

運送書類 特殊要件의 受理上 問題點에 관한 研究

A Study on The Problems of Acceptation on The Special Requirements of Transport Documents

朴 鍾 參*

- I. 序 - 問題의 提起
- II. 運送書類의 特殊 受理要件
 - 1. 甲板積 表示 特殊要件
 - 2. 換積 表示 特殊要件
 - 3. EDI 表示 特殊要件
- III. 結- 實務上 問題點 및 運用方案

I. 序 - 問題의 提起

信用狀은 그 발행은행이 賣渡人의 수출상품에 대한 대금지급을 輸入業者를 대신하여 確約함으로써 무역거래를 촉진시키는 代金決濟手段이다. 이때 대금지급의 確約은 銀行에 제시되는 諸書類가 신용장조건과의 일치하는 가의 여부에 초점이 모아진다.

그러므로 신용장거래는 商品去來가 아닌 書類去來로 賣買契約과는 별개의 독립된 거래로써 은행에 제시되는 서류가 문면상 일치하는 조건으로 지급에 응하는 獨立, 抽象性原則을 本質로 하고 있다.

* 崇實大學校 貿易學科 講師, 經營學博士

書類去來를 本質로 하는 신용장거래에서 運送書類는 貨物의 發送, 受託 및 本船積載를 증명하는 權利證券으로 대금결제와 상품인수에 필요불과분의 서류이다.

이와같이 流通證券으로서의 중요한 기능과 역할을 수행하는 운송서류는 그 종류와 내용이 다양하다. 아울러 信用狀의 한정된 지면과 과도한 명세의 지시를 제한하는 信用狀統一規則(Uniform Customs and Practice for Documentary Credit: 이하 UCP 라 함)¹⁾ 등으로 인하여, 運送書類에 대한 구체적인 조건을 모두 신용장상에 명시하기가 곤란하다. 따라서 신용장에는 운송서류에 대한 필수적인 규정만을 명시하고, 그 이외의 사항에 대하여는 UCP를 援用하도록 하는 것이 신용장거래의 一般慣行이다. 그런데 이를 조정하고 규정할 수 있는 國內法과 國際規則의 미비로 인해 당사자간의 거래에서 상품인수와 대금결제수단으로써 제기능을 제대로 발휘하지 못하여 심각한 분쟁과 마찰을 야기시키기도 한다.

더욱이 오늘날은 國際運送市場에 컨테이너와 복합운송방식이 정착되고 무역거래의 모든 분야에서도 컴퓨터와 통신기술의 혁신적인 발달과 도입으로 인하여 이른바 “EDI(電子資料)方式에 의한 貿易”의 時代에 접어 들게 되었다. 따라서 이로 인한 運送書類의 用語解釋과 그 基準이 크게 달라지고, 또한 제서류의 法律的 效果에 있어서도 커다란 차이를 보이고 있다. 한편 運送書類의 特殊要件을 규정하고 있는 UCP 조차도 규정자체가 지니는 包括性 때문에 당사자간에 이해가 상충되고 그 解釋을 둘러싸고 많은 問題點이 발생되고 있다.

따라서 本考에서는 運送書類 受理適格性的 基準要件을 중심으로 먼저 그 기준요건중에서 特殊要件인 甲板積 書類 受理要件, 換積 書類 受理要件과 아울러 EDI 運送書類의 受理要件 등을 檢討 分析하면서 그 實務上의 問題點을 지적하고 이에 대한 적절한 運用方案을 제시하으로써 信用狀去來에서 야기되는 解釋上의 분쟁들을 최소화 하는데 그 目的을 두고 있다.

다만, 本考의 범위는 UCP 제23조~30조의 換積 受理要件 및 제31조 甲板積 受理要件에만 국한됨을 밝혀둔다.

II. 運送書類의 特殊 受理要件

1. 甲板積 表示 特殊要件

1) UCP 제5조 “ In order to guard against confusion and misunderstanding banks should discourage any attempt to include excessive details in the credit or in any amendment thereto”.

甲板積貨物(deck cargo)이라 함은 비, 바람 또는 해수에 노출된 甲板上(on deck)에 적재된 화물을 말하는데 일반적으로 화물이 甲板上에 적재되는 것과 선창내에 적재되는 것과는 그 위험 부담에 상당한 차이가 있다. 갑판상의 적재는 해수가 스며들거나 파도에 휩쓸릴 위험이 있을 뿐만 아니라, 海難의 경우 선박의 전복을 피하고 선박의 안정을 피하기 위하여 甲板積貨物을 제일 먼저 海上에 投荷(jettison)될 가능성이 높기 때문에 많은 국가에서는 화물을 갑판상에 적재하는 것을 法的으로 금지하고 있다.²⁾ 아울러 海上保險에도 甲板上貨物을 “jettison & washing over board”(JWOB clause)의 特別約款에 의해서 附保되지만 一般約款으로는 담보되지 않는다.

즉, 이러한 甲板積約款(on deck clause)³⁾으로 말미암아 단독해손을 원칙적으로 보상하는 ICC (B) 또는 W.A조건으로 부보하였다 하더라도 被保險貨物을 갑판적으로 운송하게 되면 保險條件은 ICC(C) 또는 FPA JWOB으로 변경되어 FPA 조건에서 특별히 추가하여 담보하는 特定分損의 單獨海損과 부가된 投荷(jettison)와 流失(washing over board)에 의한 단독해손만을 보상받게 된다는 것이다. 뿐만 아니라 協會貨物約款 제1조 3항에 규정되어 있는 離路(deviation), 강제양하(forced discharge)등과 운송인의 자유권행사로 인한 단독해손도 FPA JWOB의 담보범위에 속하는 것이 아니면 보상되지 않는다는 것이다.⁴⁾

은행은 해상운송이나 육상운송을 포함한 2가지 이상의 운송수단에 의한 운송에 있어서 信用狀에 별도의 조건이 없는 한 물품이 갑판에 적재될 것 또는 적재되었다고 표시된 運送書類는 수리하지 아니한다.⁵⁾

이로 인하여 물품의 갑판적에 관한 사실을 명시한 運送書類는 受理拒絶하여야 한다. 따라서 물품의 특수성 때문에 갑판적 운송이 이루어져야 할 경우에는 信用狀上에 甲板積載의 許容 文言을 명시하여야 한다.

컨테이너운송의 경우에 約定貨物을 컨테이너專用船으로 운송하는 경우 컨테이너자체는 일반적으로 방수성과 견고성을 구비하고 있고 在來船보다 甲板積의 위험율이 훨씬 낮으며 나아가 甲板積⁶⁾을 함으로써 선체의 균형유지와 운항의 재산성을 향상시킬 수 있어 甲板積을 한것이 契約違反이 아니라 적절한 위험을 분산한 것으로 인정되고 있다.⁷⁾ 따라서 운송서류에서 운송인은 컨테이

2) 金容福, 信用狀論, 博英社, 1989, P.201.

3) 甲板積約款이란 화물이 선창내에 적재될 것을 전제로 積荷保險契約을 ICC(B) 또는 分割擔保(WA)條件으로 체결한 경우 화물이 甲板上으로 변경될 때에는 保險證券에서 정한 조건에 관계없이 위험이 개시되는 시점부터 擔保條件이 分損不擔保 및 投荷·甲板 流失 擔保條件(ICC(C) + JWOB 또는 FPA + JWOB)으로 변경됨을 규정하고 있는 約款을 말한다.

4) 金鍾七, 貨換信用狀統一規則에 관한 ICC의 有權解釋, 博士學位論文, 중앙대 대학원, 1991, p.150.

5) UCP 제31조 a항.

6) 總積載 중 컨테이너적재가 1/4-1/3이 갑판상에 적재된다고 한다(김체훈, 월간금융, 1974. 10, p.82).

7) 韓柱燮, 前掲書, p.497 ; 小峯登, 前掲書, p.190.

너 화물을 선창적재 또는 갑판상적재의 어느 방법으로도 운송할 권리를 갖는다는 뜻의 運送人 選擇權條項이 허용되어 있다.⁸⁾

이러한 관습과 관련하여 컨테이너 運送人은 운송서류의 印刷約款⁹⁾중에 “甲板積된 운송화물도 共同海損을 포함한 모든 목적에 있어서 선창적재 된 것으로 간주한다”라는 내용의 조항을 삽입하여 갑판적 선택권을 행사할 때 발생할지도 모르는 화물사고에 대비하고 있다. 결국 컨테이너船에 있어서 갑판적 표시가 있는 運送書類의 수리를 거절한다는 信用狀統一規則의 규정은 複合運送書類의 기능발휘에 장애가 될 뿐 아니라 나아가 同 運送書類條約의 효과도 반감시킬 수 있다.¹⁰⁾

은행은 信用狀에 물품이 갑판에 적재되었거나 적재될 것이라고 명시되어 있지 않을 경우 즉, 물품이 갑판에 적재되어 운송될 지도 모른다는 甲板積 留保條項이 포함된 運送書類는 수리한다¹¹⁾고 규정되어 있는데 이는 複合運送의 一括運送方法에서 운송인이 물품을 갑판적이나 선창내의 어느 방법으로 운송할 권리인 選擇權條項이 허용되어 있기 때문이다. 이러한 컨테이너적재의 특수성을 인정하고 운송서류에 화물이 甲板上에 적재되었다는 분명한 표시가 없는 한 화물이 컨테이너에 적재되었을 때는 甲板積이 될 수 있다는 留保文言이 있어도 이를 수리한다.¹²⁾ 그러나 이때 運送人은 送荷人이 적절한 附保를 할 수 있도록 부보에 대한 通知義務는 없다.¹³⁾ 따라서 買受人은 賣買契約上에 賣渡人이 적절한 保險을 附保하도록 약정해야 한다.

Re the Peter Helms¹⁴⁾의 事例에서 船荷證券의 본문에 다음과 같은 조항의 인쇄문언이 있었는데 本 船荷證券은 無留保船荷證券이 아니라는 판결이 선고되었다. “The shipping company has the right to carry merchandise on deck or under deck at its option.”

또 화물이 갑판적되었음을 표시하는 船荷證券은 保險證券(policy of insurance)이 甲板積의 위

8) 李時煥, 貿易運送論, 大旺社, 1990, pp.304-305.

9) 李時煥, 上揭書, pp.155-156 現代商船(Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.)의 컨테이너 船荷證券 裏面約款 제14조 2항에서 “when the goods are carried on deck, the carrier shall not be required to specially note mark or stamp any statement of ‘on deck stowage’ on the face hereof, any custom to the contrary notwithstanding The goods so carried shall be subject to the applicable Hague Rules Legislation as provided for in Article 2 hereof, and the stowage of such goods shall constitute under deck stowage for all purposes including general average.”

10) 秋昌燁, 複合運送書類의 受理適格性에 관한 研究, 명지대 대학원, 박사학위논문, 1990, P.134.

11) UCP 제31조 i항 “Banks will be accept a transport document which contains a pro- vision that the goods may be carried on deck, provided that it does not specifically state that they are or will be loaded on deck.”

12) UCP 제31조 i항.

13) F. M. Ventris, Banker’s Documentary Credit 2nd ed, Lloyd’s of the London Press Ltd., 1983, p.28.

14) (1938) A. M. C. 1220(Gutteridge & Megrah, op. cit., p 118) (본 사례는 1938년의 판시를 내린것으로 오늘날 UCP에 적용하면 그 판시가 달라질 수 있다).

험을 담보하더라도 이를 無留保船荷證券(clean B/L)으로 은행은 수리할 의무가 없다¹⁵⁾고 판시되었다.

國際運送은 갈수록 컨테이너를 이용한 複合運送이 발달하기 때문에 運送會社別로 運送證券上에 "The carrier has the right to carry the goods in container(s) under deck or on deck." 또는 "The goods stowed on deck shall be deemed to be stowed under deck for all purposes including General Average"와 같은 甲板積載權을 유보한다는 문언이 인쇄되어 발급되는 것이 관례로 되어 있다.¹⁶⁾

留保文言이 印刷約款에 명시되어 있어도 실제로 화물이 갑판적되었다는 표시가 없는 한, 은행은 甲板積 留保文言이 표시된 運送書類를 거절하지 않는다. 만약 그러한 이유로 運送書類上에 문제가 발생되어도 은행은 UCP 제15조에 의해 免責될 수 있기 때문이다. 즉 컨테이너船이 甲板積인 경우 運送會社는 船荷證券上에 甲板積 留保條項을 표시하는 인쇄약관이 있으면 이를 銀行은 수리할 수 있다.¹⁷⁾ 따라서 甲板積은 買受人에게 불리한 조건이기 때문에 銀行이 임의로 갑판적의 허용 여부를 판단하는 것은 어렵다.

그래서 허용여부는 어디까지나 買受人의 지시에 따라야 하며 또는 買受人은 갑판적을 허용한 이상 信用狀에 "on deck acceptable" 등의 허용문언을 표기하여야 한다.¹⁸⁾

또한 반대로 買受人으로부터 甲板積禁止指示를 받았을 경우에 信用狀上에 "on deck cargo strictly prohibited" 조건을 명시하는 것이 바람직 할 것이다.¹⁹⁾

이상에서 살펴본 바와 같이 물품의 갑판적은 運送契約 準據法의 적용법률과 이에 따른 당사자들의 책임문제 뿐만아니라 피보험자의 保險契約上의 불이익에 관한 문제점이 발생될 수 있다.

그러므로 최근 급증하는 컨테이너專用船에 貨物이 甲板積되는 것은 당연한 것으로 인식된다. 그러므로 甲板積 留保條項이 명시된 운송서류의 수리여부에 대한 適格性 基準을 다시금 정립해야 할 시기가 도래한 것이다.

15) 프랑스判例 · *seguin et fils v. The Wine products cooperative Marketing Union(So- dap), Birolleaud, General, Banque ottomane et autres, (Lour d'Appel de Bordeaux 3e Chambre), November 9, 1959 ; confirmed May 13, 1964 by the cour de cassation (Gutteridge & Megrah, Ibid., p.118).*

16) 複合운송서류에 관한 통일규칙에서는 해상운송 경우 모든 규정은 갑판위에 적재, 선창내에 적재된 경우를 막론하고 모든 화물에 적용된다고 규정하고 있다 Uniform Rules for a Combined Transport Document(1975 Revision), Brochure No. 298. Rule(3,b)(ii) "· · · where such mode of transport is by sea, such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck."

17) ICC Brochure No. 298.

18) Bernard s. wheble, Documentary Credits : Uniform Customs and Practice, Journal of the Institute of Bankers, 1963, p.35.

19) 乃川竹夫, 新しい統一規則による 信用狀取引の實務, 타이야몬쯏트社, 1986, p.110

2. 換積 表示 特殊要件

換積(transshipment)이란 원래 선적된 화물이 다른 船舶(transfer from one ship to another)으로 또는 다른 運送手段(transfer from one conveyance to another)으로 화물을 移積하는 것을 뜻한다.²⁰⁾

즉, 처음에는 換積의 의미를 선박간의 이적만을 의미하였으나 최근에 와서는 다양한 運送手段의 등장으로 말미암아 換積의 意味는 船舶을 포함하여 航空機, 鐵道, 트럭 등에 의한 이적 뿐만 아니라 항공기에서 선박으로의 이적, 철도에서 항공기로의 이적 등과 같은 異種 運送機關間의 경우에도 換積(transshipment)이라는 정의로 확대 해석되고 있다.²¹⁾

UCP에는 換積에 관한 규정을 각 운송서류 규정에 흡수, 통합시켜서 각 운송방법에 적합하도록 내용을 수정하여 규정하고 있는데, 이들 주요 運送書類를 중심으로 換積에 대한 정의를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 海上船荷證券上에서는 換積이란 “信用狀에 약정된 船積港에서 揚陸港까지의 海上運送 도중에 최초의 선박에서 다른 선박으로 양하 및 재적재를 의미한다”(for the purpose of this article, transshipment means unloading and reloading from one vessel to another vessel during the course of ocean carriage from the port of loading to the port of discharge stipulated in the credit.)고 규정²²⁾하고 있으며 즉, 換積이란 하나의 선박에서 다른 선박으로의 이적을 의미하는 것이며 다른 운송수단으로 이적하는 것까지는 의미하지 않는다.

따라서 海上運送에서 離積이란 船積港에서 揚陸港까지 물품을 운송하는 도중에 최초의 선박에서 다른 선박으로 물품을 내려서 옮겨 싣는 것을 의미한다.

둘째, 複合運送書類에는 별도의 換積에 대한 규정은 두지 않고 있는데 다만, 信用狀上에 換積의 禁止文言表示가 있을때 銀行의 受理要件에 관한 규정만 있다.²³⁾

이 이유는 複合運送은 당연히 換積을 전제하여 이루어지는 運送方法이기 때문에 換積의 의미에 따른 문제점은 있을 수 없다고 인식하였기에 이를 생략한것 같다.

셋째, 航空運送書類의 경우에는 換積이란 “信用狀에서 명시된 出發空港으로 부터 到着空港까지 운송과정에서 한 항공기로부터 다른 항공기로 양하 및 재적재가 이루어지는 것을 의미한다”(for the purpose of this article, transshipment means unloading and reloading from one

20) 小峯登, 前掲書(下), pp.170-171.

21) H. C. Gutteridge and M. Megrah, 7th, 1984, p.149.

22) UCP 제23조 b항.

23) UCP 제26조 b항.

aircraft to another aircraft during the course of carriage from the airport of departure to the airport of destination stipulated in the credit.)라고 규정²⁴⁾되어 있다. 本條項은 이번 개정에서 신설된 조항으로써 최근 多品種小量生産方法에 의하여 상품의 고가화 및 항공기가 대형화됨에 따라 航空運送의 증가추세로 인하여 전세계에 걸친 국제노선까지 운항을 하기 때문에 중간기착지공항에서 換積을 하지 않고 목적공항까지 航空運送을 할 수 없다. 그래서 航空運送에서 換積은 불가피한 것으로 보여지고 있다.

넷째, 道路·鐵道·內水路運送書類에서 換積이란 “信用狀에 약정된 船積地에서 目的地까지의 운송도중에 여러 운송방식 중 한가지 운송수단에 의해 다른 운송수단으로 물품을 양하하거나 재적재하는 것을 뜻한다(for the purpose of this article, transhipment means unloading and reloading from one means of conveyance to another means of conveyance, in different modes of transport, during the course of carriage from the place of shipment to the place of destination stipulated in the credit.)라고 규정²⁵⁾하고 있는데 道路·鐵道·內水路의 運送方法이 명시되어 있다하더라도 換積이란 각 운송방법간의 換積을 의미하는 것이 아니라 동일한 運送方法에서 다른 運送手段에 물품을 이적하는 것을 換積이라고 규정하고 있음에 특별히 유의하여야 한다. 따라서 화물을 換積할 경우 도착의 지연, 화물훼손의 위험, 환적비용의 부담 등이 손해발생의 원인이 되는 위험요소들이 많으므로 發行銀行 또는 開設依頼人の 이익을 보호하기 위하여 直航運送手段에 화물을 선적하여 운송하는 것이 최선의 방법이다. 그러나 실제로 운송과정에서 꼭 換積이 필요한 경우도 있고 또한 換積을 용인하는 것이 모든 거래 당사자를 위하여 유리한 경우도 있다.²⁶⁾

따라서 信用狀條件에 換積이란 문언이 명시되어 있는 運送書類의 受理與否의 判斷基準에 대하여 살펴보기로 하자.

換積은 전술한 것과 같이 運送過程에서 발생하는 위험의 가능성이 높으며 또한 구간별로 다른 運送人에 의하여 운송을 이루어짐으로 위험부담자가 상이하여 貨主가 損害賠償을 청구할 때 복잡한 문제가 발생할 가능성을 내포하고 있다.²⁷⁾ 그러나 실제적으로 直航船이 없는 경우와 買受人이 요구하는 선적기간내에 선적할 수 없는 경우에 부득이 운송도중에 換積을 할 수 밖에 없다.

따라서 信用狀統一規則 제23조 c항에는 “信用狀條件에서 換積을 금지하지 않는 한 은행은 동일 및 단일의 船荷證券으로 全海上運送이 커버될 경우, 약정물품이 換積될 것이라는 표시가 있는 船

24) UCP 제27조 b항.

25) UCP 제28조 c항.

26) 伊澤孝平, 前掲書, pp.463-464.

27) 金漢秀, 朴世雲, 貿易外換事例研究, 國際金融研究院, 1990, p.229.

荷證券은 수리한다”(unless transhipment is prohibited by the terms of the credit, banks will accept a bill of lading which indicates that the goods will be transhipped, provided that the entire ocean carriage is covered by one and the same bill of lading.)라고 규정하고 있으며 그의 각 運送書類는 이와같은 換積運送書類의 受理要件들을 규정하고 있다.

따라서 上記에서 설명된 換積運送書類가 受理되기 위한 要件으로써 다음 2가지 요건이 충족되어야 은행은 제시된 換積運送書類를 수리할 것이다.

① 信用狀上에 換積禁止條項이 없을 것

信用狀上에 “transhipment are not permitted (not allowed, prohibited)” 또는 “without transhipment” 등과 같이 換積을 금지하고 있는 조항이 명시되어 있는 경우에는 목적지까지 換積을 하지 않고 直通運送手段에 의해 화물이 積載 또는 船積되었다는 것을 표시하여야 한다. 또한 信用狀上에 아무런 조건이 명시되어 있지 않는 경우와 “transhipment permitted(allowed)”라고 하는 換積을 허용하는 조건이 명시된 경우의 換積表示 運送書類는 수리된다. 28)

② 同一한 運送書類에 의한 全運送過程을 커버할 것

全航路를 커버하는 運送書類는 최초 운송수단 이외의 他 運送手段에 의하여 운송되더라도 運送區間에 있어서 최초 運送人이 지정 목적지까지 화물의 운송에 관한 모든 책임을 부담하고 발행한 單一運送書類를 의미한다. 29)

따라서 信用狀에 특별히 換積을 금지하지 않는 한 全 航路를 커버하는 동일 또는 單一의 換積運送書類는 수리된다. 30)

運送書類에서 全 航路를 커버하는 조건으로 발행되는 換積運送書類는 2가지 형태로 구분할 수 있는데 31) 첫째는 제1운송인만이 운송서류에 서명하고 전 항로에 관하여 계약을 체결하고 발행된 單獨 通船荷證券이다. 이 경우 換積地까지 運送을 하는 제1선박과 그 후의 운송을 행하는 제2선박이 같은 운송인 소속의 運送會社인 경우는 별다른 문제가 없으나 제2선박의 소유가 다른 運送會社일 경우에는 두 운송인의 法的 地位나 責任에 관하여 복잡한 문제가 발생한다. 둘째는 다수인의 운송인이 운송서류에 서명을 하고 수하인에 대하여 全 航路의 운송에 공동으로 운송계약을 하는 共同 通船荷證券을 발행하는 경우, 이들 운송인 둘 사이의 책임문제는 運送契約이나 運送契

28) 小峯登, 前掲書, p.149.

29) 蔡勳, 商業信用狀의 去來慣習에 관한 研究, 중앙대 대학원 박사학위논문, P.189.

30) UCP 제26조 b항.

31) 小峯登, 前掲書, pp.150-152.

約上の 약관에 의해서 各 運送區間마다 각각의 운송인들이 分割責任을 부담하는 경우와 連帶責任을 부담하는 경우가 있다.

이와같이 運送人이 全 航路를 커버하는 운송을 이행하기 위해서는 換積 이후 특정항로를 운항하는 제3운송인과 契約이나 協約이 있어야 만 가능하다. 그러나 實務上의 이유에 의하여 전 항로를 커버하는 運送書類를 입수할 수 없는 경우도 생긴다. 이와같은 경우에 受益者는 換積地까지의 운송을 표시하는 운송서류에 당해운송인이 환적 해당지의 대리인에게 換積을 수배한다는 뜻의 약정을 체결하거나, 혹은 換積 이후의 운송을 커버하는 運送書類를 제시 할 수 있도록 信用狀條件의 變更을 요청해야 할 것이다.

아울러 콘테이너運送은³²⁾ 모든 항구에서 約定物品을 콘테이너船에 선적할 때부득이 휘더船(feeder ship)을 이용하여 콘테이너를 적재할 수 있는 다른 항구까지 운송하여 그곳에서 換積한 후 특정목적항까지 운송하는 경우가 있는데 이와같이 이 換積이 불가피 할 경우에 信用狀에서는 換積을 허용하는 조건을 信用狀開設依頼人과 受益者가 사전에 이를 신용장상에 명기함이 바람직할 것이다.

또한 콘테이너에 의한 複合運送의 경우에 일정한 조건하에서 換積을 허용해도 運送契約의 本質과 約定物品의 本質에는 별다른 지장이 있는 것이 아니기 때문에 실질적으로 換積에 의해 운송이 이루어지므로 信用狀에 換積禁止條項이 있더라도 수리를 하고 있다.

換積禁止條項은 信用狀統一規則에서 運送書類別로 구분하여 규정하고 있는데 이를 요약 검토하여 정리해 보면 다음과 같이 설명될 수 있다.

먼저 銀行은 다음과 같은 조건으로 발행된 換積運送書類는 수리하여야 한다.³³⁾信用狀에 비롯 換積을 금지한 경우에³⁴⁾ “換積될 것이라는 표시가 있다 하더라도 全運送過程이 동일 및 단일 운송계약에 의해 커버되는 경우, 물품이 콘테이너, 트레일러 및 래시船(LASH barge)³⁵⁾에 적재되었음이 運送書類上에 명시된 경우”(indicate that transhipment will take place as long as the relevent cargo is shipped in Container(s), Trailer(s) and/or “LASH” barge(s) as evidenced by the transport documents, provided that the entire ocean carriage is covered by one and the same transport documents.)의 뜻을 표시하고 있는

32) Ibid., p 152. : 林泓根, 貿易信用狀, 三英社, 1981, p.431.

33) UCP 제23조 d항, 제24조 d항, 제26조 b항.

34) UCP 제23조 d항 i, 제24조 d항 i, 제26조 b항.

35) LASH란 lighter aboard ship의 약자로 콘테이너와 같이 부선에 화물을 하나의 단위로 적재하여 운송하는 방식으로 선적항에서 양륙항까지 본선에 의해 화물을 운송하고 양륙항에서 본선에 적재되었던 화물을 단위로 한, 부선에 의하여 항내, 내해 또는 하천을 통하여 목적지까지 운송하는 형태의 선박을 의미한다.

運送書類는 수리된다고 규정하고 있다.

또한 선박으로 物品이 적재되어 운송되는 경우에 운송 도중에는 반드시 換積이 이루어지는데 이와같은 運送手段에 적재되어 운송되는 경우는 다음 2가지 요건을 충족하고 있는 運送書類는 수리된다고 규정하고 있다.³⁶⁾

첫째, 단일 운송서류에 의해 受託地(from a place of taking in charge)로부터 最終目的地(to a place of final destination)까지 운송되는 서류

둘째, 受託地에서 最終目的地까지 동일한 컨테이너, 트레일러, 래시船 또는 이와 유사한 장치등에 적재되어 운송될 것이라고 명시하고 있는 경우

따라서 全運送區間이 동일한 운송서류가 커버하고 約定物品이 컨테이너, 트레일러, 래시船과 같은 운송수단에 의해 적재되고 운송되는 과정에 換積되는 것은 물품 그 자체가 아니라는 관점에서 이와같은 운송서류는 수리 할 수 있도록 한 것이다.³⁷⁾

그러므로 컨테이너, 팔레트 등이 陸上에서 海上으로 또는 다른 컨테이너, 트레일러에 이적되지 않으면 換積이 이루어 지지 않는 것으로 해석된다.³⁸⁾ 여기에는 ICC 銀行實務委員會에서도 遠洋航路를 따라 항해하는 母船에 적재되기 前에 래시船에 적재하는 것은 換積으로 볼 수 없다는 有權解釋(the commission decided that this situation did not constitute transshipment to the extent that the prior transport or loading on the ship could not be assimilated to a maritime transport.)을 내렸다. 이는 換積으로 인하여 목적지까지 운송되는 기간이 지연되거나 또는 換積時 물품이 손상을 입거나 멸실될 우려가 있기 때문이다. 그러나 컨테이너 등에 물품이 적재될 경우 그러한 염려가 없으므로 信用狀에 換積이 금지되어 있더라도 銀行은 運送書類를 수리한다.³⁹⁾

그러나 貨더船에 의한 本船積載와 換積으로 인한 代金支給이 거절된 事例⁴⁰⁾를 살펴보면 “B社는 벨지움으로부터 換積이 금지된 신용장을 받고 선적하려 하였으나 母船의 국내항 입항불능으로 일본 고베에 정박중인 본선까지 貨더船으로 운송한 후 고베에서 본선에 화물을 적재하였다는 船荷證券을 발급받아 國內銀行을 통해 하자 없이 Nego하여 發行銀行 앞으로 운송서류를 발송하였는 바, 發行銀行으로부터 고베에서 본선적제가 換積이라는 이유로 不渡(unpaid)通知가 왔다.”

이에 대한 判決은 화물이 貨더船이나 다른 선박에 의해 본선에 적재될 때 同貨物이 컨테이너 등

36) UCP 제23조 d항 i.

37) ICC, UCP 1974/1983 Revision Compared and Explained, op. cit., p.54.

38) ICC日本國內委員會, 前掲書, pp.303-304 : H. C. Gutteridge & M. Megrah, op. cit., 7th ed., p.149.

39) 洪起宙, 貿易去來에서의 代金支給拒絕類型과 事例解説, 仲裁, 大韓商事仲裁院, 1985, 2, p.19.

40) 朴大衛, 貿易事例(II), 法文社, 1987, pp.109-110.

에 의해 換積이 되었을 경우는 換積으로 보지 않으나(UCP 제23조 d항 i) 同 貨物이 일반화물의 운송방법에 따라 換積이 이루어 졌으면 換積이라고 간주된다. 따라서 단순한 入港不能으로 인해 換積船으로 換積을 하였다면 不渡의 사유가 된다.

또한 National Bank of New Zealand Ltd., Auckland는 “信用狀에 선적항에서 최종목적지까지 명시하고 있는 船荷證券를 요구하고 있는 경우 信用狀條件으로 換積이 금지되어 있더라도 書類가 無故障인 것으로 인정되고 있다. 이러한 견해가 타당한지”를 ICC에 質疑 하였다.⁴¹⁾

이에 대한 ICC의 답변은 이와같은 船荷證券도 전 항로가 單一運送書類에 의하여 커버되는 경우에 換積이 금지되는 규정하에서도 수리가 가능하다고 有權解釋을 내렸다.⁴²⁾

信用狀上에 비록 換積을 금지한 경우에도 “運送인이 換積할 權利를 留保한다고 표기한 조항을 포함하고 있는 경우”(incorporates clauses stating that the carrier reserve the right to tranship.)의 운송서류들은 수리하여야 한다⁴³⁾고 규정하고 있다.

運送인이 換積의 權利를 유보한다는 내용⁴⁴⁾이 있는 조항을 換積約款이라고 하여 운송서류에 인쇄되어 있는 경우가 있다.⁴⁵⁾ 그러나 信用狀에 換積을 금지하고 있는 경우에 운송서류에 이 印刷約款이 있다면 換積을 나타내는 운송서류는 信用狀條件에 불일치된다고 판단하여 운송서류의 수리여부에 대한 해석상의 혼란을 가져올 수 있다.

이는 運送인이 부득이 자기의 비용으로 換積을 해야만 할 때 책임을 회피하기 위한 豫防策으로 개개의 운송이 사전에 換積을 약정한 경우에 換積約款과는 달리 運送인의 一般運送條件에 속한다.⁴⁶⁾

그러므로 信用狀上의 換積禁止文言에도 불구하고 운송서류에 특정화물이 개별적으로 換積되었음이 명시되면 이런 운송서류는 신용장조건과 불일치한 것으로 간주되어 그 수리는 거절된다.

따라서 複合運送을 증명하는 운송서류는 물론 그외의 운송서류 대부분이 인쇄조항을 포함하고 있는데 이는 信用狀條件에 우선하는 것이 아니고 運送業者의 업무수행상 불가피한 경우에 자신의

41) ICC, Opinions(1984-1986) of the ICC Banking Commission, op. cit., p.47.

42) ICC, Opinion(1984-1986) of the ICC Banking Commission, op. cit., p.47 ; ICC, Documents 470/444, 470/452 Meeting on 23 April 1985 (the commission agreed that the bill of lading in this case was acceptable under the provisions of UCP Article 29(c) provided that the whole voyage was covered by a single transport document).

43) UCP 제23조 d항 ii, 제24조 d항 ii, 제26조 b항.

44) "The carrier reserves the right of forwarding the goods to their destination by any other ship or conveyance belonging either to this or any other carrier or individual."

45) "If Cargo is destined for a port not mentioned on vessel's itinerary, cargo will be transhipped at a port en route under the terms, conditions and exceptions of transshipment clause."

46) 金容福, 前掲書, p.206.

책임하에 換積할 수도 있게 함으로써 甲板積規定과 함께 운송을 원활히 하고자 하는데 그 목적이 있다.

그러므로 信用狀條件과 적합하기 위하여 換積을 금지하고 있는 信用狀上에는 이러한 인쇄조항이 있는 것 만으로 그 운송서류는 신용장의 換積禁止要件에 위반되지 않아 거절되지 않는다는 것이다.⁴⁷⁾

換積禁止 留保條項에 따른 代金支給이 거절된 事例⁴⁸⁾를 살펴보면

"H社는 換積을 금지하는 조항이 있는 信用狀을 통지받았으나, 선박사정이 여의치 못하여 換積에 의한 선적을 하여 선박회사로부터 換積이 표시된 船荷證券의 이면에 換積留保條項의 印刷約款이 명시되어 있으므로 UCP 제23조 d항 ii에 의거 아무런 하자 없이 國內銀行을 통해 Nego하였으나 發行銀行으로부터 換積禁止要件의 違反으로 不渡通知를 받았다." 이에 대하여 船荷證券의 이면에 표시된 一般運送約款(e.g : methods and routes of transportation clause)에 의한 換積留保約款은 신용장조건에 우선하는 것이 아니므로 換積으로 인한 發行銀行의 부도주장은 타당하다. 그러나 船荷證券上에 換積이란 표시가 없이 본 인쇄약관만 명기되어 있는 船荷證券은 수리하는 것으로 보아야 한다고 法院은 판결을 내렸다.

따라서 複合運送은 다양한 운송수단이 수반되므로 당연히 각종 운송수단 사이에 환적이 이루어진다. 그런데 경우에 따라 複合運送書類를 요구하는 信用狀에 換積을 금지하는 조항을 기재하여 혼란이 발생할 때가 생긴다. 이같이 信用狀에서 複合運送方式에 의하여 물품을 운송하도록 약정하고 또 換積에 대한 금지조건을 명시했다면 이것은 복합운송 중 해상운송구간에 있어서 運送遲延을 방지하기 위해 선적항과 양륙항 또는 수입항과 내륙의 목적지에 직항운송을 하도록 換積 禁止要件을 기재한 것으로 볼 수 있다. 이때는 반드시 信用狀上에 "海上運送中の 換積禁止"라는 문언을 명확히 명시하여야 할 필요가 있다.⁴⁹⁾

또한 備船運送의 경우에는 他運送方式의 경우와 달리 換積의 概念, 許容與否 등에 대하여 전혀 信用狀統一規則上에는 규정되어 있지 않다. 이는 원칙적으로 換積을 허용하지 않는 것으로 간주된다. 備船運送의 경우 용선계약에 의하여 용선된 선박에만 물품을 적재할 수 있을 뿐, 다른 선박에 물품을 환적하려면 또 다른 용선계약을 체결하여야 하기 때문에 현실적으로 備船運送에서는 換積을 이용하여 물품운송을 하는 경우는 없고 他運送方式과 달리 換積에 관한 조항도 규정되어 있지 않다.⁵⁰⁾

47) 小峯登, 前掲書(下), p.174.

48) 朴大衛, 前掲書(事例), pp.111-112 ; ICC documents 470/547, 470/561, 1988. 10. 11. Meeting.

49) 韓國外換銀行, 信用狀統一規則解説, 1983, p.152.

50) 崔鳳赫, 第5次 改正 信用狀統一規則上의 運送書類에 관한 考察, 한국해운학회지, 제17호, 한국해운학

3. EDI 表示 特殊要件

1) EDI 運送書類의 變化

오늘날의 무역거래는 대부분 FOB 慣習, CIF 慣習 및 貨換어음을 바탕으로 한 信用狀制度 등을 통해서 영위해 오고 있다.

따라서 約定物品의 引渡 및 代金決濟를 表彰하는 運送書類, 運送貨物의 滅失 및 손상에 대한 보상은 保險證券, 約定物品의 상세한 내역을 나타내는 商業送狀 등의 船積書類를 중심으로 한 상판습이 이루어지고 있다. 이러한 관습하에서 물품의 現實的 引渡보다는 서류에 의한 象徴的 引渡가 더 중요성을 띠고 있는 것이다.

특히, 運送書類중에 船荷證券과 같은 서류는 필요불가결한 서류이다. 그런데 무역의 규모가 증대함에 따라 運送手段의 大型化, 高速化, 荷役의 컨테이너화 등에 의한 화물 운송시스템의 진보 발전은 화물의 대량운송과 운송시간을 크게 단축시키는 효과를 가져왔다.

그러나 교역량의 증대와 운송시간의 단축에 비해서 상대적으로 이에 대응하는 “書類의 흐름”은 신속히 기대에 부응하지 못하는 경우가 많았다.⁵¹⁾ 즉 約定物品이 단시간내 목적지에 運送書類보다 먼저 도착하는 현상이 발생하게 되었다.⁵²⁾

물론 이 경우 수하인이 輸入貨物先取保證狀(letter of guarantee : L/G)을 이용 하여 화물을 인도받는 방법도 있지만 이 방법은 수속절차의 어려움과 書類到着때까지 倉庫料, 追加保險, 引受 遲延으로 인한 상품가치하락에 의한 시장기회상실 등 여러가지 손해를 감수해야 한다.

따라서 이와같은 運送書類에 대한 문제점을 해소하기 위하여 세계 각국에서는 “書類의 흐름”을 신속, 정확하게 하기위해 貿易節次의 簡素化, 書類作成, 發送, 處理의 迅速化, 電算化에 企業內, 企業間, 異種業間에 貿易節次의 簡素化에 관한 연구를 활발하게 추진하게 되었다.⁵³⁾

貿易節次 簡素化運動은 각국의 국내기관에서 추진되고 있는데 특히 스웨덴의 SWEPRO와 英國의 SITPO는 그 대표적인 예이다.⁵⁴⁾

회, 1993.12, p.353.

51) Paul todd, Cases and Materials on Bills of Lading, 1st ed , Oxford London Edinburgh, 1987, p.334.

52) 미국으로부터 극동으로 향하는 화물의 약 20%정도가 선적서류보다 먼저 도착하는 것으로 추측된다 (朴元洙, 海上貨物運送狀(Sea Way Bill)에 관한 序說的 考察, 한국해운학회지, 1987, p.165).

53) 이외 관련하여 종전의 선하증권 같은 권리증권 대신에 운송의 인도, 인수의 신속화를 위하여 SWB, AWB 같은 단순한 화물 수취증의 사용이 급증하고 있고 또 하나의 현상은 컴퓨터의 보급에 따라 운송서류의 데이터 전송의 등장을 들 수 있다 (朝岡良平, 貿易手續簡易化運動의 動機, 組織 및 過程(2), JCA, Journal 1983, 9, p.11)

54) SWEPRO (Swedish Commission on Simplification Procedures의 약칭).

SITPO (The Simplification of International Trade Procedure Board의 약칭)(韓柱燮, 李鎔根 共

그리고 국제적으로는 UN/ECE(유엔 유럽경제위원회)⁵⁵⁾가 貿易節次 簡素化⁵⁶⁾를 위하여 컴퓨터 기술을 이용하여 貿易關係書類의 電算化作業을 추진하였다.⁵⁷⁾

이에 추진현황을 살펴보면 다음과 같다.

1960년대에 있어서 貿易節次 簡素化의 주안점은 운송서류의 標準化·統一化에 역점을 두었다. ECE 작업자는 1963년에 ECE Layout key⁵⁸⁾라고 하는 서류작성의 기준을 제정하였다.

한편 불필요한 서류를 가능한 정리·통합하여 서류(copy)매수를 줄이는 방향으로 작업을 추진해 왔으며, 이는 서류의 무역제도, 절차의 간소화와 합리화를 촉진케하는 요인이 되었다.⁵⁹⁾

그 후 운송방식, 통신 및 데이터의 처리기술이 급속한 발전에 의하여 수작업에 의한 정보처리기술이 컴퓨터에 의한 迅速, 精確한 傳送으로 대체되어 컨테이너에 의한 대량의 高速運送이 가능해졌다.

1970년대에 들어와서는 航空運送의 시대가 시작되면서 이때부터 주요 선진국에서는 대량고속운송에 대비하여 전산화시스템에 의한 通關節次 簡素化運動이 적극적으로 추진되어 졌다. 즉 관계부처로부터 輸出入許可制度의 완화 및 이에 요하는 서식의 폐지, 통합 혹은 관계서류의 복사매수의 삭감을 가능케 하였다. 더욱 중요한 것은 輸出申告書의 양식을 표준서식에 따라 개정함으로써 한층 더 간소화의 효과를 올릴 수 있게 되었다.⁶⁰⁾

나아가 대량의 輸出入貨物이 컨테이너터미날에 집중될 때 종래와 같은 서류의 표준화 또는 재래식 사무처리 간소화만으로는 多種多量 個品運送貨物을 단시간내에 精確히 처리하는 것이 불가능해진다.

그래서 각 기업은 物的 流通計劃이나 資金計劃을 精確히 수행하기 위하여 개별적인 情報傳達시스템·處理시스템·港灣情報시스템 등의 개발에 착수하였다.⁶¹⁾

著, 貿易慣習論, 東星社, 1993, p.250).

55) 1972년에 창설된 국제무역절차간소화회의(WP 4 : UN/ECE working party on Facilitation of International Trade Procedures)로 개칭됨).

56) 貿易節次 簡素化란 무역절차와 서류작성처리의 조직적 합리화를 의미한다. 즉 화물의 운송, 화물의 이동과 관련된 절차와 문서, 관세절차와 기타 문서 및 은행과 보험과 같은 무역활동을 지원하는 제도상, 행정상 절차의 능률화를 말한다(한국정보통신진흥협회, 91 EDI 국제세미나, 1991, p.9).

57) C. A Voss, Computers in shipping and Freight, London : Harbrige House Europe, 1982, p.1.

58) 'ECE-Layout Key'는 무역통일서식의 표준 규격을 국제규모인 A4판으로 하고, 이를 종형으로 사용하여 관계서류 공통기재항목(data element)의 배열, 위치 등을 합리적으로 규정된 것이며, 무역서식의 설계기준이 되는 것이다. 이 서식기준은 국제표준화기구(ISO)에 의하여 채택되었고, 1978년에 무역서류에 관한 UN의 기본양식지침(UN Lay out Key for Trade Document)로 개정되었다(朝岡良平, 前掲書, p.6).

59) 金安植, 李鎬建 共著, 新貿易去來論, 博英社, 1988, p.515.

60) 金安植, 國際貿易節次簡素化에 관한 研究, 한국의국어대 논문집, 제17집, 1984, p.500.

61) 영국이 제일 먼저 수입항공화물의 통관업무를 시스템화하여 히드로 항공에 1971년 LACES(London Air Cargo EDP System)가 가동 개시하였고 1978년부터는 주요 항만세관에 전산화가 추진되고 있다(朝岡良平, 前掲書, pp.65-66).

이러 1970년대 후반은 무역절차 간소화시스템 구축을 위한 國際統一標準化의 問題가 제기되었고, 1980년대 들어 통신위성과 컴퓨터기술을 응용한 데이터 통신의 발달로 주요 국가에서는 輸出入許可와 通關의 節次가 簡素化되고 무역 및 운송업체의 사무처리에 대한 간소화가 진전되면서, 무역서류 대신 데이터통신에 의한 무역정보전달이 확산 될 것이다.⁶²⁾

이렇게 되면 “Document Trade”(書類中心의 去來)에서 “Documentless Trade”(書類없는 去來)시대가 열릴 것이다. 그러나 “Documentless Trade”시대에 정착되기까지는 상당한 시일이 소요될 것이기 때문에 그때까지 현재의 運送書類들의 法的 機能을 최대로 살려서 서류처리에 있어서 컴퓨터처리(Automatic Data Processing : ADP)와 데이터통신시스템에 의한 방법으로 대체해 나갈 수 밖에 없다.⁶³⁾

그런데 “Documentless Trade”시대의 거래형태에 적합한 國際貿易規則들이 등장하고 있다.

그 중 하나의 예는 Incoterms, 1990 貿易條件中에서 FOB, CIF조건에서 賣買當事者가 電子式으로 통신할 것을 합의한 경우에는 운송서류 대신 그것에 상응하는 電子資料交換(EDI)方式⁶⁴⁾으로 대체 될 수 있도록 규정하고 있다.

또 하나는 信用狀統一規則에서 찾아 볼수 있는데 제20조 b항에서는 다음과 같이 규정하고 있다.

“Unless otherwise stipulated in the credit banks will also accept as an original document(s), a document(s) produced or appearing to have been produced :

- i. by reprographic, automated or computerized systems ;
- ii. as carbon copies ;

provided that it is marked as original and, where necessary, appears to be signed. A document may be signed by handwriting, by facsimile signature, by performed signature, by stamp, by symbol, or by any other mechanical or electronic method of authentication.”

(信用狀에 별도로 약정되지 않는 한, 銀行은 다음의 방식에 의하여 작성되었거나 작성된 것으로 보여지는 서류로써 原本이라는 표시가 있고, 필요한 경우 署名된 것은 원본으로 수리한다).

62) 李時煥, 貿易運送論, 大旺社, 1990, p.313.

63) 朝岡良平, 前掲書, pp.3-4.

64) 電子資料交換方式 (Electronic Data Interchange : EDI)이란 다양한 범주의 교환을 포함하는 포괄적인 개념으로써, “흔히 종이를 사용하던 문서를 전자식 문서, 자료로 대체한 것이며 또한 우편, 전화 또는 사람에게 의해 송달되던 전통적인 전달방법을 전자식 전달방법으로 대체한 것이라고 일컬어진다. 그러므로 실제로는 사람의 손에 의한 데이터 입력을 전자식 데이터 입력으로 대체한 하나의 방법”이라고 한다 (Margaret A. Emmelhainz, Electronic Data Exchange, A. Total Management Guide, New York, 1990, p.4).

- i. 複寫, 自動化 또는 컴퓨터化 된 시스템에 의한 것
- ii. 카본지 複寫에 의한것

다만 서류상에 서명을 하는 방식은 육필, 팩시밀리서명, 천공서명, 스탬프하거나 또는捺印(symbol)하는 방법과 그밖의 다른 기계식 또는 전자식으로 인증하는 방법이 있다.)

이 규정은 UCP(1983)에서 신설된 조항으로 改正 信用狀統一規則에 와서 서류의 발행방법이 電子式이나 機械式을 이용하면서 서명방법도 다양화 되는 등의 이런추세는 貿易通信手段의 발달에 부응하면서 나아가 貿易節次簡素化를 위한 "Documentless Trade"를 적극적으로 수용하기 위한 규정으로 해석된다.

따라서 貿易節次 簡素化運動의 추진목적은 서류에 명시된 정보를 데이터 통신시스템에 의하여 신속하고 정확하게 또한 저렴하게 목적지에 전송하는데 있으며 이를 수행하게 해주는 것이 EDI 인 것이다. EDI는 書類送付에 컴퓨터를 이용한 데이터 전송으로 대체한 것으로써 手作業의인 서류작성 및 처리절차상의 비효율성을 제거하여 국제경쟁력을 제고해 주는데 큰 역할을 할 것으로 기대된다.⁶⁵⁾

2) EDI 運送書類의 實行 메카니즘

최근 복합운송의 발달로 인하여 운송시간의 短縮, 貿易量の 擴大, 船舶의 大型化가 이루어 졌으며 특히 증가하는 貿易量에 따라 늘어나는 貿易書類를 줄이기 위하여 각국들은 서류 없는 거래를 지향함으로써 EDI 제도를 과감히 도입하기 시작하였다.

특히 운송서류 중 船荷證券은 무역거래에서 가장 중요한 기능을 갖는 서류이지만 증권의 발행 및 지연도착으로 말미암아 다른 수단⁶⁶⁾에 의하여 상품의 선행인도가 관행화 됨으로써 詐欺를 유발할 문제도 있고 이런 과정에 의하여 비용의 추가도 감수해야 한다.

따라서 이러한 단점을 해소하고 전자기술의 발달로 말미암아 傳統的인 流通證券인 船荷證券이 海上貨物運送狀(sea waybill), 航空貨物運送狀(air waybill)이라는 非流通性 運送書類로 대체됨에 따라 EDI 사용도 가능하게 되어 船荷證券을 標準化하여 EDI 方式으로 전달할 필요성이 점증되었다.⁶⁷⁾

현재 傳統的書類形式의 船荷證券을 EDI 方式에 따라 電子式 船荷證券으로 대체할 경우에 이에 대한 긍정적인 견해와 부정적인 견해가 있을 수 있다.⁶⁸⁾ 즉 전통적 서류와 연계되어 있는 법률

65) 韓柱燮 共著, 前掲書, p.250.

66) 통상 은행에서 발행하는 수입화물선취보증장(Letter of Guarantee : L/G)등을 의미한다.

67) 宋相現, 金炫 共著, 海上法原論, 博英社, 1993, p.295.

68) EDI 운송서류로의 대체에 관한 긍정적인 학자들은 Grönfors, Reniskou, Henriksen들이 있고 부정적인 견해를 밝힌 학자는 Wheble가 있는데 그들 견해를 살펴보면 다음과 같다.

이 절대적인 현 시점에서 EDI가 과연 權利證券으로의 기능을 할 수 있을 것인가? 運送人의 標準 去來條件 인용에 따른 법적인 효력문제와 운송에 관한 국제규칙의 적용에 따른 법적인 효력문제는 어떻게 될 것인가? 하드웨어나 소프트웨어 프로그램과 컴퓨터시스템과 상호간에 따르는 문제는 어떻게 될 것인가? EDI 방식으로 물품인도가 처리되나 物品의 所有權은 당연히 존속하게 된다. 이 경우 물품이 멸실되면 EDI로 처리가 가능할 것인가? EDI로 訴訟이 가능할 것인가? 등의 문제를 두고 찬반이 있을 수 있다.⁶⁹⁾

그러나 EDI사용을 주장하는 Grönfors를 중심으로 하는 肯定論의 경향이 대세인 바 Hague Rules의 창안기관인 國際海事委員會(Comite Maritime International ; 이하 CMI라고 칭함)는 1990년 6월 25일부터 1주일간 파리에서 개최된 제34차 國際會議에서 “電子式 船荷證券에 관한 CMI 統一規則”(CMI Rules for Electronic Bills of Lading, 이하, CMI 統一規則이라 칭함)이 채택되었다. 이 규칙은 총 11조로 규정되어 있으며 情報傳送의 迅速化를 행하기 위하여 종전의 傳統的 船荷證券을 발행하는 대신에 船荷證券의 정보를 전자데이터 통신수단에 의해 傳送하는 경우 당사자의 권리와 의무를 규정하는 것이다. 따라서 “電子式船荷證券에 관한 CMI 統一規則”을 중심으로 EDI 방식에 의한 物品의 移轉과 權利의 移轉이 어떻게 이루어 지는가에 관한 運送書類의 EDI 實行 메카니즘을 요약 정리하면 다음과 같다.⁷⁰⁾

첫째, 먼저 CMI 統一規則에 따라 당사자가 이 규칙을 적용할 것인지 합의하고 送荷人과 運送人(運送周旋人)간에 운송계약이 체결되었다면 運送人의 컴퓨터로 情報를 傳送하는 방법으로 豫約(booking)을 한다.

둘째, 送荷人으로부터 물품을 수취하면 運送人은 送荷人이 명시한 電子住所에 따라 그 受取의 통지를 ‘유엔표준메세지’(United Nations Standard Message:UNSM)⁷¹⁾ 방식에 따라 傳送

Grönfors 종래의 서류의 역할을 전산화 시스템에 연결시킬 수 있으며, 이것은 법률적 측면에서 가능하다고 한다. 결론적으로 서류가 수반되지 않는 (paperless) 화물의 이동을 우려할 필요가 없으며 관계당사자간의 권리와 의무에도 하등의 변화가 없다고 주장하고 있다(Kurt Grönfors, Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement, pp.20-21).

Wheble : Grönfors 주장에 반론을 제기하는데, Grönfors는 paperless 데이터 전송에 따르는 ‘security’문제를 등한시 하고 있다는 것, 현행법에 의하여 완벽하게 보호받고 있는 유통성 서류가 데이터화하여 일단 컴퓨터에 입력되면 데이터의 유통성은 상실되고 서류의 특성도 사라진다고 주장하고 있다(B.S.Wheble, The Legal Problems in the use of Automatic Data Processing in International Trade, SWIFT, London, 1983, pp.264-265)

69) 吳世昌, 國際物品運送書類의 流通性의 法理에 관한 研究, 국제상학, 제5권, 한국국제상학회, 1991.9, p.29.

70) 江頭憲治郎, 電子式船荷證券の ためのCMI規則 について, 海法會誌, 復刊 第34號, 日本海法會, 1990, pp.12-27.

71) UNSM이란 商業送狀이라든지 注文書 등과 같이 상거래에 일반적으로 사용되는 서류를 EDI用的 傳送 형태를 편집하기 위한 표준 데이터엘리먼트(ISO 7372)나 EDIFACT 구문규칙(EDIFACT Syntax Rule ISO 9735)과 같은 국제규격에 근거한 전송문을 말한다(일본무역 관계수속 간소화협회, EDIFACT, JASTPRO, 1991, p.37).

한다.⁷²⁾

셋째, 送荷人は 運送人에게 이러한 수취전신문에 대하여 内容確認⁷³⁾을 전송함으로써 送荷人は 비로소 所持人(holder)⁷⁴⁾이 되는데 이때 所持人は 運送人에 대하여 다음과 같은 권리를 행사할 수 있는 유일한 당사자가 된다.

가) 物品의 引渡를 청구할 수 있는 權利

나) 受荷人을 指定하고 변경할 수 있는 權利

다) 物品의 支配 및 處分權(right of control and transfer)을 移轉시킬 수 있는 權利

라) 運送人에 대하여 運送契約條件에 따라 상품에 관한 사항들을 지시할 수 있는 權利(이는 마치 傳統的 船荷證券에 명시된 것과 똑같은 效力의 發生)

넷째, 傳統的 船荷證券이 발행된 경우와 마찬가지로 운송계약에 적용될 國際條約이나 國內法에 支配된다(準據法 適用法則).

이에 물품의 지배 및 처분권의 이전은 다음의 방법으로 실행된다.⁷⁵⁾

다섯째, 現在의 所持人(the current holder)이 새로운 所持人(proposed new holder)에게 이러한 권리를 이전할 의사의 通知文(notification message)을 運送人에게 전송한다.

여섯째, 運送人은 現 所持人에 의해 전송된 通知文을 確認에 의해 유효하다고 판단되면 즉시 運送人은 物品受取通知의 내용을 예정된 새로운 所持人에게 전송한다.

일곱째, 예정된 새로운 所持人은 物品의 支配 및 處分權을 수령한다는 취지를 運送人에게 통지해야 한다.

여덟째, 이러한 과정을 거쳐 運送人은 現 個人暗號를 파기하고 새로운 個人暗號를 발급하고 이에 의하여 當事者는 傳統的 船荷證券에 의한 경우와 마찬가지로 物品의 支配 및 處分權의 權利를 이전 및 양도할 수 있고 이는 傳統的 船荷證券에 기초한 권리의 이전과 같은 효력을 갖는다(權利證券의 移轉效力).

아홉째, 만일 예정된 물품의 새로운 所持人이 運送人에게 물품의 處分權의 移轉을 수취하지 않겠다는 취지가 왔을 때 혹은 상당한 기간내에 運送人에게 그 수취에 대한 응답이 없을 때는 예정된 물품의 지배권 및 지배의 이전은 발생되지 않는다. 이 경우에 운송인은 처음 所持人에게 이 취지를 통보하고 처음의 個人暗號⁷⁶⁾는 계속 효력을 보유하게 된다.

72) CMI 통일규칙 제4조 a항.

73) 内容確認이란, 전송의 내용이 외관상 완전 또는 실현가능하다고 판단될 때 응답하는 전송을 말한다(CMI 통일규칙 제2조 e항).

74) 所持人이란, 유효한 개인암호를 점유함으로써 제7조에서 규정된 권리를 행사할 수 있는 당사자를 말한다(CMI 통일규칙 제2조 g항).

75) CMI 통일규칙 제7조 b항.

일번째, 運送人은 最終所持人에게 물품의 引渡豫定場所 및 기일을 통지해야 한다. 아울러 이때 물품의 인도방식은 두가지로 나눌수 있는데 ① 到着地에서 물품의 인도를 요구하는 자에게 最終所持人의 個人暗號를 물어서 올바르게 대답할 경우에 물품을 인도하는 방법과 ② 運送人이 最終所持人(受荷人)을 알고 있기 때문에 受荷人이라고 증명이 되는 者에게 個人暗號를 알거나 모르거나를 상관치 않고 물품을 인도하는 방법이 있다. 이 규칙에서는 운송인의 권리가 이전 될 때마다 個人暗號를 부여하기 때문에 후자의 방법을 채택하고 있다. 그리고 수하인으로 주장된 당사자가 실제 당사자인지를 확인하기 위하여 상당한 주의를 했다면 운송인은 부실인도에 대해서는 면책이 된다.

열한번째, 所持人은 물품을 인도하기 前 運送人으로부터 傳統的 船荷證券을 요구할 수 있는 선택권을 가지며 이러한 傳統的 船荷證券을 발행할 수 있는 시설이 있는 곳에서 書類를 발행할 수 있다. 아울러 同 船荷證券은 所持人의 선택에 따라 所持人의 指示式(to order of the holder) 혹은 持參人式(to bearer)으로 발행되어야 한다.⁷⁷⁾

이렇게 볼때 EDI 運送書類는 EDI 메시지의 전송에 의해 運送人, 送荷人, 受荷人 및 銀行間에 個人暗號를 사용함으로써 물품에 대한 지배 및 처분권을 이전하고 물품을 인도하는 방법이다. 船荷證券上의 情報傳送迅速化는 본선이 목적항에 도착했을 때 물품의 인도와 물권적 효력이 지연되지 않고 이루어진다는 점에서 기존 선하증권이 갖는 문제점을 해결했다고 할 수 있다.⁷⁸⁾ 그러나 EDI 운송서류가 갖는 情報傳送의 機能, 立證의 機能, 象徵的 機能이 발휘할 수 있도록 법률적 보장이 선행되어야 한다. 따라서 EDI 運送書類를 둘러싸고 분쟁이 발생할 경우 이에 따른 입증능력의 인정여부가 핵심문제로 대두될 수 있을 것이다.

오늘날 무역거래는 과학기술의 발달로 인하여 情報通信手段의 진보로 運送書類의 電送이 국경을 초월하여 業種間 또는 企業間에 자유롭게 이동되면서 傳統的 運送書類를 대신하여 物品引渡나 代金決済 등 모든 무역업무가 EDI 방식에 의해 이루어지는 시대에 도래한 것이다.⁷⁹⁾ 역시 이러한 EDI 방식을 중심으로 하는 EDI 운송서류가 傳統的 運送書類를 대신할 것을 예상하고 去來當事者間의 합의에 의하여 買受人은 전통적 운송서류를 대신하여 EDI 운송서류를 매도인으로부터 제시 받았을 경우에 買受人은 傳統的 運送書類를 제공 받았을때와 동일한 법률적 효력을 가질 수

76) 個人暗號는 소지인마다 각기 달라야 하며, 소지인에 의해 양도되어질 수 없고 운송인 과 소지인은 각각 개인암호의 안전을 유지해야 한다. 아울러 개인암호는 운송계약을 확인하기 위해 사용되는 암호와 컴퓨터 조작망에 접근하기 위해 사용되는 보안암호는 별개로 구분 관리되어야 한다(CMI 통일규칙 제8조 a, b, c항).

77) CMI 통일규칙 제10조.

78) 韓成一, 電子式 船荷證券으로의 轉換에 관한 小考, 한국해운학회지, 제15호, 1992. 11, p.107.

79) 朝岡良平, CIF의 CIP으로의 이행가능성, 한국무역학회보, 1986. 6. 1.

있어야만 은행에서 이 운송서류를 수리할 것이다.⁸⁰⁾

그러므로 傳統的 運送書類가 1. 情報傳達 (informative function) 2. 立證의 機能 (evidential function) 3. 象徴的 機能 (symbolic function)을 가지고 있는 반면에 EDI 運送書類는 2, 3의 기능과 관련하여 잠재적인 법적 문제를 야기시킬 수 있다.⁸¹⁾ 왜냐하면 아직까지 거의 모든 국가의 공공기관은 무역에 관련된 서류에 대해서 공공기관이 발행한 傳統的 運送書類를 요구하고 있으며 무역에 있어서 국제적인 조약이나 규칙들이 전통적 운송서류를 제공하는 것으로 알고 있기 때문이다.⁸²⁾

따라서 傳統的 運送書類가 EDI 運送書類로 대체될 경우 예상되는 수리의 적격성에 대한 요건과 그에 따른 문제점 및 대책방안을 분석해보면 다음과 같다.

첫째, EDI 運送書類가 제시될 때 서류에 대한 眞偽性의 여부 확인에 따라 受理 여부를 판단하여야 하는데 흔히 제시되는 運送書類가 진본인지 아닌지의 판단은 통상 署名에 의해 이루어진다. 署名의 기능은 운송서류의 출처를 증명하고, 서류상의 정보내용을 확인하며, 거래당사자의 권리와 의무를 명확히 부담시키는 기준설정의 기초가 된다.⁸³⁾ 대체로 署名은 自筆署名이나 自筆署名형태의 고무인이 사용된다. 그런데 傳統的 運送書類가 EDI 운송서류로 대체되는 경우에 EDI 운송서류가 전통적 운송서류와 동일한 진위성의 지위를 가질 수 있는지가 문제가 된다.⁸⁴⁾ 그러나 CMI 統一規則에도 EDI 運送書類 署名이 傳統的 運送書類 署名과 동일한 효력을 갖는다고 규정하고 있다.⁸⁵⁾ 즉 EDI 운송서류의 서명위조나, 서명을 복사하는 방법으로 인하여 발생할 문제에 대하여는 컴퓨터의 콜백(call-back)절차, 개인의 고유코드이용, 은행의 테스트 키(test key), 그리고 핀(PIN : personal indemnification number)을 이용하여 當事者間의 眞偽性에 대한 입증을 보증함으로써 전통적 서명을 대신할 수 있다.⁸⁶⁾

그러나 技術的으로 EDI 서명이 가능하다고 하더라도 法律이 EDI 서명을 인정하는지 여부에

80) 崔銘國, FCA契約의 履行에 따른 問題點, 국제상학, 한국국제상학회, 제5권, 1991. 9, p.163

81) Ian Walden and Nigel Savage, The Legal Problems of Paperless Transactions The Journal of Business Law, 1983. 3, p.103.

82) Eric Bergsten, Paperless Systems : The Legal Issues, The Computer Law and Security Report, vol. 3, No.6, Merch/April 1988, p.24.

83) Ian Walden and Nigel Savage, op. cit., p.105.

84) ① 1978년 Hamburg Rules 제14조 3항에는 '운송서류가 발행되는 국가의 법률에 저촉되지 않는 한, 운송서류의 서명은 자필, 복사인쇄, 압인, 부호 혹은 기계적 방식 또는 전자적 방식으로 할 수 있다.'고 규정되어 있고,

② 1980년 유엔 국제복합운송조약 제5조 3항에서는 '당사자간의 법률에 저촉되지 않는 한 전자식 서명은 인정'하고 있다.

③ 신용장통일규칙 제20조 b항에서는 '컴퓨터시스템에 의해 작성된 운송서류는 수리해야 한다'고 규정하고 있다.

85) CMI 통일규칙 제11조.

86) Ian Wolden and Nigal Savage, op. cit., p.106.

달려있다. 이에 대하여 韓國의 法律은 1993년 7월 1일부터 시행된 “貿易業務自動化 推進에 관한 法律”에서 이를 法律的으로 승인한다는 취지를 나타내고 있다.⁸⁷⁾ 따라서 수리상의 문제점을 해결하기 위하여 거래당사자끼리 EDI 서명에 진본확인을 위하여 사용할 방법을 사전에 합의해 두는 것이 현명한 방안이라고 생각된다.⁸⁸⁾

둘째, 資料內容의 입증에 관한 수리여부 조건이 대두되는데 EDI 운송서류의 자료내용은 기계적인 작동에 의해 생산된 복사물이기 때문에 이는 傳統的 運送書類로써 立證機能을 수행하는데 어려움이 있다.⁸⁹⁾ 따라서 法律이 EDI 운송서류의 자료 내용을 입증하는데 그 자료로써 채택될 때까지 증거자료로 인정할 수 있는가에 대한 문제는 계속 존속하게 되며 이에따라 EDI 운송서류의 許容(admissibility)과 信賴性(reliability)에 대한 분쟁이 일어날 가능성을 내포한다고 할 수 있다. 요컨대 이에 대한 대책은 기술적 측면에서는 물론 법률적인 측면에서도 資料의 安全性을 해결해야 할 과제인데 특히 EDI의 安全性을 제고하는 國際的인 條約 내지 規則과 같은 統一法制定이 필요하다고 할 수 있다.⁹⁰⁾

셋째, EDI 운송서류의 受理適格性에 대하여 가장 중요한 요건으로 權利證券의 기능을 가질 수 있는가에 대한 조건으로 먼저 傳統的 運送書類가 EDI 운송서류로 전환됨에 따라 가장 어려운 문제점이 바로 운송서류가 象徴的(Symbolic) 기능인 權利證券(document of title) 혹은 流通證券(negotiable instrument)으로써 法的 效力의 성격을 갖추는 것인데 과연 은행과의 化환취결에 따른 擔保機能(security)과 서류의 이전에 의한 轉賣機能을 EDI로의 資料移轉(electronic transfer)에 의해 어떻게 대체할 수 있는가 하는 점이다.⁹¹⁾ 실제로 무역거래에서 상품시세의 변동 및 그 이외의 요인에 의하여 해상운송중 물품을 전매할 필요성이 존재한다. 예를들면 원유의 賣買契約에서 送荷人과 실제 受荷人과의 사이에서 다수의 무역업자가 개입되고 운송서류가 수신회 전매 유통하는 경우가 빈번히 발생한다.⁹²⁾ 따라서 이런 受理上의 문제를 방지하기 위해서 CMI 統一規則에는 반드시 운송인으로 부터 “個人暗號”를 부여받는 소지인의 지시에 의해서만 그 권리가 이전될 수 있도록 규정⁹³⁾하고 있기 때문에 이런 문제는 해결될 수 있다고 본다.

넷째, EDI 運送書類의 자료를 보존하고 등록하면서 새로운 소지인에게 자료를傳送 統制하는

87) 제14조(전자서명의 효력) : (1) 무역업자 또는 무역유관기관이 무역자동화망을 이용하여 신청 등을 한 전자문서상의 전자서명은 무역관련법령 등이 정한 문서상의 서명날인으로 본다.

88) Ian Walden and Nigal Savage, op. cit., p.106.

89) Ibid., p.106.

90) 崔銘國, 前掲書, p.168.

91) 日本貿易關係手續簡素化協會, 前掲書, p.36.

92) 韓成一, 前掲書, p.105.

93) CMI 통일규칙 제7조 b항. 그러나 실제 개인암호가 중앙통제기관의 내용확인도 없이 다른 제3자에게 사기로 이전될 가능성 항상 존재할 것으로 생각된다.

中央統制機關의 설정이 수리요건으로 대두 되는데 즉, EDI 운송서류의 수리상여부를 조정, 통제하는 데이터 뱅크는 어떤 當事者가 담당해야 하는가하는 요건이 발생된다. 먼저 계약상품의 점유이전에 유리한 運送人(운송회사)을 중앙통제기관으로 설정하는 방법과 상품인도와 대금결제를 결부시키기 위해 銀行을 中央統制機關으로 설정하는 방법이 있다. 또한 運送人, 送荷人, 受荷人 및 銀行을 가입시켜 자료를 전송하거나 수령하는 완전독립된 제3의 中央統制機關을 설정하는 방법이 있는데, CMI 統一規則의 당초 試案에는 은행이 통제기관으로 예정되어 있었다.⁹⁴⁾ 그러나 CMI 小委員會의 검토에서 소지인들 간에 상품에 대한 권리증권과 점유이전의 통지방법적인 차원에서 가장 용이하게 할 수 있는 기관이 運送人이기 때문에 이를 中央統制機關으로 설정하였다. 그러나 運送人이 中央統制機關으로 되는 경우는 다음과 같은 문제점이 대두될 수 있을 것이다.⁹⁵⁾

첫째, 中央統制機關 즉, 데이터 뱅크 設置運營에 관한 막대한 자금이 소요된다는 점

둘째, 海上運送人間의 協助 및 提携가 극히 제한적이고 저조한 점

셋째, 政府下에 의한 情報서비스 産業과 物的 流通 企業間의 協助體制의 미비 및 全 世界 네트워크 구축시 법적 차원의 근거 미흡

넷째, 運送人이 데이터를 자신에게 유리하게 변경할 위험을 내포함⁹⁶⁾

다섯째, 運送人과 銀行과의 대금결제에 따른 마찰이 예상되는 점 즉, 貨換決濟에 근거하여 소지인은 物品의 支配 및 處分權에 대한 권리가 있기 때문에 물품대금을 청구할 수 있는데 과연 이때 銀行이 운송인으로부터 전송된 자료를 보고 代金決濟에 응할 것인지에 대한 의문이 예상된다. 따라서 아직까지 貿易去來는 은행을 중심으로 하여 이루어 진다고 해도 과언이 아니다. 네트워크 구축망 설치시 막대한 資金과 데이터에 공정한 安全性 確保에 대한 優位性, 代金決濟에 대한 信用性, 그리고 제3자와의 情報와 協調體制에 대한 既存組織網 이용이 運送人보다 銀行이 보다 유리하기 때문에 독립된 EDI 운용을 통제할 기관으로써 銀行이 설정되는 것이 바람직 하다고 검토되고 있다.

마지막으로 去來當事者間의 EDI 運送書類의 受理過程에서 발생하는 過失에 대한 責任負擔의 限界點에 대하여 문제점이 대두될 수 있는데 EDI 方式으로 運送書類를 교환하는 체계내에는 크게 서비스제공자와 이용자의 관계 및 이용자 상호간의 관계가 있다. 이들중 일방 當事者에게 어떤

94) 江頭憲郎, 前掲論文, p.9.

95) 韓成一, 前掲書, pp.106-107.

96) 이에 대하여 일부 국가들은 데이터 안정법을 제고하는 소위 데이터보호법을 제정하여 운영하고 있는데 영국에서는 1984년 'The Data Protection Act' 제정했으며 한국에서 '무역업무자동화 촉진에 관한 법률'을 제정하며 제18조에 명문화하고 있다.

過失이 있을 경우 그 책임문제가 반드시 발생하게 된다. 또한 정보의 고의적인 變更, 誤傳, 不正 등이 불가피하며 이러한 故意나 過失에 따르는 책임문제를 어떻게 판단하고 통제할 것인지에 대한 문제가 생길 수 있다. 그러므로 EDI 運送去來 중에 발생하는 과실이나 고의에 의한 책임문제를 규명할 國際條約이나 規則과 같이 統一化된 法이 制定되어야 한다. 그러나 그보다 먼저 EDI 방식에 의해 運送書類去來를 하고자 하는 貿易業體는 자료의 安全性에 보다 큰 관심을 가져야 하겠지만 이보다 더 중요한 것은 EDI 運送書類去來를 하기 前에 豫見되는 위험을 어떻게 當事者 사이에 配分할 것인가? 損害賠償額은 어떻게 산정할 것인가? 누가 가능한 손해의 범위에 대하여 附保할 것인가 하는점⁹⁷⁾ 등에 관하여 미리 EDI 實行前에 반드시 합의를 하여야 한다는 것이 매우 중요하다.

따라서 傳統的 運送書類가 EDI 運送書類(electrodoks)로 대체되어 受理의 適格성을 갖추는 것에 대하여 기술적으로 가능하다고 하지만 EDI 運送書類가 傳統的 運送書類보다 은행에서 受理適格성을 판단하는 어려움이 많은데 그 이유에 대해서는 다음과 같은 EDI 運送書類 자체의 限界點이 있기 때문인 것 같다.

첫째, 가장 중요한 것은 EDI 運送書類 거래에 필요한 컴퓨터의 하드웨어나 소프트웨어 측면에서 방대한 데이터를 저렴한 비용으로 또한 효율적으로 전송할 수 있는 시스템이 아직까지 개발되지 않고 있다는 점

둘째, EDI 運送書類를 전송하기 위하여 데이터를 구성하는 개개의 項目 (date element)에 관한 標準化 내지 코드化가 이루어 지지 않고 있다는 점

셋째, 先進國과 後進國間에 EDI 運送書類의 거래에서는 양국간의 컴퓨터 運用技術과 데이터를 수용할 충분한 시스템의 구비에 대한 차이점

넷째, 아직까지 EDI 運送書類에 관한 각국간의 法制와 法概念에 대한 기본적인 상이점⁹⁸⁾ 이와 같은 문제점 때문에 EDI 書類의 受理與否에 대한 不確實性和 이를 統制, 規制할 수 있는 國內法, 國際條約이나 規則의 統一化에 대한 제반 法律的인 문제가 아직 상존해 있다.

따라서 EDI 방식에 의한 運送書類의 거래는 도입, 운용되는 분야가 한 국가나 한지역에 국한되어 운용되는 것이 아니고 국제간의 國際貿易과 運送分野까지 확대 적용됨으로 성급히 EDI 방식을 導入·運用하는 것보다는 順次的으로 필요한 법적인 운용상의 절차들을 잘 조정시키면서 점진적으로 추진하는 것이 가장 바람직한 방안이라고 생각한다.

97) Ian Walden and Nigel Savage, op. cit., p.109.

98) 영국에서는 선하증권을 권리증권으로 인정하지만 노르웨이는 완벽한 권리증권 서류로써 취급하고 있지 않다(C. M. Schmitthoff, The Export Trade, 6th ed., London, 1975, p.314).

Ⅲ. 結 - 實務上 問題點 및 運用方案

信用狀의 주된 기능이 代金支給에 있다고 한다면 運送書類의 수리적적성의 기준요건의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않는다.

이번 제5차 UCP에서 운송수단 및 통신기술의 발전에 따른 甲板積, 換積 및 EDI 운송서류에 대한 수리요건의 문제가 크게 부각되었다. 이들 각 요건에 대한 수리상의 특징을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 甲板積 書類의 受理要件은 신용장에 별도의 명시가 없는 한 해상운송의 경우 “갑판상에 적재될 것이라고 또는 적재되었다”고 명시된 서류는 수리되지 않는다. 다만 갑판적재에 관하여 아무런 명시가 없는 서류와 甲板積 留保文言이 기재된 서류는 수리한다. 둘째, 換積에 대하여 종전에는 UCP 제29조에 환적조항을 별도로 두고 있었지만 이번 제5차 개정에서는 환적조항을 각 운송서류 규정에 삽입시켜 각 운송서류에 맞도록 내용을 수정하여 명시하고 있다.

신용장에 換積이 금지되어 있지 않는 한 銀行은 全 運送區間이 單一 및 同一書類로 커버되는 경우에 “환적이 된다”는 운송서류는 수리한다. 그러나 환적을 금지하는 경우 해당화물이 콘터이너, 트레일러 또는 래시船에 선적되는 한 “환적이 될것이다”라고 표시하거나 “운송인이 환적할 권리를 가진다”는 유보조항이 명시된 서류는 은행이 이를 수리한다. 셋째, EDI 書類의 수리요건 규정은 현행 UCP 에서 아직 배제되어 있다. EDI 서류의 수리요건규정을 UCP 에 挿入하느냐의 여부에 대하여 이번 개정과정에서 많은 논란이 있었다. 다만 同 書類에 관한 조항을 어떤식으로든지 수행 할 필요가 인정되더라도 불구하고 書類去來를 原則으로 하는 신용장거래에서 서류없는 거래방식을 수용한다는 것은 불가능하기 때문에 EDI 서류에 관한 규정이 배제되었다. 그러나 신용장거래에서 EDI 書類方式을 이용할 경우에는 당사자간의 合意事項을 신용장상에 상세히 명시하여 EDI 去來를 운용하면 될 것이다.

끝으로 本考에서는 제5차 UCP 제23~30조 및 제31조에서 換積, 甲板積 受理要件과 EDI 書類에서 受理上 나타나는 몇가지 實務上의 問題點과 그 運用方案을 제시하는 것으로 글을 맺고자 한다.

첫째, 海上運送의 경우 또는 해상운송이 포함된 複合運送의 경우에 화물이 갑판적재 또는 갑판적 유보문언이 특별히 명시되어 있지 않는 한 銀行은 이러한 운송서류는 그 수리를 거절한다⁹⁹⁾는 규정에 따라 신용장에 별도의 명시가 없다고 하여 慣習적으로 갑판상에 적재를 한 爆發, 火災 등의 위험이 있거나 原木 등의 화물적재 표시를 한 운송서류에 대한 受理拒絶은 운송서류의 기능

99) UCP 제31조 1항.

위축과 효과를 감소시킬 뿐 만 아니라 나아가 국제운송의 발달에도 역행하는 결과를 초래한다.

즉, 현행 UCP 에는 화물이 갑판적된 사실을 기재한 서류를 수리할 수 없도록 된 규정에는 분명히 實務慣行과 많은 乖離가 있다고 본다.

통상적으로 컨테이너專用船에 의해 화물이 운송될 때 갑판적제를 허용하여 운송의 효율성을 증대시킬 수 있으므로 이들書類가 實務慣行과 조화를 이루어 수리될 수 있도록 UCP 에 삽입되고 수정되어야 할 것이다.

둘째, 換積의 受理要件에서 일반적인 銀行慣行에서는 船積港에서 揚陸港에 이르는 원양운송과정에서 한 선박에서 다른 선박으로 화물을 移積하는 경우에 환적으로 규정하고 이는 많은 危險이 수반되기 때문에 특별한 경우를 제외하고는 허용되지 않는다고 해석하고 있다.

한편 運送業界에서는 컨테이너화물은 환적이 발생할 가능성이 높고 정상적인 운송과정에서 필연적으로 환적이 되는것이 당연한 것으로 인식되고 있다. 이와같이 환적에 대한 개념이 은행업계와 운송업계간에 상이하게 대두되고 있어 개정규정에서는 두업계의 관행을 수용하여 각 운송방법에 적합하도록 내용을 수정하여 규정하고 있다.

다만 上記에서 주장되는 두업계의 慣行이 상반되는 問題點이 대두됨으로 이에 대하여 신용장개설의뢰인이 어떠한 사항하에서도 환적을 금지할 필요가 있을 경우에는 UCP 제23~30조의 각 b, c항 및 d항의 환적조항은 적용되지 않는다는 사실을 신용장에 명확하게 명시되도록 지시하여야만 개설의뢰인의 권익이 보장되고 나아가 은행업계와 운송업계 사이에 야기되는 분쟁을 최소화시킬 수 있을 것이다.

셋째, EDI 運送書類에 관한 규정은 현행 UCP 에는 명확한 언급이 없다. 그러므로 同書類에 대한 受理與否, 法的 效力 및 運用原則 등이 마련되지 않아 신용장거래에 적극 활용할 수 없다는 점이다.

특히, 同書類의 眞僞性與否 確認, 資料立證의 어려움 및 權利證券으로써 기능을 가질 수 있는가에 대한 문제점들이 EDI 운송서류의 수리상 적격성을 갖추는데 문제점으로 대두되고 있다. 그러므로 먼저 EDI 서류의 운용에 관한 國內法의 制定이 선행되어야 하고 통일된 國際條約의 制定과 아울러 UCP上에서도 EDI書類 受理要件의 規定이 시급이 마련되어야 한다. 그러나 현행 UCP上에서 EDI 서류방식을 이용할 경우에는 당사자간의 합의사항을 信用狀上에 명확히 명시하여 EDI 去來方式을 활용하면 될 것이다.

따라서 運送書類가 신용장거래의 핵심을 이루고 있음에도 불구하고 UCP은 앞에서 지적한 바와 같이 명확한 기준을 제시하지 못하고 있는 점이 발견되고 있다. 특히, 신용장과 관련된 紛爭은 운송서류에 대한 當事者間의 상충되는 解釋 또는 偽造나 變造 등에 기인한 詐欺去來가 주류를 이

루고 있음을 미루어 볼 때 운송서류에 관한 UCP의 확대개정이 필요하다고 하겠다.

물론 현행 UCP에 運送書類에 관한 모든 규정을 삽입할 수 없겠으나 최소한 지금의 규정보다는 더욱 확대되고 보강되어야 할 것이다.

參 考 文 獻

1. 國 內 文 獻

(1) 單 行 本

- 姜二秀, 國際貿易慣習論, 三英社, 1993
_____, 貿易클레임論, 三英社, 1992
金安植, 李鎬建 共著, 新貿易去來論, 博英社, 1988
金安植, 貿易去來電算化論, 法文社, 1985
金容福, 信用狀論, 博英社, 1989, 1994
大韓商工會議所, 改正 貨換信用狀統一規則 및 慣行, 大韓商工會議所, 1993
宋相現, 金炫 共著, 海上法原論, 博英社, 1993
李時煥, 貿易運送論, 大旺社, 1990
李春三, 國際商務論, 東星社, 1992
韓柱燮, 最新信用狀論, 東星社, 1994
韓柱燮, 李鎔根 共著, 貿易慣習論, 東星社, 1993

(2) 論 文 및 研 究 資 料

- 姜二秀, 國際去來에 있어서 不可抗力과 免責問題, 崇實大 論文集, 제 15 집, 1985
_____, 信用狀開設銀行의 書類去來義務에 관한 基本問題, 崇實大 論文集, 제21집, 1991
金安植, 國際貿易節次簡素화에 관한 研究, 韓國外國語大學校 論文集, 제17집, 1984
朴鍾參, 信用狀 法理에 관한 研究, 國際商學, 제4권, 韓國國際商學會, 1990
_____, 貨換信用狀去來에 있어서의 相當一致原則에 관한 研究, 崇實大 大學院 論文集, 제11집, 1993
_____, 信用狀去來에 있어서 運送書類의 一考察, 產業經營研究, 제17권 1 호, 淸州大 產業經營研究所, 1994. 8
吳世昌, 國際物品 運送書類의 流通性的 法理에 관한 研究, 國際商學, 제 5 권, 韓國國際商學會, 1991
崔銘國, FCA契約의 履行에 따른 問題點, 國際商學, 제 5 권, 韓國國際商學會, 1991
崔鳳赫, 第 5 次 改正 信用狀統一規則上의 運送書類에 관한 考察, 韓國海運學會誌, 제17

호, 韓國海運學會, 1993. 12

韓成一, 電子式 船荷證券으로의 轉換에 관한 小考, 韓國海運學會誌, 제15호, 韓國海運學會 1992

(3) 博士學位論文

姜二秀, FOB賣買去來에 관한 研究, 中央大學校, 1980

康皓景, 信用狀去來에 있어서 船荷證券의 適格性 基準設定에 관한 研究, 中央大學校, 1988

朴鍾參, 信用狀去來에서의 運送書類 受理適格性에 관한 研究, 崇實大學校, 1994

裴勇元, 信用狀去來에 있어서의 書類點檢義務에 관한 研究, 高麗大學校, 1986

沈榮洙, 信用狀 讓渡에 관한 研究, 中央大學校, 1987

林泓根, 貨換信用狀의 法的 構造에 관한 比較法的 研究, 서울大學校, 1991

蔡勳, 商業信用狀의 去來慣習에 관한 研究, 中央大學校, 1984

崔鳳赫, 貨換信用狀去來에 있어서 支給履行의 本質에 관한 研究, 中央大學校, 1990

2. 日本文獻

及川竹夫, 信用狀取引의 實務, タ“イヤモソト”社, 1986 大崎正溜, FOB條件と CIF條件 成文堂, 1982

東京銀行, 貿易と 信用狀, 實業之 日本社, 1981, 1988, 1992

大木一男, 船貨證券의 實務的 解説, 成文堂書店, 1979

兵谷源藏, 船荷證券と 備船契約書, 同文館, 1982

小峯登, 信用狀 統一規則(上 下), 外國爲替貿易研究會, 1977

伊澤孝平, 商業信用狀, 有斐閣, 1962

朝岡良平, 貿易賣買と 商慣習, 東京布井出版, 1976

荒井武雄, 信用狀に基づく 船積書類의 基礎知識, 外國爲替貿易研究會, 1975

江頭憲治郎, 電子式船荷證券の にめの 規則について, 海法會誌, 復刊, 第34號, 日本海法會, 1990

和島雄三, 1983年 改正 信用狀 統一規則의 實務上 若干의 問題點, 國際金融, 第734, 735, 738, 754 號, 1985. 11, 1986. 1

3. 歐美文獻

Bes, J., Chartering and Shipping Terms, Barker and Howard, LTD., London, 7th ed., 1970

Davis, A. G., The Law Relating to Commercial Letters of Credit, 3rd ed, Sir Issac & Sons ltd, 1963

Dolan, John F., The Law of Letters of Credits, Warren, Gorham & Lamont, 1984

Ellinger, E. P., Documentary Letters of Credit, University of Singapore Press, 1970

Gutteridge, H. C. and Megrah, M., The Law of Bankers' Commercial Credits, 4th ed, Europa Publication Ltd., 1984

Harfield, H., Bank Credits and Acceptances, 5th ed, The Ronald Press Company, 1974

- Ian. Walden and Nigal, Sarage, The Legal Problems of Paperless Transaction.
The Journal of Business Law, 1983
- International Chamber of Commerce, Case Studies on Documentary Credits
Problems Queries. Answer I.C.C. Publishing S. A. 1980 - 1993
_____, UCP 500 & 400 Compared, I.C.C. Publishing
S.A., 1993
- Jasper, Ridley, The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air,
5th London, Shaw 8 Sons Ltd., 1978
- Kozolchyk, Broris, Commercial Letters of Credit in the America, Matthew
Bender Company, 1976
- Margaret, A. Emmelhainz, Electronic Data Exchange, A Total Management
Guide, New York, 199
- Schmitthoff, Clive M., Legal Aspect of Export Sales, London, 1969
_____, Schmitthoff's Export Trade, Stevens & Sons, London,
1986, 1990
- Scrutton, T. E., Charterparties and Bill of Lading, 18nd ed., London, Sweet
& Maxwell Ltd., 1974
- Stoufflet, J., Le Credit Documentaire, Paris, 1957
- Ventris, F. M., Banker's Documentary Credit, 2nd ed. Lloyd's of the London
Press Ltd., 1983
- Voss, C. A., Computers in Shipping and Freight, London , Harbrige House
Europe, 1982
4. 國際規則 及 法規
- CMI Uniform Rules for Electronic Bill of Lading, 1991
- CMI Uniform Rules for Sea Waybills, 1990
- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International
Carriage by Air, 1929 (Warsaw Convention)
- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road,
1956
- ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document, 1973
- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law
Relating to Bill of Lading, 1924
- International Rules for the Interpretation of Trade Terms, 1980, 1990 revision
- United Commercial Code, 1952, 1977
- Uniform Customs and Practice for Documenary Credit, 1933, 1951, 1962,
1974, 1983, 1993
- United Nations Convention on Contracts Sale of Goods, 1980
- United Nations Convention on International Transport of Goods, 1980
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978