

무역거래에서 전자선화증권의 활용에 관한 고찰

Applications on the Electronic Bill of Lading in International Trade Transactions

강원진(Won-Jin Kang)

부산대학교 무역국제학부 교수

조상현(Sang-Hyeon Jo)

부산대 대학원 무역학과 박사과정

목 차

- | | |
|-------------------------------|---------------------------|
| I. 서론 | IV. 전자선화증권 활용에 따른 몇가지 문제점 |
| II. 전자선화증권의 필요성 및 개발추이 | V. 결론 |
| III. 전자선화증권의 도입을 위한 관련 법제의 검토 | 참고문헌 |
| | Abstract |

Abstract

The international business community has been seeking to change paper based bill of lading to electronic bill of lading for the recent years. The reasons for the need for electronic bill of lading are the benefits to international traders : they are fast to issue, transmit and process. These benefits are eliminate the crisis of bill of lading and come down the cost international business community have to charged.

The purpose of this paper is to investigate and issue the problems of the present methods of the Electronic Bill of Lading and find implications to commercialized the Electronic Bill of Lading in the basis of the laws and practices of the international trade.

Various attempts are offered to achieve this benefits for the last years such as SeaDocs Project, CMI Rules for Electronic Bills of Lading, and Bolero Project. But these methods are yet to be achieved the goals to substitute the paper-based Bill of Lading to Electronic Bill of Lading entirely.

Key Words : Electronic Bill of Lading, SeaDocs Project, CMI Rules, Bolero

I. 서 론

종이문서 기반의 무역서류가 전자문서교환(Electronic Data Interchange : EDI) 방식 및 전자기록(electronic record) 등의 전자서류로 대체되는 변화가 초래되고 있다. 이는 곧 무역서류의 발행 및 유통 방식도 변화시켜 무역관련 법규 등 관련 제도에 대한 기반 조성의 필요성을 증대시키고 있다.

전자무역의 확산을 위한 노력의 일환으로 신용장 분야에서는 2001년 전자적 제시를 위한 화환신용장통일규칙 및 관례의 추록(eUCP)이 제정되어 2002년 4월 1일부터 적용되고 있으며, 선화증권 분야에서는 1980년대부터 전자선화증권(electronic bill of lading)의 실용화를 위한 법제와 시스템 구축을 위한 노력이 진행되어 왔다.

무역결제에서의 선화증권은 운송계약의 증거서류로 권리증권의 성격을 갖고 있는 유가증권으로 현재의 무역거래 관행에서 물품의 인도가 서류에 의한 상징적인 인도로 이행되고 있기 때문에 중요한 운송서류로서의 기능을 수행하고 있다.

그러나 해상운송기술의 발전으로 기존의 서류방식의 선화증권이 물품보다 지연되어 도착하는 등의 한계를 보임에 따라 이를 대체하는 전자선화증권을 도입하고자 하는 시도가 국제해사위원회(Committee Maritime International : CMI)와 볼레로(Bill of Lading Electronic Registry Organization : BOLERO) 등에 의하여 추진되어 왔다.

전자선화증권 도입 및 실용화를 위한 이러한 시도는 선화증권의 전자문서화와 유통성의 확보라는 기술적인 측면에서의 나름대로의 성과를 거두기는 했지만 전자선화증권의 발행과 유통을 보장하는 법적기반을 마련하는 측면에서는 아직까지 미흡한 실정에 있다.

기존의 전자선화증권 도입모델이 국제운송법규와 규칙 및 각국의 운송관계법을 근거로 하여 마련되었다고는 하지만 국제적인 유통성 확보를 위한 제도적 기반 구축에는 한계가 있어 유통성을 보장할 수 있는 법적기반의 구축은 필수적인 과제가 되고 있다.

따라서 본 연구에서는 전자선화증권의 발행 및 유통에 전자무역의 실현에 필수적이라는 기본 전제하에 국제운송관련 법규와 무역규칙 등의 법제를 검토하여 전자선화증권이 실용화되기 위한 제도적 기반을 고찰하는데 목적이 있다.

연구범위는 국제운송관련 법제의 내용과 문제점을 검토하여 전자선화증권 실용화를 위하여 어떠한 해결과제가 마련되어야 하는지에 한정하였으며 연구방법은 문헌연구를 중심으로 하였다.

II. 전자선화증권의 필요성 및 개발추이

1. 전통적 선화증권의 기능과 문제점

선화증권은 해상운송 물품계약 그 자체는 아니지만¹⁾ 운송계약의 증거서류(evidence of contract)²⁾로서의 기능을 갖고 있으며 선화증권이 발행되는 시점에서 볼 때 운송계약은 이미 사전에 체결된 상태이기 때문에 일반적인 계약원칙의 관점에서 선화증권은 이미 체결된 운송계약과는 별개의 계약조건을 명시한 계약이나 운송계약의 하위계약이 아닌 운송계약의 증거³⁾라고 할 수 있다.

또한 선화증권은 운송계약을 통하여 운송인이 선화증권에 기재된 수량과 상태의 물품을 인수, 본선에 적재하였다는 것을 나타내는 물품수취증(receipt)⁴⁾으로서의 기능과 권리증권(document of title)⁵⁾으로서 소지인에게 물품에 대한 소유권을 부여하고 목적항에서 물품의 인도를 요구할 수 있는 독립적인 권리(물권적 권리)를 부여하며, 선화증권이 이전될 경우 물품의 소유권이 이전되는 효과(채권적 권리)를 발휘하는 기능을 한다.

이러한 기능을 갖고 있는 선화증권은 해상운송을 통한 무역거래의 증대와 함께 무역당사자들에게 필수적인 운송서류의 역할을 하여 왔지만 최근 들어 해상운송과 국제물품거래의 환경변화로 인하여 본래의 기능을 달성하는 데 여러 가지 문제점을 노출하고 있다.

1960년대 이후 해상운송에서 컨테이너의 비중이 크게 높아지고 선박의 고속화가 진전되면서 선적된 물품이 선화증권보다 먼저 도착하여 매수인의 신속한 물품인수가 지연되는 선화증권의 위기(crisis of bill of lading)⁶⁾문제가 대두되게 되었다.

선화증권을 비롯한 선적서류의 도착지연은 운송인과 매수인 등 거래당사자들에게 불필요한 비용지출 등의 문제를 초래하고 있으며, 특히 EDI를 비롯한 무역관련 서류의 전자화는 선화증권의 전자화에 대한 논의를 촉발시키는 계기를 마련하였다.

1) 선화증권은 통상적으로 물품운송계약이 체결된 이후 발행되기 때문에 운송계약 자체라기보다는 운송계약의 증거서류가 보는 것이 타당하며 이러한 측면에서 운송계약 그 자체인 용선계약서(Charter Party : CP)와는 구별된다. Ivamy E. R. Hardy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, 11th ed., Butterworths, 1979, p.63.

2) *Ibid.*

3) Todd Paul, *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP Professional Books, 1987, pp.16-17.

4) Ivamy E. R. Hardy, *op. cit.*, p64.

5) *Ibid.*, p.72.

6) Todd Paul, *Modern Bills of Lading*, Collins, 1986., p.134. 폴 토드 교수는 고속선 문제의 해결방안으로 (1) 권리증권의 전자화 문제가 과제이기는 하지만, 전자메일 등과 같은 전자적 방식을 사용하여 서류를 즉시 송부하는 방안, (2) 해상화물운송장 등 대체수단을 활용하는 방안, (3) 해상운송이 전체 운송과정의 일부분이 되는 복합운송의 경우에 한정되지만, 복합운송증권을 활용하는 방안 등을 제시하고 있다.

2. 전통적 선화증권의 보완방안과 한계

선화증권의 위기에 따라 이를 대체하는 수단에 대한 논의가 활발하게 이루어지고 있으나 개별 방안이 갖고 있는 한계로 인하여 선화증권의 완전한 대체는 어려운 것으로 파악되고 있다.

먼저 수입화물선취보증서(Letter of Guarantee : L/G)를 통하여 선화증권보다 먼저 도착한 운송물품의 신속한 인도를 하고자 하는 방안은 물품의 흐름을 신속하게 한다는 장점을 갖고 있지만 서류의 흐름과 물품의 흐름이 분리됨으로써 L/G의 위변조⁷⁾로 인한 물품인도에 따른 피해감수 등 선박회사의 법적 부담이 높아지는 문제점을 노출하고 있다.⁸⁾

또한 해상화물운송장(Sea Waybill)의 사용을 활성화하여 선화증권의 위기를 극복하려는 방안은 운송장이 기명식이고 비유통증권이며, 권리증권이 아니라 특정⁹⁾으로 인하여 선화증권과 유사한 역할을 하고 있음¹⁰⁾에도 불구하고, 유통성의 문제를 해결하지 못한다는 한계¹¹⁾를 갖고 있다.

선화증권의 또다른 대체수단으로 제시되고 있는 것은 보증신용장(Stand-by Credit)으로 화환신용장 거래절차와는 달리 운송서류가 은행을 경유하지 않고 수출자로부터 수입자에게로 직접 송부됨으로써 본선이 목적항에 도착하는 즉시 수입자가 물품을 인수하게 된다는 장점으로 인하여 선화증권의 보완방안으로 제시되고 있다. 그러나 보증신용장도 매매계약의 당사자인 매도인과 매수인 상호간의 신용이 기반되지 않고, 발행은행이 매수인의 신용상태를 인정하지 않는 경우 사용되기 힘들다는 단점으로 인하여 그 사용이 제한되고 있는 실정이다.

3. 전자선화증권의 필요성

전통적 선화증권의 위기에 대응하여 전자문서를 기반으로 한 전자선화증권을 개발, 실용화함으로써 전자무역¹²⁾시대의 새로운 도구로 활용하고자 하는 시도가 나오게 되었다.

전자선화증권의 개념에 대하여 CMI 통일규칙을 근거로 하여 정의를 내리면 “기존의 선화증권을 대

7) *삼성아메리카(주) 대 동남아해운(주)* 사건은 L/G의 위변조로 인한 대표적인 사건이다. 1992. 2. 25, 대법원 91다30026 판결.

8) 최근 선박회사에서는 L/G의 위변조 등으로 인한 선박회사의 법적책임 문제를 회피하기 위하여 송화인의 사전동의를 구하는 등의 조치를 마련하여 시행하면서 L/G에 의한 물품인도를 실질적으로 막고 있다. “은행L/G(수입화물선취보증서)에 의한 화물인수는 반드시 사전에 Shipper측의 동의 확인을 위한 소정의 절차가 필요하오니 양지하시기 바랍니다.(B/L상의 수화인(Consignee)이 은행인 경우도 포함)”

9) 해상화물운송장 표면에는 수화인의 성명과 주소가 명기하여 유통금지문언이 부기되어 있다.

10) 해상화물운송장은 권리증권으로서의 기능을 제외하고는 선화증권과 마찬가지로 운송계약의 증거, 화물수취증 등의 기능을 수행하지만 선화증권이 상법의 해상편과 헤이그-비스비 규칙 등 강행법규의 적용을 받는 것과는 달리, 강행법규가 없어 당사자간의 합의에 의하여 운영되는 형식을 취하고 있다.

11) 해상화물운송장이 기명식으로만 발행되고 유통성을 갖지 못하는 것은 가장 큰 한계점이다.

12) 대외무역법 제2조 제6항 ; “전자무역”이라 함은 무역의 전부 또는 일부가 컴퓨터 등 정보처리능력을 가진 장치와 정보통신망을 이용하여 이루어지는 거래를 말한다. 전자무역(electronic trade)이란 개념은 우리나라에서만 사용하고 있는 개념으로 외국에서는 전자상거래(Electronic Commerce)의 한 분야 또는 서류없는 무역거래(paperless Trade) 등의 명칭으로 사용하고 있다.

신해 그 내용을 컴퓨터에 보존하고 운송인과 송화인(매도인) 혹은 양수인(매수인 또는 전매인)이 서로 EDI 메시지를 전송하고 권리의 증명으로서 개인키(private key)를 사용함으로써 물품에 대한 권리의 이전과 물품의 인도를 행하는 방법에 의한 해상운송 거래시 사용되는 선화증권”으로 볼 수 있다. 이러한 측면에서 전자선화증권은 “전자적 방식에 의한 무역서류의 발행, 등록 및 유통이 보편화되는 시대에 부응하여 선화증권의 고유기능을 그대로 수행하면서 그 법적 성질의 측면에서는 기존의 규칙¹³⁾ 뿐만 아니라 새로운 규칙¹⁴⁾의 적용을 받는 선화증권”으로 파악하는 것이 타당할 것으로 본다.¹⁵⁾

이러한 전자선화증권의 필요성은 서류기반의 무역거래 방식이 전자상거래 및 전자문서 방식으로 변화하는데 부응하여 제기되는 것으로 전자선화증권의 실용화를 통하여 전통적 선화증권의 한계점이었던 서류인도 시기의 지연문제 뿐만 아니라 신속하고 오류 없는 데이터 전송과 전자적 유통시스템의 정보처리능력 제고, 보증장 등 대체수단의 불필요 등의 효과도 누릴 수 있다.

전자선화증권 실용화의 가장 큰 과제는 선화증권의 기능을 전자적인 환경으로 안정적이고 효과적으로 대체하는 동시에 전자적 기록과 데이터 메시지가 종이문서와 마찬가지로의 법적효력을 갖도록 보장하는데 있다.

이를 위하여 유엔국제무역법위원회(The United Nations Commission on International Trade Law : UNCITRAL)는 1996년 전자상거래에 관한 표준법(Model Law on Electronic Commerce)을 제정하여 서면(writing), 원본(original), 서명(signature) 등에 대한 규정을 통하여 데이터 메시지의 효력인정 및 물품운송 계약의 증빙으로서의 허용을 명시하였으며 2001년에는 전자서명에 관한 표준법(UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures)을 제정, 전자적 환경하에서의 계약체결에 대한 법적인 기반제공을 위하여 국제무역 및 계약에서의 데이터메시지의 사용에 관한 예비지침을 발표하였다.

그러나 이러한 시도에도 불구하고, 선화증권의 가장 대표적인 기능인 권리증권의 전자적 대체문제는 여전히 과제로 남아 있어 이를 위한 해결방안은 전자선화증권법 제정을 통하여 이를 수 있을 것으로 보인다.

4. 전자선화증권의 개발추이

1) 씨독스 프로젝트

세계적인 규모에서 전자선화증권의 실용화를 위한 첫 번째 시도¹⁶⁾는 유류거래에서의 운송서류 전자

13) 선화증권에 대한 국제규칙으로는 영국의 선화증권법(The Bills of Lading Act, 1855), 하터법(Harter Act, 1893), 헤이그규칙(Hague Rules, 1924), 헤이그-비스비 규칙(Hague-Visby Rules, 1968), 함부르크 규칙(Hamburg Rules, 1978) 등이 있다.

14) 전자선화증권의 국제규칙으로는 전자식 선화증권에 관한 CMI 규칙이 대표적이다.

15) 전자선화증권이 실용화되기 위해서는 기존의 선화증권 관련 규칙들 뿐만 아니라 전자선화증권을 위하여 제정된 새로운 규칙들과의 조화를 이루는 문제가 과제로 부각된다.

16) 세계적인 규모에서의 전자선화증권 도입노력은 SeaDocs와 국제해사위원회(CMI)의 전자선화증권에 관한 규칙으로 볼 수 있으며, 그 이전의 관련 노력으로는 1970년대 아틀란틱 컨테이너 라인(ACL)의 DataLading and DataFreight System, 미국 무역절차간소화위원회(U.S. National Committee of International Trade Procedures : NCTID)의 화물데이터교환시스템

화를 내용으로 한 씨독스(SeaDocs) 프로젝트로 1986년 유조선 운송업자의 협회인 인터탱코(The International Association of Independent Tanker Owners : INTERTANKO)와 미국의 체이스맨하탄은행(Chase Manhattan Bank)에 의해 씨독스 등록회사(SeaDocs Registry Limited)가 설립되면서 시작되었다.

이 프로젝트는 거래당사자들이 선화증권의 유통을 처리할 수 있도록 중앙등록기관의 개념을 도입, 체이스맨하탄은행이 중앙등록기관의 역할을 담당하고 씨독스 등록회사는 선화증권의 저장 및 운영업무를 담당하는 구조를 갖고 있다.¹⁷⁾

씨독스 프로젝트는 첫 번째 단계에서의 선화증권의 서류형태로 발급됨에 따라 완전한 의미에서의 전자선화증권 운영시스템이라고 보기는 힘들며, 운영상의 문제와 법적 어려움 등으로 인하여 1년의 운영기간도 지속되지 못하고 중단되었다.¹⁸⁾

씨독스 프로젝트의 실패는 국제기업활동에 참여하는 당사자들에게 무역서류의 사용자들이 전자선화증권 시스템을 지지하지 않을 경우, 이러한 시스템은 작동되기 힘들다¹⁹⁾는 교훈을 심어준 것으로 참여당사자 모두에게 실질적인 혜택을 주지 못한 것이 가장 큰 문제점으로 지적된다.

동 프로젝트는 실질적인 시행에 들어가기도 전에 종료됨으로써 시행에 따른 문제점 등을 분석할 시간을 제공하여 주지 않았으며, 따라서 전자선화증권의 법률적 기반에 대한 충분한 논의기회도 없었고 할 수 있다.

2) BOLERO 전자선화증권

볼레로 프로젝트는 전자선화증권에 관한 CMI 규칙이 별다른 실효성을 거두지 못하면서 1994년 6월 무역업자, 운송업자, 은행, 통신회사 등이 컨소시엄을 형성, 선화증권 및 기타 선적서류의 전자화를 실현시키기 위한 선화증권 전자등록기구인 BOLERO 예비실험(pilot test)을 실시한 후 전세계 18개 무역권²⁰⁾에 대한 법률분석을 완료하고 시범서비스 기간을 거쳐 1999년 9월에 상용서비스를 출범시켰다.

볼레로 프로젝트는 CMI 규칙이 당사자간의 개별적인 합의에 의하여 운영되는 것과는 달리, 글로벌한 성격을 갖고 있으며²¹⁾, 구속력을 갖는 볼레로 규칙집(BOLERO Rulebook)을 통하여 당사자간의 계약 및 대금결제에 따른 법적문제를 처리하고 있다. 이 규칙집은 근거법률로 영국법의 적용을 받는 것으로 하고 있으며²²⁾, 운송이 미국의 항구나 장소에 도착하거나 출발하는 운송의 증거로 볼레로 전자선화증

(Cargo Data Interchange System : CARDIS) 등이 있다. Alan Urbah, *The Electronic Presentation and Transfer of Shipping Documents, in Electronic Banking : The Legal Implications*, Royston Miles Goode ed., 1985 p.114.

17) Alan Urbah, *op. cit.*, 140.

18) 씨독스 프로젝트의 문제점은 불명확한 책임부담의 한계, 추가비용 부담문제, 중앙등록기관의 정보집중 및 유출에 대한 우려 등을 들 수 있다. Chander George F., III. "Marine Commerce for the Twenty First Century", *Tulane Maritime Law Journal*, Summer 1998., pp468-469.

19) Laryea Emmanuel T., "Paperless Shipping Documents : An Australian Perspective", *Tulane Maritime Law Journal*, 2000, p281.

20) 미국, 벨기에, 영국, 프랑스, 독일, 아일랜드, 네덜란드, 아랍에미리트, 중국, 홍콩, 인도네시아, 일본, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 한국, 대만, 태국 등.

21) 그러나 시스템에 무역업자를 대표할 만한 기업이 참여하지는 않고 있어 실용화의 문제점으로 지적되고 있다.

22) Bolero Rulebook 2.5(2).

권에 의하여 커버되는 경우 미국의 해상운송법(United States Carriage of Goods by Sea Act : COGSA)은 볼레로 선화증권에 의하여 포함된 운송계약의 일부로 간주함을 규정²³⁾하여 규약집과의 조화를 꾀하고 있다.

또한 개방화된 통합시스템(comprehensive system)을 구현하여 볼레로 선화증권(Bolero Bill of Lading : BBL)에만 적용되는 통신 및 운영시스템이 아니라 구매주문서(purchase order), 해상화물운송장(sea waybill), 원산지증명서(certificate of origin), 보험증권(insurance certificate), 선적지시서(shipping instructions), 수출승인신청서(export license application) 등 다양한 형태의 무역서류에도 적용가능한 시스템의 성격을 띠고 있으며 개방된 시스템 환경에 대응하여 엄격한 안전성과 개인정보 보호를 하고 있다.²⁴⁾

이러한 특징을 갖는 볼레로 전자선화증권(BBL)은 전자문서 형식의 전자문서 형식의 BBL 텍스트(BBL Text)와 권리등록(Title Registry Record)을 의미하며²⁵⁾, BBL 텍스트는 볼레로 전자선화증권의 문서적인 부분으로 핵심메시지 플랫폼(Core Messaging Platform)에 전송되고, 등록기구(Title Registry)에 저장되는 문서이며 해상운송인이 물품의 수량을 확인하는 서류로서 기능한다.²⁶⁾

또한 권리등록기록(Title Registry Record)은 BBL 텍스트와 연계되어 권리등록기관에 저장되고, 볼레로 전자선화증권에 대한 권리등록지시에 의하여 파생되는 구조화된 정보를 말하며²⁷⁾ 이를 통하여 볼레로 전자선화증권은 BBL 텍스트와 권리등록기록을 통하여 운송계약의 증거, 물품수취증, 권리증권으로서의 기능을 수행하게 된다.

볼레로 전자선화증권은 무역거래 과정에 참여하는 모든 당사자들이 볼레로 시스템을 통하여 전자선화증권의 운영과정에 참여할 수 있는 기반을 제공하고, 중앙등록기구의 개념을 도입, 신뢰성 있는 제3자(Trusted Third Party : TTP) 및 인증기구로서의 역할을 함으로써 당사자간 교환되는 정보의 안전성과 신뢰성을 확보하였다.²⁸⁾

또한 글로벌한 운영체제를 통하여 글로벌 전자무역의 실현을 가시화하고 볼레로 규약집을 통하여 전자선화증권의 운영에 대한 법률적 기반을 제공하도록 함으로써 기존의 전자선화증권 운영체제에 비하여 한단계 진전된 시도로 평가되고 있다.

그러나 볼레로 규약집이 근거법률로 영국법을 근거로 하고 일부 운송방식의 경우 미국법의 적용을 받도록 하고 있지만 보다 다양한 법률체계를 준거법의 틀속에 포함하지 않은 것은 실용화의 중요한 장애요인이 될 수 있으며, 따라서 국제규칙이나 각국의 전자상거래 관련 법률의 제정이나 보완 없이 규약집만으로 전자선화증권의 법적인 효력을 완전히 보장받을 수는 없다는 한계를 갖고 있다.

이와 함께 볼레로 전자선화증권의 법적성격과 관련하여 전자선화증권의 전통적 선화증권이 갖고 있

23) Bolero Rulebook Annex (2).

24) Laryea Emmanuel T., *op. cit.* p.289.

25) Bolero Rulebook 1.1(11).

26) Bolero Rulebook 1.1(6).

27) Bolero Rulebook 1.1(55).

28) Laryea Emmanuel T., *op. cit.* p.291.

는 제반 기능을 전자적인 방식으로 운영하고자 하는 것이기 때문에 이러한 전자서류를 유가증권으로 인정하는가의 문제가 부각된다. 우리나라의 경우 전자서명법과 전자거래기본법에서 전자서명과 전자문서에 대한 정의를 하고 있고 공인인증기관 등을 통하여 관리를 하고 있어 일반적인 전자운송서류에 대하여는 효력을 인정²⁹⁾하고 있지만 권리증권인 선화증권의 경우에는 또다른 문제가 부각되고 있다.

우리나라 상법에서 선화증권의 발행(제813조), 선화증권의 기재사항(제814조), 선화증권의 물권증권성(제820조-제129조), 상환증권성(제820조-제129조) 등에 관하여 규정을 두고 있지만 모두 서면에 의한 취득을 권리취득의 전제조건으로 하고, 권리의 처분도 그 서류로서만 하도록 하고 있어 현행 법률체계에 서는 전자선화증권의 권리에이전 및 취득이 그 효력을 인정받지 못하는 문제를 갖고 있다.

블레로 전자선화증권의 이러한 한계는 법률체계를 구비한 후 운영시스템이 개발된 것이 아니라 법률체계가 정비되기 이전에 상업적 모델이 먼저 갖춰진데 따른 당연한 결과로 그 실용화를 위해서는 전자선화증권의 발행 및 등록, 유통을 법적으로 보장할 수 있는 법적기반의 마련이 필수적이라고 할 수 있다.

Ⅲ. 전자선화증권의 도입을 위한 관련 법제의 검토

1. 국제운송 관련법규

국제운송 관련법규의 제정은 1800년대 후반기부터 이루어지기 시작하여 선화증권에 관한 최초의 입법인 영국의 선화증권법(The Bills of Lading Act)³⁰⁾이 1855년 제정된 데 이어 미국에서는 하터법(Harter Act)³¹⁾이 1893년 제정되었다.

그리고 국제법협회(International Law Association : ILA)의 주도로 제정된 헤이그규칙(Hague Rules, 1924)³²⁾과 CMI의 주도로 헤이그 규칙에 대한 수정안을 검토하여 제정된 헤이그-비스비 규칙³³⁾, UNCITRAL이 선진해운국과 개발도상국간의 논의를 거쳐 1978년 제정한 함부르크 규칙³⁴⁾ 등은 대표적인 국제운송 관련법규로 분류되고 있다.

29) 전자서명법 제3조(전자서명의 효력), 전자거래기본법 제4조(전자문서의 효력) 등.

30) 동 법은 배서에 의한 선화증권의 양도로 물품의 소유권이 이전됨을 규정하고, 선화증권상에 명시된 권리의무가 선화증권의 양도로 양수인에게 이전됨을 규정하여 화증권의 유통성을 최초로 법적으로 인정된 의의를 갖고 있다.

31) 동법은 미국이 헤이그 규칙(Hague Rules, 1924)을 수용하면서 미국해상화물운송법(Carriage of Goods by Sea Act, 1936)으로 대체된다.

32) 공식명칭은 선화증권에 관한 통일규칙을 위한 국제조약 : 헤이그 규칙, 1924(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading(Hague Rules, 1924))이다.

33) 공식명칭은 선화증권 조약개정정서(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading(Visby Rules, 1968))이다.

34) 공식명칭은 유엔해상화물운송조약(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea(Hamburg Rules, 1978))이다.

이들 법규는 국제운송의 발전과 교역량의 증대, 운송인과 화주 등의 권리관계의 균형모색 등 시대변화에 부응한 규칙을 제정하는데 초점을 맞추고 제정되었지만 1990년대 이후 가속화된 무역서류의 전자화에 대한 규정은 따로 마련하지 않고 있다.

일례로 함부르크 규칙에서는 서면(writing)에 대하여 기존의 종이서류 외에 전보 및 텔렉스를 포함³⁵⁾하였으나 기본적으로 종이문서를 기반으로 하는 무역거래방식에 적용되는 규칙이라는 데는 차이가 없다.

또한 선화증권의 발행³⁶⁾에 대해서는 “선화증권이 발행되는 국가의 법률에 저촉되지 않는 한 선화증권상의 서명은 옥필, 모사인쇄, 천공, 타인, 부호로 하거나 또는 기타의 기계적 또는 전자적 수단에 의하여 할 수 있다”고 규정하고 있어 문언적 의미로는 전자적 수단에 의한 선화증권의 발행을 허용하는 것으로 파악할 수 있지만 여기서 언급한 전자적 수단의 의미는 문서의 전자화라는 개념이 아니라, 기존의 문서발행 방식인 옥필 외에 기계적인 수단을 통한 문서의 발행이라는 개념을 추가하였다고 해석³⁷⁾되어 전자문서의 효력을 인정하는 것으로 받아들여지는 힘든 것으로 보인다.

따라서 기존의 국제운송 관련법규를 전자선화증권의 발행 및 유통에 그대로 적용하기에는 한계가 있으며 어떠한 형태로든 관련 규정의 개정 및 새로운 규정의 제정을 통하여 전자선화증권에 관한 규정을 마련하는 것이 필요한 상황이다.

한편 컨테이너 운송방식의 확산과 이를 통한 복합운송의 활성화에 대응하여 유엔이 제정한 유엔국제복합운송조약³⁸⁾과 유엔무역개발회의(UNCTAD)와 국제상업회의소(ICC)의 복합운송증권에 관한 규칙³⁹⁾이 복합운송에 한정된 관련 법규로 분류할 수 있으며 특히 복합운송증권에 관한 규칙에서는 “복합운송서류는 복합운송계약의 증거서류로서 관련 법률에서 허용하는 한 EDI 메시지로 갈음할 수 있으며, 유통가능한 형태로 발행되거나, 특정 수화인이 명시된 비유통의 형태로 발행될 수 있다”⁴⁰⁾고 규정하면서 전자적 메시지에 의한 복합운송증권의 발행 및 유통을 허용하고 있어 이러한 규정을 전자선화증권의 발행 및 유통에도 참고할 수는 있을 것으로 보인다.

또한 전자선화증권의 도입을 위하여 CMI는 현존하는 법적 문제점을 극복하고 해상분야에서의 EDI 보급을 위한 노력을 통하여 1990년 전자선화증권에 관한 CMI 규칙(CMI Rules for Electronic Bills of Lading, 1990)을 제정하였다.

동 규칙은 당사자간의 자유로운 선택에 의하여 적용되도록 함으로써 자율성을 강조하였으며 이러한 원칙은 제6조 적용법률에서 “선화증권이 발행되는 물품운송계약은 관련 국제협약이나 관련 규정을 담고 있는 해당 국가의 법률에 다르다”는 규정⁴¹⁾에 의하여 확인된다. 이러한 측면에서 CMI 규칙은 EDI를 활용하여 선화증권의 전자적 이전문제를 다루는 데 초점을 맞추고 있으며 선화증권의 발행 및 유통

35) Hamburg Rules 1978, Article 1. 8.

36) Hamburg Rules 1978, Article 14. 3.

37) 엄밀한 의미에서 모사인쇄, 천공 등의 방식이 전자적인 수단이라고 보기는 어렵다.

38) 공식명칭은 유엔국제복합운송조약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980)이다.

39) 공식명칭은 복합운송증권에 관한 UNCTAD/ICC규칙(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents)이다.

40) UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents Article 2. 2.6.

41) CMI Rules for Electronic Bills of Lading Article 6.

통에 관한 제반 사항은 각국의 관련 법률에 의하도록 함으로써⁴²⁾ 선화증권 관련사항을 담고 있는 운송관계법에 대하여 하위법률의 지위를 갖고 있다고 할 수 있다.⁴³⁾

CMI 규칙은 또 개인키(Private Key)방식을 이용하여 전자선화증권의 권리이전 방식을 사용, 운송인에 의하여 소지인이 운송물품의 권리를 행사할 수 있도록 한 개인키와 함께 전자메시지를 사용하여 전자선화증권을 송화인에게 발행함으로써 절차가 시작되도록 하였다.⁴⁴⁾ 이에 따라 개인키의 소지인은 선화증권 소지인과 같은 권리를 행사하게 되며, 물품인도 청구권, 수화인의 지정 및 변경, 물품에 대한 권리이전, 운송인 또는 운송관계인이 물품운송계약의 조건에 부합되도록 지시할 수 있는 권한⁴⁵⁾을 행사할 수 있다. 그러나 이러한 개인키의 사용이 CMI 규칙의 가장 큰 특징중의 하나이지만 정작 세부 규정에는 이에 대한 자세한 내용이 포함되어 있지 않는 것은 문제점으로 지적되고 있다.

또한 CMI 규칙은 BOLERO와 같이 중앙등록시스템을 갖고 있지 않아 하나의 시스템으로 파악하기는 힘들며, 전자선화증권의 발행 및 전송, 확인, 이전 등의 사항을 관할하는 별도의 기구나 조직을 만들지 않고 당사자들이 거래과정에서 적용될 수 있는 기준을 공개적으로 제시한 것에 불과하여 실제 적용에는 많은 한계를 노출하고 있다.

동 규칙은 주요 사용자인 선박회사 등 운송인의 외면으로 인하여 제정 후 10여년이 지난 지금까지 전자선화증권 실용화에 적용되지 못하고 있으며, 이러한 이유로 운송인에 대한 과도한 부담⁴⁶⁾ 및 불명확한 책임규정⁴⁷⁾, 개인키의 안전성 에 대한 은행의 우려⁴⁸⁾거부, 전세계적인 규모의 운영 및 관리시스템 부재⁴⁹⁾, 개인키 운영과정의 법적인 효력문제⁵⁰⁾ 등의 이유로 인하여 시행되지 못하였다.

CMI 규칙이 EDI 방식을 통한 전자선화증권의 권리이전 문제를 해결하고자 하고, 기존의 법률체제와의 조화를 꾀한 것은 의미가 있지만 전자선화증권의 법률적 기반에 대한 구체적인 방안을 제시하지 못한 것은 한계라고 할 수 있다.

2. 국제무역규칙

대표적인 국제무역규칙인 인코텀즈는 1990년의 개정부터 전자상거래의 발전에 대응하여 공장인도조건(Ex Works : EXW)을 제외한 각 조건의 A8조항에 매도인과 매수인이 전자적 방식으로 통신을 합의한

42) Kelly Richard Brett, "The CMI Charts a Course on the Sea of Electronic Data Interchanges : Rules for Electronic Bills of Lading", *Tulane Maritime Law Journal*, Spring, 1992., p.361.

43) Laryea Emmanuel T., *op. cit.*, p.282.

44) Livermore John & Euarjai Krailerk, "Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence", *Journal of Information, Law and Technology*, 1998., p.10.

45) CMI Rules for Electronic Bills of Lading Article 7. (a).

46) 운송인이 전자선화증권의 발행 및 권리이전, 소지 등의 업무를 담당하는 중추기관 역할을 함으로써 운송인에 대한 부담이 크게 증가하였다.

47) CMI 규칙에 따르면 전자선화증권의 제반 운영에 있어 운송인이 모든 운영과정을 책임지도록 되어 있지만 운송인의 책임소지에 대해서는 명확한 규정이 없다.

48) Kelly Richard Brett, *op. cit.*, p.366.

49) Laryea Emmanuel T., *op. cit.* p.285.

50) Livermore John & Euarjai Krailerk, *op. cit.*, p.10.

때에는, 전항에 언급된 서류는 이와 상응한 EDI 통신문으로 대체될 수 있다⁵¹⁾고 규정하면서 서류를 대체하는 전자문서의 사용에 관한 기본요건을 갖추고 있다.

그러나 선화증권의 중요한 기능 중의 하나인 권리증권의 기능을 전자문서로 대체할 수 있는가에 대해서는 별도의 언급이 없으며 이 문제를 BOLERO와 같은 통신서비스 제공시스템이나 전자선화증권에 관한 CMI 규칙, UNCITRAL의 전자상거래표준법 제16조 내지 제17조 등을 통하여 지원받을 것을 규정⁵²⁾하면서 직접적인 언급은 하지 않고 있다.

전자문서의 수용에 대한 보다 직접적인 시도는 2002년 4월부터 시행된 전자적 제시를 위한 화환신용장통일규칙 및 관례의 추록(Supplement to the Uniform Customs and Practice for Documentary Credits for Electronic Presentation : eUCP)과 UNCITRAL의 전자상거래 표준법(Model Law on Electronic Commerce, 1996), 전자서명표준법(Model Law on Electronic Signature, 2001) 등에서 찾을 수 있다.

이들 규칙과 표준법은 모두 전자상거래 시대에 부응한 전자적 자료처리에 대한 지침을 마련한 것으로 eUCP의 경우 신용장 거래의 전자화를 조속히 실현시킬 수 있는 계기를 마련함과 동시에 전자선화증권의 실용화를 위한 법제마련에도 시사점을 제공하여 주고 있다.

또한 전자상거래 표준법과 전자서명 표준법은 전자문서 및 전자서명의 법적효력을 공식적으로 인정⁵³⁾하면서 전자선화증권법 제정에 대한 기본 근거를 제공하여 주고 있지만 표준법 자체가 강행법이 아니라 권고사항이기 때문에 각국의 법률제정에 직접적인 영향을 미치지 못하는 한계점을 갖고 있다고 할 수 있다.

3. 주요국의 관련 법규

영국은 국제물품운송의 새로운 환경변화에 대응하여 1992년 기존의 선화증권법을 개정한 해상물품운송법(Carriage of Goods by Sea Act)을 제정하여 국무장관이 전기통신시스템 또는 다른 정보기술이 이용될 경우 본 법이 적용되는 증권의 발행, 이들 증권의 배서, 양도 또는 다른 형태의 이전, 증권과 관련된 모든 행위에 대하여 법제화할 수 있는 권한을 두는 등⁵⁴⁾ 전자문서 또는 증권의 유통을 실용화하기 위한 근거를 마련하였으나 아직 세부 시행규칙이 제정되지 않아 실제 적용은 이루어지지 않고 있다.

또 미국은 해상운송법개정안(Proposed Amendments to the US Carriage of Goods by Sea Act, 1996)을 미국 의회에 제출하여⁵⁵⁾ 물품매매계약의 정의를 새롭게 하고 전자선화증권을 물품매매계약의 한 종류

51) INCOTERMS 2000. A8., "Where seller and buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraph may be replaced by an equivalent electronic data interchange(EDI) message"

52) INCOTERMS 2000., *Ibid.*

53) Model Law on Electronic Commerce, 1996. Article 17. (1), "전자문서에 의하여 운송계약과 운송물품에 대한 권리, 의무의 이전이 이루어진 경우에도 서면에 의한 운송계약 및 서류방식의 운송서류의 법적효력을 충족할 수 있다".

54) Carriage of Goods Act, 1992. Article 1. (5).

55) Taylor Leslie W., "Proposed Changes to the Carriage of Goods by Sea Act: How will They Affect the United States Maritime Industry at the Global Level?", *International Trade Law Journal*, 1999, p.3.

로 하는 방안을 포함⁵⁶⁾하였지만 아직 정식 발효는 이루어지지 않고 있는 실정이다.

영국, 미국 등 주요국이 새로운 시대변화에 부응한 운송관련 법률의 개정에 소극적인 것과는 달리 호주는 이들 국가에 비하여 전자문서와 전자선화증권에 관한 가장 앞선 법률체계를 마련하였다.

호주의 대표적인 운송법규인 해상운송서류법(Sea Carriage Documents Act, 1996)과 해상물품운송법(The Carriage of Goods by Sea Act, 1991)은 모두 전자선화증권의 사용을 법적으로 허용하고 있다.⁵⁷⁾

해상운송서류법 제4조는 전자 및 컴퓨터화된 해상운송서류를 다루면서 서면으로 된 해상운송서류와 동일한 방식으로 데이터 메시지 형식으로 된 해상운송서류에 관하여 적용된다고 규정하고 있다.⁵⁸⁾

또한 다른 수단에 의하여 해상운송서류의 교환에 관하여 적용되는 것과 동일한 방식으로 데이터 메시지에 의한 해상운송서류의 교환에 관하여 적용된다⁵⁹⁾라고 규정하여 전자선화증권 및 전자문서 형태의 해상운송서류의 발급 및 교환에 대한 근거를 마련하고 있다.

따라서 호주의 법률체계에서 전자선화증권은 서류형태의 선화증권과 동등한 법적지위를 갖는다⁶⁰⁾고 할 수 있으며, 영국이 해상물품운송법에서 전자선화증권의 발행, 배서, 양도, 이전 등에 관한 사항을 규정하고도 세부규칙의 마련을 통한 실용화에 주의를 기울이지 않고 있는 것과는 대비된다고 할 수 있다.⁶¹⁾

이러한 측면에서 호주의 해상운송서류법과 해상물품운송법은 전자선화증권의 실용화를 위한 법적인 근거를 제시하여 주고 있다고 할 수 있다.

4. 한국의 관련 법규

한국은 1999년 무역업무자동화촉진에 관한 법률을 시작으로 전자서명법(1999년), 전자거래기본법(1999년), 무역거래기반조성에 관한 법(2000년) 등의 제정을 통하여 전자거래의 근간이 되는 EDI 방식의 도입과 이를 통한 무역업무의 처리에 관한 규정들을 폭넓게 마련하여 놓고 있다.

무역업무자동화촉진에 관한 법률은 전자무역 활성화를 위한 포괄적인 접근방식을 취하면서⁶²⁾ 뒤를 이은 여러 법률의 제정에 많은 시사점을 제공한 것⁶³⁾으로 평가되지만 이들 법률은 일반적인 전자상거래에서 전자문서 및 전자서명, 공인인증기관 등의 사항을 다루고 있어 전자선화증권 관련 사항을 논의

56) Ibid., p.7.

57) Laryea Emmanuel T., *op. cit.*, pp.275-276.

58) Sea Carriage Documents Act, 1996, Chapter 4. (1).

[http : //www.legislation.qld.gov.au/LEGISLTN/CURRENT/S/SeaCarDocsA96_01_.pdf](http://www.legislation.qld.gov.au/LEGISLTN/CURRENT/S/SeaCarDocsA96_01_.pdf)
(visited December 22, 2004)

59) Sea Carriage Documents Act, 1996, Chapter 4. (2).

60) Laryea Emmanuel T., *op.cit.*, p.276.

61) Ibid.

62) Boss H. Amelia & Ritter B. Jeffrey, *Electronic Data Interchange Agreements*, ICC Publishing S.S., 1993, p.18.

63) 그러나 동 법률은 무역업무의 분야에 한정된 특별법으로 제정되었기 때문에 전자무역을 포괄하는 법률로서는 한계가 있고, 이후 유사한 특별법의 제정을 통한 실무상의 혼란을 초래하였다는 일부 비판도 있다.

할 때 참조할 수는 있지만 관련 규정을 그대로 적용시키기에는 무리가 따른다고 할 수 있다.

한편 2004년 제정된 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률(이하 ‘전자어음법’이라 한다)은 전자적 방식으로 약속어음을 발행·유통하고 어음상의 권리를 행사할 수 있도록 하는데 목적⁶⁴⁾을 두고 관련 규정을 마련함으로써 전자선화증권과 같은 유가증권에 적용할 수 있는 계기를 마련하였으며 향후 전자선화증권 관련 법률이 제정될 경우 유용한 참고역할을 할 것으로 보인다.

전자어음법은 전자어음의 발행·등록·배서 등의 업무를 총괄하는 전자어음 관리기관⁶⁵⁾을 두고 온라인상으로 어음을 발행함으로써 기존의 종이방식의 어음사용에 따른 부담을 대폭 경감시키도록 하고 있다. 또한 전자어음 발행기관이 발행인의 신용상태를 평가하여 등록자체를 거부할 수 있는 권한을 부여하여 무자격자의 어음발행으로 인한 부도를 최소화하도록 하고 있다.⁶⁶⁾

전자어음 발행기관의 어음발행 및 유통에 따른 시스템의 안전성 문제와 법적 분쟁의 발생시 발행기관의 지위 등에 대한 세부사항에 대한 우려가 있지만 전자어음법 제정을 계기로 전자선화증권법 제정을 위한 초석이 마련되었다고 할 수 있다.

따라서 전자선화증권의 실용화를 위한 법률제정을 위해서는 호주 등 이미 관련 규정을 마련한 국가의 규정과 함께 한국의 전자어음법 등의 내용을 참조하여 법 제정에 대한 시사점을 찾아야 할 것으로 보인다.

IV. 전자선화증권 활용에 따른 몇가지 문제점

1. 선화증권과 성격과 서면성의 문제

대부분의 대륙법계 국가들에서 선화증권은 유통성을 갖춘 무역서류로 인식되고 있으며 선화증권의 소지인은 물품에 대한 인도요구 및 처분권도 갖고 있는 것으로 파악된다.⁶⁷⁾

프랑스의 경우 선화증권은 물품에 대한 권리가 체화되어 있기 때문에 단순한 권리증권이 아니며, 선화증권의 소지인은 환어음의 소지인이 대금청구권을 갖는 것과 마찬가지로 선화증권에 기재된 물품의 인도청구권을 갖는 것으로 인정하고 있다.⁶⁸⁾ 이러한 법체계에 따라 대륙법계 국가들에서는 선화증권의 서면성 문제가 중요한 의미를 차지하게 된다.

64) 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률 제1조.

65) 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률 제3조.

66) 전자어음의 발행 및 유통에 관한 법률 제5조 제2항.

67) Arria Luis Cova, "Legal Obstacles to the Implementation of the Electronic Bill of Lading in Civil Law Countries", *European Transport Law*, Vol32 No6, 1997. p.719.

68) Arria Luis Cova, *op. cit.*, p.710.

이에 반해 영미법계 국가들에서는 선화증권을 환어음이나 수표와 같은 유통증권으로 보지 않고, 양도가능 또는 이전가능의 의미에 주안점을 두면서 선화증권을 권리증권으로 파악하고 있다. 램버그(Ramberg) 교수는 이러한 대륙법과 영미법의 차이점에 대하여 영국의 법률체계에서 선화증권의 소지인은 이전의 소지인에 비하여 더욱 많은 권리를 갖게 되며, 따라서 선화증권은 준유통성(quasi-negotiable) 서류라는 견해를 밝혔다.⁶⁹⁾

이에 따라 영미법계 국가들의 판결에서 선화증권의 소지인이 선화증권에 표창된 물품에 대한 권리를 갖는다고 하더라도 수화인이 운송인과의 계약관계에서 물품에 대한 독점적인 권리를 갖는 것으로 해석하지는 않고 있다.

이러한 선화증권의 실제 및 서면성의 문제에 대하여 전자선화증권에 관한 CMI 규칙은 데이터 메시지 및 전자문서의 증거력에 대하여 전자적 기록 또는 기록의 인쇄물은 동 규칙의 적용을 받는 당사자들의 합의의 충분한 표시이며, 따라서 계약이 서면에 의하여 이행되지 않는 것을 이유로 아무런 지장을 받지 않는다⁷⁰⁾고 규정하고 있다. 동 규칙의 이러한 전자선화증권의 서면, 서명, 원본제시요구 등에 관한 해결방안은 일종의 금반언(estoppel)⁷¹⁾ 성격을 띠고 있다고 할 수 있으며 이러한 영국법상의 금반언 원칙은 계약의 증거로 서면을 요구하는 대륙법의 법제⁷²⁾에 그대로 적용될 수 있는가의 문제가 부각된다.⁷³⁾

따라서 비정형화된 형태(de-materialized form)를 띤 선화증권을 비롯한 운송서류가 종이방식의 서류와 동등한 지위와 기능을 갖추기 위해서는 (i) 서면 및 서명요구의 충족, (ii) 전자적 교환의 법적효력 구비, (iii) 계약의 장소, 일자 시간 등 형식적인 측면에 대한 완비 등의 사항이 구비되어야 할 것이다.

이에 대해 UNCITRAL 전자상거래 표준법(이하 '표준법'이라 한다)은 제2장 데이터 메시지에 대한 법적요건의 적용부분⁷⁴⁾에서 데이터 메시지의 법적승인 및 서면, 서명, 원본성, 증거가치, 보관 등의 사항을 통하여 각국의 법률체제와의 조화를 꾀하고 있다.

그러나 데이터 메시지가 그 제출자에게 취득할 것으로 예상되는 것이 상당한 최선의 증거(best evidence)⁷⁵⁾일 경우에는 원본이 아니라는 이유만으로 증거로서의 가치가 부인되도록 적용하지 아니한다는 원칙이 모든 국가의 법률체계에서 수용되지 못하는 점은 한계가 되고 있다.⁷⁶⁾

이러한 한계에도 불구하고, 표준법은 EDI를 통한 통신을 관할하는 법적원칙과 기본규정을 제공함으로써 법적문제에 대한 일반적인 기준을 제시하지는 않았지만 현행 법률의 요구사항을 채택하여 더 이

69) Ramberg Jan, *Transport Multimodal*, Lima Seminar, 1982, p.50.

70) CMI Rules for Electronic Bills of Lading Article 11.

71) 영국법상의 원칙인 금반언(禁反言)을 의미하며, 이것은 을(乙)이 한 표시를 갑(甲)이 믿고, 그에 따라서 자기의 지위(地位)를 변경했을 때는 을은 후일에 자기의 표시가 진실에 반(反)해 있었다는 것을 이유로 그것을 뒤집을 수가 없다는 원칙, 즉 말(言)을 뒤집는 것(反)을 금(禁)하는 원칙이며 거래의 안전을 보호하기 위한 중요한 기능을 다하고 있다.

72) 대륙법계의 경우 묵시적 합의라는 용어가 있지만 이러한 합의는 법원에서 충분한 증거로 인정받지 못하고 있다.

73) Arria Luis Cova, *op. cit.*, p.712.

74) Model Law on Electronic Commerce, 1996. Article 5-Article 10.

75) Model Law on Electronic Commerce, 1996. Article 9. (1). (b).

76) UNCITRAL, Report of the Electronic Data Interchange, A/CN.9/407, March 16, 1995, pp.22-23.

상 EDI의 사용에 법적인 문제가 발생하지 않도록 하겠다는 평가를 받고 있어⁷⁷⁾ 앞으로 서면성의 문제 해결을 위한 논의를 진전시킬 수 있는 계기를 마련하였다고 할 수 있다.

2. 전자문서의 증거능력 인정문제

기존의 무역거래방식에서 종이기반의 무역서류는 거래과정에 참여하는 당사자 사이에 분쟁이 발생할 경우 이를 처리하는 법적인 증거력⁷⁸⁾을 갖고 있었다. 그러나 문제는 이러한 증거력이 전자문서에도 적용되는가 하는 것이다.

이 문제는 EDI 방식으로 생성된 전자문서가 법정에서의 증거력을 인정받을 수 있는가의 문제로 전자문서의 증거력이 인정받지 못할 경우, 전자선화증권의 실용화도 차질을 빚게 된다.⁷⁹⁾

이에 대하여 대부분의 영미법계 국가에서는 전문법칙(hearsay rule)과 최선의 증거법칙(Best Evidence Rule)을 기준으로 판결을 내리고 있다.⁸⁰⁾

전문은 “사실인정의 기초가 되는 실험사실을 실험자 자신이 직접 법원에 보고하지 않고 간접적으로 보고하는 증거”로 영미법에서는 이를 반대신문으로 다룰 수 없기 때문에 증거가 될 수 없다는 원칙이 확립되어 있다. 또한 최선의 증거법칙은 “문서성의 조건을 증명하기 위하여 복사본이 아닌 원본이 제시되어야 한다”는 것을 의미한다.

전자무역과 관련, EDI 방식으로 생성된 전자문서가 전문법칙의 예외규정을 적용받을 수 있는가의 문제가 제기된다. 현행 영미법계에서는 전문법칙의 예외규정을 통하여 전자문서도 법원에서의 증거능력을 갖추고 있는 것으로 판결하고 있다.

영국의 시민증거법(Civil Evidence Act, 1968)은 컴퓨터에 의하여 생성된 진술의 증거능력에서 “동 진술이 컴퓨터가 정보처리를 위하여 정상적으로 사용되고, 정보가 서류에 포함되어 있거나 추출가능하고, 컴퓨터가 정상적으로 운영되고, 일반적인 작동을 통하여 서류에 포함된 정보의 재생산이나 추출이 가능한 경우에 한하여 법정에서의 진술과 마찬가지로의 증거능력을 인정한다.”고 규정하고 있다.⁸¹⁾ 이 규정에서 컴퓨터의 정상적인 사용 및 보안 문제 등에 대한 구체적인 설명은 없지만 기본적으로 컴퓨터에 의하여 생성된 전자문서의 증거능력은 인정하는 것으로 받아들여진다.

미국의 경우에도 통일전자거래법(Uniform Electronic Transaction Act, 1999)은 UNCITRAL 전자상거래 표준법 제9조를 참조하여 “법적절차에서 그 기록 또는 서명이 단지 전자적인 형태로 되어 있다는 이유만으로 그 증거능력이 부인되지 않는다”고 규정⁸²⁾하여 전문규칙의 예외규정을 두고 있다.

77) *Ibid.*

78) 증거력이란 증거방법의 조사에 의하여 얻은 내용, 즉 증거자료가 요증사실의 인정에 기여하는 정도를 말하여, 증거능력이란 유형물이 증거방법으로서 증거조사의 대상이 될 자격을 말한다; 이시운, 「민사소송법」, 박영사, 1994, p.528.

79) Muthow Erik, "The Impact of EDI on Bills of Lading", *Technology Review*, 1999. p.9.
http://www.uctshiplaw.com/muthow2.htm(visited December 22, 2004).

80) Walden Ian, *EDI and the Law*, Blenheim Online, 1989, p.12.

81) Civil Evidens Act, 1968. Chapter 5. Admissibility of statements produced by computers.

한편 대륙법계 국가에서는 심문체계에 의한 판결시스템을 갖고 있기 때문에 모든 관련 증거는 증거능력을 갖고 있는 것으로 평가되며, 법원은 해당 증거를 중요도에 따라 평가하는 체제로 운영되고 있어 전문법칙에 따른 어려움은 발생되지 않고 있다.⁸³⁾ 또한 법정에서 당사자들 사이의 공방보다는 실체적 진실(material truth)을 찾는 데 주안점을 두며 제출된 증거의 경중을 따져 관련 사실을 검토하게 된다.

따라서 대륙법계 국가의 판결에 제출되는 컴퓨터로 생성된 증거는 증거능력은 인정받지만 증거의 경중문제에서는 종이문서 방식으로 제출된 증거에 비하여 낮은 평가를 받을 우려가 있어 이러한 문제를 해결하는 것이 또 다른 과제가 되고 있다.⁸⁴⁾

한국의 경우에는 전자거래기본법에서 “전자문서는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 전자적 형태로 되어 있다는 이유로 문서로서의 효력이 부인되지 아니한다.”고 규정⁸⁵⁾하여 전자문서의 증거능력에 대하여 인정하고 있으며, 따라서 전자문서의 증거능력은 그 형식보다는 컴퓨터에 보존된 데이터 메시지의 증거능력이 있는지의 여부가 문제가 된다고 할 수 있다.⁸⁶⁾

한편 전자어음법은 전자어음의 발행·등록·배서 등의 업무를 총괄하는 전자어음 관리기관을 통하여 온라인상으로 어음을 발행, 유통하도록 하면서 전자문서의 증거능력을 인정하고 있어, 전자어음법의 규정을 전자선화증권법 제정에도 적용할 수 있을 것으로 보인다.

3. 데이터메시지의 기능문제

선화증권의 지위에 대한 대륙법과 영미법의 차이는 전자선화증권의 실용화에 있어 데이터 메시지가 종이기반의 선화증권과 같은 기능을 할 수 있는가의 문제로 연결된다.

종이문서 형태의 선화증권이 갖는 용도와 기능이 데이터 메시지 기술을 통하여 충족될 수 있는가의 문제에 대하여 UNCITRAL 전자상거래 표준법의 제정을 준비한 EDI 워킹그룹은 기능적 동등성(functional-equivalent)이라는 개념을 사용하였다.⁸⁷⁾ 이러한 개념은 서면(writing), 서명(signature), 원본성(original) 등 전자문서의 특징들이 종이문서와 같은 기능을 수행할 수 있는가의 문제다.⁸⁸⁾

그러나 대륙법계의 입장에서 볼 때 종이문서 기반의 무역 및 운송시스템이 데이터 메시지고환 방식의 시스템으로 전환될 경우에는 근거법률의 제정을 비롯하여 종이문서 방식의 거래와 기능적으로 완전한 동등성을 갖는 체제가 구비되어야 한다.⁸⁹⁾ 유통가능 선화증권은 권리증권으로서의 성격을 갖고

82) Uniform Electronic Transaction Act, 1999, Section 13. Admissibility in Evidence.

83) Walden Ian, *op. cit.*, p.28.

84) Muthow Erik, *op. cit.* p.10.

85) 전자거래기본법 제4조 (전자문서의 효력) ①.

86) 강원진, “글로벌 전자상거래 활성화를 위한 제도적 모델정립과 과제”, 「e-비즈니스 연구」 제1권 제1호, 국제e-비즈니스학회 2000. 12. p.10.

87) UNCITRAL, Electronic Data Interchange, A/CN.9/WG.IV/WP.69, January 23, 1996, p.11.

88) Chander George F., III. *op. cit.* p.492.

89) Arria Luis Cova, *op. cit.* p.711.

있기 때문에 운송과정중에 선화증권의 배서에 의하여 물품의 일부가 이전될 경우, 이를 EDI를 통하여 처리하면 6개의 데이터 메시지가 발생(물품당 3부의 선화증권 원본)되어, 메시지 송수신 및 이에 따른 물품의 권리이전 문제가 혼란을 겪게 된다.⁹⁰⁾

이에 대해 UNCITRAL은 전자상거래 표준법 제17조 제3항에서 “그 권리 또는 의무가 서류의 이전 또는 사용에 의하여 양도될 것을 요구하는 경우에, 유일한 데이터 메시지를 만드는데 신뢰성 있는 방법이 사용되는 한, 그 권리 또는 의무가 하나 이상의 데이터 메시지의 사용에 의하여 양도된 때에는 요건을 충족한 것으로 본다”고 하여 기능적 동등성의 의미를 두고 있지만 현실적으로 발생될 가능성이 높은 권리이전의 혼란문제를 처리하기에는 미흡하다고 할 수 있다.

일반적인 의미에서 법적인 체계가 충족되는 한 데이터 메시지는 종이문서와 같은 안전성을 갖는 것으로 파악되지만 데이터 메시지가 종이문서와는 다른 형태를 띠고, 종이문서의 기능을 모두 수행하지 못하므로 완전한 동등성을 인정받을 수는 없기 때문에 종이문서 기반하의 선화증권의 경우도 전자적 환경하에서 완벽한 동등성을 확보할 수는 없다는 것이 일반적인 견해다.

따라서 전자선화증권의 법적기반 정비에 있어 중요한 사항은 현행 선화증권이 갖는 권리증권으로서의 성격을 비정형화된 형태로 전환하는데 초점이 맞추어 진다.⁹¹⁾ 이러한 전환은 선화증권의 서면성을 더욱 강조하는 대륙법계에서 필수적인 전제조건이 되며 서면성 요구에 대한 과제가 해결되어야 전자 선화증권의 실용화 노력도 한 단계 진전될 것으로 보인다.

이에 대하여 전자어음법은 전자적 방식으로 약속어음을 발행·유통하고 어음상의 권리를 행사할 수 있도록 하는데 목적을 두면서 관련 규정을 마련하고 있어 이러한 규정을 전자선화증권과 같은 유가증권에도 그대로 적용할 수 있는 계기를 마련한 것으로 평가되고 있다.

V. 결 론

전자무역시대의 도래에 부응하여 무역서류의 전자화에 대한 시도가 활발하게 이루어지고 있으며 이러한 움직임은 전자신용장 및 전자선화증권의 실용화에 대한 노력으로 이어지고 있다. 한국도 2003년 국가전자무역추진위원회를 출범시킨 후 국가적인 차원에서 전자무역의 기술적 기반과 법적 및 제도적 장치의 구비를 위한 전자무역추진 3개년 계획을 추진하고 있는 등 발빠르게 대응하고 있다.

대표적인 선적서류인 선화증권의 전자화, 즉 전자선화증권의 실용화는 국제무역거래 관행의 근본적인 변화를 통하여 전통적 선화증권의 위기, 즉 선화증권의 도착지연으로 인한 물품인수의 차질과 문서의 위변조로 인한 사기의 발생 등의 문제점을 해결하는 동시에 안정적인 전자적 유통시스템을 기반으로 오

90) *Ibid.*

91) Arria Luis Cova, *op. cit.*, p.712..

류 없는 신속한 전송을 통하여 효율적인 운영체계를 갖춘다는 이점을 제공하여 줄 것으로 예상된다.

그러나 이러한 이점을 갖춘 전자선화증권이 실용화되어 새로운 국제무역거래의 관행으로 정착되기 위해서는 다음과 같은 법률적 측면에서의 문제가 해결되어야 한다.

첫째, 각국의 법률체계 차이로 인한 선화증권의 서면성에 관한 문제이다. 대륙법계 국가에서 선화증권을 비롯한 무역서류의 서면성을 요구하고 종이방식의 무역서류에 대해서는 법적효력을 인정하고 전자문서의 법적효력은 인정하지 않고 있어 이러한 서면성 요구는 전자선화증권 실용화의 최대 장애요인이 되고 있다.

이에 대해서는 영국의 해상물품운송법, 호주의 해상운송서류법, 해상물품운송법 등의 법률에서 서면으로 된 해상서류와 동일한 방식으로 데이터 메시지 형식으로 된 해상운송서류에 적용가능하도록 규정하고 있어 해결의 실마리를 마련한 상태다.

둘째, 전자문서의 증거능력 인정문제다. 이는 선화증권을 비롯하여 기존의 종이방식의 무역서류는 법적인 증거력을 인정받고 있지만 이러한 증거력이 전자문서에도 그대로 적용될 수 있는 가의 문제로 전자문서의 증거력이 인정받지 못할 경우 전자선화증권의 실용화는 큰 난관에 부딪치게 된다. 영미법계 국가에서는 전문법칙의 예외를 통하여 전자문서의 증거력을 인정하고 있고 대륙법계 국가에서도 인정하고 있지만 이에 대한 확실한 규정이 마련되어 있지 않은 상태다.

이에 대하여 한국의 전자서명법, 전자거래기본법, 무역거래기반조성에 관한 법 등은 전자거래의 근간이 되는 제반 규정을 마련하였으며, 전자어음법에서 전자적 방식에 의한 약속어음의 발행·유통에 관한 사항을 명시하고 있어 전자선화증권의 경우도 이러한 규정의 적용이 가능할 것으로 보인다.

셋째, 전자적인 방식으로 송수신되는 데이터 메시지가 종이문서와 동등한 기능을 수행하는가의 문제다. 종이문서 기반의 무역 및 운송시스템이 데이터 메시지 시스템으로 전환되어 동등한 기능을 수행하기 위해서는 근거법률의 제정을 비롯하여 완전한 기능을 구현하는 시스템이 구축되어야 한다. 그러나 아직 데이터 메시지가 종이문서의 기능을 완전히 수행하지는 못하고 있어 완전한 동등성을 확보하지 못하고 있다.

현재 각국은 전자선화증권의 실용화를 위한 법률적 문제의 해결을 위한 노력을 하고 있으며, 한국도 전자어음법 발효를 통하여 전자유가증권의 발행 및 등록, 유통에 관한 기반조성에 힘쓰고 있어 앞으로 전자선화증권 관련 법률의 제정에 상당한 시사점을 제공하여 줄 것으로 보인다.

앞으로 전자선화증권 관련 법률 제정을 위한 법적인 검토와 함께 운영시스템의 보안 및 안정성 확보, 중앙등록기관의 기능에 대한 보다 포괄적인 논의가 이루어져야 전자선화증권의 실용화가 앞당겨질 것으로 예상된다.

본 연구는 전자선화증권 관련 법제의 고찰을 통하여 전자선화증권 관련 법률의 제정을 위한 해결과제에 대해서만 검토를 하였기 때문에 한국의 상법상의 선화증권에 관한 규정의 개정 및 보완 등 다양한 실무절차에 대하여는 본 연구를 반영하지 못하였다. 이러한 문제들에 대한 검토는 후속 연구의 과제로 남긴다.

참 고 문 헌

- 강원진, 「전자결제시스템」, 삼영사, 2000.
- _____, “글로벌 전자상거래 활성화를 위한 제도적 모델 정립과 과제”, 「e-비즈니스연구」 제1권 제1호, 국제e-비즈니스학회, 2000.
- _____, “전자무역거래를 위한 볼레로 프로젝트의 예비실험 성과와 과제”, 「부산상대논문집」 제72집, 부산대학교 상과대학, 2001.
- _____, “전자무역거래 활성화를 위한 전자결제시스템의 요건과 과제”, 「국제상학」 제17권 제3호, 한국국제상학회, 2002.
- _____.김철호, “전자문서교환방식(EDI)의 법률적 문제”, 「경영·경제연구」 제15권 제1호, 부산대학교 경영·경제연구소, 1996.
- 최기원, 「상법학신문」, 제12판, 박영사, 2003.
- _____, 「해상법」, 제3판, 박영사, 2002.
- 최석범, “글로벌 전자무역시대에 대비한 전자선화증권의 법률적 대응책”, 「무역학회지」 제24권 제1호, 한국무역학회, 1999.
- 최준용, “인터넷과 상사법상의 과제”, 「법제연구」 제18호, 2004.
- Alan Urbah, *The Electronic Presentation and Transfer of Shipping Documents, in Electronic Banking : The Legal Implications*, Royston Miles Goode ed., 1985.
- Arria Luis Cova, "Legal Obstacles to the Implementation of the Electronic Bill of Lading in Civil Law Countries", *European Transport Law*, Vol. 32 No. 6, 1997.
- bolero.net, BOLERO Rulebook, 1st ed., September, 1999.
- _____, Appendix to BOLERO Rule Book Operating Procedures, 2nd ed., 1999.
- _____, "International Legal Feasibility Report", 2nd. ed., 1999.
- Boss H. Amelia & Ritter B. Jeffrey, *Electronic Data Interchange Agreements*, ICC Publishing S.A., 1993.
- Chandler George F., III, "Maritime Electronic Commerce for the Twenty First Century", *Tulane Maritime Law Journal*, Summer 1998.
- _____, "Electronic Transmission of Bills of Lading", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Volume 20, No. 4, October, 1989.
- Kelly Richard Brett, "The CMI Charts a Course on the Sea of Electronic Data Interchange : Rules for Electronic Bills of Lading", *Tulane Maritime Law Journal*, Spring, 1992.
- Laryea Emmanuel T., "Paperless Shipping Documents : Australian Prospective", *International Maritime Law*, 2000.

Livermore John & Euarjai Kraierk, "Electronic Bills of Lading : A Progress Report", *Journal of Maritime and Commerce*, Volume 28, No. 1, January 1997.

Muthow Erik, "The Impact of EDI on Bills of Lading", *Technology Review*, 1999.

Taylor Leslie W., "Proposed Changes to the Carriage of Goods by Sea Act : How will They Affect the United States Maritime Industry at the Global Level?", *International Trade Law Journal*, 1999.

Todd Paul, *Modern Bills of Lading*, Collins, 1986.

_____, *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP Professional Books, 1987.

_____, *Contracts for the Carriage of Goods by Sea*, BSP Professional Books, 1988.

UNCITRAL, Report of the Electronic Data Interchange, A/CN.9/407, March 16, 1995.

_____, Electronic Data Interchange, A/CN.9/WG.IV/WP.69, January 23, 1996.

Walden Ian, *EDI and the Law*, Blenheim Online, 1989.