

電子式 船荷證券과 國際運送規則

양 정 호*

-
- I. 序論
 - II. 電子式 船荷證券에 대한 國際運送規則의 適用可能性
 - III. 電子式 船荷證券의 受容을 위한 國際運送規則의 改正
및 制定動向
 - IV. 結論
-

I. 序論

선하증권은 물품의 인도 및 대금의 지급과 관련하여 무역거래의 원활한 이행을 위한 핵심적인 수단으로 전자식 선하증권과 관련한 문제는 매매당사자간 전자식 선하증권에 의한 권리의 양수도 방법 및 그에 따른 법률적 문제와 전자식 선하증권에 의해 증빙되는 해상물품운송계약을 기초로 한 운송계약 당사자 내지 관계자 간의 권리의무관계를 고려하여야 한다. 본 논문에서는 전자식 선하증권과 관련한 문제 중 전자식 선하증권의 서면성과 관련한 국제운송규칙의 적용여부에 관하여 다루고자 한다.

헤이그 비스비 규칙이나 함부르크 규칙과 같은 국제운송협약은 전자식 선하증권이 종이 선하증권의 기능을 구현함으로써 당사자가 종이선하증권상 누리던 혜택을 향유할 수 있도록 하는데 필요하다. 즉, 전자식 선하증권이 발행된 경우에도 헤이그-비스비 규칙(Hague-Visby Rules)이나 함부르크 규칙(Hamburg Rules)과 같은 國際運送規則이 적용됨으로써 운송인은 국제운송규칙상의 免責抗辯이나 責任制限을 주장할 수 있어야 하고, 국제운송규칙상의 강행규정에 의하여 운송인의 權利濫用을 제한함으로써 전자식 선하증권의 소지

* 성균관대학교 경영학부 시간강사

인도 보호받을 수 있어야 한다.

이에 본 논문에서는 현재 사용되고 있는 국제운송규칙의 適用對象 및 適用範圍에 관한 규정과 해상물품운송에 관한 UNCITRAL협약 초안, 그리고 국제운송규칙상의 규정을 보완하는 개별 국가의 국내법을 중심으로 종이선하증권 대신 전자식 선하증권을 활용하는 경우 선하증권 소지인에 대한 운송인의 책임과 기존의 국제운송규칙들의 관계를 고찰하고자 한다.

II. 電子式 船荷證券에 대한 國際運送規則의 適用可能性

1. 국제운송규칙의 적용대상

1) 헤이그 비스비 규칙

헤이그-비스비 규칙은 선하증권 또는 그와 유사한 모든 권리증권에 의하여 증명되는 운송계약에만 적용된다¹⁾고 규정함으로써 적용대상을 선하증권 혹은 그와 유사한 권리증권이 발행된 경우로 제한하고 있다.

선하증권은 운송인이 화물을 수령 또는 선적한 후에 의무적으로 발행하여야 하는 것은 아니고 송하인의 청구에 의하여 발행되는 것이다.²⁾ 전자식 선하증권이 사용되는 경우 송하인은 종이선하증권으로 전환하여야 하는 경우를 제외하고는 종이선하증권의 발행을 요구하지 않을 것이므로 헤이그-비스비 규칙의 적용여부가 문제로 된다.

이 경우 화물의 멸실 또는 손상에 대한 운송인의 책임문제에 관하여 헤이그-비스비 규칙이 적용될 것인지 여부는 전자식 선하증권이 선하증권 혹은 그와 유사한 권리증권으로 인정되는지 여부에 따라 달라질 수 있다. 하지만, 동 규칙은 선하증권 또는 그와 유사한 권리증권의 정의규정을 두고 있지 않다. 따라서 전자식 선하증권의 권리증권성은 소송이 제기된 국가의 법원에서 판단해야 할 문제이다.

1) Hague-Visby Rules, Art. 1(b); 10

2) Hague-Visby Rules, Art. 3(3).

2) 함부르크 규칙

함부르크 규칙은 선하증권의 발행여부와 상관없이 본 협약의 협약국을 기준으로 상이한 두 국가간의 모든 해상운송계약에 적용할 수 있도록 적용범위를 정하고 있다.³⁾ 다시 말해 함부르크 규칙은 동 규칙의 적용대상이 되는 운송계약의 형태를 제한하고 있지 않다. 따라서, 전자식 선하증권이 발행된 경우에도 동 규칙에 의해 운송인의 책임을 규율할 수 있다. 다만, 전자식 선하증권은 국경의 구분 없이 가상의 공간에서 발행되므로 함부르크 규칙의 적용범위와 관련하여 전자식 선하증권의 발행장소를 확정하기가 어렵다는 점이 문제로 작용한다.

함부르크규칙상 선하증권에 관한 정의규정을 보면 '서면'(writing)이란 용어 대신에 '서류'(document)란 용어를 사용하고 있다.⁴⁾ 학자에 따라서는 함부르크 규칙에서 규정하고 있는 서류의 개념이 전자식 선하증권을 포함하려는 의도는 아니었을 것으로 보는 견해도 있고⁵⁾, 또한 동 정의만으로는 전자적으로 생성되고 유지되는 기록이 '서류'(document)에 포함되는지 여부가 분명하지 않다. 그러나 함부르크 규칙의 제정을 주도한 UNCTAD의 공식 견해에 의하면 동 정의규정은 전자적인 방식에 의한 서류의 양도를 가능하게 할 의도로 입안된 것이라고 한다.⁶⁾

함부르크규칙의 다른 규정들을 보더라도 대체로 기술적인 진보를 반영하여 규정의 의미를 넓게 해석하도록 하고 있다. 예컨대, 동 규칙 제1조 제8항에서는 서면(writing)의 정의에 전보 및 텔렉스를 포함시키고 있고, 제14조 제3항에서는 "선하증권상의 서명은 선하증권이 발행된 국가의 법률에 저촉이 되지 않는 한 수기나 ... 기타 다른 기술적 또는 전자적인 방식으로 할 수 있다" 라고 규정하고 있다. 따라서 전자식 선하증권의 사용이 발행국의 법률에 저촉되지 않는 한, 함부르크 규칙은 전자식 선하증권에도 적용가능하다고 할 수 있다.

3) 동 규칙상 운송계약이라 함은 운송인이 운임의 지급을 대가로 하여 어느 항구로부터 다른 항구까지 화물을 해상으로 운송할 것을 약정하는 모든 계약을 의미한다(Hamburg Rules Art. 1(6)). 단, 본 협약의 규정은 용선계약에는 적용되지 아니한다(Hamburg Rules Art. 2(3)).

4) Hamburg Rules, Art. 1(7). "선하증권이라 함은 해상운송계약 및 운송인에 의한 화물의 수령 또는 선적을 증명하는 서류(document)를 말한다..."

5) W. H., van BOOM, Certain legal aspects of electronic Bill of Lading, European Transport Law, vol. XXXII No. 6, 1997, p. 11.

6) C. Lüddecke & A. Johnson, "UNCTAD comments on Hamburg Rules", The Hamburg Rules, 2nd ed., London, 1995, p. 95.

2. 국제운송규칙의 적용범위

전자식 선하증권에 대한 헤이그 규칙의 적용여부와 관련하여 동 규칙의 적용과 관련한 규정들을 신축적으로 해석하면 전자식 선하증권에도 적용될 여지가 있다. 헤이그-비스비 규칙상의 규정들은 명시적으로 종이선하증권이 발행되는 경우에 적용할 것을 염두에 둔 것이라고 하지만⁷⁾, 한편으로는 선하증권의 개념을 종이선하증권으로 명시적으로 제한하는 규정은 아니므로 전자식 선하증권에도 적용되는 것으로 해석할 여지는 있다. 일례로 헤이그-비스비 규칙의 다른 조항들을 보면 송하인이 운송인에게 제공하거나 어떠한 사실을 통지할 때는 書面으로 하도록 명시적으로 규정하고 있는 반면⁸⁾, 운송인이 화물을 자신의 관리하에 수령한 후 송하인의 요구가 있는 때에는 선하증권을 발행하도록 하면서 서면으로 발행할 것을 명시적으로 규정하고 있지는 않다.⁹⁾

그리고 당사자가 운송계약이 선하증권에 의하여 다루어질 것(covered)을 의도한 경우에는 실체는 선하증권이 발행되지 아니하였다 하더라도 헤이그 규칙이 적용되는 것으로 본다고 하는 원칙이 판례에 의하여 확립되었으므로¹⁰⁾ 이러한 원칙에 따라 전자식 선하증권에의 적용여부를 고려해볼 수 있다.

3. 電子式 船荷證券의 權利證券性(소제목)

전자서류의 서면성과 관련하여 서류의 물리적 존재가 요구되는 상징적 기능은 전자서류로 대체하는데 있어 가장 많은 어려움을 야기하는 부분이다. 즉, 종래의 종이서류는 하나의 正本이 있으면 이와 똑같은 내용과 형식을 갖춘 서류를 만들더라도 정본이 될 수 없으며, 또한 정본을 복사한다 하더라도 사본일

7) UN/ECE, Legal Aspects of Trade Data Interchange: Review of Definitions of 'Writing', 'Signature' and 'Document' Employed in Multilateral Conventions and Agreements Relating to International Trade, TRADE/WP.4/R.1096, 1994, para. 1.13

8) Hague-Visby Rules, § § 3.3(a), (b); 3.6

9) Hague-Visby Rules, § 3.3

10) Pyrene Co. Ltd v. Scindia Navigation Co [1954] 2 Q.B. 402. (J.F. Wilson, Carriage of Goods by Sea, 2nd ed., PITMAN, 1993, p. 172).

수밖에 없다. 그러나 전자서류의 경우에는 전자적인 형태로 저장된 기록을 출력함으로써 어느 때고 똑같은 서류를 얻을 수 있기 때문에 기존의 종이서류가 지니는 상징적인 기능을 전자서류로 대체하는 데에는 한계가 있다.

어음이나 수표와 같은 指示債權의 발행이나 민법 제523조 이하의 無記名債權의 양도와 같이 그 성격상 전자적 형태의 증서를 허용할 수 없는 경우가 있는데¹¹⁾, 권리증권으로서의 기능을 하는 선하증권도 이에 해당하므로 전자식 선하증권의 권리증권성 내지는 유가증권성은 전자서류의 효력을 인정하는 것만으로 해결될 문제는 아니다.

그러나 전자식 선하증권도 일정한 요건을 갖추고 또 그러한 운영방식이 거래당사자의 신뢰를 바탕으로 하여 상관습으로 인정되면 보통법상의 권리증권으로 인정될 수 있다. 상업어음(commercial paper)도 도입초기단계에는 현재 전자서류가 당면하고 있는 것과 유사한 문제에 직면했었다. 처음에 王座法院(King's court)에서 상업어음의 유효성을 인정하지 않자 상인들은 그들 고유의 법원을 발전시켰으며 그러한 법원으로부터 내려진 판결들은 商慣習法(Law Merchant)을 형성하였다. 이러한 원칙들은 궁극적으로 보통법의 일부가 되었고 법률로서 조문화되었다.¹²⁾ 즉, 선하증권의 권리증권성 내지는 유통성은 오랜 세월에 걸친 관습에 의하여 확립된 것으로 만일 소지인의 권리가 증권의 점유 대신 전자적인 매체와 같은 다른 매체에 의하여 전달되더라도 그것이 법적으로나 관습적으로 널리 인정될 수 있다면 그것으로 족하다.¹³⁾

1) 海上物品運送에 관한 UNCITRAL 草案(Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea)

본 초안은 기본적으로 전자적인 수단에 의해서도 유통성이 달성되고 효력을 발휘할 수 있다는 입장을 취하고 있다. 전자적인 기록에 대한 排他的인 支配(exclusive control)는 분명 유통성의 개념과 일치하며 그것은 분명 종이서류의 물리적 점유에 다름 아니라고 보는 것이다. 이에 본 초안은 전자적인 기록을

11) 오병철, 電子去來法, 法元社, 2000, pp. 89 - 90. 참조.
 12) David Ferisch & Henry D. Gabriel, Much Ado About Nothing: Achieving Essential Negotiability in An Electronic Environment, 31 Idaho L. Rev. 1995, pp. 748-749.
 13) E.T., Larya, Paperless Shipping Documents: An Australian Perspective, Tulane Maritime Law Review, Winter 2000, p. 274.

운송서류와 등가물로 인정할 수 있도록 하는데 필요한 규정만을 두고 있으며, 이러한 접근방식은 유통성 전자기록을 유통성 운송서류의 등가물로 인정하는 데에도 확대하고 있다.¹⁴⁾

작업반이 고려한 바에 따르면 流通性 書類(negotiable documents)는 종이로 된 것이든 전자기록으로 된 것이든 그 형식을 구분하는 것은 더 이상 실익이 없으며, 중요한 것은 정보를 전달하는 매체의 형식이 아닌 권리의 이전(화물인도청구권 및 처분권)이므로 그 부분에 논의의 초점이 맞추어져야 함을 지적하였다. 본 초안은 향후 운송계약을 증명하는데 있어 전자기록의 사용이 방해를 받아서는 안되며 또한 운송계약상 권리의 이전이 전자적인 방법으로 이루어질 수 있음을 분명히 하고 있다.

2) 美國統一電子去來法(Uniform Electronic Transaction Act: UETA)

본 법은 거래영역에서 전자적 수단의 활발한 이용을 촉진하고 전자서류와 전자서명의 사용을 가능하게 하기 위한 법적 근거를 마련하기 위한 목적으로 미국의 統一州法委員會(NCCUSL: National Conference of Commissioners on Uniform State Laws)에서 제정한 법으로 제16조(양도가능한 기록)에서 전자어음 등의 등가물인 전자서류의 작성, 讓渡可能性, 執行可能性을 법적으로 지원함으로써 전자적 환경하에서도 기존의 양도가능증권(권리증권)의 혜택을 누릴 수 있도록 하고 있다. 본 조의 정의상 양도가능한 기록이라 함은 UCC 제3편에서 규정하고 있는 약속어음이나 UCC 제7편에서 규정하고 있는 권리증권(船荷證券, 貨物相換證, 倉庫證券)의 전자적 등가물을 말한다.¹⁵⁾

3) UCC 第7編 改正草案 (Proposed Revisions to Uniform Commercial Code, Article 7 - Document of Title)

현재 미국에서는 화물수령증, 선하증권 및 기타 권리증권에 관한 UCC 제7편을 전자적인 환경에도 적용할 수 있도록 개정작업을 진행중에 있다. 이와 관련하여 UCC의 다른 관련 조항들도 제7편과 조화를 이룰 수 있도록 개정중에 있는 바, 제1편 정의 조항¹⁶⁾에서는 권리증권을 다음과 같이 정의하고 있다.

14) CMI Yearbook 2001, Issue of Transport Law, p. 534.

15) UETA Sec 16. Draft Comments, 2.

“권리증권이라 함은, 일상적인 영업과정이나 자금을 조달하는 과정에 있어서 당해 증권을 占有 또는 支配(control)하는 자가 당해 증권 및 물품을 受領, 支配, 保有(hold), 處分할 권리를 가진다는 점을 증명하는 것으로 인정되는 ‘記錄’¹⁷⁾을 의미하며, 선하증권, 운송증권, 부두창고증권(dock warrant), 부두수령증, 창고증권(warehouse receipt), 화물인도지시서 등을 포함한다. 권리증권이라는 용어는 ‘전자적 권리증권’(electronic document of title) 또는 ‘실물권리증권’(tangible document of title)을 포함한다.”

개정조문은 기존의 서류(document) 대신 기록이란 용어를 사용하여 권리증권을 정의하고 있다. 이는 비록 서류가 종이서류만을 의미하는 것은 아니지만 특정매체 지향적인 용어를 피하고 매체 중립적인(media-neutral) 용어를 사용하려는 의도이다.

또한 별도의 조항을 추가하여 실물 권리증권과 전자적 권리증권에 관한 정의를 내리고 있다. 즉, “電子的 權利證券’이라 함은 전자적 매체에 저장된 정보로 이루어진 기록에 의하여 증빙되는 권리증권을 말하고, ‘실물권리증권’이라 함은 유형의 매체에 기입된 정보로 이루어진 기록에 의하여 증빙되는 권리증권을 말한다.”

만일 본 개정안이 통과되면 적어도 미국에서는 전자식 선하증권의 권리증권성이 제정법상으로 인정되게 될 것이다.

4. 당사자간 합의에 의한 국제운송규칙의 적용

1) 당사자간 적용합의

헤이그-비스비 규칙 제1조 제b항은 동 협약상 운송계약의 정의를 내리고 있는 규정으로 본 협약의 적용범위와는 직접적인 관련이 없다. 다만, 헤이그 규칙 제10조나 헤이그-비스비 규칙 제V조에서 본 협약은 일정한 조건하에서 발행된 선하증권(또는 이와 유사한 권리증권)에 적용된다고 하고 있으므로, 선하증권 대신 海上貨物運送狀 등이 발행되는 경우에는 본 협약을 적용을 피할 수 있을

16) UCC revised draft (April, 2001) § 1-201 (15).

17) 記錄(record)이라 함은 유형의 매체에 기입되거나 전자적 또는 기타 다른 매체에 저장된 정보로 認知할 수 있는 형태로 再生可能한(retrievable) 것을 의미한다(UCC Article 1. Proposed final draft(2001. 4. 5), § 1-201 (33a)).

것이나, 동 규정이 선하증권 이외의 다른 운송서류에는 적용을 금지하도록 適用範圍를 제한하는 것은 아니므로 해상화물운송장의 경우에도 명시적인 규정을 됴으로써 본 협약을 적용할 수 있다.¹⁸⁾ 전자식 선하증권도 해상화물운송장과 마찬가지로 헤이그-비스비 규칙이나 함부르크 규칙을 전자적 메시지에 編入시킴으로써 전자식선하증권의 소지인에 대한 운송인의 책임을 규율할 수 있다.

2) 약관의 계약편입

종이선하증권의 이면에는 일반적으로 운송약관이 인쇄되는 반면, 전자식 선하증권의 경우에는 전송메시지는 필수적인 정보만 간략히 포함하고 상세한 내용은 어느 곳에서나 접근가능한 정보를 참조하도록 하는 이른바 約款의 契約編入에 의한 방법이 주로 사용된다. 그 이유는 전자적 메시지에 약관 全文을 포함하게 되면 파일의 용량이 증가하여 전송효율이 떨어지고 디지털 서명이나 내용을 暗號化하는데 어려움을 야기하기 때문이다.

약관이 계약의 내용으로 되어 당사자 간에 拘束力을 갖기 위해서는 그 약관이 당해 계약에 편입되기 위한 요건을 충족하여야 하는 바, 전자적 환경에서 소위 “約款의 契約編入”(incorporation by reference)이 문제로 된다.

이에 전자상거래에 관한 UNCITRAL Model Law는 제17조 제6항에서 종이서류로 작성되거나 종이서류에 의하여 입증되는 운송계약에 강행적으로 적용되어지는 법률규정은 당해 계약이 종이서류 대신 하나 또는 다수의 데이터 메시지에 의하여 입증되어진다는 이유만으로 적용이 배제되지 않음을 규정하고 있다. 또한 1998년 제32차 회의에서 약관의 계약편입¹⁹⁾에 관한 差別禁止의 原則(principles of non-discrimination)을 채택함으로써 종이서류에 기초한 계약조건의 편입에 관한 국내 규정들이 전자적인 환경하에서도 동일하게 적용될 수 있도록 하고 있다. 즉, “법적 효력의 발생을 의도하는 정보는 이것이 데이터 메시지에 포함되지 아니하고 단지 다른 서류를 참조하도록 되어있다는 이유만으로 그 法的 效力, 有效性, 執行可能性이 否認되지 아니한다”고 규정하고

18) Leo D'Arcy et al., Schmittohoff's, Export Trade, 10th ed., Sweet and Maxwell, 2000, pp. 271-272. 참조.

19) 일방 당사자가 작성하여 타방 당사자에게 제안한 조항에 불과한 어떠한 약관이 당사자 간에 구속력을 갖기 위해서는 그것이 계약의 내용으로 되어야 하는데, 이렇게 약관이 당사자 간에 체결되는 계약의 내용으로 되는 것을 約款의 契約編入이라 한다(김진환, 약관의 계약편입과 전자약관, 법조, Vol. 537., 2001. 6., p. 111).

있다.²⁰⁾ 다만, '의사표시가 명확할 것', '편입된 조항이 실제로 존재할 것', 합리적으로 접근가능할 것'과 같은 약관의 계약편입을 위한 일정한 요건은 消費者保護 기타 강행적인 성격을 지니는 국내법이나 국제규칙을 侵害할 수 있다는 이유로 마련하지 아니하였다.

약관의 계약편입과 관련하여 볼레로규정집은 다음과 같은 요건을 두고 있다. 우선 볼레로 사용자들은 運送約款의 契約編入을 통하여 BBL에 편입된 약관이 운송계약 당사자를 구속하는 효력을 지닌다는데 동의한다. 이를 위해 운송인은 외부의 약관이 BBL Text에 편입된다는 사실을 BBL Text에 표시하여야 하며, 동시에 그러한 사실을 상대방 당사자가 認知할 수 있도록 동 약관이 위치한 장소를 전자적인 또는 기타의 방법으로 표시하여야 한다.²¹⁾

나아가 볼레로규정집에서는 “운송인이 BBL을 발행하는 경우, 당해 운송계약은 그러한 계약과 관련하여 BBL과 동일한 내용의 종이 선하증권이 발행되었다면 강행적으로 적용될 수 있는 모든 국제협약이나 그러한 협약을 受容한 국내법의 적용을 받으며; 그러한 국제협약이나 국내법은 BBL에 편입된 것으로 간주된다.”고 규정하고 있다.²²⁾

각 국은 나름대로 약관의 편입에 관한 일정한 법률요건을 마련해 두고 있다. 따라서 전자적 환경하에서 이루어지는 약관의 계약편입이 효력을 발휘하기 위한 구체적인 요건은 각 국의 국내법에 따라 결정되게 된다.²³⁾

우리나라 약관법의 경우에는 약관의 계약편입과 관련하여 “사업자는 계약 체결에 있어서 고객에게 약관의 종류에 따라 일반적으로 예상되는 방법으로 명시하고, 고객이 요구할 때에는 당해 약관의 사본을 고객에게 교부하여 이를 알 수 있도록 하여야 한다(제3조 제1항). 사업자는 약관에 정해져 있는 중요한 내용을 고객이 이해할 수 있도록 설명하여야 하되, 다만 계약의 성질상 설명이 顯著하게 곤란한 경우에는 그러하지 아니하다(제3조 제2항). 사업자가 제1항

20) UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce, art. 5bis.

21) Bolero Rulebook, First Version, §3.2 (1), (2).

22) 이 때 BBL에 編入되어 적용될 강행적 국제협약이나 국내법상의 규정과 BBL Text에 포함된 운송계약과 관련한 다른 조항들이 서로 相衝되는 경우 국제협약 또는 국내법이 優先適用된다(Bolero Rulebook, First Version, §3.2 (4)).

23) UNCITRAL에서 마련하고 있는 約款의 契約編入에 관한 일반적인 요건은 다음과 같다. a. 參照文句가 데이터메시지에 삽입되어야 하며, b. 참조된 약관의 내용을 고객이 알 수 있도록 하여야 하며, c. 고객이 약관의 내용에 동의하여야 한다(UN, Guide to Enactment of the Uncitral Model Law on Electronic Commerce(1996) with additional article 5bis as adopted 1998, §46-7).

및 제3항의 규정에 위반하여 계약을 체결한 때에는 당해 약관을 계약의 내용으로 주장할 수 없다(제3조 제3항).”고 규정하고 있다.

미국에서의 약관에 대한 규제는 UCC 제2편 제302조에서 법원으로 하여금 계약이나 계약의 일부 조항이 계약체결에 있어서 非良心的(unconscionable)인 것으로 인정될 때에는 계약의 효력을 부인할 수 있도록 하는 非良心性的의 法理에 따라 규율하고 있으며, 統一컴퓨터情報去來法²⁴⁾(Uniform Computer Information Transactions Act: UCITA)에서는 “電子約款이 계약에 편입되기 위해서는 이용자가 그 내용을 알고 있었거나 이를 검토할 기회를 가진 후, 전자약관에 대하여 명백히 동의를 하거나 동의를 하는 것으로 추정할 수 있는 행위가 있어야 하며, 이와 더불어 약관의 내용이 비양심성의 법리와 같은 기존의 계약법상의 諸原則에 위배되어서는 안된다”고 규정하고 있다.²⁵⁾

정리해보면 약관이 계약에 편입되기 위해서는 사업자의 約款의 明示·交付와 약관의 주요 내용에 대한 설명, 그리고 약관을 계약의 내용으로 삼는다는 고객의 동의(編入合意)가 필요하다.

불레로 사용자들은 불레로규정집에 의하여 약관의 계약편입에 동의함으로써 약관의 편입합의를 하게 되고, 약관의 제공자인 운송인은 약관의 편입사실을 BBL Text에 표시하고, 이를 열람할 수 있는 장소를 지시함으로써 약관의 명시·교부의무를 충족하게 된다.²⁶⁾

다만, 약관의 중요내용 說明義務는 전자약관의 특성상 그 이행에 많은 어려움이 있는 바, 약관의 중요 내용에 可讀性이 높은 폰트나 색상, 크기, 밑줄 등을 적절히 사용하여 시각적 효과를 유발하거나 음성이나 영상 등 각종 멀티미디어기술을 활용하여 이용자의 認知可能性을 확보하여야 할 것이다.

24) UCITA는 컴퓨터 소프트웨어나 컴퓨터 정보의 利用許諾에 관한 내용을 포괄적으로 규정함으로써 각 州에서 인터넷상의 컴퓨터 정보에 대한 거래를 위해 중립적이고 예측가능한 법적 구조를 제공할 수 있도록 하기 위하여 제정된 것으로 본래 UCC Article 2B로 개정하고자 하는 논의가 계속되어 오던 중 1999년 7월 美國統一州法委員會(NCCUSL) 전국회의에서 단일법률로 승인되고 공포되었다(http://www.nccusl.org/uniformact_summaries/uniformacts-s-ucita.htm).

25) 김진환, 약관의 계약편입과 전자약관, 전계논문, pp. 118-122 참조.

26) 전자적인 통신수단의 활용하면 편입된 정보에 대한 接近可能性이 상당히 개선될 수 있다. 가령, 데이터 메시지에 URL(Uniform Resource Locator)을 포함시켜 독자의 관심을 참조서류로 유도하고 또한 URL을 하이퍼텍스트로 연결시켜 독자로 하여금 마우스와 같은 位置指定裝置(pointing device)를 사용하여 URL로 연결되는 主題語(keyword)를 선택하도록 할 수도 있다.

Ⅲ. 電子式 船荷證券의 受容을 위한 國際運送規則의 改正 및 制定動向

1. US COGSA 1999

미국에서는 海法會(U.S. Maritime Law Association)가 중심이 되어 1936년의 海上物品運送法(Carriage of Goods by Sea Act, 1936: COGSA, 1936)을 대체하기 위한 새로운 改正 海上運送法(案)(Proposed amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act, 1999)이 1999년 미국 의회에 제출되었다. 이 개정안에서는 '전자식 선하증권'을 포함한 해상운송계약에 관한 정의규정²⁷⁾을 마련함과 아울러, '전자식 선하증권에 관한 특별규정'(special rules for electronic bills of lading)을 두어 "선하증권과 관련하여 당사자간 상호 합의한 절차에 따라 전자식 선하증권이 사용될 수 있다"고 규정하고 있다.²⁸⁾ 따라서 종래의 선하증권 대신 전자식 선하증권이 발행되는 경우에도 권리등록기록을 지배하는 소지인에 대한 운송인의 책임과 관련하여 동 법률이 적용되게 된다.

또한, UCC 개정초안이 통과되는 경우 미국에서 발행되는 전자식 선하증권의 경우에는 권리증권으로 인정되므로 헤이그-비스비 규칙을 적용하는데 문제가 없다. 현재 논의가 진행중인 海上物品運送에 관한 UNCITRAL 協約草案 역시 유통성 또는 비유통성 전자기록에도 적용되므로 전자식 선하증권과 관련한 운송인의 책임과 관련하여 법률의 공백이 발생할 여지가 매우 축소되었다.

2. 호주의 개정해상운송규칙(Carriage of Goods by Sea Regulations, 1998)

본 법은 1991년 해상물품운송법(Carriage of Goods by Sea Act, 1991)을 개

27) Senate Draft COGSA 1999, Sec. 2(a)(5)(A).

28) Senate Draft COGSA 1999, Sec. 2(a)(5)(C).

정한 것으로, 해상운송계약상 해상물품운송인에 대한 책임을 규율하고 있다. 본 법에서는 해상운송계약을 해상운송서류(Sea-Carriage Documents)에 의한 운송계약이라 정의하고, 데이터 메시지 형태로 된 해상운송서류에도 필요한 수정을 가하여 인쇄된 형식의 해상운송서류에 적용되는 것과 동일한 방식으로 본 법이 적용된다고 하고 있다.²⁹⁾

3. 영국 법률위원회의 COGSA, 1992 개정방향

COGSA 1992는 Bill of Lading Act 1855를 폐지하고 새로이 제정된 법이다. 즉, 선하증권의 유통성을 최초로 인정한 영국 선하증권법은 영국해상물건운송법 1992에 의하여 대체되었다.

동 법 제1조 제5항에서는 “영국의 國務長官(Secretary of State)은 이 법이 적용되는 서류의 발행 및 그러한 서류의 배서·교부 등에 상응하는 거래를 위하여 遠隔通信(telecommunication) 시스템이나 기타 다른 정보기술이 사용되는 경우, 입법에 의하여 이 법을 적용하기 위한 규정을 마련할 수 있다”고 규정하고 있다. 현재로서는 그와 관련된 규정이 아직 마련되지 않았지만 영국법률위원회(Law Commission)에서는 1992년 해상물건운송법이 전자식 선하증권에도 적용될 수 있도록 개정할 것을 검토하고 있다.³⁰⁾

4. 海上物品運送에 관한 UNCITRAL 草案(Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea)

1996년 12월 UN 총회에서는 UNCITRAL에서 채택한 전자상거래에 관한 모델법의 사용을 권고하는 결의안이 통과되었다. 전자상거래에 관한 UNCITRAL Model Law 중 물품운송계약 및 운송서류에 관한 조항인 제16조와 제17조를 초안하는 과정에 도움을 준 바가 있는 CMI는 동 조항을 초안하는 과정에서 무역관습을 전자적인 환경에도 적합하도록 하기 위해서는 해상운송에 사용되는 운송서류의 기능에 대한 분석과 더불어 해상운송법의 통일을

29) Carriage of Goods by Sea Regulations, 1998, sec. 1A.

30) D. Faber, Law Commissioner Draft Report, pp. 31-32.

확대시키기 위한 노력이 필요하다는 점에 대해 UNCITRAL과 인식을 같이하였다. 이에 UNCITRAL 이사회는 제29차 회의에서 실무적으로 발생하는 문제와 해결방안에 대한 각국 정부의 의견을 구하기 위해 CMI에 해상운송법상의 문제에 관한 조사연구프로젝트를 의뢰하였고, CMI는 본 프로젝트를 수행하기 위한 실무작업반을 구성하여 각국의 해법회 및 운송관련 국제기구의 의견을 수렴한 후 본 초안을 작성하게 되었다.

본 초안을 처음 제정할 당시에는 현재 국제운송규칙에서 규율하지 아니하는 부분에 대한 통일규칙을 제정하기 위한 목적으로 주로 선하증권 및 해상화물 운송장과 같은 운송서류에 관한 내용이 대부분이었다. 그러나 각 운송규칙상 운송인의 책임이 서로 통일되어있지 않고 또한 새로이 제정될 규칙과의 연계성을 고려하여 작업과정에서 운송인의 책임에 관한 부분이 추가되었다.

본 초안은 전자적인 방식에 의하여 체결되는 운송계약을 포함하여 모든 운송계약에 적용할 목적으로 제정된 것인 바, 이를 위해 기술 중립적이고 또한 매체 중립적인 입장을 취하고 있다. 즉, 볼레로와 같은 전자적 권리등록방식에 기초한 시스템뿐만 아니라 향후 개발될 모든 유형의 시스템에 적합하도록 하기 위함이다. 또한 인터넷과 같은 개방형 환경뿐만 아니라 인트라넷³¹⁾(intranet)과 같은 폐쇄환경에서 운영되는 시스템도 고려하고 있다.

본 초안에서는 운송서류에 관한 규정과 별도로 전자기록(electronic record)에 관한 규정을 마련함으로써 전자식 선하증권을 수용하고 있다.³²⁾ 본 초안의 규정상 전자기록이라 함은 “운송인 또는 그 대리인³³⁾(performing party)에 의

31) 인터넷의 웹(Web)기술을 이용, 기업 및 특정 단체의 내부 정보시스템을 구축하는 것이 인트라넷(Intranet)이다. 정보검색시스템인 WWW(World Wide Web)와 브라우저 SW기술로 정보 공유시스템을 구축, 기업 및 특정 단체의 내부(Intra) 관련자들이 필요한 정보를 공유하게 하는 네트워크 시스템을 의미한다.

32) 본 초안의 목적중 하나는 전자상거래에 관한 UNCITRAL Model Law에서 규정하고 있는 관련원칙들을 채택함으로써 종이서류에 기초한 전통적인 환경에서 전자적인 거래를 수행하는데 있어 장애가 되는 요인들을 제거하는 것이다. 이러한 목적은 단순히 ‘서류’(documentation)의 정의를 확대하여 종이뿐만 아니라 모든 매체에 기록된 정보를 서류의 범주에 포함시킴으로써 달성 될 수 있지만, 아직까지는 서류라고 하면 종이로 인식하는 것이 지배적이므로 전자적인 방식으로 체결되거나 전자적인 메시지의 교환에 의하여 증빙되는 계약을 다루기 위해서는 서류라는 용어 대신에 다른 적절한 표현을 사용하자는 의견이 제기되었고, 그 결과 ‘전자적 기록’(electronic record)이라는 표현을 사용하면서 유통가능한 전자기록과 유통불능 전자기록을 분리하여 규정하고 있다.

33) ‘performing party’라 함은 운송계약의 당사자인지, 책임의 주체로 확정된 자인지(identified in) 또는 운송계약상의 책임을 부담하는지 여부를 불문하고, 운송인의 요청에 의하거나 운송인의 지휘·통제아래에서 자신의 직무에 속하는 범위 내에서 직접 또는 간접적으로 운송계약상 물품의 운송, 취급, 관리, 보관 등의 업무를 수행

하여 체결되는 운송계약에 따라 전자적 통신문에 의하여 발행된 단일 또는 복수의 메시지에 포함된 정보로 운송계약을 증명하거나 그 내용을 포함하고, 운송인 또는 그 대리인이 운송계약상 화물을 수령한 사실을 증명한다.”고 규정하고 있다.³⁴⁾

전자기록은 운송인 또는 이행당사자가 발행한 전자적 기록에 수반하여 이에 첨부되거나 다른 방법에 의하여 연결된(otherwise linked) 정보³⁵⁾를 포함하며, 이는 어느 특정 시스템에 의하여 생성된 기록만을 대상으로 하는 것은 아니며 현재 사용되고 있거나 향후 등장하게 될 모든 유형의 시스템을 포괄하는 것이다.³⁶⁾

그 중 流通可能한 電子記錄(negotiable electronic record)이라 함은 유통성 서류로서 지녀야할 요건인 ‘to order’, ‘negotiable’ 또는 기타 적절한 문구에 의하여 물품이 송하인 또는 수하인의 지시에 따라 委託되었음을 나타내고, ‘non-negotiable’ 또는 ‘not-negotiable’로 명확하게 기재되지 않은 것을 의미하고, 권리의 이전 및 행사 등 운영방법 등에 대해서는 당사자가 약정한 運營規則(rules of procedure)에 따르기로 하는 전자기록을 의미한다.³⁷⁾

V. 결 론

전자식 선하증권을 실용화함에 있어 야기되는 문제들은 종래 서면 형태의 선하증권과 전자식 선하증권간에 존재하는 본질적인 차이로 인해 기존의 선하증권과 관련하여 확립된 법률이나 관습을 전자식 선하증권에 그대로 적용하기 어려운 관계로 거래당사자들의 지위가 불안정하게 되기 때문에 발생한다. 따라서, 전자식 선하증권의 경우에도 법적으로나 기술적으로 종래 거래당사자들의 신뢰를 기반으로 이루어지던 선하증권에 의한 거래메커니즘이나 상관습 또는 관련법률

하거나 그러한 업무를 수행할 의무를 부담하는 운송인 이외의 자를 의미한다(UNCITRAL Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea, §1.17).

34) UNCITRAL Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea, §1.9.

35) 전자적 기록은 발행된 이후에 추가된 정보를 포함하는 경향이 있으며, 전자적 기록에 첨부되거나 논리적으로 연관되어질 수 있는 電子的 背書(electronic endorsement)뿐만 아니라 전자적 기록에 논리적으로 연관되는 電子署名(electronic signature)을 포함한다.

36) UNCITRAL Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea, sec. 1.9 commentary.

37) UNCITRAL Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea, sec. 1.13.

에 의해 인정되던 소지인의 권리를 보장하기 위한 방법들이 마련되어야 한다.

본 논문에서는 전자식 선하증권이 발행된 경우에도 운송계약 당사자 간의 권리의무관계가 기존의 국제운송규칙에 의해 규율되는지 여부를 살펴보고, 그에 따른 요건 및 그에 대한 대안으로서 최근 국제운송규칙의 개정 및 제정동향을 살펴보았다.

선하증권에 의해 증빙되는 해상물품운송계약상 운송인의 책임을 규율하는 현행 국제운송규칙들을 전자식 선하증권에 적용하는데 있어 발생하는 문제는 전자식 선하증권이 서면형태의 선하증권과 같이 권리증권적 성질을 지니는 해상운송서류의 범주에 포함되지 않기 때문에 발생한다.

이러한 문제는 각 국의 국내법에 의해 다루어질 문제로 이미 주요 국가에서 전자식 선하증권을 권리증권인 선하증권의 等機能物로 인정하기 위한 법률을 제정하였거나 그러한 움직임을 보이고 있으며, 국제적으로도 전자적 환경에 대비한 새로운 국제운송규칙을 준비중에 있으므로 가까운 시기에 해결될 문제로 보인다. 다만, 새로운 법제가 마련되어 안정적인 법적 기반이 갖추어질 때까지는 전자식 선하증권에 의해 증빙되는 운송계약 당사자간 합의에 의해 전자식 선하증권에 기존의 규칙을 편입시킴으로써 법률적 공백을 최소화하여야 할 것이다.

參考文獻

- 김진환, 약관의 계약편입과 전자약관, 법조, Vol. 537., 2001. 6.
- 오병철, 電子去來法, 法元社, 2000.
- Australian Carriage of Goods by Sea Regulations, 1998.
- Bolero Rulebook, First Version, 1999.
- CMI Yearbook 2001, Issue of Transport Law, p. 534.
- D'Arcy Leo et al., Schmittohoff's, Export Trade, 10th ed., Sweet and Maxwell, 2000.
- Ferisch David & Gabriel, Henry D., Much Ado About Nothing: Achieving Essential Negotiability in An Electronic Environment, 31 Idaho L. Rev. 1995, pp. 748-749.
- Hague-Visby Rules
- Hamburg Rules
- Larya, E.T., Paperless Shipping Documents: An Australian Perspective, Tulane Maritime Law Review, Winter 2000, p. 274.
- Law Commission, Electronic Commerce: Formal requirements in Commercial Transactions, 2001.
- Lüddecke C. & Johnson A., UNCTAD comments on Hamburg Rules, The Hamburg Rules, 2nd ed., London, 1995.
- Senate Draft COGSA 1999,
- UN, Guide to Enactment of the UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce(1996) with additional article 5bis, 1998.
- UN/ECE, Legal Aspects of Trade Data Interchange: Review of Definitions of 'Writing', 'Signature' and 'Document' Employed in Multilateral Conventions and Agreements Relating to International Trade(TRADE/WP.4/R.1096), 1994.
- UNCITRAL Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea.
- UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce,
- Uniform Commercial Code, Proposed final draft (2001. 4. 5),
- Uniform Electronic Transaction Act
- van BOOM, W.H., Certain legal aspects of electronic Bill of Lading, European Transport Law, vol. XXXII No. 6, 1997.
- Wilson, J.F., Carriage of Goods by Sea, 2nd ed., PITMAN, 1993.

ABSTRACT

A Study on the application of International Transport Law to electronic bill of lading

Yang, Jung Ho

Contracts of carriage evidenced by bill of lading which are made between carrier and unidentified number of the shipper are to a large extent regulated by statute law such as Hague-Visby Rules and Hamburg Rules. These rules qualifies the contractual liberty of parties and especially restrains the carrier from introducing exemption from his liability beyond those admitted by the Rules.

However, these Rules are applied only to goods in respect of which a bill of lading or similar document of title has been issued. In this reason, it is possible that liability of carrier in respect of goods shipped could become an issue where electronic bill of lading is used instead of paper bill of lading because electronic bill of lading is not generally recognised document of title in existing rule.

Thus, this article discuss the relation between the carrier who create electronic bill of lading and the Rules regulating liability of carrier. Also, new Rules which has been examining in UNCITRAL will be introduced.

Key Words : Electronic Bill of Lading, International Transport Law
--