

# EDI에 의한 積荷保險契約에 관한 研究

李 在 卜\*

- 
- I. 序 論
  - II. 國際貿易去來와 EDI의 導入
  - III. 積荷保險契約의 EDI 利用現況과 運用上 問題點 및 活性化方案
  - IV. 積荷保險契約의 EDI 導入에 따른 法的 問題點 및 그 解釋
  - V. 結 論
- 

## I. 序 論

우리 사회는 새로운 정보수단인 컴퓨터와 통신기술의 획기적인 발전으로 산업사회에서 정보화사회로 급속히 전환되고 있다. 국제무역거래에 있어서도 高速船의 등장과 함께 전자문서교환(Electronic Data Interchange: EDI) 및 전자자금이체(Electronic Funds Transfer: EFT)의 도입으로 서류없는 무역(paperless trade)과 현금없는 무역(cashless trade)의 시대가 도래하고 있다.

특히 무역거래에 있어서 EDI의 도입은 무역서류와 절차의 간소화 및 시간과 비용절감을 통한 국제경쟁력 제고를 위해서도 필요할 뿐 아니라, EDI에 관한 각종 국제무역법규의 보완과 국제통일규칙의 제정과 더불어 미국과 유럽 등 주요 선진국들의 EDI 사용이 확대되고 있어 국제무역의 필수적 요구사항이 되고 있다.

또한 미국 클린턴 행정부의 전자상거래(Electronic Commerce) 및 초고속정보통신망(Information Super Highway), 유럽연합의 정보화사회(Information Society), 싱가포르의 IT 2000(Information Technology 2000) 등 세계 각국은 정보화사회를 조기에 구축하여 경쟁우위를 확보하기 위해 국가적 차원의 정보화프로젝트를 적극 추진하고 있다.

---

\* 木浦大學校 經營大學 副教授.

이에 우리 정부도 국가간 EDI 방식에 의한 무역업무자동화의 세계적 추세에 부응하고 통신시장 개방에 능동적으로 대처하여 국제경쟁력을 제고하기 위해 1987년 7월 대통령 주재 국가전산화확대 회의에서 무역자동화사업 보고를 계기로, 상공부(현재 통상산업부)의 주도로 수출입업무와 관련된 상역, 외환, 운송, 보험, 통관, 유통, 전자전기, 자동차부문에서 무역자동화사업이 추진되고 있다. 이와 함께 1991년 12월 무역업무자동화 촉진에 관한 법률이 제정되었다.

무역자동화사업의 일환으로 적하보험부문에서 적하보험청약 및 보험증권 발급통지업무가 1995년 5월부터 시행되었고, 1997년 1월부터는 적하보험 배서 시스템의 개발이 완료된 바 있다.

그러나 적하보험계약에 EDI가 도입된 후 2년 6개월이 경과하였음에도 아직까지도 일부 손해보험회사는 EDI의 수용태세가 미흡한 상태이고, EDI를 이용하는 무역업체가 극히 미미한 실정이다. 또한 전통적인 종이서류(보험증권) 발급 대신에 EDI에 의한 적하보험계약에서 발생할 수 있는 몇 가지 법률적인 해석상의 문제점을 내포하고 있다.

따라서 本稿에서는 무역거래와 적하보험에 EDI의 도입배경과 EDI에 관한 국제법규 및 우리나라 무역자동화 추진상황과 적하보험계약의 EDI 이용현황을 살펴보고, 적하보험계약의 EDI 도입에 따른 운용상 및 법률상 문제점을 분석한 다음, 우리나라 적하보험의 EDI 이용의 활성화 방안과 법률적인 해석문제를 규명하고자 한다.

## II. 國際貿易去來와 EDI의 導入

### 1. EDI와 貿易去來

#### (1) EDI의 概念과 構成要素

電子文書交換(Electronic Data Interchange: EDI)이란 기업과 기업간의 표준화된 거래서식 또는 기업과 행정기관간의 표준화된 공공(행정)서식을 상호간에 합의한 통신표준에 따라 컴퓨터와 컴퓨터간에 교환하는 전자문서교환 시스템을 말한다. 다시 말하면 EDI란 거래당사자가 인편이나 우편에 의존하는 종이

서류 대신에 컴퓨터가 읽을 수 있는 서로 합의된 표준화된 자료 즉, 전자서류를 데이터 통신망을 통해 컴퓨터와 컴퓨터간에 교환하여 재입력과정없이 직접 업무에 활용할 있도록 하는 새로운 정보전달방식을 말한다.

EDI와 E-Mail은 자료의 축적 및 전송(store and forward)이라는 점에서는 유사하지만, E-Mail이 Fax와 마찬가지로 비정형화된 자료의 교환인데 반해, EDI는 표준화된 자료의 교환이다. 또한 E-Mail에 의한 비정형화된 자료를 다른 용도로 활용하기 위해서는 다시 입력을 하여야 하지만, EDI는 재입력할 필요없이 즉시 업무에 활용할 수 있다.

즉, EDI를 이용함으로써 기업은 수작업에 따른 시간낭비 및 오류발생의 방지와 함께 신속정확한 업무처리로 각종 사무비용을 절감하고 적기공급체제(JIT) 확립을 통해 경쟁력을 유지 강화할 수 있으며 기업내 사무자동화의 효과를 극대화하고 기업경영의 효율성을 제고할 수 있다는 점에서 다르다.

EDI의 3대 구성요소는 전자문서의 내용과 구조 및 통신방법에 대한 규칙과 지침이 되는 EDI 표준(Standardized),<sup>1)</sup> 서비스제공업자(Third Party Service Provider),<sup>2)</sup> 사용자 업무처리시스템(User Application System)<sup>3)</sup> 등이다.

## (2) EDI의 필요성<sup>4)</sup>

### 가. 外國先進國의 EDI 業務處理

미국, 영국, 일본, 싱가포르, 호주 등 EDI 부문 선진국을 비롯한 세계 각국은 EDI 방식으로 무역업무를 처리하는 무역자동화사업을 적극 추진중에 있다. 이

- 
- 1) EDI 표준은 메시지 표준(Message Standardized)과 통신 표준(Communication Standardized)으로 구성되고, 메시지 표준은 거래자간에 교환되는 메시지(전자문서)의 내용과 구조에 관한 합의사항으로서 UN에서 정한 국제표준인 UN/EDIFACT (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce And Transport)와 미국에서 사용한 ANSI X.12 등이 있고, 우리나라에는 한국 EDIFACT 위원회(KEC)에서 정한 KEDIFACT가 있다. 통신표준은 EDI 거래자간 통신방법에 관한 합의사항으로서 CCITT 권고안(X.25, X.400) 등의 표준이 있다.
  - 2) 서비스제공업자는 사용자와 사용자간에 통신서비스를 제공하는 업자로서 우리나라 무역업무자동화 지정 VAN 사업자로는 한국무역정보통신(KT-Net)이 선정되어 있으며, 우리나라 적하보험의 경우 보험개발원(보험 VAN)과 손보사간에 구축된 보험전산망이 있다.
  - 3) 사용자 업무처리시스템은 전자문서를 전송하거나 접수하는 주체, 사람 또는 응용 S/W이다. EDI의 실행은 내부문서를 EDI 문서로 또는 EDI 문서를 내부문서로의 변환에 의해 이루어진다. VAN to VAN 접속시에는 VAN의 변환처리서비스를 활용할 수 있다.
  - 4) 해운무역신문사, 「화물유통실무」, 1992, pp. 143~144 참조.

들 무역자동화 추진국가들은 우리나라 총 수출의 78%를 차지하고 있으며, 가까운 장래에 자기들의 시스템에 맞도록 EDI 방식에 의한 무역업무처리를 우리에게 요구할 것으로 예상된다. 특히 미국은 이미 EDI 방식에 의한 세관신고를 요구하기 때문에 우리나라 상품의 미국내 수입업자는 불편을 겪고 있으며, 우리나라가 이러한 체제를 갖추지 못하면 국내 무역업계의 대미수출은 더욱 어려워질 것으로 보인다.

#### 나. VAN 시장의 全面 開放

국내 VAN 시장의 외국기업에 대한 전면 개방에 따라 세계적 규모의 외국 VAN 사업들이 무역자동화사업에 참여할 것으로 예상된다. 따라서 국내 무역업계의 기밀정보 보호는 물론 경쟁력 있는 국내 VAN 사업계의 육성 차원에서도 무역자동화사업의 조속한 추진이 매우 절실하다.

#### 다. 手作業 業務處理의 限界

무역규모와 무역건수의 증가에 따라 기존의 수작업에 의한 무역업무 처리방식은 소요인원 증가, 관련비용 급증 등 많은 문제점을 지니고 있다. 현재 수출입 1건당 약 200종 이상의 무역관련서류가 유통되고 업무처리비용도 평균 19~28일이나 소요되고 있기 때문에 무역자동화에 의한 업무처리시간 단축과 부대비용 절감을 통한 우리 기업의 국제경쟁력 제고가 시급한 실정이다. 또한 우리나라 무역규모의 증대에 따라 국내항만의 수용능력 미흡으로 항만에서의 화물적체 및 국내 내륙운송과 도심의 심각한 교통체증으로 무역업무처리시간의 지연이 가중되는 추세이다. 따라서 화물의 원활한 유통 및 신속한 무역업무처리를 위해서 무역자동화를 통한 불필요한 교통유발 방지와 함께 한정된 항만시설 및 도로의 효율적인 이용이 매우 절실하므로 EDI의 추진이 필요하다.

### (3) EDI 期待效果

EDI의 효과로는 크게 효율성 증대와 비용감소를 들 수 있다. 결과적으로 EDI 도입으로 기업체질 개선을 통한 경쟁력을 확보할 수 있다.

#### 가. 효율성의 증대

사무자동화의 촉진과 수작업의 감소, 오류발생과 재입력의 감소, 시간절약 등을 통한 생산성의 증대효과를 가져오고, 사무처리비용, 인건비, 재고관리 등

의 운영비 감소, 신속정확한 주문, 배달처리로 적정재고 관리, 서류처리 시간의 단축으로 신속한 자금회전 등을 통한 이윤 증대효과를 가져와 효율성이 증대될 것으로 기대된다.

#### 나. 비용의 감소

EDI 도입으로 시간적, 공간적, 경제적 절약으로 비용이 감소된다. 서류를 가지고 다니면서 처리하는데 소요되는 시간(왕복시간과 대기시간 등)이 단축되고, 서류준비시간이 절약되며, 재입력시간이 불필요하다. 삼성전자의 경우 L/C처리시 1건의 데이터 소요시간이 3일에서 0.5일로 단축되었다고 한다. 컴퓨터와 컴퓨터의 거래로 데이터를 컴퓨터에 보관하였다가 필요시 조회하거나 출력하여 활용할 수 있기 때문에 서류봉투, 각종 문서양식 등 보유공간의 축소가 가능하다. 또한 EDI 적용을 통한 문서전달시 평균 60~70%의 원가절감이 기대된다. 미국 IBM의 경우 EDI 적용 전 \$50~70의 비용이 적용 후 \$3~12로 원가절감의 결과를 가져왔다고 한다.

EDI 도입으로 무역절차비용이 20% 이상 절감될 수 있다는 견해가 일반적이다. 우리나라의 경우 무역자동화사업의 효과로서 1996년부터 2000년까지 국가 전체적으로는 총 2조 3천억원(연간 약 5천억원)의 비용이 절감될 것으로 기대하고 있다. 무역업무 처리시간도 현재 수출입 1건당 평균 19~28일이 소요되던 것이 EDI 시스템의 구축에 따라 4~7일로 대폭 단축될 것으로 기대하고 있다.

## 2. EDI에 관한 貿易關聯 國際法規

### (1) INCOTERMS(1990) 상의 EDI 메시지 導入

운송기술의 발전과 새로운 운송형태 및 EDI의 보급이 그 개정의 주요한 이유였던 1990년 국제상업회의소(ICC)의 인코텀즈(INCOTERMS)에서는 운송서류를 대신할 수 있는 EDI 메시지를 도입하였다. 이전까지는 실제적인 서류의 교환만을 전제하였으나, 1990년 인코텀즈에서는 전통적인 무역서류 대신에 EDI 메시지를 이용할 수 있는 근거규정을 제공하고 있다.

1990년 인코텀즈에서는 Ex Works를 제외한 FOB, CIF, CFR 등 각각의 정형무역거래조건(A8항과 B8항)에는 “매도인과 매수인이 전자통신하기로 약정한

경우에는, 앞의 문항에서 언급된 서류는 그에 상응하는 전자문서교환(EDI)메시지에 의해 대체될 수 있다”<sup>5)</sup>고 규정하고 있다.

## (2) 信用狀統一規則(1993)上 EDI 規定

1990년 인코텀즈에서 EDI를 정규서류로 인정하게 됨에 따라 어떤 형태로든 신용장통일규칙에도 이를 수용할 필요가 있게 되었다. 그러나 제5차 개정된 1993년 신용장통일규칙(Uniform Customs and Practice for Documentary Credit)에서는 EDI에 대한 조항을 명문화하지 못하였고, 다만 전자서류 및 전자서명 등에 관한 내용을 삽입함으로써 부분적으로 서류없는 거래(paperless trade)를 수용하였다.<sup>6)</sup>

1993년 통일규칙 제20조에서는 “신용장에 별도로 약정하지 않는 한, 은행은 사진복사, 자동화 시스템 또는 컴퓨터 시스템, 복사지에 의해 작성된 서류로서 원본이라는 표시가 있고, 필요한 경우 서명된 것은 원본으로 수리한다. 서류는 手記(handwriting), 모사서명(facsimile signature), 천공서명(perforated signature), 스탬프(stamp), 날인(seal), 또는 여하한 기타 기계적 또는 전자적 인증방법에 의해 서명될 수 있다”고 규정하고 있다. 이는 EDI에 의한 서류거래에 대비하여 서명에 관한 개념을 명확히 확대 규정한 것이다.

서류에 서명하는 방법은 제5차 개정에서 신설된 규정으로 신용장거래에서 사용되는 모든 서류에 해당된다. 따라서 운송서류는 물론 상업송장, 보험증권, 영사송장, 포장명세서, 원산지증명서, 검사증명서 등도 이와같은 서명방식과 발행방식으로 발행되어야 한다. 이러한 개정은 서류의 발행방법이 전자식이나 기계식을 이용하는 등 점차 다양해지면서 서명방법도 다양화되는 추세를 적극적으로 수용하기 위한 개정이라고 할 수 있다.

통일규칙 제11조에서는 “개설은행이 인증된 電信(authenticated teletransmission)으로 신용장 또는 신용장의 조건변경을 통지하도록 통지은행에 지시

5) “Where the seller and buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraphs may be replaced by an equivalent electronic data interchange(EDI) message”

6) 崔鳳赫, 第5次 改正 信用狀統一規則, 國際貿易研究院, 1993, p. 9 (은행기술실무위원회에서는 통일규칙개정작업부의 반대에도 불구하고 통일규칙에 EDI를 수용하는 문제를 논의하기 위해 설치한 EDI-UCP 실무위원회의 해체를 결의하였다. 이는 EDI 메시지가 안고 있는 법적 문제와 실무적용상의 어려움을 이유로 은행기술실무위원회가 서류신용장(paper credit)과 무서류신용장(paperless credit)의 양쪽에 적용될 수 있는 통일규칙의 제정에 반대하였기 때문이다).

한 경우, 동 전신문은 유효한 신용장증서 또는 유효한 조건변경서로 간주된다”고 규정하고, 이 경우 우편확인서는 발송되지 않아야 하고, 우편확인서를 발송한 경우에도 아무런 효력을 갖지 못한다고 규정하고 있다.

또한 제 16 조에는 “은행은 여하한 메시지, 서신 또는 서류의 송달 중 지연이나 분실로 인해 발생하는 결과에 대하여, 또는 여하한 電信(telecommunication)의 전송중에 발생하는 지연, 훼손 또는 기타 오류에 대하여 책임이나 의무를 부담하지 아니한다”고 규정하고 있다.<sup>7)</sup>

### (3) 國際運送關聯 國際法規

#### 가. 電子式 船荷證券에 관한 CMI 規則

인코텀즈(1990)의 EDI의 도입에 따라 1990년 6월에 國際海事委員會(Comité Maritime International: CMI)는 전자식 선하증권에 관한 규칙(rules for the electronic bills of lading)을 채택하였다. CMI 規則에 의하면 운송인은 소지인에게 화물을 지배처분할 수 있는 자격을 부여하는 개인 코드(private code) 또는 “키”(key)와 함께 화주에게 전자식 선하증권을 발행한다. 이러한 지배처분권은 화주가 운송인에게 통지한 후 타 이해관계자에게 이전될 수 있으며, 이때 운송인은 원래의 키를 취소하고 화주의 지시에 따라 새로운 키를 발행한다.<sup>8)</sup>

또한 CMI 規則은 모든 당사자들이 전자메시지를 서면 및 서명과 법률 상 동등한 것으로 인정할 것을 의무화하고 있다. CMI 規則이 유용한 첫 번째 조치임에도 불구하고, 무엇이 청약이나 승낙의 영수를 구성하는가와 같은 일부 중요한 문제들에 대하여는 규정하고 있지 아니하다. 또한 CMI 規則은 시스템 실패에 대하여 규정하고 있지 아니하다.<sup>9)</sup>

#### 나. 함부르크규칙(1978)과 국제물품복합운송에 관한 UN 협약(1980)

- 
- 7) 여기에서 “teletransmission”이란 용어는 cable, telegram, telex, SWIFT, FAX, E-mail, EDI 등을 포함하고 있으며, “telecommunication”이란 용어는 “teletransmission”에 전화가 추가된 개념이다.
- 8) 개인 코드 또는 “키”는 전송의 진정성과 완전성을 보증하기 위해 당사자간에 합의한 숫자 또는 문자를 조합시킨 암호번호이다(CMI 규칙 제 2조 f 항). 또한 소지인에게는 각각 별개의 개인키가 부여되지만, 소지인은 개인키를 양도하는 것이 금지되어 있다(CMI 규칙 제 8조 a 항).
- 9) John Livermore and Kraierk Euarjai, “Electronic Bills of Lading: A Progress Report”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 28, No. 1, January, 1997, p. 57.

1978년 함부르크규칙 즉, 해상물품운송에 관한 UN 협약과 1980년 국제물품복합운송에 관한 UN 협약에서도 각각 선하증권과 복합운송서류 상의 서명은 그것이 발행되는 국가의 법률에 저촉되지 않는 한 手記(handwriting), 모사서명(facsimile signature), 천공서명(perforated signature), 스탬프(stamp), 날인(seal), 또는 여하한 기타 기계적 또는 전자적 방법에 의해 할 수 있다고 규정하여, 신용장통일규칙과 같이 전자식 서명의 효력을 인정하고 있다.

#### 다. Project Bolero

1995년 6월에 홍콩과 네덜란드, 스웨덴, 영국 및 미국에 소재하는 참여자들에게 Project Bolero (Bills of Lading for Europe)가 가동되기 시작하였다. 해운회사와 은행 및 통신회사의 컨소시엄에 의해 운영되는 Project Bolero는 종이문서가 전자식으로 전환된 때 발생하는 특별한 법적 문제를 제기하고 있다.

Bolero는 사용자(users)와 중앙 온라인 등록기관(centralized online registry) 간에 EDI 메시지의 교환을 통해 시행된다. 사용자들 즉, 운송인, 화주, 복합운송업자, 은행은 컴퓨터 워크스테이션(computer workstation)에 의해 메시지를 전송하고 등록기관으로부터 메시지를 수신한다. 또한 사용자들은 그들 상호간에도 직접 메시지를 교환할 수 있다.

### 3. EDI에 관한 國際規則

#### (1) UNCITRAL 모델법(1996)

전자문서교환(EDI)방식에 의한 국제거래가 점차 보편화됨에 따라 유엔 국제무역법위원회(United Nations Commission on International Trade Law: UNCITRAL) 사무국이 1984년 “자동문서처리의 법적 측면”(Legal aspects of automatic data processing)이라는 보고서를 작성하여 제 18차 UNCITRAL에 제출되었고, 이를 계기로 UNCITRAL내에 “EDI와 관련 통신수단의 법적 측면에 관한 모델법안”(Draft Model Law on Legal Aspects of Electronic Data Interchange and Related Means of Communication)의 작성을 위한 작업반(Working Group)이 구성되어 여러차례 회의를 거쳐 1995년 제 28차 UNCITRAL 작업반회의에서 동 모델법안이 마련되었다.

미국 뉴욕에서 개최된 제 29차 동 위원회 회의에서 동 모델법안을 심의한



결과, 1996년 6월 유엔국제무역법위원회(UNCITRAL)은 “전자상거래에 관한 모델법”(Model Law on Electronic Commerce)을 최종 채택하였다. 이 모델법은 선하증권을 포함하여 “데이터 메시지”(data message)<sup>10)</sup>에 의해 이전되는 모든 형태의 정보에 적용되고, “기능상 동등 접근방법”(functional equivalence approach)을 이용하여 지금까지 전자 메시지가 종이 메시지와 동일한 지위를 향유하지 못하게 했던 많은 장벽들을 제거하고 있다.<sup>11)</sup>

#### 가. 증거로서 인정

데이터 메시지와 관련하여 제기된 가장 어려운 두 가지 문제는 그 메시지가 “문서”(documents)인가의 여부와 그 메시지들이 법원에서 “증거”(evidence)로서 인정될 수 있는가의 문제이다. 모델 법 제 4조는 정보가 데이터 메시지의 형태라는 이유로 그 효력이나 유효성 또는 법률적용성을 부정되어서는 아니된다고 규정함으로써 그러한 문제들을 해결하고 있다. 더 나아가 모델 법 제 8조는 그러한 데이터 메시지의 법적 인정성 및 증거능력을 변경하기 위해서 “최상증거의 법칙”(the best evidence rule)과 “傳聞의 법칙”(the hearsay rule)의 사용을 금지하고 있다.

#### 나. “서면”으로서 인정

세계 각국의 법률은 대부분 “서면”(writing) 형태의 증거를 요구하고 있다. 전자전송이 증거로서 인정될 수 있는지의 여부에 관한 문제 제기에 대하여, 모델 법은 전통적인 서면과 동일한 방식으로 취급되어야 한다는 점을 분명히 하고 있다. 모델 법의 제 5조는 어떤 법률규정이 정보가 서면이거나 서면으로 표시될 것을 요구하거나, 또는 그렇지 않을 경우 어떤 효과를 규정하고 있는 경우, 데이터 메시지는 거기에 포함된 정보가 추후 참조사항을 쉽게 확보할 수 있으면 충분하다고 규정하고 있다.

#### 다. 인 증

국내법과 국제법에서 모두 인정되고 있는 가장 일반적인 형태의 인증(authentication)은 자필서명(manual signature)이다. 서명은 계약당사자를 확인

10) “데이터 메시지”(data message)는 EDI, e-mail, telegrams, telexes, telecopies를 포함하여 모든 전자(electronic), 光學上(optical) 또는 이와 유사한 수단으로 의해 생성, 보관 또는 통신되는 정보를 말한다.

11) John Livermore and Krailerk Euarjai(1997), p. 56.

시켜주고 법적으로 구속력이 있는 합의의 증거를 제공하는 등 여러 가지 중요한 역할을 하고 있다. 대부분의 국가에서 “서명”(signature)은 법원에 의해 자필서명으로 한정되고 있다. 그러나 모델 법 제6조는 그러한 제한을 확대하여 전자서명을 포함하고 있다.

## (2) 1995년 유타 디지털 서명법

미국의 1995년 유타 디지털 서명법(Utah Digital Signature Act 1995)은 디지털 서명의 사용을 인정하는 세계 최초의 제정법이다. 동 법에 따르면 두 가지의 암호키(encryption keys)에 의해 디지털 서명이 이루어지고 입증된다. 개인 키(private key)는 오직 서명자만 알고 있고, 디지털 서명을 하는데 사용된다. 공개 키(public key)는 보다 폭넓은 관계자에게 알려지고, 디지털 서명을 확인하는데 사용된다. 동 법은 선하증권에 대해 직접 언급하고 있지 않지만, 아주 다양한 서류에 적용될 것을 목적으로 하고 있다. 따라서 동 법은 국제적 차원에서 연구할 가치가 있을 수 있다.<sup>12)</sup>

# Ⅲ. 積荷保險契約의 EDI 利用現況과 問題點 및 活性化方案

## 1. 積荷保險契約의 EDI 利用現況

### (1) 우리나라 貿易自動化事業의 推進

무역자동화(Trade Automation)는 기존의 서류작성과 전달을 통해 무역업무를 처리하는 대신에, 서류에 기록되어 있는 정보를 전자문서화 하여 이를 데이터통신망을 통해 전자문서교환(EDI) 방식으로 전송처리함으로써 서류없는 무역업무를 실현하는 것을 말한다.

우리나라의 무역자동화사업은 수출입업무를 처리기간 단축 및 이에 따른 비용절감으로 국제경쟁력 제고 및 선진 무역입국 구현을 목표로 통상산업부 주

12) 동법을 계기로 현재 California, Florida, Washington을 포함한 많은 다른 주에서도 이와 유사한 법률을 찾아볼 수 있다.

관 하에 추진되고 있는 국가적 사업이다. 동 사업은 수출입업무와 관련된 상역 부문, 외환부문, 운송부문, 보험부문, 통관부문, 유통부문, 전자전기부문, 자동차 부문이 참여하고 있다.

또한 통상산업부는 1996년 8월 초고속상거래(CALS)<sup>13)</sup>에 필수적인 EDI 표준화 발전계획을 확정·발표하여 EDI 표준화 대상분야를 현재의 무역업무 중심에서 자동차, 철강, 전기, 전자, 섬유, 관광 등 전체 산업분야 및 서비스분야로 확대하고, 현재 본격적인 시행단계에 들어간 무역업무분야의 EDI 표준화는 수출입 동시승인, 단기수출보험 등 미흡한 부문을 중심으로 지속적으로 추진하여 국가기간전산망으로서 위상을 확보하고 각 산업체의 경쟁력 제고를 위한 윈스톱(토탈) 서비스를 제공하도록 할 계획이다.<sup>14)</sup>

KT-NET의 자료에 따르면 무역자동화사업의 필요성으로 ① 무역규모의 확대에 따른 업무량 증대, ② 국제경쟁력 유지강화의 필요성, ③ 기업운영의 동적 기능 확대 필요, ④ 지방의 균형적 발전에 기여, ⑤ 통신시장 개방에 능동적인 대처, ⑥ 무역업무 자동화의 세계적 추세에 부응, ⑦ 무역자동화시스템 구축을 통한 국제경쟁력 제고 등을 들고 있다.

무역자동화사업의 추진 경위 및 경과 사항중 주요한 것을 요약하면 다음 < 표 1>과 같다.

## (2) 積荷保險 EDI 推進經緯

무역자동화사업의 일환으로 KT-NET 주관 하에 손해보험회사의 해상보험부장('90. 12)과 해상보험 및 전산업무 담당 부장회의('91. 9)를 통해 무역자동화 설명회를 개최하고, 동양·삼성·동부사를 시범사로 '92. 11.~'93. 5. 까지 6개월간 무역자동화 시범사업을 실시하였다.

무역자동화사업(보험부문) 구축방법 관련 전산기획과장 회의('93. 10)에서 최소의 투자비용으로 최대의 효과를 얻을 수 있도록 손해보험업계와 보험개발원간의 현 전산망을 최대한으로 이용하기로 결정하였다. 전자문서개발 전문위원회에

13) CALS(Commerce At Light Speed)는 상품의 설계, 개발, 생산, 판매, 유지보수, 폐기 등 상품의 전주기에 걸친 기업활동 전반을 전자화하는 것을 말하고, 궁극적으로는 국내의 전체 산업활동을 전자화하는 것이다. 정보통신기술과 컴퓨터기술의 발달에 따라 EDI 체계가 EC/CALS 체계로 이행되어 가고 있다.

14) 통산부는 또한 한국 EDIFACT 위원회의 사무국인 한국 EDIFACT 표준원을 한국전자거래표준원으로 명칭을 변경하는 한편, 독립성을 확보하여 EDI 표준의 연구·개발기능을 전담할 수 있도록 확대개편하였다(1996. 8. 22 일자 '일간 무역').

적하보험청약서 및 보험증권발급통지서의 표준화('90~'91년)와 배서관련 문서 표준화('93년 2차에 걸쳐 위원회 개최)작업이 실시되었다.

<표 1> 무역자동화사업의 추진 경위

'87. 7. 대통령주재 '국가전산화 확대회의'에서 무역자동화사업 보고
'89. 10. 공청회 등을 거쳐 '무역자동화 기본계획' 최종 확정(상공부)
'90. 4. 종합무역자동화 사업추진단 발족 및 사업 개시(한국무역협회)
'91. 12. 무역업무자동화 촉진에 관한 법률 제정
'92. 6. 한국무역정보통신(KT-Net) 설립
'94. 1. 상역/외환부문 무역자동화 전국 서비스 개시
'94. 12. 수출통관(세관절차) EDI 실시
'95. 2. 내국신용장(Local L/C) 및 계산서/입출금 통지업무 EDI 실시
'95. 5. 보험전산망 연계 및 적하보험업무(청약서와 증권발급 통지) EDI 실시
'96. 9. 수출입대금 관련 결제/송금/입금 업무 EDI 실시
'97. 1. 적하보험 배서청약서와 배서발급통지서 EDI 시스템 개발완료 및 5월부터 시행

그 결과 '95. 5월 보험전산망과 무역자동화망을 연계시켜 적하보험청약서와 적하보험증권발급 통지서에 대해 EDI가 실시되고, '97. 1월 적하보험 배서청약서와 배서발급통지서 EDI 시스템을 개발완료하여 '97. 5월부터 시행하고 있다.

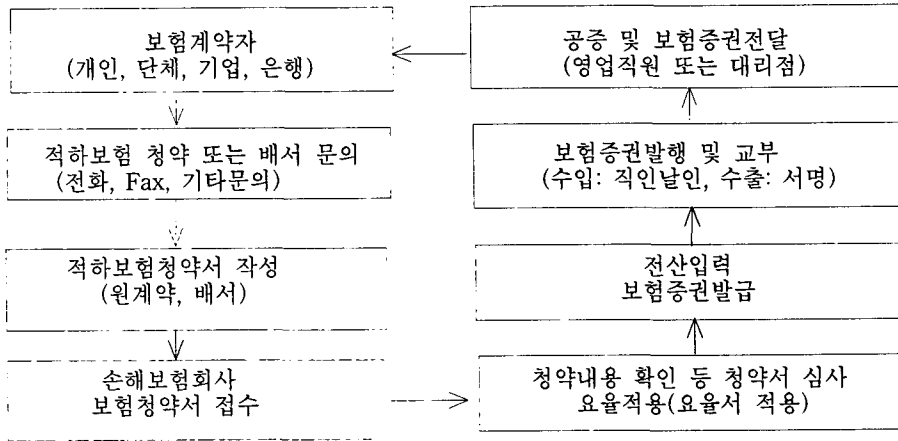
(3) 積荷保險契約의 EDI 業務過程 및 節次

가. 既存(EDI 利用前)의 積荷保險契約節次

적하보험은 해운(국제운송) 및 외환(국제금융)과 더불어 국제무역의 3대 지주로 불리고 있다. 적하보험은 화물의 운송중 위험을 보장하는 원래의 기능 뿐만 아니라, 화물의 대금결제와 통관을 위한 부속서류로서의 부수기능을 수행하고 있다.

국내 수입의 경우 신용장(L/C) 개설시 은행의 지급보증에 대한 채권 확보용으로 사용되고, 화물통관시에는 관세산출을 위한 세관제출용으로 이용된다. 또한 국내 수출의 경우 수출대금 결제를 위한 수출환어음 매입서류에 첨부되어 사용된다.

<그림 1> 현행 적하보험계약의 업무처리과정



이를 위해 무역회사는 적하보험의 청약내용을 자료로 작성하여 Fax로 송부하거나 송장이나 신용장사본 등 관련 자료와 함께 청약서를 작성하여 손해보험회사에 전달한다. 손해보험회사는 이러한 청약내용을 담당직원이 내부양식에 재기입한 후 내부결재를 통해 청약내용을 확인하는 등 청약서를 심사하고 보험요율을 적용한 다음, 전산입력한 후 적하보험증권을 발행하여 해당 영업직원이 건별로 공증을 받아 무역업체와 은행에 전달하고 있다.

기존의 적하보험계약의 업무처리과정은 <그림 1>과 같다.

나. EDI에 의한 積荷保險契約節次

적하보험에 EDI를 이용한 경우의 업무처리과정은 <그림 2>에서와 같다. 보험계약자(무역업체)가 EDI로 청약사항을 송신하면 KT-NET와 보험개발원 전산망을 경유하여 해당 손해보험회사가 이를 수신·접수한다. 손해보험회사는 청약내용 확인 등 청약서를 심사하고 보험요율을 적용한 후, 적하보험증권을 발급하여 전자서명한 다음 EDI로 증권발급통지서를 보험계약자(무역업체)에게 송신한다.

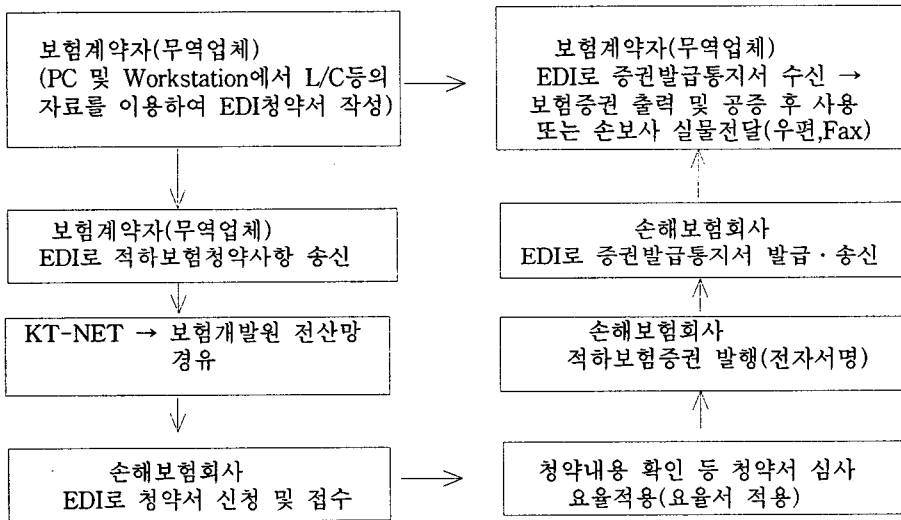
이때 보험계약자(무역업체)가 EDI로 증권발급통지서 수신하여 적하보험증권을 자체 출력하여 공증사무소에서 공증을 받은 후 사용한다. 또는 보험계약자가 자체 출력을 거부한 경우 손해보험회사가 실물 보험증권을 발행하여 공증

을 받아 우편이나 Fax 또는 영업직원을 통해 무역업체에 직접 전달한다.

보험회사가 새로운 무역회사와 EDI로 청약 요청을 원할 경우 보험회사는 보험개발원에 무역회사를 등록하여야 한다. 등록이 이루어지지 않을 경우 EDI업무 수행이 불가능하다. 등록시에는 보험개발원에 통보한 송신자명과 송신자암호를 사용하여야 한다.

그러나 보험개발원의 DATA 수신여부 확인조회서비스는 KT-NET, DACOM 및 보험개발원의 도입시스템의 기능 제한으로 아직까지는 서비스가 불가능하다. 다만 DATA의 상태는 보험개발원의 EDI 담당자에게 유선으로 조회가 가능하다.

<그림 2> EDI에 의한 적하보험계약의 업무처리과정

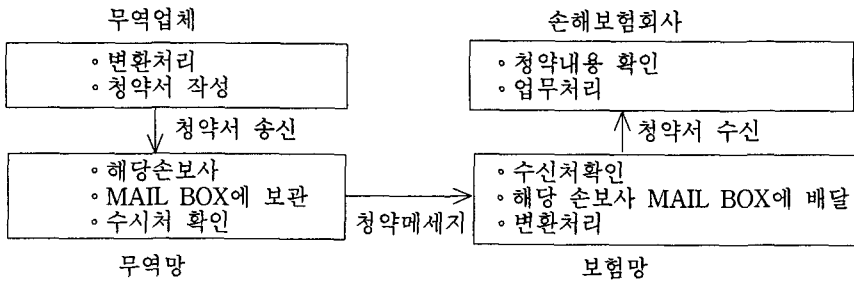


#### 다. 貿易網中繼시스템

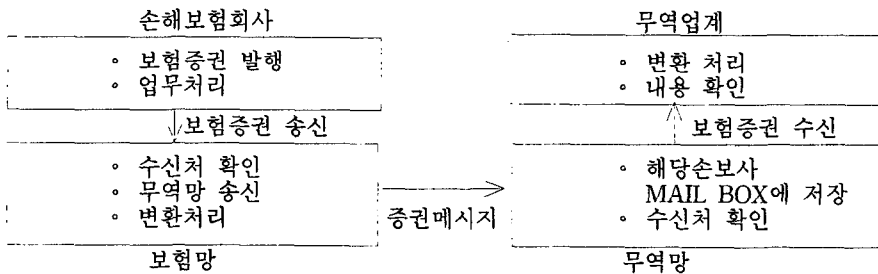
무역망 중계시스템은 무역자동화사업 지정사업자(KT-NET) 및 보험회사와 접속되어 무역업체와 보험회사간에 수수되는 각종 무역서류를 EDI FORMAT으로 축적 전송 및 관리하는 시스템이다.

보험청약업무 및 보험증권 발급통지의 개괄적 흐름은 위의 <그림 3>과 <그림 4>에서와 같다.

<그림 3> 보험청약업무의 개괄적 흐름



<그림 4> 보험증권 발급통지의 개괄적 흐름



(4) 積荷保險契約의 EDI 利用現況

1995년 5월부터 적하보험계약에 EDI가 도입된 이래 각 손해보험회사별 EDI에 의한 월별 적하보험계약 건수는 <표 2>에서와 같다. 이 통계는 적하보험 청약서 신청(APPCIP)과 보험증권 발급통지서(CIPADV)를 각각 1건으로 처리한 것이며, 배서청약서(APPEND)와 배서발급통지서(ENDADV) 업무는 1997년 5월부터 시행하고 있으나 그 실적이 미미하여 여기에서 생략하였다.

국내 전체 11개 손해보험회사중 대한과 해동사를 제외한 9개 보험회사가 현재 적하보험 EDI 서비스를 제공하고 있다. 쌍용화재(주)는 1996년 2월 이후에 EDI 실적이 없어 현재는 8개 보험회사가 서비스를 제공하고 있는 실정이다.

&lt;표 2&gt; EDI에 의한 월별 손보사별 적하보험계약 건수

구분	동양	신동아	국제	쌍용	제일	삼성	현대	LG	동부	계
95.8~96.3	30	383	241	33	2,235	8,912	16	366		12,216
4		226	10		469	7,291		354		8,350
5		136			336	7,103	5	377		7,957
6		384			358	6,514	16	377		7,649
7	17	604	1		311	8,105	10	477		9,525
8		366	9		298	7,450		395		8,518
9		282	9		234	6,391		639		7,555
10		372	69		243	8,269		1,078		10,031
11		428	27		265	5,304		1,202		7,226
12	5	498	15		56	5,400		1,315		7,289
97.1	38	508	83		64	5,429		1,166		7,288
2	1	564	150		46	5,228		1,140		7,129
3	413	620	246		94	8,114		1,618		11,105
4	944	843	251		238	9,656		1,623		13,555
5	528	727	207		348	7,740		1,770		11,320
6	630	758	287		230	7,504		1,118		10,527
7	749	776	240		231	13,897	148	1,329	1	17,371
8	874	715	272		225	10,559	1,461	974	48	15,128
9	988	698	264		197	5,254	1,210	1,359	85	10,055
합계	5,217	9,888	2,381	33	6,478	144,120	2,866	18,677	34	189,794

1) 건수는 보험개발원의 중계건수(APPCIP, CIPADV는 각각 1건으로 처리) 기준임.

2) 국내 11개 손보사중 대한, 해동사는 사용실적이 없음.

자료: 보험개발원 내부자료

보험회사별로는 삼성화재해상보험(주)가 76%를 차지하고 있으며, 그 다음이 LG 9.8%, 신동아 5.2%, 제일 3.4% 순이다. 1996년 9월 현재 98개 무역업체가 EDI 적하보험 서비스를 이용하고 있다.

1995년 8월부터 1997년 9월까지 총 189,794건의 적하보험계약이 EDI에 의해 처리되었다. 그러나 이 건수는 보험개발원의 중계건수를 기준으로 청약서 신청(APPCIP)과 증권발급통지서(CIPADV)를 각각 1건으로 처리하고 있어 실제 계약건수는 이의 절반인 94,897건에 불과하다. 이러한 EDI 계약건수는 동기



간(26개월)동안 전체 적하보험 계약건수 3,011,279 건의 3.2%에 해당된다.

그러나 보험회사 사업년도를 기준으로 적하보험의 EDI 이용추이를 살펴보면, <표 3>에서와 같이 EDI를 처음 이용한 '95 사업년도의 8개월 동안에는 월평균 764 건의 적하보험계약이 EDI를 이용하여 전체 적하보험계약중 0.7%에 불과하였으나, '96 사업년도(12개월)에는 월평균 4,151 건으로 3.5%, '97 사업년도(6개월)중에는 전체 적하보험계약 735,326 건 중에서 38,978 건이 EDI를 이용하여 월평균 6,496 건에 5.3%로 EDI를 이용하는 비중이 증가하는 추세에 있다.

<표 3> 전체 적하보험계약 건수 대비 EDI에 의한 계약건수 비중

보험회사 사업연도	적하보험계약 건수		EDI 계약 건수		비율 (%)
	전체	월평균	전체	월평균	
95. 8 ~ 96. 3	871,078	108,885	6,108	764	0.7
96. 4 ~ 97. 3	1,404,875	117,073	49,811	4,151	3.5
97. 4 ~ 97. 9	735,326	61,277	38,978	6,496	5.3
합계	3,011,279	115,818	94,897	3,650	3.2

\* EDI 계약 건수는 청약서 및 증권발급통지 건수를 1건으로 계상한 것임.  
 자료 : 보험개발원, 「보험통계월보」, 해당 년월호 및 보험개발원 내부자료.

## 2. 積荷保險契約의 EDI 運用上 問題點 및 活性化 方案

### (1) 積荷保險契約의 EDI 運用上 改善效果

적하보험에 EDI를 이용함으로써 다음과 같은 효과를 기대할 수 있다.

- ① 기업간, 산업간, 국제간 정보교환의 세계적 추세인 EDI의 신속한 도입으로 기업내 효율적 인력관리 및 업무개편 가능
  - ② 사무처리비용과 인건비 등의 운영비 감소
  - ③ 수작업에 따른 오류입력 방지 및 재입력시간 절감: 무역업체가 기보유한 청약 Data(L/C, I/L, E/L 등) 재입력없이 활용하여 청약에서 증권발급까지의 기간이 1~3일에서 수 시간 내로 단축 처리 가능
  - ④ 고객서비스 향상을 통한 기업경쟁력 확보
- 특히 손해보험회사의 측면에서는 영업사원의 증권전달업무가 불필요하고 청약서의 입력인력을 타업무에 전환배치함으로써 사업비의 절감을 도모할 수 있

고, 손보사의 영업부와 업무부의 동일자료 처리업무를 동시에 병행처리할 수 있으므로 고객중심의 기업혁신이 가능하게 되었다.

## (2) 積荷保險契約의 EDI 運用上 問題點

적하보험계약의 EDI 운용상 문제점을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 무엇보다도 전체 적하보험계약 중에서 EDI를 이용하는 경우가 아직까지 너무 미흡하다는 것이다. 최근의 계약상황을 살펴보면 <표 3>에서와 같이 EDI 도입 이후 EDI이용 계약건수가 계속 증가추세에 있으나, 1997년 4월 1일부터 9월말까지 6개월동안 전체 적하보험계약 건수 735,326 건 중에서 EDI를 이용한 계약건수는 38,978 건으로 5.3%에 불과한 실정이다. 또한 배서신청서 및 배서발급통지서의 EDI 이용 건수는 금년 5월부터 시행되었으나 아직까지 全無한 실정이다.

둘째, 청약사항을 모두 보험계약자(무역업체)가 입력하여야 하고, Fax로 보험청약을 하던 보험계약자가 직접 EDI 입력, 송·수신하여 보험증권을 직접 출력함으로써, 이전보다 업무가 가중되어 상대적으로 계약자의 불만이 노출되고 있다.

셋째, 보험회사에서 적하보험증권에 대한 공증 대행서비스를 제공하였으나, 보험계약자(무역업체)가 증권출력에 따라 공증을 받아야 하기 때문에 시간과 비용을 부담하게 되었다.

넷째, 무역업체, 특히 중소 무역업체의 입장에서 EDI Software 구입비용, EDI 서비스 이용료, 통신망 구축비용 등 비용부담요인이 부가되었다.

다섯째, 보험회사와 보험개발원, 특히 KT-NET 간의 회송시 장애가 발생할 수 있다. 또한 보험개발원의 전산용량에 따라 전송량이 많을 경우 처리 지연이 발생할 수 있고, 보험개발원 EDI 담당자 공백시 대체인력이 미흡하다.

여섯째, 보험계약자(무역업체)의 보험에 대한 지식 부족으로 인한 착오 청약과 보험가입이 발생할 수 있다.

일곱째, 보험회사의 측면에서는 영업담당자의 EDI 무역업체에 대한 고객관리가 소홀할 가능성이 있다.

### (3) 積荷保險契約의 EDI 活性化方案

전술한 적하보험의 EDI 운용상 문제점을 극복하고, 이를 활성화하기 위해서는 다음과 같은 대책이 강구될 수 있을 것이다.

첫째, 무역업체의 적하보험 EDI 이용도를 제고하기 위한 인센티브 부여방안 등 유인정책이 마련되어야 한다. 무엇보다도 보험회사의 사업비 절감액 만큼 보험요율의 할인을 통해 보험계약자에게 환원하여야 한다. 또한 송장(Invoice) 과 보험증권의 전달 등 보험인력의 절감분을 감안하여 무역업체와 KT-NET 간에 발생하는 EDI 서비스 이용료 및 통신망 구축비용 등을 보험회사가 부담하는 방안도 검토될 수 있을 것이다.

둘째, 손보업계 공동으로 보험계약자(무역업체)의 EDI 업무 가중을 완화하면서 적하보험계약을 청약할 수 있는 저렴한 EDI Software를 개발하여 무역업체에 배포함으로써 보험계약자의 호응도를 고취시켜야 한다.

셋째, 은행의 채권확보를 위해 적하보험증권에 확정일자가 기재된 공증을 요구하고 있는 은행과의 협의를 통해 현재의 공증관행을 개선하도록 노력하여야 한다. 현재 외국은행의 경우는 보험증권상 공증을 요구하지 않고 있다. 또한 전년도 적하보험료 3,000 만원 이상인 포괄보험계약(Open Policy)의 대상업체인 737 개 수출입업체에 대하여 EDI를 이용하도록 유도하는 것도 공증문제를 해결할 수 있는 하나의 방안이 될 것이다. 왜냐하면 포괄보험의 경우는 원래의 포괄보험증권을 제외하고 매 건별로 공증을 받지 않도록 국내은행들이 현재 양해하고 있기 때문이다.

넷째, EDI 무역업체 입력담당자에 대한 보험업계의 적극적인 보험(상품 및 입력) 교육 및 안내가 필수적이며, 적하보험의 EDI 이용의 확산에 대비하여 보험회사와 보험개발원의 전산시스템과 EDI 담당인원을 확충하여야 할 것이다.

## IV. 積荷保險契約의 EDI 導入에 따른 法的 問題點 및 그 解釋

EDI를 이용하여 적하보험계약이 체결된 경우, 종이서류(보험증권)를 전제로 정립되어 있는 일반적인 계약법의 법리, 특히 적하보험의 경우 준거법인 영국

의 법과 관습에 EDI를 이용한 적하보험계약을 어떻게 적용하는가의 문제가 제기될 수 있다. 영국의 해상보험법에는 전자메시지에 대해서는 아무런 명문규정이 없기 때문이다. EDI와 관련하여 노출될 수 있는 주요한 법적 문제점으로는 ① 증거문제(evidential issues), ② 계약상 문제(contractual issues), ③ 책임문제(liability issues)가 있다.<sup>15)</sup> 따라서 여기에서는 EDI에 의한 적하보험계약에서 제기될 수 있는 이들 문제들에 대하여 살펴보고자 한다.

### 1. EDI 積荷保險證券의 證據問題

전통적 개념의 종이문서는 어떠한 다른 대체시스템에서 갖추어야 할 정보적 기능(informative function), 증거적 기능(evidential function), 상징적 기능(symbolic function)의 3가지 기본적인 기능을 가지고 있다. 전자문서는 정보적 기능 측면에서 종이문서에 우위를 보이고 있으나, 증거적 기능과 상징적 기능이 있어서 법적 문제가 제기될 수 있는 소지를 내포하고 있다.<sup>16)</sup>

EDI와 관련하여 제기될 수 있는 법적 증거문제는 ① 전자문서의 허용성(admissibility) 및 관련문제: 컴퓨터 출력의 법적 효력 및 증거능력 ② 인증문제(authentication question): 서면으로서 컴퓨터 기록과 전자 서명의 인정문제 ③ 형식문제(formal question): 서명된 종이서류의 대체성 등으로 요약될 수 있다.<sup>17)</sup>

#### (1) EDI 積荷保險證券의 證據性

우리나라에서 체결되는 적하보험계약의 준거법인 영국의 1906년 해상보험법(MIA) 제 22조는 “다른 성문법에 별도 규정이 있는 경우를 제외하고, 해상보험계약은 본 법에 따라 해상보험증권에 구현되지 않는 한 증거로서 인정되지 않는다. 보험증권은 계약이 성립된 때 또는 그후에 작성되고 발행될 수 있다”고 규정하고 있다.

15) Rob Bradgate, “Legal issues of EDI”, *EDI and the Law*(Edited by Ian Walden), London: Blenheim Online, 1989, pp. 9~55.

16) Ian Walden, “EDI: Establishing Legal Security”, 『'91 EDI 국제세미나』, (사)정보통신진흥협회, 1991. 11, p. 45.

17) Rob Bradgate(1989), pp. 9~42.

영법상 적하보험계약의 유일한 증거로서 허용되는 것은 해상보험증권이다. 영법이 종이문서를 전제로 한 것이었겠지만, 특별히 종이문서로 한정하거나 EDI 메시지를 배제한다는 명시규정이 없다. 성문법 상 이와 같은 명시적인 정의가 규정되어 있지 않은 경우에는 법원의 해석에 맡길 수밖에 없다.

EDI를 이용한 적하보험증권에 관한 직접 판례는 없지만, 영국과 대부분의 국가의 법원에서는 적절한 절차가 이행되는 경우 컴퓨터기록이 증거로서 인정되고 있으며, EDI 거래 상 컴퓨터 기록의 증거로서 이용하는데 어려운 장애요인은 없는 것으로 나타나고 있다.<sup>18)</sup>

영국의 법원에 제기된 소송에서 컴퓨터로 출력된 문서를 증거로 이용하는데 직면하는 세 가지 주요한 문제는 주로 보통법 상 전통적인 종이문서에 적용되었던 ① 傳聞의 법칙(hearsay rule), ② 最上證據의 법칙(best evidence rule), ③ 증거공개법칙(rules as to discovery) 등이다.

그러나 전문배제의 법칙이라고 부르기도 하는 전문의 법칙은 EDI의 컴퓨터 기록에는 통상적으로 배제되는 것으로 인정되어 왔다. 原文이 최상의 증거가 된다는 최상증거의 법칙은 필름의 복사본이나 컴퓨터의 출력도 그 眞正성이 인정되는 경우에는 증거로서 법원이 인정함으로써 해결되고 있다. 증거공개법칙은 컴퓨터간의 메시지의 전송과 컴퓨터내 기록보관이라는 기술상 문제로 기록문의 조사 및 원본대조 등의 현실적인 문제가 다소 있지만, 적용하는 데는 별 문제가 없는 것 같다.

또한 전술한 바와 같이, EDI를 이용한 국제무역과 관련한 국제규칙과 UNCITRAL 모델 법(1996)에서도 전자메시지가 書面(writing)으로 인정되고 종이문서와 동등하게 증거로서 효력과 법적 허용성을 명시적으로 규정하고 있다. 특히 UNCITRAL 모델 법(1996)에서는 데이터 메시지의 법적 인정성과 증거능력을 변경하기 위해 명시적으로 전문의 법칙과 최상증거의 법칙의 사용을 금지한다고 규정하고 있다. 한편, 영국의 해석법(Interpretation Act, 1978)에서는 “서면”(writing)을 타이핑, 인쇄, 석판인쇄 및 다른 가시적 형태의 언어표현 방법으로 정의하고 있다.

그리고 우리나라의 무역자동화법 제 2조 7호에는 “전자문서라 함은 컴퓨터 간에 전송 등이 되거나 출력된 전자서명을 포함한 전자자료를 말한다”라고 규

18) Rob Bradgate(1989), p. 41.

정하고 있다. 이와 같이 전자문서는 컴퓨터간에 전송되거나 출력된 전자자료 모두를 의미하기 때문에, 컴퓨터내에 보관되고 있는 정보통신 회선 등을 통하여 전송되는 정보 및 출력된 상태의 전자서명 등 EDI 시스템에서 필요로 하는 모든 자료(데이터)가 전자문서의 개념에 포함된다고 볼 수 있다.<sup>19)</sup>

특히 무역자동화법 제 13 조에서는 “무역업자 또는 무역유관기관이 무역자동화망을 이용하여 신청 등 또는 승인 등을 한 전자문서는 무역관련법령이 정한 문서로 본다”고 규정하여 종래의 각종 신청서 등 수작업문서와 동일하게 법적 성격을 부여하고 있다.

## (2) EDI 積荷保險證券의 認證(書面 및 署名의 要件)問題

EDI에 의한 적하보험증권의 인증문제(authentication question)는 전자서명된 적하보험증권(전자문서)의 원본서류로서 인정되는나의 여부이다. MIA 제 24 조는 「보험자의 서명」에 대하여 “해상보험증권은 반드시 보험자에 의해 서명되거나 또는 보험자를 대리하여 서명되어야 한다(must be signed). 단, 법인의 경우 법인의 印章(seal)으로 충분하다”고 규정하고 있다.

MIA 에서는 서명의 양식에 대하여는 아무런 제한이 없을 뿐 아니라, 현재도 자필서명 모양의 고무인(rubber stamp)을 사용하고 있기 때문에, 등록(인가)된 전자서명의 경우 등록된 고무인과 다름이 없을 것이다. 따라서 전자서명의 진정성이 인정되는 것으로 해석하는 것이 합리적일 것이다.

옥스포드 辭典(Concise Oxford Dictionary)에 의하면, “서명하는 것”(to sign)을 “자신의 성명, 머리글자 또는 인정된 부호를 첨가함으로써 자신의 제시로서 또는 자신의 권한 또는 동의를 갖는 것으로 (서류, 증서, 계산서 등을) 인정하거나 또는 보증하는 것”(to acknowledge or guarantee (letter, deed, bill, etc) as one's own production or as having one's authority or consent by affixing or having affixed one's name or initials or recognised mark)이라고 정의하고 있다. 따라서 서명이 반드시 서명자의 성명으로 구성되거나, 수기로 작성되어야 할 필요가 없으며, 이러한 의미에서 서명의 요건 상 그 개념을 여러 가지 내용으로 법원이 고려하고 있는 많은 판례에 의해서도 반영되고 있다.<sup>20)</sup>

19) 신각철, “국내 전자상거래 관련법률의 현황과 문제점”, 「電子商去來基本法 制定方向」, 한국무역협회, 1997. 10, p. 125.

20) Rob Bradgate(1989), p. 33.

영국의 판례법에서도 서명에 대하여 팩시밀리 서명의 고무인(rubber stamp with a facsimile signature), 拇印(thumb print) 또는 머리글자(initials)의 이용을 포함하여 폭넓은 다양한 해석이 내려진 바 있다. 따라서 이용할 수 있는 여러 가지 형태의 전자인증(암호, 디지털서명 등)이 법원에 의해 긍정적인 관점에서 고려될 것으로 예상된다.<sup>21)</sup>

또한 미국의 통일상법전에서도 서명에 부호를 포함하는 것으로 정의하고 있고, 전술한 국제무역관련 각종 국제규칙과 UNCITRAL 모델 법(1996)에서도 자필서명에 국한하지 않고 전자서명을 포함한 다양한 서명방식을 인정하고 있다. 또한 우리나라의 무역자동화법 제 2 조 8 호에는 “전자서명이라 함은 전자문서의 명의인을 표시한 문자와 작성자를 식별할 수 있게 하는 기호 또는 부호를 말한다”라고 규정하고 있다.

### (3) EDI 積荷保險證券의 形式問題

EDI에 의한 적하보험증권의 형식문제(formal question)는 서명된 종이서류의 대체성에 대한 인정 여부이다. EDI에 의한 계약당사자들은 전자서명된 EDI 메시지에 대해 서명된 종이서류와 동일한 지위를 부여하는데 합의할 수 있으며, 그러한 합의가 여러 상황에서 효력이 있어야 한다고 제안되고 있다. 그러나 상거래에 있어서 일부 특정 형태의 서명된 서류에는 특별한 지위가 부여되고 있다. 예를 들면, 선하증권은 거기에 표시된 화물의 권리증서로서 취급되고 있으며, 선하증권의 이전이 표시된 화물의 권리이전으로 작용한다는 점에서 상징적 기능(symbolic function)을 가지고 있다. 이와 같은 방식으로 운송 중인 화물의 판매와 재판매를 촉진하고 있다.

전자선하증권에 대하여 그러한 양도를 인정하는 종이서류와 동일한 법적 지위를 부여할 것인가의 문제이다. 전자서명문제가 해결되는 경우 전자 메시지에 대하여 전통적인 종이문서와 동일한 법적 지위를 인정하지 못할 이유가 없을 것이다.<sup>22)</sup>

EDI에 의한 적하보험증권에서도 컴퓨터로 출력된 보험증권의 양도문제와 종이서류의 보험증권과 동일한 법적 지위가 부여되는지의 문제가 제기될 수

21) Ian Walden(1991), p. 45.

22) Rob Bradgate(1989), p. 39.

있다. 적하보험증권의 경우도 전자선하증권의 경우와 차이점을 발견할 수 없을 것이다. 왜냐하면 적하보험증권은 ① 보험계약의 성립 증거, ② 선적서류의 구성 요소, ③ 보험금 청구시 제출서류의 기능에 추가하여, ④ 지시식 또는 무기명식 적하보험증권의 경우 유통가능한 유가증권으로서 기능을 가지고 있기 때문이다.

MIA 제 50 조는 「보험증권의 양도 및 시기와 방법」에 관하여 제 1 항에서 “해상보험증권에 양도를 명시적으로 금지라는 문언을 포함하고 있지 않는 한 해상보험증권은 양도할 수 있다. 해상보험증권은 손해발생의 전후를 불문하고 양도될 수 있다”고 규정하고, 제 3 항에서는 “해상보험증권은 그 보험증권 상의 배서 또는 기타 관습적인 방법에 의해 양도될 수 있다”고 규정하고 있다. 또한 제 2 항에서는 보험증권의 양수인은 자기 자신의 이름으로 그 보험증권에 관한 소송을 제기할 수 있다고 규정하고 있다.

따라서 EDI에 의한 적하보험증권이 증거로서 인정되고 전자서명이 된 보험증권이 원본서류로서 인정되는 경우 EDI 적하보험증권의 양도는 당연히 가능하고 종이증권과 동일한 법적 지위를 갖는 것으로 해석될 수 있을 것이다. 다만, 「전자식 선하증권에 관한 CMI 규칙」에서 소지인에게 개인 키(key: 암호번호)의 양도를 금지하고, 운송인이 원래의 키를 취소하고 화주의 지시에 따라 새로운 키를 발행하는 것과 같이 양도방법에 있어서는 EDI의 기술 상 다른 방법이 사용될 수밖에 없을 것이다.

즉, EDI 보험증권의 경우 컴퓨터에 의해 이미 출력된 적하보험증권 상 배서가 사실상 불가능하기 때문이다. 원래의 보험계약자가 보험증권을 제 3 자에게 양도하기 위해서는 보험자에게 새로운 피보험자(양수인)의 성명과 내역이 입력된 배서승인신청서를 보험자에게 전송하면, 이를 수신한 보험자는 그 내용을 확인한 후 새로운 피보험자에게 배서승인서를 전송하게 된다. 이와같은 과정을 거쳐 전통적인 종이서류의 보험증권과 동일한 효력으로 양도할 수 있을 것이다.<sup>23)</sup>

## 2. EDI 積荷保險의 契約上 問題

MIA 제 21 조는 「보험계약이 성립된 것으로 간주되는 시기」에 대해 “해상보

23) 韓成一, “海上積荷保險에 있어서 EDI 메시지의 活用に 관한 小考”, 「韓國港灣經濟學會誌」 제 13 집, 韓國港灣經濟學會, 1997. 7, p. 582.



험계약은 보험증권의 발행여부에 관계없이 피보험자의 청약이 보험자에 의해 승낙된 때 성립한 것으로 간주한다. 그리고 청약이 승낙된 때를 증명하기 위해서 슬립이나 보험인수증서 또는 기타 관례적인 계약각서를 참조할 수 있다”고 규정하고 있다.

청약과 승낙이 EDI에 의해 통신된다는 사실 자체는 문제가 되지 않는다. 청약과 승낙이 구두, 문서, 또는 행위에 의해서도 이루어질 수 있고, 전자 메시지가 청약과 승낙을 교신하는 효과적인 수단이 될 수 있기 때문이다.<sup>24)</sup> EDI에 의한 보험증권의 발행여부에 관계없이, 청약이 승낙된 때 성립하기 때문에 EDI에 의한 적하보험계약의 성립여부는 문제가 되지 않는다. 또한 계약의 성립방법과 같이 성립장소도 적하보험계약의 경우 문제가 될 수 없다.

다만, EDI를 이용한 적하보험계약의 경우 계약의 성립시기를 어느 때로 보느냐가 문제가 된다. 물론 적하보험계약의 성립시기는 적하보험증권의 발급시기와는 무관하다. 종이서류의 전통적인 보험계약의 경우 대부분 보험계약이 성립된 후 일정기간이 지난 후에 보험증권이 발행되기 때문이다.

청약과 승낙의 효력발생시기에 대하여는 ① 피청약자가 승낙의 의사표시를 발송한 때 계약이 성립한다는 발신주의(dispatch theory, mail box rule)와 ② 피청약자의 승낙의 의사표시가 청약자에게 도달한 때 계약이 성립한다고 보는 도달주의(receipt theory) 및 ③ 물리적으로 승낙의 의사표시가 청약자에게 도달될 뿐 아니라 현실적으로 청약자가 그 내용을 인지할 때에 계약이 성립하는 것으로 간주하는 了知主義가 있다.

국제물품매매계약과 관련하여 국제규칙과 각국의 법규는 도달주의를 원칙으로 하고, 예외적으로 영미법 및 우리나라와 일본의 민법에서는 隔地者간의 우편이나 전보에 의한 승낙의 경우는 발신주의를 채택하고 있다.

아주 오래전인 1880년 *Byrne v. Van Tienhoven* 사건에서 우편을 통한 서신에 의해 청약이 승낙되는 경우 서신이 목적지에 도달되지 않는 경우에도 청약을 승낙하는 서신이 우체통에 들어갈 때 계약이 성립한다고 확립된 발신법칙(posting rule)은 EDI 메시지에겐 적용되지 않을 것이다. 왜냐하면 EDI 메시지에서 지연이 발생할 가능성이 없고, EDI는 우편이나 전보보다는 전통적인 텔렉스(telex)와 유사하며, 법원이 제 3자인 VANS(Value Added Network

24) Christopher J. Millard, “Contractual issues of EDI”, *EDI and the Law*(Edited by Ian Walden), London: Blenheim Online, 1989, p. 44.

Service)가 통제관리하는 메일 박스에 메시지를 발신하는 것을 전통적인 우편 서비스에서 서신을 우체통에 넣는 것과 동일한 것으로 간주할 가능성이 있기 때문이다.<sup>25)</sup>

따라서 EDI 방식에서 VAN을 이용한 계약체결의 경우 계약의 성립시기는 청약자가 연락방법으로 데이터를 입력시켜 VAN의 메일박스(mail box)에 기억되었을 때 청약의 의사표시가 행하여진 것으로 보고, 피청약자(보험자)가 VAN의 메일박스에 입력된 사항을 조회하여 데이터를 취득한 후 그 승낙의 메시지를 VAN의 메일박스에 입력시켰을 때 승낙의 의사표시를 한 것으로 간주하여야 타당할 것이다.

한편, EDI에 의한 적하보험계약의 성립이 입증된 경우에는 성립시기는 그렇게 중요한 문제가 되지 않는다. 선박보험 등과 같이 보험자의 책임이 개시되는 보험기간이 일정 시점을 기준으로 계상되는 아니고, 적하보험의 경우는 보험약관상 운송조항(Transit Clause)에 의해 화물이 운송개시를 위해 보험증권에 기재된 창고나 보관장소를 떠날 때 보험자의 책임이 개시하기 때문이다. 특히 적하보험의 경우에는 협회적하약관의 피보험이익조항에 의해 보험계약이 성립(또는 보험증권의 발급)되기 전의 소급보험이 인정되기도 한다.

## V. 結 論

적하보험계약에 EDI를 이용하는 경우 제기될 수 있는 여러 가지 법률문제는 결론적으로 실제에 있어서 크게 문제가 되지 않는다고 할 수 있다. 물론 정확한 해석의 문제는 앞으로 EDI에 의한 적하보험계약 상 제기되는 문제에 대해 영국의 법원이 어떻게 해석하고 어떠한 입장을 견지하느냐에 달려있다고 할 수 있다.

그러나 “법률은 통신수단의 기술적인 발달을 인식하고 인정하려고 노력하여 왔다. 기업활동도 오랫동안 통신의 기술적인 진보에 의해 확대되어 왔다. 이러한 기술적인 진보를 법률과 관련된 문제에 적용하려고 시도되는 때에는 자동적으로 그러한 진보가 부정되어서는 안된다. 그러한 기술의 발전은 반드시 고

---

25) Christopher J. Millard(1989), p. 46.

려되어야 하고, 부정해야 할 불가피한 이유가 없는 한 그와같은 기술발전은 장려되어야 하며 적용되고 인정되어야 한다”<sup>26)</sup>는 캐나다 법원의 판결에서 밝힌 바와 같이, 종이문서와 동일한 방식으로 전자문서를 인정하는 긍정적인 해석의 방향으로 전개될 것으로 기대할 수 있다.

한편, 무역자동화사업의 기대효과에서 전술한 바와 같이 적하보험의 EDI 도입은 무역업체나 보험업계의 비용감소와 이윤증대로 이어져 양측 모두 경쟁력의 제고로 귀결되고 있다. 그러나 아쉽게도 아직까지는 양측 모두 EDI 도입에 대한 관심과 이해가 부족한 실정이다.

따라서 무엇보다도 적하보험의 EDI 활성화방안이 시급히 강구되어야 할 것이다. 특히 IMF 구제금융을 받아야 하는 국제수지의 역조현상을 개선하기 위해서도 무역업체의 국제경쟁력 제고는 필수불가결하며, 이를 위해 무역업체 자체의 적극적인 EDI 도입 노력이 있어야 할 것이다.

또한 자원없는 우리나라의 현실을 직시하고 무역입국을 위한 보험업계의 지원방안이 검토되고 실질적인 고객(무역업체)서비스가 선행되어야 할 것이다. 이를 위해 무역업체와 보험업계는 물론 보험업계와 은행의 협조관계가 강화되어야 할 것이다.

## 參 考 文 獻

- 文熙哲·沈相烈·鄭麟泳, “韓國輸出企業의 國際競爭力 強化를 위한 EDI의 戰略的 實行方案”, 『貿易學會誌』, 第21卷 2號, 韓國貿易學會, 1996. 11.
- 박남규, “수출화물서류 전자교환방식”, 한국해운학회지, 제 16호, 1993.
- 보험개발원, “무역업체의 EDI 도입 현황과 보험업체의 참여”, 『해상보험』, 창간호, 1992. 11.
- \_\_\_\_\_, “EDI 배서시스템 개발 작업반”, 『해상보험』, 제 9호, 1996. 10.
- 吳元奭·韓成一, “國際貿易去來에서 電子式 通信文의 使用에 따른 商務的·法理的 問題點”, 『國際商學』, 제 9권 1호, 韓國國際商學會, 1994. 11.
- 李信珪, “EDI 방식에 의한 國際物品賣買契約成立의 問題點에 관한 研究”, 『韓國港

26) Beauty v. First Exploration Fund 1987 & Co. 25 B.C.L.R.2d 377(S.C. 1988); Benjamin Wright, *The Law of Electronic Commerce*, Little Brown and Company, 1991, p. xxv.

- 灣經濟學會誌」,第12輯,韓國港灣經濟學會,1996.7.
- 장흥훈,“우리나라 적하보험에서의 EDI 활용 현황과 개선방안”,「貿易學會誌」,제22권 제1호,韓國貿易學會,1997.3.
- 全淳煥,“EDI에 의한 運送書類代替에 관한 研究”,「貿易商務研究」,제7권,韓國貿易商務研究會,1994.7.
- 鄭祥植,“貿易自動化에 관한 小考”,「貿易商務研究」,제7권,韓國貿易商務研究會,1994.7.
- 한국무역협회,「電子商去來基本法 制定方向」,1997.10.
- 韓成一,“國際貿易去來에서 電子式 通信文의 使用에 따른 賣買契約上の 問題點”,「貿易商務研究」,제7권,韓國貿易商務研究會,1994.7.
- ,“海上積荷保險에 있어서 EDI 메시지의 活用に 관한 小考”,「韓國港灣經濟學會誌」,第13輯,韓國港灣經濟學會,1997.7.
- 해운무역신문사,「화물유통실무」,1992.
- Copeman, Sue, *EDI in the Insurance Industry*, London: Pearson Professional Limited, 1996.
- Faber, Diana, “Electronic bills of lading”, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 232, 1996.
- Livermore, John and Kraierk Euarjai, “Electronic Bills of Lading: A Progress Report” *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 28, No. 1 January, 1997.
- Walden, Ian, *EDI and the Law*, London: Blenheim Online, 1989.
- Wright, Benjamin, *The Law of Electronic Commerce*, Canada: Little, Brown & Company, 1991.