

# 電子式船貨證券의 利用에 따른 問題點에 관한 小考

韓 南 星\*

目	次
I. 序 論	5. CMI 規則下의 電子式 船貨證券
II. 船貨證券의 機能과 問題點	V. 電子式船貨證券 運用上의 問題點
1. 船貨證券의 法的 機能과 性質	1. 船貨證券의 機能 發揮上의 問題
2. 船貨證券의 經濟的 效用과 問題點	2. 船貨證券 關聯 EDI 메시지 問題
III. 電子式船貨證券의 開發/ 運用事例 및 그 運用概念	3. 電子式船貨證券의 管理機關 設定問題
1. The Cargo Key Receipt	4. 電子式船貨證券의 法的 券 安全性問題
2. Reinskou의 電子式船貨證 研究	5. 其他 電子式船貨證券 關聯問題
3. SeaDocs의 電子式船貨證券 運用試圖	VI. 結 論
4. 美國 NCITD의 電子式 船貨證券 運用概念 提案	

## I. 序 論

海上運送을 利用하는 國際貿易에서 船貨證券은 貿易去來의 원활화  
를 위하여 가장 중요한 機能을 하는 貿易書類이다. 이는 船貨證券 자  
체가 物品을 대표하는 權利證券이라는 데서 비롯된다. 船貨證券의 이

\* 韓國國防研究院, 研究委員.

러한 特性은 海上運送中인 物品의 신속한 轉賣를 가능케 하고, 擔保에 의한 金融을 가능케 하며, 또 代金決濟와 物品의 引渡를 연계시키는 機能을 가능케 한다.

지난 수백년 간에 걸쳐 商慣習에 의하여 생성되고 國際貿易의 전형적인 도구로 사용되어 온 船貨證券은 이제 存立의 危機에 직면하고 있다. 오늘날 船貨證券의 危機(bills of lading crisis)라고 불려지고 있는 이 현상은 최근 고속 콘테이너선의 출현에 의하여, 本船이 船貨證券을 비롯한 船積書類보다 揚陸地에 먼저 到着되어 運送人과 受貨人 모두 상당한 費用(實質費用 및 機會費用)을 부담해야 하는 상황을 말한다. 이 현상을 다른 側面에서 보면 종래의 종이書類(traditional paper-based document)의 흐름이 貨物의 移動보다 느려서 오늘날의 國際貿易環境에 효율적으로 대응할 수 없음을 보여주는 것이라 볼 수 있다.

國際貿易關聯機構 및 貿易業界는 이러한 問題에 두 가지 方式으로 對應하고 있다.<sup>1)</sup> 그 하나는 일부 貿易去來에서 船貨證券을 利用하는 대신에 海上貨物運送狀과 같은 非權利證券으로 代替하거나, 船貨證券 延着時의 보완방안으로 保證狀을 활용하고 있는 方式이다. 다른 하나의 對應方案은 종래의 書類基盤 船貨證券을 電子資料交換(Electronic Data Interchange: EDI)方式에 의한 船貨證券, 이른바 電子式船貨證券<sup>2)</sup>으로 代替하는 것이다.

電子式船貨證券은 貿易書類의 EDI化에 따른 공통적인 問題와 船貨證券 固有의 問題가 복합되어 있기 때문에 많은 實務者들과 研究者들의 관심을 불러 일으키고 있다. 특히 船貨證券 固有의 權利證券의 性格을 電子的 環境에서(in the electronic environment) 구현하는 것이

1) 日本貿易關係手續簡易化協會, 貿易手續의EDIに係る法的諸問題, 1992, p.29.

2) EDI란 約定한 메시지 標準에 의거한 構造化된 資料를 情報體系間(between information systems)에 電子的 手段에 의해서 傳達하는 것이다. 本稿에서는 EDI 방식에 의한 선화증권뿐만 아니라 기존의 선화증권의 유통과정에 컴퓨터 통신을 이용한 것까지를 電子式船貨證券에 포함하여 논의한다.

용이하지 않기 때문에, 電子式船貨證券은 國際貿易分野 EDI 實務界에서는 “EDI의 에베르스트산(the Mount Everest of EDI)”으로<sup>3)</sup> 일부 貿易法律 專門家들 間에는 未解決 EDI 法的 問題의 “最後의 聖杯”(holy grail)로서<sup>4)</sup> 일컬어지고 있다.

이와 같은 背景下에서 本稿에서는 國際貿易去來에서 종래의 書類基盤 船貨證券의 機能을 電子式船貨證券으로 轉換하기 위한 國際貿易業界 및 關聯機構의 다양한 試圖를 검토하여 電子式船貨證券의 運用에 따른 問題點을 識別하고 그 解決方向을 모색함으로써, 향후 우리 나라의 電子式船貨證券 運用概念의 定立에 기여하고자 한다.

## II. 船貨證券의 機能과 問題點

### 1. 船貨證券의 法的 機能과 性質

船貨證券이란 海上物品運送人 또는 이를 대리한 자가, 그와 物品運送契約을 체결한 者(送貨人)에게 發行하는 書類이다.<sup>5)</sup> 이러한 船貨證券은 送貨人과 運送人間에 체결된 運送契約의 證據, 運送人이 物品을 受領했다는 證據 및 物品 자체에 대한 權利證券의 機能을 갖는다.

#### (1) 運送契約 證據로서의 機能

船貨證券의 文面に 기재되어 있는 사항은, 送貨人과 運送人間에 체결된 運送契約의 證據로서의 效力을 갖는다. 여기서 중요한 점은 船貨證券의 內容이 運送契約 그 자체는 아니고, 運送契約을 입증하는 證據의 하나에 지나지 않는다는 것이다.<sup>6)</sup> 현실적으로 物品運送에 있어서

3) Ake Nilson, “The CMI Rules for Electronic Bills of Lading”, *BIMCO Bulletin* (January/February 1991), p.17.

4) Michael S. Baum and Henry H. Perritt, Jr., *Electronic Contracting, Publishing, And EDI Law*, John Wiley & Sons, Inc., 1991, p.689.

5) A.G. Guest et al., *Benjamin's Sale of Goods*, 3rd ed., Sweet & Maxwell, 1987, §1434.

6) 新堀 聰, 貿易取引入門, 日本經濟新聞社, 1992, p.183.

船貨證券 이외에 다른 契約이 없기 때문에 船貨證券이 유일한 運送契約의 證據書類이다.<sup>7)</sup>

船貨證券이 運送契約條件을 포함하는가 또는 運送契約의 證據일 뿐인가는 契約法의 一般原則(general principles of the law of contract)에 의거하여 결정되어야 할 것이다. 運送契約條件들은 船貨證券에서 완전히 작성되거나, 船貨證券의 어딘가에 설정된 條件들, 예를 들면 備船契約書 혹은 (소위 略式船貨證券이 사용된 경우) 運送人의 통상적인 契約條件을 언급함으로써 船貨證券에 그 條件들을 편입시킬 수도 있다.<sup>8)</sup>

## (2) 物品受領 證據로서의 機能

船貨證券은 그것에 기재된 物品의 수량, 중량 및 상태와 같은 物品을 運送人이 送貨人으로부터 受領하였다는 證據이다. 이에 대한 普通法(common law)의 입장에서 船貨證券은 그 記載內容에 대한 推定的 證據일 뿐이다. 따라서 運送人이 船貨證券에서 船積된 것으로 기재된 동일한 양의 物品을 引渡하지 못했다고 해서 반드시 送貨人에 대하여 責任을 지는 것은 아니다. 만약 運送人이 그가 引渡한 약간 부족한 물량만큼을 실제로 受領하거나 船積했다고 입증할 수만 있다면 그는 送貨人에 대해서 責任을 지지 않는다.<sup>9)</sup>

헤이그 規則의 경우도 船貨證券은 物品受領의 推定的 證據라는 입장이었으나,<sup>10)</sup> 이를 개정한 비스비 規則에서는 선의의 제3자에 대하여서는 確定的 證據의 입장을 규정하고 있다.<sup>11)</sup> 이 규정은 선장 또는 선주의 代理人이 실제 物品을 受領하지 않고 船貨證券에 署名한 것은

7) 吳元爽, 國際運送論, 博英社, 1990, p.192.

8) A.G. Guest et al., *op. cit.*, §1443.

9) *Ibid.*, §1440.

10) 헤이그 規則 제3조 4항: Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described.

11) 헤이그-비스비 規則 제3조 4항 추가문언: However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

권한 밖의 행위라고 판결한 Grant v. Norway 사건<sup>12)</sup>에서의 판결을 무효화시킨 것으로서 國際적으로 船貨證券의 確實性和 抽象性を 제고시켰다.<sup>13)</sup> 따라서 비스비 規則下에서 船貨證券은 善意의 제3자에 대하여 物品受領의 確定的 證據機能을 한다.

함부르크 規則의 입장도 船貨證券의 기재사항에 대한 추정적 證據力을 규정하고 船貨證券을 선의로 取得한 제3자에게는 運送人에 의한 반증을 허용하지 않고 있다.<sup>14)</sup> 우리 나라의 改正商法(1991. 12. 31.)에서도 “船貨證券이 發行된 경우에는 運送人이 그 증권에 기재된 대로 運送物을 受領 또는 船積한 것으로 추정한다. 그러나 運送人은 船貨證券을 善意로 取得한 제3자에게 대항하지 못한다”라는 조항(商法 제 814조의 2)을 신설함으로써 船貨證券의 기재사항에 대한 效力이 함부르크 規則과 동일한 입장이다.

### (3) 物品에 대한 權利證券으로서의 機能

船貨證券은 우리 나라를 비롯한 大陸法에서는 有價證券이며 英美法에서는 權利證券이다. 이는 船貨證券 자체가 文面에 표시된 物品 그 자체를 대표한다는 것이다. 즉, 船貨證券의 占有는 物品에 대한 占有와 동일하고, 이를 買受人 또는 제3자에게 引渡하면(또는 그러한 意思가 있으면), 移轉받은 자에게 所有權이 移轉되는 것이 된다. 유가증권으로서의 船貨證券은 다음과 같은 法的 性質을 갖는다. 선화증권은 物品에 대한 인도청구권을 갖는 引渡證券이고, 양륙지에서 물품의 인도 시에는 선화증권과 상환되어야 하는 相換證券이다. 또한 背書나 引渡에 의하여 그 권리가 이전되는 流通證券이고, 선화증권이 작성된 경우에 물품에 대한 처분은 선화증권으로 해야하는 處分證券이며, 증권상의 권리행사시 증권의 제시를 요하는 提示證券이다.<sup>15)</sup>

12) 10 C.B. 665, 20 L.J.C.P. 93 (1851).

13) Boris Kozolchyk, “Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking law Perspective,” *Journal of Maritime Law and Commerce* 23, No. 2, April 1992, pp.193-194.

14) 함부르크 規則 제16조 3항.

15) 李均成, 國際貿易과 運送, 제6기 私法發展研究過程 教材, 1991, p.32.

英美法上 船貨證券의 권리증권적 성격을 최초로 인정한 판례는 Lickbarrow v. Mason 사건이며, 이에 대한 최초의 성문법은 1855년에 제정된 영국의 船貨證券法이다.<sup>16)</sup> Lickbarrow v. Mason 사건<sup>17)</sup>에서 영국상원은, 船貨證券을 소지한 受貨人의 權利를 送貨人의 運送留止權보다 우선하는 판결을 내림으로써 船貨證券의 背書에 의해서 物品의 所有權이 移轉되는 商慣習(customs of merchant)을 확립시켰다.<sup>18)</sup> 그러나 商慣習에 의한 船貨證券의 讓渡性에도 불구하고 船貨證券의 所持人은 運送人과의 關係에서 運送契約의 直接當事者關係(privivity of contract)가 아니었으므로, 運送人을 提訴할 수 없었다.

英國의 船貨證券法은 이러한 미비점을 보완하여, 船貨證券의 讓渡에 의하여 運送人에 대한 契約上の 權利(contractual right against the carrier)도 移轉될 수 있도록 제정되었다. 그러나 이 法律은 運送人에 대한 所有權의 前提가 物品에 대한 所有權의 移轉과 연계되어 있어서, 散貨物(bulk cargo)과 같이 船貨證券의 移轉과 所有權의 移轉이 분리되어 移轉하거나 所有權의 移轉이 수반되지 않는 船貨證券 讓渡의 경우, 船貨證券 所持人은 運送人에 대하여 소송을 제기할 수 없었다. 영국은 이를 시정하기 위하여, 1924년 海上物品運送法(Carriage of Goods by Sea Act)을 제정함으로써, 1855년의 船貨證券法은 폐지되었으며, 이 법률의 제정으로 船貨證券의 適法한 소지인은 物品의 所有權 보유 여부에 관계없이 船貨證券 契約上の 위반에 대하여 訴訟權을 갖게 되었다.<sup>19)</sup>

## 2. 船貨證券의 經濟的 效用과 問題點

船貨證券이 위와 같은 法的 機能을 보유함에 따라 무역거래에서 선화증권은 다음과 같은 經濟的 效用을 제공한다. 첫째, 매도인의 물품

16) 吳元爽, 前揭書, p.191.

17) (1794) 5 T.R. 683.

18) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, p.169.

19) *Ibid*, p.225; Tim Howard and Brian Davenport, "English Maritime Law Update 1992", *JMLC* 24, No. 3, July 1993, pp.425-426.

매매대금의 조기회수를 용이하게 한다. 주로 물품매매대금을 貨換就結로 회수하는 오늘날의 代金決濟慣習에서 指示式 또는 所持人式으로 발행된 流通性船貨證券이 첨부된 化환어음에 대해서는 적출지의 매입은행이 이의 매입에 쉽게 응하기 때문에 매도인은 代金回收가 容易하다. 또한 매입은행의 입장에서는 擔保權을 확보할 수 있다.<sup>20)</sup> 둘째, 운송중인 물품에 대한 轉賣를 가능케 한다. 원유와 같이 가격의 등락이 심한 물품의 경우 운송 중에도 물품의 계속적인 전매가 필요하며, 이는 선화증권의 流通에 의하여 가능한 것이다.

한편 유통성선화증권의 경우, 운송인은 선화증권 原本과 상환으로 물품을 인도하여야 한다. 따라서 물품이 선화증권보다 먼저 도착할 경우 運送人과 受貨人 모두 많은 비용을 부담해야 하는 問題點을 지니고 있다. 運送人은 신속한 回航을 못함으로써 滯船料의 부담과 運送事業機會의 상실에 따라 상당한 비용을 감수해야 한다. 더구나 運送人은 항해 일정 때문에 船貨證券을 회수하지 않고 物品을 引渡하여야만 할 경우, 物品을 잘못 引渡한 데 따른 責任을 전적으로 부담하여야 한다. 동일한 상황에서 受貨人은 運送人에게 提示할 船貨證券을 입수하지 못함으로 인해서, 적절한 사업기회의 상실과 船貨證券없이 物品을 引渡받는 데 따른 擔保提供 및 金融費用을 부담하여야 한다.<sup>21)</sup>

이러한 船貨證券 機能上的 問題를 보완하고, 代替하기 위하여 國內外的 貿易實務界에서는 保證狀의 慣行化, 海上貨物運送狀 등 非權利證券의 활용, 電子式船貨證券으로의 代替 등과 아울러 이를 제도적으로 뒷받침하기 위한 노력이 동시에 추진되고 있다. 이하에서는 이와 같은 개선방안 중에서 電子式船貨證券으로의 代替試圖를 논의한다.

20) 梁映煥, “改正 1990年 인코덱스의 特徵과 運用上的 問題點에 관한 研究,” 『韓國經濟』 제18권 제1호, 成均館大學校 韓國産業研究所, 1991, pp.74-75.

21) UNECE, Trade/WP.4/R.298, May 1984, p.2.

### III. 電子式船貨證券의 開發/運用事例 및 그 運用概念

#### 1. The Cargo Key Receipt

##### (1) 開發背景 및 基本概念

貨物受領 키(Cargo Key Receipt: CKR)는 Gothenburg 대학의 Kurt Grönfors 교수가 스웨덴 해운회사 및 스웨덴 貿易節次簡素化委員會(Swedish Trade Procedures Council: SWEPRO)와 공동으로 개발한 일종의 記名式船貨證券이다. 既存의 Data Freight Receipt가 貨換信用狀去來에서 擔保物로서 機能하지 못하는 데 따른 問題點을 극복하기 위하여 개발된 CKR은 發行時點에 賣渡人과 運送人間의 합의로 運送中인 物品에 대하여 賣渡人이 處分權을 포기하는 조항(no disposal: NODISP)을 CKR 및 原本船貨證券(in the original or master bill of lading)에 포함하고, CKR에 채권자(銀行)를 受貨人, 買受人을 通知受領人으로 지정한다. 따라서 CKR은 CKR 그 자체 또는 原本 船貨證券의 買入(negotiation)이 배제되는 일종의 폐쇄적 시스템으로서(as closed system) 개발된 것이다.<sup>22)</sup>

CKR의 概念的 기초는 運送中인 物品에 대한 賣渡人의 處分權을 擔保權者에게 移轉시키는 것이다. 이는 賣渡人이 常時的인 占有權을 보유하지 못하게 하는 것이 아니라. 買受人의 占有權 取得을 금지하는 消極的 權利이다. 이 權利를 移轉받은 銀行은 통상적으로 運送留止權, 출발항 부두에서의 物品의 회수, 本船에 積載된 物品의 揚貨, 物品의 보관, 항로의 변경, 다른 受貨人에게로의 物品의 引渡 등에 대한 權利를 保有하게 된다.<sup>23)</sup>

##### (2) 貨物受領 키 시스템에서의 貨換信用狀去來에 따른 節次

22) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, p.221.

23) *Ibid.*, pp.221-222.



貨換信用狀 또는 物品相換渡支給條件과 관련하여 運送中인 物品을 金融上의 擔保目的으로 제공할 때 利用할 수 있는 貨物受領 키(CKR) 시스템의 運用節次는 다음과 같다.<sup>24)</sup>

① 工場引渡條件(EXW), 運送人引渡條件(FCA) 또는 이와 유사한 物品賣買契約에서 物品의 所有權은 늦어도 賣渡人의 去來銀行이 賣渡人에게 지급할 때에 買受人에게 移轉되는 것으로 約定한다. 買受人은 그의 去來銀行에 信用狀을 개설하거나 物品相換渡支給條件을 指示한 후, 이 銀行으로 하여금 CKR과 相換으로 지급할 것을 指示한다. 또한 買受人과 이 銀行은 銀行의 지급에 대한 擔保로서 運送中인 物品을 擔保物로 提供할 것을 約定한다.

② 賣渡人이 船積地에서 物品을 運送人 또는 그 代理人에게 引渡할 때 運送人은 아래 사항을 포함하여 貨物에 대한 內容들을 運送人의 컴퓨터에 입력한 후에, 그 첫번째 書類(the first printout)인 CKR을 賣渡人에게 교부한다. (a) 受貨人으로 용자제공 銀行을 지정, (b) 送貨人의 NODISP 선언, (c) 送貨人의 無故障(CLEAN) 선언; 이는 運送人이 인수한 物品을 통상적인 方法으로 검사한 후 유보조항이 없음(no reservation)을 의미하는 것이다. (d) 運送人의 受貨人銀行에 대한 擔保確認(SEcurity) 선언; 컴퓨터에 수록된 上記內容을 포함한 모든 情報는 船積地로부터 到着地로 電氣通信方式에 의하여 傳達된다.

③ 賣渡人은 CKR과 相換으로 去來銀行(L/C 買入銀行)으로부터 代금을 지급받고, 賣渡人의 去來銀行은 필요한 情報를 電氣通信方式으로 買受人의 銀行(L/C 開設銀行)에 송부한다.

④ 買受人에게 物品引渡와 信用狀條件의 確認은 두 단계로 이루어진다. 우선 開設銀行이 運送人으로부터 貨物到着通知書를 받고 CKR을 출력한다. 이 銀行은 信用狀條件이 일치하는가를 確認한 후 즉시 개설의뢰인(買受人)으로부터 代금을 償還받으며, 買受人은 銀行

24) *Ibid.*, p.222; Kurt Gronfors, "Document Replacement", Ocean Transport Document and its Simplification, *UNCTAD/SIDA Seminar on Ocean Transport Documentation* (1979), pp.130-133.

으로부터 受貨人의 資格을 讓渡받아 運送人으로부터 物品을 引渡받는다. 다음 단계는 信用狀開設銀行이 買入銀行으로부터 CKR을 제외한 나머지 書類를 受領하여 이를 信用狀과 대조한 후 CKR과 이 書類 모두가 일치한 것으로 판명되면 買入銀行에 代金を 償還한다.

### (3) CKR 시스템에 대한 評價

CKR이 船積書類의 의존을 감소시키고, 書類基盤 B/L 및 電送 팩스 B/L에 비하여 詐欺 및 擔保危險이 덜하며, 취급비용이 저렴함에도 불구하고 北美銀行 특히 美國銀行들은 CKR을 수리하지 않았다. 銀行의 CKR 기피이유는 알려지지 않았지만, Kozolchyk의 견해로는 CKR의 業務處理過程이 信用狀法上의 두 가지 기본사항을 위협한다는 것이다. 첫째, CKR 방식은 書類檢討原則을 위협한다. 이 원칙은 銀行이 賣渡人이 提示한 書類를 검토할 때는 부분적인 방식이 아니라 단일의 통합된 방식으로 確認해야 하는 것이다. 둘째, CKR은 海洋船貨證券 및 物品自體에 대한 開設銀行의 擔保權行事を 위태롭게 한다는 것이다. 예를 들면 美國法下에서 銀行이 擔保物로서 CKR만에 전적으로 의존할 경우, 物品에 대한 擔保權을 완전히 행사할 수 있는지의 여부, 또는 CKR에 擔保權을 행사했을 때, 買受人으로부터 선의로 物品을 매수한 자보다 우선권을 가질 수 있는지가 불확실하다.<sup>25)</sup>

CKR 시스템이 의도했던 이 시스템의 주된 受益者인 銀行이 CKR의 수리를 거부함으로써 이 시스템은 중단되었지만, CKR의 기본적인 특성인 運送中인 物品에 대한 處分權拋棄(no disposal) 概念은 CMI 海上貨物運送狀 統一規則에 반영됨으로써 海上貨物運送狀의 유용성 제고에 기여한 것으로 평가된다.<sup>26)</sup>

## 2. Reinskou의 電子式船貨證券 研究

### (1) 基本 概念

노르웨이의 Reinskou는 노르웨이 법률하에서 수용가능하며, 既存의

25) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, pp.222-223.

26) *Ibid.*, p.224.

書類 시스템과 동일한 法的 效果를 가져오는 海上物品運送의 컴퓨터화 시스템을 제안하였다. 이 提案은 貨換信用狀 및 기타 決濟方式에서 요구되는 船貨證券, 海上貨物運送狀 및 기타 관련 書類를 電子式으로 代替하기 위한 것이었다.<sup>27)</sup>

既存書類를 컴퓨터화하는 Reinskou의 기본적인 아이디어는 通知·確認 시스템 概念(concept of a notification-confirmation system)이다. 物品에 대한 權利가 생성되거나 移轉될 때마다, 讓渡人은 運送人에게 이 內容을 通知하며, 運送人은 變更內容을 등록하고 讓受人에게 權利取得을 確認하는 메시지를 발송한다. 海上運送中인 物品이 賣買될 경우, 所有者로 등록되어 있는 賣渡人은 運送人에게 매매사실을 通知한다. 運送人은 買受人을 신규 所有者로 등록하고 이 사실을 買受人에게 確認해 준다. 만약 物品이 擔保로 제공될 경우, 擔保設定權者(pledger)는 이를 運送人에게 通知하고, 運送人은 擔保內容을 등록하고 物品이 擔保權者(pledgee) 앞으로 저당되었음을 確認해 준다.

Reinskou는 上記 通知·確認概念을 적용하여 컴퓨터 通信에 의한 B/L로써 運送契約 및 轉賣節次, 海上貨物運送狀에 의한 運送契約 및 履行節次, 貨換推尋에 의한 去來節次, 貨換信用狀에 의한 去來節次를 예시하였으며 이와 관련하여 關係當事者들의 權利가 어떻게 보호받을 수 있는가를 논의하였다. 이 중 B/L을 통한 運送契約의 締結과 物品의 轉賣過程을 살펴본다.

## (2) B/L을 통한 運送契約의 締結 및 物品의 轉賣過程

오늘날 많은 情報가 B/L에 기재된다. 物品受領地, 船積表示(on board notation), 船舶의 명칭과 국적, 物品의 성질 및 외관상대 등의 많은 情報가 B/L에 기재된다. 이러한 B/L의 기재사항은 運送人이 직접 작성하거나 送貨人이 작성한 內容을 運送人이 確認한다. 어떠한 경우이든지 運送人이 B/L을 署名하여 이를 送貨人에게 교부한다.

27) Knut Helge Reinskou, "Bills of Lading and Automatic Data Processing: Description of a Computerized system for Carriage of goods by sea", UNECE, TRADE/WP.4/R.159 Annex(12 November 1981), p.2.

賣渡人과 運送人間에 運送契約을 約定하고, 賣渡人이 첫번째의 買受人에게 物品을 매도하고, 이 買受人이 두번째의 買受人에게 物品을 매도하고, 두번째의 買受人이 物品到着地에서의 物品受領人으로 등록된 경우를 가정할 때의 節次를 다음 두 가지로 나누어서 컴퓨터 시스템에서 어떻게 구현되는지 살펴본다.<sup>28)</sup>

우선 賣渡人이 運送契約을 체결하기 전에 첫번째의 賣買가 이루어졌을 경우의 節次는 다음과 같다. ① 賣渡人은 運送契約을 체결하고, 賣買事實의 通知와 동시에 B/L 記載情報를 자신의 컴퓨터에 입력시키고, 이를 運送人에게 電送한다. ② 運送人은 物品을 受領하고, 電送받은 B/L 情報를 검색하며, 이를 추가 또는 정정한다. 최종적인 物品明細와 運送契約의 一般條件 및 個別條件들이 運送人의 컴퓨터에 입력되고, 이 내용은 買受人에게 確認內容(confirmation)으로 電送된다. 이 確認은 賣渡人에게도 電送되며 이는 物品에 대한 受領證(receipt)에 해당된다.

만일 첫번째의 賣買가 物品이 船積된 후에 체결될 경우, 賣渡人은 별도의 메시지로 運送人에게 첫번째 賣買를 通知해야 한다. 이 때의 節次는 다음과 같다.

- ① 運送契約이 체결되고 B/L이 완성된다.
- ② 運送人은 賣渡人에게 確認을 電送하며, 이는 物品受領證이 된다.
- ③ 賣渡人이 運送人에게 첫번째의 賣買를 通知한다.
- ④ 運送人은 賣買를 첫번째의 買受人에게 確認한다.

첫번째의 買受人이 두번째의 買受人에게 轉賣했을 때는 다음과 같다.

- ① 첫번째의 買受人이 運送人에게 두번째의 賣買(轉賣)를 通知한다.
- ② 運送人은 두번째의 買受人에게 賣買事實을 確認한다.
- ③ 運送人은 到着港口에서 두번째의 買受人에게 本船의 到着을 通知한다.

28) *Ibid.*, pp.12-13 and pp.21-22.

### (3) 評價

일반적으로 書類 시스템을 컴퓨터 시스템으로 전환하는 데는 實際的 接近方式과 機能的 接近方式 또는 이들의 混合方式이 있다. 實際的 接近方式(substantial approach)은 가능한 한 가장 근사하게 書類의 機能을 模寫하는 시도이다. 機能的 接近方式(functional approach)이란 신기술을 수용하기 위하여 필요하다면 기본적인 法的 變化를 권장하면서 書類의 완전한 代替를 시도하는 것이다.<sup>29)</sup> Reinskou는 자신이 언급한 바와 같이 機能的 接近을 시도하였다.<sup>30)</sup>

따라서 노르웨이 법률하에서 B/L의 相換證券의 機能은 컴퓨터 시스템으로 구현할 수 없었다. 왜냐하면 노르웨이 법률은 B/L의 物品에 대한 상징으로서의 機能, 즉 權利證券의 機能은 書類를 전제로 하여 규정되어 있기 때문이다.

既存의 書類 시스템을 컴퓨터에 의한 自動資料處理方式(오늘날의 EDI化)으로 전환함에 있어서, 機能的 接近方式을 전제로 할 때, Reinskou의 通知·確認 시스템에 의한 기본적인 아이디어는 B/L의 EDI化에 크게 기여한 것으로 평가된다. 이는 매우 독창적인 시도로 평가된다. 또한 그의 연구는 특정 國家의 법률체계하에서 B/L의 EDI化를 위한 시스템 분석(System Analysis)에 매우 유용하게 활용될 수 있을 것으로 판단된다.

## 3. SeaDocs의 電子式船貨證券 運用試圖

### (1) 背景

1986년 Chase Manhattan 銀行과, 個別 유조 탱커 運航業者들의 협회인 INTERTANKO는 London에 SeaDocs Registry Limited (SeaDocs)를 설립하여 原油 및 原油製品貨物의 B/L을 電氣通信方式에 의해서 移轉하는 것을 시도하였다. 原油去來는 運送中에 수 차례 轉賣되는 것이 매우 보편적인 현상이다. 이러한 貨物에 대한 引渡請求權인

29) UNECE, TRADE/WP.4/R.298 (17 May 1984), para.9.

30) Knut Helge Reinskou, *op. cit.*, pp.1-2.

B/L을 世界 각 지역에 걸친 買受人에게 移轉하여야 하므로, 매번 買受人 또는 銀行에게 背書된 原本 B/L을 적기에 제공하는 것이 불가능하다. 이러한 問題를 해결하기 위하여 SeaDocs는 書類 B/L의 유통대신에 일종의 電子式 B/L을 北海原油貨物去來에 도입하였다.

## (2) SeaDocs의 役割 및 B/L 流通節次

이 시스템에서 SeaDocs는 原本 書類 B/L의 預置者-管理者 및 B/L 賣買의 登錄機關(registry)으로서의 機能을 수행한다. 登錄機關으로서의 機能은 當事者들의 B/L 背書を 대리하며, 運送人에게 物品引渡를 請求할 때 書類 B/L을 引渡하는 것이다. SeaDocs에서의 節次는 다음과 같다.<sup>31)</sup>

- ① B/L은 종래의 書類形態로서 運送人이 發行한다.
- ② 發行 후 流通될 때 즉시 特使送達人(courier)에 의하여 SeaDocs의 보관소에 보관된다.
- ③ 原本 B/L이 SeaDocs에 引渡되는 즉시 送貨人은 個人識別番號에 相當하는 코드 또는 test key를 受領한다.
- ④ B/L이 매입되면 送貨人-賣渡人은 컴퓨터로 SeaDocs에게 買受人-被背書人의 名의를 通知하고, 被背書人에게 送貨人의 test key를 제공한다.
- ⑤ SeaDocs는 被背書人인 買受人으로부터 送信되어 온 內容을 수락하기 전에 賣渡人의 메시지를 검증한다. 또한 SeaDocs는 被背書人-買受人의 메시지를 검증하여 이 메시지가 최초 賣渡人의 test key를 포함하고 있으면 수락한다. 기타 다양한 點檢을 통하여 內容이 일치하면 즉시 新舊 B/L 所有者의 名의가 등록부에 입력되며 또한 B/L에도 기재된다.
- ⑥ 物品이 揚陸地에 到着되면 SeaDocs는 本船의 船長에게 식별 코드를 電送하며, 이와 동일한 식별 코드가 최종 B/L 被背書人에게 電送되며, 最終 被背書人은 이 코드를 利用하여 物品의 引渡를 請求할

31) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, pp.227-228.

수 있다.

### (3) SeaDocs시스템의 失敗와 그 評價

SeaDocs社의 시도는 1년도 경과하지 못하고 중단되었다. SeaDocs는 B/L 流通上의 어려움은 보고되지 않았으나, 會社의 존립에 필요한 충분한 수의 貿易業者와 金融機關을 참여시키는 데 실패하였다. 다음과 같은 실패요인들이 지적되고 있다. 첫째, 참여자들 간의 責任負擔이 확립되지 않았기 때문에 登錄機關(registry) 運營에 따른 보험비용이 너무 많이 소요되었다. 둘째, 商品去來業者들이 去來記錄을 中央登錄機關에 남겨둠으로써 경쟁자 및 조세당국으로부터 노출되는 것을 기피했다. 셋째, 現物原油 最終購買者가 中間상 및 投機業者로부터 B/L을 取得한다는 사실이 알려지는 것을 기피했다. 넷째, 銀行이 그들의 경쟁업체의 하나가 中央登錄業務를 독점적으로 통제하는 것을 기피했다. 다섯째, 貨物에 대하여 利害가 있는 銀行을 비롯한 제3자들이 貨物을 포함한 去來狀態에 관하여 조회를 할 수 없었기 때문에 SeaDocs의 역할이 감소되었다.

SeaDocs의 소멸에도 불구하고 이는 國際的이고 中央集中化된 電子式 B/L 시스템이 汎世界的인 基盤에서 안전하게 運營될 수 있음을 입증하였다. 또한 이 시스템은 전통적인 書類形態의 B/L을 利用하고 있다는 점에서 法的으로 가장 논란이 적은 節次이다. 그러나 이 시스템은 運送人과 送貨人이 회피하고자 하는 書類負擔을 크게 감소하는데 실패했다고 볼 수 있다.<sup>32)</sup>

## 4. 美國 NCITD의 電子式船貨證券 運用概念 提案

### (1) NCITD 提案의 適用範圍 및 機能上의 定義

美國의 貿易節次簡素化委員會(NCITD)는 UN/EDIFACT의 國際運送 關聯 標準 메시지 基本構造<sup>33)</sup>(IFTM Framework of messages)를 활

32) UNECE, "Some Legal Aspects of Electronic Data Interchange of Trade Data", TRADE/WP.4/R.298 (17 May 1984), para.12.

33) 제IV장 2절 참조.

용하여, 해양 B/L 또는 非流通性 海上貨物運送狀의 機能을 電子式 B/L로 代替하는 데 필요한 運用指針과 節次를 提案하였다.<sup>34)</sup> 본 提案 內容에서 利用되는 주요 機能上的 定義(functional definitions)는 다음과 같다.

① 統制機關(Control Party)이란 送貨人이 지정한 運送人 또는 컴퓨터/通信 회사로서 다음 機能을 수행한다. 첫째, 신뢰할 수 있는 通信을 제공한다. 둘째, 物品船積前에 送貨人이 지정한 運送人과 그 相關 當事者들 간의 通信을 시험한다. 셋째, 모든 相關 조치 및 電送文에 대한 기록을 유지한다. 넷째, 送貨人과 차후의 모든 受貨人에게 다음에 정의된 個人認證 코드를 제공하며 할당한다.

② 個人認證 코드(Individual Authentication Code : IAC)란 署名 대신에 通信文의 眞正性(authentication)을 確認하기 위하여 統制機關이 생성한 무작위선택 고유 코드(randomly selected unique code)이다. IAC는 權利가 변동될 때마다 변경되며, 統制機關이 確認한 최종 IAC의 所持人이 貨物에 대한 소유자로 인정된다.

③ 船貨證券 固有番號(Unique Bill of Lading Number)란 최초 運送人이 貨物을 식별하는 데 利用하도록 부여한 固有番號이다.

④ 電子式船貨證券(Electronic Bill of Lading)이란 標準的인 B/L 기재사항, 船貨證券 固有番號 및 個人認證 코드(流通可能 B/L 및 物品에 대한 權利所持人을 식별할 때) 등을 포함하는 IFTM Framework Message이다.

## (2) 流通可能 B/L 運營節次

먼저 送貨人과 運送人은 다음 사항을 約定한다. 즉, 流通可能 B/L의 條件과 電子式 B/L의 利用을 約定하고 이를 B/L에 함께 포함시킨다. B/L 條件의 포함하는 방식은 ① 電子式 B/L 메시지에 포함하거나, ② 當事者들이 上記 約定內容을 포함하는 總括約定(master agreement)을 체결하여 이를 보관하거나, ③ 이들 두 가지 방식을 병용할 수 있다.

34) UNECE, "Electronic Bills of Lading", TRADE/WP.4/R.710 15. August. 1990.



電子式船貨證券의 運用節次는 다음과 같다.

① B/L의 發行

送貨人이 運送人에게 運送契約締結을 위한 指示 메시지(IFTMIN)를 電送한다.

運送人은 B/L 固有番號가 포함된 契約內容 메시지(IFTMCS)를 發行하여, 이를 通知機關 및 기타 去來當事者들(送貨人, 受貨人, 積出地 港灣當局, 海外 到着地 港灣當局, 運送周旋人, 銀行, 保險會社 등)에게 電送한다.

統制機關은 送貨人에게 個人認證 코드를 부여하고, 이를 船貨證券 固有番號와 함께 送貨人에게 電送한다.

② 權利移轉

送貨人은 電子式 背書を 통하여 受貨人에게 B/L을 讓渡한다. 이는 送貨人이 統制機關에 權利移轉을 電送함으로써 유효하게 된다. 電子式 背書(electronic endorsement)란 최소한 個人認證 코드, 船貨證券 固有番號 및 신규 受貨人에 대한 情報를 포함하는 단축형 契約條件 메시지(abbreviated IFTMCS message)를 말한다.

統制機關은 첫번째의 受貨人에게 IAC를 부여하여, 이를 船貨證券 固有番號와 함께 電送한다.

만약 첫번째의 受貨人이 두번째의 受貨人에게 所有權을 移轉하려면, 첫번째의 受貨人은 統制機關을 통하여 B/L을 電子的으로 背書한다.

統制機關은 두번째의 受貨人에게 IAC 및 船貨證券 固有番號가 포함된 電子式 B/L을 發行한다.

이와 같은 物品에 대한 所有權 移轉은 去來 횟수나 그 시기에 關係 없이 반복하여 수행될 수 있다.

③ 船貨證券의 提示

去來에서의 最終受貨人은 B/L을 다음과 같이 선택적으로 提示하는 것이 가능하다. 즉, 受貨人이 運送人에게 統制機關 經유 指示 메시지(IFTMIN) 형태의 引渡指示(delivery instructions)를 電子的으로 送信함으로써 B/L을 提示하는 것이다. 만약 書類로 된 原本(Original)이

요구되는 경우, 受貨人은 그의 ICA와 함께 原本書類 發行을 요청하며, 運送人은 受貨人이 편리한 장소에서 原本 B/L을 發行하여 준다. 이 시점부터 電子的 去來는 자동적으로 중단되고 書類 B/L 約定에 따르게 된다.

만약 어떤 當事者가 上記와 같은 電子式 電送去來에 직접 참여할 수 없을 경우, 이 當事者는 網 서비스 提供者(third party network)와 같이 電送을 충분히 수행할 수 있는 자를 利用할 수 있을 것이다. 그러나 제3자 서비스를 利用한다고 해서 이 去來 當事者의 法的 責任과 權利가 면제되는 것은 아니며, 제3자 서비스의 責任은 제공된 資料(provided date)를 적기에 정확하게 電送했는지의 여부에 국한된다.

### (3) NCITD 提案의 特徵

NCITD가 提案한 電子式 B/L 運用方案의 특징은 다음 몇 가지로 요약될 수 있다. 첫째, 國際的 標準인 UN/EDIFACT의 메시지를 전제하여 그 運用方案을 提示하였다. 둘째, 權利의 電子的 移轉에 관한 기본概念은 Reinskou의 通知·確認 시스템이나, SeaDocs에서와 같이 書類 B/L을 기본으로 한 實際的 接近方式이 아니라, 電子式 B/L을 기본으로 한 機能的 接近方式이다. 셋째, SeaDocs 시스템이 그 運用의 基本概念으로서 中央登錄機關(Central Registry)을 설정한 반면에, NCITD提案은 統制機關(Control Party)의 개념하에 이를 특정하지 않고, 運送人 또는 送貨人이 지정하는 운송인 또는 컴퓨터/通信 회사를 고려대상으로 하고 있다. 넷째, 電子式 背書에 관한 기본적인 要件을 提示하였다. 끝으로 電子式 B/L과 書類 B/L이 병존하는 方式을 提案하였다.

## 5. CMI 規則下의 電子式船貨證券

### (1) 背景 및 目的

1990년 6월 파리에서 國際海法會(CMI)가 채택한 電子式船貨證券에 관한 規則(이하 CMI 規則)은, 지금까지 시도된 電子式 B/L 중에서 가장 정교한 것으로서 개방형 시스템이다. 參與銀行에게만 可用한

SWIFT(Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications)와 같은 폐쇄적 시스템과는 달리 CMI 規則은 이 規則을 적용하려는 어떠한 契約當事者에게도 개방되어 있다. 반면에 契約當事者들이 個別的인 約定에서 本規則의 적용을 합의하지 않으면 아무런 효력을 발휘할 수 없다. 이는 EDI를 利用한 去來方式에서 가장 일반적으로 利用되는 契約的 接近方式(contractual approach)과 잘 조화되는 방식이다.<sup>35)</sup>

CMI 規則은 既存의 EDI 去來當事者間의 總括約定 및 個別約定上的 결합을 보완하는 한편, 電氣通信方式에 의한 去來가 法的 拘束力이 없는 法域에서 電氣通信方式의 強制施行力(enforceability) 부여를 용이하게 할 目的으로 제정되었다.<sup>36)</sup> 또한 CMI 規則은 종래의 書類에 의한 去來方式도 가능하도록 규정하고 있다.<sup>37)</sup>

특히 CMI 規則은 既存의 船貨證券을 發行하지 않고, 運送中인 物品에 대한 權利의 電子的 移轉에 대한 方式을 규정하는 데 그 중점을 두었다.<sup>38)</sup> 이 規則에서 고안된 概念은 運送人이 管理의 중심이 되는 개인 키(Private Key) 概念의 電子式船貨證券이다. 개인 키란, 運送人이 運送品을 受取한 후, 既存의 船貨證券內容을 構成하는 情報를 電子的 方法에 의하여 運送人이 보존하고, 送貨人에게 受取通知를 電子的 方法으로 電送할 때 함께 電送하는 비밀 코드이다. 이는 物品과 관련하여 送貨人 또는 이 개인 키의 讓受人이 運送人에게 指示할 경우, 그 指示의 眞正性과 完全性을 보장하기 위하여 사용되는 것으로서 流通可能 船貨證券의 機能을 하는 것이다. 즉, 이 개인 키의 유효한 所持人은 物品에 대한 引渡請求權, 運送中인 物品에 대한 支配·處分權을 행사할 수 있다.

## (2) 電子式船貨證券의 發行 및 移轉節次

35) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, pp.229-230.

36) *Ibid.*, p.230.

37) CMI 規則 제10조.

38) 江頭憲治郎, “電子式船荷證券のためのCMI規則について,” 『日本海法會誌』, 復刊 第34號(通卷 第63號), 1990, pp.5-6.

CMI 規則下에서 電子式船貨證券의 發行과 그 移轉節次는 다음과 같다.<sup>39)</sup>

① 送貨人과 運送人은 電子的으로 送信하기로 합의하고, 書類基盤 B/L 대신 電子式 B/L을 사용하며, CMI 規則을 적용하기로 합의한다.

② 運送人은 送貨人의 요구사항이 포함된 船腹豫約書(booking note)를 確認하고, 送貨人이 運送人에게 物品을 引渡하면, 運送人은 物品에 대한 受領證을 發行한다. 이 受領證에는 物品에 대한 수량, 품질, 상태 등에 관한 명세가 포함된다. 運送人은 送貨人에게 物品受領證과 함께 개인 키를 부여한다.

③ 送貨人은 受領證에 기재된 物品明細에 동의한다는 것을 運送人에게 確認한다.

④ 送貨人이 運送人에게 物品에 관한 支配·處分權을 다른 사람에게 移轉하려면, 送貨人은 移轉할 의사를 運送人에게 通知한다.

⑤ 運送人은 이 通知를 確認한다.

⑥ 運送人은 新規 개인 키 所持人으로 예정된 자에게 物品의 明細를 電送한다.

⑦ 新規 개인 키 所持人으로 예정된 자는 運送人에게 物品明細에 대하여 승락한다.

⑧ 運送人은 현재(送貨人)의 개인 키를 폐기하고 新規所持人에게 새로운 키를 發行한다. 新規 개인 키 所持人은 위와 같은 方式으로 物品에 관한 權利를 다른 사람에게 移轉할 수 있다.

⑨ 到着地 항구에서 運送人은 개인 키에 의해서 確認되는 貨物引渡指示書에 의거하여 物品을 引渡한다.

### (3) 貨換信用狀 去來方式

CMI 規則下에서 貨換信用狀 去來方式은, 信用狀開設銀行을 受貨人

---

39) UNCITRAL, *Report of the Working Group on Intrenational Payments on the Work of its twenty-fourth session*, A/CN.9/360 (17 February 1992), para.121.

의 代理人으로 지정하는 方式과 이 銀行을 직접 受貨人으로 하는 두 가지 方式이 고려될 수 있다. 이 중 銀行을 受貨人으로 지정한 경우의 節次는 다음과 같다.<sup>40)</sup>

① 送貨人和 運送人間에 電子式 去來 및 CMI 規則 適用合意에서부터 物品受領證 確認까지의 節次는 上記 ①~③번까지의 節次와 동일하다.

② 送貨人は 受貨人에게 物品受領證을 電送한다. 受貨人は 이를 信用狀開設銀行에 電送한다.

③ 送貨人は 자신의 개인 키와 함께 受貨人 變更 메시지를 運送人에게 電送하면 運送人は 이를 確認한다.

④ 運送人は 受貨人인 信用狀開設銀行에게 物品明細를 電送하고, 이 銀行은 物品에 대한 支配·處分權을 受領한다는 것을 運送人에게 通知한다.

⑤ 運送人は 送貨人の 개인 키를 폐기하고, 이 銀行에게 새로운 개인 키를 발급한다.

⑥ 銀行은 開設依頼人인 買受人으로부터 대금을 償還받고, 運送人에게 개인 키의 提示와 함께, 買受人에게 物品을 引渡할 것을 指示한다.

⑦ 運送人は 銀行의 引渡指示를 確認한 후, 買受人에게 物品을 引渡한다.

CMI 規則下에서 電子式船貨證券의 運用概念은 기본적으로 通知·確認 시스템으로서, 이는 前述한 電子式船貨證券의 運用概念과 동일하다. 이 規則下에서 가장 중요한 특징은, 運送人이 船貨證券의 非公的(unofficial)인 登錄機關으로서 電子式 B/L을 發行하고, 그 流通管理를 담당하는 점이다. 다음 장에서는 CMI 規則下의 電子式船貨證券을 중심으로 그 運用상의 問題點을 살펴본다.

40) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, p.235, flow chart.

## IV. 電子式船貨證券 運用上の 問題點

### 1. 船貨證券의 機能發揮上的 問題

CMI 規則下에서는 '개인 키'가 既存의 船貨證券과 동등한 地位를 갖고서 權利證券으로서의 機能을 한다. 즉, 運送人이 發行한 개인 키의 適法한 所持人은, 書類形式의 船貨證券 所持人과 동일하게 支配·處分權을 保有한다. 支配·處分權이란 運送人에 대한 物品引渡請求權, 受貨人을 指定하거나, 既指定受貨人을 代替하는 權利, 다른 當事者에게 이 支配·處分權(right of control and transfer)을 移轉하는 權利, 運送契約條件에 의거하여 物品과 관련하여 運送人에게 指示할 權利를 말한다.<sup>41)</sup>

電子式船貨證券의 權利證券으로서의 效用은 運送中인 物品을 賣買하거나, 貨換就決을 위해 物品에 대한 擔保權을 설정하는 것이다. 두 過程에서의 電子式船貨證券의 移轉節次는 제III장에서 살펴본 바와 같다. 美國의 NCITD가 提案한 權利移轉 方式은 電子的 背書(electronic endorsement)이며, CMI 規則은 개인 키에 의한 方式이다. 그 어느 것이나 電子式 B/L 所持人에 의한 通知와 確認을 통하여 이루어진다. 貨換信用狀去來와 관련하여 問題가 되는 것은, 이 去來의 當事者인 信用狀開設銀行 또는 確認銀行이 이러한 電子式船貨證券을 수용하느냐 하는 점이다. 美國 NCITD의 提案은 統制機關(control party)을 명확히 하지 않았으므로 여기서는 論外로 하고, CMI 規則下의 개인 키에 대한 銀行의 反應을 살펴보자.

CMI 規則에 대한 美國系 銀行들의 反應은 회의적인 것으로 드러났다. 그 이유는 다음 세 가지로 요약할 수 있다.<sup>42)</sup> 첫째, CMI 規則이 상정한 基本的인 메시지 標準이 UN/EDIFACT라는 것이다. 이는 美

41) CMI 規則 제7조.

42) Boris Kozolchik, *op. cit.*, pp.237-239.

國 國家標準인 ANSI X12를 사용하는 美國의 銀行, 運送人, 送貨人들 간에는 通信이 불가능하거나 通信上의 새로운 부담을 안겨 주기 때문이다. 둘째, 電子式船貨證券의 존재 및 電送文의 眞正성과 完全성을 保證하는 데 利用되는 개인 키의 保安이 불충분하다는 점이다. SWIFT 시스템의 保安方式에 익숙해 있는 銀行業界는, 手動式 또는 視覺的 形態(manual or visual type)의 개인 키 方式은 누구나 解讀可能하므로, 適法한 所持人에게 요구되는 최소한의 保安을 제공할 수 없다고 지적한다. 따라서 責任感 있는 銀行은 아무도 詐欺可能性에 따른 危險을 부담하지 않을 것이라고 한다. 셋째, 銀行은 電子式船貨證券의 發行人이 아닌 當事者들에게 運送契約條件이 可用한지에 대해서 우려한다. 어떻게 各去來의 契約條件이 電子式船貨證券의 모든 所持人들에게 쉽게 可用할 것인가 하는 점이다. 특히 船貨證券의 所持人으로서 銀行은 運送人의 契約條件을 알고 싶어 한다. 이 契約條件은 船貨證券에 따라 종종 변경되기 때문이다.

또한 船貨證券에 流通性을 부여하는 電子的 시스템이, 단순히 契約的 基盤에서(on a purely contractual basis)만 원할히 機能할 수 있는지에 대한 問題가 제기된다.<sup>43)</sup> 즉, 현재의 流通性 書類船貨證券의 移轉과 取得에 의해서 運送中인 物品에 대한 權利를 갖는 모든 當事者가 運送契約 當事者들의 權利와 義務를 규제하는 契約에 의한 通信約定(contractual network arrangement)에 참여할 의사와 능력이 있는지의 여부가 問題가 된다. 通信約定에 참여하지 않은 當事者들에게는 立法 또는 國際協約이 필요한 것으로 지적되고 있다.<sup>44)</sup>

개인 키와 관련한 보다 근본적인 問題는 法的인 관점에서, 개인 키가 書類 船貨證券과 동등한 것이냐에 대한 의문이다. 개인 키의 移轉過程에서, 讓受人의 權利는 讓受人의 物品에 대한 處分權의 승락과 개인 키의 發行에 입각하고 있다. 그러나 讓受人의 승락은 運送人 또는

43) CMI 規則은 당사자가 이 規則을 적용하기로 합의한 경우에 적용되는 規則으로서(CMI 規則 제1조), 계약당사자가 자주적으로 선택하는 것이다.

44) UNCITRAL, A/CN.9/350 (15 May 1991), para.107.

運送人임을 자처하는 누군가가 電送한 受取 메시지상의 船積狀態에 관한 情報에 근거하고 있다. 따라서 讓受人이 무슨 權利를 승락했는지 분명하지 않다. 讓受人은 運送人임을 위장한 누군가가 電送한 非實存 權利(non-existing rights)를 승낙할 수도 있을 것이다. 또한 實際 運送人은 讓受人이 실제 受領 메시지(an honest receipt message)를 受領한 것으로 믿고, 개인 키를 發行할 수 있다. 이 경우 讓受人과 運送人은 각각 相異한 受領 메시지를 승낙하고 確認하는 상황이 발생된다. 개인 키에 편입되어 있는 權利는 개인 키의 適法한 取得뿐만 아니라 運送人이 電送한 유효한 受領 메시지의 內容에 따라 좌우된다. 이러한 問題는, 受領 메시지와 개인 키를 조합한 電子式船貨證券이 書類基盤 流通可能 船貨證券과 동등하다는 約定만으로는 해결될 수 없는 것이다. 원칙적으로 流通可能 權利證券의 창출은 制定法만이 보유하는 特權이다.<sup>45)</sup>

요컨대 國際貿易에서 CMI 規則下의 개인 키가 流通性 權利證券으로서 원활히 機能하기 위해서는 위에서 지적된 問題들의 해결방안이 모색되어야 한다. 첫째, 美國系 銀行들이 지적한 問題中에서 메시지의 標準問題는 UN/EDIFACT를 기본으로 하는 것이 바람직하다. 銀行, 運送人, 送貨人들 간의 상호합의하에 既存의 특정 메시지 標準을 지속적으로 사용할 수도 있을 것이다. 그러나 ANSI X12가 美國國家標準임에 反하여, UN/EDIFACT이 國際的인 標準임을 감안할 때 世界的인 추세는 UN/EDIFACT이 될 것이다. 둘째, 美國系 銀行들이 요구한 運送契約條件의 可用性問題에 대해서는 그 필요성에 대한 反論도 있으나,<sup>46)</sup> 다수의 個別 運送人이 電子式船貨證券을 發行하는 대신에, 본 장 제3절에서 논의하는 공신력있는 中央機關이 이를 發行함으로써 해

45) Boris Kozolchyk, *op. cit.*, pp.239-240.

46) 예를 들면 은행은 현행 書類船貨證券에서는 실질적으로 운송계약조건을 검토하지 않으며, 그 조건을 알아도 조치할 내용이 없다는 주장이다. (*Ibid.*, *op. cit.*, p.239, note 245); 은행은 운송약관을 전부 기재한 細式船貨證券뿐만 아니라 略式船貨證券도 수리가 가능하다(UCP 500 제23조 a항 v 호).



결가능할 것으로 생각된다. 셋째, 美國系 銀行들이 지적한 바와 같이 개인 키 자체의 保安(安全性) 問題는 電子的인 眞正性 確認手段을 통하여 現행보다 강화되어야 할 것이다. 이 問題는 본장 제4절에서 논의할 것이다. 이와는 별도로 物品의 支配·處分權의 移轉過程에서 運送人은, 개인 키의 移轉을 指示하는 현재의 개인 키 所持人의 指示權이 그 전의 개인 키 所持人으로서 판명된 자(the person identified by the previous holder)로부터 부여된 것인가를 추가적으로 確認함으로써<sup>47)</sup> 詐欺의 가능성을 줄일 수 있을 것이다.

한편 EDI 환경에서 流通可能 權利證券의 사용을 가능케 하고 이를 촉진하기 위해서는 새로운 立法이 필요한지의 여부에 대해서는 既存의 立法을 검토할 필요가 있다. 이 問題는 UNCITRAL의 國際決濟에 관한 作業部에서도 합의된 사항이다.<sup>48)</sup> 따라서 영미법상의 權利證券 관련조항뿐만 아니라, 우리 나라의 有價證券 및 船貨證券關聯法規를 검토할 필요가 있다. 또한 電子式船貨證券이 權利證券으로서의 機能을 실질적으로 발휘하기 위해서는 標準 메시지에 의한 電子式 書類가 이를 뒷받침하여야 한다.

## 2. 船貨證券 關聯 EDI 메시지 問題

선화증권과 관련한 EDI 메시지의 이용시 우선적으로 유의해야 할 점은, UN/EDIFACT의 船貨證券 관련 EDI 메시지만으로는 船貨證券의 법적 기능을 보장받을 수 없다는 점이다. 따라서 送貨人과 運送人은 CMI 규칙적용 또는 電子式船貨證券 이용에 대한 별도의 약정을 하거나, 이러한 약정내용이 EDI 메시지에 포함되어야 한다. UN/EDIFACT는 國際運送에 관한 標準 메시지인 國際運送周旋 및 運送 메시지 基本構造(International Forwarding and Transport Message Framework: IFTMFR)를 개발하였다. 이 基本構造는 貨物運送周旋(forwarding) 및 運送에 필요한 다양한 情報, 예를 들면 貨物運送豫約,

47) UNCITRAL, A/CN.9/360 (17 February 1992), para.122.

48) UNCITRAL, *op. cit.*, para.124.

貨物運送狀, 船貨證券, 貨物到着通知, 運送發注 및 契約狀態 등을 포함하고 있으며 그 목적은 다음과 같다.<sup>49)</sup>

“IFTM 基本構造는 運送周旋 및 運送遂行에 필요한 모든 情報를, 積出地로부터 到着地까지의 運送經路, 運送形態가 어떠한가에 關係없이 또는 商慣習에 關係없이 계층적으로 表現(hierarchical representation)할 것을 목적으로 하고 있다. IFTM 基本構造에서 파생되는 機能 메시지(functional message)는 運送周旋人, 運送 브로커, 運送業者 및 送貨人, 受貨人 등 貨物運送에 關係되는 모든 當事者들 간에 貨物の 運送 및 引渡, 約定 등에 필요한 情報를 제공한다.”

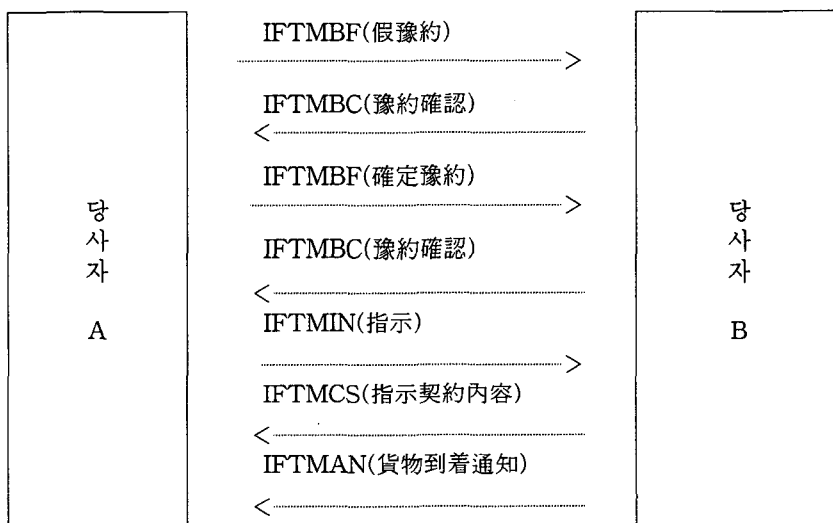
IFTM 基本構造에 기초하여 현재 여섯 개의 機能 메시지가 개발되어 있다. 이는 최종적인 것은 아니며 향후 실무상의 필요에 따라 추가될 수 있다. 여섯 개의 機能 메시지는, 假豫約用 메시지(Provisional Booking Message: 코드 IFTMBP), 確定豫約用 메시지(Firm Booking Message: 코드 IFTMBF), 豫約確認用 메시지(Booking Confirmation Message: 코드 IFTMBC), 指示用 메시지(Instruction Message: 코드 IFTMIN), 指示契約內容用 메시지(Instruction Contract Status Message: 코드 IFTMCS), 到着通知用 메시지(Arrival Notice Message: 코드 IFTMAN)로 構成되며, 當事者간의 去來의 각 단계에서 機能 메시지의 전형적인 順序는 다음과 같다.

상기 IFTM의 基本構造와 관련하여 다음과 같이 주요한 問題點이 지적되고 있다.

“IFTM 機能 메시지의 順序는 船貨證券 過程과 유사한 모습을 띠고 있다. 그러나 IFTM 基本構造는 그 利用者들에게 별도의 船貨證券이 필요하다는 것을 아무것도 알려주지 않는다. 따라서 대부분의 IFTM 基本構造 利用者들은 그들이 運送契約을 체결했다고 착각할 수 있다. 고의적이든 실수이든 간에, 運送契約證據로서의 機能이 船貨證券으로부터 분리된다면, 이들 메시지는 諸機能을 다하지 못할 것이다.”

49) UNECE, *UNSM-International Forwarding and Transport Message Framework*, TRADE/WP.4/R. 740.

IFTM 基本構造 개발에 참여했던 어떤 인사는, “이 去來構造는 결코 船貨證券을 代替하는 것을 의도한 것이 아니라, 貨物, 送貨人 또는 契



<그림> IFTM의 기본구조

約條件에 관한 情報의 移轉만을 의도한 것이며, 情報處理目的의 EDI 利用은 단순히 대규모 및 소규모 運送人과 通關過程上의 節次를 간편하게 할 뿐이다”라고 한다.<sup>50)</sup>

한편 UN/EDIFACT IFTM 基本構造利用과 관련한 실제적인 문제의 하나는 船貨證券에 필요한 메시지를 식별하여 활용하는 것이다. 上記 IFTM 基本構造의 목적에서 제시된 바와 같이, 이는 다양한 情報를 포함하고 있다. EDIFACT에서는 필수(Mandatory) 항목 이외는 교환 당사자의 합의에 따라 모든 항목을 반드시 교환하지 않아도 된다. 따라서 電子式船貨證券을 이용하려는 당사자들은, 準據法에서 요구되는 필수 기재사항을 포함하는 필요항목을 식별하여 활용함으로써 전자자료교환 비용의 절감과 법적 효력의 확보를 도모해야 할 것이다.

50) Baum & Peritt, JR., *op. cit.*, pp.695-696.

이 문제는 국내업계가 공동으로 해결하는 것이 바람직하다. 船貨證券을 비롯한 각종 運送書類를 UN/EDIFACT 機能 메시지로 代替할 경우의 필요항목을 識別하기 위해서는 IFTM 여섯 개 각 機能 메시지의 데이터 세그먼트<sup>51)</sup>(data segment)까지 분석이 필요하다.

### 3. 電子式船貨證券의 管理機關 設定問題

제III장 電子式船貨證券의 運用事例에서 살펴 본 바와 같이, 電子式船貨證券의 運用에는 기본적으로 通知·確認 시스템을 기반으로 하며, 이를 관리하는 기관이 필수적이다. Cargo Key Receipt 시스템과 Reinskou의 연구에서는 運送人을 관리기관으로 설정하였으며, SeaDocs시스템에서는 SeaDocs 회사가 船貨證券의 예치자·관리자 및 船貨證券賣買의 中央登錄機關(central registry)으로서 機能을 수행하였다. 美國 NCITD의 제안에서는 統制機關(control party)이라는 명칭하에, 運送人 또는 컴퓨터/통신 회사를 그 考慮對象으로 하였다.

CMI 規則下에서는 船貨證券賣買의 등록기관역할을 運送人이 담당하도록 되어 있다. 따라서 CMI 規則下의 電子式船貨證券은, 이의 발행과 移轉過程上의 기록을 보존하는 데 필요한 하드웨어(hardware)와 소프트웨어(software)를 보유한 다수의 運送人에 의하여 발행될 수 있다. 個別 運送人에 의한 電子式船貨證券의 運用概念은 다음과 같은 問題點을 내포하고 있다. 運送契約의 當事者인 運送人이 電子的 去來資料의 등록기관이 됨으로써, 資料를 자기에게 유리하게 수정할 수 있다. 물론 CMI 規則下에서는 ‘電氣電送에 의한 去來資料交換에 관한 取扱統一規則’(Uniform Rule of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission : UNCID)이 當事者間의 行위를 규율하도록 되어 있으며, 同規則 제10조 1항에 의거하여 “각 去來當事者는 어떠한

51) 데이터 세그먼트란 관련된 몇몇의 데이터 엘리먼트(data element)를 모아서 그룹화한 것을 말한다. 예를 들면 日字/時刻/期間을 나타내는 DTM이란 데이터 세그먼트는 日字, 時刻 및 期間이라는 데이터 엘리먼트로 구성된다.

수정도 하지 않고 發送 및 수령된 대로 완전한 去來資料記錄을 유지하여야 한다.”<sup>52)</sup>라고 되어 있어, 電子的 去來資料의 수정이 금지되나, 그 개연성은 높다고 밖에 할 수 없다. 또한 현실적인 問題로는 運送人이 電子式船貨證券의 運用에 필요한 시스템을 구축하는 데 소요되는 금전적 부담이다. 일본 실무자의 試算에 의하면, 그 비용을 초기투자비가 200억엔, 每年運營經費가 30억엔이나 소요되어 투자회수면에서 경제성을 기대할 수 없다는 점이다.<sup>53)</sup> 보다 근본적인 問題는 電子式船貨證券의 주요 관련 當事者인 은행이 다수의 運送人이 발행하고 관리하는 電子式船貨證券을 신뢰하기 곤란하다는 점이다.<sup>54)</sup>

권리증권의 全歷史를 통해 볼 때, 권리증권의 占有는 그 取得의 適法性에 신뢰할 만한 公的 通知(public notice)機能을 부여해 왔다. 그러나 電子式船貨證券의 占有는 기껏해야 상징적인 것이다. 따라서 그 占有가 제3자에 대하여 의견상 명백하지 않으며, 또한 발행자의 자격 또는 眞正性 등에 관한 공시가 電子式船貨證券과 연계되어 있지 않으므로, 電子式船貨證券에 대한 신뢰성의 필요를 고려할 때, 去來上 證 據적이고, 다른 關聯當事者(예: 保險會社)들의 資料接近이 용이한 公 的 形態의 登記기관(public type of bill of lading registry)을 설정하거나<sup>55)</sup> 이와 유사한 성격을 띤 신뢰할 수 있는 中央登錄機關(central registry)의 설정이 필요하다. 또한 시스템의 설치와 運營에 막대한 비용이 소요되는 점을 감안할 때 이를 충분히 감당할 수 있어야 한다. 이러한 機能을 수행할 수 있는 中央登錄機關으로서는 運送人들의 그룹 또는 그 대표기관, 은행 그룹, 국가공공기관 등이 運營하는 정보통신기업이 고려될 수 있다. 만약 한 국가수준의 기관이 아니라 지역적이거나, 범세계적인 기관일 경우 더욱 바람직할 것이다. 이와 유사한

52) UNCID 제10조 1항: Each party should ensure that a complete trade data log is maintained of all transfers as they were sent and received, without any modification.

53) 江頭憲治郎, 前掲論文, p.9.

54) Boris Kozolchuk, *op. cit.*, p.238.

55) *Ibid.*, p.243.

예로는, 비정치적인 국제조직으로서 명망이 있는 발틱 國際海事協議會(The Baltic and International Maritime Conference: BIMCO)가 회원사를 대리하여 中央登錄機關으로서 機能을 수행하는 것을 상정하여, 다양한 메시지의 교환을 통한 流通可能 船貨證券의 개발사업을 추진하고 있는 것으로 알려지고 있다.<sup>56)</sup>

#### 4. 電子式船貨證券의 法的 安全性問題

전통적인 書類에 의한 去來를 EDI 方式에 의한 電子의 메시지(電子式 通信文)로 代替함에 따라, 去來當事者들의 法的 不確實性(legal uncertainty)이 증대되고 있다. 오늘날 대부분 국가의 기존 法體系는 書類去來 위주로 되어 있으며, EDI 去來에 대한 판례도 거의 존재하지 않으므로 EDI 去來에 관한 한 法的 空白狀態(legal vacuum)가 지속되고 있는 셈이다. 대부분의 국가에서 EDI 이용자들은 去來當事者들 간의 契約內에서 이러한 法的 安定性問題(legal security)의 해결을 시도하고 있다. 電子式船貨證券에 관한 CMI 規則도 이러한 시도의 하나로서, 船貨證券 關聯當事者들이 선택적으로 활용할 수 있는 約定이라 할 수 있다. 그러나 當事者間의 約定利用時 내재하는 問題는 소송이 제기되었을 경우 契約的 條項이 갖는 비중(weight)이 불확실하다는 점이다.<sup>57)</sup>

전통적인 書類를 電子式通信文으로 代替함에 따른 소송상의 立證問題(evidential problems)는 다음 세 가지 분야로 구분할 수 있다. 첫째, 컴퓨터가 생성한 메시지 또는 컴퓨터에 저장되어 있는 기록을 소송의 證據로서 法的으로 허용하느냐의 問題, 즉 證據資料로서의 許容性問題(admissibility question)이다. 둘째, 電子式通信文의 眞正性을 실제로 증명하는 問題, 즉 眞正性 認證問題(authentication question)이다. 셋

56) UNECE, TRADE/WP.4/R.940 (2 February 1993), p.11.

57) UNCITRAL, *Outline of possible uniform rules on the legal aspects of electronic data interchange*, A/CN.9/WG.IV/WP.55 (27 November 1992), para.27.

제, 電子式通信文이 法規에서 요구하는 書面(writing) 또는 署名(signature) 등과 같은 要件을 충족시키느냐의 問題, 즉 形式的 要件問題(formal question)이다.<sup>58)</sup> 이들 問題는 상호 연관된 問題들이다. 眞正性 認證問題는 許容性的 問題에도 영향을 미치며, 또한 形式的要件 問題는 許容性的 問題 및 眞正性 認證問題와 밀접히 관련되어 있다.

EDI 生成資料의 證據로서의 許容性的 問題는 국가에 따라 상이하다. 일부 국가에서는 EDI 기록을 證據로 허용하는 데 아무런 法的 장애요인이 존재하지 않으며, 일부 국가에서는 特別法을 제정하여 電子 的인 證據를 인정하고 있고, 또한 다수의 국가에서는 법원의 재량에 맡겨 두고 있다. 그러나 다수의 국가 특히 普通法系 국가에서는 법원 소송 및 중재에서 컴퓨터 기록을 證據로 허용하는 데 장애요인이 존재한다. 이러한 장애요인의 좋은 예가 普通法系 국가에서 존재하는 傳聞法則<sup>59)</sup>(hearsay rule)이다. 이들 국가에서는 2차적인 證據源은 일반적으로 傳聞證據이므로 배제되며, 컴퓨터 기록 및 기타 電子의 形態의 證據는 傳聞證據로 간주된다. 그러나 傳聞法則의 예외인 商去來記錄(business records)이라는 방식으로 證據로서 허용될 수 있다. 이러한 예외조항의 적용을 받기 위해서는, 情報가 통상적인 商去來過程에서 축적되고 이 정보가 일련의 事件(events)을 記述해야 하며, 이 證據를 생성한 시스템의 완전무결성(integrity)과 신뢰성(reliability)을 입증해야 한다.<sup>60)</sup>

위와 같은 기준에서 볼 때, 國際貿易去來에서 CMI 規則에 의한 電子式船貨證券에 대한 法的證據의 許容性問題는 거의 없는 것으로 사

58) Rob Bradgate "Evidential issues of EDI" in Ian Walden, ed., *EDI and the Law*, Blenheim Online, 1989, pp.10-11.

59) 영미법상 傳聞證據란 반대당사자의 반대신문을 거치지 않은 진술로서, 그 진술이 진술자의 書面에 의하여 전달되든 타인의 진술을 통하여 전달되든 불문한다. 이와 같은 증거는 원진술자의 진술의 진실성을 반대신문에 의하여 음미할 수 없다는 이유로 증거로 할 수 없다는 원칙이 확립되어 있다. 이 원칙을 傳聞法則이라 한다(新法律學辭典, 국민서관, 1973, p.1270).

60) UNCITRAL, A/CN.9/360 (17 February 1992), paras.44-46.

료된다. 電子的 記錄證據를 예외적으로 인정하는 普通法系 국가에서 問題가 될 소지가 없는 것은 아니나, 이는 電子式船貨證券이 商去來記錄이며, 또한 同規則 제3조 e항에 의거 電子式監視 시스템(Electronic Monitoring System)이 도입되고 UNCID가 적용된다는 점을 고려할 때, 電子式船貨證券 去來資料가 法的 證據로 허용되는 데에는, 크게 問題가 없는 것으로 판단된다. 특히 영국이 종전의 船貨證券法(1855)을 대체하여 1992년에 制定한 海上物品運送法은 船貨證券, 海上貨物運送狀, 貨物引渡指示書와 관련한 電子式書類에 대한 法的 效力을 인정하는 입법근거를 마련함으로써,<sup>61)</sup> 영미법계 국가에 상당한 영향을 끼칠 것으로 전망된다. 우리 나라의 경우 ‘貿易業務自動化促進에 관한 法律’이 제정되어 貿易業者 當事者間 契約 및 貿易關聯法令 등에서 電子書類을 法的으로 인정하고 있어 電子式船貨證券이 法的證據許容性 側面에서 법적으로 問題될 것은 없으나, 선화증권 관련법규가 이를 뒷받침할 수 있도록 商法의 정비가 필요하다.

特定書類의 眞正性認證問題는, 전통적인 書類基盤에서는 통상적으로 署名에 의해 이루어진다. 즉, 署名된 貿易書類는 법률적으로 그 眞正性이 확인된다.<sup>62)</sup> 전통적인 書類基盤環境下에서 육필 署名의 기본적인 機能은, 署名者를 식별하고, 署名行爲現場에 署名者가 직접 참여하였다는 것을 입증하며, 署名者와 書類內容과를 연계시키는 것이다. 또한 署名은 署名된 書類의 성격에 따라 다양한 機能을 한다. 예를 들면 署名은 그 當事者가 署名된 契約書의 내용에 책임이 있다는 當事者의 의도, 書類內容의 작성자임을 시인하는 의도, 누군가가 작성한 書類內容에 署名者 자신이 연계되어 있다는 의도, 署名이 이루어진 장소와 시기에 署名者가 참여했었다는 사실 등을 입증한다.<sup>63)</sup>

EDI 환경하에서 電子的書類에 대한 眞正性 認證問題는 위와 같은

61) Carriage of Goods by Sea Act 1992, 제1조 (5)항.

62) 崔銘國, “FCA賣買契約條件의 定型化에 따른 問題點에 관한 研究,” 博士學位請求論文, 成均館大學校 (1990. 9), p.134.

63) UNCITRAL, A/CN.9/373 (9 March 1993), para.63.



署名의 機能과 機能的으로 동등한 수단에 의해서 해결될 수 있다. 즉 EDI 실무에서 이용되는 다양한 眞正性 認證手段을 이용하여 전통적인 署名을 대체하는 것이다. 그러나 각국의 법률이 전통적인 書類에 기반을 두고 있으므로, 國際貿易에서 電子式通信文의 法的 效力을 안전하게 확보하기 위해서는 去來當事者들이 어떠한 방식의 眞正性 認證手段을 이용할 것인가를 사전에 約定할 필요가 있다. 만약 當事者들이 通信約定을 체결한 경우, 이 約定에서 상업적인 적절한 眞正性 認證方法(a commercially reasonable method of authentication)을 합의하고, 當事者들이 이 方法을 준수할 경우의 電子式通信文은 진정한 것으로 간주될 것이다. 만약 當事者間에 通信約定이 체결되지 않은 경우, 電子式通信文의 眞正性 여부는 당시 상황에서의 眞正性 認證方法이 상업적으로 적절한가의 여부에 따라 결정될 問題이다. 상업적 적절성 여부의 판단에는, ① 當事者들의 지위와 상대적인 경제규모, ② 去來活動의 성격, ③ 當事者들 간의 상업적 去來 頻度, ④ 去來의 종류와 규모, ⑤ 관련 입법 및 규정하에서 署名의 지위와 機能, ⑥ 통신 시스템의 수준, ⑦ 통신 시스템 運營者들이 설정한 眞正性 認證節次, ⑧ 기타 관련요소 등을 고려해야 한다.<sup>64)</sup>

‘電子式船貨證券에 관한 CMI 規則’은 去來當事者들 간의 通信約定의 하나이며, 이 約定 제11조는 電子式通信文이 서면과 동등한 效力이 있음을 규정하고 있고, 제3조는 電氣電送에 관한 행위규정으로서 UNCID를 적용하여, 메시지는 기본적으로 UN/EDIFACT를 적용하기로 규정하고 있다. 또한 전송문의 眞正性和 完全성을 保證하기 위하여 當事者가 합의한 개인 키를 사용하기로 되어 있어서, 전술한 바와 같은 상업적으로 적절한 眞正性 認證方法으로서의 要件과 個別約定의 要件을 기본적으로 충족시킨다. 그러나 본장 제1절에서 지적한 바와 같이 개인 키만으로는 電子式通信文의 보안을 유지하는 데 불충분하다. 이를 보완하기 위한 방안의 하나로서 UN/EDIFACT 보안공동

64) *Ibid.*, para.67.

작업부(Security Joint Working Group)가 권고하는 메시지 수준의 보안대책(message level security)을 활용할 필요가 있다. 이 보안대책으로는 ① 메시지 내용의 완전성(Message Content Integrity), ② 메시지 源의 認證(Message Origin Authentication), ③ 메시지 源의 부인봉쇄(Non-repudiation of origin) 등이 있다. 이들 세 가지 보안대책은 각각 독립적인 내용이 아니며, 이용하는 보안대책에 따라 단계적으로 그 내용이 강화되는 형식이다. 예를 들면 ① 메시지 내용의 완전성은 전송하는 메시지의 내용이 수정되는 것을 방지하는 것이며, ② 메시지 源의 認證은 ①의 機能에 추가하여 메시지의 실제 發信者가 자기 發信한 것이 아니라고 否認하는 것을 방지하는 것이고, ③ 메시지 源의 부인은 위 ①과 ②의 機能에 추가하여, 發信人이 메시지 送信事實을 부인하지 못하도록 수신인을 보호하는 것으로서 디지털 署名(digital signature)을 포함한 것이다.<sup>65)</sup>

또한 電子式通信文의 法的인 證據力을 제고하기 위해서는 約定된 資料의 저장(storage)이 중요하다. UNCID 제10조는 상호 교환된 去來資料에 대한 완전한 역사적 기록이 수정없이 유지되어야 함을 규정하고 있으며, 특히 제10조 e항은 資料처리 시스템의 책임자 또는 제3서비스 提供者는 去來資料記錄과 그 기록으로부터 재생한 資料가 정확하다는 것을 保證해야 한다고 규정하고 있다. 이러한 조항을 좀 더 구체적으로 발전시켜 電子式船貨證券 去來當事者들 간의 約定에 규정함으로써(또는 CMI 規則에 추가하여), 電子式 通信資料의 證據能力을 제고시킬 수 있다. 즉, 去來當事者들 간의 約定에서 선임임원(senior executive)을 資料처리 시스템의 책임자로 명기함으로써, 送信되고 저장된 메시지가 진정할 뿐만 아니라 이 메시지가 法的 效力을 발휘하는 데 충분한 정당성이 있음을 입증할 수 있다.<sup>66)</sup>

65) UNECE, *EDIFACT Security Implementation Guide Lines*, TRADE/WP.4/R.937 (4 February 1993), p.4 and p.32.

66) Hans B. Thomsen, "Interchange Agreements", in *EDI and the Law*, p.86.

이와 같이 電子式船貨證券이 法的 證據로서 허용되고 또한 그 眞正성이 認證될 수 있음에도 불구하고, 電子式船貨證券의 法的 安全性과 관련하여 가장 問題가 되는 것은 流通性 書類(negotiable document)에 요구되는 原本(original)要件이다. 電子式書類는 그 定義上 原本이 아니라 단순한 전자적 이미지일 뿐이다. 전자적 형태로 된 資料에서 달성할 수 없는 유일한 眞正性 認證機能은 原本과 사본을 용이하게 구별할 수 없다는 것이다. 따라서 EDI 去來當事者들은 그들의 通信約定에서, 電子式通信文을 原本으로 간주한다고 선언함으로써 이 問題를 해결한다. EDI 去來에 관한 統一規則 初案을 준비하는 UNCITRAL EDI 작업부는 同規則 초안과정에서 當事者 自治(party autonomy)에 의한 이러한 접근방식을 지지하고 있다. 그러나 船貨證券과 같이 原本書類의 取得과 移轉에 의해서 그 권리가 取得되고 移轉되는 권리증권에 요구되는 原本要件에 대해서는, 統一規則上의 當事者自治條項으로 취급해서는 안된다는 입장이다.<sup>67)</sup> 이는 수령 메시지와 개인 키를 조합한 電子式船貨證券이 既存의 流通可能船貨證券을 대체할 수 없다는 Kozolchyck 교수의 見解와 같은 것이라 할 수 있다.<sup>68)</sup>

요컨대 國際貿易去來에서 制定法律의 뒷받침없이 當事者間的 約定에 의하여 창출되는 CMI 規則下의 電子式船貨證券概念은 法的 證據의 許容性 및 眞正性の 認證과 관련된 問題는 해결할 수 있으나, 船貨證券의 권리증권적 성질에 기인한 法的 要件問題는 불확실한 면이 상존한다고 볼 수 있다. 國際貿易去來에서 이에 대한 해결방안으로서는 SeaDocs 시스템에서와 같이 原本書類 船貨證券을 이용하면서, 船貨證券의 유통과정을 EDI화하는 방식이 현실적인 대안으로 고려될 수 있다. 다만 영국, 우리 나라 등과 같이 입법화를 통하여 電子式船貨證券의 法的 效力을 인정하는 국가들 간의 去來에서는 CMI 規則下의 電子式船貨證券 概念 또는 當事者間的 個別約定에 의한 電子式船貨證券의 활용이 가능할 것이다.

67) UNCITRAL, A/CN.9/373, para.92.

68) 本稿 제IV장 1절 참조.

## 5. 其他 電子式船貨證券 關聯問題

國際貿易去來에서 電子式船貨證券을 이용할 경우, 전술한 문제 이외도 다음과 같은 문제가 검토되어야 한다. 첫째, 電子式船貨證券 활용 당사자 및 EDI 서비스 提供者(VAN 사업자) 간에, EDI 거래시의 제반 위험과 손해발생에 대한 책임한계와 위험분담 방식을 결정해야 한다. 電子式船貨證券에 관한 CMI 규칙은 船貨證券의 발행과 유통거래에 한정하여 규정하고 있으며, 동 규칙에서 적용하기로 되어 있는 ‘電氣傳送에 의한 貿易資料交換에 관한 取扱統一規則’(UNCID)도 EDI 거래약정의 기본적인 틀을 제공하는 일종의 行動規範(Code of Conduct)이기 때문에, EDI 서비스 提供者의 책임한계, EDI를 통한 거래 당사자들의 契約違反, 過失, 故意, 不可抗力 등에 대한 구체적인 책임 규정이 없다. 따라서 이들 문제는 운송계약의 당사자인 운송인과 송화인, 또는 물품매매당사자 간, EDI 서비스 利用者와 서비스 提供者 간의 약정에서 규정되어야 할 것이다.

둘째, 電子式船貨證券 관련 자료의 보호와 利害當事者들의 자료의 필요성 문제를 어떻게 해결하느냐 하는 점이다. 운송인(또는 중앙등록 기관)에게 내장되어 있는 船貨證券 관련정보는 UNCID 규정에 의거하여 비밀자료로서 취급되어야 한다. 그러나 船貨證券 관련 이해당사자인 은행, 보험회사 등은 이들 정보를 필요로 한다. 운송인이 부여하는 배타적인 ‘개인 키’ 개념에 의거하여, 이의 소지인만이 船貨證券 정보에 접근할 수 있는 CMI 規則下에서는 위와 같은 자료의 보호와 가용성이라는 상반된 문제를 해결할 수 없다. 이는 公的 性格의 中央登錄機關이 電子式船貨證券을 관리하고, 필수적으로 등록·유지되어야 할 정보를 식별하고, 이를 필요로 이해당사자들에게 공개하는 방향으로 해결되어야 할 것이다.

## V. 結 論

向後 국제무역거래에서 종래의 船貨證券의 활용은 상당히 감소될 것으로 전망된다. 선박의 고속화에 부응하지 못하는 書類業務의 비효율성으로 船貨證券의 危機問題는 더욱 심화될 것이기 때문이다. 또한 情報通信技術의 발달에 따라 貿易業務의 EDI화가 보편화될 경우 電子式船貨證券의 활용이 더욱 확대될 것으로 전망된다.

그러나 무역서류의 EDI화가 진행되고 있는 현재의 시점에서, 電子式船貨證券은 아직 해결되지 않은 상당한 문제를 내포하고 있다. 權利證券機能을 EDI화함에 따른 法的 要件의 不確實性, 선화증권의 본질적인 기능발휘에 미흡한 표준 메시지, 電子式船貨證券의 발행 및 관리를 담당할 中央登錄機關의 신뢰성 확보 및 경제적 부담문제 등이 남아 있다. 따라서 現時點에서 電子式船貨證券의 實用化는 곤란한 것으로 판단된다.

電子式船貨證券의 문제를 극복하고 書類處理의 효율화를 기할수 있는 대안은 海上貨物運送狀과 같은 非流通性 運送書類의 활용 또는 기존 서류기반 船貨證券의 틀을 유지한 채, 컴퓨터 통신기술의 활용을 통한 船貨證券 유통의 효율화(예: SeaDocs 시스템) 등이다. 이와 같은 여건에서 무역기업이 船貨證券의 危機에 대응하는 방안은, 해상운송 중 물품에 대한 轉賣가 필요하지 않은 물품에 대해서는 굳이 船貨證券을 이용할 필요가 없다. 그대신 非流通性 海上貨物運送狀을 이용함으로써, 화물이 船貨證券보다 먼저 도착하는데 따른 문제를 극복할 수 있다. 우리 나라 무역업계에서도 海上貨物運送狀의 도입을 추진해야 할 시점으로 판단된다.

한편 船貨證券을 비롯하여 무역서류의 EDI화를 추진하는 政府 및 貿易業界에서는 電子式船貨證券의 運用概念 정립시 본 연구에서 검토된 外國의 電子式船貨證券 운용사례와 제반 문제점을 충분히 인식하

고 대응해야 한다. 즉, 신뢰할 수 있는 中央登錄機關의 設定, 國內 船貨證券 關聯法規 및 貿易慣行을 고려한 電子式船貨證券 메시지의 개발등이 요구된다. 특히 電子式船貨證券이 우리의 有價證券 關聯法規에서 수용가능한지도 검토해야 할 것이다.

向後 본 연구와 관련하여 추가적으로 研究되어야 할 분야는 다음과 같다. 첫째, 우리의 船貨證券 關聯法規下에서, 機能的 接近方式으로 電子式船貨證券으로 이행할 때의 문제점이 식별되어야 한다. 특히 電子式船貨證券이 가입되는 貨換信用狀去來, 운송 중인 物品에 대한 權利移轉, 매도인, 매수인, 운송인, 은행 등 船貨證券 關聯擔當者들의 이익이 어떻게 보호될 수 있는가를 검토해야 할 것이다. 둘째, UN/EDIFACT 수송관련 메시지 基本構造를 활용하여 우리에게 적합한 船貨證券 메시지(Subset)를 개발해야 할 것이다.

## 參考文獻

- 金安植, 貿易去來電算化論, 法文社, 1985.
- 梁暎煥, “改正 1990年 인코텀즈의 特徵과 運用上의 問題點에 관한 研究”, 『韓國經濟』 제18권 제1호, 成均館大學校 韓國産業研究所, 1991.
- 梁暎煥·吳元奭, 貿易商務論, 法文社, 1991.
- 梁暎煥·吳元奭·徐正斗, 信用狀論, 三英社, 1993.
- 吳世榮·朴元洙, “EDI에 의한 船荷證券의 無書類化에 관한 研究”, 『韓國海法會誌』, 1993. 12.
- 吳元奭, “海上貨物運送의 問題點에 관한 小考,” 1993年度 韓國國際商學會 夏季學術發表大會 論文集, 1993.
- , 國際運送論, 博英社, 1990.
- 李均成, 國際貿易과 運送(제6기 私法發展研究過程 教材, 서울大學校

- 法學研究所, 1991. 11.
- , 國際海上運送法研究, 三英社, 1981.
- 崔銘國, “FCA賣買契約條件의 定型化에 따른 問題點에 관한 研究”, 成均館大學校 博士學位請求論文, 1990.
- 韓成一, “電子式 船荷證券으로의 轉換에 관한 小考”, 『韓國海運學會誌』 제15호.
- 新堀 聰, 貿易賣買, 同文館, 1990.
- , 貿易取引入門, 日本經濟新聞社, 1992.
- 日本貿易關係手續簡易化協會, 貿易手續のEDI化に係る法的諸問題, 1992.
- 江頭 憲治郎, “海上運送狀と電子式運送書類,” 『海法會誌』 復刊 第32號 通卷 第61號, 日本海法會, 1988.
- 田口尚志, “C.I.F.契約の書類賣買的性格について,” 『JCAジャーナル』, 1992. 5-1992. 12 各號.
- Baum, Michael S., *Electronic Contracting, Publishing, And EDI Law*, John Wiley & Sons Inc., 1991.
- Guest, A.G., et al., ed., *Benjamin's Sale of Goods*, 3rd ed., Sweet & Maxweel, 1987.
- Ivamy, E.R. Hardy., *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, London: Butterworths, 1989.
- Sassoon, David and Merren, Orren, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, Stevens & Sons, 1984.
- Todd, Paul, *Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits*, London: Lloyd's of London Press, 1990.
- Wright, Benjamin, *The Law of Electronic Commerce EDI, FAX, And E-MAIL : Technology, Proof, And Liability*, Little Brown and Co., 1992.
- Walden, Ian, *EDI and the Law*, Blenheim Online, 1989.
- Chandler, George F, “The Electronic Transmission of Bills of

- Lading”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1989.
- Howard, Tim and Davenport, Brian, “English Maritime Law update 1992”, *JMLC* 24, No. 3, 1993.
- Kozolchyk, Boris, “ Evolution and Present State of the Ocean Bill of Lading from a Banking law Perspective”, *JMLC* 23, No. 2, April 1992.
- Lloyd, Anthony, “The Bill of Lading : Do We Really Need It?”, *LMCQ* 47, February 1989.
- Nilson, Ake., “The CMI Rules for Electronic Bills of Lading”, *BIMCO Bulletin*, January/February 1991.
- Tettenborn, A.M., “Transferable and negotiable documents of title - a redefinition?”, *LMCLQ*, November 1991.
- UNCITRAL, *Report of Working Group on International Payments*, A/CN.9/360, 17 February 1992.
- , *Report of Working Group on Electronic Data Interchange*, A/CN.9/373, 9 March 1993.
- , *Preliminary study of legal issues related to the formation of contracts by electronic means*, A/CN.9/333, 18 May 1990.
- , *UNCITRAL Yearbook*, XXI, 1990.
- , *Proposal by the United Kingdom of Great Britian and Northern Ireland*, A/CN.9/WG.W/WP.58, 5 August 1993.
- , *Provisional Agenda*, A/CN.9/WG.W/WP.59, 16 November 1993.
- , *Report of Secratry General on Electronic Data Interchange*, A/CN.9/350 15, May 1991.
- , *Possible issues to be included in the programme of future Work on the legal aspect of EDI*,



A/CN.9/WG.IV/WP.53, 16 December 1991.

—————, *Draft uniform rules on the legal aspects of electronic data Interchange and related means of trade data communication*, A/CN.9/WP.IV/WP.57, 9 August 1993.

—————, *Outline of possible uniform rules on the legal aspects of EDI*, A/CN.9/WP.IV/WP.55, 27 November 1992.

UNECE, *Model form of Electronic Data Interchange Agreement of the United Kingdom*, TRADE/WP.4/R.706, 27 June 1990.

—————, *Model form of Electronic Data Interchange Agreement of Canada*, TRADE/WP.4/R.732, 4 December 1990.

—————, *Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission(UNCID)*, TRADE/WP.4/R.483, 17 July 1987.

—————, *Some Legal aspects of Electronic Interchange of Trade Data*, TRADE/WP.4/R.298, 6 August 1984.

—————, *Proposal for Uniform Rules for Communication Agreements(UNCA)*, TRADE/WP.4/R.300, 18 January 1985.

—————, *Legal Aspects of Trade Data Interchange : Signature and Formal Requirements in Connection with the Replacement of Traditional International Trade Documentation by Computer Print-outs*, TRADE/WP.4/R.398, 16 December 1985.

—————, *Recommendations for UN/EDIFACT Message Level Security*, TRADE/WP.4/R.936, 4 February 1993.

—————, *EDIFACT Security Implementation Guidelines*, TRADE/WP.4/R.937, 4 February 1993.