

해상화물운송장을 활용한 전자무역문서의 글로벌 유통 전략에 관한 연구

류승열*

-
- I. 서론
 - II. 이론적 고찰
 - III. 무역문서의 유통프로세스 및 문제점
 - IV. 해상화물운송장을 활용한 문서유통 방안
 - V. 요약 및 결론
-

주제어 : 해상화물운송장, 전자무역, 전자문서유통, Sea Waybill, 전자선하증권

I. 서언

전자무역시대를 대비하고 글로벌 전자무역을 선점하기 위해 산업통상자원부와 무역협회는 2005년 e-L/C 시스템 구축을 시작으로 전자선하증권시스템(e-B/L)과 전자수출환어음 매입시스템(e-Nego)을 구축하여 2008년 7월 전자무역문서의 전자적 유통을 위한 상용서비스를 시작하였다. 그러나 전자선하증권은 권리이전에 요구되는 공인인증서와 관련한 법적인 문제와 선사의 소극적 태도로 전자선하증권 이용이 활성화되지 못하고 있고, 전자수출환어음 매입시스템(e-Nego)은 국내은행과 외국은행간의 무역문서를 전자적으로 교환할 수 있는 시스템이 연계되어 있지 않아 국가 간 전자무역문서의 교환이 전혀 이루어지지 않고 있다.

* 단국대학교 경영대학원 외래교수, E-Mail : chairmen@empal.com

2 무역상무연구 제68권 (2015. 12)

전자무역활성화를 촉진하기 위한 선행연구들을 보면 실질적인 전자무역문서의 글로벌 유통에 관한 연구보다는 전자신용장, 전자선하증권, 전자무역문서의 표준화, 전자적 교환에 따른 보안 및 인증 등 전자무역을 안정적으로 운영하기 위해 필요한 기반연구들이 주류를 이루고 있으며, ICC 또한 신용장 통일 규칙의 보칙으로 eUCP를 제정하여 글로벌 전자무역문서교환의 가이드를 제시하고 있지만 실질적인 전자무역문서의 교환 형식에 대해서는 무역당사자의 역할로 맡겨 두고 있다.¹⁾

우리나라 수출유형별 규모(<표1>)를 보면 신용장 방식의 규모보다 송금방식의 수출규모가 크게 증가하였음을 알 수 있다. 2014년을 기준으로 10년 전인 2004년 보다 전체 수출규모는 126% 증가한 반면 신용장 방식의 수출은 28% 증가하여 전체 수출증가액에 미치지 못하고 있으나 단순송금방식의 수출 규모는 2004년 대비 248%가 증가하여 전체 수출액 증가율보다 더 빠르게 증가하고 있다. 신용장 방식의 수출액과 비교해 볼 때 송금방식의 수출규모가 약 4.5배에 이르고 있으며, 단순송금방식과 사후송금방식을 합산하면 전체 수출액에서 차지하는 비율이 65%에 이르고 있다. 송금방식의 수출규모가 증가한 요인은 경제발전과 더불어 대기업의 해외진출이 활발해져 대기업의 본지사간 거래 증가에 그 요인을 찾을 수 있지만 인터넷 등 ICT 기술의 발달로 거래 편의성과 거래비용 절감을 위해 직접거래방식이 증가하였음에서도 그 요인을 찾을 수 있다.

<표 1> 유형별 수출실적

(단위 : 미불, %)

구 분	2004년	2014년	증가율
신용장 방식	54,540,388	69,734,086	28%
무신용장방식	32,394,969	53,853,552	66%
단순송금방식	89,244,815	310,819,193	248%
사후송금방식	44,492,387	58,679,537	32%
기타	33,172,113	79,578,238	140%
합계	253,844,672	572,664,606	126%
사전송금+사후송금	133,737,202	369,498,730	176%

자료 : 한국무역협회 무역통계데이터를 연구자가 수출형태별로 취합.

1) 전자기록의 제시형식에 있어 eUCP e4조에는 제시되어져야할 전자기록의 형식을 명시하여야 한다고 하면서 만일 전자기록의 형식을 명시하지 않은 경우 어떤 형식의 전자기록을 제시하더라도 무방한 것으로 규정하고 있다. “An eUCP credit must specify the formats in which electronic records are to be presented. If the format of the electronic record is not so specified, it may be presented in any format.”

전통적 무역거래 방식인 신용장 방식에 의해 수출서류를 해외로 유통하기 위해서는 선하증권 등의 전자화와 함께 국내매입은행과 개설은행 간에 전자문서교환을 위한 시스템이 연계되어 있어야 한다. 이상진 외1(2009)²⁾은 해외전자무역인프라와의 연계미흡을 전자무역서비스 활용의 저해요인중 하나로 지적하였으며, 류승열 외1(2012)³⁾은 국내은행과 해외은행간의 연계를 통한 전자무역문서의 유통을 위한 연계모델을 제시하면서 은행의 적극적인 참여가 필요하다고 주장하였으나 국내전자무역 시스템인 uTradeHub(이하 'uTH'로 표기)를 통한 수출서류의 국내은행 제시도 이루어지지 않고 있을 뿐만 아니라 국내은행들 또한 무역거래 서류의 전자적 제시를 위해 해외은행들과 논의조차 하고 있지 않는 실정이다.

uTH의 e-Nego시스템은 세계최초⁴⁾로 구축된 웹 기반의 전자무역시스템이다. 그러나 우리 시스템과 연계하여 전자무역문서를 교환할 수 있는 상대시스템이 존재하지 않고 국내외 은행들 간의 연계부족으로 uTH의 e-Nego 시스템과 e-B/L 시스템은 구축 이후 이용자가 거의 없는 실정이다.⁵⁾ 따라서 신용장방식에 의한 전자무역 결제서류의 글로벌 유통을 위한 연구가 계속되어야겠지만 이와 달리 수출상이 은행을 통하지 않고 직접 수입상에게 무역문서를 송부하는 송금방식에 대한 전자무역유통방식을 연구할 필요가 있다고 하겠다.

배상필 외2(2013)⁶⁾는 한국수출기업의 무신용장 거래비중과 결제리스크 관리방법의 관계연구에서 우리나라 수출결제방식은 1990년 초까지는 신용장을 이용하였으나 1990년대 중반이후 L/C 방식이 지속 감소한 반면 무신용장방식, 특히 송금방식의 비중이 절대적으로 증가하고 있다고 하면서 이는 과거 수출기업은 비용 측면보다는 수출대금의 안정적 회수에 주안점으로 두었으나 글로벌 경쟁심화로 비용보다는 시간적 효율성을 더 중시하게 되면서 송금방식으로 비중이 증대하였다고 주장하였다. 전 세계가 하나의 시장으로 통합되어 가면서 글로벌 경쟁은 더욱더 심화될 것이며 화물의 빠른 배송과 즉시 인도를 위해서는 시간과의 경쟁이 무엇보다 중요한 경쟁우위요소로 작용할 것인바 우편을 이용한 전통적 방식에 의한 무역문서의 유통에 소요되는 기간을 단축할 수 있는 변화가 요구된다.

2) 이상진·김형철, “전자무역 서비스의 활용 저해요인에 관한 실증 연구”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011, p. 425.
 3) 류승열·정윤세, “국제무역결제의 전자화 과제에 관한 연구”, 무역학회지 제37권 제4호, 한국무역학회, 2012, pp. 253~272.
 4) 지식경제부 보도자료(2010.4.7.) 세계최초 e-Nego 전자적 수출환어음매입시스템 구축 성공.
 5) 2014년 기준으로 e-B/L 시스템에는 4개의 선사가, e-Nego는 시스템에는 2개 기업이 연계되어 있으며 현재는 이용하지 않고 있음(2014년 기준 KTNET 내부조사자료).
 6) 배상필·김용민·박범철, “한국 수출기업의 무신용장 거래 비중과 결제리스크 관리방법과의 관계 연구”, 무역학회지 제38권 제5호, 한국무역학회, 2013, pp. 129~157.

따라서 본 연구에서는 수출입당사자간의 직접 무역문서를 교환하는 송금방식수출에 있어 해상화물운송장을 활용한 선적서류의 전자적 유통방안을 고찰하여 전자무역문서의 글로벌 유통을 촉진할 수 있는 방안을 제시하고자 한다.

II. 이론적 고찰

1. 해상화물운송장⁷⁾ 분석

1) 개념 및 생성배경

해상화물운송장은 해상운송에 있어 화물탁송증거로서 운송회사가 발급하며 유가증권이 아닌 기명식으로 발행되는 비유통증서이다. 국제상거래에 있어 해상화물운송장이 사용되기 시작한 것은 1970년대 후반으로 유럽, 스칸디나비아, 북미 및 극동 일부지역에서 사용되기 시작하였다. 선박 고속화와 항해기술의 발달, 컨테이너선의 출현 등으로 항해기간이 단축되어 화물이 선하증권보다 먼저 목적지에 도착하여 인도할 준비가 되어 있음에도 불구하고 선하증권의 미도착으로 화물을 인도하지 못함으로 인해 판매시기를 놓치거나 불필요한 비용을 추가 지불하는 등의 문제가 종종 발생하여 이러한 불편을 해소하기 위해 등장한 것이 해상화물운송장이다. 해상화물운송장에 대한 규정은 UNCTAD의 강력한 요청에 의해 신용장통일규칙 5차 개정에서 처음으로 신설되었다.⁸⁾

2) 법적 성질

영국의 해상화물운송법(Carriage of Goods by Sea Act) 제1조 3항에서는 해상화물운송장을 선하증권은 아니지만 해상화물운송계약을 증명하는 화물의 수취증이라고 정의하고 있으며, 국제해사위원회(Committee Maritime International : CMI)의 해상화물운송장통일규칙⁹⁾에서는 해상운송장은 선하증권이나 이와 유사한 권리증권으

7) 신용장통일규칙에는 non-negotiable sea waybill로 되어 있으나, 비유통성 해상운송장(신용장통일규칙과 국제무역규칙, 한국금융연수원, 2014) 또는 비유통해상화물운송장(무역협회 무역용어)으로 번역되어 사용되고 있고, 우리나라 상법에는 해상화물운송장으로 사용하고 있어 본 연구에서는 해상화물운송장으로 사용하기로 함.

8) Charles del Busto, "UCP 500 & 400 Compared," ICC Publishing S.A(Paris), 1993. p. 72.

9) Uniform Rules for Sea Waybill, 1. Scop of Application.

로 커버되지 않는 운송계약에 적용되며, 그 계약이 문서로 작성되었는지 여부를 불문하고 그 계약에 적용된다고 규정하고 있으며, 우리나라의 상법 제864조에는 운송인이 운송물을 인도함에 있어서 수령인이 해상화물운송장에 기재된 수하인 또는 대리인이라고 믿을 만한 정당한 사유가 있는 때에는 수령인이 권리자가 아니라고 하더라도 운송인은 그 책임을 면한다고 규정하고 있다.

따라서 해상화물운송장은 그 증권에 명시된 수하인에 한하여 화물을 인도하기로 약속한 것이지 그 수하인이 지시하는 사람에게까지 화물을 인도하기로 약속하는 증거가 아니며 단순한 증거증권에 불과하다고 할 수 있다. 즉, 해상화물인도를 청구하는 자가 해상화물운송장을 제시하지 않더라도 자신이 수하인임을 증명하기만 하면 해상운송인은 화물을 인도하여야 한다는 것이다. 따라서 해상화물운송장은 증거증권에 불과하므로 화물에 대한 권리가 화체되어 있는 권위증권인 선하증권과는 그 법적 성질에 근본적 차이가 있다고 할 것이다.¹⁰⁾

이와 같이 해상화물운송장은 선하증권처럼 배서나 교부에 의해 양도가 가능한 유가증권이 아니라 발급 당시부터 수하인의 이름을 운송장에 명시하여 기명식으로만 발급되는 단순화 화물수취증에 불과하므로 전자문서로 유통하고자 하더라도 선하증권의 권리이전과 같은 문제를 고려할 필요가 없다고 할 것이다.

2. 선행연구

본장에서는 전자무역문서의 유통과 관련한 선행연구들을 검토하여 본 연구와의 차이점을 제시하고자 한다.

해상화물운송장의 전자화와 관련해서 송호신 외¹¹⁾(2006)은 해상화물운송장은 전자무역거래에 적합한 전자식운송서류라고 하면서 해상화물운송장과 같은 비유통 운송서류의 보급이 확산되면 서류전달을 전자메시지로 전환하는 것이 가능하며 선하증권에 비해 전자화가 손쉽게 이루어질 수 있어 운송서류의 전자화에 가장 유용한 방법이라고 주장하였다. 김은주¹²⁾(2011)는 주로 유럽에서 EDI에 의하여 운송서류가 대체되고 있는 것은 해상화물운송장으로 선하증권과 달리 통상 기명식으로 발행되고 권리증권이 아니며 단순히 정보만을 전달할 뿐이므로 EDI로의 대

10) 유중원, 신용장-법과 관습(하), 청림출판, 2007, pp. 97~109.

11) 송호신·이훈중, “전자식 해상화물운송장”, 법과 정책연구 제6권 2호, 한국법정책학회, 2006, pp. 674~704.

12) 김은주, “국제운송계약상 해상화물운송장과 전자선하증권의 비교연구”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상학회, 2011, pp. 317~358.

6 무역상무연구 제68권 (2015. 12)

체가 간단하다고 하면서 무서류시스템의 첫 번째 대상이 된 것이라고 하였다. 남진우(1999)¹³⁾는 선하증권의 위기를 해결하기 위해 운송서류의 전자화가 시도되었으며, 유통불능 운송서류의 전자화는 유통가능 운송서류의 전자화에 비해 상당히 용이하므로 운송서류의 유통성이 반드시 필요하지 않는 업계에서는 사용을 권장할 만하다고 하면서도 운송도중 물품이 전매가 이루어질 경우 사용될 수 없는 한계를 지적하면서 이를 해결하기 위한 방안으로 선하증권의 전자화가 필요하다고 주장하였다. 오가영(2007)¹⁴⁾은 해상화물운송장의 전자화는 그리 어려운 일이 아니라고 하면서 전매가 빈번한 화물에는 적합하지 않아 선화증권과 이중 제도로 운영되는 비효율성이 존재하게 되므로 선하증권의 전자화가 완전히 구현되지 전까지 훌륭한 대체제가 될 수 있다고 하면서 해상선하증권에 대한 법률적 제도적 측면이 실현되고 나면 해상화물운송장의 전자화는 소멸될 수도 있다고 주장하였으며, 임성철(2015)¹⁵⁾은 전자선하증권의 권리이전과 관련하여 권리등록부라는 개념없이 정당한 소지인에게만 접속권을 부여하는 방식인 ESS-Databridge 시스템의 서비스형태를 분석하고 단기간에 많은 사용자를 확보하였으나 성공여부는 확신할 수 없다고 하면서 권리이전과 관련한 각국의 논의가 필요하다고 하였다. 강선준(2005)¹⁶⁾은 해상화물운송장은 운송서류가 물품보다 늦게 도착하는 문제를 해결하기 위해 등장하게 되었다고 하면서 선하증권과 달리 화물에 대한 담보력이 없고 선하증권의 제시 없이 화물이 인도될 수 있어 선하증권 미도착으로 인한 화물인도지연을 해결할 수 있는 근본적인 방안이 될 수 없다고 하면서 볼레로식 전자선하증권 도입을 통한 문제 해결방안을 주장하였다.

선하증권의 전자화와 관련한 연구에 있어 엄윤대(2002)¹⁷⁾는 선하증권이 화물보다 늦게 도착할 경우 발생할 수 있는 문제점들을 해결하기 위해 선하증권을 전자화하여 사용할 필요가 있다고 주장하면서 선하증권을 컴퓨터에 보관해 두고 비밀키를 이용해 사용하는 방법을 제시하였으며, 우광명(2003)¹⁸⁾은 전자선하증권의 활

13) 남진우, “전자무역거래상의 전자식 운송서류 활성화에 관한 연구”, 통상정보연구 제1권 1호, 한국통상정보학회, 1999, pp. 131~156.

14) 오가영, “e-Negotiation 구현을 위한 주요 해상운송서류전자화에 관한 연구”, 문화산업연구 제7권 제2호, 한국문화산업학회, 2007, p. 121.

15) 임성철, “해상운송서류 전자화에 관한 소고”, 무역상무연구 제65권, 한국무역상무학회, 2015, pp. 112~113.

16) 강선준, 볼레로형 전자선하증권에 관한 연구”, 박사학위청구논문, 숭실대학교 대학원, 2005, pp. 37~137.

17) 엄윤대, “국제무역운송에 있어서 선하증권의 효력상의 문제에 따른 대표운송증권의 활용에 관한 연구”, 박사학위청구논문, 한국해양대학교 대학원, 2002, pp. 110~190.

18) 우광명, “전자식 선하증권 사용의 활성화에 관한 연구”, 국제무역연구 제9권 제1호, 국제무역학회, 2003, p. 340.

성화를 위해 법·제도적 측면에서 접근하여 특별법의 제정이나 기존법률의 수정을 통한 거래 안전을 보장하여야 한다고 주장하면서 사용자가 안전하게 사용할 수 있는 시스템의 안전성도 함께 마련되어야 한다고 주장하였다. 정운세(2011)¹⁹⁾는 전자선하증권은 태생적으로 글로벌 유통을 전제로 생성되는 서류이므로 국적을 달리하는 수출입상 간의 자유로운 양도가 이루어져야하나 전자선하증권의 유통 및 이전을 위하여 공인전자서명을 사용하도록 법제화한 것은 전자선하증권의 글로벌 유통에 장애가 되고 있기 때문에 법 개정이 필요하다고 주장하였다.

무역문서의 전자적 제시와 관련한 연구에 있어 강원진(2000)²⁰⁾은 전자무역거래 활성화를 위해서는 전자결제시스템에 대한 보안조건이 선행되어야 하며 전자결제와 국내외 법적 제도적인 인프라구축이 중요하다고 주장하였으며, 윤봉주(2009)²¹⁾는 전자무역결제시스템의 활성화를 위해 다양한 무역문서의 표준화 문제를 지적하면서 UNCEFACT의 표준전자문서(UNeDocs) 수용과 전자무역시스템 상에서 단절 없는 업무처리가 이루어져야 한다고 주장하였으며, 이상진·김선아(2013)²²⁾는 전자매입의 확산의 장애요인으로 전자선하증권의 배서문제와 전자무역시스템의 글로벌 연계문제로 지적하면서 상법의 개정과 개별 국가 간 전자무역시스템을 구축하고 플랫폼 방식으로 이들 시스템간의 연계를 주장하였다.

전자신용장 및 문서표준화 등과 관련한 연구에 있어 최석범(2000)²³⁾은 전자신용장의 코드화와 선적서류심사의 자동화 방안을 주장하면서 국가별로 다르게 사용하고 있는 문서는 전자화가 곤란하므로 이미지문서로 사용하는 방안을 제시하였으며, 최정호·이재현(2002)²⁴⁾은 eUCP의 서류제시 형식의 규정에 있어 제시될 형식을 명시하여야 한다고 하면서도 형식을 명시하지 않았을 경우 어떠한 형태로도 제시될 수 있도록 한 것은 상호 모순되는 내용으로 실무적 혼란이 초래될 수 있다고 주장하였다. 한민정·안병수(2010)²⁵⁾는 전자적 서류 제시문제점으로 서류형식이 통

19) 정운세, “한국형 전자선하증권 활성화 전략에 관한 연구”, 통상정보연구 제13권 제4호, 한국통상정보학회, 2011, pp. 51~79.
 20) 강원진, “전자무역거래활성화를 위한 전자결제시스템의 요건과 과제”, 국제상학 제17권 제3호, 한국국제상학회, 2002, pp. 107~135.
 21) 윤봉주, “전자무역결제시스템의 활성화 방안에 관한 연구”, 박사학위 청구논문, 조선대학교 대학원, 2009, pp. 102~115.
 22) 이상진·김선아, “전자매입의 확산을 위한 해결과제에 관한 연구”, 전자무역연구 제11권 제1호, 중앙대학교 전자무역연구소, 2013, pp. 29~45.
 23) 최석범, “전자신용장의 본질과 서류의 전자제시에 관한 연구”, 통상정보연구 제2권 제1호, 한국통상정보학회, 2000, pp. 85~93.
 24) 최정호·이재현, “전자무역서류 활성화를 위한 eUCP에 관한 연구”, 무역학회지 제28권 제1호, 한국무역학회, 2003, pp. 234~235.
 25) 한민정·안병수, “UCP600하에서 전자적 서류제시에 따른 문제점에 관한 연구”, 무역학회지

일되어 있지 않을 경우 전자무역활용 목적이 떨어질 수 있으므로 전자적 서류형식의 통일이 시급하다고 주장하였다.

선행연구들을 종합해 보면 해상화물운송장은 권리증권이 아닌 기명식 증권으로 쉽게 전자화가 가능하므로 운송서류의 유통성이 반드시 필요하지 않는 경우 사용을 권장할 만 하지만 물품의 전매가 자주 발생하는 경우 그 사용에 한계가 있으며, 또한 선하증권의 전자화와 유통으로 인해 발생할 수 있는 법적인 문제들을 지적하면서 전자선하증권의 글로벌 유통을 위해서는 법률정비가 필요하며 전자무역문서의 글로벌 유통을 위해서는 문서표준화가 시급히 필요하다고 주장하고 있으나 선하증권 또는 해상화물운송장을 어떻게 전자적으로 유통할 것인가에 대한 실질적 유통 방안을 제시하지 못하고 있다.

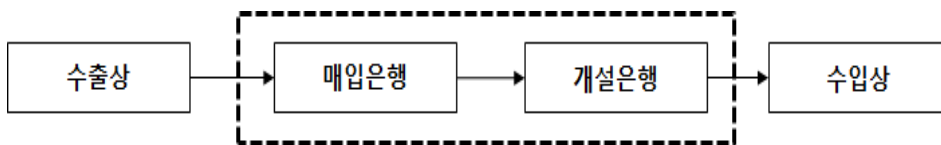
Ⅲ. 무역문서의 유통프로세스 및 문제점

1. 수출행태별 무역문서 유통 프로세스

1) 신용장 방식의 문서유통 프로세스

신용장 방식에 의한 전자무역문서 유통을 위해서는 은행을 경유하여야 한다는 것이다. 신용장의 지급을 개설은행이 보증하고 있으므로 신용장에서 요구하고 있는 모든 서류는 매입은행과 개설은행을 경유하여 최종 수입상에게 전달된다. 따라서 신용장방식에 의한 수출거래에 있어 모든 무역문서를 전자문서로 유통하기 위해서는 선하증권을 포함한 무역문서 모두를 전자문서로 변환하여 유통할 수 있는 환경이 마련되어 있어야 한다.

<그림 1> 신용장방식의 문서유통 프로세스

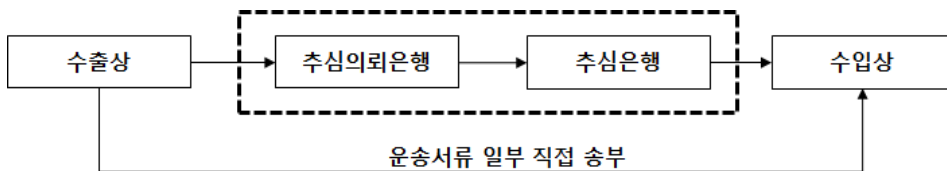


<그림 1>은 신용장 방식에 의한 문서유통 프로세스이다. 이상진·김선아(2013), 류승열 외1(2012)는 전자문서유통을 위해서는 은행 간 시스템 연계가 우선되어야 하고 전자선하증권 소유권이전 관리시스템 구축이 선행되어야 하며, 신용장방식에 있어 선하증권의 전자적 유통 문제가 전자문서교환 활성화의 가장 큰 장애요인이라고 지적하였다.

2) 무신용장방식(D/A, D/P)의 문서유통 프로세스

무신용장 방식에 의한 전자무역문서 유통방식 또한 신용장방식과 동일하다고 할 수 있다. 신용장이 아닌 계약서에 근거해 운송서류 전부를 추심은행과 추심의뢰 은행을 통해 수입상에 제시하게 된다. 무신용장 방식은 대개 오랜 거래를 통한 신뢰 관계가 구축되어진 이후 주로 이용하는 방식으로 결제방식에 있어서는 신용장 방식에 의한 거래와는 다르다고 할 수 있다. 신용장 방식에 의한 운송서류의 제시는 수입상의 결제능력여부와 관계없이 개설은행에 지급보증 의무가 있으므로 발행된 선하증권의 전통을 은행을 통해 제시하도록 하고 있다. 그러나 무신용장방식의 경우 발행된 선하증권 일부와 상업송장 등 운송서류 일부를 수출상이 수입상에게 직접 송부하는 경우가 대부분이다.

<그림 2> 무신용장방식의 문서유통 프로세스



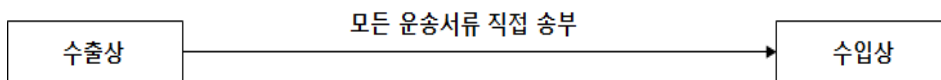
<그림 2>는 무신용장 방식에 의한 문서유통 프로세스이다. 서면선하증권은 통상 3통이 발행되지만 전자선하증권의 경우 원본1통만 발행이 된다. 만일 <그림 2>와 같이 수출상이 수입상에게 전자선하증권 직접 송부하고자할 경우 선사, 수출상, 수입상 모두의 시스템이 연결되어 있어야 하며 거래의 안전을 보장하기 위한 보안장치 마련되어 있어야 하고, 전자적 권리이전을 관리할 수 있는 등록소(title registry)가 마련되어야 한다.

신용장 방식이던 무신용장 방식이던 선하증권을 전제로 하는 거래에 있어서는 선하증권의 전자화와 권리이전 문제에 대한 해결방안이 제시되지 않고는 무역문서의 전자적 유통이 쉽지 않다고 할 수 있다.

3) 송금방식(T/T)의 문서유통 프로세스

송금방식은 은행을 경우하지 않고 무역거래 당사자 간에 직접 운송서류를 전달하고 대금을 결제한다. 따라서 전자무역문서를 전자적으로 유통하기에는 신용장 방식이나 무신용장 방식보다는 간단하다고 할 수 있다. 그러나 선하증권의 유통에 있어서는 다른 수출형태들과 동일한 문제를 내포하고 있다. 송금방식은 본지사간 거래를 제외하면 대부분 소액거래이다. 또한 수출상과 수입상의 상호신뢰와 책임 하에 거래가 성사되므로 제3의 보증기관을 필요로 하지 않는다고 할 수 있다. 송호신 외(2006)²⁶⁾은 대금결제에 문제가 없는 물품의 운송에 전자식 해상화물운송장 이용이 가능하다고 하면서 수화물이 이미 확정된 상태에서 운송물에 대한 대금결제가 해결되었거나 수출업자가 후에 대금을 지급받기로 하고 운송서류를 수입자에게 교부하는 경우나 장기간 신용에 바탕을 두어 대금결제에 문제가 없는 외상거래, 매매 목적이 아닌 개인용품이나 이사물품 등의 경우 이용이 가능하다고 주장하였다.

<그림 3> 송금방식의 문서유통 프로세스



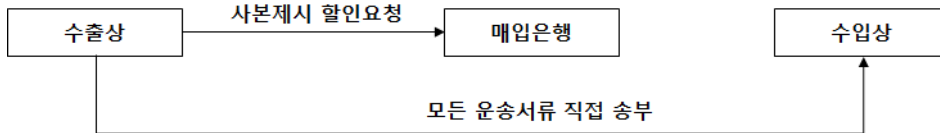
송금방식의 거래는 수입자가 미리 대금을 지급하였거나 또는 사후에 지급하기로 당사자 간 약정하고 운송서류를 수출상이 직접 운송서류를 송부하게 되므로 유통성 있는 선하증권이 요구되지 않는다고 할 수 있다. 따라서 송금방식 거래에 있어 해상화물운송장을 전자화하여 이용한다면 전자적 권리이전 문제 등으로부터 자유로워질 것이며 무역문서의 전자적 유통이 가능할 것이다.

송금방식과 운송서류 송부방식은 동일하나 결제방식에 있어 차이가 있는 Open Account²⁷⁾ 거래가 있다. 송금방식과 Open Account 방식의 차이는 수출채권을 이용한 금융이용 여부이다. 송금방식은 수출 전이나 또는 수출 후에 수출상으로부터 직접 수출대금을 회수하지만 Open Account 방식은 외상채권수출방식으로 수출 후 일정기간이 지난 후에 수출대금을 회수하게 된다. 결제방식에 있어서는 D/A와 유사하지만 서류 유통방식에 있어서는 송금방식과 동일하다. 수출상은 수출 후 운송서류사본을 은행에 제시하여 수출환어음매입을 요청하여 수입상으로부터 수출대금이 회수되기 전에 수출채권을 은행에 양도하여 수출환어음 할인을 받는 것이다.

26) 송호신·이훈중, 전계서, pp. 674~704.

27) Open Account 는 대차가 가장 상쇄되지 않고 일정 기간까지 close되지 않고 open되어 있는 상태가 계속되는 계정이라는 뜻으로 선적통지 결제방식 또는 외상채권수출방식이라고 함.

<그림 4> Open Account 방식의 문서유통 프로세스



국내수출업체들은 open account 방식으로 수출한 후 운송서류 사본을 거래은행에 제시하여 매입을 요청하고 있다. 매입은행의 입장에서는 운송서류의 사본으로만 수출여부를 확인해야 하므로 실제 통관이 되었는지 확인할 수 없으며 선하증권의 원본 여부도 확인할 수 없다. 최근에는 적하목록 정보조회를 통해 통관여부를 확인하고 있으나 여전히 신용이 우수한 업체나 담보가 확보되어 있지 않은 경우 은행의 승인을 받기가 쉽지 않다. 이에 대해 박종삼 외1(2001)²⁸⁾은 Open Account 결제방식의 활성화방안에 관한 연구에서 유럽지역에서는 이미 활성화 되어 많이 이용되고 있음에도 국내에서 활성화 되지 못하고 있는 이유로 은행의 엄격한 거래심사와 해외바이어에 대한 신용문제로 대금회수에 대한 위험이 높다고 은행들이 판단하기 때문이라고 하면서 Open Account 거래는 수출상이 이미 수입상의 신용을 확인한 후 거래가 성사되므로 수출대금 미회수 가능성이 매우 낮으므로 이에 대한 활용이 필요하다고 주장하였다. Open account 방식에 있어 수출상의 어음할인 요청서류가 전자문서로 제시된다면 금융기관의 수출 서류 진위 확인에 도움이 될 것이며 거래활성화에도 유의한 영향을 미칠 것이다.

2. 문서유통의 한계 및 문제점

1) 전자문서교환을 위한 시스템의 한계

전자문서교환을 위한 국내외 시스템은 교환문서의 표준을 정하고 사용자의 가입을 의무화하여 시스템 운영기업이 제공하는 플랫폼을 사용해 문서교환을 하도록 되어 있다. 볼레로시스템의 경우 초기에는 선하증권의 전자화만 추진하였으나 전자문서의 범위를 확대하여 모든 운송서류의 전자화를 추진하였다. 볼레로시스템을 통해 무역문서를 교환하기 위해서는 모든 관련 당사자가 볼레로 회원이 되어야 한다. 채진익(2008)²⁹⁾은 국제무역의 새로운 패러다임과 Open Account 제도의 활성화

28) 박종삼·신승관, “Open Account 決済方式의 活性化方案에 관한 研究”, 한몽경상연구 제8권, 한몽경상학회, 2001, pp. 244~259.

29) 채진익, “국제무역의 새로운 패러다임과 Open Account 제도의 활성화 방안”, 무역학회지 제

화방안 연구에서 Open Account 활성화를 위해 볼레로의 TSU 서비스 이용을 제안하였다. TSU(Trade Service Utility)는 수출입업자 간에 작성한 구매요청서를 근거로 매도자와 매수자의 거래은행을 통해 전송되는 구매정보의 상호일치 여부를 확인하여 주는 것으로 상호 확인절차는 유효한 프로세스라고 할 수 있으나 수입상이 화물을 인도 받기 위해서는 수출상으로부터 선하증권을 인도받아 선사에 제시하여야 하므로 전자문서를 유통할 수는 있는 시스템은 아니다. 또한 류승열 외1(2012)은 전 세계 모든 무역관련 당사자들을 회원으로 가입시키는 것은 불가능하며 이는 볼레로가 확산되지 못하고 실패하게 된 원인 중의 하나라고 지적하였다.

우리나라의 uTH 시스템 또한 전자문서표준을 만들어 사용자가 데이터를 입력하도록 되어 있으며 은행을 통해 운송서류를 제시하도록 되어 있다. 특히 선하증권의 경우 선하증권 발급 및 등록, 권리이전 등 소유권관리를 위한 시스템이 구축되어 있지만 공인인증문제와 선사와의 시스템 연계 문제, 국내은행의 해외은행과의 연계문제 등으로 사실상 이용자가 거의 없다고 할 수 있다(류승열, 2012).³⁰⁾ 무역문서의 전자적 제시를 위해서는 신용장 방식의 경우 국내은행과 해외은행과의 연계가 되어있어야 하며, uTH의 전자선하증권 시스템에 등록되어 있는 선하증권을 수입상의 소재지국가에서 활용될 수 있는 방안이 마련되어 있어야 한다. 선하증권의 전자적 유통방안이 마련되어 있지 않은 상황에서 선사가 uTH시스템과의 연계를 적극적으로 추진하지 않는 것은 당연한 논리라고 할 수 있다.

국내은행과 해외은행 또는 국내전자무역시스템과 해외시스템과의 연계를 위해서는 국가 간의 IT 인프라 또한 중요한 변수라고 할 수 있다. 전자문서를 교환할 수 있는 시스템적 환경이 마련되어 있지 않을 경우 우리나라의 전자무역환경이 아무리 잘 갖추어져 있다고 하더라도 결국은 서면서류를 이용할 수밖에 없다.

무역문서의 전자적 유통을 위해서는 상호 전자문서를 교환할 수 있는 환경이 마련되어야 한다. Laryea(1999)³¹⁾는 개도국과 선진국의 IT 인프라 차이로 국가 간 전자문서 교환이 지연되고 있다고 하면서 개도국의 열악한 재정으로 당장 이익이 되지 않는 IT 인프라 구축에 투자할 필요성을 느끼지 못해 계속 서면서류의 이용에 의존하게 된다고 주장하였다. 개도국과 선진국의 기술격차와 경제수준을 비교하면 이러한 격차가 단기간에 극복되어 질 수 있는 수준이 아니라고 할 수 있으며 전자문서교환에 있어 기술적 시스템적 한계라고 할 수 있다.

32권 제3호, 한국무역학회, 2007, pp. 263~265.

30) 류승열, “한국수출기업의 전자무역결제 활용 및 성과에 영향을 미치는 요인에 관한 연구”. 박사학위청구논문, 단국대학교 대학원, 2012, pp. 39~41.

31) Emmanuel T. Laryea, “The Technological Challenges Facing Developing Countries in the Move to Paperless International Trade”, Bond University, Vol.11, Issue 2, Article 10, 1999.

2) 전자문서자체의 한계

운송서류의 전자적 유통을 위해서는 모든 무역문서의 전자화가 가능하여야 하고, 유가증권인 선하증권의 전자적 배서에 의한 권리이전이 자유로워야 한다. 선행 연구들은 무역문서의 전자적 교환을 위해서는 무역문서의 표준화가 우선되어야 한다고 주장하고 있다. 그러나 국가별로 다양하게 사용하고 있는 모든 무역문서를 표준화한다는 것은 불가능하다(최석범,2000).³²⁾ 동일한 종류의 무역문서라도 국가별로 요구하는 내용들이 서로 달라 모든 국가가 다 수용할 수 있는 문서의 표준을 정할 수가 없으며 이를 모두 수용할 경우 너무 과도한 항목으로 인해 오히려 활용에 장애가 될 수 있다. 따라서 모든 무역문서의 표준화를 통한 전자화는 사실상 불가능하다고 할 수 있다. 특히 전자선하증권의 전자적 권리이전이 가장 큰 걸림돌이라고 할 수 있다.

전자선하증권의 법적 성질은 종이선하증권의 법적 성질과 동일하나 전자적으로 등록 및 보관되고 양도와 제시가 이루어지는 점에서 차이가 있다고 할 수 있다. 전자선하증권의 양도를 위해서는 보안이 갖추어진 시스템이 구축되어 있어야 한다. 그러나 전자무역을 시험하기 위한 각국의 노력에도 불구하고 전자선하증권의 양도를 위한 시스템이 구축되어져 있는 나라는 아직 없으며 전자선하증권 양도를 위한 프로세스의 표준조차 정해져 있지 않다. 우리나라의 e-B/L 시스템 또한 글로벌 시장을 선점하고 동남아 시장의 허브를 구축하고자 야심차게 진행되었으나 상호 연계할 대상과 국내 선사의 무관심으로 이용률이 거의 제로에 가깝다. 무역문서의 표준화를 통해 데이터를 교환하는 방식은 그 동안의 성과에 비추어 볼 때 새로운 관점에서의 접근이 요구된다고 할 것이다.

IV. 해상화물운송장을 활용한 문서 유통 방안

무역문서의 전자적 유통을 위해서는 유통단계의 단순화가 필요하다. 수출상에게서 수입상으로 직접 무역문서를 유통할 경우 당사자 간의 계약에 따른 서류를 직접 송부하면 되지만 은행을 통해 무역문서를 유통하게 되면 수출상과 수입상의 거래은행이 운송서류 유통과정의 당사자가 되어 전자적 유통을 더욱 어렵게 만든다고 할 수 있다. 본장에서는 해상화물운송장의 전자화를 통한 무역문서의 유통방안을 고찰한다.

32) 최석범, 전게서, pp. 85-93.

1. 운송서류의 전자문서변환

전자문서로 변환하여야 할 무역문서는 외부유관기관이 발급하는 문서와 수출상이 직접 생성하는 문서로 구분할 수 있으며 외부 유관기관이 발급하는 문서 중 화물선적을 증명하는 운송서류 전자화가 전자무역문서의 글로벌 유통에 있어 가장 중요한 서류라고 할 수 있다.

해상화물운송장은 권리증권이 아닌 수취증이므로 선하증권과 같은 소유권 관리를 위한 별도의 시스템이 요구되지 않는다. 상법 제634조(해상화물운송장의 발행) 1항을 보면 운송인은 용선자 또는 송하인의 청구가 있을 경우 선하증권을 발행하는 대신 해상화물운송장을 발행할 수 있으며, 해상화물운송장은 당사자 사이의 합의가 있는 경우 전자식으로 발행할 수 있다고 규정하고 있다. 따라서 수출상이 해상화물운송장을 전자적으로 발급해 줄 것을 요청하면 선사는 수출상의 요구를 거부할 이유가 없다. 그러나 어떻게 전자적으로 발행할 것인지에 대해서는 논의가 필요하다. 선사의 입장에서는 전자해상화물운송장의 발급요청이 있더라도 위·변조 등 발행 후 예측하지 못한 위험에 대비하여 전자적 발급 및 유통에 대한 신뢰와 안전이 담보되지 않는다면 전자적 발급을 시도하려고 하지 않을 것이다. 또한 선하증권의 전자적 발급과 동일하게 해상화물운송장의 기재사항을 데이터로 전송하고자 한다면 선사와 수출상, 수입상 모두 데이터를 송·수신하고 확인할 수 있는 동일한 환경의 시스템을 갖추어야 한다. 해상화물운송장의 전자적 유통을 위해 수출입 거래당사자가 효과보다 비용이 더 많이 소요되는 시스템을 구축하여야 한다면 전자해상화물운송장의 활용에 또 다른 장애가 될 수 있을 것이다. 따라서 데이터가 아닌 방법으로의 문서교환이 요구된다.

<그림 6>은 해상화물운송장의 전자발급 프로세스를 도식화 한 것이다. 해상화물운송장의 전자적 발급요청이 있을 경우 선사는 해상화물운송장을 이미지 문서(PDF)로 변환하여 발급한다면 수출입상은 문서수신을 위한 시스템의 추가개발 없이 현재 사용하고 있는 컴퓨터로 전자문서를 송·수신할 수 있을 것이다. 선하증권 이외 원산지증명서나 보험증권 등 외부유관기관이 발급하는 무역문서들을 전자적으로 발급 받기 위해서는 관련 기관사이트를 개별 방문하여 전자발급을 신청하여야 하며, 이를 본인의 책임 하에 관리하여야 한다. 그러나 전자무역촉진법에서는 전자문서 이용자의 업무편의성과 전자문서의 안정성, 신뢰성을 보장하고 전자무역 거래 활성화를 촉진하기 위해 법 제12조에 신용장 통지업무, 원산지증명서 발급업무, 해상적하보험증권 발급업무 등 8종 업무를 전자문서 방식으로 이용하고자 할 경우 전자무역기반시설을 이용하도록 규정하고 있다. 따라서 수출자는 개별 시스

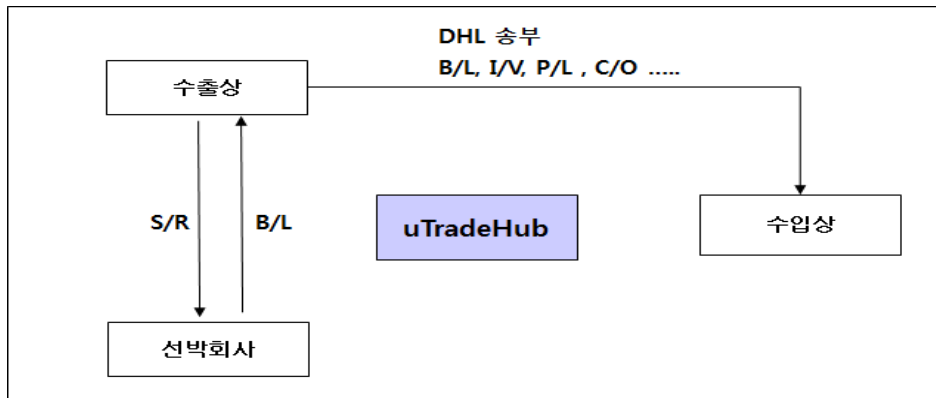
템을 이용하는 것보다 전자무역 기반시설에서 제공되고 있는 서비스를 이용해 외부발급기관의 문서를 전자문서로 발급 받아 활용하여야 한다.

2. 전자무역문서의 글로벌 유통

1) 전자무역문서 글로벌 유통 방안

오프라인 방식에 의한 송금방식의 해상화물운송장 발급 및 운송서류 제시 프로세스를 보면 수출상이 선사에 선적요청을 하고 선사는 서면 해상화물운송장을 수출상에게 발급하게 된다. 수출상은 해상화물운송장외 원산지증명서 등 외부유관기관 발급서류들 또한 서면으로 발급받아 해상화물운송장과 함께 운송서류 일체를 특송우편 등을 이용해 수입상에 송부하게 된다(그림 5). 송금방식의 비중이 증가하고 있고 소액 거래가 많음을 고려할 경우 특송우편비용 또한 수출업체의 부담으로 작용할 수 있어 전자문서 유통으로의 전환이 필요하다고 할 것이다.

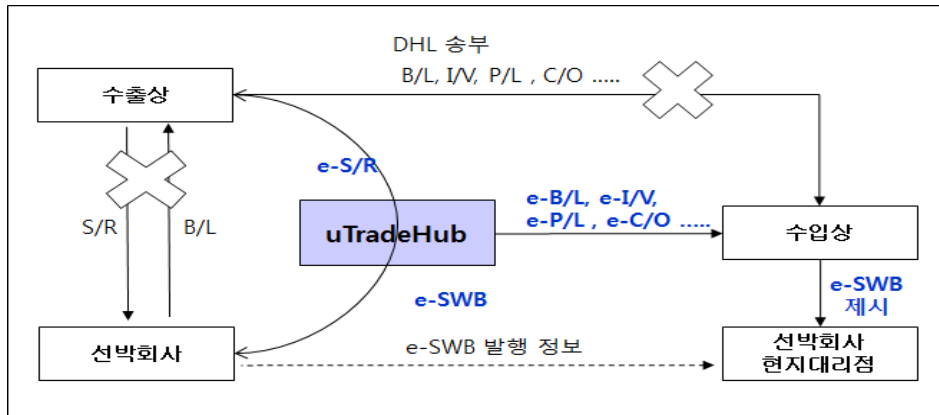
<그림 5> 송금방식의 해상화물운송장 발급 및 문서유통 프로세스



<그림 6>은 해상화물운송장의 전자적 발급을 통한 무역문서의 글로벌 유통프로세스이다. 전자무역기반시설을 이용하여 전자선적요청서(e-S/R)를 선박회사에 송부하고 선박회사는 해상화물운송장을 이미지 문서(PDF)로 변화하여 전자무역기반시설로 송부하게 된다. 전자무역기반시설은 이미 선하증권의 전자화와 유통을 위한 시스템이 구축되어져 있으므로 선사로서는 수출상에게 직접 송부하는 것보다 안전하게 해상화물운송장을 발급할 수 있다. 외부기관발급 문서도 이와 같은 방법으로 전자무역기반시설을 이용해 전자문서로 발급 받고, 수출상이 직접 생성하는

상업송장 등의 문서를 이미지 문서로 변환하여 uTH에 등록한 후 모든 서류를 하나로 합쳐 수입상과 협의한 전자주소로 전송한다면 선적 후 해상화물운송장 발급과 동시 또는 빠른 시간 내에 운송서류가 수입상에 도달되어 서류 미도착으로 인한 화물인수 지연과 같은 사태가 발생하지 않을 것이며 전자무역문서의 글로벌 유통이 빠르게 활성화 될 수 있을 것이다. 또한 선사는 해상화물운송장의 전자발급 정보를 현지 대리점에 통지함으로써 거래 안전을 도모할 수 있을 것이다.

<그림 6> 송금방식의 전자해상화물운송장 발급 및 전자유통 프로세스



2) 거래안전을 위한 보안 장치

운송서류의 전자적 송부는 거래당사자 간의 전용선을 이용한 전자문서의 유통이 아니므로 언제든지 보안사고의 위험에 노출되어 있다고 할 수 있다. 따라서 문서유통의 안전을 보장하기 위한 조치가 필요하다. 먼저 모든 서류를 암호화하고 보안을 설정하여야 한다. 문서보안 해지 암호는 수출상이 수입상의 핸드폰으로 직접 전송하거나 또는 수출상간에 사전 약속한 방법으로 전송하는 등 암호문서의 확인에 필요한 key 값의 안전한 교환을 위한 적절한 조치가 요구된다. 둘째는 수입상이 암호 문서를 수신하고 확인한 경우 확인정보가 uTH에 자동 회신 되도록 설정하고, 확인정보 도착 즉시 수출상에게 전자메일 또는 SMS로 통지하여 상호교차 확인 되도록 하여 운송서류가 안전하게 수입상에 전달되었음을 수출상이 확인할 수 있도록 하여야 한다. 셋째, 전자적으로 송부한 운송서류가 상대방의 시스템 장애 등으로 전달되지 않거나 상대방 시스템에 도착은 하였으나 확인을 하지 않고 도착상태로 일정 기간 있을 경우 등에 대한 조치가 마련되어 있어야 하며 이러한 상황은 실시간으로 수출상에게 전달되어야 한다. 넷째, 선사는 전자적으로 발급한 해상화

물운송장이 현지에서 제시되어 화물이 인도된 경우 동 정보를 uTH에 전송하여 거래완료를 확인할 수 있도록 하여야 한다.

이러한 보안상의 조치들은 전자문서교환이 아무리 편리하고 비용이 절감된다고 하더라도 당사자 간의 전자문서에 대한 안정성과 신뢰성이 확보되지 못한다면 전자문서 유통의 활성화는 기대할 수 없을 것이다.

V. 요약 및 결론

EDI를 이용한 전자문서교환을 시작으로 외국과의 전자무역문서 유통을 위한 많은 연구들이 진행되었고 또한 이를 실현하기 위해 정부주도하에 전자무역기반시설인 uTH를 구축하여 외부유관기관들과 시스템연계를 통해 활성화를 기하였으나 선사의 소극적 태도와 선하증권의 권리이전과 관련한 법률적 문제, 국내은행에 제시된 운송서류의 개설은행 앞 제시를 위한 은행 간 시스템연계 문제 등으로 여전히 전자무역문서의 유통이 앞으로 나아가지 못하고 제자리를 맴돌고 있다.

이에 반해 글로벌 무역환경은 1990년 중반 이후 운송 및 통신수단의 발달로 화물의 운송속도가 빨라져 은행을 통한 운송서류가 화물보다 늦게 도착하는 사례가 발생하는 등 전통적 신용장방식의 결제형태가 수출입상 간의 신용을 담보로 하는 무신용장방식의 형태로 급속히 그 무게 중심이 옮겨가고 있다.

전자무역도 이러한 추세에 맞추어 문서유통방식에 대한 방향을 재설정하여야 한다. 선하증권과 데이터교환 위주의 전자무역문서 유통 중심의 사고를 벗어나 운송서류의 전자적 유통에 대한 방향 재설정이 필요하다. 본 연구에서는 무역문서의 전자적 유통 저해요인으로 선하증권의 전자적 권리이전 문제와 국내외 은행 간의 시스템 연계문제를 지적하였다. 선하증권의 전자화는 이미 이루어졌지만 해외권리이전문제도 활용이 되지 않고 있으며, 국내외 은행 간 시스템 미 연계로 e-Nego 또한 활성화되지 못하고 있다. 따라서 신용장방식에 의한 무역문서의 전자적 유통을 위해서는 이러한 문제들의 해결이 선행되어야 한다. 그러나 거래당사자가 직접 무역문서를 교환하는 송금방식의 거래에 있어서는 은행 간 연계가 필요하지 않으며, 해상화물운송장을 이용할 경우 권리이전 문제도 발생하지 않는다. 또한 거래당사자간의 직접 거래이므로 선하증권이 아닌 해상화물운송장을 이용하더라도 거래안전을 충분히 담보할 수 있다. 따라서 본 연구에서는 거래비중이 계속 증가하고 있는 송금방식에 우선하여 해상화물운송장을 활용한 전자무역문서의 글로벌 유통방

안을 제시하였다.

본 연구가 실무에 적용되기 위해서는 선사, 무역업체, 전자무역기반시설 운영기관 등 관련 이해 당사자들의 협의가 요구되는 바 본 연구를 참조하여 실질적 활용으로 이어질 수 있기를 기대하며, 향후 관련 당사들과의 인터뷰, 설문 등 추가적인 연구를 통해 부족한 부분을 계속 연구하고자 한다.

참 고 문 헌

- 강원진, “전자무역거래활성화를 위한 전자결제시스템의 요건과 과제”, 국제상학 제17권 제3호, 한국국제상학회, 2002. 12.
- 강선준, “볼레로형 전자선하증권에 관한 연구”, 박사학위 청구논문, 숭실대학교 대학원, 2005. 12
- 김은주, “국제운송계약상 해상화물운송장과 전자선하증권의 비교연구”, 무역상무 연구 제51권, 한국무역상학회, 2011. 8.
- 남진우, “전자무역거래상의 전자식 운송서류 활성화에 관한 연구”, 통상정보연구 제1권 1호, 한국통상정보학회, 1999. 6.
- 류승열, “한국수출기업의 전자무역결제 활용 및 성과에 영향을 미치는 요인에 관한 연구”, 박사학위 청구논문, 단국대학교 대학원, 2012. 12.
- 류승열·정운세, “국제무역결제의 전자화 과제에 관한 연구”, 무역학회지 제37권 제 4호, 한국무역학회, 2012. 8.
- 박종삼·신승관, “Open Account 決済方式의 活性化方案에 관한 研究”, 한몽경상연구 제8권, 한몽경상학회, 2001. 9.
- 배상필·김용민·박범철, “한국 수출기업의 무신용장 거래 비중과 결제리스크 관리 방법과의 관계 연구”, 무역학회지 제38권 제5호, 한국무역학회, 2013. 11.
- 송호신·이훈중, “전자식 해상화물운송장”, 법과 정책연구 제6권 2호, 한국법정책학회, 2006. 6.
- 엄윤대, “국제무역운송에 있어서 선하증권의 효력상의 문제에 따른 대표운송증권의 활용에 관한 연구”, 박사학위 청구논문, 한국해양대학교 대학원 2002. 12.
- 오가영, “e-Negotiation 구현을 위한 주요 해상운송서류전자화에 관한 연구”, 문화산업연구 제7권 제2호, 한국문화산업학회, 2007. 12.
- 우광명, “전자식 선하증권 사용의 활성화에 관한 연구”, 국제무역연구 제9권 제1호, 국제무역학회, 2003 .4.
- 유중원, 신용장-법과관습(하), 청림출판, 2007.
- 윤봉주, “전자무역결제시스템의 활성화 방안에 관한 연구”, 박사학위 청구논문, 조선대학교 대학원, 2009. 12.
- 이상진·김선아, “전자매입의 확산을 위한 해결과제에 관한 연구”, 전자무역연구 제 11권 제1호, 중앙대학교 전자무역연구소, 2013. 3.

20 무역상무연구 제68권 (2015. 12)

- 이상진·김형철, “전자무역 서비스의 활용 저해요인에 관한 실증 연구”, 무역상무연구 제51권, 한국무역상무학회, 2011. 8.
- 임성철, “해상운송서류 전자화에 관한 소고”, 무역상무연구 제65권, 한국무역상무학회, 2015. 2.
- 정윤세, “한국형 전자선하증권 활성화 전략에 관한 연구”, 통상정보연구 제13권 제4호, 한국통상정보학회, 2011. 12.
- 채진익, “국제무역의 새로운 패러다임과 Open Account 제도의 활성화 방안”, 무역학회지 제32권 제3호, 한국무역학회, 2007. 6.
- 최석범, “전자신용장의 본질과 서류의 전자제시에 관한 연구”, 통상정보연구 제2권 제1호, 한국통상정보학회, 2000. 6.
- 최정호 · 이제현, “전자무역서류 활성화를 위한 eUCP에 관한 연구”, 무역학회지 제28권 제1호, 한국무역학회, 2003. 2.
- 한민정·안병수, “UCP600하에서 전자적 서류제시에 따른 문제점에 관한 연구”, 무역학회지 제35권 제5호, 한국무역학회, 2010. 11.
- Charles del Busto, “UCP 500 & 400 Compared”, ICC Publishing S.A(Paris), 1993.
- Emmanuel T. Laryea, “The Technological Challenges Facing Developing Countries in the Move to Paperless International Trade”, Bond University, Vol.11, Issue 2, Article 10, 1999.

ABSTRACT

A Study on the Global Transmission Strategies of e-Trade Documents using Non-Negotiable Sea Waybill

Seung-Yeal RYU

The purpose of this study is to propose a new mechanism for the global transmission of electronic trade documents and to promote them using it. Trade settlement methods are changed from L/C bases to non-L/C bases and in particular, the telegraphic transfer is dramatically increased since mid 1990. But the status of transmission of electronic trade documents still rely on the letter of credit and bill of lading. So it need to change the process of transmission of electronic trade documents utilizing non-negotiable sea waybill instead of bill of lading.

In this study, I pointed out two problems as obstacle factors in global transmission of electronic trade documents. First is the system connection problem between domestic and foreign banks and second is the electronic right transfer problem in the bill of lading. Electronic bill of lading has already been made, but are not used and e-Nego has also not been activated under the above issues. Therefore, it should be solved previously the above problems for the global transmission of electronic trade documents under the letters of credit. However, in transactions of transfer, it does not need the inter-bank connection and also does not occur the electronic right transfer problem of bill of lading if using the non-negotiable seaway bill instead of bill of lading.

In this paper, I recommend the global transmission strategies of e-trade documents using the non-negotiable sea waybill in transactions of transfer. Hopefully, I expect the activation of global transmission of e-trade documents through the utilization of electronic non-negotiable sea waybill as suggested by this study.

Keywords : e-Trade, Sea Waybill, e-B/L, e-Documents Transmission