

# 스위치선하증권의 불법적 발행 관행에 따른 위험과 그 대책

Illegal Issuing Practices of Switched Bill of Lading and Precautions against their Potential Risks

박세운(Park, Sae Woon)

창원대학교 경영학과 교수

## 목 차

- |                           |          |
|---------------------------|----------|
| I. 서 론                    | V. 결 론   |
| II. 스위치선하증권의 발행 관행        | 참고문헌     |
| III. 관련 판례와 문제점 분석        | Abstract |
| IV. 관련 판례의 시사점 및 기업의 대처방안 |          |

## 국문초록

중개무역의 활성화와 기업의 해외현지법인의 증가로 인한 스위치선하증권의 사용이 빈번해지고 있으며 이와 더불어 이것의 불법적인 발행으로 인한 분쟁도 종종 발생하고 있다. 이러한 분쟁에 대해서는 몇 가지 중요한 판례가 있지만 이에 대한 연구는 전무하다. 따라서 본 연구에서는 스위치선하증권의 불법적 발행관행을 관련 판례를 통하여 조사하고 관련 당사자의 대책을 모색하고자 한다. 스위치선하증권에서는 원선하증권의 선적인, 수하인, 선적항, 하역항, 선적일 등이 변경 또는, 선적인에게 불리한 부기가 제거되거나 선하증권이 분할 또는 통합 발행된다. 여기서 운송인이 원선하증권을 회수하지 않은 상태에서 스위치선하증권을 발행하거나 선적일자, 선적항 또는 하역항을 허위로 기재하거나 불리한 부기가 삭제된 스위치선하증권을 발행하는 것은 불법적인 것으로 볼 수 있다.

스위치선하증권의 불법적 발행은 선적인과 은행 등 무역거래 당사자에게 위험 요인이 된다. 즉 선적인은 대금을 회수하지 못하였음에도 불구하고, 스위치선하증권에 의해서 화물이 제3자에게 인도되면 대금을 회수하지 못하여 손실이 발생한다. 화물의 담보권을 가지고 있는 신용장 개설은행 또는 매입은행도 스위치선하증권의 불법적인 발행에 따라 그들의 담보권이 침해된다. 대부분의 경우 운송인은 중개무역상과 거래관계에 따라 어쩔 수 없이 원선하증권을 회수하지 않은 상태에서 스위치선하증권을 발행하고 있다. 하나의 화물에 대하여 두 세트 이상의 선하증권이 존재하는 것은 운송인에게 대단히 위험한 것이다.

**주제어** : 운송서류, 스위치선하증권, 각서, 중개무역

## I. 서론

국제무역거래에서 해상운송이 압도적인 비중을 차지하여 2009년 전세계의 해상운송량은 7,940억 톤에 달하고 있다.<sup>1)</sup> 해상운송을 할 때에 운송인은 선적인에게 선하증권을 발행한다. 선하증권은 다음의 세 가지 기능을 가지고 있다.

첫째, 선하증권에 기재된 화물에 대하여 운송을 위하여 수탁했음을 증명한다. 즉 매도인이 Incoterms의 F-term과 C-term의 의무를 이행하였다는 것이다.

둘째, 인쇄약관 또는 운송계약 체결 시점의 운송인의 일반 약관을 인용하면서 운송계약 조건을 증명한다.

셋째, 선하증권 소지인에게 화물의 통제권 또는 양도권을 부여한다. 즉 선하증권은 유가증권으로서 그 소지인은 화물의 운송 중에 운송인에게 지시를 하고, 목적지에서 화물을 받을 권리를 가진다.

특히 선하증권이 유가증권으로서의 기능을 가진다는 점에서 해상화물운송장이나 항공화물운송장과 다르다. 선하증권에 이와 같은 기능을 부여한 것은 운송 중에 화물을 매도할 수 있도록 하기 위한 것이다. 그러므로 선하증권 소지인인 화물의 매입인이 화물을 받을 수 있을 권리를 가질 뿐만 아니라 차후의 매입인에게 그 권리를 양도할 수도 있다.

또한 신용장 개설은행은 선하증권에 수하인으로 기재됨으로써 수입화물을 담보로서 취득할 수 있고, 매입은행은 개설은행으로부터 대금지급이 거절될 때 선하증권을 반환받아 선하증권 소지인으로서 수출화물을 추심 전 매입에 대한 담보로 취득할 수 있다.

그러나 운송인이 원선하증권을 회수하지 않고 스위치선하증권<sup>2)</sup>을 발행하면 선적인, 개설은행 또는 매입은행의 화물 소유권 또는 담보권이 침해될 수 있다.<sup>3)</sup> 또한 수하인이 선적인의 동의 없이 특정 사항이 변경된 스위치선하증권이 발행되는 경우에도 선적인을 비롯한 거래 당사자의 권리가 침해될 수도 있다.<sup>4)</sup> 우리나라에서는 이와 같은 문제로 인한 분쟁에 대한 대법원 판례는 없으나 정당하게 발행된 스위치선하증권이 관련된 대법원 판례는 있다.<sup>5)</sup> 특히 최근 우리나라 기업의 해외현지법인의 증가에 따른 중개무역의 활성화로 스위치선하증

1) Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD.

2) 스위치선하증권이란 운송인이 첫 번째 발행된 선하증권을 제시 받고서 발행하는 두 번째 선하증권을 말하는 것으로 선하증권 자료 내용의 일부가 변경된다.

3) UCO Bank 대 Golden Shore Transportation Pte Ltd.사건(2005)

4) Pacific Carriers Ltd 대 Banque National de Paris 사건(2001)

5) 대법원 2003.10.9 선고 2002다2249 판결과 2011년의 광주은행 형사소송사건(현재 소송 진행 중)

불법적으로 발행된 스위치선하증권과 관련된 재판은 1, 2심에서 종결되어 이와 관련된 대법원 판례는 없다.

권의 사용은 증가되고 있다.<sup>6)</sup>

이처럼 스위치선하증권의 사용이 실무계에서 증가되고 있고, 이와 관련된 분쟁도 발생하고 있으나 선하증권의 전반적인 내용에 대한 선행연구<sup>7)</sup>만 있을 뿐 스위치선하증권에 대한 선행 연구는 국내외를 막론하고 전무한 실정이다.<sup>8)</sup> 그러므로 스위치선하증권 발행관행과 관련 판례 분석을 통한 스위치선하증권의 발행관행의 합법성 여부와 당사자의 대응책에 대한 연구가 시급하다고 볼 수 있다.

따라서 이 연구에서는 스위치선하증권의 불법적 발행 관행을 관련 판례를 통하여 조사하고 당사자에 대한 위험 및 대책을 도출함으로써 무역거래의 원활화에 기여하고자 한다.

## II. 스위치선하증권의 발행 관행

스위치선하증권이란 운송인이 첫 번째 발행된 원선하증권을 제시 받고서 발행하는 두 번째 선하증권을 말하는 것으로 선적인으로서 매도인이 자신의 기초계약, 매매계약 또는 신용장조건에 일치시키기 위하여 운송인에게 기재 내용의 일부 변경을 신청하거나 한 건의 선하증권을 분할 또는 여러 건의 선하증권을 통합하여 발행한다. 이 스위치선하증권을 글로벌 선하증권(global bill of lading)이라고도 부른다. 스위치선하증권을 발행할 때 운송인은 평판이 좋은 은행이 부서한 각서(letter of indemnity)를 요구하기도 한다. 스위치선하증권은 다음의 이유로 발행된다.

### 1. 선적인 및/또는 수하인 명칭 변경

양도가능신용장(transferable credit)<sup>9)</sup>과 백-투-백 신용장(back-to-back credit)에서 중개무역상은 최종 구매자에게 해상운송계약을 체결한 공급자의 명칭과 주소가 알려지기를 원하지 않는다. 그는 또한 공급자가 최종 구매자의 명칭과 주소를 아는 것도 원하지 않는다. 그러므로 중개

6) 해외현지법인이 생산한 물품을 우리나라 본사가 중개무역인으로서 수출하는 형태를 취하는 경우가 많다. 이 경우 선적인이 해외현지법인에서 본사로 변경된 스위치선하증권이 발행된다.

7) 한낙현(2011), 박세운(2011)

8) 박세운(2010)의 선행연구에서 스위치선하증권의 위험에 대하여 연구하였다. 그러나 그의 연구에서 이에 대한 충분한 분석을 하지는 않았다.

9) 신용장통일규칙 제38조 h항에서는 양도신용장에서 제1수익자는 제2수익자의 송장과 환어음을 자신의 것으로 대체할 수 있다고 규정하고 있어 제2수익자의 선하증권을 대체하는 것에 대하여는 규정이 없다. 양도은행이 동의하면 제2수익자의 선하증권을 제1수익자의 스위치선하증권으로 대체할 수 있다.(www.collyerconsulting.com)

무역상은 선적인 및/또는 수하인의 명칭이 변경된 스위치선하증권을 발행 받기 위하여 첫 번째 발행된 원선하증권을 운송인에게 제출한다. 스위치선하증권에서는 중개무역상이 공급자 대신에 선적인이 되고, 최종 구매자가 중개무역상 대신에 수하인이 된다.

## 2. 선적항 및/또는 하역항 변경

### 1) 불가항력으로 인한 변경

원래의 하역항에서 부두 파업, 지진 또는 다른 불가항력으로 인하여 선박이 접안할 수 없을 때 선장은 자기 재량으로 원래의 하역항에서 가까운 다른 항구에 화물(특히, 부패하기 쉬운 화물)을 하역한다. 이 경우에는 하역항이 변경된 새로운 선하증권이 발행된다.

### 2) 법적 규제를 회피하기 위한 변경

선적항과 하역항 변경이 모두 사실이거나 합법적인 것은 아니다. 예컨대 과거 중국과 대만이 적대적 관계에 있을 때 상호간 모든 무역거래와 운송 및 통신이 금지되었다. 그러나 대만에서는 중국에서 생산되는 희귀한 허브 약품 원료와 음식 재료에 대한 수요가 많았다. 왜냐하면 이것의 가격이 홍콩 또는 싱가포르보다는 중국이 낮았기 때문이다. 대만의 수입자는 그의 친척 또는 친구가 거주하는 중국의 공급자로부터 이것을 구입할 수 있었다. 위험을 감수하는 1만 톤 미만의 화물선의 선원은 많은 운임을 받고 중국의 Xiamen으로부터 대만의 까우슝까지 유통운송을 할 수 있었다. 물론 그와 같은 운송은 선박의 항해일지에는 기록되지 않는다. Xiamen에서 첫 번째 선하증권은 선적항을 Xiamen, 하역항을 그 당시 영국의 식민지인 홍콩으로 하여 발행된다. 그 후 이 선하증권은 선적항을 홍콩, 하역항을 까우슝으로 하는 스위치선하증권으로 대체된다. 스위치선하증권은 중국과 대만의 수출입정책과 법규에 문면상으로 부합할 수 있게 되는 것이다.<sup>10)</sup>

## 3. 불리한 부기 삭제

가끔 선적된 화물을 감독하는 1등 항해사는 포장에 이상이 있거나 포장이 충분하지 않은 화물(예컨대 2겹 상자 대신에 1겹 상자 사용) 또는 녹이 슬거나 변형된 화물에 대한 클레임으로부터 운송인을 보호하기 위하여 선하증권에 이것을 표시한다. 이러한 부기(notation)가 있

10) T.O. Lee, "The Bewildering Switch Bill of Lading," *Documentary Credit Insight*, Vol.18 No.1, Mar. 2012.

으면 이 선하증권은 고장부 선하증권(foul B/L)으로 신용장거래에서는 하자가 된다.<sup>11)</sup> 이 경우 운송인은 선적인이 각서(letter of indemnity)를 제출하면 이것을 표시하지 않은 무고장부 선하증권(clean B/L)을 발행한다. 그러나 포장 또는 화물에 하자가 있음에도 불구하고 각서를 받고서 무고장부 선하증권을 발행한 경우, 이 각서는 무효라는 영국과 일본의 판결<sup>12)</sup>이 있으므로 운송인은 이 각서를 받고서 무고장부 선하증권을 발행하는 것의 위험을 충분히 인식하여야 한다.

#### 4. 선적일자 변경

1차 상품의 가격은 시기에 따라 크게 변동된다. 예컨대 탄화수소무역에서 가격은 PLATTS 가 발행한 일별 가격지수에 근거하여 결정된다. 예컨대 5일 평균(선적일 전·후 2일의 지수와 선적일 지수의 평균) PLATTS index 가격이 사용된다. 이것의 목적은 가격의 큰 변동을 억제하기 위한 것이다. 추가적으로 프리미엄이 추가되기도 하고 가격조정요소를 반영하기도 한다. 비양심적인 매도인은 가격이 높은 일자로 선적일을 변경한 스위치선하증권 발행을 요구하기도 한다.

#### 5. 선하증권의 통합과 분할

여러 명의 공급자가 선적한 화물이 철도, 트럭 또는 내륙수로를 통해 선적항에 도착하여 동일한 화물선에 각각 별개로 선적되어 별도의 선하증권이 각각의 선적분에 대하여 발행될 수 있다. 이 경우 매도인은 이미 발행된 선하증권 전부를 운송인에게 되돌려 주고 모든 선적분을 표시한 하나의 새로운 선하증권 발행을 요구할 수 있다. 이렇게 하면 대량 구매자에 대한 판매가 편리하고, 동시에 세관신고, 검사 또는 창고 입고와 같은 수입절차를 간소화시킬 수 있다.

역으로 한 세트의 선하증권이 미국 세관당국이 요구하는 상품수량으로 변경하기 위하여 여러 세트의 선하증권으로 분할 될 수 있다. 경우에 따라서는 화물을 여러 매입자에게 매도하기 위하여 원래의 하역항이 아닌 다른 하역항에 분할 하역될 수도 있다. 이 경우에 스위치 선하증권이 발행된다.

11) UCP600 제27조

12) Brown Jenkinson & Co., Ltd. 대 Percy Dalton (London) Ltd.(1957) 2 Lloyd's Rep. 1와 東京地裁 昭和 36년 4월 21일 판결(하급민법집 12권 4호 820쪽)(小峯 登, 1974年 信用狀統一規則(下), 外國爲替貿易研究會, 1979, pp.67-68에서 재인용)

## 6. 중개무역상과 선주간의 협력

중개무역상은 선주의 건화물선박이나 탱커선을 정기적으로 용선함으로써 선주와 좋은 관계를 가질 수 있다. 이에 화답하기 위하여 선주는 그의 대리인이 중개무역상의 각서를 받고서 원선하증권을 회수하지 않고 스위치선하증권을 발행하도록 허용할 수 있다. 중개무역상은 선박이 하역항에 도착하기 전에 스위치선하증권으로 최종 구매자로부터 신속하게 대금을 회수할 수 있고, 이 대금으로 은행을 통하여 원래의 공급자에게 결제를 할 수 있다.

이와 같이 함으로써 중개무역상은 원래의 공급자에게 대금을 결제하기 위한 자금을 차입할 필요가 없으므로 담보제공과 이자 비용을 절감할 수 있다. 이 경우 선주는 간접적으로 중개무역상에게 묵시적 금융제공자(silent financier)로서의 역할을 하는 것이다. 이와 같은 관행은 선주의 보험회사, 규제당국 및 다른 금융제공자의 간섭을 피하기 위하여 선주와 중개무역상간에 극비리에 진행된다.<sup>13)</sup>

## 7. 연구의 필요성

앞의 발행관행에서 보았듯이 스위치선하증권이 불법적으로 발행되어 관련 당사자에게 피해를 주는 경우가 많으나 스위치선하증권의 불법적 발행관행과 당사자의 대책에 대한 선행 연구는 국내외적으로 전무한 실정이다. 다행히 스위치선하증권의 불법적 발행에 관련된 외국의 판례가 있으므로 판례 조사를 통하여 이에 대한 연구가 가능하다.

## Ⅲ. 관련 판례와 문제점 분석

다양한 상황에 대한 스위치선하증권의 불법적 발행과 관련된 외국 판례는 다음과 같다.

13) T.O. Lee, *op.cit.*

## 1. UCO Bank 대 Golden Shore Transportation Pte Ltd.사건<sup>14)</sup>

### 1) 사건의 개요

개설의뢰인은 동말레이시아 항구로부터 인도의 칸들라항구까지 4번의 선적을 커버하는 3건의 신용장을 Indian Bank의 싱가포르 지점에서 개설하였다. 신용장에서는 매입은행을 특정은행으로 제한하지 않았다. 운송인은 수하인이 개설은행 지시식이고 통지처가 개설의뢰인인 본선적재 선하증권 4건을 발행하였다. 매도인/선적인/수익자는 매입은행(HSBC)의 카우롱 지점, 빈투루 지점과 미리 지점에 신용장의 다른 요구서류와 함께 원본 선하증권을 제시하였다. 매입은행은 환어음을 매입하였으나 원본 선하증권에는 배서를 하지 않고, 개설은행에 서류를 송부하였고, 개설은행은 서류를 수리하고 대금을 결제하였다.

개설의뢰인은 운송인에게 자신이 선적인이고, 최종구매자를 수하인으로 하는 스위치선하증권의 발행을 신청하였다. 운송인은 개설의뢰인으로부터 차후에 원선하증권을 반환하겠다는 개설의뢰인의 각서(letter of indemnity)를 받고, 원선하증권을 회수하지 않은 상태에서 스위치선하증권을 발행하였다. 개설의뢰인은 스위치선하증권에 배서를 하여 최종구매자에게 교부하였고, 운송인은 이 스위치선하증권을 받고서 화물을 최종구매자에게 인도하였다.

개설의뢰인이 개설은행에 대금결제를 하지 않자, 개설은행은 자신이 소지한 원선하증권을 회수하지 않은 상태에서 운송인이 인도에서 화물을 인도하였다고 주장하면서 운송인을 상대로 소송을 제기하였다.

### 2) 판결 내용

1심 법원에서는 개설은행이 소송을 제기할 자격이 부족하다고 판단하여 소를 기각하였으나, 항소심에서는 개설은행의 주장이 인정되었다.

항소법원은 싱가포르 선하증권법 5(2)(a)의 “선하증권 수하인이 선의로 선하증권을 소지하였다면 선하증권 수하인은 합법적인 선하증권 소지인으로 간주된다”는 규정을 인용하면서 개설은행에 승소 판결을 내렸다.

운송인은 상품에 대한 소유권을 얻기 위해서는 선적인이 직접 기명 수하인에게 선하증권을 양도하여야 된다고 주장하였으나, 항소법원은 운송인의 주장을 기각하였다. 법원은 화물을 인도 받을 권리가 누구에게 있는가를 판별하는 것이 불확실하거나 분쟁이 있을 때에만 그것이 적용된다고 판단하였다<sup>15)</sup>. 항소법원은 선하증권이 발행시점부터 양도가능하다고 보았

14) 2005 SGCA 42(Singapore)

다. 선하증권의 수하인이 개설은행 지시식으로 되어 있기 때문에 이 법의 목적상 매입은행으로부터 4건의 선하증권을 받았을 때 개설은행은 선하증권의 합법적 소지인이 된다고 보았다. 그러므로 개설은행은 운송인의 계약위반을 이유로 운송인을 상대로 소송을 제기할 권리가 있다고 결정하였다.

### 3) 평석

법원은 운송인이 원선하증권을 회수하지 않고 개설의뢰인의 각서만 받고 스위치선하증권을 발행하는 것을 인정하지 않았다. 이 사건에서 개설은행이 선하증권 수하인으로서 선하증권을 소지하고 있었으므로 선하증권의 합법적 소지인으로 인정되었다. 운송인이 원선하증권을 회수하지 않고 스위치선하증권을 발행하는 것은 불법적인 것으로 선적인과 수하인의 권리를 침해하는 것이다. 운송인이 원선하증권을 회수하지 않고 스위치선하증권을 발행하는 것은 불법적인 것으로 삼가야 할 관행이다.

## 2. Pacific Carriers Ltd 대 Banque National de Paris 사건<sup>16)</sup>

### 1) 사건의 개요

호주 매도인 New England Agricultural Trader와 인도 매입인 Royal Trading Co.와의 계약에 따라 중개무역상인 개설의뢰인 Swiss Singapore Overseas Enterprises는 호주로부터 인도로 운송된 콩을 구입하기 위하여 3건의 신용장 발행을 개설은행에 신청하였다. 신용장에서는 상품이 수익자와의 계약에 따라 선적되었음을 기재한 상업송장 원본 1부 및 사본 3부와 수하인이 선적인 지시식으로 백지 배서되고 통지처가 개설의뢰인인 무고장 본선적재 선하증권을 요구하였다.

매입인의 요청에 따라 수익자/매도인은 선하증권을 소량의 화물로 분할하기 위하여 운송인이 원선하증권을 회수하고서 스위치선하증권을 발행하는데 동의하였고 운송인도 반대를 하지 않았다. 그러나 수익자 모르게 개설의뢰인은 선하증권의 다른 부분을 변경하려고 함으로써 단순한 선하증권 분할 이상의 것을 시도하였다.

스위치선하증권의 조건에 대한 개설의뢰인과 수익자와의 커뮤니케이션 과정 중에 적재 선박 MV Nelson은 하역항으로 접근 중에 있었다. 캘커타에서 하역할 때 선하증권을 이용할 수

15) Bandung Shipping Pte Ltd 대 Keppel TatLee Bank Ltd(2003) 1 SLR 295; (2003) 1 Lloyd's Rep 619

16) 2001 NSW LEXIS 1241(Australia)



없었고, 수익자는 선하증권의 하자가 용인되는 것을 확실하게 할 것을 원하였다. 수익자의 요청에 따라 매입인이 수익자에게 발송한 팩스에는 매입인이 수익자 서류의 모든 하자를 용인한다는 내용이 다음과 같이 기재되었다.

“Re: shipment of dun peas and chick peas per M/V Nelson

Please note all documents shall be accepted by us”

그러나 다음 날 개설의뢰인은 매입인이 다른 관련이 없는 계약대금을 지급하지 않은 것을 이유로 하자를 용인할 의향이 없음을 매입인에게 통지하였다. 나중에 다른 관련이 없는 거래에 대한 대금이 지급되어 개설의뢰인은 세 번째 신용장에 따른 하자 있는 서류를 1월 하순에 수리하였으나 첫 번째와 두 번째 신용장에 따른 서류는 여전히 지급을 거절하였다. 그 후 개설의뢰인은 두 번째 신용장과 관련된 하자 있는 서류는 수리 거절한다고 개설은행에 통지하였고, 개설은행은 이를 매입은행에 통지하였다.

하역항 켈커타에서 거룻배 문제로 인하여 운송인은 화물을 하역하지 못하였다. 여러 요인이 작용하여 다양한 당사자가 각서(LOI)를 요구하였다. 그 후 선박이 체포되었을 때 운송인은 수익자의 각서(매입은행이 발행)에 따라, 운송인에게 발생한 손실을 매입은행이 배상할 것을 요구하는 소송을 제기하였다.

## 2) 판결 내용

호주 New South Wales 대법원은 운송인에게 승소 판결을 내렸다.

### (1) 각서(Letter of Indemnity)의 효력

각서는 선하증권 원본 없이 화물 인도를 요구하기 위하여 운송인에게 제시되었다. 매입은행에서는 그의 직원이 권한이 없이 각서를 발행하였고, 그 각서는 수익자의 신용한도를 초과한 것으로 은행은 단지 고객인 수익자의 서명만 확인한 것이라고 주장하였다. 법원은 매입은행의 주장을 인정하였다. 그리고 각서에 대한 매입은행 부서는 은행보증서를 발행하거나 운송인에게 손실이 발생하지 않도록 보장할 권한을 가지지 못하고 있고, 매입은행의 관리자도 이것을 잘 알고 있다고 판단하였다.

더욱이 법원은 매입은행의 신용장 관리자와 개설의뢰인의 대표는 매입은행을 대신하여 매입은행의 신용장 관리자가 각서에 서명함으로써 발생한 결과에 대하여 주의를 기울이지 않

있다고 판단하였다.

### (2) 스위치선하증권 발행의 합법성

법원은 원선하증권과 대체되어진 스위치선하증권이 원선하증권을 소량의 화물로 단순하게 분할한 것이 아니라는 것을 발견하였다. 원선하증권 B/L-1의 발행지와 발행일은 Fremantle, 1998년 12월 24일로 기재되어 있으나 스위치선하증권 1A와 1F는 발행지와 발행일이 Singapore as at Fremantle Bdt 1998년 12월 24일로 기재되어 있고, 선적인은 수익자/매도인이 아닌, 개설의뢰인으로 변경되었고, 매입인이 통지처로 기재되어 있다. 원선하증권 B/L-2도 B/L-1과 같은 형태로 분할 발행되었다. 이와 같은 변경으로 인하여 선하증권 문면상 수익자/매도인은 삭제되고, 그 권리는 선적인으로서 개설의뢰인에게 이전되었다.

B/L-3는 3A로부터 3E로 5건의 선하증권으로 대체되었다. 3A와 3D는 암갈색콩 1,000톤에 대한 것이고 3E는 암갈색콩 169.23톤에 대한 것이다. 이들 선하증권도 B/L-1과 같은 방법으로 변경되었다. 원선하증권 B/L-4도 B/L-1과 같은 방법으로 변경되었다. 그러나 B/L-5는 앞의 형태로 변경되지는 않았다.

동일한 화물에 대하여 스위치선하증권이 배서되기 전에 원선하증권이 제시되었으므로 어떤 시점에 두 개의 선하증권이 존재하지 않은 것은 명백하므로 운송인은 스위치선하증권을 정당하게 발행한 것으로 인정되었다. 매입은행도 처음에는 선하증권 스위치의 불법성을 주장하였으나 나중에 이를 포기하였다.

### (3) 매입은행의 태만, 주의 의무, 월권(ultra vires)

법원은 매입은행 신용장 관리자는 각서에 나타난 수익자 서명의 진정성을 매입은행을 대신하여 입증할 명백한 권한을 가진다고 결정하였다. 또한 매입은행이 수익자에 대한 한도초과를 간과하고 각서를 발행하였더라도 자신의 태만으로 운송인에게 경제적 손실이 발생하였다면 이에 대하여 책임이 있다고 판결하였다.

### 3) 평석

법원은 비록 스위치선하증권이 단순한 원선하증권을 소량으로 분할하는데 그치지 않고 매도인에게 알려지지 않은 상태에서 선적인이 변경되었지만 원선하증권이 회수되고 발행되었으므로 운송인의 스위치선하증권 발행이 합법적인 것으로 인정하였다. 수출상은 매입인과의 계약단계에서 중개무역상이 개재됨으로써 선하증권 스위치의 필요성을 인식하였고, 특히 소

량으로 분할 발행하는 것에 동의하였다.

문제는 선적인이 증개무역상으로 변경된 것에 대하여는 매도인이 동의하지 않았다는 점이다. 이것을 합법적인 것으로 인정함으로써 매도인이 개설의뢰인으로부터 대금을 결제 받기 전에 개설의뢰인에게 원선하증권을 교부한 경우 매도인은 대금회수에 위험 부담을 지게 된다.

선하증권 원본 없이 운송인으로부터 화물을 인수하기 위하여 은행이 발행한 각서는 비록 그것이 은행의 신용공여 한도를 초과하였더라도 그것이 은행의 태만으로 야기되었다면 은행은 운송인에게 손실이 발생하지 않도록 할 의무가 있는 것으로 결정한 것은 이와 같은 각서의 합법성을 인정한 판례로 의의가 있다.

### 3. 삼성물산 대 Devon Industries Sdn Bhd 사건<sup>17)</sup>

#### 1) 사건의 개요

1993년 2월 삼성물산 일본은 7,500톤의 콩기름을 FOB 아르헨티나 로사리오항 조건으로 Devon Industries에 매도하기로 합의하였다. 화물은 1993년 5월, 6월, 7월에 각각 2,500톤씩 할부선적하기로 하였다. 대금결제는 CAD(cash against document)로 하고, 제3자 선하증권(third party B/L)이 허용되었다. 계약에서는 선하증권 수하인은 지시식으로 백지배서되고, 운임후지급이 표시된 원본 전통의 무고장 본선적재 용선계약부 선하증권을 요구하였다. 삼성물산은 콩기름을 로사리오항에서 1993년 5월 13일 1,000톤, 1993년 5월 15일에 1,500톤 선적하였다. 이 화물은 그들 간에 뿐만 아니라, 다른 화물과도 혼재되어 선적되었다.

두 개의 선하증권은 5월 13일과 5월 15일에 각각 발행되었다. 삼성물산 싱가포르는 1993년 6월 10일 이 선하증권을 받아, 1993년 6월 15일 이 선하증권과 다른 서류를 Devon Industries에 교부하고 대금 지급을 요구하였으나 지급 받지 못하였다.

가격조건이 FOB이어서 수입상이 방글라데시의 치타공항에서 하역할 화물의 적재 선박을 용선하였다. 전체 수량은 10,500톤이었는데 이 중에 5,500톤이 아르헨티나의 로사리오항에서, 나머지는 브라질의 리오 그랜드항에서 선적되었다. 수입상의 선주와의 계약에서는 선적 후 5영업일 이내에 운임이 지급되면 선적인에게 선하증권을 발행하는 것으로 약정되었으나 수입상은 1993년 5월 28일이 되어서야 선주의 싱가포르 대리인에게 운임을 지급하였다. 이것은 수입상이 운임 지급 기일에 대한 약속을 지키지 못한 것으로 선적인에게 선하증권 발행이 지연된 원인이 되었고, 수출상이 수입상으로부터 대금을 회수하는 것도 지연시켰다.

17) (1996) 1 SLR 469; (1995) SGHC 246

운임과 화물가격을 지급하지 않은 상태에서 그를 수하인으로 하는 배서를 한 선하증권을 받지 않고 수입상은 방글라데시의 치타공항에서 화물 10,500톤을 매입인에게 매도하였다.

수출상 모르게 수입상은 전체 화물에 대한 운임 선지급의 스위치선하증권을 발행하도록 싱가포르의 선주 대리인과 약정을 하였다. 이것은 방글라데시의 다른 매입인에게 수입상이 화물을 매도하기 위하여 스위치선하증권이 발행되었다는 것을 의미한다. 이 스위치선하증권은 수입상이 선적인이고 발행일이 1993년 5월 24일 또는 5월 25일이다. 수입상은 선적인이 정식의 선하증권을 받기 전에 선주의 대리인으로부터 스위치선하증권을 발행 받았다.

수입상의 director인 Roland Ong은 1993년 7월 15일 다음과 같이 진술하였다.

“운송인의 승인을 받고, 싱가포르의 선주 대리인은 9,500톤의 화물을 커버하는 18건의 스위치선하증권을 발행하였다. 수입상은 이 18건의 스위치선하증권과 신용장의 다른 요구서류를 수입상의 여러 거래은행에 매입시켰다. 수입상은 이 사건의 수출상과 다른 선적인에게 대금을 지급하지 않고 그의 소유가 아닌 화물을 방글라데시의 매입인 또는 거래은행에 처분하였다.”

이러한 환경 하에서 법원에 제시되지 않은 어떤 이유로 수입상은 재무적 곤경에 처하여 수출상에게 대금을 지급할 수 없었고, 이 사건 후 수입상은 법정관리에 들어갔다.

수입상은 그들이 상품대금을 지급하지 않았지만 진정한 선하증권을 반환할 의무가 없다는 법적 어드바이스를 받았다고 진술하였다. 수입상은 다음의 두 가지 근거에서 진정한 선하증권을 반환할 의무가 없다는 것을 합리화하려고 하였다. 첫째, 수출상은 CAD에 따른 대금과 진정한 선하증권에 대한 권리를 포기하고 화물을 그에게 인도하였다고 주장하였다. 수입상은 화물의 소유권을 취득한 후 대금지급을 요구 받았지만 그 후 그의 회사가 법정관리에 들어가 대금을 지급할 수 없었다. 둘째로 수출상이 선적한 2,500톤의 콩기름이 다른 선적인의 콩기름과 함께 탱커에 선적되어 방글라데시 하역항에서 세관의 탱커에 하역되었을 때에도 혼재된 상태로 있어서 수출상의 화물을 더 이상 그의 화물로 확인할 수 없었다.

## 2) 판결내용

법원에서 수입상의 주장은 기각되었다.

### (1) FOB계약에서 재산권의 이전

실제 FOB계약에서 위험부담은 선적시점에 매입인에게 이전되지만, 소유권 이전 문제는 계약서의 조건이 FOB라는 문제에만 의존하여 결정되는 것이 아니라 계약 당사자의 실제 의도에 따라 결정되어야 한다. FOB란 표현은 상품이 어떻게 인도되고, 매도인의 비용 부담 정도

와 위험 이전 시점을 결정하는 것으로 그것이 반드시 소유권 이전 시점을 결정하는 것은 아니라고 현대법에서는 이것을 명확히 하고 있다. 현대에 와서 FOB계약에서 소유권이 위험과 함께 선적시점에 이전된다는 것은 거의 사라졌다.

### (2) CAD의 의미

CAD는 cash against documents의 약자로서, cash가 현찰이나 수표를 의미하지는 않는다. 대금 995,000달러는 미국 통화로 싱가포르에서 지급되어야 하는데, 여기서 현찰 또는 수표가 손으로 건네지는 것은 아니다. cash라는 말은 그것이 신용판매(credit sale)가 아니라는 것을 의미한다. 또한 "against"라는 말이 대금 지급과 서류 인도가 동시에 일어나는 것을 의미하는 것이 아니고, 또한 그것은 현실적으로 불가능한 것으로 이것은 "in return for"를 의미한다. 사실상 지급은 서류 인도의 조건이고, 대금을 지급할 때까지 수입상은 서류를 유익적으로 처분할 수 없는 것으로<sup>18)</sup> 계약에서 수입상이 대금을 지급하기 전에 서류의 소유권을 취득하도록 의도된 것은 아니다. CAD계약에서 수입상은 대금을 지급하지 않았으므로 소유권을 취득하지 못하고, 수입상이 대금을 지급하기 전까지는 수출상이 화물 처분권을 가지도록 하고 있다.

### (3) 혼재화물

수출상이 화물의 소유권을 가지고 있고, 선하증권을 수출상에게 반환되어야 한다. 수출상의 화물이 다른 선적인의 화물과 혼재되어 있더라도 다른 화물이 수입상의 소유가 아니라면 선주 대리인이 수입상에게 화물을 인도할 수 없고, 수출상이 선하증권을 소지하고 있다면 화물의 인도를 요구할 수 있다. 수입상이 화물을 횡령하여 수출상이 화물을 인도 받을 수 없게 되었다면 수출상은 수입상과 선주 및 그의 대리인에게 소송을 제기할 수 있다. 다양한 당사자에게 소송을 제기하려면 수출상은 선하증권을 소지하고 있어야만 한다.

Indian Oil Corporation Ltd 대 Greenstone Shipping Co SA 사건<sup>19)</sup>에서 어떤 당사자가 부주의로 그의 화물이 성격과 품질이 동일한 타인 소유의 화물과 혼입되었고, 실제적인 목적으로 분할할 수 없게 된 경우 무고한 당사자는 혼입된 화물로부터 동일한 수량의 화물을 받을 자격이 있는 것으로 판결하였다. 혼입된 화물의 수량과 품질에 의문이 있다면 무고한 당사자에게 유리하게 해석되어야 한다.

본 사건에서 모든 당사자는 화물의 혼입과, 각 당사자가 자신이 선적한 것과 동일한 수량

18) Benjamin's sale of goods, para 5-107.

19) [1988] 1 QB 345; [1987] 3 All ER 893

을 받기로 동의하였다. 각 화물의 소유자는 이 문구에 구속되므로 선하증권의 이 문구를 인지하고 있는 수입상은 혼입된 화물로부터 2,500톤을 받을 수출상의 권리를 부인할 수 없다.

### 3) 평석

Incoterms에서는 FOB계약에서 화물에 대한 위험은 선적시점에 매도인으로부터 매입인에게 이전되는 것으로 규정하고 있으나 소유권의 이전에 대하여는 규정하고 있지 않다. 따라서 선적 후에는 화물 소유권이 수입상에게 있다는 주장은 법원에서 인정되지 않았다.

CAD조건에서 선적 후 서류가 수입상에게 인도되더라도 대금이 결제될 때까지는 수출상이 소유권을 가지고 있다는 사실이 확인되었다. 이 사건에서 수입상은 자신이 소유권이 없음에도 불구하고 서류를 임의로 처분하였다. 이 사건은 CAD조건이 서류인도와 대금결제가 동시 이행의 관계에 있지 않고 수입상이 먼저 서류를 소지할 수 있으므로 수출상에게 대금회수에 위험이 있다는 것을 잘 나타내고 있다. 즉 CAD조건의 대금결제가 사후송금방식수출과 별로 다르지 않다는 것이다.

수출상은 대금회수의 안전을 위하여 운송인 또는 은행이 대금을 받은 후 서류를 인도할 것을 요구할 수도 있으나 그 금액이 큰 경우에는 이것이 실무적으로 쉽지 않다. 또한 수입상은 CISG 58.3조에서 인정되고 있는 대금지급 전에 상품을 검사할 기회를 상실하게 된다.<sup>20)</sup> 수출상은 이에 대한 대비책으로 수입상에 대한 신용조사를 철저히 하고, 신용도에 문제가 발생할 수 있다고 판단되면 수출보험에 가입하는 것이 안전하다.

성격과 품질이 동일한 화물이 혼입된 경우 각각 화물의 소유자가 동일한 수량의 화물을 받을 권리가 있다는 것을 확인한 판례이다.

## 4. AP Moller-Maerks A/S 대 Sonaec Villas 사건<sup>21)</sup>

### 1) 사건의 개요

중국 회사인 Yekalon은 Sonaec에 타일을 매도하였다. 대금의 15%는 선지급되고 일부분은 신용장에 의해서 결제되고, 인도조건은 FOB조건이었다. 화물은 High Goal을 통하여 중국의 Maersk의 정기선에 선적되었다. 2008년 1월 17일 Maersk는 첫 번째 선하증권을 발행하여 High Goal에 교부하였다. 선하증권에 선적인은 B&D Co. Vernal & Yekalon으로 기재되었다. Vernal

20) Jan Ramberg, International Commercial Transaction, ICC, 2011, p.44.

21) English High Court(2010 WL 606031)

은 Sonaec의 자회사이다. 선적항은 중국의 Sanshan이고 하역항은 Benin의 Cotonou이었다. 수하인은 Benin의 Cotonou 소재 Sonaec Villas이고, 통지처는 Vernal P/C Sonaec Villas이었다.

첫 번째 선하증권이 발행된 후 중국에서 누가 진정한 선하증권 소지인인가에 대하여 분쟁이 발생하였다. 대금을 지급 받지 못한 Yekalon은 High Goal에 선하증권 반환을 요구하였다. High Goal은 B&D로부터 지시를 받았다는 것을 근거로 선하증권 반환 요구를 거절하였다. Yekalon은 광조우 항만 법원에 High Goal이 선하증권 원본을 반환하고, Yekalon이 선하증권 소지의 자격이 있다는 것을 청구하는 소송을 제기하였다.

양자만 관련된 공판 후에 판사는 Yekalon이 선하증권 소지의 자격이 있다는 판결을 내렸다. 이 판결에 따라 첫 번째 선하증권이 Yekalon에 교부되었다. 2008년 2월 18일 전에 Maersk는 Yekalon이 매도계약에 따른 대금을 받지 못했다고 들었다. Yekalon은 3건의 원선하증권을 Maersk에 교부하고, 그의 요청에 따라 수하인이 Yekalon의 지시인 스위치선하증권을 발행하였다. 이 선하증권의 목적지는 원선하증권과 동일하였다. Yekalon은 Sonaec에 대금지급을 요구하였으나 그것을 받지 못하여, 다른 원매자인 Hondugres와 매매계약을 체결하였다. 2008년 2월 18일 경 Yekalon은 스위치선하증권을 Maersk에 양도하고, 혼두라스의 Hondugres가 수하인으로 기재된 두 번째 스위치선하증권을 발행받았다. Maersk는 두 번째 스위치선하증권의 조건에 따라 혼두라스의 Hondugres에 화물을 인도하였다.

2008년 2월 27일 Sonaec은 Maersk의 Benin 소재 대리인인 Maersk Benin을 상대로 소송을 제기하였다. Benin 법원은 Sonaec의 주장을 인정하여 Maersk가 화물을 Sonaec에게 인도할 것을 판결하였다. 이에 Maersk는 중국 법원의 판결에 따라 화물을 혼두라스의 Hondugres에 인도하였다고 주장하여, Sonaec의 변호사는 소송을 취하하였고, 첫 번째 선하증권의 약관에 따라 영국 고등법원에서 소송이 취급되었다.

## 2) 판결내용

영국 고등법원에서 수출상인 Yekalon이 승소하였다.

첫 번째 선하증권은 기명식 선하증권으로 1992년 영국해상운송법에 따르면 해상화물운송장에 해당된다. 영국해상운송법 제2(1)(b)에 따르면 해상화물운송장에서는 운송장이 서명되는 즉시 기명된 수하인에게 화물의 권리가 이전되나, 운송계약의 당사자인 선적인은 그가 대금을 지급 받지 못하였다면 운송인에게 수하인 변경을 요구할 수 있다. 즉 A가 C를 수하인으로 한 해상화물운송장을 발행 받은 후 수하인을 C 대신에 D로 변경할 것을 요구할 수 있다.<sup>22)</sup>

### 3) 평석

선적인이 원선하증권 또는 이전 발행된 스위치선하증권을 운송인에게 제시하고서 스위치선하증권을 발행 받은 사례이다. 선하증권이 발행된 후 수하인이 화물을 인수하기 전에 선적인에 의한 수하인의 변경을 인정한 판례이다. 해상화물운송장과 기명식선하증권에서는 대금을 지급 받지 못한 매도인은 수하인이 화물을 인수하기 전에는 운송인에게 화물인도지시를 변경할 권리를 갖는다.<sup>23)</sup>

## IV. 관련 판례의 시사점 및 기업의 대처방안

스위치선하증권과 관련된 관행과 판례로부터 그것의 합법성 및 당사자의 위험과 기업의 대처방안을 다음과 같이 도출할 수 있다. 원선하증권을 회수하지 않은 상태에서 선하증권을 발행하거나 선적일자 또는 선적항 또는 하역항이 허위로 기재된 스위치선하증권의 발행은 불법적인 것으로 볼 수 있다. 또한 운송인 또는 그의 대리인은 원선하증권을 회수하지 않은 상태에서 스위치선하증권을 발행하게 되면 원선하증권 소지인 또는 스위치선하증권 소지인의 양 당사자로부터 손해배상을 청구 당할 수 있다. 한편, 선적인 또는 은행으로서도 이러한 관행은 자신의 소유권 또는 담보권을 침해하게 된다는 점에 유의하여야 한다.

### 1. 스위치선하증권의 합법성

어떤 실무자는 스위치선하증권이 특정 시장의 필요를 충족시키고 특히 양도가능신용장과 백-투-백 신용장 조건과 일치하는 서류를 제시하는데 도움을 준다고 주장하면서 그것에 대하여 동정적인 견해를 가지고 있다. 원선하증권의 선적인과 수하인의 명칭 변경, 원래의 하역항의 파업 등으로 인한 하역항 변경 또는 선하증권의 통합과 분할에 따라 원선하증권을 회수하고서 스위치선하증권을 발행하는 것은 합법적이라고 볼 수 있다.

스위치선하증권을 발행할 때 운송인은 다른 당사자로부터 클레임을 제기 받을 경우, 운송인에게 아무런 손실이 가지 않도록 하겠다는 각서에 신용이 좋은 은행이 부서한 각서를 요구한다. 앞의 제2장 6의 경우 선주는 두 당사자에게 두 세트의 선하증권을 발행함으로써 모

22) Gunter H. Treitel QC, Francis M.B. and Reynolds QC, Carver on Bills of Lading, 2005, para. 8-013- 8-014

23) Charles Debattista, Bills of Lading in Export Trade, Tottel Publishing, 2008, p.55.



든 위험을 부담하게 된다.

일반적으로 제2장 2의 2)와 3, 4 및 6의 스위치선하증권 발행은 최대 선의의 원칙(the principle of utmost good faith)을 준수하지 않았으므로 불법으로 간주되고 있다.

더욱이 어떤 법원에서는 이것을 고의로 다른 당사자 특히 최종 구매자에게 불리한 자료를 숨길 목적으로 악의적인 의도를 갖는 것으로 무역사기로 간주하고 있다. 이 견해는 삼성물산 대 Devon Industries Sdn Bhd(1996)의 싱가포르 법원의 판례에 나타나 있다.

나의 사건으로는 스위치선하증권이 앞의 제2장의 1과 2의 1 및 5에 따라 발행된 경우에는 수용할 수 있는 관행으로 특히 양도가능신용장과 백-투-백신용장의 경우에 그러하다. 이것은 상품거래가 더 원활하게 만드는 유틸리티의 역할을 한다. 그러나 스위치선하증권을 다른 목적으로 사용하는 것은 비윤리적이고 적용 법률에 따라서 불법적인 것이 될 수 있다.

## 2. 운송인으로서의 위험과 대비책

실무상 원선하증권이 회수되지 않은 상태에서 각서만 받고 스위치선하증권이 발행되면 운송인 또는 그의 대리인은 큰 위험에 노출되게 된다. 스위치선하증권이 화물을 인도 받기를 원하는 매입인에게 교부되면 원선하증권을 소지한 선적인은 매입인으로부터 대금회수를 하지 못한 경우가 발생할 수 있다. 이 경우 운송인은 원선하증권을 소지한 선적인과 스위치선하증권 소지인 양 당사자로부터 화물인도를 청구 받을 수 있다. 운송인은 두 당사자 중 한 당사자에게는 화물을 인도하고, 다른 당사자에게는 손해 배상을 해 주어야 할 것이다.

영국의 Brown Jenkinson 대 Percy Dalton(1957)의 판례에서 각서가 불법적인 것으로 인정되어 효력을 발휘하지 못하였다는 점에서 볼 때 운송인이 소지한 각서는 아무런 쓸모가 없을 수 있다는 점에 유의하여야 한다. 설령 운송인이 소지한 각서가 합법적인 것으로 인정되었다라도 각서 제시자가 경제적으로 곤경에 처한 경우에는 구상권 행사가 사실상 불가능하게 된다.

스위치선하증권을 발행하는 운송인 또는 그의 대리인은 다음 사항에 유의하여야 한다.

첫째, 스위치선하증권의 발행 신청인의 신용을 고려하여야 한다. 발행 신청인이 각서를 제공하더라도 그 각서는 각서 제출자의 신용도만큼만 가치가 있다는 점에 유의하여야 한다.

둘째, 스위치선하증권 발행에 따라 불이익을 받을 수 있는 다른 당사자(예컨대 선주, 선적인 또는 은행)로부터 서면 수권서를 받을 필요가 있는지를 고려하여야 한다. 운송인의 대리인이 선장을 대신하여 용선자로부터 스위치선하증권 발행을 요청 받았다면 선장 또는 선주의 서면 수권서를 받아야 한다. 그렇게 하지 않으면 선주는 대리인이 그의 수권이 없었다는

것을 이유로 스위치선하증권 발행에 따른 손실을 대리인에게 청구할 수 있다.

셋째, 운송인 또는 그의 대리인은 각서를 안전한 곳에 잘 보관하고, 원선하증권을 회수하려는 노력을 하여야 한다. 원선하증권이 예컨대 1개월 이내에 회수되지 못하였다면 운송인 또는 그의 대리인은 이 사실을 스위치선하증권 발행 신청자에게 통지하고 추가지시를 요청하여야 한다.

원선하증권을 회수하지 않고, 중개무역상 또는 무역상의 각서에 따라 스위치선하증권을 발행하게 되면 운송인 또는 그의 대리인은 은행, 선주 또는 선적인으로부터 손해배상을 청구할 수 있다. 이 경우 중개무역상 또는 무역상이 이 스위치선하증권을 매도한 후 파산하면 운송인 또는 그의 대리인에게 큰 손실이 발생할 수 있다. 운송인 또는 그의 대리인이 스위치선하증권 발행 신청인의 지시에 따라 선의로 행동하였더라도 손실이 발생한 제3자로부터의 청구에 대하여는 아무런 방어책이 되지 못한다.

### 3. 선적인 또는 은행으로서의 위험과 대비책

운송인이 원선하증권을 회수하지 않고 스위치선하증권을 발행하게 되면 선적인 또는 그것을 담보로 취득한 개설은행 또는 매입은행은 소유권 또는 담보권을 침해당하게 된다. 즉 하나의 화물에 대하여 동시에 2개 이상의 선하증권이 유통되는 것은 선적인과 은행에 대단히 위험한 것이다.<sup>24)</sup> 이 경우 발생한 손실에 대하여 운송인 또는 그의 대리인에게 손해배상을 청구할 수 있으나 그들의 경제적 상태가 좋지 않으면 승소하더라도 경제적 실익이 없다. 특히 문제가 되는 것은 가격조건이 FOB이어서 수입상이 용선을 하여 용선자인 수입상이 스스로 스위치선하증권을 발행하면, 수입상이 화물을 횡령한 경우 선적인 또는 은행으로서의 별다른 구제책이 없다.<sup>25)</sup> 특히 신용장 개설은행이 용선계약부 선하증권을 허용하는 신용장을 발행할 때에는 이러한 점에 주의하여야 한다.

## V. 결론

중개무역의 활성화와 기업의 해외현지법인의 증가로 인한 스위치선하증권 발행의 증가와

24) ICC Commercial Crime Services, Trade Finance Trade, 2002, p. 21.

25) King Tak Fung, UCP 600 Legal Analysis and Case Studies, 2008, p.93.

함께 이것의 불법적인 발행으로 인한 분쟁도 종종 발생하고 있다. 스위치선하증권이란 운송인이 첫 번째 발행된 선하증권을 제시 받고서 발행하는 두 번째 선하증권을 말하는 것으로 선적인으로서 매도인이 자신의 기초계약, 매매계약 또는 신용장조건에 일치시키기 위하여 운송인에게 기재 내용의 일부 변경을 신청한다.

스위치선하증권에서는 원선하증권의 선적인, 수하인, 선적항, 하역항, 선적일 등이 변경되거나, 선적인에게 불리한 부기가 제거되거나 선하증권이 분할 또는 통합 발행된다. 여기서 운송인 또는 그의 대리인이 원선하증권을 회수하지 않은 상태에서 스위치선하증권을 발행하거나 선적일자, 선적항 또는 하역항을 허위로 기재하거나 불리한 부기가 삭제된 스위치선하증권을 발행하는 것은 불법적이다.

스위치선하증권의 불법적 발행은 선적인 또는 은행과 같은 무역거래 당사자에게 위험 요인으로 작용한다. 즉 선적인은 대금을 회수하지 못하였음에도 불구하고, 스위치선하증권에 의해서 화물이 제3자에게 인도되면 대금회수가 어려워져 손실이 발생한다. 화물의 담보권을 가지고 있는 신용장 개설은행 또는 매입은행도 스위치선하증권의 불법적인 발행에 따라 수입상이 대금을 결제하지 않은 상태에서 화물이 제3자에게 인도되면 그들의 담보권이 침해된다. 하나의 화물에 대하여 두 세트 이상의 선하증권이 존재하는 것은 운송인에게 대단히 위험한 것이다.

스위치선하증권의 불법적 발행은 운송인이 적극적으로 중개무역상과 공모한 경우도 있으나 치열한 운송업계의 경쟁으로 인하여 운송인이 어쩔 수 없이 위험을 감수하는 경우가 대부분이다. 운송인은 스위치선하증권 발행 신청자로부터 받는 손해배상 각서가 실제적으로는 별다른 효력이 없다는 점을 염두에 두어서 원선하증권을 회수하지 않은 상태에서의 스위치선하증권의 발행과 허위로 선적항, 하역항, 선적일자를 기재하거나 화물에 대한 하자를 기재하지 않은 무고장 선하증권을 발행하는 것을 삼가야 한다. 선적인이 이와 같은 위험을 회피하기 위해서는 신용이 좋은 운송인과 운송계약을 체결하는 것이 바람직하다. 특히 화물이 용선자가 용선한 화물에 선적된 경우 운송인이 아닌 용선자는 일반적으로 신용도가 좋지 않으므로 주의하여야 한다.

중개무역에 따라 신용장을 개설하는 은행과 매입은행은 스위치선하증권의 발행에 따른 위험을 인식하고 채권관리에 특히 주의하여야 한다.

## 참 고 문 헌

- 박세운, “신용장거래에서 운송서류의 위험요인에 관한 연구”, 「무역상무연구」. 45권, 2010.
- 박세운, “선하증권의 인쇄약관에 관한 연구”, 「무역상무연구」, 49권, 2011.
- 한낙현, “국제무역거래상 선하증권의 추정적 증거에 관한 연구”, 「무역학회지」 제36권 5호, 2011.
- 小峯 登, 1974年 信用狀統一規則(下), 外國爲替貿易研究會, 1979.
- Debattista, Charles, *Bill of Lading in Export Trade*, Tottel Publishing, 2008.
- Fung, King Tak, *UCP 600 Legal Analysis and Case Studies*, 2008.
- ICC Commercial Crime Services, *Trade Finance Fraud*, 2002.
- Lee, T.O., “The Bewildering Switch Bill of Lading,” *Documentary Credit Insight*, Vol.18 No.1, Mar. 2012.
- Ramberg, Jan, *International Commercial Transactions*, ICC, 2011.
- Treitel QC, Gunter H. , Francis M.B. and Reynolds QC, *Carver on Bills of Lading*, Wildy and Sons Ltd., 2005.
- [www.dcpprofessional.com](http://www.dcpprofessional.com)
- [www.collyerconsulting.com](http://www.collyerconsulting.com)
- [www.justis.com](http://www.justis.com)

## ABSTRACT

Illegal Issuing Practices of Switched Bill of Lading and  
Precautions against their Potential Risks

Park, Sae Woon\*

The Switched Bill of Lading(SBL) has been in frequent use in recent years as intermediary trade increases with the growing number of companies' overseas subsidiaries. Its frequent use, though, has brought about disputes regarding its illegal issue. Although there are several legal cases regarding this, studies on this issue are hard to find. Therefore, this study tries to provide countermeasures and precautions against unlawful issues of SBL through examining the legal cases resulting from illegal issuing practices of SBL. When the Switched Bill of Lading is issued, the shipper, consignee, port of loading and unloading, and shipping date of the original bill of lading are usually changed. Statements which may put the shipper at a disadvantageous position may also be deleted and/or the bill of lading may be either divided or integrated when it is issued.

However, if the carrier issues the SBL 1)without withdrawing original BL, 2)indicating the shipping date, port of loading and port of discharge falsely, or 3)deleting the statements which may give him disadvantages, it may be regarded as an illegal issue.

These unlawful issues of SBL may pose a huge threat to the shipper, banks and the parties relating to the trade. That is, the shipper may take a substantial loss when the goods can be delivered to a third party by SBL without his collecting the proceeds. The issuing bank and the negotiating bank may also have their security rights to the goods hampered by the illegal and improper issue of SBL. In most cases, the carrier has no choice but to issue the SBL without collecting the original BL for fear of hurting the relationship with the intermediary traders. This practice of issuing more than two sets of BL may pose a potential risk to the carrier.

**Key Words** : transport documents, switched bill of lading, letter of indemnity, intermediary trade

---

\* Professor, Changwon National University