

法學碩士 學位論文

電子式 船荷證券에 관한 研究

-CMI 통일규칙 및 BOLERO식 선하증권을 중심으로-

A Study on the Electronic Bills of Lading

指導教授 鄭 暎 錫

2002年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海事法學科 李 在 廣

目 次

第1章 序論	1
第1節 研究의 目的	1
第2節 研究의 範圍 및 方法	3
第2章 電子式 船荷證券의 意義와 出現 背景	5
第1節 電子式 船荷證券의 意義	5
I. EDI의 定義와 生成 背景	5
II. 船荷證券의 EDI화	7
III. 電子式 船荷證券의 意義	8
第2節 船荷證券 機能의 限界와 解決方案	11
I. 船荷證券의 機能	11
II. 船荷證券의 限界	13
III. 船荷證券의 機能的 危機의 解決方案	14
IV. 電子式 船荷證券의 導入 背景 및 目的	24
第3章 電子式 船荷證券과 관련된 國際協約	26
第1節 電子式 船荷證券의 統一에 관한 國際協約	26
I. CMI 規則의 適用範圍 및 用語定義	26
II. 電子式 船荷證券의 發行	29
III. 電子式 船荷證券의 記載事項	33

IV. 電子式 船荷證券에 의한 運用節次	36
V. 書面形式의 서류를 選擇할 權利	40
VI. 電子式 船荷證券의 法的 效力	42
第2節 船荷證券과 관련된 既存의 國際規範과 電子式 船荷證券의 關係	45
I. 헤이그·비스비 規則	46
II. 함부르크 規則	47
III. UN國際物品複合運送條約	48
IV. INCOTERMS 1990	48
V. 화환신용장 統一規則(UCP 500)	50
第4章 불레로式 船荷證券	51
第1節 불레로式 船荷證券의 構成과 運用	51
I. 불레로式 船荷證券의 基本構圖	53
II. 重要裝置와 道具	55
III. 불레로의 加入과 登錄	57
IV. 불레로式 船荷證券의 運用	57
第2節 불레로式 船荷證券에 관한 규정집의 主要內容	59
I. 準據法 및 管轄	59
II. 船荷證券의 債權의 效力	60
III. 船荷證券의 物權의 效力	61
IV. 約款의 編入(Incorporation by Reference)	63

第3節 불레로式 船荷證券이 海商法에 미칠 影響	64
I. 責任主體確定的 問題	65
II. L/G 制度	66
III. 荷渡指示書(Delivery order)의 必要性	67
IV. 海商法 船荷證券編에 미칠 影響	67
V. 불레로式 船荷證券의 長點 및 短點	69
第5章 電子式 船荷證券의 限界와 改善方案	70
第1節 電子式 船荷證券의 사용시 예상되는 問題點	71
I. 賣渡人의 契約物品引渡機能上의 問題點	71
II. 換어음의 擔保機能上의 問題點	72
III. 運送中인 貨物의 轉賣機能上의 問題點	73
IV. 貨物의 引渡請求權機能上의 問題點	74
V. 運送人의 責任增加와 費用上의 問題點	75
第2節 電子式 船荷證券의 實用方案	75
I. 電子式 船荷證券의 限界	76
II. 電子式 船荷證券의 改善方案	85
第6章 結 論	87
參考文獻	91

ABSTRACT

A study on the Electronic Bills of Lading

Lee Jae Kwang,
Department of Maritime Law
The Graduate School of Korea
Maritime University
Directed by Prof. Jung, Young Suk.

After the middle of 20TH century, Electronic commerce is now becoming prevalent rapidly. And the development of transport techniques and environmental changes in international trade has caused many problems concerning the use of traditional Bills of Lading.

In particular, modern and efficient methods of transportation have in effect become commodity services in most parts of the developed world as a result of the introduction of the container in the 1960's due to as above situation one of transport documents of Bills of Lading face with crisis in the international trade.

So, Traditional Bills of Lading has tended to become an obstacle to the development of trade and in the end restricting the expeditious flow of goods for solve Bills of Lading's crisis international trade.

Therefore, Today's Bills of Lading is requested its change. The one aspect is the crisis of Bills of Lading, one of the most important documents and the typical systems, which is produced for commercial products. Bills of Lading plays an important role as

currency trades and a indispensable document in international trading, it is working as a receipt of the goods, as a document of title, and as a evidence of contract, therefore the consignee of goods must introduce a Bill of Lading to accept the goods, but the current situation in international trade, the goods arrived at their destination before Bills of Lading, because of transport technology development which represented by the development of containerization and the turn up of the fast container ship.

The flow of goods was more faster by two progresses of technology, but the flow of Bills of Lading was not developed and passed through the bank to examine the document in letter of credit transactions.

The other aspect is the rapid introduction of Electronic data interchange(EDI) system. Today, as electronic data interchange system comes into a wide use, international trade which has been traditionally carried out with documents is gradually being transformed into a paperless transaction.

The Bills of Lading can also be issued electronically, it can therefore be easily expected that, by the introduction of EDI system, the paper Bills of Lading will soon disappear in practice and the efficiency in international transaction be promoted. The use of EDI is more effective, cheaper and more rapid than paper document system. Thus the environment of trade was changed by EDI.

However, Other trade documents can be replaced by EDI messages without problem, but the Bills of Lading has several impediments in converting EDI message. Because Bills of Lading is a document of title, therefore Electronic Bills of Lading has to prove the right.

To encourage the use of Electronic Bills of Lading , CMI Uniform Rules for the Electronic Bills of Lading was enacted in 1990 and other related international rules were revised to in corporate the use of Electronic Bills of Lading. Despite there international efforts to promote the use of Electronic Bills of Lading, the actual utilization in practice has been very minimal, due to various problems and limitations.

In order to proliferation of Electronic Bills of Lading, legal confirmation is needed. That is to say Electronic Bills of Lading must has the same

legal status as the existing Bills of Lading in the aspect of international regulations. But current situation, Electronic Bills of Lading is not a new form of Bills of Lading a kind of contract which governs carriage of goods by sea.

The legal problems of Electronic Bills of Lading are evidential issue of EDI such as request of writing, authentication, electronic signature, and contractual issue of EDI transactions, liability issues of the parties.

Even though Bolero(Bills of Lading Electronic Registry Organization) international developed the Bolero style Bills of Lading among some of europe countries and shipping companies, it couldn't settle above problems in Electronic Bills of Lading.

Despite the fact that paper transactions have gradually been transformed into EDI system, it may not be possible that the paper Bills of Lading will fully be substituted by electronic one owing to the inherent nature of Bills of Lading as being the document of title.

For the full utilization of Electronic Bills of Lading, therefore this study brings focus to the solution of Bills of Lading crisis and looks into the legal problems and seeks new legislation about Electronic Bills of Lading.

第1章 序 論

第1節 研究의 目的

우리 나라는 地政學的으로 世界 經濟의 中心으로 浮上하고 있는 동북아의 求心點에 위치하고 있을 뿐만 아니라, 삼면이 바다로 둘러싸여 있는 반도국으로서 가지는 海上 貿易의 意味는 상당하다 할 것이다.

더욱이 貧弱한 資源으로 인하여 대부분의 原資材를 외국으로부터 수입해야하고 그 생산품을 외국으로 다시 수출해야 하는 우리 나라의 경제에서 수출·입 물동량의 99.7%라는 막대한 비중¹⁾을 海上 무역에 의존하고 있다는 점에 더욱더 큰 의미가 있다.

이러한 오늘날 國際間의 商去來는 대부분 貨換信用狀(documentary credit) 조건부의 賣買契約과 運送契約에 의한 거래의 方式을 취하고 있으며, 그 거래에 대한 決濟의 方式으로 採擇된 수단은 貨物換어음(documentary bills)이다. 船荷證券은 이 貨物換어음의 決濟에 없어서는 안 되는 중요한 서류이다. 즉 貨物換어음의 結제는 輸出貨物을 船積한 送荷人이 貨物선적을 입증하는 船荷證券 및 海上保險證券, 商業送狀 등의 船積書類를 添附하여 受荷人 앞으로 換어음을 發行하고, 送荷人의 去來銀行은 이 換어음을 할인하여 매입한 뒤 貨物 도착항의 거래은행에 송부하여 지불기일에 수하인으로부터 結제은행을 통해 대금을 징수하는 방법이다. 이 貨物換어음의 結제는 送荷人과 受荷人 모두에게 대단한 편의를 제공하고 있다. 送荷人은 受荷人의 送金을 기다리지 않고 輸出貨物의 船積과 동시에 船積貨物의 代金에 상당하는 현금을 받을 수 있기 때문에 安全을 기할 수 있다. 더욱이 船荷證券의 有價證券的 性質을 利用하여 船積貨物이 도착하기 전이라도 商去來의 기회를 놓치지 않고 양도할 수 있다. 이와 같이 선적貨物에 관한 權利를 구현하는 船荷證券이 즉시 資金融通 등의 便宜를 제공하는 것이 金融上 및 國際貿易의 발전상 중요한 經濟的 役割을 하고 있으며, 이것이 貨物運送에서 거의 예외 없

1) 이경호·정증건, 「바다와 국가의 정책」, 2001.9, 123면.

이 船荷證券이 발행되는 까닭이다. 그러나 컨테이너에 의한 單位積載方式의 보급 및 선박의 高速化로 대표되는 運送手段의 劃期的인 발전으로 인하여 최근에 이르러서는 화물이 船荷證券보다 먼저 도착하는 소위 "船荷證券의 危機(THE B/L CRISIS)" 또는 高速船의 問題(THE FAST SHIP'S PROBLEM)가 발생하게 되었다. 이러한 이유로 受荷人은 화물을 제때에 引渡 받지 못하여 시장을 잃거나 판매기회를 상실할 우려가 있기 때문에 선하증권 없이 화물을 인도 받는데 따르는 擔保費用을 負擔하고 運送人은 運送物을 迅速하게 인도하여 주지 못함으로 인하여 滯船 기간이 길어져 附帶費用이 증가하고 다른 화물을 운송할 기회를 상실할 뿐만 아니라 선하증권과 상환하지 않고 물건을 인도한 것에 대한 책임을 부담하여야 했다.

이와 같이 선하증권이 현대에 부딪치게 된 機能의 한계를 보완하기 위하여 선하증권의 變形的 利用方法, 貨物先取保證狀(Letter of Guarantee ; L/G)을 받고 船荷證券과 相換함이 없이 화물을 인도하는 保證渡의 慣行이 생겨났고, 海上運送狀(Sea Waybill)이나 保證信用狀(Standby Letter of Credit)을 貨換信用狀 대신 사용하는 方案이 提示 되었지만 그 利用範圍와 機能에 限界가 있어서 船荷證券의 危機에 대처하는 효과적인 방법이 되지 못하고 있다.

다음으로 정보통신 기술의 발달은 貿易, 行政, 金融 등 社會 여러 분야의 문서 處理業務를 迅速하고 正確하게 처리할 수 있는 전자자료교환(Electronic Data Interchange ; EDI)방식의 電子文書交換을 가능하게 하였고 이미 운송, 행정, 금융, 통관 등의 분야에서는 부분적으로 EDI에 의한 서류처리가 이루어지고 있다. 특히 貿易代金の 결제는 국제 은행간의 자금 결제 통신망 (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication ; SWIFT)를 통한 전자적 자금이체(Electronic Fund Transfer ; EFT)에 의해 국제적으로 이루어지고 있다. 이러한 EDI화의 추세 하에서 대량의 서류를 신속하게 처리하여야 하는 貨換 신용장조건부 국제 무역거래에 요구되는 선적서류를 EDI화하여 전자자금이체와 함께 전자적으로 교환할 수 있고 항만, 통관 등 무역제반 서류처

리업무의 EDI화가 이루어진다면 서류처리의 신속성, 정확성이 확보되고 서류처리 비용을 절감하여 무역활성화를 기대할 수 있을 것이다. 이와 같은 국제무역환경의 변화는 선하증권을 EDI화하는 국제적 노력을 기울이도록 하였고 그 결과는 1990년 국제해법회(Comite Maritime International ; CMI)²⁾가 電子式 船荷證券에 관한 CMI 統一規則(CMI Rules for Electronic Bills of Lading)을 제정하는 결실을 맺게 되었다. 동 규칙상의 電子式 船荷證券은 既存의 선하증권과 다른 개념의 船荷證券이 아니라 문서식의 선하증권을 발행하는 대신 그 내용을 컴퓨터를 통하여 運送人과 送荷人, 受荷人間에 서로 EDI 메시지를 전송하고 개인키를 사용하여 물품에 대한 權利의 證明, 移轉, 引渡를 하는 方法을 말한다. 이러한 電子式 船荷證券을 사용하는 경우 船荷證券의 전달 속도가 빨라지므로 선하증권의 위기는 해결 될 수 있을 것이다. 그러나, 이러한 편리한 制度가 정착되기 위하여는 사회적인 기능과 효용만 있으면 되는 것이 아니라 법적 안전성을 얻어야 많은 사람들이 안심하고 그 제도를 계속 이용하게 된다. 따라서 전자식 선하증권제도에 法的 安全性을 주기 위하여는 먼저 EDI의 법적 문제점, 전자서명의 가능여부, 증거능력 등 전자식 선하증권이 書面 船荷證券과 동등한 효력이 있는가를 살펴보고 실제 무역 실무에서 電子式 船荷證券이 사용될 때 어떠한 법적 문제점들이 있는지 알아보고 이에 대한 해결책을 강구하여야 할 것이다.³⁾ 따라서 본 논문에서는 국제 무역환경의 변화에 따른 선하증권 기능의 한계와 이에 대처하는 방안을 전자식 선하증권을 중심으로 살펴본 뒤 전자식 선하증권이 사용될 때 예상되는 법적 문제점에 대하여 살펴봄으로써 장차 논의가 예상되는 전자식 선하증권에 관한 제반 문제점들을 연구해 보고자 한다.

第2節 研究의 範圍 및 方法

電子式 船荷證券에는 EDI화에 의한 法的인 問題點과 書面 船荷證券의

2) 이하 CMI라 한다.

3) 김종윤, "EDI 法的 問題", 「考試研究」, 1995.8, 159면.

機能을 對替할 수 있는가 하는 문제점이 있다. 이러한 電子式 船荷證券에 관하여는 國際的으로 많은 研究가 되어져 오고 있지만 현재 國際海法會의 電子式 船荷證券에 관한 統一規則(이하 CMI 統一規則이라 한다)이 중심이 되어 연구가 진행 중이므로 本告에서는 CMI 통일규칙을 중심으로 문서의 EDI화에 따른 船荷證券의 한계와 관련된 문제점들을 전자식 선하증권에 중점을 두고 연구해 보려고 한다. 더불어 현재 가장 상용화 되었다고 평가되는 볼레로 전자식 선하증권의 구조와 운용절차에 대하여도 살펴보았으며 이러한 연구대상의 설정에 따라 본 논문은 다음과 같이 구성되어 있다.

먼저 제1장에서는 연구의 목적, 연구의 범위 및 방법에 대하여 기술한다. 그리고 제2장에서는 기존의 서면 선하증권의 위기로 인하여 등장한 전자식 선하증권의 의의와 선하증권 기능의 한계와 해결방안을 위한 전자식 선하증권의 도입 배경 및 목적에 대하여 살펴보았다 .

제3장에서는 현대에 와서 널리 연구되고 있는 전자식 선하증권에 있어서 전자식 선하증권과 관련된 국제협약에 대하여 검토하며, CMI 통일규칙상의 전자식 선하증권에 관한 주요 내용을 상세히 알아보고 이에 대한 각종 국제규칙들의 수용여부에 대해서 검토하여 EDI 방식에 의해 행해지는 상거래를 규율하는 법 원칙과 입법이 고려해야 할 내용에 대하여 考察해 보았다.

제4장에서는 실무상 가장 상용화 되었다고 평가되는 볼레로式 선하증권의 기본적인 구조와 운용방안에 대하여 구체적으로 살펴보았다. 그리고 제5장에서는 위의 내용들을 기준으로 EDI 메시지를 船荷證券으로 사용하는 경우 차후 발생할 수 있는 모든 법적인 한계를 CMI 統一規則을 중심으로 논의하고 여기에서 電子式 船荷證券이 갖는 법적 문제점들과 이러한 문제점들의 解決策에 대하여 研究하여 극복 방안을 제시하고자 한다.

마지막으로 제6장 결론에서는 이상의 연구내용을 중심으로 선하증권의 위기에 따른 전자식 선하증권의 도입 필요성과 그에 따른 문제점들을 간략히 분석하였다.

오늘날 전자식 선하증권에 관한 논의는 다양하게 나타나고 있으나 1990년 전자식 선하증권에 관한 CMI 統一規則이 제정됨으로서 더욱 활발하여 졌다. 그러나 아직은 실무에서 전자식 선하증권의 활용이 실제적으로 이루어지지 않고 있는 실정이므로 차후 발생하는 실질적인 문제점들은 계속해서 연구의 여지가 있다고 볼 수 있겠다. 본 논문의 연구 방법은 전자식 선하증권에 관한 CMI 統一規則과 볼레로式 船荷證券에 중점을 두어 文言研究를 기본으로 하였다.

第2章 電子式 船荷證券의 意義와 出現 背景

第1節 電子式 船荷證券의 意義

I. EDI의 定義와 生成 背景

1. EDI의 定義

EDI(Electronic Data Interchange)란 전자방법으로 컴퓨터간에 인정된 메시지표준에 의하여 構造化된 자료를 교환하는 것을 의미한다. EDI의 정의에 관하여는 "합의된 표준에 따라서 구조화된 영업자료의 자동전송 (The automated tele-transmission of business data structured according to an agreed standard)⁴⁾", "표준영업양식의 컴퓨터간의 直接交換", "컴퓨터가 처리할 수 있는 표준양식으로 된 영업서류의 기업간, 컴퓨터간의 교환" 등으로 다양하게 定義 되고 있다. 이러한 정의에는 반드시 언급되는 3개의 주요한 문구가 있는데⁵⁾ 이를 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 기업간(intercompany) 혹은 거래처간(between trading

4) 박복재, "선하증권의 EDI화에 관한 연구", 「무역학회지」, 제19권 2호 15면, 1994.
5) 한국정보통신진흥협회, "91 EDI 국제세미나", 1991.p.3.

partners)으로 이는 자료가 기업 내에서가 아니라 기업간에 교환되어야 한다는 것을 의미하며 자료가 기업간에 교환된다는 점에서 EDI시스템이 잘 운영되기 위해서는 거래처간의 협력이 요구된다. 둘째, 컴퓨터 대 컴퓨터(computer to computer)로 자료가 각 거래처간의 컴퓨터 사이에서 교환되어야 하며, 사람이 개입되거나 문서가 생성되어서는 안 된다는 것이다. 셋째, 표준자료양식(standard data format)으로 이는 사람의 도움 없이도 컴퓨터가 자료를 처리할 수 있도록 정확히 構造化되어야 한다는 것을 의미한다. 이를 정리해 보면 EDI개념의 3가지 조건은 자료의 構造化, 자료의 재입력의 불허용, 전송중 문서의 생성금지이다. 이러한 EDI 메시지는 사람이 볼 수 있게 작성된 문서를 단지 변복조를 통한 전송에 의하여 다른 컴퓨터의 모니터에 출력하여 볼 수 있게 하는 E-MAIL과는 다른 개념이다. E-MAIL은 구조화 되지 않는 문서를 전송하는 사람과 사람사이의 전송이며 이를 컴퓨터로 처리하기 위해서는 변환작업과 재입력이 필요하다. 다시 말하면 EDI는 우리가 통상 기계어라고 표현하는 컴퓨터 언어에 의하여 컴퓨터 자체가 이를 인식하고 처리할 수 있게 구조화된 전자문서 交換方式이라고 할 것이다.⁶⁾

2. EDI의 生成背景

EDI의 發生 背景을 살펴보면 우선 기존문서시스템의 短點들이 원인이 되어 도입되게 되었다. 즉 기존의 문서시스템에서 문제점이 발생하기 시작하였는데 이는 기업들이 환경변화에 적응하지 못한 결과라 할 수 있다. 환경변화란 통신수단 발달을 의미하는데 이러한 환경변화에서 재래 문서 시스템은 시간지연, 정확성 저하, 많은 노동력필요, 불확실성 증가 등의 많은 문제점들이 발생하게 되었다. 따라서 소비자 욕구충족을 위해 신속성이 필요하게 되었으며 따라서 기업 여건 성숙과 더불어 EDI가 탄생하게 되었다.⁷⁾ EDI 등장的主要原因을 열거하면 다음과 같다.

첫째, 업무의 즉시처리 요구 증가, 대량정보처리, 手作業 비용증가, 업무

6) 최치영, 전계논문, 47면.

7) 최석범, "EDI시스템과 물류부문에서의 도입에 관한 고찰", 국제상학 제8호, 1993.p.262.

의 복잡, 다양화등 기업 운영상의 문제점.

둘째, 기업의 업무처리, 서비스 기능 등의 외부 정보 의존도 증가.

셋째, 기업내부의 문서정보의 이용, 분류, 우송, 파일링, 옮겨 적기등 정보처리에 소요되는 시간과 비용상승.

넷째, 첨단정보 통신기술이 이 분야에 응용 될 수 있다는 인식 증대.

다섯째, 기업간 컴퓨터 통신이 가능할 정도로 기업과 기관등의 전산화 여건 성숙이다.⁸⁾

우리 나라의 경우에는 해운항만청이 물류 부문의 EDI 시스템 구축 추진배경설명을 통해 우리 나라 화물 유통구조는 항만 및 도로등 사회 간접 자본시설의 부족과 서류의 중복제출 및 업계, 기관간의 정보교환시스템의 부재등 물류분야의 제도와 절차가 매우 복잡하고 비효율적이어서 이로 인한 비용, 인력, 교통유발등에 따른 추가부담이 기업의 물류비용을 증대시켜 국제 경쟁력 약화의 주요인으로 대두되고 있다고 지적했다. 이러한 물류부문의 애로를 타개하기 위해서 해운 항만청은 종합 무역 자동화사업 추진단에서 추진하고 있는 상역부문의 KT-NET(Korea Network)이라는 별도의 분류관련 기능을 모두 연계하는 종합물류 EDI 망을 구축하였다. 나아가서 관련업계와 관련기관 상호 컴퓨터와 신속히 연계될 뿐만 아니라 외국 주요항만 선사 등과도 연결되는 종합물류 EDI 시스템(Korea Logistics Network ; KL-NET)을 구축하여 현재 실무에서 다양하게 사용되고 있다.

II. 船荷證券의 EDI화

船荷證券의 EDI화란 전자식 선하증권을 말하는 것으로 기존의 선하증권에 컴퓨터를 접목시킨 것이라고 말할 수 있다. 즉, 傳統的인 船荷證券制度가 발전된 해상운송방식에 부합하지 못함으로 인한 기능상의 문제해결 필요성 및 서류로 된 선하증권의 紛失, 偽造 또는 詐欺로 인하여 상품거래에 초래하는 混亂을 방지할 필요성이 증가함에 따라 발달된 전자

8) 정찬모, "EDI를 이용한 무역업무자동화의 효율적 추진에 관한 연구", 서강대학교, 1992,p.6.

통신기술을 해상운송에 접목하여 기존 선하증권제도가 지니는 문제를 해결하고자 하는 연구가 CMI를 중심으로 추진되었다.⁹⁾ 그리하여 전자식 선하증권에 관한 CMI 統一規則을 채택함으로써 결실을 보게 되었다. CMI의 연구 핵심은 완전히 새로운 선하증권을 개발한 것이 아니라 기존의 선하증권이 가지는 기능이나 증권이 表彰하는 권리를 그대로 보유하게 하면서 선하증권의 발행방식이나 증권상의 권리의 이전방식을 종전의 개념과 다르게 혁신적으로 구성한 것이라고 볼 수 있다. 그리고 EDI에 의한 정보의 전달이 원활하게 이루어지려면 標準化의 문제가 관건이 되는데 이를 위해서 1986년에 행정, 상업, 운송을 위한 전자 자료 교환(Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport : 이하 UN/EDIFACT라 한다)을 국제표준으로 채택한다고 발표하였고 이를 따르기로 하였다.¹⁰⁾ 이러한 연구의 기본개념은 전통적인 서류로 된 船荷證券을 발행하지 아니하고 운송과 관련된 내용을 운송인이 컴퓨터에 보존하고 운송인과 송하인, 수하인 또는 양수인간에 정보의 전달은 컴퓨터간의 전자적인 통신방식으로 하며, 운송중인 화물에 대한 권리의 증명은 운송인이 부여하는 '개인 키(Private Key)의 보유로 이루어진다. 즉, 컴퓨터에 의해 선하증권을 작성하는 것인데 하주로부터 선적요청이 오면 船船會社는 컴퓨터의 디스플레이 장치를 사용하여 컴퓨터에 입력하는데, 디스플레이 장치에 의해 선하증권의 자료를 입력할 수 있고, 만약 필요하다면 전자통신회로를 이용하여 도착지까지 선하증권을 전송할 수도 있다. 또한 선하증권의 이전으로 이루어지던 운송물에 대한 인도청구권, 소유권 및 처분권 등의 이전은 '개인 키'의 폐기 및 신설부여 등으로 이루어진다. 따라서 종래와 같은 종이서류는 필요 없게 되고 정보의 전달도 세계적인 통신망을 통하여 신속히 이루어 질 수 있다.¹¹⁾

Ⅲ. 電子式 船荷證券의 意義

9) 송상현, "전자식 선하증권에 관한 국제적 동향", 「법학 제32권 1,2호」, 서울대 법학연구소, 1991.8. pp.1-2.

10) 한국EDIFACT센터, "전자자료교환(EDI)과 UN/EDIFACT", 1990.p.14.

11) 이세영, "선하증권의 EDI화에 있어서의 문제점과 한계에 관한 연구", 숭실대학교대학원, 1996.6. 22-23면.

電子式 船荷證券의 基本的인 아이디어는 당사자간의 교환계약에 의해 EDI 방식에 의해서 거래할 것을 약정하고, 해상운송계약의 세 당사자가 화물에 관한 권리·의무관계를 당사간에 서로 전자적 통신문으로 통지를 하고, 이를 화환신용장 조건부 무역거래의 경우에 환어음의 담보로서 사용할 수 있도록 하는 방법을 말한다. 공통적으로 이러한 아이디어를 기초로 하고 있으나 전자식 선하증권의 개념은 아직까지는 확실히 정립되어 있지 않다고 볼 수 있다.¹²⁾

왜냐하면 지금까지 海上運送狀 및 선하증권의 발행과 그 유통과정에 EDI 방식과 같은 통신을 이용한 몇 개의 사업이 운용되거나 시도된 바 있으나, 제대로 정착되고 있지 않는 상태이고 또한 미국 무역절차간소화위원회(National Council on International Trade Documentation ; NCTID), 국제해법회(CMI), 발트국제해사협의회 (Baltic and International Maritime Conference ; BIMCO)등에서 각기 전자식 선하증권의 운용개념을 제시하고 있는데, 향후 국제무역업계에서 어느 것이 수용되어 정착되어질 것인가는 지금의 단계로서는 단언하기 어렵다.¹³⁾ 미국 무역절차간소화위원회의 전자식 선하증권 운용개념을 살펴보면, 전자식 선하증권이란 표준적인 선하증권의 기재사항, 선하증권의 고유번호 및 개인인증코드(유통가능 선하증권과 물품에 대한 권리자를 식별할 때) 등을 포함하는 국제운송주선 및 운송메세지(International Forwarding And Transport Message ; IFTM)의 Framework Message 를 말한다.¹⁴⁾

또 전자식 선하증권에 관한 여러 모델 중에서 가장 우수하고 실효성 있는 것으로 평가되는 CMI의 「電子式 船荷證券에 관한 CMI 統一規則」상의 전자식 선하증권의 개념을 살펴 보면, 전자식 선하증권이란 선하증권을 발행하는 대신에 그 내용을 운송인이 컴퓨터에 보존하고 운송인과 송하인 혹은 양수인이 서로 EDI메세지를 전송하고 권리의 증명으로서 개인키¹⁵⁾를 사용함으로써 운송품에 대한 지배·처분권의 이전과 운송품의

12) 최치영, 전계논문, 53면.

13) 한남성, "전자식 선하증권의 활용상의 문제점에 관한 연구", 「경제학 박사 학위논문」(성균관대 무역학과, 1994), 66면.

14) UNECE, 'Electronic Bills of Ladings', TRADE/WP.4/R.710, 15 August 1990, p. 4. 최석범, 전계논문, 109면에서 재인용.

인도를 하는 방법이다. 이러한 개념들을 참작하여 포괄적으로 전자식 선하증권의 정의를 내려본다면 전자식 선하증권이란 종이 선하증권을 발행하는 대신에 그 내용을 운송인 또는 제3의 중립적인 기관의 컴퓨터에 보관하고 운송인과 송하인 또는 그 물품의 매수인이나 그 후속매수인이 상호 EDI 메시지를 교환함으로써 기존의 선하증권의 기능을 하는 것¹⁶⁾이라 정의할 수 있을 것이다. 여기에는 "전자식 선하증권이란, 선적선하증권(Shipped Bill of Lading)이나 수령선하증권(Received Bill of Lading)과 같은 의미에서의 새로운 선하증권인 것은 아니고 선하증권을 발행하는 대신에 그 내용을 컴퓨터에 보존하고 운송인과 송하인 혹은 양수인으로서 EDI 메시지를 전송하고 권리의 증명으로서 개인키를 사용함으로써 물품에 대한 권리의 이전과 물품의 인도를 행하는 방법에 의한 운송거래시 사용되는 선하증권이라고 부르는 것에 지나지 않는다"고 하는 견해¹⁷⁾와 "전자식 선하증권도 선적 혹은 수취식 전자선하증권으로 발행될 수 있을 뿐만 아니라 지시식, 기명식으로도 발행될 수도 있고 특히, 전자식 선하증권은 기존의 방식과는 아주 상이한 방법으로 사용되고 있기 때문에 새로운 선하증권으로 보는 것이 바람직하다."¹⁸⁾ 라는 견해가 있다. 전자의 견해에 찬성하는 입장에서는 CMI가 1990년 전자식 선하증권에 관한 CMI 통일규칙을 채택하고 있지만 그 원안의 타이틀은 「운송중의 물품에 대한 권리의 전자적 이전을 위한 CMI 통일규칙(CMI Uniform Rules for Transfer of Right to Goods in Transit)」이라 정했고, 원안이 실태를 보다 정확하게 파악하고 있는 것이라 한다.¹⁹⁾ 따라서 생각컨데 전자식 선하증권이 그 기재사항이나 내용, 기능의 면에 있어서 船積船荷證券, 通船荷證券 등과 같은 새로운 내용을 담거나, 새로운 기능을 하는 신종의 船荷證券은 아니라고 할 것이므로, 새로운 선하증권으로 보기는 어려울 것이다. 그러나 그 운용의 면에 있어서는 발행방법과 운용

15) 개인키(Private key)란 전송의 진정성(authenticity) 및 완전(integrity)을 보증하기 위하여 당사자간에 합의한 숫자 또는 문자를 조합시킨 암호번호이다(전자식 선하증권에 관한 CMI 통일규칙 제2조 f항). 또한 소지인마다 별개의 개인키가 주어지지만 소지인은 개인키를 양도하는 것이 금지되어 있다(통 규칙 제8조 a항).

16) 한남성, 전계논문, 67면.
 17) 이학승, 전계논문, 318면.
 18) 최석범, 전계논문, 110면.
 19) 이학승, 전계논문, 318면.

메카니즘이 서류의 배서·양도로서 물품을 양도하는 기존의 방법과는 달리 EDI방식으로 정보를 전송하고, 물품의 매매는 개인 키라는 새로운 개념을 이용한 통지·확인 시스템을 통하여 이루어지는 해상운송거래의 한 방법으로서 무 서류 방식에 의한 선하증권이라 할 것이므로 이러한 면에서 EDI를 이용한 새로운 해상운송계약의 한 형태로서 파악하는 것이 바람직할 것이다. 따라서 電子式 船荷證券은 당사자간에 운송계약의 체결을 위한 意思表示를 EDI방식의 데이터 메시지에 의해서 하고 船荷證券을 發行하는 대신 이 데이터 메시지에 船荷證券의 機能을 부여하기로 하는 새로운 해상운송계약의 일종으로 보는 것이 바람직 할 것이다. 이 계약에서 선하증권의 기능을 하는 데이터 메시지를 전자식 선하증권이라 부르는 것이다. 따라서 CMI 統一規則의 원안의 제목이 더 바람직하다고 보여지며, 전자식 선하증권이라 부르기 보다는 전자식 해상운송계약이라고 하는 것이 더 바람직 할 것으로 여겨진다. 그러나 그 명칭은 전자식 선하증권이란 것이 일반화되어 있으므로 논의의 편의를 위하여 전자식 해상운송계약에서 사용되어 船荷證券의 機能을 하는 데이터 메시지를 전자식 선하증권이라 부르기로 한다.²⁰⁾

第2節 船荷證券 機能의 限界와 解決方案

I. 船荷證券의 機能

선하증권은 그 자체가 운송계약은 아니지만 화물의 수령 및 선적을 확인하는 증거문서이므로 선하증권에는 운송계약의 당사자 사이의 契約條件등이 기재되어 있어야 한다. 이러한 선하증권은 오늘날 무역 거래에 있어서 특수한 목적으로 발급되는 만큼 다양한 機能을 갖고 있다.

1. 運送契約의 證據로서의 機能

20) 최치영, 전계논문, 55-56면.

船荷證券은 운송계약 그 자체는 아니지만 운송계약에서 가장 훌륭한 증거(Bill of Lading as a Evidence of Contract)로서의 機能을 한다. 선하증권에는 화물의 수령·인도장소·운송형태·운임액과 그 지급여부·화물운송에 관한 諸 條件, 그리고 운송 중 화물을 멸실 또는 훼손했을 경우의 운송인의 책임여부와 그 한도 등에 관한 사항이 포함되어 있으므로, 船荷證券은 그 발행 이전에 성립한 운송계약의 내용과 條件을 具體的으로 반복하는 運送契約의 증거로서의 기능을 갖는 것이다. 그러나 이것은 운송계약 그 자체는 아니고 契約을 立證하는 증거에 불과하며 완전한 증거는 아니다. 따라서 送荷人으로서는 船荷證券에 記載되지 않는 조건일지라도 선하증권의 발행에 앞서 선박회사에 대항하는 것이 가능하다.

2. 貨物受領證으로서의 機能

선하증권은 운송인이 소정의 화물을 자신의 지배 하에 수령하였다는 것을 증명하는 수령증(Bill of Lading as a Receipt)으로서 선적되는 시점에 있어서 물건의 수량과 상태를 확인하는 기능을 가진다. 따라서 정당한 증권소지인이 운송물의 인도를 청구하면 선하증권에 기재된(종류, 수량, 상태) 화물을 인도 하여야 한다. 이 내용은 개정 전 상법에서는 선하증권의 기재의 문언증권성을 인정함으로써, 운송에 관한 사항은 운송인과 소지인간에는 증권에 기재된 바에 의한다고 하고 있었으나, 개정상법은 제820조에서 제131조의 준용을 제외하고 제814조의 2에 추정적 효력을 인정하는 규정을 두고 있다. 단 이러한 추정적 효력은 船荷證券의 권원증권으로서의 유통성을 보호하기 위하여 선의의 제3자에게는 주장할 수 없다(상법 제814조의 2 단서). 따라서 선하증권은 그것에 기재된 물품의 수령증으로서의 推定的 證據에 불과하지만 船荷證券이 善意의 제3자에게 讓渡되었을 때는 確定的 證據가 되며 반대의 입증은 허용되지 않는 것이 된다. 제 4의 취득자에 대해서는 화물상환증과 마찬가지로의 문언증권성이 인정되는 것이다.²¹⁾

21) 장경환, "화물상환증의 유가증권으로서의 특성", 「고시계」(1993. 8), 155면.

3. 權利證券으로서의 機能

船荷證券의 物權的 效力을 代表하는 機能이다. 船荷證券은 運送物의 引渡請求權을 表彰하는 有價證券으로서 動産인 運送物을 代表하는 權利證 권(Bill of Lading as a Document of Title)으로서의 機能을 가지고 있다. 이 機能에 의하여 운송물 자체를 인도하지 않고도 船荷證券의 讓渡·背書에 의해 간단하게 處分할 수 있으며, 운송물에 擔保를 設定하고자 할 때에도 운송물을 直接的으로 인도할 필요 없이 선하증권의 입질·배서에 의해 가능하다. 상법은 제820조에서 제133조를 準用하여 선하증권에 의해 운송물을 교부 받을 수 있는 자에게 선하증권을 교부한 때에는 운송물 위에 행사하는 권리의 취득에 관하여 운송물을 인도한 것과 동일한 효력이 있는 것으로 규정하고 있다. 이와 같이 船荷證券의 교부는 운송물의 인도와 동일한 효력이 있기 때문에 선하증권을 물권적 유가증권, 인도증권, 또는 유통적 권리증권이라 부르기도 하는데 이 기능이 선하증권의 중요한 기능으로서, 선하증권은 權利證券으로 유통의 목적이 되어 무역, 금융상 화폐의 機能을 발휘할 수 있게 되는 것이다.²²⁾

II. 船荷證券의 限界

오늘날의 國際貿易의 環境은 처음 船荷證券이 貿易去來의 重要な 機能을 충실히 수행하던 19세기의 環境과는 比較할 수 없을 만큼 눈부시게 發展하였다. 특히 세계 경제가 急速히 成長하며 貿易去來량이 增加됨과 同時에 운송수단이 고도로 발달하여 선박의 대형화와 고속화로 대량의 화물이 迅速하게 運送될 수 있게 되었다. 따라서 최근에 선박의 고속화 등으로 수입화물이 양륙지에 도착하였는데도 불구하고 化환신용장조건부 무역거래에 있어서 우편의 지연, 수익자의 선적서류의 제출지연, 인수 절차지연, 화물의 轉賣 등으로 인하여 船荷證券이 화물보다 늦게 도착하는 경우가 많이 발생하고 있다. 그리고 운송물의 到着이 船荷證券보다

22) 오세영·박원수, " EDI 선하증권의 무서류화에 관한 연구", 「한국해법회지 15권 1호」(1993.12),177면.

빨리 양하지에 도착하는 경우가 빈번히 발생하게 되었지만 수하인이 運送人으로부터 수입화물을 정당하게 인도 받기 위해서는 선하증권의 상환증권성 및 제시증권성 등의 성질에 의하여 선하증권의 原本을 제시해야 한다. 즉 화물의 운송은 발전을 거듭하여 운송시간의 단축을 가능하게 하였으나 이와 함께 발전해 나가야 할 書類의 흐름은 草創期の 船荷證券과 같이 短縮되지 않았기 때문에 貨物이 書類보다 먼저 到着하는 境遇가 發生하는데 이를 '船荷證券의 危機'라고 한다. 이러한 狀況은 北大西洋을 運航하고 있는 高速컨테이너선의 경우에 더욱더 深刻하다 하겠다.²³⁾

여기에서 본선이 이미 도착한 후 船荷證券 등의 船積書類가 到着하기만을 기다리는 경우, 運送人은 滯船으로 인하여 발생하는 滯船費用 뿐만 아니라 다음 운송기회를 喪失하는 負擔을 져야하며, 이 때문에 운송물을 正當한 船荷證券 所持人에게 船荷證券과 相換하지 않고 引渡하는 경우에는 운송물을 잘못 인도한 것에 대한 책임을 감수하여야 한다. 물론 수하인의 경우에도 운송물을 인수할 당시 提示하여야 할 船荷證券을 入手하지 못하므로 인하여 운송물을 正當하게 入手하지 못하기 때문에 판매기회를 喪失하고 시기를 놓침에 따라서 화물의 가치가 없어지는 등에 관한 문제가 생길 우려가 있으며, 기타 선하증권 없이 물건을 인도 받는 방법을 취할 경우에는 여기에 필요한 금융비용을 부담하여야 한다. 은행의 입장에서도 거래처인 수입업자가 화물을 처분할 수 없게 되어 자금회수가 늦어지는 등의 손해가 발생한다.²⁴⁾

Ⅲ. 船荷證券의 機能的 危機의 解決方案

이와 같이 船荷證券이 적기에 도착하지 못해서 발생하는 여러 가지 문제점으로 인한 애로사항을 解決하기 위한 解決策으로 현재 실무에서는 수입화물선취보증장(Letter of Guarantee; L/G)制度²⁵⁾와 船荷證券의 편

23) Paul Todd, op. cit., p. 334.

24) 박복재, "선하증권의 EDI화에 관한 연구", 「무역학회지」, 제19권2호, 1994.9, 540면

25) 우리 나라의 경우 총 수입화물의 약 70%가 L/G에 의해 인도된다고 한다 (오원석, "해상화물운송장의 문제점에 관한 소고", 「중재」, 대한상사중재원, 1994.3, 15면.

법적 送付 및 海上貨物運送狀의 이용이다.

L/G 제도를 이용함으로써 서류의 미도착으로 인한 화물인도 곤란의 문제는 일단 해결되었으나 L/G 발행시 要求되는 까다로운 절차와 비용, 그리고 L/G 위조 등의 증가는 또 다른 문제를 발생시킴으로써 L/G 制度에도 많은 문제가 제기되고 있다. 또한 L/G 제도는 기존 선하증권이 가지고 있던 많은 편리한 기능의 극히 일부만을 담당하기 때문에 선하증권의 위기에 대한 근본적인 해결책이 될 수는 없다. 한편 船荷證券과 相換으로 운송화물이 인도되어야 한다는 문제점과 선하증권의 분실 등과 같은 예기치 않은 問題에 대한 대책으로 海上貨物運送狀(Sea Waybill)이 70년대 후반부터 해운업계에서 사용되기 시작하였다. 海上貨物運送狀의 導入으로 物品引渡의 신속성, 書類紛失에 따른 위험회피 및 事務合理化가 가능해졌지만 이것은 선하증권과 달리 권원증권이 아니기 때문에 유통성을 갖지 못한다. 따라서 그 사용범위는 제한될 수 밖에 없으므로 이 역시 선하증권의 위기에 대한 根本的인 對策이 될 수는 없다 할 것이다.²⁶⁾ 이러한 船荷證券의 機能的 限界를 補完하고 船荷證券의 危機를 克服하기 위한 方法들에 대하여 살펴보도록 하겠다.

1. 船荷證券의 變形的 利用

(1) 船荷證券을 買受人에게 直送하는 方法

이 방법은 신용장 상에 선하증권을 매수인에게 직송하고 화환어음에 첨부하는 선적서류 중에 船荷證券의 寫本도 수리하도록 규정하는 것이다. 이러한 방법으로 賣渡人은 船積 후 銀行을 경유하지 않고, 즉시 선하증권을 買受人에게 直接 送付할 수 있기 때문에 船荷證券은 本船보다 目的地에 빨리 到着할 수 있고 買受人은 船舶會社에 L/G를 借入시키지 않고 貨物을 受取할 수 있다. 또 船荷證券이 買受人의 지시식으로 된 경우, 買受人은 船荷證券에 의해 貨物을 轉賣할 수도 있다. 따라서 이 方法은 買受人 立場에서 매우 便利하다.²⁷⁾ 그러나 賣渡人은 船積 후 船荷證券을

26) 이경섭, "전자식 선하증권에 관한 연구", 고려대학교, 1996. 42면.

買受人에게 直送해 버렸기 때문에 擔保權을 確保할 수 없으므로 買受人의 代金支給에 대하여 불안이 없는 경우만 이 방법을 사용하는 것에 동의 할 것이다. 따라서 이 방법은 매수인이 매도인의 支店, 子會社 또는 長期間 거래한 거래처 등이어서 대금지급에 대한 信賴가 있을 경우에만 가능하다. 이와 같이 船荷證券을 買受人에게 直送하는 방법은 사용의 범위가 한정되어 있으므로 선하증권기능의 限界를 克服하기 위한 적절한 對應策이 될 수는 없다고 할 것이다. 그리고 이 방법이 사용되는 경우는 서류에 의한 轉賣가 예정되어 있지 않아서 선하증권이 사용될 필요가 없으므로 海上運送狀을 사용하는 것이 바람직할 것으로 생각된다.²⁸⁾

(2) 船荷證券 原本 1통을 船長에게 託送하는 方法

送荷인이 船荷證券 原本 1통을 貨物을 運送하는 本船의 船長에게 託送하여 船長은 送荷인이 指示한 사람에게 船荷證券을 전달하고 그 사람으로부터 다시 이를 提出받아 運送物을 引渡하는 方法이다. 그러나 이와 같은 方法에도 問題가 많다. 現在 무역거래에서는 船荷證券이 發行된 境遇, 복본 3통이 發行되는 것이 보통이다. 이중 3통은 각자 原本이 되고 寫本은 아니다. 이와 같이 船荷證券의 原本을 複數 발행하는 慣行은 이 전부터 船積書類를 郵送하는 境遇에 紛失하는 경우가 자주 있었기 때문에 수회에 걸쳐서 발송하지 않으면 안되는 舊時代의 유물로서 선적서류의 분실의 우려가 없는 현재에는 수통이 별도로 양도되는 것에 의해서 사기사건을 유발할 우려가 있을 뿐만 아니라 有害無益하다. CMI 統一規則도 1983년에 "船荷證券을 2개 이상의 원본으로서 발행하는 관행은 中止되어야 할 것이다"라고 勸告하고 있다.²⁹⁾ 이러한 方法은 수하인이 화물을 수취한 후에 代金を 支拂하지 않을 수도 있기 때문에 賣渡人의 立場에서 보면 危險하다. 또한 銀行은 2통만으로는 擔保價値가 없을 뿐만 아니라 다른 1통이 他人의 手中에 있다고 하는 점에 항상 潛在的인 不安

27) 최석범, 전계논문, 95면.

28) 이학승, "EDI방식에 의한 선적서류에 관한 연구", 「산경논집」 (동의대, 1996.3), 309면; 최석범, 전계논문 95면; 이용재, "전자식 선하증권의 문제점에 관한 연구", 서강대학교 석사학위논문(1996), 12면.

29) 이학승, 전계논문, 309면.

을 느낄 것이다. 또한 1통이 실수로 잘못된 當事者에게 인도되어 惡用될 危險이 殘存하게 되므로 船荷證券의 問題點을 解決하는 바람직한 方法은 아니라고 하겠다. 現在 이 방법은 유럽을 중심으로 比較的 近距離 運送의 境遇에 限定되어 사용되고 있는 실정이다.³⁰⁾

(3) 略式船荷證券(Short form B/L)을 發行하는 方法

略式船荷證券은 標準契約約款을 正해놓고 船荷證券의 양식을 簡素化하여 그 표준 약관에 따른다는 것으로서 선하증권의 발행시간을 短縮 시킬 수 있다. 이 略式船荷證券은 필수 기재사항을 전부 기재하고 있으나 受領船荷證券의 形態를 취하고 있으며, 선박회사의 業務簡素化를 위해 個個의 증권에 기재할 필요가 없다고 인정되는 운송인의 一般的인 免責約款을 기재하지 않고 있는 점 외에는 Long Form B/L과 동일하다. 실무적으로 약식선하증권을 사용하여도 필요한 사항은 모두 다 기재되며 이러한 약식선하증권에 선적되었음을 증명하는 “On board notation” 만 있으면 Long Form B/L과 다를 바가 없으므로 은행에서 수리를 거절할 이유가 없다. 信用狀 규칙상으로도 略式船荷證券은 銀行이 수리하는 船積書類로 인정되고 있으며, 현재 이 방법은 스웨덴을 중심으로 限定되어 있다. 약식 선하증권은 선하증권의 발행시간을 단축시키기는 하지만 은행을 거치는 회환신용장조건부 거래에 사용되는 경우, 船荷證券의 境遇와 같이 서류처리의 시간이 지연되므로 船荷證券의 危機를 해결하는 방안으로는 부족함이 있어서 선하증권의 위기에 대처하기에는 좋은 方案이 될 수 없다.³¹⁾

2. L/G(Letter of Guarantee; 보증도)의 商慣行

船荷證券에는 物權的 效力과 相換證券性이 있으므로 운송물에 관한 처분은 船荷證券으로 하여야 하며, 수하인도 船荷證券과 相換함이 없이는

30) 박복재, 전계논문, 544면.

31) 최치영, 전계논문, 18면.

운송물의 引渡를 請求할 수 없다(상법 제820조, 제129조, 제132조).³²⁾ 그러나 실무에 있어서는 선하증권이 운송물보다 늦게 도착하는 船荷證券의 危機에 해당하는 문제의 경우, 운송물에 대한 利害關係와 貨主 및 運送人의 便宜를 위하여 船荷證券과 相換하지 않고 운송물을 인도 받은 후, 이에 대해 문제가 생기는 경우 모든 책임을 지겠다는 은행의 保證書 (Letter of Guarantee)를 提出케 하고 운송물을 인도하고 있는데 이를 보증도라 한다.³³⁾ 이렇게 실무에 있어서 보증도를 이용하면 화주를 비롯하여 운송인 및 모든 거래 當事者의 이익에 합치하는 商慣行으로 기능하게 되는 것이다.

(1) 보증도의 法的 問題

보증도에 관하여는 상법이 인정하고 있는 상환증권성과 관련하여 그 違法性 問題가 論議되고 있는데, 보증도의 法的 性質³⁴⁾에 관한 문제와 그 適法性에 대한 學說의 對立이 있다.

보증도의 法的 性質에 대하여는, 慣習法의 성립에 관한 다수설인 법적 확신설이 慣習法이 되기 위해서는 商慣行이라는 객관적인 요소 뿐만 아니라 법적 확신이라는 주관적 요소가 필요하다고 보는 데, 현재로서는 보증도가 이러한 법적 확신의 단계에는 이르지 못했다고 보는 것이 다수의 見解이다.³⁵⁾

상법이 船荷證券의 유통성을 보호하기 위하여 선하증권에 여러 가지 법적 성질을 보호하고 있고 그것의 하나로서 인정되는 상환증권성을 무시하는 이런 상관습법의 존재를 인정하기는 어려운 것이기 때문에 보증도가 상관행이라는 의미는 보증도가 자주 행해진다는 것 이외에는 법적인

32) 대판 1992. 2. 25, 91 다 30026 : 선하증권의 상환증권성은 보증도의 상관습에도 불구하고 인정되며 증권소지인에게 운송인 등이 운송물을 인도하지 못하는 경우에는 채무불이행 또는 불법행위법상의 손해배상책임을 진다(법원공보, 1992, 1136).

33) 최기원, 전계서, 153면; 이기수, 전계서, 451면.

34) 법적 성질을 단순한 상관행으로 볼 것인가 아니면 상관습으로 볼 것인가에 대한 문제가 있는데 먼저 상관습으로 볼 수 있다면 보증도의 적법성을 인정할 수 있으리라는 전제하에서 논의가 되고 있는 내용이다. 이러한 견해는 상법이 규정하고 있는 상환증권성이 강행법규가 아니고 상관습법이 변경적 효력을 가져 올 수 있다고 볼때에 가능한 견해이다(최치영, 전계논문, 21면).

35) 최기원, 전계서, 154면; 박용섭, 전계서, 618면.

로 의미가 없다고 할 수 있을 것이다.

(2) 보증도의 問題點

보증도가 違法한 것은 아니라고 하여도, 보증도가 행해지는 경우 첫째, 수입화물의 대금결제에 지연되면 은행이 船荷證券을 계속 소지하게 되며, 화물을 양륙한 이후나, 화물이 부두로부터 운송인의 점유를 벗어나게 되어도 선하증권이 회수되지 않은 한 운송인은 화물에 대한 책임을 져야 한다. 둘째, 화물선취보증서에 의한 화물 인도시 화물선취보증서에는 국가기관인 해당 세관의 통관이 정당한 절차를 거쳐서 이루어졌다는 일부인 등이 찍혀 있고, 수입화물의 실수요자가 변경된 경우에는 실수요자임을 증명하는 물품계약서 등이 첨부되어 있어서 船舶會社는 화물선취보증서 발행은행에 그 진위여부를 확인하지 않는 경우가 많은데, 선하증권을 제출하지 않고 물품을 인도한 후에 선하증권의 정당한 권리자가 선하증권을 제출하여 물품의 인도를 청구하는 경우에는 운송인은 물품을 되찾아 인도하지 않는 한 손해배상의 책임을 져야 한다는 문제가 있다.³⁶⁾ 셋째, 화물선취보증서가 발급되면, 차후에 도착한 선적서류에 하자가 있더라도 이를 이유로 화환어음의 지급 또는 인수를 거절할 수 없다. 따라서 운송인은 보증도를 한 경우 큰 위험에 직면하게 된다. 실제로 매수인이 도산하여 선하증권 미 도착을 알고 미리 보증서를 이용해 화물을 인도 받아 운송품을 검사한 후 어음의 지급, 또는 인수를 거절했기 때문에 매도인이 선하증권에 의해 운송품의 인도를 요구하는 경우가 일어나고 있다고 한다.³⁷⁾

3. 海上運送狀

선하증권의 위기를 극복하기 위한 방법으로 선하증권을 사용하지 않고 운송물의 내용을 증명하는 다른 선적서류를 사용하는 방법을 고려해 볼

36) 박복재, 전계논문, 82면.

37) 이영수·이승훈, "선하증권의 문제점과 해결방안", 「한국해운학회지 제21호」(한국해운학회, 1995.12), 275면.

수 있는데, 이러한 착안에서 도입된 방법이 해상운송장을 사용하는 방법이다. 해상운송장은 권리증권이 아니어서 운송물을 인도 받기 위해 운송인에게 제시할 필요가 없으므로 선하증권의 위기를 해결하는 유효한 방법이 될 수 있다. 그러나 선하증권을 완전히 대체하기에는 한계가 있다.³⁸⁾

(1) 海上運送狀의 意義와 機能

해상운송장은 화물인도의 신속화, 서류분실에 따른 위험의 회피 및 사무의 합리화를 목적으로 종래의 선하증권을 대체하기 위하여 고안된 것으로서 운송인에 의하여 운송물이 선적되었다는 것과 해상운송계약을 증명하는 유통불능의 증서로서 운송인은 증서상의 매수인에게 운송장을 인도할 의무를 부담하게 된다.³⁹⁾ 1992년 해상물건운송법(COGSA 1992) 제1조 제3항은 선하증권이 아니면서 해상물건운송계약을 포함하거나 증명하는 화물의 영수증이자 운송인이 그 운송계약에 따라 화물을 인도할 사람을 적시하여 놓은 운송서류를 말한다고 정의하고 있다. 원래의 의미의 해상운송장은 운송인의 청구에 의해서 送荷人이 발행하는 것이지만 오늘날 사용되고 있는 해상운송장은 선하증권의 체제와 동일하게 발행되고 있으므로 위와 같은 정의를 할 수 있다. 해상운송장은 항공운송장을 모방하여 개발된 것이며 그 성격은 항공운송장과 매우 유사하다. 해상운송장은 선하증권과 마찬가지로 송하인과 운송인간에 운송계약이 성립되어 있는 것을 증명하는 서류이고 또 화물의 수령증으로서의 역할도 하고 있다. 그러나 해상운송장은 유가증권성을 갖지 않는 서류이며, 이것이 선하증권과 근본적으로 다른 점이다. 그리고 선하증권은 통상 유가증권으로 발행되지만 해상운송장은 배서에 의해 운송계약상의 권리를 양도하는 것이 불가능한 서류, 즉 유통불능인 서류이고, 해상운송장의 표면에는

38) 최치영, 전계논문, 28면.

39) 최석범, 전계논문, 106면; 유럽경제위원회는 해상운송장을 운송인이 물품을 수탁 받았거나 선적하였다는 것을 증명하는 유통불능의 증거로서, 이에 의하여 운송인이 이 증서에 기재된 수하인에게 물품을 인도할 것을 약정하는 증서라고 정의하고 있다. Gordon Humphrey and Andrew Higgo, "Waybill : A Case of Common Law Laissez Faire In European Commerce", Journal of Business Law, Sep 1992, pp. 456-457.

"Non-Negotiable"이라고 명기되어 비유통증권으로서만 발행되고 있다.⁴⁰⁾ 해상운송장의 이용상의 장점을 보면 첫째, 해상운송장의 제출이 없어도 물품의 인도가 가능하므로 보증장과 관련한 분쟁이 없다. 따라서 선하증권의 도달이 화물의 도착보다 늦음으로써 발생하는 화물의 인도지연을 해소할 수 있고, 그 결과 보관료나 금리를 절감할 수 있다. 둘째, 해상운송장은 유가증권이 아니기 때문에 분실하여도 선하증권의 경우처럼 위험이 발생하지 않는다. 셋째, 해상운송장은 화물의 인수에 필요한 서류가 아니기 때문에 송하인은 해상운송장의 발행을 기다리지 않고 상업송장, 보험증권 등의 서류가 준비되는 대로 그것들을 수하인에게 송부하고, 수입지에서 화물통관, 인수의 신속화를 도모할 수가 있다. 또 권리증권이 아니므로 해상운송장의 서식을 표준화하여 전자문서교환방식에 의하여 전송하는 데 어려움이 없으므로 사무처리의 합리화를 촉진할 수 있다.⁴¹⁾ 그리고 해상운송장은 사기의 가능성을 줄여 준다. 해상운송장이 발행된 경우에 수하인이 운송물을 인도 받기 위해서는 신분확인에 의하기만 하면 되고 또 담보로 제공할 수도 없으므로 금융사기의 위험도 적다고 말할 수 있다. 그러나 운송관계당사자간의 海上運送狀의 장점에 대한 인식 부족, 은행의 유통가능선적서류의 요구, 일부 국가에서 海上運送狀에 높은 인지세를 부과하고 법률관계에서 선하증권의 원본을 요구하며, UCP, INCOTERMS 등의 인식이 부족한 점과, 海上運送狀에 관한 CMI 統一規則이 Air Waybill에 관한 바르샤바규칙에 비해 국제적 협약으로서의 지위가 부족하며, 선박회사가 하역 전 운임확보를 이유로 잘 발행하지 않고 있는 등의 이유로 상술한 단거리 항로 이외의 경우에는 잘 사용되고 있지 않다고 보고되고 있다.⁴²⁾

(2) 海上運送狀에 관한 CMI 統一規則

國際海法會(CMI)에서는 베니스 국제회의에서 선하증권에 관한 공동토론회를 가진 후 1985년에 海上運送狀에 관한 국제 소위원회를 창설하여

40) 박복재, 전계논문, 545면.

41) 이학승, 전계논문, 313-314면.

42) 최치영, 전계논문, 32면.

규칙제정작업에 착수하였는데, 그 기본 입장은 海上運送狀은 선하증권을 완전하게 대체하지는 않지만 그 보급이 바람직하다는 것과 선하증권에 대체하는 전자시스템으로서의 중요한 일보가 된다는 것, 그리고 海上運送狀에 관련된 법제도의 통일은 국제조약이 아닌 CMI 統一規則으로 정하여 자주적인 채용으로 한다는 것 등이었다. 이러한 방향으로 논의를 계속한 결과 1990년 6월 CMI 파리국제회의에서 8개조로 구성된 "해상 화물운송장에 관한 통일규칙(CMI Uniform Rules for Waybill)"을 채택하였다. 海上運送狀은 명기된 수하인에게 화물이 인도되는데 이때 본인이라는 것을 증명할 수 있으면 되고 海上運送狀을 제시할 필요가 없고, 계약자유의 원칙이 적용되며 대다수 국가의 경우 그것을 규율하는 강행 법규가 존재하지 않는다. 海上運送狀은 송하인을 운송인과의 관계에서 유일한 계약의 당사자로 하는 양도불능의 운송계약이므로 송하인은 물품의 인도에 의하여 운송계약이 완료되기 전까지는 전운송기간 중 물품에 대한 統制權을 가지는 것이다.⁴³⁾

그러나 동 규칙 제6조는 가장 중요한 내용을 담고 있는데, 이는 화물에 대한 송하인의 처분권을 제한하고 있다. 즉 송하인은 목적지에서 물품이 도달한 후 수하인이 물품을 청구할 때까지 서면 또는 운송인이 승인하는 기타의 방법에 의해 합리적인 통지를 하고 또한 운송인에 대하여 그것에 의해 발생하는 모든 비용의 보상을 인수함으로써 수하인의 명칭을 변경하는 것이 가능하다. 또한 CMI 統一規則은 수하인을 보호하여 그 지위를 안정시킬 목적으로 송하인은 수하인에게 운송물 처분권을 이전할 수 있도록 하고 있으며 그 명확성을 위하여 처분권이전을 海上運送狀에 표시할 것을 요구하므로 처분권이전은 운송인이 물품을 수취하기 전에 행사되지 않으면 안된다고 규정하고 있다.⁴⁴⁾ 동 규칙 제3조에서는 송하인은 자신을 위해서 뿐만 아니라 수하인의 대리인으로서 수하인을 위하여 운송계약을 체결한다고 규정함으로써 수하인은 운송인에 대하여 직접 소송을 제기할 수 있고 또한 역으로 운송인이 수하인에 대하여 소송을 제기할 수도 있다.

43) 이경섭, 전계논문, 46면.

44) 이학승, 전계논문, 317면.

마지막으로 위 규칙 제5조는 송하인과 관련하여 운송인의 물품에 대한 기재는 물품수취의 하나의 증거이지만 수하인과 관련해서는 확정적인 증거가 된다고 규정하고 있다.⁴⁵⁾

(3) 海上運送狀의 限界

이상에서 海上運送狀의 개념과 그 담보적 기능 확보 방안, EDI화 방안에 대하여 살펴보았다. 이에 의하여 海上運送狀이 선하증권의 기능 중 운송계약의 증거로서의 기능, 담보적 기능을 대체 할 수 있고 선하증권의 위기에 대한 해결방안으로서 사용될 수 있음을 살펴 보았지만 海上運送狀은 유통적 권리증권이 아니기 때문에 양도성이 없는 한계를 가지고 있다. 은행이 운송계약의 당사자가 되지 않고, 신용장거래에서 담보력을 海上運送狀에 부여하는 방법으로는 다음과 같은 두 가지 방법이 있다.

첫째, 信用狀發行銀行을 海上運送狀의 수하인으로 하고, 화물인도지시서를 매수인에게 발행하는 방법이다. 이 경우 은행이 수하인으로 지명되어도 그로 인한 책임을 부담하지 않는다는 약정을 하여야 한다. 은행이 수하인이 되기를 거부하는 이유는 선하증권이 양도되면 은행이 운송계약의 당사자가 되어 선하증권상의 권리 뿐만 아니라 책임도 부담하기 때문이다. 즉, 운송인은 송하인의 과실책임도 수하인인 은행에게 물을 수 있다. 둘째, 海上運送狀은 수하인을 매수인으로 하고 은행에 대하여 선취특권을 부여하는 조항을 海上運送狀에 설정하는 방법이다. 선취특권조항으로는 "海上運送狀에 표시된 물품의 인도는 물품에 대한 선취특권을 보유하고 있는 은행으로부터 서류에 의한 지시에 따를 것"이라는 문언을 들 수 있다. 이렇게 하면 海上運送狀은 송하인만의 사적인 계약이므로 운송인에게 손해배상을 청구할 수 있는 유일한 당사자는 송하인이 되고 수하인인 은행에게는 일체의 책임이 생기지 않는다.⁴⁶⁾

위와 같은 방법의 경우 신용장 개설은행의 담보권에 대해서는 어느 정도 해결이 가능하지만, 그 경우에는 진실의 수하인인 매수인이 서류없이

45) 박복재, 전계논문, 549-550면.

46) 오세영·박원수, 전계논문, 184-185면.

본선 도착 후 즉시 화물의 인도가 가능하다고 하는 海上運送狀의 장점이 없어져 선하증권의 위기에 대한 대책이 되지 못할 우려가 있다.⁴⁷⁾ 권원 증권이 필요한 경우, 즉 운송도중에 화물을 매매할 경우나 은행이 선하증권의 안전성을 필요로 하는 경우는 선하증권이 사용되고, 그 이외의 경우에는 海上運送狀이 적극적으로 사용되어야 할 것이다. 결국 선하증권의 사용이 필요한 경우 선하증권의 위기를 해결하기 위한 방법은 컴퓨터 통신망을 이용한 전자식 선하증권의 사용일 것이다.⁴⁸⁾

이상에서와 같이 선하증권의 위기에 대한 보완책으로 船荷證券의 變形的 이용방법, 보증도, 해상운송장 등을 사용하는 것에 대한 검토를 해보았다. 이러한 선하증권의 보완책은 어느 면에 있어서는 선하증권의 기능의 한계를 보완하지만 그 이용범위와 기능에 한계가 있고, 선하증권을 전제로한 국제 무역관행인 化환신용장조건부 무역대금결제방법에 있어서, 또 운송중 전매가 필요한 운송물의 경우에는 선하증권을 이용할 수 밖에 없다. 하지만 이러한 요청 하에 기존의 선하증권을 계속하여 사용한다면 선하증권의 위기라는 문제에 다시 직면하게 되고 또한 국제무역 거래가 점차적으로 EDI를 통한 무서류 거래를 향하여 발전하고 있는 상황에서 무역서류 중 중요한 역할을 하고 있는 선하증권만 기존의 선하증권을 사용한다면 전체적인 무역자동화가 실현되지 못하여 비용과 시간, 노력이 많이 소요되므로 선하증권도 EDI화되어서 신속하게 전송될 필요가 있다. 즉 전자식 선하증권의 도입은 선하증권의 기능의 한계를 보완하기 위해서, 또 EDI에 의한 국제무역환경의 변화에 부응하기 위해서 그 필요성이 강조된다고 하겠다.⁴⁹⁾

IV. 電子式 船荷證券의 導入 背景 및 目的

전통적인 선하증권제도가 발전된 해상운송방식에 부응하지 못함으로 인한 기능상의 문제해결 필요성 및 서류로 된 선하증권의 분실, 위조 또는 사기로 인하여 상품거래에 초래하는 혼란을 방지할 필요성이 점증함

47) 박복재, 전계논문, 551면.

48) 이경섭, 전계논문, 48면.

49) 최치영, 전계논문, 44-45면.

따라 발달된 전자통신기술을 해상운송에 접목하여 기존 선하증권제도가 지니는 문제점을 해결하고자 하는 연구가 CMI를 중심으로 추진되었다.⁵⁰⁾ CMI의 연구는 두 가지 방향에서 진행되었는데 하나는 전통적인 선하증권 대신에 海上運送狀이 이용되는 문제와 관련하여 海上運送狀에 관한 CMI 統一規則의 제정을 중심으로 진행되었고, 또 하나는 해상운송 중인 화물의 인도청구권의 이전을 그 권리를 표창하는 선하증권을 발행하여 배서·교부하는 것이 아니라 운송 중인 화물에 대한 권리를 전자적으로 이전하는 방안에 관한 연구이었다. 이러한 전자식 선하증권에 관한 CMI 統一規則은 1990년 6월 25일부터 1주일간 파리에서 개최된 국제해법회 제34회 국제회의에서 "전자식 선하증권에 관한 CMI 統一規則(CMI Rules for Electronic Bills of Lading)"으로 채택되었다. 이 규칙은 정보전송의 신속화를 행하기 위해 종전의 서면형식의 船荷證券을 발행하는 대신에 船荷證券의 정보를 전자데이터 통신수단에 의해 전송하는 경우 당사자의 권리 및 의무를 규정한 것이다. 이 규칙에 의한 거래는 서면형식의 船荷證券을 사용하지 않는다는 점에서 海上運送狀과 동일하다는 취지에서 CMI 국제소위원회에서 海上運送狀의 심의의 경우와 마찬가지로 전자적 거래에 대해서 미국을 중심으로 하는 실무반을 신설하여 검토를 추진하였다. 그러나 海上運送狀에 관한 국제소위원회에서 전자식 선하증권의 문제를 함께 처리하는 것은 곤란하다는 판단에 따라 1988년 9월 7일 CMI 이사회에서는 스웨덴을 중심으로 하는 새로운 국제소위원회를 설치하여 그 곳에서 이 문제를 처리하였다.

1989년 3월 10일에는 "운송 중인 물품에 대한 권리의 전자적 이전"이라는 보고서를 제출하였으며, 이 보고서에 따라 1989년 5월 31일에 제1회 국제소위원회가 런던에서 개최되어 규칙의 기본적인 방향이 결정되었다. 그 후 1990년 1월 16일에 제2회 국제소위원회가 개최되어 이를 심의한 후 약간의 수정을 거친 규칙안이 같은 해 6월 파리 국제회의에서 원안으로 제출됨으로써 심의를 거친 후 이 규칙이 채택되었다.⁵¹⁾ 또한 CMI 統一規則은 전자식 선하증권에 관한 국제규칙의 제정을 통해 전자식 선하

50) 송상현, 전제논문, 1-2면.

51) 한성일, "전자식 선하증권으로의 전환에 관한 소고", 한국해운학회지, 1992, 11. p.86.

증권의 운용방안을 제시하고 그것이 법적 효력을 가질 수 있도록 하기 위한 목적으로 제정되었다는 점에서 전자식 선하증권의 법적 효력 인정 문제에 대해 매우 진보된 규정을 가지고 있다. 하지만 CMI 統一規則에서 제정한 전자식 선하증권은 완전히 새로운 형태의 선하증권이 아니라 기존 선하증권의 운용방안을 혁신적으로 발전시킨 것이라는 점을 고려할 때 실제로 동 규칙에 따라 전자식 선하증권제도가 운영될 경우 기존 선하증권 관련 법규의 적용도 받지 않을 수 없다는 점에서 그 기능의 발휘 및 법적 유효성 여부는 커다란 관심사이다.⁵²⁾

第3章 電子式 船荷證券과 관련된 國際協約

第1節 電子式 船荷證券의 統一에 관한 國際協約

1. CMI 統一規則의 適用範圍 및 用語定義

1. 適用範圍

電子式 船荷證券의 適用範圍는 CMI 統一規則 제1조에서 보면 " 당사자가 이 규칙을 적용하고자 합의한 경우에 적용된다"라고 규정하고 있는데 이는 원칙적으로 거래 당사자들에게 임의로 자신들이 체결한 계약에 삽입할 수 있도록 마련된 것으로서 이 규칙을 적용하기로 합의한다고 하는 정형적인 문언이 컴퓨터의 화면에 나타나는 것을 요건으로 하지만 반드시 이러한 요건에 한정을 두지 않고 어떠한 형태의 합의가 이루어져도 무방하다. 이와 같이 CMI 통일규칙은 당사자가 적용하기로 합의하면 누구에게나 적용되도록 개방되어 있는 전자식 선하증권시스템이다. CMI 統一規則은 당사자 사이의 약정을 보충함으로써 電子式 船荷證券의 법적

52) 신동진, "전자 선하증권의 법적 유효성에 관한 연구", 1996.6. p.30-31면.

구속력을 부인하는 법제에 있어서 법적 효력을 부여할 수 있도록 일정 표준을 제공하는데 그 목적이 있다. 또한 이 규칙은 적용구간⁵³⁾을 "전구간 혹은 일부구간을 통하여 해상으로 운송한다"라고 정의하고 있기 때문에 본 규칙에 의한 운송계약은 항구에서 항구까지(port to port)의 해상 운송뿐만 아니라 해상운송을 포함한 복합운송까지 포함된다.⁵⁴⁾ 또한 동 규칙에서는 단순히 '당사자'라고만 언급하고 있을 뿐 "운송계약의 당사자"라고 말하고 있지 않기 때문에 이 후 電子式 船荷證券에 관계된 모든 당사자들은 그들이 동의한 것을 전제로 또는 권리의 승계인으로서 포함되는 것으로 간주된다.⁵⁵⁾

2. 用語定義

CMI 統一規則은 제2조에서 電子式 船荷證券으로 運送契約이 이행될 경우 사용되는 용어를 정의하고 있다.

(1)'運送契約(contract of carriage)'이란 貨物運送의 전부 혹은 일부를 해상운송하기로 한 모든 합의를 말한다. 여기서 말하는 '운송계약'에는 항구에서 항구까지의 해상운송뿐만 아니라, 해상운송이 관련된 복합운송도 포함한다.

(2)'EDI'란 電子式資料交換(Electronic Data Interchange) 즉 전자전송(teletransmission)에 의해 이루어지는 무역자료교환을 말한다.

(3)'UN/EDIFACT'란 '행정,상업 및 운송을 위한 전자자료 교환에 관한 UN규칙(United Nations Rules for Electronic Data Interchange for

53) 동 규칙 제2조 a항.

54) 헤이그규칙 하에서는 운송인의 책임구간을 선적 시에서 양륙 시까지 즉, tackle to tackle까지를, 함부르크규칙 하에서는 port to port로, 유엔복합운송조약 하에서는 door to door로 정하고 있다. 한성일, 전계논문, 89면.

55) 헤이그규칙 하에서 당사자의 적용범위는 선하증권에 의거한 운송인, 송하인 및 선하증권의 소지인에만 한정하고, 함부르크규칙 하에서는 운송인, 송하인, 수하인 및 운송에 관계되는 이해관계자 모두를 적용범위로 하고 있다. 이경섭, 전계논문, 67면.

Administration Commerce and Transport)'을 말한다.⁵⁶⁾

(4)'電送(Transmission)'이란 서구(heading date) 및 종구(terminate date)를 포함한 발신의 1단위로서 전자식으로 함께 송부된 1개 또는 2개 이상의 메시지를 말한다.

(5)'確認(Confirmation)'이란 전송의 내용이 사후의 고려나 행위에 대한 침해 없이 외관상으로 완전하고 정확하다는 취지를 응답하는 전송을 말한다. 여기서 규정하고 있는 '확인'이란 전송의 수취인이 송부자에 대하여 메시지를 수령, 또는 내용을 이해했다는 취지를 응답하는 것을 말한다. 이것은 매매계약의 승인은 아니고, 내용의 형식적 확인에 지나지 않기 때문에 사후에 내용의 변경이 가능하다.⁵⁷⁾

(6)'개인 키(Private Key)'란 전송의 진위성, 완전성을 보증하기 위해 당사자가 합의하는 기술적으로 적당한 형식, 예를 들면 숫자 및 문자의 조합을 말한다. 이와 같은 개인 키는 운송인이 물품의 권리자에게 부여하는 비밀번호 및 암호번호를 의미하며, 이 비밀번호의 부여로 말미암아 물품의 권리의전이 가능하게 된다.

(7)'소지인(Holder)'이란 유효한 개인 키를 점유함으로써 제7조에서 말하는 권리를 행사하는 것이 가능한 당사자를 말한다.

(8)'전자적 감시시스템(Electronic Monitoring System)'이란 컴퓨터 시스템이 수록한 거래에서 컴퓨터 시스템을 검사할 수 있는 장치, 예컨대

56) UN/EDIFACT란 제조업자, 수출자, 도매상, 유통업자, 송하인, 수하인, 운송인, 은행, 정부기관 사이에 거래 데이터의 국제적 전자교환을 용이하게 하는 규칙들의 조합을 말한다. 즉 UN/ECE의 주관으로 개발된 물품 또는 용역에 관련된 데이터의 전자식 교환에 관한 다음과 같은 표준지침서의 집합을 말한다. 즉 유엔 무역데이터항목집(UNTDDED ; ISO 7372)과 유엔무역데이터교환지침서 (UNTDID)가 있으며, UNTDID에는 ①UN/EDIFACT 복합데이터항목집(EDCD) ②전송메세지 구문규칙(Syntax Rules ; ISO 9735) ③UN/EDIFACT 표준전송항목집(EDSD) ④메세지설계지침서 및 메세지구문실행지침서 ⑤무역데이터 전송 교환통일규칙(UNCID)이 있다(한성일, 전계논문, 91면).

57) 오세영·박원수, 전계논문, 192면.

무역자료기록집(trade date log), 혹은 검사추적장치(audit trail)를 말한다.

(9)'전자적 저장(Electronic Storage)'이란 전자적 데이터의 전부를 일시적, 중간적 혹은 영구적으로 저장하는 것을 말하고, 당해 데이터의 주 저장(primary storage) 및 백업(back up) 기록을 포함한다.⁵⁸⁾

II. 電子式 船荷證券의 發行

1. 發行의 形式

다른 약정이 없는 한 운송계약을 위한 문서양식은 유엔 서식설계기준 (UN Layout Key ; UNLK)⁵⁹⁾ 또는 그것과 일치하는 국내기준을 따라야 한다.

즉, 동 규칙 제3조의 a,b,c 항에서는 이 규칙에 근거한 거래가 이 규칙에서 별도로 정한 경우 및 당사자간에 별도의 합의가 있는 경우를 제외하고, UNCID 및 UN/EDIFACT의 적용을 받는다는 것을 규정하고 있다. 또한 운송계약의 서류가 유엔서식설계기준에 일치할 것을 요구하는 이유는 서면형식의 선하증권과 相異하고, 정보가 컴퓨터화면에 표시되는 경우 정보가 화면에 세분화되어 나타나기 때문에 정보가 나타나는 순서를 특정해 둘 필요가 있기 때문이다. 따라서 이러한 운송인의 電子式 船荷證券을 발행할 때 본 규칙⁶⁰⁾에서는 電子式 船荷證券에 송하인의 명칭, 서면형식의 船荷證券이 發行 되었을 때 요구되는 것과 동일한 내용의 물품표시 및 유보문언, 물품에 관한 종류, 수량, 외형상태 등과 동일한 정

58) 이경섭, 전계논문, 67-68면.

59) UNLK(United Nations Layout Key)란, 무역서식의 폐지와 표준화를 위해 무역과 국제운송에 이용되는 서류를 표준화한 서식으로, 유엔이 이의 이용을 장려하고 있다. 이것은 무역서류 작성방법에 상관없이 무역을 구성하는 행정, 상업, 생산, 유통에 관계하는 서류의 양식(design)에 응용 가능하다. 특히, 일괄 작성방법(One Run Method)에 의한 마스터(master) 서류를 작성하고, 자동데이터처리(Automatic Date Processing : ADP)에 의한 서식을 말한다. 일본무역관계수속간소화협회, 「무역관계EDI용어집」, JASTPRO 89-13, 1990, p.103. : 한성일, 전계논문, 91면.

60) 동 규칙 제4조 b항.

보 그리고 운송조건 등에 관한 참조 내용을 전자식 메시지로 표현하도록 하고 있다. 즉, 계약의 형식과 내용의 차원에는 물품을 식별하기 위한 명칭, 포장이나 개수, 외관상 물품의 상태 등에 대해서는 전통적인 船荷證券에 기재되는 표준사항을 답습하는 것이 바람직하며 도착지, 운임, 물품의 수취지, 수취일 역시 수령메세지에 포함되어야 한다. 실제적으로 전송된 자료에 대해 당사자간에 분쟁이 발생하였을 때에는 전자식 감시체계는 수취된 자료의 검증을 위해 사용된다. 분쟁이 있는 자료와 관계없는 다른 자료는 거래상의 비밀로 간주되어야 하며, 따라서 검사에는 이용되지 않는다.

다른 거래에 관한 자료가 전자식 감시체계에 의해 불가피하게 검증된 자료는 당해 자료의 비밀을 유지해야 하고, 외부자에게 누설한다든지 혹은 다른 목적을 위해 사용해서는 안 된다.

2. 電子式 船荷證券의 受領메세지

(1)受領메세지의 概念

電子式 船荷證券에서 수령메세지란 일반 船荷證券이 구성하고 있는 내용을 전자적인 방법에 의하여 전송한 전자적 자료를 말한다. 이는 UNCID에서 정의하고 있는 무역서류의 하나로써 그 내용은 서면형식의 船荷證券의 기재사항의 경우와 같다. 즉 수령메세지의 내용은 송하인이 電子式 船荷證券에 기재해야 할 사항을 말하는 것으로 전자적 전송방법에 의하여 기재된다는 방법상의 특징이 있을 뿐이다.⁶¹⁾

(2)受領메세지의 形式과 內容

제4조의 a,b항에서는 운송인이 물품을 수취할 때에 그 통지를 해야 할 것과 당해 통지메세지의 내용을 규정하고 있다. 이러한 수령문언은 다음

61) 강정기, "전자식 전하증권의 법적 고찰", 한국해양대학교, 석사학위논문 (1995.2), 36면.

사항을 포함하여야 한다.⁶²⁾

- 1)송하인의 성명,
- 2)선하증권이 발행되었더라면 요구될 정도와 동일한 표시와 유보 (representations and reservations)를 포함한 화물의 명세사항,
- 3)화물수령의 날짜와 장소,
- 4)운송인의 운송조건에 관한 언급,
- 5)사후 전송에 쓰일 개인 키

위 2)호는 헤이그규칙과 일치하고 있으며⁶³⁾, 통상적으로 물품의 종류 및 수량, 외관상태 등의 물품의 명세 뿐만 아니라 도착지, 운임 등의 정보와 3)호에서의 물품의 수취지, 수취일 등이 메시지에 포함되어야 한다.⁶⁴⁾ 송하인은 수취메세지의 내용을 확인해야만 운송인에 대하여 권리의 이전 등의 지시가 가능한 '소지인'의 지위를 취득한다. 소지인에 대한 정의는 이 규칙 제2조 g호에 규정되어 있다. c항에서는 선적증명에 대하여 언급하고 있는데, 송하인은 필요하다면 서면형식의 선하증권중의 선적증명(on board notation)에 상당하는 사항을 메시지에 추가할 수 있다. d항에서는 수취메세지에 포함된 정보의 법적 효과에 관해 언급하고 있다. 즉 c항에 의하여 소지인의 청구에 의하여 선적의 일시와 장소에 맞게 갱신된 수령문언은 서면형식의 선하증권에 기재되어 있는 경우와 같은 효과를 갖는다. 구체적으로 어떤 효과를 갖는가에 대해서는 서면형식의 선하증권이 발행되었다면 적용되는 법에 따라 다를 수가 있다.

(3)受領메세지의 통지와 내용의 확인

수령메세지의 통지는 송하인이 지정된 전자식 주소(electronic address)에 정보(message)를 전송하고, 운송인은 송하인으로부터 전송

62) 이경섭, 전계논문, 71면.

63) 헤이그규칙 제3조 3항.

64) CMI 통일규칙의 목적은 현존 선하증권의 실무를 가능한 한 그대로 반영하는데 있다. 따라서 계약의 형식과 내용의 견지에서 상품을 식별하기 위한 명칭, 포장이나 개수, 외관상의 순서나 화물의 상태는 물론 선적이 제시하는 수량과 무게를 특정하기 위하여 필요한 전형적인 표시들에 관하여는 선하증권에 통상 기재되는 표준사항을 답습하는 것이 바람직하다(송상현, 전계논문, 5면).

된 정보의 내용과 수령한 물건과의 동일성을 확인한 후에, 송하인에게 물건의 수령에 대하여 통지해야 한다.⁶⁵⁾ 그리고 송하인은 운송인이 전송한 수령메세지의 내용을 확인해야 하며, 송하인의 확인이 있어야만 비로소 선하증권의 소지인으로서의 법적 지위를 취득하여 운송인에 대하여 권리의 이전등과 같은 지시가 가능하다.⁶⁶⁾ 전자식 선하증권의 특성상 선하증권의 소지인이라 함은 유효한 개인 키를 점유함으로써 이 규칙 제7조에 규정된 권리를 행사하는 것이 가능한 자를 말한다고 본다.⁶⁷⁾ 그리고, 운송인은 송하인의 청구가 있을 때에는 수령메세지의 내용 중 선적일 및 선적지의 기재를 포함한 선적증명에 관한 사항을 물건의 선적 후 신속하게 갱신(updated)해야만 한다.⁶⁸⁾ 이와 같이 송하인으로 부터 수령메세지의 내용에 관한 갱신의 청구가 있었을 경우에는 운송인은 수령메세지의 갱신을 송하인으로부터 확인을 받아야 한다고 본다.⁶⁹⁾

3. 運送契約의 條件

이 규칙은 운송계약의 조건에 대하여 상세한 규정을 두고 있지 않고, 운송인이 수취메세지중에 운송약관 혹은 표준계약서 등 운송조건을 언급해 두고, 송하인이 그 내용을 확인한다면 그러한 내용이 운송계약의 일부가 되는 취지의 합의가 이루어지고 또한 양해가 된 것으로 간주하고 있다.⁷⁰⁾ 또한 계약조건은 계약당사자가 쉽게 알 수 있어야 한다고 규정하고 있다. 그리고 c항에서는 운송인의 약관과 이 규칙간에 내용적으로 상충이 되는 점이 있다면 이 규칙이 우선한다는 것을 규정하고 있는 바 이는 국제적 통일을 위해서 당연한 것으로 판단된다.⁷¹⁾

4. 適用法律

65) CMI 통일규칙 제4조 a항.
 66) CMI 통일규칙 제4조 b항 후단.
 67) CMI 통일규칙 제2조 g항.
 68) CMI 통일규칙 제2조 c항.
 69) 강성기, 전계논문, 40면.
 70) CMI 통일규칙 제5조 a항.
 71) 한성일, 전계논문, 94면.

위 규칙상의 운송계약에는 선하증권이 발행되었더라면 강제적으로 적용되었을 어떠한 국제조약이나 국내법률에도 부합하여야 한다고 규정하고 있다.⁷²⁾ 당사자의 계약상 지위를 권리의 전자식 이전이라는 상황에 의하여 영향을 받지 않도록 이 규칙은 운송계약은 전자식 전송방식이 없었더라면 적용될 수 있을 법체제에 부합하도록 하고 있다. 이 규칙 제정 당시의 국제소위원회도 이 규칙이 운송계약에 적용되는 실정법과 특정한 거래관습에 저촉되지 않아야 한다는 점을 강조하였다.⁷³⁾

Ⅲ. 電子式 船荷證券의 記載事項

書面形式의 船荷證券의 기재사항은 크게 두 가지로 나누어 첫째, 법적으로 반드시 기재되어야 하는 필요적 기재사항과 둘째, 계약 당사자간에 임의로 정하여 기재할 수 있는 임의적 기재사항이 있다. 법정기재사항(필요적기재사항)도 어음·수표와 같이 엄격한 요식성을 요하는 것은 아니다. 실무에서 사용하는 선하증권도 각 해운회사가 독자적으로 사용하고 있기 때문에 국제적으로 단일의 정형화된 서식이 아닐 뿐만 아니라, 기재사항은 해상운송제도의 발전에 따라 변화되고 있다. 또한 국제 무역에 있어서 중요하지 않은 필요적 기재사항의 누락을 이유로 선하증권의 효력을 인정하지 않는다고 하면 해상거래의 안전성과 신속성을 크게 위협할 우려가 있으므로 선하증권에 기재할 사항은 필요적 기재사항의 중요성, 船荷證券의 성질 및 해운실무의 관행을 고려하여 결정하여야 할 것이다.⁷⁴⁾ 이런 구분은 전자식 선하증권에 있어서도 마찬가지이다. 즉, 계약의 형식과 내용의 견지에서, 상품을 식별하기 위한 명칭, 포장이나 개수, 외관상 화물의 상태는 물론 선적인이 제시하는 수량과 무게 등을 특정하기 위하여 필요한 전형적인 표시에 관하여 선하증권에 통상 기재되는 표준사항을 답습하는 것이 바람직하다고 생각한다. 전자식 선하증권에 관한 CMI 통일규칙에서는 다음과 같은 사항을 선하증권의 필요적 기재사항으로 할 수 있다고 규정하고 있다.⁷⁵⁾

72) CMI 통일규칙 제6조.

73) 송상현, 전계논문, 6면.

74) 박용섭, 전계서, 102면.

1. 必要的 記載事項

(1) 송하인의 명칭(제4조 b항 i 호)

송하인이라 함은 스스로 또는 자기명의로 또는 대리인으로 하여금 운송인과 물건운송계약을 체결하거나 또는 그 운송계약과 관련하여 화물을 운송인에게 인도한 자를 말한다.⁷⁵⁾ 즉 송하인은 당해 운송계약의 한 당사자이므로 그 성명 또는 상호를 船荷證券에 기재하는 것은 당연하며 필수적이다. 그러나 船荷證券에 기재하는 송하인이란 광의로 해석되어 반드시 운송계약을 체결한 자와 실화주가 다른 경우 그 실화주의 성명 또는 상호를 기재하더라도 유효하다고 본다.⁷⁷⁾ 그러므로, 수령메세지 상에 표시된 송하인은 그 운송물의 생산자(Manufacturer), 운송주선인, 신용장의 수익자(Beneficiary), 수입업자의 대리인(Importer's Agent) 등 제3자(Third Party)가 될 수도 있으나, 이러한 송하인명은 반드시 수령메세지의 내용에 포함되어야 한다.

(2) 서면형식의 선하증권이 발행되었을 때에 요구되는 것과 동일한 형식으로 표시 및 유보문언을 수반한 물건의 명세(제4조 b항 ii 호)

이는 헤이그규칙과 일치하며, 일반적으로 운송품의 명세 뿐만 아니라 도착지, 운임 등의 정보와 물건의 受領地·受領人 등이 기재사항으로 되어 있다. 서면형식의 船荷證券에서는 선하증권의 작성통수를 기재해야 하나⁷⁸⁾, 전자식 선하증권은 개인 키로 權利移轉이 가능하기 때문에 이에 대한 기재는 필요하지 않다.

(3) 물건의 수령일 및 수령지(제4조 b항 iii 호)

75) 강정기, 전제논문, 41면.

76) 함부르크규칙 제1조 3항.

77) UCP(500) 제31조에서 신용장의 수익자 이외의 당사자를 물건의 송하인으로 명시한 운송서류를 받아들 수 있다고 규정하고 있다.

78) 상법 제816조 2항, 제817조.

수령메세지상의 운송물의 수령일 및 수령지를 기재하여야 한다. 그리고 수령일 및 수령지는 운송인이 물건을 선적하기 위해 운송물이 현실적으로 인도된 시점을 기준으로 한다. 오늘 날의 운송은 일반적으로 複合運送方式에 의하여 운송인의 운송인수구간이 종래의 「선적항부터 양륙항까지(port to port)」概念에서 「문앞에서 문앞까지(door to door)」로 확장되었다. 따라서 수령메세지에 기재되는 운송구간에 대하여 선적항과 양륙항 뿐만 아니라 운송인이 선적을 위하여 화물을 수령한 곳(place of receipt) 및 운송인에 의해서 화물이 인도되는 곳(place of delivery)까지 포함시켜 운송구간을 연장한 것은 이 규칙 제1조의 당사자의 적용범위에서 복합운송인을 포함시킬 수 있을 뿐만 아니라, 제4조의 운송구간에서 물건의 수령지를 기재함으로써 복합운송을 포함시킬 수 있기 때문에 타당한 입법이라고 생각한다.

(4)운송인의 운송조건에 관한 사항(제4조 b항 iv호)

貨物運送契約은 운송인이 물건의 운송을 인수하고 상대방인 送荷人은 이에 대하여 운임을 지급할 것을 약속하는 계약이므로 運送條件에 대하여도 당사자의 合意에 따라야 할 것이다.

(5)사후의 전송에 있어서 사용될 '개인 키'(제4조 b항 v호)

운송인은 개인 키 소지예정자에 대해 수령메세지를 전송하고, 그 후 수령메세지와는 별도로 그 개인 키를 발급해야 한다.

(6)선적일, 선적지(제4조 c항)

운송인은 소지인의 請求가 있을 경우에는 화물을 선적한 후에 즉시 수령메세지를 更新하여야 한다. 이때 수령메세지는 선적일 및 선적지를 기

재하여 更新해야만 한다.

2. 任意的 記載事項

법으로 정한 必要的 記載事項 이외에도 선하증권에는 운송인과 송하인 간에 특약으로 任意的 記載事項을 기재할 수 있다.⁷⁹⁾ 해상운송인이 작성하는 船荷證券은 불특정의 傭船者와 送荷人을 상대로 하고, 동시에 각각의 운송물에 대하여 발행하는 경우가 많기 때문에 미리 船荷證券上에 임의적 기재사항을 부동의 문자로 인쇄하여서 사용한다. 보통 임의적 기재사항은 주로 운송물의 선적으로부터 운송·양륙·인도에 이르기까지 계약 당사자 사이에서 특약한 사항으로 運送契約이라고 칭한다.

IV. 電子式 船荷證券에 의한 運用節次

1. 電子式 船荷證券의 發行節次

CMI 統一規則上 電子式 船荷證券의 발행 절차는 다음과 같다. 즉, 전자식 선하증권에 관한 CMI 統一規則에 따라 물품과 權利의 移轉節次가 이루어지는 과정은 먼저 CMI 統一規則에 따라 당사자가 그 규칙을 적용할 것에 합의하고, 송하인과 운송인 간에 運送契約이 締結되었다면 그 계약 내용을 운송인의 컴퓨터에 입력한다. 운송인이 송하인으로부터 물품을 수취한 후 운송인은 송하인에 대하여 물품을 수취하였다는 취지의 메시지를 UNSM방식⁸⁰⁾에 따라 송하인의 특정한 전자적 주소에 전송한다.⁸¹⁾ 송하인은 운송인으로부터 전송되어온 메시지의 내용을 확인한 후에 개인 키를 보유하게 되고 電子式 船荷證券의 소지인이 된다.

79) 박용섭, 전계서, 102면.

80) UNSM방식이란 상업송장이라든지 주문서 등과 같이 상거래에 일반적으로 사용되는 전표를 EDI용의 전송형식을 편집하기 위한 표준데이터엘리먼트 (ISO 7372)나 EDIFACT구문규칙(EDIFACT Syntax Rule ISO 9735)과 같은 국제규칙에 근거한 전송문을 말한다.(일본무역관계수속간소화협회, 「EDIFACT 가이드ブック」 JASTPRO 91-02' 1991, 37면.

81) 동 규칙 제4조 a호 전단.

2. 개인 키(Private Key)

개인 키는 물품의 支配 및 處分權이 이전될 때마다 새로 부여되고 각 당사자들은 이것의 안전을 위해 주의를 해야 한다. 이 개인 키는 최종 소지인으로부터의 전송 및 지시를 운송인이 인식하기 위해 반드시 필요로 하는 수단이다. 개인 키는 연속되는 각 소지인마다 고유하며, 소지인에 의해 양도할 수 없고, 運送人과 所持人은 각자 개인 키의 補完을 유지해야 한다. 또한 운송인은 최종소지인이 개인 키의 사용에 의하여 전자식 정보를 포함한 전송을 확보한 때에는 그가 개인 암호를 발행해 준 그 최종소지인에게 그 전자식 정보의 내용확인을 해줄 義務를 負擔한다.⁸²⁾ 개인 키는 운송계약의 同一性을 식별하기 위하여 사용되는 어떠한 수단이나 컴퓨터 네트워크에 접근하는데 사용되는 어떠한 비밀단어 또는 표시와도 구분되어야 한다.⁸³⁾

3. 개인 키 所持人의 權利

개인 키를 갖고 있는 소지인은 운송인에 대하여 첫째 화물의 인도를 청구하고, 둘째 수하인을 지정하거나 그 자신을 포함하여 지정된 수하인을 다른 당사자로 變更하고, 셋째 화물의 지배·처분권을 다른 당사자에게 양도하고, 넷째 船荷證券의 소지인인 것 처럼 運送契約의 條件에 따라 화물과 관련된 다른 사항에 관하여 운송인에게 지시할 수 있는 권리를 가지며, 문언상 반드시 明確한 것은 아니지만 이 규칙에서의 물품의 支配 및 處分權도 위에서 언급한 권리에 모두 포함되는 것으로 해석된다. 파리 국제회의에서 프랑스는 이 규칙은 운송물에 관한 정보 이전의 원칙만을 규정해야 하며, 운송물에 관한 권리의 문제에 관하여 규정을 하여서는 아니된다는 주장을 되풀이 했다. 그러나 다른 나라들은 이 규칙이 문제를 다루어야 하는 것은 아니지만 어떠한 권리가 전자적 자료교환에 의해서 이전되는가를 통일적으로 정할 필요가 있다는 인식에 일치하여 프

82) 동 규칙 제8조 a,b항.

83) 동 규칙 제8조 c항.

랑스의 주장을 지지하지 않았다. 소지인의 권리에 대하여 당초 파리국제 회의에서는 각 호에 열거된 權利로서 물품의 분할을 청구할 수 있는 권리와 물품인도에 관해 지시할 권리 등 산적화물(bulk cargo)의 운송계약에 관련된 특수한 권리를 규정하고 있었지만, 그러나 당해 권리를 모든 소지인에게 부여하는 것은 문제가 있다고 하여 위 네 번째 규정에 의한 운송조건에서만 그 권리들을 행사할 수 있도록 변경되었다.⁸⁴⁾

4. 運送物의 支配 및 處分權의 移轉

서면형식의 船荷證券의 경우에 운송물에 대한 권리의 이전은 船荷證券을 背書·讓渡하면 된다. 그러나 전자식 선하증권의 경우에는 개인 키를 이용하여 권리를 이전시킬 수 있는데, 현재의 개인 키의 소지인이 제3자에게 물건의 지배 및 처분권을 양도하려면 다음과 같은 방법으로 실행해야 한다.

(1)현재의 소지인은 운송인에 대한 운송물의 지배 및 처분권을 예정된 새로운 선하증권의 소지인에게 이전하겠다는 취지의 메시지를 운송인에게 通知한다.⁸⁵⁾

(2)운송인은 현 소지인에 대하여 통지메세지의 내용을 확인한다.⁸⁶⁾

(3)그 후 즉시 운송인은 개인 키를 제외한 물건수령통지의 내용을 예정된 새로운 선하증권 소지인에게 전송한다.⁸⁷⁾

(4)예정된 새로운 선하증권 소지인은 물건의 지배 및 처분권을 수령한다는 취지의 응답을 운송인에게 하지 않으면 안 된다.⁸⁸⁾

84) 한정일, 전제논문, 95면.
85) 동 규칙 제7조 b항 i호.
86) 동 규칙 제7조 b항 ii호.
87) 동 규칙 제7조 b항 iii호.
88) 동 규칙 제7조 b항 iv호.

(5)이러한 과정을 거쳐 운송인은 종전의 개인 키를 폐기하고, 선하증권의 새로운 소지인에게 새로운 개인 키를 발급한다. 이와 같은 순서를 반복함으로써 소지인은 서면형식의 선하증권에 의한 경우와 마찬가지로 물건에 대한 지배 및 처분권은 서면형식의 선하증권에 기초한 권리와 같이 양도할 수 있는 효과를 가진다.⁸⁹⁾

(6)예정된 새로운 소지인이 물건의 지배 및 처분권의 이전을 수령하지 않는다는 취지를 운송인에게 응답했을 때, 혹은 상당한 기간 내에 운송인에게 그 수령에 대한 응답을 하지 않았을 경우에는 예정된 물건의 지배 및 처분권의 이전은 발생되지 않는다. 運送人은 船荷證券의 최초의 소지인에게 이 취지를 通報하고, 최초의 소지인은 개인 키를 유효하게 계속하게 사용할 수 있다.⁹⁰⁾

이와 같이 전자식 방법을 통하여 權利移轉에 대한 通知와 承認으로 합의가 즉각적으로 이루어 질 수 있게 되었으므로 각개의 운송중 화물에 관한 권리를 이전 할 때마다 운송인의 通知受領과 讓渡合意가 있는 한 더 이상 권원증권이나 배서가 필요 없게 되었다.⁹¹⁾ 따라서 위의 순서를 반복함으로써 당사자는 서면형식의 선하증권에 의한 경우와 마찬가지로 물품에 대한 지배 및 처분권을 이전 및 양도할 수가 있고, 이와 같은 방법에 따라 물품의 지배 및 처분권은 서면형식의 선하증권에 기초한 권리의 이전과 같은 효과를 얻는다.

5. 電子式 船荷證券에 의한 物件의 引渡

목적지에서의 물건의 인도방법은 두 가지로 생각할 수 있다. 첫째, 도착지에서 물건의 인도를 요구하는 자에게 최종소지인의 개인 키를 물어서 올바르게 대답하는 경우에 물건을 인도하는 방법과 둘째, 운송인이 최종소지인을 알고 있기 때문에 수하인이라고 증명되는 자에게 개인 키를 알거나 모르거나를 상관하지 않고 물건을 인도하는 방법이 있다.⁹²⁾ 즉 운

89) 통 규칙 제7조 d항.

90) 강성기, 전계논문, 47면.

91) 송상현, 전계논문, 7면.

송인은 소지인에게 화물의 예정된 인도일자와 장소를 통지해야 한다. 그러한 통지를 받으면 소지인은 수하인을 지정하고, 개인 키에 의한 확인을 통하여 운송인에게 적절한 인도지시를 할 의무를 가진다. 특단의 지정이 없을 경우에는 소지인이 수하인으로 看做된다. 그리고 운송인은 소지인의 인도지시에 따라 적합한 동일성확인에 의거하여 수하인에게 화물을 인도하여야 하고, 그러한 인도로써 개인 키는 자동적으로 폐기된다.

다음으로 운송인이 권리자 이외의 다른 자에게 물건을 인도했을 경우 운송인의 면책을 규정하고 있다. 이 경우에는 운송인은 최종권리자에게 물건을 인도하기 위해 상당한 주위를 했다는 것을 증명할 舉證責任이 있으며, 상당한 주위에 대한 해석은 각국 법원이 판결을 통하여 그 기준을 설정하여야 할 것이다.⁹³⁾

V. 書面形式의 서류를 選擇할 權利

1. 書面形式의 船荷證券을 受取할 選擇權(제10조 a항)

일단 당사자가 이 規則에 기하여 전자자료교환에 의한 去來方法을 채용한 경우에도 사후에 서면형식의 선하증권이 필요하게 된 경우를 생각할 수 있다. 현소지인으로부터 운송물에 대한 權利를 讓渡하려는 자가 서면형식의 선하증권의 교부를 강하게 희망하는 경우와, 通關節次上에 서면양식의 선하증권의 添附가 불가결한 경우 등이다. 운송물의 인도 전에 언제라도 현소지인은 운송인에 대해서 서면양식의 선하증권의 발행을 청구할 수 있는 것으로 이 규칙은 규정하고 있다. 이 규칙은 당해 選擇權이 행사된 경우에 운송인이 船荷證券의 發行費用을 청구할 수 있다는 취지의 규정을 두고 있지 않지만 운송인이 약관상 비용을 청구할 수 있다는 뜻을 규정할 수 있다.

92) 한성일, 전계논문, 97면.

93) 이경섭, 전계논문, 75면.

2. 運送人の 書面形式의 船荷證券 發行의 選擇權(제10조 b항)

선하증권을 발행할 필요가 있는 것은 예를 들어 시스템에 고장이 생긴 것과 같은 경우이다. 운송인은 언제나 개인 키 소지인에게 서면형식의 선하증권을 발행할 수 있다.

3. 發行된 船荷證券 記載事項(제10조 c항)

選擇權의 행사에 의하여 발행된 船荷證券은 이 규칙 제4조 b항의 정보가 기재되어야 하는 것은 당연하다. 이에 관하여 파리 국제회의에서 문제가 되었던 것은 당해 船荷證券은 송하인으로부터 현소지인에게 미치는 권리이전의 과정을 표시하여야 한다는 것과, 이와 달리 현 소지인에게는 그것을 공개하지 않는 것이 이익이 되는 경우가 있으므로 權利移轉의 과정을 반드시 표시해야 하는 것은 아니다. 결론적으로 후자가 채용되었다.⁹⁴⁾ 본 의제를 심의한 파리국제회의 부회에서는 이 문제에 관하여 운송인은 언제나 無記名式의 船荷證券을 발행해야 하는 것으로 결정되었었다. 그러나 전체회의에서 無記名式의 船荷證券을 실무상 사용하고 있지 않다는 독일의 주장을 받아 들여, 所持人을 최초의 背書人으로 하는 指示式 船荷證券의 발행을 인정할 수 있는 것으로 하여 이 규칙 제10조 c항 ii호의 문안을 제안하여 採用되었다.

4. 電子式 資料의 書面性

운송인, 송하인 그리고 이 절차를 이용하는 모든 후속 당사자들은 운송계약이 서면으로 작성되고 서명될 것을 요구하는 어떠한 국내법 또는 현지 법률, 관습 또는 관행상의 요건이 비디오 화면이나 컴퓨터에 의하여 출력된 인간의 언어로 표현될 수 있는 컴퓨터데이터 저장매체에 속하는 전송되거나 내용 확인된 전자식 데이터에 의하여 충족된다는 점에 동의한다. 이 규칙의 채용에 동의함으로써 당사자들은 이 계약이 문서화되지

94) 동 규칙 제10조 c항 ii호.

않았다는 抗辯을 제출하지 아니하기로 동의한 것으로 看做한다. 이것은 전자적 서면도 일반적인 통상의 서면과 동일한 효과를 갖는 것으로 간주하고, 만일 전자적 서면으로 履行할 것을 각 당사자들이 합의한 경우에는 이것에 의해 발생한 문제에 대해 아무런 지장을 받지 않는다는 것을 명확히 規定하고 있다.⁹⁵⁾

VI. 電子式 船荷證券의 法的 效力

무역실무상의 필요와 전자통신기술의 발달로 도입된 電子式 船荷證券制度가 제대로 활용되고 정착되기 위해서는 그러한 制度에 대해 무역업무 종사자를 비롯하여 相關기관 및 당사자들의 폭 넓은 지지가 필요하다. 그런데 그와 같은 지지를 얻기 위해서는 제도에 대한 이해뿐만 아니라 電子式 船荷證券에 대한 法的인 效力이 인정될 수 있어야 한다. 왜냐하면 거래과정에서 분쟁이 발생했을 경우 기존의 船荷證券이 가지고 있던 證據能力을 가질 수 있는가의 여부는 매우 중요한 문제이기 때문이다. 우선 거래관련 당사자들이 CMI 統一規則을 採擇하기로 합의한 경우에는 전자적 자료가 기존의 法的, 慣習的 要件을 충족한다는데 당사자들이 동의하는 것으로 規定할 뿐만 아니라 그 자료의 서면성을 부인할 수 없도록 하고 있으므로 電子式 船荷證券은 기존의 서면 선하증권이 보유하는 것과 완전히 동등한 증거능력을 가질 수 있다. 따라서 운송계약의 성립 여부, 운송계약의 내용, 운송인의 운송물수령의 증명 및 권리의 양도에 관한 제반사항 등에 대해 운송인 또는 相關 당사자들의 컴퓨터에 저장된 전자적 기록이 증거물로서 기능을 발휘할 수 있다. 이런 국제적인 추세에 따라 우리 나라도 국제무역환경에 발맞추기 위하여 1990년 4월 한국 무역협회 내에 '綜合貿易自動化 事業推進團'을 설립하여 무역자동화사업에 관한 3단계 推進計劃을 세워 추진하고 있다. 1991년에는 표준전자서류의 개발과 보급을 위하여 한국 EDIFACT위원회(KEC)가 구성되어 UN/EDIFACT의 기준에 따라 작업을 하고 있으며, 이미 자동화 사업에 필수적인 商務, 通關, 外換, 保險, 運送 등 5개 수출관련 부문에 대하여

95) 한정일, 전계논문, 99면.

15개 무역서식의 標準化를 이룩하고 附隨的인 28개 표준전자서류를 개발해 놓았다. 또한 전자서류의 효력이나 증거능력을 법적으로 보장하기 위한 특별법인 "貿易業務自動化 推進에 關한 法律"이 1991년 12월에 제정·공포됨으로써 전자자료교환방식에 의한 국제거래업무를 수용할 수 있게 되었다. 그러나 貿易自動化法에서 인정하고 있는 전자문서의 문서성은 대통령령이 정하는 범위 내에서만 인정되고 있고 그 범위는 주로 승인·신청 등과 관련된 업무에 국한되어 있다. 따라서 현재의 무역자동화법에 의하면 운송관련업무는 대통령령이 정하는 貿易業務의 범위에 포함되고 있지 않으므로⁹⁶⁾電子式 船荷證券의 法的 效力은 무역자동화법에 의해서 保護를 받을 수 없다. 이는 아직 EDI가 무역업계에 普遍化되지 않았으므로 당장의 必要性에 대한 實益이 없어서 그렇다고 할 수도 있겠으나 무역업무의 EDI화가 急速히 확산될 가능성이 높다는 점을 고려할 때 조만간 法令의 補完이 要望된다 할 것이다.

미국의 경우 연방정부는 '수기, 타자, 증석사진, 현상사진, 마그네틱 임펄스(magnetic impulse), 기계적·전자적 기록 또는 기타 다른 형태의 데이터 편집'을 포함하여 '컴퓨터에 내장된 데이터와 판독할 수 있는 형태로 출력된 것을 모두 원본'으로 인정하는 '새증거법(The New Rules of Evidence Act)'을 제정하여⁹⁷⁾ 상업적 기록에 관해서 전자적 기록의 증거능력을 인정하고 있으므로 電子式 船荷證券도 증거능력이 이미 확보되었다고 볼 수 있다.

영국에서는 1984년 '경찰 및 형사증거법'을 제정하여 일정한 요건에 합치할 경우 컴퓨터 기록의 증거능력을 인정하는 규정을 두었다. 미국, 영국을 중심으로 한 common law 국가에서는 전문증거의 증거능력을 원칙적으로 제한하는 데서 출발하고 있으므로 컴퓨터 기록의 증거능력 인정에 대한 문제가 해석논적, 입법논적으로 해결되어가고 있다. 그러나 독일, 프랑스, 오스트리아, 스웨덴 등을 비롯한 대륙법계 국가에서는 證據能力과 證明力의 인정에 관대하여 모든 전문증거의 법정제출과 증거평가

96) 무역업무자동화촉진에 관한 법률 제2조 2항, 3항, 제13조, 제16조 및 동 시행령 제3조, 제4조, 제5조.

97) 이철, "컴퓨터 범죄의 수사와 전자적 기록의 증거능력", 「법조 통권421」, 법조협회, 1991,10. pp.44-45.

가 자유롭기 때문에 애초에 컴퓨터 기록에 대한 증거능력 부여는 별로 문제가 되지 않는다. 따라서 당사자간 海上運送에서 CMI 統一規則을 적용하기로 합의한다면 電子式 船荷證券에도 書面 船荷證券과 동일한 법적 효력이 부여되는 것은 물론이지만 그러한 합의가 없었다 하더라도 EDI 방식으로 행해진 해상운송에서 운송계약의 성립, 운송조건, 화물의 수령에 관한 증거로서의 법적인 효력은 가질 수 있다고 할 것이다. 또한 운송물에 대한 인도청구권의 권리자도 전자적 기록에 의해 증명될 수 있을 것이므로 電子式 船荷證券의 債權的 效力도 法的인 보호를 받을 수 있다 할 것이다. 그렇다면 남은 문제는 권리가 증권에 화체됨으로써 船荷證券이 가지는 物權的 效力의 理論이 電子式 船荷證券에서도 論理的으로 가능할 것인가의 문제와 가능하다면 법적으로도 효력을 인정받을 수 있는가 이다. 우선 電子式 船荷證券制度에서는 서면이라는 것이 존재하지 않으므로 物權的 效力의 발생을 公示할 수 있는 가장 중요한 要素인 특정의 유일한 '物件(證券)'이 존재하지 않는다. 컴퓨터에 저장된 기록은 언제나, 얼마든지 복제가 가능하고 占有의 移轉이라는 引渡를 行할 수 없으므로 그러한 기록이 증권의 소지인이 주장할 수 있는 것과 같은 물권적 효력의 公示방법이 될 수 없다. 따라서 기존의 이론에 따른다면 EDI체제 하에서는 운송중인 화물에 대한 물권의 표창과 물권이전을 公示할 수 있는 방법이 없게 된다. 權利를 表彰하고 그 이전을 公示할 수 있는 방법이 곤란하다고 해서 貿易實務上 絶對적으로 필요한 요구를 좌절시킬 수 없으며 그 요구를 충족시킬 수 있는 새로운 수단이 필요하다. 그리하여 현재 고안된 방법이 '개인 키'라는 것이며, 이것은 비록 무형의 부호 또는 기호의 조합이지만 소지인의 유일성과 배타성을 확보할 수는 있다. 그리고 비밀의 누설을 예방하여 보안만 유지된다면 '서류'라는 특정한 물건의 위조, 변조 또는 분실로 인해 예방할 수 있는 피해를 오히려 완전히 없애 버릴 수도 있다.

개인 키의 그와 같은 특성에 物權的 效力을 부여함으로써 채권의 담보나 소유권의 이전과 같은 기능을 발휘하게 한다면 電子式 船荷證券도 무역거래에서 꼭 필요한 流通性을 확보할 수 있을 것이다. 개인 키와 같은

무형의 대상에 物權的 效力을 부여하는 문제는 기존에 형성된 법체계와 많은 충돌을 일으킬 수 있을 것이므로 국제적인 관행으로 정착이 되고 나서 신중하게 立法化가 이루어져야 할 것이다. 비록 입법화는 이루어지지 않는다 하더라도 국제적인 去來慣行上으로는 머지 않아 物權的 效力이 인정되어 갈 것으로 예상되지만 많은 補完이 필요하다고 본다.⁹⁸⁾

第2節 船荷證券 관련 既存의 國際 規範과 電子式 船荷證券의 關係

당사자간의 계약에 의해 EDI 메시지에 선하증권의 기능을 부여하는 電子式 船荷證券은 최근에 도입된 船荷證券의 새로운 運用概念이므로 기존의 船荷證券에 관련된 국제 규칙이 電子式 船荷證券에도 적용될 수 있는지가 문제된다. 무역과 관련된 國際規則에서 電子式 船荷證券에 관한 내용을 규정하고 있는지, 또는 해석상 전자식 선하증권을 인정할 수 있는지에 관하여 간략하게 검토하고 규칙간 수용태도를 살펴보기로 한다.

I. 헤이그·비스비 規則

19세기 후반에 이르러 운송인은 강력한 경제적 힘을 이용하여 送荷人과 海上物件運送契約을 체결함에 있어서 지나치게 免責約款을 濫用하였으며 운송인 자신의 果實責任에 대하여 까지 운송인을 면책시킴으로써 계약자유의 원칙을 지나치게 남용하게 되었고, 또한 전후 몇몇 분쟁사건을 둘러싸고 條文의 解釋, 判例 등에 의하여 그 문언의 불비, 불명확한 점이 지적되어 왔다. 그 결과로 운송계약의 이러한 폐단을 규제하여 荷主와 운송인의 權利義務의 衡平을 꾀하기 위하여 1968년 헤이그·비스비 규칙이 제정되었다. 이러한 國際海上運送條約의 하나인 船荷證券에 관한 統一條約, 이른바 헤이그·비스비 규칙의 적용을 받으려면 해상운송계약이 체결되어야 하며, 이러한 운송계약의 有無는 運送契約의 證據證券으로서

98) 이세영, 전제논문, 33-35면.

船荷證券에 의하여 立證된다. 그런데 EDI메세지에 의해 電子式 船荷證券이 發行된 경우, 이 메세지가 헤이그·비스비 규칙상의 선하증권에 해당되는가 하는 것이 문제이다. 헤이그규칙은 제1조 b항에서 "운송계약이란 선하증권 또는 유사한 權利證券에 의해 커버되는 運送契約에만 適用된다"라고 規定하고 있다.⁹⁹⁾ 이 규칙에 規定된 선하증권 또는 이와 유사한 권리증권은 物理的 實體가 있는 서류를 의도한 것이며, 헤이그규칙이 채택될 당시의 상관습을 고려해 볼 때 '서류'에 EDI메세지가 포함된다고 할 수 없다.¹⁰⁰⁾ 따라서 헤이그·비스비 규칙 하에서 팩시밀리로 전송된 복사본은 동 規則上의 서류가 될 수 있을지 모르지만 EDI메세지는 규칙상의 서류가 아니다.¹⁰¹⁾ 또한 헤이그·비스비 규칙 제6조는 수하인은 도착지에서 물건이 인도되기 전에, 또는 인도될 때에 물건의 멸실 또는 손상에 대해서는 물품의 인도 후 3일 이내에 이를 운송인에게 서면으로 통지할 것을 規定하고 있다.

따라서 서면통지에 팩스, 전보, 텔렉스는 수용될 수 있지만 운송인과의 사전의 합의가 없다면 EDI 메세지에 의한 통지는 물품의 멸실 또는 손상의 통지가 될 수 없는 것이다. 그러나 전자식 선하증권을 위한 CMI 統一規則은 제6조에서 "운송계약은 서면형식의 선하증권이 발행된 경우에 強行적으로 적용될 수 있는 어떠한 국제협약 또는 국내법에 적용을 받는다."라고 規定하여 서면형식이 아닌 電子式 船荷證券에도 헤이그·비스비 규칙을 적용할 수 있도록 定하고 있다.¹⁰²⁾

II. 함부르크 규칙

헤이그·비스비 규칙에서는 컴퓨터와 같은 현대적인 기계장치에 의하여 발행되는 운송증권에 관하여 아무런 명문의 規定을 두고 있지 않으나, 개발도상국 측의 발언권이 강한 유엔무역개발회의(UNCTAD)의 주도로

99) Contract of carriage applies only to contract of carriage covered by a bill of lading or similar document of title.

100) 헤이그규칙은 1924년에 채택되었고, 1968년에 이 규칙 중의 일부를 개정하고 내용을 추가한 것이 헤이그·비스비규칙인데 1조 b항은 헤이그규칙의 채택당시의 조항 그대로이다.

101) 최석범, 전계논문, 154면.

102) 강성기, 전계논문, 54면.

1978년에는 다시 운송인의 책임을 크게 강화한 유엔해상화물운송조약 이른바 '함부르크규칙'에서는 제1조 8항에서 "문서(writing)라 함은 여러 가지 중에서 전보 및 텔렉스도 포함된다"는 규정에 의하여 일단은 텔렉스에 의해서도 운송증권의 발행에 대한 가능성을 열어 놓았으며, 제14조 3항에서 "선하증권의 서명은 자필, 복사, 인쇄, 날인, 부호 혹은 기타의 기계적 또는 전자적 방법으로 할 수 있다"라고 규정하고 있다. 이것은 서명이 전자적 방법으로 가능하다고 한 것인데 굳이 서류로 된 운송증권에 전자적 서명을 해야 할 필요가 있는가에 대한 의문과 함께, 이는 곧 전자적인 방법으로 선하증권이 발행되어짐을 인정하는 것이고, 전자적 서류의 유통성을 보장하는 규정은 아니지만, 이에 대한 추후 논의의 여지를 남겨 두었다는 점에서 종래의 헤이그규칙보다 진전된 것이라 할 수 있다.

Ⅲ. UN國際物品複合運送條約

1980년에 성립된 UN國際物品複合運送條約 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods , 1980)은 함부르크 규칙상의 概念定義를 複合運送에 適合하게 수정하여 規定하고 있다. 함부르크 규칙에서와 같이, 복합운송서류는 서류개념에 입각하고 있으며, "복합운송서류상의 서명은 이 서류가 발행되는 국가의 법률에 저촉되지 않는 한, 기계적 또는 전자적 수단 (mechanical or electronic means)에 의해 할 수가 있다"라고 규정하고 있다. UN國際物品複合運送條約은 함부르크 규칙과는 달리, 전자적 통신방식에 의한 비유통 운송서류의 발행을 명시적으로 허용하고 있다. 이 조약 5조 4항에서는 송하인이 합의한 경우 비유통성의 복합운송서류의 기재내용을 보존하는 어떠한 기계적인 또는 기타의 수단을 사용하여 이를 발행할 수 있으며, 이 경우 복합운송인은 화물인수 후 판독이 가능한 서류를 송하인에게 인도하도록 되어 있고, 또 이 서류는 이 조약의 규정을 적용함에 있어서 복합운송서류로 인정된다고 하고 있다. 이 규정의 기타의 수단에

는 EDI메세지가 포함될 수 있다. 따라서 동 규칙상 비유통 海上運送狀은 EDI메세지로 전송될 수 있으며 運送人이 送荷人에게 이 내용을 출력해 주면 이는 UN국제물품복합운송조약상의 서류로 취급된다. 그러나 이 조약상의 운송인은 유통가능 복합운송서류에 대해서는 EDI메세지로 발행할 수 없다. 따라서 電子式 船荷證券은 동 조약에서 인정되지 않는다.

IV. INCOTERMS 1990

무역거래조건의 해석에 관한 국제규칙(International Rules for The Interpretation of Trade Terms)은 무역거래조건의 해석에 관하여 일련의 국제규칙을 제공하는 데에 그 목적이 있다. 이러한 役割을 함으로써 다른 국가간에 거래조건에 관하여 서로 달리 해석함으로 인하여 발생하는 논쟁을 제거하거나, 감소시킬 수 있는 것이다. 貿易條件은 운송수단의 발달과 운송기술의 진도, 새로운 정보통신수단의 개발 등 국제무역환경의 변화로 인하여 끊임없이 변화·발전되고 있는데 이러한 매매관습의 변화를 수용하기 위해 INCOTERMS는 1936년 제정된 이래 5차에 걸쳐 개정 및 수정, 보완을 거듭하여 왔다. INCOTERMS는 여러 차례 개정과정을 거치면서 국제무역거래에 있어서 각 계약 당사자의 책임을 간단 명료하게 규정함으로써 상호간의 오해와 분쟁발생의 소지를 방지하여 왔다. 국제물품 운송기술의 발전으로 각 조건을 통합하거나 재조정할 필요성이 대두되었고, 국제무역에 있어서 종이서류를 전자서류로 대체하는 추세 즉, 국제무역에서 EDI가 신속하게 도입됨에 따라 EDI의 사용증가에 적합하도록 하자는 것이었다. 이것은 1990년 7월 1일부로 시행되었는데 사용자 측면에서 모든 조건을 세 종류의 범주로 구분, FOB Airport와 FOR/FOT의 폐지, 모든 운송방식을 포함하도록 FAC사용의 포함 등의 큰 변화가 있었다. 특히 EDI관행의 수용측면에서, Incoterms 1980은 종이서류의 교환에 기초하고 있기 때문에 Incoterms를 EDI의 관행에 맞추는 것이 필요하게 되어 Incortems 1990에서 모든 A8과 B8 조항에서 "혹은 동일한 전자메세지"라는 문언이 포함되어 있다. 이는 賣

渡人과 買受人이 전자적으로 통신하는 것을 동의할 때 EDI를 사용할 수 있으며 종이서류와 마찬가지로 전자서류도 동일한 효력을 발생시킨다는 것을 意味한다. Incoterms에는 어떻게 EDI가 실행되어야만 하는가를 설명함에 있어서 위의 문언 이외의 상세한 설명을 하지 않고 있는데, 따라서 당사자들이 그들 사이에서 유지한 관행에 따라 EDI를 실행하여야 한다.¹⁰³⁾

EDI 메시지가 構造化된 자료로서 제시되어야 하는 컴퓨터 상의 언어를 요구하기 때문에 이러한 목적으로 UN의 후원 하에 개발된 국제시스템, 즉, EDIFACT와 UNCID를 준수하여 EDI를 사용하고자 하는 각 賣渡人과 買受人은 교환계약을 통하여 EDI의 실질적인 내용을 명확히 規定하여야 한다. 또한 Incoterms 1990에서는 달리 합의하지 않는 한, 운송서류에 대하여 제3자에게 서류의 이전으로 운송중인 물품을 판매할 수 있다는 원칙을 그대로 유지하였다. 그리하여 所有權移轉은 運送人에게 그 내용을 통지함으로써 이루어질 수 있다는 의견이 제시되었다. 전자의 경우에 유통 가능한 船荷證券은 明白히 언급되어야 하며 후자의 경우 통지시스템을 통하여 이루어진다. 어떤 경우에는 運送人의 단순한 통지는 船荷證券을 대체하는데 충분하지 않을 수도 있다. 그러므로 당사자는 電子式 船荷證券으로 船荷證券을 대체하기를 원할 때 반드시 目的地에서 運送人으로부터 물품을 買受人이 引受하도록 하고 물품이 운송중일 때 제3자에게 물품에 대한 權利를 移轉시킬 수 있도록 하는 CMI 統一規則과 같은 시스템을 참조하여야만 한다. 즉, EDI를 사용하기 위해서는 特定契約 내지 UN/EDIFACT나 UNCID와 같은 시스템이 요구되고 電子式 船荷證券에 의한 선하증권의 대체는 CMI 統一規則과 같은 통지시스템을 참조함으로써 시행될 수 있다.

결국 Incoterms 1990은 電子式 船荷證券의 이용이 늘어날 것에 대비하여 EDI통신문도 운송서류에 相應한다는 것을 規定하고 있으며, 電子式 船荷證券이 유통성을 가진다면 이는 電子式 船荷證券을 소지한 자가 운송인에 대한 지시로서 운송중의 물품을 매수인이 전매할 수 있다. 상업

¹⁰³⁾ Jan Ramberg, "GUIDE TO incoterms 1990", ICC Publication No, 461/90, 1991.p.8.

송장 역시 전자통신문으로 대신 제공할 수 있고 화물의 수출 및 수입을 위하여 또는 여타국 통과시에 송부되는 서류에도 상응한 전자통신문을 이용할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 船荷證券의 관습적인 성격 때문에 當事者의 합의와 CMI 統一規則의 메커니즘의 이용을 규정했을 뿐이므로 實務적으로 사용하기에는 많은 위험이 내재하고 있어 實質적으로 이용하기에는 어려움이 따를 것으로 생각된다.

V. 회환신용장 統一規則(UCP 500)

UCP(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits)는 그 동안 Incoterms가 개정되면 이에 부응할 수 있도록 개정되어 왔다. 최근 개정된 UCP500에서 EDI와 관련된 내용을 살펴보면 제1조 統一規則의 適用의 제목 하에서 "국제상업회의소 공표 제500호의 1993년 개정 회환신용장 통일규칙 및 관례는 (적용 가능한 모든 범위 내에서 保證信用狀을 포함한) 모든 회환신용장에 適用할 수 있다. 다만 본 규칙의 準據文言이 신용장의 본문에 삽입되어 있는 것을 전제로 하며 그러한 경우 신용장에 별도의 明示的 規定이 없는 한 본 규칙은 관계당사자를 구속한다."라고 규정하고 있는데 동조항의 해설을 참고하면 일반적으로 선적서류를 전제한 회환신용장에 적용하는 신용장 통일규칙을 서류의 운송 없이 거래하는 EDI방식의 신용장에도 적용할 수 있도록 한 것으로 EDI 또는 SWIFT(세계은행간 금융전산망)방식의 신용장에 있어서 전신 약어에 의하여 신용장 통일규칙에 관한 준거문언을 삽입함으로써 당연히 이 통일 규칙의 적용을 받을 수 있게 한 것이다. 그리고 EDI방식의 선적서류에 대비하여 원본서류의 범위와 서명 요건에 관하여 종전보다 구체적으로 규정하고 있는데 동 규칙 제20조 b항은 "신용장에 별도의 규정이 없는 한, 은행은 다음과 같이 복사기기, 자동기기, 또는 전산기기에 의하거나 탄소복사기에 의해 작성되었거나 또는 작성된 것으로 표시된 서류도 이를 역시 하나의 원본서류로서 수리하여야 한다.

다만 이들 서류는 원본이라는 표시가 있고 또한 필요한 경우에는 서명

이 되어 있어야 한다. 서류는 肉筆, 模寫書名, 穿孔書名, 打印, 符號 또는 기타 모든 기계방식 또는 전자방식의 인증에 의하여 서명될 수 있다."라고 規定하여 貿易通信의 발달에 부응할 수 있도록 수정 하였다.¹⁰⁴⁾

이상에서와 같이 國際貿易規則에서의 EDI의 導入을 수용하는 방향으로 나아가고 있으며 특히, 유엔에서는 종래의 서명보다 전자서명의 인정을 정부와 국제기관에 勸告하기도 하였는데, 국제항공운송에 관한 Warsaw 조약에는 제5조 제2항에서 항공운송장에 관한 종래의 서명에 관한 법률요건을 폐지하였으나, 함부르크규칙의 경우에는 종래의 법률요건이 그대로 적용되고 있어서, 해상운송에 있어 EDI의 확대에 커다란 문제점이 아닐 수 없다. 그러므로 새로운 관습인 EDI의 수용확대를 위한 국제규칙의 개정 노력이 더욱 확대되어야 할 것이다. 현재, UNCID만이 EDI의 법률문제를 다루고 있으며, 국제사회에서 수용된 유일한 국제협약이나 EDI의 통신방법만 규정할 뿐 통신 내용에 관한 사항을 규정하지 않고 있는 실정이므로, 국제규칙 및 협약에서 EDI를 수용하는 시점까지는 EDI의 거래당사자간의 信賴에 바탕을 둔 交換契約(Interchange Agreement)에 依存할 수 밖에 없는 것이다.

第4章 불레로式 船荷證券

第1節 불레로式 船荷證券의 構成과 運用

이제까지 電子式 船荷證券이 實用化 되지 못한 것은 기술적 문제가 아닌 이를 규율할 法規의 불안정 때문이었다. 즉, 다른 부분의 電子化와는 달리 船荷證券의 경우에는 그 有價證券性 및 海上運送의 국제적인 성격상 서면선하증권에서만 인정되는 여러 가지 법률적인 效果를 電子式 船荷證券에 부여하기 어렵다는 단점이 이의 實用化를 막아왔다. 船荷證券은 서

104) 최치영, 전계논문, 75-76면.

면으로 작성되어 소지인의 수증에서 타인의 수증으로 轉傳流通되는 것이므로 電子式 船荷證券은 所持人이 이를 現實的으로 所持하지 않으므로 서면선하증권과 상당한 차이를 보이고 있다. 일반적으로 電子式 船荷證券이 갖는 문제점으로는 서면 및 서명요건의 충족여부, 서면선하증권을 중심으로 짜여진 법체제와의 조화문제, 전자메세지등의 증거능력, 계약체결지 결정과 효력발생시점, 시스템상의 기술상의 오류나 오작동에 따른 계약당사자 사이의 책임분배, 계약조건과 약관의 편입문제, 비밀유지, 양도성, 진정성과 보안문제 등이 지적되고 있다.¹⁰⁵⁾

1990년 CMI에 의해 “電子式 船荷證券에 관한 CMI 統一規則”이 제정된 이후, 1996년 UNCTRAL의 ”전자상거래 모델법“이 제정되는 등 범세계적으로 전자상거래에 대한 법적 환경이 정비되고 전자통신의 안전성을 높일 수 있는 암호화 기법이 발전하면서 선적서류 일체를 전자화하여 이를 상업적으로 운영하는 시스템이 바로 Bolero(Bills of Lading Electronic Registry Organization ; BOLERO)¹⁰⁶⁾이다. 즉, 1994년 6월 홍콩, 네덜란드, 스웨덴, 영국, 미국의 선사, 은행, 통신회사 등이 참여하여 컨소시엄 형태로 시작된 볼레로는 무역거래에 필요한 종이서류를 전자메세지로 전환하여 안전하게 교환할 수 있는 기반을 제공하는 것을 목표로 하고 있다. 볼레로 프로젝트는 B/L을 포함하여 무역서류 전반에 대한 전자화라는 점에서 B/L만을 전자화 하려는 과거의 시스템과 다르다. 볼레로 프로젝트는 SWIFT와 TT Club¹⁰⁷⁾에 의해 주도되고 있으며, 이들이 합작으로 설립한 볼레로 운영회사는 사용자 그룹인 볼레로 협회와 함께 범세계적으로 무역서류의 전자화를 통한 상업적 서비스 제공을 목

105) Ince & Co, 'e commerce' and unravelling Bolero, Shipping Law Update, Spring 2000, p.2.

106) 볼레로 시스템은 유럽위원회의 자금지원으로 1995년 전자식 유통가능 선하증권의 실험프로젝트가 추진되었고, 이에 따른 법률적, 기술적 검증을 위하여 볼레로 위원회가 설립되었다. 1996년에는 동 프로젝트에 SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Tele - communication)와 TT Club(Through Transport Mutual Insurance Association)에 의해 공동프로젝트팀이 결성되었다. 1998년 4월에 양사가 50:50 합작투자 방식으로 볼레로인터내셔널을 설립하였다. 그 후 1999.9.28.부터 본격적인 상용서비스를 개시하였으며, 선박회사로는 대만의 Evergreen, 일본의 MOL, NYK 및 K-LINE 그리고 중국의 COSCO등 정기선사가 가입하였다. 그러나 우리 나라는 아직 가입하지 않고 있다 (한국해운신문 2000 . 5 .18).

107) Through Transport Club : 복합 운송, 즉 컨테이너 부분의 P&I 클럽으로 80여개국의 운송업자, 포워드, 항만당국 등이 회원으로 참여하고 있으며, 컨테이너 선단의 3/2, 1,725개의 항만시설, 5,890사의 보험을 담당하고 있다.

표로 하고 있다. 실무적으로는 볼레로式 電子船荷證券(이하 볼레로式 船荷證券)이 상용화 단계에 들어갔으므로 이를 중심으로 살펴보는 것이 합리적일 것이다. 그러나 볼레로式 船荷證券은 위에서 지적된 문제점 중에서 상당한 부분을 극복하고 있다는 평가를 받고 있지만 아직 전세계적으로 사용되어지기에는 많은 문제점들을 갖고 있다 할 것이다.

I. 볼레로式 船荷證券의 基本構圖

1. 가입자 내부에 국한된 사용

기존의 書面 船荷證券은 특별한 제약 없이 運送人과 送荷人, 銀行들 사이에 사용되고 있고, 또한 船荷證券의 有價證券性과 流通性에 힘입어 제한 없이 제3자에게 讓渡된다. 그러나 電子式 船荷證券은 書面 船荷證券이 갖는 유가증권성 및 書面, 背書등 각국의 국내법이나 국제조약이 요구하는 선하증권으로서의 要件을 결하고 있어서, 당사자 사이에서 특약을 체결하여 이러한 문제점들을 해결하고자 한다. 그리하여 볼레로 시스템은 운송인, 화주, 은행 등을 고객으로 유치하여 가입자 사이에서만 볼레로式 船荷證券이 사용되도록 하고 있다(Rule 2.1.1).¹⁰⁸⁾ 가입자이외의 자에게 船荷證券을 양도하기를 원하는 볼레로式 船荷證券의 所持人이 서면 선하증권으로의 교체를 원하면 운송인은 현재까지의 볼레로式 船荷證券의 權利變動에 관한 기록을 포함한 서면 선하증권을 발급하여 주고 이로써 볼레로式 船荷證券은 그 기능이 종결된다(Rule 3.7).

2. 書面船荷證券과의 同價性에 대한 볼레로 가입자들의 合意

電子式 船荷證券을 상용화하기 위하여는 우선 선하증권이 갖는 權原證券으로서의 성질을 電子式 船荷證券에 부여할 수 있어야 한다. 송하인이 현실적으로 점유하지 않고 있는 운송중인 운송물에 대한 송하인의 권리는 선하증권이라는 서면에 화체되어 있고, 선하증권을 배서양도하면 양

108) CMI 통일규칙도 당사자가 합의한 경우에 적용한다(규칙 제1조).

수인은 債權的 效力으로서 운송계약상의 權利를 取得함과 동시에 그 物權的 效力으로서 운송물의 占有를 인도 받은 것이 되어 그 운송물의 所有權을 取得한다.¹⁰⁹⁾

그러나, 電子式 船荷證券에는 운송물을 대표하는 서면의 증거가 존재하지 않는다.¹¹⁰⁾ 讓渡人의 진정성을 확인하는 배서라는 서명이 서면에 나타나지도 아니한다. 즉, 電子式 船荷證券은 전자적으로 양도될 뿐이므로 권원증권으로서의 성질을 가진다고 보기 어려운 점이 있기 때문에 서면 선하증권과 동등한 법률적 효과를 부여하는 것이 필요하다. 이러한 문제점을 극복하기 위하여 불레로는 규정집에 불레로式 船荷證券은 서면선하증권과 동일한 효력이 있다는 점을 明示하고 이를 가입자들 모두가 합의하도록 하고 있다. 그러므로 가입자들 사이에서는 당사자들의 합의로서 電子式 船荷證券은 書面船荷證券에서 요구하는 要件을 구비하는 것으로 看做하게 된다(Rule 2.2.2). CMI 統一規則도 동일한 規定을 가지고 있다(규칙 제4조 b항 2호, 제7조 d항, 제9조, 제11조).¹¹¹⁾

3. 直接契約當事者(privy of contract) 原則

運送人과 船荷證券의 피배서인 사이에는 아무런 계약관계가 없다. 우리나라에서는 서면선하증권은 권원증권으로서 인정받기 때문에, 선하증권 소지인은 송하인이 운송인에 대하여 갖던 운송계약상의 권리를 이전 받게 되어 그 권리를 주장할 수 있다.

그러나, 영국에서는 엄격한 직접 契約當事者原則에 의하여 계약당사자

109) 영미법계 국가에서도 선하증권은 서면으로 발행되어 배서될 것을 요구한다. Paul Todd, Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits, LLP, 1993, p. 119.

110) 헤이그 비스비규칙도 서면선하증권을 요구하고 있다. 그러나, 헤이그비스비규칙 제3조 제3항과 7항에 따르면, 송하인이 요구하지 않으면 선하증권이 발행될 필요가 없고 불레로 가입자들은 서면선하증권을 요구하지 않을 것이므로 별문제가 없을 것으로 평가된다. Allen & Overy with Richards Butler, International Legal Feasibility Report, 1999, p.44.

111) 규칙 제11조는 “운송인과 송하인 및 이 절차를 이용하는 모든 후속 당사자는 운송계약이 서면으로 작성되고 서명될 것을 요구하는 국내법이나 관습 또는 관행이, 전송으로 확인된 전자식 자료로서 컴퓨터의 자료저장 미디어에 입력되고 그 자료가 비디오 스크린에 사람의 언어로 표현되거나 컴퓨터에 의하여 작성된 경우에 그러한 자료에 의하여 충족된다는 것에 동의한다. 이 규칙의 채택에 동의함에 당사자는 당해 계약이 서면화되어 있지 아니하다는 항변은 주장하지 아니할 것에 합의한 것으로 본다”고 규정하고 있다.

가 아닌 船荷證券의 소지인에게 계약당사자의 권리를 부여할 수 없었다. 위 직접계약당사자 원칙에 대한 예외를 인정하여 船荷證券의 受荷人이나 피배서인이 直接運送人에 대하여 運送契約에 기한 損害賠償請求를 할 수 있도록 하기 위하여 1855년 船荷證券法이 制定되었으나 화물의 소유권이 이전된 선하증권의 수하인이나 피배서인에게만 운송계약상의 권리가 이전되고 그 화물의 소유권의 이전도 반드시 화물의 인도나 선하증권의 배서와 동시에 또는 그로 인하여 이루어진 경우에만 운송계약상의 권리가 이전되도록 하였다. 따라서 화물의 소유권이 이전되지 않았거나 이전되었다고 하더라도 화물의 인도나 船荷證券의 배서와 동시에 또는 그로 인하여 이전되지 않은 경우에는 운송계약상의 권리가 이전되지 못하였다. 1992년 해상물건운송법은 이러한 점을 보완하여 제2조 제1항에 의하여 적법한 船荷證券의 소지인은 화물소유권의 이전과는 무관하게 운송계약의 당사자인 것처럼 운송계약상의 모든 권리를 가지게 되었다.¹¹²⁾ 그러나 이는 서면선하증권에만 해당되어, 電子式 船荷證券의 소지인의 운송인에 대한 권리는 동법 제1조 제5항에 따라 시행규칙으로 처리하게 되어 있으나 아직 입법이 되지 아니하였다. 이러한 영미법 국가에서의 이론상의 문제점을 극복하기 위하여 볼레로式 船荷證券에서는 船荷證券이 양도될 때에는 양수인과 운송인이 새로운 운송계약을 체결한다(novation)고 이론구성을 하고 있다(Rule 3.4.2). 따라서 양수인은 운송인에게 운송계약상의 권리를 갖게 된다.¹¹³⁾

II. 重要裝置와 道具

1. 중앙신호처리소(Core Messaging Platform : CMP)

중앙신호처리소는 볼레로 가입자들 사이에 전자메세지를 보내는 장치로서 사용자들 사이에 확인 통지를 보내고, 권력등록장치에 정보를 보낸다.¹¹⁴⁾

112) 김재두, 「해상운송법」, 길안사, 1997, 298면.

113) 김인현, “디지털시대의 해상법-볼레로 전자선하증권을 중심으로-”, 「디지털경제와 상사법」, 한국상사법학회, 2000,7.

중앙신호처리소는 서면거래에 있어서 서명의 기능을 대신하는 장치로 한 쌍의 암호키를 기반으로 한 전자서명을 채택하고 있다. 각 사용자들은 두 개의 암호를 부여받은 바, 사용자가 비밀리에 보관하여야 하는 개인 키와 중앙신호처리소에 등록되어 모든 사용자에게 알려져 있는 공개키가 있다. 모든 메시지는 송신자의 개인 키와 함께 중앙신호처리소로 송신되고 수신자는 발송인의 개인 키에 상응하는 공개키를 통해 보내진 메시지를 검증한다. 즉, 사용자의 개인 키와 수학적으로 관계되어 있는 공개키만이 서명된 메시지를 검증할 수 있다. 따라서 메시지의 수신자는 그 메시지가 정확하게 송신자로부터 보내어졌다는 것을 확신하게 된다. 한편 중앙신호처리소는 인증서를 각각의 사용자에게 발급하여 그 사용자들이 공동암호를 교부 받았음을 증명하기 때문에 메시지의 진정성과 무결성을 확보할 수 있다.¹¹⁵⁾

2. 권리등록장치(Title Registry)

권리등록장치는 電子式 船荷證券과 관련된 정보들의 집합체로 電子式 船荷證券에 명시된 운송물의 권리가 변경되는 것을 기록하며, 전자식 선하증권의 기능을 완벽하게 수행할 수 있도록 관리한다. 즉 권리가 주어진 사용자만이 電子式 船荷證券의 발행, 양도, 수정, 제시를 권리등록장치에 지시를 하여 그 처리과정을 진행시킬 수 있으며, 처리결과를 권리등록장치가 당사자에게 자동적으로 통보한다. 권리등록장치는 최초의 운송인에 의한 지시가 없으면 電子式 船荷證券의 수정을 허가하지 않기 때문에 허위조작의 가능성을 排除할 수 있다.¹¹⁶⁾

3. 선하증권 문면(BBL Text)

중앙신호처리소에 보내지고 권리등록장치에 저장되는 볼레로式 船荷證券의 서류적인 요소이며 해상운송계약에서 운송물의 수령을 확인하는 서

114) Bolero International Ltd., Operating Procedures, 1999.9.,p.7.

115) 이원정·서인태, “電子式 船荷證券에 대한 고찰”, 해양한국, 1999.12. 104면.

116) 이원정·서인태, 전제논문, 105면.

면이다. 운송인은 볼레로式 船荷證券을 발행할 때, 송하인, 선하증권소지인 그리고 지시할 자(지시식), 수하인(기명식), 무기명식의 서명 중에서 하나를 기입하도록 하고 있다(Rule 3.1.(4)).

Ⅲ. 볼레로의 加入과 登錄

1. 契約의 締結

볼레로 시스템의 사용자가 되려는 자는 3개의 계약을 하여야 한다. 첫 번째는 볼레로 협회와의 볼레로 협회 서비스계약이다. 볼레로협회는 사용자들을 대표하며 행정적인 징계목적은 가지며, 규정집과 관련하여 사용자들의 대리인으로서의 役割을 한다. 두 번째로 볼레로 인터내셔널과의 운영서비스계약이다. 볼레로 인터내셔널은 볼레로 시스템의 소유자이며 운영자이다. 볼레로의 責任制限도 포함된다. 세 번째는 사용자와 다른 사용자들 사이에 체결되는 규정집에 대한 계약이다. 즉 모든 당사자가 규정집의 내용에 구속된다는 契約을 締結한다.¹¹⁷⁾

2. 登錄

사용자가 공개키와 개인 키 한쌍을 작성하고 공개키를 등록기관에 보낸다. 등록기관은 사용자 ID와 공개키를 결합시켜 이를 인증기관에 보낸다. 또 사용자에게는 IC 카드를 발급하여 送付한다. 그러면 인증기관은 등록기관으로부터 받은 사용자 ID와 공개키에 전자서명하여 공개키에 대한 증명으로서 사용자명부에 보낸다. 사용자명부는 공개키 증명서를 등록하고 작성한다.

Ⅳ. 볼레로式 船荷證券의 運用

1. 船荷證券의 發行

¹¹⁷⁾ 김인현, 전계논문, 54면.

볼레로式 船荷證券의 발행에 대하여는 운용규칙 제12조가 이를 규율하고 있다. 발행자(운송인)가 볼레로 시스템에 메시지를 만들어준다. 발행자가 볼레로 헤더¹¹⁸⁾에 볼레로式 船荷證券을 발행하라는 지시를 포함시킨다. 다음 발행자가 메시지에 船荷證券 문면을 포함시킨다. 발행자가 서명(개인키사용)을 하고 메시지를 중앙신호처리소에 보낸다. 그러면 볼레로 시스템이 메시지를 확인하고, 메시지가 서명되었는지(공개키 사용)를 확인한 다음 볼레로 시스템은 船荷證券의 문면을 저장한다. 권리등록장치는 새로운 기록장을 만들고 이니셜 롤(initial roles), 서류번호(Doc ID)를 기록하고, 볼레로 확인통지를 송신자에게 보낸다. 권리등록장치는 선하증권상 지명된 가입자에게 통지를 한다. 이 통지는 새로운 船荷證券의 발행통지이며 사용자로부터의 지명을 받는 것이 된다. 통지된 사용자가 수령확인통지를 보내면 볼레로 시스템이 발행자에게 인도확인통지를 보낸다.¹¹⁹⁾

2. 船荷證券의 移轉

볼레로式 船荷證券의 이전에 대하여는 運用規則 제13조가 適用된다. 사용자(양도인)가 메시지를 볼레로 시스템에 만들어 준다. 그리고 사용자가 새로운 所持人의 RID(Root Identifier; 볼레로 내부에서의 사용자의 인식기호)를 권리등록장치지시에 삽입한다. 사용자가 서명(개인키 사용)을 하고 메시지를 볼레로 시스템에 보낸다. 그러면 볼레로 시스템은 메시지와 指示를 확인한다(공개키 사용). 기술적으로 적합한 형식인지를 확인한다. 권리등록장치는 새로운 소지인(양수인)의 RID를 소지인란에 기입한다. 볼레로 시스템은 볼레로 확인통지를 송신자에게 보낸다. 권리등록장치는 새로운 소지인에게 전달된 메시지를 보낸다. 여기에는 점유이전의 통지와 배서연속의 기록이 포함된다. 소지인은 사용자 확인통지를 보낸다. 볼레로 시스템은 인도확인통지를 송신자에게 보낸다.¹²⁰⁾

¹¹⁸⁾ 볼레로 시스템내부에서 메시지의 형태와 기능을 표시하고 권리등록장치 등에 데이터를 전달하는 메시지의 일부분이다.

¹¹⁹⁾ Bolero Rulebook p. 57.

3. 運送物の 引渡

사용자(최종 선하증권의 소지인)가 볼레로 시스템에 메시지를 만들어 준다. 사용자는 메시지에 특정선하증권을 제시하라는 지시를 포함시킨다. 사용자는 서명(개인 키 사용)을 하고 메시지를 볼레로 시스템에 보낸다. 볼레로 시스템은 메시지와 지시를 확인한다(공개 키 사용). 형태가 정확한지를 확인하고 권리등록장치가 船荷證券의 기능을 종결되도록 변경한다. 볼레로 시스템은 송신자에게 볼레로 확인 통지를 한다. 볼레로 시스템은 發行者인 운송인에게 船荷證券이 제시되었음을 통지한다. 운송인은 사용자 확인통지를 볼레로에게 보낸다. 볼레로 시스템은 送信者에게 메시지인도통지를 보낸다.¹²¹⁾

第2節 볼레로式 船荷證券에 관한 규정집의 主要內容

I. 準據法 및 管轄

1. 볼레로式 船荷證券

볼레로式 船荷證券에 따르면 규정집과 관련된 사항은 영국의 전속관할로 하고, 준거법은 영국법이다(Rule 2.5(2), 2.5(3)). 규정집 이외의 사항은 영국의 비전속관할로 한다고 規定하고 있다(Rule 2.5(4)). 볼레로에서는 運送契約이 國內法이나 國際法과 相衝하는 경우에는 국내법과 국제법의 強行規定이 優先함을 사용자가 동의한다.

2. 比較檢討

¹²⁰⁾ Bolero Rulebook, p.61.

¹²¹⁾ Bolero Rulebook, p. 87.

규정집에서 정하고 있는 준거법과 관할은 규정집과 관련된 사항에 국한한다고 본다. 즉, 볼레로가 자신의 책임을 사고당 미화 10만 달러로 제한하는 바, 이것의 유효성은 규정집과 관련된 사항이므로 영국의 전속관할과 영국법이 준거법이 될 것이다. 그러나, 규정집과 관련되지 아니하는 사항, 예컨대 電子式 船荷證券에 사용된 裏面約款上 運送人の 責任制限이 포장당 미화 100달러로 되어 있고 이것의 有效性이 문제가 될 때에는 선하증권상의 準據法과 관할약정에 따른다고 해석된다. 규정집과 관련된 사항이라고 하더라도 우리 나라의 관할이 될 가능성이 전혀 없는 것은 아니다. 예컨대, 운송인과 하주가 모두 우리 나라 국민들이고, 이들이 볼레로에 가입하여 있고, 볼레로式 船荷證券과 관련하여 분쟁이 발생하여 일방이 한국법원에 提訴를 할 경우에, 규정집상 영국관할이 적용되어야 할 것이나, 우리 법원은 우리 관할을 택할 가능성이 있다. 운송계약에 대한 준거법과 관할은 규정집과 관련된 사항이 아니므로, 서면선하증권의 경우와 동일하게 볼레로式 船荷證券에서도 운송계약자체에 따라 정하여지므로 우리 나라 법이 준거법이 될 수 있다.

II. 船荷證券의 債權的 效力

1. 볼레로式 船荷證券

볼레로 규정집은 운송계약의 更改라는 제목 하에, 船荷證券의 새로운 所持人(讓受人)이 이전 所持人(讓渡人)의 指名을 승낙하거나 지명을 거절할 수 있는 때로부터 24시간이 경과한 시점 중에서 빠른 것에 따라, 운송인과 새로운 소지인이 電子式 船荷證券 文面に 기재된 내용과 조건에 따른 운송계약이 체결된 점에 대하여 운송인, 송하인, 직전 소지인 그리고 새로운 소지인은 합의한다고 정하고 있다(Rule 3.5.1).

그리고 볼레로式 船荷證券 문면(BBL Text)에 운송인이 기재한 수량, 무게, 상태에 대한 표기는 서면선하증권에 기재된 것과 동일하게 운송인

을 구속한다(Rule 3.1.(3)).

2. 比較檢討

船荷證券의 債權的 效力은 우리 상법에 의하면 상법 제59조, 민법 제509조, 상법 제814조의 2에 의하여 양도인인 送荷人이 갖는 運送物에 대한 인도청구권이 양수인에게 이전된다고 보지만, 불레로에서는 更改契約의 效力으로서 운송물에 대한 인도청구권이 발생한다고 해석된다. 이때의 更改는 債權者의 變更에 의한 更改가 되어 三面契約이 될 것이다.¹²²⁾

更改契約으로 이론 구성을 하게되면, 구체적인 양도인이 운송인에 대하여 가지고 있던 권리 및 의무와 동일한 내용의 계약이 신채권자인 양수인과 운송인사이에 체결되므로, 양도인이 가지고 있던 운임지급의무는 소멸되고 이를 양수인이 부담하게 된다. 또한 有價證券法的인 배서양도가 이루어지지 않으므로 人的抗辯이 切斷되지 않게 된다.¹²³⁾ 그러므로 운송인과 최종적으로 경계계약을 체결한 船荷證券 소지인만이 운임, 滯船料 등에 대한 의무를 부담하게 된다. 그러나, 불레로 규정집은 양도인이 船荷證券을 양도한 경우에도 양도인이 송하인인 경우에는 그 의무만은 존속한다고 한다(Rule 3.5.(3))는 당사자사이의 특약을 체결하고 있으므로, 送荷人은 최종 선하증권소지인과 連帶責任을 부담하게 되고, 결국 우리 법과 차이는 없게 된다.

Ⅲ. 船荷證券의 物權的 效力

1. 불레로式 船荷證券

122) 경익수, “해상운송에 있어서의 전자상거래에 관한 연구”, 한국해법학회지, 제22권 제1호, 2000.4, 120면.(채권자 변경에 의한 경계계약에서는 채무자인 운송인이 당사자가 되어야 하나, 불레로식 선하증권의 이전절차로 보아서는, 운송인이 채무의 내용을 거절할 아무런 권한도 없이 그대로 통지만 수령하는 경우이므로 운송인은 계약의 당사자가 되기보다는 채권양도에서 채권양도의 통지를 받는 채무자의 지위에 있다고 해석될 여지가 있어 보인다.)
123) 그러나, 서면동가성의 합의(Rule 2.2.)에 의하여 불레로式 船荷證券이 서면 선하증권이 발행된 것과 같은 요건을 갖추고 있다고 간주하므로 유가증권 법리에 따라 인적항변이 절단되는 효과가 발생한다.

불레로 규정집은 間接占有의 移轉에 대하여, 새로운 소지인에 대한 지명이 있으면 그 시점부터 운송인은 그 指名者(讓渡人)에 의하여 지명된 자(讓受人)를 위하여 운송물을 占有함을 認定하고(Rule 3.4.1(2)), 이 때 讓受人은 운송계약상 모든 권리와 의무를 취득하고 양도인의 권리와 의무는 消滅된다고 규정하고 있다.

지명된 소지인, 質權者 겸 所持人의 지시에 따라 운송물을 점유함을 인정할 목적으로, 불레로 인터내셔널을 취소할 수 없는 자신의 대리인으로 지명함에 모든 운송인은 동의한다고 하여, 불레로는 운송인의 대리인의 지위에 있게 된다(Rule 3.4.2).

2. 比較檢討

船荷證券의 物權的 效力의 발생에 대하여는 두 가지 설명이 가능하다고 생각된다. 첫째, 書面船荷證券이 발행되지 아니하였으므로 민법 제190조의 目的物返還請求權의 양도를 양도인과 양수인 사이에서 하게 되면, 양도인이 갖던 間接占有가 양수인에게 이전되고 이는 動產物件의 占有移轉으로서 物權變動의 要件을 갖추게 된다. 이 때 채권양도의 요건을 갖추어야 하는 부분은 전자적인 불레로상의 통지로 충족하는 것으로 당사자 사이에 합의가 있었던 것으로 볼 수 있다. 둘째, 書面船荷證券의 요건을 電子式 船荷證券이 갖춘 것으로 당사자가 특약으로 합의하였으므로, 상법 제133조의 규정에 의하여 양수인의 지명은 서면선하증권의 배서양도와 동일한 효력을 갖게 되어 양도인이 갖던 운송물에 대한 간접점유가 양수인에게 이전되어 동산물건의 점유이전으로서의 물권변동의 요건을 갖추게 된다. 채권양도의 요건은 갖추어 필요 없다.

불레로式 船荷證券에 있어서는 양수인과 운송인이 새로운 운송계약을 체결한다고 보므로, 이 때 채권적 효력으로서 운송물 인도청구권이 발생하는 점은 충분하나, 물권적 효력도 발생된다고 해석할 수 있는냐는 의문이 제기된다.¹²⁴⁾ 그러나, 불레로 규정집에 따르면 한 번의 양수인에

124) 우리나라 대법원은 운송물의 권리를 양수한 수하인 또는 이 이후의 자는

대한 지명으로 점유의 이전과 경계계약이 동시에 일어나는 것으로 해석이 가능하다. 운송인과 양수인 사이의 새로운 운송계약이 체결되면서 양도인과 양수인 사이의 운송물에 대한 소유권 변동에 대한 물권적 합의도 동시에 이루어진다. 영국법 상으로는 船荷證券은 權原證券이므로 船荷證券의 이전은 운송중인 운송물에 대한 의제점유를 船荷證券 양수인에게 이전하는 것이 된다. 우리 법상으로는 상법 제132조와 133조 및 상법 제820조에 의하여 船荷證券의 物權的 效力이 인정되지만, 볼레로式 船荷證券에서는 당사자들의 특약에 의하여 물권적 효력이 인정되는 것으로 해석된다.

CMI 統一規則에서는 먼저 양도인이 양수인에게 權利移轉의 의사를 개인 키를 사용하여 운송인에게 전송하는 바, 이것이 서명에 해당한다. 다음으로, 운송인이 양수인에게 새로운 개인 키를 부여하고 이 때 양도인이 갖던 개인 키는 무효가 되므로, 개인 키의 소지가 서면선하증권의 소지와 동일하게 보여지고 개인 키를 소지하게 될 때 운송물에 대한 간접점유가 시작되는 것으로 볼 수 있을 것이다. 그러나, 볼레로式 船荷證券에서는 개인 키는 가입과 동시에 사용자가 이미 소지하고 있으므로 개인 키의 발급과 취득이 갖는 의미는 CMI 통일규칙에서와 다르다고 생각된다. 볼레로式 船荷證券에서는 양도인이 양수인의 RID를 찾아서 전자서명을 하고 메시지를 볼레로에 보낸 후 권리등록장치에 양수인의 RID가 등록되게 되는 바, 이의 통지를 받은 양수인이 승낙을 하면 지명시(RID 등록시)에 遡及하여 효력이 발생된다고 해석 될 수 있다.

IV. 約款의 編入(Incorporation by Reference)

1. 볼레로式 船荷證券

운송인은 볼레로式 船荷證券文面に 나와있는 계약내용이나 조건에 추가하기 위하여는 원하는 내용을 文面に 삽입하거나 그러한 내용을 열람할 船荷證券을 교부받음으로써 그 채권적 효력으로 운송계약상의 권리를 취득함과 동시에 그 물권적 효력으로서 양도목적물의 점유를 인도받는 것이 되어 그 운송물의 소유권을 취득한다고 한다(대법원 1998.9.4. 선고 96다 6240판결).

수 있는 장소를 지시하여야 한다(Rule 3.2.(1)). 사용자들은 그러한 편입은 운송계약에 대하여 당사자를 구속하는 효과가 있음을 인정한다. 운송인이 작성한 볼레로式 船荷證券上の 運送契約은 서면선하증권이 발행되었다면 強行規定으로 適用될 國際法이나 國內法の 적용을 받는다. 그러한 국제법과 국내법은 볼레로式 船荷證券에 편입된 것으로 看做한다. 이들이 볼레로式 船荷證券의 규정과 상치하는 경우에는 이들이 우선 적용된다(Rule 3.2.(4)).

2. 比較檢討

볼레로 자신의 표준형식이 있으므로, 각 운송인은 기존 서면선하증권에서 사용하던 서식을 그대로 전자적으로 사용할 수는 없다. 특히 裏面約款의 내용을 볼레로에 사용하고 싶으면 볼레로式 船荷證券 문면에 삽입하거나, 내용전체를 그대로 사용하고자 할 때에는 편입방법을 사용하여야 할 것이나, 그 내용을 명기하고 확인 가능한 장소를 표기하도록 하고 있다. 편입의 명시적인 표시가 있었는지는 영국법이 準據法이 된다.

船荷證券의 이면약관은 부합계약의 대표적인 경우라고 할 것이다. 船荷證券은 운송인이 발행하는 것이므로, 적어도 약관이 당사자의 자유로운 합의를 전제로 하려면 送荷人과 船荷證券의 양수 예정자가 이를 충분히 검토할 수 있는 시간적인 여유가 있다. 볼레로式 船荷證券은 전자적으로 화면상에서 당사자의 확인이 가능하다. 당사자의 의사의 합치로 불만한 客觀的인 환경 조성이 서면선하증권에 비하여 떨어지는 것이 사실이다. 讓受人은 볼레로式 船荷證券 메시지를 전달받고 이를 24시간 내에 거절할 수 있거나, 24시간 내에 거절통지를 하지 않으면 인수를 승낙한 것이 된다고 하므로 양수인으로서 24시간의 시간적인 여유가 있는 것이므로 서면선하증권과 별 차이가 없다고 하겠다.

第3節 볼레로式 船荷證券이 海商法에 미칠 影響

I. 責任主體確定的 問題

1991년 상법개정으로 선박소유자 중심주의에서 운송인 중심주의로 변경되었으므로, 누가 운송인인지는 船荷證券이 발행될 경우는 선하증권상에 나타난 표지가 가장 중요한 것이 된다. 선하증권상의 운송인 확정표지로서 중요한 것으로는, 첫째, 船荷證券 전면 상부의 두서(회사명), 둘째, 우측 하단의 운송인의 성명 셋째, 서명자 및 서명자의 부기 그리고 넷째, 이면의 Identity of carrier 약관이 있다.

1. 會社命

선박소유자가 직접 運送人이 되어 자신의 船荷證券을 사용하면 아무런 문제가 없다. 정기용선의 경우에 정기용선자가 자신의 서식을 사용하지 않고 선박소유자의 船荷證券 서식을 사용하게 되면 누가 운송인인지 문제가 있다. 만약 불레로 자신의 독자적인 船荷證券書式을 사용한다면, 이는 선하증권전면의 상면에 운송인의 회사명이 표시되지 아니하므로 회사명이 없는 船荷證券이 된다. 만약 각 船社의 독자적인 船荷證券이 사용된다면, 각 선사 회사명이 船荷證券 상단에 나타나서 중요한 표지가 된다. 현재까지는 船荷證券 裏面의 約款內容에 대한 편입만 규정되어 있어서 불레로式 船荷證券 전면이 사용될 가능성이 크다.

2. 船荷證券上의 署名

불레로式 船荷證券에서는 運送人이 직접 전자적으로 船荷證券을 발행하게 되므로 선장이나 현지 대리점이 선장을 대신하여 船荷證券을 발행하는 일은 없어지게 될 것으로 보인다. 그러므로 “선장을 대리하여...”라는 문구는 사라지게 되어 선장이 선주의 대리인 혹은 정기용선자의 대리인으로 서명을 하는 것이나에 의하여 운송인을 확정하게 되었던 종래의 대

리의 법리는 더 이상 유용하지 않게 될 것이다.

다만, 정기용선자가 선주를 대리하여 船荷證券을 발행한다는 부기를 하는 경우에는 운송인의 확정 절차를 거쳐야하는 문제는 여전히 남는다.

3. 運送人特定約款(Identity of carrier clause)

소위 운송인특정약관은 정기용선의 경우에도 운송인은 선박소유자라는 취지의 내용을 船荷證券의 이면에 삽입하여 둔 약관이다.¹²⁵⁾ 문제의 소재는 정기용선자의 船荷證券이 사용되거나 船荷證券 전면에 의하면 정기용선자의 船荷證券임이 분명한데도, 이면약관에 선박소유자가 운송인이라는趣旨의 이런 약관이 존재하는 경우에는 당사자의 의사해석상 선박소유자가 운송인이라는 특단의 합의가 있는 것으로 볼 여지가 있다는 점에 있다.

불레로式 船荷證券에는 이러한 내용의 약관은 없을 것이므로, 운송인특정약관을 해석의 표지로 삼을 수는 없어진다. 다만, 각 선사가 船荷證券의 이면약관을 불레로式 船荷證券에 삽입하거나 편입하게 되면 서면선하증권과 같은 해석의 문제가 남는다.

II. L/G 制度

電子式 船荷證券이 사용되면 보증도의 사용횟수는 급격히 줄어들 것으로 예상된다. 電子式 船荷證券이 고안된 이유도 바로 여기에 있다. 船荷證券보다 운송물이 먼저 양하지에 도착하는 경우에 보증도라는 제도가 필요하였으나, 電子式 船荷證券이라면 순식간에 수하인의 手中에 船荷證券이 넘어오게 된다. 그러나, 보증도 그 자체에서 발생하는 문제는 여전히 남게된다. 즉, 영업상 정상적인 절차가 모두 거쳐지지 않은 것을 알면서도 보증도를 하였다가 진정한 船荷證券 소지인이 운송물의 인도를 요

¹²⁵⁾ 일본해운집회소의 SHUBIL-1994(A) 서식 제5조를 보면, “본선이 아닌 경우에 본 증권은 전적으로 선박소유자(나용선자)를 본인으로 하여 작성된 것으로서 운송인은 대리인으로 행위한 것에 지나지 않고 따라서 본 증권에 대하여 운송인은 일체책임을 부담하지 아니한다”고 되어 있다.

구하면, 이는 不法行爲를 構成하므로 운송인은 損害賠償責任을 負擔하여야 하고 운송인은 保證人에게 대하여 구상청구를 하게 된다.

Ⅲ. 荷渡指示書(Delivery order)의 必要性

블레로로부터 運送物引渡가 있었음을 通知받은 운송인은, 자신에게 현실적으로 운송물에 대한 인도를 요구하는 자가 통지받은 者인지를 확인한 다음 선장에게 운송물의 인도를 지시하여야 하므로, 荷渡指示書가 필요하다. 블레로는 이 부분에 대하여는 서비스를 제공하지 않고 있다. 선박과 선박사이가 망으로 연결되어 있다면 전자적으로 명령을 내릴 것이나, 그렇지 않은 경우에는 서면의 荷渡指示書가 필요하고 荷渡指示書의 전달과정에서 偽造의 가능성이 있다고 하겠다.

Ⅳ. 海商法 船荷證券編에 미칠 影響

1. 船荷證券의 發行(제813조)

상법 제813조의 제1항에서 船荷證券은 物理的으로는 發行되지 않는다. 제2항의 受領船荷證券이나 船積船荷證券 모두 가능할 것이다. 다만, 제3항의 선장 또는 기타의 代理人에게 船荷證券의 교부를 委任하는 것은, 現實的으로 電子式 船荷證券을 선박내에서 선장의 서명하나 만으로 발행하기 어려울 뿐만아니라 眞正성을 유지하기 위하여 운송인이 직접 블레로式 船荷證券을 발급할 것이므로 사라질 것이다.

2. 船荷證券의 記載事項(제814조)

상법 제814조 제1항의 船荷證券의 記載事項은 별다른 차이가 없다. 다만 블레로式 船荷證券에서는 소지인의 성명이 船荷證券 발행 시에 기입되도록 하고 있다(Rule 3.1.(4)). 記名捺印과 서명은 전자적인 것으로

변경될 것이다. 제2항의 부지약관의 효력은 그대로 유효하다. 운송인의 通知受領人에 대한 통지를 송하인 및 船荷證券所持人에게 통지한 것으로 看做하는 규정은 불레로 규정집과 相衝한다. 이는 强行規定이 아니므로 규정집이 優先適用될 것이다. 참고로 CMI 統一規則은 운송인이 최후의 소지인에게 통지한다(규칙 제9조 a항). 그러나 불레로에서는 소지인이 운송인에게 인도통지를 한다.

3. 船荷證券記載의 效力(제814조의 2)

불레로式 船荷證券에는 運送人이 船荷證券 文面에 기재한 내용은 서면 선하증권이 발행된 것과 동일하게 운송인을 구속한다(Rule 3.1.(3))고 하여 문언증권성에 대하여 규정하고 있다. 이는 상법 제131조와 같다. 제 814조의2가 船荷證券의 기재와 동일한 내용임을 推定하며 善意의 제3취득자에게 對抗하지 못하는 것과 다르다.

4. 其他

그리고, 제815조(謄本の 交附), 제816조(수통의 선하증권과 양륙항에 있어서의 운송물의 인도), 제817조(수통의 선하증권과 양륙항외에서의 운송물의 인도), 제818조(2인 이상의 소지인에 의한 運送物引渡請求와 공탁), 제819조(수인의 선하증권소지인의 순위) 등은 불레로式 船荷證券이 실제로 발행되지 않고 전자적으로 운용되므로 이들 규정은 적용되는 경우가 없어 질 것이다.

또한 제820조(준용규정)에 의한 제129조(貨物相換證의 相換證券性), 제130조(貨物相換證의 당연한 指示證券性), 제132조(貨物相換證의 處分證券性), 제133조(貨物相換證의 物權的 效力) 등은 불레로式 船荷證券이 발행된 경우 증권을 정당하게 제시하는 船荷證券의 소지인에게만 운송인은 운송물을 인도하여야 한다(Rule 3.6.(1))고 하므로 상환증권성과 처분증권성은 충족된다고 할 것이다. 불레로式 船荷證券도 讓渡可能 혹은 讓

渡不能 船荷證券의 형식으로 발행이 가능하고 운송인이 지시할 자를 지명하게 되면 운송인은 그 지시할 자가 船荷證券 소지인이 되면 그가 또 다시 지시할 자를 지명할 수 있음에 동의한다고 하므로 지시증권성을 갖추고 있다.

V. 불레로式 船荷證券의 長點 및 短點

불레로式 船荷證券의 장점은 위에서 살펴본 바와 같이 법률적인 어려움, 예컨대, 서면 및 서명요건의 충족여부, 서면선하증권을 중심으로 짜여진 법체제와의 조화문제, 전자메세지 등의 증거능력, 계약조건과 약관의 편입문제 등을, 당사자 자치로서 해결하고 있다. 즉, 은행, 운송인 등은 불레로 시스템에 가입하면서 불레로式 船荷證券도 서면선하증권과 거의 동일한 법적 효과가 발생하도록 하는 규정집의 내용에 합의하여 불레로式 船荷證券이 기능하도록 하고 있다.

전자적 신호의 교환에 따른 신속성은 보증도의 관행이나 보증도에서 발생하는 법률적인 문제를 해결할 수 있다. 그리고 개품운송에서 서면선하증권 발급에 소요되는 비용을 절감할 수 있다. 또한 船荷證券에 선장이거나 선장을 대신하여 대리점이 서명할 수 없으므로, 선하증권상 운송인의 확정이 쉬워지게 된다. 불레로式 船荷證券에 있어서 이면약관은 편입에 의한 추가가 가능하지만, 전면에 대하여는 불레로 자신의 서식이 사용될 것이므로 선하증권전면에 표시된 두서, 운송인의 회사명, 서명란의 부기 등을 근거로 운송인을 확정하던 복잡한 법리는 사라지고 운송인의 확정이 쉬워질 것이다. 실제운송인과 계약운송인이 별도로 존재하여 상법 제 806조가 적용되는 것은 변화가 없다. 그리고 船荷證券이 양도될 때마다 양도인과 양수인에게 확인통지를 계속함으로써 안정적인 船荷證券의 양도가 된다.

그러나, 불레로式 船荷證券은 아래와 같은 단점을 가지고 있다. 서면선하증권은 모든 사람들이 자유롭게 사용할 수 있으나 불레로式 船荷證券은 가입자들 사이에서만 사용되어 유통성이 減少하게 된다. 그리

고 서면선하증권은 본선에서 선장이나 현지의 대리점이 서명하여 발행할 수 있었으나 볼레로式 船荷證券에 있어서는 운송인이 본점에서만 이를 발행할 수 있을 것이므로 발행자체에 시간적 공간적 제약이 따를 것으로 보인다.

船荷證券의 배서양도를 更改契約으로 이룬 구성함으로써 우리 법상 여러 가지 법률적인 취약함이 나타난다. 또한 볼레로를 운송인의 대리인으로 看做하므로 運送人이 서면선하증권에 비하여 운송인은 불필요한 위험을 부담하게 되었고, 볼레로 자신의 책임이 한 사고당 미화 10만불로 制限되어 있다는 점이다. 그리고 볼레로 규정집의 준거법과 관할이 영국으로 되어 있다는 점과 세계 유수의 P&I Club이 電子式 船荷證券의 사고로 인한 보상에 부정적이라는 것 역시 문제점이다.

볼레로 시스템은 볼레로式 船荷證券의 최종소지인으로부터 상환청구가 있었다는 점을 운송인에게 통보하고 最終所持人의 등록을 削除함으로써 종료되므로, 선박에서 선장이 운송물을 인도하여 줄 때 화물인도를 요구하는 자가 정당한 소지인인지를 확인하여야 한다는 점이다. 또한 우리나라 전자서명법에 의하면 공인인정기관이 발급하는 認定書만 인정하는 바, 볼레로는 공인기관이 아니므로 전자거래법과 電子署名法에서 말하는 전자서명의 적용을 받지 못한다.¹²⁶⁾ 그리고 전자거래법 제5조에서 제8조는 강행법규적 성격을 가지는 것으로 당사자 자치원칙을 배제하였고 제7조는 전자문서의 증거능력을 인정하고 있으나 이 때의 전자문서는 전자서명법상 공인인정기관에서 인정하는 서명이므로 볼레로式 船荷證券의 증거능력은 우리 법원에서 부인될 가능성이 있다.

第5章 電子式 船荷證券의 限界와 改善方案

第1節 電子式 船荷證券의 사용시 예상되는 問題點

126) 이종수, “전자거래법 및 전자서명법의 제정경과와 법적검토”, 법조, 1999.9, 89면.

船荷證券이 현대에 갖게 된 기능의 한계를 보완하기 위해서 개발된 電子式 船荷證券은 船荷證券이 본선보다 도착지에 늦게 도착하는 이유로 발생하는 제 문제점을 해결할 수 있으리라 생각된다. 그러나 현재의 상태로는 기존의 船荷證券을 대체하는 비율은 적을 것이라고 생각된다. 왜냐하면 데이터 메시지가 電子式 船荷證券의 기능을 하기 위해서는 네트워크통신망이 國際的으로 갖추어 져야 하고, 이에 따른 EDI 표준이 국제적으로 통일되어야 하며, 데이터 메시지에 대한 보안기술 등이 補充되어야 하고, 당사자간 계약의 모델이 될 수 있는 교환약정모델이 널리 보급되어야 하며 이 약정의 모델이 되는 국제규칙 등의 제정이 선행되어야 할 것인데 아직은 그 여건이 성숙되지는 못했다고 생각되기 때문이다. 따라서 상당기간 기존의 서류형식의 船荷證券과 電子式 船荷證券 그리고 해상화물운송장의 이용, 보증도 등과 混在되어 이용될 것으로 생각된다. 각각 기능 할 수 있는 범위와 특징이 다르므로 각 운송계약의 상황에 맞게 혼용될 것이다. 그러나 현대의 사회제도의 변화는 먼저 과학기술 등의 산업이 발달하여 기술적인 지원을 하고 이 기술의 사용자가 이에 대한 수요를 창출하여, 제도를 정착시킨 후 법제화하는 것을 추구하는 형태를 띠는 것을 볼 때 電子式 船荷證券이 갖는 이점과 정보사회로의 전환의 추세가 電子式 船荷證券을 이용하는 해상운송계약의 도입을 加速化시킬 것이라는 것을 어렵지 않게 예상해 볼 수 있다. 電子式 船荷證券이 정착되기 위해서는 電子式 船荷證券 자체에 관한 運用概念의 정착과 데이터 메시지의 法的 效力의 인정 뿐만 아니라 국제무역화폐로서의 기능을 충실히 행할 수 있도록 관련 당사자간의 실질적인 활용성의 문제도 고려되어야 할 것이다. 여기서는 CMI 통일규칙상의 전자식 선하증권의 활용상의 문제점에 대하여 살펴보고자 한다.

I. 賣渡人의 契約物品引渡機能上の 問題點

賣渡人은 貿易契約의 이행을 위해서 화물을 買受人에게 引渡해야 하는

데 원격지 거래에서는 直接的인 인도가 곤란하므로 통상 운송인을 통해서 간접적으로 인도하고 운송서류를 買受人에게 제공함으로써 인도의무를 완성한다고 볼 수 있다.¹²⁷⁾ 특히 船荷證券을 이용하는 경우 船荷證券의 인도는 매도인으로 하여금 물품의 인도와 동일한 효과를 발생시킨다. 전자식 선하증권제도 하에서 매도인의 매수인에 대한 물품인도는 운송인에게 화물을 인도하고 매수인에게 유효한 개인 키의 소지인 자격을 발생시킨 때에 인도의무를 완성한다고 볼 수 있다. 따라서 개인 키가 적합하게 관리되고 이전된다면 賣渡人の 買受人에 대한 물품인도는 별문제 없이 이루어지기 때문에 화물의 운송보다 개인 키의 이전이 늦어질 가망은 거의 없으므로 船荷證券을 사용한 물품인도에서 발생할 수 있는 서류 도착지연의 문제는 제거된다고 할 수 있다. 그러나 통신망의 장애와 정보의 손실로 인해 발생할 수 있는 인도지연의 문제는 배제할 수 없다. 그리고 사정에 의하여 EDI시스템의 도중에 서면 선하증권이 발급된 경우에는 분쟁 발생시 CMI 統一規則과 기존의 법체계가 적용되므로 더욱더 혼란스럽게 될 것이다.

II. 환어음의 擔保機能上的의 問題點

현행 國際貿易去來는 一般的으로 船荷證券을 이용한 貨換信用狀條件附代金決済方法에 의해서 이루어지고 있다. 따라서 電子式 船荷證券이 기존의 船荷證券이 갖고 있는 이러한 무역화폐로서의 기능을 충실히 행하기 위해서는 信用狀條件에 一致하는 운송서류로서 받아들여져야 한다. 신용장 업무는 무역거래의 實質과 分離된 서류에 의한 거래이므로 신용장 통일규칙에 따라 발행된 신용장이 환어음을 매입하기 위한 요건으로 船荷證券의 첨부를 요구하고 있다면 電子式 船荷證券은 그러한 요구를 충족할 수 없게 된다. 信用狀에서 船荷證券을 요구하는 까닭은 權利證券으로서 物權的 效力을 지닌 船荷證券의 유통성이 환어음의 담보기능을 제공하기 때문이라고 할 수 있다. 그런데 電子式 船荷證券에는 물권적

127) INCOTERMS 1990에 규정된 거래조건 중에서 EXW 조건인 경우는 매수인의 임의처분상태 하에 들으로써 매도인의 인도의무는 끝나고 하등의 운송서류는 필요없게 된다. 강이수, 「국제무역관습론」, (삼영사, 1993. 331면).

효력을 부여할 물리적 실체를 인정하기가 곤란하다. 왜냐하면 물권적 효력을 지니려면 그 대상이 유일성을 지니고 排他的인 支配가 가능해야 하는데 컴퓨터에 저장된 기록은 그러한 유일성과 배타성을 결여하고 있다.

CMI 統一規則에 의하면 개인 키를 발행하여 개인 키의 소지인이 컴퓨터에 저장된 내용대로 화물에 대한 支配·處分權을 행사할 수 있게 함으로써 개인 키의 소지인에게 물권적 효력을 인정하고 있다. 따라서 개인 키의 소지인 자격을 변경하는 방법으로 화물에 대한 권리자를 배타적으로 유일하게 확정지을 수 있다. 그리하여 환어음 거래시 소지인 자격을 넘겨줌으로써 환어음에 대한 담보의 기능을 제공할 수 있다. 상기와 같이 이론적으로는 電子式 船荷證券에도 담보기능을 부여할 수 있겠으나 실제로 전자식 선하증권제도 하에서는 擔保機能을 하는 증권이라는 실물을 제공하는 것이 아니라 소지인이라는 抽象的 권리를 부여하는데 불과하다. 그리고 이 추상적 권리는 개인 키라는 無形의 기호를 인지한다는 것으로 인정되는 것이다. 그런데 여기서 고려해야할 것은 船荷證券은 서면이라는 형태의 有體物이므로 關聯當事者를 통틀어서 유일하지만, 개인 키를 그 자체로서는 고유성을 지닐 수 있다 하더라도 화물에 대한 권리자로서의 소지인과 운송인 또는 시스템의 관리자도 개인 키를 인지하고 있다. 따라서 개인 키는 고유성은 있으나 排他性은 잃게 될 것이므로 담보기능을 하기 위한 물권적 효력의 중요한 요소인 배타적 지배력을 잃고 만다는 문제점은 여전히 남아 있게 된다.¹²⁸⁾

Ⅲ. 運送中인 貨物의 轉賣機能上的의 問題點

船荷證券을 이용하여 運送中인 貨物의 賣渡나 轉賣를 가능하게 하는 것은 遠隔地 거래에서 매도인의 수출대금회수나 매수인의 자금유통을 원활하게 해주는 船荷證券의 중요한 기능이다. 이러한 편리함과 동시에 船荷證券이 화물보다 목적지에 늦게 도착하는 문제로 인해 선하증권제도가 지니는 커다란 약점의 하나이기도 하다. 船荷證券은 화물을 대표하는 권리증권이므로 증권의 매매로써 화물의 매매와 동일한 효과를 가져올 수 ^{128) 이지영, 전계논문, 48면.}

있었다.

그러나 電子式 船荷證券은 권리를 表彰하는 구체화된 증권이 아니므로 書面船荷證券과 같이 배서·교부에 의해 권리를 양도할 수 없고, 매매에 의한 권리자로서의 증거가 전자적 기록으로만 남아 있게 된다. 따라서 모든 매매행위는 컴퓨터를 통해서 이루어지므로 그러한 통신시스템에 접근할 수 없는 자와의 거래는 불가능하게 된다. 물론 CMI 統一規則에서는 이러한 경우에 대비하여 書面船荷證券을 선택할 권리를 부여하고 있지만 그렇게 될 경우 EDI방식이 기대하는 본래의 효과를 거둘 수 없을 뿐만 아니라 오히려 거래가 遲延될 가능성이 있으며 때로는 運送人이 船荷證券을 발급할 수 없는 상태에 있을 수도 있다. 또한 船荷證券의 발급과 동시에 개인 키를 폐기하여야 하는데 폐기가 되지 않았을 경우 船荷證券의 소지인과 개인 키의 소지인이라는 권리자의 중복이 발생할 수 있다. 그리고 EDI 방식으로 이루어진 거래과정은 당사자의 합의에 의해서 CMI 統一規則을 適用받고 船荷證券이 발행된 이후의 거래과정은 기존의 法體系가 적용될 경우 混亂이 加重될 수도 있다.

IV. 貨物の 引渡請求權機能上の 問題點

船荷證券이 발급된 경우 運送人은 船荷證券의 所持人에게 船荷證券과 交換으로 화물을 인도하므로 船荷證券의 소지인이 누구이냐 하는 문제보다는 船荷證券의 진정성에만 주의를 기울이면 운송인의 義務는 다하게 되고 受荷人은 船荷證券만 제시하면 화물을 인수할 수 있다. 電子式 船荷證券制度 下에서는 개인 키가 화물에 대한 인도청구권의 중심개념이므로 운송인은 最終적으로 유효한 개인 키를 제시하면서 화물의 수령을 주장하는 자에게 화물을 인도하게 된다. 이 때 운송인은 개인 키의 확인은 물론이지만 수하인이라고 주장하는 자의 동일성 확인이라는 중요한 의무를 부담하게 된다. 운송인의 동일성 확인 의무는 수하인이라고 주장하는 자가 운송계약의 正當한 당사자인가를 확인하기 위하여 상당한 주의의무를 다하였을 경우 인도가 잘못되더라도 그로 인한 책임을 면할 수 있다.

물론 상당한 주의를 기울였음에 대한 立證은 운송인에게 그 책임이 있다. 한편 수하인의 경우 개인 키를 소지하고 있더라도 운송인의 컴퓨터에 기록된 소지인 또는 수하인과 동일인임을 證明하여야 한다. 그러한 증명을 위해서 소지인 또는 수하인은 서면 또는 운송인이 부인할 수 있는 다른 수단을 제공하여야 한다. 이 경우 운송인은 차후 발생할 수도 있는 주의의무에 대한 입증을 위해서도 서면 등을 요구할 가능성이 높으므로 電子式 船荷證券制度下에서도 화물운송과 관련하여 완전한 서류의 제거는 곤란하다고 보여진다.

V. 運送人の 責任增加와 費用上の 問題點

CMI 統一規則上の 電子式 船荷證券을 사용할 때 기존의 船荷證券에 비하여 운송인은 개인 키를 관리하는 책임을 부담함으로써 결과적으로 물품거래에 따르는 관리책임을 부담하게 되는데 일본의 경우 CMI 統一規則에 의한 電子式 船荷證券을 도입하는데 초기에 200억엔이 투자되어야 하고 매년 30억엔의 운영경비가 필요한 것으로 推定되었다.¹²⁹⁾ 따라서 이와 같은 운송인의 追加的인 經費와 責任에 따른 다른 당사자의 부담의 보장이 없는 운송인은 동 규칙상의 船荷證券의 이용에 참여하려 하지 않을 것이다. 이러한 문제에 대하여는 사용자 비용부담의 원칙에 의해서 비용을 부담시키면 될 것으로 생각된다. 電子式 船荷證券의 도입으로 운송인은 보증도의 위험을 피할 수 있게 되고 滯船으로 인한 다음 운송기회의 상실 등의 불이익을 보지 않으며 수하인도 보증료의 부담이 없고 적기에 운송물을 처분할 수 있는 점에서 이익이 되므로 이러한 점에 着眼하여 비용을 부담시켜야 할 것이다.¹³⁰⁾

第2節 電子式 船荷證券의 實用方案

129) 일본의 경우 CMI 통일규칙에 의한 전자선하증권을 도입하는데 그 비용이 초기에 200억엔이 투자되어야 하고 매년 30억엔의 운영경비가 필요한 것으로 추정되었다. 최석범, 전계논문, 210면.

130) 최치영, 전계논문, 87면.

I. 電子式 船荷證券의 限界

지금까지 EDI 방식의 데이터의 確認·通知方法에 의해 船荷證券의 기능을 하는 電子式 船荷證券에 대하여 살펴보았다. 새로운 해상운송계약의 유형인 電子式 船荷證券을 사용할 경우, 船荷證券의 위기를 극복할 수 있고 그 외에 국제무역거래과정에서 생성된 방대한 서류처리 비용과 시간 등의 문제를 해결할 수 있다. 그런데 이러한 장점을 가진 電子式 船荷證券이 폭넓게 활용되기 위해서는 사회적인 효용과 기능이 있어야 할 뿐만 아니라 국내외적으로 법적 효력을 인정받아 제도로서의 安定性을 확보해야 한다.¹³¹⁾ 즉 電子式 船荷證券으로 사용되는 EDI메세지가 법적 효력을 인정받아야 하는 것이다. 법률관계에 있어서 분쟁의 발생은 예견된 것이고 이러한 분쟁이 발생하였을 경우 당사자간의 法律問題를 명확하고 公正·妥當하게 해결할 수 있도록 하기 위해서는 기존의 船荷證券이 가지고 있던 증거능력 등의 법적 효력을 CMI 統一規則에서 電子式 船荷證券으로 사용되는 EDI 메세지가 확보되어야 되기 때문이다.

이것은 데이터 메세지가 기존의 문서서류와 다르기 때문에 일어나는 문제들이다. 구체적으로는 증거적 문제로서 법정에서 증거로서 수용되기 위한 데이터 메세지의 문서성과 허용성, 문서의 진정성 여부를 보장하는 서명에 관한 것이 가장 기초적인 법적 문제이고, 電子式 船荷證券을 이용하는 海上運送契約을 締結하는 경우 EDI방식에 의한 메세지교환 또한 의사표시의 한 방법이므로 EDI방식의 意思表示에 의한 계약의 성립시기, 성립장소에 관한 문제와, EDI 메세지의 위·변조, 도난, 등을 예방할 수 있는 EDI 메세지의 보완, 보호, 그리고 보존의 문제, EDI메세지 방식에 의한 거래 당사자간의 책임문제 등이 EDI 방식을 사용하는 경우 발생하는 문제점 들이다.

1. 전자메세지의 到達時期

¹³¹⁾ 김중윤, "해상운송 EDI법리", 「중재 281호」, 대한상사중재원(1996, 가을), 77면.

EDI메세지가 거래상대방에게 도달된 시기를 決定하는 것은 거래상으로
나 법적으로 매우 중요하다. 국제물품매매계약에 관한 UN협약에서도 "청약에 대한 承諾은 동의를 意思表示가 청약자에게 도달한 때에 그 효력이 생긴다"고 規定하고 있는 바와 같이(제18조 2항), EDI메세지의 도달 시기는 계약의 성립 뿐만 아니라 損害의 산정시기 등을 결정함에 있어서 중요하다. 전자문서의 경우 상대방의 컴퓨터에 기록되는 순간을 도달로 할 것인가, 아니면 상대방이 컴퓨터를 작동하여 화면상에서 알아볼 수 있는 상태 또는 문서로 출력된 상태를 도달시점으로 할 것인가 논란의 소지가 있다.¹³²⁾

(1) 意思表示의 到達時期

의사표시는 모든 요건을 갖춘 때에 효력을 발생하게 된다. 상대방 있는 의사표시의 경우 그 의사표시는 표의자로부터 상대방에의 의사의 전달에 의하여 이루어진다. 그러나 장소적으로 떨어져 있는 상대방 사이의 의사표시는 어떻게 전달되는가에 대하여 表白主義, 發信主義, 到達主義, 了知主義 등의 立法例가 있다.¹³³⁾ 우리 민법은 到達主義를 원칙으로 채택하고 있고, 상법에서는 發信主義를 채택하고 있는 경우가 많이 있다. 우리 민법 제111조 제1항은 "상대방 있는 意思表示는 그 통지가 상대방에 도달한 때로부터 그 效力이 생긴다"고 規定하고 있다. 이 때의 도달이라 함은 의사표시가 상대방의 지배 내에 있고 사회통념상 一般的으로 상대방이 알 수 있는 객관적 상태에 있는 것을 말한다. 또한 위 조항은 의사표시의 상대방에 대하여 대화자나 隔地者를 구별하고 있지 않다. 따라서 격지자나 대화자사이에서나 언제나 도달주의의 원칙에 의하게 된다. 여기서 격지자와 대화자의 구별은 거리적·장소적 관념이 아니라 시간적 개념이다. 따라서 전화나 신호에 의한 의사표시는 양자 사이의 거리가 아

¹³²⁾ 이학승, 전계논문, 300-301면.

¹³³⁾ 표백주의는 의사표시가 성립한 때, 즉 외형적 존재를 가지게 된 때에 효력이 생긴다고 하는 주의이고, 발신주의는 의사표시가 외형적 존재를 가지고 표의자의 지배를 떠나서 상대방에게 발신된 때에 효력이 생긴다는 주장이며, 도달주의는 의사표시가 상대방에게 도달한 때, 즉 상대방의 지배권 내에 들어간 때에 효력이 생긴다는 주의이고, 요지주의는 상대방이 의사표시의 내용을 요지한 때에 그 의사표시는 효력을 발생한다는 것이다.

무리 떨어져 있어도 대화자 사이의 것으로 보아야 한다.

EDI에 있어서는 위와 같은 문제를 해결하기 위하여 거래당사자는 다음과 같은 문제를 개별 약정에서 규정해 둘 필요가 있다. 첫째, EDI메세지가 어느 시기에 수하인에게 도달한 것으로 볼 것인가, 둘째, 메세지가 발송 되었으나 당사자가 수신하지 않았을 때의 법적 효력을 어떻게 부여할 것인가, 셋째, 당사자들이 일정한 기한 내에 서류를 검토하여야 할 의무를 부과할 것인가, 넷째, 메세지의 수신사실의 통지가 메세지 수신의 전제 조건인가의 여부에 대해서이다.¹³⁴⁾

(2) 전자메세지의 到達時期

EDI에 의한 전자메세지의 도달시기는 텔렉스, 팩스밀리와 마찬가지로 도달주의가 적용되어야 한다. 즉 EDI에 의한 전송은 그 성질상 통신수단에 해당하므로 전자메세지가 상대방에게 도달한 때에 그 효력이 발생한다고 보는 것이 타당하다. 1955년 영국항소법원은 텔렉스에 의한 승낙의 도달시기는 승낙이 請約者에게 도달한 때라고 판시하여¹³⁵⁾ 당사자사이의 순간적인 통신에 관하여는 우편물에 대하여 적용되는 發信主義 원칙이 적용되지 않는다고 하였다.

우리 나라의 貿易自動化法 제15조는 "...전자문서는 사업자의 컴퓨터 파일에 기록된 후 相對方의 컴퓨터파일에 기록된 때에 그 상대방에게 도달한 것으로 본다"라고 규정하여 전자문서의 도달시기를 명백히 하고 있다. 그런데 도달주의를 원칙으로 하면서 EDI에 의한 의사표시가 실제로는 동시에 이루어졌을지라도 수신인이 그 순간에 수신하지 못하는 경우도 있을 수 있으며, 또한 不在中인 경우에 대하여는 다르게 판단하여야 한다는 견해가 있다.¹³⁶⁾ 즉 특별한 사정 아래에서는 거래의 주변사정, 去來慣行 및 당사자의 의사를 해석하는 것에 의하여 해결하여야 한다는 것이나, 우편물이 우편함에 투입된 때 또는 동거하는 친족·가족이나

134) 한담성, 전계논문, 134면.

135) Entores Ltd v. Miles Far East Corporation.

136) 송계익, "EDI거래의 법률적인 문제", 「중재」(대한상사중재원), 1993.7, 15-16면.

고용인이 수령했을 경우에도 의사표시 도달의 효력이 생긴다는 민법의 해석에 비추어 볼 때 EDI에 의한 전자메세지도 상대방의 지배권내에 들어간 때에는 그 내용을 요지하지 않았더라도 도달의 효력이 생긴다고 보아야 할 것이다.

2. 文書로서의 眞偽性

통신 및 정보처리기술의 눈부신 발달의 결과 전통적인 종이문서 대신에 전자문서의 사용이 급증하고 있다. 여기서 電子文書라 함은 컴퓨터와 컴퓨터 사이에 構造化된 형식으로 交換하는 문서를 의미하며, 그 본질은 무서류거래이다. 전자문서는 우리가 많이 사용하는 녹음테이프와 마찬가지로 녹음기 등의 특별한 매체가 없으면 눈으로 볼 수 없고 읽을 수도 없다. 또한 저장되어 있는 데이터도 그냥 누적되어 있는 것이 아니고 새로운 데이터에 의하여 이전의 데이터가 수정·보완되는 성질이 있어 永續性보다는 可變性이 전자문서의 特性을 이룬다.¹³⁷⁾ 그런데 서류형식의 船荷證券이 電子式 船荷證券으로 대체되는 경우에 있어서 電子式 船荷證券의 전자식 서명이 전통적 서명과 동등한 진위성의 지위를 가질 수 있는가가 문제가 된다. 傳統的 船荷證券은 船荷證券이 원본인지 아닌지의 여부는 일반적으로 서명에 의해 이루어진다. 서명의 기능은 船荷證券 및 선적서류의 출처를 증명하고, 서류상의 정보내용을 확인하며, 당사자들의 권리와 의무를 명확히 규정짓는 무역관련의무의 기초가 되는데, 상술한 바와 같이 함부르크규칙과 유엔국제복합운송조약에서는 전자적 서명을 인정하고 있다. 또한 여러 통일규칙에서도 전자적 서명이 전통적 서명 방법과 동등한 효과를 갖는다고 규정하고 있다. 전통적 서명이 전자적 서명으로 대체될 경우 서명위조나 서명의 전자적 복사 등의 방법으로 인하여 발생할 문제에 대해서는 컴퓨터의 콜백(callback)절차나 개인코드, 은행에서 사용하고 있는 테스트 키(test key) 그리고 핀(PIN : Personal Identification Number)을 이용하여 당사자들간의 진본성에 대한 입증을 보증함으로써 전통적인 서명을 대신할 수 있다.¹³⁸⁾ 그러면, 전자적 서명

137) 이학승, 전제논문, 299면.

이 기술적으로 가능하다고 하더라도, 법률이 전자적 서명을 승인하는가 여부에 달려 있다.

이것에 관해서는 우리 나라에서는 '貿易 業務 自動化 促進에 관한 法律'에서 전자서명에 관해 법률적으로 인정한다는 취지를 나타내고 있으며¹³⁹⁾, 또한 기타 다른 국가들도 전자식 서명방법으로서 컴퓨터출력의 가능성을 인정하는 방향으로 나아가고 있다. 그러나 電子式 船荷證券에 대한 문제는 전자적 서명에 의한 진위성의 확인이 전통적인 서명방법과 混濁될 수 있으며, 자필서명의 전통은 오랫동안 慣習化되어 왔기 때문에 각국의 전자적 서명에 대한 법적 효력을 달리하고 있기 때문에 國際的인 법적 수단 및 홍보방법을 개발할 필요가 있다는 점이다. 또한 運送契約을 체결할 때에 당사자들 사이에는 전자문서를 전통적 서류와 같이 취급한다는 합의 외에 여러 제반사항들을 합의해야 하기 때문에 많은 혼란 및 복잡함을 경험하게 될 것이다.¹⁴⁰⁾

3. 電子式 船荷證券의 證據能力

電子式 船荷證券의 데이터들은 인간의 기계적인 작동에 의해 생산된 복사물이기 때문에 서면형식의 船荷證券의 입증기능을 수행하는데 어려움이 있고, 따라서 법률이 電子式 船荷證券의 자료를 立證하는데 증거자료로서 채택하는 경우 어려운 문제에 부딪치게 된다. 왜냐하면, 서면형식의 船荷證券이 偽造되거나 變更될 경우 전문가의 검사에 의해 보호될 수 있는 반면에, 어떤 당사자가 필요에 따라 저장된 정보의 내용을 흔적없이 변경할 수 있으며, 쉽게 정보의 내용이 법적 절차에 있어서 증거자료로 인정될 수 있는가 하는 공식적인 법 절차상의 문제가 발생할 수도 있다. UNCITAL은 1985년 '컴퓨터기록의 법적 가치'라는 보고서¹⁴¹⁾에서 "국제무역이나 관세통관을 위하여 서류의 전자전송 및 자동화된 방식의 사

138) 한정일, 전제논문, 103면.

139) 동 규칙 제14조(전자서명의 효력) : 무역업자 또는 무역유관기관이 무역자동화망을 이용하여 신청 등을 한 전자문서상의 전자서명은 무역관련 법령 등이 정한 문서상의 서명날인으로 본다.

140) 이시영, 전제논문, 52면.

141) UNCITAL, "Legal value of Computer Record", Report of Secretary General, A/CN.9/265, 1985,p.21.

용이 소송항의 증빙으로서 컴퓨터 기록의 사용에 대해 발생하는 심각한 문제는 없다"라고 결론 짓고 있지만, 저장된 정보의 처리과정에서 전혀 다른 정보가 도출될 수도 있다. 따라서 電子式 船荷證券의 경우 이를 증거자료로서의 허용성의 문제와 자료로서 信賴性的의 문제가 해결되어야 한다. 또한 자료의 安定性이 보장되어야 한다. 이를 위해서 UNCID에서는 "각 당사자는 어떤 조정도 하지 않고 발송 및 접수된 대로 모든 무역 데이터가 유지되도록 해야 한다"라고 규정하고 있으며, CMI 統一規則에서도 '電子式 감시시스템(Electronic Monitoring System)'을 이용하여 컴퓨터의 데이터를 검증할 수 있도록 하고 있다.¹⁴²⁾ 그러나 電子式 船荷證券의 이용에 관해서 이러한 자료를 證據로서 인정할만한 規則들이 입법되고 있다고 하지만, 이 규칙들이 국제사회에서 승인되고 비준되어야 하며, 그 때까지 증거의 문제는 계속 존속하게 되며, 따라서 그 허용성과 신속성에 대한 논쟁이 일어날 가능성은 크다고 할 수 있다.

4. 電子式 船荷證券의 有價證券으로서의 問題

국제무역거래에서 상품 시세의 變動으로 인하여 海上運送中인 물품을 전매해야 할 경우가 많이 있다. 특히 원유의 매매계약에서는 송하인과의 사이에 무역업자들이 다수 개입하고, 船荷證券이 몇 십회 전전유통되는 경우가 많이 있는 실정이다. 또한 船荷證券을 이용해서 운송중인 화물의 전매를 가능하게 하는 것은 원격지 거래에서 賣渡人의 수출대금회수나 매수인의 자금유통을 원활하게 해주는 船荷證券의 주요한 기능이다. 船荷證券이 갖는 상징적인 기능인 權原證券(document of title) 혹은 流通證券으로서의 법 기술적인 성격, 즉 具體的으로 말하면 은행과의 화환어음 결제에 따른 擔保機能의 문제와 서류의 이전에 의한 전매기능을 데이터의 전자적 이전에 의해 어떻게 대체할 수 있는가의 문제가 있다.¹⁴³⁾

또한 權原證券인 電子式 船荷證券이 당사자 사이의 계약에 의해서만 발행될 수 있는지 또는 입법이 필요한지가 문제된다. 이러한 문제에 대한

¹⁴²⁾ CMI 통일규칙 제3조 e항.

¹⁴³⁾ 한성일, 전제논문, 105면.

또 다른 견해는 앞으로의 국제무역거래에서는 海上貨物運送狀과 같은 比流通性 證券의 사용으로 충분하다는 것이나 이런 견해에 의하더라도 유가증권에 의하여 수행되던 유통성 확보의 기능을 대체할 수 있는 방법의 모색이 필요할 것이다.

5. 電子式 船荷證券의 物權的 效力

권리가 증권에 화체됨으로써 船荷證券이 가지는 물권적 효력의 이론이 電子式 船荷證券에서도 논리적으로 가능할 것인가의 문제가 제기된다. 우선 電子式 船荷證券에는 書面이라는 것이 존재하지 않으므로 물권적 효력의 발생을 공시할 수 있는 가장 중요한 요소인 특정의 유일한 증권이 존재하지 않는다. 컴퓨터에 저장된 기록은 언제나 얼마든지 복제가 가능하고 占有의 移轉이라는 인도를 행할 수 없으므로 그러한 기록이 증권의 소지인이 주장할 수 있는 것과 같은 물권적 효력의 공시방법이 될 수 없다. 따라서 기존의 이론에 따른다면 EDI체제 하에서는 운송중인 화물에 대한 物權의 表彰과 物權移轉을 公示할 수 있는 방법이 없게 된다.¹⁴⁴⁾ CMI 統一規則에 의하면 개인 키를 發行하여 개인키의 所持人이 컴퓨터에 저장된 내용대로 화물에 대한 支配·處分權을 행사할 수 있게 함으로써 개인 키의 所持人에게 物權的 效力을 인정하고 있다. 따라서 개인 키의 소지인 자격을 변경하는 방법으로 화물에 대한 권리자를 排他的으로 유일하게 확정지을 수 있다. 그리하여 환어음 거래시 소지인 자격을 넘겨줌으로써 換어음에 대한 담보의 기능을 제공할 수 있다. 위와 같이 이론적으로는 電子式 船荷證券에도 담보기능을 부여할 수 있겠으나, 실제로 電子式 船荷證券制度 下에서는 담보기능을 하는 증권이라는 실물을 제공하는 것이 아니라 소지인자격이라는 抽象的 權利를 부여하는데 불과하다. 그리고 이 抽象的 權利는 개인 키라는 무형의 기호를 인지도는 것으로 인정되는 것이다. 여기서 문제되는 것은 船荷證券은 書面이라는 형태의 유체물이므로 관련당사자 중에서 유일하지만, 개인 키는 그 자체로서 고유성을 지닐 수 있다 하더라도 화물에 대한 권리자로서의

144) 김진삼·신동진, 전계논문, 18면.

소지인과 운송인 또는 시스템의 관리자도 개인 키를 인지하고 있으므로 개인 키는 固有性은 있으나, 排他性은 없게 되므로 담보기능을 하기 위한 물권적 효력의 중요한 요소인 배타적 지배권을 잃고 만다는 문제점은 여전히 남게 된다. 또한 수하인이 船荷證券의 先引渡에 의하여 물품을 전매하려고 할 경우, 은행의 담보권 보호의 문제가 발생한다. 즉 CMI 統一規則에서는 두 사람이 동시에 물품에 대한 支配權을 보유할 수 없기 때문에 운송중의 물품에 대한 전매가 곤란하다. 물품의 소유자가 어느 정도 물품의 지배권을 보유하면서 債權者 앞으로 EDI방식에 의한 擔保權을 설정할 수 있어야 한다.¹⁴⁵⁾

6. 登錄 機關의 設定問題

운송중의 물품에 대한 權利의 電子的 移轉과 運送契約에 관한 데이터를 보존, 등록하고 현 관리자로부터 통지를 받아 새로운 권리자에게 데이터를 전송하는 등록기관 즉, 데이터뱅크는 어떤 기관이 담당해야 하는가 하는 문제도 발생하게 된다. 먼저 운송인을 등록기관으로 하는 방법과 물품인도와 대금결제를 결부시키기 위해 은행을 등록기관으로 하는 방법을 생각할 수 있으며, 혹은 독립적인 정보등록 및 관리기관을 설치하여 運送人, 送荷人, 受荷人 및 銀行이 여기에 가입하여 정보를 전송 또는 수취하는 방법도 생각할 수 있다.

CMI 統一規則에서는 運送契約 등에 관한 자료를 컴퓨터에 보존하고 개인 키를 削除·附與하는 기능의 登錄機關으로 선박회사를 규정하고 있다. 그러나 이 규칙의 당초 구상에는 등록기관으로서 은행이 예정되어 있었다. 그러나 자금의 흐름뿐만 아니라 물적 흐름까지도 은행에 의해 지배되는 것에 대한 관계자들의 반대에 따라 電子式 船荷證券에 관한 국제소 위원회의 검토에서는 운송인을 등록기관으로 결정하였다. 운송인을 등록기관으로 하는 것은 첫째, 운송계약상의 債務者인 운송인에 대하여 권리 이전의 통지가 가능한 체제는 법적 차원에서 볼 때 지시에 의해 점유이전이 가능하다는 점, 둘째, 중앙등록기관처럼 모든 거래에 대한 정보를

145) UNCITRAL Yearbook 1992, A/CN.9/360, §123.

저장할 필요 없이 특정운송인 자신에 대한 거래정보만을 저장하므로 비용이 저렴하고 시스템이 용이하다는 장점이 있다.¹⁴⁶⁾

그러나 운송인을 등록기관으로 하는 경우에는 다음과 같은 문제점이 있다.

첫째, 등록기관 설치운영에 관한 자금의 부담을 들 수 있다. 둘째, 해상 운송인간의 협조 및 제휴가 극히 저조하다는 점이다. 셋째, 정보서비스산업과 물적 유통기업간의 협조체제가 아직 미흡하다. 넷째, 화환어음 결제에 있어서 은행이 등록기관인 운송인에 의해 제공되는 자료에 따른 대금 결제의 과정에서 은행과 운송인간의 마찰이 예상된다.¹⁴⁷⁾

그러나 CMI 統一規則 하에서는 은행이 表面에 나타나 있지 않으나 送荷人과 受荷人 사이에 결제를 위하여 信用狀에 의한 경우에는 매입은행과 개설은행이 개입된다. 따라서 賣渡人은 선적 후 所持人이 되어 수출지의 매입은행에 대금지급과 相換으로 물품에 대한 處分權을 移轉한다. 운송인의 경우 운송계약에 따라 운송서비스를 제공하고 운임을 받으며 운송인과 송하인간의 雙務契約이 종결되는데 계속하여 물품에 대한 支配權을 행사한다고 하는 것이 모순이 있다. 따라서 물품인도와 대금지급의 무가 있는 개설은행을 등록기관으로 하는 것이 타당하다. 현행의 指示式船荷證券도 운송인이 발행하고 나면 합법적으로 양도되는 경우 정당한 소지인에게 물품을 인도할 의무가 있을 뿐 계속하여 물품에 대한 지배권을 행사할 수 없다. 운송인을 등록기관으로 설정하는 경우 시스템이 용이하고 저렴하다는 장점이 있기는 하지만 이러한 장점은 각 등록기관 사이의 차이점으로 인하여 電子式船荷證券의 각 시스템상호간의 통합과정에서 장애요인으로 등장할 가능성이 크다. 은행의 경우에는 세계은행간 금융전기통신협회망(SWIFT) 등을 통하여 어느 정도 통일적인 등록기관의 업무를 수행할 수 있고, 매도인의 화환어음을 매입하여 그 대금이 매수인으로부터 상환되기까지 물품에 대한 지배권을 행사하여야 하기 때문에 은행이 등록기관의 役割을 담당하는 것이 타당하다고 판단된다.

146) Chandler III, George F., op. cit. p.574,579.

147) 한성일, 전제논문, 106-107면.

II. 電子式 船荷證券의 改善方案

1. 特別法을 制定하는 方案

電子式 船荷證券의 實用化에 따른 法的 問題點을 解決하기 위한 方法으로 우리 나라의 貿易自動化促進法과 같은 特別法을 制定하는 것을 생각해 볼 수 있다. 동법률은 EDI가 늦게 시작된 후발주자의 利點을 살려 제정한 것으로 세계최초의 것이다.¹⁴⁸⁾ 동 법에 의해 전자문서도 종이문서와 동등한 법적 효력과 증거능력을 인정받고 있고 電子文書의 標準化에 대한 법적 근거와 보안대책을 마련하게 되었다. 일부 선진국에서도 이러한 特別法의 제정을 추진하고 있는 것으로 알려져 있다.¹⁴⁹⁾

그러나 동 법은 그 適用範圍가 公法的인 측면에서 무역관련유관기관과 무역업자간의 신청, 승인 등의 업무에 관한 것으로 EDI를 사용한 사적 거래에는 適用된다고 할 수 없다. 동 법의 趣旨를 참작하여 이러한 법적 효력들을 一般的 商去來 등에도 適用할 수 있겠으나 同法을 補完하여 사적 거래 전체에 적용될 수 있도록 하여야 할 것이다. 또한 이와 함께 기존의 法律規範을 수정하는 것도 전자식 선하증권을 수용하는 한 방법이 될 수 있다. 우리 나라에서도 무역자동화 촉진에 관한 법률의 제정을 계기로 대외무역법, 외환관리법, 관세법등이 개정되었거나 개정될 예정으로 있으며 INCOTERMS, 信用狀統一規則 등의 국제무역법규에서도 EDI를 수용하기 위한 개정이 이루어지고 있다. 이러한 국제 법규의 개정은 전자식 선하증권과 관련된 諸般法的 문제를 해결하기 위한 제도의 標準化라는 면에서 상당히 중요한 의미를 갖는다고 할 수 있다.¹⁵⁰⁾

2. 法院의 判決

船荷證券의 EDI화, 즉 전자식 선하증권과 관련된 법적 문제점의 解決方

148) 박담규, “전자문서와 관련국내외 입법의 제법률문제에 관한 연구”, (한국중재학회, 1994), “중재학회지 제4권”, 208면.

149) 최치영, 전계논문, 123면.

150) 최치영, 전계논문, 124면.

案으로 事後的으로 법원의 판단에 맡기는 방법이 있을 수 있다. 그러나 이러한 방법은 消極的인 方法이고 또 관련 판례가 상당히 集積되기 전까지는 EDI 방식에 의한 상거래가 안전성을 확보하지 못할 것이므로 법원의 판결에 맡겨놓는 것은 법적 문제의 해결 방법으로 보기에는 무리가 있다 할 것이다.

3. 國際規則을 制定하는 方案

전자식 선하증권에 관한 법적 문제점을 해결하는 가장 바람직한 방법으로 여겨지는 것은 INCOTERMS나 信用狀統一規則과 같이 國際商慣習法의 地位를 지닌 國際規則을 制定하는 것이다. 電子式 船荷證券에 관한 CMI 統一規則이나 UNCID 같은 규칙이 商慣習法으로의 地位를 갖게 되면 법적 문제는 상당히 해결될 수 있을 것이다. 그러나 상관습법으로의 地位를 얻기 위해서는 오랜 시간 동안 사용되어 그 효력을 인정받는 것이 필요하고 또 이러한 규칙은 포괄적인 내용만을 다루게 되므로 具體的이고 다양한 EDI방식의 거래에는 適用되기 힘든 면이 있다.¹⁵¹⁾

4. 契約 當事者間의 約定에 의한 解決方案

國際的인 EDI標準이 아직 확정되지 않았다는 점과 電子式 船荷證券의 운용모델도 확실히 정착되지 않은 점 등을 고려해 보면 기술적 문제와 함께 法的問題 까지도 當事者의 약정에 의해서 규율하는 것이 바람직해 보이기도 하다. 이러한 약정에 당사자간의 責任分配 問題와 데이터 메시지의 법률적 효력, 메시지의 보호, 보관, 보존문제, 송·수신 시점의 결정 등을 약정하거나 UNCID, 전자상거래에 관한 UNCITRAL모델법, 電子式 船荷證券에 관한 CMI 統一規則의 규정을 삽입하거나 또는 이에 의하기로 하는 조항을 삽입함으로써 EDI방식에 의한 거래를 규율할 수 있다. 아직은 EDI방식의 거래가 그 기술적인 면에 있어서나 법률적 면에 있어서 정착되지 않았고 國際的인 거래에 사용되는 경우에는 關聯法制가 다

151) 문희철·심장렬, 「무역자동화」, 무역경영사, 1996.

를 수 있기 때문에 이렇게 約定하는 방법이 가장 現實的인 해결책이 라고 할 수 있다. 미국의 ABA(American Bar Association), 영국의 EDI협회를 비롯하여 프랑스, 캐나다, 호주 등의 관련단체들은 모델약정을 마련하고 사용자들에게 이러한 약정의 채택을 권장하고 있다. 우리 나라에서도 한국 EDIFACT위원회가 ‘電子文書方式에 의한 業務處理約定’을 마련하여 보급에 나서고 있다.¹⁵²⁾

그러나, 이러한 交換約定도 다음과 같은 한계를 가지고 있다.

첫째, 교환약정은 당사자간의 약정에 불과하며 이를 규율할 기존 법체계에는 아무런 변화가 없다는 점이다. 따라서, 교환약정은 法體系를 벗어나지 않는 範圍 내에서만 效力을 지니게 되며 强行規定에 抵觸이 되는 경우에는 약정은 效力을 발휘 할 수 없다.

둘째, 約定은 합의를 전제로 하는데 당사자간의 信賴가 형성되지 않거나 약정을 체결하는데 時間的, 場所的 障壁이 존재하는 경우 이러한 약정자체의 성립이 힘든 경우가 있다.

셋째, 約定은 이에 합의한 당사자간에만 效力이 있는 것이므로 약정에 참가하지 않은 제3자에 대하여는 구속력이 없다는 것이다. 電子式 船荷證券에 관한 CMI 統一規則도 이러한 점을 고려하여 船荷證券의 양수인이 전자적 방법에 동의하지 않을 경우에는 서류형식의 船荷證券을 발급하도록 요구할 수 있게 하고 있다.

넷째, 約定을 체결하고 이를 실행하기 위해서는 비용이 필요하다. 계약자체의 이행을 위한 비용이 아닌 EDI방식의 약정을 체결하는 데 많은 비용이 든다면 이는 EDI방식이 갖는 장점을 반감시킬 것이므로 이에 대하여 자세히 규정하는 법규범이나 모델약정이 있어야 할 것이다.¹⁵³⁾

第6章 結 論

152) 문희철·심장렬, 전게서, 186면.

153) 최치영, 전계논문, 125-6면.

오늘날 우리는 컴퓨터 하나만으로도 대부분의 社會活動을 유지할 수 있는 소위 '디지털 革命時代'를 맞이하고 있다. 이제 우리는 일상에서 인터넷으로 인해 시간과 공간상의 제약을 허물어지게 하고, 기업들은 별다른 追加費用 없이도 전 세계를 대상으로 企業活動을 전개할 수 있게 됐다. 이에 따라 off-line 貿易去來方式과 慣行도 빠른 속도로 변하면서 이른바 e트레이드라는 무역 패러다임이 새롭게 등장하고 있다. e트레이드는 기존 무역 절차에 情報技術(IT)을 접목한 것으로 무역을 둘러싸고 있는 모든 환경을 전자식으로 바꾸어 놓고 있다. 이러한 무역환경의 급변화속에서 국제 무역의 최선봉이라 할 수 있는 해상운송의 경우에 있어서도 기존의 서면 형식의 船荷證券에서 전자식으로서의 변화가 요청되어 지고 있다. 특히 최근 세계 무역량이 급증하며 수출입 서류의 증가를 가져왔고, 신속한 거래를 위하여 그 서류의 簡素化가 요청되고 있다. 또한 통신기술의 발달은 서류의 흐름에 커다란 영향을 주었고, 그 결과 문서없는 거래가 이루어 질 수 있는 EDI방식의 거래가 등장하게 되었다. 이와 같은 무역환경의 변화 속에서 기업들은 국제무역에서 EDI의 중요성을 인식하고 그 사용을 一般化하려고 노력하고 있다. 더욱이 해상운송환경의 변화로 인해 국제간의 무역거래에 있어서 가장 중요한 서류의 하나인 船荷證券이 그 변화에 부응하지 못하여 증권권의 위·변조는 물론 여러 가지 문제점들과 船荷證券보다 화물이 양하지에 먼저 도착함으로써 발생하는 문제점들 즉, 船荷證券의 위기를 해결하기 위하여 船荷證券의 변형적 이용과 海上運送狀을 사용하는 방안, 보증신용장을 化환신용장 대신 사용하는 방법, 電子式 船荷證券을 도입하는 방안에 대하여 고찰한 결과 궁극적으로 무역자동화추세에 부응하기 위하여 電子式 船荷證券의 도입이 필요함을 확인 할 수 있었다.

또한 이러한 電子式 船荷證券의 이용을 권장하기 위한 제도로써 다양한 방안들이 제시 되었지만 電子式 船荷證券에 대한 國內法이 정비되어 있지 않은 상태이므로 이 논문에서는 국제해법회에서 제정한 CMI 統一規則을 중심으로 電子式 船荷證券의 법적 문제를 살펴보고 기타 국제조약, 개별 국내법상의 EDI관련 規定들을 고찰한 후 電子式 船荷證券의 수용

에 따른 법적 문제점들을 살펴보았다. 그 결과 船荷證券의 위기에 대한 최후의 解決方案은 EDI를 이용하여 船荷證券을 전자적으로 발급하여 유통시키는 것임을 알 수 있었다. 그러나 이러한 필요성에도 불구하고 電子式 船荷證券이 가지는 법적 문제점은 EDI를 이용함으로써 인하여 발생하는 문제점과 船荷證券으로서의 기존의 書面 船荷證券의 대체에 대한 문제점으로 나누어 볼 수 있는데 이를 요약하면 첫째, 電子式 船荷證券에서 사용되는 전자메세지의 到達時期를 언제로 할 것인가의 문제가 있다. 상법의 경우 發信主義의 예외가 많이 인정되기는 하지만 전자메세지는 즉각적으로 이루어진다는 점에서 대화자사이의 意思表示와 유사하다 할 것이므로 의사표시의 도달시기에 관한 일반원칙인 도달주의가 적용된다고 보아야 할 것이다. 둘째, 전자문서가 서면문서와 동등한 法的 效力을 가지는가 또한 전자서명을 기존의 서명과 동일시 할 수 있는가의 문제가 있다. 서면문서가 가지는 정보전달·증거·상징적인 기능을 전자문서가 대체할 수 있다는 것이 일반적인 견해이고, 서명 또한 전자적으로 할 수 있는 여러 가지 방법이 개발되어 각국의 많은 입법과 國際條約에서도 이러한 전자문서 및 전자서명을 인정하고 있다. 셋째, 電子式 船荷證券에 관한 소송에서 電子式 船荷證券이 證據能力을 가지는가에 대하여는 법정에 직접 컴퓨터를 증거로 제출할 수도 없고, 컴퓨터 내에 기록되어 있는 자료는 결국 인간이 해독할 수 있는 문자로 표시되어야 하므로 결국 컴퓨터 프린트아웃의 증거능력으로 귀착한다. 넷째, 電子式 船荷證券의 有價證券으로서의 문제가 있다. 電子式 船荷證券도 有價證券이기는 하지만, 書面 船荷證券의 背書가 가지는 人的 抗辯의 切斷과 善意取得, 자격수여적 효력이 인정되지 않아 기존의 書面 船荷證券에 비하여 유통성이 현저히 떨어지는 단점이 있다. 다섯째, 電子式 船荷證券이 書面 船荷證券과 같이 물권적 효력의 공시방법이 될 수 있는가와 권원증권으로서의 효력이 인정되어 船荷證券의 擔保的 機能을 수행할 수 있는가가 문제된다. 즉 書面船荷證券의 경우에는 소지인만이 유일하게 증권을 점유함으로써 물권적 효력을 공시하는데 反하여, 電子式 船荷證券의 경우에는 개인 키를 소지인뿐만 아니라 운송인도 알고 있다는 점에서 물권적 효력의 공시

방법으로 부적절한 측면이 있다. 그리고 CMI 統一規則에 의하면 두 사람이 동시에 물품에 대한 지배권을 행사할 수 없기 때문에 소유자가 지배권을 보유하면서 EDI방식에 의한 담보권을 설정하는 것이 불가능하다는 단점을 가지고 있다. 여섯째, 전자메세지의 전달과 통지에 대한 등록기관을 누가 담당할 것인가의 문제가 있는데, 현재 CMI 統一規則은 운송인이 등록기관의 역할을 수행하도록 되어 있으나, 신용장거래일반의 경우 은행은 船荷證券을 담보로 매도인의 화환어음을 매입하므로 그 대금이 매수인으로부터 상환되기까지 물품에 대한 지배권을 행사하여야 하기 때문에 은행이 등록기관의 역할을 수행하는 것이 바람직하다고 판단된다.

이러한 電子式 船荷證券은 船荷證券의 기능의 한계를 극복하기 위하여 논의되고 있기도 하지만, 더불어 급변하는 국제무역환경에서 거래되는 방대한 문서서류를 전자문서처리방식에 의해서 신속하게 처리·보관하기 위해서 진전되고 있는 무역자동화 측면에도 그 논의의 배경이 있다고 볼 수 있다. 무역관계문서 중 다른 문서는 내용만을 전송하는 것이므로 EDI화 하는 것이 어렵지는 않지만, 船荷證券의 경우에는 권리의 증명도 함께 전송하여야 하므로 어려움이 따르는데 그렇다고 하여 기존의 船荷證券을 그대로 사용하는 경우에는 국제무역법률관계에서 중요한 역할을 하는 船荷證券만 EDI화 되지 못하여 전체적인 무역자동화가 이루어 질 수 없다.

이상에서와 같이 살펴본 電子式 船荷證券에 대하여 現實的으로 實務에 적용하기에는 아직까지 법적 문제와 제도의 정비가 불완전하여 시행되고 있지 못하다. 따라서 이러한 법적 문제점 및 제도의 정비를 위하여 EDI에 따른 법적 문제점을 解決하는 急進的인 방법으로 우리 나라의 무역자동화촉진법과 같은 특별법을 제정하는 방법과 기존의 法律規範을 수정하는 것도 EDI를 수용하는 한 방법이 될 수 있다. 즉 이러한 새로운 시스템이 실무에서 상거래의 안전을 유지하면서 광범위하게 사용되기 위하여는 법적 안정성의 확보가 그 선결과제라 할 것이다.

參考文獻

I.國內文獻

[單行本]

1. 배병태, 『주석해상법』, 서울 : 한국사법행정학회, 1985.
2. 김교창, 『船荷證券에 관한 最新 判例研究』, 법률신문사, 1990.
3. 채이식, 『商法講義(하)』, 서울 : 박영사, 1992.
4. 박용섭, 『國際複合運送(船荷)證券의 解說』, 서울: 형설출판사, 1992.
----, 『海商法論』, 서울 : 형설출판사, 1994.
5. 강이수, 『國際貿易慣習論』, 서울 : 삼영사, 1993.
6. 송상현·김현, 『해상법원론』, 서울 : 박영사, 1993.
7. 최기원, 『海商法』, 서울 : 박영사, 1993.
8. 이기수, 『商法(總則·商行爲)』, 서울 : 박영사, 1994.
9. 김주수, 『民法概論』, 서울 : 삼영사, 1995.
10. 문희철·심상렬, 『貿易自動化』, 서울 : 무역경영사, 1996.
11. 정희철·정찬형, 『商法原論(下)』, 서울 : 박영사, 1996.
12. 심재두, 『海上運送法』, 서울 : 길안사, 1997.
12. 이경호·정승건, 『바다와 국가의 정책』, 서울 : 학현사, 2001.

[論文]

1. 김교창, "保證渡의 慣行과 海上運送人の 責任", 『판례월보』 1989,7.
-----, 『船荷證券에 관한 最新 판례연구』, 서울: 법률신문사, 1990.
2. 경익수, "船荷證券의 任意的 記載事項",
『춘강손주찬교수님정년기념논문집』, 서울 : 박영사, 1989.

- , “海上運送에 있어서의 電子商去來에 관한 연구”, 한국해법학회지, 제22권제1호, 2000.4.
3. 한국 EDIFACT CENTER “電子資料交換(EDI)과 UN/EDIFACT”, 1990,p.14.
 4. 고유경, “船荷證券에 관한 小考”, 『裁判資料 52집 해상보험법에 관한 諸問題 上』, 법원행정처, 1991.
 5. 송상현, “電子式 船荷證券에 관한 國際的 動向”, 『법학』, 제32권, 1991.
 6. 이 철, “컴퓨터 犯罪의 수사와 電子的 기록의 證據能力”, 「법조 동권421」, 법조협회, 1991,10.
 7. 韓國情報通信振興協會, “91 EDI 국제세미나”, 1991. p.3.
 8. 정찬모, “EDI를 이용한 貿易業務自動化的 效率的 推進에 관한 研究”, 서강대학교, 1992, p.6.
 9. 한성일, “電子式 船荷證券으로의 轉換에 관한 小考”, 한국해운학회지, 1992.11.
 10. 서헌제, “船荷證券의 記載事項과 그 效力”, 『고시연구』, 1992.
 11. 최석범, “EDI시스템과 물류부문에서의 도입에 관한 고찰”, 國際商學 제8호, 1993, p.262.
 12. 오세영·박원수, “EDI 船荷證券의 無書類化에 관한 研究”, 한국해법학회지 15권 1호 177면, 1993.
 13. 장경환, “貨物相換證의 有價證券으로서의 特性”, 고시계, 1993.8.
 14. 송계의, “EDI거래의 法律的인 問題”, 「중재」, 대한상사중재원, 1993,7.
 15. 박복재, “船荷證券의 EDI화에 관한 研究”, 『무역학회지』, 제19권 2호, 1994.
 16. 박남규, “電子文書와 관련국내외 立法의 諸法律問題에 관한 研究”, 한국중재학회, 1994.
 17. 오원석, “海上貨物運送狀의 문제점에 관한 小考”, 「중재」, 대한상사중재원, 1994.3.

18. 강성기, “電子式 船荷證券의 法的 考察”, 한국해양대학교 석사학위논문, 1995.2.
19. 김종윤, “EDI 法的 問題”, 『고시연구』, 1995.
-----, “海上運送 EDI법리”, 「중재281호」, 대한상사중재원, 1996.
20. 김진삼·신동진, “船荷證券의 機能과 EDI화 可能性에 관한 연구“, 『새마을 지역개발연구, 제17집』, 영남대부설 새마을지역개발연구소, 1995.
21. 이영수·이승훈, “船荷證券의 問題點과 解決方案”, 「한국해운학회지 제21호」, 한국해운학회, 1995,2.
22. 이경섭, “電子式 船荷證券에 관한 研究”, 고려대학교석사학위논문, 1996.
23. 이학승, “EDI방식에 의한 船積書類에 관한 研究”, 「산경논집 제14집」, 동의대학교 산업경제연구소, 1996,3.
24. 신동진, “電子 船荷證券의 法的 有效性에 관한 研究”, 1996.6.
25. 이세영, “船荷證券의 EDI화에 있어서의 問題點과 限界에 관한 研究”, 숭실대학교대학원, 1996,6.
26. 최치영, “電子式 船荷證券에 관한 考察”, 경희대석사학위논문, 1996.
27. 한남성, “電子式 船荷證券의 活用上의 문제점에 관한 研究”, 성균관대학교 박사학위논문, 1996.
28. 이원정·서인태, “電子式 船荷證券에 관한 考察”, 해양한국, 1999.12.
29. 이종수, “전자거래법 및 전자서명법의 제정경과와 법적검토”, 1999.9.
30. 김인현, “디지털시대의 해상법-볼레로 電子式 船荷證券을 중심으로”, 한국상사법학회, 2000.7.

II.外國文獻

1. Eyben von W.E., Development of Laws of property in the paper-less Society, Tfr., 1976.
2. Mitchelhill Alan, Bill of Lading-Law & Practice, London, Champen & Hall, 1982.

3. Reinskou K.H., Bill of Lading and Automatic Date Processing, Norwegian Committee on Track Procedure, 1982.
4. Skol P.K., EDI: The competitive Edge, N.Y., 1984.
5. Tetley, Willam, "waybills : The Modern Contract of Goods By Sea", Journal of Maritime Law and Commerce, No. 1. 1984.
6. Wilson,F., John, Carriage of Goods By Sea, 1st ed, Pitman,1988.
7. American Management Association, EDI AT WORK, 1989.
8. Bradgate, Rob, "Evidential Issues of EDI", Walden, Ian, in EDI and law, Blenheim online London, 1989.
9. Baum, Michael S., 'Electronic Contracting in the U.S', EDI and The Law, London : Blenheim Online, 1989.
10. Chandler, F., George, "The Electronic Transnission of Bill of Lading", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 20, No. 4, October, 1989.
11. Walden, Ian, and Savage,Nigel, "The legal problems of paperless Transactions", The Journal of Business Law, 1989.
12. Schiffer, A., Richard, "The Use of 'Alternative Dispute Resolution' in Resolving Disputes involving EDI", Walden, Ian, EDI AND THE LAW, Blenheim Online, 1989.
13. UNECE, 'Electronic Bills of Lading', TRADE/제.4/R.710, 1990.
14. 北擇 博, 『EDI入門』, 株式會社ソフト・リサーチ・セクタ-, 1990.
15. Humphrey, Gordon and Higgs, Andrew, "Waybill : A case of Common Law Laissez Faire In European Commerce", Journal business Law, September 1992.
16. Jones, Peter, EDI : The New Transport Revolution, Electronic Council of Canada, 1993.
17. 江頭憲治郎, “海上運送と電子式運送書類”, 『海法會』, 復刊 第32號, 日本海事會.

18. Faber, Diana, "Electronic Bills of Lading", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 1996. 5.
19. CMI, CMI NEWS LETTER, No. 1 - 1996.
20. Bolero International Ltd., Operating Procedures, 1999.9.,p7.