

권리포기 선화증권의 실무관행과 분쟁예방

Trade Practice of Surrender Bill of Lading and Prevention of Its Disputes

최석범*

Seok-Beom Choi

〈목 차〉

- I. 서 론
- II. 선행연구
- III. 권리포기 선화증권의 실무적 관행
- IV. 권리포기 선화증권 이용에 따른 분쟁예방
- V. 결 론
- 참고문헌
- Abstract

주제어 : 권리포기 선화증권, 선화증권, 해상운송장, 실무관행, 분쟁

* 제주한라대학교 중국경제무역학과 교수

I. 서론

국제적으로 선화증권의 위기문제를 해결하기 위해 해상운송장과 전자선화증권의 사용을 추진하여 왔다. 전자선화증권을 도입하기 위해 수많은 노력이 이루어져 왔지만 현재까지 명확한 해답을 제공하고 있는 도입방안은 설정되지 않고 있는 실정이다. 그러나 해상운송장의 경우에는 국제적으로 널리 이용되고 있어 권리증권의 기능이 필요없는 거래에서는 선화증권의 위기문제를 해결할 수 있는 방안으로 정착되고 있는 실정이다. 그러나 한중일 근거리 항로에서는 해상운송장의 사용 대신에 권리포기 선화증권이라는 지역적 운송관습이 정착되고 있는 실정이다.

권리포기 선화증권은 선화증권이라는 명칭은 사용하고 있지만 선화증권의 한 유형으로 이해해서는 안 되는데 선화증권의 위기문제를 해결하기 위해 당사자들간에 물품인도와 관련된 편법적인 운송실무이기 때문이다.

권리포기 선화증권이 선적지에서 선화증권의 권리가 포기되어 목적지에서 화물이 도착함과 동시에 신속하게 수화인에게 물품을 인도하기 위한 편법적인 운송실무이기 때문에 실제로 선화증권이 송화인과 수화인간에 사용되지 않는다. 따라서 권리포기 선화증권에 선화증권과 관련된 법률들이 적용될 수 없다. 권리포기 선화증권 그 자체가 선화증권의 일종도 권리증권으로서의 선화증권을 포기하여 원본의 선화증권 자체를 이용하지 않기 때문에 권리증권의 법리나 관행이 적용될 수 없다는 문제점을 안고 있다.

실무적 편법으로서 권리포기 선화증권은 그 법적 기반을 가질 수 없기 때문에 법적 효력이 문제가 되는데 특히 운송약관의 적용과 관련된 문제가 야기되고 있다. 그리고 권리포기 선화증권은 주로 세 가지 유형 즉, ①선화증권의 전면만 송부, ②선화증권의 전면과 이면약관을 모두 송부, ③송화인의 배서방식으로 발행된 선화증권을 회수하고 사본으로 발행되는 경우가 있는데 이러한 발행형식에 따라 상이한 판결이 나오고 있다. 그리고 당사자들간에 유지되어 온 권리포기관련 거래관습의 유효성을 인정하는 판례와 그렇지 않은 판례들도 나오고 있는 등 당사자들의 혼란을 가중시키고 있다.

따라서 본 논문은 권리포기 선화증권과 관련된 실무관행을 살펴보고 이와 관련된 분쟁의 원인과 그 예방책을 살펴봄으로써 권리포기 선화증권을 사용하는 당사자들의 분쟁을 사전에 차단하는 것을 그 연구목적으로 한다.

II. 선행연구

1. 국내의 Surrender B/L관련 선행연구

권리포기 선화증권에 관한 국내 연구가 많지 않은 실정이다. 박성철(2003)¹⁾은 신용장거래에서 권리포기 선화증권 이용상의 문제점을 논하고 있는데 매매당사자들의 문제점과 대응방안, 거래은행들의 문제점과 대응방안 그리고 해상운송장과의 대체가능성을 논하고 있다.

김선옥(2012)²⁾은 권리포기 선화증권의 활용에 대하여 연구하면서 운송인의 선화증권 회수의무의 법적 가치를 논하면서 공도에 따른 책임관계를 설명하고 운송물 인도방식의 변경에 관한 합의와 규제를 논하고 있다.

임석민(2013)³⁾은 3개월에서 6개월 유효기간의 일람불(at Sight)신용장에 Stale B/L이라는 편법적인 신용장 거래방식으로 인하여 해운업계가 고질적으로 피해를 보고 있는 것에 대한 해결방안을 제시하고자 국민은행과 한진해운 간에 발생한 법적 분쟁사례를 분석하여 은행과 운송회사의 사이에서 운송회사의 피해를 예방하기 방안으로 권리포기 선화증권의 발행을 제시하였다.

최병권(2014)은 “국제무역거래상 Surrender B/L의 법적 문제점에 관한 연구”에서 Surrender B/L의 등장배경과 필요성, Surrender B/L의 문제점, Surrender B/L 사용에 대한 대응방안을 모색하고 있는데 문제점으로서 당사자의 이해관계, 국제법규, 이면약관, 무화환신용장과 채권관리 위험, 중국행 Surrender B/L 차원에서 문제점을 정리하고 있다. Surrender B/L의 사용에 대한 대응방안을 BPO차원에서 모색하고 있다.

최한별(2014)⁴⁾은 선화증권의 위기의 내용을 살펴보면서 그 해결방안으로서 권리포기 선화증권을 연구하였으며 권리포기 선화증권의 법적 효력과 판례를 다루고 있다. 판례를 통하여 소송권, 화물처분권, 이면약관의 효력과 관련된 문제가 있다는 것을 지적하고 있다.

홍재성 외1인(2015)⁵⁾은 “Surrender B/L에 대한 고찰-중국과의 거래를 중심으로-”에서 Surrender B/L의 현황, 중국과의 거래에서 사용되는 Surrender B/L의 사용실태를 다루고

1) 박성철, “신용장거래에서 Surrender B/L 이용 상의 문제점에 관한 연구”, 『수출보험학회지』, 제4권 제1호, 한국수출보험학회, 2003, pp.217-230.

2) 김선옥, “Surrender B/L의 활용에 관한 고찰”, 『물류학회지』, 제22권 제3호, 한국물류학회, 2012, pp.47-66.

3) 임석민, “Stale B/L 거래조건에서의 Surrender B/L의 효과에 관한 판례연구”, 『무역학회지』, 제38권 제4호, 한국무역학회, 2013, pp.277-297.

4) 최한별, “선화증권 위기와 해결책으로서 권리포기 선화증권의 법적 효력”, 『국제상학과 항만·물류의 협력방안』, 한국국제상학회, 한국물류학회, 한국전자무역연구소, 2014.5.24., pp.223-233.

5) 홍재성·라공우, “Surrender B/L에 대한 고찰-중국과의 거래를 중심으로-”, 『관세학회지』, 제16권 제3호, 한국관세학회, 2015, pp.251~266.

있는데 포워딩업체 2개사, 중국 옷걸이 수입업체 1개사를 대상으로 해상운송서류 사용실태를 분석하고 있다.

권기훈(2014)⁶⁾은 “해상운송물 인도 방법의 문제점과 대안-권리포기 선화증권의 폐지와 대안을 중심으로”에서 선화증권이 발행된 경우의 운송물 인도방법, 선화증권이 발행되지 않은 경우의 운송물의 인도방법, 권리포기 선화증권이 발행된 경우의 운송물 인도, 해상운송장에 의한 인도를 다루고 있는데 권리포기 선화증권에 대한 대안으로 해상운송장에 의한 운송이 바람직하다고 주장하고 있다. 해상운송장을 이용할 경우 수화인은 운송인에게 운송서류를 제출하거나 상환하지 않고 물품을 신속하게 수령할 수 있어 운송물 인도지역에 따른 문제점을 해결할 수 있고 또한 해상운송장은 권리증권이 아니기 때문에 서류분실, 서류의 위조 및 변조에 따른 제반위험을 피할 수 있다는 장점이 있다고 설명하고 있다.

이재성(2015)⁷⁾은 국제무역거래상 권리포기 선화증권과 관련된 해상화물보험의 대위청구권에 관한 연구에서 권리포기 선화증권의 법적 성질과 법적 문제, 권리포기 선화증권 관련 판례분석 그리고 권리포기 선화증권과 보험대위청구권에 관한 시사점을 논하고 있다.

최석범외 1인(2014⁸⁾)은 국제무역거래에서의 전자선화증권의 대안으로서 Surrender B/L 이용상의 한계성에 관한 연구를 통하여 권리포기 선화증권의 활용과 판례연구 그리고 권리포기 선화증권 활용상의 한계성을 논하고 있다.

최한별외 1인(2016a)⁹⁾은 선화증권 위기의 해결책으로서 권리포기 선화증권의 법적 효력을 다루면서 선화증권 위기에 대한 다양한 해결방안을 논하고 권리포기 선화증권의 법적 효력의 차원에서 권리포기 선화증권의 법리 구성, 운송인의 책임경감금지원칙의 적용여부, 유가증권 법정주의 적용여부, 송화인의 지위, 증거증권으로서의 기능, 이면약관의 효력을 논하고 있다.

최한별외 1인(2016b)¹⁰⁾은 국제무역거래에서의 권리포기 선화증권의 활용상의 한계성에 관한 연구에서 권리포기 선화증권의 의의와 활용성을 다루면서 권리포기 선화증권과 관련된 일본, 한국, 중국의 판례를 분석하고 그에 대한 소결을 각각 내리고 있으면서 권리포기 선화증권 활용상의 한계성으로 권리포기 선화증권의 법적 기반부재, 권리포기 선화증권의 법적 효력 문제, 권리포기 선화증권의 권리자 확정문제, 권리포기 선화증권의 발행형식에 따른 상이한 판결, 재판관할권에 따른 상이한 판결을 논하고 있다.

6) 권기훈, “해상운송물 인도 방법의 문제점과 대안-권리포기 선화증권의 폐지와 대안을 중심으로”, 『법학연구』, 제17권 제2호, 인하대학교 법학연구소, 2014, pp.191-218.

7) 이재성, “국제무역거래상 권리포기 선화증권과 관련된 해상화물보험의 대위청구권에 관한 연구”, 『무역상무연구』, 제65권, 한국무역상무학회, 2015, pp.71-94.

8) 최석범·최한별, “국제무역거래에서의 전자선화증권의 대안으로서 Surrender B/L 이용상의 한계성에 관한 연구”, 『2014 공동정책세미나 및 학술대회』, 한국무역통상학회·대외경제정책연구원·경제인문사회연구원, 2014, p.130.

9) 최한별·최석범, “선화증권 위기의 해결책으로서 권리포기 선화증권의 법적 효력”, 『물류학회지』, 제26권 제6호, 2016, 한국물류학회, pp.79-88.

10) 최한별·최석범, “국제무역거래에서의 권리포기 선화증권의 활용상의 한계성에 관한 연구”, 『국제상학』, 제31권 제4호, 한국국제상학회, 2016, pp.141-157.

상기의 최석범, 최한별의 공동연구논문에서는 그 주제 자체에서만 아니라 세부적인 연구목차에서 큰 차이가 있다는 것을 알 수 있고 본 논문의 경우에도 실무적 관행차원을 선화증권과 비교하여 다루면서 분쟁사례원인과 분쟁예방책을 다루고 있다는 점에서 가장 큰 차이가 있다.

이외에도 논문의 일부로서 권리포기 선화증권을 다루고 있는 논문으로 김인현(2013)¹¹⁾은 실무에서 사용되고 있는 다양한 선화증권과 그 대용물을 연구하면서 권리포기 선화증권의 의의와 2가지 종류의 권리포기 선화증권을 다루고 있다.

2. 국외의 Surrender B/L의 선행연구

藤田和孝(2006)는 권리포기선화증권과 관련하여 선화증권의 선적지회수와 수화인의 운송품 인도청구를 논하고 있는데 선화증권이 선적지에서 회수된 경우의 수화인에 대한 물품인도를 설명하고 있고 권리포기 선화증권의 증거증건으로서의 기능을 설명하고 있다.¹²⁾

古田伸一(2007)¹³⁾은 선화증권의 선적지회수에 의한 운송을 논하면서 이러한 운송에서의 수화인의 지위와 수출입당사자간에 선적지회수를 합의하는 경우에 대하여 설명하고 있다. 이와 유사한 논문으로 合田浩之(2006)¹⁴⁾의 연구가 있다.

Ⅲ. 권리포기 선화증권의 실무적 관행

1. 권리포기 선화증권의 개념정립

(1) 권리포기 선화증권의 의의

권리포기 선화증권은 영문으로 Surrender Bill of Lading이라고 하는데 일반적으로 무역에서 surrender라는 단어는 ‘인도하다.’ 또는 ‘포기하다.’ 라는 의미를 가지고 있다. 선적지에서 원본의 선화증권을 선사에게 인도한다는 취지나 권리를 포기한다는 취지에서 보면 양자의 의미를 함축하고 있고 권리가 포기된 선화증권이라는 점에서는 Surrendered Bill of Lading이라는 표현이 더 정확한 표현이라고 할 수 있으나 본 논문에서는 일반적으로

11) 김인현, “실무에서 나타나는 다양한 선화증권과 그 대용물,” 「국제거래법연구」, 제22집 제1호, 국제거래법학회, 2013, pp.272-275.

12) 藤田和孝, “船荷証券の元地回収と荷受人の運送品引渡請求: いわゆるサレンダーB/Lについて,” 「京都外國語大學 COSMICA」, 第36号, 京都外國語大學 國際言語平和研究所, 2006, pp.69-76.

13) 古田伸一, “船荷証券元地回収による運送,” 「物流問題研究」, 第48号, 流通經濟大學 物流科學研究所, 2007, pp17-24.

14) 合田浩之, “船荷証券の元地回収について” 「日本貿易學會年報」, 第43号, 日本貿易學會, 2006.6, p.248

사용하고 있는 Surrender Bill of Lading이란 영문표현을 채용하기로 한다. 즉, 이러한 권리포기 선화증권을 실무적으로 Surrender B/L이라고 언급하고 있지만 더 정확하게 언급하면 Surrendered B/L이라고 하는 것이 맞는 표현이다.

권리포기 선화증권의 경우 비록 선화증권이라는 표현을 사용함으로써 선화증권의 유형의 하나라고 생각하기 쉽지만 선화증권의 유형을 표현하기 보다는 선화증권의 권리를 포기하는 실무행위라고 보는 것이 일반적인 견해이다. 선사와 송화인의 합의에 의해 선사가 원본의 선화증권을 발행하는 대신에 권리가 포기된 사본을 교부하도록 하거나 선사가 발행한 선화증권의 원본을 선적지나 발행지에서 송화인이 반납함으로써 선화증권 원본을 은행을 통하여 수화인에게 발송하지 않고 수화인이 원본의 선화증권 없이 수화인이라는 증명만으로 화물을 찾을 수 있도록 하는 실무행위를 의미한다. 이는 권리증권으로서의 선화증권이 반드시 필요하지 않는 거래 즉, 모회사와 자회사, 관계회사 간의 거래 등의 경우 선화증권이 발행되지만 선적지에서 그 원본을 선사가 회수하여 유가증권으로서 선화증권이 유통되지 않고, 화물은 양륙항에서 수화인에게 인도되는 실무가 이루어지고 있다. 이러한 선화증권의 실무관습을 통틀어 권리포기 선화증권이라고 한다.

(2) 권리포기 선화증권의 도입배경

1960년대 시작된 컨테이너선의 도입 등 운송기술의 혁신을 통하여 무역거래에서 복합 일관수송이 실현되었고 운송주선인(Freight Forwarder)이 계약운송인으로서 역할을 수행함에 따라서 다양한 운송서류 즉, 복합운송서류(Multimodal Transport Document), 운송주선인 화물수취증(Forwarder's Cargo Receipt: FCR) 등이 출현하게 되었다.¹⁵⁾ 2000년 이전에 상당한 서류관행의 간소화가 달성됨으로써 선화증권이 종종 해상운송 이외의 다른 운송방식에 대하여 사용되고 있는 것과 유사한 유통불능 서류에 의해 대체되고 있는데 이러한 서류가 바로 해상운송장(Sea Waybill), 정기선 운송장(Liner Waybill), 화물수취증(Cargo Receipt) 등이다.¹⁶⁾

선화증권의 위기문제를 해결하기 위해 국제적으로 전자선화증권의 도입과 해상운송장의 보급이 시도되었다. 전자선화증권의 도입을 위해 많은 시도가 있었지만 실무적으로 현재 거의 사용이 되지 않고 있는 상황이다. 해상운송장의 도입과 관련하여 미주와 유럽에서는 해상운송장이 사용됨으로써 운송 중 전매가 필요 없는 거래에서는 선화증권이 이용되지 않는 상황이 전개되었지만 아시아지역 특히 한국, 중국, 일본에서는 해상운송장의 보급보다는 권리포기 선화증권이라는 실무관행이 이루어지고 있는 실정이다. 해상운송장의 경우 유럽과 미국에서는 컨테이너 수송에 있어서 특히 근거리의 무역에 있어서 널리 사용되고

15) 藤田和孝, 전계서, p.69.

16) ICC, *Incoterms 2000*, ICC Publishing S.A., 1999, p.25.

있는 상태로서 1980년대 초반에는 대서양항로의 정기선의 경우에 컨테이너화물의 85%에 대해 해상운송장이 발행되고 있으나¹⁷⁾ 모두 내부거래에 대하여 발행되었다.¹⁸⁾ 또한, 1988년 당시에 대서양무역의 정기항로화물의 70%는 해상운송장에 의해 운송되고 있다고 추정되기도 하였으나¹⁹⁾ 90년대 초 북유럽제국을 포함하여 북대서양무역의 50%가 해상운송장을 이용하여 거래되고 있는 것으로 추정될 정도로²⁰⁾ 미주와 유럽지역에서는 해상운송장의 이용이 활성화되어 있다.

2. 권리포기 선화증권의 이용 실태

(1) 권리포기 선화증권의 이용거래유형

우선, 권리포기 선화증권으로서 선화증권이 반드시 필요하지 않는 거래의 경우 즉, 모회사와 자회사의 거래, 관계회사 간 거래 그리고 송화인과 수화인이 본인과 대리인의 관계에 있는 거래의 경우에서 권리포기 선화증권이 사용될 수 있다. 매도인으로서 송화인과 매수인으로서 수화인사이의 화환매매에 있어서 선화증권이 제공하는 지급에 대한 담보기능이라는 것이 관련회사간의 거래나 혹은 상호계정매매(open account sale)에서 반드시 필요하지는 않다. 둘째, 지급이 수반될 필요가 없는 경우로서 개인동산 혹은 건물의 선적의 경우에도 사용될 수 있다. 셋째, 운송주선인(Freight Forwarder)이 화물을 집화하여 선화증권이 발행된 경우 즉, 운송주선인이 발행하는 House B/L과 실제운송인이 발행하는 Master B/L과 같이 선화증권이 2단계로 발행된 경우이다²¹⁾.

House B/L이 발행되는 경우 신용장 거래에 House B/L도 수리된다는 신용장 조건이 있다면 운송주선인이 발행한 House B/L은 은행에서 수리된다. 그러면 실제 운송인의 Master B/L이 반드시 권리포기 선화증권인 유가증권으로 발행되어 이용되는 것보다는 권리포기 선화증권을 이용하는 것이 목적항에서 운송주선인의 대리인이 물품을 인수하는데 더 편리하다. 즉, Master B/L이 발행되지만 선적지에서 선사가 이를 회수함으로써 유가증권으로서 선화증권이 유통되지 않으므로 양륙항에서 원본의 선화증권의 상환 없이 화물이 운송주선인의 대리인에게 인도되기 때문에 신속하게 물품이 목적항에서 인도될 수 있다.

17) John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Fitman Publishing, 1993, p.163.

18) Kurt Grönfors, *Cargo Key Receipt and Transport Documentation Replacement*, Gothenburg Maritime Law Association, 1982, p.12.

19) 日本貿易關係手續簡易化協會, 「貿易手續의 EDI化에 係る 法的 諸問題」, 1991, p.34.

20) Boris Kozolchyk, "Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking Law Perspective," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.23, No.2, April, 1992, p.220.

21) 최석범·최한별, "국제무역거래에서의 전자선화증권의 대안으로서 Surrender B/L 이용상의 한계성에 관한 연구", 「2014 공동정책세미나 및 학술대회」, 한국무역통상학회·대외경제정책연구원·경제인문사회연구원, 2014, p.130.

(2) 권리포기 선화증권의 사용유형

권리포기 선화증권의 사용유형은 크게 3가지로 분석할 수가 있다.²²⁾ 첫 번째 유형은 Surrendered라고 표기된 선화증권의 전면의 사본이 이용되는 경우로 유가증권으로서 선화증권 자체가 발행되지 않고 팩스, 메일 등으로 Surrendered라고 스탬프가 찍힌 선화증권의 전면만을 운송인이 송화인에게 송부한다. 또한 송부된 선화증권 이미지를 송화인이 수화인에게 송부하여 양륙항에서 선화증권을 상환하지 않고 화물이 수화인에게 인도되는 방식이다. 원래 유가증권으로 선화증권 자체가 발행되지 않고, 팩스 또는 메일로 선화증권의 양식에 Surrendered의 스탬프가 찍힌 선화증권 전면만이 송화인에게 교부되고 이를 팩스 또는 메일로 송화인이 수화인에게 송부하면, 양륙항에서 선화증권의 상환 없이 화물이 수화인에게 인도되는 방식이다.

즉, 원본의 선화증권이 발행되지 않고 단지 Surrendered 스탬프가 찍힌 선화증권이 팩스, 메일 또는 PDF로 송화인에게 보내지는 방식이다. 이 방법은 가장 단순하게 이용되는 방법이지만 선화증권의 이면이 교부되지 않기 때문에 이면의 운송약관이 전달되지 않는다. 운송약관은 30개 내지 40개에 이르는 조항으로 운송계약의 내용을 구성하며 이면약관이 계약 이행의 근거가 되기 때문에 일반적으로 운송인의 표준약관이 인쇄된 양식 즉, 정식(long form) 선화증권이 이용되는 것이 일반적이다. 그런데 이 유형에서는 전면만이 전송되면 운송인의 표준약관으로서의 운송계약조건이 송화인에게 전달되지 않는 상황이 발생한다.

실무상 송화인이 처음부터 권리포기 화물(surrendered cargo)로 처리해 줄 것을 운송인에게 요청하는 경우에는 운송인은 원본의 선화증권을 발행하지 않고 자신의 서명이나 자신의 표준운송약관이 없는 약식(short form)의 선화증권 양식의 사본에 권리포기된 선화증권임을 표시하여 송화인에게 교부하는 제1유형이 가장 일반적으로 사용되고 있다.

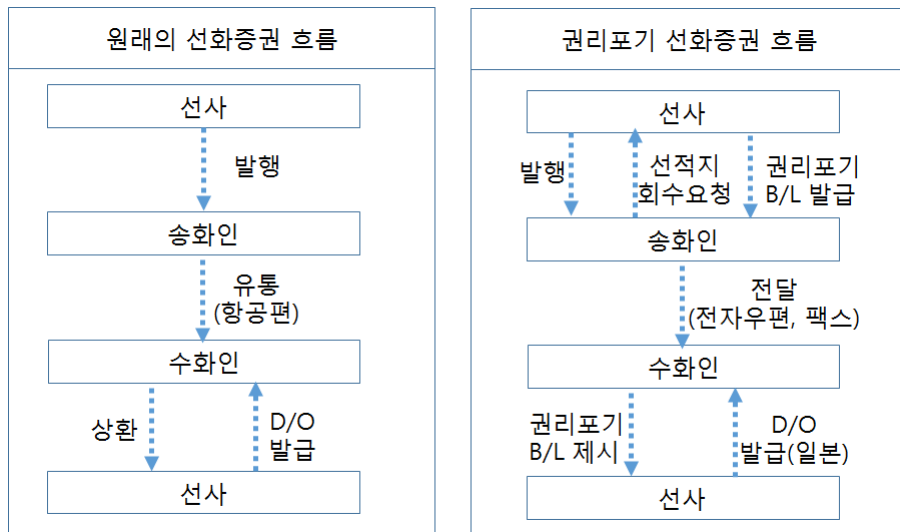
두 번째 유형은 Surrendered라고 표기된 선화증권의 전면과 후면을 모두 송화인에게 팩스 또는 메일로 송부하는 경우이다. 첫 번째 유형과 같이 유가증권으로서 선화증권이 발행되지 않는 것은 동일하지만 선화증권의 전면과 후면 모두 송화인에게 팩스 또는 메일로 송부된다는 것이다. 즉, 첫 번째 이용유형에서 운송약관이 전달되지 않는 문제를 해결하는 것이 두 번째 유형이다. 선사가 송화인에게 송부하기 때문에 송화인이 수화인에게 후면을 송부하였는지를 확인할 수 없지만 적어도 송화인과 운송인의 관계에서 계약내용을 확인할 수 있도록 운송약관도 보내는 것이 두 번째 방법이다.

세 번째 유형은 유가증권으로서 선화증권이 송화인에 교부되어 송화인이 이면에 배서한 선화증권을 운송인이 선적지에서 회수하고 선화증권의 사본을 이용하는 경우이다. 이 경우 송화인은 수화인에게 선화증권 사본을 송부하고 양륙항에서 선화증권과 상환하지 않고

22) 전게서, pp.130-131의 내용을 추가하여 기술.

화물이 수화인에 인도되는 방식이다. 이 세 번째 방식은 유가증권으로서 선화증권이 1회 발행되고 배서절차를 통해 운송인이 회수하는 경우이다. 송화인이 배서한 선화증권에 Surrendered라는 스탬프를 찍고 선화증권을 회수하고 그 사본을 교부한다. 수화인은 송화인이 송부한 선화증권 사본으로 양륙항에서 선화증권과 상환 없이 화물을 인수하는 방식이다. 이는 원본의 선화증권이 물리적으로 일단 발행되어 송화인의 배서를 받아 발행한 선사 또는 운송인이 회수하는 방식이다. 이 방법이 3개 중에서 가장 안정적인 방법이다. 일단 원본으로서 선화증권이 발행되어 송화인의 배서를 받아 원본을 회수하며 3통이 발행되더라도 모두 회수된다.

〈그림 1〉 원래의 선화증권 흐름과 권리포기 선화증권의 흐름비교



(3) 한중일 지역적 무역관습으로서 정착

권리포기 선화증권은 주로 한국, 일본, 중국에서 실무적으로 단거리 항로에서 널리 이용되고 있는 지역적 관습으로 정착되고 있다. 한중일과 같은 단거리 항로에서 많이 사용되고 이유는 다음과 같다.²³⁾ 첫째, 권리포기 선화증권을 이용함으로써 물품이 선화증권보다 먼저 목적항에 도착하는 문제 즉, 선화증권의 위기문제를 효율적으로 해결할 수가 있다. 이러한 장점으로 인하여 권리포기 선화증권이 단거리항로에서 자주 사용되고 있다. 둘째, 발행된 원본 선화증권을 상환하고 화물을 인수하는 것보다 권리포기 선화증권을 이용하여 목적지에서 화물을 인수하는 것이 더 간단하고 많은 화주들이 이 방식에 익숙해져 있어 선화증권보다 화물이 목적항에 빨리 도착할 우려가 없는 경우에도 권리포기 선화증

23) 蔣躍川, “中國におけるサレンダー-B/L의法的問題”, 『季刊 企業と法創造』, 第7卷 第2号 (通卷 第24号), 早稻田大學グローバルCOE 《企業法制と法創造》總合研究所2010, p.15.

권을 이용할 수 있다. 따라서 상인들이 매매계약을 체결할 때 화물인도를 권리포기 선화증권을 통하여 수행한다는 것을 명확하게 정하는 경우가 많다. 셋째, 무선박운송인(NVOCC)으로 운송주선인은 House B/L은 정상적으로 발행하지만 해상운송인이 발행하는 Master B/L의 경우에는 권리포기를 하는 경우가 많다. 즉, 해상운송인이 운송주선업자에게 실제 Master B/L을 발급하지 않고 요구에 따라 권리포기 선화증권 또는 인도지시서를 이용하여 화물을 목적항에 있는 운송주선인의 대리인에게 인도하는 방법을 사용하고 있다는 점이다. 넷째, 권리포기 선화증권을 이용함으로써 시간과 비용이 절감될 수 있는데 특히 선화증권을 우편으로 송부하는 비용을 줄일 수 있기 때문에 비교적 이익이 적은 운송주선인은 권리포기 선화증권을 이용한다. 그리고 중국에서는 1통의 권리포기 선화증권에 대하여 100위안에서 150위안 정도의 수수료를 받거나 50위안의 수수료를 받는 해상운송인이 있고 수수료를 받지 않는 해상운송인도 있기 때문에 원본의 선화증권 1통을 발행하는데 100위안의 수수료가 필요하다는 점에서 권리포기 선화증권을 이용하는 것이 보다 저렴한 방법이라는 것이다.

세계적으로 해상운송장이 보편적으로 사용되고 있는 것에 비하여 한국, 중국, 일본에서 해상운송장의 이용이 비교적 적는데 그 이유는 화주가 해상운송장을 잘 인식하지 못하고 있고 전통적인 선화증권을 이용하는 경향이 강하여 굳이 익숙하지 않은 해상운송장의 사용을 꺼리고 있기 때문인 것으로 파악되고 있다. 중국에서 많은 해상운송인이나 무선박운송인이 적극적으로 해상운송장을 이용하려고 하지 않고 있고 기업 자체적으로 해상운송장 서식을 보유하지 않는 경우가 많다.

무엇보다도 권리포기 선화증권이 발행되면 선화증권이 목적지에 제때 도착하지 않아 수화인이 운송인에게 물품인도를 청구할 수 없거나 청구하기 위해 별도의 절차와 비용을 초래하는 선화증권의 위기문제를 해결할 수 있다는 점에서도 널리 이용되고 있는 실무관행이라고 볼 수 있다. 권리포기 선화증권이 이용되는 경우 선사는 자신이 발행한 선화증권을 선적지에서 회수하고 회수한 선화증권의 내용을 목적항에 있는 선사대리점에 송부하는 등 수화인이 선화증권의 제시 없이 물품을 수령할 수 있어 실제로 권리증권으로서 선화증권을 이용하는 것에 따른 불편을 해소할 수 있다. 따라서 이러한 권리포기 선화증권의 관행은 선화증권의 위기의 해결책의 하나로 행해지고 있는 새로운 이용방법이라고 할 수 있다.

3. 권리포기 선화증권의 전달 실무관행

(1) 선화증권의 유통 실무관행

유가증권, 유통증권 또는 유통성 권리증권의 소지인이 자기의 소유권을 새로운 소지인에게 이전시킬 목적으로 그 물품을 타인에게 교부하는데 이를 이전(transfer)이라고 한다. 미

국에서는 다음과 같이 해석하고 있다.²⁴⁾ 즉, 유통은 소지인식과 지시식 선화증권 즉, 유통 가능 선화증권에 사용되는 용어로서 양도는 기명식 선화증권에 대하여 사용되는 용어이다. 이전의 방법에는 2가지가 있는데²⁵⁾ 첫째가 유통(negotiation)이고 둘째가 양도(assignment)이다.²⁶⁾ 유통성이라는 말은 소지인식증권(bearer instrument)의 단순한 교부(delivery)에 의한 이전과 지시식증권(order instrument)의 배서에 의한 이전을 포함한 용어이며 배서를 포함한 광의의 개념이다. 유통이외의 방법에 의한 증권상의 권리의 양수인은 증권상의 정당한 권리자이지만 정당한 소지인은 아니다. 기명식 선화증권은 동산으로 취급되어 유통은 될 수 없으나 양도는 가능하다.²⁷⁾

기명식 선화증권의 양수인은 양도의 취지를 운송인에게 합법적으로 통지하여야 한다. 단, 통지전에 이미 양도인에게 물품이 이미 인도된 경우에 양도는 무효이다. 그러나 기명식 선화증권의 양수인은 양도의 시점에서 선화증권 또는 그 화체인 물품이 손해배상청구되어 있거나 채권의 대상이 되어 있는 경우 이를 양도인으로부터 계승하게 되고 이를 벗어나 양수될 수 없다. 이는 일체의 손해배상청구로부터 면제되어 유통되는 유통성 권리증권과 다른 점이다. 유통과 양도의 차이는 피이전자의 채무자에 대해 부담하는 일체의 항변에 대한 면책여부외에도 이전에 있어 유통의 경우 유통자가 피유통자에게 단순히 교부 또는 배서후에 교부하면 되지만, 양도의 경우 증권상의 채무자에게 양도의 취지를 통지하여야 한다.

유통성권리증권이 정당하게 유통되기 위해서는 다음과 같은 요건이 충족되어야 한다.²⁸⁾ ① 증권이 유통가능(negotiable)이어야 한다. 그 조항에 의하여 물품이 소지인 또는 지명된 자(named person)의 지시에 인도되는 경우 유통가능이다. ② 유통성 권리증권은 소지인(holder)에 대해 유통되어야 한다. ③ 소지인은 선의로 유통성 권리증권을 입수하여야 한다. 그 증권의 항변과 그 증권에 대한 손해배상청구(claim)에 대해서는 악의가 있어서는 안된다. ④ 소지인은 유상으로(for Value) 유통성 권리증권을 입수하여야 한다. ⑤ 유통성 권리증권은 보통의 영업과정 또는 금융과정에 있어 유통되어야 한다.

유통성 권리증권은 소지인식으로 발행되는 경우를 제외하고 배서가 없으면 유통되지 않는다. 유통성 권리증권의 양수인은 양도인에게 필요한 배서를 하도록 강제할 수 있다.

유통가능 선화증권은 증권 그 자체만으로 간단히 유통될 수 있는데 선화증권이 특정인의 지시식으로 발행된 경우에 그 특정인의 배서에 의하여 유통될 수 있다.²⁹⁾ 배서에는 ①

24) 大崎正瑠, 「船荷證券の研究」, 白桃書房, 1989, p.87.

25) UCC §7-501.

26) 詳細한 내용은 A. M. Tettenborn, 'Transferable and negotiable documents of title - a redefinition?,' Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 4, November 1991, pp.538-542參照.

27) Uniform Bills of Lading Act(UBLA) §29. Uniform Sales Act(USA) §34.

28) 大崎正瑠, 前掲書, pp.88-89.

29) 韓國民法 제508조.

배서인을 지정하지 않은 배서, ② 소지인앞으로의 배서, ③ 특정인앞으로의 배서가 있는데 ①과 ②의 경우는 백지배서로서 증권의 단순한 인도만으로 유통될 수 있다. ③의 경우는 선화증권은 배서를 받은 소지인의 배서에 의하여 유통된다. 선화증권이 소지인식으로 발행된 경우에는 분실의 위험때문에 실용성이 적지만 증권의 단순한 교부만으로 유통된다.³⁰⁾

이와 같이 유통가능 선화증권인 지시식 선화증권의 경우에는 배서와 교부에 의해 물품에 대한 권리를 제3자에게 양도할 수 있다.

(2) 권리포기 선화증권의 전달 실무관행

권리포기 선화증권은 선적지에서 권리증권의 기능을 포기하여 권리증권으로서의 기능을 수행하지 못하기 때문에 권리포기 선화증권은 양도될 수 없고 단지 수화인에게 전달될 수만 있다. 선적지에서 선화증권의 권리가 포기되면 **Surrendered**라고 스탬프가 찍힌 선화증권의 사본의 전면이나 전후면을 운송인이 팩스나 메일 등으로 송화인에게 송부하게 된다. 그러면 송화인은 수화인에게 송부된 권리포기 선화증권을 팩스나 메일 등으로 송부하는 것이 일반적이다. 따라서 이러한 권리포기 선화증권을 전달하는 실무가 정착되고 있다.

즉, 권리포기 선화증권은 원본의 선화증권이 발행되지 않거나 발행되더라도 원본 전통의 선화증권이 배서되어 선적지에서 선사에 상환됨으로써 권리증권의 기능을 포기한 **Surrendered** 스탬프가 찍힌 상태로 팩스, 메일 또는 PDF로 송화인에게 전달되고 송화인은 다시 이를 수화인에게 같은 방식으로 전달되는 관행으로 이루어지게 된다.

4. 권리포기 선화증권의 화물인도 실무관행

(1) 선화증권의 화물인도 실무관행

선화증권이 발행된 경우 목적항에서 수화인이 화물을 인수하기 위해서는 화물인도지시서(Delivery Order: D/O)를 선화증권의 상환으로 교부받아 이를 CY, CFS, 보세창고 등 화물을 보관하고 있는 자에게 제시하여야 한다. D/O는 선사가 CY, CFS, 보세창고 등 화물을 보관하고 있는 자에게 D/O의 수령인에게 화물을 인도할 것을 지시하는 서류이다.

목적항에 화물에 도착하여 도착통지를 받은 수화인은 송화인으로부터 직접 또는 은행으로부터 선화증권을 입수하여 선사에 선화증권을 제시하여 상환함으로써 D/O를 교부받아 CY, CFS, 보세창고 등의 화물 보관자에게 D/O를 제시하고 화물을 수취하게 된다.

이와 같이 선화증권이 발행된 경우 선화증권을 상환하고 D/O를 교부받아 화물을 인수하는 관행이 정착되어 왔다.

30) 韓國民法 제523조.

(2) 권리포기 선화증권의 화물인도 실무관행

권리포기 선화증권이 발행된 경우 목적항에서 수화인이 화물을 인수하기 위해서는 D/O가 발행되어야 한다고 주장하는 학자도 있으나 D/O가 유가증권성이나 지시증권성이 인정되고 있기 때문에 유가증권성이 인정되지 않는 권리포기 선화증권과 상환으로 운송인이 D/O를 발행하는 것은 법률적으로도 적합하지 않다. 화물의 인도과정에서 CY, CFS, 보세창고 등 화물을 보관하고 있는 자에게 화물인도를 청구하기 위해서는 D/O를 제시하여야 하는 제시증권성과 상환증권성이 있어 D/O의 유가증권성이 인정되어야 한다는 의견도 있고³¹⁾ 유가증권으로서 가장 기본적인 요건인 유통이 불가능하고 단지 수령인 또는 D/O의 소지인에게 화물을 인도한다는 점에서 단순한 지시증권으로 유가증권성이 부정되기도 한다.³²⁾

5. 권리포기 선화증권의 상환 실무관행

(1) 선화증권의 상환 실무관행

선화증권이 권리증권이기 때문에 해상운송계약에서 선화증권이 발행된 경우 이러한 선화증권과 상환으로 운송화물에 대하여 수화인은 인도를 청구할 수 있다. 즉, 목적항에서 선화증권의 정당한 소지인이 운송화물 인도를 청구하는 경우에는 운송인은 반드시 선화증권과 상환으로 화물을 인도하여야 한다.

선화증권을 상환하여야 하는 것은 목적지에서 화물의 인도를 청구하는 수화인의 의무사항이고 운송인은 선화증권 제시 없이 화물을 인도할 수 없기 때문에 운송인의 의무사항이기도 하다. 복수의 선화증권이 발행된 경우 목적항에서 1통을 먼저 제시하는 자에게 운송인은 화물을 인도하여야 하고 이런 경우에 나머지 통수의 선화증권은 효력을 상실하게 된다. 만약 양륙항 이외의 장소에서 화물의 인도를 요청하는 경우에는 운송인은 반드시 발행된 전체 통수를 상환받고 화물을 인도하여야 한다.

(2) 권리포기 선화증권 이용시 원본 선화증권의 상환 실무관행

권리포기 선화증권을 이용하는 경우 원래의 선화증권이 목적지에서 수화인에 의해 선사에게 상환되는 것과는 달리 권리포기 선화증권은 선적지에서 송화인에 의해 백지배서되어 선사에게 상환된다는 것이다. 선적지에서 권리증권으로서의 기능이 포기되었다는 점에서 선사는 원본 전통의 선화증권에 Surrendered 또는 Accomplished의 문구를 스탬프로 날인하여 첫 번째 원본 선화증권의 사본을 제공하게 된다. 선적지에서 송화인에 의해 원본의 선화증권이 선사에게 상환되고 단지 운송계약의 추정적 증거기능과 물품의 수취증 역할을 수행하는 권리포기 선화증권이 발급된다.

31) 양석완, 「화물인도지시서의 법적 지위」, 「비교사법」, 제15권 제2호, 한국비교사법학회, 2008, pp.466-468.

32) 박병호, 「무역실무 제2권」, 세인북스, pp.1240-1241.

IV. 권리포기 선화증권 이용에 따른 분쟁예방

1. 권리포기 선화증권 관련 분쟁 원인

(1) 권리포기 선화증권의 이용양식에 따른 분쟁

전술한 바와 같이 권리포기 선화증권의 사용유형은 <표 1>과 같이 3가지 유형으로 살펴볼 수 있는데 이러한 권리포기 선화증권의 이용양식에 따라 법적 효력이 달리 나타나기 때문에 이러한 이용양식에 따른 법적 효력과 관련하여 분쟁이 야기되고 있다. 제I 유형의 경우 운송인의 표준운송약관이 권리포기 선화증권에 포함되지 않기 때문에 운송인의 표준약관이 적용할 수 없는 경우가 있을 수 있다.

실제의 판례³³⁾로서 운송인과 송화인간에 운송품에 대하여 선화증권을 발행하지 않고 권리포기된 화물로 처리하기로 합의하고 그에 따라 운송인이 Surrendered의 문언이 표시된 선화증권의 전면의 사본을 송화인에게 교부한 사건에서 이면약관이 적용될 수 없다고 하는 판결이 나온 사례가 있다는 점에 비추어볼 때 제I 유형의 권리포기 선화증권을 사용하는 자체가 분쟁의 대상이 될 수 있다.

<표 1> 권리포기 선화증권의 사용유형 정리

구분	사용방법	특징
권리포기 선화증권의 전면만 사용(I 유형)	Surrendered라고 표기된 선화증권의 전면의 사본이 이용되는 경우로 유가증권으로서 선화증권 자체가 발행되지 않고 팩스, 메일 등으로 Surrendered라고 스탬프가 찍힌 선화증권의 전면만을 운송인이 송화인에게 송부 송부된 선화증권 이미지를 송화인이 수화인에게 송부하여 양륙항에서 선화증권을 상환하지 않고 화물이 수화인에게 인도되는 방식	·가장 단순하게 이용되는 방법 ·선화증권의 이면이 교부되지 않기 때문에 이면의 운송약관이 전달되지 않음.
권리포기 선화증권의 전후면 모두 사용(II 유형)	Surrendered라고 표기된 선화증권의 전면과 후면을 모두 송화인에게 팩스 또는 메일로 송부	·운송약관의 송부 ·송화인과 운송인의 관계에서 계약내용을 확인
배서한 선화증권을 회수하고 선화증권 사본 이용(III 유형)	유가증권으로서 선화증권이 송화인에 교부되어 송화인이 이면에 배서한 선화증권을 운송인이 선적지에서 회수하고 선화증권의 사본을 이용	·유가증권으로서 선화증권 발행, 배서, 회수 ·가장 안정적인 방법

자료: 최석범외 1인(2014), 최한별 외1인(2016a), 최한별 외1인(2016b) 참조정리.

33) 대법원 2006.10.26. 선고 (2004다 27082)

(2) 이면약관 적용관련 당사자거래관행의 인정과 관련된 분쟁

약식의 권리포기 선화증권을 지속적으로 사용한 당사자의 거래관행이 유효할 것인가의 여부와 관련하여 당사자의 다툼이 있을 수 있다. 아직 충분한 사례들이 축적되지는 않았지만 이러한 관행을 인정한 사례가 있고 인정하지 않은 사례가 있다. 일반적으로 당사자가 분쟁을 중재에 회부하기로 합의하였는지의 여부는 분쟁의 당사자간에 합의된 계약상 조건에 의해 판단된다.³⁴⁾

중국의 한 판례는 기존에 당사자간에 권리포기 선화증권을 사용한 많은 전례가 있었음에도 불구하고 실제로 권리포기 선화증권으로 운송인이 선화증권의 전면만을 송화인에게 팩스로 보낸 경우 선화증권의 이면약관은 송화인에 대하여 구속력을 가지지 않는다고 판결을 내린 사례가 있다. 이 사례에서 법원은 중화인민공화국해상법 제71조 등에 의거하여 운송인은 송화인으로부터 화물을 수령한 후 선화증권을 발행하는 것이 의무이며 원고가 주장한 것처럼 과거에 권리포기 선화증권을 당사자간에 발행하였다는 이유만으로 원고가 권리포기 선화증권이 발행될 것을 요구했다고 추론하기 어렵다고 판단하였다. 즉, 피고가 과거 7건의 거래에 대하여 선화증권을 제시함으로써 그동안 원고와의 거래에서 권리포기 선화증권을 이용하여 왔다는 것을 증명하려고 하였지만 이 사건에서 증인의 증언이나 이메일의 진실성을 인정할 수 없고 무엇보다 원고가 피고에게 권리포기 선화증권을 발행할 것을 지시하였다거나 보증서를 제시하였다는 확실한 증거를 찾을 수 없음으로 원고가 피고에게 권리포기 선화증권의 발행을 지시하였다고 볼 수 없다고 판단하였다.³⁵⁾

그러나 일본의 한 판례에서는 당사자간의 거래관행을 인정하였는데 동경 지방법원의 판례가 있는데 2008년 3월 26일의 판결이다.³⁶⁾ 권리포기 선화증권을 이용하여 거래를 하는데 있어서 운송인이 송화인이 아닌 송화인의 대리인에게 선화증권의 전면만을 송부하였고 그 이면약관은 송부하지 않았다. 그 후 운송인과 수화인 사이에서 화물손상에 대한 손해배상청구 문제가 발생하였고 분쟁을 해결하는 과정에서 선화증권의 이면약관이 송부되지 않은 선화증권의 유효성에 대한 문제가 제기되었다. 운송인은 발생한 분쟁에 대하여 중재를 통하여 해결하고자 하였으나 선화증권의 전면만 송부된 상태에서 과연 이면약관의 중재조항이 적용가능한가의 여부가 쟁점이 되었다. 이에 대하여 수화인의 경우 선화증권의 전면만이 송부되었기 때문에 이면약관의 유효성을 인정할 수 없으므로 운송인이 선화증권의 이면약관을 전제로 주장하는 중재약관을 인정할 수 없다고 주장하였다. 그러나 운송인은 비록 선화증권의 이면약관을 송부하지 않은 것은 사실이나 송화인의 대리인과 이미 연간 100건에 달하는 운송계약을 체결한 경험이 있으며 송화인의 대리인이 선화증권의 이

34) 박원형·강원진, “보증신용장거래 분쟁에서 중재합의의 이행가능성”, 『중재연구』, 제19권 제3호, 한국중재학회, 2009.12.1, p.167.

35) 최한별의 1인(2016b), 전제서, p.152.

36) 平成19(7)886号

면약관을 속지하고 있는 상태였기 때문에 선화증권의 이면약관에 있는 중재약관에 대하여 수화인에게 그 유효성을 인정할 것을 주장하였다. 법원은 이러한 주장을 받아들여 당사자들간의 특수사정 즉, 거래관행을 고려할 때 송부된 선화증권 전면에 대하여 그 이면약관의 효력이 인정된다고 판단하였다.³⁷⁾

한국의 경우에도 당사자가 기존의 거래관행을 이유로 이면약관의 적용을 주장하였지만 받아들여지지 않았는데 거래관행을 입증할만한 거래건수가 되지 않은 수차례 이용건수만으로는 이면약관을 적용할 수 없다는 결론을 내린 판결이 있다.³⁸⁾

(3) 해상운송장 양식을 통한 권리포기 선화증권 발행에 따른 분쟁

선화증권발급업무 수행자가 해상운송장 양식을 이용하여 권리포기 선화증권을 발행한 경우 권리포기 선화증권으로 인정되지 않은 사례가 있다. 이 사례에서는 권리포기 선화증권이 비록 권리가 포기된 선화증권으로 상환증권성이 없다는 점에서 해상운송장과 그 성질이 동일하다고 볼 수는 있으나 선화증권의 발행을 통하여 물품의 인도가 이루어진다는 것을 인지하고 있었던 상황에서 해상운송장이라고 인쇄된 용지에 출력되어 서류가 송부되었다고 해도 이것만으로 선화증권의 권리가 포기되었다고 판단하기에는 무리가 있다는 것이다.³⁹⁾

이와 같이 권리포기 선화증권이 해상운송장과 같은 기능을 수행하기 때문에 해상운송장 양식을 이용하여 선화증권 내용을 출력하는 사례가 추후에도 발생할 소지가 있다.

(4) 권리포기 선화증권에서의 권리자의 확정과 관련된 분쟁

권리포기 선화증권의 경우 정식 선화증권이 유통되지 않기 때문에 법률상 증권의 정당한 소지인이 존재하지 않고 따라서 화물처분권의 권리자를 확정할 수 없게 된다.

일례로 중국에서 매도인과 매수인은 매매계약서 상에 권리포기 선화증권을 이용하여 화물을 인도할 것을 약정하고 무선박운송인(NVOCC)을 운송인으로 지정하였다. 대련의 항구에서 화물을 NVOCC에게 위탁한 후 권리포기 선화증권을 발행받았던 매도인은 이전거래에서 매수인과 분쟁이 있었던 것을 이유로 본 계약에 의한 화물의 인도를 제3의 매수인에게 인도해줄 것을 요구하였다. 그러나 NVOCC는 매도인이 권리포기 선화증권을 발행받은 이상 발행시점부터 화물처분권을 상실하였고 그 화물처분권은 기존의 매수인에게 이전된 것이기 때문에 NVOCC가 매도인의 지시를 따를 의무가 없다고 주장하며 물품을 기존의 매수인에게 인도하였고 이에 따라 매도인이 대금을 회수하지 못한 사건이 있었다.⁴⁰⁾

37) 최한별외 1인(2016b), 전게서, pp.147-148.

38) 대법원 2006.10.26.선고 (2004다 27082)

39) 최한별외 1인(2016b), 전게서, pp.149-150.

40) 전게서, p.154.

따라서 권리포기 선화증권이 발행된 경우 당사자들간의 권리자의 확정과 관련된 분쟁이 발생할 수 있다.

2. 권리포기 선화증권 관련 분쟁 예방대책

(1) 이면약관을 적용할 수 있는 배서된 선화증권 사본양식 이용

권리포기 선화증권의 발행형식과 관련된 분쟁을 방지하기 위해서는 원본의 선화증권을 발급받고 이를 배서하여 선사에게 선적지에서 상환하고 배서된 선화증권의 사본을 이용하는 것이 바람직하다. 이러한 방법을 이용하는 것이 당사자간에 가장 안전하게 권리포기 선화증권을 이용하는 것이라고 할 수 있다.

특히 송화인이 정식으로 발행된 선화증권에 대하여 배서방식으로 권리를 포기하는 절차를 거침으로써 선화증권의 내용과 이면약관을 다시 점검할 수 있으며 무엇보다도 직접 배서를 통하여 당사자인 송화인이 권리를 포기했다는 점에서도 물품처분권의 귀속문제를 사전에 예방할 수 있다.

(2) 이면약관 적용관련 당사자거래관행의 명확화

당사자간의 거래관행을 명확하게 정립하게 위해서는 당사간의 거래약정을 별도로 맺을 필요가 있다. 거래가 많지 않은 경우에도 동일한 물품을 동일한 당사자와 지속적으로 거래할 경우에는 송화인은 운송인과 별도의 약정을 통해 별도의 명시가 없는 한 권리포기 선화증권으로 거래를 하는 것으로 하고 약식 선화증권을 사용하는 경우에도 운송인의 표준약관을 적용하기로 하는 합의를 해둘 필요가 있다. 그리고 약식 선화증권을 사용하는 경우에도 운송인의 표준약관을 적용한다는 문구를 전면에서 기재된 양식을 사용하는 것이 바람직하다.

(3) 선화증권 양식이 아닌 해상운송장 양식이용에 따른 분쟁

권리포기 선화증권이 권리증권 기능을 배제하고 물품의 수취증, 운송계약의 추정적 증거기능을 수행하고 있다는 점에서 해상운송장과 동일한 기능을 수행하고 있기 때문에 해상운송장과 동일시할 수 있다. 이러한 점에서 해상운송장 양식을 이용한 권리포기 선화증권이 발급되는 경우가 발생할 수도 있기 때문에 선사차원에서 이러한 실수가 발생되지 않도록 유의할 필요가 있다. 권리포기 선화증권이 발행된 경우와 해상운송장이 발행된 경우에 그 법적 구성을 달리하기 때문에 당사자가 의도하지 않은 결과를 가져올 수 있으므로 이점을 유의하여야 할 것이다.

(4) 권리포기 선화증권의 경우 당사자간의 권리자의 확정과 관련된 특약

권리포기 선화증권의 경우 정식 선화증권이 유통되지 않기 때문에 법률상 증권의 정당한 소지인이 존재하지 않고 따라서 화물처분권의 권리자를 확정할 수 없게 된다. 기능상 해상운송장과 같은 취급이 가능하기 때문에 권리자의 확정이 해상운송장에 따라 이루어지는 것도 가능하지만 권리포기 선화증권이라는 독특한 상관습이 형성되고 있다는 점에서 권리포기 선화증권의 발급되는 경우에 송화인과 수화인간의 합의를 전제로 송화인과 운송인간에 있어서 권리자를 확정시키는 것이 바람직하다. 해상운송장의 경우 송화인은 수화인을 변경할 수도 있지만 처분불능약관(No Disposal Clause)이 기재되는 경우에는 송화인은 수화인을 변경할 수 없다. 이와 같은 실무내용을 권리포기 선화증권에도 당사자들간에 확정하면 권리자 확정과 관련된 분쟁을 예방할 수 있다.

V. 결 론

권리포기 선화증권은 전세계적으로 통용되는 실무이기 보다는 한중일 단거리 항로에서만 주로 사용되는 물품인도와 관련된 해운실무관행이기 때문에 권리포기와 관련된 법률구성이나 법적 기반이 매우 제한적이다. 따라서 당사자들은 권리포기 선화증권과 관련된 분쟁을 사전에 차단하기 위해 스스로 그 예방책을 강구할 수밖에 없는 상황이다.

권리포기 선화증권과 관련된 분쟁과 관련하여 첫째, 권리포기 선화증권의 이용양식에 따른 분쟁이 있을 수 있다. 선화증권의 사용유형은 3가지 유형으로 살펴볼 수 있는데 이러한 권리포기 선화증권의 이용양식에 따라 법적 효력이 달리 나타나기 때문에 이러한 이용양식에 따른 법적 효력과 관련하여 분쟁이 야기되고 있다. 이는 운송인의 표준약관이 적용될 수 있는가의 분쟁에 관한 것이라고 할 수 있다.

둘째, 이면약관 적용관련 당사자 거래관행의 인정에 대한 분쟁이 있을 수 있다. 약식의 권리포기 선화증권을 지속적으로 사용한 당사자의 거래관행이 법률적으로 유효할 것인가의 여부와 관련하여 당사자의 다툼이 있을 수 있다. 아직 충분한 사례들이 축적되지는 않았지만 이러한 관행을 인정한 사례가 있고 인정하지 않은 사례도 있기 때문에 기존의 거래관행이라고 주장하는 측과 그렇지 않다고 주장하는 측간의 분쟁이 지속적으로 발생할 가능성이 있다.

셋째, 한국의 사례에서와 같이 해상운송장 양식을 사용하는 것과 관련된 권리포기 선화증권의 인정여부와 관련된 분쟁이 있을 수 있다. 특히, 권리포기 선화증권이 해상운송장과 같은 기능을 수행하기 때문에 해상운송장 양식을 이용하여 선화증권 내용을 출력하는 사례가 추후에도 발생할 소지가 있다.

넷째, 권리포기 선화증권의 경우 권리자의 확정과 관련된 당사자의 분쟁이 있을 수 있다. 권리포기 선화증권의 경우에는 정식 선화증권이 유통되지 않기 때문에 법률상 증권의 정당한 소지인이 존재하지 않고 따라서 화물처분권의 권리자를 확정할 수 없게 된다.

이러한 분쟁에 대하여 당사자들이 취할 수 있는 예방책으로서 첫째, 이면약관을 적용할 수 있는 배서된 선화증권의 사본양식을 이용하는 것이 바람직하다. 송화인이 정식으로 발행된 선화증권에 대하여 배서방식으로 권리를 포기하는 절차를 거침으로써 이면약관을 보다 명확하게 적용할 수 있어 당사자의 계약관계 등을 보다 명확하게 확정할 수 있다.

둘째, 당사자간의 거래관행을 명확하게 정립하게 위해서는 당사간의 거래약정을 별도로 맺을 필요가 있다. 거래가 많지 않은 경우에도 동일한 물품을 동일한 당사자와 지속적으로 거래할 경우에는 송화인은 운송인과 별도의 약정을 통해 거래관행을 보다 명확하게 설정할 필요가 있다.

셋째, 운송인차원에서 해상운송장 양식을 이용하여 권리포기 선화증권이 발급되지 않도록 하여야 하고 송화인의 차원에서도 이러한 양식으로 자신에게 권리포기 선화증권이 발급되는지의 여부를 확인하고 선화증권 사본양식으로 발급받아야 한다.

넷째, 권리포기 선화증권의 경우 당사자간의 권리자 확정과 관련된 특약을 체결할 필요가 있다. 해상운송장 실무관행을 권리포기 선화증권에도 적용하기 위해 당사자들간에 특약을 체결하면 권리자 확정과 관련된 분쟁을 예방할 수 있다.

참고문헌

- 古田伸一, “船荷証券元地回収による運送”, 「物流問題研究」, 第48号, 流通經濟大學 物流科學研究所, 2007, pp17-24.
- 권기훈, “해상운송물 인도 방법의 문제점과 대안-권리포기 선화증권의 폐지와 대안을 중심으로”. 「법학연구」, 제17권 제2호, 인하대학교 법학연구소, 2014, pp.191-218.
- 김선옥, “Surrender B/L의 활용에 관한 고찰”, 「물류학회지」, 제22권 제3호, 한국물류학회, 2012, pp.47-66.
- 김인현, “실무에서 나타나는 다양한 선화증권과 그 대응물”, 「국제거래법연구」, 제22집 제1호, 국제거래법학회, 2013, pp.272-275.
- 大崎正瑠, 「船荷証券の研究」, 白桃書房, 1989, p.87.
- 藤田和孝, “船荷証券の元地回収と荷受人の運送品引渡請求: いわゆるサレンダー-B/Lについて”, 「京都外國語大學 COSMICA」, 第36号, 京都外國語大學 國際言語平和研究所, 2006, pp.69-76.

- 박병호, 「무역실무 제2권」, 세인북스, pp.1240-1241.
- 박성철, “신용장거래에서 Surrender B/L 이용 상의 문제점에 관한 연구”, 「수출보험학회지」, 제4권 제1호, 한국수출보험학회, 2003, pp.217-230.
- 박원형·강원진, “보증신용장거래 분쟁에서 중재합의의 이행가능성”, 「중재연구」, 제19권 제3호, 한국중재학회, 2009.12.1, p.167.
- 양석완, “화물인도지시서의 법적 지위”, 「비교사법」, 제15권 제2호, 한국비교사법학회, 2008, pp.466-468.
- 이재성, “국제무역거래상 권리포기 선화증권과 관련된 해상화물보험의 대위청구권에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 제65권, 한국무역상무학회, 2015, pp.71-94.
- 日本貿易關係手續簡易化協會, 「貿易手續のEDI化に係る法的諸問題」, 1991, p.34.
- 임석민, “Stale B/L 거래조건에서의 Surrender B/L의 효과에 관한 판례연구”, 「무역학회지」, 제38권 제4호, 한국무역학회, 2013, pp.277-297.
- 蔣躍川, “中國におけるサレンダーB/Lの法的問題”, 「季刊 企業と法創造」, 第7卷 第2号 (通卷 第24号), 早稻田大學グローバルCOE 《企業法制と法創造》總合研究所2010, p.15.
- 최석범·최한별, “국제무역거래에서의 전자선화증권의 대안으로서 Surrender B/L 이용상의 한계성에 관한 연구”, 「2014 공동정책세미나 및 학술대회」, 한국무역통상학회·대외경제정책연구원·경제인문사회연구회, 2014, p.130.
- 최한별, “선화증권 위기와 해결책으로서 권리포기 선화증권의 법적 효력”, 「국제상학과 항만·물류의 협력방안」, 한국국제상학회, 한국물류학회, 한국전자무역연구소, 2014.5.24., pp.223-233.
- 최한별·최석범, “국제무역거래에서의 권리포기 선화증권의 활용상의 한계성에 관한 연구”, 「국제상학」, 제31권 제4호, 한국국제상학회, 2016, pp.141-157.
- 최한별·최석범, “선화증권 위기의 해결책으로서 권리포기 선화증권의 법적 효력”, 「물류학회지」, 제26권 제6호, 2016, 한국물류학회, pp.79-88.
- 合田浩之, “船荷証券の元地回収について” 「日本貿易學會年報」, 第43号, 日本貿易學會, 2006.6, p.248.
- 홍재성·라공우, “Surrender B/L에 대한 고찰-중국과의 거래를 중심으로-”, 관세학회지, 제16권 제3호, 한국관세학회, 2015, pp.251-266.
- Grönfors, Kurt, Cargo Key Receipt and Transport Documentation Replacement, Gothenburg Maritime Law Association, 1982, p.12.
- ICC, Incoterms 2000, ICC Publishing S.A., 1999, p.25.
- Kozolchyk, Boris, “Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking Law Perspective,” Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.23, No.2, April, 1992, p.220.
- Tettenborn, A. M., “Transferable and negotiable documents of title - a redefinition?,” Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, Part 4, November 1991, pp.538-542.
- Wilson, John F., Carriage of Goods by Sea, Fitman Publishing, 1993, p.163.

ABSTRACT

Trade Practice of Surrender Bill of Lading and Prevention of its Disputes

Seok-Beom Choi

Two solution approaches have been suggested globally to solve the crisis of bill of lading; that is to say, electronic bill of lading and sea waybill. Electronic bill of lading is not unsettled as a solution to solve the crisis of bill of lading but sea waybill is used on a global basis to do so. The surrendered bill of lading is applied for practical usage instead of sea waybill in a short voyage among Korea, China, and Japan, owing to faster delivery at destination and lower cost than bill of lading.

To surrender the original bill of lading, the consignor should submit all originals with a request letter to the carrier of goods with necessary surrender charges, if any, in doing so. Once after receiving the original bills of lading consisting of normally three originals but in some cases five, the carrier stamped "Surrendered" on the front of original bills of lading and sent a message to his counterpart at the port of destination, stating that the original bill of lading surrendered at the port of shipment and the consignee can take delivery of the goods without production of the original bill of lading at destination.

The legal regime of the surrendered bill of lading is not settled as it is not considered legally as bill of lading, and the decisions rendered by each nation's courts are different according to the usages of the surrendered bill of lading. The purpose of this paper is to prevent the disputes between parties with regard to the surrendered bill of lading by studying the causes and precautions of disputes in relation to the surrendered bill of lading.

Key Words : Surrendered Bill of Lading, Bill of Lading, Sea Waybill, Trade Practice, Dispute