

국제교역촉진과 유통증권(화물상환증 등)의 물권적 효력에 관한 연구

전우현*

목차

- I. 서설
- II. 유통증권의 점유증명적 기능
- III. 전자적 증권에의 경우
- IV. 소유권 등 물권이전 사실에 대한 법률규정의 부정합
 - 1. 화물상환증 등의 물권적 효력
 - 2. 제기되는 쟁점
- V. 학설에 의한 극복노력
- VI. 유통증권의 사실증명 기능·권리증권화론에 따른 재검토
- VII. 결어

I. 서설

한국의 잠재성장력은 현재 3% 정도일 뿐이라고 평가된다. 분명히 한국경제는 위기를 맞고 있다. 이 정도의 낮은 잠재능력을 가지고 육상운송, 해상운송의 혁신을 기하려면 불필요한 규제를 줄이고 기업가정신을

* 한양대 법학전문대학원 교수 (jun1234@hanyang.ac.kr).

양양하는 제도를 마련해야 한다. 그리하여 운송 등 물류시스템이 간소화되고 저비용으로 운영되어야 국제무역도 활성화된다. 우리 경제의 숨통을 틔우는데 중요한 요소이다. 운송물의 인도 등 물권적 처분이 배달비용을 최소화할 수 있도록 증권의 유통법리에 따라 이루어져야 한다는 것은 이러한 요청에도 부합한다. 거래비용을 절감하고 효율적인 경제활동을 하기 위해서 기업을 만들고 유가증권을 활용한다. 이는 기업의 역사이고 기업활동을 역동화함에 핵심적인 수단의 하나가 되었다.

필자는 2015년 2월 아프리카와 중동을 들렀다. 생뱌쥬삐리가 마지막 비행을 하다가 실종되었다고 하는 모로코와 아랍에미레이트의 두바이 등을 여행할 기회를 가졌다. 특히 모로코는 한국인의 발길이 뜸한 곳, 양국간 교류와 교역이 적은 지역, 문화와 언어·종교 모두 낯선 나라이다. 그러나, 이 곳이야말로 한국인이 진출해야 하는 천혜의 아프리카 땅임을 느꼈다. 모든 아프리카 국가들의 지도국격이고 중동(특히 사우디 아라비아)과의 동맹관계, 유럽으로 향하는 관문임을 확인한다면 더욱 그러하다.¹⁾ 비단, 모로코만이 아닐 것이다. 여전히 한국인에게 낯선 제3세계인

1) 지중해에 면한 모로코의 북쪽 항구 땅쥬(Tanger)에서 스페인의 알헤시라스 항구까지는 불과 14킬로미터 거리이다. 유럽국가들도 당연히 이 지역에 대한 관심이 높다. 특히 EU의 장기비전은 15개의 EU회원국가와 12개 지중해국가, GCC(걸프협력위원회)를 포함하는 것이다(하병주, “EU와 아랍국과의 협력관계를 통해본 신지중해 네트워크”, 21세기 정치학회보 제11집 2호, 2001, 269면). 모로코는 지리적·정치적으로 유럽(EU)과 밀접하면서도(모로코의 EU에 대한 수출은 전체 수출량의 65%, 수입은 60%를 차지한다(Kim, Junggho & Lee, Jinsang, "Export-driven Industrial Development in Morocco; Prospects for Korean-Morocco Partnership", 한국아프리카학회지 제39집, 2013.8, 134면) 한국에 대한 관련과 관심이 많은(모로코가 한국으로부터 받은 ODA(공적개발원조)자금 수혜액은 아프리카 국가 중 이디오피아, 이집트 다음 순위이다(KOICA 2012년 자료). 이 ODA 자금은 주로 공공병원, 공공정책, 농업개발, 교육, 에너지에 사용된다; 한국에 대한 이들의 관심을 교과서(무함마드 진 알아바딘 알후스니 외, 2003년 지리교과서, 136면)에서 본다면 모로코는 ‘세계 공업지역들의 지리 분포’에서 한국을 등장시키고 대만, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아와 함께 아시아의 호랑이로 소개하고 있다(박소영, “아랍권 국가 사회과 교과서에 나

(아시아, 남아메리카, 아프리카인, 태평양의 작은 섬 국가들)과 우리는 교류 교역을 확대해야 하고 이것이 경제난관, 성장한계에 봉착한 우리의 살길인지도 모른다.

한국과 중국, 호주, 캐나다 등 국가 사이에도 이미 FTA(Free Trade Agreement)가 비준되었거나 정부간 협상이 타결되었다. WTO(World Trade Organization) 뿐만 아니라 TPP(Trans-Pacific Partnership: 환태평양경제동반자협정)도 우리에게 매우 중요하다. 미국은 중국에 무역 패권을 빼앗기지 않기 위해 올해 안에 그 타결을 추진하고 있다. TPP는 현재 미국, 캐나다, 일본, 호주, 뉴질랜드 등 12개국이 참여한 다자(多者) 간 자유무역협정(FTA)이다. 메가 FTA로 불리기도 한다. 상품 거래부터 원산지 규정, 기술 장벽, 서비스 무역 등 거의 모든 통상 분야가 포함되어 있다. 많은 나라가 동시에 참여해 세계 무역질서에서 양자(兩者)간 FTA보다 더 강력한 효과를 낼 것으로 예상된다. 그러나 한국은 여기서 제외되어 있다. 한국이 빠진 채 TPP가 발효되면 한국은 세계 무역질서에서 낙오할 수도 있다고 본다. 만약 우리나라가 빠진 채 TPP가 성립하면 연간 2조 달러에 이르는 원자재 부품을 일본이 독식하게 될 수도 있다고 한다. TPP 원산지 규정이 확정될 경우 12개국 기업들은 손쉽게 원산지 인정을

타난 한국에 대한 인식”, 사회과교육연구 제20권 제3호, 2013, 30면) 특이한 나라이다. 모로코 왕가는 무하마드 자손이지만 베르베르 정체성이 공존하고 아랍세계 거주 유대인의 절반이 모로코에 있어서 문화적 단일성이 상대적으로 낮은 편이다(박소영, 위의 논문, 25면). 모로코, 요르단은 중동, 아프리카 국가 중에서도 부족전통이 약하고 기술관료를 중용하는 등 민간인의 정치참여를 허용하고 개혁조치를 통해 정치적 자유화를 추구한다. 석유와 같은 의미있는 자원이 없기 때문에 외부로부터의 자원을 통해 사회보조정책을 시도하고 민간부문에서 활발한 국제경제 교류가 이루어지고 있다(박소영, 위의 논문, 124면). 필자가 모로코에서 만난 사람들의 경우 시간관념이나 약속에 대한 인식이 우리와는 사뭇 다른 점이 꽤 있었다. 그 점을 충분히 이해하고 관용할 필요가 있을 것이다. 그러나, 우리나라가 정치적·경제적 사유로 진출할 때 법적 명확성이 부족하면 예기치 않은 손해를 면치 못함을 명심해야 한다. 이러한 점에서 해상운송, 육상운송, 창고업과 그에 사용되는 증서의 법리는 명확해야 할 것이다.

받을 수 있는 일본 제품만 사용하고 경쟁국인 한국 제품을 사용하지 않게 되어 수출 산업이 타격을 받을 수 있다는 우려이다.²⁾ 뒤늦게 TPP의 중요성을 인정한 정부가 가입을 준비하는 것은 늦었지만 다행이다. 이렇듯 세계의 무역조류는 빠르게 변하고 있고 우리는 이에 신속히 적응하지 않을 수 없는 환경 속에 있다. 국가간 자유무역협정으로 인해 대외교역이 증진되면 운송업, 창고업 등이 더욱 중요한 역할을 할 것이다. 나아가 우리나라의 교역은 미국, 중국, 일본 등 지금까지의 비중 큰 교역국 이외에도 다변화하여야만 양적, 질적으로 발전할 수 있다.

다시 앞의 사례를 언급한다면 파이낸셜 타임즈의 외국인직접투자(FDI) 전문지인 FDI 매거진은 2012년 아프리카 55개국 중 가장 매력적인 외국인직접투자 대상 10개국을 선정한 결과 모로코는 남아공에 이어 종합 2위라고 발표한 바 있다. 모로코는 아프리카 국가 중 최초로 2006년 양자간 FTA를 체결한 국가이고³⁾ 아프리카에 대한 외국인 투자액 중 8.3%를 차지하며 알제리, 리비아 등 마그레브 지역 유입액 중 25%를 차지한다. 모로코는 유럽으로 통하는 관문으로서 유리한 지점이며 야심찬 분야별 전략, 국제규격에 부합하는 인프라, 가격 경쟁력, 고급 인력 등의 강점, 정치적 안정, 경제성장 등이 결합하여 경제적 성과를 이룩했다. 2012년의 경우 한국은 5억 8천만 달러의 수출액을 기록했고 모로코 제품 수입액은 2억 1천8백만 달러에 그치고 있다.⁴⁾ 모로코는 이미 약 20년 전부터 果實送金과 관련하여 모로코에서의 외국인 투자로 산출한 소득은 어떠한 사전허가도 받지 않고 금액이나 시기의 제한이 없이 이전할 수 있게 되었다.⁵⁾ 그리고 알제리는 1962년 프랑스와 7년간의 무장투쟁을 벌

2) <http://news.donga.com/3/all/20150222/69744872/1>.

3) 김석우, “FTA와 민주주의”, 21세기정치학회보 제17집 2호, 2007.9, 77면.

4) http://www.mofa.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/korboardread_tab.jsp?typeID=24&boardid=11801&seqno=7268&tableName=TYPE_KORBOARD.

5) 김시경, “북아프리카 국가들의 무역 및 투자환경에 관한 연구- 모로코, 튀니지, 알제리를 중심으로-”, 『한국중동학회논총』 제24-1호, 한국중동학회, 2003, 133면.

인 결과 독립을 쟁취하였으며 계속 사회주의 경제노선을 고수하다가 1989년 신헌법 제정을 계기로 자유주의 경제노선을 도입하였다.⁶⁾ 만약 한국이 유럽과 아프리카 수출의 요충지로서 자리잡은 북아프리카 시장에도 활발히 진출하여 무역상대방을 다변화시킨다면 상당한 성과가 있을 것이다.⁷⁾ 최근 IS의 파리티테리 등이 지역에서의 불안정성이 부각되었지만 장기적인 계획에 따라 국제교역이 추진되어야 마땅하다. 이를 위해서라도 해상운송, 육상운송과 창고업에서의 법률적 불명료함이 해소되어야 하리라고 생각한다.

그리하여 운송업, 창고업 등에서 발행되는 유통증권(화물상환증, 선하증권, 창고증권 등)의 법리가 명확해질 필요가 있다. 화물상환증과 선하증권의 경우 비록 2010년 상법 개정에 의하여 종래의 견해대립을 극복하려는 입법이 행해지기는 하였으나, 이로써 분쟁을 예방할 수 있을지는 의문이다. 상법의 연구는 현실경제와 긴밀한 관련을 맺고 있다.⁸⁾ 화물상환증, 선하증권, 창고증권이 육상운송, 해상무역, 창고업 등 유통거래에서 중요한 수단으로 기능함에도 그것이 어떤 본질적 효력을 지니는가에 대해 이의의 여지가 많다는 것은 결코 바람직한 것이 아니다. 이 증권들의 위조나 오용을 방지하기 위해 전자적인 증권(전자선하증권⁹⁾ 등이 발

6) 김시경, 위의 논문, 116면.

7) 한편 러시아는 모로코에 대한 감귤무역량을 늘리기 위해 그에 대한 직항운송 노선(머스크라인)을 2011년 개설했다. 이는 러시아의 통합 물류기업들이 해산되고 개인 유통업자들이 수송계약을 맺는 시점에서 촉발된 것인데 소형화물과 컨테이너 수송 모두 그 운송이 증가할 것이라고 한다(김승섭, “머스크, 모로코-러시아간 직기항 서비스 개시”, 해양한국, 제2011권 3호, 한국해사문제연구소, 2011, 110면).

8) 유통(무역)관련 법률분야에서 선하증권 등에 대한 효력주지는 필수사항이다 (<http://biz.chosun.com> 2012.4.16일자). 또, 유통(무역)관련범죄에도 반드시 선하증권, 화물상환증 등을 악용하는 바, 이 증권들의 법적 내용에 대해 정통할 것이 요구된다: <http://biz.chosun.com>/2012.9.14일자, 2012.7.31일자, 2012.3.8일자, 2011.11.21일자, 2006.11.29일자; 연합뉴스, 2012.3.7일자 기사 등.

9) 1990년 6월 국제해법회(CMI ; Committee Maritime International) 제34회 국제회의에서 전자선하증권에 관한 CMI 통일규칙(CMI Rules for Electronic Bills of

행되고 사용되지만,¹⁰⁾ 전자적인 증권에 의해서도 그 효력상 다툼의 여지는 여전히 존재한다.¹¹⁾ 선하증권, 화물상환증, 창고증권 등의 법리가 분명하게 정립되지 않으면 송하인·수하인·운송인간의 불편, 불신이 생기고 이는 교역량의 감소라는 국가적 손실¹²⁾로 이어질 것이다.

화물상환증, 선하증권, 창고증권 등 유통증권상에 물권의 존재를 인정

Lading)이 채택되었다. 이 규칙은 정보전송의 신속화를 행하기 위해 종전의 서면형식의 선하증권을 발행하는 대신에 선하증권의 정보를 전자데이터 통신수단에 의해 전송하는 경우에 당사자의 권리 및 의무를 규정하기 위한 것이다. CMI의 전자식선하증권의 운용은 운송인이 등록기관으로서 역할을 수행하며, 그 기술적 방법은 비밀키(개인키)의 전자적 전송에 의하여 처리된다는 데 특징이 있다.

- 10) 전자선하증권을 활용하는 방법은 다음과 같다. 수출기업의 경우 국가전자무역플랫폼에 접속해 수출서류를 작성하거나 발급신청하고, 은행은 전자선하증권 등을 국가전자무역플랫폼에서 실시간으로 수신할 수 있게 한다. 수출기업을 비롯해 세관, 선사, 보험사 등이 은행과 온라인으로 통합연결되는 방식을 활용하는 전자문서의 서비스는 2010년 5월부터 활성화되었다.
- 11) 전자선하증권의 경우 선하증권의 소지인은 운송품에 관한 지배·처분권을 이전하는 의사를 운송인에게 통지하고 운송인은 송하인에 관한 정보를 선하증권 양수인에 전달한다. 이 양수인은 지배 처분권을 수락하는 취지를 운송인에게 통지하고 운송인은 이 통지를 받을 때 현재의 개인 키를 폐기하고 양수인의 새로운 개인키를 발행하는 절차를 거친다. 이러한 기술적인 절차를 고안한 것은 획기적인 것이지만 선하증권의 효력에 관한 기존의 논의를 해결하지는 못하고 있다. 전자선하증권은 기존의 선하증권이 가지고 있는 것과 동등한 기능 즉, 운송품의 인도청구권등 채권적 효력과 물권적 효력을 그대로 지니고 있다(絹卷康史, 『國際商取引』, 文眞堂, 2001, 144면). 이러한 점에서 여전히 선하증권의 채권적, 물권적 효력에 관한 논란은 남아있을 수 밖에 없다.
- 12) 중세 이태리의 도시 중 조선, 염직, 섬유, 제지업과 교역이 흥성했던 아마르피(Amalfi)가 왜 쇠망했는가? 여러 원인이 있지만 베네치아, 피사, 제노바와 경쟁하던 중 생산과 교역의 주도권을 상실하고 교역거점을 이태리 남부로 이전할 수 밖에 없었던 척박한 여건에서 찾아야 할 것이다(栗村和彦, 『海法研究試論』, 關西大學出版部, 2003, 20-21頁). 한 나라의 융성은 경제적 상태, 대외 교역의 환경설정과 결코 무관할 수 없음은 중세나 지금이나 같다.

할 수 있는가? 인정할 수 있다면 상법 제133조를 민법 제199조와 어떻게 조화할 수 있는가? 이는 이론적 문제일 뿐만 아니라 권리 양도시 양도 통지를 별도로 해야 하는가, 화물 등 실물을 선의취득한 자보다 증권의 소지인이 우선하는가라는 실질적 논의와 관련이 있다. 요컨대, 화물상환증 등에 물권(소유권 등)이 존재하는가, 그 물권은 어떤 모습으로 존재하는가, 어떤 모습으로 물권이 이전하는가, 어떤 모습으로 물권과 함께 존재하는 채권이 이전하는가가 명확해져야만 하는 것이다. 이는 널리 보아 물권의 성립과 물권행위, 준물권행위의 성립요건에 관한 것인데 화물, 임치물에 대한 물권이 어떻게 증권의 모습으로 성립하고 이전하는가의 쟁점으로 정리된다. 결국 유체물이건 무체물이건 물권적인 것이 어찌하여 증권의 모습으로 되고 이전하는가의 논의라고 할 수 있다. 전통적인 연구분야지만 기본적인 숙제가 확고하게 해결되지 못한 부분이기도 하다. 이번 기회에 이 전통적 분야에서의 학설논쟁이 종식되기를 바라는 회원에서 이 연구를 하게 되었음을 밝힌다.¹³⁾

13) 거래비용 관점에서 기업을 둘러싼 법과 제도를 고찰하는 접근법은 1936년 Coase에 의해 제기되었다고 한다. 그 후 구체적인 이론들이 Williamson에 의해 정립되었는데 이는 기업에서의 비용발생 원인이 다른 아닌 제도 자체에도 있다는 것이다(조성제, “거래비용이론의 무역보험에의 적용가능성 고찰”, 무역보험연구 제11권 제3호, 2010.9, 130면). 이 학문적 성과와 지적에는 상법 연구자도 경청해야 할 것이다. 육상 및 해상, 항공운송 등 물류시스템의 進化는 배달비용을 최소화시키고 그러한 비용절감이 제품제조환경과 그 제조과정의 원료, 에너지에도 영향을 미칠 수 있다고 한다(이상호·조수미, “e-비즈니스와 거래비용: 환경과 글로벌화에의 적용”, 디지털정연구 제11권 제4호, 2013.4, 117면). 거래비용은 시장에서 세금(관세 등)과 같은 작용을 한다. 이러한 거래비용의 절감은 시장거래를 원활하게 하고 기업의 역량이나 상대적인 강점을 활용하는 원동력이 된다. 거래비용에 의해 기업의 지배구조가 결정된다고 하는 견해도 있다. 즉 시장거래에서 거래비용이 증가하면 수직적 통합을 통한 기업 내부거래를 선호하지만, 수직적 통합에 따른 내부적인 지배비용보다 거래비용이 감소하면 전문화를 통한 시장거래가 선호되는 바람직한 방향이 나타난다는 것이다(김민식·김언수, “혁신 생태계 변화의 동인에 대한 이론과 사례연구: 표준이 역량분포와 거래비용의 진화적 변화에 미치는 영향분석을 중심으로”, 한국IT서비스학회지 제12권 제3호, 2013.9, 4-5

II. 유통증권의 점유 증명적 기능

화물상환증은 육상운송계약에서 운송인이 화물을 수령함을 증명하고 목적지에서 이를 인도할 의무를 나타낸다. 송하인이 화물상환증을 이용하여 운송 도중의 물건에 대해 양도나 입질로 금융편의를 얻을 수 있고 수하인은 운송물이 도착하기 전에 이로써 전매할 수 있는 것은 운송인이 화물을 직접 점유하고 있음을 전제로 한다. 선하증권은 해상물건운송 계약에서 운송인이 운송물을 수령하였거나 배에 선적하였음을 증명하고, 목적지에서 이를 인도할 의무를 나타낸다. 이는 운송물을 수령하였다는 영수증으로서의 화물수령증, 운송계약의 내용을 증명하는 증거증권으로서의 운송계약서¹⁴⁾, 운송물을 대표하는 인도증권으로서의 권리증서 등 세가지의 기능을 하고 있는데 특히 운송인이 운송물을 점유하고 있다는 사실을 나타낸다. ‘수령’선하증권 또는 ‘선적’ 선하증권으로 발행될 수 있지만 어떤 경우거나 운송인이 화물을 직접점유하는 것을 전제로 한다. 미국의 경우 비유통 선하증권(non-negotiable bill of lading), ‘기명식 선하증권(straight bill of lading)’도 물론 발행될 수 있다. 이 때 그 선하증권은 지명된 사람인 수하인(consignee)에게 교부된다. 이 비유통 선하증권에서 운송인은 목적지에서 운송물을 선하증권에 지명된 수하인(consignee)에게 인도할 의무를 부담한다.¹⁵⁾ 그리하여 운송인이 ‘수하인이나 수하인으로 부터 물품 수령에 관한 위임을 받은 자’ 이외의 자에게 운송물을 인도하였다면, 해당 운송인은 기명식 선하증권의 수하인에 대하여 잘못된 인도(misdelivery)의 책임을 진다. 그러므로 기명식 선하증권은 ‘지급인도조건(payment against documents)’ 거래에 적절하지 않다. 기명식 선하증권은 물건에 대한 주된 운송방법에 따라 항공화물운송장(air waybills), 해상화물운송장(sea waybills), 화물수취증(freight receipts)이라고 불리는데 점유증명적 기능을 가진 ‘지시식 선하증권(order bill of lading),’ 유통 선하증권

면).

14) 神崎克郎, 商法總則·商行爲法(新訂版), 同文館, 1999, 266頁.

15) 49 U.S.C.A. § 80110.

(negotiable bill of lading)보다 유통성이 현저히 떨어진다.

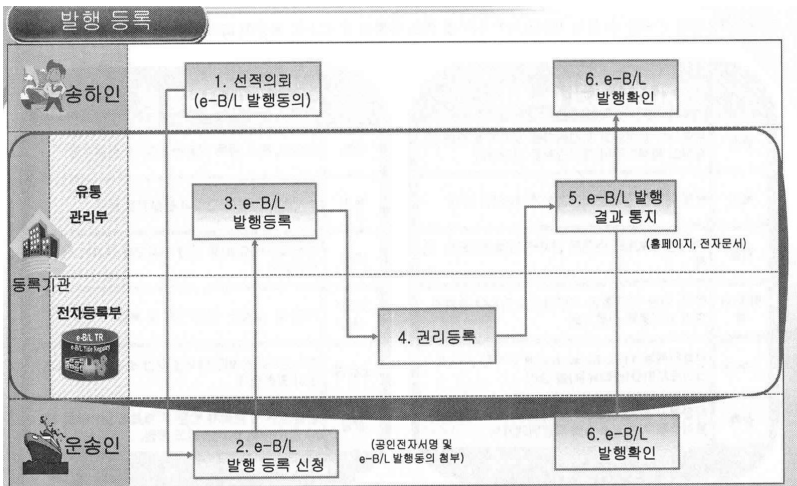
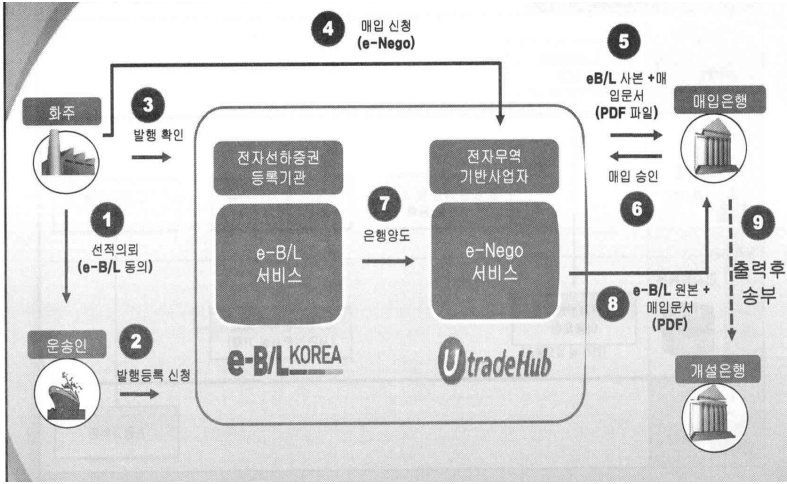
창고증권은 창고업자에 대한 임치물반환청구권을 표창한다. 창고증권은 창고임치계약의 존재를 전제로 하여 창고업자가 임치물을 수령한 것을 증명하고 이 소지인에 대한 引渡債務를 나타낸다. 이로써 물건을 창고에 임치하여 둔 채 매매 또는 금융의 편의를 얻음에 이용되는데 이러한 매매와 금융편의는 창고업자의 직접점유를 매개로 하는 간접점유가 가능한 데서 나온다. 이러한 점유(점유권)는 본권(소유권, 질권 등)을 인정하는 기초로 작용하고 있다.

Ⅲ. 전자적 증권의 경우

앞에서 언급한 바와 같이 전자적 증권의 경우도 종이증권과 큰 차이는 없다고 본다. 전자적 증권은 전자 선하증권이 대표적이고 화물상환증이나 창고증권은 아직 입법화되지 않았다. 상법은 전자적 증권도 종이의 증권과 같은 효력이 부여되도록 하고 있다(전자 선하증권에 관한 상법 제862조). 전자 선하증권의 경우에는 법무부가 지정한 등록기관을 통한 유통을 예정하고 있다. 이 때 운송인은 송하인의 전자선하증권 발행 등 의사를 확인해야 하고(상법 시행규정 제6조 제1항). 정보보호와 보안조치를 강화하도록 하였다(공인서명 방식에 의한 서명). 그리고, 전자선하증권이 통용되지 않는 국가를 위하여 이를 종이 선하증권으로 전환할 수 있도록 유통성까지 갖추고 있다. 무역이 증가한다면 이 전자 증권의 수요는 크게 증가할 것으로 예상된다. 특히 전자 선하증권은 은행의 선적 서류 매입과 연계시킬 때 그 경제적 효용성이 배가될 것이다. 이는 이하의 그림에서 나타내는 흐름도를 볼 때 쉽게 예측된다.¹⁶⁾ 이 전자선하증권의 발행에 대해 상법 제862조 제2항에 의해 제853조 제1항 각호(종이 선하증권 발행사항)를 포함하도록 하고 시행규정(시행령) 제6조에서 운

16) 정윤세, “한국형 전자선하증권 활성화 과제에 관한 연구”, 한국무역학회 산관학 무역정책 대토론회 발표논문집, 2009. 8. 25면.

송인이 등록기관에 송신하도록 하지만(아래 두 번째 그림 참조) 전자선하증권 위에 소유권이나 질권이 성립할 수 있고 그 권리의 이전은 그 이전으로 가능하다. 구체적으로 보면 다음 그림과 같다.¹⁷⁾



17) 정윤세, 위의 논문, 18면.

IV. 소유권 등 물권이전 사실에 대한 법률규정의 부정합

1. 화물상환증 등의 물권적 효력

화물상환증 등에는 물권적 효력이 인정된다. 상법 제133조가 존재하지만 화물상환증의 효력으로서 채권적 효력만으로 충분하지 않은가라는 異論이 생길 여지는 충분하다. 화물이나 임치물을 송하인(이나 창고업자)이 이 증권으로써 양도하거나 입질하는 것, 수하인이 쉽게 전매하는 것은 채권적 효력만으로도 얼마든지 설명할 수 있기 때문이다. 그러나, 소유권자나 질권자의 지위(권리)를 추가적으로 누리는 이익을 포기할 필요는 없다는 점에서 물권적 효력을 부정할 필요는 없을 것으로 생각된다. 그런데 화물상환증 등에 물권적 효력이 인정된다고 하여 이를 물권증권이라고는 하지 않는 것이 대부분의 견해이다.¹⁸⁾ 이는 채권과 물권이 혼합된 증권이 아니라 물권만 화체된 증서(예, 독일의 抵當證券)와 구별하려는 뜻으로 생각된다. 그러나, 화물상환증, 선하증권, 창고증권을 채권증권으로 분류한다고 하여 그 물권적 효력이 부정되는 것은 아니다. 여기서 ‘債權’증권이라고 부르는 것은 주로 債權이 化體되어 있음을 중시한다는 의미로 받아들이는 것이 옳을 것이다. 화물상환증, 선하증권 등에 물권적 효력을 인정하는 것은 그 증권이 이전되면 민법상 현실의 인도와 같이 보려는 것이다.¹⁹⁾ 그런데 이에 대해서는 해결할 쟁점이 있다.

2. 제기되는 쟁점

1) 민법 제190조와 상법 제133조(양도시 대항요건의 문제)

甲이 丙에게 맡겨둔 물건을 乙에게 매각하는 경우처럼 甲이 丙에게 갖는 반환청구권을 乙에게 쉽게 양도하는 방법으로 고안된 것이 민법 제

18) 이철송, 상법총칙·상행위, 박영사, 2012, 398면 등.

19) 김영호, 「상법총칙·상행위법」, 팔마도서, 2004. 549면.

190조이다. 여기에서 甲은 채권적 청구권인 반환청구권을 양도하는 것이어서 채권양도에 관한 규정이 준용되고 그리하여 丙에 대한 통지나 丙 자신의 승낙이 필요하게 된다. 상법 제133조는 제3자인 운송인에 대한 권리를 타인에게 양도한다는 점에서 민법 제190조와 비슷한 면이 있다. 민법상 목적물반환청구권의 양도방법에 의한 동산물권이전 방식은 예컨대, 甲이 丙에게 물건을 맡겨둔 채로 乙에게 매각하는 경우처럼 양도인 甲은 제3자 丙이 점유하는 목적물에 대해서 소유권, 점유권(간접점유)과 같은 물권 뿐만 아니라 丙에 대한 채권도 보유하고 있다. 甲은 乙에게 이 소유권 등 물권을 이전함에 있어서 丙으로부터 반환받은 후 乙에게 다시 이전하는 번거로운 절차를 거칠 필요가 없다. 이를 규정한 것이 민법 제190조의 반환청구권 양도제도이다. 다만, 여기에서 甲은 乙에게 채권도 양도하는 것이어서 채권양도의 대항요건을 별도로 갖추어야 한다는 것이 통설이다.²⁰⁾ 요컨대, 여기에서 핵심은 甲이 채권자이면서 물권 자라는 점 때문에 채권양도만에 의하여 물권도 양도하게 허용한다는 간이성이 정해져 있다는 점이다(민법 제190조). 그리하여 민법 제190조에 의해서도 여전히 채권양도의 방식을 충실히 지켜 채권양도에 관해 그 대항요건을 별도로 요구하는 것이다.²¹⁾

화물상환증 등에서도 이 법리는 유사하다. 즉, 이 증서의 소지인은 물건을 반환받아서 양수인에게 그 점유를 이전할 필요없이 증서의 이전만으로 간단히 그 점유권 등 물권도 이전할 수 있게 한다는 이론구성이 가능하다. 우리 상법 제133조가 ‘운송물 위에 행사하는 권리의 취득’을 화물상환증 이전만으로 가능하게 한 것이다. 왜냐하면 화물상환증 소지인은 화물에 대한 물권과 채권을 모두 지니기 때문에 물권의 이전을 채권 양도와 묶어서 취급할 거래상의 수요는 전혀 같다. 또한 화물상환증 등 유가증권이 발행되었을 뿐 민법 제190조에서 예정한 것처럼 물권자가

20) 박윤직·김재형, 「물권법」, 박영사, 2014, 167면; 김상용, 물권법, 화산미디어, 2010, 205면; 김준호, 물권법, 법문사, 2012, 102면; 송덕수, 「신민법강의」, 박영사, 2010, 553면; 이은영, 「민법 I」, 박영사, 2007, 428면.

21) 박윤직·김재형, 위의 책, 167면.

다른 사람에게 물건을 맡겨둔 상태이기 때문에 채권자의 지위도 겸할 수밖에 없다는 논리적 구조도 유사하다. 그리하여 우리 상법 제133조는 민법 제190조처럼 운송물에 대한 채권과 물권의 양도를 간이화한 것으로 이해되어야 하지만, 민법 제190조보다 진일보하고 있다. 화물상환증 등 유가증권에는 물권 뿐만 아니라 채권도 들어있고 증권의 교부로 채권의 민법적 대항요건 없이도 양수인에게 채권이전이 가능하게 편의성을 도모한 것으로 이해되어야 한다. 사실 상법 제133조는 증서에 화체(化體)된 물권의 양도를 의도하는 것이다. 그리하여 채권의 양도까지 규율하는 것이 아니므로 상대설 중 엄정상대설이 있는 것도 무리는 아니다. 이에 대해서는 여러 理論이 난립하고 있다.

2) 상법 제132조(처분증권성)와의 관계(사문화된 규정인가의 문제)

물권적 효력에 관한 본조와 별도로 상법은 제132조(처분증권성)를 두고 있다.²²⁾ 운송물(또는 임치물)에 대한「處分」을 증권의 처분에 의하는 것으로 하여 그 처분증권성을 상법 제132조로 설명하는 것이 대부분의 견해이다.²³⁾ 생각건대, 화물 등에 대해 화물상환증이라는 유가증권을 발행한 이상 이로써 화물(또는 임치물)에 대한 처분(채권적 또는 물권적)을 하는 것은 당연한 것이다. 그리하여 이 증권의 인도가 없으면 운송품의 처분이 이루어지지 않는다는 형식주의의 상법 제132조를 둔 것은 물권적 효력 본래의 목적을 달성하고자 하는 것으로서 결코 이 규정은 무의미한 것이 아니다. 그러므로 이를 사문화하여 해석하여서는 안될 것이

22) 이는 증권상의 물권을 이전하려면 반드시 증권을 소지하여 그 증권을 배서 양도하는 등으로 처분하도록 한 것이다(물론, 일본에서도 처분증권성의 규정이 증권의 인도를 운송품의 물권변동 요건을 정한 특별규정이라고 하는 견해도 있지만(小島孝, “處分證券の再檢討”, 『神戸法學年報』 3호, 32면), 이러한 견해를 비판하는 것이 주류의 입장이다(江頭憲治郎, 『商取引法』 제6판, 弘文堂, 2010, 301면).

23) 김동훈, 상법개설, 한국외대 출판부, 2009. 106면 등.

다. 의사주의인 일본 민사법에서도 증권의 점유가 권리의 처분, 물권적 효력의 요건으로 정해진 것은 증권을 상실한 자의 권리처분을 금하고 물권의 이전에 있어서 민법상의 채권양도 요건을 번잡하게 추가하지 않으려는 취지일 것이다. 그런데, 우리 민사법은 물권변동에 있어서 형식주의를 취하는 결과 우리 상법 제133조가 비록 일본의 상법규정처럼 규정되어 있다 하여도 그 의미는 달라질 수 있다. 그런데, 이 규정은 운송품의 처분은 화물상환증에 의해야만 한다는 것으로서 그 물권적 효력을 확실히 하고, 화물상환증의 신용을 확보하려는 취지이다. 이를 참고증권(상 제157조), 선하증권(상 제861조)에 준용하고 있다. 여기서, '운송물에 관한 처분'에서 '처분'은 '채권적 처분'에 한정되는가? 소유권 기타 물권적 처분만을 말하는가? 또는 양 처분을 모두 포함하는가? 만약 이를 민법 제449조의 특칙으로서 채권적 처분만을 규정한 것으로 이해할 수도 있으나 그렇게 본다면 물권적 처분은 어떻게 해야 하는지가 별도로 논의되어야만 한다. 이러한 번잡과 비효율은 상법 제132조가 예정한 것으로 보기 어렵다. 私見으로는 상법 제132조의 처분은 채권적·물권적 처분을 모두 포함하는 것으로 해석해야 할 것이다. 나아가 '화물상환증으로써'의 의미에 대해서는 첫째, 이 증권을 반드시 가져야만 처분할 수 있다는 의미로 이해될 수도 있고, 둘째, 증권에 배서 양도 또는 교부하는 방식으로 처분하라는 것으로 해석될 수도 있지만, 큰 차이는 없다. 전자는 반드시 화물상환증을 요구한다는 것이고 후자는 화물상환증을 가지고 이전하는 방법을 가리킬 뿐이기 때문이다. 요컨대, 상법 제132조가 '운송물에 관한 처분은 화물상환증으로써 하여야 한다'고 하여 화물상환증의 처분증권성을 정한 것은 운송물을 처분함에는 반드시 이 증권이 있어야 한다는 의미이다. 그 양도방식도 이 증권을 배서양도하거나 교부하는 방식이어야 한다는 의미를 포함한다. 상법 제132조가 운송물에 관한 권리의 처분 요건과 방식을 정하는 한편 제133조는 화물상환증에 의한 처분의 효과(물권의 이전)를 정한 것이므로 별도의 뜻을 지닌다. 상법 제133조의 물권적 효력을 이해함에 있어서 제132조는 그 요건이 되고 물권적 내용 또한 처분의 대상이 됨을 분명히 하는 기능을 한다고 해석해야 할 것이다.

V. 학설에 의한 문제점 극복노력(상법 제133조의 이해)

앞에서 제기된 두 가지 문제 중 前者에 대해서는 여전히 복잡한 주장이 있고 이는 유통거래의 안정확보라는 측면에서 바람직하지 않다. 그리하여 이를 상론할 필요가 있다. 화물상환증 등의 물권적 효력을 어떻게 이론구성할 것인가? 이는 상법 제133조가 ‘화물상환증의 인도가 운송물의 인도와 동일한 효력이 있다’고 한 내용을 어떻게 이해할 것인가이다. 앞에서 언급한 것처럼 이는 운송인(C)이 점유하는 운송물에 대한 화물상환증 등의 소지인(A)이 타인(B)에게 증권을 양도하였을 때 이 B의 물권취득은 C에 대한 관계에서 민법 제190조에서 요구하는 민법 제450조의 대항요건을 추가로 요구하는가, B의 물권취득은 C의 직접점유를 요건으로 하는가, C가 일시적으로 점유를 상실하거나 횡령하는 등 자주점유로 전환하는 경우는 어떻게 되는가, 제3자가 운송물 자체를 선의취득하여도 B는 물권을 보유하고 있는가? 라는 실질적 문제와 연관되어 있다. 이에 대해서는 여러 견해가 있는데 이 차이는 상법 제133조와 민법 제190조의 관련성에 관한 이해의 차이, 유가증권을 보는 관점의 차이, 화물상환증 등에 운송물 등의 반환청구권이라는 채권 이외에 운송물의 소유권 기타 물권도 화체되어 있다고 볼 것인가의 관점이 다른 데 따른 것이다. 또, 화물상환증 등에 물권적 효력을 인정한다고 하여도 이 증서가 물권 자체는 아니라는 점에 대한 이해의 차이에서 온다.²⁴⁾ 그런데, 물권적 효력이라는 것은 화물상환증 등을 활용하여 소유권, 질권, 등의 처분을 할 수 있다는 것이며 그 자체가 물권을 표창하는 증권이 된다는 것은 아니다.²⁵⁾

24) 화물상환증 등의 물권적 효력을 인정하더라도 운송인이 화물을 수령해야 한다는 등 요인성에 강하게 지배되는 점은 어쩔 수 없다. 뿐만 아니라 그 물권적 효력도 권리의 취득에 대한 것 뿐 매매계약의 이행 방법에 있어서 이 증서의 이전만으로는 목적물引渡로 인정되지 않는 등(이병태, *중정상법(상)*, 법원사, 1995. 326면) 매우 제한적인 범위에서만 기능한다. 그리고 화물상환증의 물권적 효력은 空券이거나, 화물이 선의취득되거나 멸실되는 경우에는 적용되지 않는다는 한계가 있다(김중엽, 「상법강의(상)」, 세종출판사, 2002, 257면); 같은 취지로 정경영, 「상법학강의」, 박영사, 2007, 243면.

미국에서도 선하증권의 소지인은 운송물에 대한 절대적 지배권을 가지는 것으로 보지 않는다. 그와 거의 유사한 권리(이른바 물권적 효력)를 갖기는 하지만, 송하인이 물품 소유자를 기망하여 해당 소유자가 자발적으로 물품을 주었다고 한다면, 송하인은 취소 가능한 권리를 얻게 되고 해당 서류를 선의로 매수한 소지인에게 법적 하자 없는 소유권이 넘어가는 것으로 본다.²⁶⁾ 그러한 선의 소지인의 권리는 매도인의 담보권 또는 물품 운송을 중단시킬 권리에 우선한다는 한계가 있다.²⁷⁾ 이하 견해의 차이를 검토한다.

1. 상대설

이는 상법 제133조에 의한 물권이전을 민법 제190조의 목적물반환청구권 양도에 의한 점유이전방식과의 관련성을 인정해야 한다는 전제에서 있다. 이 학설은 엄정상대설과 대표설로 구분된다.

1) 엄정상대설

이 학설은 상법 제133조를 민법 제190조의 한 예시일 뿐이라고 이해한다. 상법 제133조는 민법 제190조의 효력과 같다고 보므로 목적물의 물권을 이전하려면 상법 제133조에 관계없이 민법상 목적물반환청구권의 양도요건도 모두 갖출 것을 요구한다. 그리하여 상법 제133조에 의한 물권의 이전을 위해서는 운송인이 운송물을 직접 점유해야 하고 민법 제450조에 의한 대항요건도 운송인에 대해 갖추어야 증권양수인이 물권취득을 대항할 수 있다고 본다. 이에 따르면 운송품의 유통을 저해하는 것으로 되고 상법 규정은 사문화한다는 단점을 피할 수 없다.

25) 손주찬, 「상법(상)」, 박영사, 2004, 362면.

26) 49 U.S.C.A. § 80105.

27) Ralph H. Folsom, Michael Wallace Gordon & John A. Spanogle, International Business Transactions in a Nutshell (6th ed. 2000), pp. 141-142.

2) 대표설

이는 상법 제133조가 민법 제190조와 관련이 있고 민법 제190조의 취지를 수용하는 규정으로 본다는 점에서 엄정상대설과 같지만(상대설의 견지), 민법 제190조의 특칙이라고 한다는 점에서는 엄정상대설과 구별된다. 그리하여 운송인이 운송물을 직접점유할 것을 요구하고 증권의 교부는 운송물의 간접점유이전을 대표한다고 한다.²⁸⁾ 또, 증권의 교부만으로 운송물의 간접점유가 충분히 이전되므로 민법 제450조에 의한 대항요건이 불필요하다고 한다. 즉, 이는 화물상환증의 인도에 의해 운송품의 간접점유를 이전시킨다고 하는 점에서 엄정상대설과 같지만 물권취득을 위한 증권의 인도가 유효한 이상 증권은 간접점유를 의제한다는 점이 다르다.²⁹⁾ 즉, 대표설은 증권에 운송품을 대표하는 힘을 부여하고 운송품이 운송인의 직접점유하에 있는 한 민법 일반의 원칙에 관계없이 증권의 인도에 의해 운송품의 점유이전을 인정하고자 하는 것이다. 그리하여 물권취득에 관한 직접점유와 동일한 효력을 가지고 그 점유의 이전은 일반의 간접점유이전의 법칙에 의한 것으로 되고 이런 한도에서 일반점유이론에서 벗어나게 된다. 그러나, 증권에 운송품을 ‘대표’하게 하는 것은 과도한 의제가 아닌가 한다. 이 의제를 무리하게 하는 것은 민법 제190조를 지나치게 의식한 때문일 것이다. 민법 제190조는 증권화되지 않은 채권적 반환청구권을 간편하게 양도하는 방법을 정한 것 뿐인데 증권화된 권리를 양도하는 상법 제133조가 민법 규정을 지나치게 의식한다는 점은 문제라고 생각된다.

2. 절대설

28) 김성태, 「상법강론(총칙·상행위)」, 법문사, 2002, 675면.

29) 손진화, 「상법강의」, 신조사, 2013, 287면; 서헌제·정재곤, 「상법의 이해」, 율곡미디어, 2010, 190면; 안강현, 「상법총칙·상행위법」, 2008, 300면; 양승규·박길준, 「상법요론」, 삼영사, 1999, 156면; 임홍근, 「상법총칙」, 법문사, 1986, 883면.

이는 상법 제133조를 민법 제190조의 특별규정이라고 보고 상법 제133조에 의한 증권의 교부는 민법상 목적물반환청구권의 양도에 의한 점유이전과는 다른 특별한 점유이전 원인이라고 한다. 그리고 운송인이 운송물을 점유하고 있는지에 관계없이 증권을 소지하면 절대적으로 운송물의 점유를 취득한다고 한다.³⁰⁾ 이 견해에 의하면 화물상환증을 교부 받으면 민법 제190조와 관계없이 운송물에 대한 물권변동을 일으킨다고 본다. 따라서 민법 제450조에 의한 대항요건도 불필요하다. 절대설은 시기적으로 상대설 다음에 주장된 것이다. 이는 화물상환증의 인도가 운송품의 물권 이전의 절대적 방법이라고 하고, 상법의 의미를 운송품의 인도에 의한 점유이전의 문제와 직접으로 관련시키지 않으려는 노력에서 나온 것이다. 그리하여 증권의 인도만에 의해 운송품의 인도와 동일한 효력이 있는 것으로 이론구성한다. 즉, 절대설은 상법이 민법의 점유취득의 원칙 이외에 특별한 점유원인으로서 증권의 인도에 의해 운송품의 점유이전의 방법을 인정한 것으로 이해한다. 따라서 이는 운송인에 의한 운송품의 점유를 묻지 않고 물권적 효력이 발생한다고 한다. 상대설에 의하면 예컨대, 운송품이 보증도되면 증권의 물권적효력이 소멸하는 것으로 되지만, 절대설에 의하면 이 때에도 증권소지인의 물권적 효력을 긍정한다. 그러나, 절대설은 운송인이 직접점유를 영원히 회복하지 못한 경우에도 물권을 인정해야 하는 난점이 있다. 그런데, 운송품이 타인에 의해 선의취득되고 마는 경우에는 어느 견해에 의해서도 물권적 효력은 소멸한다.³¹⁾ 상대설의 난점을 극복하기 위해 안출된 절대설 역시 논리적으로 일관되지 못하게 된다.

3. 유가증권적 효력설

절대설의 논리모순을 극복하려면 유가증권의 성질에 대한 이해를 토대로 하지 않으면 안될 것으로 본다. 유가증권적 효력설은 상법 제133조

30) 이병태, 앞의 책, 328면.

31) 화물상환증에 대한 일본 대판 1932.2.23 민사판결집 11권 148면.

가 민법 제190조의 단순한 목적물반환청구권 양도가 아니라 유가증권에 표창된 권리를 이전하는 방식을 나타낸 것이라고 한다. 즉, 화물상환증의 양도는 운송물반환청구권을 양도하는 것이라고 전제하고(절대설과의 차이) 다만, 이는 민법 제190조의 목적물반환청구권 양도와 구별되는 유가증권적 양도방식이므로 민법 제450조의 대항요건을 별도로 갖추지 않더라도 된다고 설명한다.³²⁾ 나아가 상대설 중 엄정상대설의 변잡함이나 대표성설의 무리한 논리의제도 이에 의하면 피할 수 있다.

4. 물권적 효력 부정설

화물상환증에는 운송인에 대한 운송물반환청구권만 들어있을 뿐 물권을 내용으로 하지는 않는다는 주장에 따른 설명이다. 그리하여 상법 제133조는 당연한 원리를 선언하는 데 지나지 않고 화물상환증의 교부는 그 화체된 채권적 내용만 이전할 뿐이라고 한다.³³⁾ 즉, 물권적 효력 부인설은 화물상환증의 내용으로 채권적 효력만을 인정하고 물권적 효력은 부인하려는 것이다. 매매 등에서 소유권이 이전되는 것은 증권이전의 반사적 효과에 불과하다고 본다. 그러나, 증권소지인이 운송인 이외의 자에 대하여 권리를 주장하는 경우를 고려하면 물권적 효력의 존재 의의는 명백하다. 예컨대, 丁이 물권적 효력이 있는 서류의 인도를 이미 받아두면 아무리 戊가 수탁자로부터 물품의 인도를 받아도 丁은 물품에 대한 점유취득을 이유로 직접 丁에 대하여 소유권 등 물권을 주장할 수 있다는 실익이 있다. 물권적 효력 부인설은 동산물권변동에서 의사주의를 취하는 일본에서나 취할 법한 이론이라고 본다.

32) 김정호, 상법강의(상), 법문사, 2005, 306면에서 절대설이 받아들여질 수 없는 이유로 화물상환증 등이 태생적으로 요인증권성을 벗어날 수 없기 때문이라는 점을 지적하고 있다; 이기수·최병규, 상법총칙·상행위법, 박영사, 2010, 488면도 유가증권적 효력설을 절충설이라고 하여 지지하고 있다. 전우현, 상법총칙·상행위법, 박영사, 2011, 344면, 정동윤, 「상법(상)」, 법문사, 2012, 273면도 같다.

33) 채이식, 「상법강의(상)」, 박영사, 1996, 331-332면.

VI. 유통증권의 사실증명 기능·권리증권화론에 따른 검토

상법 제133조는 화물상환증에 의한 운송품을 수취할 자에게 화물상환증을 인도한 때 물권적 효력이 발생한다는 취지를 정하고 있다. 물권적 효력이라는 것은 화물상환증의 인도가 증권기재의 운송품 자체의 인도와 같은 효력을 가진 것을 말하므로 일반적으로 ‘운송품의 인도와 동일한 효력’의 의미는 화물상환증의 인도가 운송품의 점유를 이전한 것과 같은 효력을 가진다는 것이다. 즉, 여기서의 물권적 효력은 운송품의 점유를 이전한 후의 효력을 말한다.³⁴⁾ 그리하여 본권인 물권변동이 어떤 요건을 별도로 요구하는가에 대해서는 구체적으로 논의되어야 한다. 화물상환증에 물권적 효력을 인정할 필요성은 운송중의 물품은 운송인의 점유하에 두어져 공간을 이동하지만 운송중의 운송품이라도 투하자본의 회수를 위해 양도하거나 담보로서 질권설정 등을 신속하게 하여 換價를 해야 할 때가 있기 때문이다. 만약 물권적 효력이 화물상환증에 인정되지 않으면 민법의 일반원칙에 의해 양도의 대항요건이 추가로 요구된다. 이러한 것은 물리적으로 용이하지 않은 요건인데 이를 양도계약 당사자, 질권계약 당사자 등에게 요구하는 것은 불편을 초래한다. 이러한 폐해를 회피하고 화물상환증의 유통성을 높이려는 것이 상법 제133조이다. 그런데 화물상환증 등에 물권적 효력을 긍정하더라도 운송물품상의 물권을 제3자가 선의취득하는 것까지 배제하는 것은 물론 아니다. 즉, 직접 운송물의 인도를 받은 자는 당해 운송물에 관해 화물상환증이 발행된 것, 자신이 무권리자 등으로부터 선의취득하는 것에 관해 선의 무중과실인 한 그 운송물상의 물권을 선의취득할 수 있게 되고 그 반사적 효과로 증권소지인은 물권(소유권 등)을 상실한다. 화물상환증, 선하증권, 창고증권이 나타내는 권리의 대상인 화물, 임치물은 운송인·창고업자가 직접점유함이 보통이다. 그러나, 운송인 등이 점유를 타인에게 이전(보증도 등)하는 경우에도 채권과 물권이 모두 증권에 화체된 유가증권(특히 물권의 화체)의 효력상 증권소지인은 권리

34) 증서의 이전은 곧 운송물의 점유를 이전한다는 의미이다.

를 잃지 않는다. 화물의 소유권 등 물권은 반드시 운송인의 직접 점유를 요건으로 하지 않기 때문에 보증도, 가도 등으로 인해 운송인이 운송물의 현실적 점유를 상실하더라도 증권소지인이 소유권을 상실하지는 않기 때문이다. 유가증권의 효력에 의하여 물권적 효력을 설명하는 이 입장은 운송물을 제3자가 직접 점유로써 선의취득한다면 그 제3자가 우선함을 용인한다. 운송증서라는 유가증권의 소지인은 운송물을 간접점유할 뿐이어서 권원을 가진 적법한 직접점유자(선의취득자)에게는 우선할 수 없음을 개념 본질적으로 긍정하기 때문이다. 민법에서 간접점유자로서의 소유자는 제3자가 목적물을 선의취득하게 되면 그 반사적 효과로 소유권을 상실하는 것으로 봄과 같은 이치이다. 화물상환증 등 유가증권의 소지인은 이러한 한계를 지닌 물권자이므로 운송물을 적법한 권원으로써 원시취득하는 직접점유자에 대해서는 우선당한다는 것을 개념내재적으로 수긍한다는 점에서 유가증권적 효력설은 논리적인 문제가 없다고 본다.

나아가 또, 유가증권적 효력설에 의하면 화물상환증의 유가증권적 기능에 가장 충실하면서도 상대설의 난점을 극복하고 절대설의 지나친 점을 보완하는 효용까지 갖추고 있다고 생각된다. 각 학설에 따른 차이를 다음의 표로 본다.

[학설에 따른 화물상환증 등 운송증권 소지인의 물권 상실 여부]

	상대설	절대설	유가증권적 효력설
운송인이 제3자에게 보증도나 가도를 한 경우	상실	보유	보유
제3자가 운송물을 선의취득한 경우	상실	상실	상실

위의 표에서 보는 바와 같이 유가증권적 효력설은 결론에 있어서는 절

대설과 같으나 절대설은 유가증권에 불과한 화물상환증 소지에 운송인의 직접점유 여부에 관계없는 절대적인 권원을 인정하는 점에서 무리한 이론구성이라고 판단된다. 점유권과 본권(소유권, 질권 등)과의 관계를 검토하건대, 운송인이나 창고업자는 직접점유를 통하여 점유권을 지니고 있지만, 증권소지인(B)도 간접점유를 하고 있다. 나아가 소유권, 질권 등 본권도 가지게 된다. 이 때 증권소지인이 점유권을 누리기는 하지만 직접점유자에 비하여는 제한적인 점유권을 가진다. 민법상 점유에 관한 규정은 그 성질상 간접점유에 적용할 수 없는 것을 제외하고는 간접점유자에게도 적용되고 직접점유자가 그 점유를 침탈당하거나 방해당하고 있는 경우에는 간접점유자도 점유보호청구권을 가진다(민 제207조 제1항). 그러나, 직접점유자에 의하여 간접점유가 침탈된 경우, 예컨대 직접점유자가 점유물을 횡령하거나 도난당한 경우에는 점유권을 잃는다(간접점유의 소멸원인). 또, 직접점유자에 대한 관계에서는 간접점유자는 점유보호청구권이나 자력구제권을 행사할 수 없고, 다만 간접점유의 기초가 되는 법률관계(즉, 점유매개관계)나 물권에 기한 청구권을 행사할 수 있을 뿐이다(간접점유의 한계). 학설에 따른 차이가 실질적으로 어떻게 다른가를 추가적인 표로 나타내면 다음과 같다.

[물권적 효력에 관한 학설의 차이]

	운송인의 직접점유 여부	민법 제450조의 대항요건 여부	운송인의 일시적 점유상실의 경우 증권소지인의 물권존재 여부	운송인의 횡령의 경우 증권소지인의 물권존재 여부	제3자의 선의 취득의 경우 증권소지인의 물권존재 여부
엄정상대설	0	0	×	×	×

대표설	0	×	△ (운송인 에게 점유회 수 소권이 있는 경우에 만 가능)	×	×
절대설	×	×	0	0	×
유가증 권적 효력설	0	×	0	0	×
물권적 효력 부인설	0	0	×	×	×

생각건대, 유통증권상 물권적 효력을 분명히 하는 것은 여전히 현실거래의 혼란을 증식시키는 실익이 있음을 표가 나타낸다. 그리고, 증권소지인이 지니는 소유권, 질권과 같은 본권도 현실의 직접점유를 통한 물권이 아니어서 운송인 이외의 제3자가 적법한 물권취득(예, 선의취득, 시효취득 등)을 하면 이에 우선당한다는 한계를 지니고 있다. 다만, 증권소지인은 점유권을 상실하더라도 소유권, 질권 등 본권의 물권을 동시에 상실하는 것이 아니므로 이 물권을 별도로 주장하는 것은 가능하다. 즉, (i) 비록 운송인이 타주점유를 자주점유로 전환한 경우 증권소지인(간접점유자)은 점유권을 상실하게 되겠지만, 소유권 등 본권은 여전히 보유한다. 또, (ii) 운송물에 대하여 제3자가 선의취득을 하면 이 취득은 원시취득이므로 그 반사적 효과로서 증권소지인은 소유권 등 본권까지 상실한다. 이는 직접점유를 통한 현실적인 소유자 등이 우선할 수 밖에 없

는 증권소지인 지위의 한계 때문이다. 이상에서 설명한 운송인, 증권소지인, 제3자의 점유권, 본권 보유관계를 간단히 표로 나타내면 다음과 같다.

(운송인과 증권소지인의 점유권, 본권의 내용)

	점유권	본권(소유권, 질권 등)
운송인(창고업자) (A)	0 (직접점유권)	×
증권소지인 (B)	0 (간접점유권)	0

(단, 이상의 설명은 증권의 물권적 효력에서 상대설(엄정상대설, 대표설), 유가증권적 효력설에 의해서만 가능하다)

(운송인이나 제3자가 점유전환, 점유취득, 소유권·질권취득하는 경우 증권소지인의 점유권, 본권 변동)

	운송인의 점유전환의 경우(타주점유 → 자주점유)	보증도, 가도가 되어 제3자에게 점유권이전된 경우	제3자의 선의취득 등 적법한 물권취득의 경우
운송인	자주점유취득 0, 소유권 등 물권취득×		
제3자		점유권취득 0, 소유권 등 본권은 취득×	제3자는 점유권취득 0, 소유권 등 본권도 취득0
증권소지인	점유권 상실, 소유권	점유권 상실, 소유권 등	점유권 상실,

	등 본권은 여전히 보유	본권은 여전히 보유	소유권 등 본권도 상실
--	-----------------	---------------	-----------------

(단, 이상의 설명은 증권의 물권적 효력에서 유가증권적 효력설에 의해서만 가능하다)

위에서 보인 바와 같이 유통증권이 점점 전자화되어 가는 세계적 추세에서 볼 때 그 물권적 효력을 유가증권과의 관련성 없이 이해하는 것은 어려울 것으로 본다. 종이 선하증권을 전제로 하는 대표설과 절대설이 증권이 전자화되는 현실에서 그 물권적 효력의 전제인 占有를 민법상 물권법적으로만 설명하기에는 한계가 있다고 보인다. 유가증권성을 바탕으로 물권적 효력을 설명할 때 민법상의 한계(선의취득시 선의 무과실을 요구한다거나 도품 유실물의 특례를 따른다거나 하는 등)를 극복하는 새로운 지평을 열 수 있다고 보기 때문이다.³⁵⁾

또한 화물상환증, 선하증권, 창고증권의 물권적 효력을 가장 명료하고 모순없이 설명할 수 있는 유가증권적 효력에 의하는 것이 국제무역에 따른 육상운송계약, 해상운송계약, 임치계약에서 법적 안정성을 담보할 수 있다고 생각된다. 이러한 안정 장치는 현실경제의 발전에 교두보를 마련해줄 것으로 믿는다.³⁶⁾

VII. 결 어

전자상거래와 정보기술의 활용은 유통업체, 은행, 다른 재정기구와의

35) 같은 취지로 이성웅, “선하증권의 성질 및 효력과 유통법리”, 『기업법연구』 제25권 제4호, 2011, 202면.

36) 거래비용 절감 차원에서 화물상환증, 선하증권의 물권적 효력을 재조명한 연구는 거의 없었다. 법학 분야에서 비용절감이나 경영효율성 달성 등에 대한 관심이 미미할 뿐만 아니라 민법의 특별법 또는 확장된 민법 정도로만 상법이 인식되어온 것도 사실이기 때문이다.

거래에서 개인통신망과의 연계로서 기업들이 사업을 수행하는 방식을 변화시켰다.³⁷⁾ 역사에서 발전하는 경제사회에는 항상 앞서가는 일류 혁신가들이 많았다. 이것이 새로운 질서의 샘이다.³⁸⁾ 그리고 변화가 일어나기 위해서는 반드시 누군가가 차이를 만들어내는 과정이 있어야 하고 다른 개체들이 뒤따라 그런 차이를 선택하는 과정이 있어야 한다. 상행위에서 거래의 신속성 또한 거래의 비용을 줄이는 혁신에 속한다. 그 혁신의 노력은 화물상환증이나 선하증권의 양도에 있어서도 적용되어야 한다. 경제사회 발전을 위한 제도개혁은 스스로 혁신하는 자를 돕는 방향으로 이루어져야 하고 이는 스스로 혁신하는 자들의 거래비용부담을 완화하는 방향으로 이루어져야 한다.³⁹⁾ 시장경제의 발전을 원활하게 하기 위해서는 거래비용을 낮추어야만 한다. 그리하여 상법상 거래규범(법률과 그 해석)도 거래의 신속과 그 신속성을 안정화시키는 장치 위주로 정립되어야 하는 것이다. 상법의 연구는 현실경제와 동떨어질 수 없다. 화물상환증, 선하증권, 창고증권이 육상운송, 해상무역, 창고업 등 유통거래에서 중요한 수단으로 기능함에도 그것이 어떤 본질적 효력을 지니는가에 대해 이의의 여지가 많다는 것은 결코 바람직한 것이 아니다. 경제적 자유의 핵심은 자기조직과 운영의 자유를 보장하는 것인데⁴⁰⁾ 물건운송과 보관(물류라고 칭)에서 유가증권이라는 혁신적 도구의 사용은 자기조직화를 대외적으로 실현하는 수단이 된다. 이 증권들의 위조나 오용을 방지하기 위해 전자적인 증권(전자선하증권 등)이 발행되고 사용되지만,⁴¹⁾ 전자적인 증권에 의해서도 그 효력상 다툼의 여지는 여전히 존재한다. 선하증권, 화물상환증, 창고증권 등의 법리가 분명하게 정립되지

37) 조원길, “전자상거래에서 거래비용과 정보기술(IT)”, 정보학연구 제1권 제2호, 1998.11, 259면.

38) 좌승희, 앞의 논문, 13면, 18면 참조.

39) 좌승희, 신국부론, 굿인포메이션, 2006, 121면 참조.

40) 좌승희, 앞의 논문, 23면.

41) 전자선하증권 등을 활용한 신속한 거래는 장려될 필요성이 있는데 이러한 거래가 활성화되는 가장 큰 이유는 기존의 오프라인 거래에 비하여 거래비용이 저렴하다는 것 때문이다.

않으면 송하인·수하인·운송인간의 불편, 불신이 생기고 이는 교역량의 감소라는 국가적 손실로 이어질 것이다. 전자적 증권의 경우도 종이증권과 큰 차이는 없다. 전자적 증권은 전자 선하증권이 대표적이고 화물상환증이나 창고증권은 아직 입법화되지 않았다. 상법은 전자적 증권도 종이의 증권과 같은 효력이 부여되도록 하고 있고 그 유통구조는 종이증권과 동일하기 때문이다.

화물상환증 등의 물권적 효력을 어떻게 이론구성할 것인가? 이는 상법 제133조가 ‘화물상환증의 인도가 운송물의 인도와 동일한 효력이 있다’고 한 내용을 어떻게 이해할 것인가이다. 이는 운송인이 점유하는 운송물에 대한 화물상환증 등의 소지인이 타인에게 증권을 양도하였을 때 이 물권취득은 민법 제190조에서 요구하는 민법 제450조의 대항요건을 추가로 요구하는가, 그 물권취득은 운송인 등의 직접점유를 요건으로 하는가, 운송인 등이 일시적으로 점유를 상실하거나 횡령하는 등 자주점유로 전환하는 경우는 어떻게 되는가, 제3자가 운송물 자체를 선의취득하여도 증권 소지인은 물권을 보유하는가? 라는 실질적 문제와 연관되어 있다. 이에 대해서는 여러 견해가 있는데 이 차이는 상법 제133조와 민법 제190조의 관련성에 관한 이해의 차이, 유가증권을 보는 관점의 차이, 화물상환증 등에 운송물 등의 반환청구권이라는 채권 이외에 운송물의 소유권 기타 물권도 화체되어 있다고 볼 것인가의 관점이 다른 데 따른 것이다.

이에 관해 상대설(엄정상대설, 대표설), 절대설, 유가증권적 효력설, 물권적 효력 부정설 등이 대립하지만, 유통증권의 사실증명 기능·권리증권화론에 의할 때 유가증권적 효력설이 가장 논리적이고 실용적이라고 본다. 이는 운송인이 제3자에게 보증도나 가도를 한 경우, 제3자가 운송물을 선의취득한 경우, 운송인의 직접점유 여부, 민법 제450조의 대항요건 여부, 운송인의 일시적 점유상실의 경우 증권소지인의 물권보유여부, 운송인의 횡령의 경우 증권소지인의 물권보유 여부라는 실천적인 분쟁상황을 가장 잘 해결할 수 있다. 그리고 화물상환증이나 선하증권을 그 소지인 A가 B에게 양도할 때 운송인 X에게 민법상 대항요건을 추가로 요

구하게 되면 육상운송계약, 해상운송계약에서의 거래비용이 늘어나고 비효율이 생겨날 것이라는 점도 감안해야 한다. 상법(유가증권법)상 진화된 민사거래가 거꾸로 민법원칙으로 회귀한다면 그 진화의 의미는 상실되고 만다. 유가증권적 효력설이 아닌 대표설도 운송인에 대한 통지를 생략하는 장점을 지니지만, 화물상환증(선하증권)이라는 유가증권을 사용하는 거래에서도 민법상 해석에 맞추려고 의제하는 점을 이해하는 것은 참으로 어렵다. 유가증권의 법리(어음법 제11조, 수표법 제14조)를 확립해놓았음에도 불구하고, 다시 민법상 권리양도방식, 원리를 고수하는 해석론은 기업의 발전, 진화방향과 일치하지 않는다. 이는 또한 물품증권을 활용한 거래에 법적 불안정을 초래할 수도 있다고 본다. 시장거래에서 정보의 불확실성, 편재성은 거래비용을 증가시킨다. 법적 불안정에서 초래되는 불안감 또한 그에 못지 않은 거래비용을 요구할 것이다. 또, 운송인(창고업자)과 증권소지인간의 점유권과 본권(소유권, 질권 등) 보유문제를 가장 명확하게 해명하고 있다는 점에서 유가증권적 효력설이 옳다고 본다. 그 방안이 국제무역에 따른 육상운송계약, 해상운송계약, 임차계약에서 법적 안정성을 담보함에 더 유용할 것이다.

참고문헌

- 곽윤직·김재형, 「물권법」, 박영사, 2014.
- 김상용, 「물권법」, 화산미디어, 2010.
- 김성태, 「상법강론(총칙·상행위)」, 법문사, 2002.
- 김영호, 「상법총칙·상행위법」, 팔마도서, 2004.
- 김정호, 「상법강의(상)」, 법문사, 2005.
- 김종엽, 「상법강의(상)」, 세종출판사, 2002.
- 김준호, 「물권법」, 법문사, 2012.
- 서헌제·정재곤, 「상법의 이해」, 율곡미디어, 2010.
- 손주찬, 「상법(상)」, 박영사, 2004.
- 손진화, 「상법강의」, 신조사, 2013.
- 송덕수, 「신민법강의」, 박영사, 2010.
- 안강현, 「상법총칙·상행위법」, 2008.
- 양승규·박길준, 「상법요론」, 삼영사, 1999.
- 이기수·최병규, 「상법총칙·상행위법」, 박영사, 2010.
- 이병태, 「증정상법(상)」, 법원사, 1995.
- 이은영, 「민법 I」, 박영사, 2007.
- 임홍근, 「상법총칙」, 법문사, 1986.
- 전우현, 「상법총칙·상행위법」, 박영사, 2011.
- 정경영, 「상법학강의」, 박영사, 2007.
- 정동윤, 「상법(상)」, 법문사, 2012.
- 채이식, 「상법강의(상)」, 박영사, 1996.
- 김민식·김언수, “혁신 생태계 변화의 동인에 대한 이론과 사례연구: 표준이
역량분포와 거래비용의 진화적 변화에 미치는 영향분석을 중심으
로”, 한국IT서비스학회지 제12권 제3호, 2013.9.
- 김석우, “FTA와 민주주의”, 21세기정치학회보 제17집 2호, 2007.9.
- 김승섭, “머스크, 모로코-러시아간 직기항 서비스 개시”, 「해양한국」 제
2011권 3호, 한국해사문제연구소, 2011.
- 김시경, “북아프리카 국가들의 무역 및 투자환경에 관한 연구- 모로코, 튀니

- 지, 알제리를 중심으로.”, 『한국중동학회논총 제24-1호, 한국중동학회, 2003.
- 박소영, “아랍권 국가 사회과 교과서에 나타난 한국에 대한 인식”, 사회과교육연구 제20권 제3호, 2013.
- 이상호·조수미, “e-비즈니스와 거래비용: 환경과 글로벌화에의 적용”, 디지털정연구 제11권 제4호, 2013.4.
- 이성용, “선하증권의 성질 및 효력과 유통법리”, 『기업법연구』 제25권 제4호, 2011.
- 정운세, “한국형 전자선하증권 활성화 과제에 관한 연구”, 『한국무역학회 산관학 무역정책 대토론회 발표논문집』, 2009. 8.
- 조성제, “거래비용이론의 무역보험에의 적용가능성 고찰”, 무역보험연구 제11권 제3호, 2010.9
- 조원길, “전자상거래에서 거래비용과 정보기술(IT)”, 정보학연구 제1권 제2호, 1998.11.
- 좌승희, “복잡계 경제발전원리와 한국경제에 대한 시사”, 제도와 경제 제2권 제1호, 2008.2.
- 하병주, “EU와 아랍국과의 협력관계를 통해본 신지중해 네트워크”, 21세기 정치학회보 제11집 2호, 2001.
- 江頭憲治郎, 『商取引法 제6판, 弘文堂, 2010.
- 絹卷康史, 『國際商取引, 文眞堂, 2001.
- 小島孝, “處分證券の再檢討”, 『神戸法學年報』 3호.
- 神崎克郎, 『商法總則·商行為法 (新訂版), 同文館, 1999.
- 栗村和彦, 『海法研究試論』, 關西大學出版部, 2003.
- Kim, Jungho & Lee, Jinsang, "Export-driven Industrial Development in Morocco; Prospects for Korean -Morocco Partnership", 한국아프리카학회지 제39집, 2013.8.
- Ralph H. Folsom, Michael Wallace Gordon & John A. Spanogle, International Business Transactions in a Nutshell (6th ed. 2000).
- <http://biz.chosun.com/2012.9.14일자>, 2012.7.31일자, 2012.3.8일자, 2011.11.21일자, 2006.11.29일자; 연합뉴스, 2012.3.7일자 기사 .
- <http://biz.chosun.com> 2012.4.16일자

<http://news.donga.com/3/all/20150222/69744872/1>

http://www.mofa.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/korboardread_tab.jsp?typeID=24&boardid=11801&seqno=7268&tableName=TYPE_KORBOARD

국문초록

상법의 각종 제도와 그 해석에 관한 연구는 현실경제와 동떨어질 수 없다. 그리하여 화물상환증, 선하증권, 창고증권과 같은 유통증권의 물권적 효력에 관해 해석상 불안정성이 존재하는 것은 문제라고 본다. 또, 화물 등에 대해 화물상환증이라는 유가증권을 발행한 이상 이로써 화물(또는 임치물)에 대한 처분(채권적 또는 물권적)을 하는 것은 당연하다. 그리하여 이 증권의 인도가 없으면 운송품의 처분이 이루어지지 않는다는 형식주의의 상법 제132조를 둔 것은 물권적 효력 본래의 목적을 달성하고자 하는 것으로서 결코 이 규정은 무의미한 것이 아니다. 그러므로 이를 사문화하여 해석하여서는 안될 것이다. 그리고 상법 제132조의 처분은 채권적·물권적 처분을 모두 포함하는 것으로 해석해야 한다.

상법 제133조의 해석과 관련해서는 여러 견해가 제시되고 있다. 상대설은 상법 제133조에 의한 물권이전을 민법 제190조의 목적물반환청구권 양도에 의한 점유이전방식과의 관련성을 인정해야 한다는 전제에 서 있다. 그 중 엄정상대설은 상법 제133조를 민법 제190조의 한 예시일 뿐이라고 이해한다. 상법 제133조가 민법 제190조의 효력과 같다고 보므로 목적물의 물권을 이전하려면 상법 제133조에 관계없이 민법상 목적물반환청구권의 양도요건도 모두 갖출 것을 요구한다. 그리고 대표설은 상법 제133조가 민법 제190조와 관련이 있고 민법 제190조의 취지를 수용하는 규정으로 보기는 하지만 운송인이 운송물을 직접점유할 것을 요구하고 증권의 교부는 운송물의 간접점유이전을 대표한다고 주장한다. 그리고 절대설은 상법 제133조를 민법 제190조의 특별규정이라고 보고 상법 제133조에 의한 증권의 교부는 민법상 목적물반환청구권의 양도에 의한 점유이전과는 다른 특별한 점유이전 원인이라고만 한다. 그 반면 유가증권적 효력설은 상법 제133조가 민법 제190조의 단순한 목적물반환청구권 양도가 아니라 유가증권에 표창된 권리를 이전하는 방식을 나타낸 것이라고 한다. 이는 민법 제190조의 목적물반환청구권 양도와 구별되는

유가증권적 양도방식이므로 민법 제450조의 대항요건을 별도로 갖추지 않더라도 된다고 설명한다. 유가증권적 효력설에 의할 때 화물상환증의 유가증권적 기능에 가장 충실하면서도 상대설의 난점을 극복하고 절대설의 지나친 점을 보완하는 효용까지 갖추고 있다고 생각된다. 이 입장만이 운송인이 제3자에게 보증도나 가도를 한 경우, 제3자가 운송물을 선의취득한 경우, 운송인의 직접점유 여부, 민법 제450조의 대항요건 여부, 운송인의 일시적 점유상실의 경우 증권소지인의 물권보유여부, 운송인이 횡령한 경우 증권소지인의 물권보유 여부에 관한 문제를 가장 잘 설명할 수 있다. 상법의 각종 제도가 현실적인 국내 거래, 국제무역에서 정확한 기준을 제시하고 법적 안정성을 담보한다면 우리 경제도 저성장과 불황을 넘어 명실공히 선진국의 경제로 진입할 것으로 믿는다.

주제어

국제무역의 증진, 유통증권(화물상환증, 선하증권, 창고증권)의 물권적 효력, 화물(임차물)과 증권의 관계, 거래비용의 관점, 상법 제133조의 해석, 유가증권적 효력설.

Abstract

A study on the promotion of international trade and the proprietary right(ownership) on the currency securities(bill of lading etc.)

Chun, Woohyun*

A study on the Commercial Act's provision and its interpretation shall not be separated from the real economy. So I see it a serious problem that there are instabilities in the interpretation of the proprietary right(ownership) on the currency securities(bill of lading etc.). As long as the bill of lading is issued, it is natural to dispose the freight with(through) the bill. Thus, the Commercial Act §132 is set down ,which means 'without its delivery, no disposal of the freight'. This aims to achieve the pristine objective of the security's proprietary right(ownership), which is not meaningless. So it should not be taken as vain. The 'disposal' by the Act §132 comprises both disposal based on the credit and the ownership(possessory right).

In addition, there are various views presented on the interpretation of the Commercial Act §133. The Theory of Relativity stands on the premises that transmigrating ownership(possessory right) by the Article §133 of the Commercial Act is closely related with the Civil Act §190. The strict Theory of Relativity explains the Commercial Act §133 is only an example of Civil Act §190. So Transferring requirements of Civil Act §450(regardless of the Commercial Act §133) is also required in this strict Theory. And Representation theory requires the carrier's direct occupation of the baggages, though it sees the Commercial Act §133 as

* Professor, Hanyang University Law School.

closely related with the Civil Act §190. It insists that transferring Securities represents the transfer of indirect occupation of the baggages. And the Theory of Absoluteness see the Commercial Act §133 as the Civil Act §190's special provision. It does not require further the Civil Act §450 when transferring the right of the baggage through the bill. On the other hand, the Security's Theory explains that the Commercial Act §133 is only showing the method of transferring rights embodied in the securities, differing from the Civil Act §450. It can overcome the weaknesses of other theories.

The various provisions of the Commercial Law should show the accurate and stable standards in domestic and international trades and secure the legal stability. If so, Korea's economy can progress beyond the slow growth and recession.

Key Words

instabilities in the interpretation of the proprietary right(ownership) on the currency securities(bill of lading etc.), Commercial Act §133, transaction cost, the Civil Act §190 and §450, the accurate and stable standards in domestic and international trades.

※ 게재논문심사정보

논문접수일 : 2015년 11월 28일

심사개시일 : 2015년 12월 13일

게재확정일 : 2015년 12월 24일