은행(X) : 매도인으로부터 매입한 환어음을 목적지 지정 은행에 전송 또는 기타 신속한 방법을 통하여 송부한다(<그림 1>의 ⑦).
- ⑦ 목적지은행(Y) : 선적지의 은행이 송부해 온 환어음을 매수인(B)에게 제시하고, B가 그것을 인수·지불하면(<그림 1>의 ⑧), 위 ③에서 보관하고 있던 Destination B/L에 배서하여 B에게 교부한다(<그림 1>의 ⑨). 이때 환어음이 一覽拂인 경우는 B로 부터 어음대금 전액을 지급받고, 期限附인 경우는 B가 인수(accept)하면 선하증권을 교부한다.
- ⑧ 매수인(B) : 환어음 금액을 지불하고 거래은행으로부터 교부받은 OBL을 운송인(C')에게 제시하고, 그것과 상환으로 화물을 인도받는다(<그림 1>의 ⑧, ⑨, ⑩).

### (3) Destination B/L의 발행을 요청할 수 있는 권한 자

① 송하인 : 송하인은 선적지에서 선하증권을 발행하는 대신 운송인에게 목적지 또는 다른 장소에서 Destination B/L의 발행을 요청할 수 있다.<sup>54)</sup>

② 화물의 지배권을 가진 자 : 운송중의 화물에 대한 통제권을 가진 자도 아직 결재하지 않은 선하증권원본 전통을 운송인에게 반환하고 목적지에서 새로 발행할 것을 요청할 수 있다.<sup>55)</sup>

54) 미국통일상법진(Uniform Commercial Code) § 7-305. Destination Bills. (1) Instead of issuing a bill of lading to the consignor at the place of shipment a carrier may at the request of the consignor procure the bill to be issued at destination or at any other place designated in the request.

55) 위의 법 같은 조 (2) Upon request of anyone entitled as against the carrier to control the goods while in transit and on surrender of any outstanding bill of lading or other

#### (4) Destination B/L의 실효성 평가

Destination B/L방식은 매수인이 목적지에서 화물의 도착시점보다 먼저 선하증권을 입수하는 것이 가능하기 때문에 선하증권의 상환증권성을 충족시킬 수 있고, 운송인의 처지에서 보더라도 그가 운송서비스를 하는 곳이라면 지점 또는 대리점이 있을 것이므로 선하증권을 선적지에서 발행하든 목적지에서 발행하든 별 문제가 없다. 따라서 Destination B/L은 전통적 선하증권문제의 해결을 위한 한 대안으로서 Sea Waybill과 더불어 무서류화 거래의 과도기적인 역할을 수행할 수 있는 실무적 수단으로 평가하는 학자도 있다.<sup>56)</sup> 그러나 동 방식은 아직까지 실무에서 이용되는 사례가 드물다. 그 이유를 밝히기 위해 관련 당사자들의 이해관계를 살펴보기로 한다.

① 목적지의 당사자(은행 및 매수인) : Destination B/L의 운영을 목적지의 은행측면에서 보면 아무런 위험이 수반되지 않는다. 왜냐하면 동 은행은 운송인으로부터 발급받은 OBL을 매수인이 대금을 지불할 때까지 보관하고 있기로 하면 되고, 만약 매수인이 대금을 지불하지 않고 선하증권을 인수해가지 않는다면 선적지 은행에 환어음대금을 지급하지 않을 것이므로 아무런 위험이나 손해가 수반되지 않는 입장에 있다.

또 매수인의 처지에서도 그가 진정한 매수인이라면 선하증권을 빨리 입수하여 적시에 화물을 인도받을 수 있으므로 동 제도에 반대할 이유가 없다.

② 선적지의 당사자(환어음 매입은행, 매도인) : 선적지 은행은 어떤 담보물이나 신용장 거래의 경우처럼 개설은행의 지급확약이 없는 상태에서 매도인이 발행한 환어음을 매입하려하지 않을 것이다.

따라서 매도인의 입장에서는 자기가 발행한 환어음을 은행에 매입시키려면

---

receipt covering such goods, the issuer may procure a substitute bill to be issued at any place designated in the request.

56) 大岐正瑠, 前掲書, p.47.

은행에 일정한 담보를 설정해야 하며, 만약 매수인이 환어음을 지급하지 않다면 목적지은행이 선적지 매입은행 앞으로 대금을 송부지 않을 것이므로 매입은행으로부터 지급받은 환어음금액을 도로 환불해야 하는 위험이 따른다. 더구나 환어음이 기한부일 경우는 매수인이 대금을 지급하지 않고도 선하증권을 취득하여 화물을 찾아 갈 수 있는 데, 만약 매수인이 파산하는 등 지급불능이 되면 매도인은 상품대금을 받지 못하는 위험이 따른다.

요컨대, Destination B/L을 운영하면 목적지보다는 선적지의 은행 및 매도인 측에 위험이 집중된다. 이런 이유에서 Destination B/L이 활성화되지 못한다고 생각된다. 그러므로 Destination B/L이 가능하기 위해서는 무엇보다도 선적지의 매도인 거래은행(환어음 매입은행)과 목적지의 매수인의 특정거래 은행 간에는 상호 대금결제에 관한 문제가 없어야 할 것이다. 이는 선적지의 매도인의 거래은행과 목적지의 매수인의 거래은행이 본지점간이면라든지 또는 이들 은행들이 업무제휴 등을 맺은 경우라면 치밀한 계약을 체결하여 선별적 화주에 대하여 Destination B/L을 운영이 가능할 수도 있다고 생각된다.

## 2. 船荷證券原本을 發行地 또는 船積地에 제출하는 方法

### 1) 概 念

통상적인 선하증권의 흐름은, 送荷人이 운송인으로부터 교부받은 선하증권 원본(original bill of lading : OBL)을 은행 경로를 통하거나 또는 직접 우송하는 등의 방법으로 수하인에게 도달하게 하여 목적지에서 수하인이 이를 운송인에게 제시하고 증권기재의 화물을 인도받도록 하는 것이다. 그런데 이와 같은 정상적 흐름과 달리, 최근에는 송하인이 선적지에서 운송인으로부터 발급받은 OBL을 목적지로 발송하지 않고 이를 다시 선적지 또는 OBL 발행지의 운송인에게 반환하면서, 화물은 목적지의 특정인(예: A)에게 인도해 줄 것을 청구하는

사례가 종종 일어나고 있다.<sup>57)</sup>

여기서 고찰해 보아야 할 사항으로는, 화물을 인도받는 자가 아닌 送荷人이, 목적지가 아닌 船積地에서 운송인에게 선하증권원본을 제출하는 것이 선하증권의 相換證券性의 要件을 충족시키는 가이다. 이런 경우에는 목적지에서는 적정히 배서된 OBL이 존재하지 않기 때문에 OBL을 소지한 자가 있을 수 없고 따라서 그것을 제시할 수 없다. 그럼에도 불구하고 운송인은 송하인이 지정하는 특정인 A에게 화물을 인도할 수 있는지 등의 문제인데, 이에 대하여는 다음과 같이 상황 별로 나누어 검토해 볼 필요가 있다.

## 2) 記名式 船荷證券의 경우

### (1) 概 念

이는 화물이 선적된 후 送荷人이 선하증권상의 수하인으로서 특정인의 상호나 성명을 기재한 선하증권(기명식 선하증권)의 발급을 청구하여 운송인이 그렇게 발행하여 교부하였는데, 그 후 그 被發給人인 送荷人이 그 OBL을 목적지의 기명수하인에게 송부하는 대신 선적지에 소재한 운송인에게 이를 다시 제출(surrender)하면서 선하증권 상의 기재 수하인(A)에게 화물을 인도해 줄 것을 요청하는 경우이다.

### (2) 目的地에서 貨物引渡上의 問題 與否

讓渡禁止(또는 不可)의 표시가 있는 記名式 船荷證券의 경우는, 선하증권이 배서의 방법으로 유통이 될 수 없고, 목적지에서 화물을 인도받을 자가 선하증권에 記名되어 있으므로 記名荷荷人은 목적지에서 운송인에게 OBL의 제시없이도 화물을 인도받을 수 있는 것이다. 그럼에도 불구하고 송하인이 발급받은

---

57) 적정한 용어인지에 대하여는 아직 의문의 소지는 있지만, 실무계에서는 이를 소위 “OBL Surrender”라는 용어로 부르기도 한다.



OBL 전통을 船積地이기는 하지만 운송인에게 반환하면서 기재수하인(본 예에서는 A)에게 화물을 인도해 줄 것을 청구하는 경우, 운송인의 측면에서 본다면, 당해 OBL은 다른 제3자에 의하여 소지되고 있을 여지가 없고, 또한 記名式 船荷證券이므로 목적지에서 반드시 OBL을 회수하지 않고 그 기재수하인, 즉 A에게 화물을 인도한다고 하여도 문제의 발생소지가 거의 없다.

### 3) 指示式 船荷證券의 경우

#### (1) 概念

이는 送荷人이 선하증권상의 수하인으로서 법인의 상호 또는 개인성명으로 특정 지위 記名하지 않고 “누구의 지시인(to order of xxx)” 으로 기재된 선하증권의 발급을 청구하여 운송인이 그렇게 발행하여 교부하였는데, 그 후에 被發給人인 送荷人이 그 OBL을 목적지의 수하인에게 송부하는 것이 아니라, 선적지 또는 OBL 발급지의 운송인에게 이를 다시 반환하는 경우이다.

#### (2) 目的地에서 貨物引渡上の 問題與否

지시식 또는 지참인식 선하증권은 背書의 방법에 의해 자유로이 유통되므로 目的地에서 화물을 인도받을 자가 운송인에게 적정히 배서된 선하증권을 제시하기 이전까지는 누가 正當한 受荷人인지 알 수 없다. 그럼에도 불구하고 선하증권을 교부받은 송하인이 지시식 OBL을 선적지의 운송인에게 제출하면서 목적지의 특정인(예, X)에게 화물을 인도해 달라고 청구하는 경우는 기명식 선하증권과 달리 아래와 같은 문제가 있다.

##### ① 발행된 지시식 OBL 全通을 제출하는 경우

송하인이 발급받은 지시식 선하증권을 목적지의 수하인에게 송부하지 않고

선적지소재의 운송인에게 OBL 全通을 반환하면서, 동 선하증권에 기재된 화물을 목적지의 예컨대, X에게 인도해 줄 것을 요청하는 경우가 있는데 그 문제점은 다음과 같다.

이러한 경우는 첫째, 당해 OBL상의 수하인欄에 X가 수하인으로 기재되어 있지 않고<sup>58)</sup> 둘째, 목적지에서 X가 OBL을 소지하고 있지 않으므로 운송인에게 OBL을 제시할 수 없으며, 셋째, OBL이 아직 선적지에 있기 때문에 “적정한 배서의 연속”이 중단된 상태이므로, 목적지소재의 운송인의 입장에서는 적정히 배서된 OBL의 소지인이 없어 화물을 인도할 상대가 없는 결과의 모순이 생긴다. 그러므로 지시식 선하증권의 경우는 선적지에서 이를 Surrender하는 것이 船荷證券法上の 原理에 어긋나므로 실무적으로 통용의 타당성이 없다.

## ② 발행된 指示式 OBL의 一部分을 제출하는 경우

예컨대, 송하인이 운송인으로부터 발급받은 지시식 OBL 3통 중 2통은 목적지에 있는 X에게 발송(은행경로, 직접우송 등 방법불문)하고, 1통만을 선적지의 운송인에게 반환하면서 목적지의 X에게 화물을 인도할 것을 청구하는 경우는, 위 a)에서 언급한 배서의 연속성의 문제에 부가하여 아래와 같은 또 다른 문제가 있다.

송하인이 선적지의 운송인에게 발행된 OBL중에서 1통 만을 제출하는 경우는 나머지 2통이 X 또는 Y에게 양도될 수 있는 것이고, 그 OBL을 취득한 X나 Y는 배서하여 또 다른 제3자에게 유통시킬 수 있는 것은 선하증권의 본래의 기본기능이다.

그리고 다른 한편, 운송인은 目的地에서 적정히 배서된 1통의 OBL 소지인으로부터 화물의 인도청구를 받더라도 이를 거절할 수 없고 (상법 제816조 제1항), 따라서 目的地에서는 적정히 배서된 OBL 1통을 회수하고 화물을 인도하면 나머지 선하증권은 그 효력을 상실(상법 제816조 제2항)하므로 문제가 없다.

58) 지시식 선하증권이므로 수하인은 xyz가 아닌 “to order of ……”이다.

그러나 운송인이 만약 송하인의 요구대로 배서의 연속이 없는 OBL 1통을 目的地가 아닌 선적지 등 다른 장소에서 회수하고 목적지에서 X에게 선하증권과 상환함이 없이 화물을 인도하였다면, 나머지 2통의 OBL을 정당하게 소지한 사람(X가 아닌 Y, 또는 X나 Y로부터 선하증권을 취득한 Z)로부터 화물의 인도청구를 받을 위험의 소지가 크다.

#### 4) 船荷證券發行地에 OBL을 제출하는 방법의 代替方案

送荷人이 운송인으로부터 교부받은 선하증권 원본을 목적지로 발송하지 않고 이를 다시 선적지 또는 발행지의 운송인에게 반환하는 것으로 보아 송하인은 당초부터 동 선하증권이 유통되는 것을 원하지 않고, 그가 지정한 특정受荷人으로 하여금 선하증권원본과 상환함이 없이도 화물을 인도받을 수 있도록 하기 위한 것이 主된 目的일 것이다.

送荷人이 이와 같은 목적을 충족하기 위하여 권리증권인 선하증권을 발급받았다가 선적지에서 이를 반환하는 것은 위에 언급한 바와 같은 문제점이 내재하고 있다. 그러므로 이와 같은 성질의 운송의 경우는 운송인으로부터 선하증권을 교부받았다가 이를 다시 제출하는 방법을 택할 것이 아니라 당초부터 권리증권성이 없는 Sea Waybill (후술)을 이용할 것을 추천한다.

### 3. 權利證券性 및 相換證券性이 없는 運送證券을 使用하는 方法

위 1의 1) 및 2)의 방법은 전혀 현실성이 없고 3)의 방법은 목적지에서 상환증권성은 충족시킬 수 있겠지만 환어음을 就結하는 수출지의 은행으로서는 수입지의 은행이 지급을 보증하지 않는 한 불안하다. 2의 방법도 역시 지시식 선하증권의 경우에 배서의 연속성에 문제가 있다. 그리고 선하증권과 상환하지 않는 편법의 화물선취보증장에 의한 貨物引渡 방식도 앞에서 언급한 바와 같은

문제가 여전히 남아 있어서 선하증권의 문제를 해소할 수 있는 근본적 방안이 아니다.

선하증권 문제를 해결하는 한 수단으로써 운송서류에 권리증권성이 부인되고 또한 상환이 요하지 않는 Sea Waybill(SWB)에 의한 운송이 있다. SWB은 후술하는 바와 같이 운송인과 송하인과의 운송계약의 증거기능 및 운송인에 의한 화물수취의 증거기능이 있고 권리증서기능은 없다. 따라서 화물을 인도할 때에도 SWB과의 상환이 필요없고 다만 계약에 따른 受荷人임이 증명되기만 하면 그는 SWB에 기재된 화물을 인도받을 수 있는 것이다. 그러므로 SWB에 의한 운송의 경우는 운송서류가 화물보다 더 일찍 도착되는지 여부가 문제되지 않으므로 선하증권문제가 해결될 수 있는 한 방법이 된다.

따라서 본 논문에서는 SWB에 의한 운송이 가능한 대상 화물을 포함하여 이의 뒷받침이 될 법제의 정비방향 등 SWB의 구체적 활용방안에 대하여는 章을 달리하여 논술하기로 한다.

#### 4. 船荷證券機能을 電子式으로 운영하는 方法

선하증권에 의한 운송의 主된 目的은, 선하증권 소지인이 동 증권을 이용하여 운송 중에 있는 화물이라도 이를 전매, 양도 또는 입질 하는 등 자유로이 처분할 수 있도록 하는데 있고, 선하증권의 최종소지인은 그것을 운송인에게 제시하고 증권 기재의 화물을 인도받는 것이다. 그런데 이 경우에 문제가 되는 것은 화물이 목적지에 도착, 수하인이 당해 화물을 인도받으려 해도 그때까지 선하증권이 도착되지 않아 운송인에게 선하증권을 제시할 수 없는 문제가 있음은 전술한 바와 같다. 그래서 이 문제를 해결하고자 등장한 방안이 앞항에서 언급한 Sea Waybill이고, 다른 하나는 소위 電子式 船荷證券이다.

물품대금의 결제 상 당사자간에 상호 신뢰가 확실하지 않은 거래에서는 Sea Waybill에 의한 운송은 送·受荷人 모두가 不安한 면이 있다.

먼저 受荷人입장에서 보면, 비록 Sea Waybill상 受荷人으로 지정된 者라 할 지라도, 송하인이 그에게 주어진 화물통제권의 행사로 인하여 화물에 대한 권리를 박탈 당할 수도 있기 때문에 당초의 受荷人(매수인 및 운송물에 대한 권리의 담보목적으로 은행이 수하인으로 된 경우 포함)은 화물을 인도받기 전까지는 不安하고, 送荷人입장에서도 受荷人이 물품대금을 지급하지 않은 상태라도 목적지에서 Sea Waybill의 소지 등과 무관하게 記名 受荷人에게 화물이 인도될 수 있으므로 또한 不安하다.

다른 한편, 擔保力이 없고 양도불가의 해상화물운송장付 신용장을 발행하는 은행(開設銀行: opening bank)도 불안하다. 化환어음을 買入하는 銀行입장에서는 신용장 발행은행의 지급확약과 만약의 경우 환어음의 발행인(수익자 : 매도인)에 대해 상환청구를 하면 어느 정도 대금의 환수가 보장되겠지만, 신용장개설은행은 개설 의뢰인(매수인)이 수입물품대금을 지급하지 않은 상태에서 곧 바로 운송인으로부터 화물을 수취해 갈 수 있는 위험을 안고 있기 때문에 化환어음에 첨부서류로서 Sea Waybill을 꺼릴 수 밖에 없다.

그러므로 신용장거래 등 운송서류에 擔保力이 요구되거나 轉賣가 예상되는 거래의 경우는 權利證券性의 선하증권이 필요하다. 그렇지만 현행 종이선하증권이 화물보다 늦게 목적지에 도착함에 따라 오늘 날의 선하증권문제를 야기시키고 있기 때문에 이를 해결하기 위해서 선하증권을 電子式으로 운영하는 방안이 연구·시도되고 있는 것이다. 현재까지 무역관련 서류의 전자화를 위하여 학계와 실무계에서 많은 연구와 시도가 있었으나 그 실용화의 진전에 가장 큰 걸림돌은 선하 증권의 권리증권성의 부여와 배서에 의한 유통방법을 어떻게 전자적으로 해결할 것인가의 문제에 부딪쳐 전자거래환경이 급속히 발전하는 오늘날까지도 그 결실을 보지 못하고 있다. 국제무역에 있어서 관련서류의 전자화 그 중에서도 특히 유통 가능한 권리증권으로서의 선하증권의 전자화는 전 지구촌이 풀어야 할 과제인 것이다.

본 연구도 그 일환이다. 流通不可의 記名式 船荷證券(non-negotiable bill of

lading)도 그 명칭이 선하증권이므로 이를 전자식으로 운용하면 전자식 선하증권의 범주에 포함되겠지만, 이런 기명식선하증권은 권리증권이 아니어서 그것의 취득자체가 곧 선하증권 권리를 취득하는 것이 아니며 또 배서에 의해서는 유통이 불가능한 것이므로 이는 앞 절에서 언급한 Sea Waybill과 그 성질이 대동소이하다. 따라서 양도불가의 기명식 선하증권의 경우는 관련 당사자 간에 그 내용정보만을 전자적 방법으로 주고받기만 하면 되므로 그리 복잡한 일도 아니다.

그러므로 본 논문에서 전자식 선하증권이라고 함은 權利證券性을 지닌 讓渡 可能的 船荷證券(negotiable bill of lading)의 전자적 방식의 운영을 의미하며, 그 구체적인 활용방안 등에 대하여는 제4장에서 논술하기로 한다.

본 논문은 현행 선하증권의 대체수단으로서 운송화물의 성격에 따라 특히 Sea Waybill에 의한 운송과 전자식 선하증권에 의한 운송, 양자에 대하여 고찰하는데, 이 양자는 각기 장단점이 있고, 또 그 중 어느 한 쪽만의 수단으로는 현행 선하증권의 문제를 해소할 수 없기 때문이다.

# 第 3 章 Sea Waybill에 의한 運送

## 第1節 Sea Waybill에 관한 一般的 考察

### 1. Sea Waybill의 概念

영어의 Waybill은 원래 公衆運送手段에 탑승한 여객명부(a list of passengers in a public vehicle)를 뜻한 듯 하다.<sup>59)</sup> 따라서 특히 'SEA (또는 Ocean) WAYBILL'이라고 할 경우 海上으로 운송되는 여객의 명부 또는 화물의 목록을 의미하며, 이를 貨物의 運送과만 연관지워 본다면 해상운송인이 送荷人으로부터 화물의 운송을 인수하고 그것을 운송하여 약정된 목적지에서 그 목록에 기재된 대로 수하인에게 인도하기 위한 증거서류로 사용되었던 것으로 생각된다. Waybill 앞에 특히 'Sea' 또는 'Ocean'을 붙인 것은 Air Waybill, Truck Waybill 또는 Rail Waybill등과 구분을 위한 것이다.

우리나라에서는 Sea Waybill(SWB)에 대한 번역어가 통일되어 있지 않으며,<sup>60)</sup>

59) William Tetley, "Waybills : The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea", Journal of Maritime Law and Commerce, vol.14, no.4, October, 1983, p.467.

60) 우리나라 영한사전에는 Waybill을 “여객명부”, “화물목록” 또는 “화물운송장”으로 번역하고 (Webster English-Korean Dictionary, 1995) 있고, 학자에 따라서도 이를 “화물운송장” (林東喆, 「海商法·國際運送法研究」 眞成社, 1990, p.155), “해상운송증서” (裴炳泰, ‘Sea Waybill에 관한 統一規則’, 韓國海法會誌, 제12권, 1991.2, p.13), 또는 “해상운송장”(崔錫範, ‘EDI에 의한 국제무역거래에 관한 연구’, 박사학위논문, 중앙대; 蔡麟, ‘무역거래에 있어서 선하증권의 한계에 따른 대체운송서류에 관한 연구’, 박사학위논문, 건국대)라고도 하여 통일되어 있지 않다. 이 용어는 여객보다는 화물운송에 주로 사용되고 있으므로 Waybill은 “화물운송장”이라 칭함이 좋다고 생각되며, 특히 ‘Sea’ Waybill이라고 한다면 물론 ‘海上’ 화물운송장이라고 하여야 할 것이다. 本 논문의 관련 항에서는 가끔 SWB이라는 약어 또는 단순히 운송장이라는 용어가 사용되기도 하지만, 이는 별도의 의미가 있는 것이 아니라 모두 Sea Waybill (해상화물운송장)을 뜻한다.

현행 해상운송관계법에도 이에 관한 공식적 용어나 개념이 정립되어 있지 않다. 그러나 구미에서는 1970년대 후반에 Bill of Lading 대신에 Sea Waybill을 사용하여 화물을 운송하고, 목적지에서 선하증권과 상환없이 Sea Waybill 기재상의 수하인에게 화물을 인도할 수 있도록 제도화 있다. 즉, 유럽 경제위원회(Economic Commission for Europe : ECE), 국제 해운회의소(International Chamber of Shipping : ICS) 등 국제기구에서 Sea Waybill에 관한 개념, 기능 등을 정의하여 선박회사들이 이를 사용할 수 있도록 뒷받침하고 있다.

ICS 및 ECE가 Sea Waybill에 대해 내린 정의의 내용을 종합·정리해 보면, Sea Waybill이란 운송인이 운송을 위하여 화물을 수령했거나 선적하였음을 認證하고 그 화물을 운송하여 Waybill상에 記名된 수하인에게 인도할 것을 약정하는 해상화물운송계약의 증서로서, 非流通性的의 海上貨物運送狀이라고 할 수 있다.

## 2. 선하증권에 대한 Sea Waybill의 性質

### 1) 선하증권의 要因證券性과 Sea Waybill

선하증권(B/L)이나 Sea Waybill(SWB)은 운송계약에 의해 운송인이 운송을 위해 화물을 수령하였거나(received for shipment), 선적하였다는 것(shipped, onboard the vessel)을 전제로 하여 발행되는 점, 즉 要因性에서 같다고 할 수 있다. 따라서 이러한 受領이나 船積의 사실이 없이 SWB이 발행될 수 없다.

### 2) 선하증권의 要式證券性과 Sea Waybill

선하증권(B/L)이 운송계약에 따른 화물의 인도청구권을 표창하는 유가증권이기 위해서는 상법에서 정한 기재사항(상법 제814조 1항, 1호-10호)이 증권에 기재되어야 하므로 B/L은 要式證券性이다. 그러나 SWB은 그 기재사항에 대해 商法 등에서 규율하는 바가 없으므로, 우리나라 현행법상으로는 그 要式·不要式을



논할 수 없다. 그러나 Sea Waybill이라고 할 수 있기 위해서는 운송계약의 要素, 예컨대, 계약당사자, 운송물, 운송구간, 운임, 당사자 간의 권리 의무, 운송인의 책임과 한도 등 운송계약 내용에 관한 주요 사항은 반드시 기재되어야 운송계약의 증서로서 기능을 발휘할 것이다. 그러므로 SWB에 관하여 우리나라 현행법의 규정이 없다고 하더라도 국제관행, 국제해상화물운송규칙 등에 비추어 절대적 요식은 요구되지 않지만 要式性이 인정된다고 보는 것이 타당하다.

### 3) 船荷證券記載의 效力과 Sea Waybill

선하증권이 발행된 경우에는, 운송인이 그 증권에 기재된 대로 화물을 수령 또는 선적한 것으로 推定되지만, 운송인은 善意로 B/L을 취득한 제3자에 대하여는 反證이 허용되지 않는 文言證券性이 인정되므로(상법 제814조의 2), 운송인은 B/L기재의 文言에 따라 운송하물에 관한 의무와 책임을 부담하게 된다.

그러나, B/L이 발행되지 않고 SWB에 의한 운송의 경우에는 운송인과 송하인의 운송계약의 내용에 따라 법률관계가 결정된다고 보는 것이 타당하다.

선하증권에 文言證券性을 인정한 취지는 증권의 기재 내용만을 신뢰하고 그것을 취득한 善意의 所持人을 보호함으로써, 운송계약 당사자 이외의 제3자 간에 B/L이 자유로이 유통될 수 있도록 하는 데 있는 것이다. 그러나 SWB은 운송물을 표창하는 권리증권이 아니기 때문에 수하인이 SWB 자체를 제3자에게 양도할 수도 없으므로 유통성의 보호라는 문제는 야기되지 않는다.

물론, SWB도 그 記載에 대한 신뢰성이 요구되는 것은 당연하지만, B/L처럼 절대적인 문언증권성을 고집할 필요는 없다고 본다. 그럼에도 불구하고, CMI의 Sea Waybill에 관한 통일규칙은, SWB의 기재 내용에 관하여 운송인은 善意의 수하인에 대하여 反證이 許容되지 않는 決定的 證據力을 부여하고 있는데,<sup>61)</sup> 이는

61) CMI, Uniform Rules For Sea Waybill (final draft), 제5조, (b) 항 후단; "As between the carrier and consignee any such statement shall in the absence of reservation, be CONCLUSIVE, and proof the contrary shall not be permitted, provided always the consignee has acts in good faith."

故意가 없는 운송인에게 불합리한 규정이 아닐 수 없다.

생각건대, SWB에 의한 운송의 경우에는 송하인과 운송인 간의 운송계약 내용에 따라 법률관계가 형성되는 것이고, SWB의 기재가 운송계약 내용과 相違한 경우가 발생된다면 후자가 전자에 우선한다고 보는 것이 타당하다. 왜냐하면, 선하증권의 경우 화물에 관한 내용은 송하인이 서면으로 운송인에게 통고한 바에 따라 기재되는 것이며(상법 제814조 1항 2호), 또한 송하인은 그가 통고한 내용이 정확함을 운송인에게 담보한 것으로 보므로(상법 제814조 1항 3호), 運送人이 善意인限, 그 기재내용의 相違 등에 대하여는 송하인의 귀책으로 하여야 할 것이며, 따라서 운송인에게는 反證의 기회가 주어져야 하는 것이다. SWB의 경우에는 이러한 선하증권의 경우보다 운송인의 지위를 더욱 강력하게 보호할 필요가 있는 것이다.

#### 4) 선하증권의 提示· 相換證券性과 Sea Waybill

선하증권이 발행된 경우에는 그 정당한 所持人이 운송인에 대하여 화물인도 청구권이 있으며, 이 권리를 행사하기 위해서는 운송인에게 적정히 배서된 B/L을 제시하고 이와 상환으로만 증권기재의 화물을 인도받을 수 있다(상법 제820조 - 129조 참조). 환언하면, 운송인은 어떤 자로부터 적정하게 배서된 선하증권의 제시를 받으면 그가 정당한 所持人이 아님을 알고 있는 경우를 제외하고는 증권과 상환으로 화물을 인도해야 할 의무가 있는 것이다.

한편, SWB에 의한 운송의 경우에는 SWB소지인이라고 할지라도 그가 운송인에 대하여 貨物引渡請求權을 당연히 가지는 것이 아니다. 이러한 경우, 화물을 인도받을 자는 운송계약에 의하여 受荷人으로 指定된 者인 것이다. 그러므로 운송인은 계약상 수하인으로 지정된 자임이 확인되면 그에게 화물을 인도하면 되고 B/L처럼 반드시 그것과 相換으로 인도할 필요가 없는 것이다.

요컨대, Sea Waybill에 의한 화물운송은 이러한 인도방식의 면에서 B/L에 의한 운송과 크게 다르며, 그 편리성이 Sea Waybill의 이용목적이라 할 수 있다.

## 5) 선하증권의 處分證券性과 Sea Waybill

어떤 화물에 대하여 B/L이 발행된 경우에는 그 화물에 관한 처분 예컨대 화물의 讓渡, 入質 등은 반드시 B/L로서만 하여야 한다(선하증권의 처분증권성 : 상법 제820조- 132조). 그러나 Sea Waybill은 그 자체 화물의 인도채권을 표창하는 유가증권이 아니므로 B/L이 가지는 處分證券性이 없음은 물론이다.

## 6) 선하증권의 引渡證券性과 Sea Waybill

선하증권이 발행되고 이를 교부받은 자가 다른 제3자에게 정당한 절차에 의하여 배서·양도하는 경우, B/L을 취득하는 자는 증권기재의 화물의 소유권 등 그 화물 위에 행사하는 권리를 취득하게 된다(상법 제820조-제131조). B/L의 정당한 인도는 B/L기재의 화물을 인도한 것과 동일한 效力 즉 선하증권의 物權的 效力이 인정되지만, SWB은 이러한 물권적 효력이 인정되지 않는다.

## 7) 선하증권의 指示證券性과 Sea Waybill

지시증권이란 증권에 기재되어 있는 특정인 또는 그가 배서로 지시하는 자를 그 증권상의 권리자로 인정하는 유가증권이다. 이것에는 반드시 指示文句의 기재가 있어야 지시증권이 되는 것과 指示禁止의 文句가 없는 이상 법률상 지시증권이 인정되는 것이 있는데, 상법상 선하증권은 후자에 속한다. 그러므로 우리나라 상법에 의하면, 비록 記各式 B/L이라도 B/L에 특히 양도금지(배서금지)의 표시가 없는 한, 背書에 의하여 양도될 수 있는 소위 法律上 當然한 指示證券이다(상법 제820조 - 제130조).<sup>62)</sup>

이에 비하여, Sea Waybill은 背書에 의해 양도될 수 없도록 실무상으로는 그

---

62) 美國 선하증권법에 의하면 화물이 특정인에게 인도되도록 한 B/L은 양도불가하며, 그런 경우에는 증권면에 "讓渡不可"라고 표시토록 明文化하고 있다 (U.S. Code sec.18103 (b) (2) "A common carrier issuing a non negotiable bill of lading must put 'non-negotiable' or 'not negotiable on the bill.'").

SWB 面에 'Non (또는 Not) Negotiable'이라고 기재하고 있는데, 이러한 기재가 없더라도 B/L처럼 법률상 당연한 지시증권은 아니다.

### 3. SEA WAYBILL의 機能

선하증권에 의한 화물운송에 있어서 선하증권의 기능은, ① 운송인과 화주 간에 운송계약이 체결되었음을 증명하는 契約證書(evidence of contract for carriage of goods by sea)기능, ② 운송인이 운송을 위하여 送荷人으로부터 화물을 수령하였다는 증서(evidence of receipt for shipment) 및 ③ 화물에 관한 權利證書(document of title to the goods) 등의 기능인데 비하여, Sea Waybill은 이들 중 앞의 두 가지 기능, 즉 운송계약의 증서로서의 기능과 운송인에 의한 화물 수령의 증서로서의 기능만 있고 權利證書로서의 기능은 없다.<sup>63)</sup>

#### 1) 海上貨物運送契約의 證據機能

해상화물운송계약은 원칙적으로 그 內容과 形式을 계약 당사자가 자유로이 정하여 체결할 수 있고, 계약의 일반원칙에 따라 請約과 承諾의 合致로서 성립하는 이른바 不要式 · 諾成契約이지만, 정기선 운송의 실제에서는 선하증권(Bill of Lading : B/L)이, 부정기선 운송에서는 용선계약서(Charter Party)가 운송계약의 定型的인 서식으로 여러 세기 동안 전통적으로 이용되어 오고 있다. 그러나 정기선 운송에 있어서는 이 'Bill of Lading' 뿐만이 아니라 'Sea Waybill'도 運送契約의 證據書類로서의 기능을 한다.<sup>64)</sup>

해상운송에 있어서 Sea Waybill의 이러한 운송계약의 증서기능은 권리증권인 B/L의 그것보다 운송계약 당사자 간에서 더욱 중요한 역할을 한다. Sea Waybill

63) William Tatley, op. cit, p.941.

64) 日本貿易關係手續簡素化 協會, 전게서. p. 3 ; Nicholas Gaskell and Regina Asariotice Yvonne Baatz, *BILLS OF LADING : LAW AND CONTRACTS*, LLP, 2000, p.20.

은 운송을 의뢰한 자와 운송을 인수한 자 간에 당해 Sea Waybill에 기재된 내용(운송의 목적인 화물의 명세, 운송구간, 화물인도 장소, 수하인, 통지처, 운임액과 그先給 또는 後給등의 지급시기와 장소, 화물의 멸실·훼손·연착에 관한 운송인의 책임 등) 대로 운송계약이 체결되었음을 증명하는 서류로서의 역할을 하는 것이다. 일반적인 계약에 있어서는, 어느 일방이 계약상의 자기의 권리 또는 상대방의 의무의 내용을 주장하기 위해서는 통상적으로 당사자 쌍방이 書名 또는 記名捺印한 계약서를 合意 내지 契約內容의 證據로서 제시하여야 하지만, B/L은 운송인 일방만의 서명으로 발행되더라도 그것이 계약의 증거서류로서 기능을 가지게 된다.<sup>65)</sup> 따라서 SWB도 B/L과 마찬가지로 그 자체가 運送契約書는 아니지만 그것의 발행으로 그 기재와 같은 내용과 조건으로 운송계약이 체결되었다는 증서로서의 기능을 가지므로, 운송계약의 당사자는 그것에 구속된다. 즉 운송인과 송하인은 해상운송 관계법과 당해 운송장의 약관의 내용에 따라 그 權利·義務와 責任이 확정된다.

## 2) 運送人에 의한 貨物受領의 證據機能

SWB은 B/L과 마찬가지로 운송인이 그 SWB상 표시된 화물을 수령하였음을 인증하는 領收證書로서의 기능이 있다. 즉 운송인이 SWB을 발행하였다면 그가 약정한 목적지까지의 운송을 위하여 선적하였거나(onboard notation을 한 경우), 혹은 적어도 선적을 위하여 운송인의 支配 아래로(under the custody)로 화물을 受領하였음을 인증하는 운송인의 수령증서로서 기능이 있다.

## 3) 船荷證券의 權利證券機能과 海上貨物運送狀

SWB의 기능이 B/L의 그것과 근본적으로 다른 점은, B/L이 권리증권 기능(document of title to the goods function)이 있는 반면, SWB은 그러한 기능이

65) 그러나 운송계약내용의 合意의 증거로서 발행인(운송인)은 송하인에게 SWB에 기명날인(또는 서명)을 청구할 수 있으며, 그 경우 송하인은 동 청구에 응하여 SWB에 기명날인(또는 서명)하여 운송인에게 교부하여야 한다(상법 제815조).

없는 것이다. 그러므로 운송인이 발행한 SWB의 정당한 원본 소지인이라고 하더라도 그는 선하증권의 경우처럼 운송인에 대하여 그 “所持”하였다는 것에 근거를 둔 貨物引渡請求權이 발생하는 것은 아니다.

<표 3> B/L과 SWB의 주요 사항 비교

기 능	BILL OF LADING	WAYBILL
화물 수령증거기능	있 음	있 음
운송계약증서 기능	있 음	있 음
화물권리증서 기능	있 음	없 음
-정당한 수하인 -원본의 상환성	-적정히 배서된 B/L소지인 -화물인도시 B/L원본과 상환 요함	-운송계약으로 약정한(SWB상 記名) 受荷人 - SWB원본 상환 불요
-수하인 기재방식	- 지시식 - 기명식	기명식
-화물에 대한 권리 (title to the goods) 의 이전	B/L의 교부에 의한 B/L의 취득자가 권리취득.	SWB의 교부로 권리가 이전되지 않고 운송계약상 送荷人이 지정 하는 자만이 권리 취득(예외:송하 인이 그 권리를 SWB상의 受荷人 에게 이전하기로 한 경우는 그 受荷 인이 지정한 제3자) <sup>66)</sup>
-강행적인 적용법규 (compulsory law or rules)	-상법(해상편) -Hague/Visby Rules - B/L Act, COGSA 등	우리나라는 현재 SWB을 규율 하는 강행 법규가 없음. 그러므 로 당사자 간의 계약자유의 원칙 에 따를 수 밖에 없음.

66) SWB에 의한 운송의 경우, 운송계약의 당사자는 송하인과 운송인이다. 따라서 수하인은 운송계약의 당사자가 아니므로, B/L소지인처럼 운송물에 대해 B/L상 권리가 없다. CMI의 SWB통일규칙은 이것을 Cover하기 위하여 제6조(right to control)규정을 두고 있는데 연구자는 동 조항에 部分的으로 찬성하지 않는다(이에 관하여는 ,제3절, 2, 3)항 참조).

## 4. 船荷證券 問題의 解決方案으로서의 Sea Waybill

### 1) Sea Waybill의 所持와 受荷人으로서의 權利

SWB은 앞에서 논급한 바와 같이, 권리증권 또는 유가증권이 아니기 때문에 배서에 의해 유통이 될 수 없으며, 화물을 인도받을 사람은 이미 운송계약으로 지정되어 있으므로 그 지정된 자(named consignee)만이 受荷人으로서의 자격이 있다. 따라서 SWB에 그렇게 기명된 자는 운송인에게 자기가 수하인임을 증명하기만 하면 화물을 인도받을 수 있기 때문에 선하증권이 화물보다 늦게 도착됨으로써 야기되는 화물의 인도지연이 발생되지 않으므로 수하인이 상기를 놓친다거나 하는 문제를 해소할 수 있고, 보관료 등 지연으로 인한 비용의 발생을 막아 준다.

### 2) 貨物引渡와 Sea Waybill과의 相換

SWB은 상환증권성이 없으므로 그것이 유통될 수 없고, 따라서 SWB상의 수하인 이외에 달리 수하인이 있을 수 없다. 그러므로 SWB상의 수하인은 SWB이 입수되는 시기가 화물의 도착시기보다 이르느냐 늦느냐의 여부에 구애받지 않으며, 또한 SWB원본과 상환하지 않고도 화물을 인도받을 수 있기 때문에 선하증권의 배달지연 문제를 해소하는 좋은 수단으로 될 수 있다.

다른 한편, 運送人도 記名受荷人에게 화물을 인도하면 그의 債務를 이행한 것이 되는 것이므로 선하증권과 상환하여야 하는 부담이 없어지고 화물의 誤引渡(mis-delivery)의 문제도 해소될 수 있다.

### 3) Sea Waybill의 紛失危險

SWB은 有價證券이 아니고 流通不可能이기 때문에, 송하인이나 수하인이

그것을 분실하더라도 선하증권과 같은 복잡한 절차를 거치지 않고도 언제든지 재발행 받을 있고 또 수하인이 SWB를 상실하여 그 수중에 없다고 하더라도 운송인으로부터 화물을 인도받는 데는 아무런 문제가 없고 분실에 따른 어떤 위험도 수반되지 않는다. 그러므로 SWB에 의한 운송은 선하증권과 달리 도난·분실 또는 멸실로 인한 상실에 따라 발생하는 문제를 해소할 수 있다.

## 第 2 節 Sea Waybill의 活用이 가능한 運送物

### 1. Sea Waybill에 의한 運送이 可能한 貨物

오늘날의 국제 물품거래는 매매당사자가 직접 물품 자체를 受授하는 것이 아니라, 운송인에게 물품운송을 위탁하고 그것을 표창하는 선하증권을 발급받아 그것을 양도하여 그 증권의 양수인으로 하여금 증권 기재의 물품에 대한 권리를 취득할 수 있도록 하고 증권의 소지인이 목적지에서 증권과 상환으로 운송인으로부터 물품의 인도받을 수 있도록 하는 것이다. 이러한 선하증권의 성질에 의하여 현품거래가 서류거래로 가능하게 되며 무역거래를 원활히 하는데 기여하고 있다. 그런데 아래와 같은 화물의 운송에는 권리증권이 아닌 Sea Waybill(SWB)을 이용하는 것이 실무적으로 편리하고 법적·경제적인 면에서도 이해관계자 모두 유리하다.

#### 1) 개인용품 또는 이사화물

개인용품이나 이사화물은 두말할 나위 없이 매매의 목적물이 아니다. 그러므로 운송의뢰자(shipper)나 목적지에서 화물을 받을 자(consignee : 대개 Shipper와 동일인임)는 선하증권의 유통으로 화물에 대한 권리자가 바뀌지는 것



을 당연히 예정하지 않으며, 오히려 목적지에서 지정된 수하인이 운송증권과 상환함이 없이도 신속하게 화물을 인도받기를 원할 것이다. 그리고 운송인도 이사회물의 수하인에게 화물을 인도하기만 하면 운송계약이 이행된 것으로 되는 것이 편리할 것이다.

그런데 이사회물의 송하인은 해상운송업무에 밝지 않은 개인이기 때문에, 응당 선하증권을 교부받아야 되는 것으로 알고 있어서 목적지에서 선하증권이 없어서 적시에 필요한 물품을 인도받지 못하는 경우가 있을 수 있다. 따라서 개인용품이나 이사회물의 운송의 경우에는 굳이 선하증권에 의한 운송이 불필요하며 권리증권이 아닌 SWB에 의한 운송으로 하는 것이 바람직하다.

## 2) 送荷人の 代理人이 受荷人으로 指定된 貨物

화물의 선적당시까지는 買受人(buyer)이 확정되지 않은 상태에서 賣渡人(seller)자신 또는 그를 위한 代理人을 受荷人으로 하여 화물을 선적하고 운송인으로부터 화물을 인도받아 불특정 Buyer에게 직접 판매할 목적의 화물운송도 있다. 이런 경우에는 목적지에서 선하증권이 없이도 화물을 인수받을 수 있도록 권리증권이 아닌 SWB를 이용하는 것이 편리하다.

## 3) NVOCC 간의 運送되는 貨物

NVOCC(non-vessel operating common carrier)가 「운송인자격」으로 실화주로부터 집하한 화물을, 실제의 운송수행인인 선박회사(vessel operating common carrier)를 통하여 운송하는 경우, 그 NVOCC는 선박회사와의 관계에서는 「송하인자격」<sup>67)</sup>(이하 Shipper-NVO라고 부른다)으로 선박회사와 운송계약을 체결한다. 이 경우 선박회사로부터 교부받는 선하증권상의 受荷人으로는 대개 목적지에 있는 Shipper-NVO의 해외대리인(이하 Consignee-NVO라고 부른다)이

67) U.S. Ocean Shipping Reform Act, 1998, sec. 3 (17) 참조.

기재된다. 이러한 선하증권을 교부받은 Shipper-NVO는 그것을 Consignee-NVO에게 송부하여 그로 하여금 목적지에서 선박회사로부터 증권기재의 화물을 인도받게 하며, 이로써 선박회사와 NVOCC의 운송계약관계는 종료되는 것이다.

이러한 경우의 화물은 Shipper-NVO와 Consignee-NVO 간의 賣買 目的物이 아니며, 선박회사가 NVOCC에게 발행한 선하증권도 양도 등을 목적으로 한 것이 아니다. 단지 화물의 장소적 이동(대개 Shipper 소재지에서 Consignee 소재지까지의 운송)을 위한 증거서류로서 사용될 뿐이므로 유통가능한 선하증권에 의한 운송이 불필요한 것이다. 따라서 이러한 경우의 운송은 權利證券이 아닌 SWB를 사용함으로써 화물인도 절차상의 신속성과 편리성을 도모할 수 있다.

#### 4) 見本品

본격적인 물품의 거래를 위하여 매도인이 예정매수인(수하인)에게 발송하는 견본품은 통상의 경우 매매대금의 결제 등이 연관되어 있지 않고, 수하인도 운송인으로부터 견본품을 인도받는데 복잡한 절차를 원하지 않을 것이다. 또한 설사 대금결제가 연관되어 있다고 하더라도 이는 단순한 송금방식에 의하는 등 당사자가 직접 결제하는 방식을 취할 것이고, 수하인이 이미 확정되어 있으므로 유통가능한 선하증권에 의한 운송보다는 SWB에 의한 운송이 더 편리하다.

#### 5) 多國籍企業 間에 이동되는 物品<sup>68)</sup>

다국적 기업 간, 이를테면 母회사와 子회사 간 또는 본점과 지점 간의 非 賣品의 운송은 물론, 예컨대 A國의 ABC회사(다국적기업)가 그들의 생산품을

---

68) Allan E. Branch, *Element of Shipping*, 5th ed., Chapman and Hall, London New York, p.233.

일단 B國의 abc회사(다국적기업)를 수하인으로 하여 발송하고, B國에서 abc가 실제의 買受人에게 매도하려고 화물이 운송되는 경우에는 ABC와 abc 간에 물품대금결제상의 문제가 개입되지 않는 운송이다. 따라서 이러한 운송에는 Sea Waybill을 이용함으로써 abc는 운송인으로부터 신속히 화물을 인도받을 수 있어서 편리하다.

그리고 설사 대금결제가 이루어지는 경우라고 할지라도 운송도중에 전매할 것이 아니고, 송하인·수하인이 본사·지사 간의 관계라면 화물이 도착하는 데로 수하인이 곧 바로 인도받을 수 있도록 SWB를 채택하는 것이 편리하다.

## 6) 賣買當事者の 信用에 바탕을 둔 去來

위에 든 경우 외에도 賣買當事者 간의 장기간 거래에 의해 상호 信賴가 쌓인 경우에는,<sup>69)</sup> 특정 수입자에 대하여 수출자는 물품대금의 결제를 Usance 조건으로 하여 물품을 발송하는 사례도 많다. 이런 경우에는 특정 수하인에 대한 물품매매이므로 운송도중의 전매가 이루어지지 않고 또한 그 수하인이 대금을 지급해야 선하증권을 인도하는 것도 아니므로 선하증권 대신 Sea Waybill을 이용하는 것이 편리하다.

## 2. Sea Waybill로의 代替可能한 貿易去來方式과

### 그 比重測定

#### 1) 貿易去來方式과 Sea Waybill로의 代替性

선하증권을 유통불가능한 Sea Waybill로 대체하는 것이 가능한 무역거래 형태는 송하인과 수하인 간에 物品代金の 결제가 문제되지 않을 경우이다. 즉,

---

69) P&O Container Limited, "THE MERCHANT GUIDE", Europe Edition, 1991, p.20.

물품대금의 지급의 확보를 위하여 물품이 化体된 선하증권을 擔保物로 확보할 필요가 없는 거래인 경우에는 Sea Waybill로 대체가 가능한 것이다.

국제화물운송의 대상은 권리증권을 담보로 해야 할 경우가 있는가 하면, 위에 언급한 바와 같은 ① 매매의 목적물이 아닌 개인용품이나 이사화물, ② 수하인이 송하인의 代理人인 경우, ③ 견본품의 운송, ④ 다국적기업 간에 이동되는 물품 등도 있는 것이다. 그리고 ⑤ 비록 매매의 목적으로 물품이 운송되는 경우라도 그것이 운송도중에 轉賣되지 않는 직접거래에 있어서 매매 당사자간의 장기간의 거래에 의해 대금의 지급과 관련하여 상호 두터운 신뢰가 쌓여진 경우에도 선하증권에 의한 운송이 오히려 장애가 되기도 한다.

위의 ①과 같은 물품의 이동은 대금의 결제가 전혀 개입되어 있지 않고, ②~⑤의 경우에도 대금결제가 수반되지 않거나 또는 직접적인 송금방식으로 처리되거나 또는 사후 정산 등 화환신용장 방식이 아닌 방법에 의해 해결되는 것이다. 그러므로 이러한 물품의 운송은 굳이 權利證券인 선하증권에 의한 운송만을 고집할 필요가 없고 Sea Waybill에 의한 운송이 가능한 것이다.

## 2) 信用狀決濟 方式에서 Sea Waybill로의 代替性

신용장결제의 방식에서도 은행을 위한 담보로서 Sea Waybill이 이용될 수 있기도 하다. 즉, 신용장의 發行銀行을 Sea Waybill상의 Consignee로 하고, 그 은행(수하인)이 신용장개설 의뢰인(실매수인 예컨대 ABC Co.)과 대금결제 문제를 해결한 후에 운송인에게 화물을 ABC Co에 인도하도록 별도의 지시서를 보내면 운송인이 ABC Co.에 화물을 인도하는 방법이다.

그런데 여기서 문제가 되는 것은 Sea Waybill에 의한 운송의 경우에는 受荷人이 화물을 인도받기 전까지는 送荷人이 기존의 受荷人을 변경할 수 있기 때문에(상법 제812조-제139조) 은행이 수하인으로 되어 있다고 하더라도 불안하다. 그러므로 수하인으로서 개설은행은 송하인이 수하인을 다른 사람으로

변경할 수 없도록 송하인의 화물통제권을 수하인(은행)에게 넘기도록 신용장개설에 관한 당사자와 약정하고 그 내용을 Sea Waybill에 표시하도록 하여야 할 것이다.

다른 한편, 만약 銀行이 受荷人이 되면 은행은 신용장 개설은행으로서의 신용장에 관련된 의무뿐 아니라, 이와는 별도로 運送人과의 관계에서 受荷人으로서의 義務와 責任을 부담하게 된다. 그러므로 은행은 신용장 개설의뢰인(매수인 또는 실수하인) 및 수익자(매도인 또는 송하인)에게 은행이 그러한 의무와 책임을 부담하지 않도록 하겠다는 약정도 해 두어야 할 것이다.

이럼으로서 신용장방식의 거래에서도 선하증권(Bill of Lading)을 Sea Waybill로 대체하는 것이 가능할 것이지만, 실제적으로 우리나라 은행은 신용장 개설시에 그 첨부서류로서 Sea Waybill로 한 적이 없다. 아래에서는 선하증권의 대체수단으로서 SWB이 기여할 수 있는 바가 어느 정도 되는가에 관하여 측정해 보기로 한다.

### 3) Sea Waybill로 代替可能한 運送의 比重

#### (1) 概略

권리증권인 선하증권을 비권리증권인 SWB로 대체하는 것이 가능한 운송의 비중을 파악하기 위하여 본 연구에서는 대금결제상에 있어서 선하증권을擔保로 하지 않는 결제방식의 비율을 측정하는 방법을 취하였다. 따라서 위에서 언급한 바와 같이 이론적으로 SWB의 이용이 가능함에도 불구하고, 실무에서는 신용장에 의한 거래방식의 경우에 해상화물운송장을 채용하지 않기 때문에 신용장 방식은 제외시켰다.

무역거래에 있어서 대금의 결제방식은 전통적으로 신용장방식이 주종을 이루고 있었다. 그런데 우리나라 輸出入去來의 대금결제 방법의 추이를 보면

1990년대 들어서부터 신용장 방식의 비중이 해마다 낮아지는 반면, 송금방식, 추심방식(D/A, D/P), Open Account방식 등 無信用狀 方式의 비중이 높아지고 있다. 그 중에 SWB에 의한 운송이 가능하다고 판단되는 단순送金 결제방식의 비중을 보면, 우리나라 輸入의 경우 1994년에 6%(금액기준)에 불과하던 것이 2001년(1월부터 7월까지)에는 26.4%로 증가한 반면, 신용장 방식은 1994년 80.8%이던 것이 2001년에는 51.7%로 대폭 감소하였다(<표 4>참조).

그리고 輸出去來의 대금결제 방법 중의 단순송금 방식의 비율은 輸入의 경우 보다 더 높다. 즉 1994년에는 총수출 금액을 기준으로 단순송금 방식의 비율이 2.8%이던 것이 2001년(1-7월까지)의 그것은 32%로 급신장한 반면, 신용장방식은 1994년 68.4%이던 것이 2001년에는 큰 폭으로 낮아져 27.4%에 지나지 않아 마침내는 送金決濟 방식의 수출비중이 신용장방식보다 더 높아졌다(<표 5>참조).

이는 송금방식의 결제를 포함하여 Open Account방식(OAT),<sup>70)</sup> 추심방식(D/A, D/P중의 D/A) 그리고 無償 輸出入 방식 등은 수하인이 확정된 상태에서, 운송물품에 대한 대금결제에 선하증권이 담보물로 되지 않고 수입자에 의해 이미 해결되었거나, 또는 수출자가 사후에 지급받기로 하고 선하증권을 수입자에게 먼저 교부하여 화물을 인도받을 수 있도록 하는 것이다. 따라서 이런 종류의 거래에 있어서 운송증권은 권리증권이 아닌 Sea Waybill로의 대체가 가능한 것이다.

---

70) OAT(Open Account Transaction)란 수출입자간에 수출입에 관한 포괄적 계약을 맺고 그 계약에 따라 각각의 Purchase Order에 의하여 물품을 선적한 후, 선적서류는 은행을 경유하지 않고 수입자에게 직송하며, 건별로 결제하지 않고 일정 기간마다 상호 결제(계좌이체)하는 방식인데, 우리나라는 이 방식이 2000년부터 높은 증가율 보이고 있다. OAT방식의 특징은 환어음을 발행하지 않으며, 선적서류를 수입자에게 직접 송부하고, 수입자의 신뢰를 바탕으로 결제하는 점에서 COD, CAD와 같으나, 수출대금채권의 발생 시기는 OAT가 선적통지와 동시에 대금채권이 성립하는데 비해, COD는 물품인도시점, CAD는 선적서류인도시점에 수출대금채권이 성립하는 점이 다르다.

<표 4 > 우리나라 輸入貨物의 결제방법 별 구성비

결제금액기준 (백만 달러, %)

년 도	총수입액	신용장방식	단순송금	OAT방식	추심방식		기타방식
					D/A	D/P	
1994	102,348	82,746 (80.8)	6,102 (6.0)	383 (0.4)	2,494 (2.4)	4,663 (4.6)	5,690 (5.8)
1995	135,119	107,518 (80.3)	8,942 (6.6)	369 (0.4)	4,259 (3.2)	5,823 (4.3)	8,508 (6.2)
1996	150,339	119,054 (79.2)	11,614 (7.7)	355 (0.2)	5,488 (3.7)	5,347 (3.6)	8,483 (5.6)
1997	144,616	100,023 (69.2)	14,019 (9.7)	472 (0.3)	6,018 (4.2)	5,167 (3.6)	18,917 (13.0)
1998	93,282	57,900 (62.0)	14,241 (15.3)	362 (0.4)	6,979 (7.5)	4,735 (5.1)	9,065 (9.7)
1999	119,752	67,085 (56.0)	22,744 (19.0)	475 (0.4)	10,308 (8.6)	5,388 (4.5)	13,752 (11.5)
2000	160,481	87,099 (54.3)	38,234 (23.8)	386 (0.2)	11,126 (6.9)	5,171 (3.2)	18,475 (11.5)
2001 (1-7월)	83,633	43,249 (51.7)	22,106 (26.4)	133 (0.2)	5,249 (6.3)	2,245 (2.7)	10,645 (12.7)

비고 : 1) 단순송금방식에는 COD 및 CAD방식은 제외된 것임.

2) 기타방식에는 COD, CAD, 분할영수(지급)방식, 위탁(수탁)가공무역, 무상수입 등 포함.

3) OAT: Open Account Transaction

자료 : 한국무역협회(KOTIS)의 한국무역통계, 결제형태별수출입 중 해당 년도 분 발췌.

<표 5> 우리나라 輸出貨物의 결제방법 별 구성비

결제금액기준, (백만 달러, %)

년 도	총수출액	신용장방식	송금방식	OAT	추심방식		기타방식
					D/A,	D/P	
1994	91,905	62,826 (68.4)	2,641 (2.8)	-	15,039 (16.4)	6,497 (7.0)	4,902 (5.3)
1995	118,427	74,093 (62.6)	4,771 (4.0)	-	23,446 (19.8)	10,445 (8.8)	5,672 (4.8)
1996	127,913	70,698 (55.3)	11,626 (9.1)	-	29,828 (23.3)	9,251 (7.2)	6,510 (5.1)
1997	136,164	58,761 (43.1)	25,524 (18.7)	507 (0.4)	23,533 (17.3)	10,349 (7.6)	17,490 (12.8)
1998	132,313	51,380 (38.9)	34,385 (26.0)	391 (0.3)	19,924 (15.1)	7,001 (5.3)	19,232 (14.5)
1999	143,685	44,678 (31.1)	39,352 (27.4)	345 (0.2)	27,834 (19.4)	6,263 (4.4)	25,213 (17.5)
2000	172,268	47,508 (27.6)	8,330 (28.1)	2,154 (1.3)	33,731 (19.6)	5,278 (3.1)	36,267 (21.0)
2001 (1-7월)	89,920	24,515 (27.4)	28,811 (32.2)	1,656 (1.8)	14,651 (16.3)	2,602 (2.9)	17,686 (19.6)

비고 :1)한국은행의 자료는 외환수급기준이며, 무역협회자료는 통관기준임.

2)단순송금방식에는 COD 및 CAD방식은 제외된 것임.

3)기타방식에는 COD, CAD, 분할영수(지급)방식, 위탁(수탁)가공무역, 무상수출 포함.

자료 :1) 1994, 1995, 1996년도 분 : 한국은행, 외환통계년보, 1999 및 2000에서 발췌

2) 1997년 ~ 2001년 분 : 한국무역협회(KOTIS)의 한국무역통계, 결제형태별 수출입 통계 중의 해당 년도 분 발췌.



(2) Sea Waybill에 의한 운송이 가능한 비중

위와 같은 전체 아래 2001년 (1월-7월) 우리나라 무역의 결제방식에 따른 통계를 근거로 하여 Sea Waybill에 의한 운송이 가능한 비중을 측정해 보면, 사후 또는 동시의 송금방식(COD, CAD)을 제외한 단순송금방식, Open Account방식(OAT라고 부르기로 함), 추심방식 중의 D/A방식,<sup>71)</sup> 및 無償去來만 취하더라도, 輸入은 전체의 37.3%, 輸出은 전체의 51.3%에 이른다. 물론 이는 금액기준이므로 건수와는 차이가 있겠지만 그 추이를 파악함에는 무리가 없다고 생각된다.

SWB이 가능한 비중의 내용은 다음의 <표 6> 및 <표 7>와 같다.

<표 6> SWB에 의한 운송이 가능한 輸入비중

(천 달러, %)

수입 총계 (01. 1.1-7.31)	① 단순송금	② OAT	③ D/A	④ 무상수입	계(①~④)
83,618,084	22,108,555	133,043	5,248,887	3,739,704	1,230,189
	26.4	0.2	6.3	4.5	<b>37.3</b>

비고 : 단순송금방식에는 COD 및 CAD방식은 제외된 것임

71) D/A(Documents against Acceptance)거래를 포함하는 이유 : D/A조건은 수출자와 수입자간의 신용에 바탕을 두고 거래하는 것으로, 수입자가 수출자발행의 환어음을 인수(accept)하는 것만으로 선하증권을 취득하게 하여 수입자가 물품대금을 지불하지 않고도 화물을 인도받을 수 있도록 하는 것이다. 환언하면 수입자가 대금을 지급하지 않으면 선하증권을 취득하지 못하도록 하여 화물을 인수받지 못하도록 하는 목적이 아니다. 그러므로 이러한 D/A결제방식을 채택한 수출자는 굳이 권리증권인 선하증권을 선택할 필요없이 SWB에 의한 운송으로 지정된 수하인이 물품을 인도받도록 하고, 여차피 만기일에 대금을 지급받는 것이므로 수출대금결제 측면에서는 선하증권이든 다른 운송서류이든 하등의 차이가 없기 때문에 D/A조건에는 SWB사용이 가능하다.

<표 7> SWB에 의한 운송이 가능한 輸出비중

(천 달러, %)

수출 총계 (01 1.1-7.31)	① 단순송금	② OAT	③ D/A	④ 무상수입	계(①~④)
90,058,220	28,811,319	1,656,747	4,650,846	1,103,436	6,222,348
	32.0	1.8	16.3	1.2	<b>51.3</b>

비고 : 단순송금방식에는 COD 및 CAD방식은 제외된 것임

요컨대, 위 <표 6>, <표 7>에 든 결제방식으로 거래하는 수출입업자는 운송인으로부터 선하증권을 발급받을 것이 아니라, Sea Waybill을 요청하여 목적지에서 선하증권과 상환함이 없이도 수하인이 화물을 쉽게 인도받을 수 있도록 해야 할 것이다.

### (3) 우리나라 무역거래 당사자의 운송증권 이용성향

앞에서 살펴본 통계수치는 우리나라 수출입화물의 금액을 기준으로 한 것이므로 반드시 선하증권의 건수와 일치하지는 않겠지만, 전체적인 흐름을 파악하는 데는 도움이 될 것이다.

#### ① 輸入貨主

우리나라 수입화주들의 운송증권사용 실태를 보면 Sea Waybill보다는 선하증권의 이용비중이 더 높게 나타났다. 수입화주들에게 선하증권대신 해상화물운송장을 사용해본 적이 있느냐는 질문에 대해 응답자(93개회사) 중 23% 정도만 사용한 적이 있다고 응답했고, 대부분(77%)이 사용한 적이 없다고 응답했다. 사용하지 않는 이유로서, ‘개설은행이 Sea Waybill은 擔保力이 없어서 동의하지 않으므로’가 예상대로 가장 높은 비중을 차지하고 있고(38.9%), 그 다음이 ‘Sea Waybill이 생소하여서’ 사용을 하지 않는 이유가 27%나 점하는 것으로 미루어, 수입화주들도 Sea Waybill에 대한 認識度가 낮음을 알 수 있다.

<표 8> 수입화주가 SWB를 사용하지 않는 이유

	SWB를 사용하지 않는 이유	응답자수(비율)	비 고
사용한 적 없다 (A)	㉠ 개설은행이 SWB은 擔保力이 없어서 동의하지 않으므로	28 (38.9%)	: ㉠/A
	㉡ SWB이 생소하여서	20 (27.8%)	: ㉡/A
	㉢ SWB은 B/L만큼 공신력이 없으므로	11 (15.2%)	: ㉢/A
	㉣ 매도인이 B/L을 선호하므로	12 (16.7%)	: ㉣/A
	㉤ 기타	1 (1.4%)	: ㉤/A
	小計	72 (A)	[77%]:A/C
사용한적 있다(B)	小計	21 (B)	[23%]:B/C
<b>합 계 (C)</b>		<b>93 (C)</b>	[100%]

자료 : 화주 설문조사 (2001. 8.1 - 9. 15)

## ② 輸出貨主

우리나라 수출화주들은 Sea Waybill을 사용하는 비율이 輸入의 경우에 비해서 높았다(수출: 34%, 수입: 23%). 수출화주가 Sea Waybill을 사용하지 않는 이유의 대부분은 매수인이 B/L을 선호하여 신용장이 선하증권을 첨부하도록 강제하고 있기 때문이라고 한다(56개 화주로 81.3%). 그리고 수출화주가 Sea Waybill이 생소하여서 사용하지 않는다고 응답한 비율은 수입의 경우보다는 낮았으나, 그래도 16%정도는 SWB을 잘 이해하지 못하는 것으로 나타났다. 그러므로 수출입화주 모두 SWB에 대한 인식의 고취가 필요하다고 여겨진다.

수출은 수입자가 선호하는 운송서류에 따라 가야 하는 처지에 있기는 하지만, 신용장에 의한 거래가 아닌 결제조건, 예컨대 단순송금방식 또는 Open Account방식 등의 결제조건인 경우는 매매계약을 체결할 시에 B/L 대신 SWB을 권고한다면 오히려 輸入者에게 편의를 제공하는 것이 되고 선하증권 건수도 많이 감소될 것이라고 기대된다.

<표 9> 수출화주가 SWB를 사용하지 않는 이유

	SWB를 사용하지 않는 이유	응답자수(비율)	비 고
사용한적 없다 (A)	㉑ 신용장이 B/L을 첨부하도록 지시하므로	47 (68.1%)	: ㉑/A
	㉒ 매수인이 B/L을 선호하므로	9 (13.0%)	: ㉒/A
	㉓ SWB은 B/L만큼 공신력이 없으므로	1 (1.5%)	
	㉔ SWB이 생소하여서	12 (16.2%)	: ㉔/A
	㉕ 기타	-	
	小計(A)	69	[66%]: A/C
사용한적 있다(B)	小計(B)	35	[34%]: B/C
<b>합 계 (C)</b>		<b>104</b>	[100%]

자료 : 화주 설문조사 (2001. 8.1 - 9. 15)

③ 은행

우리나라 은행의 처지는 비록 신용장 개설의뢰인(수입자)이 요청하더라도 해상화물운송장은 擔保力 또는 公信用이 없어서 대금결제를 해 줌에 있어서 불안하기 때문에 화환어음의 담보를 위한 수리서류를 화물이 化体된 權利證券인 선하증권을 첨부하도록 하고 있는 것으로 나타났다(<표 10> 참조).

<표 10 > 우리나라 외국환 은행이 SWB를 사용하지 않는 이유

이 유	은 행	외 환	조 흥	한 빛	신 한	국 민
Applicant의 개설요청서에 SWB를 원하지 않으므로						
Applicant가 요청하더라도 SWB은 담보력이 없어 은행이 불안하므로	0	0		0	0	
SWB은 B/L만큼 공신력이 없으므로				0		
SWB이 생소하여서						
기타						

<자료>: 은행본점 설문조사 (2001.8.1 - 8.20)

## 第 3 節 Sea Waybill의 受容을 위한 國際的 動向

### 1. 外國의 動向

#### 1) 스웨덴

일찍이 구주의 역내교역이 활발했던 스웨덴에서는 근거리 해상운송에 있어서 선하증권의 권리증권성, 상환증권성 등 선하증권의 고유한 성질 때문에 야기되는 불편, 특히 목적지에서의 화물인도 절차상의 불필요한 지연요소를 제거 내지는 改善하기 위한 연구를 오랫동안 하여 왔다. 그 결과, 1974년에는 스웨덴무역절차간소화위원회 (Swedish Commission on the Simplification of Trade Procedures : SWEPRO)가 국제기구인 유엔유럽경제위원회(United Nations Economic Commission for Europe: ECE)에 非流通의 정기선 웨이빌 (Non-Negotiable Liner Waybill)을 해상화물운송에 도입할 것을 공식적으로 권고하였다.<sup>72)</sup>

#### 2) 英國

英國船主協會 (General Council of British Shipping : GCBS)는 Common Shortform Sea Waybill을 개발하였으며, 영국국제무역간소화국(U.K. Simplification of International Trade Procedures Board : SITPRO )은 GCBS가 개발한 Sea Waybill을 바탕으로 영국표준정기선해상화물운송장(U.K. Standard Liner Sea Waybill)을 제정하여 1977년 1월 1일부터 실무업계에서 사용하기 시작했다. 이 Sea Waybill은 SITPRO, GCBS 외에, HMC&E

---

72) 日本貿易關係手續簡素化協會(JASTPRO), “SEA WAYBILL의 てびき”, 1981-03, p.1.

(Her-Majesty Customs & Excise), 보험자(Insurance, Underwriters), ECGD (Export Credit Guarantee Department), IBAP(International Board for Agricultural Produce)등 주요 무역·운송관련기구들이 승인하고 있다.

그리고 영국은 Sea Waybill을 국내법에 수용하기 위하여 1992년 150여 년 동안 시행해 오던 영국 선하증권법(The Bill of Lading Act, 1855)을 폐지하고, 이를 대체하는 “Carriage of Goods by Sea Act, 1992”를 제정하였는데, 동법에는 Bill of Lading 외에 Sea Waybill<sup>73)</sup> 및 Ship's Delivery Order를 포함하고 각각의 법적 기능 및 관련 당사자들의 권리의무 등을 정립, 시행 중에 있다. 이로써 영국은 Sea Waybill이 해상화물운송에 이용될 수 있는 법적 여건이 충분히 조성되어 있다.

### 3) 日 本

英國 등 구주 제국에서 해상화물운송에 Sea Waybill의 채용운동이 전개되자, 일본에서도 그 필요성을 공감하여 1978년 9월 日本船主協會가 “協會 Waybill” 양식을 제정하고, 협회산하의 선박회사에 대하여 이를 사용할 것을 권고하였으며,<sup>74)</sup> 이어서 1981년 3월에 日本貿易關係節次簡素化協會(JASTPRO)는 이를 실무적으로 사용할 수 있도록 “Sea Waybill 사용지침”을 수립하였다.

한편, 일본포워딩협회(JIFFA: Japan International Freight Forwarder's Association, Inc.)도 시대의 추세에 발맞추기 위하여, 1993년 11월 JIFFA Waybill 책정위원회를 발족하고, 약 4개월에 걸쳐 이에 관한 연구와 검토를 마치고 협회의 최종안을 회원회사에 배포하여 이를 사용할 수 있도록 권고하였

---

73) U.K. COGSA 1992에서는 Sea Waybill을 다음과 같이 정의하고 있다(제1조 (3)항) :  
Sea waybill are references to any document which is not a bill of lading but -  
(a) is such a receipt for goods as contains or evidences a contract for the carriage of goods by sea and (b) identifies the person to whom delivery of goods is to be made by the carrier in accordance with that contract,

74) 日本貿易關係手續簡素化協會, 上掲書

다. JIFFA는 *Sea Waybill*이란 명칭 대신 복합운송을 감안하여 그 표제를 단순히 *Waybill*이라 하고 있다.

#### 4) 호 주

최근 호주에서도 국제해상화물운송에 *Sea Waybill*이 실무적으로 사용됨에 따라 그 법적 성질, 인도방법 등을 규율하는 “*Sea-Carriage Document Act, 1998*”을 제정·시행 중에 있다. 이법의 적용범위도 영국의 *COGSA 1992*와 마찬가지로 *Bill of Lading*, *Sea Waybill* 및 *Ship's Delivery Order*를 포함하고 있다.

이 법에 의하면, *Sea Waybill*은 화물운송인이 발행한 서류로서 화물의 수령 증서 및 해상화물운송계약의 증서로서, 운송계약에 따라 화물을 인도하기로 약정된 사람에게 인도하도록 한 서류라고 정의함으로써 권리증권이 아님을 선언하고 있는 것이다.<sup>75)</sup>

## 2. 貿易 · 運送關聯 國際規則과 *Sea Waybill*

### 1) 國際定型貿易條件(INCOTERMS)과 *Sea Waybill*

INCOTERMS 2000에서는 운송 중에 물품을 전매하는 경우가 아니면, *Sea Waybills*, *Liner Waybills*, *Freight Receipt* 등과 같은 비유통서류를 사용할 수 있도록 하고 있다.<sup>76)</sup> INCOTERM 2000의 총 13개 조건 중에서 EXW(*Ex Works* : 공장인도조건)과 DAF(*Delivered At Frontier* : 국경인도조건)을 제외한 11개 무역조건<sup>77)</sup>에 *Sea Waybill*도 포함하는 규정을 두고 있기 때문에,

75) *Sea-Carriage Document Act 1998*, 제5조 참조.

76) INCOTERMS 2000, Introduction 20.

77) ① FCA(*Free Carrier*), ② FAS(*Free Alongside Ship*), ③ FOB(*Free On Board*), ④

매매당사자 간의 약정으로 Sea Waybill을 매도인이 매수인에게 물품의 인도증거로서 제공하는 서류로 삼을 수 있다.

## 2) 信用狀統一規則과 Sea Waybill

신용장통일규칙은 1993년 제5차 개정(UCP 500)에서 “Non-negotiable Sea Waybill”이라는 명칭으로 별도의 조문(Article 24)을 신설하였다.

동조에 의한 해상화물운송장의 수리조건을 보면, 신용장에서 해상화물운송장을 요구하는 경우, 은행은 ① 해상화물운송장에 운송인의 명칭이 표시되고, 운송인, 선장 또는 그 대리인의 서명 또는 기타 방법으로 인증된 것, ② 물품이 선적되었음이 명시된 것, ③ 선적항과 수령지 또는 양륙항과 최종 목적지가 다르거나 또는 예정(intended)의 선적항이나 양륙항이 기재되어 이어도 신용장에서 요구한 선적항과 양륙항이 명시된 것, ④ 발행된 원본 전통이 첨부된 것, ⑤ 용선계약 또는 법선에 의한 운송이라는 표시가 없는 것은 신용장에서 요구하는 모든 조건이 충족된 경우 수리하도록 규정하고 있다. 그러므로 해상화물운송장에 의한 운송도 매매당사자 간의 약정이 있으면 신용장거래에도 이용할 수 있는 길을 열어 놓았다.

그런데 해상화물운송장은 비권리증권이어서 은행이 화환어음을 매입할 시에 담보로 할 수 없으므로, 신용장을 개설할 때에 첨부서류로서 해상화물운송장을 기피하고 있는 실정이다. 그 이유를 관련 은행별로 살펴보면, 매입은행은 수익자로부터 제출된 서류가 신용장의 모든 조건과 일치하면 발행은행으로부터 보상을 받을 수 있으므로 그 서류를 매입할 수 있지만, 문제는 발행은행으로서는 유통성의 권리증권이 아닌 해상화물운송장을 담보로 하는 신용장의 발행을 꺼려하는 데 있다. 더구나 해상화물운송장에 의한 운송의 경우는 송하인에게

---

CFR(Cost & Freight), ⑤ CIF(Cost, Insurance & Freight), ⑥ CPT(Freight of Carriage Paid To), ⑦ CIP(Freight of Carriage and Insurance Paid to), ⑧ DES(Delivered Ex Ship), ⑨ DEQ(Delivered Ex Quay), ⑩ DDU(Delivered Duty Unpaid), ⑪ DDP(Delivered Duty Paid) 등 11개 조건.



화물의 통제권이 있으므로 운송도중 또는 목적지에 도착하였더라도 수하인에게 인도되지 않은 한 언제든지 운송인에게 화물의 처분의 지시를 할 수 있으므로, 송하인인 매도인(수익자)이 어음의 할인을 받고 난 후에 운송인에게 수하인의 변경을 지시할 염려가 있다.

그럼에도 불구하고, 신용장 발행은행은 제출된 서류가 신용장의 모든 조건과 일치한다면 신용장의 독립추상성에 의하여 대금을 지급해야 하는데, 송하인이 일방적으로 수하인을 변경한 경우에는 발행의뢰인(매수인)은 화물을 인수하지 못하였기 때문에 대금을 지급할 리가 없을 것이므로, 발행은행과 발행의뢰인 간에는 분쟁발생의 위험이 있다. 이와 같이 해상화물운송장은 담보력이 없고 수하인의 변경이 쉬운 점 때문에 은행은 신용장발행 요청 자가 화환어음의 취결서류로서 해상화물운송장을 첨부하도록 하는 것은 당연히 꺼릴 것이다.<sup>78)</sup>

### 3) CMI의 Sea Waybill에 관한 統一規則

국제해사위원회(Committee Maritime International: CMI, 일명 국제해법회)<sup>79)</sup>에서는 국제해상 화물운송에 있어서 Sea Waybill의 필요성 및 여러 나라에서 이미 부분적으로 이용하고 있는데도 불구하고 관련 당사자의 권리, 의무와 책임 등을 규율하는 국제적인 규칙이나 조약이 존재하지 않는 점을 중시하고, 1983년 6월부터 Sea Waybill에 관한 통일규칙을 마련하는 작업에 착수하여 1990년 8월 全文 8개조<sup>80)</sup>로 된 “Uniform Rules for Sea Waybill”(이하

78) 연구자의 설문조사 결과, 우리나라 은행은 신용장의 개설요청자(수입자)가 요구하더라도 Sea Waybill은 담보력이 없어서 꺼려한다고 했다.

79) 國際海法會(CMI)는 벨기에 Antwerp에 본부를 둔 海事私法의 調査, 立法機關으로서 各國의 海法會와 연계하여 각종 해사관계 통일조약案을 작성, 성립토록 하고 있다. CMI는 그간 船舶衝突條約(1910), 船荷證券統一條約(1924), 船主責任條約(1957)등 비증있는 여러 조약들을 성립시켰다.

80) 제1조: 적용범위, 제2조: 용어의 정의, 제3조: Agency, 제4조: 운송인의 권리와 의무, 제5조: 화물명세, 제6조: 운송통제권(Right of Control), 제7조: 引渡, 제8조: Validity.

CMI SWB통일규칙이라고 부른다)을 채택하였다. 그 주요 내용을 보면 아래와 같다.

(1) 적용범위 : Sea Waybill에 관한 CMI통일규칙은 유통가능한 선하증권 또는 이와 유사한 권리증권에 의하여 커버되지 않는 운송계약(서면작성의 여부 불문)에 적용한다(제1조).

(2) 運送契約과 訴訟當事者 관련 : 운송계약의 당사자는 송하인 자신 뿐 아니라 수하인의 대리인 자격으로서도 계약을 체결할 수 있다. 그래서 필요한 경우에 한하여 受荷人도 소송당사자가 될 수 있도록 하였다(제3조).

(3) 運送人の 權利와 義務 : Sea Waybill에 의한 운송이라도 선하증권 또는 이와 유사한 권리증권이 발행되었을 경우 강제적으로 적용되는 국내법 또는 국제조약에 따르도록 하고, 또 강행법에 저촉되지 않는 한 운송인의 표준약관이 적용되며, CMI SWB규칙과 약관이 상치될 경우에는 본 규칙에 따르도록 하고 있다(제4조).

Sea Waybill의 경우에는 계약자유의 원칙이 적용되며, 아직까지 대다수의 국가의 경우 그것을 규율하는 강행법규가 존재하지 않는다. 따라서 여러 나라에서 정기선에 의한 운송물품의 손해에 대하여 운송인의 책임을 다루는 강행법규를 기피하는 수단으로 Sea Waybill이 이용될 위험이 있을 수 있기 때문에,<sup>81)</sup> 운송인의 권리의무를 합리적으로 정하기 위하여 제4조를 둔 것이다.

(4) 貨物明細와 記載의 效力 : 송하인은 자기가 운송인에게 제공하는 화물의 명세는 그것이 정확하다는 것을 담보하며, 그 부정확성으로 인해 발생하는 손해에 대하여는 송하인이 책임을 부담한다. 그리고 Sea Waybill상에 화물에 관한 유보문언이 없으면 기재된 바와 같은 화물을 수령했다는 推定的 證據가

---

81) 吳世榮, 朴元洙 “EDI에 의한 선하증권의 無書類化에 관한 研究” 「韓國海法會誌」(제15권 제1호), 韓國海法會, 1993.12, p.183.

되며, 운송인과 수하인 간에는 確定的 證據가 되고 운송인의 反證이 허용되지 않는다(제5조).

(5) 送荷人の 運送物에 대한 支配權 : 선하증권의 경우에는 선하증권이 발행되어 그것이 송하인의 수중에 없다면, 송하인은 운송인에 대하여 수하인의 변경에 대한 지시를 할 수 없다. 그런데 Sea Waybill은, CMI통일규칙에서는 送荷人을 운송인과의 관계에서 ‘유일한 계약의 당사자’로 하는 양도불가능의 운송계약으로 규정하므로, 受荷人은 送荷人の 代理人인 경우를 제외하고 결코 운송계약의 당사자가 될 수 없다. 그러므로 송하인이 전 운송기간 중의 물품에 대한 통제권(right of control of the goods)을 가지는 것이어서, 화물이 목적지에 도착되었더라도 그것이 인도되기 전이라면 송하인은 언제라도 운송인이 수용할 수 있는 방법으로 통지하고 추가비용이 발생할 경우에는 그것을 부담하는 조건으로 수하인을 변경하는 등 물품의 인도에 대한 지시를 운송인에게 다시 할 수 있도록 규정하고 있다.

그런데 송하인은 그 화물통제권을 受荷人에게 이전할 수 있는 선택권이 있는데, 만약 송하인이 이 선택권을 행사하려면 운송인에게 화물을 제공하기 전(즉 운송인이 화물을 수령하기 전)에 그런 의사표시를 해야 하며, 해상화물운송장에 그 사실을 기재하여야 한다. 이런 경우에는, 물론, 受荷人이 貨物統制權을 가지게 되고, 따라서 송하인의 화물에 대한 권리는 모두 종료된다(제6조).

(6) 貨物の 引渡 : 운송인은 Sea Waybill에 기명된 수하인임을 증명해 보이는 자에게 화물을 인도하면 되고 Sea Waybill과 상환할 필요가 없다. 이때에 운송인은 자신이 수하인 또는 수하인의 대리인이라고 주장하는 자가 사실상 그러한 자인가를 확인하기 위하여 상당한 주의를 다하였음을 증명하면 잘못된 인도에 대하여 책임이 없다(제7조).

(7) CMI SWB규칙의 效力 : CMI SWB규칙은 국제조약 또는 국내 강행법규와 상충되는 경우에는 효력이 없다(제8조). 따라서 운송계약의 당사자가 CMI 규칙에 의하여 Sea Waybill을 사용하였다더라도 국내법이나 국제조약 등 강행법규가 우선한다는 것을 명문화하여 CMI SWB규정과의 충돌을 피하고 있는 것이다.

## 第 4 節 Sea Waybill의 活用을 위한 提言

### 1. Sea Waybill에 관한 法制의 確立

#### 1) 立法의 當爲性

최근 국제화물유통에 대한 화주의 욕구(needs)가 다양화되어 가면서, 해상 화물운송에서 전통적으로 사용되어 오던 선하증권에 대하여 화물보다 서류가 늦게 도착하게 되는 문제를 제기하고, 權利證券이 아닌 다른 방법으로 신속하게 화물을 인도받기를 원하게 되었다. 이와 같은 화주의 요구를 충족시키기 위하여 앞에서 살펴본 바와 같이 선진 외국에서는 이에 관한 많은 연구를 해 왔고, 그 결과 해상 화물운송장(Sea Waybill : SWB)에 의한 화물운송을 실용화할 수 있도록 국내법을 보완하거나 새로운 입법을 추진하고 있다. 또한, 국제무역이나 운송에 관련된 국제기구도 SWB이 실무에서 사용되는 점을 중시하여 국제적으로 이미 통용되어 오던 기존의 규칙 등을 개정하여 SWB의 지위를 인정하는 내용을 명문화하는 작업을 이미 완료한 상태이다. 예컨대, 국제상업회의소(ICC : International Chamber of Commerce)는 國際定型貿易條件의 기준인 INCOTERMS를 개정하여 1990년부터 운송서류로서 Sea Waybill을 포함시켰고,<sup>82)</sup> 2000년의 개정도 이를 계승하고

있다. 그리고 信用狀統一規則(Uniform Customs and Practice for Documentary Credit)도 1993년 제5차 개정에서 특히 Non-Negotiable Sea Waybill에 관한 별도의 조문을 신설하여 그 수리요건 등을 상세하게 규정하고 있다.<sup>83)</sup>

한편, CMI(Comitè Maritime International)는 Sea Waybill의 이용이 실무에서 점점 증대하고 있는 경향을 중시하여, 1990년 6월 전술한 바와 같은 전문 8개조로 된 Sea Waybill에 관한 통일규칙<sup>84)</sup>을 채택한 바 있다.

## 2) 우리나라 現行法の 처지와 立法의 必要性

앞 에서 언급한 바와 같은 국제적 입법의 추이와 더불어 실무적으로도 이미 Sea Waybill의 이용이 점차 보편화되어 가고 있음 에도 불구하고, 우리나라 현행 법에는 선하증권(Bill of Lading)에 관한 규정만 존재할 뿐이며(상법 제813조 내지 820조), Sea Waybill 등 선하증권 이외의 운송서류에 의한 운송의 경우를 규율하는 해상법의 규정이나 다른 특별법도 존재하지 않는다.

그러나 국제해운 실무계에서는 선하증권이 발행되지 않고 Sea Waybill에 의한 운송이 현실적으로 이루지고 있는 실정이다. 그러므로 우리나라도 이러한 현실을 법적으로 승인하여 法の 바탕 위에서 Sea Waybill이 발행될 수 있는 길을 열고, 이것에 의한 運送物의 引渡, 계약당사자의 權利, 義務, 責任 등을 규율하는 법규의 제정은 절실히 필요하다. 따라서 여기서는 Sea Waybill의 사용에 따른 필요한 법률관계의 내용을 검토하여 특별법의 제정이나 또는 이를 수용하도록 海商法の 改正의 방향을 제시하고자 한다.

---

82) INCOTERMS 1990 (ICC Publication no. 460)에서 매도인의 제공서류로서 SWB를 인정하는 조건으로서는 FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DES, DEQ, DDU, DDP이다. (총13개 정형조건 중 해상운송이 Involve되지 않은 EXW와 DAF만 제외되었을 뿐이다).

83) UCP 500 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credit, 1993-ICC Publication No. 500(1994. 1. 1부터 시행), Article 24.

84) CMI Uniform Rules for Sea Waybill, 1990.

### 3) Sea Waybill에 관한 立法方向

#### (1) 基本方向

Sea Waybill에 관한 우리나라의 입법의 기본방향은, 해상운송이 고도의 국제성을 띠고 있는 점을 고려하여 기존의 국제규칙이나 선진해운국의 법률과 실무적 현상 등을 참작하여 국내법을 제정하면 무리가 없다고 생각된다.

그리고 이의 立法方案으로는 ① 먼저 現行商法の 선하증권부분을 따로 떼어 내어 Sea Waybill과 함께 국제해상 운송서류에 관한 特別法을 제정하는 방안을 생각해 볼 수 있겠으며, ② 다른 방안으로는, 현행상법에 이미 선하증권에 관한 규정이 있으므로 Sea Waybill도 운송서류인 점에서 해상법을 개정하여 이에 관한 규정을 새로 삽입하는 방법이다. 그리고 후자의 방안을 채택할 경우라도 商法 제5편 제4장 제1절 제2관의 표제가 “船荷證券”이라고 되어 있는 것을 i) 제2관 “船荷證券 및 海上貨物運送狀”으로 하거나, 또는 후술할 電子式 船荷證券을 고려하여 “運送證券 등”<sup>85)</sup>으로 款의 표제를 바꾸고 선하증권과 해상화물운송장에 모두 적용할 수 있도록 文言을 정비하는 방법, 또는 ii) 船荷證券과는 별개의 款(예컨대, 제3관 海上貨物運送狀)을 설정하여, 이에 관한 내용을 정비하는 등의 방법을 생각해 볼 수 있다. 그런데 여기서는 위 ②의 ii)의 방법(제3관 신설)을 취하여 같은 節(제1절)아래에 배치하고 通則條項(제780조 내지 제812조의 6) 중 관련사항을 Sea Waybill에도 적용되도록 하는 것이 좋다고 생각된다.

Sea Waybill에 관한 조항의 내용을 선하증권과 同一線上(제3관)에 규정하는 방법을 모색하기 위하여, 우선 船荷證券에 관련된 條項(상법 제813조 내지 제820조)을 검토하여, SWB에 적용가능성의 여부를 살펴 본 다음에, 現行商法에는 규정되어 있지 않지만 SWB를 사용함에 있어서 반드시 신설할 필요가 있는 사항은 국제규칙이나 외국의 법규를 참조하여 그 내용을 구체화해 보기로 한다.

85) 호주는 'Sea-carriage Document Act' 라고 하고, 중국해상법(제4장 4절)도 '運輸單證'(운송증권이라는 뜻)이라 하고 있다.

Sea Waybill의 입법에 관하여는 상술한 바와 같이 특별법의 제정이나 상법에 편입하는 방안이 있겠지만, 어느 방안을 채택할 것인가는 여기서 논할 근본적인 중요 사항이 아니다. 따라서 본 연구에서는 어느 방안에 의하더라도 다만 현재의 국제적 추이에 좇은 입법의 시급성을 고려에 넣어 현행 상법의 改正과 함께 규정화 하여야 할 내용에 대하여만 살펴보기로 한다.

## (2) Sea Waybill規定에 포함되어야 할 具體的 內容

### ① 별도의 제3관 海上貨物運送狀 등의 設定

해상화물운송에 있어서 운송계약의 증서로서 유통가능한 船荷證券이 아닌 Sea Waybill 등 非流通 運送證券이 사용될 경우를 상법이 규율하도록 별도의 款을 설정하여 그 표제를 “海上貨物運送狀 등”으로 하고, 조문은 제820조의 2부터 시작하면 될 것이다(제2관의 선하증권조항은 제813조부터 제820조까지이다).

### ② 海上貨物運送狀의 法的 概念의 規定

현행법상 선하증권의 法的 性質 및 效力은 Sea Waybill의 그것과 상이하므로 아래와 같은 定義규정을 두어 Sea Waybill의 법적 개념을 명확히 할 필요가 있다.

제000조 [定義] 海上貨物運送狀이라 함은 운송인이 운송물을 수령 또는 선적하였다는 것을 인증하고 약정지까지 운송하여 지정된 受荷人에게 인도할 것과 상대방은 이의 代價를 지급하기로 약정하는 운송계약의 증서로서 非流通 運送書類이다.<sup>86)</sup>

### ③ 海上貨物運送狀의 發行<sup>87)</sup>

상법 제813조 제1항, 제2항, 제3항은 선하증권의 발행과 관련된 조항인데, 이

86) CMI 통일규칙, 영국 COGSA 1992, 호주 Sea-Carriage Document Act 1998 참조.

87) 현행 상법의 관련조항: 제813조(선하증권의 발행)

내용은 해상화물운송장에도 모두 준용될 수 있다.

#### ④ 海上貨物運送狀의 記載事項 88)

현행 상법 제814조 제1항 내지 제4항 모두를 준용하되, 그 중 제1항은 아래 사안에 대하여 개정 후에 준용함이 현실에 부합한다고 생각한다. 이는 오로지 해상화물운송장의 기재만을 위한 것이 아니라 현행법상 선하증권의 기재사항으로 열거된 항목의 개정의 필요성이 있다는 것이다.

##### i) 제 814조 제1항의 本文

현행상법 제814조 제1항의 본문은 “선하증권에는 다음의 사항을 기재하고 운송인이 기명날인 또는 서명하여야 한다” 라고 되어 있다. 이를 검토해 보면, ① “다음 사항을 기재하고”에서 「다음 사항」이라 함은 제814조 제1항의 제1호 내지 제10호에 열거한 사항을 가리키는데, 이들에 대하여는 아래 v)에서 언급하는 바와 같이 文言의 수정이나 삭제 또는 추가가 있어야 할 사항이 있다. 그리고 ② “運送人이 記名捺印 또는 署名하여야 한다” 라는 것은 선하증권에는 날인이나 서명이 요구되며, 그 實行의 主體가 누구인가를 밝히는 것이다. 여기서 “運送人이” 라고 한 것은 運送人에게 선하증권에 날인 또는 서명하도록 규정한 것이며, 이를 달리 말하면 署名權限은 運送人이 가지고 있다는 뜻이다. 그러므로 먼저 누가 運送人인가가 운송증권에 표시되어야 하는 것이다. 運送人에 관하여는 기명날인 또는 서명의 방법과 더불어 아래에서 좀더 자세히 살펴보기로 한다.

##### ii) "運送人名稱" 표시의 필요성

운송증권에 運送人의 명칭을 표시하는 의미는 자격있는 운송인에 의해 운송계약이 체결되었다는 것<sup>89)</sup>은 물론, 채무불이행에 관한 책임을 부담할 주체를 확정

88) 현행 상법의 관련조항: 제814조( 선하증권의 기재사항).



하기 위한 것이라고 할 수 있다. 그런데 이러한 運送人은 선하증권을 발행하는 자의 명칭과 다를 수가 있다. 예컨대, ABC Shipping Company (本人)가 송하인과 운송계약을 체결하였더라도, 선하증권 등은 ABC의 代理人 또는 代行人인 XYZ Shipping Company가 자기명의로 발행할 수 있고 그 반대일 경우도 있다. 또 ABC나 XYZ가 송하인과 운송계약을 체결하였다고 하더라도, 실제의 운송은 송하인의 운송계약 당사자와는 전혀 관계가 없는 제3의 운송회사인 XXX Shipping Company에 의해 이행되기도 한다.

그러므로 운송증권에 운송인(carrier)을 명시하지 않는다면 송하인이나 운송에 직접 관여하지는 않지만 당해 화물의 이해관계자(송하인, 수하인, 보험자, 은행 등)는 운송계약상의 채무의 이행의 촉구나 책임을 물을 수 있는 운송인을 명확히 알 수 없을 것이다. 그러므로 선하증권 등의 운송계약증서에는 반드시 運送의 引受人 즉 운송계약의 이행주체인 운송인의 명칭이 표시되어야 하는 것이다.<sup>90)</sup>

상법 제814조 제1항의 열거사항 중에서 이것이 빠진 이유는 해운기업의 경영주체가 1991년 개정(1993년 시행) 전의 상법에서 船舶所有者中心이었던 것이 개정 상법에서는 運送人中心으로 개편되는 과정에서 선장의 명칭(개정 전 상법 제814조 1항 2호)이 삭제만 되고 그 대칭으로서의 운송인의 명칭을 추가하지 않은 것 같다. 선하증권이나 해상화물운송장에 운송인의 명칭의 표시는 그 표면에 할 것이 요구된다(각주 91)의 후단 참조).

---

89) 해상운송인이란 스스로 또는 본인명의로 송하인과 해상물건운송계약을 체결하는 자(Hague Rules, 1924, Art. 1,a ; U.S. COGSA, 1936, Sec.1, a ; Hamburg Rules 1978, Art. 1, 1)인데, 이는 해상물건운송의 인수를 영업으로 하는 자이며, 그 인수를 장기적인 계획아래 반복, 계속하는 자로서(상법 제46조13호, 125조 참조), 이러한 해상운송사업을 영유하기 위해서는 해양수산부장관에게 등록을 필하여야 한다고(해운법 제26조) 그 자격을 규정하고 있다.

90) CMI의 Sea waybill에 관한 통일규칙에서는 “운송인”이란 SWB상에 그렇게, 즉 운송인이라고 기재된 자(CMI Uniform rules for Sea Waybill, 제2조 : Carrier shall mean the parties so named...)라고 하며, 신용장통일규칙에서는 이러한 운송인명칭은 B/L, SWB의 표면(이면이나 약관 등이 아님)에 표시될 것을 요구하고 있다(각주 92, UCP 해당조문 참조).

iii) 捺印者 또는 署名者 身分의 表示의 必要性

선하증권이나 해상화물운송장이 발행될 때에 그 발행자의 자격(capacity), 예컨대 運送人 本人인가, 또는 代理人인가 등을 분명하여야 할 필요가 있다. 왜냐하면 서명을 하는 자는 運送人 本人이 대부분이지만, 운송인이 특정 지역에 대리인을 지정한 경우에는 운송증권에 표시된 운송인(본인)의 명칭과 다른 代理人이 선하증권을 발행할 수도 있기 때문이다.

그러므로 해상화물운송장에는 위에 언급한 바와 같이 운송인(본인)의 명칭이 표시되어야 함은 물론이지만, 만약 그 발행자가 本人이 아닌 代理人이면 명칭을 표시하고 그 資格도 병기하여야 한다. 현행 신용장통일규칙도 이를 명문화하고 운송서류의 중요한 수리요건으로 하고 있다.<sup>91)</sup>

< 발행자 및 서명자(자격) 표시의 예 >

- \* 운송인(ABC Shipping Company) 본인이 서명하는 경우

ABC Shipping Company, **Carrier**

\_\_\_\_\_  
(signature)

- \* 운송인의 대리인이 서명하는 경우

XYZ Shipping Company, **as Agent** for( 또는 on behalf of)

ABC Shipping Company, **Carrier**

-----  
(signature)

---

91) Appears on it's FACE to indicate the NAME OF CARRIER and to have been signed or otherwise authenticated by the CARRIER or NAMED AGENT for or on behalf of the carrier or ... Any signature or authenticated o f the carrier or master must also indicate the name and the capacity of the part, i.e. carrier or master, on whose behalf that agent is acting, (UCP 500, Article 23, 24, a).

iv)捺印 또는 署名의 方法

1991년 개정 전의 상법에서는 선하증권의 경우 “기명날인”이라고만 되어 있던 것을 국제적인 실무의 추세에 맞추어 개정된 현행상법에서는 “또는 서명”을 추가하였다(상법 제814조 제1항).

그런데 여기서 “날인 또는 서명”이라고 하므로 문언만으로는 두 방법만으로 한정되는 것 같이 되어 있으나 이에에는 도장을 찍거나 수기서명(handwriting) 외에도 기계적 방법이나 전자식 방법에 의한 서명, 예컨대 穿孔書名(perforated)이라든지 또는 전자적 특수 심볼(Symbol)등도 포함된다고 보며, 신용장통일규칙은 이와 같은 방법에 의한 서명을 인정하고 있다.<sup>92)</sup> 그러나 여기서 주의 할 것은, 이는 어디까지나 종이 문서 위에 서명하는 도구와 방법을 의미하는 것이며, 디지털서명을 뜻하는 것이 아니다. 그러므로 새로운 입법에서 전자식 운송서류를 엄두에 두어 디지털서명도 포함한다는 규정을 두는 것이 바람직하다.

v) 第1號 내지 10號 中の 要 改正事項

a) 제1호의 선박의 톤수

현행상법 제814조 제1항 제1호는 선하증권에 “선박의 명칭, 국적과 톤수”의 기재를 요구하고 있지만, 운송증권의 流通可否를 불문하고 실무상 그 기재의 필요성이 없고 法理的으로도 이를 기재할 實益은 거의 없다고 할 수 있으므로 법문 중의 “톤수”를 삭제하여야 할 것이다.

b) 제5호의 受荷人 “또는” 通知受領人의 姓名 또는 商號

제814조 제1항 제5호는 수하인 “또는” 통지수령인의 성명 또는 상호라고 되

---

92) 신용장통일규칙 제 20조 b. ii. 후단 : A document may be signed by handwriting, by facsimile signature, by perforated signature, by stamp, by symbol, or by any other mechanical method of authentication.

어 있는데, 그 중의 " 또는"을 "및"으로 수정하고 "성명 또는 상호"를 삭제한다. 왜냐하면, ① 수하인 또는 수령통지인이라고 하면 수하인이나 수령통지인 중 어느 하나만 기재해도 되는 것을 의미하기 때문에, 만약 해상화물운송장에 수하인이 기재되지 않고 통지수령인만 기재된다면 운송인이 화물을 인도할 수하인이 누구인지가 확정되지 않으며, 이는 해상화물운송장의 채용의 근본 취지와 맞지 않는다. 그리고 ② 성명 또는 상호를 삭제하고 단지 "수하인 및 수령통지인"으로만 하여야 될 이유는, 이것이 선하증권에 관한 규정이기 때문에 수하인의 성명이나 상호를 기재하라고 하는 것은 선하증권을 모두 기명식으로 하여야 한다고 해석될 수 있기 때문이다. 따라서 기재사항을 단순히 "수하인 및 수령통지인"이라고 한다면 운송서류에 수하인 란과 통지수령인 란 양자를 기재하여야 한다는 의미가 될 뿐 아니라 성명이나 상호를 삭제하기 때문에 지시식 및 기명식 모두에 적용해도 모순이 생기지 않으므로 이를 선하증권 및 해상화물운송장 양자에 공통으로 적용할 수 있다.

위 i)부터 v)까지를 참작하여 제814조 제1항(본문과 각호)의 文言을 재 정리해보면 아래와 같다 .

제814조 운송증권의 記載事項] 선하증권 및 해상화물운송장에는 다음의 사항을 기재한 후 운송인 또는 대리인이 기명날인 또는 서명하고, 기명날인자 또는 서명자의 자격을 병기하여야 한다<제1항 본문 개정>.

- 1.선박의 명칭, 국적 <톤수삭제>
- 2.송하인이 서면으로 통지한 운송물의 종류, 중량 또는 용적, 포장의 종별, 개수와 기호
- 3.운송물의 외관 상태
- 4.용선자 또는 송하인
- 5.수하인 및 통지 수령인 <성명 또는 상호삭제>
- 6.선적항
- 7.양륙항
- 8.운임
- 9.발행지와 그 발행 연월일
- 10.수통의 선하증권원본을 발행한 때에는 그 수<수정>
- 11.운송인의 명칭 <추가>

⑤ 海上貨物運送狀 記載의 效力<sup>93)</sup>

제814조 제1항 규정에 따라 해상화물운송장이 발행된 경우에는 그 기재의 효력을 제814조의 2(선하증권기재의 효력)의 경우와 같이 운송인이 그 운송장에 기재된 대로 운송물을 수령 또는 선적한 것으로 추정되는 효력, 즉 해상화물운송장 기재에 대해서도 推定的 證據力을 인정하여야 할 것이다. 그러나 해상화물운송장은 유통가능한 증권이 아니기 때문에 제814 조의 2의 후단, 즉 “그러나 선하증권을 善意로 취득한 제3자에게 대항하지 못한다” 라는 文言은 적용될 여지가 없으므로 해상화물운송장의 경우에는 이를 적용하지 않는 취지의 法文을 설정하여야 할 것이다.

⑥ 謄本의 交付<sup>94)</sup>

현행 상법 제815조를 해상화물운송장에도 준용한다.

⑦ 船荷證券과 貨物의 引渡關聯條項<sup>95)</sup>

i) 準用不可 條項

상법 제 816조 내지 제819조는 ① 數通의 船荷證券과 揚陸港에 있어서 運送物의 引渡(제816조), ② 數通의 船荷證券과 揚陸港外에서의 運送物의 引渡(제817조), ③ 2인 이상의 소지인에 의한 運送物引渡請求와 供託(제818조) 및 ④ 數人의 船荷證券 所持人의 順位(제819조) 등을 규율한 조문들로서, 특히 권리증권이 아닌 해상화물운송장에는 적용이 없다. 發行通數와 관계없이 선하증권이 발행된 경우에는 그 所持人은 각기 運送物引渡請求權이 있으므로, 운송인은 특수한 경우<sup>96)</sup>를 제외

93) 현행상법의 관련조항: 제814조의 2(船荷證券記載의 效力)

94) 현행상법의 관련조항: 제815조(등본의 교부).

95) 현행상법의 관련조항: 제816, 817, 818조 및 제 819조.

96) 예컨대, 양륙항(약정목적지)이외에서는 선하증권 전통과 상환으로 운송물을 인도해야 하며 (상법 제817조), 만약 2인 이상의 선하증권소지인이 운송물의 인도를 청구할 경우에는

하고 그 중 한통의 선하증권소지인에게 선하증권과 상환으로 화물을 인도하면 되는 것이며, 이로써 다른 선하증권은 효력을 잃게 되고(상법 제816조), 운송인의 인도 의무는 완성되게 된다. 그러나 해상화물운송장에 의한 운송의 경우에는 선하증권과는 그 법적성질이 확연히 다르므로 화물의 인도에 관한 별도의 조문의 설정이 필요하다.

ii) 海上貨物運送狀에 의한 運送의 경우 貨物의 引渡條項

Sea Waybill은 Bill of Lading과 달리 비록 SWB소지인이라고 하더라도 '所持' 그 자체 때문에 화물에 대한 권리를 가지는 것이 아니기 때문에 운송인도 SWB와 상환으로 화물을 인도해서는 안 된다. 선하증권이 발행되지 않고 SWB에 의한 운송의 경우에는, 운송인으로부터 화물을 인도받을 권리자는 오로지 運送契約에 의하여 '受荷人'으로 指定된 者'만이다. 그러므로 수하인으로 지정되어 있는 자가 당해 화물을 인도받고자 할 때에도 운송인에게 SWB를 제시할 필요가 없다.

그러나 화물의 잘못된 인도(mis-delivery)를 방지하기 위하여 수하인이라고 주장하는 자의 身元確認은 필수적임은 전술한 바와 같다.<sup>97)</sup> 이것이 SWB를 이용하는 이점(merit)으로서 운송증권과 상환함이 없이도 신속히 화물의 인도를 받을 수 있는 제도인 것이다. 그러므로 해상화물운송장에 의한 운송의 경우 화물의 인도를 위한 조문은 아래와 같은 내용으로 규정할 필요가 있다.

제000조 [운송물의 인도] ① 운송인은 해상화물운송장상의 수하인 또는 그 대리인의 신분임을 증명하는 자에게 운송물을 인도하여야 한다.

② 운송인은 수하인 또는 수하인의 대리인이라고 주장하는 자가 사실인가를 확인하기 위하여 합리적인 주의를 다 하였음을 증명하면 잘못된 인도에 대하여 책임을 면한다.<sup>98)</sup>

---

운송인은 누가 진정한 권리자인지를 알 수 없으므로 동 운송물을 공탁하고 각 청구자에게 그 사실을 통지하여야 하는(상법 제818조) 등의 경우이다.

97) 수하인의 신원확인에 관한 구체적인 방안에 관하여는 본 절 2 참조.

98) CMI Uniform Rules for Sea Waybill 제 7조 (Delivery) 수용.

⑧ 送荷人の受荷人變更請求權 및 運送物處分請求權

i) 必要性

운송물은 때로는 목적지에 도착하기 전에 목적지 국가의 갑작스러운 정치적·경제적인 사정변경이나 수하인의 수령거절의 의사표시 등의 문제 때문에 송하인은 최초로 지정했던 수하인에게 화물을 인도하지 말아야 될 경우가 발생할 수 있다. 비록 화물이 목적지에 도착한 후이더라도 당초 운송장상의 受荷人이 지급불능 등의 경제사정이 악화되어 송하인이 의도적으로 그에게 화물의 인도를 원하지 않을 경우도 있을 것이다.

운송계약이 체결된 후에 위와 같은 사정변경 요인이 있는 경우, 운송 계약의 당사자인 송하인은 목적지를 변경하거나, 당해 화물의 본래의 原船積地로 회송토록하거나, 또는 최초의 운송계약상의 수하인을 변경하여 화물을 처분해야 할 필요가 있다. 그런데 송하인이 이 중의 한 방법을 결정하고 그것을 실행하기 위하여 운송인에게 그 처분을 청구할 수 있도록 하는 것은, 운송계약당사자의 상대방인 運送人과의 관계에서 본다면 당초의 운송계약내용을 변경하는 것이 된다.

따라서 이러한 경우를 제도적으로 해결하기 위하여 送荷人에게 널리 運送契約內容變更請求權(협의로는, 受荷人變更要請權)을 부여하도록 하여야 할 것이다. 송하인의 요청대로 운송인이 그 변경을 하게 된 경우 비용이 발생한다면 송하인이 그 비용을 부담해야 할 것이다.

ii) 運送物處分要請權의 請求權者, 範圍 및 時限

a) 請求權者: 선하증권이 발행된 경우에는 그 선하증권 원본의 소지인에게 운송물의 통제권이 있으므로 송하인은 운송인에 대하여 수하인 변경 등의 운송물의 처분청구권이 없다. 그러나 송하인이 발급된 船荷證券 全通을 운송인에게 반환하면 證券發行이 없는 상태이므로 송하인이 이 처분권을 가진다.

그런데 Sea Waybill에 의한 운송의 경우에는 송하인이 운송인과의 관계에서

유일한 계약의 當事者이며 따라서 위의 권리는 오직 送荷人에게만 있는 것이다. 상법은 선하증권이 발행된 경우에는 그 선하증권 원본소지인에게, 그렇지 않은 경우는 送荷人에게 화물의 처분청구권을 인정하고 있으며,<sup>99)</sup> CMI의 Sea Waybill 統一規則에서는 送荷人에게 운송물처분권을 부여하고 있다(제6조: Right to Control). CMI규칙에 의하면, 送荷人은 이 처분권에 의해 운송 중에도 受荷人을 변경할 수 있고, 그 처분권을 운송장에 記名된 수하인에게 이전할 수도 있는 선택권이 부여되어 있다.<sup>100)</sup> 만약 송하인이 이를 受荷人에게 이전하는 선택을 한 경우에는 수하인을 변경하는 권리를 포함하여 운송물처분권은 소멸된다.

생각건대, 송하인이 운송물처분권을 수하인에게 이전할 수 있도록 한 CMI규칙은 수하인이 또 다른 제3자를 수하인으로 지정할 수 있다고도 해석될 수 있는데, 이는 다시 말하면 Sea Waybill에 의한 운송이라도 화물권리를 양도될 수 있게 하는 것과 유사한 것이어서 유통불가능한 운송증권의 도입 취지에 근본적으로 어긋나고 운송인의 화물인도상의 법적 혼란도 야기될 소지가 있다.

또한 이런 경우 예상되는 실무상의 문제점을 보면, 운송인과 운송계약 당사자는 送荷人인데, 그가 受荷人變更權을 受荷人에게 이전한다고 하고 그 이후 화물의 수령이 지체된다면 운송인은 계약당사자인 送荷人에게 화물의 수령을 최고할 수밖에 없는데, 이 때 송하인은 모든 권리가 수하인에게 이전되었다고 발뺌을 할 경우가 발생할 수도 있다. 그러므로 이러한 불합리성을 제거하기 위하여 CMI의 Sea Waybill에 관한 통일규칙 제6조의 b항의 내용을 그대로 채용하는 것에는 찬성할 수 없다.

b) 範圍 : 상법상 송하인이 운송인에 대하여 화물의 처분을 청구할 수 있는

---

99) 상법 제812조, 제139조.

100) The shipper shall have the option, to be exercised not later than the receipt of goods by the carrier, to transfer the right of control to the consignee. The exercise of this option must be noted on the Sea Waybill or similar document, if any. where the option has been exercised, the consignee shall have all such rights, as referred to paragraph (a) above and shipper shall cease to have such rights.(CMI Uniform Rules for Sea Waybill 제 6조 (b).



내용은 運送의 中止, 運送物의 返還, 기타의 處分이다(상법 제812조, 제139조). 여기서 運送의 中止란 화물이 목적지에 도착되기 이전에 중도에서 운송을 중지하는 것을 말하며, 운송물의 반환이란 화물이 현존하는 지점에서 송하인에게 되돌려 주는 것을 말한다. 여기서 송하인이 운송인에 대하여 수하인의 변경청구가 포함되느냐는 논란의 대상이 될 수 있겠으나, 송하인은 운송의 중지청구, 화물의 반환청구 기타의 처분을 청구할 수 있으므로 이에 수하인을 변경하는 권리도 포함된다고 해석한다.<sup>101)</sup>

c) 送荷人의 運送物處分請求權의 行使時限 : 상법은 화물이 목적지에 도착하여 수하인이 그 인도를 청구한 때에는 수하인의 권리가 송하인의 권리에 우선하고 (상법 제812조 - 제140조 2항), 화물이 이미 수하인에게 인도된 때에는 송하인의 이와 같은 처분권은 소멸하므로 送荷人의 運送物處分請求權은 수하인이 목적지에서 화물인도청구를 하기 전에 운송인에 대하여 행사하여야 할 것이다.

### iii) 送荷人의 受荷人變更請求權關聯 條項의 新設

현행상법, CMI의 Sea Waybill통일규칙, 그리고 실무상의 요청을 참작하여 해상화물운송장에 의한 운송의 경우 송하인에게 수하인 변경청구권을 부여하는 조항을 아래와 같이 신설할 것을 제안한다.

제000조 [送荷人의 受荷人變更請求權] ① 송하인은 운송인에 대하여 당해 운송계약의 내용에 관하여 변경을 요청할 수 있는 유일한 당사자이다.

② 송하인은 운송물이 목적지에서 수하인에게 운송물이 인도되기 이전까지 서면 기타 운송인이 수락할 수 있는 방법에 의하여 수하인의 변경을 청구할 수 있다. 송하인은 이로 인하여 추가로 발생하는 비용을 부담하여야 한다.<sup>102)</sup>

101) 同旨, 崔基元, 「海商法」博英社, 1997. p.167 ; 朴元洙, 前掲論文.

102) 商法, 제812조, 제139조 및 CMI Uniform Rules for Sea Waybill 제6조 (Right of Control) (a)항을 수정 수용.

### ⑨ 受荷人の訴訟當事者適格

運送人と 운송계약을 체결한 당사자는 送荷人이다. 그러므로 運送人에 대한 運送給付請求權을 가지는 자는 당연히 送荷人이며, 만약 운송인이 債務不履行(契約違反)의 경우 그 訴訟當事者의 資格도 送荷人이 가진다.

그런데 여기서 문제가 될 수 있는 것은 受荷人에게도 송하인이 체결한 운송계약에 관하여 訴訟當事者의 適格이 인정될 수 있는가 하는 점이다. 제3자를 위한 契約의 法理에 소극적인 태도를 보이는 英國 契約法系 아래에서는,<sup>103)</sup> 受荷人은 운송인과 운송계약을 체결한 당사자가 아니므로 운송계약에 관한 訴訟當事者가 될 수 없다고 한다.<sup>104)</sup> 그래서 CMI의 Sea Waybill 統一規則은 제3조에서 受荷人에게도 訴訟當事者 適格을 인정할 목적으로 “送荷人은 自身 또는 受荷人을 위한 代理人으로서 운송계약을 체결할 수 있다. 본조는 당해 運送契約에 적용되는 法律的 受荷人에게 訴訟當事者 資格을 가지게 하기 위하여 필요한 경우에 한하여 적용한다”라고 규정하고 있다.

우리나라는 이미 “제3자를 위한 契約”을 民法이 인정하고 있기는 하지만,<sup>105)</sup> 지금은 특히 Sea Waybill에 의한 국제해상화물운송에 관하여 논하므로 이것이 送荷人と 運送人의 화물운송계약이 제3자(수하인)를 위한 계약인가 또는 송하인이 受荷人의 代理人으로서 운송인과 운송계약을 체결하는 것인가에 관하여 보험계약의 경우(상법 제639조)와 같이 명문화되어 있지 않다. 특히, 受荷人の 訴訟當事者 適格의 문제에 대하여는 논의의 여지가 있을 것이므로, 이를 확실히 하기 위하여 受荷人에게도 訴訟當事者 資格이 있음을 인정하는 다음과 같은 조항을 둘 것을 제안한다.

제000조[受荷人の 訴訟當事者適格] 送荷人は 受荷人을 위하여 운송인과 運送

103) 李銀榮, 「債權法」, 博英社, 1992, p.149.

104) 裴炳泰, 前掲報告書, 「韓國海法會誌」, 제12권 제1호(1991년 2월). p.15.

105) 民法 제539조 내지 제542조 참조.

契約을 체결할 수 있다. 이 경우 受荷人은 당해 運送契約에 적용되는 法律의 範圍內에서 訴訟 當事者의 資格을 가질 수 있다.<sup>106)</sup>

## ⑩ 準用規定

### i) 海商貨物運送狀에 準用할 수 없는 商法條項

상법 제820조는 동법 제129 조, 제130조, 제132조 및 제133조의 貨物相換證에 관한 규정을 船荷證券에 준용하도록 하고 있는데, 이들 조항은 船荷證券의 法的 性質과 效力을 규정한 조항이다.

그런데 이러한 선하증권의 성질과 효력에 관한 제820조에 의한 準用規定 모두는 海上貨物運送狀에는 적용되지 않는 것이다. 따라서 선하증권에 준용되는 선하증권의 相換證券性(제820조-제129조), 선하증권의 법률상 當然한 指示證券性(제820조-제130조), 선하증권의 處分證券性(제820조-제132조), 그리고 船荷證券 交付의 物權的 效力(제820조-제133조)은 해상화물운송장에는 적용의 여지가 없다.

### ii) 海上貨物運送狀의 法的 性質

Sea Waybill의 法的 性質에 관하여 선하증권의 법적 성질이나 기능에 대응하는 규정으로 상법에 삽입할 것을 전제로 한다면, ① 신설될 정의조항으로부터 해상화물운송장은 운송물의 수령(또는 선적)증서, 운송계약의 증서, 要因性 및 非流通性을 인정할 수 있으며, ② 제814조 규정으로부터는 要式性(기재사항의 법정)을 인정할 수 있다.

### iii) 海上貨物運送狀에 準用할 商法條項

상법의 선하증권관련 조항, 즉 제813조(선하증권의 발행), 제814조(선하증권

---

106) CMI SWB에 관한 규칙, 제3조(AGENCY) 규정을 일부분 수정하여 受容.

의 기재사항), 제815조(등본의 교부) 등의 규정은 해상화물운송장에도 그대로 적용될 수 있으므로 이를 준용하는 조문을 설정할 것을 아래와 같이 제안한다.

제000조 (準用規定) 제813조, 제814조 및 제815조의 규정은 해상화물운송장에 준용한다.

## 2. Sea Waybill에 의한 運送과 受荷人の 確認方法

### 1) 概要

Sea Waybill에 의해 운송되는 화물을 수하인에게 인도하기 위한 주요 절차를 보면, ① 운송인이 수하인에게 貨物의 到着通知를 하고, ② 수하인은 당해 화물의 수입을 위한 제반 절차(예컨대, 수입국의 수입면허·통관 등)를 이행하는 한편, ③ 운송인에 대한 운임 또는 기타 약정된 요금의 지급이 있다면 이를 지급한 후, ④ 자기가 Sea Waybill에 記名된 受荷人이라는 身元을 증명시키고 운송인에게 貨物引渡請求를 한다. ⑤ 貨物引渡請求를 받은 운송인은 그 청구자가 受荷人임을 확인한 후, ⑥그에게 貨物引渡指示書 (D/O: Delivery Order)를 발행한다. ⑦ 수하인은 이 D/O를 화물이 장치되어 있는 터미널의 운영자 (CY 또는 CFS Operator)에게 제시하고 화물을 인도받는다.

선하증권이 아닌 해상화물운송장에 의한 운송의 경우, 목적지에서 운송인은 화물의 인도를 청구하는 자로부터 運送狀 원본의 제시나 그것과 상환함이 없이도 그가 운송장에 記名된 受荷人임을 확인되면 그에게 화물을 인도할 수 있는 것이다. 그런데 여기서 問題가 되는 것은, 권리가 없는 자, 즉 정당한 수하인이 아닌 자에게 화물이 인도되는 것을 어떻게 방지할 수 있는가, 다시 말하면 운송인이 어떠한 방법으로 貨物引渡를 요구하는 者의 身元을 파악하여야만 그가 운송장에 記名된 受荷人과 同一人임을 인정할 수 있는가가 問題가 되는

것이다. 위에서 언급한 화물인도의 절차는 이 문제를 제외하고는,<sup>107)</sup> 선하증권에 의해 운송되는 화물의 인도절차와 동일하다. 따라서 이 문제의 적절한 해결방안의 수립이 곧 Sea Waybill에 의한 운송의 발전을 좌우할 수 있는 주요 요소인 것이다. 그러므로 여기서는 특히 이에 관하여 자세히 살펴보고 그 실무적 해결방안을 모색하고자 한다.

## 2) 受荷人身元の 確認方案

Sea Waybill의 특징은 記名式 증권으로서, 운송장에 특정인(개인)의 성명이나 또는 회사(법인)의 명칭 또는 상호가 수하인으로 기재되며, 목적지에서는 SWB 기재의 수하인으로 확인되는 자가 곧 화물을 인도받을 자인 것이다.

운송인이 貨物引渡請求를 하는 자가 眞正한 受荷人인가의 여부를 확인하는 방안으로, 운송장에 기재된 수하인이 個人인가 또는 法人인가를 구분하여 살펴본다.

### (1) 개인의 성명이 受荷人으로 기재된 경우

受荷人으로서 特定人の 姓名이 기재된 경우에는 그 확인방법은 회사(법인)의 명칭이 기재된 경우보다 간단하다. 어느 나라에서이든 적법한 거주자라면 신분을 확인할 수 있는 증서(identification card)가 있기 마련이므로, 운송인은 화물의 인도를 청구하는 자에게 그 신분증명서(예컨대, 주민등록증, 운전면허증, 여권 기타 정부공인기관에서 발행한 증명서)의 제시를 요구하여 同一人임을 확인할 수 있으며 그 자에게 화물을 인도하면 되는 것이다.

---

107) 선하증권이 발행된 경우의 정당한 수하인은 적정히 배서된 선하증권원본(properly endorsed Original Bill of Lading)의 소지인이므로 운송인은 이를 제시하는 자에게 화물을 인도하면 되지만 Sea Waybill이 사용된 경우는 별도로 受荷人임을 확인하여야 하는 과정이 있다.

## (2) 法人의 명칭이 受荷人으로 기재된 경우

Sea Waybill에 受荷人으로 法人의 명칭 또는 상호(예컨대, ABC Co.)가 기재되어 있는 경우에는, 운송인은 ABC Co.의 대표자 또는 그 代理人에게 화물을 인도하여야 계약상의 인도의무가 종료된다. 그런데 현실적으로 법인의 대표자가 직접 화물을 인도받으러 오는 경우는 거의 없고, 그 법인이 지정한 실무수행자(예컨대, 트럭운전자 : 편의상 XYZ trucker)가 화물이 보관되어 있는 곳에 와서 인도청구를 하게 되는 것이 보통이다. 이러한 경우 운송인이 受荷人을 확인하는 방법은 개인의 경우에 비해 복잡하다. 다시 말하면 XYZ가 운송인에게 수하인(ABC Co.)의 화물을 수령하러 왔다고 하는 경우, 운송인로서는 어떤 방법으로, 무슨 서류를 확보하고 XYZ에게 화물을 인도하여야 ABC Co.에게 인도한 것으로 되는가가 Sea Waybill에 의한 운송에 따른 가장 큰 과제이다. 이에 대하여는, 아래와 같이 여러 가지 방법이 제시될 수 있다.

### ① Sea Waybill 原本을 이용하는 方案

이 방안은 송하인이 선적지에서 운송인으로부터 발급받은 Sea Waybill 원본을 수하인에게 송부하면 수하인이 목적지에서 이 원본을 운송인에게 제시하여 수하인임을 확인한다는 것이다. 이는 선하증권이 발행된 경우의 B/L 원본의 제시방법과 동일하므로, 신속한 화물인도를 목적으로 해상화물운송장을 채용하려는 근본취지에 전적으로 배치된다. 따라서 이 방안은 적절한 것이 아니다.

### ② 貨物到着通知書를 이용하는 方案

#### i) 화물도착통지서로써 受荷人을 확인하는 方法

운송인은 화물이 Sea Waybill에 의한 운송의 경우라도 상관습상 화물이

목적지에 도착하기 전에 수하인 또는 송하인이 지정한 통지처(notify party)<sup>108)</sup>에게 화물도착에 관한 통지를 한다. 이 통지는 전화를 이용하기도 하지만, 정확성을 기하기 위하여 書面에 의한 통지, 즉 화물도착 예정일과 인도에 관한 참고사항 등이 포함된 양식의 화물도착통지서(arrival notice)<sup>109)</sup>를 발송하는데, 이는 수하인으로 하여금 당해 화물의 인도에 필요한 서류의 준비 등의 절차를 사전에 취하고 화물의 도착 시에 신속히 인도받을 수 있도록 하는 고객에 대한 서비스의 일종이다. 운송인은 이 통지서로써 수하인을 확인하는 한 방법으로 사용할 수 있을 것이다.

이 방법은 目的地의 운송인이 Sea Waybill의 통지처(notify party)에게 Arrival Notice(A/N)를 발송하면, 수하인이 그 A/N에 서명(또는 기명날인)하여 그것을 화물을 인도받으러 오는 자로 하여금 운송인에게 제출하여 운송인이 受荷人을 확인할 수 있도록 하는 방안이다.

이 A/N를 이용하는 방법도 受荷인이 직접 화물을 수령하러 오는 경우와 트럭운전자 등 운송장의 수하인이 아닌 자가 수하인을 대신하여 화물을 받으러 오는 경우로 나누어 생각해 볼 수 있다.

---

108) 즉, SWB상에 통지처란에 명시된 자임. SWB은 기명식이므로 통지처도 주로 수하인과 동일한 것이 많고, 때로는 수하인의 지정통관사 또는 주선업자 등도 있다.

109) Arrival Notice에 포함되는 주요 내용은 다음과 같다.

- SWB에 의해 당해 화물이 운송되며 선하증권이 발행되지 않았다는 내용(예; This shipment is effected under a Seaway Bill)
- 운송선박의 도착예정일 (Estimated Arrival date)
- 화물의 인도가능일 (Available date)
- 화물의 무료장치기간 (Free time) 및 동기간의 경과시 부과되는 지체료 (Demurrage)
- 장비의 무료사용기간 및 지체료 (Detention charge)
- 세관관리 아래로 넘어가는 일자 (General Order date)
- 화물을 인도받을 장소(Place of Delivery ; xxx CY or CFS명칭 및 주소)
- 컨테이너 번호, 포장의 개수 등 화물명세
- 수하인이 운송인에게 지불해야 할 운임 액
- 기타 수하인이 화물인수에 필요한 정보 (if any) 등.

a) 화물도착통지서를 접수하는 자가 受荷人인 경우

이는 운송장의 통지처 란(notify party column)에 기재된 자와 수하인 란(consignee column)에 기재된 자가 동일하여 운송인이 통지처에 발송한 화물도착통지서를 수하인 자신이 접수하므로, 그가 동 A/N에 서명한 후 이를 운송인에게 제시하고 화물인도청구를 하는 경우이다. 이 때 운송인은 자기가 발송한 A/N과 동일한 것인지 여부와 수하인의 서명(또는 기명날인)을 확인한 후 D/O를 발행하는 방법이다. 여기서 수하인의 서명이 진정한 서명인가를 확인하는 방법으로는 운송인이 사전에 수하인의 署名(또는 기명날인)錄을 비치하고 있다가 화물인도 요청을 하는 자가 제시하는 A/N상의 서명(또는 기명날인)과 동일한지를 대조·확인하면 될 것이다.

b) 화물도착통지서를 접수한 자가 受荷人이 아닌 경우

이는 운송장상의 통지처가 수하인과 동일하지 않고 수하인의 지정 통관사(customs broker)이거나 운송주선업자 등이어서, 운송인이 발송하는 A/N를 수하인 자신이 직접 접수하지 않지만, 이들을 통하여 화물수령까지 수하인이 할 업무를 대행시키는 경우이다.

이 경우에는 수하인이 A/N에 그의 代行人을 표시하고 그 代行人에게 “화물인수지시서(Pick-up Order<가칭>)” 또는 이와 유사한 서류를 작성해 주어 그것을 A/N과 함께 운송인에게 제시하면 될 것이다. 그 이유는 운송인이 동 서류를 제시하는 사람이 곧 수하인을 대리하여 화물을 Pick up하려 온 것을 알게 하기 위해서이고, 또 화물이 진정한 수하인이 아닌 자에게 인도되는 것을 방지하기 위한 것이다.

이러한 절차는 진정한 受荷人에게는 서류의 간소화의 면에서 복잡하다고 느껴질지도 모르지만, 화물이 잘못 인도되는 것(mis-delivery)을 방지하는 안전성의 면에서는 최소한의 확인절차의 이행은 受荷人과 運送人 모두를 위하



여 필요할 것이다.<sup>110)</sup>

ii) 화물도착통지서와 e-mail 등을 통한 受荷人の 確認

이 방법은 운송인이 발송한 Arrival Notice를 접수한 受荷인이 원거리에 소재하는 등의 사유로 A/N에 서명하여 운송인에게 이를 제시하는 것이 부적당한 경우에 이용될 수 방법이다. 이는 수하인이 직접 운송인에게 내사하는 대신, e-mail 등으로 자신이 受荷人임을 밝히고 당해 운송물을 그가 지정한 대리인(예컨대, XYZ)에게 인도할 것을 요청하면 운송인은 이에 따라 XYZ에게 운송물을 인도하는 방법이다. 이 경우에도 운송인은 화물을 인도하기 전에 수하인과 전화 등으로 e-mail 등의 발송 여부를 재확인하고, XYZ로부터도 화물의 인도시에 수하인이 발급한 Pick-up Order(또는 이와 유사한 서류)를 제시받아 후일의 증거서류로 보관하도록 하여야 할 것이다.

③ 受荷人 自身이 작성한 貨物引渡請求書を 이용하는 方法

이는 수하인이 운송인이 발송해 주는 화물도착통지서가 도착하기까지 기다려 동 통지서에 서명하여 운송인에게 제시하는 것이 아니라, 수하인이 일종의 화물인도요청서(Cargo Delivery Request)<가칭>를 작성하고 그 대리인(트럭운전자 등 사용자 포함)이 실제로 화물을 Pick-up할 때에 이를 운송인에게 제시하도록 하는 방법이다. 이때에 운송인은 그 요청서가 진정한 수하인에 의해서 작성된 것인가를 전화 등을 통하여 재확인한 후에 그에게 화물을 인도하는 방법이다. 이 방법이 실현성이 있는 이유는, 수하인은 화물이 선적되면 송하인으로부터 운송에 관한 정보를 FAX 또는 e-mail등을 통하여 사전에 입수하므로 가능하고, 만약 그렇지 않을 경우라면 운송인으로부터 통지받은 내역에 근거하여 이를 작성할 수 있을 것이다.

110) 최근 미국에서는 한 트럭운전원이 PICK-UP ORDER를 수하인이 작성한 것처럼 偽造作成하여 이를 운송인의 터미널 운영자에게 제시하고 화물을 인출해 간 사례가 있다.

#### ④ 기타 - 貨物引渡에 관한 追加的 補完

운송인이 위의 절차에 따라 수하인을 확인하더라도 화물을 물리적으로 수령하는 것은 운전자 등이 하게 되므로, 어느 차량의 어떤 운전자에게 화물이 인도되는가를 기록하기 위하여 화물이 터미널을 통과하기 전에 운반차량 및 운전자의 사진이 자동으로 찍힐 수 있도록 터미널에 비디오 카메라 등을 설치하는 것 바람직하다.

#### ⑤ 受荷人の 身元確認方法에 관한 意見

전술한 바와 같이 화물운송에 있어서 Sea Waybill사용과 관련하여 대두되는 리스크는 무엇보다도 “受荷人確認過程”에 있다고 생각된다. 물론 운송인과 장기간의 거래관계를 통해 신원이 확실한 受荷人일 경우에는 이러한 문제가 크게 부각되지 않을 수도 있겠지만 그렇지 않은 경우에는 사안에 따라 실무적으로 적절한 방법을 채택하여 그 것에 따라 화물을 인도하여야 할 것이다.

그러나 한편으로, 해상화물운송에 있어서 Sea Waybill을 채택하는 가장 근본적인 취지는 수하인이 목적지에서 운송증권의 원본의 제시나 그것과 상환함이 없이 신속히 화물을 인도하도록 함에 있는 것이다. 따라서 운송인이 화물의 인도를 위하여 수하인에 대하여 어떤 종류의 서류(운송장 원본 또는 운송인이 송부해 준 화물도착통지서 등)를 제시하라고 요구하는 것은 진정한 수하인에게는 다소나마 부담을 주는 것은 사실이다. 그렇지만, 어떠한 경우라고 하더라도 화물이 권리없는 자에게 잘못 인도되는 것은 방지되어야 한다. 그러기 위하여 수하인은 최소한 그가 運送狀 기재의 受荷人임을 증명하는 것은 당연하고, 운송인도 이를 확인하는 절차를 이행하여야 마땅하다.<sup>111)</sup>

111) CMI 통일규칙에서도 운송인은 수하인의 신원확인증을 제시하는 자에게 화물을 인도한다고 규정하고 있다 (The carrier will deliver the goods to the consignee, or his authorized representative, upon production of proper identification (CMI Uniform Rules for Sea Waybill, 제7조 (a)항).

수하인을 확인하는 절차에 관하여는, 위에서와 같은 여러 가지 방법이 제시될 수 있을 것이지만, 어느 방법이든 현재의 시점에서는 법적으로 강제성을 띠는 것은 아니고 어디까지나 실무적 절차이다. 그러므로 이는 운송인과 화주간의 信用度 또는 知名度에 따라 채택하는 절차가 서로 다를 수도 있을 것이다. 다만, 그 중에서 受荷人이 貨物 引渡請求書를 작성하여 실제로 화물을 Pick-up하러 오는 자(운전자 등)가 이를 운송인에게 제시하는 절차를 취하는 것이 화물인도의 신속성과 수하인의 편의성의 면에서 합리적이라고 생각한다.

### 3) 운송물인도 증거의 확보

위의 어느 절차에 의하든지 신원이 확인된 수하인 또는 그 대리인에게 화물이 인도되면, 동시에 당해 화물의 引渡引受의 證據로서 인수자가 서명한 Sea Waybill, Arrival Notice 또는 D/O 중의 적어도 어느 하나는 양자가 보관하여야 할 것이다. 이러한 증명서류는 사후의 Claim이나 訴訟 등에 대비하기 위해 B/L과 마찬가지로 관련국가의 법규에 따라 일정기간(예컨대, 운송인의 경우 통상 5-10년) 보존할 필요가 있다.

## 3. Sea Waybill의 電子化

### 1) 電算化의 對象의 限定

Sea Waybill(SWB)은 권리증권이 아니기 때문에 그것이 유통되어 증권의 소지에 따른 권리자의 변경이 일어나지 않는다. 그러므로 SWB의 이해관계자는 送荷人, 運送人 및 記名受荷人の 3者로 한정되며, 그리고 목적지에서 운송인의 화물인도도 SWB 원본과 상환으로 할 필요가 없다. SWB은 운송의 실행을 위한 운송인의 화물의 수령증거로서의 기능과 송하인과 운송인 간의 운송계약의 증서로서의

기능만 수행하면 되기 때문에, 그러한 기능은 전자적 방법으로 처리하기가 어렵지 않다고 생각된다.

既存研究들이 Sea Waybill의 EDI화를論하면서, 성공을 거두지 못한 Atlantic Container Line회사의 DFR(Data Freight Receipt), 또는 스웨덴의 은행과 선박회사가 공동 개발한 CKR(Cargo Key Receipt)을 예로 들고, 그 실패 원인을, DFR은 ① SWB은 권리증권이 아니므로 수하인의 지위가 불안하고, ② 은행에 대한 담보가치가 희박하고, ③ 헤이그-비스비규칙이 적용되지 않고, ④ 법적 대책이 마련되지 않은 이유 때문에 은행과 매수인이 그 사용을 거부했다고 한다.<sup>112)</sup>

그리고 CKR의 경우에는, ① 신용장통일규칙상 은행은 서류에 의한 거래의 원칙을 따를 수밖에 없고, ② 신용장개설은행이 CKR의 소지로 擔保權을 보유하고 있는 것이 아니라, 다만 受荷人の 자격에서 송하인으로부터 받은 貨物處分權을 소유하는 것에 불과하기 때문에 미국법 아래서 그것이 과연 물품에 대한 담보권을 완전히 행사할 수 있을지의 여부, 그리고 매수인으로부터 善意로 화물을 취득한 자보다 우선할 수 있을지의 여부가 불확실 하여 그 실행이 중단되었다고 한다.

생각건대, 우선 Sea Waybill의 전자화를 시도하는 것은 타할 수 없는 것이지만 그 실패의 주요 원인은 전자화하려는 Sea Waybill의 대상으로서 은행이 화한 어음 결제를 함에 있어 權利證券을 염두에 두는 信用狀去來의 방식도 포함시키려고 했기 때문인 것으로 본다. Sea Waybill은 무엇보다도 유통이 불가능하고 권리증권이 아닌 특징을 살려 약정된 記名受荷人에게 증권과 상환함이 없이도 신속하게 화물을 인도하기 위한 목적으로 이용하고자 하는 것이다. 그럼에도 불구하고, 위의 시도는 은행이 담보물, 즉 권리증권인 선하증권을 확보하고 대금결제를 하는 信用狀去來에 Sea Waybill (CKR이든 DFR이든)에다 역지로 權利性을 붙여 넣어 전자화하려고 했기 때문에 실패한 것이 아닌 가 한다.

---

112) Boris Kozolchyk, 'Evolution and present state of ocean bills of lading from banking law perspective,' *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol.23. no.2, April 1992, p.220 ; 최석범, 전계논문, p.137 ; 채린, 전계논문, p.87 ; 한남성, '전자식 선하증권활용상의 문제점에 관한 연구, 박사학위논문, 성균관대학교, 1995, pp.60-61.

그러므로 전자화 이전에 먼저 Sea Waybill에 의한 운송이 가능한 대상을 전술한 바와 같이 신용장 결제방식이 아닌 貨物運送의 경우<sup>113)</sup>로 하여 그 電子化를 추진하여야 할 것이다. 그럼으로써 Sea Waybill의 본래의 기능은 충실히 발휘될 수 있을 것이며 그 전자화도 어려움이 없이 실현될 수 있을 것이다.

다음에는 Sea Waybill에 의한 운송이 가능한 화물을 전제로 하여 이를 電子化하는 방안을 논술한다.

## 2) 電子化의 具體的 方案

### (1) 개요

Sea Waybill을 선하증권의 대체수단으로 이용하는 취지는 선하증권과의 경우와는 달리 수하인이라면 화물이 목적지에 도착하였을 때 그것과 상환함이 없이도 화물을 인도받을 수 있게 하는 것이다. 그러므로 권리증권성이 아닌 Sea Waybill에 의한 운송이라면 이미 無船荷證券 시스템이므로 문제는 解決되는 것이다. 그렇다면 이 문제에 관한 한 이미 소기의 목적이 달성되었으므로 구태여 “電子式 海上 貨物運送狀”이라는 문제로 비약하지 않아도 될 것이다.

그러나 Sea Waybill을 전자화한다라고 표현하더라도, 이는 후술할 權利의 이전이 주가 되는 流通可能한 선하증권의 電子化와는 그 구조와 성격이 확연히 다르기 때문에 그 Sea Waybill의 전자화는 복잡성을 띄지 않는다. 왜냐하면 Sea Waybill은 非流通性·非權利證券이어서 그 所持有에 따라 貨物引渡請求權者가 변경되는 것이 아니고 목적지에서 화물을 인도받을 자는 이미 契約으로 정해진 記名受荷人이기 때문에, 어떤 전자식 비밀 키를 만들어 그것의 移轉이나 所持를 화물에 대한 權利의 移轉이나 所持로 하는 것이 필요하지 않고, 또 그 관리와 운영을 위한 어떤 제3의 중립기관(예컨대, 볼레로회사 등)도 불필요하며, 다만 운송장에 포

---

113) 本節 4항, Sea Waybill로 대체 가능한 무역거래결제방식과 그 비중측정 참조.

함된 운송정보만 전자적으로 전달하기만 하면 되기 때문이다.

다시 말하면 Sea Waybill을 전자식으로 처리한다는 것은 기존의 선하증권에 기재되는 모든 내용, 즉 운송계약상 運送人과 送荷人 간에 운송인이 어떤 종류와 상태의 화물(화물의 명세와 그 외관상태 포함)을 어디서 어디까지(운송구간) 운송하여, 누구에게(記名受荷人임) 인도하고, 상대방인 송하인은 그 보수로서 얼마의 운임을 운송인에게 지급하기로 약정하고 있는가 하는 정보<sup>114)</sup>를 운송계약의 당사자가 전자적으로 주고 받기만 하면 된다. 이는 자동팩스, e-mail, 당사자 간의 EDI 또는 인터넷 등을 이용하는 방법이 있겠는데, 어느 것을 이용하더라도 현재 제기되고 있는 船荷證券의 문제는 해결된다. 그러므로 전자식 해상화물운송장이라고 함은 이러한 방법들을 어떻게 효율적으로 운영하는가에 초점을 맞추면 된다고 생각한다.

## (2) Sea Waybill의 전자적 운영모형

Sea Waybill에 의한 운송의 경우에는, 운송관련 당사자는 먼저 계약당사자로서 送荷人과 運送人, 그리고 운송이 진전됨에 따라 목적지의 受荷人也 포함한다. 그러므로 Sea Waybill의 내용을 전자적 방법으로 주고받을 당사자는 셋으로 확정되어 있어서,<sup>115)</sup> 이들이 전산시스템을 갖추기만 하면 현대의 발달된 정보통신의 네트워크 환경에서는 Sea Waybill의 전자화는 어려운 일이 아니다. 국제 해운 기업은 이미 컴퓨터 시스템을 갖추고 자체적 운송서류 업무를 전산으로 처리하고 있기 때문에 運送人을 중심으로 送荷人 및 受荷人이 정보를 주고받으면 된다.

Sea Waybill을 전자식으로 운영하는 수단은 위에서 언급한 바와 같이 여러 가지가 있을 수 있겠지만, 여기서는 범세계적으로 널리 이용되는 인터넷을 통한 방법에 의한 운영이 보다 경제적이라고 생각된다.

---

114) 여기에는 당사자의 권리의무 등 계약의 조건내용도 포함되어야 한다.

115) 때로는 운송인이 화물도착통지 등 운송에 관한 통지를 할 곳(notify party)으로서 수하인이 아닌 다른 사람(예; 수하인의 통관업자, 운송주선업자)으로 하는 경우도 있다.

(3) Sea Waybill의 정보와 화물의 흐름<sup>116)</sup>

송하인과 수하인 간의 매매계약 등으로 운송서류를 Sea Waybill로 할 것을 약정한 경우 운송인과 이들 간의 Sea Waybill 업무의 흐름은 다음과 같다.

- ① 송하인이 운송인에게 선복예약을 하고(전화, FAX, EDI 또는 Internet 이용 가능), 선적에 필요한 자료(S/R, Export Declaration 등)를 FAX, EDI 또는 Internet 수단을 이용하여 운송인에게 제공한다(<그림 2>의 ①).<sup>117)</sup>
- ② 운송인은 송하인이 제공한 데이터에 의하여 해상화물운송장의 데이터를 컴퓨터에 입력한다.
- ③ 송하인이 예약한 화물을 지정된 장소로 반입시키면(<그림 2>의 ②), 운송인은 화물의 외관 상태를 점검, 확인한 후 당해 선박이 입항할 때 선적한다(전산 외적 물리적 절차임).
- ④ 운임이 先給조건(freight prepaid term)인 경우에는 운송인은 송하인으로 부터 영수한 후 송하인의 요청에 따라 受領 또는 船積海上貨物運送狀(Received for shipment or Laden onboard Sea Waybill)을 송하인에게 전송하거나 또는 양자가 미리 약정한 방법에 따라 EDI 또는 Internet을 통하여 송하인의 컴퓨터에 보관하거나 직접 출력할 수 있다(<그림 2>의 ③, ④).
- ⑤ 목적지의 운송인은 선적지에서 작성된 Sea Waybill의 데이터를 공유하며 (<그림 2>의 ⑤), 이를 세관적하목록 또는 수하인이나 화물도착통지 등의 필요처와 EDI 메시지로 전송하거나 또는 출력하여 사용한다.

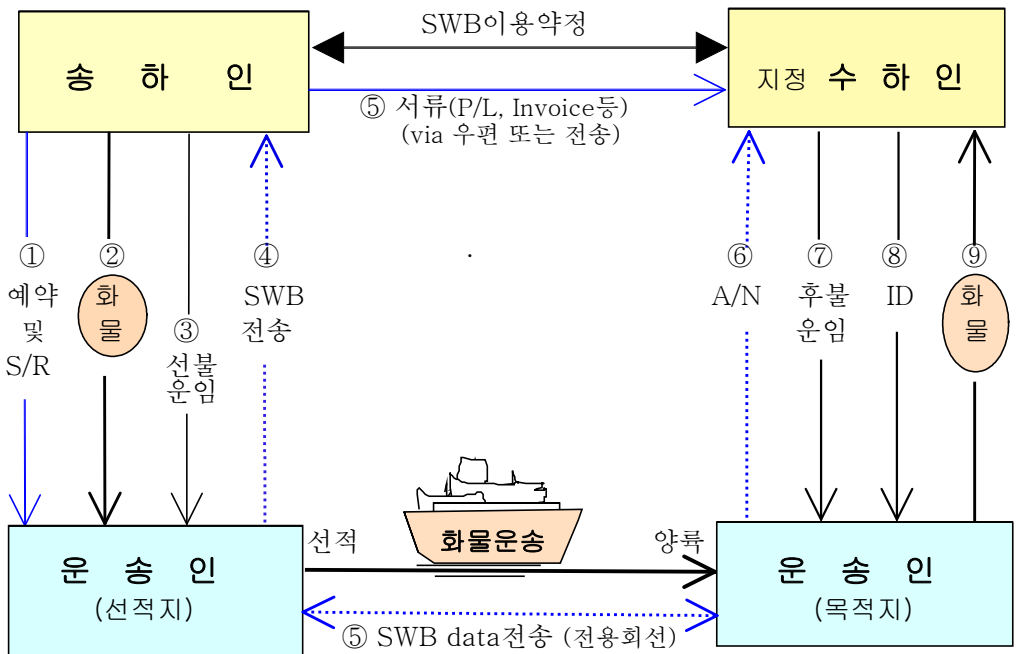
---

116) 109면 <그림 2> 참조.

117) 해상운송에 필요한 서류를 운송인에게 제공하는 것은 송하인의 법정의무이다. 그리고 거기에는 화물의 명세를 포함, 해상화물운송장에 기재될 모든 내용이 포함되어 있고 그러한 기재는 송하인이 운송인에게 정확하다는 것을 담보한 것으로 간주된다(상법 제814조 제3항; Hamburg Rules 1978 제17조 1항 전단; Hague-Visby Rules 1968, 제3조 5항. 등 참조).

- ⑥ 목적지의 운송인은 수하인에게 화물도착 예정 통지서를 전송한다(<그림2>의 ⑥ : 이는 컴퓨터에서 auto FAX로 발송할 수도 있다).
- ⑦ 수하인은 수입에 필요한 절차를 마치고 운송인에게 후급조건의 운임 (freight collect term)이 있는 경우는 이를 지급한다(<그림 2>의 ⑦).
- ⑧ 수하인은 운송인에게 자기가 해상화물운송장상의 기명수하인임을 증명한다(<그림 2>의 ⑧).<sup>118)</sup>
- ⑨ 수하인은 해상화물운송장 원본의 소지 여부나 그것과의 상환함이 없이 운송인으로부터 화물을 인도받는다.

< 그림 2 > 전자식 해상화물운송장의 흐름도



118) 화물의 인도 시에 수하인을 확인하는 방법에 대하여는 본 절 2 참조.



## 4. Sea Waybill에 대한 認識의 提高

해상화물운송장은 권리증권이 아니므로 운송인과 송하인 간의 운송계약에 관한 증거로서의 기능과 운송인에 의한 화물수령의 증거로서의 기능만 인정되며, 화물의 인도는 운송인과 송하인이 약정한 바에 따른 受荷人 즉 해상화물운송장의 「Consignee」란에 기재된 자로 확인되면 원본과 상환하지 않고도 그 受荷人에게 화물이 인도되도록 하는 데 목적이 있는 것이다.

따라서 해상화물운송장에 의한 운송이 가능한 화물은 운송도중에 전매가 이루어지지 않고, 그 중에서 거래 당사자 간에 신용이 쌓여서 물품의 대금결제에 문제가 없는 화물은 굳이 權利證券인 船荷證券을 사용할 필요가 없는 것이다. 다시 말하면, 수출입물품의 결제형태 중에 단순송금방식이나 계좌이체(Open Account)의 방식, 그리고 추심방식 중의 D/A 결제방식의 경우에는 운송증권과 대금지급 여부와는 상관없이 선적서류가 受荷人에게 인도되는 것이므로, 이러한 거래에 있어서는 권리증권인 선하증권을 사용할 필요가 없이 해상화물운송장을 이용할 수 있고, 따라서 수하인은 운송증권을 기다릴 필요가 없이 적기에 운송인으로부터 화물을 인도받을 수 있게 된다.

이와 같이 비유통성의 해상화물운송장은 선박의 고속화에 따른 선하증권의 문제를 극복할 수 있는 하나의 좋은 대체수단이 될 수 있음에도 불구하고, 아직까지 수출입거래의 실무계에서, 또한 제도적으로 그 입지가 확립되어 있지 않고, 거래 당사자도 이 운송서류의 본질을 명확히 인식하지 못하여 그 대체율이 저조한 실정이다. 그러므로 해상화물운송장의 이용률의 제고를 위하여 정부의 유관기관, 무역관련 단체와 연구기관, 학계, 화주단체, 선주단체 등에서 이에 대한 연구를 하여 그 결과와 운영요령 등을 책자로 만들어 실무계에 배포하고 직접 교육하는 등 적극적인 홍보를 통하여 그 사용을 권장할 필요가 있는 것이다 .

## 第4章 電子式 船荷證券에 의한 運送

### 第1節 電子式 船荷證券의 意義

전자식 선하증권이라는 것은 재래의 종이선하증권(paper bill of lading)을 물리적으로 발행하는 대신에 그 내용을 컴퓨터 (운송인 또는 제3의 기관의 컴퓨터)에 보존해 두고, 당해 운송과 관련된 이해 관계자(운송인, 송하인과 수하인, 은행 등) 간의 약정으로 일조의 암호기능을 하는 특정 비밀 열쇠(private key)를 정하고, 그 “Key의 所持”가 곧 유통가능한 선하증권을 소지한 것과 동일하게 취급하도록 하는 것이다. 다시 말하면 동 Key를 이전하는 것이 곧 증권기재의 貨物에 대한 權利를 이전하는 것과 동일한 효력을 인정함으로써 Key 소지인이 운송중의 貨物을 轉賣, 入質 등의 처분을 할 때에는 그 소지하고 있는 “Key로써” 하며,<sup>119)</sup> 또는 운송인에 대해 貨物引渡請求權을 행사할 때는 실제의 종이선하증권을 제시하거나 이와 相換하는 것이 아니라 비밀키의 소지여부를 확인하고 그 키를 소멸시키는 방법, 즉 서류없는(paperless) 전자적 방법으로 운송貨物의 처분 또는 인도의 문제를 해결하려는 제도이다.<sup>120)</sup> 이와 같이 전통적으로 유형의 종이 선하증권에 인정되고 있는 機能을 무형의 전자적 방법으로 수행하는 것을 소위 전자식 선하증권(electronic bill of lading)이라고 한다.

전자식 선하증권의 본질에 관하여는 견해가 둘로 나뉘어져 있는데, 그 하나는 전자식 선하증권은 새로운 종류의 선하증권이 아니라는 견해이고, 다른 하나는 기존의 종이 선하증권 방식과는 상이한 새로운 선하증권으로 보는 견해이다. 전자에 의하면, 전자식 선하증권은 船積船荷證券, 受領船荷證券 또는 通船荷證券

119) 그러므로 이 Key가 선하증권의 물권적 효력을 발휘하도록 하는 것이다.

120) 嚴潤大, 전계 「船荷證券論」, p435 ; 新堀聰, “いわゆる電子式船荷證券について”, (日本「國際商事法務」 Vol.19, No.8, 1991, p.1007.

(through bill of lading)과 같이 어떤 특정 종류의 선하증권을 의미하는 것이 아니고, 다만 종이 선하증권의 경우의 발행형식과 양도방식이 전자식으로 바뀐 것에 지나지 않는다는 것이다.<sup>121)</sup> 후자에 의하면 기존의 선하증권의 본질적인 기능을 그대로 내포하고 있다는 점에서는 기존의 선하증권의 연장선상에 있는 것이라고 할 수 있지만 그 형태나 발행형식으로 볼 때 새로운 선하증권으로 취급되는 것이 바람직하다고 한다.<sup>122)</sup>

생각건대, 전자식 선하증권이라고 하더라도 선하증권의 記載內容(법정의 필요적 기재사항 및 운송계약의 조건을 포함한 임의적 기재사항)이나 그 機能 면에서는 종이선하증권에 비해 새로운 기재사항이나 다른 기능을 하는 것이 아니므로 새로운 선하증권으로 볼 수 없지만, 전자선하증권의 運用 측면, 즉 증권의 發行方法과 증권을 所持하는 形態와 權利의 處分 또는 行使의 方法이 유형의 종이선하증권의 그것과 확연히 다르다. 다시 말하면 기존의 선하증권의 경우에는 物權의 效力이 인정되고 있어서(상법 제820조-제133조), 선하증권권리의 처분은 종이 곧 증권에 배서하여 그 ‘증권으로써’만 가능하고(상법 제820조-제132조), 또 운송인에 대하여 권리를 행사하기 위해서는 종이선하증권과 相換하여야만 가능한데(상법 제820조-제129조), 전자식 선하증권의 경우에는 이러한 서류가 없이 EDI방식으로 운용되는 것이므로, 이와 같은 방식의 전자식선하증권은 엄밀히 말해서 우리나라 현행 법제 아래서는 선하증권이 아니다. 따라서 소위 전자식선하증권에 의한 운송은 상법상 선하증권이 발행되지 않은 運送契約으로 보아야 할 것이다.

위와 같이 볼 때 종이인 증권 곧 형체가 없는 데이터에 비록 전자식이라는 접두어가 붙기는 하였지만 ‘선하증권’이라고 부르려고 하는 것은 비록 서류가 없는

121) 錢昌源, 「표준무역운송실무」, 무역연구원, 1996, p.364, p.373 ; 安秉壽, "전자식 선하증권의 실용화에 따른 문제점에 관한 연구", 박사학위논문, 성균관대학교 대학원, 1999, p.10 ; 新堀聰, “いわゆる電子式船荷証券について”, 國際商事法務, vol.19, No.8, 1991, p.1007 ; 「貿易取引の理論と實踐」, 三嶺書房, 1993, p.183 ; 이학승, “EDI방식에 의한 선적서류에 관한 연구”, 「産經論集」, 14집, 동의대학교 산업경제연구소, 1996.3, p.318.

122) 蔡麟, 전계논문, p.120 ; 崔錫範, 전계논문, p.110 ; 申東鎭, “전자 선하증권의 법적 유효성에 관한 연구”, 박사학위논문, 영남대학교 대학원, 1996.6, p.10-11.

전자방식이더라도 그것은 기존의 종이선하증권이 수행하고 있는 機能과 똑 같은 기능을 그대로 수행할 수 있어야 한다는 것을 前提로 하고 있기 때문일 뿐이고, 현재의 시점에서는 아직 전통적 개념의 선하증권은 아니다. 그러므로 요컨대, 전자식 선하증권이 수행할 기능측면에서는 기존의 선하증권과 다르지 않아야 하는 것이고,<sup>123)</sup> 선하증권의 법적 성질 측면에서는 그 주요 부분이 기존선하증권이 갖는 성질과 根本적으로 다르다. 따라서 전자식 선하증권은 이런 측면에서 새로운 선하증권의 한 종류라고 봄이 타당하다.<sup>124)</sup>

## 第 2 節 電子式 船荷證券의 活用을 위한 先行研究

### 1. 序 說

현재까지 종이선하증권의 기능을 전자식으로 해결하려는 많은 연구와 시도가 있어 왔는데, 그 중에서 괄목할 만한 것으로는, ① 1971년 Atlantic Container Lines가 시도하였던 "Data Freight Receipt", ② 스웨덴 Gothenberg 대학과 스웨덴 해운회사 등이 공동으로 개발한 "Cargo Key Receipt" 시스템, ③ 노르웨이의 Reinskou의 통지·확인 시스템(Concept of a Notification-Confirmation System), ④ 체이스 맨하탄은행과 INTERTANKO가 1986년 설립한 Seadocs Registry Limited에 의한 원유 및 원유제품에 대한 권리의 전자적 방식으로 이전

---

123) 만약 이런 기능을 수행하지 않는 것이라면 그것이 어떤 방식이든 아예 선하증권이라는 명칭을 붙일 수 없을 것이다.

124) 同旨, A. N. Yiannopoulos 'The electronic bill of lading is not a mere evolution in the form of bills of lading; it is creation of a new species of bills of lading' 이라고 함 (*Ocean Bills of Lading : Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, Kluwer Law International, 1995, p.4) ; Erik Muthow "The impact of EDI on Bills of Lading", <http://uctshiplaw.com/muthow2.htm>.

하기 위한 "Seadocs-Scheme", ⑤ 미국 무역서류간소화위원회(NCITD: The National Committee on International Trade Documentation)의 UN/ECE에 대한 전자식선하증권의 운영제안 등이 있었는데, 모두 중도에서 실패로 끝났다.

그러나 국제무역운송에 있어서 종래의 종이 선하증권을 전자화하려는 연구와 시도는 컴퓨터와 통신기술이 발달한 오늘날에는 그 실용화가 더욱 절실히 요구되고 있다. 이에 따라, 1990년에는 國際海事委員會(CMI)가 전자선하증권에 관한 CMI규칙, CMI Rules for Electronic Bills of Lading을 제정한 바 있고, 1996년에는 유엔 상거래위원회(UNCITRAL: United Nations Commission on International Trade Law)가 Data메시지의 증거기능과 전자적 서명에 대해 효력을 인정하는 ‘전자상거래에 관한 UNCITRAL 모델법’(UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce)을 제정하여, 전자식 선하증권이 안고 있는 문제점을 해결하려고 노력하고 있다. 특히, 최근에는 BOLERO International Ltd(1998년 설립)가 선하증권을 포함한 모든 무역서류를 전자식으로 구현하기 위해 소위 ‘볼레로 프로젝트’(BOLERO Project)를 추진하고 있고, 세계무역센터협회(World Trade Center Association)는 자회사(Full Service Trade System Ltd.)를 설립하여 "Trade Card " 시스템을 추진하고 있다.

이와 같이 국제무역에 있어서 선하증권을 포함한 무역서류를 전자적 방법으로 운용하기 위한 연구와 이를 현업에 적용하려는 시도는 아직까지 관련 당사자들(매도인, 매수인, 은행, 운송인, 보험자, 세관 등)의 종이 선하증권에 대한 관습과 전자거래에 따른 내재적인 위험요소에 대한 염려, 컴퓨터 환경의 상이, 전자 선하증권의 文書性, 전자언어의 證據力 등의 法的인 문제에 대한 관련 법제의 미비 기타의 복합적인 이유 때문에 아직까지는 실무에의 실제의 적용이 보편화된 단계에 와 있지 못한 실정이다. 그러나 전자식 선하증권은 사이버 무역의 시대적 요구에 의해, 기존의 연구와 시도에 내포되어 있는 장애요인을 하나하나 점진적으로 해결하면서 멀지 않은 장래에 점진적으로 현실화될 것이 확실시된다.

따라서 여기서는 전자식 선하증권에 내재되어 있는 문제점 내지 해결되어야 할

과제는 어떠한 것들이 있는가를 파악하고, 이미 사장되어 버린 몇몇 주요 연구와 시도를 포함하여 현재 추진되고 있는 전자식 선하증권에 대한 기본적 구조를 살펴봄으로써, 향후 실무계의 활용절차의 수립에 필요한 방안을 모색하고자 한다.

## 2. 既存 研究와 試圖

### 1) REINSKOU의 電子式 船荷證券

노르웨이의 Reinskou는 종이 선하증권상의 권리의 유통에 관하여 컴퓨터 시스템을 통해 동일한 효과를 구현하려는 연구를 하고, 통지-확인(notification-confirmation)의 시스템으로 종이선하증권을 대신할 수 있다는 연구결과를 1980년대 초에 발표하였다. 그 기본적인 내용은 화물에 대한 권리가 생성된 후에 그것이 이전될 때마다 讓渡人이 그 사실을 ‘運送人’에게 통지하면 운송인이 이를 등록하고 讓受人에게 권리가 이전되었음을 통지하고 讓受人이 확인하는 방법이다. 이렇게 하여 화물에 대한 권리가 누구에게 있는가를 운송인의 컴퓨터에 기록하고 증명할 수 있도록 함으로써 결과적으로 선하증권에 배서하여 권리를 이전하는 것과 동일한 효과를 가져 오도록 의도한 것이다.

Reinskou의 이론은 요컨대, 선하증권상의 권리의 이전에 관한 요소를 ‘運送人’을 중심으로 하여 통지-확인 시스템으로 구현함으로써 종이 선하증권이 가지고 있는 유통성을 대신하려 하였던 것이었는데, 이를 실용화하는 데는 결과적으로 실패하였다. 그 주된 이유는, 기존의 종이 선하증권을 컴퓨터 시스템화한 것으로는 노르웨이 법률상의 권리증권 내지 상환증권으로서의 기능을 대신할 수 없었던 점에 있다. 노르웨이 법률에서는 권리증권으로서의 기능은 종이사류를 전제로 하여 규정되어 있었고,<sup>125)</sup> 또 法理論 이외의 원인으로서는 거래 당사자 간에 컴퓨터

---

125) 안병수, 전계, 학위논문, p.83.

의 활용에 따른 비용을 추가로 부담해야 하는 점과 모든 기록의 핵심역할을 하는 컴퓨터를 運送人이 관리하는데 따른 신뢰성의 문제도 한 원인이 되었다. 그러나 컴퓨터 기록을 근거로 하는 유통성의 인정이라는 아이디어는 그 후의 CMI규칙에 영향을 미쳤으며 또 종이 선하증권을 기능적으로 대체할 수 있는 방법이 존재한다는 것을 보여 준 점에서는 전자식 선하증권제도의 발전에 기여하였다고 할 수 있을 것이다.

## 2) SEADOCs REGISTRY LIMITED의 電子式 船荷證券

특히, 원유 및 원유제품의 거래는 운송중에도 여러 차례의 전매가 이루어지는 특성이 있는데, 선하증권의 물리적인 이전이 따라주지 못하는 점을 해결하기 위하여 미국의 체이스 맨하탄은행이 Seaborne Trade Documentation System (Seadocs)을 개발하고,<sup>126)</sup> 1986년 국제유조선협회(INTERTANKO)와 함께 런던에 Seadocs Registry Limited(SRL회사)를 설립하여 선하증권상의 권리가 이전하는 것을 전자적인 방법으로 관리하려는 시도를 하였다. 즉, SRL회사는 선박회사가 발행한 종이선하증권 원본을 처음부터 수탁·관리하면서 관리자가 변경될 때마다 그것의 등록기관(registry)으로서의 역할을 하면서 마지막 관리자가 화물을 인도받고자 할 때 비로소 보관하고 있던 선하증권 원본을 교부하는 시스템이었다.

Seadocs의 운용절차를 요약하면 다음과 같다.<sup>127)</sup>

① 運送人이 送荷人에게 종이선하증권을 발행하면 送荷人은 이 선하증권

---

126) Seadocs의 구상은 원래 INTERTANKO의 Per Gram이 제안하였는데, 그 실용화 개발은 나중에 체이스맨하탄은행의 Alan Ulbach에 의해서 개발되었다고 한다(최석범, 전제 논문, p.162).

127) Boris Kozolchyk, *Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a banking law perspective*, pp. 227 ~ 228.

(OBL)을 Courier를 통해 SRL로 전달한다.

- ② 선하증권을 송부받은 SRL은 송하인에게 개인식별 코드 또는 Test key를 부여하여 현재의 권리자임을 확인한다.
- ③ 송하인이 선하증권을 매도하는 경우는 매수인의 이름을 SRL에 통보하고 자신의 Test key를 매수인에게 양도한다.
- ④ SRL은 매도인의 매도에 관한 메시지 및 매수인의 매수에 관한 메시지를 검증하여 내용이 일치하면 SRL이 예치하고 있는 선하증권에 매도인을 대리하여 背書하고 그것을 등록한다.<sup>128)</sup> 그럼으로써 매수인이 선하증권 권리를 취득하게 된다(선하증권권리의 취득자가 타인에게 다시 轉賣할 때는 위 ③, ④의 절차를 반복한다).
- ⑤ 양륙지에 화물이 도착하면 SRL은 선장에게 최종의 매수인이 가지고 있는 개인 식별코드를 전송한다. 최종 매수인은 이 코드를 이용하여 화물의 引渡를 청구한다.

Seadocs방식의 특징은 위에서 보는 바와 같이, 운송인이 작성·발행하는 것은 “종이”선하증권이고, 그것을 SRL회사가 보관하면서 권리의 이전시마다 그 내용을 등록하는 등 관리를 하다가 마지막으로 권리를 讓受한 자가 화물을 인도받을 때 운송인에게 종이선하증권 원본을 제시하는 시스템이다. 그러므로 이 시스템은 결과적으로 권리의 이전 부분만 종이선하증권 대신 전자식으로 하는 결과가 된다. 따라서 Seadocs의 특징은 半(semi) 전자적 방식이라고 말할 수 있다.

그런데 Seadocs의 시도는 1년도 채 경과하지 못하고 실패로 끝났다.<sup>129)</sup> 실패의 원인은 여러 가지가 있겠지만 무엇보다도 등록기관이 충분한 사용자 (특히, 무역업자)를 확보하지 못하여<sup>130)</sup> 그 존립에 필요한 비용상의 문제가 있었으며, 등

---

128) Boris Kozolchyk, "The Paperless Letter of Credit and Related Documents of Title," *Law and Contemporary Problems*, summer 1992, p. 89.

129) 1986 여름에 운영을 개시하여 동년 12월31일에 문을 닫았다(최석범, ibid)



록기관의 역할을 특정 은행이 주도한 데 있었다고 한다.<sup>131)</sup> Seadocs가 시도하였던 방식은 비록 짧은 수명으로 끝났지만, 이 방식은 운송인이 아닌 제3의 중앙등록기관을 두고 종이선하증권을 맡아 보관하면서 Test Key 등의 개인 코드를 사용하여 선하증권상의 권리를 전자식으로 이전하려는 방식을 국제무역거래에 실용화하려는 시도이었다.

그런데 Seadocs시스템은 이 논문에서 제기한 문제점을 해소하는 방안과는 거리가 멀다. 본 논문에서論하는 것은 송하인이 운송서류(종이선하증권)를 곧바로 우편기관을 통하여 목적지에 보내더라도 구조적으로 그 서류가 도착하는 시점이 화물의 도착보다 늦기 때문에 발생하는 문제점을 해소하기 위한 대체방안이 무엇인가 하는 것인데, Seadocs시스템에서는 송하인이 발급받은 종이선하증권을 목적지에 보내지 않고 오히려 SRL에 보관을 위하여 Courier를 통하여 우송하도록 되어 있다. 이는 선하증권이 수하인의 목적지에의 도착은 고사하고 SRL에 도착하기도 전에 화물이 먼저 목적지에 도착되는 경우도 있을 것이기 때문에 현재 논의되고 있는 선하증권 문제의 근본적인 해결방안과는 거리가 멀다. 그러므로 Seadocs시스템은 운송기간이 아주 긴 경우 그 항해기간 동안에 전매가 많이 이루어지는 화물에 관하여는 이론적으로 이용가능성이 있겠지만 널리 실용적인 방안이 되지 못하다.

### 3) NCITD의 電子式 船荷證券

미국의 국제무역서류위원회(NCITD: The National Committee on International Trade Documentation)<sup>132)</sup>는 1990년 UN/ECE에 전자식 선하증권

---

130) SeaDocs시스템을 이용하는 무역거래업자의 숫자가 많지 않았던 이유는 그들의 거래내역이 중앙등록기관에 남겨져 경쟁자 또는 조세당국 등에 노출되는 것을 꺼려했기 때문이라고 한다(蔡麟, 전제 논문, p.109)

131) Peter Winship, "Current Developments Concerning the Form of Bills of Lading - United States", (A.N. Yiannopoulos, (ed.) *Ocean Bills of Lading : Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, Kluwer Law International, 1995, p.287).

에 관한 운영지침과 절차를 제안하였다. 이 제안에서는 중앙등록기관으로서 선하증권에 관한 거래상의 이해관계가 없는 제3의 통제기관(control party)이 EDI통신을 관리하고,<sup>133)134)</sup> 모든 통신문의 眞正性(authentication)을 확인하기 위하여 개인 인증코드(Individual Authentication Code : IAC)를 사용하여 선하증권상의 권리가 변동될 때마다 IAC가 변경되며 등록기관이 확인한 최종의 IAC 소지인이 화물에 대한 권리자로 인정하는 시스템이다.

이러한 NCITD제안에서는 送荷人으로 하여금 통제기관(control party)을 지정하도록 하는데, 이는 運送人 또는 컴퓨터 통신회사가 동 기관으로 될 수 있다. 통제기관으로 지정받은 운송인 또는 컴퓨터 통신회사는 관련 당사자 간의 통신을 사전에 시험하고 실제 거래가 실행되면 모든 전송에 관한 기록을 유지하며, 송하인과 그 이후의 모든 수하인에게 개인인증코드를 제공하는 역할을 한다.

NCITD의 선하증권의 운영절차는 다음과 같다.

- ① 送荷人과 運送人이 선하증권의 조건 및 기재방법에 관하여 사전에 합의하여야 한다. 합의내용의 기재 방법은 전자식선하증권의 메시지에 포함시키거나 또는 당사자 간의 본 계약(master agreement)에 포함시켜 이를 각자의 컴퓨터에 파일형태로 보관하는 방법이 제시되고 있다.
- ② 송하인이 운송인에게 운송계약의 체결을 위한 메시지를 전송한다.
- ③ 운송인은 선하증권 번호가 포함된 계약내용의 메시지를 작성하여 이를 통제기관 및 송하인, 수하인 기타 거래상의 이해 관계자에게 전송한다.
- ④ 통제기관은 선하증권에 개인인증코드(IAC)를 부여하여 선하증권 번호와 함 송하인에게 전송한다. 이 IAC는 이후에 권리자에 관한 眞正性을 확인할 때 사용된다.

132) NCITD는 국제무역서류의 간소화, 각종양식 및 절차의 정비, 정보교환의 개선 등을 목적으로 1967년에 설립된 비영리 조직이다.

133) UN/ECE, "Electronic Bills of Lading", TRADE/WP.4/R.710(15 August, 1990)

134) Peter Winship, *op. cit.*, p.287.

- ⑤ 송하인이 선하증권상의 권리를 이전할 때에는 전자배서의 형식으로<sup>135)</sup> 권리 이전의 뜻을 통제기관에 전송하므로써 제3자(수하인)에게 양도한다.
- ⑥ 통제기관은 새 IAC를 부여하고, 선하증권 번호와 함께 새로운 양수인에게 전송한다.
- ⑦ 새로운 양수인은 다시 ⑤의 과정을 통하여 또 다른 자에게 권리를 양도할 수 있으며, 통제기관도 ⑥의 과정을 수행한다. 이러한 ⑤와 ⑥의 과정은 횃수와 기간에 관계없이 반복될 수 있다.
- ⑧ 화물이 목적항에 도착하였을 때 최종 수하인은 운송인에게 통제기관을 경유하여 지시메시지 형태의 引渡指示를 송신함으로써 물품을 인도받거나, 자신이 편리한 장소에서 종이 형태의 선하증권의 발행을 청구할 수 있다. 그러는 경우에는 전자적 선하증권 거래는 종료된다.<sup>136)</sup>

이상의 절차는 선하증권의 모든 관련인이 모두 컴퓨터 시스템을 보유하고 통신망에 접속할 수 있을 것을 전제로 하고 있고, 그렇지 못한 경우에는 VAN사업자의 EDI서비스를 이용할 수 있다.<sup>137)</sup>

이와 같은 NCITD제안의 전자식 선하증권의 특징은 국제표준의 UN/EDIFACT 메시지를 전제로 한 점, 권리의 전자적 이전에 전자서명에 해당하는 개인인증코드(IAC)와 전자식 배서의 개념을 도입한 점, 중앙통제기관은 특정하지 않고 ‘송하인이 지정’하는 기관(운송회사 또는 컴퓨터/통신회사)으로 제안하는 점 등이다. 그리고 전자식선하증권과 종이선하증권을 병행될 수 있도록 하고 있다.

그런데 이 NCITD제안은 미국에서도 관심을 끌지 못하여 현실화되지 못하였

135) 電子背書の 형식이란 IAC, 선하증권번호, 신규수하인에 관한 정보가 포함된 단축형 계약 조건 메시지(abbreviated IFTMCS message)를 말한다(최석범, 전계논문, p.165).

136) UN/ECE, *op.cit.*, pp.3-4.

137) R. B. Kelly, "The CMI Charts a Course on the Sea of Electronic Data Interchange : Rules for Electronic Bills of Lading", *Tulane Maritime Law Journal* vol. 16, spring 1992 no. 2, p. 349; UNECE, "Preliminary study of legal issues related to the formation of Contracts by electronic means", TRADE/WP.4/R.710(18 May, 1990), para. 8.

다. 그 이유로는, 통제기관으로 중앙에 집중화된 통신망은 전 세계의 선하증권을 관리하는 데 문제를 야기시킬 수 있어서 비효율성일 수도 있다는 점, 그리고 시스템 기술상의 문제 및 선하증권상의 권리의 이전에 따른 문제가 발생할 경우 관련자의 책임이 명확치 않다는 점 등이 지적되고 있다.<sup>138)</sup>

#### 4) BOLERO의 電子式 船荷證券

##### (1) 개요

볼레로(BOLERO : Bill of Lading Electronic Registry Organization Bill of Lading for Europe)는 어떤 새로운 B/L을 창조하는 것이 아니라 전통적인 종이 선하증권의 기능을 전자식으로 구현하려는 것인데, 이에는 선하증권을 비롯한 다른 무역관계 서류도 전자적 방법으로 처리하려는 것이다.

Bolero Project는 SWIFT 및 TT Club<sup>139)</sup>이 합작으로 설립한 Bolero Operation Ltd.에 의해 추진되고 있는데, 이는 사용자 그룹인 Bolero협회<sup>140)</sup>와 함께 범세계적으로 무역서류의 전자화 서비스를 제공하는 것을 목표로 하고 있다.

이 Project는 1995년 7월부터 3개월간 法的·技術的인 타당성의 검토를 위한 테스트(pilot test)를 거쳤으며,<sup>141)</sup> 이후 18개국<sup>142)</sup>의 무역운송 관련 법률의 분석

---

138) Stasia M. Williams, "Something Old, Something New: The Bill of Lading in the Days of EDI", *Transnational Law & Contemporary Problems*, Fall 1991, pp.583 ; 안병수, 전계논문, p.90.

139) TT Club은 해상화물운송부문의 P&I 클럽으로 80여 개국의 운송업자, 운송주선업자, 항만사업자 등이 회원으로 참여하고 있으며, 컨테이너선단의 2/3, 1,725개의 항만사업자, 5,890개의 운송업자에 대한 책임보험을 담당하고 있다(<http://www.boleroltd.com/whois/ttclub.htm>).

140) Bolero Association Ltd.는 1995년 설립되어 1998년 9월 현재 수출입업자, 선박회사, 운송주선인, 보험회사, 상업회외소 등 약 200개의 회원으로 구성된 Bolero서비스의 사용자 그룹으로서 Bolero의 서비스를 회원의 요구에 적합하게 하고자 하는 것을 목적으로 한다.

141) 이 pilot test의 결과에 대하여는, 안병수, "전자식 선적서류의 실무적용실험의 결과고찰," 貿易商務研究 제11권, 한국무역상무학회, 1998. 2, p.563 이하 참조.

을 완료(1999. 1)하고, 시범 서비스의<sup>143)</sup>기간(1999.1~6월)을 거쳐 상용 서비스를 위해 사용자를 모집하고 있다.

## (2) 볼레로 선하증권의 사용자 등록절차

Bolero 시스템에 의한 전자식 선하증권업무를 하기 위해서는 그 이전에 모든 사용자는 아래와 같은 등록절차를 거쳐야 한다.

① 사용자가 공개키<sup>144)</sup>와 개인키<sup>145)</sup> 한쌍의 암호키를 작성하고, 공개키를 Bolero의 등록처(Registration Authority : R/A)로 보낸다. 이 암호키가 바로 書面去來에서의 署名 기능을 한다. 모든 메시지는 발송인의 개인암호와 함께 볼레로의 중앙 메시지 플랫폼(Core Message Platform)으로 송신되고, 수신자는 개인암호에 상응하는 공개암호를 통하여 보내 온 메시지를 검증할 수 있다.

② R/A는 사용자 ID와 공개키를 결합하여 이를 인증처(Certification Authority : C/A)로 보내고, 사용자에게 IC카드((Intelligent Chip Card)를 발급한다. 사용자는 R/A로부터 받은 IC카드에 자신의 개인키를 내장시킨다.<sup>146)</sup>

---

142) 미국, 벨기에, 영국, 프랑스, 독일, 아일랜드, 네델란드, UAE, 중국, 홍콩, 일본, 싱가포르, 필리핀, 인도네시아, 말레이시아, 한국, 대만 및 태국.

143) 볼레로시범서비스에는 APL, Maersk, MOL, NYK, EMC, K-Lines, Allport, Panalpina, Sumitrance등의 선박회사 및 NVOCC 10개 회사, 화주회사로서는 Amerada Hess, Mitsui & Co, Murubeni 등 15개 회사 그리고 Citi Bank등 13개 은행이 참여하였다 (전체명단은 이원정/서인태, “전자식선하증권에 관한 고찰”, 「해양한국」, 1999.12, p.100. 참조).

144) 공개키(public key)는 비대칭 암호방식의 전자서명에서 비밀키(private key)로 생성한 전자 전자서명의 진정성을 검증하는데 활용되는 키이다.

145) 비밀키(private key)는 자신이 작성한 문서의 眞正性和 無缺性を 증명하기 위하여 첨부되는 전자서명을 생성하는데 활용하며 이를 검증하기 위해서는 사전에 한 쌍으로 작성된 공개 키가 필요하다.

146) 사용자가 IC카드에 개인키를 내장시킬 장비가 없는 경우는 이를 R/A가 대신할 수도 있다.

- ③ C/A는 R/A로부터 받은 사용자 ID와 공개키에 전자서명을 하여 사용자 명부 관리처(Subscriber Directory : S/D)에 보내면, S/D는 공개키 증명서를 등록·저장하므로써 사용자의 등록절차가 끝난다.

(3) BOLERO 선하증권상의 權利의 移轉 절차<sup>147)</sup>

볼레로 선하증권을 활용할 경우에 권리의 이전절차를 요약하면 아래와 같다.

- ① 당사자들의 Bolero사용자 등록 : Shipper(A라고 함), 제1 권리양수인(X라고 함), 제2 양수인(Y라고 함), 제3 양수인(importer: Z라고 함), 운송인(C라고 함)은 Bolero이용자로서 등록하여야 한다(위 (1)의 절차).
- ② Shipper A : Bolero 중앙등록처(Central Register: 이하 C/R이라고 함)로 운송내역이 포함된 Shipping Request 메시지를 송신한다. 이때 개인키가 내장된 IC카드를 사용함으로써 자동적으로 디지털 서명이 되어 UN/EDIFACT 형태로 변환된 메시지에 첨부된다.
- ③ 메시지를 접수한 C/R : A의 공개키를 사용자명부(Subscriber Directory)에서 찾아 디지털서명이 첨부된 메시지의 확인과 공개키 자료로 使用者 資格의 유무를 확인한다. 서명이 일치하고 권한이 있는 사용자로 확인되면 메시지 DB를 갱신하고, 이를 운송인등 관련자에게 통보메시지(Shipper A에게는 결과)를 보낸다.
- ④ 운송인(C) : C/R로부터 온 메시지에 대해 공개키를 통하여 검증하고, 수신한 메시지를 운송인의 시스템에 맞게 변환하여 Shipper를 Seller A로 한 전자 선하증권(볼레로 B/L)을 작성한다. 이 때 운송인은 볼레로 B/L의 Originator이며, Shipper A가 볼레로 B/L의 첫 소지인이 된다.

---

147) 巖潤大, 전게서, pp.440-441 ; Bolero International Ltd, "Lifecycle of a sample Bolero Bill of Lading", 9-Nov-99 : 이전하는 권리는, 화물인도청구권은 물론 운송계약상의 권리와 의무가 모두 이전되어 송화인과 운송인과의 계약조항이 소지인과 운송인 사이에도 동일하게 적용된다.

- ⑤ Shipper A : 권리보유자<sup>148)</sup>로서 양수인 X를 지정하고, 볼레로 B/L 메시지를 BOLERO를 경유하여 운송인에게 전송한다.
- ⑥ 양수인 X : 볼레로 B/L을 수령하고 확인 메시지를 발송한다. 이 때 양수인 X가 네고은행이고 Y가 개설은행인 경우에는 X가 다시 그의 개인키를 사용하여 Y에게 권리를 이전하는 메시지를 송신한다.
- ⑦ 양수인 Y : Y가 개설은행인 경우에는 X로부터 전송받은 서류의 내용을 심사하여 수리한다. 그리고 Importer B로부터 물품대금을 징수한 후, Y는 그 권리를 B에게 이전(relinquish)하고, B를 볼레로 B/L의 소지인으로 지정한다.
- ⑧ 볼레로 : Importer B에게 화물의 권리를 취득하였다는 것을 통지한다.
- ⑨ Importer B : 화물에 관한 권리를 취득한 B<sup>149)</sup>는 운송중의 화물을 다른 사람에게 전매할 수 있다. 그러므로 볼레로 B/L 소지인으로서 수입업자가 전매를 원할 경우에는 위와 동일한 방법으로 새로운 Buyer를 지정하여 그 권리를 양도할 수도 있고, 또는 운송인으로부터 화물을 인도받을 수 있다.

이상의 볼레로 B/L의 권리의 이전절차를 도시하면 <그림 3>과 같다.

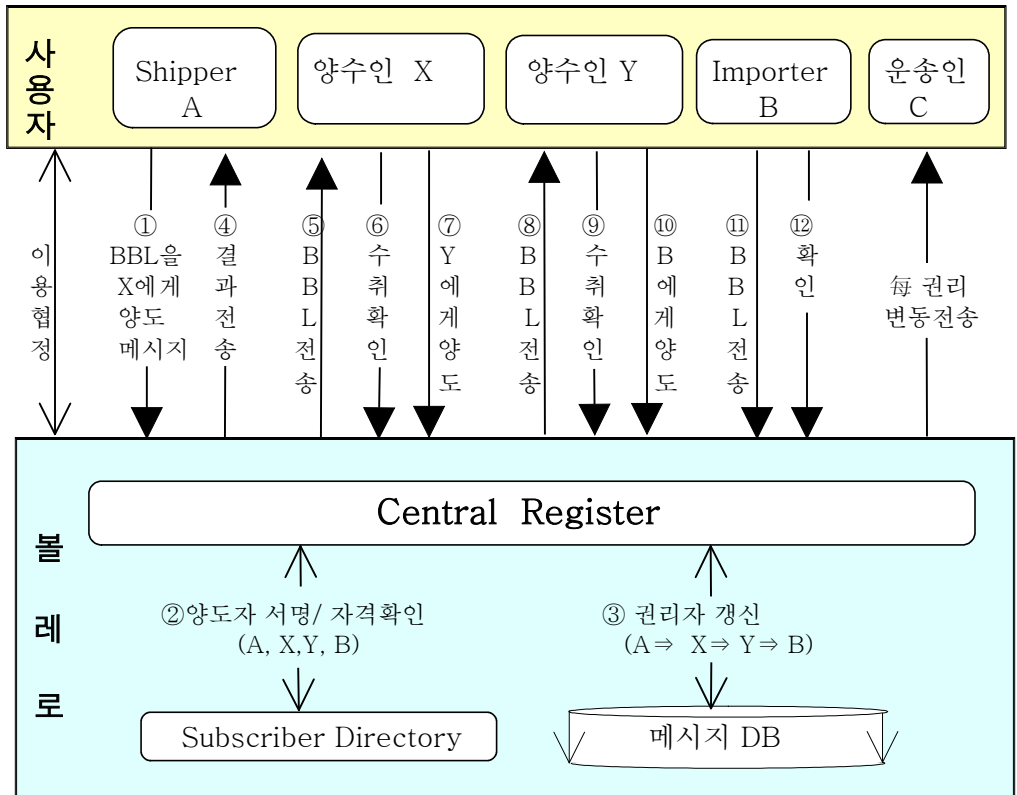
#### (4) 볼레로 B/L의 제출과 운송인의 화물인도절차

볼레로 B/L 소지인이 화물을 인도받으려면 볼레로 시스템을 통하여 전자적으로 B/L을 제출하여야 한다. B/L을 제출받은 볼레로는 운송인에게 그 사실을 통지함과 동시에, 볼레로 B/L을 제출한 자에게도 B/L이 운송인에게 제출되었다는 확인 메시지를 전송한다. 운송인은 화물을 인도받고자 하는 자가 볼레로 B/L을 제출한 자임을 확인하고 화물을 인도한다.

148) 볼레로 시스템에서는 이를 “Shipper-holder”라 한다.

149) 볼레로 시스템에서는 이를 “Holder-to order”라 부른다.

<그림 3> 볼레로 선하증권(BBL)의 권리이전 절차도



(5) 볼레로 시스템의 특징

이 시스템의 특징은 선하증권의 발행과 유통을 통제하는 중립적 기구로서 權利登錄시스템(Title Registry)을 설치함으로써 모든 선하증권상의 권리의 변동이 거기에 등록·관리되도록 하였다.

권리의 처분·행사 등에 관한 전자 메시지의 眞正性和 無欠缺性的 보장을 위한 장치로는 두개의 암호(encryption), 즉 개인암호(private key)와 공동암호 (public key)를 사용하도록 한 것이다.



그리고 현재까지 전자상거래에 관한 각국의 법제가 미비한 상태이고, 설사 각국의 법제가 있다고 하더라도 이들의 내용은 각기 상이할 수 있기 때문에, 볼레로 시스템아래서의 거래 당사자들은 전자식 선하증권의 증거성·담보성 또는 준거법 등에 관하여 볼레로 규정집(Bolero Rulebook)에 따르기로 한다는 내용으로 상호 협정(trading partner agreement)을 체결하여 법적인 장애를 극복하고자 하고 있는 것이다.<sup>150)</sup>

#### (6) Bolero Rule Book의 意義

아직까지 전자적 선하증권이 널리 실용화되고 있지 못한 이유는 기술적 문제라기보다는 이를 규율하는 法規의 부재 내지 불안정성 때문이다.<sup>151)</sup>

전자선하증권에 대한 논의는 그 역사가 짧아 거의 모든 국가가 아직 전자선하증권을 규율하는 국내법을 확립하지 못하고, 선하증권통일조약(Hague/Visby Rules)도 전자선하증권에는 적용되지 않는다. 그리고 설사 어떤 일방 국가의 국내법이 이를 인정한다고 하더라도, 국제화물운송에 있어서 선하증권거래는 법제를 달리하는 국가의 당사자들이 개입되기 때문에 다른 국가에서 이를 인정하지 않거나 또는 그것에 관한 법해석이 달라질 수 있는 것이다. 특히, 유통가능한 선하증권의 경우에는 당사자 간의 권리의무를 명확히 할 수 있는 法的 뒷받침이 요구된다.

그래서 Bolero는 기존 국내외의 法制와의 충돌을 최소화하기 위하여, 18개국의 국내법을 검토하여, 이를 토대로 Rule Book을 작성하고 당사자들이 그것을 따르도록 하고 있다. 즉 Bolero서비스의 이용자(송하인, 권리의 양수인, 운송인, 은행 등)와 이용자협회, 그리고 서비스 제공자 등 다양한 형태의 볼레로 B/L관련자들을 규율하고 있는 모든 법적 문제는 契約自由의 원칙에 따라 당사자가 Rule Book에 서명함으로써 그 내용에 스스로 구속될 것을 약정하는 것이다. 이는 곧

---

150) Jae Sundram, "Paperless trading in shipping practice" <http://www.maritimelegal.com/article.htm>.

151) 안병수, 전계논문, p.101.

서명자 모두는 전자선하증권의 운송계약의 증거 기능과 운송인에 의한 화물수령의 증거 기능을 인정하며, 전자적 방식에 의한 권리의 양도 및 화물운송계약에 따른 권리의무관계 등을 해결하고자 하는 것이다.

Rule Book은 일종의 당사자 간의 교환약정이지만, 기존의 교환약정은 일반적으로 전자거래 당사자 간에 1 대 1의 관계에서 주고받는 것인 데 비하여 Rule Book은 Bolero가 구현하는 전자식 무역서류의 사용자(user)로 구성된 볼레로협회(Bolero Association Ltd.)의 구성원이 이에 동의하는 서명을 하도록 의무화함으로써 모든 사용자를 구속하는 多者間 交換約定으로 전환한 것이라고 할 수 있다.

#### (7) 볼레로 참여업체와 전망

볼레로 시스템의 성공여부는 많은 가입자를 확보하여 현행의 선하증권 거래 방식이 아닌 전자적 방식에 의하여 동일한 기능을 수행하는 관행을 쌓아가는 일일 것이다. 2001년 9월 현재 Bolero에 참여한 업체의 수는 약 80개에 달하며,<sup>152)</sup> 우리나라에서는 삼성전자, 포항제철, 외환은행, 한빛은행 등이 가입하고 있다. 볼레로 시스템은 모든 무역운송 거래의 관련자를 연결하여 선하증권을 포함한 무역운송 서류의 통합전자화를 추구하는 민간단체 중심의 시스템으로서, 지금까지의 시도 중에서 가장 많은 국가의 당사자가 참여하고 있으므로, 이 시스템이 성공할 경우 범지구적인 시스템으로의 발전도 기대할 수 있다.

그 동안 선박회사들이 볼레로 시스템에 소극적인 태도를 취하게 한 주요 원인은 선주상호책임보험조합(P& I Club)이 이 시스템은 제정법상의 선하증권의 이전 방법이 아니고, 컴퓨터의 장애로 발생된 오류에 기인한 선주책임을 담보하지 않는다고 하며, 만약 이를 담보하도록 하려면 추가보험료를 납부하여야 하는 부담을 안고 있다고 보기 때문이다. 그러나 많은 화주와 은행이 볼레로 시스템을 사용한다면, 선박회사 역시 이 시스템에의 참여를 강요받게 될 것이고, 따라서 종이선하증권을 중심으로 하는 현재의 해상운송관행은 차차 변화하여 갈 것이라 생각된다.

152) <http://www.logis-net.co.kr/gisa/200109/010904-1.htm>

### 3. 電子式 船荷證券에 관한 國際規則

#### 1) CMI의 電子式 船荷證券規則

##### (1) 概要

國際海事委員會(CMI)는 1990년 6월 파리총회에서 全文 11개조로 된 “전자식 선하증권에 관한 규칙”(CMI Rules for Electronic Bills of Lading, 1990 : 이하 편의상 CMI규칙이라고 한다)을 채택하였다. CMI규칙의 메카니즘은 종이 선하증권을 발행하지 않고 그 내용을 운송인의 컴퓨터에 보존하고, “運送人”이 그 관리의 중심이 되어, 운송인, 송하인 및 양수인이 EDI메시지로 송수신하며, 개인 키(Private Key)라는 비밀코드를 도입하여 이를 소지한 자가 화물에 대한 권리를 소지한 것이 되며 그것으로써 권리의 처분 또는 운송인에 대한 화물 인도청구권을 행사할 수 있도록 하는 것이다.<sup>153)</sup>

##### (2) CMI규칙에 의한 전자선하증권의 운영절차<sup>154)</sup>

###### ① 사전 교환계약체결(CMI규칙 외적인 사항임)

송하인과 운송인은 먼저 종이선하증권 대신에 전자식선하증권을 사용하며, CMI Rules을 적용하기로 합의한다는 교환계약을 체결한다. 이 합의를 근거로 하여 후속 단계의 업무가 진행된다.

---

153) CMI이사회(국제소위원회 의 Ramberg교수)가 1989년 3월 10일 배포한 보고서의 원 표제는 “운송중의 물건에 대한 權利의 電子的 移轉을 위한 통일 규칙(CMI Uniform Rules for Electronic Transfer of Rights to the Goods in Transit)”이었다 (최석범, 전개논문, p.167 ; 江頭憲治浪, “電子式船荷證券のため の CMI規則について”, (日本)「海法會誌」復刊 第34號(通卷 第63號), 勁草書房, 1990, p.6.)

154) 韓南星, “電子式船荷證券의 이용에 따른 問題點에 관한 小考”, 「貿易商務의 諸問題」, (韓國 貿易商務研究會편), 三英社, 1994, p.348 및 CMI Rules for Electronic Bills of Lading 참조.

## ② 예약 및 선하증권발행

- i) 송하인 : 운송인과의 화물운송예약(booking)
- ii) 운송인 : 송하인 Booking의 확인
- iii) 송하인 : 운송인에게의 화물제공(전자적 절차 이외의 물리적 절차임)
- iv) 운송인 : 화물수령통지서(notice of the receipt of goods)<sup>155</sup>의 발송 및 개인키 부여.
- v) 송하인 : 운송인에게 위 수령증에 대한 동의 및 확인

위의 iv) 및 v)의 과정이 종이선하증권(수령선하증권)에 해당되는데, 송하인이 수령증에 동의함으로써 수령선하증권을 발행한 것이 된다. 그러므로 송하인이 선적선하증권이 필요한 경우에는 화물이 선적된 후에 운송인에게 선적일 및 선적장소에 관한 사항의 정정, 즉 선적선하증권으로의 정정을 요청할 수 있고, 운송인은 즉시 그렇게 해 주어야 한다.<sup>156)</sup>

## ③ 화물수령통지서의 선하증권으로서의 효력

CMI규칙 제4조 c항에 따라 정정된 선적일 및 선적장소를 포함하여 종이 선하증권이 발행될 경우에 요구되는 것과 동일한 내용의 화물명세와 유보사항, 화물의 수령일 및 수령장소, 그리고 운송조건에 관한 사항<sup>157)</sup>이 포함된 화물수령통지서는 종이형식의 선하증권에 기재된 경우와 동일한 효력이 있다(CMI규칙 제4조 d호).

---

155) 화물수령통지서에 포함되어야 할 내용(CMI 규칙 제4조 b항, (i)-(v))은 ①송하인명칭 ②종이선하증권이 발행될 경우에 요구되는 것과 동일한 내용의 화물명세 및 유보사항 ③화물의 수취일 및 장소 ④운송인의 운송조건에 관한 참조사항 ⑤이후의 전송에 사용되는 개인Key 등이다.

156) CMI 규칙 제4조 c항)

157) 운송인이 조건을 포함한 경우에는 그 조건들은 운송계약의 일부가 된다는 것에 합의하며 송하인이 이해한 것으로 간주하고, 그 운송조건과 CMI규칙이 상충되는 경우는 CMI규칙이 우선한다(CMI 규칙 제5조)

#### ④ 선하증권권리의 처분 및 행사

- 송하인(최초 Key 소지인) : 화물에 관한 권리를 타인에게 이전할 때에는 개인키를 사용하여 그 의사를 표시하는 양도메시지를 운송인에게 전송한다.
- 운송인 : 송하인에게 위의 통지를 확인해 주고, 신규 Key의 소지 예정자에게 화물수령 메시지를 전송한다.
- 신규 Key 소지예정자(은행·개인) : 운송인에 대한 승낙 통지(전송).
- 운송인 : 송하인의 Key를 폐기하고, 위 iii)에게 신규 Key를 부여한다.
- 신규 키를 소지한 자 : 운송인으로부터 화물을 인도받거나 또는 다른 사람에게 그 권리를 양도하는 등의 처분을 할 수 있다.

#### ⑤ 운송인의 화물인도

운송인은 전자식 선하증권을 발행하는 시점부터 계속적으로 개인 키의 이전에 따른 권리의 이전 상황을 모니터링·확인해 주고, 누가 최종적으로 선하증권상의 권리를 보유하고 있는 자(key 소지자)인가를 확인한 후에 그에게 화물을 인도한다. 화물이 인도되면 운송인은 최종 수하인에게 부여되었던 Key를 취소한다.

### (3) CMI 규칙의 특징

CMI규칙에 의한 전자식 선하증권은 통지·확인시스템으로서,<sup>158)</sup>운송인에 의한 화물수령과 운송계약에 관한 증거로서의 기능 및 권리증권으로서의 기능을 하는 것이다. 그리고 특별한 경우를 제외하고 UN/EDIFACT를 사용하여 교신할 수 있도록 표준화 시켰다.<sup>159)</sup>

그리고 전자식으로 선하증권 업무가 진행되다가도 이를 종이선하증권 방식으로 변환할 수 있도록 하였다. 그럼으로서 EDI장치를 갖추지 않았거나 또는 그것

158) Reinskou의 고안과 동일한 concept이다.

159) CMI 규칙 3. b.

을 이용할 수 없는 관련자에게도 CMI규칙을 적용할 수 있도록 하고 있다.<sup>160)</sup>

#### (4) CMI 전자선하증권 모델의 활용상의 장애

전자식 선하증권이 제대로 그 기능을 발휘하기 위하여는 여러 가지 기술적·실무적, 그리고 법적인 뒷받침이 있어야 가능한 것이다. 이를 위해 국제기구인 CMI가 전자선하증권에 관한 규칙을 제정·발표하였으나 해상운송관련자들이 이를 채택하여 실행에 옮기지 못하고 있다.

그 이유는, 기술적·법적 문제를 차치하고라도, 무엇보다도 ‘運送人’을 중앙 등록/관리기관으로 규정하고 있기 때문이라고 생각한다. 왜냐하면 CMI 규칙에 따라 전자식 선하증권을 운영할 경우, 운송인은 기존의 종이선하증권의 경우에는 관련이 없던 책임, 즉 선하증권이 유통될 때 마다 그것을 추적·통지·확인하여야 하는 관리책임(예컨대, 비밀키의 관리 등)을 추가로 부담해야 하며, 또 일개 운송회사로서는 거의 감당하기 어려울 정도의 시스템 운영을 위한 추가비용이 소요되므로,<sup>161)</sup> 운송인이 이를 채택하기 어렵기 때문이다. 따라서 CMI규칙에 의한 전자선하증권의 운영에 중앙관리기관으로서 핵심적 역할을 수행하여야 하는 운송인이 참여하지 않으면 그 실현성이 희박한 것이다.

## 2) INCOTERMS와 전자식 선하증권

INCOTERMS는 1990년 개정시부터 EXW를 제외한 모든 거래조건에서 각 조건의 A8조에 당사자 간에 합의가 있는 경우에는 매도인의 제공서류 중에서 종이 운송서류를 EDI메시지로 대체될 수 있다고 규정한 이래, 이 처지는 현재 적용중인 INCOTERMS 2000에 이어지고 있다.

그런데 매도인이 매수인에게 종이선하증권 대신에 EDI메시지를 송신한 경

---

160) CMI 규칙 10 a, b.

161) 일본의 경우 CMI규칙에 의한 전자선하증권을 도입하기 위해서는 초기에 200억 엔이 투자되어야 하고, 매년 30억엔의 운영경비가 필요한 것으로 추정된 것이 있다.

우 INCOTERMS는 그러한 전자메시지가 선하증권의 권리증권으로서의 기능을 수행할 수 있는가에 대하여는 규정하고 있지 않다.

### 3) 信用狀 統一規則과 전자식 선하증권

현재 우리나라의 외국환 은행들은 이미 SWIFT시스템에 가입하고 있고, 이를 통하여 신용장의 개설과 그 변경 업무를 電子 메시지로 수행하고 있다. 그럼에도 불구하고 신용장통일규칙에 명확하게 電子式 운송서류에 관하여 규정하고 있는 조항은 없다.

신용장거래는 원칙적으로 書類에 의한 거래인데, 그 서류를 작성하는 수단과 작성된 서류가 原本으로 인정되는 기준을 보면, ‘신용장에 별도 규정이 없는 한, 은행은 복사시스템(reprographic), 자동화 또는 전산 시스템에 의하여 작성된 것과 카본지로 작성된 서류에 原本(original)이라는 표시가 있는 것이면 수리된다’ 라고 하고, 또 ‘서명이 요구되는 서류는 육필(handwriting), 팩시밀리 서명(facsimile signature), 穿孔署名(perforated signature), 스탬프(stamp), 기호(symbol) 또는 기계적·전자적(mechanical or electronic method) 인증방법으로 표시하여도 된다’ 라고 규정하고 있다.<sup>162)</sup> 그러므로 당사자 간의 합의가 있는 경우에는 형체가 없는 전자식 선하증권도 수리되는 운송서류로 해석될 수도 있다.

그런데 여기서 주의할 것은 신용장거래는 書類에 의하는 것이 원칙이므로<sup>163)</sup> 신용장통일규칙에서 말하는 書類란 기계적 또는 전자적 수단을 통하여 종이에 출력되었거나 기록으로 형성된(have been produced) 書類를 의미하는 것이며, 컴퓨터기계 속에 내장되어 있는 데이터 자체, 즉 출력되기 전의 눈에 보이지 않는 전자적 기록물까지는 포함되지 않는다.<sup>164)</sup> 署名도 출력된 서류에 위

162) UCP 500, Article 20, b.

163) UCP 500, Article 4: In credit operations all parties concerned deal with **document**, and not with goods, services and or other performances....(후략).

에 언급한 방법으로 되어 있어야 하는 것이며, 어떤 비밀번호를 뜻하는 것이 아니다. 따라서 현재의 신용장통일규칙(UCP 500) 아래서는 전자식 서류의 활용을 용인할 수 있다고 해석될 용어가 있기는 하지만, 그것은 본 논문에서 논급하는 개념의 전자식 선하증권이 수리되는 것으로는 보이지 않는다.

#### 4) 선하증권관련 국제통일조약의 처지

##### (1) 1924년 헤이그 규칙 및 1968년 헤이그-비스비규칙과 전자선하증권

국제적으로 광범위하게 받아들여지고 있는 선하증권통일조약 곧 Hague Rules 1924 및 Hague-Visby Rules 1968은 선하증권 또는 이와 유사한 권리 증권(similar document of title)으로 커버되는 해상운송계약에 적용되며,<sup>165)</sup> 이는 종이선하증권을 전제로 하고 있다. 그러므로 이들 규칙아래서는 형체 없는 전자메시지는 書類로 인정되지 않고 따라서 헤이그 규칙 또는 헤이그-비스비규칙이 적용될 수 없다.<sup>166)</sup>

##### (2) 1978년 함부르그규칙과 전자선하증권

1978년 유엔해상물건운송조약(U.N. Convention on the Carriage of Goods by Sea) 곧 함부르그 규칙(Hamburg Rules 1978)은 書類의 개념이 헤이그 규칙보다는 확대되었고, 서명하는 方法은 육필 외에 기계적·전자적 수단도 포함하고 있기는 하지만 기본적으로 종이 선하증권에 서명하는 것을 의도하고 있다. 이 규칙아래서 선하증권이란 운송계약의 증거가 되는 書類<sup>167)</sup>

---

164) Paul J. Davidson, *The UCP and the need for amendment in the light of technological Advances, Current problem of International trade financing, Singapore, 1990, p.33.*

165) Hague 및 Visby Rules Article 1, (b): contract of carriage covered by a bill of lading or similar document of title.

166) 同旨, 한남성, 전계논문, p.129 ; 최석범, 전계 논문, p.153.



를 의미하며, 따라서 전자식 선하증권은 서류로 인정되지 않기 때문에 그 적용이 없다.

### (3) 1980년 유엔국제복합물품운송조약과 전자선하증권

1980년 유엔국제복합물품운송조약(U.N. Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980)에 의하면, 송하인이 동의할 경우에는 유통불가능한 복합운송서류는 기계적인 방법 또는 다른 방법으로 발행할 수 있다고 하고 있으므로,<sup>168)</sup> 이에는 전자적 방법도 배재하지 않는다고 본다. 그러나 복합운송인은 화물이 자신의 관리 아래로 인수된 후에 판독이 가능한 서류(readable document)를 송하인에게 교부하여야 한다고 규정하고 있다.<sup>169)</sup> 이를 보면 전자적 방법에 의한 선하증권이 가능한 것은 유통이 불가능한(non-negotiable) 증권을 가리키고, 따라서 유통가능한(negotiable) 전자식 복합운송증권은 동 조약의 적용이 없다.

## 第 3 節 船荷證券의 電子化에 따른 諸問題

### 1. 電子船荷證券데이터와 證據能力 問題

전자식 선하증권의 운영에 있어서는 화물수령메시지를 송수신하게 되는데, 그 전자 메시지에 포함되어 있는 화물이 운송인에 의해 수취되었고, 그 기재

---

167) The Hamburg Rules 1978, Article 1, 7 : Bill of Lading means a document which evidences a contract of carriage by sea and...(후략).

168) U.N. Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980, 제5조 제4항 전단.

169) 위의 Convention, 제5조 제4항 후단.

내용과 같은 조건으로 운송계약이 체결되었음을 증명하는 증거로서의 능력이 있는가에 대한 法理를 아래와 같이 고찰한다.

전자문서의 증거능력과 관련하여 UNCITRAL의 연구보고서(1985년)는 “국제 무역이나 통관에서 문서의 원격전송을 포함, 전반적 자동 데이터처리방식의 사용을 저해하는 소송에서 컴퓨터기록을 증거로 사용하는데 법 규정으로 인한 심각한 문제는 없다”고 하고 있지만<sup>170)</sup> 각국의 실정법상으로는 컴퓨터기록의 證據能力을 인정하는 수준에 많은 차이가 있다. 즉 영미법계 국가에서는 ‘傳聞法則(Hearsay Rule)’과 ‘最良證據의 原則(Best Evidence Rule)’이라는 것이 있어서 전자문서의 증거능력의 허용에 한계가 있을 수 있다. 그리고 대부분의 대륙법계 국가에서는, 관련된 모든 증거는 證據能力을 가질 수 있지만 그 비중을 얼마나 두느냐가 문제가 된다.

이와 같이 아직까지는 電子文書의 證據能力과 관련하여 나라마다 견해가 다르며, 국제적으로도 통일된 法 規定이 없는 것이 현실이다. 더구나 여기서 논의하고 있는 화물수령메시지를 종이선하증과 같이 화물수령의 증거서류로 인정될 것인가의 여부는 전자식 선하증권을 논함에 있어 주요 論點이 된다.

아래에서 전자문서의 증거능력과 관련하여 영미 법, 대륙 법 및 우리나라의 관련 법규를 검토해 본다.

## 1) 英美法系의 傳聞法則 · 最良證據의 原則과 證據能力

### (1) 傳聞法則과 證據能力

#### ① 傳聞法則의 概念

전문법칙(hearsay rule)이란 ‘傳聞證據는 證據가 아니다’(hearsay is no

---

170) Rob Bradgate, “Evidential issues of EDI”, in Walden, I.,(ed.), *EDI and the Law*, London, Blenheim Online, 1989, p.11.

evidence)라고 하는 法則이다. 이 법칙은 사건에 직접 경험을 가진 당사자가 자신의 주장을 증명하여야 한다는 영미법(판례법) 전통에 따른 소송절차의 當事者主義 특성에서 비롯된 것이다. 물론 진술의 진실성 여부에 대해서는 상대 당사자의 반대 항변에 의해 다투어질 수 있지만 사건의 직접 경험자가 아닌 증인의 증언은 일단 傳聞으로 분류되어 일반적으로 증거로서는 배척되는 것이다.

이 법칙을 전자문서와 관련 지워 본다면, 컴퓨터에 전자 언어로 입력되어 있는 데이터는 그 존재나 내용을 직접 확인할 수 없기 때문에 컴퓨터라는 기계를 매체로 그것을 변환하여 증거로 제출되는 것이므로 동 법칙에 의거 이미 傳聞證據가 된다고 한다.<sup>171)</sup> 따라서 EDI방식으로 처리된 화물수령메시지도 법정에 증거로 제출하기 위하여 可視的·可讀的 형태로 출력되는 경우에는 컴퓨터에 입력·저장되어 있는 대로의 원래의 전자언어 형태가 아닌 점에서 전문증거가 되기 때문에 예외적인 경우를 제외하고는 그 증거능력이 부정될 수도 있다.

## ② 영국 민사증거법과 컴퓨터출력물의 전문법칙 배제요건

영국의 민사증거법(Civil Evidence Act, 1968)은, 특히 컴퓨터 출력물을 다루기 위해 입법되었고 모든 전자문서에 적용된다.<sup>172)</sup> 이 법은 "민사소송에서 컴퓨터로 생성된 문서는 i) 관계자의 정규적인 업무목적의 정보는, 컴퓨터가 正規的(regularly)으로 사용되는 기간 중에 작성되었고, ii) 추출된 정보는 업무의 通常의인 과정(ordinary course)에서 컴퓨터에 정규적으로 제공된(regularly supplied) 것이고, iii) 컴퓨터가 正常的으로(properly)작동 중일 때 생성되었으며, iv) 통상의 업무활동과정에서 컴퓨터에 제공된 정보를 再生하거나 抽出된 것이라면<sup>173)</sup> 어떤 사실의 증거로 허용될 수 있다"라고 규정하고 있다.<sup>174)</sup>

171) 李哲, "컴퓨터범죄의 수사와 전자적 기록의 증거능력", 「法曹」, 제421호, 法曹協會, 1991.10, pp. 29-30.

172) 申東鎮, "전자선하증권의 법적 유효성에 관한 연구", 박사학위논문, 영남대학교, 1996. p.50.

173) Civil Evidence Act 1968 Sec.5 (2) (a), (b), (c), (d).

174) Civil Evidence Act 1968 Sec. 5 (1) "In any civil proceedings a statement contained

그러므로 전자식 선하증권의 出力物도 이법에 의거하여 傳聞法則을 배제하고 증거능력이 인정되려면 위의 네 가지 조건을 모두 충족시켜야 할 것이다. 그런데, 선하증권은 그것을 作成하는 시점(즉, 入力시점)과 분쟁의 발생으로 사후에 증거의 제출을 위해서 데이터를 出力하는 시점과는 차이가 있으므로 위의 조건을 모두 충족하기 어렵다. 더구나 이법은 컴퓨터의 개념에 대하여 단순히 文書를 저장하고 처리하는 기계장치로 취급하면서<sup>175)</sup> 출력물의 증거능력의 조건을 규정하는데 그치고 컴퓨터에 내장되어 있는 電子文書 自體에 증거능력을 直接的으로 허용하는 法規가 아니다. 따라서 동법에 의하여서는 컴퓨터에 내장되어 있는 전자선하증권 데이터에 증거능력을 부여할 수 있을 지는 상당히 의문 시 된다.

### ③ 미국 연방증거법과 컴퓨터출력물의 전문법칙 배제요건

미국에서는 眞實의 立證을 위하여 컴퓨터에 저장된 데이터가 법정에 제출될 경우, 그것은 證據로 될 수 있다는 판례가 형성되어 있다.<sup>176)</sup> 그 근거는 미국 연방증거법(Federal Rules of Evidence)<sup>177)</sup>에서 찾을 수 있는데, 동 법에 의하면 서면(writing) 및 기록(record)을, “手記·타자·인쇄·복사·사진·마그네틱 임펄스(magnetic impulse)를 포함, 기계적·전자적 기록 또는 기타 데이터 형태로 적어 둔 글자, 단어, 숫자 또는 이와 동등한 것”으로 정의하고 있으므로<sup>178)</sup> 전자문서는 서면의 개념에 포함된다. 따라서 전자문서에 증거능력을 허용할 수 있는 가능성을 밝히고 있다.

동 법에서 전문법칙의 적용을 배제할 수 있는 요건을 보면, 정규적으로 수행된

---

in a document produced by a computer shall, subject to rules of court, be admissible as evidence of any fact stated therein of which direct oral evidence would be admissible. if it is shown ...(후략). "

175) 위의 법, Sec.5 (6) “computer means any device for storing and processing..”(후략).

176) 李 哲, 전계 논문, p.33.

177) 1975년 7 월 1일부터 시행.

178) Federal Rules of Evidence 1001(1).

업무활동 중에 작성·보존되고, 정보의 원천이나 작성과정의 방법 또는 정확이 신빙성이 결여되지 않은 장부나 데이터 등은 여하한 형태이든지 원고가 증거로 이용하더라도 전문법칙에 의해 배척되지 않는다고 규정하고 있다.<sup>179)</sup> 따라서 전자식 선하증권 데이터는 그 정확성만 보장된다면 원본으로 제출될 수 있다.

## (2) 最良證據의 原則과 證據能力

① 最良證據의 原則의 개념 : 최량증거의 원칙(Best Evidence Rule)은 18세기부터 영국의 관례법에서 확립된 것인데 이는 ‘소송 당사자가 어떤 사실을 입증하기 위하여 법정에서 증거를 제출할 때는 寫本이 아닌 原本이어야 한다’는 원칙이다. 이 원칙을 전자문서에 대입해 보면 컴퓨터에 내장된 데이터가 原本이고, 可視적으로 출력된 것은 寫本으로 간주될 수 있으므로, 종이 양식에 출력한 선하증권은 최량 증거의 원칙에 어긋나서 증거능력이 없게 되는 문제점이 있다.

② 컴퓨터 출력물과 最良證據 原則 : 미국에서는 컴퓨터 출력물에 대한 원본성의 인정을 위해 다음과 같은 법률을 제정하여 운용하고 있다.

i) 캘리포니아주 증거법(1983) : "컴퓨터 또는 컴퓨터가 읽을 수 있는 매체에 내장되어 있거나 사용 중인 컴퓨터 정보, 프로그램과 이의 출력물(printed representation)은 최량증거의 원칙에 의하여 증거능력이 부정되어서는 안 된다."고 규정하여 컴퓨터에 저장된 화일과 그 출력물의 原本성을 인정하고 있다(동법 1500.5조).

---

179) Federal Rules of Evidence, sec.803, The following are not excluded by the hearsay rule, even though the declarant is available as a witness: (6) Records of Regularly Conducted Activity. "A memorandum, report, or data compilation, in the form,.. if kept in the course of a regularly conducted business activity... unless the source of information or method or circumstances of preparation indicate lack of trustworthiness."

ii) 미연방증거법 : 서면이나 기록의 내용을 증명하기 위해서는 原本이 요구된다는 원칙(동법1002조)<sup>180)</sup>과 함께 데이터가 컴퓨터 또는 그와 유사한 장치에 저장되어 있을 것을 조건으로 可視적으로 출력된 출력물도 그 정확성이 반영되었다면 모두 原本으로 인정한다는 조문(동법 제1001조 (3)항)을 두어<sup>181)</sup> 出力物の 原本성을 인정하고 있다.

## 2) 大陸法系の 自由心證主義와 證據能力

자유심증주의를 채택하고 있는 대륙법계에 속하는 국가는, 국가별로 약간의 예외규정이 있기도 하지만<sup>182)</sup> 原則적으로 증거능력의 제한이 없는 것으로 되어 있고, 또한 증거력에 있어서도, 법관은 이를 論理則과 經驗則에 입각하여 자유롭게 판단하게 되어 있다. 그러므로 Hearsay Rule과 Best Evidence Rule 등에서 보는 바와 같이 어떤 증거를 그 허용성의 측면에서 규율하고 있는 영미법계의 경우와는 달리 어떠한 전문증거라도 법정에서 증거로 현출될 수 있으며, 따라서 전자문서도 증거로서 채택되는 데는 문제가 없다고 본다.

## 3) 유엔국제거래법위원회(UNCITRAL)의 전자상거래 모델법

UNCITRAL(United Nations Commission on International Trade Law)의 전자상거래모델 법(Model Law on Electronic Commerce, 1996)은 “정보가 데이터메시지의 형태라는 이유로 그 법적 효력이나 유효성 또는 강제성이 부인되

---

180) Federal Rules of Evidence 1002, "To prove the content of writing recording, or photograph, the ORIGINAL writing, recording, or photograph is required, except as otherwise provided in these rules or by Act of Congress."

181) Federal Rules of Evidence 1001(3), "If data are stored in a computer or similar device, any printout or other output readable by sight, shown to reflect the data accurately, is an 'ORIGINAL'"

182) 예컨대, 프랑스법은 일정한 금액의 소송물가액을 초과하는 경우(현재 5000프랑) 계약에 의한 의무를 증명하기 위하여 서증이 요구됨을 규정하고 있다(朴永祐역, “독일민사소송법상 전자문서의 증거법적 문제”, 인터넷법률 2호(2000.9)

지 않는다" 라고 규정하고 있고(제5조), 또 "데이터메시지를 증거로서의 허용 여부를 판단함에 있어, 그것이 오직 데이터메시지라는 이유만으로 또는 원본의 형태가 아니라는 이유로 證據能力을 否認하기 위한 어떠한 증거법적 원칙이 적용되어서는 안 된다"라고 하고 규정하므로(제9조 제(1)항), 이에 의하면 화물수령메시지는 증거능력이 있음을 표명한다. 그러나 그 증거력과 관련하여 메시지가 생성되고, 저장되고, 전달되는 방법이 신뢰할 만한 것인가, 내용의 무흠결성을 보장하는 방법이 신뢰할 만한가, 발신자 신분의 확인방법이 신뢰할 만한가의 여부 등을 참작하여 이를 결정하도록 규정하고 있다(동조 (2)항).

#### 4) ICC의 전송에 의한 무역자료교환에 관한 통일 규칙(UNCID)

국제상업회의소(ICC)가 1986년에 제정한 UNCID(Uniform Rules of conduct for Interchange for Trade Data by Teletransmission)는 무역자료를 전송하는 당사자들 간에 일치된 실행규칙을 확립함으로써 무역자료의 전송교환을 용이하게 하기 위한 목적으로 제정된 것이다. 동 규칙에서는 데이터의 出力物에 대한 證據能力에 대하여 "송수신된 모든 데이터는 변경됨이 없이 그대로 데이터 교신목록(trade data log)에 보존되고, 필요할 경우는 可讀할 수 있는 형태(readable form)로 출력하여 제시될 수 있다."고 규정하여<sup>183)</sup> 분쟁이 발생할 시에 전자문서가 법정 증거로서 증거능력을 가질 수 있는 근거를 마련하고 있다.

UNCID는 그 자체로써 구속력이 있는 국제규칙은 아니지만 거래당사자들이 약정으로 동 규칙을 따르기로 한다면 구속력을 가진다.

#### 5) 우리나라의 관련 법

##### (1) 민사소송법과 전자선하증권

우리나라 민사소송에 있어서 증거능력은 自由心證主義를 채택하고 있기 때문

---

183) UNCID, Article 10 ; <http://www.unece.org/trade/untddid/texts/unrci.htm>

에 證據力의 정도의 차이는 있지만 어떠한 문서도 證據能力을 가진다. 따라서 傳聞證據나 寫本文書도 증거능력을 가질 수 있다.<sup>184)</sup> 따라서 해상운송계약과 관련한 민사소송에서 화물수령메시지(전자식 선하증권 데이터)는 물론, 그 出力物도 증거능력을 가질 수 있는 것이다.

그런데, 민사소송절차에서도 컴퓨터에 보관된 내용을 解讀이 가능한 형태로 출력하여 증거로써 제출되는 경우에는 민사소송법(제326조 제1항)이 요구하는 原本, 正本 또는 認證謄本과의 관계가 문제가 된다. 다시 말하면, 컴퓨터에 내장되어 있는 데이터와 그 출력물 중 어느 것이 原本이며, 보다 더 높은 증거능력을 가질 것인가 하는 문제이다. 이에 관하여는 아직 판례가 없어 定說이 확립되어 있지는 않지만 컴퓨터에 저장된 기록을 原本으로, 그 출력물은 謄本으로서 인정하면 무리가 없다고 생각된다.

그러나 전자데이터의 출력물은 컴퓨터의 조작이나 관련 소프트웨어의 작동에 관한 신뢰성의 보장이 그 증거능력을 허용하는 중요한 요소로서 작용하기 때문에 전자데이터를 가시적 형태로 만들기 위해 출력이라는 변환과정을 필연적으로 거치는 과정에서 변조나 위조 등의 개연성을 없이 할 수 있는 장치의 마련은 필수적이라 생각된다.

## (2) 무역업무자동화촉진법과 전자선하증권

무역업무자동화촉진에 관한 법률에서는 전자문서의 개념 및 전자문서의 효력 등에 관하여 명문규정을 두고 있다. 그런데 이 법이 적용되는 범위는 <표 11>에서 보는 바와 같이, 대부분이 認可·許可 내지 承認 등 공문서의 처리와 관련된 것에 한정되어 있고, 실제의 무역거래와 관련된 서류는 그 적용이 배제되어 있다. 따라서 전자식 선하증권도 동법 및 시행령에서 정하고 있는 업무의 범위에 포함되지 않고 있으므로 동법의 적용이 없고, 또한 전자문서로서도 인정되지 못하고 있다.

184) 宋相現, 「民事訴訟法」, 博英社, 1993, p.676.



<표 11> 무역업무자동화촉진법이 적용되는 무역업무<sup>185)</sup>

1. (대외무역법 제9조의2에 의한)	종합무역상사의 지정 및 취소
2. (동법 제10조에 의한)	무역업의 신고 및 변경신고
3. ( 상 동 )	무역대리업의 신고 및 변경 신고
4. (동법 제14조 2항에 의한)	수입승인관련 물품매도확약서 발행, 확인업무
5. ( 상 동 )	수출승인관련 수출물품의 구매, 알선, 부수업무
6. (동법 제14조 2 및3항에 의한)	수출입의 승인 및 변경승인
7. (동법 제14조 5항에 의한)	수출입제한의 공고
8. (동법 제15조 2항에 의한)	통합공고
9. (동법 제20조에 의한 )	외화획득용 원료기재의 목적외용도사용 승인
10. (동법 제22조에 의한 )	산업설비수출의 승인 및 변경승인
11 (동법 시행령 제21조에 의한)	무역업 및 무역대리업신고사항의 확인
12. (동령 제24조 4호에 의한)	수출입제한물품의 고시
13. (상공회의소법 제5조 및 대외무역법시행령 제59조에 의한)	원산지증명서등 발급
14. (대외무역법 제15조제2항에 의한)	통합공고와 관련되는 법령에 의한 요건확인
15. (수출보험법 제53조에 의한)	수출보험
16. (외국환거래법 제16조에 의한)	무역결제방법의 신고
17. (외환거래법 제3조 및 한국은행법 제64조에 의한)	신용장(내국신용장 포함)의 개설, 수취 및 양도
18. (한국은행법 제64조에 의한)	무역금융
19. (중재법 제4조제3항에 의한)	상사중재절차에 관한 업무
20. (상법 제665조에 의한)	수출입화물에 대한 손해보험
21. (기타)	산업자원부장관이 관계행정기관 장과 협의하여 고시하는 업무

185) 무역업무자동화촉진에 관한 법률 시행령(대통령령 제16193호; 개정 99·3·17) 제5조.

### (3) 전자거래기본법과 전자식 선하증권

전자거래기본법에서는 전자문서는 재판 기타 법적 절차에서 電子的 形態로 되어 있다는 이유로 證據能力이 否認되지 않는다고 규정하여, 전자문서의 證據能力에 대하여 명문으로 규정하고 있다(전자거래기본법 제7조).

그런데, 다른 한편, 전자문서는 ‘다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 전자적 형태로 되어 있다는 이유로 文書로서의 效力이 부인되지 아니한다’라고 규정하므로(동법 제5조), 전자거래기본법 자체로만 보면, 전자식 선하증권이 文書性은 인정되겠지만, 선하증권을 규정하고 있는 다른 법률, 즉 商法이 전자식 선하증권을 선하증권으로 인정하지 않고 있으므로 전자거래기본법에 의거하여서도 전자식 선하증권은 역시 증거능력의 인정에 문제가 있다.

## 2. 船荷證券과 電子署名의 效力問題

전통적으로 종이문서는 작성자가 기명·날인 또는 육필 서명함으로써 그 문서의 진정성립을 추정 받는 것이 일반적이는데, 전자서명도 이와 동등한 법적 요건을 충족할 수 있을 것인가는 검토의 대상이다. 따라서 여기서는 전자서명의 개념과 함께 현행 선하증권의 운영측면에서 전자서명의 문제점은 어떠한지에 대해 살펴보기로 한다.

### 1) 電子署名의 意義

#### (1) 개념

우리나라 전자거래기본법에서는 전자서명은 “전자문서를 작성한 자의 신원과 당해 문서가 그 작성자에 의하여 작성되었음을 나타내는 전자적 형태의

서명을 말한다” 라고 규정하고 있다.<sup>186)</sup>

전자서명을 하는 의의는, 서명자가 문서의 내용에 있는 바와 같은 어떠한 법률행위 또는 일정한 의사표시를 중국적으로 완료하였고, 문서상에 이루어진 서명이 서명자의 진정한 서명과 동일한 것이며 (同一性功能), 그 문서가 서명자에 의하여 진정하게 작성되었음(真正性功能)을 나타내는 것이다.<sup>187)</sup> 따라서 서명인이 그 서류에 대하여 責任을 진다는 것을 표시하는 것이므로 文書의 眞正成立에 크게 영향을 미친다.

署名의 形態는 이름을 포함, 어떠한 명칭, 단어, 기호 혹은 상징'을 사용할 수 있고, 서명을 하는 方法은 手記 혹은 어떤 장치나 기계적인 수단을 이용하여서도 행해질 수 있다.<sup>188)</sup>

## (2) 電子署名의 要件

전자서명은 다음과 같은 요건을 충족시켜야 그 기능을 수행할 수 있다.<sup>189)</sup>

- ① 합법적인 자만이 전자서명을 생성할 수 있고 위조할 수 없어야 한다 (Unforgeable).
- ② 多數가 확인할 수 있도록 署名者認證(authentication)되어 있어야 한다.
- ③ 서명행위 후에 서명사실을 否認(Non-repudiation)할 수 없어야 한다.
- ④ 일단 서명된 문서내용은 그 변경이 불가능하여야 한다(Unalterable).
- ⑤ 한 문서의 서명이 다른 문서의 서명으로 재 사용될 수 없어야 한다.

---

186) 전자거래 기본법 제2조 5호.

187) 김진환, “전자문서와 전자서명”, [http://kimz.net/sum/sum\\_detail\\_docnsig.htm](http://kimz.net/sum/sum_detail_docnsig.htm)

188) UCC §3-401; 그러므로 우리나라를 비롯한 동양권의 경우에 사용되는 도장을 찍는 것도 서명으로 간주된다.

189) 장석수/김춘길, “전자상거래와 전자서명” 「정보통신연구」, 제12권 제1호, 1998(<http://ktwww.kotel.co.kr/itj/documents/1998/itr03-19980300.htm>)

## 2) 電子署名의 方法

전통적 서명은 사람이 종이문서에 통상 필기도구를 이용하여 手記로 하는데 비해, 전자서명은 그것이 電子的으로 이루어진다. 그렇지만 전자적 서명은 실무적으로나 법률적으로 전통적 서명과 동등한 효과를 발휘할 수 있어야 한다. 다시 말하면 전자적 서명도 본래의 서명의 기능, 즉 문서의 眞正性的의 입증기능 뿐 아니라 전자문서거래의 보안장치로서의 安定性和 信賴性的의 기능도 수행할 수 있어야 한다. 이에선 예컨대, 전자문서의 작성자 이외는 누구도 서명 및 전자문서의 내용을 위조·변조할 수 없어야 하며, 또 송신자가 전자문서의 내용이나 발신사실을 否認할 수 없어야 하는 등의 기능도 할 수 있어야 한다.

전자서명방식은 그래픽(graphic)서명방식 디지털 서명(digital signature)방식이 포함된다.

### (1) 그래픽 기반의 서명방식

이 방식은 예를 들면, 어떤 문서를 결재함에 있어 결재자가 전자펜을 이용하여 전자문서의 서명 란에 자신의 수기서명과 같은 서명을 하여 수신자에 송신하면, 그렇게 서명된 문서를 수신하는 자는 시각적으로 서명결재권자의 전자서명의 진위를 확인한 후에 접수여부를 결정하게 되는 방식이 있고, 또 다른 예로서는, 운송인의 대리인 역할을 하는 “홍길동”라는 사람이 선하증권을 작성하여 서명 란에 자신의 동일성을 확인하고 그 선하증권의 진정성립을 확인할 의도로 “홍길동” 또는 그 상징인 “*Kildong Hong*”으로 표시하는 방법이 있다.

현재의 선하증권관련의 국제 조약이나 규칙에서 전자적 방식의 서명을 인정한다는 것은<sup>190)</sup> 동 규칙들이 종이선하증권을 기초로 하여 제정되었기 때문에 선하증권 위에(on the bill of lading) 육필이 아니더라도 이와 같은 그래픽 방법으로 한 서명도 인정한다는 의미이다.

그런데, 학자에 따라서는 이러한 범주의 서명은 키보드를 통하여 단순히

---

190) 신용장 통일규칙(UCP 500) 제20조 b 및 함부르크 규칙 제14조 3항 참조.

작성자를 표시하는 것에 그치고, 전자문서의 진정성립과 내용의 무결성 등을 보장하기 위한 기술적 조치나 방안이 결여되어 있다고 하면서<sup>191)</sup> 심지어는 전자서명의 연구범주에서 제외시키는 경우도 많다.

## (2) 디지털 서명(digital signature)

디지털 서명이란 공개키 암호기술에 기반을 두는 방식인데, 이는 서명자가 전자서명 생성키를 이용하여 수학적 방식의 연산을 통하여 자신만의 고유한 전자서명 값을 계산한 후에 그 결과를 수신자에게 송신하고, 수신자는 송신자가 제공하는 전자서명 검증키를 사용하여 전자서명 값의 진위여부를 수학적 연산방식으로 확인하여 그 결과, 바른 값이 나오는 경우에 전자문서를 접수하는 방식이다. 최근 각국에서 시행 또는 제정 중에 있는 전자서명법이라고 함은 주로 이 디지털 개념의 서명을 일컫는 것이다.

디지털 서명의 종류로는 RSA방식,<sup>192)</sup> 미국의 DSS방식<sup>193)</sup>이 있고 우리나라 표준 KCDSA<sup>194)</sup> 등이 있으나, 그 자세한 기술적 구조(시스템 적 계수, 전자서명의 생성공식 및 검증공식 등)나 암호학에 관하여는 본연구자가 무지하여 자세한 설명은 생략한다.

---

191) 김진환, "전자문서와 전자서명", [http://kimz.net/sum/sum\\_detail\\_docnsig.htm](http://kimz.net/sum/sum_detail_docnsig.htm)

192) RSA전자서명 알고리즘은 1978년 Rivest, Shamir, Adleman이 제안한 RSA 공개키 암호 시스템을 이용한 전자서명 방식이다. 이 방식은 큰 소수의 곱으로 이루어진 합성수의 소인수 분해계산이 매우 어렵다는 수학적 방식을 기반으로 개발된 전자서명 알고리즘인데 현재 가장 널리 사용되고 있는 전자서명 방식이다.

193) DSS(Digital Signature Standard)는 미국 NIST(National Institution of Standard and Technology)가 1991년 8월에 정부용 전자서명 알고리즘으로 DSA(Digital Signature Algorithm)를 발표한 후, 이를 미국의 전자서명 표준안으로 제안한 전자서명 알고리즘이다. DSS방식의 안전성은 이산대수 문제의 어려움에 근거한다.

194) KCDSA(Korea Certification-based Digital Signature): 이산대수문제의 어려움에 기반을 둔 전자서명 알고리즘으로서, 한국통신정보 보호학회 주관으로 주요 암호학자들이 주축이 되어 1996년 11월에 개발하였다.

### 3) 電子(디지털)署名의 效力

전자서명의 허용여부는 그것이 기존의 법 테두리 내에 있는지 여부에 달려 있다고 할 것인 바, 디지털 서명을 인정하는 법이 존재하지 않는다면 법원이 이를 인정하지 않을 것이고 따라서 실용성은 극히 제한될 것이다.

물론, 우리나라의 무역자동화법에서는 名義人을 표시하는 문자가 있고 작성자를 식별할 수 있는 기호 또는 부호에 의하여 전자서명을 할 수 있다고 규정하고는 있지만<sup>195)</sup> 동 법은 선하증권을 제외하고 있으므로 선하증권의 전자서명이 인정되지 않고, 전자거래기본법에서도 다른 법규에 별도의 규정이 없는 경우에만 전자서명이 허용된다고 규정하고 있다.<sup>196)</sup> 그런데 우리나라 법 중에서 선하증권을 규율하고 있는 것은 商法이 유일한데, 동법은 종이선하증권에 기초를 둔 것이어서 현재까지 논의되고 있는 화물수령메시지가 선하증권으로 인정되지 않으며 따라서 可視的이지 못한 암호방식의 디지털 서명도 서명으로 인정될 수 없는 문제가 있다.

## 3. 電子式 船荷證券의 法的 效力 問題

### 1) 電子式 船荷證券과 物權的 效力 問題

#### (1) 現行法상 船荷證券의 權利證券機能

선하증권이 ‘권리증권기능이 있다’라고 하는 것은, 선하증권은 그 증권에 기재된 화물을 대표하는 증권이고, 따라서 선하증권을 점유하는 것은 화물을 점유하는 것으로 의제되며, 선하증권을 양도하면 증권기재의 화물을 양도하는 것과 동일한 효력이 있는 것을 말한다. 우리 상법도 선하증권에 物權的 效力

195) 무역업무자동화촉진법 제2조 제8호.

196) 전자거래기본법 제6조.

(*dingliche Wirkung*)을 인정하여, 선하증권이 발행된 경우는 화물에 관한 처분은 선하증권으로써 하여야 하며, 또한 '선하증권에 의하여 운송물을 받을 수 있는 자에게 선하증권을 교부한 때에는 운송물 위에 행사하는 권리의 취득에 관하여 운송물을 인도한 것과 동일한 효력이 있다'라고 규정하고 있다(상법 제 820조-133조).

## (2) 電子式 船荷證券의 權利證券機能 遂行上の 問題

현행 법체계에서 형체가 있는 종이선하증권에 인정하는 權利證券으로서의 기능을 형체가 없는 전자선하증권이 어떻게 수행할 수 있는가하는 것은 전자식 선하증권의 실용화의 과제에서 가장 핵심적 요소이다.

종이선하증권은 전술한 바와 같이 화물에 대한 권리가 化体(embodiment)되어 있어서 그것의 소지가 증권에 기재된 화물을 소유하는 것과 동일시되고, 그것에 배서하여 양도하는 것이 곧 화물을 양도하는 것과 동일한 효력이 있는 것일 뿐 아니라, 나아가 화물을 처분하려면 반드시 선하증권으로써만 하도록 되어 있다. 그런데 電子式 船荷證券에 있어서는 권리의 내용은 可視的이 아닌 전자 데이터이고, 화물에 대한 권리의 처분도 무형의 심볼인 Private key(CMI 규칙) 또는 권리의 등록(블레로시스템)방법으로써 하는 것이다. 이는 선하증권의 내용과 그 권리의 이전행위가 따로 분리되어 운영되는 점에서 기존 종이선하증권과 크게 다르다.

종이선하증권은 그 자체로서 권리증권기능을 수행하면서 증권상의 권리를 양도하는 유일한 수단인데 비하여, 전자식 선하증권에 있어서는 별도의 전자적 방법으로 그 기능을 대체하므로 법적·기술적 및 실무상 복잡한 문제가 내포되어 있다. 전자식 선하증권의 운용을 위해 기술적으로는 그 기반이 마련되어 전자적 방식에 의한 거래를 하기로 당사자들이 합의하였다 하더라도 당사자간의 합의의 효력을 인정하는 법적 뒷받침이 없이는 전자식 선하증권의 유통성이 보

장될 수 없는 것이다.

전자식 선하증권의 流通性과 관련한 근본적인 문제는 Private Key 등을 이용하여 화물의 점유권 또는 처분권을 이전하는 것이 종이선하증권을 배서하여 이전하는 것과 같은 법적효력이 인정될 수 있는가 하는 것이다.

현행 法體系아래에서는 선하증권의 물리적 점유를 권리취득의 전제 조건으로 하고, 권리를 처분하기 위해서는 반드시 선하증권으로써만 하여야 한다. 따라서 비록 화물수령메시지를 書面으로 인정하고, 그것에 전자적 방법으로 서명을 하여 전송한다고 해서 流通性이 보장되는 것은 아니다. 왜냐하면 유통이 가능한 권리증권은 오직 制定法에 의해서만 정해지는 것이 일반적이므로 전자적 방법에 의한 권리의 이전이나 처분은 법적 효력이 없다.<sup>197)</sup> 따라서 전자식 선하증권의 성공적인 실용화를 위해서는 그 법적인 뒷받침이 필수적이다.<sup>198)</sup>

그러나 법률의 制定·改正 문제는 하루아침에 이루어지는 것이 아니기 때문에 그 이전에는 당사자간의 約定, 예컨대, Bolero를 이용하는 경우, BOLERO RULE BOOK을 통하여 사용자 상호 간에 약정을 체결하고, 제한적이지만 그렇게 약정을 체결한 당사자 간만이라도 Private Key를 수단으로 선하증권의 권리가 양도될 수 있도록 하는 것은 契約自由의 原則에 따라 그 效力이 인정될 것이다.

### (3) 물품매매당사자간의 實務的 問題

전자식 선하증권에 의한 운송의 경우는 권리자(전자증권권리의 소지자 :예: A)가 증권기재의 화물을 타인(예: B)에게 매도하려면, 종이 선하증권원본 이면에 배서하여 그 증권자체를 직접 양도하는 것이 아니고, 제3의 등록기관으로 하여금 권리를

---

197) 吳元爽, 梁廷豪 “電子式船荷證券의 流通性에 관한 研究” 「한국해운학회지」, 제32호 2001.6, p.70 ; A.N Yiannopolos,(ed.) *Ocean bills of Lading: Traditional Forms. Substitutes and EDI systems*, Kluwer Law International, 1995. pp.37-38.

198) 同旨, 상계 논문.



이전시켜 주도록 조치를 취하겠으니 매입하라고 해야 되는데, 매수인(B)으로서는 눈에 보이는 선하증권을 소지하고 있지 않은 A가 과연 진정한 권리의 소유자인가를 확인하기가 곤란하다. 또한 눈에 보이지 않는 전자데이터, 출력물 또는 컴퓨터 화면상의 글씨만을 보고 매입의 승낙을 하고 대금을 지불할 지는 현실적으로 의문의 여지가 많다. 그리고 다른 한편, 설사 B가 A의 말을 듣고 운송중의 화물을 매입하려는 의사가 있다고 하더라도 전자식 선하증권의 내용은 컴퓨터에 내장되어 있고 또 권리의 이전관계도 컴퓨터 시스템 적으로 이루어지므로 그러한 시스템을 갖추지 않은 자와의 거래는 불가능하게 되는 문제가 있다. 그러므로 이러한 경우는 전자식 선하증권의 거래가 중단되고 종이선하증권으로 행하는 수밖에 없을 것이다.

## 2) 電子式 船荷證券과 債權的 效力問題

### (1) 船荷證券의 債權的 效力의 概念

선하증권이 발행된 경우에는 그 記載內容과 같은 運送債權의 內容이 표창되고, 운송계약의 이행이 진전됨에 따라 선하증권을 취득한 자는 송하인의 권리를 승계하며, 나아가 목적지에서 운송인에 대해 증권에 기재된 바의 화물의 인도를 청구할 수 있는 권리(채권)가 있는 데, 이를 선하증권의 債權的 效力(*obligatorische Wirkung*)이라 한다.<sup>199)</sup> 동 효력은 선의의 船荷證券所持人과 선하증권 발행자인 運送人 간에 미친다.

### (2) 商法상 船荷證券의 記載의 效力과 電子船荷證券

상법은 선하증권의 기재의 효력에 대해서 ‘선하증권이 발행된 경우에는 운송인이 그 증권에 기재된 대로 운송물을 수령 또는 선적한 것으로 추정한다...(후략)’ 라

199) 李均成, 進書「國際海上運送法研究」, p.158 ; 裴炳泰, 進書, p.279 ; 梁承圭, 「判例教材」, 法文社, 1982, p.599.

고 규정하여(상법 제814조의 2, 전단), 일응 선하증권기재에 推定的 證據力(*prima facie* evidence)<sup>200)</sup>을 부여하면서, ‘그러나 운송인은 선하증권을 선의로 취득한 제3자에게 대항하지 못한다’라고 규정함으로써(동조 후단) 선의의 제3자에 대하여는 선하증권기재에 確定的 證據力 내지 決定的 證據力(*conclusive evidence*)을 인정하고 있어서, 이는 결과적으로 文言的 效力을 인정하는 것이 된다. 선하증권의 文言的 效力이란, 운송계약에 의거 화물의 동일성의 식별에 필요한 제반사항과 법정기재 요건을 갖춘 선하증권이 발행된 경우에, 運送人과 善意的 船荷證券 取得者와의 운송에 관한 사항은 운송계약에 의하지 않고 ‘선하증권의 記載된 바’에 의하는 것, 즉 船荷證券記載에 證券的 效力을 부여하는 것이다.

여기서 전자식 선하증권과 관련되는 문제는, 당사자 간에 비밀 키 등의 방법으로 권리의 이전을 합의한다고 하더라도 그 이전되는 權利의 內容은 선하증권에 ‘기재된 바 대로’ 이다. 그런데 전자식 선하증권은 종이 선하증권과 달리 그 ‘기재된 바’의 내용이 컴퓨터(기계)에 전자언어(데이터)로 내장되어 있는 데 이를 어떻게 현행 법규정의 ‘선하증권에 기재된 文言’으로 볼 것인가가 문제가 된다.

그리고 실무적으로도 전자식 선하증권의 권리자는 ‘종이선하증권에 기재된 대로’가 아니라 ‘컴퓨터에 내장되어 있는 데이터대로’ 그 권리의 내용을 주장할 수 있어야 한다. 그러므로 상법은 선하증권의 記載의 效力에 관한 규정에서 선하증권 기재의 定義에 컴퓨터에 내장된 데이터도 이를 포함하는 방향으로 고려해야 할 것이다.

---

200) 선하증권기재에 推定的效力이 인정된다고 함은 선하증권기재에 대해 反證등 특별한 立證이 있는 때는 그것이 우선하여 원래의 것을 번복시킬 수 있는 것이고 이러한 反證이 없는 한 증권의 기재가 그대로 증거로 된다는 것을 의미한다. 다시 말하면 선하증권의 기재사항들은 ‘그 기재된 것과 같이 사실도 그렇다’고 일단 推定되지만, 眞實이 그렇지 않아 불이익을 받게 되는 당사자는 이러한 추정적 효력을 저지하기 위하여 사후에 反證을 제출할 수 있고 그것이 진실로 밝혀지면 선하증권기재도 사실에 따라 번복될 수 있는 효력이다(엄윤대, 전게서, p.330).

## 第 4 節 船荷證券의 電子的 運營方案

### 1. 電子式 船荷證券의 運營모델

#### 1) 概要

본 항에서는 기존에 구축된 인프라와 시도를 바탕으로 권리증권성의 선하증권의 전자식 운영모델을 구상하고 이를 圖示化해 보기로 한다(그림 4 참조).

본 모델은 선하증권상의 권리의 등록과 이전 등 전자식 선하증권의 유통관리 및 시스템 네트워킹 등의 관리를 위한 중앙통제기관으로서 제3의 중립적 기관의 존재를 염두에 두었다. 전자식 선하증권의 통제기관으로서는 은행, 운송인 또는 제3의 기관을 생각할 수 있는데, 종래 銀行을 중심으로 시도했던 Seadocs가 성공을 거두지 못했고, CMI규칙은 運送人을 관리기관으로<sup>201)</sup> 선정하고 있음으로 인하여 일개 선박회사가 막대한 추가적 비용부담, 전문인력의 확보 및 선하증권의 유통관리 책임까지를 감당하기 어려운 이유로 현재까지 더 이상 진척이 없다고 보기 때문에, 본 연구자는 送荷人, 權利의 讓受渡人 및 運送人과 관련이 없는 중립적 지위에 있는 제3의 전문 관리기관을 두는 것에 찬성한다.<sup>202)</sup>

국제화물운송에 있어서 運送證券이라고 함은 그 名稱이나 方式의 여하에 불구하고 종이 선하증권이 국제무역운송에서 수행하는 기능, 특히 권리증권으로서의 기능을 수행할 수 있어야 한다. 그런데 본 논문에서 화물수령키를 전자식 선하증권이라고 편의상 언급하고는 있지만, 서류가 아닌, 형체가 없는 어떤 것(화물수령키 등)이 전자식으로 선하증권의 기능을 수행한다고 하더라도 그것이

201) CMI Rules for Electronic bill of lading, 1990, 7조 b, c ; 8조 b ; 9조a, b 참조.

202) 제3의 중립관리기구로서는 전자식 선하증권의 운영을 위한 하드웨어 및 소프트웨어뿐만 아니라 운영상의 책임부담능력도 갖춘 실체이어야 하므로, 현재 처지에서는 볼레로 회사와 같은 기구가 유력해 보인다.

종이 선하증권으로 변환되지 않는 限 현행 法體系 아래서는 엄밀하게 말해서 선하증권으로 인정되지 않는다. 따라서 전자식 선하증권에 의한 운송은 商法상으로는 선하증권이 발행되지 않은 경우에 해당할 것이므로 현행 선하증권관계법이 적용될 여지가 없고, 당사자의 權利義務 등은 당사자 간의 별도의 契約으로 결정되어야 할 것이다.

## 2) 船荷證券의 電子的 運營節次

### (1) 運送人과 送荷人の 合意

선하증권을 전자식으로 운영하기 위해서는 먼저 운송인과 송하인 간에는 합의가 있어야 가능하다. 즉 전자식으로 수행할 업무의 범위 (예: 예약, 선하증권의 발급, 선하증권데이터의 정정, 선하증권의 유통·회수 등)와 그 운영절차, 메시지의 교환방식, 이용할 VAN사업자 등에 관한 약정 그리고 당사자의 권리의무관계 및 분쟁의 해결방법 등에 관하여 구체적인 합의를 도출하여 상호 교환계약을 체결하여야 한다(이는 시스템 외적인 사항임). 운송계약의 당사자는 동 합의에 근거하여 아래와 같은 절차로 선하증권의 기능을 전자적 방식으로 운영한다.

### (2) 豫約 단계

① 송하인의 선복예약(Booking) : 송하인은 운송인의 선복을 이용할 것을 예약한다(<그림 4>의 ①-1).<sup>203)</sup> 예약을 하는 수단으로는 전화, FAX, EDI 등을

---

203) 예약 시에 송하인이 운송인에게 제공하는 주요정보로는 대개 다음과 같은 사항이 포함된다. 즉, 우선 FCL, LCL을 구분한 다음, ① 선박명칭(Vessel, Voyage, Direction) ② Shipper ③ Commodity (장척물, 중량물, 위험물 등 특수화물의 경우는 그 내역 포함) ④ Volume (FCL의 경우는 컨테이너 크기와 개수, LCL의 경우는 부피 및 무게) ⑤ Place of Receipt ⑥ Port of Loading ⑦ Port of Discharge ⑧ Place of Delivery ⑨ Receiving & Delivery term 등이다.

이용할 수 있겠지만 EDI방법에 의할 경우는 양자가 이용할 VAN, EDI표준 및 구체적 업무절차와 쌍방의 권리의무 등에 관한 사전 합의가 필요하다.

② 운송인의 예약접수 확인메시지 : 운송인이 송하인으로부터 받는 예약이 우편, FAX등 전자적 방식이 아닌 경우에는 운송인이 자신의 컴퓨터에 그 내용을 입력하고 예약번호<sup>204</sup>를 부여하여 송하인에게 자동 FAX 등으로 예약 접수 사실을 확인할 것이나, 운송인이 인터넷이나 EDI등 전자적 방식으로 예약을 접수한 경우에는 그 확인을 전자적 방식으로 행한다.<그림 4>의 ①-2).

예약을 접수한 사실의 확인행위는 운송인의 당연 의무사항은 아니지만 선하증권업무를 전자식으로 하는 경우는 양 당사자가 약정으로 운송인의 예약접수 사실을 송하인에게 통보해 주도록 정함이 좋을 것이다.

### (3) 송하인의 화물반입 단계(시스템 외적, 물리적 사항임)

송하인은 예약화물의 운송을 위하여, FCL(full container load)화물의 경우는 운송인으로부터 빈 컨테이너를 가져와서 화물을 積入한 다음, 운송인의 지정 CY로 반입하고, LCL(less than container load)화물의 경우는 CFS로 반입한다<그림 4>의 ②).

### (4) 송하인의 운송물 명세(B/L DETAIL)의 제공단계

① 송하인의 화물명세의 제공 및 필요서류의 제공의무 : 선하증권은 운송인이 특정 구간까지 운송을 위하여 화물을 受領하였거나 또는 船積하였음을 인증하고, 目的地에서 수하인에게 인도할 것을 약속하는 증서이므로, 그 증권상에 기재될 모든 사항은 무엇보다도 정확성이 보장되어야 한다. 선하증권에

---

204) 화물이 운송인의 관리 아래로 수령되면, 고유의 선하증권번호가 부여되기 전까지는 이 예약번호로 관리된다.

기재되는 사항 중에서, 특히 화물의 明細 (즉, 물품의 종류, 기호, 포장, 개수 및 중량 등)에 관하여는 국제조약이나 각 국의 해상운송관련법에도 ‘送荷人이 通告한 것’에 의거해서 운송증권에 기재하는 것으로 규정하고 있다.<sup>205)</sup>

이와 같이 운송인의 선하증권의 작성업무는 送荷人이 화물의 명세를 포함하여 선하증권에 기재되어야 할 모든 사항들을 운송인에게 通告하는 것에 의해서 달성될 수 있으므로, 송하인은 이에 관한 정보를 운송인에게 적절한 방법으로 제공하여야 한다(<그림 4>의 ③). 현행법은 송하인이 운송인에게 통고하는 수단을 ‘書面’으로 하여야 한다고 규정하고 있으므로(상법 제813조 제1항 2호), 실무에서는 송하인이 Shipping Request(이하 S/R이라 함)라는 양식<sup>206)</sup>에 선하증권에 필요한 내용을 기입하여 운송인에게 우편 또는 FAX 등으로 제공하고 있으며, 운송인은 그것을 선하증권의 작성에 사용한다.<sup>207)</sup>

② 電子的 方法으로 운송물명세를 제공하는 경우 : 현행법 아래에서는 송하인이 書面으로 운송물명세를 제공하도록 되어 있는 관계로 이를 FAX로 송부하는 것이 일반적인데, 컴퓨터시스템을 갖춘 경우라면 양자의 사전협의를 의거 전자적인 방법으로 송부하는 것이 바람직하다. 왜냐하면 송하인은 기왕에 작성한 수출관계서류(Packing list, commercial invoice 등)를 이용하면 선사에 제출할 Shipping Request를 별도로 새로 작성할 필요가 없고, 운송인도 이를 EDI 등 전자식으로 접수하면 동 데이터를 그대로 전자식 선하증권데이터로 사용할 수 있으므로<sup>208)</sup> 운송인은 그 이외의 필요사항만 보충하면 완전한 선하증

205) The Hamburg Rules, 제15조 (1)항 9호 참조 ; 우리나라의 商法(제813조 제1항 2호)은 送荷人이 書面으로 통지한 운송물의 종류, 중량 또는 용적, 포장의 중별, 개수와 기호를 선하증권에 기재하여야 한다고 규정하고 있다.

206) 미국의 경우는 세관양식의 수출신고서(Shipper's Export Declaration)를 운송인에게 제출하면 그것의 내용이 선하증권내용으로 이용되고, 그런 후 세관 수출신고서로 제출된다.

207) 운송인은 선하증권작성시 필요한 경우 S/R외에 Packing List나 Commercial Invoice를 송하인에게 요청하여 참조하기도 한다.

208) Fax로 접수하는 경우는 운송인이 동일 내용을 컴퓨터에 입력하여야 한다.

권이 될 수 있기 때문이다. 송하인이 선적에 필요한 서류를 전자식으로 운송인에게 제공하는 방법은 EDI 이외에도 인터넷을 통하여 송부할 수도 있다.

③ 不正確한 明細提供에 대한 送荷人の 擔保責任 : 선하증권은 화물을 선하증권이라는 곳에 化体하고 有價證券化하여 서류에 의한 거래를 가능할 수 있도록 하는 것이 본래의 목적이다. 그러므로 증권의 내용을 신뢰하고 증권을 취득하는 者를 보호하고 그 流通性을 보장하기 위해서는 증권의 모든 기재내용이 사실과 부합될 것이 요구된다. 그렇다고 이를 위하여 운송인이 포장물을 개봉하여 내용물을 일일이 점검하는 것은 현실적으로 불가능하므로, 상법이 규정한 것과 같이 송하인이 書面으로 통고한 대로 선하증권에 기재할 수 밖에 없다. 따라서 송하인은 정확한 운송물내역을 운송인에게 제공해야 할 것은 당연하며, 나아가 일정 범위 내에서 송하인에게 그 통고한 내용의 正確性에 대한 擔保責任을 부과할 필요가 있다.<sup>209)</sup> 이에 관하여는 우리나라 법규뿐 아니라 국제적 선하증권과 관련된 조약과 규칙도 동일한 취지를 규정하고 있다.<sup>210)</sup>

#### (5) 運送人の 電子式 船荷證券 作成 및 電送단계

① 作成 : 운송인은 최초의 예약(booking)내용과 송하인이 운송인에게 제공한 서류(S/R 등), 수령한 화물의 외관상태, 선적여부 등 화물의 실제의 현상을 토대로 그 내역(B/L Detail : 아래 (6)항 참조)을 컴퓨터에 입력함에 의하여 이른바 전자식 선하증권<sup>211)</sup>을 작성한다. 이 단계는 선하증권의 발행으로 보지 않고 종이 선하증권에 있어서 소위 Draft B/L에 해당한다.

209) 朴容燮 外 「海商法改正에 관한 研究」 韓國海事問題研究所, 1986.

210) 상법, 제814조 제3항(送荷人は 선하증권의 기재를 위하여 운송인에게 통고한 물건의 종류, 기호 및 수) ; Hamburg Rules, 1978 제17조 1항 前段 ; Hague/Visby Rules, 1968, 제3조 5항 ; 日本國際海上物品運送法 제8조 ; Uniform Rules for Combined transport Document 1975, 제7조 및 위험물의 명세 및 책임관계는 제8조 ; 中國海商法 제6조.

211) CMI규칙에서는 이를 수령메시지(Receipt message)라 하고 있다(CMI규칙 4조).

② 電送 : 운송인이 작성한 선하증권내역, 실제 수령한 화물과 송하인으로 부터 접수한 S/R을 대조하여 이상이 없으면 그대로 송하인에게 전송 (중앙등록기관 경유)하고, 만일 화물의 종류, 수량 등에 차이가 있거나 외관상태에 相違가 있을 시에는 그 상태를 표시하여 전송한다.

#### (6) 電子式 船荷證券에 포함(記載)될 內容

전자식 선하증권이라 하더라도 그 기재사항은 종이 선하증권의 법정의 필요 기재사항과 약관을 포함한 임의적 기재사항이 모두 포함되어야 할 것이다.

① 필수적 기재사항 : 전자 선하증권에 포함되어야 할 기재사항으로는 i) '선하증권'이라는 표시 ii) 운송계약의 당사자(운송인과 화주), iii) 화물명세(종류, 중량, 용적, 포장종류, 개수, 기호 등), iv) 컨테이너화물의 경우는 그 번호, v) 화물의 외관상태, vi) 운송선박(명칭, 국적, 항해번호 등), vii) 운송인의 운송책임 구간(수령장소, 선적항, 양륙항, 인도장소), viii) 운임과 부대요금(액수, 지불장소, 선급, 후급 등), ix) 선하증권번호, x) 전자서명 등이다. 그리고 위와 같은 필수적 기재 사항 이외에도 xi) 화주의 청구에 따라 당해 운송의 보충 내지는 참고사항(예, 화물의 도착통지 등을 위한 通知先, 수출신고번호 등)을 기재할 수 있다.<sup>212)</sup>

② 船荷證券約款 : 선하증권약관은 운송계약의 표준적 내용과 조건을 미리 정한조항으로 이루어진 契約條款이라 할 수 있는데<sup>213)</sup> 이 約款은 대개 선하증권에 미리 인쇄하여 두고 그것에 의하여 다수의 상대방과의 해상운송거래가

---

212) CMI 규칙에서는 수령통지에 다음과 같은 내용을 포함하여야 한다고 규정하고 있다(제4조 b항) i) name of shipper ii) the description of goods iii) the date and place of receipt of the goods iv) a reference to the carrier's terms and conditions of carriage v) the Private Key to be used in sequent transmission.

213) 李均成, 전계 「海商法講論」, p.206.



획일적으로 이루어지도록 즉 附合契約(contract of adhesion)化하고 있다.<sup>214)</sup>

일반적으로 계약의 내용과 조건은 당사자가 자율적으로 합의하여 정하여지는 것이 原則이다. 그러나 定期船運送에 있어서는 계약의 일방 당사자인 運送人이 미리 계약의 내용을 마련하여 놓고, 다수의 상대방(화주)이 約款을 내용으로 하는 계약을 체결한다고 인정하는 上관습이 성립되어 있어서, 특히 반대의 표시가 없는 限 타방 당사자는 약관에 구속되겠다는 默示的 合意를 한 것으로 본다.<sup>215)</sup> 다시 말하면 운송계약의 당사자는 선하증권에 기재된 約款에 의하여 운송관계가 정하여 지고 그 내용이 곧 계약의 내용이 되는 효력이 인정되는 것이다. 그러므로 선하증권약관의 내용에 관한 知·不知를 불문하고 일정한 요건<sup>216)</sup>을 갖춘 선하증권약관은 해상운송계약의 당사자를 구속한다.<sup>217)</sup>

③ 電子式 船荷證券의 約款의 記載와 電送 問題 : 위에서 언급한 바와 같이 선하증권약관은 당사자의 구속력이 있으므로, 운송계약의 당사자인 송하인은 물론 운송의 진전에 따라 선하증권을 취득하는 자에게도 영향을 미친다. 그러므로 송하인이 선하증권을 타인에게 유통시킬 때는 화물명세에 부가하여 約款도 포함시키는 것이 타당하다.

중이선하증권의 경우는 약관을 증권의 앞뒷면에 인쇄하여 놓았기 때문에 사후에 선하증권을 취득하는 자라도 선하증권 만으로 운송계약의 내용을 알

---

214) 附合契約이란 계약 당사자의 일방이 작성한 정형적 약관에 대하여 타방당사자가 사실상 포괄적으로 승인할 수밖에 없는 계약을 말한다.

215) 李銀榮, 「約款規制法」, 博英社, 1994, p.4.

216) 여기서 일정요건이라 함은 사법상 일반 원칙(민법 제2조, 제103조 등) 및 강행법(상법 제790조, 약관규제에 관한 법률, 제3조, 제6조, 제11조 등) 및 일반적으로 통용되는 국제조약 규정에 위반되지 않을 요건을 말한다.

217) 白地商慣習法 이론에 의한 당사자구속력 근거임 : 보통거래약관의 당사자 구속력을 인정하는 근거는 商慣習法理論 외에도 自治法理論, 制限的 契約理論, 契約理論, 個人主義的法律行爲論, 附合契約理論, 등 여러 학설이 있지만 어느 이론을 취하든 當事者 拘束力이 인정되고 있다.

수 있으므로 문제가 없다. 그런데 전자식 선하증권에 있어서 문제가 되는 것은, 종이선하증권과 달리 앞뒷면이라는 개념이 없고, 또 많은 문자로 구성된 약관을 데이터화하는 어려움이 있다.

운송계약을 체결하는 곳에서는 운송인이 송하인에게 일반적으로 예상되는 방법으로 약관을 명시하거나<sup>218)</sup> 또는 이를 인쇄하여 두었다가 교부할 수도 있지만, 운송계약에 관여하지 않고 원격지에서 전자적으로 선하증권을 양수하는 자는, 송하인이 별도의 인쇄물을 송부하지 않는 한 약관의 내용을 알 수 없다. 그러므로 선하증권약관은 운송인이 최초에 송하인에게 화물수령메시지를 발송할 때 함께 전송하는 방법을 모색해야 할 것이다. 전송을 위한 약관의 데이터화는 기술적으로는 어렵게 해결될 수 있다고 하더라도 구태여 그렇게 할 實益이 없다고 본다. 정기선 운송인의 약관은 운송계약마다 다르게 적용되는 것이 아니므로 본 연구자는 이를 데이터화할 필요없이 운송인별로 약관을 스캔하여 이미지파일로 중앙관리자의 시스템에 보관해 두고 해당 운송인의 전자식 선하증권이 등록될 때에 약관이 자동으로 부착되도록 하는 방법이 좋을 듯하다. 이 방법을 취할 경우는 예컨대, “A”라는 운송인의 화물수령메시지가 중앙등록기관에 전송되어 오면(<그림 4>, ④-1) 중앙등록기관의 시스템은 “A”의 약관을 시스템 적으로 찾아 이를 해당 선하증권에 첨부시켜 송하인에게 전송하는 것이다. 다른 사람에게 선하증권이 이전될 경우에도 마찬가지이다. 그러나 이때 선하증권의 기재사항과 구분을 위하여 약관은 별도의 첨부물로 표시해 두고 이를 클릭할 경우에만 화면상에 뜨게 하거나 프린트되는 방법을 취하는 것이 좋다고 생각된다.

#### (7) 送荷人의 電子式 船荷證券의 受取確認 및 同意단계

송하인은 운송인이 전송한 전자식 선하증권을 수취, 복호화하여 기재 내용

---

218) 약관규제에 관한 법률 제3조 제1항 참조.

을 점검하고 동의하는 메시지를 운송인에게 전송한다. 만약 전송받은 Draft B/L상 기재내용에 誤字나 脫字 등 오류가 있을 시에는 동의메시지 대신 그것의 정정메시지를 전송한다. 그러면 운송인은 사실과 부합되게 정정하여 송하인에게 다시 전송하고, 송하인은 이를 수취 및 동의 메시지를 발송한다.

송하인이 전자식 선하증권의 수령확인 및 동의메시지를 운송인에게 전송함으로써 비로소 전자식 선하증권이 발행된 것이 된다. 따라서 송하인은 선하증권의 所持人이 되고 당해 선하증권의 權利者로서 등록기관에 등재된다. 이후부터 송하인은 증권소지인으로서 그 권리를 처분할 수 있는 처지에 있게 된다.

#### (8) 船荷證券상의 權利의 電子的 讓渡節次

위와 같은 절차에 의거 전자식 선하증권의 최초 소지인이 된 送荷人은 증권에 기재된 화물에 대한 권리(지배권, 처분권, 인도청구권 등)를 가지는데 이를 銀行 또는 買受人 등에게 이전하고자 할 경우에 대해 사례를 들어 설명하면 다음과 같다.

[사례] Seller(A)가 신용장에 의거, 네고/확인은행(X bank), 개설은행(Y bank), 운송인(C)를 이용, 외국의 Importer (B)에게 TV 100대를 매도하는 경우.

① 송하인 (A) : 전자식 선하증권 所持人인 A가 개인키를 사용, 네고 은행 X를 새 권리자(transferee)지정하고, 전자식 선하증권(data)에 디지털서명을 하여 권리의 양도사실을 중앙관리처에 전송한다.

② 중앙등록처: A의 메시지를 접수한 중앙등록처는 A의 개인키 확인으로 권리자격을 확인한 후, 해당 선하증권권리를 X로 갱신하고, 이를 X 및 C에 전송한다.

③ 네고은행(X) : X는 A로부터 전송되어 온 전자 B/L을 심사, 이상이 없으면, A의 계좌에 Credit(즉 화환어음을 확인하여 계좌에 입금)을 준 다음, 새(new) 권리소지인으로서 Y(개설은행)를 지정하여 그 내용을 중앙등록처에 전송한다.

④ 중앙등록/관리처 : X Bank의 메시지를 접수한 중앙등록처는 X의 비밀키의

확인으로 권리의 양도자격을 확인하고, 당해 선하증권 권리자 등록부를 Y bank 로 갱신하고, 이를 Y bank 및 C선사에 전송한다.

⑤ 개설은행(Y) : 전송되어 온 내용을 추가 심사하고, 이상이 없을 경우 동 서류를 수리한다. 그리고 Importer B로부터 물품대금을 징수한 후, Y Bank는 그의 권리를 Importer B에게 이전(relinquish)하고, 그 Importer B를 B/L권리의 소지인으로 지정한 내용의 메시지를 중앙등록처에 전송한다.

⑥ 중앙등록/관리처 : Bank Y의 메시지를 접수한 중앙등록처는 Y의 개인키의 확인으로 권리의 양도자격을 확인하고, 권리자등록부를 B Importing Co.로 갱신하고, B가 권리취득자가 되었음을 B 및 C선사에 전송한다.

⑦ Importer B: 권리를 취득한 B는 위와 같은 방법으로 그의 권리를 또 다른 사람에게 양도할 수도 있고, 운송인으로부터 화물을 인도받을 수 있다. 소지인은 화물이 도착된 후라도 그것을 다른 사람(예, D)에게 또 전매할 수도 있다.

⑧ 중앙 등록/관리기관은 권리의 소지인이 변동(전매)될 때 마다 새로운 양수인 및 운송인에게 그 사실을 확인하는 메시지를 송신한다.

#### (9) 貨物의 引渡와 비밀키의 抹消 -전자 B/L의 종료단계

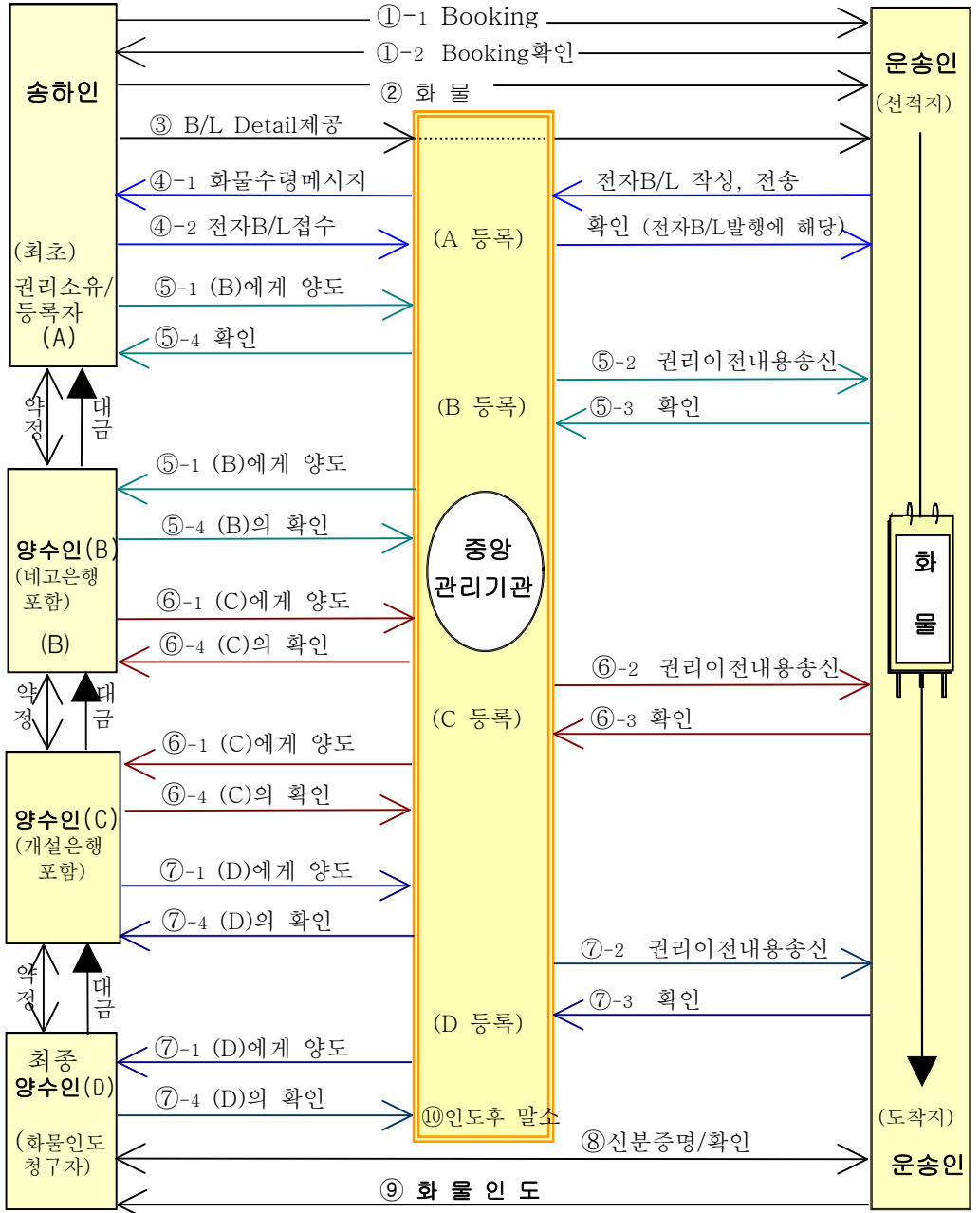
운송인은 전자식 선하증권을 발행하는 시점부터 계속적으로 權利의 移轉 狀況을 중앙등록기관으로부터 전송받는다. 본 예에서 B가 화물을 인도받으려면 운송인에게 그가 바로 B라는 身元을 밝혀야 한다. 운송인은 중앙등록기관으로부터 전송되어 온 선하증권의 최종 권리자인 B의 ID를 확인한 후에 화물을 인도한다.<sup>219)</sup> 그리고 인도사실을 중앙등록기관에 전송하면 B에게 부여되었던 개인키를 말소시킴으로서 전자식 선하증권 절차는 종료하게 된다.

위의 전자식 선하증권상의 권리의 이전 절차를 도시하면 <그림 4>와 같다.

---

219) CMI규칙 제9조 참조.

<그림 4> 전자식 선하증권모델의 권리이전 절차도



## 2. 電子式船荷證券 記載內容의 事後變更과 데이터의 訂正

### 1) 概 說

선하증권은 송하인이 서면으로 제공한 내용에 의거 운송인이 작성하여 전송하게 되는 데, 전송의 당시에는 발견하지 못하였던 오류가 사후에 발견되어 이를 정정하는 사례는 실무적으로 흔한 일이다(<표 12>참조).

이들 訂正의 원인은 크게 두 가지 면에서 일어날 수 있다. 그 하나는 통상적 의미의 訂正으로서 선하증권의 기재사항 중에서 일부가 잘못 기재된 것을 사후에 바르게 고치는 경우이고, 다른 하나는 원래의 기재가 잘 못되어 있지는 않았는데 송하인 또는 선하증권의 취득자 등이 그의 권리에 기초하여 원래의 운송계약내용의 변경을 청구한 데 대하여 운송인이 이를 受諾하고 그 내용을 변경하는 경우로서, 이에선 통상 受荷人이 변경되는 경우와 目的地가 변경되는 것이 주를 이룬다. 後者는 前者의 경우처럼 단순히 글자의 誤記를 정정하는 것과는 그 法的 性質을 달리한다. 오히려 이는 계약당사자가 原運送契約을 解止하고 새로운 계약이 성립된다고 볼 수 있을 만큼 중요한 일이다.

어느 경우이건 선하증권의 내용을 사후에 변경하여야 하는 데, 기존의 연구에서는 權利의 전자적 讓渡 즉 受荷人을 전자식으로 變更하는 방법에만 치중하여 논의된 듯하다. 따라서 전자식 선하증권을 실용화함에 있어서는 선하증권내용의 변경문제까지 전자적으로 해결하는 방안이 수반되어야 한다. 그러므로 전자식 선하증권에 의한 운송을 하기로 약정하는 계약당사자는 선하증권의 기재를 정정할 수 있는 權限者를 포함하여 그 세부적 變更節次를 그들의 교환약정서에 규정하여야 할 것이다.

## 2) 船荷證券記載의 變更類型

### (1) 船荷證券 기재내용이 誤記된 경우

이는 선하증권을 작성할 당시에 사무적 착오 또는 과실 등으로 誤字나 脫字 등을 포함하여, 事實上的 운송내역과 다르게 잘 못 기재된 것을 선박이 출항한 후에 인지하고 이를 사실과 같도록 바르게 고치는 것을 말한다.<sup>220)</sup> 선하증권은 무엇보다도 사실과 부합되어야 하므로 誤記 등이 있을 경우는 그 정정행위가 반드시 이루어져야 한다. 그러므로써 수하인도 목적지에서 통관을 포함하여 운송계약상의 권리를 행사함에 있어서 문제없이 화물을 인도받을 수 있기 때문이다.

이 경우의 정정절차는 선하증권에 오기가 있음을 화주가 발견한 경우는 운송인에게 통보하여 수정하게 하면 될 것이고, 만약 운송인이 발견하였을 경우에는 이를 화주에게 통보한 후에 정정하여야 할 것이다.

### (2) 運送契約의 주요 內容을 事後에 變更하는 경우

본 항에서 다루고자 하는 분야는 운송계약에 따라 화물이 이미 선적되었고, 선하증권메시지가 송하인에게 발신(전자선하증권 작성)되어 송하인이 그 확인 메시지를 운송인에게 발송한 이후에 증권기재의 화물이 운송되어 가는 중에 있거나 이미 도착된 이후에라도 어떤 사정변경사유가 발생하여서 선적지의 송하인 또는 송하인으로부터 선하증권을 전자식으로 양도받은 자가 당초의 선하증권기재의 내용을 변경할 것을 청구하는 경우이다. 여기서는 그러한 변경청구가 운송계약의 내용을 변경하는 것과 같은 효과를 가져 오는 몇 가지 주요항목에 관하여 살펴보기로 한다.

#### ① 受荷人の 변경

화물이 때로는 목적지에 도착하기 이전 또는 목적지에 도착한 후에라도 경제

---

220) 嚴潤大, 전게서, p.345.

적 문제 등 사유가 발생하여, i) 송하인(매도인)이 의도적으로 최초의 수하인(매수인)에게 화물의 인도를 원하지 않을 경우, ii) 매도인과 매수인 간의 매매계약이 解止되는 경우, iii) 매수인의 支給不能 등 기타 사유로 그가 화물의 수취를 拒絕하는 경우, iv) 중개무역에서 중개업자가 수하인으로 되어 있던 것이 중도에서 타인에게 재판매하는 경우 등은 受荷人을 변경할 필요가 있는 것이다.

이렇게 최초에 선하증권의 수하인으로 기재되었던 자를 개인키 소지인이 그 키를 이용하여 이를 다른 사람으로 바꾸는 것이 현재까지 논의되고 있는 전자식 선하증권의 유통방법인 것이다.

## ② 目的地의 變更 (diversion)

i) Diversion의 개념 : 화물은 전항에서 언급했듯이 때로는 목적지에 도착하기 이전이나 또는 목적지에 도착한 후에라도 당초의 매수인이 화물의 인수를 거절하거나 기타 사유로 다른 지역에 소재하는 새로운 매수인에게 물품을 매매하기 위하여 目的地를 변경할 필요가 있을 수 있는데, 이와 같은 사정변경이 선하증권이 발행된 이후에 발생하여 原선하증권에 기재되어 있던 목적지를 변경하는 것을 Diversion이라고 한다.<sup>221)</sup> 여기서 말하는 Diversion은 양륙항(port of discharge)의 변경뿐만이 아니라 선박으로부터 화물이 양륙된 후에 운송인의 비용과 위험부담으로 운송할 의무가 있는 引渡地(place of delivery)를 변경하는 것도 포함된다.

그런데 이러한 것은 개인키 소지인이라고 하더라도 受荷人을 변경하는 것과 같이 키 소지인이 자유롭게 변경할 수 있는 성질의 것이 아니다. 왜냐하면 目的地가 변경되는 것은 화물운송계약의 主要 條件이 변경되는 것이어서 원래의 운송계약에서 부담하고 있던 運送人의 義務가 변경되는 것이기 때문에 화주가 이를 일방적으로 바꾸는 것은 효력이 없고 운송인의 합의가 필요한 사항이다.

ii) 목적지 변경의 청구권자 : 선하증권이 발행되지 않은 경우라면 운송계약

---

221) HJSC Tariff 200(FMC 200), Rule 2, Z2(Diversion of cargo).



의 당사자인 送荷人에게 목적지의 변경청구권한이 있고, 이미 선하증권이 발행된 경우는 그 증권의 개인키 소지인(송하인 또는 제3자 불문)에게 있다.<sup>222)</sup>

iii) 목적지변경의 요청시한 : 原선하증권에 기재되었던 양륙항(예, ABC port)을 다른 항구(예, XYZ port)로 변경할 수 있기 위해서는 화물을 적재한 선박이 ABC port에 도착하기 이전이라야 物理的으로 가능하다. 따라서 목적지의 변경청구권자(비밀키 소지인)가 운송인에게 그 변경을 청구할 수 있는 시한은 마땅히 화물운송선박이 原선하증권상의 양륙항에 도착되기 이전에 이루어 져야 한다.<sup>223)</sup>

Diversion의 청구를 받은 運送人은 동 청구에 응하기 위해 충분한 노력(diligent effort)을 하여야 하는 것은 당연하지만, 그 수락여부는 여러 가지 사정을 고려하여 결정되어질 것이다. 예컨대, 운송인이 송하인으로부터 이러한 청구를 받은 시점이 너무 촉박하여 관련 항구에 소재하는 운송인이 그것을 실행할 시간적 여유가 충분하지 않든가 또는 積付(stowage)상태를 점검한 결과 해당 화물이 船底에 적재되어 있어서 Diversion을 하려면 화물가액보다 더 많은 비용과 시간이 소요되거나 또는 그로 인하여 정기선 운항상에 큰 지연이 초래된다거나 하는 경우에는 Diversion이 불가능할 수 있을 것이다. 또 다른 예로서는 정기선 선박이 寄港하지 않는 곳을 양륙항으로 하는 변경요청은 운송인에 의해 받아들여 질 수 없음은 당연하다.

### ③ 運賃支給條件 및 支給場所의 變更

i) 運賃先給(prepaid)조건을 後給(collect)조건으로 변경하는 경우

운임先給조건으로 되어 있던 것을 사후에 後給조건으로 변경하는 경우는 선하증권을 교부할 시에 송하인이 이미 지급했거나 지급하기로 약정하였던 운임을

222) 종이선하증권의 경우는 선하증권원본 전통을 소지한 자에게 있다.

223) 실무적으로는 화주의 이러한 Diversion 요청은 통상 선박도착 2-3일 前에 운송인에 의하여 접수되어야 한다고 정하고 있다.

목적지에서 수하주가 지급하는 조건으로 변경하는 것이므로 화물이 운송 중이고 송하인이 비밀 키를 소지하고 있다면 그러한 변경 자체에는 문제가 없다. 그러나 송하인이 키를 수하인에게 양도하였고, 화물이 이미 목적지에 도착하여 수하인(키의 양수인)이 화물의 인도를 청구 한 상태의 경우에는, 운송인은 송하인의 변경청구에 대한 수하인의 동의를 받은 후에 운임조건을 후급으로 변경해야 할 것이다. 왜냐하면 수하인은 선하증권에 운임이 先給된 것으로 표시되어 있으므로 선하증권 기재를 신뢰하는 수하인이 운임의 지급을 거절하는 다툼이 있을 수 있기 때문이다.

#### ii) 後給條件을 先給條件으로 변하는 경우

운임이 後給조건이었던 것을 先給하면서 선하증권을 그렇게 변경해 달라는 송하인의 청구에 대한 受諾에 대하여는 운송인이 거절할 이유가 없다.

그러나 후급조건으로 화물이 목적지에 도착한 이후에 수하인이 운임을 지불하지 않고 선급조건으로 변경해 달라는 청구가 있는 경우는, 운송인은 당연히 송하인의 확인을 요함은 물론, 後給으로 되어 있는 운임을 송하인이 지급한 이후에 수하인의 청구대로 운임조건을 先給으로 정정하여야 할 것이다. 운송인은 운임이 지급되기 까지 화물을 수하인에게 화물을 인도할 의무가 없음은 물론이다.<sup>224)</sup>

#### iii) 運賃의 支給場所를 변경하는 경우

운송계약으로 약정하는 운임의 지급장소로서는, 대개 Prepaid조건의 경우는 화물의 出發地이며, Collect조건은 目的地인 것이 통상적이다. 그런데 예외적으로 Prepaid 조건의 경우에도 송하인과의 약정으로 제3의 장소 또는 목적지를 운임의 지급지로 약정하고 이를 선하증권에 기재하기도 한다. 예를 들면, 화물의 출발지

<sup>224)</sup> 이 경우는 송하인에 의해 운임이 지급되지 않았음을 수하인이 알고 있으므로, 수하인도 운임의 지급의무가 있고, 따라서 운송인은 운임이 지급될 때까지 동 화물에 대해 유치권을 행사할 수 있다(상법 제800조 제1항, 제2항 ; 大判 1977.7.26, 76다2914).

가 부산이고 목적지는 런던의 경우에도 운임의 지급조건을 "Prepaid at LONDON" 또는 "Prepaid at HONG KONG" 등으로 약정할 수 있다. 이러한 경우 출발지(부산)에서 운송인이 송하인에게 선하증권을 교부(송신)하기 위해서는 London 또는 Hong Kong에서 운임이 지급된 것이 확인되어야 한다.

어느 경우이건 原선하증권상 運賃의 支給地를 변경해 달라는 화주(key 소지인)의 청구가 있는 경우는 그가 지정한 곳의 당사자(운임을 지급할 자)의 수락을 요하며, 선급(prepaid)으로 변경하는 경우에는 운송인이 선하증권 데이터를 전송하기 이전에, 후급(collect)으로의 변경하는 경우는 화물이 인도되기 이전에 운임이 지급된 후에 선하증권기재를 그렇게 정정하여야 할 것이다.

### 3) 記載內容의 變更頻度

선하증권내용이 사후에 변경되는 것은 수하인(증권권리자) 이외에도 위에 든 바와 같이 목적지, 운임조건, 인도조건, 변경, 화물명세, 중량 또는 용적의 숫자, 단위(Kilogram, Pound등), 화물명세의 변경 등 여러 가지가 있고, 그 빈도도 상당히 많다.

국내 최대 컨테이너선박회사인 H사를 표본으로 1999년 1월 1일부터 2001년 6월까지 2년 6개월간의 선하증권기재사항의 변경 건수를 집계 분석한 결과, 총 운송증권 수(1,832,063건)의 약 21.5%(394,290건)가 사후에 수정되었다. 그 중에서 貨主에 관한 정보가 변경된 수는 8,903건으로 전체 발행 운송증권 건수의 0.5%(수정된 총건수 대 비율은 2.3%)에 지나지 않는 걸 보면 고속 선에 의한 컨테이너화물은 운송 도중에 수하인이 변경되는 경우는 상대적으로 적은 것을 알 수 있다. 반면에, 運賃에 관한 誤記를 정정한 것이 그 빈도가 가장 높았는데. 이는 전체 정정 건수 대비 31.7%(총운송증권수 대비 6.8%)나 차지했다. 그리고 그 이외에 목적지 등 운송경로(Route)가 사후에 변경된 경우도 38,603건으로서 전체 정정 건수 대비 9.47%(38,603으로서 전체의 2.11%)나 되었다(항목별 정정비율은 <표 12> 참조).

이와 같이 선하증권내용이 사후에 약 20%정도가 변경되는데 이는 受荷人(증권의 권리자의 변동)이 변경되는 것 이외에 다른 項目이 대부분(98%)을 차지하고 있으므로 이들에 관한 적정한 전자적 처리절차의 수립은 매우 중요하다 하겠다.

#### 4) 電子式 船荷證券記載의 訂正主體

전자식 선하증권에 있어서 개인 키를 사용하여 선하증권권리를 양도하는 것은 종이선하증권을 背書·讓渡하여 그 소지인이 권리자가 되게 하는 것과 동일 기능이므로 그러한 선하증권의 유통자체에 대해서는 운송인이 간여할 바가 못 된다. 따라서 이 경우 (즉 다른 기재내용은 바뀌지 않고 단지 受荷의 權利者만 바뀌는 경우)는 그 결과(권리의 이전사실)가 運送人에게 통보되기만 하면 된다. 그러나 그 이외의 사항의 변경, 예컨대, 양륙항, 인도지, 인도조건의 변경, 운임지불조건의 변경 등은 개인키 소지인이 운송인에게 통보하는 것으로는 안 되고 반드시 運送人의 受諾이 있어야 할 것이다.

그리고 모든 변경사항의 合意된 結果를 선하증권에 반영할 수 있는 자, 즉 선하증권의 기재내용을 訂正할 수 있는 權限은 ‘개인키 소지인’에게 있는 것이 아니라 선하증권의 작성·발행 의무자인 ‘運送人’에게 주어져야 할 것이다. 그래야만 운송인이 원래의 운송계약의 변경을 합의한 조건대로 변경하여 실행할 수 있을 것이고, 또 그에 따른 세관적하목록 등 세관절차도 수정해 놓아야만 수하인이 화물을 인도 받을 수 있기 때문이다.

그리고 선하증권의 원 기재내용을 달리 변경하는 것은 선하증권의 僞·變造와도 관련되므로 전자식 선하증권의 운용절차에서 신중히 다루어야 할 重要事項이라 생각한다.

<표 12> 선하증권내용의 항목별 사후변경 비율

(건수, %)

변경 항목 기간	화주명 등	화주관련사항 외 변경된 항목						총변경 건수	총증권수
		A	B	C	D	E	기타		
1999. 1-6월	2,506 (2.7)	36,492 (38.4)	9,446 (10.2)	6,360 (6.8)	7,638 (8.2)	11,830 (12.8)	18,382 (19.8)	92,654	368,545
1999. 7-12월	1,528 (2.0)	23,834 (31.3)	9,223 (12.1)	8,210 (10.8)	6,645 (8.7)	10,871 (14.3)	15,936 (20.9)	76,247	321,849
2000. 1-6월	1,348 (1.8)	22,090 (28.9)	9,655 (12.7)	7,406 (9.7)	7,180 (9.4)	11,863 (15.6)	16,642 (21.8)	76,184	385,414
2000. 7-12월	1,133 (1.7)	19,295 (28.1)	9,084 (13.2)	6,793 (9.9)	6,600 (9.6)	10,757 (15.7)	14,903 (21.7)	68,565	385,938
2001. 1-6월	2,388 (2.9)	23,199 (28.8)	10,346 (12.8)	9,834 (12.2)	7,487 (9.3)	11,253 (14.0)	16,133 (20.0)	80,640	390,317
<b>Total</b>	<b>8,903</b>	<b>124,910</b>	<b>47,754</b>	<b>38,603</b>	<b>35,550</b>	<b>56,574</b>	<b>81,996</b>	<b>394,290</b>	<b>1,832,063</b>
<b>평균 ①</b>	<b>(2.3)</b>	<b>(31.7)</b>	<b>(12.1)</b>	<b>(9.8)</b>	<b>(9.0)</b>	<b>(14.3)</b>	<b>(20.8)</b>	<b>(100)</b>	
<b>②</b>	<b>[0.5]</b>	<b>[6.8]</b>	<b>[2.6]</b>	<b>[2.1]</b>	<b>[1.9]</b>	<b>[3.0]</b>	<b>[4.5]</b>	<b>[21.5]</b>	

비고: A : Freight 또는 Charge 변경

B : 운송인의 운송수취/인도조건 변경(예, CY조건을 CFS인도조건으로의 변경 등)

C : 목적지변경 등 화물의 운송로(route) 변경

D : B/L의 split 또는 combine

E : 중량, 용적의 숫자, 단위(kilogram, pound), 소수점 등 誤記

기타: Commodity description(誤,脫字)등의 訂正, 기타 참고사항의 추가·변경 등 포함,

평균 ①(%): 항목별 변경건수/ 총 변경건수

②[%]: 항목별 변경건수/ 총 운송증권수

자료 : 국적선사 H해운

### 3. 電子式 船荷證券모델의 運營을 위한 實務的 補完事項

#### 1) NET WORK 등 전자적 환경/여건 구비

전자식 선하증권 메카니즘이 기능을 발휘하기 위해서는 운송인, 화주(송하인, 수하인), 은행 간을 쉽게 연결할 수 있는 범 세계적 규모의 네트워크가 구축되어 있어야 한다. 선하증권의 이해관계자들은 다른 통신환경을 가진 여러 국가에 산재해 있기 때문에 각기 지역 네트워크(local network)를 이용하고 있을 것이므로, 전자선하증권의 중앙관리기관은 이러한 다수의 지역 네트워크나 인터넷을 사용하더라도 전자식 선하증권의 운용을 위하여는 이들을 연계하는 네트워크를 구축하여야 할 것이다.

#### 2) 중앙관리/통제기관의 설정

전자식 선하증권의 효율적인 운영을 위해서는 선하증권 권리의 전자적 이전 사항을 관리·통제하고 그 기록의 유지는 물론이고, Networking 및 Massaging 서비스를 충실히 이행할 수 있는 중앙관리 내지 통제기관의 존재가 필요하다.

중앙관리기관으로서는 運送人과 中立的 제3 기관을 생각할 수 있는데 양자 모두 장단점이 존재하므로 어느 것이 적합할 것이냐는 公信力을 기준으로 판단하여야 할 것이다.

생각건대, CMI규칙에서는 이를 運送人으로 설정하고 있어서 그 실용화가 되지 못하고 있다. 전자식 선하증권은 운송계약의 증거로서의 기능과 운송인에 의한 화물의 수령증거로서의 기능 그리고 권리의 이전 적 기능을 수행하는 도구인 것이다. 그런데 선하증권계약의 직접 당사자가 중앙관리기관의 역할을 한다는 것은 그에 따른 추가 비용도 문제지만 무엇보다도 公信力이 없게 될 수 있다. 왜냐하면, 예를 들어, 運送人이 관리/통제기관으로서 선하증권 데이터를 관리한다면 화물의 멸실이나 손상으로 인하여 분쟁이 발생하였을 경우<sup>225)</sup> 그 데이터를 변경하고,

당초부터 그러했다고 주장할 수도 있고, 또는 정당한 受荷人이 아닌 者에게 화물을 잘못 인도하였을 경우<sup>226)</sup>에도 그 수하인을 증권상의 권리자로서 등록할 개연성도 배재할 수 없기 때문이다.

그러므로 거래의 中立性과 자료의 保安性을 고려하여, 전자식 선하증권을 운영함에는 신뢰성있는 제3의 중립적 지위에 있는 관리기관을 설정함이 바람직하다.<sup>227)</sup> 여기서 신뢰성이 있는 관리기관의 주요 요건으로는, ① 기술적으로 적절한 통신시스템을 갖추고 있고, ② 선하증권의 기록을 完全·正確하게 유지할 능력을 갖추고 있어야 할 것이며, ③ 교신되는 메시지의 眞正性을 보장하기 위한 사용자 및 전자서명(비밀키)의 관리능력이 있어야 할 것이고, ④ 시스템의 설치와 운영비용을 충분히 감당하거나 적절히 분담시킬 수 있어야 하며, 그리고 ⑤ 시스템적인 사고가 발생할 경우 그 책임을 감당할 능력의 보유자이어야 할 것이다.<sup>228)</sup>

위와 같은 중앙관리기관으로서의 능력요건을 갖춘 기관으로는 국제적 통신망을 갖춘 VAN사업자, Trade Card회사, Bolero회사 등을 생각해 볼 수 있겠는데, 이들 중 대부분의 VAN사업자(Geis, Kleinschmidt 등) 및 Trade Card회사는 유통이 가능한 선하증권의 전자식 운영은 그들의 사업범위에 포함시키지 않고 있다. 따라서 현재의 시점에서는 Bolero회사가 가장 유력한 중앙등록/통제기관의 후보로 대두된다. 다행히 우리나라도 무역관련 업무의 자동화사업을 수행하고 있는 한국무역통신(KT Net)이 볼레로사와 업무제휴를 맺은 상태이므로 Bolero와 KT Net서비스와의 접목이 보다 용이하게 이루어 질 수 있을 것이어서 우리나라 무역업체, 은행, 해운기업 등이 볼레로 시스템에 더 가까이 다가갈 수 있을 것으로 기대된다.

225) 해상화물운송의 경우에 화주의 클레임의 대부분이 손상 또는 수량차이에 기인한 것이 많다.

226) 종이선하증권에 의한 운송의 경우에 운송인이 그 원본과 상환하지 않고 화물을 인도하여 운송인이 원본소지인으로부터 손해배상청구소송을 당한 사례도 많다(대판 1991.12.10, 91다14123 ; 대판 1992.2.14 91다4249등 참조).

227) 同旨 : 韓南星, 전계 논문 “電子式船荷證券 活用上의 問題點에 관한 研究”, p.123. 다른 견해 (운송인을 관리담당으로 하는 것이 바람직하다 라고 보는 의견) : 申東鎭, 전계 논문, 139.

228) 崔錫範, 전계 논문, pp.219-220 및 韓南星 전계 논문 p.123 참조.

### 3) 전자식 선하증권정보의 보호방안강구

일반적으로 모든 사람들은 그들의 정보가 외부에 노출되는 것을 좋아하지 않는다. 특히 무역거래 당사자들은 그들의 거래내용과 선하증권의 내용은 물론 이거니와 심지어 데이터의 송수신자(물품 거래당사자)의 명단이 공개되는 것마저 꺼려한다. 이는 자신들이 거래하는 물품의 종류나 매도인 및 매수인사이의 거래내용이 구체적으로 공개되는 경우 어떤 형태로든 손해를 입을 가능성이 있기 때문이다.

따라서 선하증권의 내용이 전송되고, 선하증권상의 권리자가 전자적으로 변동되는 내용에 대해서는 그것이 외부에 노출되거나 또는 방해(Hacker 등)로부터 철저히 보호되어야 거래당사자가 안심하고 전자식 선하증권을 이용하게 될 것이다. 이를 위하여 각국에서는 정보의 유출이나 방해에 대해 규율하는 법제를 마련하고 있으나 이는 사후약방문격으로 處罰에 관한 입법이 대부분이고<sup>229)</sup> 정보를 직접적으로 사전에 보호하는 것은 아니므로 기술적 측면에서 정보의 유출 또는 침입이 불가능하도록 할 적절한 조치가 필요하다. 즉, 허용된 자가 아닌 경우에는 어느 누구도 전자식 선하증권의 정보에 접근이 불가능하도록 철저한 장치를 마련하여야 할 것이다.

### 4) 전자식 선하증권 거래를 위한 當事者 間의 約定

전자식 선하증권은 그 유통수단과 경로가 기존의 방식과는 완전히 다르기 때문에 현행법의 테두리 내에 있지 못하다. 그러므로 전자식 선하증권에 의하여 화물이 운송되는 경우는 각 단계별 절차에 관한 처리의 방식을 포함하여, 당사자들의 권리의무의 범위 등 전자식 선하증권의 운영을 위한 관련 당사자 간의 구체적

<sup>229)</sup> 우리나라의 예 : 컴퓨터화일에 기록된 전자문서 또는 데이터베이스에 入力된 무역정보를 위조, 변조한 者에게 1년이상 10年이하의 징역 또는 1억원이하의 罰金에 처하거나 또는 그것을 훼손하거나 비밀을 침해한 者에게는:5년이하 징역 또는 5천만원이하의 罰金에 처하는 등 무거운 벌칙이 있다(무역업무자동화촉진에 관한 법률, 제25조 및 제26條 참조).

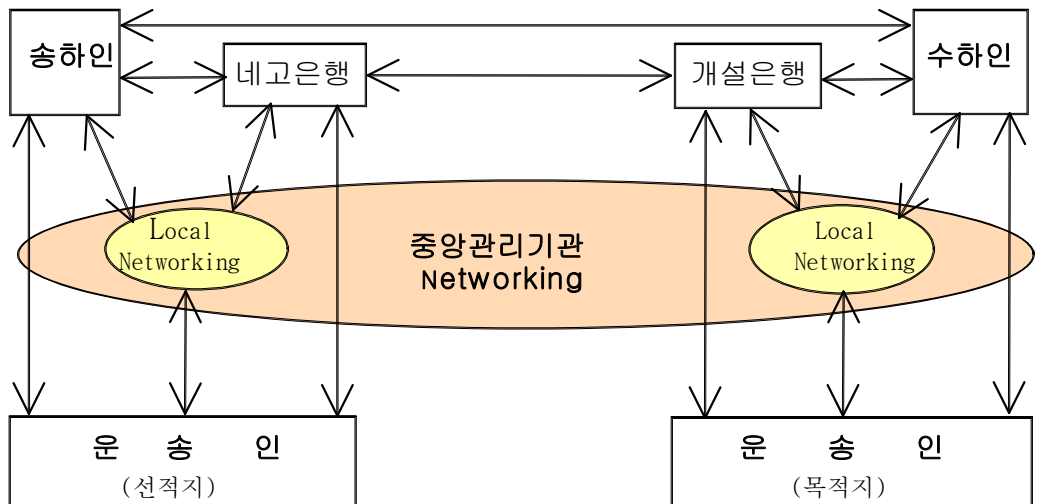


인 약정은 절대적으로 필요하다. 그렇게 함으로써 사후에 분쟁이 발생할 경우, 동 약정서에 따라서 어느 일방의 계약위반 여부가 가려질 수 있기 때문이다.

여기서 관련된 당사자라고 함은 아래 <그림 5>에서 보는 바와 같이, ① 송하인과 운송인 간(전자방식에 의한 운송계약의 성립시기, 전자선하증권발행 등과 관련한 약정), ② 송하인과 은행 간(전자서류에 의한 대금결제 등에 관련된 약정), ③ 송하인과 수하인 간(선하증권권리를 전자식으로 양도함에 따른 약정), ④ 네고은행과 개설은행 간(전자서류의 수리에 관한 약정), ⑤ 개설은행과 수하인 간(전자선하증권의 양도 등에 관한 약정), ⑥ 중앙관리기관과 모든 관계자 간의 약정 ⑦ 네트워크킹회사와 사용자 간(이용약정) 등 다양하다.

그리고 이들 약정서에 포함될 내용은 약정의 상대방에 따라 달라질 것이므로 각 당사자는 관련된 업무를 전자적으로 운영하는 모든 절차를 빈틈없이 망라하여 당사자의 권리·의무를 명확히 하여야 것이다.

<그림 5 >전자식 선하증권운영에 있어서 당사자사이의 협정관련도



이와 같이 당사자들 간에 협정으로 선하증권을 전자식으로 운영한다면 契約自由原則에 의거 그것이 일반 사회 통념과 公序良俗에 위반되지 않는 한 계약 당사자 간에 有效하다. 그러나 어떤 사적인 계약으로 기존 법체계는 변경시킬 수 없는 것이고, 따라서 계약의 내용이 강행법규에 저촉될 경우는 그 效力이 없다.

### 5) 電子式 船荷證券制度에 대한 貿易當事者の 期待 및 活用意志

연구자가 우리나라 輸出화주에 대하여, "현재도(특히 신용장거래)하에는 換券어음을 할인할 시에 통상적으로 발행된 선하증권원본(OBL) 全通(full set)을 첨부하도록 되어 있기 때문에 선박회사를 방문하여 선하증권을 발급받은 후, 다시 은행을 방문하고 네고하는 절차를 밟고 있는데, 현행(종이)선하증권을 전자식으로 대체하는 제도의 도입이 필요하다고 생각하느냐" 는 설문에서 83.2%가 '그렇다'<sup>230)</sup>라는 응답이었으며, 輸入화주에 대하여도, "현행 법제 아래서는 종이 OBL과 尙換으로 화물을 인도받아야 하는데, 이를 전자적 방법으로 權利자를 증명하고, OBL과 尙換함이 없이 화물이 인도될 수 있는 제도가 도입된다면 편리하다고 생각하느냐"는 설문에서도 '그렇다'<sup>231)</sup>는 응답이 79.3%인 것을 보면, 우리나라 수출입화주들은 전자식 선하증권의 제도의 도입이 편리하고 필요하다고 생각하고 있음을 알 수 있다.

그러나 전자식 선하증권제도가 관습화되고 안정된 국내의 법체계 아래에서 운영되기까지는 상당한 시일이 걸릴 것으로 판단된다. 왜냐하면 특히 貿易運送慣習은 法制度의 確立 이전에 무역당사자들의 오랜 慣行이 쌓여서 형성되어 왔는데 전자식 船荷證券慣行, 즉 양도가능의 선하증권을 전자적으로 발행하고, 당사자 간의 약정으로 무형의 Key의 소지가 곧 權利자로 되며, 그것을 전자적으로 양도함에 의해서 물품을 양도하는 것과 동일한 효과를 갖게 하며, 운송인에 대하여는 물품의

230) 수출화주; 매우 필요하다: 41.2%, 필요하다: 43.1%, 그저 그렇다:15.7%, 전혀 필요없다:0%

231) 수입화주; 매우 편리할 것이다:32.3%, 편리할 것이다:47.0% 현재와 마찬가지로: 20.6%, 현재보다 더 불편할 것이다:1.1%, 매우 불편할 것이다:0%로 나타났다.

인도청구권을 행사할 수 있도록 하는 관행이 세계 무역관련자들 사이에서 보편화되기는 많은 시일을 요하기 때문이다. 그리고 설사 이러한 방식의 전자선하증권이 일부 운영된다고 하더라도 상당기간 동안은 전통적 방법과 並行될 것이므로 종이선하증권은 사라지지는 않을 것이다.<sup>232)</sup> 그것은 무역거래 당사자 중에는 시스템을 갖추지 못하는 영세업자도 있을 것이고 국가에 따라서는 네트워킹 등 전자 환경이 열악하여 전자식으로 무역업무를 수행할 수 없는 지역도 있을 것이며 또 서류의 우송기간이 충분한 원거리간의 거래도 있기 때문이다.

이와 같이 전통적 선하증권의 方式 및 慣習을 바꾸어 전자식 선하증권에 의한 운송관행이 慣習法化되는 데에는 상당한 時日이 요구되는 사안이지만 그러나 이는 반드시 이루어질 것이라 생각한다. 국제무역거래에 사용되는 여러 가지 문서 중에서 선하증권을 제외한 다른 무역관계서류(packing list, invoice 등)는 권리증권과는 관계가 없기 때문에 이들을 전자화하는 것은 별다른 장애가 없다. 따라서 권리증권인 선하증권이 전자식으로 전환된다면 이는 곧 전 무역관련서류의 전자화로 이어져 무역업무 전체의 전자화를 이루는 획기적 계기가 될 수 있을 것이다. 그러므로 선하증권의 전자화를 위한 관련 法規의 制定 또는 改正 등 制度的 뒷받침은 물론이겠지만 무역관련 당사자들의 실무적인 절차의 마련과 이를 관습화하려는 스스로의 노력이 무엇보다 절실하다고 생각된다.

## 6) 電子式 船荷證券 데이터의 保管

송하인과 운송인사이에 운송계약이 체결되어 운송이 진행되는 과정에서 관리기관이 전자선하증권데이터를 보관, 관리하는 것은 여기서 말하는 보관과는 별개의 문제이다. 선하증권과 관련된 데이터는 운송의 진행과정은 물론이고

232) 同旨, Sian Heard, "E-bills: Will they Deliver?," [http://www.legammedia.de/legappractice/sinclair-roch.../0010\\_heard\\_ebills.php](http://www.legammedia.de/legappractice/sinclair-roch.../0010_heard_ebills.php), Oktober, 2000 ; John Livermore/Krailerk Euarjai, "Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence", [http://elj.warwick.ac.uk/jilt/ecomm/98\\_2liv/](http://elj.warwick.ac.uk/jilt/ecomm/98_2liv/).

화물이 인도된 이후에도 일정기간 동안 보관될 것이 요구되기 때문에 여기서는 후자에 관한 사항을 뜻한다.

선하증권데이터를 보관하는 목적은 분쟁이나 소송이 제기되었을 경우 증거로서 법원에 제출하기 위함이고, 또 다른 한편으로는 국가별로 운송계약관계법이나 세무관계법 등에서 거래의 자료를 일정기간 동안 보관하도록 한 강행규정에 부응하기 위함이다. 그러므로 선하증권데이터는 단순한 보관이 아니라 그 신뢰성과 정확성이 보장되는 방법으로 보관되어야 한다.

종이선하증권의 경우는 형체가 있는 용지에 운송에 관한 모든 것이 기재된 것을 운송인이 보관하면 되지만, 전자방식의 선하증권은 가시적이 아닌 데이터를 컴퓨터에 보관하는 것이고, 특히 운송인 및 화주가 제3의 관리기관을 이용하는 경우는 선하증권데이터를 장기간 동안 보관할 책임자의 문제가 제기된다. 우리나라 무역자동화 촉진법은 지정사업자 대하여 전자문서 및 데이터베이스를 3년 간 보관하도록 의무화하고 있긴 하나<sup>233)</sup> 전자 선하증권의 경우는 전술한 바와 같이 적용이 없다.

전자선하증권데이터의 保管義務者와 保管期間 그리고 의무위반시의 責任關係에 대해서는 당사자간(관리기관, 운송인, 화주 간)의 약정으로 분명하여야 할 사안이다. 그리고 이와는 별도로 運送人은 종이선하증권이건 전자식 선하증권에 불구하고 해당 국가의 강행법과 사안에 따라 적정기간 동안 보관하여야 할 것이다.

## 4. 電子式 船荷證券의 運用을 위한 法制的 뒷받침

### 1) 관련 法律의 制定·改正의 必要性

현행 선하증권관련 법규는 可視性을 지닌 종이船荷證券에 바탕을 두고 입법된 것이기 때문에 無形의 전자 선하증권을 선하증권으로 인정하는 규정은 기존 법규에는 없다. 그러므로 현재 논의되고 있는 소위 전자식 선하증권은 적어도 당분

233) 무역업무 자동화 촉진법 제18조 제4항 및 동법 시행령 제16조 ; .

간은 전통적 의미의 선하증권이 아니라 合意된 서식이라 할 수 있다.<sup>234)</sup>

契約自由의 原則은 당사자 간의 合意로 기존의 종이선하증권의 기능을 전자적 방식으로 운영할 것을 허용하는 데 도움을 줄 수는 있다. 즉 송하인과 운송인 간의 운송계약이나 화물의 수령증거를 서류에 의한 것이 아니라 구두 또는 다른 방법으로 합의할 수 있도록 법제가 허용하고 있고<sup>235)</sup> 또 전통적 선하증권의 계약적 권리의 포기도 默認한다. 그렇지만 송하인과 운송인이 합의한 무서류 방식의 전자식 선하증권이 讓渡可能한 權利證券으로 될 수 있는가, 즉 무형의 전자식 선하증권이 물품에 대한 權利의 移轉道具로 사용될 수 있는가는 회의적이다.

현재의 법제에 의거하여서는 무형의 전자식 선하증권이 화물의 소유권의 이전과 권리의무의 양도에 사용할 수 있는 도구로 될 수 없다. 그래서 이러한 문제를 당사자간의 약정에 의해 해결하는 방법(예, 불례로 Rule Book에 따르는 것)을 생각해 볼 수 있지만, 이 또한 개인 간의 약정에 불과하고 기존 법체계에는 변화를 주지 못하므로 그 효력이 있느냐의 여부는 결국 현행 법 테두리 내에서 판단된다.<sup>236)</sup> 따라서 당사자 간의 합의내용에 다툼이 있는 경우는 기존의 강행법규에 의거하여 해석될 수 밖에 없고, 합의된 내용이 강행 법규에 저촉되는 경우에는 效力을 발휘할 수 없게 된다. 그러므로 전자식 선하증권의 시현을 위하여는 法律의 制定 또는 改正이 이루어져 전자식 선하증권도 종이선하증권의 기능을 수행할 수 있도록 하여야 할 것이다.

## 2) 電子式 船荷證券의 實用化를 위한 法律의 制定·改正 方向

전자식 선하증권이 종이 선하증권의 기능을 代替할 수 있게 하기 위한 법제는

---

234) 趙宗柱, “電子式船荷證券으로의 履行上 法的 問題點” 「貿易商務研究」(11권), 무역상무학회, p.554.

235) 민법상 典型契約중 현상광고만을 제외하고는 당사자의 합의로 성립하는 諾成계약이다.

236) BOLERO B/L을 사용한다하더라도 현 단계에서는 상법의 선하증권규정이 적용되지 않는 문제점이 있다(정완용, “해상법개정방향에 관한 고찰”, 「韓國海法學會誌」, 제23권 2호, 2001년 11월, p.296).

特別法을 제정하는 방안과<sup>237)</sup> 기존의 법률을 改正하는 방안이 있을 수 있는데, 연구자는 후자의 방법에 찬성한다. 이와 관련된 法으로서는 우선 商法의 海商篇(船荷證券款), 무역자동화촉진법, 전자서명법 등을 들 수 있는 데, 동법들이 전자식 선하증권을 규율하도록 개정함이 바람직하다.

## (1) 商法

① 해상법이 전자식 선하증권에도 적용될 수 있도록 다음과 같은 취지의 조문을 신설하는 것이 필요하다.

신설조문의 예 : 제000조 : ①전자적 형태의 운송증권을 포함하여 해상화물운송계약이 전자적 방식으로 체결된 경우에도 상법(제5편 해상)의 관련규정이 적용된다. ②운송의 당사자는 합의에 의하여 전자식 선하증권을 사용할 수 있다.<sup>238)</sup>

② 전자식 선하증권 및 전자적 방식의 운송계약을 文書로 인정하는 조문의 신설이 필요한 이유는 다음과 같다.

i) 運送人の 損害賠償責任額 制限관련 (유관조항 : 상법 제789조의 2)

상법 제789조의 2, 제1항에서는 운송인의 손해배상의 책임은 당해 운송물의 매 포장당 또는 선적단위당 500계산단위(SDR)의 금액을 한도로 이를 제한할 수 있다 라고 하고, 제2항 제1호에서는 컨테이너 기타 이와 유사한 운송용기가 운송물을 통합하기 위하여 사용되는 경우에 그러한 운송용기에 내장된 운송물의 포장 또는 선적단위의 수를 선하증권 기타 운송계약을 증명하는 문서에 기재한 때에는 그 각 포장 또는 선적단위를 하나의 포장 또는 선적단위로 보고 있어서 선하증권

---

237) 호주의 "Sea-Carriage Document Act 1998"은 Bill of Lading, Sea Waybill, Ship's Delivery Order에 대해 규율하는 법인데 이는 전자식 해상운송증권에도 적용이 가능하도록 하였다.

238) 鄭完溶, "海商法 改正方向에 관한 考察", 「한국해법학회지」, 제23권 2호, 2001년 11월, p.296.

의 기재 내용이 손해배상액의 산정의 주요한 기준이 된다.

그리고 같은 조 제3항에서는 송하인이 운송인에게 운송물을 인도할 때에 그 종류와 가액을 告知하고, 선하증권 기타 운송계약을 증명하는 문서에 이를 기재한 경우에는 책임제한규정을 적용하지 아니하고 그 가액대로 운송인의 배상책임이 있는 것이다. 그러므로 만약 전자식 선하증권에 이와 같은 내용을 기재하였다더라도 상법이 그것을 선하증권 또는 운송계약을 증명하는 문서'로 인정하지 않는다면 오랜 역사를 가지고 국제적으로 인정되고 있는 해상화물운송법에 있어서 고유의 責任制限規定을 적용할 수 없게 되는 모순이 있다.

#### ii) 運送人の 責任輕減禁止 例外 관련

상법은 선하증권 기타 운송계약을 증명하는 “문서의 표면”에 甲板積으로 운송할 취지를 기재하여 甲板積으로 행하는 운송에 대하여 운송인의 감항능력 주의의무(제787조), 운송물에 관한 주의의무(제788조)를 면제 또는 경감한다든지 상법이 정한 운송인의 면책사유(제789조)에 해당하지 않는 것을 면책사유로 한다든지 또는 제789조의 2가 정한 책임의 한도액보다 다르게 하는 등, 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제하는 등의 당사자간의 特約에 대해 그 效力을 인정하고 있다.<sup>239)</sup>

그런데 전자식 선하증권의 경우는 “문서의 표면”이 없으므로 甲板積으로 운송하는 경우에도 상법 제790조를 적용할 수 없게 되는 불합리성이 있다.

#### iii) 電子式 船荷證券의 發行관련 (유관조항: 상법 제 813조)

현행 상법에 의하면, ‘운송인은 운송물을 수령한 후에는 受領船荷證券증권, 선적한 후라면 船積船荷證券을 송하인의 청구에 의하여 交付하여야 한다’라고 규정하고 있다(상법 제813조 제1항과 제2항). 그러므로 전자식 선하증권에 의한

---

239) 상법 제790조 참조.

운송의 경우는 송하인이 청구하지 않으므로 운송인이 (종이)선하증권을 교부할 수 없다.

그런데, 여기서 문제가 될 수 있는 것은, 송하인이 전자식 선하증권 메시지를 수신하고, 개인키를 이용하여 그 권리를 타인에게 양도한 이후에, 운송인에 대하여 (종이) 선하증권의 교부를 청구하는 경우이다. 현행 상법에 의거하여서는 이러한 전자식 선하증권은 결과적으로 운송인이 송하인에게 (종이)선하증권을 교부하지 않은 상태인 데도 불구하고 운송인이 송하인의 선하증권의 교부청구를 거부할 수 있는 근거를 어디에서 찾아야 하는지에 대하여는 논란이 있을 수 있다. 그러므로 상법은 선하증권이 전자식으로 교부된 경우에도 선하증권의 교부로 인정하여 동일 운송물에 대하여 2중의 권리자를 만들지 않는 장치를 마련하여야 할 것이다.

iv) 電子式 船荷證券의 記載事項관련 (유관조항: 상법 제 814조)

a) 상법 제814조 제1항의 선하증권의 기재사항은 아래와 같이 개정하여 전자 선하증권에 준용하도록 하면 무리가 없다고 생각된다.

제1호 선박의 명칭, 국적(개정), 제2, 3, 4호 : 변동없음, 제5호 수하인 및 통지 수령인(개정), 제6, 7, 8, 9호 : 변동없음, 제10호 수통의 선하증권원본을 발행한 때에는 그 수 (전자식 선하증권은 해당 없으므로 준용 제외) 제11호 운송인의 명칭(추가)

b) 그리고 ‘선하증권에는 운송인이 기명날인 또는 서명하여야 한다’에 연이어 ‘서명에는 전자서명도 포함한다’라는 내용을 포함하고, 동조 제2항 내지 제4항도 전자 선하증권에 준용하면 될 것이다.

v) 電子式 船荷證券記載의 效力 관련 (유관조항 : 상법 제814조의 2)

상법 제814조의 2는 ‘선하증권이 발행된 경우에는 운송인이 그 증권에 기재된 대로 운송물을 수령 또는 선적한 것으로 추정한다(후략)’라고 규정하여(상법



제814조의2, 전단), 일응 선하증권기재에 推定的 證據力(*prima facie* evidence)을 부여하고 있다. 선하증권기재에 推定的 效力이 있다고 함은 선하증권기재에 대해 反證등 특별한 입증이 있는 때는 그것이 우선하여 원래의 것을 반복시킬 수 있는 것이고<sup>240)</sup> 따라서 이러한 反證이 없는 한 증권의 기재가 그대로 증거로 된다는 것을 의미한다. 다시 말하면 선하증권의 기재사항들은 ‘그 기재된 것과 같이 사실도 그렇다’라고 일단 推定되지만, 그러나 眞實이 그렇지 않아 불이익을 받게 되는 당사자는 이러한 추정적 효력을 저지하기 위하여 사후에 反證을 제출할 수 있고 그것이 진실로 밝혀지면 선하증권의 기재도 사실에 따라 반복될 수 있는 효력이다. 그런데 이러한 추정적 효력에 대하여 상법은 동조 후단에서 ‘그러나 운송인은 선하증권을 선의로 취득한 제3자에게 대항하지 못한다’라고 하여 善意의 제3의 취득자에 대하여는 선하증권기재에 관하여 확정적 내지 결정적증거력 (conclusive evidence)을 부여하고 있는 결과로 된다.

해상화물운송증권은 그것이 선하증권이든 해상화물운송장이든 또는 전자식 선하증권이든 그 기재의 효력은 운송인과 송하인의 賠償責任과 舉證責任의 所在에 지대한 영향을 미치므로 전자식 선하증권의 경우에도 종이선하증권과 같은 효력을 인정하기 위하여 상법 제814조의 2를 준용하여야 할 것이다.

vi) 電子式 船荷證券의 相換證券性 (유관조항 : 상법 제820조, 129조)

현행법이 ‘선하증권을 작성한 경우에는 이와 상환하지 아니하면 운송물의 인도를 청구할 수 없다’라고 규정하고 있음으로 인하여, 오늘날 선하증권의 문제가 발생하고 있기 때문에 종이 선하증권을 작성하지 않고 이를 전자적인 방식에 의하여 해결하려는 것이다. 전자식 선하증권에 의한 운송의 경우는 예컨대, Private Key(CMI규칙의 경우)의 소지인이 권리의 소지인이므로 화물을 인도받기 위해서는 Key소지인 本人임을 운송인에게 확인해 보임으로서 가능하므로 전자식 선하증권은 선하증권의 상환증권성은 사라진다. 그러므로 전자적 방식의 선하증권의 경우

240) 李均成, 전거 「國際海上運送法研究」, p.166.

는 예외 규정을 두거나 또는 종이선하증권을 작성하지 않은 경우로 간주하여 비밀 키 소지인이 아니면 운송물의 인도를 청구할 없다는 취지의 규정을 두는 것이 바람직하다.

vii) 電子式 船荷證券의 物權的 效力관련 (유관조항; 상법 제820조, 제133조)

선하증권의 物權的 效力은 선하증권을 授受하는 당사자 간의 效力으로서 화물의 처분은 선하증권으로 하여야 하며,<sup>241)</sup> 선하증권을 교부한 때에는 운송물 위에 행사하는 권리의 취득에 관하여는 운송물을 인도한 것과 동일한 효력이 인정되는 것을 말한다.<sup>242)</sup> 그러므로 여기에서 전자식 선하증권과 관령하여 생각해 볼 사항은, 전자식 선하증권은 無形이고, 더구나 선하증권의 權利는 개인 Key 라는 것으로 분리되어 작용한다. 즉, 전자식 선하증권자체는 운송물에 관한 정보일 뿐이고 Key의 所持가 곧 증권기재의 화물에 대한 권리를 소지한 것과 같기 때문에 Key소지인이 그 권리를 양도하려면 ‘화물수령메시지(선하증권)’로써 하는 것이 아니라 ‘Key’로써 하므로 전자식 선하증권자체는 종이 선하증권처럼 物權的 效力이 인정되지 않는다. 그러므로 종이 선하증권의 준용규정인 제133조에 예외규정(예, 전자식 선하증권의 경우는 그러하지 아니하다 등)을 삽입하면 전자식 선하증권자체에 물권적 효력이 인정되지 않게 될 것이다.

viii) 商法の 기타 선하증권관련 규정

상법 제815조(등본의 교부), 제816조(수통의 선하증권과 양륙항에 있어서의 운송물의 인도), 제817조(수통의 선하증권과 양륙항외에서의 운송물의 인도), 제818조(2인 이상의 소지인에 의한 운송물인도청구와 공탁), 제819조(수인의 선하증권소지인의 순위) 등의 규정은 전자선하증권에는 적용의 여지가 없다.

241) 상법 제820조-제132조 (선하증권의 처분증권성).

242) 梁承圭, 前掲, 「判例教材」, p.655.

## (2) 電子去來基本法

이 법에서는 전자문서는 재판 기타의 법적 절차에서 전자적 형태로 되어 있는 것에 明文으로 證據能力을 인정하도록 규정하고 있으므로(동법 제7조) 전자선하증권도 증거능력이 있으며, 또 동법은 각각 다른 법률에서 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 전자적 형태로 되어 있는 문서도 文書로 인정하며(제5조), 公認인증기관이 인증한 전자서명은 다른 법률에 그 효력을 부인하는 규정이 있는 경우를 제외하고는 관계 법률이 정하는 서명 또는 기명날인으로 본다(제6조). 그러므로 商法이 전자식 선하증권의 실체를 인정하고, 선하증권의 서명의 개념에 電子署名을 포함시키기만 한다면 전자식 선하증권에 관한 한 문제가 없다.

## (3) 貿易業務自動化促進에 관한 法律

이 법은 전자문서교환방식으로 무역 업무를 행하는 것을 촉진하여 무역절차의 간소화와 무역정보의 신속한 유통을 실현하고 무역업무의 처리시간과 비용을 절감하기 위하여 제정되었다. 그래서 이 법에서는 전자문서도 문서로 인정하고(무역업무자동화촉진에관한법률 제13조), 전자서명도 무역관련법령 등이 정한 문서상의 서명날인으로 간주하고 있기는 하다. 그러나, 동법의 적용범위를 보면 무역관련 법령에서 정한 무역업무 중 전자문서교환방식으로 행할 수 있도록 대통령령이 정한 업무로 한정하고 있는데(동법 제3조), 그 시행령에 의하여 무역업무자동화 촉진법이 적용되는 業務를 보면, 지정된 무역관련기관과 무역업체 간의 신청 또는 승인 등의 公法的 행정측면의 업무가 주를 이루고 있고, 일반 무역거래의 전자적 방법에 대하여는 그 적용이 극히 한정적이다. 이 施行領에서는 적용하는 무역관련법령으로서 商法을 포함하고 있기는 하나(同領 제2조) 商法 중에서는 <표 13>에서 보는 바와 같이, 단지 상법 ‘제665조 규정에 의한 수출입화물에 대한 損害保險“에만 적용된다고 명시하고 있어서 船荷證券은 물론, 여

타 상법규정에 대하여는 그 適用이 없다.<sup>243)</sup> 그러므로 同法도 私的인 거래 특히 電子的 船荷證券業務도 적용될 수 있도록 보완되어야 할 것이다.

#### (4) 民事訴訟法

우리나라는 증거의 증명력을 법관의 자유판단에 맡기는 自由心證主義를 채택하고 있어서 전자문서도 증거로 제출될 수 있기는 하다. 그러나 민사소송법에 의하면 ‘문서의 제출은 原本, 正本 또는 認證있는 등본으로 하여야 한다’ 라고 하고,<sup>244)</sup> 특히 ‘私文書의 경우는 本人 또는 그 대리인의 署名이나 捺印있는 때에 眞正한 것으로 추정한다’ 라고 명시하고 있으므로,<sup>245)</sup> 통상의 개념의 서명 또는 날인이 없는 전자식 선하증권에 대하여 동법이 原本性和 함께 眞正性을 인정할지는 명확하지 않다. 그러므로 동 조항이 전자식 선하증권에도 적용될 수 있도록 積정한 法文의 설정이 필요하다.

---

243) 무역업무자동화촉진에 관한 법률시행령(대통령령 제17186호 2001.3.31개정) 제5조 참조.

244) 민사소송법 제326조.

245) 위의 법 제329조.

## 第 5 章 結 論

국제해상화물운송에 있어서 선하증권은 오랜 역사의 바탕 위에서 확립된 慣習과 法の 보호를 받으면서 널리 이용되어 오고 있지만, 오늘날의 무역운송 환경은 화물보다 운송서류가 늦게 도착하는 사례를 증가시킴으로써 선하증권에 의한 운송이나 무역거래가 오히려 장애를 받게 될 때가 있을 뿐 아니라, 그로 인하여 수하인에게 시간과 비용의 낭비를 가져다 주기도 한다. 본 논문은 이와 같은 문제에 대해 해결수단으로, Sea Waybill과 電子式 船荷證券을 들어 이를 합리적으로 뒷받침하기 위한 입법방향을 제시하고 그 활용방안을 모색하였다.

해운선진국 및 국제적인 무역운송 관련기관에서는, Sea Waybill의 활용에 관한 많은 연구를 통하여 그것이 실무에서 사용될 수 있도록 여러 가지 制度를 강구해 오고 있다. 그러나 우리나라에서는 이에 관한 실무계의 認識不足과 研究가 미흡할 뿐 아니라, 그 활용을 위한 관련법규의 재정이야 개정의 문제에 관하여 논의된 적이 없다. 그럼에도 불구하고, 실무계에서는 외국 화주의 SWB의 사용압력에 떠밀려 마지못해 응하고 있는 실정이기도 하다. 우리나라도 SWB에 의한 운송이 안정된 기반위에서 활성화될 수 있도록 다음과 같이 그 實務的 節次를 정형화하고, 나아가 法律的·制度的인 뒷받침을 마련하여야 할 것이다.

첫째, SWB에 관한 立法方案으로서 현행 商法(제5편 海商)에 별도의 款을 설정하고 그 아래 구체적인 규정을 둘 것을 제안한다. 거기에 포함될 내용으로는, ① SWB의 法的 性格을 선하증권과 구분하기 위하여 定義조항을 두고, ② 화물의 引渡方法에 관한 조항, ③ 送荷人에 대한 運送契約 內容의 變更請求權의 부여조항, ④ SWB의 效力에 관한 조항, 그리고 ⑤ 선하증권관련조항의 준용을 위한 準用規定 등이 포함되어야 한다.

둘째, SWB에 의한 운송에 관하여 그 표준양식, 운송약관 등에 관한 실무적인 통일적 기준을 마련할 필요가 있다. SWB은 국제적인 관습, 법규 등이 서로 다른 국가의 거래 상대방 간의 교역에 사용된다는 점을 고려할 때 SWB은 국제적

으로 통일된 규격이어야 할 것이다. 그 基本方向은 SWB에 의한 운송이 이미 활성화되어 있는 歐洲諸國, ECE, ICS, ISO, 나아가 UN(Layout key) 등의 국제 기구에서 추천하는 바를 참조하면 될 것이다.

그리고 특히 定期船 運送에서 SWB은 운송계약의 증서이지만, 운송계약은 계약서가 따로 작성되지 않고 그 계약의 내용은 약관에 따르기로 하는 附合契約이므로 계약당사자인 送荷人은 물론 受荷人도 약관의 내용을 알 수 있도록 하는 것은 매우 중요하다. 그러므로 운송계약상의 당사자의 권리·의무 내지 책임의 내용이 어떠한가를 이해관계자가 알 수 있도록 SWB은 모든 약관의 내용이 기재된 Long Form의 서식을 취하는 것이 바람직하다.

셋째, SWB에 의한 운송이 가능한 화물은 운송도중에 전매가 이루어지지 않는 것이고, 그 중에서 거래당사자 간에 신용이 쌓여서 물품의 代金決濟에 문제가 없는 화물, 즉 수출입물품의 결제에 관한 單純送金이나 計座移替(Open Account)의 방식, 그리고 推尋決濟의 방식 중의 D/A방식은 운송증권과 대금지급 여부와는 상관없이 운송서류가 매수인에게 인도되는 것이므로, 이러한 거래에 있어서는 권리증권인 선하증권을 사용할 필요가 없이 SWB을 이용할 수 있다. 그러므로 권리증권이 절대적으로 필요한 경우에만 선하증권을 사용하고 그 밖의 경우에는 SWB로 대체하도록 하여야 할 것이다.

SWB은 선박의 고속화에 따른 종래의 선하증권에 관한 문제를 극복할 수 있는 대체수단이 될 수 있고, 또한 대체가능성도 상당히 높은 데도 불구하고, 아직까지 실무적으로 또한 제도적으로 그 立地가 확립되어 있지 않고, 거래 당사자들도 그 본질을 명확히 인식하지 못하여, 선하증권에 대한 SWB의 代替率이 저조한 실정이다. 그러므로 SWB의 이용률의 제고를 위하여 선주협회, 선박대리점협회, 복합운송협회 등의 관련단체, 정부의 관련기관, 무역에 관련된 단체와 연구기관, 학계, 화주단체 등에서는 적극적인 연구와 홍보를 통하여 이해관계자들에게 그 사용을 권장할 필요가 있다고 생각한다.

넷째, SWB에 의한 운송의 경우에는 화물인도를 청구하는 자는 자기가 SWB

상의 受荷人임을 증명하여야 하며, 운송인은 그러한 자에게는 SWB와 상환하지 않고도 화물을 인도하면 된다. 그런데 이 과정에서 제기되는 중요한 문제는 어떠한 방법으로 受荷人임을 확인할 수 있는가 하는 것이다. 이 문제에 관하여는 受荷人이 개인이라면 사진이 부착된 신분증을 확인하면 될 것이고, 法人인 경우에는 여러 가지 방법이 있을 수 있지만, 화물을 받으러 오는 자(예, 트럭운전자 등)가 受荷人 會社의 화물인도청구서를 제시하고, 운송인은 그것이 受荷人 會社에 의하여 작성된 것인가를 전화 등으로 확인하고 화물을 인도하는 방법을 취하면 될 것이다.

다섯째, SWB은 배서에 의해 유통되지 않고 당사자가 한정되어 있으므로 그 전자화는 복잡하지 않다. SWB의 목적은, 운송의 모든 단계에서 필요로 하는 선하증권을 없애고 화물정보를 그 필요처(송하인과 운송인 사이, 선적지 운송인과 목적지 운송인 사이 또는 운송인과 세관사이 등)에 신속하게 전달되도록 함으로써 궁극적으로 受荷人이 운송증권의 제시 없이도 화물을 인도받을 수 있도록 하는 데 있다. 그러므로 이들 간에 수수하는 서류(예컨대, 예약 신청서, 운송에 필요한 서류<상법 제786조, 제814조 제1항 2호>, 운송인의 송하인에 대한 예약확인, SWB의 작성, 그리고 목적지에서의 수하인에 대한 화물도착통지 등)를 종이 대신에 전자문서교환(EDI)의 방식으로 행한다면, SWB에 의한 운송은 정보교환의 편리성이나 신속한 화물유통의 면에서 더욱 그 빛을 발할 것이다.

다음에는 재래의 선하증권이 가진 권리증권성을 전제로 하되, 정보처리의 전산화에 관련하여 電子式 船荷證券의 도입방안을 제시한다.

첫째, 전자식 선하증권에 대한 법적인 뒷받침을 마련하여야 할 것이다. 종래 유통가능한 선하증권의 기능적 한계를 전자적으로 극복하기 위한 연구와 시도가 있었지만, 아직까지 그 성과가 실무에 활용되지 않고 있다. 그 이유는 컴퓨터 기술적인 문제라기보다도 법률적으로 문제가 있기 때문이다. 우리나라 國內法으로는, 무역자동화촉진법, 전자서명법, 전자거래기본법 등이 있으나, 이들은 모두 선하증권에는 직접적으로 적용되지 않는다. 그러므로 선하증권의 기능이 전자식으로 운영되기 위하여는, 선하증권을 규율하는 商法에 전자식 선하증권을 인정하는

명문의 조문을 신설하여 전자 방식의 선하증권도 기존의 선하증권과 같이 운송 계약을 증명하는 文書로 인정되도록 하여야 할 것이다. 그럼으로써 운송인의 손해배상책임액의 제한조항(商法 제789조의 2)과 운송인의 책임경감금지의 예외 조항(동 제790조)을 그대로 적용할 수 있을 것이고, 선하증권의 발행조항(동 제 813조), 선하증권의 기재사항 조항(동 제814조), 선하증권의 기재의 효력 조항(동 제814조의 2) 등도 적용 내지 준용할 수 있을 것이다. 그리고 선하증권의 상환증권성(동 제820조-제129조), 선하증권의 등본의 교부(동 제815조), 수통의 선하증권과 양륙항에서의 운송물의 인도(동 제816조), 수통의 선하증권과 양륙항 외에서의 운송물의 인도(동 제817조) 등에 관한 규정은 전자식 선하증권에는 적용될 여지가 없는 것이다.

한편, 무역자동화촉진법도 전자식 선하증권에 대하여 그 적용범위를 넓히는 개정을 하여야 할 것이다. 나아가, 전자식 선하증권의 범세계적인 사용을 위하여는 條約이나 國際規則 등 국제적 통일법의 제정이 요청된다. 그러나 이를 실현하는 데에는 상당한 시일이 걸릴 것이므로, 그 이전까지는 당사자 간의 約定에 의하여 운영하면 될 것이라고 본다.

둘째, 전자식 선하증권의 운영을 위한 관리기관으로서 CMI規則에서는 運送人을 규정하고 있지만, 그 운영에 따른 추가적인 의무와 책임, 비용, 전문인력, 전자설비와 운영기술 등 여러 가지 문제점이 내재하고 있으므로, 중앙관리기관으로서 제3의 中立的 機關의 존재가 효율적이라고 생각한다.

셋째, 전자식 선하증권을 논의함에 있어서는 증권상의 권리의 양도에 따른 受荷人의 변경뿐 아니라, 그 밖의 事項의 변경도 함께 다루어야 한다. 선하증권의 기재사항의 변경은 誤字, 脫字 등의 경미한 것도 있겠지만, 운송도중에 사정변경의 사유로 受荷人이나 目的地를 변경하는 등 운송계약 내용의 변경의 경우와 같은 효과를 가져오는 변경도 있을 수 있다. 개인 Key 소지인이 그 權利를 電子式으로 타인에게 양도하는 것 즉 수하인을 변경하는 것은 전자식 선하증권의 근본목적이므로, 그러한 유통에 대하여는 운송인이 간여할 바가 못된다. 그러나 기재의 내용



을 변경하는 것은 선하증권의 偽造나 變造와도 관련되고, 더구나 선하증권의 중요 사항을 변경하는 것(예, 목적지의 변경, 인도조건의 변경 등)은 運送契約의 내용이 변경되어 당사자의 權利義務도 변동되는 것이므로, 이러한 기재의 변경은 개인키 소지인이 사후에 운송인에게 그 결과를 통보하는 것만으로는 안 되고, 운송인의 사전 受諾이 있어야 할 것이다. 그리고 개인키 소지인이 수하인을 변경한 결과를 포함하여 모든 變更合意의 결과를 전자식 선하증권에 반영하는 것, 즉 전자식 선하증권의 기재내용을 정정할 수 있는 권한은 선하증권의 작성·발행의무자인 運送人에게 주어져야 할 것이다.

끝으로, 본 논문에서 전통적인 선하증권의 대체수단으로서 Sea Waybill 및 전자식 선하증권에 대하여 논급하였지만, 현재의 여건아래서는 해상화물운송 전부를 이 중의 어느 한 가지만으로 대체할 수 없고, 또 종이선하증권을 완전히 배제할 수도 없다. 왜냐하면, 어떤 국가에서는 강행법으로 종이선하증권 이외에 다른 것은 일체 운송증권으로써 인정하지 않는 경우가 있을 수 있고, 또는 무역거래 당사자 중에는 전산장비와 소프트웨어 비용의 부담능력이 없는 소규모 영세사업자도 있는 데다, 운송기간이 긴 지역과의 거래인 관계로 굳이 선하증권의 전자화가 필요없는 경우도 있을 수 있기 때문이다. 따라서 비록 전자식 선하증권이 국제무역운송에서 자리 매김을 하더라도 종이 선하증권은 상당기간 병존할 것이다.

그러므로 운송 중에 전매가 되지 않고 물품대금의 결제에 문제가 없는 것은 Sea Waybill에 의한 운송을 이용하고, 운송 중에 물품이 전매되는 경우와 信用狀에 의하여 은행으로부터 與信을 받는 거래의 경우에는 擔保物로서 권리증권이 필요하기 때문에, 이러한 경우에는 船荷證券을 사용하여야 할 것이다. 선하증권을 사용하는 경우에도 전통적인 선하증권과 전자식 선하증권이 사용될 수 있으며, 후자의 경우에는 다시 전체적 또는 부분적(예, 특정의 국가·당사자·기능 등으로 한정)으로 전자식 선하증권이 이용될 수 있고, 운송기간이 길어서 서류가 화물보다 충분히 일찍 도착하는 구간 간의 무역거래의 경우에는 현행 종이선하증권을 사용하여도 화물인도와 관련하여서는 불편이 없을 것이다. 그

러나 운송증권업무도 궁극적으로는 전 과정을 전자적 방식으로 전환하여, 모든 무역거래와 관련된 서류의 흐름을 無書類化하고 업무의 효율성을 높혀 가야 할 것이다.

## 참 고 문 헌

### [국내문헌]

- 金敎昌, 「船荷證券에 관한 최신 判例研究」, 법률신문사, 1990.
- 김진환, “전자문서와 전자서명”, [http://kimz.net/sum/sum\\_detail\\_docnsig.htm](http://kimz.net/sum/sum_detail_docnsig.htm)
- 金孝珍/朴明燮, “海上貨物運送狀 使用의 活性化에 관한 研究”, 「韓國海運學會」(제30호), 韓國海運學會, 2000. 6.
- 朴福在, “貿易去來의 EDI와 法的問題에 관한 研究”, 박사학위논문, 전남대학교 대학원(무역학과), 1994.
- 朴容燮, 「國際複合運送(船荷)證券의 解說」, 형설출판사, 1992.
- 朴容燮外, 「海商法改正에 관한 研究」, 韓國海事問題研究所, 1986.
- 朴元洙, “海上貨物運送狀(Sea Waybill)에 관한 序說的 考察”, 「韓國海運學會誌」, 1987. 6.
- 朴鎬建 “우리나라 輸入貨物의 保證渡와 貨物先取保證書에 관한 研究”, 「海洋韓國」, 1994, 11.
- 裴秉泰, “國際商去來 慣習變化에 따른 海上貨物運送狀의 活用に 관한 研究”, 부산대학교 대학원(무역학과), 1997.
- 裴炳泰, 「註釋 海商法」, 韓國司法行政學會, 1987.
- \_\_\_\_\_ 「傭船契約과 海上物件運送契約」, 韓國海事問題研究所, 1986.
- \_\_\_\_\_ “Sea Waybill에 관한 統一規則”, 「韓國海法會誌」, 한국해법학회, 1991. 2.
- 徐憲濟, “保證渡와 海上運送人(代理人)의 責任”, 「인권과 정의」, 1989.
- 宋相現, 「民事訴訟法」, 博英社, 1993.
- 申東鎭, “電子船荷證券의 法的 有效性에 관한 研究”, 박사학위논문, 영남대학교 대학원(무역학과), 1996.

- 安秉壽, "電子式船荷證券의 實用化에 따른 問題點에 관한 研究", 박사학위논문, 성균관대학교 대학원(무역학과), 1999.
- \_\_\_\_\_ "電子式 船積書類의 實務適用實驗의 結果考察," 「貿易商務研究」(第11卷), 韓國貿易商務學會, 1998.
- 梁承圭, 「判例教材 保險法 海商法」, 法文社, 1982.
- 嚴潤大, 「新體系 船荷證券論」, 도서출판 신대중, 2000.
- \_\_\_\_\_, "SEA WAYBILL의 活用을 위한 立法方向", 「韓國海法學會誌」, (제23권) 2호, 2001. 11.
- 吳世榮, 朴元洙 "EDI에 의한 선하증권의 無書類에 관한 研究", 「韓國海法會誌」, (제15권), 韓國海法會, 1993.12.
- 吳元奭, 梁廷豪, "電子式 船荷證券의 流通性에 관한 研究", 「한국해운학회지」, 2001. 6.
- 윤광운/김철호, "電子式 船荷證券의 流通性에 관한 研究" 釜慶大學校 論文集 제1권 제1호, 1996.12.
- 李均成, 「國際海上運送法研究」, 삼영사, 1984.
- \_\_\_\_\_, 「海商法判例研究」, 海運産業研究院, 1989.
- \_\_\_\_\_, 「新體系 海商法講論」, 해운산업기술원, 1988.
- 이원정·서인태, "電子船荷證券에 관한 考察", 「海洋韓國」, 韓國海事問題研究所, 1999.12.
- 李銀榮, 「債權法」, 博英社, 1992.
- 李宙興, 「海上運送法」, 博英社, 1992.
- 李 哲, "컴퓨터범죄의 수사와 전자적 기록의 증거능력", 「法曹」(제421호), 法曹協會, 1991.10.
- 이학승, "EDI방식에 의한 선적서류에 관한 연구" 「산경논집」(제14집), 동의대학교, 산업경제연구소, 1996.3.

- 林東喆, 「海商法·國際運送法研究」, 眞成社, 1990.
- 林錫珉, “海上運送狀에 의한 船荷證券의 代替”, 「貿易學會誌」, 2000.12.
- 장석수/김춘길, “전자상거래와 전자서명”, 「정보통신연구」 제12권 제1호, 1998.
- 錢昌源, 「標準 貿易運送實務」, 貿易研究院, 1996.
- 鄭完溶, “海商法改正方向에 관한 考察”, 「한국해법학회지」, 제23권, 2001. 11.
- 趙宗柱, “電子式 船荷證券으로의 履行上 法的 問題點”, 「貿易商務研究」(제11권), 韓國貿易商務學會, 1998.
- 蔡麟, “貿易去來에 있어서 船荷證券의 限界에 따른 代替運送書類에 관한 研究”, 박사학위논문, 건국대학교 대학원(무역학과), 1997.
- 崔基元, 「海商法」, 博英社, 1997.
- 崔錫範, “EDI에 의한 國際貿易去來에 관한 研究”, 박사학위논문, 중앙대학교 대학원(무역학과), 1995.
- 崔竣瑢, “保證渡의 法律關係”, 「韓國海法學會誌」, 제21권 1호, 1999.
- 韓國銀行, 「외환통계년보」, 1999 및 2000.
- 韓南星, “電子式 船荷證券 活用상의 問題點에 관한 研究”, 박사학위논문, 성균관대학교 대학원(무역학과), 1994.
- \_\_\_\_\_ “電子式船荷證券의 이용에 따른 問題點에 관한 小考”, 「貿易商務의 諸問題」, 韓國貿易商務研究會편, 三英社, 1994.
- 韓成一, “國際貿易去來에서 EDI메시지 活用上의 問題點에 관한 研究”, 박사학위논문, 건국대학교 대학원(무역학과), 1996.

#### [외국문헌]

- 江頭憲次郎, “海上運送狀と電子式書運送類” 「海法會誌」, 復刊, 日本海法會, 第32号, 1988.
- 大岐正瑠, 「船荷證券の 研究」, (東京)白桃書房, 1989.

- 大木一男, 「船荷証券の 實務的解説」, (東京)成山堂, 1983.
- 新堀聰, “いわゆる電子式船荷証券について”, 國際商事法務(vol.19), No.8, 1991.
- , 「貿易取引の理論と實踐」, 三嶺書房, 1993.
- 日本貿易關係手續簡素化協會(JASTPRO), *SEA WAYBILL*のてびき, JASTPRO, 1981-03.
- Allan E. Branch, *Element of Shipping*, 5th ed., Chapman and Hall, London New York, 1990.
- Bernhard J. Abrahamsson, *International Ocean Shipping Current Concept and Principles*, Westview Press/Bould, Colorado, 1980.
- Boris Kozolchyk, “*Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a banking law perspective*”, *Journal of Maritime Law and Commerce* 23, no.2, April 1992.
- , “*The Paperless Letter of Credit and Related Documents of Title*”, *Law and Contemporary Problems*, summer 1992.
- Erik Muthow, “*The impact of EDI on Bills of Lading*”, <http://uctshiplaw.com/muthow2.htm>
- Jae Sundram, “*Paperless Trading in Shipping practice*” <http://www.maritimelegal.com/article.htm>.
- John Livermore/Krailerk Euarjai, “*Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence*”, [http://elj.warwick.ac.uk/jilt/ecom/98\\_2liv](http://elj.warwick.ac.uk/jilt/ecom/98_2liv).
- K. H. Reinskou, “*Bill of Lading and Automatic Data Processing-description of a computerized system for carriage of goods by sea, Trade*” WP.4/R159, 12 November 1981.
- Mark S.W. Hoyle, *The Law of International Trade* (2nd. ed.), CCH Edition Limited, 1985.
- Nicholas Gaskell and Regina Asariotice, Yvonne Baatz, *BILLS OF LADING* :

LAW AND CONTRACTS, LLP, 2000.

Paul Todd, *"Case and Materials on the Bills of Lading"*, Lloyd's of London Press, 1990.

\_\_\_\_\_, *"Dematerialisation of shipping documents"*,  
<http://ourworld.compuserve.co./hompeges/pntodd..>,

Peter Winship, *"Current Developments Concerning the Form of Bills of Lading in the United States"*, (A. N. Yiannopoulos, *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, Martinus-Nijhoff Publishers, 1995.

R. B. Kelly, *"The CMI Charts a Course on the Sea of Electronic Data Interchange Rules for Electronic Bills of Lading"*, *Tulane Maritime Law Journal* vol. 16, Spring 1992 no. 2.

P & O Container Limited, *"THE MERCHANT GUIDE"*, Europe Edition

Robert P. Merges & Glenn H. Reynolds, *"Toward a Computerized System for Negotiating Ocean Bills of Lading"*, *Journal of Law Commerce*, vol.6, No.23.

Rudolph J. Peritz, *"Computer Data And Reliability : A Call For Authentication of Business Under The Federal Rules Of Evidence"*, *Northwestern University Law Review*, Vol.80, No.4, 1986.

Sian Heard, *"E-bills: Will they Deliver?"*,  
[http://www.legammedia.de/legapractice/sinclair-roch.../0010\\_heard\\_ebills.php](http://www.legammedia.de/legapractice/sinclair-roch.../0010_heard_ebills.php).

Stasia M. Williams, *"Something Old, Something New: The Bill of Lading in the Days of EDI"*, *Transnational Law & Contemporary Problems*, Fall, 1991,

William Tetley, *"Waybills : The modern Contract of Carriage of Goods by*

*Sea”, Journal of Maritime Law and Commerce*, vol.14, no.4, October, 1983.

[참고자료]

(한국) - 무역업무자동화촉진에 관한 법률

- 민사소송법
- 상법
- 약관규제에 관한 법률
- 전자거래기본법
- 전자서명법

(미국) - Carriage of Goods by Sea Act 1936

- Federal Rules of Evidence
- Ocean Shipping Reform Act, 1998,
- Federal Bill of Lading Act, 1916 as amended to August 1952. known as The Pomerene Act.
- Uniform Commercial Code (UCC 미국연방통일상법)
- United States Code(USC Title 49)

(영국) -Civil Evidence Act, 1968

- Carriage of Goods by Sea Act, 1924).

(日本) -國際海上物品運送法 (1993)

(중국) -海商法

(호주) -Sea Carriage Document Act 1998

(국제조약 및 규칙)

- (ICC) INCOTERMS, 2000 (International Commercial Trade Terms : International Rules for the Interpretation of Trade Terms).



- (ICC) UCP 500(Uniform Customs Rules for Documentary Credit, 1993).
- (CMI) Rules for Electronic Bills of Lading, 1990.
- (CMI) Uniform Rules For Sea Waybill 1990.
- (UN) Hague Rules,1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading(1924).
- (UN) Hague-Visby Rules 1968(The Brussels Protocol, 1968).
- (UN) Hamburg Rules 1978(U.N. Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978).
- (UN) Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980,
- (U.N) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, 1992.

(한진해운) - HJSC Tariff-200, FMC no.200, Rule.

### [Web Site]

- <http://www.bolerold.com/whois/ttclub.htm>
- <http://www.netusers.org/FAQen/crypto/faq2.htm>
- <http://www.logis-net.co.kr/gisa/200109/010904-1.htm>
- <http://www.uncitral.org/english/texts/elecom/ml-ec.htm>
- <http://www.unece.org/trade/untdid/texts/unrci.htm>