

# 電子式 船貨證券으로의 履行上 法的 問題點

趙 宗 柱\*

- 
- I. 問題의 提起
  - II. 國際運送規則上 “書類”, “書面”, “署名”, 및 “船貨證券”의 定義
  - III. 電子式 船貨證券의 法的問題
  - IV. 結 論
- 

## I. 問題의 提起

국제무역이 직면한 서류와 관련된 문제에 대한 해결은 거의 이루어지지 않고 있다. 국제무역액의 7% 정도가 서류의 행정비용이고, 운송에 있어서 전통적 서류의 비용이 총운송비용의 10~15%를 구성하고 있는 것으로 평가되고 있다. 선화증권은 이러한 문제를 일으키는 서류 중의 하나이다. 몇 세기동안 선화증권이 서류로 작성되어 왔기 때문에 대안이 없는 것이다. 최근에 컴퓨터 기술의 발전으로 전자식 선화증권을 전통적 선화증권의 기능을 할 수 있도록 국제무역에 이용하려고 하고 있으나, 국내 및 국제적 해상규칙(법)이 무서류 선화증권의 행로를 막고 있다.

전통적으로 선화증권은 송화인의 요청에 따라 운송인이 발행하는 종이서류로 보았다. 선화증권은 물품의 수령증 및 운송계약의 증거, 그리고 유통가능권리증권으로써의 기능을 하고 있다. 그러므로 이론상 선화증권은 운송중 물품의 권리 이전에 대한 완전한 증서이다. 실무적으로 서류의 교부과정은 대리인과 같은 일련의 중간매개인의 서비스이다. 또한 선화증권 자체보다 화물이 먼저

---

\* 早稻田大學 客員研究員.

도착하는 사례가 발생한다. 이러한 지연에 의하여 발생하는 비용은 상당하다는 것이다. 그래서 이러한 전통적 서류를 거래하는 시간 소비적인 절차를 대체하기 위한 연구가 진행되어 왔다. 이러한 대안의 하나가 해상화물운송장이다. 해상화물운송장은 유통가능 서류는 아니지만 과거 수십년동안 성공적으로 이용되었다. 이것의 성공은 서명과 물품의 인도 시 소지자에 의한 서류의 교부와 같은 절차가 없는 것에 기인한다. 이러한 절차의 삭제로 해상화물운송장은 합법적으로 텔렉스, 텔레팩스 또는 전자적 통신을 가능하도록 하였다.

최근에는 전통적인 선화증권의 전자식으로 이행상의 문제점을 전자적 환경에서 해소할 수 있는 가능성은 있으나 전자식 선화증권 자체는 많은 법적 문제점을 갖고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위한 시도들이 이루어지고 있는데 이것은 전자식 선화증권에 관한 CMI 규칙과 BOLERO 프로젝트<sup>1)</sup>이다.

본 논문은 현재의 국제해상운송규칙이 전자적 메시지를 수용하고 있는가 하는 것과 전통적 선화증권이 전자식 선화증권으로 이행될 경우에 발생하는 법적 문제점을 다루고, 이러한 문제를 해결하기 위한 국제적 노력을 결론으로 서술하고자 한다.

## II. 國際運送規則上 “書類”, “書面”, “署名” 및 “船貨證券”의 定義

현행의 국제운송규칙 상의 규정을 검토하여 EDI의 사용에 어떠한 법적 장애가 되는 규정이 있는지를 분석한다. 대부분의 국제운송협약에서는 “서류”(documents), “서면”(writings), “서명”(signatures) 및 “선화증권”(bill of ladings)이라는 용어를 사용하고 있는데 이러한 용어가 EDI 메시지를 포함하는지를 분석한다.

1) BOLERO(Bill of Lading for Europe) 프로젝트는 전자식 양도가능선화증권의 개발을 중심으로 각종 선적서류의 전자 데이터를 등록·보관·인정과 그 실현가능성을 실험하고, EU가 스폰서로 된 프로젝트이다. 이 프로젝트는 구미, 미국 및 홍콩 등의 정보기술, 세큐리티, 해운, 전자거래, 은행, 통신의 분야에 앞서가는 25개 다국적 기업이 컨소시엄을 조직하여 CMI의 전자식 선화증권을 실험하는 것이다. 이 시스템의 특징은 전자식 선화증권이나 기타 선적서류의 전자데이터를 등록하고 관리하는 신뢰받는 제3자기구(Trusted Third party)로서의 ‘중앙등록센터’의 설치와 네트워크의 전송세큐리티를 ‘디지털 서명’으로 확보한다는 것, 사용자와 볼레로 Rule Book에 합의된 Bolero 사용자 협회의 회원에 한정한다는 것이다.

국제해상운송을 규율하는 최초의 국제규칙은 헤이그 규칙(헤이그-비스비 규칙)이다. 이 규칙은 “선화증권, 또는 유사한 권리증권에 의하여 커버되는 해상 화물운송에 적용된다”라고만 규정하고 이들 용어에 대하여는 정의를 하고 있지 않다.<sup>2)</sup> 다만, “물품의 인도청구권자는 서면으로 운송인에게 손해 또는 멸실의 통지를 하여야 한다”<sup>3)</sup>고 규정하고 있다. 이는 손해 또는 멸실의 통지에 관한 “서면”의 통지는 팩스, 텔레그램, 텔레팩스 등은 인정하고 있지만, EDI 메시지의 사용을 배제하고 있다.<sup>4)</sup> 따라서 헤이그 규칙은 무서류(EDI 메시지)로 된 서류, 서면, 서명은 허용되지 않는다고 볼 수 있다.

함부르크 규칙에서는 “선화증권”을 ‘해상운송계약을 증명하는 서류’라고 정의하고 있으며, 이 정의는 지금 많이 사용되고 있는 비양도성 해상운송서류(해상화물운송장)를 포함한다. 함부르크 규칙에서는 “서면”은 텔레그램과 텔렉스를 포함한다<sup>5)</sup>고 규정하고 있다. 이 정의는 서면으로써 신통신기술을 인정하고 있다고 해석할 여지가 있다. 즉, 팩시밀리가 이 정의에 만족되면 ‘전자적 서면’도 이 정의에 근접한다고 할 수 있다. 그러나 함부르크 규칙에서는 선화증권의 정의에 ‘서면’의 용어를 사용하지 않고 ‘서류’라는 용어를 쓰고 있다. ‘서류’는 전자적으로 창출되고 보존되는 기록을 포함하는가는 불명확하다. 그러나 전자적 선화증권은 서류로써 볼 수 없지만, ‘서면’의 정의는 함부르크 규칙이 기술적 진보의 결과로써 해석을 확대하여 이 진보를 해상법에 적용할 여지가 남아있다고 해석할 수 있다. 어떤 경우에는 함부르크 규칙이 전자식 선화증권의 사용을 촉진할 수 있다. 함부르크 규칙 제 14 조에 “선화증권에 관한 서명은 육필 또는 기타 기술적 또는 전자적 수단에 의하여 할 수 있다. 다만 선화증권을 발행하는 국가의 법에 저촉되지 않아야 한다”고 규정하고 있다. 이 규정은 전자적 수단에 의한 서류의 이전을 가능하게 한 것이라 할 수 있다. 그러므로 함부르크 규칙은 국내법이 묵시적 또는 명시적으로 이의 사용을 금하지 않는 한 무서류 선화증권의 사용을 허용하고 있다고 할 수 있다. 그러나 함부르크 규칙에서 화주는 ‘서면’으로 운송인에게 멸실 또는 손해의 통지를 하도록 규정하고 있어서 헤이그 규칙과 마찬가지로 텔레그램이나 텔레팩스는 포함된다고 볼 수

2) 헤이그 비스비 규칙 제 1 조 b 항.

3) 헤이그 비스비 규칙 제 6 조.

4) Peter Jones, "International Transport Conventions : Obstacles to the Use of EDI", *The EDI Law Review*, Kluwer Academic Publishers, 1994, pp. 277~278.

5) 함부르크 규칙 제 1 조 8 항.

있지만, EDI 메시지는 포함되지 않는다. 이는 수령인이 수령할 때 물리적인 존재를 갖지 않기 때문이다.<sup>6)</sup>

### III. 電子式 船貨證券의 法的 問題

#### 1. 船貨證券 機能의 不一致 問題

선화증권의 정의의 관점에서가 아니라 전통적 선화증권의 기능면에서 접근하면 문제가 발생한다. 전통적 선화증권은 운송계약의 증거, 운송물의 품질과 수량에 관한 수령증 및 양도가능한 물품에 대한 권리증권이라는 주요한 세 가지의 기능을 하고 있다. 대부분의 국제해상운송협약에 따르면 송화인은 운송인에게 선화증권의 발행을 요청할 수 있는 권리를 갖는다. 일반적으로 운송인은 우선 송화인의 요청이 있으면 선화증권의 발행의무를 진다.<sup>7)</sup>

전자식 선화증권이 진정한 선화증권이라면 다양한 문제가 발생한다. 예컨대, “선화증권”이라는 용어가 전자식 선화증권을 포함한다면 운송인은 종이 선화증권의 발행을 거부할 수 있는가 하는 것인데, 이 대답은 부정적이다. 왜냐하면, 전자식 선화증권의 사용이 현재 많이 확산되지 않음으로써 송화인은 자신의 명확한 의사와 반대로 전자식 선화증권을 받지 않아야 한다. 그렇지만 이것은 관련당사자들이 합의하는 한 전자식 선화증권의 사용을 금지하는 것은 아니다.

그러므로 전자식 선화증권은 적어도 당분간 전통적인 의미에서의 선화증권이 아니라 명확하게 합의된 서식이라고 보여진다. 합의의 개념은 전자식 선화증권을 허용하게 한다. 즉, 계약자유 원칙은 전통적 선화증권을 전자식 선화증권으로 이행케 하는데 도움을 준다. 예컨대 대부분의 법제는 서류없이 송화인과 운송인에게 운송계약이나 물품의 수령증 및 품질·수량의 증거를 합의할 수 있도록 하고 있다. 또한 대부분의 법제는 전통적 선화증권상의 계약적 권리의 포기권을 묵인한다.

6) Peter Jones, *op. cit.*, p. 278.

7) 헤이그 규칙 제 3조 3항 ; 함부르크 규칙 제 14조.

그러나 합의한 무서류 선화증권이 양도가능 권리증권으로 될 수 있는가. 즉, 전자식 선화증권이 물품에 대한 권리의 이전에 사용될 수 있는가 하는 것이다. 이 점에 관하여는 계약자유의 원칙이 그런 양도에 관련되는 제3자(양도인의 채권자)의 이익과 충돌하게 된다. 현재의 국제규칙의 상태에서는 전자식 선화증권은 운송계약 하에서 소유권의 이전과 권리의무의 양도에 사용할 수 있는 서류가 아니라는 것이다. 즉, 단지 종이 선화증권만이 송화인으로 하여금 운송중 물품의 소유권이전으로 가능하게 하는 권리증권으로서 사용할 수 있다는 것이다.<sup>8)</sup> 그러므로 전자식 선화증권은 양도가능 권리증권성이 없기 때문에 제3자는 권리의무와 소유권을 양수받지 못한다.

따라서 전자식 선화증권은 전통적 선화증권의 세 가지 기능 중에 전자의 두 가지는 당사자간의 합의에 의하여 해결할 수 있으나 마지막의 양도가능 권리증권성은 전자식 선화증권의 양도에 의하여 제3자가 불이익을 입을 가능성이 있기 때문에 합의에 의하여 해결할 수 없다.

## 2. 流通證券의 與否 問題

이것은 전자식 선화증권이 유통증권(Negotiable document)으로 볼 수 있는가 하는 문제이다.

먼저 유통성(Negotiability)의 근본적인 본질은 유통성권리의 양도에 의하여 양도의 증거서류에서 보여주고 있는 권리를 선의의 양수인에게 정확하게 인도하는 것이다. 환언하면, 양도성 서류가 양도될 때 양도되는 것은 서류에 의하여 증명되는 권리 그 자체이기 때문에 이것은 양도인이 실제로 그 권리에 대하여 유효한 권리(title)를 갖지 못한 경우에도 성립한다.

그러나 선화증권에서는 양도인은 자기가 소유한 권리 이상의 것을 양도할 수 없다는 것을 원칙으로 하고 있다. 그래서 해상 선화증권은 비록 양도가능 서류로써 불리어지지만, 양도인이 가진 권리 이상의 것은 양수인에게 이전하지 못한다. 그래서 선화증권은 유통성 증권의 기타 특성을 구비하고 있기 때문에 준유통성증권(quasi-negotiable document)으로 보고 있다.<sup>9)</sup>

8) W.H. van Boom, "Certain legal aspects of electronic bills of lading", *European Transport Law*, Vol. XXXII No. 1., 1997, pp. 16~17.

이와 같이 서류 선화증권은 권리양도가 가능한데 각국 법에서는 어떠한 규정을 두고 있기 때문에 전자식 선화증권이 유통증권으로 될 수 없는지에 관해 살펴보자.

영국법에서는 “유통증서”(negotiable instrument)는 ‘무체재산’(choses in action)이며, 이것은 법에 의한 행위로 강행될 수 있으며, 제정법에 의하여 창출된 권리라고 하고 있다. 벨기에와 프랑스 법에서는 제정법에 의한 정의 또는 규제는 없지만, 특정법에 양도증서에 대한 규정을 두고 있는데, 공통적인 특징은 ‘권리는 서면상의 권리로 삽입되도록 하고 있다’는 것이다.<sup>10)</sup> 독일법 하에서도 제정법 상의 정의는 없지만, 전통적 정의는 ‘서류의 점유는 권리의 이행을 위하여 필요하며, 그 서류는 종이여야 한다는 조건하에서의 권리를 입증하는 증명서’라고 하고 있다.

이상에서 살펴본 대로 유통증권의 기능은 확인과 제시효과를 갖는 서면상의 서류를 의미한다. 유통증서는 현재의 법제 하에서 서면 이외의 것으로는 발행될 수 없기 때문에 유통증권은 전자식(무서면)으로 될 수 없다. 그래서 유통성 기능을 전자식 유통증권에 부여하기 위해서는 1882년의 영국 환어음법 제3조를 개정할 필요가 있으며,<sup>11)</sup> 또 한편으로는 1992년 영국 해상물품운송법(COGSA)에서는 영국 국무장관에게 이 법을 무서류거래에 적용하도록 위임하고 있다.<sup>12)</sup> 이것과 함께 대륙법계에서는 배서에 의해서 뿐만 아니라 점유의 양도 또는 등기에 이전에 의하여 증서의 양도가 가능하므로 이에 대한 개정 또한 필요하다.

### 3. 運送中 物品의 所有權 移轉 問題

전자식 선화증권은 종이 선화증권의 이전과 같은 방법으로 운송 중 화물의 소유권을 효과적으로 이전할 수 있는가 하는 문제이다.

대부분의 법제에 따르면, 제3자 C가 물품을 실제로 점유하고 있다고

9) Mandate - final report, Mandate Limited, 1995. 4, p. 9.

10) 양도증서의 양도형식은 점유의 양도, 등기 및 배서에 의한 양도로 분류하고 있다.

11) 1882년 Bills of Exchange Act(영국 환어음법) 제3조 1항에서는 ‘환어음은 서면이며, 양도인의 서명이 된 무조건적인 지시’라고 규정되어 있다.

12) W.H. van Boom, *op. cit.*, p. 17.

하더라도 동산화물은 소유자 A로부터 양수인 B에게 법적으로 소유권의 이전이 가능하다.<sup>13)</sup> 더 나아가 어떤 법제에서는 C에게 통지하고 소유권을 이전하도록 하고 있다. 이 이전방식은 전자적 환경에 쉽게 적용할 수 있다. 移轉은 양수인이 물품의 인도청구를 할 수 있는 운송인을 자신 스스로가 확인할 수 있고, 양도인은 그의 수권을 풀어 줄 수 있는 방법으로 해석할 수가 있다. 중앙등록기관은 필요한 메시지와 개인 키를 창출하고 분배하는 중개적인 역할을 한다. 언급한 바와 같이 운송인의 통지는 마찬가지로 요구되나, 이 목적을 위하여 중앙등록기관은 운송인의 대표자로서 행동하는 것으로 지정될 수 있다.

그러나 대부분의 법제에 따르면 양도가능 증권이 없는 경우, 소유권의 이전은 물품이 충분히 특정된 경우면 유효하게 된다. 산화물로 선적된 화물이 다수의 선화증권에 의하여 커버되는 경우 한 부의 선화증권의 배서로는 비례적인 양에 대한 소유권을 이전하지 못한다. 왜냐하면 불특정물의 소유권은 물품이 특정되기까지는 이전되지 않기 때문이다(1979년 영국 물품매매법 제 16조). 따라서 산화물의 특정 일부분이 관련되는 경우, 산화물의 비례적인 공동소유권을 가질 가능성이 있다.<sup>14)</sup>

#### 4. 受信人의 契約的 權利·義務의 負擔 問題

이것은 수신인이 전자식 선화증권 하에서 권리 및 의무를 획득할 수 있는가 하는 것이다. 이 문제에 대해서는 계약상 권리의무의 이전(운송인과 송화인)과 수신인의 원권리의무의 부담(송화인과 수화인)으로 구별될 수 있다.

선화증권에 의하여 증명되는 운송계약 하에서 계약상 권리의무의 이전이 관련되는 경우 각국의 국내법제에서는 선화증권의 이전과 동시에 권리의무가 이전된다고 명시적으로 규정하고 있다.<sup>15)</sup> 그러므로 선화증권의 양도성은 소유권(ownership)의 이전뿐만 아니라 송화인의 계약적 지위의 이전을 의미한다. 앞에서 언급한 바와 같이 국제운송규칙에서는 EDI 메시지를 인정하지 않는데, 전자식 선화증권이 이 목적을 위한 증권으로 이용될 수 있는가에 관하여 의문

13) 영국법에서는 “추정적 점유권의 이전”이라 한다.

14) John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pitman, 1988, p. 149.

15) 영국의 1992년 해상물품운송법 제 2조 1항.

이 발생한다. 이것은 왜 계약적 권리의 이전이 계약으로부터 발생하는 클레임의 양도(assignment)에 의해서만 획득될 수 있는가이다. 그러나 대부분의 법제에서는 채무자의 서면통지와 별개로 서면서류가 양도의 완료를 위해서 요구된다.<sup>16)</sup> 다시 이것은 전자적 메시지는 충분치 않다고 주장할 수 있다. 더 나아가 계약적 의무의 이전은 채권자(운송인)의 동의가 없는 한 불가능한 것으로 보인다. 그러나 이 마지막 장벽은 전자식 선화증권의 발행을 위해서 사용될 계약적 프레임워크로 쉽게 제거할 수 있다.

다음으로 수화인 또는 양수인이 권리의무의 이전과 별개로 운송계약 하에서의 목적항에서의 운임지급의무, 체선료 등과 같은 권리 또는 의무를 부담하는가이다. 영국의 보통법에 따르면 수화인 등은 운송계약 하에서 권리 또는 의무를 획득할 수 없다.<sup>17)</sup> 그러나 1992년 영국 해상물품운송법(COGSA)에서는 선화증권(또는 해상화물운송장)의 수화인은 자신에게 이미 존재하는 권리의 이전과는 별개로 운송계약 하의 모든 소송권을 갖는다고 규정하였다. 이 법은 또한 '선화증권의 적법한 소지자는 운송계약의 당사자로 보아 그 계약 하에서 계약의 동일한 책임을 진다'고 규정하여 수화인 등에 대하여 책임을 지우고 있다.<sup>18)</sup> 이것은 전자식 선화증권 자체는 선화증권, 해상화물운송장 및 선박의 인도지시서(ship's delivery order) 중의 하나로서의 자격을 갖지 못하기 때문에 보통법은 당사자관계의 결여로 그러한 권리 또는 의무의 부여를 허용하지 않는다고 주장할 수 있다. 그러나 가능한 것은 송화인이 수화인의 대리인으로 행동한다고 해석하면 가능하다.<sup>19)</sup>

다른 법제는 수화인 등의 이익을 위하여 송화인과 운송인간의 계약적 조항에 관하여 묵시적 또는 명시적으로 관대하다. 수화인 등에게 권리의 침해가 될

16) 영국의 1925년 소유권법의 제 136조 1항(English 1925 Law of Property Act)에서는 클레임의 이전을 허용한다. 양도인은 이전의 서면진술을 하여야 하며, 서면(writing)으로 채무자에게 통지해야 한다. 더 나아가 이러한 절차들이 대리인에 의하여 이행될 수 있는가에 대한 의문이 있다. 이러한 요소들은 전자적 환경에서 클레임의 양도를 가능하게 한다. 그러나 형평법(Equity) 하에서의 양도는 서면을 항상 요구하지 않는다. 독일법 하에서도 클레임의 양도에 서면서류나 채무자의 통지를 요구하지 않는다.

17) 수화인은 원계약자(송화인)의 수탁자로 행동한다고 판결되었다.

18) 1992년 영국 해상물품운송법(COGSA) 제 2조 1항 및 제 3조 1항.

19) 영국법에서는 비록 수화인 또는 양수인은 원운송계약의 당사자는 아니지만, 그는 운송인에게 선화증권을 제시하고 적절한 운임을 지급함으로써 운송품의 인도청구권을 가지므로 운송계약은 선화증권에 규정된 조건에 묵시된다고 하는 '묵시적 계약(implied contract)'으로 해석하여 권리의무의 이전이 가능하다고 본다(Wilson, *op. cit.*, p. 149).

수 있는 조항들은 수화인 등이 이들 조항에 합의를 하지 않는 한 일반적으로 무효가 된다. 전자식 선화증권의 사용에 포함될 약관의 계약적 프레임워크는 이러한 문제들을 극복하는데 도움이 될 것이다.

## V. 結 論

전자식 선화증권이 관련되는 경우 각국 및 국제무역업자들이 등록될 수 있는 매개체, 메시지의 형식 및 내용의 통일뿐만 아니라 법적 결과의 통일을 합의하는 경우 국제적 통일은 가능하다. 이러한 관점에서 기술적 통일은 최소한의 문제이다. 국내적 수준에서는 증빙을 규율하는 규칙이 서류를 요구하고, 유통가능 권리증권의 한정은 무서류의 사용을 저해하는 한 세계적으로 인정되는 유통가능 전자식 선화증권에 대한 희망은 희박하다.

그러나 해상운송과 관련된 국제규칙이나 각국의 국내법의 개정을 전제하지 않고 현행의 법제 하에서 선화증권이 갖는 기능을 부분적으로 가능한 한 전자적으로 모방하려는 대안이 전자식 선화증권에 관한 CMI 규칙과 BOLERO 프로젝트로 이들은 법의 충돌, 서류선화증권 상의 권리의 포기, 계약적 권리의무의 이전, 운송 중 물품의 권리이전을 계약적 프레임워크를 이용하여 기술적으로 해결하려고 하는 것이다. 즉, 전자식 선화증권에 관한 CMI 규칙에서는, 서면형식의 선화증권을 발행하지 않고 이것과 동일한 정보를 포함하는 전자서류를 중앙등록기관인 운송인에 의하여 송화인의 전자주소에 전송하는 것으로 시작하여 최종적인 양수인에게 이르는 일련의 권리의 전자적 이전이 행해지지만, 이것의 요점이 되는 것은 권리를 표창하는 전자식 선화증권의 발행·양도를 가능하게 하는 “개인 키”(Private Key)이다. 개인 키는 운송인에 대하여 운송품에 관련된 지시 메시지의 진정성과 완전성을 보증하기 위하여 사용되고, 권리가 양도될 때마다 변경되고, 그리하여 개인 키의 소지자만이 권리양도의 지시를 하는 목적으로 운송인과의 연락을 취할 수 있도록 되어 있다. 즉, 개인 키가 포함하고 있는 화물의 수령메시지(또는 양도메시지)는 유통성 선화증권의 기능을 하고, 개인 키의 유효한 소지자만이 화물의 인도청구권, 처분권을 취득하도록 하고 있다. 그러나 CMI의 전자식 선화증권은 협약 또는 강행법규가 아니기

때문에 수령 메시지와 Private Key로 구성되는 전자식 선화증권이 종래의 서면형식과 동일한 효과를 갖는다는 규정(제7조)만으로는 서면형식의 선화증권과 동등한 법적 효력을 부여한다는 것에 문제가 있고,<sup>20)</sup> 이를 위해 관련법의 제정의 필요성이 있다. 또한 당사자는 해당 계약이 국내법에서 요구하는 서면에 의한 것이 아니라는 것을 항변할 수 없도록 되어 있어, 각국의 선화증권에 관련한 국내법이 이 규칙의 효력을 인정하지 않을 우려가 있다.

한편, BOLERO(Bill of Lading for Europe) 프로젝트에서는, 유통성 선화증권은 모든 국가에서 제정법에 의해서 규제되고 있고, 국제협약의 대상이 되고 있는 상황 하에서 서면형식의 선화증권을 사용하여 거래를 하는 것과 완전히 동일한 권리의무를 전자식 선화증권에 관련되는 모든 거래당사자에게 구현하는 것을 목적으로 하고 있다. 이것은 CMI 규칙을 기초로 하여 해상운송화물에 관한 권리의 발생, 이전 및 화물의 교부에 관한 안전한 해결책을 제공하고 있다. 특히 유통성 선화증권의 본질을 가지며, 선화증권을 전자적 수단에 의하여 취급하는 것이 불가능하게 한 원인인 화물의 인도청구권에 관한 안전한 해결책을 가능하게 하였다. 이 해결책은 법률에 의하여 '선화증권은 육필서명이 있는 서면형식의 서류'라고 규정되어 있는 국가에서는 선화증권에 관련된 분쟁이 소송으로 비화되는 경우에 전자식 선화증권의 내용이 지지받을 가능성이 없다. 그래서 본 프로젝트에서는 모든 당사자가 '본 프로젝트의 사용은 서면형식의 선화증권을 사용하여 거래한 경우와 동일한 입장에 각 당사자를 놓는 것을 의미한다'는 취지의 규정을 사전에 약정하여야 한다. 그러한 목적을 달성하기 위한 내용의 계약서를 작성할 필요가 있다. 그러나 다수의 사용자가 쌍무적인 계약을 체결하는 것이 불가능하고, 특히 이전에 면식이 없는 당사자에게 선화증권을 양도하는 경우도 고려하여, 불레로 사용자협회를 결성하고 협회정관의 일부에 이 계약을 삽입하는 것이다. 이 계약을 룰북(Rulebook)<sup>21)</sup>이라고 한다. 이러한 협회의 모든 회원은 그 정관에 구속될 뿐만 아니라 그 정관에 의해서 각 회원과 다른 모든 회원과의 계약관계가 설정됨으로써 전자식 선화증권에 의한

20) A.N. Yiannopoulos, "XIVTH INTERNATIONAL CONGRESS OF COMPARATIVE LAW: CURRENT DEVELOPMENTS CONCERNING THE FORM OF BILL OF LADING", *Ocean Bills of Lading : Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, Kluwer Law International, 1995, pp. 28~29.

21) BOLERO Rulebook에는 메시지의 표준화, 증거규정, 당사자의 계약적 의무, 분쟁해결조항, 법의 선택조항뿐만 아니라 전자적 선화증권은 서류 선화증권에 의해서 증명되는 운송계약에 관련된 동일한 권리와 특권을 갖는다고 규정되어 있다.

안전한 거래를 실시할 수가 있다. 이 협회는 회원상호간의 안전한 거래를 보증하는 계약상의 프레임워크를 설정하는 매개로 하고 있다.<sup>22)</sup>

이상과 같이 비록 당사자들이 계약자유의 원칙에 따른 계약적 프레임워크를 이용하여 전자식 선화증권을 무역거래에 사용하도록 하고 있지만, 불레로 룰북의 규정이 현실적으로 국제적으로 실시가능한가는 별개의 문제이다. 더 나아가 제 3자의 권리가 이러한 계약적 규정에 따라 구속되는지는 불분명하다.

결론적으로 전자식 선화증권의 법적 문제점은 EDI 기술의 도입·보급을 촉진하기 위하여 필요한 법적적인 개정이 이루어져 전통적 종이서류가 전자적인 서류로 대체되기 전에는 완전히 해결되지 않을 것이다. 따라서 현시점에서는 컴퓨터의 통신기술의 진보에 충분히 대응하지 못하는 법적 공백을 고려하여 계약자유의 원칙에 따른 프레임워크 약정으로 선화증권의 계약의 증거 및 수령증기능, 소유권의 이전 및 계약적 권리의무의 이전문제를 해결하고, 전자기술의 적절한 사용으로 선화증권의 양도성을 실현하는 등 무역절차를 부분적으로 점차 전자화하는 수밖에 없다고 본다.

### 參 考 文 獻

- 朝岡良平, “電子取引時代における貿易慣習”, 最終講義論文, 1998. 1.
- Yiannopoulos, A.N. “XIVTH INTERNATIONAL CONGRESS OF COMPARATIVE LAW: CURRENT DEVELOPMENTS CONCERNING THE FORM OF BILL OF LADING”, *Ocean Bills of Lading: Traditional Forms, Substitutes, and EDI Systems*, Kluwer Law International, 1995.
- Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*, Pitman, 1988.
- Mandate - final report, Mandate Limited, 1995. 4.
- Jones, Peter “International Transport Conventions: Obstacles to the Use of EDI”, *The EDI Law Review*, Kluwer Academic Publishers, 1994.
- Boom, W.H. van “Certain legal aspects of electronic bills of lading”, *European Transport Law*, Vol. XXXII No. 1, 1997.

22) 朝岡良平, “電子取引時代における貿易慣習”, 最終講義論文, 1998. 1, pp. 22~23.