

선하증권의 분실과 재(再)발행

B/L 재발행은 수하인을 복수로 만들어

선하증권(Bill of Lading; B/L)이라 함은 말그대로 화물을 선적하였다(Lading)는 증서(Bill)로서 우리나라 상법에서 규정(제813조~제820조)하고 있는 유가증권(有價證券)¹⁾이다. 유가증권은 사법상(私法上)의 재산권을 표시한 증권으로 어음, 수표, 채권, 주권 등이 있고 화물운송과 관련한 것으로는 선하증권과 화물상환증(상법 제128조~제133조) 등 2종류가 있다.

이러한 유가증권인 선하증권을 분실하였을 경우 정말 난감한 일이 아닐 수 없다. 그 이유인즉 수출상품을 선적한 수출상은 은행에 환어음 매입(negotiation)을 의뢰할 수 없으며, 수입상은 화물인도를 청구할 수 없기 때문이다. 여기에서 선하증권의 분실 외에도 이를 훼손하여 못쓰게 된 경우에도 마찬가지이다.

이 경우 송하인(수출상)은 운송인(선박회사, 프레이트 포워드)에게 선하증권의 재발행을 요청하게 되는데, 운송인측에서는 선하증권의 재발행이 그렇게 쉬운 일만은 아니다.

왜냐하면 선하증권 자체가 물권적효력²⁾, 상환증권성, 채권증권성³⁾ 등의 성질을 갖고 있기 때문이다. 즉, 먼저 발행된 선하증권이 유통될 수 있고, 이 증권을 취득한 소지인이 운송인에게 화물인도를 요청하면 화물을 인도해야 할 의무가 있으며 이를 이행하지 못할 경우 손해배상책임이 뒤따르게 된다. 이처럼 하나의 운송물에 대해 선하증권을 두 번 발행한다는 것은 동일운송물에 대해 수하인을 복수로 만드는 결과를 낳기 때문에 매우 위험한 일이다.

그렇다고 하여 송하인의 입장에서 분실 등의 사유가 발생하였을 경우 이의 재발행을 요청하지 않을 수 없게 된다. 물론 그가 사기 또는 악의가 아닌 경우 운송인측에서는 선하증권을 재발행해야 하는데 아주 조심할 필요가 있다.

물론 송하인(수출상)만 선하증권을 분실하는 것은 아니다. 송하인의 은행 네고(nego) 후 매입은행과 신용장개설은행간의

운송중에 분실하거나 수하인(수입상)이 신용장개설은행에 수입대금을 지급하고 선하증권을 취득한 이후 분실하는 경우 등 3가지로 나눌 수 있다.

법원판결에 의할 경우 3개월 이상 소요돼

누가 선하증권을 분실했던간에 재발행 요청이 필요하며, 법적으로는 아주 복잡한 절차가 뒤따르게 된다.

우리나라의 경우 민사소송법에 따라 공시최고(公示催告)·제권판결(除權判決)⁴⁾에 의하는 것으로 선하증권을 분실한 자의 재판관할 지방법원에 분실 등의 사실을 증명하는 서류를 제출하고 공시최고 수속을 밟아 법원으로부터 분실선하증권의 무효 및 제권판결 증서를 받아 증권권리를 행사할 수 있다. 즉, 분실자가 송하인인 경우 운송인에게 이러한 서류를 제출하고 선하증권을 재발행받을 수 있고, 수하인인 경우 이를 운송인에게 제출하고 운송물을 인도받을 수 있다.

그러나 공시최고·제권판결에는 장기간이 소요된다. 공시최고의 공고는 법원의 게시판에 게시하고 신문에 2회 이상 게재하여야 하며, 공시최고는 공고종료일로부터 3개월 이후이다(민사소송법 제451조~452조).

- 1) 유가증권(Valuable Securities)이란 개인의 재산권을 표시하는 증권으로서 권리의 발생·행사·이전의 전부 또는 일부가 증권을 통해 이루어진다. 재산권을 표시하는 증권으로서 증권과 권리가 밀접불가분의 관계에 있고, 그 권리행사에는 증권의 제시를 필요로 하며 소지인이 곧 권리자로 추정 받는 증권으로서 권리의 양도는 증권을 넘겨주면 되고 증권 자체를 하나의 재산으로 보는데서 유가증권이라 한다.
- 2) 물권적 효력이란 선하증권의 양도에 의해 화물에 대한 권리(인도청구권)가 이전됨과 동시에 화물을 인도한 것과 같은 효력을 발휘함을 말한다(상법 제820조 133조). 따라서 화물에 대한 처분은 선하증권으로 해야 한다(상법 제132조 처분증권성).
- 3) 채권적 효력이란 선하증권 소지인이 운송인에게 운송계약상의 의무의 이행(화물인도)을 요구하고, 불이행의 경우 손해배상을 청구할 수 있는 효력을 말한다. 선하증권의 상환증권적 효력도 이로부터 나온다. 증권적(=채권적, 문언적) 효력은 소지인과 운송인 사이에만 생기고(상법 제13조) 운송계약의 당사자인 송하인과 운송인의 관계는 오직 운송계약에 의해 정해진다.

이처럼 법원의 정식판결에 의할 경우 3개월 이상이 소요되기 때문에 실무상 별로 이용되지 않고 있으며, 가장 좋은 방법은 은행의 보증장을 제출하거나 화물의 송장가격 이상의 금액을 운송인에게 담보로 제공하고 제출하고 선하증권을 재발행 받는 방법이다.

그 절차는 선하증권을 재발행받고자 하는 자(者) 자신이 선하증권의 권리자로서 선하증권을 분실하였다는 진술과 함께 이의 재발행을 요청하도록 해야 한다.

은행이 연대보증한 보증서를 제출하지 못할 경우 보통 CIF(운임보험료포함조건) 가격의 130%에 해당하는 금액을 운송인에게 담보로 제공하고 재발행을 요청할 경우에만 선하증권을 재발행해 주어야 한다.⁵⁾

적법절차에 의한 재발행도 필요문구 표기

전술한 3가지 방법, 즉 △공시최고·제권판결, △은행의 보증서 제출, △운송인에 대한 담보제공 등의 방법에 의하지 아니하고 선하증권을 재발행하는 경우 사후에 문제가 발생하게 되면 이를 재발행한 운송인이 이에 따르는 책임을 부담하게 되는 것은 주지의 사실이다.

만일 선하증권을 분실한 사람이 재발행에 따르는 모든 책임을 부담하겠다는 내용의 변호사 공증서류를 제출받고 이를 재발행하였는데, 추후에 문제가 생겨 이 서류를 근거로 재발행 요청자에게 구상권을 행사코자 하였으나 그 사람(또는 법인)이 부도 등으로 인해 도산하였을 경우 난감한 문제가 아닐 수 없기 때문이다.

적법 절차에 의해 선하증권을 재발행할 경우에도 반드시 분실된 원선하증권을 무효이며 동일한 내용으로 재발행된다는 문구를 표기해야 하는 사항은 빠뜨려서는 안된다.⁶⁾ 또한 상법의 규정(제811조)에 의해 운송인의 화주에 대한 채무는 1년간 지속되므로 처음에 발행된 선하증권 소지자의 화물인도 청구에 대비하기 위해 은행보증장 또는 담보금은 최소 1년간은 보관할 필요가 있다. 물론 소송이 제기된 경우 기한에 관계없이 송사(訟事)가 완결될 때까지 보관해야 함은 두말할 나위가 없다.

한편 양도불가능한 기명식 선하증권의 경우 선하증권의 수하인란에 기재된 자 외의 제3의 소지인이 있을 수 없으므로 지시식 선하증권보다는 그 위험성이 적다고 볼 수 있다. 또

한 기명식의 경우 무환화물이 대부분이므로 은행이 개입되지 않기 때문에 은행의 보증이 불가능하므로 화주의 보상각서를 받고 재발행하면 된다. 그러나 목적지에서 수하인이 선하증권을 분실하여 재발행 요청하는 경우 화주의 보증장 외에 송하인과 수하인 사이에 화물에 대한 소유권에 대한 분쟁이 없는지 확인하기 위해 송하인의 동의를 반드시 받아두어야 한다.

이처럼 화주의 선하증권 재발행 요청에는 아주 신중히 대처해야만 리스크(risk)를 줄일 수 있으므로 적당히 처리할 일은 절대 아니다.

불과 2개월여 남은 2000년, 알찬 마무리를 위한 준비가 필요한 시점(時點)입니다.

4) 공시최고·제권판결은 민사소송법 제446조 내지 제468조에 규정되어 있으며, 이 규정에 의하면 공시최고의 공고방법으로 법원의 게시판에 게시하고 신문에 2회 이상 게재하여야 하며(제451조), 공시기간을 공고 종료일로부터 3월로 정하고 있다(제452조). 다만, 소액의 증권 또는 증서(총액 2,000만원 이하)에 관한 공시최고의 경우 민사소송규칙(대법원규칙)에 의해 신문에 1회 게재하며, 이에 관한 제권판결의 공고는 그 요지를 법원의 게시판에 게시해야 한다.

5) 참고문헌: 엄운대, 「선하증권론」, 도서출판신대중

6) 재발행하는 선하증권에는 "This Bill of Lading is a second(or duplicated) issue replacing the original set of the same tenor and date alleged to have been lost and which is now to stand void." 등과 같이 분실된 원(原)선하증권은 무효이며 동일한 내용으로 재발행된 것임을 표시해야 한다.