

## 혼합결제방식에서 수입화물선취보증서 발행은행의 보증책임 범위

The Range of Guarantee Responsibility by an Issuing  
Bank of Letter of Guarantee under Mixed Settlement  
Method

이 정 선\* Jung-Sun Lee  
김 철 호\*\* Cheol-Ho Kim

### | 목 차 |

- |                    |                                |
|--------------------|--------------------------------|
| I. 서 론             | IV. 수입화물선취보증서 발행은행의 책임과<br>시사점 |
| II. 선행연구           | V. 결 론                         |
| III. 수입화물선취보증서의 역할 |                                |

### 국문초록

본 연구는 선하증권이 발행된 국제무역거래에서 화물이 서류보다 일찍 도착하여 원본 선하증권 없이 화물을 인도 받기 위해 국제적으로 통용되고 있는 상관행인 수입화물선취보증서를 기존 연구와 다른 관점에서 고찰하고자 한다. 혼합결제방식 하에서 발행된 수입화물선취보증서의 보증 책임 범위를 판례를 통해 분석하고 국제적인 상관행으로 자리잡고 있는 수입화물선취보증서의 원활한 활용을 위한 다음 두 개의 대안을 제언한다. 첫째, 혼합결제방식을 이용한 경우, 수출업자는 상업송장을 발행함에 있어 결제방식의 결제대금을 각각 분리해서 발급해야 수입화물선취보증서의 보증책임 한도에 대한 명확한 의사표시가 이루어질 수 있을 것이다. 둘째, 수입화물선취보증

\* 경남과학기술대학교 글로벌무역통상학과 조교수, 제1저자

\*\* 경남과학기술대학교 글로벌무역통상학과 교수, 교신저자

서의 발행은행은 보증서 발행의 보증책임 범위를 명확히 하기 위해 기존 양식에 책임한도를 제한한다는 취지의 문구를 추가한 새로운 수입화물선취보증서 양식의 구축이 필요하다.

〈주제어〉 수입화물선취보증서, 결제방식, 송장금액, 보증책임

## I. 서론

국제해상운송 기술의 발달로 해상운송을 이용한 무역거래관행에 많은 변화가 일어나면서 그에 따른 문제점도 함께 나타나고 있다. 격지자간 거래라는 무역거래의 특성상 무역서류를 기반으로 화물의 인도와 대금결제가 이루어진다. 특히 해상운송을 통한 무역거래에서는 운송물에 대한 담보권을 확보하거나 운송과정에서의 전매 등의 목적을 위해 운송관련 서류로 선하증권(Bill of Lading: B/L)이라는 권리증권(Document of Title)을 주로 활용하고 있는데, 이러한 선하증권이 발행된 경우 선하증권의 양도에 의해 화물의 인도가 이루어진다. 그러나 최근 해상운송수단과 기술이 발달함에 따라 근거리 무역거래에서 화물에 비해 무역서류의 도착이 지연되는 사태가 빈번하게 발생되면서 수입업자의 화물 입수가 늦어지는 불편함이 야기되고 있고, 이로 인한 추가적인 비용의 부담이라는 불이익이 발생하고 있다.

이러한 불편함을 해소하기 위해 선하증권이 발행된 국제무역거래에서는 선하증권 원본 대신 은행이 수입업자와 함께 연대보증한 수입화물선취보증서(Letter of Guarantee; 이하 L/G라 한다)를 발급받아 운송인에게 제시하고 화물을 인도받는 관행이 실무에서는 이용되고 있다. 그러나 최근 무역거래의 대금결제방식이 신용장방식에서 송금방식으로 변화하면서 L/G보다 해상화물운송장(Sea Waybill: SWB)이나 관행의 일종인 권리포기선하증권(Surrender Bill of Lading: SBL)의 활용이 크게 증가하고 있다.

또한 무역대금결제방식의 유형으로 송금방식이나 추심방식 또는 신용장방식 등 단일결제방식에서 신용장방식과 송금방식을 혼합하여 사용하는 혼합결제방식(mixed payment)<sup>1)</sup>이 종종 사용되고 있다. 혼합결제방식이란 전체 수출금액 중 일부는 신용장방식

1) 결제방식과 더불어 결제통화에 있어서도 혼합결제의 이용이 증가하고 있는 추이를 보이고 있다. 우리나라 수출업체의 대금결제방식 조사결과, 달러를 결제통화로 사용하는 업체는 전체의 73.3%, 위안화를 결제통화로 사용하는 업체는 전체의 5.3%, 혼합결제방식을 사용하는 업체는 전체의 16%를 차지하는 것으로 나타났다. 여기서 혼합결제의 비중은 달러 64.6%, 위안화 26.3%, 원화 9.1%로 조사되었다. <출처: 유승희, “대중국 수출업체별 대금결제방식 및 위안화 평가절하 영향”, 한국농수산물유통공사, 2015.10.21., <http://www.kati.net/mag/overseasMarketView.do?menuCode=705&bbssid=1&articleseq=98255&pageInd>>

으로 나머지 일부는 전신환 송금(Telegraphic Transfer: T/T)방식으로 결제하는 방식이다.<sup>2)</sup> 최근 무역거래에 사용된 서류들을 살펴본 결과, 일부 계약 건에서 혼합결제방식이 사용되고 있음을 확인하였다.

특히 문제가 된 본 사례는 보증도와 관련하여 법원에서 다루었던 기존의 사례와는 달리 대금지결제방식에 있어서 송금방식과 신용장방식을 함께 활용한 혼합결제방식 하에서 발행된 L/G가 문제가 된 사례로 L/G를 발행한 보증은행의 보증책임의 범위를 다루는 첫 번째 연구로 그 의의가 있으며 보증도를 이용하는 무역거래 실무당사자들에게 주의를 환기시킬 수 있는 중요한 사례로 보인다.

또한 최근 대법원 판례를 볼 때 보증도라는 관행이 무역거래가 오랜 관습을 기반으로 한다는 특수성 때문에 유효한 것으로 인정하는 것으로 보이나, 여전히 선하증권과 상환하지 않고 화물을 인도하는 부분에 대해서는 불법행위라는 일관된 입장을 취하고 있다. 이러한 대법원의 입장 변화가 이루어지기에는 많은 시간이 소요될 것으로 예상된다. 따라서 본 연구는 혼합결제방식 하에서 L/G를 발행한 은행의 보증책임의 한도에 관한 사례분석을 통하여 법원의 판단결과에 따른 시사점을 분석하고 무역거래 실무현장에서 상관행으로 널리 활용되고 있는 보증도의 원활한 이용을 위한 방안을 제시하고자 한다.

본 연구의 구성은 다음과 같다. 제Ⅱ장에서는 기존 선행연구의 분석을 통해 본 연구와의 차별성을 제시하고, 제Ⅲ장에서는 L/G에 대한 일반적인 고찰과 당사자 간의 법률적 관계를 고찰하고, 제Ⅳ장에서는 혼합결제방식 하에서 L/G를 발행한 보증은행의 보증책임의 범위를 다룬 판례를 분석하여 보증은행의 보증책임을 명확히 하기 위한 L/G의 표준양식을 위한 제언 및 보증도의 원활한 활용을 위한 방안들을 제시한다. 그리고 마지막으로 제Ⅴ장에서 본 논문을 요약하고 결론을 내리고자 한다.

2) 신용장결제방식 하에서 혼합결제방식을 채택하게 될 경우, 혼합결제방식과 관련된 SWIFT Code는 42M (Mixed Payment Details)과 47A(Additional Conditions)에서 자세하게 기재하도록 되어져 있다. 42M은 MT700 스위프트 메시지 종류로 혼합결제가 가능한 화환신용장 안에서 결정된 결제날짜, 금액, 방법을 기재하는 부분이며, 혼합결제는 UCP600에 따르지 않는으나 당사자들은 신용장 하에서 혼합결제를 사용할 수 있다. 또한 은행 사이트 안의 신용장 종류에도 Mixed Payment가 별도로 분류되어져있다. 그러나 실제 혼합결제방식이 사용된 거래건의 경우, 42M은 누락되어져 있고, 대신 상업송장에서는 비고란에 송장금액을 L/C와 T/T로 나누어 금액별로 기재하고 있다.

(Sample of 42M: Mixed Payment Details)

1. Mixed Payment Details: This field specifies the payment dates, amounts and/or method for their determination in a documentary credit which is available by mixed payment.
2. Mixed payment is not covered under UCP 600 with a direct referance but parties can use mixed payments under letters of credit.
3. Mixed payment example is as follows:  
%25 proforma invoice will be paid via advance payment outside L/C, %75 proforma invoice amount will be paid by at sight letter of credit.

## Ⅱ. 선행연구

기존 연구동향을 보면, L/G와 관련된 연구는 1990년대부터 꾸준히 진행되어져 오고 있다. L/G와 관련된 연구를 주제별로 살펴보면, e-L/G의 사용을 주장하는 연구 및 개인이 발행하는 L/G와 관련된 연구, 항공운송에서 L/G를 이용한 화물 인수와 관련한 연구 그리고 판례연구로서 L/G 자체의 적법성과 위조 L/G이용에 따른 문제 그리고 원본 선하증권의 상환 없이 L/G를 이용한 화물인도에 따른 책임소지에 관한 연구 등 다수 있다.

조영철(2004)과 이상훈(2006)은 e-L/G의 사용을 주장하고 있는데, 조영철(2004)은 L/G 제도의 필요성을 언급하고 L/G제도의 실무적 활용을 고찰하여 항공운송에서 사용되던 e-L/G의 사용이 해상운송에도 확대되어 업무처리에 소요되는 시간의 감축과 물류비용 절감을 통한 무역업계의 국제경쟁력 향상에 기여할 수 있음을 주장하고 있다. 또한 이상훈(2006)은 근거리 무역에서 L/G에 의한 화물인도가 증가하고 있음에도 불구하고 국내법에서 L/G의 사용을 위법행위로 간주하고 있고, L/G위조사건의 발생과 은행의 책임부담이 불명확한 L/G의 문안의 사용과 복잡한 절차 등이 L/G의 유용성과 신뢰성을 저해하는 요인으로 작용하고 있기 때문에 L/G에 의한 화물인도 업무 개선을 위해 e-L/G를 사용하는 것을 권고하고 있다.

또 다른 관점에서의 연구로는 은행이 아닌 개인이 발행하는 L/G에 관한 연구로 한상현(2013)은 Single L/G의 활용 배경과 법적 성질을 고찰하고 발행은행의 위험관리와 채권회수의 관점에서 수입자의 신용상태가 양호한 경우와 그렇지 않은 경우로 나누어 Single L/G의 문제점과 발행은행의 대응책에 대해 논하였다. 이용근·박병호(2015)는 항공운송에서의 운송인의 화물인도관행의 문제점을 지적하고 판례분석을 통해 화물인도관행의 개선방안으로서 보증도의 개선방안과 더불어 화물인도승낙서 및 화물인도지시서의 개선방안을 구체적으로 제시하고 있다.

판례를 다룬 연구들을 고찰해보면, 첫 번째 주제는 L/G의 적법성 내지 유효성 여부에 관한 연구이다. L/G 자체의 위법성 및 유효성에 관한 논란은 선하증권이 상환증권이라는 성질에 기인한 것으로 최근 근거리 거래에서 화물이 서류보다 일찍 도착하는 상황이 빈번해지면서 상관습에 따라 L/G와 상환하여 화물을 인도해주는 행위는 세계적인 상관습이라는 측면에서 적법함이 주장되고 있다. 반면에 국제규칙이나 내국법으로 그 효력이 인정될 만한 규정을 두고 있지 않은 상태 즉, 법적 확신이 없는 상태에서 상관습의 형태로 활용되고 있는 L/G와 관련한 판결은 일관성을 가지고 있지 않다는 것이다. 구종순·허은숙(1992)은 보증도의 적법성과 관련하여 반도상사의 사례를 인용하면서 보증도의 명

확한 적법성 여부를 명문화한 규정이 필요함을 강조하고 있다. 김용재(1997) 또한 L/G에 대한 일반적인 고찰과 함께 L/G의 문제점을 지적하기 위해 반도상사사건을 분석하고 보증도 활용을 위한 법적 개선점과 L/G의 유통을 위한 개선방안을 제시하고 있다. 두 번째 L/G의 위조문제와 관련해서 운송인이 L/G의 진위여부를 파악해야 하는가 하는 문제와 위조된 L/G와 상환하여 화물을 인도하였을 경우 그 책임은 누가 지는가에 관한 논의이다. 구중순·허은숙(1992)은 L/G의 위조와 관련해서 동원실업 L/G 위조사건을 인용하여 L/G에 의한 화물인도가 상거래의 관행임에도 불구하고 이 관행으로 인해 선사들이 위협에 노출되어 있음을 지적하였다. 손상기(1997)의 연구 또한 반도상사 사례와 동원실업 L/G위조, 영광무역 L/G위조 사건을 토대로 보증도의 적법성 여부를 실무와 판례간의 괴리에서 접근하고 있으며 L/G 유통의 문제점 고찰을 통해 L/G사고 예방을 위한 대안으로 보증도의 입법화, L/G의 내용 개선 및 보완, 해상화물운송장의 활용을 제시하고 있다. 마지막으로 세 번째는 화물인도에 따른 책임소지와 인도시기에 관한 연구로 화물인도에 따른 책임소지의 경우는 우리나라를 포함한 국외 국가들의 내국법에서 인정하고 있는 부분인 운송인은 선하증권이 발행된 경우, 선하증권과 상환하여 화물을 인도해야 한다는 규정들과 관련된 사건들로 L/G와 상환하여 화물을 인도하였는데 선하증권 원본 소지자가 아니었을 경우, 제3의 선의의 소지자의 권리의 침해부분에 대한 책임소지에 관한 부분이다.

그러나 본 연구는 기존의 연구들이 언급하지 않았던 L/G의 발행에 따른 발행은행의 보상책임 범위와 관련된 사례를 집중적으로 분석하여 무역거래에서 관행으로 이용되고 있는 L/G 즉 보증도의 법적 지위를 명확히 하고 보증도의 책임범위를 심도 있게 고찰함으로써 보증도의 원활한 이용을 위한 대안과 L/G 표준양식을 위한 제언을 하고자 한다.

### Ⅲ. 수입화물선취보증서의 역할

#### 1. 수입화물선취보증서의 정의

수입화물의 인도와 관련해서 우리나라 상법을 비롯한 국제규칙<sup>3)</sup>에서는 해상운송인은

3) 선하증권에 관한 상세한 규정을 두고 있는 헤이그규칙과 헤이그비스비 규칙은 화물선취보증서와 보증도를 규율하지 않고 있으며, 함부르크 규칙 제17조 제2항 및 제3항에서는 L/G의 의미를 규정하면서 정작 법문상 L/G를 표현하고 있어 용어상으로 혼란의 여지가 있다. : "Any letter of guarantee or agreement by which the undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill

선하증권과 상환하지 아니하고는 운송물을 인도할 수 없으며, 선하증권 약관<sup>4)</sup>에도 해당 선하증권과 상환하여 화물을 인도하도록 규정하고 있다.

L/G에 의한 화물의 인도, 이른바 보증도란 선하증권이 발행된 경우, 원칙적으로 운송인은 선하증권과 상환하여 운송물을 인도할 수 있으나 운송인은 수하인이 제시하는 제3자의 보증서를 받고 선하증권의 제시 없이 화물을 인도하는 행위를 말한다.

이러한 보증도에는 일반적으로 은행이 수하인과 함께 연대보증하고 개설은행이 발행하는 은행보증서(Banker's Guarantee) 즉, Bank L/G와 수하인인 수입업자가 단독으로 서명한 단독보증서인 Single L/G가 있다. 은행의 지급보증이 없는 Single L/G에 의한 화물 인도는 선박회사로서는 상당한 위험을 수반하는 화물인도 방법이기 때문에 특별한 경우를 제외하고는 이를 기피하게 될 뿐만 아니라 설령 이를 용인하다 하더라도 의뢰인의 신용상태 등을 철저히 고려한 다음 응하여야 향후 법적 논쟁 등의 발생을 최소화 할 수 있다.<sup>5)</sup>

통상 무역거래에서 사용되는 보증도라 함은 Bank L/G로서의 수입화물선취보증서로 근거리 거래에서 화물을 해상운송으로 수입하면서 선하증권이 발급된 경우, 수입화물은 이미 목적지에 도착하였으나 운송서류가 신용장 개설은행에 도착하지 않아 수하인이 화물을 인도받을 수 없을 경우, 운송인은 개설은행이 발행한 L/G와 상환하여 화물을 인도하는 제도가 관행적으로 사용되고 있다.<sup>6)</sup> 현재 영국, 미국, 캐나다, 일본, 프랑스 등 전 세계 여러 나라에서 상관습으로 정착되어 오고 있으나 보증도에 관한 법원의 판례는 국가마다 상이하고, 각 국의 내국법에서는 합법화된 규정이 없어<sup>7)</sup> 보증도와 관련된 사건

of lading by the carrier....”(양석완, “화물선취보증서와 보증도의 법적 지위”, 『경영법률』 제19권 제3호, 한국경영법률학회, 2009, p.152).

- 4) 선하증권 표면약관(선하증권 오른쪽 상단에 상호와 함께 기재)에서는 다음과 같이 명시하고 있다. “Received by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise indicated herein the Goods, or the container(s) or package(s) said to contain the cargo herein mentioned, to be carried subject to all terms and conditions provided for on the face and back of this Bill of Lading by the vessel named herein or any substitute at the Carrier's option and/or other means of transport, from the place of receipt or the port of loading to the port of discharge or the place of delivery shown herein and there to be delivered to consignee or unto order of assigns. If required by the carrier, the Bills of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the goods or delivery order.”
- 5) 한상훈, “신용장거래에서 Single L/G에 의한 수입화물인수도의 문제점과 발행은행의 대응책”, p.175.
- 6) 김용재, “수입화물선취보증서(L/G) 제도의 개선방안에 관한 연구”, 『무역학회지』 제22권 제1호, 한국무역학회, 1997. 3, p.316.
- 7) 영미법계와 프랑스 등에서는 L/G를 L/I의 범주에 넣고 있고, 영국은 P&I Club이 추천하는 수입화물선취보증서양식에 의하여 수입화물을 인도하는 제도인 보증도에 대한 문제가 많이 발생하여 보증도의 상관행을 인정하고 1992년 해상화물운송법에 입법하여 보증도에 대한 문제를 해결하였다. (출처: Shipping Law HandBook, op. cit. 1995, pp.31-33.) 프랑스는 상법에 보증도에 관한 직접적인 규정은 없으나 보증도에 관한 소멸시효는 상법 189조에 규정되어 있다.

이 발생할 때마다 명문화된 입법화를 대안으로서 제시하고 있는 것이 현 상황이다.

## 2. 수입화물선취보증서의 활용

수입화물선취보증서는 법적 근거를 가진 합법적인 서류가 아니지만 전세계 무역관행으로 통용되고 있다. 이러한 L/G는 형식적으로는 수입업자가 선박회사 앞으로 발행하는 것으로 인도받을 화물의 명세를 기재하고 화물선취에 관한 약정을 하며 개설은행은 보증인으로 서명하는데 실질적으로는 개설은행이 발행하는 증서로 간주되고 있다. 수입업자가 L/G를 발급신청<sup>8)</sup> 하는 경우 개설은행은 제출서류의 기재내용과 신용장과의 일치 여부를 확인한 후 보증서를 발급하고 있다.

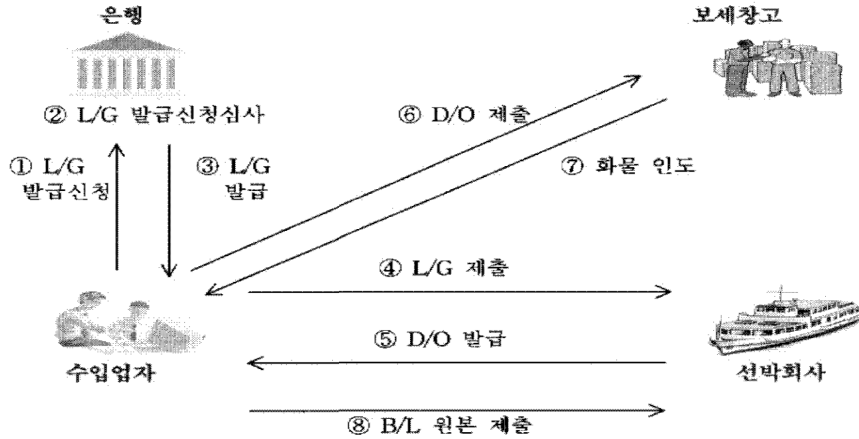
L/G를 활용하는 이유는 화물의 특성상 부패 및 변질의 우려가 있어 화물의 빠른 인도가 필요한 경우이다. 이 경우 개설은행은 L/G 발급분에 대해서는 클레임을 제기할 수 없다. 또한 L/G가 발행되면 차후에 원본서류가 개설은행에 도착되고 만일 서류상의 하자가 있다 하더라도 지급을 거절할 수 없다.

또 다른 경우는 매수인이 화물을 적시에 입수해서 처분함으로써 자금압박에서 벗어나고자 할 경우로 L/G를 발행하는 은행의 입장에서도 대금회수를 앞당길 수 있다는 이점 등으로 L/G가 활용되고 있다. 이 경우 정상적인 절차에 의해 거래가 성사된다면 L/G를 발급한 후 운송서류의 원본이 내도되면 보증서의 회수를 위하여 선하증권의 원본에 개설은행이 배서하고 수입화물선취보증 회수 요청서와 함께 선박회사 앞으로 발송하여 보증서를 회수하는 것이 원칙이다. 그러나 실무에서는 L/G회수에 대한 부담을 줄이기 위해 L/G회수 요청서에 발급일로부터 일정기간(15일)이 경과하면 L/G의 효력이 소멸되도록 하고 있어, 실제 실무에서는 원본 선하증권의 양도와 L/G의 회수는 이루어지지 않고 있다.<sup>9)</sup> L/G의 발행 및 활용절차는 <그림 1>과 같다.

8) L/G를 발급받고자 할 경우에는 통상 L/G신청서, 선박회사의 화물도착통지서, B/L사본, 상업송장 사본, 기타 발행은행이 필요하다고 인정하는 서류 등을 발행은행에 제출하여야 한다. 우리은행 L/G발급 신청과 관련한 서류를 살펴본 결과, 수입화물선취보증신청서 및 수입화물선취보증서(L/G) 2부, 선하증권(또는 항공화물운송장) 사본, 상업송장 사본, 기타 필요한 서류로 명시되어 있으며, 수입보증금 적립(수입물품선취보증서(항공물품인도승낙서를 포함)를 발급하는 경우 수입보증금을 적립: 일람불 수입의 경우, 수입물품선취보증서 또는 항공물품인도승낙서 발급시 적립, 연지급 수입의 경우 예정만기일(L/G 발급일에 연지급수입기간을 가산한 날) 이내 적립) 및 면제(정부기관 및 지방자치단체가 직접 수입하는 경우, 정부투자기관이 직접 수입하는 경우, 해당지점장이 채권회수가 확실하다고 인정하여 승인한 경우와 대출 또는 해외차입에 의하여 수입대금을 결제하기로 예정되어 있는 경우)에 관해 규정하고 있다(출처: 우리은행 홈페이지).

9) L/G 회수 요청서의 Covering Letter에는 다음과 같은 문언이 명시되어져 있다. "Letter of Guarantee to be redeemed in case you fail to comply with the above request within 15 days from the date of this letter". (이상훈, "수입화물선취보증서제도의 개선을 위한 e-L/G의 활용에 관한 연구", 「산업경제연구」 제19권 제3호, 한국산업경제학회, 2006. 6, p.1141.)

〈그림 1〉 L/G 활용 메커니즘



출처: 이상훈, “수입화물선취보증서제도의 개선을 위한 e-L/G의 활용에 관한 연구”, 「산업경제연구」 제19권 제3호, 한국산업경제학회, 2006. 6, p.1140.

### 3. 수입화물선취보증서의 당사자 관계 및 법률적 지위

#### 1) 운송인과 발행은행(보증인)과의 관계

L/G에 근거하여 화물인도가 이루어진 경우, 발행은행은 선하증권 원본을 수취하는 대로 운송인에게 송부하고 발행했던 L/G를 회수하면서 보증의 책임이 종료된다.<sup>10)</sup> 그러나 만약 선하증권 원본을 소지한 선의의 선하증권 소지인이 운송인에 대하여 화물인도를 요구할 경우, 운송인은 L/G와 상환으로 화물을 인도한 것이기 때문에 L/G를 발행한 은행과 연대보증을 한 수하인에게 손해배상을 요구할 수 있고, 이때 손해배상금액은 보증서의 문언에 따라 운송인이 선하증권 원본을 소지한 선의의 소지인에게 배상한 금액 전부를 보상해야 할 것이다. 즉, 운송인에 대한 발행은행의 책임은 선하증권을 입수하여 이를 운송인에게 제출할 것을 보증한다는 문언 속에는 화물의 수하인이 운송인에게 부담하는 배상책임을 은행이 보증한다는 내용이 포함되어 있다고 볼 수 있으며, 따라서 보증은행은 운송인에 대해 수하인과 연대보증관계에서 배상책임을 부담한다고 볼 수 있다. 이렇게 함으로써 운송인을 더욱 강하게 보호할 수 있을 것이다.

10) L/G양식 2번 항목. “As soon as the original Bill of Lading corresponding to the above cargo comes into our possession, we shall surrender the same to you, whereupon our liability hereunder shall cease”.



또한 L/G가 위조되었을 경우, 우리나라 민법 제471조에서는 L/G의 위조사실에 대하여 운송인에게 악의가 있는 경우는 물론이고 선의이더라도 과실이 있는 경우에는 그로 인한 화물인도의 결과는 지급인에 해당하는 운송인이 부담하여야 한다고 규정하고 있어 서류의 진위여부를 확인할 의무를 다하지 못한 운송인이 그 책임을 져야 하는 것이다. 또 한편으로는 위조된 L/G의 양식이 신용장개설은행의 고유양식이고 L/G의 위조자가 신용장개설의뢰인과 동일한 자라면, 당해 L/G의 의사표시 즉, 은행의 채무부담행위는 그것이 정당하게 성립될 것이라는 일종의 외관으로서 은행은 외관작용의 원인을 부여한 자가 되어 발행은행이 책임부담자가 된다.<sup>11)</sup>

## 2) 운송인과 선하증권의 정당한 소지인과의 관계

보증도가 법률적으로 유효한지 여부를 떠나 보증도를 이유로 운송인과 선하증권의 정당한 소지인과의 관계에서 선하증권과 상환하지 않고 운송물을 인도한 경우 운송인의 책임과 관련하여 대법원은 상법 제129조에 기초하여 운송계약상의 채무불이행과 불법행위를 이유로 손해배상책임을 부담한다는 입장을 취하고 있다. 비록 보증도가 국제적인 상관습으로서 그 유효성이 인정되고 있다 하더라도 보증도 계약 당사자인 운송인과 L/G 발행은행인 보증인 사이의 법률행위가 유효하다는 것과 운송인이 보증도를 함으로써 결과적으로 선하증권의 정당한 소지인이 운송물을 인도받지 못함으로써 발생한 손해를 배상해야 한다. 즉, 선하증권을 발행된 운송계약 하에서 운송인은 선하증권 원본과 상환하여 화물을 인도해야 할 책임을 부담하기 때문에 원본 선하증권을 소지한 제3의 선의의 소지자가 화물인도를 요청하거나 대금지급을 받지 못한 송하인이 원본 선하증권을 소지하고 있는 경우에 운송인은 화물인도에 대한 책임을 면할 수 없기 때문에 이에 따른 손해배상책임을 부담해야 한다. 그러나 L/G에 의해 화물인도를 받은 자가 후에 선하증권을 취득하고 그러한 자로부터 그 사실을 알면서 증권을 양도받은 선하증권 소지인에 대해서 운송인은 채무불이행으로 인한 손해배상책임을 지지 않는다.<sup>12)</sup>

## 3) 운송인과 수하인의 관계

통상적으로 수하인은 운송인에게 선하증권을 제시하지 않고 L/G를 제출하고 화물을 수령할 때에는 그 보증서 내용으로 선하증권을 수취하는 대로 조속히 운송인에게 인도

11) 양석완, “화물선취보증서와 보증도의 법적 지위”, 『경영법률』제19권 제3호, 한국경영법률학회, 2009, p.178.

12) 구종순·허은숙, “수입화물선취보증서에 관한 연구”, 『해운물류연구』제14권, 1992, 한국해운학회, p.246.

할 것을 약정하고, 그 선하증권을 취득할 수 없을 때에는 운송인이 입은 손해를 배상하겠다는 내용으로 하고 있다. 그러나 운송인이 L/G와 상환으로 수하인에게 화물을 인도한 후에 선의의 제3자가 선하증권을 제시하고 화물의 인도를 요구하는 경우에는 화물인도에 대한 책임을 부담해야 한다. 따라서 운송인은 수하인이 제시하는 L/G와 상환으로 무조건적으로 화물을 인도할 의무는 없으며, 운송인의 판단 하에 화물인도를 거절할 수 있다. 만약 운송인이 선하증권과 상환 없이 L/G를 제출받고 화물을 인도한 후에 선의의 소지인에 대해 손해배상 책임을 부담한 경우, 운송인은 수하인이 제시한 L/G의 내용에 근거하여 이미 인도해 준 화물에 대한 반환청구권을 가지며, 화물의 멸실 등의 사유로 인해 현실적으로 화물을 반환받을 수 없는 경우에는 손해배상청구권을 가진다.

#### 4) 발행은행(보증인)과 수하인의 관계

보증인인 발행은행은 L/G발급에 따라 화물에 대한 책임문제가 발생할 수 있기 때문에 L/G 발급 시에 의뢰자인 수하인의 신용여하에 따라 대금결제 및 담보제공을 요구할 것이기 때문에 두 당사자 간의 책임소지는 신용장과 더불어 외국환 거래약정과 L/G계약에 근거하여 법적인 책임이 확정될 것이다. 수하인과 보증은행과의 관계는 운송인과 보증은행과의 관계와 마찬가지로 보증은행이 운송인에 대하여 손해를 담보하는 내용은 보증은행이 운송인에 대하여 수하인과 연대보증의 관계에 있다고 할 수 있다.

## IV. 수입화물선취보증서 발행은행의 책임과 시사점

### 1. 사례연구

#### 1) 사건의 개요

태일무역주식회사(buyer)는 하북성운수출입주식회사(seller)와 2001년 8월 3일 면바지 25,000벌에 대해 US\$85,000의 매매계약을 체결하였다. 총 금액 US\$85,000 중 US\$60,000는 T/T방식으로 US\$25,000는 L/C방식으로 결제할 것을 계약하고 12,500벌을 우선 수출하기로 계약하였다.

이후 태일무역주식회사는 중소기업은행(개설은행, 피고)에 신용장 개설을 의뢰하였고, 2001년 8월 6일 US\$50,000로 된 취소불능화환신용장(번호 : M0449108NS00071)이 개설되

었고, 수차례의 정정 끝에 2002년 1월 24일 최종적으로 US\$12,500로 감액된 신용장이 유효한 상태였다.

하북성운수출입주식회사는 2001년 9월 19일 2부의 상업송장과 포장명세서를 발행하였는데, 2부의 상업송장의 일련번호는 BP0184431로 동일하며, 첫 번째 송장의 물품가격은 1벌 당 단가 3.4달러로 총 금액이 US\$42,500로 실제 매매대금 및 세관 수출신고 서류에 명시된 화물 금액과 일치하며, 두 번째 송장의 물품가격은 1벌 당 단가 1달러로 총금액은 US\$12,500로 기재되어져 있는 신용장 금액과 일치한다.

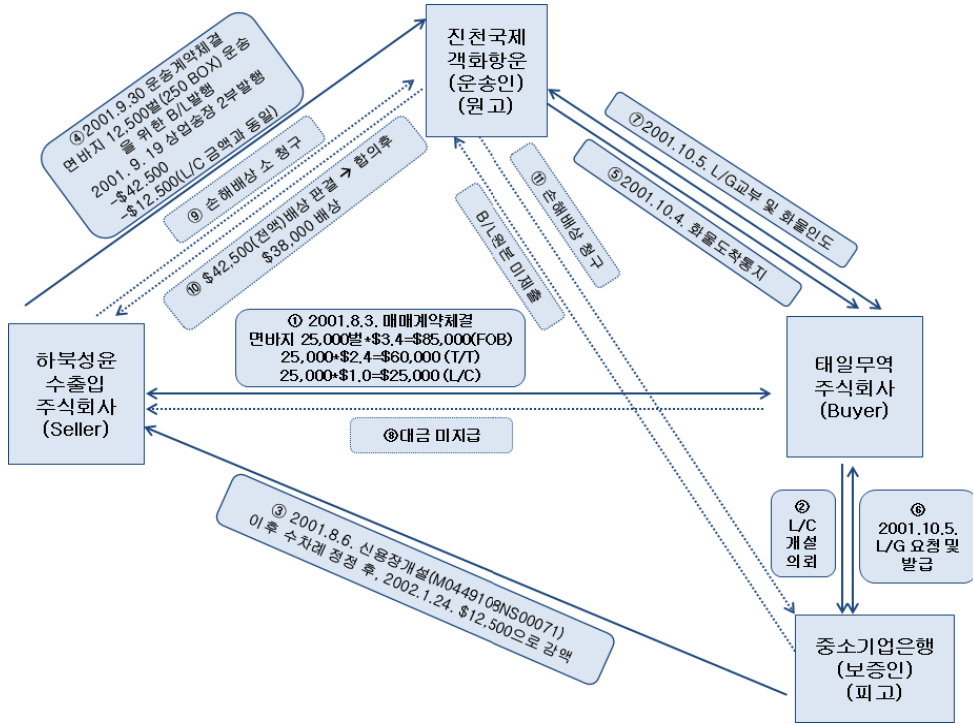
이후 하북성운수출입주식회사는 2001년 9월 30일 위 두 개의 상업송장 중 물품 총금액이 US\$12,500로 기재되어 있는 상업송장을 교부하면서 진천국제객화항운(원고)과 12,500벌(250박스: 1박스당 면바지 50벌)에 대해 중국 천진항에서 대한민국 인천항까지 운송계약을 체결하고 하북성운수출입주식회사를 송하인, 피고 은행이 지정하는 자를 수하인으로 하고, 태일무역주식회사를 통지처로 하는 선하증권(B/L)을 발행받았다.

진천국제객화항운은 선박 천인호를 이용하여 화물을 인천항까지 운송한 후 태일무역주식회사에 2001년 10월 4일 화물의 도착을 통지하고, 중소기업은행은 2001년 1월 4일 태일무역주식회사로부터 대도(T/R)금액 US\$12,500의 대도화물신청서와 물품가격 US\$12,500로 기재된 상업송장 사본, 선하증권 사본, US\$12,500 상당의 담보금을 교부받고 2001년 1월 5일 수입화물선취보증서(L/G)를 태일무역주식회사에 발급하였으며, 태일무역주식회사는 L/G를 진천국제객화항운에 교부하고 원본선하증권 상환 없이 화물을 인도받았다.

이후 송하인인 하북성운수출입주식회사는 매수인인 태일무역주식회사로부터 수출대금을 지급받지 못하게 되자 선하증권의 소지인으로서 운송인인 진천국제객화항운에 선하증권 원본과 상환 없이 화물을 인도한 책임을 물어 손해배상을 청구하는 소를 중국법원에 제기하였다. 이 소송에서 중국법원은 2002년 6월 14일 진천국제객화항운은 하북성운수출입주식회사에 US\$42,500를 지급하라는 판결을 선고받고, 진천국제객화항운은 하북성운수출입주식회사와 합의하여 US\$38,000를 하북성운수출입주식회사에 지급하였다.

이후 진천국제객화항운은 L/G 발행은행인 중소기업은행에 보증금을 청구하였다.

〈그림 2〉 사건 개요 메커니즘



## 2) 주요 쟁점사항

본 사건에서의 주요 내용은 혼합결제방식(일부 T/T방식과 일부 L/C방식으로 대금지급 하기로 약정)으로 매매계약이 체결되었고, 이에 따른 결제방식에 따라 내용이 상이한 상업송장이 2부 발행되었는데, 신용장 발행금액과 동일한 상업송장(발행된 2부 중 US\$12,500로 기재된 상업송장)에 대해 L/G가 발행되었다. 그러나 보증도가 이루어진 이후 수하인이 송하인에게 매매대금을 결제하지 못함에 따라 송하인은 선하증권 원본 상환 없이 화물을 인도한 책임을 물어 운송인이 송하인에게 손해배상금을 지급한 후, 운송인이 L/G를 발급한 은행에게 보증도에 따른 손해배상을 청구한 사건이다. 따라서 본 사건의 주요 쟁점사항은 첫째, 보증도에 의한 화물의 멸실에 따른 선하증권 소지자에 대한 운송인의 손해배상책임의 한도에 관한 부분(사건 개요의 손해배상청구소송-무조건적인 운송인의 과실로 전액보상), 둘째, 원본 선하증권을 소지하지 않은 경우 상법 제811조<sup>13)</sup>

13) 제811조(법정사유로 인한 해제 등) ①항해 또는 운송이 법령을 위반하게 되거나 그 밖에 불가항력으로 인하여 계약의 목적을 달할 수 없게 된 때에는 각 당사자는 계약을 해제할 수 있다. ②제1항의 사유가 항해

가 적용될 수 있는지 여부(1심) 그리고 셋째, L/G를 발급한 은행의 보증책임 범위가 그 보증서에 기재된 상업송장 가액에만 한정되는지 여부였다(2심, 3심).

### 3) 법원의 판단

1심 판결<sup>14)</sup>에서는 “피고 중소기업은행이 발행한 보증서에 근거한 보증서 상의 약정에 따른 책임에 대해서 중소기업은행이 선하증권 소지인의 지위에서 L/G에 대한 손해배상 책임을 묻는 행위는 상법 제811조의 제척기간(선하증권상의 수하인에게 운송물을 인도한 날로부터 1년)을 초과하여 부적법하다”고 주장하는 것에 대해 “해상운송계약에 따른 선하증권이 발행된 경우에는 그 선하증권의 정당한 소지인이 상법 제811조에 정한 수하인이나,<sup>15)</sup> 이 사건 선하증권 상에 수하인은 ‘피고 은행이 지시하는 자’로 기재되어 있을 뿐 피고은행은 원본 선하증권을 소지한 사실이 없어 상법 제811조에 정한 수하인이 될 수 없을 뿐만 아니라 이 사건 청구는 L/G를 근거로 보증서 상의 약정에 따른 책임을 묻는 것으로 상법 제811조에 정한 제척기간이 적용될 여지가 없다”고 판단하였다.

또한 “중소기업은행은 위 보증서의 문언에 따라 운송인에게 선하증권 원본과 상환 없이 이 사건 화물을 중소기업은행이 지시하는 태일무역주식회사에게 인도하였으나 중소기업은행이 선하증권을 회수하여 원고에게 제출하지 못함으로써 운송인이 선하증권 소지인인 하북성운수출입주식회사에 배당한 총액 및 그에 따른 비용에 관하여 배상할 의무가 있다”고 판시하였다.

2심 판결<sup>16)</sup>에서는 1심 판결의 제척기간에 관한 부분과 선하증권을 회수하여 운송인에게 제출하지 못함으로써 운송인이 입은 손해를 배상할 의무가 있다는 부분을 인정한 중소기업은행이 이 사건 화물에 대한 상업송장 금액인 US\$12,500에 한정되어야 한다고 항변하는 부분에 대해서 다음과 같이 판시하였다. “하북성운수출입주식회사는 이 사건 화물에 대하여 US\$12,500로 기재된 상업송장을 발행하여 원고에게 제시하였고, 태일무역주식회사는 US\$12,500가 기재된 상업송장 사본을 첨부하여 중소기업은행에게 수입화물 대도신청을 하였으며, 중소기업은행은 진천국제객화항운에게 상업송장 가액 US\$12,500로 기재된 이 사건 L/G를 교부한 점 등에 비추어 볼 때, 진천국제객화항운과 중소기업은행은 이 사건 화물의 가액이 US\$12,500임을 전제로 이 사건 L/G를 수수하였다고 할 것이므로 이 사건 선취보증서에 기한 중소기업은행의 보증책임의 범위는 US\$12,500로 제한

도중에 생긴 경우에 계약을 해지한 때에는 송하인은 운송의 비율에 따라 운임을 지급하여야 한다.

14) 서울중앙지방법원 2005. 7. 12. 선고 2004가단150249 판결

15) 대법원 1999. 10. 26. 선고 99다41329판결 등 참조

16) 서울고등법원 2007. 3. 8. 선고 2005나64677 판결

된다”고 판시하였다.

그러나 대법원<sup>17)</sup>은 2심판결의 L/G에 기한 중소기업은행의 보증책임 범위를 US\$12,500로 제한한 판단은 수궁하기 어렵다고 다음과 같은 이유에서 판시하였다. “처분문서는 그 성립의 진정함이 인정되는 이상 법원은 그 기재 내용을 부인할 만한 분명하고도 수궁할 수 있는 반증이 없는 한 그 처분문서에 기재되어 있는 문언대로의 의사표시의 존재 및 내용을 인정하여야 하고, 당사자 사이에 계약의 해석을 둘러싸고 이견이 있어 처분문서에 나타난 당사자의 의사해석이 문제되는 경우에는 문언의 내용, 그와 같은 약정이 이루어진 동기와 경위, 약정에 의하여 달성하려는 목적, 당사자의 진정한 의사 등을 종합적으로 고찰하여 논리와 경험칙에 따라 합리적으로 해석하여야 하며, 만약 의사표시 해석에 있어서 당사자의 진정한 의사를 알 수 없다면, 의사표시의 요소가 되는 것은 표시행위로부터 추단되는 효과의사 즉, 표시상의 효과의사이고 표의자가 가지고 있던 내심적 효과의사가 아니므로, 당사자의 내심의 의사보다는 외부로 표시된 행위에 의하여 추단된 의사를 가지고 해석함이 상당하다”(대법원 2002.2.26. 선고 2000다48265 판결 등 참조). 또한 “중소기업은행의 보증책임의 범위를 상업송장 가액(Invoice Value)의 한도로 제한하는 내용의 명시적인 기재가 없는 점, 운송인에게 제시된 상업송장에 이 사건 화물의 가액이 US\$12,500로 기재되어 있고, 중소기업은행이 발행한 이 사건 L/G에 상업송장 가액이 US\$12,500로 기재되어 있다고 하더라도 그러한 사정만으로는 장차 이 사건 화물의 가액 및 이에 대한 지연손해금이 US\$12,500을 넘지 않을 것이라고 단정할 수 없는 점, 중소기업은행이 태일무역주식회사로부터 신용장에 대한 담보금으로 교부받은 금액이자 상업송장 사본, 선하증권 사본에 이 사건 화물의 가액으로 기재된 금액인 US\$12,500의 범위 내에서 보증책임을 부담하고자 하는 의사로 상업송장 가액을 US\$12,500로 기재한 이 사건 L/G를 발행하였다고 하더라도 이는 내심의 의사에 불과하여 그러한 사정을 알고 있었다고 볼 수 없는 운송인인 진천국제객화항운에 대하여는 아무런 효력도 미칠 수 없는 점 등을 고려하여 진천국제객화항운이 이 사건 L/G를 교부받고 이 사건 화물을 태일무역주식회사에 인도함에 있어 이 사건 화물의 가액이 US\$12,500임을 전제하였다거나 나아가 이 사건 L/G에 기한 중소기업은행의 보증책임의 범위가 상업송장가액인 US\$12,500로 제한됨을 묵시적으로나마 동의하였다고 보기는 어렵다고 판단하고 2심 판결 결과를 위법으로 판시하여 중소기업은행이 손해배상액 전액에 대한 지급책임을 부담해야 한다”는 취지로 원심판결을 파기환송 하였다.

17) 대법원, 2009.5.28. 선고 2007다24008 판결

## 2. 법원 판단에 대한 견해 및 L/G활용방안

### 1) 법원 판단에 대한 견해

본 사건은 보증도에서의 운송인과 보증서 발행은행과의 관계에서 보증서 발행은행의 보증책임 범위를 다룬 사건으로 보증도와 관련한 대법원의 입장과 무역업계의 상관습에 대해 분석해 볼 필요가 있는 사례이다.

보증도와 관련하여 대법원은 운송인이 선하증권과 상환 없이 수하인에게 물품을 인도하는 것은 불법행위로 판단하는 것이 일관된 입장이다.(제1 쟁점사항) 특히 본 사건의 경우 상업송장이 2부(US\$42,500와 US\$12,500)가 발행되었는데, 운송물의 가액 중 일부 금액으로 발행된 상업송장에 근거하여 L/G를 발행하였음에도 불구하고 L/G에 기한 발행은행의 보증책임의 범위는 그 보증서에 기재된 상업송장 가액으로 제한되지 않고 전체 금액에 대해 보증책임을 부담해야 한다고 판결한 점이다. 즉, 본 사건에서 핵심쟁점이 된 사안은 바로 L/G 상의 상업송장 가액에 관한 것이다. 상업송장은 송하인이 직접 작성하는 서류로 이 송장의 금액은 당해 수출상품의 물품 가액이며 선하증권에 표시된 물품의 상세설명의 내용과 일치해야 한다. 또한 수입업자가 물품을 선취하기 위해 은행에 요청한 대도(Trust Receipt : T/R) 신청서의 금액으로 이는 상업송장 및 신용장과 반드시 일치하는 금액이어야 한다. 또한 수입화물선취보증서 발행은행은 L/G 발급을 신청하는 수하인에게 보증서발행 신청서, 선하증권 사본, 상업송장 사본, 선박회사로부터의 화물도착통지서, 그리고 기타 은행이 필요로 하는 서류(각서 등)를 요구한다. 여기서 상업송장 사본은 신용장의 내용과 일치하는가를 심사하기 위한 서류이기 때문에 L/G 상의 상업송장의 금액은 L/G 발행은행이 L/G를 발행함으로써 보상하고자 의도된 금액이라고 할 수 있다. 이에 제2심 판결에서는 이러한 당사자간의 의사를 존중하는 차원에서 “진천국제객화항운과 중소기업은행은 화물의 가액이 US\$12,500임을 전제로 L/G를 수수하였다고 인정하여 L/G에 기한 중소기업은행의 보증책임의 범위는 US\$12,500로 제한된다”고 판시하였다.

그러나 본 사건과 관련한 대법원의 판결에서는 이러한 수하인과 L/G 발행은행간 보증책임의 범위를 설정하였다 하더라도 이는 운송인이 묵시적으로 동의하였다고 보기 어려운 양 당사자간의 내심의 의사에 불과하며, 또한 보증책임의 범위를 상업송장 가액(Invoice Value)의 한도로 제한하는 내용의 명시적인 기재가 없는 점 등을 이유로 상업송장가액인 US\$12,500로 제한되는 것이 아닌 손해배상액 전액에 대해 책임을 져야 한다고 판결함으로써 무역실무현장에서 통용되고 있는 상업송장 가액의 의미를 희석시킴

로써 보증도와 관련한 무역거래 관행과 상반되는 입장을 취하였다.

## 2) L/G활용방안

운송인은 원칙적으로 선하증권과 상환으로 운송물을 인도하여야 하지만 무역거래실무에서는 운송화물이 먼저 목적지에 도착하였으나 선하증권이 도착하지 않은 경우에는 수입자가 선하증권 도착 전에 화물을 인수하기 위하여 L/G를 은행에서 발급받아 운송인에게 제시하고, 화물을 인도받는 보증도가 관행으로 이용되고 있다. 이러한 보증도와 관련하여 대법원은 보증도는 운송인이 선하증권의 정당한 소지인에 대한 책임을 면제함을 목적으로 하는 것이 아니고 오히려 보증도로 인하여 정당한 소지인이 손해를 입게 되는 경우 운송인이 그 손해를 배상하는 것을 전제로 하고 있는 것이므로 운송인이 보증도를 한다고 하여 선하증권의 상환 없이 화물을 인도함으로써 선하증권소지인의 화물에 대한 권리를 침해하는 행위가 정당한 행위로 된다고 할 수 없고, 보증도로 인하여 정당한 선하증권 소지인의 화물에 대한 권리를 침해하였을 때에는 고의 또는 중대한 과실에 의한 불법행위 책임을 진다고 판시하고 있다.<sup>18)</sup> 즉, L/G를 이용한 보증도의 관행은 선하증권과 상환 없이 운송물을 인도하는 것은 위법한 것이며, 운송인은 보증도로 인하여 발생한 정당한 선하증권 소지인의 권리 침해에 대한 결과를 인식하고 있으므로 고의성이 있다고 판단되며, 이를 인식하지 못하였다면 중대한 과실에 대한 불법행위의 책임이 있으며, 운송인은 정당한 선하증권 소지인의 권리를 침해한 운송화물에 대한 손해배상책임이 있다는 일관된 견해를 취하고 있다.<sup>19)</sup>

따라서 이에 상법 제129조<sup>20)</sup> 등의 규정 개정을 통하여 보증도에 대한 상관행을 적법화 하자는 주장도 있으나,<sup>21)</sup> 우선 보증도에 의한 화물인도관행에 대해 실무적 차원에서

18) 대법원 1999. 4. 23, 선고98다13211 판결 외 다수.

19) 대법원 1989. 3. 14, 선고87다카1791 판결; 대법원 1991. 4. 26, 선고90다카8098판결; 대법원 1991. 12. 10, 선고91다14123 판결; 대법원 1992. 2. 14, 선고91다4249 판결; 대법원 1992. 2. 25, 선고91다30026 판결; 대법원 1995. 9. 15, 선고9461120 판결 대법원 2009. 10. 29, 선고2007다23036 판결 등

20) 상법 제129조(화물상환증의 상환증권성) 화물상환증을 작성한 경우에는 이와 상환하지 아니하면 운송물의 인도를 청구할 수 없다.

21) 보증도는 이미 일반화되어 있어 상법 제129조는 강행규정으로서 이미 그 효력을 상실하였으며, 또한 1992년 영국 해상화물운송법(Carriage of Goods by Sea Act, 1992) 제2조 및 일본 등 판례에서 보증도를 합법적으로 하고 있는데, 이는 운송인을 적극적으로 보호하는 범세계적인 해상법의 입법정책에 근거하여 보증서에 의한 보증도의 적법성과 보증도에 의한 해상운송인의 면책을 규정하는 방법을 도입할 필요가 있다(박용섭, 「해상법론」, 형설출판사, 1991, p.651. 따라서 보증도에 의한 운송인 등의 면책을 상법 제5편 해상운송의 선하증권 규정에 둠으로써 해상운송거래의 법적 안정성을 보장하는 장치를 마련해야 하는데, 한국선주협회와 한국무역협회가 연명으로 법무부에 건의한 상법 개정 요구사항과 같이 상법 제1129조에 “화물선취보증서에 의하여 수입화물을 인도할 수 있다”는 규정을 신설하여 보증도의 적법성을 인정하자는 것이다(김용재, 전제논문, p.325). 일본의 경우 1930년 대법원 판결을 통하여 보증도의 적법성을 인정하고 있다



현행 상법 규정 및 대법원 판례의 취지에 맞게 활용하는 방안을 마련하는 것이 보다 현실적인 대안이라 하겠다.

이를 위해 L/G의 원활한 이용을 위해 무역거래 당사자들은 다음의 사항들을 주의해야 한다.

첫째, 본 사건에서 처럼 송금방식(T/T방식)과 신용장방식(L/C방식) 등 혼합결제방식을 이용할 경우, 수출업자는 상업송장을 발행함에 있어 송금방식과 신용장방식의 결제대금을 각각 분리해서 발급할 필요가 있다. 또한 전체 상업송장 금액을 표시할 경우 상업송장의 비고란 또는 청구금액 바로 하단에 괄호로 송금방식과 신용장방식을 나누어서 표기하는 것이 필요하다.<sup>22)</sup> 즉, 대법원 판결에서 상업송장 전체 가액을 손해배상 책임한도로 판단한 이유로 “처분문서(선하증권)에 기재되어 있는 내용을 부인할 만한 분명하고도 수긍할 수 있는 반증이 없는 한, 처분문서(선하증권)의 기재되어 있는 문언대로 의사표시의 존재 및 내용을 인정하고, ...당사자간의 내심의 의사보다는 외부로 표시된 행위에 의해 추단된 의사를 가지고 해석”하고 있다. 또한 “...보증은행의 보증책임의 범위를 제시된 상업송장 가액(Invoice Value)의 한도로 제한하는 내용의 명시적인 기재가 없는 점”을 들고 있다. 따라서 본 건에서와 같이 혼합결제방식을 이용할 경우, 보증도와 관련한 보증책임 한도를 제한하고자 하는 경우에는 상업송장을 분리해서 발행할 필요가 있으며, 만약 전체 상업송장 금액으로 표시할 경우에는 송금방식과 신용장방식으로 구분하여 표기함으로써 책임한도에 대한 명확한 의사표시가 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

둘째, L/G와 관련하여 지속적으로 문제가 발생하면서 은행과 선주협회 사이에서 논쟁이 발생하였고,<sup>23)</sup> 선주협회에서는 P&I Club의 L/I양식<sup>24)</sup>을 가져다 사용할 것을 권고하였으나 결국 은행들은 전국은행연합회에 의해 제정된 고유한 L/G양식을 현재 사용하고 있

(日本 大判, 1930. 6. 14. 法律新聞 第3139號, p.4).

22) Remarks : 30% of total invoice value, USD30,000, already received by T/T in advance from applicant.

23) 1999년 한국선주협회와 한국선박대리점협회는 선하증권 원본을 제시할 수 없는 화물은 기존 은행 L/G대신 P&I Club L/I를 사용해야 함을 주장하였다. 이는 L/G에 은행의 책임을 규정하는 내용이 없기 때문에 은행 L/G 사용시 수하인에 의한 화물미반출사태가 발생할 경우 책임소재가 애매하고, 현재까지의 법정 소송의 결과는 선사와 은행이 대략 6 : 4로 책임을 나누어 오고 있기 때문에 P&I Club L/I처럼 은행 책임을 뚜렷하게 규정하고, 은행측의 서명까지 요구하고 있는 L/G의 사용을 주장하는 것이다. 그러나 은행연합회에서는 P&I Club의 L/I의 양식(Form A)을 사용할 경우, 민법 제428조 보증채무 내용과 L/G의 내용이 동일해진다. 또한 현재 사용 중이 L/G의 경우, L/G와 관련한 사고가 발생할 경우, 운송인이 전혀 보호받지 못하고 있는데, P&I Club이 추천하는 양식을 사용한다면 운송인은 보호받을 수 있으며, 수하인이 L/G를 약용하여 수입화물을 불법으로 수취하고 도주한 경우 L/G보증은행은 제2의 채무자로서 100%의 손해배상에 대한 책임과 의무를 이행해야 한다. 다. 그러나 은행 측의 부동의로 현재는 전국은행연합회가 영문으로 조정된 L/G가 실무에서 사용되고 있다.

24) P&I Club에서는 L/G대신에 L/I를 사용하고 있는데, L/I와 L/G를 다음과 같이 구분할 수 있다. Letter of Indemnity at shipment (L/G)와 Letter of Indemnity at discharge는 Letter of Guarantee(L/G)로 구분할 수 있다.

다. 그러나 이 양식은 기존의 국문양식을 영문으로 번역한 것으로 책임소지에 관한 내용이 명확하게 드러나지 않은 상태이다. 본 사건에서 알 수 있듯이, L/G를 발행한 보증인의 보증책임의 범위를 상업송장 가액을 한도로 제한한다는 취지의 내용이 명시적으로 표시되어 있지 않는 한 허용될 수 없다는 법원 판결을 고려할 때, 은행은 L/G의 양식을 수정하여, 기존에 사용되어지고 있는 은행의 L/G에 책임한도를 제한한다는 취지의 문구를 추가할 필요가 있다. 상업송장금액에 대한 명확한 보증책임의 한도를 설정하는 문구가 기재되어 있었더라면 본 사건의 경우에도 제시된 상업송장 가액을 초과하는 금액에 대해서는 면책될 수 있었을 것으로 판단된다.

## V. 결론

본 연구는 국제무역거래의 상관행과 법리적 관점에서의 판결과 상충되는 현상에 대한 연구로 이번 연구는 전세계 국제무역거래에서 통용되고 있는 수입화물선취보증서(L/G)에 대한 연구이다.

국제 상관행으로서 근거리 무역거래에서 많이 쓰이는 서류가 수입화물선취보증서와 권리포기선하증권이다. 근거리 무역거래에서 권리증권으로 선하증권이 발행된 경우, 신용장방식 하에서는 은행으로부터 수입화물선취보증서를 발급받아 원본 선하증권과 상환 없이 화물을 인도받을 수 있다. 또한 신용장방식이 아닌 송금방식 하에서는 은행이 지급 보증을 하지 않기 때문에 수출업자는 합법적인 서류인 해상화물운송장(SWB)을 사용하거나 편법적인 서류인 권리포기선하증권(SBL)을 사용한다. 그러나 권리포기선하증권은 국내법이나 국제규칙의 보호를 전혀 받지 못하는 상황이나 실무에서의 활용 빈도는 높은 편이다. 편법임에도 불구하고 권리포기선하증권과 수입화물선취보증서와 관련한 판례들을 보면 법원판결이 상거래를 존중하는 방향으로 가고 있다. 그러나 아직까지는 상관행과 법리 사이의 괴리가 있기 때문에 무역거래당사자들의 주의가 필요하다.

본 연구는 수입화물선취보증서와 관련하여 보증은행의 보증책임 범위를 다루는 첫 번째 사례로 법원 판결을 분석하여 실무현장에서 상관행으로 보편적으로 이용되고 있는 수입화물선취보증서의 원활한 이용을 위한 방안들을 제시한다. 본 사건은 혼합결제방식(T/T & L/C) 하에서 수입화물선취보증서가 발행되어 문제가 된 사례로 신용장(L/C) 결제 금액과 동일한 상업송장의 교부로 운송계약이 체결되고, 이 상업송장 사본에 근거하여 수입화물선취보증서가 발행되었음에도 불구하고, 보증책임 범위를 상업송장 가액의 한도

로 제한하는 내용의 명시적인 기재가 없기 때문에 전액을 보상해야 한다는 것이 대법원의 판결이다. 이는 실무현장에서 통용되는 상업송장 가액의 의미를 희석시키고 보증도와 관련한 무역거래 관행과 상반된 입장의 판시이다.

이에 본 연구는 수입화물선취보증서의 원활한 활용을 위해서 혼합결제방식 건에 있어서 수출업자는 거래방식에 따른 거래금액 별 송장을 각각 발행할 필요가 있으며, 은행은 이 같은 혼합결제방식 하에서 수입화물선취보증서를 발행할 경우, 보증책임을 명확히 해야 하며, 이를 위해 현재 사용하고 있는 수입화물선취보증서 양식에 명확한 보증책임의 한도를 설정하는 문구를 추가하는 것이 필요하다.

## 참고문헌

- 구종순·허은숙(1992), “수입화물선취보증서(Letter of Guarantee)에 관한 연구”, 「해운학회지」, 제14권 제2호, pp.241-261.
- 김용재(1997), “수입화물선취보증서(L/G)제도의 개선 방안에 관한 연구”, 「무역학회지」, 제22권 제1호, pp.311-337.
- 손상기(1997), “국제통상거래에서의 수입화물선취에 따른 경제적인 피해 축소방안에 관한 연구”, 「대한경영학회지」, 제15호, pp.147-164.
- 양석완(2009), “화물선취보증서와 보증도의 법적 지위”, 「경영법률」, 제19권 제3호, pp.151-196.
- 이균성(2010), 「신해상법 대계」, 한국해양수산개발원.
- 이상훈(2006), “수입화물선취보증제도의 개선을 위한 e-L/G의 활용에 관한 연구”, 「산업경제연구」, 제19권 제3호, pp.1133-1158.
- 이용근·박병호(2015), “운송인의 화물인도관행의 문제점 및 개선방안에 관한 판례 연구”, 「관세학회지」, 제16권 제2호, pp.205-228.
- 조영철(2004), “전자식 수입화물선취보증서의 활용에 관한 연구”, 「한국해법학회지」, 제26권 제1호, pp.143-179.
- 한상현(2013), “신용장거래에서 Single L/G에 의한 수입화물인수도의 문제점과 발행은행의 대응책”, 「관세학회지」, 제14권 제3호, pp.171-187.

# The Range of Guarantee Responsibility by an Issuing Bank of Letter of Guarantee under Mixed Settlement Method

Jung-Sun Lee

Cheol-Ho Kim

---

## Abstract

The study attempts to consider L/G(Letter of Guarantee) in a different angle, which is internationally used as a way of commercial customs and practices in a case when the consignee wants to receive the goods without the original Bill of Lading, Thus, this study focuses more on verifying the usage of L/G in Mixed Payment System and the range of guarantee responsibility by an issuing bank through case analysis.

This case uses a mixed payment method of L/C(Letter of Credit) and T/T(Telegraphic Transfer) in the transaction of goods. The issuing bank of L/C issues L/G with the amount of L/C which is the same as the amount as C/I(Commercial Invoice). However the carrier deliver all goods laden under both L/C and T/T payment with the production of L/G. In this case, because the buyer is unable to pay, the seller makes a claim for damages to the carrier that the carrier delivers the goods to the buyer against L/G. Finally, the judge gives a decision that the issuing bank of L/G should pay the whole amount of the goods. In this case, the main issue of the dispute is the range of guarantee responsibility by the issuing bank of L/G.

As a result of the case analysis, the study suggests two counter strategies for smooth utilization in international trade environment.

First, in the case of mixed payment system, a seller should issue a commercial invoice separately based on the amount of each settlement plan in order to clarify the liability of guarantee.

Second, banks should establish a new form for L/G including a sentence for verifying liabilities of the bank's side in the current form of L/G.

---

(Key Words) Letter of Guarantee(L/G), Settlement Method, Invoice Value, Guarantee Responsibility