

든 종업원이 전원 참여하도록 권유할수록 TQM 실행성도가 높아지고, 교육 및 훈련에 필요한 교육 프로그램을 제공하고, 자체적인 훈련계획을 수립하여 실천할수록 TQM 노력정도가 높아진다는 것을 의미하는 것이다. 반면 해운기업이 고객과의 관계 증진을 위해 주기적으로 고객 만족도를 조사하고 이들 자료를 기초로 TQM 활동에 반영하고 해운서비스의 설계에는 매우 소극적인 활동을 하고 있는 것으로 조사되었다.

3. 國際貿易運送에 있어서 船荷證券效力上の 問題에 따른 代替運送證券의 活用に 관한 研究

해운경영학과 엄 운 대
지도교수 류 동 근

선하증권(B/L)은 오랜 역사의 바탕위에서 확립된 법적 지위를 고수하면서 국제적으로 그 효력(物權的 效力 내지 權利證券性)을 인정받고 있고, 나아가 相換證券性까지 법률로 강제하고 있어서 선하증권을 제시·상환함이 없이는 누구도 화물을 인도받을 수 없다. 그런데 이와 같은 법체제에 처해 있는 오늘날의 무역운송환경은 고속선의 등장으로 운송기간이 단축되어 화물보다 운송서류가 늦게 도착하는 사례가 빈번하게 되고, 매수인은 화물이 도착되어도 선하증권이 없어서 이를 인도받을 수 없게 되는 문제가 야기된다. 따라서 선하증권에 의한 운송은 화물의 適時 引渡의 측면에서 때로는 오히려 장애가 되기도 할 뿐 아니라 그로 인해 불필요한 시간과 비용을 발생시키기도 한다.

그래서 이와 같은 문제를 해소하기 위하여 현재까지 여러 가지 방법이 논의된 적이 있지만 대부분이 현실성이 없고, 그 중에서 비교적 최근 논의되고 있는 것이 유통불가능의 Sea Waybill (SWB)과 기존 선하증권의 기능을 전자적 방법으로 수행하려는 것이다. 그러나 이 방법들도 아직 그 역사가 짧아 국내의 법제도는 물론, 국제법규가 정립되어 있지 않는 실정이다. 따라서 본 논문은 현행 법체제에서의 선하증권의 문제를 밝히고, 그 해결수단으로서, SWB과 전자식 선하증권(이하, 편의상 e-B/L이라 함)을 들고, 이를 합리적으로 뒷받침하기 위한 입법방향을 제시하고 그 활용방안을 모색하였다.

1. SWB에 의한 운송을 위한 제언

첫째, 우리나라에서도 SWB이 사용되고 있으나 실무계의 인식부족과 연구가 미흡할 뿐 아니라, 그 활용을 위한 관련법규의 제정이나 개정에 관하여 구체적으로 논의된 적이 없다. 그러므로 SWB에 의한 운송이 안정된 기반위에서 활성화될 수 있도록 그 실무적 절차를 정형화하고, 나아가 법률적·제도적인 뒷받침이 마련되어야 한다. SWB에 관한 立法方案으로서, 상법(제5편 해상)에 SWB에 관한 款을 설정하고, 거기에 SWB의 지위, 화물인도방법, 송하인의 운송계약내용의 변경청구권, SWB의 효력 및 기존 선하증권관련조항의 준용규정 등의 조항을 설정해야 할 것이다.

둘째, SWB에 의한 운송의 국제성을 고려하여, SWB의 표준양식, 약관 등에 관한 우리나라의 통일적 규준을 마련할 필요가 있다.

셋째, SWB에 의한 운송이 가능한 화물은 운송 중에 전매가 이루어지지 않는 것이고, 그 중에서 대금결제에 문제가 없는 거래, 예를 들면, 단순송금방식, 계좌이체(Open Account)방식, 추심결제방식 중의 D/A방식 등은 매수인의 대금의 지급여부와는 상관없이 운송서류가 인도되므로, 이러한 거래는 SWB를 이용할 수 있다. 그러므로 권리증권이 반드시 필요한 경우를 제외하고는 SWB로 대체하여 선하증권문제를 피해 가야 할 것이다. SWB은 선하증권문제를 극복할 수 있는 대체수단이 될 수 있고, 또한 그 가능성도 상당히 높음에도 불구하고, 아직까지 SWB에 관한 법적 지위가 확립되어 있지 않고, 거래 당사자들도 그 본질에 대한 인식이 부족하여, B/L에 대한 대체율이 저조한 실정이다. 그러므로 SWB의 이용률의 제고를 위하여 선주협회, 복합운송협회 등의 운송관련단체, 정부의 관련기관, 무역관련단체와 연구기관, 학계 등에서는 적극적인 연구와 홍보를 통하여 관계자들에게 그 사용을 권장할 필요가 있다.

넷째, SWB은 유통이 불가능하며, 이해당사자는 송하인, 운송인, 수하인의 3자로 한정되므로 그 전자화는 그리 복잡하지 않다. SWB의 목적은, 선하증권을 없애고 화물운송정보를 필요처간(송하인, 운송인, 수하인 등)에 신속하게 전달하여 수하인이 서류의 제시없이도 화물을 인도 받을 수 있도록 하는 데 있는 것이다. 그러므로 이들 간에 授受하는 서류를 EDI방식으로 행한다면 편리성 및 화물유통의 신속성 면에서 더욱 그 빛을 발할 것이다.

2. 전자식 선하증권에 의한 운송을 위한 제언

첫째, 전자식 선하증권(e-B/L)에 대한 법적인 뒷받침을 마련하여야 할 것이다. 종래 종이선하증권의 유통 기능적 한계를 전자적으로 극복하기 위한 연구와 시도가 있었지만, 그 성과가 실무에 활성화되지 않고 있다. 그 이유는 컴퓨터 기술적 문제보다도 법률적으로 문제가 있기 때문이다. 우리나라 국내법으로는 상법, 무역자동화촉진법, 전자서명법, 전자거래기본법 등이 있으나, 이들은 모두 e-B/L에는 직접적으로 적용되지 않는다. 그러므로 선하증권의 기능이 전자식으로 운영되기 위해서는 무엇보다도 해상운송의 선하증권을 규율하는 상법에 e-B/L을 인정하는 조문을 설정하여 전자식 선하증권도 기존의 (종이)선하증권과 같이 운송계약을 증명하는 문서로 인정되도록 하여야 할 것이다. 그럼으로써 운송인의 손해배상책임액의 제한조항(상법 제 789조의 2)과 운송인의 책임경감금지의 예외조항(동 제790조)을 그대로 적용할 수 있을 것이다. 다른 한편, 무역자동화촉진법도 e-B/L이 적용될 수 있도록 그 적용범위를 넓히는 개정을 하여야 할 것이다. 그리고 나아가, e-B/L의 범세계적인 사용을 위해서는 국제조약·규칙 등의 국제적 통일법의 제정이 요청된다. 그러나 이는 상당한 시일이 걸릴 것이므로, 그 이전까지는 당사자 간의 약정에 의하여 운영하면 될 것이라고 본다.

둘째, e-B/L의 운영을 위한 관리기관으로서의 CMI규칙에서는 運送人을 규정하고 있지만, 그 운영에 따른 추가적인 의무와 책임, 비용, 전문인력, 전자설비와 운영기술 등 여러 문제점이 내재하고 있으므로, 이는 中立의인 제3의 관리/통제기관의 존재가 효율적이라고 생각한다.

셋째, e-B/L을 논의함에 있어서는, 권리의 변동에 따른 수하인의 변경뿐 아니라, 그 외의 변경도 함께 다루어야 한다. 선하증권의 기재사항의 변경은 오자, 탈자 등의 경미한 사항도 있지만, 수하인의 변경, 목적지의 변경 등 원계약내용의 변경효과를 가져오는 것도 많다. 개인기소지인이 그 권리를 양도하는 것(즉 수하인의 변경)은 e-B/L의 근본목적이므로 운송인이 간여할 바가 못 된다. 그러나 선하증권의 내용을 변경하는 것은 유자증권의 위조나 변조와도 관련되고, 더구나 중요사항을 변경하는 것은 운송계약내용이 변경되어 당사자의 권리의무도 변동되는 것

이므로, 이러한 변경은 키 소지인이 사후에 운송인에게 그 결과를 통보하는 것으로는 안 되고, 운송인의 사전 受諾이 있어야 할 것이다. 그리고 수하인의 변경을 포함하여 합의된 모든 변경 결과를 e-B/L상에 반영하는 것, 즉 e-B/L의 기재를 정정할 수 있는 권한은 선하증권의 작성·발행의무자인 운송인에게 주어져야 할 것이다.

3. 대체 운송증권의 이용방향

본 논문에서 기존선하증권의 대체 수단으로서 SWB와 e-B/L을 논급하고 있지만 현재의 여건에서는 운송증권 전체를 이중 어느 한 가지만으로 대체하기 어렵고, 또 종이선하증권을 완전 배제할 수도 없다. 왜냐하면 어떤 국가에서는 강행법으로 종이선하증권 이외에는 일체 인정하지 않는 경우가 있을 수 있고, 또 무역거래당사자 중에는 전산장비 및 소프트웨어의 구비가 어려운 사람도 있는데다, 운송기간이 긴 지역과의 거래인 관계로 선하증권의 전자화가 불필요한 경우도 있을 수 있기 때문이다. 따라서 비록 전자식 선하증권이 국제무역운송에서 자리 매김을 하더라도 종이선하증권은 장기간 병존할 것이 예상된다. 그러므로 운송 중에 화물이 轉賣되지 않고 대금의 결제에 문제가 없는 거래는 SWB를 사용하고, 전매되는 경우와 은행이 담보를 요하는 신용장거래의 경우 등에 한하여 선하증권을 사용하여야 할 것이다. 선하증권을 사용하는 경우도 종이선하증권과 e-B/L이 사용될 수 있고, 후자의 경우도 전체 또는 부분적(예, 특정국가간, 특정당사자간 등)으로 전자적 방법이 사용될 수 있을 것이다. 그러나 궁극적으로는 전 운송증권을 전자식으로 전환하여 무역거래의 모든 서류의 흐름을 무서류(paperless)화하여 무역운송 업무의 효율성을 높혀 가야 할 것이다.

4. 電子商去來에 있어서 消費者保護에 관한 研究

해사법학과 고형석
지도교수 신종철

과학기술의 발전은 상품 또는 용역의 거래분야에 커다란 변화를 주었으며, 그 속도와 범위는 인류의 예상을 초월하여 진행되고 있다. 하지만 혁명적인 거래환경의 변화에도 불구하고 이에 대한 법·제도적인 기초는 충분히 마련되지 못하여 이를 이용하는 소비자에게 많은 피해를 발생시키고 있다. 이러한 문제점은 변화의 출발점에서 그에 대한 해결책을 마련하지 못하게 된다면 더 많은 문제점을 양산하게 될 것이고, 인류는 변화의 이점을 향유하기 보다는 변화에 대하여 거부 또는 저항을 하게 될 것이다. 따라서 변화에 따른 문제점을 규명하고 그에 대한 법·제도적인 보완책을 조속히 강구하여 전자상거래를 이용하는 소비자를 보호하여야 할 것이다. 이러한 보완책으로는 제도의 개선, 법령체계의 확립 및 법령의 개정·제정으로 구분할 수 있다.

첫째, 소비자가 전자상거래로 인하여 피해를 입은 경우에 있어서 신속하고 효율적으로 구제를 받을 수 있는 방안이 강구되어야 한다. 피해구제의 가장 기본적인 방식은 소송을 통한 방식이나 이는 소비자 등에게 시간, 경제적인 면에서 또 다른 피해를 부여할 수 있기 때문에 대안